

Thomas Samek

Die Baureihe 87

Einheitslokomotiven
für den Hamburger Hafen



Dank

Je spezieller das Thema, umso dürftiger das Material. Je weiter zurück in die Vergangenheit, umso schwieriger die Recherche. Archive sind oft überfordert, personell unterbesetzt, kennen ihren Bestand nicht, von fachlicher Unkenntnis mitunter ganz zu schweigen. Ein Projekt steht und fällt daher mit der Zusammenarbeit der Eisenbahnfreunde, Sammler und Historiker. Mein Name auf dem Titel steht somit stellvertretend für alle, die an der Bereitstellung und Beschaffung von Bildmaterial und Dokumenten sowie historischen Recherchen beteiligt waren und denen ich zu großem Dank verpflichtet bin:

Michael Bergmann | Robin Garn | Helmut Griebel |
Matthias Hengst | Klaus Hopf | Ingo Hütter | Uwe Kleine |
Ulrich Keller | Günter Krall | Volkmar Kubitzki |
Dr. Matthias Lentz | Jörg Leuthardt | Gerd Neumann |
Dr. Manfred Meyer | Ulrich Montfort | Falk Phillip |
Kai Pöhlsen | Brian Rampp | Andreas Rasemann |
Herbert Schambach | Benno Wiesmüller |
Bundesarchiv Berlin | Freunde der Eisenbahn e.V. |
HHLA | Speicherstadtmuseum Hamburg

Die einzigartigen Farbaufnahmen verdanken wir Dr. Sönke Knopp vom Museum für Hamburgische Geschichte, der den einmaligen Film „Der Hamburger Hafen 1938“ zur Verfügung stellte, sowie Tammo Steinmetz, Robert Dittrich und dem Team der Studio Hamburg Postproduction GmbH, welche den historischen Streifen in höchster Qualität professionell digitalisierten.

Mit diesem Buch wird das zusammengetragene Material und Wissen der Allgemeinheit zugänglich gemacht und das Archiv- und Bildmaterial auch für die Zukunft gesichert. Für diesen guten Dienst, für die Verwirklichung dieses Werkes, danke ich daher ganz herzlich meinen Freunden und Verlegern Robin Garn und Thomas Hilge.

Beiden danke ich auch insbesondere für das Entgegenkommen, weitgehend die alte Rechtschreibung anzuwenden und in traditioneller und dem Thema angemessener Weise schreiben zu dürfen. In diesem Zusammenhang sage ich auch großen Dank an Kathleen Baumann für die wunderbare Gestaltung des Buches und die Erfüllung meiner Gestaltungswünsche.

Ein herzlicher Dank geht auch an meine Söhne Florian und Fabian für die photographischen Arbeiten und überhaupt an die gesamte Familie, die mein historisches Interesse an der Eisenbahn- und Lokomotivgeschichte seit nunmehr fast fünf Jahrzehnten mitträgt.

Zu guter Letzt sage ich auch Dank an jene Freunde, die nicht mehr unter uns weilen: Hermann Hoyer, Otto Kasten, Günter Meyer, Gerhard Moll, Manfred van Kampen, Jochen Lawrenz und Horst Troche, die mich viele viele Jahre bei allen Recherchen mit Rat und Tat begleitet haben. Mit ihrem Wissen haben sie so manches Rätsel gelöst, ihr Fachwissen war unentbehrlich. Ich bin dankbar, ihr Freund und Schüler gewesen zu sein; ich vermisse sie unendlich.

Thomas Samek

Impressum

© 2023 Nord Süd Express GmbH, 82285 Hattenhofen

ISBN 978-3-949665-18-9

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über dnb.dnb.de abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck oder Verbreitung durch analoge und digitale Medien sowie Datenverarbeitungssysteme jeglicher Art, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags.

Autor: Dr. Thomas Samek
Layout und Satz: Kathleen Baumann
Bildbearbeitung: Robin Garn
Lektorat: Michael Bergmann
Kai Pöhlsen

Druck: DZS Grafik, Ljubljana, Slovenia 
Umschlaggestaltung: Robin Garn
Titelbild: 87 006 rangiert im Jahre 1934 an einem Kaigleis am Hamburger Hafen. Werkphoto O&K | Sammlung Brian Rampp
Vorsatzpapier: Übersichts- und Schnittzeichnungen der Baureihe 87 aus der Anlage (Blatt 3 und 4 der DV930 11 von 1928)
Rückumschlag: Werkphoto O&K der 87 008 und seltenes Einsatzbild in Farbe der 87 010 aus einem Farbfilm des Hamburger Hafens von 1938

Inhalt

Vorwort	4
Der Hamburger Hafen und seine Hafenhafenbahn	5
Entwicklung und Technik	
Eine Einheitslokomotive für den Hamburger Hafen	14
Technische Beschreibung nach DV 930	21
Bauartänderungen	51
Die Beschilderung	58
Lokomotivverzeichnis	60
Betriebseigenschaften	61
Betriebsdienst	
Versuchsfahrten	63
Einsätze im Hamburger Hafen	65
Einsätze außerhalb Hamburgs	
Reichsbahndirektion Dresden	78
Reichsbahndirektion Essen, Krupp-Werk	84
Die Unterhaltung der Lokomotiven der Baureihe 87	87
Unfälle	89
Zweiter Weltkrieg	91
Nachkriegszeit und Einsatz bei der DB	94
Lokomotiv-Lebensläufe	116
Die Letzte: 87 014	125
Literatur- und Quellenverzeichnis	126

Vorwort

Viel wurde bereits über die Einheitslokomotiven geschrieben, zahlreich sind die Veröffentlichungen zu Entwicklung, Technik und Verbleib. Große Räder, hohe Stückzahlen und lange Lebensläufe machten viele Einheitsbaureihen populär. Null eins, null eins zehn, null drei, null drei zehn. Ein- undvierzig, vierundvierzig, fünfzig, vierundsechzig, sechs- undachtzig – wie sie alle heißen. Gebaut zu Hunderten und Tausenden, im Einsatz bis in die Gegenwart. Und dann ist da eine Baureihe mit der fremdartigen Baureihenbezeichnung 87, gebaut in einer Stückzahl von nur 16 Exemplaren, mit einem Einsatzgebiet hoch im Norden unseres Landes, eine Lokgattung, die kaum ihren Hafen verließ – nämlich den Hamburger Hafen. Sie war nie schnell zu Wege, aber doch kräftig und kurvengängig. Sie erklimm mit schwerer Last keine Berge, nur Ablaufberge, und sie sorgte dafür, dass im ganzen Land stets Früchte, Fisch und Kaffee und vieles mehr auf dem Tische waren. Sie bewältigte einen großen Teil des Warenumschs zwischen Schiff, Straße und Schiene.

