Sondernummer des Eisenbahn JOURNAL Archiv

B 7539 E
ISBN 3-922404-19-7

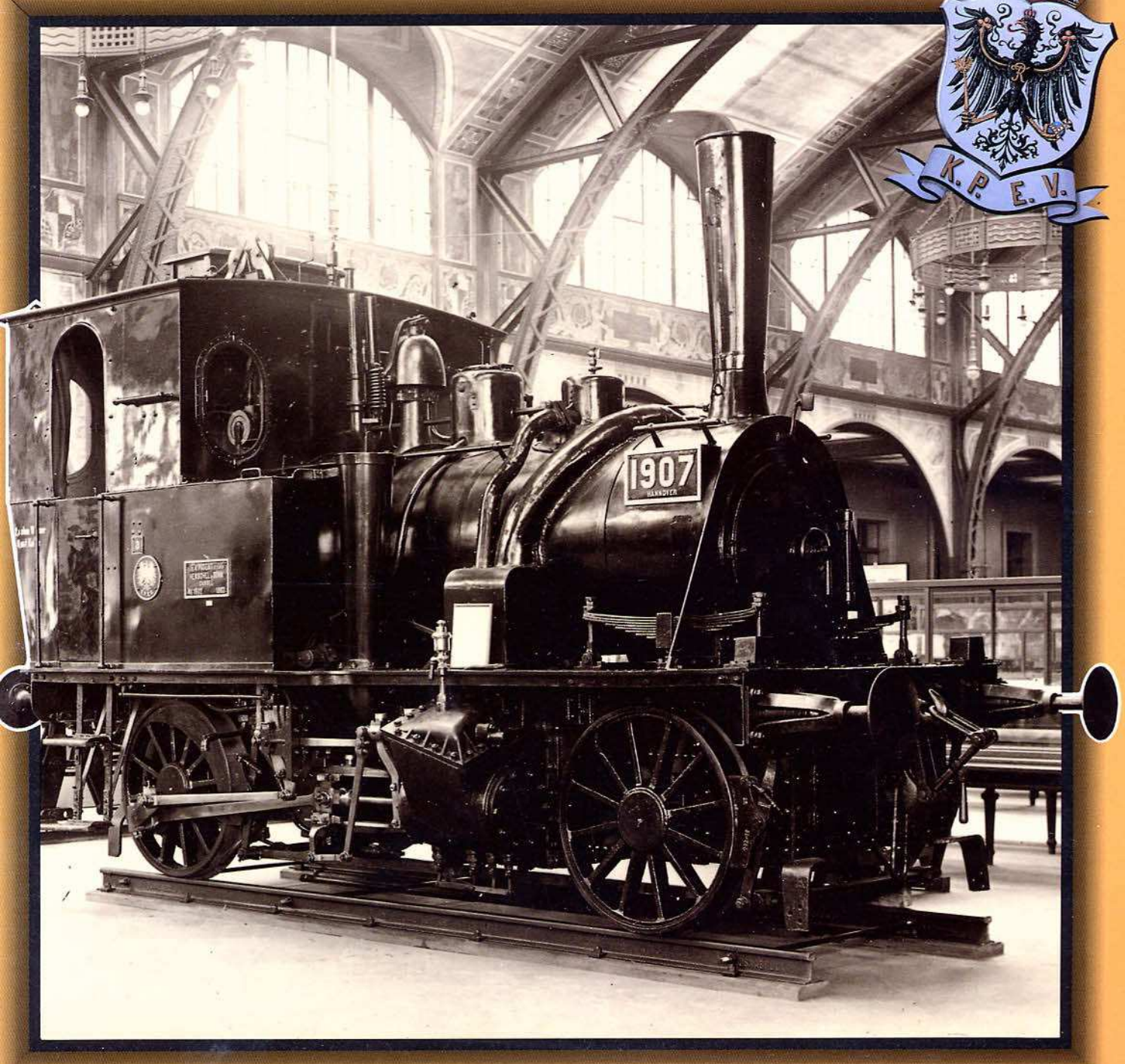
DM 22,80

Band № 3

Herbert Rauter

Preußen-Report

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



Sammel-Folge 7

(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 Schlepptenderloks 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 Hoch-Zeit 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

