

**Band № 8**

Horst J. Obermayer  
Manfred Weisbrod  
Hans Wiegard

# Dampflokomotiv-Report

**Schmalspur-Lokomotiven  
Lokomotiv Archiv**

**Baureihe 99**



(Füllseite)

# Impressum

ISBN 3-89610-067-X

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH  
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck  
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck  
Telefon: (0 81 41) 53 48 1-0  
Fax: (0 81 41) 53 48 1-33  
eMail: info@ejmv.de

Geschäftsführung: Ulrich Hölscher,  
Ulrich Plöger  
Verlagsleitung: Ingo Neidhardt  
Autoren: Horst J. Obermayer,  
Manfred Weisbrod,  
Hans Wiegard

Bildredaktion und  
Koordination: Ingo Neidhardt  
Satz: Regina Doll  
Layout und DTP: Regina Doll,  
Ingo Neidhardt,  
Helge Scholz  
Anzeigenleitung: Elke Albrecht

Alle Zeichnungen dieser Ausgabe im Maßstab 1:87.

Printed in Italy by Europlanning S.r.l.,  
via Chioda, 123/A, I-37136 Verona  
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH  
Vertrieb Einzelverkauf:  
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb  
GmbH & Co KG, D-85386 Eching/München

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsetzung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© Oktober 2000 • Hermann Merker Verlag GmbH

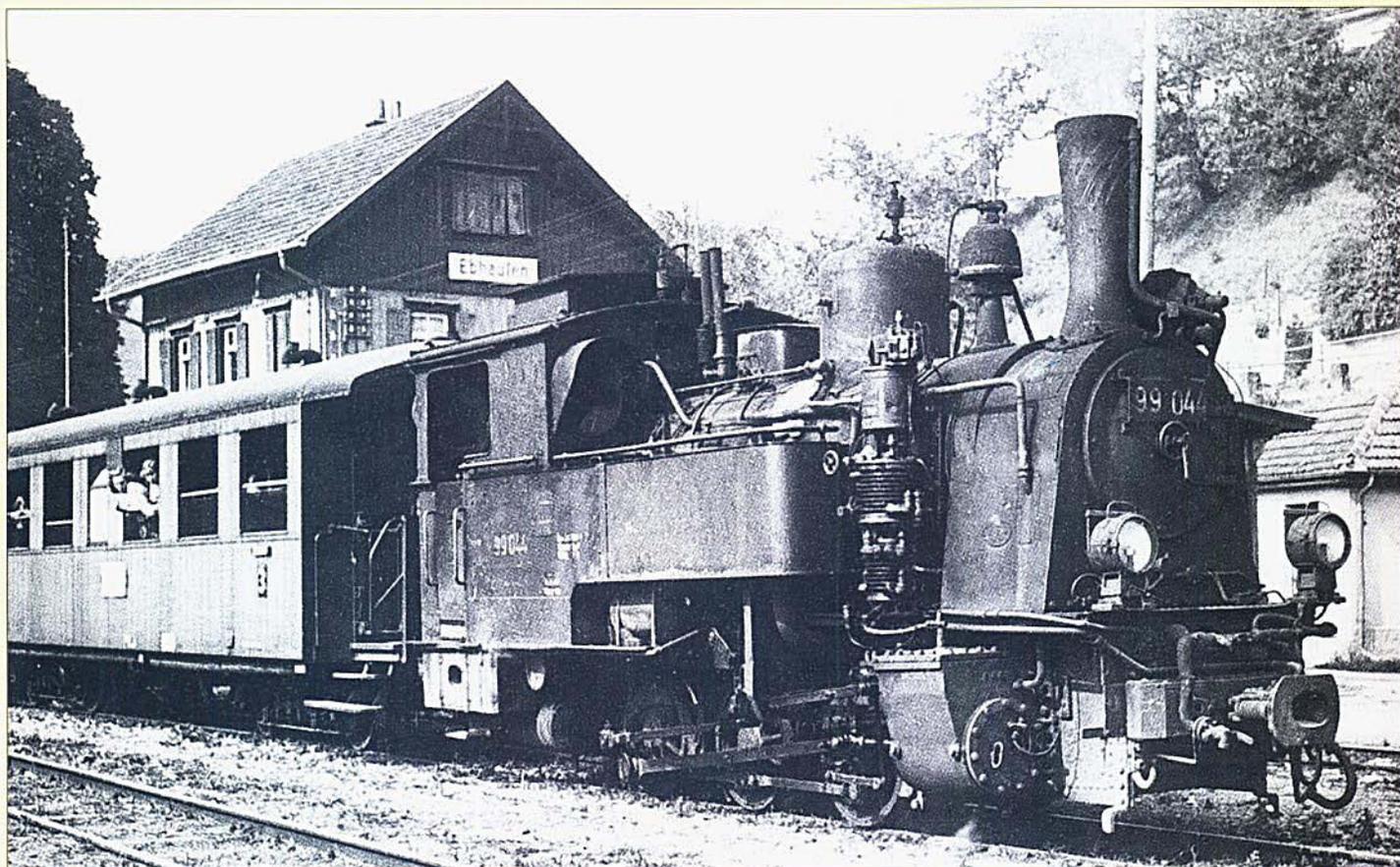


**Bild 2:** Zu den bekanntesten erhaltenen Schmalspurnetzen zählen zweifelsohne die Harzer Schmalspurbahnen mit ihrem umfangreichen Lokomotivpark. 99 6001 nach Stiege wurde im Sommer 1985 neben der 99 5902 nach Harzgerode im Bahnhof Alexisbad abgelichtet.

**Bild 1 (Titel):** Was wäre unser abschließender Dampflok-Report, Band 8, ohne eine der legendärsten Schmalspurlokomotiven – eine IV K – auf dem Titelbild? 99 1584 wurde 1986 vor dem Mügelner Heizhaus abgelichtet. **Abb. 1 und 2: M. Weisbrod**

## Inhalt

Einleitung	4	BR 99 <sup>61</sup>	sä V K	44	BR 99 <sup>452</sup>	Lenz-Typ nn	74	
BR 99 <sup>00</sup>	pf L 2	8	BR 99 <sup>62</sup>	wü Tss 4	45	BR 99 <sup>453</sup>	Trusebahn	75
BR 99 <sup>01</sup>	pf Pts 2/2	9	BR 99 <sup>63</sup>	wü Tssd	46	BR 99 <sup>454</sup>	Ex-99 4052	76
BR 99 <sup>02</sup>	old B (1904)	10	BR 99 <sup>64-65</sup>	sä VI K	47	BR 99 <sup>455</sup>	Ex-99 4642	77
BR 99 <sup>02</sup>	old B (1910)	11	BR 99 <sup>67-71</sup>	Nachbau DRG	48	BR 99 <sup>460</sup>	Lenz-Typ m	78
BR 99 <sup>03-06</sup>	pr T 33	12	BR 99 <sup>73-76</sup>	Einheitslok	49	BR 99 <sup>461</sup>	Trusebahn	79
BR 99 <sup>07</sup>	bay LE	14	BR 99 <sup>77-79</sup>	Neubau DR	50	BR 99 <sup>461</sup>	Klockow-Pasewalk	80
BR 99 <sup>08-09</sup>	pf L 1 / Pts 3/3 N	15	BR 99 <sup>710</sup>	pr T 31	52	BR 99 <sup>461</sup>	Kreis Jerichow I	81
BR 99 <sup>10</sup>	pf Pts 3/3 H	16	BR 99 <sup>72</sup>	bad C	53	BR 99 <sup>462</sup>	Rügen (pr T 36)	82
BR 99 <sup>12</sup>	wü Ts 3	17	BR 99 <sup>750</sup>	sä I K	54	BR 99 <sup>463</sup>	Rügensche KB	83
BR 99 <sup>13</sup>	bay Pts 3/4	18	BR 99 <sup>754</sup>	sä III K	55	BR 99 <sup>464</sup>	Kreis Jerichow I	84
BR 99 <sup>15</sup>	bay Gts 4/4	19	Umzeichnungsplan		56	BR 99 <sup>465</sup>	Typ HF 110 C	85
BR 99 <sup>16</sup>	sä I M	20	von 1949		56	BR 99 <sup>470</sup>	Prignitzer KB	86
BR 99 <sup>17</sup>	wü Ts 4	21	BR 99 <sup>33</sup>	SDAG Wismut/DR	57	BR 99 <sup>471</sup>	Ex-DRB 99 791	86
BR 99 <sup>18</sup>	DRG Neubau (pr T 40)	22	BR 99 <sup>140</sup>	Ex-GR 001	58	BR 99 <sup>471</sup>	Prignitzer KB	87
BR 99 <sup>19</sup>	Neubau DRG	23	BR 99 <sup>300</sup>	MPSB:		BR 99 <sup>472</sup>	Kreis Jerichow I	88
BR 99 <sup>20</sup>	bay Gts 2x3/3	24	BR 99 <sup>330</sup>	Werklok Typ „Monta“	59	BR 99 <sup>480</sup>	Kreis Jerichow I	89
BR 99 <sup>21</sup>	Neubau DRG	25	BR 99 <sup>331</sup>	Waldeisenb. Muskau	60	BR 99 <sup>500</sup>	Werkl. Typ „Helfmann“	90
BR 99 <sup>22</sup>	Einheitslok	26	BR 99 <sup>331</sup>	Waldeisenb. Muskau,	61	BR 99 <sup>500</sup>	Spremberg	90
BR 99 <sup>23-24</sup>	Neubau DR	28	BR 99 <sup>331</sup>	ehem. Brigadelok	61	BR 99 <sup>520</sup>	Spremberg	91
BR 99 <sup>24</sup>	Pillkaller KB/DB	30	BR 99 <sup>331</sup>	Waldeisenb. Muskau	62	BR 99 <sup>560</sup>	Lenz-Typ i	92
BR 99 <sup>25</sup>	LAG	31	BR 99 <sup>335</sup>	MPSB	63	BR 99 <sup>561</sup>	Lenz-Typ o	93
BR 99 <sup>26</sup>	LAG	32	BR 99 <sup>336</sup>	MPSB	64	BR 99 <sup>562</sup>	Lenz-Typ ii	94
BR 99 <sup>29</sup>	Wehrmacht/DB	33	BR 99 <sup>345</sup>	MPSB	65	BR 99 <sup>563</sup>	NWE	95
BR 99 <sup>30</sup>	meck T 7	34	BR 99 <sup>346</sup>	MPSB	66	BR 99 <sup>563</sup>	Spreewaldbahn	96
BR 99 <sup>31</sup>	DRG (meck T 42)	35	BR 99 <sup>365</sup>	MPSB	67	BR 99 <sup>570</sup>	Spreewaldbahn	97
BR 99 <sup>32</sup>	DRG	36	BR 99 <sup>400</sup>	Heeresfeldbahn	68	BR 99 <sup>571</sup>	G.M.W.E.	98
BR 99 <sup>40</sup>	pr T 37	37	BR 99 <sup>405</sup>	Österr. Heeresfeldb.	68	BR 99 <sup>580</sup>	HHE, NWE	99
BR 99 <sup>41-42</sup>	pr T 38	38	BR 99 <sup>430</sup>	ehem. Werklok der		BR 99 <sup>581</sup>	GHE	100
BR 99 <sup>43</sup>	pr T 39	39	BR 99 <sup>450</sup>	O&K-Typenreihe	69	BR 99 <sup>590</sup>	NWE	101
BR 99 <sup>44</sup>	Nachbau DRG	40	BR 99 <sup>450</sup>	Kreis Jerichow I	70	BR 99 <sup>591</sup>	G.M.W.E.	102
BR 99 <sup>50</sup>	wü Tss 3	41	BR 99 <sup>450</sup>	Prignitzer KB (1897)	70	BR 99 <sup>600</sup>	NWE	103
BR 99 <sup>51-60</sup>	sä IV K	42	BR 99 <sup>450</sup>	Prignitzer KB	71	BR 99 <sup>601</sup>	NWE	104
				(1906/1912)		BR 99 <sup>610</sup>	NWE	105
			BR 99 <sup>451</sup>	RSN/Umbau DR	72	Baureihenbezeichnung der Schmalspurlokomotiven		106
			BR 99 <sup>451</sup>	Rathenow-SN	73			



## Einleitung

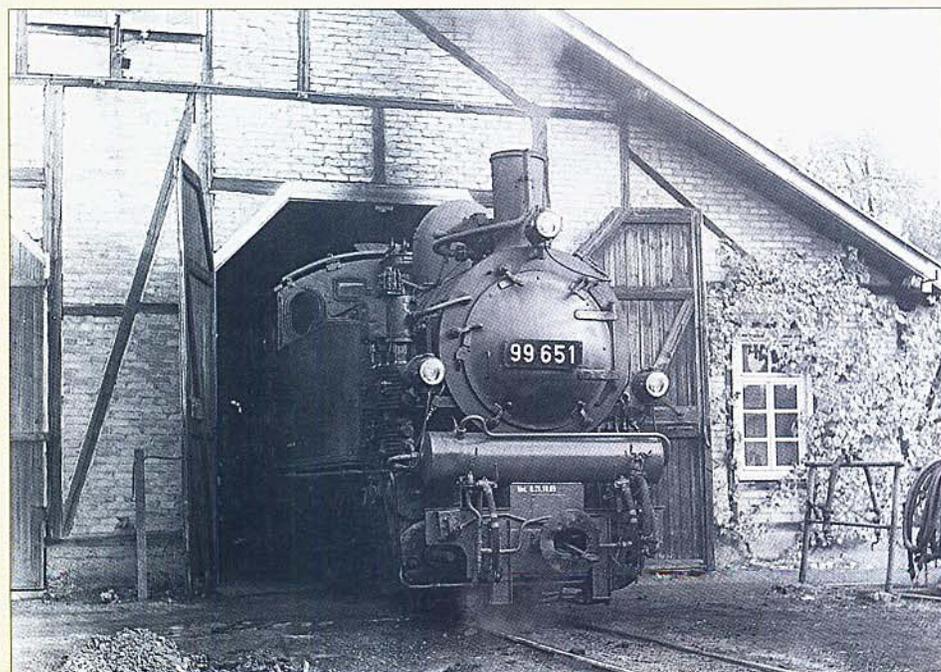
Bereits vor dem Ende des 18. Jahrhunderts entstanden einige kleine Bahnen ohne einheitliches Spurmaß, die vor allem der Erschließung verschiedener Lagerstätten von Erz und Kohle dienten. Den ersten Grubenbahnen folgten bald auch Spurwege zum Abtransport der Bodenschätze auf Fahrbahnen, die noch aus Holz gezimmert waren. Die Erfindung der Dampfmaschine durch James Watt im Jahre 1769 gab dem Bahnbau neue Impulse. Damit angetriebene Seilwinden ermöglichten nun die Beför-

derung ganzer Züge, Mensch und Tier konnten dadurch wesentlich entlastet werden.

Den Plänen Henschels zum Bau von Dampfwagen folgten bereits im Jahre 1822 die Entwürfe zur Anlage von Feld- und Waldbahnen. Die erste deutsche Eisenbahn-Actien-Gesellschaft war im Jahre 1828 gegründet worden, „um mittelst einer Eisenbahn den Absatz der Ruhrkohlen nach dem Wupperthale und ins Bergische zu vermitteln, respektive die bergischen

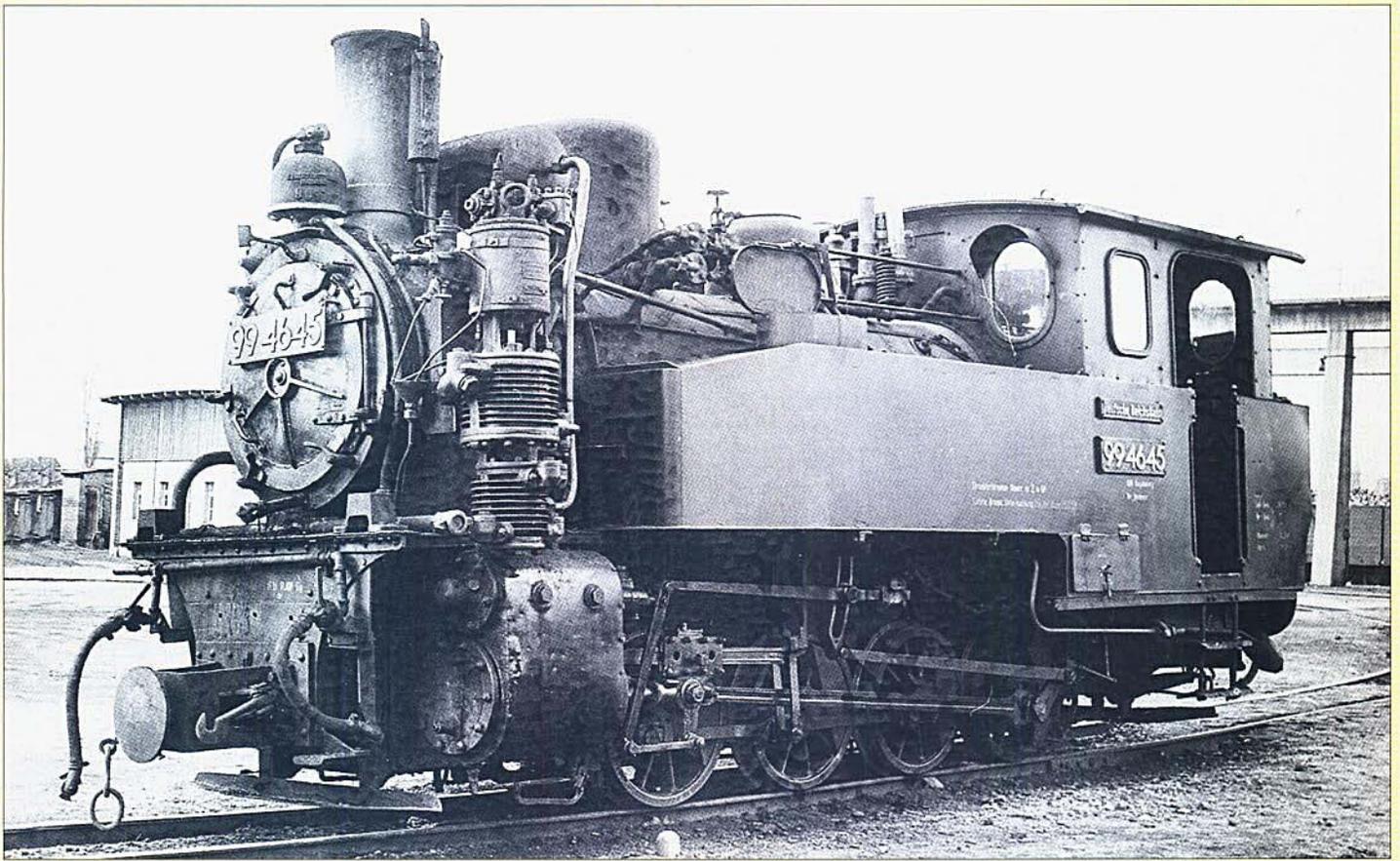
Fabriken wohlfeiler mit Kohlen zu versorgen“. Die Spurweite jener westfälischen Pferdebahn mit einer Gesamtlänge von rund 60 km betrug 610 mm.

Beim Bau der frühen Bahnen galt es noch recht große Widerstände zu überwinden, wie das Beispiel der Bröltalbahn zu zeigen vermag. Dort sollten Erz und Kalkgestein aus der Umgebung von Waldbröl nach Hennef an der Köln-Gießener Bahn transportiert werden. Die Bahntrasse mit einer Länge von 81,65 km und einer Spurweite von 785 mm lag zum überwiegenden Teil in der Landstraße oder dicht daneben. Da der Pferdebetrieb nicht befriedigte, wurde der Lokomotiveinsatz angestrebt, für den es im Jahre 1863 eine zunächst eingeschränkte Betriebserlaubnis gab. In den ersten Monaten wurde jeder Zug noch von einem Polizeikommissar begleitet, der alle Zwischenfälle zu protokollieren hatte. Wenig später konnte jedoch die endgültige Konzession erteilt und 1866 auch schon der Personenverkehr aufgenommen werden. Dem täg-



**Bild 3:** In der Zeit um 1947 entstand die Aufnahme der preußischen T 33 mit der Betriebsnummer 99 044 im Bahnhof Ebhausen an der Strecke Nagold-Altensteig. Zusammen mit 99 041 und 045 war die Lok noch in den Bestand der DB gekommen und am 20. August 1955 ausgemustert worden. Die beiden anderen Exemplare schieden erst zwei Jahre später aus. **Abb.: E. Schörner/Archiv Obermayer**

**Bild 4:** Bereits 1928 war diese sächsische VI K, die 1965 aus dem Lokschuppen von Beilstein lugte, nach Württemberg gekommen. Nach ihrer Ausmusterung wurde sie Denkmal in Steinheim/Murr. **Abb.: H. Obermayer**



lich verkehrenden Güterzug war ein Personenwagen beige gestellt worden, dessen Benutzung bis zum Jahre 1872 sogar unentgeltlich blieb.

Bei den nun allmählich überall entstehenden Schmalspurbahnen ließ sich noch keine Tendenz zu einheitlichen Spurmaßen erkennen. In einer um 1883 erarbeiteten Statistik waren 30 verschiedene Spurweiten von 420 bis 1000 mm aufgelistet. Erst die Verabschiedung des preußischen Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 und der wenig später im August abgehaltene große internationale Eisenbahnkongress in Petersburg führten zu einer drastischen Einschränkung. Neu zu errichtende Schmalspurbahnen sollten nur noch die Spurweiten 600, 750 oder 1000 mm erhalten.

Schon vor dieser Festlegung hatte sich Sachsen zu einem einheitlichen Spurmaß von 750 mm entschlossen und bereits im Jahre 1881 die erste Schmalspurbahn von Wilkau nach Kirchberg eröffnet. Elf Jahre später existierten in Sachsen schon 15

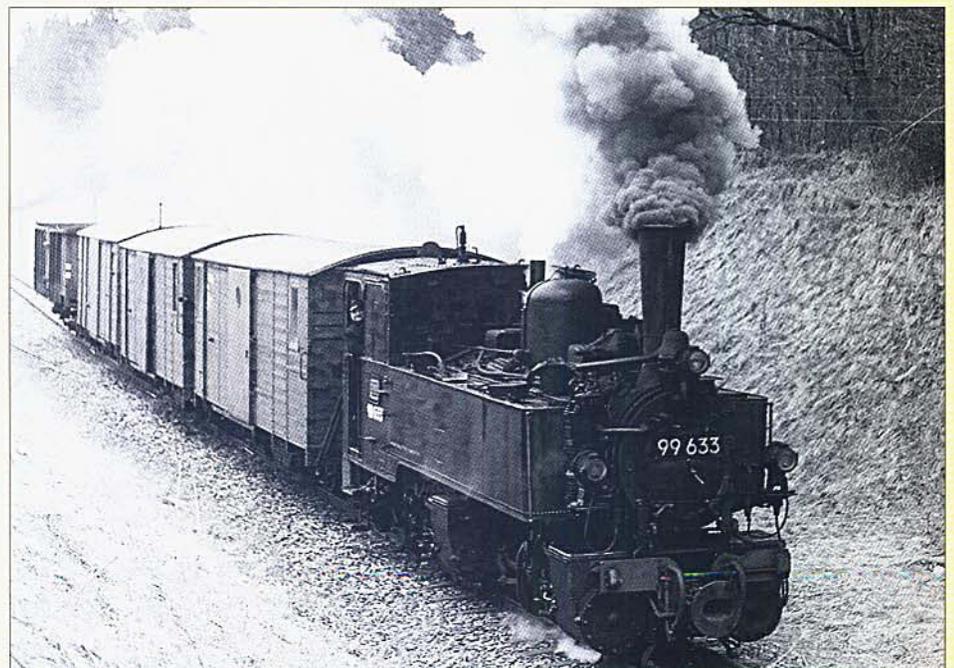
Schmalspurbahnen mit einer Streckenlänge von 282 km. In Preußen waren zum 31. Dezember 1893 bereits mehr als 50 Bahnen registriert, deren Spurweiten zwischen 600 und 1000 mm lagen. Bereits im Jahre 1885 nahm in Bayern eine meterspurige Bahn den Betrieb auf, 1891 auch in Württemberg. Im Jahre 1892 eröffnete die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn den Betrieb mit der Spurweite von 600 mm. Vier Jahre später folgte die 900-mm-Bahn von Doberan nach Heiligen-

damm. Bis 1894 wiesen die in Deutschland bestehenden Schmalspurbahnen schon eine Streckenlänge von 1340 km auf. Für den Betrieb standen 276 Lokomotiven, 756 Personen-, 124 Gepäck- und 5336 Güterwagen zur Verfügung.

Diese günstige Entwicklung hielt auch in den folgenden zwei Jahrzehnten an. Bis zum Ende des Jahres 1918 wuchs die Streckenlänge auf 8700 km. Den schmalspurigen Kleinbahnen war es gelungen, abseits liegende Landstriche an die großen

**Bild 5:** Stellvertretend für die vielen nach 1945 in die Baureihe 99 eingegliederten und ab Seite 56 behandelten Lokomotiven soll die 99 4645 stehen. Die Maschine stand am 8. Dezember 1963 noch im Netz von Burg in Dienst. **Abb.: H. Müller**

**Bild 6:** Die 99 633 als letzte württembergische Mallet-Schmalspurlokomotive im Frühjahr 1968 auf dem Weg von Bad Buchau nach Schussenried. Nach 70 Dienstjahren wurde sie 1969 ausgemustert und in den Museumsbestand der DGEG übernommen. **Abb.: H. Obermayer**





Verkehrswege anzuschließen. Schmalspurbahnen war es vorbehalten, in topografisch ungünstige Gebiete vorzudringen, engen Windungen von Flussläufen zu folgen und auf schmalen Trassen das Hügelland zu erklimmen. Weitere Vorteile lagen bei den geringeren Kosten für den Streckenbau und deren Unterhaltung sowie für die Beschaffung und Wartung der einfacheren Fahrzeuge.

In einer Dokumentation aus dem Jahre 1895 ist ein interessanter Vergleich der Anlagekosten von Normal- und Schmalspurbahnen festgehalten. Die Kosten je Kilometer aller vollspurigen Bahnen Deutschlands

wurden mit einem Durchschnittswert von 250 000 Mark beziffert. Im Gegensatz dazu standen 78 000 Mark für jeden Kilometer der bis zu diesem Zeitpunkt bestehenden 327 km der sächsischen Schmalspurbahnen, obwohl diese auf weiten Streckenabschnitten durch gebirgiges Terrain führten. Noch sehr viel geringer war der Aufwand für Bahnen mit der Spurweite von 600 mm.

### Die Entwicklung von Schmalspurlokomotiven

Die ersten deutschen Schmalspurlokomotiven waren noch recht kleine und an-

spruchslose Fahrzeuge mit zwei oder drei miteinander gekuppelten Radsätzen. Mit der Ausweitung der Streckennetze und einem starken Anwachsen der Zuglasten ergab sich bald die Notwendigkeit, stärkere Maschinen einzusetzen. Kleine Gleisradien, schwacher Oberbau und stark beschnittene Lichtraumprofile erschwerten zunächst noch die Entwicklung größerer Lokomotiven. Um zulässige Achslasten nicht zu überschreiten, mussten die bald benötigten schwereren Maschinen vielachsiger ausgeführt werden. Damit wuchs aber zugleich der Gesamtachsstand und damit auch das Problem der Lagerung der Radsätze im Lokomotivrahmen. In Anbetracht von Gleisradien bis zur Untergrenze von 35 m waren den bislang üblichen starren Rahmen und ihren Achslagerungen enge Grenzen gesetzt, die neue Konstruktionen verlangten. Bereits 1865 hatte Fairlie die Konzeption einer Gelenklokomotive von Cockerill aufgegriffen und verbessert. Ein Fahrzeug mit zwei Langkesseln und einem dazwischen angeordneten gemeinsamen Stehkessel lief auf zwei Drehgestellen mit je zwei Zy-



**Bild 7:** Mitte der achtziger Jahre waren noch mehrere in Mügeln beheimatete Meyer-Lokomotiven der sächsischen Gattung IV K im Einsatz nach Oschatz. **Abb.: H. Obermayer**

**Bild 8:** Bereits 1899 lieferte Krauss eine kleine C 1'-Lokomotive an die Kreisbahn Rathenow-Senzke-Nauen. Im Jahre 1949 gelangte diese Lok als 99 4511 in den Bestand der DR. Nach einer 1965 abgeschlossenen totalen Runderneuerung wurde sie 1971 ausgemustert. Jetzt befindet sich die Maschine bei der Preßnitztalbahn in Jöhstadt. **Abb.: H. Obermayer**

lindern. Die Königlich Sächsischen Eisenbahnen erwarben 1885 zwei solche Lokomotiven von der englischen Firma Hawthorn. Richard Hartmann in Chemnitz übernahm dieses Prinzip im Jahre 1902 für den Bau von drei Maschinen der Gattung I M. Noch vor dem Einsatz dieser Fairlie-Lokomotiven waren nach der Praxis von Stephenson kleine zweiachsige Fahrzeuge an den Führerhausenden kurzgekuppelt und als Doppellokomotiven verwendet worden. Mit zwei Dampfdruckgestellen der Bauart Günther-Meyer, ansonsten jedoch in üblicher Ausführung, schuf Hartmann im Jahre 1892 die ersten Lokomotiven der Gattung IV K. Trotz gelegentlicher Schwierigkeiten mit undichten Dampfleitungen zwischen beiden Zylindergruppen bewährten sich die Maschinen außerordentlich gut. Die letzten der 96 Exemplare, die bis 1922 entstanden, verkehren auch heute noch auf sächsischen Schmalspurbahnen. Als sehr langlebig erwiesen sich auch die Lokomotiven der Bauart Mallet mit einer in einem festen hinteren Hauptrahmen gelagerten Achsgruppe und einem vorderen Triebgestell. Einige dieser Maschinen der Harzbahn und aus Württemberg sind erhalten und zum Teil sogar betriebsfähig geblieben. Von den Fahrzeugen mit ungeteiltem Rahmen sind zunächst die Lokomotiven mit dem vielteiligen Klose-Triebwerk zu nennen. Zwei Doppel-Parallelgramm-Gestänge bewirkten eine Änderung der wirksamen Länge der Kuppelstangen und ermöglichten damit eine Radialeinstellung der Endachsen beim Befahren enger Gleisbögen. Hoher Wartungsaufwand und zunehmend starker Verschleiß beendete den Betriebs-einsatz dieser Maschinen bis zum Jahre 1928. Keine weite Verbreitung fanden auch die 1891 von Hagans entwickelten Lokomotiven mit einem hinteren Treibachsgestell, dessen Radsätze mit Schwinghebeln vom Triebwerk der vorderen Radsatzgruppe angetrieben wurden.

Erst der Einbau seitenverschieblicher Achsen nach den Konstruktionen der Ingenieure Gölsdorf, Klien und Lindner eröffnete neue Perspektiven bei der Entwicklung vielachsiger Lokomotiven höherer Leistung. Beachtung verdienen die auch bei Schmalspurlokomotiven verwendeten Deichsel- und Lenkgestelle der Bauarten Bissel und Krauss-Helmholtz sowie die von Luttermüller eingeführten zahnradgekuppelten Endachsen und die Eckardt-Gestelle von Schwarzkopff. Die vielen unterschiedlichen Gegebenheiten und Anforderungen des Schmalspurbetriebs waren für die Konstrukteure ein besonderer Ansporn. Viele der Maschinen für die kleineren Spurweiten lassen sich in ihrer spezifischen Leistung und Betriebstüchtigkeit durchaus mit erfolgreichen Lokomotiven der Regelspur messen.

## Umgezeichnete Schmalspurlokomotiven

Von den vielen Dampflokomotiven sehr unterschiedlicher Bauart, die auf deutschen Schmalspurbahnen im Einsatz standen, be-



**Bild 9:** Spektakuläre Ausfahrt der 99 747 des Baujahrs 1929 aus dem Rabenauer Grund mit einem planmäßigen Personenzug nach Kipsdorf. **Abb.:** H. Obermayer

rücksichtigte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in ihrem verbindlichen Nummernplan – der zwischen Mai 1925 und Februar 1926 ausgearbeitet worden war – insgesamt 261 Fahrzeuge. Außer kleinen Serien aus Bayern und Preußen sowie verschiedenen Einzelstücken und den Fahrzeugen für die Spurweiten von 785 mm aus Oberschlesien und 900 mm aus Mecklenburg befanden sich darunter allein 151 Maschinen sächsischer Herkunft. Obwohl zur Umzeichnung vorgesehen, waren vier Klose-Lokomotiven der württembergischen Klasse Tss 3 nicht aufgelistet, dafür aber schon acht Maschinen der ab 1923 nachgebauten Gattung VI K aus Sachsen und die fünf baugleichen Exemplare aus Württemberg.

Von 1925 bis 1945 kamen noch 86 Fahrzeuge der DRG, vier Maschinen der LAG sowie die 1939 aus Polen zurückgeführten beiden preußischen T 39 und 16 Stück der Gattung T 38 hinzu. Nach Kriegsende beschaffte die Deutsche Reichsbahn in der

DDR insgesamt 41 neue Schmalspurlokomotiven und übernahm ab 1949 noch mehr als 110 Maschinen ehemaliger Privatbahnen. Von fünf Einzelstücken, die auf Umwegen in die Westzonen gelangten waren, kamen nur zwei Stück noch zu planmäßigem Einsatz bei der Deutschen Bundesbahn.

All diesen Fahrzeugen der Spurweiten 600 bis 1000 mm, die eine Betriebsnummer der Baureihe 99 trugen, ist dieser achte und letzte Band der Reihe Dampflok-Report gewidmet. Außer den Lokomotiven, die im Betriebsdienst auf mehreren Bahnen im Harz, in Mecklenburg und in Sachsen immer noch im Einsatz stehen, werden auch Bauarten beschrieben sowie in Typenzeichnungen und Fotos vorgestellt, die längst ausgemustert und fast vergessen sind. Die technischen Daten dieser Dokumentation sind vielen inzwischen schon seltenen Originalunterlagen, privaten Aufzeichnungen und den wenigen amtlichen Verzeichnissen entnommen.

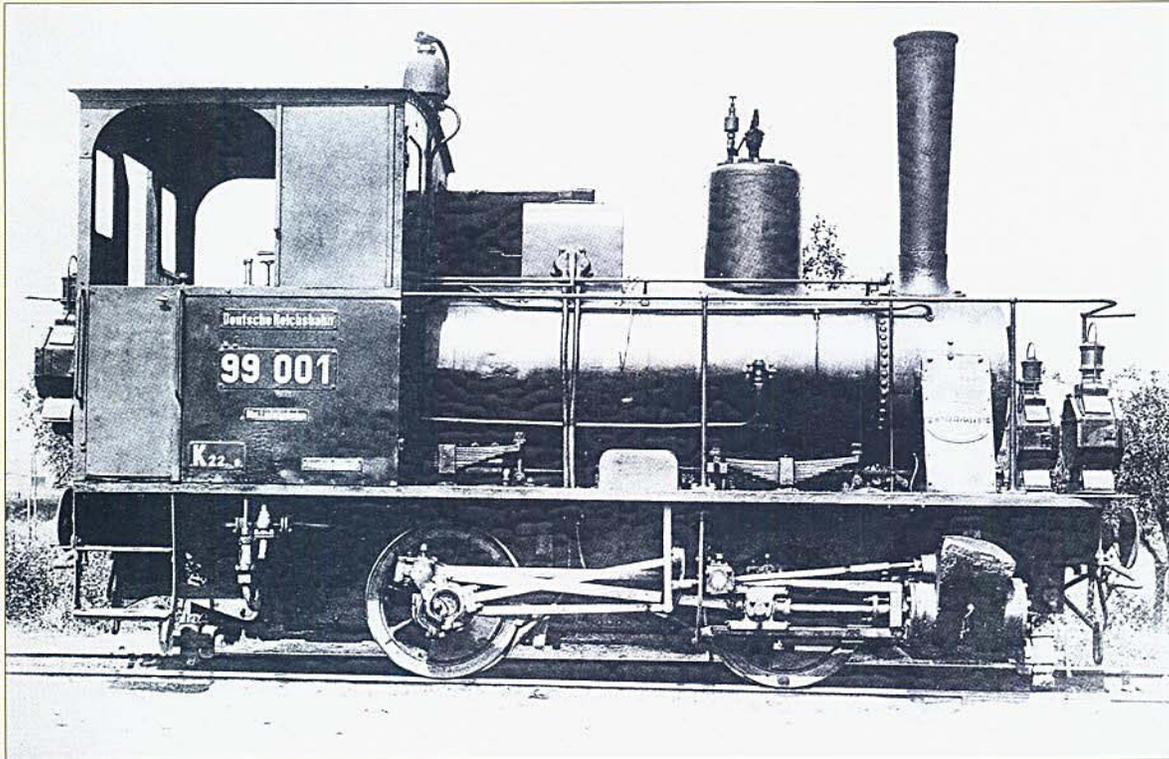
**Horst J. Obermayer**

# BR 99<sup>00</sup>

## pf L 2

Bauart B n2t  
1. Baujahr 1903

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 22.8	Rostfläche	0,50 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	855 mm	Verdampfungsheizfläche	25,40 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	240 mm
Länge über Mittelpuffer	6030 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	15,00 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienlast	15,00 t
Wasservorrat	1,40 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,60 t



Radsatz. Die außen liegende Steuerung mit Flachschiebern entsprach der Bauart Stephenson. Eine Wurfhebel-Handbremse wirkte über vier Bremsklötze von vorne auf alle vier Räder. Für das Abbremsen der Wagen war eine Körting-Saugluftbremse vorhanden. Der Wasservorrat wurde im Rahmen und in dem links vor dem Führerhaus auf dem Umlauf stehenden Behälter mitgeführt, auf und in dem auch der Brennstoff gelagert war. An der vorderen Dachkante war ein Dampfbläutwerk der Bauart Latowski angebaut.

Mit den Fabriknummern 4920, 4921 und 5198 bis 5200 lieferte die Lokomotivfabrik von Georg Krauss & Comp., München, in den Jahren 1903 und 1905 fünf kleine zweiachsige Tenderlokomotiven für die schmalspurigen Strecken in der Pfalz. Die Fahrzeuge, die bei Lieferung neben den Bahnnummern XXIII bis XXVIII auch noch Namenstafeln trugen, kamen auf der 29,1 km langen Strecke von Neustadt/Hardt nach Speyer zum Einsatz.

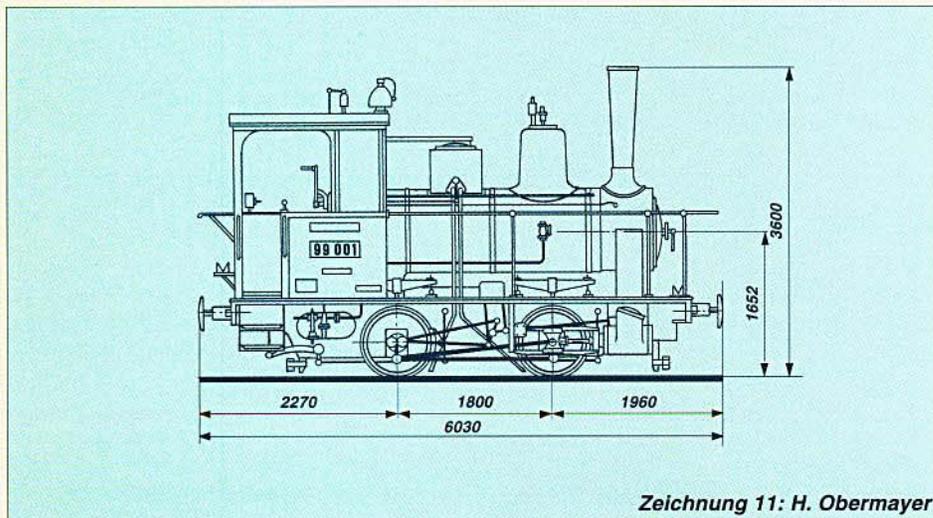
Zu den besonderen Ausstattungsmerkmalen zählten Türen in der rechten Vorderfront

und in der Rückseite des Führerhauses sowie der mit einem Geländer versehene rechte Umlauf und die Übergangseinrichtungen an beiden Fahrzeugenden. Der auf dem ersten Kesselschuss sitzende Dampfdom trug ein Sicherheitsventil der Bauart Ramsbottom. Vom dahinter angeordneten Sandbehälter auf dem zweiten Kesselschuss führten an beiden Seiten zwei Fallrohre hinter die vorderen und vor die hinteren Räder.

Die Treibstangen der zweischienig geführten Kreuzköpfe arbeiteten auf den hinteren

galt als zuverlässig und genügte lange Zeit allen Anforderungen. Alle Fahrzeuge waren noch von der Deutschen Reichsbahn übernommen und im endgültigen Nummernplan verzeichnet worden. Sie blieben weiterhin im Bw Neustadt/Hardt (heute Neustadt/Weinstraße) beheimatet und vor leichten Zügen im Einsatz.

Als erstes Exemplar wurde die 99 003 bereits im Jahre 1931 ausgemustert. Bis 1935 folgten die 99 002 und 005 und im Jahre 1942 mussten auch die beiden letzten Maschinen den Dienst quittieren. Eine zweite Lokomotive, die danach auch mit der Betriebsnummer 99 001 geführt wurde, kam aus Südwestfrankreich in die Pfalz, war aber bereits im Mai 1945 wieder an Frankreich zurückgegeben worden. **H.O.**



Zeichnung 11: H. Obermayer

### Lieferfirma:

Krauss & Comp.

5 Stück

### Betriebsnummern:

99 001 bis 005

**Bild 10:** Alle fünf Maschinen der pf L 2 wurden von der DRG übernommen. Vor der Tür in der Rückfront war ein Übergang vorhanden, an der linken Seite vor dem Führerhaus ein kleiner Behälter für Wasser und Kohle.  
**Abb.:** Archiv Obermayer

<b>Spurweite</b>	<b>1000 mm</b>		
Gattungszeichen	K 22.7	Rostfläche	0,53 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	22,55 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	6,00 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	290 mm
Länge über Mittelpuffer	6003 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	15,80 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienlast	15,80 t
Wasservorrat	1,70 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,60 t

# BR 99<sup>01</sup>

## pf Pts 2/2

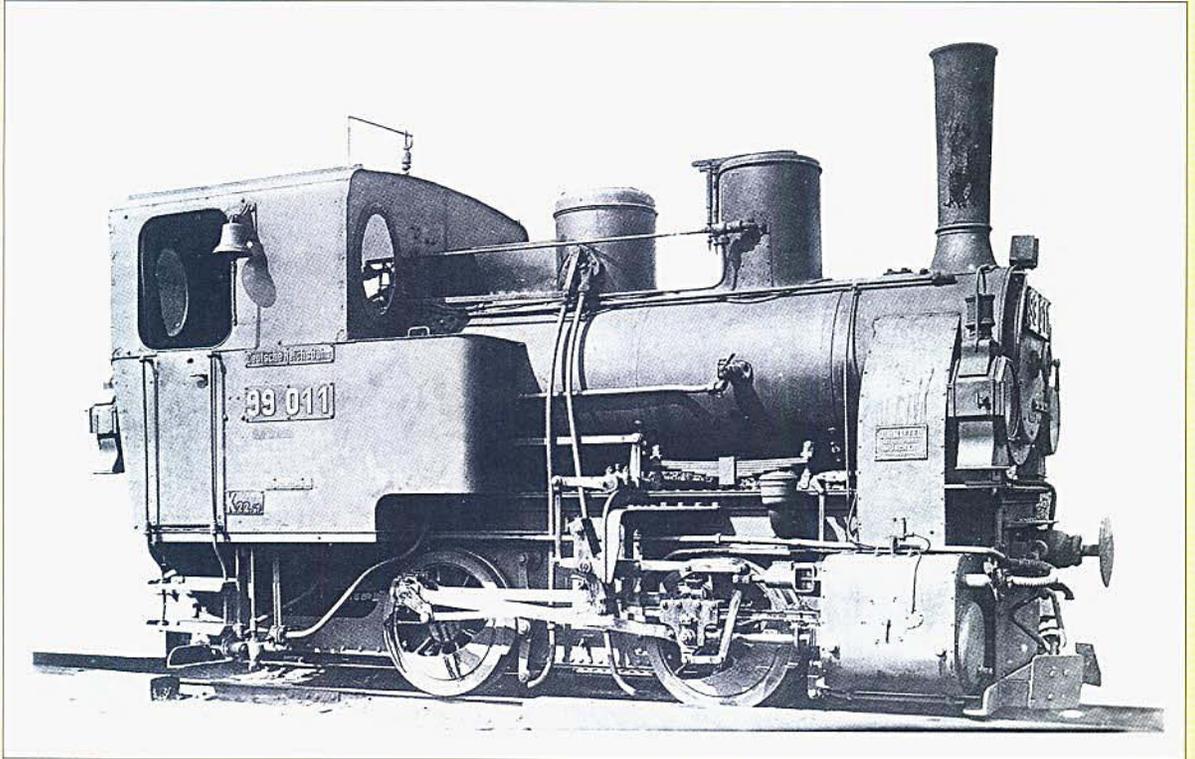
### Bauart B h2t

#### 1. Baujahr 1916

Nachdem sich in der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts die wirtschaftlichen Vorteile des Heißdampfverfahrens bei einigen Gattungen neuer Regelspurlokomotiven gezeigt hatten, war die Firma J. A. Maffei im zweiten Jahrzehnt auch beim Bau schmalspuriger Fahrzeuge dazu übergegangen. Zu den ersten Maschinen, die für Bahnen mit Spurweiten von 900 und 1000 mm angeboten wurden, zählte die unter der Fabriknummer 3637 im Jahre 1916 mit der Bahnnummer XXX gebaute Lok, die zum Bestand des Bw Neustadt/Haardt zählte und auf dem Schmalspurnetz der Pfalz zum Einsatz kam.

Als besonderes Baumerkmal ist der gerundete Dachübergang zu den Seitenwänden des Führerhauses mit schmalen Türabschnitten und großen ovalen Frontfenstern zu nennen. Als zweite Signaleinrichtung diente außer der Dampfpeife auf dem Dach ein Handläutewerk an der rechten Führerhauswand. Der einschüssig ausgeführte Langkessel trug auf dem vorderen Bereich den Dampfdom mit den beiden Federwaagsicherheitsventilen, auf dem hinteren Teil den runden Sanddom mit zwei Fallrohren an beiden Seiten. Zwischen die beiden Rohrwände mit einem Abstand von 2200 mm waren 47 Heiz- und 12 Rauchrohre sowie ein Rauchrohrüberhitzer der Bauart Schmidt eingebaut.

Als Antriebsachse diente der hintere Radatz, die Steuerung mit Kolbenschiebern entsprach der Bauart Heusinger. Das gesamte Speisewasser war in einem Rahmenbehälter mit seitlichen Einlaufhutzen untergebracht. Als Speiseeinrichtung waren zwei saugende Dampfstrahlpumpen vor-



handen. In die beiden kleinen Seitenkästen vor dem Führerhaus verteilt lagerte der bescheidene Kohlevorrat von 0,6 t. Zum Abbremsen der Lok war eine von vorne über vier Bremsklötze wirkende Wurfhebel-Handbremse vorhanden, für den Wagenzug eine Saugluftbremse der Bauart Körting. Die Lokbeleuchtung bestand aus den großen Petroleumlaternen.

Die Deutsche Reichsbahn hatte auch dieses Einzelstück noch in ihren Betriebsbestand in der Rbd Ludwigshafen übernommen und nach 1926 in 99 011 umgezeich-

net. Kurze Zeit später genügte die Lok nicht mehr den gewachsenen Anforderungen. Zunächst noch als Reserve vorgehalten, wurde die Maschine bereits im Jahre 1931 ausgemustert. H.O.

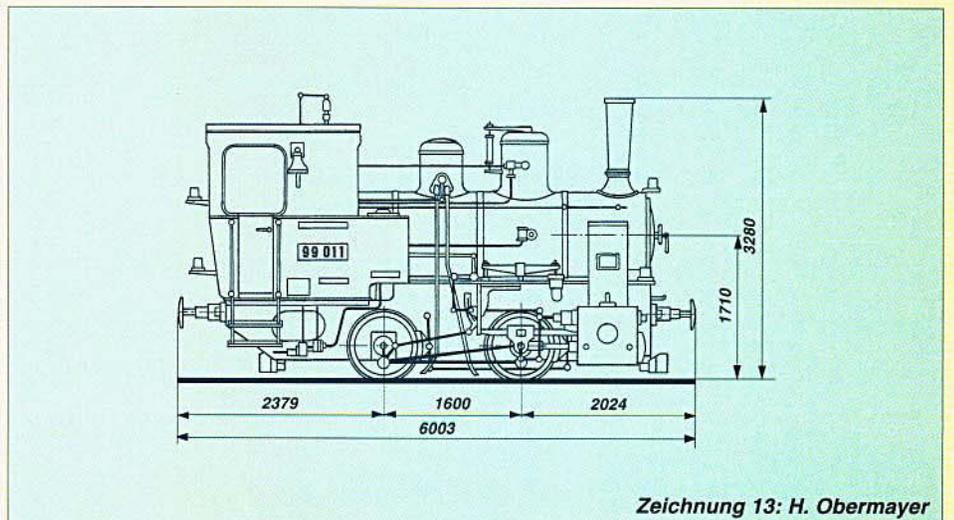
#### Lieferfirma:

J. A. Maffei

1 Stück

#### Betriebsnummer:

99 011



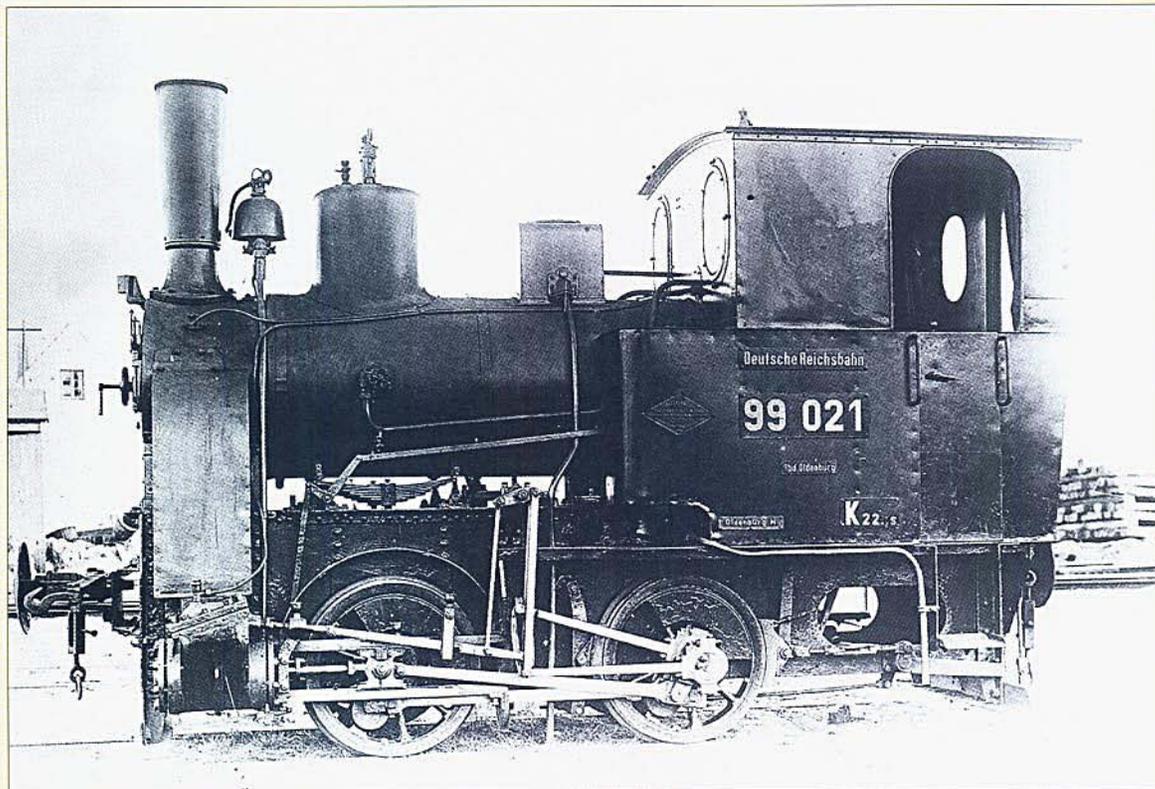
Zeichnung 13: H. Obermayer

**Bild 12:** Dieses Einzelstück unter den pfälzischen Schmalspurlokomotiven wurde nach 1926 als 99 011 bezeichnet und war mit großen Petroleumlaternen sowie einer seitlichen Glocke ausgestattet.  
**Abb.:** Archiv Obermayer

# BR 99<sup>02</sup> old B

Bauart B n2t  
1. Baujahr 1904

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 22.5	Rostfläche	0,39 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	17,60 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	185 mm
Länge über Mittelpuffer	4958 mm	Kolbenhub	300 mm
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h	Lokreibungslast	9,40 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienlast	9,40 t
Wasservorrat	1,20 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,35 t

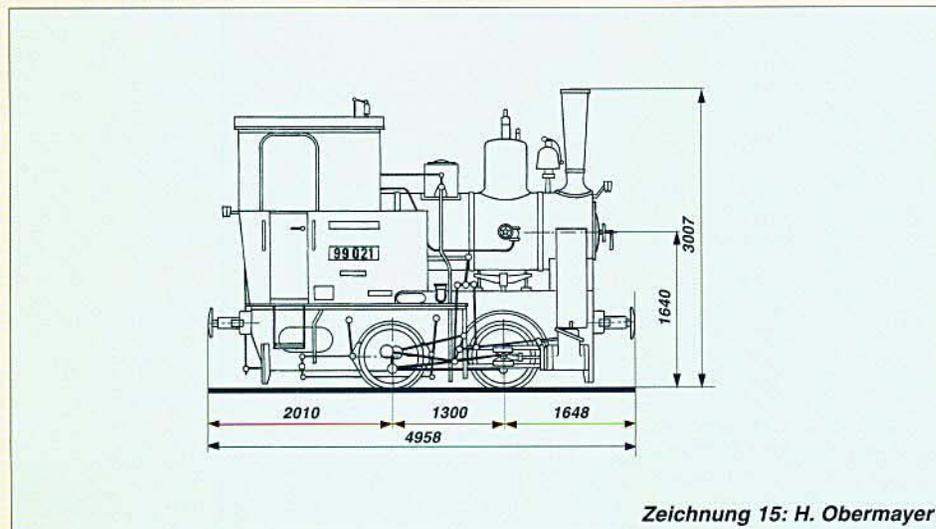


halter führte an jeder Seite ein Fallrohr zwischen die Räder der beiden miteinander gekuppelten Achsen. Das Dampfplätewerk hinter dem hohen und schlanken Schornstein war erst später angebaut worden. Die kleinen Nassdampfzylinder mit Flachschiebern arbeiteten auf den hinteren Kuppelradsatz, die außen liegende Steuerung entsprach der Bauart Allan. Eine Handspindelbremse wirkte mit je zwei Bremsklötzen auf die hinteren Treibräder. Bei Ablieferung der Lok waren die Dampfrohre zwischen Rauchkammer und Zylindern noch nicht verkleidet. Über den Einstiegen wies das

Der nun ganzjährige Betrieb und die inzwischen um 5 km verlängerte Strecke zum neuen Ostanleger erforderten im Jahre 1904 die Beschaffung einer dritten Dampflokomotive für die Wangerooger Inselbahn. Den Bauauftrag erteilten die Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen der im Jahre 1891 gegründeten Firma Stahlbahnwerke Freudenstein & Co. Aktiengesellschaft in Berlin-Tempelhof. Die Lok war dort unter der Fabriknummer 194 gebaut und im Jahre 1904 mit einer Spur-

weite von 1000 mm zum Preis von 8622 Mark geliefert und in Dienst gestellt worden. Der gesamte Wasservorrat befand sich in einem Behälter, der im Fahrzeugrahmen untergebracht war. In zwei kleinen Kästen vor dem Führerhaus konnte ein knapper Kohlevorrat von 0,35 t mitgeführt werden. Der verhältnismäßig hoch liegende Kessel trug einen Dampfdom mit Sicherheitsventil und einen eckigen Sanddom. Die 70 Heizrohre hatten eine Länge von 1800 mm zwischen beiden Rohrwänden. Vom Sandbe-

nur 1600 mm breite Führerhaus sehr schmale Ausschnitte auf. In Front- und Rückwand waren je zwei ovale Fenster vorhanden. Im endgültigen Nummernplan der Deutschen Reichsbahn hatte die Lok die neue Betriebsnummer 99 021 erhalten. Nach einer Verfügung des Reichsbahn-Zentralamtes Berlin vom August 1942 sollte die Maschine zusammen mit der 99 022 an die Ostfront auf die Strecke Ochotschewka-Kolpny versetzt werden. Nach einer noch im September 1942 im Raw Bremen durchgeführten Aufarbeitung verlor sich schließlich die Spur beider Fahrzeuge im Jahre 1944 in der Sowjetunion. **H.O.**



Zeichnung 15: H. Obermayer

### Lieferfirma:

Freudenstein & Co.

