

HISTORISCHE LOKOMOTIVEN I

INHALT DER MAPPE (12 Bildpostkarten)

Trevithiks Schwungrad-Lokomotive (1803)

Lokomotive „Rocket“ von R. Stephenson (1829)

Lokomotive „Adler“ (1835)

Lokomotive „Saxonia“ (1839)

Borsig-Lokomotive (1841)

Amerikanische Schnellzug-Lokomotive (1848)

Schnellzug-Lokomotive „Blitz“ (1857)

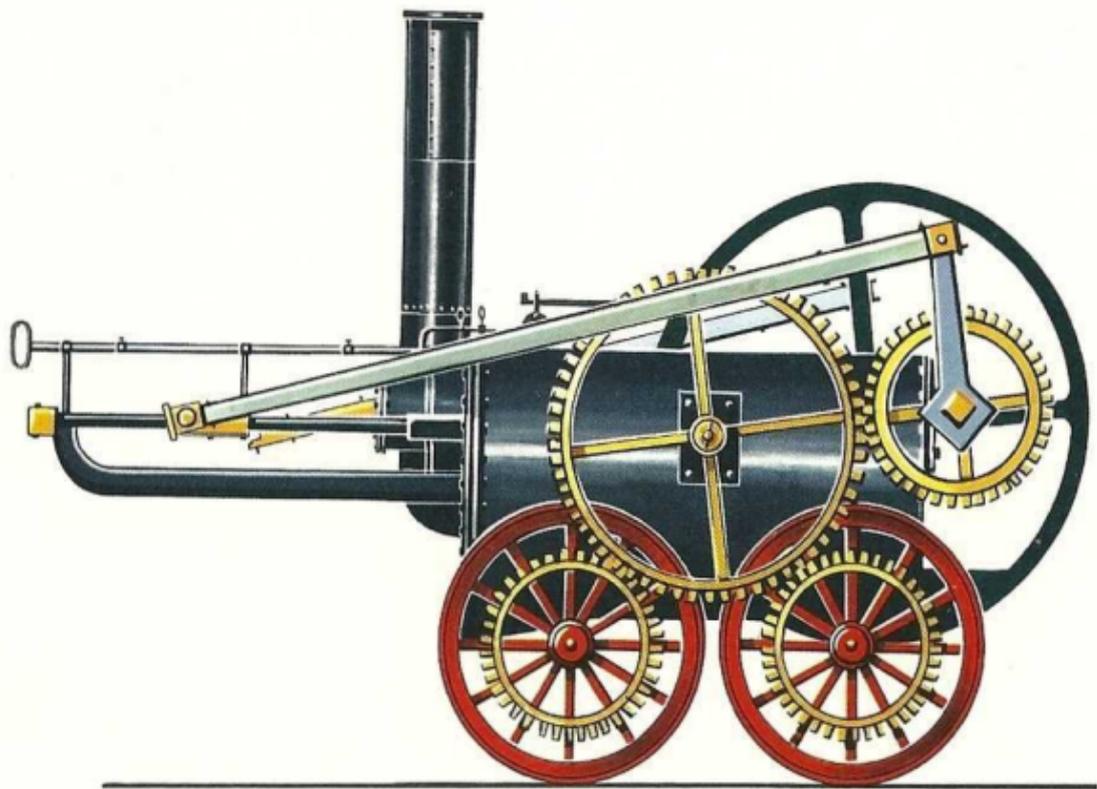
Lokomotive der Chicago-Western-Bahn (1867)

Reisezug-Lokomotive. Bauart Strousberg (1871)

Güterzug-Lokomotive (1877)

Tender-Lokomotive (1893)

Lokomotive OB 7024 (ca. 1900)

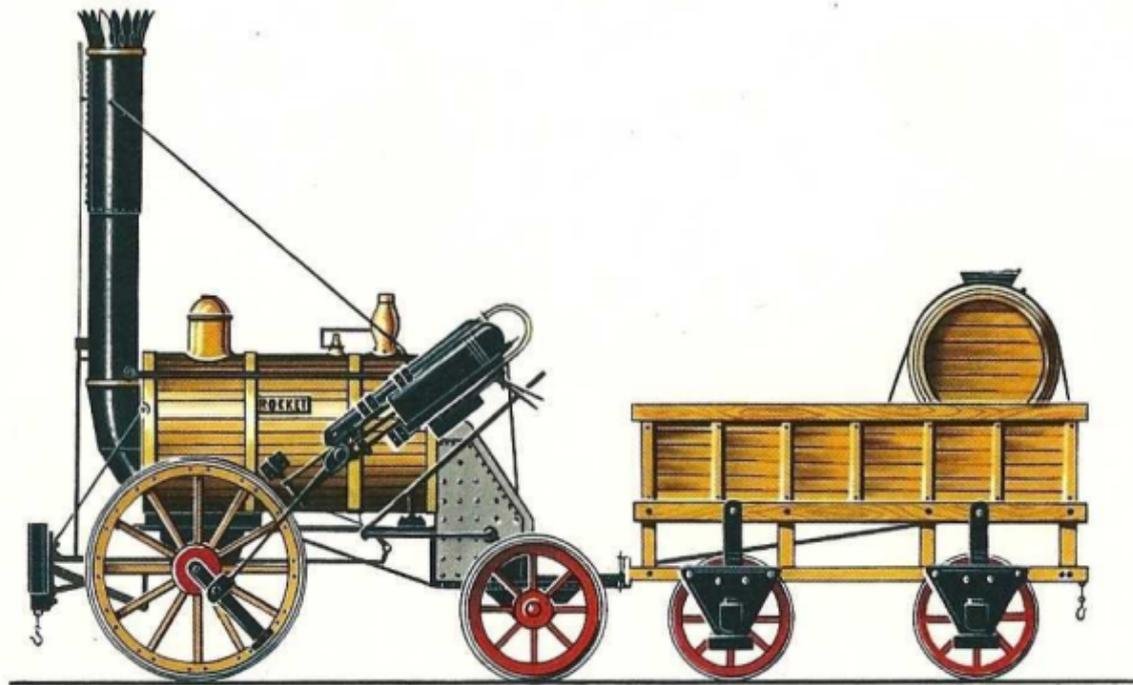


Trevithiks Schwungrad-Lokomotive (1803)

Trevithik baute 1803 diesen Dampfwagen, der erstmalig auf Schienen lief. Bei dem geringen Gewicht dieser Lokomotive reichte jedoch die Reibung nicht aus, um auf Steigungen größere Lasten befördern zu können.

V E B B I L D U N D H E I M A T - R E I C H E N B A C H I . V .





Lokomotive „Rocket“ von R. Stephenson (1829)

Sie war Stephenson's Beitrag für das Preisausschreiben der
Liverpool – Manchester Eisenbahn, dessen Bedingungen u. a.
waren: größtes Gewicht 6096 kg, Geschwindigkeit 16 km/h,
zu beförderndes Zuggewicht das Dreifache des Lokomotivgewichts.

V E B B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H I. V.



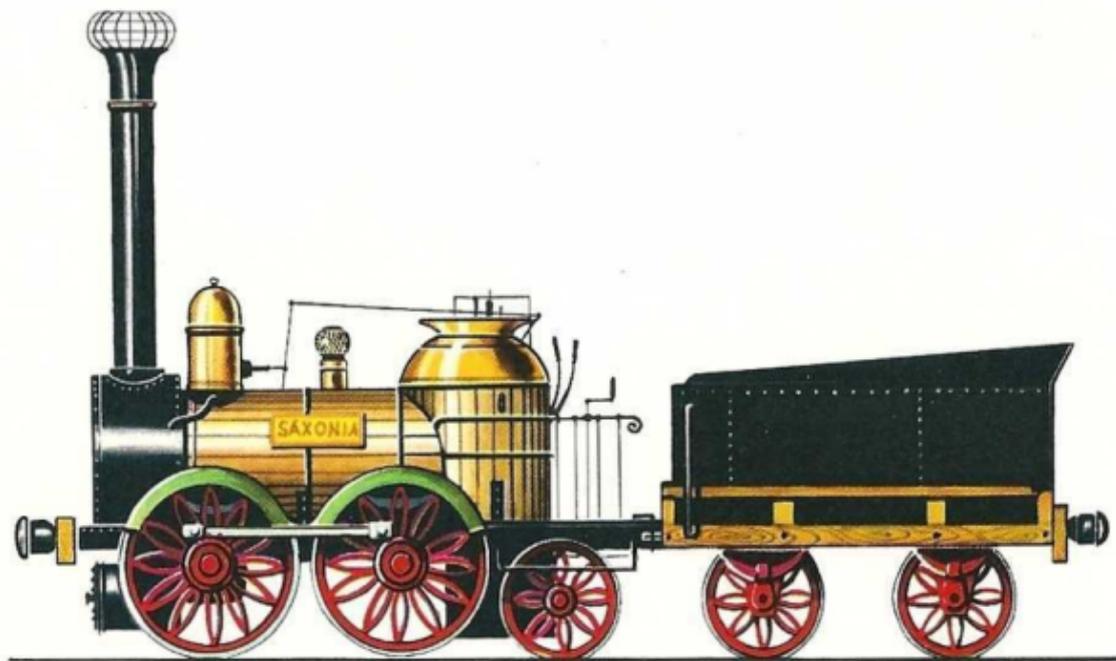


Lokomotive „Adler“ (1835)

Die erste in Deutschland benutzte Lokomotive wurde aus England von R. Stephenson für die Eisenbahn Nürnberg – Fürth geliefert. Auf dieser Linie, die am 7. Dezember 1835 eröffnet wurde, wurden im Laufe eines Jahres bereits 450 000 Menschen befördert.

