

Band № 3

Herbert Rauter

Preußen-Report

Naßdampf-Tenderlokomotiven T 0 – T 7, T 9, T 11, T 13, T 15



(Füllseite)

Impressum

ISBN 3-922404-19-7

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH

Rudolf-Diesel-Ring 5

D-8080 Fürstenfeldbruck

Telefon (0 81 41) 50 48/50 49

Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker

Autor: Herbert Rauter

Objektbetreuung: Manfred Grauer

Dr. Günther Scheingraber

Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Textverarbeitung:

Hermann Merker Verlag GmbH

Produktion: Europlanning srl

via Morgagni 24, I-37136 Verona

Printed in Italy

Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH

Vertrieb Einzelverkauf:

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb

GmbH & Co KG, Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung

des Verlags.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Beantwortung von Anfragen nur, wenn

Rückporto beiliegt.

Copyright 1991 by:

Hermann Merker Verlag GmbH

Fürstenfeldbruck

Inhalt

Seite

Die ersten preußischen Tenderlokomotiven	4
Die Gattungen T 0 und T 1	10
Die Gattungen T 2 und T 4	22
Die Gattung T 3	32
Die Gattung T 5	40
Die Gattung T 6	52
Die Gattung T 7	56
Die Gattung T 9	64
Die Gattungen T 9 ¹ und T 9 ²	70
Die Gattung T 9 ³	78
Die Gattung T 11	86
Die Gattung T 13 (Bauart Union)	92
Die Gattungen T 13 und T 15 (Bauart Hagans, Koechy und Mallet-Rimrott)	100

Titelbild: Die (T 0) Hannover 1907 hat H. Maey Mitte der dreißiger Jahre als Werklokomotive in Raunheim (bei Rüsselsheim) entdeckt und für das Berliner Verkehrs- und Baumuseum sichergestellt.

Vorwort

Nur wenige Wochen nach Erscheinen des Bandes "Preußische Schnellzuglokomotiven" sind wir in der glücklichen Lage, den Band über die preußischen Naßdampf-Tenderlokomotiven vorlegen zu können. Schon bei den ersten Vorarbeiten zum Thema Tenderloks war klar geworden, daß hier zwei getrennte Sammelwerke – Naßdampf- und Heißdampf-Bauarten – notwendig werden würden, um dem unwiederbringlichen Material Herr zu werden.

Vor diesem Problem standen wir inzwischen noch zweimal. Wir mußten uns dazu entschließen, auch die Themen Personenzuglokomotiven und Güterzuglokomotiven in jeweils zwei Folgen aufzuteilen.

Aus EDV-Vetriebsgründen war es notwendig, die Bandnummern noch einmal zu ändern. Sie erscheinen nun recht willkürlich. Band 1 wird die preußische Eisenbahngeschichte abhandeln. Mit Band 2: Schnellzuglokomotiven haben wir die Reihe eröffnet. Nach den Naßdampf-Tenderlokomotiven (Band 3) und den Naßdampf-Personenzuglokomotiven (Band 4) wird die erste Folge zum Thema Güterzugloks (Band 5) gedruckt. In welcher Reihenfolge wir die übrigen bisher geplanten Bände anbieten können, steht gegenwärtig noch nicht fest.

Um "Insider" nicht zu verwirren, soll der Hinweis "Sammel-Folge..." auf der Titelseite alle Unklarheiten über die richtige, logische Reihenfolge der Bände unserer Serie ausräumen (siehe auch Seite 77).

Damit die an den Heißdampf-Personenzug- und Heißdampf-Tenderlokomotiven besonders Interessierten nicht zu lange auf "ihre" Bände warten müssen, ist vorgesehen, im Eisenbahn-Journal unter der Rubrik "Preußen-Report" vorab Kurzfassungen dieser Gattungen zu veröffentlichen.

Im vorliegenden Band 3 "Naßdampf-Tenderlokomotiven" wurden solche Artikel zusammengefaßt, die im Laufe von Jahren bereits im Eisenbahn-Journal abgedruckt worden sind. Mit nur geringfügigen Änderungen konnten wir sie in relativ kurzer Zeit aufbereiten. Querverweise, die jetzt bei der Zusammenstellung eigentlich nicht mehr erforderlich wären, haben wir der Einfachheit halber stehen lassen. Neu aufgenommen wurden einige Typenskizzen.

Anfangs gab es ja überhaupt keine Tenderlokomotiven, sondern nur Schlepptendermaschinen. Erst mit dem Aufblühen der vielen Sekundär-, Vizinal- und Nebenbahnen sowie dem Entstehen der großen Rangierbahnhöfe, auf denen die Schlepp-

tenderloks doch recht schwerfällig waren, kam die Idee auf, der Lokomotive die nötigen Vorräte gleich "direkt", ohne "Beiwagen", mitzugeben. Jetzt baute man vorwiegend schon ältere Schlepptenderlokomotiven sogar zu Tenderloks um! Eine Hochzeit erlebten die Tenderlokomotiven dann als *die* Zugfahrzeuge der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen der Reichshauptstadt Berlin. Nun wurden sogar Neuerungen an Tenderlokomotiven ausprobiert! So war z.B. die im Kapitel "Die Gattungen T 0 und T 1" auf Seite 17 erwähnte Gepäcklokomotive die erste preußische Verbundmaschine.

Wer sich einmal grundlegend mit der Funktion einer Dampflokomotive befassen möchte, dem dürfen wir unsere bewährte vierbändige Archiv-Reihe "Die Dampflokomotive – Technik und Funktion" empfehlen (siehe Rücktitel). Nach dem Studium dieses preiswerten Standardwerks wird wirklich jeder in dieser Hinsicht "voll durchblicken".

Wir wünschen Ihnen nun viel Freude bei der Beschäftigung mit den einzelnen Lokomotivgattungen und hoffen, daß Sie mit dem Aufbau Ihres kleinen Privatarchivs zu diesem Thema dank des vorliegenden Bands gut vorankommen.

Ihr Hermann Merker Verlag

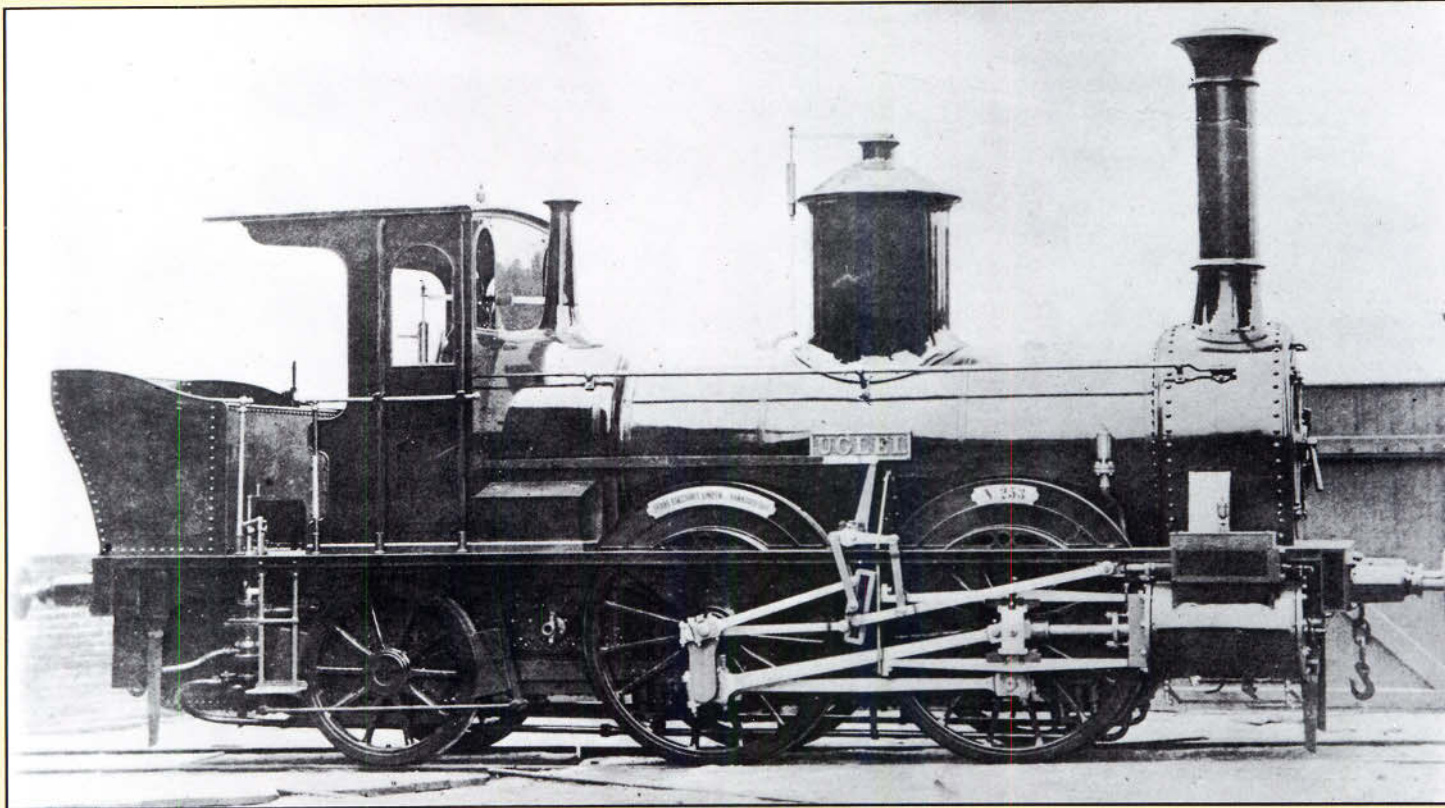


Bild 1: Die „Uglei“ wurde als eine von zehn B 1-Tenderlokomotiven 1866/67 von Egestorff in Hannover (der späteren Hanomag) gebaut. Die „Uglei“ trug die Fabriknummer 253 und wurde 1885 die Nr. 1414 der KED Altona. Ihre Triebwerksabmessungen: 381/610/1524 mm. Die zehn Maschinen dienten zunächst zum Betrieb der der Stadt Hamburg gehörenden Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn. Sie haben sich dort durch fortgesetzte Entgleisungen einen zweifelhaften Ruf erworben und ein beliebtes Objekt für die Witzblätter abgegeben. Sie wurden durch die in Bild 2 dargestellten Schwarzkopff-Lokomotiven abgelöst und nach Verwendung im Verschiebedienst zwischen 1891 und 1898 ausgemustert.



aus Eisenbahn-Journal 6/1984

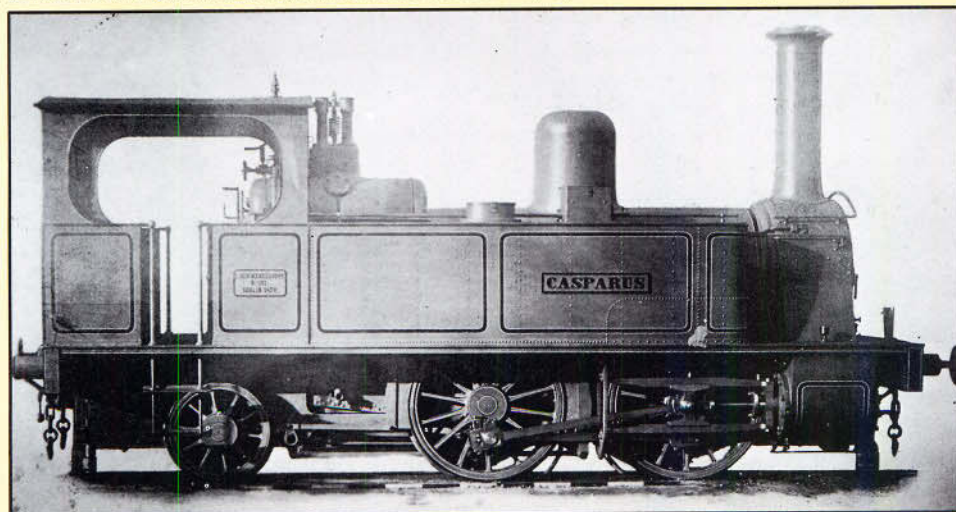
Die ersten preußischen Tenderlokomotiven

Im nachfolgenden Artikel erweckt Herbert Rauter einige der alten norddeutschen Tenderlokomotiven, insbesondere der preußischen Staats- und Privatbahnen, zu neuem Leben. Vom Thema her dazu pas-

send, hat die Redaktion einige alte Lichtbilder von Tenderlokomotiven dieser Bahnen zusammengetragen, die in jenen Jahren zwischen 1860 und 1890 im Einsatz waren. Soweit es Lokomotiven sind, auf die Herbert Rauter im Text nicht eigens eingeht, wurden die Bildunterschriften entsprechend ausführlicher gehalten.

Bild 2: Die Berlin-Hamburger-Eisenbahngesellschaft stellte bereits 1846 die erste Schienenverbindung zwischen Berlin und Hamburg her. Ab 1. Januar 1884 wurde sie für Rechnung des preußischen Staates betrieben; ihre Linien gehörten ab 1. April 1885 zum Netz der KED Altona. Die abgebildete „Casparus“, 1870 von Schwarzkopff als Fabriknummer 131 gebaut, gehört zu einer Gruppe von 16 B 1-Tenderlokomotiven, die die Berlin-Hamburger-Eisenbahngesellschaft zwischen 1869 und 1876 von Schwarzkopff bezog. Sie übernahmen den Betrieb auf der oben erwähnten Hamburg-Altonaer-Verbindungsbahn. Schwarzkopff lieferte Tenderlokomotiven in gleicher oder fast gleicher Ausführung auch an die Magdeburg-Halberstädter, die Lübeck-Büchener, die Muldenthalbahn in Sachsen und die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Die „Casparus“ erhielt 1885 die Bahnnummer Altona 1440 und sollte 1906 noch in T 2-Altona 6047 umgezeichnet werden; da sie jedoch noch im gleichen Jahr ausgemustert wurde, ist es sehr fraglich, ob sie diese Bezeichnung noch trug.



Wo sollten wir die erste Tenderlokomotive suchen, wenn nicht im Mutterland der Lokomotive überhaupt, in England¹⁾! Schon unter der Dampfmaschine, die sich im Oktober 1829 an der Manchester-Liverpool-Eisenbahn bei Rainhill beteiligten, befindet sich eine Tenderlokomotive²⁾. Die kleine „Novelty“ unterliegt, wie nicht anders zu erwarten, Stephenson's „Rocket“, doch ihre Erbauer, Ericson und Braithwaite, können sich rühmen, an diesem bedeutungsvollen Ereignis der Eisenbahngeschichte teilgenommen zu haben.

In den nächsten Jahren werden in England zwar Tenderlokomotiven gebaut, im wesentlichen aber Einzelstücke, denen keine größere Bedeutung zukommt, denn noch fehlt die Voraussetzung dafür: noch gibt es nicht das, was wir Nahverkehr nennen, noch fehlen Gebirgsbahnen, und der Verschiebedienst hält sich in engen Grenzen²⁾.

Von der Insel zum Kontinent!
1850 scheiterte offensichtlich ein erster Versuch in Deutschland, obwohl Heusinger von Waldeggs 2A-1 für die Taunusbahn in die Zu-

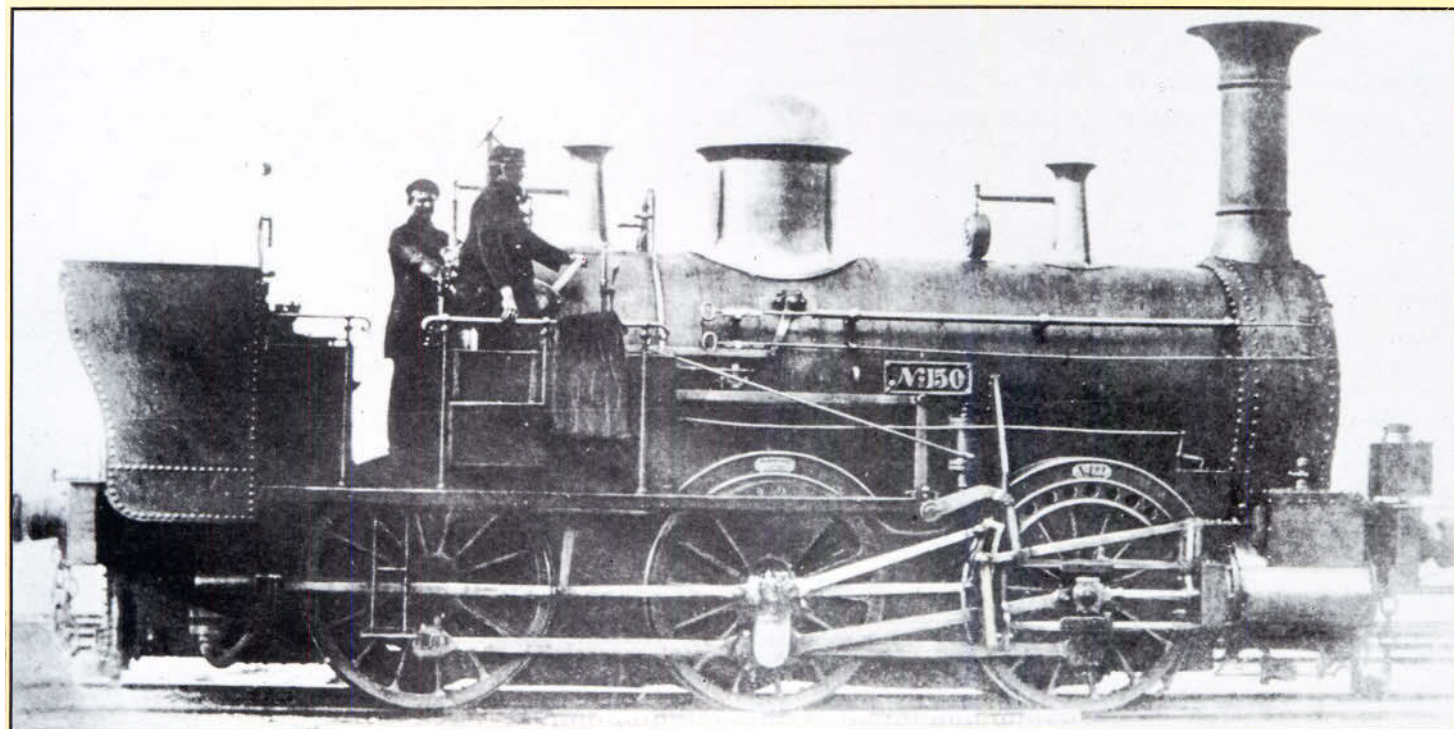


Bild 3: Die Hannoversche Staatsbahn bezog 1857 von Egestorff sechs C-Tenderlokomotiven als Schubmaschinen für die Rampenabschnitte (bis zu 15,6‰) der Strecke Göttingen – Münden. Die abgebildete Bahnnummer 150 trug die Fabrik-Nummer 122 und besaß die Triebwerksabmessungen 451/610/1372 mm. Sie vermochte auf einer Steigung von 1:64 acht Dreilachser mit 45 km/h zu befördern, eine für die damalige Zeit recht beachtliche Leistung. Dennoch wurden die sechs Maschinen bereits zwischen 1869 und 1873 ausgemustert.

Bild 4: Bleiben wir noch einen Moment bei Hannover! Die KED Hannover, die, nach der Annexion des Königreichs Hannover durch Preußen 1866, bereits am 15. Dezember 1866 mit der Leitung der Hannoverschen Staatsbahn beauftragt worden war, beschaffte zwischen 1870 und 1875 insgesamt 76 leichte B-Tenderlokomotiven von der Stettiner Vulcan, der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe, der Hanomag und der Union-Gießerei Königsberg. Alle diese leichten Maschinen mit den Triebwerksabmessungen 279/533/1098 mm und einem Radstand von 2100 mm, also noch kürzer als beim späteren preußischen Schwanenhals-Drehgestell für die vierachsigen Personenwagen, erhielten 1883 die geschlossene Nummerngruppe 1400 – 1475.

kunftweisende Bauteile aufgewiesen hat, so eine Frühform seiner später weit verbreiteten Steuerung und einen Dampftrockner. Schon 1853 wird die Maschine an die Stadt Lüttich verkauft und endet dort als Baulokomotive.

Erfolgreicher waren die sechs 2B-t, welche die **Südschleswigsche Eisenbahn** 1854 von Wilson & Co. in Leeds beschaffte. Die Hauptabmessungen des Triebwerks (in mm): 381/559/1676³⁾. Nach Umbau in 1B-t kamen sie alle über die Altona-Kieler Eisenbahn zur KED Altona und liefen dort als Altona 1400 – 1405; für ihre Eignung mag sprechen, daß sie es auf rund 35 Dienstjahre gebracht haben.

1854/1855 stellte die **Cöln-Mindener Eisenbahn** (CME) 7 kleine B-t in Dienst, die – von Borsig in Berlin gebaut – auf kurzen Anschlußbahnen zu den Zechen tätig sein sollten und im „Stationsdienst“ (Hauptabmessungen des Triebwerks in mm: 356/508/1016). In einem Jahresbericht der CME heißt es, daß die Maschinen trotz nicht glücklicher Gewichtsverteilung⁴⁾ sich „ganz vortrefflich“ bewährt hätten; das zeigt auch die lange Lebensdauer, denn erst nach etwa 45 Jahren werden sie als Cöln rechtsrheinisch 1400 – 1406 ausrangiert, als letzte sogar erst im März 1895 die 1406, die ehemalige „Betzdorf“ der CME (siehe auch Tabelle 1). Nun ins linksrheinische Gebiet. Die **Rheinische Eisenbahn** wollte auf ihrer Strecke Aa-

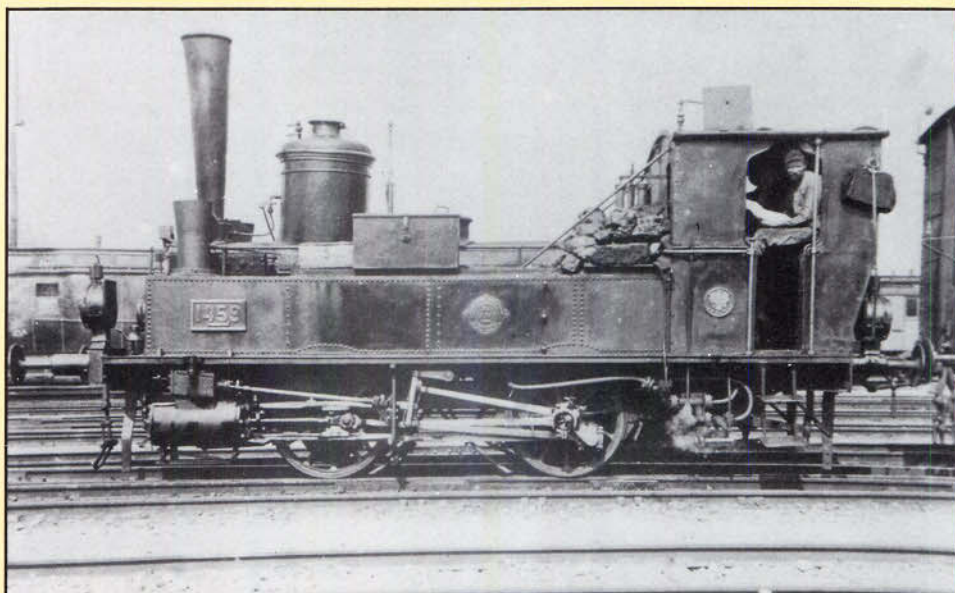


Bild 5: Herbert Rauter hat in seinem Bericht schon darauf hingewiesen, wie wenig die Tenderlokomotive in den östlichen Provinzen Preußens vertreten war. Eine dieser wenigen Bauformen war die großrädige B-Tenderlok Nr. 732 der Kgl. Ostbahn, die aus der Gruppe Bahnnummer 701 – 755 entstammt. Zwischen 1871 und 1878 wurden diese Tenderlokomotiven von verschiedenen Herstellern beschafft. Auf diese Type wird Herbert Rauter im Eisenbahn-Journal 7/84 näher eingehen.

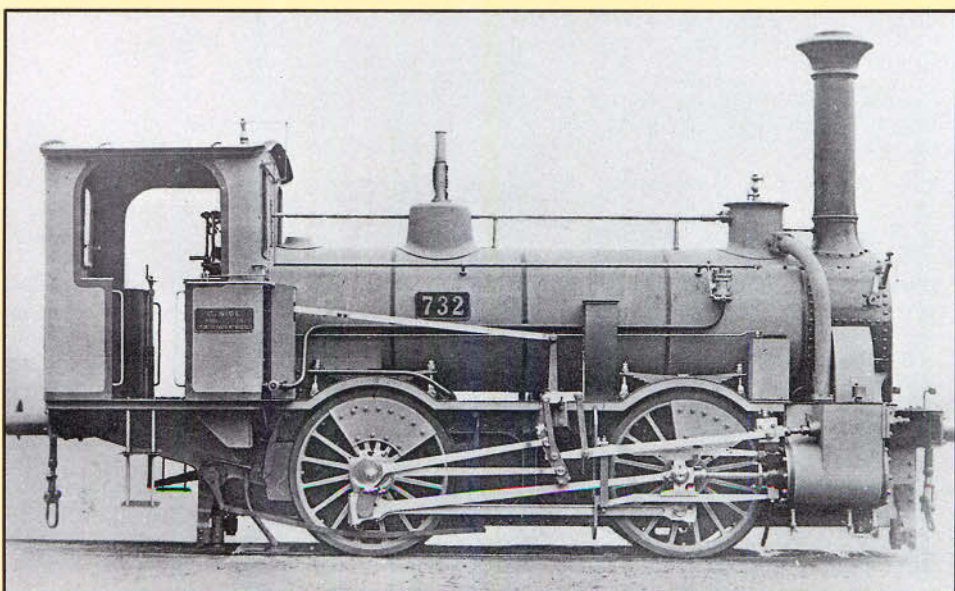


Tabelle 1. B-Rangier-Tenderlokomotive der Cöln-Mindener Eisenbahn (CME)

Hauptabmessungen des Triebwerks: 356/508/1016; Dienstgewicht: 26,8 t

Bo 1854/544	„Homborg“	→ 1883 Crr	1400	+ 1893/94
580	„Mengede“		1401	+ 1885/86
1855/627	„Dill“		1402	+ 1888/89
628	„Heller“		1403	+ 1887/88
661	„Iserlohn“		1404	+ 1894/95
662	„Herborn“		1405	+ 1893/94
663	„Betzdorf“		1406	+ 1894/95

Tabelle 2. C-Bergzug-Tenderlokomotive der Rheinischen Eisenbahn (RhE)

Hauptabmessungen des Triebwerks: 457/610/1524; Dienstgewicht: 41,3 t

Bo 1855/ 559	RhE 10 „Borsig“	→ 1883 Clr	1700	+ 1891/92
Wö 1856/ 64	11 „Wöhlert“		1701	+ 1884/85

Tabelle 3. C-Tenderlokomotive der Kgl. Saarbrücker Eisenbahn (K.Sbr.E.)

Hauptabmessungen des Triebwerks: 457/686/1297; Dienstgewicht: 44,3 t

Bo 1856/ 723	K.Sbr.E. XI*)	→ 1883 Clr	800	→ 1895 Sbr**)	800
724	XII*)		801		–
1858/ 897	XIII*)		802		802

*) Die drei Tenderlokomotiven wurden 1865 in C-Schleptenderlokomotiven umgebaut, behielten aber auch nach dem Umbau ihre Betriebsnummern XI, XII und XIII.

**) Hier die 1895 neugebildete KED Saarbrücken, die keine unmittelbare Nachfolgerin der alten Kgl. Direction der Saarbrücker Eisenbahn gewesen ist.

Tab. 4. B1-Rangier-Tenderlokomotive der Cöln-Mindener Eisenbahn (CME)

Hauptabmessungen des Triebwerks: 356/508/1016; Dienstgewicht: 24,0 bis 26,9 t

Bo 1857/ 793				+ vor 1883
794 – 795	→ 1883 Crr	1537 – 1538		
1859/ 1043 – 1045		1539 – 1541		
1074 – 1076		1542 – 1544		
1860/ 1149		1545		
1150	→ 1883 Han	1522		
1151	→ 1883 Crr	1546		
1185		1547		
1861/ 1203 – 1205		1548 – 1550		
1206	→ 1883 Han	1523		
1276 – 1278		1524 – 1526		
1865/ 1693 – 1696	→ 1883 Crr	1551 – 1554		
Ht 1866/ 280 – 285	→ 1883 Han	1527 – 1532		
1867/ 313 – 318		1533 – 1538		
Bo 1869/ 2423 – 2428	→ 1883 Crr	1555 – 1560		

= 41 Lokomotiven

(inklusive Fabriknummer 793 von Bo ergibt sich eine Gesamtzahl von 42 Maschinen)

Die Lokomotiven der CME führten keine Betriebsnummern, sondern nur Namen; es waren bei der B1-t sinnlos zusammengestellte Ortsnamen. Auf ihre Wiedergabe wird verzichtet.

Wo sind die 24 an Cöln rrh und die 17 an Hannover gekommenen Lokomotiven geblieben?

Für 11 von ihnen hieß es 1895 anstatt Cöln rrh nun **Essen**, 2 wurden der neuen KED Münster überschrieben (als deren Nummer 1548 und 1554), die Hannover 1522 und 1523 wurden alsbald an Cöln rrh zurückgegeben und schnell ausrangiert, die Hannover 1530 – 1538 wurden 1886 an **Altona** überwiesen (1460 – 1468) – Altona? Man bedenke, daß die Cöln-Mindener Eisenbahn ihr Netz über Osnabrück – Bremen bis Hamburg Venloer Bf gesponnen hatte!

chen – Ronsheide (– Herbesthal) den Seilzugbetrieb aufgeben und dafür schwere Tender-„Bergzuglokomotiven“ einstellen, welche die Zugmaschinen auf der Steigung von 1:38 (im Maximum) im Schub unterstützen sollten. Es waren zunächst 2 Maschinen (C-t) mit einem Dienstgewicht von 41,3 t (Hauptabmessungen des Triebwerks in mm: 457/610/1524). Nach ihren Lieferwerken hießen sie „Borsig“ und „Wöhlert“ (siehe a. Tabelle 2). Im Hinblick auf den Titel dieses Beitrages müssen zumindest 3 schwere C-t kurz erwähnt werden, die, obwohl sie erst 1856 von Borsig geliefert wurden, bereits 1865 in Schleptenderlokomotiven (Achsfolge C) umgebaut wurden. Beschafft wurden sie von der **Kgl. Saarbrücker Eisenbahn** und stellen da-

mit die ersten unmittelbar vom Lieferwerk her in Dienst gestellten Tenderlokomotiven der Preußischen **Staatseisenbahnen** dar (siehe auch Tabelle 3).

Noch einmal zur **Cöln-Mindener Eisenbahn!** Aus der oben besprochenen B-t entwickelte die CME eine B1-t, die als erste Rangier-Tenderlokomotive von größerer Bedeutung angesehen werden kann. Über die 42 Maschinen dieser Bauart gibt die Tabelle 4 Auskunft. Zwei von ihnen, bei der CME „Hochdahl“ und „Neuss“ genannt, sollten 1905/06 noch auf (T 2) Hannover 6086 und 6087 umgezeichnet werden, doch dazu ist es nicht mehr gekommen.

Mancher Leser mag Tenderlokomotiven vermissen, die jenseits von Elbe und Oder ihren

Abkürzungen für alle Tabellen:

Borsig/Berlin	Bo
Hartmann/Chemnitz	Ht
Wöhlert/Berlin	Wö
KED Altona	Alt
KED Cöln linksrheinisch	Clr
KED Cöln rechtsrheinisch	Crr
KED Hannover	Han
KED Münster	Mst
KED Saarbrücken	Sbr

Tabelle 5. Die noch geringe Bedeutung der Tenderlokomotiven bis Ende der 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts mag diese Tabelle zeigen – zugleich aber auch den Unterschied zwischen den westlichen und den östlichen Bahnen.

Bahnver- waltung	Lokomotivbestand		
	gesamt	Tender- loks	Anteil d. Tender- loks in %
Rheinische E.	280	28	10
Bergisch- Märkische E.	385	39	10
Cöln- Mindener E.	375	49	13
Hannover- sche St-E.	335	10	3
Berlin- Hamburger E.	165	6	4
Berlin- Anhalter	110	—	
Kgl. Ostbahn	225	—	*)
Ober- schlesische E.	365	1	0

*) Stets ohne Tenderlokomotiven sind z. B. ausgekommen die Breslau-Schweidnitz-Freiburger, die Ols-Gnesener und die Posen-Kreuzburger Eisenbahn.

Wie anders sieht das Bild im Jahr 1906/1907 aus:

KED	Lokomotivbestand		
	gesamt	Tender-loks	Anteil d. Tender-loks in %
Cöln	920	245	26,5
Elberfeld	880	278	31,5
Cassel	890	215	24
Magdeburg	790	210	27
Breslau	1160	350	30
Kattowitz	720	306	43
Berlin*)	655	605	92

*) Berlin war damals eine reine Stadt-, Ring- und Vorortbahn-Direktion, dies erklärt den außergewöhnlich hohen Anteil der Tenderlokomotiven am Gesamtbestand.

Dienst in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts aufgenommen hatten: es gab sie noch nicht! Erst 1864 kam auf dem Seeweg eine kleine B-t mit einem Treibraddurchmesser von nur 914 mm in den Osten des Landes; Absender war die Fa. Manning, Wardle & Co. in Leeds, der Empfänger die **Ostpreußische Südbahn**. 1871 kam sie bereits zum alten Eisen.

Es folgten dann 1865 die **Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn**, 1869 die **Oberschlesische** und 1871 die **Kgl. Ostbahn**.

Es wäre falsch, aus den vorstehenden Beispielen älterer Tenderlokomotiven zu schließen, daß sie in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts eine weite Verbreitung gefunden hätten. Nur die **Cöln-Mindener Ei-**

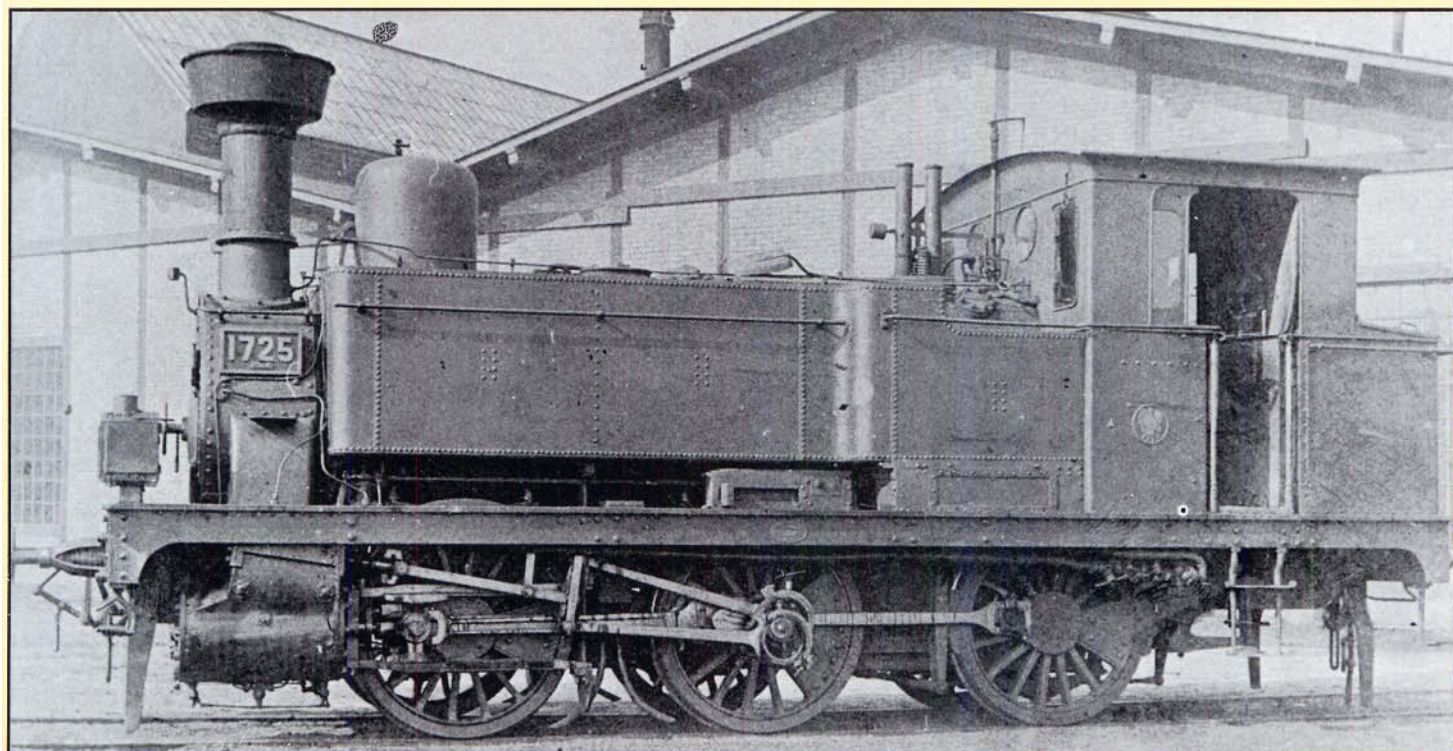


Bild 6: Die Niederschlesisch-Märkische-Eisenbahn (NME) ließ 1873/74 bei den Lokomotivfabriken Wöhlert in Berlin, Hartmann in Chemnitz und G. Sigl in Wien insgesamt 31 C-Tenderlokomotiven, hauptsächlich für den Güterverkehr auf der Berliner Ringbahn, bauen. Diese Maschinen hatten die Triebwerksabmessungen 430/620/1290 mm und wurden in folgenden drei Losen bezogen: Bahn-Nr. 356 – 366 (→ 1883 Berlin 1700 – 1710) von Wöhlert, Bahn-Nr. 462 – 470 (→ 1883 Berlin 1722 – 1730) von Hartmann, Bahn-Nr. 471 – 481 (→ 1883 Berlin 1711 – 1721) von Sigl. Unser Bild zeigt die Bahnnummer 465 (gebaut 1847 von Hartmann als Fabriknummer 823) als Berlin 1725.

senbahn wies (1870) in ihrem Bestand mehr als 10 Prozent Tenderlokomotiven auf, einige andere Bahnen um 10 Prozent, so z. B. die **Rheinische**, die **Kgl. Saarbrücker** und die **Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn**.

Die meisten Eisenbahnen hatten zu jener Zeit noch keine oder aber haben niemals Tenderlokomotiven eingestellt (siehe Tabelle 5). Das Bild ändert sich jedoch ab etwa 1880 spürbar. Es entstehen zahlreiche Neben-, Sekundär- und Stichbahnen. Für den meist geringen Verkehr wurden nun leichte Lokomotiv-Bauarten entwickelt, meist Tenderlokomotiven, und zwar in großer Mannigfaltigkeit, obwohl Preußen gerade versucht hatte, mit den „Normalien für die Betriebsmittel“ die Zahl der Bauarten zu vermindern. Indessen war es jeder Kgl. Eisenbahndirektion gestattet, „Spezialbetriebsmittel“ zu beschaffen, – wohl, um den Fortschritt der Lokomotiv-Technik nicht zu hemmen oder um örtlichen Besonderheiten besser entsprechen zu können. So entstanden viele verschiedene B-t und 1B-t, die in ihren Abmessungen weitgehend – aber keineswegs völlig – übereinstimmten.

Von besonderer Bedeutung waren zweifellos die kleinen, für die sogenannten „Omnibuszüge“ gedachten Maschinen, nicht zuletzt darum, weil zu ihnen die ersten Verbund-Tenderlokomotiven in Deutschland gehörten (siehe auch Eisenbahn-Journal 5/84, Seite 35 ff.). In den letzten beiden Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts kann nun auch erstmals von Nahverkehr gesprochen werden, und dieser Nahverkehr auf der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn führte zum Bau leistungsfähiger Tenderlokomotiven.

Auch im Güterzugdienst auf kürzeren Distanzen sowie auf Anschlußstrecken gewann die Tenderlokomotive an Bedeutung, ebenso im Verschiebedienst, der lange Jahre älteren

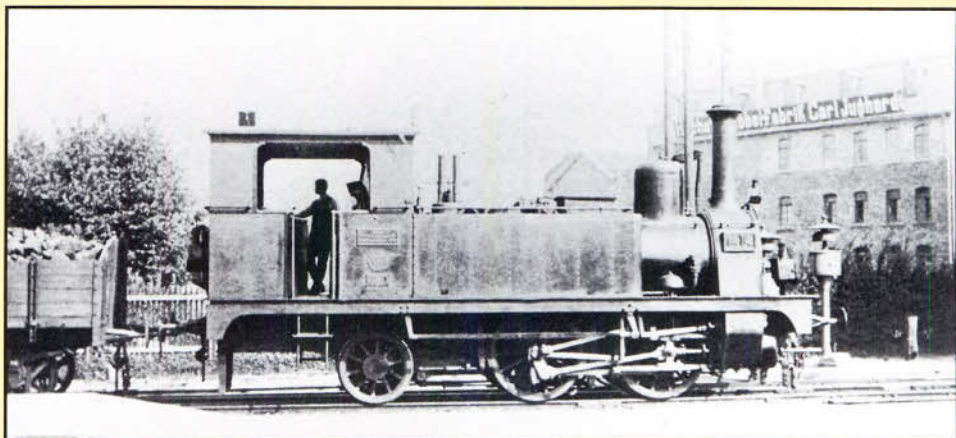
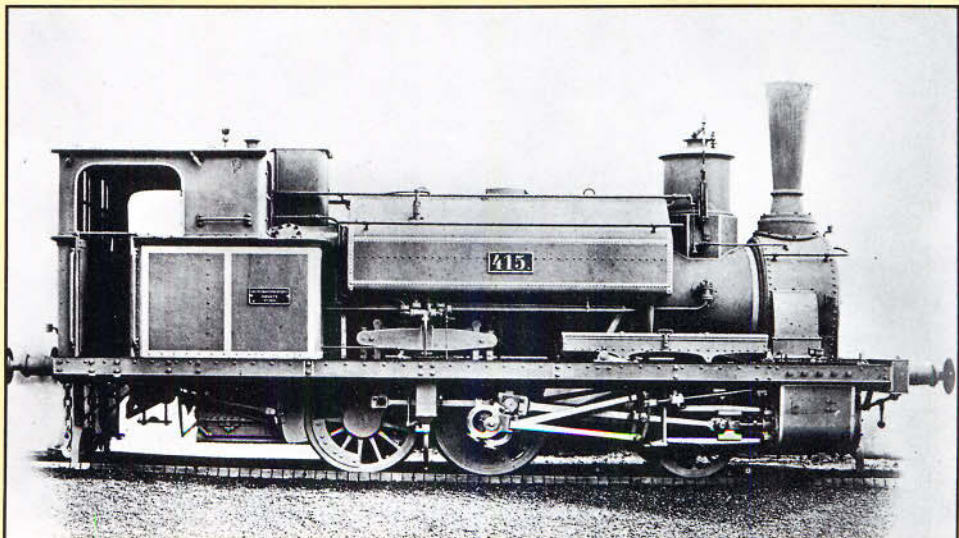


Bild 7: Ungefähr zur gleichen Zeit beschaffte die NME eine Gruppe von insgesamt 54 leichten B 1-Tenderlokomotiven bei verschiedenen Firmen. Unser Bild zeigt die Bahnnummer 502 aus der ersten Gruppe (Bahn-Nr. 497 – 511), gebaut 1874 von Schwartzkopf als Fabriknummer 635. Sie kam später an die Frankfurt-Bebraer-Eisenbahn als Bahn-Nr. 204 und wurde 1881 umgezeichnet in KED Frankfurt 1414. Als Triebwerksabmessungen finden wir 350/550/1290 mm vermerkt.

Bild 8: Kehren wir wieder in die westlichen Provinzen Preußens zurück. Im rheinisch-westfälischen Industriegebiet entwickelten sich drei große private Eisenbahnen: die Cöln-Mindener, die Rheinische und die Bergisch-Märkische Eisenbahn, die alle drei zwischen 1879 und 1882 vom preußischen Staat aufgekauft wurden.

Die Bergisch-Märkische-Eisenbahn bezog 1871 von Hartmann in Chemnitz 14 Stück 1 B-Tenderlokomotiven; es handelte sich dabei um das größte Kontingent unter den insgesamt 53 Maschinen dieser Bauart. Sie waren insbesondere für den Verschiebeauftrag auf den zahlreichen Anschlußbahnen der Zechen und Fabriken des Reviers bestimmt. Ihre Triebwerksabmessungen betrugen 380/510/1064 mm. Auffallend sind der Satteltank über dem Langkessel, die lange Treibstange und die ganz eng beisammenstehenden Treibachsen, wodurch die Lokomotiven einen gewaltigen hinteren Überhang erhielten. 1906 wurde nur noch eine einzige Maschine aus dieser Gruppe zur T 1 Elberfeld 6001 umgezeichnet.



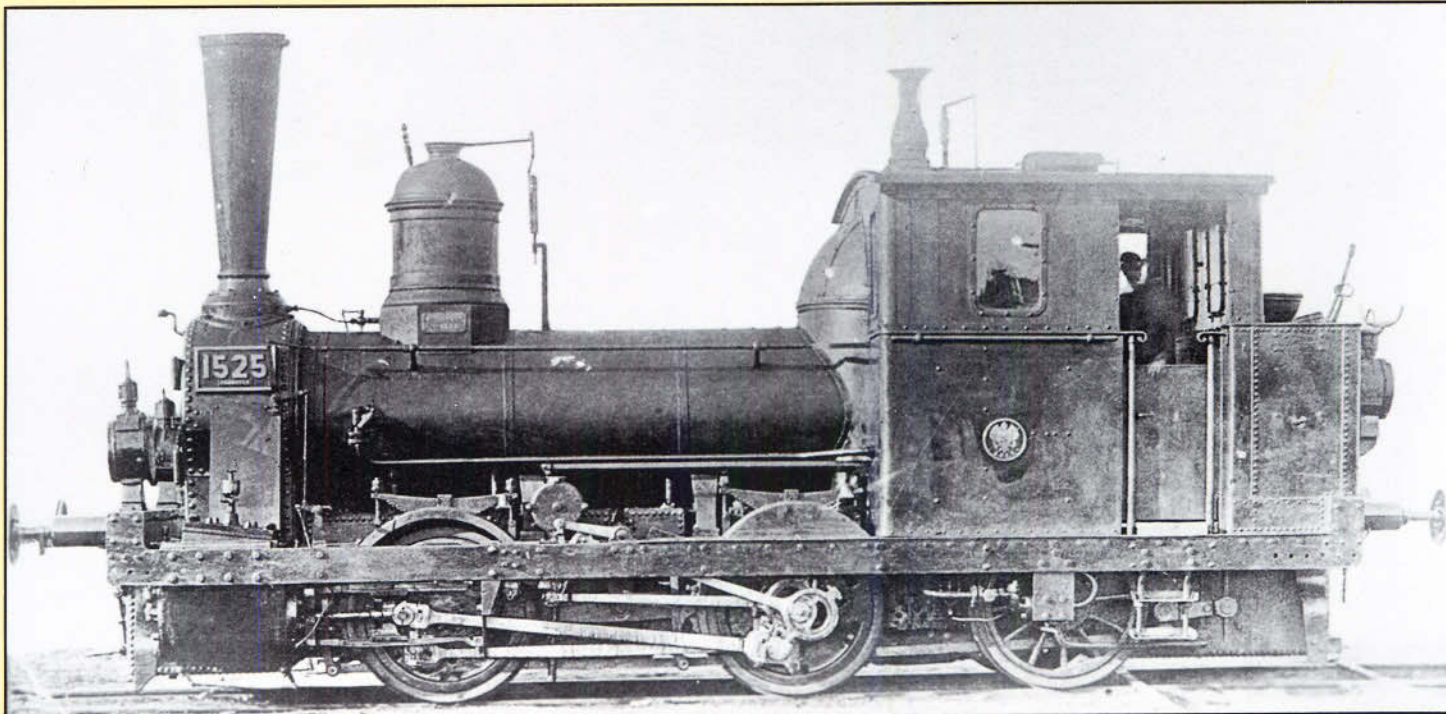


Bild 9: Die Köln-Mindener-Eisenbahn (KME) erwarb zwischen 1857 und 1869 von Borsig und Hartmann insgesamt 42 B 1-Tenderlokomotiven für den Rangierdienst, bei denen die Treibachsen Scheibenräder, die Laufachse dagegen Speichenräder hatte. Unser Bild zeigt die „Neuss“, 1861 von Borsig als Fabriknummer 1277 gebaut. Die KED Hannover übernahm sie als Hannover 1525 und zeichnete sie 1906 zur T 2 – Hannover 6086 um.

Schleppender-Bauarten vorbehalten war. Es sind nun bereits verschiedentlich preußische Bezeichnungen genannt worden, so z. B. Altona 1400 oder (T 2) Hannover 6087. So erscheint es notwendig, näher auf die preußische Bezeichnungsart einzugehen. Erst nach 1880 wurde eine allgemein verbindliche Regelung eingeführt, die für Tenderlokomotiven die Nummern 1400 bis 1899 vorsah. Die preußischen Eisenbahndirektionen hatten für ihren Bereich eine weitgehende Selbständigkeit. So verwundert es nicht, daß jede KED ihre Maschinen zwar nach den allgemeinen Richtlinien, aber jeweils für sich durchnummerierte. In jenen Jahren kam eine Maschine kaum

einmal über die Grenzen ihres Bezirks, so reichte zur Kennzeichnung die Nummer = Betriebsnummer aus, sie wurde in großen lesbaren Ziffern „angeschrieben“, während der KED-Name, weil unbedeutend, aus einiger Entfernung wegen der kleinen Größe meist bereits unlesbar war. Das blieb auch dann noch so, als die Lokomotiven die Direktionsgrenzen weit überschritten. Für viele ist es aber freilich von Interesse zu wissen, ob die 1400 nun die des Bezirks Altona ist oder nach Berlin, Breslau, Bromberg usw. gehört! Die Nummerngruppe 1400 – 1899 ist so großzügig bemessen, daß kaum die Möglichkeit besteht, etwas über die Bauart der Maschine

auszusagen⁵⁾.

Nach 1895 – inzwischen gab es 20, bald 21 Eisenbahndirektionen anstatt der 11 alten – reichte das Bezeichnungssystem nicht mehr aus. 1905/1906 wurde es endlich grundsätzlich verändert. Zum einen reichte man alle Lokomotiven in Gruppen (Gattungen) ein, die ihrerseits den Hauptgruppen S, P, G und T zugeordnet wurden. Preußen verzichtete auf eine weitere Unterteilung der T in Pt, Gt und gar noch Rt in der richtigen Überlegung, daß die Tenderlokomotiven äußerst vielseitig verwendbar sind. (Indessen: gilt das nicht auch für S und P, ja sogar für manche G?) Lokomotiven gleicher Leistung und gleicher Verwendung wurden ohne Rücksicht auf ihre Bauart oder ihr Alter in einer Gruppe (Gattung) zusammengefaßt. Die Zuteilung bei den ersten – T 1 bis T 5 – blieb den Direktionen überlassen, die leider nicht immer einheitlich verfahren. So entstand ein buntes Bild, wie es Tabelle 6 zeigt.

Zum anderen wurden den Gruppen (Gattungen) Zehner- oder Hunderter-Reihen zugeteilt, so daß die vollständige Kennzeichnung einer Lokomotive bestand aus:

1. dem Gattungszeichen
2. dem Namen der KED und
3. einer Nummer aus der entsprechenden Hunderter-Reihe.

Es gab also keine 6101, sondern nur die (T 3) Berlin 6101 oder Breslau 6101!

1910/1911 wurden einige Gattungen nochmals unterteilt; die Untergattungen erhielten eine Hochzahl, z. B. T 5¹ oder T 9³, die jedoch bei den älteren Bauarten nicht mehr angeschrieben worden ist. Im Ganzen betrachtet, schuf das preußische System eine Situation, die nicht befriedigen konnte, denn weder die alte preußische Bezeichnungsweise (vor 1906) noch die neue (nach 1906) gibt hinreichende Auskunft über die Bauart der Maschinen.

Vor 1906 war beispielsweise die

Breslau 1442 eine B1-t

Cöln 1442 2B-t

Elberfeld 1442 1B-t

Hannover 1442 B-t

Ein Blick auf die Tabelle 6 genügt, um das Ur-

Tabelle 6. Im Bezeichnungssystem von 1906 war für die verschiedenen Gattungen folgende Zehner- und Hunderter-Reihen für die Betriebsnummern vorgesehen:

Gattung	Hunderter-Reihe	Achsformel	Bemerkungen
T 0		1A	a)
T 1	6001 – 6040	B B1 1B	2B
T 2	6041 – 6100	B B1 1B	
T 3	6101 – 6400	B1	C
T 4	6401 – 6600	B1 1B	
T 5	6601 – 6700	1B1 2B C	1C
T 6	6701 – 6800		1C1
T 7	6801 – 7000	C	
T 8 H	7001 – 7200	C	b)
T 9	7201 – 7400	C1 1C	c)
T 10 H	7401 – 7500		2C
T 11	7501 – 7700		1C
T 12 H	7701 – 7900		1C
T 13	7901 – 7950		D
T 14 H	(7951 – 8000)		
T 15	8001 – 8100		E e)
T 16 H	8101 – 8200		E d)
T 18 H	8401 – 8500		2C2 d)

H = Heißdampf-Bauarten

a) nur örtlich eingeführt, in 6001 ff. eingeordnet

b) sehr bald auf 7050 beschränkt und

c) 7051 ff. zusätzlich für die T 9 freigegeben

d) siehe untenstehende Bemerkung

e) Bauart Hagans; für die unseren Lesern bekannte T 13 wurde auf 7901 – 8000 erweitert

f) bis 1914 nicht besetzt! Die Heißdampf-T 14 wurde dann als 8501 ff. (zunächst bis 8700) eingereiht.

Wenige Jahre nach der Einführung dieses Bezeichnungssystems von 1906 stellte sich im Jahre 1911 heraus, daß die Hunderter-Reihen zu knapp bemessen waren, der T 12 mußte man beispielsweise die 8201 – 8400 und 8701 ff. freigeben ...! Da es sich um Heißdampf-Bauarten handelt, wird hier nicht auf diese „Unordnung“ eingegangen!

teil – unbefriedigend – zu bestätigen (es ist also unzulässig, wie es oft in der Literatur heißt, von **der T 2, der T 4, der T 5** zu sprechen).

Bringen die „Normalien für die Betriebsmittel der Preußischen Staatseisenbahnen“ die Rettung? Ihre Musterblätter (Musterzeichnungen) werden heute noch dann und wann angeführt. Musterblätter für alle Naßdampflokomotiven laufen unter III, die aller Tenderlokomotiven unter III-4; die einzelnen Bauarten werden dann mit kleinen Buchstaben gekennzeichnet – III-4a usw.

Nun ist z. B. 1895 eine gewisse B1-t nach dem Musterblatt III-4g gebaut worden – in nur 3 Exemplaren, und 1906 sind diese 3 Maschinen bezeichnet worden als

(T 2) Hannover 6083

(T 3) Posen 6101

(T 4) Münster 6451

Umgekehrt finden sich aber auch in ein und derselben Gruppe (= Gattung) Lokomotiven, die nach verschiedenen Musterblättern gebaut wurden. In der T-3-Gruppe z. B. Lokomotiven, nach altem Musterblatt 12 (entspricht dem neuen M III-4e) nach dem Musterblatt III-4g sowie nach dem Musterblatt III-4p.

Hinzu kommt, daß 1905/1906 zahlreiche Lokomotiven verschiedenster Bauart in die Gruppen eingereiht worden sind, die entweder noch von alten Privatbahnen oder von einzelnen KED als „Spezialbetriebsmittel“ beschafft worden sind, ohne daß ihrem Bau ein Musterblatt zugrundegelegt hätte. So ist die Aufgabe dieses Beitrages, die preußischen Naßdampflokomotiven in eine sinnvolle Reihenfolge zu bringen, ein nicht ganz leichtes Unterfangen! Es ist nun vorgesehen, als Leitlinie die fast allen Lesern bekannten preußischen Gattungszeichen von 1905/1906 zu nehmen⁶⁾. Dieser Linie folgend, werden wird am ehesten von der T 0 bis zur T 15 gelangen.

Anmerkungen:

1) Für „Anfänger“: In Gebhard & van Heys, Die Prüfung zum Lokomotivführer und Heizer, Berlin 1909, heißt es: „Den ersten Lokomotiven wurde ein besonderer Wagen mitgegeben, der den erforderlichen Vorrat an Kohle und Wasser mitführte. Später baute man Lokomotiven, die ihren Wasser- und Kohlenvorrat selbst mitnahmen; diese nannte man Tenderlokomotiven. Die Wasservorräte können nur seitlich vom Kessel oder zwischen dem Rahmen untergebracht werden, Kohlen nur in einem besonderen Kasten am Führerstand.“ (Vom Verf. kaum geändert.)

2) J. Jahn, Die Dampflokomotive . . . , Berlin 1924, S. 11.

3) Die Hauptabmessungen des Triebwerks werden im Text und in den Tabellen in der üblichen Reihenfolge (in mm) angegeben: Zylinderdurchmesser, Kolbenhub, Treibraddurchmesser.

4) Der Achsdruck betrug: 1. Achse – 15,1 t, 2. Achse – 11,7 t.

5) Die Folgen waren damals für uns junge Eisenbahnfreunde „katastrophal“! Auf Außengleisen des Bahnhofs, am Rande des Bw, auf Abstellgleisen – überall Maschinen, uralte neben gerade eben vom Werk gelieferten. Die Nummern konnte man oft noch ablesen, doch die KED? In Frankfurt an der Oder z. B. war's nun Berlin oder Breslau, Bromberg oder Halle, Posen oder Stettin?

Bild 12: „Für Personen- und Güterbeförderung auf kurzen Strecken“ erwarb die Rheinische Eisenbahn 1863 und 1865 bei Borsig insgesamt 14 B 1-Tenderlokomotiven, von denen die abgebildete Bahnnummer 117 „Sphinx“ 1865 von Borsig als Fabriknummer 1790 gebaut wurde. Auffallend an diesen Maschinen war der Innenrahmen, der durch einen Außenrahmen verstärkt wurde. Über der Laufachse ist das große Verbindungsrohr teilweise sichtbar, das die seitlichen Wasserkästen mit dem hinteren Wasserkasten verband.

Alle Fotos: Sammlung Dr. Scheingraber

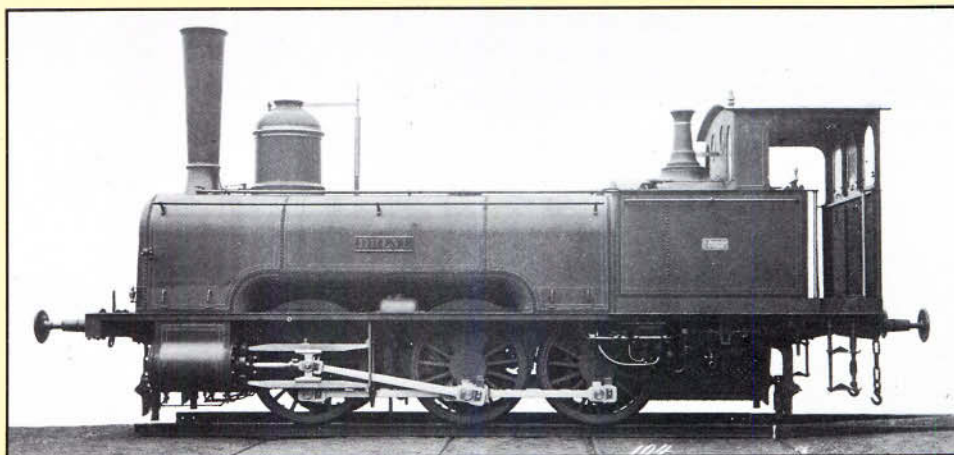


Bild 10: Von der gleichen Bahn (KME) stammt diese ungewöhnlich anmutende Satteltanklokomotive „Dreye“, die Borsig 1871 als Fabriknummer 2704 lieferte. 1883 wurde sie in Köln rh 1709 umgezeichnet. Sie gehört zu einer Gruppe von 34 Maschinen, die die KME zwischen 1871 und 1874 wiederum von Borsig und Hartmann bezog.

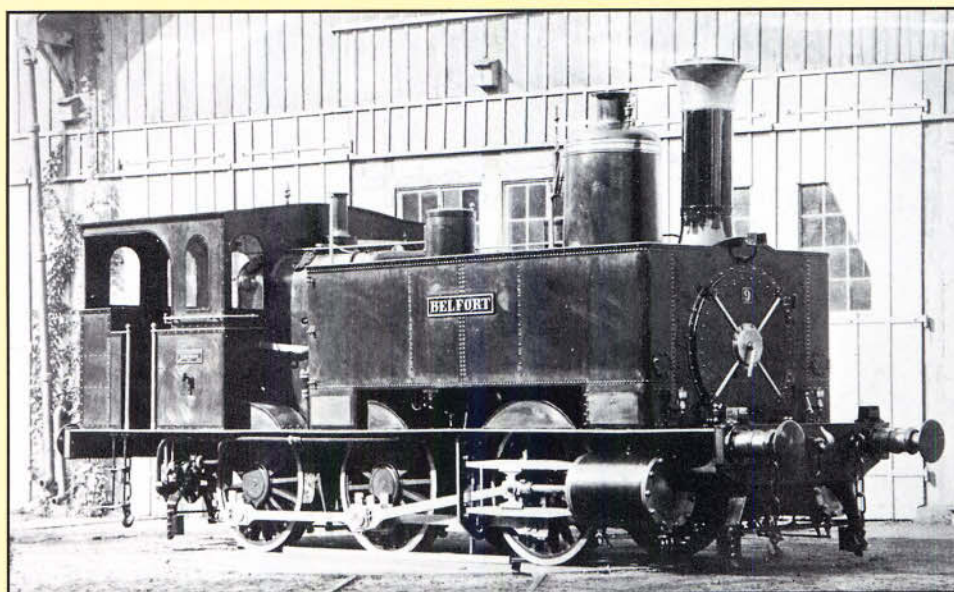


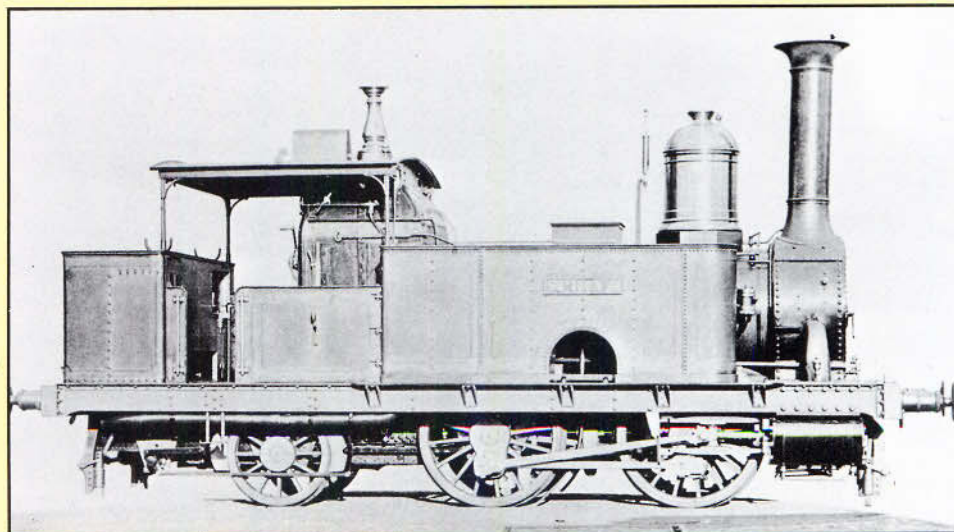
Bild 11: Die dritte im Bunde, die Rheinische Eisenbahn, kaufte zwischen 1871 und 1879 eine Gruppe von 20 C-Bergzug-Tenderlokomotiven mit den Triebwerksabmessungen 432/610/1290 mm, von denen die abgebildete „Belfort“ 1871 von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe als Fabriknummer 599 geliefert wurde. Diese Bauart scheint sich gut bewährt zu haben, denn die KED Köln I rh, die die Rheinische Eisenbahn 1880 übernommen hatte, ließ 1882/83 nochmals 7 Stück nachbauen, die die Bahnnummern Köln I rh 1729 – 1730 und 1736 – 1740 erhielten. Die beiden letzten Lokomotiven wurden 1906 in T 7 – Köln 6801 und 6802 umgezeichnet.

6) Ab etwa 1880 haben einzelne KED versucht, Lokomotiven ungefähr gleicher Leistung und gleicher Verwendung, aber verschiedener Bauart, in Gruppen zusammenzufassen. **Cöln linksrheinisch** hat es um 1884 mit Buchstaben versucht, **Elberfeld** um 1895 mit einem System, das weithin dem von 1905/1906 glich, andere folgten mit ähnlichen Bezeichnungsschemata –

so auch Berlin:

aus der	T 3 wurde 1905/1906	die T 8
	T 6	die T 10
	T 8	die T 11
	T 10	die T 12

Erst das System von 1905/1906 wurde als für alle preußischen Eisenbahndirektionen verbindlich eingeführt.



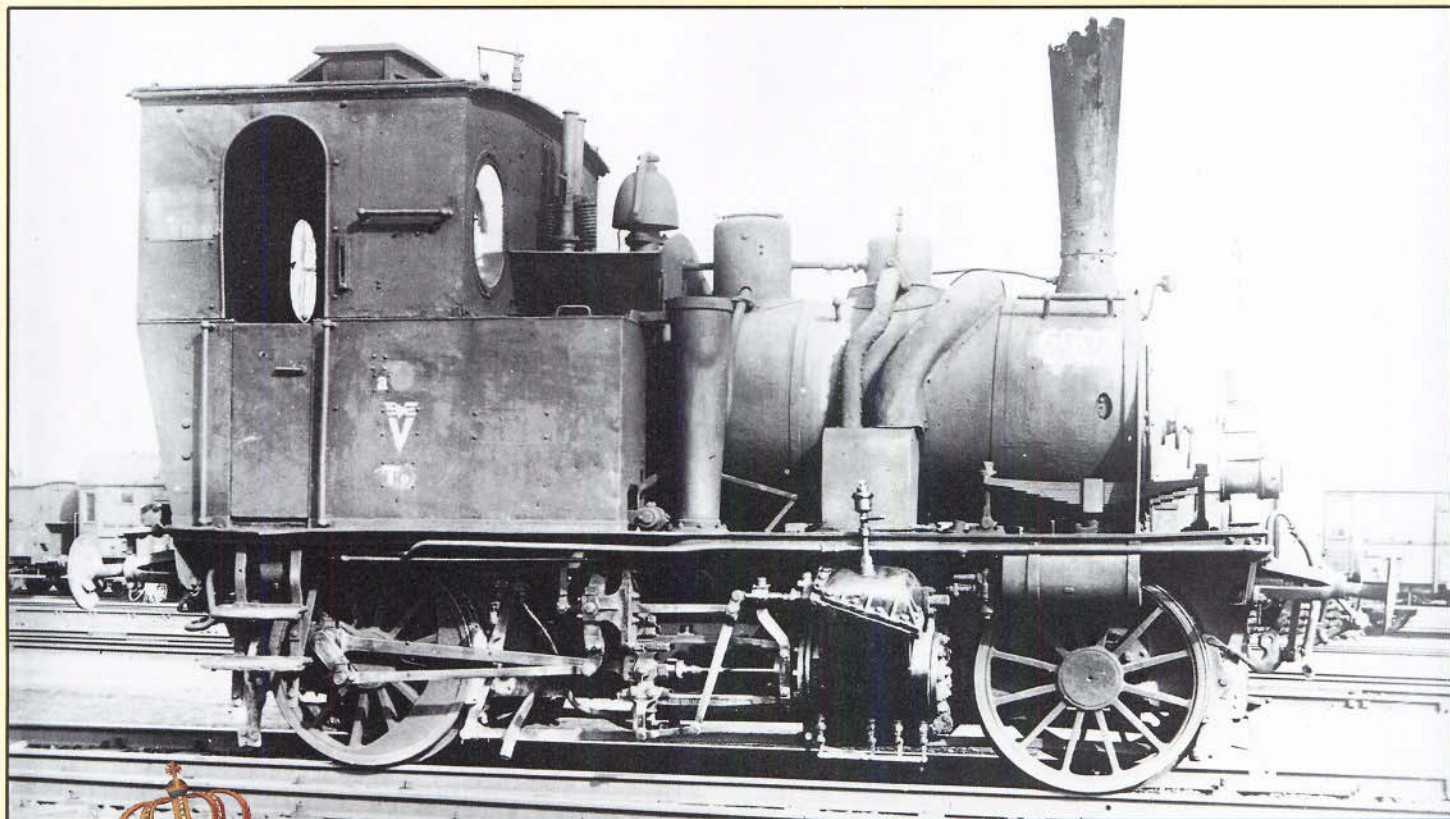


Bild 1: Die (T 0) Hannover 6003 wurde 1883 von Henschel (Fabrik-Nr. 1602) gebaut. Bis 1906 wurde sie als Hannover 1907 in den Listen geführt. Das Foto zeigt sie vor der Instandsetzung für das Verkehrs- und Baumuseum in Berlin. **Foto: H. Maey, Sammlung Rauter**



Die Gattungen T 0 und T 1

aus Eisenbahn-Journal 7/1984 und 5/1984

Bild 2: Hier präsentiert sich die (T 0) Hannover 6003 vorbildlich aufgearbeitet im Berliner Verkehrs- und Baumuseum, nun wieder mit der alten Nummer Hannover 1907, die sie vor 1906 geführt hat. **Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber**

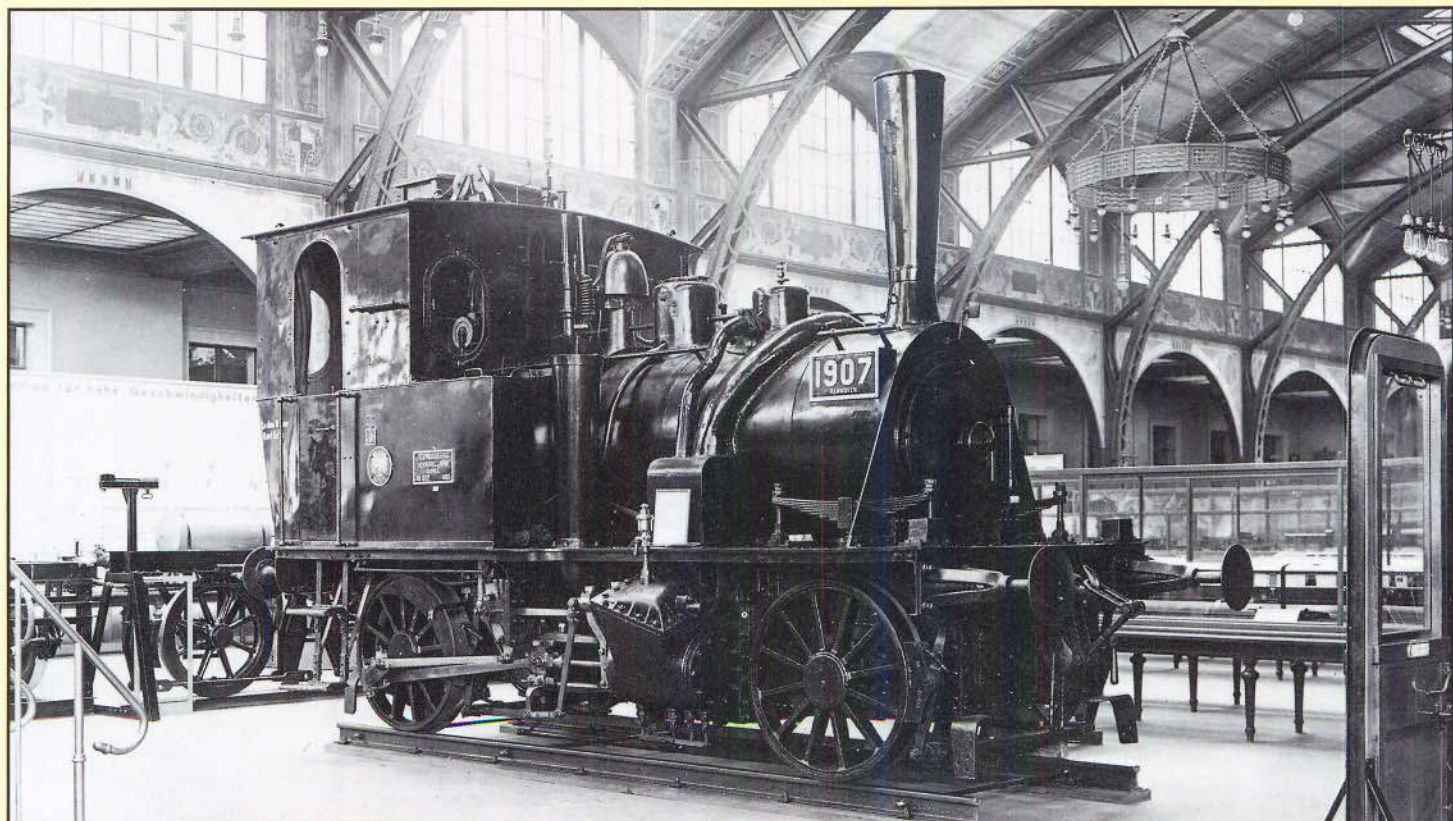




Bild 3: Dieses erst vor kurzem entstandene Foto zeigt die Heizerseite der Hannover 1907. Foto: St. Koppelkamm

Bild 4: Bei dieser B-n2-t der Kgl. Ostbahn handelt es sich um die „Rügen“ mit der Betriebsnummer 230, die 1871 von Hartmann geliefert wurde (Fabrik-Nr. 419). 1873 wurde sie zur Ostbahn 702, 1889 zur Bromberg 1425; 1906 erhielt sie keine neue Nummer mehr, da sie zur Ausmusterung vorgesehen war. Werkfoto Hartmann, Sammlung Rauter

Im Jahre 1880 stellte die KED Hannover vier leichte Tenderlokomotiven mit der Achsfolge 1A in Dienst, über die wir auf Seite 17 noch berichten.

Die guten Erfahrungen mit diesen kleinen Maschinen ermutigten den damaligen Maschinenmeister v. Borries, bei Henschel 10 ähnliche 1A-n2v-t für seine Direktion Hannover zu bestellen. Auf das Gepäckabteil konnte man verzichten.

Diese Bauart beförderte über lange Jahre zur vollen Zufriedenheit Omnibuszüge – vor allem auf der Strecke von Hannover über Schwarmstedt nach Soltau (technische Daten siehe Tabelle 1).

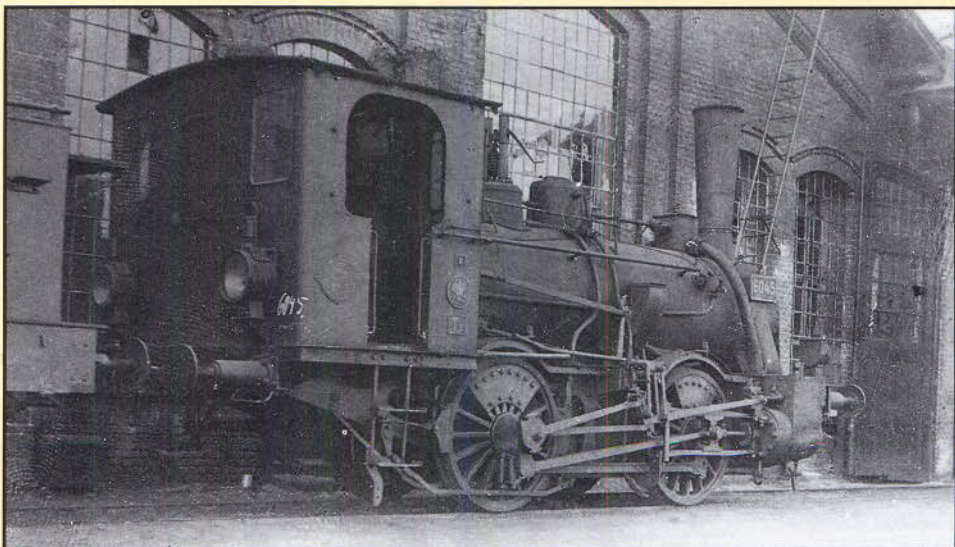
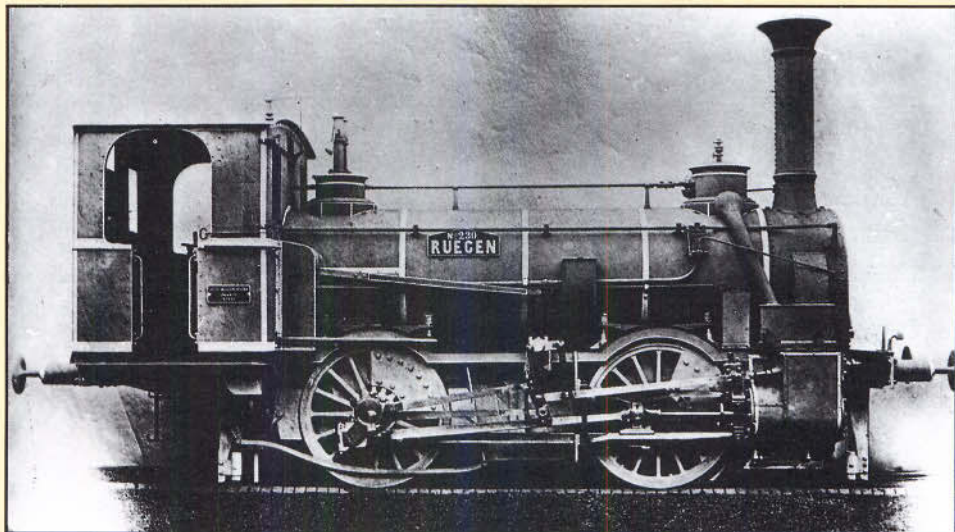
Im Jahre 1905/1906 wurde für diese Bauart aus Hannover eine eigene Gruppe (T 0) gebildet, aber mit der für die T 2-Gruppe bestimmten Zehnerreihe (6001–6040).

Die Hannover 1907, spätere (T 0) Hannover 1903, hat zwei Weltkriege überstanden, den Zweiten im Berliner Verkehrs- und Baumuseum, dem alten Hamburger Bahnhof; dort können Sie das Maschinchen ab 1987 besuchen und bewundern; allein deshalb wird Berlin eine Reise wert sein (Aufstellung der Gattung T 0 siehe Tabelle 2).

Kaum später als die Hannoveraner – im Jah-

Bild 5: Um die gleiche Bauart wie in Bild 4 handelt es sich bei der (T 2) Berlin 6045. Das Foto entstand im September 1910 in der Kgl. Hauptwerkstätte Berlin 2, dem AW der ehemaligen Kgl. Ostbahn, kurz vor der Ausmusterung der Lokomotive. Ihr Lebenslauf: Hanomag 1878 (Fabrik-Nr. 1407), in Dienst gestellt als Kgl. Ostbahn 750, 1889 umgezeichnet in Bromberg 1473, 1895 umgezeichnet in Berlin 1487 (2. Besetzung), 1906 umgezeichnet in (T 2) Berlin 6045, ausgemustert 1910.

Foto: H. Bombe, Sammlung Rauter



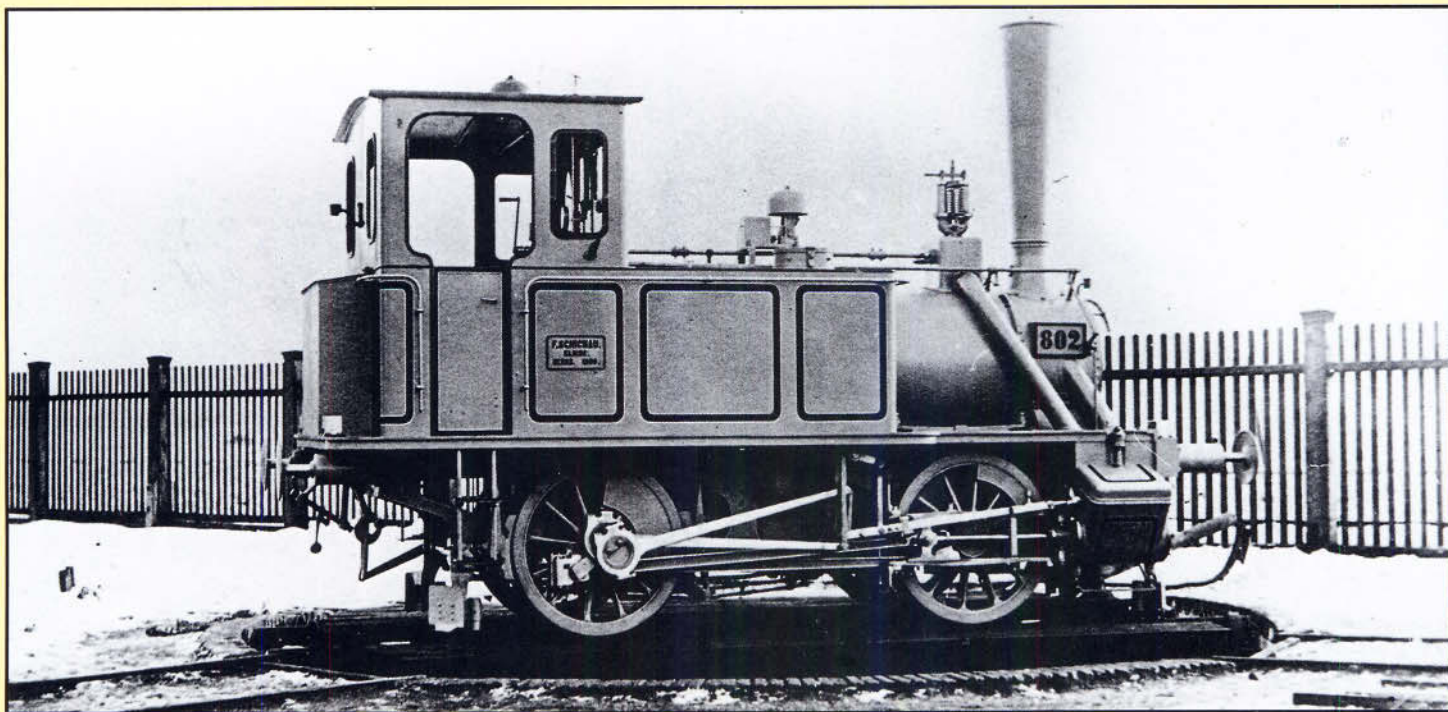


Bild 6: Die B-n2v-t Bromberg 802 wurde 1880 von Schichau gebaut (Fabrik-Nr. 282). 1889 wurde sie in Bromberg 1401 umgezeichnet, die Ausmusterung erfolgte 1894. Zusammen mit der Bromberg 801 gehört sie zu den ältesten Verbund-Lokomotiven in Deutschland. Ein Modell dieser Bauart befand sich im Verkehrs- und Baumuseum in Berlin und ist möglicherweise auch heute noch dort vorhanden.
Werkfoto Schichau, Sammlung Dr. Scheingraber

Tabelle 1: 1A-n2v-t der KED Hannover von 1883, spätere Gattung T 0

Rost	m ²	0,8
Heizfläche	m ²	34,5
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	$\frac{270}{440}/420/1150$
Steuerung		außenlieg. Heu- singer-Steuerung
Radstand	mm	3500
Länge	mm	6400
Achsdruck	t	9,5 – 10,7
Dienstgewicht t		20,2
Reibungsgew. t		10,7
Geschwindigk. km/h		65
Vorräte	Wasser	2,4 m ³
	Kohle	0,85 t

Tabelle 2: Aufstellung der Gattung T 0

Henschel 1883 Fabriknummer	Bahn-Nummer 1883	Bahn-Nummer 1906	
1599	Hannover	1904	+ 1905
1600		1905	→ (T 0) Hannover 6001
1601		1906	6002
1602		1907	6003
1603		1908	6004
1604		1909	6005
1605		1910	6006
1606		1911	6007
1607		1912	→ (T 0) Cassel 6001
1611		1913	6002

¹⁾ noch 1984 im (alten) Bau- und Verkehrsmuseum in Berlin

²⁾ 13. 12. 1914 im AW Berlin-Tempelhof, neulackiert!

³⁾ waren 1895 mit gleicher Nummer zur KED Cassel gekommen

re 1880 – hat die KED Bromberg 2 Verbund-Tenderlokomotiven (mit den Fabriknr. 281 und 282) bauen lassen, jedoch als B-n2v-t, der 1883 eine weitere, verstärkte folgte.

In beiden Fällen ist kein Weiterbau erfolgt, da sie für den ihnen zugedachten Aufgabenbereich keine wesentlichen Vorteile gebracht hätten (technische Daten siehe Tabelle 3).

Die Bromberg 801 und 802 sind bereits um 1895 ausrangiert worden, die Bromberg 824, obwohl ein „Einzelgänger“, erst 1914 nach fast 30jähriger Dienstzeit als (T 1) Altona 6010 (2. Besetzung). Die „Normalien“ von 1877 hatten nur 2 Grundbauarten vorgese-

hen, einmal die 1B, spätere P 2, zum anderen die C, spätere G 3. Ehe nun die „Normalien“ 1882/1883 erheblich erweitert wurden, wies das Ministerium die KED Bromberg an, eine B-Nebenbahn-Tenderlokomotive zu entwerfen; mit ihr sollte dem Bau einer zu großen Zahl von „Spezialbetriebsmitteln“ vorgebeugt werden.

Geringer Treibraddurchmesser und mäßige Geschwindigkeit erschienen als ausreichend, durfte doch die Geschwindigkeit nach der Betriebsordnung von 1878 auf Bahnen untergeordneter Bedeutung 30 km/h nicht überschreiten. Einige Maschinen, die auf waldreichen

Strecken Dienst leisten sollten, wurden mit Funkenfänger der Bauart Strube ausgerüstet. Diese T 1 nach altem M 11 (neuem M III-4d) wurde in den Jahren 1882–1886 gebaut: die 74 + 2¹⁾ Lokomotiven haben bald stärkeren Bauarten weichen müssen, weniger der B-t (T 2) als der C-t, der bekannten T 3 (technische Daten der T 1 nach Musterblatt 11 siehe Tabelle 4, Aufstellung der Lokomotiven siehe Tabelle 5).

Tabelle 3: Hauptabmessungen der Bromberger B-n2v-t

		Bromberg 801 und 802	Bromberg 824
Rost	m ²	0,75	0,75
Heizfläche	m ²	32	41
Dampfdruck	kg/cm ²	12	12
Triebwerk	mm	$\frac{220}{380}/450/1120$	$\frac{270}{434}/550/1080$
Dienstgewicht	t	20,25	20,30
Reibungsgewicht	t	20,25	20,30
Geschwindigkeit	km/h	40	40

Tabelle 4: Abmessungen der Normalen nach altem M 11, neuem M III-4d (spätere T 1)

Rost	m ²	0,8
Heizfläche	m ²	42
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	270/550/1080
Steuerung		außenlieg. Allan- Steuerung
Radstand	mm	2500
Länge	mm	7110
Dienstgewicht t		22
Reibungsgew. t		22
Geschwindigk. km/h		40
Vorräte	Wasser	2,5 m ³
	Kohle	0,6 t

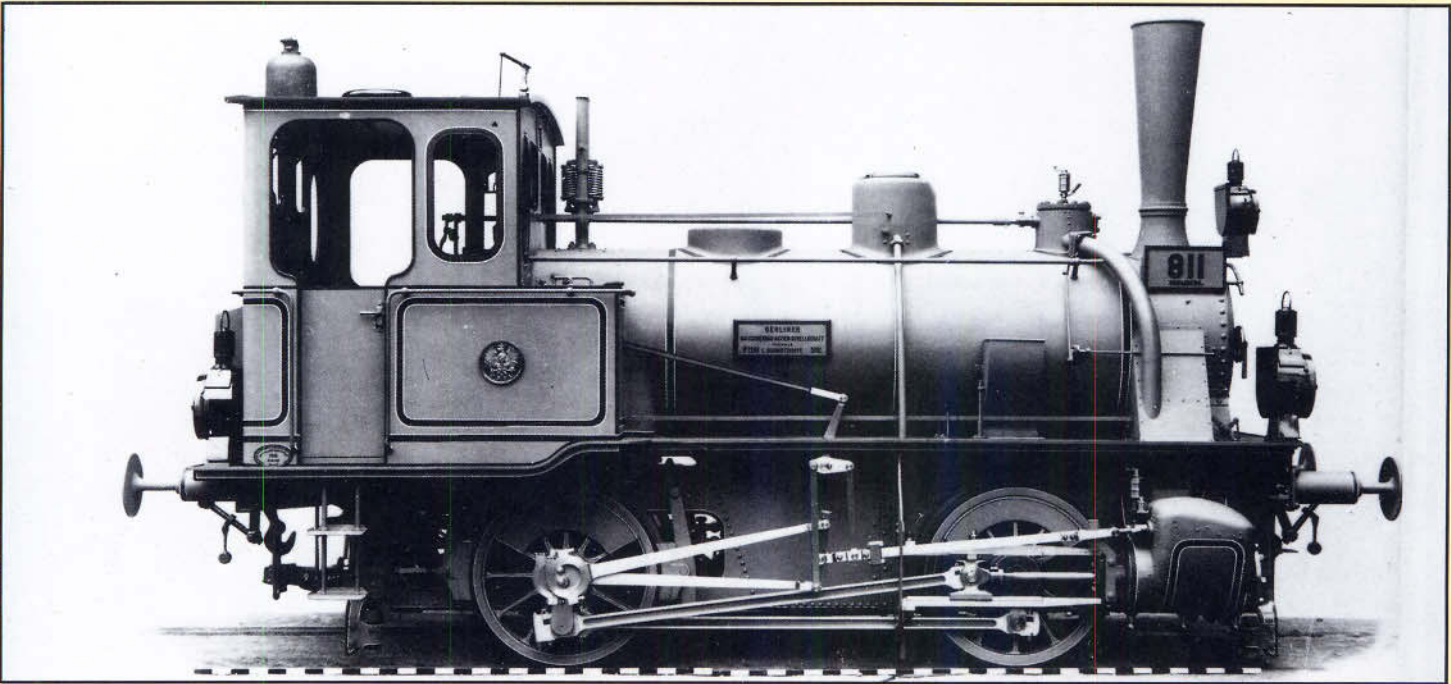


Bild 7: Die Bromberg 811 wurde 1882 von Schwartzkopff geliefert (Fabrik-Nr. 1199). 1889 wurde sie in Bromberg 1410 umgezeichnet, 1895 in Stettin 1410, 1899 in Danzig 1410 und 1906 schließlich in (T 1) Danzig 6031. Alle 6 Lokomotiven dieser „Bromberger Form“ gelangten über Stettin nach Danzig, wo sie ab 1906 als (T 1) Danzig 6031 - 6036 geführt wurden.
Werkfoto Schwartzkopff, Sammlung Dr. Scheingraber

Eine einzige ist von der Deutschen Reichsbahn übernommen worden – wie sollte es anders sein: auf dem Wege über die Sächsische Staatsbahn. Schon 1888 kam die Berlin 1603 als „Bismarck“ an die Sachsen, erhielt 1923 die vorläufige DR-Nummer 98 7021 und kam 1924 aufs Abstellgleis!

Manche kleine B-t wurden in die T 1-Gruppe eingereiht, allein bei der KED Altona 20 Lokomotiven, unter ihnen die „Kronprinzenkoog“ der Holsteinischen Marschenbahn, die erst 1911 aus den Listen gestrichen wurde.

Unter den 15 Lokomotiven mit der Achsstellung B1, die als T 1 geführt wurden, sind nicht weniger als 14 Altonaer!

Lokomotiven mit der Achsstellung 1B-t sind in der T 1-Gruppe unbedeutend: 2 Rangierlokomotiven der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit einem Treibraddurchmesser von 1064 mm, von denen eine, die (T 1) Essen 6001, im Jahre 1909 nach 38 Dienstjahren ausrangiert worden ist. Die einzige in die T 1-Gruppe eingereihte 2B-n2-t stellt freilich eine Kuriosität dar: als eine von fünf Maschinen hat die englische Firma Beyer, Peacock & Co. sie an die

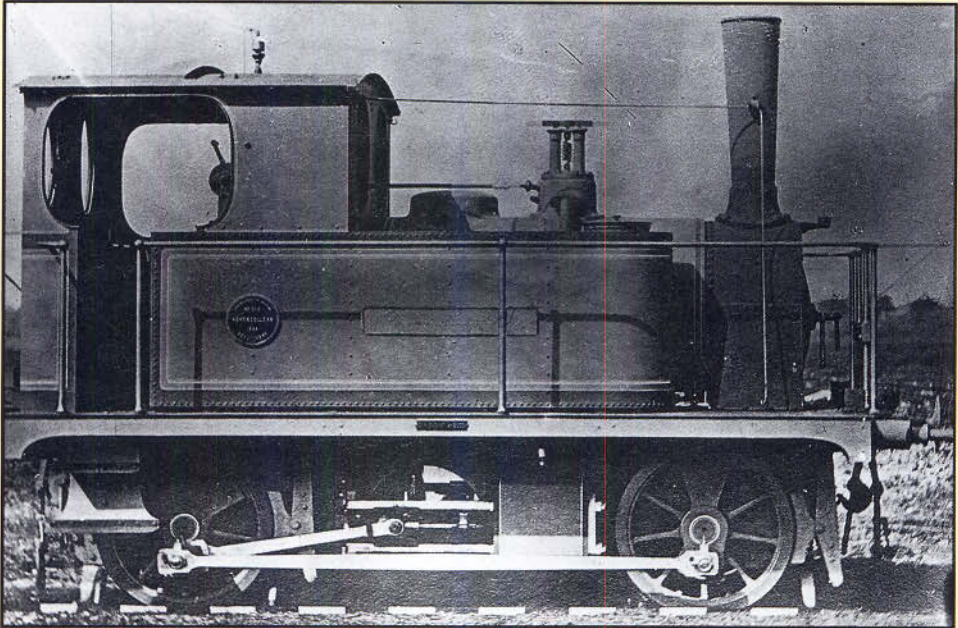


Bild 8: Eine der Maschinen, die aus dem Wettbewerb für die bestgeeignete Stadtbahnlokomotive (in Berlin) hervorgegangen ist, den hohen Anforderungen an den Stadtbahnbetrieb jedoch nicht entsprach. Sie wurde im Jahre 1880 von Hohenzollern gebaut (Fabrik-Nr. 148) und erhielt bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn die Betriebsnummer 601. 1883 wurde sie dann in Berlin 1518 (2. Besetzung) umgezeichnet. Die Ausmusterung der Lokomotive erfolgte 1895.
Foto: Sammlung Rauter

Tabelle 5: Nach Lieferwerk und Baujahr wurden von der T 1 nach M 11 beschafft:

	1882	1883	1884	1885	1886	zusammen
Schichau	6	3	—	—	—	9
Henschel	—	29	4	2	—	35
Hanomag	—	—	18	4	7	29
Hagans	—	—	1	—	—	1
Hartmann	—	—	—	(2) *	—	(2)
zusammen	6	32	23	6 (+ 2)	7	74 (+ 2)

* (2) von der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn beschafft

Bei der Lieferung waren die Maschinen aufgeteilt auf die:			Die 1906 noch vorhandenen Maschinen waren als (T 1) eingeordnet bei der:		
KED	Berlin	20	KED	Berlin	4
	Bromberg	13		Cassel	22
	Cöln linksrh.	12		Danzig	9
	Cöln rechtsrh.	10		Hannover	6
	Erfurt	4		Posen	5
	Hannover	15		Saarbrücken	3
	Nordhausen-Erfurter Eisenbahn	2		Stettin	8
		<u>74</u>			<u>57</u>

Tabelle 6: Abmessungen der Normalen nach M III-4b (spätere T 2)

Rost	m ²	1
Heizfläche	m ²	57,5
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	330/550/1080
Steuerung		außenlieg. Allan-Steuerung
Radstand	mm	2500
Länge	mm	8090
Dienstgewicht	t	27,5
Reibungsgew.	t	27,5
Geschwindigk.	km/h	40
Vorräte	Wasser	3,5 m ³
	Kohle	0,85 t

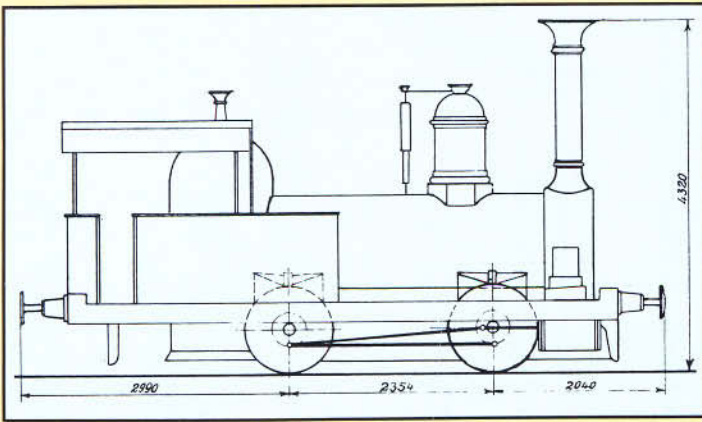


Bild 9: Skizze im Maßstab 1:87 der 1854 und 1855 von Borsig für die Cöln-Mindener Eisenbahn gelieferten Tenderlokomotiven. Das Dach über dem Führerstand war bei Lieferung noch nicht vorhanden.
Skizze: Sammlung Rauter

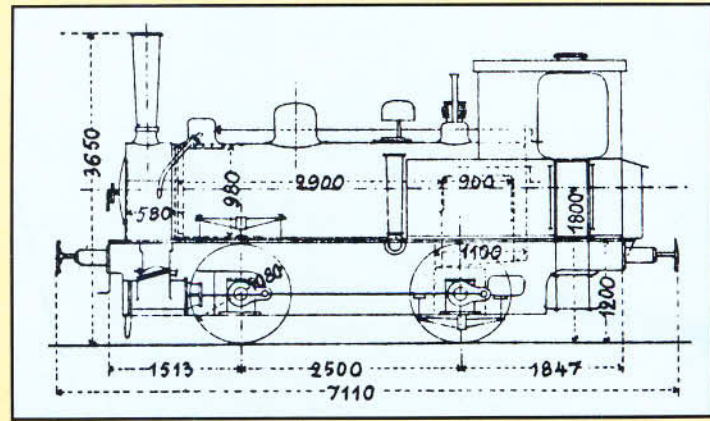


Bild 10: Skizze im Maßstab 1:87 der B-Zweizylinder-Tenderlokomotive Bromberg 824, gebaut 1884 von Schichau in Elbing.

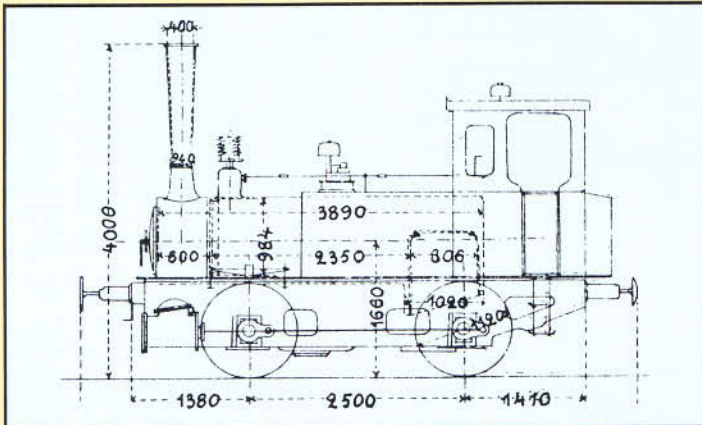


Bild 11: Skizze im Maßstab 1:87 der B-Zweizylinder-Verbund-Tenderlokomotive Bromberg 801 und 802 (vergleiche Bild 6).

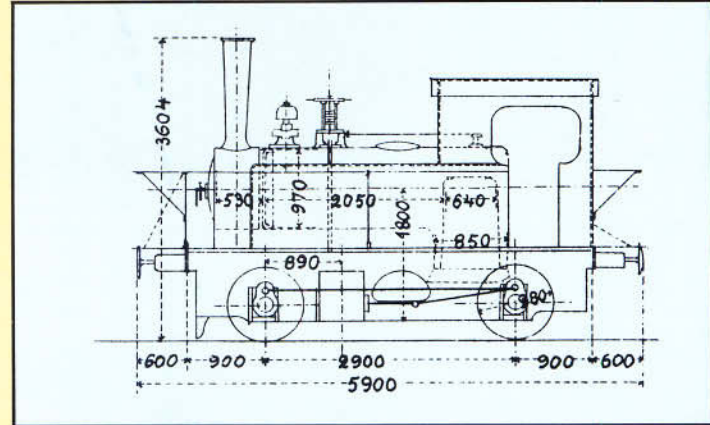


Bild 12: Skizze im Maßstab 1:87 der Bromberg 803 und 804.

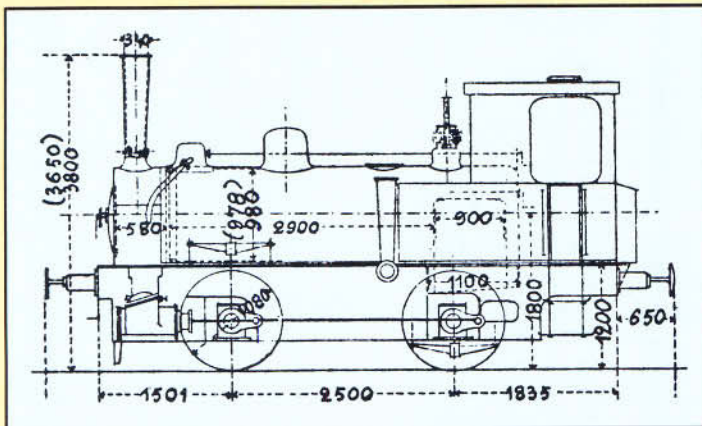


Bild 13: Skizze im Maßstab 1:87 der B-Zwillings-Tenderlokomotive Bromberg 805.

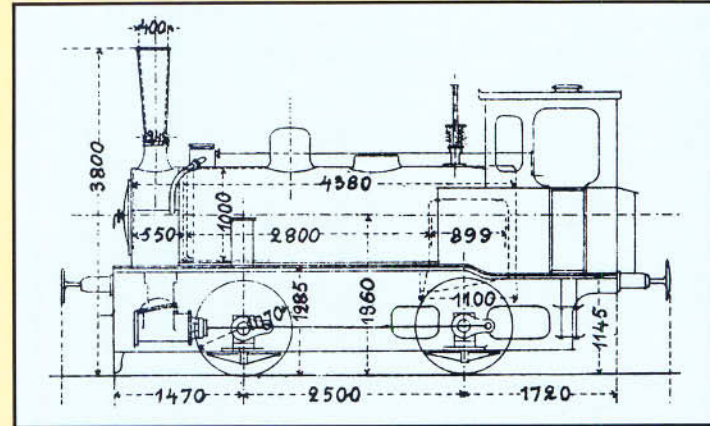


Bild 14: Skizze im Maßstab 1:87 der B-n2-t der sogenannten „Bromberger Form“ (vergleiche Bild 7).

Rheinische Eisenbahn geliefert; sie ist ein kaum veränderter Nachbau von Maschinen,

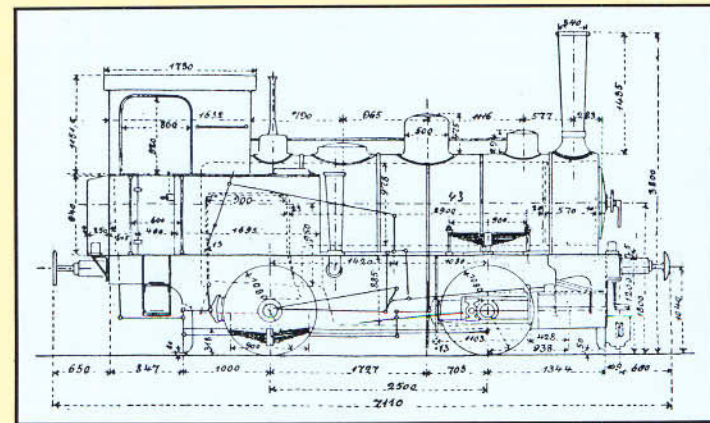
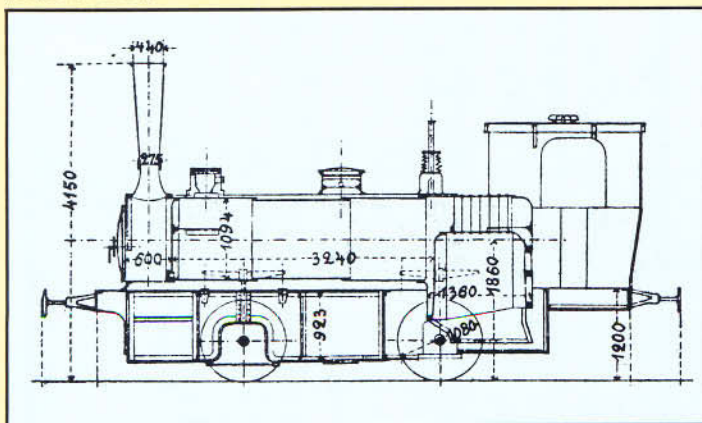
welche dieselbe Firma an die Londoner Untergrundbahn geliefert hat, wobei hauptsächlich

der hohe Achsdruck von fast 19 t herabzusetzen war. Unsere (T 1) Cöln 6037 ist im

Bild 15: Skizze der normalen B-n2-t nach Musterblatt III-4d, spätere T 2 (vergleiche Bild 21).

Bild 16: Skizze im Maßstab 1:87 der normalen B-n2-t nach Musterblatt III-4d, spätere T 1 (vergleiche Bild 22).

