...dernummer des
Eisenbahn JOURNAL Archiv

B 7539 E
ISBN 3-922404-21-9

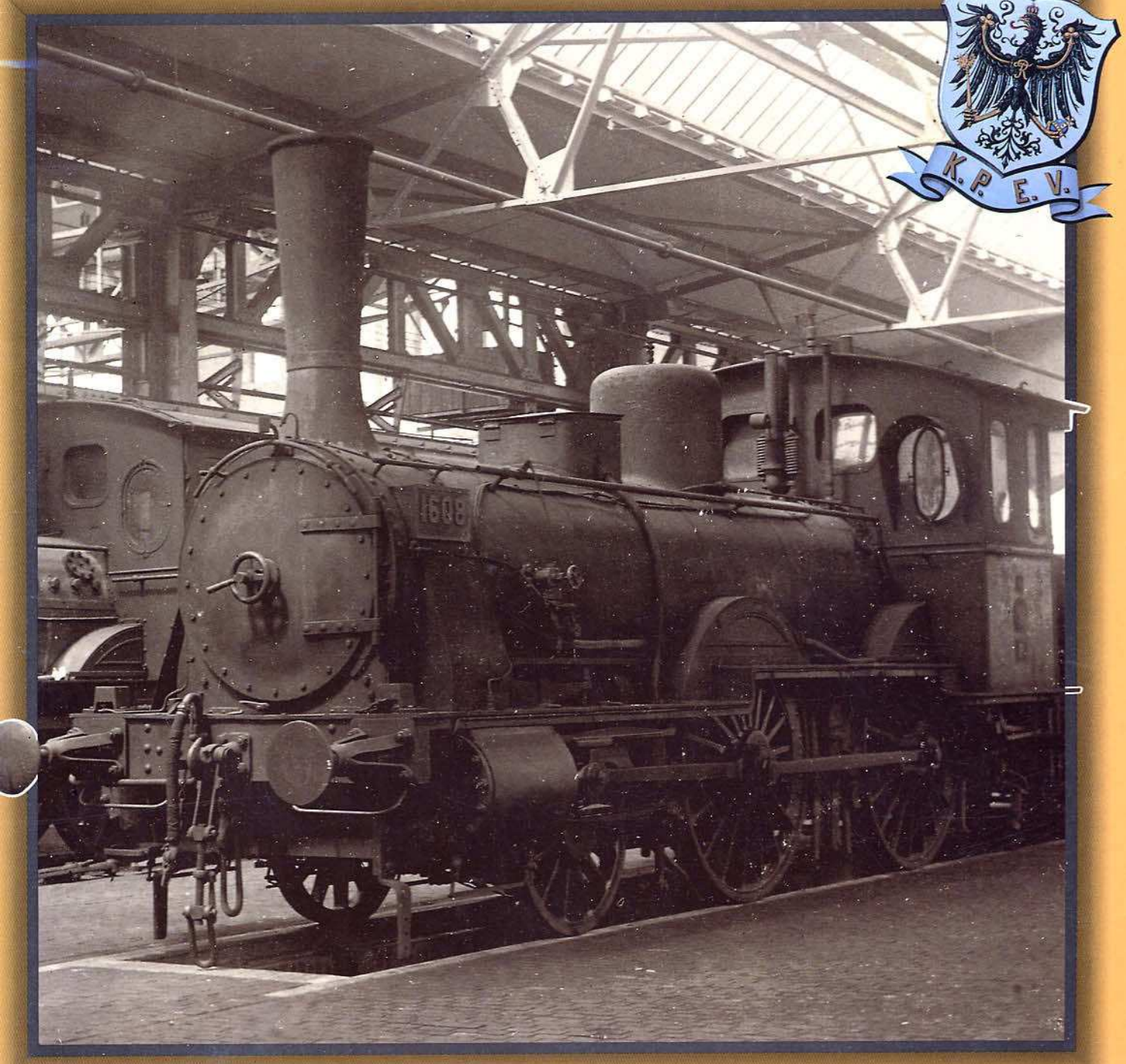
DM 21,80

Band № 4

Herbert Rauter

Preußen-Report

Naßdampf-Personenzuglokomotiven P 0 – P 4, P 7



Sammel-Folge 3

(Füllseite)

Impressum

ISBN 3-922404-21-9

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
Anzeigen: Elke Albrecht
Layout: Gerhard Gerstberger
Textverarbeitung:
Hermann Merker Verlag GmbH
Printed in Italy by Europlanning srl
via Morgagni 24, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co KG, Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Copyright August 1991 by
Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