V E B B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H I. V.





Lokomotive „Saxonia“ (1839)

Johann Andreas Schubert, Professor an der Technischen Bildungsanstalt (der heutigen Technischen Universität) Dresden, entwarf diese erste deutsche Lokomotive, die im Jahre 1839 in Uebigau bei Dresden gebaut wurde.

V E B B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H I. V.



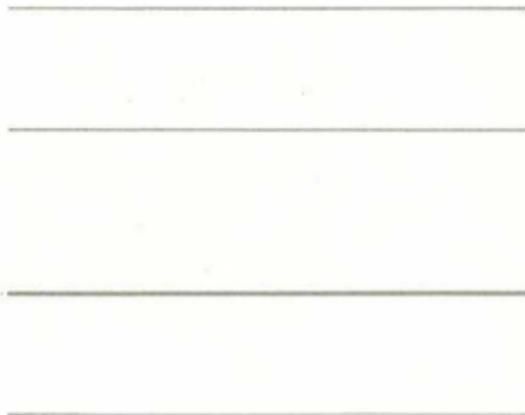


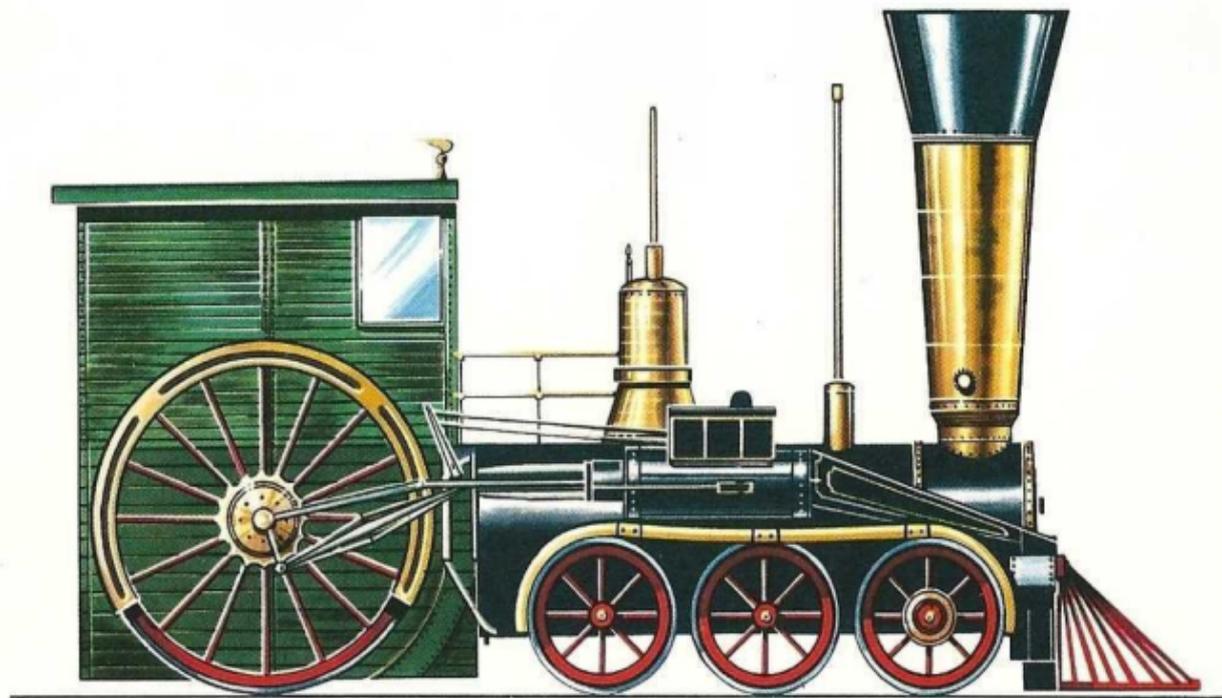


Borsig-Lokomotive (1841)

Der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn wurde diese Lokomotive am 24. Juli 1841 geliefert. Ihr Einsatz erfolgte auf dem Streckenteilstück Berlin – Wittenberg – Köthen. Borsig, die Erbauerfirma dieser Lokomotive, entwickelte sich im Zeitraum einiger Jahrzehnte vom kleinen Handwerksbetrieb zu einem typischen großkapitalistischen Unternehmen.

V E B B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H I. V.

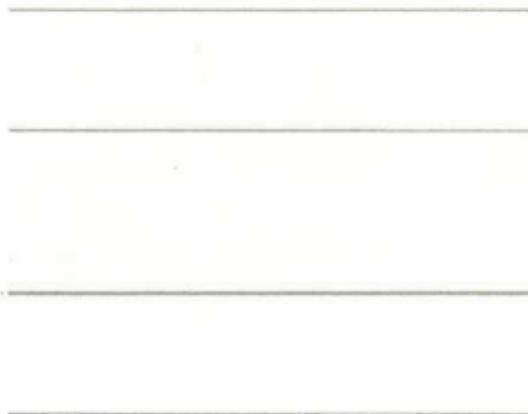


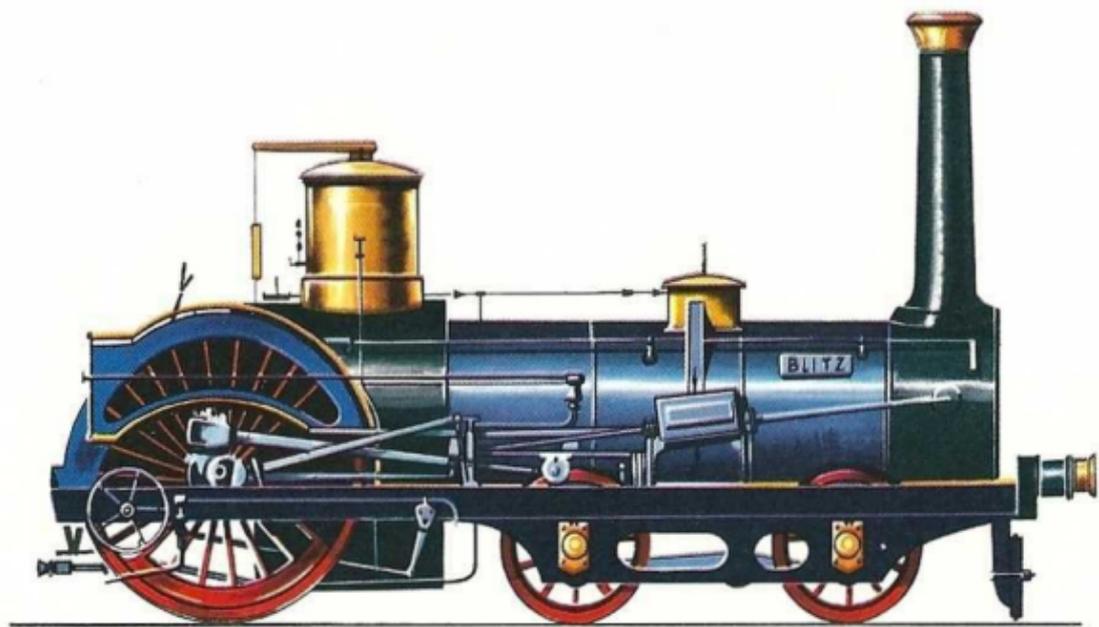


Amerikanische Schnellzug-Lokomotive (1848)

Sie fuhr auf Strecken der Camden- und Amboy-Bahn in den USA und war für Holzfeuerung eingerichtet. Der Heizer hatte seinen Platz vor der tief liegenden Feuerkiste unter dem Führerstand des Lokführers.

