

# Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F • ISBN 3-89610-103-X

Deutschland € 12,50

Österreich € 14,20

BeNeLux € 14,80

Portugal € 13,00

Italien € 16,50

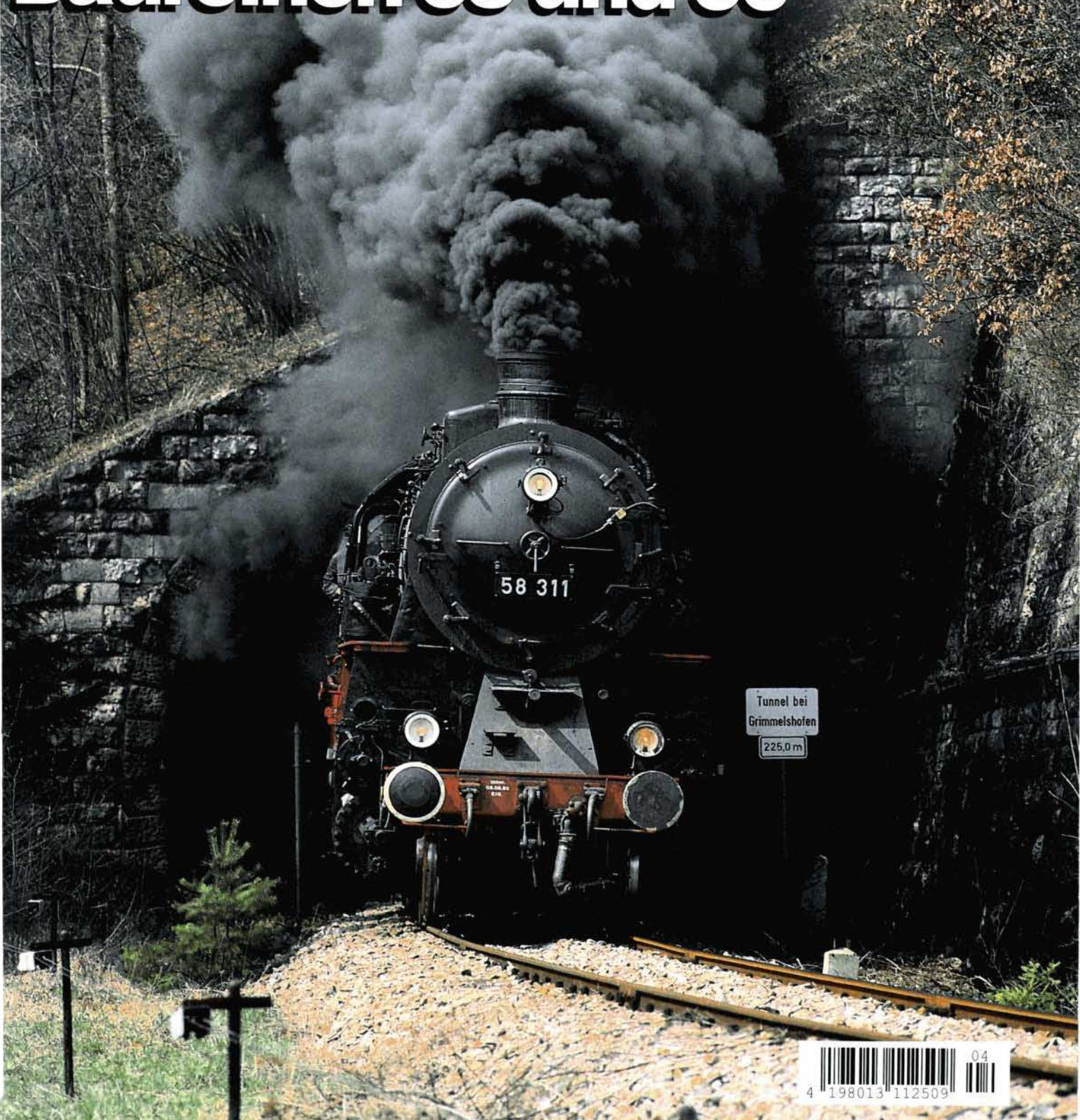
Schweiz sfr 24,50

**Sonder-  
Ausgabe  
4/2002**

# Die G 12-Familie

## Baureihen 58 und 56

Horst Obermayer  
Manfred Weisbrod



Tunnel bei  
Grimmelshoten  
225,0 m





**Bild 1 (Titel):** Die 58 311, eine badische G 12, ist der Verschrottung entgangen und wird gerne für Sonderfahrten herangezogen, wie hier am 18. April 1987 auf der Wutachtalbahn im südlichen Schwarzwald (Strecke Weizen-Zollhaus-Blumberg). **Abb.: R. Bastin**

**Bild 2:** Württemberg beschaffte 43 Maschinen der Gattung G 12. Mit einem schweren Güterzug kämpft sich in den dreißiger Jahren die 58 517 die 1:80-Steigung von Bad Cannstatt nach Fellbach hinauf. **Abb.: A. Ulmer, Sig. Braitmaier**

