

## Lutz Engl (†), Martin Kreth

# Die Lok 16 der GES

Am 28. Juli 1974 konnte die Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen e. V. (GES) ihre Lok 16 mit einer Dampfzugsonderfahrt auf der Strecke Hechingen - Gammertingen der Öffentlichkeit vorführen, 4 Jahre nachdem sie bei der Hohenzollerischen Landesbahn abgestellt worden war. 20 Jahre Erhaltungsgeschichte der Lok 16 sind ein Anlaß, die Geschichte der heute einzigen betriebsfähigen Dampflokomotive, die von der AEG gebaut wurde, bei ihren früheren Eigentümern sowie ihren Einsatz durch die GES zu skizzieren.

### Einsatz durch die Eisenbahnverwaltungen

Die heutige Lok 16 der GES trug als erste Betriebsnummer die Nummer 11 der Kreis Oldenburger Eisenbahn (KOE). Sie wurde im November 1928 von der Lokomotivfabrik der AEG in Hennigsdorf bei Berlin mit der Fabrik-Nummer 4230 fertiggestellt. Das AEG-Werk zählte damals zu den bedeutendsten Lokomotivfabriken Europas. Die Abnahmefahrt fand am 10. Dezember 1928 auf der KOE-Strecke von Neustadt (Holstein) nach Heiligenhafen statt, und die Genehmigung „zur Verwendung im Eisenbahnbetrieb“ wurde am 21. Januar 1929 durch den Reichsbevollmächtigten für Privatbahnaufsicht in Altona erteilt.

Die neue Lok 11 der KOE wurde im Betriebswerk Heiligenhafen stationiert. Sie ist eine teilweise geänderte Nachbestellung der Lok KOE 10, die die AEG 1927 (Fabrnr. 3877) geliefert hatte (s. DME 1/1990, S. 24 ff.). Von der KOE 10 wurden Fahrgestell, Triebwerk, Kessel, Führerhaus und Kohlenkasten unverändert übernommen. Es ergaben sich die folgenden Änderungen:

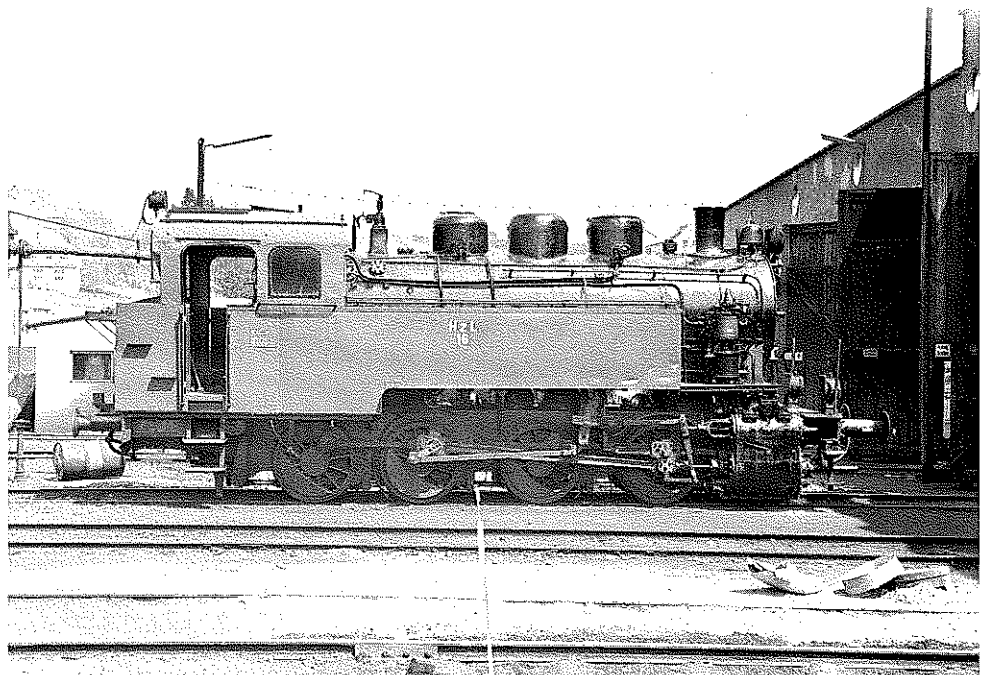
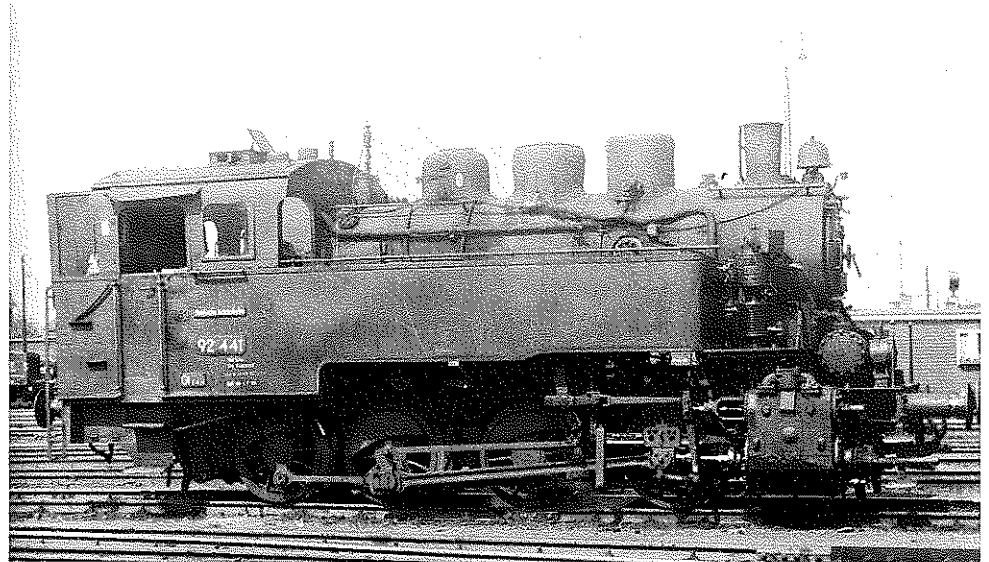
- Der Wasservorrat wurde von 4,4 auf 6 cbm vergrößert. Dazu wurden die Wasserkästen bis zum Übergang Langkessel-Rauchkammer verlängert.
- Der Vorwärmer wurde als Folge des größeren Wasserkastens nicht mehr oberhalb der ersten Kuppelachse unter dem Langkessel, sondern auf dem Rahmenabdeckblech vor der Rauchkammer angeordnet.
- Elektrische Beleuchtung hatte bei Neubauten in jenen Jahren die Azetylenlaternen auch bei Kleinbahn-Lokomotiven ersetzt. Dazu wurde ein Turbogenerator an der Rauchkammer links neben dem Schornstein angebaut.
- Lok 11 erhielt eine Verbundluftpumpe statt einer einstufigen und damit unwirtschaftlicheren Luftpumpe.
- Der Bremszylinder, der bei Lok 10 zwischen den Rahmenblechen lag, wurde bei Lok 11 rechts außen am Rahmenblech montiert.

