

Stefan Friesenegger

Das älteste
EISENBAHN-
MUSEUM
der Welt



101 Dinge die man über das **DB Museum** wissen muss

Stefan Friesenegger

**101 Dinge
die man über das
DB Museum
wissen muss**



Inhalt

Vorwort

- 1** Der Auftrag des Museums | Anspruch auf Führung
- 2** Kosmos Schienenfahrzeuge | Die Größen eines einmaligen Bestandes
- 3** Das Wappentier des Museums | Kultobjekt mit symbolischer Bedeutung
- 4** Die Älteste Deutschlands | Eine Lokomotive und ihre zwei Seiten
- 5** Schönheit und Einzelstück | Die S 2/6, eine Rekordlokomotive
- 6** 05 001 – ein Superlativ | Die längste und schwerste der Fahrzeugsammlung
- 7** Stärkste E-Lok Deutschlands | Für den Trans-Europ-Express geschaffen
- 8** Bismarcks Salonwagen | Das erste Originalfahrzeug im Museum
- 9** »Versailles auf Rädern« | Der Hofzug des Märchenkönigs
- 10** Geheimnisvolle Fahrzeuge | Wagen, in denen Geschichte geschrieben wurde
- 11** Exponate und ihre Herkunft | Geschenkt, geerbt, erworben oder getauscht?
- 12** Von einer stillen Sammlung ... | ... in die Zukunft des DB Museums
- 13** Konzepte im Wandel | Publikumsinteressen und Zeitgeschmack
- 14** Nehmen oder nicht nehmen? | Kompetenzzentrum für Bewahrenswertes
- 15** Die Montagstüte – | ein museumsinterner »Fachbegriff«
- 16** Unvorstellbar – unzählbar! | Der Sinn oder Unsinn einer Zählung
- 17** Wie Ausstellungen entstehen | Von der Idee bis zur Eröffnung
- 18** »Lok – Ruf« | Faszination Vielfalt
- 19** Die Sache mit dem Verleihen | Wenn Eisenbahnfahrzeuge auf Reisen gehen
- 20** Weit gereiste Exponate | Was macht der Cugnot-Wagen in Florida?
- 21** Die längste Leihnahme | Ausgeliehen, aus dem Sinn?
- 22** Kooperationen | und weltweite Partnerschaften
- 23** Die fortschaffende Mechanik | Deutschlands ältester Plan einer Eisenbahn
- 24** Visionäre mit Einfluss ... | ... auf die Geschichte und das Museum
- 25** Zum Ruhme Bayerns | Das »Königlich Bayerische Eisenbahnmuseum«
- 26** Die Architektur eines Museums | Eine »Mogelpackung« der Neorenaissance?
- 27** Der Nationalsozialismus ... | ... und seine Aufarbeitung im Verkehrsmuseum
- 28** Auswirkungen der Kriege | Verzögerung, Zerstörung und Wiederaufbau
- 29** Ein verborgenes Objekt | Die geheimnisvolle Unterwelt des Museums
- 30** Zwei unter einem Dach | Eine sehr lange Wohngemeinschaft