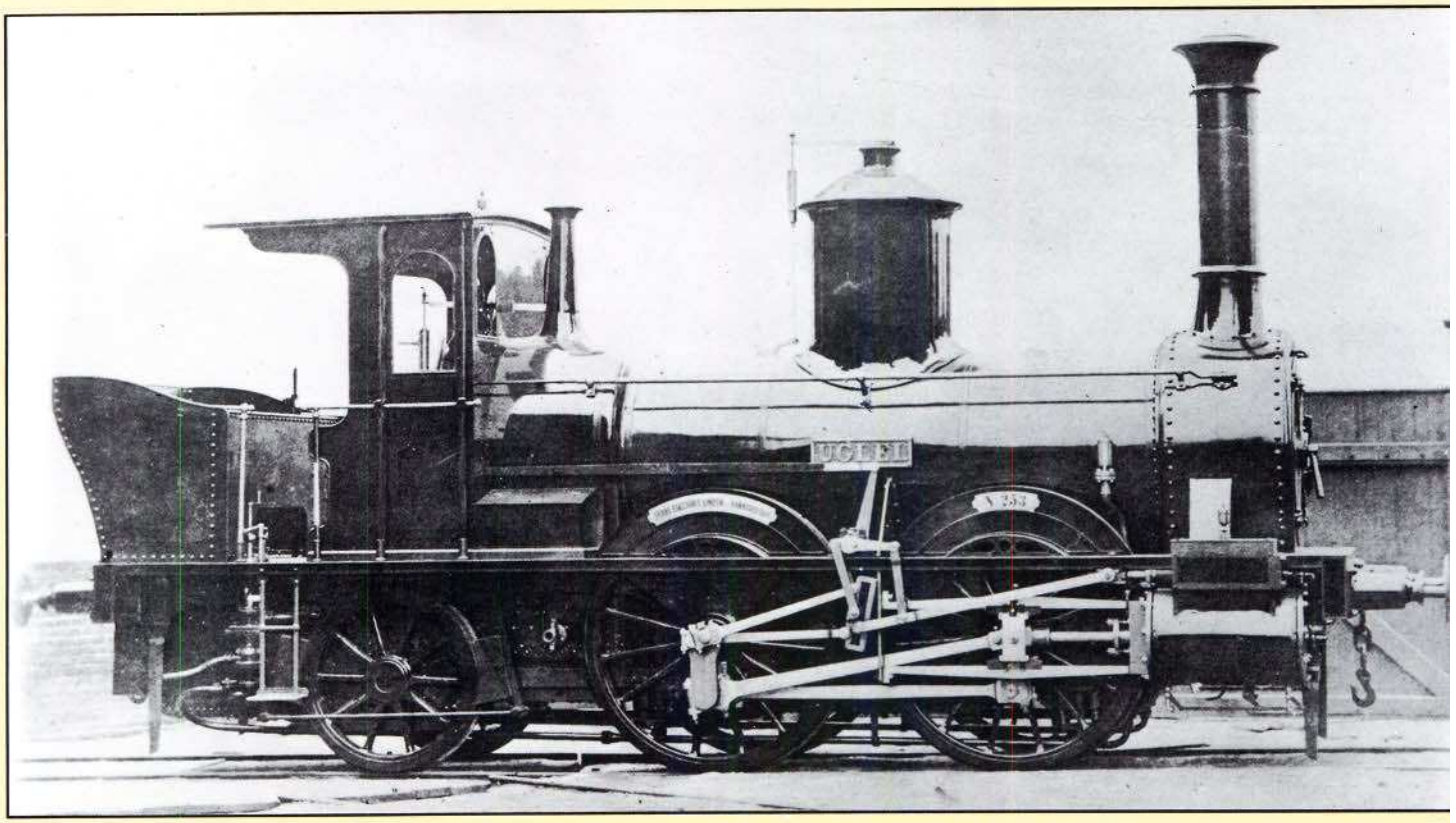


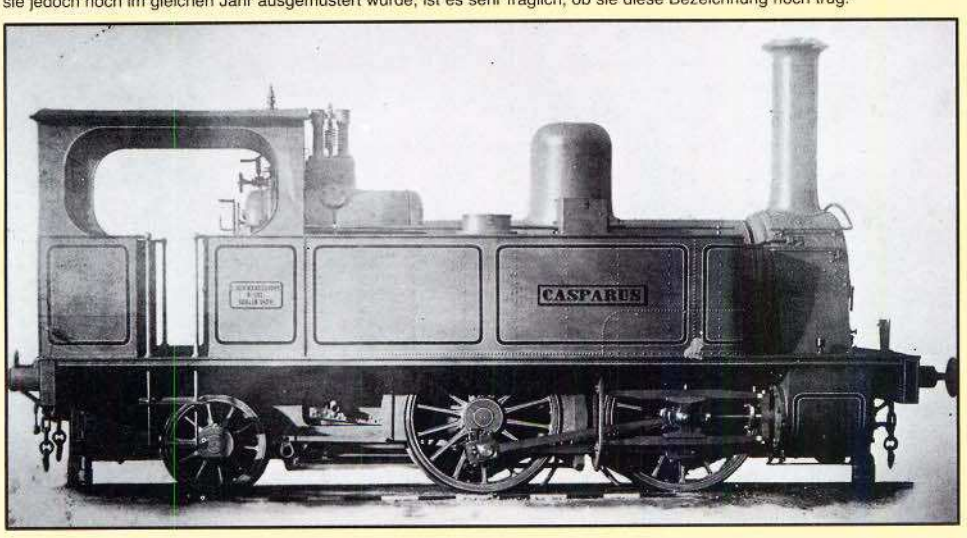
Bild 1: Die „Uglei" wurde als eine von zehn B 1-Tenderlokomotiven 1866/67 von Egestorff in Hannover (der späteren Hanomag) gebaut. Die „Uglei" trug die Fabriknummer 253 und wurde 1885 die Nr. 1414 der KED Altona. Ihre Triebwerksabmessungen: 381/610/1524 mm. Die zehn Maschinen dienten zunächst zum Betrieb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

Die ersten preußischen Tenderlokomotiven

aus Eisenbahn-Journal 6/1984

Im nachfolgenden Artikel erweckt Herbert Rauter einige der alten norddeutschen Tenderlokomotiven, insbesondere der preußischen Staats- und Privatbahnen, zu neuem Leben. Vom Thema her dazu passend, 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 Schwartzkopff als Fabriknummer 131 gebaut, gehört zu einer Gruppe von 16 B 1-Tenderlokomotiven, die die Berlin-Hamburger-Eisenbahngesellschaft zwischen 1869 und 1876 von Schwartzkopff bezog. Sie übernahmen den Betrieb auf der oben erwähnten Hamburg-Altonaer-Verbindungsbahn. Schwartzkopff 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 su
chen, wenn nicht im Mutterland der Lokomo
tive überhaupt, in England [1]! Schon unter den
Dampfwagen, die sich im Oktober 1829 an
dem Preisausschreiben der Manchester-Li
verpooler-Eisenbahn bei Rainhill beteiligten
befindet sich eine Tenderlokomotive[2]. Die
kleine „Novelty" unterliegt, wie nicht anders
zu erwarten, Stephensons „Rocket", doch ih
re Erbauer, Ericson und Braithwaite, können
sich rühmen, an diesem bedeutungsvollen Er
eignis der Eisenbahngeschichte teilgenom
men zu haben.
In den nächsten Jahren werden in England
zwar Tenderlokomotiven gebaut, im wesentli
chen aber Einzelstücke, denen keine größere
Bedeutung zukommt, denn noch fehlt die Vor
aussetzung dafür: noch gibt es nicht das, was
wir Nahverkehr nennen, noch fehlen Gebirgs
bahnen, und der Verschiebedienst hält sich in
engen Grenzen[2].
Von der Insel zum Kontinent!
1850 scheiterte offensichtlich ein erster Ver
such in Deutschland, obwohl Heusinger von
Waldeggs 2A-t für die **Taunusbahn** in die Zu