1 Stück

### Betriebsnummer:

99 021

**Bild 14:** Trotz des außerordentlich kurzen Achsstandes von nur 1300 mm und des kleinen Raddurchmessers war die 99 021 nach den Angaben im DRG-Merkbuch von 1927 für eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h zugelassen. **Abb.:** Archiv Obermayer

<b>Spurweite</b>	<b>1000 mm</b>		
Gattungszeichen	K 22.6	Rostfläche	0,45 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	21,10 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	235 mm
Länge über Mittelpuffer	5350 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	12,20 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	12,20 t
Wasservorrat	1,00 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,35 t

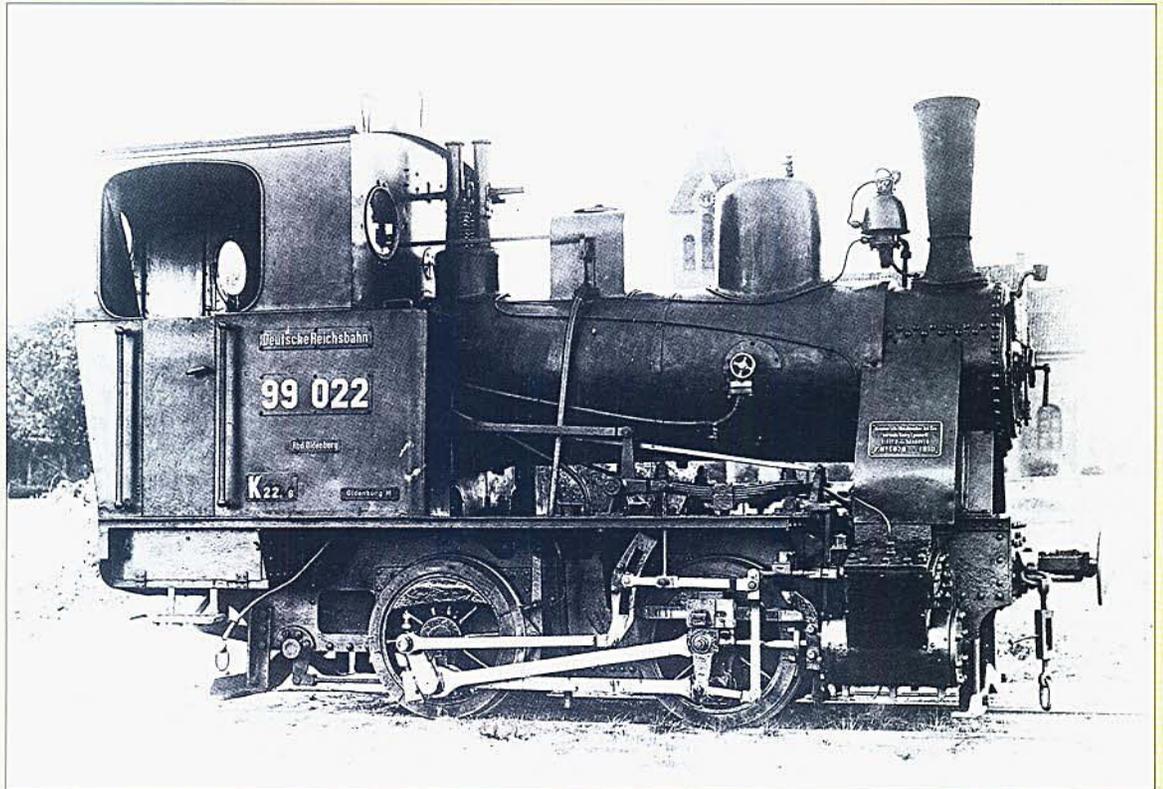
# BR 99<sup>02</sup>

# old B

## Bauart B n2t

## 1. Baujahr 1910

Schon bald nach der Jahrhundertwende war abzusehen, dass die beiden ersten Dampflokomotiven der Wangerooger Inselbahn den wachsenden Anforderungen nicht mehr genügten und auch die 1904 beschaffte dritte, etwas stärkere Maschine für die Bewältigung des Verkehrs nicht ausreichte. Um wirksame Abhilfe zu schaffen, bestellten die Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen im Jahre 1909 bei der Hannoverischen Maschinenfabrik AG (Hanomag) in Hannover-Linden eine vierte Dampflokomotive. Auch dieses Fahrzeug, das 1910 unter der Fabriknummer 5876 entstand, verfügte wieder



über nur zwei gekuppelte Radsätze und eine Nennleistung von rund 100 PS. Gesamtlänge und Achsstand waren etwas größer gewählt worden. Die Kesselmitte lag mit 1700 mm nur unwesentlich höher. Im zweischüssigen Kessel hatten die 70 Heizrohre eine Länge von 2210 mm zwischen den Rohrwänden. Der erste Kesselschuss trug den Dampfdom, der zweite einen eckigen Sanddom mit einem Fallrohr an jeder Seite. Auf dem Stehkessel saß ein Sicherheitsventil der Bauart Ramsbottom dicht vor dem Führerhaus. Erst später wurde hinter dem Schornstein noch ein Lätewerk angebaut.

Die beiden nun etwas größeren Naßdampfzylinder mit Flachschiebern trieben wiederum den hinteren Radsatz an. Die außen liegende Steuerung entsprach der Bauart Heusinger. Der Wasservorrat von 1,00 m<sup>3</sup> war nur im Blechrahmen untergebracht, der Kohlevorrat von 0,35 t in zwei kleinen Behältern vor dem Führerhaus. Eine Hebelhandbremse wirkte jeweils von vorne auf alle vier Räder. Das Führerhaus hatte grö-

ßere Ausschnitte über den Einstiegen und je zwei runde Fenster an Front- und Rückseite erhalten.

Eine baugleiche Maschine mit der Hanomag-Fabriknummer 6930 kam im Jahre 1913 auf die Inselbahn. Im Nummernplan der DRG waren die Fahrzeuge mit den Betriebsnummern 99 022 und 023 eingereiht. Erstere verblieb nach dem Zweiten Weltkrieg in der Sowjetunion. Die 99 023 gelangte noch in den Bestand der Deutschen Bundesbahn. Nach Erscheinen der ers-

ten neuen Schmalspur-Diesellokomotive V 11 901 im Jahre 1952 diente sie bis zu ihrer Ausmusterung am 22. November 1957 nur noch als Reserve. **H.O.**

### Lieferfirma:

Hanomag

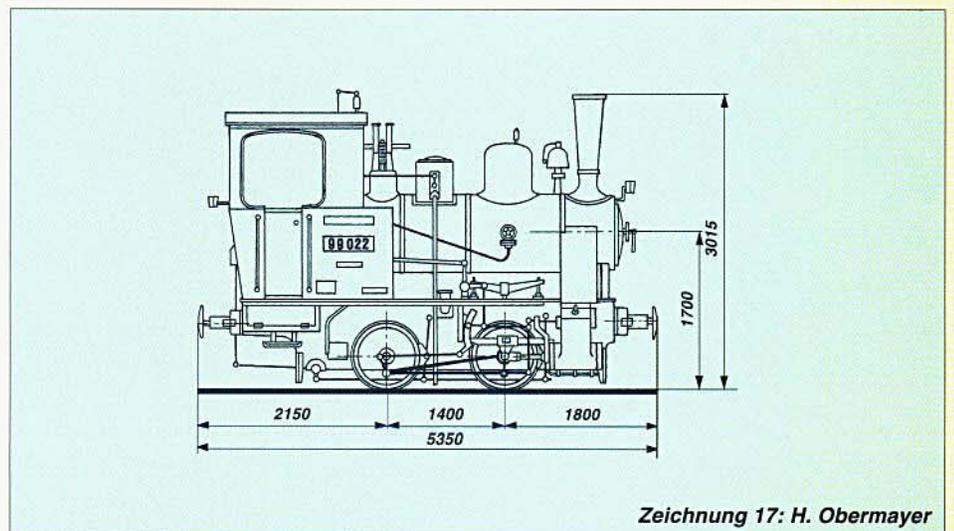
2 Stück

### Betriebsnummern:

99 022 und 023

**Bild 16:** Die im Jahre 1910 gelieferte 99 022 ging während des Zweiten Weltkriegs in der Sowjetunion verloren. Die 99 023 des Baujahrs 1913 unterschied sich nur durch das etwas größere Firmenschild.

**Abb.:** Archiv Obermayer



Zeichnung 17: H. Obermayer

# BR 99<sup>03-06</sup>

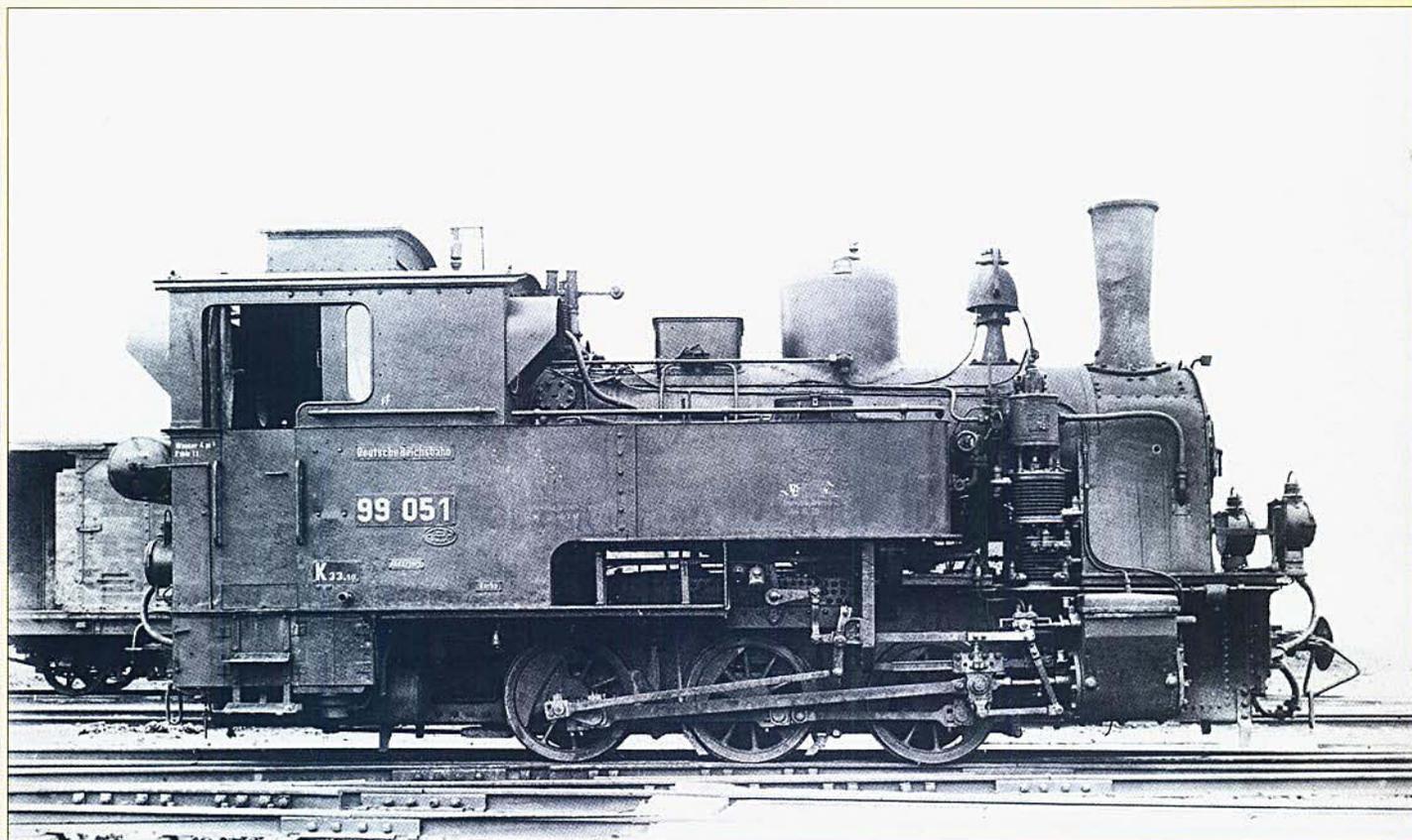
## pr T 33

Bauart C n2t  
1. Baujahr 1908

99 041 bis 063: Spurweite

1000 mm

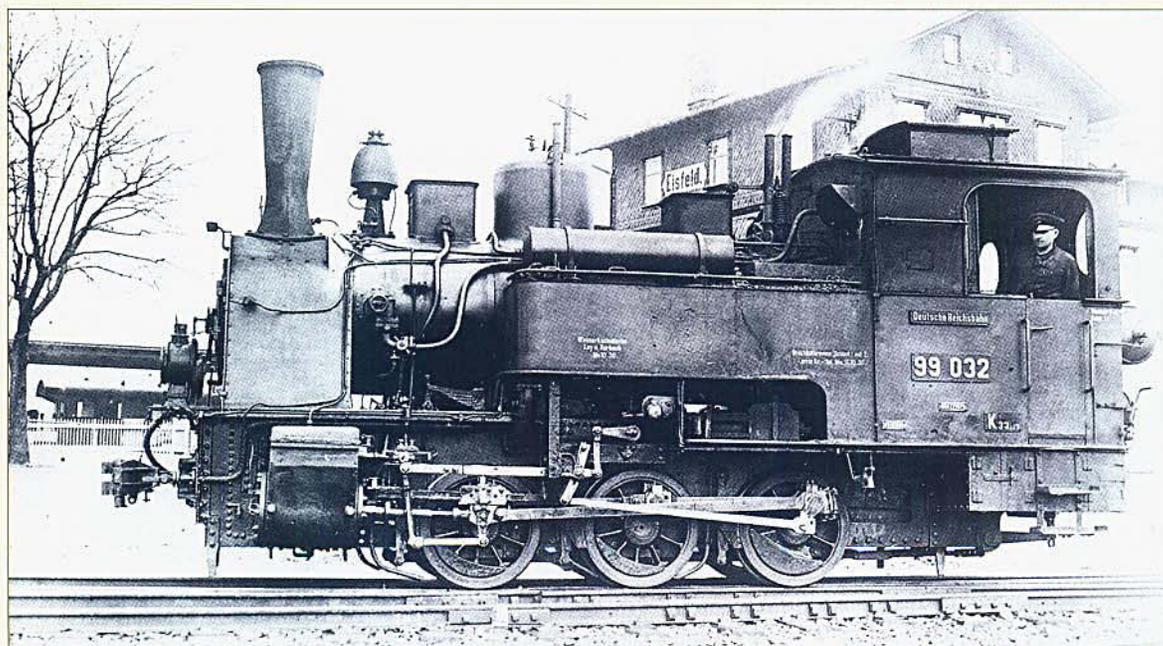
Gattungszeichen	K 33.10	Rostfläche	0,90 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	875 mm	Verdampfungsheizfläche	50,13 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	350 mm
Länge über Mittelpuffer	7000 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	29,70 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	29,70 t
Wasservorrat	3,00 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,00 t



Außer dem oberschlesischen Netz mit 785 mm Spurweite betrieben die Preußisch-Hessischen Staatsbahnen in Thüringen (KED Erfurt) drei Strecken mit 1000 mm Spurweite. Das waren die Feldbahn Dorndorf–Kaltennordheim, die Hild-

burghausen-Heldburg-Lindenauer Eisenbahn und die Strecke Eisfeld–Unterneubrunn. Die ebenfalls zur Feldbahn gehörende Strecke Salzung–Vacha war bereits zwischen 1903 und 1906 von der KPEV auf Regelspur umgebaut worden.

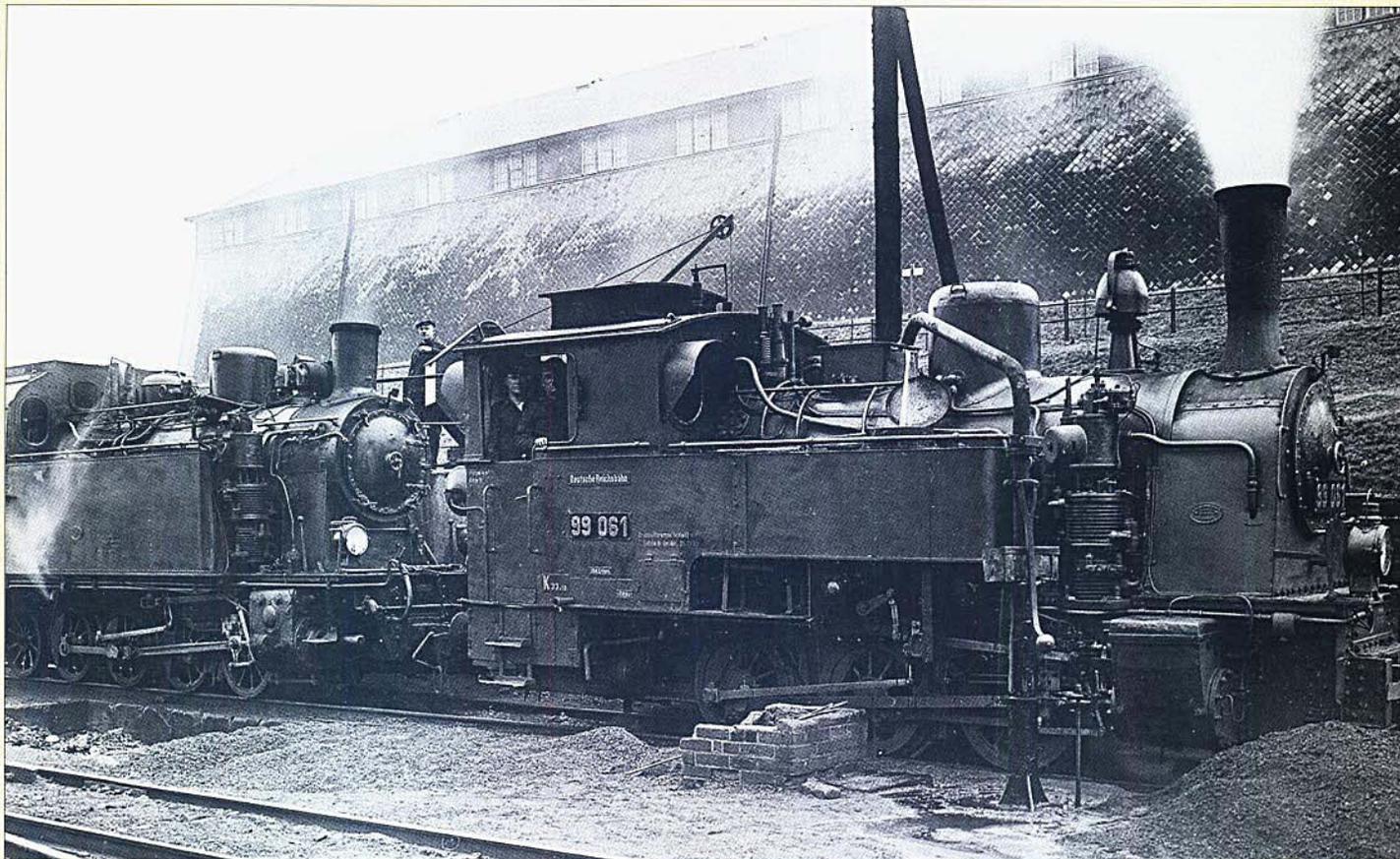
Ab 1908 beschaffte die KED Erfurt für diese Strecken insgesamt 13 dreifach gekuppelte Nassdampf-Tenderlokomotiven, die 1911 die Gattungsbezeichnung T 33 erhielten. Hersteller der Maschinen war die Erfurter Lokomotivfabrik von Christian Ha-



**Bild 18:** Lokführerseite der als pr T 33 von Hagans im Jahre 1912 gelieferten Erfurt 58 und von der Heizerseite. 1935 erfolgte ihre Ausmusterung.

**Bild 19:** Noch einmal eine pr T 33, diesmal als 99 032 und von der Heizerseite. Insgesamt 12 Lokomotiven der von Hagans gelieferten Maschinen sind von der DRG übernommen worden.

**Bild 20 (rechte Seite):** Die beiden letzten Lokgattungen der Feldbahn präsentieren sich um 1930 dem Fotografen. Hinter der 99 061 (pr T 33) steht die 99 182, eine pr T 40 mit Luttermöller-Endachsen. **Abb. 18 bis 20: Sig. Weisbrod**



gans. Die ersten beiden Maschinen (1908/589 und 590) wurden ab 1909 als T 30 geführt und trugen die Bahnnummern 9154 und 9155. 1910 hat man sie als T 32 bezeichnet und in 9201 und 9202 umgenummert, 1911 galt dann die endgültige Gattungsbezeichnung T 33 mit den Bahnnummern ERFURT 51 und ERFURT 52. Die DRG hat die Lokomotiven 1925 mit den Betriebsnummern 99 031 und 99 032 übernommen. 1912 lieferte Hagans mit den Fabriknummern 689 bis 693 fünf Maschinen als ERFURT 53 bis ERFURT 57, die bei der DRG die Betriebsnummern 99 041 bis 045 erhielten. Ebenfalls Baujahr 1912 waren die Lokomotiven mit den Fabriknummern 722 und 723, die ERFURT 58 und ERFURT 59, die 1925 die Betriebsnummern 99 051 und 052 bekamen. Die letzte Lieferung (Fabriknummern 766 bis 769) stammt aus dem Jahre 1914. Es waren dies die ERFURT 60 bis ERFURT 63, bei der DRG als 99 061 bis 063 eingenummert. Die ERFURT 63 erhielt keine Reichsbahnnummer, weil sie vor der Umzeichnung verkauft worden ist. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Lieferserien waren recht gering. Gemeinsam waren allen Lokomotiven die relativ großen Überhänge. Rauchkammer und Zylindergruppe gehörten zum vorderen Überhang, Stehkessel und Führerhaus zum hinteren Überhang. Die seitlichen Wasserkästen waren oberhalb der Rahmenwangen ausgespart, um die Zugänglichkeit zu den Tragfedern zu gewährleisten. Die Federn der Kuppelradsätze 1 und 2 lagen oberhalb der Achslager und waren durch Ausgleichhebel verbunden, die Federn des 3. Radsatzes lagen unterhalb der Achslager, der Rahmen war somit in vier Punkten

abgestützt. Der 2. Sandkasten, den die 99 031 und 032 noch zwischen Lätewerk und Dampfdom besaßen, entfiel bei allen weiteren Lieferungen. Diese beiden Maschinen erhielten das Gattungszeichen K 33.9, alle anderen K 33.10. Der Kessel blieb bei allen Lieferungen in seinen Abmessungen unverändert, minimale Abweichungen gab es zwischen 99 031/032 und den anderen Maschinen bei der Rostfläche, der Verdampfungsheizfläche und dem Kolbenhub. Die 99 061 bis 063 hatten um 0,45 m<sup>3</sup> größere Wasser- und um 0,25 t größere Kohlevorräte als die Vorgänger. Kleine Unterschiede gab es auch bei den Führerhaus-Seitenwänden. 99 031/032 besaßen kein Seitenfenster, nur einen verbreiterten Ausschnitt über der Tür. Ab der Lieferung 1912 konnte dieser Ausschnitt durch ein Schiebefenster verkleinert werden. Ge-

bremst wurde mit der Druckluftbremse Bauart Schleifer (alle Radsätze einseitig von vorn). Die Luftpumpe war vor dem rechten Wasserkasten angeordnet, die Luftbehälter unterhalb des Führerhauses oder längs auf den Wasserkästen.

Die 99 041, 044 und 045 kamen 1931 zur Rbd Ludwigshafen, Bw Neustadt/Hardt, wo sie 1955 und 1957 ausgemustert wurden. Fast alle anderen Lokomotiven sind 1935 beim Bw Vacha ausgemustert worden.

**M.W.**

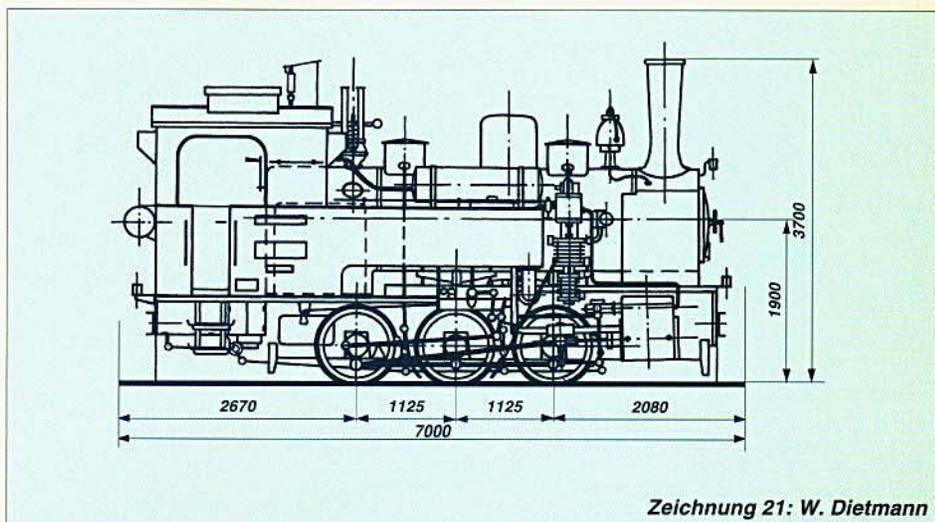
#### Lieferfirma:

Christian Hagans, Erfurt

13 Stück

#### Betriebsnummern:

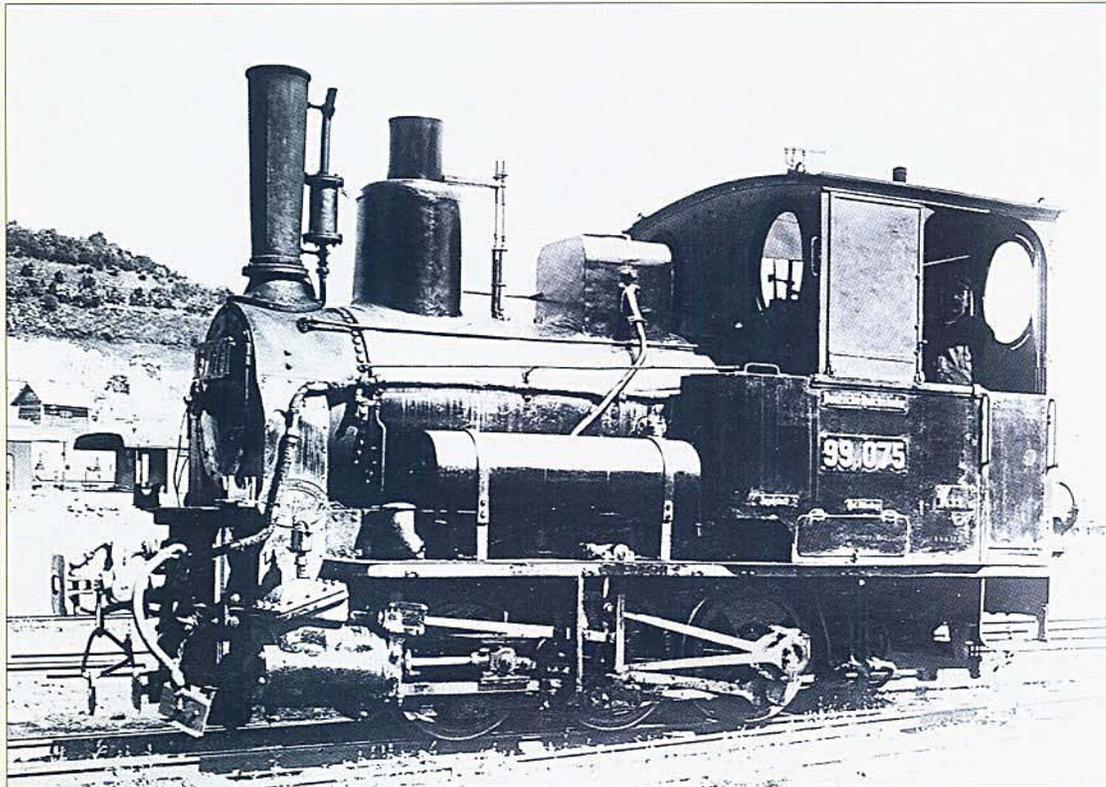
99 031 bis 032, 99 041 bis 045,  
99 051 bis 052, 99 061 bis 063



# BR 99<sup>07</sup> bay LE

Bauart C n2t  
1. Baujahr 1885

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 33.6	Rostfläche	0,53 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	32,20 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	260 mm
Länge über Mittelpuffer	6100 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	18,50 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienlast	18,50 t
Wasservorrat	1,77 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,65 t



fenden Kreuzköpfen erfolgte der Antrieb auf den letzten der drei fest im Rahmen gelagerten Radsätze. Die außen liegende Steuerung mit Flachschiebern entsprach der Bauart Allan. Während der ersten Betriebszeit fuhren die Lokomotiven noch mit einer aus drei Klappen an beiden Seiten bestehenden Blechverkleidung vor dem gesamten Trieb- und Laufwerk.

Der Wasservorrat war im Blechrahmen untergebracht, der Kohlevorrat in zwei kleinen Behältern vor dem Führerhaus mit den großen ovalen Frontfenstern. Die Bremsenrichtung bestand zunächst aus der Exterschen Wurfhebelbremse und einer Saugluftbremse der Bauart Hardy. Letztere wurde später durch eine Druckluftbremse der Bauart Westing-

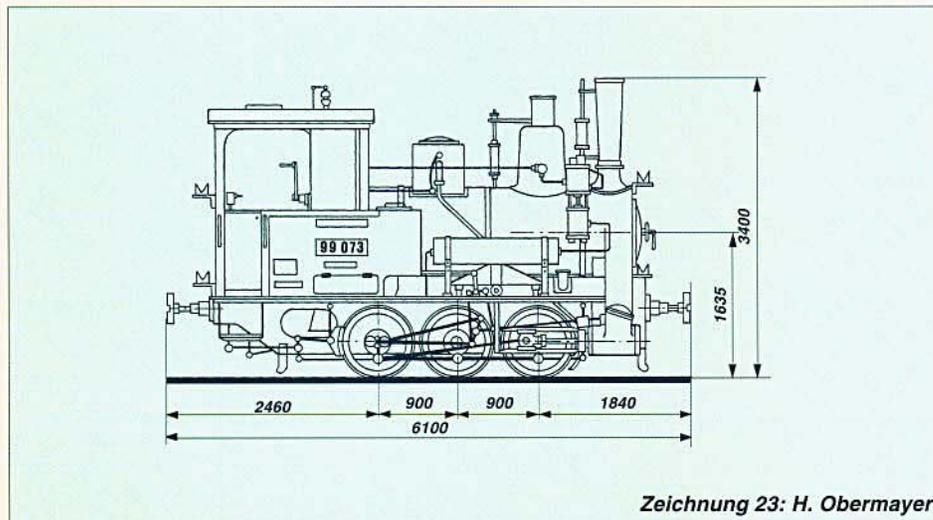
Bereits im Jahre 1885 eröffneten die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen nördlich von Ingolstadt, zwischen Eichstätt Bahnhof und Eichstätt Stadt, ihre erste Schmalspurbahn. Bei Betriebsöffnung standen auf der 5,17 km langen Strecke eine und ab September 1885 auch die zweite kleine dreiachsige Lokomotive der Gattung LE mit den Bahnnummern I und II zur Verfügung, die Krauss & Comp. unter den Fabriknummern 1595 und 1596 gefertigt hatte.

Der kleine zweischüssige Kessel wies im vorderen Bereich einen hohen Dampfdom mit zwei Federwaag-Sicherheitsventilen auf, der zweite Kesselschuss einen großen eckigen Sandbehälter mit einem Fallrohr an jeder Seite. Zwischen den beiden Rohrwänden mit einem Abstand von 2200 mm waren 107 Heizrohre eingebaut. Die Sicherheitsventile dieser ersten und aller nachfolgenden Maschinen waren später mit einem Blechkragen ummantelt worden.

Von den in zweischienigen Führungen lau-

house und eine Riggensbach-Gegendruckbremse ersetzt. Die Luftbehälter wurden an beiden Kesselseiten über den hohen Federpaketen der vorderen Radsätze angebaut.

Das wachsende Verkehrsaufkommen und die Verlängerung der Strecke um 30 km bis Kinding machte die Beschaffung weiterer Lokomotiven erforderlich. Krauss lieferte die Maschinen III bis V mit den Fabriknummern 2675, 3774 und 4180 in den Jahren 1892, 1898 und Ende 1900. Alle Fahrzeuge gelangten noch in den Bestand der DRG. Die beiden ersten Exemplare waren im Jahre 1932 ausgemustert worden, die anderen nach vollzogener Umspurung des letzten Streckenteils am 17. Oktober 1934. **H.O.**



Zeichnung 23: H. Obermayer

### Lieferfirma:

Krauss & Comp.

5 Stück

### Betriebsnummern:

99 071 bis 075

**Bild 22:** Heizerseite der ehemaligen bay LE von Krauss als 99 075 um 1930. Die spätere Ausstattung mit einer Druckluftbremse der Bauart Westinghouse erforderte den Anbau von Luftbehältern über den Federn der ersten Radsätze. **Abb.:** Archiv Obermayer

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 33.8	Rostfläche	0,85 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	845 mm	Verdampfungsheizfläche	43,75 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	320 mm
Länge über Mittelpuffer	6000 mm	Kolbenhub	350 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	22,70 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	22,70 t
Wasservorrat	2,10 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,10 t

# BR 99<sup>08-09</sup>

## pf L 1 / Pts 3/3 N

### Bauart C n2t

### 1. Baujahr 1888

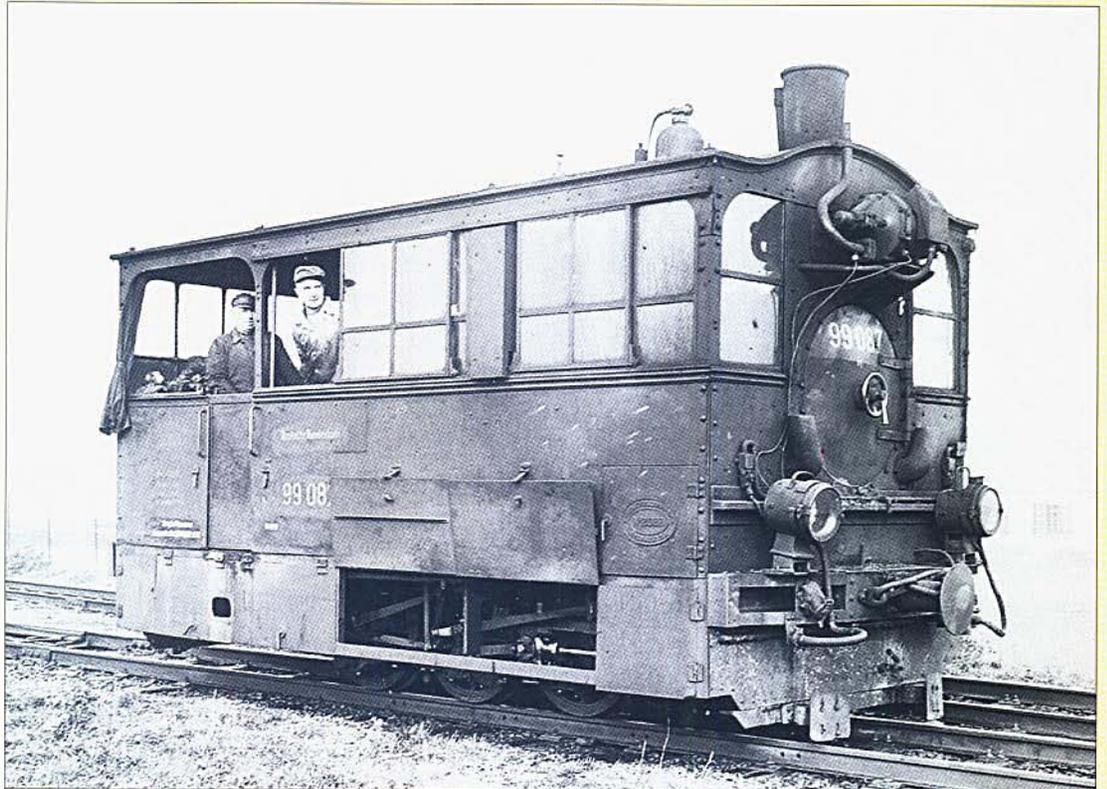
Für den Einsatz auf den pfälzischen Schmalspurbahnen im Raume Ludwigshafen-Neustadt/H-Speyer schuf die Lokomotivfabrik Krauss & Comp. im Jahre 1888 unter den Fabriknummern 2082 bis 2088 zunächst sieben dreiachsige, vollkommen verkleidete Nassdampflokomotiven mit den Bahnnummern XI bis XVII. Mit Ausnahme der Türausschnitte war der obere Teil rundum verglast, an den Längsseiten mit je vier großen Schiebefenstern versehen.

Das ebenfalls ganz umschlossene Lauf- und Triebwerk mit einer außen liegenden Allan-Steuerung und Flachschiebern war nach dem Hochschwenken einiger Klappen zugänglich. Der Antrieb erfolgte auf den letzten der ohne Seitenspiel im Blechrahmen gelagerten drei Radsätze mit sehr knappen Achsständen. Die großen Überhänge erlaubten eine auf nur 30 km/h begrenzte Höchstgeschwindigkeit.

Der Kessel war zweischüssig ausgeführt, bestückt mit 129 Heizrohren zwischen den Rohrwänden mit einem Abstand von 2600 mm. Der Dampfdom saß auf dem zweiten Kesselschuss vor dem Sicherheitsventil, ein Dampfbläutwerk auf dem Dach. Das Speisewasser wurde im Rahmen mitgeführt. Beiderseits der Rauchkammer waren an der Vorderfront zwei Einfüllstutzen vorhanden. Der gesamte Kohlevorrat lagerte innerhalb des Führerhauses hinter den Einstiegen.

Zu Beginn der dreißiger Jahre trat an die Stelle der alten großen Petroleumlaternen eine elektrische Beleuchtung mit einem vorne quer über der Rauchkammertür angebaute dampfgespeisten Turbogenerator. In baugleicher Ausführung lieferte Krauss

**Bild 24:** Die 99 087, erst am 28. Mai 1954 von der DB ausgemustert, präsentierte sich als ehemalige pf L 1 zu Beginn der fünfziger Jahre mit Turbogenerator und elektrischem Licht sowie der Anschrift „Bundesbahn“. **Abb:** Archiv Obermayer



im Jahre 1891 die Maschinen XVIII bis XX mit den Fabriknummern 2448 bis 2450. Zwei Exemplare folgten 1899 mit den Fabriknummern 4213 und 4214 als Nr. XXI und XXII. Unverändert, jedoch 0,7 t schwerer, erschienen 1907 die Maschine XXVII, Fabriknummer 5758, und 1910 die schon als Pts 3/3 bezeichnete XXIX, Fabriknummer 6403. Die Lok XX ging im Ersten Weltkrieg verloren, alle anderen übernahm die DRG. Fünf Stück waren bis 1931 ausgemustert worden. Die 99 081 kam 1939 nach Wan-

gerooge und schied dort am 13. August 1952 aus. Als letzte Exemplare der DB wurden die 99 092 und 093 am 20. August 1955 und am 16. August 1956 ausgemustert. **H.O.**

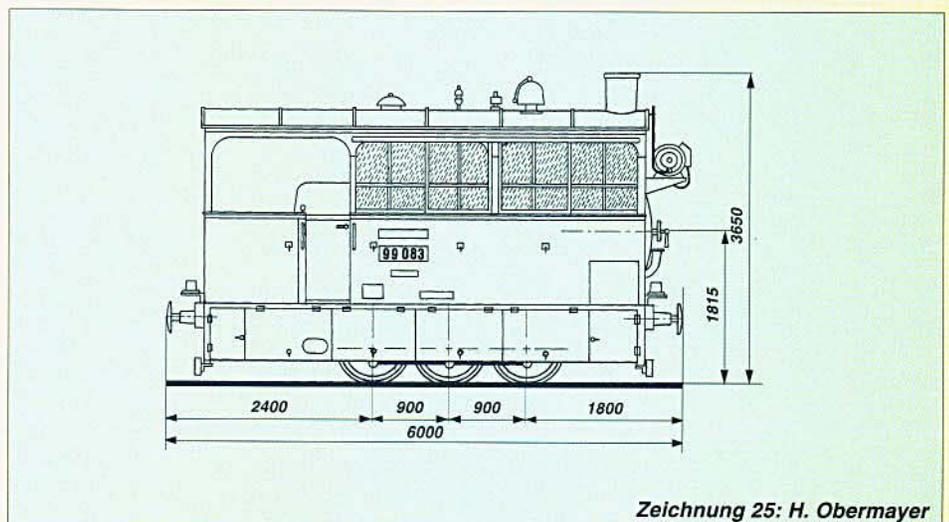
#### Lieferfirma:

Krauss & Comp.

14 Stück

#### Betriebsnummern:

99 081 bis 093

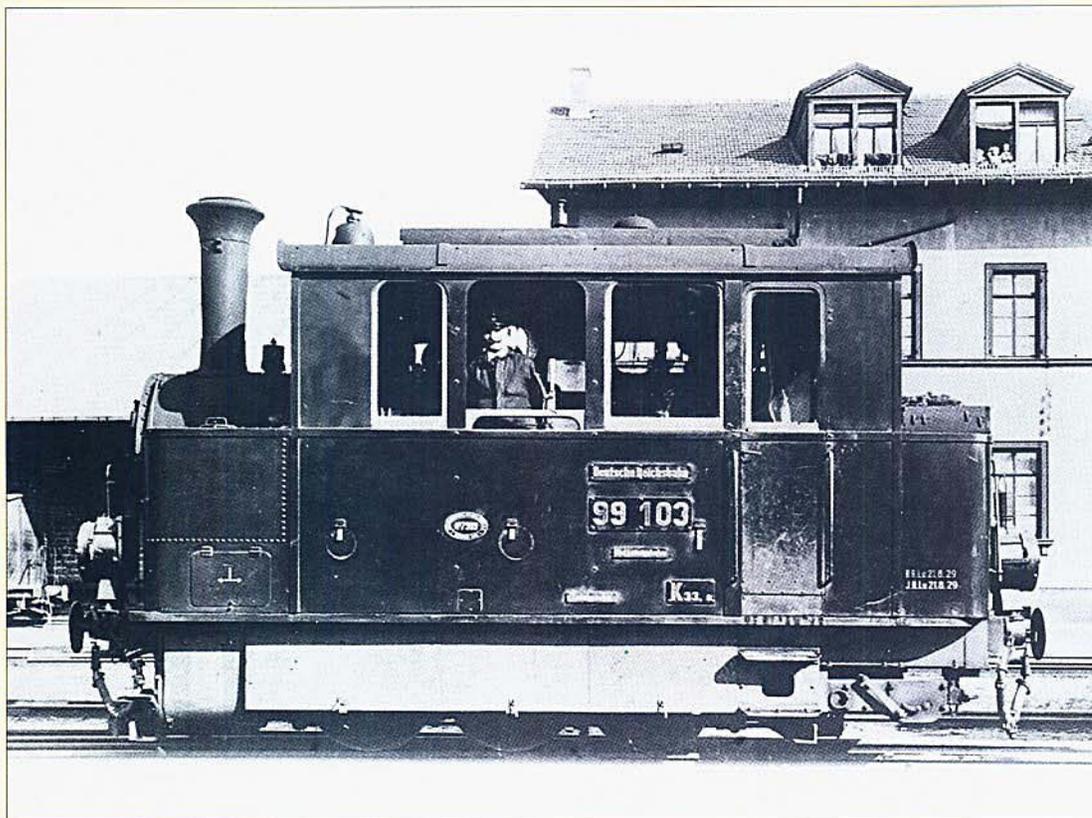


**Zeichnung 25:** H. Obermayer

# BR 99<sup>10</sup> pf Pts 3/3 H

Bauart C h2t  
1. Baujahr 1923

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 33.8	Rostfläche	0,85 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	845 mm	Verdampfungsheizfläche	35,02 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	10,14 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	350 mm
Länge über Mittelpuffer	5945 mm	Kolbenhub	350 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	24,20 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	24,20 t
Wasservorrat	2,00 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,20 t



Die Seitenfenster im Aufbau ließen sich wie bei Reisezugwagen nach unten öffnen. Das Dach trug einen langen Lüftungsaufsatz und davor ein Dampfplätwerk, der genietete Langkessel mit 73 Heiz- und 12 Rauchrohren auf dem zweiten Schuss den hohen Dampfdom. Der Rohrwandabstand betrug 2500 mm. Der Wasservorrat wurde im Rahmen und in zwei kleinen Behältern neben der Rauchkammer mitgeführt. Den Brennstoff nahm ein Kohlekasten hinter dem Aufbau auf, der die Ergänzung des Vorrats erleichterte.

Der Arbeitsplatz des Lokführers befand sich neben dem Langkessel. Die Lokomotive wurde mit einer Wurfhebelbremse abgebremst, der Wagenzug durch eine Saugluftbremse der Bauart Körting. Die zunächst noch vorhandenen Petroleumlaternen wichen später einer

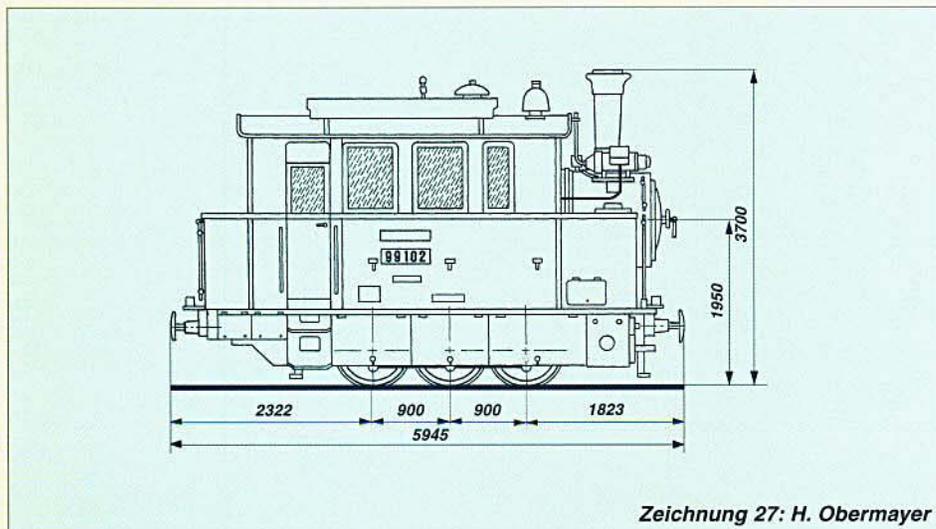
Nach den vollverkleideten kleinen Nassdampflokomotiven der Gattungen L 1 und Pts 3/3 N entwickelte die Lokomotivfabrik Georg Krauss & Comp. im Jahre 1923 für die Schmalspurbahnen in der Pfalz eine modifizierte Heißdampfvariante. Auch diese drei Maschinen mit den Fabriknummern 7987 bis 7989 trugen zunächst noch die alten pfälzischen Bahnnummern XXXI bis XXXIII, bis sie von der DRG in 99 101 bis 103 umgezeichnet wurden.

Bei diesen Fahrzeugen umschloss die Verkleidung nur noch den Langkessel sowie das komplette Lauf- und das mit einer außen liegenden Heusinger-Steuerung ausgestattete Triebwerk mit etwas größeren Zylindern und Kolbenschiebern sowie den einschienig geführten Kreuzköpfen. Alle drei Radsätze mit unverändert engen Achsständen waren wieder ohne Seitenspiel im Blechrahmen gelagert. Direkt angetrieben wurde der hintere Radsatz.

elektrischen Beleuchtung, gespeist vom Turbogenerator an der rechten Rauchkammerseite.

Die beiden ersten Maschinen waren dem Bw Ludwigshafen zugewiesen worden, die 99 103 diente im Bw Neustadt/Haardt. Der Einsatz erfolgte hauptsächlich auf der 14,5 km langen Schmalspurbahn zwischen Ludwigshafen-Mundenheim und Meckenheim. Nach Stilllegung dieser Strecke wurde die 99 101 nach den Aufzeichnungen der OBL Süd am 19. April 1956 ausgemustert. Die beiden anderen Maschinen folgten am 16. August 1957, obwohl die 99 102 erst am 3. Juni 1956 nach einer Ausbesserung wieder zum Einsatz gekommen war.

H.O.



Zeichnung 27: H. Obermayer

### Lieferfirma:

Krauss & Comp.