V E B B I L D U N D H E I M A T : R E I C H E N B A C H I . V .

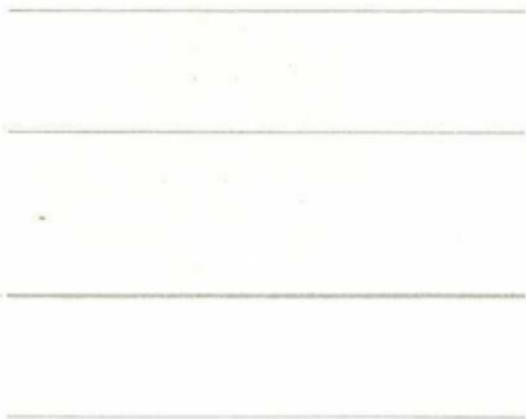


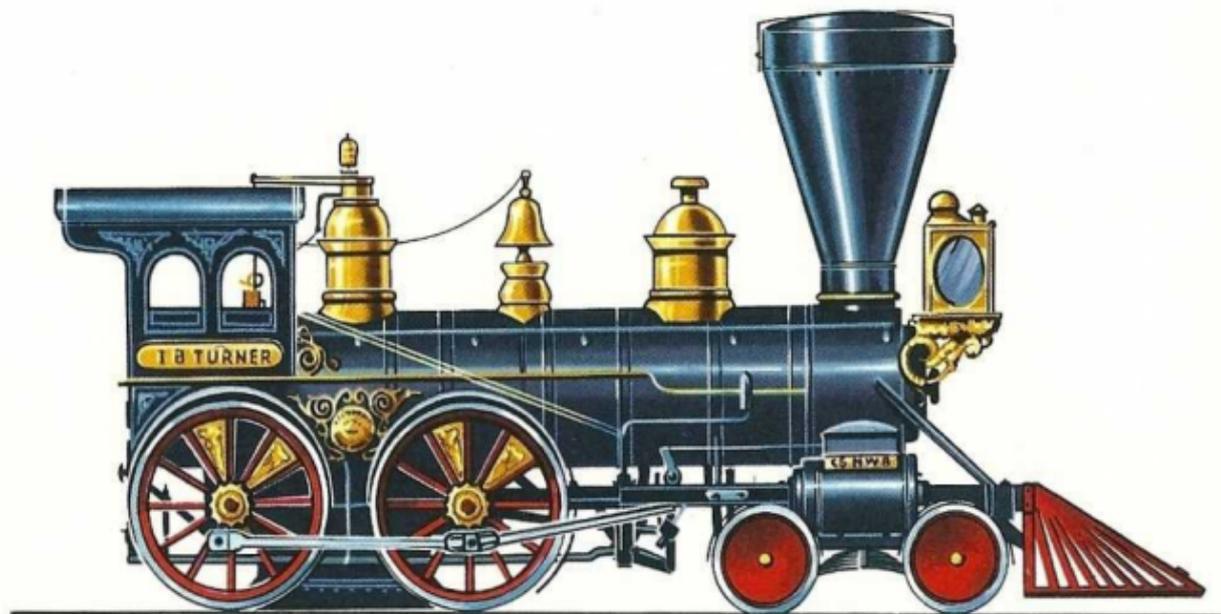


Schnellzug-Lokomotive „Blitz“ (1857)

Im Jahre 1857 erhielt die Magdeburg – Leipziger Eisenbahn die ersten vier Schnellzug-Lokomotiven der Crampton-Bauart. Diese stammten aus der Maschinenfabrik Karlsruhe, wurden jedoch bereits nach 14 bzw. 16 Jahren (1871 – 1873) wieder ausgemustert.

V E B B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H I . V .

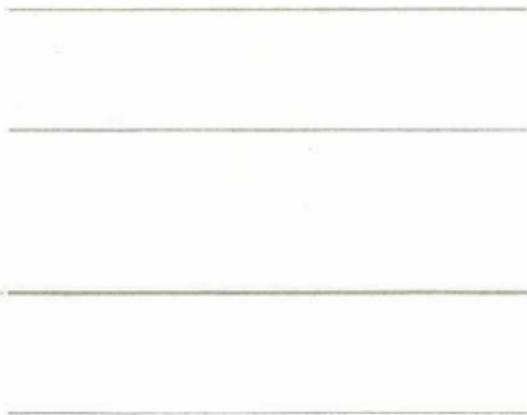


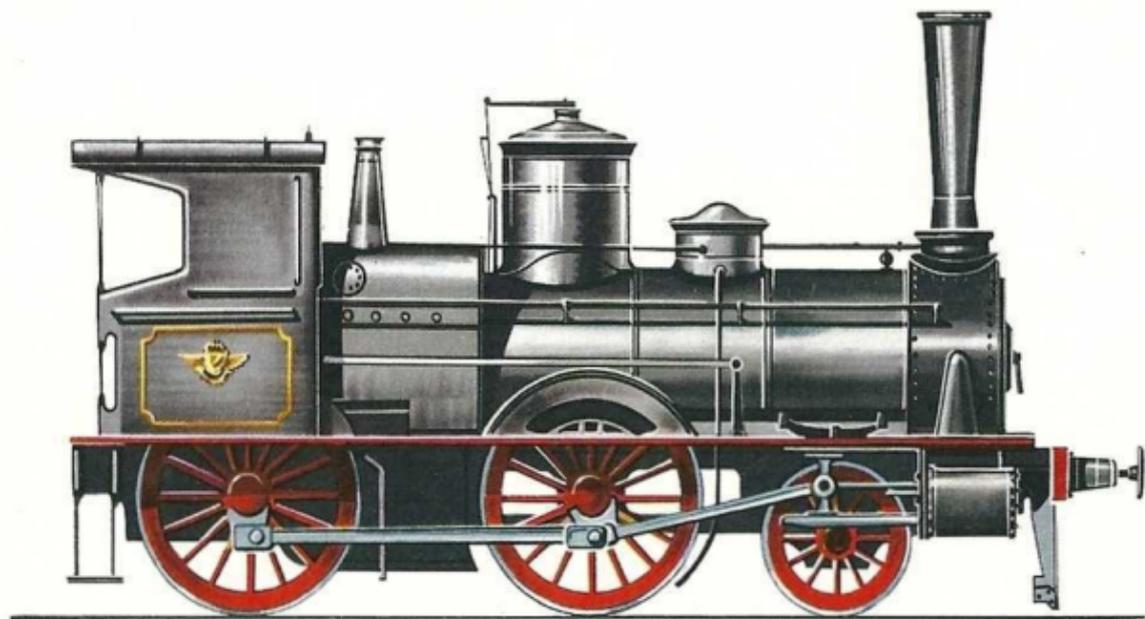


Lokomotive der Chicago-Western-Bahn (1867)

Sie ist in ihrer Bauart typisch für die amerikanischen Lokomotiven des vorigen Jahrhunderts. Besonders auffällig ist die für unseren heutigen Geschmack fast kitschig wirkende „künstlerische Gestaltung“. Diese Lokomotiven befuhren vor allem die Strecken des „Wilden Westens“.

V E B B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H I . V .





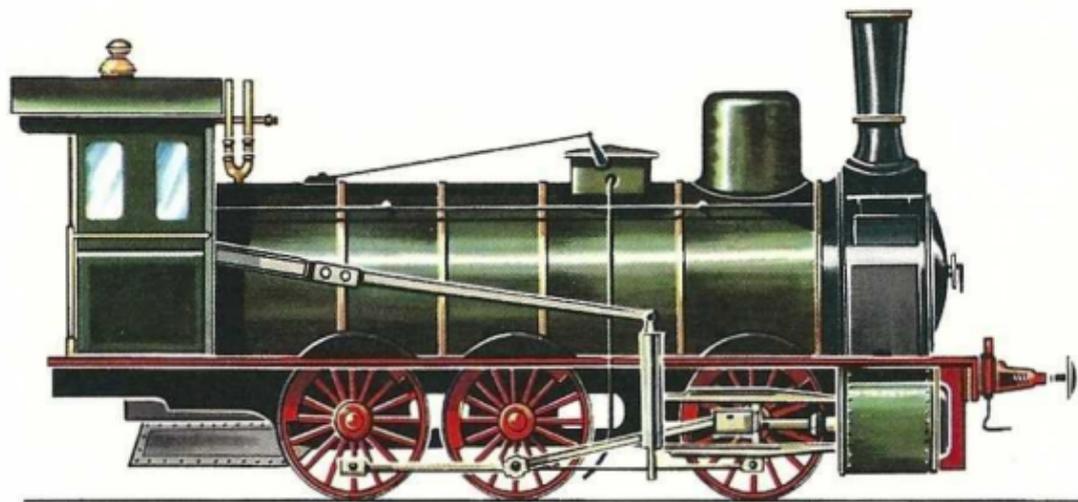
Reisezug-Lokomotive, Bauart Strousberg (1871)

Dr. Strousberg hatte im Jahre 1869 die Lokomotivfabrik von Georg Eggestorf in Linden bei Hannover angekauft, um hier erstmals einheitliche und dadurch wesentlich billigere Lokomotiven nach bestimmten Regelbauarten zu entwickeln und herzustellen.

