

GASAG-Werkbahnlokomotive 1

im Deutschen Technikmuseum, Berlin

- eine preußische Tenderlok T3 von 1901 -



GASAG T3 des Fördervereins vor dem Lokschuppen 1 des Deutschen Technikmuseums

**Äußere Aufarbeitung unter
Berücksichtigung ihrer historischen Substanz
Hierzu brauchen wir Ihre Unterstützung!**



**Freunde und Förderer
des Deutschen
Technikmuseums
Berlin e. V.**

Ziel des Projektes

Neben den großen Dampflokomotiven in den Lokschuppen des Deutschen Technikmuseums nimmt sich die kleine Tenderlokomotive T3, die bei der GASAG im Gaswerk Mariendorf im Einsatz war, eher bescheiden aus. Sie verdient es mehr beachtet zu werden, ist sie doch ein Sachzeuge der Geschichte der Berliner Gasversorgung und damit Teil der Versorgung der Stadt Berlin mit Licht und Wärme. Sie ist Eigentum des Fördervereins des Deutschen Technikmuseums und steht im besonderen Interesse der Mitglieder des Vereins. Es ist das Ziel, die Lokomotive ausstellungsgerecht und dabei rollfähig herzurichten, ohne den historischen Zustand bei ihrer Außerdienststellung im Jahr 1966 zu vernachlässigen.



Betriebszustand 1966 im Gaswerk Mariendorf

Foto: Karl-Heinz Conrad

In Abstimmung zwischen dem Deutschen Technikmuseum und seinem Förderverein beschäftigt sich eine Projektgruppe des Arbeitskreises Eisenbahn beim Förderverein mit der Organisation und Umsetzung des Vorhabens „Äußere Aufarbeitung der Dampflokom GASAG T3-Gaswerk Mariendorf unter besonderer Berücksichtigung ihrer historischen Substanz“; kurz gesagt „Projekt T3“.

Wir brauchen Ihre Unterstützung

Die Aufarbeitung der über 100 Jahre alten Dampflokomotive T3 erfordert einen hohen finanziellen Aufwand. Die Gesamtkosten werden bei ca. 40 Tsd. € liegen. Der Förderverein mit seinen vielfältigen Aufgaben wird das Projekt mit beträchtlichen Eigenmitteln auf den Weg bringen, aber es nicht alleine schaffen. Die Erlöse aus unseren Spendenlaternen werden für die Aufarbeitung mit verwendet.



Spendenlaterne für die pr. T3

Wenn Sie auch von alter Dampfloktechnik u. Eisenbahnen fasziniert sind, wäre es nicht auch für Sie denkbar, den Förderverein für die Aufarbeitung der GASAG-Werkbahnlokomotive 1 mit einer Spende zu unterstützen? Der Förderverein ist vom Finanzamt als gemeinnützig anerkannt und selbstverständlich gerne bereit, Ihnen für Ihre sachbezogene Spende eine Spendenbescheinigung auszustellen.

Die Bemühungen um diese Lokomotive und deren engen Zusammenhang mit dem Gaswerk Mariendorf, mit der entsprechenden Gleisanbindung an die Industrielandschaft Berlins, werden wir in einer Dokumentation darstellen. Dieser enge Zusammenhang soll dem Museumsbesucher in einer Ausstellung neben der Lokomotive erläutert werden. In dieser Dokumentation wird der Förderverein die Sponsoren würdigen und - sofern gewünscht - gerne in angemessener Form namentlich präsentieren.

Was haben wir getan

Da der Verbleib des Betriebsbuches unbekannt ist und von dieser alten Lok von 1901 keinerlei Unterlagen mehr vorhanden sind, haben wir zur Beurteilung ihres Erhaltungszustandes umfangreiche Recherchen durchgeführt:

- Angefangen wurde mit der Durchsuchung von Archiven, Literatur und früheren Bildern in verschiedensten Institutionen
- Weiter wurden Zeitzeugen gesucht und gefunden, die uns viele wichtige und interessante Informationen liefern konnten
- An der Lokomotive wurden die wesentlichen Maße aufgenommen und umfangreiche Bauteiluntersuchungen durchgeführt
- Die technische Bestandsaufnahme der Lok wurde durch zahlreiche Detailfotografien systematisch dokumentiert.

Diese sorgfältigen Vorarbeiten waren eine Voraussetzung für die realistische Einschätzung einer äußeren Aufarbeitung unserer Lok GASAG T3.



