



EMC „Karl Gölsdorf“

1. Jahrgang

Juni 2025

Nr. 3

# BÜCHERBRIEF

Neuerscheinungen aus dem Bereich der Eisenbahnliteratur,  
rezensiert von SC i.R. Prof. Mag. Dr. Gerhard Gürtlich

EK Medien GmbH

EK-Verlag - Eisenbahn Kurier

Munzinger Straße 5a

79111 Freiburg

[alexandra.weber@eisenbahn-kurier.de](mailto:alexandra.weber@eisenbahn-kurier.de)

[www.eisenbahn-kurier.de](http://www.eisenbahn-kurier.de)

## Baureihen-Bibliothek

Die Baureihe 86. Das Arbeitstier für Nebenstrecken

Andreas Knipping

2025 ist es einhundert Jahre her, dass die mit Entwürfen zu schweren Schnellzug- und Güterzuglokomotiven befassten Gremien das Programm „Einheitslokomotiven“ um Neukonstruktionen für Nebenbahnen erweiterten. Drei Lokomotivtypen wurden entwickelt. Die hier vorgestellte Baureihe 86 war für den Dienst im Mittelgebirge und vor Güterzügen bestimmt.

Mit 776 gebauten Exemplaren übertraf die mittelschwere Tenderlokomotive die Zahl fast aller anderen Einheitslokomotiven. Nie mehr wieder wurde eine Tenderlok in dieser hohen Stückzahl gebaut. Auch wenn ihr Lauf im Gleisbogen immer wieder zu Problemen führte und die Vorratsbehälter etwas knapp bemessen waren, so erfüllte die Baureihe 86 über vier Jahrzehnte die ihr zugedachten Aufgaben im Sauerland und im Bergischen Land, in Schlesien und im Taunus, im Weserbergland und in der Eifel, im Nordschwarzwald und auf der

Schwäbischen Alb, im Allgäu und im gebirgigen Nordostbayern, in der Steiermark und in Kärnten, im Thüringer Wald und mit besonderer Verbreitung und Dauer im Erzgebirge.

Andreas Knipping hat die Erstauflage des Buches aus dem Jahr 1987, das im Jahr 2008 neuerlich erschienen ist, anhand vieler neuer Forschungsergebnisse vollständig überarbeitet.

Das Werk umfasst ca. 400 Seiten und 570 Abbildungen.

## Die Baureihe 38<sup>2-3</sup> Der sächsische Rollwagen

Dietmar Schlegel / Sebastian Werner

Die Sächsischen Staatseisenbahnen benötigten Anfang des 20. Jahrhunderts eine leistungsfähige Lokomotive, die vorwiegend im Hügelland sowohl im Personen- als auch im Güterzugdienst eingesetzt werden konnte. Die Sächsische Maschinenfabrik vorm. Richard Hartmann in Chemnitz wurde beauftragt, eine solche Lokomotive zu entwickeln und zu bauen. Im Frühjahr 1910 konnte die erste Maschine der Baureihe XII H2 in Dienst gestellt werden. Bis zum Jahr 1922 wurden 159 Lokomotiven gebaut, im Jahr 1927 kamen weitere zehn Exemplare hinzu.

Aufgrund der guten Betriebserfahrungen erhielt die Baureihe den Spitznamen „Sächsischer Rollwagen“. Bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft - DRG bekam die XII H2 die Baureihennummer 38<sup>2-3</sup> zugewiesen.

Das Haupteinsatzgebiet der Baureihe lag stets in Sachsen, nach dem Ersten Weltkrieg gelangten 25 Lokomotiven nach Frankreich und nach dem Zweiten Weltkrieg zahlreiche Maschinen in die Tschechoslowakei. Bei der Deutschen Reichsbahn in der ehemaligen DDR waren Lokomotiven dieser Baureihe planmäßig bis Ende der sechziger Jahre eingesetzt worden.

Das Buch gibt einen fundierten Überblick über die Entwicklungsgeschichte der XII H2, beschreibt deren Leistungen im Betriebsdienst und die Beheimatung der Lokomotiven dieser Baureihe in den verschiedenen Bahnbetriebswerken.