# Inhalt





Einleitung	6	Die preußischen G 12-Abkömmlinge G 8.3 und G 8.2	62
Entwicklung der G 12	12	Lieferserien der G 8.3 und G 8.2	64
Lieferserien G 12	18	Bauausführung der Gattungen G 8.3 und G 8.2	70
Bauausführung der G 12	24	Betriebseinsatz bei der DRG (Baureihen 56.1 und 56.20-29)	74
Kohlenstaub-G 12	34	Betriebseinsatz bei der DB	80
Betriebseinsatz bei der DRG	40	Betriebseinsatz bei der DR (Baureihen 56.1 und 56.20-29)	86
Betriebseinsatz bei der DB	53	Literaturverzeichnis	90
Betriebseinsatz bei der DR	54	Impressum	91
Rekoloks 58.30	60	Modelle der G 12 und G 8.2	92





# Einleitung

**Bild 3:** Zur G 12-Familie zählen auch die Güterzuglokomotiven der preußischen Gattungen G 8.2 und G 8.3. 56 2815 (preuß. G 8.2) mit Zweizylindertriebwerk und die Dreizylinderlok 56 121 (G 8.3) um 1932 im Bahnbetriebswerk Berlin-Lehrter Bahnhof.  
**Abb.: C. Bellingrodt, Archiv Obermayer**

Dem Wunsch vieler Leser folgend, erschienen bereits im Jahre 1981 die beiden ersten Sonderausgaben des Eisenbahn Journals mit Beschreibungen markanter Bau-reihen deutscher Dampflokomotiven. Eine außerordentlich große Resonanz ermutigte den Verlag schon 1982 zu einer dritten Ausgabe, die der legendären preußischen G 12 gewidmet war. Diese Lokgattung wurde ab 1918 auch von weiteren, damals noch eigenständigen Länderbahnen in größeren Stückzahlen bei weitgehend baugleicher Ausführung beschafft. Selbst nach deren Zusammenschluss zu den Deutschen Reichseisenbahnen im Jahre 1920 war es noch zu weiteren Bestellungen gekommen. Dem damaligen Konzept einer Publikation mit schönen großflächigen Abbildungen folgend, enthielt die Sonderausgabe eine nur knapp gefasste Bauartübersicht der

Regelausführung und die beiden kurzen Kapitel zu den von der DRG und später auch von der DR auf Kohlenstaubfeuerung umgerüsteten Maschinen. Erwähnt wurden auch die von 1958 bis 1963 im Raw „7. Oktober“ in Zwickau aus der altbewährten G 12 entstandenen Rekolokomotiven der Baureihe 58.30 mit einem nun völlig veränderten Erscheinungsbild.

Rasch war auch diese Sonderausgabe vergriffen und die anhaltende Nachfrage machte zum Jahresbeginn 1990 eine etwas überarbeitete und ergänzte Neuauflage erforderlich. Inzwischen zählt aber auch diese Veröffentlichung schon wieder zu den Sammlerstücken. Das weiterhin ungebrochene Interesse an Technik und Geschichte dieser wuchtigen und lange Zeit unentbehrlichen Güterzuglokomotive, ihren Bauartvarianten und den von der G 12 abstam-





menden Unterbauarten G 8.2 und G 8.3 führte zu der nun vorliegenden Dokumentation.

An die Ausführungen zur Entwicklung der von fünf verschiedenen Bahnverwaltungen bestellten und 1925 in großer Stückzahl als Baureihe 58 in den Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eingestellten Lokgattung schließt sich eine ausführliche technische Beschreibung an. Mit der neuen Konstruktion, der Wahl eines Barrenrahmens und eines Stehkessels der Bauart Belpaire hatten die Urheberfirma Henschel & Sohn in Kassel und zwölf weitere Hersteller sehr konsequent mit der Tradition des preußischen Lokomotivbaus gebrochen.

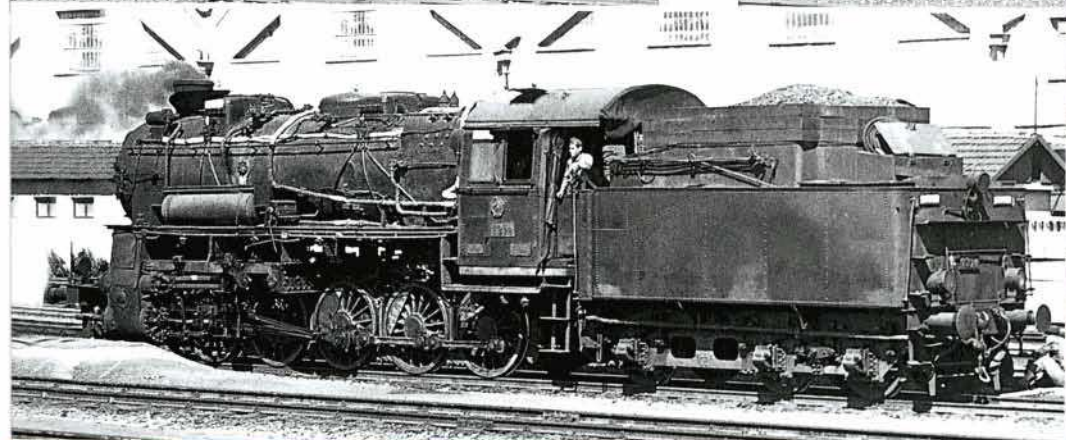
Dennoch war die neue Bauart keine Einheitslokomotive in späterem Sinne, zu groß erwiesen sich noch die Unterschiede ver-