Während sich die ersten 4 Punkte durch Befund an der Lok, das Betriebsbuch und Fotos als werksseitige Änderungen belegen lassen, können wir den 5. Punkt nur vermuten, da es keine Hinweise im Betriebsbuch der Lok für eine nachträgliche Verlegung des Bremszylinders gibt. Da die Lok KOE 11 also eine Weiterentwicklung der KOE 10 darstellt, wurde sie nicht als „neue Bauart“ in der einschlägigen Fachpresse, wie den „AEG-Mitteilungen“ oder der „Verkehrstechnik der Öffentlichkeit“ vorgestellt.

Aus den Eintragungen im Betriebsbuch der Lok können wir heute herauslesen, daß die Lok in für ihre Bauart sehr schwerem Dienst bis zu ihrer Leistungsgrenze beansprucht und wohl z. T. auch überbeansprucht wurde. Die zusammengefaßten Angaben der ersten 3 Untersuchungen der neuen Lokomotive zeigen zusätzlich, daß vor Einführung der Kesselspeisewasserinnenaufbereitung der Kessel Anlaß zu häufigen Reparaturen gab.

▪ Vom 14. Oktober bis 15. November 1930 führte die Werkstatt der „Elmshorn - Barmstedt - Oldesloer Eisenbahn“ (EBOE) in Wakendorf-Götzberg eine außerordentliche Fahrgestelluntersuchung durch. Dabei wurde ein Flicker auf einen Anriß im linken Rahmenblech über der ersten Achse gesetzt. Außerdem wurden die Laufprofile nachgedreht, die Achslager nachgegossen und alle Tragfedern repariert.

▪ Die eigene Werkstatt in Heiligenhafen reinigte im Rahmen der zwischen 12. Dezember 1932 und 6. Juli 1933 ausgeführten außerordentlichen Kessel-Hauptuntersuchung (es wäre nur eine einfachere Kessel-Zwischenuntersuchung fällig gewesen) den Kessel gründlich von Kesselstein und ersetzte 207 Stehbolzen.



Vergleich von 2 Schwestern:

Oben: Lok DR 92 441, die ehemalige KOE 10, im Bahnhof Frankfurt/Oder, 1959, Foto: Otte

Unten: Lok HZL 16, die ehemalige KOE 11 und ehemalige DR 92 442, im Bw Gammertingen, 11. Mai 1964, Foto: Horst Meißner

Das Herstellerwerk Hennigsdorf, das mittlerweile als Borsig-Lokomotiv-Werke GmbH firmierte, denn 1930 hatte die AEG den Lokbau vom angeschlagenen Borsig-Konzern übernommen, führte von Januar oder Februar bis zum 5. Juni 1936 eine außerordentliche Kessel- und Fahrgestell-Hauptuntersuchung durch. Dabei wurden neben zahlreichen Kleinigkeiten die Feuerbüchsen-Rohrwand, der Rauchkammer-Mantel nebst -Stirnwand und -Winkelring, die Treib- und Kuppelzapfen, die Rahmenversteifung zwischen den Zylindern und oberhalb der ersten 3 Kuppelachsen sowie die Zylinderpaßschrauben erneuert.

Die Urkunden der ersten beiden Hauptuntersuchungen tragen den Stempel: „Beaufsichtigung der Dampfkessel - E. B. O. E.“. Die EBOE führte damals den Betrieb auf der KOE. Nach einer Übergangszeit, in der die KOE den Betrieb selbst führte bzw. der RBD Schwerin übertrug, wurde das Unternehmen am 1. August 1941 verstaatlicht. Die Loks KOE 10 und 11 erhielten nun die Reichsbahn-Betriebsnummern 92 441 und 92 442 und wurden folgenden Dienststellen zugeordnet: Bahnbetriebswerk (Bw) Heiligenhafen, Reichsbahn-Maschinenamt (RMA) Lübeck, Reichsbahn-Direktion (RBD) Schwerin, Reichs-

bahn-Ausbesserungswerk (RAW) Stendal. Diese Zuordnung wurde im Mai 1945 durch Kriegsende und Teilung hinfällig.