Mit ihrer Bauart stellte sie eine Außenseiterin im Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn dar. Sie erfüllte ihre Aufgaben gut und dennoch wurde ihr nach dem Zweiten Weltkrieg, trotz hohem Bedarf an Lokomotiven, keine Renaissance beschert. Im Gegenteil. Die führenden Köpfe der Deutschen Bundesbahn würdigten nicht einmal ihren Wert als technisches Denkmal und übergaben sämtliche Maschinen dem Schneidbrenner. Umso mehr ist es an der Zeit auch dieser Lokomotivgattung ein kleines technisches Denkmal zu setzen, wenngleich auch nur auf dem Papier.

Nur wenig blieb erhalten von dieser einzigartigen Lokgattung. Einige Betriebsbücher, Merkbuch-Einträge, einige Dokumente, ein paar Schilder. Im Vergleich zu anderen Baureihen gibt es nur sehr wenig Bildmaterial, was aber nicht verwundert, denn ein Großteil des Hafens war „Freihafen“ und damit „ausländisch“; das Photographieren war nur im of-

fiziellen Rahmen möglich. Eine wahre technische Fundgrube stellt dagegen die offizielle Lokomotivbeschreibung DV 930 11 der DRG dar, welche die Technik und Konstruktion der Baureihe 87 sehr detailliert beschreibt.

Bei jedem Forschungsprojekt muss es einen Redaktionsschluss geben, und es ist nicht ungewöhnlich, dass nach der Veröffentlichung weiteres Bildmaterial, vielleicht sogar Betriebsbücher oder Schilder zu Tage treten. In diesem Falle wäre ich für entsprechende Hinweise auch weiterhin sehr, sehr dankbar.

Wenn auch das Desinteresse gewisser traditionsloser Bundesbahnbeamter den technikgeschichtlichen Wert dieser Gattung nicht erkennen und sogar das letzte überlebende Exemplar verschrotten ließ, mögen die wenigen Relikte dazu beitragen, einen Eindruck von diesen Lokomotiven zu vermitteln, sie im geistigen Auge wieder erscheinen zu lassen, in einem ganz besonderen Umfeld, dem Hamburger Hafen. Unter den Tieftonpfeifen der Großschiffe, dem Geschrei der Möwen und dem Geruch von salziger Seeluft mögen die Auspuffschläge der 87er noch einmal ins Bewusstsein der Leser rücken. In diesem Sinne wünsche ich viel Freude und Unterhaltung bei der Lektüre.



Hamburg, im Oktober 2023

Thomas Samek

Der Hamburger Hafen und seine Hafenbahn

Zu der Zeit, da in Deutschland die erste Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth dampfte, also 1835, gab es in Hamburg zwar schon lange einen Hafen, aber nicht im Sinne heutiger Hafenanlagen. Die Segelschiffe wurden im Elbstrom festgemacht und die Ladung in Schuten gelöscht, die dann zu den entsprechenden Anlegern verbracht wurden. Das Eisenbahnwesen selbst verbreitete sich nur sehr langsam, landesfürstliche Vielstaaterei und zähe Verhandlungen mit den privaten Bahngesellschaften verzögerten den Ausbau des Streckennetzes.

Allerdings hatte man bereits neun Jahre nach Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn erkannt, dass die Verbindung zwischen Hafen und Eisenbahn eine sehr fruchtbare und notwendige ist. Dies kommt in dem im Jahre 1844 geschlossenen Pachtvertrag zum Ausdruck, den die Hamburg-Bergedorfer mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn geschlossen hatte. Danach sollte die Eisenbahn in den Hamburger Hafen geführt werden, um die Güter direkt zwischen Schiff und Bahn umzuladen. Viele Jahre gingen aber noch ins Land, denn es mussten erst die Örtlichkeiten für die Kaianlagen, Streckenführungen und Elbübergungen geklärt werden. So dauerte es bis zum Februar 1859 bis die Berlin-Hamburger Eisenbahn dem Hamburger Senat den Vorschlag machte, auf eigene Kosten zunächst einmal eine provisorische Eisenbahnverbindung zwischen ihrem Bahnhof über den Oberhafen zum Sandtorhafen zu bauen. Sie wollte die Betriebsführung und auch die Kosten der Schuppen übernehmen, allein das Holz für das Bollwerk sollte der Senat bezahlen. Uneinigkeit zwischen Senat und Bürgerschaft über die zu erhebende Pacht ließ das Vertragswerk scheitern, und man entschied sich, die Kaianlagen vom Staat errichten zu lassen und den Betrieb als Pacht anzubieten.

Nach umfangreichen Planungs- und Bauarbeiten, welche auch die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, die Verbindung zur Hamburg-Harburger Bahn und den Anschluss weiterer Kaianlagen berücksichtigten, schloss man einen Vertrag mit der Berlin-Hamburger Bahn zur Pacht und Unterhaltung der ersten Hafenbahn zum Sandtorkai.

So wurden am 11. August 1866 die neuen Hafenanlagen am Sandtorkai eröffnet, was im Tagesbericht der „Hamburger Nachrichten“ vom 13. August 1866 sehr bildlich der Öffentlichkeit vorgestellt wurde:

„Mit dem vorgestrigen Morgen traten die neuen Hafenanlagen am Sandthorquai nebst der Hafenbahn in Benutzung. Zur Feier dieses für den Waarenverkehr zwischen den Schiffen und der Eisenbahn wichtigen Ereignisses war auf dem berlin-hamburger Bahnhofe und besonders auf der neuen Anlage und den hinter derselben liegenden Häusern festlich geflaggt. Die großartige Anlage wurde von Mitgliedern des Senats und der Bürgerschaft,

sowie auch von anderen Personen zahlreich in Augenschein genommen.

Längs dem Quai sind sieben, an der Wasserseite offene Schuppen erbaut, welche, sämtlich unter einem Dache, mit Einschluß der zur Einfahrt dienenden Zwischenräume zwischen denselben, zusammen eine Länge von 3600 Fuß haben und sich von der Abendroth'schen Mühle bis beinahe an die Brockthorbrücke erstrecken.

Die Tiefe der Schuppen beträgt etwa 50 Fuß. Drei derselben sind ganz fertig und der Benutzung übergeben. Sie sind mit Gasbeleuchtung, Brückenwaagen und allen zum Transport der Waaren erforderlichen Gerätschaften versehen. Dicht am Wasser läuft ein Schienengeleise für die zum Beladen und Löschen der Schiffe dienenden Dampfkranne, deren bereits sieben aufgestellt sind, von welchen mehrere sich zur Ansicht in Thätigkeit befinden.

Die Einfahrten zwischen den Schuppen verbinden die Quaistraße mit den hinter den Schuppen liegenden Schienengeleisen, wo die Eisenbahnwagen unmittelbar an den Quai fahren, so daß die Schiffe direct aus den Wagen laden und in dieselben löschen können.

