



Lübeck-Büchener-Eisenbahn

Nebenbahnlokomotiven der Eutin-Lübecker Eisenbahn

Am 10. Mai 1886 eröffnete die Eutin-Lübecker Eisenbahn (ELE) die knapp acht Kilometer lange Zweigbahn Gleschendorf (ab 1. Mai 1903 Bahnhof Gleschendorf und ab 15. Mai 1934 Pönitz genannt) - Ahrensbök. Für diese Nebenbahn beschaffte die Gesellschaft zunächst zweiachsige Tenderlokomotiven, die in den zwanziger Jahren durch gebrauchte dreiachsige Tenderlokomotiven ersetzt wurden. Ihren Dienst übernahmen in den dreißiger Jahren nach und nach ehemalige Personenzug-Tenderlokomotiven der Hauptbahn. Alle Lokomotiven der Nebenbahn liefen im "Einmannbetrieb". Auf eine technische Beschreibung der Lokomotiven wird verzichtet, da dieses bereits in Büchern erfolgt ist.

B n2-Tenderlokomotive von Krauss

Krauss & Co., München lieferte zwei kleine zweiachsige Tenderlokomotiven mit den Betriebsnummern 9 und 10. Sie entsprachen der Gattung T 1.2 der Oldenburgischen Staatsbahn, die diese Lokomotiven vornehmlich für den Rangierdienst einsetzte.

Ein charakteristisches Merkmal dieser Lokomotiven war das Führerhausdach, das nicht nach den Seiten sondern nach vorn und hinten gewölbt war. Die ersten Jahrzehnte betrieb die ELE die Züge der Zweigbahn nur mit Handbremse. Bei den Krauss Lokomotiven wirkte die Wurfhebelbremse einseitig von vorn auf die Treibachse. Bei den Personenwagen handelte es sich um eine Gewichtsbremse der Bauart Borries.



Bild 1: B n2-Tenderlokomotive von Krauss (Baujahr 1885) vor gemischtem Zug bestehend aus Wagen 93 (BCi), 92 (BCPwPosti) und offenem Wagen in Ahrensbök um 1910. (Foto Slg. H.-H. Kloth)



Lübeck-Büchener-Eisenbahn

Die Lokomotiven erhielten von den Ahrensböckern den Spitznamen "Kule". Als "Kule" bezeichnete man früher einen Dackel. Da die Lokomotive auch "kurze Beine" besaß, der Treibraddurchmesser betrug 1090 mm, war der Vergleich nicht unangebracht. Dieser Begriff vererbte sich auch auf spätere Lokomotiven der Nebenbahn. 1912 musterte die ELE die von Krauss gelieferten Lokomotiven aus.



Bild 2: Der Nebenbahnzug Ahrensböck - Gleschendorf hält mit einer B n2 - Tenderlokomotive von Krauss und dem Wagen 92 (BCPwPosti) im Haltepunkt Brauer Hirsch um 1900. (Ansichtskarte Slg. H.-H. Kloth)

B n2-Tenderlokomotive von Henschel

Das steigende Verkehrsaufkommen auf der Nebenbahn erforderte eine weitere Tenderlokomotive. 1908 lieferte Henschel eine zweiachsige Tenderlokomotive mit der Betriebsnummer 13, die 1907 ursprünglich für die Eisenbahn des Amtsbezirkes Butjadingen in Oldenburg gebaut worden war. Der Treibraddurchmesser betrug 1020 mm. Diese Lokomotive musterte die ELE 1926 aus.



Bild 3: Kurz nach der Beschaffung ist Eutin-Lübeck Nr. 13 von Henschel (8349/07) auf der Ansichtskarte von Bahnhof Ahrensböök um 1908 zu sehen. (Ansichtskarte Slg. H.-H. Kloth)



Bild 4: Im Mittelpunkt dieser Ansichtskarte von Bahnhof Ahrensböök um 1910 stehen eine B n2-Tenderlokomotive von Krauss als Vorspann und die Eutin-Lübeck Nr. 13 von Henschel vor Wagen 92

(BCPwPosti) und 91 (BCi). Auf dem Anschlussgleis ist der Wagen 93 (BCi) zu sehen. (Ansichtskarte Slg. H.-H. Kloth)

B n2-Tenderlokomotive von Borsig

Ab 1912 beschaffte die ELE nur noch gebrauchte Lokomotiven für die Nebenbahn. Als Ersatz für die beiden Lokomotiven von Krauss kaufte die ELE als Nr. 9 II und 10 II zwei B n2-Tenderlokomotiven, die 1903 von Borsig als "Stettin" und "Cüstrin" an die Stargard-Cüstriner Eisenbahn geliefert wurden. Die am 31. Aug. 1882 eröffnete Stargard-Cüstriner Eisenbahn ging kurz nach Lieferung der beiden Maschinen auf die Preußische Staatsbahn über, wobei die Strecke Cüstrin - Pyritz zur KED Bromberg kam. Die beiden genannten Lokomotiven erhielten die Betriebsnummern Bromberg 1497 und 1499 und ab 1906 Bromberg 6005 und 6007. Die Lokomotiven besaßen einen Treibraddurchmesser von 1200 mm und wurden 1926 ausgemustert.



