# Länderbahntriebfahrzeuge

Es gab nicht nur Preußen

# Übersicht

- 1) Ein kurzer Geschichtsrückblick
- 2) Nummernsysteme
- 3) Ausgewählte Triebfahrzeuge
- 4) Literatur

# Geschichtsrückblick

- Bahnbau war im 19.Jahrhundert vielfach Privatinitiative
- In verschiedenen Ländern wurden Staatsbahnen gegründet zur Förderung der Wirtschaft
- Etwa im letzten Viertel des 19.Jahrhunderts verstärkte Bestrebungen zur Verstaatlichung der Privatbahnen

# Es gab nicht nur die KPEV

Zusammenschluss der einzelnen Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn Gesellschaft nach dem 1.Weltkrieg

- KPEV: Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung
- KBayStB: Königlich Bayrische Staatseisenbahn
- KWStE: Königlich Württembergische Staats-Eisenbahn
- BadStB: Großherzoglich Badische Staatseisenbahnen
- KSäStB: Königlich Sächsische Staatseisenbahn
- MFFE: Großherzogliche Mecklenburgische
  - Friedrich-Franz-Eisenbahn
- GOE: Großherzogliche Oldenburgische Eisenbahn

# Randbedingungen

- Bayern: Zunächst Staatsbahn und Bayrische Ostbahn

nebeneinander

Hügelland- und Flachland-Strecken Stark landwirtschaftliche Prägung

Nutzung der Wasserkraft zur Stromgewinnung

- Baden: Zunächst Breitspur: 1600mm

Konkurrenz mit elsässischen Bahnlinien

- Württemberg: Vornehmlich Hügelland

vergleichsweise kurze Strecken

Sachsen: Hohe Industrialisierung und Städtebildung

vergleichsweise kurze Strecken Zentrale Lage im Deutschen Reich

# Nummernsysteme

Die Nummernsysteme änderten sich zum Teil mehrfach mit der Zeit Hier: Nummernsysteme zum Zeitpunkt des Überganges zur Deutschen Reichsbahn

Großbuchstaben, die die vornehmliche Nutzung Bayern:

verschlüsseln, gefolgt von einem Bruch, der das

Kuppelverhältnis angibt

Baden: Römische Ziffern, die die vornehmliche Nutzung

verschlüsseln, ggf. gefolgt von einem kleinen Buchstaben

Württemberg: Großbuchstaben, die die Bauart verschlüsseln,

ggf. gefolgt von Kleinbuchstaben Bei Tenderlokomotiven: T gefolgt von arabischen Ziffern

Sachsen: Römische Ziffern, die die Baureihe verschlüsseln,

ggf. gefolgt von einem kleinen Buchstaben

#### **Badischer Flachlandrenner**

#### **BR18.3**



#### bad. IVh

Einsatzzeitraum 1918 - 1968

Höchstgeschwindigkeit: 110 km/h (140km/h)

Leistung: 1950 PSi

Zugkraft: 110km/h / 1:1000 380 t

80km/h / 1:200 450 t

## Die schöne Württembergerin

**BR18.1** 



württ. C

Einsatzzeitraum 1909 - 1955

Höchstgeschwindigkeit: 110 km/h

Leistung: 1840 PSi

Zugkraft: 110km/h / 1:1000 355 t

80km/h / 1:200 405 t

# Die Bayrische Pazifik

#### BR18.4-5



bay. S3/6

Einsatzzeitraum 1908 - 1960

Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h

Leistung: 1770 PSi

Zugkraft: 120km/h / 1:1000 270 t

80km/h / 1:200 420 t

# Die Hochhaxige

#### **BR18.4**



# bay. S3/6 Serien d und e

Einsatzzeitraum 1912 - 1954

Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h

Leistung: 1770 PSi

Zugkraft: 120km/h / 1:1000 270 t

80km/h / 1:200 420 t

#### Die sächsische 38

#### **BR38.2**



#### sa. XII H2

Einsatzzeitraum 1916 – 1955 (– 1970)

Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h

Leistung: 1320 PSi

Zugkraft: 90km/h / 1:1000 395 t

50km/h / 1:200 590 t

# ... und das Ganze auf Bayrisch BR38.4



## bay. P3/5H

Einsatzzeitraum 1921 – 1955

Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h

Leistung: 1200 PSi

Zugkraft: 100km/h / 1:1000 230 t (!)

