

Tenderlokomotiven für alle Zwecke. Vor ihm hatte namentlich die Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe mehrfach leichte schmalspurige Tenderlokomotiven für Industriebahnen gebaut. Mitte der 70er Jahre wurde die erste deutsche Schmalspurbahn für den öffentlichen Verkehr in Deutschland erbaut (Ocholt—Westerstede in Oldenburg), 1875 wurde die erste Dampfstraßenbahn in Deutschland eröffnet mit Lokomotiven von Merryweather in England (Cassel—Wilhelmshöhe 1875 bis 1898). Ihnen folgten bald Lokomotiven von Henschel (schräge Innenzylinder), Krauß (Kastenrahmen, wagerechte Außenzylinder), Winterthur, Hohenzollern u. a. nach. Für leichten Verkehr auf Hauptbahnen und für Kleinbahnen bauten Roven und Thomas um 1880 Dampfwagen, Krauß, Eggestorf und Hohenzollern Kleinbahnlokomotiven. Kurz vorher waren von den preußischen Staatsbahnen Normalien aufgestellt worden, nach denen (seit 1877) Personen- und Güterzuglokomotiven gebaut wurden (Abb. 9).

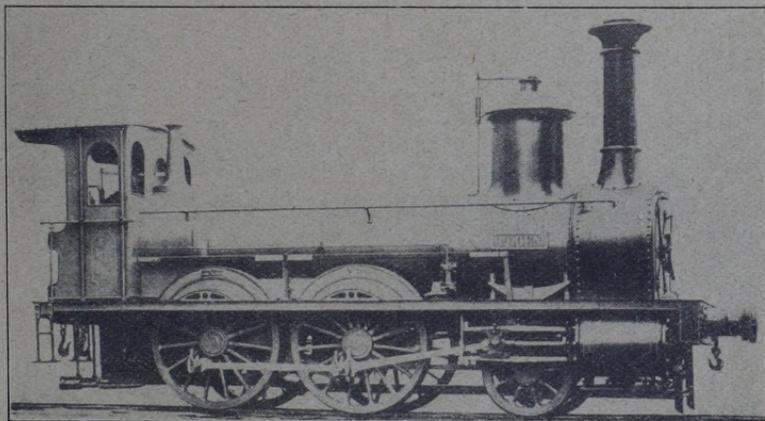


Abb. 6. 1B-Güterzuglokomotive.

Hauptsächlich die Verkehrssteigerung und die Einführung vierachsiger Personenwagen zwangen um 1890 vierachsige Lokomotiven einzuführen. Vierachsige Lokomotiven der Bauarten 2B für Personenzüge, D für Güterzüge waren in Deutschland schon lange bekannt gewesen. Norris hatte seit 1846 verschiedene 2B-Lokomotiven für deutsche Bahnen gebaut, Württemberg hatte 1846 bis 1865 fast nur 2B-Lokomotiven für Personen- und Güterzüge beschafft (Abb. 10); Baden baute von 1861 bis 1900 alle Schnellzuglokomotiven nach dieser Bauart. Für Güterzüge führte Preußen 1893 D-Lokomotiven ein; für leichtere Züge wurde neben den alten C-Lokomotiven eine 1C-Bauart beschafft, die auch für schnellere Fahrt geeignet war.

Als Berglokomotive beschaffte Preußen und Baden in den 90er Jahren B+B-Malletlokomotiven. Württemberg baute krümmungsbewegliche E-Lokomotiven der Bauart Klose.

Gleichzeitig mit den vierzylindrigen Malletlokomotiven erschienen die ersten vierzylindrigen Verbund-Schnellzuglokomotiven, hauptsäch-