

# Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

DM	10.80
sfr	10.80
öS	80.—
hfl	13.—
bfr	175.—
Lire	6000.—

**Sonderausgabe. Baureihe 58** von Manfred Weisbrod  
und Horst Obermayer





## Impressum



Autoren: Manfred Weisbrod  
Horst Obermayer  
Bearbeitung: Hermann Merker  
Andreas Ritz  
Layout: Gerhard Gerstberger  
Korrektur: U. Bauer

Satz:  
Druck:  
Copyright  
1982 by:

Fotosatz Geiß, Puchheim  
Nuova Grafica Moderna  
Verona  
H. Merker Verlag  
Fürstenfeldbruck

Alle Rechte vorbehalten, Nachdruck  
nur mit Genehmigung der Redaktion.  
Ausgabe: Mai/Juni 1982

Preise:  
DM 10,80 sfr 10,80 ÖS 80,—  
hfl 13,— bfr 175,— Lire 6000,—

# Die Baureihe 58 im Buchlayout als Sonderausgabe

## Inhalt

<b>Vorwort</b>	4
<b>Die Vorläufer: pr. G 12<sup>1</sup> und sä. XIII H</b>	6
<b>Die Entstehungsgeschichte der preußischen G 12 (1'E h3)</b>	9
<b>Die Bauart — Bruch mit Traditionen</b>	29
<b>Die anderen G 12</b>	49
<b>Die G 12 mit Kohlenstaubfeuerung</b>	56
<b>Die Baureihe 58<sup>30</sup> der DR</b>	63
<b>Die G 12 bei der Deutschen Bundesbahn</b>	70

**Bild 1 (Titelseite):** 58 1207 verläßt mit dem Güterzug 67 389 im April 1976 Schwarzenberg in Richtung Johanngeorgenstadt.

**Foto: Franz**

**Bild 121 (Rückseite):** Bahnhof Lauter an der Strecke Aue—Johanngeorgenstadt: 110 611 als Vorspannlokomotive mit der 58 1246 auf der Fahrt nach Johanngeorgenstadt mit dem Güterzug 67 389 im März 1976.

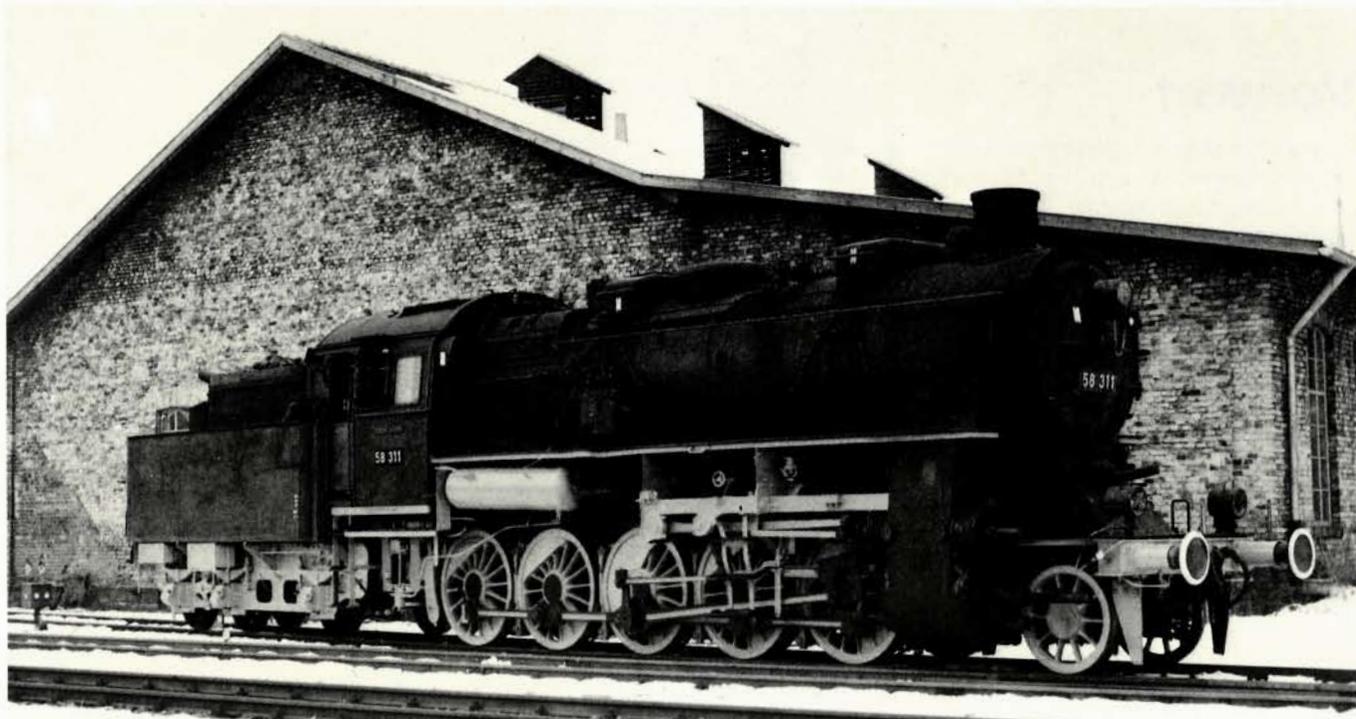
**Foto: Franz**

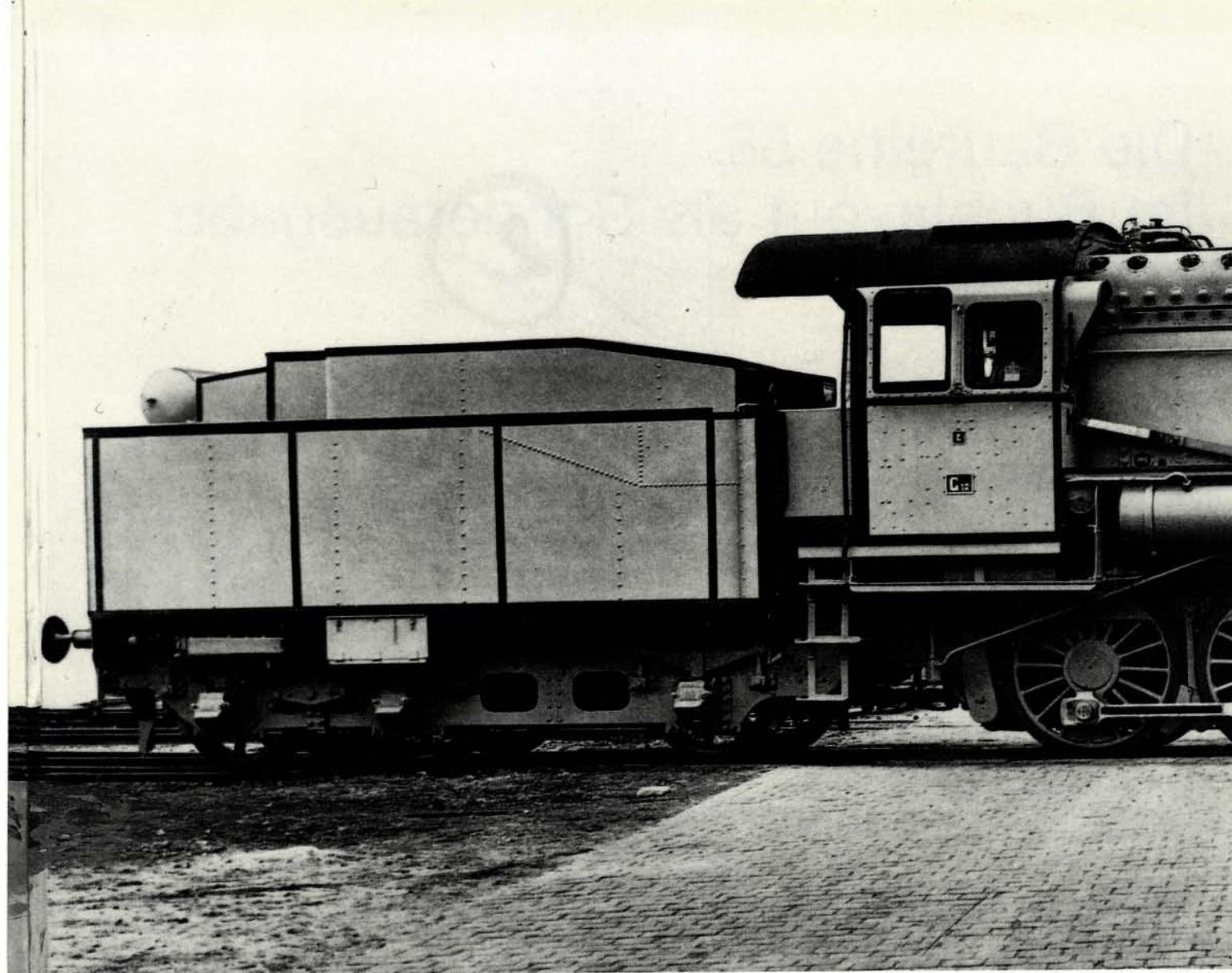
**Bild 2:** Bei Zwönitz an der Strecke Karl-Marx-Stadt — Aue (Sachsen) entstand im September 1975 diese stimmungsvolle Aufnahme der 58 1758, die einen Güterzug nachschiebt.

