

Ein Unfall der besonderen Art

Die preußische T 14.1

Die T 14.1 der Preußischen Staatseisenbahnen und der Württembergischen Staats-Eisenbahnen waren Güterzugtenderlokomotiven mit der Achsfolge 1'D1', später von der Deutschen Reichsbahn als Baureihe 93.5–12 in ihren Nummernplan eingeordnet. Wie bei der preußischen T 14 war die Achslast der hinteren Laufachse der preußischen T 14.1 anfangs mit 187,3 kN höher als die der Treibachsen. Später konnte man diesen Wert auf 170,6 kN reduzieren. Die Vorratsbehälter für Wasser und Kohle wurden vergrößert. Durch Änderungen am Fahrwerk konnte die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h heraufgesetzt werden.

Da nach dem Ersten Weltkrieg zahlreiche Fahrzeuge älterer Baureihen defekt oder durch Reparationsleistungen verlorengegangen waren, schaffte die Württembergische Staatsbahn neue Lokomotiven zunächst für die Strecke von Esslingen am Neckar über Stuttgart nach Ludwigsburg an. Die hier als T 14 bezeichneten Maschinen wurden nach dem Vorbild der preußischen T 14.1 gebaut und weichen nur in wenigen Details von dem Vorbild ab.

Für die Preußischen Staatseisenbahnen bzw. die preußischen Direktionen der Deutschen Reichsbahn waren zwischen 1918 und 1924 insgesamt 729 Fahrzeuge beschafft worden; für die Württembergischen Staats-Eisenbahnen bzw. die Direktion Stuttgart sind 1921 und 1922 zusammen 39 Lokomotiven beschafft worden. Im Nummernplan der Deutschen Reichsbahn wurden die T14.1 als 93 501–1261 (Baureihe 93.5-12) eingereiht. Die ehemals württembergischen Maschinen waren darin als 93 795–814 und 832–850 enthalten.

Bei der Deutschen Bundesbahn wurden die Lokomotiven der Baureihe 93.5-12 im Jahr 1968 noch in die neue, EDV-taugliche Baureihenbezeichnung 093 umgezeichnet. Die letzten Exemplare wurden aber noch im selben Jahr ausgemustert. Bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR wurden die ab 1970 als 93.1–6 bezeichneten Lokomotiven bis 1972 ausgemustert.

Nach dem Ersten Weltkrieg gelangten sechs Maschinen zur PKP und wurden als Baureihe TKt2 bezeichnet. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben 68 Lokomotiven ebenfalls als TKt2 bezeichnet in Polen, deren letztes Exemplar 1972 ausgemustert wurde.

Das einzige noch existierende Exemplar, die 93 526, befindet sich im Deutschen Dampflokomotiv-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg.

Numerierung:	93 501–1261
Gesamtzahl:	768
Baujahre:	1918–1924
Ausmusterung:	1972
Achsformel:	1'D1'
Spurweite:	1435 mm (Normalspur)
Länge über Puffer:	14.500 mm

Achsstand:	9.300 mm
Dienstmasse:	101,0 t
Leermasse:	81,1 t
Metermasse:	7,16 t
Reibungsmasse:	67,9 t
Radsatzfahrmasse:	17,9 t
Höchstgeschwindigkeit:	70 km/h
Indizierte Leistung:	734 kW (1.000 PSi)
Treibraddurchmesser:	1.350 mm
Laufraddurchmesser vorn:	1.000 mm
Laufraddurchmesser hinten:	1.000 mm
Zylinderdurchmesser:	600 mm
Kolbenhub:	660 mm
Kesselüberdruck:	12 bar
Kessel-Wasserraum:	5,55 m ³
Kessel-Dampfraum:	2,83 m ³
Kessel-Masse	17,9 t
Vorwärmer:	Oberflächenvorwärmer
Rostfläche:	2,49 m ² bzw. 2,56 m ²
Überhitzerfläche:	50,28 m ²
Verdampfungsheizfläche:	126,62 m ²
Rauchrohre:	26
Rauchrohr-Ø:	133 mm
Rohrlänge:	4.700 mm
Überhitzerrohr-Ø:	38 mm
Strahlungsheizfläche:	13,89 m ²
Heizrohr-Heizfläche:	67,15 m ²
Heizrohre:	111
Heizrohr- Ø:	46 mm
Rauchrohr-Heizfläche:	47,97 m ²
Verdampfungs-Heizfläche:	129,01 m ²
Brennstoffvorrat:	4,5 t Kohlen
Wasservorrat:	14 m ³
Hochdruckzylinder-Ø:	600 mm

Als eine dieser insgesamt 768 Güterzugtender-Lokomotiven wurde 93 990 im Jahre 1923 unter der Fabriknummer 3024 von Friedrich Schichau, Maschinen-

und Lokomotivfabrik, Schiffswerft und Eisengießerei GmbH in Elbing hergestellt.