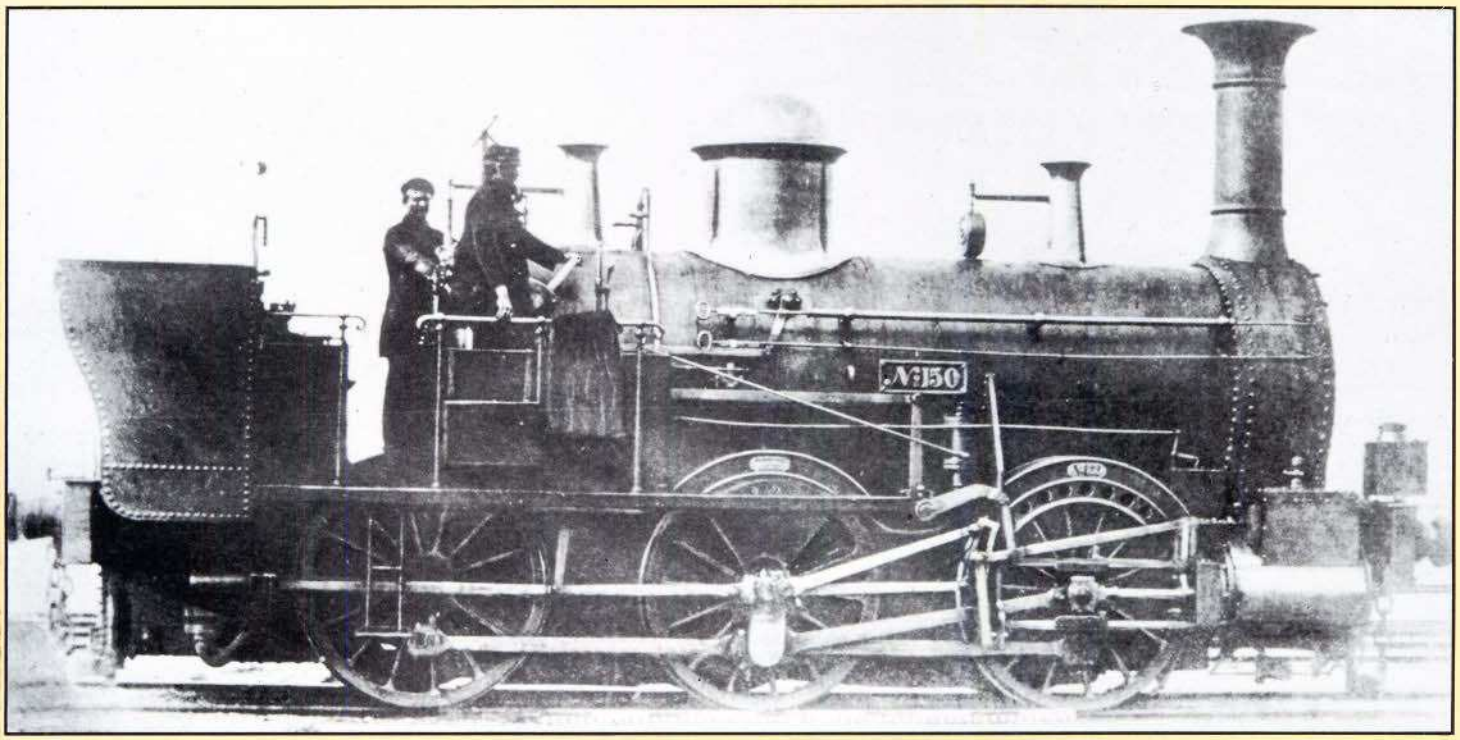


Bild 3: Die Hannoversche Staatsbahn bezog 1857 von Egestorff sechs C-Tenderlokomotiven als Schubmaschinen für die Rampenabschnitte (bis zu 15,6‰) der Strecke Göttingen – Münden. Die abgebildete Bahnnummer 150 trug die Fabrik-Nummer 122 und besaß die Triebwerksabmessungen 451/610/1372 mm. Sie vermochte auf einer Steigung von 1:64 acht Dreiachser 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.

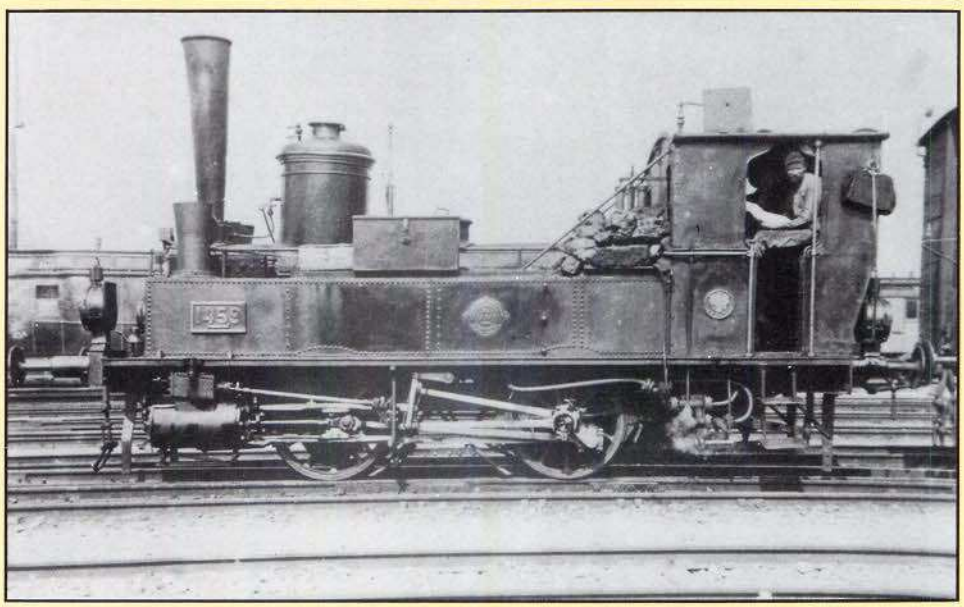


Bild 4: Bleiben wir noch einen Moment bei Hannover! Die KED Hannover, die, nach der Annektierung des Königreichs Hannover durch Preußen 1866, bereits am 15. Dezember 1866 mit der Leitung der Hannoverschen Staatsbahn beauftragt worden war, beschaffte zwischen 1870 und 1875 insgesamt 76 leichte B-Tenderlokomotiven 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.

kunft weisende 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): 381/559/1676[3]. 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 Gewichtsverteilung[4] 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 großrädrige 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.