V E B B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H I. V.







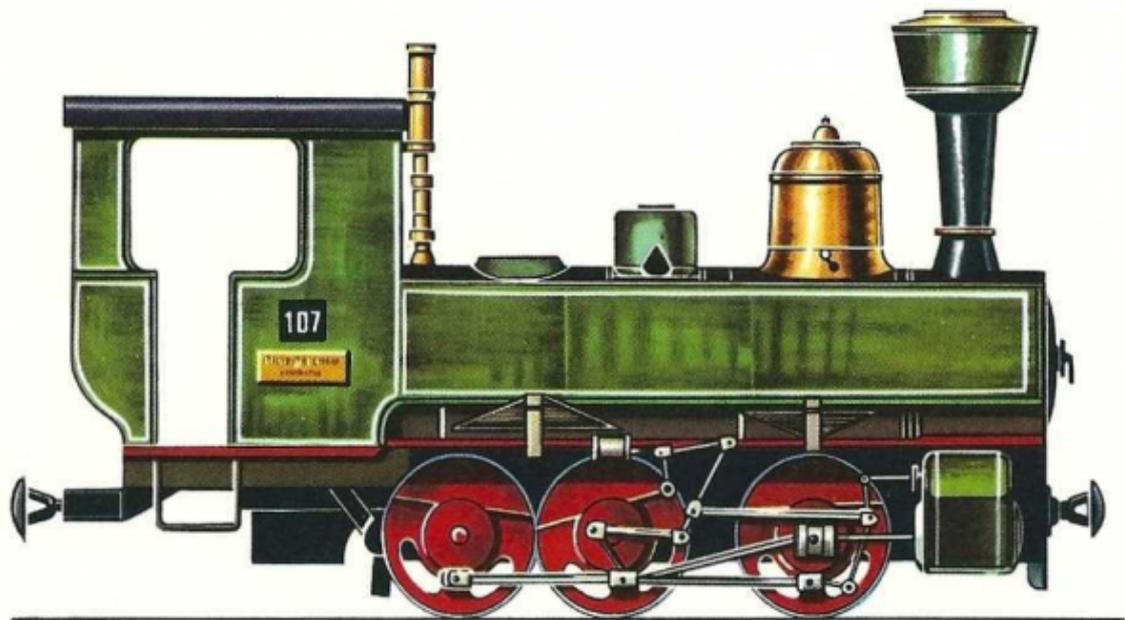
Güterzug-Lokomotive (1877)

Diese Güterzug-Lokomotive der Preußischen Staatsbahn, Gattung G 4¹ in den Jahren 1877–1899 gebaut, wurde u. a. auf der Strecke Berlin – Halle eingesetzt. Für die 161 km lange Linie benötigte sie, da kaum Überholgleise vorhanden waren, 15 Stunden, wobei jedoch nur 40% auf die Fahrzeit selbst entfielen.



VEB BILD UND HEIMAT · REICHENBACH I. V.



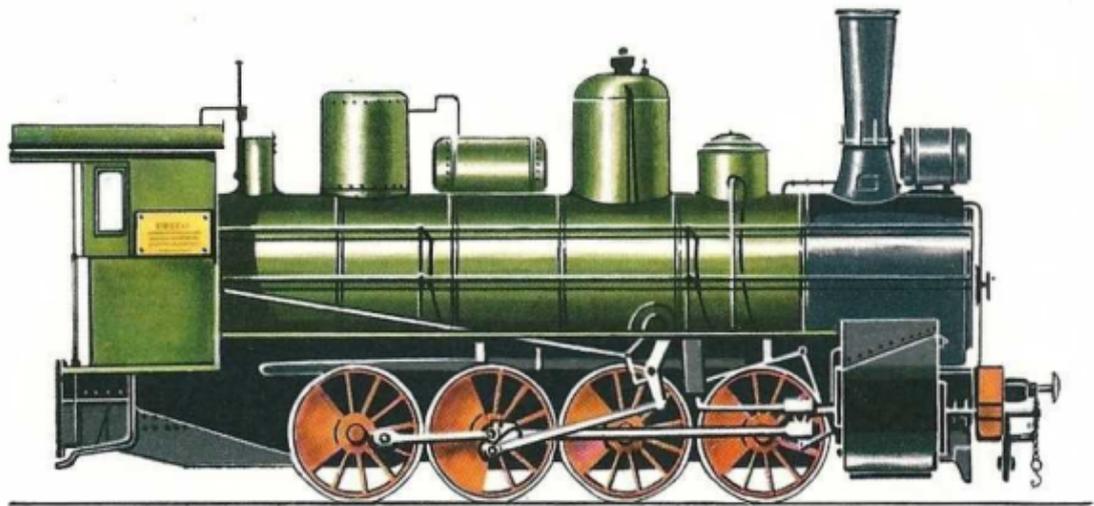


Tender-Lokomotive (1893)

Zum erstenmal wurde diese Tenderlok von der Linzer Maschinenfabrik Krauß & Co. als Baureihe Cn 2 im Jahre 1893 für die Steiermärkische Landesbahn gebaut, später (1897) als Baureihe Z weiter hergestellt.

V E B B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H I . V .

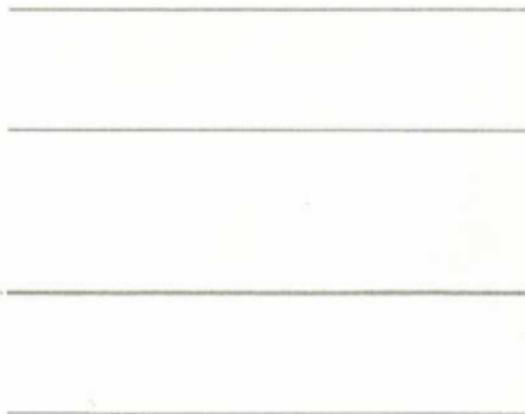




Lokomotive OB 7024 (ca. 1900)

Sie wurde von den Kommunisten des Moskauer Eisenbahndepots am ersten kommunistischen Subbotnik (12. April 1919) repariert und anschließend für die Beförderung von Truppenteilen der Roten Armee an die Wolga unter der Losung „Koltshak den Tod!“ eingesetzt. Auch im zweiten Weltkrieg war sie nochmals im Einsatz, der durch staatliche Auszeichnungen gewürdigt wurde.

V E B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H I . V .



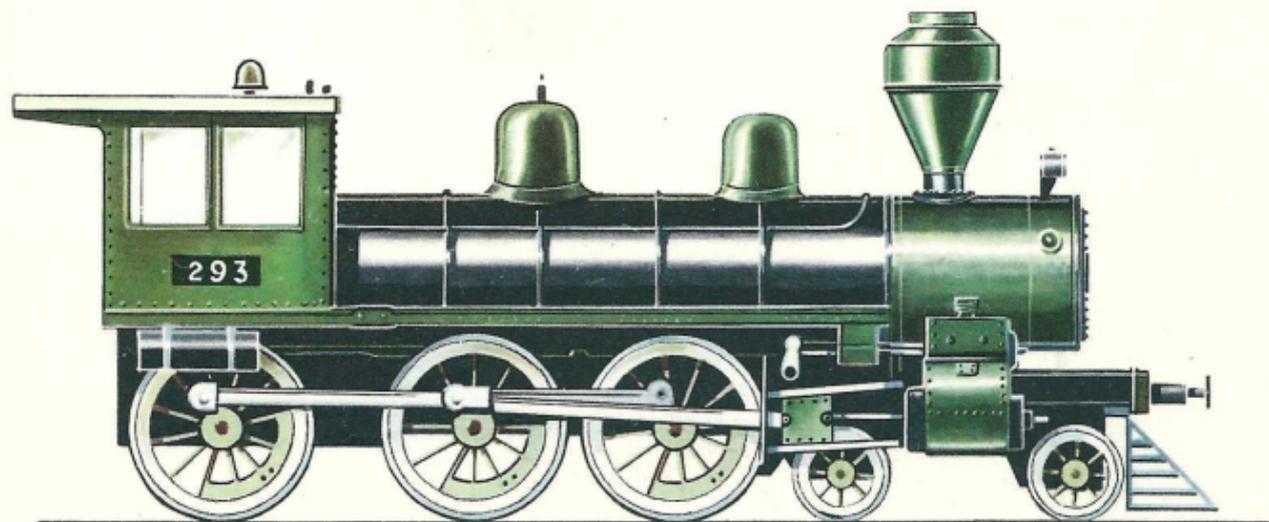


SAMMELBILDSERIE 11

VEB BILD UND HEIMAT · 98 REICHENBACH (VOGTL)