Sie sollte die preußische Loknummer T14.1 „Berlin 9032“ tragen, wurde aber an die Deutsche Reichsbahn ausgeliefert und erhielt sogleich nach deren Nummernplan die Kennzeichnung 93 990.

Im Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn (DDR) von 1970 war sie noch mit EDV-Nummer 93 2990-5 vorgesehen. Im Juli 1939 erhielt sie eine elektrische Beleuchtung.

Die Lok war wohl zeitlebens in der Rbd Erfurt beim Bw Gotha bzw. beim Lokbahnhof Waltershausen beheimatet.

Beim Bw Gotha wurde sie am 10.07.1969 von der Ausbesserung zurückgestellt und am 12.10.1970 ausgemustert. Dieses Bahnbetriebswerk wurde zum 01.04.1974 aufgehoben.

Mit 16 Jahren erlitt diese Maschine einen „Umfall“ der besonderen Art. Eine kleine Unaufmerksamkeit des Lokpersonals hatte große, unangenehme Folgen. Sie führte in der Nacht zum 1. April (!) 1939 im Bahnhof Fröttstädt zu einem Unfall, bei dem sich die Lok mehrmals überschlug. Lokführer und Heizer wurden dabei verletzt. Nach dem Einnicken des Personals gab es damit ein sehr unsanftes Erwachen.

Im LOKMagazin Nr.2006 vom November 2003 fand sich dazu unter dem Titel **„Salto mortale“** ein Bericht

(hier veröffentlicht mit freundlicher Genehmigung der Redaktion LOKMagazin):

Salto mortale

Der „Umfall“ der 93 990 ■ Lokführer und Heizer waren eingekickt. Langsam aber sicher begannen 100 Tonnen Eisen zu rollen ...

In der Nacht zum 1. April 1939 erhielt Reserve-lokführer Breitlauch den Auftrag, die 93 990 zu ihrem Einsatzort, dem Bahnhof Waltershausen an der zweigleisigen Nebenbahn Fröttstädt – Georgenthal zu überführen.

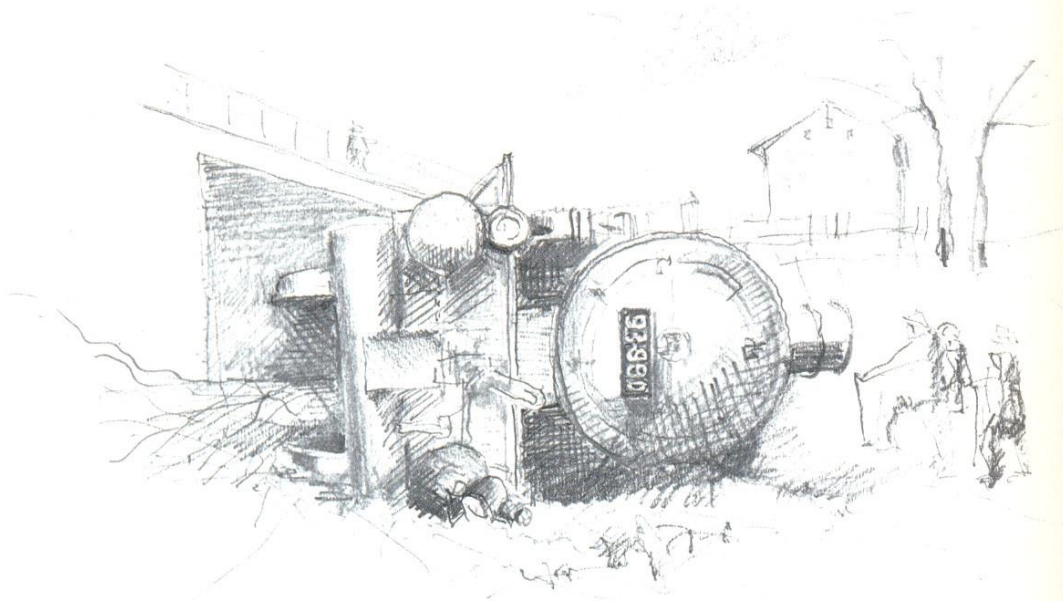
Waltershausen war seinerzeit Lokbahnhof des Bw Gotha. Zur Bewältigung

durchgehenden Streckengleisen ein sofortiges Umrangieren nicht zu.