- 31** Ausstellungsflächen – | der Kampf um jeden Quadratmeter
- 32** Objektdepots des DB Museums | Exponate – verwahrt für die Zukunft
- 33** Das Freigelände | Freilichtmuseum, Bühne und Spielplatz
- 34** Stellwerk 2 im Freigelände | Ein Hochstand für Eisenbahnfans
- 35** Außenstandorte des DB Museums | Die Welt der »großen« Eisenbahnen
- 36** Problem Platzmangel | Wohin mit den langen Dingen?
- 37** Der Brand und seine Folgen | Was geschah tatsächlich?
- 38** Das DB Museum – ein EVU? | Hintergründe, Gesetze und Vorschriften
- 39** Ein Tag im Leben ... | ... des Museumsdirektors
- 40** Die Menschen im Museum | Intellektuelles Kapital und wertsteigerndes Asset
- 41** Warum DB Museum? | Gute Gründe, im DB Museum zu arbeiten
- 42** Ehrenamtliche ... | ... das Rückgrat des DB Museums
- 43** Ein Prominenter im Museum | »Mr. Eisenbahn-Romantik« gibt sich die Ehre!
- 44** Berufe und Tätigkeiten | Die richtige Mischung macht's!
- 45** Werkstattleben | Hier gibt es viel zu tun!
- 46** Die Bestimmung der Werte | Was ist warum sammelwürdig?
- 47** Überaus bedeutungsvoll! | Die Wiege der Eisenbahn in Deutschland
- 48** Archiv und Filmsammlung | Ein allgemeines deutsches Kulturerbe
- 49** Die Bibliothek des DB Museums | Eine Sammlung von höchster Bedeutung
- 50** Superlativ Fotosammlung | Von der Glasplatte bis zum Digitalisat
- 51** Das Gedächtnis der Bahn | Eine Überlieferung der Unternehmensgeschichte
- 52** Das Schienenfahrzeug-Archiv der MAN | Ein besonderer Bestand des DB Museums
- 53** Die Kursbuchsammlung ... | ... auf unglaublichen 90 Regalmetern
- 54** »Zar Boris-Alben« | Große Geschichte einer großen Leidenschaft
- 55** Unentdeckte Schätze | Aus der Versenkung ans Tageslicht
- 56** Kuriosum Kunstsammlung | Kunstströmungen des 20. Jahrhunderts
- 57** Briefmarken im DB Museum | Große Bahn auf kleinen Bildern
- 58** Kurios, kurios! | Spannende Objektgeschichten
- 59** Niet- und nagelfest | Varianten des Sammlungszuwachses
- 60** Die ältesten Exponate | Millionen Jahre alte Funde
- 61** Das besondere Eisenbahnrad | Bahn und Sport – eine gemeinsame Geschichte
- 62** Vorsicht explosiv! | Knallkapseln im DB Museum
- 63** Und es gibt sie doch! | UEOs – Unbekannte Eisenbahn-Objekte
- 64** Lost Places – vergessene Orte | Geisterräume im DB Museum
- 65** Geheimnisvolle Objekte | Spione, Seifenspender und versteckte Kameras
- 66** Aibot X6 | Ein Fluggerät im DB Museum?
- 67** Die wilde Seite des Museums | Tierische Besucher mit großem Interesse
- 68** Museum – Klappe, die Erste! | Das Museum als Filmort

- 69** Nackt ins Museum | Der erste Werbe-Spielfilm der Reichsbahn
- 70** Eventlocation Museum | Dinner zwischen eindrucksvollen Exponaten
- 71** Veranstaltungen im DB Museum | Ein wichtiger Bestandteil moderner Museumsarbeit
- 72** Eine Liebe fürs Leben | »Ja-Wort mit Geschichte« im Königssalon
- 73** Ein Ausstellungsklassiker | Führerstandsmitfahrt im Museum
- 74** Ein Kino im Museum | Das älteste staatliche Kino
- 75** Kleine Bahn ganz groß | Auf schmalen Gleisen durch den Hof
- 76** Eine lange Tradition - | Mitfahrreisenbahnen im DB Museum
- 77** Das Kinderbahnland | Einmal durch die ganze Welt der Eisenbahn
- 78** Opa Adler – eine Zeitreise | Loklegende und Spielfigur
- 79** Ausstellungen von Kindern | Auf Augenhöhe mit dem Museumsteam
- 80** Bildungsangebote und mehr | Führungen, Programme, Workshops
- 81** Bildungsort Museum | Aus- und Weiterbildungsstätte
- 82** DB Museum 4.0 | Das Social-Media-Marketing
- 83** Shutdown und die Folgen | Das DB Museum in der Corona-Zeit
- 84** Virtual Reality | Neue Herausforderungen und zusätzliche Arbeit
- 85** Ein Museum präsentiert sich | Public Relations – Marketing – Presse
- 86** Publikationen | Veröffentlichungen des DB Museums
- 87** Große Exponate ... | ... und ihr Weg in das DB Museum
- 88** Die Beleuchtungsprobe | Licht aus längst vergangenen Tagen
- 89** »Schatzkammer« Modellarium | Die einzigartige Welt der kleinen Maßstäbe
- 90** Außergewöhnliche Werte | 40.000 Arbeitsstunden für ein einziges Modell
- 91** Die verkleinerte Wirklichkeit ... | ... in der größten Sammlung ihrer Art
- 92** Die größte Spur N-Sammlung | Tausende Fahrzeuge für das DB Museum
- 93** Publikumsmagnet in H0 | Größte historische Modelleisenbahn der Welt
- 94** Die kleinste Lokomotive | Einfach winzig – Nano Modell Railroading
- 95** Quarantäne für Exponate | Schädlingsmanagement ohne Gift
- 96** Ab-nutzung ohne Be-nutzung | Wer rastet, der rostet
- 97** Restaurierung von Objekten | Aufbereiten oder nicht, das ist die Frage!
- 98** Vandalismus und Graffiti | Straftaten mit langjährigen Folgen
- 99** Reinigungskräfte im Museum | Man sieht sie nicht, doch sie sind da!
- 100** The Story of Time | Kriminalstück um eine Taschenuhr
- 101** Wenn's Christkind kommt | Weihnachten im DB Museum