Seite

Der Weg zu den preußischen Personenzug- und Schnellzuglokomotiven 6

Altpreußisches Kaleidoskop 14

Die Gattungen P 0 und P 1 20

Die Gattung P 2 28

Die Gattung P 3 36

Weitere normale und nicht-normale Lokomotiven der P 3-Gruppe 46

Die Gattung P 4 – Zwillingslokomotiven 54

Die Gattung P 4 – Verbundlokomotiven 64

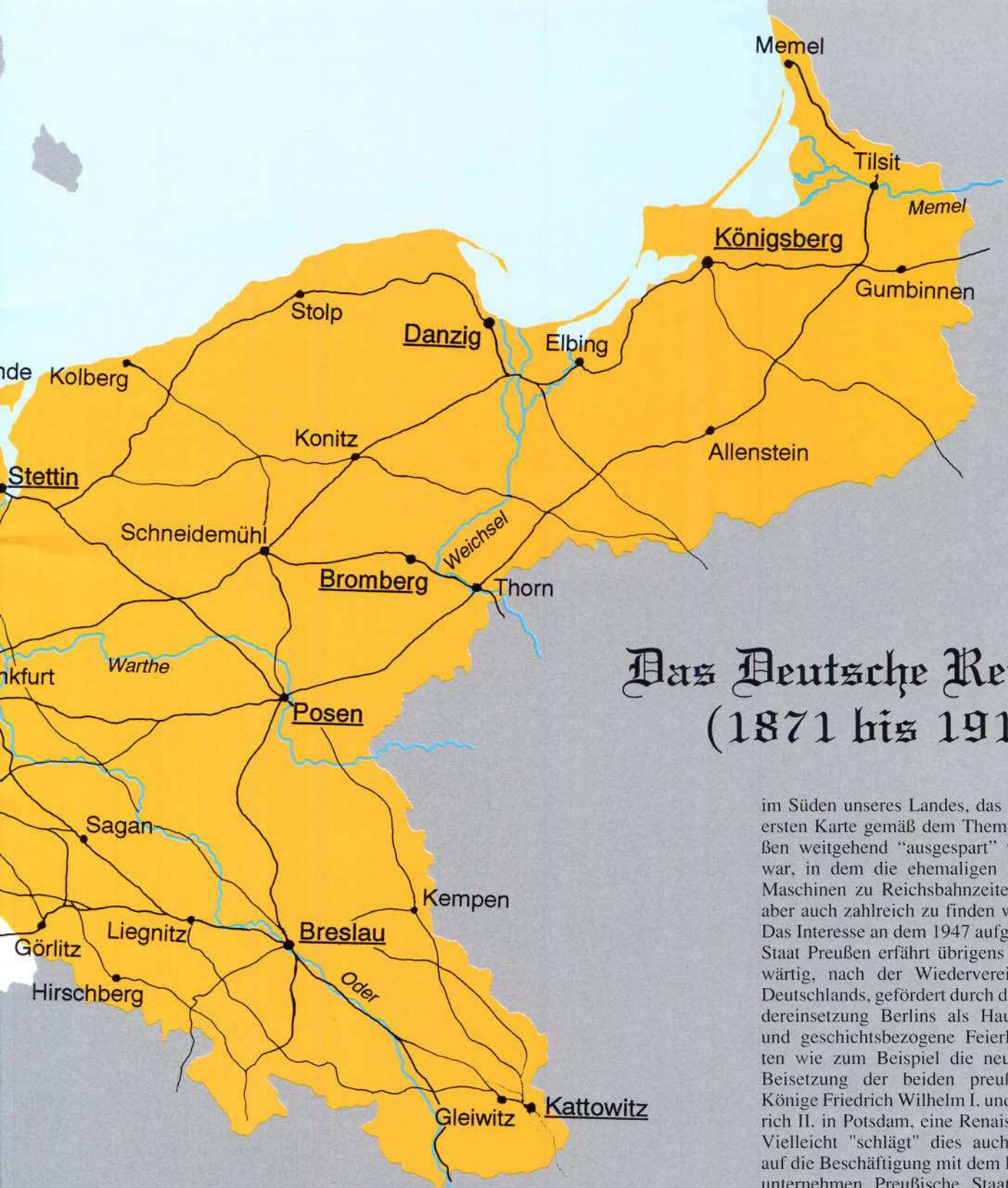
Die ungeliebte P 7 76

Titelbild: In der Werkstätte Tempelhof wurde 1912 die (P 3[1]) Halle 1608 aufgenommen. **Foto: H. Bombe, Sammlung Rauter**

Vorwort

Nachdem wir im Rahmen unserer Preußen-Report-Serie schon auf Schnellzuglokomotiven und (Naßdampf-) Tenderloks eingegangen sind, können wir hier nunmehr den Band über die (Naßdampf-) Personenzuglokomotiven präsentieren. Die Folge über die (Naßdampf-) Güterzuglokomotiven wird noch Ende dieses Jahres erscheinen, so daß wir dann alle Lokomotiven nach den Preußischen Normalien der Naßdampfausführung beschrieben haben.
Der zuletzt erwähnte Band wird völlig neu gestaltet. Unsere langjährigen Leser werden sich vielleicht noch erinnern, daß wir 1982 mit diesem Thema unsere geschichtliche Berichterstattung über die "Alten Preußen" begonnen haben, aber noch nicht von Anfang an die spätere "Preußen-Report-Form" gefunden hatten. Eine vollkommene Umstellung bei diesem Band gegenüber den ursprünglichen Journal-Folgen war also erforderlich. Auch die Texte wurden neu geschrieben und erweitert. In diesem Zuge wurde ebenso die Bildanzahl nicht unerheblich vergrößert und somit komplettiert; auch neuerstellte Tabellen und zusätzliche Musterblattzeichnungen ergänzen die Informationen zu den Güterzuglokomotiven.
Mit dem Erscheinen der angekündigten Broschüre ist dann, wie gesagt, das Thema preußische Naßdampflokomotiven nach den sogenannten Normalien abgeschlossen. Anschließend werden wir uns mit derselben Gründlichkeit den Heißdampflokomotiven zuwenden. Voraussichtlich wird dieses Thema mit den Personenzuglokomotiven begonnen und über die Güterzugloks hin zu den Tendermaschinen führen. Da die preußischen Schnellzugloks der Heißdampfausführung bekanntlich in Band 2 schon zusammen mit den Naßdampfmaschinen abgehandelt wurden, sind dann alle Lokomotiven voraussichtlich bis Ende 1992 nach den Preußischen Normalien dokumentiert.
Dazwischen wird im Jahre 1992 (der genaue Erscheinungszeitpunkt liegt noch nicht fest) der Band über die preußische Eisenbahngeschichte in Druck gehen. Bekanntlich gab es in Preußen vor der Vereinheitlichung der Lokomotiven nach Musterblättern eine Unmenge von Privatbahnlokomotiven, auf die hier wenigstens am Rande ebenso eingegangen werden soll wie auf die Gründungen der privaten Bahngesellschaften auf dem Gebiet Preußens, die später von den Preußischen Staatseisenbahnen übernommen wurden. Es soll aber genauso auf das preußische Signalwesen, auf Bahnbauten nach einheitlichen Grundsätzen (vom Bahnwärterhaus über Stellwerke bis hin zu Bahnhöfen) berichtet werden wie über Brückenbau und sonstige technische Einrichtungen.
Unseren Lesern wären wir in diesem Zusammenhang sehr dankbar, wenn sie uns mit authentischem Bild- und Zeichnungsmaterial behilflich sein könnten. Es wird nicht sehr einfach sein, dieses komplexe Thema mit einem informativen Querschnitt an Bildern bzw. Zeichnungen dokumentieren zu können.
Da wir in allen unseren Preußen-Report-Bänden aus Platzgründen nicht gesondert auf die Technik der Dampflokomotive im einzelnen sowie Betriebssonderformen, Arten und Funktionen eingehen können, empfehlen wir unseren Lesern, die den Wunsch nach eingehender technischer Information haben, unser vierbändiges Broschürenwerk "Die Technik der Dampflokomotive". (Siehe auch unseren Hinweis auf der Rückseite dieses Bandes.) Die Reihe gibt mit einer Fülle von erläuternden Zeichnungen und Vorbildfotos Aufschluß über die Funktion des Dampflokomotivkessels als Dampferzeugungsanlage in den verschiedensten Ausführungen, ebenso über die unterschiedlichen Betriebsformen der Dampfmaschinen, über die Zylinderanordnungen und die Funktionen der verschiedenen Steuerungsarten. Aber auch sämtliche Nebenaggregate, z.B. Luft- und Speisepumpen, Generatoren, Vorwärmanlagen, Bremseinrichtungen sowie Signalpfeifen, Glocken und Indusi, werden beschrieben. Kohlenstaublokomotiven und Loks mit Ölhauptfeuerung werden genauso vorgestellt wie unterschiedliche Tenderbauarten und Achsanordnungen (z.B. Adamsachse, Krauss-Helmholtz-Lenkgestell, Klien-Lindner-Achse usw.).
Damit genug der Vorrede und der Hinweise! Viel Gewinn an Wissen beim Durcharbeiten des in diesem Band enthaltenen Materials wünscht Ihnen **Ihr Hermann Merker Verlag**

Schleswig
Kiel
Stralsund
Rostock
Lübeck
Wilhelmshaven
Emden
Bremerhaven
Altona
Hamburg
Schwerin
Oldenburg
Bremen
Elbe
Havel
Weser
Hannover
Braunschweig
Münster
Magdeburg
Dortmund
Dessau
Rhein
Essen
Elberfeld
Cassel
Halle
Leipzig
Köln
Werra
Fulda
Bebra
Erfurt
Giessen
Chemnitz
Frankfurt
Mosel
Mainz
Darmstadt
Main
Würzburg
Bayreuth
Mannheim
Metz
Saarbrücken
Karlsruhe
Nürnberg
Stuttgart
Regensburg
Straßburg
Ulm
Passau
Donau
Augsburg
Mülhausen
München
Kempten



Das Deutsche Reich (1871 bis 1919)

In dem Band über die preußischen Schnellzuglokomotiven hattten wir bereits eine Karte des Königreichs Preußen mit den wichtigsten Strecken, die bis 1896 gebaut waren, veröffentlicht – also aus einer Zeit, als Preußen längst zum neugegründeten Deutschen Reich gehörte. An Städten eingezeichnet sind in der Übersicht in erster Linie die damals bestehenden Direktionssitze der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

In dem Ihnen vorliegenden Band nun bringen wir eine Erweiterung dieser Landkarte. Sie zeigt das ganze Deutsche Reich, wie es von 1871 bis zum Ende des Ersten Weltkriegs bestand. Deutlich erkennbar ist nun, wo die damaligen deutschen Länderbahnen miteinander verknüpft waren. Preußen hebt sich von den anderen Bundesstaaten farblich ab. Die zweite Karte zeigt auch beträchtlich mehr Eisenbahnlinien, und zwar sind nun die bis etwa 1905 hinzugekommenen Strecken ebenfalls berücksichtigt, wenngleich auch hier wiederum nur die wichtigsten ausgewählt wurden. Alle damals existierenden Strecken einzuzeichnen, hätte sich bei dem Maßstab unserer Zeichnung verwirrend ausgewirkt. Insgesamt dürfte die Karte aber sehr hilfreich sein, wenn es sich um bestimmte Lokomotiv-Einsatzgebiete dreht, vor allem auch im Süden unseres Landes, das auf der ersten Karte gemäß dem Thema Preußen weitgehend "ausgespart" worden war, in dem die ehemaligen KPEV-Maschinen zu Reichsbahnzeiten dann aber auch zahlreich zu finden waren.