schiedener Details. Die erst ab 1917 mit kleiner Stückzahl begonnene Auslieferung führte ein Jahr später zu einem mit 145 Fahrzeugen recht großen bei Henschel in Auftrag gegebenen Baulos. Der sich inzwischen jedoch schon deutlich abzeichnende geringere militärische Bedarf hatte die G 12 auch nicht mehr zur einer „echten Kriegslok“ werden lassen. Die meisten Maschinen sind ohnehin erst nach dem am 11. November 1918 geschlossenen Waffenstillstand am Ende des Ersten Weltkrieges in Dienst gestellt worden. Dadurch sind auch nur insgesamt 16 Fahrzeuge dieser Gattung den Reparationsabgaben des am 28. Juni 1919 unterzeichneten Friedensdik- tats anheim gefallen.

Ein etwas breiterer Raum konnte jetzt in dieser Ausgabe auch dem Betriebseinsatz gegeben werden, der bei der Deutschen









**Fotos linke Seite (v.o.n.u.):**

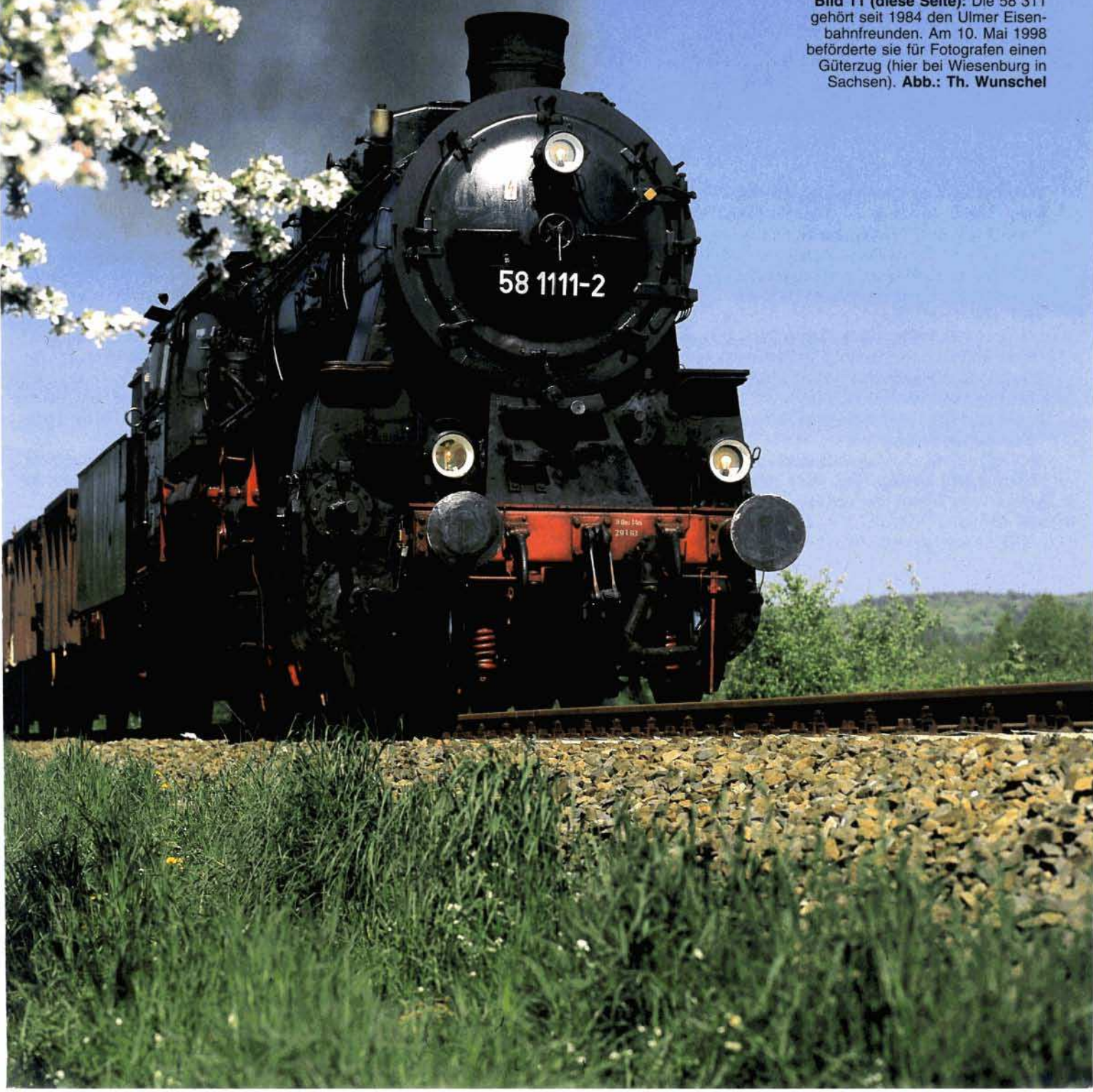
**Bild 7:** Die Tr 6-39 der PKP (ehemalige 56 2795) gehört zum Bestand des Eisenbahnmuseums Warschau. Foto vom September 1988. **Abb.: R. Neun**

