

## Rüdiger Fach

## "Dimitrias" und ihre Schwestern

Von den Mitgliedern des Frankfurter Feldbahnmuseums e. V. (FFM) wurde 1994 die Aufnahme einer weiteren Dampflokomotive als neue Nr. 3 "Dimitrias" in den Sammlungsbestand beschlossen. Es handelt sich bei der Maschine um eine Bn2t-Lokomotive mit 600 mm Spurweite, die 1912 bei dem traditionsreichen französischen Hersteller (1) von Feldbahnmaterial Decauville (Fabrnr. 648) erbaut wurde.

## Die Geschichte von Lok "Dimitrias"

Unsere Dampflokomotive wurde von den Thessalischen Eisenbahnen in Griechenland bestellt (2), die unter anderem die 28 km lange sogenannte "Piliobahn", Volos — Millet betrieb. Die Strecke ist heute eine dampfbetriebene Museumsbahn. Die Lok selbst war dazu bestimmt, den auf dem unteren Abschnitt dieser Strecke bis zum Bahnhof Anavros bei km 3 durchgeführten Straßenbahnbetrieb von ihrer Vorgängerin zu übernehmen (3). Damit ist sie die ein-

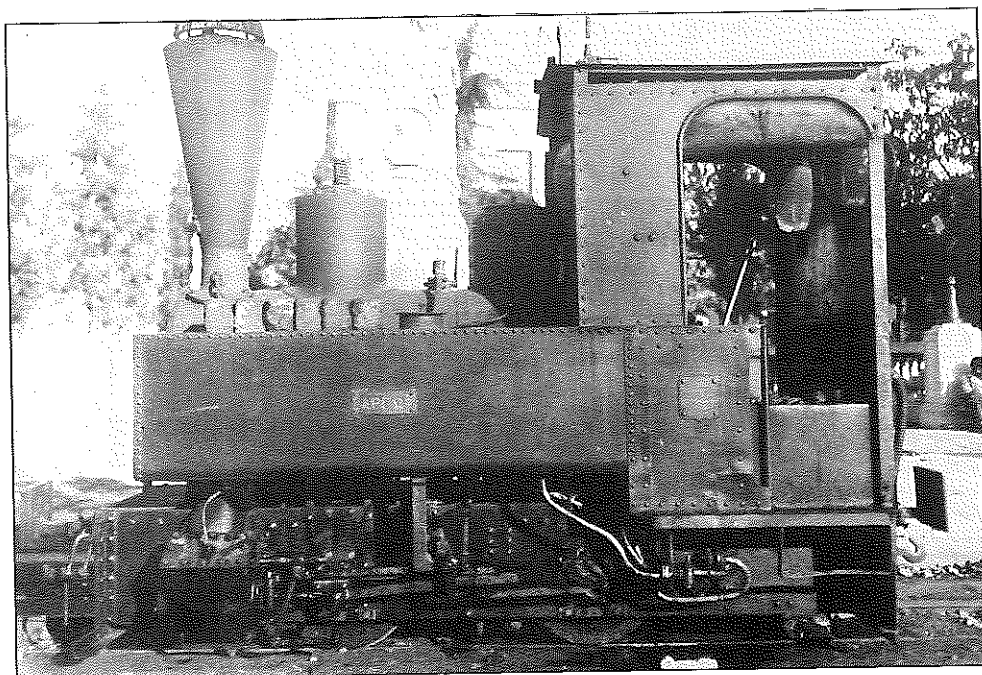
zige ursprünglich für den Personenverkehr auf einer Kleinbahn beschaffte Dampflokomotive des FFM.