Das Interesse an dem 1947 aufgelösten Staat Preußen erfährt übrigens gegenwärtig, nach der Wiedervereinigung Deutschlands, gefördert durch die Wiedereinsetzung Berlins als Hauptstadt und geschichtsbezogene Feierlichkeiten wie zum Beispiel die neuerliche Beisetzung der beiden preußischen Könige Friedrich Wilhelm I. und Friedrich II. in Potsdam, eine Renaissance. Vielleicht "schlägt" dies auch durch auf die Beschäftigung mit dem Riesenunternehmen Preußische Staatseisenbahnen, der damals weltweit größten Bahngesellschaft mit rund 40 000 km Streckenlänge auf einem Territorium von ca. 348 800 km².

Zum Vergleich: Nach der Wiedervereinigung umfaßt das heutige Deutschland mit seinen gegenwärtig 16 Bundesländern ein Gebiet von ungefähr 357 000 km², also nur wenig mehr Fläche als das alte Preußen allein. Das Netz von DB und DR zusammen kommt trotz des starken Rückzugs der Bahn aus der Fläche auf die für heutige Verhältnisse immer noch beachtliche Länge von 41 000 km. Das ehemalige preußische Netz allein verfügte über eine fast gleiche Länge in Kilometern!

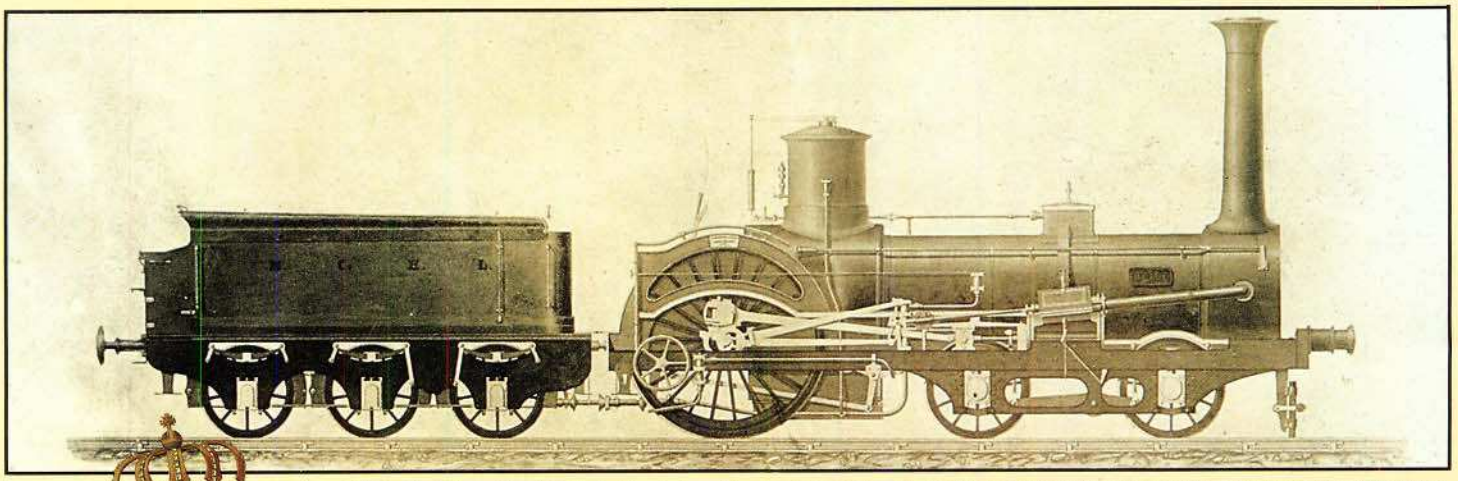
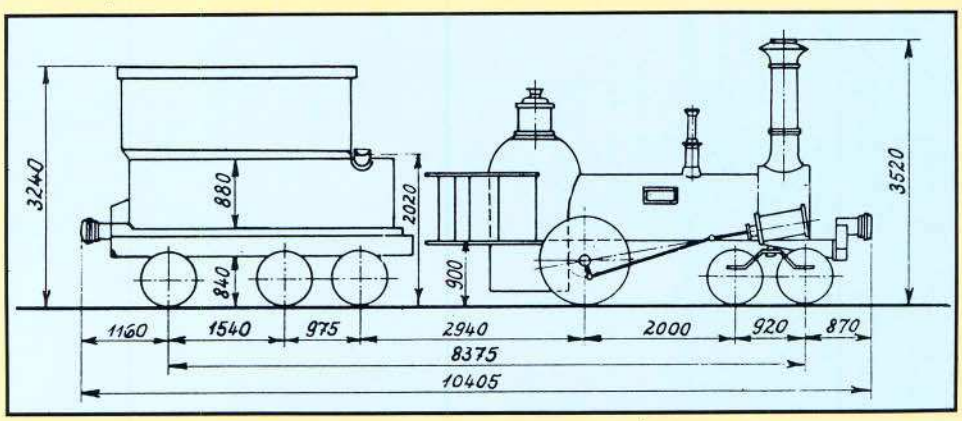


Bild 1: Die Lokomotive "Blitz" der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, die 1857 von der Maschinen-Gesellschaft Karlsruhe unter der Fabrik-Nr. 32 geliefert wurde. Sie ist bereits zu Beginn der siebziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts ausgemustert worden.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Der Weg zu den preußischen Personenzug- und Schnellzugloks

aus Eisenbahn-Journal 4/1986



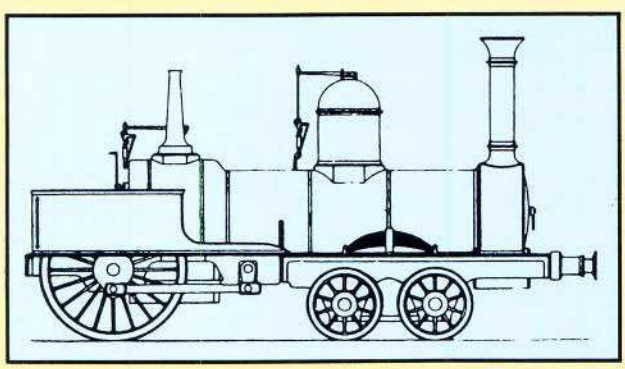


Bild 2: Skizze im Maßstab 1:100 der Klasse B der Berlin-Frankfurter Eisenbahn im Zustand nach 1866. Die beiden Lokomotiven mit den Betriebsnummern 3 ("Posen") und 4 ("Schlesien"), gebaut 1842 von Norris unter den Fabrik-Nrn. 131 bzw. 132,erhielten 1845 nach der Übernahme der Berlin-Frankfurter Eisenbahn durch die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn die Betriebsnummern 45 bzw. 46 und wurden 1866 an die Oldenburgische Staatsbahn verkauft.

Die Jahrgänge 1982ff. des "Eisenbahn-Journals" haben den Lesern preußische Güterzug- und Tenderlokomotiven nähergebracht, in den folgenden Ausgaben sollen nun die Bauarten für den Personen- und Schnellzugdienst der Vergessenheit entrissen werden; es gibt zweifellos so manchen Leser, der diesen Blick in die Vergangenheit begrüßen wird.