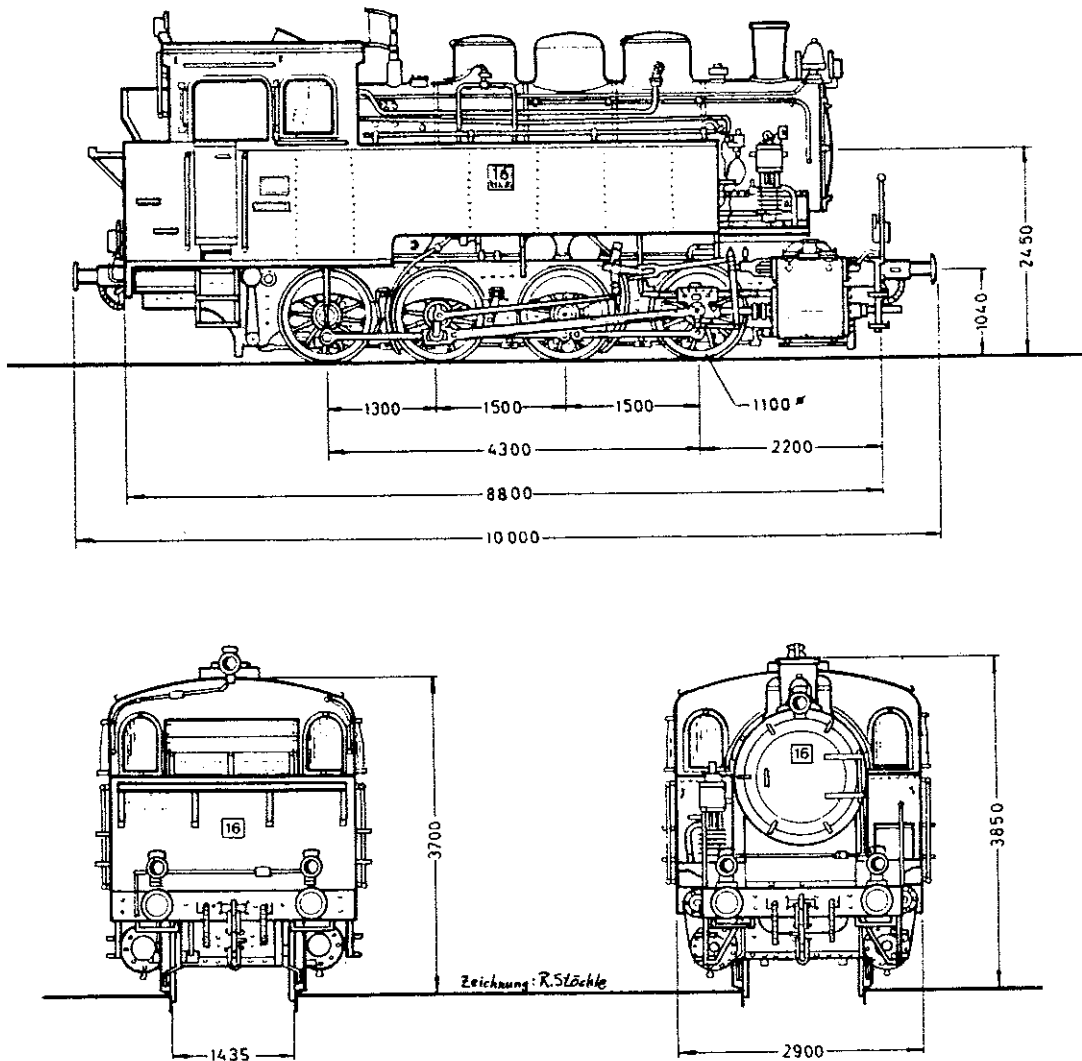
Lok 92 442 war bis zum 10. April 1945 vom Bw Heiligenhafen aus im Einsatz. Das Kriegsende erlebte sie im RAW Glückstadt, wo sie vom 11. April 1945 bis zum 29. Januar 1946 eine Zwischenuntersuchung mit Kesseldruckprobe erhielt. Nach Beheimatungen im RAW Glückstadt als Rangierlok, beim Bw Heiligenhafen und beim Bw Hamburg-Eidelstedt wurde sie am 3. April 1947 dem Bw Lüneburg (RMA Hamburg-Harburg, RBD Hamburg) zugeteilt und im Kraftwerk Alt-Garge der Hamburgischen Elektrizitätswerke als Rangierlokomotive eingesetzt. Lok 92 441 stand nach Kriegsende auf dem Gebiet der sowjetischen Besatzungszone und wurde am 18. November 1968 von der Deutschen Reichsbahn (DR) ausgemustert.

Am 10. Januar 1949 mußte Lok 92 442 wegen eines vom Schmelzpfropfen in der Feuerbüchsen-Decke ausgehenden Risses abgestellt werden. Da der schlechte Zustand der Lok umfangreichen Ausbesserungsbedarf vermuten ließ, schien der Aufwand für ein Einzelstück im Lokpark der DR nicht mehr rentabel. Die Lok wäre nach der Ausmusterung zerlegt worden, wenn nicht ein

Käufer Interesse an der Maschine gezeigt hätte.