Da der Ort Volos in der griechischen Mythologie der Sitz der Erd- und Fruchtbarkeitsgöttin Demeter war, gab man der Lok den Namen "Dimitrias", übersetzt "Ort der Demeter". Danach benannte man auch die Hauptstraße von Volos, durch die die Bahn verläuft, "Dimitrados". Da sich nach Aufnahme des Museumsbetriebes bereits zwei Kollisionen des Zuges mit Motorradfahrern ereigneten,

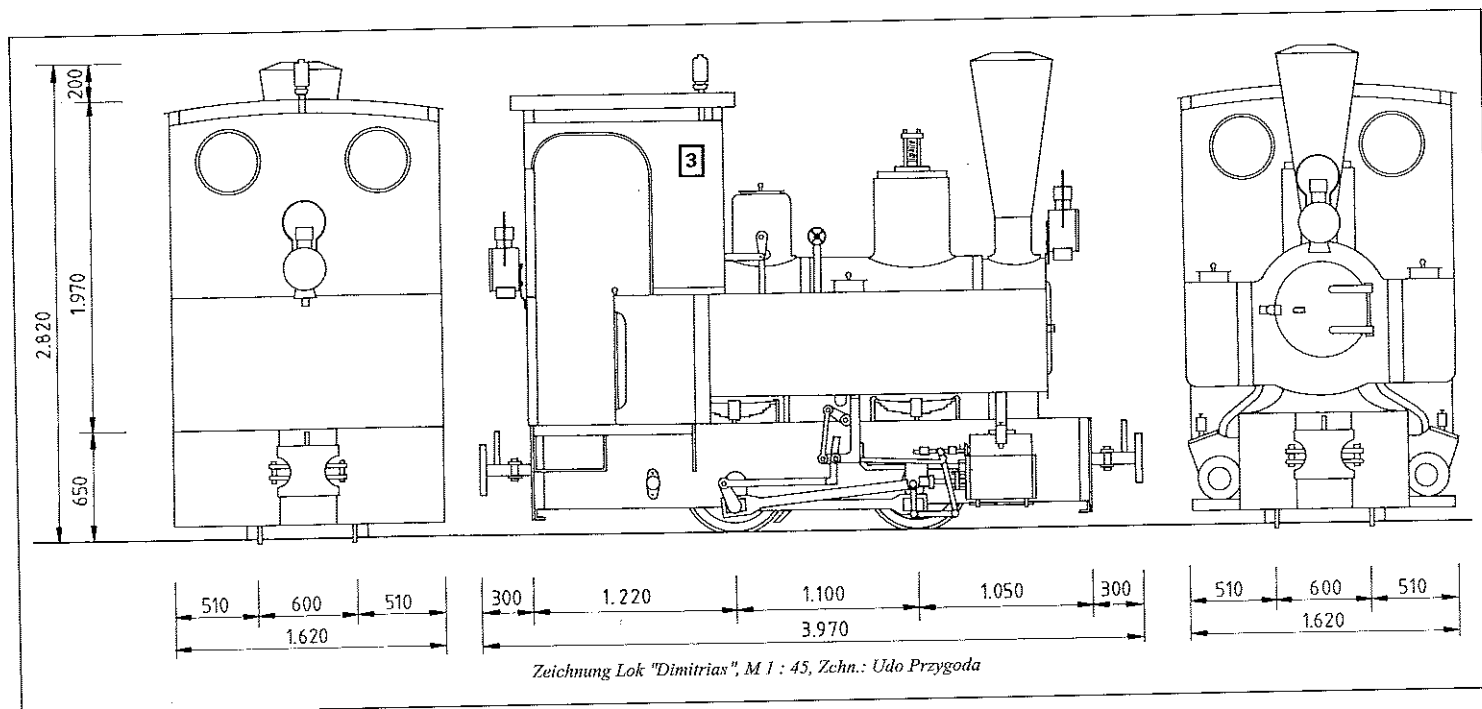
hat die Stadt diesen Streckenabschnitt nun zugeeignet, so daß Strecke und Fahrzeuge voneinander abgeschnitten sind. Die notwendigen ständigen Tiefladertransporte dürften ein großes Loch in der Museumskasse hinterlassen. Man wird sehen, wie es weitergeht, zumal der Staat große Summen in die Streckensanierung gesetzt hat. Lediglich von der 2. Lok aus der Bestellung, "Argo" (Decauville 1912/649), ist ein Portrait überliefert, das die Lok noch in Betrieb in Griechenland zeigt.