Impressum



Detailansicht: Das Wappen auf dem Salonwagen des bayerischen König Ludwig II. *Bild: DB Museum/Uwe Niklas*



Das DB Museum in der Morgensonne bei einer der ersten Recherchen für das Buch. *Bild: Stefan Friesenegger*

Liebe Eisenbahn-Begeisterte,

101 Geschichten erzählt Stefan Friesenegger im vorliegenden Buch. In seinem Vorwort schreibt er eine 102te und sehr persönliche: die von seiner in Kindheitstagen geweckten Leidenschaft für das heutige DB Museum in Nürnberg. Museen leben durch ihre Besucherinnen und Besucher. Wenn ein Museum es schafft, dass sie wiederkommen – und das sogar leidenschaftlich gerne, dann ist ein hohes Ziel erreicht.

Als Stefan Friesenegger mit seinem Projekt auf uns zukam, »sein« DB Museum mit den Standorten in Nürnberg, Koblenz und Halle/Saale in einem Buch vorzustellen, waren Freude und Neugierde gleichermaßen geweckt. Einerseits zeigte uns seine Idee, dass unser Eisenbahnmuseum Klein und Groß zu begeistern vermag und manche Besucher ein Leben lang wiederkommen. Andererseits waren wir sehr gespannt, mit welchen Themen er die 101 Kapitel füllen würde.

Herausgekommen ist nun ein buntes Kaleidoskop. Jeder Blick in das Buch bietet ein anderes Bild. Dabei geht es nicht nur um die Eisenbahn, sondern auch darum, die Menschen im Museum und ihre Arbeit kennenzulernen. Ebenso nimmt der Autor Dinge in den Fokus, die bei einem Gang durch die Ausstellungen normalerweise kaum beachtet werden oder überhaupt nicht sichtbar sind. Er blickt hinter die Kulissen, in die lange Vergangenheit des Hauses und in seine Zukunft, lüftet Geheimnisse und präsentiert so manche Überraschung – übrigens auch für uns Mitarbeitende.

Wir wünschen Ihnen, liebe Leserin und lieber Leser, viel Vergnügen bei diesem persönlichen Rundgang durch das DB Museum mit Stefan Friesenegger. Uns gemeinsam wünschen wir, dass seine Leidenschaft ansteckend wirkt und Sie immer wieder nach Nürnberg, Koblenz oder Halle/Saale führt. Dem Autor danken wir herzlich für seine Idee, Treue und Begeisterung - und für ein Werk, welches auch uns staunen lässt!

Ihr Oliver Götze und Stefan Ebenfeld

Vorwort – Der Autor

Als Eisenbahnliebhaber war es für mich eine ganz besondere Ehre, dieses Buch schreiben zu dürfen! Ein Buch über ein Museum, zu dem meine Liebe bereits im Jahr 1967 bei einem Besuch entfacht wurde.

Mein Dank gilt Herrn Dr. Götze, dem Direktor des DB Museums, der dem Buchprojekt zugestimmt hat, seinem Team, bestehend aus versierten und begeisterten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die mich unterstützten, mir einen tiefen Einblick hinter die Kulissen gewährten und im Besonderen Herrn Stefan Ebenfeld, Leiter Sammlungen, Bibliothek, der als fester Partner geduldig und ausdauernd an meiner Seite stand.

Sie, liebe Leserin und lieber Leser, werden wie auch ich feststellen müssen, dass das DB Museum weit mehr ist, als »nur« das älteste Eisenbahnmuseum der Welt!

Viel Freude mit diesem Buch,

Ihr Stefan Friesenegger



Drei auf dem Weg ins DB Museum: Ihr Autor mit seinem Vater und Großvater im Jahr 1967 auf dem Nürnberger Hauptmarkt. Festgehalten von meinem Opa, Johann Schenk

1 Der Auftrag des Museums

Anspruch auf Führung

Mit der Aufnahme des DB Museums unter das Dach der Deutsche Bahn Stiftung im Jahr 2013 wurde ein neues Leitbild möglich. 2019 beschlossen, orientiert es sich erstmals an den gängigen internationalen Standards für Museen. Somit ist der Kernauftrag die Erschließung, Sammlung, Erforschung und die Vermittlung der Geschichte des Eisenbahnwesens in Deutschland. Dazu gehört auch die Aufgabe, die dem Museum übereigneten Sammlungen, wie beispielsweise die Bibliotheksbestände, Archivalien, Objekte oder Film- und Fotobestände, welche als die ältesten und umfangreichsten ihrer Art zum allgemeinen deutschen Kulturgut zählen, zu bewahren, zu pflegen und sie fortlaufend so zu ergänzen, dass die Bestände einen breiten Querschnitt der deutschen Eisenbahngeschichte und -gegenwart repräsentieren.