**Foto: J. Nelkenbrecher**

**Bild 3:** Die 58 311 gehört dem Deutschen Dampflokomotiv-Museum, das im Bw Neuenmarkt-Wirsberg an der Schiefen Ebene insgesamt 20 Dampflokomotiven beherbergt.

**Foto: G. Knauß**





## Vorwort

Im Rahmen unserer »Sonder-Journale im Buchlayout« behandeln wir diesmal die Baureihe 58 und führen damit unsere mit den Baureihen 03 und 01<sup>10</sup>/03<sup>10</sup> begonnene Serie von Loktypenbeschreibungen fort.

Unsere Sonder-Journale werden auch weiterhin in zwangloser Folge erscheinen. Wir wollen keinen Anspruch auf vollkommene Ausschöpfung der Themen stellen — dafür sind genügend detaillierte und teure Bücher geschrieben worden —, sondern vielmehr dem allgemein interessierten Leser eine grundlegende Information und dem Kenner der Materie rasche Nachschlagmöglichkeiten bieten. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, Ihnen nach und nach den Aufbau eines preiswerten, informativen Archivs über Baureihen zu ermöglichen. Daß auf diesem Gebiet das Interesse sehr groß ist, haben uns bereits die zahlreichen, positiven Leserzuschriften zu den ersten beiden Ausgaben bewiesen. Wir erreichen mit dieser Serie nicht nur die Leser unseres »Eisenbahn-Journals«, sondern auch noch Randgruppen, deren Interesse unter Umständen auf anderen Gebieten des Hobbys — z. B. nur Modelleisenbahn — liegen. Aufgrund der erreichten hohen Verkaufszahlen wird es uns auch weiterhin möglich sein, den Einzelpreis äußerst günstig

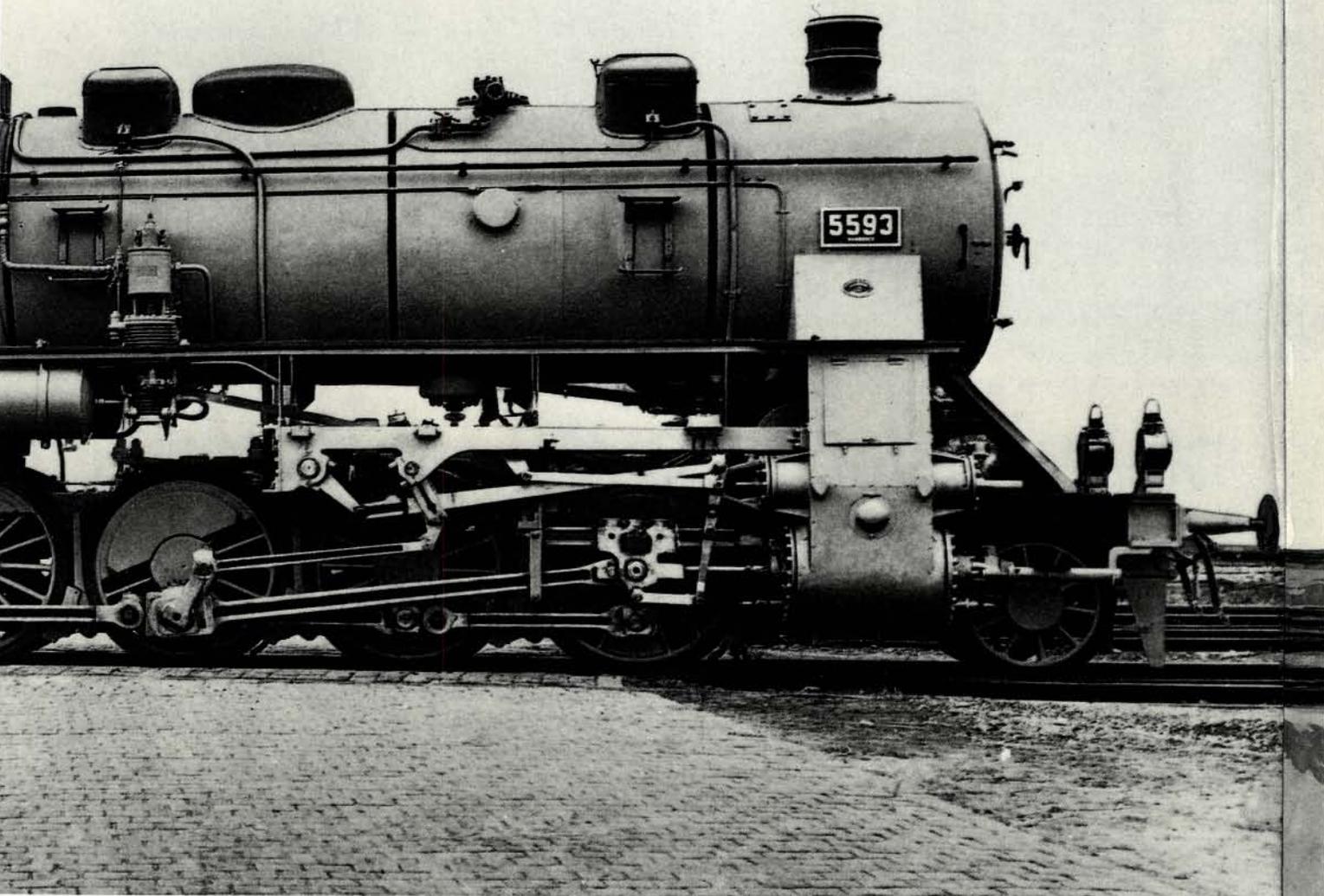
zu halten, ohne daß Inhalt und Druckqualität des Sonder-Journals darunter leiden.