Bild 10–16: Amtliches Verzeichnis der KED Bromberg aus dem Jahre 1887; Sammlung Rauter



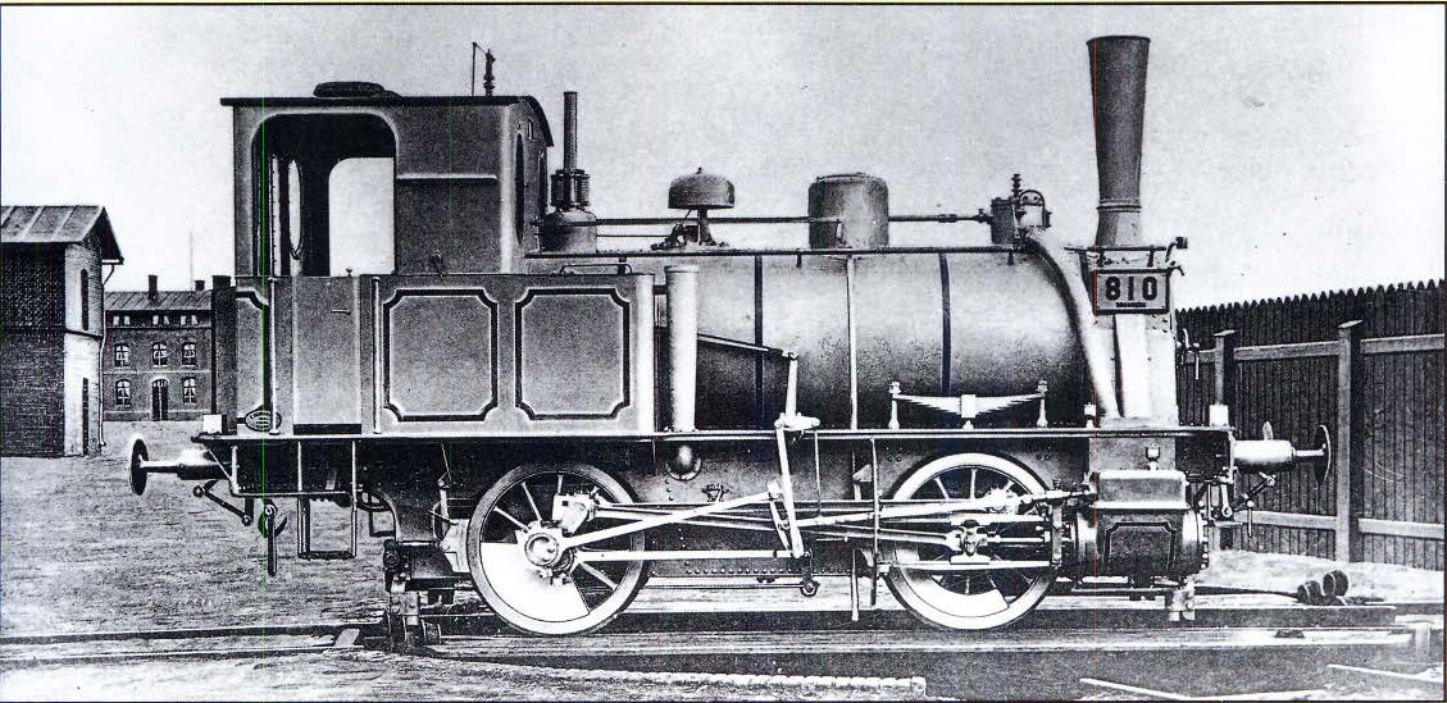


Bild 17: Die Bromberg 810 wurde 1882 von Schichau nach dem Musterblatt III-4d gebaut (Fabrik-Nr. 334). 1889 wurde sie in Bromberg 1409, 1895 in Stettin 1409, 1899 in Danzig 1409 und 1906 schließlich in (T 1) Danzig 6013 umgezeichnet.
Werkfoto Schichau, Sammlung Merker

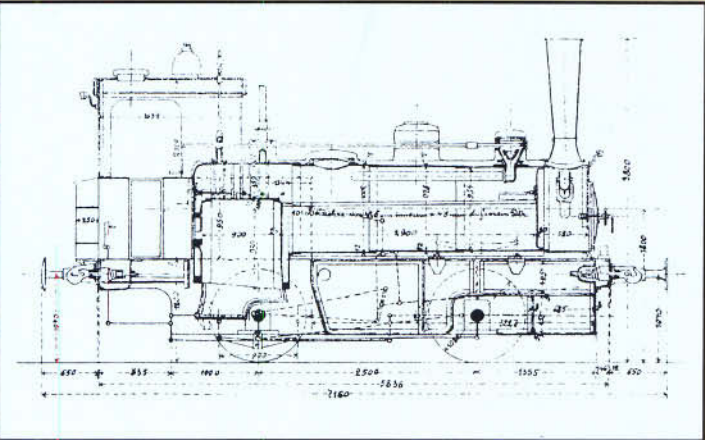


Bild 18: Skizze im Maßstab 1:87 der normalen B-n2-t nach Musterblatt III-4d.
Skizze: Amtliches Verzeichnis der KED Berlin aus dem Jahre 1896, Sammlung Rauter

Jahre 1871 als Fabriknummer 1047 der genannten Fabrik geliefert worden. Die normale T1 nach M III-4d erwies sich, kaum in Dienst gestellt, als zu leicht für fast alle Aufgaben, die man ihr zugewiesen hatte. So sehen die „Erweiterten Normalien“ von

Bild 19: Die Magdeburger 870 wurde 1882 von Vulcan gebaut (Fabrik-Nr. 826). Im Jahre 1883 erhielt sie die Betriebsnummer 1466, und 1895 die Betriebsnummer Halle 1466. Ausgemustert wurde sie um 1905/06. Die 7 Maschinen der sogenannten „1. Magdeburger Form“ wurden bald durch stärkere Bauarten ersetzt.
Werkfoto Vulcan, Sammlung Rauter

Tabelle 8: Abmessungen der B-n2-t, Bauart der Kgl. Ostbahn		
Rost	m ²	1
Heizfläche	m ²	57
Dampfdruck	kg/cm ²	10
Triebwerk	mm	340/575/1348
Steuerung		Allan-Steuerung
Radstand	mm	2512
Länge	mm	8314
Dienstgewicht t		30,5
Reibungsgew. t		30,5
Geschwindigk. km/h		45
Vorräte	Wasser	3 m ³
	Kohle	0,75 t

Tabelle 7: Von der normalen T 2 nach M III-4b wurden beschafft:

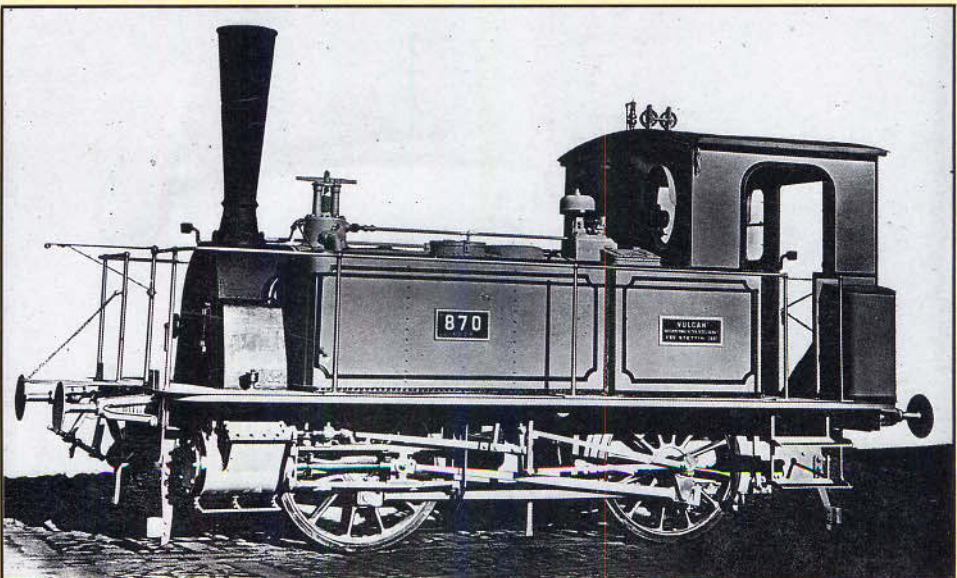
	1884	1885	1886	1887	1888	1889	zusammen
Henschel	5	10	29	6	5	2	57
Hohenzollern	—	4	—	—	—	—	4
Esslingen	—	6	—	—	—	—	6
zusammen	5	20	29	6	5	2	67

Die Maschinen waren folgendermaßen aufgeteilt:

Bei Lieferung:		Im Jahre 1906 als T 2:	
KED	Bromberg	KED	Bromberg
	Frankfurt		Danzig
	Hannover		Frankfurt
	Magdeburg		Halle
	zusammen		Mainz
			zusammen

1882/1883 noch einmal eine verstärkte B-n2-t vor, die, nach M III-4b gebaut, als T2 eingereiht wird. In den Jahren von 1885 bis 1889 werden 67 Lokomotiven beschafft, allein 35 für die KED Magdeburg (siehe auch Tabelle 6 und 7).

Auch ihre Aufgaben werden bald, wie bei der normalen T1, weithin von der späteren T3 übernommen. Indessen diente sie über lange Jahre, vor allem im Bezirk Halle, als brave „Hoflokomotive“, d. h. für untergeordnete Dienste im Bahnhofsbereich.



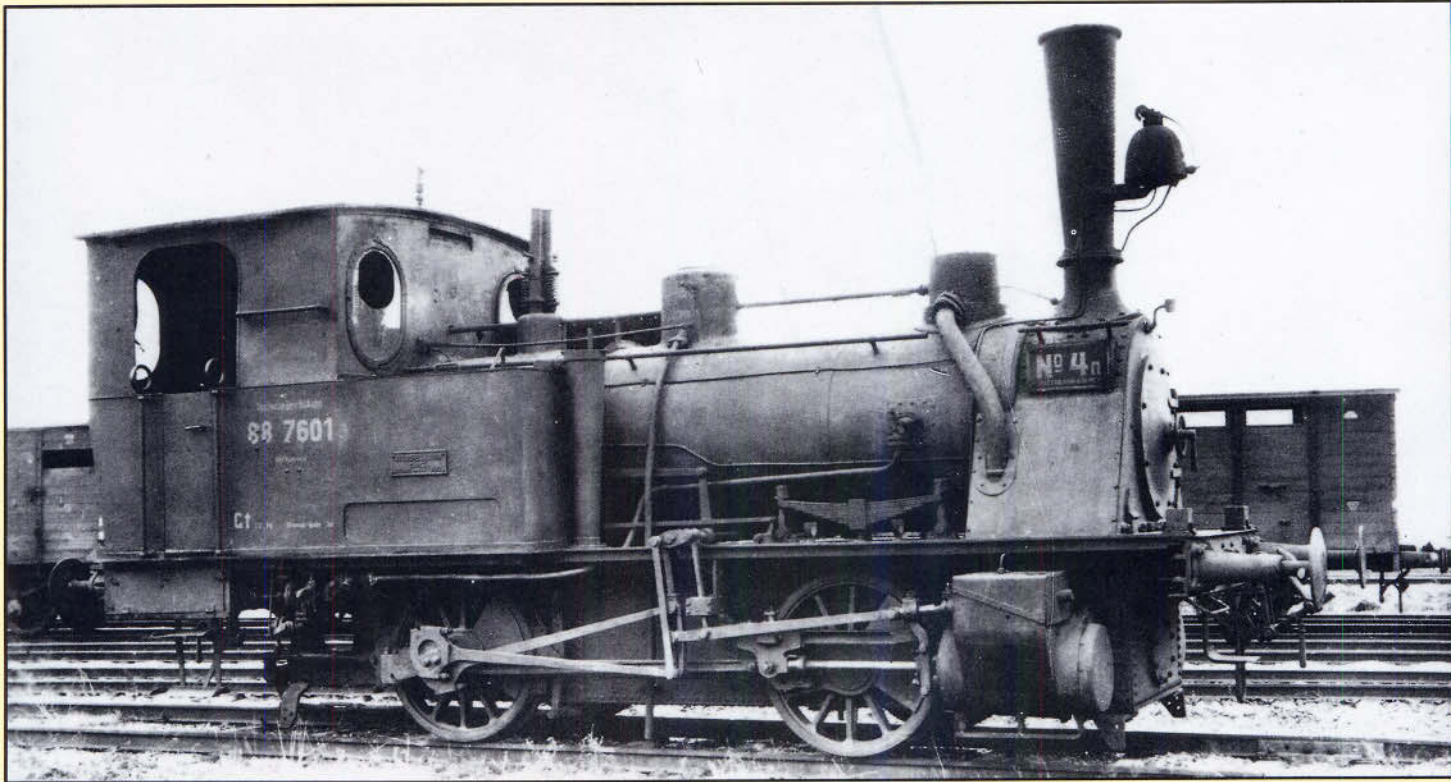


Bild 20: Bei der 88 7601 handelt es sich um einen Nachbau nach dem preußischen Musterblatt III-4b aus dem Jahre 1892. Henschel lieferte die Lokomotive (Fabrik-Nr. 3642) an die Bremer Hafenbahn, wo sie die Betriebsnummer 4a erhielt. Nach der Verstaatlichung der Bremer Hafenbahn hat diese Lokomotive bei der DR die Nummer 88 7601 bekommen. Als fast einzige preußische 88er unter bayrischen und badischen Lokomotiven dürfte sie diese „Auszeichnung“ nicht lange überlebt haben.
Foto: Archiv Bellingrodt, Sammlung Rauter

Tabelle 9: Die Kgl. Ostbahn beschaffte von der B-n2-t (ohne die Umbau-701/1):

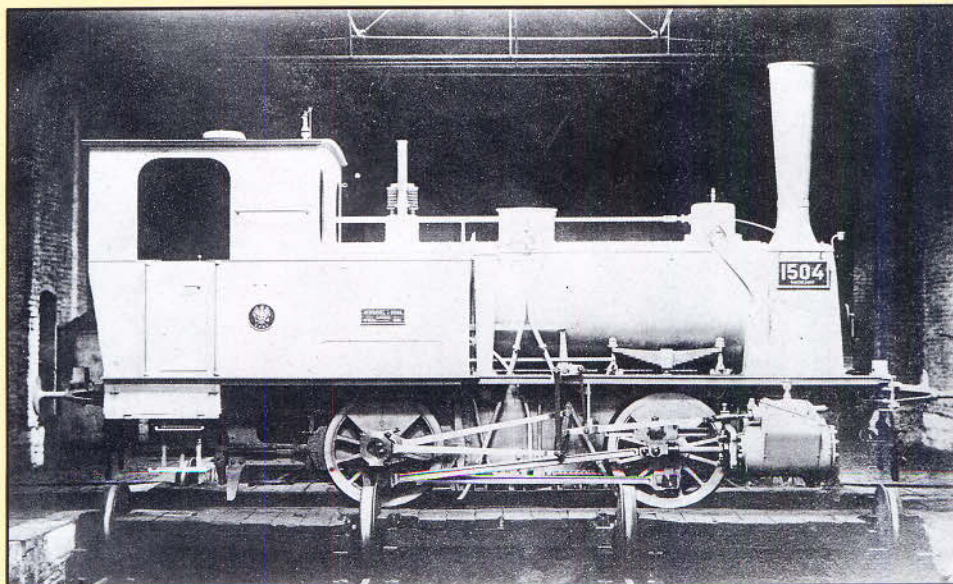
Hartmann	1871/ 491	Kgl. Ostbahn	702
	496– 499		703–706
	501		707
Schichau	1872/ 56– 59		708–711
	66– 69		712–715
	1873/ 122– 131		716–725
Sigl	1874/ 1948–1957		726–735
Wöhlert	1874/ 653– 662		736–745
Schichau	1877/ 224		701 (2. Besetzung)
Hanomag	1878/ 1403–1412		746–755

Es waren 1906 noch vorhanden:

(T 2)	Berlin	6045	ex Kgl. Ostbahn	750
	Bromberg	6041		701 (2. Besetzung)
	Danzig	6041–6044		733, 734, 743, 745
	Königsberg	6095–6100		726–731

Bild 21: Die Magdeburg 1504 wurde im Jahre 1885 von Henschel nach dem Musterblatt III-4b gebaut (Fabrik-Nr. 1934). 1895 wurde sie in Halle 1504 umgezeichnet, 1906 in (T 2) Halle 6043. Die Ausmusterung erfolgte 1910.

Werkfoto Henschel, Sammlung Rauter



Es sei nun einer der ältesten Tenderlokomotiven in Ostdeutschland gedacht; es handelt sich um 55 (+ 1) ²⁾ schwere B-n2-t der Kgl. Ostbahn, die sie in den Jahren 1871 bis 1878 ihrem Bestand eingliederte. Mit einem Dienstgewicht von etwa 30,5 t diente sie zum Rangierdienst auf den größeren Bahnhöfen der Kgl. Ostbahn. Die Nebenbahnen im Bezirk mit ihren 4200 km Streckenlänge, die ab 1878 entstanden, wurden von den B-Schleppenderlokomotiven der späteren Gattung G 1 bedient, welche den Lesern des Eisenbahn-Journals bereits vorgestellt worden ist. Die in den Jahren 1871 und 1872 gelieferten Maschinen hatten neben den Nummern noch Namen, unter diesen solche, die heute kaum noch jemand kennt, wie „Usedom“ und „Wollin“. Von den Maschinen der Kgl. Ostbahn mit den Betriebsnummern 701–755 sind noch 12 auf T 2 umgezeichnet worden; eine ist 1910 als (T 2) Berlin 6045 ausgemustert worden.

Nicht alle B-t-Bauarten können erwähnt werden, so die der KED Frankfurt und Hannover. Nähere Angaben zu den 3 „Glaskästen“ enthält die entsprechende Bildunterschrift. Im Bestand der KED Cöln findet sich – wieder eine Kuriosität – als (T 2) Cöln 6041 (2. Besetzung) eine feuerlose Lokomotive!

Eine Nachbaulokomotive der Normalen nach M III-4b ist noch eben von der Deutschen Reichsbahn übernommen worden. Eine B-t der Bremer Hafenbahn hat das Jahr 1923 erreicht und sollte als 88 7601 (vorläufige Nummer der DR) bezeichnet werden. ³⁾

Anmerkungen:

¹⁾ Zwei Maschinen der ehemaligen Nordhausen-Erfurter Eisenbahn dürften nach den Abmessungen kaum abgeänderte Lokomotiven nach M III-4d gewesen sein; der Treibraddurchmesser beträgt freilich 1200 mm gegenüber 1080 mm.

²⁾ Eine erste B-t mit der Nummer 701 entstand durch Umbau der Nummer 15 „Mottlau“ der Kgl. Ostbahn. Es handelte sich um eine 1A1 von Wöhlert, gebaut 1852 (Fabriknummer 7). Ihre Triebwerksabmessungen: 356/508/1524 mm. Diese Nummer 701 (1. Besetzung) wurde am 9. März 1872 in Dienst gestellt und bereits 1876 ausrangiert. Der Umbau erfolgte in der AW Dirschau.

³⁾ Es ist bei diesen „vorläufigen Nummern“ der DR nicht immer zu erkennen, ob sie „amtlicherseits“ angebracht worden sind, wie z. B. bei den ersten P 10–17001 anstatt 39001, oder von Eisenbahnfreunden angemalt wurden (wie beispielsweise bei der 70 7007).

Bild 22: Die (T 1) Berlin 6006 wurde im Jahre 1885 nach dem Musterblatt III-4d von Henschel geliefert (Fabrik-Nr. 2064). Zunächst als Erfurt 1416 bezeichnet, wurde sie 1899 zur Berlin 1466 (2. Besetzung) und 1906 in (T 1) Berlin 6006 umgezeichnet. Sie wurde 1910 ausgemustert.

Foto: H. Bombe, Sammlung Rauter

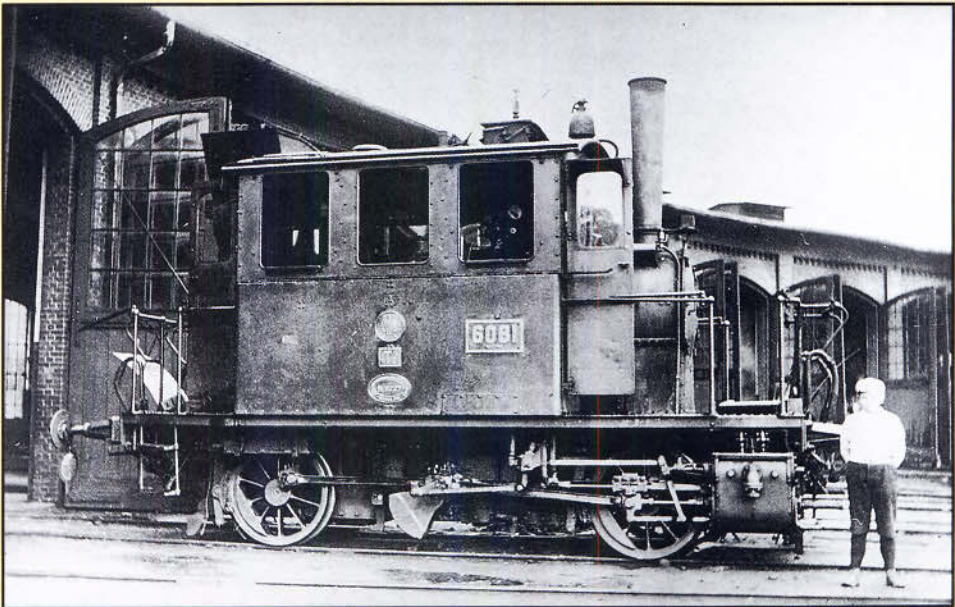
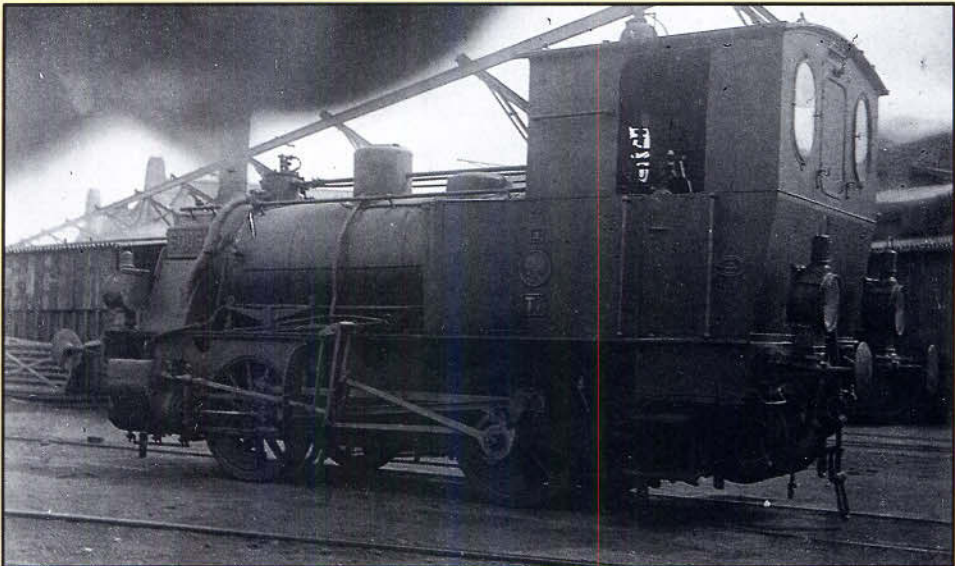
Bild 23 (Mitte, rechts): Einer der beiden "Glaskästen" der KED Altona, die von Krauss 1909 nach dem Vorbild der bayerischen PtL 2/2 unter der Fabrik-Nr. 6227 (Altona 6081) gebaut wurden. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Ein Unikum in Preußen

Was wohl vielen unserer Leser nicht bekannt sein dürfte: Auch in Preußen waren bayerische "Glaskästen" zeitweilig im Einsatz. 1909 lieferte die Firma Krauss zwei T 2 (Fabrik-Nr. 6227 und 6228) an die KED Altona als Altona 6081 und 6082 und eine weitere T 2 (Fabrik-Nr. 6229) als Elberfeld 6041 an die KED Elberfeld. Diese drei Maschinen gehörten zur Bauart 1908 und besaßen Außenzyylinder und Blindwelle. Die Maschinen hatten sämtlich eine wechselvolle Geschichte. Der Elberfelder Glaskasten kam 1917 nach einem Unfall als Nr. 1 zuerst zur Hafenbahn in Hamm/Westfalen und wurde 1923 an ein Sägewerk in der gleichen Stadt weiterverkauft. Eine der beiden Altonaer T 2 gab um 1923/1924 ein kurzes Gastspiel bei der Uetersener Eisenbahn in Schleswig-Holstein, wurde aber bald danach wieder abgegeben. Über das Schicksal des zweiten Altonaer Glaskastens liegen uns keine zuverlässigen Informationen vor.

Deutschlands erste Verbundlokomotiven

Dem Schweizer Ingenieur A. Mallet (1837 – 1919) gelang es 1876 erstmals, die beim stationären Dampfmaschinenbau seit längerem bekannte und gebräuchliche Verbundwirkung auch im Lokomotivbau einzusetzen. Heute ist mit seinem Namen in erster Linie die Erfindung der Lokomotive mit doppeltem Trieb-

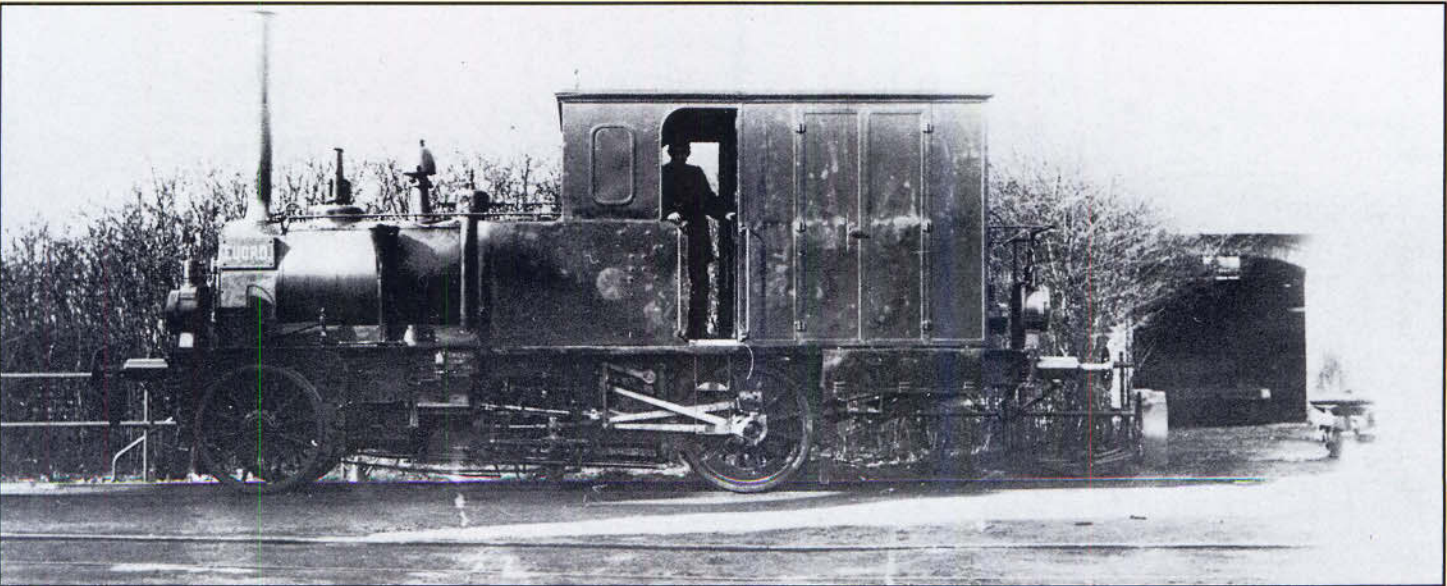


werk, eben der „Malletlokomotive“, verknüpft, die er erstmals zehn Jahre nach dem Erscheinen der ersten Verbundlokomotiven baute. Die ungleich größere Bedeutung kommt jedoch der Einführung der Verbundwirkung im Lokomotivbau zu. Sie beruht darauf, durch ei-

ne stufenweise Expansion in einem Hochdruck- und einem Niederdruckzylinder das Druckgefälle des Dampfes zu vermindern, wodurch es möglich war, die hohen Kondensationsverluste der bisherigen Zwillingslokomotiven erheblich zu verringern und so bei

Bild 24: Gepäcklokomotive mit der ehemaligen Betriebsnummer 82 der KED Hannover, aufgenommen als "EQORD" bei der Hildesheim-Peiner Kreisbahn zwischen 1900 und 1903.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



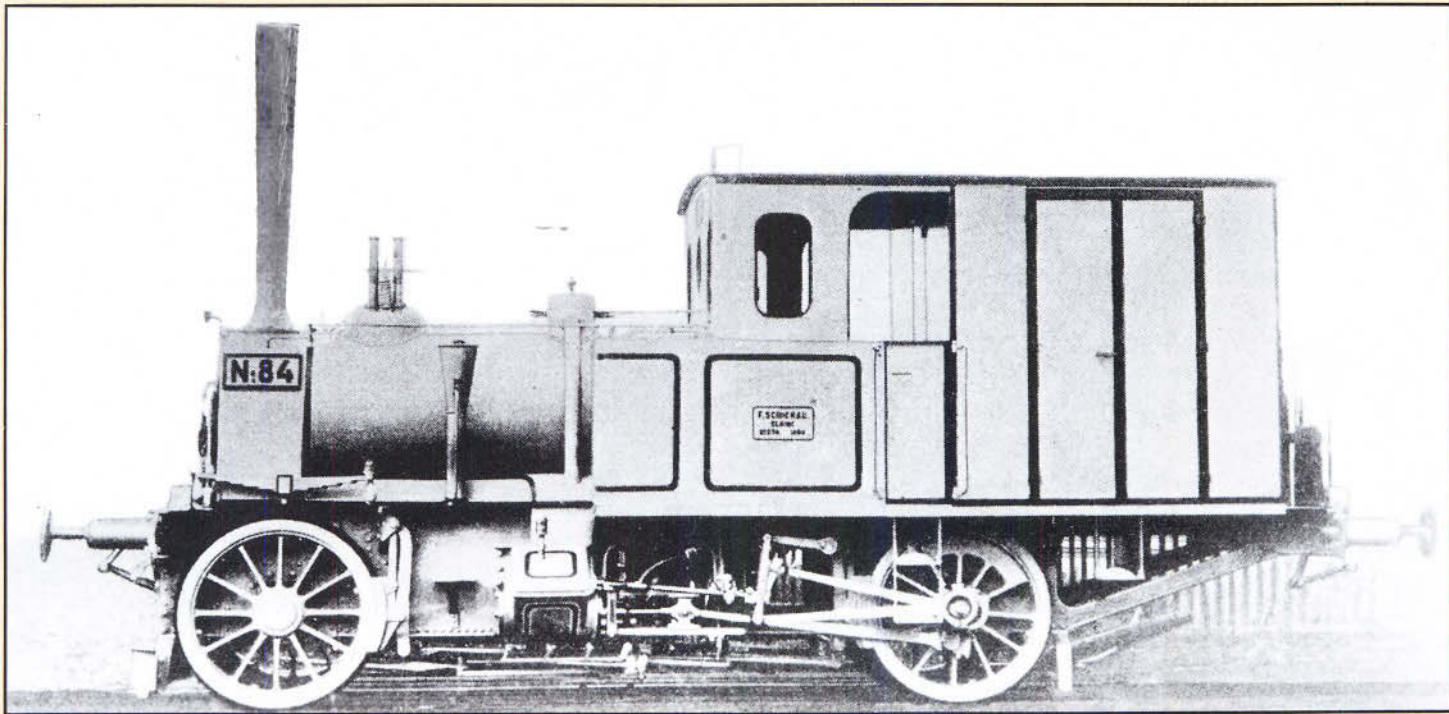


Bild 25: Betriebsnummer 84 der KED Hannover, der zweiten der beiden Verbundlokomotiven.

Werkfoto (Sammlung Merker)

gleicher Leistung den Dampfverbrauch einer Lokomotive und damit letztlich den Brennstoffverbrauch zu reduzieren.

An sich war, wie bereits betont, das Prinzip der Verbunddampfmaschine seit längerer Zeit bekannt. Seine Anwendung im Lokomotivbau scheiterte nur daran, daß eine Zweizylinderlokomotive, deren Kolben des Hochdruckzylinders im Totpunkt steht, nicht anfahren konnte. Mallets Erfindung bestand also darin, durch ein Wechselventil in der Frischdampfleitung auch dem Niederdruckzylinder unmittelbar Frischdampf zuzuführen und die Lokomotive so wie eine Zwillingmaschine anfahren zu lassen. In Fahrt gekommen, wurde die Frischdampfzuführung an den Niederdruckzylinder wieder unterbunden und die Verbundwirkung hergestellt.

Mallet führte seine Erfindung erstmalig an drei B1 Tenderlokomotiven der Bayonne-Biarritz-Bahn aus, wobei ein um fünfzehn bis zwanzig Prozent niedrigerer Dampfverbrauch festgestellt werden konnte. Um zu exakten Vergleichen kommen zu können, ließ August v. Borries (1852 – 1906), seinerzeit Maschinenmeister der Eisenbahndirektion Hannover, im Jahre 1880 von Schichau in Elbing zwei Paare leichter Omnibuslokomotiven bauen, die an sich völlig gleich zur einen Hälfte Zwillings- und zur anderen Verbundlokomotiven waren. Letztere stellten die ersten Verbundlokomotiven der preußischen Staatsbahn und zugleich in Deutschland dar. Kurioserweise ging es aber nicht in erster Linie um eine gründliche Erprobung des Verbundverfahrens. Ihr Hauptaugenmerk richteten von

Borries und die KED Hannover vielmehr auf die Projektierung und Erprobung leichter Omnibuszüge für den Lokalverkehr auf einigen Strecken im Direktionsbereich. Man erkannte zu dieser Zeit nämlich, daß im Personenzugverkehr zwischen dem Durchgangsverkehr und dem Lokalverkehr unterschieden werden muß und daß diese Unterscheidung auch ihren Niederschlag in der Ausgestaltung der Betriebsmittel für diese beiden Verkehrsarten finden muß. Bisher hatte man in erster Linie den Bedürfnissen des Durchgangsverkehrs entsprochen, hatte also schnelle und schwere Lokomotiven und Wagen mit teurer Einrichtung gebaut und zu ihrer Bedienung eine große Zahl von Personal bereitgestellt. Den Bedürfnissen des Lokalverkehrs konnte man jedoch besser mit relativ häufigen, kurzen Zügen, die keine besonders große Geschwindigkeit zu entwickeln brauchten und auch mit einfacher ausgestatteten Wagen Rechnung tragen.

In einem Vortrag zu diesem Thema führte v. Borries aus:

Durch das große Interesse, welches der Einführung speziell für den Lokalverkehr geeigneter Betriebsmittel . . . zur Zeit zugewendet wird, sind eine Menge von Projekten für Lokalzüge entstanden und ausgeführt worden, unter welchen sich die . . . Omnibuszüge der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover durch ihre zweckentsprechende Konstruktion besonders gut bewährt haben.

Die Anforderungen, welche bei der Projektie-

Bild 26: Längsschnitt und Draufsicht der Gepäcklokomotive.

Aus Glasers Annalen vom 1. Febr. 1882

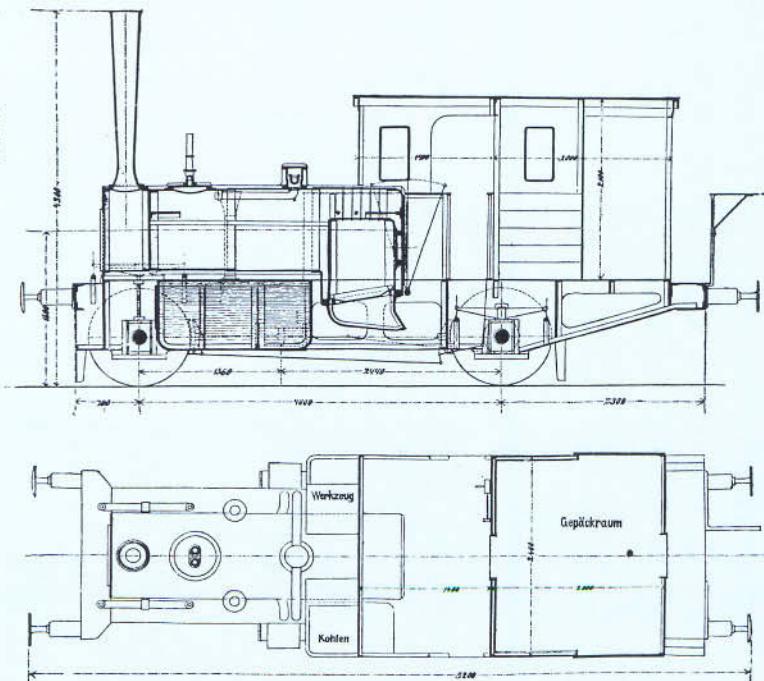
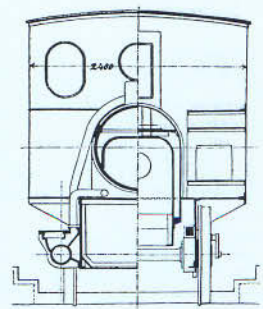


Bild 27: Schnitt durch die Gepäcklokomotive in Höhe des Zylinders (links) bzw. der Feuerbüchse (rechts). Aus Glasers Annalen vom 1. Febr. 1882



rung dieser Omnibuszüge, welche gegenwärtig auf drei verschiedenen Strecken eingeführt sind, zu Grunde gelegt wurden, waren folgende:

Jeder Omnibuszug sollte auf der zunächst in Aussicht genommenen Strecke mit langen Steigungen von 1:100 im Maximum 150 Personen der zweiten, dritten und vierten Wagenklasse aufnehmen können. Je nach Bedarf sollten indes auch nur 1–2 Wagen im Zuge mitgeführt werden . . . Um die Einteilung der Wagen zu vereinfachen, wurde der Gepäckraum auf die Maschine verlegt.

Der ganze Zug sollte möglichst leicht und billig hergestellt werden, auch zur Ersparung an Personal mit vollständiger Interkommunikation und kontinuierlicher Bremse versehen sein. Die Fahrgeschwindigkeit . . . wurde auf 40 km/h normiert . . . Die Lokomotive mit Gepäckraum . . . wurde gleichzeitig mit der in Österreich von Elbel entworfenen Maschine mit Gepäckraum projektiert und ausgeführt. Beide Konstruktionen unterscheiden sich nur dadurch, daß bei Elbel das Gestell nach Art der Eisenbahnwagen projektiert und die Triebachse vorne liegt, während bei der Hannoverschen Maschine das Gestell nach Krausscher Konstruktion kastenförmig gebaut ist und die Triebachse hinten liegt.

Die Lokomotive ruht auf zwei Achsen in 4 m Radstand . . . zwischen beiden sind die Zylinder außen am Rahmen angebracht. Das kastenförmig konstruierte Gestell (gemeint ist der Rahmen) enthält im vorderen Teil den Wasserbehälter von 1,7 cbm Inhalt, dessen Wände auch als Versteifung zwischen den Zylindern dienen; auf dem vorderen Teil ruht der Kessel, in der Mitte befindet sich der Führerstand und hinten der Gepäckraum mit einem Endperron. Die Hauptverhältnisse der Maschine sind folgende:

Zylinderdurchmesser	200 mm
Kolbenhub	400 mm
Raddurchmesser	1130 mm
Heizfläche des Kessels	21 qm
Rostfläche	0,55 qm
Dampfüberdruck	12 atm.
Gewicht, betriebsfähig	18 t
Tragfähigkeit des Gepäckraums	1 t

Zwei der vorhandenen vier Lokomotiven sind nach dem . . . (Verbund)system eingerichtet; die rechtsseitigen Zylinder derselben haben 300 mm Durchmesser. Diese Maschinen entwickeln eine etwas größere Leistung wie die anderen und brauchen etwa 18% weniger Brennmaterial.

Bild 29: Zeichnung der preußischen T 0.
 Zeichnung: W. Dittmann

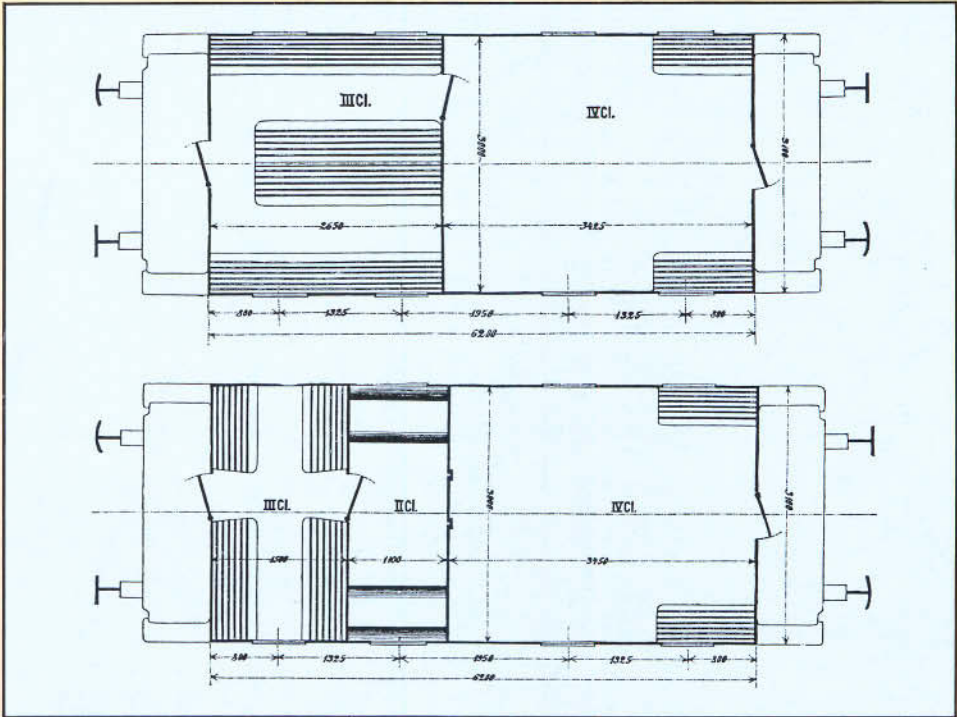
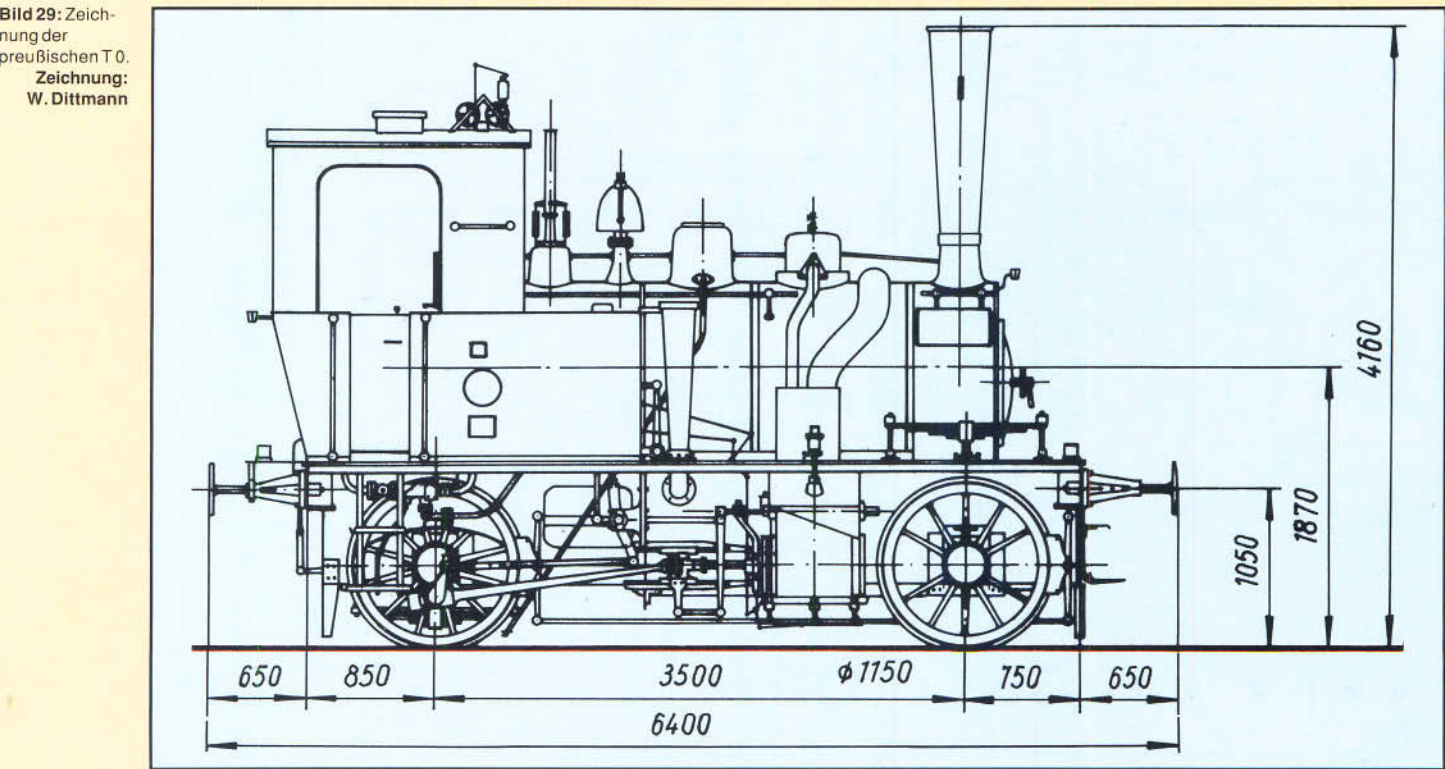


Bild 28: Grundriß des Wagens III./IV. Klasse (oben) und II./III./IV. Klasse (unten) für die Omnibuszüge. Der dreiklassige Wagen verfügte über 4 Plätze II. Klasse, 10 Plätze III. Klasse und 38 Plätze in der IV. Klasse – und dieses Platzangebot bei einem Wagenkasten von 6,2 m Länge! Aus Glasers Annalen vom 1. Februar 1882

Die Beschaffungskosten der Maschinen haben mit Einrechnung der Reserveteile per Stück ca. 12 000 Mark (!) betragen. Soweit der hier etwas gekürzte Bericht des Herrn v. Borries vom Herbst 1881, wie er in Glasers Annalen vom 1. Februar 1882 abgedruckt wurde. Die Betriebserfahrungen wurden nach 18 Monaten durchweg positiv beurteilt, wobei die sehr leichten Personenwagen mit nur 6,20 m Kastenlänge, die als BCDi 44 Personen und als CDi sogar 52 Personen fassen sollten, teilweise bemängelt wurden. Die vier besprochenen Lokomotiven trugen die Betr.-Nrn. 81–84 und wurden 1880 von Schichau unter den F.-Nrn. 273 – 276 gebaut, wobei die 81 und 82 die Zwillings- und die 83 und 84 die Verbundmaschinen waren. 1883 wurden alle vier Lokomotiven in die Betr.-Nrn. 1900–1903 umgezeichnet. Über ihr

weiteres Schicksal ist nur bekannt, daß im Jahre 1900 die 1901 an die Hildesheim-Peiner-Kreisbahn verkauft wurde. Das einzige, mir bekannte Betriebsbild zeigt sie als „Eqord“ bei dieser Bahn, wobei ich lange Zeit mit dem Namen „Eqord“ nichts anfangen konnte, bis ein Hinweis von Herrn Rauter mir weiterhalf. Da es nämlich an der Hildesheimer-Kreisbahn einen Ort namens Equord gab, dürfte das Foto eindeutig identifiziert sein. Zufrieden allerdings scheint man dort mit der kleinen Lok nicht gewesen zu sein, weil sie bereits nach drei Jahren als Baulok an die Brandenburgische Städtebahn weiterverkauft wurde. Nach der gleichen Quelle (Rauter) soll die 1902 Werklok bei der Brauerei Allendorf-Schönebeck geworden sein.

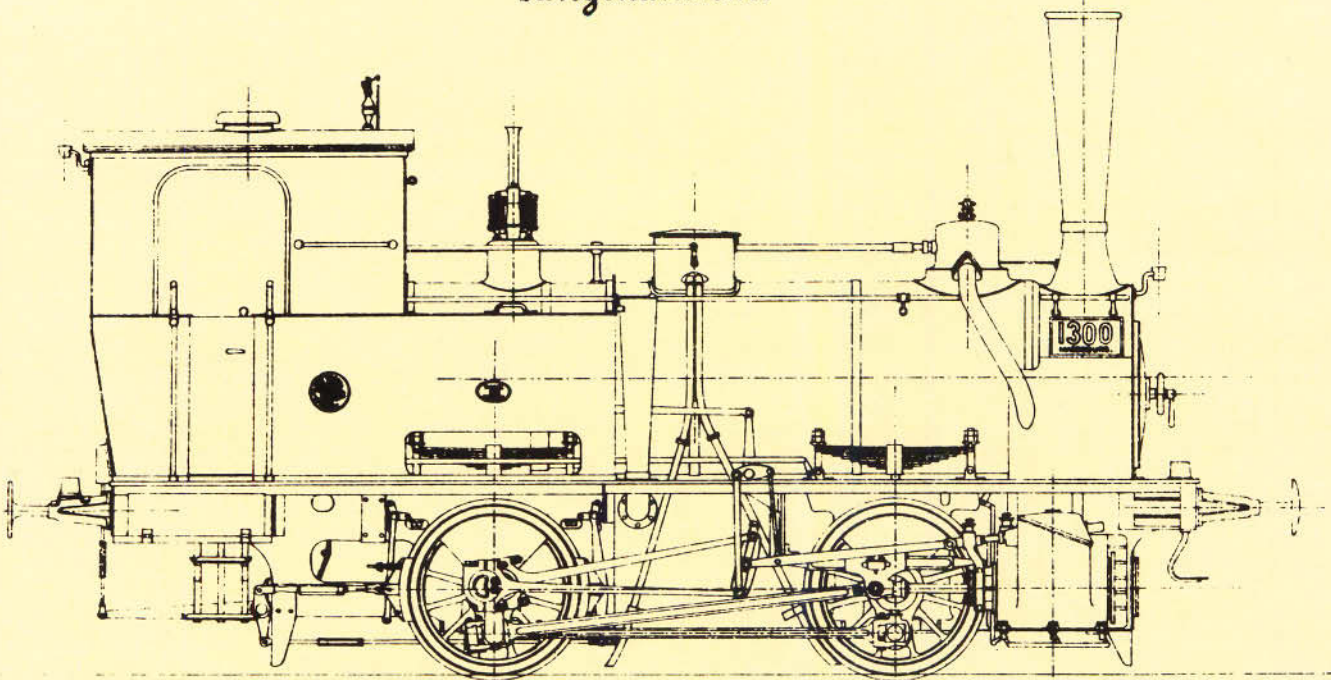
Dr. Günther Scheingraber

Normen für Betriebsmittel
der Preussischen Staatsbahnen
aufgestellt im Jahre 1883/84.

Zweiachsige Ran

Maafse m

Längenansicht.

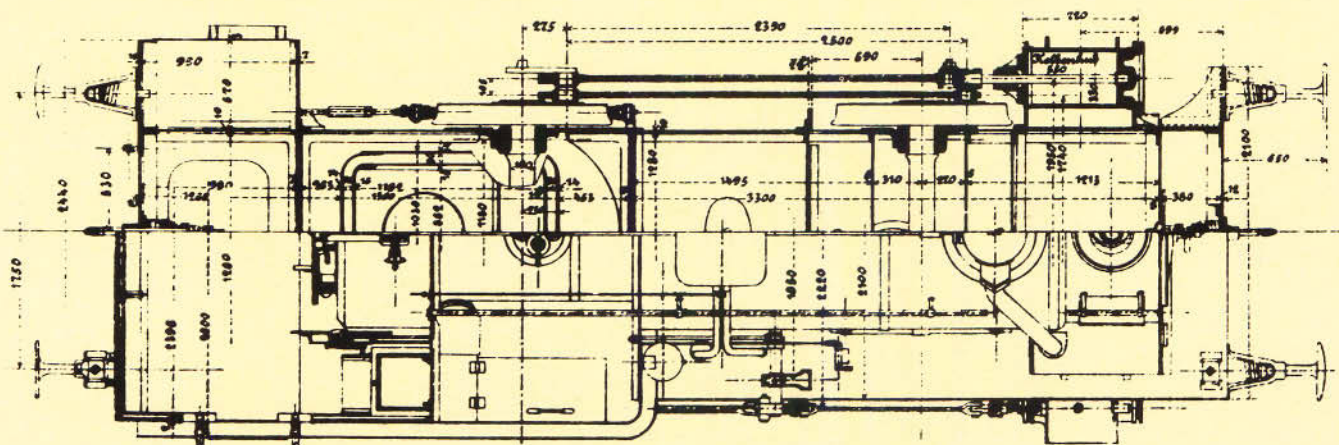


Druck auf die Federn, betriebsf. 11,460 t
Gewicht der Achsen pp. 2,290 t
Druck auf die Schienen, betriebsf. 13,770 t
Gesamtwegewicht, betriebsf.
Gesamtwegewicht, leer

27,46 t
20,67 t

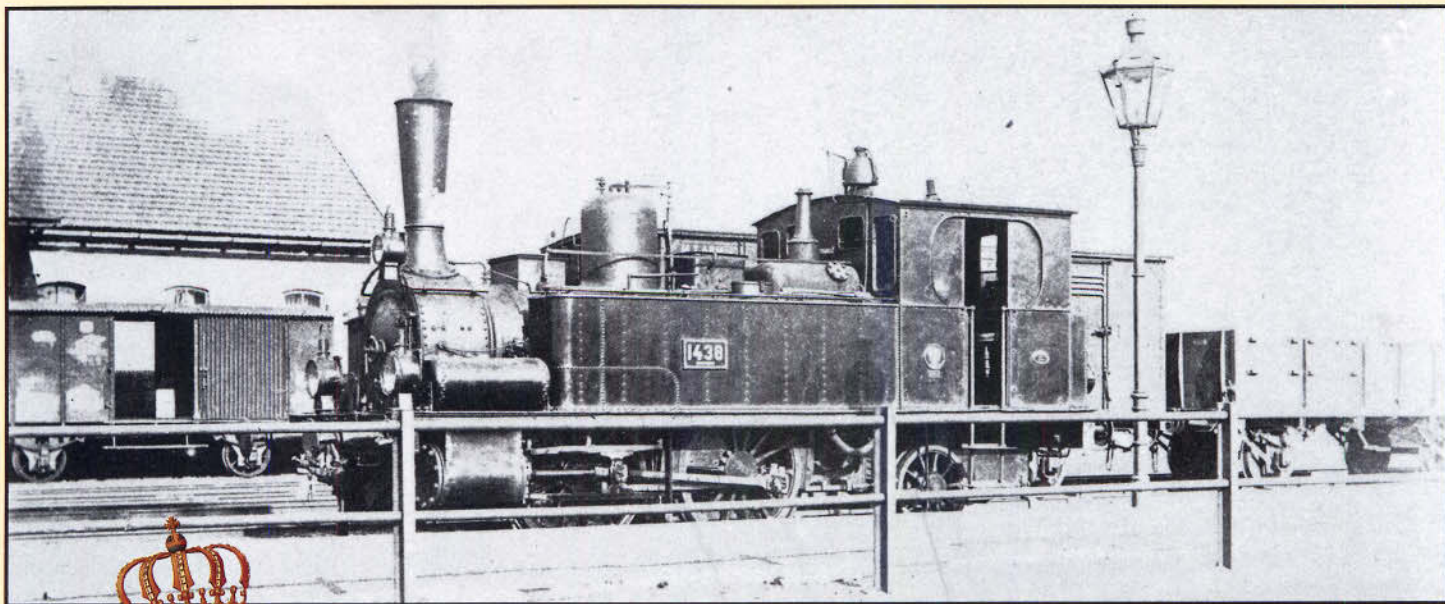
11,680 t
2,010 t
13,690 t
Heizfläche der Feuerkiste 4,5 qm
Heizfläche der Diodröhre 53,0 qm
Gesamtheizfläche 57,5 qm
Kochfläche 1,0 qm
Inhalt des Wasserkastens 3,5 cbm
" der Kohlenkasten 850 kg

Grundriss.



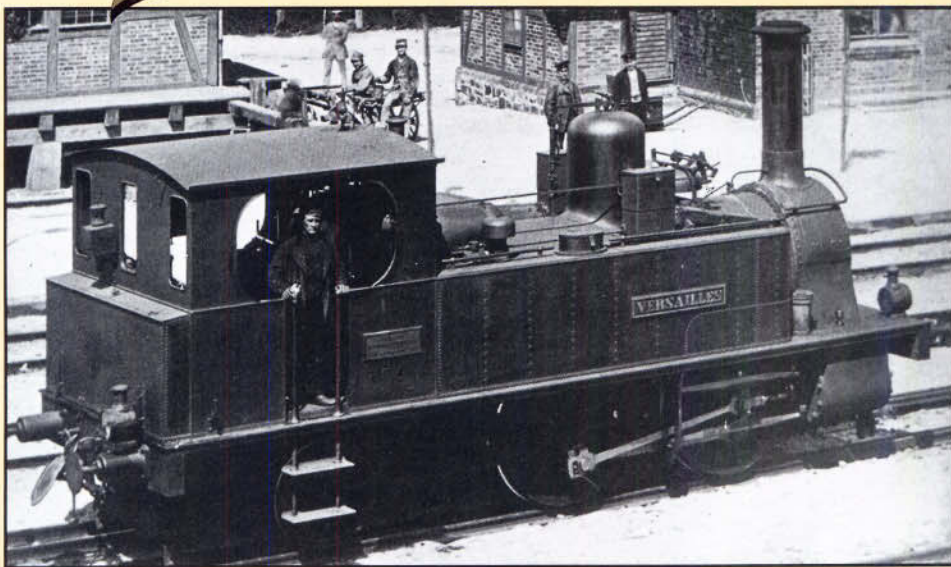
Das Musterblatt III-4 für die B n2-Rangierlokomotive der Gattung T 2 wurde ab 1890 als Blatt III-4b bezeichnet.





Die Gattungen T 2 und T 4

aus Eisenbahn-Journal 8/1984



In der Gruppe T 2, die auch schon im Eisenbahn-Journal 7/84 angesprochen wurde, befanden sich auch B1-n2-t-Bauarten. So einige der schönen Maschinen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn aus den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, worauf schon Namen wie „Spichern“, „Gravelotte“, „Sedan“ hindeuten. 24 Lokomotiven waren es, alle geliefert von Schwartzkopff in Berlin. 12 sollten, 10 sind noch 1905/1906 umgezeichnet worden: (T 2) Magdeburg 6041–6052.

◀ Bild 2: Bei der „Versailles“ der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn handelt es sich um die gleiche Bauart wie bei der „Amiens“ (siehe Bild 1). Geliefert wurde sie im Jahre 1877 von Schwartzkopff (Fabrik-Nr. 890). 1881 erhielt sie die Betriebsnummer Magdeburg 846 und 1883 die Betriebsnummer Magdeburg 1442. Ausgemustert wurde sie im Jahre 1905. Die Aufnahme entstand 1879 im Bahnhof Clausthal-Zellerfeld.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

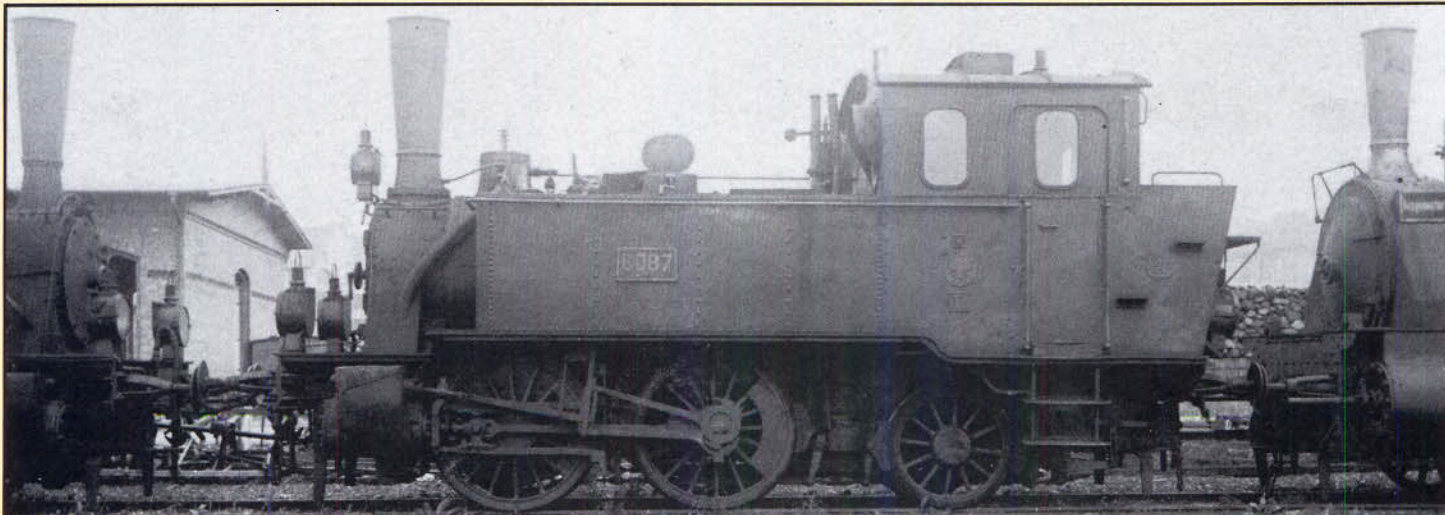


Bild 1: Diese B1-n2-t wurde 1876 von Schwartzkopf gebaut (Fabrik-Nr. 820) und als „Amiens“ bei der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn in Dienst gestellt. 1881 wurde sie in Magdeburg 842 und im Jahre 1883 in Magdeburg 1438 umgezeichnet. Ab 1906 wurde sie als (T 2) Magdeburg 6050 in den Listen geführt, bis sie 1909 ausgemustert wurde. **Foto: Sammlung Rauter**

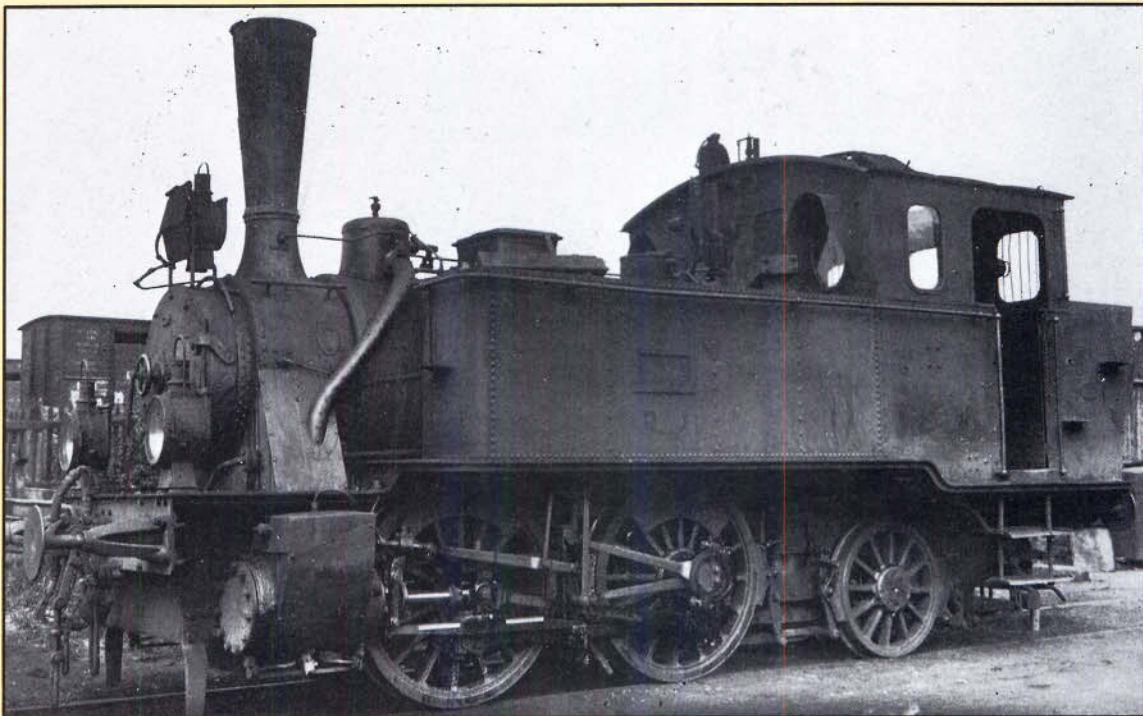


Bild 4: Bei dieser im Jahre 1884 von Henschel gelieferten Tenderlokomotive (Fabrik-Nr. 1752) handelt es sich um die gleiche Bauart wie bei der (T 2) Berlin 6087 (siehe Bild 3). Bis 1906 wurde sie als Berlin 1617 geführt, dann wurde sie in (T 2) Berlin 6088 umgezeichnet. Nach ihrer Ausmusterung im Jahre 1910 wurde sie an die Königsberg-Cranzer Eisenbahn (Betriebsnummer 10) verkauft. **Foto: W. Hubert, Sammlung Rauter**

Drei besonders schmutzige B1-n2-t hat die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn eingestellt. Ihre Namen „Schlachtensee“, „Wannsee“ und „Babelsberg“ deuten auf ihren Wirkungskreis bei der Wannseebahn hin. Zwei von ihnen sind bis 1905 im Magdeburger Bezirk geblieben, die ersten beiden kamen als (T 2) Hannover 6084 und 6085 zum Bw Salzwedel.

Besonderer Beliebtheit erfreuten sich die B1-t bei der Oberschlesischen Eisenbahn, die in den achtziger Jahren nicht weniger als 40 in Dienst stellte¹⁾.

Davon wurden 39 bei den Direktionen Breslau, Kattowitz und Posen als (T 2) geführt; eine letzte ist 1918 an ein Kaliwerk verkauft worden.

Der Ausdruck Spezialbetriebsmittel, bereits mehrfach verwendet, betrifft bei den B1- und 1B-t vielfach Bauarten, die für den Betrieb auf der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn konstruiert worden sind. Hier ist eine leichte B1-n2-t mit geringem Treibraddurchmesser zu nennen, der wohl ein schnelles Anfahren auf der Stadtbahn ermöglichen sollte. Von dieser

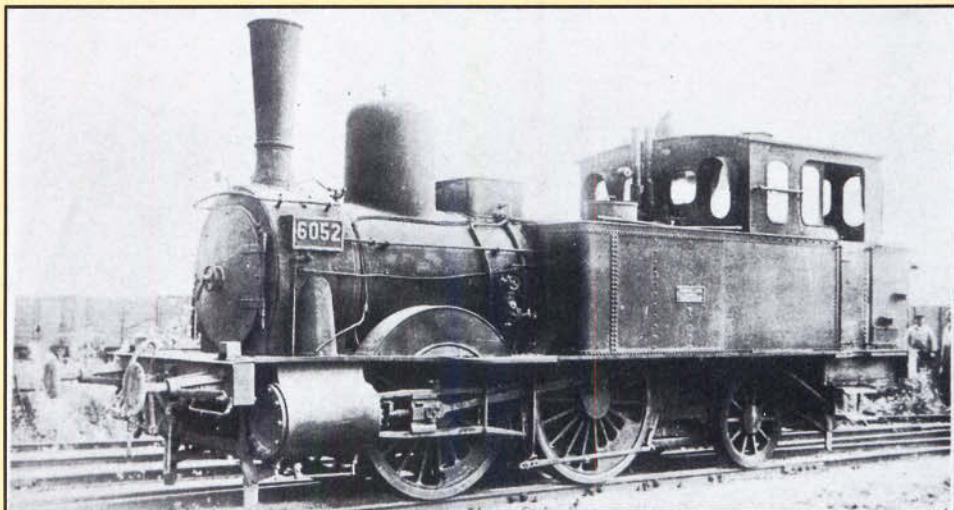


Bild 5: Die (T 2) Bromberg 6052 wurde 1894 von Henschel geliefert (Fabrik-Nr. 4082). Zunächst erhielt sie die Betriebsnummer Cöln linksrh. 1516, ab 1895 wurde sie als Saarbrücken 1508 geführt. Im Jahre 1906 wurde sie in (T 2) Saarbrücken 6045 und 1907 in (T 2) Bromberg 6052 umgezeichnet. Nach ihrer Ausmusterung im Jahre 1912 wurde sie an die Königsberger-Cranzer Eisenbahn (Betriebsnummer 11) verkauft, 1939 gelangte sie dann als Lok 7 zur Osthavelländischen Kreisbahn. Als 69 6101 ist sie sogar noch im Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn in der DDR vom 12. Dezember 1949 aufgeführt. Ausgemustert wurde sie zum 31. 5. 1964. **Foto: Sammlung Rauter**

Bild 6: Die (T 4) Cassel 6457 gehört der gleichen Bauart an wie die (T 2) Bromberg 6052 (siehe Bild 5). Henschel lieferte sie im Jahre 1894 (Fabrik-Nr. 4094). Sie war zunächst als Cöln rechtsrh. 1458 im Einsatz. 1895 wurde sie in Essen 1458, im Jahre 1903 in Berlin 1460 (2. Besetzung), im Jahre 1905 in Cassel 1628 und 1906 schließlich in Cassel 6457 umgezeichnet. Zum Zeitpunkt der Aufnahme (um 1918) war sie beim Bw Frankenberg, Lokbahnhof Berleburg, stationiert. Das Foto entstand am Schuppengleis in Berleburg.

Foto: Reproduktion G. Moll, Sammlung Rauter

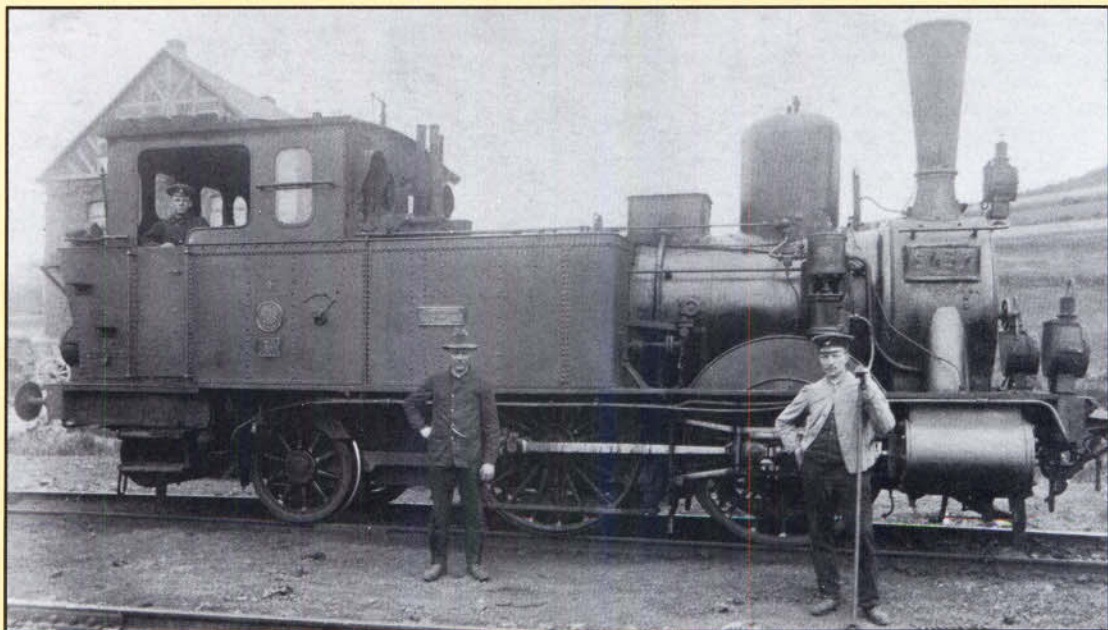


Bild 3: Die (T 2) Berlin 6087 wurde im Jahre 1884 von Henschel gebaut (Fabrik-Nr. 1751) und als Berlin 1616 in Dienst gestellt. Ausgemustert wurde sie 1912. Der geringe Treibraddurchmesser sollte ein schnelles Anfahren ermöglichen. Die 18 Maschinen der auch als T 2' bezeichneten Bauart haben sich aber als zu schwach erwiesen.

Foto: Sammlung Rauter

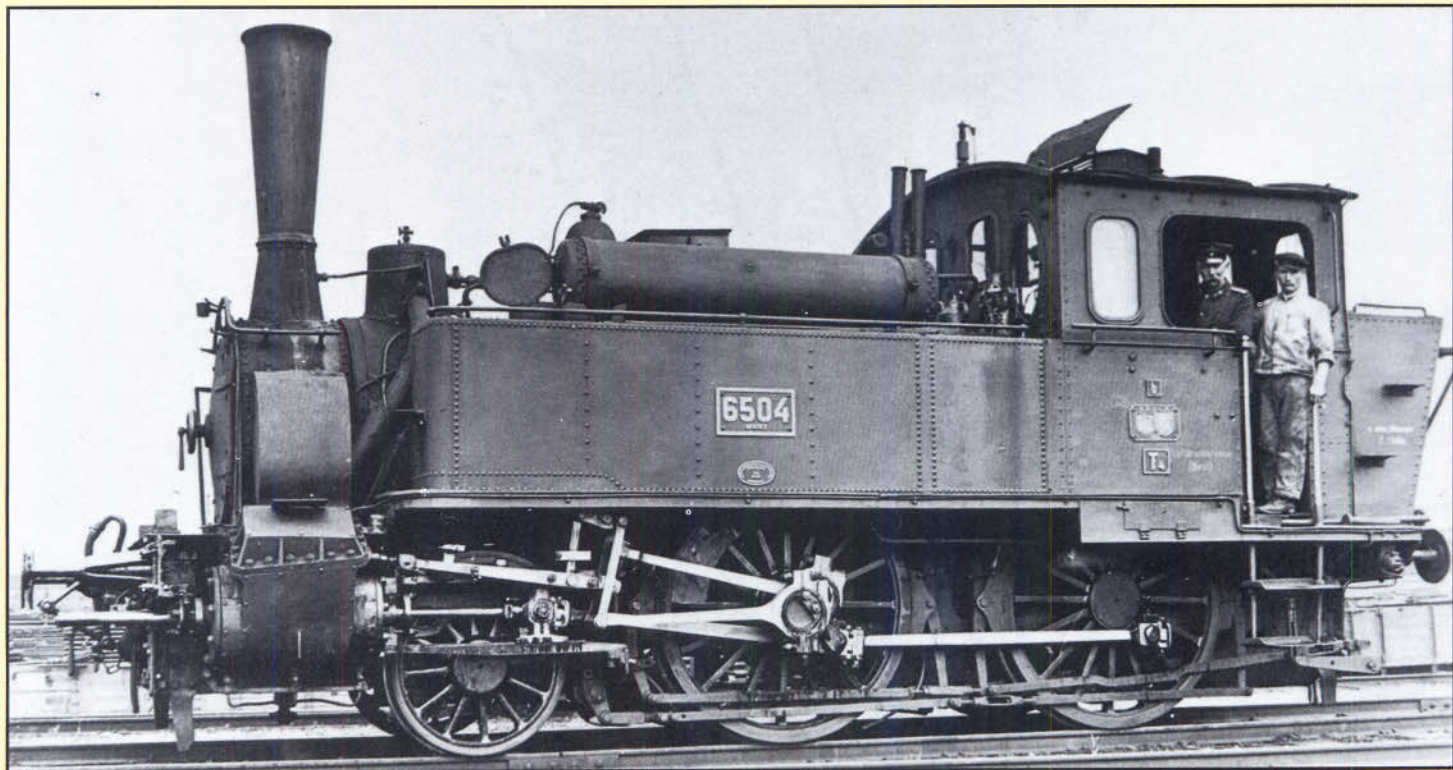


Bild 7: Diese Tenderlokomotive der 1. Berliner Form wurde 1881 von Hohenzollern an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn geliefert (Fabrik-Nr. 187). Sie wurde dort als 653 in den Listen geführt. Im Jahre 1883 wurde sie in Berlin 1523 und 1905 in (T 4) Mainz 6504 umgezeichnet.
Foto: W. Hubert, Sammlung Dr. Scheingraber

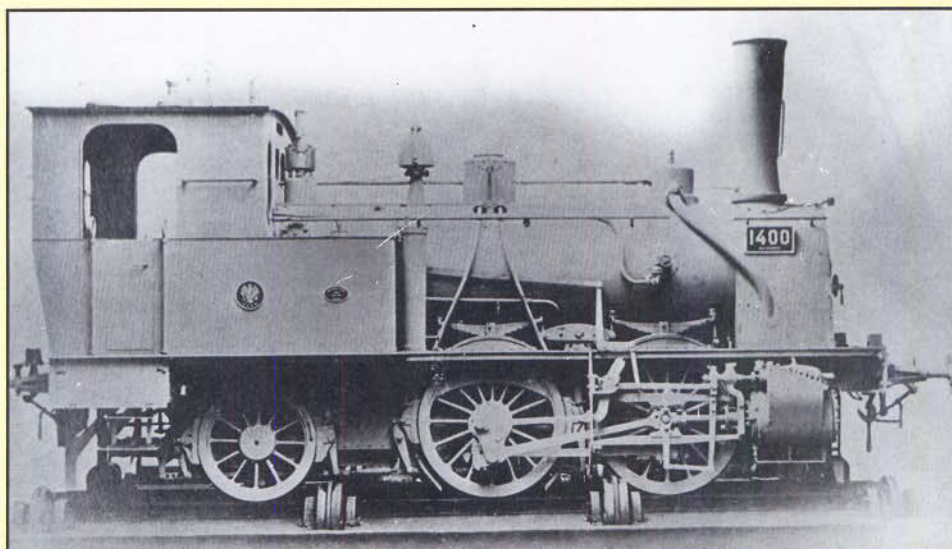
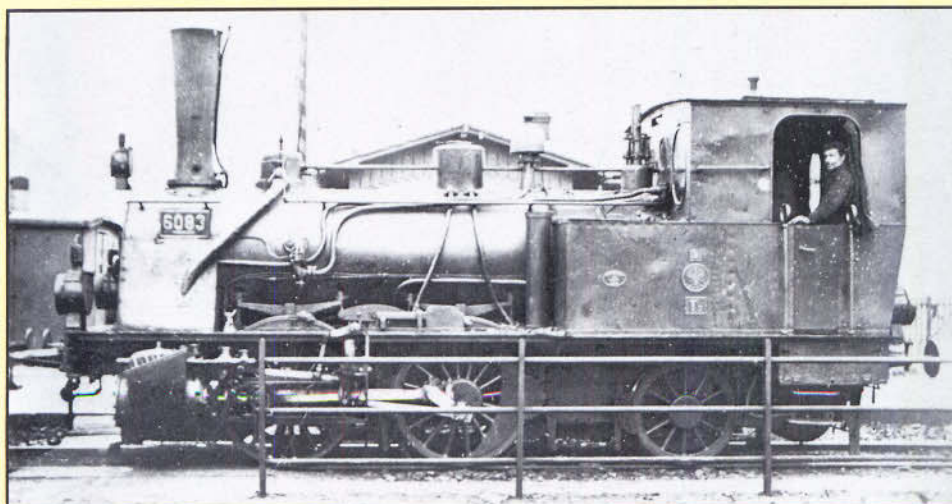


Bild 8: Henschel baute im Jahre 1895 diese Normale nach M III-4g (Fabrik-Nr. 4138). Bis 1905 führte sie die Betriebsnummer Magdeburg 1400 (2. Besetzung). Nach der Abgabe an die KED Hannover im Jahre 1905 erhielt sie die Betriebsnummer Hannover 1650, 1906 wurde sie in (T 2) Hannover 6083 umgezeichnet. 1914 war sie im Bw Oebisfelde beheimatet, nach ihrer Ausmusterung 1914/1915 war sie Werkllokomotive im AW Stendal.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 9: Die in Bild 8 gezeigte Lokomotive als (T 2) Hannover 6083.

Foto: W. Hubert, Sammlung Rauter



Bauart, da und dort T 2¹ genannt, lieferte Henschel im Jahre 1884 nur 18 Maschinen. Sie erwies sich als zu schwach und wurde nicht weiter beschafft (siehe auch Tabelle 1). Zwei der B1-t-Bauarten wurden in die Normalien aufgenommen. Die eine ist nach dem Vorbild einer Bauart der Bergisch-Märkischen Eisenbahn konstruiert worden, nun aber nicht mehr mit dem erhöhten Stehkessel. Für diese Elberfelder Bauart wird das Musterblatt III-4h aufgestellt. Von den 63 Maschinen werden 21 als T 2 und 42 als T 4² eingeordnet, eine unterschiedliche Bewertung der KED, die gelegentlich anzutreffen ist (siehe auch Tabelle 2). Die zweite Normale unter den B1-t, mit dem Musterblatt III-4g, ist nur in drei Exemplaren gebaut worden und endete bei 3 verschiedenen Direktionen in je einer anderen Gruppe als T 2, T 3, T 4 (siehe auch Tabelle 3). Hätte man nicht vor der Bestellung ahnen können, daß diese neue Nebenbahn-Tenderlokomotive nicht in der Lage war, der späteren T 3 auch nur einen Arbeitsbereich abzunehmen? Fast baugleiche Lokomotiven, nun aber mit Dampfdom, hat die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn beschafft; eine, die „Schlei“, von Hohenzollern 1902 als Fabrik-Nr. 1538 gebaut, ist als (T 2) Altona 6041 erst 1914 ausrangiert worden.

Nur eine 1B-t-Bauart ist hier erwähnenswert, die zu den o. a. Berliner „Spezial-Betriebsmitteln“ zählt. Es handelt sich um einen kaum veränderten Nachbau des Siegers im Wettbewerb um die bestgeeignete Stadtbahnlokomotive (Schichau 1880, Fabrik-Nr. 277, die spätere Berlin 1517, + 15. 5. 1908)²⁾. In den Jahren 1881 und 1882 sind 70 Lokomotiven dieser Bauart in Dienst gestellt worden. Sie sind fast 25 Jahre auf der Stadtbahn tätig gewesen, ehe sie an andere Direktionen überwiesen oder in Berlin ausgemustert wurden (siehe auch Tabelle 3). Bleiben wir bei der eben genannten Bauart, der sogenannten 1. Berliner Form. Im Jahre 1905 sind 9 Lokomotiven der KED Mainz überwiesen worden. Im Gegensatz zu anderen Direktionen hat Mainz sie als T 4 eingeordnet: (T 4) Mainz 6501–6509.

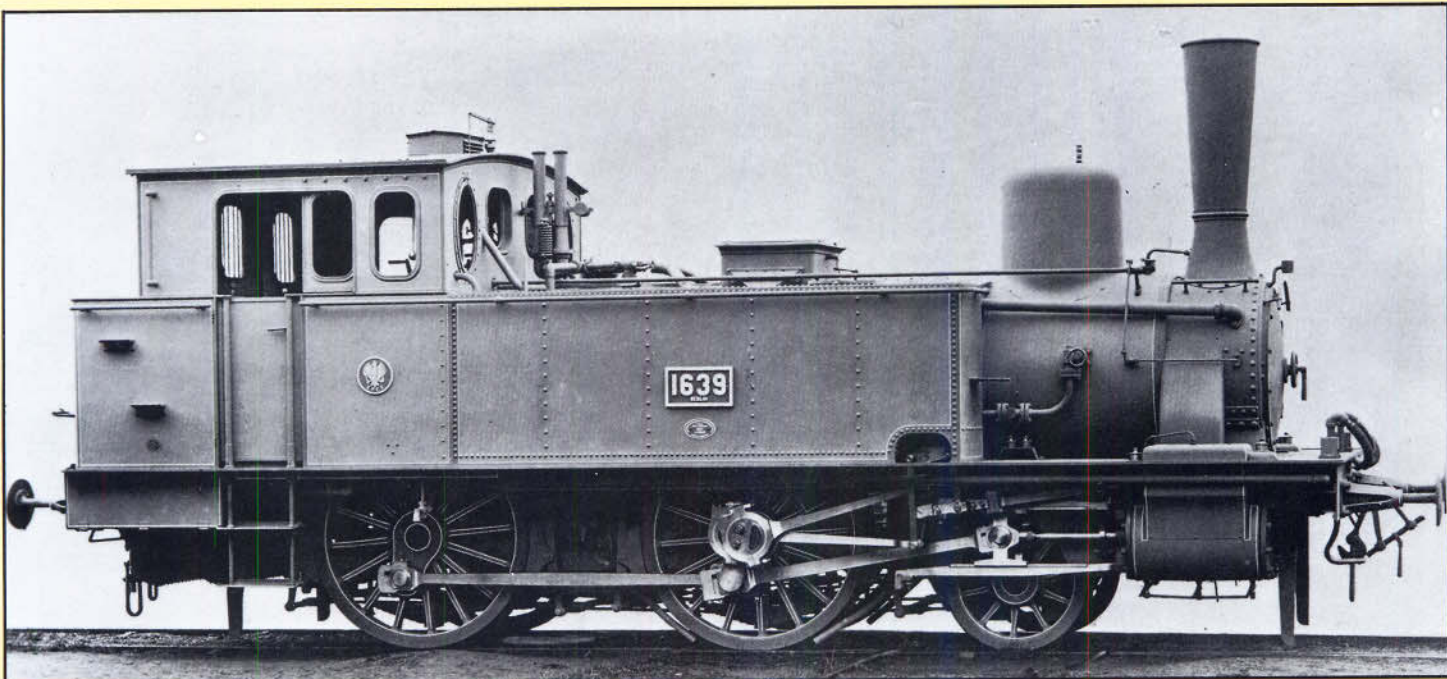


Bild 10: Die Berlin 1639 ist ein Nachbau der 1B-Bauart der Berlin-Hamburger Eisenbahn. Hanomag lieferte sie im Jahre 1888 (Fabrik-Nr. 1951). Bis 1906 trug sie die Betriebsnummer Berlin 1639, dann wurde sie in (T 4) Berlin 6410 umgezeichnet. Nach Abgabe an die KED Breslau im Jahre 1911 führte sie die Bezeichnung (T 4) Breslau 6410; ausgemustert wurde sie 1922. **Werkfoto Hanomag, Sammlung Rauter**

Indessen gab es auch eine 2. Berliner Form, entwickelt aus einer Bauart, welche die Berlin-Hamburger Eisenbahn kurz vor ihrer Verstaatlichung für den Berliner Vorortverkehr beschafft hat. Nach der letzten Lokomotive der Lieferung von 1882 an die Berlin-Hamburger Eisenbahn, der „Moabit“, wird die 2. Berliner Form als „Moabit-Type“ bezeichnet. Von 1887 bis 1893 sind 82 Maschinen – davon die meisten an die KED Berlin – geliefert worden. Einige haben in den Listen eine vorläufige DR-Nummer erhalten³⁾ (siehe auch Tabelle 5). Ähnlich der „Moabit-Type“, jedoch ohne Dom und mit einem Dampfdruck von 12 kg/cm² als

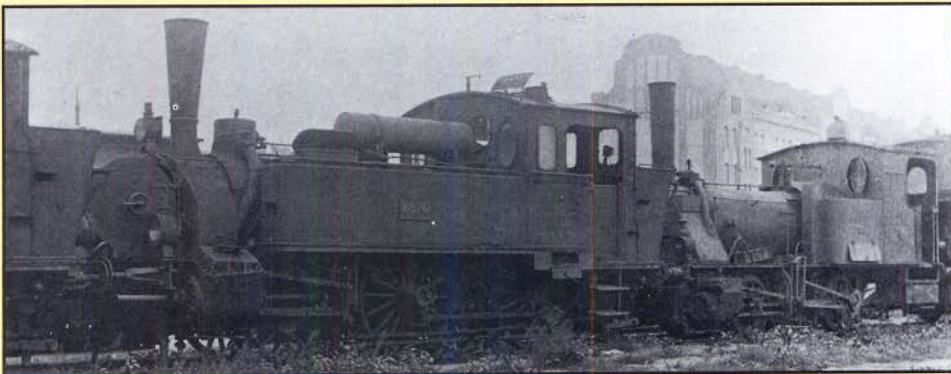


Bild 11: Die (T 2) Berlin 6074 wurde 1882 von Schichau für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn gebaut (Fabrik-Nr. 293). Bei der NME führte sie die Betriebsnummer 860. Von 1883 bis 1906 lautete ihre Betriebsnummer dann Berlin 1590. Ausgemustert wurde sie 1912. Rechts daneben ist auf dem Foto die (T 2) Berlin 6044, die ehemalige „Melibocus“ der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, zu sehen. **Foto: Sammlung Rauter**

Tabelle 1: Die sogenannte T 2¹ wurde eigens für die Stadtbahn konstruiert und 1884 von Henschel geliefert, hat in Berlin aber nicht befriedigen können.

Ihre technischen Daten:

Achsstellung B1, obwohl man inzwischen zur 1B übergegangen ist;	
Dampfdruck	kg/cm ² 10
Triebwerk	mm 350/550/1340
Dienstgewicht	t 34,2
Reibungsgewicht	t 23,2
Geschwindigkeit	km/h 60

Zusammenstellung der 18 von Henschel gebauten Maschinen und ihr Verbleib:

gebaut 1884 von Henschel als Fabrik- Nr.	Bahnnummer	Ausmusterung
1747	Berlin 1612 → 1906	(T 2) Berlin 6083 → 1909 Hannover 6046/2 1913
1748	1613	6084 → 1909 Hannover 6047/2 1912
1749	1614	6085 1911 a)
1750	1615	6086 1911 b)
1751	1616	6087 1912
1752	1617	6088 1911 c)
1753	1618	6089 1912
1754	1619	6090 1912
1755	1620	6091 1910
1756	1621	6092 → 1907 Hannover 6099 1910
1764	1622	6093 1909 d)
1765	1623	6094 1909
1766	1624	6095 1909
1767	1625	6096 → 1907 Hannover 6097 1911
1768	1626	6097 → 1907 Hannover 6098 1909
1769	1627	6098 → 1909 Hannover 6049/2 1909
1770	1628	6099 → 1908 Kattowitz 6099 vor 1914
1771	1629	6100 → 1908 Kattowitz 6100 vor 1914

Die Übersicht zeigt, daß diese leichte Maschine auch außerhalb Berlins nicht reüssieren konnte. Einige sind verkauft worden, so die
a) 6085 an eine Zuckerfabrik in Stralsund
b) 6086 an die Samlandbahn (in Ostpreußen) und weiter an die Kreisbahn des Kreises Fischhausen
c) 6088 an die Königsberg-Cranzer Eisenbahn als deren Nr. 10
d) 6093 hat sich als Heizlokomotive im Bw Grunewald bis 1916 gehalten.

Tabelle 2: Einige Abmessungen*) der B1-n2-t, Normale nach M III-4h, sogenannte Elberfelder Bauart

Rost	m ²	1,18
Heizfläche	m ²	84,8
Dampfdruck	kg/cm ²	10
Triebwerk	mm	400/575/1542;
Steuerung		innenliegende Allan-Steuerung
Radstand	mm	4080
Länge	mm	9530
Dienstgewicht	t	40,8
Reibungsgewicht	t	27,0
Geschwindigkeit	km/h	75
Vorräte	Wasser	4 m ³
	Kohle	1,5 t

*) Abmessungen der Breslau 1462 → (T 2) Breslau 6075 → umgezeichnet in (T 4) Breslau 6429. (Schichau 1897/Fabrik-Nr. 884).

Es wurden beschafft:

	1889	1890	1893	1894	1895	1896	1897	zusammen
Henschel	2	9	6	8	10	21	–	56
Schichau	–	–	–	–	–	–	7	7
								63 Maschinen

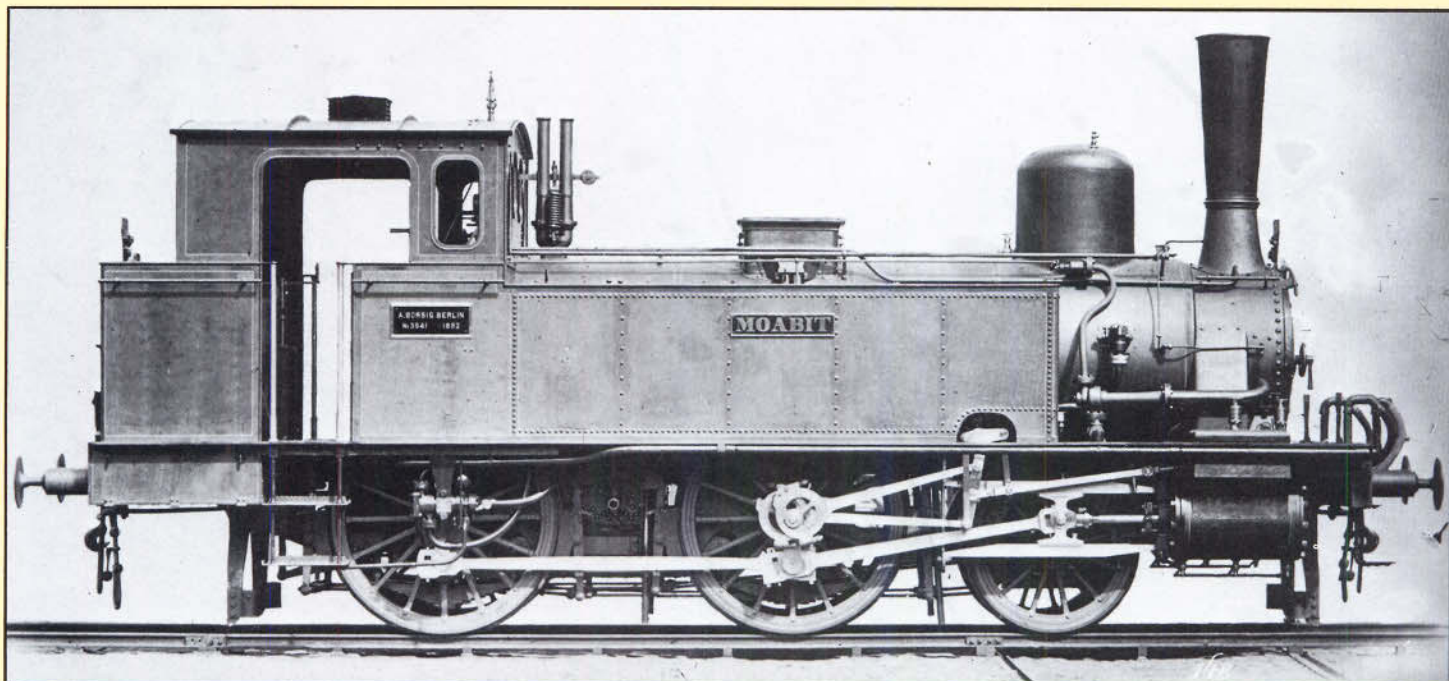
Sie verteilen sich bei Lieferung auf folgende KED:

KED	Breslau	5	KED	Elberfeld	10
	Cöln linksrh.	6		Frankfurt	14
	Cöln rechtsrh.	18		Hannover	10

Im Jahre 1906 wurden die 63 Maschinen zugeteilt:

der Gruppe T 2:	KED	Breslau	5*)	der Gruppe T 4 ² :	KED	Elberfeld	10
		Hannover	10			Essen	12
		Saarbrücken	6			Frankfurt	9
			21			Halle	2
						Kassel	4
						Münster	2
					ED	Mainz	3
							42

*) Später in T 4² umgezeichnet



▲ **Bild 12:** Nach der letztgebauten Maschine der Berlin-Hamburger Eisenbahn werden die Tenderlokomotiven der 2. Berliner Form auch als „Moabit“-Type bezeichnet. Die „Moabit“ der BHE wurde 1882 von Borsig geliefert (Fabrik-Nr. 3841). Bei der KED Altona führte sie später die Betriebsnummer (T 4) Altona 1040; ausgemustert wurde sie im Jahre 1911. **Foto: Deutsches Museum München**



◀ **Bild 13:** Die (T 2) Stettin 6048 entspricht von der Bauart her der (T 4) Mainz 6504 (siehe Bild 7). Sie wurde 1881 von Schichau für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn gebaut (Fabrik-Nr. 284) und erhielt bei der NME die Betriebsnummer 681. 1883 wurde sie in Berlin 1551, im Jahre 1906 in (T 2) Berlin 6084 und 1907 in (T 2) Stettin 6048 umgezeichnet. Ausgemustert wurde sie 1910/1911. **Foto: W. Hubert, Sammlung Rauter**

dem wichtigsten Unterschied, stellt sich die Normale nach M III-4a, die spätere T 4'. Sie ist die meistgebaute aller B1- und 1B-t-Spielarten (siehe auch Tabelle 6). Während sie im

Tabelle 3: B1-n2-t für Nebenbahnen nach M III-4g (gebaut 1895 von Henschel)

Fabrik-Nr.	4137	→ Berlin 2010	→ 1906	(T 3)	Posen 6101
	4138	→ Magdeburg 1400		(T 2)	Hannover 6083
	4139	→ Cöln rh. 1429/2		(T 4)	Münster 6451

Bild 14: Die (T 4) Halle 6407 ist eine Normale nach M III-4a, gebaut 1890 von Henschel (Fabrik-Nr. 3033). Als Magdeburg 1554 wurde sie in Dienst gestellt und 1895 in Berlin 1432 (2. Besetzung) umgezeichnet. 1906 erhielt sie die Betriebsnummer (T 4) Berlin 6478, 1911 die Betriebsnummer (T 4) Halle 6407. **Foto: Sammlung Rauter**



Tabelle 4: 1B-n2-t der Berliner Stadtbahn, sog. 1. Berliner Form

Abmessungen:		
Rost	m ²	1,05
Heizfläche	m ²	66,8
Dampfdruck	kg/cm ²	10
Triebwerk	mm	360/580/1594
Steuerung		außenliegende Allan-Steuerung
Radstand	mm	4000
Länge	mm	8830
Dienstgewicht	t	40,8
Reibungsgewicht	t	27,8
Geschwindigkeit	km/h	75
Vorräte	Wasser	4 m ³
	Kohle	2 t

In den Jahren 1881 und 1882 sind an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn (Direktion in Berlin) geliefert worden von

Schichau	20
Henschel	16
Hanomag	14
Schwartzkopf	10
Hohenzollern	10

Summe 70 Lokomotiven

Im Jahre 1906 sind 54 von ihnen als (T 2) eingeordnet worden, 15 als (T 4) und 1 wurde bereits vorher ausrangiert.

Als (T 4) wurden sie in den Bezirken Breslau, Cassel und Mainz eingeordnet.

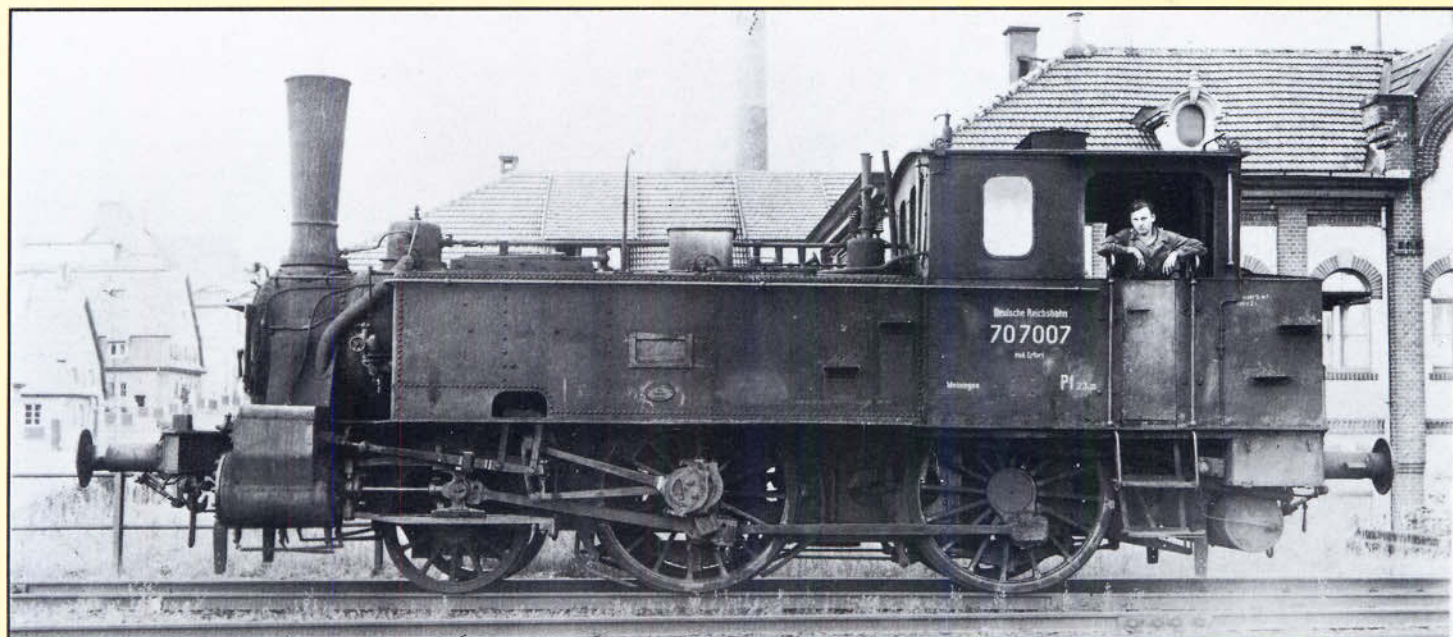


Bild 15: Auch die 70 7007 ist eine Normale nach M III-4a. Sie wurde 1891 von Henschel geliefert (Fabrik-Nr. 3048) und erhielt die Betriebsnummer 1569. Im Jahre 1895 wurde sie in Berlin 1447 (2. Besetzung), 1906 in (T 4) Berlin 6493 und 1912 schließlich in (T 4) Erfurt 6411 umgezeichnet. Bei der Deutschen Reichsbahn erhielt sie 1923 die vorläufige Nummer 70 7007, beheimatet war sie damals beim Bw Meiningen. Nach ihrer Ausmusterung 1924/1925 war sie Werklok im RAW Meiningen und hat dort noch den Zweiten Weltkrieg überstanden.

Foto: W. Hubert, Sammlung Merker

Berliner Bezirk bis 1913 das Feld geräumt hat, blieb sie bei anderen Direktionen noch über Jahre im Dienst. Mehr als 30 dieser T 4¹ haben 1923 bei der DR-Umzeichnung eine vorläufige Nummer erhalten, nämlich DR 70 7005–7011 und 70 7017–7038. Es sollten keineswegs zwei 1B-t-Bauarten aus den Jahren 1885–1888 bzw. 1898 übergangen werden, zwei, die jede für ihre Zeit durchaus Fortschritte zeigten: so lag der Zylinder hinter der Laufachse, und beide hatten einen erhöhten Dampfdruck von 12 kg/cm². Die Hannoversche Bauart aus den Jahren 1885–1888 zeigt deutlich den Einfluß des bereits genannten v. Borries; sie hat sich durchaus bewährt, und die KED Hannover hat 16 Lokomotiven in Dienst gestellt, deren letzte erst 1915/1916 ausrangiert worden sind.

Für die andere Variante aus dem Jahre 1898, einem Entwurf der Fa. Schichau (Fabrik-Nr. 950–952), wurde sogar ein Musterblatt aufgestellt (III-4m), indessen blieb es bei 3 Maschinen, welche die Elbinger Werkstätte an die KED Erfurt abgeliefert hat: Erfurt 1500–1502 → 1906 (T 4) Erfurt 6401–6403. Die 6401 und die 6403 hatte die DR als 70 7034 bzw. 7035 vorgesehen (+ 1923/1924).

Die Hannoversche Bauart konnte sich gegen die 1B-t in der gewohnten Bauweise nicht durchsetzen, die Erfurter ist um viele Jahre zu spät gekommen, um den bald nach der Jahrhundertwende in Dienst gestellten T 11 und T 12 oder den T 9³ gewachsen zu sein.

Zur T 4-Gruppe zählen auch die B1-t nach M III-4g und -4h, mit der Einschränkung, daß

sie bei der Neuordnung von 1905/1906 seitens der Direktionen auch anderen Gruppen zugeteilt worden sind (siehe oben).

Die T 2- und die T 4-Gruppe überschneiden sich in mancher Hinsicht, so daß es zweckmäßig erschien, sie zusammen zu behandeln. Die T 3 wird in der nächsten Ausgabe des Eisenbahn-Journals folgen.

Anmerkungen:

¹⁾ (zusätzlich 2 Maschinen der Stargard-Posener Eisenbahn, die aber bereits von der Oberschlesischen Eisenbahn betrieben und verwaltet wurde.)

²⁾ Es handelt sich um drei Wettbewerbsmaschinen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn (NME)

1. NME 600 = 1 B-n2t 1880 Schichau, F.-Nr. 277

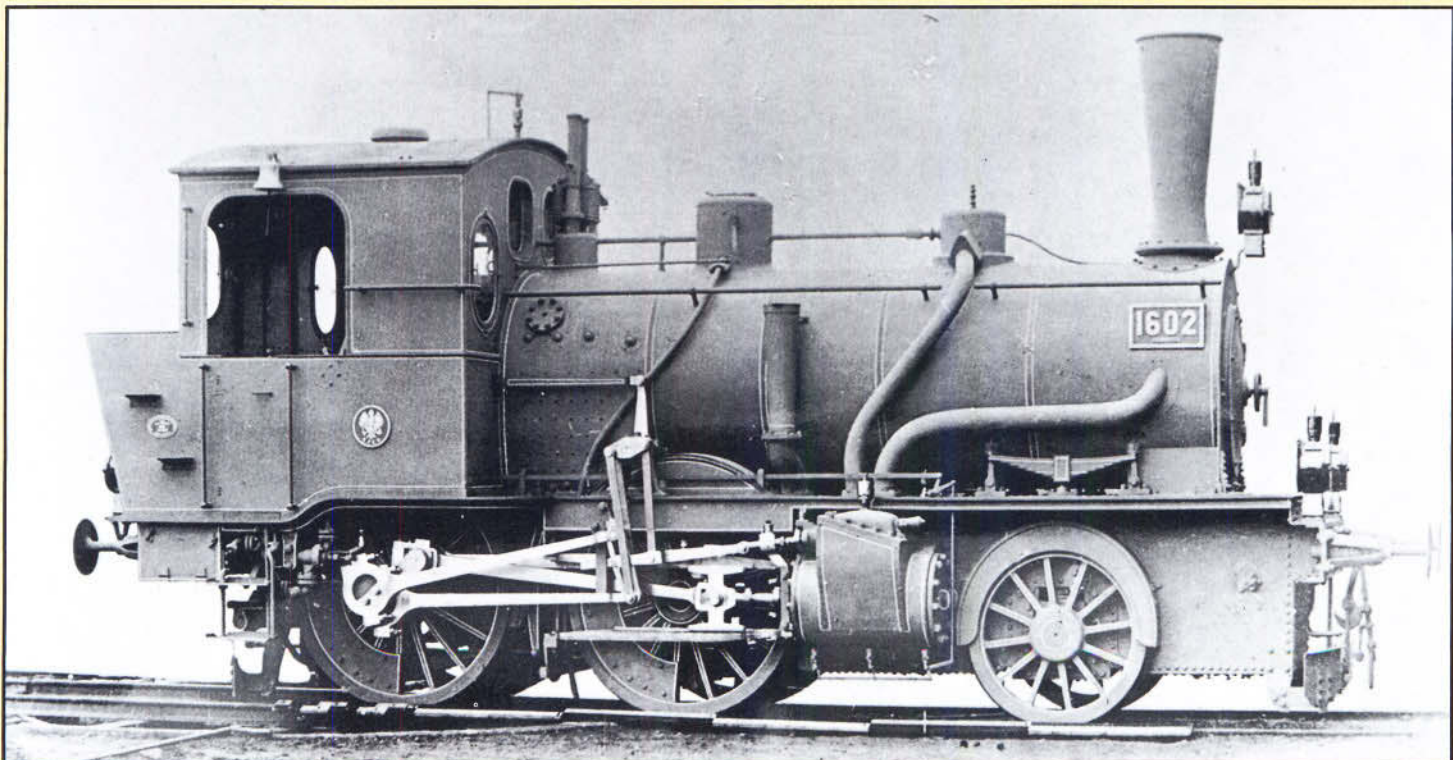
2. NME 601 = B-n2t 1880 Hohenz., F.-Nr. 148

3. NME 630 = B 1-n2t 1880 Schwartzk., F.-Nr. 1048

Sie erhielten 1883 die Betr.-Nrn. Berlin 1517–1519,

Bild 16: Trotz aller Vorzüge konnte sich diese Hannoversche Form gegenüber der Normalen nach M III-4a nicht durchsetzen. Gebaut wurde die Hannover 1602 im Jahre 1885 von Hanomag (Fabrik-Nr. 1825). Im Jahre 1906 wurde sie in (T 4) Hannover 6403 umgezeichnet, ausgemustert wurde sie im Jahre 1914.

Werkfoto Hanomag, Sammlung Dr. Scheingraber



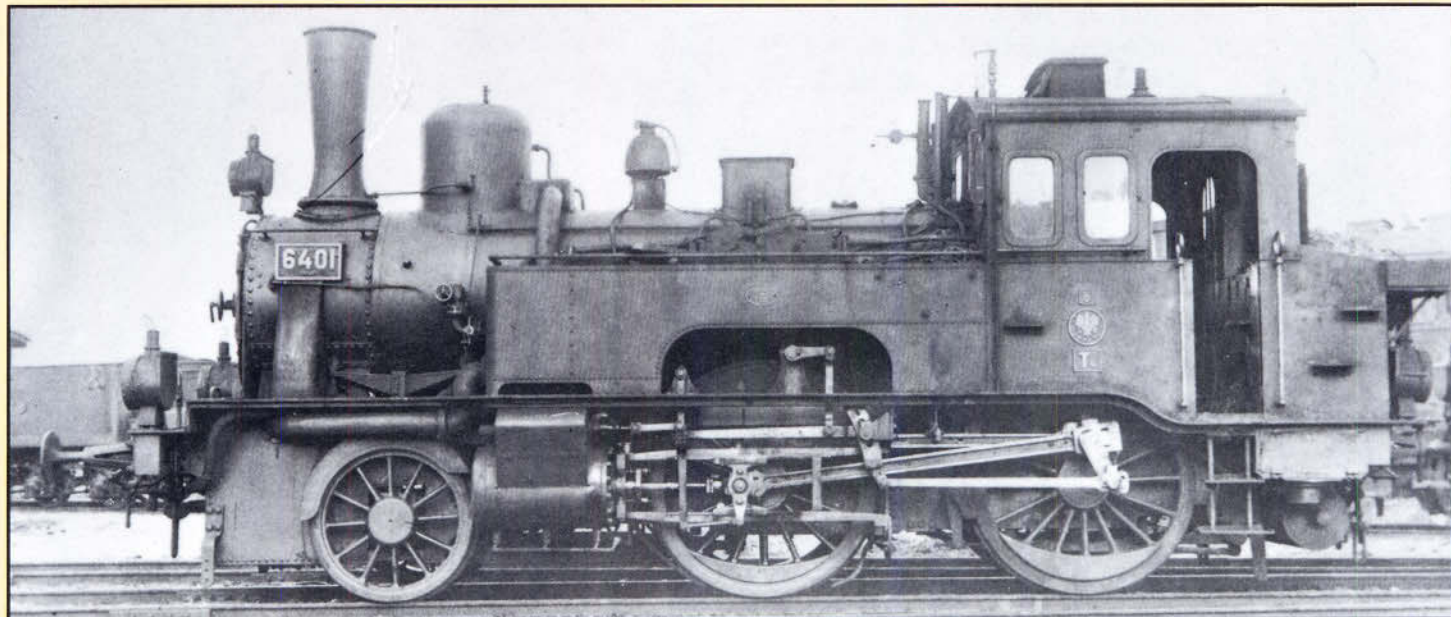


Bild 17: Diese Normale nach M III-4m wurde 1898 von Schichau geliefert (Fabrik-Nr. 950). In Dienst gestellt wurde sie als Erfurt 1500. 1906 wurde sie in (T 4) Erfurt 6401 umgezeichnet. Im

Jahre 1923 erhielt sie bei der Deutschen Reichsbahn die vorläufige Nummer 70 7034, ausgemustert wurde sie um 1925. Obwohl es sich bei den Lokomotiven nach dem Musterblatt III-4m um vortreffliche kleine Maschinen handelte, wurden nur drei Stück davon gebaut; die Zeit für Konstruktionen des Typs 1B-t war 1898 vorüber.

Foto: Sammlung Rauter

Tabelle 5: 1B-n2-t nach Vorbild der „Moabit“-Type der Berlin-Hamburger Eisenbahn

Die Abmessungen der an Berlin gelieferten Maschinen gleichen jenen der Ausgangsform, der Lokomotive „Moabit“, doch sind in der relativ langen Beschaffungszeit – von 1882 bzw. 1887 bis 1893 – manche Änderungen vorgenommen worden.