Nach der Landseite sind die Schuppen mit zahlreichen eisernen Luken zum Absetzen der Waaren auf die Eisenbahn versehen. Die äußere Erscheinung der ganzen Anlage ist sehr geschmackvoll. Der hiesige Handelsverkehr aber erhält durch diese langersehnte Einrichtung bedeutende Erleichterungen und Vortheile.“

In der Tat kam es im Laufe der Zeit zu einer Expansion und einem wirtschaftlichem Aufschwung, der nur durch Kriegereignisse und Wirtschaftskrisen immer wieder gedämpft werden sollte. Die Inbetriebnahme weiterer Bahnen, wie die Venlo-Hamburger Bahn, sowie der Ausbau und Anschluss neuer Kaianlagen rief verschiedene Pächter auf die Gleise, so dass es unter anderem zu Nutzungsproblemen zwischen der Berlin-Hamburger und der Köln-Mindener Bahn kam. Hamburg kündigte schließlich 1879/1880 beide Verträge und übernahm selbst den Betrieb der Kaibahnen, allerdings mit dem Personal und den Lokomotiven der Berliner Bahn. Durch Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Jahre 1883 wurden schließlich die Preußischen Staatsbahnen Vertragspartner und führten den Betrieb.

Durch Vertrag aus dem Jahre 1888 blieb Hamburg für die Unterhaltung der Bahnanlagen zuständig, den Betrieb zu übernehmen, lehnte die Stadt aber weiterhin ab. So blieb es letztlich auch nach der Übernahme der Länderbahnen in die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Auch im Süden hatten sich die Hafenanlagen weiterentwickelt und ausgedehnt, viele einzelne Häfen und Industrien entstanden „linkselbisch“ und wurden bahnmäßig angeschlossen. Das machte die Anlage des großen Güterbahn-



Auf den Gleisen der Hafenbahn fand man verschiedene preußische Lokomotivgattungen, wie die hier abgebildete T 3 89 7265 auf der Drehscheibe des Bw Wilhelmsburg, die T 7 89 7811 an der Köhlbrandfähre oder die T 91 am Elbstrand. Sie waren zwar sehr gut kurvengängig, aber erfüllten nicht mehr die gestiegenen Leistungsanforderungen. AUFNAHMEN: HUBERT, BELLINGRODT, UNBEKANNT / SAMMLUNG SAMEK

hofes „Niedernfelde“, später „Hamburg Süd“, notwendig, der 1893 eröffnet wurde und eine Anbindung an den Bahnhof Wilhelmsburg erhielt. Der Zollanschluss am 15. Oktober 1888 hatte mit der Schaffung des Freihafens die Aufteilung der Rangierbahnhöfe in „inländisch“ und „ausländisch“ nötig gemacht, was natürlich bei der Ausführung der Betriebsanlagen besondere Erfordernisse verlangte. Eine gute Übersicht zeigt der abgebildete „Lageplan der Großhamburgischen Güterverkehrsanlagen“ von 1931 (siehe Seite 8/9).

Um einen Eindruck zu vermitteln, welche Dimension der Hamburger Hafen zur Zeit der Einführung der Hafenbahnlokomotiven der Baureihe 87 hatte, seien einige Zahlen aus der „Hamburger Hafen-Rundfahrt“ von 1927/28 zitiert:

„Der Hamburger Hafen hat (von Westen nach Osten) eine größte Länge von 14,6 km und (von Norden nach Süden) eine größte Breite von 3 1/2 km. Das gesamte Hafengebiet umfaßt 40,4 Millionen qm, das Freihafengebiet 13,5 Millionen qm. Die Wasserfläche des Hamburger Hafens umfaßt 16,6 Millionen qm, die Wasserfläche des Freihafens 7,4 Millionen qm. Die Länge der vorhandenen Uferstrecken beträgt 169 km, davon liegt etwa die Hälfte im Freihafen. Die Freihafengrenze hat eine Länge von

rund 27 km. Die Länge der ausgebauten Kaistrecken beträgt insgesamt 48,8 km, am seeschifftiefen Wasser 33,1 km, die Länge der Liegeplätze an den Pfahlgruppen (Duckdalben) beträgt insgesamt 70 km, davon im seeschifftiefen Wasser 31,5 km. [...] Die Gleislänge der Hamburger Hafenbahn (Eigentum des Hamburger Staates) beträgt 366 km; das entspricht ungefähr der Eisenbahntfernung Hamburg - Leipzig.“

Während der Stromumschlag von Schiff zu Schiff im Elbstrom erfolgte (z.B. bei Massengütern wie Getreide, Kohle, Salze, Futtermittel, Zucker etc.), erforderte der Kaiumschlag entsprechende Kaischuppen, in denen die Frachtgüter sortiert und zwischengelagert werden konnten. Während bis weit ins 19. Jahrhundert die Schiffe ohne Kaianlagen im Elbstrom in Schuten gelöscht wurden, konnte man im Jahre 1938 stolz auf Kaianlagen von rund 754.000 qm Kaischuppenfläche blicken, davon allein 720.000 qm im Freihafengebiet.

Anlässlich des 50jährigen Bestehens des Freihafens Hamburg am 15. Oktober 1938 gab die Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft ein Handbuch für Verloader heraus, welches im Kapitel 11 „Hamburg als Eisenbahnhafen“ die große Bedeutung der Eisenbahn im Hamburger Hafen heraus hob:



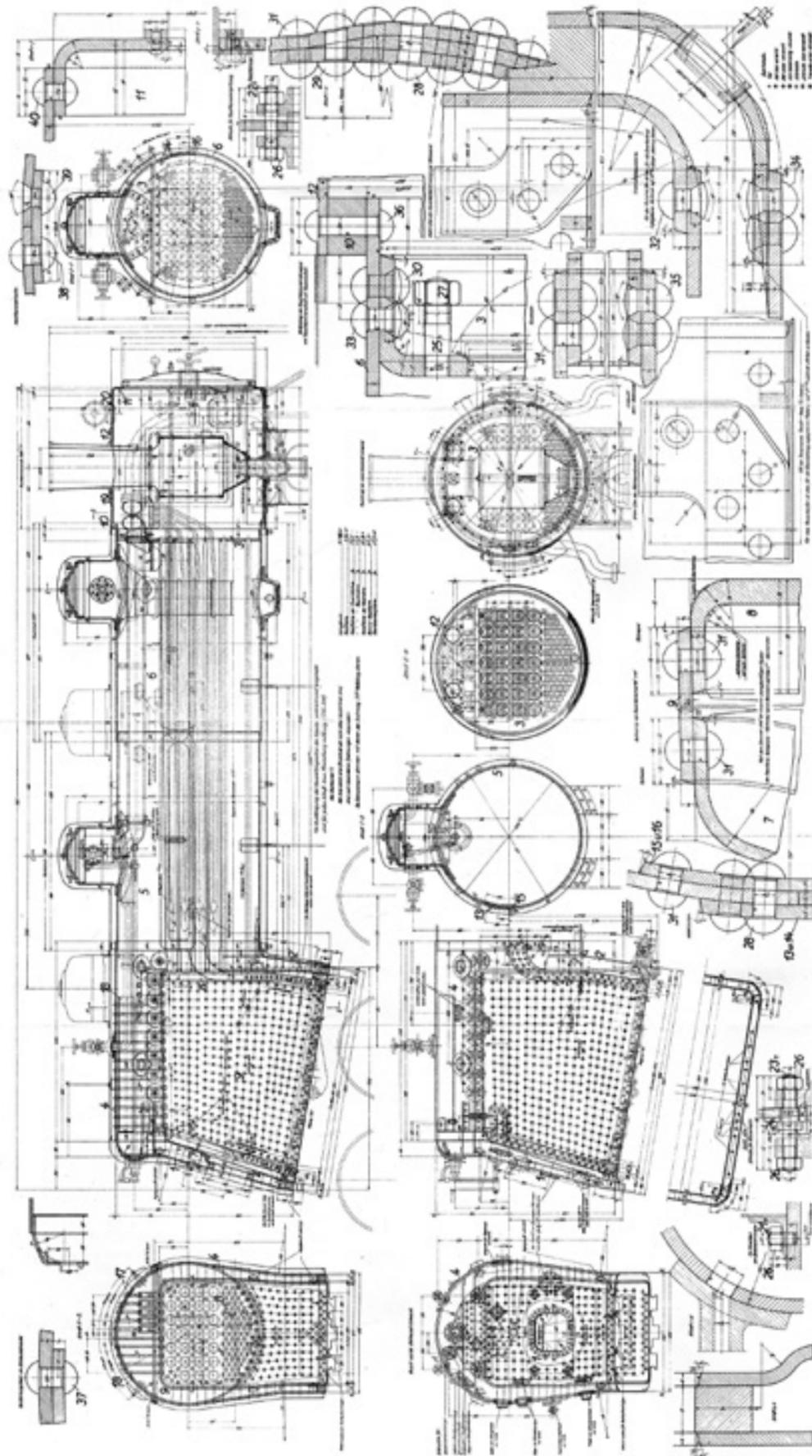
87 009 an der Rampe des neuen Verteilungsschuppens „Kamerunkai“ am Togokai Nord des Südwesthafens im Sommer 1938. AUFNAHME: GUSTAV WERBECK / ARCHIV HHLA

Lage der Großhamburgischen Güterverkehrsanlagen

Unmaßstäbliche Zeichnung.



Lageplan der Großhamburgischen Güterverkehrsanlagen aus: Zur Geschichte der Hamburger Hafenbahnen. Archiv für Eisenbahnwesen, Heft 5, Hrsg. HV der DRG, Springer Verlag, Berlin 1931
SAMMLUNG SAMEK / BEARBEITUNG: MICHAEL BERGMANN



Blatt 5 des Anhangs: „Kesselanordnung“

Technische Beschreibung

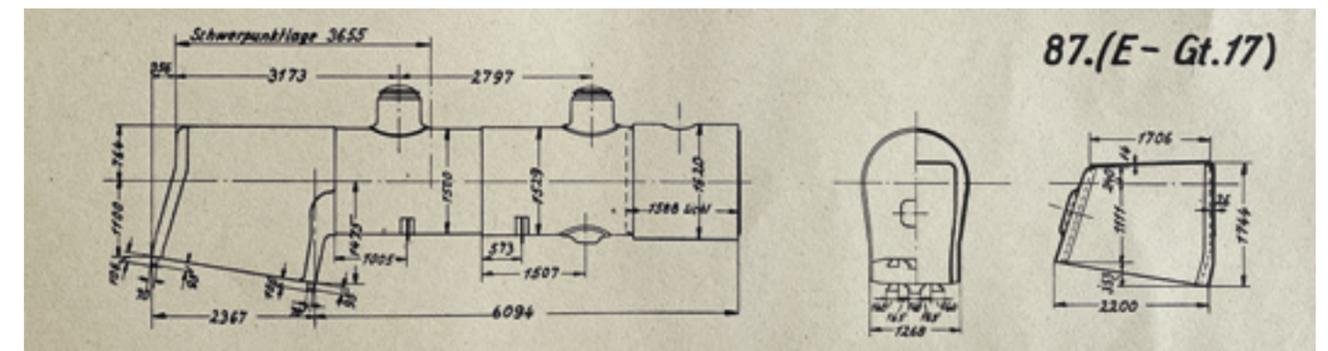
Die Beschreibung der einzelnen Bauteile und -gruppen soll sich hier an der DV 930 11 orientieren, deren Texte vollständig und im original Wortlaut kursiv gedruckt wiedergegeben werden, damit durch Zusammenfassungen kein Detail unterschlagen wird; auch kann eine Neuformulierung das Original niemals übertreffen. Entsprechende Ergänzungen werden entsprechend eingefügt, auf nachfolgende Bauartänderungen wird gesondert eingegangen.

Der Kessel.

Der **Langkessel** hat 1500 mm lichten Durchmesser im vorderen Schuß. Die Wandstärke ist für 14 kg/cm² Druck mit 14,5 mm bemessen; somit ergibt sich im vorderen der beiden den Langkessel bildenden Schüsse der Außendurchmesser 1529 mm und im hinteren Schuß 1500 mm (Blatt 5 des Anhangs). Die Kesselmitte liegt 2700 mm über S.O. [Schienenoberkante]. Damit konnten die Kesselaufbauten wie Schornstein, Dom und Sandkasten reichlich durchgebildet werden. Auf jedem Schuß ist ein Dom gleicher Abmessungen untergebracht, dessen Unterteil je den verschiedenen Schußdurchmessern entsprechend angerichtet ist. Der Domausschnitt ist durch einen untergenieteten Blechring versteift. In den oben zylindrisch auslaufenden Dommantel ist ein Stahlgußring eingietet, der die Dichtfläche für den durch einen starken Druckring gehaltenen Deckel trägt. Durch die Befestigung des Deckels mittels Druckring ist es möglich, trotz der Stiftschrauben den metallisch abdichtenden Deckel leicht auf- und maschinell nachzuschleifen. Der Druckring selbst ist winkelförmig ausgebildet und überträgt die Schließkraft möglichst nahe den Dichtflächen, so daß kein Verwinden des Deckelrandes und Ringes eintreten kann. Unterhalb des vorderen Doms ist eingeräumiger aus Blechgepresster Schlammesammler angenietet, der unten durch einen den Ablasschieber tragenden großen Deckel abgeschlossen wird. Die an dieser Stelle sich absetzenden Schlammengen können leicht durch diese große Öffnung und die seitlich am Schlammesammler vorgesehenen kleinen Waschlukn entfernt werden. Der vordere Schuß trägt weiterhin einen am Boden angeordneten Steg zum Anschluß des Federtragbleches. Nach hinten schließt sich an den Langkessel der im Mantelteil aus einem Stück bestehende