EVP 2,-

III/26/13 A 1/18/73-7621 SBM 11



HISTORISCHE LOKOMOTIVEN II

INHALT DER MAPPE (12 Bildpostkarten)

Stephensons Lokomotive „America“ (1828)

Braithwaites und Ericssons Lokomotive „Novelty“ (1829)

Personenzug-Lokomotive „Rotterdam“ (1856)

Güterzug-Tenderlokomotive der Baureihe 89 (1878)

Elektrische Lokomotive E 6901 (1905)

Personenzug-Lokomotive der Baureihe 38 (1906)

Russische Lokomotive (ca. 1875)

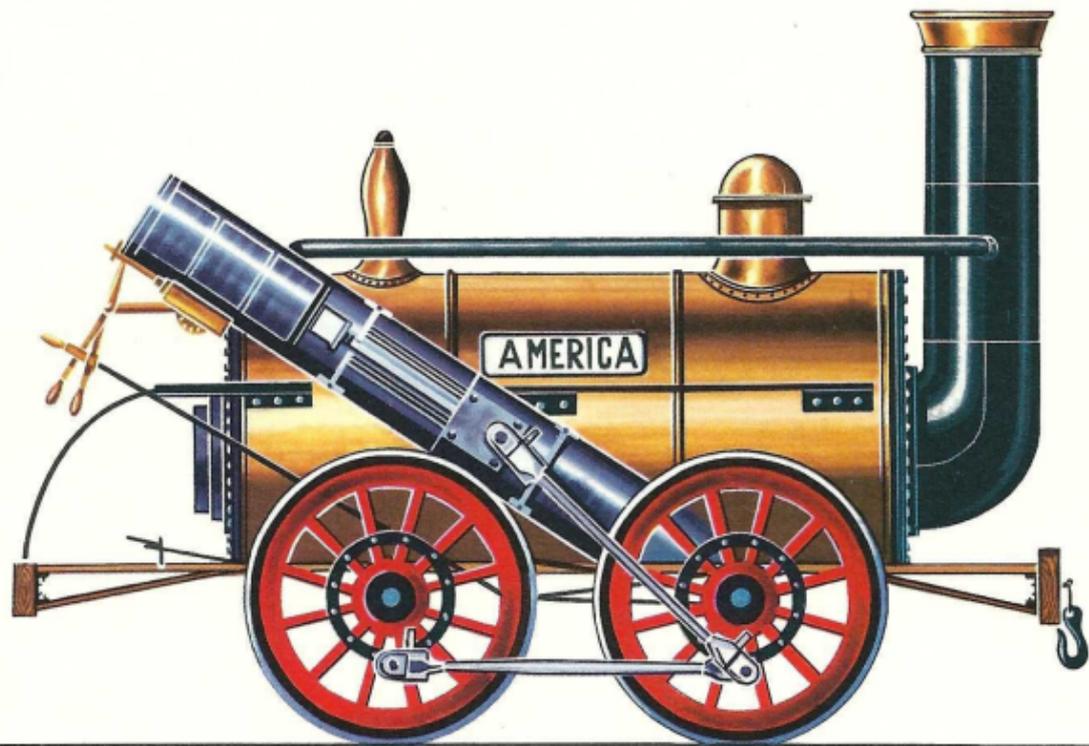
Personenzug-Lokomotive der Baureihe 39 (1922)

Güterzug-Tenderlokomotive der Baureihe 80 (1928)

Elektrische Güter- und Personenzug-Lokomotive E 44 (1932)

Elektrische schwere Güterzug-Lokomotive E 94 (1940)

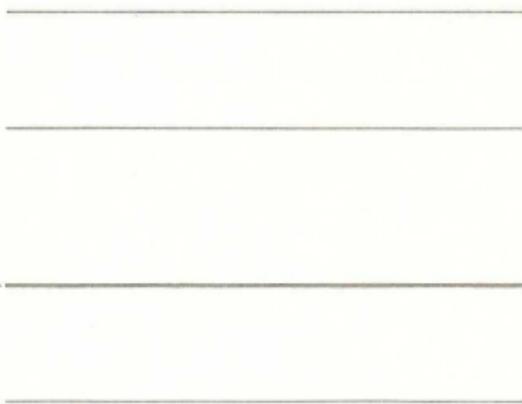
Schnellzug-Lokomotive 19 1001 (1942)

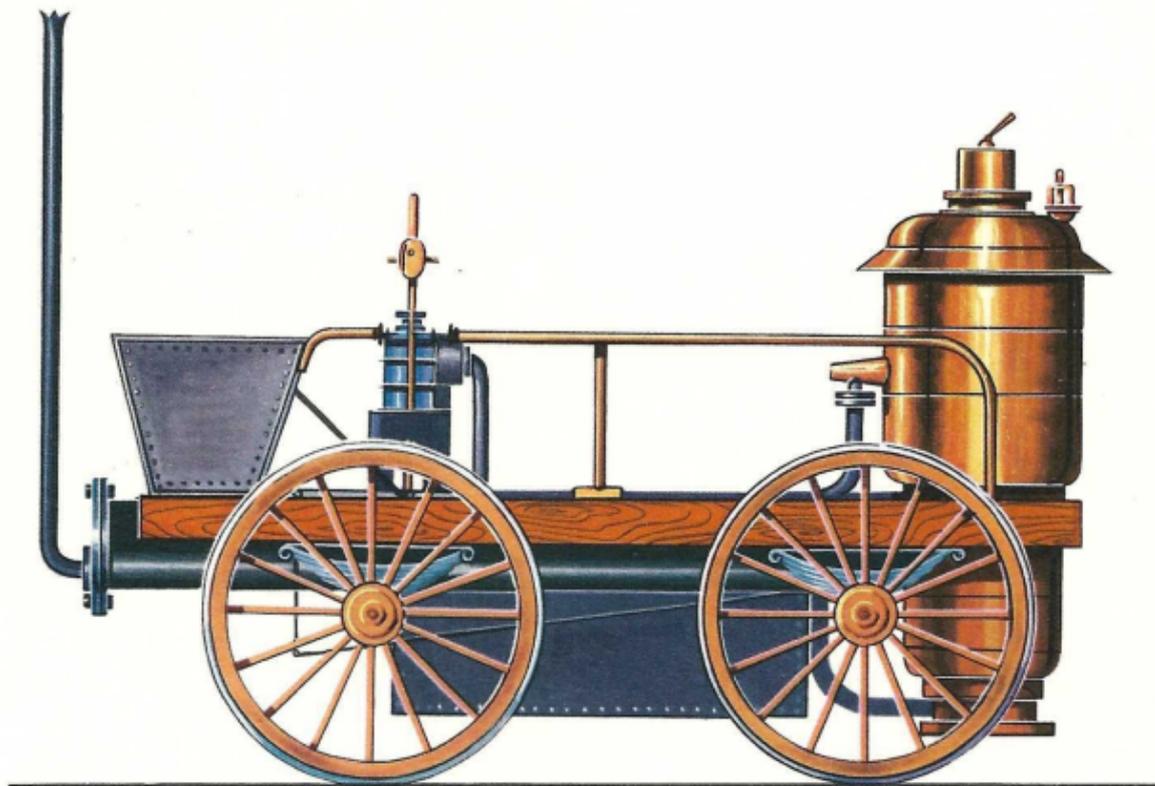


Stephensons Lokomotive „America“ (1828)

Bei dieser für Amerika gebauten Lokomotive wandte Stephenson erstmalig durch Benutzung des Hackworthschen Stangenantriebes schief liegende Zylinder an. Das ermöglichte die Abfederung der Treibachse. Die gußeisernen Räder hatten die von Wood erfundenen Eisenreifen.

V E B B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H I . V .