3 Stück

### Betriebsnummern:

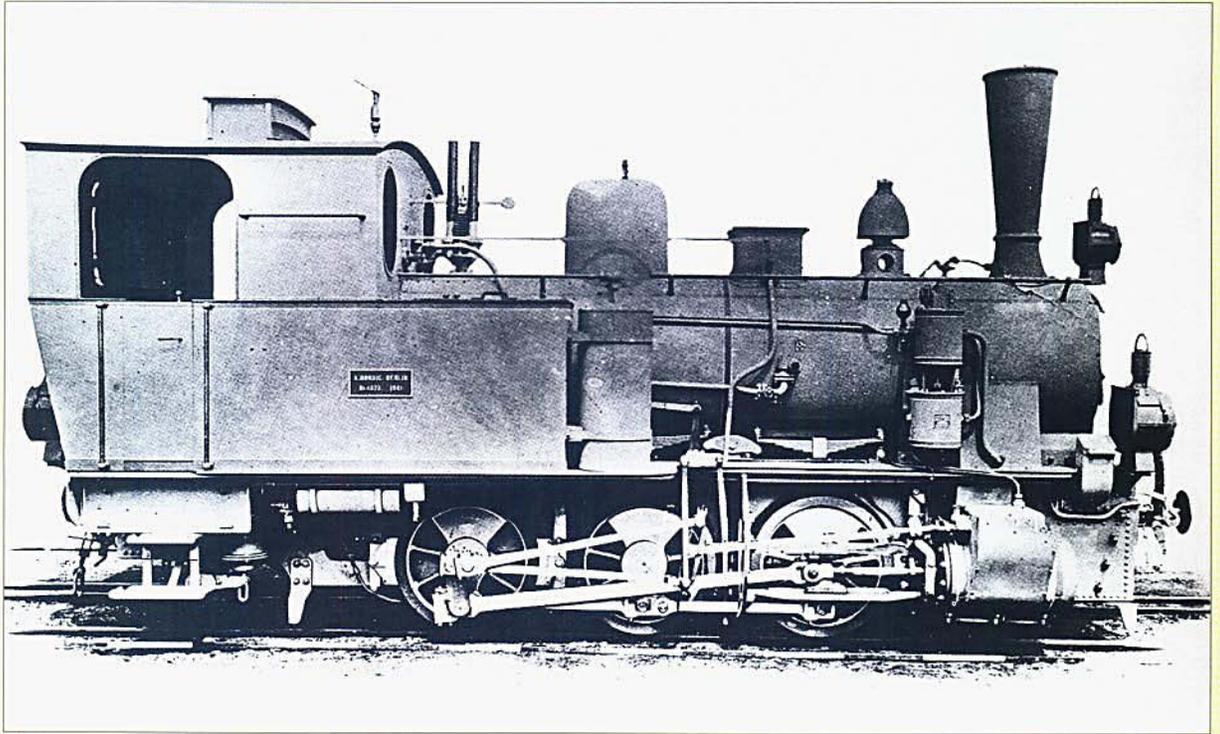
99 101 bis 103

**Bild 26:** Eine Heißdampfmaschine war die Kastenlok 99 103. Ein hinter dem Aufbau vorhandener Kohlekasten und zwei kleine Wasserbehälter neben der Rauchkammer waren die besonderen Baumerkmale der pf Pts 3/3 H. **Abb.:** Archiv Obermayer

<b>Spurweite</b>	<b>1000 mm</b>		
Gattungszeichen	K 33.9	Rostfläche	0,84 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	920 mm	Verdampfungsheizfläche	47,00 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	320 mm
Länge über Mittelpuffer	7470 mm	Kolbenhub	500 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	28,50 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	28,50 t
Wasservorrat	3,00 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,20 t

# BR 99<sup>12</sup> wü Ts 3 Bauart C n2t 1. Baujahr 1900

Wenige Jahre nach Betriebseröffnung der einzigen meterspurigen Schmalspurbahn der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen von Nagold nach Altensteig verlangte das rasch wachsende Verkehrsaufkommen den Einsatz einer weiteren leistungsfähigen Lokomotive. Der dringende Bedarf konnte im Jahre 1904 mit dem Ankauf einer Maschine gedeckt werden, die Borsig mit der Fabriknummer 4873 als Nr. 4



der Württembergischen Eisenbahngesellschaft geliefert hatte. Diese nun als Ts 3 eingereihte Lok hatte eine große Ähnlichkeit mit der preußischen Gattung T 3 der ersten Bauform.

Da die Bahntrasse in weiten Bereichen direkt neben der Straße verlief und diese auch kreuzte, hatten Lauf- und Triebwerk eine Blechverkleidung mit drei Wartungsklappen an beiden Seiten erhalten. Als Antriebsachse diente der dritte Radsatz. Die Kreuzköpfe liefen in zweischienigen Führungen. Alle drei Radsätze waren ohne Seitenspiel im Blechrahmen gelagert. Die außen liegende Steuerung mit Flachschiebern entsprach der Bauart Allan.

Der genietete Kessel mit zwei Schüssen trug vor Sand- und Dampfdom ein Dampfbläutewerk und auf dem Stehkessel ein Ramsbottom-Sicherheitsventil. Die 118 Heizrohre hatten eine Länge von 2900 mm zwischen den Rohrwänden. Das Führerhaus mit je zwei ovalen Frontfenstern und einem großen rechteckigen Fenster in der Rückwand war mit einem Lüftungsaufsatz versehen.

Im Rahmen und in zwei vor dem Führerhaus vorhandenen Behältern wurde das

Speisewasser mitgeführt, der Kohlevorrat auf und in einem Teil des linken Wasserkastens. Die Bremsanlage bestand aus einer Wurfhebel- und einer Druckluftbremse der Bauart Westinghouse. Rechts hinter der Rauchkammer war eine einstufige Luftpumpe angebaue. Die beiden Luftbehälter standen vor den Wasserkästen auf dem Umlauf.

Nach Indienstellung der größeren und stärkeren von der Deutschen Reichsbahn bestellten und von der Maschinenfabrik Esslingen im Jahre 1927 gelieferten Fünfkuppler 99 191 bis 194 war die 99 121 ent-

behrlich geworden. Die Maschine diente zunächst noch als Reservelok, wurde jedoch bereits vor 1930 ausgemustert. Eine baugleiche Schwesterlok mit der Fabriknummer 4871 blieb bei der WEG noch bis 1961 im Einsatz.

H.O.

## Lieferfirma:

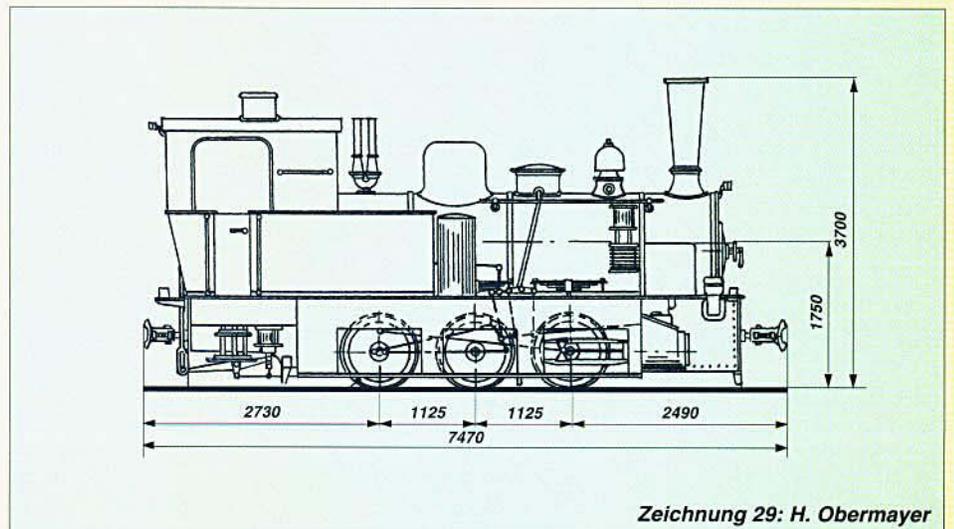
Borsig

1 Stück

## Betriebsnummer:

99 121

**Bild 28:** Nach Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn als 99 121 wurden von der wü Ts 3 zunächst die Klappen und wenig später auch das Gerippe der Verkleidung abgebaut. Die Maschine wurde 1900 von Borsig geliefert. **Abb.: Archiv Obermayer**

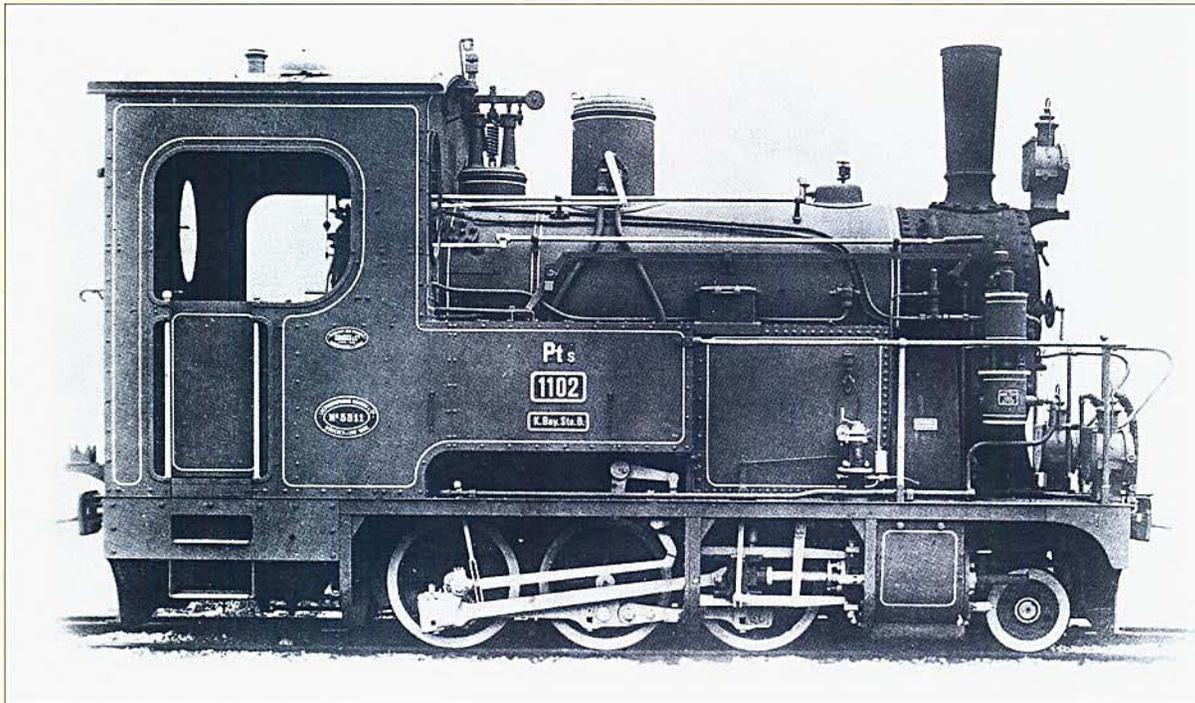


Zeichnung 29: H. Obermayer

# BR 99<sup>13</sup> bay Pts 3/4

Bauart 1'C h2t  
1. Baujahr 1906

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 34.8	Rostfläche	0,79 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	36,65 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	500 mm	Überhitzerheizfläche	9,20 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	380 mm
Länge über Mittelpuffer	6650 mm	Kolbenhub	340 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	23,80 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	27,70 t
Wasservorrat	2,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,50 t



tere Treibachse liefen spielfrei im Blechrahmen. Die außen liegende Heusinger-Steuerung arbeitete mit Kolbenschiebern. Eine bei Lieferung vorhandene Blechverkleidung mit Wartungskappen für das Triebwerk war bereits wenig später entfernt worden. Zu den charakteristischen Baumerkmalen zählten neben den besonderen Vorratsbehältern der mit einem Geländergesicherte Umlauf, die Türen in der linken Front-

Im Jahre 1906 eröffneten die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen ihre zweite Schmalspurbahn, die über 4,9 km von Neuötting nach Altötting führte. Dafür waren bei Georg Krauss & Comp. in München am 26. März 1906 drei kleine, jedoch recht kräftige und kompakte Heißdampflokomotiven bestellt worden, die mit den Bahnnummern 1101 bis 1103 und den Fabriknummern 5510 bis 5512 ab Juli 1906 zum Einsatz gelangten.

Die Lokomotiven verfügten über einen zweischüssigen Kessel, in den außer 73 Heizröhren auch 12 Rauchrohre mit einer Länge von 2500 mm und der Überhitzer eingebaut

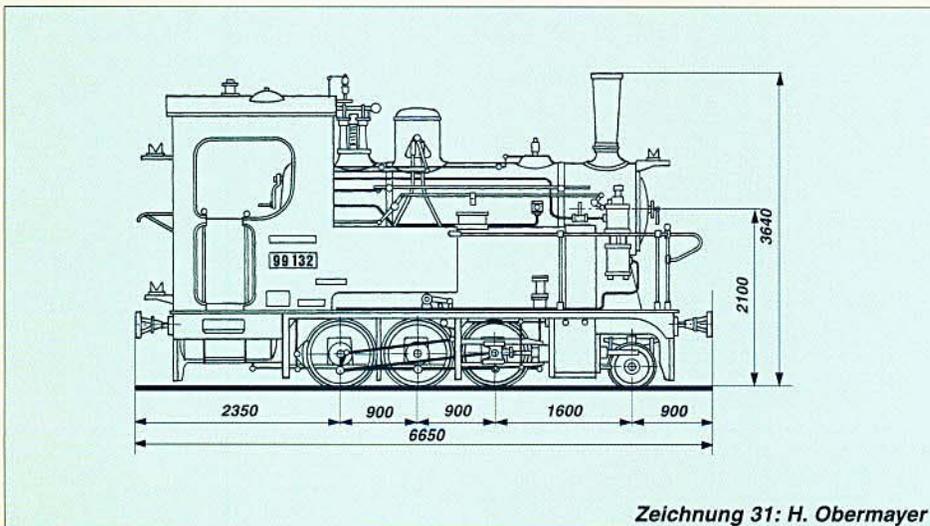
waren. Der erste Kesselschuss trug nur eine Reglerbüchse. Auf dem zweiten saß ein hoher Sanddom mit zwei Fallrohren an beiden Seiten, auf dem Stehkessel ein Ramsbottom-Sicherheitsventil. Ab Werk verfügten die Maschinen über eine Westinghouse-Druckluftbremse mit einer an der rechten Rauchkammerseite angeordneten Luftpumpe sowie über eine Wurfhebel-Handbremse.

Im gedrunken ausgeführten Laufwerk verfügte das vordere Deichselgestell über ein Seitenspiel von 125 mm. Die mittlere Kuppelachse war um je 25 mm seitenschiebbar. Der vordere Kuppelradsatz und die hin-

Rückwand sowie die Übergangseinrichtungen an beiden Fahrzeugenden. Der Wasservorrat war in einem hohen, den unteren Kesselbereich umschließenden und in den Rahmen eintauchenden Kasten sowie in einem kleinen Behälter rechts vor dem Führerhaus untergebracht. Der sehr bescheidene Kohlevorrat musste im Führerhaus mitgeführt werden.

Die Lokomotive 1102 war während des Ersten Weltkriegs verloren gegangen und im Jahre 1922 durch das baugleiche Exemplar 1104 mit der Fabriknummer 7986 ersetzt worden. Die drei der Deutschen Reichsbahn verbliebenen Fahrzeuge wurden im Mai 1931 nach Einstellung des Betriebs ausgemustert und die beiden älteren Maschinen verschrottet. Nur die 99 133 diente nach dem Verkauf noch bis 1946 bei der privaten Kleinbahn Wallersdorf-Münchshöfen.

H.O.



Zeichnung 31: H. Obermayer

### Lieferfirma:

Krauss & Comp.

4 Stück

### Betriebsnummern:

99 131 bis 133

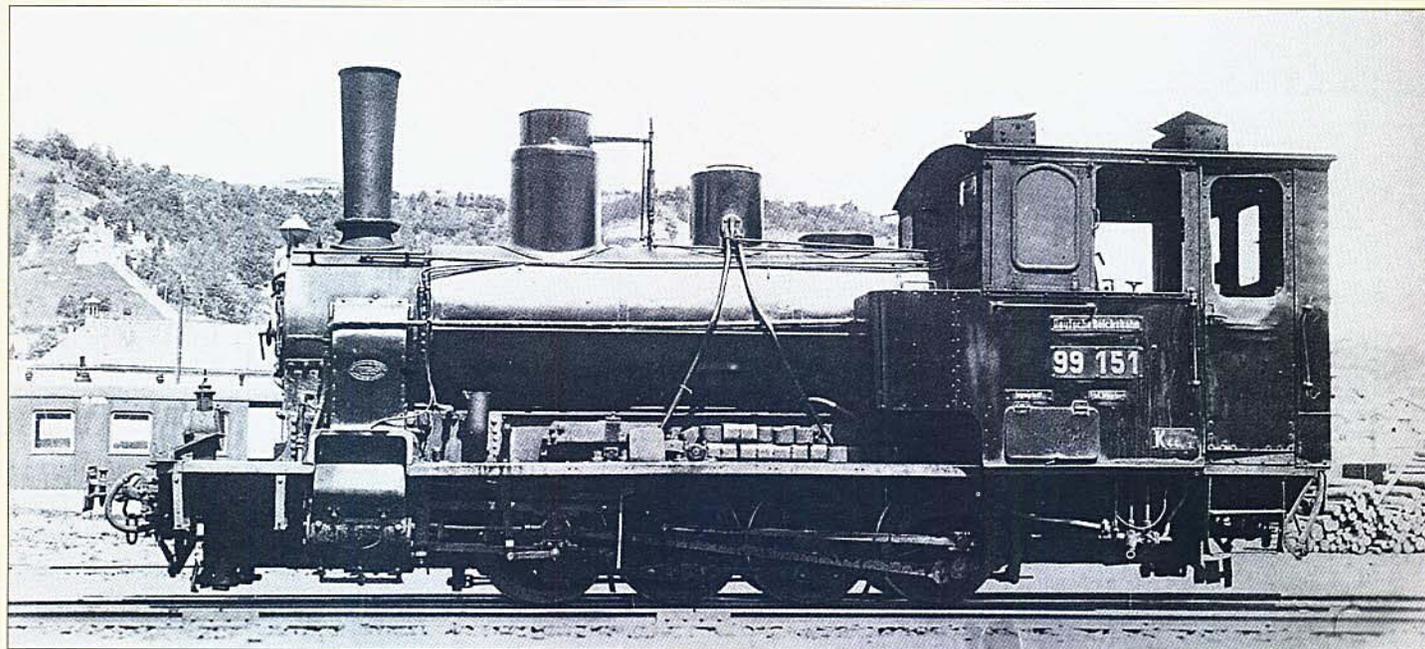
**Bild 30:** Mit dem großen Wasserbehälter unter dem hochliegenden Kessel wirkte die bay Pts 3/4 recht kompakt. Die abgebildete 1102 kam als einzige Lok dieses Typs nicht mehr zur DRG. **Abb.:** Archiv Obermayer

<b>Spurweite</b>	1000 mm		
Gattungszeichen	K 44.7	Rostfläche	0,82 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	48,30 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	320 mm
Länge über Mittelpuffer	8447 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	26,00 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	26,00 t
Wasservorrat	2,20 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,20 t

# BR 99<sup>15</sup>

## bay Gts 4/4

Bauart D n2t  
1. Baujahr 1909



Bald nach Verlängerung der ersten bayerischen Schmalspurbahn von Eichstätt bis Kinding zeigte sich, dass die vorhandenen kleinen dreiachsigen Maschinen oft überfordert waren, vor allem bei steigenden Lasten im Güterverkehr auf der steigungsreichen Strecke mit sehr engen Gleisradien. Entlastung sollte eine stärkere Maschine mit vier gekuppelten Radsätzen bringen, die Krauss im Jahre 1909 als Nr. 991 unter der Fabriknummer 5946 an die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen lieferte.

Die Gegebenheiten der Streckenführung verlangten einen kleinen Raddurchmesser und extrem knappe Achsstände, aus denen große und lauftechnisch ungünstige Überhänge an beiden Fahrzeugenden resultierten. Zur Verbesserung des Bogenlaufs waren die beiden mittleren Achsen mit einem Spiel von je 20 mm nach beiden Seiten versehen und deshalb die hintere als Treibachse herangezogen worden. Die Kreuzköpfe liefen in zwischenschienigen Führungen, die außen liegende Heusinger-Steuerung arbeitete mit Flachschiebern. Der zwischenschüssige Langkessel mit 108 Heizrohren mit einer Länge von 3290 mm zwischen den Rohrwänden trug einen Dampfdom mit Federwaag-Sicherheitsventilen und einen hohen Sanddom. Rechts vorne war an der Rauchkammer die Luftpumpe der Westing-

house-Druckluftbremse angebaut. Bei Lieferung war die Lok mit einer Tür links in der Vorderfront sowie in der Rückwand und den durch ein Geländer gesicherten linken Umlauf versehen. An beiden Fahrzeugenden waren Übergangseinrichtungen vorhanden. Ein weiteres markantes Baumerkmal war der durch das Dach geführte Kohletrichter für die halb selbsttätige Schüttfeuerung. Der Wasservorrat wurde in einem aus dem Rahmen ragenden Kasten und zwei schmalen Behältern neben dem Stehkessel mitgeführt. Nach dem Ausbau des Schütttrichters, verbunden mit dem Abbau der Triebwerksverkleidung, erhielt die Maschine zwei zusätzliche kleine Vorratsbehälter unterschiedlicher Größe vor dem geräu-

migen Führerhaus, in denen nun auch der Kohlevorrat lagerte.

Dieses Einzelstück war von der Deutschen Reichsbahn noch als 99 151 übernommen worden, kam aber bis zur abgeschlossenen Umspurung der Strecke im Jahre 1925 meist nur bei besonderen Leistungen zum Einsatz. Der Ausmusterung am 17. Oktober 1934 folgte wenig später die Verschrottung. **H.O.**

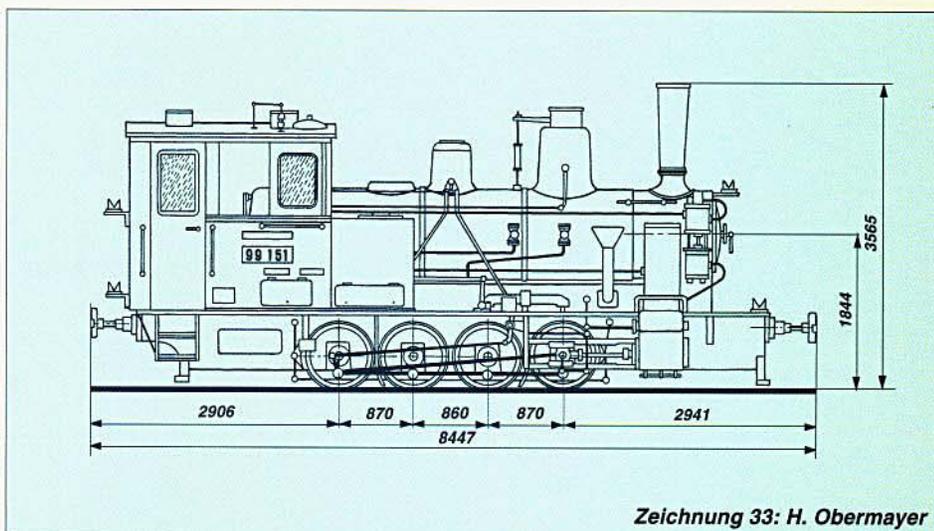
### Lieferfirma:

Krauss & Comp.

1 Stück

### Betriebsnummer:

99 151



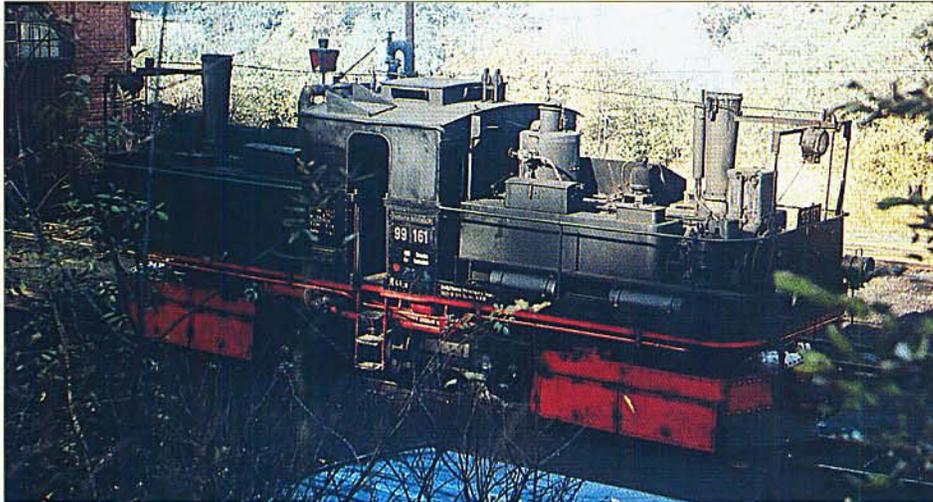
**Bild 32:** Die bayerische Gts 4/4 nach dem Umbau und mit einem nachträglich angebrachten Blechmantel um die Sicherheitsventile als 99 151 der Deutschen Reichsbahn um 1930. **Abb.: Archiv Obermayer**

**Zeichnung 33:** H. Obermayer

# BR 99<sup>16</sup> sä I M

Bauart B'B' n4vt  
1. Baujahr 1902

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 44.10	Rostfläche	1,89 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	760 mm	Verdampfungsheizfläche	79,05 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	2x 280/430 mm
Länge über Mittelpuffer	10 480 mm	Kolbenhub	380 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	41,80 t
Kesselüberdruck	14 bar	Lokdienstlast	41,80 t
Wasservorrat	3,20 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,36 t



Im Jahre 1902 lieferte die Sächsische Maschinenfabrik für die als Güterbahn (Rollbockverkehr) projektierte Strecke Reichenbach (Vogtl) und Bf-Oberheinsdorf drei Lokomotiven der in Deutschland wenig bekannten Bauart Fairlie. Die am 15. Dezember 1902 eröffnete, 5,40 km lange Strecke war als einzige dampfklopbetriebene Strecke im Königreich Sachsen in 1000 mm Spurweite ausgeführt. Der Bau der Bahn war nach 1897 begonnenen Verhandlungen von der Staatsregierung genehmigt worden, um der aufstrebenden Industrie, vor allem der Textilindustrie, im Heinsdorfer Grund eine wirtschaftliche Zufuhr von Roh- und Brennstoffen und eine Abfuhr der Fertigprodukte zu gewährleisten.

Die Bauart Fairlie war durch zwei unabhängig voneinander arbeitende Dampftriebgestelle charakterisiert, wodurch die Lok in der Lage war, Gleisbögen mit kleinen Radien zu befahren. Die drei von Hartmann mit den

Bahnnummern 251 bis 253 gelieferten Lokomotiven besaßen zwei Langkessel mit zwei aneinander stoßenden Feuerbüchsen und separaten seitlichen Feuertüren, aber einen gemeinsamen Stehkessel. Jeder Kessel besaß einen Schornstein mit Kobelfunkenfänger, Dampfdom und Sandkasten. Der Platz des Heizers war seitlich neben dem Hinterkessel, der des Lokführers am jeweils vorderen Ende. Regler, Dampfbrüse, -läutewerk und -pfeife waren doppelt vorhanden und von jedem Lokomotivende aus zu bedienen. Die Fahrzeuge waren zum Schutz des Personals auf der gesamten Länge überdacht. Der Wasservorrat befand sich in seitlichen Kästen am Langkessel, der Kohlevorrat im Führerhaus auf der Heizerseite. Jedes Triebwerk erhielt den Dampf aus dem darüber liegenden Kessel. Die DRG übernahm 1925 alle drei Lokomotiven, gab ihnen die Betriebsnummern 99 161 bis 163. In den zwanziger Jahren

hat man das Dach entfernt, um dem Wärmestau zu begegnen, und den Arbeitsplatz des Lokführers in das Führerhaus verlegt. Die 99 163 ging 1943 auf dem Transport nach Griechenland verloren. In den Jahren 1916/17 war diese Maschine als I M Nr. 253 auf der vogtländischen Strecke Klingenthal-Untersachsenberg im Einsatz, weil während des Krieges die Elektrifizierung der Strecke nicht vollendet werden konnte. Im November 1957 hat man den erst im Oktober 1909 aufgenommenen Personenverkehr auf der Rollbockbahn eingestellt, im September 1962 auch den Güterverkehr. Die im Februar 1962 schadhaf abgestellte 99 161 ist 1963 ausgemustert und 1965 verschrottet worden. Die 99 162 sollte in Klingenthal als Denkmal aufgestellt werden, wozu es aber nie kam. 1968 hat man sie auf die Liste der Museumslokomotiven gesetzt, zum Raw Görlitz nach Schlauroth transportiert, wo sie bis 1971 in den Originalzustand (mit Dach) versetzt wurde und erstmals auf der Fahrzeugausstellung in Radebeul Ost als rollfähiges Fahrzeug zu sehen war. 1974 war sie in Wernigerode zum 75-jährigen Bestehen der Harzquer- und Brockenbahn ausgestellt, obwohl die einzige Gemeinsamkeit nur in der Spurweite bestand. Lange Jahre stand die 99 162 im Lokschuppen von Ilfeld, bis 1997 der *Traditionsverein Rollbockbahn Heinsdorfer-*

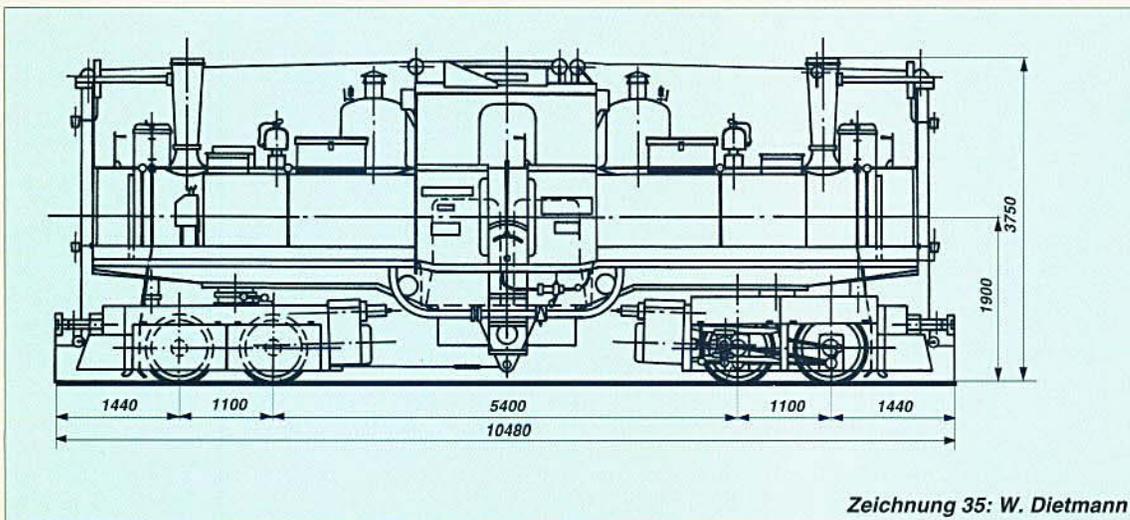
### Lieferfirma:

Sächsische Maschinenfabrik  
vorm. Richard Hartmann  
(Chemnitz)

3 Stück

### Betriebsnummern:

99 161 bis 163



Zeichnung 35: W. Dietmann

grund in der Nähe des einstigen Endpunktes Oberheinsdorf einen sächsischen Lokschuppen erbaute und für die Lokomotive ein würdiges Domizil schuf. Am 30. Oktober 1999 übergab das VM Dresden dem Verein die Maschine als Dauerleihgabe.

M.W.

**Bild 34:** Selten sind Aufnahmen der 99 161, noch seltener Farbaufnahmen. Um 1965 steht sie in Reichenbach vor dem Lokschuppen.

Abb.: W. Haselbauer

<b>Spurweite</b>	<b>1000 mm</b>		
Gattungszeichen	K 44.8	Rostfläche	1,02 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	900 mm	Verdampfungsheizfläche	70,20 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	340 mm
Länge über Mittelpuffer	8130 mm	Kolbenhub	500 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	29,44 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	29,44 t
Wasservorrat	2,40 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,75 t

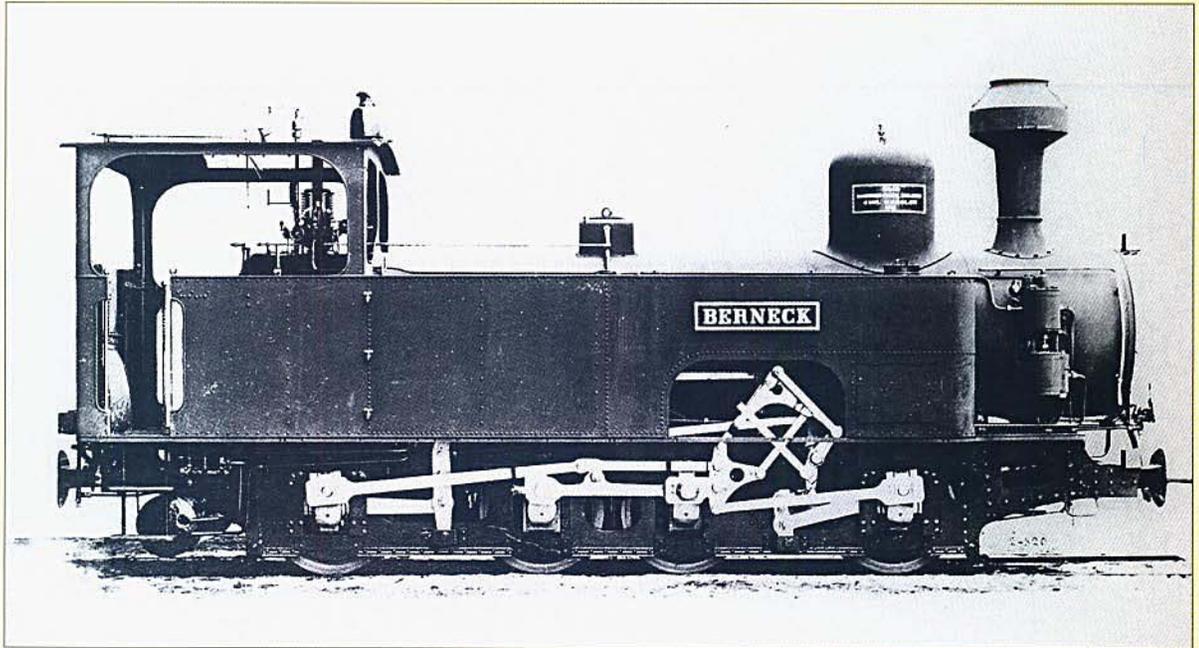
# BR 99<sup>17</sup> wü Ts 4

**Bauart D n2t**  
**1. Baujahr 1891**

Am 29. Dezember 1891 eröffneten die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen den Betrieb auf der 15,11 km langen Strecke zwischen Nagold und Altensteig, ihrer ersten Schmalspurbahn und zugleich der einzigen, die meterspurig ausgeführt wurde. Die meisten Lokomotiven und Wagen, die dort zunächst zum Einsatz gelangten, kamen aus der Maschinenfabrik Esslingen.

Die Lokomotiven waren mit einem von Adolf Klose entwickelten Triebwerk ausgestattet. Ein besonderes Hebelsystem bewirkte eine Radialeinstellung der Endachsen beim Bogenlauf und die dadurch bedingte Änderung bei Einstellung der Kuppelstangen analog der sich ändernden Achsstände. Gesteuert wurde der Vorgang vom seitenschließbaren dritten Radsatz. Die beiden innen liegenden Zylinder mit Flachschiebern arbeiteten auf die zweite, ohne Spiel im Außenrahmen gelagerte Achse, deren Räder keine Spurkränze aufwiesen. Bei Lieferung war davor noch ein Schutzrahmen mit Ausschnitten zur Wartung des Triebwerks vorhanden.

Der Langkessel war aus drei Schüssen genietet. Zwischen den Rohrwänden mit einem Abstand von 3705 mm waren 140 Heizrohre eingebaut. Auf dem ersten Kesselschuss, direkt hinter der langen Rauchkammer mit Kobelschornstein, saß der hohe Dampfdom, auf



dem dritten ein kleiner Sanddom mit einem Fallrohr an beiden Seiten. Das Ramsbottom-Sicherheitsventil befand sich zunächst innerhalb des offenen Führerhauses auf dem Stehkessel, ein Dampfbläutwerk vorne auf dem Dach. Später rückte das Sicherheitsventil auf den zweiten Kesselschuss und anstelle des Kobelschornsteins wurde ein normaler Schlot aufgesetzt.

Die Luftpumpe für die Druckluftbremse der Bauart Westinghouse war rechts an der Rauchkammer angebaut. Dazu war noch eine Spindelhandbremse vorhanden. Zwei lange Wasserkästen mit Ausschnitten für das Speisewasser auf. Der Kohlevorrat musste im Führerhaus gelagert werden.

Mit der Fabriknummer 2434 und dem Namen ALTENSTEIG lieferte die Maschinenfabrik Esslingen die erste Maschine im Jahre 1891, die BERNECK folgte wenig später Anfang 1892 mit der Fabriknummer 2435 und 1899 als Nr. 3067 auch die EBHAUSEN. Alle drei Fahrzeuge übernahm die DRG noch in ihren Fahrzeugbestand, musste sie jedoch bis 1931 aus. **H.O.**

### Lieferfirma:

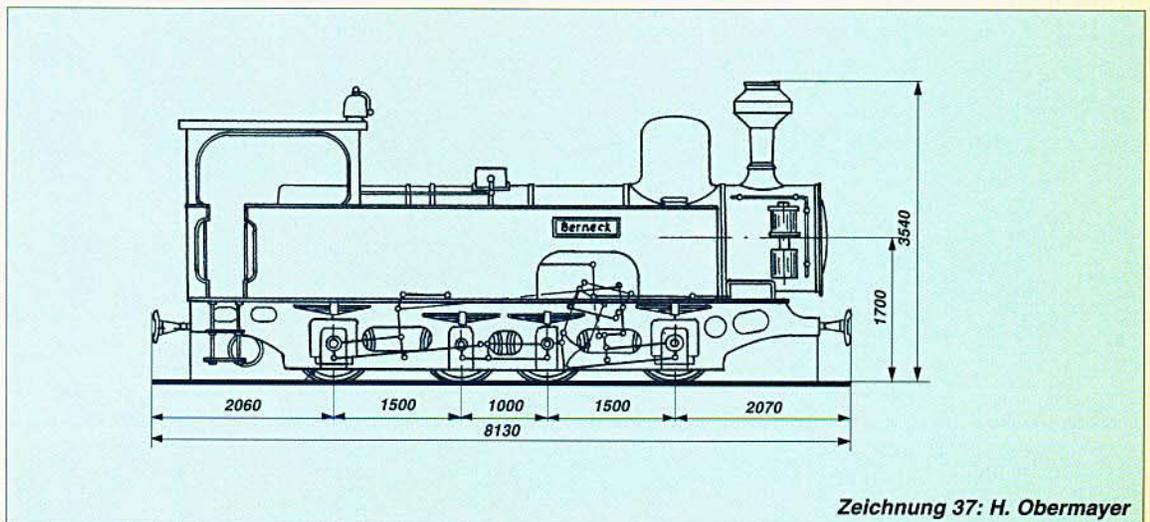
Esslingen

3 Stück

### Betriebsnummern:

99 171 bis 173

**Bild 36:** Dieses Esslinger Werkfoto zeigt die württembergische Ts 4 noch im Lieferzustand mit innerhalb des Führerhauses angeordnetem Sicherheitsventil. Ab 1925 wurde die Lokomotive zur 99 171.  
**Abb.: Archiv Obermayer**



**Zeichnung 37:** H. Obermayer

# BR 99<sup>18</sup>

## DRG Neubau (pr T 40)

Bauart E h2t  
1. Baujahr 1923

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 55.8	Rostfläche	1,01 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	850 mm	Verdampfungsheizfläche	36,00 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	16,00 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	400 mm
Länge über Mittelpuffer	8926 mm	Kolbenhub	450 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	37,30 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienlast	37,30 t
Wasservorrat	5,00 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	2,50 t



Nach Umspurung der Feldabahn auf Regelspur kamen die Lokomotiven 1934 zur Hildburghausen-Heldburg-Lindenauer Eisenbahn, wo sie bis zur Stilllegung der Strecke 1946 verblieben. Die 99 181 und 99 182 verschwanden als Reparationsleistung in die Sowjetunion, die

Für die von der LAG erbaute thüringische Feldabahn von Dorndorf nach Kaltennordheim beschaffte die DRG von Orenstein & Koppel drei leistungsfähige Heißdampf-Tenderlokomotiven, die 1923 als Gattung pr T 40 (vorgesehene Bahnnummern ER-FURT 91 bis 93) geliefert wurden. Nach dem Umzeichnungsplan von 1925 erhielten sie die Betriebsnummern 99 181 bis 183.

Um den Bogenlauf der fünfachsigen Lokomotive zu gewährleisten, wählte O&K wie schon bei der pr T 39 (BR 99<sup>43-44</sup>) ein Triebwerk der Bauart Luttermöller, d.h. die Endradsätze wurden nicht durch Kuppelstangen, sondern durch Zahnräder angetrieben und konnten sich radial einstellen,

weil Getriebekasten und Endradsatz als Deichselgestell ausgeführt waren. Der Antrieb der Radsätze 2 bis 4 erfolgte durch Stangen. Der Treibradsatz hatte keinen Treibzapfen im üblichen Sinne, vielmehr wirkte die Treibstange auf einen gesonderten Bolzen in einem Auge des Stangenkopfes. Treibzapfen und Stangenköpfe konnten auf diese Weise klein gehalten werden. Der zweischüssige Langkessel mit 2800 mm Abstand zwischen den Rohrwänden besaß Rauchrohrüberhitzer Bauart Schmidt, einen Dampfdom auf dem 1. Schuss und einen Sandkasten auf dem 2. Schuss. Die Druckluftbremse Bauart Schleifer bremste die Räder des 2. bis 4. Radsatzes einseitig von vorn.

99 183 übernahm der Lokbahnhof Eisfeld. 1956 ist die Lokomotive dem Bw Straupitz der Spreewaldbahn zugewiesen worden. Hier erfolgte auch der Ausbau der verschlissenen Luttermöller-Antriebe, sodass die Maschine fortan als 1'C 1' im Einsatz war. 1961 bekam die Lokomotive im Raw Görnitz Druckausgleich-Kolbenschieber Bauart Trofimoff. Ab 1962 war die Maschine auf der

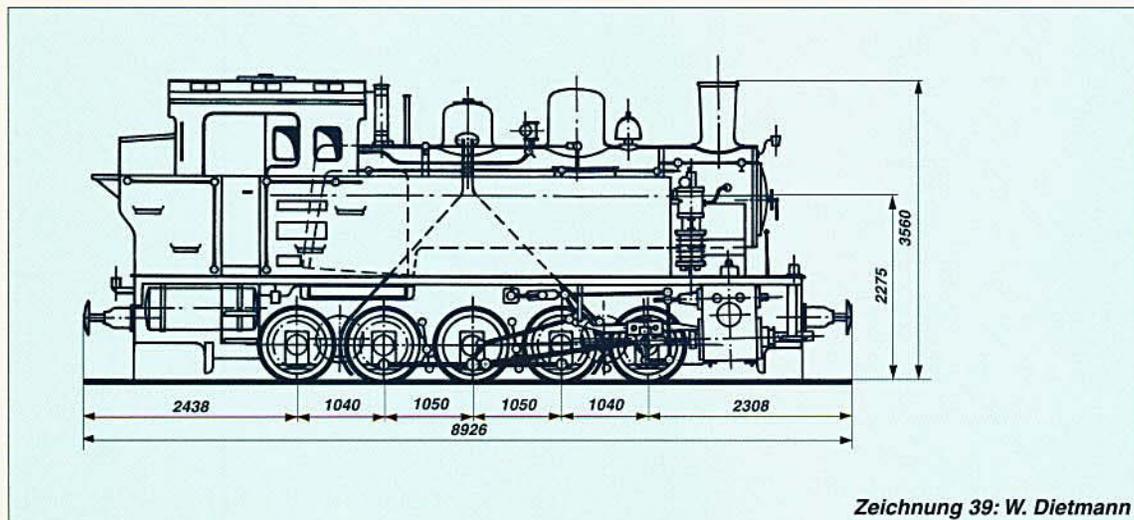
### Lieferfirma:

Orenstein & Koppel

3 Stück

### Betriebsnummern:

99 181 bis 183



Zeichnung 39: W. Dietmann

Strecke Gera-Pforten-Wuitz-Mummsdorf im Einsatz, sollte 1968 einen Ersatzkessel bekommen und 1970 in 99 7183-9 umgezeichnet werden. Die DR hat die 99 183 jedoch ausgemustert und 1969 als Heizlok an die Bezirksdirektion Straßenwesen Karl-Marx-Stadt verkauft. **M.W.**

**Bild 38:** 99 183 steht mit einer weiteren Meterspurlok im August 1968 im Bahnhof Gera-Pforten. **Abb.:** K. Kieper

<b>Spurweite</b>	<b>1000 mm</b>		
Gattungszeichen	K 55.9	Rostfläche	1,60 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	64,20 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	24,50 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	430 mm
Länge über Mittelpuffer	8436 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	43,50 t
Kesselüberdruck	14 bar	Lokdienstlast	43,50 t
Wasservorrat	4,66 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	2,50 t

# BR 99<sup>19</sup>

## Neubau DRG

### Bauart E h2t

### 1. Baujahr 1927

Erst im Jahre 1927 konnten die den gewachsenen Anforderungen nicht mehr genügenden württembergischen Schmalspurlokomotiven Ts 3 und Ts 4 der meterspurigen Bahn von Nagold nach Altensteig durch vier Neubauten abgelöst werden. Diese Fahrzeuge 99 191 bis 194, die bis auf die Spurweite in Konstruktion und Ausführung weitgehend der sächsischen Gattung VI K entsprachen, hatte die Maschinenfabrik Esslingen mit den Fabriknummern 4181 bis 4184 im Auftrag der DRG gefertigt.

Um einen guten Lauf in engen Gleisbogen zu gewährleisten, erhielten der erste und fünfte Radsatz ein Seitenspiel von je 30 mm, die dritte Achse war um 20 mm seitenverschiebbar. Die beiden anderen Radsätze, von denen der vierte als Treibachse diente, waren fest im Blechrahmen gelagert. Die außen liegende Heusinger-Steuerung arbeitete mit Kuhnscher Schleife und mit Kolbenschiebern.

In den genieteten einschüssigen Langkessel mit einem Rohrwandabstand von 3240 mm waren 79 Heiz-, 6 Anker- und 18 Rauchrohre sowie ein Rauchrohrüberhitzer der Bauart Schmidt eingebaut. Hinten am Dampfdom befanden sich zwei Ackermann-Sicherheitsventile, vor dem Dom ein Druckluft-Läutwerk. Eine zweistufige Luftpumpe für die außer der Handspindelbremse eingebaute Druckluftbremse der Bauart Westinghouse war an der linken Rauchkammerseite angeordnet. Der Wasservorrat wurde in einem Rahmenbehälter und in den beiden langen seitlichen, vorne abgechrägten Kästen mitgeführt. Der Kohlevorrat lagerte in einem Kasten hinter dem Führerhaus.

**Bild 40:** In Gera-Pforten wurde 1968 die 99 191 abgelichtet. Sie entsprach bis auf die Spurweite von 1000 mm der sächsischen VI K. Die in Württemberg eingesetzten Maschinen wurden dort inoffiziell als Ts 5 bezeichnet.

Abb.: K. Kieper



Während des Zweiten Weltkriegs war die 99 191 an die RBD Erfurt abgegeben und ab dem 1. April 1944 auf der Strecke Eisfeld-Schönbrunn eingesetzt worden, bis sie im Sommer 1955 nach Gera und in den siebziger Jahren zum Museumsbetrieb nach Geilenkirchen kam. Die 99 194 verblieb nach Kriegsende in Jugoslawien und wurde später dort verschrottet. Die beiden anderen Maschinen dienten weiterhin auf ihrer Stammstrecke, die 99 192 bis zur Ausmusterung am 15. Mai 1959. Die noch beim Abbau der Strecke eingesetzte 99 193

schied erst am 30. November 1967 bei der DB aus. Von der Vereinigung EUROVAPOR erworben, gelangte sie danach auf die Museumsbahn Blonay-Chamby in der Schweiz.

H.O.

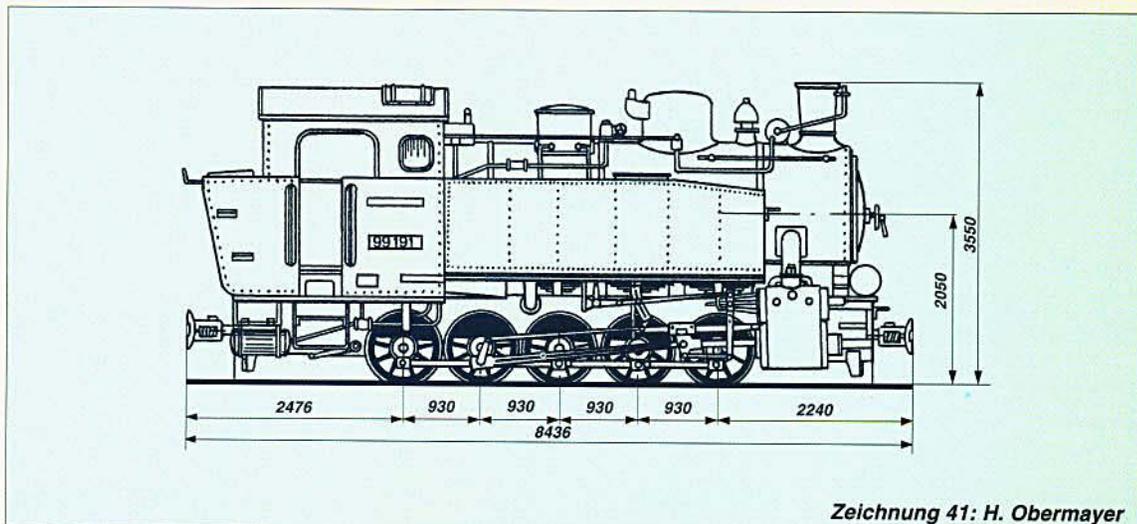
#### Lieferfirma:

Esslingen

4 Stück

#### Betriebsnummern:

99 191 bis 194



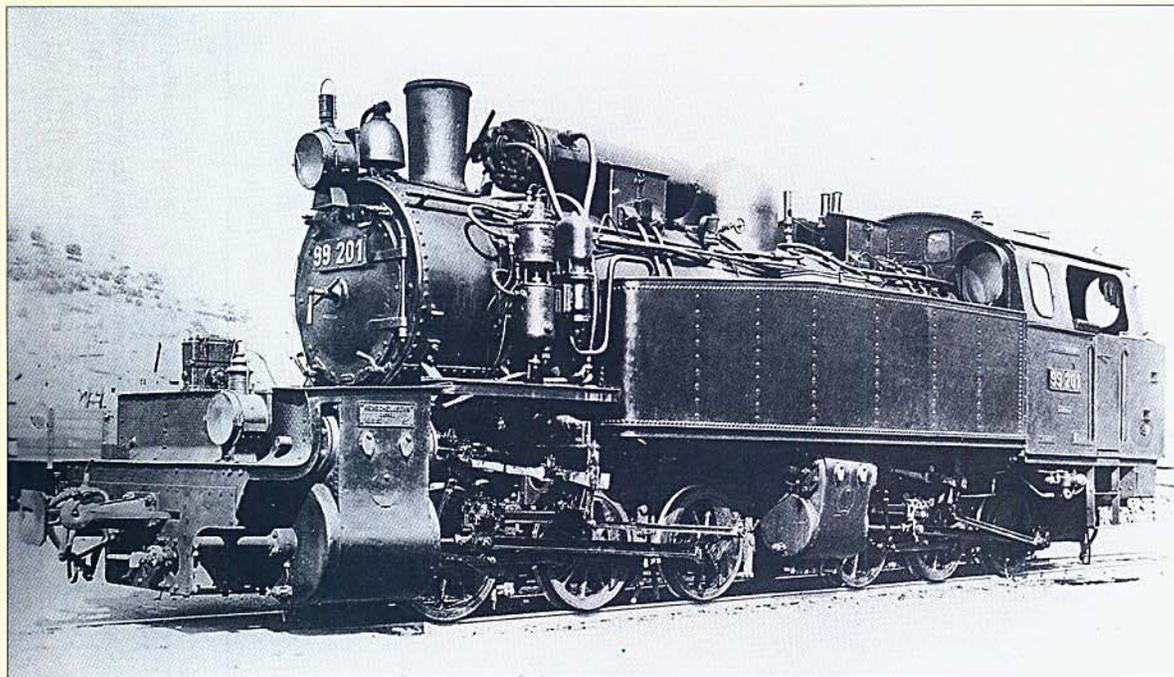
Zeichnung 41: H. Obermayer

# BR 99<sup>20</sup>

## bay Gts 2x3/3

Bauart C'C h4vt  
1. Baujahr 1917

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 66.9	Rostfläche	1,85 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	900 mm	Verdampfungsheizfläche	82,71 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	34,00 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	400/620 mm
Länge über Mittelpuffer	11 832 mm	Kolbenhub	450 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	54,00 t
Kesselüberdruck	14 bar	Lokdienlast	54,00 t
Wasservorrat	4,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,50 t



teiligen Sandbehälter mit je zwei Fallrohren an beiden Seiten. Zwischen den beiden vorderen Hälften war der Oberflächenvorwärmer angeordnet, zwischen den hinteren das Ramsbottom-Sicherheitsventil. An der linken Rauchkammerseite befand sich die Knorr-Speisewasserpumpe, an der rechten die einstufige Luftpumpe der Westinghouse-Druckluftbremse. Vor dem Schornstein saß ein Druckluft-Läutewerk auf dem Rauchkammerscheitel. Die bei-

In Anbetracht stetig steigender Lasten im Güterverkehr auf der Schmalspurstrecke von Eichstätt nach Kinding benötigten die Bayerischen Staatsbahnen Ende der zweiten Dekade des letzten Jahrhunderts eine weitere stärkere Lokomotive. Ein günstige Gelegenheit bot sich im Mai 1920 mit dem Angebot einer sechssachsigen Mallet-Lokomotive, die Henschel & Sohn drei Jahre zuvor unter der Fabriknummer 15 160 für die Deutschen Heeresfeldbahnen gebaut hatte.