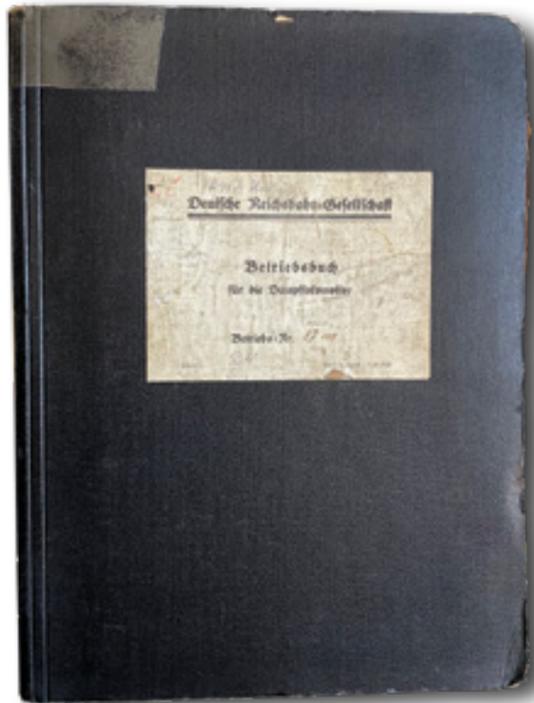
Stehkessel mit der Feuerbüchse. Er ist im Scheitel zylindrisch dem Langkessel angepaßt und zeigt in den Seitenwänden schwache Neigung nach innen. Die Blechstärke ist im Mantel 14 mm, die der Stehkesselvorderwand 15 mm und die der Rückwand 14 mm. Die Rückwand ist zur Vorverlegung des Schwerpunktes schräg nach vorn geneigt und im oberen Teil senkrecht gehalten; hierdurch wurde eine einfache Anordnung der beiden die Versteifung übernehmenden waagerechten Blechanker sowie eine gute Anordnung der Kesselausrüstung auf dem Führerstand möglich. Oberhalb der Feuerbüchse ist der Stehkessel durch eine Reihe 32 mm dicker Queranker aus Rundeisen gegen seitliches Aufbiegen durch das Deckenankerbündel versteift. Die 8 Anker sind in kräftige, aufgenietete Untersätze eingeschraubt. Die **Feuerbüchse** wird von unten eingebracht. Ihre Seitenwände verlaufen nahezu senkrecht, so daß sich der seitliche Wasserraum etwas nach oben erweitert, einmal um ein ungehindertes Abströmen der Dampfblasen zu gewährleisten und andererseits den oberen Stehbolzenreihen größere Lebensdauer zu sichern, da sie bei ihrer größeren Länge ohne Überanstrengung dem Wachsen der Feuerbüchse folgen können.

Die Feuerbüchse ist in den seitlichen Ecken stark abgerundet, so daß sich eine stetige Erweiterung nach dem Dampfraum zu ergibt. Die kupfernen Wandungen haben durchweg 14 mm Stärke. Die Versteifung gegen den Stehkessel übernimmt am Fuß der den Normen angepaßte Bodenring mit 90 mm Höhe und 70 mm Breite. Er trägt vorn und hinten angeschmiedete Ansätze, mit denen der Kessel sich auf dem Rahmen abstützt, und zwar je einen auf Kessellängsmittle zur Anbringung der mit Keilnachstellung versehenen Schlingerstücke und je zwei seitlich zur Verklammerung mit dem Rahmen. Der Bodenring wird zur Erzielung eines spannungsfreien Sitzes erst eingietet, nachdem alle Decken- und Seitenstehbolzen fest eingezogen sind. Die Seitenwände der Feuerbüchse sind durch 21 mm dicke Stehbolzen aus Hohlkupfer bei einer mittleren Feldteilung von 85 mm mit den Stehkesselseitenwänden verbunden. Die Decke wird durch eiserne Stehbolzen von 22 mm Durchmesser getragen, die unterhalb der Decke im Feuerraum wie üblich Schutzmuttern tragen. Sie sind senkrecht zu der im Verhältnis 1:45,5 nach hinten geneigten Decke angeordnet. Diese Neigung gewährleistet, daß bei Talfahrt auf steileren Strecken und Einhaltung des niedrigsten Wasserstandes die Benetzung durch das Kesselwasser erhalten bleibt.

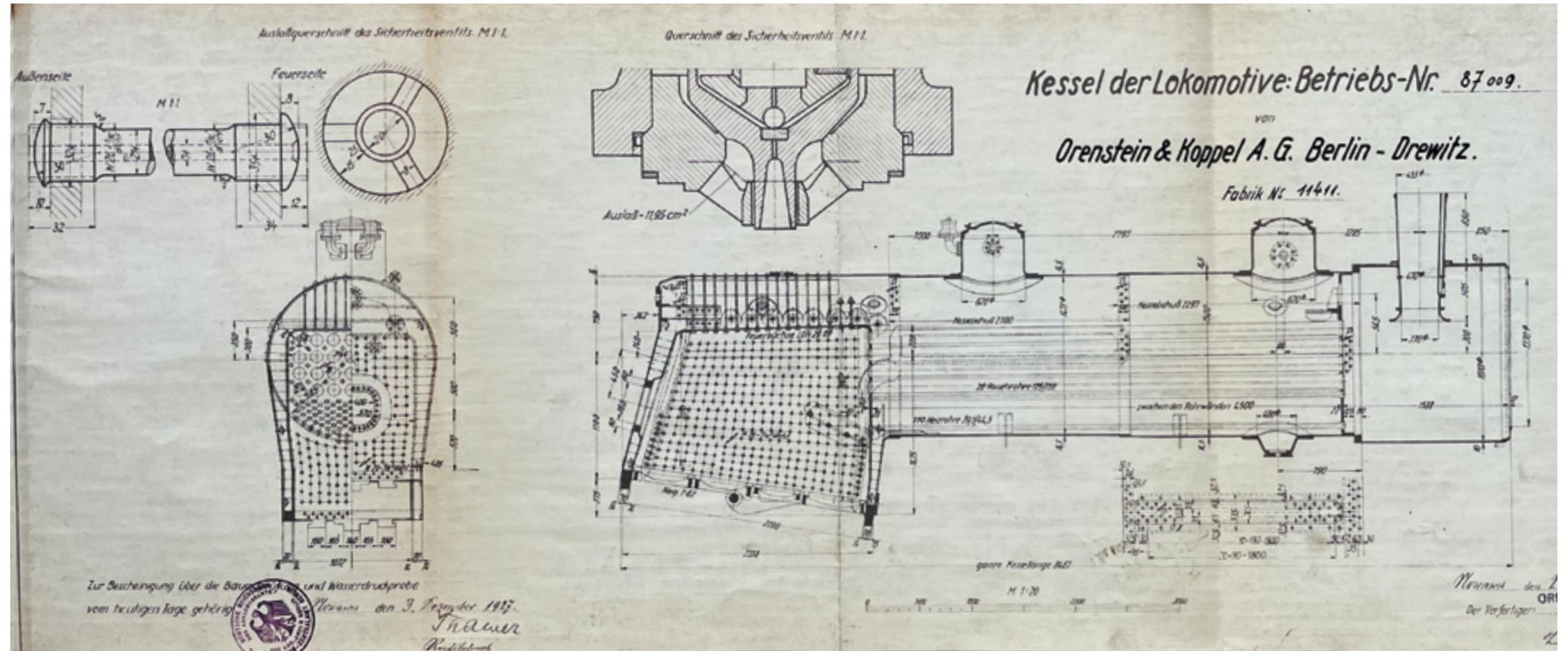


DRG-Kesselzeichnung der Baureihe 87 aus: Kesselskizzen der Einheitslok. der Deutschen Reichsbahn, sowie der Lok. der ehem. preuß. Bauart, RZA Göttingen, 2330 FKLzeich 2