Nach Kriegsende war der Verkehr auf der Hohenzollerischen Landesbahn (HLB, ab 1956 HzL) stark angestiegen. In Verhandlungen mit der französischen Besatzungsbehörde hatte die HLB zur Behebung des Lokomotivmangels die Beschaffung von 2 bis 3 Lokomotiven beantragt. Am 19. August 1948 genehmigte die Dienststelle „Deutsche Eisenbahnen der französisch besetzten Zone, Eisenbahndirektion Karlsruhe“ den Kauf einer Lokomotive von der DR. Obwohl dem Direktor der HLB eine starke Heißdampflok lieber gewesen wäre, bewarb sich die HLB um die beiden am 30. Juni 1948 vom Reichsbahn-Zentralamt Göttingen angebotenen Lokomotiven 98 682 und 98 684. Diese C1'n2t-Lokalbahntenderlokomotiven der bayerischen Gattung D VIII wären bis auf die damals noch bei der HLB im Einsatz befindlichen »c«- und »d«-Maschinen (Bn2t) von allen anderen HLB-Lokomotiven leistungsmäßig übertroffen worden. Daher kaufte man sie nicht.

Zeichnung der Lok GES 16 von Rudolf Stöckle



Lok 92 442 erschien erstmals in einem Angebot des Zentralamtes vom 1. März 1949. Der geforderte Preis lag bei 68.700 RM. Dieser Kauf kam zustande, und laut Verfügung 21 M 27 BLL der RBD Hamburg vom 16. Mai 1949 wurde die Lok der HLB übergeben. Daraufhin wurde sie vom 23. bis 26. Mai 1949 nach Gammertingen überführt. Bereits am 20. Mai hatte die HLB ihrer neuen Lok die Nummer »16« gegeben.

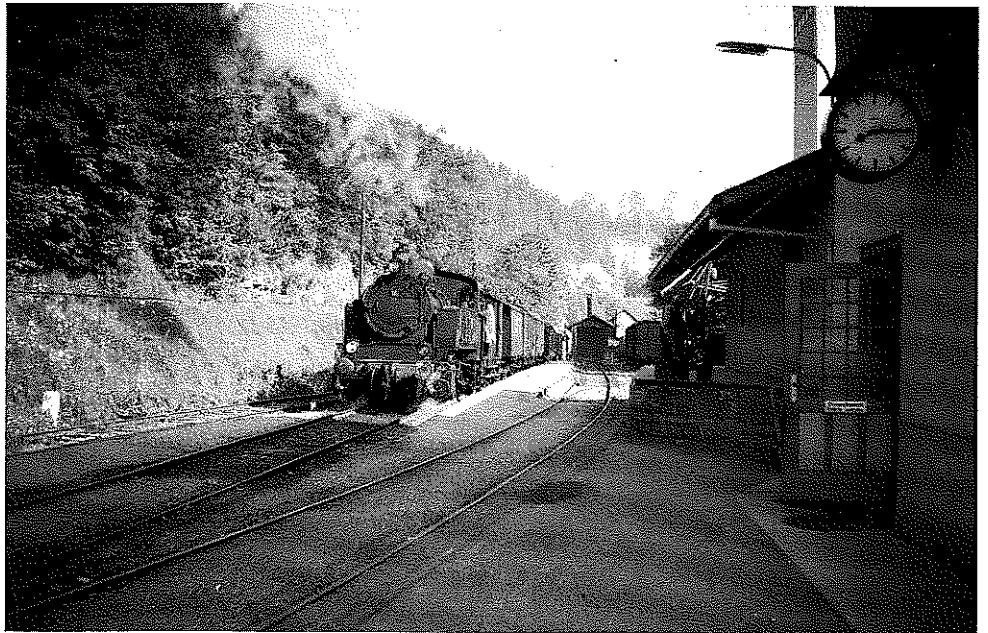
Um sie wieder einsetzen zu können, führte die Werkstätte Gammertingen vom 1. November 1949 bis zum 21. August 1950 eine Fahrgestell- und Kessel-Hauptuntersuchung durch, bei der auch eine neue Feuerbüchsenrohrwand eingebaut wurde. Der lange Zeitraum dieser Untersuchung läßt erahnen, daß einerseits der Zustand der Lok sehr schlecht gewesen sein muß und daß andererseits wohl auch die HLB in Liquiditätsschwierigkeiten steckte, wie jeder nach der Währungs-umstellung.

Vom 31. Oktober 1956 bis zum 30. April 1957 erhielt Lok 16 eine Fahrgestell- und Kessel-Hauptuntersuchung. Den Kessel gab die HzL an die in Butzbach ansässige Firma »Samesreuther & Co«, die eine neue Feuerbüchse aus Kupfer in Schweißbauart einbaute.

Die HLB stationierte Lok 16 hauptsächlich in Haigerloch. Bis Februar 1963 fuhr die Lok täglich die letzte Dampftour von Haigerloch nach Eyach mit GmP 302 und den G (St) 305 von Eyach nach Stetten.

Als letzte Hauptuntersuchung an einer Dampflokomotive führte die HzL-Werkstätte Gammertingen vom 6. Februar 1963 bis 25. Mai 1964 eine Fahrgestell- und Kessel-Untersuchung an der Lok 16 durch. Ein technischer Grund für die 15 Monate umfassende Dauer ist nicht bekannt, vermutlich hatte man schlicht Wichtigeres zu tun, als die letzten Reserve-Dampflok auszubessern.