Zuvor eine Frage: Lassen sich Lokomotiven nach ihrem Aufgabenbereich scharf voneinander abgrenzen?

Im allgemeinen ist das nicht möglich, sind doch die Übergänge zwischen (G–), P– und S–Bauarten fließend. Die Entwicklung einer neuen Bauart ist von vielen Faktoren abhängig: technische und wirtschaftliche Gegebenheiten ihrer Entstehungszeit, der vorgesehene Verwendungszweck mitsamt den geographischen Daten der Strecken; endlich auch die Vorstellungen, die Intuition des Konstrukteurs und — die "berechtigten Forderungen der öffentlichen Meinung". Es ist dann Sache des Konstrukteurs, Zahl der Achsen, Achsanordnung, Treib– und Kup-

Bild 3: Skizze im Maßstab 1:100 der "Baude", Betriebsnummer 22 der Kgl. Ostbahn. Diese 2A der Bauart Crampton wurde 1852 von Wöhlert geliefert (Fabrik-Nr. 14) und bereits nach 12 Jahren ausgemustert; die doppelt gekröpfte Blindwelle war sehr anfällig. (Aus: Die Entwicklung der Lokomotive von Helmholtz/Staby)

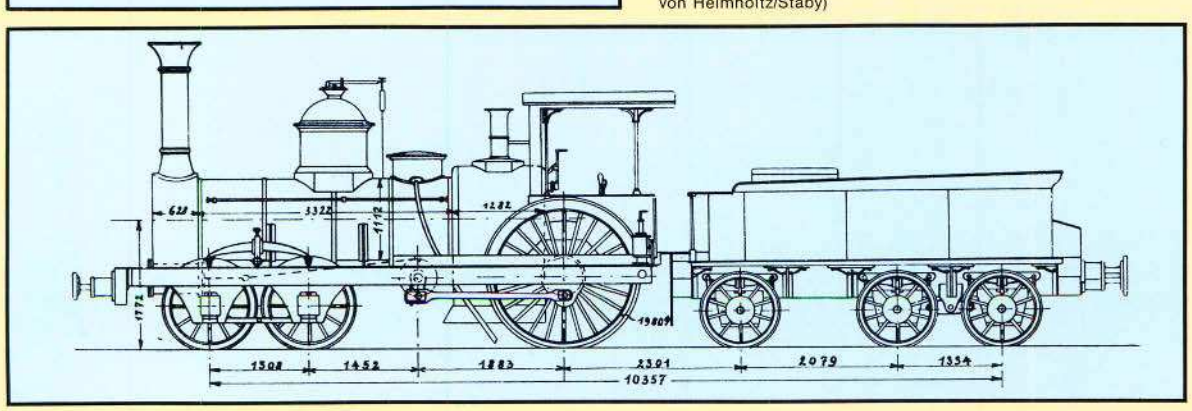


Bild 4: Skizze im Maßstab 1:100 der Lokomotive "Rhein" der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn (Abmessungen: 381/508/1980; 6,7). Diese 2A der Bauart Crampton wurde ebenfalls 1852 von Wöhlert gebaut. Sie wurde 1865 nicht mehr von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn übernommen.
(Aus: Die Entwicklung der Lokomotive von Helmholtz/Staby)

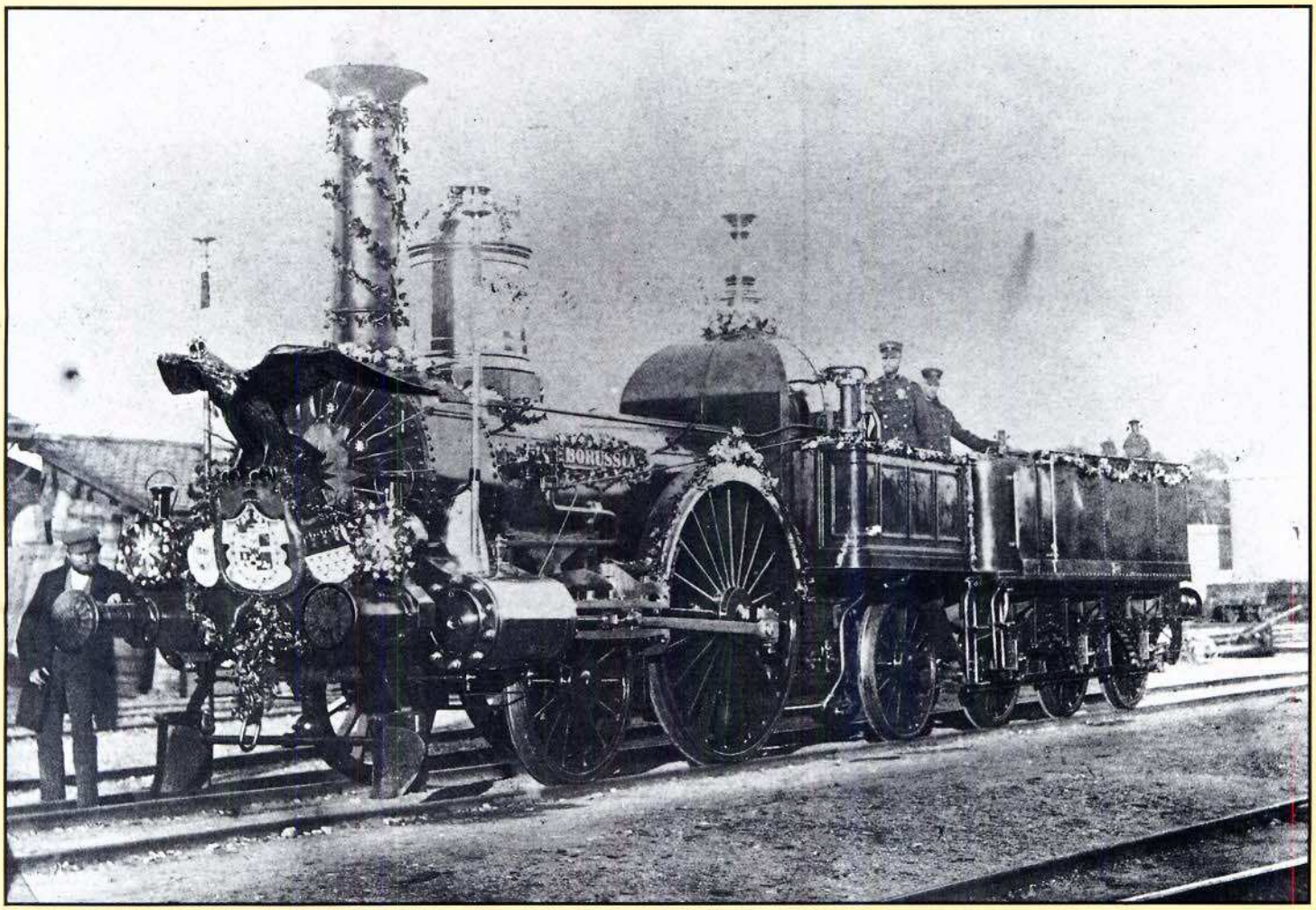


Bild 5: 1A1-Schnellzuglokomotive "Borussia" der Cöln-Mindener Eisenbahn. Sie wurde 1858 von Borsig gebaut und trug die Fabriknummer 1000. **Foto: Archiv Deutsches Museum München**