Der besondere Fokus auf die historische Fahrzeugsammlung macht das DB Museum einzigartig. Es sorgt dafür, dass die Entwicklungslinien des Eisenbahnfahrzeugbaus in Deutschland erkennbar sind und zugleich die maßgeblichen Eisenbahnfahrzeuge der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden können. Ausgewählte historische Schienenfahrzeuge werden zudem betriebsfähig vorgehalten, um sie auf Veranstaltungen fahrend zu präsentieren und den Fahrbetrieb an sich zu erhalten. Zudem werden auf diese Weise historische Berufsbilder, Techniken und Werkzeuge, die andernorts bereits nicht mehr existieren, am Leben erhalten und

gepflegt. Dies führt jedoch zu einer Fülle zusätzlicher Aufgaben, die kaum ein anderes Museum zu erfüllen hat. Dabei muss die nationale und internationale Eisenbahngesetzgebung und deren entsprechenden Verordnungen im täglichen Museumsbetrieb umgesetzt werden.



Über seine Zielstellung und das Leitbild der Deutsche Bahn Stiftung gGmbH hinaus orientiert sich das DB Museum mit seiner Arbeit an den vom International Council of Museums (ICOM) und den vom Deutschen Museumsbund aufgestellten Standards für Museen. *Bild: DB Museum/Mike Beims*



Das DB Museum ist durch seine Fahrten mit betriebsfähigen historischen Fahrzeugen auch ein Teil des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) Deutsche Bahn AG. *Bild: DB Museum/Mauro Esposito*



Eine Reise in die Welt der Eisenbahn

Das DB Museum verfolgt das Ziel, ein vielfältiges Veranstaltungs-, Ausstellungs- und Vermittlungsangebot präsentieren zu können und nimmt damit seine Besucher mit auf die Reise in die Welt der Eisenbahn. Schließlich ist es das führende Eisenbahnmuseum Deutschlands, sowie eines der führenden Eisenbahnmuseen der Welt.

Wussten Sie schon?

Die Finanzierung des DB Museums erfolgt aus der jährlichen Zuwendung der DB AG an die Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, den Fördermitteln und Spenden Dritter, Einnahmen aus Eintrittsgeldern, dem Verkauf von Souvenirartikeln und Eisenbahnleistungen, aber auch durch die Vermietung von Museumsräumen.

2 Kosmos Schienenfahrzeuge

Die Größen eines einmaligen Bestandes

Das DB Museum in Nürnberg verfügt mit rund 600 historischen Fahrzeugen über einen ausgesprochen umfangreichen Bestand. Die Fahrzeuge befinden sich im Wesentlichen in den Fahrzeughallen des DB Museums Nürnberg, im Hauptgebäude und in der Fahrzeughalle II auf dem 15.000 Quadratmeter großen Freigelände oder an den Außenstandorten Koblenz und Halle/Saale. Hinzu kommen dezentrale Depots sowie weitere Abstellungen als Leihgaben bei anderen Museen oder Vereinen. Mit der Aufnahme von neuen Fahrzeugen, dem Verleih oder durch die Aussonderung von Dubletten, ist die Anzahl der Fahrzeuge permanenten Schwankungen unterworfen.

Die Sammlung von historischen Originalschienenfahrzeugen umfasst Lokomotiven mit Dampf-, Diesel-, dieselelektrischer sowie mit elektrischer Traktion. Neben den Lokomotiven lassen sich hier Triebwagen und vollständige Triebzüge finden. Ergänzt wird die Sammlung durch Wagen. Sie teilen sich nach Güter- und Personenwagen auf, wobei die Gepäckwagen zu der Gattung der Personenwagen gezählt werden. Zu der Kategorie der Nebenfahrzeuge gehören schienenfahrbare Geräte, Draisinen oder auch Baufahrzeuge. Neben einigen gängigen Exponaten beinhaltet die Sammlung des DB Museums auch überaus seltene und wertvolle Stücke, wie den Salonwagen des bayerischen Königs Ludwig II. oder den fahrfähigen Nachbau der Dampflokomotive »Adler«.