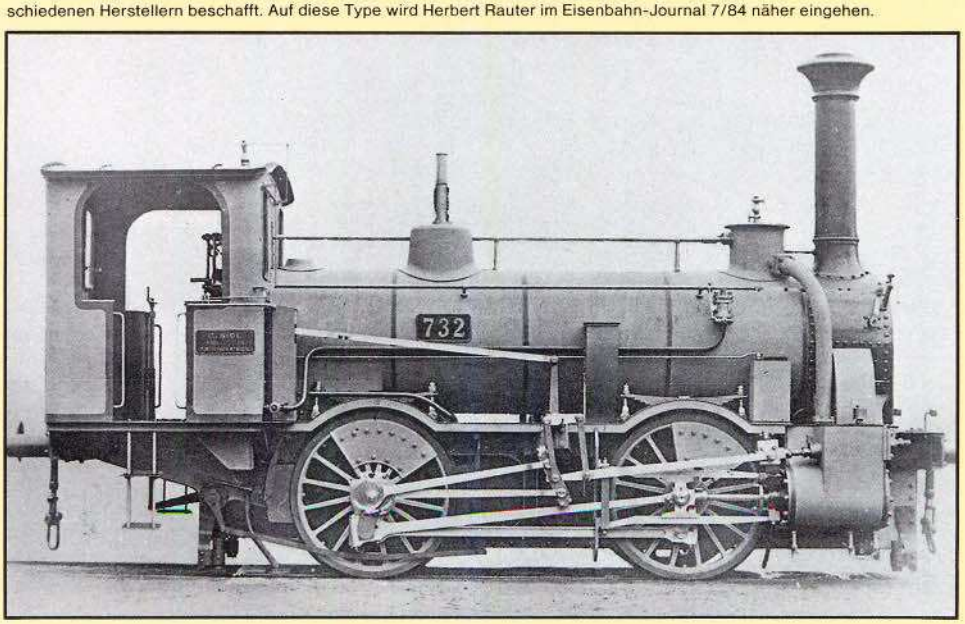


Tabelle 1. B-Rangier-Tenderlokomotive der Cöln-Mindener Eisenbahn (CME)

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

Bo	1854/544	„Homberg"	→ 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-Schlepptenderlokomotiven 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!

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.

Bahnverwaltung	Lokomotivbestand gesamt	Tenderloks	Anteil d. Tenderloks in %
Rheinische E.	280	28	10
Bergisch-Märkische E.	385	39	10
Cöln-Mindener E.	375	49	13
Hannoversche St-E.	335	10	3
Berlin-Hamburger E.	165	6	4
Berlin-Anhalter	110	–	
Kgl. Ostbahn	225	–	*)
Oberschlesische E.	365	1	0

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

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

KED	Lokomotivbestand gesamt	Tenderloks	Anteil d. Tenderloks 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.

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 Schlepptenderlokomotiven (Achsfolge C) umgebaut wurden. Beschafft wurden sie von der **Kgl. Saarbrücker Eisenbahn** und stellen damit die ersten unmittelbar vom Lieferwerk her in Dienst gestellten Tenderlokomotiven der Preußischen **Staats**eisenbahnen 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 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-**

