

Drei Verwandte: die preußischen Tenderlokomotiven T 9.3, T 11 und T 12

Von Hans Kobschätzky sen., Oberingenieur i. R.

Herr Ing. Kurt Pierson, ein alter Borsigmann, hat in dem Band „Eisenbahnen und Museen, Folge 27“ die bei Borsig in großer Zahl hergestellte preußische Personenzugtenderlokomotive der Gattung T 12 weitgehend beschrieben. Sie war die letzte und wohl auch bekannteste der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn-Lokomotiven. Da die T 12 aber vornehmlich auf der Berliner Ringbahn Verwandte hatte, soll im Nachstehenden einiges ergänzt werden.

Eine echte, etwas ältere Schwester der T 12 war die Naßdampfausführung, die Gattung T 11. Und zur Verwandtschaft der beiden muß man auch noch die älteste der drei, die T 9.3 zählen, die allerdings auf der Ringbahn nur Güterzugdienste getan hat. Aber aus ihr sind die anderen beiden hervorgegangen. Zum Vergleich zeigen Abb. 2-4 alle drei Gattungen untereinander, vgl. S. 4.

Im Gegensatz zu den Schlepptenderlokomotiven tragen die Tenderlokomotiven ihre Vorräte an Wasser und Kohle auf der Maschine selbst. Das bedingt, daß die Vorräte geringer sind, die Maschinen also für Nebenbahnen, für Rangier- und Verschiebedienst sowie für Stadt- und Vorortverkehr geeignet sind, vor allem sowohl für Vorwärtsfahrt als auch für Rückwärtsfahrt. Ein Drehen am Zielbahnhof kann somit entfallen.

Im Rahmen der vorliegenden Ausführungen kann auf die Gesamtentwicklung der Tendermaschinen nicht eingegangen werden. Aber bereits zu Ausgang des 19. Jahrhunderts waren zweifach gekuppelte Tenderlokomotiven zu schwach geworden. Preußen hatte zwar schon um 1881 eine sehr brauchbare dreifach gekuppelte Tendermaschine, die Gattung T 3, geschaffen. Ihr Verwendungsbereich war der Verschiebedienst, aber auch der weitgefächerte Einsatz als Lokomotive für alle Züge auf den um die Jahrhundertwende immer mehr anwachsenden Nebenstrecken und privaten Eisenbahnen. Für den Verschiebedienst im Ruhrgebiet und für den Güterverkehr auf der Berliner Ringbahn beschaffte Preußen 1883 eine verstärkte C-Tenderlokomotive Gattung T 7 mit vergrößertem Treibraddurchmesser von 1330 mm gegenüber dem der T 3 von 1100 mm. Danach entwickelte die Preußische Staatsbahn 1892/93 eine C1'-Güterzuglokomotive Gattung T 9.1 und eine 1'C, Gattung T 9.2. Beide hatten als Laufachse eine Adamsachse, d. h. eine radial seitlich verschiebbare Achse. Obgleich Krauss in München bereits 1891 bei einer C1'-Maschine für den Elberfelder Raum ein sog. Krauss-Helmholtz-Gestell mit Erfolg vorgesehen hatte, eine Drehgestellbauart von Lauf- und angrenzender Kuppelachse, verhartete die Preußische Staatsbahn bei der T 9.1 und T 9.2 bei der Adamsachse. Die T 9.1 und die T 9.2 befriedigten wenig, zumal die Adamsachse zu Entgleisungen neigte. 1900 entschloß man sich in Preußen dann zur Verwendung des Krauss-Helmholtz-Gestells und schuf die Güterzugtenderlokomotive Gattung T 9.3, die in Abb. 2 gezeigt ist. Sie hatte einen Treibraddurchmesser von 1350 mm, ihre Höchstgeschwindigkeit wurde auf 65 km/h festgesetzt. Ihr Einsatzgebiet beschränkte sich aber durchaus nicht auf den Güterverkehr, sondern sie wurde auf Nebenbahnen auch für den Personenverkehr eingesetzt, in Sonderfällen sogar manchmal auch auf Hauptbahnen, Abb. 1. Soweit kurz die Entwicklung zur dreifach gekuppelten T 9.3.

Im Personenverkehr, besonders auf der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn, verwendete man zunächst 1 B- und B 1 - Maschinen mit Treibraddurchmessern zwischen 1500 und 1600 mm. Dem Wunsche nach einer etwas kräftigeren Personenzugtenderlokomotive kam man 1895 mit einer 1'B1'-Maschine nach. Diese vor allem für den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr gedachte und als T 5.1 bezeichnete Maschine war wegen ihrer guten Bogenläufigkeit auf der krümmungsreichen Stadtbahn sehr geschätzt, im Vorortverkehr allerdings weniger. Mit ihrem kurzen, festen Achsstand von zwei Metern und vorderer und hinterer Adamsachse zeigte sie bei höherer Geschwindigkeit unruhigen Lauf, der zu Klagen Anlaß gab. Dessen ungeachtet wurden innerhalb von zehn Jahren, von 1895 bis 1905, 309 Stück dieser Gattung beschafft.

Für den Verkehr mit größerer Geschwindigkeit, vor allem auf der Wannseebahn, beschaffte man daher 1899 eine 2'B-Personenzugtenderlokomotive, Gattung T 5.2, die als Wannseebahnlokomotive bekannt wurde.

Inzwischen waren die Versuche mit überhitztem Dampf bei einigen Schnellzuglokomotiven und einer Personenzuglokomotive fortgeschritten. Es schien daher zweckmäßig, auch bei Tenderlokomotiven Versuche mit Heißdampf zu machen, besonders bei den großen Anfahrbeschleunigungen, die der Vorortverkehr forderte. Henschel erhielt daher den Auftrag, zwei Wannseebahnlokomotiven der Gattung T 5.2 mit Rauchkammerüberhitzer der Bauart Schmidt auszurüsten. Ende 1900 und im April 1901 wurden sie geliefert. Man war mit diesen beiden Maschinen durchaus zufrieden. Man war überhaupt mit dieser Gattung T 5.2 recht zufrieden, denn sie lief bei 75 km/h noch völlig ruhig. Nur für Rückwärtsfahrt war sie mit ihrem Treibraddurchmesser von 1600 mm weniger geeignet. Aber die Anfahrzugkräfte der nur zweifach gekuppelten T 5.2 waren trotz allem zu gering. Man mußte zu dreifach gekuppelten Lokomotiven übergehen.

Es war aber nicht nur Berlin allein, wo schnellfahrende, leistungsstarke Maschinen erforderlich wurden; auch andere Eisenbahndirektionen meldeten Bedarf an. So wurde die Union-Gießerei, Königsberg, die schon 1901 die ersten T 9.3 geliefert hatte, beauftragt, nach diesem Entwurf eine 1'C-Personenzugtenderlokomotive mit 1500 mm Treibraddurchmesser, vorderem Krauss'schen Drehgestell, für eine Geschwindigkeit von 70 km/h bei Vor- und Rückwärtsfahrt zu liefern. Von diesen Naßdampflokomotiven sollten vier Stück mit Schmidt'schem Rauchkammerüberhitzer ausgerüstet werden, um so an der gleichen Maschinenart Vor- und Nachteile der Verwendung von Heißdampf im Tendermaschinenendienst prüfen zu können. Die Naßdampflokomotiven erhielten zunächst das Gattungszeichen T 8, die Heißdampflokomotiven das Gattungszeichen T 10. Die Heißdampflokomotiven wurden 1902 zuerst geliefert unter Fabriknummer 1222 bis 1225, sie erhielten die Betriebsnummer 1984–1987 Berlin. Unter der Fabriknummer 1256 bis 1260 wurden 1903 die Naßdampfmaschinen mit der Betriebsnummer 2104–2108 Berlin ausgeliefert. Auch die Naßdampflokomotiven hatten Kolbenschieber. Spätere Lieferungen hatten Flachschieber.

Die Heißdampflokomotive zeigte größere Leistungsfähigkeit und größere Wirtschaftlichkeit. Trotzdem bestellte die Preußische Staatsbahn zunächst weiter nur die Naßdampf-