Ob die kühle Nacht, die vorgerückte Zeit, die Untätigkeit oder sonst ein Umstand das Personal veranlasste, sich ein wenig der Augenpflege zu widmen, ist nicht überliefert. Fakt ist aber, dass der Meister aus Leichtsinn nicht – wie vorgeschrieben – wegen des Gefälles die Handbremse anlegte, sondern nur die Steuerung in Mittelstellung brachte und den Zylindern zum Halten eine kleine Füllung verabreichte.

Die Neigung beträgt an der Haltestelle 1 : 200. Das durchgehende Hauptgleis 2 Nord hatte durch eine Weiche Flankenschutz zu Gleis 3, die Verlängerung des Gleises 3 hatte eine Sandaufschüttung und einen Prellbock Bauart Breslau. Die Neigung wurde durch ein stationäres Gefällesignal angezeigt; in der Bahnhofsfahrordnung war das Anlegen der Handbremse für einzeln fahrende Lokomotiven festgelegt. Als nach etwa 20 Minuten das

Umsetzen erfolgen sollte, wunderte sich das Per-



sonal auf dem Befehlstellwerk „Fw“, dass die Spitzenlichter der Lok nicht auf der Hörselbrücke auftauchten.

Normalerweise reichten die Umstellgeräusche der beiden Kreuzungsweichen und des Gleissperrsignales, um dem Lokpersonal das Umsetzen anzuzeigen. Sicherheitshalber stieß der Stellwerksmeister nochmal kräftig in das Signalhorn. Aber auch hierauf zeigte sich keine Lok.

sonal auf dem Befehlstellwerk „Fw“, dass die Spitzenlichter der Lok nicht auf der Hörselbrücke auftauchten.

Normalerweise reichten die Umstellgeräusche der beiden Kreuzungsweichen und des Gleissperrsignales, um dem Lokpersonal das Umsetzen anzuzeigen. Sicherheitshalber stieß der Stellwerksmeister nochmal kräftig in das Signalhorn. Aber auch hierauf zeigte sich keine Lok.

Salto mortale

Es wurde der Rangiermeister alarmiert; dieser hatte im Aufenthaltsraum gerade etwas die Beine hochgelegt, um sich so auf die Aufgaben am kommenden Tag auf seinem heimischen Anwesen mit zwei Kühen und einigen Schafen vorzubereiten und begab sich wegen der Ruhestörung eher mürrisch auf die Suche.

Nach kaum fünf Minuten erschien er mit einer wütenden Schimpfkanonade beim Aufsichtsbeamten, der ihn geweckt hatte. Nun wurde man nervös, zumal eine in Kürze anstehende Schnellzugdurchfahrt die Zeit zum Handeln einschränkte. Aufsichter, Stellwerks- und Rangiermeister begaben sich auf Suche. Als sie am östlichen Ende der Hörselbrücke angekommen waren, drang ein klägliches Wimmern an ihre Ohren. Der Heizer der 93 990 kam mit blutenden Kopf die Böschung empor gekrochen.

Was war passiert?