**Bild 8:** Die Österreichischen Bundesbahnen vergaben 1953 an vier preußische G 12 die neue Baureihennummer 658. 658.1767 in Bludenz (1958). **Abb.: Slg. Griebel**

**Bild 9:** 1946 zeichneten die Bulgarischen Staatsbahnen BDZ ihre G 12 in 13.01 bis 42 um. Das Foto zeigt die 13.28 in Sofia (1963). **Abb.: F. Haftel, Slg. Griebel**

**Bild 10:** Bei den Jugoslawischen Eisenbahnen JZ waren einige G 12 (umgezeichnet in 36-001 bis 049) bis Anfang der siebziger Jahre im Einsatz. 36-031 am 23. Mai 1973 mit Güterzug auf der Wocheinerbahn in Slowenien bei Branik. **Abb.: H. Dahlhaus**

**Bild 11 (diese Seite):** Die 58 311 gehört seit 1984 den Ulmer Eisenbahnfreunden. Am 10. Mai 1998 beförderte sie für Fotografen einen Güterzug (hier bei Wiesenburg in Sachsen). **Abb.: Th. Wunschel**





# Entwicklung der G 12



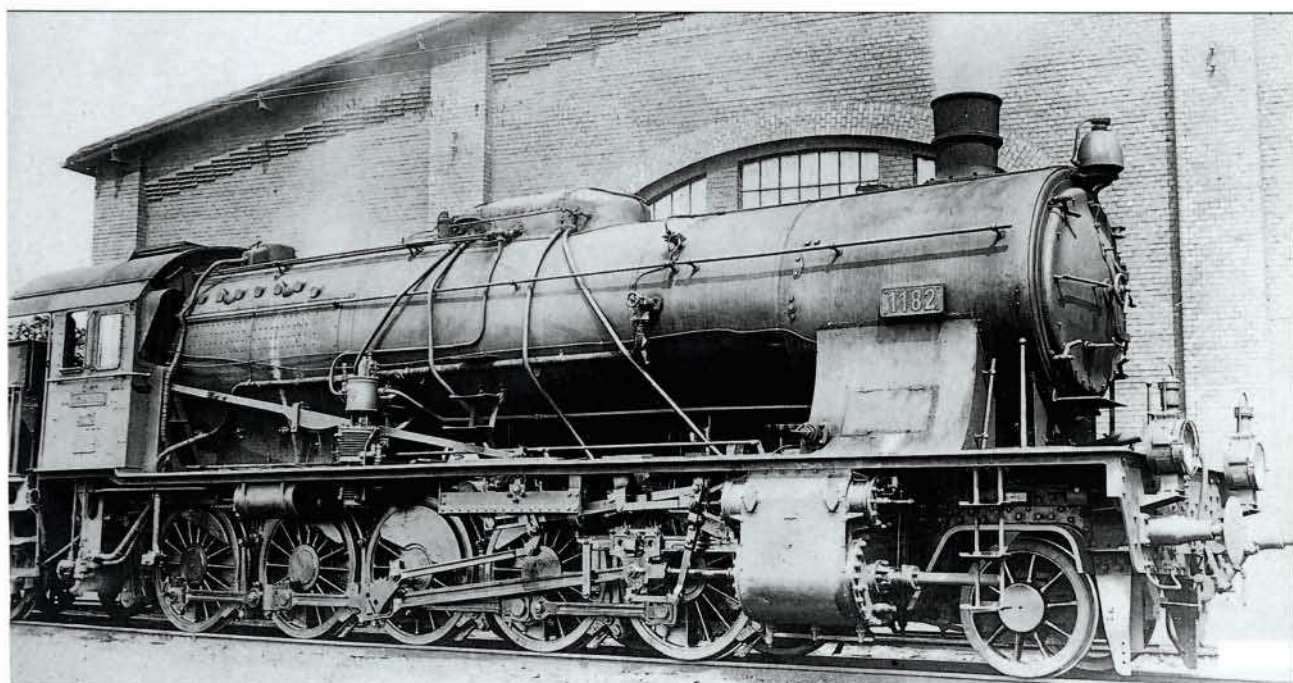
In Anbetracht stetig steigender Verkehrslasten und im Hinblick auf bevorstehende Änderungen durch die Beschaffung neuer Güterwagen mit größerer Ladekapazität hatte der preußische Lokomotivdezernent, Baurat Robert Garbe, bereits im Dezember 1907 die Beschaffung einer Güterzuglok mit fünf gekuppelten Radsätzen angeregt. Mit der Entwicklung beauftragt, lieferte Henschel & Sohn jedoch erst 1910 die ersten Fahrzeuge der neuen Gattung G 10 an drei preußische ED aus. Neben dem zunächst bemängelten unruhigen Lauf wurde bald auch die auf 60 km/h begrenzte Höchstgeschwindigkeit beklagt. Als recht günstig erwies sich jedoch die geringe Achslast von nur rund 15 t, die den Einsatz auf nahezu allen Nebenbahnen zuließ.