Abmessungen der Berlin 1679 → (T 4) Berlin 6450

Rostfläche	m ²	1,37
Heizfläche	m ²	91
Dampfdruck	kg/cm ²	10
Triebwerk	mm	420/610/1590
Steuerung		außenliegende Allan-Steuerung
Radstand	mm	4000
Länge ü. Puffer	mm	10040
Dienstgewicht	t	43,3
Reibungsgewicht	t	30,1
Geschwindigkeit	km/h	65
Vorräte		
Wasser	m ³	5
Kohle	t	1,25

Es wurden beschafft:

	1882	1887	1888	1890	1891	1892	1893	zusammen
Borsig	6 ¹⁾	–	–	–	–	–	–	6 ¹⁾
Union	–	10	–	–	–	–	–	10
Hanomag	–	–	6	18	9	4	–	37
Henschel	–	–	–	–	–	26	9	35
Summe	6 ¹⁾	10	6	18	9	30	9	82 + 6 ¹⁾

¹⁾ Noch an die Berlin-Hamburger Eisenbahn geliefert

Von den 82 Lokomotiven wurden geliefert an die

KED	Altona	14
	Berlin	59
	Bromberg	9

Im Jahre 1906 waren die 88 Maschinen zugeteilt

der KED	Altona	13 + 3	der KED	Danzig	2
	Berlin	60 ²⁾		Frankfurt	2
	Breslau	2		Stettin	6

²⁾ einschließlich der drei „Moabit“-Lieferungen aus dem Jahre 1882 von Borsig
Fabrik-Nr. 3836 „Stresow“ → Berlin 6401
3837 „Ruhleben“ → Berlin 6402
3839 „Westend“ → Berlin 6403

Bild 18: Bei der Hannover 1612 handelt es sich um die gleiche Bauart wie bei der Hannover 1602 (siehe Bild 16). Gebaut wurde die Hannover 1612 im Jahre 1888 von Hanomag (Fabrik-Nr. 1963). Im Jahre 1906 wurde sie in (T 4) Hannover 6413 umgezeichnet, 1914 erfolgte ihre Ausmusterung.

Foto: W. Hubert, Sammlung Rauter

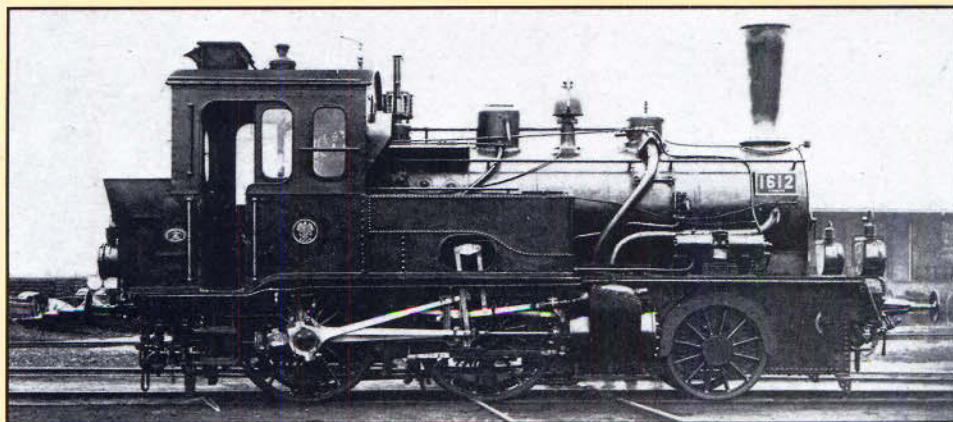


Tabelle 6: 1B-n2-t, Normale nach M III-4a

Auch bei dieser Normale änderten sich die Abmessungen in den 10 Beschaffungsjahren

Hier die Abmessungen der Breslau 1449 → 1906 (T 4) Breslau 6421
gebaut von Henschel im Jahre 1893, Fabrik-Nr. 3737

Rostfläche	m ²	1,6
Heizfläche	m ²	87,7
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	420/600/1600
Steuerung		außenliegende Allan-Steuerung
Radstand	mm	4200
Länge	mm	9840
Dienstgewicht	t	41,95
Reibungsgewicht	t	27,85
Geschwindigkeit	km/h	75
Vorräte		
Wasser	m ³	5
Kohle	t	2

Die T 4¹, Normale nach M III-4a, ist die meistgebaute aller B1- und 1B-Tenderlokomotiven. Nur zwei Werke haben sich an der Lieferung beteiligt:

	1890	1891	1892	1893	1894	1898	1899
Henschel	19	40	4	62	22	–	147
Schichau	–	–	–	–	–	25	1
							26
						insgesamt	173

Die 173 Maschinen sind geliefert worden an:

KED	Altona	13	KED	Halle	16
	Berlin	18		Kattowitz	5
	Breslau	14		Magdeburg	45
	Bromberg	15	ED	Mainz	3
	Cöln linksrh.	14	KED	Stettin	13
	Frankfurt	17		insgesamt	173

Im Wettbewerb mit der T 11, vor allem aber der T 12, konnten sich die Naßdampf-1B-t nicht behaupten; auf untergeordneten Nebenbahnstrecken erlagen sie u. a. der Konkurrenz der T 9³.

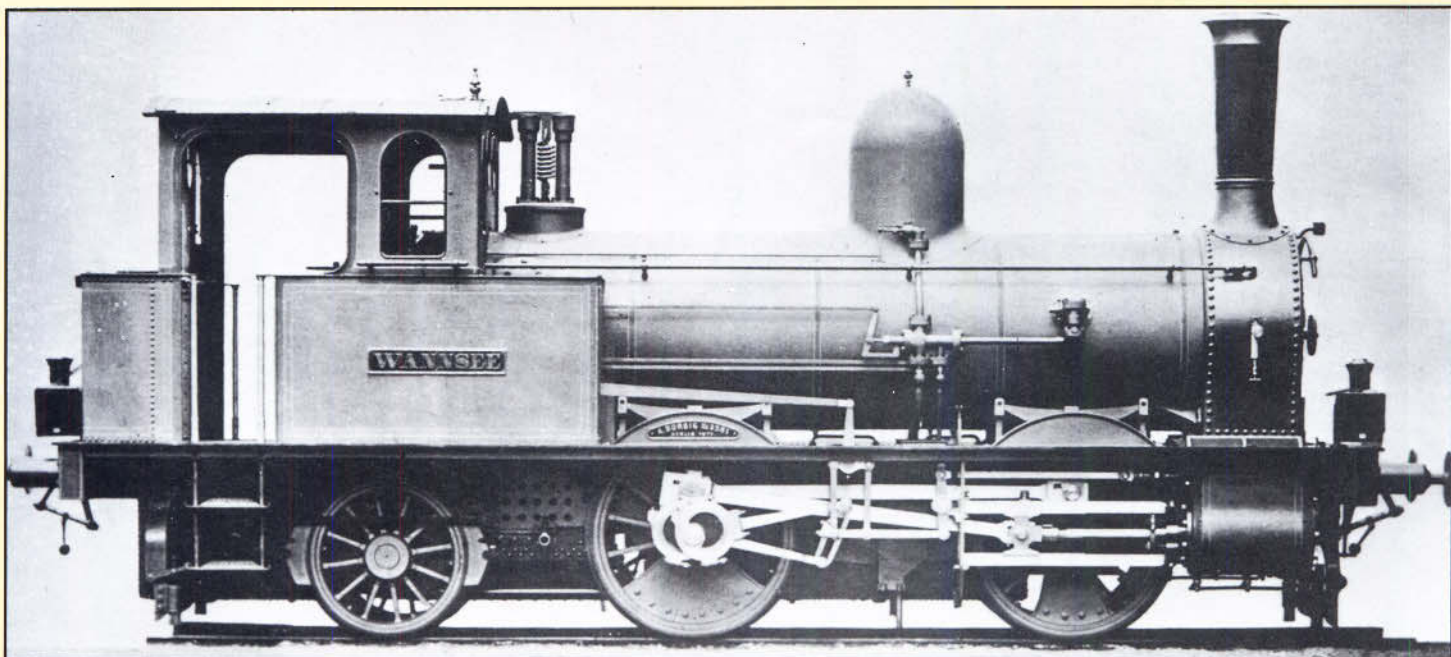
Im letzten Beitrag über die Naßdampf-Tenderlokomotiven der preußischen Staatseisenbahnen im Eisenbahn-Journal 7/84 konnte bei der Behandlung der B-n2t der Bremer Hafenbahn – Betr.-Nr. 4a (Bild 20) – der Eindruck entstehen, als hätte es sich bei der dieser Lok von der DR zugeteilten Betriebsnummer 88 7601 um eine vorläufige Nummer nach dem vorläufigen Umzeichnungsplan von 1923 gehandelt.

Da die Bremer Hafenbahn aber erst 1930 von der DR übernommen wurde, erhielt die Hafenbahn 4a tatsächlich noch die DR-Nummer 88 7601, war allerdings bereits Ende 1931 ausgemustert.

Die Redaktion

Bild 21: Zu den Vorläufern der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortlokomotiven zählt die „Ringbahnlokomotive“ der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, so nach ihrem späteren Arbeitsbereich genannt. Krauss lieferte in den Jahren 1873 und 1875 von dieser Bauart insgesamt 15 Maschinen. Sie erhielten 1883 bei der KED Berlin die Betriebsnummern Berlin 1433–1442 und 1467–1471, ausrangiert wurden sie bis 1894 bzw. 1899. Das Foto zeigt die Betriebsnummer 379 der NME, gebaut 1873 von Krauss als Fabrik-Nr. 270.

Foto: Deutsches Museum München



die 1517 wurde 1906 nach T 2 Berlin 6046, die 1518 wurde um 1895, die 1519 um 1899 ausgemustert.
Ihre Triebwerksabmessungen waren: NME 600: 350/550/1596 mm; NME 601: 280/420/1280 mm; NME 630: 400/610/1594 mm.

3) (T 4) Altona	6408 → DR (vorl.)	70 7002
	6410	70 7003
	6430	70 7004
	6423	70 7012
	6424	70 7013
	6425	70 7014
(T 4) Kattowitz	6449	70 7015
	6450	70 7016
(T 4) Cassel	6461	69 7001 ¹⁾
(T 4) Elberfeld	6413	69 7002 ¹⁾

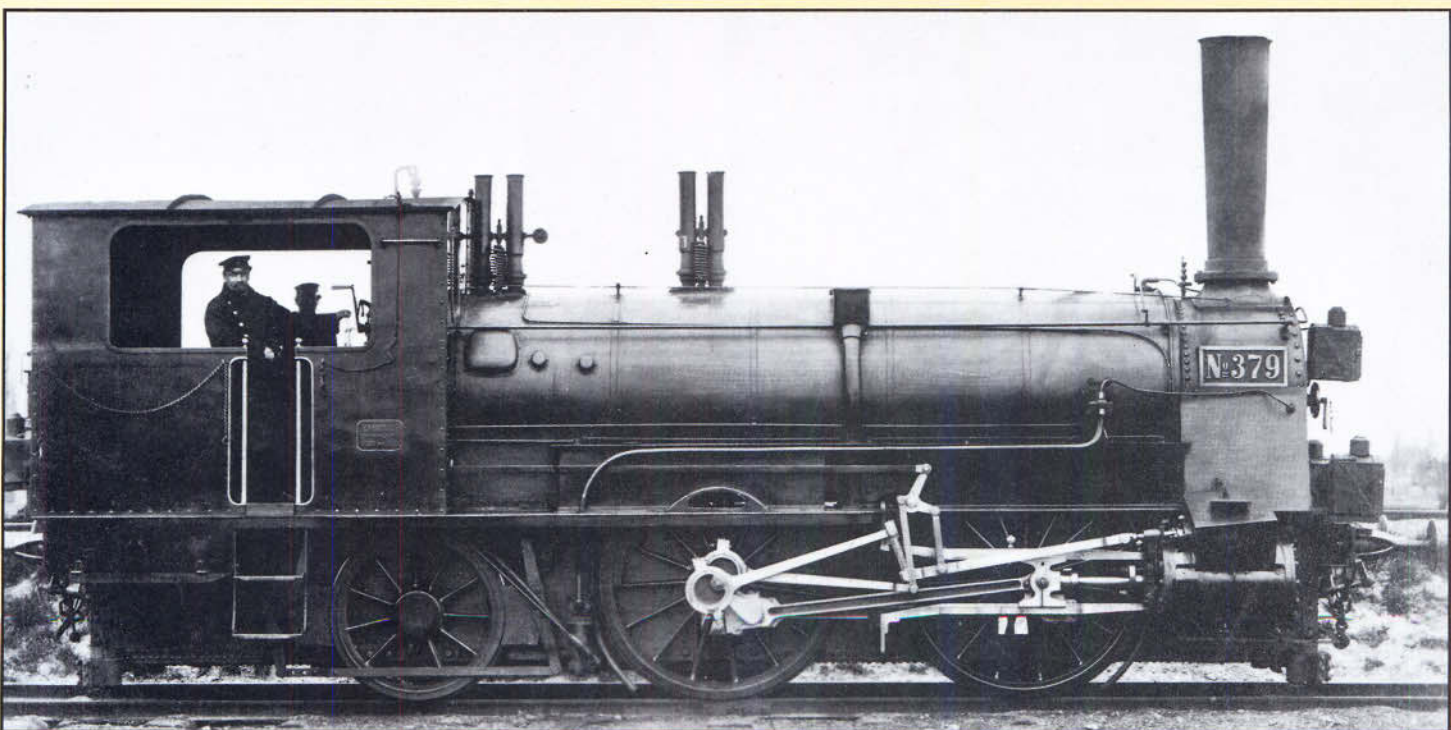
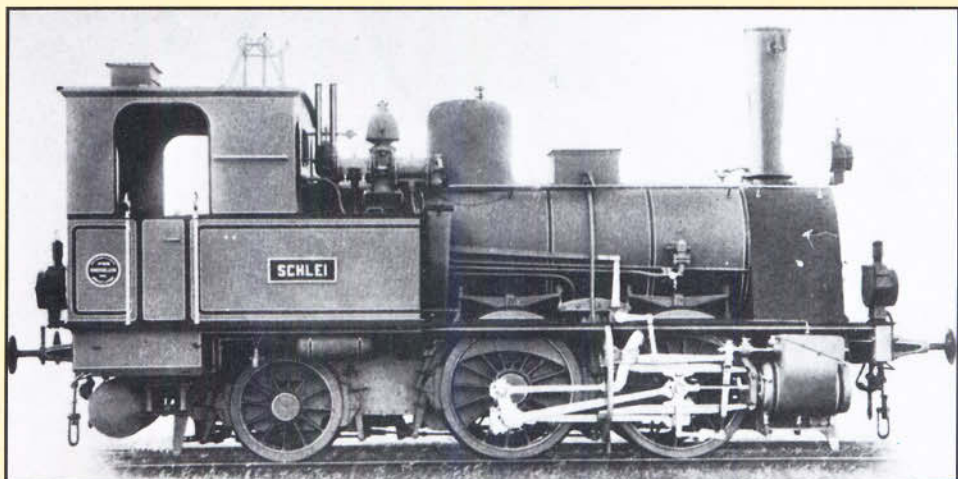
Die fehlende Nummer 70 7001 sollte eine Maschine der 1. Magdeburger Form, die (T 4) Altona 6431 bekommen.
¹⁾ Die DR 69 7001 und 7002 sind hier falsch eingereiht, richtig eingereiht ist dagegen als 69 7003 die ehemalige Saarbrücken (T 4) 6044; sie ist eine B 1-t.

Bild 20: Die B1-t nach M III-4g ist für die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn in wenigen Exemplaren nachgebaut worden. Eine dieser Nachbauten war die „Schlei“. Hohenzollern lieferte sie 1902 (Fabrik-Nr. 1538). Schon im Jahr darauf wurde sie in Altona 1650 (2. Besetzung) und 1906 in (T 2) Altona 6041 umgezeichnet. Bis 1914 hat sie auf der „Ostküstenbahn“ von Kiel nach Flensburg Dienst getan.

Werkfoto Hohenzollern, Sammlung Rauter

Bild 19: Die „Wannsee“ der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn (BPME) kann den englischen Einfluß nicht verleugnen. Borsig baute 1877 drei Maschinen dieses Typs (Fabrik-Nr. 3580–3582). Bei der BPME erhielt sie die Namen „Schlachtensee“, „Wannsee“ und „Babelsberg“. 1883 wurden sie in Magdeburg 1444–1446 umgezeichnet. Die Magdeburg 1445, die ehemalige „Wannsee“, wurde 1905 ausgemustert, die Magdeburg 1444 und 1446 zählten 1906 als (T 2) Hannover 6084 und 6085 zum Bestand des Bw Salzwedel. Die Namen der drei Lokomotiven deuten auf ihre Verwendung bei der BPME hin: Sie beförderten damals die Züge der Wannseebahn.

Foto: Deutsches Museum München

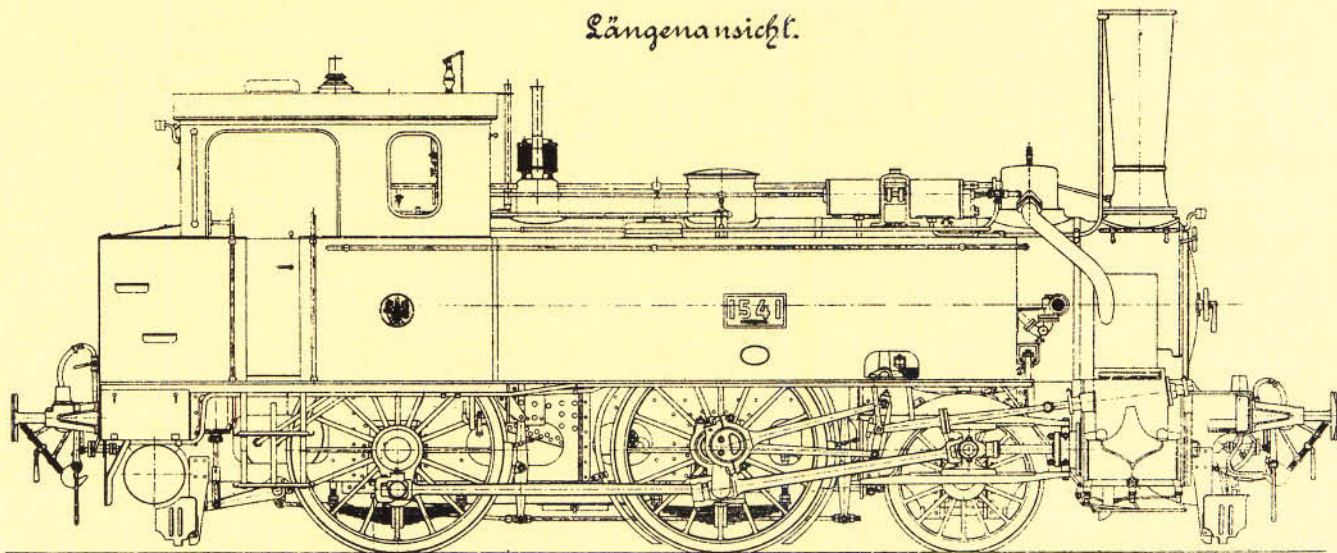


Normen für Betriebsmittel
der Preussischen Staatsbahnen
aufgestellt im Jahre 1889/90

Personenzug

Maasse in mm

Längensicht.



Druck auf die Federn, betriebsf. 11230 kg
Gewicht des Cylinders, Betrieben m. s. m. 2770 "
Druck auf die Achsen, betriebsf. 19000 "
Gesamtweggewicht, betriebsf. 31900 "
Gesamtweggewicht, leer 31900 "

10838 kg

5182 "

19000 "

Dampfdruck 12 Atmosphären.

Größte zulässige Geschwindigkeit 75 km i. d. Stunde.

12200 kg

1700 "

19900 "

Reibfläche des Zylinderkopfes 5,82 qm

" " Zylinderkopfes 83,93 "

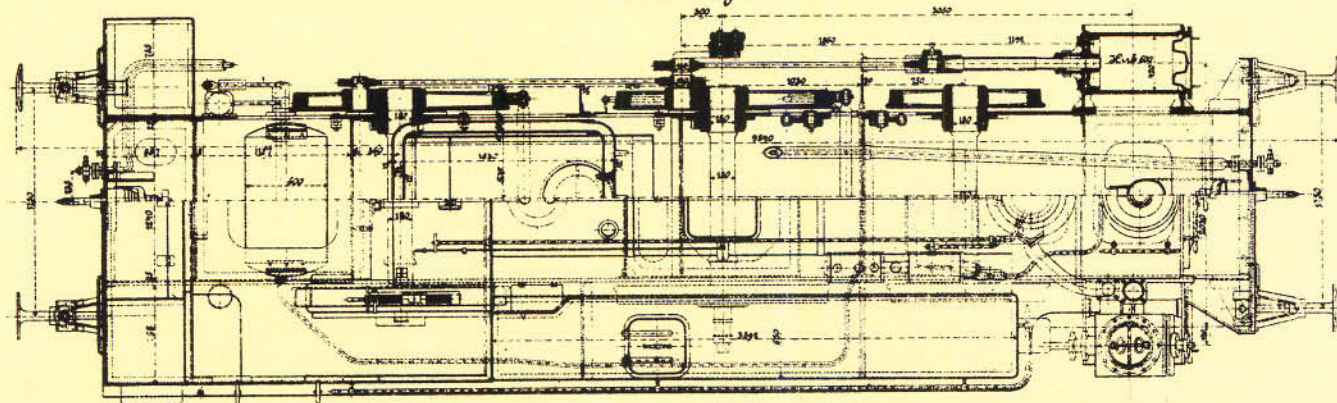
Gesamtreibfläche 89,75 "

Reibfläche 1,6 "

Zugkraft des Kessels 28 + 28 = 56 t

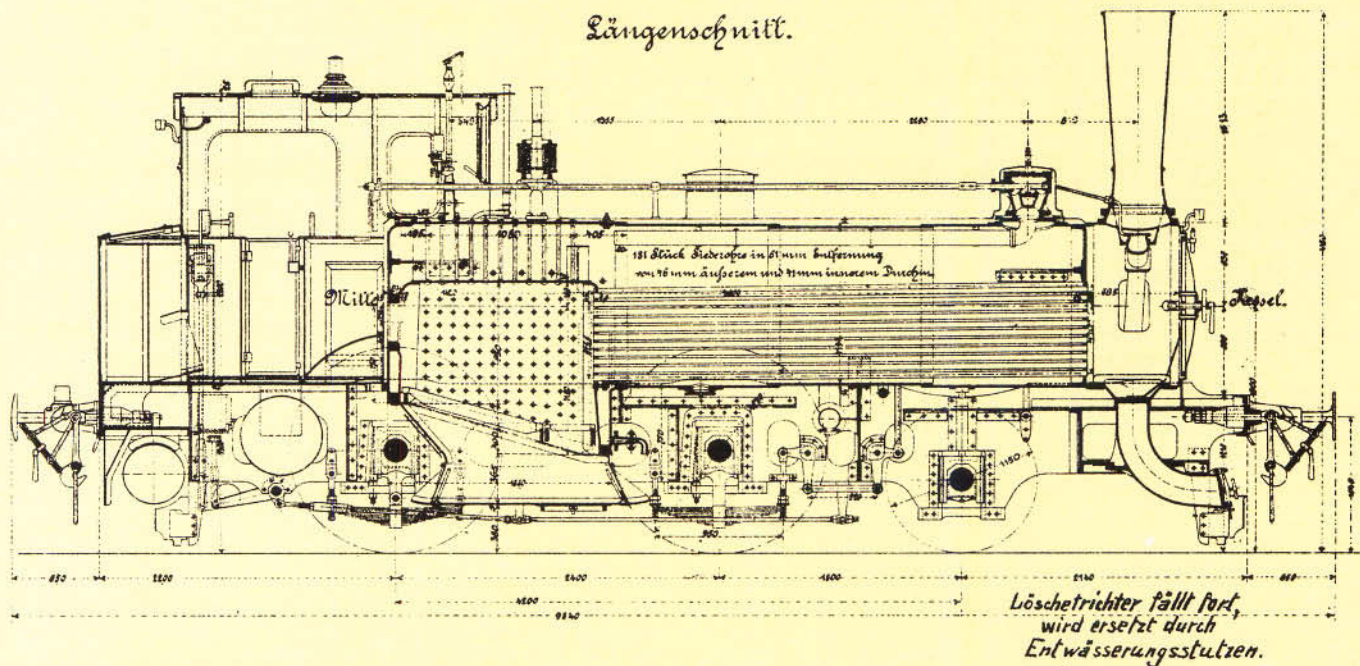
" des Kessels 1600 kg

Grundriss.



1000 2000 3000 4000 5000 mm

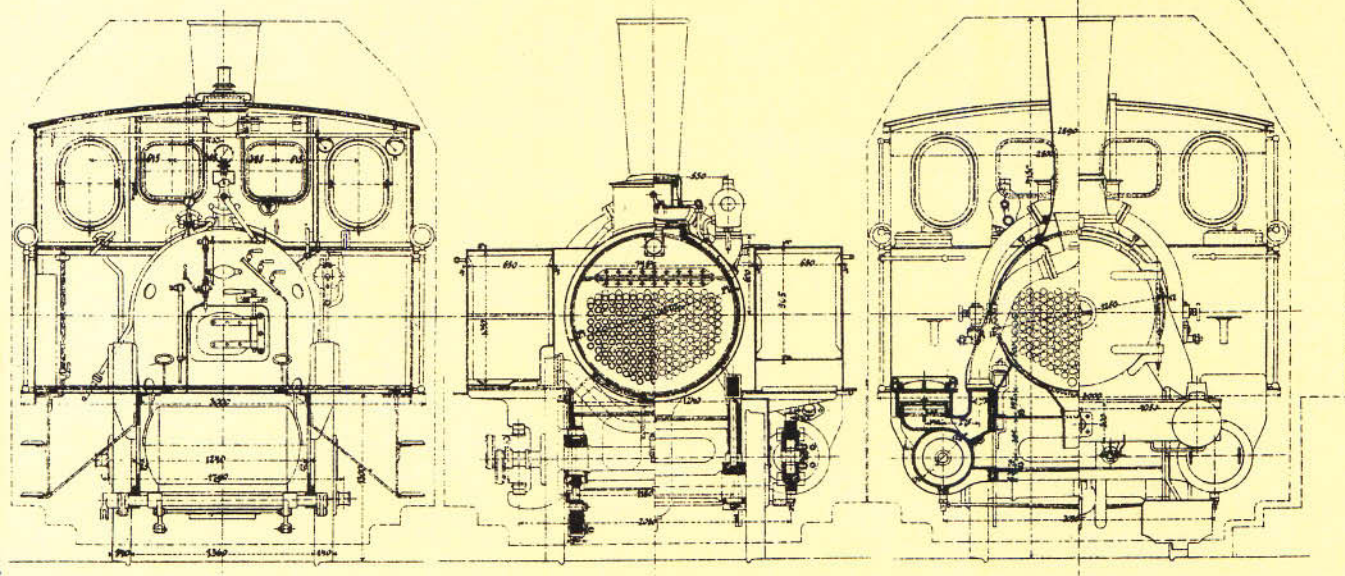
Längenschnitt.



Rückenansicht.

Querschnitt.

Querschnitt. Vorderansicht.



Die Gattung T 4' wurde in verschiedenen Bauformen geliefert. Für die 173 zwischen 1890 und 1897 gebauten normalen T 4' stellte man das Musterblatt III-4a auf.

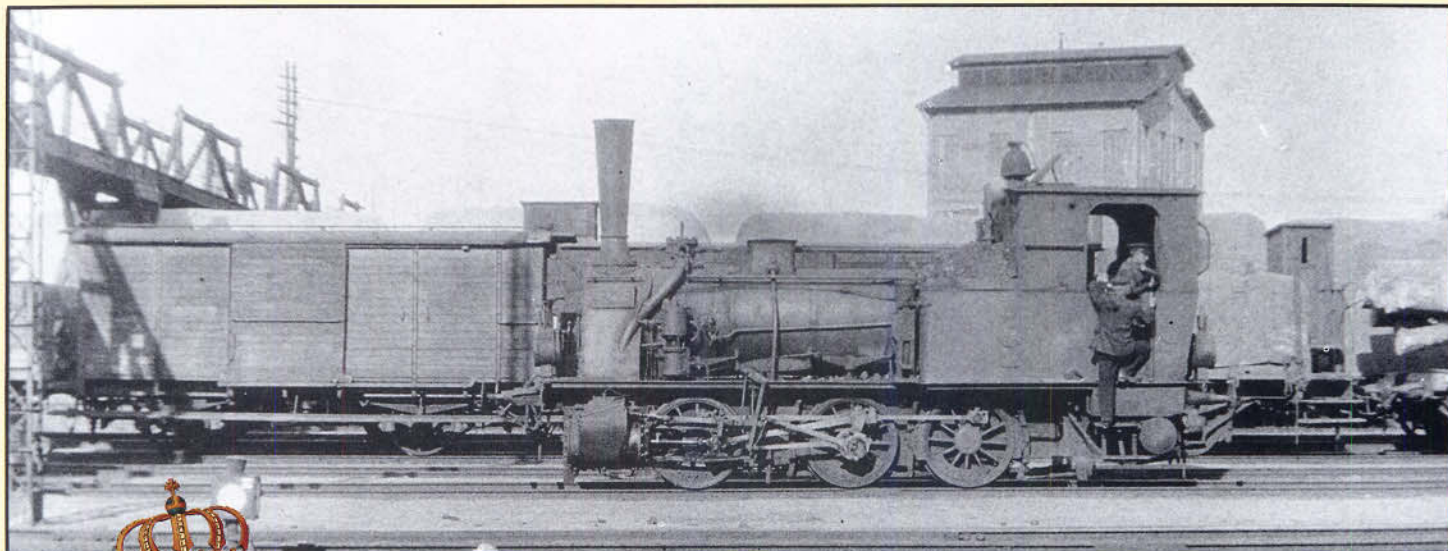


Bild 1: Die (T 3) Altona 6126 wurde am 22. 5. 1915 im Bahnhof Wittenberge fotografiert. Sie wurde 1891 von Henschel geliefert (Fabrik-Nr. 3290) und erhielt bei der DR die Loknummer 89 7091. Ihr Verbleib ist unbekannt. **Foto: K. Pierson**



Die Gattung T 3

aus Eisenbahn-Journal 1/1985

Die 3/3-gekuppelte Tenderlokomotive mit einem Achsdruck von 10 t, gebaut nach dem

alten Musterblatt 12 der „Normalien für die Betriebsmittel der Preussischen Staatsbah-

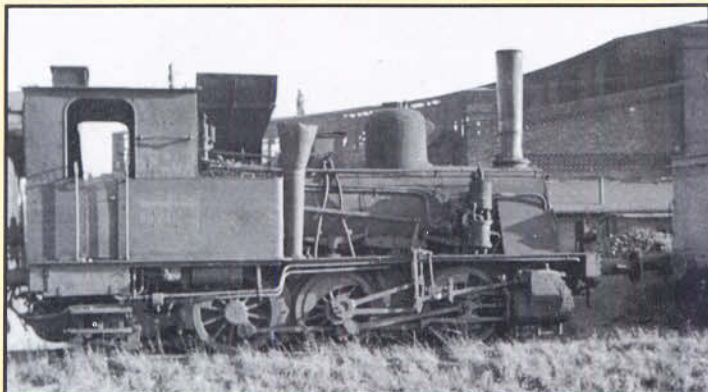
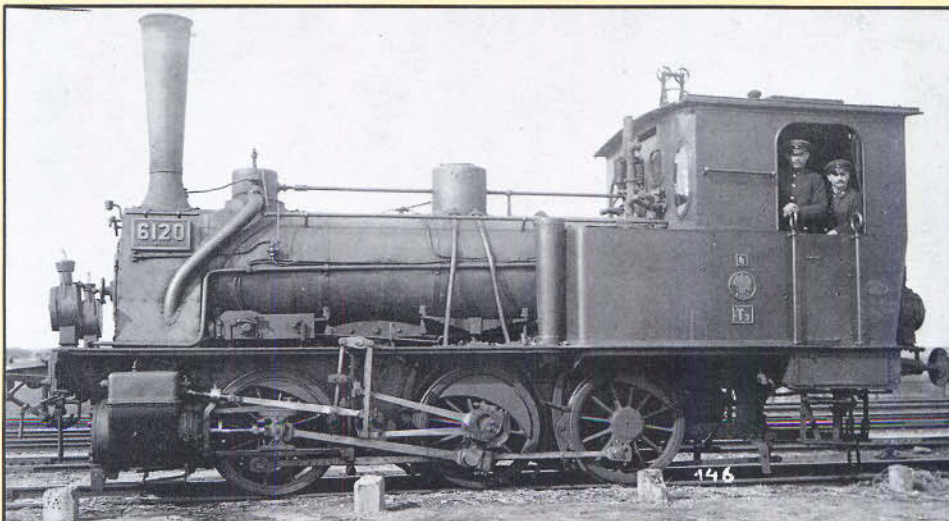


Bild 2: Die 89 7410 wurde 1902 von Jung in Jungenthal gebaut (Fabrik-Nr. 6231). Zunächst erhielt sie die Betriebsnummer Mainz 1757, 1906 wurde sie in (T 3) Mainz 6231 umgezeichnet. Sie ist 1953 im Bw Stolberg ausgemustert worden. **Foto: Sammlung Rauter**



Bild 3: Bei dieser T 3 handelt es sich um die ehemalige Elberfeld 6222 (ex Elberfeld 1745/2). Sie wurde 1899 von Humboldt gebaut (Fabrik-Nr. 33) und erhielt bei der DR noch eine vorläufige Nummer: 89 7512. Diese dürfte sie jedoch nur auf dem Papier bekommen haben, denn sie wurde bald danach Werklokomotive im EAW Jülich und erhielt dort die Nummer 15 (015). **Foto: Sammlung Rauter**

Bild 4: Die (T 3) Halle 6120 wurde 1892 von Schichau in Elbing an die KED Erfurt geliefert (Fabrik-Nr. 583), wo sie bis 1895 als Erfurt 1769 Dienst tat. 1895 kam sie zur KED Halle, wo sie zunächst unter ihrer alten Betriebsnummer 1769 lief und 1901 auf Halle 1719 umgezeichnet wurde. Ihr späterer Verbleib ist unbekannt. **Foto: Sammlung Rauter**



nen“ ist alten und jungen Eisenbahnfreunden gut bekannt, wenn ihr späteres Gattungszeichen genannt wird – T 3.

Jene freilich, die es nicht so genau nehmen, bezeichnen als T 3 alles, was keinen „Kohlenwagen“ hinter sich hat, auf 6 Rädern läuft, einen tiefliegenden Kessel und also einen langen Schornstein aufweist. Sollen sie!

Diese Auch-T 3 bleibt auf dem „Abstellgleis“ – Blickpunkt dieses Beitrages ist die normale T 3, eine der erfolgreichsten Bauarten der Kgl. Preussischen Staatseisenbahnen.

Hatte die T 3 Vorläufer, wie dies so häufig der Fall ist bei neuen Konstruktionen?

Wenn nur diejenigen C-t berücksichtigt werden, welche 1905/1906 in die Gruppe T 3 eingereiht worden sind, dann sind zwei Bauarten zu nennen, einmal die der Main-Weser-Bahn, zum anderen jene der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (siehe auch Tabelle 1); während die Main-Weser-T 3 in mancherlei Hinsicht

von der normalen T 3 abweicht, stimmt die BME-Bauart in allen entscheidenden Punkten mit ihr überein. Der BME-Entwurf geht nun aber zurück auf den damaligen Obermaschinenmeister der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, Stambke, der es als Mitglied der „Normen-Commission“ in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts vielfach verstanden hat, seine Ansichten und Vorschläge durchzusetzen.

Von anderen ist die BME-Bauart 1881/1882 zum Henschel in Cassel gebaut worden, Henschel lieferte aber auch die ersten normalen T 3. So ist zu vermuten, daß Stambkes Entwurf – kaum abgeändert – in die Normalien übernommen wurde.

Die ersten „Normalien“ von 1877 sahen zwei Bauarten vor, je in einer Ausführung mit Innen- bzw. Außensteuerung; es lagen vor die Musterblätter

13 u. 14 für die C-Güterzuglokomotive

15 u. 16 für die 1B-Personenzuglokomotive

Bereits im Jahre 1881 legte die KED Bromberg auf Weisung des Ministeriums zwei weitere Entwürfe vor, die Musterblätter

11 für eine leichte B-t

12 für eine leichte C-t.

Beide Bauarten sollten auf Nebenbahnen und im Rangierdienst tätig sein.

Kaum zwei Jahre später, 1883/1884, erschienen die „Revidierten Normalien“⁽²⁾ – keine Angst, sie werden noch des öfteren revidiert und ergänzt! Die o. a. alten Musterblätter sind wiederum enthalten, nur mit einer anderen Bezeichnung:

aus M 11 wird M III-4d (spätere T 1)

aus M 12 wird M III-4e (spätere T 3)

Diese „normale 3/3-gekuppelte Tenderlokomotive mit einem Achsdruck von 10 t“, die T 3 also, ist in den Jahren 1882 – 1905 von den Kgl. Preußischen Staatseisenbahnen in Dienst gestellt worden; fast 25 Jahre – in der Technik-Geschichte ein langer Zeitraum! Kein Wunder, daß an dieser Bauart dies und das abgeändert wird, doch niemals etwas Charakteristisches – weder in den drei Auflagen des Musterblattes III-4e noch im zweiten Musterblatt III-4p! Die Bremsart hat nicht gerade viel mit der Bauart zu tun, ein bißchen mehr Wasser und Kohle ebensowenig wie die Beleuchtung: Gas oder Petroleum – unerheblich, ob geneigte oder gerade verlaufende Führerhausrückwand – nicht welterschütternd.

Rahmen und Kessel liegen um einige cm höher, das Dienstgewicht steigt in 25 Jahren um einige t; bliebe zu erwähnen: der Regler wird schon bei M III-4e durch einen Dom ersetzt. Diese wenigen Unterschiede werden nun dadurch verwischt, daß es zum einen Übergänge gibt, zum anderen bei den fälligen Untersuchungen im AW Kessel getauscht werden.

Im übrigen: nach den Anschauungen der modernen Techniker sind die **normalen** Lokomotiven jener Zeit nicht genormt, nicht typisiert. Ewald hat es in den Hanomag-Nachrichten (117/1923, S. 123) so ausgedrückt: „Im Lokomotivbau herrscht, trotz der Einführung von „Normal“-Lokomotiven, bis heute der Grundsatz individueller Behandlung des einzelnen Typs, oft sogar der einzelnen Maschine.“

So seien die Abmessungen der C-t nach M III-4e und M III-4p mit gewissem Vorbehalt wiedergegeben (siehe Tabelle 2).

Es ist dennoch erstaunlich, daß alle diese C-t, von der ersten im Jahre 1882 bis zum Nachbau seitens der Ferrovie Valtellina im Jahre 1924, ihre Hauptabmessungen bewahrt haben.

Hat es nun keine Sonderbauarten gegeben? Ist es absonderlich, wenn einige T 3, noch

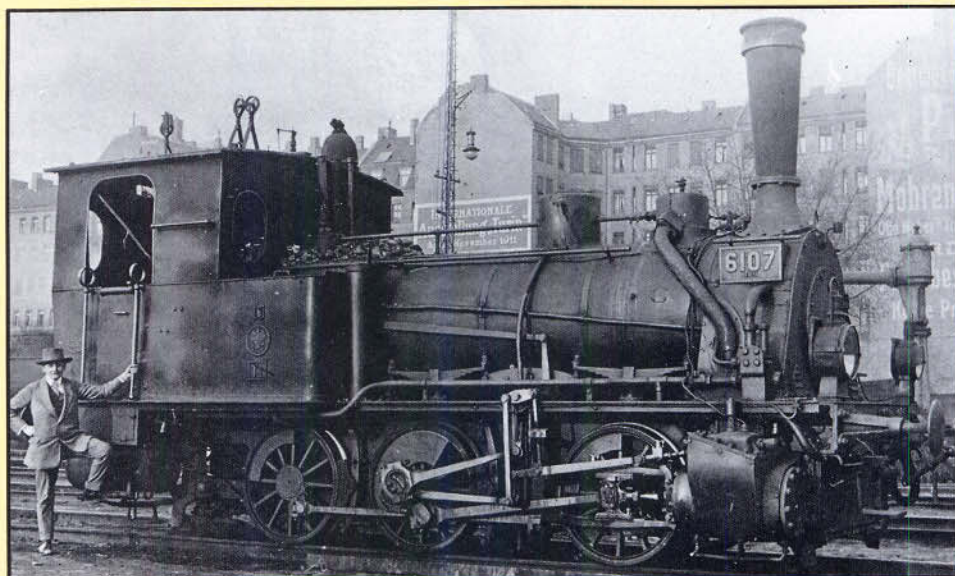


Bild 5: Die (T 3) Berlin 6107 wurde 1889 von Henschel gebaut (Fabrik-Nr. 2717). Zunächst lief sie als Erfurt 1720 und kam dann als 1720/2. nach Berlin. 1914 wurde sie an die Direktion Hannover überwiesen (Hannover 6234) und später dort als 89 7059 ausrangiert. Das Foto zeigt sie um 1911/12 im Vorgelände des Anhalter Bahnhofes in Berlin. Vor dem Führerhaus präsentiert sich der vielen Eisenbahnfreunden bekannte Werner Hubert.

Foto: K. Pierson

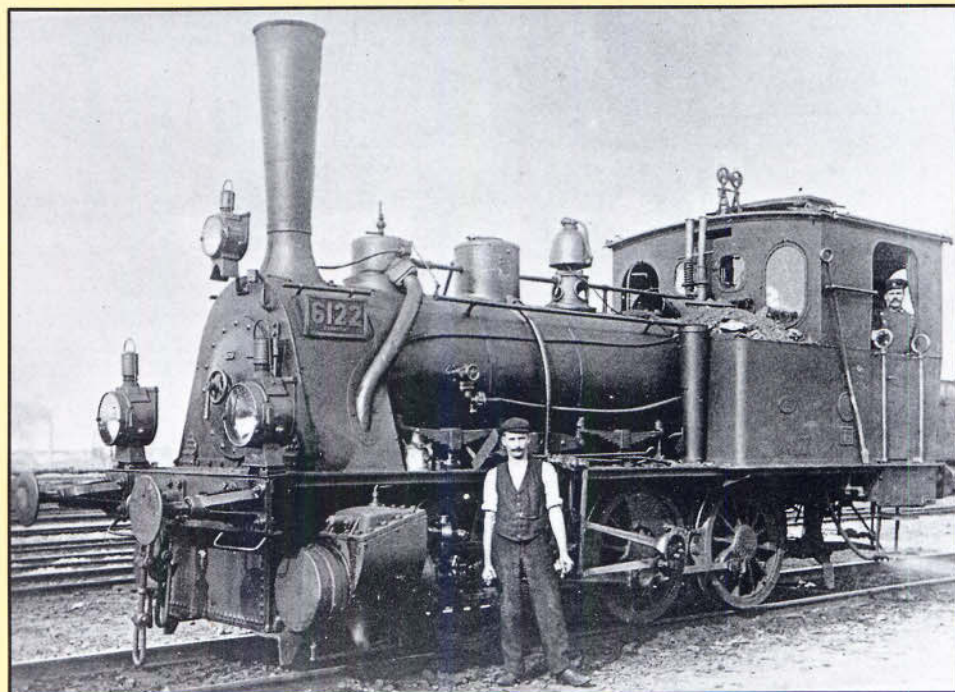
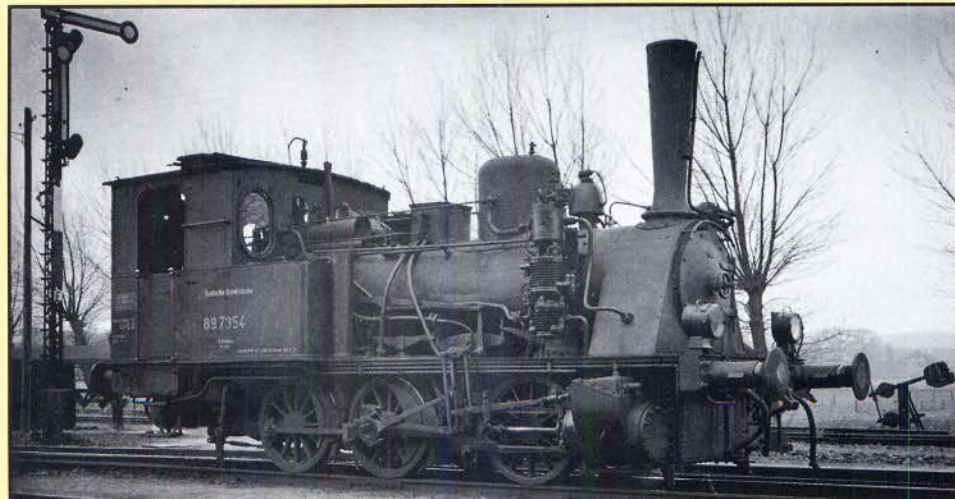


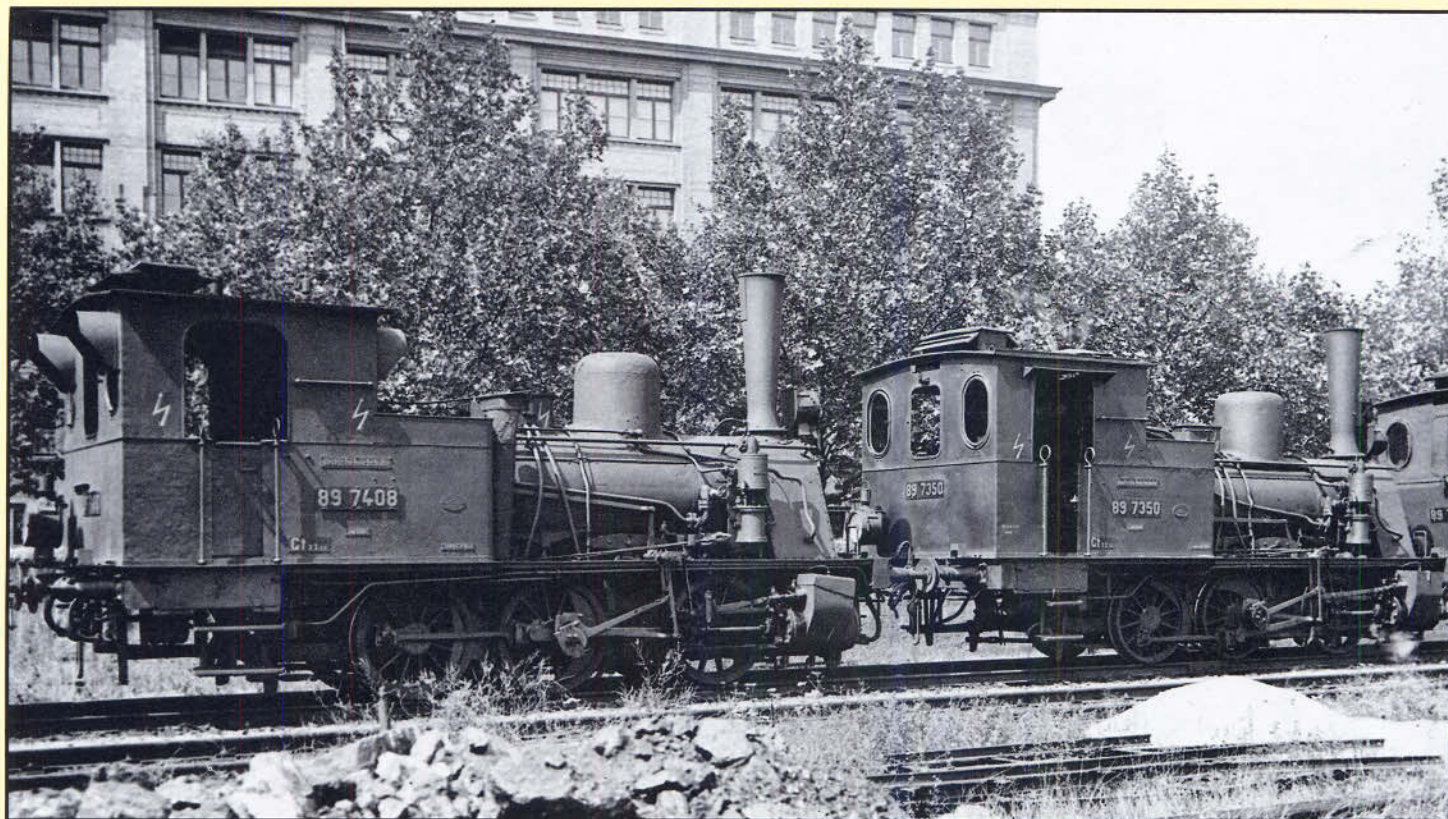
Bild 6: Die (T 3) Frankfurt 6122 wurde 1892 von Henschel gebaut (Fabrik-Nr. 30604) und erhielt zunächst die Betriebsnummer Frankfurt 1736. 1925 bekam sie bei der DR die Loknummer 89 7116. Ihr Verbleib ist unbekannt. Das Foto zeigt sie 1916 im Bw Frankfurt (Main) 2.

Foto: Sammlung Rauter

Bild 7: Die 89 7354/2. wurde 1910 von Humboldt (Fabrik-Nr. 418) an die Kleinbahn Kirchbarkau-Preetz (Holstein)-Lütjenburg geliefert. Vom 13. 7. 1939 bis 6. 11. 1946 war sie beim Fliegerhorst Westerland auf Sylt tätig und wurde 1946 von der DR als 89 7354/2. übernommen. Ihr weiterer Lebenslauf: Bw Flensburg (7. 11. 1946 – 25. 4. 1947) – Bw Husum (26. 4. 1947 – 20. 8. 1947) – Bw Kiel (22. 8. 1947 – 2. 11. 1955). Bis zu ihrer Ausmusterung am 2. 11. 1955 war sie von Kiel aus häufiger Gast in Eckernförde.

Foto: H. Rauter





von der Breslau-Freiburger Eisenbahn bestellt, innenliegende Steuerung aufweisen? Wohl nicht. Weicht die Doppellokomotive, gebildet aus zwei Bromberger T 3, von der Norm ab? Nein.³⁾

Bleibt eine C-t, welche die Hanomag 1906 eigens für die Mailänder Ausstellung gebaut hat: ihr Besonderes – der Pielock'sche Dampftrockner, dazu die Ventilsteuerung der Bauart Lentz. Was tun mit ihr?

Erst anno 1910, nachdem diese Maschine im AW Leinhausen „auf normal“ umgebaut worden ist, hat sie der Staat übernommen.

Anders verhält es sich mit der B1-Lokomotive, eine der drei nach M III-4g gelieferten. Diese gar nicht schlechte Bauart hat sich gegen die normale T 3 nicht durchsetzen können, so daß man klugerweise auf eine weitere Beschaffung verzichtet hat; so blieb es bei der

(T 3) Posen 6101, der (T 2) Hannover 6083 und der (T 4) Münster 6451. 3 Lokomotiven bei 3 verschiedenen Direktionen in 3 Gattungen!

Wieviele dieser C-t sind nun 1905/1906 der Gruppe T 3 zugeteilt worden?

Zum einen: die normalen C-t einschließlich aller bis 1910 von Privatbahnen übernommenen: 1357
Dazu die wenigen C-t, welche als nicht-normal, dennoch als T 3 bezeichnet worden sind: 15
Endlich die o. a. B1-t: 1

insgesamt 1373

Bild 8: Zur Lokomotivparade sind im Sommer 1929 im Bw Leipzig West aufgeföhren: Die 89 7408 (ex T 3 Osten 6149, gebaut 1902 von Jung, Fabrik-Nr. 537), die 89 7350 (ex T 3 Magdeburg 6196, gebaut 1901 von Henschel, Fabrik-Nr. 5794), ...

Welche Werke haben nun im Laufe der Jahre diese Lokomotiven gebaut? Aus Raumgründen sei eine zusammenfassende Aufstellung gegeben, die dennoch manche Aufschlüsse vermitteln kann (siehe Tabelle 3).

Die 3/3-gekuppelte Tenderlokomotive mit 10 t Achsdruck, die spätere T 3, ist nach preußischer Übung in die Hunderter-Reihen (1400–) 1700–1899 eingeordnet worden, die Betriebsnummern 1900 ff. waren an sich den „Spezialbetriebsmitteln“ vorbehalten. Meist wurden die T 3 als 1700er bezeichnet, stets, notwendigerweise, mit KED-Namen, denn es gab ja z. B. eine 1709 sowohl bei den KED Elberfeld, Frankfurt, Hannover als auch in Magdeburg.

In den Jahren 1905/1906 nun wird das Bezeichnungswesen bei den Preußischen Staatseisenbahnen grundsätzlich geändert; unsere C-t wird der Gruppe/Gattung T 3 zugeordnet mit den Hunderter-Reihen 6101–6400 (für die Betriebsnummern). Aus der Magdeburg 1709 z. B. wird die (T 3) Magdeburg 6107⁴⁾.

Es ist nun zu fragen, wieviele Maschinen der neuen Gruppe T 3 die einzelnen KED in ihren Bestand aufgenommen haben. Sie soll für das Jahr 1906 beantwortet werden (siehe Tabelle 4).

Dank der allgemein als günstig beurteilten Abmessungen stellt die T 3 eine brauchbare Maschine für Gemischtzüge auf Nebenbahnen dar und – zunächst in zweiter Linie – für den Rangierdienst auch auf den Hauptbahnen. Da die T 3 zudem noch einfach und übersichtlich gebaut war, sich leicht instandhalten ließ und da der Lauf als besonders ruhig empfunden wurde, war das Maschinchen auch beim Personal durchaus beliebt⁵⁾.

Die Leistung der T 3 ist bereits im Merkbuch von 1915 nicht mehr vermerkt, so müssen die Angaben von Parnemann helfen (siehe Tabelle 5).

Tabelle 1: C-t der Main-Weser-Bahn (MWB)

Hauptabmessungen des Triebwerks in mm: 360/540/1130; geliefert 1881 von Henschel

Fabrik-Nr.	Betriebsnummern					ab 1906
	MWB	KED Han 1880	KED Han 1883	KED Mst 1895	KED Cas 1899	
1235	25	1025	1700	1700	1790	(T 3) Cassel 6301
1236	26	1026	1701	1701	1791	6302
1237	27	1027	1702	1702	1792	6303
1238	28	1028	1703	1703	1793	6304
1239	29	1029	1704	1704	1794	6305 *)

*) Noch 1934 in einer Niederlausitzer Braunkohlengrube in Betrieb.

C-t der Bergisch-Märkischen Eisenbahn

Hauptabmessungen des Triebwerks in mm: 350/530/1060; geliefert 1881/82 von Henschel

Baujahr/ Fabrik-Nr.	Betriebs- Nr. bei der BME	Betriebsnummern ab 1882	Aus- musterung
1881/1211	724/2 →	1882 Elberfeld 1700 → 1906 (T 3) Elberfeld 6101	+ 1910
1212	725/2	1701	6102 + 1908
1882/1278	23/2	1702	6103 + 1909
1279	24/2	1703	–
1280	25/2	1704	6104 + 1911

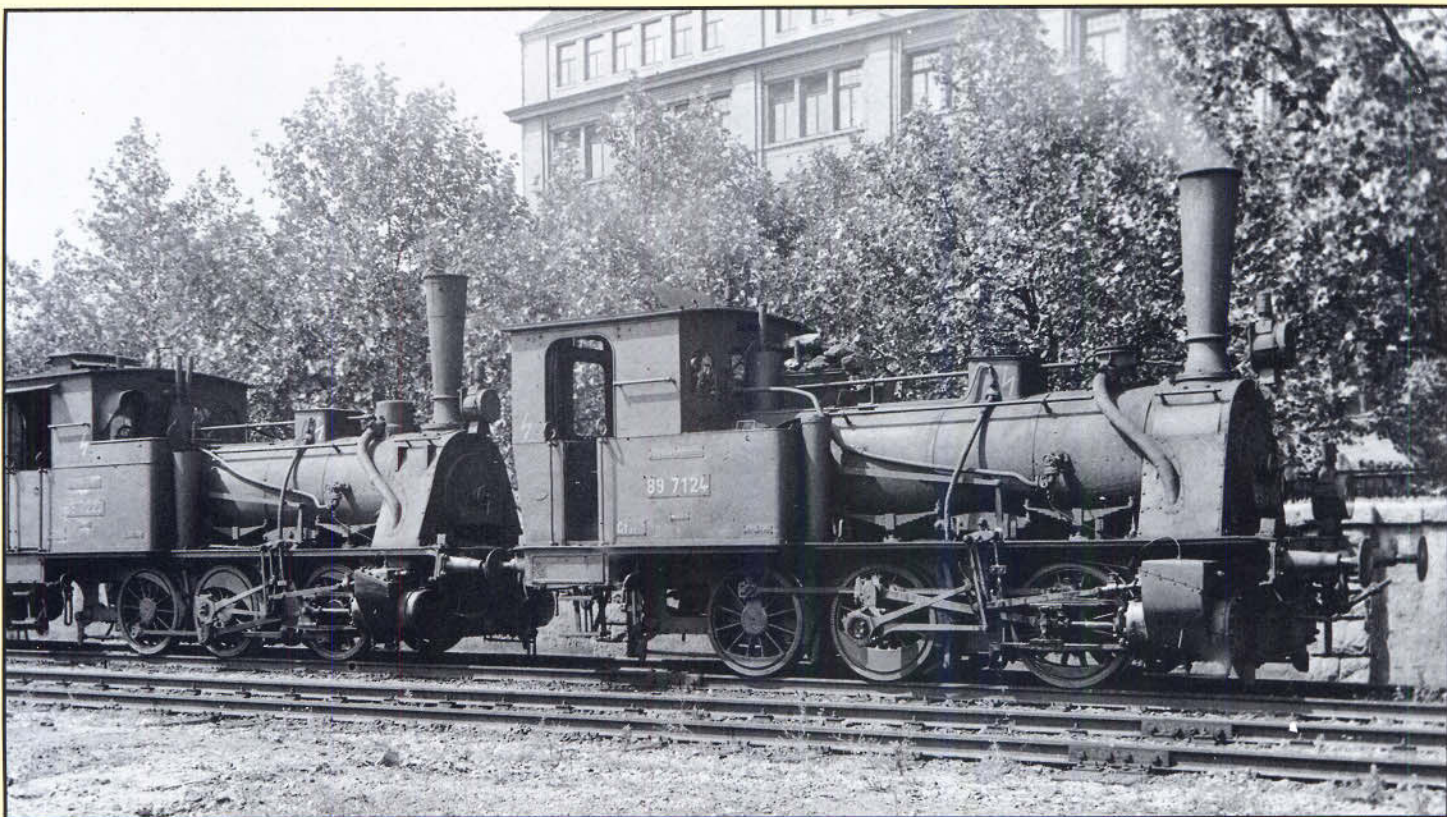


Bild 9: ... die 89 7223 (ex T 3 Osten 6145, gebaut 1896 von Wolf, Fabrik-Nr. 346) und die 89 7124 (ex T 3 Halle 6119, gebaut 1892 von Schichau, Fabrik-Nr. 582). Alle vier Lokomotiven besitzen eine dritte Laterne als Zugspitzensignal.
Fotos 8 und 9: W. Kroll, Sammlung Dr. Scheingraber

Als die zulässige Geschwindigkeit für Nebenbahnen in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts auf 50 km/h erhöht wurde, hat man die T 3 in steigendem Maße aus dem Streckendienst herausgezogen. In den nun folgenden Jahren hat sich die T 3 mit gutem Erfolg im Verschiebedienst betätigt – auf mittleren und kleinen Rangierbahnhöfen, auf großen Personenbahnhöfen und auf Zugbildungsbahnhöfen. In Berlin z. B. war die T 3 gar nicht wegzudenken, und es war schon staunenswert, wie die kleinen, wackeren Maschinchen die lange Reihe der mächtigen vierachsigen D-Zug-Wagen in die Halle des Anhalter Bahn-

hofs schoben, und auf den weit ausgedehnten Gleisen des Lehrter Güterbahnhofs wieselte ein ganzes Heer dieser fleißigen Lokomotiven umher. In Breslau Hbf, in Hannover war es nicht anders, ebenso in Leipzig Hbf-West und um Magdeburg Hbf. Erst in den zwanziger Jahren wurde sie mehr und mehr durch stärkere Maschinen ersetzt – z. B. die T 11, T 12, T 13. Die jüngsten waren sie nun auch nicht mehr und wenige Jahre nach der Jahrhundertwen-

de wurden die ersten T 3 aus den Listen gestrichen, z. T. an Privatbahnen oder an Schrotthändler verkauft, wie z. B. an Erich am Ende in Berlin-Weißensee. Das Merkbuch von 1915 nennt noch 998 Lokomotiven unserer T 3. Anno 1916, mitten im Ersten Weltkrieg, gab es für die T 3 ein nicht alltägliches Erlebnis. Zur leichteren Abwicklung der großen Erztransporte von Schweden nach Deutschland, insbesondere auf der Strecke Göteborg –

Tabelle 2: Abmessungen der T 3

Für die Lokomotiven, die nach M III-4e bzw. III-4p gebaut worden sind, stehen stellvertretend die

		(T 3) Bromberg 6301	(T 3) Hannover 6190 *)
Musterblatt		III-4e	III-4p
Hersteller		Henschel	Hagans
Baujahr/Fabrik-Nr.		1883/1474	1904/496
Rost	m ²	1,3	1,35
Heizfläche	m ²	61,1	61,0
Dampfdruck	kg/cm ²	12	12
Steuerung		Reglerbüchse außenlieg. Allan-St.	Dom außenlieg. Allan-St.
Triebwerk	mm	350/550/1080	350/550/1100
Radstand	mm	3000	3000
Achsdruck	t	9,8 – 10,0 – 9,5	12,1 – 12,0 – 12,7
Dienstgewicht	t	29,2	36,8
Reibungsgewicht	t	29,2	36,8
Kesselmitte ü. SOK	mm	1860	2070
Länge ü. Puffer	mm	8200	8590
Geschwindigkeit	km/h	40	40
Vorräte Wasser	m ³	4	5
Kohle	t	1,1	1,9

*) → 1925 DR 89 7459; +1933

Der Dom ist bereits in der 3. Auflage des Musterblattes III-4e vorgesehen; die Führerhauswand ist bei den ersten Lieferungen nach M III-4e abgeschrägt. Die o. a. Bromberg 901 → Bromberg 6103 hatte die damals weitverbreitete Wurfhebelbremse, andere waren mit der Heberlein-Bremse ausgerüstet. Auch bei der T 3 – das Dampfbläutwerk der Bauart Latowski (wer kennt es noch: „Halt, wenn das Bläutwerk der Lokomotive ertönt ...“ ?).

Tabelle 3: Die Hersteller der Lokomotiven der Gattung T 3:

	1882–1894	1895–1906 *)	zusammen
Henschel, Cassel	320	65	385
MF Karlsruhe	10	–	10
Hanomag, Hannover	94	12	106
Union, Königsberg	109	17	126
Schichau, Elbing	87	18	105
Borsig, Berlin	68	8	76
Hagans, Erfurt	13	87	100
MF Esslingen	4	–	4
Vulcan, Stettin	30	–	30
Schwartzkopff, Berlin	30	–	30
Hartmann, Chemnitz	4	–	4
Grafenstaden (Els. MF)	84	9	93
MF Hohenzollern, Düsseldorf	18	75	93
MF Güstrow	–	1	1
Jung, Jungenthal	–	73	73
Humboldt, Köln-Kalk	–	44	44
Orenstein & Koppel, Drewitz	–	51	51
Linke-Hofmann, Breslau	–	10	10
Freudenstein, Zehlendorf	–	13	13
	871	483	1354

*) incl. der auf „normal“ umgebauten und erst 1910 übernommenen Hanomagschen Mailänder Ausstellungslokomotive.

Es sind oben eingeschlossen die Lieferungen nach M III-4p:

	1904	1905	1906	zusammen
Orenstein & Koppel	3	10	4	17
Hagans	16	9	–	25
Freudenstein	10	–	–	10
	29	19	4	52 Loks



Bild 10: Hanomag lieferte 1883 als Fabrik-Nr. 1597 die Hannover 1711, die 1895 mit gleicher Nummer nach Cassel ging und dort 1906 zur (T 3) Cassel 6111 wurde. Sie wurde 1925 zur DR 89 7001 und führt somit den Reigen der 511 Maschinen der Bauartreihe 89.70 an. Ihr letztes Bw war Kreiensen, wo sie am 5. 7. 1929 ausgemustert wurde.

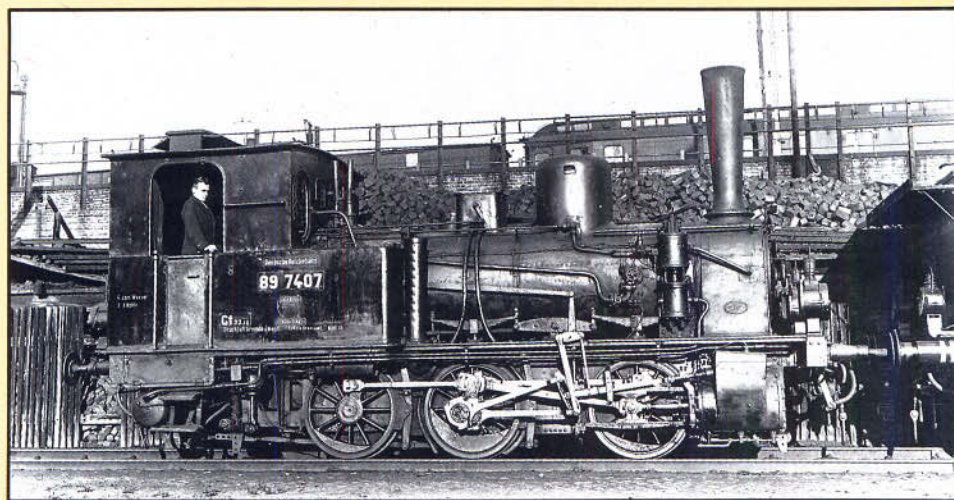


Bild 11: Die 89 7407, auf der sich ein junger Herr postiert hat, der wohl schwerlich zum Lokpersonal gehörte, wurde als Berlin 1814 (2. Besetzung) im Jahre 1902 vom Humboldt geliefert (Fabrik-Nr. 141) und 1906 in (T 3) Berlin 6152 umgezeichnet. Sie gehört zu den langlebigen T 3 und wurde erst 1958 im Bw Zwickau außer Dienst gestellt, aber immer noch nicht verschrottet, sondern an das Chemiewerk Müglitz abgegeben.

Stockholm – Gävle wurden 1916–1917 einige Lokomotiven ausgeliehen, neben 2 G 7¹ „åtta av KPEV's berömda T 3-typ“ – 8 der berühmten T 3. Es waren das die (T 3) Stettin 6128–6131, 6137, 6152–6154.

Die Verluste im und nach dem Ersten Weltkrieg, jene auf Grund des Waffenstillstandes und des Versailler Vertrages, sind, im Verhältnis zur Zahl der noch vorhandenen T 3, außerordentlich gering: keine der großen

Bild 12: 1897 lieferte die Maschinenfabrik Hohenzollern als Fabrik-Nr. 945 an die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn eine Lokomotive mit dem schönen Namen „Levensau“, der richtig gelesen sein will! Sie wurde mit der Verstaatlichung dieser Bahn zum 1. Juli 1903 zur Altona 1908 (2. Besetzung) und 1906 zur (T 3) Altona 6206. 1931 wurde sie als 89 7265 bei der Deutschen Reichsbahn ausgemustert.

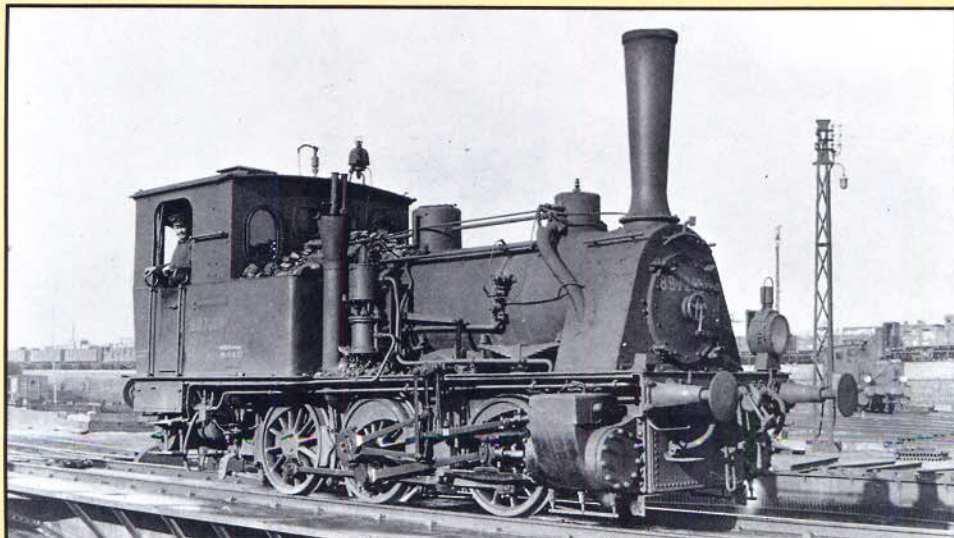


Tabelle 4: Zusammenstellung aller 1906 in der T 3-Gruppe genummerten C-t (nach Direktionen geordnet).

KED	Betriebsnummern	Stückzahl
Altona	6101–6210	110
Berlin	6101–6167	67
Breslau	6101–6180	80
Bromberg	6101–6163	63
Cassel	6101–6178 6301–6305	83
Cöln	6101–6135 6140–6146	42
Danzig	6101–6146 6201–6208 6301–6302	56
Elberfeld	6101–6104 6121–6199 6221–6226	89
Erfurt	6101–6148	48
Essen	–	–
Frankfurt	6101–6218	118
Halle	6101–6140 6201–6207	47
Hannover	6101–6203 6301	104
Kattowitz	6101–6147	47
Königsberg	6101–6116 6120–6131 6137–6155 6161 6167–6172	64
Magdeburg	6101–6206	106
ED Mainz	6101–6120 6201–6244 6301–6313	77
Münster	6101–6125	25
Posen	6102–6155	54
Saarbrücken	6101–6133	33
Stettin	6101–6153 6201–6206	59
		1372
B1-t in der T 3-Gruppe:		
Posen	6101	1
Gesamtzahl der Lokomotiven der T 3-Gruppe		1373

Von den o. a. Maschinen sind nach M III-4p gebaut worden:

KED	Altona	6208–6210
	Berlin	6166–6167
	Bromberg	6152–6163
	Danzig	6301–6302
	Halle	6201–6207
	Hannover	6190–6203
	Magdeburg	6201–6206
	Stettin	6201–6206

zusammen 52 Maschinen

Entente-Mächte will die kleine, bescheidene, alte T 3 haben. Und wenn sich (mindestens) 24 bei den PKP (in deren Gattung Tkh 1) wiederfinden lassen, so nur, weil sie in den an Polen abgetretenen Gebieten beheimatet waren.

Im „vorläufigen Umzeichnungsplan“ der Deutschen Reichsbahn von 1923 finden sich 745 Maschinen der Reihe 89 7001 ff. (ex T 3), zwei Jahre später, 1925, sind es im „endgültigen“ nur noch 511 (89 7001–7511). – Warum aber die 7000er-Reihe? Ein voreiliger Pro-

Tabelle 5: Nach Parnemann bringt es die T 3 zu folgenden Leistungen:

bei	15	20	30	40	km/h
1:500	834	660	430	283	
1:200	493	400	255	179	
1:100	286	230	150	105	
1: 40	115	89	–	–	t

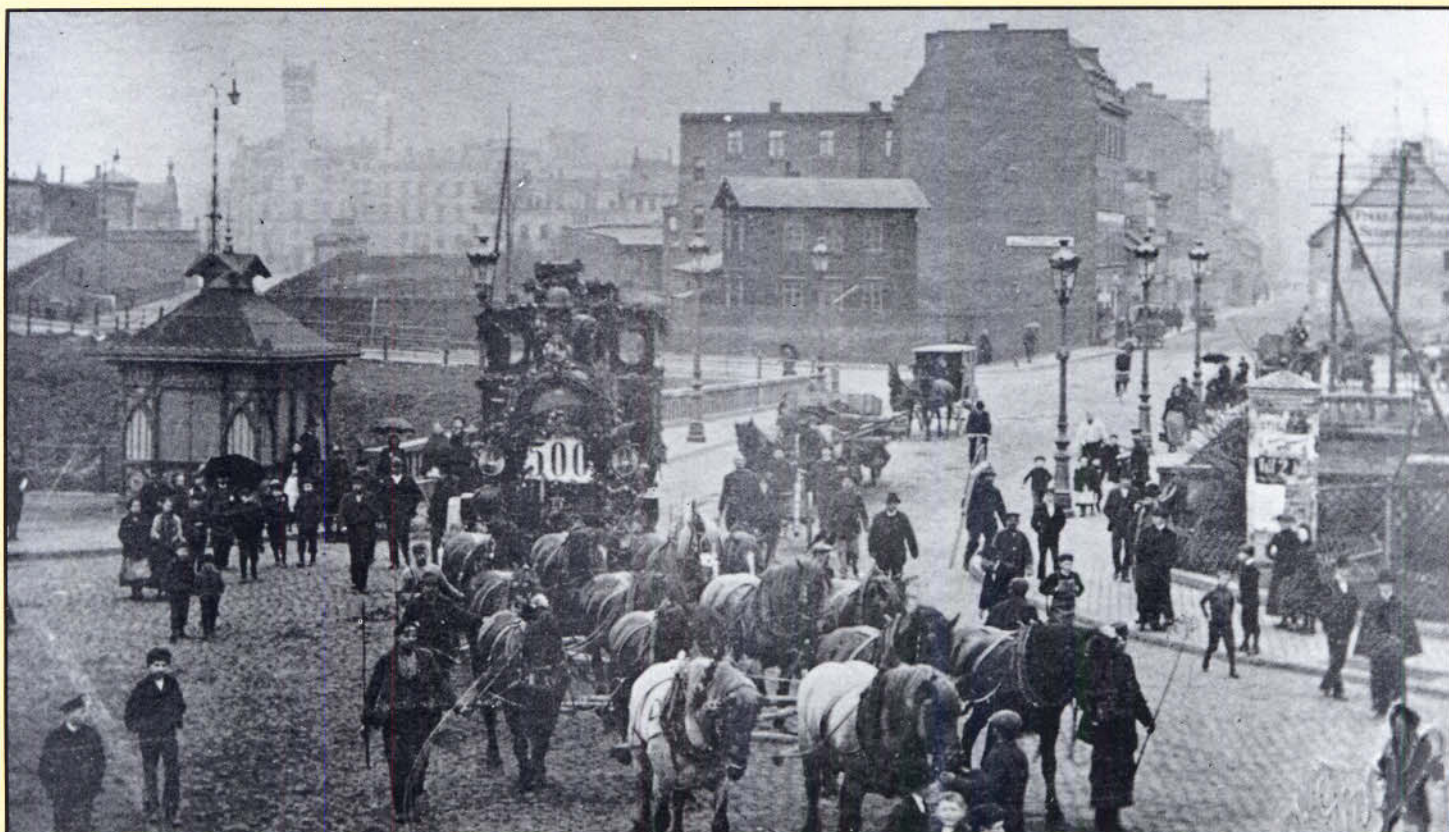


Bild 13: Festlich geschmückt verläßt am 29. 3. 1904 die Hannover 1855 als 500. Lokomotive die Erfurter Fabrik von Christian Hagans. Sie wurde 1906 zur (T 3) Hannover 6194 und 1925 bei der Deutschen Reichsbahn zur 89 7463.

phet an einem großen Schreibtisch hat die baldige Ausmusterung aller T 3 für die nächsten Jahre vorausgesehen.

Indessen sind die 89 7001, ff. noch länger als zwei Jahrzehnte im Dienst gewesen, da waren manche stolze, vorne eingereichten Gattungen fast schon vergessen, so die S 3, die S 5², die S 6.

In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen war die T 3 meist im Verschiebedienst tätig, doch wurden da und dort noch planmäßige Nebenbahnzüge mit ihr bespannt, so auf den Strecken Walsrode – Rotenburg sowie Geestemünde – Bederkesa, beide im Bezirk Hannover. Der Bestand sinkt nun schnell:

1925 etwa	500
1932	175
1934	145
1936	135
1938	120 unserer T 3

Die Anzahl der T 3 bei einzelnen Rbd darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß es abwärts geht; es sind um 1930 bei der Rbd

Cassel	24
Hannover	32
Magdeburg	32
Mainz	31 der 89 ⁷⁰ !

Nach dem Zweiten Weltkrieg ist das Schicksal der davongekommenen T 3 bald besiegelt – zumindest bei der Deutschen Bundesbahn; im „Erhaltungsbestand“ sind es

1950	48
1952	33
1954	15
1956	10 Stück

Wenige Jahre gehen ins Land, bis sie alle endgültig verschwunden sind: die Tabelle 6 zeigt, welche als letzte von der Ausmusterungsverfügung betroffen waren.

Im übrigen haben selbst in den Jahren nach 1945 die T 3 noch im planmäßigen Dienst gestanden, so z. B. auf der Strecke Brunsbüttelkoog Nord – St. Michaelisdamm – 12,1 km! Und ein besonderes Vergnügen war es, wenn 1950 der Sonderzug für Badelustige von Get-

torf her in Eckernförde eintraf, nicht selten bespannt mit der Kieler 89 7354 (2. Besetzung)⁶⁾.

Ehe das Schicksal der T 3 bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR berührt wird, ein Hinweis auf die zahlreichen Lokomotiven, welche für nebenbahnähnliche Kleinbahnen gebaut worden sind, sei es daß sie öffentlichen Körperschaften gehörten wie einem Landkreis,

einer Provinz oder einer privaten Gesellschaft.

Seit den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurden viele dieser Bahnen gebaut, die u. a. das flache Land erschließen sollten. Die einen beschafften anfangs B-t, um später (meist) auf die T 3 überzugehen, andere stellten sofort die C-t ein, seien es Neubauten oder angekaufte, durchaus noch brauchbare

Tabelle 6: Folgende T 3 (Baureihe 89⁷⁰) standen am längsten in Dienst

bei der Deutschen Bundesbahn

Ausmusterung	DB-Nummer	Hersteller (Baujahr/Fabr.-Nr.)	KPEV-Nummer	Letztes Bw	Dienstalter
+ 26. 04. 1961	89 7296	Henschel 1899/5224	Cassel 6169	Wedau	62 Jahre
+ 26. 04. 1961	89 7377	Humboldt 1901/ 104	Mainz 6217	Wedau	60 Jahre
+ 06. 08. 1960	89 7462	Hagans 1904/ 499	Hannover 6193	Hamm	56 Jahre
+ 07. 07. 1959	89 7314	Jung 1900/ 438	Mainz 6211	Fulda	59 Jahre
+ 04. 05. 1959	89 7248	Jung 1897/ 307	Cassel 6180	Bebra	62 Jahre

Die 89 7462 war nach M III-4p gebaut worden. Die 89 7248 bildete die eine Hälfte der auf Seite 39, Anmerkung 3, erwähnten Doppel-Lokomotive. Diese hatte man 1913 aus zwei T 13 zusammengestellt, die ursprünglich für die Stargard-Cüstriner Eisenbahn beschafft worden waren. Die übrigen drei Maschinen waren nach M III-4e gebaut worden.

bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR

Ausmusterung	DR-Nummer	Hersteller (Baujahr/Fabr.-Nr.)	KPEV-Nummer	Letztes Bw	Dienstalter
+ 04. 09. 1966	89 7402	Humboldt 1902/ 134	Hannover 6134	Leipzig W	64 Jahre
+ 23. 02. 1966	89 7278	Jung 1898/ 349	Halle 6138	Zwickau	68 Jahre
+ 12. 01. 1966	89 7263	Henschel 1898/4940	Cassel 6165	Aue i. V.	68 Jahre
+ 16. 09. 1965	89 7349	Henschel 1901/5793	Magdeb. 6195	Stendal	64 Jahre
+ 16. 09. 1965	89 7423	O & K *) 1902/ 963	Berlin 6161	Haldensleben	67 Jahre

*) Orenstein & Koppel

bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR

(Maschinen, die 1949 von verstaatlichten Privatbahnen übernommen wurden)

Ausmusterung	DR-Nummer	Hersteller (Baujahr/Fabr.-Nr.)	KPEV-Nummer	Letztes Bw	Dienstalter
+ 14. 09. 1965	89 6006	Hagans 1896/ 342	Erfurt 6132	Salzwedel	69 Jahre
+ 04. 04. 1967	89 6114	Hagans 1901/ 434	Erfurt 6179	Dessau	66 Jahre
+ 15. 09. 1965	89 6205	Hagans 1904/ 503	Halle 6201	Dessau	61 Jahre
–	89 6009	Humboldt 1902/ 135	Berlin 6146	Halberstadt	–

Die 89 6205 war nach M III-4p gebaut worden.

Die 89 6009 wurde mit einem Schleppender ausgerüstet und ist als Museumslokomotive der Nachwelt erhalten geblieben.

Im übrigen betrug die Lebensdauer bei den T 3 im allgemeinen nicht mehr als ca. 30 Jahre!

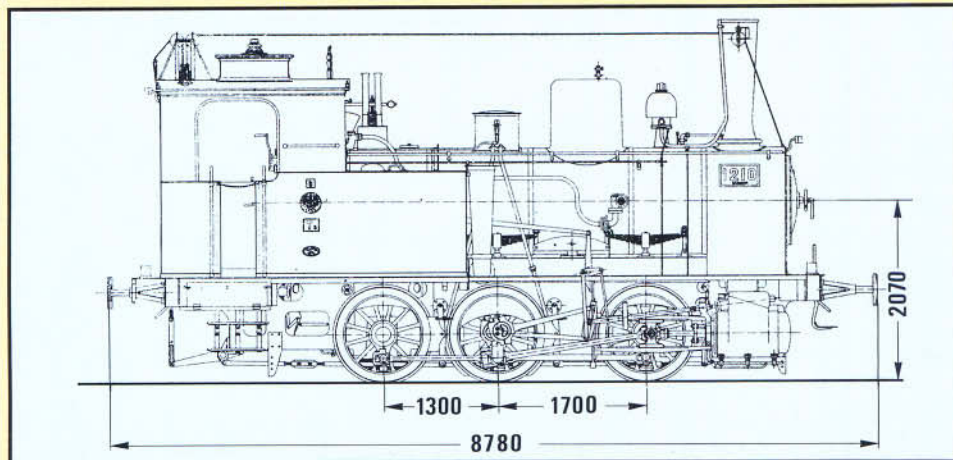
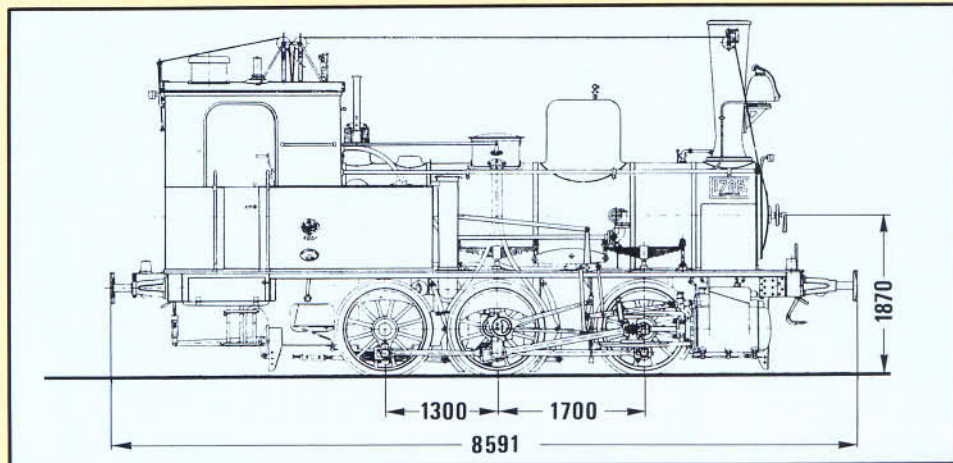
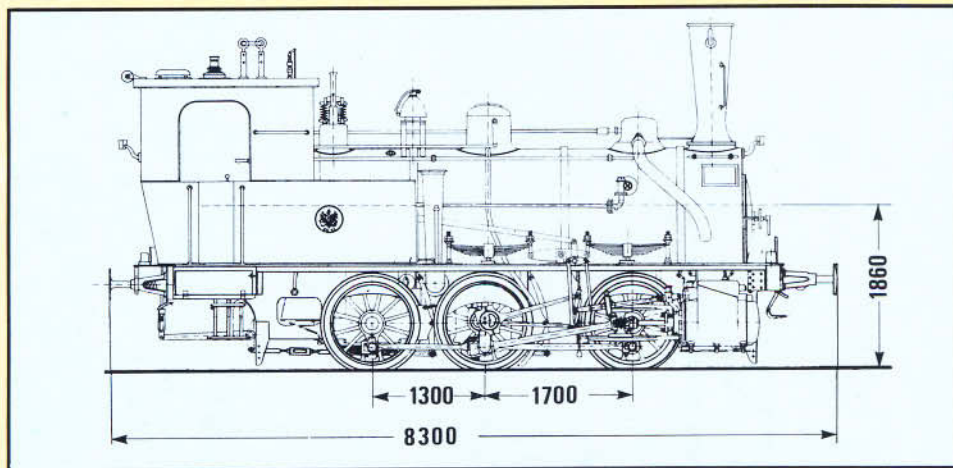


Bild 14 – 16: Skizzen von drei verschiedenen Ausführungen der preußischen Gattung T 3 im Maßstab 1:87. Oben die T 3 nach Musterblatt III-4e mit abgeschrägter Führerhausrückwand, in der Mitte die T 3 nach Musterblatt III-4e (3. Nachtrag) mit Dampfdom und unten die verstärkte Ausführung der T 3 nach Musterblatt III-4p.

Skizzen: Sammlung Obermayer

Staatsbahnmaschinen, oft die T 3. Die Menge dieser Privatbahn-Lokomotiven ist kaum zählbar. Als nun die DR-Ost im Jahre 1949 alle diese Bahnen in ihrem Bereich mitsamt den Maschinen übernahm, zählte man über 100 C-t verschiedenster Bauart und Herkunft, darunter auch unsere T 3.

Die C-t unter ihnen erhielten eine abweichende Bezeichnung insofern, als die ersten beiden Ziffern der Betriebsnummer den durchschnittlichen Achsdruck (in t) vermehrt um 50 aufwiesen: die 89 6014 z. B. hatte einen Achsdruck von 10 t ($10 + 50 = 60$); da sie die 14. dieser 10-t-Maschinen war, erhielt sie die Bezeichnung 89 6014. So gibt es drüben eine 89 5901 bis hin zur 89 6306. Da es in der Mark Brandenburg nebenbahnähnliche Kleinbahnen von beachtlicher Länge gab, wie z. B. die Oderbruchbahn, wurden einige T 3 mit einem Schleppender ausgerüstet, ähnlich wie einige T 12 im Oldenburgischen. Es waren 6 Maschinen, die einen 2- bzw. 3achsigen Tender erhielten⁷⁾.

Von allen diesen buntgemischten C-t der DR-Ost interessieren hier nun die ehemals preußischen, zumindest die letzttaugemusterten seien genannt (s. Tabelle 6).

Ist nun die T 3 auch von anderen großen Bahnen im Inland, im Ausland gebaut worden?

Die Liste ist nicht lang, und es handelt sich nur um 2 Verwaltungen, denen man die Bezeichnung „große Bahnen“ zuerteilen kann. Einmal ist es die Großherzoglich Oldenburgische Staatsbahn, die erst 1898 von der B-t auf die C-t übergegangen ist und in den Jahren 1898 bis 1909 15 C-t-Maschinen von der Hanomag beschaffte. Die 12 ersten, geliefert in den Jahren 1898–1901, entsprachen dem Musterblatt III-4e der Preußischen Staatsbahnen, 3 Nachbauten aus dem Jahre 1909 haben einige Besonderheiten, so hat der Kessel weder Dom noch Regler, sondern ein im Kessel liegendes Dampfsammelrohr. Alle 15 haben keine Nummern, sondern Namen: vom „Specht“ bis zum „Hänfling“ ist das gefiederte Volk vertreten. Die Deutsche Reichsbahn hat sie – kein Druckfehler! – als 98 201–215 eingeordnet.

Sehr viel zahlreicher sind die T 3 der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn.

Tabelle 7: Die im Jahre 1885, also vor genau 100 Jahren, gelieferten T 3:

Hersteller und Fabriknummer	Direktionen ab Lieferung				1906 umgezeichnet auf (T3)				DR-Nummer vorläufig/endgültig		Ausmusterung
Henschel 1890	Breslau	1871	→ 1895	Kattowitz	1871	Kattowitz	6101				
1891		1872			1872		6102				
1892		1873			1873		6103				
1913	Frankfurt/M.	1705	→ 1895	Halle	1705	→ 1901	6101	89 7033	—		+ 1923 a)
1914		1706			1706		6102				+ 1909
1915		1707			1707		6103				
1916		1708			1708		6104				+ 1910
1921	Cöln rh.	1785	→ 1895	Frankfurt/M.	1785	→ 1904	6107				b)
1922		1786	→ 1895	Cöln	1779	→ 1904	6209				
1923		1787			1780		6210				
1924		1788			1781		6211				
Borsig 4153	HM „Herzhorn“		→ 1890	Altona	1828		6129				+ 1917
4154	HM „Krempe“				1829		6130	89 7034	—		+ 1922
4155	HM „Siethwende“				1830		6131	89 7035	89 7012		
Hanomag 1794	Hannover	1726	→ 1895	Cassel	1726		6126	89 7036	89 7013		+ 1928
1795		1727			1727		6127	89 7037	89 7014		+ 1933
1796		1728			1728		6128				
1797		1729			1729		6129				+ 1921
1798		1730			1730		6130	89 7038	89 7015		+ 1927
1799		1731			1731		6131	89 7039	—		+ 1923
1800		1732			1732		6132	89 7040	—		+ 1923
1801		1733			1733		6133	89 7041	89 7016		+ 1925

a) zeitweise bei der Kleinbahn Eberswalde – Schöpfung

b) lange Jahre bei der Kleinbahn Reinheim – Reichelsheim (später: Süddeutsche Eisenbahn-Ges. No. 347)

HM = Holsteinische Marschbahn

Sie entsprachen alle dem preußischen Vorbild. Die MFF (und einige ihrer Vorgängerinnen) beschafften in den Jahren 1882 bis 1906 nicht weniger als 68 Lokomotiven; noch 63 haben eine vorläufige DR-Nummer erhalten, 38 eine endgültige: 88 8001–8020 und 8051–8068⁸⁾.

Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen haben zwar das preußische Bezeichnungssystem übernommen, doch hatte ihre T 3 wenig mit der preußischen zu tun.

Ins Ausland gingen die T 3 in nur geringer Zahl, es seien nur genannt: 20 Maschinen zumindest an China und mehr als 20 an italienische Bahnen, zumeist in Oberitalien. Am ehesten berühren uns die Ferrovie Alta Valtellina, nicht allein, weil zu ihnen die allerletzte nach M III-4e gebaute T 3 ging – Henschel 1924, Fabrik-Nr. 20 345, „Valtellina“, sondern auch, weil mancher Eisenbahnfreund, der etwa im Jahre 1966 mit der Rhätischen Bahn (oder im eigenen Wagen) über den Berninapß hinunterfuhr ins Veltlin unten in Tirano, Endstation der Rhätischen und der Ferrovie Valtellina, die Maschine noch hat sehen können.

Ein weiter Weg – 1882 die erste, 1924 die letzte T 3. Sechs Jahrzehnte sind seitdem vergangen (oder: wenn man die erstgebaute betrachtet – ein gutes Jahrhundert!)

Was ist geblieben? Die Erinnerung und – Museums- und Denkmals-T 3? Meist ein Trauerspiel, insbesondere, wenn eine T 3 den „lieben Kindern“ in die Hände fällt. Eine sei zumindest hervorgehoben, die von Moll und fleißigen Helfern mit kaum abzuschätzendem Zeitaufwand und mit großem Fachwissen aufgebraute 89 7159 (2. Besetzung, gebaut 1910 von Henschel, Fabrik-Nr. 10 037, für die Eisenindustrie Menden und Schwerte). Es ist eine T 3 nach M III-4e, die sich heute bei der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte in guten Händen befindet.

Die an Lokomotivstatistik interessierten Leser finden in Tabelle 7 alle vor 100 Jahren, im Jahre 1885, gelieferten T 3 zusammengefaßt, während Tabelle 8 den Gesamtbestand einer Direktion, hier der KED Danzig im Jahre 1906, zeigt.

Anmerkungen:

- ¹⁾ Die Bergisch-Märkische Eisenbahn ist bereits seit dem Jahr 1850 vom Staat verwaltet und betrieben worden; seit dem 13. 03. 1854 besteht die „Kgl. Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld“.
- ²⁾ Es sei erinnert: Die „Normalien“ von 1883/1884 sehen vor unter *

III die Gesamtzeichnungen aller Naßdampf-Lokomotiven
 III-1 sind die der Personenzug-,
 -2 der Schnellzug-,
 -3 der Güterzug- und
 -4 der Tenderlokomotiven.

Die einzelnen Bauarten werden durch einen beigeetzten kleinen Buchstaben bezeichnet:

III-2b z. B. – spätere S 3
 -4e T 3

- ³⁾ Die Bromberg 6135 und 6141, die beide für die Stargard-Cüstriner Eisenbahn gebaut wurden und 1903 zur KED Bromberg gelangten, wurden 1913 zu einer Doppellokomotive zusammengebaut, die die Betriebsnummer Cassel 6180 erhielt. Die Doppellok wurde 1917 wieder getrennt, die beiden Einzellokomotiven fortan als Cassel 6180 und 6181 bezeichnet. Die Cassel 6180 wurde als 89 7248 erst 1959 ausgemustert, die Cassel 6181 bereits im Jahre 1937.

- ⁴⁾ Die preußische Bezeichnungsart von 1905/1906 war so angelegt, daß allein aus den Hunderter-Reihen die Zugehörigkeit zu einer Gruppe/Gattung erkenntlich war. Die Gruppen-/Gattungszeichen hätten auch fortfallen können, eine 6101 war stets eine T 3; doch zur Identifizierung einer bestimmten Maschine war (und ist) die Angabe der KED unerlässlich, gab es doch eine 6101 bei der KED Altona bis hin zur KED Stettin.

Bild 17: Dieses Foto zeigt eine T 3, die zu keiner Zeit der KPEV oder der Deutschen Reichsbahn gehörte. Es handelt sich hier um die Betriebsnummer 1 der Württembergischen Nebenbahnen-AG, die die Firma Humboldt im Jahre 1901 als Fabrik-Nr. 109 (zusammen mit der Fabrik-Nr. 110, Betriebsnummer 2) für deren 16,5 km lange Strecke Reutlingen – Gönningen geliefert hat. Die Aufnahme entstand am 10. 5. 1954 in Gönningen, drei Jahre später wurde das Maschinen ausgemustert.



Tabelle 8: Die Lokomotiven der Gattung T 3 der Kgl. Eisenbahn-Direktion Danzig im Jahre 1906

Hersteller	Baujahr	Fabriknummer	Betriebsnummer bei Ablieferung	Betriebsnummer ab 1906
Union	1887	361 – 365	→ Danzig 1753–1757	→ (T 3) Danzig 6101–6105
	1887	369	1761	6106
	1887	371 – 374	1763–1766	6107–6110
	1887	376 – 381	1768–1773	6111–6116
	1888	418 – 424	1774–1781	6117–6123
	1891	604 – 615	1788–1799	6124–6135
	1893	4387–4391	1824–1828	6136–6140
Grafenstaden	1892	574 – 579	1836–1841	6141–6146
Schichau	1902	464 – 467	1844–1847	6201–6204
Hagans	1903	900 – 903	1848–1851	6205–6208
O & K *)	1905	222 – 223 **)	1852–1853	6301–6302
Freudenstein				

*) Orenstein & Koppel

**) nach M III-4p

- ⁵⁾ Auf den langen Nebenbahnen in Ostdeutschland, vor allem in den Direktionen Bromberg, Danzig und Königsberg, waren die Schlepptender-Lokomotiven der Gattung G 1 für den Streckendienst besser geeignet als unsere T 3.

- ⁶⁾ 89 7354 (2. Besetzung), gebaut 1910 von Humboldt (Fabrik-Nr. 418) für die Kleinbahn Kirchbarkau-Preetz-Lütjenburg.

13. 07. 1939 – 6. 11. 1946 Fliegerhorst Westerland, anschließend als 89 7354 in den Bw Flensburg und Husum, ab 22. 08. 1947 – 2. 11. 1955 Bw Kiel.

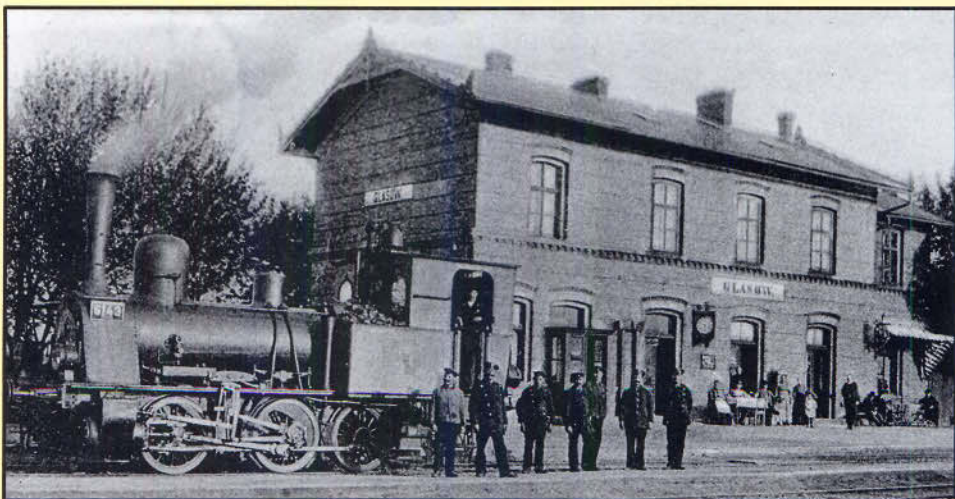
- ⁷⁾ Unter den T 3 mit Schlepptendern ist nur eine alt-preußische, die 89 6009, Humboldt 1902/Fabrik-Nr. 135, die zur (T 3) Berlin 6146 und 1925 zur DR 89 7403 wurde. Nach ihrer Ausmusterung kam sie

1931 an die Eisenbahn Heudeber-Mattierzoll und wurde 1949 zur 89 6009. Sie ist zur Museumslokomotive bestimmt worden. Die 89 6225 hat einen alten Tender erhalten, und zwar den der (G 7) Kattowitz 4704, einer Verbund-G 7, gebaut von Linke-Hofmann 1908/Fabrik-Nr. 573, → PKP Tp 2-227.

- ⁸⁾ Die 89 8006 war von 1942 bis 1966 im Metallhüttenwerk Lübeck tätig; es war die ehemalige MFF 568, gebaut von der MF Hohenzollern 1894/Fabrik-Nr. 801. Die 89 8066 verschlug es nach Dresden wo sie 1963 ausrangiert wurde (ehemalige MFF 609, gebaut 1906 von Linke-Hofmann in Breslau, Fabrik-Nr. 374).

Bild 18: Diese alte Postkarte zeigt den Bahnhof Glasow in der Neumark. – Wer weiß heute noch, wo die Neumark liegt, geschweige denn, wo Glasow? Es liegt auf halbem Weg zwischen Stargard und Küstrin; diese Strecke wurde von der gleichnamigen Eisenbahngesellschaft am 31. 8. 1882 eröffnet und ging mit zwei weiteren Nebenbahnen im Jahre 1903 in den Besitz des preußischen Staates über. Die auf unserem Bild erkennbare (T 3) Bromberg 6143 wurde 1899 als Betriebsnummer 24 von Jung (Fabrik-Nr. 391) an die Stargard-Cüstriner Eisenbahn geliefert und bei der Verstaatlichung 1903 in Bromberg 1833 (2. Besetzung) umgezeichnet. Sie kam noch vor 1923 als Werklokomotive ins RAW Tempelhof, wo sie um 1932 ausgemustert wurde.

Die Fotos 10 – 13, 17 und 18 stammen aus der Sammlung Dr. Scheingraber, der Herrn Rauter für seine detaillierten Angaben zu diesen Bildern zu Dank verpflichtet ist.



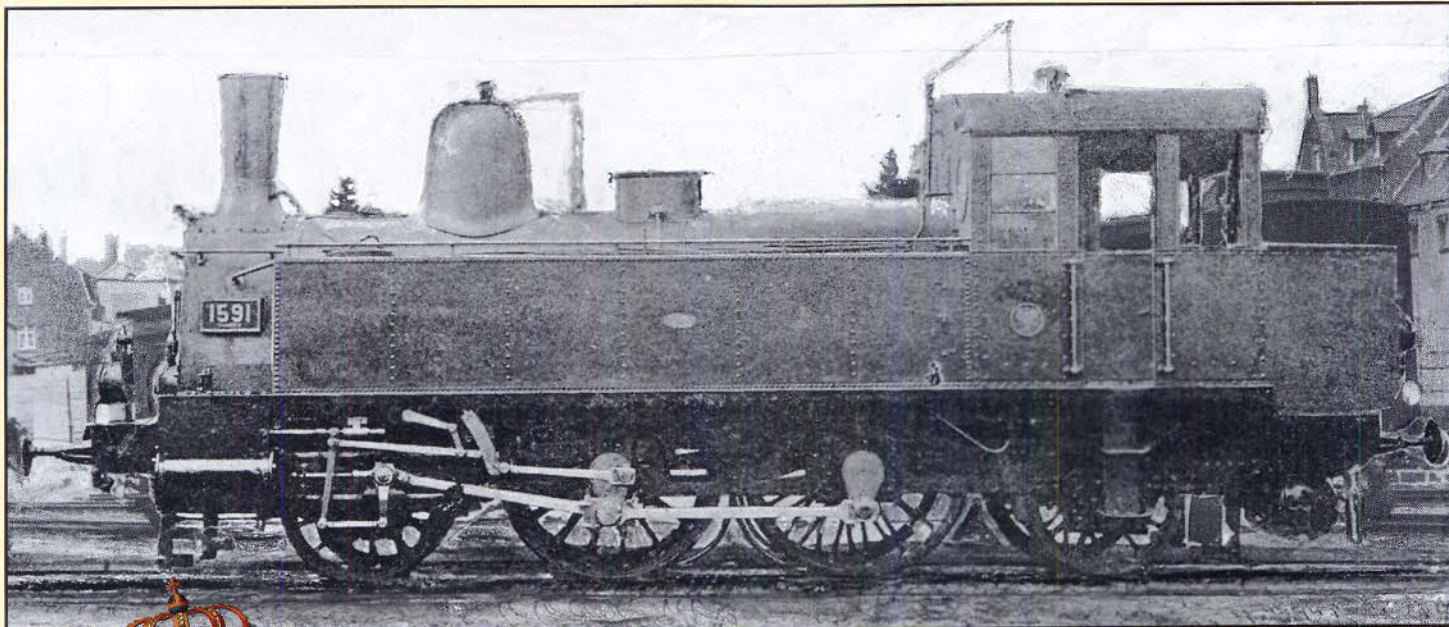


Bild 1: Diese Abbildung zeigt die einzige bekannte Aufnahme der unterelbeschen T 5. Wegen der Seltenheit der Aufnahme mußte die etwas schlechtere Qualität in Kauf genommen werden. **Foto: Sammlung Pierson**



Die Gattung T 5

aus Eisenbahn-Journal 2/1985

1B1-n2-t der Unterelbeschen Eisenbahn

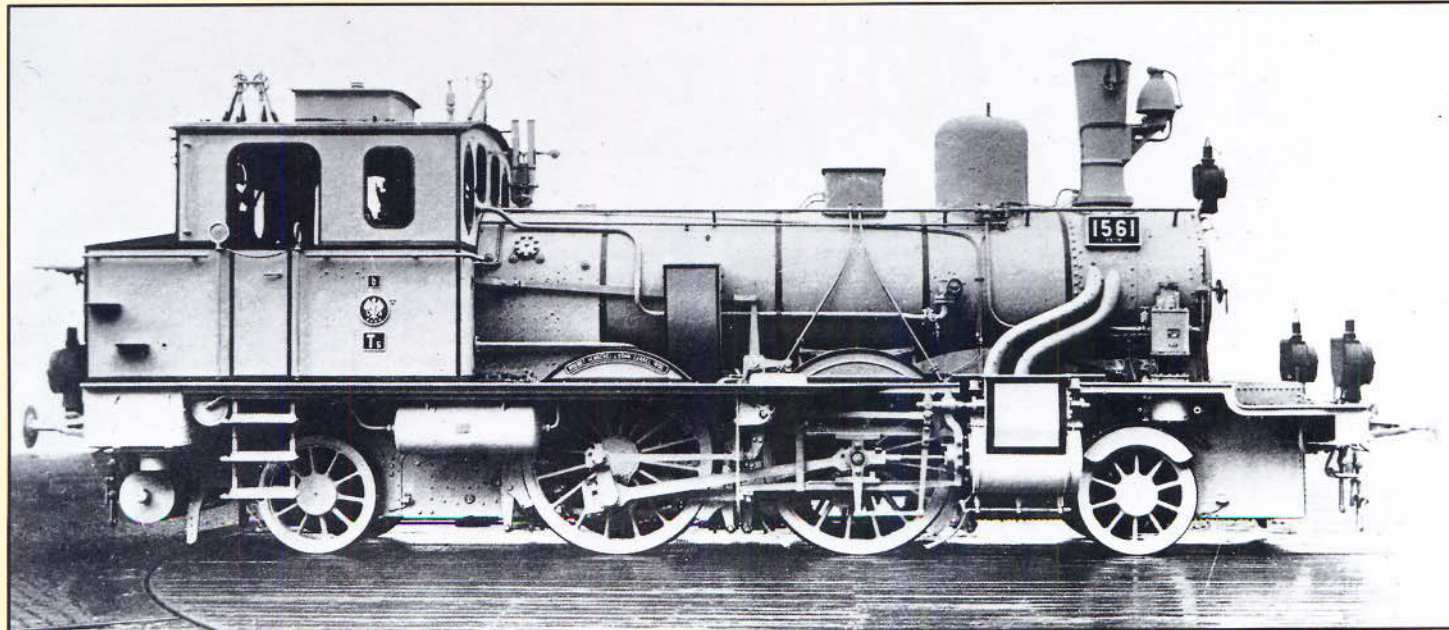
So bekannt den Lesern des Eisenbahn-Journals die preußische T 3 sein dürfte, so unbekannt ist die T 5. Selbst von den älteren Lesern wird kaum noch einer Lokomotiven dieser Gattung im Betrieb gesehen haben. T 5 – unter diesem Gattungszeichen hat man im Jahre 1905/1906 recht ungleiche Bauarten zusammengefaßt, und zwar solche mit der Achsstellung 1B1, 2B, C, 1C.

Die älteste unter den Bauarten der preußischen T 5-Gruppe ist eine von der „Waterkant“. Am 11. November 1881 wurde in einem zweiten Anlauf die Unterelbesche Eisenbahn, nun von einer belgischen Firma gebaut, in voller Länge (105 km) von Harburg bis Cuxhaven eröffnet¹⁾.

Die Bahn stellte neben zwei von Schichau in Elbing gelieferten 1B, den älteren preußischen Normalen gleichend, zehn für damalige

Zeiten bemerkenswert kräftige Tenderlokomotiven der Achsstellung 1C1 ein (technische Daten sowie Betriebsnummern siehe Tabelle 1). Einen Treibraddurchmesser von 1730 mm finden wir bei den preußischen T-Lokomotiven erst im Jahre 1908 wieder, bei der 2C-h2-t der Gattung T 10, die Heusinger-Steuerung erst wieder 1895 bei der normalen T 5 mit der Achsstellung 1B1. Diese später als T 5 bezeichneten Lokomotiven übernahmen im allgemeinen den lebhaften Regionalverkehr von Harburg nach Stade und beförderten die (damals) wenigen Güterzüge.

