

## Personenzug der Karlsruher Lokalbahn

DME-Leser Alfred B. Gottwaldt hat ein bislang unveröffentlichtes Foto von der Karlsruher Lokalbahn zur Verfügung gestellt, das Günter König anhand der Fahrzeuge und der Gleisanlage identifizieren konnte. Das Foto wird auf der vorhergegangenen Doppelseite gezeigt.

Es handelt sich um eine am 13. 3. 1907 in Karlsruhe/Baden abgestempelte Postkarte mit eisenbahnhistorisch belanglosen Familiengrüßen und zeigt einen im Bahnhof Karlsruhe-Lokalbahnhof zur Fahrt nach Spöck bereitstehenden Personenzug um die Jahrhundertwende.

Die Lok gehört zur Serie 89 – 95 der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe 1890/1278 – 1284). Die Kondensereinrichtung auf dem Dach der Lokomotive befand sich zum Aufnahmezeitpunkt bereits nicht mehr im Originalzustand. Interessant ist die außer der Mitte angebrachte Halterung für ein Spitzenlicht, obwohl ein derartiges Zugsignal im deutschen Signalbuch erst viel später eingeführt wurde. Der Reisezugwagen trägt noch zwei über den Stirnseiten auf dem Dach befindliche Werbetafeln, die bald nach 1900 entfielen.

Was mag wohl der Grund dafür gewesen sein, die vielen Loklaternen, Kohlenschütten und Petroleumkannen auf den Bahnsteig zu stellen?

Zur Karlsruher Lokalbahn gibt es im Badischen Generallandesarchiv (GLA) in Karlsruhe unter Aktenzeichen 421/1259 eine Bahnbeschreibung vom 11. 4. 1892. Der zweite Abschnitt betrifft die Betriebsmittel.:

### „A Lokomotiven

Für den Zugs- und Rangierdienst sind 7 Stück Trambahnmaschinen beschafft. Sie vermögen bei nicht besonders ungünstigen Witterungsverhältnissen 30 Achsen mit 20 km Geschwindigkeit zu befördern. Geliefert sind dieselben von der Karlsruher Maschinenfabrik zu Karlsruhe. Sie haben zwei gekuppelte Achsen und außenliegende Zylinder und sind mit Körting-Luftbremse und Excenterbremse ausgerüstet.

Die Hauptabmessungen sind die folgenden:

Zylinderdurchmesser	300 m/m
Kolbenhub	350 m/m
Raddurchmesser	800 m/m
Radstand	1600 m/m
Länge der Feuerrohre zwischen den Rohrwänden	2300 m/m
Außerer Feuerrohrdurchmesser	45 m/m
Innerer Feuerrohrdurchmesser	40 m/m
Feuerber. Heizfläche der Feuerbüchse	3,344 qm
Feuerberührte Heizfläche der Röhren	28,902 qm
Heizfläche im ganzen	32,246 qm
Rostfläche	0,595 qm

Das Leergewicht beträgt 14300 kg, das Dienstgewicht (mit Wasser und Kohlenfüllung und Personal) 17000 kg, welches Gewicht auf beide Achsen gleichmäßig verteilt ist.

Die Länge der Maschinen ohne Buffer beträgt 4,6 m. Der Tender faßt 1,82 kbm Wasser, der Kohlen und der Coaksbehälter 0,7 kbm. Der höchstzulässige Dampfdruck beträgt 12 kg pro qcm.

Achsen und Bandagen sind aus Ziegelgußstahl hergestellt und von der Bochumer Gußstahlfabrik bezogen.

### B Wagen

Es sind vorhanden:

28	27	Personenwagen
2		Post- und Gepäckwagen
16	2	gedeckte Güterwagen
6	2	offene Güterwagen

Geliefert sind sämtliche Wagen von der Waggonfabrik Actiengesellschaft, vormals P. Herbrand & Cie, Cöln Ehrenfeld. Sie sind fast sämtlich mit Körtingbremse und Handspindelbremsen ausgerüstet, nur einige Güterwagen besitzen keine Bremse, jedoch die Leitung für Körtingbremse. Die Personenwagen ruhen auf je zwei Drehgestellen, welche je 2 Achsen mit 1 m Radstand haben. Die Wagen sind nach dem Interkommunikationssystem gebaut, haben im Innern 48 Sitzplätze mit amerikanischen Brettersitzen und auf den Außenperrons 16 Stehplätze. Geheizt werden sie je durch 2 kleine Öfen, erläuchtet durch 4 Laternen mit Steinkerzen. Ihr Gewicht beträgt mit Bremse 7500 kg.