pelraddurchmesser sowie Belastung des Oberbaus zu bestimmen. Die o. a. Frage hat sich ganz zu Anfang gar nicht gestellt. Die wenigen Züge beförderten Fahrgäste, Post (!) und Güter gleichermaßen, bisweilen mit einer geringen Verschiebung vom Personenzug- zum Güterzug-Dienst. Dieser "gemischte Dienst" hat sich freilich bis in unsere Tage erhalten, so auf Nebenbahnen und Kleinbahnen. Die Züge sind dann wohl als GmP bezeichnet worden, Güterzug mit Personenbeförderung, die Lokomotiven als Gemischtzuglokomotiven. Sie beförderten, je nach Verkehrslage P-, GmP- und G-Züge.
Ein Beispiel aus "uralten" Zeiten: die **Berlin-Frankfurter Eisenbahn** (Frankfurt an der Oder) beförderte alle ihre Züge mit 2A-Maschinen mit einem Treibraddurchmesser von 1243 mm. Sie bezog übrigens als einzige in Deutschland 1842/1843 das gesamte rollende Material aus Amerika, so auch die 15 Lokomotiven von Norris in Philadelphia. Die Abmessungen*) der Klasse "extra A": 317/508/1243; 4,4 — Dienstgewicht 13,6 t, Reibungsgewicht 9,0 t. Die Abmessungen der Klasse "B": 267/457/1243; 4,4. Sie wurden mitsamt der Bahn im Jahre 1845 von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn übernommen und haben sich gut bewährt; erst 1866 sind die letzten ausrangiert worden. Zwei Maschinen der Klasse "B" sind 1866 sogar von der Oldenburgischen Staatsbahn gekauft und dort als Baulokomotiven eingesetzt worden, bis sie 1871 endgültig aus den Listen gestrichen wurden.
Die **Oldenburgische Staatsbahn** hat für alle Dienste auf ihren längeren Strecken zunächst nur B-Gemischtzuglokomotiven eingesetzt; erst nach 3 Jahrzehnten wurden 2B- und C-Maschinen in Dienst gestellt. Es sei auch erinnert an die preußische G 1 — siehe Eisenbahn-Journal 4/1984. Sie war über Jahrzehnte als "Gemischtzuglokomotive" eingesetzt.
In den vierziger und fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts entschieden sich in Deutschland die Eisenbahn-Gesellschaften und die Staatsbahnen, den Fahrgästen schnellere Züge anzubieten. Der Entschluß, geeignete Lokomotiven für diesen Dienst zu beschaffen, fiel denjenigen Bahnen nicht leicht, die nur ein oder zwei Schnellzugpaare in den Fahrplan aufnehmen konnten; wie sollte man solche Maschinen wirtschaftlich einsetzen? Sie hätten dann doch auch vor Personenzügen fahren müssen.
Schnellzuglokomotiven im engeren Sinne stellte als erste 1851 die **Cöln-Mindener**

*) Zylinder-Durchmesser in mm/Kolbenhub in mm/Durchmesser der Treib- und Kuppelräder in mm/Dampfdruck in kg/cm².

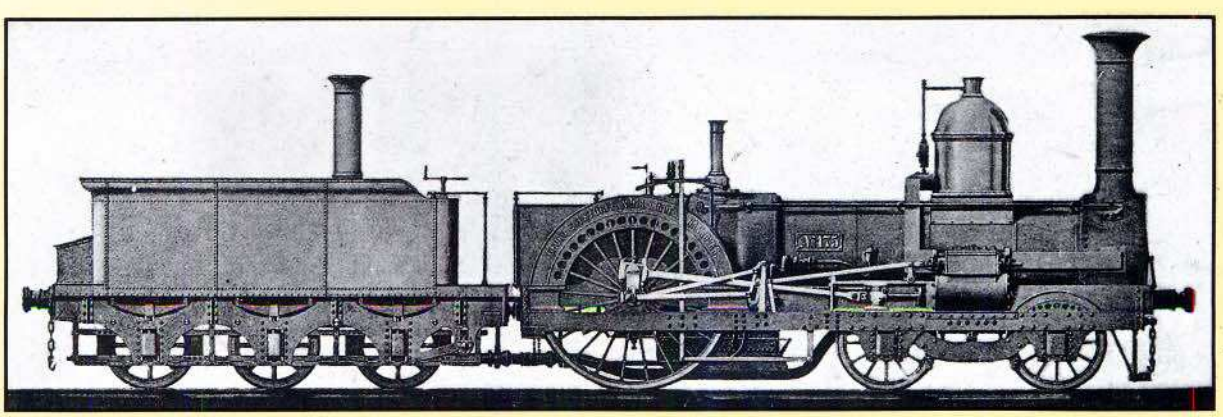


Bild 6: 2A-Lokomotive der Bauart Crampton, Betriebsnummer 175 der Hannoverschen Staatsbahn. Sie war die erste Cramptonlokomotive, die Georg Egestorff an die Hannoversche Staatsbahn lieferte (Baujahr 1857, Fabrik-Nr. 138). Ausgemustert wurde sie 1886.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

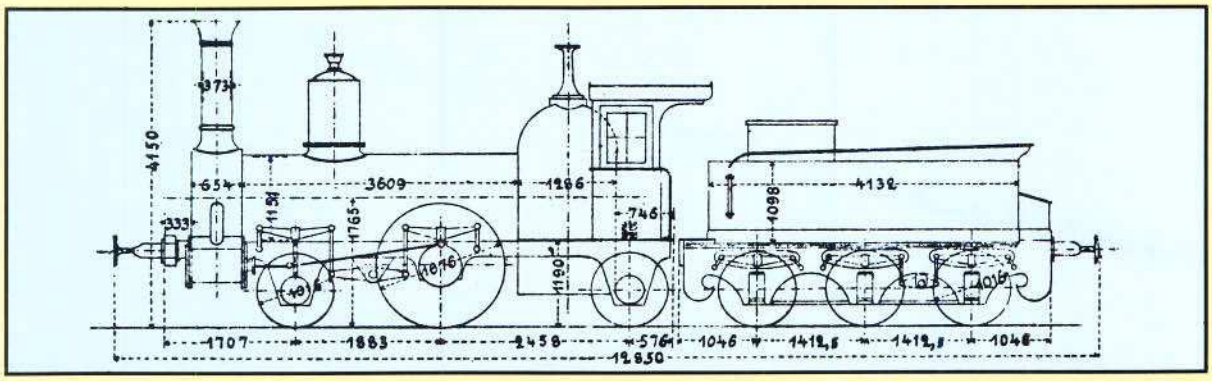


Bild 7: Skizze im Maßstab 1:100 einer 1A1 aus dem Jahre 1853 mit einem Treibraddurchmesser von 1676 mm, die also für weniger schnell fahrende Züge vorgesehen war. Sie wurde von Borsig gebaut (Fabrik-Nr. 439) und an die Kgl. Ostbahn geliefert, wo sie die Betriebsnummer 28 und den Namen "Drewenz" erhielt. Ab 1873 lief sie mit der neuenBetriebsnummer13, ab 1880 als Bromberg 13. Ihren Dienst quittierte sie 1889/1890.