Bild 2: Henschel lieferte 1905 unter der Fabrik-Nr. 6907 die T 5¹ Stettin 1561, die 1906 in Stettin 6612 umgezeichnet und 1917 als Betriebs-Nr. 6624 zur KED Hannover abgegeben wurde. Die auf dem Führerhaus erkennbaren Gestelle mit Rädern gehören zur sogenannten Heberlein-Bremse. Sie und die Glocke vor dem Schornstein weisen darauf hin, daß die Maschine schon im Stettiner Bezirk auf Nebenbahnen verkehrte. **Foto: Sammlung Merker**



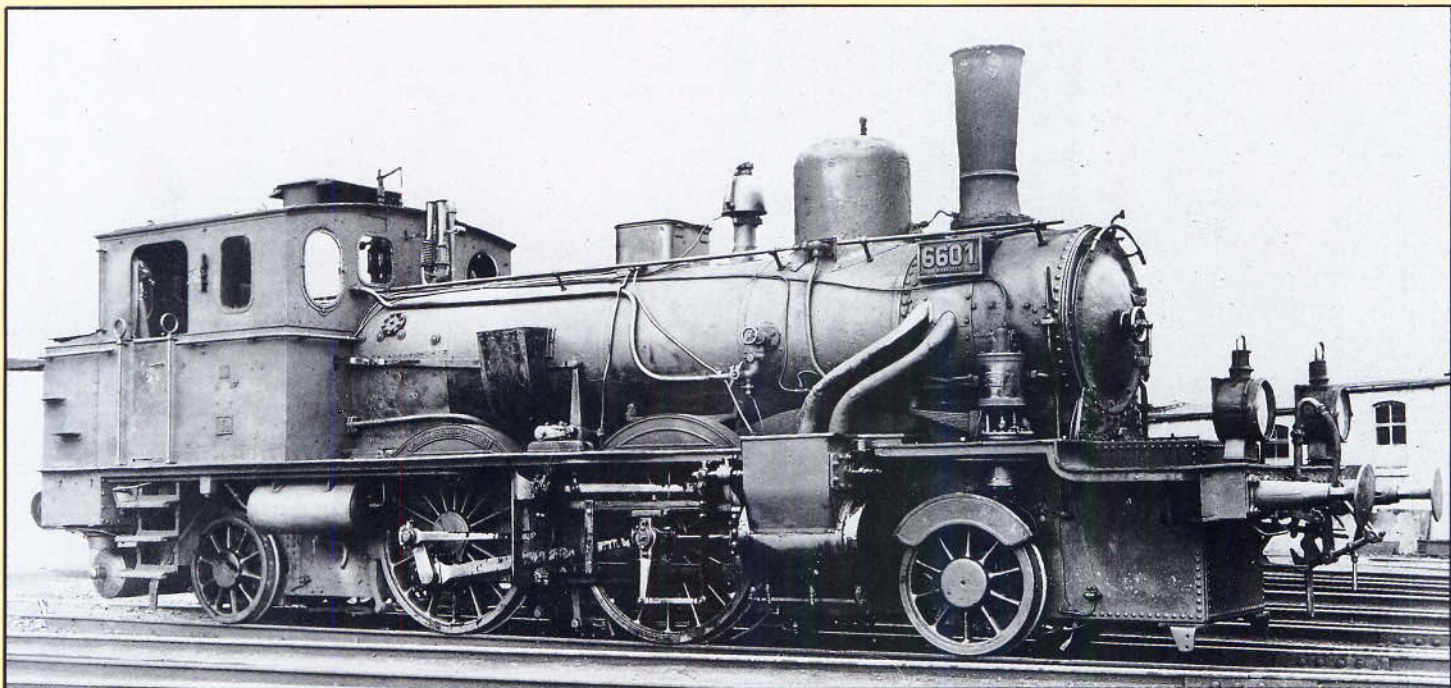


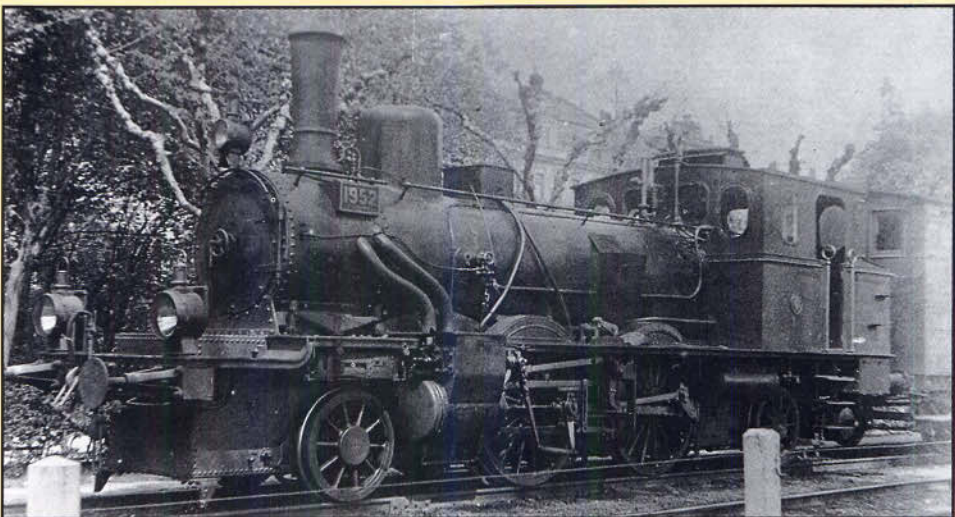
Bild 3: Die T 5 Hannover 6601 hat Henschel 1902 unter der Fabrik-Nr. 6065 geliefert; sie wurde um 1923 ausgemustert. Die Aufnahme zeigt die Lok ohne das preußische Adler-Schild, stammt also aus der Zeit nach 1918.
Foto: W. Hubert, Sammlung Merker

Bild 4: 1898 hat Henschel mit der Fabrik-Nr. 4471 diese T 5¹ an die KED Frankfurt als Betriebsnummer 1952 geliefert. 1906 wurde sie in (T 5) Frankfurt 6603 umgezeichnet.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Preußische normale 2/4-gekuppelte Tender- lokomotiven

1B1-n2-t nach Musterblatt III-4i

Nun wieder an die Spree! Die Berliner Stadtbahn erfreute sich allgemeiner Beliebtheit; die Anzahl der beförderten Berliner (und Nicht-Berliner) stieg von Jahr zu Jahr. In den neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts stellte sich heraus, daß die 2/3-gekuppelten Maschinen nicht mehr in allen Fällen den schnell wachsenden Anforderungen gerecht wurden (2/3-gekuppelte, d. h. 1B und B1, die bereits in den Eisenbahn-Journals 7/84 und 8/84 vorgestellt worden sind). Der Übergang zu einer stärkeren Bauart erschien notwendig. Indessen wagte man in Berlin nicht den Schritt zur 1C-t oder gar, wie die Wiener, zur 1C1-t, der bekannten Stadtbahn-Lok der Baureihe 30. So wurde im Jahre 1895 eine 1B1-n2-t in Dienst gestellt, die spätere T 5 (T 5¹). Es ist die erste Stadtbahnlokomotive mit (außenliegender) Heusinger-Steuerung (technische Daten siehe Tabelle 2). Bis auf die ersten beiden haben alle Maschinen einen Dampfdom. Der Wasserkasten liegt innerhalb des Rahmens und reicht weit nach vorn; der Füllstutzen ist auf den Bildern gut zu erkennen. Lauf- und Schleppachse (Adamsachsen) weisen einen Spielraum von 45 mm nach jeder Seite auf. Diese T 5 lief vor- und rückwärts gleich gut und zeigte sich als vorzüglicher Bogenläufer, zwei Eigenschaften, welche sie für den Betrieb auf der Stadt- und Ringbahn als besonders geeignet erschienen ließ, weniger geeignet aber — alles Gute gibt es selten zusammen — auf den oft langen Vorortstrecken, besonders der Potsdamer Stammbahn. Jahn schreibt: „Sie läuft bei Geschwindigkeiten von 60–70 km, wie sie im Vorortverkehr vorkommen, ruhig; nur treten hin und wieder in gerader Strecke,

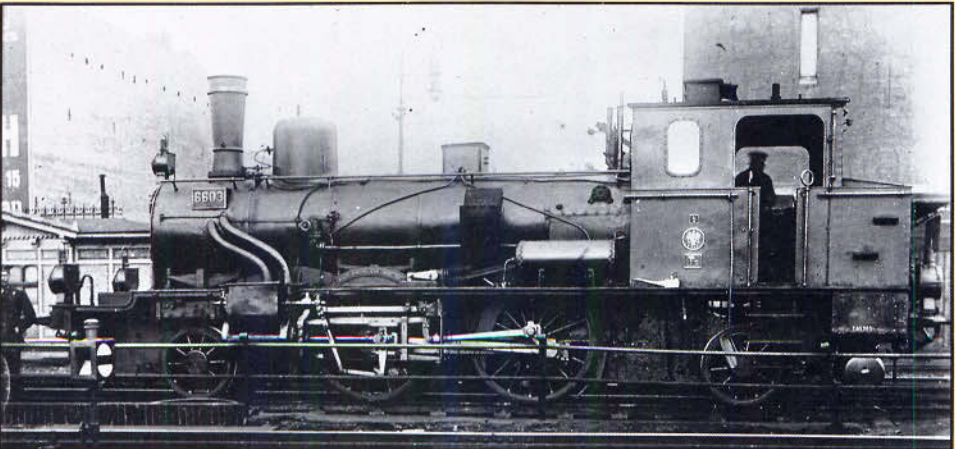


scheinbar ohne äußeren Anlaß, mäßig starke schlingernde Bewegungen auf, die dann nach einiger Zeit wieder verschwinden. Sie sind ein Kennzeichen aller Lokomotiven mit Radialachsen und kurzen festen Radständen.“ (Jahn, Die Dampflokomotive . . . , Berlin 1924, S. 196). Im ganzen aber war es eine brave und brauchbare, für die Zeit kurz vor der Jahrhundertwende hinreichend leistungsfähige Maschine, die nicht nur von der KED Berlin, sondern auch von anderen Direktionen in

ihren Bestand eingereiht worden ist — insgesamt 309 Lokomotiven, die alle von Henschel in Cassel stammten (siehe auch Tabelle 3). Ihre Leistung (nach dem „Merkbuch 1924“):

	40	50	60	70 km/h
1:00		610	380	210 t
1:500	500	350	210	125
1:200	290	195	120	—
1:100	155	100	—	—

Bild 5: Die Hannover 6603 hat Henschel 1902 als Fabrik-Nr. 6067 gebaut. Sie gehörte zu den 26 Lokomotiven der Gattung T 5¹, die von der DR noch eine endgültige Nummer erhielten; sie wurde 1925 zur 71 011. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



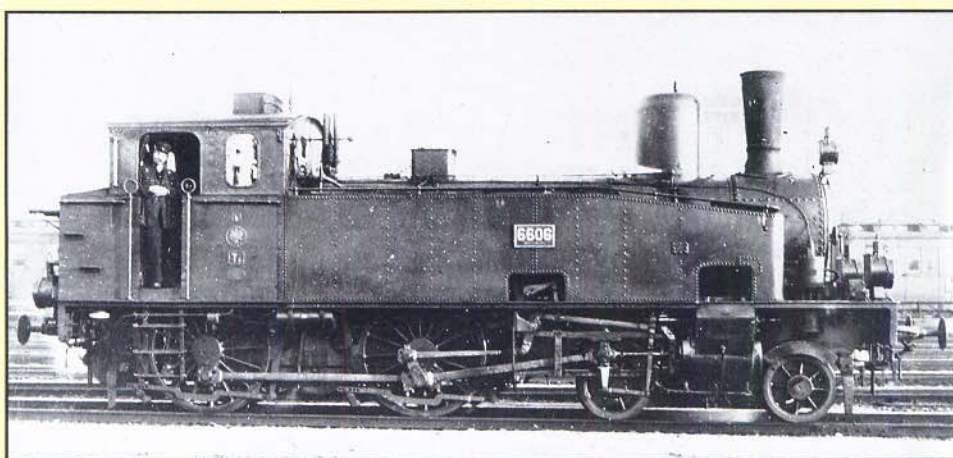
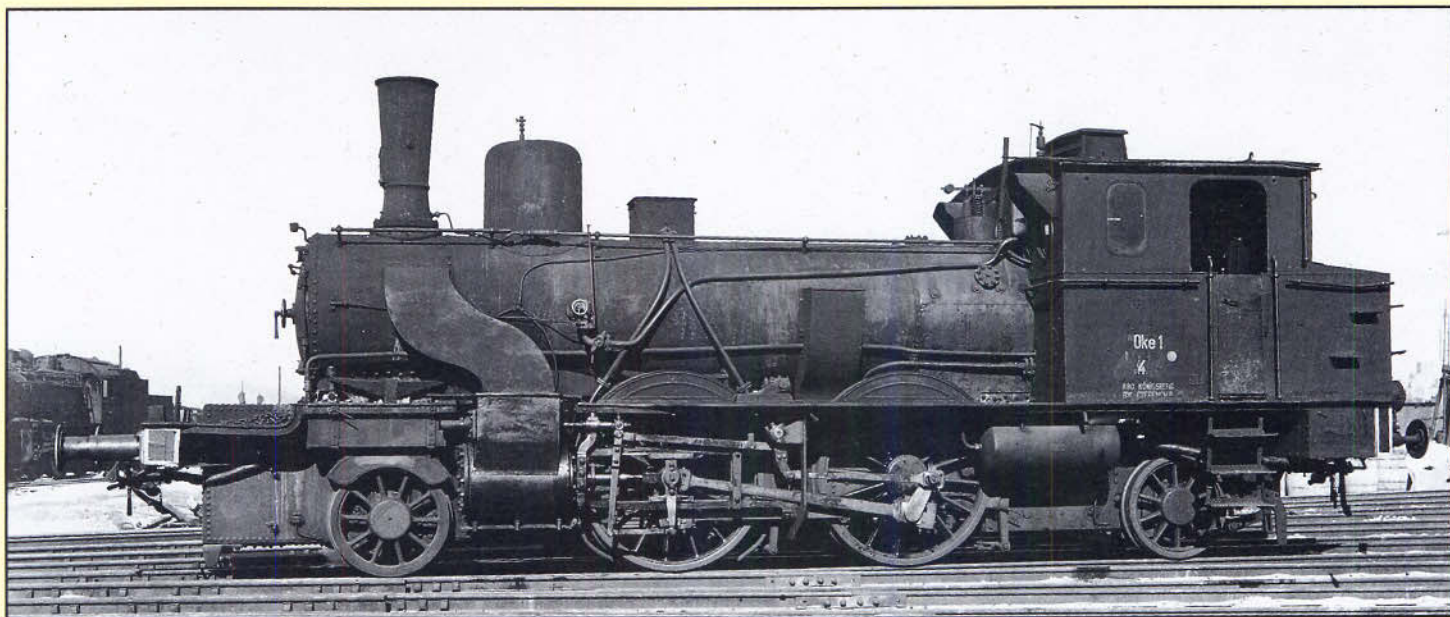


Bild 6: Die Anschrift am Führerhaus dieser T 5¹ stammt noch aus polnischer Zeit. Es ist eine der insgesamt 5 an die PKP gelangten T 5¹, die dort als Oke 1–5 bezeichnet wurden. Im Verlauf des Zweiten Weltkriegs fiel sie an die DR und war der Rbd Königsberg, Bw Czeremcha und dem Maschinenamt Bialystok zugeteilt. Allerdings dürfte sie keine neue DR-Nummer mehr erhalten haben, obwohl im „Verzeichnis der Deutschen Lokomotiven 1923–1963“ von Griebel-Schadow unter DRB 71 7001 – 7004 vermerkt ist, daß 4 Lokomotiven der polnischen Reihe Oke 1 (ex. preuß. T 5¹) so umgezeichnet worden seien. Da sich aber in keiner der drei Umzeichnungslisten für die Maschinen der PKP eine Umzeichnung der Oke 1 findet, werden diese Maschinen wohl nur kurze Zeit in deutschen Diensten gestanden haben.

Fotos: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

Die T 5¹ hat vor allem in dichtbesiedelten und industriereichen Regionen ihren Dienst geleistet. So verfügte im Jahre 1906 die KED Berlin über 45, die KED Essen über 47 und die KED Mainz über 40 Stück unserer T 5¹, während die Direktionen Bromberg, Königsberg und Posen, denen die o. a. Bedingungen fehlten, auf diese Bauart verzichtet haben. 43% aller Lokomotiven dieser Bauart in 3 (von 21) Direktionen! Andererseits ist es erstaunlich, daß genau die Hälfte aller T 5¹ erst noch in den Jahren 1903–1905 beschafft worden ist, obwohl bereits die T 11 (1C-n2-t) und die T 12 (1C-h2-t) den Wettbewerb aufgenommen hatten, von der unglücklichen T 6 (1C1-n3-t) ganz zu schweigen.

Bild 7: Die 36 Naßdampflokomotiven der Gattung T 5² wurden ausschließlich an die KED Berlin geliefert, so auch die hier abgebildete (T 5²) Berlin 6660, die jedoch später nach Magdeburg abgegeben und dort als 6606 bezeichnet und von Herrn Krebs aufgenommen wurde.

Foto: Sammlung Merker

Tabelle 2: Technische Daten der 1B1-t nach Musterblatt III-4i (1. Fassung), der späteren T 5¹

Stellvertretend die Daten der 1895 von Henschel gebauten Berlin 2011 (Fabrik-Nr. 4140), die 1906 in (T 5) Berlin 6601 und 1913 in (T 5) Cassel 6601 umgezeichnet wurde

Rostfläche	m²	1,57
Heizfläche	m²	97,34
Dampfdruck	kg/cm²	12
Steuerung	außenliegende Heusinger-Steuerung	
Triebwerk	mm	430/600/1600
Achsdruck	t	12,0–13,2–13,4–12,8
Dienstgewicht	t	51,4
Reibungsgewicht	t	26,6
Radstand, gesamt	mm	6800
fest	mm	2000
Kesselmitte ü. SO	mm	2200
Länge über Puffer	mm	11260
Geschwindigkeit	km/h	75
Vorräte, Wasser	m³	5,5
Kohle	t	1,6

Die o. a. Lokomotive und die Fabrik-Nr. 4141 haben keinen Dampfdom, sondern einen Regleraufsatz.

Die Maschinen mit Dampfdom (Musterblatt III-4i, 2. Fassung) stimmen in den Abmessungen völlig überein – mit Ausnahme des höheren Gewichts: das Dienstgewicht steigt auf 53 t, das Reibungsgewicht auf 30 t.

Tabelle 1: Technische Daten der 1B1-t (Bauart der Untereibeschen Eisenbahn)

Rostfläche	m²	2,2
Heizfläche	m²	110,8
Dampfdruck	kg/cm²	9
Steuerung	außenliegende Heusinger-Steuerung	
Triebwerk	mm	440/600/1730
Achsdruck	t	13,9–13,9–13,1–10,9
Dienstgewicht	t	51,8
Reibungsgewicht	t	27,0
Radstand, gesamt	mm	5700
fest	mm	1900
Kesselmitte ü. SO	mm	2261
Länge über Puffer	mm	10800
Geschwindigkeit	km/h	80
Vorräte, Wasser	m³	6,5
Kohle	t	4,6

Die Laufachse liegt hinter den Zylindern; sie hat, wie die Schleppachse einen Durchmesser von 1210 mm; beide haben ein Seitenspiel von je 10 mm.

Die 10 Maschinen sind im Jahre 1880 von der Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft in Grafenstaden geliefert worden.

Fabrik-Nr.	Betriebsnummern			
	ab 1890	ab 1899	ab 1906 (T 5)	
3001 Untereibe	1 → Hannover	1590 → Altona	1550 → Altona	6601
3002	2	1591	1551	6602
3003	3	1592	1552	6603
3004	4	1593	1553	6604
3005	5	1594	1554	– +1905
3006	6	1595	1555	6605
3007	7	1596	1556	6606
3008	8	1597	1557	6607
3009	9	1598	1558	6608
3010	10	1599	1559	6609

Bis auf die Fabriknummer 3005 sind die Lokomotiven in den Jahren 1909 bis 1911 ausgemustert worden.

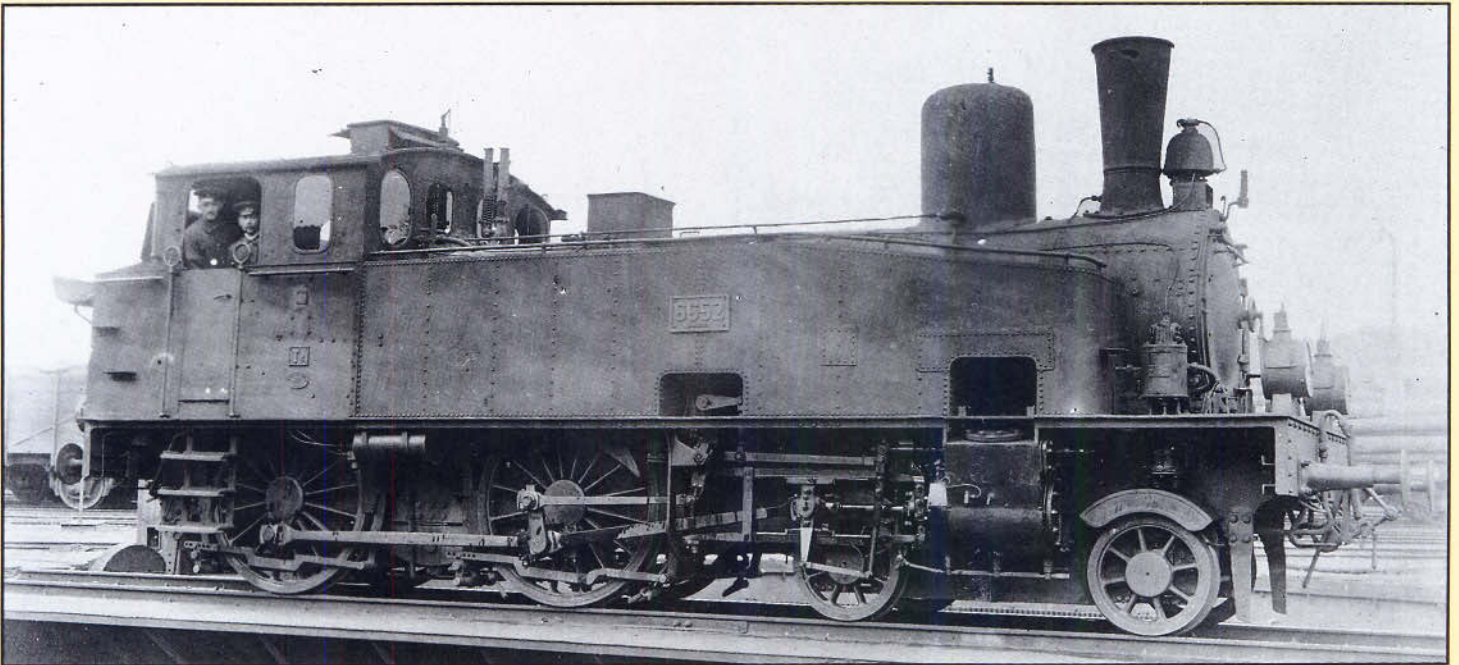
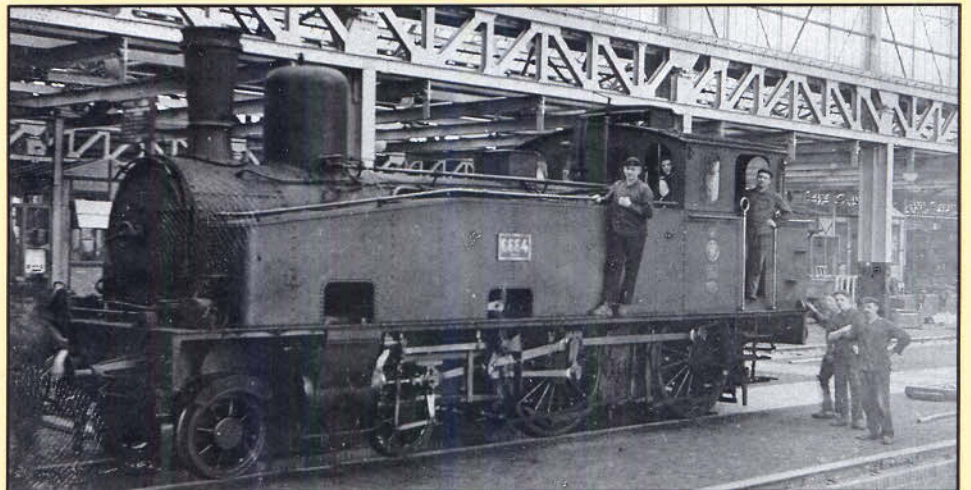


Bild 8: 1899 lieferte Henschel unter der Fabrik-Nr. 5120 die (T 5²) Berlin 6652, die später als 6621 an die KED Danzig abgeliefert wurde.
Foto: Sammlung Merker

Bild 9: 1899 lieferte Henschel mit der Fabrik-Nr. 5271 die Berlin 2063, die 1906 zur T 5² Berlin 6664 wurde und 1914 mit gleicher Nummer nach Posen und 1920 an die Rbd Osten ging. 1912 fotografierte sie Herr Bombe im Ausbesserungswerk Tempelhof.
Foto: Sammlung Rauter



Die großen Entente-Mächte legten nach dem Ersten Weltkrieg auf die kleine T 5¹ keinen Wert; vier Saarbrücker Maschinen blieben bei den Saarbahnen und waren bereits ausrangiert, als die Lokomotiven der Saarbahnen zur Deutschen Reichsbahn kamen. Nur 5 Lokomotiven der Gattung T 5¹ finden sich bei den PKP als deren Gattung Oke 1 und haben dort lange Jahre – bis 1939 – Dienst geleistet. Aus Litauen wird eine einzige als Pk 5 – 801 gemeldet.

Die Deutsche Reichsbahn weist in der vorläufigen Umzeichnungsliste folgende Lokomotiven auf:

71 001–018
021–028
032–119 und

(falsch eingereiht) 72 016

Insgesamt sind es 115 Lokomotiven der ehemaligen preußischen Gattung T 5¹. Über die endgültig umgezeichneten Maschinen gibt die Tabelle 4 Auskunft.

Sie sind alle bis 1931 aus den Listen gestrichen worden.

2B-n2-t nach Musterblatt III-4n

Das Reichskursbuch vom 1. Mai 1897 führt 14 Vorortzugpaare auf der Strecke Berlin Potsdamer Bf. – Potsdam – Werder auf, von denen 7 Wildpark, 6 Werder und 1 Potsdam als Zielbahnhof hatten. Sie fuhren mit einer Grundgeschwindigkeit von 60 km/h, d. h. mitunter bis an 75 km/h². Hier nun störte das unberechenbare Leiden der T 5¹, der unruhige Lauf, recht erheblich.

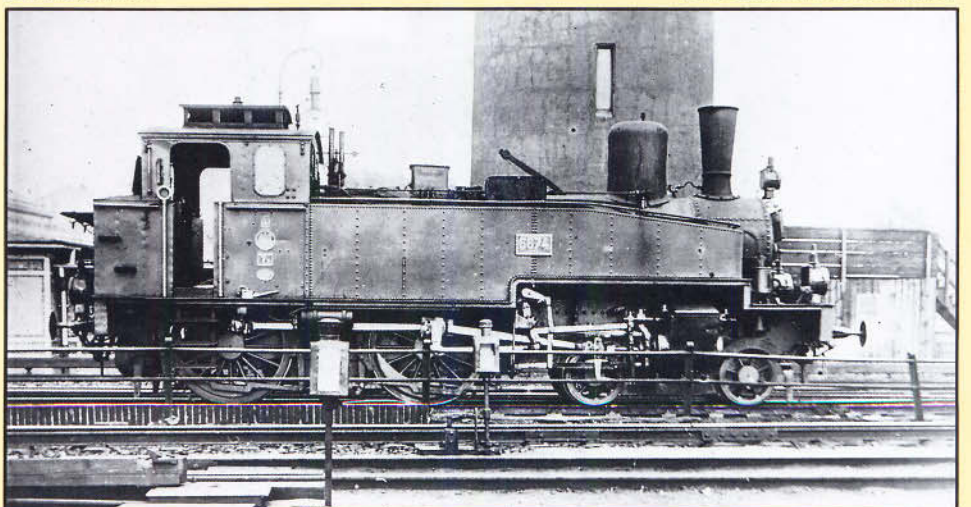
So entwarf Henschel eine neue Bauart, wieder eine 2/4-gekuppelte Tenderlokomotive, die aber kaum Gemeinsamkeiten mit der 1B1-t zeigte. Auch diese 2B-n2-t wurde in die Normalien aufgenommen (Musterblatt III-4n). Die Abmessungen in Tabelle 5 beweisen, daß diese 2B-n2-t gegenüber der 1B1-t wesentlich verstärkt worden ist, u. a. weil der soeben auf 16 t erhöhte zulässige Achsdruck fast erreicht

wurde. Wegen ihrer Achsstellung und wegen des ruhigen Laufes wurde sie manchmal mit der 2B-n2, späteren P 4¹, verglichen. Anders als bei der T 5¹ war der Wasservorrat in seitlichen Kästen untergebracht, die wegen der besseren Sicht vorn abgeschrägt wurden³⁾. In den Jahren 1899 und 1900 sind 36 dieser T 5² genannten Maschinen beschafft worden (siehe auch Tabelle 6).

Die 2B-t der späteren Gattung T 5² hat sich

durchaus bewährt, indessen war sie – kein Wunder bei ihrer Achsstellung 2B – für den Rückwärtslauf weniger geeignet als die T 5¹; so blieb ihre Tätigkeit im wesentlichen auf die Potsdamer Stammbahn und die Wannseebahn beschränkt. Alle 36 Lokomotiven, die zunächst der KED Berlin zugeteilt waren, wurden 1914 an andere Bezirke überwiesen. 20 von ihnen nennt die vorläufige, nur noch zwei die endgültige Umzeichnungsliste der Deut-

Bild 10: Die zweite Bauform der T 5² zeigen diese und die folgenden Abbildungen. Hier die Berlin 6674 (gebaut im Jahre 1900 von Henschel, Fabrik-Nr. 5499), später Erfurt 6614. Durch die höhere Lage des Wasserkastens wurde das Triebwerk wesentlich besser zugänglich.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



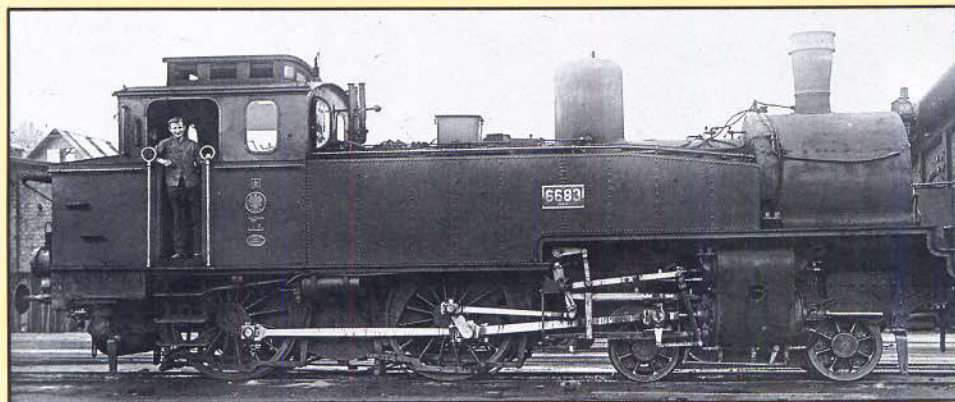


Tabelle 3: Aufteilung der T 5¹ auf die einzelnen Direktionen

	Am 1. 4. 1906	nach dem 1. 4. 1906 von anderen KED überwiesen	
KED Altona	6610 – 6612	6613 – 6624	*)
KED Berlin	6601 – 6645		
KED Breslau	6601 – 6617		
KED Bromberg		6614 – 6617	*)
KED Cassel		6601 – 6603	*)
		6604	
KED Cöln	6601 – 6618		
KED Danzig	6601 – 6608	6609	*)
KED Elberfeld	6601 – 6616		
KED Erfurt	6601 – 6606	6607 – 6612	*)
KED Essen	6601 – 6647		
KED Frankfurt	6601 – 6612		
KED Halle	6601 – 6626	6627 – 6630	*)
KED Hannover	6601 – 6615	6616	
		6617 – 6619	*)
		6620 – 6626	*)
KED Kattowitz	6601 – 6613	6618 – 6619	*)
		6629	*)
		6633 – 6634	*)
		6640	*)
		6642 – 6643	*)
KED Königsberg		6611 – 6613	**)
KED Magdeburg	6601 – 6603	6604 – 6605	
ED Mainz	6601 – 6640	6641	
KED Münster	6601 – 6614		
KED Saarbrücken	6601 – 6611		
KED Stettin	6601 – 6615		

*) überwiesen 1913 von Berlin, **) überwiesen 1920 von Danzig.

Die KED Posen hat zu keiner Zeit T 5¹-Lokomotiven in ihrem Bestand geführt.

Die T 5¹ sind ab 1895 von Henschel geliefert worden:

Stück	Stück	Stück	Stück
1895 8	1898 16	1901 35	1904 39
1896 21	1899 1	1902 18	1905 23
1897 8	1900 47	1903 93	zus. 309

Bild 12: Die hier abgebildete Berlin 6683 war die erste Heißdampf-Tenderlokomotive; Henschel lieferte sie im Jahre 1900 als Fabrik-Nr. 5415. 1914 gab Berlin sie als (T 5) 6651 an die KED Bromberg ab, die offensichtlich nicht allzuviel mit dieser Lok anfangen konnte, denn sie wurde bereits 1915 an die Westfalenhütte in Dortmund weiterverkauft.

Foto: W. Hubert, Sammlung Rauter

Bild 11 (oben): Henschel lieferte im Jahre 1900 mit der Fabrik-Nr. 5497 die Berlin 2073, die 1906 zur (T 5²) Berlin 6672 wurde und 1914 mit gleicher Nummer an die KED Stettin abgegeben wurde.

Foto: W. Hubert, Sammlung Rauter

schen Reichsbahn. Sie wurden mit wenigen Ausnahmen der Baureihe 72 zugeteilt. Die Abweichungen werden in der Tabelle 7 aufgeführt.

Erst im Jahre 1959 ist die ehemalige (T 5) Berlin 6667, zuletzt bei der Peine-Ilse-Eisenbahn als Nr. 29 in Betrieb, ausrangiert worden. Wie bedauerlich, daß sie solange überlebte und dann nicht mehr gerettet werden konnte.

Zwei weitere 2B-t haben weltweit Beachtung gefunden, handelt es sich doch bei den Henschel-Fabriknummern 5414 und 5415 um die ersten Heißdampf-Tenderlokomotiven überhaupt (Berlin 2069 und 2070 → (T 5) Berlin 6682 und 6683)! Die von der Naßdampf-Bauart abweichenden Abmessungen:

Heizfläche	125,3 m ²
Überhitzerfläche	28,2 m ²
Gesamtheizfläche	153,5 m ² (nach Hubert)
Triebwerk	480/600/1600 mm;
Dienstgewicht	60,7 bzw. 59,8 t
Reibungsgewicht	31,3 bzw. 30,5

Obwohl die Überhitzungstemperatur nur 240° betrug, zeigten sich diese beiden T 5² mit dem Rauchkammer-Überhitzer der Bauart Schmidt doch sparsamer als die Naßdampf-Maschinen. Die beachtenswerte Leistungsfähigkeit der T 5² im Vergleich mit anderen Gattungen ist der Tabelle 8 zu entnehmen.

C- und 1C-n2-t der Main-Neckar-Eisenbahn

Das nun sind Maschinen, von denen keiner so recht weiß, warum sie mit ihrer Achsstellung C und 1C in die T 5-Gruppe geraten sind. Die Main-Neckar-Eisenbahn wollte C-t auch im Personenzugdienst auf ihrer Hauptstrecke verwenden. So stellte sie 1896 und 1898 einige C-t mit dem großen Treibraddurchmesser von 1726 mm in Dienst. Sie sollten u. a. schnellfahrende, aber häufiger haltende Züge von Frankfurt nach Heidelberg bringen. Einige technische Daten dieser Lokomotiven sowie ihre Betriebsnummern führt die Tabelle 9 an. Die 1899 beschafften 1C-t blieben nach der Verstaatlichung bei der Direktion Mainz und wurden 1906 der Gattung T 5 zugeordnet. Anscheinend waren sie auf Nebenbahn-

Bild 13: Dieses Bild zeigt die gleiche Maschine wie in Bild 12, jedoch von der Heizerseite. **Foto:** Sammlung Dr. Scheingraber

nen noch ganz brauchbar (technische Daten sowie Betriebsnummern siehe Tabelle 9).

1B1-Tenderlokomotiven anderer deutscher Eisenbahnen

1B1-n2-t der Oldenburgischen Staatseisenbahnen

Erst von 1907 an hat Oldenburg 1B1-n2-t in Dienst gestellt. Die 1. Lieferung (5 Lokomotiven, gebaut 1907 und 1909) entsprach in allen wesentlichen Abmessungen dem preußischen Vorbild, der 1B1-n2-t nach Musterblatt III-4i, der späteren T 5¹. Die weiteren Lieferungen – bis 1921 – wiesen mancherlei Änderungen auf, so eine um 225 mm höhere Kessellage, einen um 200 mm größeren Radstand, ein stärker gewölbtes Dach des Führerhauses (siehe auch Tabelle 10).

Insgesamt waren es 20 Maschinen, die alle von der Deutschen Reichsbahn übernommen worden sind und sich im endgültigen Umzeichnungsplan als 71 401–420 finden.

1B1-n2-t der K. Sächsischen Staatsbahn

Es spricht für die Brauchbarkeit der T 5¹, daß die K. Sächsische Staatsbahn für ihren schnell wachsenden Nahverkehr bereits 1897 bei Hartmann in Chemnitz eine 1B1-n2-t bauen ließ, die in allen wesentlichen Abmessungen der preußischen Bauart glich, abgesehen von einigen sächsischen Zutaten. Bis 1908 wurden 91 Lokomotiven dieser Bauart in Dienst gestellt. Die älteren Maschinen erhielten später zusätzlich seitliche Wasserkästen, bei den neueren wurden sie bereits im Werk angebracht. Von den 91 Lokomotiven der sächsischen Gattung IV T finden sich noch 85 Maschinen als 71 301–385 im endgültigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn. Erst 1955 sind die letzten ausgemustert worden, es waren dies die 71 323 und 325.

Bild 14: Hier hat Werner Hubert die Eutin-Lübeck Nr. 6, die Henschel 1912 mit der Fabrik-Nr. 10 958 geliefert hatte, noch vor dem Umbau aufgenommen. **Foto:** Sammlung Rauter

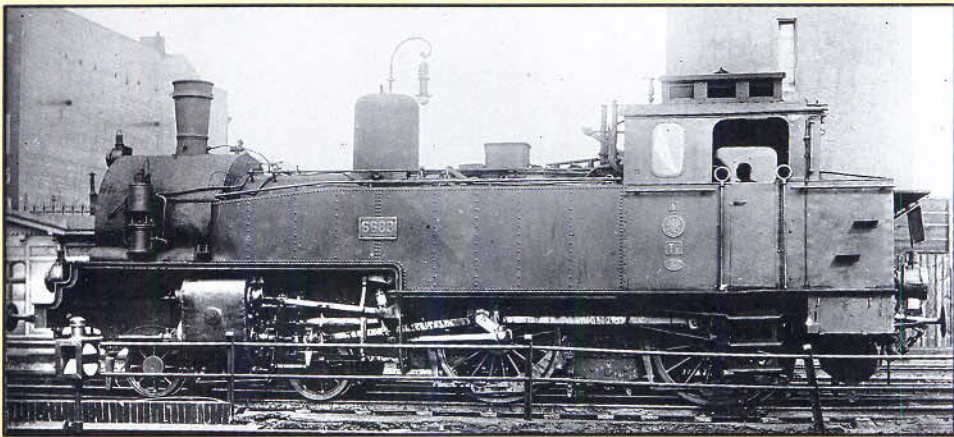
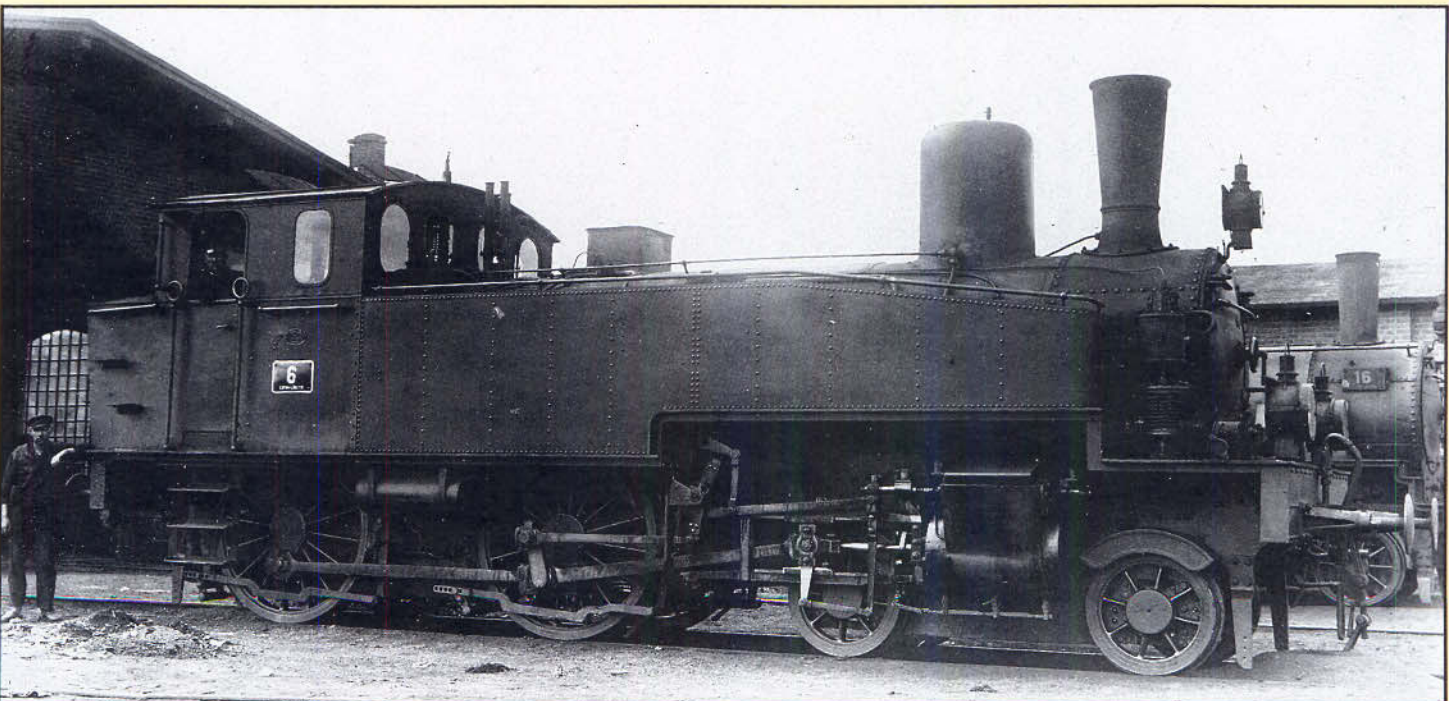


Tabelle 4: In der endgültigen Umzeichnungsliste der Deutschen Reichsbahn von 1925 sind die folgenden Lokomotiven der preußischen Gattung T 5¹ enthalten: (Alle Maschinen wurden von Henschel gebaut)

Bau-jahr	Fabrik-Nr.	Betriebsnummer ab 1906 (T 5 ¹)		Betriebsnummer ab 1925	Aus-musterung
1896	4219	Berlin 6607	→ 1913 Hannover 6618	71 001	1927
1896	4228	Berlin 6616	→ 1913 Bromberg 6616 → 1920 Osten 6616	71 002	
1898	4769	Frankfurt 6601		71 003	1928*)
1898	4881	Mainz 6601		71 004	1927/28
1900	5330	Münster 6605		71 005	
1901	5717	Berlin 6644	→ 1913 Altona 6623	71 006	1927
1901	5724	Breslau 6608	→ 1908 Hannover 6616	71 007	
1902	5922	Münster 6613		71 008	
1902	6048	Mainz 6624		71 009	
1902	6049	Mainz 6625	(1922 Worms)	71 010	
1902	6067	Hannover 6603		71 011	
1903	6354	Stettin 6603		71 012	
1903	6355	Stettin 6604	→ 1920 überstellt an GD Oldenburg	71 013	
1903	6410	Mainz 6628		71 014	1928
1903	6411	Mainz 6629		71 015	
1904	6767	Mainz 6639		71 016	
1904	6783	Stettin 6609	(1914 Wriezen)	71 017	
1904	6784	Stettin 6610		71 018	
1905	6906	Stettin 6611	→ 1916 Hannover 6623	71 019	
1905	6907	Stettin 6612	→ 1916 Hannover 6624	71 020	1927
1905	7092	Essen 6646		71 021	1931
1905	7098	Hannover 6610		71 022	
1905	7101	Hannover 6613		71 023	
1905	7103	Hannover 6615		71 024	
1905	7105	Magdeburg 6602		71 025	
1905	7106	Magdeburg 6603		71 026	

*) 1928 → Bergedorf-Geesthacht 22, im Jahre 1946 ausgemustert

Bei den Betriebsnummern 71 001–006 handelt es sich um die 1. Besetzung; in den Jahren 1934 und 1936 wurden diese Nummern von der Deutschen Reichsbahn noch einmal besetzt (Einheitslokomotiven der Bauart 1B1-h2-t).



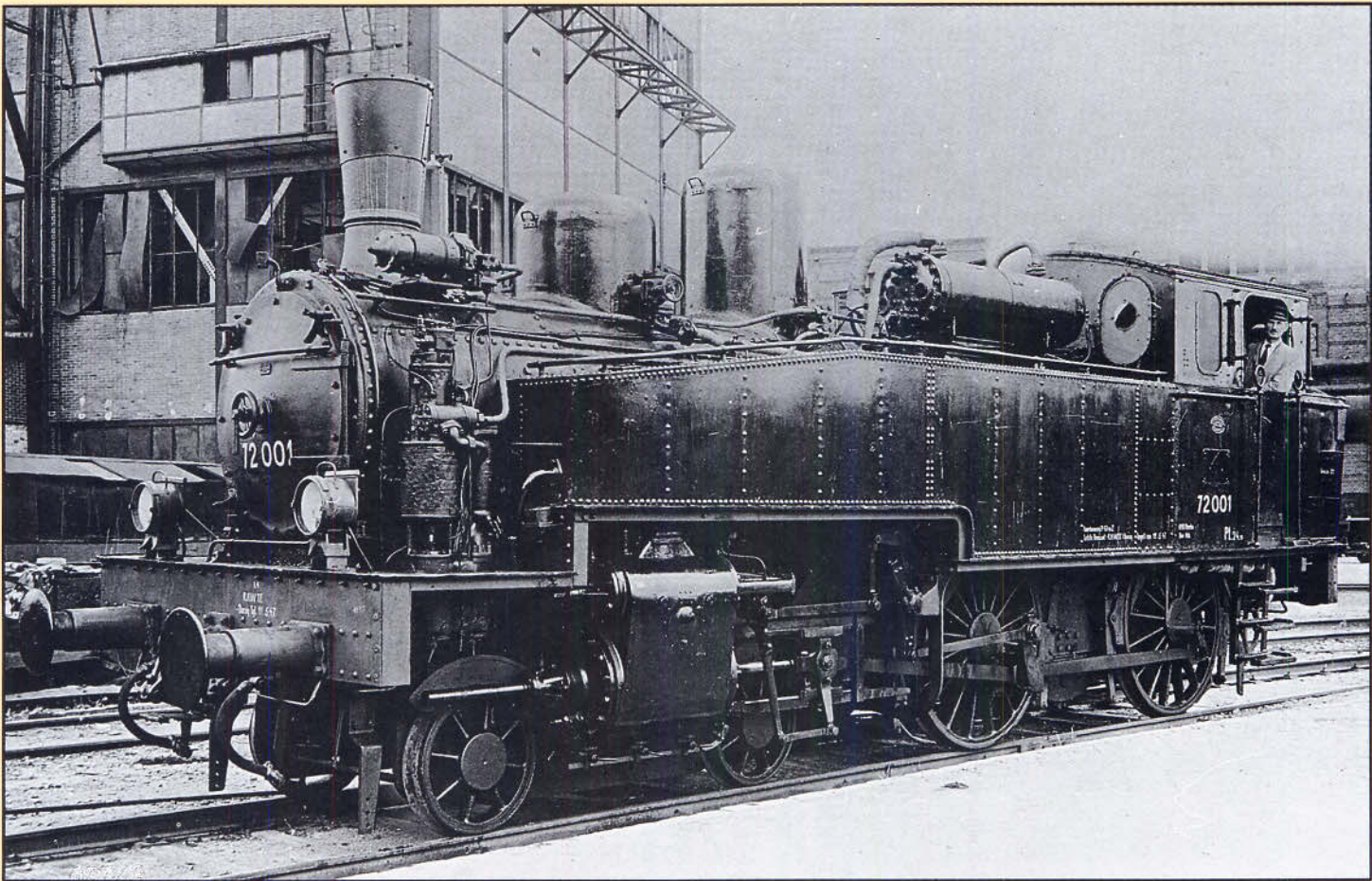


Bild 15: Die 72001 der DR, ehemals Nr. 5 der Eutin-Lübecker Eisenbahn, nach der im Text bereits erwähnten Instandsetzung bei Borsig. Auf der Pufferbohle ist deutlich lesbar angeschrieben, daß „Borsig Tgl 19.5.47“ eine L 4 für das RAW Tempelhof durchgeführt hat.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Tabelle 5: Technische Daten der 2B-n2-t nach Musterblatt III-4n (spätere T 5²)

Stellvertretend die Daten der 1899 von Henschel gebauten Berlin 2065 (Fabrik-Nr. 5128). Sie wurde 1906 in (T 5) Berlin 6666 und 1914 in Saarbrücken 6666 umgezeichnet.

Rostfläche	m ²	1,66
Heizfläche	m ²	121,09
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Steuerung	außenliegende Heusinger-Steuerung	
Triebwerk	mm	440/600/1600
Achsdruk	t	12,25 – 12,65 – 15,88 – 15,99
Dienstgewicht	t	56,8
Reibungsgewicht	t	31,9
Radstand, gesamt	mm	6950
fest	mm	2500
Kesselmitte ü. SO	mm	2200
Länge über Puffer	mm	10856
Geschwindigkeit	km/h	75
Vorräte, Wasser	m ³	7
Kohle	t	1,5

Tabelle 6: Es sind von der normalen 2B-n2-t, der späteren T 5², beschafft worden:

Werk	Bau- jahr	Fabrik- nummern	Betriebsnummern
Grafen- staden	1899	4892–4897	Berlin 2045–2050 → 1906 (T 5) Berlin 6646–6651
Henschel	1899	5120–5127	2051–2058 6652–6659
Henschel	1899	5128–5131	2065–2068 6666–6669
Henschel	1899	5267–5272	2059–2064 6660–6665
Henschel	1900	5495–5506	2071–2082 6670–6681

zusammen 36 Maschinen

Als T 5 (T 5²) sind auch die beiden Heißdampf-2B-t eingereiht worden:

Werk	Bau- jahr	Fabrik- nummern	Betriebsnummern
Henschel	1900	5414–5415	Berlin 2069–2070 → 1906 (T 5) Berlin 6682–6683

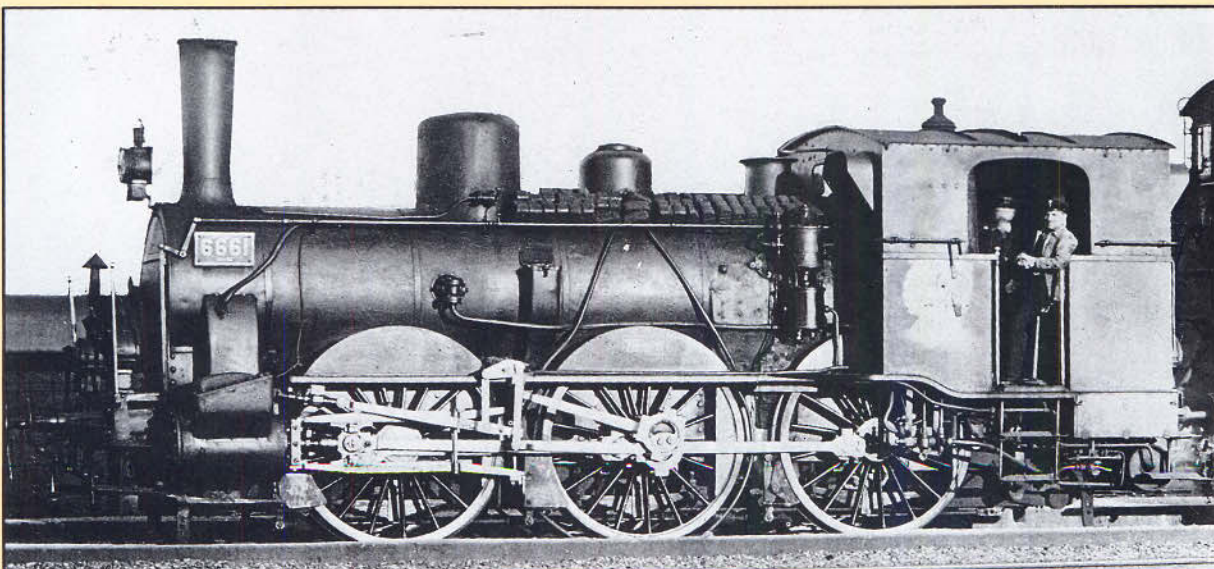


Bild 16: Die Main-Nekar-Eisenbahn hat 1896 bei der Maschinenfabrik Karlsruhe die Betriebsnummer 101 „Jossa“ angekauft. 1902 wurde sie in Mainz 1580 und 1906 in (T 5) Mainz 6661 umgezeichnet. Diese Aufnahme aus den zwanziger Jahren gehört zu den Werken des Darmstädter Verkehrszentralamtes.

Foto: Sammlung Rauter

Bild 17: Auch 1'C-n2-t der Main-Neckar-Bahn, wie diese Betriebsnummer 92 (gebaut 1899 von der Maschinenfabrik Karlsruhe, Fabrik-Nr. 1516), wurden bei der ED Mainz in die Gattung T 5 eingereiht. Die Betriebsnummer 92 wurde als Mainz 1691 übernommen und 1905 in (T 5) Mainz 6692 umgezeichnet.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Es sei bemerkt, daß es in Sachsen kaum Schwierigkeiten mit dem „Leiden“ der 1B1-t-Bauart, dem unruhigen Lauf bei höheren Geschwindigkeiten, gegeben hat, weil solche bei dem kurzen Stationsabstand kaum jemals erreicht wurden.

2B-n2-t der Eutin-Lübecker Eisenbahn

Nur die (bis 1941/1942) private Eutin-Lübecker Eisenbahn nahm sich die preußische T 5² zum Vorbild. Sie beschaffte 2 Maschinen dieser Bauart:

Eutin-Lübeck 5 (gebaut 1911 von Henschel, Fabrik-Nr. 10 466)

Eutin-Lübeck 6 (gebaut 1912 von Henschel, Fabrik-Nr. 10 958)

In den zwanziger Jahren wurden beide auf Heißdampfbetrieb umgebaut und erhielten einen Speisewasservorwärmer; so ausgerüstet übernahm sie die Deutsche Reichsbahn und bezeichnete sie als 72 001 und 002, wenn man will: 2. Besetzung. Die 72 002, die ehemalige Eutin-Lübeck 6, ist im Kriege verschollen, die 72 001, die ehemalige Eutin-Lübeck 5, fand sich 1945 in Berlin, wurde bei Borsig instandgesetzt und nach einigen Überlegungen als 72 001 dem Betrieb übergeben, indessen bereits im Jahre 1950 ausgemustert.

Um die Jahrhundertwende haben die preußischen T 5 sich gut bewährt, sie waren den alten 2/3-gekuppelten T 2 und T 4 weit überlegen, mußten aber als 2/4-gekuppelte Naß-

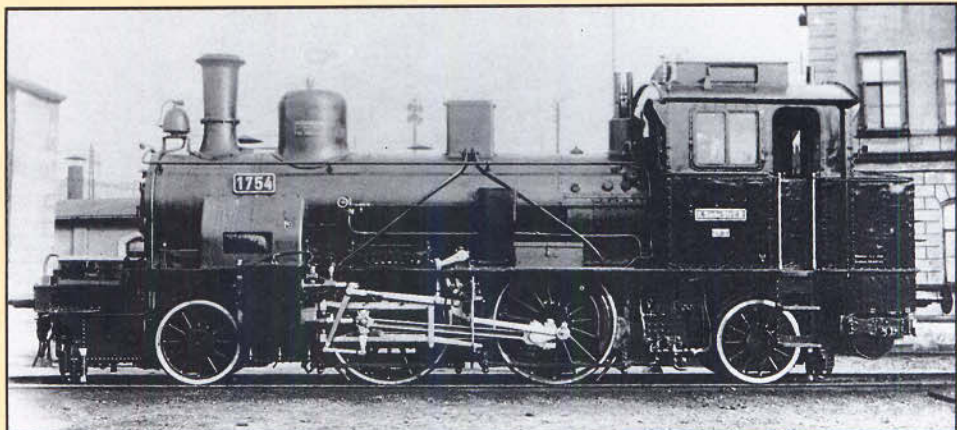
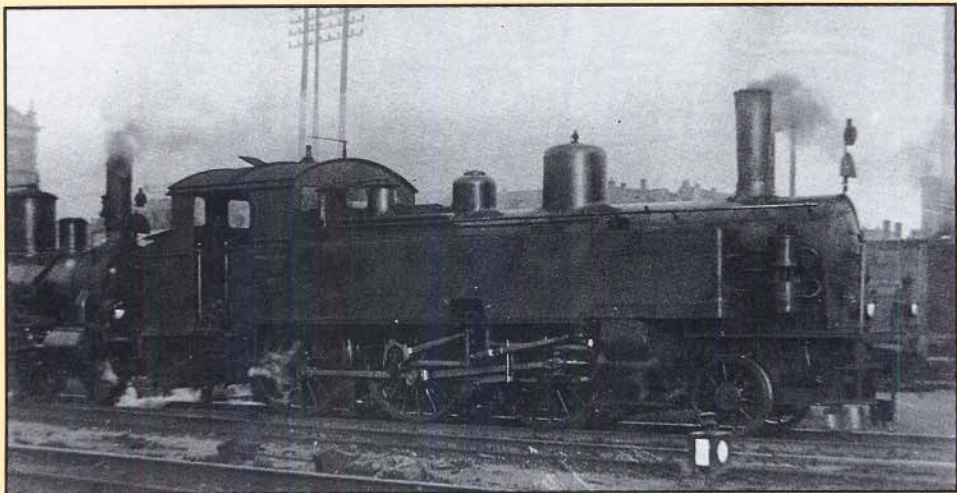


Bild 18: Die sächsische IV T kann ihre nahe Verwandtschaft zur preuß. T 5¹ nur schwer verleugnen, insbesondere in der ersten Ausführung ohne seitliche Wasserkästen, die später allgemeine Zutat wurden. Die hier gezeigte Betriebsnummer 1754 hat Hartmann 1912 als Fabrik-Nr. 2764 gebaut. Sie wurde von der DR als 71 348 übernommen.

Tabelle 7: In der vorläufigen Umzeichnungsliste der DR von 1923 sind einige Maschinen der Gattung T 5² versehentlich der Baureihe 71 zugeordnet worden, die den 1B1-T 5 zugeordnet war:

Werk	Bau-jahr	Fabrik-nummer	Betriebsnummern	vorl. DR-Nr.
Grafen-staden	1899	4894 (T 5) Berlin	6648/Breslau 6618	71 019
Henschel	1899	5121	6653/Erfurt 6613	71 020
Henschel	1900	5498	6673/Danzig 6622/Königsbg. 6622	71 029
Henschel	1900	5499	6674/Erfurt 6614	71 030
Henschel	1900	5504	6679/Mainz 6662 (2. Besetzung)	71 031

In der endgültigen Umzeichnungsliste von 1925 finden sich nur noch 2 Lokomotiven der Gattung T 5², die beide 1926 ausrangiert worden sind:

Henschel	1899	5269 (T 5) Berlin	6662 / Münster 6615	72 001
Henschel	1900	5501	6676 / Hannover 6655	72 002

Tabelle 8: Die Leistungsfähigkeit der Tenderlokomotiven der Gattungen T 5¹, T 5², T 11 und T 12 nach dem Merkbuch 1924 im Vergleich.

		40	50	60	70	75	km/h
T 5¹ (Achsfolge 1B1)	1:∞		610	380	210	150	t
	1:500	500	350	210	125	—	
	1:200	290	195	120	—		
	1:100	155	100	—			
T 5² (Achsfolge 2B)	1:∞			550	355	290	t
	1:500		475	330	220	195	
	1:200	380	270	195	130	100	
	1:100	200	150	100	—		
T 11 (Achsfolge 1C, Naßdampfausführung)	1:∞	1200	770	470	250	165	t
	1:500	660	435	275	150	100	
	1:200	390	260	160	—		
	1:100	200	135	—			
T 12 (Achsfolge 1C, Heißdampfausführung)	1:∞	1450	960	625	380	295	t
	1:500	800	550	365	240	175	
	1:200	450	325	215	135	—	
	1:100	250	175	110	—		

Tabelle 9: Technische Daten der C-n2-t der Main-Neckar-Eisenbahn (MN)

Rostfläche	m ²	1,54
Heizfläche	m ²	96,4
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	430/600/1726
Dienstgewicht	t	45,5
Reibungsgewicht	t	45,5
Geschwindigkeit	km/h	65

Es handelt sich um folgende Lokomotiven:

Lieferwerk: Maschinenfabrik Karlsruhe

Bau-jahr	Fabrik-Nr.	Betriebsnummer bei der MN	Betriebsnummer ab 1902	Betriebsnummer ab 1906
1896	1407	MN 101 „Jossa“	→ Mainz 1580	→ (T 5) Mainz 6661
	1408	102 „Rodenstein“	1581	6662
	1409	103 „Otzberg“	1582	6663
	1410	104 „Lindenfels“	1583	6664
1898	1475	105	—	1584 6665
	1476	106	—	1585 6666

Technische Daten der 1C-n2-t der Main-Neckar-Eisenbahn (MN)

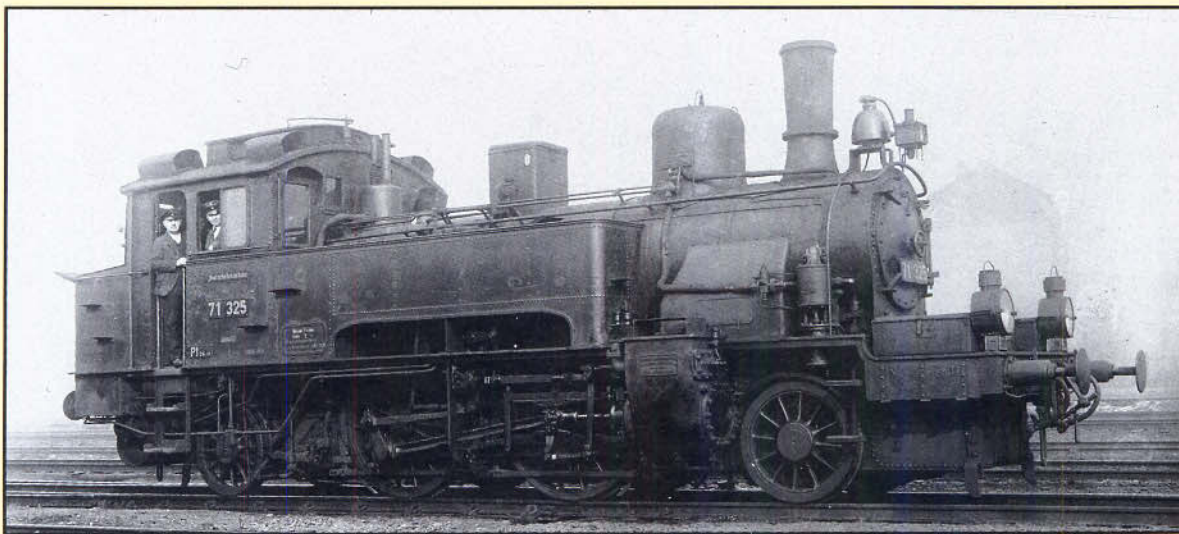
Die o. a. technischen Daten der C-n2-t der MN sind bis auf die Heizfläche, das Dienst- und das Reibungsgewicht mit denen der 1C-n2-t der MN identisch.

Heizfläche	m ²	106
Dienstgewicht	t	51
Reibungsgewicht	t	44

Es handelt sich bei dieser Bauart um folgende 4 Maschinen:

Lieferwerk: Maschinenfabrik Karlsruhe

Bau-jahr	Fabrik-Nr.	Betriebsnummer bei der MN	Betriebsnummer ab 1902	Betriebsnummer ab 1906
1899	1515	MN 91	→ Mainz 1690	→ (T 5) Mainz 6691
	1516	92	1691	6692
	1517	93	1692	6693
	1518	94	1693	6694

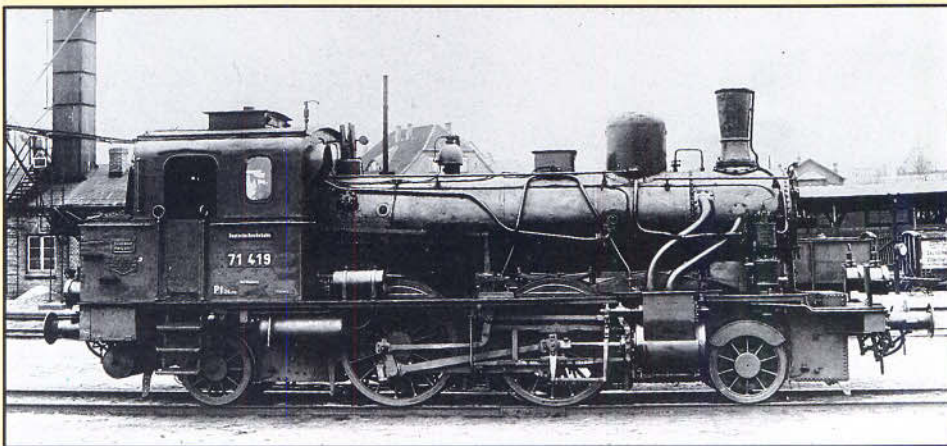


◀ Bild 19: Die 71 325 der Deutschen Reichsbahn präsentiert sich hier mit den angebauten seitlichen Wasserkästen, die das Bild der Lok doch sehr stark verändern.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 20 (Mitte links): Die 20 Oldenburger T 5¹ wurden über den langen Zeitraum von 1907–1921 beschafft. Rein äußerlich fällt bei den späteren Lokomotiven die höhere Kesselage auf. Die hier gezeigte Oldenburger T 5¹ Nr. 279 hat Hanomag 1921 als Fabrik-Nr. 9562 geliefert, sie wurde zur DR 71 419.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



dampflokomotiven den 3/4-gekuppelten (T 12) weichen. Ihre Zeit war abgelaufen!

Anmerkungen:

- 1) Der erste Anlauf, den bereits 1873 eine Cuxhavener Hafenbahn-Gesellschaft unternommen hatte, endete mit einem Konkurs. 9 Lokomotiven waren bereits bei der Hanomag im Bau (1B-n2) und wurden an eine russische Bahn verkauft. Den zweiten unternahm dann die Société Belge des Chemins de fer in Brüssel.
- 2) Alle Vorortzüge benötigten für die Strecke Berlin – Potsdam bzw. zurück mit einem Halt in Neubabelsberg 31 Minuten. Die Fernzüge (hier: Personenzüge) ohne Halt 29 bis 31 Minuten. – Diese Vorortzüge führten übrigens die 1. Klasse, aber nicht zum Vororttarif.
- 3) Bei den seitlichen Wasserkästen gab es zunächst Ausschnitte für Steuerwelle und Schieberkästen, 1900 wurde der Kastenboden vorn hochgezogen, um das Triebwerk besser zugänglich zu machen.

Literatur:

- (ohne Verfasser) Normalien für die Betriebsmittel der Preussischen Staatseisenbahnen, Berlin 1913.
- (ohne Verfasser) Bildliche Verzeichnisse der Lokomotiven und Tender der Kgl. Eisenbahndirektionen, hier vor allem: das Verzeichnis der KED Berlin, 1896 ff.;
- F. Gaiser: Aufzeichnungen über die Lokomotiven aller KED handschriftlich, nicht veröffentlicht, Aschaffenburg, 1925 ff.;
- H. Bombe: Beiträge zur deutschen Eisenbahn-, vor allem Lokomotivgeschichte, nicht veröffentlicht, Kiel ca. 1935 ff.;
- J. Jahn: Die Dampflokomotive in entwicklungsgeschichtlicher Darstellung ihres Gesamtaufbaus, Berlin 1924;
- (ohne Verfasser) Merkbuch für die Fahrzeuge der Preussisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung, Ausgabe 1915; Merkbuch der Deutschen Reichsbahn, Ausgabe 1924;
- W. Hubert: Die Berliner Stadtbahnlokomotiven im Bild, Berlin 1933;
- (ohne Verfasser) Die Entwicklung der Lokomotiven im Gebiet der mitteleuropäischen Eisenbahnverwaltungen, Teil II, Textband. Bearbeitet von Metzeltin sen., Berlin 1937; „Hanomag-Nachrichten“, hier vor allem: 4. Jahrgang, Heft 3 12. Jahrgang, Heft 138/139; Hannover 1913 bzw. 1925.

Tabelle 10: 1B1-n2-t der Oldenburgischen Staatsbahn

Folgende 5 Maschinen sind gegenüber der preußischen T 5¹ kaum abgeändert:

Werk	Bau-jahr	Fabrik-nummer	Betriebsnummern bei der Oldenburgischen Staatsbahn	DR-Nummer
Hanomag	1907	5001	Old. St. 185 „Jever“	→ 71 401
		5002	186 „Varel“	71 402
		5003	187 „Delmenhorst“	71 403
Hanomag	1909	5611	Old. St. 207 „Brake“	71 404
		5612	208 „Elsfleth“	71 405

Weitere 15 Lokomotiven sind mit einigen Änderungen gegenüber der preußischen T 5¹ in den Jahren 1911 bis 1921 von der Hanomag geliefert worden. Auch sind sie im endgültigen Umzeichnungsplan zu finden, als 71 406 – 420.

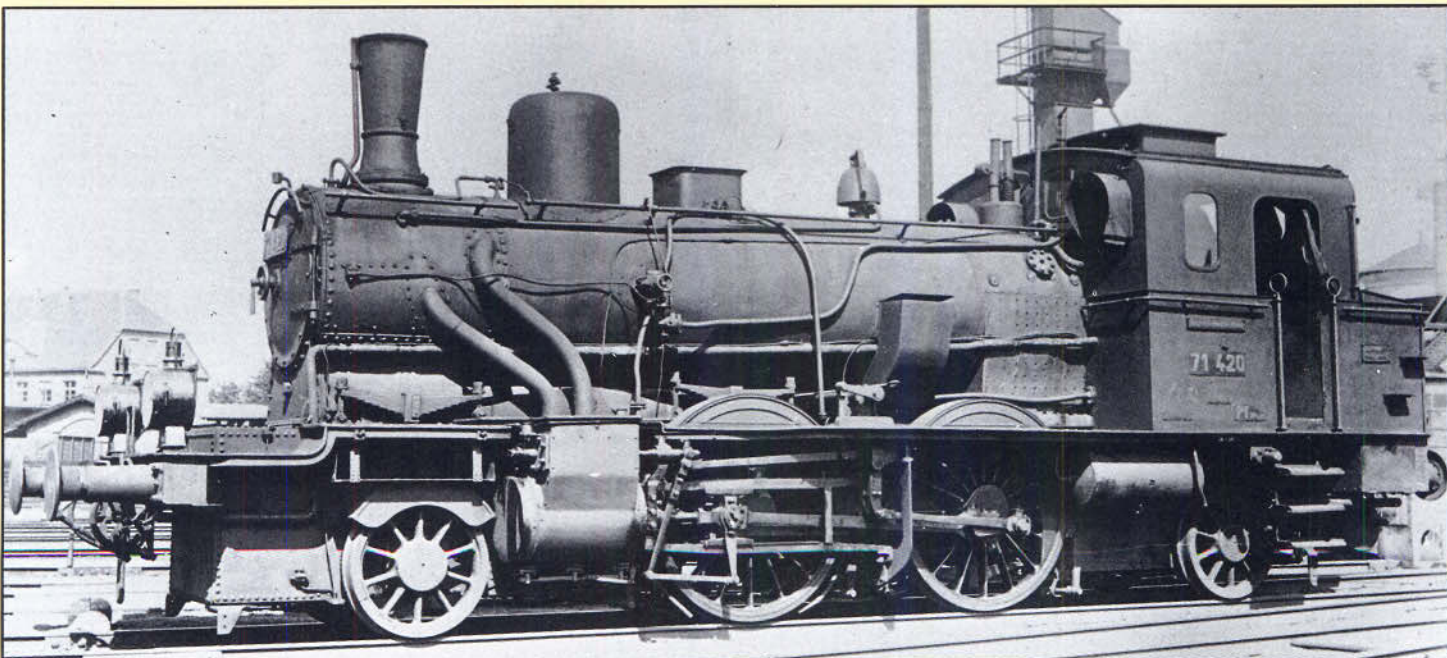


Bild 22: Skizze im Maßstab 1:87 der unterelbeschen 1B1-Tenderloks.

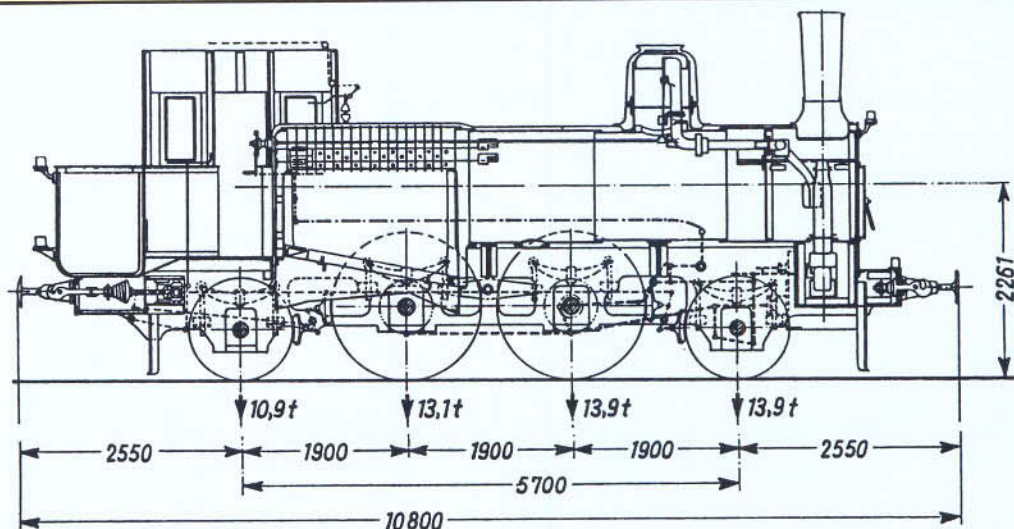


Bild 23: Skizze im Maßstab 1:87 der preuß. T 5¹ mit Reglerdom.

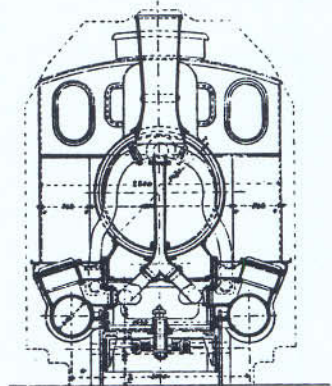
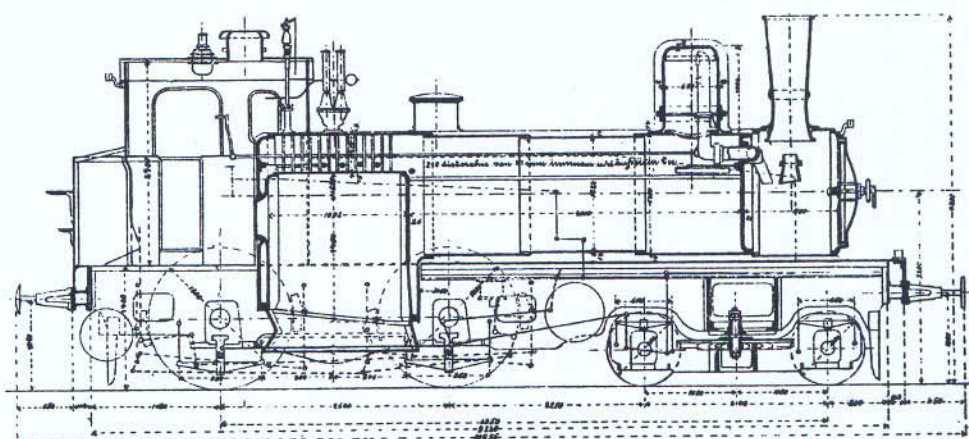
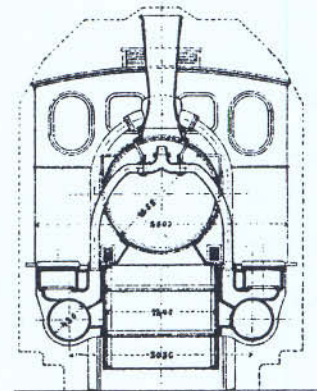
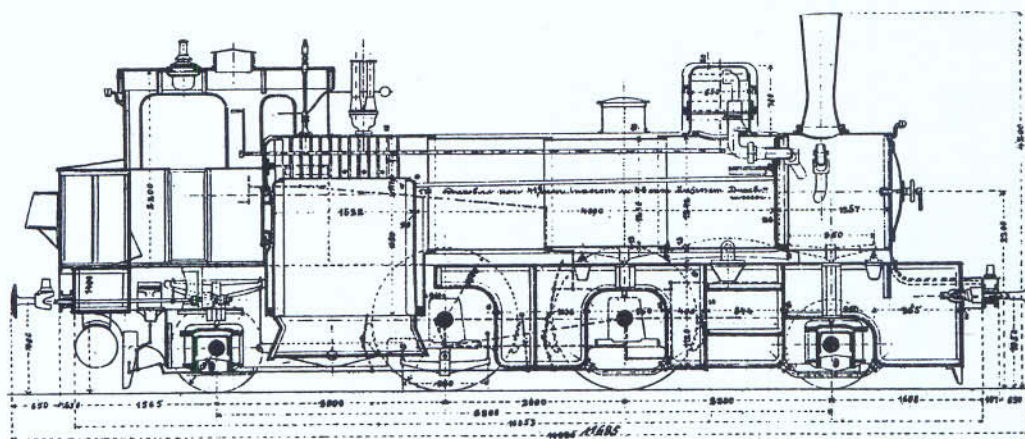


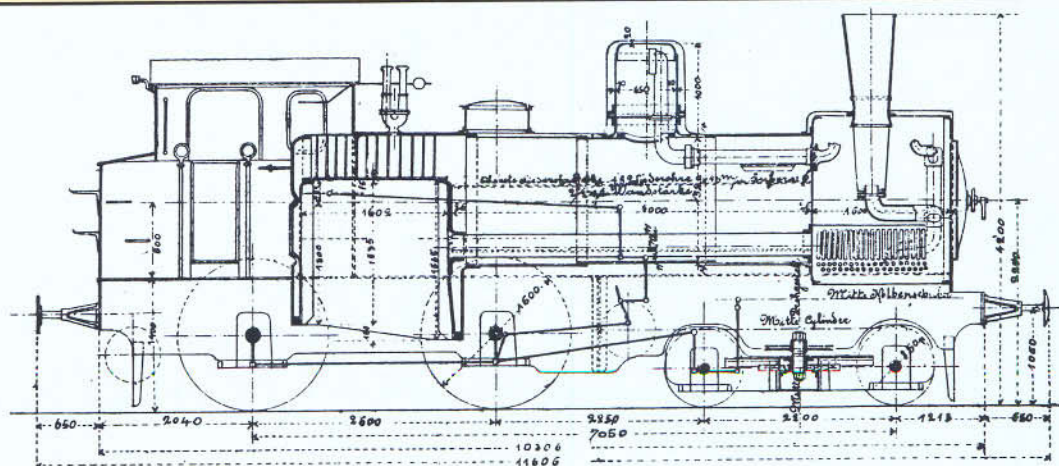
Bild 24: Skizze im Maßstab 1:87 der preuß. T 5² in der ersten Bauform.

Bild 25: Skizze im Maßstab 1:87 der preuß. T 5² in der Ausführung mit Rauchkammer-Überhitzer.

Skizzen 22–25:
Sammlung Rauter

Bild 21: Die letzte Oldenburger T 5¹ war die Betriebsnummer 280. Im Anschluß an die Betriebsnummer 279 trug sie die Fabrik-Nr. 9563 und erhielt bei der DR die Loknummer 71 420.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

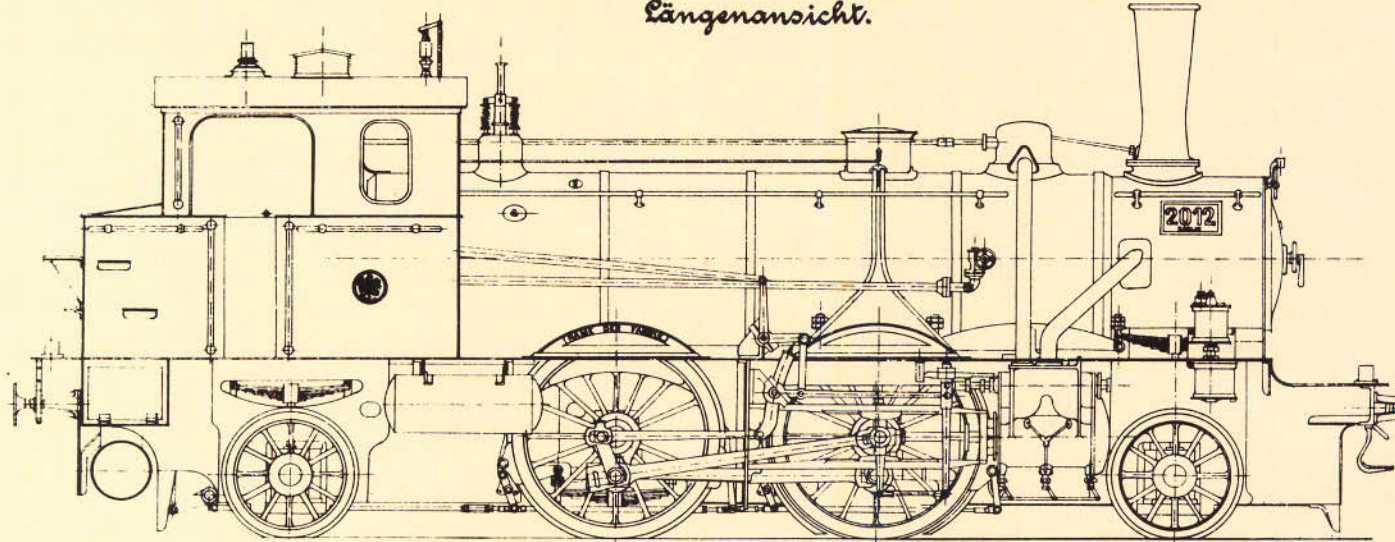


Information für Betriebsmittel
der Preussischen Staatsbahnen.
Verlag vom 7. Juni 1894. I. 6295.

Vierachsige Personenzug-Tenderlokomotive

Maasse mm.

Längenansicht.



Druck auf die Federn, betriebsf. 10860 kg
Gesamt der Achsen, Federn u. s. w. 2040 "
Druck auf die Schienen, betriebsf. 12900 "
Gesamtweggewicht, betriebsf. 52200 "
Gesamtweggewicht, leer 41050 "

10020 kg

3360 "

13380 "

10480 kg

2940 "

13390 "

10480 kg

2050 "

12530 "

Seiffläche in der F.

" der F.

Gesamtheizfläche

Heizfläche

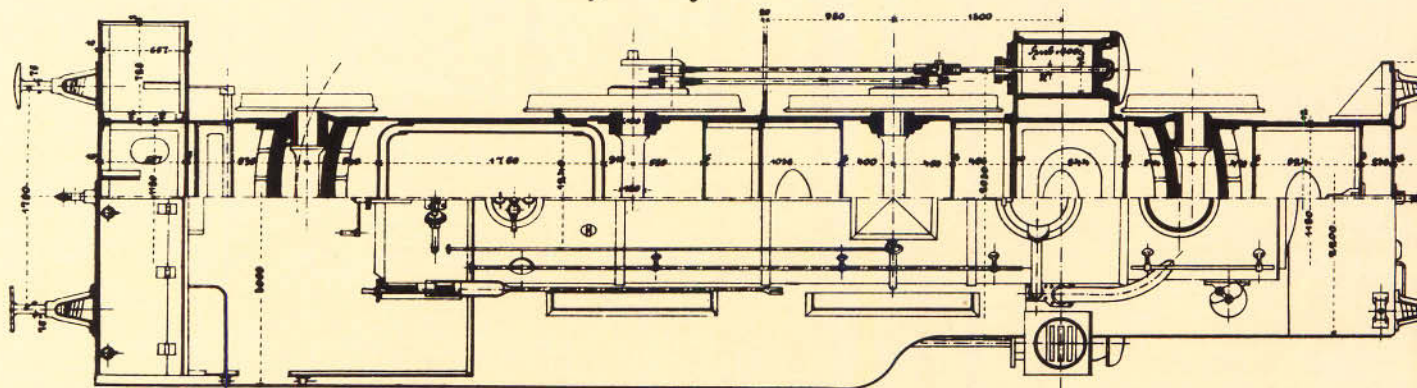
Inhalt der Wasserkessel

" der Kohlenkessel

Dampfdruck 12 Atmosphären.

Größte zulässige Geschwindigkeit 75 km i. d. Stunde.

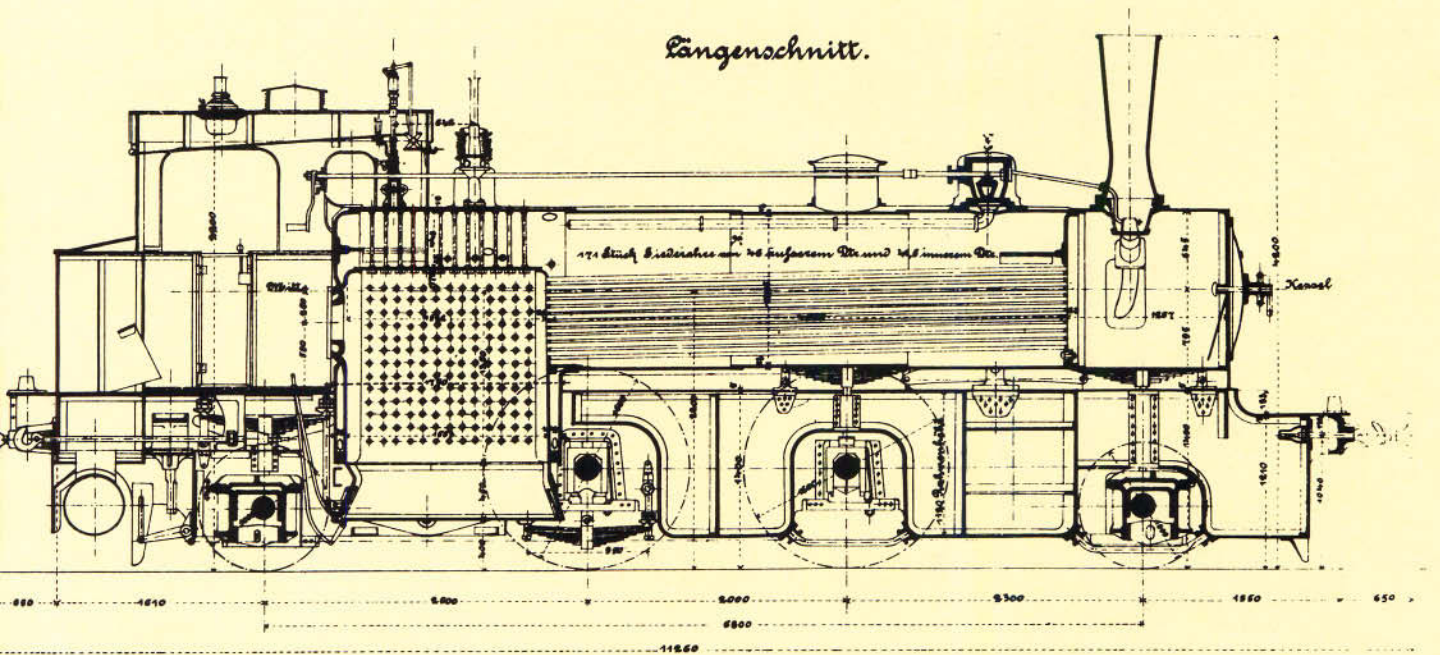
Grundriss.



Das Musterblatt III-4i hat in seiner oben wiedergegebenen 1. Auflage nur für die beiden Prototypen Berlin 2011 und 2012 Gültigkeit. Alle übrigen 307 T 5 wurden nach der 2. Auflage dieses Musterblatts gebaut.

ive mit vorderer und hinterer Wamachse.

Längenschnitt.

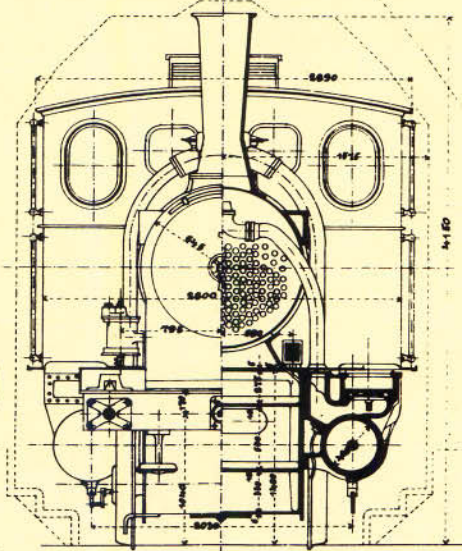
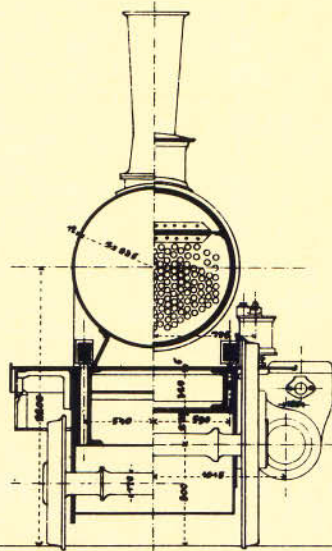
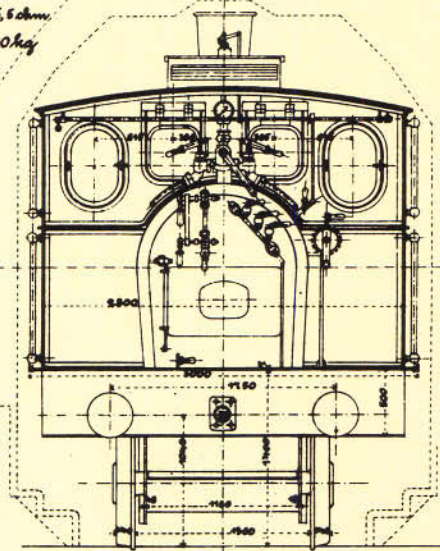


Rückenansicht.

Querschnitt.

Vorderansicht. Querschnitt.

6,65 qm
 88,1 "
 94,15 "
 1,6 "
 5,6 dm
 1600 kg



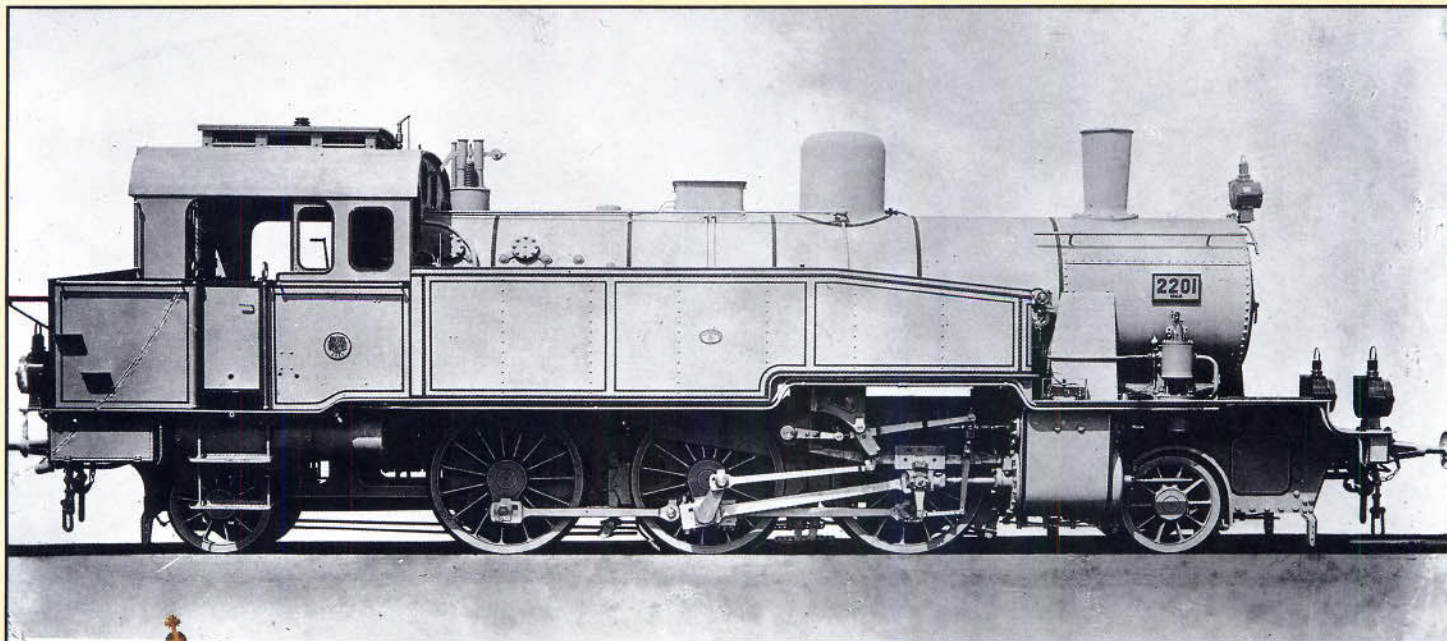


Bild 1: Die 2201 Berlin im Fotografieranstrich, bei Schwarzkopff aufgenommen.



Die Gattung T 6

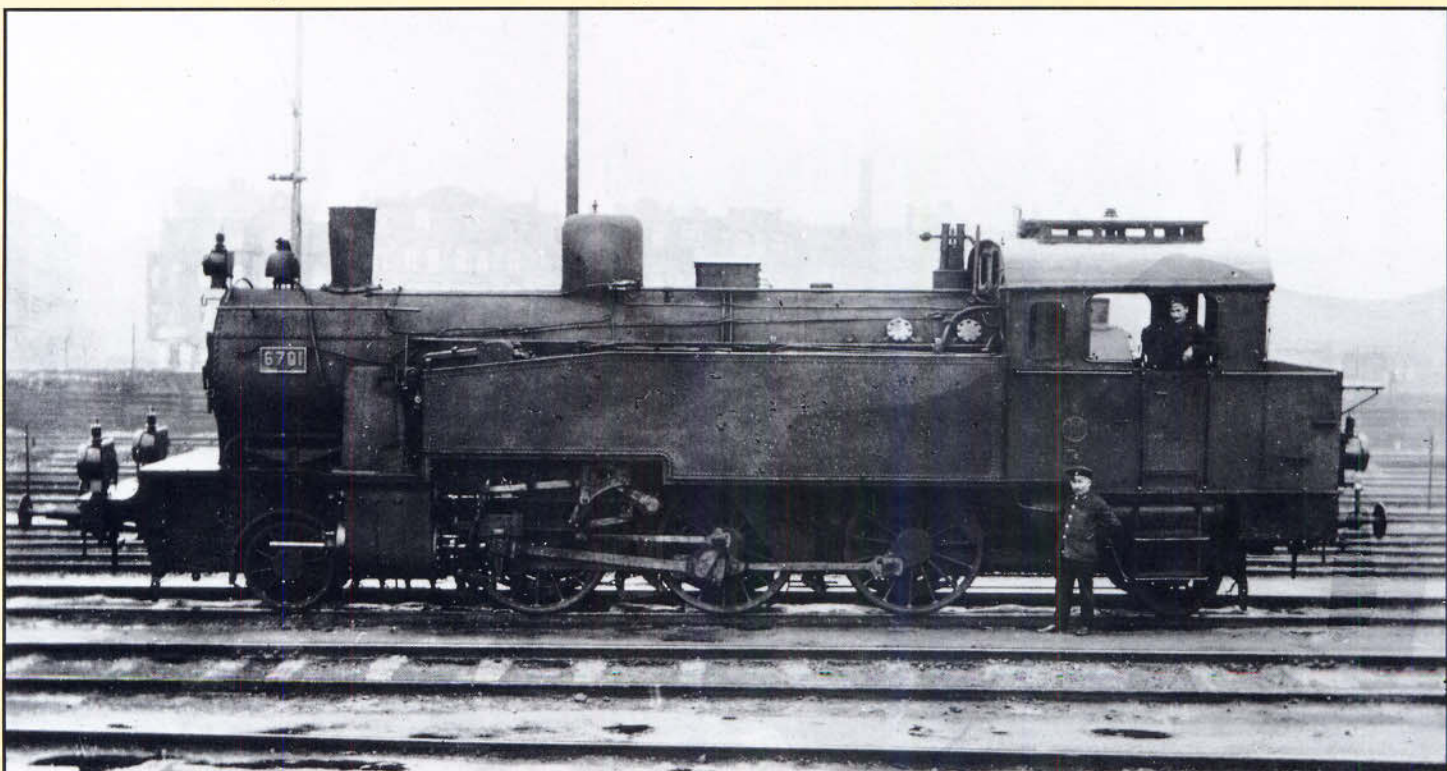
aus Eisenbahn-Journal 3/1985

Der Geheime Oberbaurat **Wittfeld**, vortragender Rat in der Eisenbahnabteilung des Kgl. Ministeriums für öffentliche Arbeiten in Berlin, ein phantasievoller, neuen Ideen nicht abgeneigter Mann, beteiligte sich im Jahre

1902 am Wettbewerb um eine leistungsfähige Lokomotive für die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn mit einer Bauart, die nicht geringes Aufsehen erregte. Achsstellung 1C1, in beiden Richtungen gleich gut fahrend, wird

die Maschine das zeitraubende Drehen ersparen: das hatte sich gerade bei der badischen VI b gezeigt. Drei Zylinder mit Kurbeln, die um je 120° versetzt waren – etwas Neues in Preußen, sie sollten schnelles Anfahren ge-

Bild 2: Von der Heizerseite her zeigt diese Aufnahme die 6701 Berlin, die 1914 mit gleicher Nummer an die KED Danzig abgegeben wurde.



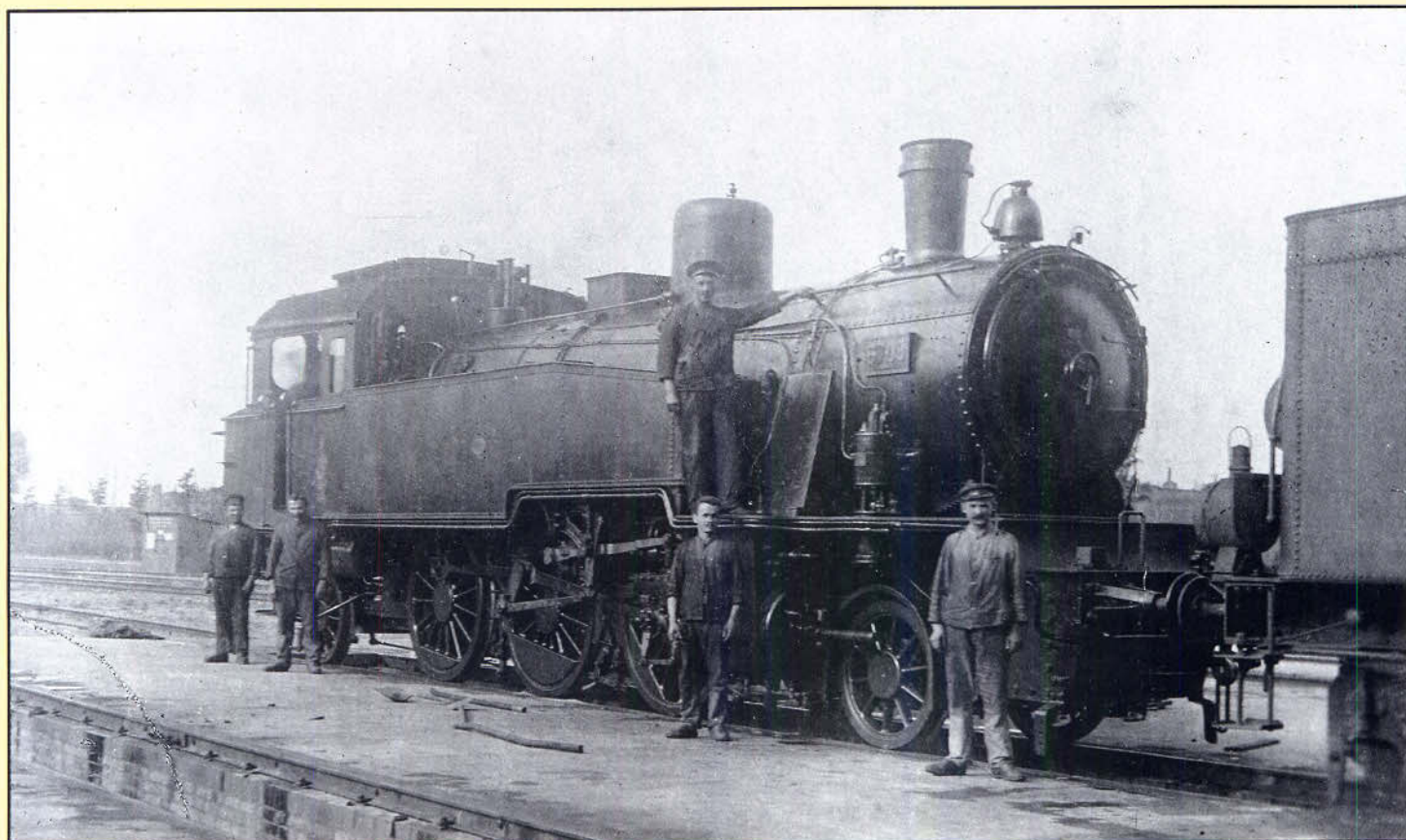


Bild 3: H. Bombe, der sich sehr intensiv mit der preußischen Lokomotivgeschichte befaßte, hat um 1910/1911 die (T 6) Berlin 6703 fotografiert.

währleisten, und daraufhin hatte Wittfeld die Abmessungen sorgfältig berechnet. Der dritte Zylinder lag vor der Laufradachse und arbeitete auf die erste Kuppelachse, die Außenzylinder auf die zweite. Die vordere Laufachse war als Adamsachse ausgebildet, die hintere (Schleppachse) bildete mit der dritten Kuppelachse ein Krauß-Helmholtz-Drehgestell. Die Heusinger-Steuerung mit Kolbenschiebern versprach zudem verlustfreie Dampfverteilung.

lung.

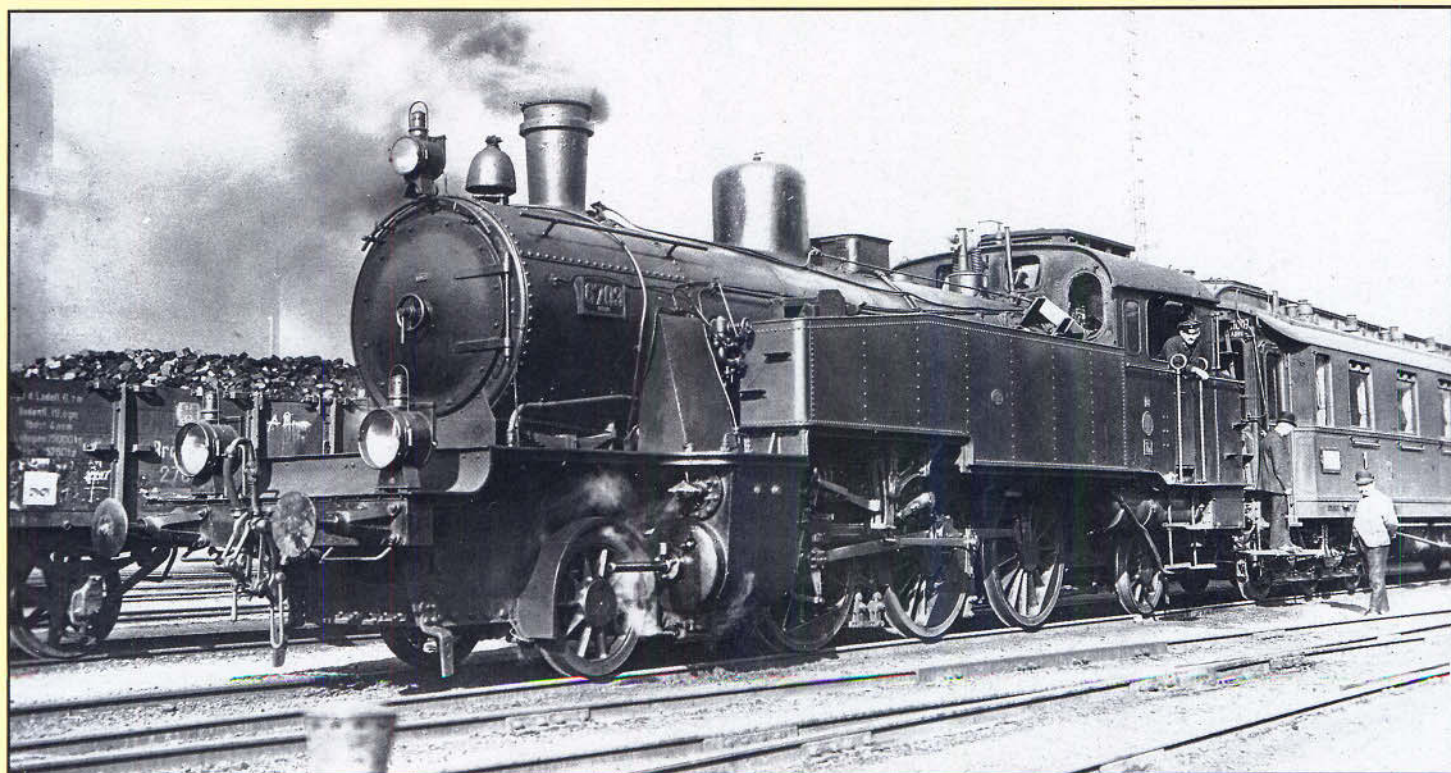
Alles in allem: Konstrukteur und Lieferfirma Schwartzkopff in Wildau hofften zuverlässig, die beiden Konkurrenten auf den 2. und 3. Platz zu verweisen.

Warum überhaupt dieser Wettbewerb? Der ständig steigende Verkehr zeigte, daß die unseren Lesern bereits bekannten B1-, 1B-, 1B1- und 2B-t schwere Züge nicht mehr in allen Fällen genügend schnell in Gang setzen

konnten. Der Übergang zu einer dreifach gekuppelten Bauart ließ sich nicht mehr umgehen.

Zum Wettbewerb traten nun an: die o. a. 1C1-n3-t der späteren Gattung T 6 und 2 Bauarten der Union-Gießerei in Königsberg, beide 1C-t, indessen die eine als Naßdampf-, die andere als Heißdampfausführung, die späteren T 11 und T 12.

Bild 4: Die gleiche Lok wie in Bild 3, diesmal von W. Hubert vermutlich auf einer ihrer vielen Versuchsfahrten aufgenommen.



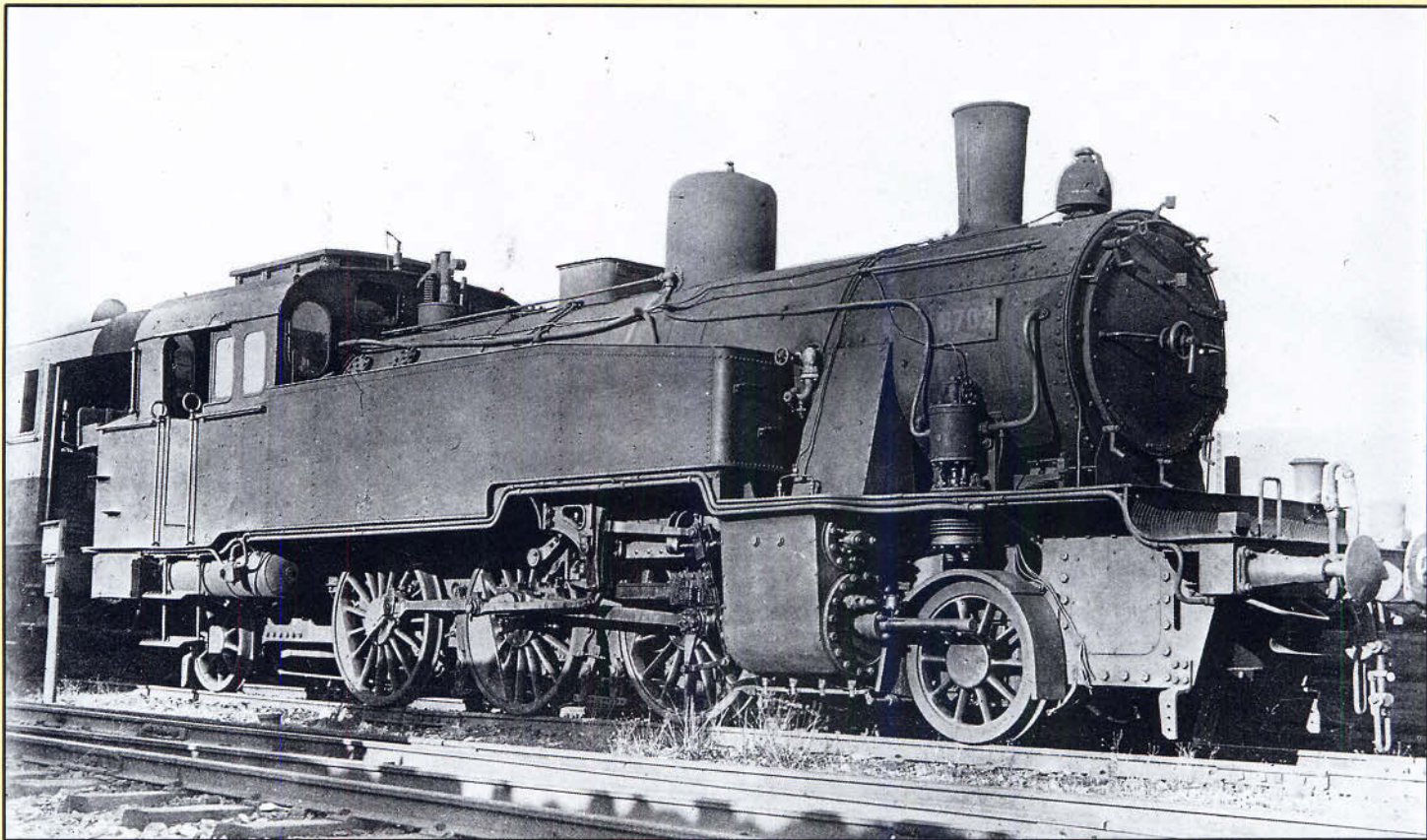


Bild 5: Eine T 6 mit der Betriebsnummer 6702 – zweifellos in Dresden aufgenommen, vielleicht auf dem sogenannten Kohlenbahnhof? Bei dem großen Lokomotivenmangel in Sachsen nach 1918 gingen ja (auch) anderswo ungeliebte Maschinen dorthin. Die Berlin 6702 – ist seit 1914 in Danzig. Die Halle 6702 ist 1918 an Bromberg überwiesen worden und mit großer Wahrscheinlichkeit die fünfte an Polen gekommene Lokomotive der Gattung T 6. Hat diese Halle 6702 doch kurze Zeit sich in Dresden aufgehalten, um dann weitergereicht zu werden, oder ist die abgebildete 6702 eine der beiden Altonaer?