Sie dürfen versichert sein, daß unsere allseits bekannten Autoren trotz oder gerade wegen der prägnanten und aussagefähigen Form der Darstellung sehr sorgfältig recherchieren, so daß die Stichhaltigkeit der geschichtlichen und technischen Daten sowie Bildauswahl und -qualität keine Prüfung zu scheuen brauchen.

Die in jedem Journal zahlreich wiedergegebenen Aufnahmen, gleichviel ob in Farbe oder schwarz/weiß, sind sicherlich in Qualität und Seltenheit so manches Bildprachtbandes würdig und unterstreichen anschaulich die jeweilige Thematik.

Für das vorliegende Journal über die Baureihe 58 ist uns die Bildauswahl besonders schwer gefallen. Über 400 Aufnahmen — von historischen Schwarzweiß-Fotos mit Zuggarnituren aus längst vergangenen Zeiten bis hin zu aktuellen Lok- und Landschaftsaufnahmen bester Farbqualität — lagen uns vor, aus denen wir für Sie eine gezielte, informative Auswahl zu treffen hatten.

Es ließ sich daher verständlicherweise nicht vermeiden, den Umfang des Sonder-Journals erheblich zu erweitern. So um-



**Bild 4:** Eine klassische Werkaufnahme der MAGDEBURG 5593 von Borsig (10651/1920), die spätere 58 1386.

**Foto:** Sammlung Weisbrod

faßt diese Ausgabe um fast 30 Abbildungen mehr als das letzte Sonder-Journal. Dies, zusammen mit der Tatsache, daß wir, im Gegensatz zu den beiden früheren, auch nicht mehr auf bereits im Eisenbahn-Journal veröffentlichtes Bildmaterial und Lithos zurückgreifen wollten, möge die Preisanhebung erklären.

Wir werden unsere Reihe »Sonder-Journale im Buchlayout« in diesem Jahr noch mit zwei weiteren Ausgaben fortsetzen, wobei wir uns nicht nur auf Baureihen beschränken, sondern auch Eisenbahnstrecken behandeln wollen, die uns als besonders erwähnenswert erscheinen. Auch in diesen Journalen werden Sie wieder so einige Bildraritäten in schwarz/weiß und mehr als 40 großformatige Aufnahmen in Farbe finden. Daß wir Ihnen diese Art der Information bieten können, verdanken wir nicht zuletzt auch unseren Bild- und Textautoren, die uns tatkräftig und mit Begeisterung bei unserem Vorhaben unterstützen.

Sie freuen sich, ebenso wie wir, schon jetzt auf das sicherlich positive Echo aus dem Leserkreis.

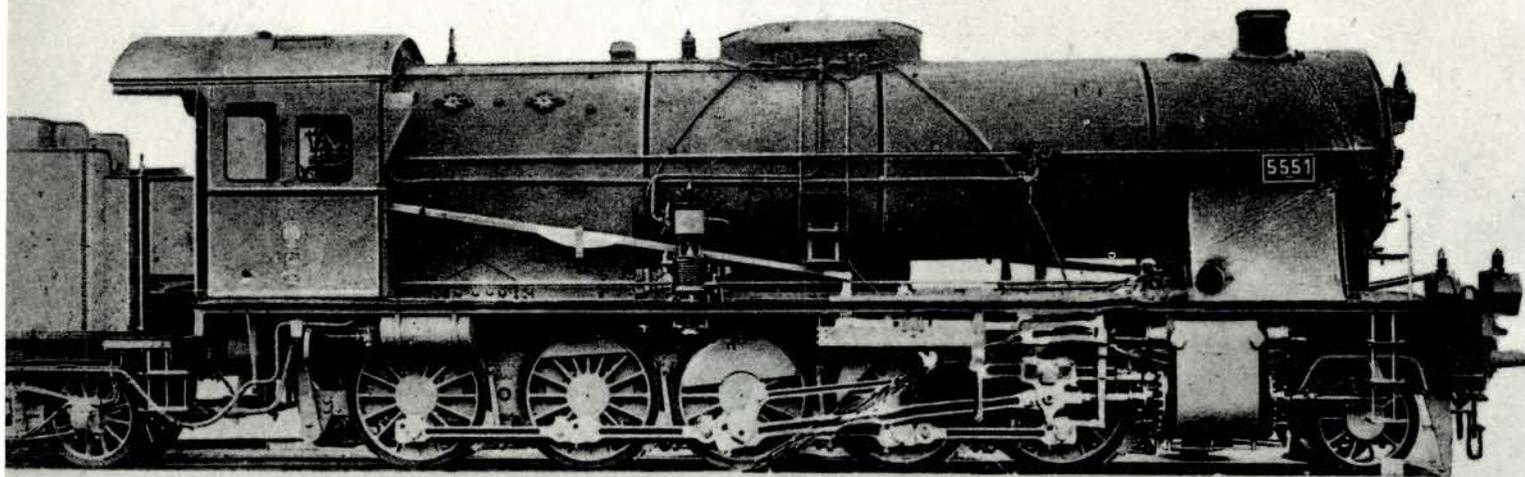
Ihr  
**H. Merker Verlag**

## Zum Thema

Mit der Baureihenbezeichnung 58 gab es bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Reichsbahn (DDR) sieben Lokomotivbaureihen:

Baureihe 58 <sup>0</sup>	pr. G 12 <sup>1</sup>
Baureihe 58 <sup>1</sup>	sä. XIII H
Baureihe 58 <sup>2-3</sup>	bad. G 12 <sup>1-7</sup>
Baureihe 58 <sup>4</sup>	sä. XIII H
Baureihe 58 <sup>5</sup>	wü. G 12
Baureihe 58 <sup>10-21</sup>	pr. G 12
Baureihe 58 <sup>30</sup>	Rekolok DR

Hinzu kamen noch die kohlenstaubgefeuerten Lokomotiven der Baureihen 58<sup>10-21</sup> mit den Systemen Stug und AEG der DRG und 58<sup>2, 4, 5, 10-21</sup> mit dem System Wendler der DR.



**Bild 5:** Die preuß. G 12<sup>1</sup> in der Länderbahn-Ausführung. Erbauer: Henschel & Sohn 1916.

Foto: Sammlung Weisbrod

## Die Vorläufer: pr. G 12<sup>1</sup> und sä. XIII H

Zu Beginn des 1. Weltkrieges standen der Preußischen Staatsbahn für den schweren Güterzugdienst die Gattungen G 8<sup>1</sup> (D h2) und G 10 (E h2) zur Verfügung.