Das Werk umfasst 208 Seiten und ca. 350 Abbildungen.

## Die Baureihe V 200 der DR. Die „Taigatrommel“ der Deutschen Reichsbahn

Hans Müller / Andreas Stange

Im Zeitraum von 1966 bis 1975 beschaffte die Deutsche Reichsbahn (DR) als Import aus der damaligen Sowjetunion (UdSSR/CCCP) insgesamt 378 Diesellokomotiven des Typ M62 mit 2.000 PS Leistung, die bei der Deutschen Reichsbahn - DR als Baureihe V 200 (ab 1970 als Baureihe 120) bezeichnet wurden. Mit der Beschaffung dieser Baureihe hielten erstmals Lokomotiven mit dieselektrischem Antrieb Einzug bei der DR, während sich die Schienenfahrzeugindustrie der ehemaligen DDR auf die dieselhydraulischen Antriebstechnik spezialisiert hatte. Die Entscheidung für den Import der Lokomotiven UdSSR war „politisch motiviert“, denn ein Beschluss des Rats für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) gab vor, dass Dieselloks ab 2.000 PS Leistung grundsätzlich aus der UdSSR zu beziehen seien.

In der DDR waren Lokomotiven dieser Baureihe wegen fehlender Zugheizung nur im Güterverkehr einsetzbar. Die Maschinen mit der Achsfolge Co'Co', wurden unter den Spitznamen „Wumme“ der „Taigatrommel“ bekannt. Im Jahr 1995 wurden die letzten Exemplare bei der DB AG ausgemustert. Erhalten geblieben sind Exemplare in Polen und in der Tschechischen Republik. Ausführliche Statistiken mit den Liefer- und Verbleibdaten aller an die DR gelieferten Lokomotiven runden die Publikation ab.

Das vorliegende Werk umfasst 320 Seiten und 532 Abbildungen.

## Die Baureihe 89<sup>70</sup> Die preußische T 3

Hans-Jürgen Wenzel

Die preußische T 3 (Baureihe 89<sup>70</sup>) verkörpert, wie kaum eine andere Maschine, die „gute alte Zeit“ der Eisenbahn. Die ersten Maschinen wurden bereits ab dem Jahr 1882 gebaut und in über 1.300 Exemplaren an die Königlich Preußischen Staateisenbahnen geliefert, aber auch andere Staats-, Privat- und Werkbahnen im In- und Ausland interessierten sich für diese Baureihe. Die robusten und langlebigen T 3 bewährten sich viele Jahrzehnte hindurch im Personenzug- und Güterzugdienst auf Nebenstrecken, als Rangierloks oder auf Werkbahnen und blieben bei der Deutschen Bundesbahn - DB und der Deutschen Reichsbahn - DR bis zum Jahr 1968 in Dienst. Ihre große Beliebtheit sorgte dafür, dass zahlreiche T 3 als Museumsloks erhalten blieben, die teilweise bis heute betriebsfähig erhalten werden. Mit der

Wiederauflage steht das lange vergriffene Standardwerk über eine der „populärsten deutschen Dampflokomotiven“, mit einem überarbeiteten Bildteil, wieder zur Verfügung.

Das vorliegende Werk umfasst 240 Seiten und ca. 400 Abbildungen.

## Verkehrsknoten

### Verkehrsknoten Magdeburg

Matthias Röseler / Sebastian Werner

Magdeburg – die heutige Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt – erlangte bereits im Frühmittelalter als Kaiserpfalz Ottos I. („dem Großen“) eine überregionale Bedeutung. Mit der Eröffnung der Eisenbahnstrecke Magdeburg – Köthen – Halle (S) – Leipzig im August 1840 besaß Magdeburg fortan auch eine „feste Verbindung“ in die Messestadt Leipzig und von dort aus weiter nach Dresden.

Magdeburg entwickelte sich zu einem der bedeutendsten Eisenbahnknoten in Deutschland, dies verdeutlicht die Zahl von drei in Magdeburg vorhandenen Bahnbetriebswerke. Im Zeitraum von 1879 bis 1931 sowie von 1945 bis 1990 war die Stadt Sitz einer Eisenbahndirektion.