Verschiedene Quellen nennen die Lokfabrik Weidknecht, Paris, als Hersteller der beiden Maschinen (4). Zwar hat Weidknecht viele Lokomotiven für Decauville und auch 4 Loks der Bauart Hagans für die Strecke Volos — Millet gebaut und geliefert, jedoch steht fest, daß die Kessel von "Argo" und "Dimitrias" (Kesselnummer 5191) am 6. 2. 1912 bei Decauville abgenommen und die Fahrzeuge am 24. 4. 1912 von dort nach Griechenland versandt wurden (5). Da die Loks auch mit Decauville-Fabriksschildern ausgeliefert wurden, spricht viel gegen die Hypothese von der Fertigung bei Weidknecht.

Nach der erstmaligen Einstellung des Straßenbahnbetriebes 1932 (6) oder 1935 wurden beide Lokomotiven verkauft. Während "Argo" an die Kraftwerksbahn Aliveri auf der Insel Eboea veräußert wurde (7), ging "Dimitrias" wahrscheinlich direkt an das Chrombergwerk Lurco bei Lamia. Dort befand die Lok sich in bester Gesellschaft, denn die heutige Lok 7 des FFM (Cn2t, Decauville) war dort ebenfalls im Einsatz. Wann der Dampfbetrieb dort eingestellt wurde, ist unbekannt. 1960 soll aber das Bergwerk stillgelegt worden sein (8). Ein Foto von 1981 zeigt Lok "Dimitrias" in untypischer Funktion als Telegrafmasthalter. Zu diesem Zeitpunkt war die Lok fast aller Armaturen, der Schilder, und Teilen des Gestänges beraubt und wies bereits starke Korrosionsschäden auf. Der letzte Einsatz dürfte also mindestens 35 Jahre zurückliegen.



Links: Lok "Argo" in Volos, Decauville 1912/649, Foto: Slg. Carsten Recht



1982 entdeckte ein bekannter deutscher Lokomotivsammler die beiden Decauville-Lokomotiven und überführte sie zwecks Weiterverkauf nach Deutschland. 1982 trafen beide Loks zusammen per Lkw im alten Straßenbahndepot Frankfurt-Bockenheim ein. "Dimitrias" wurde allerdings sofort zu ihrem Eigentümer nach Berlin weitertransportiert, der der Lok durch unsachgemäße Demontage und ungeschützte Unterstellung weitere Schäden zufügte wie z. B. durch Frost geplatzter linker Zylinder und gebrochener gußeiserner Ausströmboxen.

1985 erwarb die Dampfbahn Fränkische Schweiz die Lok von dort. Da sich die Pläne für eine Aufarbeitung in Ebermannstadt jedoch zerschlugen, gelangte das FFM durch beherzten und vielleicht etwas zu vorschnellen Zugriff am 24. 9. 1993 in Besitz des Wracks. Man kann getrost sagen, daß der Zustand der Lok der schlimmste ist, in dem sich jemals eins unserer Fahrzeuge befand. Die betriebsfähige Restaurierung einschließlich Kesselneubau wird weitgehend einem Neubau gleichkommen und einige Jahre in Anspruch nehmen.

Mittlerweile ist die Lok vollständig in ihre Einzelteile zerlegt. Kessel und Radsätze werden im AW Meiningen derzeit einer Kur unterzogen (Überarbeitung der Spurkränze, Laufflächen, Abziehen der Gegenkurbeln, Überarbeitung der Treibzapfen, Erneuerung Achslagerunterkästen, Schmierpolster samt Halter auflöten und Ausgießen der Lagerschalen Überarbeiten der stellkeillosen Achslagerführungen, z. T. Erneuerung der Tragfedern), während der Rahmen nach einer Teilerneuerung der Rahmenbleche und diversen Richt- und Schweißarbeiten auf das Sandstrahlen wartet. Das AW Meiningen wird im Frühjahr 1996 den Rahmen wieder aufachsen und den Kessel einsetzen. Eventuell erfolgt dort auch die Überarbeitung und Montage der Zylinder. Alle "Restarbeiten" wird das FFM in eigener Werkstatt durchführen. Mit all unserer Erfahrung auf diesem Gebiet und gemeinsamer Anstrengung sollte es jedoch möglich sein, "Dimitrias" wieder zum Leben zu erwecken und dem Ursprungszustand anzugleichen.