Anschließend war Lok 16 nur noch selten im Einsatz, was ein Eintrag im Betriebsbuch anlässlich der Bremsuntersuchung vom 25. bis 29. Mai 1965 gut verdeutlicht: „Da die Lok sehr wenig gelaufen ist, ist ein Verschleiß nicht vorhanden!“ Zwei Verlängerungsuntersuchungen am 24. Mai 1968 und am 27. Mai 1969 gestatteten den Einsatz der Maschine bis zum 27. Mai 1970. Mit einer Fahrt als Heizlok an einem Militärzug nach Sigmaringen-Hanfertal beendete sie das Dampfzeitalter bei der HzL.



Lok HzL 16 im Auslaufbetrieb bei der Hohenzollerischen Landesbahn, einer insofern typischen Nichtbundes-eigenen Eisenbahn, als sie schon in den 60er Jahren die Verdieselung im wesentlichen abgeschlossen hatte.

*Oben: GmP im Bahnhof Haigerloch, 1962, Foto: Dr. Hans-Reinhard Ehlers*

*Mitte: Kurz vor Abschluß der letzten Revision im Bw Gammertingen, 11. Mai 1964, Foto: Richard Schatz*

*Unten: Am 10. Mai 1969 wickelten längst Triebwagen den Personenverkehr auf der HzL ab - die Dampflokom wird nur in Ausnahmefällen angeheizt. Hier handelt es sich um eine Sonderfahrt für Eisenbahnfreunde, Foto: Dieter Höltge*





### Erhaltung, Wiederinbetriebnahme und Einsatz durch die GES

Die GES hatte bereits im August 1969 die Lok 11 von der HzL erworben und setzte sie nach der Beendigung der Kessel- und Fahrgestell-Hauptuntersuchung im April 1971 zusammen mit ebenfalls von der HzL erworbenen und weiteren geliehenen Personenwagen vor Dampfsonderzügen ein. Der Erfolg dieser Fahrten ermunterte die GES, auch Lok 16 zu übernehmen.

Sie wurde im Dezember 1971 zum Bw Tübingen überführt. Dort wurde die 4. Kuppelachse ausgebaut, die im Aw Offenburg neu bereift wurde. Im Mai 1972 kalkulierte das Bw Tübingen die Kosten für eine Wiederinbetriebnahme der Lok, die zunächst jedoch nicht durchgeführt werden konnte. Im August 1972 gelangte Lok 16 bei einer GES-Sonderfahrt mit Lok 11 von Tübingen nach Böblingen, wo sie im Lokschuppen abgestellt wurde. Im Herbst 1973 holte man sie ins Bw Stuttgart, um sie für die Überführung in die Werkstätte der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) in Lengerich-Hohne (s. DME 4/90, S. 8-11) lauffähig zu machen.

Im fernen Westfalen untersuchte man vom 3. Oktober 1973 bis zum 8. Juni 1974 die gesamte Lok und besserte alle schadhaften Teile aus, so daß einer Wiederinbetriebnahme nichts mehr im Wege stand.

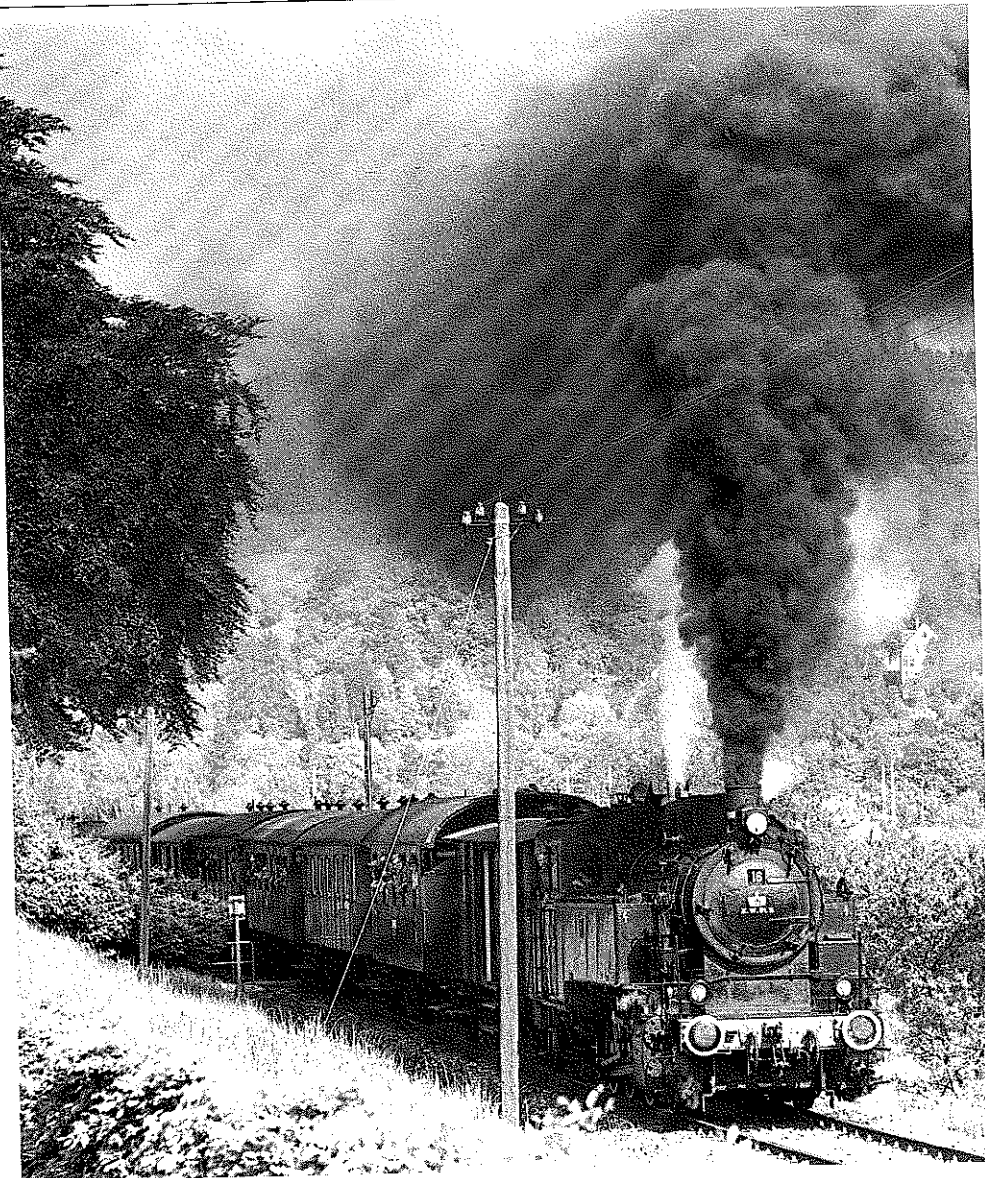
Anschließend stationierte die GES Lok 16 im Bw Stuttgart-Rosenstein. Ihr Einsatz seit 1974 kann in 3 Abschnitte eingeteilt werden:

Von 1974 bis zum Dezember 1976 wurde Lok 16 zusammen mit Lok 11 und der gesamten einsatzfähigen Garnitur historischer GES-Wagen hauptsächlich auf fast allen Nebenstrecken der BD Stuttgart und gelegentlich auf den württembergischen und hohenzollerischen Strecken Nichtbundes-eigener Eisenbahnen (NE) eingesetzt. Diese NE entwickelten Verständnis für das Engage-

*Sonderfahrten der GES*

*Oben: Foto Burkhart Wolny*

*Unten: GES 16 und V 36 106 auf der Strecke Schorndorf - Welzheim, 6. Juli 1975, Foto: Dieter Schlipf*



ment privater Eisenbahnvereine und ermöglichten der GES auch nach dem seit 1977 gültigen „Dampflokomotiv-Verbot“ auf DB-Strecken den Einsatz der historischen Dampfzuggarntur: Die NE-Strecken wurden abwechselnd jeweils von Lok 11, Lok 16 und der gesamten Wagengarntur befahren.

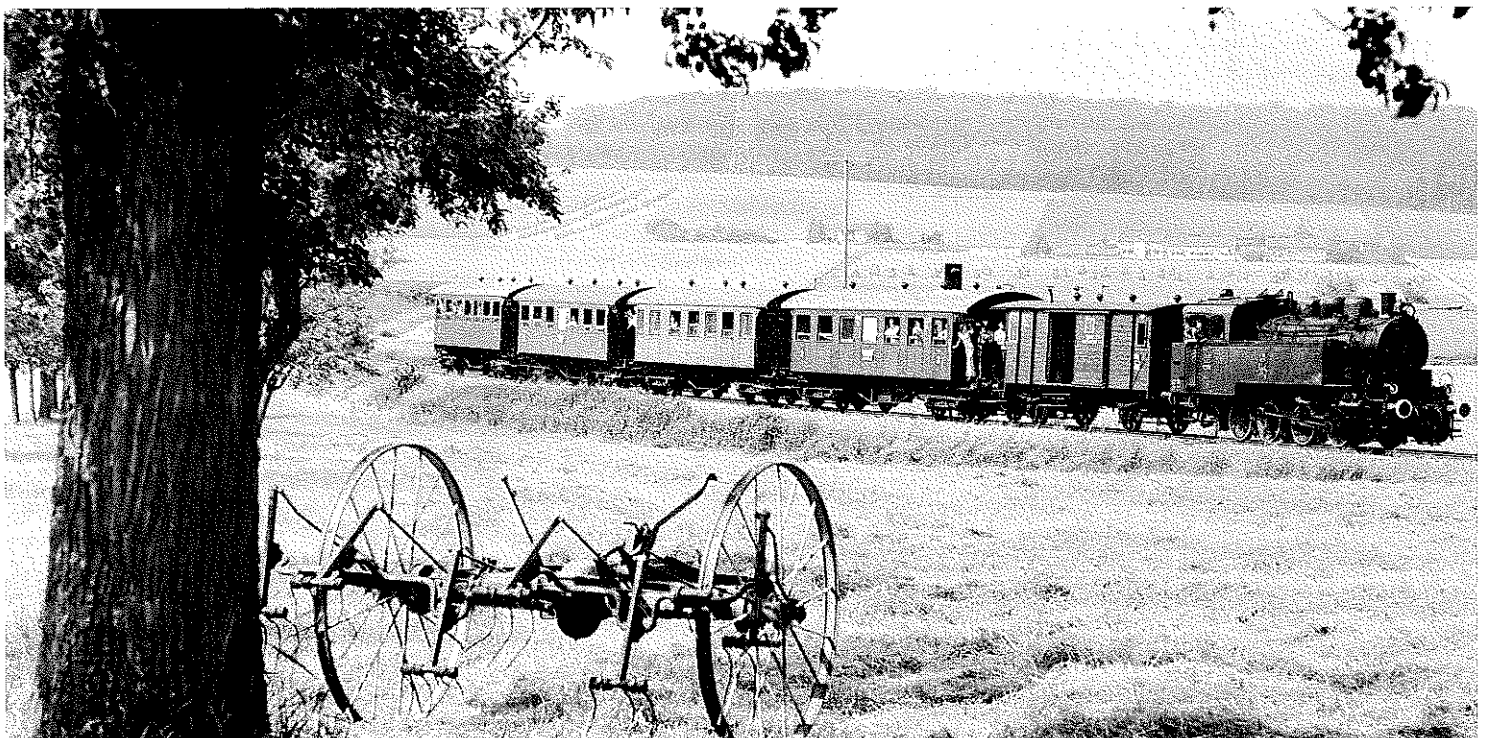
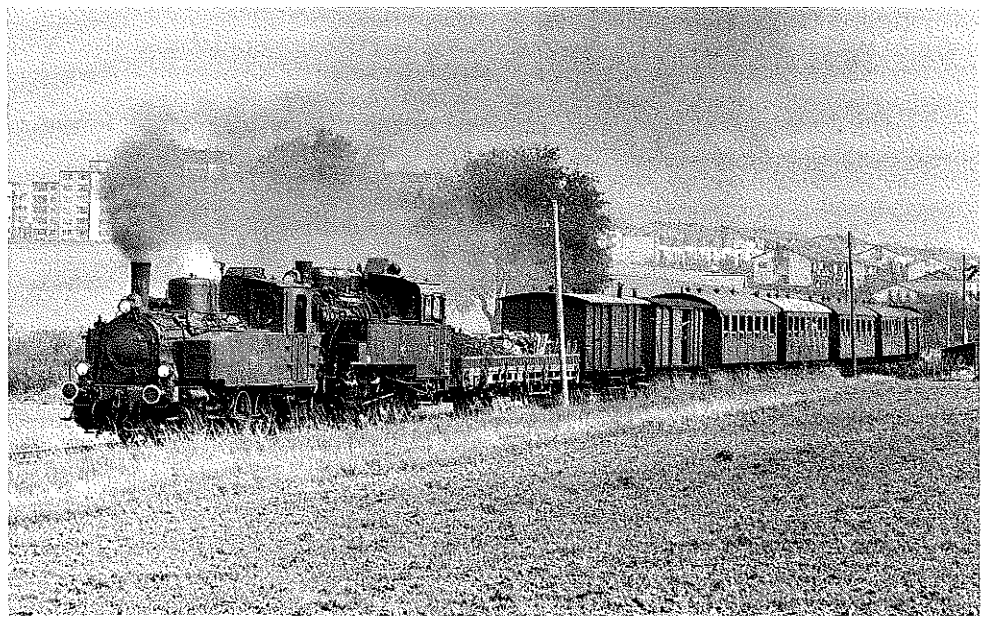
Zu Beginn der 80er Jahre wurde eine langsame Umstellung erforderlich: Steigende Überführungskosten auf DB-Strecken und die Stilllegung der Filderbahnstrecken der SSB zwangen die GES, ihre Aktivitäten auf 2 Stammstrecken der »Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft« (WEG) zu konzentrieren und Lokomotiv- und Wagenpark aufzuteilen: Lok 11 befährt mit dem »Sofazüge« die »Tälesbahn« von Nürtingen nach Neuffen, während Lok 16 den »feurigen Elias« auf der »Strohäubahn« Korntal – Weissach befördert.