Befragung vom Zeitzeugen Aloysius Thiel (2.v.l.)
im Gespräch mit AK-Mitgliedern
Foto: Gerhard Zesch



Bauteiluntersuchungen, z. B. der
Stehbolzen im Kessel
Foto: Pedro Scheibenhuber

Die unsachgemäßen Veränderungen und witterungsbedingten Schäden, die das Erscheinungsbild der Lok mittlerweile beeinträchtigen, sind zu beseitigen. Hierzu ist eine Projektbeschreibung erstellt worden, die u. a. Zielsetzungen, Erfolgskriterien, Planvorgaben und die erforderliche Zusammenstellung des Budgets für die Aufarbeitung enthalten.

Was ist zu tun

... beim Projekt T3: Als Grundlage für die Aufarbeitung unserer pr. T3 sind aus dem Untersuchungsergebnis eines fachkundigen Teams eine Leistungsbeschreibung und hieraus ein Lastenheft erstellt worden. Hier werden die Anforderungen an die zu erbringenden Leistungen dargelegt, die dann in ein Pflichtenheft vom Auftragnehmer mündet. Die durchzuführenden Arbeiten sind im Groben folgende:

- Im Bereich der Durchrostungen diverse neue Bleche einschweißen
- Neulackierung der Lok in schwarz/rot
- Die verschollenen Schilder (Fabr.-Nr. und Lok-Nr. 1) der beiden Führerhausseiten herstellen und befestigen
- Zusätzlich beidseitig eine Lokbeschriftung mittels Schablone anbringen
- Nach Abschluss der Arbeiten ist ein vorhandener Satz authentischer elektrischer Loklaternen für die Vorderseite diebstahlsicher zu montieren
- Ein Fenstergitter und diverse Treppenstufen erneuern.



Durchrostungen an Vorratsbehältern



Fenstergitter an Heizerseite erneuern
Foto: Karl-Heinz Conrad



Diese beiden Schilder neu herstellen



Fotos: Peter Rapior

Historie

- Fabrikation der pr. T3 -

Eine Tenderlokomotive ist eine Bauart der Dampflokomotive, bei der die Wasser- und Brennstoffvorräte auf der Lokomotive selbst mitgeführt werden. Tenderlokomotiven wurden bevorzugt auf kurzen Strecken eingesetzt, um nicht unnötig Energie für den Transport der Vorräte zu verbrauchen und um ohne Drehscheibe auszukommen.

Die Eisenbahngeschichte dieser populären Naßdampf-Tenderlokomotiven „preußische T3“ beginnt im Jahr 1882 bei Henschel & Sohn in Cassel. Der Entwurf für diese Lok geht auf ähnlichen Vorläuferloks aus gleichem Hause aus dem Jahr 1879 zurück. Die T3 wurde 1883 in die „Erweiterten Normalien“ der Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) aufgenommen, und war im Musterblatt M III-4 e zeichnerisch dargestellt.

In etlichen Lokomotivfabriken wie Henschel, Union-Gießerei, Hanomag, Borsig, Linke-Hofmann, Schwartzkopff, u. v. m. wurden über 1500 Exemplare hergestellt. Diese dreiachsige Dampflokomotive wurde für den gemischten Verkehr auf vielen Neben- und Werkbahnen konzipiert. Die pr. T3 war bei verschiedenen Eisenbahngesellschaften in Deutschland eingesetzt.