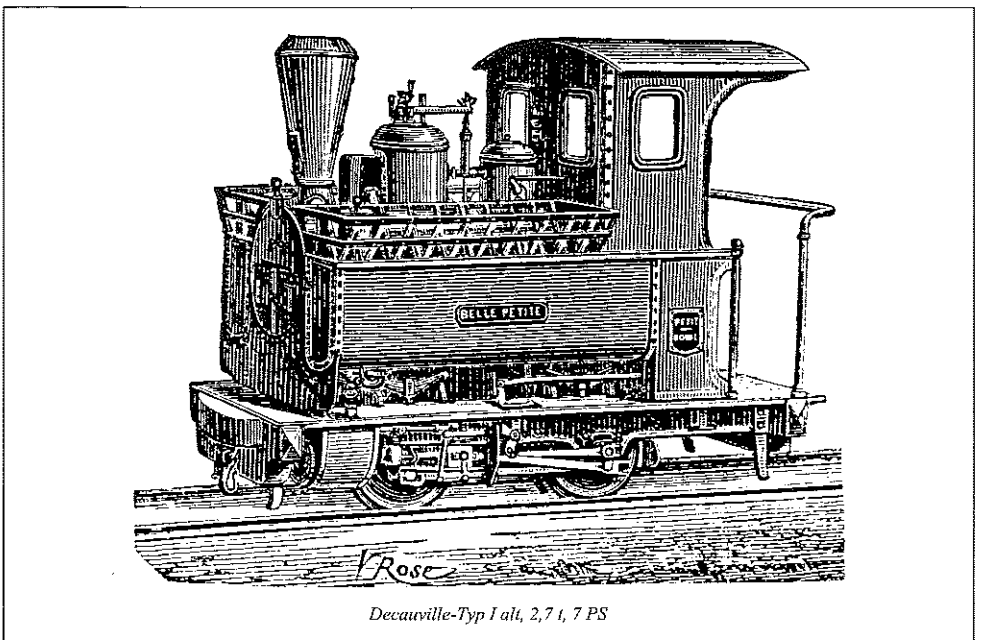
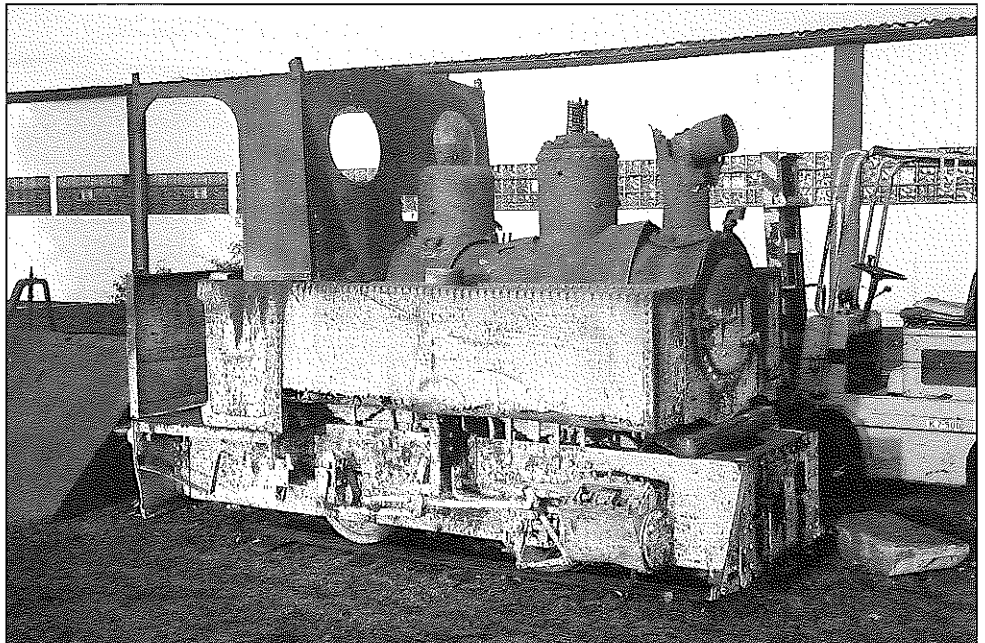