Mit 55 km/h noch etwas langsamer und mit einer größten Achslast von mehr als 17 t nicht auf allen Strecken einsetzbar, erschien im April 1913 die von Schichau entwickelte G 8.1 mit vier Kuppelradsätzen. Sowohl diese Gattung mit einer indizierten Leistung von 1260 PSi als auch die inzwischen in größerer Stückzahl verfügbare G 10 mit rund 1100 PSi reichten nicht mehr aus, um die immer schwerer werdenden Güterzüge mit den jetzt auch angestrebten kürzeren Fahrzeiten zu befördern. Rasche und wirksame Abhilfe sollte nun der bereits 1913 von der KED Breslau angeregte Bau einer größeren und leistungsfähigeren Güterzuglokomotive bringen.

Den Auftrag zur Entwicklung einer neuen Dreizylinder-Heißdampflok mit fünf Kuppel-

radsätzen und einer führenden Laufachse hatte Henschel im Jahre 1915 erhalten. Als Höchstgeschwindigkeit waren 65 km/h gefordert und mit einer Leistung von 1600 PSi sollte die zunächst noch als Gattung G 12 und erst später als G 12.1 bezeichnete Bauart den höheren Anforderungen gerecht werden. Eine größte Achslast von 17,1 t vereitelte allerdings wieder den Einsatz auf Strecken mit schwächerem Oberbau. Das gesteckte Ziel war damit verfehlt und es blieb bis 1917 bei der Fertigung von nur 21 Exemplaren mit vierachsigen Tendern der Bauart 2'2' T 21,5 in preußischem Auftrag, von denen 1925 noch 15 Stück auf die DRG übergingen.

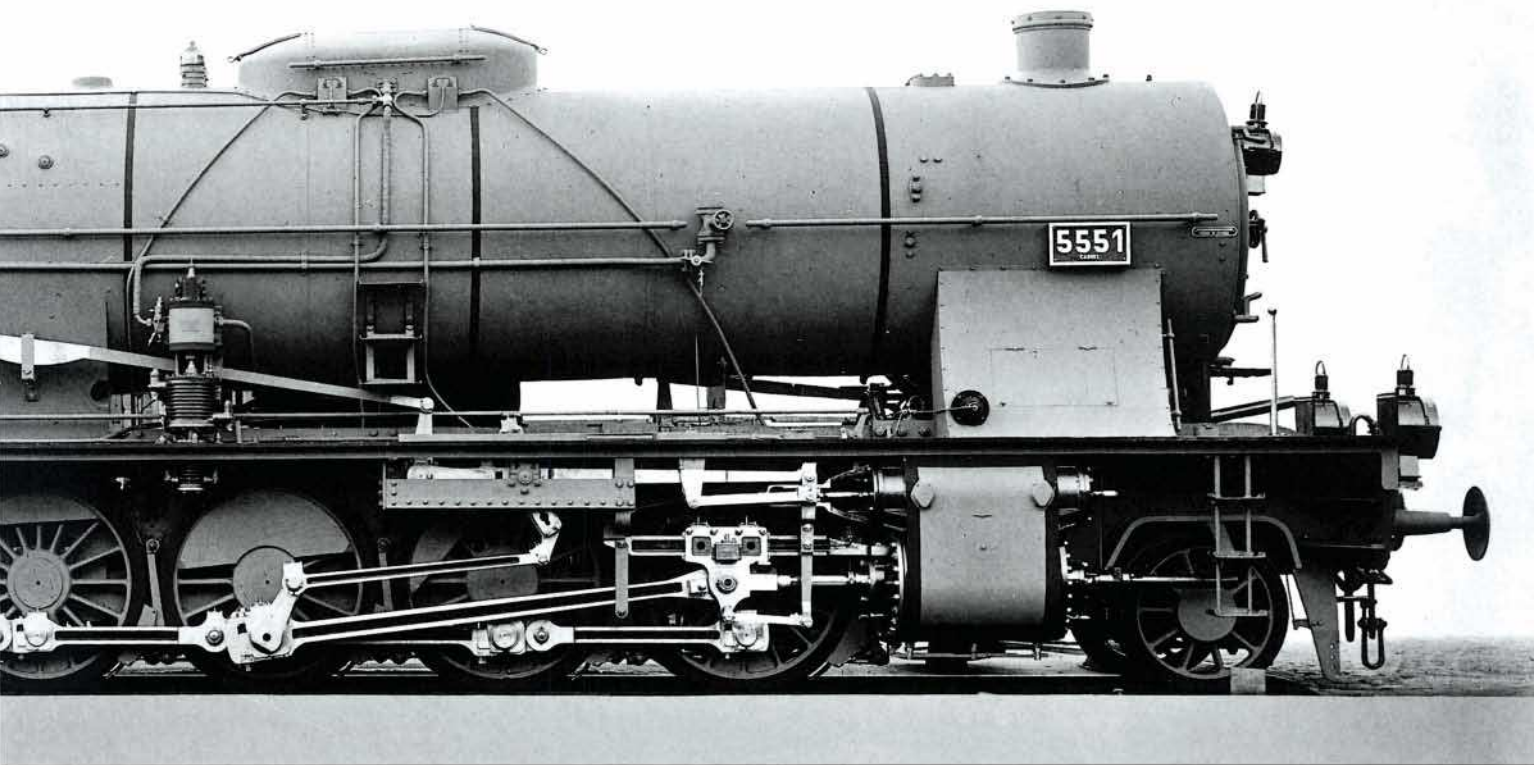
Das Dreizylinder-Triebwerk war gewählt worden, um die Belastung der Treibzapfen