Ergänzt wird die Sammlung zudem durch kuriose Stücke, wie beispielsweise einen Culemeyer-Straßenroller.



Die außergewöhnlichen Exponate der Schienenfahrzeugsammlung des DB Museums lassen sich in Nürnberg sowie an den Außenstandorten Halle und Koblenz entdecken. *Bild: DB Museum/Uwe Niklas*



Mit der Entwicklung des Culemeyer-Straßenrollers wurde ein kombinierter Ladungsverkehr möglich. Anfänglich waren die Fahrzeuge noch mit Vollgummireifen ausgestattet. Schwere Zugmaschinen zogen auf diese Weise unzählige Eisenbahnfahrzeuge über die Straßen. *Bild: DB Museum*



Ohne Gleisanschluss auf die Schiene

Aufgrund des zunehmenden Transportangebotes mit Lastkraftwagen suchte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in den frühen 1930er-Jahren nach einer Möglichkeit, auch Unternehmen ohne eigenen Gleisanschluss für die Beförderung von Waren mit der Eisenbahn zu gewinnen. Eine einfache und zudem wirtschaftliche Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen jenseits der Schiene wurde mit dem Culemeyer-Straßenroller möglich. Je nach Bauart konnten die 12-, 16- oder 24-rädrigen Straßenroller bis weit über 100 Tonnen Last befördern. Aus Sicherheitsgründen war die

Höchstgeschwindigkeit der anfänglich mit Vollgummireifen ausgestatteten Straßenroller auf 25 km/h begrenzt, konnte jedoch später auf 42 km/h erhöht werden. Bis in die 1980er-Jahre wurden diese Sonderfahrzeuge von der Deutschen Bundesbahn eingesetzt.

3 Das Wappentier des Museums

Kultobjekt mit symbolischer Bedeutung

Mit der Lokomotive »Adler«, der ersten regulär eingesetzten Dampflokomotive, wird das Zeitalter der Eisenbahn in Deutschland eingeläutet. Aus der schlichten Notwendigkeit, eine funktionsfähige Lokomotive für die Ludwigs-Eisenbahn zu beschaffen, wurde ein Symbol für die deutsche Eisenbahn, aber auch für die Stadt Nürnberg. Der »Adler« ist heute ein Kultobjekt von höchster Bedeutung.



Lange verschollen

Der Dampfwagen mit seinen zwei innenliegenden Nassdampfzylindern und einer Leistung von etwa 29 Kilowatt wurde von der Firma Robert Stephenson and Company in Newcastle gefertigt. Das Fahrzeug erfüllte die Voraussetzungen, die Strecke von Nürnberg nach Fürth in maximal zehn Minuten zu bewältigen und ein Gewicht von zehn Tonnen ziehen zu können. Nach ihrer Auslieferung wurde die Lokomotive in der mechanischen Werkstätte von Johann Wilhelm Spaeth zusammengesetzt und leistete 22 Jahre ihren regelmäßigen Dienst. Im Jahr 1857 wurde sie verkauft und gilt seither als verschollen. Bereits im frühen

20. Jahrhundert war eine Rekonstruktion dieser Lokomotive geplant. Anlässlich der 100-Jahr-Feier der deutschen Eisenbahnen ließ schließlich die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft 1935 einen betriebsfähigen Nachbau im Ausbesserungswerk Kaiserslautern anfertigen. Bei einer Fahrzeugparade wurde die Lokomotive der Öffentlichkeit präsentiert und nach 1938 in das Verkehrsmuseum Nürnberg überstellt.



Nach seiner originalgetreuen und betriebsfähigen Instandsetzung im Jahr 2007 kommt der »Adler« aufgrund neu gewonnener Erkenntnisse dem Original näher als je zuvor. *Bild: DB Museum/Klaus Mosch*

Im Jahr 2005 wird der »Adler« bei einem Großbrand schwer beschädigt. Die Lokomotive konnte jedoch geborgen und im Dampfloswerk Meiningen mit einem

Kostenaufwand von knapp einer Million Euro wieder betriebsfähig aufgebaut werden.



Zerstörung und Wiederaufbau

Für den Wiederaufbau der beschädigten Lokomotive wurden mehrere in der Zwischenzeit neu gewonnene Erkenntnisse umgesetzt. Sie wirken sich vor allem auf zahlreiche technische Details als auch auf die Farbgebung aus. Damit kommt der Wiederaufbau dem Original von 1835 näher als je zuvor. Bereits im Jahr 2007 kehrte das Wappentier des DB Museums wieder an seinen angestammten Platz zurück und fuhr am 26. April 2008 erneut auf der historischen Strecke zwischen Nürnberg und Fürth. Ein zweites, nicht betriebsfähiges Exemplar des »Adler« ist ebenfalls im DB Museum ausgestellt. Der rollfähige Nachbau im Maßstab 1:1 wurde im Jahr 1952 von Lehrlingen der Deutschen Bundesbahn gefertigt und diente einst als Ausstellungsstück für Messen.