Vorweg einige Abmessungen der drei Konkurrenten:

		T 6	T 11	T 12
Rost	m ²	2,3	1,7	1,7
Heizfläche	m ²	154	120	105
Überhitzerfläche	m ²	–	–	30
Dampfdruck	kg/cm ²	14	12	12
Dienstgewicht	t	79	59	61
Reibungsgewicht	t	49	45	47

Weitere Abmessungen der Wittfeld-Bauart enthält die Tabelle 1.

Diese sind ungewöhnlich groß gegenüber den beiden 1C-t; noch mehr fällt das im Vergleich zu der 1B1-t, der Gattung T 5¹, auf:

		T 6	T 5 ¹
Heizfläche	m ²	ca.154	ca.97
Dienstgewicht	t	79	52
Reibungsgewicht	t	49	30

Kein Wunder, wenn die T 6 an reiner Leistungsfähigkeit die T 5¹ weit übertrifft, der T 11 überlegen ist, die T 12 aber bei keiner Geschwindigkeit, weder bei einer Steigung von 1:1000 noch bei einer von 1:100, übertrifft. Als Beispiel für die Leistung ohne Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit seien folgende Zahlen wiedergegeben:

Bei 1:∞ schleppte mit	45	60	75	km/h
T 6	920	580	300	t
T 11	710	410	215	
T 12	1070	630	350	

Laien und manchen Fachleuten imponiert die T 6 durch den äußeren Eindruck, sie halten sie für die formvollendetste preußische Tenderlokomotive.

Wie aber verhält sich diese Schönheit bei den

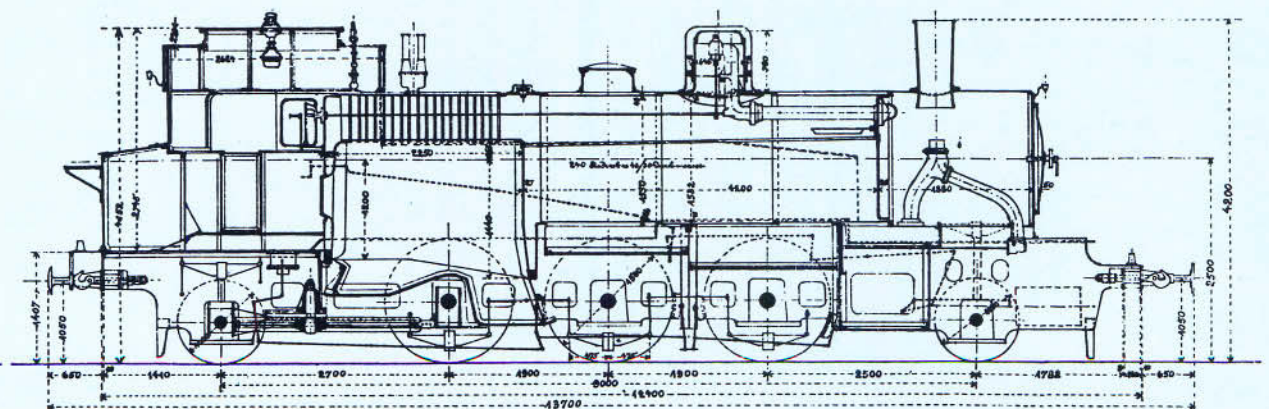
Versuchsfahrten? Die drei Wettbewerber werden zu Anfang des Jahres 1903 im Betrieb der Stadt-, Ring- und Vorortbahn eingehend miteinander verglichen und von September 1905 bis August 1906 auch im schweren Vorortverkehr eingesetzt. Wittfeld muß sich überzeugen lassen, daß seine „Schönheit“ einige Untugenden besitzt, deren wesentlichste sind:

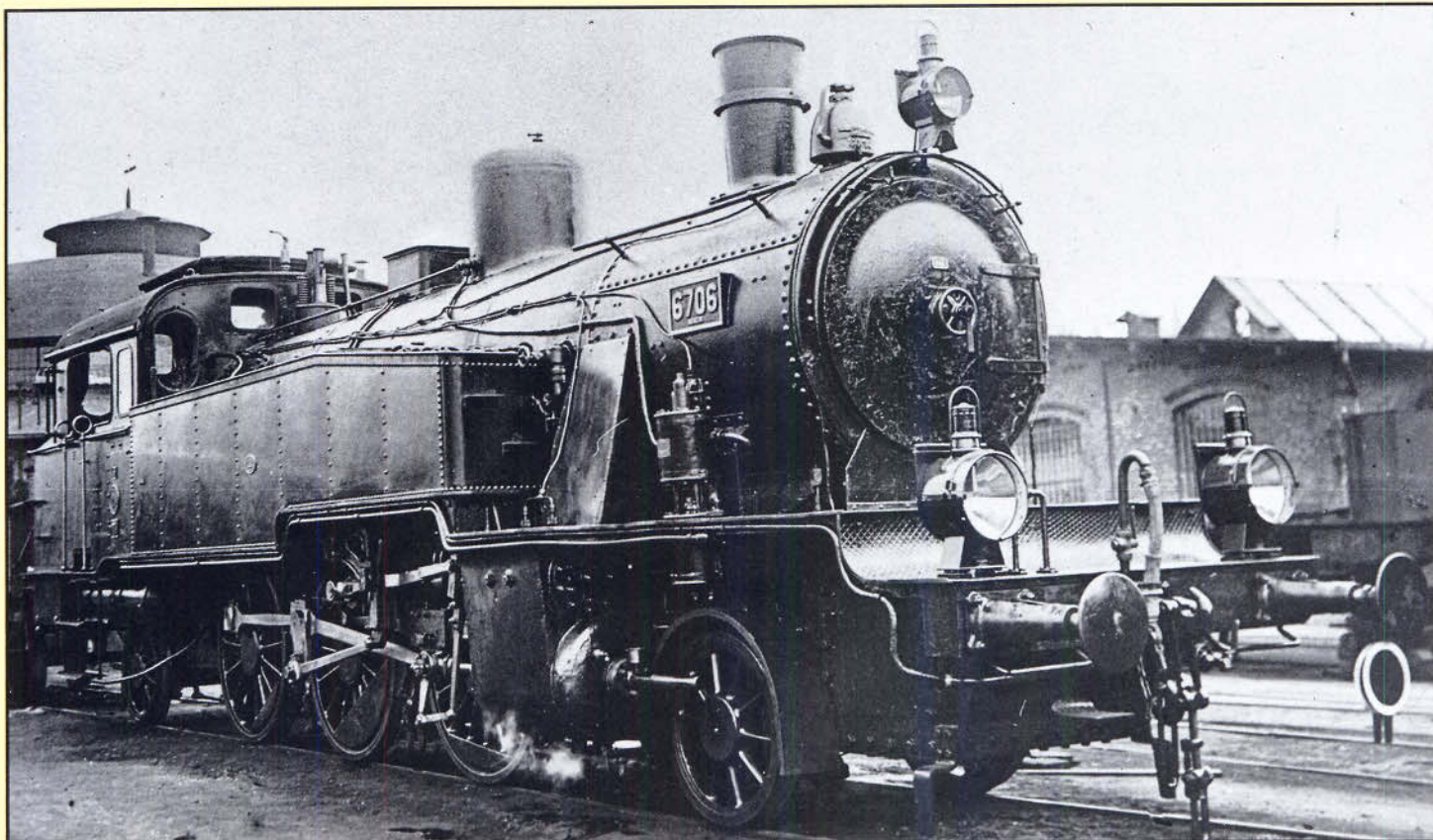
Die drei Zylinder – allein auf das Anfahren hin konstruiert – erweisen sich als erheblich zu groß, was zur Folge hatte, daß bei größerer Beanspruchung die Kesselleistung nicht ausreicht.

Die Lokomotive neigt zum Schleudern, obwohl die Kurbeln um 120° versetzt sind; es muß mit kleineren Füllungen gefahren werden als erwünscht.

Aus dem Kessel wird häufig Wasser übergerissen.

Bild 6: Skizze der T 6 im Maßstab 1:87.





Die Kolbenschieber – es lagen ja mit ihnen kaum Erfahrungen vor – brachten hohe Dampfverluste mit sich.

Daher kam es, wie es kommen mußte: bei gleicher Beanspruchung hatte die T 12 den geringsten Kohle- und Wasserverbrauch – ein Triumph für den energischen und zielbewußten Förderer des Heißdampfs, Oberbaurat Garbe, damals Mitglied im Eisenbahn-Zentralamt Berlin.

Tabelle 1: Abmessungen der 1C1-n3-t, spätere Gattung T 6:

Rostfläche	m ²	2,3
Heizfläche	m ²	154,4
Dampfdruck	kg/cm ²	14
Triebwerk	mm	500/630/1500
Steuerung		außenliegende Heusinger-Steuerung
Achsdruck	t	16,3 – 16,35 – 16,55 – 15,9 – 13,85
Dienstgewicht	t	79,0
Reibungsgewicht	t	48,8
Kesselmitte ü. SO	mm	2500
Radstand, gesamt	mm	9000
Länge über Puffer	mm	13600
Geschwindigkeit	km/h	75
Vorräte, Wasser	m ³	6,7
Kohle	t	2,5

In Zahlen ausgedrückt ergab sich folgender **Mehrverbrauch** gegenüber der T 12:

	Kohle	Wasser
T 11	37%	47%
T 6	50%	75%

Wie sollte man dem nun abhelfen?

Der Innenzylinder wurde – per Erlaß vom 13. 9. 1908 – ausgebaut, leider ohne Erfolg; die beiden Außenzylinder erwiesen sich noch immer als zu groß. Überlegungen, einen Überhitzer einzubauen, führten bald zu der Erkenntnis, daß der an sich schon hohe Achsdruck weit die zulässige Grenze überschreiten würde.

Das Überreißen des Wassers ließ sich durch den Einbau eines Wasserabscheiders in den Dom abstellen.

Für Kolbenschieber lagen inzwischen Ver-

Bild 7: Die (T 6) 6706 Berlin vermittelt einen deutlichen Eindruck der großen Zylinder.

Fotos 1, 2 und 7: Sammlung Dr. Scheingraber
Fotos 3–6: Sammlung Rauter

Tabelle 2: Schwartzkopff lieferte im Jahre 1902 folgende 12 Lokomotiven der späteren Gattung T 6:

Fabrik-Nr.	Betriebsnummer	umgez.	Betriebsnummer	ab 1914
		1904	ab 1906	
3046	Altona	1501	→ (T 6) Altona	6701
3047		1502		6702
3048	Berlin	2200	→ 2500 → (T 6) Berlin	6701 → Danzig 6701
3049		2201	2501	6702 6702
3050		2202	2502	6703 6703
3051		2203	2503	6704 6704
3052		2204	2504	6705 → Halle 6701
3053		2205	2505	6706 6702*
3054		2206	2506	6707 6703**
3055		2207	2507	6708 6704
3056		2208	2508	6709 6705
3057		2209	2509	6710 6706

* → 1918 Bromberg 6702

** → 1918 Bromberg 6703 → 1922 Osten 6703

Bei der OKI 1-1 bis 5 der PKP dürfte es sich handeln um: Danzig 6701–6704 und Bromberg 6702.

Zwei Lokomotiven der Gattung T 6 sind nach 1918 in Krefeld gewesen. Wahrscheinlich waren es die ehemalige (T 6) Halle 6701 und 6706.

Zumindest eine Lokomotive der Gattung T 6 war mit der Betriebsnummer 6702 in Dresden. Um welche Maschine es sich dabei handelte, ist nicht geklärt (vielleicht die T 6 Altona 6702).

besserungen vor, nämlich federnde Ringe, die Dampfverluste fast ganz verhinderten.

Da nun um das Jahr 1908 bei der KED Berlin die brave T 11 und die vorzügliche T 12 in so großer Zahl vorhanden waren, daß man auf die wenigen T 6 nicht mehr angewiesen war, übertrug man ihnen weniger wichtige Aufgaben: Aushilfe im Sonntagsverkehr, dann und wann einen Eilgüterzug, an Renntagen in Karlshorst, z. B. Sonderzüge mit Wagen 1. – 3. Klasse, Aufgaben, für die man später die S 6 und S 10¹ heranzog! Dann Verschubdienst, und schließlich war man ihrer überdrüssig, sie wurden in die Provinz abgegeben (siehe Tabelle 2).

Einige wenige sind noch nach dem Ersten Weltkrieg im Dienst gewesen – und zwar bei den Polnischen Staatsbahnen als deren Gat-

tung OKI 1. Heute ist diese „Schönheit“ samt ihren Untugenden vergessen!

Wittfeld hat 1904 – nur 2 Jahre nach der 1C1-n3-t – zusammen mit Ober-Ing. Kuhn von Henschel & Sohn eine 2B2-n3v konstruiert, die wiederum an einem Wettbewerb teilnehmen sollte. Es ging damals um den Schnellverkehr. Die Lokomotive sollte einen Zug von 180 t mit 120 km/h befördern; die Maximalgeschwindigkeit – 150 km/h. Auch diese Bauart hat sich nicht bewährt. 2 Exemplare, in die Gattung S 9 eingereiht, haben bis 1918 Dienst getan.

Wittfeld ist dann – nun mit großem Erfolg Geheimer Oberbaurat und Dr. Ing. h. c. – mit vergleichenden Versuchen über die Eignung verschiedener Stromsysteme hervorgetreten.

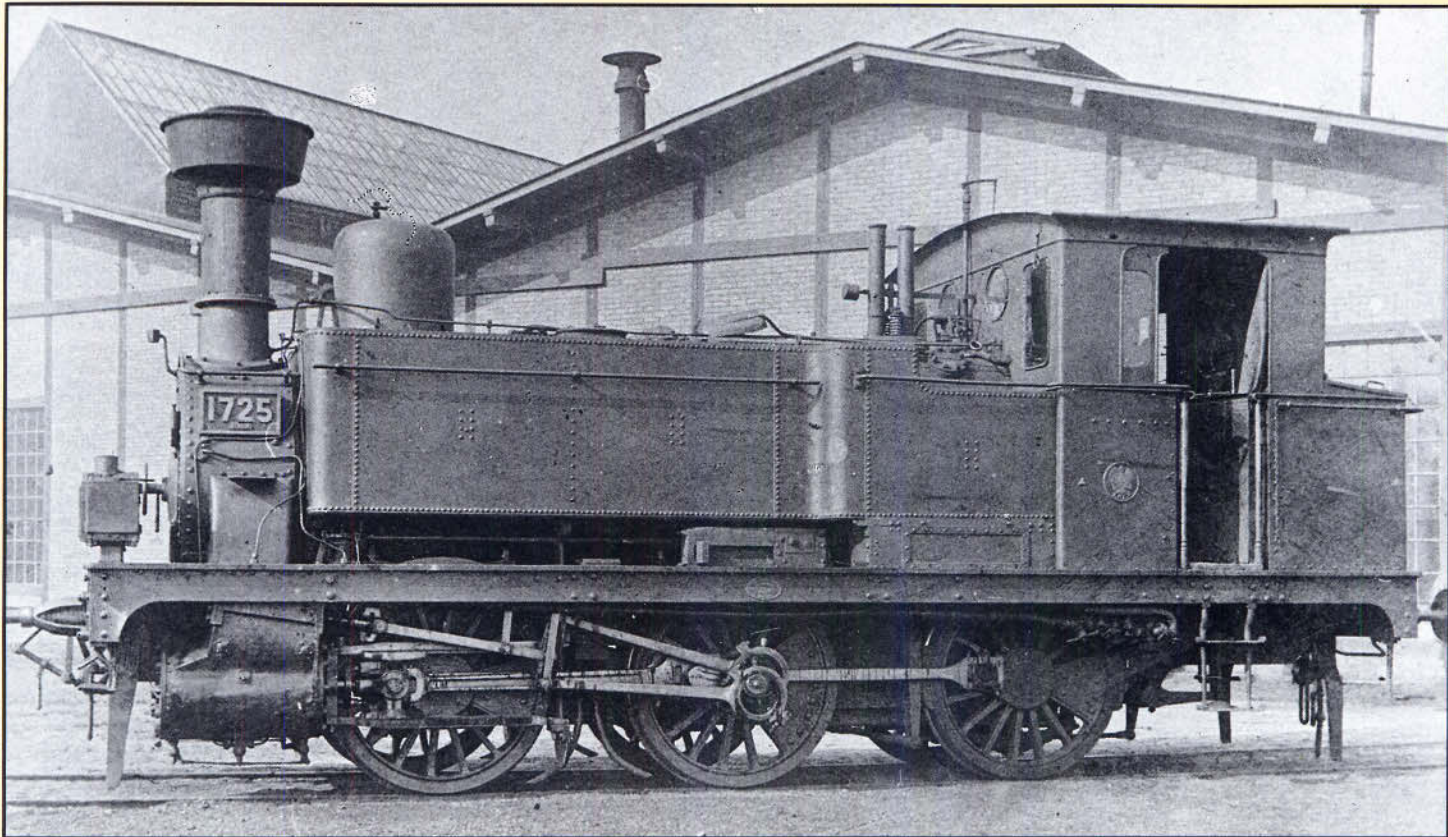


Bild 1: Die Lokomotive 465 der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, eine Vorläuferin der normalen T 7. Wir haben das Foto zwar bereits in der Ausgabe 6/1984 veröffentlicht, wiederholen es in diesem Zusammenhang jedoch noch einmal, zumal sich gegenüber der Skizze (Bild 2) eine spätere Veränderung der Führerhausrückwand zeigt (vgl. auch Anmerkung 1).

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Die Gattung T 7

aus Eisenbahn-Journal 4/1985

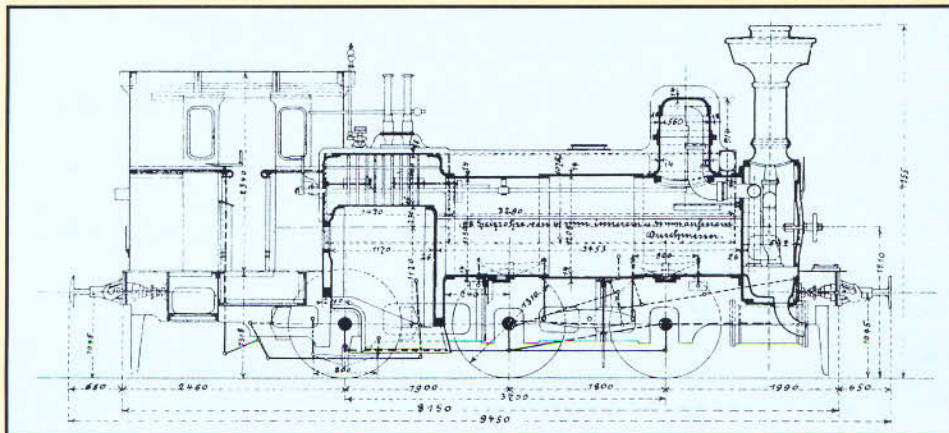
sellschaften in Dienst gestellt worden. Die späteren – aus den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts stimmen wiederum weitgehend überein; es seien genannt die C-t der Oberschlesischen Eb. 445/630/1430 mm K. Dir. Saarbrücken 445/628/1430 mm NME* (von 1874) 430/620/1290 mm und zum Vergleich die Normale nach M III-4c 430/630/1330 mm

*) Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn

Nach der glücklosen T 6 nun die T 7, eine Lokomotive „ohne Eigenschaften“. Eine alte Bauart, die sich bis auf die Bergzuglokomotive der Rheinischen Eisenbahn zurückführen läßt. Mit wenig veränderten Abmessungen ist diese schwere C-t bei vielen Eisenbahn-Ge-

Bild 2: Skizze der für die NME gebauten C-n2t.

Zeichnung: Sammlung Rauter



Das Reibungsgewicht bei allen diesen schweren C-t betrug 40–45 t.

Eine zweite Bauart der NME von 1881¹⁾ bewährte sich so gut, daß sie in die Normalien aufgenommen wurde – mit der Musterzeichnung III-4c. Alle ihre Bauteile waren bekannt und altbewährt, so daß eben „nichts Besonderes“ an dieser späteren T 7 zu bemerken war – weder der dreischüssige Kessel, noch der Dampfdom mit dem Ramsbottom-Sicherheitsventil; weder die außenliegende Allan-Steuerung noch die großen, seitlichen Wasserkästen. Sie alle haben sich tapfer gehalten, die vor-normalen und die normalen T 7, einfache und kräftig gebaute, leicht zu bedienende und wenig anfällige Maschinen.

Sie sind ja auch bei den Staatseisenbahnen zu Beginn der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts nicht durch die C1-t und 1C-t der späteren Gattung T 9 ersetzt worden, weil sie nichts taugten, sondern weil das Bessere Feind des Guten ist. Wie das in Preußen um 1906 gehandhabt wurde, reihte man Bauarten etwa gleichen Verwendungszweckes und gleicher Leistung in eine Gruppe ein – hier war es die T 7.

Der Verwendungszweck? Bei den älteren war er nicht ganz eindeutig, denn wir hörten von der „Bergzuglokomotive“, wissen von der C-t

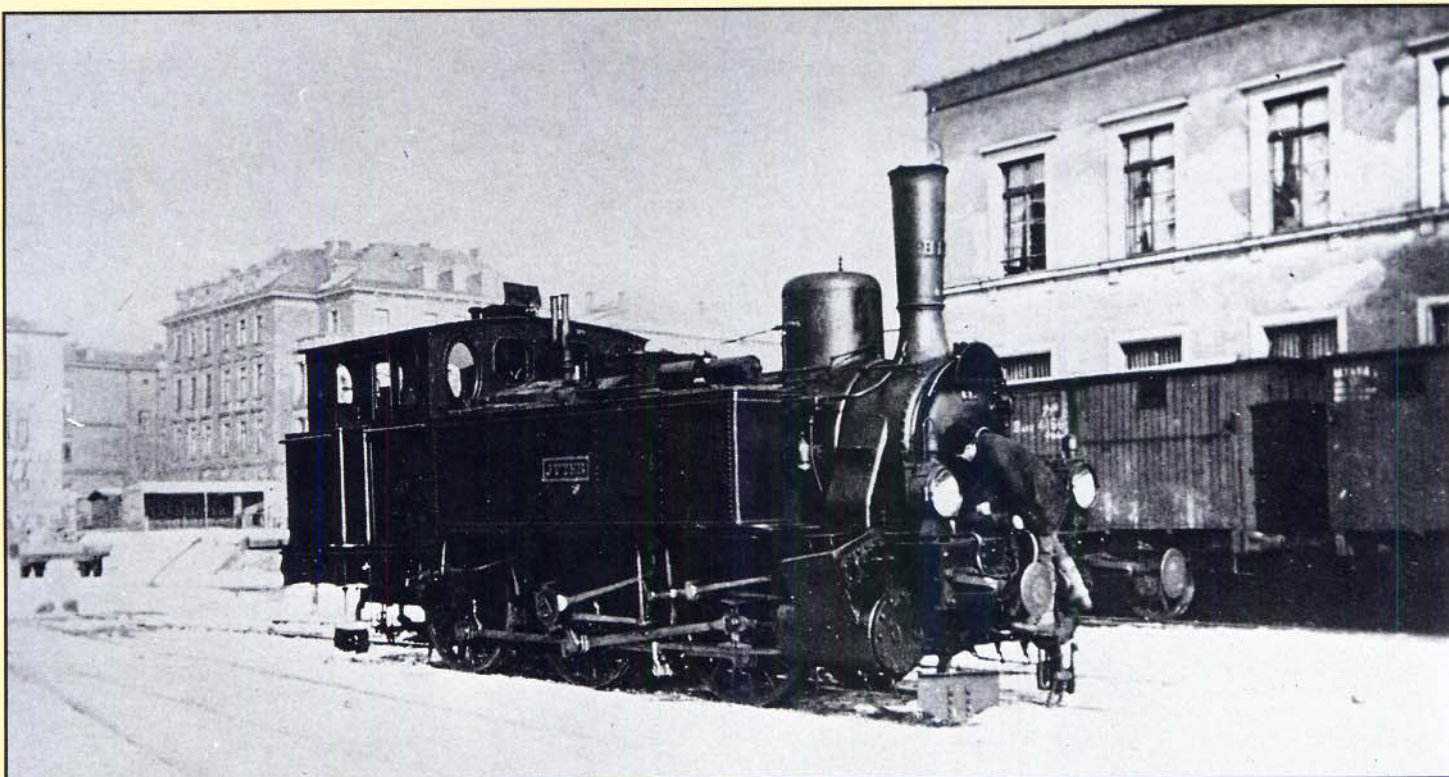


Tabelle 1: Abmessungen der T 7 am Beispiel der Fabrik-Nr.625 von Union aus dem Jahre 1891 mit der Betriebsnummer Berlin 1839, ab 1906 (T 7) Berlin 6825.

Rost	m ²	1,32
Heizfläche	m ²	96,18
Dampfdruck	kg/cm ²	10*)
Triebwerk	mm	430/630/1340
Steuerung		außenliegende Allan-Steuerung
Dienstgewicht	t	42,32
Reibungsgewicht	t	42,32
Achsdruck	t	14,85 – 14,81 – 12,66
Radstand	mm	3700
Länge über Puffer	mm	9560
Kesselmitte über SOK	mm	1985
Geschwindigkeit	km/h	45
Vorräte Wasser	m ³	5
Kohle	t	1,5

*) Es sind einige T 7 mit einem erhöhten Dampfdruck von $p = 12$ geliefert worden

Bild 3: Die Betriebs-Nummer 192 „Itter“ der Hessischen Ludwigs-Bahn wurde 1889 von Hanomag als Fabrik-Nr. 2020 gebaut. Sie kam anlässlich der Verstaatlichung der Hessischen Ludwigs-Bahn als Betriebs-Nummer 1862 zur KED Frankfurt und wurde ab 1906 als T 7 Frankfurt 6804 in den Listen geführt. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 4 (unten): T 7 Berlin 1745 in einer alten Werkaufnahme. Die Lok wurde 1885 von Hohenzollern als Fabrik-Nr. 365 gebaut und kam als 89 7805 an die DR.

Foto: Verlagsarchiv

war vor allem im schweren Vershubdienst tätig, auf Anschluß- und Zechenbahnen. Die der NME und die Berliner insgesamt hatten auch auf der Ringbahn ihr Betätigungsfeld. Der Verfasser sieht die T 7 noch Wagengruppen über den Ablaufberg drücken – zwischen Ruhleben und Spandau Hbf. Zur Jahreswende 1925 zu 1926 hin war es, kurz vor ihrer Ausmusterung.

Wenn man bedenkt, daß in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die Anzahl der Tenderlokomotiven absolut und relativ zu jenen mit Schlepptender noch recht gering war, so wurde doch eine stattliche Anzahl von vornormalen Maschinen 1906 umgezeichnet (sie waren ja nicht mehr die jüngsten!). Obenan stehen 33 Maschinen der ehemaligen Oberschlesischen Eisenbahn, 14 kamen von der 1. K.Direktion der Saarbrücker Eisenbahn (und deren Nachbauten) und – das Schluß-

der Oberschlesischen Eisenbahn, daß sie u. a. für gemischte Züge auf Nebenbahnen

bestimmt war, und die wenigen Erfurter dienten nur dieser Aufgabe – doch die Normale

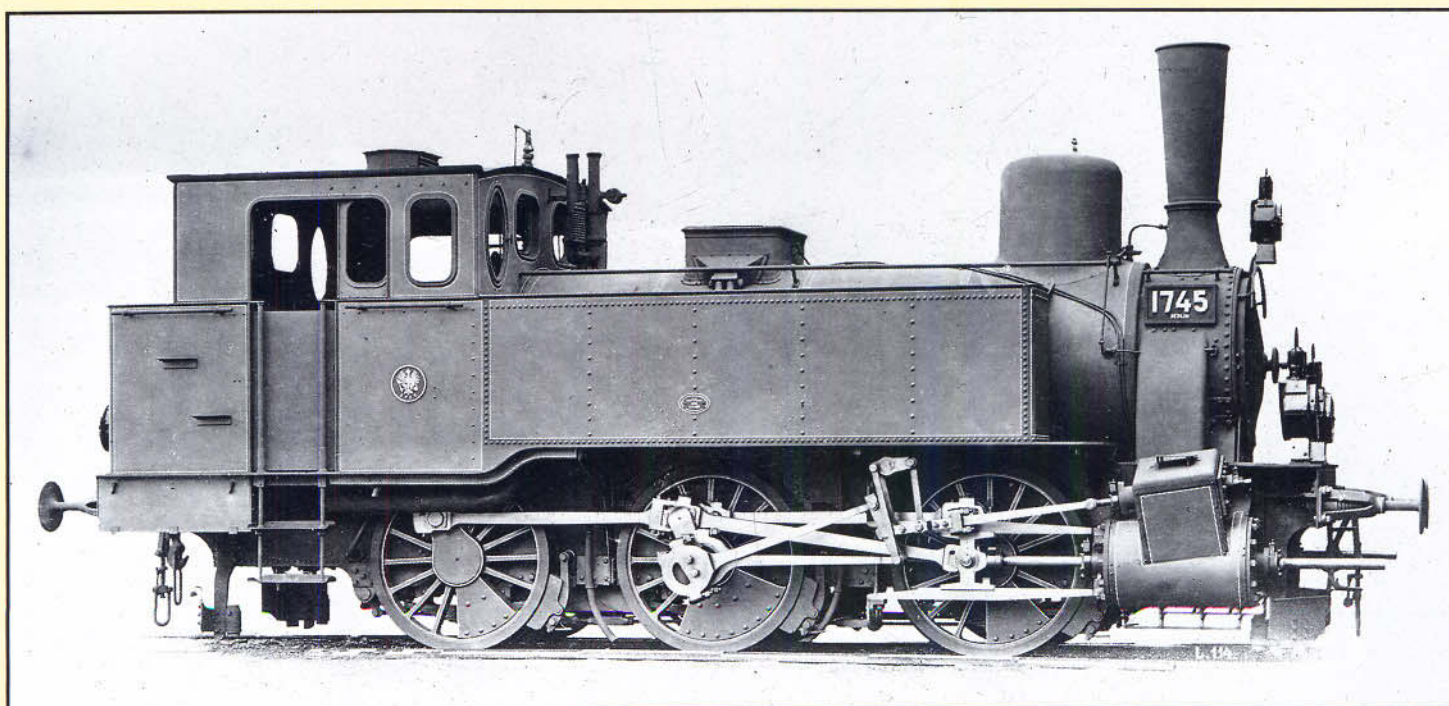


Tabelle 3: Im Jahre 1885, vor genau 100 Jahren, sind an die Preußischen Staatseisenbahnen folgende Lokomotiven der Gattung T 7 geliefert worden:

Grafenstaden

Fabrik-Nr.	1885	ab 1891	Betriebsnummern		ab 1906 (T7)	Betriebsnummern bei der DR		Bemerkungen
			ab 1895	ab 1900		1923*)	1925**)	
3564	Elb 1728	Crr 1834	Esn 1834	Esn 1762 (3.)	Esn 6801	—	—	
3565	1729	1835	1835	1763 (3.)	6802	—	—	
3566	1730	1836	1836	1764 (3.)	6803	—	—	
3567	1731	1837	1837	1765 (3.)	6804	—	—	
3568	1732	1838	1838	1766 (3.)	6805	—	—	

Hanomag

1784	Alt 1700		Blm 1744 (2.)		Blm 6814	—	—	→ PKP (Reihe TKh 2)
1785	1701		1745 (2.)		6815	—	—	+ 1916
1804	Elb 1733	Crr 1839	Esn 1839	Esn 1767 (3.)	Esn 6806	—	—	
1805	1734	1840	1840	1768 (3.)	6807	—	—	
1806	1735	1841	1841	1769 (3.)	6808	—	—	
1807	1736	1842	1842	1770 (3.)	6809	—	—	
1808	1737	1843	1843	1771 (2.)	6810	—	—	
1809	Crr 1793		1793		6811	—	—	
1810	1794		1794		6812	—	—	
1811	1795		1795		6813	—	—	
1812	1796		1796		6814	89 7803	89 7802	
1813	1797		1797		6815	89 7804	—	
1814	Clr 1749		Cöl 1749		Cöl 6803	—	—	
1815	1750		1750		6804	—	—	
1816	1751		1751		6805	—	—	
1817	1752		1752		6806	—	—	
1818	1753		1753		6807	89 7805	89 7803	
1848	Bsl 1797				Bsl 6834	—	—	+ 1914
1849	1798				6835	—	—	+ 1915
1850	1799				6836	89 7807	89 7804	+ 31. 12. 1926 @
1851	1800				6837	—	—	+ 1915
1852	1801				6838	89 7808	—	

Hohenzollern

Fabrik-Nr.	1885	ab 1892	Betriebsnummern		ab 1922	Betriebsnummern bei der DR		Bemerkungen
			ab 1895	ab 1906 (T7)		1923*)	1925**)	
361	Bsl 1774		Kat 1774	Kat 6911	Opp 6911	89 7809	—	
362	1775		1775	6912	6912	89 7810	—	
363	1776		1776	6913	6913	89 7811	89 7805	
364	1777		1777	6914	—	—	—	+ 1917
365	1778		1778	6915	—	—	—	
390	Elb 1744	Elb 1851		Elb 6804	—	—	—	+ Januar 1921 @
391	1745	1852		6805	—	89 7812	—	+ 1924
392	1746	1853		6806	—	—	—	©
393	1747	1854		6807	—	—	—	+ 6. 3. 1912 ©

Union

273	Bsl 1755		Kat 1755	Kat 6839	—	—	—	
274	1756		1756	6840	—	—	—	
275	1757		1757	6841	—	—	—	
276	1758		1758	6842	89 7813	—	—	+ 17. 3. 1922
297	Blm 1754		Bsl 1759 (2.)	Bsl 6828	—	—	—	
298	1755 (2.)		1755 (2.)	6824	89 7814	89 7806	—	+ 11. 8. 1926 @
299	1756		1756 (2.)	6825	89 7815	89 7807	—	
300	1757		1757 (2.)	6826	—	—	—	+ 1912
301	1758		1758 (2.)	6827	—	—	—	+ 1912
302	Bsl 1792			6829	89 7816	—	—	
303	1793			6830	—	—	—	
304	1794			6831	89 7817	89 7808	—	+ 22. 5. 1926 @
305	1795			6832	89 7818	—	—	→ PKP (Reihe TKh 2)
306	1796			6833	89 7819	89 7809	—	
307	Erf 1708			Erf 6802	—	—	—	
308	1709			6803	—	—	—	
309	1710			6804	—	—	—	
310	1711			6805	—	—	—	
311	1712			6801	—	—	—	
312	Alt 1702		Hal 1800	Hal 6801	89 7820	—	—	
313	1703			6802	89 7821	89 7810	—	+ 1926 @
314	1704			6803	—	—	—	+ 1920 @
315	1705			6804	89 7822	—	—	

Vulcan

903	Bsl 1759		Kat 1759	Kat 6896	—	—	—	
904	1760		1760	6897	89 7839	89 7818	—	+ 31. 12. 1926 @
905	1761		1761	6898	—	—	—	+ 1914
906	1762		1762	6899	—	—	—	+ 1915
907	1763		1763	6900	—	—	—	
908	1764		1764	6901	—	—	—	
909	1765		1765	6902	—	—	—	
910	1766		1766	6903	—	—	—	+ 1922
911	1767		1767	6904	—	—	—	
912	1768		1768	6905	—	—	—	
913	1769		1769	6906	Opp 6906	89 7840	89 7819	
914	1770		1770	6907	—	—	—	+ 1918
915	1771		1771	6908	—	—	—	+ 1922
916	1772		1772	6909	Opp 6909	89 7841	89 7820	
917	1773		1773	6910	—	—	—	
918	1779		Pos 1779	Pos 6806	Ost 6805	89 7842	—	
919	1780		1780	6807	—	—	—	+ 1912
920	1781		1781	6808	—	—	—	
921	1782		1782	6809	—	—	—	+ 1909
922	1783		1783	6810	Ost 6810	—	—	+ 1921/22
923	1784		1784	6811	—	—	—	

+ ausgemustert

*) vorläufiger Umzeichnungsplan

**) endgültiger Umzeichnungsplan

@ Letztes Bw: München Hbf

© Im November 1911 in Dieringhausen beheimatet

© Im November 1911 in Düsseldorf Hbf beheimatet

© mit Innensteuerung geliefert

© Letztes Bw: Wilhelmsburg

Alt = Altona

Blm = Berlin

Bsl = Breslau

Clr = Cöln linksrheinisch

Cöl = Cöln

Crr = Cöln rechtsrheinisch

Elb = Elberfeld

Erf = Erfurt

Esn = Essen

Hal = Halle

Kat = Kattowitz

Opp = Oppeln

Ost = Osten

Pos = Posen

Bild 5: 1891 wurde die T 7 Breslau 6854 bei der Union/Königsberg als Fabrik-Nr. 618 gebaut. Auch sie erscheint noch als 89 7843 im endgültigen Umzeichnungsplan der DR. Unser Foto zeigt sie während des Ersten Weltkrieges im Dienst der Militäreisenbahndirektion Nr. 8.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

licht – 1 (in Worten eine) von der ehemaligen Thüringischen Eisenbahn²⁾. Es sollte erwähnt werden, daß die C-t der ehemaligen Aachen-Jülicher Eisenbahn auf einen Achsdruck von fast 17 t kamen (Dienst- = Reibungsgewicht 50 t!), so daß sie im Betrieb nicht überall eingesetzt werden konnten.

Die älteste dieser 65 vor-normalen Maschinen ist die Fabrik-Nr. 382 der Berliner Lokomotivfabrik von Wöhlert aus dem Jahre 1872. Ihre erste Bezeichnung war „252“ der Oberschlesischen Eisenbahn, die letzte „(T 7) Kattowitz 6801“. Ihre „Schwester“, die Fabrik-Nr. 386, durfte sich übrigens 1873 auf der Wiener Weltausstellung präsentieren.

Es sind auch nach Einführung der Normal-T 7 einzelne nicht-normale C-t in den Besitz der Preußischen Staatseisenbahnen gelangt und als T 7 bezeichnet worden (insgesamt 28 Stück, siehe auch Tabelle 4). Zu der Zahl der 374 Normalen und 65 Vor-Normalen müssen auch sie addiert werden, so daß im ganzen 467 Lokomotiven das Gattungszeichen T 7 getragen haben. Über die Abmessungen der normalen T 7 informiert die Tabelle 1, über Lieferwerk und -jahr die Tabelle 2.³⁾

Im Jahre 1893 sind die letzten T 7 an die Preußischen Staatseisenbahnen geliefert worden. Ihre Nachfolger – und aus ihr entwickelt – waren die C1-t (spätere T 9¹⁾) sowie die beiden 1C-t (T 9² und T 9³) und viele andere. Die Bauart hat sich (für einfache Betriebsverhältnisse) bewährt, sind doch bis über die Jahrhundertwende baugleiche oder sehr ähnliche von verschiedenen Eisenbahngesellschaften und Industriewerken beschafft worden, so für die Peine-Ilse-Bahn, die Hafenbahn in Bremen und die Eulengebirgsbahn in Schlesien.

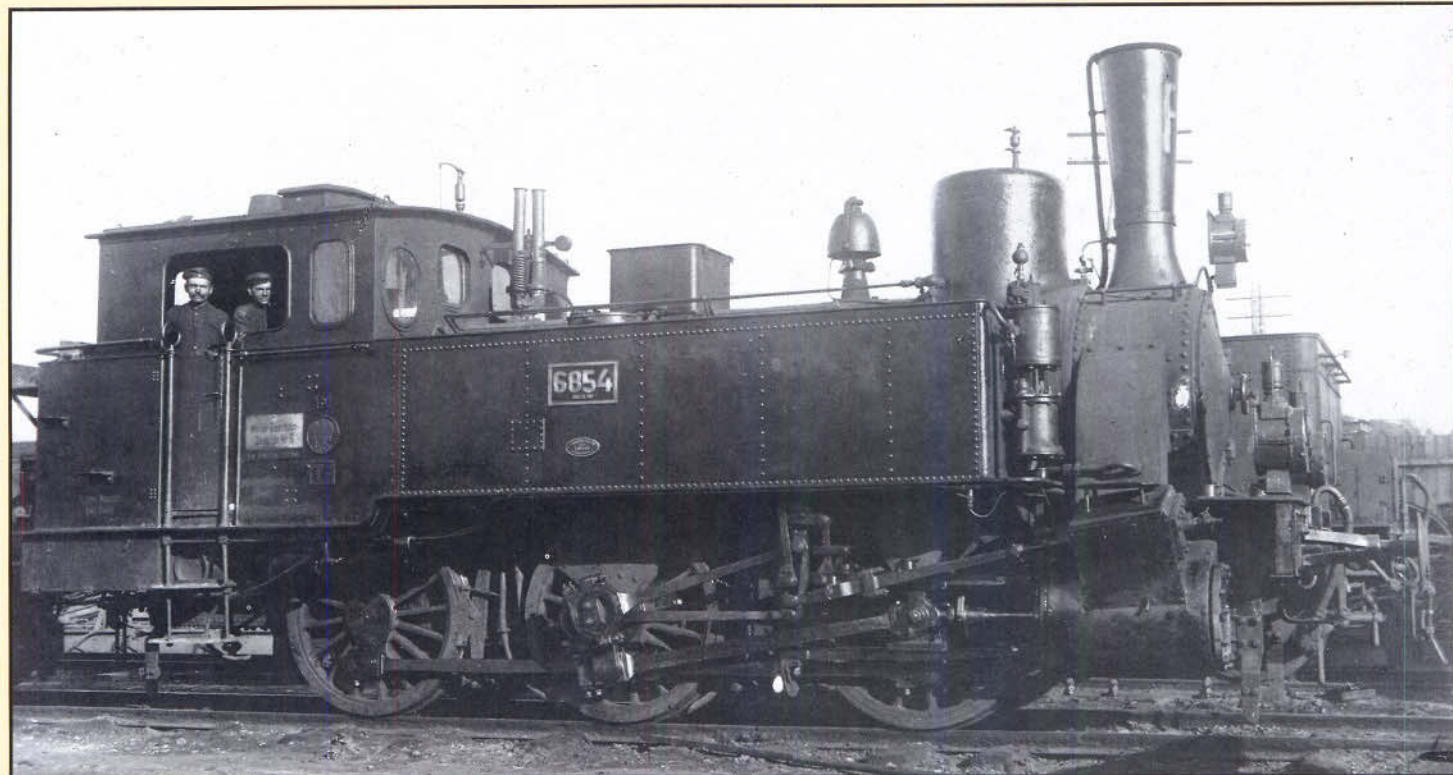
Nach dem Ersten Weltkrieg hat nur Polen die T 7 übernommen, wahrscheinlich alle aus dem Kattowitzer Bestand. Die Polnischen Staatsbahnen (PKP) haben eingestellt: 27 Maschinen als Tkh 2–1 bis 27. Sie sind 1939/

Tabelle 4: Anzahl der T 7 nach KED zusammengestellt und in Normale (N) und Nicht-Normale (nN) unterteilt:

KED	nN	N	Summe T 7
Altona	—	27	27
Berlin	—	31	31
Breslau	6	43	49
Bromberg	—	4	4
Cassel	—	9	9
Cöln	8	23	31
Danzig	—	3	3
Elberfeld	—	30	30
Erfurt	4	18	22
Essen	13	29	42
Frankfurt	7	2	9
Halle	—	19	19*)
Hannover	—	—	—
Kattowitz	38	104	142
Königsberg	—	—	—
Magdeburg	—	—	—
ED Mainz	—	—	—
Münster	1	—	1
Posen	—	16	16
Saarbrücken	16	12	28
Stettin	—	4	4
	93**)	374	467 Maschinen*)

*) Die Existenz einer 20. Lokomotive der KED Halle, die gelegentlich angeführt wird, konnte trotz intensiver Bemühungen nicht endgültig nachgewiesen werden.

**) Davon 65, die vor Erlaß der Normale III-4c gebaut wurden (Vor-Normale), und 28, die von der Normale abweichend gebaut wurden, aber in die Gruppe T 7 eingereiht wurden.



40 nicht mehr zur Reichsbahn gekommen. Durch die Zufälle des Krieges sind einige nach Belgien und nach Lettland gelangt.

Es waren in den Listen

1906 467 (T 7)

1915 296

1923 137

1925 68

Bis 1931 hat die Deutsche Reichsbahn alle diese Maschinen ausgemustert, deren Dienstalter in vielen Fällen auf 40 Jahre kam. Die T 7 wird in der Literatur nicht selten als

Tabelle 2: Lieferjahr und Lieferwerke aller Normal-T 7 (einschließlich der NME-„Vorläufer“)

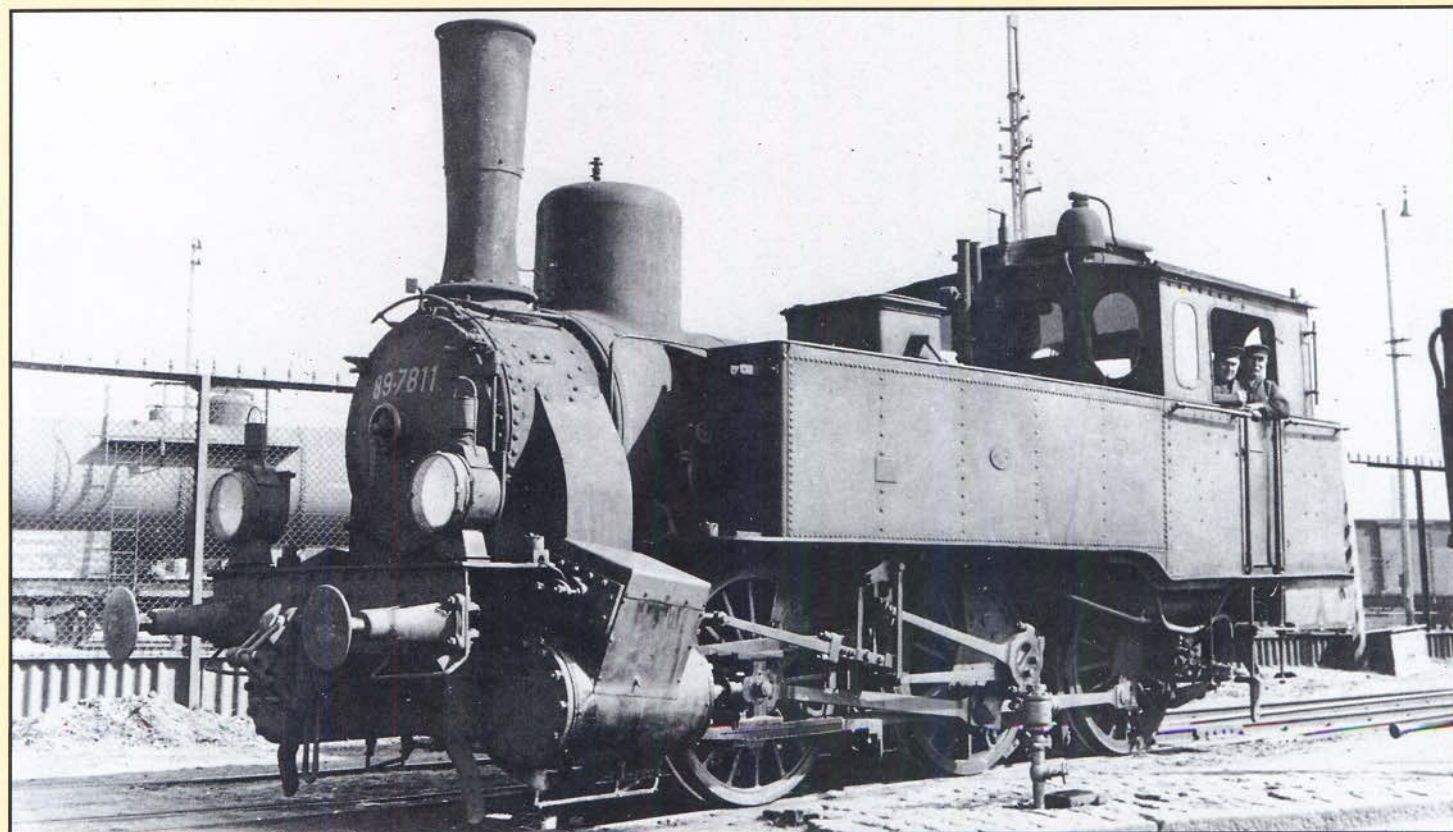
	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1900	Summe
Bo	6			4											10
Wö		4*)													4
Ha			6		22	4			6	15				1	54
Gf					5							8			13
Hh					9							23			71
UK					23				4	22	47	27	23		146
Vu					21		18	8							47
He						4	14		11						29
Summe	6	4	6	4	80	8	32	8	21	50	73	58	23	1	374

*) Die letzte Lieferung der F. Wöhlert'schen Maschinenbau-Anstalt und Eisengießerei AG in Berlin.

Bo Borsig Gf Grafenstaden Vu Vulcan
Wö Wöhlert Hh Hohenzollern He Henschel
Ha Hanomag UK Union Königsberg

Bild 6: Die T 7 Altona 6824 (1886 von Hanomag gebaut, Fabrik-Nr. 1889) wurde zur DR 89 7811.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber





„Ruhr-Type“ bezeichnet. Selbst dann, wenn dieser Begriff sich auf das ganze rheinisch-westfälische Industriegebiet bezöge, ist diese Aussage unhaltbar.

Es wären das in der weitesten Auslegung die Alt-KED Cöln linksrheinisch, Cöln rechtsrheinisch und Elberfeld. An diese KED sind geliefert worden:

	Normale	Nicht-Normale
Clr	30	13
Crr	27	7
Elb	43	—
	100	20
	Summe:	120

Bild 7: Eine 70jährige T 7! 1890 lieferte die Firma Union als Fabrik-Nr. 702 diese Lokomotive an die KED Berlin (Betriebs-Nummer 1865), dort wurde sie 1902 in 1757 umgezeichnet, 1906 zur T 7 Berlin 6824 und 1925 zur 89 7861 der DR. Nach ihrer Ausmusterung kam sie 1928 als Nr. 35 zur Eisenbahn Vorwohle-Emmerthal und zuletzt als Nr. 17 zur Albtalbahn, wo sie 1959/60 von Gerhard Rauter aufgenommen wurde.

Foto: G. Rauter

Allein die Alt-KED Breslau hatte dagegen nicht weniger als 147 normale und 44 nicht-normale T 7 (in Summe 191) im Bestand. Die Bezeichnung ist also irreführend, zumal überdies auch die ältesten T 7 aus den Jahren 1872 und 1873 an die KED Breslau gekommen sind.

Die hohe Anzahl der T 7 bei der Alt-KED Breslau erklärt sich daraus, daß bis 1895 der gesamte Regierungsbezirk Oppeln mitsamt dem

Oberschlesischen Industriegebiet zur KED Breslau gehörte.

In diesem Zusammenhang mag die kleine Aufstellung der Direktionen mit den meisten T 7 interessieren:

1906 waren zugeteilt der KED			
Kattowitz	142	Elberfeld	30
Breslau	49	Saarbrücken	28
Essen	42	Altona	27
Berlin	31	Cöln	31

Wenn die Zahl der T 7 (siehe oben) für das Jahr 1925 mit 68 angegeben wird, so heißt das: 68 Maschinen haben eine endgültige Lokomotivnummer der Deutschen Reichsbahn erhalten – nämlich 89 7801 – 7868. Die Sieben deutet auf eine baldige Ausmusterung hin, hier zu Recht!

Welchen Reichsbahndirektionen sind diese 68 Lokomotiven zugeteilt worden? Das ist nicht in allen Fällen nachzuweisen, zumal die Heimat-KED der alten preußischen Bezeichnung, z.B. bei der Breslau 6856, täuschen kann, denn diese spätere 89 7845 wurde zu einer bayerischen Direktion versetzt. Nennen wir die Zahl der ehemaligen T 7 bei einigen RBD:

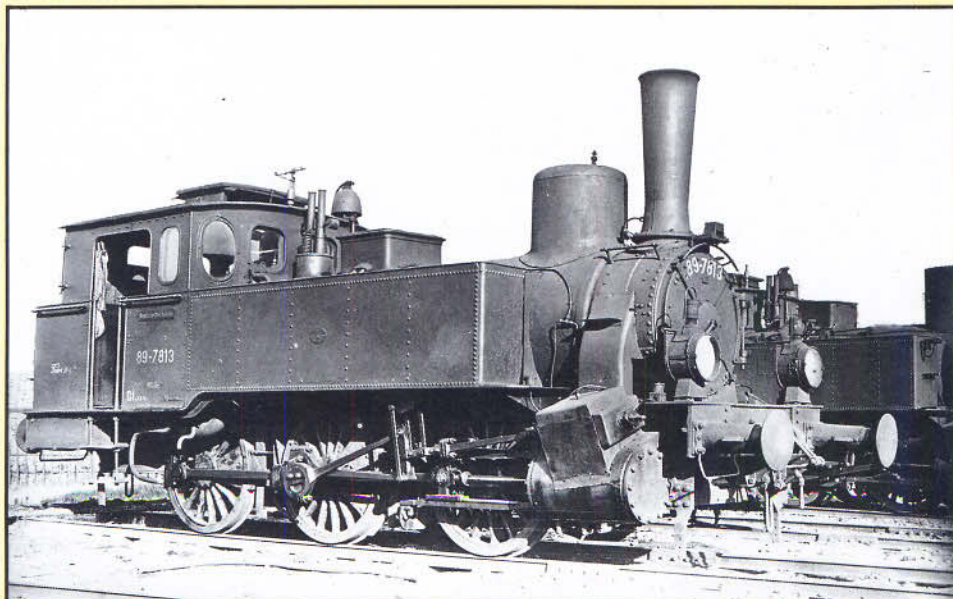
RBD Altona	15
RBD in Bayern	13
RBD Berlin	10
RBD Oppeln	9
RBD Breslau	7

Auch die RBD Dresden übernimmt einige, die sich dort mit anderen alten und uralten Maschinen treffen.

Heute gehört auch die T 7, die 89⁷⁸, zu den Vergessenen!

Bild 8: Die 89 7813 der DR war 1886 von Hanomag an die KED Hannover als Betriebs-Nummer 1802 geliefert worden. 1892 kam sie als Betriebs-Nummer 1727 an die KED Altona, wo sie 1906 zur T 7 Altona 6826 wurde. Bis 1928 tat sie beim Bw Wilhelmshagen Dienst.

Foto: Sammlung Rauter



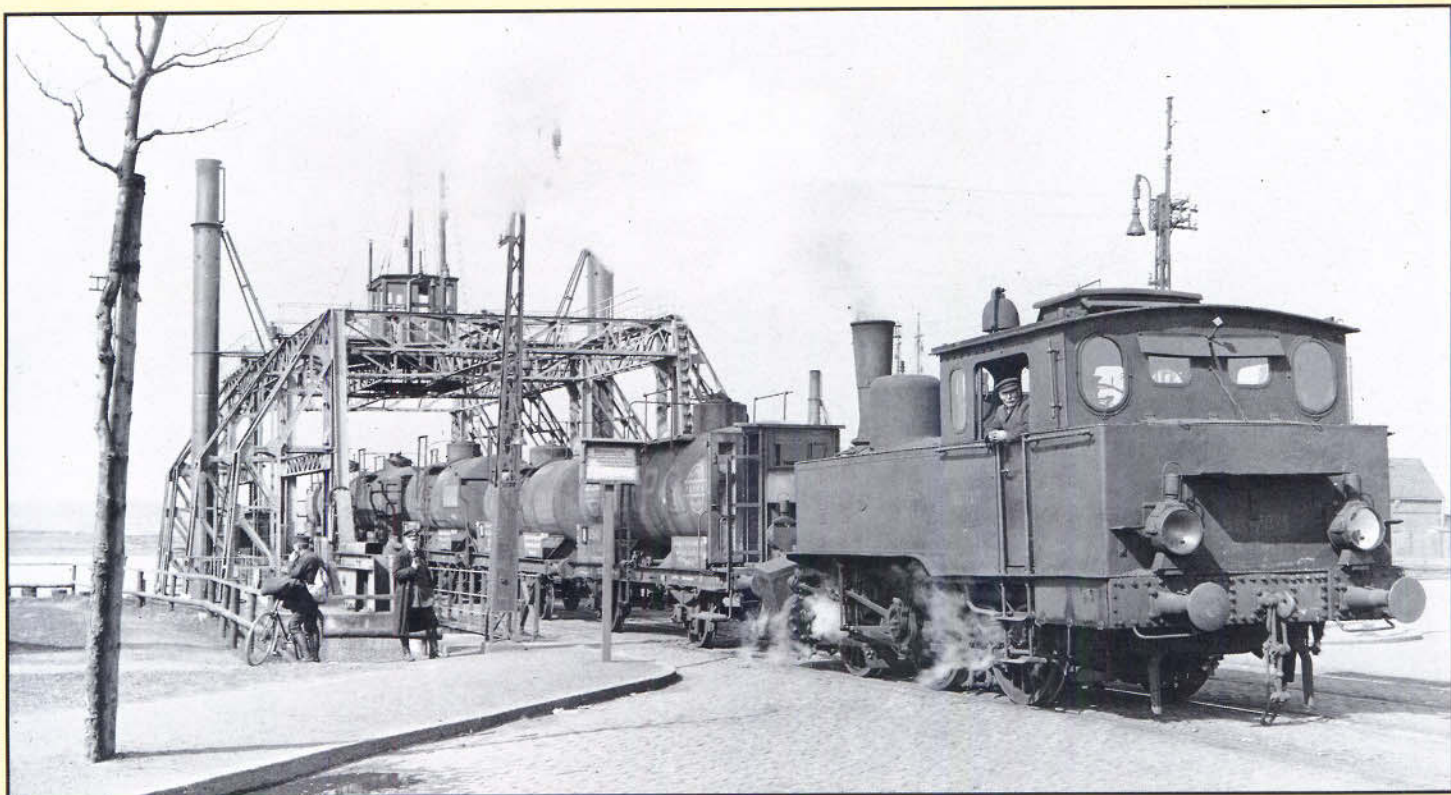


Bild 9: Die gleiche Lokomotive wie in Bild 6 verschiebt im Hamburger Hafen Kesselwagen der „Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft, Hamburg“.
Foto: W. Hubert, Sammlung Dr. Scheingraber

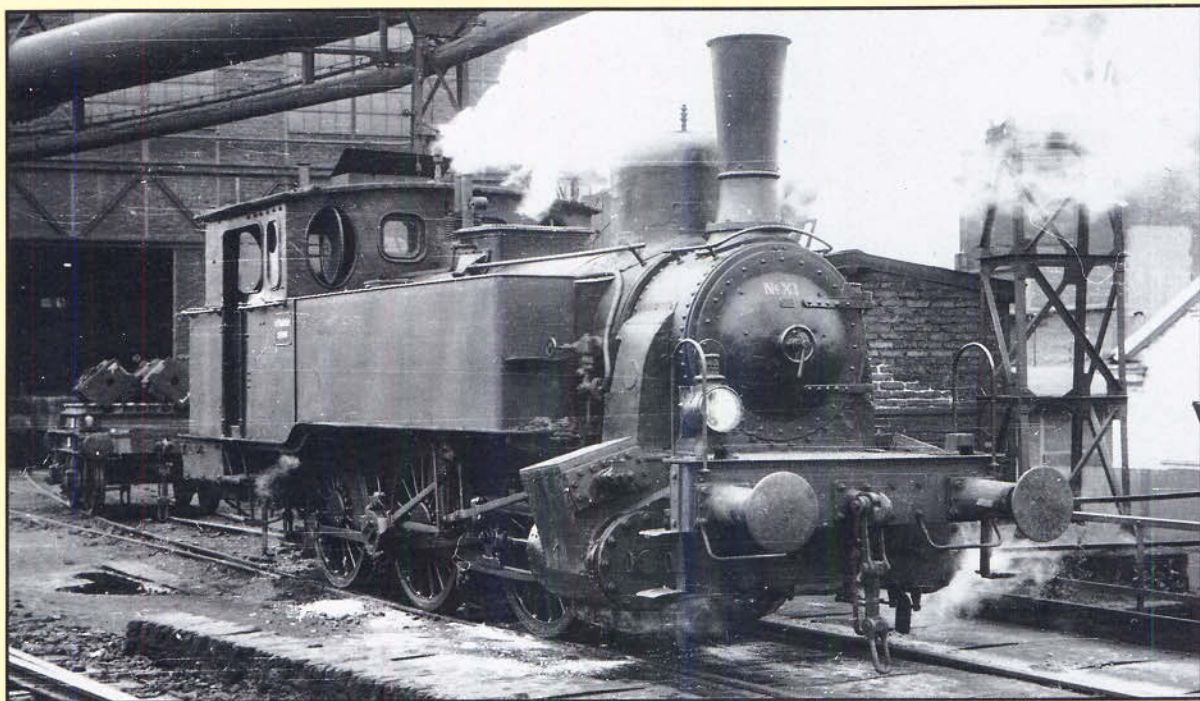
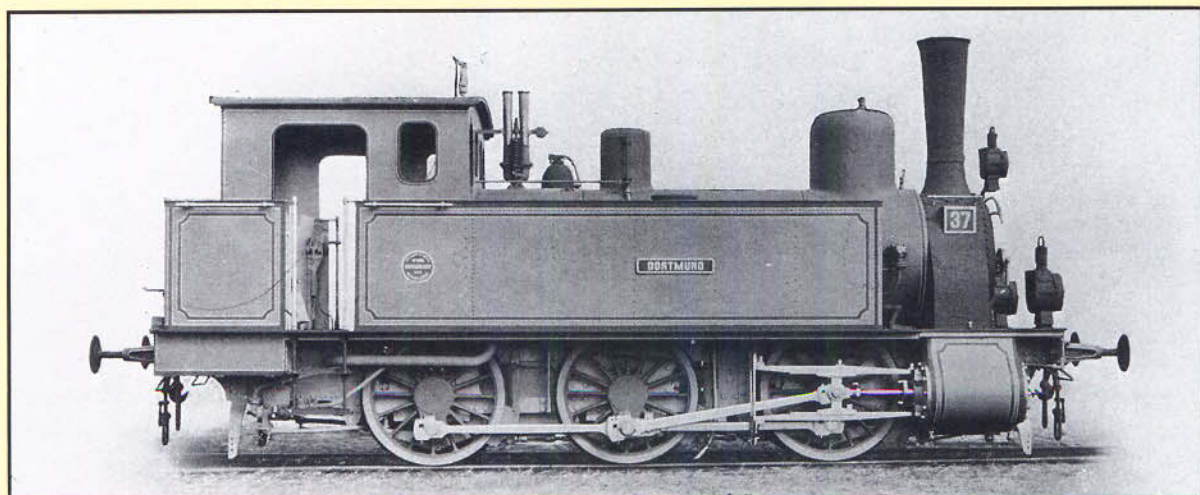


Bild 10: Die Maschinenfabrik Hohenzollern baute 1891 als Fabrik-Nr. 607 die Lokomotive 1802 für die KED Cöln linksrheinisch, die 1895 zur Cöln 1802 und 1906 zur T 7 Cöln 6824 wurde. 1927 von der DR als 89 7837 ausgemustert, wurde sie an die Hütte Hagen-Haspe als Betriebs-Nummer XI verkauft.
Foto: Sammlung Rauter

Bild 11: Die letzte der sieben C-Tenderlokomotiven der Dortmund-Gronau-Emscheder Eisenbahn trug die Betriebs-Nummer 37. Sie wurde 1898 von Hohenzollern als Fabrik-Nr. 1022 gebaut, kam 1903 als 1789 zur KED Essen und war 1906 die einzige T 7 der KED Münster (Betriebs-Nummer 6801).
Foto: Sammlung Rauter

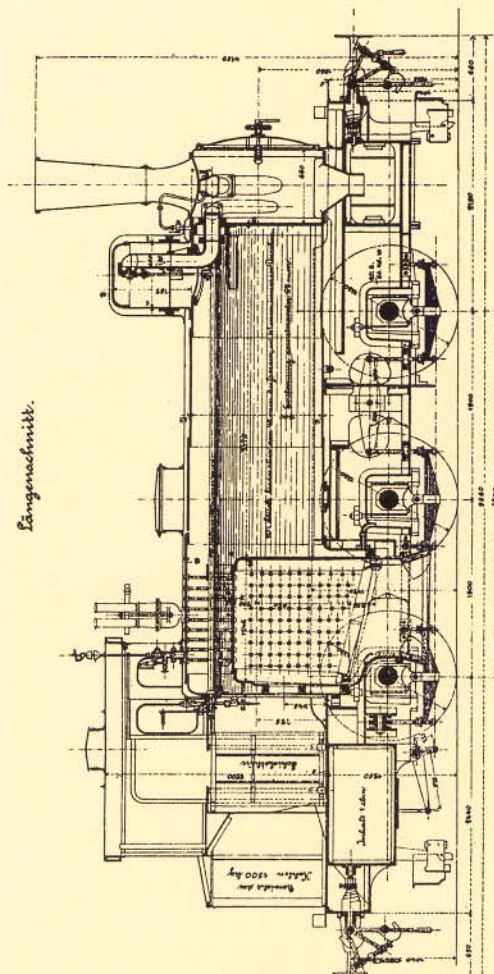
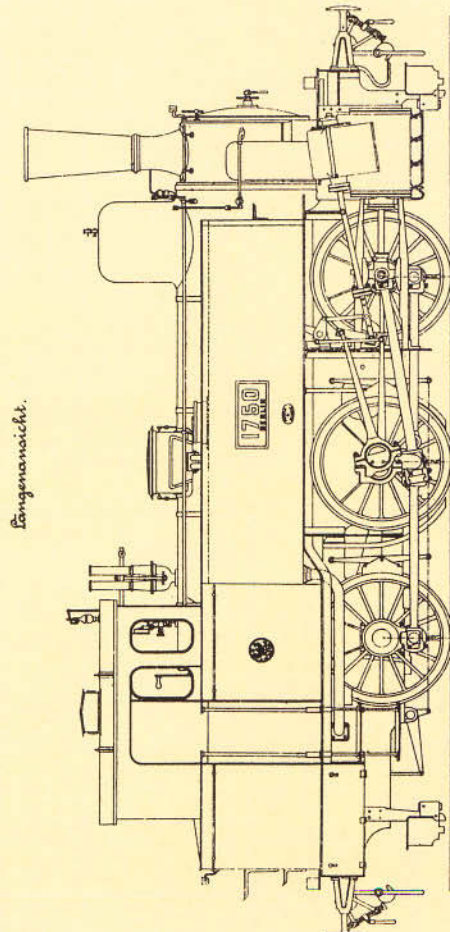


Exemplare für Betriebsmittel
der Leipziger Staatsbahnen
aufgestellt im Jahre 1883/84.
Erlaß vom 23. Januar 1890. I. a. 115.

Dreiaxlige Tender - Locomotive
mit Außensteuerung.

Maafse mm.

Blatt III 42.
3/5 J. 2. 7.



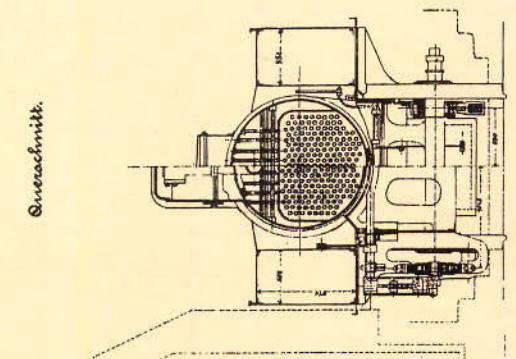
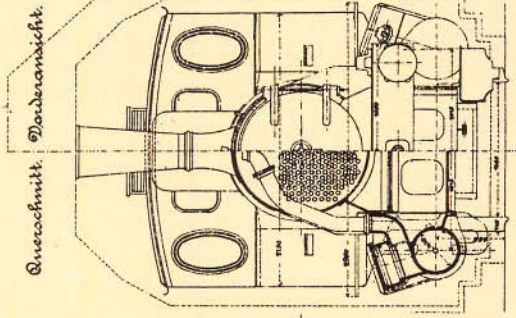
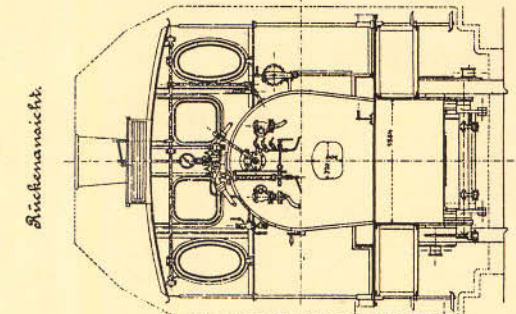
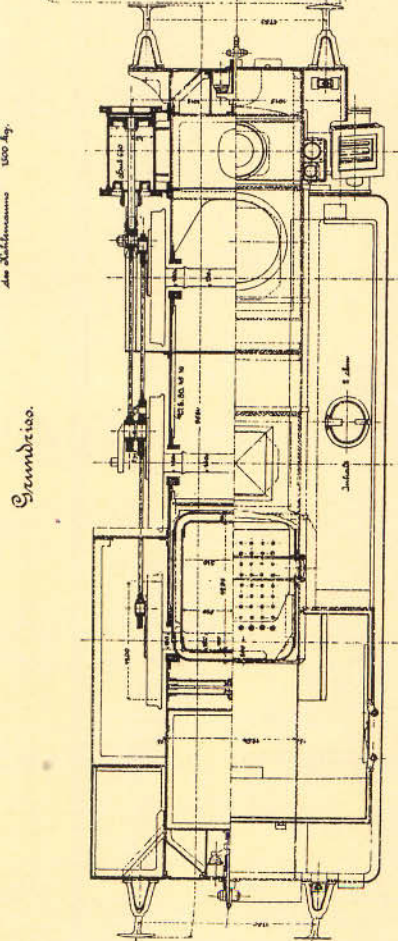
Druck auf die Enden Antischaf.	13610 kg.
Gewicht des Rahmens pp.	2300 "
Druck auf die Enden Antischaf.	13990 "
Gesamtweggewicht Antischaf.	41910 "
Gesamtweggewicht des	31000 "

10940 Ag.

• 0105

19990 •

11540 kg.	Briefstücke des Zuckerkuchens	5 14 gmm.
14000 "	" "	50 06 "
13940 "	Baumrinnschnecken	95 18 "
	Baumrinnschnecken	
	im den Briefstücke	138 "
	Inhalt des Zuckerkuchens 2 + 2 = 4 cm.	
	des Zuckerkuchens 1000 kg.	



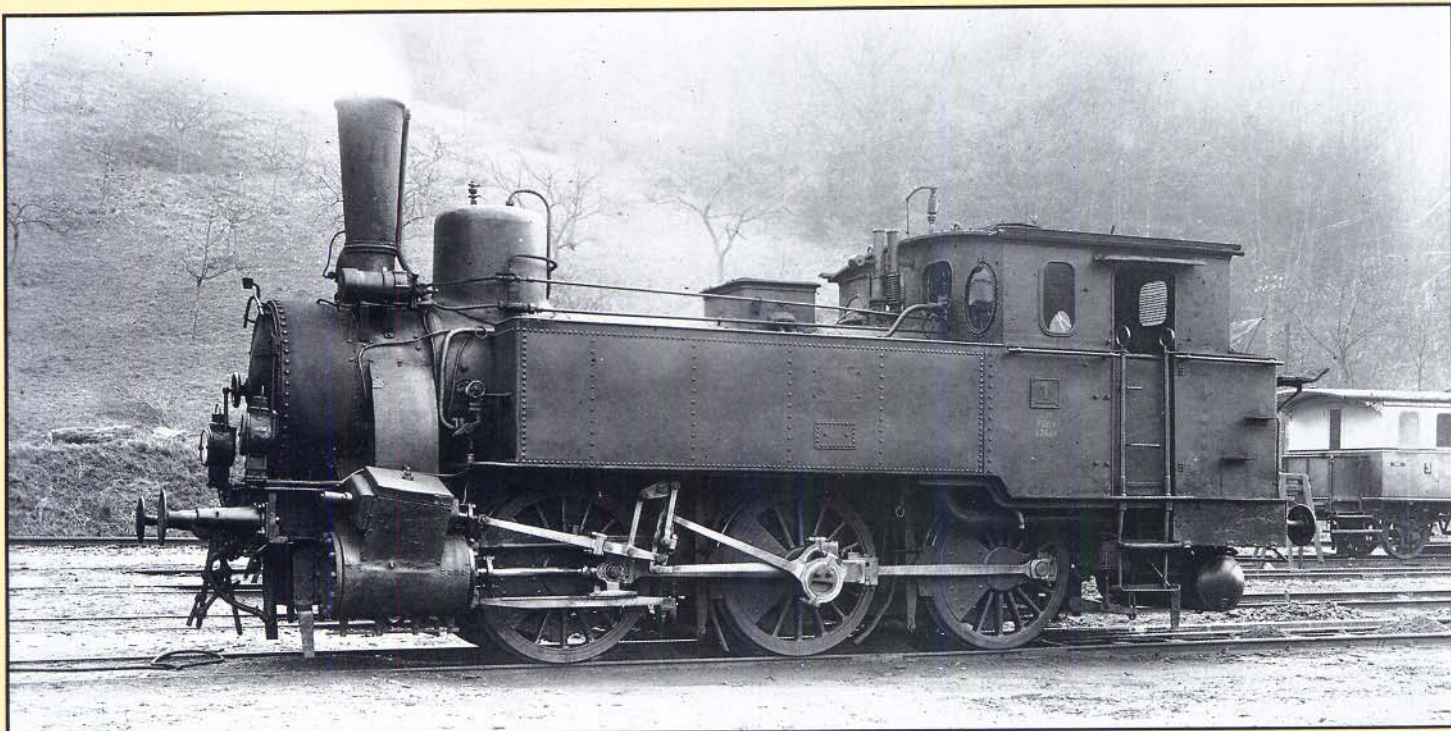


Bild 12: 1897 von Hanomag (Fabrik-Nr. 2975) für die Vogelsberger Südbahn gebaut, wurde diese Lok 1900 zur Vorwohle-Emmerthal Nr. 1.

Foto: Sammlung Rauter

Anmerkungen:

- 1) Die C-t der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn von 1881 hatte eine unmittelbare Vorläuferin mit ähnlichen Abmessungen in der C-t von 1873 und 1874 (430/620/1290 mm). Diese späteren Maschinen Berlin 1700–1730 finden sich in dem T 7-Verzeichnis nicht, weil sie 1905/1906 bereits ausgemustert waren, die letzte 1902. 11 Lokomotiven stammten von Wöhlert in Berlin, 11 von Sigl aus Wiener Neustadt und 9 von Hartmann in Chemnitz.
- 2) Die wenigen C-t der Thüringischen Eisenbahn waren für kurze Nebenbahnen bestimmt; das Dienstgewicht lag unter 40 t. Die späteren Erfurt 1700 und 1701 wurden auf der Strecke Gera – Eichicht, die 1702–1704 auf der Strecke Gotha – Ohrdruf eingesetzt. Nur die 1704 ist dann zur (T 7) Erfurt 6801 geworden.
- 3) Über die Leistung der T 7 findet sich im Merkbuch von 1915 und in dem von 1924 keine Angabe. Es dürfte das darauf hindeuten, daß diese Bauart nur noch im Vershubdienst Verwendung gefunden hat.

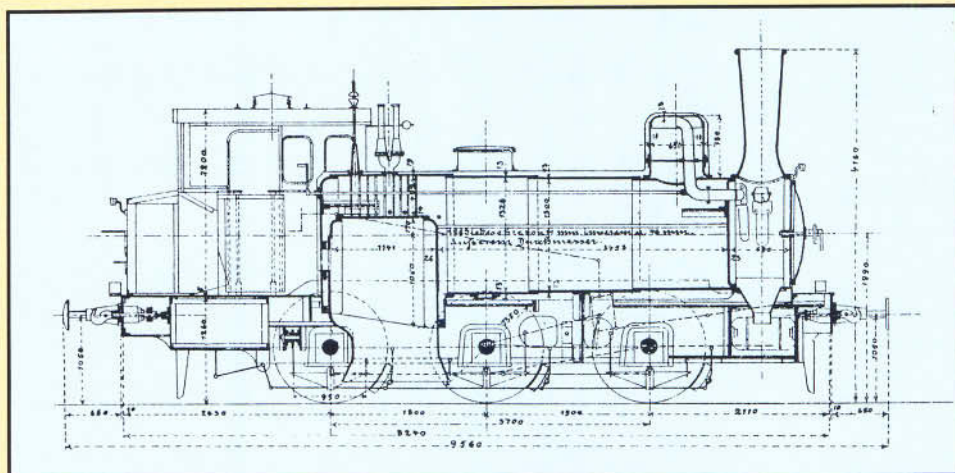
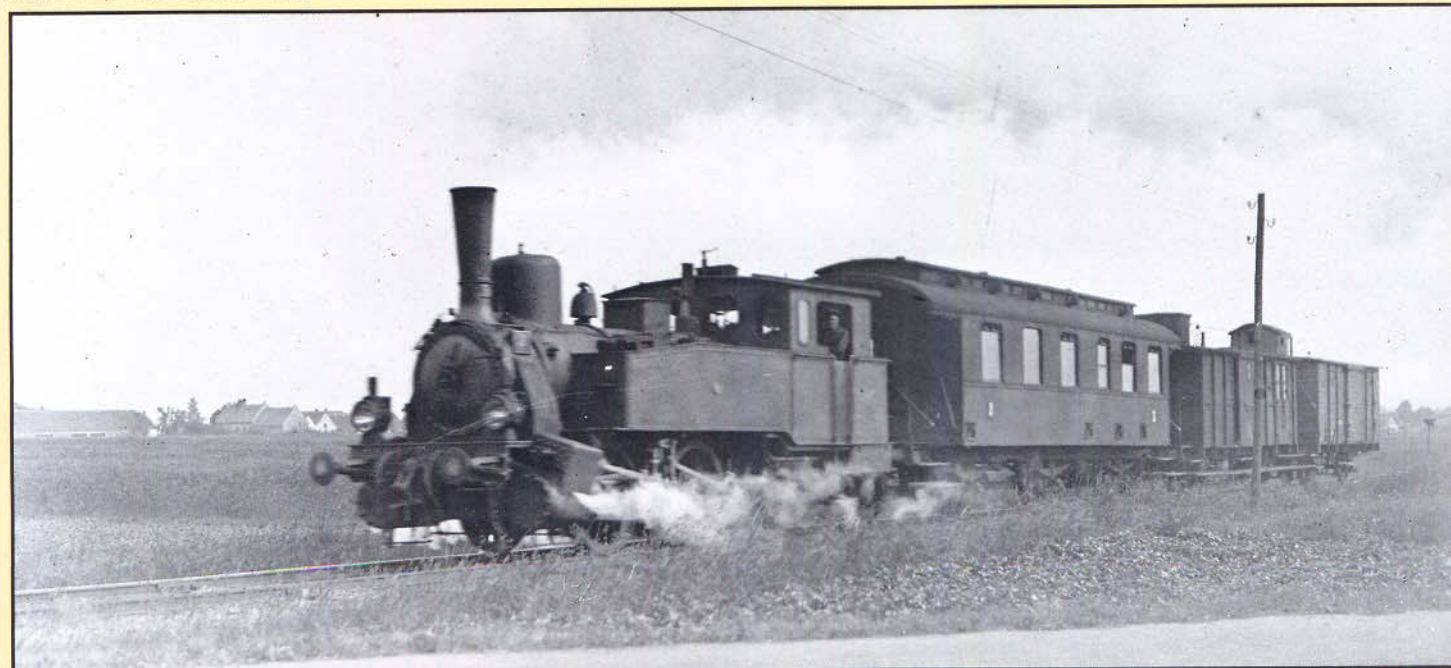
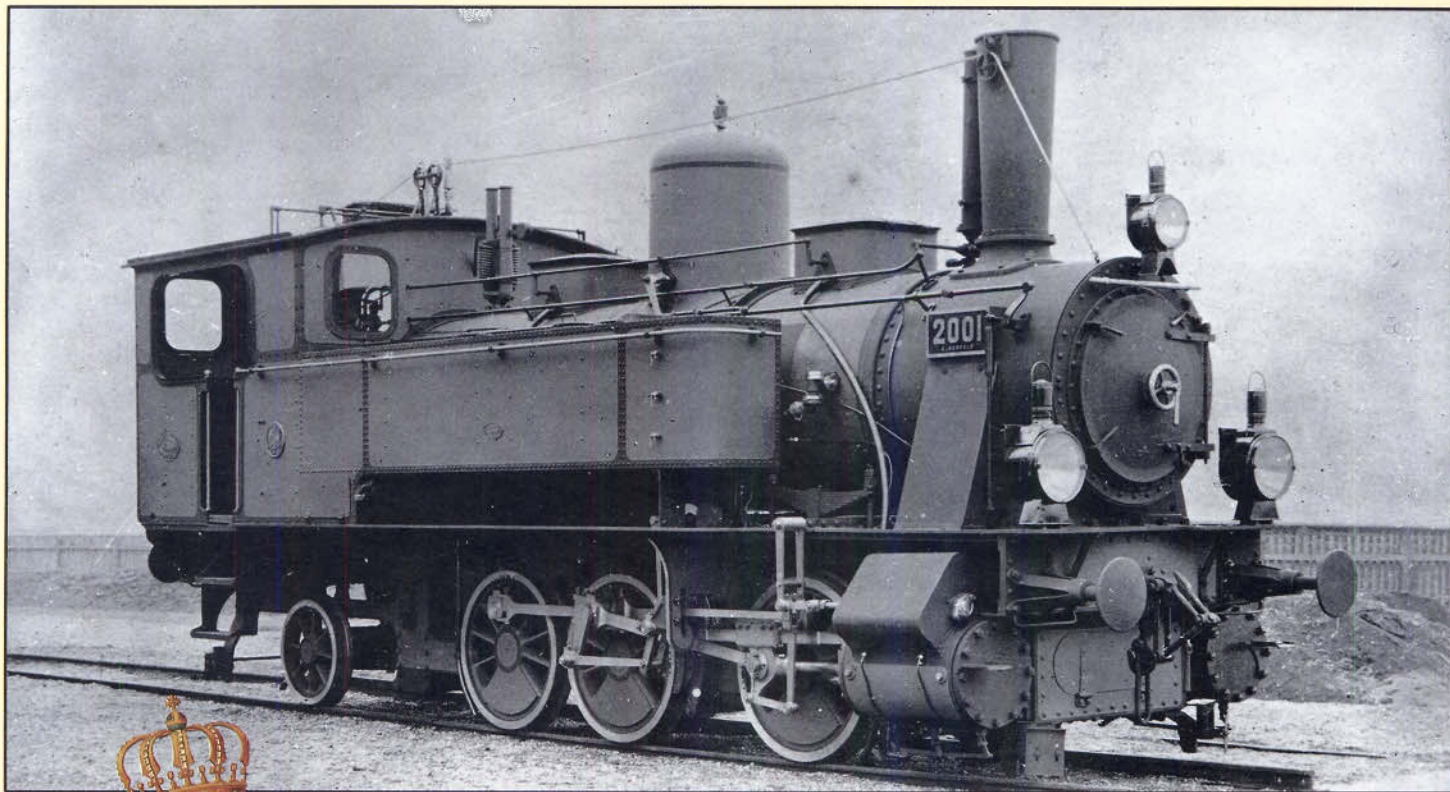


Bild 13: Skizze der T 7 nach Musterblatt III-4c. **Zeichnung:** Sammlung Rauter

Bild 14: Erinnerung an Schlesien! Lok Nr. 2 mit gemischtem Personenzug der 1900 eröffneten Eulengebirgsbahn von Reichenbach nach Silberberg, 1934 bei Peterswaldau aufgenommen. Von den im Jahre 1900 beschafften T 7 normaler Bauart der Eulengebirgsbahn sind nach 1945 aus polnischen Unterlagen folgende Umzeichnungen bekannt geworden: Eulengebirgsbahn Nr. 2 (1900, Vulcan 1809) → PKP TKh 100 – 27, Nr. 3 (1900, Vulcan 1810) → PKP TKh 100 – 28, Nr. 4 (1900, Vulcan 1811) → Werklok Zeche Rote Garde, Nr. 5 (1900, Vulcan 1812) → PKP TKh 100 – 1812.

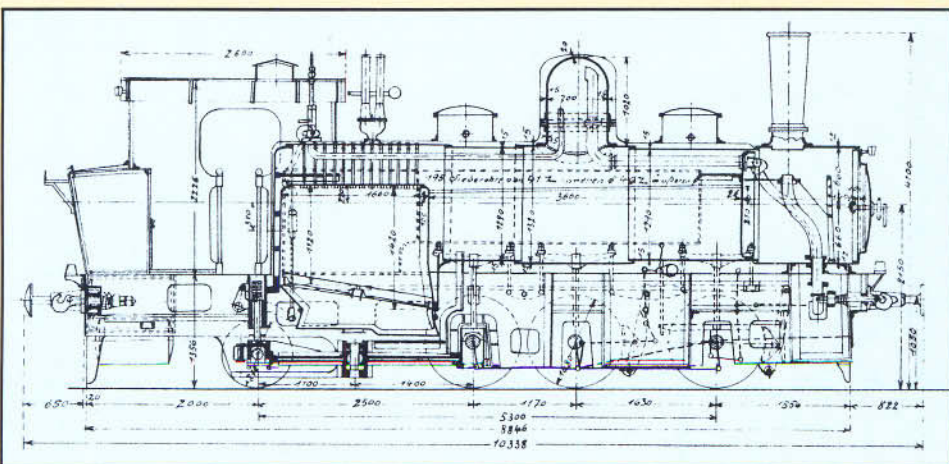
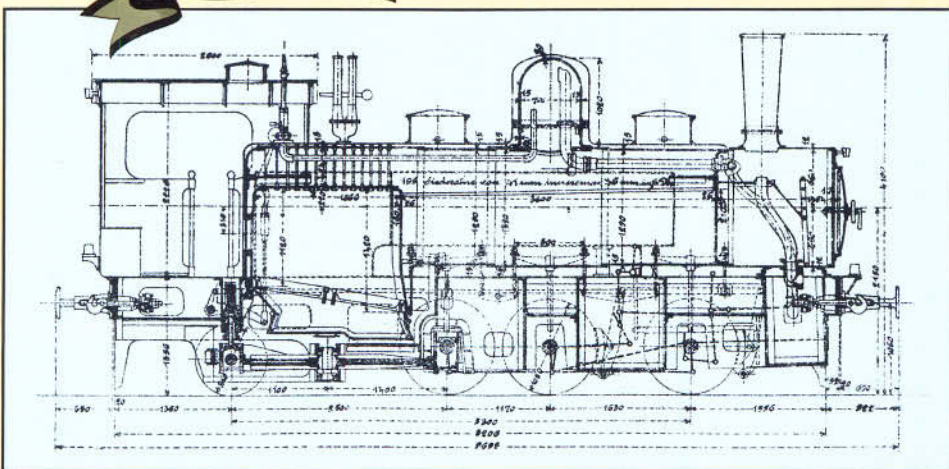
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber





Die Gattung T 9

aus Eisenbahn-Journal 5/1985



Die älteren preussischen B- und C-Tenderlokomotiven sollten vornehmlich auf Nebenbahnen Dienst leisten, in zweiter Linie auch beim Rangieren auf mittelgroßen Güterbahnhöfen mitsamt dem Dienst auf Anschluß-, Zubringer- und Zechenbahnen. Außerdem sollten sie sich bei der Zugbildung auf großen Personenbahnhöfen nützlich machen. Sie alle beschossen ihre Laufbahn im Rangierdienst. Auf den vielen nach 1880 gebauten Nebenbahnen spielte vor allem die spätere T 3 eine beachtenswerte Rolle. In Norddeutschland führte das zu keinen Beanstandungen, weil sie Züge – meist GmP – auf Strecken ohne größere Steigungen mit geringer Geschwindigkeit befördern sollte. Anders – und zwar bereits Ende der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts – verhielt es sich in den Bezirken des Hügels- und Berglandes, so in den KED Elberfeld und Frankfurt am Main: die T 3 schaffte es nicht mehr! Der Betrieb wünschte, die „Öffentlichkeit forderte gebieterisch“ leistungsstarke und schnellere Lokomotiven! Eine größere Leistungsfähigkeit war nun freilich – unter den damaligen Verhältnissen – nur mit einer vierachsigen Bauart erreichbar. Eine 4/4-gekuppelte (D-t) Maschine wurde nicht in Erwägung gezogen, da die Frage der Krümmungsbeweglichkeit noch nicht zufriedenstel-

Bild 2 (Mitte): Skizze der ersten beiden T 9 der Bauart Elberfeld (Betriebsnummern ab 1906: Elberfeld 7241 und 7242) im Originalzustand (Maßstab 1:87).

Bild 3: Bei den ersten Lokomotiven nach der Skizze in Bild 2 wurde 1913 das Führerhaus geändert, wobei der Kohlenkasten an Raum gewann. Hierzu war eine Verlängerung des Rahmens an seinem rückwärtigen Ende erforderlich (Maßstab 1:87).

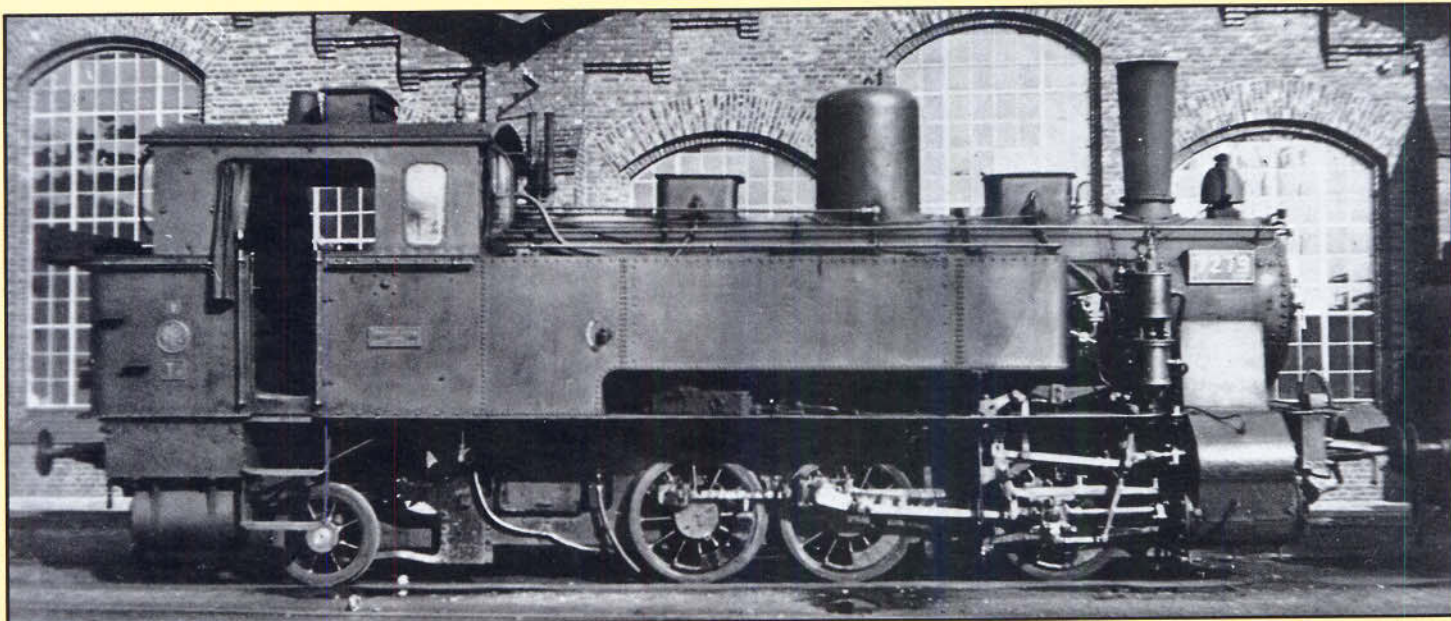


Bild 4: Betriebsaufnahme der (T 9) Elberfeld 7279, gebaut 1898 von Henschel als Fabriknummer 4947. 1924 gelangte sie an die Hasper Eisen- und Stahlwerke.

Bild 1: Die Elberfeld 2001, später (T 9) Elberfeld 7242, im Lieferzustand. Hier ist deutlich sichtbar, daß die Führerhauspartie noch der Skizze in Bild 2 entspricht.

lend gelöst war. Es ging also um eine 3/4-gekuppelte Tenderlokomotive (C1- oder 1C-t). Da sich die Maschine auf den Bergstrecken ohnehin nur mit geringer Geschwindigkeit fortbewegen sollte, entschied man sich für eine hintere Lauf (= Schlepp)achse, nicht zuletzt wegen ihrer bekannten Vorzüge. Ein Gesetz vom 19. 4. 1886 verfügte, auf Anregung der KED Elberfeld und Frankfurt am Main, den Bau zweier Nebenbahnen: Elberfeld – Cronenberg und Wiesbaden – Langenschwalbach (im Taunus).

Elberfelder Bauart der T 9

Am 1. 4. 1891 wurde die Strecke von Elberfeld-Steinbeck nach Cronenberg mit 10,6 km Länge dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Bild 5: Skizze im Maßstab 1:87 der T 9 der Bauart Elberfeld ab der Lokomotive Elberfeld 2002, später (T 9) Elberfeld 7261 ff.

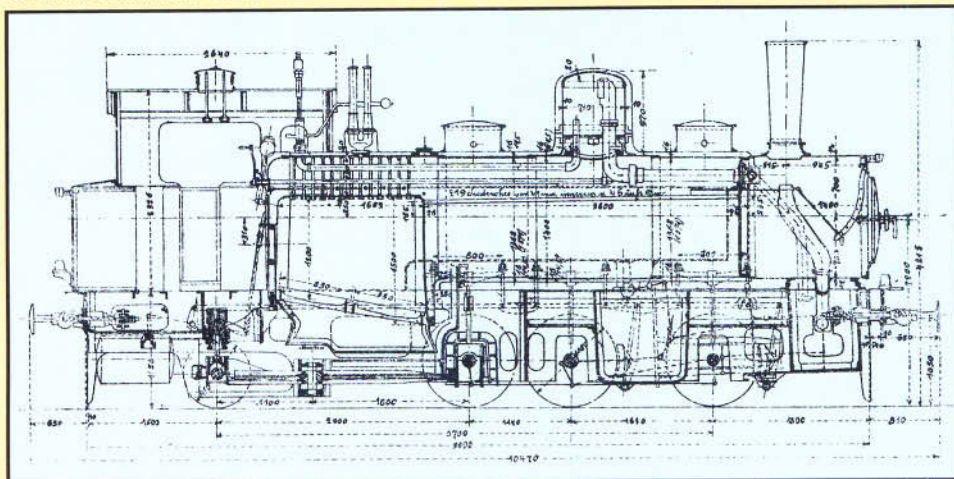
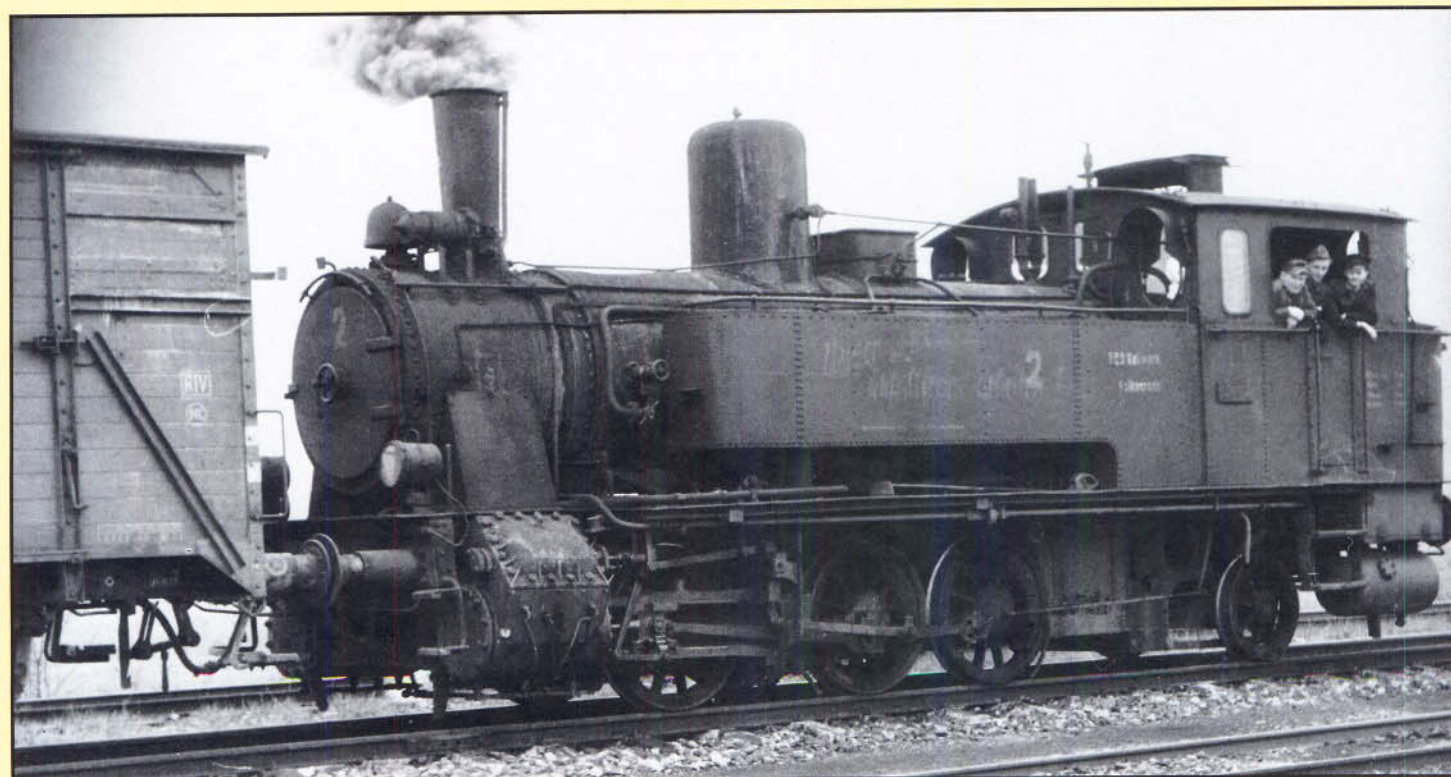


Bild 6: Eine der letzten in den fünfziger Jahren noch existierenden T 9 der Bauart Elberfeld. Es handelt sich um die (T 9) Elberfeld 7276 (1898 von Henschel gebaut, Fabrik-Nr. 4944), die 1914 zur KED Stettin gekommen ist. Unser Foto zeigt sie als Werklok Nr. 2 des Kaliwerkes Volkenroda (DDR).



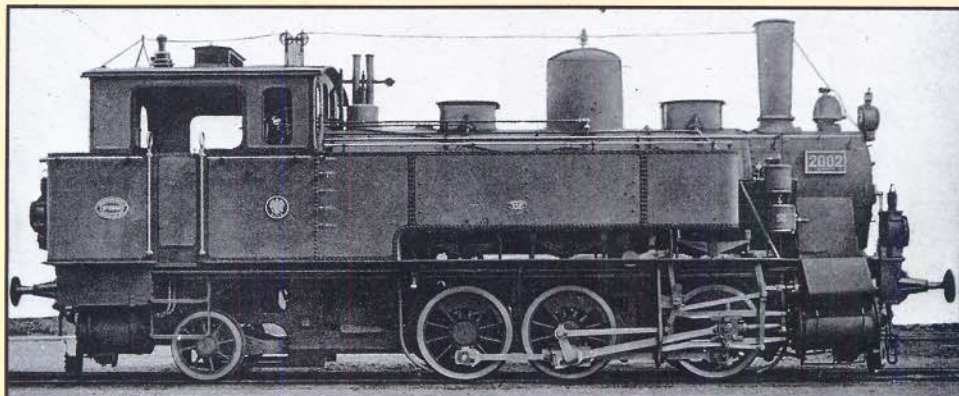


Bild 7: Eine alte Leonhardt-Postkarte der Elberfelder 2002. Wie man sieht, hat die Firma Krauss bei den beiden 1893 nachgelieferten Lokomotiven bereits die neue Form des Führerhauses berücksichtigt.

Tabelle 3: Aufstellung aller Maschinen der Gattung T 9 der Elberfelder Bauart

Baujahr	Fabrik-Nr.	Betriebsnummer		Betriebsnummer bei der DR		Ausmusterung
		bis 1906	ab 1906 (T 9)	1923*)	1925**)	
Krauss						
1891	2505	Elb 2000	Elb 7241	—	—	Juni 1921 August 1920
	2506	2001	7242	—	—	
1893	2849	2002	7261	—	—	
	2850	2003	7262	90 351	—	
Henschel						
1895	4107	Elb 2004	7263	90 352	—	
	4108	2005	7264	—	—	
	4109	2006	7265	90 353	—	
	4110	2007	7266	90 354	—	
1897	4571	2008	7267	90 355	—	
	4572	2009	7268	—	—	
	4573	2010	7269	90 356	—	
	4574	2011	7270	90 154	—	
	4777	2012	7271	90 357	—	
	4778	2013	7272	90 358	—	
	4779	2014	7273	90 155	—	
	4780	2015	7274	—	—	1920 ^{a)}
1898	4943	2016	7275	90 359	—	
	4944	2017	7276 ¹⁾	—	—	1922 ^{b)}
	4945	2018	7277	—	—	1922 ^{c)}
	4946	2019	7278	90 167	—	
	4947	2020	7279	—	—	1924 ^{d)}
1899	5228	Cas 1600	Cas 7291	—	—	1918 ^{e)}
	5229	1601	7292	—	—	
	5230	1602	7293	—	—	1918 ^{f)}
	5231	Fft 1920 (2.)	Fft 7248	90 180	90 116	1931 ^{f)}
	5232	1921 (2.)	7249	90 181	—	
	5233	Erf 1801	Erf 7241	—	—	
	5234	1802	7242	—	—	
	5235	1803	7243	90 182	—	1923 ^{g)}
	5236	1804	7244	90 183	—	
	5237	1805	7245	—	—	
1900	5338	Elb 2021	Elb 7280	90 360	—	
	5339	2022	7281	—	—	
	5340	2023	7282	90 361	—	
	5341	2024	7283	90 362	—	
	5342	2025	7284	—	—	
	5343	2026	7285	90 363	—	

¹⁾ ab 1914 (T 9) Stettin 7227

²⁾ vorläufiger Umzeichnungsplan ³⁾ endgültiger Umzeichnungsplan
Cas = Cassel; Elb = Elberfeld; Erf = Erfurt; Fft = Frankfurt am Main

- a) verkauft an die Kleinbahn Suchsdorf – Kiel-Wik. Sie erhielt dort die Betriebsnummer 2; Anfang der fünfziger Jahre war an der Rauchkammer seitlich an Stelle der preußischen Betriebsnummer „Kiel 2“ angeschrieben. Ihre Ausmusterung erfolgte um 1954. (Der Autor sah sie in den Jahren von 1947 bis um 1950/52 oft in Suchsdorf, wo sie Wagen bzw. ganze Züge übernahm. Anschließend fuhr sie mit ihrem Zug über die eingleisige Strecke Kiel – Flensburg nach Neuwittenbek und bediente die Strecke Neuwittenbek – Schusterkrug, die ebenso wie die Strecke Suchsdorf – Kiel-Wik von den Kieler Hafen- und Verkehrsbetrieben übernommen und betrieben wurde.)
- b) war in den fünfziger Jahren noch im Kaliwerk Volkenroda (nordöstlich von Mühlhausen in Thüringen) im Einsatz.
- c) verkauft an die Kleinbahn Marienborn – Beendorf (östlich von Helmstedt)
- d) verkauft an das Hasper Eisen- und Stahlwerk in Hagen. Sie war dort als Lok X eingesetzt und wurde 1959 ausgemustert.
- e) verkauft an die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. Sie erhielt dort die Betriebsnummer 46. Im Jahre 1927 gelangte sie zur Mindener Kreisbahn, wo sie als Lok 23 geführt wurde.
- f) verkauft an die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft (dort Betriebsnummer 47). 1924 wurde sie an die Mindener Kreisbahn weiterverkauft und erhielt dort die Betriebsnummer 22. Im Jahre 1952 wechselte sie in den Besitz der Burbach-Chemie in Nörten (nordöstlich von Göttingen) und wurde dort als Lok 7 bezeichnet.
- g) verkauft an die Eisenbahn-Gesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (AKN). Sie erhielt dort die Betriebsnummer 7 (2. Besetzung).

Ihr Gleis lag auf 5580 m in einer Steigung von 1:40. Das war für die C-t, spätere T 3, zuviel des Guten! Sie mußte ersetzt werden. Unter den preußischen Normal-Bauarten fand sich anno 1890/1891 keine 1C- oder C1-t; so nahm man Verbindung auf mit der Lokomotivfabrik Krauss & Co. in München, die soeben, 1888, eine C1-t, die Gattung D VIII, an die Kgl. Bayerische Staatsbahn für die Strecke Freilassing – Berchtesgaden geliefert hatte. Diese Bauart erregte Aufsehen, nicht zuletzt, so hieß es, wegen des Drehgestells nach Krauss-Helmholtz (und der außenliegenden Heusinger-Steuerung).

Die preußischen Normalien – das muß hier erwähnt werden – sind keineswegs so starr gewesen, wie man ihnen nachsagt. Es war allen KED gestattet, für besondere Aufgaben Lokomotiven nach eigenen Entwürfen als „Spezialbetriebsmittel“ zu beschaffen.

So stellte die KED Elberfeld 1891 und 1893 je 2 von Krauss gelieferte Lokomotiven in Dienst, die sich in allen wesentlichen Abmessungen an das bayerische Vorbild anlehnten (siehe auch Tabelle 1). Einige Abänderungen, die den preußischen Gewohnheiten entgegenkamen, seien genannt:

	bayer. D VIII	preuß. T 9 (Bauart Elberfeld)
Rost	m ² 1,6	1,7
Heizfl.	m ² 90,4	110,3
Triebw.	mm 390/508/1006	400/500/1080
Dienstgewicht	t 43,3	48,0
Reibungsgewicht	t 36,3	39,5

Zwischen 1895 und 1900 folgten weitere 33 Maschinen, die von Henschel geliefert wurden. Baujahr und Lieferwerk der Elberfelder T 9 sind aus der Tabelle 2 zu ersehen, ihre Bezeichnung bei den KED und ihr späteres Schicksal aus der Tabelle 3.

20 dieser T 9 hat die Deutsche Reichsbahn mit einer vorläufigen „Papiernummer“ versehen, eine hat die endgültige Nummer 90 116 erhalten – über diese Umbenennung wird noch ein Wort gesagt werden müssen. Im Elberfelder Bezirk ist die Aufteilung der T 9 auf die Maschinenämter bekannt.

Bild 8 (rechte Seite oben): Erste Lok der bei der KED Frankfurt beheimateten T 9 der Bauart Langenschwalbach war die Frankfurt 1901, die die Maschinenfabrik Esslingen 1892 in einer Gruppe von 8 Lokomotiven mit den Fabriknummern 2520 – 2527 gebaut hatte.

Bild 9 (rechte Seite Mitte): Betriebsaufnahme der Frankfurt 1902, die ab 1906 als (T 9) Frankfurt 7230 geführt wurde.