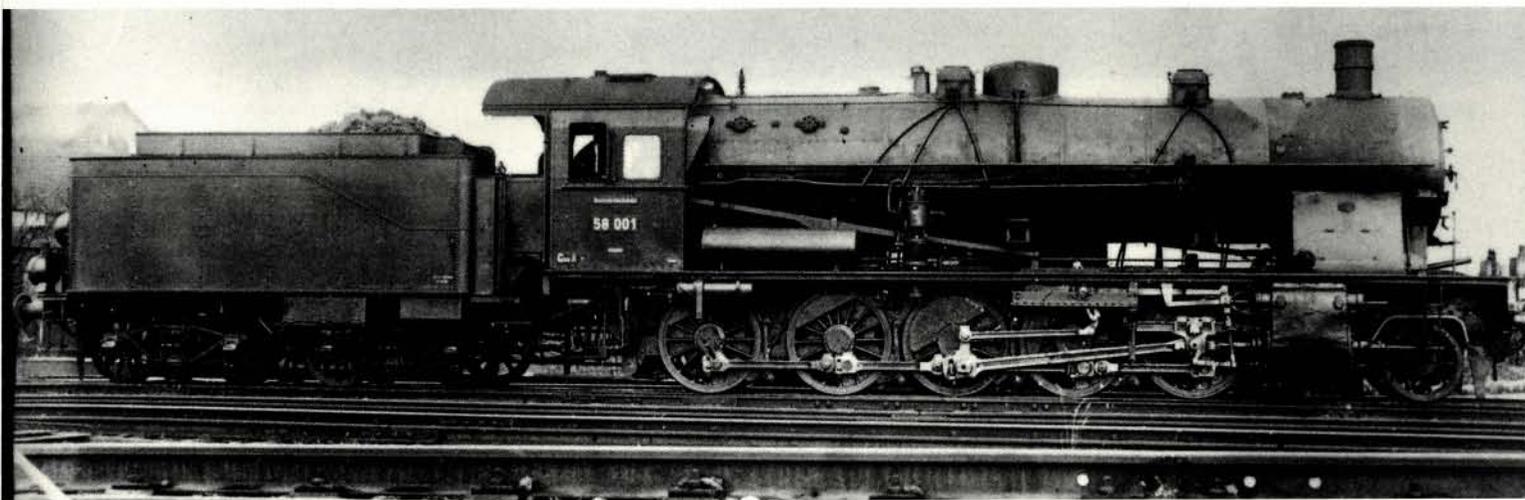
Nicht allein das mit Kriegsbeginn sprunghaft gestiegene Transportaufkommen, sondern auch die von 1900 bis 1915 um 72,2 % zugenommene Zahl der Güterwagen, meist mit 20 t Lademasse, beanspruchten die G 8<sup>1</sup> und die G 10 bis an die Grenze ihres Leistungsvermögens. Überdies waren beide Gattungen mit Höchstgeschwindigkeiten von 55 bzw. 60 km/h zu langsam.

Bereits aus dem Jahre 1913 stammten Vorschläge der KED Breslau, eine schwere Güterzuglokomotive mit 85 t Reibungsmasse zu entwickeln. Mehr Leistung war aber bei Einhaltung der Achsfahr-

masse von 17 t auf einem fünffachsignen Fahrwerk nicht mehr unterzubringen, so daß man zur Achsfolge 1'E und damit zum sechssachsigen Fahrwerk übergehen mußte. Die ersten Güterzuglokomotiven dieser Achsfolge liefen schon seit 1904 bei den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Es waren Vierzylinder-Verbund-Lokomotiven mit De-Glehn-Triebwerk.

Die Firma Henschel & Sohn wurde mit den Entwurfsarbeiten für die neue 1'E-Güterzuglokomotive beauftragt, jedoch verzögerte der Krieg Entwicklung und Ausführung. Die erste Maschine verließ erst 1915 die Werkhallen in Kassel.

Die Maschinen mit der Gattungsbezeichnung G 12<sup>1</sup> waren die ersten preußischen Güterzuglokomotiven mit Dreizylinder-

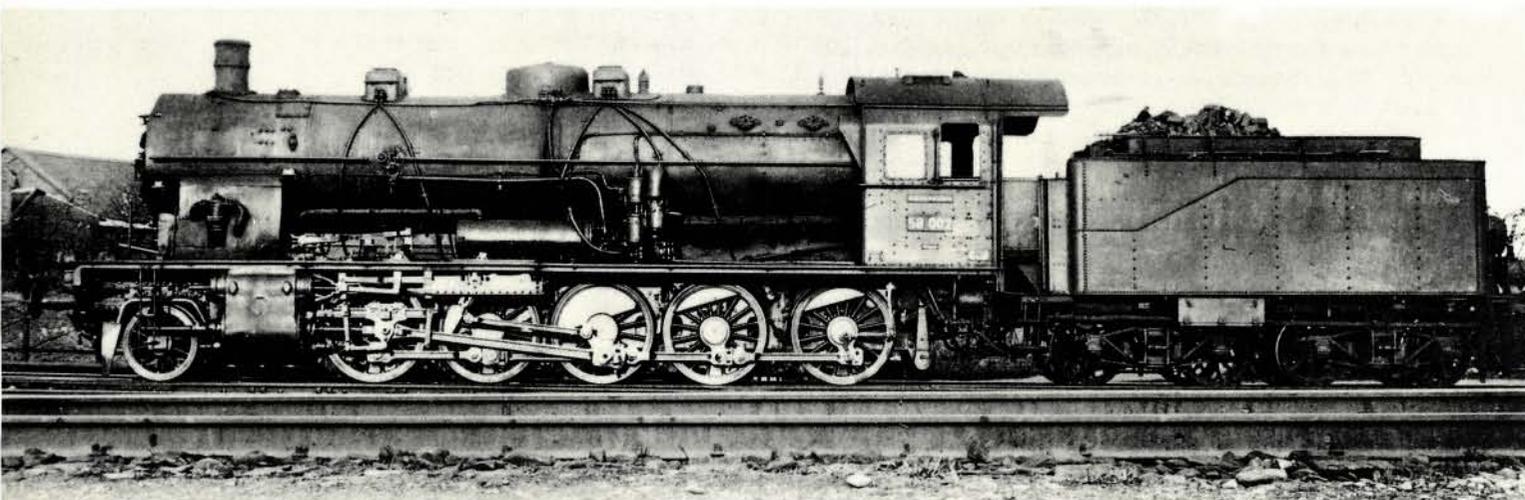


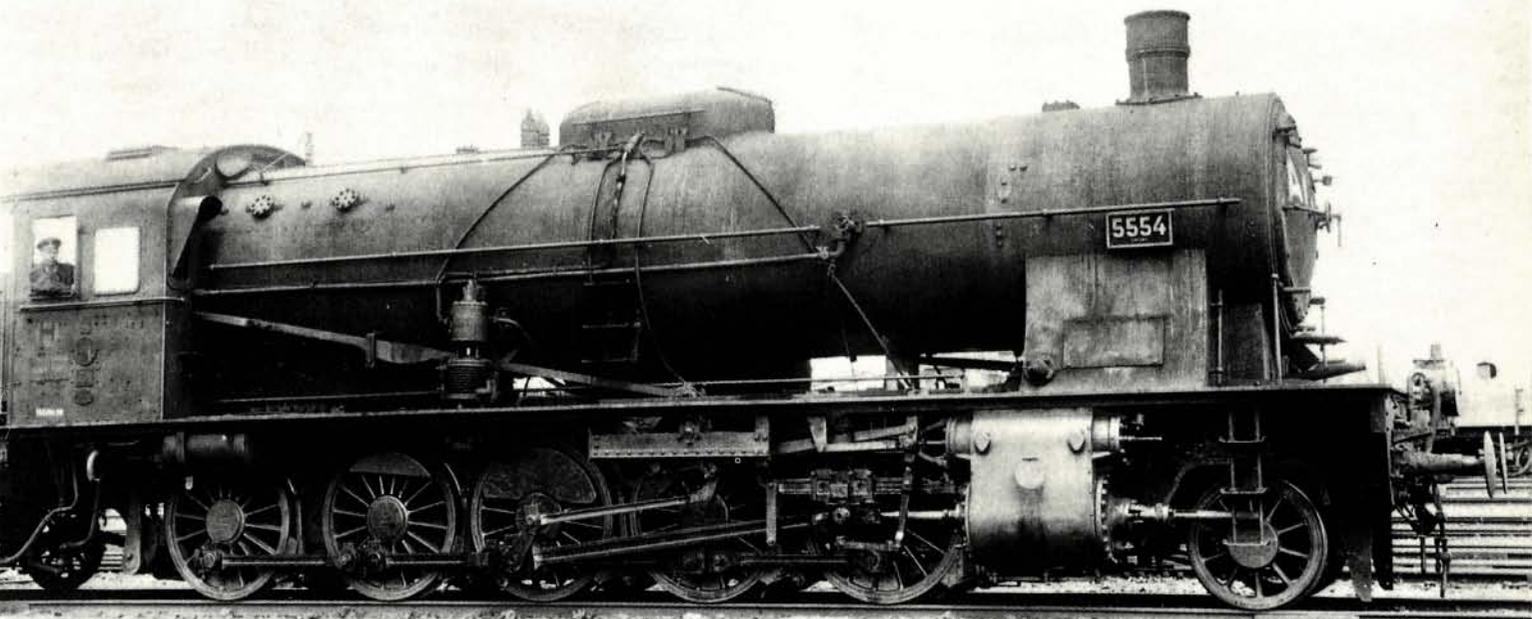
**Bild 6:** Die 58 001 (preuß. G 12<sup>1</sup>), von Henschel 1915 mit der Fabrik-Nummer 13 286 geliefert, lief zunächst als ERFURT 5551. Vor dem Führerhaus auf dem tief liegenden Umlauf der Hauptluftbehälter.