Der hintere feste Hauptrahmen, in dem die mittlere Achse über ein Seitenspiel von 15 mm verfügte, trug das Hochdruck-Triebwerk. Am vorderen Triebgestell, das im Be-

reich des ersten Radsatzes um 360 mm nach beiden Seiten auslenken konnte, waren die großen Niederdruck-Zylinder befestigt. Auch hier hatte der mittlere Radsatz ein Seitenspiel von 15 mm. In beiden Triebwerken, die über außen liegende Heusinger-Steuerungen mit Kuhnscher Schleife sowie über Kolbenschieber verfügten, erfolgte der Antrieb von den schräg angeordneten Zylindern auf den jeweils hinteren Radsatz. Der zweischüssige Langkessel verfügte über 85 Heiz- und 18 Rauchrohre mit einer Länge von 4200 mm zwischen den Rohrwänden, außerdem auch über einen Rauchrohrüberhitzer der Bauart Schmidt. Eine Besonderheit waren die beiden zwei-

den Luftbehälter hingen, hinter die Einstiegstür zurückverlegt, unter dem Führerhaus. Der Wasservorrat wurde in den im vorderen Bereich abgeschragten langen Wasserkästen mitgeführt, der nicht gerade üppige Kohlevorrat hinter dem Führerhaus. Nach der im Jahre 1932 begonnenen Umspurung der Strecke war die größte und schwerste

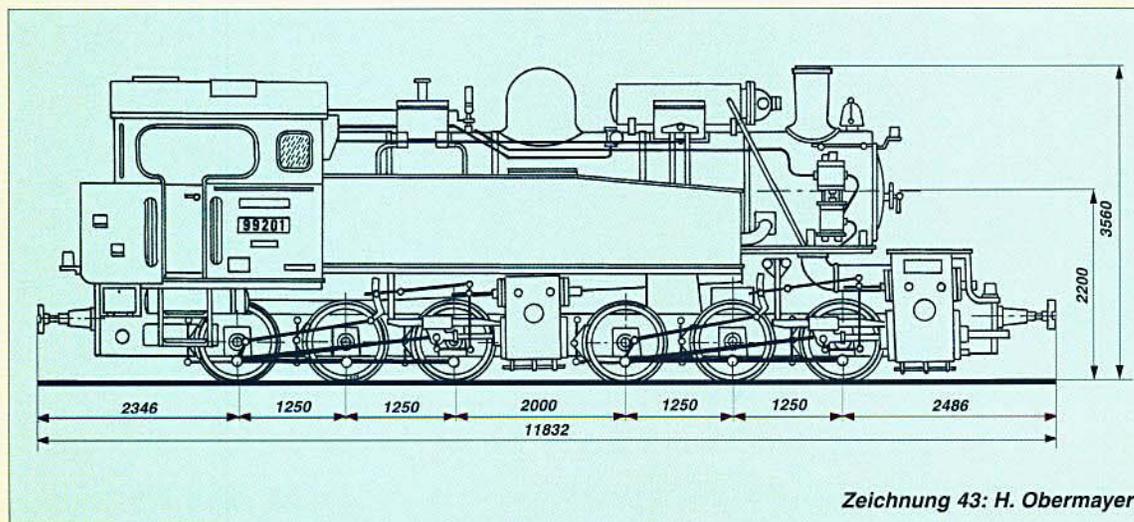
### Lieferfirma:

Henschel & Sohn

1 Stück

### Betriebsnummer:

99 201



Zeichnung 43: H. Obermayer

aller bayerischen Schmalspurlokomotiven am 17. Oktober 1934 ausgemustert und wenig später verschrotet worden. H.O.

**Bild 42:** Mit 11 832 mm Gesamtlänge war die Mallet-Lokomotive 99 201 die längste aller für den Einsatz auf deutschen Schmalspurbahnen gebauten Lokomotiven. **Abb.:** Archiv Obermayer

<b>Spurweite</b>	<b>1000 mm</b>		
Gattungszeichen	K 33.6	Rostfläche	0,60 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	29,06 m <sup>2</sup>
Laufabbraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Laufabbraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	310 mm
Länge über Mittelpuffer	6400 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h	Lokreibungslast	18,30 t
Kesselüberdruck	14 bar	Lokdienstlast	18,30 t
Wasservorrat	1,80 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,60 t

# BR 99<sup>21</sup>

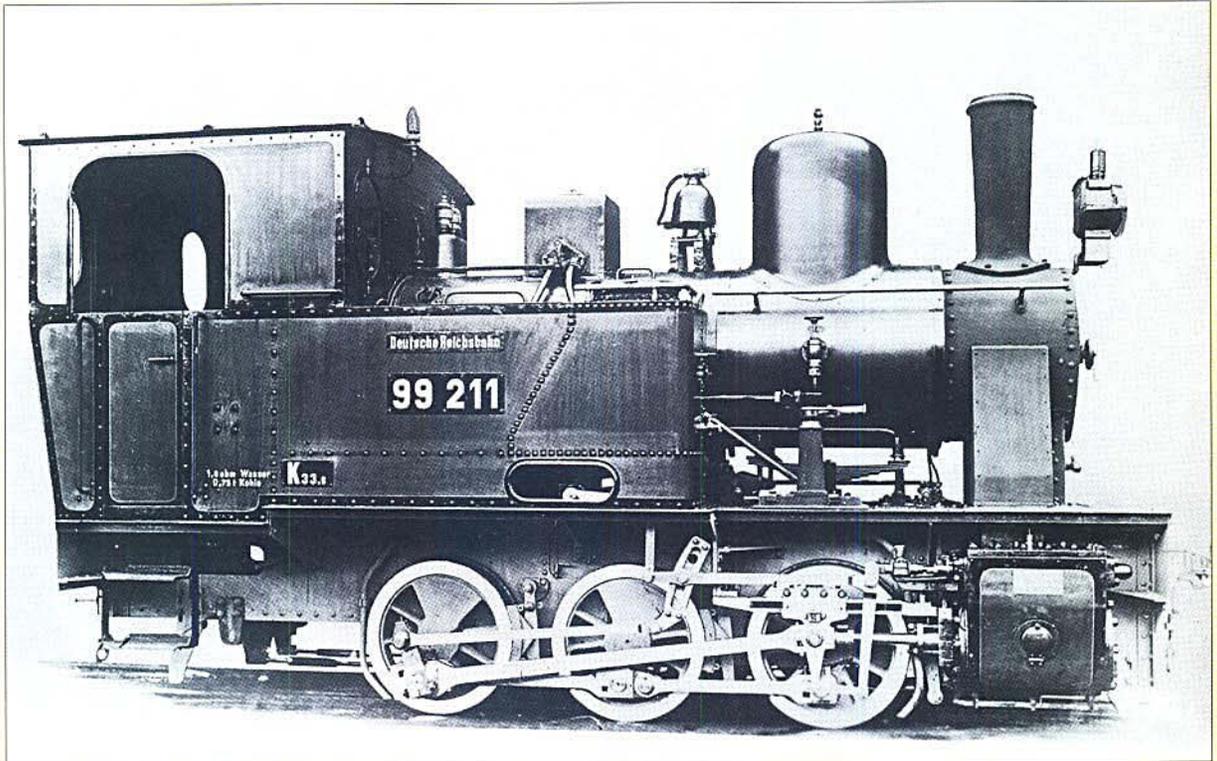
## Neubau DRG

Bauart C n2t  
1. Baujahr 1929

Die ab Mitte der zwanziger Jahre weiterhin rasch steigenden Transportleistungen der Wangeroooger Inselbahn erforderten nicht nur die Beschaffung neuer vierachsiger Wagen, sondern auch den Einsatz einer stärkeren Lokomotive. Ein Auftrag der DRG vom März 1924 leitete bei der Firma Henschel & Sohn in Kassel die Fertigung einer einfachen Nassdampfmaschine unter der Fabriknummer 21 443 ein. Nach ihrer Abnahme stand die Lokomotive mit der Betriebsnummer 99 211 ab 18. Juli 1929 für den planmäßigen Einsatz zur Verfügung.

In den zweischüssigen Kessel wurden 90 Heizrohre mit einer Länge von 2550 mm zwischen den Rohrwänden eingebaut. Den voluminösen Dampfdom trägt der erste Kesselschuss. Aus dem eckigen Sandbehälter auf dem zweiten Kesselschuss führen an beiden Seiten je zwei Fallrohre vor die Räder der vorderen Kuppelachse und hinter die Treibräder der hinteren Achse. Das zwischen Dampf- und Sanddom auf einer Konsole montierte Dampfplätewerk war bereits ab Lieferung vorhanden. Zwei Sicherheitsventile befanden sich auf dem Stehkessel, direkt vor dem Führerhaus mit kleinen Seitenausschnitten und großen ovalen Fenstern in Vorder- und Rückfront. Das Speisewasser wurde im vorderen Teil der seitlichen und einem vorne im Rahmen vorhandenen Behälter mitgeführt, der Kohlevorrat im hinteren Bereich beider Seitenkästen gelagert. Alle drei Radsätze waren ohne Seitenspiel im Blechrahmen gelagert. Die Räder der mittleren Kuppelachse blie-

**Bild 44:** Bei der Lieferung als Neubaulok der DRG wies die 99 211 noch eine grüne Lackierung mit schwarzer Rauchkammer und schwarzen Absetzstreifen auf. Bis zum Jahre 1953 dienten noch Petroleumlaternen als Lokbeleuchtung. **Abb.:** Archiv Obermayer



ben ohne Spurkränze. Die außen liegende Heusinger-Steuerung arbeitete mit Flachschiebern. Die Dampfbremse wirkte jeweils von vorne über sechs Bremsklötze auf alle Räder. Mit erheblichen Schäden blieb die Lok nach Ende des Zweiten Weltkriegs zunächst bis 1947 kalt abgestellt. Erst im Jahre 1953 löste ein Turbogenerator für elektrisches Licht die immer noch vorhandenen Petroleumlaternen ab.

Von Juli 1957 bis zur Ausmusterung am 18. August 1960 diente die 99 211 noch als Betriebsreserve. Mehrere Interessenten

bemühten sich um das Fahrzeug, um es museal zu erhalten. Am 21. Juli 1968 erfolgte schließlich die Aufstellung als Denkmal ohne Wetterschutz beim alten Leuchtturm am Bahnhof von Wangeroooge. **H.O.**

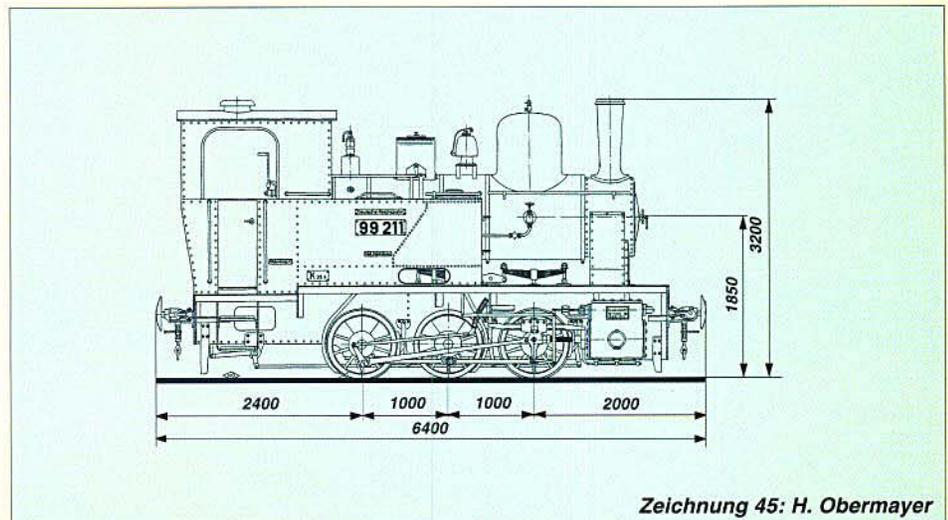
### Lieferfirma:

Henschel & Sohn

1 Stück

### Betriebsnummer:

99 211

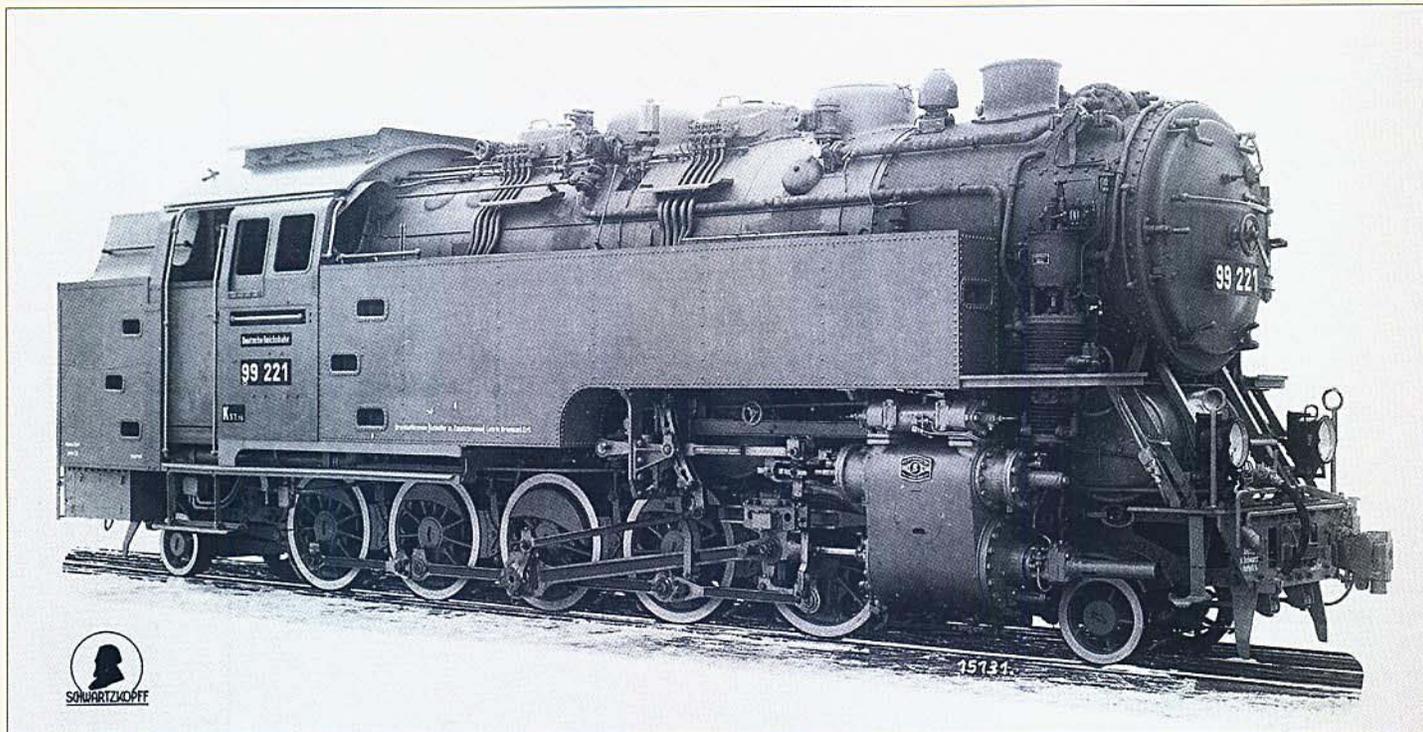


**Zeichnung 45:** H. Obermayer

# BR 99<sup>22</sup> Einheitslok

Bauart 1'E 1'h2t  
1. Baujahr 1930

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 57.10	Rostfläche	1,78 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	1000 mm	Verdampfungsheizfläche	95,90 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	550 mm	Überhitzerheizfläche	33,00 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	550 mm	Zylinderdurchmesser	500 mm
Länge über Mittelpuffer	11 636 mm	Kolbenhub	500 mm
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h	Lokreibungslast	50,50 t
Kesselüberdruck	14 bar	Lokdienstlast	65,80 t
Wasservorrat	8,00 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	3,00 t



Nach der im sächsischen Netz eingesetzten Einheitslokomotive für 750 mm Spurweite entwickelte das Vereinheitlichungsbüro in Zusammenarbeit mit dem RZA (Dezer-nat für Maschinenbau) eine Lokomotive für

1000 mm Spurweite, die auf den entsprechen- den Strecken in Bayern, Baden, Würt- temberg und Preußen für den Personen- und Güterverkehr verwendet werden konn- te. Gebaut worden sind lediglich drei Ma-

schinen, die die BMAG 1930 mit den Fab- riknummern 9920 bis 9922 lieferte. Bei der DRG erhielten sie die Betriebsnummern 99 221 bis 223 und sind in Thüringen (RBD Erfurt) auf der Strecke Eisfeld-Unterneu- brunn (später Schönbrunn) ein- gesetzt worden.

Die Lokomotiven erzielten eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, durchfuhren Halbmes- ser von 50 m und entwickelten eine Leistung von 650 bis 700 PSe. Damit konnten in der Ebene 1100 t Zugmasse mit Höchstgeschwindigkeit beför- dert werden. Bei einem Krü- mungshalbmesser von 60 m und 10‰ Steigung sank die Förderleistung bei Höchstge- schwindigkeit auf 145 t.

Der Kessel stammte unter Ab- änderung der Dome und der Rauchkammer von der Ein- heitslok der Baureihe 81 und hatte einen Rohrwandabstand von 3500 mm. Der 60 mm dik- ke und allseitig bearbeitete Bar- renrahmen war in senkrechter Richtung elastisch und in wa- gerechter Richtung verwin- dungssteif. Die von den Kon- struktoren erwartete Ver- schleißfestigkeit und die gerin- gen Aufwendungen für die Un-



terhaltung erfüllten sich, denn die Rahmenkonstruktion bereitete im Betrieb im Gegensatz zu den Blechrahmen der DR-Neubaulokomotiven kaum Probleme. Um die vorgegebenen 10 t Kuppelradsatzfahrmasse einzuhalten, waren fünf Radsätze erforderlich. Die Bogenläufigkeit des Fünfkupplers wurde durch den jeweils  $\pm 20$  mm seitenverschiebbaren 2. und 5. Kuppelradsatz und durch 13 mm Spurradschwächung der Räder des Treibradsatzes erzielt. Die Laufradsätze, die den Überhang aufnehmen, liefen in Bisselgestellen und konnten vorn  $\pm 130$  mm, hinten  $\pm 150$  mm ausschwenken. Bei 1000 mm Kuppelraddurchmesser und 1200 mm Achsstand der gekuppelten Radsätze mussten die Bremsklötze 20 mm über Achsmittelpunkt von vorn angebracht werden. Federung und Lastausgleich waren denen der großen Einheitsmaschinen angepasst. Die Lokomotiven besaßen Vierpunktstützung, wobei die Federn der vorderen drei und der hinteren vier Radsätze durch Ausgleichhebel verbunden waren. Für den Einsatz auf der Strecke Eisfeld–Unterneubrunn waren die Lokomotiven mit Janney-Kuppelung geliefert worden, die jedoch gegen andere Bauformen der Mittelpufferkuppelung austauschbar war.

Die 99 221 und 223 sind 1944 in das von der Hitler-Wehrmacht besetzte Norwegen abtransportiert worden und waren auf der Strecke Thamshaven–Lökken eingesetzt. Die Maschinen kehrten nicht nach Deutschland zurück. Die 99 222 verblieb bis zur Stilllegung auf der Strecke Eisfeld–Schönbrunn und wurde nach einer Hauptuntersuchung im Raw Görlitz am 16. August 1966 dem Bw Wernigerode Westerntor zum Einsatz auf der Harzquerbahn zugewiesen. Nach Umbau von Druckluftbremse Bauart Knorr auf Saugluftbremse Bauart Hardy konnte die Lokomotive erstmals im April 1967 im Harz eingesetzt werden. Man hat sie jedoch ungern im Streckendienst verwendet, weil



sie mit ihren Bisselgestellen in den Laufeigenschaften den Neubaulokomotiven mit Beugnot-Hebeln unterlegen war und bei schlechter Gleislage zum Entgleisen neigte. Bei der L 4 im Jahre 1966 hatte die Maschine Druckausgleich-Kolbenschieber Bauart Trofimoff erhalten, wodurch die Eckventile auf den Schieberkästen entfielen. 1973 hat das Raw Görlitz den Oberflächenvorwärmer Bauart Knorr gegen eine Mischvorwärmanlage Bauart Ifs (ältere Ausführung) getauscht, wodurch die Lokomotive auch äußerlich den Neubaulokomotiven ähnlich war. Ein Umbau auf Ölhauptfeuerung ist nicht erfolgt. Im Januar 1987 ist die inzwischen (seit 1970) als 99 7222-5 bezeichnete Lokomotive als erste 1'E 1' in Gernrode auf der Selketalbahn stationiert worden, musste jedoch im November desselben Jahres mit Zylinderrissen in Westerntor abgestellt werden. Die Maschine war nur noch als Heizlok zu gebrauchen. An der Fertigung neuer Zylinder in Stahlschweißkonstruktion hatte die DR kein Interesse, weil die Lieferung von 30 aus der Diesellok 110.8 in die Baureihe 199.8 umgebauten Maschinen in Aussicht stand. Nach der politischen Wende 1990, als die

Zahl der verfügbaren 199.8 auf zehn begrenzt blieb, ließ man im Raw Meiningen für die 99 222 Stahlschweißzylinder fertigen und im Raw Görlitz einbauen. Im April 1991 kam die Maschine wieder in den Plandienst und zog am 27. Juni 1992 einen Sonderzug mit den Gesellschaftern der (am 1. Februar 1993) gegründeten Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) auf den Brocken. Am 2. August 1994 erlitt die Lokomotive im Thumkuhlental einen Frontalzusammenstoß mit der 199 892 und konnte nach aufwändiger Reparatur erst im März 1995 wieder eingesetzt werden. 1998/99 hat das Raw Meiningen die Lokomotive wieder auf Oberflächenvorwärmer Bauart Knorr zurückgebaut und somit weitgehend in den Originalzustand versetzt. Die 70-Jährige ist weiterhin im Plandienst, auch auf den Brocken, im Einsatz.

M.W.

#### Lieferfirma:

Berliner Maschinenbau AG,  
vorm. Louis Schwartzkopff 3 Stück

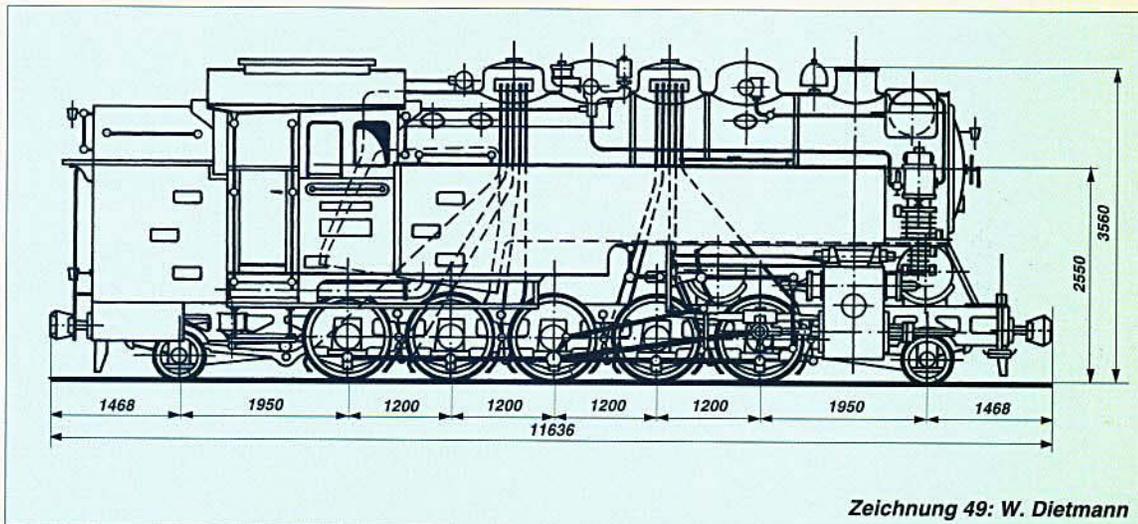
#### Betriebsnummern:

99 221 bis 223

**Bild 46 (links oben):** Geliefert wurden die Meterspur-Einheitslokomotiven mit einem Knorr-Vorwärmer. Auf der Werksaufnahme der BMAG zeigt sich 99 221 in Fotografieranstrich. Abb.: Sig. Weisbrod

**Bild 47 (links unten):** Im April 1980 wurde die mit einer Computernummer der DR bezeichnete Lok als 99 7222-5 mit nachgerüstetem Mischvorwärmer abgelichtet.

**Bild 48 (oben):** 99 722 besitzt seit 1998/99 wieder einen Knorr-Oberflächenvorwärmer. Abb. 47 und 48: M. Weisbrod



Zeichnung 49: W. Dietmann

# BR 99<sup>23-24</sup> Neubau DR

Bauart 1'E 1'h2t  
1. Baujahr 1955

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 57.10	Rostfläche	2,80 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	1000 mm	Verdampfungsheizfläche	95,50 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	550 mm	Überhitzerheizfläche	30,00 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	550 mm	Zylinderdurchmesser	500 mm
Länge über Mittelpuffer	11 730 mm	Kolbenhub	500 mm
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h	Lokreibungslast	47,50 t
Kesselüberdruck	14 bar	Lokdienstlast	64,50 t
Wasservorrat	8,00 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	4,00 t



Bereits in den Jahren 1949/50 forderten die Reichsbahndirektionen Erfurt und Magdeburg den Bau leistungsfähiger Dampflokomotiven für die 1000-mm-Strecken der ehemaligen Nordhausen-Wernigeroder und der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (NWE und GHE), die 1949 von der DR übernommen worden waren, sowie für die thüringische Strecke Eisfeld-Schönbrunn. Für den Harz hielt die Rbd Magdeburg 1'C 1'-Maschinen in Anlehnung an die von Krupp gebaute NWE Nr. 21 (heute 99 6001) für ausreichend. Die Rbd Erfurt orientierte sich an der 99 222, der einzigen verbliebenen Einheitslokomotive.

Im Herbst 1950 erteilte die DR dem VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg den Konstruktionsauftrag für eine Lokomotive der Betriebsgattung K 57.10, die in enger

Anlehnung an die Einheitslokomotiven der BR 99<sup>22</sup> unter Berücksichtigung der neuen Baugrundsätze entstehen sollte. Das betraf vor allem die Anwendung der Schweißtechnik, die Verwendung eines Blechrahmens, die Eignung der Lokomotive für die Verfeuerung von Braunkohlenbriketts und die Auslegung des Kessels mit einem größeren Anteil hochwertiger Strahlungsheizfläche. Zur Verbesserung der Bogenläufigkeit wählte man für Lauferradsätze und benachbarte Kuppelradsätze das Krauss-Helmholtz-Lenkgestell. Die Kuppelradsätze 2 bis 4 waren fest im Rahmen gelagert, die Spürkränze der Räder des Treibradsatzes geschwächt. Bei Probefahrten mit der 99 232 ist die Lokomotive wiederholt entgleist, was aber nur zum Teil auf das Laufwerk zurück zu führen war. Andere Ursachen waren die

schlechte Gleislage, Unterschreitung der Mindestradien von 57 m und zu große Spurerweiterung im Gleisbogen. Die Lokomotiven der 2. Lieferserie (ab 99 238) erhielten deshalb vorn dreiachsige Eckhardt-Lenkgestelle mit Beugnot-Hebel. Der Treibradsatz wurde spurkranzlos ausgeführt und weil außer dem Treibradsatz nur noch der 4. Kuppelradsatz fest im Rahmen gelagert war, besaßen die Lokomotiven keinen festen Achsstand. Die Lokomotiven sollten

Radien von 50 m bei 15 mm Spurerweiterung sicher durchfahren können. Die Lokomotiven der 1. Lieferung sollten auf anderen Strecken zum Einsatz kommen. Die 99 236 und 99 237 waren bereits in Eisfeld eingesetzt; diese Dienststelle erhielt noch die 99 231. Die 99 233 bis 235 kamen nach Gera-Pforten, sind aber dort wohl nie eingesetzt worden. Wernigerode Westerntor behielt nur die 99 232. 1957 fasste man den Beschluss, die Lokomotiven der 1. Lieferserie ebenfalls mit Beugnot-Hebeln auszurüsten. Der Umbau der 99 232 bis 234 schleppte sich bis 1960/61 hin, der Umbau der in Eisfeld eingesetzten Maschinen 99 231 und 235 bis 237 wurde erst aktuell, als die Strecke Eisfeld-Schönbrunn 1973 geschlossen und die Lokomotiven zur Harzquerbahn umgesetzt werden sollten. Ihre Angleichung an die Maschinen der 2. Lieferserie erfolgte von Ende 1973 bis Ende 1974.

Als auf der Harzquerbahn der Rollwagenverkehr aufgenommen werden sollte, fand auf Drängen der Rbd Magdeburg eine leistungstechnische Untersuchung der 99 233 (mit Bremslok 99 232 und einem proviso-



**Bild 50:** Neubaulok 99 7235-7 wartet im August 1998 auf dem Brocken auf ihre Rückfahrt nach Wernigerode. Ab 1955 wurden insgesamt 17 Maschinen an die DR geliefert.

**Bild 51:** Auch auf der Selketalbahn kamen 1988 die Neubaulokomotiven zum Einsatz, hier die 99 7236-5 im Bahnhof Alexisbad mit rückgebauter Rostfeuerung.

**Bild 52 (rechte Seite):** Zugkreuzung in Eisfelder Talmühle mit 99 0236-2 im Jahr 1988.  
**Abb. 50 bis 52:** M. Weisbrod



risch als Messwagen ausgerüsteten Personenwagen) zur Aufstellung eines s/V-Diagramms und zur Ermittlung der Kesselgrenzleistung (vom Hersteller mit 55 kg/m<sup>2</sup>h festgesetzt) statt. Als Messstrecke wählte man den Abschnitt Schierke–Brocken mit nahezu konstanter Steigung von 33,3‰ aus. Es wurde problemlos eine Heizflächenanstrengung von 68 kg/m<sup>2</sup>h erreicht, so dass man die Kesselgrenze auf 60 kg/m<sup>2</sup>h festsetzen konnte. Die höchste Zughakenleistung ergab sich bei v = 15 km/h mit 585 PSe. Der beste Gesamtwirkungsgrad wurde mit 5,9% bei 14,5 km/h und einer Zughakenleistung von 480 PS erreicht, ein für eine Schmalspurlokomotive ausgezeichneter Wert.

Weil diese leistungsstärksten deutschen Schmalspurlokomotiven noch für einen längeren Zeitraum im Harz eingesetzt werden sollten, beschloss die Deutsche Reichsbahn den Einbau einer Ölhauptfeuerung. Zwischen 1976 und Ende 1980 hat das

Raw Görnitz als Bauausführender, beraten von den Kollegen des Raw Meiningen, alle Neubaulokomotiven auf Ölhauptfeuerung umgebaut. Die erste damit ausgerüstete Maschine war die 99 244, die letzten waren die 99 233 und 99 246. Die Ölhauptfeuerung entsprach im Prinzip denen der Normalspurlokomotiven mit einigen Vereinfachungen. In den Kohlekasten war ein 2,8 m f assender Ölbehälter eingesetzt worden, dessen Ölverrat durch eine Dampfheizung fließfähig gehalten wurde. Eine Brennvorwärmung war wegen der kurzen Leitungswege nicht erforderlich. Die 99 244 ist auf der Strecke Schierke–Brocken mit behelfsmäßig ausgerüstetem Messwagen und Bremslok leistungstechnisch untersucht worden, ehe die Freigabe für den Serienumbau (ab 99 237) erteilt wurde. Doch kaum hatte die letzte auf Ölfeuerung umgebaute Lokomotive das Raw Görnitz-Schlauroth verlassen, kam wegen Devisenmangels zum Kauf von Rohöl die Weisung

zum Rückbau auf Rostfeuerung. Nach der im Herbst 1982 getroffenen Entscheidung sind ab Dezember 1982 bis April 1984 alle 17 Maschinen wieder auf Rostfeuerung zurückgebaut worden.

1993 gingen die Lokomotiven in den Besitz der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) über. Nach einer Bestandsübersicht Ende 1998 waren die 99 232 (die HSB haben die Reichsbahnnummern behalten und nicht das sinnlose Nummernsystem der DB AG übernommen), 241, 242, 246 und 247 z-gestellt.

M.W.

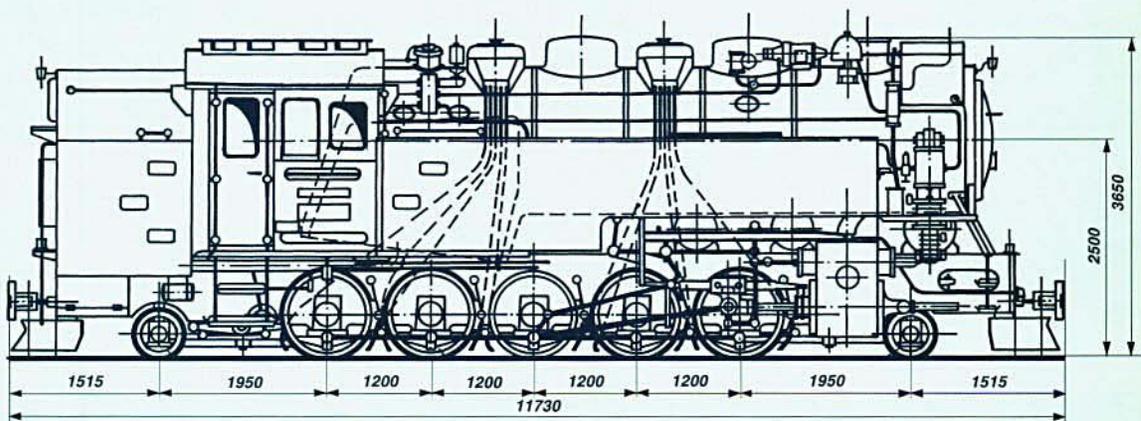
#### Lieferfirma:

VEB Lokomotivbau „Karl Marx“  
Babelsberg

17 Stück

#### Betriebsnummern:

99 231 bis 247



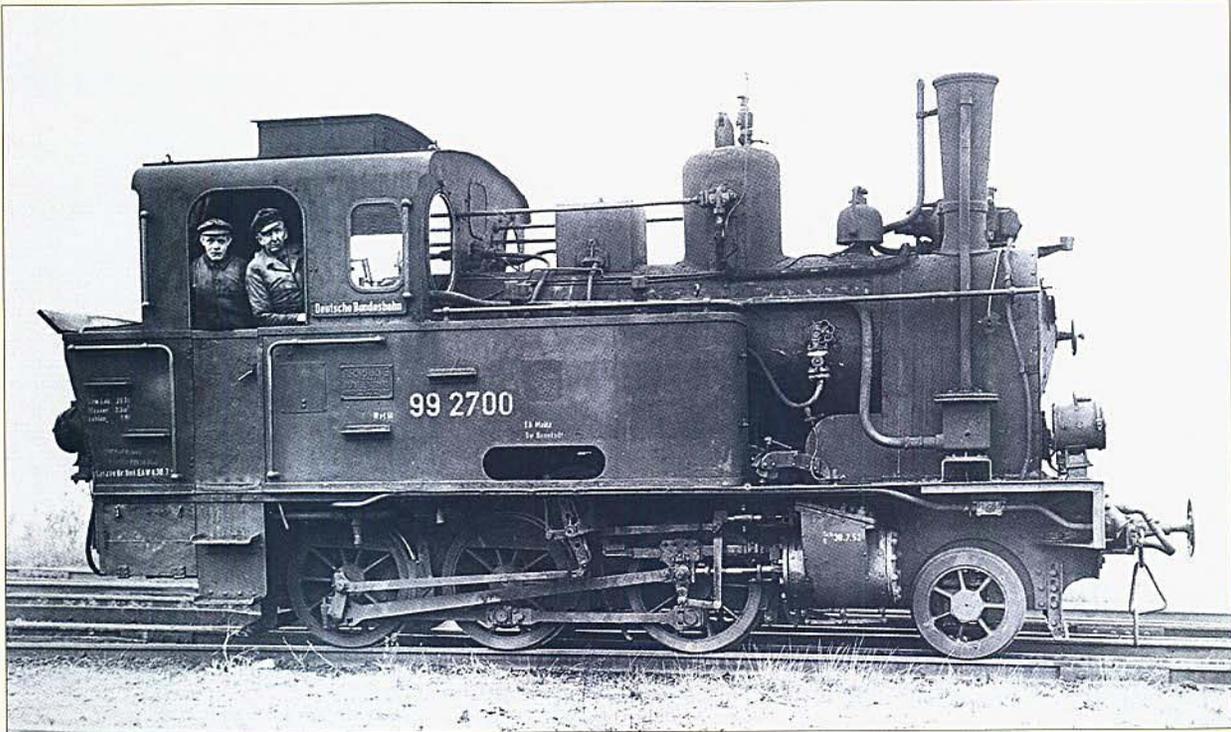
Zeichnung 53: W. Dietmann

# BR 99<sup>24</sup>

## Pillkaller KB/DB

Bauart 1'C n2t  
1. Baujahr 1917

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 34.6	Rostfläche	0,80 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	820 mm	Verdampfungsheizfläche	37,30 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	590 mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	300 mm
Länge über Mittelpuffer	7150 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h	Lokreibungslast	23,00 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	26,10 t
Wasservorrat	2,39 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,80 t



hoher Lüftungsaufsatz auf dem Dach. Der einschüssige Kessel mit einem Rohrwandabstand von 2300 trug einen hohen Dom mit zwei Sicherheitsventilen der Bauart Pop, dahinter einen eckigen Sandkasten mit einem Fallrohr an jeder Seite und davor ein Dampfbläutewerk. Links neben dem Schornstein war ein Turbogenerator für die Beleuchtung angebaut.

Zu den besonderen Einzelstücken im Fahrzeugpark schmalspuriger Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn zählte eine kleine kompakte Maschine, die zunächst die Betriebsnummer 99 2700 trug. Zusammen mit vier weiteren Exemplaren war diese Lok von Arn. Jung in Jungenthal im Jahre 1917 im Auftrag der Deutschen Heeresfeldbahnen gebaut worden. Zum Einsatz gelangte die Lok mit der Fabriknummer 2517 jedoch bei der Ostdeutschen Kleinbahn AG.

Bei Ende des Zweiten Weltkriegs befand sich die Maschine als Nr. 21 der Pillkaller

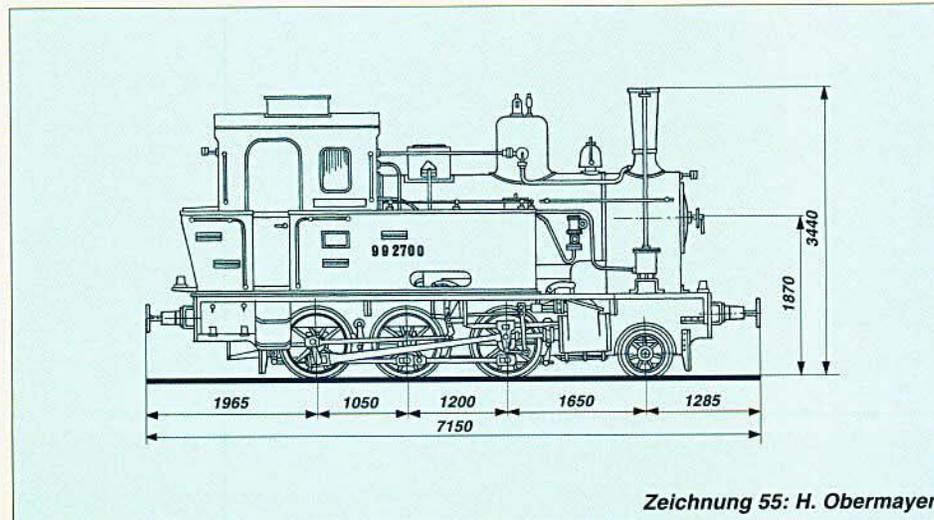
Kleinbahn bereits in den Westzonen, verließ am 30. Juli 1952 das Ausbesserungswerk Kaiserslautern und erhielt gemäß der Verfügung 2304 des BZA Minden vom 10. August 1953 die Nummer 99 2700. Im Jahre 1955 erfolgte die Umzeichnung in 99 241, obwohl diese Betriebsnummer auch von der DR bereits für eine bei LKM Babelsberg bestellte Neubaumaschine der Baureihe 99<sup>23-24</sup> vergeben war.

Charakteristische Baumerkmale waren die langen Treibstangen zum hinteren Radsatz, der gerundete Übergang vom Dach zur Seitenwand, große ovale Frontfenster und ein

Die drei gekuppelten Radsätze liefen ohne Seitenspiel im Blechrahmen. Das Spiel der Laufachse betrug 55 mm nach beiden Seiten. Die außen liegende Steuerung mit Flachschiebern entsprach der Bauart Heusinger, die Kreuzköpfe liefen auf einschienigen Führungen. Die Betriebsvorräte wurden in zwei seitlichen Wasserkästen und in einem Kohlekasten hinter dem geräumigen Führerhaus mitgeführt.

Nach dem Anbau von U-Profilen an beiden Pufferträgern vergrößerte sich die ursprüngliche Gesamtlänge über Mittelpuffer von 7000 mm um 150 mm. Die bei ihrer Eingliederung zum Bestand ED Mainz der DB zählende Maschine war stets im Bw Neustadt/Haardt beheimatet und bis Ende 1956 regelmäßig im Einsatz. Die Ausmusterung erfolgte dort erst am 16. August 1957.

H.O.



Zeichnung 55: H. Obermayer

### Lieferfirma:

Arn. Jung

1 Stück

### Betriebsnummer:

99 241

**Bild 54:** Erst ab 1955 trug die auf dieser Abbildung noch als 99 2700 bezeichnete ehemalige Meterspurlok der Pillkaller Kleinbahn die Betriebsnummer 99 241 der DB.  
**Abb.:** Archiv Obermayer

<b>Spurweite</b>	<b>1000 mm</b>		
Gattungszeichen	K 34.5	Rostfläche	0,56 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	720 mm	Verdampfungsheizfläche	31,21 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	560 mm	Zylinderdurchmesser	290 mm
Länge über Mittelpuffer	7600 mm	Kolbenhub	280 mm
Höchstgeschwindigkeit	35 km/h	Lokreibungslast	14,40 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	17,40 t
Wasservorrat	2,30 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,80 t

# BR 99<sup>25</sup>

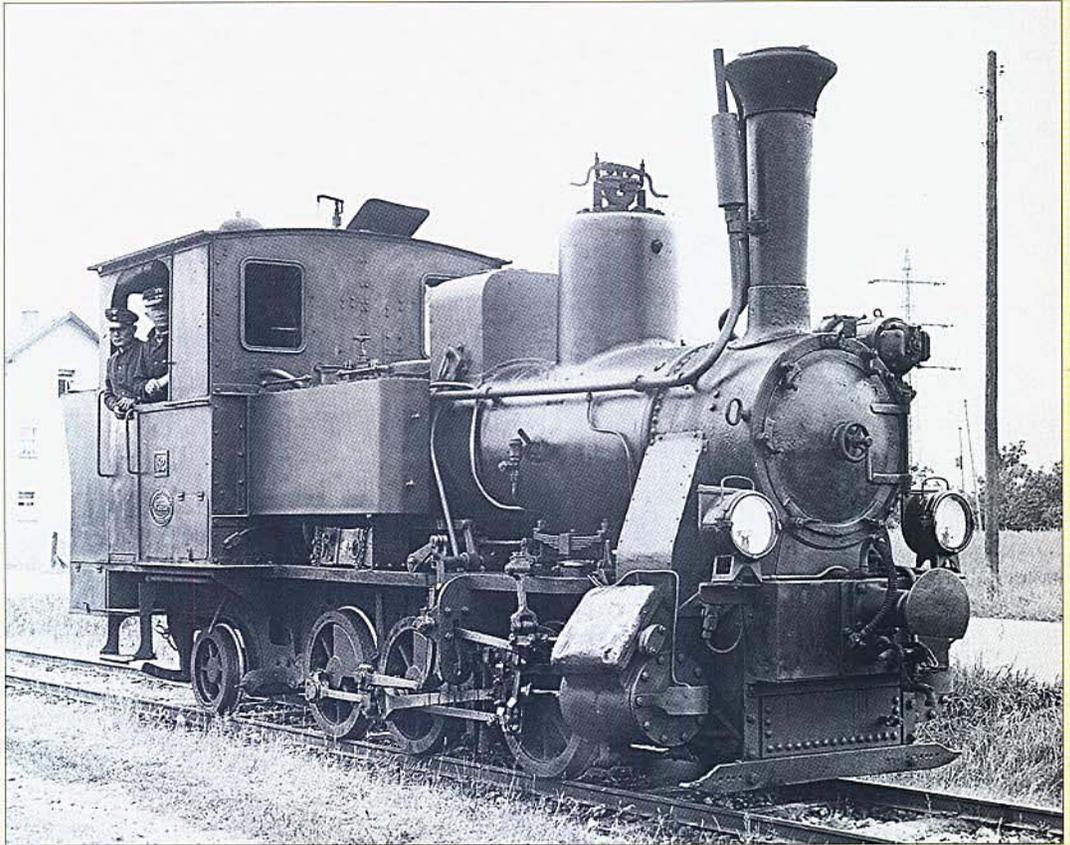
# LAG

**Bauart C 1' n2t**  
**1. Baujahr 1902**

Bei der zum 1. August 1938 vollzogenen Übernahme der LAG durch die Deutsche Reichsbahn gelangten auch drei kleine C 1'-Lokomotiven der „Walhalla-Bahn“ in deren Fahrzeugbestand. Die meter-spurige Bahn war am 23. Juni 1889 von Stadtamhof bis Donaustauf mit einer Länge von 8,79 km in Betrieb genommen und bis zum 1. Mai 1903 um 14,69 km bis Würth verlängert worden.

Da die zunächst eingesetzten Tramway-Lokomotiven dem rasch zunehmenden Verkehr nicht mehr gewachsen waren, beschaffte die LAG im Jahre 1902 eine erste C 1'-Lokomotive, die Krauss unter der Fabriknummer 4823 gefertigt hatte. Dieser Maschine mit der Bahnnummer 67 folgten bereits 1904 die Nr. 62 mit der Fabriknummer 5173 und schließlich die Nr. 62<sup>II</sup> des Baujahrs 1908 mit der Fabriknummer 5929.

Die drei Kuppelradsätze waren fest im Rahmen gelagert. Wegen der kleinen Gleisradien blieben die mittleren Treibräder ohne Spurkränze. Der hintere Lauftradsatz war als Bisselachse ausgeführt. Das Triebwerk mit Flachschiebern verfügte über eine außen liegende Heusinger-Steuerung mit geraden Schwingen. Die Fahrzeuge hatten eine von vorne auf alle Kuppelräder wirkende Wurfhebel-Handbremse und für den Wagenzug eine Körting-Saugluftbremse erhalten. Der lange und sehr schlanke Kessel mit 74 Heizrohren zwischen den Rohrwänden mit einem Abstand von 3160 mm trug einen hohen Dampfdom mit Sicherheitsventilen, einen eckigen Sandkasten und ein Dampfbläutwerk. Der hohe schlanke Schornstein war mit einer für LAG-Lokomotiven typischen Krempe versehen. Da der zunächst nur im Rahmen mitgeführte Wasservorrat nicht ausreichte, wurden bald nach Indienststellung zwei schmale Behälter vor dem Führerhaus angebaut. Der Kohlevorrat, der bei den Lokomotiven von 1904 und 1908 mit 1,05 t etwas größer war, lagerte in einem Kasten hinter dem Führerhaus. Die vorwiegend im Reisezugdienst einge-



setzten Fahrzeuge wurden schon vor Einstellung des Personenverkehrs zum 30. September 1960 von zwei Diesellokomotiven der Baureihe V 29 abgelöst.

Bereits am 24. April 1956 war die 99 251 ausgemustert worden. Am 17. Oktober 1959 folgten die 99 252 und am 8. August 1960 die 99 253. Gemäß einer Verfügung 21 213 der HVB vom 21. März 1966 ist Letztere als Denkmal zunächst beim Gebäude

der BD Regensburg und danach in Stadtamhof erhalten geblieben. **H.O.**

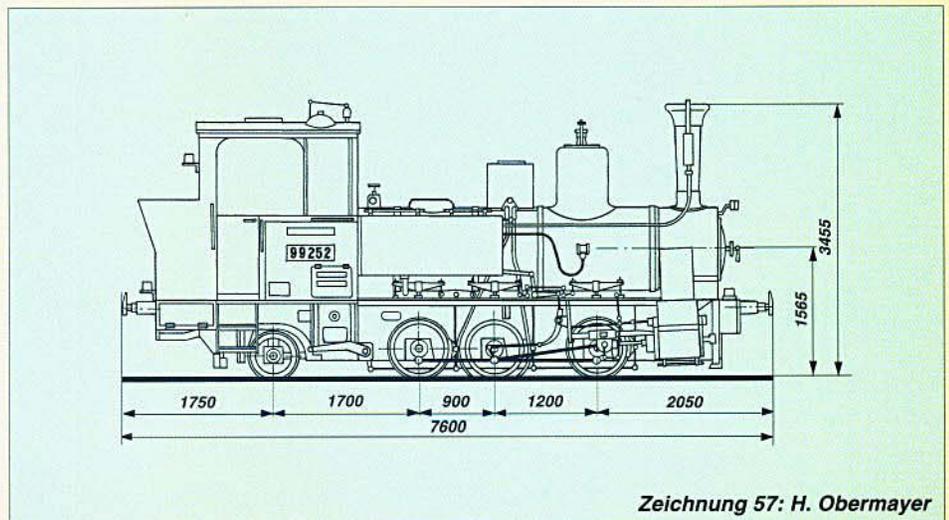
### Lieferfirma:

Krauss & Comp.

3 Stück

### Betriebsnummern:

99 251 bis 253



**Zeichnung 57: H. Obermayer**

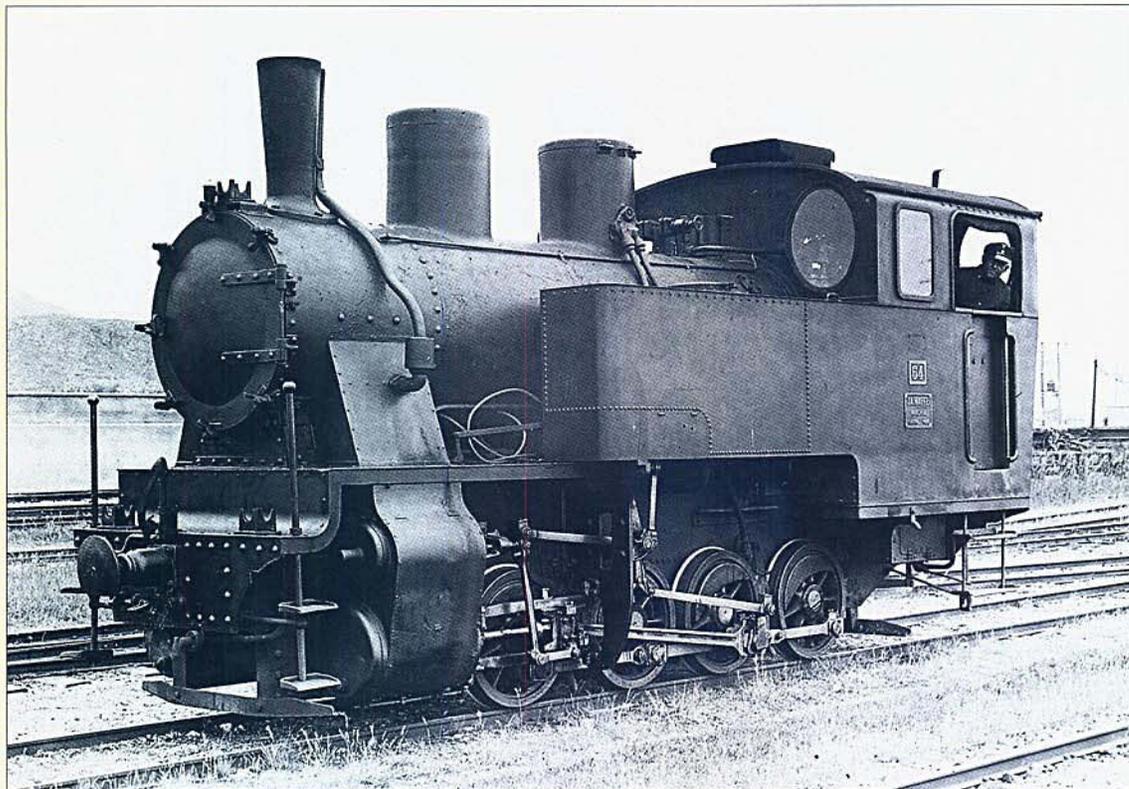
**Bild 56:** Aus der Bahn-Nummer 62 der LAG wurde die 99 252. Für die elektrische Beleuchtung war später an der linken Rauchkammerseite ein Turbogenerator angebaut worden.  
**Abb.: Archiv Obermayer**

# BR 99<sup>26</sup>

## LAG

Bauart D h2t  
1. Baujahr 1926

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 44.7	Rostfläche	1,01 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	50,10 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	29,00 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	380 mm
Länge über Mittelpuffer	7390 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	29,00 t
Kesselüberdruck	13 bar	Lokdienstlast	29,00 t
Wasservorrat	3,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,20 t

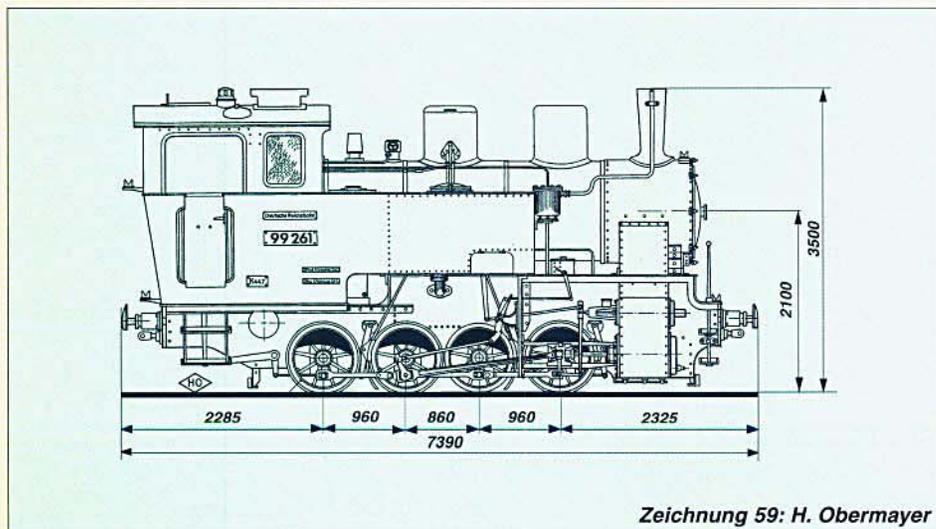


Bei einem Rückgang in der Personenbeförderung wuchsen zur Mitte der zwanziger Jahre die Leistungen im Güterverkehr auf der „Walhalla-Bahn“ beträchtlich an. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, erwarb die LAG von J. A. Maffei in München eine stärkere Güterzuglokomotive mit vier gekuppelten Radsätzen, die als Nr. 64<sup>11</sup> mit der Fabriknummer 2400 geliefert wurde. Mit einer Leistung von 280 PS übertraf sie die drei kleineren 100-PS-Nassdampfmaschinen deutlich.