Tabelle 1: Abmessungen*) der T 9 der Elberfelder Bauart

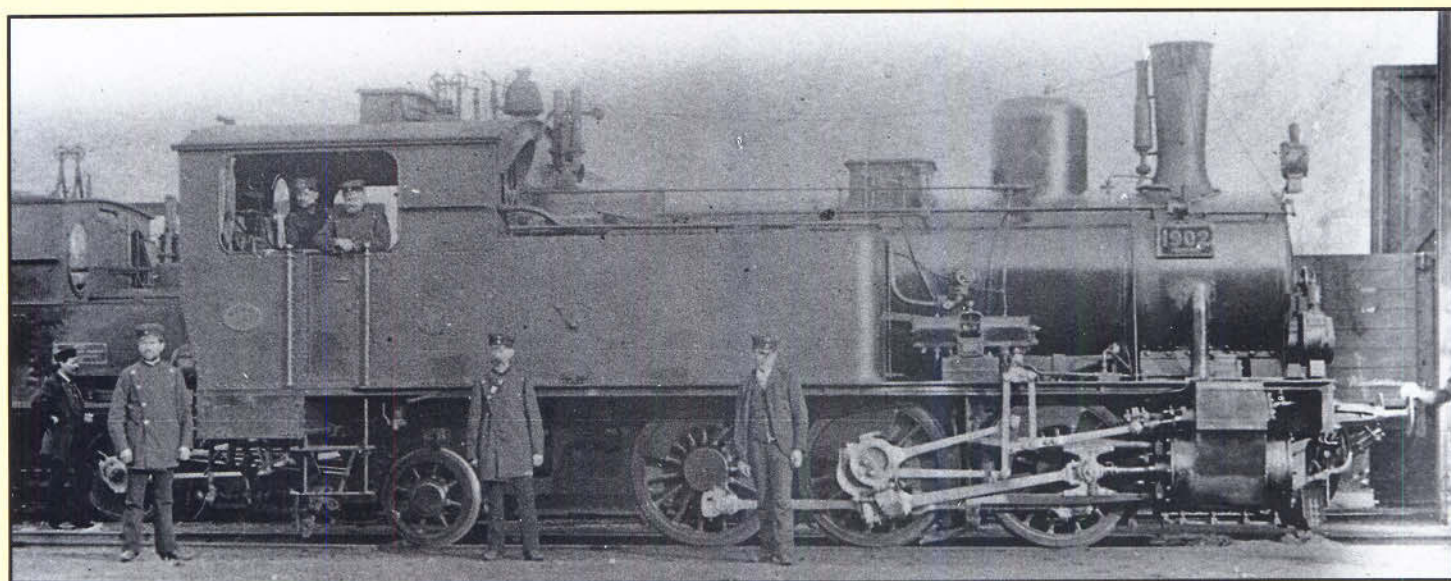
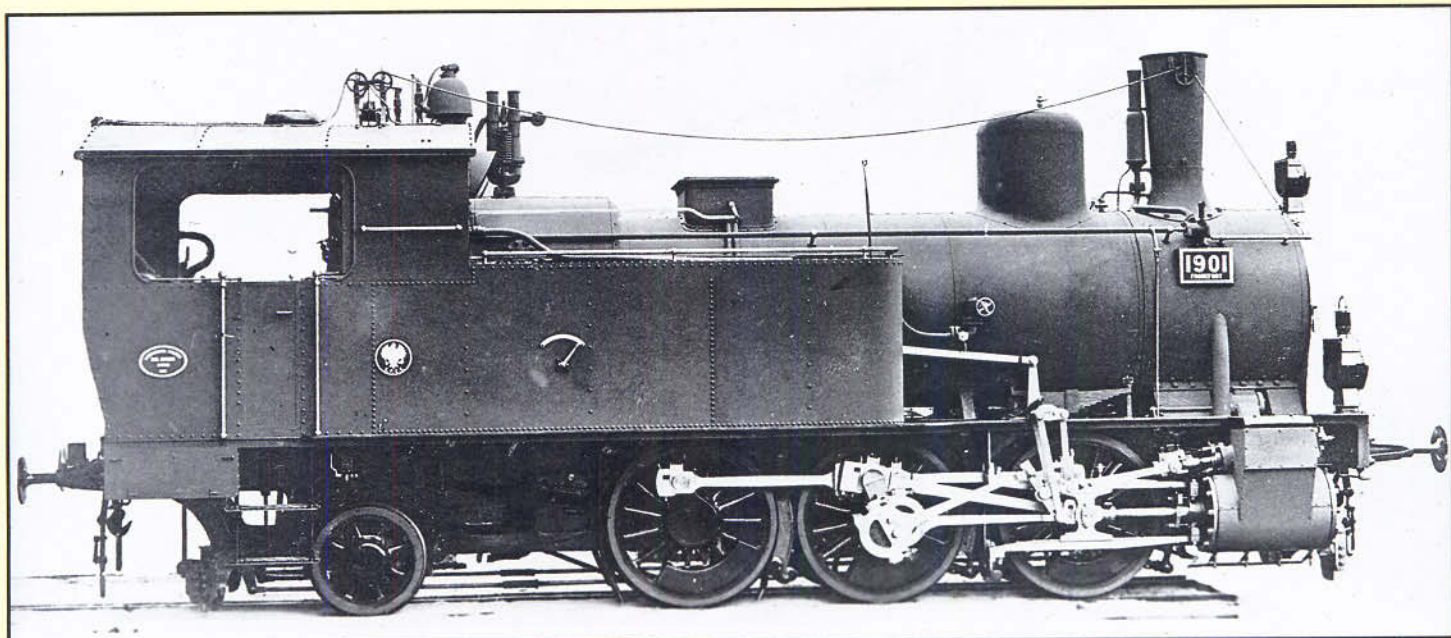
Rostfläche	m ²	1,71
Heizfläche	m ²	110,3
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	400/500/1080
Kesselmittle üSO	mm	2 150
Radstand	mm	5 200
Länge üP	mm	9 510
Dienstgewicht	t	48,0
Reibungsgewicht	t	39,5
Geschwindigkeit	km/h	45
Vorräte: Wasser	m ³	5,5
Kohle	t	1,7

(nach Reichsstatistik 1892/1893)

*) Stellvertretend die Abmessungen der Elberfeld 2000, die 1906 in (T 9) Elberfeld 7241 umgezeichnet wurde. Geliefert wurde sie 1891 von Krauss & Co. unter der Fabrik-Nr. 2505.

Tabelle 2: Lieferwerke und Baujahre der Elberfelder T 9 sowie die Zuordnung zu den KED im Jahre 1906:

1906 bei der KED	Krauss		Henschel		1898	1899	1900	Summe
	1891	1893	1895	1897				
Elberfeld	2	2	4	8	5	—	6	27
Cassel						3		3
Erfurt						5		5
Frankfurt						2		2
	2	2	4	8	5	10	6	37



Es waren zugeteilt dem MA:

	1910	1916
Altena	14	17
Düsseldorf	—	—
Elberfeld	—	2
Hagen	8	8
Siegen	5	—

Die 3 Casseler dürften beim MA Warburg gewesen sein (Bw Frankenberg), 5 im Erfurter Bezirk beim MA Meiningen.

Über die Elberfelder T 9 sind niemals Klagen gekommen, und doch sind sie, Schicksal so vieler älterer Lokomotiven, im Rangierdienst alt geworden. Eine von ihnen, an das Hasper Eisen- und Stahlwerk verkauft, ist erst nach 60 Dienstjahren „ausrangiert“ worden.

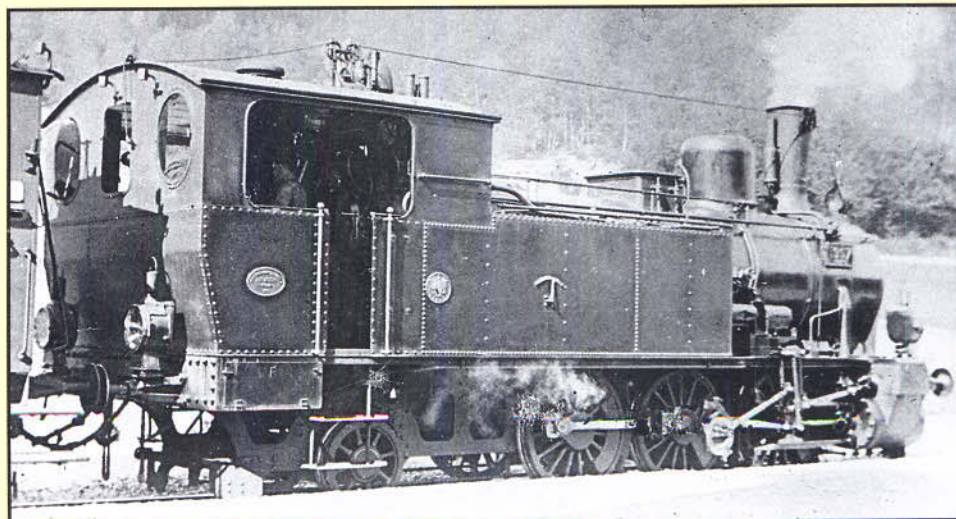
Wiesbaden – Langenschwalbacher T 9

Am 15. 11. 1889 fuhren die ersten Züge von Wiesbaden hinauf zur Taunus-Hochfläche und hinunter ins Aartal nach Langenschwalbach, dem heutigen Bad Schwalbach. 21,4 km waren es, und die T 3 mußte sich mühsam hinaufquälen, denn die „Neigung in der Richtung vom Anfangspunkt nach dem Endpunkt hatte auf 8815 m bzw. 2224 m einen Betrag von mehr als 1:40, maximal 1:30.“ (Reichsstatistik 1892/1893) So mußte sich die Frankfurter Direktion nach

einer geeigneten Maschine umsehen, und zwar, wie die Elberfelder aus denselben Gründen, in süddeutschen Gefilden – bei der altbewährten Lokomotivfabrik in Esslingen, „vormals Kessler“. Der Esslinger Entwurf fand Anklang, und im Jahre 1892 lieferte die Fabrik acht Lokomotiven dieser Langenschwalbacher T 9.

Im Gegensatz zur Elberfelder Bauart ist, wie in Preußen üblich, die hintere Laufachse als Adamsachse ausgebildet, arbeitet die Maschine mit der Allan-Steuerung. Der Stehkessel ist überhöht, der Dom sitzt weit vorn auf dem ersten Kesselschuß, beides wohl mit Rücksicht auf den Dienst auf den steigungsreichen Strecken im Taunus. Der linke „Was-

Bild 10: Im Bahnhof Langenschwalbach ist die Frankfurt 1917, die spätere (T 9) Frankfurt 7245 gerade eingetroffen. Auf dem Führerhaus sind deutlich die Rollen der Heberlein-Bremse zu erkennen.



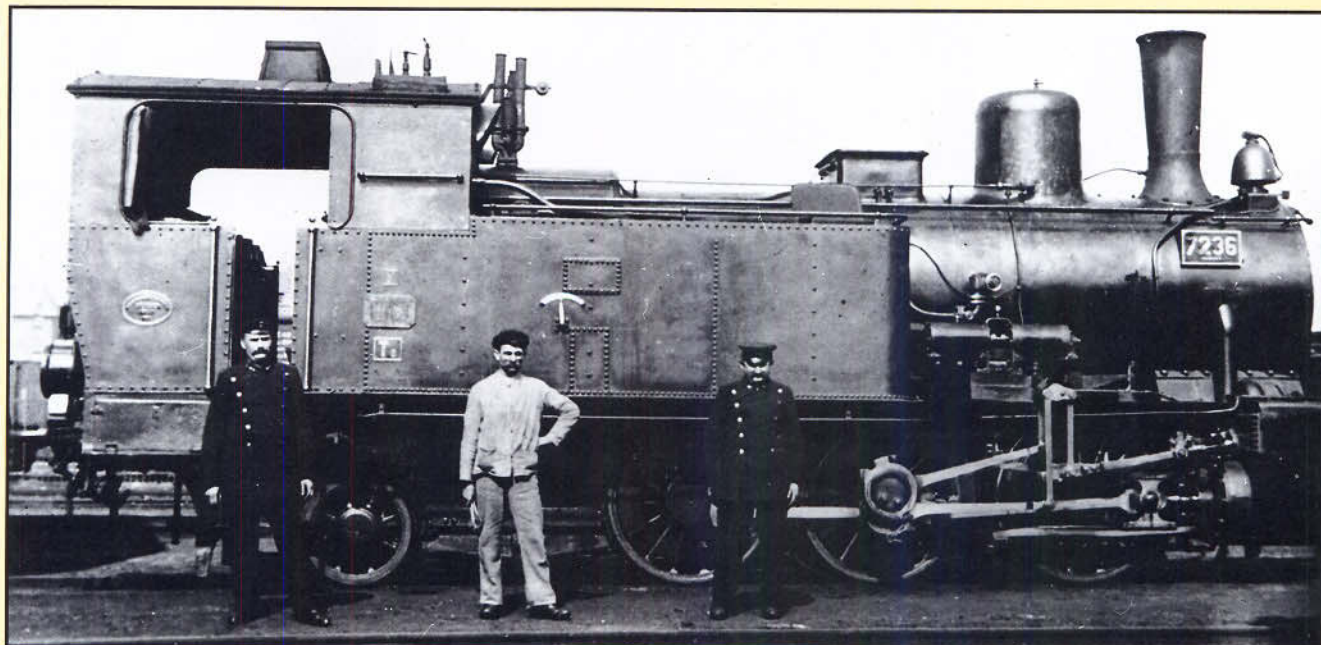


Bild 11: Dieses Foto zeigt die Frankfurt 7236 mit dem nur im Bereich der ED Mainz verwendeten preußisch-hessischen Doppelwappen am Führerhaus. Offensichtlich war das Betriebsnummernschild mit der Direktionsangabe Mainz zum Zeitpunkt der Aufnahme noch nicht angebracht.

Foto:
Archiv
Aartalbahn

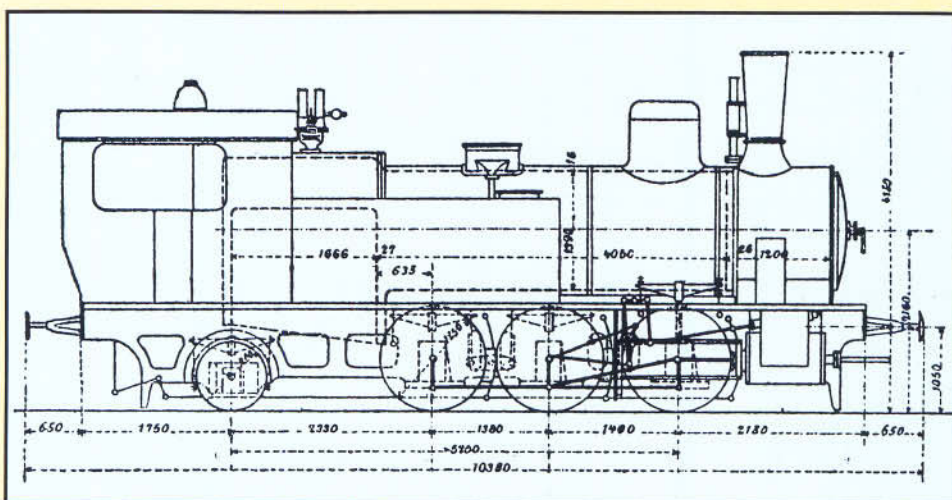
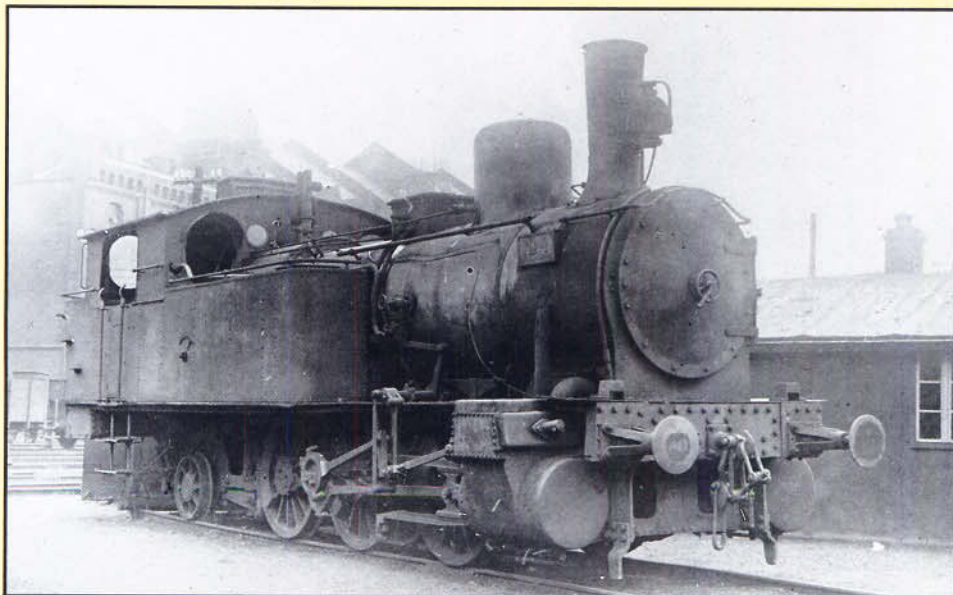


Bild 12: Skizze der T 9 der Bauart Langenschwalbach im Maßstab 1:87. (Mit freundlicher Genehmigung des Verlages Dipl.-Ing. Gustav F. Röhr dem Buch „Musterblätter deutscher Dampflokomotiven, Preußen, 1.2 Tenderlokomotiven“ entnommen).

serkasten“ ist im unteren Teil – Kohlenkasten! Auch hier verwendete man verschiedene Brems-Systeme von der Exterschen Wurfhebelbremse über die Heberlein-Bremse zur

(hier) unbeliebten Riggenbachschen Gegen-
druckbremse und endlich der Westinghouse-
Luftdruckbremse. Aus Tabelle 4 kann der Leser die Abmessungen ersehen, aus Tabelle 5

Bild 13: Die Frankfurt 7246 kam zusammen mit der Frankfurt 7243 zur Bremer Hafenbahn (dort Betriebsnummer 4 bzw. 3). Beide Maschinen wurden 1930 noch von der Deutschen Reichsbahn übernommen und sollten mit den Betriebsnummern 90233 bzw. 90232 geführt werden. Da sie jedoch noch im gleichen Jahr ausgemustert wurden, ist es sehr unwahrscheinlich, daß sie diese Reichsbahn-Nummern auch getragen haben.



eine Gesamtübersicht aller Maschinen dieser Langenschwalbacher T 9.

Bald darauf, 1893 und 1895, stellt die KED Frankfurt kaum geänderte Nachbauten ein – nun aber von Schwartzkopff in Berlin geliefert. Die Maschinen der Langenschwalbacher Bauart sind ohne Ausnahme an die KED Frankfurt geliefert und 1905/06 als (T 9) Frankfurt 7229 ff. eingereiht worden. Es müssen jedoch zumindest einige Maschinen zeitweise zum Bestand der ED Mainz gehört haben, da ab 1. April 1904 u. a. die Bahnhofsanlagen in Wiesbaden sowie die Strecke nach Langenschwalbach im Abschnitt Wiesbaden – Wiesbaden-Dotzheim der Direktion Mainz unterstellt wurde. Im Jahre 1907 wurde dann auch der Abschnitt Wiesbaden-Dotzheim – Langenschwalbach der ED Mainz zugeteilt. Aus den ausgewerteten Unterlagen geht darüber hinaus hervor, daß im Jahre 1914 in Langenschwalbach eine Lokomotivstation existierte, die der ED Mainz unterstellt war.

Demnach müssen diejenigen Lokomotiven die auf der Strecke Wiesbaden – Langenschwalbach Dienst leisteten, damals zum Bestand der ED Mainz gezählt haben. Das ist zwar unbestritten, doch es ist nicht mehr mit Sicherheit zu klären, welche T 9 dies waren und für wieviele Jahre. Belegt ist aber, daß die (T 9) Frankfurt 7236 zur Direktion Mainz gelangte, da ein Foto diese Maschine mit dem charakteristischen preußisch-hessischen Doppelwappen zeigt, das nur im Verwaltungsbereich der „K.P. & G.H.“ Eisenbahndirektion Mainz geführt wurde.

In ihren „Jugendjahren“ galt diese Bauart als „sehr leistungsfähig“. Nur wenige Lokomotiven dieser Bauart haben auf der namengebenden Strecke von Wiesbaden nach Langenschwalbach Dienst getan. Wie auch anderswo wurden sie dort von der Normal-T 9 im Streckendienst abgelöst und in den Rangierdienst abgeschoben. Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahm den Dienst auf dieser schönen Strecke für lange Jahre die gewiß vielen Lesern noch gut bekannte T 14¹ – bis zum Ende des Dampfbetriebes, und im Kursbuch 1984/1985 findet sich nun der für uns Eisenbahnfreunde bedauerliche Vermerk „Bad Schwalbach – Wiesbaden: Schienenverkehr eingestellt; Busfahrplan siehe . . .!“ Die Zuteilung zu den KED, insbesondere Frankfurt und (ED) Mainz ist nicht mehr zu klären. Die Deutsche Reichsbahn hat nur noch 3 Maschinen mit einer vorläufigen Nummer bedacht, die

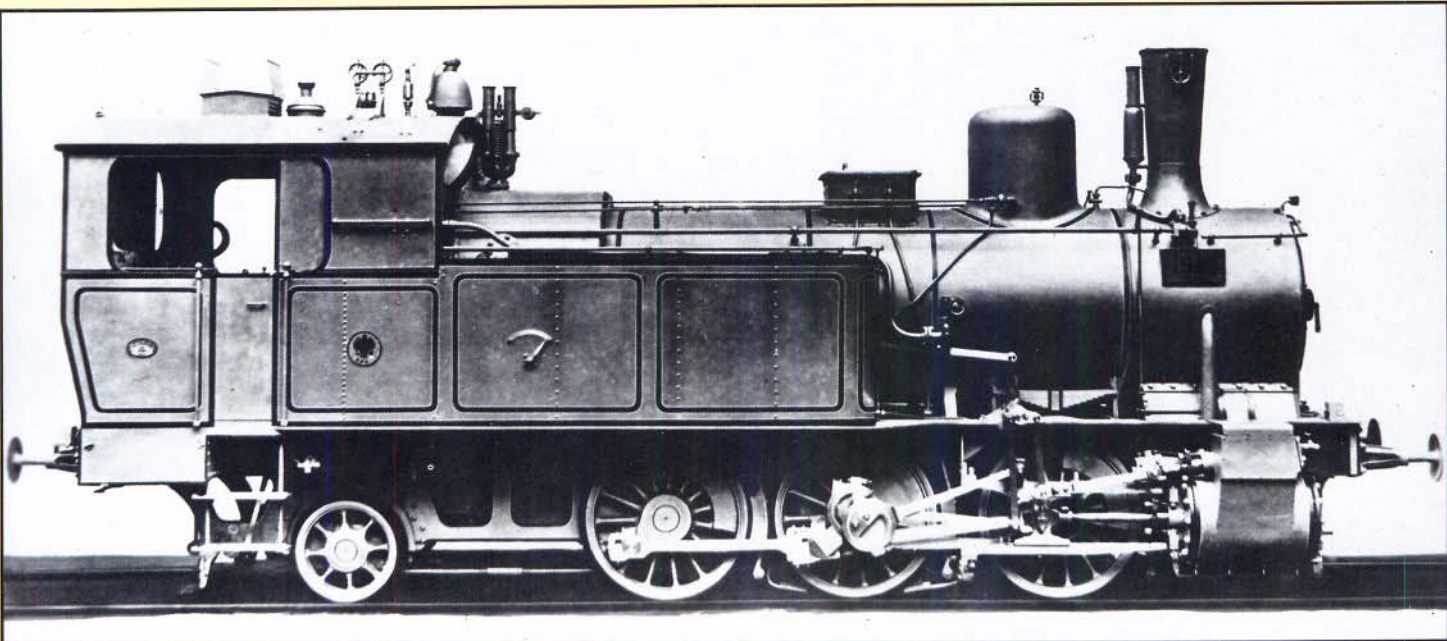


Bild 14: Mit der Frankfurt 1919, der späteren (T 9) Frankfurt 7247, die Schwartzkopff 1895 als Fabriknummer 2207 gebaut hatte, war die Lieferung der Langenschwalbacher T 9 abgeschlossen.
Alle Fotos (ausgenommen Bild 11): Sammlung Dr. Scheingraber

Tabelle 4: Abmessungen*) der T 9 der Langenschwalbacher Bauart		
Rostfläche	m ²	1,73
Heizfläche	m ²	135,3
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	450/600/1250
Kesselmitte üSO	mm	2 160
Radstand	mm	5 200
Länge üP	mm	10 382
Dienstgewicht	t	52,7
Reibungsgewicht	t	41,3
Geschwindigkeit	km/h	45
Vorräte: Wasser	m ³	5
Kohle	t	2,4

(nach Reichsstatistik 1892/1893)

*) Stellvertretend die Abmessungen der Frankfurt 1901, die 1906 in (T 9) Frankfurt 7229 umgezeichnet wurde. Geliefert wurde sie 1892 von der Maschinenfabrik Esslingen unter der Fabrik-Nr. 2520.

Tabelle 6: Abmessungen der C1-t der Oberhessischen Eisenbahn-Ges.)		
Rostfläche	m ²	1,6
Heizfläche	m ²	103,9
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	440/610/1210
Dienstgewicht	t	51
Reibungsgewicht	t	42
Geschwindigkeit	km/h	60

*) Oberhessische Eisenbahn Nr. 26, 1906 umgezeichnet in (T 9) Frankfurt 7205. Sie wurde 1895 von Krauss & Co. unter der Fabrik-Nr. 3181 geliefert.

zudem noch auf einer Verwechslung mit der Normal-T 9 beruhte. Zwei haben 1930 via Bremer Hafenbahn die endgültige Nummer 90 232 und 233 erhalten. Eine einzige ist (wie nur?) an die Polnische Staatsbahnen gelangt. Sie ist mit der Bezeichnung **TKi 1-6** im Jahre 1939 in Lemberg gewesen und wahrscheinlich später in russische Hände geraten.

Oberhessische C1-t

Kurz vor ihrer Verstaatlichung im Jahre 1896 hat die Oberhessische Eisenbahn-Gesellschaft als ihre Nr. 26 eine C1-t eingestellt, die Krauss & Co. in München als Fabrik-Nr. 3181 geliefert hat – noch einmal ein bayerische, typisch Krauss'sche Maschine. Sie lief als Frankfurt 1871, später als (T 9) Frankfurt 7205, war die einzige ihrer Art im Bezirk, ja bei den Preußischen Staatsbahnen insgesamt.

Bild 15: 1895 lieferte Krauss an die Oberhessische Eisenbahn-Gesellschaft eine C1-Tenderlok, die dort die Betriebsnummer 26 erhielt. Das einzige bekannte Bild dieser Lok ist die abgebildete Leonhardt-Postkarte.

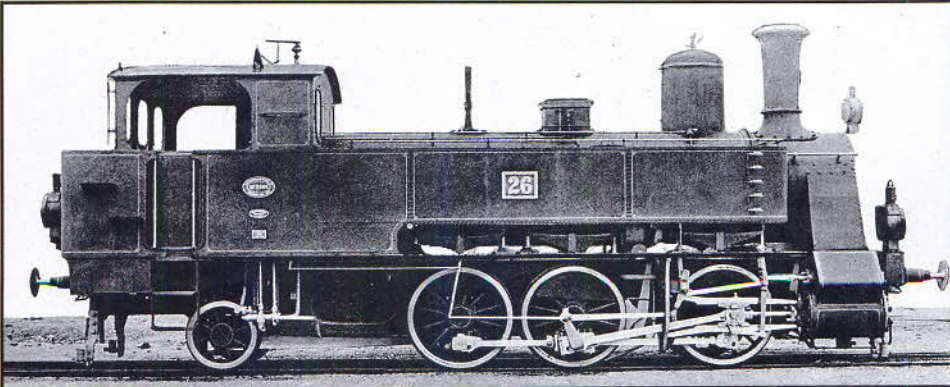


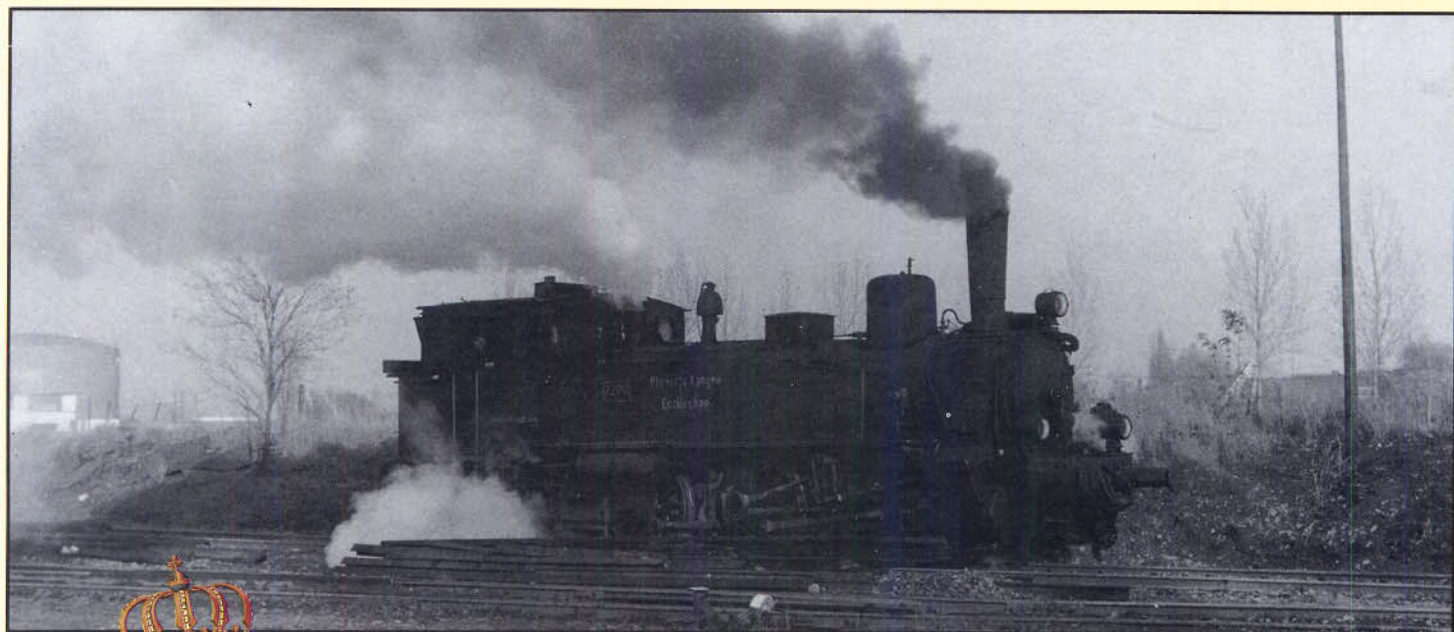
Tabelle 5: Aufstellung aller T 9 der Langenschwalbacher Bauart

Baujahr	Fabrik-Nr.	Betriebsnummer bis 1906	ab 1906 (T 9)	Bemerkungen
MF Esslingen				
1892	2520	Fft 1901	Fft 7229	
	2521	1902	7230	
	2522	1903	7231	
	2523	1904	7232	→ 1910 Cas 7232 ^{a)}
	2524	1905	7233	→ 1910 Cas 7233
	2525	1906	7234	
	2526	1907	7235	
	2527	1908	7236	
Schwartzkopff				
1893	2099	Fft 1909	Fft 7237	
	2100	1910	7238	
1895	2189	1911	7239	letztes Bw: Wetzlar ^{a)}
	2190	1912	7240	
	2191	1913	7241	→ PKP TKi 1-6
	2192	1914	7242	^{a)}
	2193	1915	7243	^{b)}
	2194	1916	7244	ausgemustert 1917 ^{c)}
	2205	1917	7245	
	2206	1918	7246	^{d)}
	2207	1919	7247	

Summe: 19 Maschinen

Cas = Cassel; Fft = Frankfurt am Main

- ^{a)} Nur 3 Lokomotiven erschienen 1923 noch im vorläufigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn: Cassel 7232 (90 002), Frankfurt 7239 (90 066) und Frankfurt 7242 (90 067). Im endgültigen Umzeichnungsplan von 1925 ist keine der 3 Lokomotiven mehr aufgeführt.
- ^{b)} verkauft an die Bremer Hafenbahn. Sie erhielt dort die Betriebsnummer 3 und wurde bei der Übernahme der Bremer Hafenbahn durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1930 in 90 232 umgezeichnet. Ihre Ausmusterung erfolgte noch im gleichen Jahr.
- ^{c)} im März 1917 an die Stolper Talbahn verkauft. Sie erhielt dort die Betriebsnummer 41 und wurde später nach dem Nummernsystem der Pommerschen Landeseisenbahnen noch in „59 H 3415“ umgezeichnet.
- ^{d)} verkauft an die Bremer Hafenbahn. Sie erhielt dort die Betriebsnummer 4 und wurde im Jahre 1930 bei der Übernahme der Bremer Hafenbahn durch die Deutsche Reichsbahn in 90 233 umgezeichnet. Ihre Ausmusterung erfolgte noch im gleichen Jahr.



Die Gattungen T 9¹ und T 9²

aus Eisenbahn-Journal 6/1985

Tabelle 1: Abmessungen*) der normalen C1-t nach Musterblatt III-4f (spätere T 9 bzw. T 9¹)

Rostfläche	m ²	1,53
Heizfläche	m ²	107,83
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	430/630/1350
Kesselmitte üSO	mm	1990
Radstand	mm	6 100 bzw. 3 700
Länge üP	mm	11 320
Achsdruck	t	13,9–13,5–13,97–11,98
Dienstgewicht	t	53,34
Reibungsgewicht	t	41,36
Geschwindigkeit	km/h	55 (auf 60 erhöht)
Vorräte: Wasser	m ³	6
Kohle	t	1,9

Quelle: Amtl. Verzeichnis der KED Breslau 1896.

*) Stellvertretend die Abmessungen der Berlin 1904, die im Jahre 1895 unter der Fabrik-Nr. 2631 von Hanomag gebaut wurde. Nach ihrer Umbeheimatung zur KED Breslau wurde sie als Breslau 1502 (2. Besetzung) geführt und 1906 in (T 9) Breslau 7201 umgezeichnet. Die Deutsche Reichsbahn übernahm sie als 90 031 und musterte sie im Jahre 1928 aus. Die Abmessungen änderten sich im Laufe der Beschaffungsjahre, so hat z. B. die (T 9) Cassel 7221 – Baujahr 1899 – ein Dienstgewicht von 55,9 t.

Bild 1 (oben): Die schon legendäre T 9¹ Cöln 7270 (gebaut 1893 von Borsig, Fabrik-Nr. 4431), die 1925 in 90 009 umgezeichnet wurde, bei der letzten Zuckerrüben-Kampagne der Firma Pfeiffer & Langen in Euskirchen im Jahre 1966. Sie kam dann zur DGEG und ist heute eine der Attraktionen im Museum in Bochum-Dahlhausen.

Foto: A. Gutmann

Bauarten nach den preußischen Normalien

Kaum später als die Elberfelder und Langenschwalbacher T 9 sind die preußischen Normal-T 9 beschafft worden, und zwar als 1C- und C1-t-Version – diese wohl um wenige Monate, wenn nicht gar Wochen später als jene.

C1-t nach Musterblatt III-4f: T 9 (T 9¹)

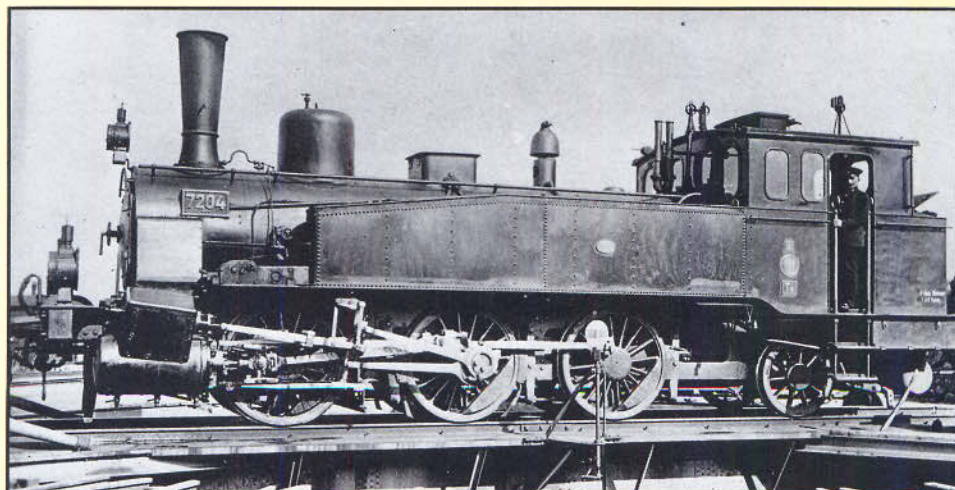
Es war die erste normale 3/4-gekuppelte Tenderlokomotive in Preußen, und nach preußischer Art wurden möglichst viele alte, bewährte und gewohnte Bauteile übernommen, so das Triebwerk, der (innere) Radstand, die Allansteuern von der C-t, der späteren T 7. Die vierte Achse (Schleppachse) wurde als Adamsachse ausgebildet, und die 4 Achsen ließen als Voraussetzung für eine gesteigerte Leistung einen größeren Kessel zu. Dieser normal-preußische Kessel trug auf dem ersten Kesselschuß den Dom, Sandkasten auf dem zweiten und Ramsbottom-Sicherheitsventil auf dem Stehkessel. Wieder finden sich Wurfhebel- und Spindelbremse, häufig die Heberleinbremse und, wenn vorhanden, die Luftdruckbremse von Schleifer oder Westinghouse.

Diese spätere T 9 (T 9¹) sollte im P- und G-Dienst auf Neben- und weniger wichtigen Hauptbahnen, im (damals) schweren Verschiebedienst, auf Anschluß- und Zechenbahnen Verwendung finden, nicht zuletzt auf der Berliner Ringbahn.

Die Abmessungen der T 9¹ sind in Tabelle 1

Bild 2: Die T 9¹ Posen 7204 (gebaut 1897 von Borsig, Fabrik-Nr. 4564) verblieb wahrscheinlich in Polen.

Foto: Sammlung Rauter



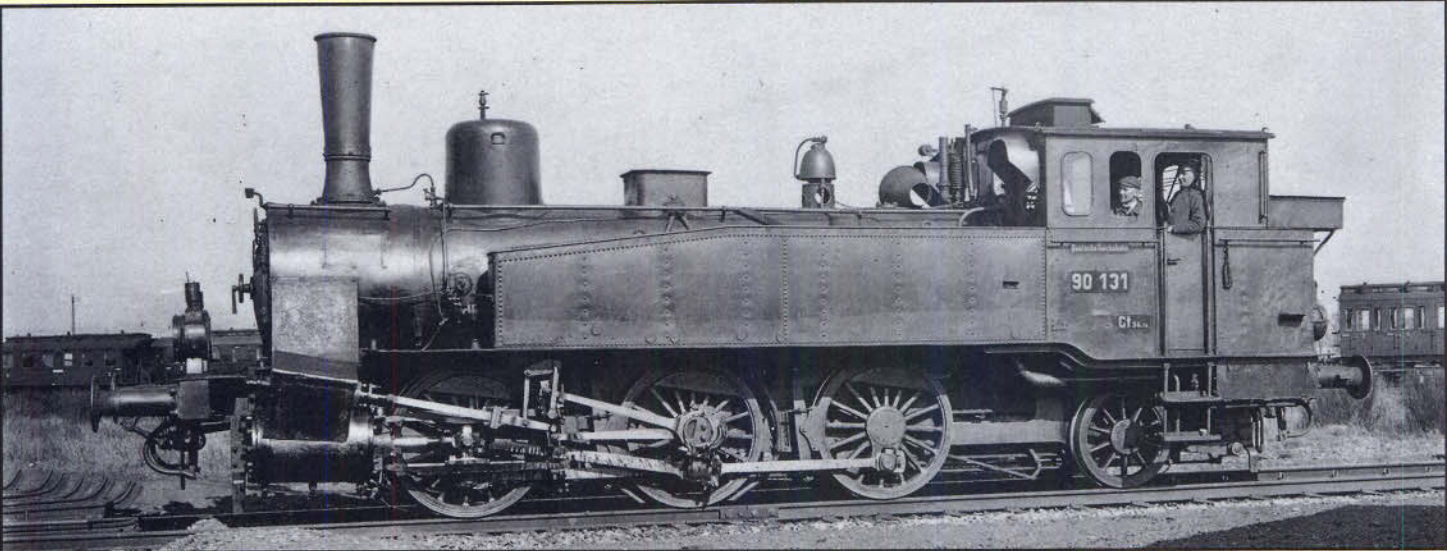


Bild 3: Im Jahre 1933 fotografierte Altmeister Carl Bellingrodt die 90 131 kurz vor ihrer Ausmusterung im Bw Jülich. Die Lok wurde 1900 von Borsig als Fabrik-Nr. 4845 gebaut und an die KED Köln geliefert, die sie mit der Betriebsnummer 1897 einreichte und 1906 in T 9' Köln 7316 umzeichnete.
Foto: C. Bellingrodt, Sammlung Rauter

wiedergegeben, eine Übersicht nach Baujahren und Lieferwerken in Tabelle 2.

420 Lokomotiven dieser Bauart sind an die Preußischen Staatseisenbahnen geliefert worden; das heißt aber: es hat sich um eine durchaus brave, brauchbare, zu ihrer Zeit sparsame Maschine gehandelt, die – u. a. auch wegen ihres ruhigen Laufes – bei den Personalen beliebt gewesen ist.

Die C1-t, T 9', ist in der Kritik schlecht weggekommen, insbesondere „nach ihrem Tode“! Ihre Laufeigenschaften werden als „unbefriedigend“ bezeichnet, die Maschine „als mangelhaft“ erkannt und „unverständlich, trotzdem weiterbeschafft worden“.

Praktiker dagegen aus alter und neuer Zeit haben darauf hingewiesen, daß die „einige Gefahrenmomente in sich bergende“ Adamsachse sich jahrelang (ganz gewiß bei Tenderlokomotiven) bewährt und daß es in dieser Hinsicht bei der T 9' keine Beanstandungen gegeben habe.

Hören wir dazu einen alten Lokheizer, Lokführer des Bw Naumburg an der Saale, der seit 1900 über Jahre (auch) auf der T 9' gestanden hat (Naumburg hatte zu dieser Zeit 16 T 9' und 11 T 9').

„Die T 9' war damals meine liebste Lok. Sie hatte einen weichen Gang . . . und es gab nie Scherereien mit ihr.

Sie war sparsam im Feuer und vom Heizer angenehm zu beschicken.“ († Robert Thiele,

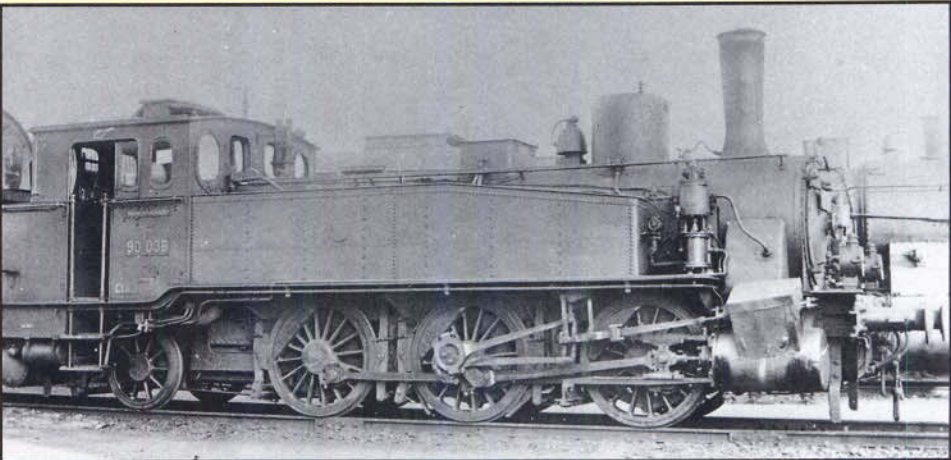


Bild 4: Die 90 036 der Deutschen Reichsbahn wurde im Jahre 1895 von Hanomag mit der Fabrik-Nr. 2707 als Altona 1752 geliefert und 1906 in T 9' Altona 7203 umgezeichnet.

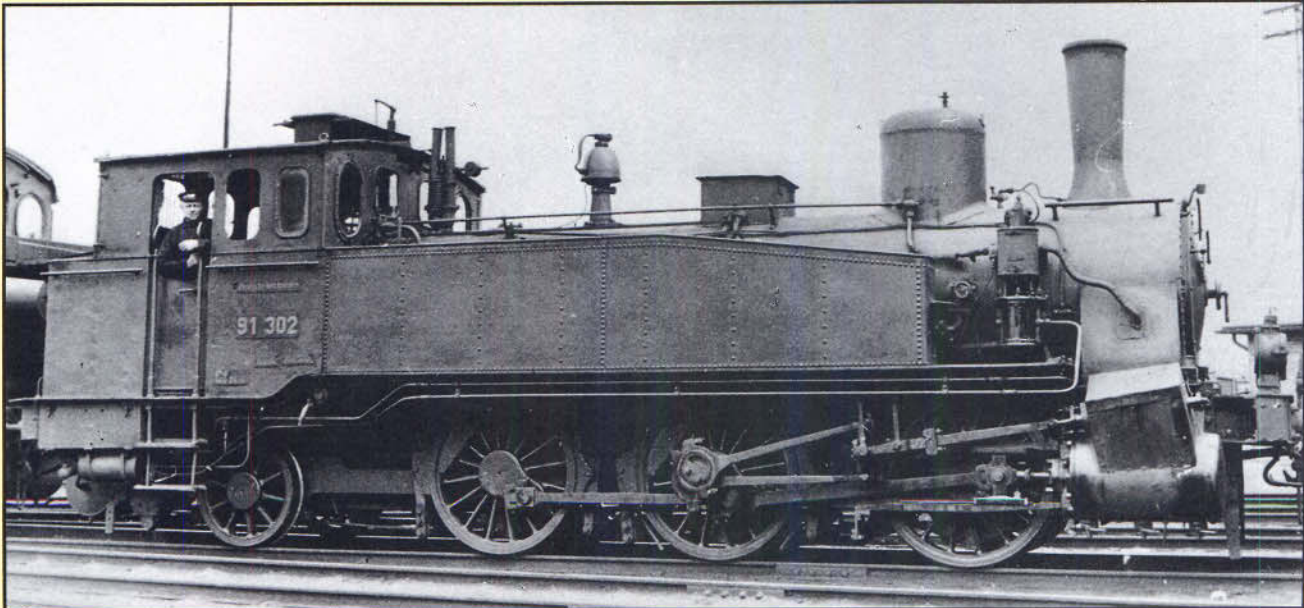
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Tabelle 2: Lieferwerke und Baujahre der späteren T 9'

	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	Summe
Borsig	20	14	16	31	19	–	13	16	31	160
Hanomag		6	15	–	–	–	–	–	–	21
Union		6	34	17	–	–	–	–	57	114
Hohenzollern			4	11	11	4	–	18	27	75
Grafenstaden				14	–	–	–	–	–	14
Henschel									24	24
Schichau									12	12

Insgesamt: 420

Bild 5: Fälsch eingereiht hat die Deutsche Reichsbahn die T 9' Altona 7272 (gebaut 1901 von Borsig, Fabrik-Nr. 4949) als 91 302, wo sie nummernmäßig eigentlich nichts zu suchen hatte.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



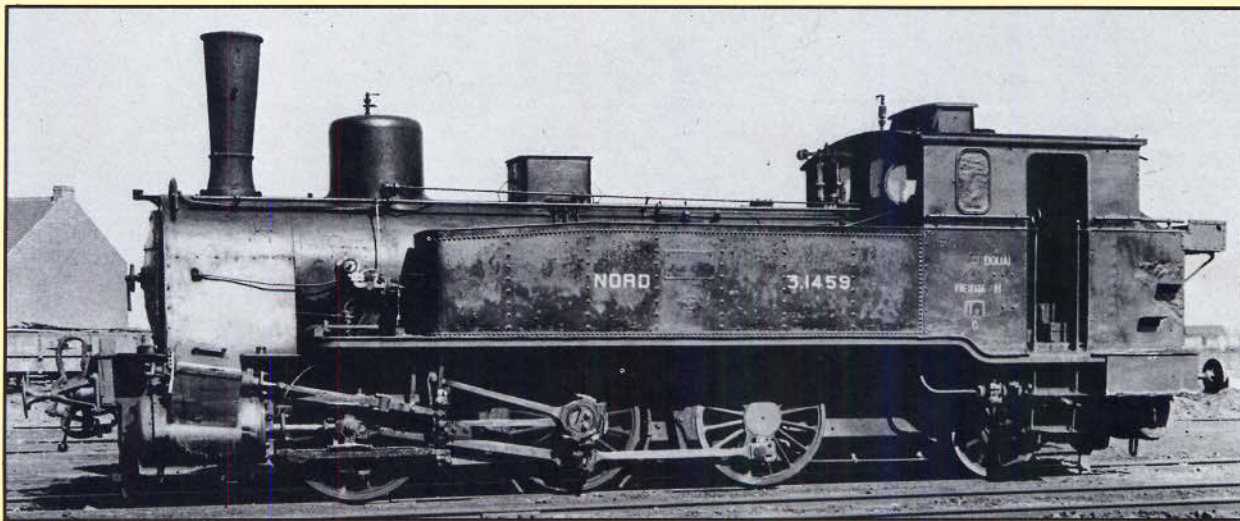


Bild 6: Auch die T 9¹ kamen 1919/20 als Reparationslieferung in Betracht, die Breslau 7209 (gebaut 1895 von Union in Königsberg, Fabrik-Nr. 808) ging an die französische Nordbahn, wurde dort zur 3.1459 und erst 1959 ausgemustert. Die Aufnahme von H. Fohanno zeigt die Lok 1926 im Bw Douai.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

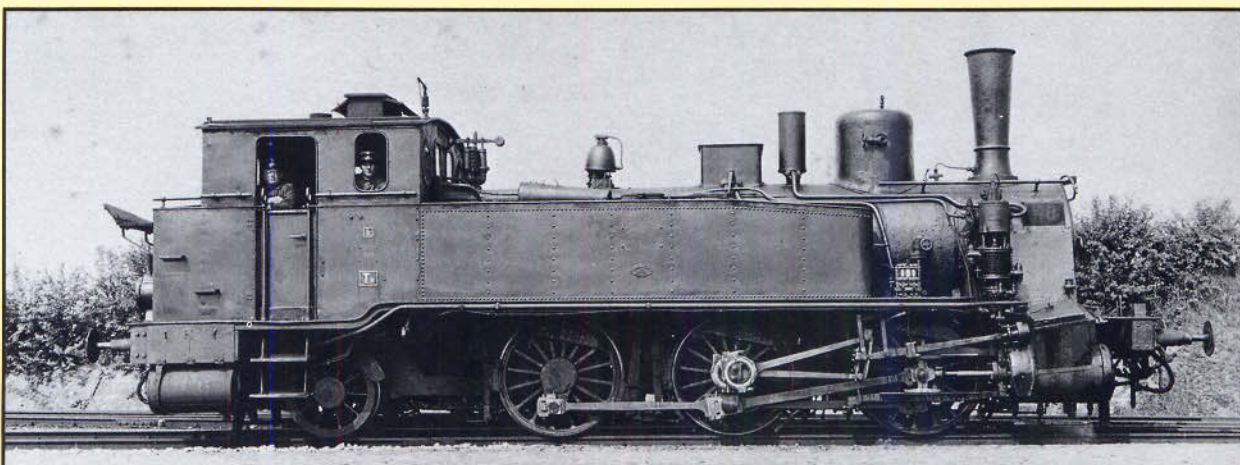


Bild 7: Werner Hubert hat die T 9¹ Cassel 7209, die um 1923 an die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn verkauft wurde, als deren Nr. 48 noch vor ihrer Ausmusterung 1929/30 fotografiert.

Foto: Sammlung Rauter

Bild 9: Die Betriebsnummer 44 der Kleinbahn Frankfurt-Königstein (gebaut im Jahre 1913 von Henschel, Fabrik-Nr. 12478), aufgenommen im September 1968 auf einem Spielplatz in Hattersheim.

Foto: L. Mickel

Tabelle 3: Es sind den KED im Jahre 1906 bzw. 1915 zugeteilt:

KED	T 9¹		T 9²		KED	T 9¹		T 9²	
	1906	1915	1906	1915		1906	1915	1906	1915
Altona	4	22	2	9	(Übertrag	289	285	151	138)
Berlin	49	0	30	0	Halle	11	6	12	12
Breslau	34	33	24	26	Hannover	4	4	0	5
Bromberg	5	9	0	1	Kattowitz	19	19	23	23
Cassel	25	31	14	15	Königsberg	4	4	0	0
Cöln	63	66	8	8	Magdeburg	29	27	5	0
Danzig	3	18	0	4	ED Mainz	2	2	5	7
Elberfeld	16	16	13	13	Münster	13	18	8	12
Erfurt	19	19	11	11	Posen	11	17	5	8
Essen	52	52	34	36	Saarbrücken	25	25	17	17
Frankfurt	19	19	15	15	Stettin	13	13	9	13
(Summe	289	285	151	138)	Gesamt	420	420	235	235

Bild 8: Eine der insgesamt fünf Königsteiner T 9¹ – die F.K. 41 wurde 1901 von Borsig (Fabrik-Nr. 5011) geliefert. Nicht richtig kann die Behauptung in einem kürzlich erschienenen Buch über die preußische Gattung T 9 sein, daß die Betriebsführerin, die DEGA, erst 1958 ein neues Nummernsystem eingeführt hat und von da ab die zu diesem Zeitpunkt vorhandenen vier Königsteiner T 9¹ die Nummern 41–44 getragen haben, wie diese Aufnahme vom 29. 8. 1957 aus Königstein beweist, wo die Lok bereits mit der Betriebsnummer 41 aufgenommen wurde.

Foto: Dr. Scheingraber

Erinnerung an die Preußische“, LOK-MAGAZIN, Heft 2, März 1963).

Anno 1905/1906 bildet diese normale C1-t zusammen mit anderen C1-t und 1C-t die Gruppe T 9. Seit 1910/1911 wird sie auf dem Papier als T 9¹ bezeichnet. Der Gruppe T 9 teilte man zunächst die Hunderter-Reihen 7201 – 7400 zu, ohne innerhalb dieser Reihen zwischen den Bauarten zu unterscheiden. Die Anzahl der T 9¹ (und zugleich die der T 9²) bei den einzelnen KED für 1906 und 1915 ist aus Tabelle 3 zu ersehen. Der Verlust dieser Gattung nach dem Ersten Weltkrieg ist, wie unten gezeigt werden wird, recht gering.

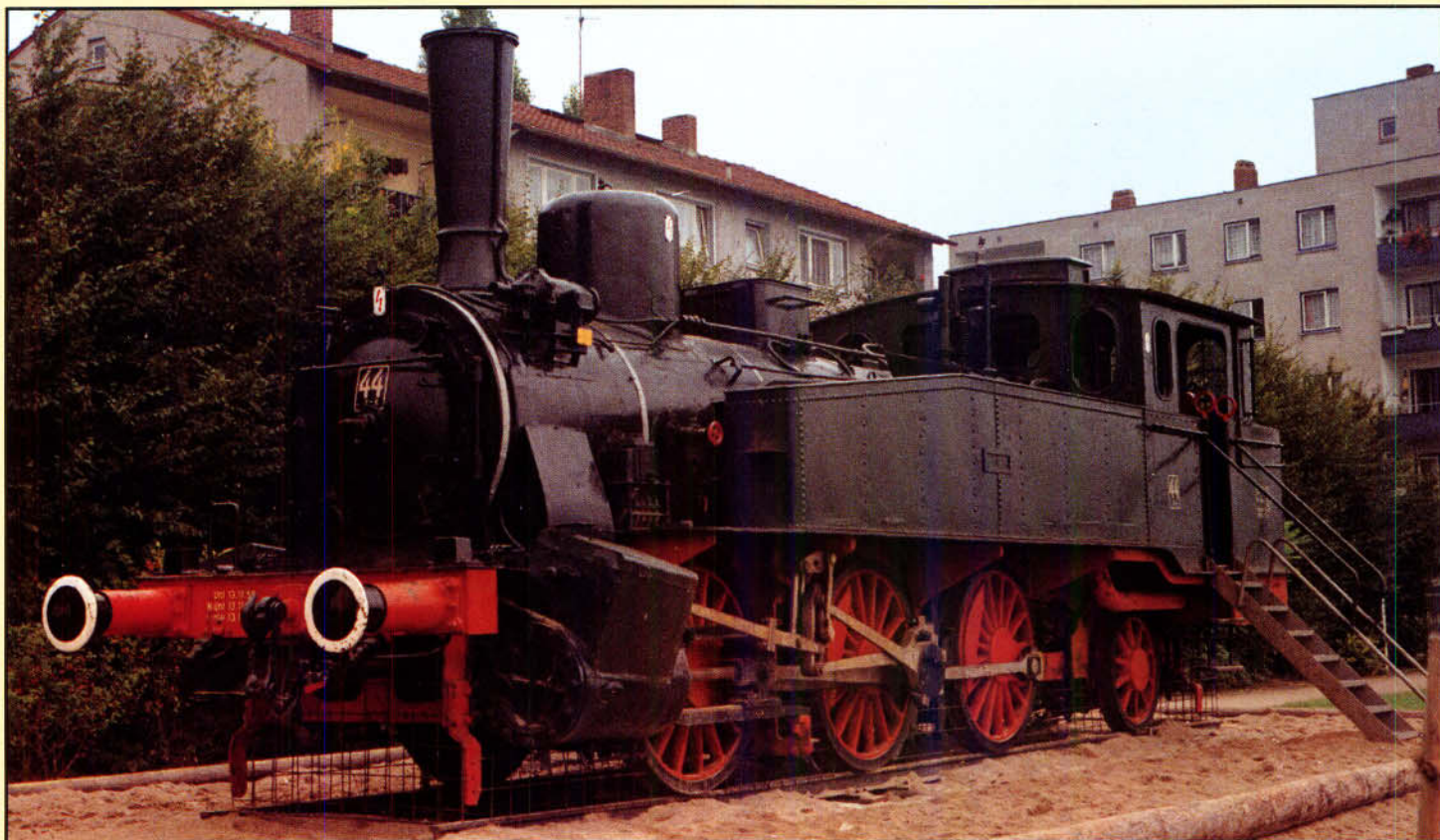
Die Deutsche Reichsbahn hat bei der Umzeichnung von 1923/1925 für die C1-t (T 9¹) und bis 1938 „exclusiv für sie“ – die Bauartreihe 90 festgesetzt. Bei dieser Umzeichnung kam es leider zu vielen Verwechslungen zwischen den Bauarten.

Werden sie eliminiert, so sind 1923 mit einer vorläufigen Nummer 323 Lokomotiven der Gattung T 9¹ und 1925 noch 232 Stück endgültig umgezeichnet worden – z. T. mit nicht vorgesehener Bauartreihe, so z. B. als 91 018 oder gar als 91 301.

Alle bei der Deutschen Reichsbahn verbliebenen 90er sind bis 1931/1932 ausgerangiert worden.

Nur einige der Maschinen, die (meist) nach dem Ersten Weltkrieg an Privatbahnen oder an Industriewerke verkauft worden sind oder nach 1945 über die eben genannten Wege zur Deutschen Reichsbahn in der DDR gelangten, haben bis in die sechziger, selten bis in die siebziger Jahre unter Dampf gestanden. Auch die nach dem Zweiten Weltkrieg bei den PKP vorhandenen T 9¹, die als TKi 1–1 bis 4 (2. Besetzung) bezeichnet wurden, sind bis 1952 aufs Abstellgleis geraten, dazu die nach 1945 nicht mehr umgezeichnete 90 247 ex TKi





1–9/1. Besetzung ex (T9) Kattowitz 7253.

**1C-t nach Musterblatt
III-4k: T 9 (T 9²)**

Vermutlich noch im Dezember 1892 ist die er-

ste 1C-t nach Musterblatt III-4k 725 der Uni-
on-Gießerei in Königsberg/Preußen als Ber-
lin 1870 in Dienst gestellt worden.
Nach der „Reichsstatistik“ von 1892/1893
und dem amtl. Verzeichnis der KED Berlin
von 1896 ist die 1C-t Berlin 1870 im Jahre

1892, die C1-t Berlin 1871 im Jahre 1893 in
Dienst gestellt worden. Es fehlen in beiden
Unterlagen die Monate, und leider gibt die
Festschrift „100 Jahre Union-Gießerei, Kö-
nigsberg Pr.“ von 1928 keine Auskunft über
diese Lokomotive. Nun benötigt eine kleinere

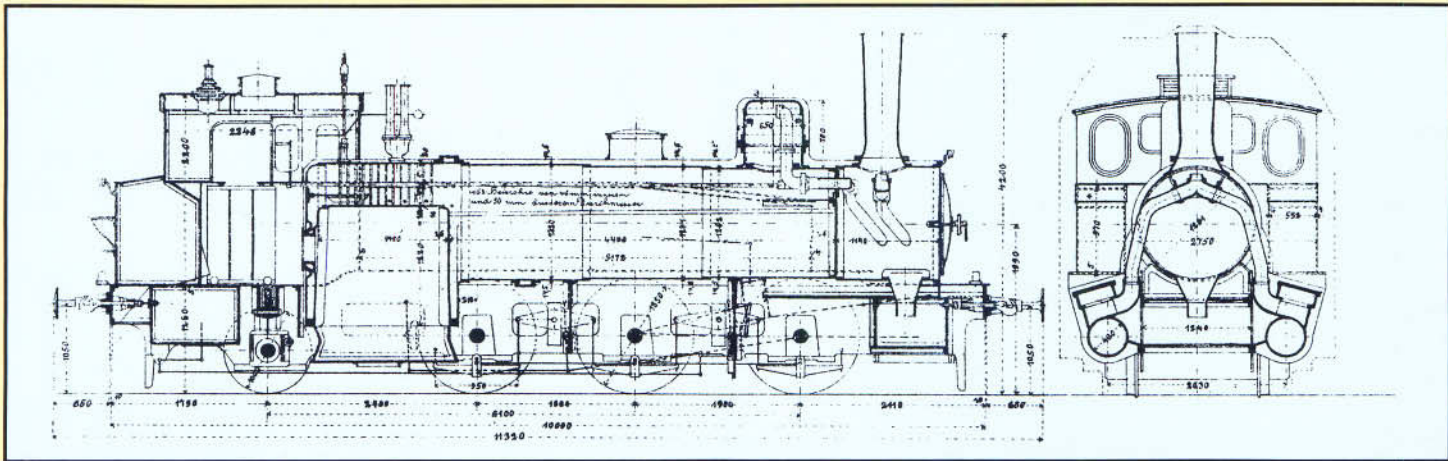
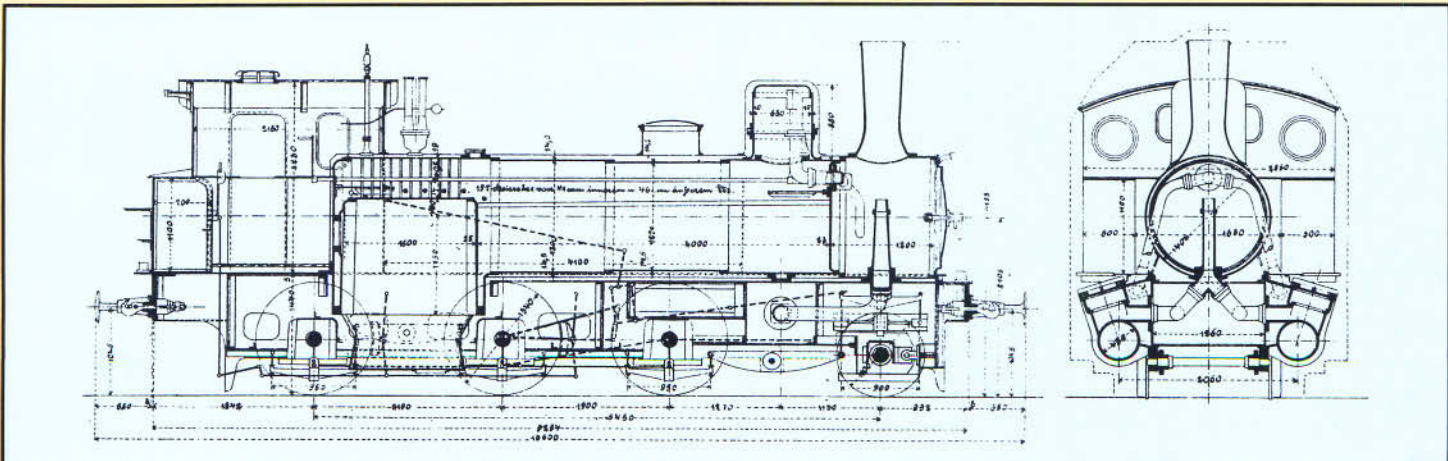
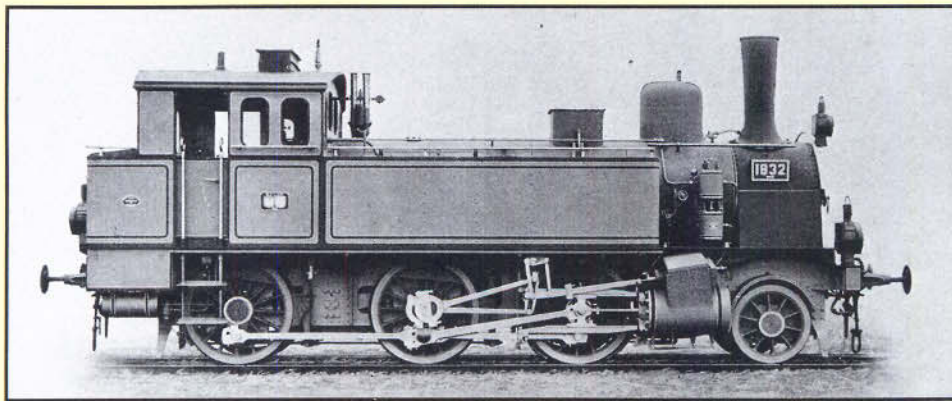


Bild 10: Typenskizze der preußischen Gattung T 9¹ im Maßstab 1:87.

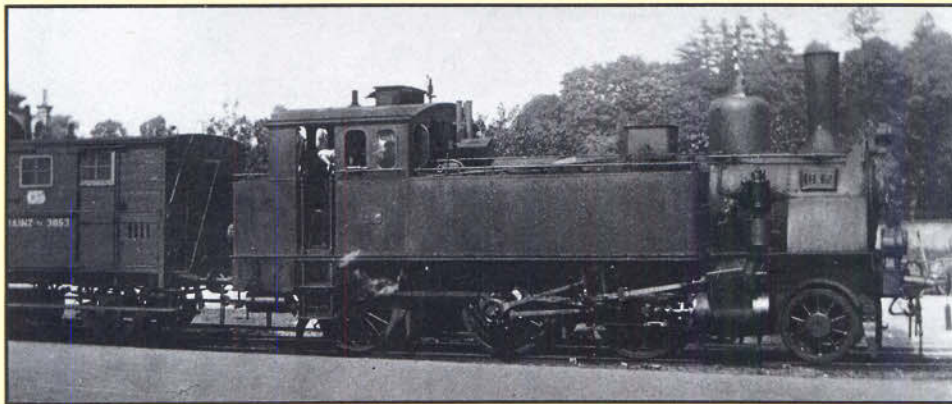
Bild 11: Typenskizze der preußischen Gattung T 9² im Maßstab 1:87.





Bilder 12 und 13: Es ist schon ein Zufall, daß von der T 9² Mainz 1832 sowohl dieses schöne Werkfoto von Hohenzollern als auch eine Betriebsaufnahme existieren. Wenn man bedenkt, daß die Lok im Jahre 1900 gebaut wurde und die Betriebsaufnahme mit der alten Nummer noch vor der Umzeichnung im Jahre 1906 fotografiert worden sein muß, dann ist es doch sehr interessant, daß von dem schönen Anstrich mit Zierstreifen schon nach einem kurzen Zeitraum von maximal fünf bis sechs Jahren nichts mehr übriggeblieben ist.

Fotos: Sammlung Rauter bzw. Dr. Scheingraber



Fabrik mehr Zeit, um eine bestellte Maschine abzuliefern als eine der großen, zumal wenn es sich um eine völlig neue Bauart handelt. Zumindest ist es sicher, daß die 1C-t der Union die älteste Normal-T 9 gewesen ist.

Gegenüber der C1-t wirkt sie gedrungen: der Kessel liegt um 120 mm höher, ist aber kürzer, die Länge der Heizrohre entsprechend geringer, doch ist ihre Anzahl größer (197 gegenüber 162), so daß die Heizfläche beider Bauarten etwa dieselbe ist (108 bzw. 107 m²). Auch die seitlichen Wasserkästen sind gekürzt und darum vorne nicht abgeköpft. Auch im Radstand finden sich Unterschiede (zum Teil jedoch abweichende Abmessungen):

	C1-t	1C-t
gesamter R.	6100	6600
fester R.	3700	4050
	(1800+1900)	(1900+2150)

Die anderen Bauteile stimmen weitgehend mit denen der C1-t überein: Adamsachse, Allan-Steuerung, Kessel mit 3 Schüssen (auf dem 1. der Dom).

Die Abmessungen der späteren T 9² sind der Tabelle 4 zu entnehmen, Baujahre und Lieferwerke aller T 9² der Tabelle 5.

Die 1C-t ist in weit geringerer Anzahl beschafft worden als die C1-t – 235 Lokomotiven gegenüber 420 Stück. Wenn diese spätere T 9² auch im allgemeinen befriedigte, so ist ihr Lauf nicht so ruhig gewesen wie der Lauf der T 9¹, und bei höherer Belastung war sie

nicht so „dampffreudig“.

Die Deutsche Reichsbahn hat 1923 immerhin noch 154 Lokomotiven eine vorläufige und im Jahr 1925 111 Lokomotiven eine endgültige Betriebsnummer gegeben, doch sind sie alle nach wenigen Betriebsjahren bis 1932/1933 ausrangiert worden. Wiederum haben einige länger ausgehalten, sei es über Privatbahnen oder Industrierwerke oder, wieder verstaatlicht, bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR.

Die Polnischen Staatsbahnen haben nach 1945 noch 10 ihrer ehemaligen TKi 2 wieder in TKi 2 (nun 2. Besetzung) umgezeichnet, in dessen nach wenigen Jahren ausgemustert (siehe Tabelle 6).

Ab 1901/1902 hat Preußen keine der älteren C1-t und 1C-t der Gattungen T 9¹ und T 9² mehr beschafft.

Die T 9¹ und T 9² bei Privat- und Werkbahnen

Folgende Lokomotiven sind von anderen, nichtpreußischen Staats- oder Privatbahnen

Tabelle 4: Abmessungen*) der normalen 1C-t nach Musterblatt III-4k (spätere T 9 bzw. T 9²)

Rostfläche	m²	1,58
Heizfläche	m²	106,82
Dampfdruck	kg/cm²	12
Triebwerk	mm	430/630/1350
Kesselmitte üSO	mm	2 115
Radstand	mm	6 600 bzw. 4 200
Länge üP	mm	10 450
Achsdruck	t	11,7–12,8–13,0–13,9
Dienstgewicht	t	51,4
Reibungsgewicht	t	39,7
Geschwindigkeit	km/h	60
Vorräte: Wasser	m³	6
Kohle	t	2

*) Stellvertretend die Abmessungen der Breslau 1571, gebaut im Jahre 1899 von Union (Fabrik-Nr. 1020). Sie wurde 1906 in (T 9) Breslau 7257 umgezeichnet und von der Deutschen Reichsbahn als 91 094 übernommen. Ihre Ausmusterung erfolgte im Jahre 1931.

nach dem Vorbild der preußischen T 9¹ unmittelbar ab Werk beschafft worden (Lokomotiven nach dem Vorbild der Gattung T 9² sind von keiner Bahn ab Werk bezogen worden):

Cronberger Eisenbahn

Diese Bahn wurde am 31. 7. 1914 vom Staat übernommen. Sie führte von Frankfurt Hbf über Rödelheim nach Cronberg (16,3 km). Bei der Cronberger Eisenbahn waren 5 Lokomotiven nach Muster der preußischen Gattung T 9¹ (C1-t) im Einsatz (die bis 1932 ausrangiert worden sind):

Han1899/3040	→ 1914 (T 9) Fft 7201	→ DR 90 109
1900/3424	→ (T 9) Fft 7202	→ DR 90 134
Hen1903/6504	→ (T 9) Fft 7203	→ DR 90 229
1907/7963	→ (T 9) Fft 7204	→ DR 90 230
1909/9718	→ (T 9) Fft 7205¹)	→ DR 90 231

Han = Hanomag, Hen = Henschel, Fft = Frankfurt

¹) = 2. Besetzung

Kleinbahn Höchst – Königstein

(ab 1928: Kleinbahn Frankfurt – Königstein) Die Betriebsführung der 16 km langen Bahnlinie oblag der Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft in Frankfurt. 4 Lokomotiven nach Muster der preußischen Gattung T 9¹ sind ab Werk zu dieser Privatbahn gelangt, eine weitere wurde von der Direktion Mainz erworben:

Bor 1901/5011	FK 1	→ 41	+ 1961
/5012	FK 2	→ 42	+ 1959
/5013	FK 3	—	1914¹)
Hen 1901/5773²)	FK 3³)	→ 43	+ 1961
1913/12478⁴)	FK 6⁵)	→ 44	+ 1964

Bor = Borsig, Hen = Henschel

¹) verkauft

²) ehemalige (T 9) Mainz 7201

³) 2. Besetzung

⁴) Diese Lokomotive wurde drei Jahrzehnte nach der ersten (preußischen) C1-t gebaut. Sie wurde am 22. 3. 1963 wegen eines Kesselschadens auf das Abstellgleis gestellt und im darauffolgenden Jahr ausgemustert. Anschließend kam sie auf einen Spielplatz nach Hattersheim.

⁵) Später Betriebsnummer 4

Tabelle 6: Umzeichnung der nach 1945 bei der PKP verbliebenen T 9²

PKP (2. Besetzung)	ex DR	ex PKP (1. Besetzung)	ex KPEV	Ausmusterung
TKi 2-1	91 146	TKi 2-14	(T 9) Kat 7233	ca. 1952
TKi 2-2	91 137	TKi 2-7 Dz	(T 9) Han 7197	1949
TKi 2-3	91 140	TKi 2-6	(T 9) Han 7198	ca. 1952
TKi 2-4	91 142	TKi 2-8	(T 9) Pos 7338	1948
TKi 2-5	91 149	TKi 2-18	(T 9) Kat 7237	1949
TKi 2-6	91 131	—¹)	(T 9) Pos 7209	1949
TKi 2-7	91 138	TKi 2-1	²)	1948
TKi 2-8	91 143	TKi 2-10	²)	1948
TKi 2-9	91 145	TKi 2-13	(T 9) Kat 7232	ca. 1952
TKi 2-10	91 139	TKi 2-2	²)	ca. 1952

Abkürzungen: Han = Hannover, Kat = Kattowitz, Pos = Posen, Dz = Danzig

¹) ex Braunschweigische Landesbahn Nr. 36

²) Betriebsnummer bei der KPEV nicht bekannt

Tabelle 5: Lieferwerke und Baujahre der späteren T 9²

	1892	1893	1894	1897	1898	1899	1900	Summe
Union	1	10	19	15	37	25	—	107
Borsig	—	—	—	—	42	18	—	60
Grafenstaden	—	—	—	—	21	3	—	24
Hanomag	—	—	—	—	8	8	—	16
Hohenzollern	—	—	—	—	—	6	22	28
Summe	1	10	19	15	108	60	22	235 (T 9²)

Lübeck-Büchener Eisenbahn

Diese bedeutende Privatbahn hat sich bis 1938 als selbstständiges Unternehmen gehalten. In den Jahren 1900 und 1903 stellte sie ihre ersten vierachsigen Tenderlokomotiven ein; sie entsprachen der preußischen normalen C1-t (spätere T 9¹). Es handelt sich um die folgenden, bei der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) ebenfalls T 9 genannten Lokomotiven, die alle von Henschel geliefert wurden:

1900/5378	LBE 112 „Bär“	→ 90 241	
/5379	LBE 113 „Wolf“		+ 1930
/5402	LBE 114 „Eber“		+ 1929
/5403	LBE 115 „Luchs“		+ 1930
1903/6282	LBE 116 „Iltis“	→ 90 242	
/6283	LBE 117 „Otter“		+ 1929

Weitere C1-t der Gattung T 9¹ sind von der Deutschen Reichsbahn angekauft worden. Sie erhielten die Betriebsnummern LBE 109–111 sowie 114 (2. Besetzung). Namen führten diese 4 Lokomotiven nicht.

Aus der Fülle jener T 9, die an Privatbahnen oder Industriewerke verkauft wurden und zum Teil auf diesem Wege nach dem Zweiten Weltkrieg zur Deutschen Reichsbahn der DDR gekommen sind, mögen einige genannt sein, die aus irgendeinem Grund die Aufmerksamkeit auf sich ziehen:

Normale C1-t (spätere T 9¹)

Eschweiler Bergwerksverein

Hier war eine T 9¹ im Einsatz. Gebaut 1895 von Hohenzollern (Fabrik-Nr. 850), trug sie ab 1906 die Bezeichnung (T 9) Cöln 7294 und erhielt bei der Deutschen Reichsbahn die Nummer 90 042. Sie wurde 1926 ausgemustert. Als „Carl-Alexander Nr. 2“ hat diese Lokomotive lange Jahre auf der gleichnamigen Zeche Dienst getan, bis sie im Jahre 1972 an die Braunschweiger Eisenbahnfreunde veräußert worden ist.

Georgsmarienhütten-Eisenbahn

Dem regen Verkehr auf dieser kurzen Stichbahn (7,8 km) vom Bahnhof Hasbergen zu den Anlagen des Georgsmarienbergwerksvereins (ab 1923 Eigentum der Klöckner-Werke) diente neben 5 Lokomotiven der Gattung T 9³ eine einzige Lokomotive der Gattung T 9¹. Sie wurde 1897 von Hohenzollern gebaut (Fabrik-Nr. 988) und wurde als (T 9) Essen 7257 im Jahre 1922 ausgemustert. Sie ist alsbald an die Friedrich-Wilhelms-Hütte in Troisdorf und von dieser 1941 an die Georgsmarienhütten-Eisenbahn weiterverkauft worden. Am 1. 5. 1960 ging sie – nun aber als Heizlokomotive – zurück an die Troisdorfer Hütte.

Kleinbahn Niebüll – Dagebüll

Mit einer Länge von nur 13,8 km ist diese Bahn in weiten Kreisen bekannt geworden, hat sie doch seit jeher in Niebüll Kurswagen vom Hamburger D-Zug übernommen und nach Dagebüll gebracht. Von hier ging es dann mit dem Dampfer weiter nach Wyk auf Föhr. Ein altes Foto von Carl-Julius Harder zeigt die Nr. 3 mit 3 vierachsigen D-Zug-Wagen und am Schluß einen zwei- oder dreiachsigen Packwagen im Bahnhof Niebüll. Die Nr. 3 wurde 1901 von Schichau geliefert (Fabrik-Nr. 1152) und ab 1906 als (T 9) Stettin 7213 geführt. Bei der Reichsbahn erhielt sie die Nummer 90 224 und gelangte 1927 zur Kleinbahn Niebüll – Dagebüll, wo sie 1960 ausrangiert wurde.

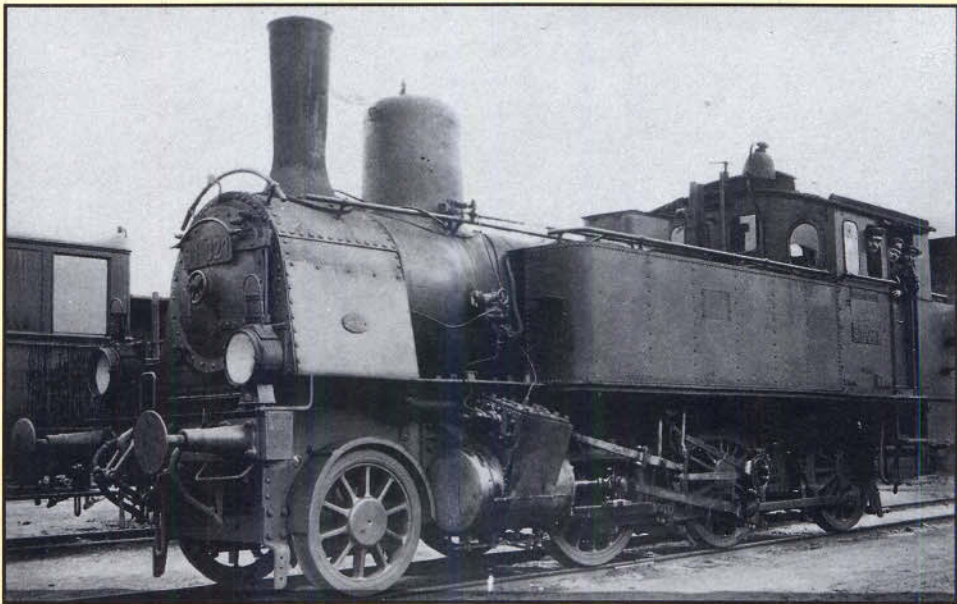


Bild 14: Im Jahre 1898 als Berlin 1938 geliefert, 1906 in T 9² Berlin 7216 umgezeichnet, 1912 als 7261 zur KED Münster gekommen, 1925 von der Deutschen Reichsbahn in 91 021 umgezeichnet und 1928 ausgemustert – so lautet stichwortartig der Lebenslauf dieser Lokomotive.
Foto: Sammlung Rauter

Fa. Pfeiffer & Langen (Zuckerfabrik in Euskirchen)

Welcher Eisenbahnfreund kennt wohl die T 9¹ dieser Zuckerfabrik nicht? Sie wurde 1893 von Borsig gebaut (Fabrik-Nr. 4431) und erhielt später die Betriebsnummer (T 9) Cöln 7270. Im endgültigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn erscheint sie noch als 90 009. 1926 kam sie nach Euskirchen, um dort bis 1966 Zuckerrüben und Rübenzucker zu transportieren. Sie ist dann, schmuck hergerichtet, ins Dahlhausener Museum der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte gelangt – und damit in gute Hände. Möge sie noch über lange Jahre die Besucher an alte preußische Eisenbahnzeiten erinnern!

Stolper Kreisbahn

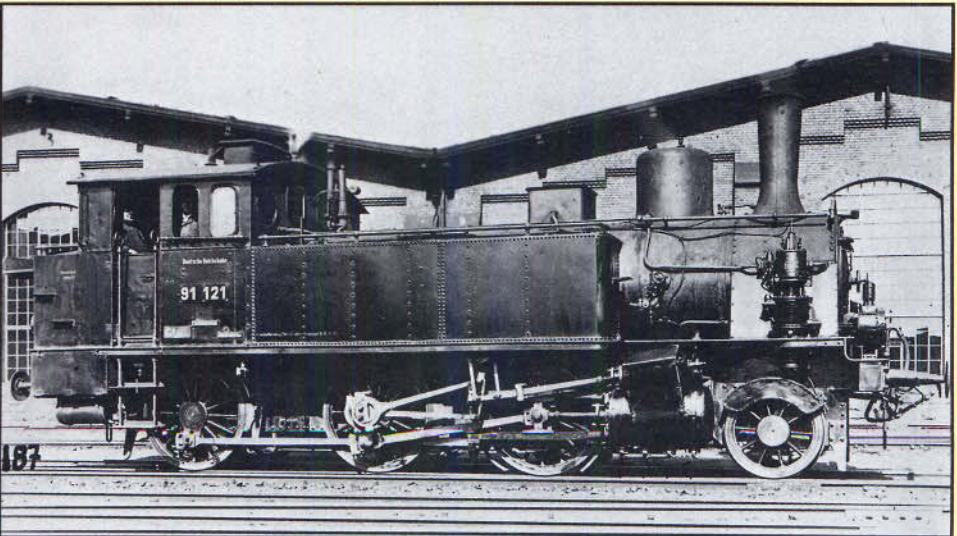
Aus Kreis- und Thalbahn zusammengeslossen, betrieb diese Bahn ein weites, von Stolp ausgehendes Netz: Stolp – Budow (37,7 km) und Stolp – Wendisch Silkow – Zezenow (52 km). 1937 wurde sie mit anderen Bahnen Teil der Pommerschen Landesbahnen. Neben zwei Lokomotiven der Gat-

tung T 9² hatte sie eine Lokomotive der Gattung T 9¹ im Bestand. Diese wurde 1901 von Hohenzollern geliefert (Fabrik-Nr. 1416) und wurde später zur (T 9) Essen 7277. Zunächst trug sie bei der Stolper Kreisbahn die Nummer 42, ab 1937 nach dem Bezeichnungsschema der Pommerschen Landesbahnen die Bezeichnung „58 H 3415“. H = Heißdampf – ist sie umgebaut worden? Die Polen sagen ja, denn als Heißdampflokomotive ist sie später als TKi 100-12 bei der PKP geführt worden.

Wilstedt – Zeven – Tostedt

Auf dieser 64 km langen Strecke ist für kurze Zeit eine Lokomotive der Gattung T 9¹ in Dienst gewesen, die nicht fehlen soll, weil sie einst die erste normale C1-t gewesen ist. Zudem läßt sich hier das bewegte Schicksal so mancher alten Maschine aufzeigen. Sie wurde im Jahre 1893 bei Borsig gebaut (Fabrik-Nr. 4413) und wurde zunächst als Berlin 1871 bezeichnet. 1906 wurde sie in (T 9) Berlin 7231 umgezeichnet, 1914 dann in (T 9) Posen 7342 und schließlich 1920 in (T 9)

Bild 15: Im Jahre 1899 lieferte die Union (Königsberg) als Fabrik-Nr. 1029 diese T 9² an die KED Saarbrücken, die sie als 1864 einreichte, 1906 in T 9² 7233 umzeichnete und damit eigentlich in die für die Gattung T 9² vorgesehene Nummerngruppe vorstieß. Die Lok wurde dann auch im Jahre 1909 in Saarbrücken 7133 umgezeichnet. 1920 kam sie als 7119 zur SAAR-Eisenbahn. Mit der Rückkehr des Saargebiets übernahm sie die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1935 als 91 121 und verkaufte sie 1947 an die Stadt Mülheim/Ruhr.
Foto: Sammlung Rauter



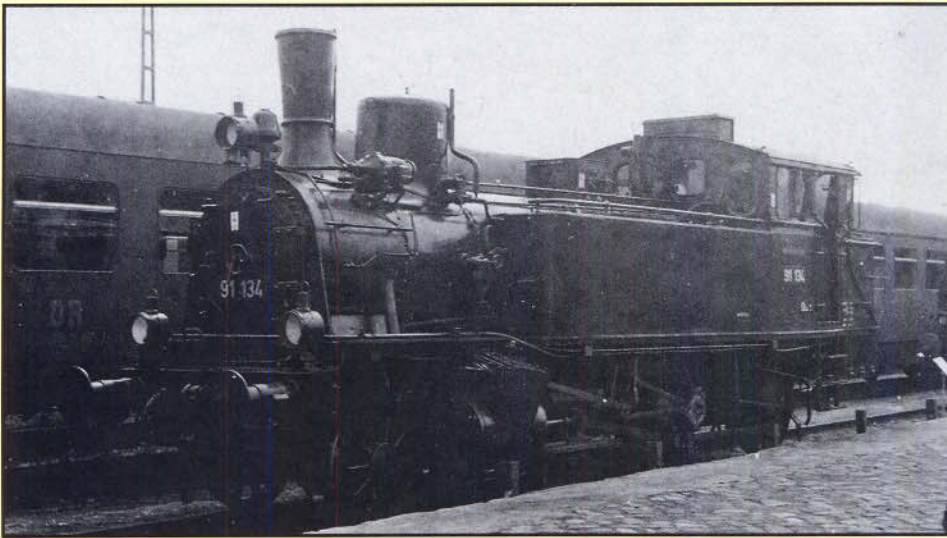


Bild 16: Ähnliche Umzeichnungsprobleme wie bei der Lok in Bild 15 gab es bei der heutigen Dresdener Museumslok 91 134 der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Sie wurde 1898 von Grafenstaden (Fabrik-Nr. 4843) an die KED Saarbrücken als Betriebsnummer 1858 geliefert, 1906 in Saarbrücken 7228 und 1909 in 7128 umgezeichnet. Die Deutsche Reichsbahn übernahm sie 1925 als 91 048, verkaufte sie 1930 als Betriebsnummer 41 an die Braunschweiger Landeseisenbahn, von wo sie mit deren Verstaatlichung 1938 als 91 134 wieder zur DR zurückkehrte. Von 1950 bis 1963 tat sie in Schwerin Dienst. Als Museumslok wurde sie vor der Verschrottung bewahrt.
Foto: Sammlung Rauter

Osten 7104. Im vorläufigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn von 1923 erscheint sie als 90 006, 1925 erhielt sie die endgültige Reichsbahnnummer 90 001. 1926 gelangte sie zur Lübeck-Büchener Eisenbahn (Betriebsnummer 110/2. Besetzung). Bei der Verstaatlichung dieser Privatbahn 1938 erhielt sie die Reichsbahnnummer 90 244 und wurde 1948 an das Niedersächsische Landeseisenbahnamt verkauft. Sie verrichtete Dienst auf der Strecke Wilstedt – Zeven – Tostedt, zunächst als Nr. 11 bezeichnet, später in 441 umgezeichnet.

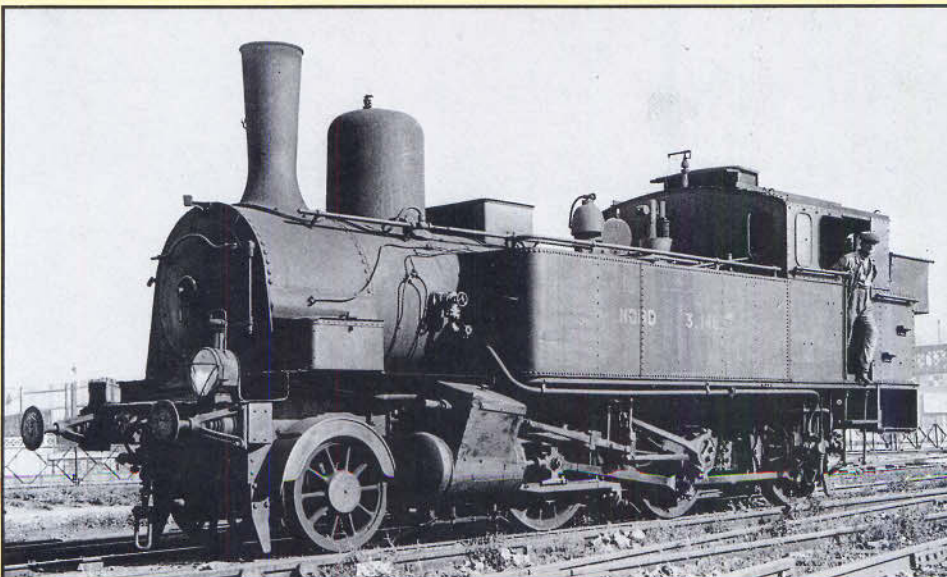
Normale 1C-t (spätere T 9²)

Braunschweigische Landeseisenbahn

Mit einem Netz von 108 km war die 1938 verstaatlichte Bahn eine der großen Privatbahnen. In ihrem Bestand befanden sich drei Lokomotiven der Gattung T 9², die bei der Braunschweigischen Landeseisenbahn die Betriebsnummern 36, 40 und 41 trugen. Die Nummer 36 wurde 1899 von Union geliefert (Fabrik-Nr. 1018), trug ab 1906 die Bezeichnung (T 9) Posen 7209 und wurde spä-

ter zur (T 9) Osten 7209. Von der Deutschen Reichsbahn wurde sie als 91 092 geführt und 1928 an die Braunschweigische Landeseisenbahn verkauft. Nach der Verstaatlichung erhielt sie die Loknummer 91 131 und kam nach 1945 zur PKP (TKi 2-62/2. Besetzung). Die Nummer 40 wurde 1898 von Union gebaut (Fabrik-Nr. 992) und ab 1906 als (T 9) Breslau 7254 bezeichnet. Die Deutsche Reichsbahn übernahm sie als 91 069 und verkaufte sie 1929 an die Braunschweigische Landeseisenbahn. Nach der Verstaatlichung erhielt sie 1938 die Loknummer 91 133. Sie verblieb mit dieser Nummer bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Die dritte im Bunde, die Nummer 41, wurde 1898 von Grafenstaden geliefert (Fabrik-Nr. 4843). Ab 1906 trug sie die Bahnnummer (T 9) Saarbrücken 7128, später (T 9) Trier 7128. Sie gelangte als 91 048 zur DR und wurde 1929 an die Braunschweigische Landeseisenbahn verkauft. Nach der Verstaatlichung erhielt sie bei der Deutschen Reichsbahn die Loknummer 91 134. Einige der nachfolgenden Beheimatungen sind bekannt: 1944 war sie in Magdeburg-Buckau, 1950 und 1963 in Schwerin stationiert. Als Museumslokomotive des Ver-

Bild 17: Die französische Nordbahn erhielt 1919 als Reparationslieferung die T 9² Frankfurt 7211, die 1898 von Grafenstaden als Fabrik-Nr. 4845 geliefert worden war, und bezeichnete sie als 3.1462. Die Lok erlebte noch die Umzeichnung in SNCF 2-130 TA 2, ehe sie 1951 ausgemustert wurde.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



kehrsmuseums in Dresden ist sie der Nachwelt erhalten geblieben.

Niederbarnimer Eisenbahn

Diese Eisenbahngesellschaft bot für die Berliner eine hochwillkommene Gelegenheit, in die Wälder der Uckermark, insbesondere der Schorfheide, zu gelangen. Die Streckenlänge betrug 60 km. Hier sind drei Lokomotiven der Gattung T 9² zu nennen (Nummer 7, 8 und 9), die um 1925 erworben wurden. Die Nummer 7 wurde 1898 von Hanomag gebaut (Fabrik-Nr. 3123) und erhielt 1906 die Bezeichnung (T 9) Elberfeld 7233. Bei der DR war für sie die vorläufige Nummer 91 031 vorgesehen. Die Nummer 8 wurde 1898 von Union geliefert (Fabrik-Nr. 991), sie erhielt 1906 die Bahnnummer (T 9) Essen 7226 und bei der DR nur noch die vorläufige Nummer 91 085. Die Nummer 9 wurde ebenfalls von Union geliefert (Fabrik-Nr. 936) und wurde ab 1906 als (T 9) Oppeln 7221 geführt. Sie erhielt bei der DR noch die endgültige Nummer 91 060. Bei der Verstaatlichung der Niederbarnimer Eisenbahn 1950 erhielten die drei Lokomotiven (7, 8 und 9) von der Deutschen Reichsbahn in der DDR die Betriebsnummern 74 6623, 74 6621 und 74 6622 zugeteilt, wobei allerdings die Zuordnung zur Baureihe 74 falsch ist. Als erste wurde die 74 6621 am 20. 12. 1951 ausgemustert. Die 74 6622 ereilte dieses Schicksal erst am 5. 3. 1965, sie war damals beim Bw Jerichow in der Altmark stationiert. Die letzte der drei Lokomotiven, die 74 6623, wurde schließlich am 14. 9. 1965 ausrangiert.

Osthannoversche Eisenbahn

Die 1944 aus mehreren Kleinbahnen der östlichen Provinz Hannover entstandene Privatbahn wies einen Lokomotivbestand mit mancherlei Raritäten auf; die beiden Lokomotiven der Gattung T 9² gehörten freilich kaum zu diesen Raritäten. Beide wurden im Jahre 1900 von Hohenzollern geliefert (Fabrik-Nr. 1248 bzw. 1255). Die Fabrik-Nr. 1255 kam 1935 aus dem Saargebiet zur Deutschen Reichsbahn und hieß fortan 91 119. Die Fabrik-Nr. 1248, die ab 1906 als (T 9) Mainz 7251 bezeichnet wurde, kam auf Umwegen zur Braunschweigischen Landeseisenbahn (Nr. 31) und erhielt 1938 bei der Verstaatlichung bei der Deutschen Reichsbahn die Nummer 91 135. Die Osthannoversche Eisenbahn beließ der 91 119 ihre alte Nummer, änderte aber die der 91 135 anpassend in 91 120. Beide sind 1960 ausgemustert worden.

Stolper Kreisbahn

Sie ist bereits in diesem Beitrag genannt worden. Hier nun sind ihre beiden Lokomotiven der Gattung T 9² zu erwähnen. Die Nummer 43 der Stolper Kreisbahn wurde im Jahre 1900 von Hohenzollern geliefert (Fabrik-Nr. 1258), erhielt 1906 die Bahnnummer (T 9) Essen 7233 und gelangte um 1926 zur Stolper Kreisbahn. Die Nummer 44 wurde 1898 von Borsig gebaut (Fabrik-Nr. 4638). Von 1906 bis 1912 wurde sie als (T 9) Berlin 7213 bezeichnet, ab 1912 als (T 9) Essen 7236. Auch sie wurde um 1926 an die Stolper Kreisbahn verkauft. Beide Lokomotiven wurden auf Heißdampf umgebaut, und so grundlegend auch im Äußeren umgestaltet, daß sie als Lokomotiven der Gattung T 9 nicht mehr zu erkennen waren. Sie wurden von der PKP als TKi 100 bezeichnet, und zwar als TKi 100-15 und TKi 100-13.



Neue Reihe: »Preußen-Report«

Als erste Publikation erschien der Band 2 **"Preußische Schnellzuglokomotiven"**. Es folgen noch – allerdings nicht in dieser Reihenfolge – Broschüren zu den Themenkomplexen **"Preußische Eisenbahngeschichte"**, **"Naßdampf-Personenzuglokomotiven"**, **"Heißdampf-Personenzuglokomotiven"**, **"Güterzuglokomotiven"**, **"Naßdampf-Tenderlokomotiven"** und **"Heißdampf-Tenderlokomotiven"**.

Bestellen Sie am besten direkt beim Verlag! (Nach Bestellung Rechnung abwarten!)

Hermann Merker Verlag GmbH



Rudolf-Diesel-Ring 5 • D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon 0 81 41/50 48 oder 50 49
Telefax 0 81 41/4 46 89



Unser Grundlagen-Werk »Modellbahn-Bibliothek«

Aus dieser Serie liegen bisher die Bände 0.1 »Anlagenplanung für Einsteiger«, »Vorbildgerechte Anlagenplanung (I und II)« sowie »Bahnbetriebswerke im Modell (IV)« vor. Etwa im September 1991 wird die Reihe durch den Band »Vorbildgerechte Anlagenplanung (III)« ergänzt. Gegen Jahresende folgt ein weiterer Band für Einsteiger – 0.2 –, der sich mit etwas größeren Normalspuranlagen in H0, TT, N und Z (auch für Oberleitungsbetrieb) und zusätzlich mit Feld- und Schmalspurbahnen in H0e (z.B. Mariazellerbahn), der Rhätischen Bahn sowie sächsischen und württembergischen Schmalspurbahnen in H0m beschäftigen wird.

Für unsere Reihe »Modellbahn-Bibliothek« zum Thema Anlagenplanung ist auch ein Schubser »Modellbahn-Archiv« in Vorbereitung.

Hermann Merker Verlag GmbH



Rudolf-Diesel-Ring 5 • D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon 0 81 41/50 48 oder 50 49
Telefax 0 81 41/4 46 89

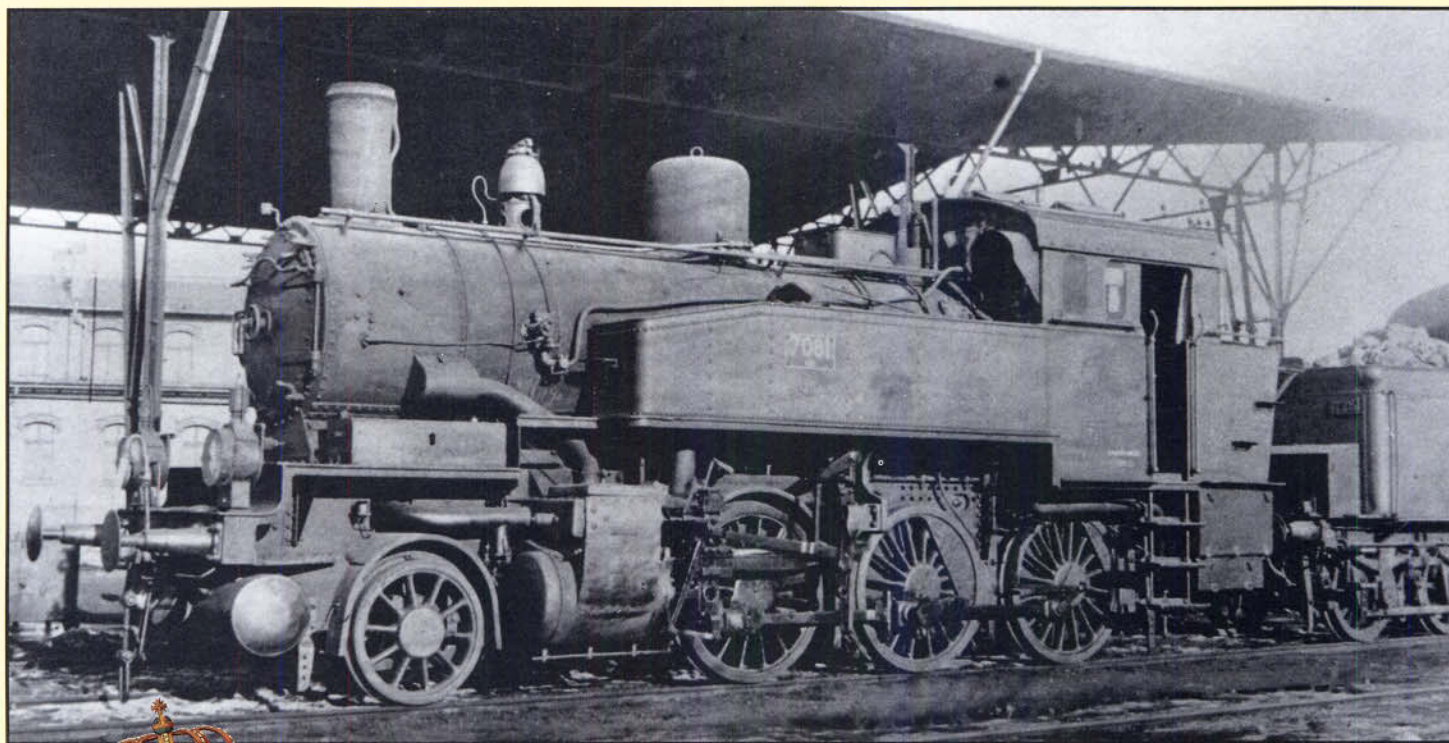


Bild 1: Als die KED Halle mit der Übernahme von sechs T 9³ der KED Kattowitz in ihrem Bereich die Betriebsnummern 7395–7400 besetzt hatte, wick sie bei späteren Lieferungen auf die Betriebsnummern 7051–7088 aus. Aus dieser Gruppe stammt die abgebildete (T 9³) Halle 7081, die 1913 von Hagans unter der Fabriknummer 715 geliefert wurde. Sie kam 1925 als 91 1718 zur Deutschen Reichsbahn.



Die Gattung T 9³

aus Eisenbahn-Journal 7/1985

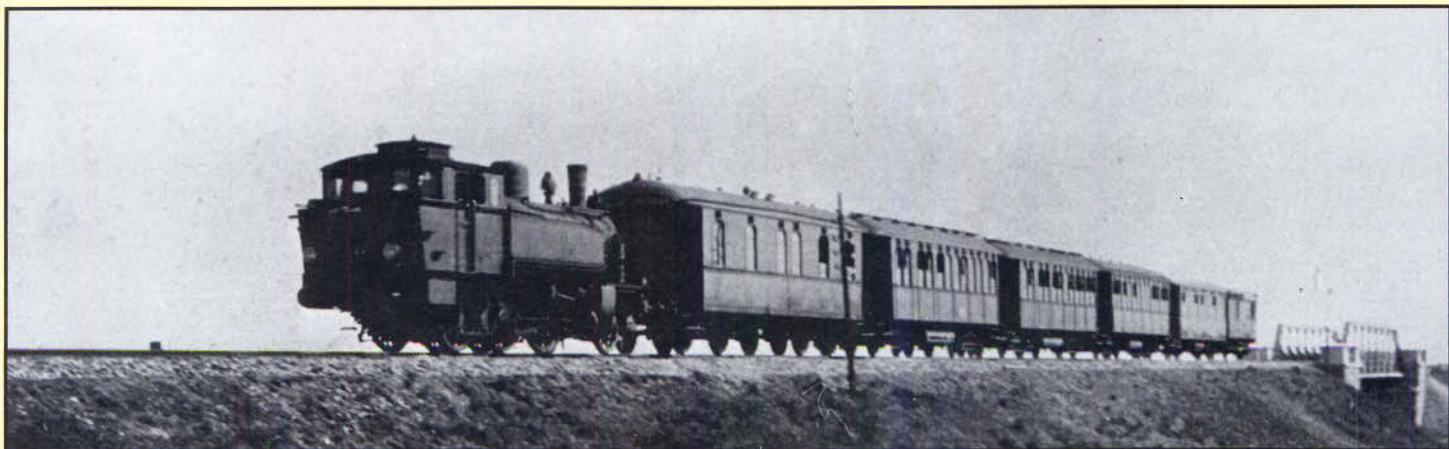


1C-t nach Musterblatt III-4I, T 9 (T9³)

Die Anforderungen an die Lokomotiven, im Streckendienst wie auch im Verschiebedienst stiegen um die Jahrhundertwende schnell, u. a. sollte die Geschwindigkeit erhöht werden. Es wurde eine neue, „moderne“ 1C-t beschafft, die nun mit dem überlegenen

Bild 2: Noch unter ihrer alten Mainzer Betriebsnummer 1883 rangiert die spätere (T 9³) Mainz 7314, die bei der Deutschen Reichsbahn zur 91 401 wurde.

Bild 3: Ist er nicht lieb, der kleine Zug aus sechs „Langenschwalbachern“ und einer Mainzer T 9³?



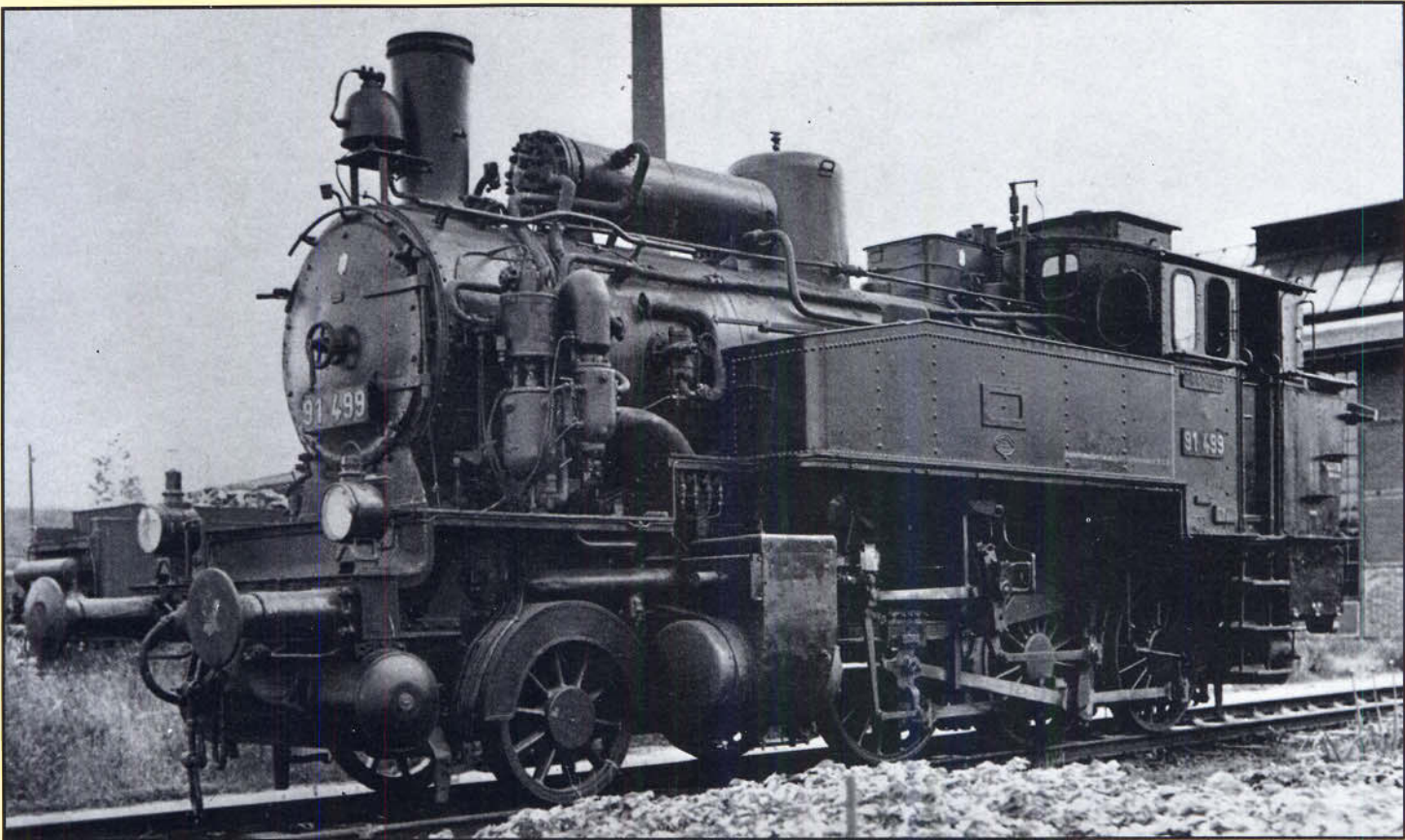


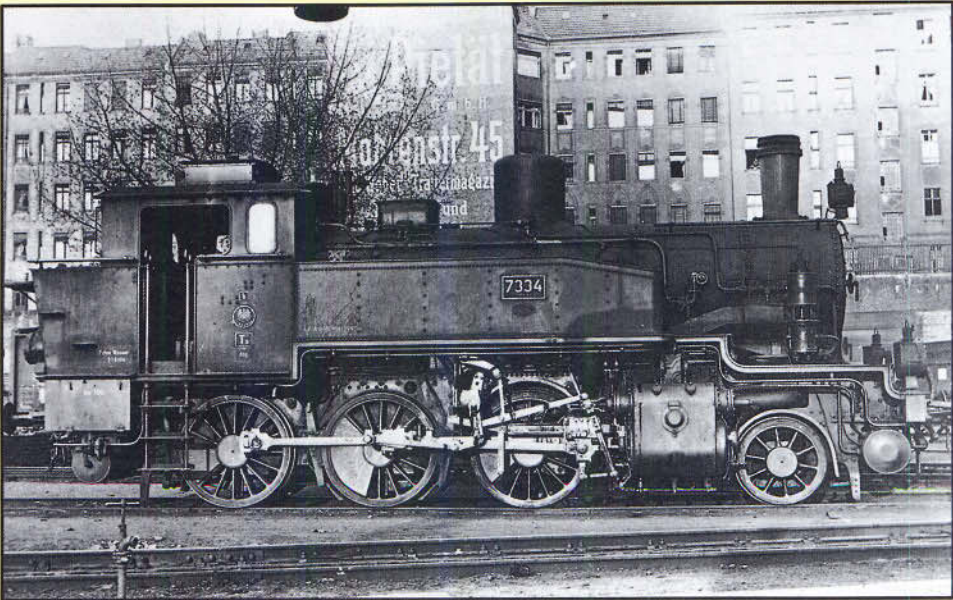
Bild 4: Die 91 499 zeigt sich hier mit einem probeweise angebrachten Vorwärmer. Sie wurde 1903 von Schichau geliefert (Fabrik-Nr. 1270). Ab 1906 wurde sie als (T 9) Breslau 7295 in den Listen geführt. **Foto: R. Kallmünzer**

Krauss-Helmholtz-Drehgestell ausgerüstet wurde. Diese spätere T 9, exakt T 9³, ist wohl für die meisten unserer Leser schlechthin die T 9!