Foto: Bellingrodt

**Bild 7:** Auch schon mit Reichsbahn-Nummer: die 58 002.

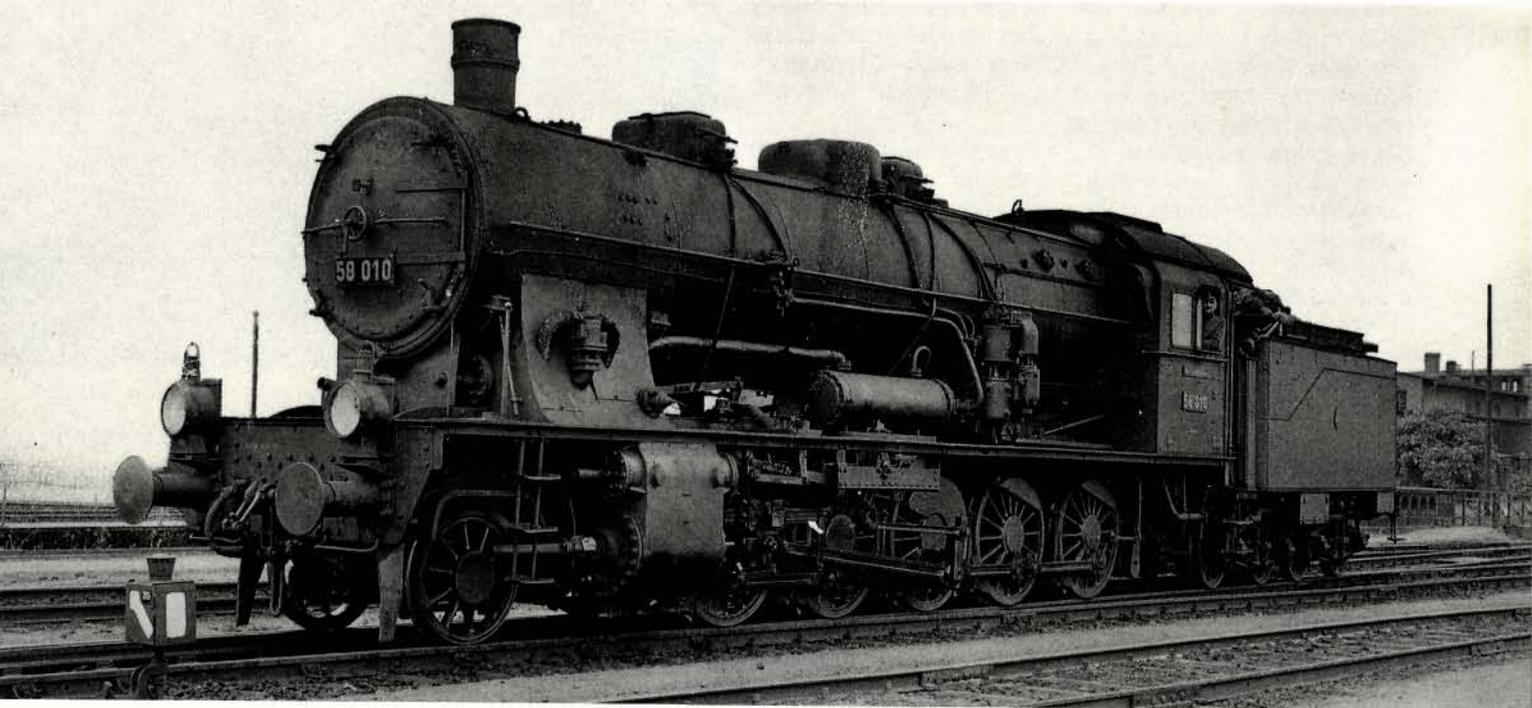
Foto: Sammlung Weisbrod





**Bild 8:** Nochmals eine G 12<sup>1</sup> mit Länderbahnbeschriftung, die ERFURT 5554.

**Foto:** W. Hubert, Sammlung Dr. Feißel

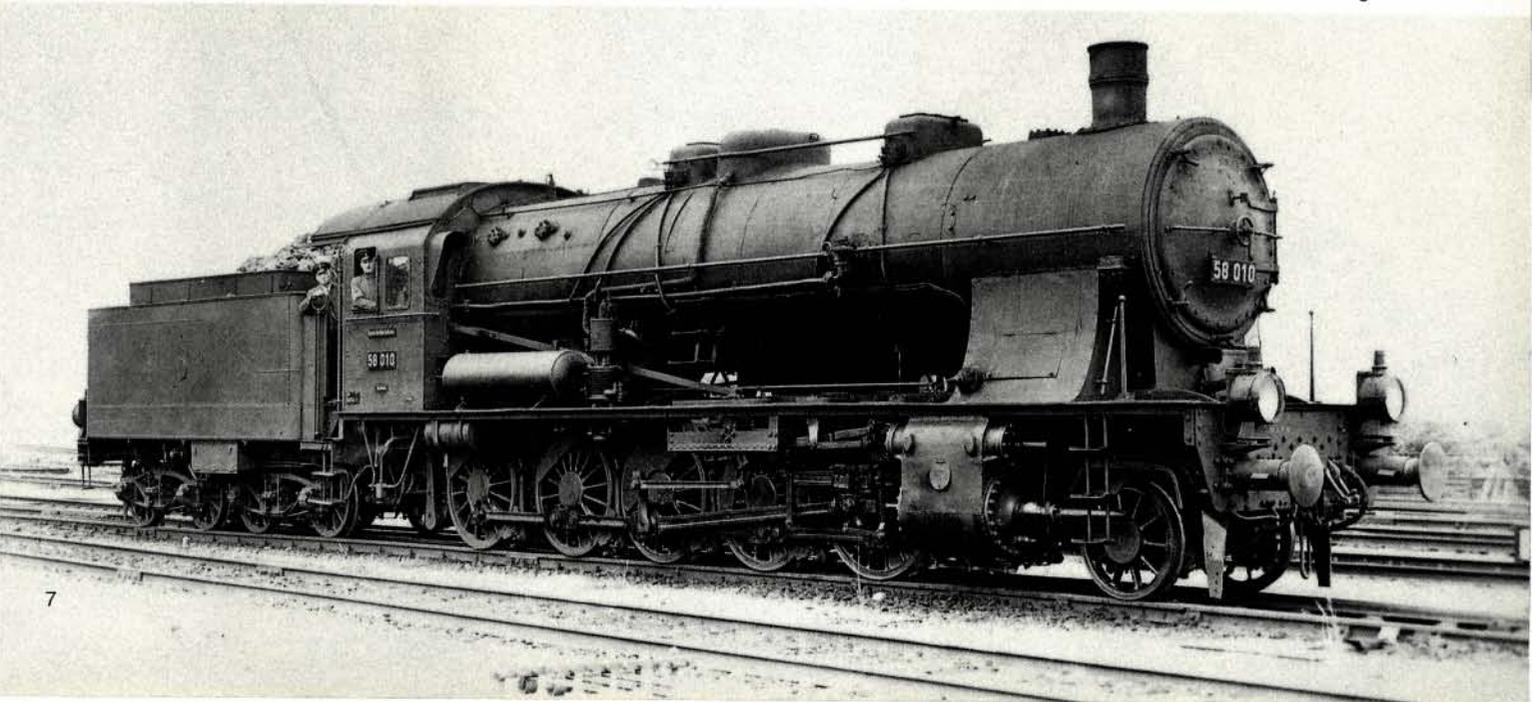


**Bild 9:** Die Heizerseite der 58 010, der preuß. G 12<sup>1</sup>. In dem Verkleidungsblech über dem Zylinder ist eine Aussparung für den Druckausgleicher des Innenzylinders. Auf dem Umlauf vor der Kolbenspeisepumpe liegt der Oberflächenvorwärmer.

**Foto:** Bellingrodt

**Bild 10:** 58 010 der DRG. Die Lokomotive wurde 1916 von Henschel mit der Fabrik-Nummer 13 682 erbaut und lief bei der KPEV als TRIER 5553.

**Foto:** Bellingrodt



Triebwerk für einstufige Dampfdehnung. Henschel hatte den Zweiachsanantrieb gewählt. Die beiden Außenzylinder trieben die 3. Kuppelachse an, der geneigte Innenzylinder arbeitete auf die Kropfachswelle der 2. Kuppelachse. Der 30 mm dicke Blechrahmen erschwerte den Zugang zum Innentriebwerk, weshalb Süddeutsche Lokomotivbauanstalten daher bei Maschinen mit Innentriebwerken einen Barrenrahmen verwendeten, der eine geringere Bauhöhe aufwies als ein Blechrahmen. Mit 5.000 mm Rohrlänge war der G 12<sup>1</sup>-Kessel der größte, der bisher auf einer preußischen Güterzuglokomotive eingebaut war. Die lange, schmale Feuerbüchse war, entsprechend Garbeschen Konstruktionsprinzipien, zwischen den Rahmenwangen eingezogen. Dadurch