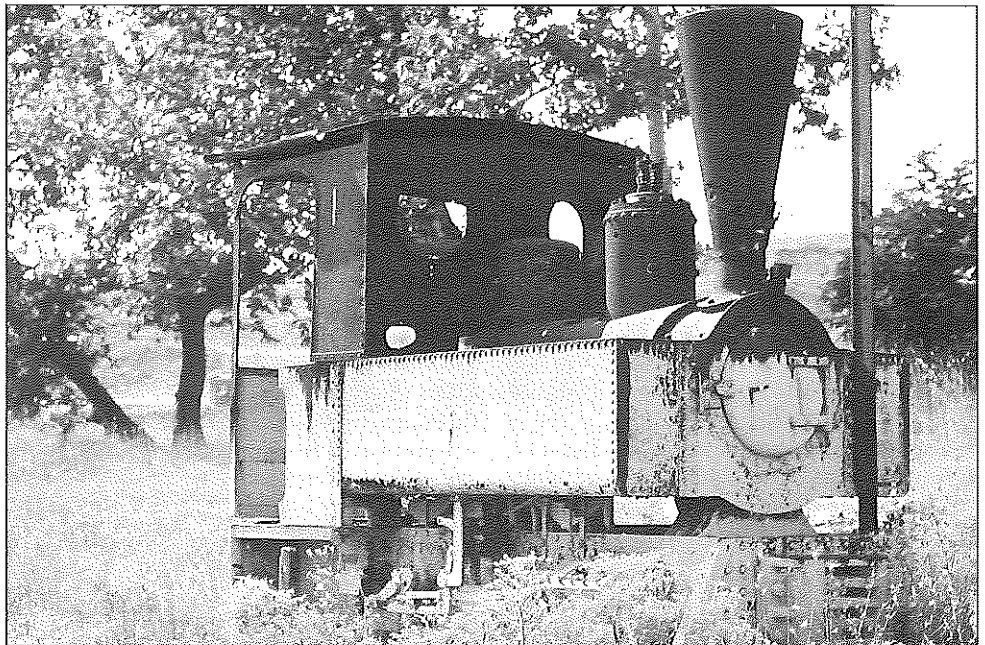
### Geschichte der Bn2t-Feldbahnlokomotiven von Decauville