Hierbei handelte es sich um ein Fahrzeug mit einem Heißdampf-Triebwerk mit Kolbenschiebern und außen liegender Heusinger-Steuerung mit Hängeeisen. Die in zwei Schienen geführten Kreuzköpfe trieben die dritte Achse an. Die drei ersten Radsätze, von denen der mittlere ohne Spurkränze blieb, waren fest im Blechrahmen gelagert. Die vierte Achse hatte in Anbetracht der engen Gleisradien ein Seitenspiel von je 20 mm erhalten. Das Speisewasser war im Rahmen und in zwei seitlichen Wasserkäs-

ten untergebracht, deren hintere Bereiche auch den Kohlevorrat aufnehmen. Als Bremsanlage diente eine Saugluftbremse der Bauart Körting. Der sehr hoch liegende Kessel wies mehrere besondere Baumerkmale auf. Dies waren der in Höhe und Durchmesser dem Dampfdom angepasste Sanddom und die Bestückung des einschüssigen Langkessels nur mit 90 Rauchrohren, in die Elemente des Kleinrohrüberhitzers eingebaut waren. Die zunächst noch mit Petroleumlaternen ausgerüstete Lok erhielt später eine elektrische Beleuchtung, die vom Turbogenerator auf dem Rauchkammerscheitel gespeist wurde. Die beiden Sicherheitsventile der Bauart Pop waren auf dem Stehkessel angeordnet. Das geräumige Führerhaus mit abgeschrägter Rückfront und mit Lüftungsaufsatz verfügte außer den beiden rechteckigen Seitenfenstern auch über je zwei große ovale Fenster in Vorder- und Rückfront. Nach Übernahme der LAG durch die Deutsche Reichsbahn erfolgte 1938 die Umzeichnung in 99 261. Als im Jahre 1956 die beiden Schmalspur-Diesellokomotiven V 29 951 und 953 vom pfälzischen Netz an die Donau gekommen waren, blieb die beim Personal weniger geschätzte Maschine zunächst als Reservelok im Bestand. Nach nur noch gelegentlichen Einsätzen kam dann am 23. Januar 1961 die Ausmusterung.

H.O.



Zeichnung 59: H. Obermayer

### Lieferfirma:

J. A. Maffei

1 Stück

### Betriebsnummer:

99 261

**Bild 58:** Mit 280 PS war die Lok Nr. 64, die spätere 99 261, die leistungsstärkste Maschine der Walhalla-Bahn, deren Stilllegung am 30. Januar 1968 verfügt wurde.  
**Abb.:** Archiv Obermayer

<b>Spurweite</b>	<b>1000 mm</b>		
Gattungszeichen	K 33.7	Rostfläche	0,70 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	42,30 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	310 mm
Länge über Mittelpuffer	6500 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h	Lokreibungslast	19,50 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienflast	19,50 t
Wasservorrat	1,90 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,00 t

# BR 99<sup>29</sup>

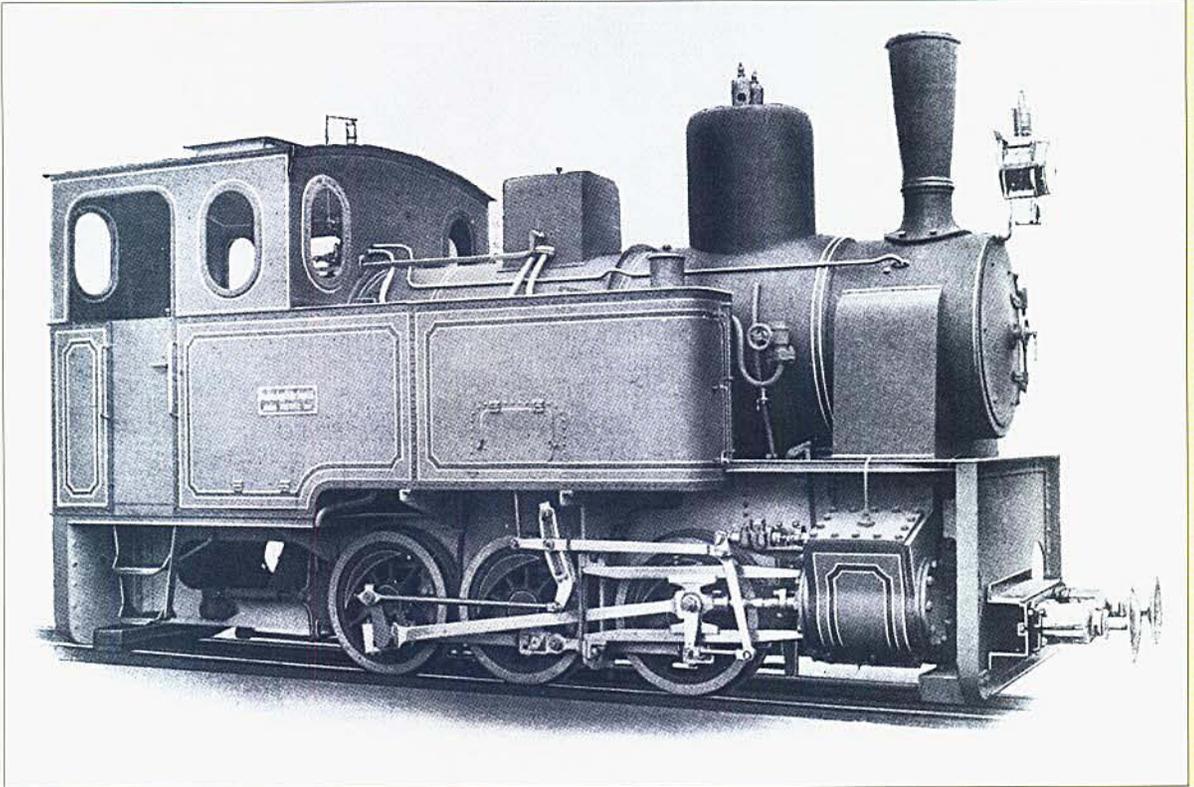
## Wehrmacht/DB

Bauart C n2t  
1. Baujahr 1911

Diese Maschine zählt mit einigen anderen Einzelstücken zu den Exoten deutscher Schmalspurlokomotiven mit sehr bewegter Vergangenheit. Unter der Fabriknummer 4801 bei Orenstein & Koppel in Berlin-SW gefertigt, ging die Lok zunächst an die Kleinbahn Tram d'Ardèche in Südostfrankreich. Ab Juni 1944 diente sie bei der Deutschen Wehrmacht und war zusammen mit zwei weiteren Einzelstücken aus den Niederlanden (99 271) und aus Frankreich (99 281) von der Organisation Todt bei Arbeiten an Befestigungsanlagen auf der Insel Wangerooge eingesetzt worden.

Ein Fahrzeugkatalog von O & K von 1910 gibt für diesen Lokomotivtyp, der für Bahnen mit Spurweiten von 900 bis 1435 mm angeboten wurde, eine Leistung von 140 PS und einen Wasservorrat von 2,45 m<sup>3</sup> an. Der kleine Dreikupppler verfügte über ein Nassdampftriebwerk und eine Heusinger-Steuerung mit Flachschiebern. Angetrieben wurde der hintere Radsatz, der wie die beiden anderen ohne Seitenspiel im Blechrahmen gelagert war. Trotz des kurzen Achsstandes, der großen Überhänge und der kleinen Raddurchmesser war eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h zugelassen.

Der hoch liegende Langkessel trug vorne einen hohen Dampfdom mit zwei Pop-Sicherheitsventilen, dahinter einen eckigen Sandbehälter. Zunächst verfügte die Lok nur über eine Handbremse, zu der später bei der DB noch eine Druckluftbremse der Bauart Westinghouse kam. Nach den Anschriften am Führerhaus mit sechs ovalen Fenstern betrug der Wasservorrat in den beiden seitlichen Behältern nur 1,9 m<sup>3</sup>. Der



Kohlevorrat wurde im hinteren Bereich der Wasserkästen mitgeführt. Die noch als 99 271 bezeichnete zweiachsige Lok von Jung verblieb nach Kriegsende auf Wangerooge, die beiden dreiachsigen Maschinen kamen nach Instandsetzung im EAW Aalen zur Walhalla-Bahn. Die 99 281 blieb dort allerdings nur Reservelok und wurde bereits am 25. August 1955 ausgemustert. Die 99 291 ging am 17. September 1952 an die damals noch bis zum 1. Januar 1953 von der BD Stuttgart ver-

waltete Schmalspurbahn von Mosbach nach Mudau. Dort war sie am 22. November 1955 ausgemustert und wenig später zur Verschrottung freigegeben worden.  
H.O.

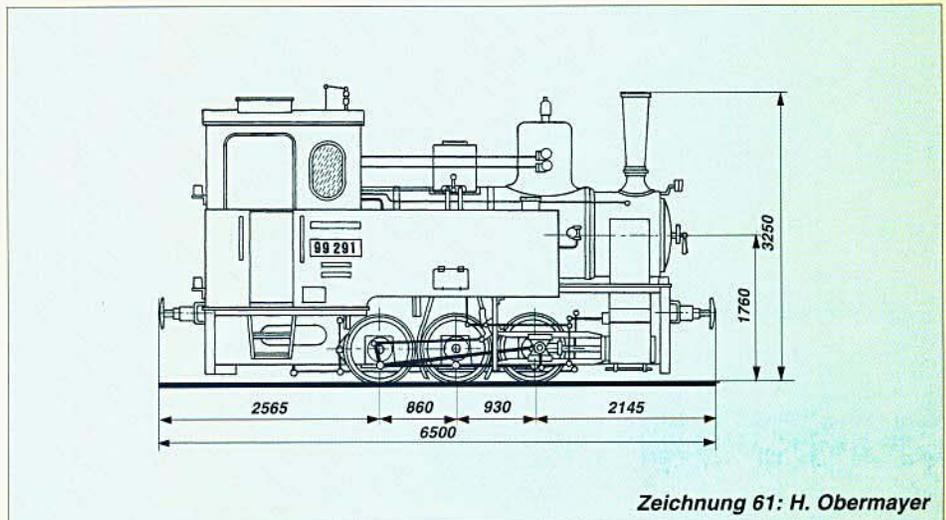
### Lieferfirma:

Orenstein & Koppel

1 Stück

### Betriebsnummer:

99 291



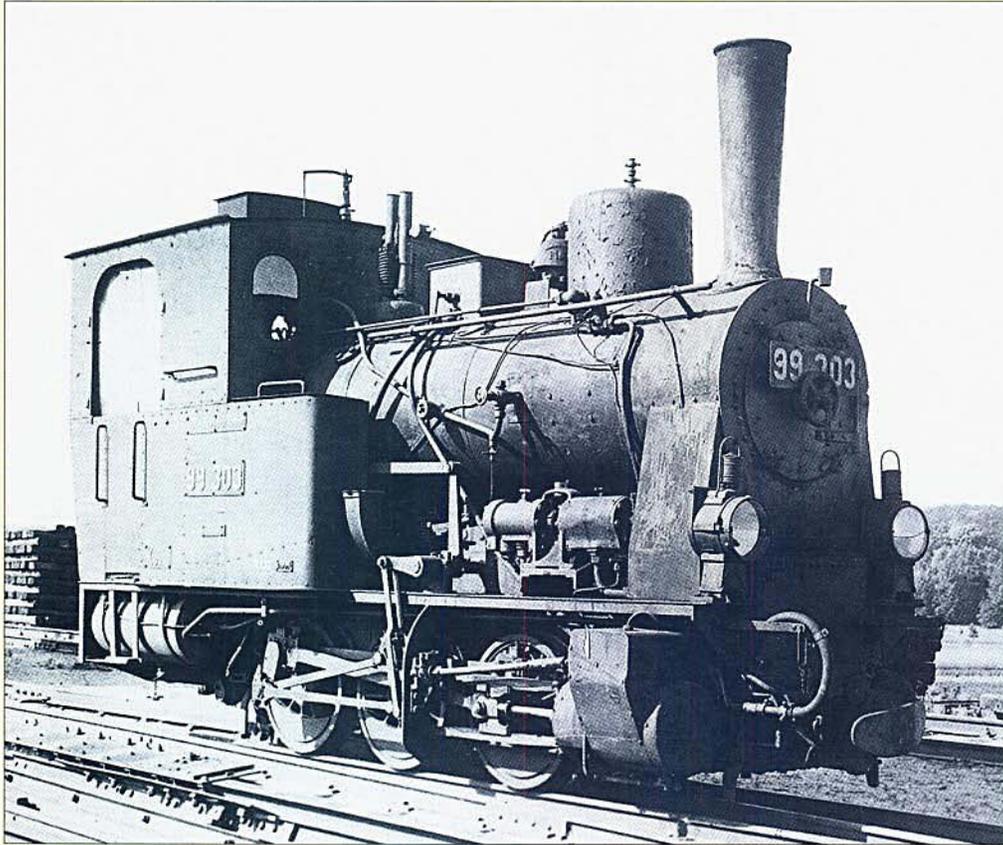
**Bild 60:** Ein Werkfoto von Orenstein & Koppel zeigt eine dreiachsige Schmalspurlok des Typs, dem die auf Umwegen zur DB gelangte 99 291 entsprach. Diese wurde 1955 ausgemustert. **Abb.:** Archiv Obermayer

**Zeichnung 61:** H. Obermayer

# BR 99<sup>30</sup> meck T 7

Bauart C n2t  
1. Baujahr 1910

Spurweite	900 mm		
Gattungszeichen	K 33.6	Rostfläche	0,56 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	700 mm	Verdampfungsheizfläche	30,05 m <sup>2</sup>
Laufabbrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Laufabbrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	260 mm
Länge über Mittelpuffer	5650 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	31 km/h	Lokreibungslast	16,20 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienlast	16,20 t
Wasservorrat	1,7 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,75 t



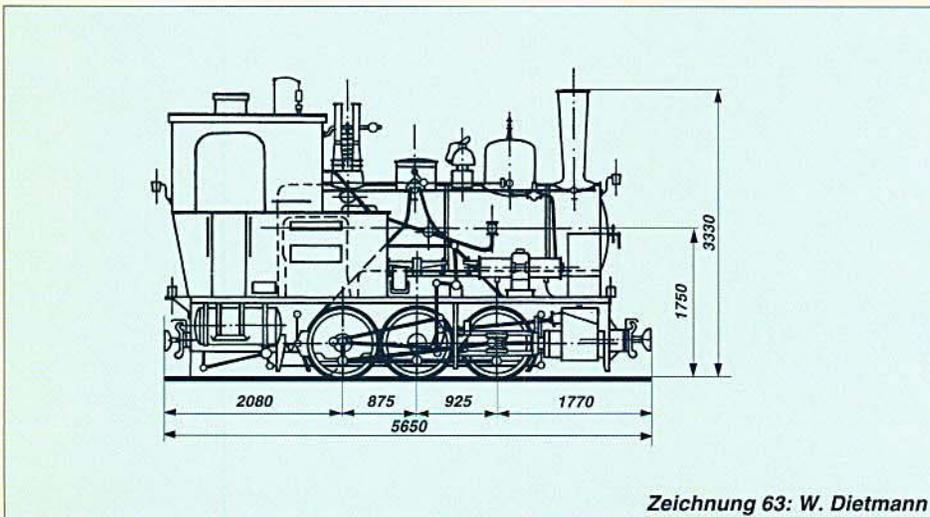
Als die „Dampftrambahn“ von Doberan nach Heiligendamm an der Ostseeküste (1886 eröffnet) im Jahre 1910 bis Arendsee (ab 1938 Ostseebad Kühlungsborn) verlängert worden war, hielt man die dreifach gekuppelten Lokomotiven, die Krauss & Co. in München 1891 geliefert hatte (Bahnnummern 1003 und 1004), nicht mehr für ausreichend und bestellte bei Henschel drei neue C-Kuppler.

Die Maschinen erhielten die Bahnnummern 1005 (Henschel 1910/9845), 1006 (Henschel 1911/10699) und 1007 (Henschel 1914/12884). Die Lokomotive mit der Bahnnummer 1007 hatte eine um 150 mm höhere Kesselmitte und Schornsteinoberkante als die beiden vorher gelieferten Lokomotiven. Ursprünglich besaßen die Henschel-Lokomotiven (wie auch die beiden Maschinen von Krauss) Triebwerksverklei-

dung nach Art der Trambahnlokomotiven, die die DRG jedoch entfernt hat.

Die Lokomotiven hatten einen zweischüssigen, genieteten Kessel mit 2200 mm Abstand zwischen den Rohrwänden, einen Dampfdom auf dem 1. und einen Sandkasten auf dem 2. Kesselschuss. Die Kessel-speisung erfolgte durch zwei Dampfstrahlpumpen. Der aus 9 mm dicken Wangen genietete Blechrahmen war als Wasserkasten ausgebildet. Die beiden außen liegenden, waagrecht angeordneten Zylinder trieben den 3. Radsatz an. Die Dampfverteilung besorgte eine außen liegende Stephenson-Steuerung mit Flachschiebern. Der Rahmen war in vier Punkten gegen das Laufwerk abgestützt. Die Federn der Radsätze 1 und 2 lagen oberhalb des Rahmens und waren durch Ausgleichhebel verbunden. Die Federn des 3. Radsatzes lagen unterhalb der Achslager. Außer der Wurfhebel-Handbremse besaßen die Lokomotiven eine Zweikammer-Druckluftbremse Bauart Knorr, die die Räder des 1. und 3. Radsatzes einseitig von vorn bzw. hinten abbremste. Die

DRG übernahm 1925 von der MFWE alle drei Lokomotiven, gab ihnen die Bahnnummern 99 301 bis 303 und das Gattungszeichen K 33.6. Nach der Beschaffung leistungsfähigerer D-Kuppler (meck. T 42) in den Jahren 1923 und 1924 wanderten auch zwei dieser Maschinen wie ihre Vorgänger zur Neubuckower Rübenbahn ab, einer Bahn, die nicht dem öffentlichen Verkehr diente. Dort verblieben sie, bis 1946 die Strecke demontiert und von den Russen samt den Lokomotiven 99 301 und 99 303 als Reparationsleistung in die Sowjetunion verbracht wurde. Die 99 302 war bis zu ihrer Ausmusterung im Jahre 1932 Reserve-lok im Bahnhof Bad Doberan. **M.W.**



Zeichnung 63: W. Dietmann

## Lieferfirma:

Henschel & Sohn 3 Stück

## Betriebsnummern:

99 301 bis 303

**Bild 62:** 99 303 war eine von drei meck T 7, die 1925 von der DRG übernommen wurden. Henschel lieferte sie 1914. Im Jahre 1946 kam sie als Reparationsleistung in die damalige Sowjetunion. **Abb.: Slg. Weisbrod**

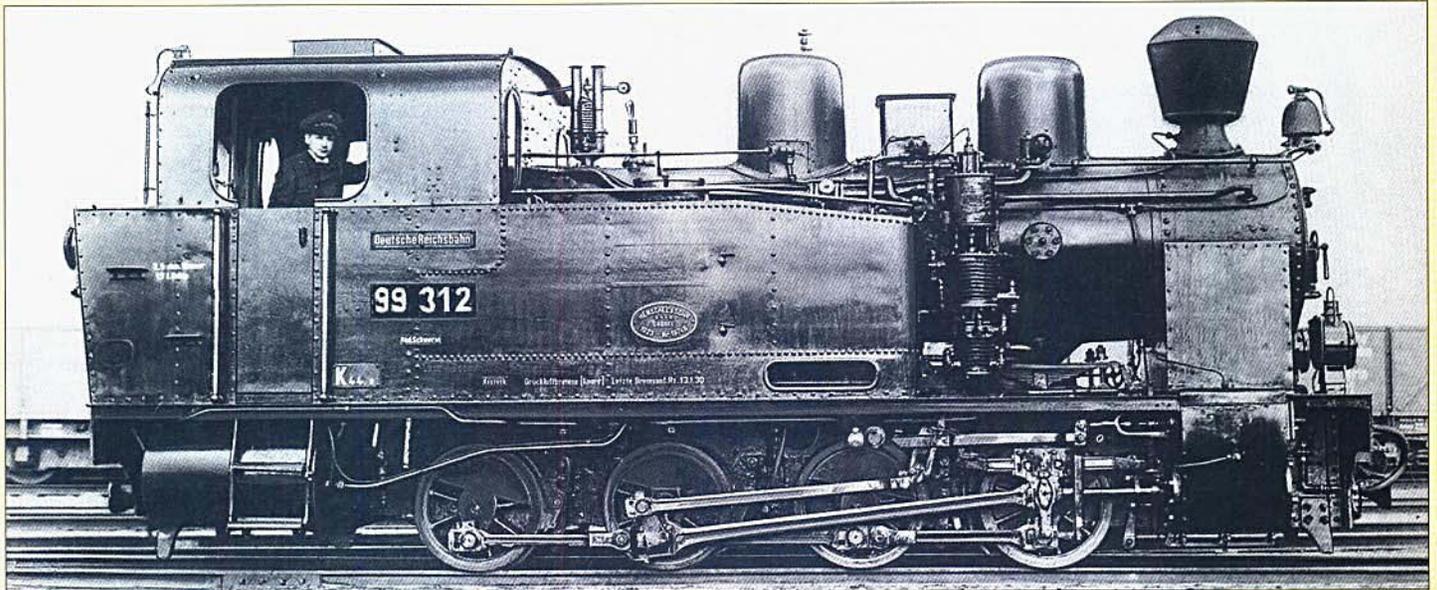
Spurweite	900 mm		
Gattungszeichen	K 44.8	Rostfläche	1,1 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	830 mm	Verdampfungsheizfläche	50,01 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	--- mm	Überhitzerheizfläche	--- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	--- mm	Zylinderdurchmesser	350 mm
Länge über Mittelpuffer	7900 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	31,90 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	31,90 t
Wasservorrat	3,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,50 t

# BR 99<sup>31</sup>

## DRG (meck T 42)

### Bauart D n2t

### 1. Baujahr 1923



Die Bäderbahn von Bad Doberan über Heiligendamm nach Kühlungsborn West konnte ein stetig wachsendes Verkehrsaufkommen verzeichnen, sodass die bisher eingesetzten dreifach gekuppelten Tenderlokomotiven der Baureihe 99<sup>30</sup> die Anforderungen nicht mehr erfüllen konnten. Die DRG bestellte bei Henschel drei vierfach gekuppelte Nassdampf-Tenderlokomotiven, die die Leistung der Dreikuppler um fast das Doppelte übertrafen. Henschel lieferte mit den Fabriknummern 19 747 und 19 748 im Jahre 1923 die Maschinen mit den Betriebsnummern 99 311 und 312, ein Jahr später folgte die 99 313 mit der Fabriknummer 20 223. Die Lokomotiven wurden inoffiziell nach preußischem Schema als meck T 42 bezeichnet. Die Bahn durchfuhr im Stadtgebiet von Bad Doberan teilweise sehr enge Straßen, sodass sich die Fahrzeuge an Profileinschränkungen halten mussten. Der sehr kurze Schornstein mit Kobelfunkenfänger reichte nur bis 3400 mm über SO. Auch das Führerhaus und die anderen Kesselbauten durften dieses Maß nicht überschreiten. Bei der Stadtdurchfahrt musste permanent das Läutewerk bedient werden. Um dem Personal das Läuten mit der Handglocke zu ersparen, besaßen die Lokomotiven zwei Dampfbläutwerke, eines vor dem Schornstein auf dem Rauchkammerstehtel, ein zweites oben an der Führerhausrückwand.

**Bild 64:** Die 99 312 war eine von insgesamt drei vierfach gekuppelten Nassdampflokomotiven, die Henschel erst 1923 für die 900-mm-Strecke Doberan-Kühlungsborn lieferte. 1961 wurde die letzte Lok ausgemustert.  
**Abb.: Sammlung Weisbrod**

Der einschüssige, genietete Langkessel besaß 3100 mm Abstand zwischen den Rohrwänden, vorn einen Speisedom und zwischen Speisedom und Dampfdom noch einen viereckigen Sandkasten, aus dem der Treibradsatz von vorn gesendet werden konnte. Der aus 16 mm dicken Blechen genietete Innenrahmen war als Wasserkasten ausgebildet. Der Rahmen war in vier Punkten gegen das Laufwerk abgestützt. Zwei Abstützpunkte bildeten die oberhalb des Rahmens liegenden und durch Ausgleichhebel verbundenen Federn der Radsätze 1 und 2, zwei weitere die ebenfalls durch Ausgleichhebel verbundenen Federn der Radsätze 3 und 4. Der 4. Kuppelradsatz besaß ± 12,5 mm Seitenverschiebbarkeit. Gebremst wurden alle Radsätze von vorn mit der zweistufigen Druckluftbremse Bau-

art Knorr und der Wurfhebel-Handbremse. Auch als 1932 die modernen 1'D 1'-Heißdampflokomotiven von Orenstein & Koppel geliefert wurden, blieben die D n2t im Bestand. Lediglich die 99 311 ist 1942 an die Rostocker Firma Rathjens verliehen worden, die sie zu einer dänischen Filiale umsetzte, wo sie nach 1945 verblieb und verschrottet wurde. Die 99 312 und 99 313 waren bis 1961 bei der DR im Einsatz und sind dann als Heizlokomotiven an die Bauunion Rostock verkauft worden. **M.W.**

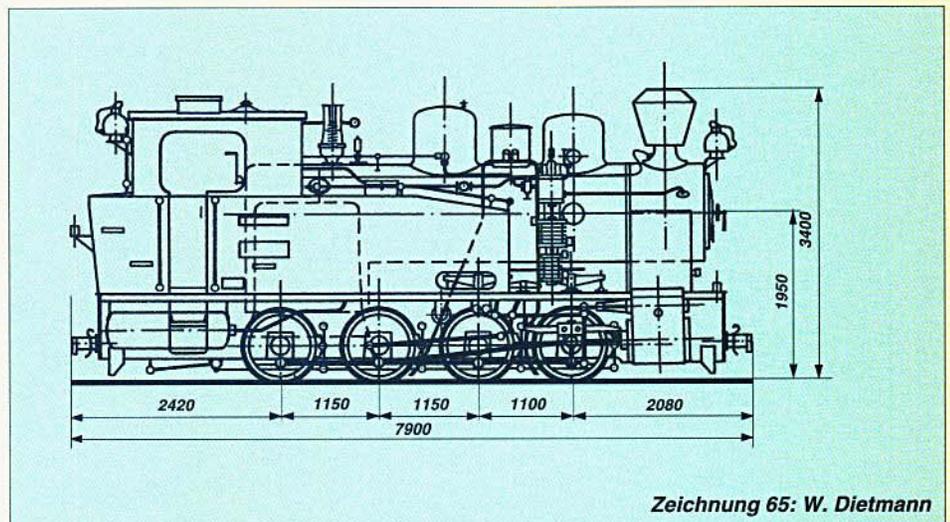
#### Lieferfirma:

Henschel & Sohn

3 Stück

#### Betriebsnummern:

99 311 bis 313



**Zeichnung 65: W. Dietmann**

# BR 99<sup>32</sup>

## DRG

Bauart 1'D 1'h2t  
1. Baujahr 1932

Spurweite	900 mm		
Gattungszeichen	K 46.8	Rostfläche	1,60 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	1100 mm	Verdampfungsheizfläche	60,54 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	550 mm	Überhitzerheizfläche	30,60 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	550 mm	Zylinderdurchmesser	380 mm
Länge über Mittelpuffer	10 595 mm	Kolbenhub	550 mm
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	Lokreibungslast	31,80 t
Kesselüberdruck	14 bar	Lokdienstlast	43,68 t
Wasservorrat	4,25 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,70 t



Kuhnscher Schleife trieb ursprünglich Regelkolbenschieber an. Im Raw Halle sind nach dem Kriege Druckausgleich-Kolbenschieber Bauart Müller eingebaut worden, später im Raw Görnitz solche der Bauart Trofimoff. Die Mitte der siebziger Jahre verschlissenen Graugusszylinder sind zunächst bei 99 232 und 99 233 durch Stahlschweißzylinder

Mit Beginn der dreißiger Jahre waren auch die vierfach gekuppelten, laufradsatzlosen Nassdampflokomotiven der Baureihe 99<sup>31</sup> auf der Bäderbahn Bad Doberan–Arendsee (ab 1938 Kühlungsborn) an der Grenze ihres Leistungsvermögens angelangt. Sie waren vor allem für die geplante Beschleunigung des Verkehrs mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu langsam. Die DRG erteilte der Firma Orenstein & Koppel den Auftrag zur Entwicklung von drei leistungsfähigen Heißdampflokomotiven der Achsfolge 1'D 1'. Diese Lokomotiven waren nicht im Einheitstypenprogramm vorgesehen, sollten aber in Anlehnung an die Einheitslokomotiven und unter Verwendung möglichst vieler genormter Baugruppen entstehen. Im Jahre 1932 lieferte O & K die Lokomotiven mit den Fabriknummern 12 400 bis 12 402. Bei der DRG erhielten sie die Betriebsnummern 99 321 bis 323.

Die Maschinen besitzen einen genieteten zweischüssigen Langkessel mit 3500 mm Abstand zwischen den Rohrwänden. Bemerkenswert ist der Rohrspiegel mit nur vier Heizrohren, aber 69 Rauchrohren, in die die Überhitzer Elemente als Bündel Elemente eintauchten. Der Dampfsammelkasten in der Rauchkammer war in eine Nassdampf- und eine Heißdampfkammer getrennt. Die Kesselspeisung erfolgte durch zwei saugende Dampfstrahlpumpen Bauart Strube. Die meisten der Einheitslokomotiven besaßen einen Barrenrahmen, die Baureihe 99<sup>32</sup> jedoch einen genieteten Blechrahmen, der sich in vier Punkten auf dem Laufwerk abstützte. Die Laufradsätze waren als Bisselachsen ausgeführt und besaßen ± 20 mm Seitenverschiebbarkeit. Die Spurkränze der Räder des Treibradsatzes (3. Kuppelrad-satz) wiesen 15 mm Schwächung auf. Die außen liegende Heusinger-Steuerung mit

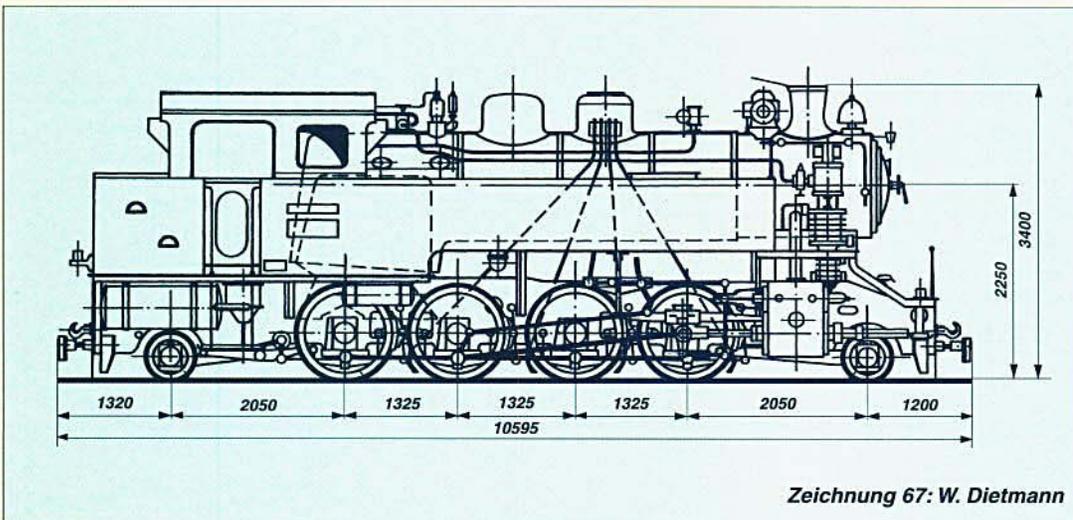
der ersetzt worden, 1980 auch bei der 99 231. Charakteristisch für die Lokomotiven war das profilbedingt im oberen Teil stark abgeschrägte Führerhaus, die beiden Druckluft-Läutwerke Bauart Knorr (auf dem Rauchkammerscheitel und an der Führerhaus-Rückwand), von denen das hintere jedoch wegen zu großer Lärmbelästigung bei Stadtdurchfahrten entfernt wurde, und die Abdeckklappe für den Schornstein, um das Qualmen zu unterbinden. Die Lokomotiven erhielten 1970 EDV-Betriebsnummern und die Kennziffer 2 vor der Ordnungsnummer.

### Lieferfirma:

Orenstein & Koppel, Nowawes 3 Stück

### Betriebsnummern:

99 321 bis 323



Zeichnung 67: W. Dietmann

Zum 1. Januar 1992 bekamen die Maschinen die Nummern 099 901 bis 903 nach dem DB-Schema. Nach Privatisierung der Bahn und des Rollmaterials zur Mecklenburgischen Bäderbahn „Molli“ GmbH tragen die Lokomotiven wieder ihre DRG-Betriebsnummern. **M.W.**

**Bild 66:** 1932 mit zwei Schwesterloks geliefert und mit insgesamt vier verschiedenen Loknummern versehen, läuft 99 323 bis heute. **Abb.:** M. Weisbrod

<b>Spurweite</b>	<b>785 mm</b>		
Gattungszeichen	K 44.7	Rostfläche	1,00 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	810 mm	Verdampfungsheizfläche	49,21 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	340 mm
Länge über Mittelpuffer	7735 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	27,90 t
Kesselüberdruck	13 bar	Lokdienlast	27,90 t
Wasservorrat	2,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,30 t

# BR 99<sup>40</sup>

## pr T 37

### Bauart D n2t

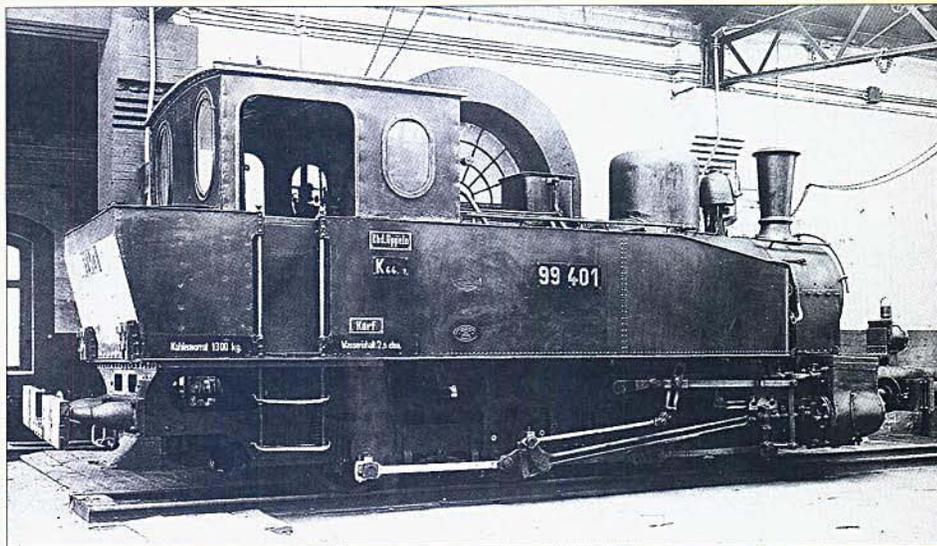
#### 1. Baujahr 1904

Das ab 1851 entstandene Netz der ober-schlesischen Schmalspurbahnen hatte im Jahre 1901 eine Länge von fast 170 km erreicht und verband 163 Gruben- und Hüttenbetriebe. Es war in einer Spurweite von 785 mm ausgeführt und diente nur dem Güterverkehr. Die Bahn war seit 1884 im Besitz des preußischen Staates, und 1904 übernahm dieser selbst die Betriebsführung.

Die anspruchsvolle Trassierung mit Steigungen bis zu 35‰ und Radien von 35 m stellte hohe Anforderungen an die Lokomotiven, zumal die Radsatzfahrmasse 7 t nicht überschreiten durfte. Die C-Kuppler der Gattung T 31 waren bald an der Grenze ihres Leistungsvermögens angekommen, die geforderte Reibungsmasse erforderte bei der geringen Radsatzfahrmasse die Anordnung von vier Kuppelradsätzen, womit Probleme bei der Bogenläufigkeit in den engen Radien auftraten.

Man wählte ein Laufwerk mit Endradsätzen der Bauart Klien-Lindner und verband mit Deichseln die Endradsätze mit den benachbarten Mittelradsätzen. Die über einen festen Drehzapfen geführten Deichseln ermöglichten so auch den Mittelradsätzen eine radiale Einstellung. Alle vier im Außenrahmen gelagerten Radsätze besaßen Kern- und Hohlachse, wurden vom Zweizylinder-Nassdampf-Triebwerk über Kuppelstangen angetrieben, das von einer außen liegenden Heusinger-Steuerung geregelt wurde.

Die von der Sächsischen Maschinenfabrik 1902 entwickelte Konstruktion hat sich bewährt und ist von Orenstein & Koppel und Hagans bis 1912 nachgebaut worden. Die Maschinen trugen die Gattungsbezeichnung pr T 37, sind in 20 Exemplaren beschafft worden, wovon 1925 noch acht Maschinen als 99 401 bis 408 zur DRG kamen. **M.W.**



Hersteller	Baujahr	Fabriknummer	Bahnnummer bei Abnahme	Bahnnummer ab 1910	DRG-Betriebsnr.
Hartmann	1902	2775	KATTOWITZ 9	KATTOWITZ 111	—
Hartmann	1902	2776	KATTOWITZ 10	KATTOWITZ 112	—
O & K	1904	1430	KATTOWITZ 11	KATTOWITZ 113	—
O & K	1904	1431	KATTOWITZ 12	KATTOWITZ 114	99 401
O & K	1904	1432	KATTOWITZ 13	KATTOWITZ 115	—
O & K	1904	1433	KATTOWITZ 14	KATTOWITZ 116	99 402
O & K	1905	1475	KATTOWITZ 15	KATTOWITZ 117	—
O & K	1905	1476	KATTOWITZ 16	KATTOWITZ 118	—
O & K	1906	2146	KATTOWITZ 17	KATTOWITZ 119	99 403
O & K	1906	2147	KATTOWITZ 18	KATTOWITZ 120	—
O & K	1906	2148	KATTOWITZ 19	KATTOWITZ 121	99 404
O & K	1906	2149	KATTOWITZ 20	KATTOWITZ 122	99 405
Hagans	1909	604	KATTOWITZ 21	KATTOWITZ 123	—
Hagans	1909	605	KATTOWITZ 22	KATTOWITZ 124	99 406
O & K	1910	4343	KATTOWITZ 23	KATTOWITZ 125	—
O & K	1910	4344	KATTOWITZ 24	KATTOWITZ 126	—
O & K	1912	5066		KATTOWITZ 127	—
O & K	1912	5067		KATTOWITZ 128	99 407
O & K	1912	5068		KATTOWITZ 129	99 408
O & K	1912	5069		KATTOWITZ 130	—

Die Lokomotiven sind bis 1933 ausgemustert worden.

### Lieferfirmen:

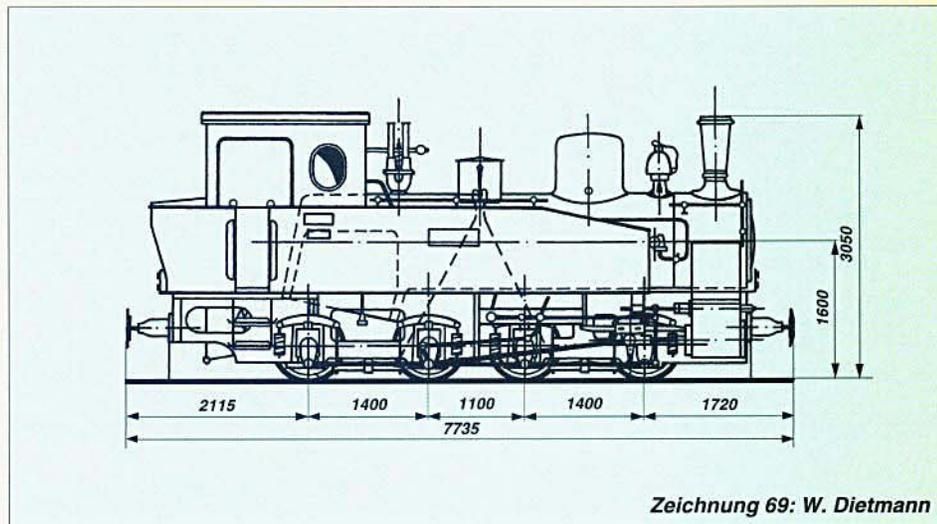
Sächsische Maschinenfabrik  
vorm. Rich. Hartmann,  
Orenstein & Koppel, Hagans 20 Stück

### Betriebsnummern:

99 401 bis 408

**Bild 68:** Bei der RBD Oppeln war die 99 401 beheimatet. Als pr T 37 im Jahr 1904 geliefert, kam sie 1925 zur DRG, wo sie bis 1933 ausgemustert wurden.

**Abb.:** Sammlung Weisbrod



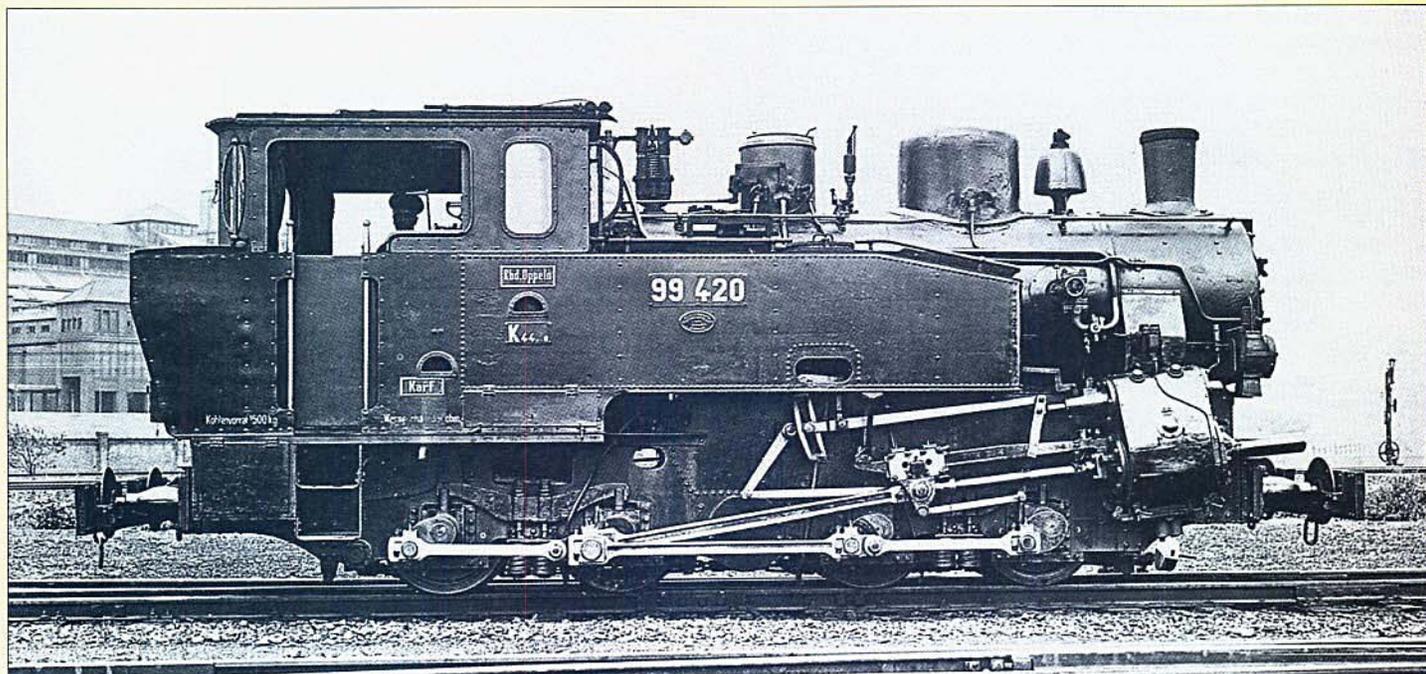
**Zeichnung 69:** W. Dietmann

# BR 99<sup>41-42</sup>

## pr T 38

### Bauart D h2t 1. Baujahr 1914

Spurweite	785 mm		
Gattungszeichen	K 44.8	Rostfläche	1,05 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	820 mm	Verdampfungsheizfläche	36,45 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	--- mm	Überhitzerheizfläche	16,76 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	--- mm	Zylinderdurchmesser	400 mm
Länge über Mittelpuffer	7546 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	32,25 t
Kesselüberdruck	13 bar	Lokdienlast	32,25 t
Wasservorrat	3,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,50 t



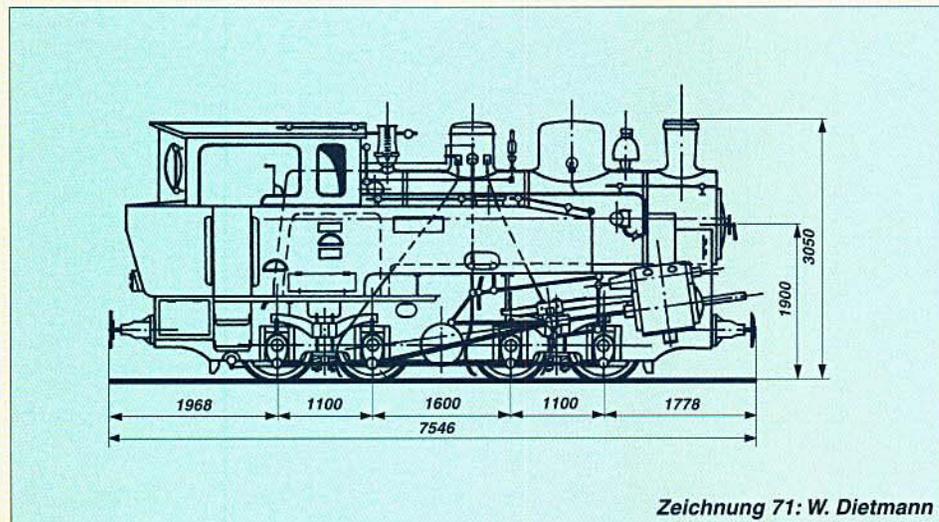
Die ab 1914 in Dienst gestellten Vierkuppeler der Gattung T 38 waren die ersten Heißdampflokomotiven, die im oberschlesischen Schmalspurnetz zum Einsatz kamen. Die Lokomotiven besaßen Kleinrohrüberhitzer Bauart Schmidt und eine Einrichtung zur Speisewasservorwärmung durch Abdampf. Bis 1919 sind 27 Maschinen beschafft worden. Alleiniger Hersteller war die Firma Orenstein & Koppel. Wie bei allen Lokomotiven für das oberschlesische Netz mit seinen engen Radien waren für Lauf- und Triebwerk Sonderkonstruktionen erforderlich, weil sich die Endradsätze radial einstellen mussten. Man verwendete auch hier Hohlachsen ähnlich der Bauart Klien-Lind-

ner, aber in einer besonderen Ausführung der Firma O & K, und ordnete sie als Bisselachsen an. Die beiden mittleren Radsätze waren fest im Rahmen gelagert und mit den Endradsätzen durch federbelastete Träger verbunden. Die Radsätze waren in einem Außenrahmen angeordnet und durch aufgedrückte Pleueln angetrieben. Aus Gründen der Profilbeschränkung mussten die Zylinder möglichst weit nach innen gesetzt werden, was zur hohen und schrägen Anordnung und zur Lage der Pleuelstange hinter den Pleuelstangen führte. Aus den gleichen Gründen war man gezwungen, auf den Pleuelstange zu verzichten und eine Pleuelsteuerung zu

wählen, bei der die Steuerung des linken Pleuels vom rechten Pleuelkopf und umgekehrt abgeleitet war. Zur Reduzierung der Pleuelbewegung des langen Pleuelkopfes diente eine Pleuelübersetzung.

Von den 27 Lokomotiven, die als KATTO-WITZ 211 bis 237 eingeordnet waren, mussten nach den Bestimmungen des Versailler Vertrages 16 an Polen abgegeben werden. Die PKP führte die Maschinen als Gattung Tx 6. Elf Lokomotiven übernahm die DRG 1925 als Baureihe 99<sup>41-42</sup> und gab ihnen die Betriebsnummern 99 411 bis 421. Sie waren in der RBD Oppeln beim Bw Karf beheimatet und bis 1939 größtenteils ausgemustert. Nach der Besetzung Polens durch die Hitler-Wehrmacht vereinnahmte die DRG die Lokomotiven der Gattung Tx 6 wieder und gab ihnen in zweiter Besetzung die Betriebsnummern 99 401<sup>II</sup> bis 99 413<sup>II</sup> und 99 419<sup>II</sup> bis 99 421<sup>II</sup>.

M.W.



Zeichnung 71: W. Dietmann

#### Lieferfirma:

Orenstein & Koppel, Nowawes 27 Stück

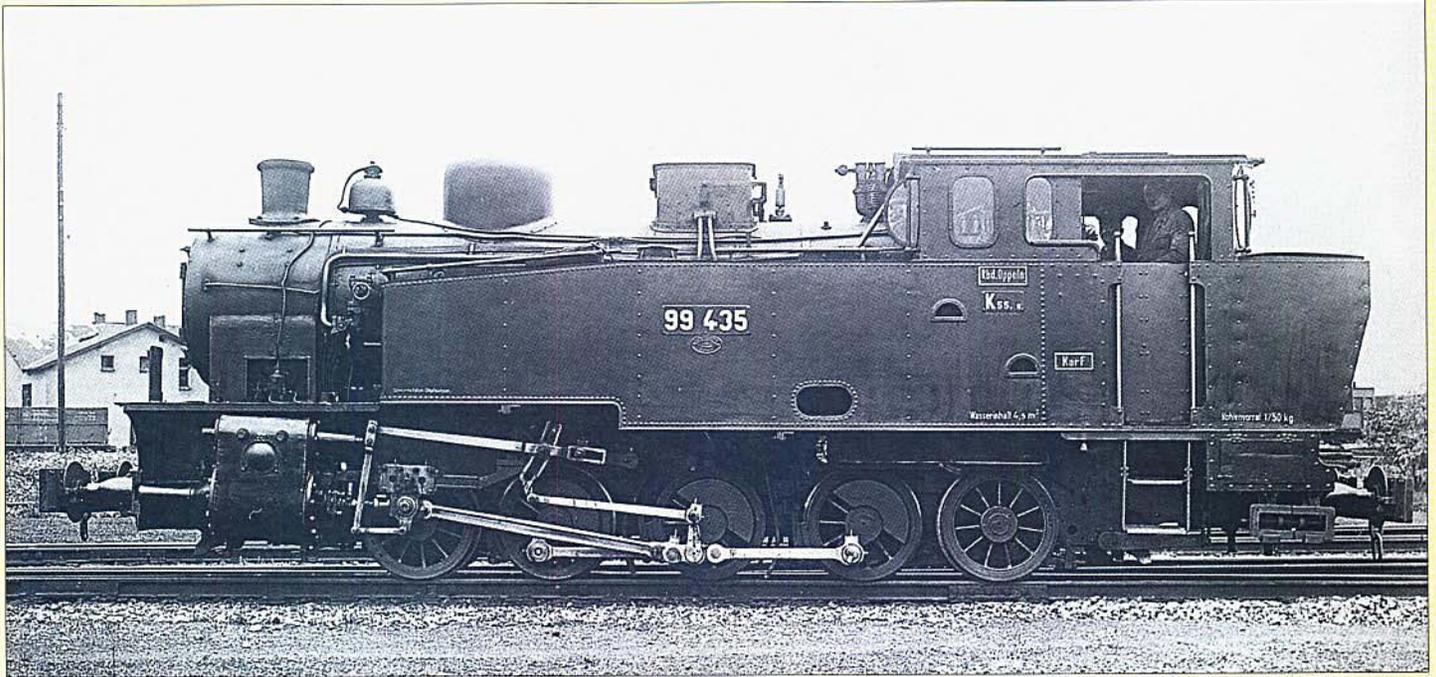
#### Betriebsnummern:

99 411 bis 421

**Bild 70:** Die pr T 38 war die erste Heißdampflokomotive, die im oberschlesischen Schmalspurnetz zum Einsatz kam. Insgesamt wurden von Orenstein & Koppel ab 1914 27 Maschinen geliefert. Abb.: Sig. Weisbrod

<b>Spurweite</b>	<b>785 mm</b>		
Gattungszeichen	K 55.8	Rostfläche	1,40 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	820 mm	Verdampfungsheizfläche	49,52 m <sup>2</sup>
Laufabbrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	21,50 m <sup>2</sup>
Laufabbrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	450 mm
Länge über Mittelpuffer	9284 mm	Kolbenhub	450 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	40,00 t
Kesselüberdruck	13 bar	Lokdienstlast	40,00 t
Wasservorrat	4,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,75 t

# BR 99<sup>43</sup> pr T 39 Bauart E h2t 1. Baujahr 1919



Der bemerkenswerte Aufschwung, den das oberschlesische Schmalspurnetz nahm, veranlasste die Preußisch-Hessischen Staatsbahnen, im Anschluss an die Lieferung der pr T 38 (D h2t) eine leistungsstärkere fünffach gekuppelte Lokomotive zu bestellen. Wegen der starken Neigungen und Krümmungen und der Profilbeschränkung im oberschlesischen Netz war auch hier wieder eine Sonderkonstruktion gefordert, für die Orenstein & Koppel verantwortlich zeichnete. Den Bogenlauf des Fünfkupplers erzielte O & K durch den Einbau von Luttermüller-Endradsätzen.