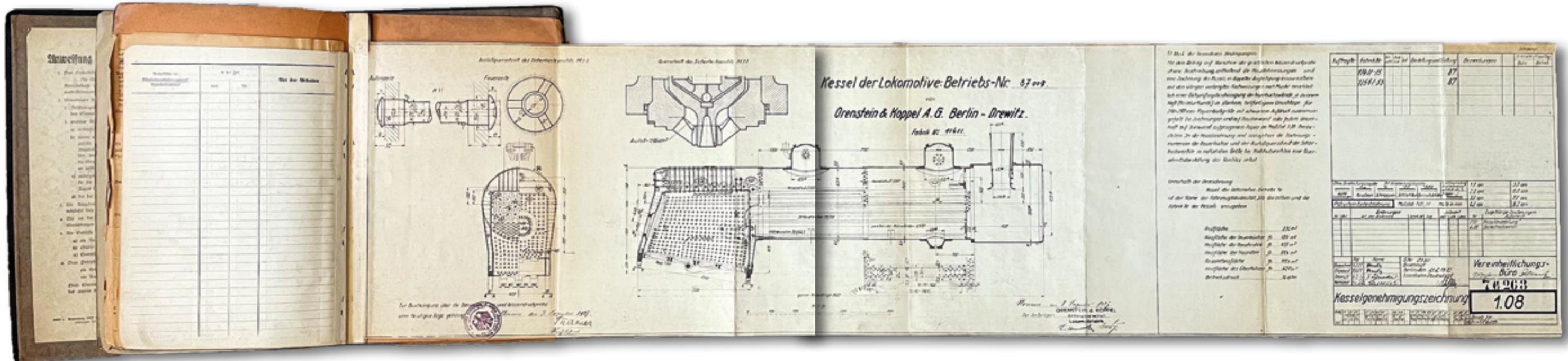
AUFNAHME: FLORIAN SAMEK

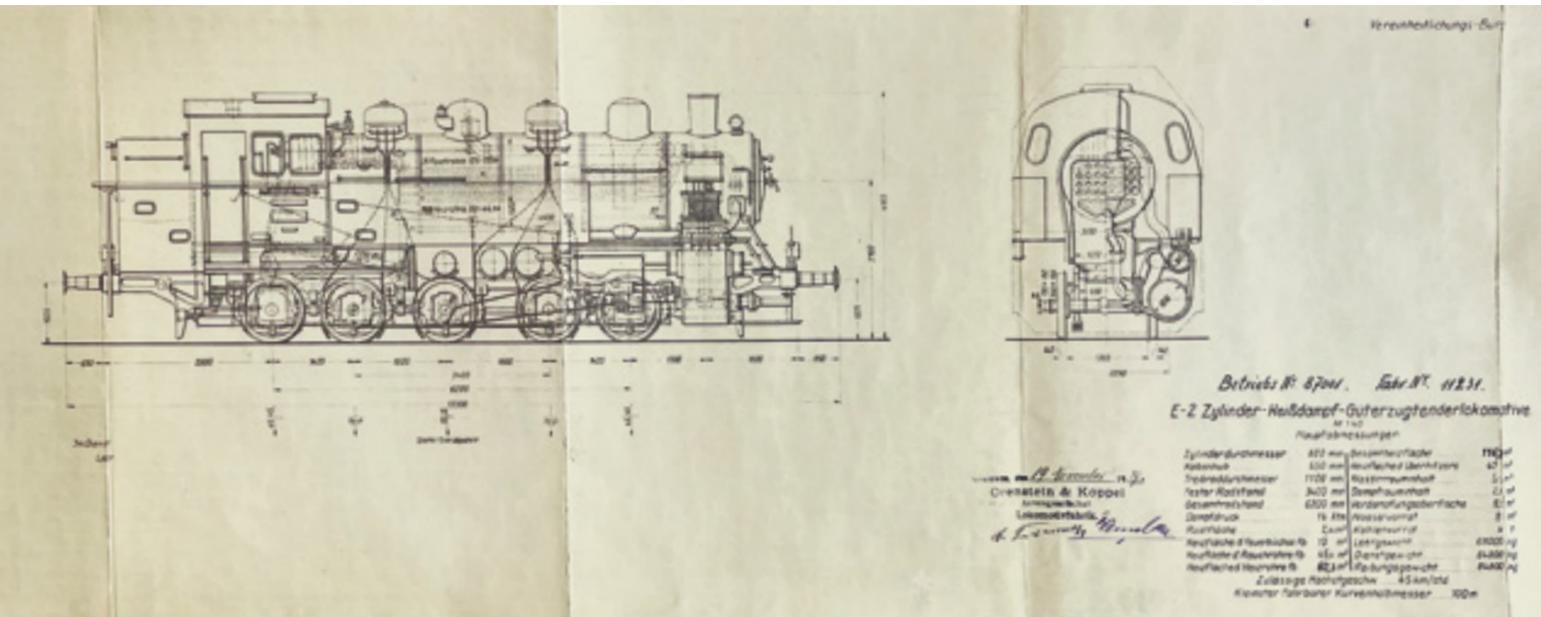


Kesselzeichnungen waren Bestandteil der Betriebsbücher von Dampflokomotiven. Hier abgebildet ist die Kesselzeichnung aus dem Betriebsbuch der 87 009 im Detail und in der Gesamtansicht, welche die Dimension dieser Zeichnungen eindrucksvoll veranschaulicht. AUFNAHME: FLORIAN SAMEK



Kesselzeichnung aus dem Betriebsbuch der 87 009 AUFNAHME: FLORIAN SAMEK





Übersichtszeichnung aus dem Betriebsbuch der 87 001
AUFNAHME: FLORIAN SAMEK

Reichsbahn-Ausbesserungswerk Grunewald
Versuchsabteilung für Lokomotiven

An **das** Bahnbetriebswerk **Wilhelmsburg**

Sehr geehrte Herren,
VL H b/ 9.1928
9. Oktober 1929

Betrifft: Lok. 87 001.