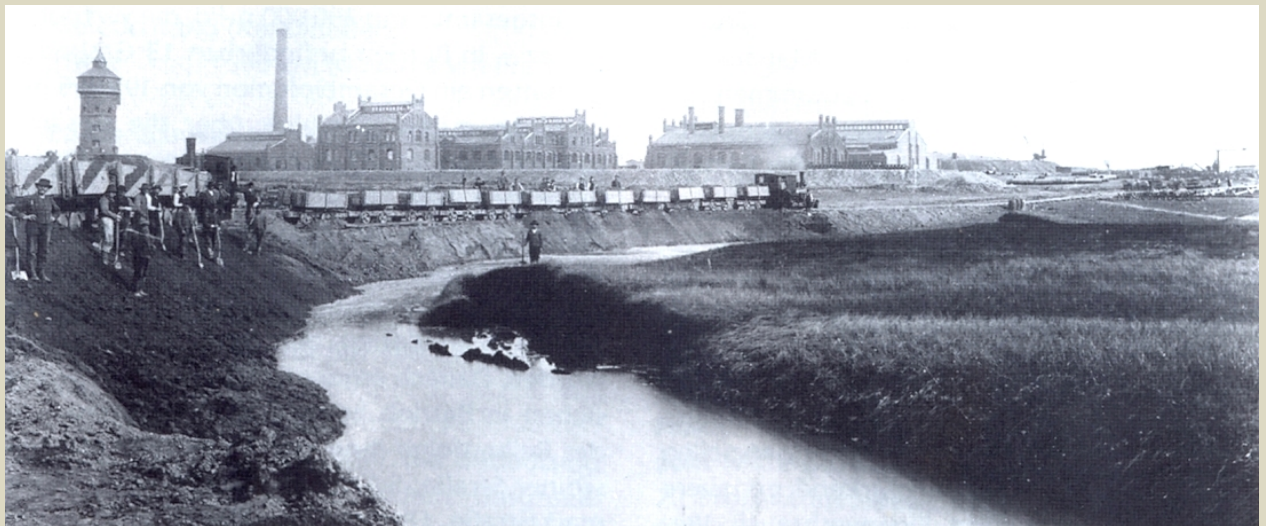
Das Wildauer Schwartzkopff-Werk (erbaut 1900)

Bild: Schwartzkopff-Chronik 1927

Unsere historische pr. T3 im Deutschen Technikmuseum Berlin ist im Jahr 1901 mit der Fabrik- bzw. Kesselnummer 3019 vom Berliner Traditionsunternehmen BMAG (Berliner-Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, vormals Louis Schwartzkopff), für die GASAG Berliner Gaswerke Aktiengesellschaft (vormals I.C.G.A. Imperial Continental Gas Association) - vermutlich im Werk Wildau südöstlich von Berlin - gebaut worden. Ausgeliefert wurde sie am 19.09.1901.

- GASAG Gaswerk Mariendorf -

Da zur Jahrhundertwende die Notwendigkeit der erhöhten Gaserzeugung in Berlin wuchs (Licht und Wärme), wurde im Jahr 1901 von dem damaligen englischen Gasversorgungsunternehmen Imperial Continental Gas Association (I.C.G.A.), später GASAG Berliner Gaswerke Aktiengesellschaft, ein neues Gaswerk in Mariendorf bei Berlin gebaut. Für die Gaserzeugung wurde Steinkohle benötigt. Diese wurde auf schweren Kohlezügen, durch Dampflokomotiven gezogen, zur Kokerei gefahren. Die Gleisanlagen in Regelspur hatten Anschluss zum Güterbahnhof Marienfelde an der Berlin-Dresdener-Eisenbahn. In den ersten Jahren wurden die Steinkohle über diesen Schienenweg geliefert. Später, als der Teltowkanal 1906 eröffnet wurde, ist die Kohle hauptsächlich per Lastkähnen zum Kanal-Hafen gebracht worden, und weiter auf Kohlezügen in die Kokerei.



Ausbau des Gaswerkes Mariendorf um 1902 am zukünftigen Teltowkanal
Bild: Hilmar Bärthel „Die Geschichte der Gasversorgung in Berlin“ von 1997

Nach Fertigstellung des Gaswerkes wurde auch unsere pr. T3 1901 in Dienst gestellt. Als Werklokomotive 1 war sie dort 65 Jahre lang fast ununterbrochen im Verschiebedienst von den schweren Kohlezügen eingesetzt, bis sie Ende 1966 ausgemustert wurde. Noch im gleichen Jahr wurde sie, als einzige in Berlin erhalten gebliebene Vertreterin der weit verbreiteten Lokgattung pr. T3, der „Gesellschaft für die Wiedererrichtung eines Verkehrsmuseums in Berlin e. V.“, der Vorläuferin des heutigen Fördervereins „Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e. V.“, als Schenkung übergeben.

- Zwischenstationen -

In den 20 Jahren zwischen Ausmusterung bzw. Abstellen und Einzug ins Technikmuseum diente die Lok bei den Filmfestspielen 1973 und mehreren Messen als Schauobjekt. Dafür wurde sie erst schwarz und später grün lackiert.