50km/h / 1:200 590 t

# Leichte Güterzuglokomotive BR53.8



#### württ. Fc

Einsatzzeitraum 1890 – 1928

Höchstgeschwindigkeit: 45 km/h

Leistung: - PSi

Zugkraft: 45km/h / 1:∞ 1000t

25km/h / 1:100 370 t

# Bayrische schwere Güterzuglokomotive BR57.5



bay. G5/5

Einsatzzeitraum 1911 – 1950

Höchstgeschwindigkeit: 60 km/h

Leistung: 1650 PSi

Zugkraft: 60km/h / 1:1000 1050 t

25km/h / 1:100 1180 t

#### Schublok für steile Strecken

#### **BR59**



wü. K

Einsatzzeitraum 1917 – 1953

Höchstgeschwindigkeit: 60 km/h

Leistung: 1920 PSi

Zugkraft: 65km/h / 1:1000 1150 t (!)

25km/h / 1:100 1110 t

#### Die erste "Einheitslok"

**BR58.5** 



wü. G12

Einsatzzeitraum 1919 – 1953

Höchstgeschwindigkeit: 65 km/h

Leistung: 1540 PSi

Zugkraft: 65km/h / 1:1000 790 t

25km/h / 1:100 1000 t

#### Schnelle Güterzuglokomotive für Hauptbahnen BR54.15



#### bay. **G3/4H**

Einsatzzeitraum 1919 – 1966

Höchstgeschwindigkeit: 65 km/h

Leistung: 1040 PSi

Zugkraft: 65km/h / 1:1000 675 t

25km/h / 1:100 575 t

# Leichter Nahverkehr auf Hauptbahnen BR73.0



# bay. D XII / Pt2/5N

Einsatzzeitraum 1897 – 1948

Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h

Leistung: - PSi

Zugkraft: 90km/h / 1:∞ 50 t

25km/h / 1:100 330 t

#### Leichter Nahverkehr auf Nebenbahnen BR70.0



#### bay. Pt2/3

Einsatzzeitraum 1909 – 1963

Höchstgeschwindigkeit: 65 km/h

Leistung: 420 PSi

Zugkraft: 65km/h / 1:1000 285 t

25km/h / 1:100 270 t

#### Preußin in Württemberg, die Zweite

**BR91.20** 



#### wü. T9

Einsatzzeitraum (1901) 1906 – 1964

Höchstgeschwindigkeit: 65 km/h

Leistung: 440 PSi

Zugkraft: 65km/h / 1:1000 240 t

25km/h / 1:100 335 t

#### Nahverkehr auf Hauptbahnen (wü) BR75.0



wü. T5

Einsatzzeitraum 1910 – 1963

Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h

Leistung: 880 PSi

Zugkraft: 90km/h / 1:1000 200 t (!)

30km/h / 1:100 425 t

#### Nahverkehr auf Hauptbahnen (sa) BR75.5



#### wü. XIV HT

Einsatzzeitraum 1911 – 1971

Höchstgeschwindigkeit: 75 km/h

Leistung: 990 PSi

Zugkraft: 90km/h / 1:1000 365 t (!)

30km/h / 1:100 535 t

## Leichte Schnellzüge auf Hauptbahnen BR77.1



#### bay. Pt3/6

Einsatzzeitraum 1911 – 1954

Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h

Leistung: 880 PSi

Zugkraft: 90km/h / 1:1000 205 t

30km/h / 1:100 400 t

#### Preußin in Württemberg, die Erste

**BR78.0** 



wü. T18

Einsatzzeitraum (1912) 1919 - 1975

Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h

Leistung: 1140 PSi

Zugkraft: 90km/h / 1:1000 290 t

30km/h / 1:100

440 t

# Rangierloks für Sachsen

#### **BR89.2**



sa. VT

Einsatzzeitraum 1895 – 1967

Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h

Leistung: - PSi

Zugkraft: keine Angaben vorhanden

# Rangierloks für Bayern

#### **BR89.6**



## bay. D II / R3/3

Einsatzzeitraum 1898 – 1961

Höchstgeschwindigkeit: 45 km/h

Leistung: 430 PSi

Zugkraft: keine Angaben vorhanden

# Schwere Rangierlok für Baden

**BR92.2** 



bad. X b

Einsatzzeitraum 1907 – 1966

Höchstgeschwindigkeit:

45 km/h

Leistung:

500 PSi

Zugkraft: 45km/h / 1:1000 535 t

25km/h / 1:100

355 t

## Preußin in Württemberg, die Dritte

**BR93.5** 



wü. T14

Einsatzzeitraum (1918) 1921 – 1969

Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h

Leistung: 1000 PSi

Zugkraft: 65km/h / 1:1000 520 t

25km/h / 1:100 630 t

#### Bayrische Schublok für Steilstrecken

#### **BR96**



bay. Gt2x4/4

Einsatzzeitraum 1913 – 1948

Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h

Leistung: 1470 PSi

Zugkraft: 50km/h / 1:1000 1730 t

25km/h / 1:100 1185 t

# Im zweiten Anlauf noch leistungsfähiger BR96



bay. Gt2x4/4

Einsatzzeitraum 1923 – 1948

Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h

Leistung: 1630 PSi

Zugkraft: 50km/h / 1:1000 1730 t

25km/h / 1:100 1185 t

#### Gelenkig auf der Windbergbahn

**BR98.0** 



sa. ITV

Einsatzzeitraum 1910 – 1967

Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h

Leistung: 540 PSi

Zugkraft: 50km/h / 1:1000 300 t

25km/h / 1:100 380 t

#### **Innovation auf Nebenbahnen**

#### **BR98.3**



bay. PtL2/2

Einsatzzeitraum 1908 – 1963

Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h

Leistung: 210 PSi

Zugkraft: 50km/h / 1:∞ 50 t

20km/h / 1:100 125 t

#### Leichte Loks für die Lokalbahn

#### **BR98.8**



#### bay. GtL 4/4

Einsatzzeitraum 1911 – 1970

Höchstgeschwindigkeit: 40 km/h

Leistung: 450 PSi

Zugkraft: 50km/h / 1:1000 695 t

25km/h / 1:100 305 t

# Schublok und Güterzüge elektrisch

E70.2



bay. EG2x2/2

Einsatzzeitraum 1920 – 1951

Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h

Leistung: 720 kW

Zugkraft: keine Angaben vorhanden

# Elektrischer Schnellzug

#### **E32**



#### bay. EP2

Einsatzzeitraum 1924 (1932) – 1972

Höchstgeschwindigkeit: 75 km/h (90km/h)

Leistung: 1170 kW

Zugkraft: 75km/h / 1:1000 700 t (470 t / 90 km/h)

30km/h / 1:100 475 t (380 t / 40 km/h)

## Schwere Personenzüge elektrisch

**E52** 



#### bay. EP5

Einsatzzeitraum 1924 – 1972

Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h

Leistung: 2200 kW

Zugkraft: 90km/h / 1:1000 930 t

40km/h / 1:100 925 t

# Leichte Personenzüge elektrisch

**E16** 



#### bay. ES1

Einsatzzeitraum 1926 – 1972

Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h

Leistung: 2340 kW

Zugkraft: 120km/h / 1:1000 665 t

40km/h / 1:100 880 t

#### **DT1 – DT8** Stehender Kessel für Triebwagen



bad. 1000 - 1007

Einsatzzeitraum 1905 - 1954

Höchstgeschwindigkeit: 60 km/h

Leistung: 80 PS

Sitzplätze: 40

#### **Elektrischer Nahverkehr**

**ET85** 



# ohne bayrische Bauartbezeichnung

Einsatzzeitraum 1924 – 1977

Höchstgeschwindigkeit: 75 km/h

Leistung: 500 kW

Sitzplätze: 75

# Länderbahn

## Literatur

- Eisenbahn Fahrzeug Archiv (EFA), hier Bände 2.1, 2.2, 2.5, 2.6 und 2.7, alba-Verlag, Düsseldorf
- Div. Baureihen-Bücher, eisenbahn Kurier Verlag, Freiburg
- Taschenbuch Deutsche Dampflokomotiven, Horst J., Obermayer, franckh-Verlag, Stuttgart 1981, ISBN 3-440-03643-X
- Verzeichnis der Deutschen Lokomotiven 1923- 1965, Helmut Griebl und Fritz Schadow, Verlag Josef Otto Slezak, Wien, Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1967
- Deutsches Lok-Archiv, Verzeichnis aller Lokomotiven und Triebwagen, Band1 Numerierungssysteme, Wolfgang Valtin, Transpress Verlagsgesellschaft mbH, Berlin 1992, ISBN 3-344-70739-6