konnte der Rost nur eine Breite von 1.020 mm erhalten, erreichte aber, um die notwendige Rostfläche zu erzielen, die Länge von 3.220 mm. In der Regel galten 3.000 mm Rostlänge als Maximum dessen, was dem Heizer bei manueller Rostbeschichtung noch zugemutet werden konnte.

Kriegsbedingt fanden Versuchsfahrten nur vor planmäßigen Zügen auf den Strecken Grunewald-Sangerhausen und Cochem-Ehrang statt. Auf der kurvenreichen Moselstrecke wurde in einer 10 ‰-Steigung ein Zug mit 1.400 t Masse aus dem Stand angefahren. Die bereits auf 21 t ausgelegte Zugeinrichtung, die Reibungsmasse der Lokomotive und die Witterung ließen dieses Experiment zu.

Die G 12<sup>1</sup> war mit maximal 17,1 t Achsfahrmasse (2. Kuppelachse) nur auf Hauptstrecken einsetzbar und wegen der schlechten Zugänglichkeit des Innentriebwerkes und der erschwerten Feuerführung durch den extrem langen Rost nicht die optimale Lösung für eine schwere Güterzuglokomotive. Es wurden daher auch nur 12 Maschinen beschafft, die alle von Henschel & Sohn stammten und zwischen 1915 und 1917 gebaut worden sind. In gleicher Ausführung beschafften die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen 12 Lokomotiven. Die 21 Lokomotiven der Preußisch-hessischen Staatsbahn kamen zu den Direktionen Erfurt, Kassel und Saarbrücken/Trier. Die DRG übernahm noch 15 Maschinen mit den Betriebsnummern 58 001 bis 58 015. Die Transportprobleme, die der 1. Weltkrieg aufwarf, brachte auch die Sächsische Staatsbahn in Schwie-