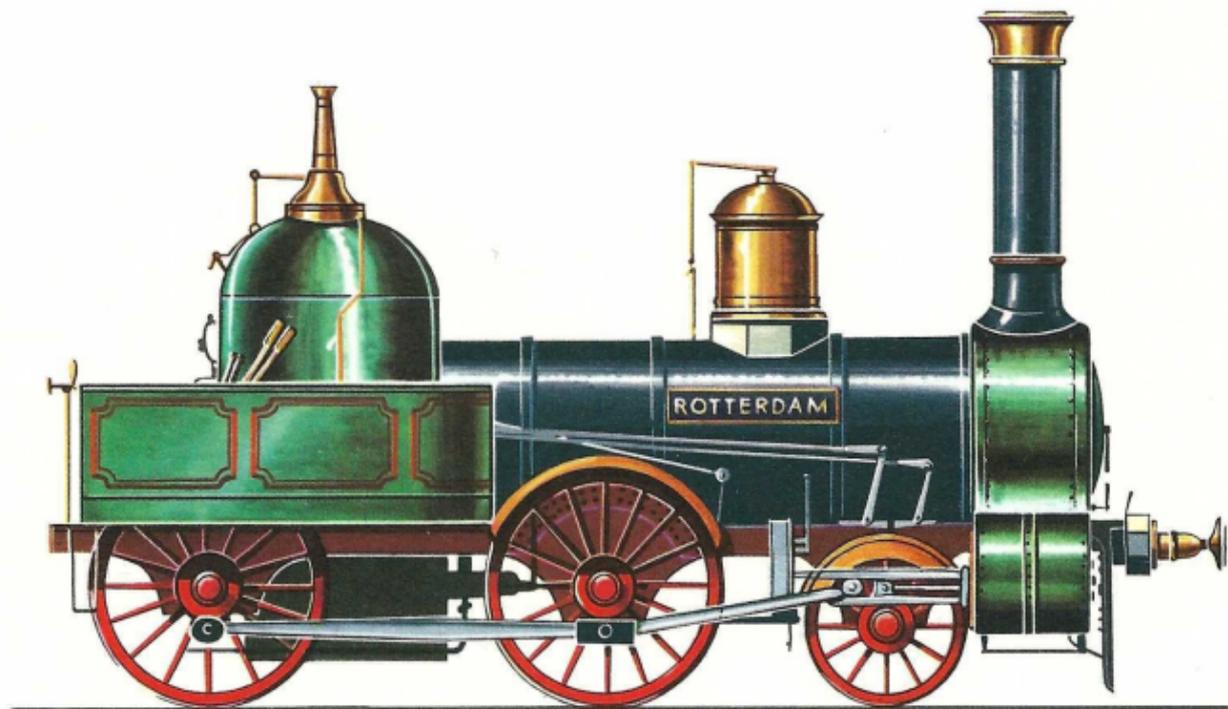
Braithwaites und Ericssons Lokomotive „Novelty“ (1829)

Die „Novelty“ war Braithwaites und Ericssons Beitrag für das große Preisausschreiben der Liverpool – Manchester Eisenbahn. Die Bedingungen der 20 Hin- und Rückfahrten wurden jedoch nur von Stephenson's „Rocket“ erfüllt.



V E B B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H I . V .

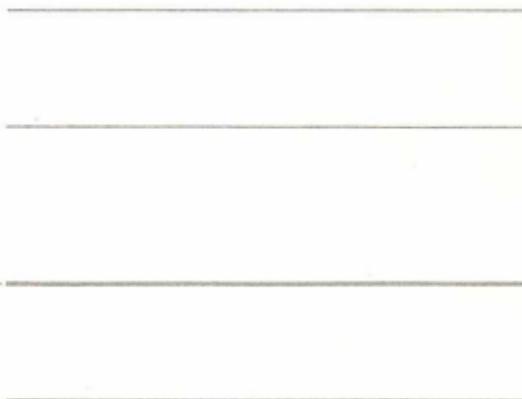


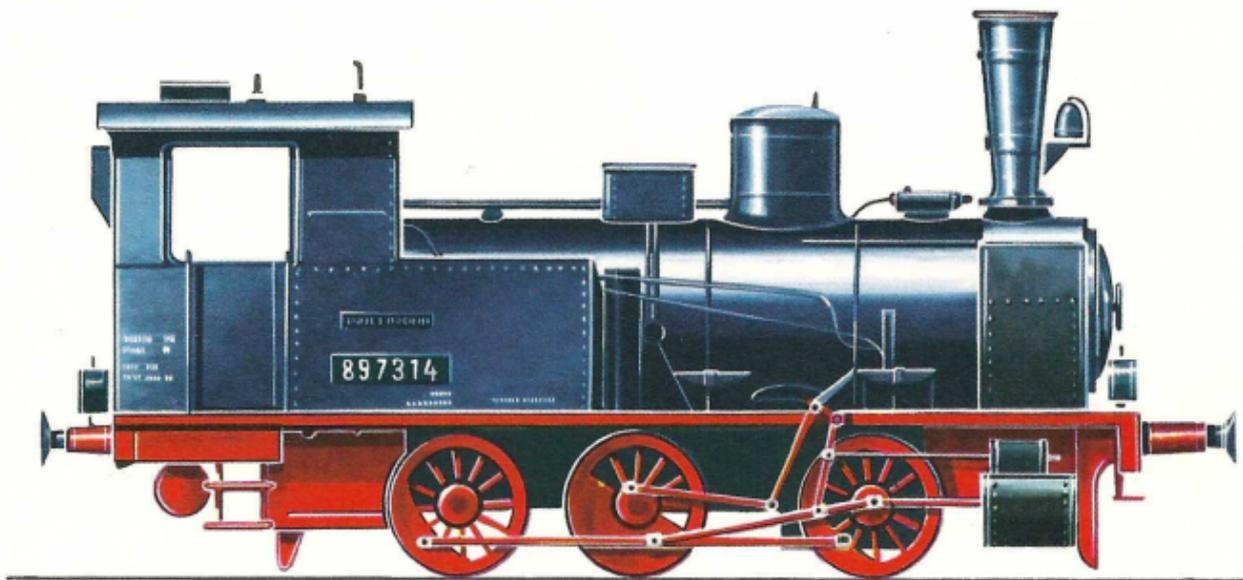


Personenzug-Lokomotive „Rotterdam“ (1856)

Die „Rotterdam“, von der Berliner Lokomotivfabrik Borsig für die Magdeburg – Halberstädter Eisenbahn gebaut, war eine Personenzug-Lokomotive mit vorderer Laufachse (1B). Sie war bis zum Tage ihrer Ausmusterung fast 25 Jahre im Dienst.

V E B B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H I . V .
里





Güterzug-Tenderlokomotive der Baureihe 89

(ehem. T3) (Indienst. 1878)

Aus dem Jahre 1878 stammend ist diese Lokomotive die älteste Maschine, die bis 1970 noch im Verschiebedienst der DR arbeitete. Ursprünglich für den Zugbetrieb auf Nebenbahnen gedacht, setzte man sie seit 1904 auf Grund ihrer niedrigen Geschwindigkeit (40 km/h) und geringen Vorräte fast nur noch im Rangierdienst ein.