Das Buch stellt auf 112 reichlich bebilderten Seiten den Verkehrsknoten Magdeburg vor. Zusätzlich werden außer der Eisenbahn auch die Historie der Elbschifffahrt in der Stadt und der Magdeburger Nahverkehr behandelt.

Das vorliegende Werk umfasst 112 Seiten und ca. 170 Abbildungen.

## Eisenbahn-Bildbände

Welcome to Germany. Ausländische Eisenbahnfreunde zu Besuch in Deutschland

Udo Kandler

Der große Erfolg des Titels „Good old Germany“ waren für Verlag und Autor Anlass, über einen Fortsetzungsband nachzudenken. Bei der Sichtung des in Frage kommenden Bildmaterials stand sehr schnell fest, vor allem aufgrund der erstklassigen Aufnahmen, einen

Folgeband zu gestalten. Das Bildmaterial stammt wiederum ausschließlich von ausländischen Fotografen. In diesem Buch finden sich nicht nur Ansichten amerikanischer und britischer Fotografen, sondern auch einige „fotographische Meister“ aus Deutschlands unmittelbaren Nachbarländern.

Das besondere Augenmerk gilt hierbei dem französischen Eisenbahnfotografen Jacques H. Renaud. Entstanden sind die Aufnahmen im Wesentlichen in den 1950/60er Jahren, wobei die Dampftraktion eindeutig dominiert.

Das vorliegende Werk umfasst 144 Seiten und 176 Abbildungen.

## Sonstige Reihen

### EK-Special 155: DB vor 25 Jahren - 1999 West

Im Zuge der Umstrukturierungsmaßnahmen kam es im Jahre 1999 bei der Deutschen Bahn AG - DB AG u.a. zur Umwandlung der operativen Unternehmensbereiche Fernverkehr, Nahverkehr, Güterverkehr, Fahrweg und Personenbahnhöfe in Aktiengesellschaften. Dieser Prozess sollte erhebliche Auswirkungen auf den bisherigen Triebfahrzeugeinsatz haben.

Das neue EK-Special begleitet, analog den bisher erschienenen Heften, die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuggenerationen. So führte die DB AG im behandelten Zeitraum u.a. den komfortablen Geschäftsreisezug „Metropolitan“ zwischen Köln und Hamburg ein, während ab Mai 1999 die ersten Neigetechniktriebzüge der Baureihe 415 (ICE T) auf der Gäubahn den Fahrgastbetrieb aufnahmen.

Im Gegenzug galt es, sich von den letzten Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe II zu verabschieden, und auch die DB-Schienenbusse erlebten ihr letztes vollständiges Einsatzjahr im Planbetrieb.

Die Deutschlandreise von EK-Autor Dirk Höllerhage und eine hochwertige Bildauswahl runden das EK-Special über das Geschehen im früheren DB-Bereich ab.

### EK-Special 156: DB-Triebfahrzeuge 2025 Lokomotiven & Triebzüge 2025

Die Triebfahrzeugflotte der Deutschen Bahn AG – DB AG ist (im Unterschied zur Schienen-Infrastruktur) gegenwärtig „überaus modern aufgestellt“, die meisten Altbaureihen aus

Zeiten von Deutscher Bundesbahn - DB und der Deutscher Reichsbahn - DR sind bis auf wenige Restexemplare nicht mehr in Betrieb, und selbst die erste Generation der Neubau-Elektrolokomotiven der DB AG aus der zweiten Hälfte der neunziger Jahre wird zunehmend immer weniger eingesetzt. Im Fern- und Regionalverkehr dominieren heute moderne Triebzüge das Betriebsgeschehen, während lokbespannte Reisezüge nur noch vereinzelt eingesetzt werden. Im Güterverkehr haben moderne Zweikraftlokomotiven Einzug gehalten, die mittel- bis langfristig insbesondere die noch verbliebenen älteren Diesellokomotiven verdrängen sollen. Das neue Heft EK-Special 156 gibt einen kompakten Überblick über die aktiven Triebfahrzeuge des Regelbestandes der DB AG mit Stand Ende 2024 / Anfang 2025 und ist somit ein praktisches Nachschlagewerk, das „kurz und bündig“ alle wichtigen Informationen zu den Lokomotiven und Triebzügen des Unternehmens DB liefert.