**Bild 12 (oben):** Die von Henschel entwickelten und von 1915 bis 1917 gebauten 21 preußischen G 12 (später G 12.1) waren mit dem vierachsigen Tender 2'2' T 21,5 gekuppelt. Hier die G 12 Cassel 5551 (spätere 58 004). **Abb.: Slg. Garn**

**Bild 13:** Nach Henschel-Zeichnungen fertigte die Sächsische Maschinenfabrik 20 Loks. Die DR zeichnete die sächs. 1182 in 58 113 um. **Abb.: Slg. Knipping**





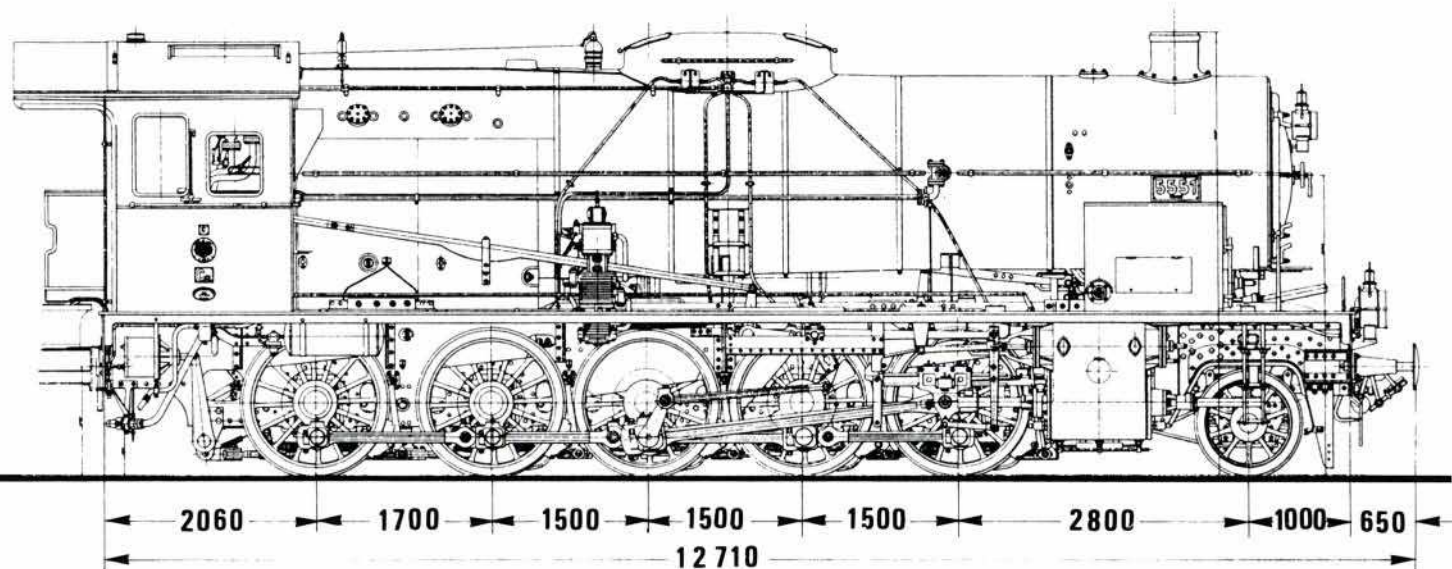
und Lager in den damals üblichen Grenzen zu halten. Zu den charakteristischen Baumerkmalen zählten der lange und zwischen die Wangen des Blechrahmens eingezogene Stehkessel preußischer Prägung, ein enger Schornstein und die neben dem Dampfdom unter einer gemeinsamen Verkleidung liegenden Sandkästen auf dem zweiten Schuss des Langkessels. Der Zweiachsanantrieb arbeitete innen auf die gekröpfte zweite und außen auf die dritte Kuppelachse. Der ungebremste Laufradsatz war als Bisselachse ausgeführt. Zwölf nahezu baugleiche Maschinen erwarben die Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen. Nach den Zeichnungen von Henschel fertigte die Sächsische Maschinenfabrik, vorm. Richard Hartmann, in Chemnitz im

Jahre 1917 insgesamt 20 Lokomotiven. In der Heizflächendimensionierung wichen diese Fahrzeuge vom preußischen Original etwas ab, waren mit Tendern der sächsischen Bauart 2'2' T 21 gekuppelt und wurden von den Sächsischen Staatseisenbahnen als Gattung XIII H geführt. Davon übernahm die DRG noch 14 Stück in ihren Bestand. Alle elsäß-lothringischen Loks waren nach Kriegsende an Frankreich gegangen.