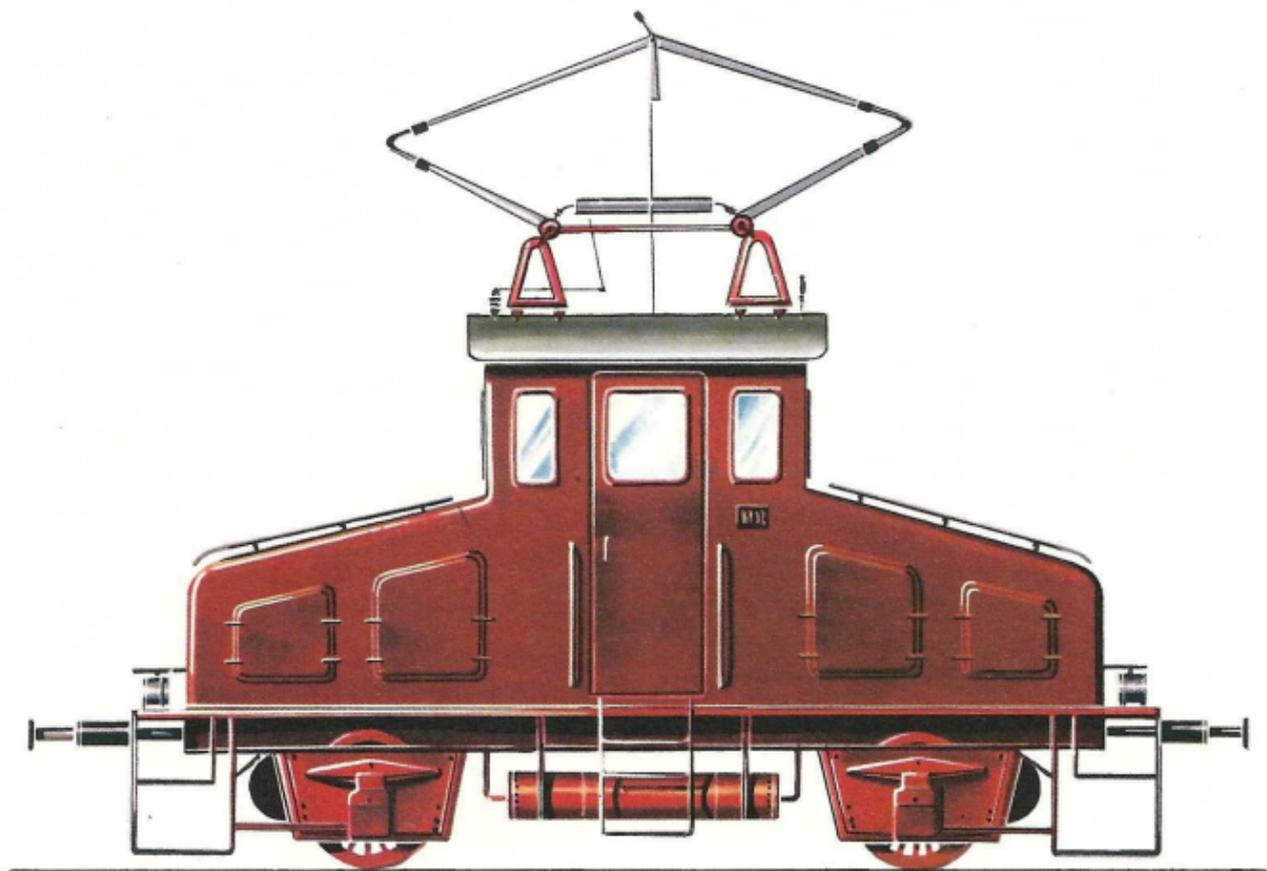
V E B B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H I. V.



Zeichnung: Swoboda



III/26/13 A1/19/73-7620 SBM 12/4



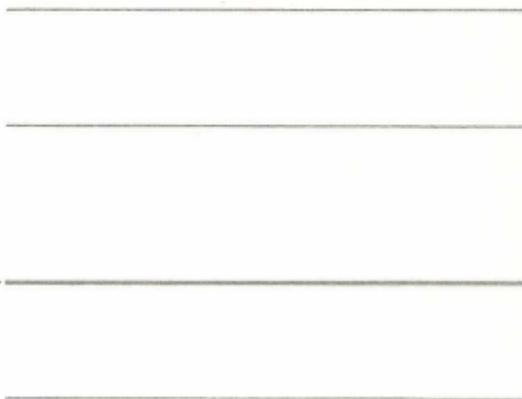
Elektrische Lokomotive E 6901

(Indienst. 1905)

Die E 6901, bis 1938 als LAG 1 bekannt, war die erste deutsche Einphasenwechselstrom-Lokomotive für Normalspur. Von den Siemens-Schuckert Werken gebaut, wurde sie im Jahre 1905 auf der Strecke Murnau – Oberammergau in Betrieb genommen und war hier bis zum Jahre 1954 eingesetzt.

Zeichnung: Swoboda

V E B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H I. V.



III/26/13 A1/19/73-7620 SBM 12/5



Personenzug-Lokomotive der Baureihe 38

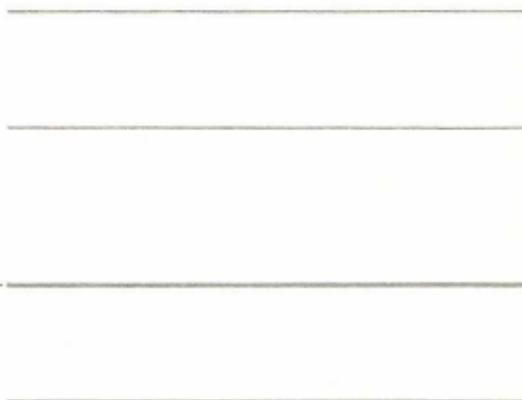
(Indienst. 1906)

Eine der meistgebauten und vielseitigsten europäischen Dampflokomotiven. Sie wurde auch nach Frankreich, Belgien, Rumänien, der Türkei und Polen geliefert. Ihr Einsatz reichte vom Rangierdienst bis zum Rheingold-Express. Erstmals 1906 unter der Bezeichnung P 8 bei Schwartzkopff gebaut, wurden rund 3950 Lokomotiven geliefert. Bis zum heutigen Tag stehen Loks dieser Baureihe bei der DR im Einsatz.

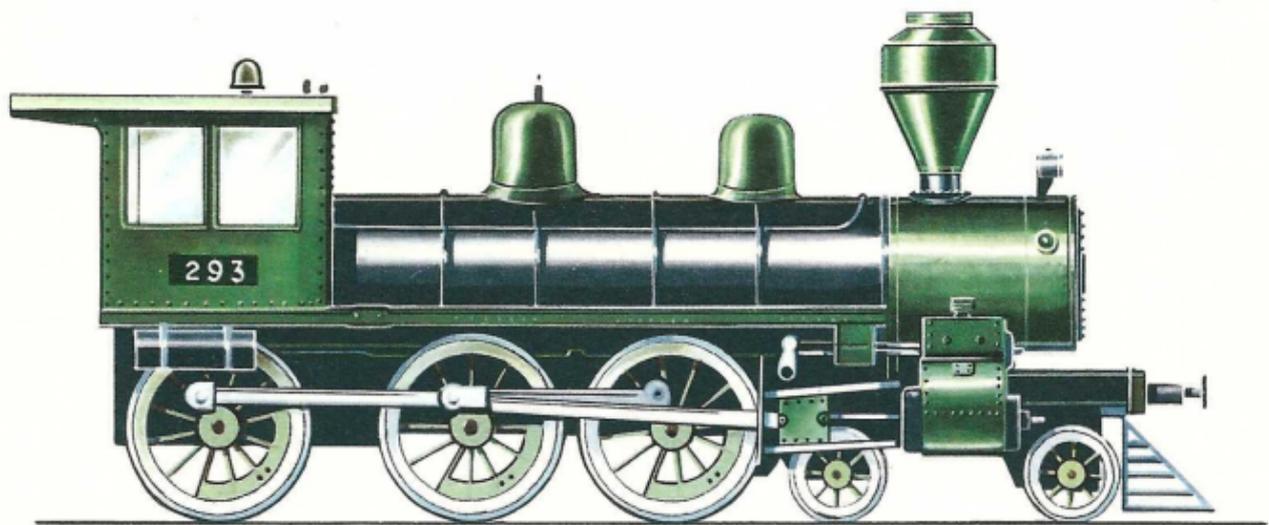
Zeichnung : Swoboda



V E B B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H i. V.



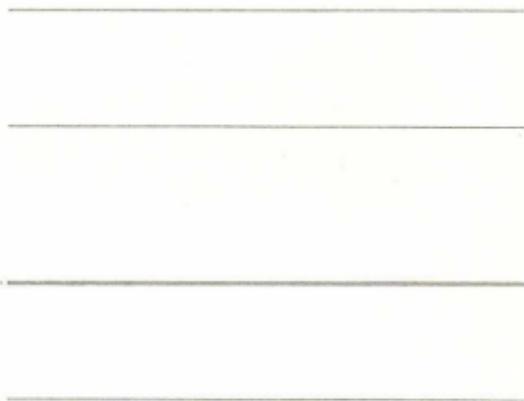
III/26/13 A1/19/73-7620 SBM 12/6



Russische Lokomotive (ca. 1875)

Mit dieser Dampflokomotive (Nr. 293) kehrte W. I. Lenin aus der Illegalität als Heizer verkleidet über die Finnisch-Russische Grenze nach Petersburg zurück.

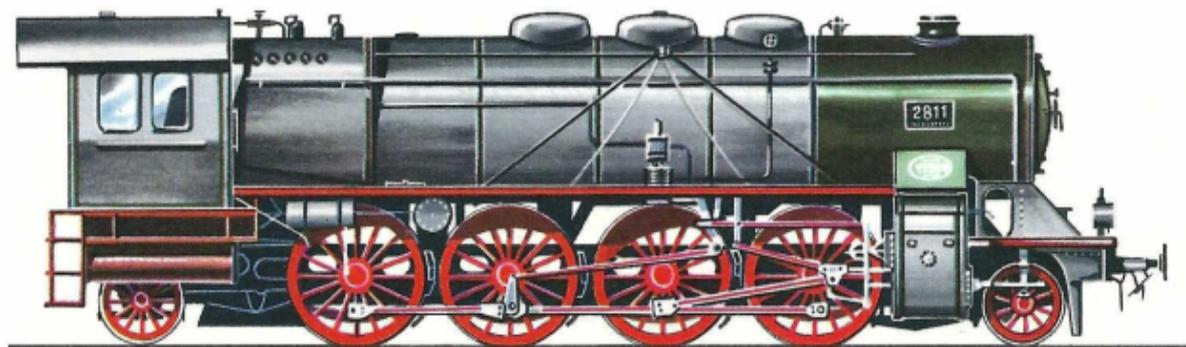
V E B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H I . V .