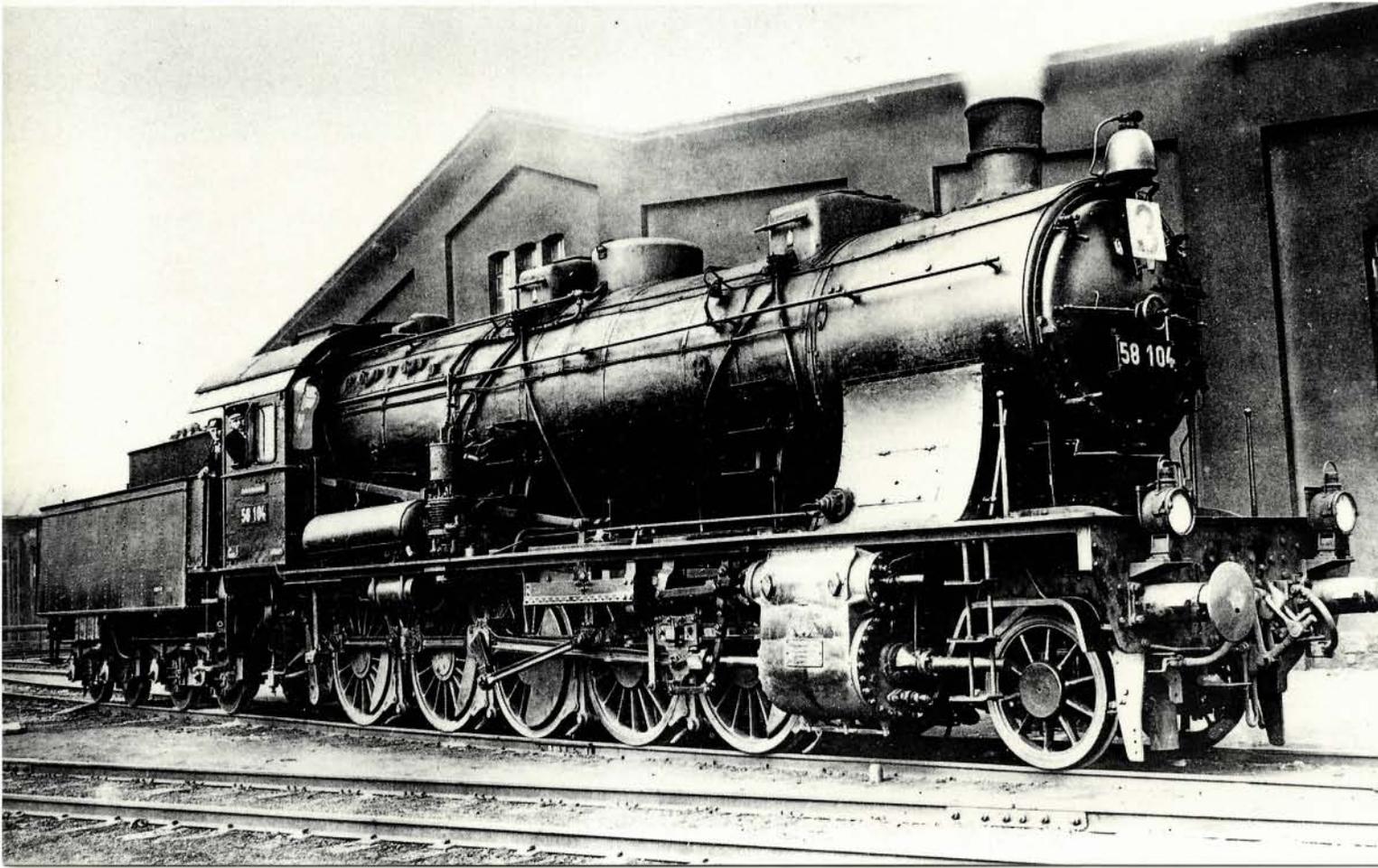


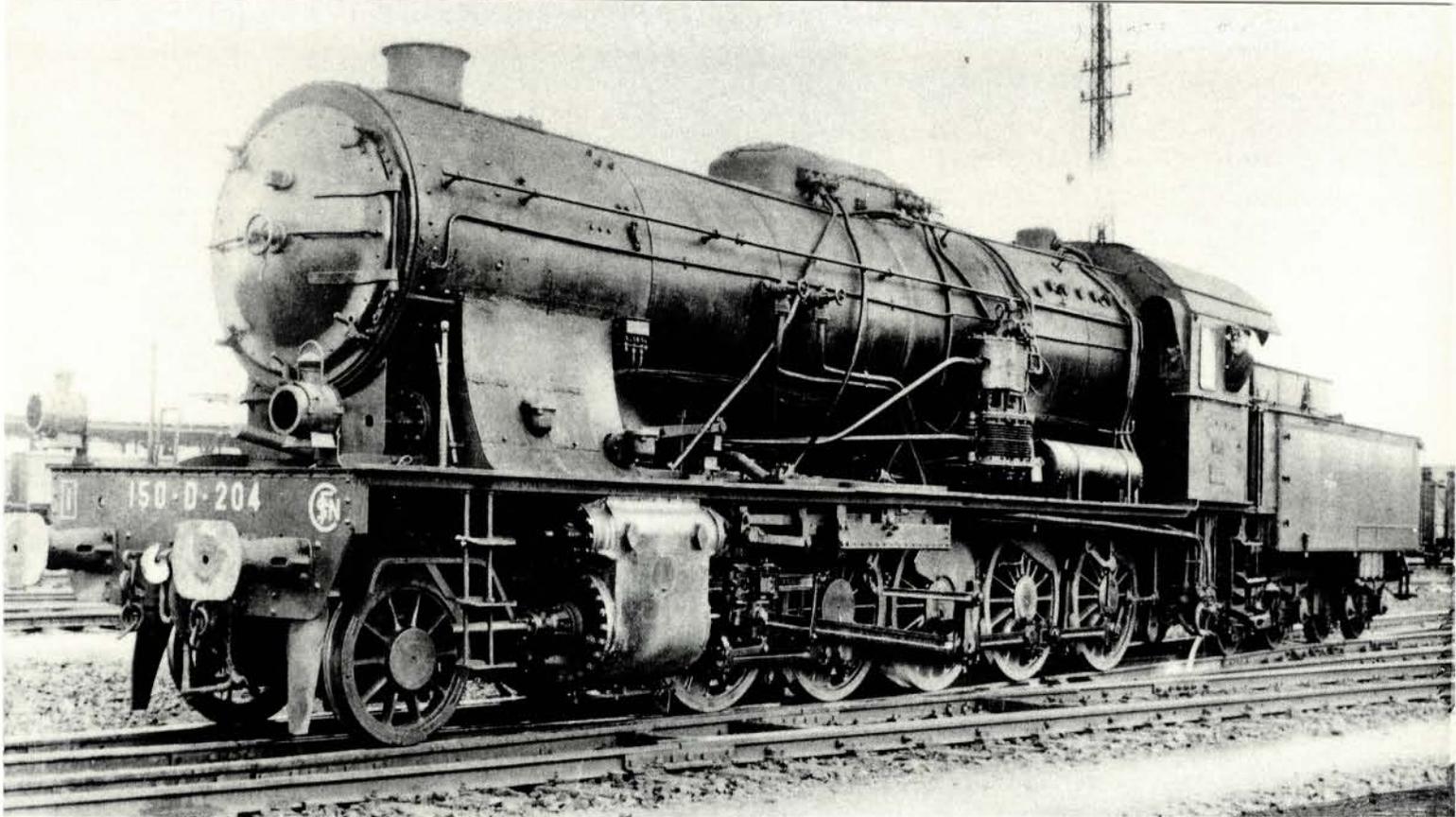
**Bild 11:** Die Pufferbohlenanschrift der 58 010 (preuß. G 12<sup>1</sup>) trägt die Aufschrift: Untersuchung Paderborn 8.10.32. Auffällig die hohe Pufferbohle.

**Foto: Bellingrodt**

**Bild 12:** Die sächs. XIII H, ein G 12<sup>1</sup>-Nachbau, als 58 104 (Hartmann 3952/1917) vor dem Lokschuppen im Bw Dresden-A. Dom und Sandkästen sind nicht mehr unter einer gemeinsamen Verkleidung zusammengefaßt.

**Foto: Bellingrodt**





**Bild 13:** Die sächs. XIII H, der G 12<sup>1</sup>-Nachbau, als Reparationslok 150-D-204 bei der SNCF. Die Maschine ist von Hartmann mit der Fabrik-Nummer 3854 1917 gebaut worden und lief bis zur Abgabe mit der Bahnnummer 1173. Die Luftpumpe ist auf die Heizerseite verlegt worden, statt der einstufigen Luftpumpe der Ursprungsausführung setzten die Franzosen eine Doppelverbundpumpe. Dom und beide Sandkästen sind noch unter einer gemeinsamen Verkleidung. Zum Unterschied von der preuß. G 12<sup>1</sup> ist das Führerhaus eindeutig sächs. Bauart.

**Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

rigkeiten. Die 5-fach gekuppelten Maschinen der drei Xler Gattungen waren am Ende ihres Leistungsvermögens. Ob es nun die Vereinheitlichungsbestrebungen der Sächsischen Staatsbahn waren oder der Mangel an einer geeigneten Konstruktion, der die Verwaltung der Staatsbahn veranlaßte, die G 12<sup>1</sup> nachzubauen, sei dahingestellt. Jedenfalls übernahm die Sächsische Staatsbahn die nicht befriedigende Henschel-Konstruktion und ließ bei Hartmann in Chemnitz 20 Stück 1'E-Lokomotiven bauen, die die Gattungsbezeichnung XIII H und die Bahnnummern 1165 bis 1184 erhielten.