Die Post- und Gepäckwagen wiegen mit Bremse 4100 kg. Die Güterwagen haben eine Ladefähigkeit von je 5000 kg. Ihr Gewicht ist folgendes.

Gedeckter Wagen mit Bremse	3900 kg
Gedeckter Wagen ohne Bremse	3585 kg
Offener Wagen mit Bremse	3200 kg
Offener Wagen ohne Bremse	2820 kg

Ferner sind beschafft zwei Paar Rollböcke.

Für die Bahnmeisterei sind noch 2 Bahnmeisterwagen vorhanden. "

Soweit die Bahnbeschreibung. Dazu gibt es unter der GLA Nummer 421/1263 auch eine Baurechnung. Für die Fahrzeuge lautet sie um die entsprechenden Betriebsnummern ergänzt wie nachstehend:

St. Objekt	Preis	Betr.-Nr.
Erstbeschaffung		
7 Lokomotiven	128.944,08 M	89 – 95
24 Personenwagen	139.046,80 M	201 – 220 225 – 228
4 Offene Perswag.	19.000,00 M	(?) 221 – 224
2 PwPost	4.456,34 M	137 – 138
16 Ged. Güterw.	36.496,00 M	337 – 348
6 Offene Güterw.	11.436,00 M	737 – 742
2 Paar Rollböcke	5.675,90 M	
2 Bahnmeisterw.	899,90 M	Ohne
Nachtrag Bauabrechnung, Geschäftsjahr 1897/98		
5 Personenwagen	31.584,06	233 – 237

Dazu noch einige Anmerkungen: Offenbar war bereits vor April 1892 einer der Sommerwagen an eine andere SEG-Bahn in Mainz oder Wiesbaden abgegeben worden. Die restlichen drei dürften ebenfalls dorthin abgegeben worden sein. Bis auf Wagen 345 und 346 waren sämtliche gedeckten Güterwagen 1893 zur Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn, der späteren OEG, gekommen. Auch die vier offenen Güterwagen 737, 739, 741 und 742 waren, ebenso wie die vier Rollböcke (1 Paar 1893 und 1 Paar 1899) nach Mannheim abgegeben worden. Lieferant der Rollböcke war die Maschinenfabrik Esslingen, und Vögele aus Mannheim baute die Bahnmeisterwagen.

## Schmalspurdampflokomotive 99 5906 der Harz Querbahn

Weißmetall Komplettbausatz mit Messingfeingußteilen, Ätzbeschriftung, Neusilbergußbrädern und feingeätzter Steuerung sowie vormontiertem Fahrwerk.

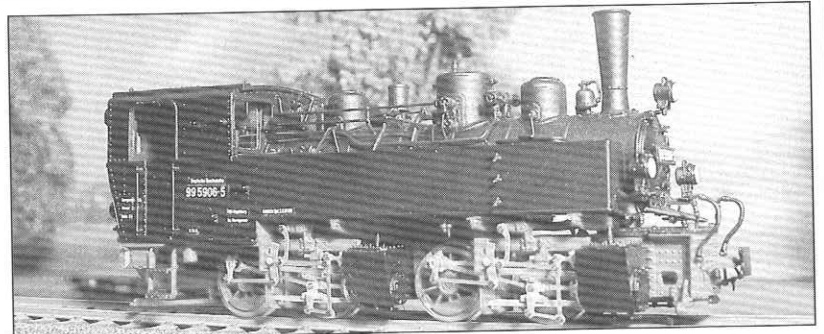
**Best.-Nr.: 6013 (H0e)** mit Mabuchi-Motor

**Best.-Nr.: 100105 (H0e)** mit Faulhaber Motor

**Best.-Nr.: 6213 (H0m)** mit Mabuchi Motor

**Best.-Nr.: 100106 (H0m)** mit Faulhaber Motor

Unseren Gesamtkatalog erhalten Sie gegen 14,- DM in Briefmarken oder gegen V-Scheck.



WEINERT MODELLBAU - Mittelwendung 7 - 28844 Weyhe-Dreye