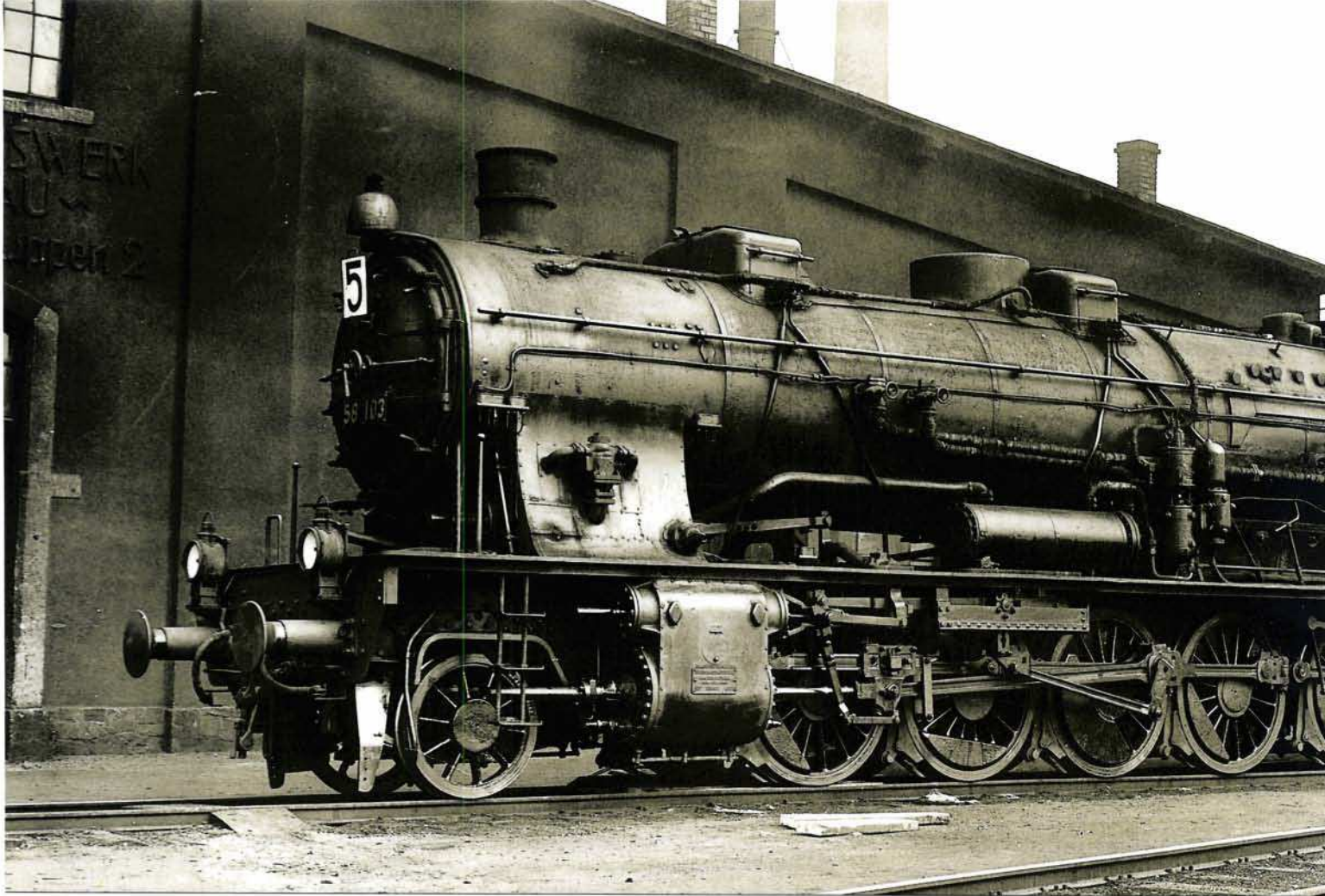
Bis zum Baubeginn der G 12.1 im Jahre 1915 hatten sich im Ersten Weltkrieg neue Probleme beim Lokomotiveinsatz ergeben. Bereits mit der Mobilmachung im Spätsommer 1914 waren alle deutschen Eisenbahnen mit ihrem Kriegsbetrieb sowie den dazu erforderlichen Einrichtungen und

Maßnahmen den Anordnungen der Militäreisenbahnbehörde unterstellt worden. Chef des Feldeisenbahnwesens war der württembergische Generalmajor Wilhelm Groener, der in der Heimat von den Eisenbahnteilungen des stellvertretenden Großen Generalstabes in Berlin unterstützt wurde. Für Truppen- und Materialtransporte in die verschiedenen Aufmarschgebiete waren mehr als 2000 Lokomotiven benötigt worden, die in Kontingenten unterschiedlicher Größe von den einzelnen Länderbahnverwaltungen dafür abgestellt werden mussten. Den größten Teil dieser Fahrzeuge steuerte Preußen mit 1576 Maschinen der Gattung G 7 in Zwillings- und Verbundausführung bei. Diese Nassdampf-Lokomotiven erwiesen sich zwar als zuverlässig und einfach