Um was für einen Lokomotivtyp handelt es sich bei der 5 t schweren und 20 PS starken "Dimitrias" eigentlich? Decauville hat zwischen 1878 und 1953 nur 3 Grundtypen von Zachsigen Feldbahndampflok gebaut. Diese Grundtypen wurden in Abmessungen bzw. Gewicht und Leistung jedoch vielfach variiert und der Nachfrage angepaßt.

Eine Abbildung zeigt den ersten Typ von Feldbahndampflok aus dieser Fabrikation. Ab 1880 war sie als Typ I mit 2,7 t und 7 PS, Typ II mit 3,2 t und 9 PS, Typ III mit 4 t und 15 PS, als Typ IV mit 5 t und 20 PS, als Typ V mit 6 t und 28 PS oder als Typ VI mit 7,75 t und 35 PS erhältlich — alle auch mit Schlepptender lieferbar (9). Je eine Lok mit 3,5 t und 6 t ist in Peru bzw. Australien nicht betriebsfähig erhalten geblieben (10).

*Oben: "Dimitrias" als Telegrafmaststütze abgestellt, 1981, Foto: R. A. Bowen*

*Mitte: "Dimitrias" im Frankfurter Feldbahnmuseum vor der Zerlegung, Foto: Rüdiger Fach*



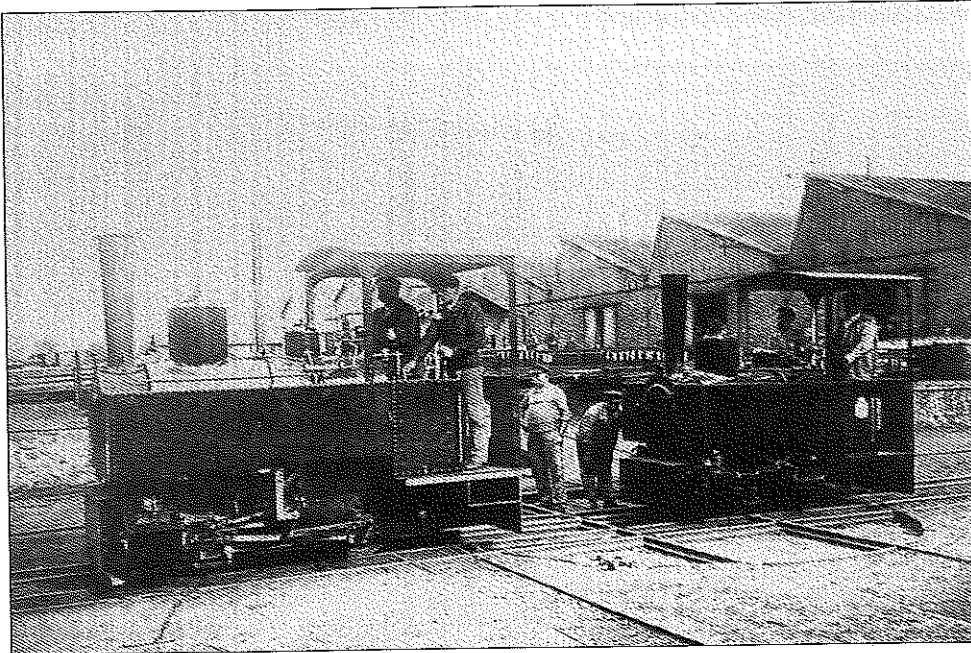
Decauville-Typ I alt, 2,7 t, 7 PS

Ca. 1890 führte man die Typen I und II neuer Bauart mit 3,25 t und 10 PS bzw. 5 t und 20 PS ein, während alle anderen alten Typen nicht mehr gebaut wurden. Ein Foto aus dem Archiv von Pithiviers zeigt beide Typen auf dem Werkshof im direkten Vergleich. "Dimitrias" ist eine Lok des "Typ II neu". Allerdings ist sie mit geschlossenem Führerhaus, doppeltem Dach in Tropenausführung und nichtsaugenden Injektoren ab Werk ausgeführt worden. 1912 wurden die letzten Lokomotiven dieser Bauarten geliefert.

Loks vom "Typ I neu" befinden sich heute noch je zu einem Exemplar in Griechenland, Peru und Angola, während der "Typ II neu" noch in Angola, Australien, Ecuador, Spanien (Formenteca) und in Pithivier/Frankreich anzutreffen ist (11). Damit hat "Dimitrias" weltweit noch 5 Schwestern, von denen jedoch keine betriebsfähig ist. Der "Typ II

neu" hat sogar gewissen Bezug zur Feldbahngeschichte im deutschsprachigen Raum. Es gibt nämlich ein Foto, das eine solche Maschine offenbar als Beutelok vor einem Feldbahnzug des 1. Weltkrieges zeigt, der deutsche Soldaten transportiert.