Mit der ersten offiziellen Fahrt des »Adler« am 7. Dezember 1835 auf der sechs Kilometer langen Strecke von Nürnberg nach Fürth wird das Eisenbahnzeitalter in Deutschland eingeläutet. *Bild: DB Museum*

4 Die Älteste Deutschlands

Eine Lokomotive und ihre zwei Seiten

Für eine Dampflokomotive ist es ein echtes Prädikat, die Älteste zu sein. Die älteste, in Deutschland erhaltene Lokomotive hört auf den Namen »Nordgau«. Sie ist heute in der Fahrzeughalle des DB Museums in Nürnberg ausgestellt.

Die Dampflokomotiven der bayerischen Gattung B V gehörten mit insgesamt 101 Lokomotiven zu den größeren Beschaffungsmaßnahmen einer Lokomotivgattung der Bayerischen Staatsbahn. Die in vier Baulose unterteilte Auslieferung endete 1862. Zum ersten Baulos zählte die im Jahr 1853 produzierte Lokomotive »Nordgau« mit der Fabriknummer 151 von Maffei in München. Von den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen erhielt die legendäre Schlepptender-Lokomotive die Bahnnummer 125. Durch die in Chargen unterteilte Auslieferung ergaben sich verschiedene bautechnische Unterscheidungen. Im Wesentlichen unterschieden sich die Lokomotiven der ersten beiden Baulose durch das Fehlen der Druckluftbremse der Bauart Westinghouse, des Führerhauses sowie eines Dampfdoms. Diese Merkmale wurden später jedoch hinzugefügt, so auch bei der »Nordgau«.



Die »Nordgau« heute in der Fahrzeughalle des DB Museum Nürnberg.
Bild: DB Museum/Uwe Niklas

Wussten sie schon?

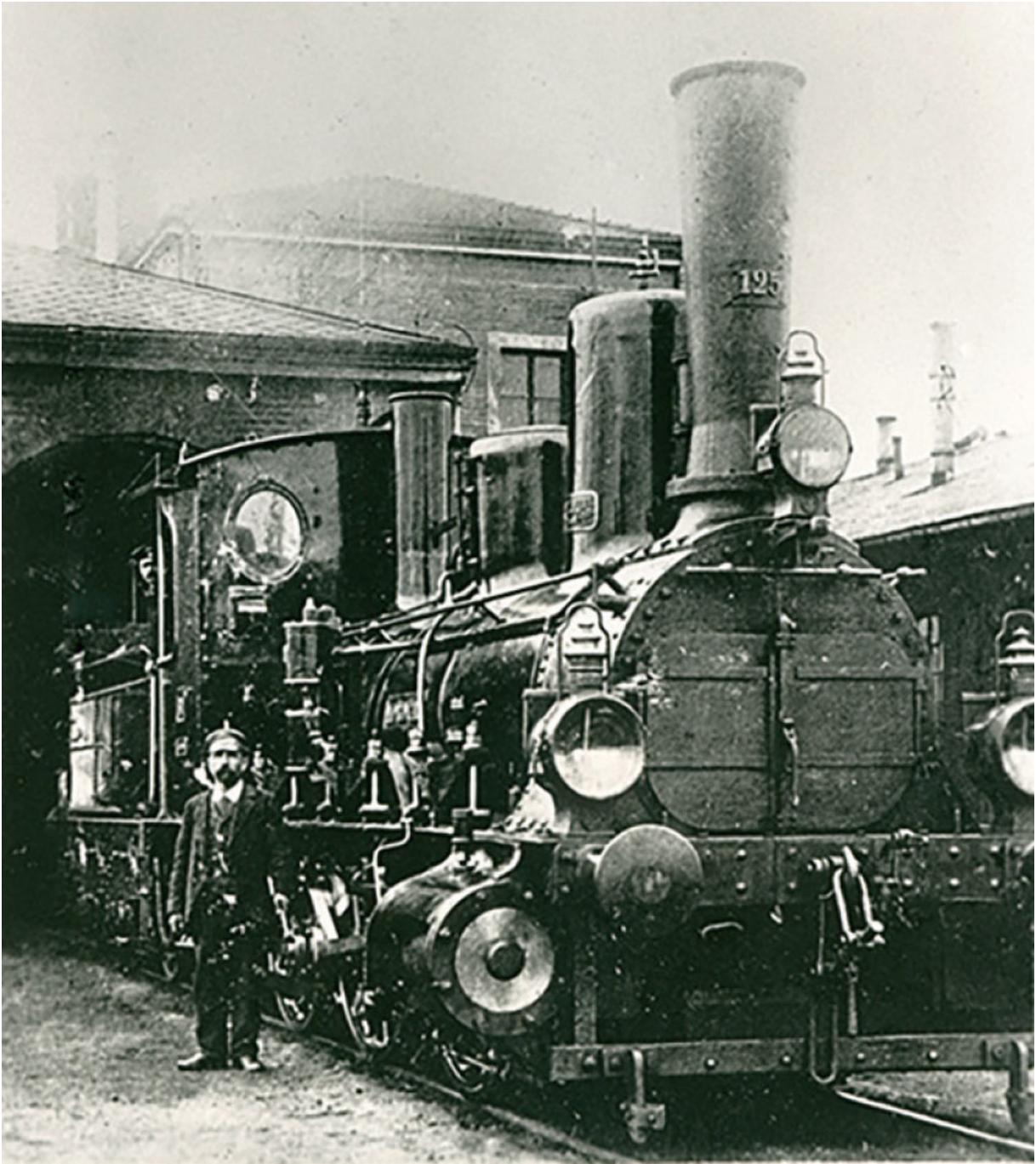
Beinahe hätte diese beliebte Sehenswürdigkeit ihren Titel »älteste Lokomotive Deutschlands« eingebüßt. Wäre die Suche nach der sagenumwobenen »Rhein«, die 1852 im gleichnamigen Fluß versank, erfolgreich und eine anschließende Bergung möglich gewesen, hätte sie die »Nordgau« als älteste noch erhaltene Lokomotive Deutschlands abgelöst.