**Bild 14:** Typenzeichnung der preußischen Gattung G 12.1 mit Zweiachsanantrieb. **Abb.:** Archiv Obermayer



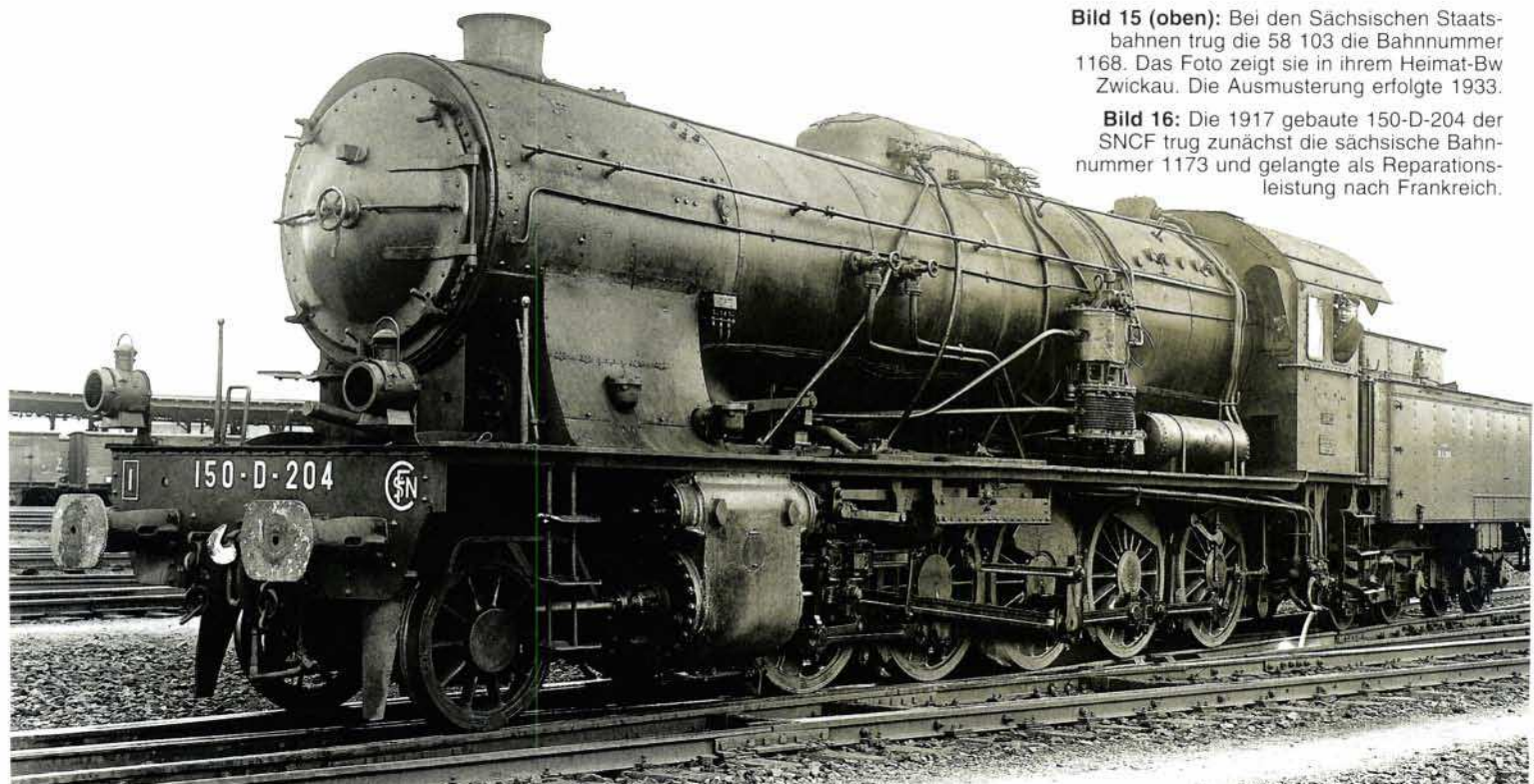




im Betrieb, mit Leistungen von 660 bis 780 PSi waren sie jedoch häufig überfordert. Die geringe Achslast von weniger als 15 t ließ jedoch einen Einsatz auf allen Strecken mit schwächerem Oberbau zu, auf denen die stärkeren und schwereren Heißdampfmaschinen der Gattungen G 8 und G 8.1 nicht verkehren durften. Große Erschwernisse ergaben sich bei der Wartung und Reparatur der Lokomotiven.

Häufig passten die in einigen Depots vorgehaltenen neuen Ersatzteile nicht in die schon von mehr oder weniger starkem Verschleiß betroffenen Lokomotiv-Baugruppen. Unzureichende oder gar fehlende einheitliche Bezeichnungen vieler Armaturen vereitelten häufig einen fristgerechten Austausch. Hinzu kam die Überforderung des Personals beim Wechsel auf Fahrzeuge anderen Ursprungs und der damit ver-

bundenen ungewohnten Handhabung. Diese Gegebenheiten führten bereits im Jahre 1915 zu Überlegungen, die Entwicklung einer einheitlichen und von allen Länderbahnverwaltungen akzeptierten Gattung einer neuen Güterzuglokomotive einzuleiten. Neben einer Verbesserung der Situation während des Krieges sollte damit auch in Friedenszeiten eine freizügige Verwendung über die einzelnen Ländergren-



**Bild 15 (oben):** Bei den Sächsischen Staatsbahnen trug die 58 103 die Bahnnummer 1168. Das Foto zeigt sie in ihrem Heimat-Bw Zwickau. Die Ausmusterung erfolgte 1933.

**Bild 16:** Die 1917 gebaute 150-D-204 der SNCF trug zunächst die sächsische Bahnnummer 1173 und gelangte als Reparationsleistung nach Frankreich.