Zeichnung : Swoboda



III/26/13 A1/19/73-7620 SBM 12/7

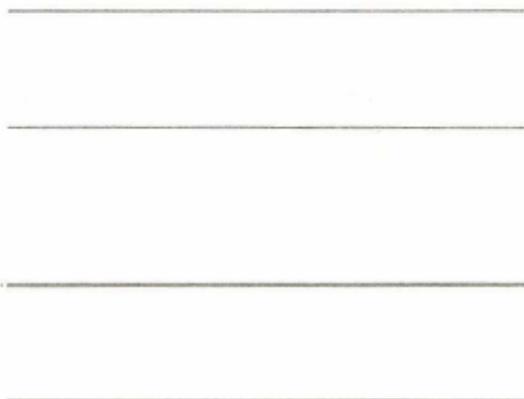


Personenzug-Lokomotive der Baureihe 39 (1922)

Unter der Bezeichnung P 10 wurde diese Lokomotive als Nr. 11 000 von der Lokomotivfabrik Borsig gebaut. Als stärkste preußische Personenzug-Lokomotive war sie zur Beförderung schwerer Züge (ca. 60 Achsen) vorgesehen und wurde häufig im Schnellzugdienst wie auch vor Eilgüterzügen eingesetzt. Die mit Hochleistungskesseln rekonstruierten 39er waren bis 1971 bei der DR im Einsatz.

Zeichnung: Swoboda

V E B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H i. V.



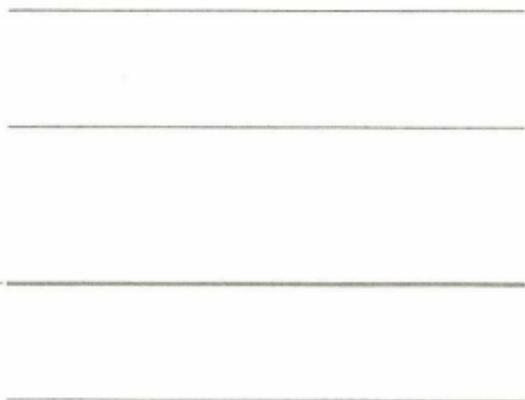


Güterzug-Tenderlokomotive der Baureihe 80

(Indienst. 1928)

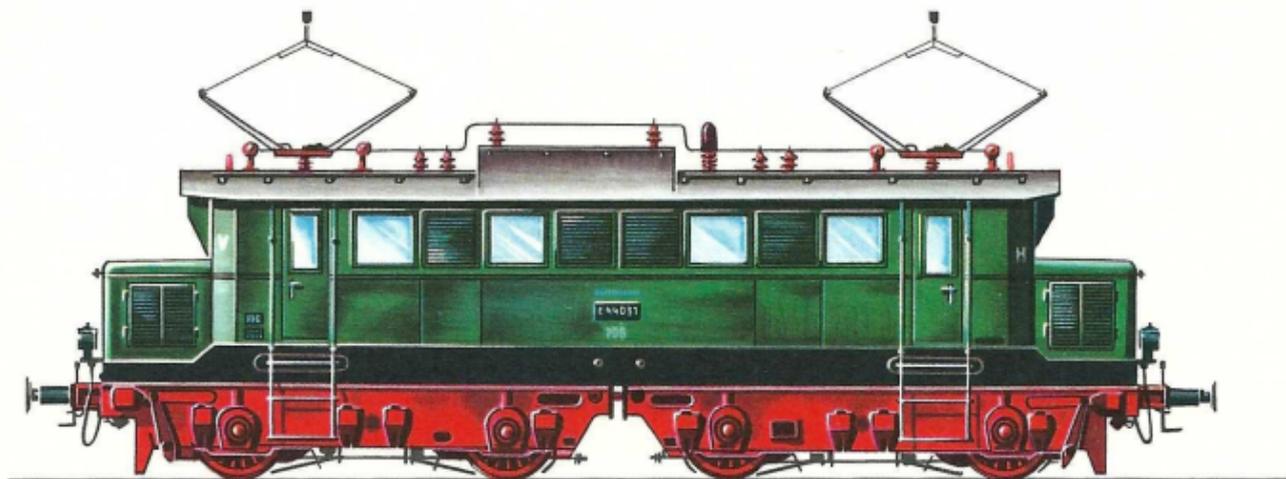
Lokomotiven der Baureihe 80 waren für den leichten Verschiebedienst bestimmt und wurden von der DR erstmalig im Jahre 1927 beschafft. Sie sind heute noch bei der DR (Werklok RAW) im Einsatz.

V E B B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H I. V.



Zeichnung: Swoboda

III/26/13 A1/19/73-7620 SBM 12/9



Elektrische Güter- und Personenzug-Lokomotive E 44

(Indienst. 1932)

Für die im Jahre 1933 elektrifizierte Strecke Stuttgart – Augsburg bestellte die DR 1931 20 dieser Lokomotiven. In der 12 jährigen Bauzeit wurden insgesamt 182 Stk. dieser robusten Universallok produziert. Ein Teil dieser Lokomotiven ist noch heute bei der DR und DB im Betrieb.

V E B B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H I. V.



Zeichnung: Swoboda

III/26/13 A1/19/73-7620 SBM 12/10

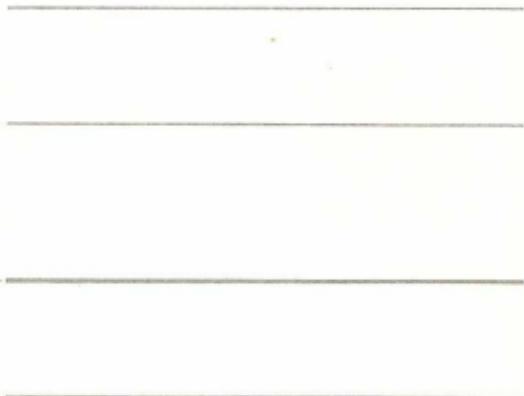


Elektrische schwere Güterzug-Lokomotive E 94

(Indienst. 1940)

Die erste E 94 wurde im Jahre 1940 an die DR geliefert. Da sie für den schweren „kriegswichtigen“ Güterzugdienst vorgesehen war, wurde sie auch während der Jahre bis 1945 als „Kriegselektrok“ (KEL 2) gebaut. Nach Kriegsende wurden weitere E 94 von der DB und der ÖBB beschafft.

V E B B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H I. V.



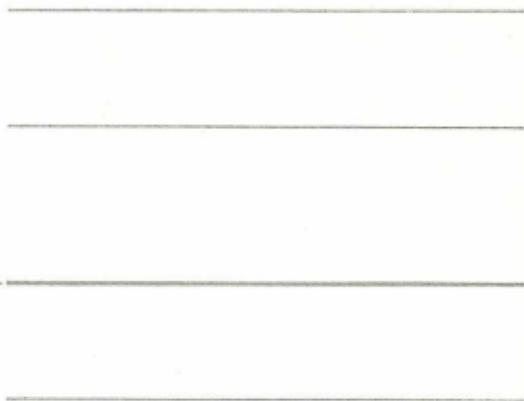


Schnellzug-Lokomotive 191001 (1942)

Diese Versuchslok war erstmalig mit 4 Dampfmotoren (2 Zyl. V) in Einzelachsantrieb ausgerüstet und probeweise auf der Strecke Berlin – Hamburg eingesetzt. Trotz nicht abgeschlossener Erprobung wurde sie bis zum Kriegsende für die Beförderung von Schwerttransporten verwendet. 1945 brachten die Amerikaner die 191001 als „Beute“ nach den USA, wo sie 1952 verschrottet wurde.

Zeichnung : Swoboda

V E B I L D U N D H E I M A T · R E I C H E N B A C H I. V.



III/26/13 A1/19/73-7620 SBM 12/12



SAMMELBILDSERIE 12

VEB BILD UND HEIMAT · 98 REICHENBACH (VOGTL.)

EVP 2,-

III/26/13 A1/19/73-7620 SBM 12