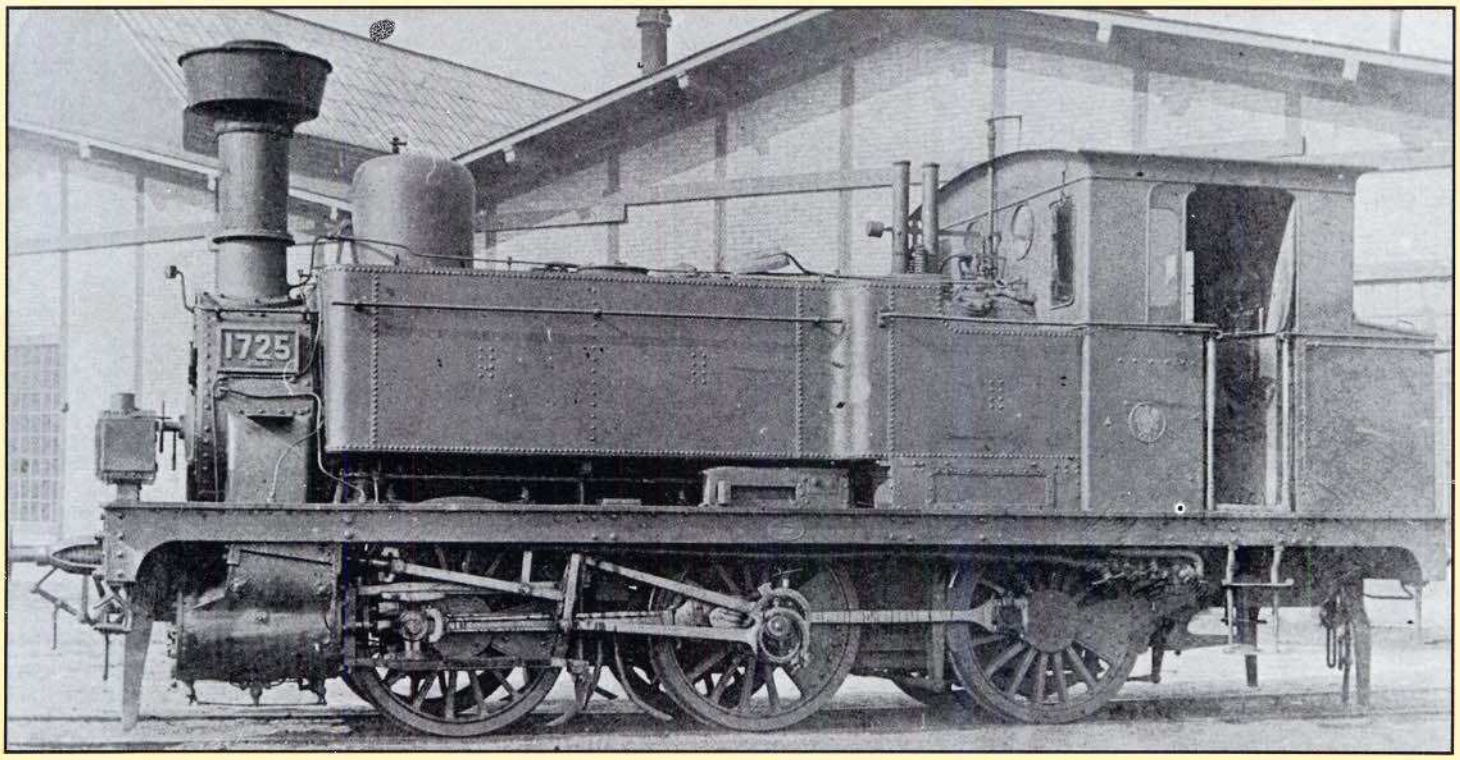


Bild 6: Die Niederschlesisch-Märkische-Eisenbahn (NME) ließ 1873/74 bei den Lokomotivfabriken Wöhlert in Berlin, Hartmann in Chemnitz und G. Sigl in Wien insgesamt 31 C-Tenderlokomotiven, hauptsächlich für den Güterverkehr auf der Berliner Ringbahn, bauen. Diese Maschinen hatten die Triebwerksabmessungen 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

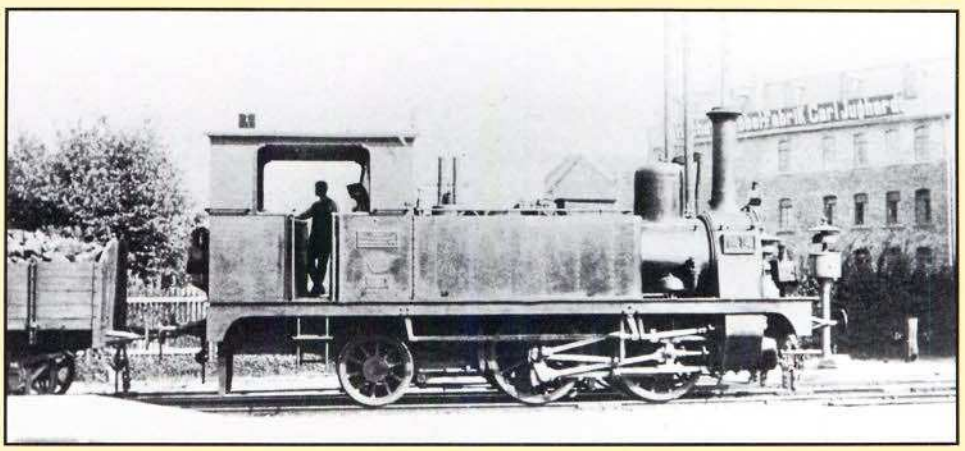
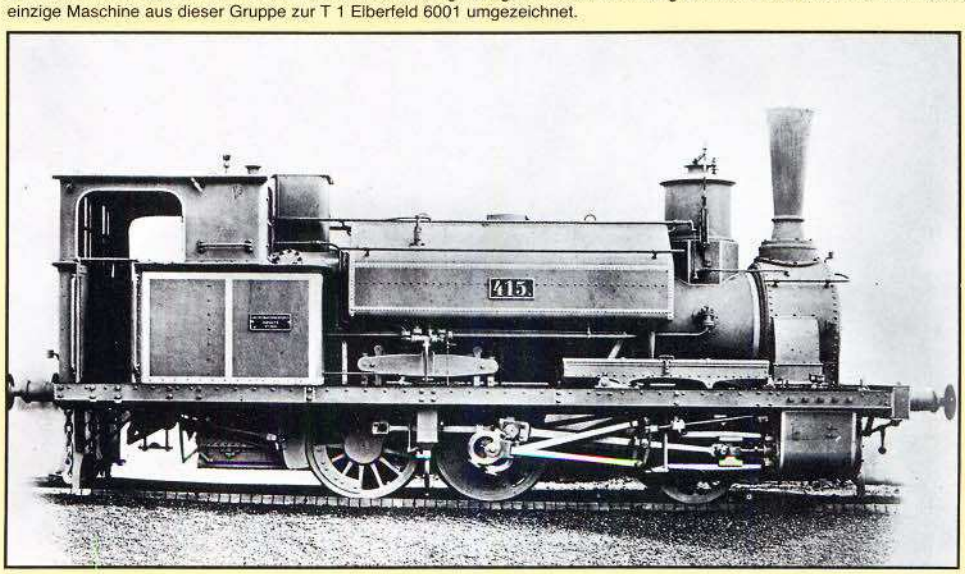


Bild 7: Ungefähr zur gleichen Zeit beschaffte die NME eine Gruppe von insgesamt 54 leichten B 1-Tenderlokomotiven bei verschiedenen Firmen. Unser Bild zeigt die Bahnnummer 502 aus der ersten Gruppe (Bahn-Nr. 497 – 511), gebaut 1874 von Schwartzkopff als Fabriknummer 635. Sie kam später an die Frankfurt-Bebraer-Eisenbahn 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 Verschub 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.