Ihre Abmessungen sind der Tabelle 1 zu entnehmen. Das eben genannte Krauss-Helmholtz-Drehgestell verlieh nun in der Tat auch bei höheren Geschwindigkeiten eine sehr gute Laufruhe. Der Kessel besteht aus 2 Schüssen, auf dem zweiten liegt der Dom; weit zurückgesetzt und gerade noch dem Ramsbottom-Sicherheitsventil Raum lassend der Sandkasten. Die Steuerung ist nun die nach Heusinger; die meisten T 9 haben Flachschieber, wenn auch eine Reihe Lokomotiven bereits vom Werk aus mit Kolbenschiebern geliefert wurde. Die seitlichen Wasserkästen mitsamt jenem innerhalb des Rahmens liegenden haben einen Inhalt von 7 m³. Das Führerhaus ist zunächst mit einem Lüftungsaufsatz versehen, später mit seitlichen Lüftungsklappen und mit seitlich abgerundetem Dach. Die Bremsen – wie bei der T 9¹

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	Summe
Union	16	16	29	33		9	11	15	33		3	8	27	11	211
Schichau	6	31	26	17	2										82
Henschel		28	6	4	32	49	14	40	40	48	26				287
Hohenzollern		15	52	36	25	30	22	100	78	67	46	25			496
Humboldt		3	25					14							42
Jung		26	19	24	29	27	40	46	37	49	19	47	34	2	399
Orenstein & Koppel			1	20	18	21	27	41	32	14	12	26	9		221
Borsig			16	15	6										37
Hanomag				13	3				4	6	27				53
Hagans				3		11	27	24	22	28	15	26	40	8	204
Vulcan					4										4
Grafenstaden										24					24
Summe	22	119	174	165	119	147	141	280	246	236	148	132	110	21	2060

Bild 5: Von H. Bombe stammt dieses Foto der (T 9³) Berlin 7334. Sie steht hier vor einer typischen Berliner Hinterhoffassade mit der großen Flächenwerbung für das Bestattungsunternehmen „Pietät“ mit „Trauermagazin“, was immer darunter zu verstehen war. Interessant an der Lok ist die Ausrüstung mit Kolbenschiebern, ihre Abgabe nach Polen an die PKP als TK1 3–154 und ihre Übernahme 1941 durch die Deutsche Reichsbahn als 91 581 (2. Besetzung).



Rost	m ²	1,53
Heizfläche	m ²	111,20
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	450/630/1350
Kesselmitte üSO	mm	2500
Radstand gesamt (fest)	mm	6000 (3300)
Länge üP	mm	10700
Achsdruck	t	14,9/14,9/14,9/14,8
Dienstgewicht	t	59,5
Reibungsgewicht	t	44,7
Geschwindigkeit	km/h	60
Vorräte: Wasser	m ³	7,2
Kohle	t	2,9

(nach amtlichem Verzeichnis der KED Breslau aus dem Jahre 1896)
 *) Stellvertretend die Abmessungen der Breslau 1594, die 1906 in (T 9) Breslau 7296 und von der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1925 in 91 500 umgezeichnet wurde. Ihre Ausmusterung erfolgte 1930. Geliefert wurde sie 1903 von Schichau (Fabrik-Nr. 1271).

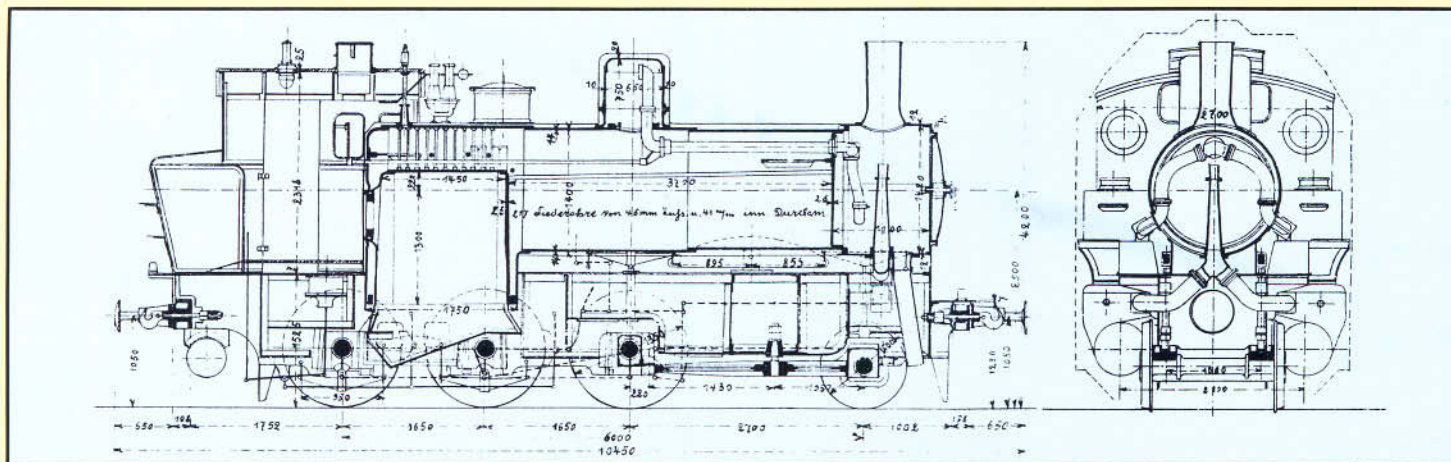


Bild 6: Typenskizze der preußischen Gattung T 9³ im Maßstab 1:87.

und T 9², ja auch die Heberleinbremse ist noch vorhanden; die Luftdruckbremse ist häufig die der Bauart Knorr.

Diese T 9³ war den älteren Varianten doch überlegen und wegen ihrer guten Bewährung ist sie – allein für die Preußischen Staatsbahnen – in nicht weniger als 2060 Exemplaren

beschafft worden.

Die Tabelle 2 gibt Auskunft über Baujahre und Lieferwerke der T 9³, Tabelle 3 über die Zuweisung an die verschiedenen Direktionen. Einen interessanten Leistungsvergleich zwischen den preußischen T 9-Bauarten, der preußischen T 3 und der bayerischen D VIII,

bietet die Tabelle 4.

In wenigen Fällen wurde später für die Maschinen, welche im Streckendienst eingesetzt waren, ein Speisewasservorwärmer angebaut. Es wurde erwogen, die T 9³ auf Heißdampfbetrieb umzubauen; doch erst später haben einige Privatbahnen den Gedanken in

Tabelle 3: Die Verteilung der Lokomotiven der preußischen Gattung T 9³ auf die einzelnen Direktionen

Anzahl der vom Werk unmittelbar an die einzelnen preußischen Direktionen gelieferten Lokomotiven der 1C-t (spätere Gattung T 9 bzw. T 9³):

Das Reichsbahn-Zentralamt gibt für das Jahr 1925 die Verteilung auf die einzelnen Reichsbahn-Direktionen wie folgt an:

KED	Stückzahl	RBD	Stückzahl
Altona	104	Altona	94
Berlin	96	Berlin	—
Breslau	122	Breslau	116
Bromberg	78	Dresden	37
Cassel	116	Elberfeld	67
Cöln	117	Erfurt	41
Danzig	127	Essen	60
Elberfeld	102	Frankfurt	104
Erfurt	91	Halle	116
Essen	141	Hannover	107
Frankfurt	128	Kassel	110
Halle	152	Köln	82
Hannover	100	Königsberg	50
Kattowitz	109	Magdeburg	27
Königsberg	38	Mainz	44
Magdeburg	33	Münster	58
ED Mainz	50	Oldenburg	18
Münster	77	Oppeln	19
Posen	105	Osten	56
Saarbrücken	131	Schwerin	4
Stettin	43	Stettin	63
		Stuttgart	8
		Trier	80
		Bayern*)	70
	2060		
			1431

*) GD Bayern

Tabelle 4: Leistungsvergleich der preußischen T 9-Bauarten mit der bayerischen D VIII*) und der preußischen T 3

*) Die bayerische Gattung D VIII (Nachbau von 1902) ist hier aufgeführt, weil sie am ehesten der Elberfelder T 9 entsprechen dürfte.

bayerische D VIII (Nachbau von 1902)

Steigung	15	20	30	40	45	50	60	65	km/h
	Wagengewicht in t								
1 : ∞				725	530				
1 : 500			610	375	295				
1 : 200	710	570	360	220					
1 : 100	400	310	195	120					
1 : 50	200	155							
1 : 40	160	110							

(aus Merkbuch 1924)

preußische T 3

Steigung	15	20	30	40	45	50	60	65	km/h
	Wagengewicht in t								
1 : 500				310					
1 : 200		460	300	185					
1 : 100	330	270	175						
1 : 50	160	130							
1 : 40	130	100							

(aus Merkbuch 1924)

C1-t und 1C-t der preußischen Gattungen T 9¹ und T 9²

Steigung	15	20	30	40	45	50	60	65	km/h
	Wagengewicht in t								
1 : ∞	2260	1770	1115		605		320		
1 : 500	1250	995	645		355		190		
1 : 200	735	585	385		210		110		
1 : 100	425	335	215		110		55		
1 : 40	165	125	70		30				

(aus Merkbuch 1915)

1C-t der preußischen Gattung T 9³

Steigung	15	20	30	40	45	50	60	65	km/h
	Wagengewicht in t								
1 : ∞	2300	1800	1130		610		320		
1 : 500	1270	1000	660		355		185		
1 : 200	750	600	390		210		105		
1 : 100	430	340	215		110		50		
1 : 40	160	120	70		25				

(aus Merkbuch 1915)

Das Merkbuch von 1924 gibt für alle T 9 (einschließlich der württembergischen) erheblich größere Leistungen an; als Beispiel seien auszugsweise die Leistungen der T 9³ angeführt:

1 : 100	500	405	280	185	150	115			
---------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	--	--	--

Bei einer Steigung von 1 : 500 und einer Geschwindigkeit von 60 km/h sind sogar 240 t und bei einer Geschwindigkeit von 65 km/h noch 185 t angegeben.

Tabelle 5: Nach dem Ersten Weltkrieg verblieben oder gelangten zahlreiche Maschinen der preußischen Gattung T 9 in das Ausland (Mindestzahlen)

	T 9 ¹	T 9 ²	T 9 ³
Belgien	7	7	83
Frankreich			
NORD	10	2	29
ETAT	—	—	30
PO	—	7	4
AL	1	—	10
Polen *)	43	19	310
Litauen		1	10
Lettland			1
Jugoslawien			2
Rumänien			40
	61	36	519

*) davon 3 Maschinen der Gattung T 9¹, 7 der Gattung T 9² und 15 der Gattung T 9³ der von den Polen verwalteten Bahnen des Freistaats Freie Stadt Danzig.

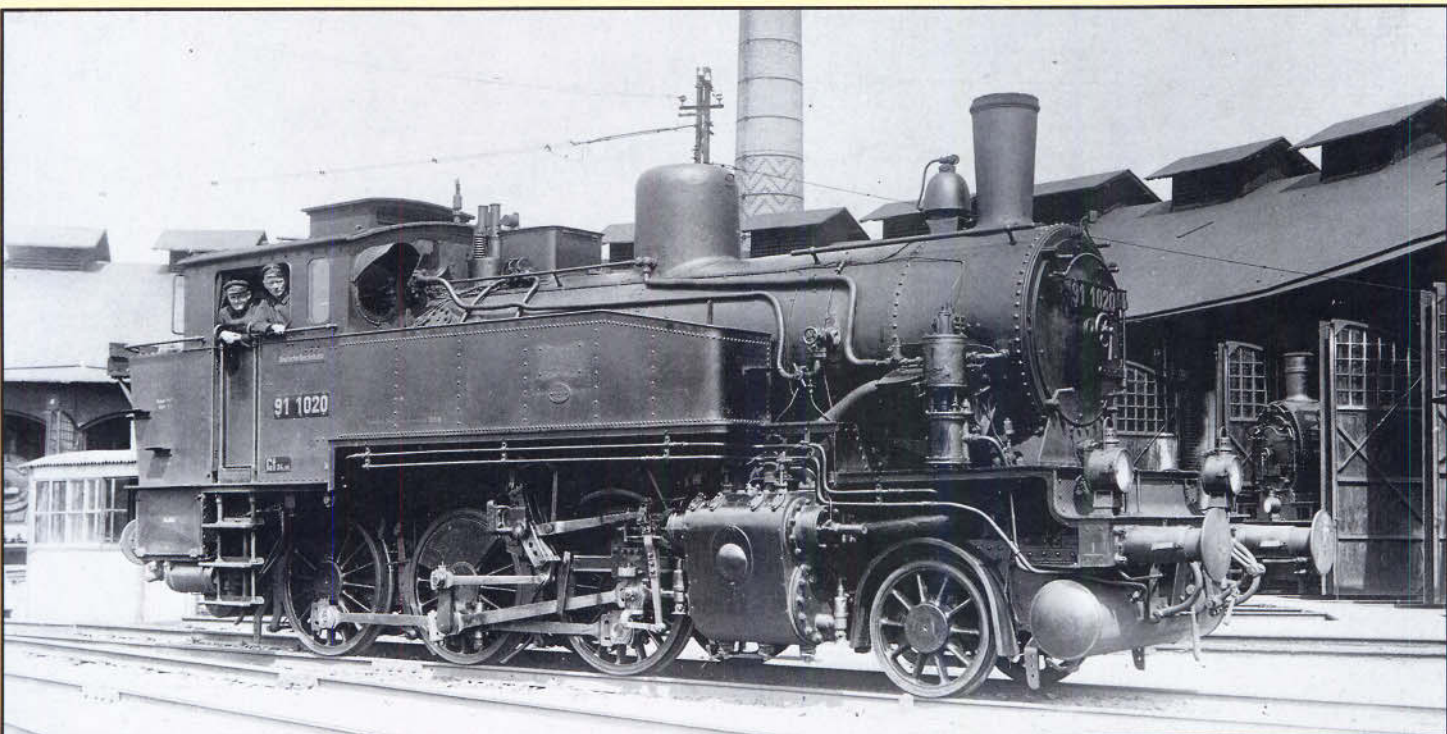


Bild 7: Die von Werner Hubert um 1931 im Bw Uelzen fotografierte 91 1020 trägt erstaunlicherweise weder ein Direktions- noch ein Bw-Schild. Vielleicht hat sie gerade die Direktion gewechselt?

die Tat umgesetzt. Im Ersten Weltkrieg mußten die T 9³ in Ost und West sowie auf dem Balkan Kriegsdienst leisten. Viele von ihnen sind in fremden Ländern geblieben; der Verlust – bezogen auf die Gesamtzahl aller T 9³ – mag an die 25% betragen (Einzelheiten siehe Tabelle 5).

Zwischen den Weltkriegen hat die T 9³ wenig an Bedeutung verloren, wenn sie auch im Personenzug- wie im schweren Rangierdienst die Arbeit an besser geeignete Bauarten abgeben mußte.

Erst nach 1945 ist dann die Zahl der Lokomotiven der Baureihe 91³–¹⁸ zunächst langsam, dann schneller abgesunken, bis dann zu Beginn der sechziger Jahre bei der Deutschen Bundesbahn und der Belgischen Staatsbahn, um 1970 auch bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR und den Polnischen Staatsbahnen die letzten ihrer Art abgestellt worden sind.

Wie verlief nun diese Entwicklung im einzelnen? Da werden in einer „Anlage 2 zum Schreiben der RBGD 21.213 BI 439 vom 30. 4. 1946“ in der Britischen Zone 23 Einsatzgattungen, darunter 9 Verschiebungsgattungen aufgeführt, bei denen auch die Baureihe 91³–¹⁸ enthalten ist. Aus einer weiteren Anlage folgt die Bestandszahl bei den damals noch Reichsbahn-Direktionen genannten späteren Bundesbahn-Direktionen. Hierbei finden sich für die T 9³ folgende Bestandszahlen:

Essen 22 Stück, Hamburg 32, Hannover 48, Köln 25, Münster 15 und Wuppertal 11. Insgesamt sind es also in der Britischen Zone 153 Lokomotiven der ehemaligen preußischen Gattung T 9³.

Bei der Deutschen Bundesbahn nimmt die Zahl der T 9³ zwischen 1950 und 1957 sehr schnell ab. Gab es 1950 noch rund 300 Maschinen, so waren es 1953 noch 165, 1956 noch 110 und 1957 bereits nur mehr 50 Stück. Sie wurden dann in sogenannten „Auslauf-Bahnbetriebswerken“ aufgebraucht. Als letzte wurden am 8. 9. 1962 die 91 1651 und 91 1654 beim Bw Deutzerfeld, am 12. 1. 1963 die 91 1394 beim Bw Krefeld und am 1. 7. 1964 die 91 1595 wiederum beim Bw Deutzerfeld ausrangiert. Um einige Jahre länger haben bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR ausgehalten: Die 91 809 bis zum 19. 2.

1969 beim Bw Salzwedel, einen Tag länger die 91 1627 beim Bw Bautzen, bis 27. 12. 1970 die 91 1692 beim Bw Eberswalde und bis zum 22. 2. 1971 die 91 971 beim Bw Mag-

deburg. Ergänzend seien noch einige T 9³ jenseits der deutschen Grenzen genannt, die sich über eine längere Zeit gehalten haben. So wurden in

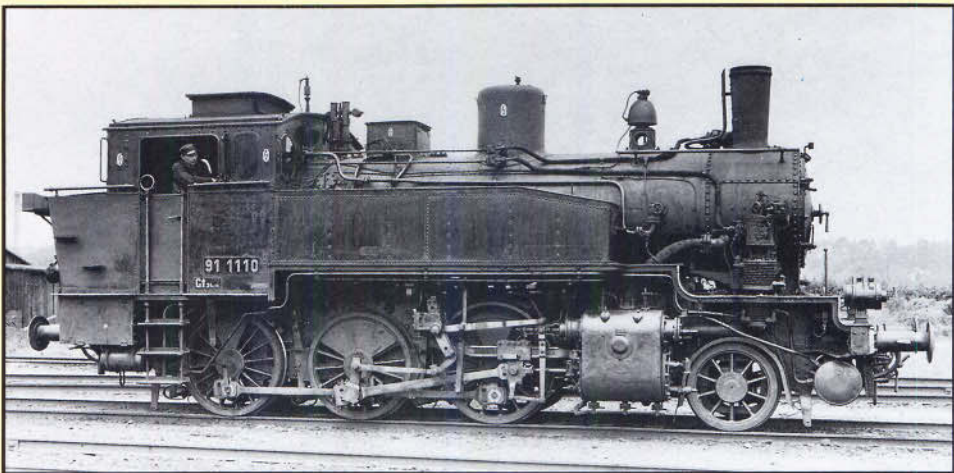
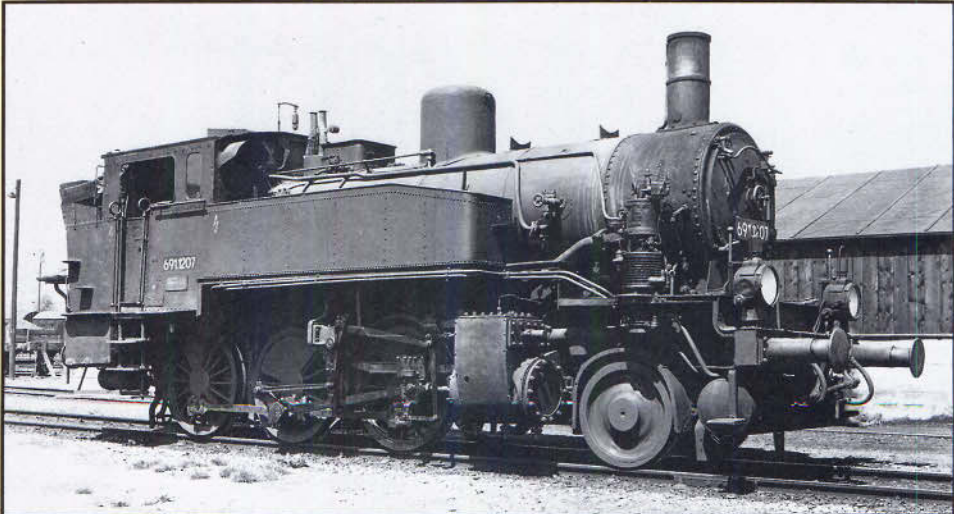


Bild 8: Gleichfalls von Werner Hubert stammt diese prächtige Aufnahme der seinerzeit bei der RBD Dresden stationierten 91 1110 mit Kolbenschiebern, der ehem. (T 9³) Berlin 7337, die 1908 bei Orenstein & Koppel gebaut wurde. Sie besitzt bereits elektrische Beleuchtung und einen Generator.

Bild 9: Nach 1945 verblieb die 91 1207 bei den Österreichischen Bundesbahnen, die sie in 691.1207 umzeichneten. 1909 war sie als Essen 7076 von Hohenzollern (Fabriknummer 2516) geliefert worden.



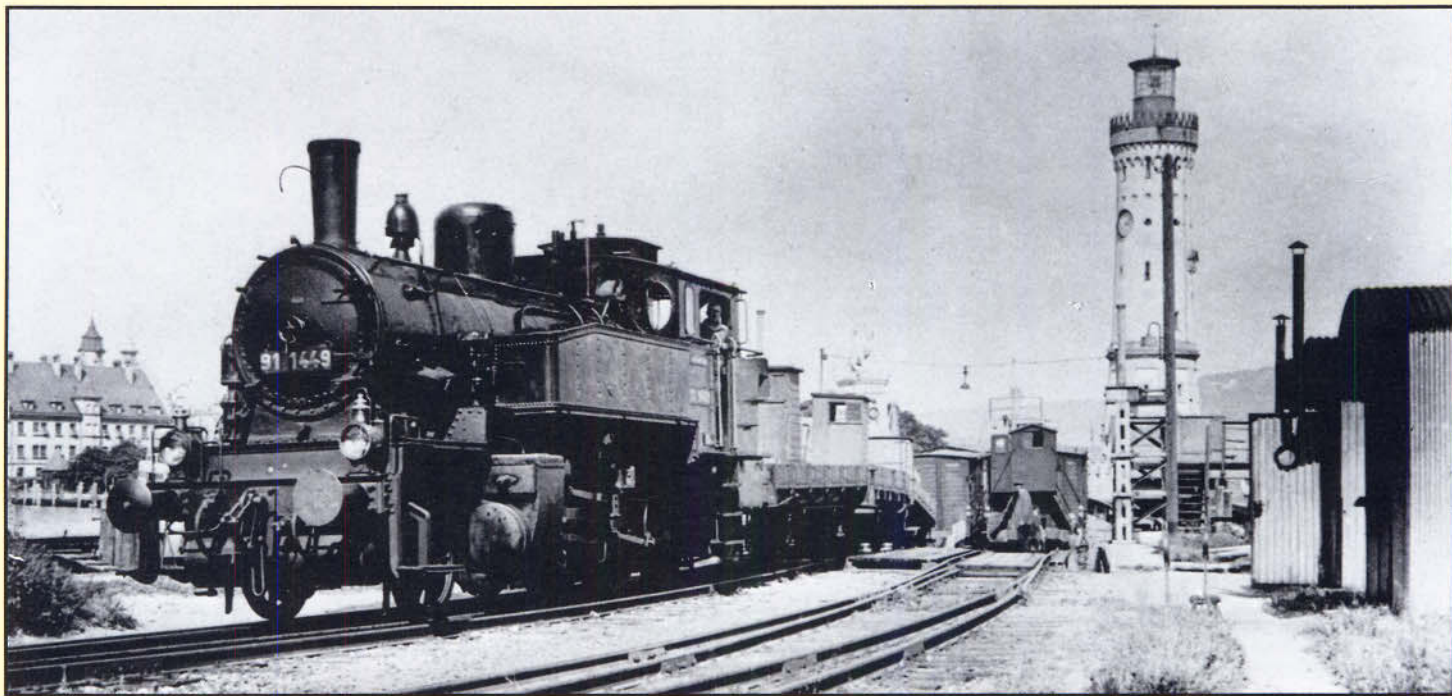


Bild 10: Im Lindauer Hafen entstand dieses Foto der 91 1449, die gerade einen Zug von der Bodenseefähre abzieht.

Belgien die 93 002, 93 014, 93 056 und 93 058 der SNCB erst im Mai bzw. Juni 1963 ausgemustert. In Rumänien lief die 7311 der CFR noch im Sommer 1973 in Petrosani, und in Polen wurde die TKi 3-54 am 29. 7. 1967 an ein Industriewerk verkauft; die TKi 3-119 wurde bereits 1957 vom Bw Lissa (Leszno) an ein Industriewerk verkauft und 1973 für das Warschauer Eisenbahnmuseum zurückgekauft. Die TKi 3-149 wurde am 29. 7. 1967 und die

TKi 3-170 am 21. 1. 1969 ausgemustert. Eine weitere T 9³ soll heute noch für Dampf-Sonderfahrten bereitgehalten werden.

Werfen wir noch kurz einen Blick auf einige nichtpreußische Staats- und Privatbahnen, die Lokomotiven der preußischen Gattung T 9³ in ihrem Bestand hatten. Wegen der großen Zahl von Privatbahnen, die T 9³ angekauft hatten, muß sich die Auswahl auf einige Beispiele beschränken.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen

Diese Bahn, die dem Reichseisenbahnamt in Berlin unterstand, hat nicht weniger als 133 der 1C-t, der späteren T 9³, eingestellt. Noch einmal die Frage: War die 1901 von Henschel gebaute spätere (T 9) EL 7051 (Fabrik-Nr. 5859) die erste oder die ebenfalls 1901 von Union gebaute spätere (T 9) Elberfeld 7301 (Fabrik-Nr. 1116)? Wie dieser „edle Wettstreit“ auch immer ausgehen mag, die älteren Maschinen gehörten zur EL-Gattung D 31. Sie wurden dann zusammen mit den ab 1906 beschafften Lokomotiven als EL-Gattung T 8 eingereiht, und erst 1912 bekamen sie das Gattungszeichen T 9 und die Nummern 7051 ff.

Bis ins Jahr 1912 trugen die Lokomotiven Namen: „Soweit der Vorrat reichte“ Vornamen; dann aber mußte man auch mehr oder weniger bekannte Männer bitten, Pate zu sein, und zuletzt gar ins Altertum gehen – beispielsweise „Apollo“ und „Mars“ sind vertreten.

Die nach dem Ersten Weltkrieg nun wieder französische „Chemin de fer d'Alsace et de Lorraine“ (AL) wurde 1938 in die Region Ost der SNCF eingegliedert.

1918 blieben einige EL-T 9 „im Reich“ zurück. Die AL verzichtete auf diese Maschinen; sie wurden dann nach preußischem Muster eingereiht und erhielten bei der Deutschen Reichsbahn 1923/1925 Betriebsnummern zwischen 91 303 und 91 1694; so z. B. eine der ältesten, die 1901 von Henschel gebaute EL 7055 (Fabrik-Nr. 5863), die in (T 9) Berlin 7378 und 1925 in 91 303 umgezeichnet wurde.

Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen

Ein nicht alltäglicher Vorgang! Die Qualität der T 9³ hatte sich über den Main hinweg bis an den „Neckarstrand“ verbreitet, so daß sich die Schwaben dazu entschlossen, diese preußische Lokomotive auch im Schwabenland Züge befördern zu lassen – sie mußten jedoch in Esslingen gebaut werden (siehe auch Tabelle 6). Zehn Lokomotiven waren es, die 1906 bzw. 1907 geliefert wurden und so wenig von der preußischen Ausführung abwichen, daß auf Wiedergabe der Abmessungen verzichtet werden kann. Erwähnt sei nur der auf 13 kg/cm² erhöhte Dampfdruck.

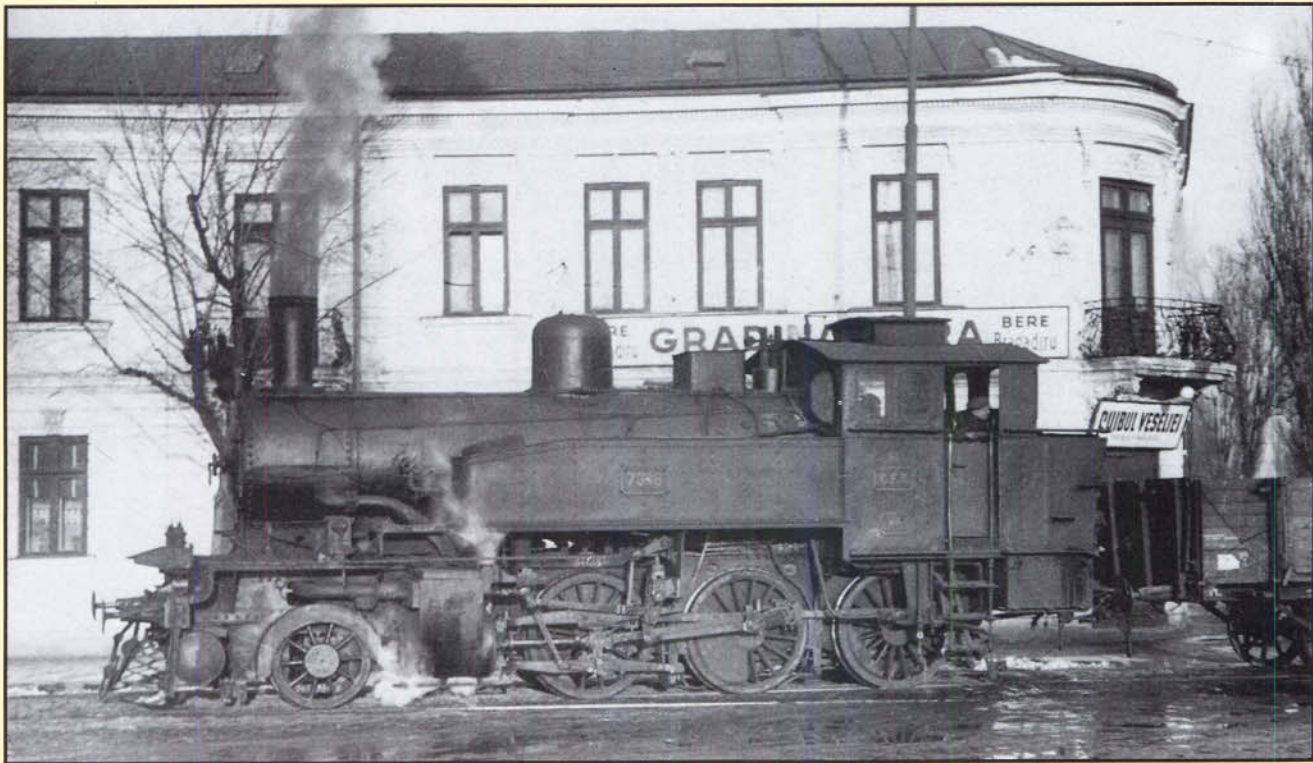


Bild 11: Im Jahre 1909 wurde die Hohenzollerne Fabriknummer 2545 an die KED Hannover (Betriebsnummer) 7243 geliefert. Sie wurde 1925 in 91 1212 umgezeichnet und beim Bw Hamburg-Rothenburgsort am 20. 11. 1958 ausgemustert. Schmidt-Rauter hat sie abgestellt in Lübeck aufgenommen.

Bild 12: Werklok 4 im AW Kaiserslautern war sie zuletzt gewesen, die 91 1736, ehe sie im August 1959 in Desching (bei Ingolstadt) auf den Schneidbrenner wartete.



Bild 13:
Bis nach
Rumänien
hat es die
(T 9³) Stettin
7318 (gebaut
1903 von
Henschel,
Fabrik-Nr.
6358) ver-
schlagen.
Emil Konrad
hat sie im
Dezember
1941 noch in
Bukarest er-
wischt.



Lokomotiven des Saargebietes

Alle T 9 der Saarbahnen sind Lokomotiven der ehemaligen KED Saarbrücken gewesen. Es handelt sich um 14 Lokomotiven der Gattung T 9¹, 11 der Gattung T 9² sowie 32 der Gattung T 9³. Einige dieser Maschinen sind 1935 noch zur Deutschen Reichsbahn gekommen und umgezeichnet worden:
3 der Gattung T 9¹ (→ 90 235-237)
5 der Gattung T 9² (→ 91 117-121)
29 der Gattung T 9³ (→ 91 1806–1836)
somit hat die DR damals Lokomotiven zweier preußischer Gattungen übernommen, die bei ihr zu diesem Zeitpunkt bereits ausgemustert waren.

Eutin-Lübecker Eisenbahn

Gewisse Unklarheiten bestehen bei der Betriebsnummer 15 dieser Bahn, die trotz gewisser Abweichungen von der normalen T 9³ ihr weitgehend geglichen haben soll. Als Lieferant wird Henschel mit der Fabriknummer 11097 (Baujahr 1913) in der Literatur erwähnt. Über den Verbleib dieser Lok existieren keine gesicherten Unterlagen.

Farge-Vegesacker Eisenbahn

Diese Anschlußbahn mit einer Länge von 10,4 km beschaffte im Jahre 1913 von der Hanomag eine Lokomotive nach Muster der preußischen T 9³ (Fabrik-Nr. 6213); sie wurde später an die Kleinbahn Kiel-Schöneberg abgegeben.

Halberstadt–Blankenburger Eisenbahn

Neben vielen anderen Bauarten beschaffte die Bahn auch zwei Lokomotiven der normalen T 9³, die Hohnzollern in den Jahren 1904 und 1907 lieferte. Die Abweichungen sind so geringfügig, daß die beiden genannt sein sollen: Fabrik-Nr. 1794, „Brocken“ (Betriebsnummer 16) und Fabrik-Nr. 2106, „Präsident Baltz“ (Betriebsnummer 23). Beide sind 1932 auf Heißdampfbetrieb umgebaut und in Nr. 41 bzw. 42 umgezeichnet worden. Die Nr. 41 ist später an die Klöckner-Werke verkauft worden, die Nr. 42 blieb im Harzvorland, erhielt bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR im Umzeichnungsplan vom 12. Dezember 1949 die Bezeich-

nung 91 6576 und ist erst am 17. 4. 1967 ausrangiert worden.

Hersfelder Eisenbahn (Kreishahn)

Diese Bahn von Hersfeld nach Heimboldshausen hat eine Länge von 26,1 km. Henschel lieferte im Jahre 1911 unter den Fabriknummern 11011 und 11012 an diese Bahn die Lokomotiven „Hersfeld“ und „Landecker“. Erstere wurde 1949 an die Eisenbahn Wilstedt – Zeven – Tostedt verkauft, letztere soll 1930 nach Estland gegangen sein.

Georgsmarienhütten-Eisenbahn

Die fünf Maschinen der preußischen Gattung T 9³ dieser Bahn (mit den Betriebsnummern 1 bis 5) wurden um 1929/1930 von der Deutschen Reichsbahn gekauft und haben insgesamt an die 6 Jahrzehnte ihren schweren Dienst ertragen; als letzte mußte die ehemalige (T 9) Erfurt 7260 der neuen Traktionsart weichen, eine Henschel-Lokomotive aus dem Jahre 1902 (Fabrik-Nr. 6128). 1971 wurde die Nr. 5 abgestellt, und nach einem Zwischenaufenthalt in Münster wurde sie als Denkmal am

Bild 14: Die (T 9³) Stettin 7327, 1910 bei Jung als Fabriknummer 1479 gebaut, ging als Reparationslieferung an die Paris-Orléans-Bahn, die sie nach ihrer Fusionierung mit der französischen Südbahn (Midi) als 130–869 bezeichnete. H. G. Hesselink hat sie mit dieser Nummer am 12. August 1938 in Chateauroux aufgenommen.

Tabelle 6: Die Lokomotiven der württembergischen Klasse T 9 (geliefert in den Jahren 1906 und 1907 von der Maschinenfabrik Esslingen)					
Bau-jahr	Fabrik-Nr.	Bahn-Nr.	DR ab 1925	Ausmusterung	Bemerkungen
1906	3366	1101	91 2001	30. 11. 1946 (Ulm)	
1906	3367	1102	91 2002	10. 06. 1948	→ Werklok im RAW Kassel
1906	3368	1103	91 2003	01. 09. 1946	
1906	3369	1104	91 2004	15. 07. 1946 (Heilbronn)	
1907	3412	1105	91 2005	17. 10. 1946 (Heilbronn)	
1907	3413	1106	91 2006	14. 08. 1950 (Heilbronn)	
1907	3414	1107	91 2007	20. 03. 1948	→ Farbwerke Höchst
1907	3415	1108	91 2008	14. 08. 1950	→ Werklok im EAW Durlach
1907	3416	1109	91 2009	01. 02. 1949	→ Wittlager Kreishahn
1907	3417	1110	91 2010	20. 03. 1948	→ Farbwerke Höchst



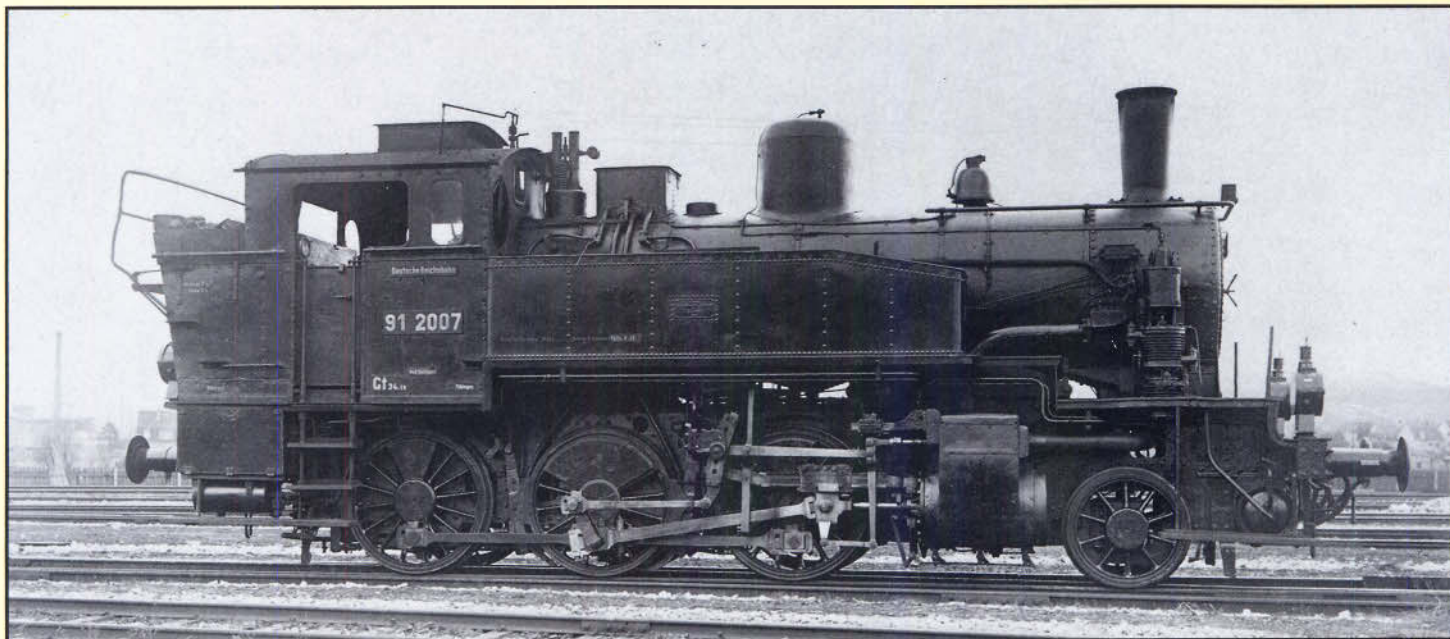


Bild 15: Die von Württemberg beschafften T 9³ kamen als 91 2001 – 2010 zur Deutschen Reichsbahn. Hier die 91 2007 (gebaut 1909 von der Maschinenfabrik Esslingen, Fabrik-Nr. 3414) von der Führerseite (um 1932 von Hermann Maey aufgenommen).

Bahnhof Münster-Gremmendorf aufgestellt.

Ilmetalbahn

Diese kleine Bahn im Solling hat so mancher Eisenbahnfreund schon „vor Zeiten“ besucht – nicht wegen der beiden T 9³, die dort im Einsatz waren, sondern wegen der preußi-

schen „Schnellzug-Tenderlokomotive“ der Gattung T 10, die auf der Nebenbahn von Salzderhelden über Einbeck nach Dassel nicht so recht zu wissen schien, welches Geschick sie hierher verschlagen hatte! 1934 erwarb die Ilmetalbahn von der Deutschen Reichsbahn die 91 376 (gebaut 1902

von Humboldt, Fabrik-Nr. 121) und 1935 die 91 424 (gebaut 1903 von Borsig, Fabrik-Nr. 5235). Die beiden Maschinen erhielten bei der Ilmetalbahn die Betriebsnummern 5 bzw. 6; die Nr. 5 wurde 1963, die Nr. 6 bereits 1959 ausgemustert.

Westfälische Landeseisenbahn

(vormals Warstein-Lippstadter Eisenbahn) Für das Streckennetz von 271 km hat die Bahn nicht weniger als 34 Maschinen der alten, guten Gattung T 3 eingestellt, darüber hinaus 7 „moderne“ T 9³. Sie wurden 1935/1936 erworben. Vier der sieben Maschinen wurden auf Heißdampf umgebaut (WL 73, 74, 75 und 77), erhielten Ventilsteuerung und einen erhöhten Dampfdruck von 13 kg/cm². Auch diese vier Lokomotiven sind zwischen 1960 und 1962 aus den Listen gestrichen worden.

Was ist geblieben? Eine Handvoll Museumslokomotiven – und im Rückblick: eine Lokomotive, die über ein halbes Jahrhundert zumindest innerhalb ihres Aufgabenbereichs auch unter schwierigen Verhältnissen niemals versagt hat, eine gute, ausgesprochen preußische Bauart, überall geschätzt, auch jenseits der deutschen Grenzen.

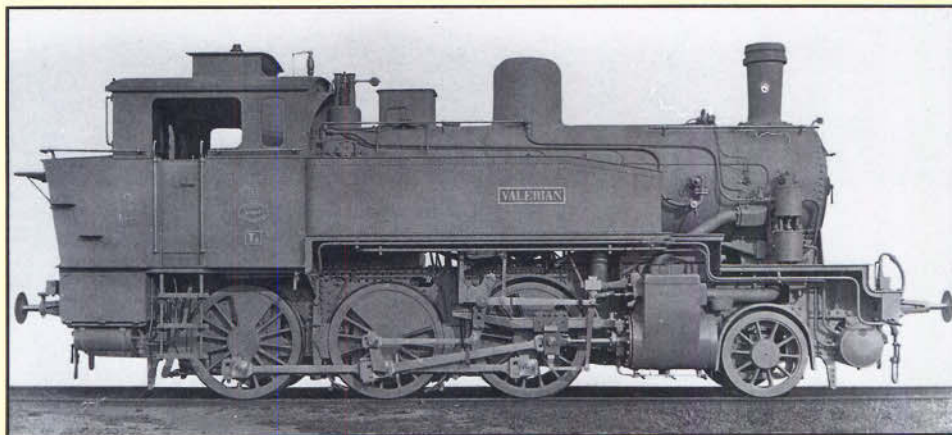
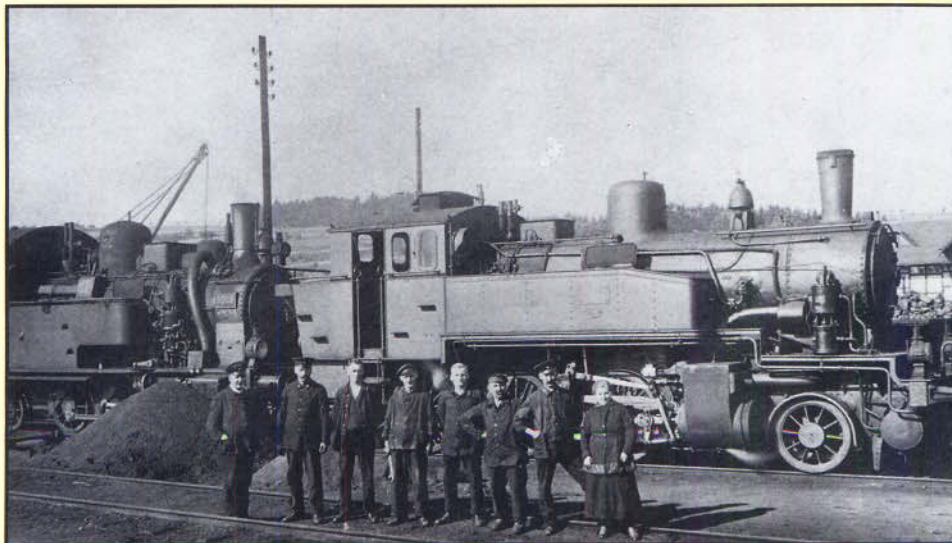


Bild 16: Auch die Reichseisenbahnen haben die preußische T 9³ beschafft. Hier die Betriebsnummer 2414 „VALERIAN“ 1910 von Grafenstaden als Fabriknummer 6083 gebaut, die 1912 in 7164 umgezeichnet wurde. Das Gattungsschild weist sie übrigens als T 8 aus.

Bild 17: Leider läßt sich die Betriebsnummer dieser T 9³ nicht erkennen und daher die Lok nicht identifizieren. Die hinter ihr stehende (T 26) Erfurt 9008 läßt wenigstens einen Rückschluß auf die Direktion zu. (Die Bilder 5 und 11 entstammen der Sammlung Rauter, alle anderen der Sammlung Dr. Scheingraber)



Quellenverzeichnis

(ohne Verfasser), Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten, Berlin 1838;
(ohne Verfasser), Normalien für die Betriebsmittel der Preussischen Staatseisenbahnen, Berlin 1913;
(ohne Verfasser), Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, Berlin 1881 ff;
(ohne Verfasser), Bildliche Verzeichnisse der Lokomotiven und Tender der Kgl. Eisenbahndirektionen, verschiedene Jahre;
L. Gebhardt und J. W. van Heye, Die Prüfung zum Lokomotivführer und Heizer, Berlin 1909;
(ohne Verfasser), Heusingers Kalender für die Eisenbahn-Techniker, Berlin 1911;
F. Gaiser, Aufzeichnungen über die Lokomotiven der einzelnen KED (handschriftlich), Aschaffenburg 1900 ff;
Die Entwicklung der Lokomotiven im Gebiet der mitteleuropäischen Eisenbahnverwaltungen, Band 2, bearbeitet von Metzeltin sen., Berlin 1937;
K. E. Maedel, Deutschlands Dampflokomotiven heute und morgen, Berlin (DDR) 1957;
K. Rudnick, Die Organisation der Deutschen Bundesbahn, Starnberg 1966;
G. Moll, H. Wenzel, Die Baureihe 91, Freiburg 1984;
LOK-MAGAZIN, Stuttgart 1962 ff.

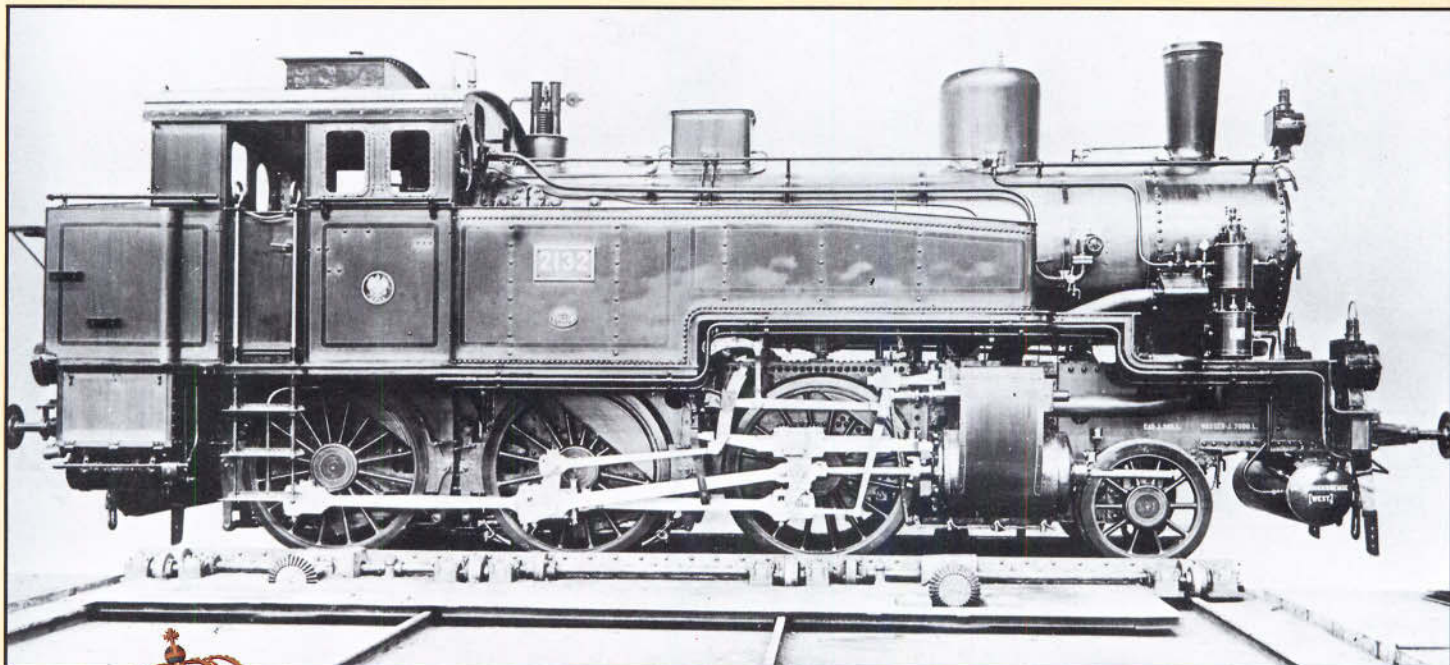


Bild 1: Die Berlin 2132 im Ablieferungszustand 1903. Vulcan hatte sie als Fabriknummer 2033 gebaut. 1906 wurde sie zur T 11 Berlin 7529 und von der DR als 74 024 übernommen.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



aus Eisenbahn-Journal 8/1985

Den Verfasser hat schon in früher Jugend alles rund um die Eisenbahn, jede Lokomotive gefesselt. Um 1910/11 hat er gelernt, angeleitet von seinen Brüdern, die preussischen Lokomotivgattungen auseinanderzuhalten – sei es auf seinem Heimatbahnhof Berlin-Zoologischer Garten oder zu Hause nach dem Auspuffton: gewaltig donnernd die S 9, mit Garbeschem „sound“ die T 12, viel ruhiger die bescheidene T 11. Unter uns Brüdern galt die T 11 als „schmucke“ Erscheinung, während die T 12, allein wegen der vergrößerten Rauchkammer das nicht gerade schmeichel-

hafte Beiwort „häßliche Ente“ erhielt! „Schmucke Lokomotive“ – diese und andere wertende Bezeichnungen sind durchaus subjektiv und für den „Hausgebrauch“ zulässig; sie sind oft von Jugenderinnerungen geprägt und verlangen keine weltweite Anerkennung. Die modernen ästhetischen Wertungen sind nicht selten der Mode unterworfen, einer oft kurzlebigen; oder sie halten sich über lange Jahre durch die „veröffentlichte“ Meinung, ja, es wirkt das mit, was man als „sozialen Druck“ zu bezeichnen pflegt: wer diese oder jene Bauart nicht für die schönste, allerschönste hält, ist nicht „in“. – Doch zur Sache! Um die Jahrhundertwende reichten im Nahverkehr der Großstädte die zweifachgekuppelten Bauarten nicht überall aus, d. h. die 1B-, B1, 1B1- und 2B-t der Gattungen T 2, T 4

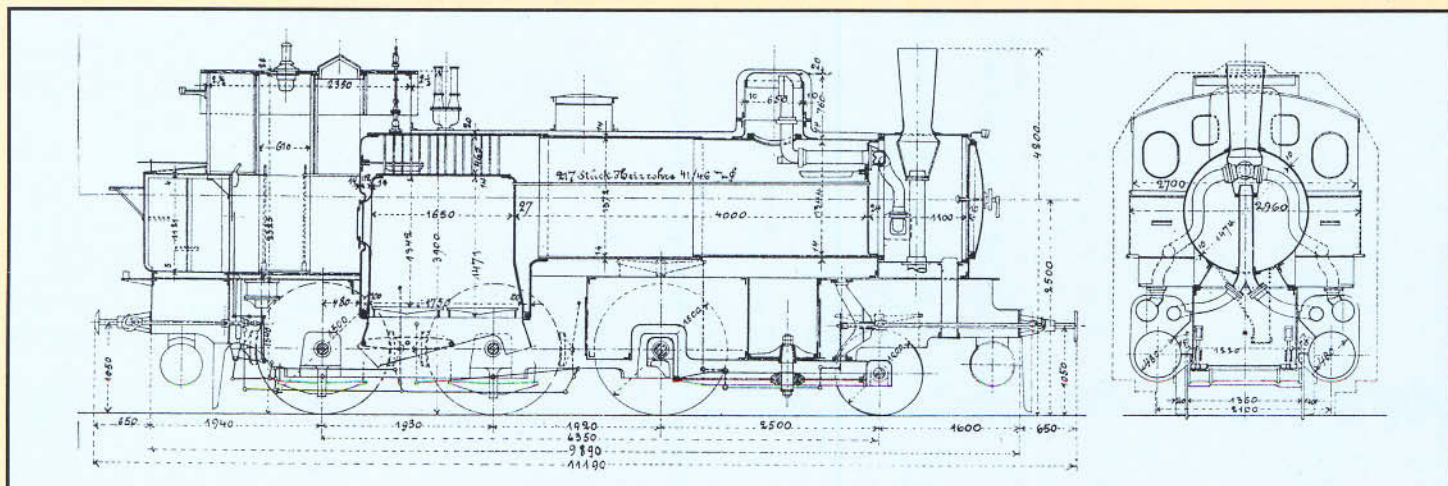
und T 5. Auf Vorstellungen der KED Altona, Berlin und Frankfurt am Main hin entschlossen sich die Preussischen Staatseisenbahnen, eine dreifachgekuppelte Bauart entwickeln zu lassen und in Dienst zu stellen, die schneller als die soeben eingeführte T 9³ (vgl. Eisenbahn-Journal 7/85) und leistungsfähiger sein sollte als z. B. die T 5¹ und T 5². Die eben genannte T 9³ hatte sich von Anfang an sehr gut bewährt, zum anderen lagen erste Erfahrungen mit den Heißdampflokomotiven vor, so mit den beiden Heißdampf-2B-t der Gattung T 5². So lag es nahe, die neue Bauart in zwei Versionen zu entwerfen – als Naßdampf- und als Heißdampflokomotive – und letztere mit dem Schmidtschen Rauchkammer-Überhitzer auszustatten. (Von der gleichzeitig entwickel-

Bild 5: Die 74 101 trägt das Bw-Schild „Berlin Leb“, was Berlin-Lehrter Bahnhof heißt, wo sie auch 1933 ausgemustert wurde.

Foto: Bellingrodt, Sammlung Rauter

Bild 2: Skizze der T 11 aus dem amtlichen Verzeichnis der KED Berlin.

Skizze: Sammlung Rauter



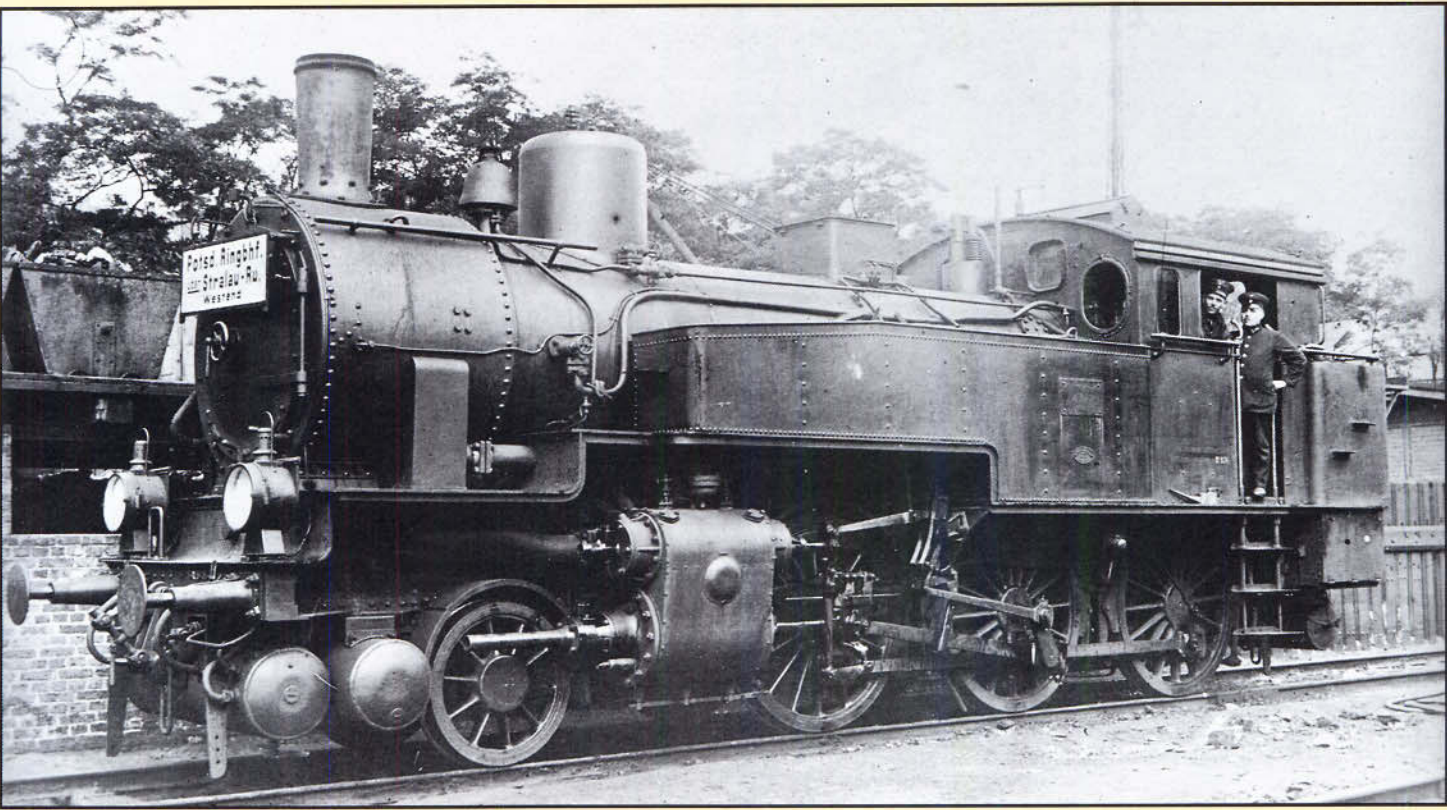


Bild 3: Gleichfalls aus dem ersten Lieferjahr stammt diese T 11 Berlin 2114, die 1906 zur T 11 Berlin 7511 wurde. Während des Ersten Weltkrieges kam sie 1916 zur KED Breslau (Breslau 7508) und wurde 1925 zur DR 74 003, die sie auch auf Heißdampf umbaute. So kehrte sie wieder in ihren ursprünglichen Bereich des Berliner Stadtbahnbetriebs zurück.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

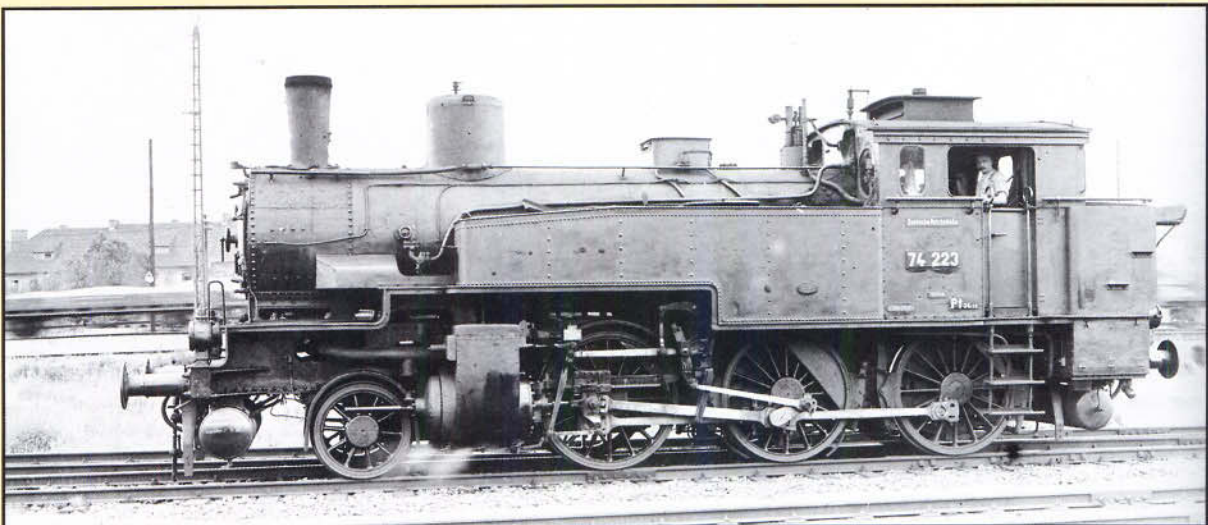


Bild 4: 1908 lieferte die Union Königsberg als Fabriknummer 1588 die T 11 Berlin 7615. Sie war 1930 noch als DR 74 223 beim Bw Tempelhof, wo auch diese Aufnahme entstand.
Foto: Bellingrodt, Sammlung Rauter

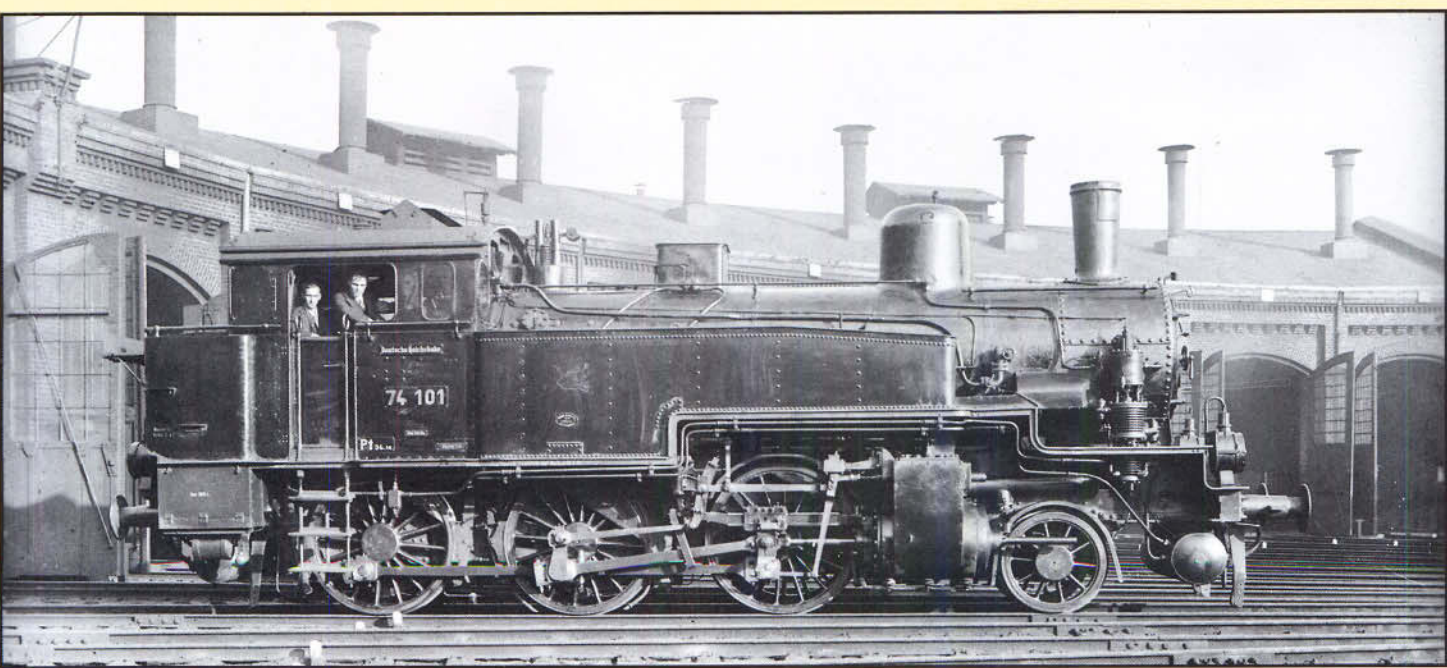


Tabelle 1: Abmessungen der normalen 1C-n2-t nach Musterblatt III-40 (spätere T 11)

Rost	m ²	1,73
Heizfläche	m ²	116,4
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	480/630/1500
Radstand	mm	6350 (fest: 3850)
Kessel über SO	mm	2500
Länge üP	mm	11 190
Achsdruck	t	15,1–15,9–16,0–16,0
Dienstgewicht	t	63,0
Reibungsgewicht	t	47,9
Geschwindigkeit	km/h	80
Vorräte: Wasser	m ³	7,4
Kohle	t	2,5

(nach Merkbuch 1915)

Wesentliche Unterschiede zur T 9³

		T 9 ³	T 11
Rost	m ²	1,53	1,73
Heizfläche	m ²	107	116
Triebwerk	mm	450/630/1350	480/630/1500
Dienstgewicht	t	60	63

Tabelle 4: Unmittelbar ab Lieferwerk erhalten die einzelnen Direktionen folgende Stückzahlen an Lokomotiven der Gattung T 11

Altona	36	Elberfeld	14	Königsberg	18
Berlin	141	Erfurt	11	Magdeburg	14
Breslau	7	Essen	33	Mainz	23
Bromberg	16	Frankfurt	27	Münster	3
Cassel	–	Halle	10	Posen	30
Cöln	13	Hannover	13	Saarbrücken	4
Danzig	8	Kattowitz	16	Stettin	33
					Summe
					470

ten dreifachgekuppelten Bauart mit der Achsstellung 1C1, der späteren T 6, wird hier nicht berichtet, sie wurde im Eisenbahn-Journal 3/1985 ausführlich behandelt.) Die Union-Gießerei in Königsberg/Preußen (die 1901 bereits die spätere T 9³ gebaut hat-

te) wurde beauftragt, die neue 1C-t in den beiden Versionen zu entwerfen. Wenn man nach den Fabriknummern gehen darf, so ist die Heißdampf-Bauart, die spätere T 12, zuerst gebaut worden (1902/Fabriknummer 1222), die Naßdampf-Version, die

Tabelle 5: Im Zuge des 2. Weltkrieges übernahm die Deutsche Reichsbahn insgesamt 51 Lokomotiven der Gattung OKi der PKP (ehemalige preuß. T 11) und gab ihnen Betriebsnummern bereits ausgemusterter T 11 in 2. Besetzung. Von diesen 51 Maschinen gelangten nach 1945 einige in den Bestand der Deutschen Bundesbahn bzw. Deutschen Reichsbahn in der DDR (unvollständige Übersicht).

Betriebsnummern vor der Übernahme durch die PKP		bei der PKP	bei der DR (2. Besetzung)	Ausmusterung	
Danzig	7503 →	OKi 1–2 Dz	→ 74 025	1965	Deutsche Reichsbahn (DDR)
Berlin	7502 →	OKi 1–3	→ 74 052	13. 02. 1952	Bw Uelzen
Berlin	7580 →	OKi 1–21	→ 74 118	26. 08. 1960	Bw Erfurt
Bromberg	7510 →	OKi 1–41	→ 74 198	13. 12. 1951	Bw Bremen
Bromberg	7514 →	OKi 1–49	→ 74 263	14. 08. 1950	ED Hamburg
Bromberg	7515 →	OKi 1–50	→ 74 264	14. 08. 1950	ED Hamburg

Dz = Danzig (Zusatzbezeichnung für Lokomotiven der von den Polen verwalteten Bahnen des Freistaats Freie Stadt Danzig)

Lokomotiven der Gattung T 11 bei der Deutschen Bundesbahn (unvollständige Übersicht):

Betriebsnummern bis 1925		ab 1925	Ausmusterung	
Kattowitz	7522	→ 74 022 (H)	1948 *)	ED Münster
Altona	7508	→ 74 032	14. 08. 1950	Bw Kiel
Osten	7501	→ 74 107 (H)	14. 08. 1950	Bw Oldenburg Hbf
Altona	7520	→ 74 203	14. 08. 1950	Bw Kiel
Berlin	7626	→ 74 246 (H)	14. 08. 1950	Bw Oldenburg Hbf
Stettin	7524**)	→ 74 326 (H)	14. 08. 1950	Bw Oldenburg Hbf

*) verkauft an die Moerser Kreisbahn, **) (2. Besetzung), (H) = auf Heißdampf umgebaut

Lokomotiven der Gattung T 11 bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR (unvollständige Übersicht):

Betriebsnummern bis 1925		ab 1925	Jahr des Verkaufs bzw. Ausmusterung	
Berlin	7549	→ 74 048	→ 1963	Erfurter Industriebahn
Berlin	7594	→ 74 146	+ 1965	Rbd Erfurt
Stettin	7512	→ 74 216	+ 1959	Bw Erfurt G
Berlin	7617	→ 74 225	+ 1965	Rbd Erfurt
Hannover	7512	→ 74 231	→ 1965	Erfurter Industriebahn
Berlin	7630	→ 74 281	→ 1956	Erfurter Industriebahn

Tabelle 2: Leistungsfähigkeit der T 11 (nach Merkbuch 1915)

Steigung	45	60	75 km/h
	Wagengewicht in t		
1:∞	710	410	215
1:1000	530	315	165
1: 200	245	145	70
1: 100	135	75	30

Die Angaben der Ausgabe von 1924 liegen wegen anderer Berechnungsgrundlagen wesentlich höher.

Tabelle 3: Übersicht der an die Preußischen Staatseisenbahnen gelieferten T 11 nach Baujahr und Lieferwerk

	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	Summe
Union	37	23	38	45	40	114	26	41	364
Vulcan	4	–	15	6	–	–	–	–	25
Borsig	–	15	–	–	–	–	–	–	15
Hohenzollern	–	–	20	38	–	8	–	–	66
Summe	41	38	73	89	40	122	26	41	470

Tabelle 6: Die Lokomotiven gebaut nach dem Vorbild der preußischen Gattung T 11 der Lübeck-Büchener-Eisenbahn (geliefert von Linke-Hofmann)

Baujahr	Fabriknummer	Betriebsnummer und Namen	Ausmusterung bzw. Verkauf
1905	332	123 „Stier“	+ 1923 → AKN 14
1905	333	124 „Hirsch“	+ 1923 → AKN 17
1906	334	125 „Fuchs“	+ 1922 → AKN 18
1906	335	126 „Marder“	+ 1924 → AKN 19
1907	547	127 „Löwe“	+ 1926
1907	548	128 „Tiger“	+ 1929
1907	549	129 „Leopard“	+ 1927
1908	589	130 „Panther“	+ 1926
1908	590	131 „Jaguar“	+ 1930

AKN = Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster

spätere T 11, etwas später (1903/Fabriknummer 1256).

Die Naßdampf-Version lehnt sich in allen wesentlichen Abmessungen an die bereits oben erwähnte spätere T 9³ an, ist aber in mancherlei Hinsicht verstärkt worden.

Beide Gattungen weisen das Krauss-Helmholtz-Drehgestell auf, beide arbeiten mit der außenliegenden Heusinger-Steuerung; die spätere T 11 wurde anfangs mit Kolbenschieber geliefert, spätere Lieferungen erhielten jedoch wieder die bewährten Flachschieber.

Der Grund dafür war, daß die Kolbenschieber nicht zuverlässig gearbeitet haben und man deshalb zunächst die Entwicklung dieser Schieber bei der Heißdampf-Version abwarten wollte. So entstand eine brave und durchaus brauchbare Lokomotive, die sich den zweifachgekuppelten, wie erwartet, an Leistungsfähigkeit überlegen zeigte, der Heißdampf-Version der späteren Gattung T 12 in dessen an Leistung und Wirtschaftlichkeit nicht gewachsen war.

Die Abmessungen der späteren T 11 sind aus der Tabelle 1 zu ersehen.

Es vergingen mehrere Jahre, bis die Kinderkrankheiten im Heißdampfbetrieb beseitigt waren und die T 12 ihre endgültige Ausgestaltung gefunden hatte.

Erst von 1910/1911 an wurden in Preußen, von Ausnahmen für den Rangier- und Güterzugdienst abgesehen, keine Naßdampflokomotiven mehr beschafft.

Die T 11 hatte im täglichen Dauerbetrieb gegenüber der T 12 einen Mehrverbrauch von etwa 20% an Wasser und 15% an Kohle. Die Leistungsfähigkeit der T 11 zeigt Tabelle 2.

Von der Naßdampf-Version haben die Preußischen Staatseisenbahnen in acht Jahren immerhin 470 Lokomotiven in Dienst gestellt, fast ein Drittel davon – 141 Stück – in der Direktion Berlin (siehe auch Tabellen 3 und 4). Im Jahre 1905/1906 erhielt diese Bauart die Gattungsbezeichnung T 11 sowie die Hunderter-Reihen 7501–7700 für die Betriebs-

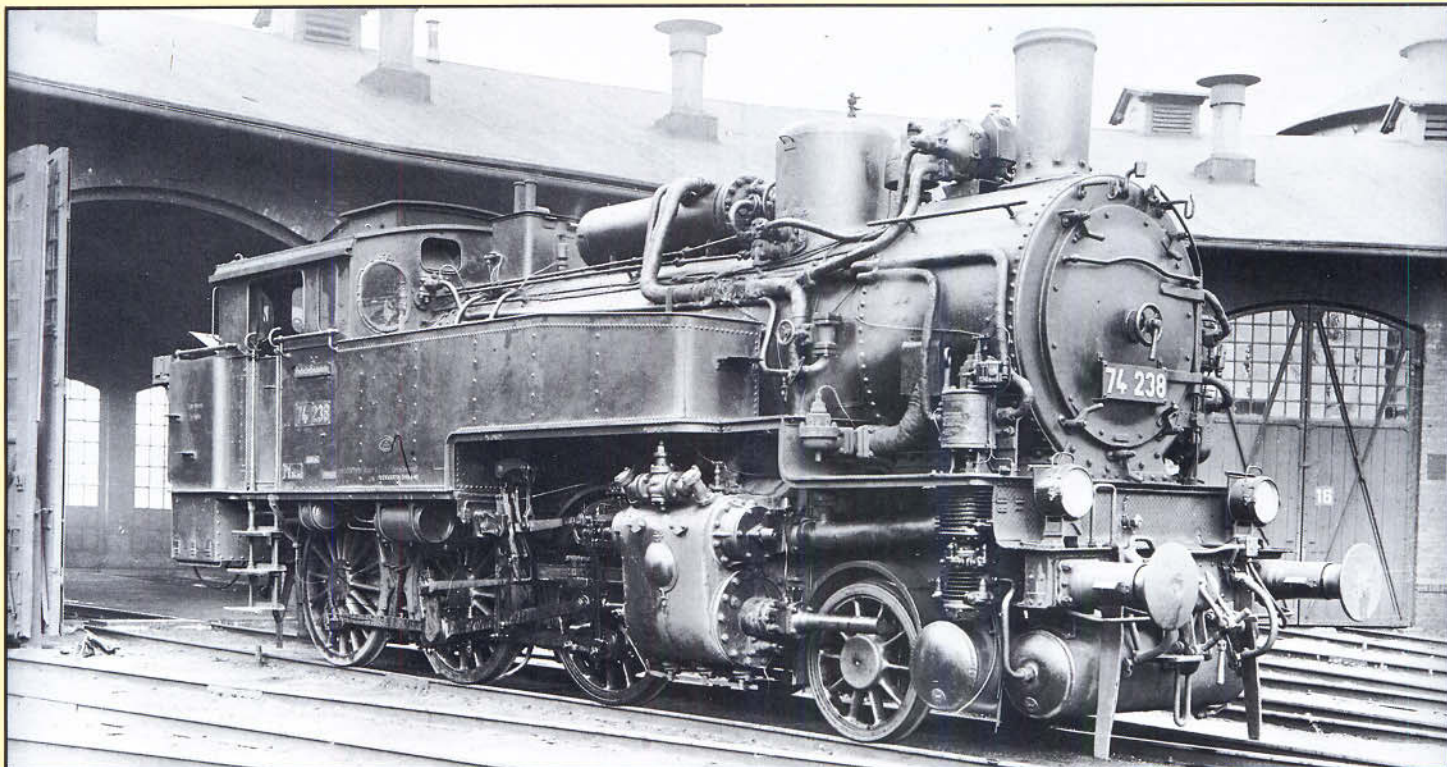
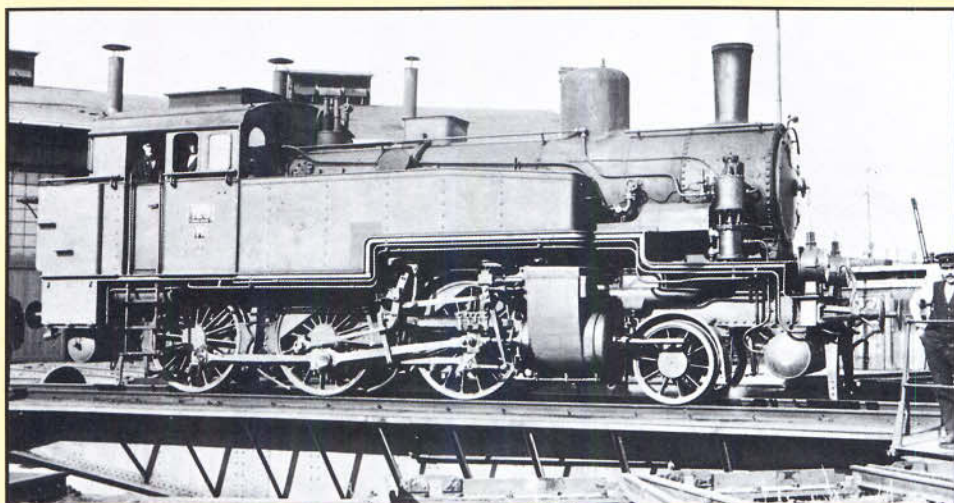


Bild 6: Auf Heißdampfbetrieb umgebaut wurde von der DR die ehemalige T 11 Bromberg 7508 (1908 Union 1611), die 1914 dem Bw Cüstrin, 1930 dem Bw Berlin-Lehrter Bahnhof zugewiesen war. Sie gehörte zu den langlebigen T 11 und wurde erst am 14. 8. 1950 beim Bw Oldenburg Hauptbahnhof ausgemustert.
Foto: Bellingrodt, Sammlung Rauter

Bild 7: Eine der neun T 11, die die Lübeck-Büchener Eisenbahn zwischen 1905 und 1908 beschaffte. Betriebsnummer 129 „Leopard“ wurde 1907 bei Linke-Hofmann in Breslau als Fabriknummer 549 gebaut und nach 20jähriger Tätigkeit bereits 1927 ausgemustert.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

nummern.
 In der Literatur über die T 11 findet sich oft der Hinweis „anfangs T 8“. Ein Hinweis, der wohl aus Huberts „Berliner Stadtbahnlokomotiven im Bild“ übernommen worden ist.
 Es gab bereits in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts mancherlei Bemühungen, Bauarten gleicher Verwendung und Leistung in bestimmten Kategorien zusammenzufassen. Sie dienten dem „inneren Betrieb“ der KED, waren weder einheitlich noch allgemein verbindlich. Erst 1905/1906 ist in Preußen das für alle KED verbindliche Bezeichnungssystem eingeführt worden, für unsere 1C-n2-t also T 11.
 Bis zum Ersten Weltkrieg sind die T 11 neben den T 12 stets auch im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr im Einsatz gewesen, u. a. weil man bei dem schnell anwachsenden Verkehr diese Bauart noch nicht entbehren konnte. Später ist sie nur noch bei besonders starkem Verkehr, so an Sonntagen, herangezogen worden.
 Die Berliner T 11 wurden dann meist als Rangierlokomotiven verwendet, einige auch an andere Direktionen überwiesen.
 Nach 1918 finden wir viele T 11 in den sog. „Entente“-Ländern; 22 in Belgien, 25 in Frankreich (davon 23 bei der PLM) und mindestens 56 in Polen, darunter 4 bei den Eisenbahnen der Freien Stadt Danzig.
 Die Deutsche Reichsbahn hat 368 Lokomotiven mit vorläufiger Nummer (1923) und 358 mit endgültiger Nummer (1925) bezeichnet; jeweils mit 74 001 beginnend.
 1926 wurden 16 Lokomotiven auf Heißdampfbetrieb umgebaut, wobei die Gesamtheizfläche auf 118,7 m² anstieg. Im Zweiten Weltkrieg sind 51 Lokomotiven der polnischen Gattung OKi 1 von der DR übernommen und (leider) mit den Nummern bereits ausgemustelter T 11 (Baureihe 74⁰⁻³) in 2. Besetzung bezeichnet worden.
 Nicht wenige der ehemaligen T 11 haben den Zweiten Weltkrieg überlebt, so z. B. einige



„polnische“, die auf deutschem Boden verblieben. Diese wurden von der DB in den Bezirken Hamburg, Hannover und vor allem Münster zusammengefaßt und im Zeitraum von 1947 bis 1951 ausgemustert; die meisten davon am 14. 8. 1950.
 Einige der Münsteraner Lokomotiven sind für lange Nebenbahnstrecken übrigens mit ei-

Bild 8: Hier ein Foto der im Text erwähnten Lokomotive der Erfurter Eisenbahnschule mit der Phantasiebezeichnung Cassel 7778.
Foto: Krall, Sammlung Rauter.



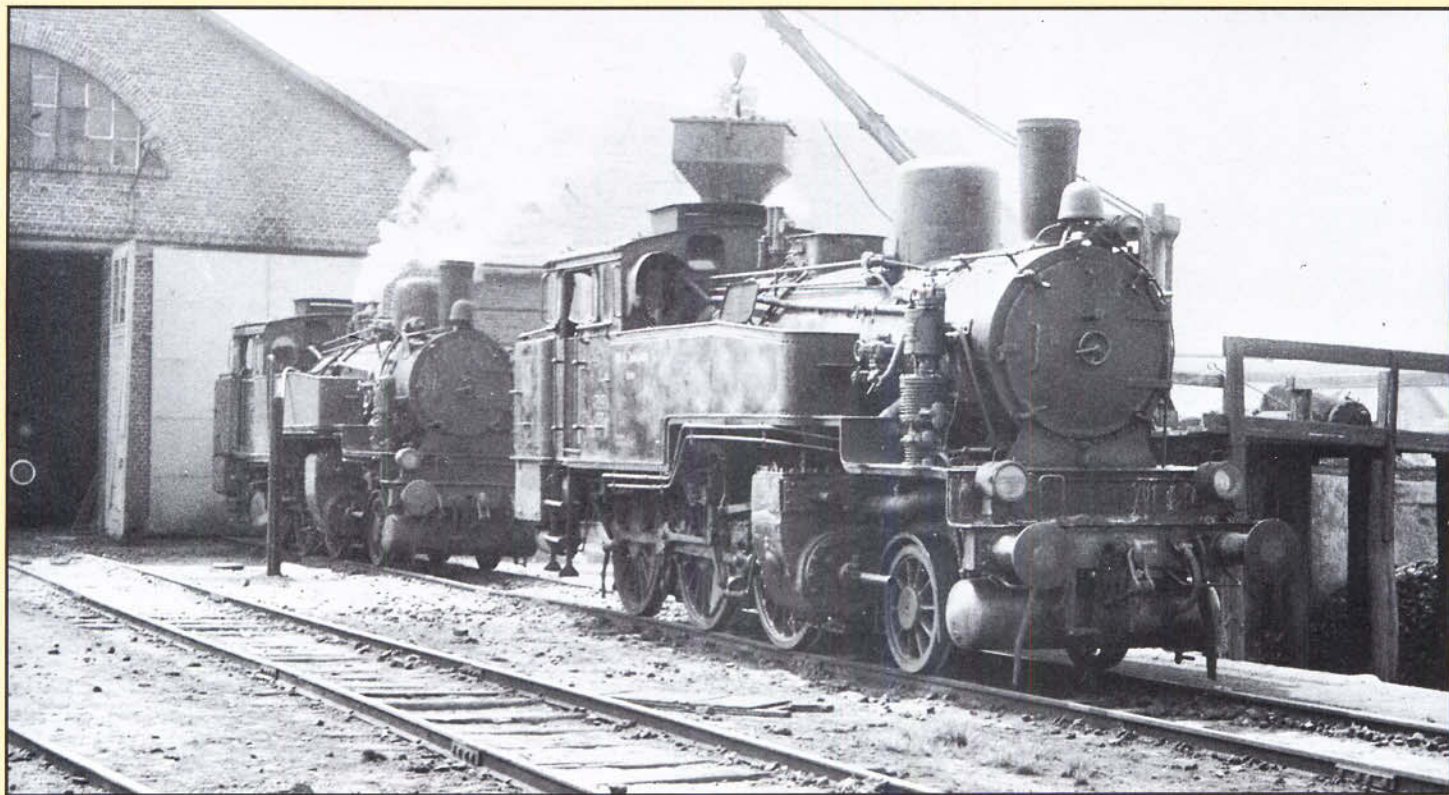


Bild 9: Bei der Industriebahn Erfurt-Ost stehen die ehemaligen 74 048 und 74 240 noch 1970 in Betrieb.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Tabelle 7: Die ersten und die letzten Lieferungen der T 11 an die Preußischen Staatseisenbahnen
Lieferung von Union im Jahre 1903

Fabriknummer	Betriebsnummern bis 1906	Betriebsnummern ab 1906	Direktionswechsel	Umzeichnung DR 1925	Umzeichnung bei der PKP	1939 bzw. 1941 von PKP an DR (neue Nr.)	Bemerkungen
1256	Bln 2104	Bln 7501	→ 1915 Kat	7517	OKi 1-1	74 037 *)	
1257	2105	7502		7518	OKi 1-3	74 052 *)	+ 1952 Uelzen
1258	2106	7503		7519	OKi 1-4	74 064 *)	
1259	2107	7504		7520	74 001 (H)		+ 1950 ED Münster
1260	2108	7505		7521	OKi 1-6	74 070 *)	+ 1946 ED Berlin
1265	2109	7506		7522	74 002 (H)		
1266	2110	7507		7523	OKi 1-7	74 081 *)	+ 1948 ED Münst. ①
1267	2111	7508		7524	OKi 1-8	74 084 *)	
1268	2112	7509		7525	OKi 1-9	74 086 *)	
1269	2113	7510		7526	OKi 1-10	74 097 *)	
1270	2114	7511	→ 1916 Bsl	7508	74 003 (H)		②
1271	2115	7512		7509	74 004 (H)		+ 1950 ED Münster
1272	2116	7513		7510	74 005 (H)		+ 1950 ED Münster
1273	2117	7514					③
1274	2118	7515			74 006 (H)		+ 1950 ED Hannover
1275	Alt 1520	Alt 7501			74 007 (H)		+ 1950 ED Hannover
1276	1521	7502					④

(H) = auf Heißdampf umgebaut; *) (2. Besetzung); Alt = Altona; Bln = Berlin; Bsl = Breslau; Kat = Kattowitz

① = 1948 verkauft an die Moerser Kreisbahn

② = zuletzt Werklokomotive im AW Bremen

③ = nach dem 1. Weltkrieg abgegeben an Etat Belge (EB 9614)

④ = nach dem 1. Weltkrieg abgegeben an Etat Belge

nem Zusatzender ausgerüstet worden.

Bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR haben die ehemaligen T 11 einige Jahre länger ausgehalten, meist bei der RBD Erfurt und später bei der Erfurter Industriebahn (siehe auch Tabelle 5). Einen der beiden letzten Vertreter der Gattung T 11 zeigt das Foto von Günter Krall, aufgenommen am 4. 5. 1980. Diese schicke Lokomotive hat freilich die merkwürdige Bezeichnung 7778 Cassel: 7778 wäre nach preußischem Brauch eine T 12 – und ausgerechnet Cassel ist die einzige Direktion gewesen, die ab Fabrik keine T 11 bekommen hat; ihr sind insgesamt 12 Maschinen der Gattung T 11 von anderen Direktionen überwiesen worden – die 12. trug die Bezeichnung (T 11) Cassel 7512.

Andere deutsche Bahnen haben sich mit der Achsanordnung 1C nicht anfreunden können, sind zur 1C1 übergegangen. Nur die Lübeck-Büchener-Eisenbahn ist dem preußischen Beispiel gefolgt (siehe Tabelle 6).

Man verwechsle sie nicht mit der T 10 der LBE, die mit einem Treibraddurchmesser von 1400 mm zwischen der T 9³ und der T 11 liegt! Die T 11, die „schicke“ Lokomotive, war die letzte preußische Naßdampf-Tenderlokomotive für den Personenzugdienst!

Tabelle 7: Die ersten und die letzten Lieferungen der T 11 an die Preußischen Staatseisenbahnen
Lieferung von Union im Jahre 1910

Fabriknummer	Betriebsnummern bis 1925	Betriebsnummern ab 1925	Bemerkungen	Fabriknummer	Betriebsnummern bis 1925	Betriebsnummern ab 1925	Bemerkungen
1811	Stn 7526	74 341 ¹⁾	①	1825	7536	—	② EB 9536
1812	7527	74 342 ¹⁾	+ 1950 ED Hannover	1826	7537	—	③ EB 9537
1813	7528	74 343 ²⁾	②	1827	7538	—	④ EB 9538
1814	7529	74 344 ³⁾	+ 1965 Deutsche Reichsbahn (DDR)	1828	Mgd 7514	74 355	—
1815	Erf 7509/7524 *)	74 345	+ 1965 Deutsche Reichsbahn (DDR)	1852	Alt 7539	74 356 ⁶⁾	+ 1950 Bw Kiel
1816	7510/7525 *)	74 346	+ Deutsche Reichsbahn (DDR)	1853	7540	—	⑤ EB 9540
1817	7511/7526 *)	74 347	+ 1931	1854	7541	74 357	⑥
1818	Alt 7529	74 348 ⁴⁾	+ 1950 ED Hamburg	1855	7542	74 358	+ 1932
1819	7530	74 349 ⁵⁾	+ 1933 Bw Itzehoe				
1820	7531	74 350 ⁴⁾	+ 1948 ED Hannover				
1821	7532	74 351	+ 1931				
1822	7533	74 352	+ 1950 ED Hamburg				
1823	7534	74 353	+ 1930				
1824	7535	74 354	+ 1932				

*) nach späterer Umzeichnung

¹⁾ 1932 Bw Templin; ²⁾ 1932 Bw Stettin H; ³⁾ 1932 Bw Stettin G; ⁴⁾ 1933 Bw Hagenow Land;

⁵⁾ 1933 Bw Itzehoe; ⁶⁾ 1933 Bw Neumünster

① 1944 Bw Eberswalde; nach dem 2. Weltkrieg bei der PKP verblieben

② nach dem Ersten Weltkrieg an die Etat Belge (EB) abgegeben

③ 1932 an die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft AG in Königsberg verkauft

Alt = Altona, Erf = Erfurt, Mgd = Magdeburg, Stn = Stettin

Druckaufbau des Lokomotiv-
 40. 10. 1905 I. O. 5612.
 (8. 10. 1905)

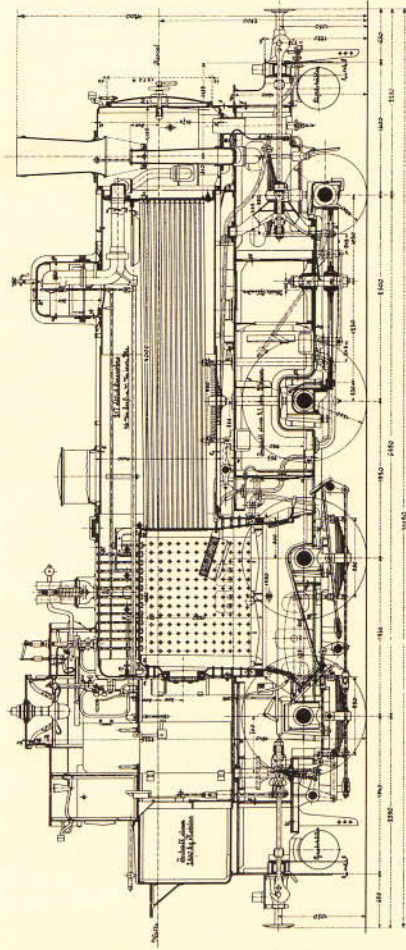
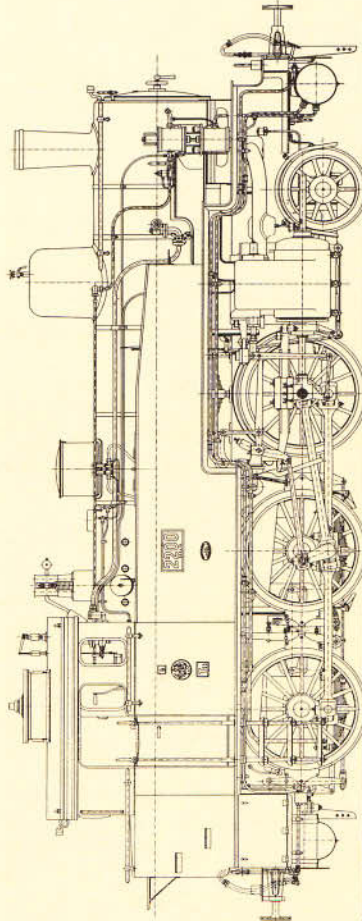
Druckaufbau des Lokomotiv-
 40. 10. 1905 I. O. 5612.
 (8. 10. 1905)

Druckaufbau des Lokomotiv- 40. 10. 1905 I. O. 5612. (8. 10. 1905)

Druckaufbau des Lokomotiv-
 40. 10. 1905 I. O. 5612.
 (8. 10. 1905)

Druckaufbau des Lokomotiv-
 40. 10. 1905 I. O. 5612.
 (8. 10. 1905)

Druckaufbau des Lokomotiv-
 40. 10. 1905 I. O. 5612.
 (8. 10. 1905)



Druckaufbau des Lokomotiv-
 40. 10. 1905 I. O. 5612.
 (8. 10. 1905)

Druckaufbau des Lokomotiv-
 40. 10. 1905 I. O. 5612.
 (8. 10. 1905)

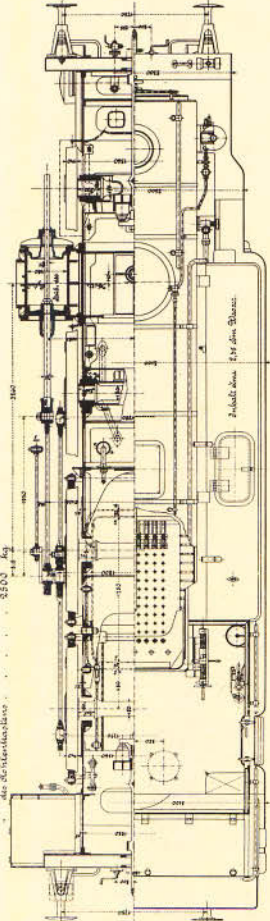
Druckaufbau des Lokomotiv-
 40. 10. 1905 I. O. 5612.
 (8. 10. 1905)

Druckaufbau des Lokomotiv-
 40. 10. 1905 I. O. 5612.
 (8. 10. 1905)

Druckaufbau des Lokomotiv-
 40. 10. 1905 I. O. 5612.
 (8. 10. 1905)

Druckaufbau des Lokomotiv-
 40. 10. 1905 I. O. 5612.
 (8. 10. 1905)

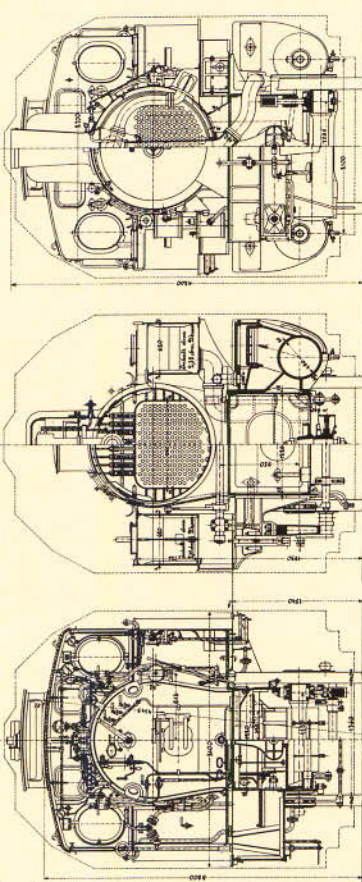
Druckaufbau des Lokomotiv-
 40. 10. 1905 I. O. 5612.
 (8. 10. 1905)



Druckaufbau des Lokomotiv-
 40. 10. 1905 I. O. 5612.
 (8. 10. 1905)

Druckaufbau des Lokomotiv-
 40. 10. 1905 I. O. 5612.
 (8. 10. 1905)

Druckaufbau des Lokomotiv-
 40. 10. 1905 I. O. 5612.
 (8. 10. 1905)



Druckaufbau des Lokomotiv-
 40. 10. 1905 I. O. 5612.
 (8. 10. 1905)

Druckaufbau des Lokomotiv-
 40. 10. 1905 I. O. 5612.
 (8. 10. 1905)

Druckaufbau des Lokomotiv-
 40. 10. 1905 I. O. 5612.
 (8. 10. 1905)

Die Gattung T 11 wurde nach Musterblatt III-40 in 470 Exemplaren für die Kgl. Preussischen Staatseisenbahnen beschafft.

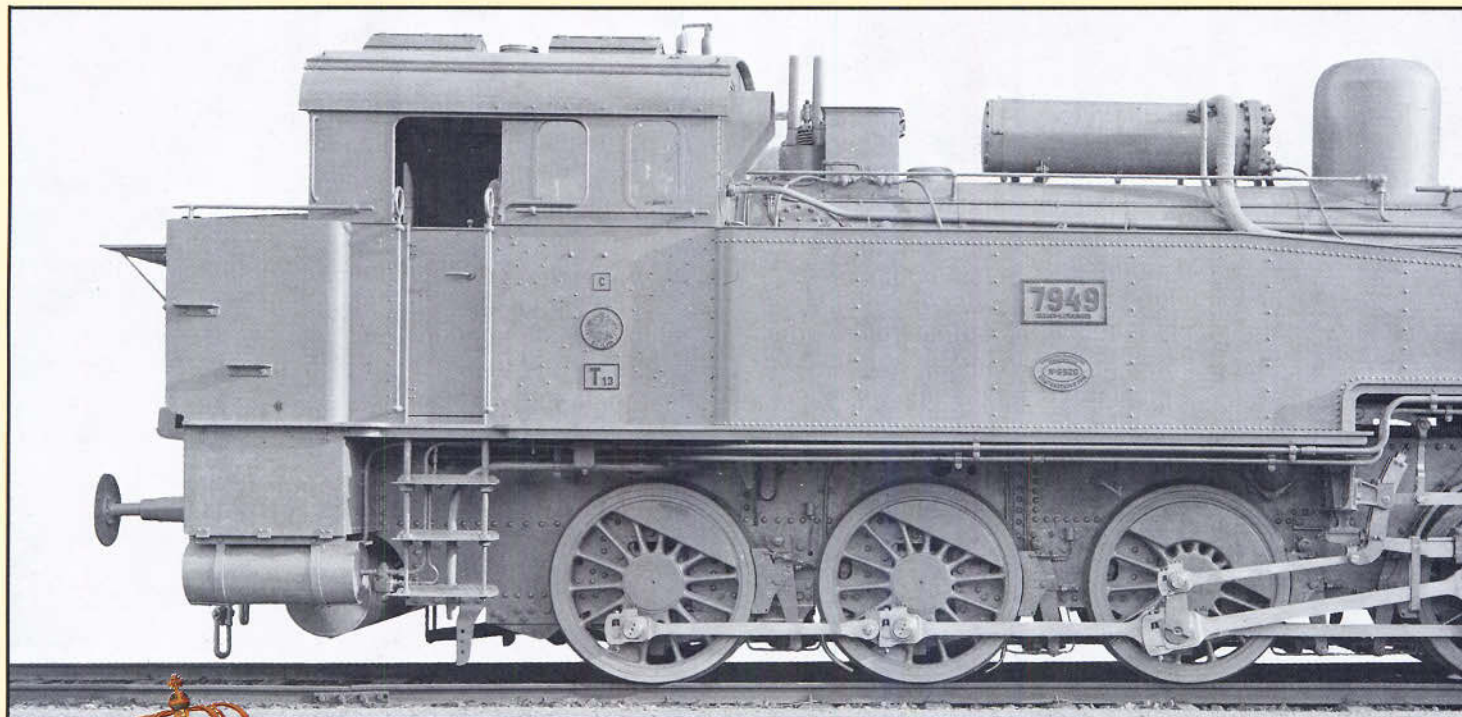
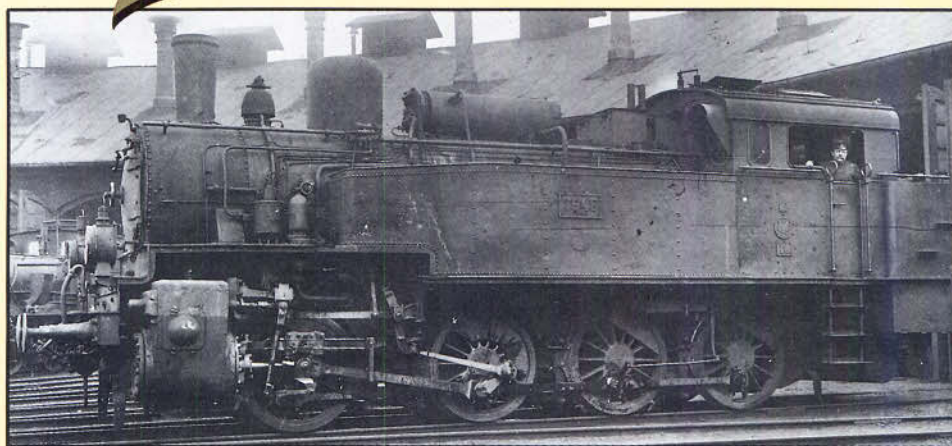


Bild 1: Eine der 60 für Elsaß-Lothringen gebauten T 13 zeigt diese schöne Werkaufnahme der Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft Grafenstaden.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Die Gattung T 13 (Bauart Union)

aus Eisenbahn-Journal 1/1986



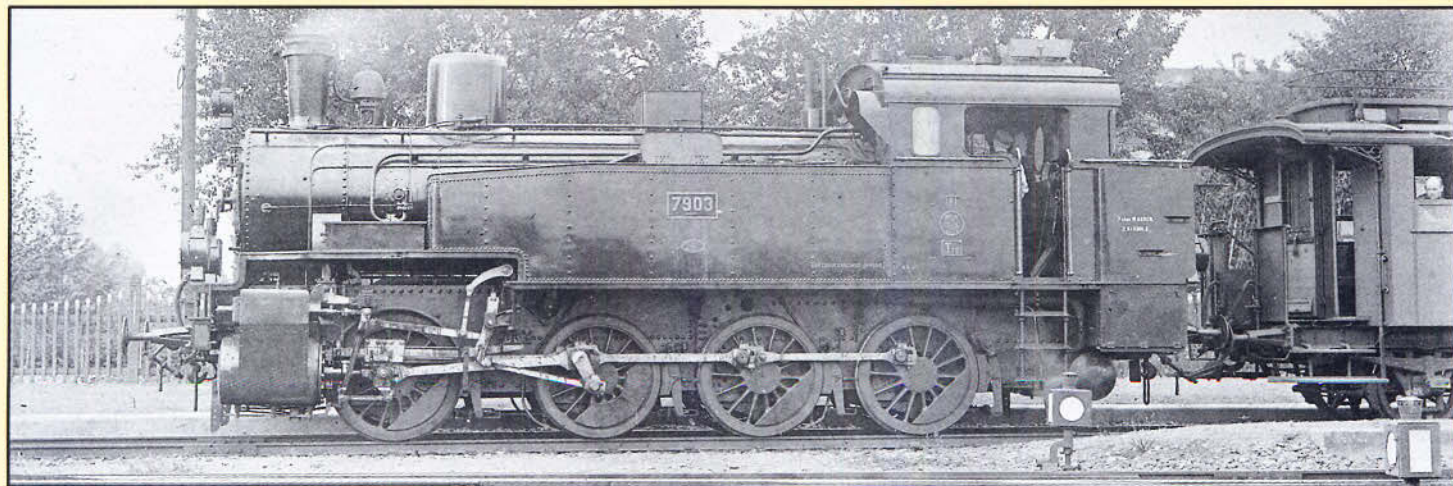
Das preußische Gattungszeichen T 13 ist zweimal verliehen worden: Zum einen im Jahre 1906 an die D n2-t (nach Born BB-t) der Bauart Hagans, einer Variante der E n2-t (CB-t) von Hagans, der späteren T 15, zum

◀ **Bild 2:** Die Breslau 7946 gehört der letzten, 1916 von Hagans gebauten Lieferserie an (Fabrik-Nr. 859). Erstaunlicherweise besaß die Lok schon damals einen Vorwärmer. Bei der Deutschen Reichsbahn wurde sie in 92903 umgezeichnet.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 3: Die T 13 Cassel 7903 wurde 1911 von der Union in Königsberg als Fabrik-Nr. 1923 gebaut. Unsere Aufnahme stammt aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. Unterhalb der Krimpe des Schornsteins erkennt man den roten Ring, der auf die Marcotty-Rauchverbrennungsanlage hinweist.

Foto: Sammlung Rauter



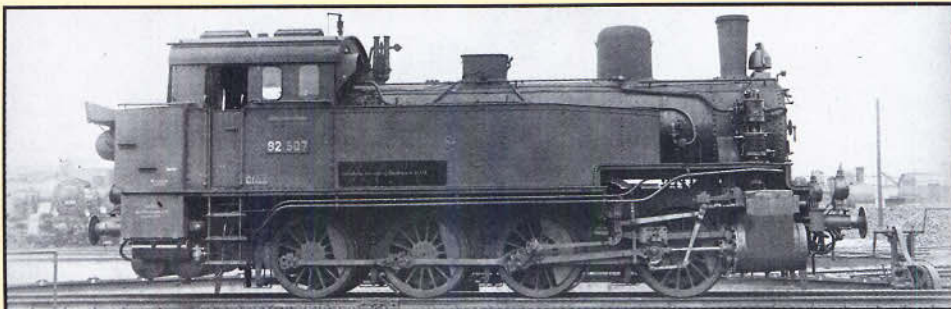
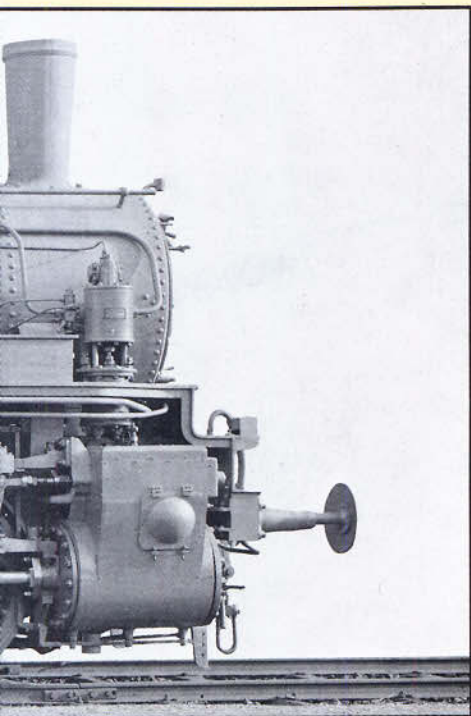


Bild 4: Werner Hubert verdanken wir diese Aufnahme der frei auf der Drehscheibe stehenden 92 507. Bis zur Umzeichnung 1925 führte sie die Bahnnummer Essen 7905; geliefert wurde sie im Jahre 1910 von Union (Fabrik-Nr. 1807).