Weiterhin hat die österreichische Heeresfeldbahn 1901 eine solche Lok mit der Fabriknummer 331 als ihre erste Heeresfeldbahnlok für das K. K. Eisenbahn- und Telegraf Regiment Korneuburg bezogen (12). Dieses Regiment wurde übrigens als Sitz des Stabes und eines Bataillones unter Einbeziehung von vorhandenen Feldbahnabteilungen am 1. 8. 1883 gegründet. Möglicherweise ist die Lok später unter dem Namen "Kathi" zur Waldbahn Rotgraben — Weidling gelangt (14). Schließlich war eine Lok dieses Typs bei der Ziegelweißwasser an der Muskauer Waldbahn als Werklok nach dem 2. Weltkrieg eingesetzt (15).



1912 tauchte erstmals das Nachfolgemodell "Progress" (Fortschritt) mit 20 PS und einem Dienstgewicht von 5 oder 6,5 t auf. Die Lok mit dem typischen Decauville-Design wurde zur meistgebauten Zachsigen Type der Fabrikation. Dementsprechend viele Loks blieben erhalten. 13 Lokomotiven befinden sich heute bis auf eine Ausnahme (England) zum Teil betriebsfähig in Frankreich (16).

Übrigens: Das FFM sucht ständig Archivmaterial (z. B. Fotos, Artikel, Bücher, Kleinteile, Augenzeugenberichte) zum Thema Feldbahn für die museumswissenschaftliche Arbeit. Bitte wenden Sie sich an:

**Frankfurter Feldbahnmuseum e. V.**  
**Am Römerhof 15 a, 60486 Frankfurt a. M.**  
 Tel.: 069 / 70 92 92

#### Anmerkungen und Literaturhinweise

- (1) Dazu z. B.: Das Frankfurter Feldbahnmuseum, St. Augustin 1993, S. 135 f. und Bailly, Decauville, Le Mee-Sur-Seine 1989
- (2) Clingan, Lanham, Decauville steam locomotives, London 1992, S. 25
- (3) Recht, Gouliotis, Die Thessalischen Kleinbahnen, Wies 1986, S. 75
- (4) ebenda, S. 76 und Soyev, in: Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 1992, S. 14
- (5) Clingan, Lanham, Decauville steam locomotives, London 1992, S. 25
- (6) Recht, Gouliotis, Die Thessalischen Eisenbahnen, Wies 1986, S. 75
- (7) Laut Aussage der griechischen Eisenbahnfreunde, wobei die Bahn wahrscheinlich Mitte der 50er Jahre auf Meterspur umgespurt und 2 Jung-Bn2t geliefert wurden, die noch abg. vorh. sind. Bei einer Lok handelt es sich um Jung 1957/12586.
- (8) Das Frankfurter Feldbahnmuseum, St. Augustin '93, S. 60
- (9) Decauville-Katalog 1897, in: Bailly, Decauville, Le Mee-Sur-Seine 1989, S. 105; während der Katalog 1890 leicht differierende Maße bzw. Gewichte und Typenbezeichnungen enthält.
- (10) Clingan, Lanham, Decauville steam locomotives, London 1992 S. 60
- (11) ebenda, S. 60 f.
- (12) ebenda, S. 16; bzw. Foto Archiv G. Moll, dem i. ü. der Autor zu besonderem Dank verpflichtet ist.
- (13) Ritzau, Hermann, Als Eisenbahnpionier im Zweiten Weltkrieg, Pürgen 1988, S. 5
- (14) Hohn, Waldbahnen in Österreich, Wien 1989, S. 86
- (15) Tischer, Die Muskauer Waldbahn, Egglham 1993, S. 75
- (16) Clingan, Lanham, Decauville steam locomotives, London 1992, S. 61 ff.