Anliegend erhalten Sie das Betriebsbuch der Lok. 87 001 zurück. Die angegebene Leistung von 10 423 km stimmt, soweit es hier ermittelt werden konnte. Die Lok hat geleistet:

Lok-Versuchsabteilung Grunewald	April 1928	630 km
	Mai 1928	97 km
Bw. Leb.	März 1929	2 969 km
	April 1929	3 500 km
	Mai 1929	2 037 km
Lok-Versuchsabteilung Grunewald	Mai 1929	330 km
	Juni 1929	150 km
B.A.W. Tempelhof	Juli 1929	224 km
		10 423 km

Die Lok hat bei der Versuchsabteilung gelaufen am 11., 24. - 27., 30. April und 1. Mai 1928, im Jahre 1929 am 23., 29., 30. Mai und am 11. Juni. Während der übrigen Zeit abgesehen von der Zeit beim Bw. Leb. ist die Lok größtenteils bei der Lieferfirma Orenstein & Koppel zur Behebung von Schäden und Konstruktionsmängelungen gewesen, sodaß die Anzahl der Tage in Reparatur und kalter Bereitschaft nicht angegeben werden können.

Amthor

Gt 55. 17 **Einheitslokomotive** mit getriebelgezapfelten Schwellen 87

km/h	15	20	25	30	35	40	45
0	1:00	—	—	—	2250	1850	1510
1 st /es	1:1000	—	—	—	2000	1620	1130
2 nd /es	1:500	—	—	1970	1540	1260	900
3 rd /es	1:333	—	2000	1570	1250	1055	875
4 th /es	1:250	2290	1685	1305	1045	865	735
5 th /es	1:200	1960	1440	1130	895	740	635
6 th /es	1:166	1710	1250	990	770	645	560
7 th /es	1:143	1515	1110	865	690	570	490
8 th /es	1:125	1355	990	770	615	510	435
10 th /es	1:100	1120	815	635	505	420	365
14 th /es	1:70	820	595	440	365	300	255
20 th /es	1:50	575	415	315	245	200	165
25 th /es	1:40	460	335	240	185	150	120

*) Belastungspunkt auf Grund von Betriebsfahrten aufgestellt

Lasttafel aus DV 939a, Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn, AUSGABE 1938

Übergabeschreiben der LVA Grunewald an das Bw Wilhelmsburg aus dem Betriebsbuch der 87 001
AUFNAHME: FLORIAN SAMEK

Einsätze im Hamburger Hafen

Auf die Verhältnisse des Hamburger Hafens abgestimmt und entwickelt, fanden alle 16 Lokomotiven der Reihe 87 hier ihre Heimat. Die konstruktiven Voraussetzungen für den Einsatz der Lokomotiven im Hamburger Hafen bezogen sich allerdings nicht nur auf die Lokomotiven selbst, sondern auch auf die Bahnanlagen. So ist einem Schreiben der Rbd. Altona an die „Senatskommission für die Eisenbahnanlagen“ vom 20. Mai 1926 die Bitte zu entnehmen, für den Oberbau den Raddruck auf 8,5 t zu erhöhen, was vor allem auch Brücken betraf, wie die Querkanalbrücke beim Stillhornerdamm und die Norderlochbrücke zur Export- und Lagerhausgesellschaft. Am 21. September 1927 wurde noch gemeldet: „In den Bezirken Nordersand, Fähre Ost und West, Waltershof, Waage Mönckeberg und Steinwärder auf Bf. Hamburg-Süd können wegen zu schwachem Oberbau, starker Kurven und zu schwacher Brücken nur T7-Loks eingesetzt werden - diese sind

aber völlig verbraucht und werden ausgemustert bis spätestens 1. Juni 1928.“ Diese Meldung hatte offensichtlich entsprechende Oberbaumaßnahmen veranlaßt, so daß bereits am 3. Januar 1928 die Wasserbaudirektion der Rbd. Altona mitteilen konnte: „Der Einführung der schweren Lok ab Juni 1928 steht nichts mehr im Wege - die restlichen Brückenverstärkungen erfolgen bis 1929.“ Am 17. August 1929 wurde schließlich gemeldet: „die neue Norderloch-Brücke zur Export- und Lagerhausgesellschaft wird Ende Dezember 1929 fertig.“

In den folgenden drei Jahren wurden weitere Brücken verstärkt:

- 1930: Baakenbrücke, Eisenbahnbrücke über die Brookthorschleuse
- 1931: Meyerstraßenbrücke, Straßenbrücke Guanofleth, Straßenbrücke Nordersandfleth, Eisenbahnbrücke Norderloch im Zuge Kupferdamm
- 1932: Eisenbahn- und Straßenbrücke Querkanal im Zuge Stillhornerdamm, Straßenbrücke über die Brookthorschleuse

Der Einsatz der BR 87 konnte nun auch in diesen Bereichen unbeschränkt erfolgen.



Ein photographischer Leckerbissen zeigt gleich acht Lokomotiven der Baureihe 87 im Jahre 1934 bei der Brückenbelastungsprobe auf der Reiherstiegbrücke. Die Brücke liegt am westlichen Ende des Hafenbahnhofes Hamburg Süd. Im Jahre 1908 wurde die Reiherstiegbrücke als Drehbrücke errichtet und 1934 durch zusätzliche Bögen verstärkt. Bei der Belastungsprobe sehen wir die 87er auf einem und auf beiden Gleisen, vorn die 87 013 (links) und 87 002 (rechts). AUFNAHME: STROM- UND HAFENBAU / SAMMLUNG BENNO WIESMÜLLER



Für die Belastungsprobe der Reiherstiegbrücke wurden die acht Lokomotiven der Baureihe 87 auch als Lokzug zusammengestellt, was einem Gesamtgewicht von 684,8 t entsprach. Angeführt wird der Lokzug von der 87 013.
 AUFNAHME: STROM- UND HAFENBAU / SAMMLUNG BENNO WIESMÜLLER



In dieser Phase der Belastungsprobe sehen wir eine Vierergruppe von 87ern, vorn rechts die 87 013, dahinter 87 006, links vorn 87 002.
 AUFNAHME: STROM- UND HAFENBAU / SAMMLUNG BENNO WIESMÜLLER



Eine seltene Betriebsaufnahme aus dem Jahre 1938: 87 005 im Freihafen mit einer Übergabe von einer der Gleisgruppen am Segelschiffhafen zum Haupthafenbahnhof Hamburg Süd, hier auf der Hansabrücke zwischen Hansa- und Saalehafen. Rechts sieht man die Lagerhäuser an der Dessauer Straße
 AUFNAHME: HEINZ FINZEL / SAMMLUNG MATTHIAS HENGST



Sie war der Ursprung des Einheitsgedankens, die preußische Gattung T 3. Als C-Kuppler war sie sehr geeignet für den Dienst auf den engen Gleisradien der Hamburger Hafenbahn. Nur leistungsmäßig konnte sie mit den Erfordernissen nicht mehr standhalten. Ein E-Kuppler musste her. Abgebildet ist hier die Wilhelmsburger 89 7393 im Jahre 1934 auf der Drehscheibe ihres Heimat-Bw. Im Hintergrund erkennt man, die Rauchkammern aus dem Schuppen ragend, ihre Ablösung: eine preußische T 16¹ und die Einheitslok 87 015.
AUFNAHME: KARL JULIUS HARDER / SAMMLUNG GERD NEUMANN



Der qualitativ leider nicht so hochwertige Abzug zeigt die Heizerseite der 87 006 mit ihrem Güterzug als Gegenansicht der auf Seite 69 abgebildeten Lokführerseite.
AUFNAHME: O&K / SAMMLUNG SAMEK

Haupteinsatzgebiet der Lokomotiven der Reihe 87 war der linkselbische Güterbahnhof Hamburg-Süd mit seinen zahlreichen Kaianlagen und Gleisanschlüssen. Er bot den Lokomotiven im Verschub, am Ablaufberg oder im Übergabedienst nach Wilhelmsburg ein reichliches Betätigungsfeld. Heimatdienststelle wurde somit auch das Bw Hamburg-Wilhelmsburg.