Seit Juli 1974 führt die GES-Aktivengruppe im Bw Stuttgart-Rosenstein die erforderlichen Instandhaltungsarbeiten an Lok 16 durch. Am 17. Dezember 1989, nach Abschluß der Fahrseason wurde die Lok ins Bw Kornwestheim verbracht und läutete damit den Umzug der Aktivengruppe dorthin ein. Für die Zukunft soll Lok 16 als betriebsfähige Dampflokomotive im Erscheinungsbild der 60er Jahre der HZL erhalten bleiben. Die GES betrachtet somit ihre Lok 16 als wichtigen historischen Zeugen württembergischer Nebenbahngeschichte und setzt sie zusammen mit einer stilreinen Wagen-Garnitur ein, um Fahrgästen eine ganzheitliche Präsentation des Themas zu bieten: Die Erschließung des ländlichen Raumes in Baden-Württemberg durch Eisenbahnen – insbesondere durch Klein- und Privatbahnen.

*Oben: GES 11 und 16 nehmen am 24. Oktober 1976 auf einer Sonderfahrt in Stuttgart-Untertürkheim Wasser.  
Foto: Wurft*

*Mitte: GES 11 und 16 am 20. September 1980 bei Heimerdingen, Foto: Dieter Schlipf*

*Unten: Stilreine Garnitur gezogen von GES 16 zwischen Hemmingen und Heimerdingen, 2. Juli 1978, Foto: Dieter Schlipf*





## Bauartänderungen

Im Laufe der Zeit unterlag die Lok natürlich verschiedenen Verbesserungen und Veränderungen. Leider wurde dies nicht immer mit der wünschenswerten Genauigkeit im Betriebsbuch dokumentiert. Im folgenden seien die uns bekannten Umbauten der KOE, der DR und der HLB aufgelistet:

- Einbau einer neuen, stärkeren geschweißten Rahmenversteifung zwischen den Zylindern, 1936,
- Tausch der Kolbenspeisepumpe gegen eine zweite saugende Dampfstrahlpumpe links im Führerhaus und Ausbau des Oberflächenvorwärmers durch die AW-Gruppe im Bw Cuxhaven zwischen 3. April und 16. Juli 1948,
- Ersatz der linken saugenden Dampfstrahlpumpe der Bauart Strube durch eine links unterhalb des Führerhauses angeordnete nichtsaugende Dampfstrahlpumpe der Bauart Friedemann bei der HzL,
- Einbau von 8 Bügelankern (vor 1953),
- Einbau einer geschweißten kupfernen Feuerbüchse, 1956/57,
- Vergrößerung des Kohlevorrats von 1,4 auf 2 t durch einen Kohlenkastenaufsatz vor der Übernahme durch die DR. Wahrscheinlich war dieser Aufsatz zwischen den Fenstern in der Rückwand des Führerhauses angeordnet, denn ein vermutlich über die ganze Breite des Kohlenkastens reichender niedriger Aufsatz wurde „zwecks besserer Sichtverhältnisse“ von der HzL im Oktober 1959 wieder abgebaut.