Gustav Luttermüller, Technischer Direktor bei O & K, hatte 1915 einen Antrieb der Endradsätze mehrfach gekuppelter Lokomotiven durch Zahnräder anstelle von Kuppelstangen entwickelt. Die Endradsätze wurden vom benachbarten Kuppelradsatz über ein öl- und staubdicht gekapseltes Zahnradgetriebe angetrieben, wobei die Endradsätze radial einstellbar waren und nicht durch davor liegende Kuppelstangen im Ausschwenken behindert wurden. Der Antrieb der Radsätze erfolgte nach dem gleichen Prinzip, das wenig später auch bei der pr T 40 angewendet worden ist: Die Radsätze 2 und 4 wurden über Kuppelstangen vom Stangenkopf des 3. Radsatzes angetrieben, die Treibstange griff an

einem besonderen Stangenkopf am 3. Radsatz an. Hinteres Treibstangenlager und Treibzapfen konnten dadurch wesentlich kleiner gehalten werden als bei konventioneller Bauweise. Profilbeschränkungen zwangen nicht nur zu einer gedrungeneren Bauweise des Fahrzeugs (Kesselmitte 2000 mm über SO, Gesamthöhe 3050 mm über SO), sondern auch dazu, die Zylinder höher zu legen und geneigt anzuordnen. 1919 lieferte O & K die ersten beiden Lokomotiven (OPPELN 251 und 252), 1920 folgten die OPPELN 253 bis 257. Die OPPELN 251 und 252 mussten als Reparationsleistung an die PKP abgegeben werden, die DRG übernahm 1925 die OPPELN 253 bis

257 als 99 431 bis 435. Nach der Besetzung Polens 1939 sind die beiden PKP-Maschinen als 99 436 und 437 eingenummert worden. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges verblieben die Lokomotiven in ihrem Einsatzgebiet, und die 99 432 und 433 kamen als Tw 3-2438 und Tw 3-2437 in den Bestand der PKP.

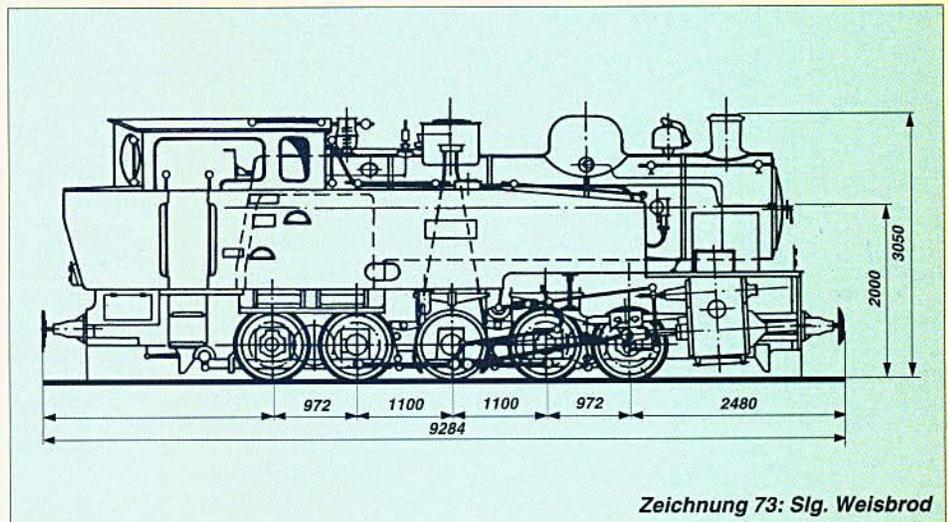
M.W.

### Lieferfirma:

Orenstein & Koppel, Nowawes 7 Stück

### Betriebsnummern:

99 431 bis 437



Zeichnung 73: Slg. Weisbrod

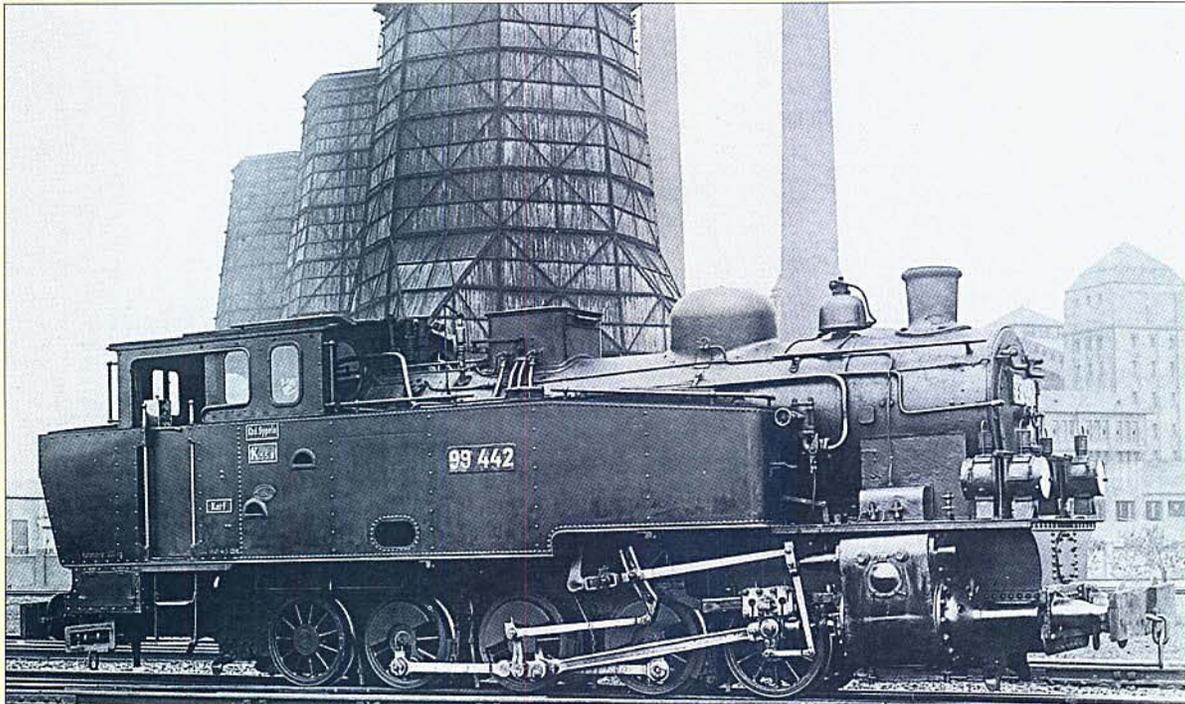
**Bild 72:** Die 99 435 gehört zur Serie der T 39 mit sieben Maschinen der Baujahre 1919 bis 1920. Es waren die ersten fünffach gekuppelten Lokomotiven für die oberschlesischen Schmalspurstrecken. **Abb.:** Slg. Weisbrod

# BR 99<sup>44</sup>

## Nachbau DRG

Bauart E h2t  
1. Baujahr 1925

Spurweite	785 mm		
Gattungszeichen	K 55.9	Rostfläche	1,40 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	850 mm	Verdampfungsheizfläche	49,52 m <sup>2</sup>
Laufabbraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	21,50 m <sup>2</sup>
Laufabbraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	450 mm
Länge über Mittelpuffer	9284 mm	Kolbenhub	450 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	44,00 t
Kesselüberdruck	13 bar	Lokdienstlast	44,00 t
Wasservorrat	4,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,75 t



**Bild 74:** Fast baugleich mit der T 39 waren die Nachlieferungen der DRG von 1925 in einer Stückzahl von sechs Maschinen. 99 442 mit Luttermüller-Endachsen steht um 1930 in den Anlagen des oberschlesischen Industriegebiets. Abb.: Sammlung Weisbrod

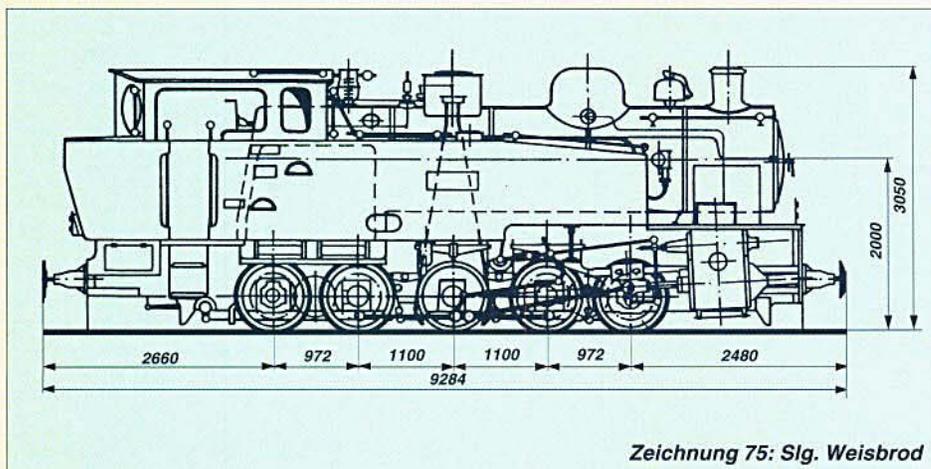
Die 1919 von Orenstein & Koppel an das oberschlesische Schmalspurnetz der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen gelieferten E h2t-Lokomotiven hatten sich bewährt. Um den Bestand aufzubessern und den Verlust der an die PKP als Reparationsleistung abgegebenen OPPELN 251 und 252 auszugleichen, bestellte die DRG weitere sechs Maschinen. O & K lieferte 1925 die Lokomotiven mit den Betriebsnummern 99 441 bis 443 und 1926 die Lokomotiven 99 444 bis 446. Sie kamen, wie ihre Vorgänger, zum Bw Karf der RBD Oppeln. Die Beschilderung oberschlesischer Schmalspurlokomotiven wich von der DRG-Norm ab. Das Eigentumsschild Deutsche Reichsbahn fehlte, das Nummernschild war, au-

ßer an der Rauchkammer und an der Kohlekastenrückwand, seitlich am Wasserkasten angebracht. An der Führerhausseitenwand waren die gerahmten Gusschilder Rbd Oppeln, Karf und das Gattungszeichen angeschraubt.

Die nachbestellten Lokomotiven unterschieden sich von den Vorgängern vor allem durch die im Durchmesser von 820 mm auf 850 mm vergrößerten Radsätze. Weil der Kessel in allen Abmessungen unverändert blieb, ist die Zunahme der Dienst- und Reibungsmasse um 4 t wohl ausschließlich den größeren Radsätzen und möglichen Verstärkungen am Rahmen zuzuschreiben. Der durchgehende Blechinnenrahmen aus 30 mm dicken Wangen hatte außer den

Querversteifungen durch Pufferträger, Kuppelkasten und Zylinderblock zusätzliche Querversteifungen. Das Laufwerk war in vier Punkten gegen den Rahmen abgestützt. Der 2. und 3. Kuppelradsatz waren durch oberhalb der Achslager liegende Blattfedern, der 4. Radsatz durch unterhalb der Achslager liegende Federn abgestützt. Die Endradsätze besaßen Schraubenfedern. Die Lokomotiven hatten außen liegende Heusinger-Steuerung mit Kuhnscher Schleife, Regelkolbenschieber und Druckausgleicher auf dem Rahmen oberhalb der Schieberkästen. Der zweischüssige genietete Langkessel trug auf dem 1. Schuss den Dampfdom, auf dem 2. Schuss einen Sandkasten, der den Treibradsatz bei Vor- und Rückwärtsfahrt sandete. Weitere Ausrüstungen waren das Ramsbottom-Sicherheitsventil, ein Dampfplätewerk Bauart Latowski und Schmierpumpen der Bauart Michalk für Kolben und Schieber.

Nach 1945 verblieben die Lokomotiven in ihrem Einsatzgebiet und kamen zu den PKP. Diese übernahmen die 99 441, 445 und 444 als Tw 3-2434 bis 2436 und haben sie bis 1960 ausgemustert. **M.W.**



**Zeichnung 75:** Slg. Weisbrod

### Lieferfirma:

Orenstein & Koppel

6 Stück

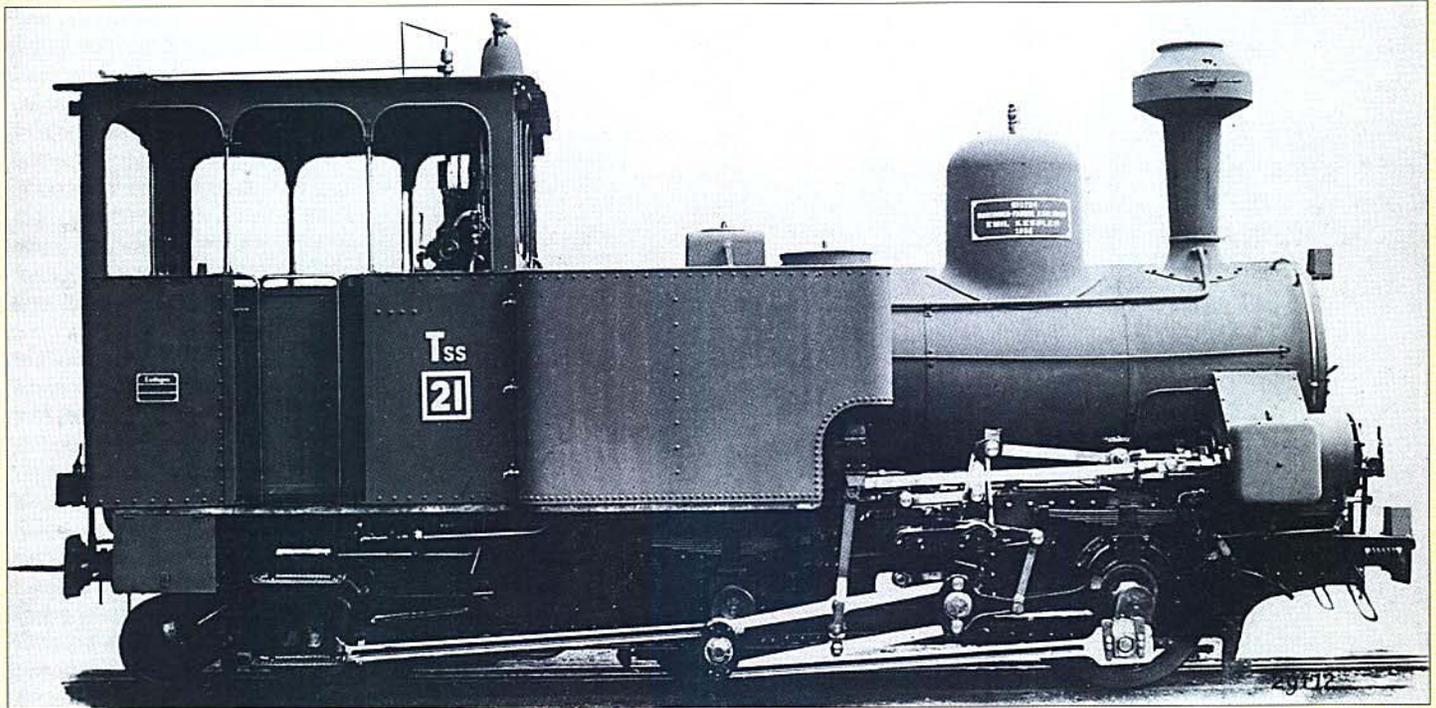
### Betriebsnummern:

99 441 bis 446

<b>Spurweite</b>	<b>750 mm</b>		
Gattungszeichen	K 33.7	Rostfläche	0,77 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	900 mm	Verdampfungsheizfläche	37,94 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	300 mm
Länge über Mittelpuffer	7112 mm	Kolbenhub	500 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	20,68 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienlast	20,68 t
Wasservorrat	1,80 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,90 t

# BR 99<sup>50</sup> wü Tss 3

Bauart C n2t  
1. Baujahr 1896



Für die im Jahre 1896 eröffneten Schmalspurbahnen von Lauffen nach Güglingen mit einer Länge von 11,82 km und von Schussenried nach Buchau mit 9,45 km beschafften die Königlich Württembergischen Staatsbahnen je zwei kleine dreiachsige Lokomotiven der Gattung Tss 3. Die Maschinen aus Esslinger Fertigung mit den Fabriknummern 2794 bis 2797 trugen die Bahnnummern 21 bis 24. Die ersten beiden kamen in das Zabergäu nach Güglingen, die beiden anderen an den Federsee nach Buchau.

Wie schon die meterspurigen Ts 4 für die Bahn von Nagold nach Altensteig und die Tss 4 der Bottwartalbahn waren auch diese Fahrzeuge wieder mit einem vierteiligen Klose-Triebwerk und Flachschiebern, nun jedoch mit außen liegenden Zylindern ausgestattet. Die Steuerung der radial einstellbaren Endachsen erfolgte vom Treibrad-

satz, der über entsprechend lange Treibzapfen verfügte. Der Außenrahmen bestand aus genieteten Blechen mit Stahlgusstraversen. Zur Abbremsung der Lok war eine Spindelbremse der Bauart Exter vorhanden, für den Wagenzug eine Westinghouse-Druckluftbremse mit der links neben dem Langkessel angebauten Pumpe und einem am hinteren Fahrzeugende unter dem Führerhaus quer liegenden Luftbehälter.

Der zweischüssige Langkessel enthielt 88 Heizrohre mit einer Länge von 3000 mm zwischen den Rohrwänden. Der erste Kesselschuss trug den hohen Dampfdom, der zweite den kleinen eckigen Sandkasten. Ein Sicherheitsventil der Bauart Ramsbottom saß innerhalb des offenen Führerhaus-

ses auf dem Stehkessel, ein Dampfplätzwerk vorne auf dem Dach. Bei Lieferung verfügten die Maschinen noch über einen Kobelschornstein. Der Wasservorrat wurde in kurzen und breiten Behältern vor dem Führerhaus mitgeführt, der Kohlevorrat innerhalb, in zwei Kästen in den Ecken zwischen den Einstiegen und der Rückwand. Obwohl alle vier vorwiegend im Personenzugdienst eingesetzten Fahrzeuge noch von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurden, waren sie im endgültigen, am 3. Juni 1925 aufgestellten Nummernplan nicht verzeichnet. Die aufwändige Wartung des Klose-Triebwerks und zunehmender Verschleiß führten bis 1927 zur Ausmusterung. H.O.

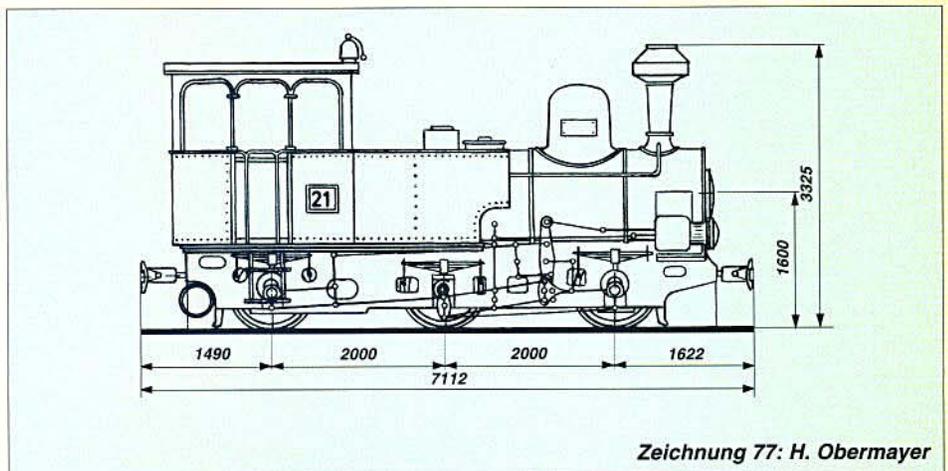
### Lieferfirma:

Esslingen 4 Stück

### Betriebsnummern:

99 501 bis 504

**Bild 76:** Diese Werkaufnahme der Nr. 21 für die Zabergäubahn ist das einzig verfügbare Foto der württembergischen Gattung Tss 3, der späteren Baureihe 99.50 mit der Spurweite von 750 mm. **Abb.:** Archiv Obermayer



# BR 99<sup>51-60</sup>

## sä IV K

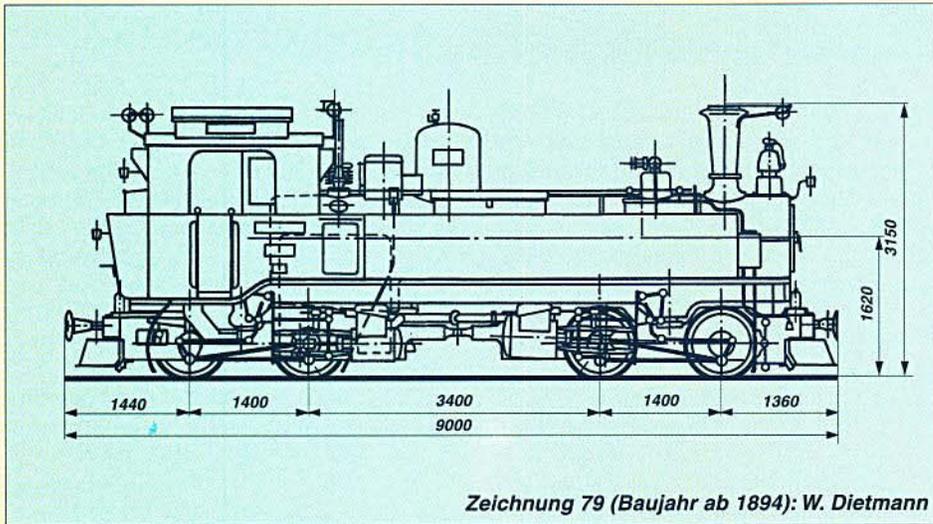
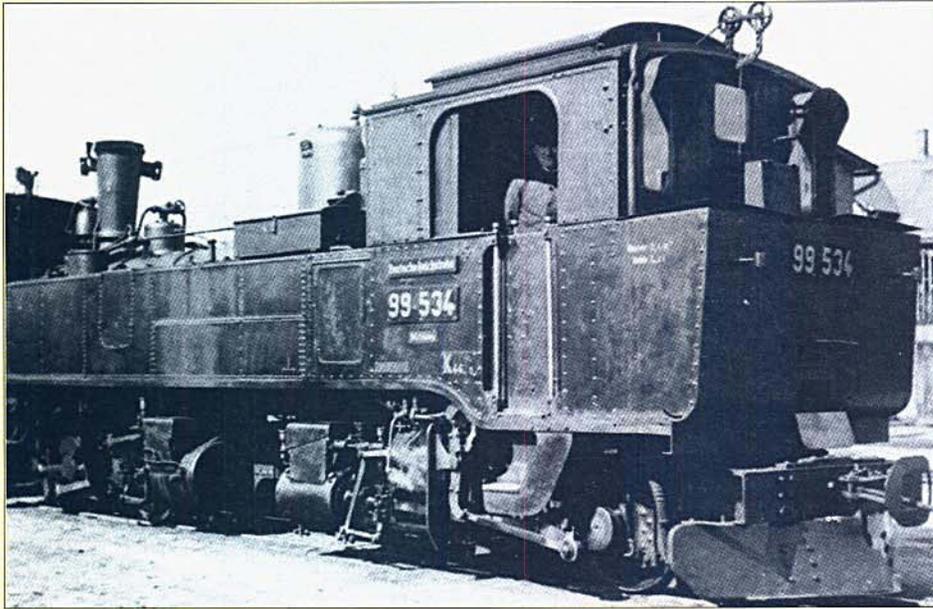
### Bauart B'B' n4vt

### 1. Baujahr 1892

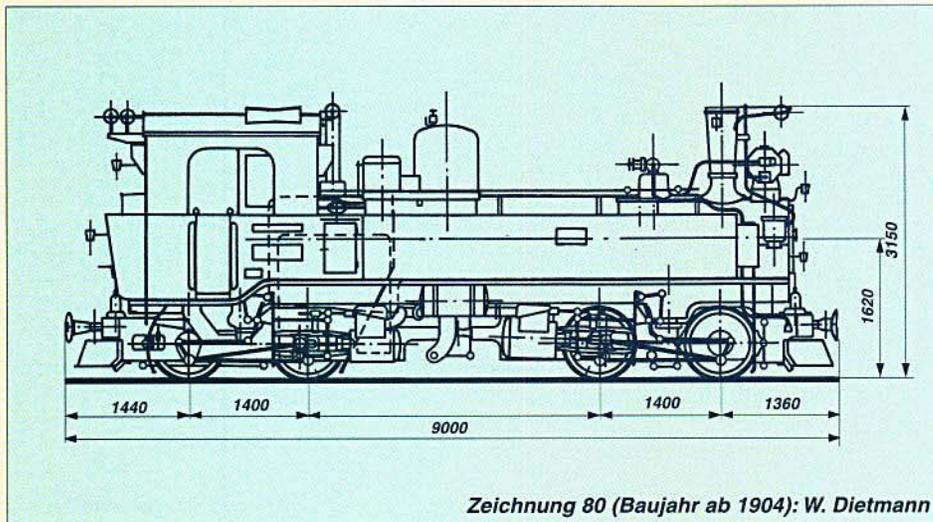
Gültig für Betriebsnummern 99 595 bis 608:

Spurweite 750 mm

Gattungszeichen	K 44.8	Rostfläche	0,97 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	760 mm	Verdampfungsheizfläche	49,87 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	2x 240/400 mm
Länge über Mittelpuffer	9000 mm	Kolbenhub	380 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	29,60 t
Kesselüberdruck	15 bar	Lokdienstlast	29,60 t
Wasservorrat	2,40 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,02 t



Zeichnung 79 (Baujahr ab 1894): W. Dietmann



Zeichnung 80 (Baujahr ab 1904): W. Dietmann

Das Königreich Sachsen verfügte im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts über das umfangreichste deutsche Schmalspurnetz, das leistungsfähigere Lokomotiven als die dreifach gekuppelten der Gattungen I K und III K erforderte.

Zur Leistungssteigerung waren ein größerer Kessel und eine höhere Reibungsmasse erforderlich, was wiederum die Unterbringung von vier gekuppelten Radsätzen erforderte. Eine Steifrahmenlokomotive kam nicht in Betracht, weil die geforderte Bogenläufigkeit (es mussten Krümmungen von 40 m Halbmesser befahren werden können) nur mit komplizierten Lauf- und Triebwerken zu erreichen war, denn die Seitenverschiebbarkeit von Kuppelradsätzen war noch nicht bekannt.

Die Sächsische Maschinenfabrik, vorm. Rich. Hartmann, in Chemnitz entwickelte eine Lokomotive mit zwei zweiachsigen Triebdrehgestellen nach Bauart Günther-Meyer. Die beiden Triebwerke arbeiteten im Verbundverfahren. Das hintere, im Außenrahmen gelagerte Triebwerk wurde von der Hochdruckmaschine, das vordere mit Innenrahmen von der Niederdruckmaschine angetrieben. Die Zylindergruppen waren in Lokomotivmitte gegenüber angeordnet, sodass ein Triebwerk vorwärts, das andere rückwärts arbeitete. Beide Triebdrehgestelle waren durch ein Zugeisen verbunden, dessen Gelenkpunkte unter den Rohrgelenken des Verbinders zwischen HD- und ND-Maschine lagen.

Lokomotiven der Gattung IV K sind von 1892 bis 1922 in insgesamt 96 Exemplaren gebaut worden und waren damit zahlenmäßig die größte deutsche Schmalspurgattung.

Die Unterschiede zwischen den Lieferserien waren trotz des langen Beschaffungszeitraumes gering. Die 1. Lieferserie umfasst die Bahnnummern 103 bis 140 und ist von 1892 bis 1904 gebaut worden. Die Maschinen hatten einen Kesselüberdruck von 12 bar. Die Lokomotiven der 2. Lieferserie (Bahnnummern 141 bis 150) von 1908 hatten bereits 14 bar Kesselüberdruck. Die ab 1909 gebaute 3. Lieferserie (Bahnnummern 151 bis 175) hatten ebenfalls 14 bar Kesselüberdruck, jedoch größere Niederdruckzylinder. Lokomotiven der 4. Lieferserie (Bahnnummern 176 bis 198) ab 1912 hatten ebenfalls die großen ND-Zylinder, aber einen auf 15 bar erhöhten Kesselüberdruck.

Bis zur Bahnnummer 169 (99 579) galt das Gattungszeichen K 44.7, ab der Bahnnummer 170 (99 581) das Gattungszeichen K 44.8.



Beide Weltkriege rissen Lücken in den Bestand. Fünf Maschinen blieben im Ersten Weltkrieg auf südöstlichen Kriegsschauplätzen zurück. Vier Maschinen waren im Zweiten Weltkrieg in der Sowjetunion eingesetzt und verblieben dort. Sieben Maschinen beanspruchten die Besatzer als Reparationsleistung, zwei Maschinen kamen zur CSD. Die DRG übernahm im Jahr 1925 die Gattung IV K mit den Betriebsnummern 99 511 bis 608, jedoch blieben die Nummern 99 547 bis 550, 99 559 und 560 und die 99 580 unbesetzt.

Waren die IV K bis Kriegsende (von kriegsbedingten Einsätzen abgesehen) nur im sächsischen Netz unterwegs, mussten sie nach 1950 auch in anderen Bezirken aushelfen. Drei Maschinen waren bei den Prignitzer Kreiskleinbahnen eingesetzt, neun Maschinen waren, mit Druckluftbremse Bauart Knorr ausgerüstet, auf der Insel Rügen im Einsatz.

Anfang der sechziger Jahre war die IV K noch unverzichtbar, so dass sich die DR ab 1962 zur Generalreparatur von insgesamt 30 Lokomotiven entschloss. Das Raw Görlich rüstete die Lokomotiven mit Nachbaukesseln in Schweißkonstruktion, teilweise sogar mit neuen Rahmen aus. Der Dampfdom erhielt eine flache Decke und Kesselsicherheitsventile der Bauart Ackermann. Dieser Erhaltungsmaßnahme ist es in erster Linie zu danken, dass heute noch 21 der 57 Maschinen, über die die DR bei Kriegsende verfügte, erhalten sind. Selbst die DB AG, die bei ihrer Gründung im Jahre 1994 die umgehende Abstoßung der Schmalspurbahnen im Programm hatte, muss im Jahr 2000 noch mit vier Maschinen ÖPNV-Leistungen erbringen.

Abgesehen von in Museen oder als Denkmal aufgestellten Lokomotiven, erbringen die IG Preßnitztalbahn, die IG Schönheide, die Döllnitzbahn Kemnitz–Oschatz und die Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg regelmäßig Fahrbetrieb mit Lokomotiven der Gattung IV K.

M.W.

**Bild 78 (links):** Die 99 534 wurde 1898 als IV K Nummer 127 (vierte Lieferserie) von Hartmann geliefert. Heute steht sie als Denkmallok in Geyer im Erzgebirge. **Abb.: Slg. Scholz**

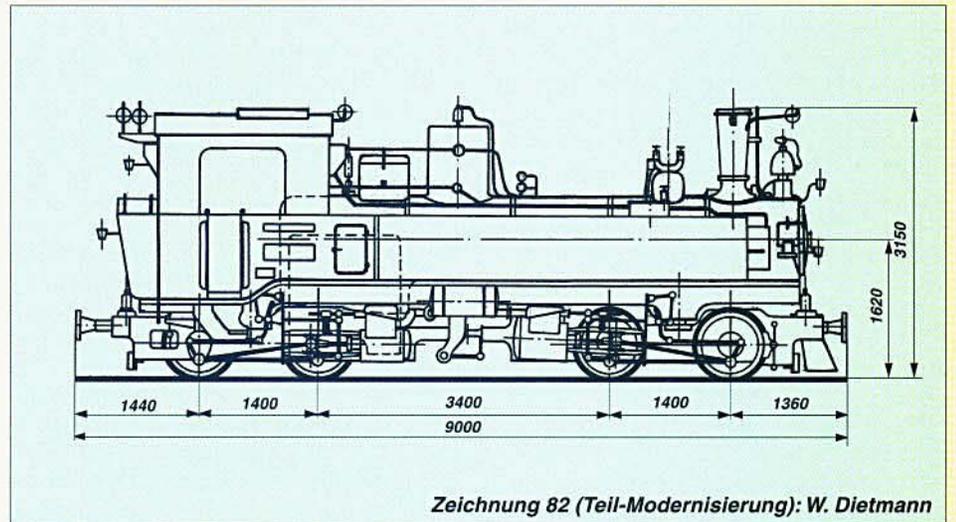
**Bild 81:** Die modernisierten IV K sind Stammlokomotiven in Mügeln. Hinter der 099 703-1 der DB AG verbirgt sich 99 561 der DRG. **Abb.: M. Weisbrod**

### Lieferfirma:

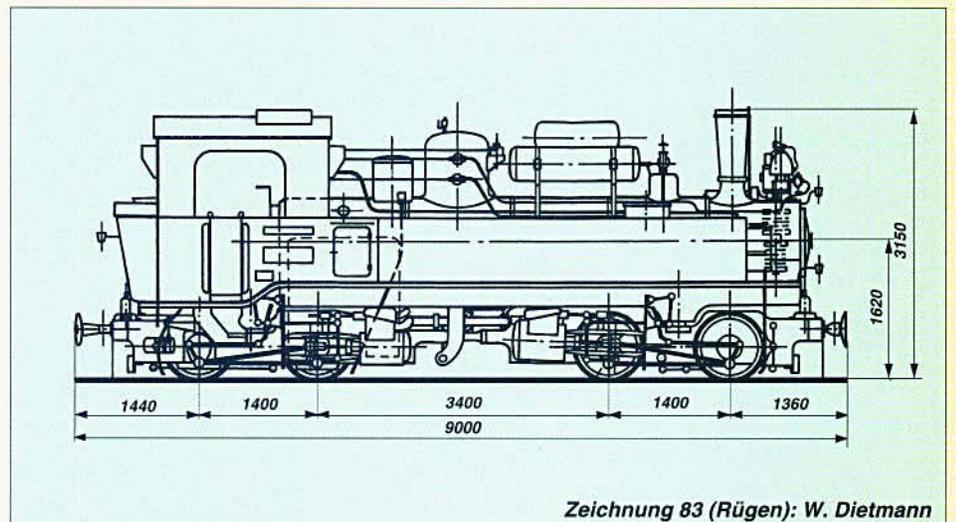
Sächsische Maschinenfabrik, vorm. Rich. Hartmann, Chemnitz 96 Stück

### Betriebsnummern:

99 511 bis 608 (mit Lücken)



Zeichnung 82 (Teil-Modernisierung): W. Dietmann

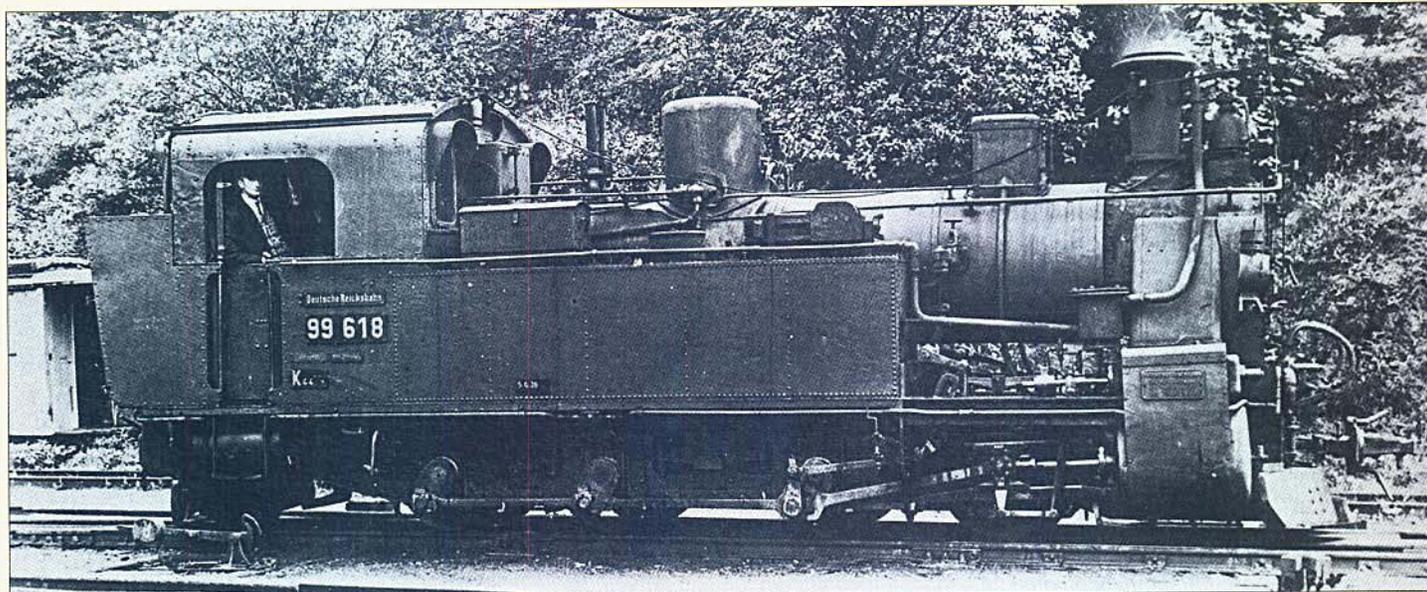


Zeichnung 83 (Rügen): W. Dietmann

# BR 99<sup>61</sup> sä V K

Bauart D n2vt  
1. Baujahr 1901

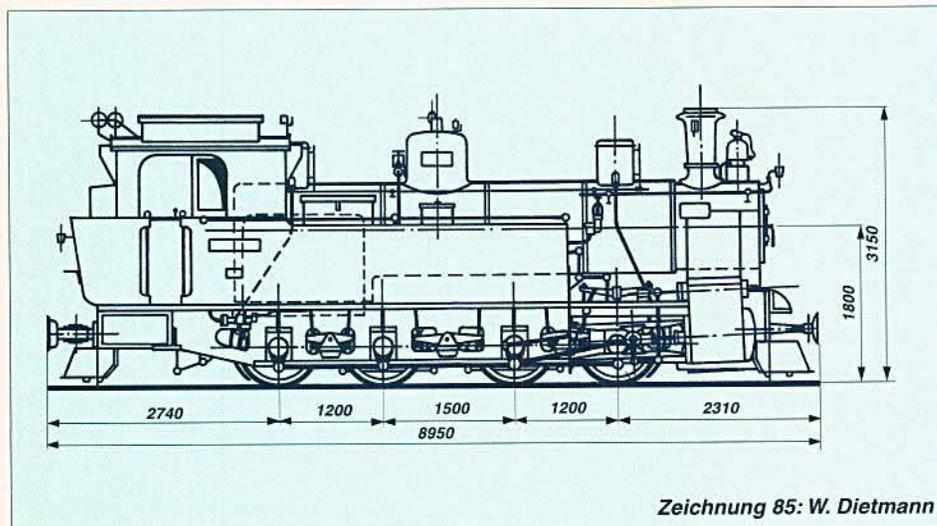
Spurweite	750 mm		
Gattungszeichen	K 44.7	Rostfläche	0,97 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	855 mm	Verdampfungsheizfläche	49,96 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	340/530 mm
Länge über Mittelpuffer	8950 mm	Kolbenhub	430 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	28,80 t
Kesselüberdruck	14 bar	Lokdienstlast	28,80 t
Wasservorrat	2,40 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,96 t



Ende des Jahres 1890 war die schmalspurige Eisenbahn durch das Müglitztal von Mügeln (später Heidenau) nach Geising fertig gestellt. Die Streckenlänge betrug 37 km, der durchschnittliche Krümmungshalbmesser lag bei 80 m, doch waren auch Abschnitte mit 30 m und 40 m Halbmesser vorhanden, die größte Neigung lag bei 1:30. Der Betrieb wurde mit Lokomotiven der Gattung sä I K (C n2t) aufgenommen, ab 1891 waren für den Zeitraum von fünf Jahren auch zwei Maschinen der Gattung sä III K (C 1' n2t) im Einsatz. Die dreifach gekuppelten Lokomotiven waren für die anspruchsvolle Strecke jedoch nicht leistungsfähig genug. Auch die sä IV K, trotz vier gekuppelter Radsätze, war wegen des geteilten Triebwerkes und der Schleuderneigung beim Anfahren nur bedingt geeignet, wenn-

gleich sie bei der Bewältigung der engen Radien keine Probleme hatte. Die Sächsischen Staatsbahnen ließen bei Hartmann in Chemnitz eine vierfach gekuppelte Einrahmenlokomotive entwickeln, die den Kessel der IV K besaß. Um die Bogenläufigkeit zu erzielen, erhielten die Lokomotiven Endradsätze der Bauart Kliem-Lindner, was die Lagerung aller Radsätze in einem Außenrahmen erforderte. Die beiden mittleren Radsätze waren fest im Rahmen gelagert, die baugleichen und austauschbaren Endradsätze konnten sich  $\pm 10$  mm verschieben. Die Lokomotiven besaßen ein Zweizylinder-Nassdampf-Verbundtriebwerk mit Antrieb des 2. Radsatzes und Anfahrvorrichtung der Bauart Lindner in der neueren Ausführung. Hartmann lieferte neun Lokomotiven der Gattung V K in drei Serien.

Die 1. Serie von 1901 umfasste die Bahnnummern 201 bis 203, die 2. Serie von 1905/06 die Bahnnummern 204 bis 206 und die 3. Serie von 1907 die Bahnnummern 207 bis 209. Außer den Maschinen der 3. Serie hatten alle anderen einen Lüftungsaufsatz auf dem Führerhausdach. Die Maschinen besaßen ursprünglich Hand- und Dampfbremse sowie die Haspel für die Heberleinbremse, später erfolgte die Ausrüstung mit Saugluftbremse Bauart Körting. Die DRG übernahm alle neun Lokomotiven und gab ihnen die Betriebsnummern 99 611 bis 619. Die meisten Maschinen blieben bis 1934 auf der Müglitztalbahn, die 1923 um reichlich 5 km von Geising bis Altenberg verlängert worden war. Die Strecke war die höchstbelastete sächsische Schmalspurbahn, sodass auch die V K Mitte der zwanziger Jahre ihre Leistungsgrenze erreichte und in zunehmendem Maße fünfmal gekuppelte Heißdampflokomotiven der Gattung VI K zum Einsatz kamen. Einige V K-Lokomotiven sind noch nach Mügeln und Thum umgesetzt, einige bereits 1934 ausgemustert worden. **M.W.**



Zeichnung 85: W. Dietmann

### Lieferfirma:

Sächsische Maschinenfabrik  
vorm. Rich. Hartmann, Chemnitz 9 Stück

### Betriebsnummern:

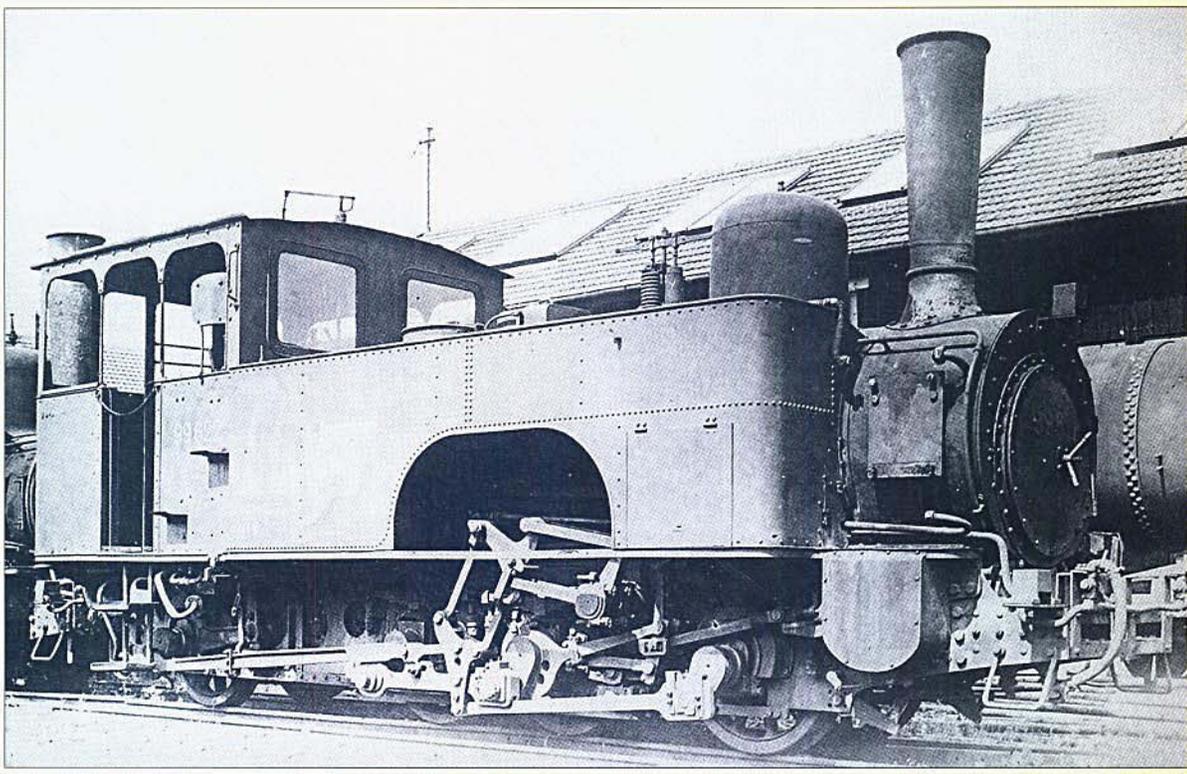
99 611 bis 619

**Bild 84:** Auf der ehemals schmalspurigen Strecke von Heidenau nach Altenberg waren überwiegend V K eingesetzt. 99 618 steht um 1930 in Geising. **Abb.:** Sammlung Weisbrod

<b>Spurweite</b>	<b>750 mm</b>		
Gattungszeichen	K 44.7	Rostfläche	0,98 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	900 mm	Verdampfungsheizfläche	59,67 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	340 mm
Länge über Mittelpuffer	8115 mm	Kolbenhub	500 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	27,77 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	27,77 t
Wasservorrat	3,04 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,00 t

# BR 99<sup>62</sup> wü Tss 4 Bauart D n2t 1. Baujahr 1894

Am 10. Mai 1894 eröffneten die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen den Betrieb auf der zweiten Schmalspurbahn. Dieser erste Abschnitt der Bottwartalbahn, der von Marbach bis Beilstein führte, hatte eine Länge von 14,39 km und eine Spurweite von 750 mm. In den Jahren 1899 und 1900 war die Strecke in zwei weiteren Bauabschnitten mit 5,50 und 14,36 km bis Ilsfeld und Heilbronn-Süd verlängert worden. Bei Betriebsbeginn standen drei Lokomotiven zur Verfügung, die unter den



Fabriknummern 2638 bis 2640 in der Maschinenfabrik Esslingen gefertigt worden waren. Außer den Bahnnummern 11 bis 13 trugen die Maschinen den damaligen Gepflogenheiten entsprechend mit GROSSBOTTWAR, OBERSTENFELD und BEILSTEIN auch noch Namen, die auf ihr Einsatzgebiet hinwiesen.

In ihrer technischen Ausstattung und Gestaltung entsprachen die Fahrzeuge weitgehend den drei Jahre zuvor gelieferten Maschinen der Gattung Ts 4 für die meterspurige Bahn von Nagold nach Altensteig. Die radial einstellbaren Endachsen wurden wieder durch den dritten Radsatz und das von Adolf Klose entwickelte Hebelsystem gesteuert, dessen vierteiliges Gestänge eine große Aussparung in den Wasserkästen erforderte. Der zweite Radsatz war ohne Spurkränze geblieben, der dritte verfügte über ein Seitenspiel von je 31 mm. Der dreischüssige Langkessel erhielt 130 Heizrohre mit einer Länge von 3300 mm zwischen den Rohrwänden, trug vorne einen hohen Dampfdom und in der Mitte einen kleinen eckigen Sandkasten. Ein Sicherheitsventil der Bauart Ramsbottom befand sich zunächst innerhalb des offenen

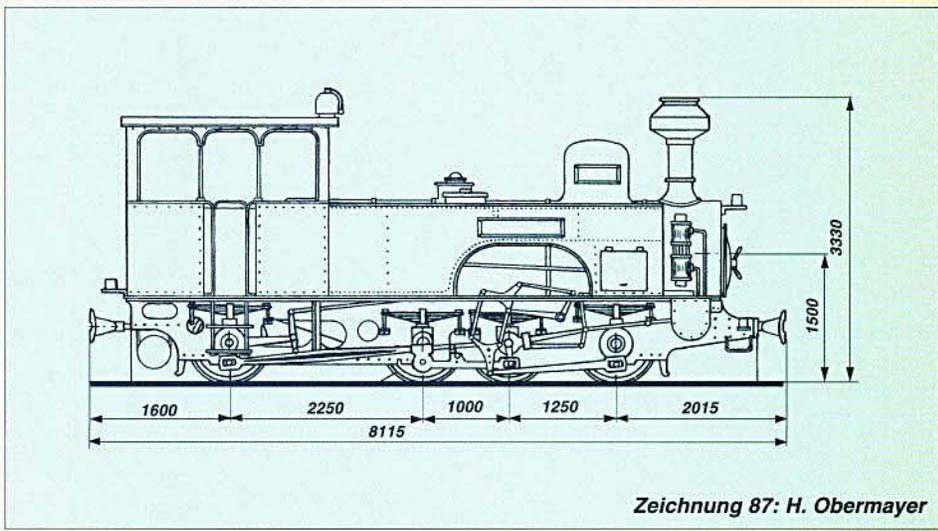
Führerhauses auf dem Stehkessel und später hinter dem Dampfdom. Bei Lieferung verfügten die Maschinen noch über Kobelschornsteine und schon über eine Westinghouse-Druckluftbremse für den Wagenzug mit der rechts an der Rauchkammer angeordneten Luftpumpe. Der Kohlevorrat wurde noch im Führerhaus mitgeführt.