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

anderen 1910 an die D n2-t der Bauart Union. Die beiden Hagans-Bauarten werden in Kürze im Eisenbahn-Journal vorgestellt, die nachstehenden Zeilen seien daher ausschließlich der T 13 der Bauart Union gewidmet.

Wäre nicht bereits die normale C n2-t (spätere Gattung T 7) in Heft 4/1985 des Eisenbahn-Journals als „Lokomotive ohne Eigenschaften“ vorgestellt worden, so käme diese keineswegs abwertende Bezeichnung der Königsberger T 13 zu. Liegen auch Jahrzehnte

zwischen ihrem ersten Auftritt auf der Welt der Schiene, so besitzen beide Bauarten doch ein gemeinsames Merkmal: sie sind unter den preußischen Tenderlokomotiven diejenigen, welche – um einmal den bayerischen Begriff zu verwenden – in erster Linie R (Rangierlokomotiven) gewesen sind. Die anderen Bauarten sind dagegen bezüglich ihres Einsatzes in ihren besten Jahren mit dem Kürzel Pt (für Personenzug-Tenderlokomotiven) bzw. GtL – hier übersetzt als Gemischtzug-Tenderlokomotiven für L = Lokalbahn (d. h. Neben-

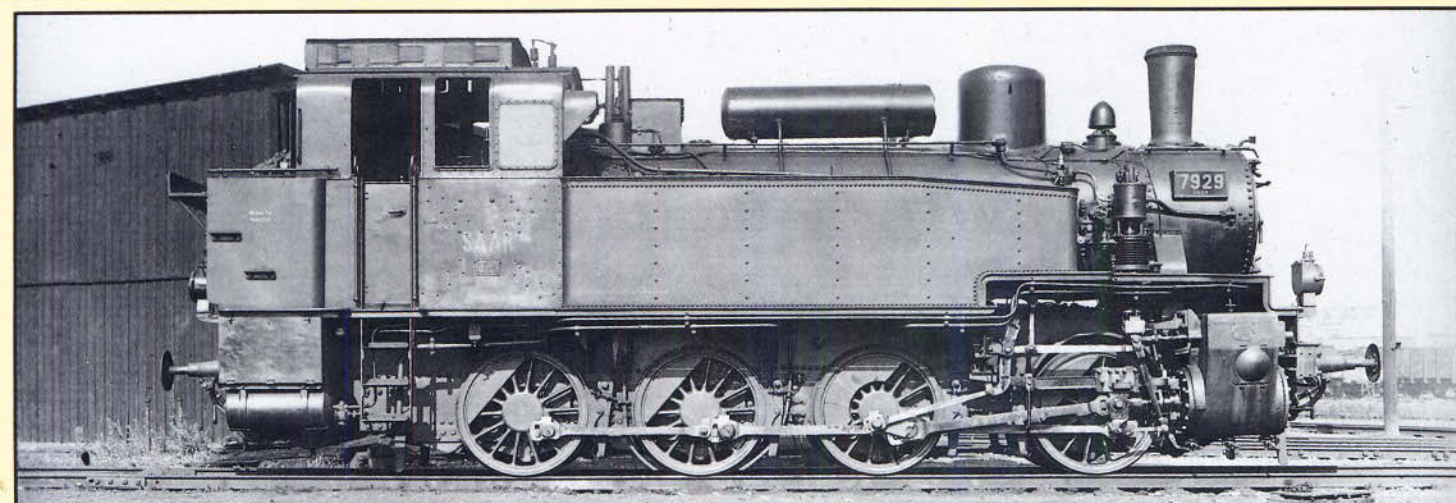
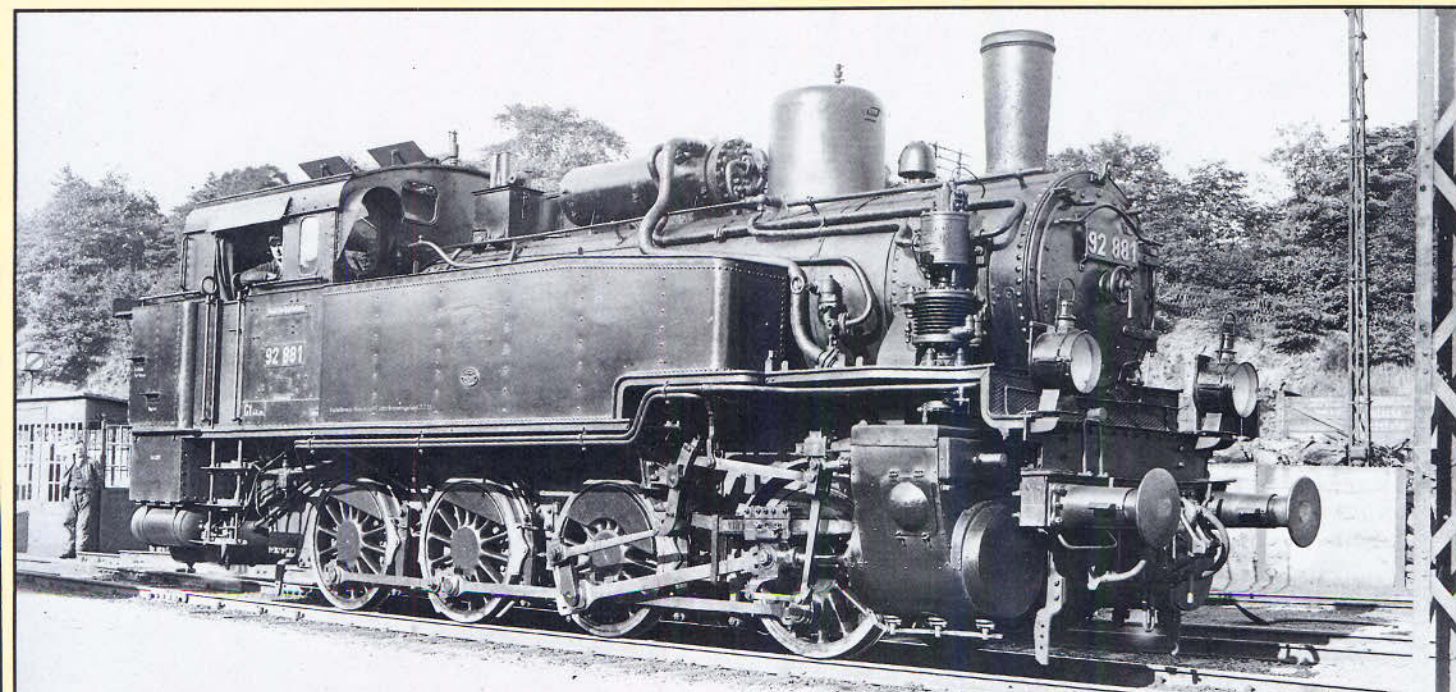


Bild 5: 1922 bestellten die SAAR-Bahnen zusätzlich zu den von Preußen übernommenen 20 Lokomotiven der Gattung T 13 bei Hagans und Hanomag eine Nachbaugruppe von insgesamt 12 Maschinen, darunter die abgebildete SAAR 7929, die 1935 von der Deutschen Reichsbahn in 92 945 umgezeichnet wurde.

Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 6: 1933 hat Carl Bellingrodt die 92 881 (ehemalige (T 13) Elberfeld 7937, gebaut 1915 von Hohenzollern, Fabrik-Nr. 3492) im Bw Lennep aufgenommen. Auch sie trägt auf dem Langkessel einen Vorwärmer.

Foto: Sammlung Rauter



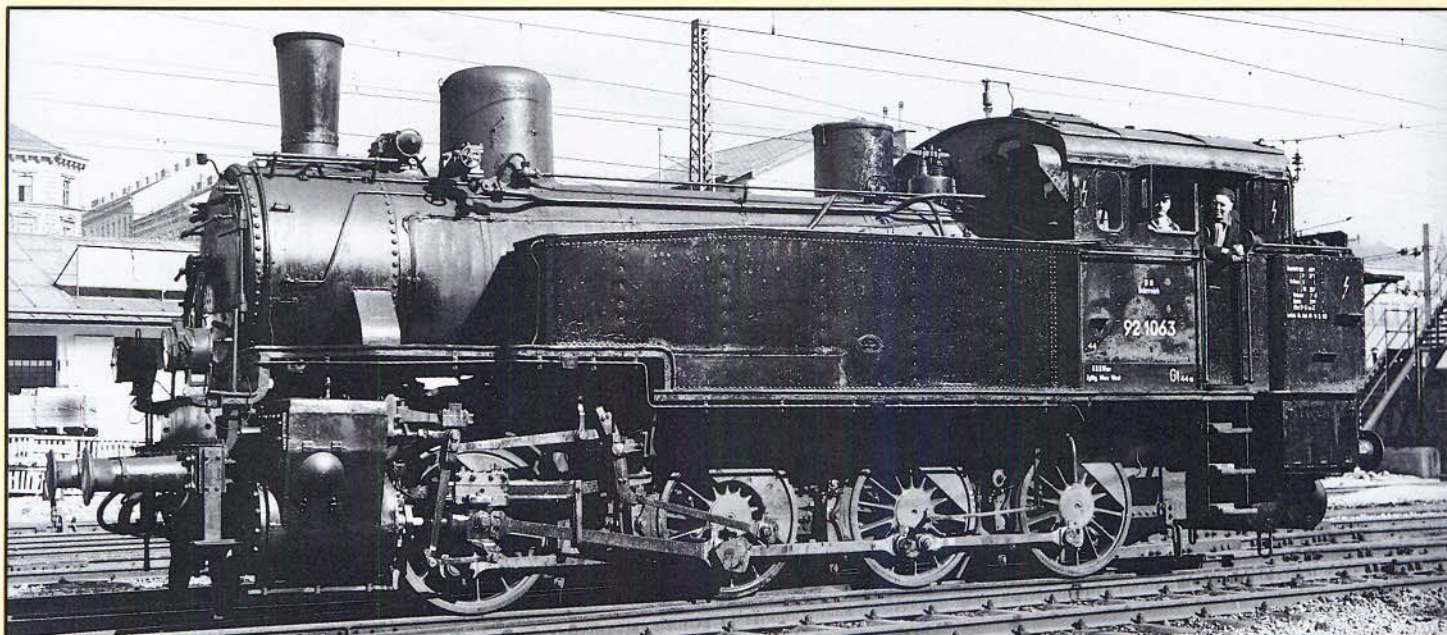


Bild 7: Aus der Nachbestellung der Deutschen Reichsbahn über 72 Maschinen der Gattung T 13 stammt die 92 1063, die nach dem Zweiten Weltkrieg in Österreich verblieben und 1953 bei der Zugförderungsleitung Wien-West eingesetzt war.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

bahnen) – treffend charakterisiert. Es bestand ja in den altpreussischen Zeiten (bis in die achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts) kein großer Bedarf an „reinrassigen“ Verschiebelokomotiven, am ehesten noch in den Industriegebieten jener Epoche, so in Oberschlesien und im Ruhrgebiet; dort

hatte auch die spätere T 7 ihre Domäne. Wie stand es in den anderen Gebieten? Zum einen war es üblich, Lokomotiven, die nicht mehr so recht für den Streckendienst geeignet erschienen – sei es, weil sie zu geringe Leistung erbrachten, sei es, daß ihre Geschwindigkeit nicht mehr ausreichte –, auf die

Verschiebebahnhöfe zu versetzen. Das gilt bis in die neueste Zeit. So sah man zahlreiche G 3 auf den Rangierbahnhöfen, später die G 7¹ und – vielen Lesern des Eisenbahn-Journals gewiß noch in guter Erinnerung – die G 8¹. Auf den kleineren Bahnhöfen dagegen übernahmen damals die Zuglokomotiven das Rangiergeschäft.

Darüber hinaus nahmen die „Auch-Rangierlokomotiven“ ebenfalls Verschiebedienst wahr: gehen wir sehr weit zurück, sind es die B-t-Bauarten, dann die uns bekannten dreifach gekuppelten (C-t, C1-t, 1C-t) der Gattungen T 3 und T 9. Es gab z. B. kaum einen größeren Personenzug-Bahnhof, auf dem nicht die altbekannte T 3 fast unentbehrlich und gewiß unermüdlich tätig gewesen wäre, so in Berlin Ahb (Anhalter Bahnhof), Frankfurt am Main Hbf, Leipzig Hbf etc. In Berlin (und wohl auch in anderen Städten) ist die T 3 vielfach von den 1C-t der Gattungen T 11 und T 12 (Pt I) abgelöst worden, falls nicht der Übergang unmittelbar auf Diesellokomotiven erfolgte. Nein, die vierfach und fünffach gekuppelten Lokomotiven der Bauart Hagans sind ebenso wie die E h2-t, spätere T 16, nicht vergessen

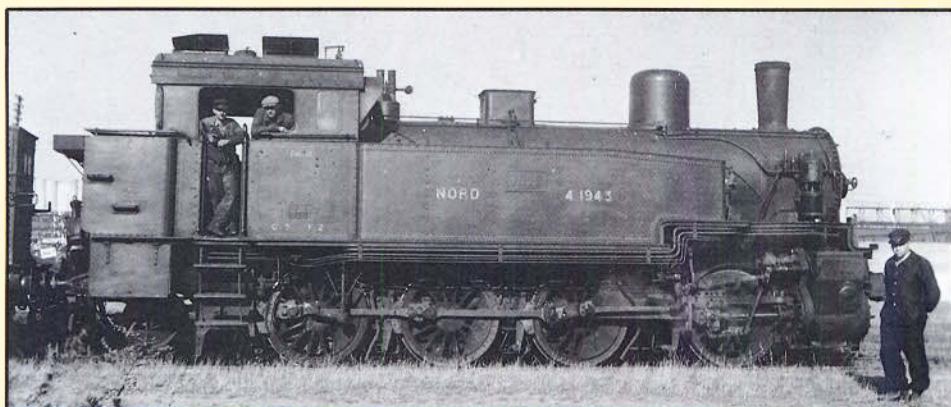
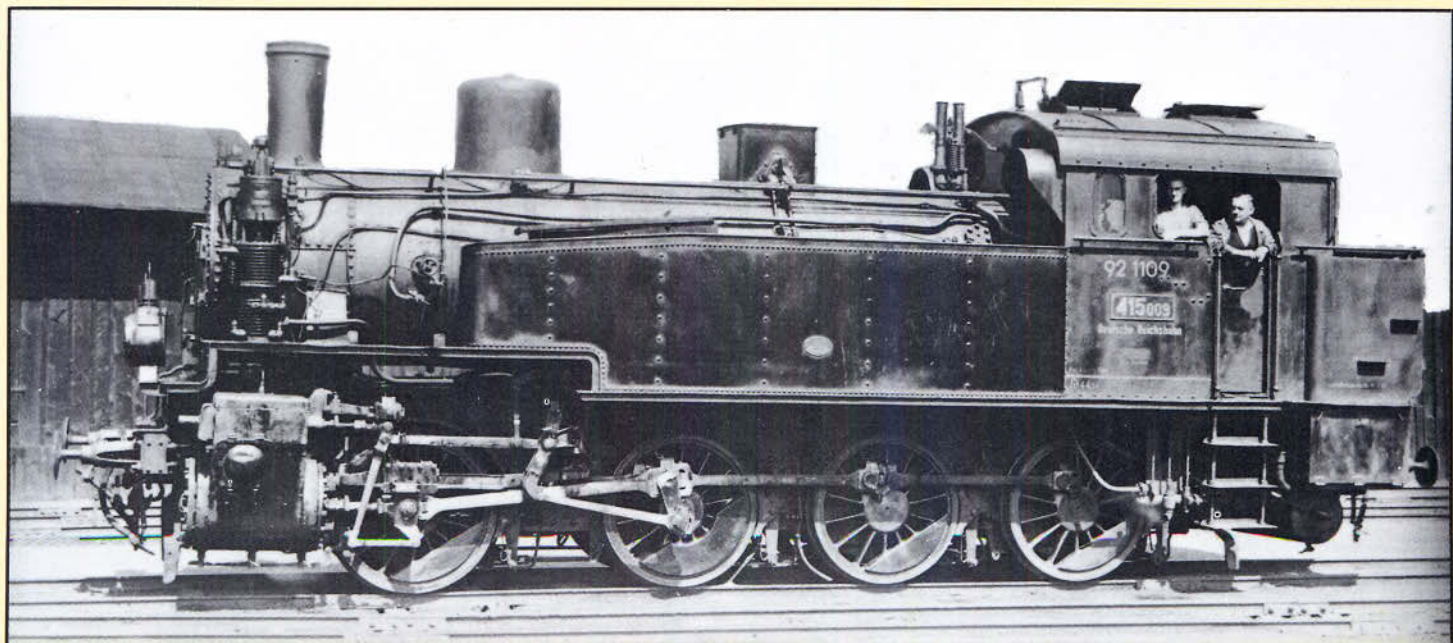
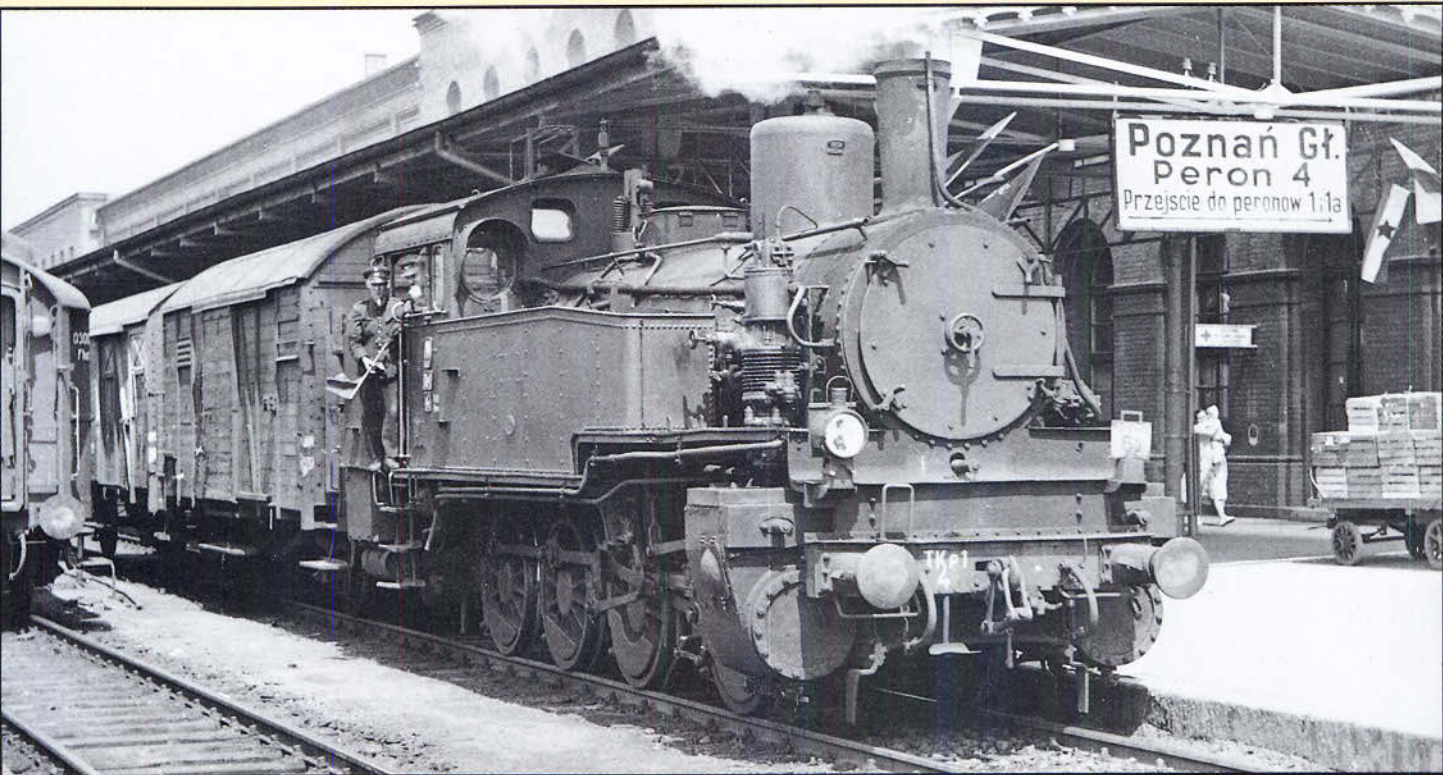


Bild 8: In Calais hat Herr Hesselink am 1. 8. 1938 eine an die französische Nordbahn gelangte T 13 aufgenommen.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber





worden. Diese drei Bauarten sind nicht als Rangierlokomotiven entworfen worden, sondern für den Dienst auf steigungs- und krümmungsreichen Strecken im Hügelland und Mittelgebirge. Das gilt auch für die T 16, die sich freilich bald auch im schweren Verschiebedienst bewährte. Die Hagansbauarten zeigten überdies Mängel, die sie für einen weiteren Einsatz nicht gerade empfohlen. Anstelle der dreifach- sollte nun eine vierfachgekuppelte Lokomotive entwickelt werden, eine D n2-t, einfach im Aufbau, leicht zu unterhalten, die in der Hauptsache für den Verschiebedienst bestimmt war, ohne einen gelegentlichen Einsatz auf Nebenbahnen auszu-schließen.

Bei den langwierigen Verhandlungen ging es u. a. um die damals hochaktuelle Frage, ob man sich für Naßdampf- oder Heißdampfbetrieb entscheiden sollte. Die einen bestanden auf der neuen Betriebsart, deren Kinderkrankheiten (1907) im wesentlichen überwunden waren, von der sie sich wesentliche Vorteile auch im Rangierdienst versprochen. Allen voran natürlich Robert Garbe (1847–1932), der weitsichtige, unermüdliche, aber auch unduldsame Verfechter des Heißdampfbetriebes. Seine Allzweck-Tenderlokomotive, die kleine C h2-t (T 8) zeigte freilich Mängel, so

daß Garbe sehr bald vorschlug, eine D h2-t zu bauen. In der Abstimmung Naßdampf oder Heißdampf unterlag er (ausnahmsweise). Die anderen legten großen Wert auf eine in jeder Hinsicht einfache Bauart, die notfalls auch in kleinen Bahnbetriebswerkstätten (Stations-schlossereien) instandgesetzt werden kann. Es gab übrigens auch Stimmen, die für den Umbau alter, gut erhaltener C n2-Lokomotiven der Gattungen G 3 und G 4¹ in D-t ein-traten, doch ohne Erfolg. Die Entscheidung fiel zugunsten der Naßdampf-D-t.

Zu Beginn des Beitrages war die Rede von der „Lokomotive ohne Eigenschaften“. Das kommt daher, daß diese neue T 13 möglichst viele bewährte Bauteile ihrer Vorgängerinnen T 9³ und T 11 übernehmen sollte: den Kessel aus zwei Schüssen, den Dampfdom auf dem ersten, den Sandkasten auf dem zweiten Kesselschuß, das Sicherheitsventil der Bauart Ramsbottom, die außenliegende Heusinger-Steuerung und anderes mehr.

So wurde alsbald ein Musterblatt aufgestellt (mit der Bezeichnung III-4q), und im Jahre 1910 wurden als erste geliefert die Unions-Lokomotiven der Gattung T 13 Münster 7901–7903 (Fabrik-Nr. 1800–1802) Essen 7901–7907 (Fabrik-Nr. 1803–1809). Ein erster Blick auf die T 13 bereits läßt die

Handschrift der Konstrukteure aus Königs-berg erkennen.

Die wichtigsten Abmessungen der T 13 sind in der Tabelle 1 wiedergegeben. Es sei er-wähnt, daß der Kessel um 50 mm tiefer liegt als bei der T 11, daß die vierte Achse einen Seitenspielraum von beiderseits 20 mm hat, die zweite Achse – recht ungewohnt – zur Treibachse wird. Der Gattung T 13 wurde die Hunderter-Reihe 7901–8000 zugeteilt. Alle bis 1916 an die Preußischen Staatseisenbah-nen gelieferten T 13, nach Baujahr und Liefer-werk, mitsamt den als Nachbau von der Deut-schen Reichsbahn in den Jahren 1921 und 1922 beschafften Lokomotiven, sind in Tabel-le 2 aufgeführt, ihre Leistungen in Tabelle 3.

Die Verteilung auf die einzelnen Eisenbahndi-rektion erfolgte sehr unterschiedlich. So wur-den z. B. bis 1916 unmittelbar an die KED Es-sen und Kattowitz sehr hohe Stückzahlen ge-liefert (90 bzw. 79), während andere Direktion-en wie beispielsweise Danzig und Königs-berg nur wenige Lokomotiven ab Werk bezo-gen (5 bzw. 4 Maschinen).

Die KED Erfurt, Frankfurt/Main und Posen ha-ben übrigens gar keine T 13 ab Werk in ihren Bestand eingestellt. Gewiß gab es bis 1916 einige Änderungen im Bestand; erwähnt sei hier nur der Berliner Bezirk, der fast die Hälfte

Bild 10 (oben): Diese Aufnahme der pol-nischen TKP 1–4 ist am 22. 6. 1958 in Posen entstanden. Die polnische Be-triebsnummer läßt leider keine Rück-schlüsse auf die frühere Betriebsnum-mer bei der Deutschen Reichsbahn zu, weil die PKP nach dem Ende des Zwei-ten Weltkrieges die an sie gelangten Lo-komotiven, mit der Ordnungsnummer 1 beginnend, neu durchnummerierte und der entsprechende Umzeichnungsplan bis heute nicht bekannt ist.

Foto: Sammlung Rauter
Bild 9: Zwölf Lokomotiven der Gattung T 13 verblieben nach dem Ersten Welt-krieg bei den Tschechoslowakischen Staatsbahnen CSD, die sie als 415.001–012 bezeichneten. 1938 kamen sie als 921101 – 1112 wieder zur Deutschen Reichsbahn.

Foto: Sammlung Rauter
Bild 11: Schnittzeichnung der Gattung T 13 (Bauart Union) nach Musterblatt III-4q im Maßstab 1:87.

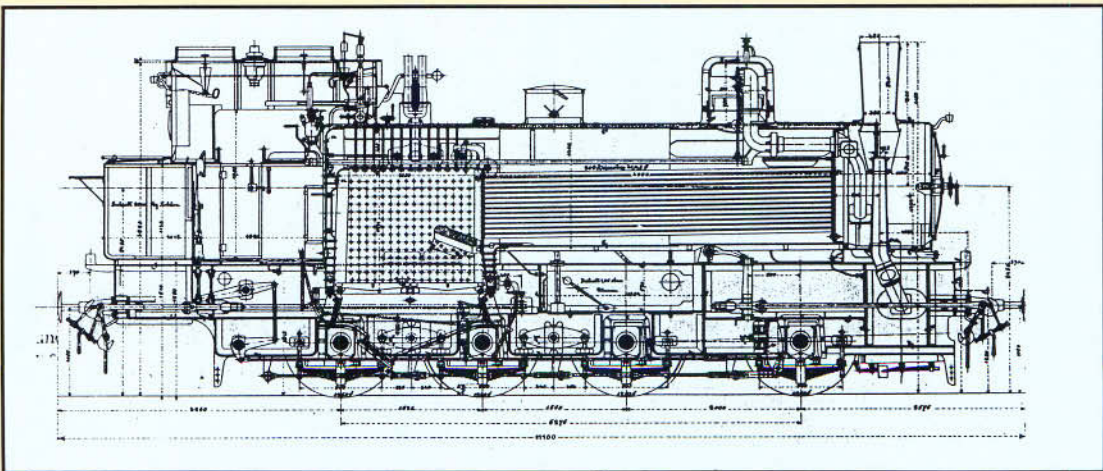


Tabelle 1: Abmessungen der normalen T 13 der Bauart Union nach Musterblatt III-4q (nach Merkbuch 1915)

Rost	m ²	1,73
Heizfläche*)	m ²	116,4
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	500/600/1250
Radstand	mm	5275
Achsdruck	t	14,9–15,5–15,5–15,0
Dienstgewicht*)	t	60,9
Reibungsgewicht*)	t	60,9
Kesselmitte ü SO	mm	2450
Länge über Puffer	mm	11100
Geschwindigkeit	km/h	45
Vorräte: Wasser	m ³	7,0
Kohle	t	2,5

***) Abweichungen der Heißdampf-T 13¹**

Heizfläche gesamt	m ²	141,8
Überhitzerfläche	m ²	49,3
Dienstgewicht	t	65,4
Reibungsgewicht	t	65,4

Tabelle 2: Lieferungen der normalen T 13 an die K.P.E.V. und an die Deutsche Reichsbahn (geordnet nach Baujahr und Lieferwerk)

	Preußische Staatsbahnen					DR				
	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1921	1922	Summe
Union	50	72	71	41	46	21	—	—	38	339
Hanomag	—	—	23	—	—	—	—	—	—	23
Hohenzollern	—	—	28	7	—	48	—	—	—	83
Wolf (vorm. Hagans)	—	—	—	—	22	37	37	—	—	96
Grafenstaden	—	—	—	—	—	9	—	—	—	9
Henschel	—	—	—	—	—	—	—	12	22	34
Summe	50	72	122	48	68	115	37	12	60	
							512 +		72 =	584

Tabelle 3: Die Zuglasten der normalen T 13 (nach Merkbuch 1924):

bei	15	20	25	30	35	40	45	km/h
1 : ∞			2100	1650	1285	975	720	t
1 : 500		1450	1100	900	700	550	415	
1 : 200	1035	800	630	510	405	310	250	
1 : 100	575	440	355	285	225	175	140	
1 : 50	285	220	175	135	95			

Die Zuglasten der Heißdampf-T 13 (nach Merkbuch 1924):

	15	20	25	30	35	40	45	km/h
1 : 500			1410	1190	960	800	640	t
1 : 100	700	565	465	385	315	260	210	
1 : 50	355	280	225	185	155	120		

Tabelle 4: Die T 13 (D n2-t) der Oldenburgischen Staatseisenbahnen (geliefert von Hanomag)

Baujahr	Fabrik-Nr.	Betriebsnummer	Name	Betriebsnummer ab 1925
1911	6221	219	Simson	92 585
	6222	220	Goliath	92 586
	6223	221	Herkules	92 587
	6224	222	Atlas	92 588
1912	6634	239	Titan	92 606
	6635	240	Cyclop	92 607
1916	7998	264	Gigant	92 910
	7999	265	Hüne	92 911
1919	9226	277	Recke	92 912
	9227	278	Roland	92 913

Im Jahre 1921 lieferte Hanomag eine Heißdampfversion der T 13 an die Deutsche Reichsbahn. Die ersten vier Lokomotiven erhielten oldenburgische Betriebsnummern (286–289), führten aber keine Namen mehr.

Tabelle 5: Von den Gattungen T 13 und T 13¹ (beide mit der Achsformel D-t) wurden folgende Stückzahlen beschafft:

von	T 13	T 13 ¹
Preußen	512	—
Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen	60	—
Oldenburg	10	—
SAAR-Bahnen	12	5
Deutsche Reichsbahn	72	13
Summe	666 +	18 = 684

Tabelle 7: Die Betriebsnummern der normalen T 13 bei den einzelnen Direktionen

	Hersteller	Baujahr		Hersteller	Baujahr
Altona			7902–7906	Union	1911
7901–7904	Union	1912	7907–7910	Hanomag	1912
7905–7906 ¹⁾			7911–7912	Union	1911
7907–7908	Union	1913	7913–7916	Union	1913
Berlin			7917–7925	Union	1914
7901–7906	Union	1910	7926–7933	Hagans	1915
7907–7913	Union	1911	7934–7937	Hohenzollern	1915
7914–7922	Union	1912	Kattowitz		
7923–7928	Hanomag	1912	7901	Union	1910
7929–7948	Union	1912	7902–7916	Union	1911
7949–7951	Union	1914	7917–7925	Union	1912
Breslau			7926–7927	Hanomag	1912
7911–7918	Union	1912	7928–7943	Union	1912
7919–7922	Union	1913	7944–7949	Union	1913
7923–7928	Union	1914	7950–7952	Union	1914
7929–7932	Hagans	1914	7953–7965	Union	1915
7933–7935	Hagans	1915	7966–7968 ⁵⁾		
7936–7947	Hagans	1916	7969–7974	Hagans	1915
Bromberg			7975–7982	Hagans	1916
7901–7904	Union	1912	Königsberg		
7905–7906	Union	1914	7901–7904	Hagans	1916
7907–7909	Union	1915	Magdeburg		
7910–7911	Hagans	1916	7906–7910 ⁶⁾		
Cassel			7911–7919	Union	1910
7901–7903	Union	1911	7920–7921	Union	1911
7904–7908	Hohenzollern	1912	7922–7925	Union	1912
7909–7914	Union	1913	7926–7929	Hohenzollern	1912
7915–7918	Hagans	1915	7930–7931	Union	1913
7919–7924	Hohenzollern	1915	7932–7933	Union	1914
7925–7929	Hagans	1916	7934–7937	Union	1915
7930–7936 ²⁾			7938–7944	Hagans	1916
Cöln			Mainz		
7901–7910	Union	1910	7901–7902	Union	1912
7911	Hagans	1914	7903–7904	Hohenzollern	1912
7912–7913	Hohenzollern	1915	7905–7906	Union	1913
Danzig			7907–7908	Union	1914
7901–7905	Hagans	1916	7909–7910	Hagans	1914
Elberfeld			7911–7913	Hohenzollern	1915
7901–7907	Hohenzollern	1912	Münster		
7908–7912	Union	1913	7901–7906	Union	1910
7913–7922	Union	1914	7907–7909	Hagans	1914
7923–7927	Hagans	1914	7910–7914	Grafenstaden	1915
7928–7939	Hohenzollern	1915	7915–7916 ⁷⁾		
7940–7941 ³⁾			7917–7921	Hohenzollern	1915
Erfurt			7922–7926	Hagans	1916
Essen			Posen		
7901–7920	Union	1910	Saarbrücken		
7921–7929	Union	1911	7901–7904	Union	1910
7930–7938	Hanomag	1912	7905–7906	Union	1911
7939–7947	Hohenzollern	1912	7907–7908	Hanomag	1912
7948–7950	Union	1912	7909–7910	Hohenzollern	1912
7951–7956	Hohenzollern	1912	7911–7912	Union	1913
7957–7963	Union	1913	7913	Union	1914
7964–7970	Union	1914	7914–7915	Hagans	1914
7971–7980	Hagans	1914	7916–7917	Grafenstaden	1915
7981–7990	Hohenzollern	1915	7918–7923	Hohenzollern	1915
7991–7994 ⁴⁾			Stettin		
Frankfurt/Main			7901–7903	Union	1911
Halle			7904–7909	Union	1912
7901–7903	Union	1912			
7904	Union	1913			
7905–7906	Union	1914			
7907–7908	Grafenstaden	1915			
Hannover					
7901	Union	1910			

¹⁾ bis 1912: Halle 7902–7903
²⁾ bis 1916: Berlin 7917, 7919, 7921, 7923, 7927, 7930 und 7945
³⁾ bis 1916: Berlin 7912 und 7916
⁴⁾ bis 1915: Berlin 7901–7904
⁵⁾ bis 1915: Berlin 7910, 7911 und 7914
⁶⁾ bis 1915: Berlin 7905–7909
⁷⁾ bis 1915: Berlin 7913 und 7915

Stückzahl der unmittelbar ab Werk an die einzelnen Direktionen gelieferten Maschinen der Gattung T 13 (Bauart Union)

Altona	6	Hannover	37
Berlin	51	Kattowitz	79
Breslau	37	Königsberg	4
Bromberg	11	Magdeburg	34
Cassel	29	Mainz	13
Cöln	13	Münster	24
Danzig	5	Saarbrücken	23
Elberfeld	39	Stettin	9
Essen	90		
Halle	8	Summe	512

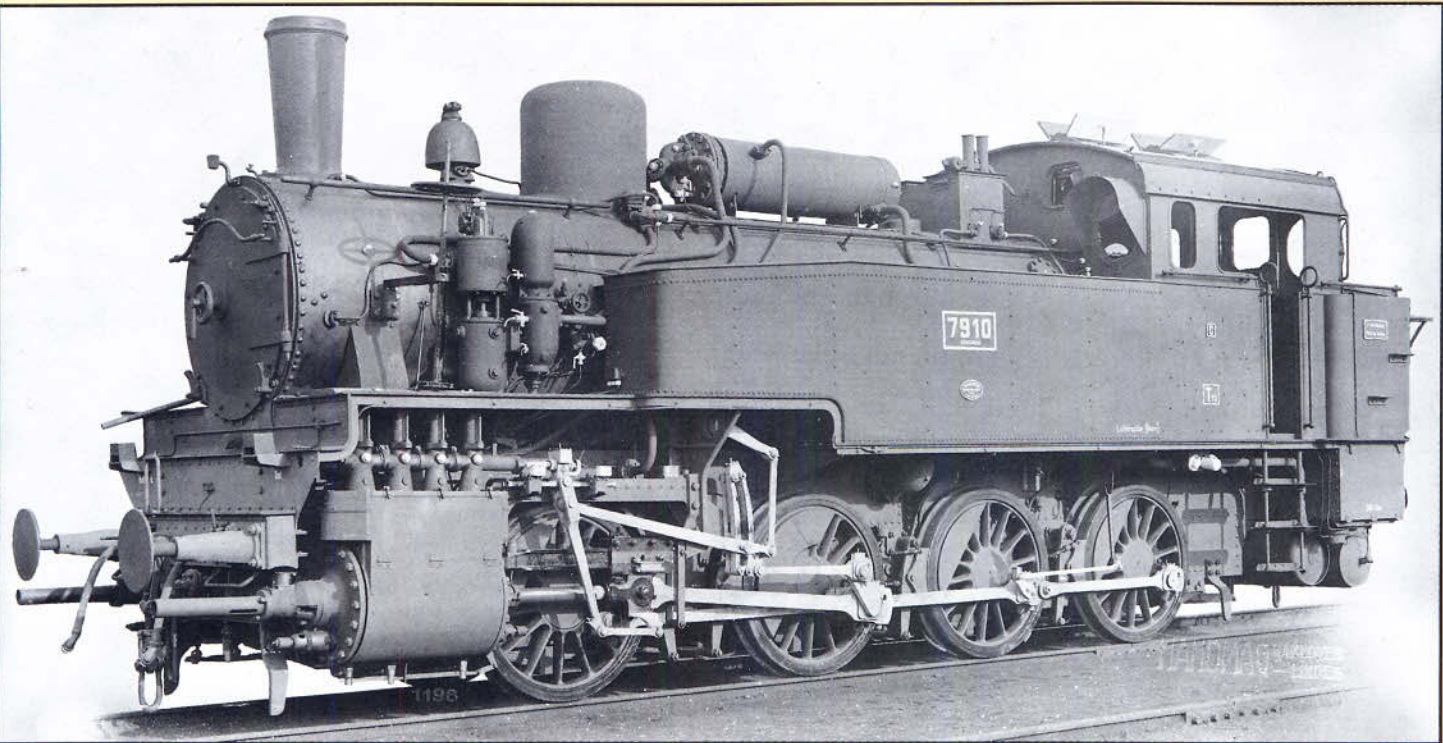


Bild 12: Als T 13' wurde die Heißdampf-Ausführung der T 13 bezeichnet, von der die Deutsche Reichsbahn 13 Maschinen bei der Hanomag bauen ließ. Unser Bild zeigt die 7910 Königsberg (gebaut 1921 von Hanomag, Fabrik-Nr. 9765), die 1925 in 92 410 umgezeichnet wurde. Auffallend an dieser Maschine ist die Ventilsteuerung nach Oldenburgs Vorbild.
Werkfoto Hanomag, Sammlung Dr. Scheingraber

seines Bestandes (23) abgibt und dafür die „speziell für die Berliner Ringbahn“ beschaffte 1D1 h2-t (T 14) einstellt. Mit der T 13 wurde eine überall brauchbare und beim Personal beliebte Bauart in den Bestand eingestellt, die anfangs vor allem im schweren, später im mittelschweren Rangierdienst tätig gewesen ist. *K. Pierson*, alter Praktiker und selbst im Lokomotivbau tätig gewesen, gießt allerdings Wasser in den Wein: die T 13 habe sich im Zugdienst auf krümmungsreichen Strecken als wenig wirtschaftlich gezeigt, da ihre Räder sich wegen des kurzen Radstandes „viel schneller“ abnutzten. Nicht nur die Preußischen Staatseisenbahnen haben diese Bauart beschafft. Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ließen von 1914 bis 1918 insgesamt 60 Maschinen bauen, die Oldenburgischen Staatseisenbahnen zwischen 1911 und 1919 insgesamt 10 Stück (Auflistung der oldenburgischen Lokomotiven siehe Tabelle 4). Nach dem Ersten Weltkrieg waren viele T 13 bei anderen Bahnverwaltungen im Dienst: bei den Bahnen des Saargebietes 20 in Belgien 17 in Frankreich 23 in Polen 43 in Rumänien (ex MGD Bukarest) 4 bei der ČSD 12 Bei der Addition dieser Zahlen kommt man auf insgesamt 119 Lokomotiven, d. h. fast jede vierte Maschine verblieb bei anderen Bahnverwaltungen. Zwischen den Kriegen ändert sich das Bild. Die schweren Verluste, gerade an Lokomotiven für den Rangierdienst, bringen Henschel und der Union Gießerei den Auftrag, insgesamt 72 Maschinen (60 bzw. 12 Stück) der preußischen Gattung T 13 zu bauen. Die Deutsche Reichsbahn bezeichnet sie bei Lieferung (1921 bzw. 1922) als (T 13) Königsberg 7914–7985, wobei Königsberg hier bei der Deutschen Reichsbahn nicht mehr für die Heimatdirektion steht, sondern die Gattungsdirektion ist. Die Lokomotiven waren verschiedenen Direktionen zugeteilt und nicht,

wie die Bezeichnung zunächst vermuten läßt, nur in der Direktion Königsberg im Einsatz. Einige T 13 der Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen verblieben nach 1918 „im Reich“. Im Einverständnis mit den französischen Behörden gingen sie nicht wieder an die nun

französische AL (Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine) zurück, so daß die RBD Stettin bei der Gründung der Deutschen Reichsbahn 1920 insgesamt 10 der elsässischen T 13 in ihrem Bestand hatte. Die Bahnen im Saargebiet übernahmen 1920

Bild 13: Schließlich bestellten die SAAR-Bahnen 1923 bei Krauss eine Gruppe von fünf T 13' (SAAR 7935–7939), die 1935 von der Deutschen Reichsbahn in 92 414–418 umgezeichnet wurden.
Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

Tabelle 6: Die Betriebsnummern der T 13 und T 13' bei der Deutschen Reichsbahn (nach dem Bezeichnungsschema von 1925)

Betriebsnummern	Bemerkungen
92 401–413	Neubau DR
92 414–418	bis 1935 SAAR-Bahnen; Neubau SAAR
92 501–731*)	
92 732–738	bis 1918 Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen
92 739–913*)	
92 919–938*)	bis 1935 SAAR-Bahnen
92 939–950	bis 1935 SAAR-Bahnen; Nachbau SAAR
92 951–990*)	bis 1939 PKP (dort Baureihe TKp 1)
92 996*)	bis 1939 PKP (dort Baureihe TKp 1)
92 1001–1072	Nachbau DR
92 1073–1077	nach kurzer Zeit umgezeichnet in 92 414–418
92 1101–1112*)	bis 1938 ČSD (dort Baureihe 415.0)

Die 92 401–418 wurden als Heißdampflokomotiven in Dienst gestellt. Von den Naßdampflokomotiven wurde eine unbekannte Anzahl in Heißdampflokomotiven umgebaut. Die mit *) gekennzeichneten Lokomotiven wurden von der K.P.E.V. beschafft.

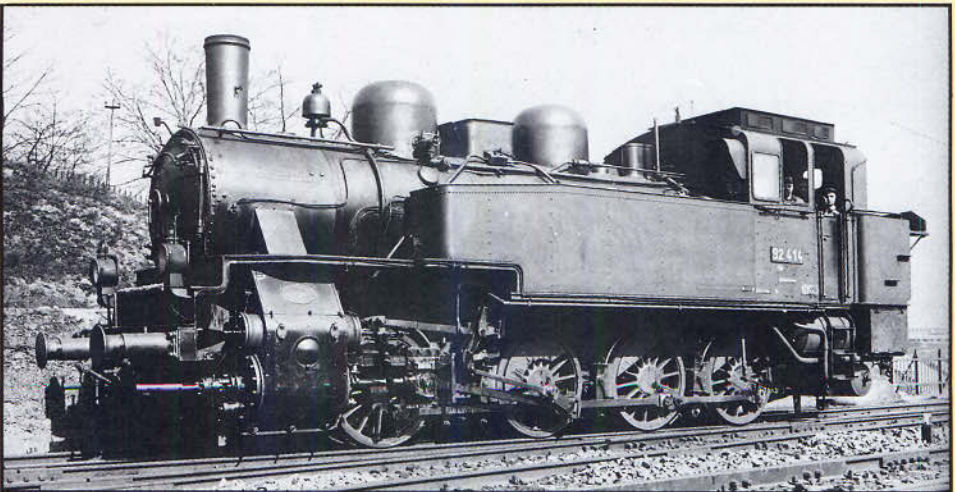




Bild 14: Die 92 739 zählte zu den letzten Vertretern der preußischen Gattung T 13 bei der Deutschen Bundesbahn. Das Foto entstand 1965 in Kassel. **Foto:** V. Spieth, Sammlung Obermayer

die bereits oben erwähnten 20 Lokomotiven der Gattung T 13, meist solche der KED Saarbrücken; sie liefen dort als SAAR 7903–7922*).

Auch die SAAR-Bahnen beschafften 1922 bzw. 1923 Maschinen dieser bewährten Bauart nach (insgesamt 12 Lokomotiven; SAAR 7923–7934).

Bleibt es nun in Preußen grundsätzlich bei der Naßdampf-T 13? Es hatte sich in den Jahren nach 1910 gezeigt, daß der Heißdampfbetrieb im Rangierdienst wie auf kürzeren Nebenbahnen dem Naßdampfbetrieb wirtschaftlich überlegen war. So bewährte sich in Bayern die Heißdampf-GtL 4/4 so gut, daß sie bis 1927 beschafft worden ist (z. T. später auf 1D h2-t umgebaut). Von 1911 bis 1927 lieferte die Fa. Krauss in München 117 Lokomotiven, die bei der Deutschen Reichsbahn als 98 801–917 bezeichnet wurden.

So entschloß man sich auch in Preußen, vom Jahre 1916 an einige T 13 mit dem Schmidtschen Kleinrohrüberhitzer (z. T. auch mit einem Speisewasservorwärmer) auszurüsten. Es ist leider nicht bekannt, welche Maschinen auf Heißdampfbetrieb umgebaut worden sind, da die Lokomotiven nach erfolgreichem Umbau ihre alten Betriebsnummern behielten.

Zurück zur Zeit zwischen den Kriegen. 1921/1922 lieferte die Hanomag an die Deutsche Reichsbahn nach oldenburgischen Vorschlägen Heißdampf-T 13 (auch als T 13¹ bezeichnet). Es handelte sich um 13 Maschinen, vier

davon noch mit oldenburgischen Nummern, neun als Königsberg 7905–7913. Auch die SAAR-Bahnen ließen 1923 bei Krauss fünf T 13¹ als SAAR 7935–7939 bauen (Fabrik-Nr. 8076–8080; siehe auch Tabelle 5).

Im Jahre 1935 wurde das Saargebiet wieder deutsch und damit auch die SAAR-Bahnen. Alle SAAR-Lokomotiven erhielten Betriebsnummern nach dem Schema der Deutschen Reichsbahn.

Kurz nach der Übernahme des Sudetenlandes im Jahre 1938 und seiner Eisenbahnen, unter ihnen auch die nach dem Ersten Weltkrieg bei der ČSD verbliebenen T 13, kam es zum Zweiten Weltkrieg. In seinem Verlauf gingen viele der polnischen TKp 1 (ex preuß. T 13) in das Eigentum der Deutschen Reichsbahn über.

Nach 1945 war dann der Bestand der ehemaligen T 13 erheblich gelichtet: viele haben den Krieg nicht überlebt, viele sind in fremden Ländern geblieben (wie z. B. in Polen und der UdSSR).

Es dürfte den Lesern willkommen sein, in Tabelle 6 eine Übersicht über alle T 13, einschließlich der wenigen Heißdampf-T 13, zu bekommen, die seit 1925 als Baureihe 92^{4–11} bezeichnet worden sind.

Auch nach dem Zweiten Weltkrieg standen die ehemaligen T 13 noch einige Jahre im schweren und mittleren Verschiebedienst. Zum Erhaltungsbestand der Deutschen Bundesbahn zählten 1953 noch 126 Lokomotiven der preußischen Gattung T 13, 1963 nur noch 7, und 1964 schließlich sind keine T 13 mehr aufzufinden! Unsere Bauart hat bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR etwa ein Jahr-

zehnt länger Dienst getan. Nicht wenige der T 13 sind nach 1945 an Privatbahnen und Industriewerke verkauft worden; sie haben dort nicht länger überlebt als die bei den Staatsbahnen befindlichen Maschinen.

Die T 13, letzte preußische Naßdampf-Bauart, überdies – in gutem Sinne – eine typisch preußische, hat in Ost und West bis zum Ende des Dampflokomotiv-Zeitalters ihren schweren Dienst verrichtet. Mit der T 13 ist eine Bauart aus dem aktiven Dienst ausgeschieden, die viele unsere Leser noch im Betrieb kennengelernt haben, insbesondere in und um Kassel. Für die gute Bewährung der normalen T 13 spricht es, wenn bei der DB rund 15 und bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR rund 30 T 13 mit einem Dienstalder von mehr als 50 Jahren tätig gewesen sind.

Es ist erfreulich zu wissen, daß zumindest zwei Lokomotiven in gute Hände geraten sind und der Nachwelt erhalten bleiben. Von den Denkmal- und Spielwiesen-T 13 sei an dieser Stelle geschwiegen. Es sind das die (T 13) Essen 7901 (gebaut von Union im Jahre 1910, Fabrik-Nr. 1803, 1925 umgezeichnet in 92 503), die im Dresdener Museum gepflegt wird, und die (T 13) Stettin 7906 (gebaut von Union im Jahre 1912, Fabrik-Nr. 1974, 1925 umgezeichnet in 92 638), die über die Industriebahn Erfurt zu westdeutschen Eisenbahnfreunden gelangt ist. Die T 13 war im Laufe der Eisenbahngeschichte die letzte der preußischen Naßdampf-Tenderlokomotiven. Mit der T 13 (Bauart Hagans) und der T 15 (Bauart Hagans) kehren wir im nächsten Eisenbahn-Journal noch einmal zurück ins 19. Jahrhundert.

*) Die vorangehenden SAAR 7901 und 7902 waren ehem. pfälz. R 4/4 (Betriebs-Nummern 155 und 159).

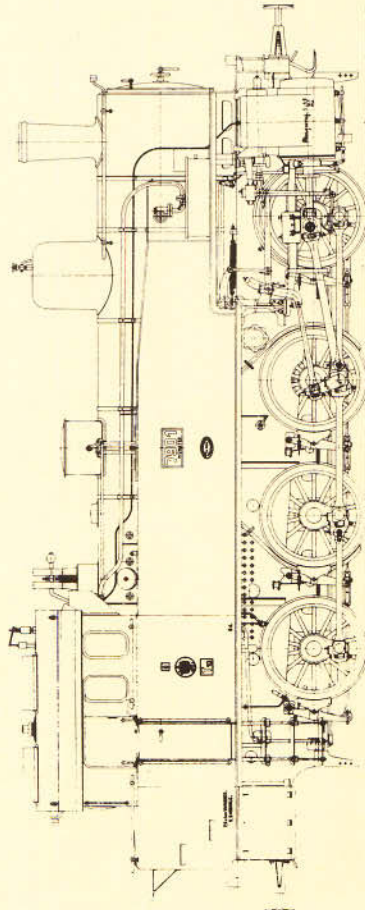
Vierachsige Güterzug-Tenderlokomotive mit 1250 mm großen Treibrädern.

Maße m.

Größte Geschw. = 35 km i. d. Stunde.

Längenansicht.

Längenschnitt.



Punkt auf die Fäden betriebsfähig
 Sperrt das meist abgeleiteten Seile
 Punkte auf die Seilen betriebsfähig
 Verwahrung des Seiles nach jeder Seite
 Abkühlung der Seile gegenüber
 dem normalen Sperrzustand

2 runs
- 0524
- 0058
by 0923

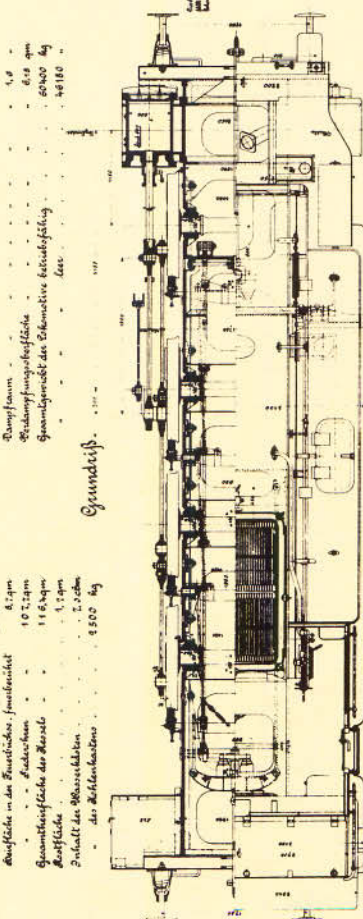
0.0564
0.0564
0.0564

700 kg
450 -
350 -
2 man.

Leichte Dampfspannung	12 kg auf 1 qm
Brüfliche in den Feuertrüben, feuerbrüht	8,2 qm
" " " " " " " " " "	10,7 qm
" " " " " " " " " "	11,6 qm
" " " " " " " " " "	1,7 qm
Brüfliche	1,2 qm
Inhalt des Kessels	1500 kg

Wurzelsystem bei einem Wurzelschnitt von 120 mm über Brusthöhe	4,5 dm
Stammumfang	1,0
Stammhöhe	6,0 m
Stammgewicht des Rohmaterials	6000 kg
Stammgewicht des Rohmaterials	2000 kg

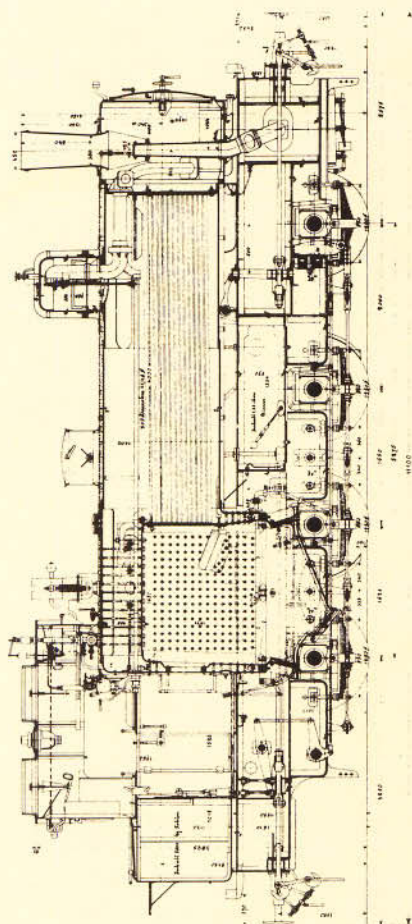
Grundriß.



Berlin, im Februar 1944.



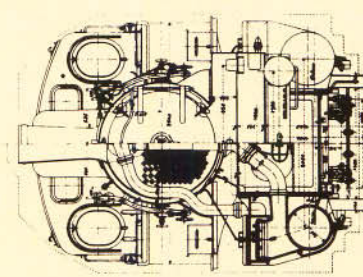
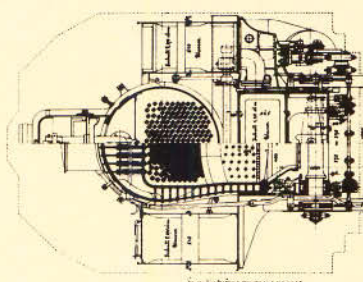
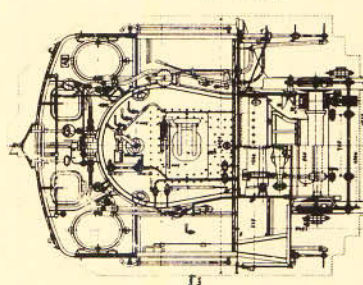
Musterblatt III-4q, nach dem die KPEV zwischen 1910 und 1916 insgesamt 512 Lokomotiven beschafft und in die Gattung T 13 eingereiht hat.



Rückenansicht.

Querschnitt.

Querschnitt, Vorderansicht.



Abundant & common - Red Bank - Lincoln - S. C. Teller, Boston.

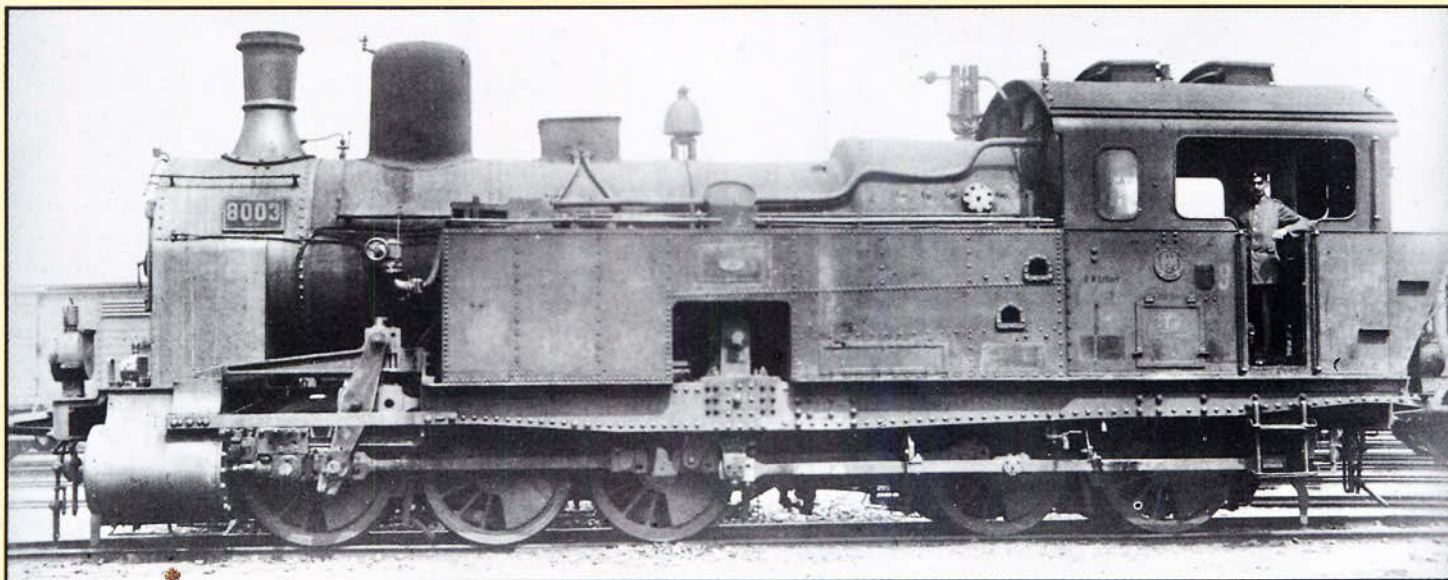


Bild 1: Die ersten vier Lokomotiven der Gattung T 15 der Bauart Hagans, die Henschel 1897 an die Direktionen Erfurt (Betriebsnummern 1881 und 1882) und Breslau (Betriebsnummern 1601 und 1602) lieferte, unterschieden sich von allen späteren Maschinen durch den vor dem Sandkasten liegenden Dampfdorn und den verstärkten Rahmen als Träger für den Lenkarm. Unser Foto zeigt die Erfurt 8003 (2. Besetzung), die von 1906 bis 1909 als Erfurt 8001 lief. In Dienst gestellt wurde sie als Erfurt 1881.



Die Gattungen T 13 und T 15 (Bauart Hagans, Koechy und Mallet-Rimrott)

aus Eisenbahn-Journal 2/1986

Bereits in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts hatten auf den steigungs- und krümmungsreichen Strecken Thüringens und Schlesiens die dreifachgekuppelten Tenderlokomotiven die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht.

Vor allem die Kgl. Eisenbahndirektion Erfurt war es, die auf eine geeignete Bauart drang. Was tun? Wie werden sich Lokomotiven mit 4 oder gar 5 Achsen in Krümmungen mit kleinem Radius verhalten? Die Frage hat seit den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts bereits so mancher Konstrukteur überdacht und – meist mit geringem Erfolg – beantwortet. Bis Gölsdorf seine elegante Lösung fand, konnte sich in Preußen keine der anderen Lösungen, besser Lösungsversuche, durchsetzen:

in bescheidenem Umfang beschafften die Staatsbahnen einige Lokomotiven nach dem System Mallet-Rimrott, so die BB-n4v-Güterzuglokomotive der späteren Gattung G 9; einen vorübergehenden Erfolg konnten die Maschinen erreichen, die nach den Ideen von Hagans in Erfurt gebaut worden sind.

Die T 15 der Bauart Hagans

Hagans ging sofort zu einer fünfachsigigen Bauart über, deren Triebwerk geteilt wurde: vorn, fest am Rahmen, die drei gekuppelten Achsen des 1. Triebwerkes, hinter ihnen in einem Drehgestell die beiden wiederum gekuppelten Achsen des 2. Triebwerkes. Das Besondere: die Kraft wurde vom vorderen Triebwerk über ein verwickelt gebautes Hebelwerk auf das hintere übertragen. Born bezeichnet daher die Achsstellung dieser Lokomotive nicht als E, sondern als CB. Aufgrund dieser Bauweise war eine innere Steuerung nach Allan erforderlich, welche 2 Zylinder mit

Dampf versorgte.

Der Stehkessel hatte eine überhöhte Decke, so daß der Gesamtkessel 3 m³ Wasser verdampfen konnte, ohne Wasser nachzuspeisen. Die Abmessungen finden sich in Tabelle 1. Leider geben die Merkbücher von 1915 und 1924 keine Angaben mehr über diese Hagans-Bauart. Man spricht davon, daß die Maschine auf Strecken mit einer Steigung von 1:30 und Krümmungen mit $r = 200$ m bei 15 km/h 205 t, bei 30 km/h 110 t schleppen sollte.

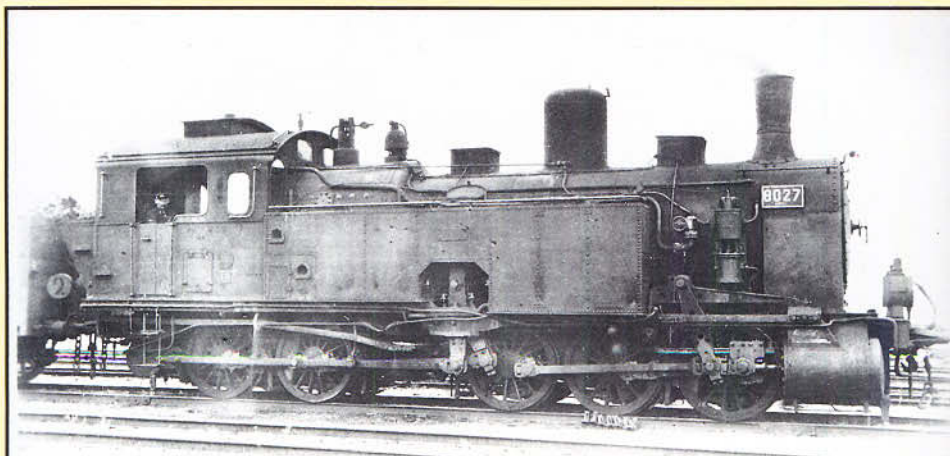
Die Leistung der späteren T 15 galt damals als durchaus zufriedenstellend, auch enge Kurven nahm sie anstandslos, ohne daß ihre Räder oder die Schienen über Gebühr beansprucht wurden. Es wurde daher übrigens noch kurz vor dem Bau der T 16 überlegt, ob man nach der Hagans-Bauweise eine E-Schleppenderlokomotive bauen sollte.

Doch diesen Vorteilen standen Nachteile gegenüber, weniger der oft unruhige Lauf als vielmehr die überaus verwickelt gebaute Kraftübertragung; sie verwies die Lokomotiven häufiger als von anderen Bauarten gewohnt in die Werkstätten. Und mit den steigenden Kosten sank die Wirtschaftlichkeit dieser nicht gerade „pflegeleichten“ T 15.

Alle Maschinen dieser Bauart sind von Henschel in Cassel gebaut worden; die Baujahre, Verteilung auf die Direktionsbezirke und ihr „Schicksal“ sind in Tabelle 2 aufgeführt.

Es ist immerhin erstaunlich, daß die meisten T 15 den Ersten Weltkrieg überstanden, daß 22 von ihnen noch eine vorläufige Nummer der Deutschen Reichsbahn – zumindest auf dem Papier – erhielten und daß die wenigen an Frankreich gekommenen T 15 noch Nummern der SNCF führten. Allerdings hat die französische Nordbahn kurzerhand den komplizierten Hagans-Antrieb ausgebaut und die mittlere Treibachse mit den beiden nachlaufenden Kuppelachsen in der üblichen Weise mittels Kuppelstangen verbunden. Die Vertei-

Bild 2: 1905 baute Henschel unter der Fabrik-Nr. 6917 die Erfurt 1907, die 1906 zur (T 15) Erfurt 8027 wurde.



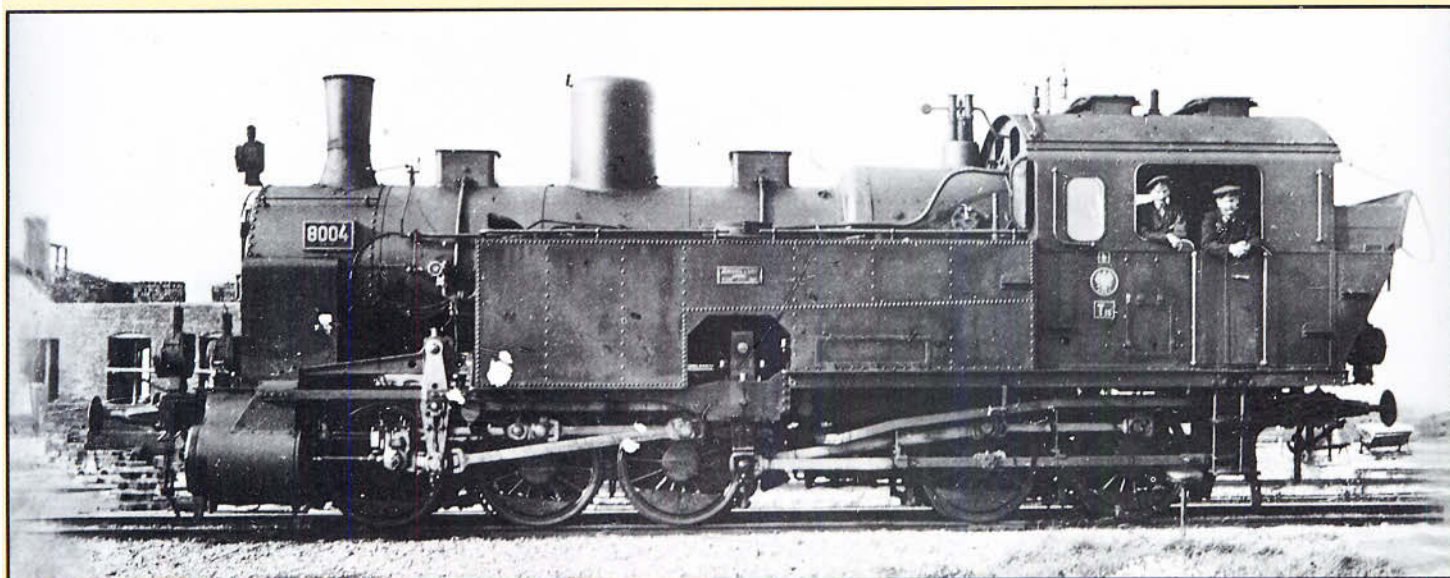


Bild 3: Die (T 15) Halle 8004 (gebaut 1902 von Henschel, Fabrik-Nr. 5966) von der Heizerseite her.

lung der T 15 auf die Direktionen ist bemerkenswert. Der Saarbrücker Bezirk konnte auf die T 15 verzichten. Dem rechtsrheinischen Baden benachbart, hat Saarbrücken nicht weniger als 18 BB-n4v (spätere G 9) – nach dem Vorbild der badischen VIII c – beschafft. Umgekehrt hat die KED Erfurt, obwohl doch die Saarbrücker Mallet-Lokomotive schon seit 1893 über die Gleise schlingerte, nur die T 15 von Hagans/Erfurt beschafft. Von den anderen KED, die einige wenige T 15 in Dienst stellten, weicht nur Altona mit 17 (ab 1911: 19) T 15 ab – wohl für den Dienst auf den Hafenbahnen schien diese Bauart geeignet zu sein.

Die T 15 der Bauart Koechy

Kaum abgewandelt und ebenso kompliziert im Triebwerk ist die E (CB)-n2-t der Bauart Koechy. Es blieb bei diesem Einzelstück, das damals nicht als Splittergattung ausrangiert wurde, sondern immerhin 20 Jahre Dienst leistete.

Es ist die Fabrik-Nr. 5968 von Henschel (Baujahr 1902), die zunächst als Cöln 1900, ab 1906 als (T 15) Cöln 8001 bezeichnet wurde. Der Eisenbahnfreund Maixner hat einiges über ihren Lebenslauf aussagen können: 1908 war sie in St. Vith beheimatet (im Gebiet von Eupen-Malmedy gelegen, das 1918 an Belgien abgetreten wurde), später kam sie nach Stolberg, nach Rheydt und war oft in der

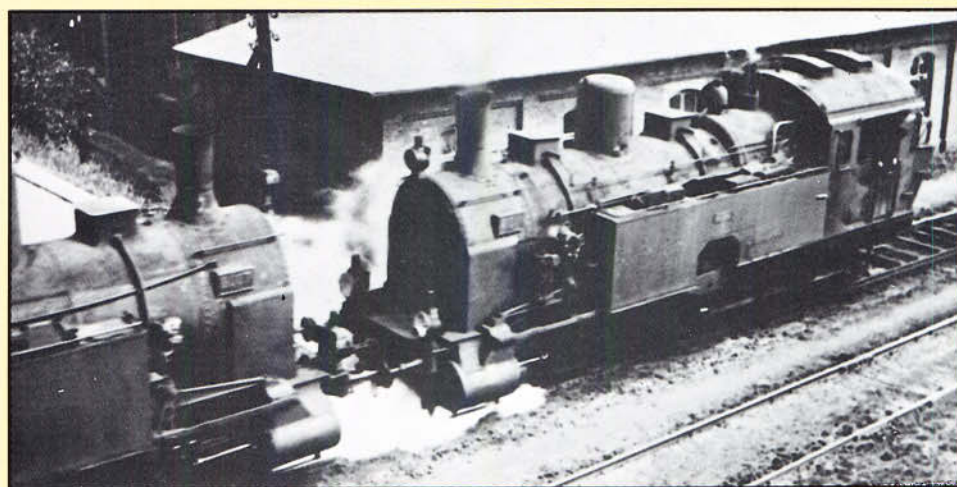


Bild 4: Unbekannt sind leider Aufnahmeort und -zeit dieser beiden T 15.

Krefelder Werkstätte zu beobachten. In den letzten Jahren bis zur Ausmusterung im Jahr 1922 lief sie als C2'-t, was besagt, daß man einfach den Antrieb der beiden letzten Achsen abstellte.

Die T 13 der Bauart Hagans

Die KED Erfurt hatte offensichtlich an der fünfachsigen Hagans-Lokomotive einigen Gefallen gefunden: für etwas bescheidenere An-

sprüche, kürzere Strecken wurde aus der fünfachsigen eine vierachsige Version nach denselben Baugrundsätzen von Henschel gebaut. Die Abmessungen dieser D-(BB)-t sind aus Tabelle 3 ersichtlich; Baujahr, die Verteilung auf die einzelnen KED der 29 Lokomotiven, die als T 13 bezeichnet worden sind, sowie ihr Schicksal zeigt die Tabelle 4.

Die KED Saarbrücken hat es nun doch einmal mit der Hagans-Bauart versucht, anscheinend aber keinen rechten Gefallen gefunden

Bild 5: Hier zeigt sich die (T 15) Halle 8004 von der Führerseite (siehe auch Bild 3). Auf beiden Fotos ist der erhöhte Stehkessel deutlich erkennbar.

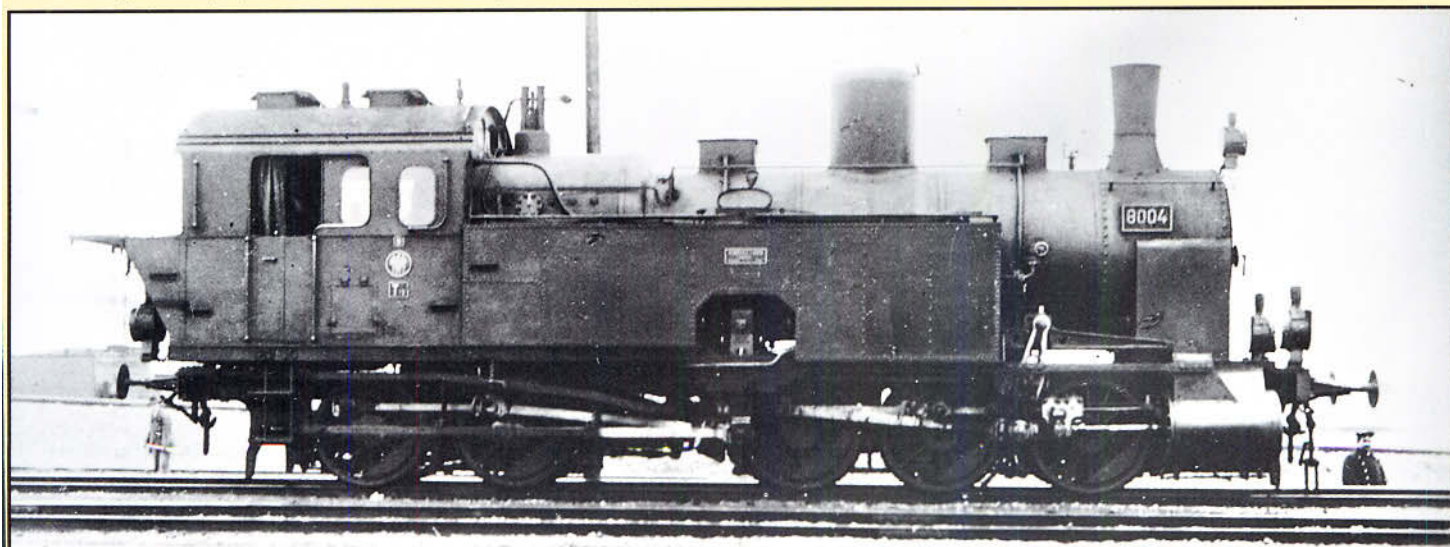


Tabelle 1: Übersicht über die Abmessungen*) der E (CB)-n2-t nach besonderer Zeichnung (spätere Gattung T 15)

Rost	m ²	2,34	(2,37) **)
Heizfläche	m ²	136,92	(137,53) **)
Dampfdruck	kg/cm ²	12	
Triebwerk	mm	520/630/1200	
Radstand	mm	6 860	
Achsdruck	t	13,8–13,6–13,6–13,1–13,1	
Dienstgewicht	t	67,2	(69,2) **)
Reibungsgewicht	t	67,2	(69,2) **)
Kesselmitte über SO	mm	2 350	
Länge über Puffer	mm	11 910	
Geschwindigkeit	km/h	42	(40) **)
Vorräte: Wasser	m ³	4	(6) **)
Kohle	t	1	(1,6) **)

(nach amtlichem Verzeichnis der KED Breslau 1896)

*) Stellvertretend die Abmessungen der (T 15) Breslau 8001, die 1923 bei der Deutschen Reichsbahn die vorläufige Betriebsnummer 94 7001 erhielt. Geliefert wurde sie 1897 von Henschel (Fabrik-Nr. 4775).

**) abweichende Abmessungen der (T 15) Breslau 8018 (Baujahr 1905)

Tabelle 3: Übersicht über die Abmessungen*) der D (BB)-n2-t nach besonderer Zeichnung (spätere Gattung T 13, Bauart Hagans)

Rost	m ²	1,78
Heizfläche	m ²	91,04
Dampfdruck	kg/cm ²	12
Triebwerk	mm	430/630/1250
Radstand	mm	5 720
Achsdruck	t	15,2–15,2–14,4–14,4
Dienstgewicht	t	59,2
Reibungsgewicht	t	59,2
Kesselmitte über SO	mm	2 400
Länge über Puffer	mm	10 870
Geschwindigkeit	km/h	42
Vorräte: Wasser	m ³	5
Kohle	t	1,5

(nach amtlichem Verzeichnis der KED Breslau 1896)

*) Stellvertretend die Abmessungen der (T 13) Breslau 7901. Sie wurde 1899 von Henschel geliefert (Fabrik-Nr. 5061).

Tabelle 2: Übersicht über alle T 15, die an die Preußischen Staatseisenbahnen geliefert worden sind und deren Schicksal (ohne Ausnahme alle von Henschel gebaut)

Baujahr/ Fabrik-Nr.	ursprüngliche Betriebsnummer	Umzeichnung 1906	Bemerkungen	Baujahr/ Fabrik-Nr.	ursprüngliche Betriebsnummer	Umzeichnung 1906	Bemerkungen
1897/ 4484	Erf 1881	(T 15) Erf 8001 (→ 1909 Erf 8003/2. Bes.)	—	1904/ 6560	Erf 1904	(T 15) Erf 8024	—
4485	1882	(T 15) Erf 8002 (→ 1909 Erf 8004/2. Bes.)	① → Nord 5.551	6561	1905	8025	—
4775	Bsl 1601	(T 15) Bsl 8001	→ vN 94 7001 + 1924	6562	1906	8026	—
4776	1602	8002	+ 1922	6563	Bsl 1638	(T 15) Bsl 8008	+ 1922
1898/ 4899	1603	8003	→ vN 94 7002 + 1923	6564	1639	8009	① → Nord 5.555
4900	1604	8004	→ vN 94 7003 + 1923	6565	1640	8010	→ vN 94 7009
4901	1605	8005	① → EB 9885	6566	1641	8011	—
4902	Erf 1883	(T 15) Erf 8003 (→ 1909 Cas 8001 → 1911 Alt 8018)	① → EB 9898	6567	1642	8012	→ vN 94 7010
4903	Erf 1884	(T 15) Erf 8004 (→ 1909 Cas 8002 → 1911 Alt 8019)	① → Nord 5.552	6833	1643	8013	→ vN 94 7007
4904	Erf 1885	(T 15) Erf 8005	—	6834	1644	8014	—
4905	1886	8006	—	6835	1645	8015	→ vN 94 7011 + 1922/23
4906	1887	8007	—	6836	1646	8016	→ vN 94 7012 ④ + 1923
4907	1888	8008	—	6837	1647	8017	→ vN 94 7013
4908	1889	8009	—	1905/ 6911	1648	8018	→ vN 94 7014 + 1923
4909	1890	8010	—	6912	1649	8019	→ vN 94 7015 ④ + 1923
4910	1891	8011	—	6913	1650	8020	→ vN 94 7016
4911	1892	8012	—	6914	1651	8021	→ vN 94 7017
1899/ 5244	1893	8013	—	6915	1652	8022	→ vN 94 7018 + 1923
5245	1894	8014	—	6916	1653	8023	→ vN 94 7019 + 1923
5246	1895	8015	—	6917	Erf 1907	(T 15) Erf 8027	→ vN 94 7020 + 1923
5247	1896	8016	—	6918	1908	8028	—
5248	1897	8017	1922 Kirchmöser	6919	1909	8029	—
5249	1898	8018	—	6920	1910	8030	—
1900/ 5344	Alt 1660	(T 15) Alt 8001	+ 1919/20	6921	1911	8031	—
5345	1661	8002	+ 1919/20	6922	1912	8032	—
5346	1662	8003	+ 1919/20	6923	1913	8033	—
5347	1663	8004	② + 1919/20	6924	1914	8034	—
5348	1664	8005	—	6925	Fft 1661	(T 15) Fft 8001	—
5349	Hal 1885	(T 15) Hal 8001	—	6926	1662	8002	—
5350	1886	8002	—	6927	1663	8003	—
5351	1887	8003	→ vN 94 7004 + 1924	7156	1664	8004	—
1901/ 5545	Erf 1899	(T 15) Erf 8019	—	7157	1665	8005	—
5546	1900	8020	—	7158	1666	8006	—
5547	1901	8021	③	7159	Kat 1653	(T 15) Kat 8003	+ 6. 2. 1922
1902/ 5958	Alt 1665	(T 15) Alt 8006	+ 1919/20	7160	Bsl 1654	(T 15) Bsl 8024	→ vN 94 7021
5959	1666	8007	+ 1919/20	7161	1655	8025	→ vN 94 7022
5960	1667	8008	① → Nord 5.553	7162	1656	8026	④ + 1923
5961	1668	8009	+ 1919/20				
5962	1669	8010	① → EB 9890				
5963	1670	8011	① → EB 9891				
5964	1671	8012	① → EB 9892				
5965	1672	8013	—				
5966	Hal 1888	(T 15) Hal 8004	—				
5967	1889	8005	—				
5968	Cöl 1900	(T 15) Cöl 8001	T 15 Bauart Koechy				
1903/ 6196	Alt 1673	(T 15) Alt 8014	① → Nord 5.554				
6197	Alt 1674	—	—				
→ 1904 Fft 1674	(T 15) Fft 8007	—	—				
6198	Bsl 1606	(T 15) Bsl 8006	—				
6199	1607	8007	→ vN 94 7005 + 1924				
6200	Kat 1651	(T 15) Kat 8001	→ vN 94 7006 + 1924				
6201	1652	8002	—				
6202	Stn 2001	—	—				
→ 1904 Alt 2001	—	—	—				
→ 1905 Alt 1676	(T 15) Alt 8016	—	—				
6203	Stn 2002	—	—				
→ 1904 Alt 2002	—	—	—				
→ 1905 Alt 1677	(T 15) Alt 8017	① → EB 9827	—				
1904/ 6557	Alt 1675	(T 15) Alt 8015	+ 1919/20				
6558	Erf 1902	(T 15) Erf 8022	—				
6559	1903	8023	→ vN 94 7008				

① abgegeben 1919

② auf der Weltausstellung 1900 in Paris ausgestellt

③ 1924 Gaswerke in der Gitschiner Straße in Berlin

④ 1923 an die Eisenbahn Fünfkirchen (Pécs) – Mohács a. d. Donau in Ungarn verkauft. Dort erhielten sie die Betriebsnummern 14, 15 und 16.

Nord = Chemins de fer du Nord (Französische Nordbahn)

EB = Chemins de fer de l'Etat Belge (Belgische Staatsbahn)

vN = Betriebsnummer der Deutschen Reichsbahn nach dem vorläufigen Umzeichnungsplan von 1923

Direktionsbezeichnungen

Alt = Altona

Cöl = Cöln

Hal = Halle

Bsl = Breslau

Erf = Erfurt

Kat = Kattowitz

Cas = Cassel

Fft = Frankfurt (Main)

Stn = Stettin

Abgaben gemäß Waffenstillstandsvertrag von 1918

an Belgien

(T 15) Breslau 8005 → EB 9885

(T 15) Altona 8010 → 9890

(T 15) Altona 8011 → 9891

(T 15) Altona 8012 → 9892

(T 15) Altona 8017 → 9897

(T 15) Altona 8018 → 9898

(alle bis 1931 ausgemustert)

an Frankreich

(T 15) Erfurt 8002 → Nord 5.551

→ SNCF 050 TA 1

(T 15) Altona 8019 → 5.552

050 TA 2

(T 15) Altona 8008 → 5.553

050 TA 3

(T 15) Altona 8014 → 5.554

050 TA 4

(T 15) Breslau 8009 → 5.555

050 TA 5

(ausgemustert 1947/48)

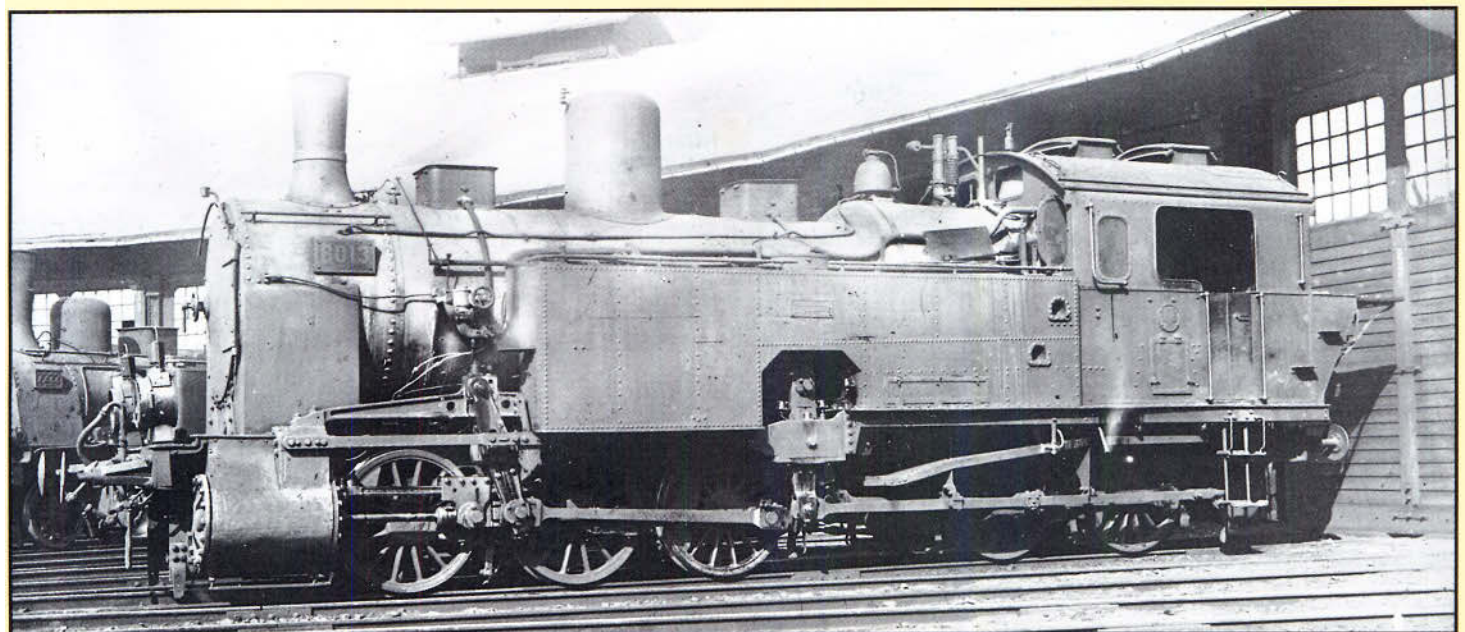


Tabelle 4: Übersicht über alle T 13 (Bauart Hagans) und ihr Schicksal (ohne Ausnahme alle von Henschel gebaut)

Baujahr/ Fabrik-Nr.	Betriebsnummern bis 1906	ab 1906	Bemerkungen	Baujahr/ Fabrik-Nr.	Betriebsnummern bis 1906	ab 1906	Bemerkungen
1899/ 5058	Erf 1450	(T 13) Erf 7901		1901/ 5953	Erf 1460	(T 13) Erf 7911	
5059	1451	7902		1902/ 5954	Fft 1650	(T 13) Fft 7901	① → vN 92 003 + 1923
5060	1452	7903		5955	1651	7902	②
5061	Sbr 1950 → 1902 Bsl	1621 (T 13) Bsl 7901	+ 1922	5956	Mag 1903	(T 13) Mag 7904	→ vN 92 004 + 1923
5062	1951	1622	7902 + 1922	5957	1904	7905	→ vN 92 005 + 1923
5063	1952	1623	7903 + 1922	6192	Erf 1461	(T 13) Erf 7912	
5064	1953	1624	7904 + 1922	6193	1462	7913	
1900/ 5238	1954	1625	7905 → vN 92 001 + 1923	6194	1463	7914	
5239	1955	1626	7906 → vN 92 002 + 1923	6195	1464	7915	
5240	1956	1627	7907 + 1922/23				
5241	Erf 1453	(T 13) Erf 7904					
5242	1454	7905					
5243	1455	7906					
5540	1456	7907					
5541	1457	7908					
5542	Mag 1900	(T 13) Mag 7901					
1901/ 5543	1901	7902					
5544	1902	7903	1913 Bw Goslar				
5951	Erf 1458	(T 13) Erf 7909					
5952	1459	7910					

① Im April 1914 umgezeichnet in (T 13) Hannover 7948 bzw. 7949. Beheimatet waren die beiden T 13 im April 1914 im Bw Stendal.

vN = Betriebsnummer der Deutschen Reichsbahn nach dem vorläufigen Umzeichnungsplan von 1923

Anmerkung: Nach Pierson taten die Magdeburger T 13 auf der Strecke Goslar – Clausthal-Zellerfeld Dienst.

Direktionsbezeichnungen:

Bsl = Breslau Fft = Frankfurt (Main)
Erf = Erfurt Mag = Magdeburg

und sie an die Breslauer Direktion weiterge-
reicht; dort haben sie den Ersten Weltkrieg
überlebt, für zwei von ihnen waren von der
Deutschen Reichsbahn sogar noch die vor-
läufigen Betriebsnummern 92 001 und 002
vorgesehen. Es wäre wünschenswert zu er-
fahren, ob die Magdeburger T 13 von vorne-
herein zum Bw Goslar gehörten und die Berg-
strecke nach Clausthal-Zellerfeld bedienten.
Doch die Hälfte aller dieser T 13 lieferte Hen-
schel an die KED Erfurt.

Bild 6 (oben): Die (T 15)
Breslau 8013 erhielt bei der
Deutschen Reichsbahn
noch die vorläufige Be-
triebsnummer 94 7007,
kam aber nicht mehr in den
endgültigen Umzeich-
nungsplan.

Tabelle 5: Die T 13 der Bauart Mallet-Rimrott

Im Jahre 1913 übernahm die KED Cöln folgende BB-n4v-t der Bahnen des
Kreises Bergheim bzw. der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn:

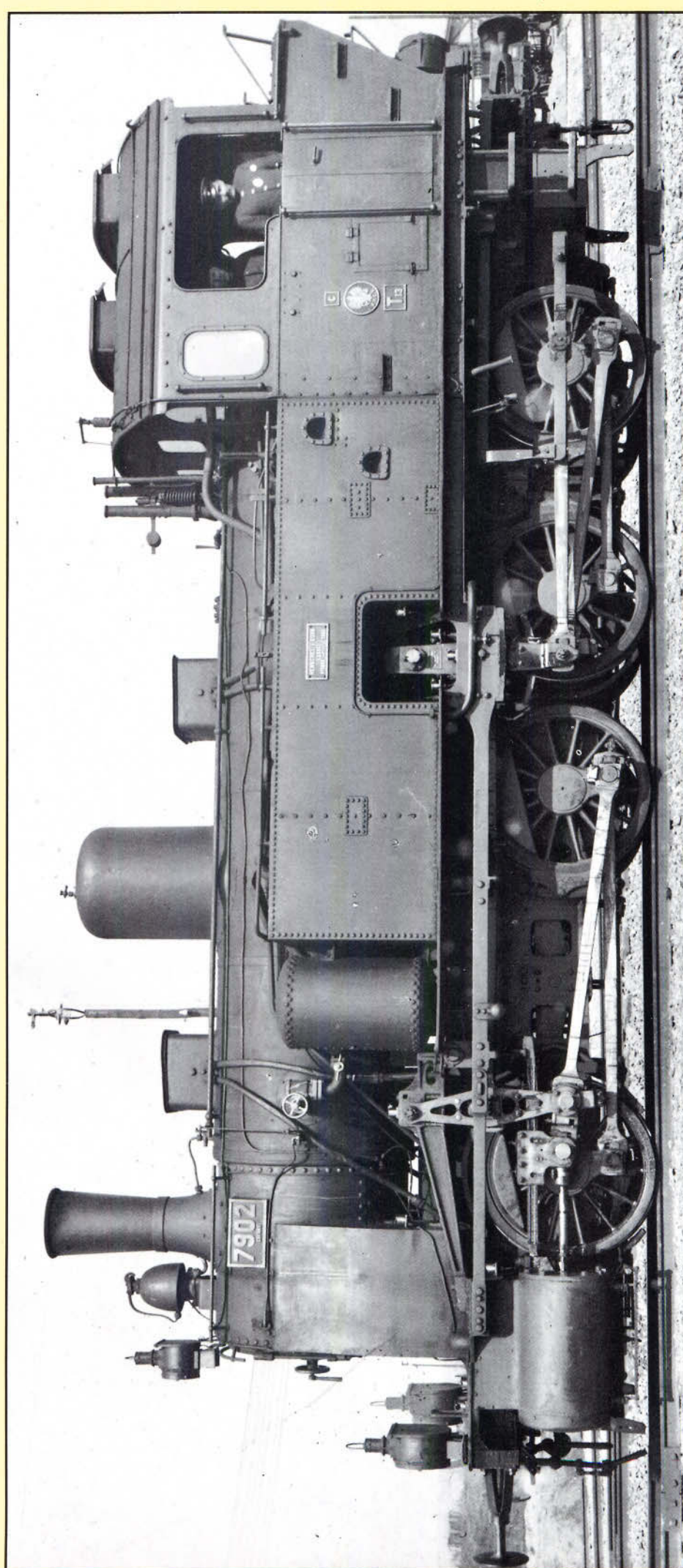
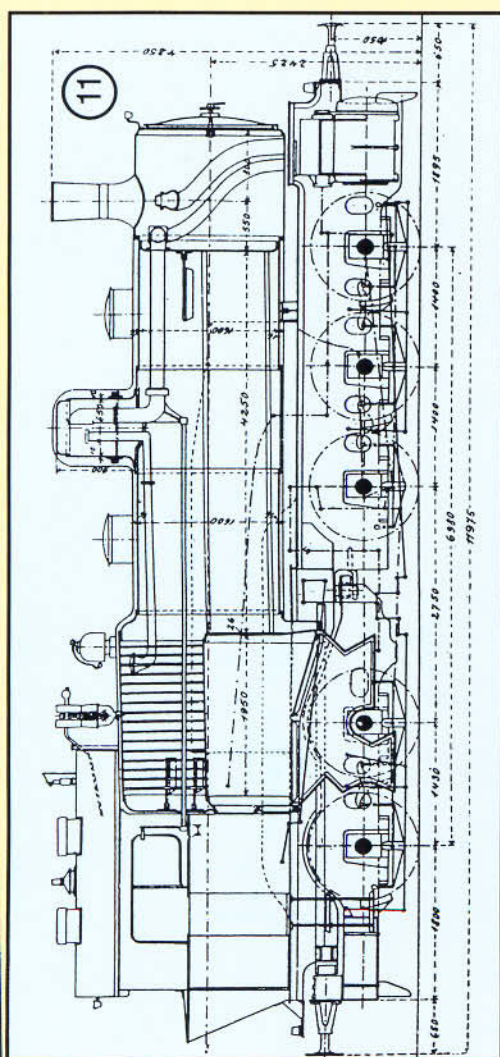
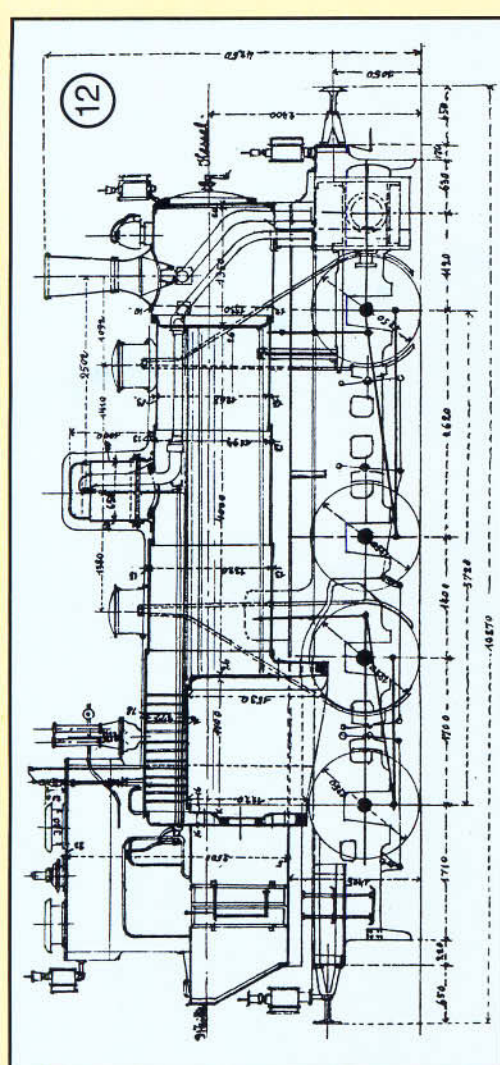
Humboldt	1905/ 265	Kreis Bergheim	→ (T 13) Cöln 7946
Hohenzollern	1903/1599	Kreis Bergheim	→ (T 13) Cöln 7947
Humboldt	1906/ 347	Kreis Bergheim	→ (T 13) Cöln 7948
Humboldt	1908/ 491	Mödrath-Liblar-Brühl	→ (T 13) Cöln 7949
Humboldt	1910/ 689	Mödrath-Liblar-Brühl	→ (T 13) Cöln 7950

Die T 13 der Bauart Mallet-Rimrott

Diese wenigen BB-n4v-t der linksrheinischen
Bergheimer Kreisbahn sind 1913 von der Kgl.
Preußischen Eisenbahndirektion Cöln über-
nommen worden; es waren die einzigen Mal-
let-Tenderlokomotiven in Preußen, also dür-

Bild 7: Auf ein wechselvolles Schicksal kann die ehemalige
(T 15) Erfurt 8004 zurückblicken. Sie wurde 1898 von Hen-
schel mit der Fabrik-Nr. 4903 gebaut und erhielt zunächst die
Erfurter Betriebsnummer 1884. 1906 wurde sie zur (T 15) Er-
furt 8004, kam 1909 als 8002 nach Cassel, von dort 1911 als
8019 zur KED Altona. Als Reparationsabgabe gelangte sie
1919 an die französische Nordbahn, die sie als 5.552 be-
zeichnete. Unter dieser Nummer hat sie Herr Hesselink am
24. 4. 1939 in Béthune fotografiert. Im gleichen Jahr wurde
sie noch von der SNCF in 050 TA2 umgezeichnet. Die an
Frankreich gelangten T 15 Bauart Hagans hielten sich nicht
zuletzt deshalb dort so lange in Betrieb, weil die Franzosen
kurzerhand den komplizierten Hagans-Antrieb ausbauten
und die dritte und vierte Treibachse durch eine Kuppelstange
verbanden.





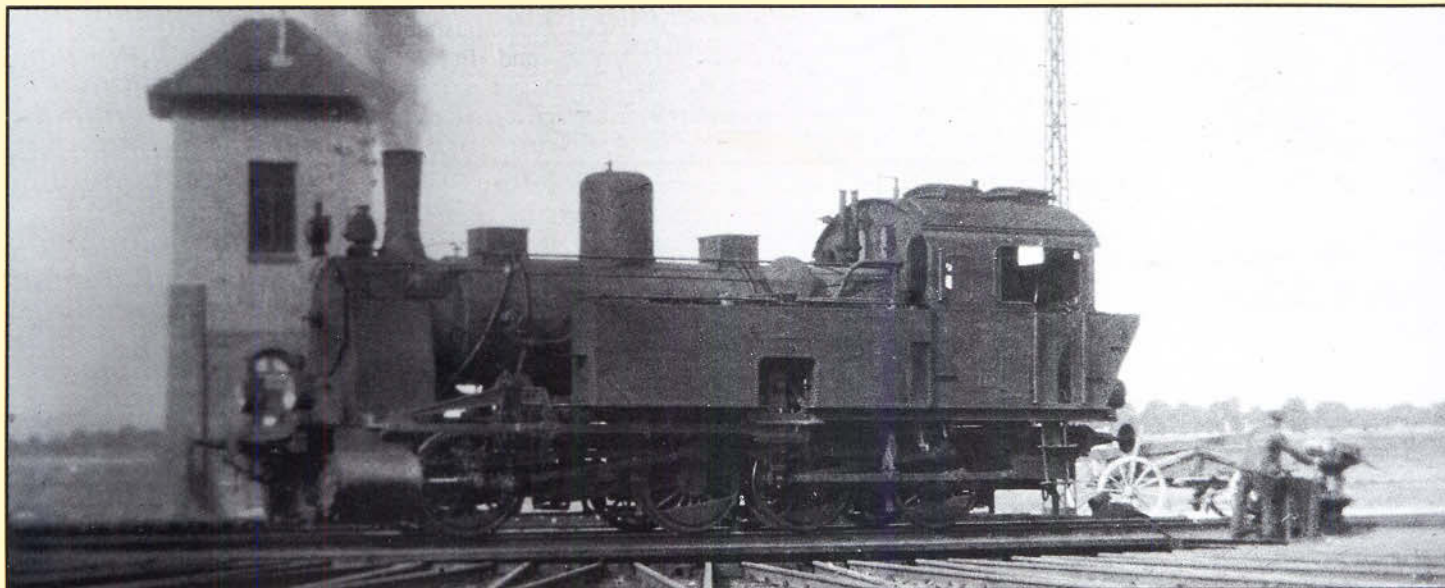


Bild 14: Herrn Pierson verdanken wir diese seltene Betriebsaufnahme der (T 13) Magdeburg 7903, die am 21. 7. 1913 auf der Drehscheibe im Bw Goslar gedreht wurde.

fen sie hier nicht übergangen werden (siehe auch Tabelle 5).

T 13, T 15 – eine preußische T 17 hat es freilich nicht gegeben, wohl aber ist die 2C2-n4v-t der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ab 1912 unter dieser Bezeichnung gelaufen,

während die preußische 2C2-h2-t das Gattungszeichen T 18 führte.

Unsere Reise in die Vergangenheit ist beendet, alle preußischen Naßdampf-Lokomotiven der G- und T-Gruppe sind den Lesern vor Augen geführt worden, von der kleinen G 1 bis

zur sonderbaren T 15, viele Bauarten, gut gelungene und darum weitverbreitete, Sonderlinge, die nur eine kurze Lebenszeit aufwiesen, sie alle gehören zum Dampflokomotiv-Zeitalter.

Und es ist eine Aufgabe dieser Beiträge gewesen, die Erinnerung an diese Epoche wach zu halten, insbesondere an all die Lokomotiven der Kgl. Preußischen Staatseisenbahnen.

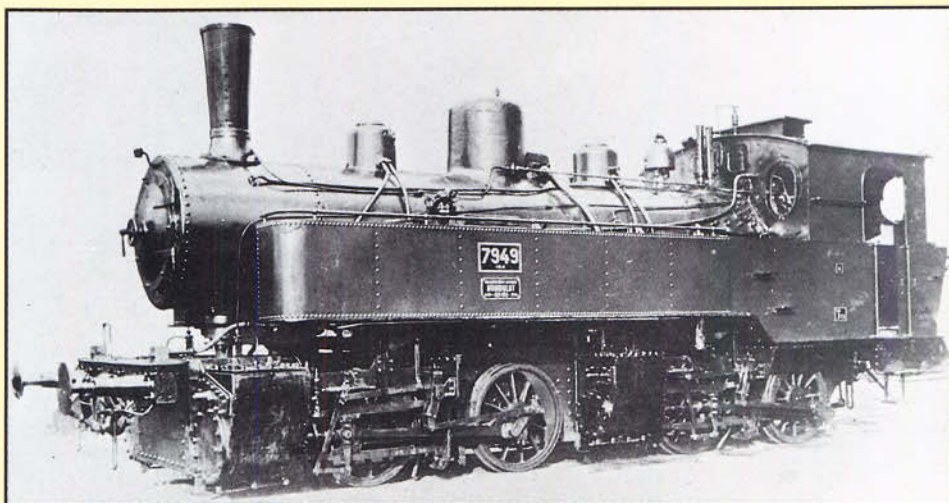
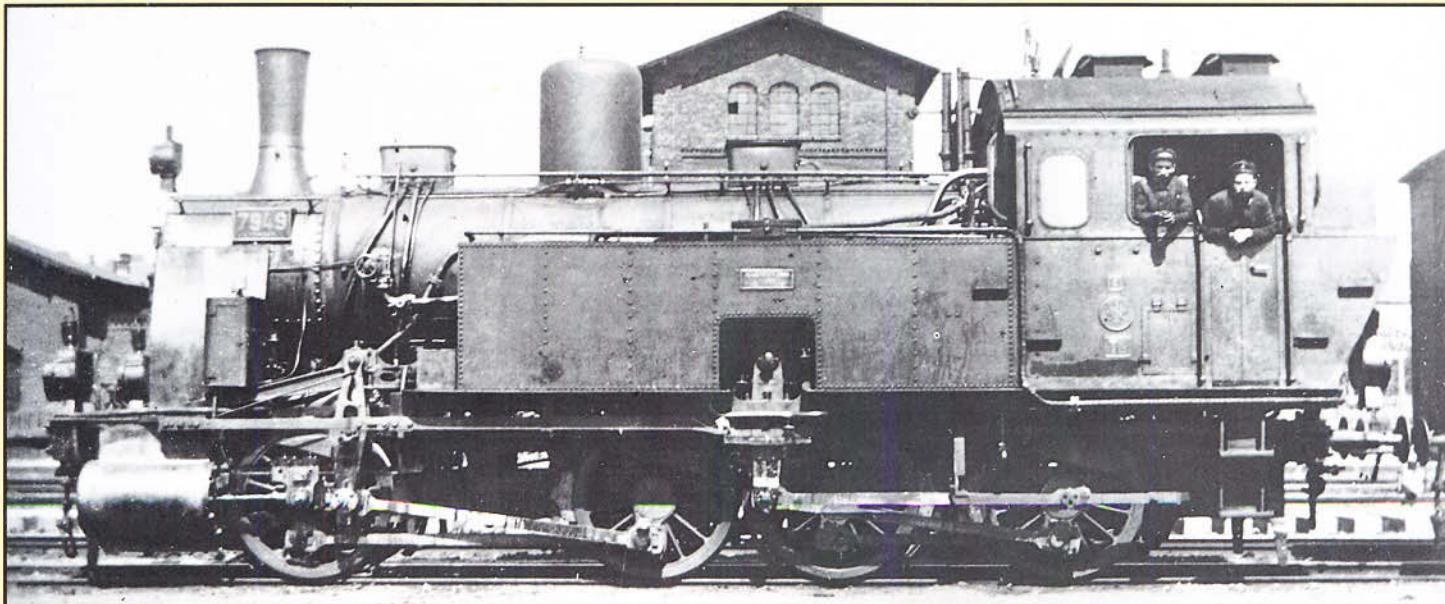


Bild 15: 1908 baute Humboldt unter seiner Fabrik-Nr. 491 diese Mallet-Lok für die Bergheimer Kreisbahnen. Sie wurde mit deren Übernahme durch die Preußische Staatsbahn im Jahre 1913 als Betriebsnummer Köln 7949 in die Gattung T 13 eingereiht.

Bild 16: Ursprünglich an die KED Frankfurt geliefert, kamen die beiden (T 13) Frankfurt 7901 und 7902 im Jahre 1914 als 7948 und 7949 an die KED Hannover. Unser Foto zeigt die 7949 in Stendal.

Fotos 1, 2 und 14: Sammlung Rauter. Alle übrigen Fotos: Sammlung Dr. Scheingraber



Quellen

Neben denen in Ausgabe 7/1985 des Eisenbahn-Journals seien hier noch genannt:

ohne Verfasser, Kalender für Eisenbahn-Techniker, neu bearbeitet von A. W. Meyer, 38. Jg., 1911; Verlag J. F. Bergmann, Wiesbaden 1910

J. Jahn, Die Dampflokomotive in entwicklungsgeschichtlicher Darstellung;

Verlag Springer, Berlin 1924

E. Born, Lokomotiven und Wagen der deutschen Eisenbahnen;

Hüthig & Dreyer, Mainz und Heidelberg 1958

ohne Verfasser, Pioniere des Eisenbahnwesens, bearbeitet von E. Born;

Verlag C. Röhrig, Darmstadt,

ohne Jahresangabe, um 1960

M. Weisbrod und andere, Dampflokomotiven deutscher Eisenbahnen, Band 3 und 4;

Verlag Alba, Düsseldorf 1978 bzw. 1981.