Links: Werkfoto Decauville mit links einer Maschine vom Typ II neu (5 t, 20 PS) und rechts Typ I neu (3,2 t, 10 PS), nach 1890, Slg.: Pithiviers MTP, Frankreich

G. Krause, G. Krall, M. Gündling, P. Ziegenfuß

#### Die Brigadelokomotiven der Deutschen Heeresfeldbahnen im Ersten Weltkrieg

88 S., DIN-A 4, broschiert, 51 Abb. Railroadiana - Roland Bude, Amselweg 11, 53913 Swisstal, ISBN 3-921894-03-4, 29,80 DM

Der Untertitel "Einzelnummernaufstellung und Verbleib" schränkt den sehr global gehaltenen Titel vollkommen zu recht ein. Es handelt sich tatsächlich nicht um eine technikhistorische Abhandlung, sondern um ein Nachschlagewerk für Lokstatistiker und andere Fachinteressenten. Mit Akribie und Computerunterstützung hat das Autorenteam eine Lieferliste mit Angaben zu Einsatz und Verbleib nach IFFB-Nummern aufsteigend zusammengetragen. Bei immerhin 2573 Maschinen von 15 Herstellern eine anerkannt wertvolle Leistung. Auf Text zu Bau und Betrieb der Lokomotiven wurde ganz verzichtet. Der Stoff ist mit 48 Fotos samt Erläuterungen gut aufgelockert. Das Heft dürfte sicher auf Interesse stoßen, und so kann man sich auch schon auf den Folgebund zu den anderen Heeresfeldbahnloks freuen. wb

Hiroshi Tanaka

#### (Dampfloks in Japan) ?

76 S., 25 x 24 cm, broschiert, 70 Farbfotos, Bce Books, ISBN 4-89615-817-3

Sollte die DME tatsächlich ihre Leser auch in Japan gefunden haben? Es sieht so aus, denn der Autor dieses Bildbandes sandte uns ein Exemplar mit seinen Grüßen. Zwar erschließt sich der sehr knapp gehaltene Text dem Europäer so wenig, daß der Rezensent nicht einmal den Titel des Buches herausfinden konnte. Aber die Fotos: Die sind ganz große Klasse! Die Motive kreisen stets um Dampflokomotiven vor Zügen oder im Bw. Alle Farbfotos sind handwerklich (Schärfe, Belichtung) perfekt aufgenommen, vermutlich auf 6 x 7-Dia-Material. Sie sind zumeist ganzseitig ebenso perfekt gedruckt. Es fasziniert auch die Motivwahl, die häufig Unwartetes bietet und die sich vielleicht am besten mit der Parallele zu den Bildern von J. M. Hartmann beschreiben läßt. Ungewohnt ist auch die fernöstliche Landschaft, die die abgebildeten Lokomotiven umrahmt, übrigens auch viele Schmalspurbahnen. wb

#### Die Baureihe 03

88 S., DIN-A 4, broschiert, ca. 120 Abb., GeraNova, Postfach 430464, 80734 München, 16,80 DM

Das Konzept der Baureihen-Hefte von GeraNova wurde in der DME als preisgünstige Alternative zu schweren Bänden bereits eingehend gewürdigt. Daher könnte die Rezension hier mit dem Hinweis auf das vorliegende Heft als Nr. 4 der Reihe abbrechen. Doch nein: Das Heft behandelt Technik und Lebenslauf der BR 03 sowie 03.10 mit lesbarem Text, guten Fotos sowie Daten- und Liefertabellen. Bekanntlich wird heute die Konstruktion der 2zylindrigen Schnellzuglok und der Sinn dieser Baureihe überhaupt recht ambivalent beurteilt. Der Rezensent vermißt dazu eingehende Ausführungen. Die Autoren ignorieren jedoch nicht die Zwiespältigkeit, sondern geben im Text dezente Hinweise: Obwohl die Konstruktion zunächst als gelungen beschrieben wird, liest man später einiges über die Neigung zu Rahmenbrüchen, über den "müden" Kessel und über die umfangreichen Umbauten durch DR und DB — nicht eben Attribute einer gelungenen Dampflok. Die tollen Fotos lassen die dampfgeführte Schnellzugherrlichkeit so richtig aufleben; das Heft wird somit seinem Anspruch voll und ganz gerecht. wb