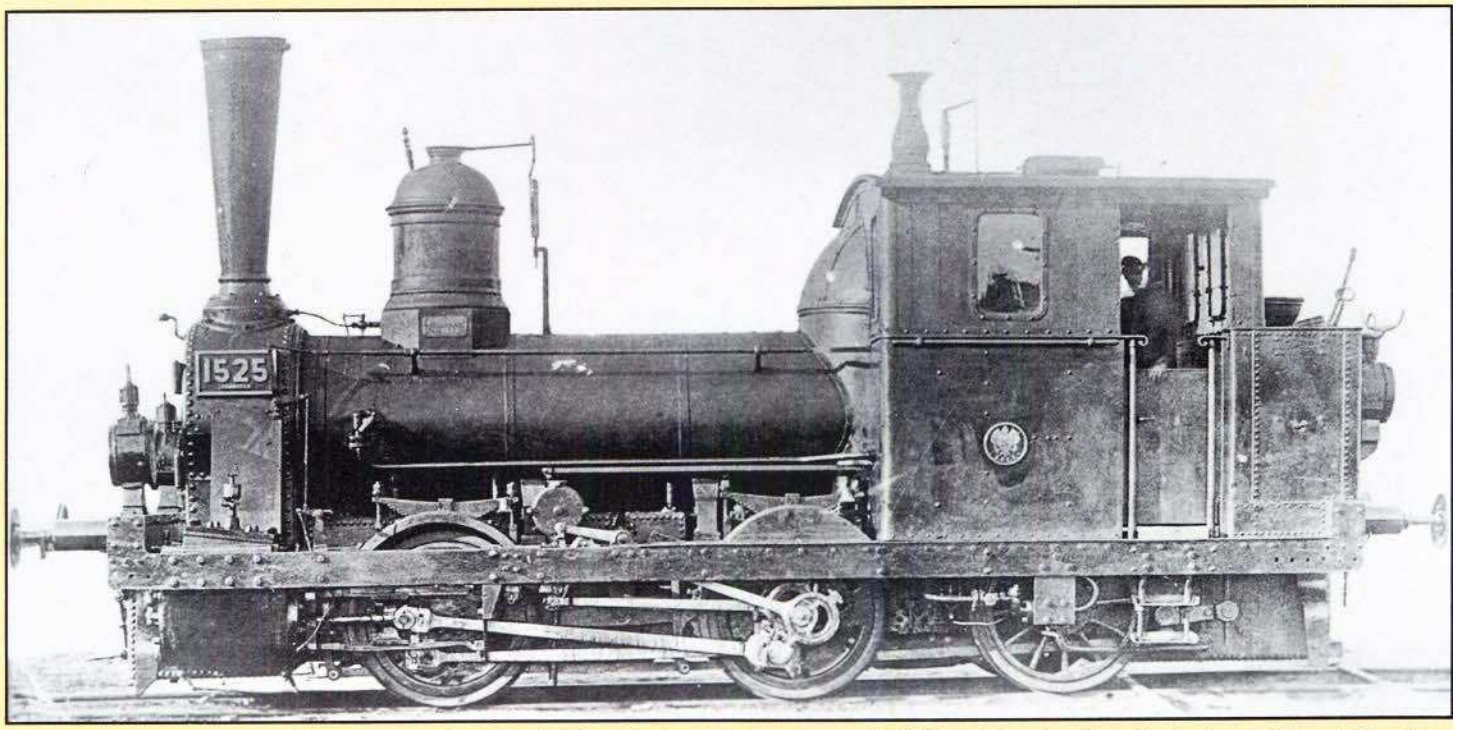


Bild 9: Die Köln-Mindener-Eisenbahn (KME) erwarb zwischen 1857 und 1869 von Borsig und Hartmann insgesamt 42 B 1-Tenderlokomotiven für den Rangierdienst, bei denen die Treibachsen Scheibenräder, die Laufachse dagegen Speichenräder hatte. Unser Bild zeigt die „Neuss", 1861 von Borsig als Fabriknummer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

Schlepptender-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 durchnummerte. 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 auszusagen[5].

Tabelle 6. Im Bezeichnungssytem 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				d)
T 13	7901 – 7950												D	e)
T 14 H	(7951 – 8000)													f)
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!

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 reihte 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 verfuhren. 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 5^1 oder T 9^3, 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-

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 zugrundegelegen 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 nehmen[6]. 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?

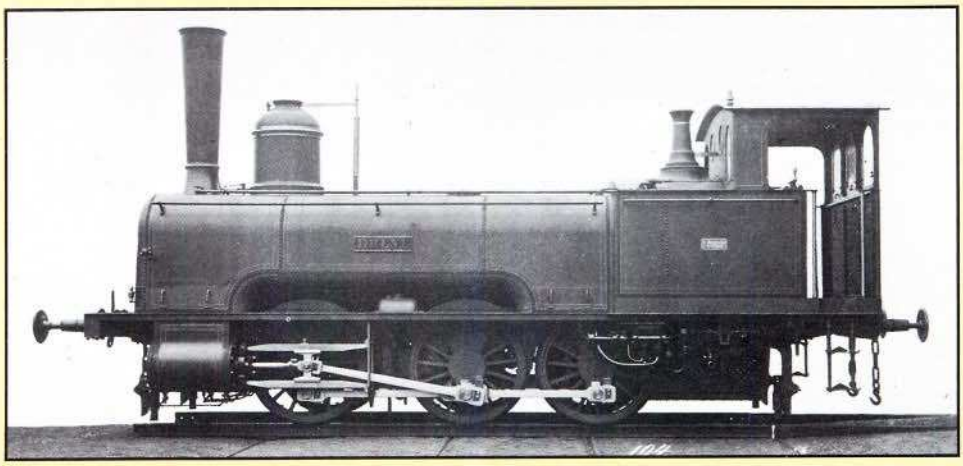


Bild 10: Von der gleichen Bahn (KME) stammt diese ungewöhnlich anmutende Satteltanklokomotive „Dreye", die Borsig 1871 als Fabriknummer 2704 lieferte. 1883 wurde sie in Cöln rrh 1709 umgezeichnet. Sie gehört zu einer Gruppe von 34 Maschinen, die die KME zwischen 1871 und 1874 wiederum von Borsig und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