Um den Betriebseinsatz der Lokomotiven zu veranschaulichen, sei hier die Beschreibung und schematische Darstellung des Haupthafenbahnhofes Hamburg-Süd von Friedrich Böer aus seinem Werk „Der Hafen“ wiedergegeben:

„Der Haupthafenbahnhof Hamburg-Süd, hier schematisch und nicht maßstäblich dargestellt, bewältigt den größten Teil des Bahnverkehrs im Hafen. Die aus dem Binnenland kommenden, für den Hafen bestimmten Wagen werden auf dem Verschiebebahnhof Wilhelmsburg zu Zügen mit 30-60 Wagen zusammengestellt und bei 1 zum Hafenbahnhof Hamburg-Süd geführt (bzw. bei 2 zu dem kleineren Güterbahnhof Kai - rechts). Das „Hauptstellwerk für Eingang“ HE leitet den Zug auf ein freies Gleis in der „Eingangsgruppe“ E. Eine Lokomotive drückt den Zug auf den Ablaufberg („Eselsrücken“). Ehe er das Ablaufstellwerk erreicht, sind dort die entsprechenden Weichen der „Eingangsrichtungsgruppe“ ER gestellt und von Rangierern die Wagen oder Wagengruppen entkuppelt. Sie rollen dann entsprechend ihrem Ziel im Hafen in verschiedene Gleise



87 006 steht hier abfahrbereit mit gedeckten und offenen Güterwagen auf dem Hauptgüterbahnhof Hamburg-Süd. Diese frühe Aufnahme aus dem Jahre 1930 zeigt einige „Offizielle“ in Hut und Mantel sowie Uniform, die sich offensichtlich für die Hafenbahnlok und deren Betriebsdienst interessieren. AUFNAHME: ORENSTEIN & KOPPEL / SAMMLUNG DR. MATTHIAS LENTZ



Links: Die Frontansicht soll den Reigen der 87 001 schließen. Sie präsentiert das typische Aussehen der Rangierlokomotiven der Einheitsbauart. Mit einer Dampfheizeinrichtung wurde diese Baureihe nie ausgestattet, da sie nur dem Verschub diente.
AUFNAHME: CARL BELLINGRODT / SAMMLUNG SAMEK

Den Gebrüdern Jürgen und Gert Hagemann verdanken wir wunderbare Bilddokumente der Baureihe 87, welche im Folgenden dem Betrachter einen Eindruck vom Rangierbetrieb im Hamburger Hafen und auf dem Rangierbahnhof Hamburg-Wilhelmsburg Anfang der 50er Jahre geben, denn die 87er prägten auch weiterhin das Bild auf der Hamburger Hafenbahn. Die Lampen sind nicht mehr abgeblendet, die Pufferteller tragen keinen weißen Warnanstrich mehr, die Lokschilder sind durch Farbanschriften ersetzt. 87 001 rangiert hier mit einem Güterzug in den Kaianlagen, vermutlich am Schuppen 52 des Chilekais.
AUFNAHME: JÜRGEN HAGEMANN / SAMMLUNG ROBIN GARN

Hier blicken wir vom Sthamerkai aus auf den Chilekai und sehen die 87 001 jetzt von der Seeseite. Die Ansicht vermittelt sehr schön die Symbiose zwischen Schiff, Schiene und Straße.
AUFNAHME: JÜRGEN HAGEMANN / SAMMLUNG ROBIN GARN





87 015 wurde offensichtlich von der Breslauer Straße aus zwischen den Schuppen 82/83 (rechts) und 85/84 (links) abgelichtet. Der hängende Kupplungshaken sagt viel über die Dienstauffassung des Rangierers aus, und der Zustand der Unkraut überwucherten Bahnanlagen macht deutlich, dass es kurz nach dem Kriege zunächst einmal andere Prioritäten gab als die Pflege des Betriebsgeländes. Man könnte fast meinen, es handele sich um ein Betriebsgelände der Deutschen Bahn AG.
AUFNAHME: JÜRGEN HAGEMANN / SAMMLUNG ROBIN GARN



Im Winter 1953/54 rangiert 87 002 in Hamburg Wilhelmsburg. Die in Rückwärtsfahrt zugezogenen Vorhänge zeugen von einem strengen Winter. Am Schornstein erkennt man den handbetätigten Funkenfänger mit dem Gestänge.
AUFNAHME: JÜRGEN HAGEMANN / SAMMLUNG ROBIN GARN



Der Blick von der Thielenstraßenbrücke in Richtung Norden auf die Nord-Süd-Richtungsgleise (Bezirk I, II) zeigt 87 015, die Wagen von Gleis 84 nach Bezirk V zieht. Rechts neben der Lok befindet sich das Gepäckwagengleis, ganz rechts im Hintergrund erkennt man den Bahnsteig vom Haltepunkt Wilhelmsburg. Die Aufnahme entstand im Sommer/Herbst 1953.
AUFNAHME: GERT HAGEMANN / SAMMLUNG JÖRG LEUTHARDT



87 001 rangiert am 3. April 1953 in Hamburg-Wilhelmsburg, aufgenommen von der Thielenstraßenbrücke. Auch an dieser Lok ist ein handbetätigter Funkenfänger am Schornstein vorhanden.
AUFNAHME: GERT HAGEMANN / SAMMLUNG JÖRG LEUTHARDT



Im Frühjahr 1954 blicken wir von der Thielenstraße in Richtung Süden auf den Ablaufberg (Bezirk III) des Süd-Nord-Systems (Bezirk III, IV) mit den Einfahrtgleisen und Einfahrzügen (rechts vom Ablaufberg Bezirk V, links die Personenzuggleise). 87 015 setzt gerade zurück, während im Hintergrund eine Lokomotive der Baureihe 50 mit großen Windleitblechen mit ihrem Zug auf dem Einfahrtgleis eingefahren ist.
AUFNAHME: GERT HAGEMANN / SAMMLUNG JÖRG LEUTHARDT