Im verbindlichen dritten Umzeichnungsplan der DRG von 1925 waren nur noch zwei der stets im Bottwartal eingesetzten Lokomotiven verzeichnet. Die Lok GROSSBOTTWAR war schon 1923 aus dem Betriebs-

dienst ausgeschieden. Die beiden anderen Maschinen blieben jedoch bis zum Eintreffen neuer Fünfkuppler im Jahre 1928 im Einsatz und wurden auch noch umgezeichnet. **H.O.**

<b>Lieferfirma:</b>	Esslingen	3 Stück
<b>Betriebsnummern:</b>	99 621 und 622	

**Bild 86:** Die ehemalige BEILSTEIN, hier mit bereits abgebauter Luftpumpe abgebildet, trug noch die am Führerhaus angeschriebene Betriebsnummer 99 622.  
**Abb.:** Archiv Obermayer



**Zeichnung 87:** H. Obermayer

<b>Spurweite</b>	750 mm		
Gattungszeichen	K 55.8	Rostfläche	1,60 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	64,26 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	24,50 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	430 mm
Länge über Mittelpuffer	8860 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	40,40 t
Kesselüberdruck	14 bar	Lokdienstlast	40,40 t
Wasservorrat	4,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	2,00 t

# BR 99<sup>64-65</sup>

## sä VI K

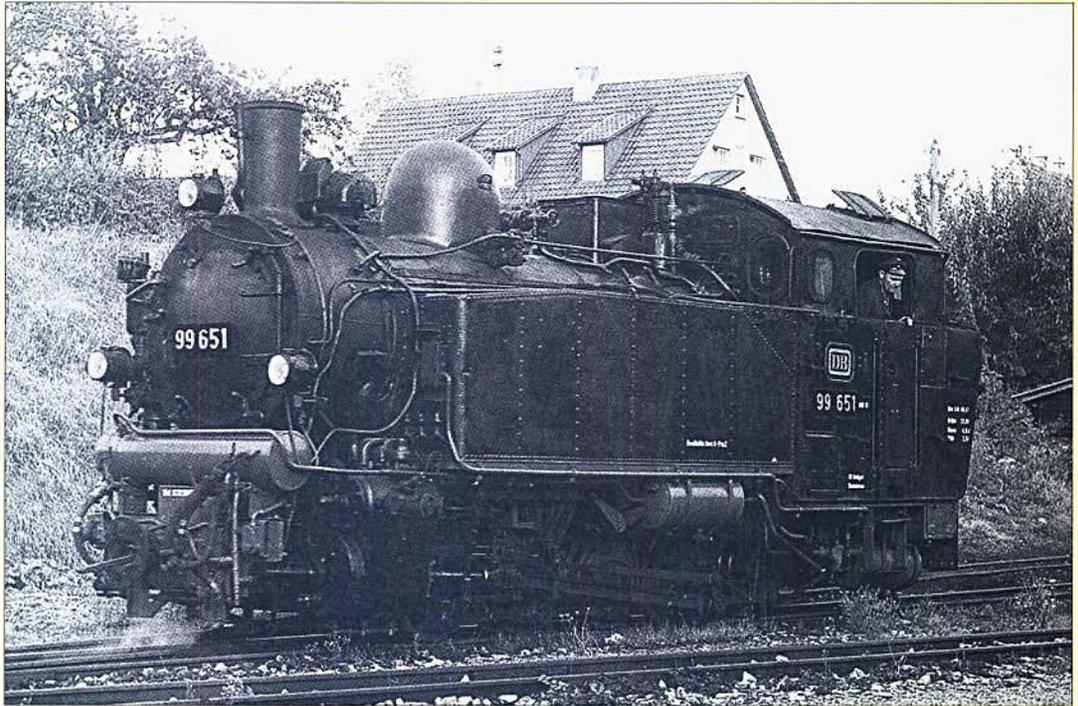
Bauart E h2t

1. Baujahr 1918

Im Auftrag der Deutschen Heeresfeldbahnen fertigte Henschel & Sohn im Jahre 1918 unter den Fabriknummern 16 122 bis 16 136 eine Serie von 15 Schmalspurlokomotiven mit fünf gekuppelten Achsen und Heißdampf-Triebwerk für den Einsatz in Polen. Das Ende des Ersten Weltkriegs vereitelte allerdings dieses Vorhaben. Die Sächsischen Staatsbahnen nutzten 1919 die Gelegenheit zum günstigen Ankauf der Maschinen, um sie als Gattung VI K mit den Nummern 210 bis 224 auf Steilstrecken des Erzgebirges einzusetzen.

Das Laufwerk entsprach dem vom österreichischen Ingenieur Karl Gölsdorf entwickelten Prinzip seitenverschiebbarer Achsen zur Verbesserung des Bogenlaufs. Der erste und fünfte Radsatz hatten ein Spiel von je 30 mm nach beiden Seiten erhalten, das bei der dritten Achse 20 mm betrug. Die angetriebene vierte Achse und der zweite Radsatz waren fest im Blechrahmen gelagert. Die außen liegende Heusinger-Steuerung arbeitete mit Kolbenschiebern.

Der zweischüssige Langkessel enthielt 79 Heiz-, 6 Anker- und 18 Rauchrohre mit einer Länge von 3240 mm zwischen den Rohrwänden sowie einen Rauchrohrüberhitzer der Bauart Schmidt. Der erste Schuss trug ein Dampfplätwerk und den charakteristischen Dampfdom mit halbkugelförmiger Decke, der zweite den eckigen Sandkasten und der Stehkessel das Ramsbotom-Sicherheitsventil. Zunächst bestand die Bremsenrichtung aus einer Saugluftbremse der Bauart Körting und einer Heberlein-Seil-



zugbremse. Die in Württemberg eingesetzten Maschinen erhielten eine Knorr-Druckluftbremse mit zweistufiger Luftpumpe. Nach Umbau der sächsischen Müglitztalbahn auf Regelspur waren die 99 650 und 651 bereits im Oktober 1928 ins ober-schwäbische Ochsenhausen gekommen. Nach 1945 verblieben 99 643 und 647 in Österreich. Die 99 649 zählte zu den Kriegsverlusten und die 99 641, 645 und 652 mussten als Beute der Sowjetunion abgeschrieben werden. Die anderen Maschinen dienten noch bei der DR. Am 31. Mai 1967 wurde die 99 650 von der DB in Beilstein ausgemustert. Dort und in Buchau am

Federsee war vorübergehend auch die 99 651 tätig. Nach ihrer Ausmusterung am 19. September 1969 wurde diese Lok zum Denkmal am Bahnhof Steinheim. Die Fahrzeuge 99 648, 653 und 654 modernisierte die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1963.

H.O.

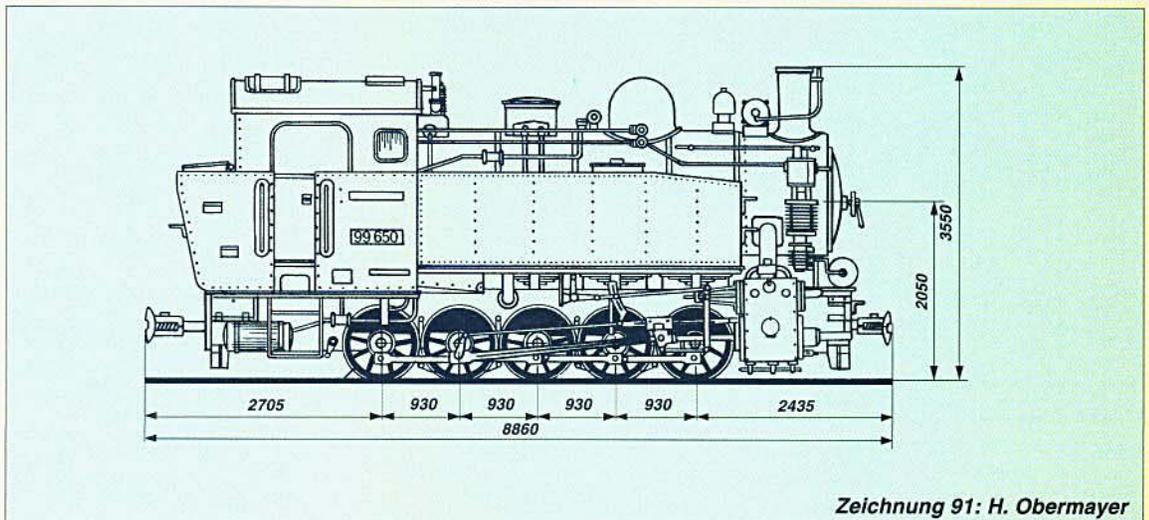
### Lieferfirma:

Henschel & Sohn

15 Stück

### Betriebsnummern:

99 641 bis 655

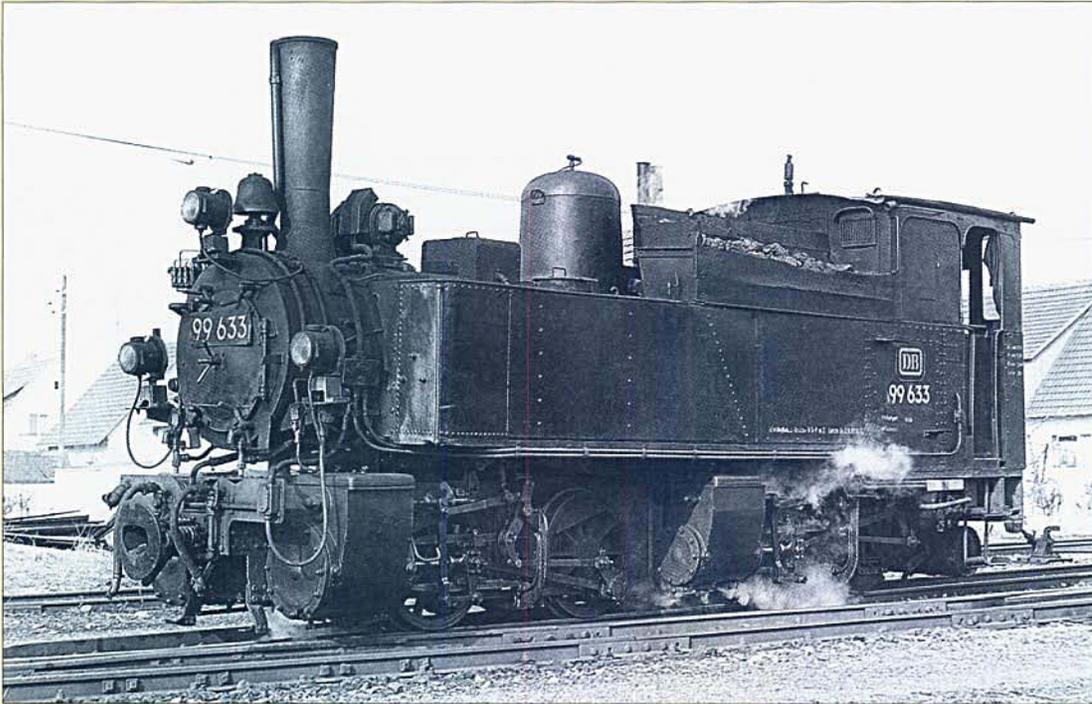


**Bild 90:** 99 651 war eine der sächsischen VI K-Maschinen, die 1928 nach Württemberg kamen, hier erhielt sie den vorderen Druckluftkessel. Sie wurde als Denkmal in Steinheim/Murr aufgestellt.  
**Abb.:** H. Obermayer

Zeichnung 91: H. Obermayer

# BR 99<sup>63</sup> wü Tssd Bauart B'B n4vt 1. Baujahr 1899

Spurweite	750 mm		
Gattungszeichen	K 44.7	Rostfläche	0,98 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	900 mm	Verdampfungsheizfläche	56,38 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	- mm	Zylinderdurchmesser	275/420 mm
Länge über Mittelpuffer	8226 mm	Kolbenhub	450 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	28,70 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	28,70 t
Wasservorrat	2,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,00 t



Mit der begonnenen Verlängerung bestehender Schmalspurstrecken und für die am 30. November 1899 eröffnete fünfte Bahn von Warthausen nach Ochsenhausen mit einer Länge von 18,98 km benötigten die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen weitere und nun auch leistungsfähigere Lokomotiven. Die Maschinenfabrik Esslingen lieferte im Jahre 1899 zunächst drei Maschinen mit den Fabriknummern 3070 bis 3072, die ihren Dienst mit den Bahnnummern 41 bis 43 in Ochsenhausen antraten.

Im Gegensatz zu den zuvor beschafften Fahrzeugen mit Klose-Triebwerk wiesen

diese „Duplex-Lokomotiven“ der Gattung Tssd nun Mallet-Verbundtriebwerke auf. Das feste hintere Hochdrucktriebwerk hatte einen Außenrahmen erhalten, das vordere Triebgestell mit den größeren Niederdruckzylindern einen Innenrahmen. Über zwei Gelenkbolzen war das vordere Gestell mit dem schwanenhalsförmig nach vorne verlängerten hinteren Rahmen verbunden. Beide Triebwerke verfügten über eine außen liegende Heusinger-Steuerung.

Bis zur Nr. 46, einer aus der drei Fahrzeuge mit den Fabriknummern 3198 bis 3200 umfassenden Serie von 1901 für die Bottwartalbahn, liefen die Kreuzköpfe noch in

zweischienigen Führungen. In den Jahre 1904, 1908 und 1913 folgten die Fahrzeuge 47 bis 49 mit den Fabriknummern 3294, 3503 und 3698, erstere für das Bottwartal, die beiden anderen für die inzwischen bis Leonbronn verlängerte Zabergäubahn.

Der genietete Langkessel trug auf dem ersten und dritten Schuss je einen eckigen Sandbehälter, auf dem zweiten den Sanddom und dahinter, wieder auf dem dritten, ein Ramsbottom-Sicherheitsventil. Zwischen die Rohrwände mit einem Abstand von 3800 mm waren 106 Heizrohre eingebaut. Rechts an der Rauchkammer befand sich die Pumpe der Westinghouse-Druckluftbremse. Der Kohlevorrat lagerte in einem Aufsatz auf und in dem hinteren Teil des linken Wasserkastens. Mit einem Rollladen konnte der große hintere Ausschnitt des Führerhauses verschlossen werden.

Als letzte Lok war die 99 633 am 18. März 1969 ausgemustert worden. Sie wurde von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahn-

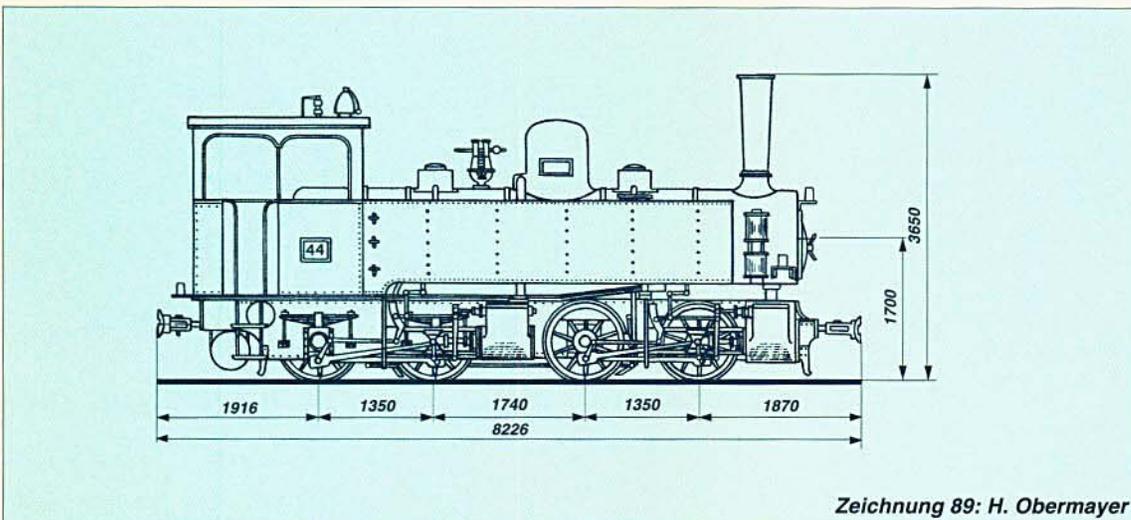
## Lieferfirma:

Esslingen

9 Stück

## Betriebsnummern:

99 631 bis 639



Zeichnung 89: H. Obermayer

geschichte aufgearbeitet und nach Einsätzen im Museumsbetrieb in einem kleinen Lokschuppen in Möckmühl abgestellt. Die 99 637 befindet sich als Denkmal in Bad Buchau.

H.O.

**Bild 88:** 99 633 um 1968 in Bad Buchau. Bei späteren Umbauten waren das Dampfbläutewerk vom Dach vor den Schornstein verlegt worden und ein Turbogenerator für das Licht hinzugekommen. **Abb.:** H. Obermayer

# BR 99<sup>67-71</sup>

## Nachb. DRG

Bauart E h2t  
1. Baujahr 1923

Spurweite	750 mm		
Gattungszeichen	K 55.9	Rostfläche	1,59 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	64,31 m <sup>2</sup>
Laufabbruchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	24,50 m <sup>2</sup>
Laufabbruchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	430 mm
Länge über Mittelpuffer	8990 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	42,25 t
Kesselüberdruck	14 bar	Lokdienstlast	42,25 t
Wasservorrat	4,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	2,50 t

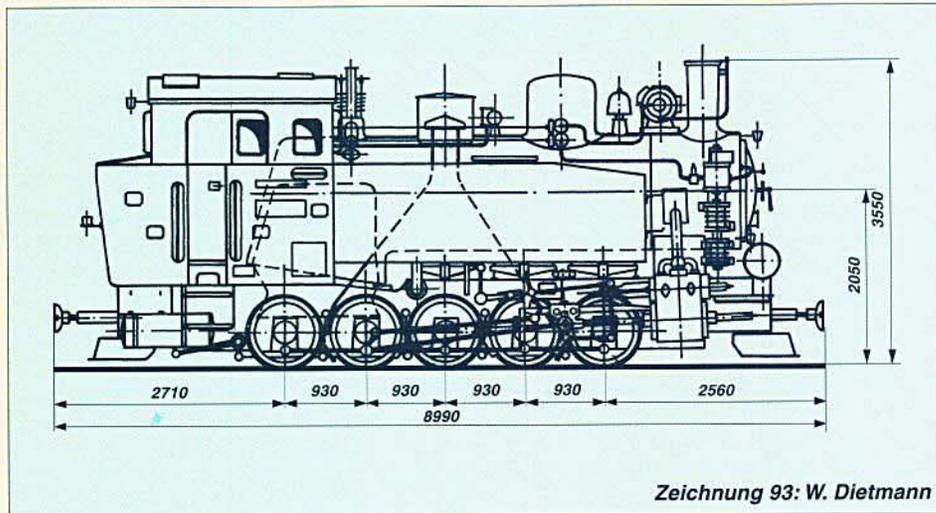


Die guten Betriebserfahrungen, die die K.S.St.E.B. mit den 1919 erworbenen, einst für die Heeresfeldbahn bestimmten E h2-Tenderlokomotiven auf den Strecken Frei-

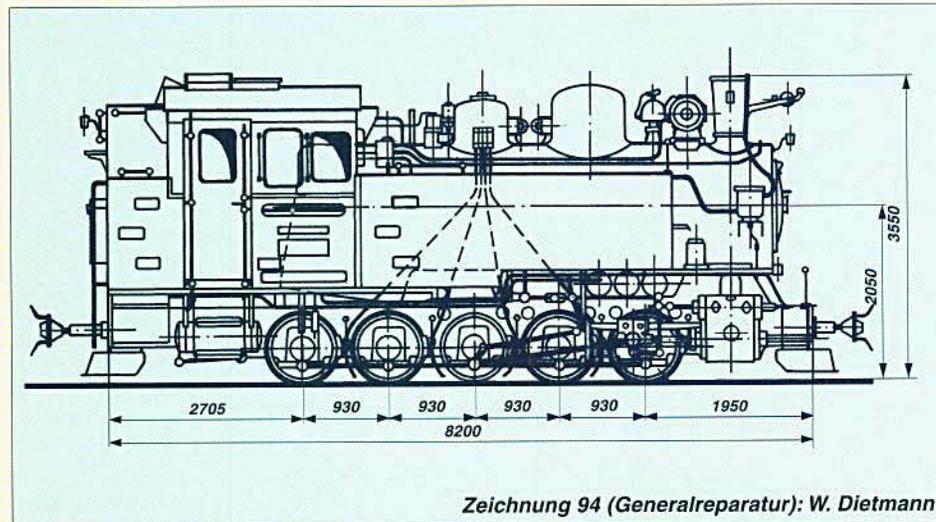
tal-Hainsberg-Kipsdorf und Mügeln-Geising gesammelten hatten, veranlassten die DRG, von 1923 bis 1927 insgesamt 47 Lokomotiven mit kleinen Veränderungen nachzubestellen. An diesen Nachlieferungen waren die Firmen Henschel & Sohn 1923 mit den Betriebsnummern 99 671 bis 99 680, 1924 mit den Betriebsnummern 99 681 bis 99 683, 1925/26 die Sächsische Maschinenfabrik mit den Betriebsnummern 99 684 bis 99 695, nochmals 1927 mit den Betriebsnummern 99 708 bis 99 717 und 1926 auch die Maschinenbau-Gesell-

schaft Karlsruhe mit den Betriebsnummern 99 696 bis 99 707 beteiligt. Die 99 679 bis 683 kamen fabrikneu ins württembergische Netz, alle anderen sind im sächsischen Netz in Dienst gestellt worden. Nach Anlieferung der 1'E 1'-Einheitslokomotiven und dem Umbau der Müglitztalbahn auf Regelspur konnten 99 671, 672, 698, 701, 704 und 716 nach Württemberg abgegeben werden. Nach dem Zweiten Weltkrieg gingen nicht nur fünf Maschinen der Ursprungsausführung, sondern auch zehn Maschinen der Nachbauserien als Reparationsleistung in die Sowjetunion. Die 99 674 war im Krieg ausmusterungsreif beschädigt worden, die 99 702 kam zur CSD (dort U 58.001). Bei der DR verblieben 20 Maschinen der Nachbauserie. Ab 1963 mussten einige Maschinen mit Ersatzkesseln in Schweißausführung und stählernen Feuerbüchsen ausgerüstet werden. Sie waren kenntlich am Dampfdom mit flach gewölbter Decke und geschweißten, vorn nicht mehr abgeschragten Wasserkästen. Außer den Lokomotiven 99 648, 653 und 654 der Ursprungsausführung sind 1964 die 99 687, 694, 696 und 706 einer Generalreparatur unterzogen worden, was fast einem kompletten Neubau gleich kam. Sie erhielten neue Kessel nach den Originalzeichnungen, jedoch in Schweißkonstruktion, geschweißte Blechrahmen nach dem Muster der Neubaulokomotiven, wobei der Antrieb vom 4. Radsatz auf den 3. verlegt wurde. Die Kesselarmaturen entsprachen denen der Neubaulokomotiven. Neu waren die geschweißten Wasserkästen ohne Abschragung und das Führerhaus nach Muster der Neubaulokomotiven. Alle bei der DR eingesetzten VI K-Lokomotiven waren mit Trofimoff-Druckausgleichschiebern Bauart Görlitz ausgerüstet. Haupteinsatzgebiet war das Wilsdruffer Schmalspurnetz; mit der Stilllegung des letzten Abschnittes Wilsdruff-Nossen hat man die Maschinen ausgemustert. Erhalten blieben die 99 713 und die 99 715.

M.W.



Zeichnung 93: W. Dietmann



Zeichnung 94 (Generalreparatur): W. Dietmann

### Lieferfirmen:

Henschel & Sohn, Maschinenbau-Ges.  
Karlsruhe, Sächsische Maschinenfabrik,  
vorm. Rich. Hartmann 47 Stück

### Betriebsnummern:

99 671 bis 717

**Bild 92:** 1985 lief die 99 713 mit geschweißten Wasserkästen, heute entspricht die in Radebeul stationierte Maschine wieder weitgehend der Ursprungsausführung. **Abb.: M. Weisbrod**

Spurweite 750 mm

Gattungszeichen	K 57.9	Rostfläche	1,74 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	80,30 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	550 mm	Überhitzerheizfläche	29,00 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	550 mm	Zylinderdurchmesser	450 mm
Länge über Mittelpuffer	10 540 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	46,10 t
Kesselüberdruck	14 bar	Lokdienstlast	56,70 t
Wasservorrat	5,80 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	2,50 t

# BR 99<sup>73-76</sup>

## Einheitslok

Bauart 1'E 1'h2t

1. Baujahr 1928

Die 1'E 1'h2t-Einheitslokomotive für 750 mm Spurweite entstand 1928 auf Forderung der RBD Dresden nach einem Entwurf der Sächsischen Maschinenfabrik, vorm. Rich. Hartmann, der vom Vereinheitlichungsbüro überarbeitet, d.h. den Baugrundsätzen für Einheitslokomotiven angeglichen worden war. Die RBD Dresden begründete ihren Antrag mit zu geringer Kesselleistung der Gattung IV K und unbefriedigenden Laufeigenschaften durch zu große Überhänge bei der VI K. Der Kessel mit 1400 mm Durchmesser musste neu entwickelt werden, weil im Typenprogramm kein Kessel dieser Dimension vorgesehen war. In seiner Durchbildung entsprach er den großen Einheitskesseln. Gegenüber dem Kessel der VI K hatte der neue Einheitskessel eine um mehr als 16 m<sup>2</sup> größere Heizfläche. Die Lokomotiven bekamen entsprechend den Einheitsbaugrundsätzen einen Barrenrahmen, im Gegensatz zur VI K aber einen Kuppelradachsstand von 1000 mm bei gleichem Raddurchmesser von 800 mm. Damit die Lokomotiven Radien von 50 m befahren konnten, erhielten der 2. und 5. Kuppelradsatz ±6 mm Seitenverschiebbarkeit, die Spurkränze der Räder des Treibradsatzes waren um 10 mm geschwächt, die in Bisselgestellen geführten Lauferradsätze konnten ±120 mm ausschwenken. An Kesselaufbauten waren Dampfdom, Speisedom und zwei Sandkästen vorhanden, aus denen alle gekuppelten Räder in beiden Fahrtrichtungen gesendet werden konnten. Bis 1933 sind 32 Lokomotiven geliefert worden. Die Betriebsnummern 99 731 bis 743 stammten von Hartmann, die 99 744 bis 762 von Schwartzkopff. Die 99 751 bis 762 waren ab Werk mit Friedmann-Abdampfprojektor geliefert worden, erhielten aber 1938 wie die anderen Maschinen Oberflächenvorwärmer Bauart Knorr. Die Lokomotiven waren mit Saugluftbremse Bauart Körting ausgerüstet, bekamen aber zusätzlich eine Druckluftausrüstung für den Betrieb von Sandstreuer, Läute-

werk und Druckausgleicher. Der Wagenzug wurde mit der Saugluftbremse, die Lokomotive mit der Druckluftbremse Bauart Knorr als Zusatzbremse gebremst.

1945/46 sind zehn Maschinen von den sowjetischen Besatzern als so genannte Reparationsleistung abtransportiert worden: 99 733, 736, 737, 744, 748, 751, 752, 753, 755 und 756. Zwischen 1963 und 1966 erhielten 14 Lokomotiven in dieser Reihenfolge Nachbaukessel: 99 759, 750, 761, 734, 749, 746, 735, 731, 747, 757, 741, 760, 762 und 758. Zwischen 1967 und 1968 sind die noch mit Originalkessel versehenen 99 738, 739, 742, 743 und 757 ausgemustert worden. 1973 verkaufte die DR die 99 740 als Heizlok und musterte die 99 732 und 99 745 (alles Lokomotiven mit Originalkessel) aus. Als die politische Wende in der DDR die Stilllegung der Strecke Zittau-Oybin/Jonsdorf verhinderte, sind die 99 735, 749, 750, 758 und 760 auf Leichtöfeuerung umgebaut, inzwischen aber wieder auf Rostfeuerung zurückgebaut worden. Nach dem gemeinsamen Umzeichnungsplan von DB/DR erhielten die verbliebenen Lokomotiven am 1.1.1992 die unsin-

nigen Betriebsnummern 099 722 bis 735. Nach Übergabe der Zittauer Strecke an die private Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH (SOEG) erhielten deren Lokomotiven wieder die ursprünglichen Nummern. Nur die Maschinen der DB AG fahren auf der Strecke Freital-Hainsberg-Kipsdorf noch mit den realitätsfernen Nummern.

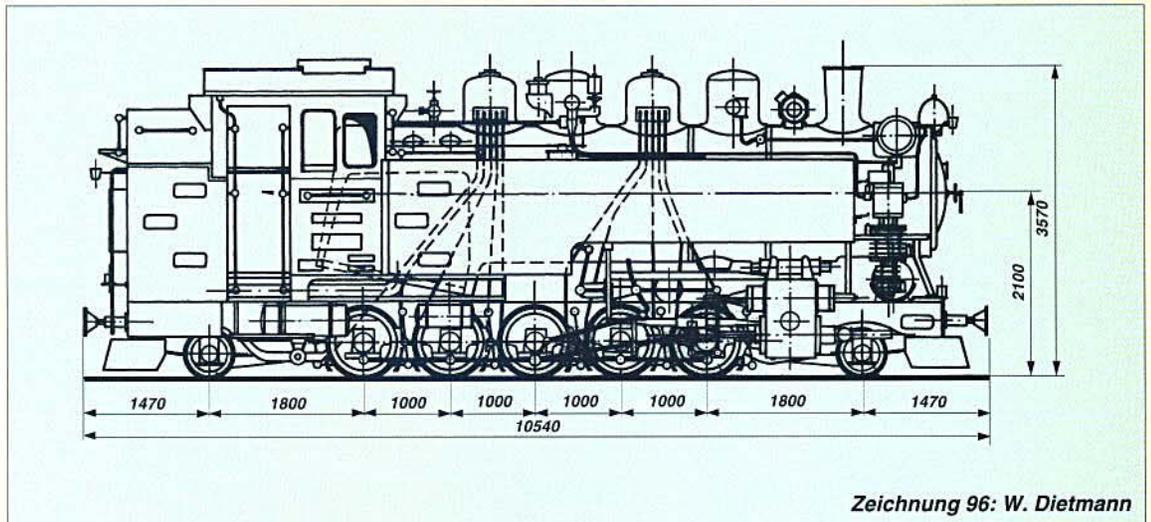
M.W.

### Lieferfirmen:

Sächsische Maschinenfabrik, vorm. Rich. Hartmann, Chemnitz;  
Berliner Maschinenbau AG, vorm. Louis Schwartzkopff 32 Stück

### Betriebsnummern:

99 731 bis 762



**Bild 95:** Die 99 760 wurde 1933 als Einheitslokomotive geliefert. 1985 steht sie als 99 1760-0 mit geschweißten Wasserkästen in Zittau.  
**Abb.: M. Weisbrod**

Zeichnung 96: W. Dietmann

# BR 99<sup>77-79</sup>

## Neubau DR

Bauart 1'E 1'h2t  
1. Baujahr 1952

Spurweite	750 mm		
Gattungszeichen	K 57.9	Rostfläche	2,57 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	76,90 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	550 mm	Überhitzerheizfläche	28,80 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	550 mm	Zylinderdurchmesser	450 mm
Länge über Mittelpuffer	11 300 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	42,80 t
Kesselüberdruck	14 bar	Lokdienstlast	55,00 t
Wasservorrat	5,80 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	3,60 t



Das sächsische 750-mm-Schmalspurnetz hatte in den Jahren 1928 bis 1933 zuletzt Neubaulokomotiven erhalten. Das waren die 1'E 1'-Einheitslokomotiven nach einem Entwurf der Sächsischen Maschinenfabrik, vorm. Rich. Hartmann. Nach dem Zweiten

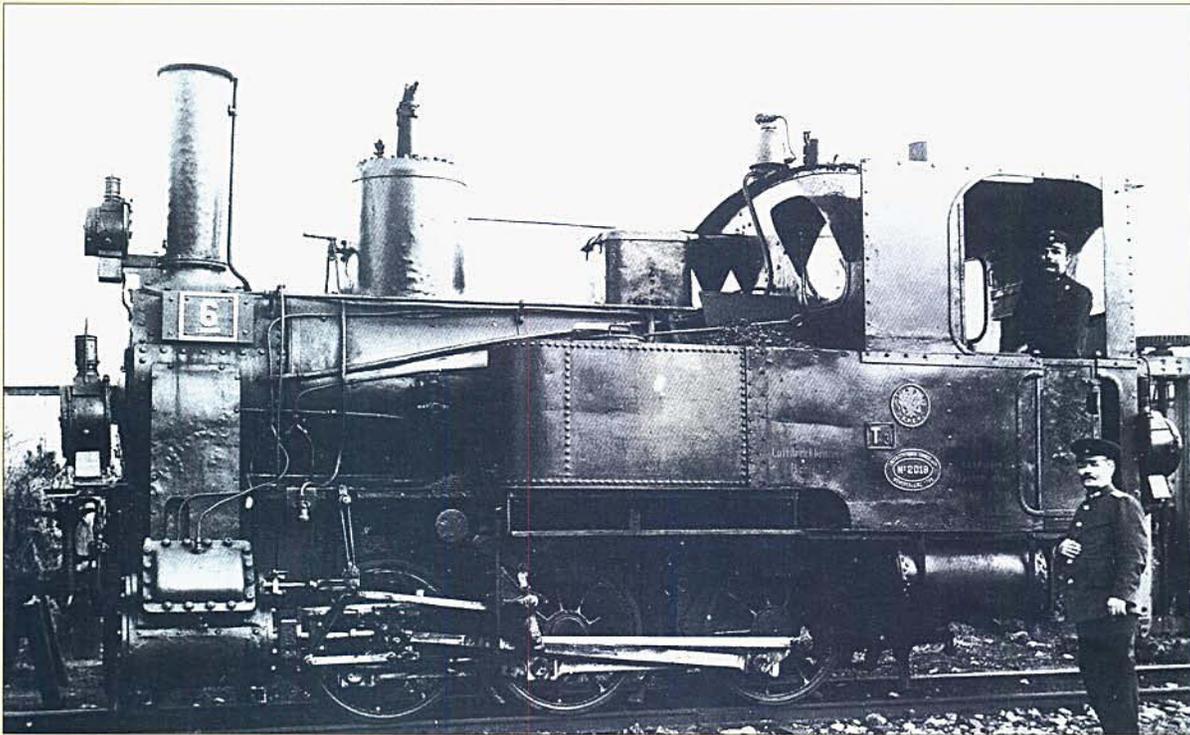
Weltkrieg hatte sich die sowjetische Besatzungsmacht opulent bei den Schmalspurlokomotiven bedient und nicht weniger als zehn der Einheitslokomotiven und 15 der Gattung VI K als Reparationsgut deklariert und abgefahren. Die DR musste also für Er-

satzbeschaffung sorgen und beauftragte den VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg mit der Entwicklung einer 1'E 1'h2t-Lokomotive nach dem Vorbild der Einheitslok. Unter Berücksichtigung der neuen Bauvorschriften entstand eine Lokomotive, die der Einheitslokomotive sehr ähnlich war, jedoch anstelle des Barrenrahmens einen geschweißten Blechrahmen, einen einschüssigen, geschweißten Langkessel besaß, der ebenfalls Speisedom, Dampfdom und zwei Sandkästen erhielt. Die Neubaulok hatte jedoch, weil auch anfangs Braunkohlenbriketts verfeuert werden mussten, eine größere Rostfläche und eine größere Strahlungsheizfläche als die Einheitslokomotive. Ein Speisewasservorwärmer (Mischvorwärmer) stand nicht zur Verfügung, es sind auch keine Bestrebungen bekannt, die Lokomotiven zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit nachträglich mit Oberflächen- oder Mischvorwärmer auszurüsten. Die Kesselspeisung erfolgte durch zwei saugende Strahlpumpen. Entgegen der üblichen Praxis ist von der Neubaulokomotive kein Baumuster gefertigt und erprobt worden. Zu konstruktiven



# BR 99<sup>710</sup> pr T 31 Bauart C n2t 1. Baujahr 1887

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 33.7	Rostfläche	0,53 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	945 mm	Verdampfungsheizfläche	35,17 m <sup>2</sup>
Lauf-raddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauf-raddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	265 mm
Länge über Mittelpuffer	6800 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibringlast	15,60 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	15,60 t
Wasservorrat	1,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,65 t



1889 mit den Fabriknummern 2018 und 2019 an die Eisfeld-Unterneubrunner Eisenbahn gelieferten Maschinen hatten 2250 mm Achsstand (1000 + 1250 mm). Sie wurden 1906 bei der KED Erfurt mit den Bahnnummern ERFURT 1951 und ERFURT 1952 als Gattung T 29 geführt. Zur Übernahme durch die DRG 1925 waren mit der ERFURT 6 von der Hildburghausen-Heldburg-Lindenauer Eisenbahn und der ERFURT 7 von der Strecke Eisfeld-

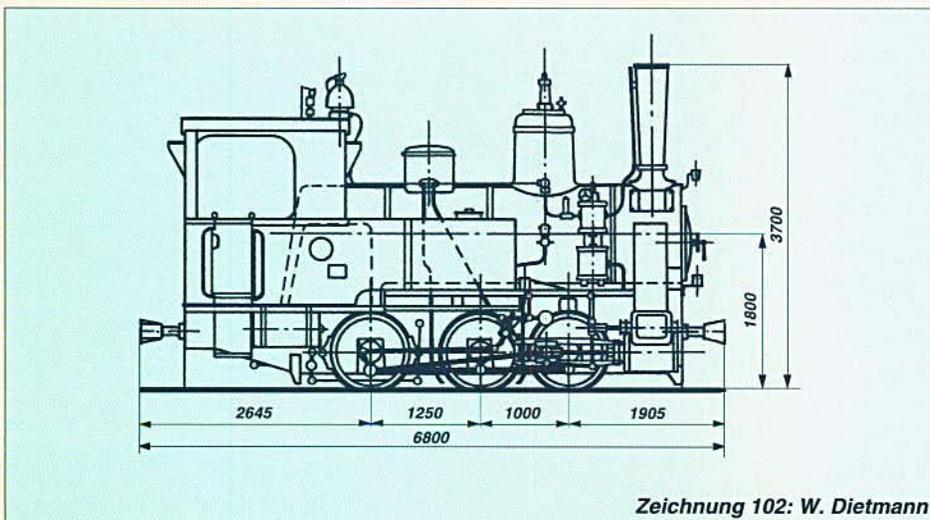
Die 1879/80 eröffnete thüringische Feldabahn von Dorndorf nach Kaltennordheim und von Salzungen über Dorndorf nach Vacha war die erste meterspurige Eisenbahn Deutschlands. Ihr folgten 1888 die Strecke Hildburghausen-Heldburg-Lindenau-Friedrichshall und 1890 die Strecke Eisfeld-Unterneubrunn. Diese beiden Strecken sind 1895 von der Preußischen Staatsbahn übernommen worden, die Feldabahn erst im Jahre 1904.

Auf diesen Strecken kamen dreifach gekuppelte Tenderlokomotiven zum Einsatz, die Krauss & Co. zwischen 1879 und 1889 lie-

fernte. Von den insgesamt zehn Maschinen kamen fünf zur Feldabahn, drei auf die Strecke Hildburghausen-Lindenau-Friedrichshall und zwei zur Strecke Eisfeld-Unterneubrunn. 1911 waren noch acht Lokomotiven vorhanden, die als preußische Gattung T 31 die Bahnnummern ERFURT 1 bis ERFURT 8 bekamen. Die für die Feldabahn und die Hildburghausener Strecke gelieferten Maschinen hatten 1800 mm Achsstand und anstelle des Dampfdomes eine Reglerbüchse auf dem 1. Kesselschuss. Die KED Erfurt hatte sie von 1906 bis 1911 als T 28 eingeordnet. Die beiden von Krauss

Unterneubrunn lediglich zwei Maschinen als 99 7101 und 99 7102 vorgesehen. Die ERFURT 7 ist 1924 ausgemustert, also nicht mehr umgezeichnet wurden, die ERFURT 6 erhielt die Betriebsnummer 99 7102, schied aber schon 1926 aus. Diese Maschine hatte einen zweischüssigen Langkessel mit 2800 mm Abstand zwischen den Rohrwänden und, im Gegensatz zu den früheren Lieferungen von Krauss, die nur eine Reglerbüchse besaßen, einen Dampfdom mit Sicherheitsventil auf dem 1. Kesselschuss. Der Sandkasten auf dem 2. Schuss sandete den mittleren Radsatz bei Vor- und Rückwärtsfahrt. Die außen liegenden, waagrecht angeordneten Zylinder trieben den 3. Radsatz an. Die Dampfverteilung besorgte eine außen liegende Heusinger-Steuerung mit Hängeeisen.

M.W.



Zeichnung 102: W. Dietmann

## Lieferfirma:

Krauss & Comp., München 10 Stück

## Betriebsnummer:

99 7102

**Bild 101:** Hinter der pr T 31 ERFURT 6 von Krauss aus dem Jahre 1889 verbirgt sich die spätere 99 7102. Sie kam als einzige Lokomotive dieser Gattung zur Deutschen Reichsbahn. **Abb.:** Sammlung Weisbrod

<b>Spurweite</b>	1000 mm		
Gattungszeichen	K 33.8	Rostfläche	0,77 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	900 mm	Verdampfungsheizfläche	47,15 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	320 mm
Länge über Mittelpuffer	7060 mm	Kolbenhub	420 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	23,00 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	23,00 t
Wasservorrat	2,40 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,95 t

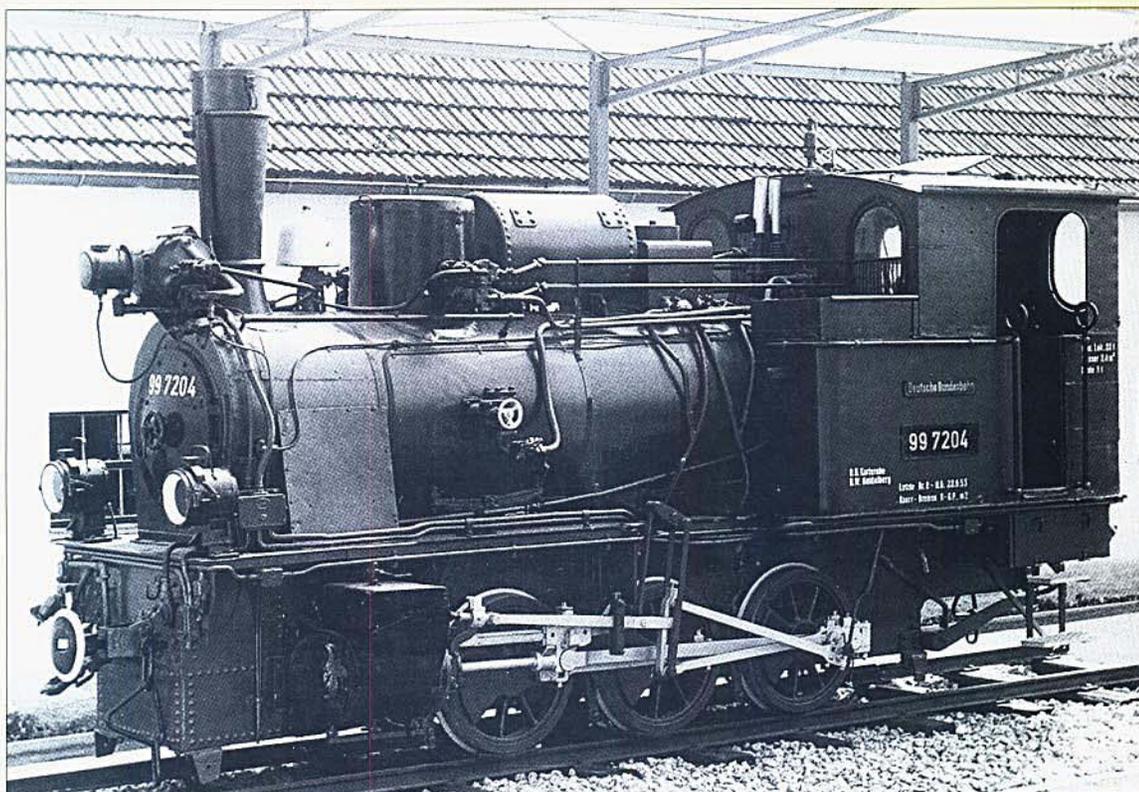
# BR 99<sup>72</sup>

## bad C

### Bauart C n2t

### 1. Baujahr 1904

Die einzige Schmalspurbahn im Bereich der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen war von 1902 bis 1905 gebaut worden. Die 28,19 km lange meterspurige Strecke führte von Mosbach nach Mudau in den Odenwald. Für den Einsatz auf der am 3. Juni 1905 eröffneten und in badischem Auftrag betriebenen Privatbahn standen vier Lokomotiven zur Verfügung, die Borsig mit den Fabriknummern 5324 bis 5327 gefertigt hatte. Die Betriebsführung war erst im Mai 1931 auf die DRG übergegangen. In ihrer Bauausführung zeigen die Maschinen verschiedene Merkmale der preußischen Gattungen T 3 und T 33. Die außen liegende Allan-



Steuerung mit Flachschiebern verfügte über Kurbeln statt der sonst weit verbreiteten Exzentrerscheiben. Der Antrieb von den einschienig geführten Kreuzköpfen erfolgt auf die dritte Achse der ohne Seitenspiel im Blechrahmen gelagerten drei Radsätze. In den hoch liegenden dreischüssigen Kessel wurden 129 Heizrohre mit einer Länge von 2865 mm zwischen den Rohrwänden eingebaut. Der Dampfdom befand sich auf dem ersten Kesselschuss, der eckige Sandbehälter auf dem dritten und ein Ramsbottom-Sicherheitsventil auf dem Stehkessel dicht vor dem Führerhaus. Das zunächst auf dem zweiten Kesselschuss angeordnete Dampfplätewerk wurde später hinter dem mit einem Siebaufsatz gegen Funkenflug versehenen Schornstein auf die Rauchkammer verlegt.

Zunächst waren die Maschinen nur mit einer Spindelhandbremse und für den Wagenzug mit einer Seilzugbremse der Bauart Heberlein ausgestattet. Später erfolgte der Einbau einer Westinghouse-Druckluftbremse mit der Luftpumpe am rechten Umlauf und einem zwischen Dampf- und

Sanddom auf dem Kesselscheitel liegenden Hauptluftbehälter. Der Wasservorrat befand sich im Rahmen und in zwei kleinen seitlichen Behältern, der Kohlevorrat im und auf dem linken Wasserkasten.

Nach Indienststellung von zwei Diesellokomotiven der Baureihe V 52 wurde die 99 7203 am 26. Oktober 1964 ausgemustert. Die anderen drei Maschinen folgten am 10. März 1965. Alle Fahrzeuge sind erhalten geblieben, drei als mehr oder weniger gepflegte Denkmale. Die 99 7203 steht

als betriebsfähige Museumslok den Ulmer Eisenbahnfreunden für Einsätze auf der Schwäbischen Alb zur Verfügung. H.O.

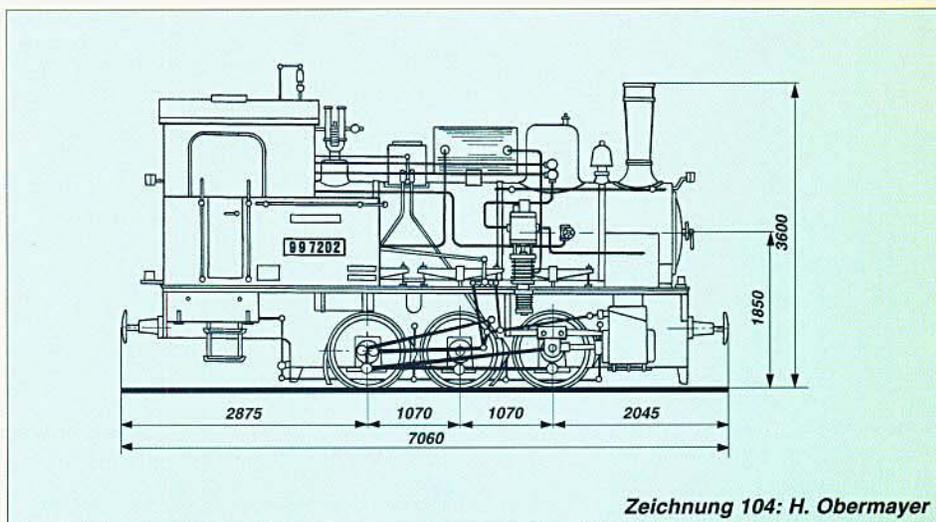
#### Lieferfirma:

Borsig

4 Stück

#### Betriebsnummern:

99 7201 bis 7204



Zeichnung 104: H. Obermayer

**Bild 103:** Die bei einer Firma in Unterbernbach/Niederbayern als Denkmal aufgestellte 99 7204 ist eine ehemalige bad C, hier im letzten Bauzustand mit Turbogenerator für die Beleuchtung. **Abb.:** Archiv Obermayer

# BR 99<sup>750</sup>

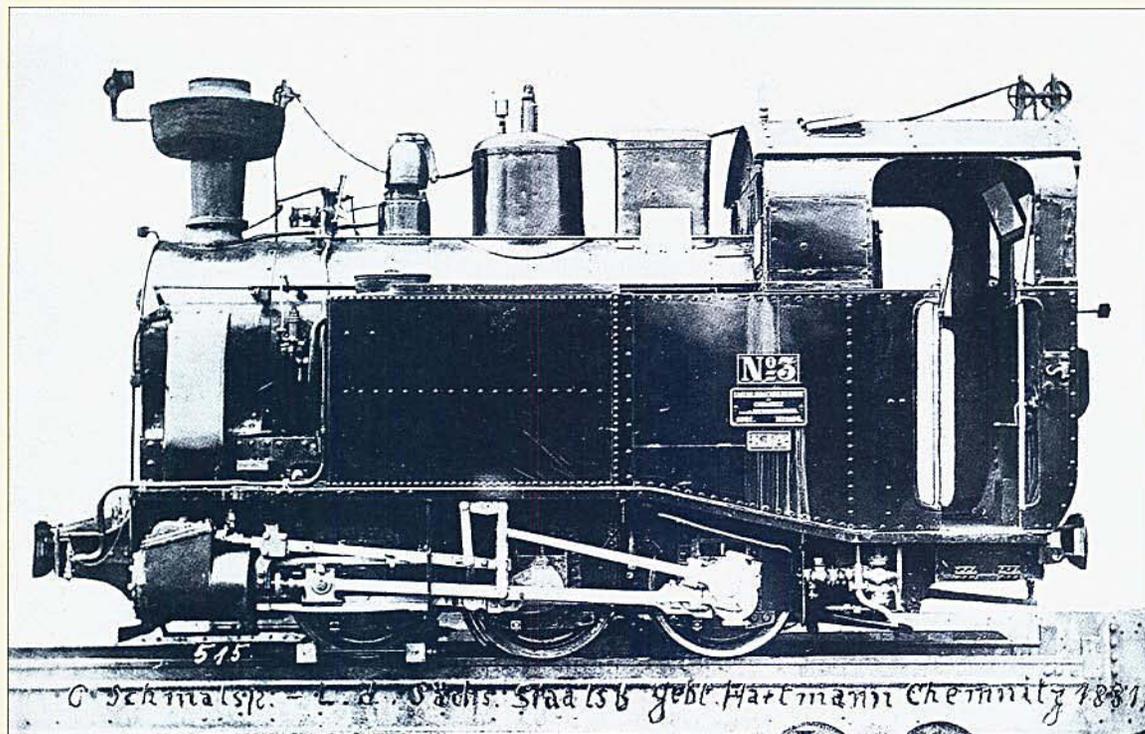
## sä I K

### Bauart C n2t

### 1. Baujahr 1881

Spurweite 750 mm

Gattungszeichen	K 33.6	Rostfläche	0,66 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	760 mm	Verdampfungsheizfläche	29,72 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	240 mm
Länge über Mittelpuffer	5480 mm	Kolbenhub	380 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	16,00 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	16,00 t
Wasservorrat	1,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,50 t



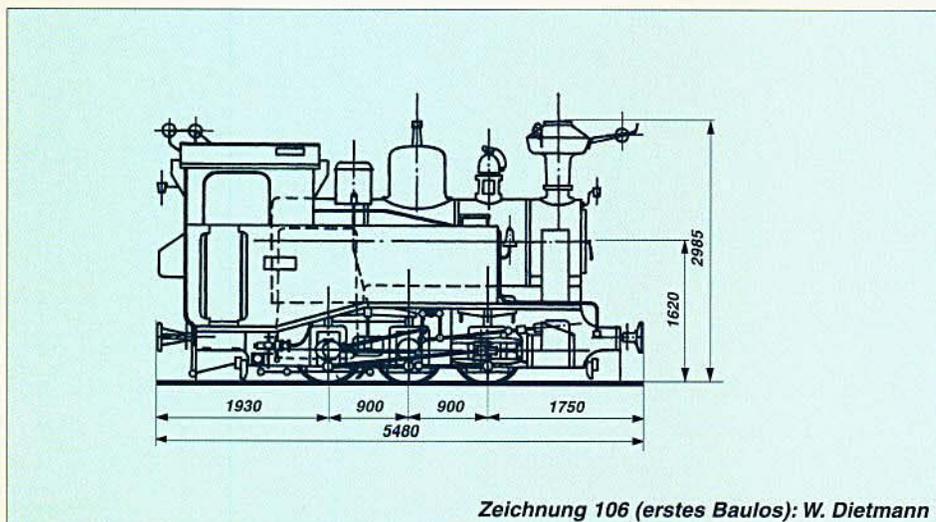
ner-Hohlachse aus und bezeichnete sie als Gattung Ib K. Der gewünschte Erfolg blieb aus, sodass man es bei den vier Maschinen beließ. Ab der 5. Lokomotive (Bahnnummer 6) hat man das Führerhaus verlängert, um dem Heizer bessere Arbeitsbedingungen zu schaffen. Die Bahnnummern 1 bis 4 erhielten diese Änderung nachträglich (Bahnnummer 5 war keine I K). Der runde Sandkasten, den die ersten Maschinen besaßen, war zu klein; er wurde durch einen größeren viereckigen ersetzt. Zur Erhöhung der Zugkraft sind 1913 je zwei Lokomotiven mit den Führerhäusern aneinander

Für die im Oktober 1881 eröffnete erste sächsische Schmalspurbahn von Wilkau-Haßlau nach Kirchberg beschafften die Sächsischen Staatsbahnen bei Hartmann in Chemnitz dreifach gekuppelte Nassdampf-Tenderlokomotiven, die später als Gattung I K bezeichnet worden sind. Die Maschinen hatten einen Gesamtachsstand von 1800 mm, alle drei Radsätze waren fest in einem 15 mm dicken Außenrahmen gelagert. Der Rohrwandabstand von 1960 mm übertraf den Achsstand der Lokomotive. Charakteristisch war der große kegelförmige Schornstein mit Hohlfeldischem Funkenfänger,

der später jedoch durch einen Koblenschornstein ersetzt worden ist. Bis 1898 hatte Hartmann 44 Lokomotiven der Gattung I K an die Staatsbahn geliefert und fünf an die einzige private Schmalspurbahn des Königreichs Sachsen, an die Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn (ZOJE). 1906 kam die Bahn in Staatsbesitz und mit ihr auch die Lokomotiven. Um dem hohen Spurrand- und Schienenverschleiß, den die Lokomotiven verursachten, zu begegnen, rüstete man versuchsweise die Bahnnummern 27 bis 30 (Hartmann 1886/1450 und 1888/1549 bis 1551) mit einer Klien-Lind-

gekuppelt worden. Die aus den Bahnnummern 1 und 4 und 2 und 3 entstandenen Doppellokomotiven erhielten das Gattungszeichen II K (neu) und die Bahnnummern 61 A/B und 62 A/B. Während die 62 A/B schon 1916 wieder getrennt wurde, verblieb die 61 A/B bis 1923 im Betrieb. Fünf Maschinen mussten 1919 als Reparationsleistung nach Polen abgegeben werden. 1940 sind zwei davon (ehemalige Bahnnummern 9 und 39) als 99 2504 und 99 2505 von der DRG wieder eingenummert worden. In den endgültigen Umzeichnungsplan von 1925 gelangten noch 27 Maschinen, die die Betriebsnummern 99 7501 bis 7527 erhielten, aber bis 1928 ausgemustert worden sind. Die 1923 als Werklok an das Eisenwerk Schmiedeberg (Osterzgebirge) verkaufte Bahnnummer 12 war bis 1963 oder 1964 im Einsatz.