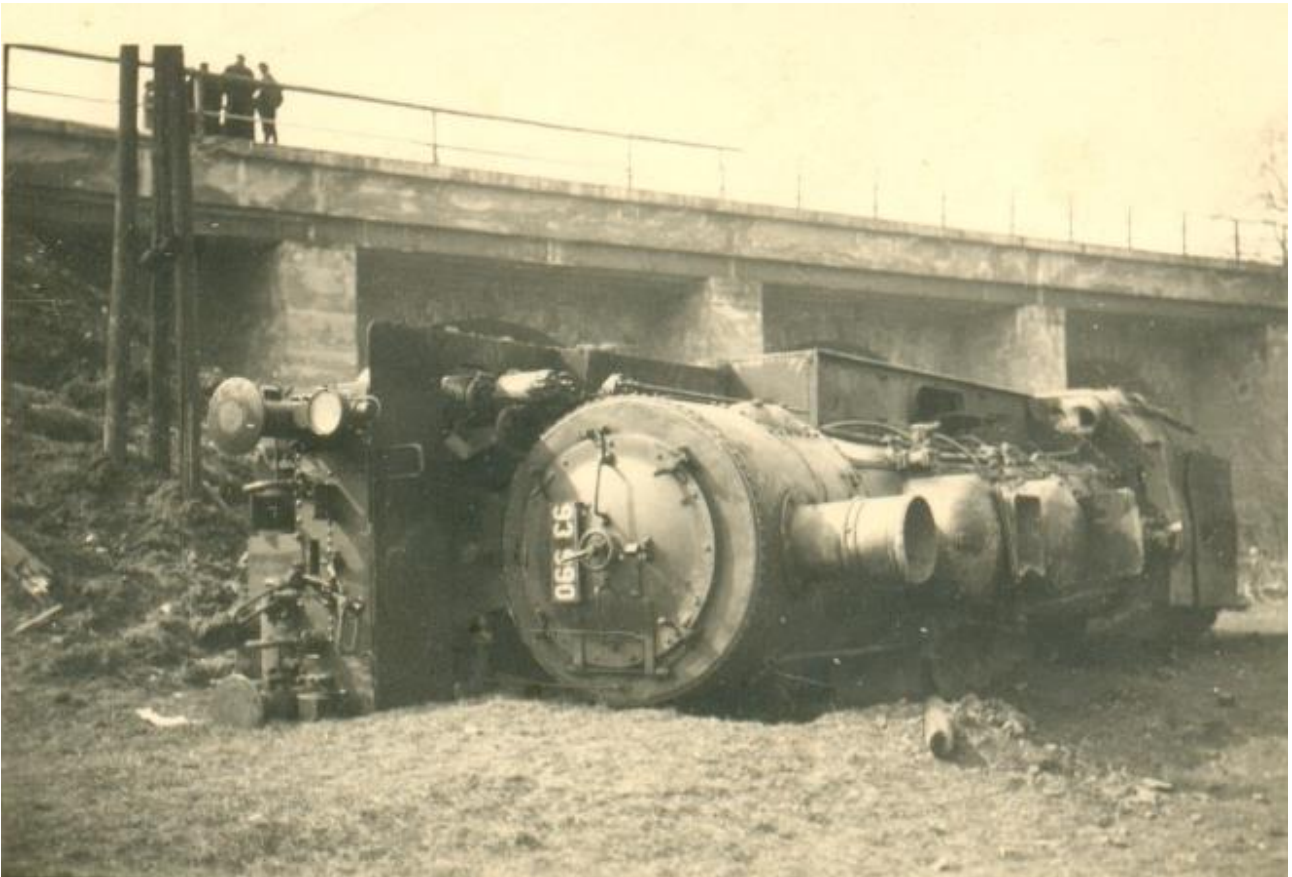
Die 93 990, mit neuen Stangenlagern versehen und bestens abgeölt, hatte sich, nachdem der Dampf in den Zylindern seiner physikalischen Veranlagung folgend wieder zu Wasser geworden war, auf leisen Sohlen Richtung Stumpfgleis aufgemacht. Sandschüttung und morscher Gleisabschluss konnten ihre 100 Tonnen nicht aufhalten sondern beugten sich der groben Gewalt. Am Ende des Stummels angekommen neigte sich die Lok dem nachgebenden Erdreich folgend elegant auf die linke Seite und fand sich nach exakt eineinhalb Umdrehung auf einer saftigen Wiese am Ufer der Hörsel wieder.

Den Meister hatte es schwer erwischt, er hatte einen Trümmerbruch des rechten Unterschenkels erlitten, der ihn für den Rest seines Eisenbahnerlebens in den Schuppendienst zurückversetzte. Der Heizer war mit einem Armbruch und einer enormen Platzwunde an der Stirn etwas glimpflicher davongekommen.

Bei Tageslicht besehen, hatte die Lok noch einen Mast der Bahnhofsfernsprechringleitung umgebrochen, wahrscheinlich der geringere Schaden. Nach hochnotpeinlicher Klärung aller Tatbestände ging die Hilfszugmannschaft des Bw Gotha wenige Tage später daran, die Maschine mit Hilfe eines Deutschlandgerätes und mit Schwellenstapeln wieder auf die Beine zu stellen. Die Kollegen der Bahnmeisterei Fröttstädt bauten, ebenfalls auf Schwellenstapeln, ein Behelfsgleis auf und wenige Wochen später wurde die 93 990 von zwei 38¹⁰⁻⁴⁰ mit Hilfe eines langen Stahlseils wieder in eine für sie angenehmere Lage gebracht. Im Raw Halle (Saale) folgte eine Bedarfsausbesserung und noch im Sommer 1939 war sie wieder auf den Strecken rund um Gotha anzutreffen.