#### EK-Spezial 157: Das Streckennetz rund um den Eisenbahnknoten Mühldorf (Oberbayern)

Der äußerste Südosten Deutschlands blickt auf eine überaus differenzierte Entwicklungsgeschichte im Eisenbahnwesen zurück. Bis zum Jahr 1914 nahmen internationale Fernverkehrszüge den Weg über Mühldorf, und bis heute dient die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing regelmäßig als Umleitungsrouten. Seit den siebziger Jahren dominieren Diesellokomotiven der Baureihe 218 den Verkehr rund um Mühldorf. Neben der Bespannung von Personenzügen besteht ihre Aufgabe vor allem im Einsatz vor schweren Güterzügen im „Bayerischen Chemiedreieck“.

Die Einführung der Baureihe 6284 zusammen mit einem Taktfahrplan vor 30 Jahren führten im Personenverkehr zu einer Renaissance des „Liniensterns Mühldorf“. Bis heute stehen die Baureihen 218 und 6284 im Einsatz, doch die Zahl der Einsätze nimmt laufend ab. Im Güterverkehr dominieren inzwischen moderne Baureihen, wie Z.B. die Class 77 oder die EuroDual, und auch im Schienenpersonennahverkehr - SPNV wandelt sich das Bild im einstigen „Dieselparadies“.

Das neue EK-Special befasst sich u.a. mit dem Triebfahrzeugeinsatz von 1950 bis in die Gegenwart und beleuchtet die Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs.

EK-Themen 66: Die DB vor 25 Jahren - 1999 Ost

Das Eisenbahnjahr 1999: Die Regionalisierung des Bahnbetriebes nimmt auch in den ostdeutschen Bundesländern weiter Fahrt auf, während sich die DB AG in der zweiten Stufe der Bahnreform in eine „ Holding“ mit fünf eigenständigen Tochterunternehmen wandelt und sich dadurch im täglichen Betrieb häufig selbst im Weg steht.

In Sachsen-Anhalt findet in jenem Jahr ein „Kahlschlag“ bei den Nebenbahnen statt, in Zwickau startet derweil ein zukunftsweisendes Projekt für eine bessere Anbindung des ländlichen Raums an die Innenstadt und die Harzer Schmalspurbahnen feiern ihren 100. Jahrestag der Betriebsaufnahme. Diese und weitere Beiträge, u.a. zum Ende des Bahnbetriebs bei den Genthiner Kleinbahnen und zur Einstellung des Personenverkehrs auf der Rübelandbahn zwischen Elbingerode und Königshütte, werden im Themenheft 66 „Die DB AG 1999 (Ost)“ ausführlich behandelt.

Mit den Beheimatungsstatistiken sowie einer Übersicht zum damaligen Unfallgeschehen bietet das Heft erneut einen gleichermaßen umfangreichen wie informativen Überblick zum Bahngeschehen im Osten der Bundesrepublik im neunten Jahr nach der Wiedervereinigung.

Verlag Holzhausen GmbH

Traungasse 14-16

1030 Wien

[julia.eichhorn@verlagholzhausen.at](mailto:julia.eichhorn@verlagholzhausen.at)

[www.verlagholzhausen.at](http://www.verlagholzhausen.at)

Vom Eferdinger Landl in die Landeshauptstadt. 111 Jahre Linzer Lokalbahn 1912 – 2023

Gerhard H. Gürtlich (Hrsg.)

Die Festschrift zum 111- Jahre-Jubiläum der Linzer Lokalbahn AG <LILO> ist eine ungerade, üblicherweise werden gerade Jahreszahlen bevorzugt; so auch der ursprüngliche Plan. Im Jahre 2022 sollte das 100-jährige Bestehen der Lokalbahn Linz - Eferding - Waizenkirchen gebührend gefeiert werden, das Teilstück Linz - Eferding wurde am 21. März 1912 in Betrieb genommen. Doch das Schicksal meinte es anders. Am 29. Juni 2022 ist der ehemalige Direktor des Kontrollamtes der Stadt Linz und Generaldirektor der Linzer Lokalbahn AG,

Prof. (FH) Univ.-Doz. Dkfm. Dr. Friedrich Klug, im 79. Lebensjahre verstorben. Die Vorstandsfunktion bei der <LI-LO> hatte er seit dem Jahre 1986 inne.