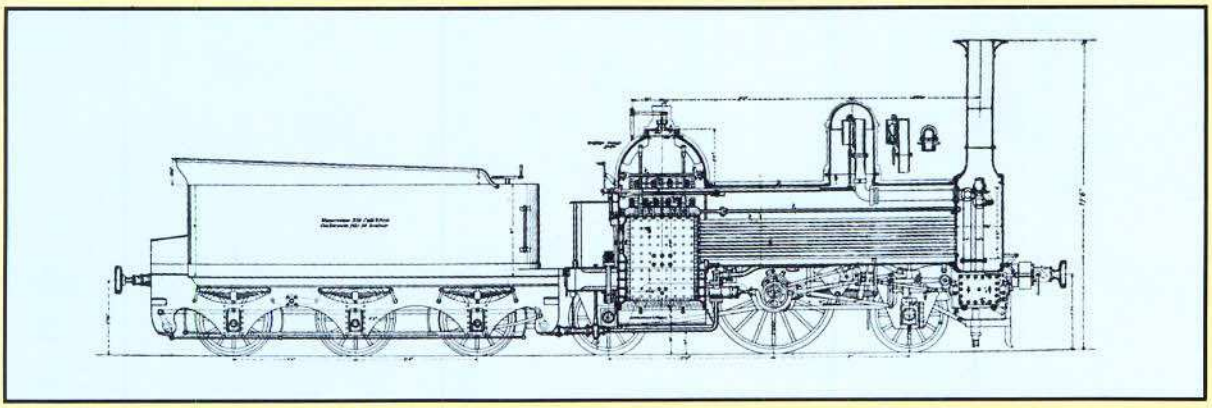


Bild 8: Zeichnung der Fabriknummer 1 der Union-Gießerei Königsberg im Maßstab 1:100 (Abmessungen: 356/508/1676; 6,6 – wie die "Drewenz" in Bild 7). Sie wurde 1855 an die Kgl. Ostbahn geliefert, erhielt dort die Betriebsnummer 43 und den Namen "Gilge", wurde 1873 auf die Betriebsnummer 26 umgezeichnet und lief ab 1880 als Bromberg 26. Ihre Ausmusterung erfolgte 1885/1886.

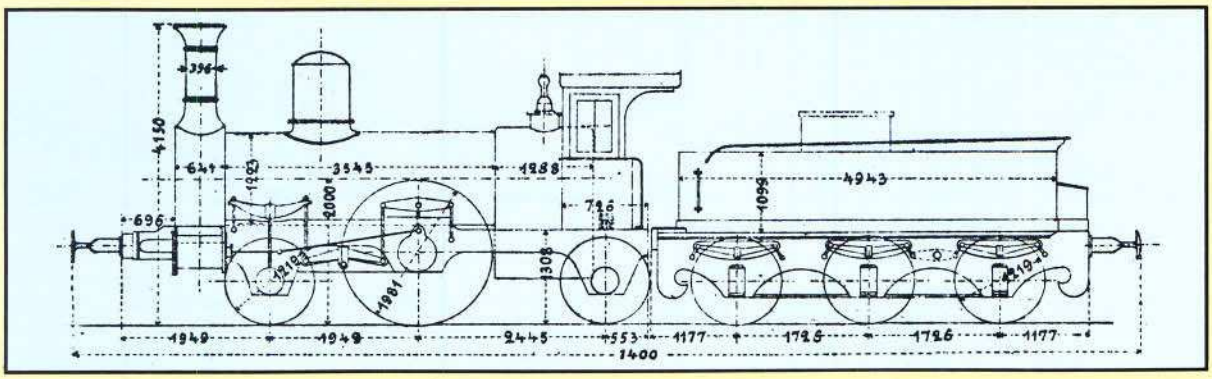


Bild 9: Im Gegensatz zur "Drewenz" in Bild 7 besitzt die "Aar" einen Treibraddurchmesser von 1981 mm und weist sich so als Schnellzuglokomotive aus. Borsig hat sie im Jahre 1859 an die Kgl. Ostbahn geliefert (Fabrik-Nr. 1102). Sie erhielt zunächst die Betriebsnummer 110, wurde 1873 in Betriebsnummer 11 umgezeichnet und als Bromberg 11 in den Jahren 1887/1888 ausrangiert.

Eisenbahn ein; es waren die Borsigschen "Schnelläufer" mit einem Treibraddurchmesser von 1981 mm — Maschinen, die sich hervorragend bewährt haben. Die Kgl. Ostbahn und andere folgten, meist mit eben dieser Bauart.

Zugleich stellten diese Bahnen ähnliche Lokomotiven mit Treibraddurchmessern von 1676 und 1726 mm ein — nun aber, sagen wir, für Personenzüge. Dies ist ein Zeichen dafür, daß nun doch eine Trennung zwischen S– und P–Dienst und damit auch zwischen S– und P–Lokomotiven eingetreten ist.

Die **Hannoversche Staatsbahn** ging ihren eigenen Weg; sie bevorzugte 2A–Maschi-

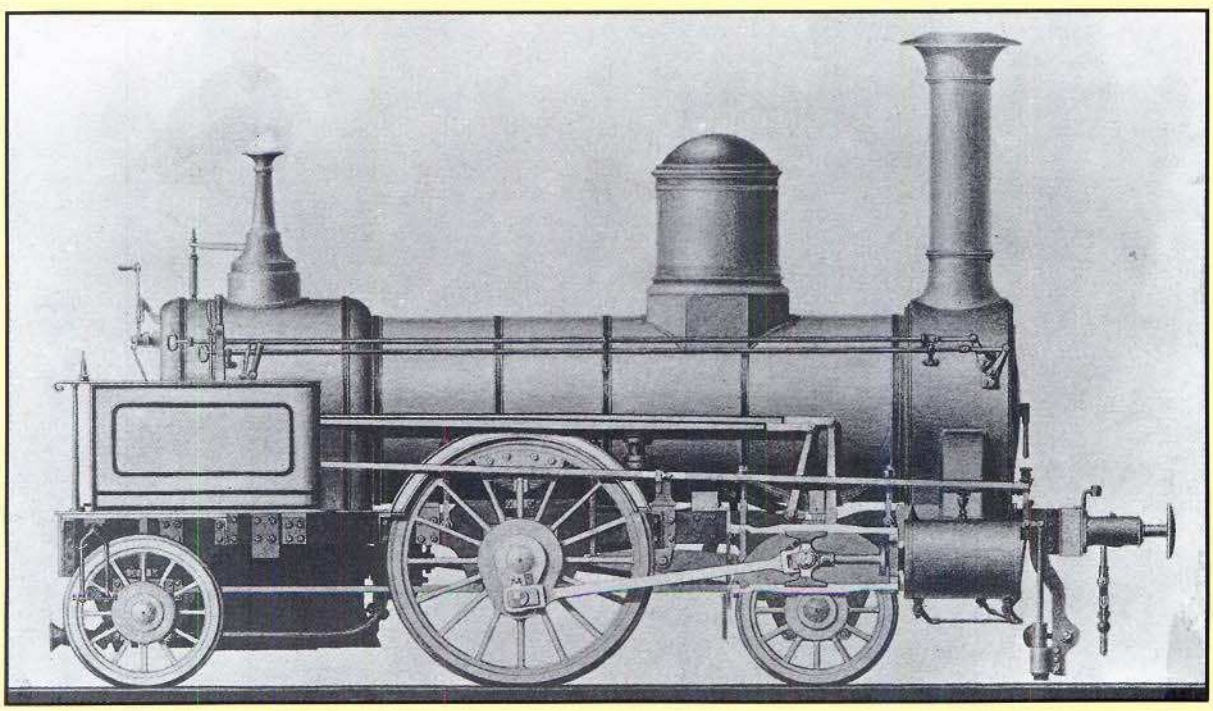


Bild 10: Die Fabriknummer 1 der Firma F. Schichau kam 1860 als Betriebsnummer 118 mit dem Namen "Fulda" zur Kgl. Ostbahn, wurde ab 1873 als Betriebsnummer 43 in den Listen geführt und 1889/1890 ausgemustert.

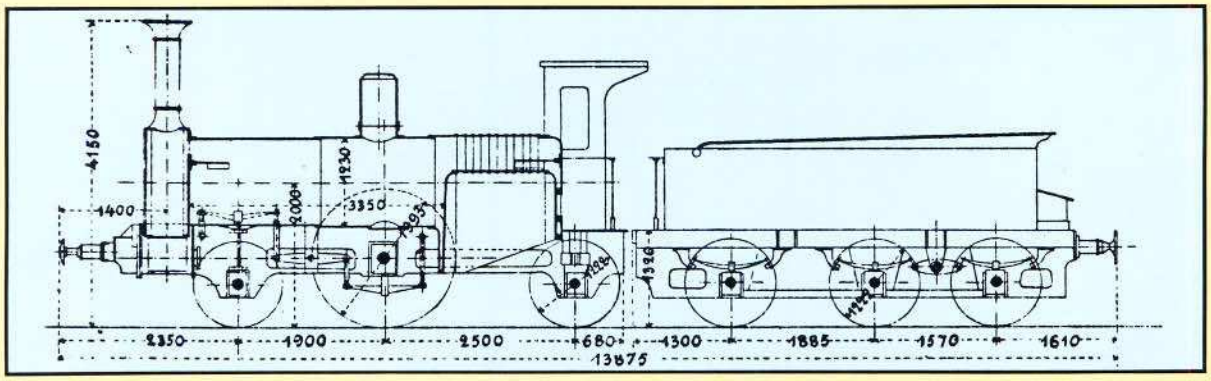


Bild 11: Skizze im Maßstab 1:100 einer der letztgebauten 1A1 (Abmessungen: 382/560/1993; 8). Die Betriebsnummer 20 der Berlin-Stettiner Eisenbahn hat über 20 Jahre lang Schnellzüge von Stettin in Richtung Danzig befördert und wurde 1897/1898 ausgemustert.

nen der damals hochberühmten Bauart Crampton mit dem auffallend großen Treibraddurchmesser von 2134 mm![1] Sie stellte 1853 — 1860 nicht weniger als 33 dieser Renner ein, die auf langen Strecken mit möglichst wenig Zwischenhalten ihr Bestes leisteten (nähere Angaben zu diesen Lokomotiven siehe Anhang).

Entscheidender Nachteil der 1A1 und 2A war das zu geringe Reibungsgewicht, so daß die Bahnen mehr und mehr zu gekuppelten Bauarten übergehen mußten. Es gab freilich Bahnen, die von vorneherein gekuppelte Maschinen in Dienst stellten, so die **Main–Weser–Bahn** (Cassel — Frankfurt am Main) 1B mit Treibraddurchmessern von anfangs 1524 mm, dann 1829 und 1857 mm. Wie dem auch sei, die 1A1 haben sich über Jahrzehnte bei allen Bahnen gut bewährt.

Die **Berlin–Stettiner Eisenbahn** hat im Jahre 1875 die letzten 1A1 (Treibraddurchmesser 1993 mm; geliefert von Vulcan) für ihre Courierzüge Berlin — Stettin — Danzig in Dienst gestellt. Für diese Züge waren bestimmt:

Netz A: 4 Maschinen mit den Betriebsnummern 64-67 (Fabrik-Nrn. 669-672) → 1883 Berlin 70-73.

Netz B: 3 Maschinen mit den Betriebsnummern 38-40 (Fabrik-Nrn. 673-675) → 1883 Bromberg 75-77

Netz D: 5 Maschinen mit den Betriebsnummern 23-27 (Fabrik-Nrn. 664-668) → 1883 Bromberg 78-82

Ihre Abmessungen lauten: 381/559/1993; 8.

Die "allerletzten" 1A1 (mit einem Treibraddurchmesser von 1676 mm) wurden 1876 von Vulcan geliefert (Fabrik–Nrn. 676–679) und gingen an das Netz C (für die Strecke Berlin — Angermünde — Stralsund). Kaum eine der vielen 1A1 hat das Jahr 1900 überlebt.

Neben den 1A1– sind die 1B–Bauarten, beide von ehrwürdigem Alter, weithin verbreitet gewesen. In Norddeutschland beherrschten 1B–Lokomotiven den gesamten Schnellzug- (und Personenzug-) dienst, zumindest von 1860/1865 ab. Auch hier gab es die Trennung zwischen S– und P–Bauarten. Die Schnellzuglokomotiven besaßen meist Treibräder von 1981 mm bzw. 1896 mm Durchmesser, die Personenzuglokomotiven einen Treibraddurchmesser zwischen 1726 mm und 1524 mm. Eine der großen Neuerungen in der Lokomotivtechnik, die Verbundwirkung, zeigte auch bei den 1B–Bauarten ihre Überlegenheit gegenüber den Zwillingslokomotiven.

Die 1B–Güterzuglokomotiven (mit einem Treibraddurchmesser von nur 1260 mm) wurden bald von B1–Bauarten ersetzt, und auch hier gibt es wieder Gemischtzuglokomotiven wie z. B. die B1 der **Ostpreußischen Südbahn** (siehe auch Eisenbahn-Journal 4/1984 sowie den in einer der nächsten Ausgaben erscheinenden Beitrag über die P 2). Der Verdrängungsvorgang (1A1 durch 1B) wiederholt sich nun ab 1890, die 1B wird von der 2B abgelöst. Die 2B ist bereits in den dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts entstanden, und zwar in den USA. Doch in Europa hat sie sich erst durchsetzen können, als ein brauchbares Drehgestell zur Verfügung stand. Bei der in Bild 20 gezeigten älteren 2B handelt es sich um eine Weiterentwicklung einer an die Londoner Untergrundbahn gelieferten Bauart. Auch bei den 2B–Lokomotiven gibt es wieder die Trennung zwischen S und P mit Treibraddurchmessern von 1980 bzw. 1750 mm, die in Preußen für Schnell– bzw. Personenzuglokomotiven nun zur Regel werden. Bauarten für GmP– oder G–Züge finden sich unter den 2B–Maschinen nun nicht mehr, wohl aber zwei Neuerungen: einmal Bauarten mit 4 Zylindern, zum anderen — außerhalb unseres Themengebietes — Heißdampflokomotiven. Die erste war heftig umstritten — wir werden sie als 2B–n4v, preußische S 5[1], noch kennenlernen —, die zweite bis zum Ende der Dampflokomotive erfolgreich in aller Welt.

Kurz vor der Jahrhundertwende findet noch einmal eine typische Schnellzuglokomotive Beachtung, die 2B1. Wie die "Crampton" war sie nur für lange Strecken mit möglichst wenigen Aufenthalten geeignet. Als 2B1–n4v

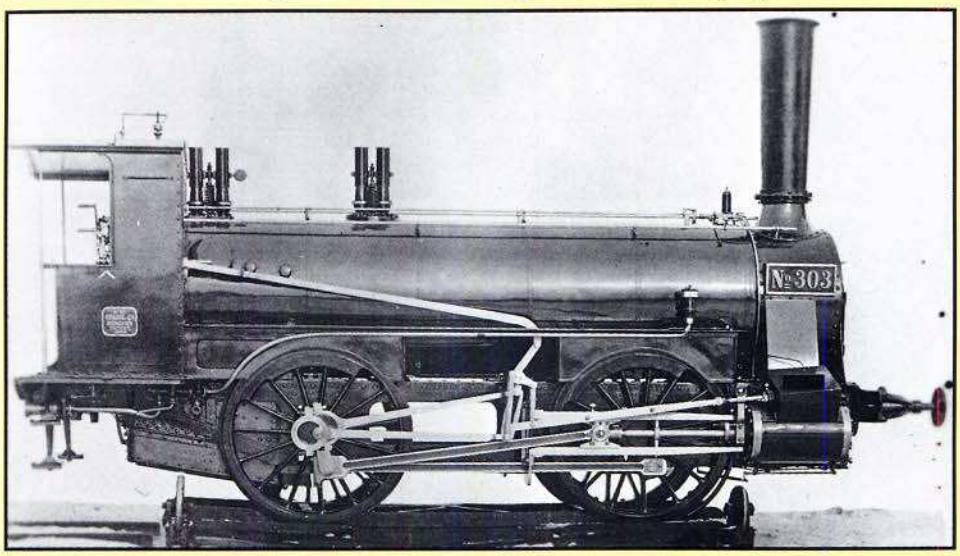


Bild 12: Diese Lokomotive (Abmessungen: 406/610/1584; 10) gehört zu einer Gruppe von 6 Lokomotiven, die Krauss in München an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn geliefert hat. Sie wurden auf der schlesischen Gebirgsbahn eingesetzt. Mit einem Treibraddurchmesser von 1584 mm handelt es sich um eine Gemischtzuglokomotive. Sie wurde 1870 gebaut (Fabrik-Nr. 59) und erhielt bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn die Betriebsnummer 303. Im Jahre 1883 wurde sie in Berlin 189 umgezeichnet, 1891 erfolgte die Ausmusterung. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 13: Mit einem Treibraddurchmesser von 1676 mm ist diese 1B aus dem Jahre 1858 für steigungsreiche Strecken bestimmt. Sie wurde von Henschel gebaut (Fabrik-Nr. 58) und auf der Hannoverschen Südbahn eingesetzt, u.a. auf der heute für den Personenverkehr längst stillgelegten und zum Teil abgebauten Strecke Göttingen – Dransfeld – Hannoversch - Münden. Die Betriebsnummer 185 der Hannoverschen Staatsbahn wurde vor 1880 ausgemustert.

Bild 14: Die "Durchbrenner" der Cöln-Mindener Eisenbahn haben sich als Nachfolger der "Schnellläufer" großartig bewährt. Hier die "Limmat" (Abmessungen: 420/508/1981; 10), die 1872 von Borsig unter der Fabriknummer 2867 gebaut wurde. Sie erhielt 1883 bei der KED Cöln rechtsrheinisch die Betriebsnummer 133, ab 1895 wurde sie als Essen 133 bezeichnet. Als sie im Jahre 1903 ausrangiert wurde, konnte sie auf eine für eine Schnellzuglokomotive lange Dienstzeit von über 30 Jahren zurückblicken. **Foto: Sammlung Cramer**

findet sie auch in Preußen Eingang.[2] Doch wie bei der 1A1 und 2A war auch bei der 2B1 das Reibungsgewicht den steigenden Anforderungen nach wenigen Jahren nicht mehr gewachsen. Es kam zur Entwicklung von dreifach gekuppelten Maschinen. In unserer Artikelserie wird nur eine 2C–Bauart behandelt werden, eine 2C–n4v, die auch im Hügelland als Schnellzuglokomotive eingesetzt werden sollte.

Die Entwicklung von den 1A1–Bauarten bis zur 2C mit ihrer Trennung in S und P sei in vereinfachter Form noch einmal zusammengefaßt:

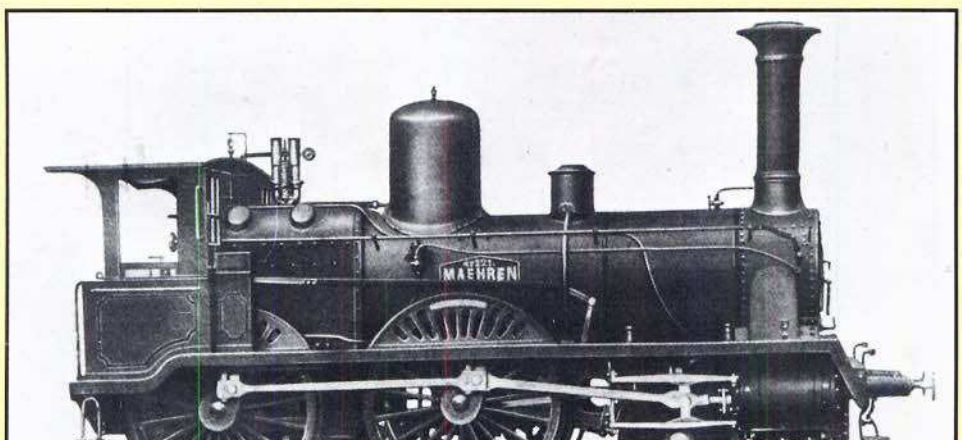
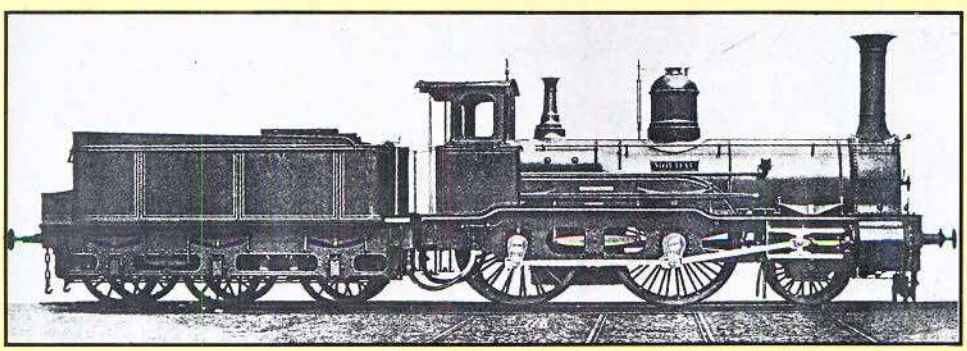


Bild 15: Auch die Kgl. Ostbahn ging zu zweifach gekuppelten Maschinen über. Diese Schnellzuglokomotive (Abmessungen: 431/575/1896; 9,5) wurde 1869 von Union an die Kgl. Ostbahn geliefert (Fabrik-Nr. 45) und als Betriebsnummer 227 mit dem Namen "Maehren" in Dienst gestellt. Im Jahre 1873 erhielt sie die Betriebsnummer 128, ab 1880 wurde sie als Bromberg 128 bezeichnet. Sie wurde vor 1895 abgestellt.

Bild 16: Die "Moldau" wurde 1873 von Borsig an die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn geliefert (Fabrik-Nr. 3035). Sie erhielt 1880/1883 die Bezeichnung Magdeburg 231, ab 1895 wurde sie als Halle 231 geführt. Die Ausmusterung erfolgte um 1900.



Bau-jahr	Bau-art	Treibraddurchmesser in mm S		P		GmP/G	
1850	1A1	1980	1880	1723	1676	1524	1372
1853	2A	2134					
1870	1B	1980	1880	1723	1676	1524	1372
1890	2B	1980		1750			1350
1900	2B1	1980					
1900	2C			1750*)			

*) S für Hügelland

Alle diese Angaben gelten jeweils nur für die "besten Jahre" der Maschinen; ältere leisteten dann untergeordnete Dienste und wurden, wenn sie von einfacher Bauweise waren, auf Rangierbahnhöfe verwiesen.

Lokomotiven in Preußen – preußische Lokomotiven?

Der preußische Staat hatte zunächst von jeglichem Eisenbahnbau in eigener Regie absehen wollen. Doch das "Eisenbahngesetz" von 1838*) sah vor, "Bahnen mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen". Das galt vor allem für Eisenbahn-Gesellschaften, die in finanzielle Notlage geraten waren. In einigen Fällen übernahm der Staat Betrieb und Verwaltung der Bahn, ohne das Eigentumsrecht der Gesellschaft anzutasten.

Nun war den Unternehmern natürlich wenig daran gelegen, Bahnen zu bauen, die keinen Gewinn versprachen, was aber zur Folge gehabt hätte, daß dünn besiedelte Gebiete ohne größere Industrie, deren Wirtschaft sich auf Land– und Forstwirtschaft stützte, ohne Anbindung an das neue Verkehrsmittel geblieben wären. Diese Erkenntnis machte es für den Staat bald notwendig, die ablehnende Einstellung gegenüber einem Eisenbahnbau in eigener Regie aufzugeben. Wie anders sollte sonst beispielsweise die Provinz Preußen der "Vortheile dieses unend-

*) Gesetz über die Eisenbahn–Unternehmungen vom 3.11.1838.