Bild 5: Werkaufnahme der B n2-Tenderlokomotive "Cüstrin" (Borsig 5144/1903) der Stargard-Cüstriner Eisenbahn. Diese Lokomotive lief als Eutin-Lübeck Nr. 10 II von 1912 bis 1926 auf der Nebenbahn. (Repro aus Borsig-Katalog "Leichte Lokomotiven" - Slg. H.-H. Kloth)



Bild 6: Bedienstete des Bahnhof Ahrensböök und eine Privatperson haben sich im Dez. 1924 für ein Erinnerungsfoto positioniert. Der Nebenbahnzug mit den Wagen 95 (DPwPost3i) und 97 (BC3i) wird von einer B n2-Tenderlokomotive von Borsig (Baujahr 1903) befördert. (Foto Slg. H.-H. Kloth)

C n2-Tenderlokomotiven von Borsig und Jung

Über die 1924 beschaffte dreiachsige Tenderlokomotive Nr. 21 ist nur wenig bekannt. Sie wurde von Borsig (Fabriknummer 8782) gebaut und am 18. Jan. 1915 an die Kaiserliche Werft Wilhelmshaven geliefert. Bereits 1929 schied sie aus dem Dienst der ELE aus.

Die beiden gebraucht gekauften dreiachsigen Tenderlokomotiven Nr. 22 und Nr. 23 baute 1913 die Firma Jung (Fabriknummer 1913 und 1914) und lieferte sie als Nr. B 4 am 25. Feb. 1913 und B 5 am 10. März 1913 an Hafen und Brückenbau (= Hafenbahn) Frankfurt a. M. Der Treibraddurchmesser betrug 1100 mm. In einigen Büchern werden diese Lokomotiven fälschlicherweise als Typ "Pudel" bezeichnet.

Nr. 22 verkaufte die ELE 1940 an die Firma Erich am Ende in Berlin-Weißensee, eine bekannte Adresse für Second-Hand-Lokomotiven. Von dort aus gelangte sie zur Brandenburgischen Städtebahn (Nr. 9 II und ab 1943 Nr. 1-28). Nach der Verstaatlichung der Brandenburgischen Städtebahn im Jahre 1949 kam sie zur Deutschen Reichsbahn Ost, erhielt die Betriebsnummer 89 6303, lief zuletzt beim Bw Berlin-Pankow und wurde 1957 verkauft.

Nr. 23 schied 1939 bei der ELE aus. Vermutlich wurde sie auch über Erich am Ende verkauft. Laut einigen Quellen gelangte sie zur Niederlausitzer Eisenbahn und anschließend zur Görlitzer Kreisbahn. 1951 kam sie als 89 6239 zur Deutschen Reichsbahn Ost, war beim Bw Cottbus stationiert und kam am 10. Juni 1960 an VEB Bauunion Cottbus, wo sie als Heizlok genutzt wurde.



Lübeck-Büchener-Eisenbahn

Leider sind dem Verfasser keine Aufnahmen der Lokomotiven Nr. 21 bis 23 aus der Zeit bei der ELE bekannt. Von den Jung Lokomotiven (Nr. 1910-14/13) gibt es eine Werkaufnahme und ein Foto als DRo 89 6239.

Für die Nebenbahn beschaffte Lokomotiven im Zeitablauf

| ELE-Nr. | . Bauart | Lieferwerk | Fabrik-Nr. | Baujahr | ELE | Bemerkungen |
|---------|----------|------------|------------|---------|----------------|---|
| 9 I | B n2t | Krauss | 1218 | 1885 | 1886 - 1912 | |
| 10 I | B n2t | Krauss | 1219 | 1885 | 1886 - 1912 | |
| 13 I | B n2t | Henschel | 8349 | 1907 | 1908 - 1926 | |
| 9 II | B n2t | Borsig | 5144 | 1903 | 1912 - 1926 | Ex Stargard- Cüstriner Eb. „Stettin“, Bromberg 6005 |
| 10 II | B n2t | Borsig | 5146 | 1903 | 1912 - 1926 | Ex Stargard- Cüstriner Eb „Cüstrin“, Bromberg 6007 |
| 21 | C n2t | Borsig | 8782 | 1915 | 1924 - 1929 | Ex Kaiserliche Werf Wilhelmshaven |
| 22 | C n2t | Jung | 1913 | 1913 | 1926 - 1940 | Ex Hafen- u. Brückenbau Ffm B 4, später BStB 9, 1-28, DRo 89 6303 |
| 23 | C n2t | Jung | 1914 | 1913 | 1926 - 1939 | ex Hafen u. Brückenbau Ffm B 4, später BStB 9, 1-28, DRo 89 6303 |

Nach 1926 beschaffte die ELE keine speziellen Lokomotiven mehr für die Nebenbahn. Ab 1930 verrichtete ELE Nr. 3 II (Henschel 9224/09) auch Dienst auf der Nebenbahn.

Als diese 1936 ausgemustert wurde, löste ELE Nr. 4 II (Henschel 9225/09) sie ab. 1938 setzte die ELE Nr. 6 II (Henschel 10958/12) zur Nebenbahn um.

Auch ELE Nr. 5 II (Henschel 10446/11) kam hier ab 1939 vertretungsweise zum Einsatz. Die vier genannten Lokomotiven sind im Beitrag "Personenzuglokomotiven der Eutin-Lübecker Eisenbahn" beschrieben worden.



Bild 7: *Eutin-Lübeck Nr. 4 (Henschel 9225/09) in Ahrensböök im Jahre 1939. (Foto E. Schörner - Slg. H.-H. Kloth)*