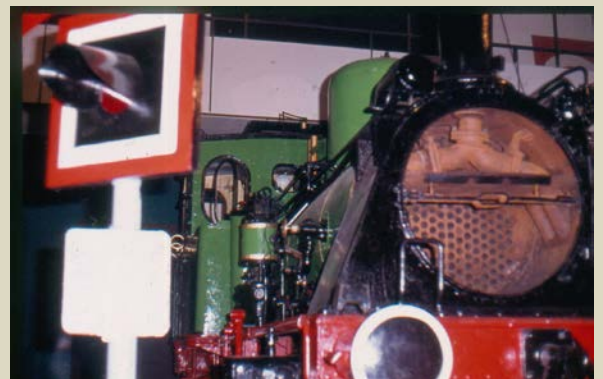
1973 im Gaswerk Mariendorf
Foto: Peter Rapior



1973 Nachlackierung vor der Überführung
Foto: Peter Rapior



Die schwarze T3 bei Filmfestspielen 1973
Foto: Klaus-Dieter Mielke



Für die ITB 1977 wurde die T3 grün lackiert
Foto: Hans-Joachim Bull



Industriebahn Neukölln, Bhf Lahnstraße 1977
Foto: Jürgen Randorf



Ein erhaltenes Original-Schild an der Lok

Nach vielen Irrungen und Wirrungen, meist unter freiem Himmel abgestellt, jahrelang ungeschützt der Witterung und dem Zahn der Zeit ausgesetzt, fand sie schließlich 1987 im Lokschuppen 1 des Deutschen Technikmuseums in Berlin ihre jetzige Bleibe.

- Museale Situation -

Das momentane Erscheinungsbild der T3 entspricht mit seiner grünen Fantasiebemalung, falschen Loklaternen sowie witterungsbedingten Durchrostungen weder dem historischen Erscheinungsbild einer preußischen Tenderlok T3, noch dem Überlassungszustand der Lok durch die GASAG.



Heutiger Zustand, an der Monumentenhalle des Deutschen Technikmuseums

Angeichts des fünfundsechzigjährigen Einsatzes der Lok für das Gaswerk Mariendorf, ihrer Bedeutung für die Berliner Industriegeschichte und gemäß des Anspruches des Museums an die Authentizität seiner Sammlungsobjekte haben Förderverein und Museum beschlossen, den Überlassungszustand der T3 von 1966 wiederherzustellen. Dies gilt schon deshalb, weil in dieser traditionsreichen T3-Lokomotive – populär in Museen, bei Dampffahrttagen, als Spielzeugmodelle und selbst auf Briefmarken – die „gute alte Dampflokezeit“ weiter lebt.



Briefmarke Deutsche Bundespost 1975



Modell einer T3, Spur 1, Märklin von 2013

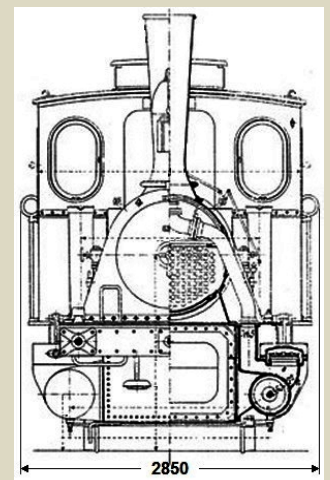
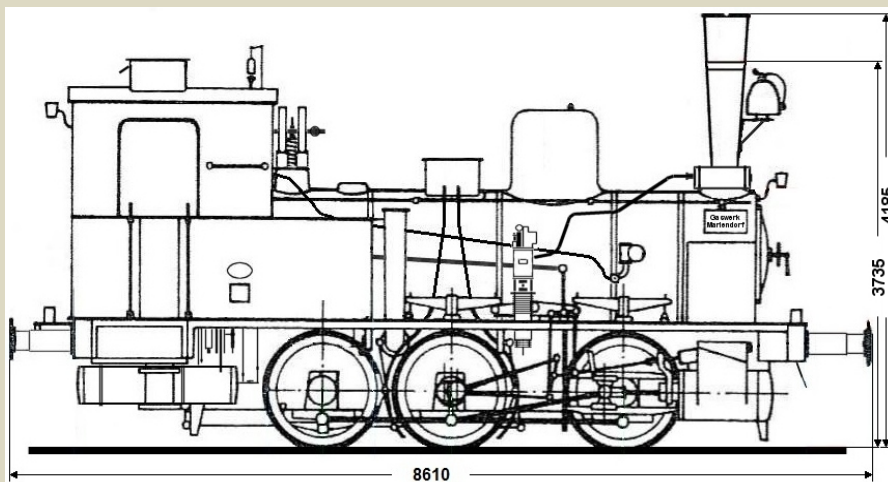
Technische Daten der pr. T3