Die Festschrift ist einerseits als Hommage an den „Vater der modernen LILO“, Dr. Friedrich Klug, konzipiert, und bringt andererseits eine detaillierte Darstellung des Erfolgsprojektes Linzer Lokalbahn, über der vielen Jahre der „Geier der Einstellung“ kreiste. Mit 753.000 Fahrgästen im Jahre 1987 war die <LILO> mit einer durchschnittlichen O-Bus-Linie in der Stadt Linz vergleichbar, Tendenz abnehmen. Im Jahre 2022 beförderte die <LILO> 2,06 Millionen Fahrgäste, Tendenz steigend.

Die Festschrift „111 Jahre Linzer Lokalbahn“ kann auf den beiden Werken Karl Zwirchmayr, 75 Jahre Linzer Lokalbahn 1912 - 1987, Linz 1987, und Friedrich Klug (Hrsg.), 100 Jahre Linzer Lokalbahn. 1912 - 2012, Linz 2012, aufbauen. Es wurden neue Autoren gewonnen, Daten und Informationen sind bis 2022 aktualisiert, weiterführende Forschungsergebnisse konnten berücksichtigt werden.

Die Autoren der Festschrift stellten sich in methodischer Hinsicht der interessanten Aufgabe, die Themen so aufzuarbeiten, dass diese in sich geschlossen sind und der Beitrag für sich alleine stehen kann, also nicht die gesamte Festschrift gelesen werden muss, um einen umfassenden Überblick zu gewinnen. Daher sind vereinzelte Themenüberschneidungen möglich. Durch diese Vorgangsweise konnten jedoch viele Detailfragen aus unterschiedlichen Blickwinkeln beleuchtet werden.

Das vorliegende Werk umfasst 410 Seiten und zahlreiche Abbildungen.

## Die Kleinbahn Neusiedl am See 1928 – 1939

Gerhard H. Gürtlich

Des Öfteren wird der Name „Kleinbahn Neusiedl am See“ (fallweise auch als „Dammbahn“ bezeichnet) erwähnt, welche die Badegäste in den Sommermonaten von der Station „Bad Neusiedl am See“ der „Neusiedler Seebahn“ in das ca. 1,7 km entfernte „Seebad Neusiedl“ gebracht hat, um diesen den mühsamen Fußweg durch den Schilfgürtel unter praller Sonne zu ersparen. Das damalige Bundesministerium für Handel und Verkehr erteilte mit 24. Juli 1928 die Konzession für eine schmalspurige Kleinbahn mit Motorlokomotivbetrieb vom Bahnhof „Bad Neusiedl am See“ zum „Neusiedler See“. Konzessionärin war die Stadtgemeinde „Neusiedl am See“, welche die Kleinbahn in einer Spurweite von 600 mm

errichtete und betrieb. Planer und bauausführende Firma war das Unternehmen „Orenstein & Koppel“.

Das Leben der Kleinbahn währte allerdings nur elf Jahre, von 1928 bis 1939. In diesem Jahr wurde die Kleinbahn als nicht kriegswichtig eingestuft und eingestellt. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges bestand offenbar aufgrund der Motorisierung des Individualverkehrs kein Interesse mehr an einer Betriebsaufnahme.

Es werden viele Details zum Beginn des Tourismus im Burgenland, dem „Meer der Wiener“, Schienen- und Straßenverkehr vor 1938, dem Hängebahnprojekt nach Zeppelinart Wien – Neusiedler See und zur 1,506 km langen Kleinbahn nunmehr einer breiten Öffentlichkeit präsentieren zu können.

Das vorliegende Werk umfasst 116 Seiten und zahlreiche Abbildungen.