Bedingt durch den Krieg kam es zu einer Reihe von Vereinfachungen und Änderungen:

- Umstellung der Gleitlager vom hochwertigen Lagermetall (WM 80) auf weniger wertvolles Material (WM 10). Das RAW Stendal änderte

dementsprechend die Achslager zwischen dem 9. und 21. Juli und die Stangenlager zwischen dem 29. Juli und dem 23. August 1943. Die HLB baute im Rahmen ihrer Wiederinbetriebnahme der Lok erneut das bessere Lagermetall ein.

- Kürzung der Überhitzererlemente. Nach dem Ausbau des Vorwärmers mußte diese Maßnahme nicht wieder rückgängig gemacht werden: Lok 16 fährt noch heute so und entwickelt dabei eine Heißdampf Temperatur von 330 bis 370 °C.
  - Wegfall der Radschutzkästen des 2. und 3. Radsatzes,
  - Ersatz des geschwungenen Bleches für Tritte zum Führerstand und für die Werkzeugkästen durch einfachere Konstruktionen.
  - Anbau eines zusätzlichen Werkzeugkastens auf dem Umlaufblech vor dem linken Wasserkasten („Ölkabinett“) zur Ergänzung der beim vorstehend geschilderten Umbau verkleinerten Werkzeugkästen,
  - Wegfall der Leitern zum Kohlenkasten, Verbreiterung des Trittbrettes am Kohlenkasten,
  - Ersatz der Schiebefenster am Führerhaus durch Vorhänge,
  - Wegfall des Löschefallrohres,
  - Wegfall der Anschlüsse für Wasserheber,
  - Tausch der Bosch-Schmierpumpe gegen Bauart Michalk,
  - Tausch des Latowski-Druckluft-Läutewerkes gegen Bauart Knorr,
  - Tausch der Coale-Sicherheitsventile gegen Bauart Ackermann,
  - Aufgeschraubte Deckel für Treib- und Stangenlagerschmiergefäße mit Verschuß durch Ventilkegel durch aufgeschweißte Deckel mit Verschuß durch Stegschraube ersetzt,
  - Tausch der selbsttätigen Druckausgleichventile gegen handbetätigte oder Umbau.
- Am Ende dieser langen Liste sei noch von einer Änderung berichtet, die nicht durchgeführt wurde: Die Änderung der Abkürzung der Hohenzollerischen Landesbahn von »HLB« in »HzL« 1956 führte zu keiner Änderung am Nummernschild an der Lokomotive – auch heute kann man dort noch lesen: „16 HLB“.

Auch die GES nahm einige Änderungen vor:

- Anbau eines Kohlenkastenaufsatzes im Sommer 1975,
- Ersatz der Druckausgleichventile durch Knorr-Ventile preußischer Bauart,
- Ersatz des Abschlammschiebers Bauart Strube am Schlammtopf unterhalb des Speisedoms und des Kesselablaßhahns am Stehkessel durch 2 Gestra-Abschlammentile,
- Anbau von 4 Triebwerksleuchten,
- Ersatz der Dampfpeife preußischer Bauart, die zwischen den Sicherheitsventilen angeordnet war, gegen eine an der rechten Rauchkammerseite angeordnete Dampfpeife der Einheitsbauart,
- Ausbau des Feuerschirms,
- Umrüstung der Zugheizung auf UIC-Kupplungen und -Absperrhähne,
- Tausch der Verbund-Luftpumpe mit Knorr-Schleppschiebersteuerung gegen eine mit Tolken-Steuerung,
- Einbau einer De-Limon-Spurkranzschmierung (geplant).

## Schlußbemerkungen

Bedingt durch 3 Eigentümerwechsel und einen Weltkrieg fehlen der GES heute ein Fabrikfoto oder ein möglichst kompletter Satz Werkstattzeichnungen. Der geschilderte Lebenslauf ist folglich unvollständig und gibt den aktuellen Stand unserer musealen Forschung wieder. Die GES ist für weitere Informationen sehr dankbar. Auch die zurückgelegte Laufleistung der Lok kann nur geschätzt werden. Daher soll hier ein Zahlenwert aus der Saison 1989 genannt werden, der auch den Umfang des Einsatzes der GES-Aktiven belegt:

Im Jahre 1989 wurde Lok 16 an 32 Tagen mit eigenem Kraft bewegt oder bei Überführungen geschleppt und legte dabei 3076 km zurück (96 km/Tag). Zählt man die Tage dazu, an denen die Lok angeheizt wurde oder wegen Frostgefahr 1989 mit Ruhefeuer stand, so erhält man 57 Tage, an denen die Lok durch GES-Aktive im Betriebsdienst betreut wurde.

GES 16 bei ihrer Pressefahrt nach erfolgreicher Hauptuntersuchung auf der Strecke Korntal - Weissach kurz vor der Autobahnbrücke hinter Korntal, 29. November 1980, Foto: Armin Herdecker