Die Bauartänderungen, die man gegenüber der G 12<sup>1</sup> vor-

nahm, waren geringfügig. Überhitzer- und Gesamtheizfläche waren etwas größer, und verschiedene stärker ausgeführte Bauteile ließen die XIII H, obwohl sie anfangs keinen Speisewasservorwärmer besaß, um 2,3 t schwerer ausfallen als die G 12<sup>1</sup>. Mit 101,1 t Dienstmasse wurde somit erstmals bei einer deutschen Güterzuglokomotive die 100 t-Grenze überschritten.

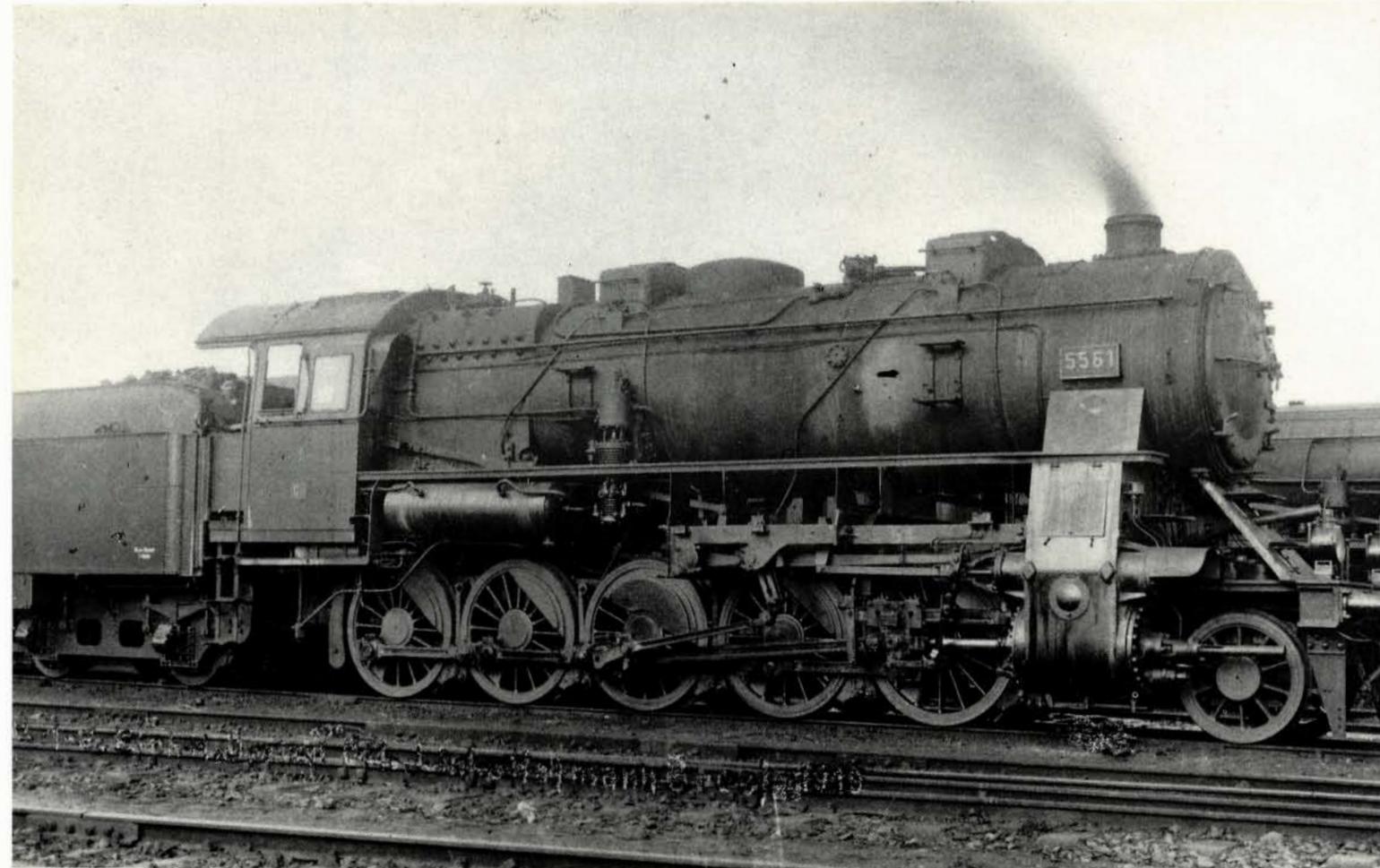
Auch die Sächsische Staatsbahn beließ es bei den 20 Maschinen der Gattung XIII H, von denen noch 14 Stück mit den Betriebsnummern 58 101 bis 58 114 zur DRG kamen.

## Die Entstehungsgeschichte der preußischen G 12 (1'E h3)

Verschiedentlich findet man die Meinung, die G 12 sei die erste deutsche Einheitslokomotive gewesen. Dieser Meinung ist aus mehreren Gründen mit Vorbehalt zu begegnen.

Die G 12 war durchaus nicht die erste preußische Lokomotivgattung, die auch außerhalb des Gebietes der Preussisch-hessischen Staatsbahn in Deutschland Verbreitung fand. Bereits 1906 hatte die Württembergische Staatsbahn die pr. T 9<sup>3</sup> (1'C n2) mit 10 Exemplaren für sich nachbauen lassen und sie auch als T 9 bezeichnet, obwohl diese Gattungsbezeichnung im württembergischen Schema ein Fremdkörper war. Württemberg hatte auch die pr. T 18 (2'C 2' h2) beschafft und sie auch als Gattung T 18 eingeordnet. Baden schließlich hatte sich zur Beschaffung der pr. P 8 (2'C h2) entschlossen. Neu im Kreise derer, die preußische Maschinen übernahmen, war lediglich Sachsen, doch hatte auch schon die sä. XIII H (Baureihe 58<sup>1</sup>), wie beschrieben, in fast allen Teilen die pr. G 12<sup>1</sup> zum Vorbild.

Eine Einheitslokomotive, wie sie die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft schuf und verstanden wissen wollte, bedeutete jedoch mehr als nur den Nachbau durch andere Bahnverwaltungen. Die Einheitslokomotiven der DRG sind vielmehr aus genormten und freizügig tauschbaren Teilen gebaute Lokomotiven, wobei sich die Tauschbarkeit auch auf andere Baureihen von Einheitslokomotiven erstreckte, also nicht auf die bestimmte Baureihe beschränkt war. Von Normung und Austauschbarkeit konnte bei der G 12, auch wenn sie von vier deutschen Staatsbahnen gebaut wurde, gewiß keine Rede sein, denn die G 12 konnte in Sachsen keine sächsischen Armaturen, in Württemberg keine württembergischen Achslager, in Baden keine badischen Zylinder als Tauschteile erhalten. Unter anderem aus diesem Grunde entschied sich die DRG bereits bei den ersten Sitzungen des »Engeren Ausschusses zur Vereinheitlichung der Lokomotiven« für die Neukonstruktion, also die Einheitslokomotive, und nicht für den Nachbau be-



**Bild 14:** Die BRESLAU wurde 1919 von Linke-Hofmann mit der Fabrik-Nummer 1672 erbaut und kam als 58 1201 zur DRG.

Foto: Sammlung Dr. Feißel

**Bild 15:** Die G 12 mit der Bahnnummer 5591 wurde 1923 in Hanau-West aufgenommen.

Foto: Sammlung Dr. Feißel