Seit 1925 aufgeschnitten

Mit einem Gewicht von 40,1 Tonnen erreichte die 15.375 Millimeter lange »Nordgau« eine Höchstgeschwindigkeit

von 70 Kilometern in der Stunde. Ihren aktiven Dienst leistete sie von 1853 bis 1907. Im Jahr 1925 wurde sie im Auftrag des Verkehrsmuseums im Eisenbahn-Ausbesserungswerk München der Länge nach aufgeschnitten. Somit blieb sie als vollständige Lokomotive auf einer Seite erhalten. Anhand des Längsschnittes lässt sich auf der anderen Seite neben der Entwicklung der Lokomotivtechnik auch die Funktionsweise einer Dampflok nachvollziehen. 2007 durch eine interaktive Installation ergänzt, kann nun per Knopfdruck eine Lichtsteuerung bedient werden, anhand derer die einzelnen Prozesse beim Betreiben einer Dampflokomotive zu sehen sind. Auf diese Weise können alle technischen Abläufe, insbesondere die Wege, die der Wasserdampf bei seiner Erhitzung bis zum Antrieb der Kolben nimmt, aber auch Elemente wie der Sandkasten, dargestellt werden.



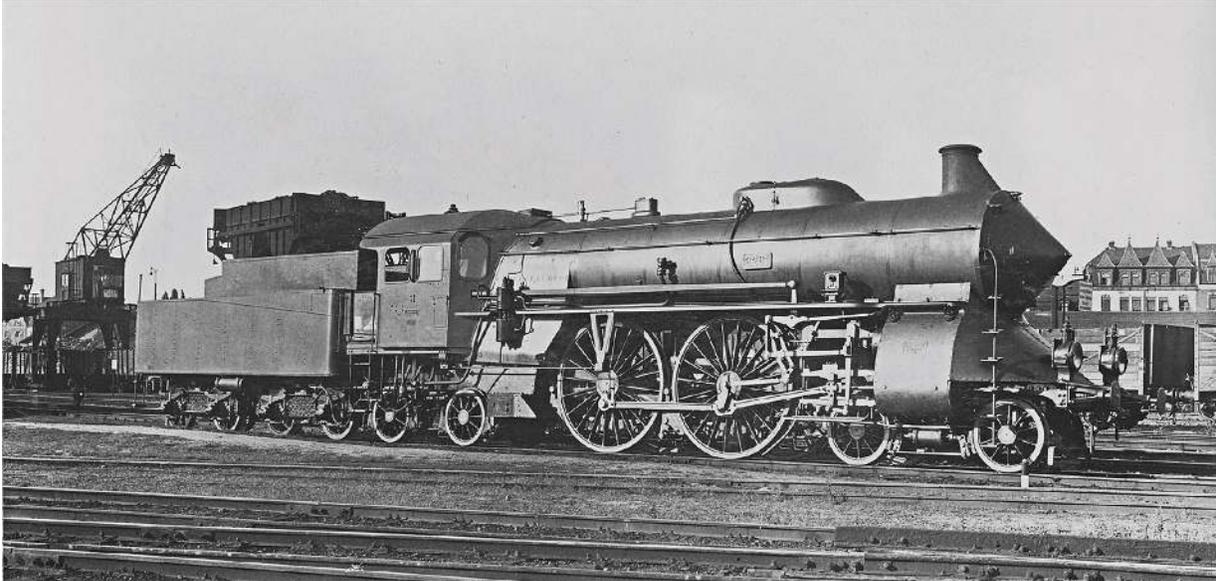
Dies ist die einzige bekannte Fotografie der Dampflokomotive »Nordgau« aus ihrem aktiven Dienst. Das Aufnahmedatum ist leider unbekannt. *Bild: DB Museum*

