

Preußische T 3

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die Lokomotiven der Gattung **T 3** der Preußischen Staatseisenbahnen waren laufachslose, dreifach gekuppelte Tenderlokomotiven. Es waren zusammen mit den zweiachsigen T 2 die ersten Dampflokomotiven, die nach den Normalien gebaut wurden. Die ersten Exemplare lieferte Henschel im Jahr 1882.

Inhaltsverzeichnis

- 1 Technik
- 2 T 3 für andere Bahnen
- 3 Nummerierung bei der DR
- 4 Nach dem Zweiten Weltkrieg
 - 4.1 Deutsche Reichsbahn
 - 4.2 Deutsche Bundesbahn
- 5 Erhaltene Exemplare
- 6 Öffentliche Wahrnehmung
- 7 Literatur
- 8 Film
- 9 Weblinks

Technik

Die T 3 hatten ein Nassdampf-Triebwerk mit zwei Zylindern, die auf die mittlere Kuppelachse wirkten. Die Flachschieber wurden von einer außenliegenden Allan-Steuerung bewegt. Der Wasservorrat war in einem Rahmenwasserkasten unter dem Kessel untergebracht; die Kohlenkästen befanden sich links und rechts der Feuerbüchse vor dem Führerhaus. Davor befand sich jeweils ein Einfüllstutzen für den Wassertank.

Die Federn der beiden vorderen Radsätze waren mit Ausgleichshebeln oberhalb des Umlaufs verbunden.

Die frühen T 3 hatten noch keinen Dampfdom, sondern nur einen Regleraufsatz, von dem aus die Einströmrohre außerhalb des Kessels direkt zu den Zylindern führten. Die Achslast dieser Lokomotiven lag bei etwa 10 t (siehe 1. Bild).

Spätere Lieferungen (ab 1887) hatten einen Dampfdom und die Einströmrohre wurden durch die Rauchkammer verlegt. Bedingt durch den Dampfdom wurde auch die Anordnung des Sandkastens und der Sandstreuer geändert. Außerdem wurde die Menge der mitgeführten Wasser- und Kohlenvorräte erhöht. Die Rückwand des Führerhauses war jetzt eben und nicht mehr im unteren Teil abgeschrägt. Die Länge über Puffer vergrößerte sich von 8.300 mm auf 8.591 mm, die Achslast stieg auf 11 t (siehe 2. Bild).

Ab 1903 wurden die Vorräte noch einmal vergrößert, und die T 3 konnten jetzt 5 m³ Wasser und 1,9 t Kohle mitführen. Die Achslast dieser „verstärkten Normalbauart“ oder „Normalbauart (6 t)“ genannten Ausführung lag bei 12 t.

Die Bauart Crefeld C war ebenfalls eine verstärkte Ausführung der ursprünglichen T 3.

T 3 für andere Bahnen

Insgesamt wurden mehr als 1.300 T 3 für die Preußische Staatsbahn gebaut. Aber auch zahlreiche andere Bahnen im In- und Ausland, von Werksbahnen bis zu Staatsbahnen, beschafften ebenfalls Lokomotiven nach dem Muster der T 3, unter anderem die

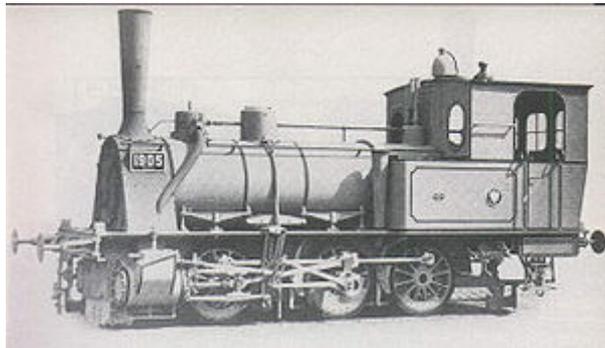
- Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn (siehe Mecklenburgische T 3)
- Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen (siehe Oldenburgische T 3)
- Braunschweigische Landeseisenbahn (BLE)
- Kreis Oldenburger Eisenbahn (KOE)
- Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn (ZFE)
- Kleinbahn Bielstein-Waldbröl (Zwei Exemplare, ähnlich der T 3)

Nummerierung bei der DR

Die Deutsche Reichsbahn übernahm 1925 als **Baureihe 89.70–75** noch 511 preußische T 3. Die 473 Lokomotiven der älteren Bauarten erhielten die Nummern 89 7001–7456, 7473–7476 und 7499–7511. Die 38 Lokomotiven der verstärkten Bauart erhielten die Nummern 89 7457–7472 und 89 7477–7498.

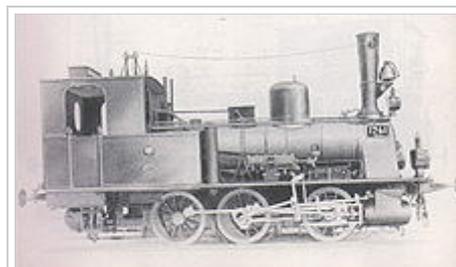
Bei der Eingliederung der Lokomotiven von später übernommenen Privatbahnen war die DR nicht sehr konsequent. So kam es, dass in der Baureihe 89.75 verschiedene Lokomotivtypen gemischt wurden, zum Teil mit direkt aufeinanderfolgenden Nummern.

- Die direkt im Anschluss an die preußischen T 3 eingenummerten Lokomotiven mit den Nummern 89 7512–7521 waren keine T 3, sondern von Jung gebaute Industrielokomotiven

T 3 (Preußen) DR-Baureihe 89.70–75 DR-Baureihe 89.62	
	
Preußische T 3	
Nummerierung:	DR 89 7001–7511
Anzahl:	über 1.300
Hersteller:	Henschel u. a.
Baujahr(e):	1882ff.
Ausmusterung:	1968
Bauart:	C n2t
Gattung:	Gt 33.10
Spurweite:	1435 mm (Normalspur)
Länge über Puffer:	8.300/8.951 mm
Dienstmasse:	28,9 t – 31,9 t
Reibungsmasse:	28,9 t – 31,9 t
Radsatzfahrmasse:	10,0 t – 12,0 t
Höchstgeschwindigkeit:	40 km/h
Indizierte Leistung:	213 kW / 290 PSi
Treibraddurchmesser:	1.100 mm
Zylinderanzahl:	2
Zylinderdurchmesser:	350 mm
Kolbenhub:	550 mm
Kesselüberdruck:	12 bar
Rostfläche:	1,86 m ²
Verdampfungsheizfläche:	55,67 m ²
Wasservorrat:	5,0 m ³
Brennstoffvorrat:	1,9 t Kohle
Bremse:	z. T. Druckluftbremse

(Typ „Pudel“) der ehemaligen Hafenbahn Bremen, die 1930 von der DR übernommen worden war. Diese Lokomotiven waren mit 15 t Kuppelachslast deutlich schwerer als die T 3, hatten eine Heusinger-Steuerung und einen kleinen Kohlenkasten hinter dem Führerhaus.

- Die T 3 der 1938 von der DR übernommenen BLE erhielten die Nummern 89 7531–7540. Die 89 7535 wurde noch 1938 an die Gardelegen-Haldensleben-Weferlinger Eisenbahn abgegeben.
- Die ebenfalls von der BLE stammende 89 7541 entsprach nur im Rahmen und Fahrwerk der T 3. Die Abmessungen von Zylindern, Rost- und Heizfläche waren jedoch abweichend.
- Die drei T 3 der KOE erhielten nach der Übernahme der Bahn im Jahr 1941 die Nummern 89 7556, 89 7557 und 89 7559. Die 89 7558 war *keine* T 3, sondern eine etwas leistungsfähigere Bauart, eine von Henschel gebaute Industrielok vom Typ „Bismarck“.
- Die T 3 der 1943 übernommenen ZFE waren zu diesem Zeitpunkt bereits ausgemustert; die Lokomotiven mit den Nummern 89 7560–89 7564 waren von einer abweichenden Bauart, die mit 12 t Kuppelachslast aber nicht leistungsfähiger war als die T 3.



Die zweite Ausführung der T 3 mit Dampfdom

Nach dem Zweiten Weltkrieg

Bis Anfang 1931 hatte sich der Bestand der DR auf 254 Exemplare reduziert, dennoch kamen nach dem Zweiten Weltkrieg noch zahlreiche T 3 zur Deutschen Bundesbahn und zur Deutschen Reichsbahn, wo die letzten Lokomotiven erst Mitte der 1960er Jahre ausgemustert wurden.

Deutsche Reichsbahn

Nach 1945 übernahm die Deutsche Reichsbahn zahlreiche weitere T 3 von Werk- und Privatbahnen als 89 953, 5901–5903, 6001–6016, 6018, 6101–6132, 6134–6159, 6161, 6163, 6164, 6204–6211, 6215, 6216, 6218, 6220, 6221, 6228–6232, 6235, 6306, 7566–7568, 7571–7573 und 7578.

Darunter waren auch mehrere „echte“ preußische T 3.

Die ehemalige 89 7535 der Gardelegen-Neuhaldensleben-Weferlinger Eisenbahn wurde 1949 in den Bestand der DR eingegliedert und erhielt dort die Nummer 89 6220. Diese Lokomotive wurde erst 1967 als eine der letzten T 3 ausgemustert. Die letzte noch bis 1979 in aktivem Dienst stehende T 3 war die Werklok der Zuckerfabrik Warburg.

Vier weitere Exemplare, welche von der Oderbruchbahn stammten, wurden von der DR 1960 umgebaut und mit Schlepptendern ausgestattet. Diese Loks erhielten die Nummern 89 6222–6225. Ein Exemplar erhielt zunächst einen zweiachsigen Tender, die drei anderen einen der Bauart 3 T 12. Dieser ersetzte später auch den zweiachsigen bei der Betriebsnummer 89 6222. Die Loks kamen zuletzt von 1950 an auf der Strecke Fürstenwalde–Beeskow zum Einsatz. Sie wurden 1968 ausgemustert.



Eine T 3 überquert den Landwehrkanal in Berlin mit einem Personenzug (ca. 1900).

Deutsche Bundesbahn

Bei der Bundesbahn verblieben etwa 70 T 3, deren letzte, die 89 7538, 1963 ausgemustert wurde. Allerdings kam die T 3 später nochmals kurzzeitig in den Bestand der DB. Es handelte sich hierbei um die Werklokomotiven 2 und 3 des Ausbesserungswerkes Schwerte, die 1968 als 089 002 und 089 003 in den offiziellen Fahrzeugbestand der DB eingereiht wurden. Hinter 089 003 versteckte sich die ehemalige 89 7531. Sie wurde am 21. Juni 1968 als endgültig letzte T 3 der DB ausgemustert.

Erhaltene Exemplare

Einige T 3 sind bis heute museal, z.T. auch betriebsfähig erhalten. Dies sind im Einzelnen:

- Die **Nr. 14 (89 7373)** der ehemaligen Südwestdeutschen Eisenbahngesellschaft (SWEG) wird von den Eisenbahnfreunden Untermain e.V. betreut und ist seit September 2014 wieder betriebsfähig auf der Strecke Mellrichstadt - Fladungen für das *Rhön-Zügle* des Fladunger Freilichtmuseums im Einsatz.
- Die **Nr. 16 Schunter** der ehemaligen Braunschweiger Landeseisenbahn (BLE) ist *betriebsfähig* und bei der Arbeitsgemeinschaft Historische Eisenbahn e.V. (Almetalbahn) im Museumseinsatz. Sie steht unter *Denkmalschutz*.
- Die **89 6009** (Lokomotive mit Schlepptender, vor dem Umbau 89 7403), Museumslok der Deutschen Bahn, beheimatet im Eisenbahnmuseum Bw Dresden-Altstadt. Sie war im Film *Die Gustloff* zu sehen.
- Die **89 6236** ist als Museumslok, nicht betriebsfähig, bei den Magdeburger Eisenbahnfreunden im Hafengelände abgestellt.
- Die **89 7159** ist *betriebsfähig* und wird im Museumsbahnbetrieb auf dem Kuckucksbähnel eingesetzt, sie befindet sich im Eisenbahnmuseum Neustadt/Weinstraße.
- Die **89 7296** gehört dem Brandenburgischen Kleinbahnmuseum, sie befindet sich in Gramzow. Zeitweise diente sie als Spielplatzlok in Bayreuth und Kassel.
- Die **89 7462** (Hagans-Fabriknummer 1227, Baujahr 1903), gehört dem Verkehrsmuseum Nürnberg und befindet sich im DB Museum Koblenz. Sie war von 1960 bis 2000 Spielplatzlok im Kölner Zoo.
- Die **89 7511** befindet sich in Privatbesitz in Lübeck.
- Die **89 7531** befindet sich im SEH Heilbronn.
- Die **Waldbröl**, eine ehemalige Lok der Kleinbahn Bielstein-Waldbröl. Diese Lok ähnelt stark der T 3 und befindet sich heute *betriebsfähig* im Eisenbahnmuseum Dieringhausen, sie wird regelmäßig im Museumsbahnbetrieb auf der Wiehltalbahn eingesetzt.
- Die **Radbod**, eine Lok der Werkbahn-Variante Crefeld C (Baujahr 1906), ist bei der Museumseisenbahn Hamm betriebsfähig vorhanden und im Dampfzugverkehr auf der Strecke Hamm - Lippborg-Heintrop eingesetzt.
- Die **Niedersachsen**, eine ehemalige Werksbahn Type von Henschel (Henschel 19248 Typ Bismarck, BJ 1922), wird noch regelmäßig auf der 52 Kilometer langen Strecke von Meppen nach Essen (OLD.) von den Eisenbahnfreunden Hasetal eingesetzt.



DR 89 6009 des Eisenbahnmuseums Dresden in Potsdam (1993)

- Die **GASAG 1** von L.Schwarzkopff, Berlin (Baujahr 1901) war bei der GASAG in Berlin-Mariendorf stationiert und gehört heute zum Bestand des Deutsches Technikmuseum Berlin. Sie ist nicht betriebsfähig.

Öffentliche Wahrnehmung

Die T3 prägte in der frühen Bundesbahnzeit die Metapher von der „guten alten Dampflokezeit“. Dies wurde unterstrichen durch die Präsentation der Baureihe auf Eisenbahnausstellungen, durch Abbildung auf Briefmarken oder anderen Drucksorten sowie durch die Wahl als Firmenlogo. Weiters wurden die T 3 schon sehr früh von der Modelleisenbahn-Industrie nachgebildet und auch sehr früh als Museumslokomotive 'entdeckt'. Eine ähnliche Rolle besitzt die österreichische Baureihe U.



Briefmarke 1975

Literatur

- Manfred Weisbrod, Dieter Bätzold, Horst J. Obermayer: *Das große Typenbuch deutscher Lokomotiven*. Transpress Verlag, Berlin, ISBN 3-344-70751-5

Film

- SWR: *Eisenbahn-Romantik – T 3 im Angelbachtal* (Folge 5)
- SWR: *Eisenbahn-Romantik – T 3, kleine Loks auf großer Fahrt* (Folge 199)

Weblinks

Commons: Preußische T 3 (https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Prussian_T_3?uselang=de) – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

- Die preußische T3 (<http://www.kdtroeger.de/t3-club.htm>)
- Die T 3 der euroVapor (<http://www.kandertalbahn.de/html/fahrzeuge/t3.htm>)
- Die T 3 der Arbeitsgemeinschaft historische Eisenbahn e.V. (<http://www.almetalbahn-online.de/seite25.htm>)
- 89 7373 ex SWEG mit GmP auf Probefahrt, Sa 13.9.2014 (<http://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?108,7098758>)

Von „http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Preußische_T_3&oldid=134048143“

Kategorien: Tenderlokomotive Achsfolge C | Triebfahrzeug (Preußen)

- Diese Seite wurde zuletzt am 15. September 2014 um 10:47 Uhr geändert.
- Abrufstatistik

Der Text ist unter der Lizenz „Creative Commons Attribution/Share Alike“ verfügbar;

Informationen zu den Urhebern und zum Lizenzstatus eingebundener Mediendateien (etwa Bilder oder Videos) können im Regelfall durch Anklicken dieser abgerufen werden. Möglicherweise unterliegen die Inhalte jeweils zusätzlichen Bedingungen. Durch die Nutzung dieser Website erklären Sie sich mit den Nutzungsbedingungen und der Datenschutzrichtlinie einverstanden.

Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.