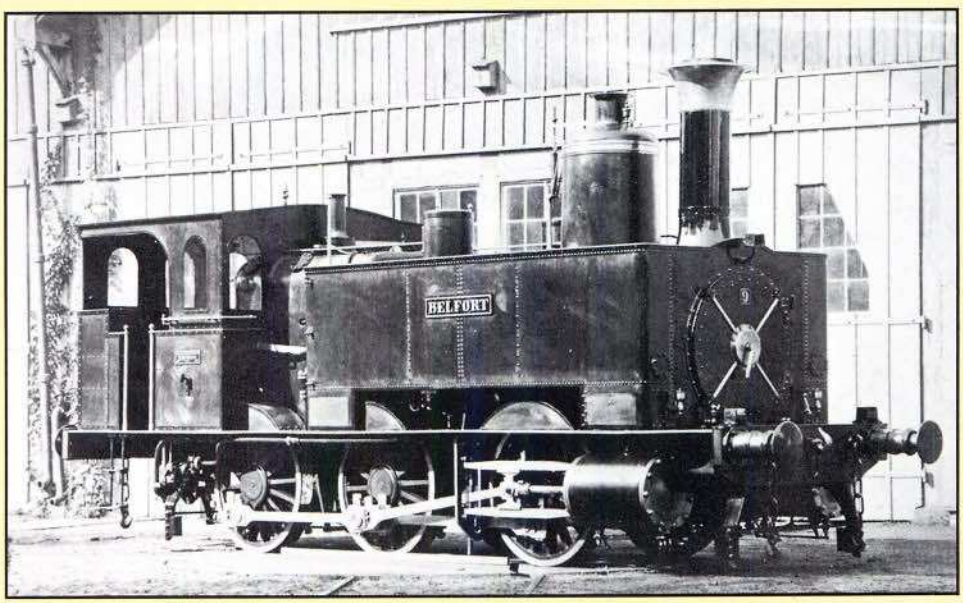


Bild 11: Die dritte im Bunde, die Rheinische Eisenbahn, kaufte zwischen 1871 und 1879 eine Gruppe von 20 C-Bergzug-Tenderlokomotiven mit den Triebwerksabmessungen 432/610/1290 mm, von denen die abgebildete „Belfort" 1871 von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe als Fabriknummer 599 geliefert wurde. Diese Bauart scheint sich gut bewährt zu haben, denn die KED Cöln lrh, die die Rheinische Eisenbahn 1880 übernommen hatte, ließ 1882/83 nochmals 7 Stück nachbauen, die die Bahnnummern Cöln lrh 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.

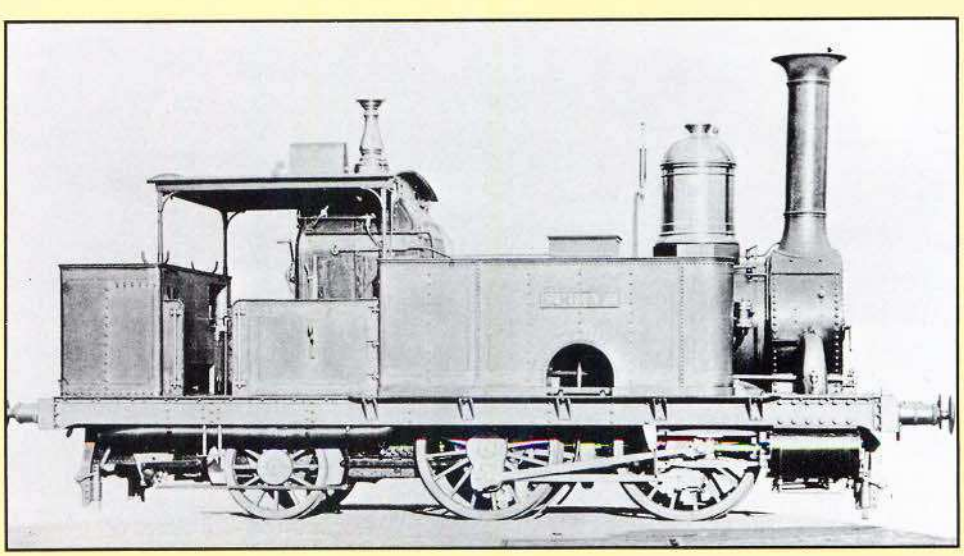


Bild 12: „Für Personen- und Güterbeförderung auf kurzen Strecken" erwarb die Rheinische Eisenbahn 1863 und 1865 bei Borsig insgesamt 14 B 1-Tenderlokomotiven, von denen die abgebildete Bahnnummer 117 „Sphinx" 1865 von Borsig als Fabriknummer 1790 gebaut wurde. Auffallend an diesen Maschinen war der Innenrahmen, der durch einen Außenblindrahmen 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