5 Schönheit und Einzelstück

Die S 2/6, eine Rekordlokomotive

»Es dürfte dies wohl die größte Geschwindigkeit sein, die jemals in Europa mit einer Dampflokomotive gefahren wurde«, verkündete der *Eichstädter Kurier* am 5. Juli 1907 und bezog sich damit auf die 2200 PS starke bayerische Dampflokomotive S 2/6. Ein Jahr nach ihrer Indienststellung erzielte sie 1907 auf der Strecke zwischen München und Augsburg einen Geschwindigkeitsrekord mit 154,5 Kilometern in der Stunde.

Aufgrund ihrer ausgewogenen Proportionen und der aerodynamisch geprägten, windschnittigen Linienführung zählt die S 2/6 zu den schönsten Lokomotiven überhaupt. Durch die Verwendung eines Barrenrahmens wirkt ihr Laufwerk durchsichtig. Diese Bauweise erleichtert zudem den Zugang zu den innen liegenden Bauteilen der Triebwerke. Die vierzylindrige Heißdampf-Verbundlokomotive wurde bei Maffei in München gefertigt und mit modernster Technik ausgestattet. Dazu gehörte unter anderem auch der zusätzliche Überhitzer, welcher den im Kessel erzeugten Dampf nochmals weiter erwärmt, um somit den Dampfverlust, aber auch den Wasserverbrauch zu reduzieren. Auch ihr Äußeres wurde bereits von der Moderne beeinflusst. So waren einzelne Elemente, wie Rohre und Leitungen, hinter Verkleidungen verborgen. Ihre stromlinienförmigen Bauteile, wie etwa die spitz zulaufende Rauchkammertür und das strömungsgünstig geformte Führerhaus, sollten den Luftwiderstand während der Fahrt verringern.



Eine historische Aufnahme der »einmaligen« Lokomotive – S 2/6 um 1920. Dieses Einzelstück erzielte im Jahr 1907 einen Geschwindigkeitsrekord mit 154,5 km/h. *Bild: DB Museum*



Grau lackiert, war sie in ihrer Anfangszeit in München beheimatet. Seit 1925 ist die S 2/6 (rechts) fester Bestandteil der Sammlung in der Fahrzeughalle des DB



Schnell, aber Schwierigkeiten beim Anfahren

Die elegante Schnellzuglokomotive erhielt von der Eisenbahngesellschaft die Betriebsnummer S 2/6 3201. Das »S« trug dabei die Bedeutung für eine Schnellzuglokomotive, »2/6« bedeutete, dass zwei der sechs Achsen angetrieben waren. Die »3201« ist eine Einreihungsnummer der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen. Um der S 2/6 eine hohe Geschwindigkeit zu verleihen, erhielten ihre Antriebsräder einen überaus großen Durchmesser von 2200 Millimetern. Damit litt jedoch das Drehmoment, Schwierigkeiten beim Anfahren waren die Folge. So blieb sie ein Einzelstück. Nach ihrem Dienst in München zog sie zwischen 1907 und 1910 Züge des Orient-Express und kam schließlich in das Bw Ludwigshafen. Im Jahr 1922 kehrte die S 2/6 in ihre einstige Produktionsstätte Maffei zur Aufarbeitung zurück und wurde nach einer Präsentation auf der Münchener Verkehrsausstellung im Jahr 1925 an das DB Museum überstellt.