Unsere preußische Tenderlok T3 mit der Kesselnummer 3019 und Baujahr 1901 stammt von der Berliner-Maschinenbau-Actien-Gesellschaft (BMAG), vormals Louis Schwartzkopff. Gebaut wurde sie nach dem Musterblatt (Normalie) der Preußischen Staatseisenbahnen M III-4 e [3. Auflage]. Die Bauart C n2t bezeichnet eine dreifach gekuppelte Nassdampf-Tenderlok mit 2 Zylindern. Eine weitere Klassifizierung ist die Gattungsbezeichnung Gt 33.11, die Einsatzzweck und Achslast angibt (Güterzug-Tenderlok mit 3 angetriebenen Achsen von 3 insgesamt und der Achslast 11 t). Diese T3 passt konstruktiv in die DRG¹-Baureihe 89.70, wurde jedoch als Privatbahnlok nicht in das DRG¹-Nummernschema eingegliedert.



Kesselschild mit der Fabrik-Nr. 3019

¹⁾ Deutsche-Reichsbahn-Gesellschaft



Maßskizzen: Peter Sander (Auszug aus Musterblatt M III-4 e)

Spurweite (Regelspur)	1435 mm	Kesselüberdruck	12 bar (atü)
Länge über Puffer	8610 mm	Rostfläche	1,35 m ²
Breite über alles	2850 mm	Kohlevorrat	1,1 t
Höhe über Gleis	4185 mm	Wasservorrat	2,7 m ³
Treibraddurchmesser	1100 mm	Leergewicht	24,7 t
Kolbendurchmesser/-hub	350/550 mm	Dienstgewicht	32,3 t
2 waagrecht außenliegende Zylinder		Achslast	10,8 t
Schräge Flachschieber-Steuerung		Leistung bis ca.	183 kW (250 PS)
Außenliegende Allan-Steuerung		Höchstgeschwindigkeit	40 km/h
3-fach gekuppelte Radsätze		Dampfdom mit innenliegenden Einströmrohren	

Das T3-Team



An der T3 im Lokschuppen 1 des Technikmuseums



Foto: Karsten Wanke

Für unser Team stellt das Vorhaben die einmalige Gelegenheit dar, durch die genaue Untersuchung wertvolle Kenntnisse und Einblicke in Technik und Funktion einer Originallokomotive und vielfältige Kenntnisse über den historischen Kontext zu erwerben. Dies war oftmals mit schmutzigen Händen verbunden, aber dank der überschaubaren Dimensionen der T3 war es dabei auch möglich, alle Eisenbahnfreunde einzuladen und teilhaben zu lassen, auch jene, die in ihrem Alltag auf einen Rollstuhl (Martin Klätte und Michael Balzer †) angewiesen sind.

Team-Mitglieder:

Frank Gründer
Wilfried Kuhl
Peter Sander
Pedro Scheibenhuber (Projektleiter)
Bernd Skibba †
Karsten Wanke
Gerhard Zesch
Gisela Zesch

Projektkoordinator: Brüggemann, Dieter

Wir bedanken uns herzlich bei allen Unterstützern und Unterstützerinnen, die dieses Projekt „Äußere Aufarbeitung der GASAG-Werkbahnlokomotive 1 unter besonderer Berücksichtigung ihrer historischen Substanz“ mit voran bringen.
Berlin, Oktober 2014

Impressum des Fördervereins:

Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e. V. (FDTM)

Trebbiner Straße 9; 10963 Berlin; Tel. 030-2622031; Fax 030-26558185

E-Mail: info@fdtmb.de;

Homepage: <http://www.fdtmb.de>

E-Mail AKE - Arbeitskreis Eisenbahn: AK-Eisenbahn@fdtmb.de

Homepage AK-E: <http://www.fdtmb.de/52-0-AK-Eisenbahn.html>

Homepage Projekt T3: <http://www.fdtmb.de/58-0-Projekt-GASAG-Werklok-T3.html>

E-Mail Projekt T3: t3@fdtmb.de

Bankverbindung: Berliner Sparkasse,

IBAN: DE43 1005 0000 0620 0054 32, BIC: BELADEBE, Verwendungszweck: T3

Layout: T3-Team, Michael Ahrendt, FDTM Kommission Öffentlichkeitsarbeit

Bilder ohne Nachweisangabe: Michael Ahrendt