Günter Walter

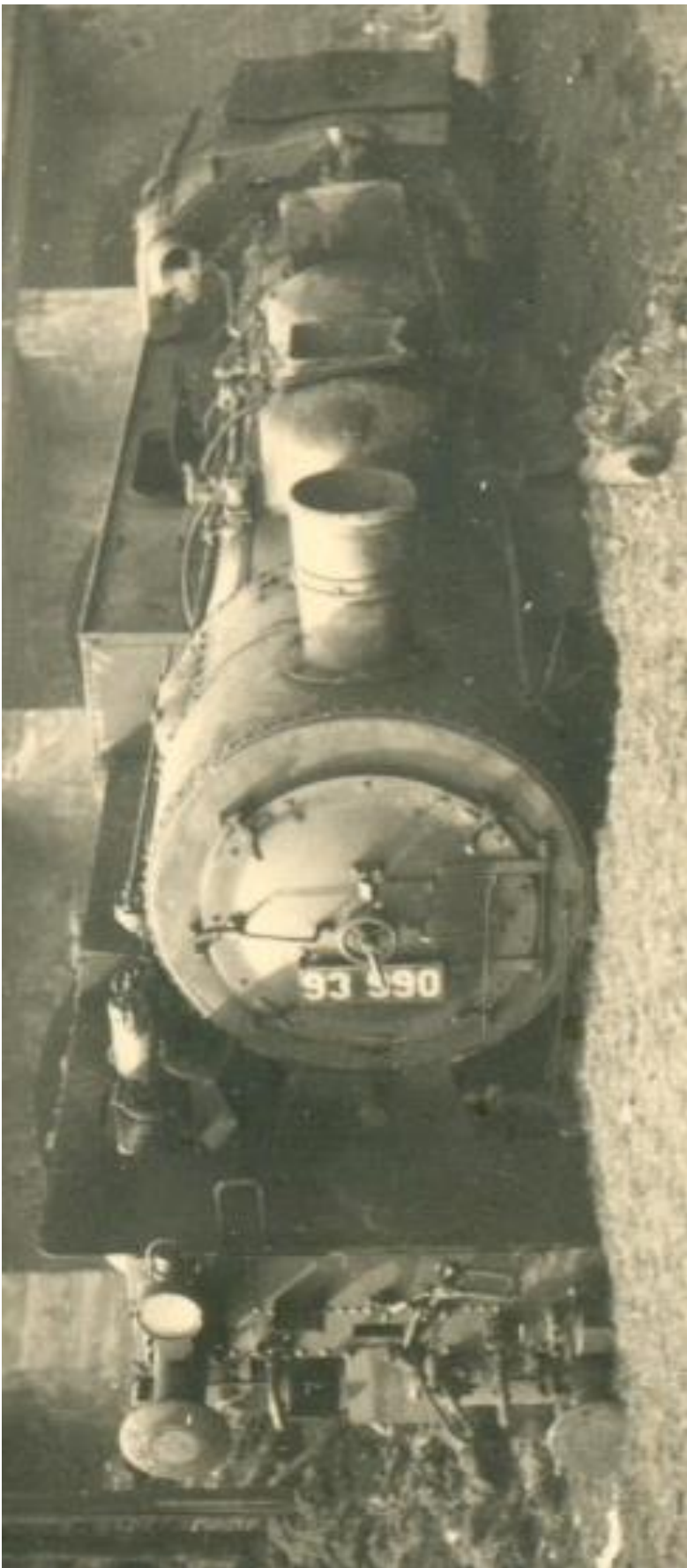
Für Lok 93 990 war der Salto jedoch nicht „mortale“, sie wurde danach im RAW Halle (Saale) wiederbelebt und tat noch gut 31 Jahre Dienst bei der alten und neuen Reichsbahn bis zu ihrer Verschrottung. Zwei originale Photos vom 01.04.1939 aus einem Photolabor in Wolfratshausen führten auf die Spur dieser Maschine.



Die wenig beschädigte 93 990 eingesunken im weichen Untergrund



Die Rauchkammer der Lok mit Zentralverriegelung,
selbst die linke Laterne ist noch am Platz



Nach dem Absturz im weichen temporären Ruhebett



Das Fahrgestell der 93 990



Selten so zu photographieren: Die Unterseite der 93er

Die Lokbaureihe 93 ist längst von den Schienen verschwunden.

Den Bahnhof Fröttstädt gibt es jedoch nach wie vor. Er liegt in Fröttstädt (Landkreis Gotha, Thüringen) an der Bahnstrecke Halle–Bebra (KBS 606) und ist Ausgangspunkt der eingleisigen Stichbahn nach Friedrichroda (KBS 605). Die Verbindungen in die nahe gelegenen Städte Erfurt, Gotha und Eisenach sind gut ausgebaut (Regionalbahn Halle–Eisenach). So sind Gotha in weniger als zehn Minuten und Erfurt in etwa 30 Minuten erreichbar.

©P. Dr. Daniel Hörnemann