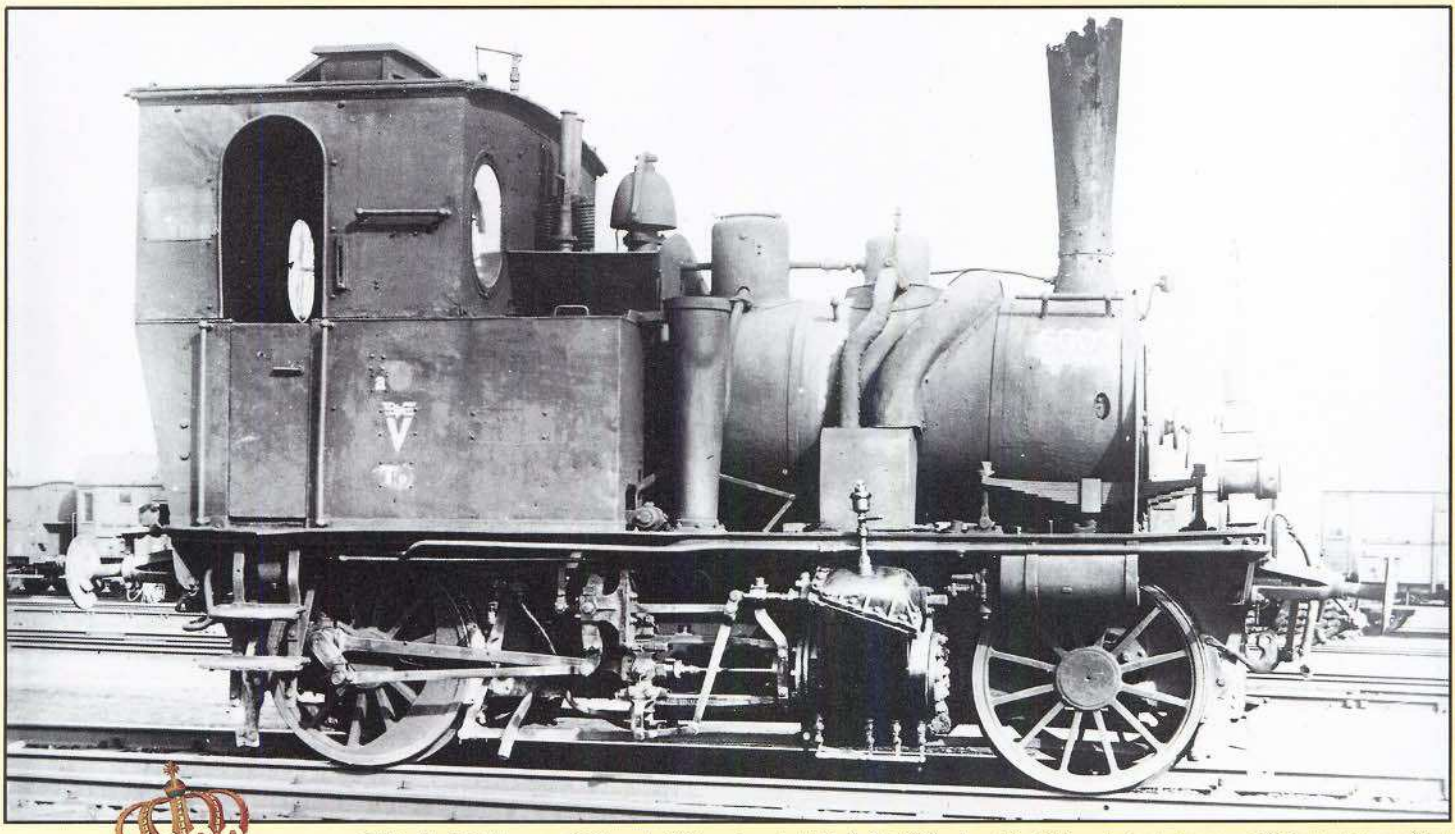


Bild 1: Die (T 0) Hannover 6003 wurde 1883 von Henschel (Fabrik-Nr. 1602) gebaut. Bis 1906 wurde sie als Hannover 1907 in den Listen geführt. Das Foto zeigt sie vor der Instandsetzung für das Verkehrs- und Baumuseum in Berlin. **Foto: H. Maey, Sammlung Rauter**

Die Gattungen T 0 und T 1

aus Eisenbahn-Journal 7/1984 und 5/1984

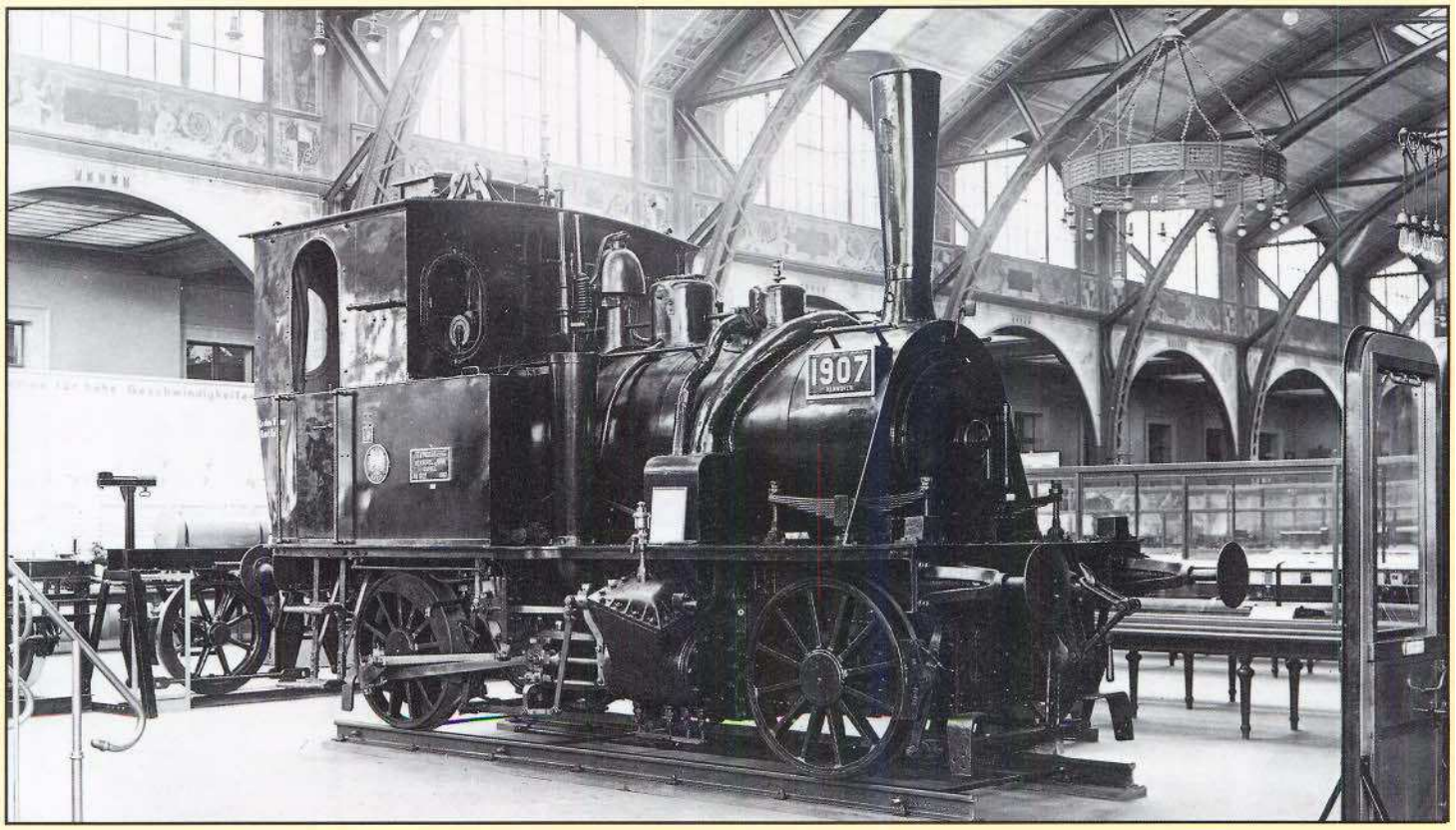



Bild 2: Hier präsentiert sich die (T 0) Hannover 6003 vorbildlich aufgearbeitet im Berliner Verkehrs- und Baumuseum, nun wieder mit der alten Nummer Hannover 1907, die sie vor 1906 geführt hat. **Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber**