Personenzuglokomotiven der Eutin-Lübecker Eisenbahn

Die Eutin-Lübecker Eisenbahn (ELE) war eine in jeder Hinsicht eigenständige Bahngesellschaft. Sie betrieb die 33 Kilometer lange Hauptbahn Eutin - Lübeck und die 8 Kilometer lange Nebenbahn Pönitz - Ahrensbök im Fürstentum Lübeck. Da dieses Fürstentum zum Großherzogtum Oldenburg gehörte, orientierte sich die eigenständige Aktiengesellschaft bezüglich der Gebäude und Betriebsmittel zunächst an der Oldenburgischen Staatsbahn. Bereits zwei Jahrzehnte nach der Gründung der Eisenbahngesellschaft wählte sie Lokomotiven, deren Vorbilder bei der KPEV eingesetzt wurden. Auch Neuentwicklungen beschaffte die ELE. Hier eine Darstellung des ganz eigenen Baureihen-Programms der ELE Personenzuglokomotiven.

In diesem Beitrag wird auf eine technische Beschreibung der Lokomotiven verzichtet, da dieses bereits in Büchern und Artikel von Eisenbahnzeitschriften ausreichend erfolgt ist.

B n2-Tenderlokomotiven von Wöhlert und Krauss

Da der Bau der Eutin-Lübecker Eisenbahn unter der Leitung des Oldenburger Eisenbahndirektors Geheimer Baurat Ernst Friedrich Buresch (*29.08.1817 - +07.04.1892) erfolgte, war es nur allzu verständlich, dass eine Bauart genommen wurde, die sich bereits bei der Oldenburger Staatsbahn in ähnlicher Form bewährt hatte. 1873 lieferte die Maschinenbauanstalt und Eisengießerei F. Wöhlert AG, Berlin vier zweiachsige hochrädrige Tenderlokomotiven Krauss'scher Bauart. Hoher Dampfdruck, möglichst kleines Leergewicht durch Fortlassung aller nicht notwendigen Teile und Verwendung nur einer Bauart für den gesamten Betriebsdienst lauteten die Krauss-schen Grundsätze, die einen sparsamen Betrieb ermöglichten. Mitte der achtziger Jahre genügten die vier Tenderlokomotiven nicht mehr dem wachsenden Verkehrsaufkommen, sodass aufgrund der guten Erfahrungen zwei ähnliche Maschinen bei Krauss bestellt wurden

ELE-Nr.	Bauart	Lieferwerk	Fabrik Nr.	Baujahr	Ausmuster
1	Bn2 Pt	Wöhlert	433	1872	1892
2	Bn2 Pt	Wöhlert	434	1872	1899
3	Bn2 Pt	Wöhlert	435	1872	1899
4	Bn2 Pt	Wöhlert	436	1872	1899
5	Bn2 Pt	Krauss	1099	1884	1907
6	Bn2 Pt	Krauss	1548	1885	1907

Bis zum 1. Mai 1899 waren die Wöhlert-Maschinen ausgemustert worden und Nr. 5 und 6 versahen keinen Personenzugdienst zwischen Eutin und Lübeck mehr, da die ELE zu diesem Zeitpunkt für planmäßige Personenzüge die durchgehende Luftdruckbremse einführte.

Lübeck-Büchener-Eisenbahn

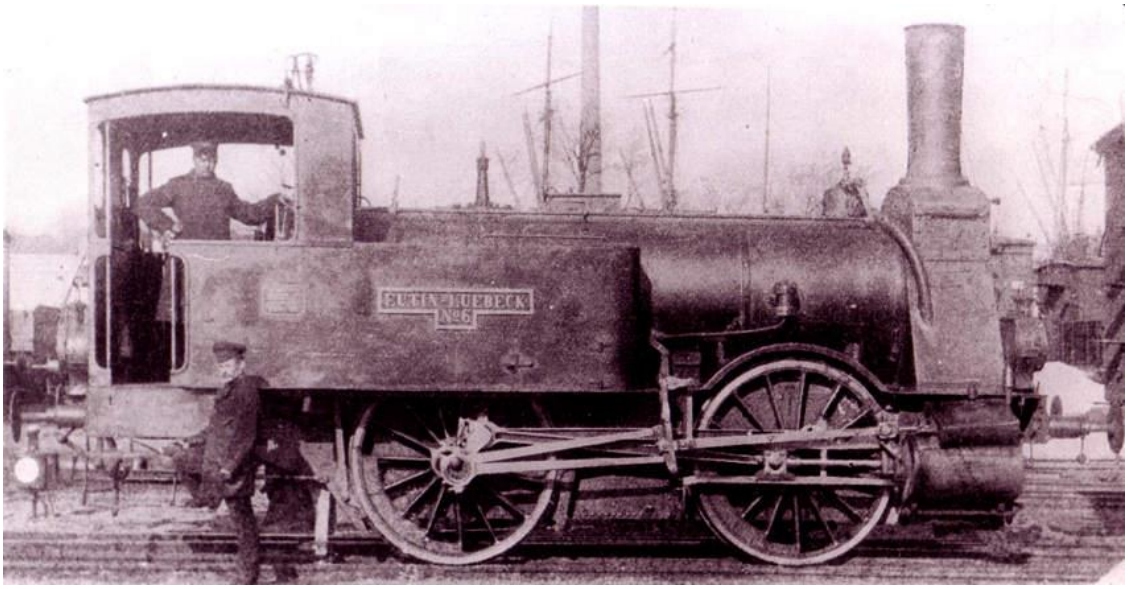

Bild 1: Eutin-Lübeck Nr. 6 (Krauss 1548/85) in Lübeck um 1895 (Repro Abb. 86 aus Helmholtz und Staby: Die Entwicklung der Lokomotive. Bd. 1. Berlin 1930. - Slg. H.-H.Kloth)

1 B n2-Tenderlokomotiven von Henschel

In den neunziger Jahren wurden die Tenderlokomotiven von Wöhlert durch zweifach gekuppelte Tenderlokomotiven mit führender Laufachse ersetzt. Bei den zweiachsigen Lokomotiven hatte sich inzwischen herausgestellt, dass die Radreifen der vorn laufenden Kuppelachse schnell abliefen, da diese die Führung des Fahrzeuges in der Kurve übernehmen mussten. Weil beim Abdrehen der Radreifen auch die zweite Treibachse mit abgedreht werden musste, entstanden relativ hohe Kosten.

1892 lieferte Henschel & Sohn, Kassel eine 1 B n2-Tenderlokomotive der preußischen Gattung T 4 ("Moabit-Type" oder T 4 der 2. Berliner Form genannt), die sich im Berliner Vorortverkehr aufgrund ihrer hohen Geschwindigkeit ausgezeichnet bewährt hatte. Die erste Moabit-Type wurde 1882 von Borsig an die Berlin-Hamburger Eisenbahn geliefert. Ihre zulässige Fahrgeschwindigkeit betrug 75 km/h. Die ELE war mit dieser Gattung so zufrieden, dass sie zwischen 1898 und 1909 noch sieben weitere Maschinen kaufte, obwohl die letzte Auslieferung dieser Bauart an die Kgl. Preußische Staatsbahn durch Henschel bereits 1893 erfolgte.

ELE-Nr.	Bauart	Lieferwerk	Fabrik Nr.	Baujahr	Verbleib
7	1 B n2	Henschel	3619	1892	+ 1929
8	1 B n2	Henschel	4820	1898	+ 1925
11	1 B n2	Henschel	5111	1899	1924 an Goerzbahn als 2 II (+ 1938)

12 (1)	1 B n2	Henschel	5283	1899	+ 1927
1 II	1 B n2	Henschel	6600	1904	+ 1921
2 II	1 B n2	Henschel	8139	1907	+ 1928
3 II	1 B n2	Henschel	9224	1909	+ 1936
4 II	1 B n2	Henschel	9225	1909	DR 70 201, 1944 VAW in Schwandorf

Nr. 7 trug als einzige Lokomotive der ELE einen Namen, und zwar "Buresch". Der Geheime Oberbaurat Buresch war für den Bau der ELE verantwortlich, wie bereits erwähnt wurde. 15 Jahre lang bildeten diese Lokomotiven das Rückgrat der Zugbeförderung im Personen- und Güterzugdienst. Wie sehr diese Maschinen den Betriebsdienst prägten, sieht man auf Ansichtskarten vor dem Ersten Weltkrieg von Bahnhöfen der ELE. Häufig ist eine T 4 mit abgebildet. Insbesondere im Güterzugdienst mussten die 1 B n2-Tenderlokomotiven Höchstleistung erbringen. Liefen 1901 nur 33 Güterzüge mit Vorspann, so waren es 1908 bereits 405 von 1235 Güterzügen, die eine "Vorlegemaschine" benötigten. Güterzüge mit 120 Achsen waren keine Seltenheit.

Bild 2: Lokomotiven bilden für das Lokpersonal einen beliebten Hintergrund für Erinnerungsfotos, hier Nr. 8 (Henschel 4820/98) mit Lokführer B. und dem geprüften Heizer B. in Schwartau um 1908. (Foto Slg H.-H. Kloth)

Mitte der zwanziger Jahre wurden diese Tenderlokomotiven im Wesentlichen nur noch für Ausflugszüge Lübeck - Bad Schwartau, die leichten Personenzüge Lübeck - Eutin, Arbeits- und Bedarfszüge, den Reserve- und Rangierdienst eingesetzt. Zwischen 1921 und 1928 wurden fünf Lokomotiven ausgemustert und eine 1924 (Nr. 11) an die Goerzbahn (Zehlendorfer Industriebahn) verkauft, wo sie als Nr. 2 II bis 1938 Dienst tat. Nr. 12 trug für kurze Zeit von 1925 bis 1927 die Nr. 1. Nr. 3 kam ab dem Winterfahrplan 1932/33 zur Nebenbahn Pönitz - Ahrensbök. Nr. 4 wurde 1930 bei Henschel auf

Heißdampf umgebaut. Es entstand eine äußerst wirtschaftliche Maschine. Mitte der dreißiger Jahre wurde ihre Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h auf 90 km/h

heraufgesetzt. Dieses war erforderlich, da diese Lokomotive oftmals Ersatz für den ausgefallenen Triebwagen 1001 leisten musste. Im April 1937 kam Nr. 4 II zur Nebenbahn. Vom 1. Jan. 1925 bis zum 27. April 1940 legte diese Lokomotive 310 283 Kilometer zurück. Dabei muss berücksichtigt werden, dass diese Maschine wegen geringen Verkehrsaufkommens der ELE in der Zeit vom 27. Aug. 1930 bis zum 24. Okt. 1932 nicht eingesetzt wurde. Zum Zeitpunkt der Verstaatlichung befand sie sich anlässlich einer L3 - Untersuchung in der Betriebswerkstatt. Im August 1941 gelangte sie als 70 201 zum Bw Heiligenhafen, wo sie jedoch nur abgestellt blieb. Im April 1942 kehrte sie zum Bw Lübeck zurück, wo sie bis März 1944 noch 49 053 Kilometer im Rangierdienst leistete. Am 23. Aug. 1944 verkaufte die RBD Schwerin die 70 201 an die Vereinigten Aluminium Werke (VAW) in Schwandorf, wo sie vermutlich 1959 ausgemustert wurde.

Bild 3: Werner Hubert besuchte in den Jahren 1926, 1930 und 1936 den Betriebsbahnhof der ELE in Lübeck (Leu genannt). Hier Nr. 12 (Henschel 5283/99) unter der Nr. 1, die sie ab 1925 bis zur Ausmusterung 1927 trug, mit einer Rangiereinheit im Betriebsbahnhof Leu im Jahre 1926. (Foto W. Hubert - Slg. H.-H. Kloth)

Bild 4: Eutin-Lübeck Nr. 2 (Henschel 8139/07) vor dem Lokschuppen des Betriebsbahnhofes Leu im Jahre 1926. (Foto W. Hubert - Slg. H.-H. Kloth)

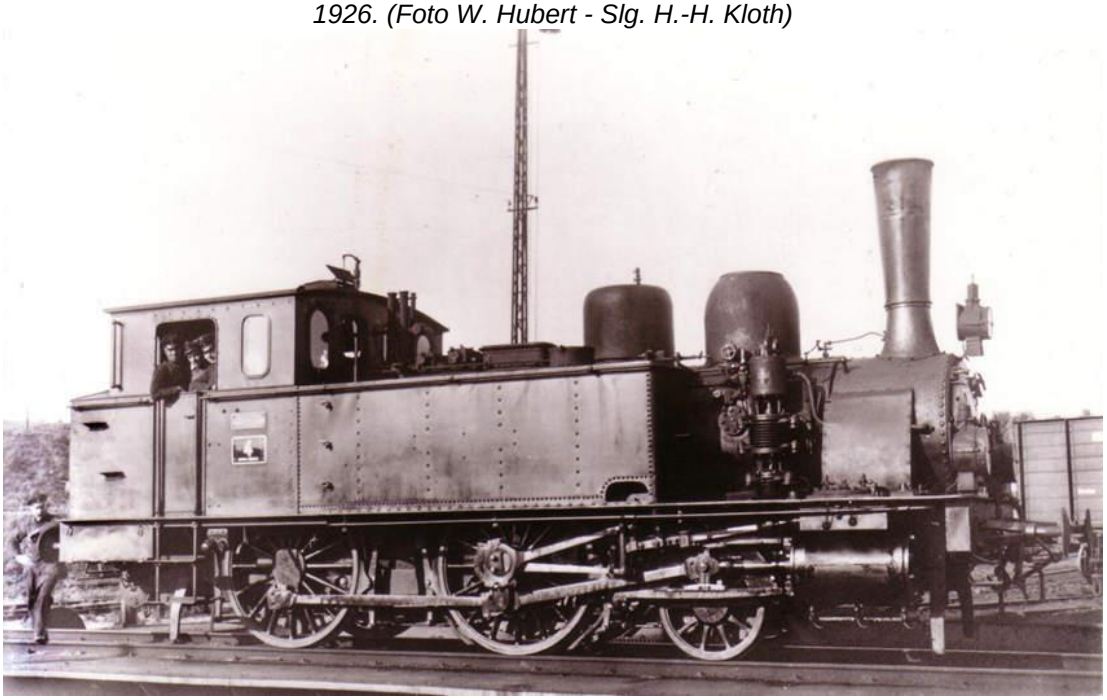

Bild 5: Eutin-Lübeck Nr. 4 (Henschel 9225/09) nach dem Umbau auf Heißdampf auf der Drehscheibe des Betriebsbahnhofes Leu im Jahre 1930. (Foto W. Hubert - Slg. H.-H. Kloth)

Bild 6: T 4 der ELE bei einer Rangierfahrt in Eutin um 1906. (Ansichtskarte Slg. H.-H. Kloth)

2'B n2-Tenderlokomotiven von Henschel

In den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg stieg das Verkehrsaufkommen stark an, sodass die acht vorhandenen Tenderlokomotiven T 4 für die Beförderung der Züge auf der Hauptbahn nicht mehr ausreichten. Wie bei der T 4 griff die Direktion der ELE auf eine Bauart zurück, die sich im Berliner Vorortverkehr bewährt hatte. Die Firma Henschel entwickelte für die KED Berlin eine 2'B n2-Personenzugtenderlokomotive (T5.2 nach Musterblatt III 4n), die nach ihrer Einsatzstrecke "Wannsee-Typ" bezeichnet wurde. Es entstand eine recht kräftige Lokomotive mit einer Länge über Puffer von 10 856 mm und einer Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h, die sich in vielen Merkmalen an die P 4.1 anlehnte. In den Jahren 1899 und 1900 bauten die Firmen Henschel (30 Stück) und Grafenstaden (6 Stück) für die KED Berlin, die sie auf der Wannsee- und Potsdamer Stammstrecke einsetzen. 10 Jahre nach der letzten Lieferung beantragte die ELE am 23. Dez. 1910 die Genehmigung zur Beschaffung von zwei 2/4-gekuppelten Personenzugtenderlokomotiven.

Henschel sollte zwei T 5.2 mit einer Fahrgeschwindigkeit von 80 km/h liefern. Da die Strecke der ELE zu diesem Zeitpunkt jedoch keinen Raddruck 8 t (= 16 t Achsdruck erlaubte), wurde der Maximalraddruck auf 7,6 t gesenkt. Diese geschah durch Verringerung des Wasservorrates von 7 auf 5 cbm, Beschränkung der Kohlenmenge und Änderung des Führerhauses, das statt des Oberlichtaufsatzes Lüfterklappen erhielt.

Lübeck-Büchener-Eisenbahn

ELE-Nr.	Bauart	Lieferwerk	Fabrik Nr.	Baujahr	Verbleib
5 II	2‘ B n2	Henschel	10446	1911	DR 72 001 II, 1943 Rheinmetall Borsig AG, DRo 72 001 II, + 1955
6 II	2‘ B n2	Henschel	10958	1912	DR 72 002 II, 1943 Westfalenhütte Dortmund Nr. 31

Um 1914 wurde der Kohlenkasten bei beiden Lokomotiven durch Schrägstellung der Rückwand vergrößert, sodass der Vorrat auf 2 t erhöht werden konnte. Über ein Jahrzehnt waren die beiden T 5.2 die "Stars" der Zugförderung bei der ELE.

Aufgrund des großen Kuppelraddurchmessers von 1600 mm besaßen diese Maschinen ein gutes Beschleunigungsvermögen, weshalb sie vom Lokpersonal liebevoll "Renner" bezeichnet wurden. Zunächst beförderten die T 5.2 die Eilzugpaare und beschleunigten Personenzüge, die auf einigen Stationen nicht hielten. 1924 baute Henschel Nr. 5 und 1930 Nr. 6 auf Heißdampf um, wobei nur Nr. 5 einen Oberflächen-Speisevorwärmer erhielt. Ende der zwanziger Jahre war es mit der Blütezeit der T 5.2 vorbei. Sie liefen nun vor leichten Personen- und vor Arbeitszügen.

Als 1934 der bei Wismar bestellte Triebwagen 1001 verspätet geliefert wurde, übernahmen sie mit zwei Abteilwagen seinen Plandienst. Auch später wurden sie bei Ausfall des Triebwagens mit der T 4 Nr. 4 zusammen als Ersatz herangezogen. 1938 kam Nr. 6 planmäßig zur Nebenbahn.

Zum Zeitpunkt der Verstaatlichung taten beide T 5.2 auf der Nebenbahn Dienst. Sie wurden bei der Deutschen Reichsbahn als 72 001 II und 72 002 II eingereiht.

Im Zuge der Typenbereinigung kamen beide Maschinen zu Privatfirmen. Die ehemalige Nr. 5 gelangte zur Firma Rheinmetall Borsig AG in Berlin-Marienfelde und befand sich bei Kriegsende im Bw Anhalter Bahnhof. Sie wurde 1947 von Borsig wieder aufgearbeitet und mit elektrischer Beleuchtung versehen. Anschließend tat sie Dienst bei der Deutschen Reichsbahn (Ost) und kam im Januar 1952 zum Bw Berlin Lichtenberg, wo sie im März 1953 abgestellt und im Juli 1955 zerlegt wurde.

Die ehemalige Nr. 6 gelangte 1943 als Nr. 31 zur Westfalenhütte Dortmund und wurde dort später als Heizkessel genutzt.

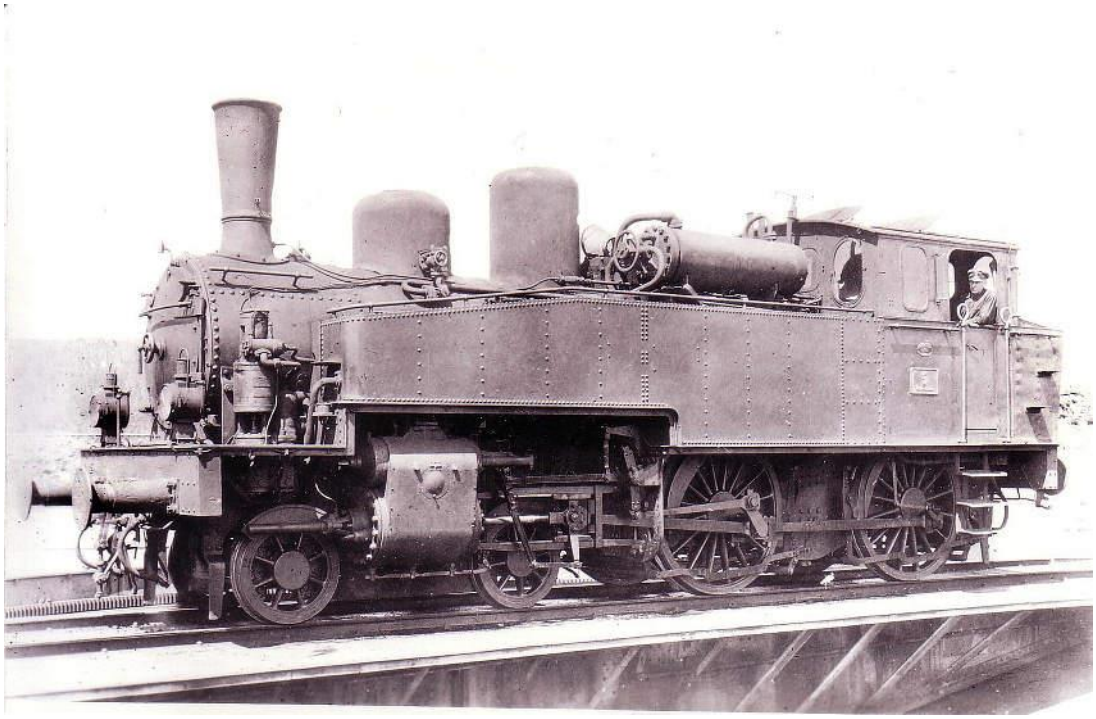

Bild 7: Eutin-Lübeck Nr. 5 (Henschel 10446/11) als Heißdampfmaschine auf der Drehscheibe des Betriebsbahnhofes Leu im Jahre 1936. (Foto W. Hubert - Slg. H.-H. Kloth)

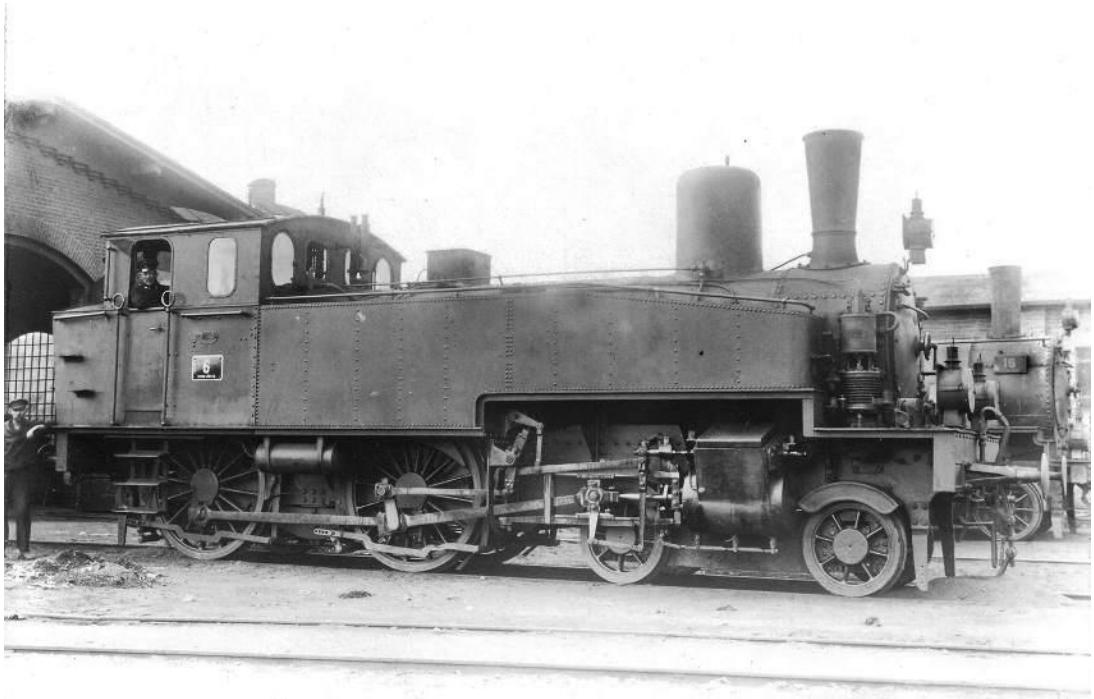

Bild 8: Eutin-Lübeck Nr. 6 (Henschel 10958/12) als Nassdampfmaschine vor dem Lokschuppen des Betriebsbahnhofes Leu im Jahre 1926. (Foto W. Hubert - Slg. H.-H. Kloth)

1'C1' h2-Tenderlokomotiven von Henschel

Während des Ersten Weltkrieges wurden wegen Rohstoffmangel und der damit verbundenen Zwangswirtschaft im Fahrplan mehrere Züge gestrichen. Dieses hatte zur Folge, dass die Achszahl der verkehrenden Züge stark anstieg. Diese Situation verschlimmerte sich noch nach Ende des Weltkrieges, als der Reiseverkehr wieder zunahm. Betrugen die Zugkilometer für Personen- und gemischte Züge 1913 noch ca. 298 000, so waren es 1923 nur 122 000. In beiden Jahren wurden fast gleichviele Personen befördert, und zwar jeweils ca. 1,2 Millionen Personen. Die hohen Achslasten bedingten eine Verlängerung der Reisezeiten gegenüber 1913 um bis zu 20 Minuten. Die angehängten Zugmassen überforderten teilweise die eingesetzten T 4 und T 5.2. Vielfach liefen die Züge mit Vorspann. Um einen wirtschaftlicheren Betrieb durchführen zu können, mussten stärkere Lokomotiven beschafft werden.

Die Direktion der ELE setzte sich mit ihrem Stammlieferanten Henschel in Verbindung und bestellte eine 1'C1'- Heißdampftenderlokomotive. Im Gegensatz zur Preußischen Staatsbahn wo diese Achsfolge für Tenderlokomotiven keine Rolle spielte, besaßen andere Länderbahnen Lokomotiven mit dieser Achsfolge: Württembergische T 5, badische VIb und VIc und sächsische XIV HT. Bei dieser Achsfolge besitzen die Lokomotiven für beide Fahrtrichtungen gleiche Laufeigenschaften. Diesen Vorteil nutzte die ELE nicht aus, da sie auch diesen Maschinen in der Regel in Eutin und Lübeck drehten. Die Neukonstruktion von Henschel bewährte sich so ausgezeichnet, dass die ELE noch drei weitere Lokomotiven dieser Bauart nachbestellte.

ELE-Nr.	Bauart	Lieferwerk	Fabrik Nr.	Baujahr	Verbleib
(14) 11 II	1’C1‘	Henschel	20325	1924	DR 75 631, 1946 über DEG an TWE 221, + 1967
12 II	1’C1‘	Henschel	20657	1925	DR 75 632, 1946 über DEG an TWE 222, + 1968
13 II	1’C1‘	Henschel	21012	1927	DRo 75 633, + 1969
14 III	1’C1‘	Henschel	21341	1929	DR 75 634, 1946 über DEG an TWE 223, 1970 FVW 223, 1973 als Museumslok zum VVM

Nr. 11 II lief bis ca. 1927 unter der Bezeichnung 14. Diese Maschine wurde noch in grün und schwarz mit Gasbeleuchtung geliefert. Bei dieser Lokomotive ist die vordere Pufferbohle bis zum Laufblech hochgezogen, während bei den Lokomotiven 12 bis 14 das Laufblech durch eine kleine Stufe mit Hohlkehle zum Pufferblech abgesetzt ist. Nr. 12 bis 14 wurden in schwarz mit elektrischer Beleuchtung geliefert. Bei diesen drei Lokomotiven gab es auch ganz geringfügige Unterschiede: Bei Nr. 12 sitzt der Dampf-Turbogenerator vor und bei Nr. 13 und 14 auf der Heizerseite neben dem Schornstein. Nr. 12 trägt ein ovales Fabrikschild während Nr. 13 und 14 ein eckiges tragen, Nr. 13 am Führerhaus und Nr. 14 am Wasserkasten.

Seit dem Sommerfahrplan 1929 trugen die 1'C1'-Heißdampftenderlokomotiven die Hauptlast der Personenbeförderung. Gegenüber 1923 reduzierte sich die Reisezeit zwischen Lübeck und Eutin um 15 Minuten. Auch vor Eilgüterzügen und gelegentlich vor Bedarfsgüterzügen liefen diese leistungsstarken Lokomotiven. Die festgesetzte Tonnenzahl betrug für diese Maschinen für Eilgüterzüge 700 t und für Güterzüge 950 t, wobei dieser Wert ohne Gestellung von Vorspann um 10 % erhöht werden durfte, sofern dadurch der Fahrplan anderer Züge nicht beeinflusst wurde. Für die Güterzuglokomotive Nr 16 II (preußische T 16) war die Tonnenzahl auf 1000 t festgesetzt worden. Im Dezember 1936 wurde die Höchstgeschwindigkeit der Lokomotive 14 von 80 auf 90 km/h heraufgesetzt, da sich die 1'C1'-Lokomotive den Plandienst mit der neu beschafften T 18 teilte. Vermutlich geschah dieses auch für die drei Schwestermaschinen.

Nach der Verstaatlichung gehörten die Lokomotiven als DR 75 631 bis DR 75 634 zum Bestand der RBD Schwerin. Nr. 13 blieb als 75 633 nach dem Weltkrieg bei der Deutschen Reichsbahn Ost. Sie war beim Bw Haldensleben beheimatet und ist dort 1969 ausgemustert worden. Nr. 11, 12 und 14 wurden im Zuge der Typenbereinigung 1946 an die Deutsche Eisenbahn Gesellschaft (DEG) verkauft. Die DEG setzte sie bei der Teutoburger Waldeisenbahn (TWE 221 bis 223) ein. Alle drei Maschinen gingen in das Eigentum der TWE über. Die im August 1962 abgestellte TWE 221 wurde im Mai 1967 ausgemustert. TWE 222 wurde 1968 ausgemustert und diente als Ersatzteilspender für TWE 223, die am 5. Nov. 1970 zur Farge-Fegesacker Eisenbahn (FVE) bei Bremen überführt wurde. Die FVE setzte die Lokomotive im schweren Güterzugdienst vor Militär- und Güterzügen aus Großraumgüterwagen (OOtz) ein. Am 12 Dez. 1971 wurde sie ausgemustert. Der Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V., Hamburg (VVM) konnte diese Lokomotive 1973 erwerben und bewahrt sie im Lokomotivschuppen Aumühle bei Hamburg als Museumslokomotive auf.

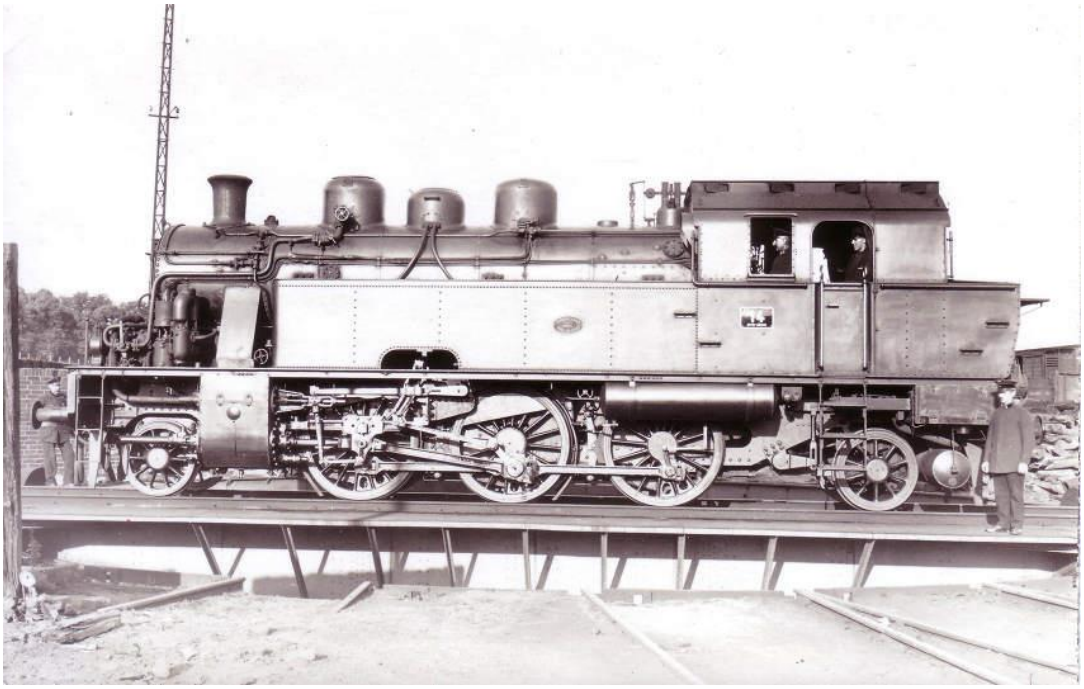

Bild 9: Eutin-Lübeck Nr. 11 (Henschel 20325/24) noch unter der Erstbezeichnung 14 auf der Drehscheibe des Betriebsbahnhofes Leu im Jahre 1926. (Foto W. Hubert - Slg. H.-H. Kloth)

Bild 10: Eutin-Lübeck Nr.12 (Henschel 20657/25) vor dem Lokschuppen des Betriebsbahnhofes Leu im Jahre 1926. (Foto W. Hubert - Slg. H.-H. Kloth)

Bild 11: Eutin-Lübeck Nr. 13 (Henschel 21012/27) verlässt um 1928 mit langem Personenzug Personenbahnhof Lübeck Richtung Eutin. (Aufnahme Henschel - Slg. Kloth)

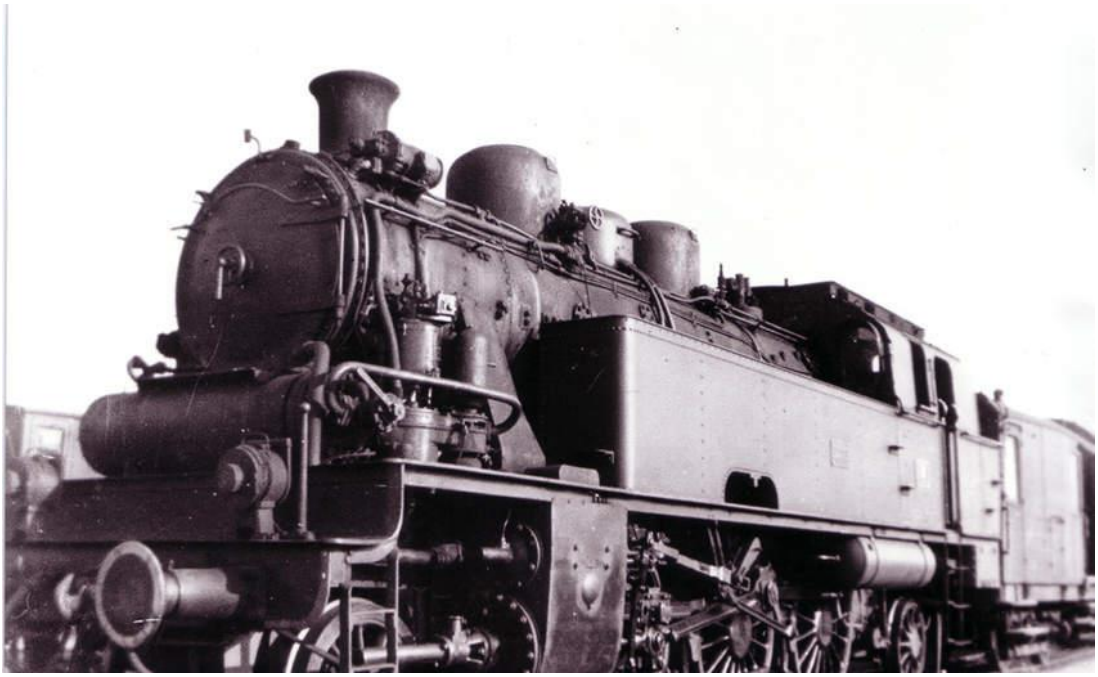

Bild 12: Eutin-Lübeck Nr. 14 (Henschel 21341/29) kurz vor der Verstaatlichung im Jahre 1941 im Betriebsbahnhof Leu. Die Lampen sind bereits abgedunkelt worden. (Foto Hermann B. - Slg. H.-H. Kloth)

2'C2' h2-Tenderlokomotiven von Henschel

1936 bestellte die ELE bei Henschel & Sohn eine preußische T 18, die die Endstufe in der Entwicklung preußischer Personenzug-Tenderlokomotiven darstellte. Man fragt sich, wieso orderte die ELE eine fast 25 Jahre alte Konstruktion. Im Einheitslokomotivprogramm befand sich keine geeignete Bauart für die ELE und eine Neuentwicklung wäre zu teuer gewesen. Die ELE war mit der gelieferten Lokomotive sehr zufrieden, sodass im Juni 1938 eine weitere bestellt wurde.

ELE-Nr.	Bauart	Lieferwerk	Fabrik Nr.	Baujahr	Verbleib
1 III		Henschel	23241	1936	DR 78 329, DB 78 329, + 6.1966
12 II		Henschel	24563	1939	DR 78 330, DB 78 330, + 9.1966

Bis auf einige Änderungen entsprachen die Lokomotiven dem Musterblatt XIV 4d. Beide Lokomotiven hatten gegenüber der herkömmlichen T 18 eine elektrische Beleuchtung, Fußtritte in Form von Einpolterungen am Wasser- und Kohlenkasten, einen höheren Kesseldruck (13 statt 12 at), einen größeren Kohlenvorrat (5 statt 4,5 t) und eine höhere Höchstgeschwindigkeit (100 statt 90 km/h). Nr. 2 bekam zwei Sanddome. Da die Lokomotiven gelegentlich auch im Güterzugdienst liefen, sollte jede Kuppelachse beidseitig gesandet werden können. Die T 18 teilten sich den Dienstplan mit den 1'C1' h2-Tenderlokomotiven.

Nach der Verstaatlichung wurden die beiden T 18 als DR 78 329 und DR 78 330 eingereiht. Sie blieben bei der DB, Direktion Hamburg, wo sie noch mit Indusi und Wendezugsteuerung ausgerüstet wurden, da sie zuletzt hauptsächlich im Hamburger Vorortsverkehr eingesetzt wurden. 78 329 wurde im Juni 1966 und 78 330 im September 1966 ausgemustert. Bis zu ihrer Verschrottung im Jahre 1968 standen beide Lokomotiven im Bahnhof Buchholz abgestellt.

Bild 13: Eutin-Lübeck Nr. 1 (Henschel 23241/36) wartet am Bahnsteig 2 in Lübeck 1939. (Foto Ernst Schörner - Slg. H.-H. Kloth)

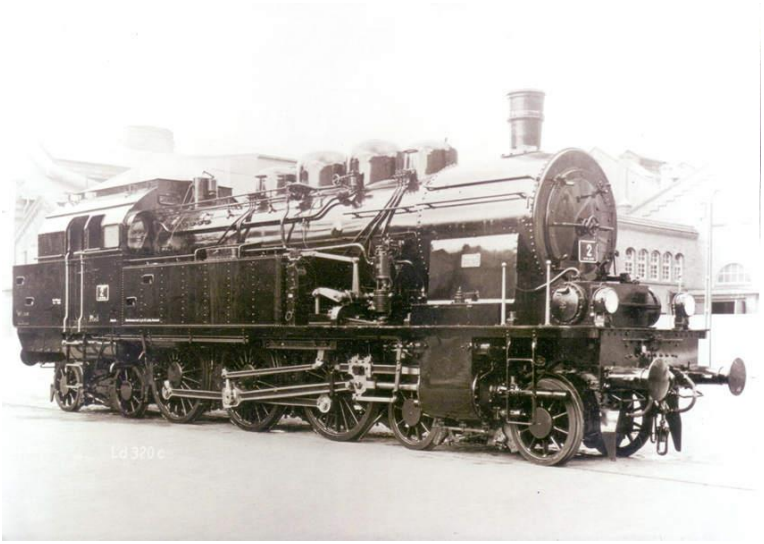

Bild 14: Werkaufnahme von Eutin-Lübeck Nr. 2 (Henschel 24563/39) im Jahre 1939. (Foto Henschel - Slg. H.-H. Kloth)

Die alt angekaufte P 4.1

Wie bereits erwähnt, reichten die T 4 und T 5.2 nach dem Ersten Weltkrieg für die Beförderung der Personenzüge nicht aus. Die ELE beschaffte 1921 eine gebrauchte P 4.1 nach Musterblatt III 1d (Bauart Hannover), da aus finanziellen Gründen zu diesem Zeitpunkt eine Neuanschaffung einer Personenzugtenderlokomotive nicht möglich war. Die ELE reihte die P 4.1 als Nr. 17 ein. Sie wurde 1894 von Henschel & Sohn (Fabrik- Nr. 4016) gebaut und an die Preußische Staatsbahn geliefert, wo sie zunächst die Bezeichnung "Cöln rechtsrheinisch Nr. 336", dann "Essen 336" (1895), "Essen 301 II" (1902) und "Essen 1802" (1906) trug. Als im Jahre 1924 die erste 1'C1'- h2-Tenderlokomotive geliefert wurde, musterte die ELE Nr. 17 aus. Nur drei Jahre war die als gebraucht gekaufte P 4.1 bei der ELE im Einsatz. Daher gibt es leider auch keine Aufnahme von dieser Maschine.

Weitere Informationen und Bilder über die Personenzugtenderlokomotiven der ELE in:

- Kloth, Hans-Harald: Die Privatbahn Eutin-Lübeck (1870 -1941). Hamburg 1983.
- Kloth, Hans-Harald: Die T 4 bei der Eutin-Lübecker Eisenbahn. In Eisenbahn Journal 9/1991, S. 20 - 24.
- Kloth, Hans-Harald: Die T 5.2 bei der Eutin-Lübecker Eisenbahn. In Eisenbahn Journal 9/1992, S. 18 -23.
- Kloth, Hans-Harald: Die 1'C1'-Tenderlokomotiven der Eutin-Lübecker Eisenbahn. In Eisenbahn Journal 1/1995, S. 36 -39.
- Kloth, Hans-Harald: Betriebsmaschinentechnischer Dienst bei der Eutin-Lübecker Eisenbahn im Jahre 1939. In Lok Magazin 175, S. 294 - 302.
- Weisbrod, Manfred: Dampflok-Archiv 5 - Privatbahn-Lokomotiven. Berlin 1991.