M.W.



Zeichnung 106 (erstes Baules): W. Dietmann

#### Lieferfirma:

Sächsische Maschinenfabrik,  
vorm. Rich. Hartmann, Chemnitz 44 Stück

#### Betriebsnummern:

99 7501 bis 7527

**Bild 105:** Die Bahnnummer 3 der I K kam noch als 99 7502 zur DRG, sie gehörte dem ersten Baules an. Leider gibt es keine Aufnahme einer I K mit Reichsbahn-Nummer. Abb.: Sammlung Weisbrod

Spurweite 750 mm

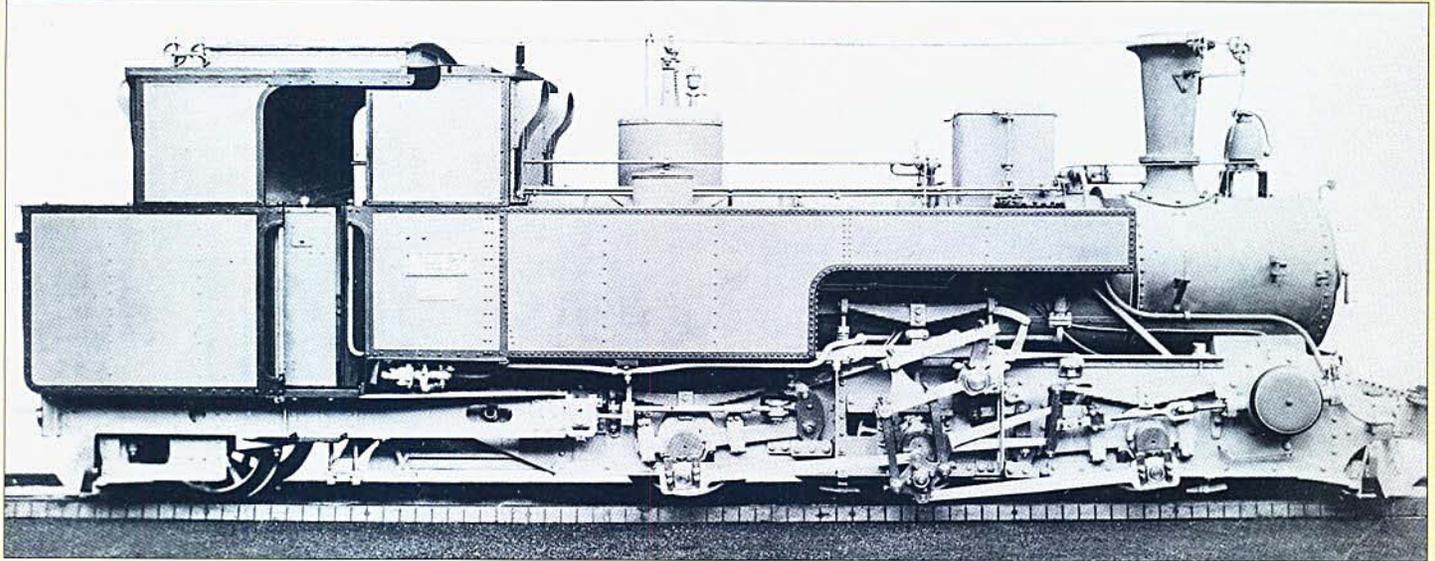
Gattungszeichen	K 34.7	Rostfläche	0,90 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	855 mm	Verdampfungsheizfläche	46,29 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	760 mm	Zylinderdurchmesser	324 mm
Länge über Mittelpuffer	9000 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	19,20 t <sup>1)</sup>
Kesselüberdruck	10 bar	Lokdienstlast	26,30 t <sup>1)</sup>
Wasservorrat	2,0 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,70 t

<sup>1)</sup> Angaben für 99 7543 bis 7546

# BR 99<sup>754</sup>

## sä III K

### Bauart C 1' n2it 1. Baujahr 1889



1889 gab es im Königreich Sachsen bereits elf Schmalspurstrecken, für die als Triebfahrzeuge nur die C-Kuppler der Gattung I K und die beiden Fairlie-Lokomotiven der Gattung II K (alt) zur Verfügung standen. Lokomotiven mit leistungsfähigerem Kessel und größerer Reibungsmasse hätten mehr als drei Radsätze erfordert, um die zulässige Radsatzfahrmasse einzuhalten, womit aber sofort das Problem der Bogenläufigkeit auftauchte, denn die seitenverschiebbaren Radsätze Bauart Gölsdorf waren noch nicht erfunden. Es gab eine Reihe von Laufwerken, die mit viel technischem und Unterhaltungsaufwand bogenläufig waren. Eines davon war die Bauart Klose, die der gebürtige Sachse für die Württembergischen Staatsbahnen entwickelt hatte und das auch die bosnische Bosna-Bahn in Verbindung mit einem Engerth-Stützender nutzte. Die Sächsischen Staatsbahnen bestellten bei Krauss & Co. in München zwei Lokomotiven dieses Typs, die 1889 mit den Fabriknummern 2123 und 2124 geliefert wurden und die Bahnnummern 35 und 36 erhielten. Zwei Jahre später baute die Sächsische Maschinenfabrik weitere vier dieser als Gattung III K bezeichneten Lokomotiven in Lizenz, die sich von den Krauss-Lokomotiven nur in einer anderen Ausführung der Führerhäuser unterschieden. Die Maschinen mit den Fabriknummern 1781 bis 1784 erhielten die Bahnnummern 43 bis 46. Die Lokomotiven der Gattung III K hatten zwar auch nur drei gekuppelte Radsätze,

waren aber ca. 40% länger als die Gattung I K, hatten eine um 3 t höhere Reibungsmasse und wesentlich größere Vorräte. Die Kuppelradsätze und der Lauferradsatz waren in einem Außenrahmen gelagert. Der 1. und 3. Kuppelradsatz waren radial einstellbar, der Schlepperradsatz war in einem Stützender-Drehgestell Bauart Engerth-Klose gelagert, dessen Drehpunkt unter dem Hinterkessel lag. Die Lokomotive, deren Laufwerk in acht Punkten gegen den Rahmen abgestützt war (keine Ausgleichhebel zwischen den Radsatzfedern), hatte somit keinen festen Achsstand. Der Antrieb erfolgte durch ein innen liegendes, geneigt angeordnetes Zweizylinder-Nassdampftriebwerk auf den 2. Kuppelradsatz. Ein Differentialkopf am Treibzapfen bewirkte durch Drehung die Verlängerung bzw. Verkürzung der Kuppelstangen. Lokomotiven der Gattung

III K waren auf den Strecken Radebeul Ost-Radeburg, Wilkau-Haßlau-Carlsfeld und auf der Müglitztalbahn im Einsatz. Die dort eingesetzten Maschinen mit den Bahnnummern 44 und 45 sind 1896 mit dem Erscheinen der Gattung IV K wieder abgezogen worden. Die DRG übernahm 1925 noch alle sechs Maschinen mit den Betriebsnummern 99 7541 bis 7546, hat sie aber bis 1926 ausgemustert.

M.W.

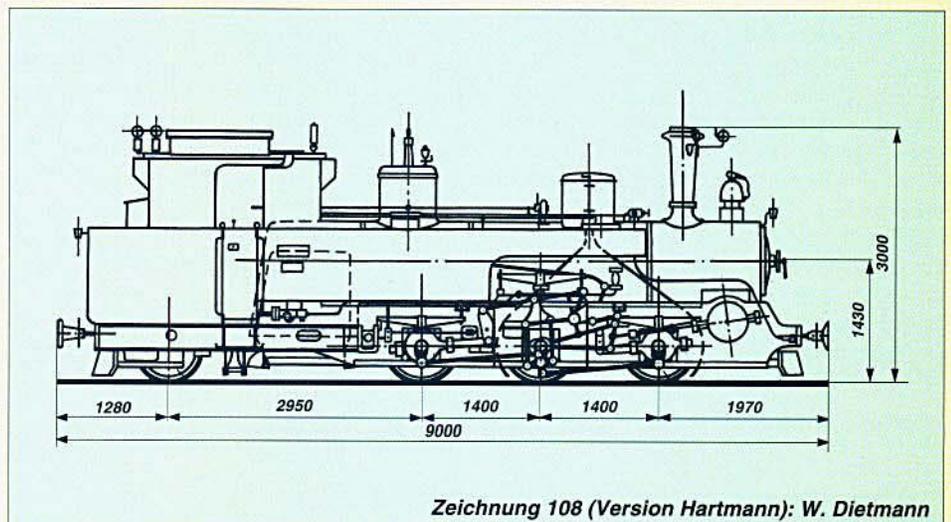
#### Lieferfirmen:

Krauss & Comp., München;  
Sächsische Maschinenfabrik,  
vorm. Rich. Hartmann, Chemnitz 6 Stück

#### Betriebsnummern:

99 7541 bis 7546

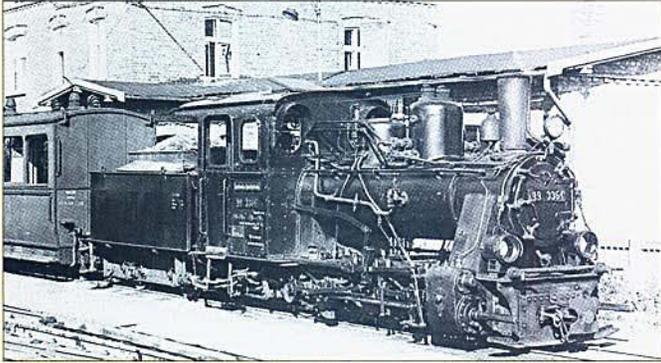
**Bild 107:** Bahnnummer 43 (spätere 99 7543) gehörte zur vier Maschinen umfassenden Hartmann-Lieferung von 1891, zuvor gab es noch die beiden III K von Krauss aus dem Jahr 1889. **Abb.:** Sammlung Weisbrod



Zeichnung 108 (Version Hartmann): W. Dietmann

# Umzeichnungsplan von 1949

## für die von den nicht reichsbahneigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in der sowjetischen Besatzungszone übernommenen Lokomotiven



**Bild 109:** Die MPSB, die Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen, waren eine der Bahnen die nach 1945 zur DR kamen. Ihre Fahrzeuge wurden nach dem neuen Umzeichnungsplan in die Baureihe 99 eingegliedert. 99 3361 steht um 1965 in Friedland.  
**Abb.: K. Kieper**

Das ist der offizielle Titel des Umzeichnungsplanes für die Übernahme von regelspurigen und schmalspurigen Lokomotiven durch die Deutsche Reichsbahn zum 1. Januar 1950. Der Plan, aufgestellt von der Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn, Abt. IV, trägt das Datum vom 12. Dezember 1949. Zu diesem Zeitpunkt gab es bereits die am 7. Oktober 1949 gegründete Deutsche Demokratische Republik. Wenn das unberücksichtigt blieb, ist es zumindest ein Zeichen dafür, dass der Plan wesentlich früher aufgestellt worden ist. Für die Umzeichnung galten folgende Grundsätze, die hier im Auszug aufgeführt werden:

*Die von den nicht reichsbahneigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in der sowjetischen Besatzungszone übernommenen Dampflokomotiven erhalten vom 1. Januar 1950 an eine neue Betriebs-Nr. nach den bei der Deutschen Reichsbahn bestehenden Nummerungsgrundsätzen. Die Lok erhalten die ihrer Bauart entsprechende Stamm-Nr. Bei der Zuteilung der Ordnungsnummern sind bestimmte, bisher unbesetzte Nummernreihen für diese Lok vorgesehen, damit die Lok dieser Bahnen auch künftig nach der Umzeichnung noch als ehemalige Lok der Privatbahnen erkennbar sind.*

Für die regelspurigen Lokomotiven waren das, von Ausnahmen abgesehen, vierstellige Ordnungsnummern in einer 6000er Nummernreihe. Die Deutsche Reichsbahn erhielt nur die Betriebsrechte an den ehemaligen Privatbahnen und wurde nicht, von der Görlitzer Kreisbahn abgesehen, Eigentümer der Bahn. Weil 1949 und auch noch Jahre danach die Wiedervereinigung Deutschlands als politisches Staatsziel galt, musste man bei einer Wiedervereinigung damit rechnen, dass ehemalige Eigentümer Ansprüche anmeldeten und durchsetzten. Um deren Lokomotiven problemlos im Betriebspark ermitteln zu können, vergab die DR die auffälligen 6000er Nummern.

### **Festlegung für Betriebsnummern der Schmalspurlok**

*Es sind Lokomotiven mit 600, 750 und 1000 mm Spurweite übernommen worden. Als Bauartreihe kommt für alle Lokomotiven die Reihe 99 infrage. Bei dieser sind die Ordnungsnummern 3000 bis 6100 noch unbesetzt. Es werden zugeteilt die Ordnungsnummern*

*3000 bis 3999 den Schmalspurlokomotiven mit 600 mm Spurweite  
4000 bis 4999 den Schmalspurlokomotiven mit 750 mm Spurweite  
5000 bis 6100 den Schmalspurlokomotiven mit 1000 mm Spurweite.*

*Die zweite Zahl der Betriebsnummer (gemeint ist Ordnungsnummer, d. V.) gibt den durchschnittlichen Achsdruck der Lok an, z.B. Schmalspurlok B 600 mm Spur mit Tender und mit 6 t Achsdruck = 99 3651.*

*Bei Lok mit 10 t Achsdruck ist die zweite Zahl eine 0, bei Lok mit 11 t Achsdruck die zweite Zahl eine 1. Die verschiedenen Bauarten innerhalb der Schmalspurlok gleicher Spurweite und gleichen Achsdrucks werden durch Zehnerreihen begrenzt. Dabei werden die Betriebsnummern mit den Endzahlen*

*01 bis 50 den Tenderlok und  
51 bis 99 den Lok mit Schlepptendern zugewiesen.*

*Die bei den Vollspurlok vorgesehene Unterscheidung in der Nummerung in Nassdampflok (Endziffer 01 bis 75) und Heißdampflok (Endziffern 76 bis 99) entfällt bei den Schmalspurlokomotiven.*

Bei der Aufstellung des Umzeichnungsplanes für Schmalspurlokomotiven hat die Deutsche Reichsbahn mit größerer Sorgfalt gearbeitet als bei der Umzeichnung regelspuriger Lokomotiven, denn es sind kaum Fehler enthalten oder nachträgliche Korrekturen erforderlich gewesen.

Die DR hat 1959 bzw. 1960 drei Lokomotiven der SDAG Wismut in ihren Bestand übernommen. Weil diese Lokomotiven nicht von einer dem öffentlichen Verkehr dienen-

den Privatbahn stammten, galten nicht die Kriterien der 1949er Umzeichnungsplanes. Die Lokomotiven erhielten eine 3000er Ordnungsnummer, wie sie 1925 an die Lokomotiven mit 900 mm Spurweite vergeben worden war, und wurden mit neuer Zehnergruppe an die Einheitslokomotiven der Baureihe 99<sup>32</sup> als Baureihe 99<sup>33</sup> angenummert. Von den vierfach gekuppelten Heißdampf-Schlepptenderlokomotiven der Gattung GR, die LKM Babelsberg ab 1947 als Reparationsleistung für die Sowjetunion baute, war eine Maschine bei der DR verblieben. 1953 erhielt sie die Betriebsnummer 99 1401. Die Vergabe dieser Betriebsnummer folgt weder den Regeln des Umzeichnungsplanes von 1925 noch des von 1949. Aus der Ordnungsnummer ist weder die Spurweite von 750 mm noch die Radsatzfahrmasse noch die Kupplung mit einem Tender ablesbar. Bei der Vergabe der letzten beiden Ziffern der Ordnungsnummer beachtete man das Baujahr. Die älteste Lokomotive erhielt die niedrigste Zählnummer. Waren mehrere Lokomotiven gleichen Baujahres vom selben Hersteller umzuzeichnen, folgte man der Vergabe der Fabriknummern (niedrigste Fabriknummer = niedrigste Zählnummer).

Für die Umzeichnung galten für regelspurige und schmalspurige Lokomotiven die gleichen Bestimmungen.

*Allgemeine Bestimmungen für die Umzeichnung:*

*Die neuen Eigentumszeichen der Lok sind unter Beachtung der nachstehenden Skizze in Ölfarbe anzubringen. Die Lokomotiven erhalten am Führerhaus an beiden Seiten die Anschrift „Deutsche Reichsbahn“, das Betriebsgattungszeichen, die Betriebsnummer und die Bezeichnung der Heimat-RBD. Die Bezeichnung des Heimat-Bw wird später noch angebracht. Die Betriebsnummer ist außerdem noch an der Rauchkammertür und Führerhausrückwand bzw. bei Lokomotiven mit Schlepptender an der Tenderrückwand anzubringen.*

*Alle anderen früheren Eigentums- und Bauartkennzeichen an der Lok sind zu entfernen.*

Wären diese Bestimmungen befolgt worden, hätte es keine Nummernschilder für die 1949 umgezeichneten Schmalspurlokomotiven geben dürfen. Tatsächlich haben aber nahezu alle Lokomotiven ordentliche Nummernschilder erhalten, die der Spree-waldbahn sogar mit Ziffern, die nicht der Norm entsprachen. Die vom Bw Straupitz gefertigten Schilder mit den eckigen Ziffern sind aber toleriert worden.

**M.W.**

<b>Spurweite</b>	<b>900 mm</b>		
Gattungszeichen	K 44.8	Rostfläche	1,60 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	42,89 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	18 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	370 mm
Länge über Mittelpuffer	8860 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	35 km/h	Lokreibungslast	32,40 t
Kesselüberdruck	14 bar	Lokdienstlast	32,40 t
Wasservorrat	3,40 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	2,20 t

# BR 99<sup>33</sup>

## SDAG Wismut/DR

Bauart D n2t/h2t

1. Baujahr 1950

1958 erwarb die Deutsche Reichsbahn von der Sowjetisch-Deutschen Aktiengesellschaft (SDAG) Wismut zwei dort entbehrlich gewordene Werklokomotiven, denen 1959 eine dritte folgte. Die Maschinen waren für die Bäderbahn Bad Doberan-Kühlungsborn West vorgesehen, um die aus dem Jahre 1923 stammenden vierfach gekuppelten Nassdampflokomotiven der Baureihe 99<sup>31</sup> (meck T 42) zu ersetzen. Den größten Teil der Zugförderungsleistung erbrachten die Einheitslokomotiven der Baureihe 99<sup>32</sup>. Wenn eine der drei Lokomotiven durch Fristuntersuchung oder Schadgruppe ausfiel, mussten Reservelokomotiven vorhanden sein, um den stark angestiegenen Urlauberverkehr notfalls auch mit Verstärkungszügen zu bewältigen.

Die Lokomotiven entstammten einem 1949 von der VVB Lokomotiv- und Waggonbau (LOWA) ausgearbeiteten Typenprogramm für Werk- und Industrielokomotiven, das Lokomotiven in den Spurweiten von 750 mm bis 1435 mm enthielt. Die drei von der DR übernommenen Lokomotiven sind 1950/51 von LKM Babelsberg mit den Fabriknummern 16 501, 30 011 und 30 013 an die SDAG Wismut geliefert worden, wo sie die Bahnnummern 1, 22 und 44 erhielten. Die DR reichte die Lokomotiven im April/Mai 1959 als 99 331 (Wismut Nr. 22) und 99 332 (Wismut Nr. 44) und im Dezember 1960 die Wismut Nr. 1 als 99 333 ein, nummerte sie also nach dem Umzeichnungsplan von 1925 an die Einheitslokomotiven der Baureihe 99<sup>32</sup> an. Zuvor waren die Lokomotiven im Raw Görlitz den Einsatzbedingungen der Bäderbahn angepasst worden. Sie erhielten profilbedingt im Oberteil stark abgeschrägte Führerhaus-Seitenwände und ein Führerhausdach mit Regenrinnen und Ablaufrohren. Hinter dem Schornstein wurde ein leistungsstarker Turbogenerator angebracht, um auch die Beleuchtung des Wagenzuges mit Strom zu versorgen. Ergänzend zur ursprünglich vorhandenen Handbremse kam



eine Druckluftbremse Bauart Knorr mit zweistufiger Luftpumpe. Die beiden Hauptluftbehälter waren rechts und links längs unter dem Führerhaus angeordnet. 1961 baute das Raw Görlitz die 99 331 und 332 auf Heißdampf um. Dabei erhielten sie einen ähnlich bemerkenswerten Rohrspiegel, wie ihn auch die Lokomotiven der Baureihe 99<sup>32</sup> besaßen. Im Regelfall übersteigt die Zahl der Heizrohre die der Rauchrohre beträchtlich. Als Nassdampflokomotiven hatten die Wismut-Lok 150 Heizrohre, als Heißdampflokomotiven 9 Heiz- und 64 Rauchrohre. Die Heißdampflokomotiven sind bis heute mit bestem Erfolg bei der Bäderbahn im Zugdienst eingesetzt, die 99 333 als

Nassdampflokomotive diente nur als Reserve und ist 1968 ausgemustert worden.

Die Heißdampflokomotiven erhielten 1970 die Betriebsnummern 99 2331-9 und 99 2332-7, zum 1. Januar 1992 die Nummern 099 904-5 und 099 905-2, die aber mit Privatisierung der Bahn wieder verschwanden. **M.W.**

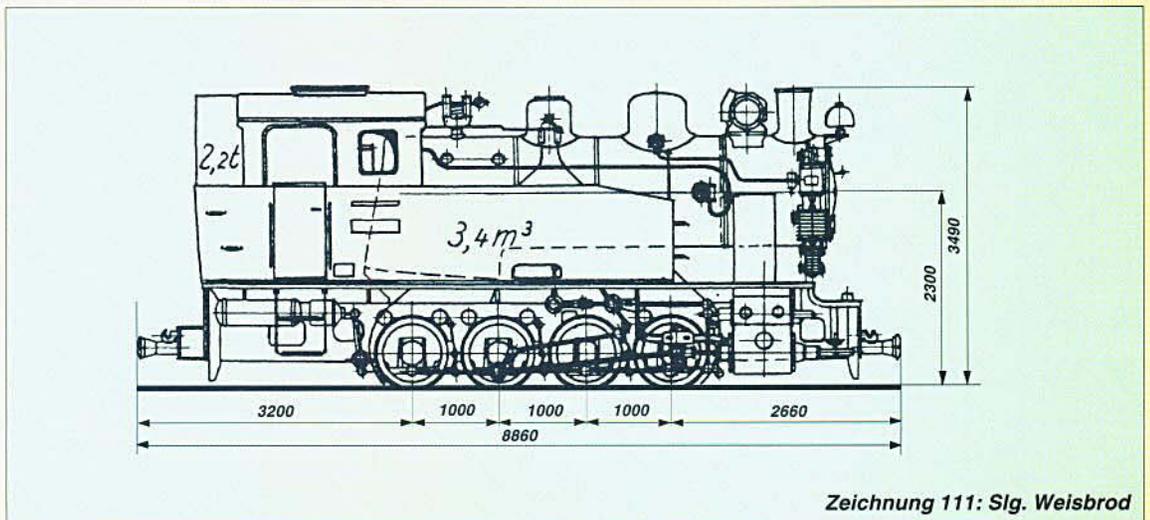
### Lieferfirma:

VEB Lokomotivbau „Karl Marx“  
Babelsberg

3 Stück

### Betriebsnummern:

99 331 bis 333



**Bild 110:** Nach einem Umbau waren drei Lokomotiven der durch die Wismut AG betriebenen Werkbahn Oberschlema im Jahre 1959/60 als 99 331 bis 333 nach Kühlungsborn gekommen. **Abb.: K. Kieper**

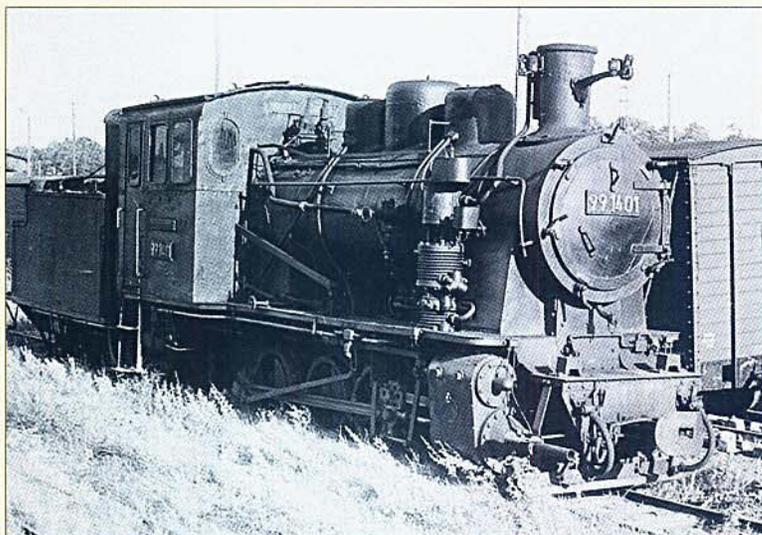
**Zeichnung 111:** Slg. Weisbrod

# BR 99<sup>140</sup>

## Ex-ГР 001 (GR 001)

### Bauart D h2 1. Baujahr 1947

Spurweite	750 mm		
Gattungszeichen	K 44.6	Rostfläche	1,60 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	42,89 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	18,00 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	370 mm
Länge über Mittelpuffer	12 014 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	35 km/h	Lokreibungslast	25,60 t
Kesselüberdruck	13 bar	Lokdienstlast	37,00 t
Wasservorrat	5,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	3,00 t



Die Lokomotiv- und Waggonbauindustrie der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands musste nach Kriegsende in großem Umfang Elektro- und Dampflokomotiven sowie Wagen als sogenannte Reparationsleistung für die Sowjetunion produzieren. Die Babelsberger Firma Maschinenbau und Bahnbedarf AG (MBA), der spätere VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg, fertigte u.a. eine vierfach gekuppelte Heißdampflokomotive mit Schlepptender in 750 mm Spurweite für sowjetische Waldeisenbahnen.

Der 1947 mit der Fabriknummer 15 101 gefertigte Prototyp erhielt die Baureihenbezeichnung ГР (GR) und die Bahnnummer 001. Die Reihenbezeichnung war in kyrillischer Schrift neben der Nummer an den Führerhausseitenwänden angeschrieben, die außerdem das sowjetische Staatswappen trugen. Diese Lokomotive ist im Sep-

tember/Oktobre 1947 auf der Strecke Freital-Hainsberg-Kipsdorf in Sachsen erprobt worden und konnte ohne große Änderungen in die Serienfertigung gehen. Diese Maschine ist nicht an die SU geliefert worden, sondern verblieb in der SBZ.

Sie wurde von der Generaldirektion der Landesbahnen in Brandenburg angemietet und auf den Strecken der Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen eingesetzt. 1949 sind diese Bahnen und auch die Lokomotiven von der DR übernommen worden, die GR 001 war jedoch nicht im Umzeichnungsplan vom Dezember 1949 enthalten. Sie trug weiterhin ihre sowjetische Nummer und ist erst 1953 in 99 1401 umgezeichnet worden. Diese Betriebsnummer folgt weder dem Umzeichnungsplan von 1925 noch dem von 1949. Die Maschine blieb in der Prignitz, war beim Bw Wittenberge beheimatet und hat sich gut bewährt. Nach 20-jährigem Betriebseinsatz ist sie Ende 1967 ausgemustert und am 30. Januar 1968 im Raw Görlitz zerlegt worden. Für den Einsatz in der Sowjetunion war die Lokomotive für Holzfeuerung ausgelegt und hatte zur Aufnahme des Brennstoffvorrates

einen Gitteraufsatz auf dem Wasserkasten des Tenders. Dieser ist für den Einsatz in der Prignitz entfernt und durch einen Kohlekasten ersetzt worden. Führerhaus und Tender waren durch einen Faltenbalg verbunden. Die Beleuchtungsanlage mit Dampfurbogenerator hat man Reichsbahnnormen angepasst und die Einkammer-Druckluftbremse Bauart Knorr mit zweistufiger Luftpumpe durch die Haspel für die Heberlein-Seilzugbremse mit Umlenkrolle am Schornstein ergänzt. Die beiden Hauptluftbehälter lagen rechts und links auf dem Umlauf.

Die vier Radsätze waren in einem Blechrahmen gelagert, der zur Massereduzierung in jeder Wange acht kreisrunde Aussparungen besaß. Ähnliche, jedoch ovale, Aussparungen besaß der Tenderrahmen. Der 1. und 4. Kuppelradsatz waren fest im Rahmen gelagert, der 2. und 3. Radsatz waren seitenverschiebbar, sodass die Lokomotive Gleisbögen von 40 m Halbmesser befahren konnte.

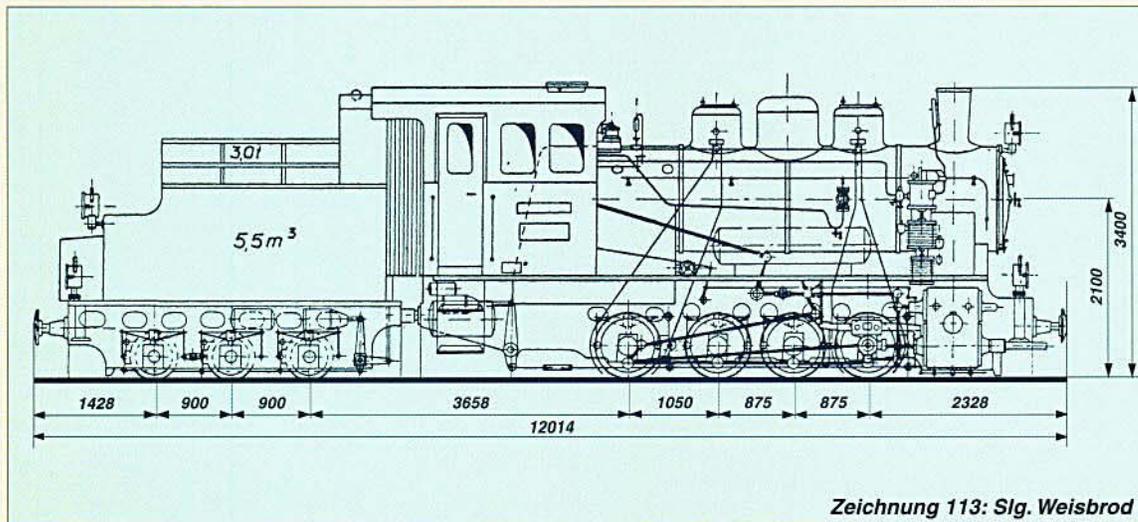
Der Antrieb erfolgte mit einer langen Treibstange auf dem 4. Radsatz. Die außen liegende Heusinger-Steuerung war mit Hängeisen ausgeführt. Die Kesselspeisung erfolgte durch zwei Dampfstrahlpumpen. Der Kessel lag frei über dem Rahmen und besaß einen Rauchrohrüberhitzer Bauart Schmidt. Aus den beiden Sandkästen vor und hinter dem Dampfdom wurden die Räder

#### Lieferfirma:

MBA (vorm. Orenstein & Koppel)  
Babelsberg 1 Stück

#### Betriebsnummer:

99 1401



der des 1. und 4. Radsatzes bei Vor- und Rückwärtsfahrt gesendet. Eine aus Litauen rückgeholte Lok aus der Lieferung läuft heute aufgearbeitet in Mansfeld als 99 1401. **M.W.**

**Bild 112 (oben):** Diese moderne Schmalspurlok, die 1948 in Babelsberg für den Export in die Sowjetunion entstand, kam zu den Prignitzer Kleinbahnen und wurde dort als 99 1401 Ende 1967 ausgemustert. **Abb.: K. Kieper**

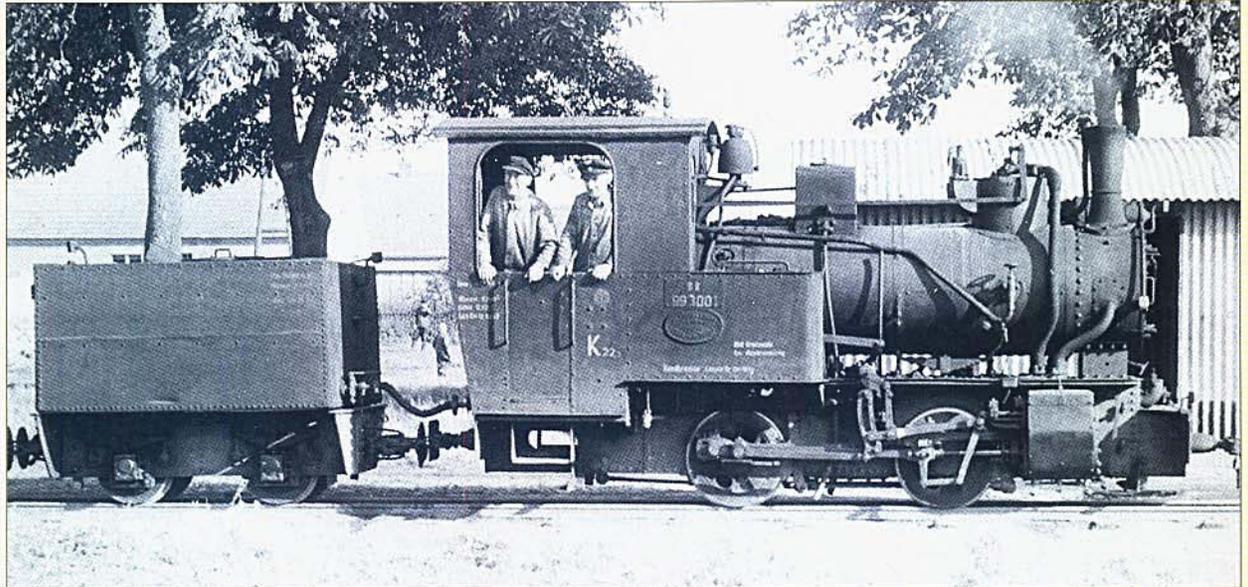
Zeichnung 113: Slg. Weisbrod

<b>Spurweite</b>	<b>600 mm</b>		
Gattungszeichen	K 22.5	Rostfläche	0,45 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	630 mm	Verdampfungsheizfläche	19,70 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	235 mm
Länge über Mittelpuffer	5630 mm <sup>1)</sup>	Kolbenhub	300 mm
Höchstgeschwindigkeit	20 km/h	Lokreibungslast	9,70 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	9,70 t
Wasservorrat	0,8 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,55 t
<sup>1)</sup> Lok ohne Tender			

# BR 99<sup>300</sup>

**MPSB:  
Werklok Typ „Monta“  
Bauart B n2(t)  
1. Baujahr 1924**

Für die 1949 übernommene Strecke Jarmen Nord-Schmarsow beschaffte die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn eine kleine, zweifach gekuppelte Tenderlok und kuppelte sie zur Erhöhung des Aktionsradius mit einem ebenfalls zweiachsigen Wasserwagen. Bei dem erwähnten Strecken-



abschnitt handelte es sich um ein Relikt der nach 1945 von den sowjetischen Besatzern demontierten Demminer Kleinbahn Ost (DKBO), welche nach mehreren Petitionen der Anrainergemeinden wieder aufgebaut worden war – allerdings nicht in der ursprünglichen Spurweite 750 mm, sondern in der Feldbahnspur von 600 mm. Einen Anschluss an das Stammmnetz der MPSB erhielt die Strecke jedoch nicht; sie wurde vielmehr als Inselbetrieb eingerichtet und blieb in dieser Form bis 1958 bestehen. Die speziell für den Einsatz auf dieser Strecke angekaufte Lok gehörte zum Henschel-Werktyp „Monta“; sie war im Jahre 1924 unter der Fabriknummer 20 452 an die Hütten AG Berlin abgeliefert worden. Anfang 1950 übernahm die Deutsche Reichsbahn die Strecke Jarmen Nord-Schmarsow und gab der ehemaligen Werklok die Betriebsnummer 99 3001. Die kleine Maschine besaß alle typischen Merkmale der von Henschel kreierten Bauart anspruchsloser, aber robuster und zuverlässiger Baulokomotiven: Innenrahmen mit kurzem Achsstand, zwei gekuppelte Radsätze mit Scheibenradkörpern, Dampfzylinder mit Flachschiebern. Der Kessel war recht klein. Die Gestaltung des Führerhauses entsprach lediglich bescheidensten Ansprüchen. Trotz einfachen Gesamtaufbaus hatte Henschel bei den Werklokomotiven des Typs „Monta“ die Heusinger-Steuerung vorgesehen, wäh-

rend ähnliche zur gleichen Zeit entstandene Konstruktionen anderer Hersteller noch die Allan-Trick-Steuerung oder gar die Stephenson-Steuerung besaßen. Wenigstens ein modernes Attribut besaß der Typ „Monta“ also. Hingegen waren die Sondereinrichtungen von einfachster Ausführung: Hand sandstreuer mit nur je einem Fallrohr pro Lokseite und Handbremse. Nach Übernahme der Lok durch die Deutsche Reichsbahn kamen Lichtmaschine und Läutewerk hinzu. Der erst 1949 durch die MPSB beigestellte Hilfstender lief nicht stets unmittelbar hinter der Maschine. Da die Lok für die Rückfahrt des Zuges nach Jarmen in Schmarsow umsetzen musste, wurde dort vielmehr die Lok von ihrem Wasserwagen getrennt und der Hilfstender verblieb am nunmehrigen Zugschluss. Nach Ankunft in

Jarmen wurde wieder umgesetzt, die Lokomotive mit ihrem Tender gekuppelt und der Wasservorrat ergänzt. So war zwischen Schmarsow und Jarmen regelmäßig die seltsam anmutende Zugbildung Lokomotive-Wagenzug-Tender zu bewundern. Nach Stilllegung der Strecke Jarmen Nord-Schmarsow fand sich für 99 3001 keine weitere Verwendungsmöglichkeit. Daher wurde die Lok noch im Jahre 1958 abgestellt, aber erst 1966 zerlegt. **H.W.**

### Lieferfirma:

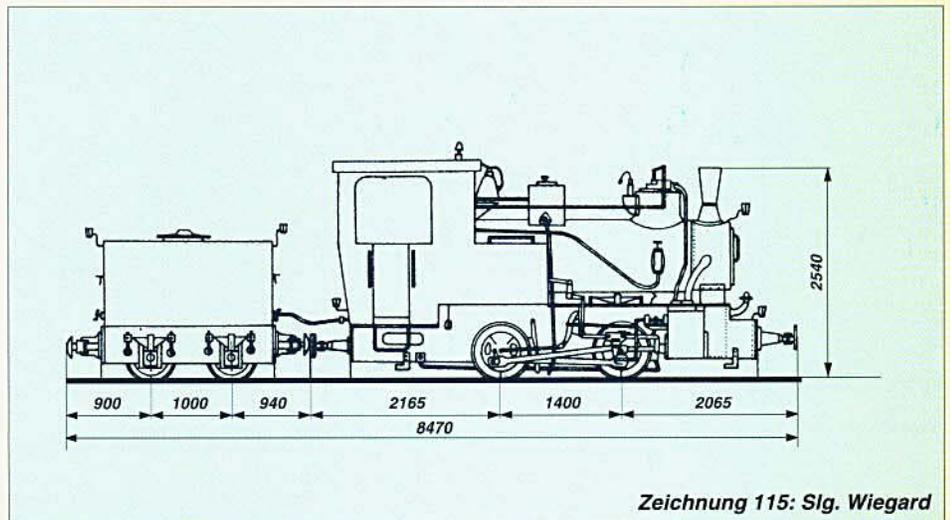
Henschel & Sohn, Kassel

1 Stück

### Betriebsnummer:

99 3001

**Bild 114 (oben):** Über die Demminer Kleinbahn war diese von Henschel gebaute Lokomotive, inzwischen mit einem kleinen Tender versehen, zur MPSB gekommen. Die Maschine blieb dort als 99 3001 meist abgestellt und wurde 1966 zerlegt. **Abb.: Archiv Obermayer**



**Zeichnung 115: Slg. Wiegard**

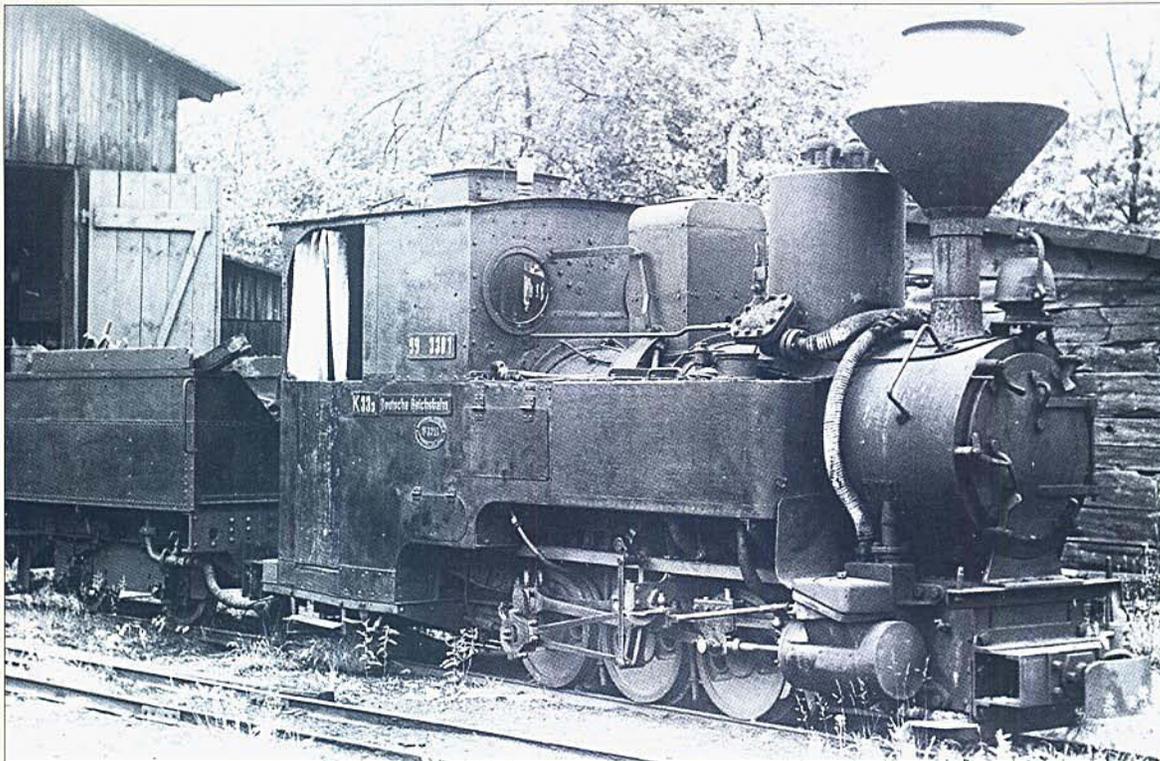
# BR 99<sup>330</sup>

## Waldeisenbahn Muskau

### Bauart C n2(t)

#### 1. Baujahr 1895

Spurweite	600 mm		
Gattungszeichen	K 33.5	Rostfläche	0,39 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	560 mm	Verdampfungsheizfläche	18,76 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	200 mm
Länge über Mittelpuffer	5300 mm <sup>1)</sup>	Kolbenhub	300 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	9,00 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	9,00 t
Wasservorrat	1,90 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,70 t
<sup>1)</sup> Lok ohne Tender			

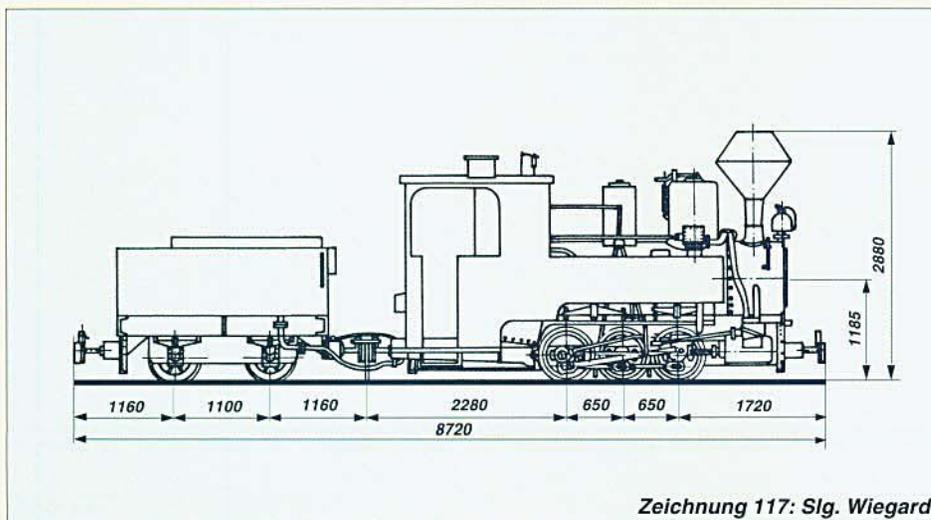


dritter Kuppelradsatz und ein zwar kleiner, aber recht leistungsfähiger Kessel waren weitere charakteristische Merkmale der Lokomotiven. Hand-sandstreuer und Dampfbläutwerk bildeten die Sondereinrichtungen. Vor allem aus Sicherheitsgründen hat man die ursprüngliche Petroleum-umbeleuchtung durch eine batterie-gespeiste elektrische Beleuchtung ersetzt. Bei der Übernahme der Waldeisenbahn Muskau durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1951 war von den drei erstbeschafften Maschinen nur noch die ehemalige „GRAF ARNIM“, von Krauss unter

Für die von 1895 bis 1898 im Muskauer Forst errichtete Graf Arnimsche Kleinbahn, später als Waldeisenbahn Muskau bezeichnet und ausschließlich für den Güterverkehr vorgesehen, wurden verschiedene Typen von Lokomotiven beschafft, die für leichten Oberbau besonders geeignet waren und allesamt ihrer Bauart nach den Feldbahnlokomotiven zuzuordnen waren. Zur Eröffnung der ersten Teilstrecke im Jahre 1895 waren drei dreifach gekuppelte Maschinen vorhanden, welche der Bahneigner bei Krauss in München bestellt hatte. Die für

Einmannbedienung vorgesehenen Lokomotiven waren mit einem Typ, welchen der Hersteller an deutsche Kolonialbahnen in Afrika lieferte, fast identisch. Ebenso waren Anklänge an für deutsche Heeresfeldbahnen gelieferte Maschinen unverkennbar. So besaßen denn auch die Lok der Graf Arnimschen Bahn auffallend große Führerhäuser und gleich den Krauss'schen Konstruktionen für Deutsch-Südwestafrika den Kobelschornstein mit Rose-Funkenfänger. Innenrahmen-Fahrgestell, Zweizylinder-Nassdampftriebwerk, angetriebener

ter der Fabriknummer 3311 geliefert, vorhanden. Sie war mit einem Hilfstender gekuppelt, der nicht mit der Lok geliefert, sondern in der Betriebswerkstatt Krauschwitz der Waldeisenbahn gefertigt worden war. Die Deutsche Reichsbahn gab der Maschine die Betriebsnummer 99 3301. Die Lok war stets auf der Inselstrecke Weißwasser-Ruhlmühle, abseits vom Hauptnetz der Bahn, im Einsatz. Eigens für sie hatte man am Ortsausgang der Glasmacherstadt Weißwasser einen einständigen Rechteckschuppen errichtet. Im Jahre 1967, nach Stilllegung „ihrer“ Strecke, kam die Lok zur Pioniereisenbahn (ab Ende 1990 Parkeisenbahn) Cottbus. Sie trug zunächst weiter ihre DR-Betriebsnummer, wurde jedoch später in Nr. 04 umgezeichnet. **H.W.**



Zeichnung 117: Slg. Wiegard

#### Lieferfirma:

Krauss & Comp., München

1 Stück

#### Betriebsnummer:

99 3301

**Bild 116:** Die „GRAF ARNIM“, bereits 1895 von Krauss geliefert und später mit einem zweiachsigen Tender gekuppelt, war als 99 3301 die älteste Lok der Waldeisenbahn Muskau. Im Jahr 1967 ging sie an die Pionierbahn Cottbus. **Abb.: K. Kieper**

<b>Spurweite</b>	<b>600 mm</b>		
Gattungszeichen	K 44.3	Rostfläche	0,42 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	600 mm	Verdampferheizfläche	16,40 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	240 mm
Länge über Mittelpuffer	5885 mm	Kolbenhub	240 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	12,00 t
Kesselüberdruck	15 bar	Lokdienstlast	12,00 t
Wasservorrat	1,10 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,70 t

# BR 99<sup>331</sup>

Waldeisenbahn Muskau,  
ehem. Brigadelok

Bauart D n2t

1. Baujahr 1914

Zu den Lokomotivbauarten, welche die Deutsche Reichsbahn mit der 1951 erfolgten Übernahme der Muskauer Waldeisenbahn in ihren Bestand einreihete, gehörten insgesamt acht von verschiedenen Herstellern stammende, aber dennoch fast baugleiche ehemalige Heeresfeldbahnlokomotiven. Die vierfach gekuppelten, auch als Brigadelok bekannten Maschinen waren zwischen 1914 und 1918 in einer Gesamtstückzahl von über 2500 Exemplaren von allen deutschen Lokfabriken gefertigt und noch nach Ende des Ersten Weltkriegs weitergebaut worden. Die Nassdampflok waren für den Einsatz auf leichtem, provisorisch verlegtem Oberbau hervorragend geeignet. Daher verwundert es nicht,



dass nach Kriegsende viele Brigadelok einer friedlichen Verwendung zugeführt wurden und nun auf Werkbahnen, Waldbahnen und in Tagebauen Dienst verrichteten. Fünf derartige Maschinen gehörten bereits vor der Übernahme durch die Reichsbahn zum Fahrzeugpark der Muskauer Waldeisenbahn; die drei anderen Lok hatte die DR von Braunkohlenwerken erworben.

Charakteristische Merkmale der ehemaligen Brigadelok waren Außenrahmenfahrgestell, Zweizylinder-Nassdampftriebwerk mit angetriebenem dritten Kuppelradsatz, schlanke Kessel mit hohen Aufbauten und merkwürdigen, an Kochtopfdeckel erinnernden Rauchkammertüren sowie über die gesamte Kessellänge reichende seitliche Wasserkästen. Die Lok hatten ab Werk Schornsteine unterschiedlicher Bauformen besessen, jedoch bei der Muskauer Waldeisenbahn alle einen schmalen Schlot mit dem geradezu riesig wirkenden Rose-Funkenfänger erhalten. Bereits vor Übernahme durch die DR waren die ursprünglichen Endradsätze der Bauart Klien-Lindner durch solche üblicher Ausführung ersetzt worden.

**Bild 118:** Bei den Heeresfeldbahnen diente zunächst auch die 1917 gelieferte kleine Lok mit dem großen Kohlebehälter auf dem linken Wasserkasten. Von der DR wurde ihr bei der Waldeisenbahn Muskau die Nummer 99 3314 zugewiesen. **Abb.: K. Kieper**

Im Buch „Heeresfeldbahnlokomotiven“ eines namhaften Autors heißt es, die deutschen Brigadelokomotiven seien als Heißdampflok geliefert worden. In Wirklichkeit aber hat keine der reichlich zweieinhalbtausend gebauten Lok jemals einen Überhitzer besessen.

Die acht bei der Waldeisenbahn Muskau vorhandenen Lok erhielten die DR-Betriebsnummern 99 3310, 99 3311 und 99 3313 bis 3318. Fast alle Maschinen blieben erhalten, zum Teil betriebsfähig, zum Teil als Lokdenkmal. 99 3317 wurde ab 1993 aufgearbeitet und verkehrt nun, ge-

kuppelt mit einigen offenen und mit Sitzbänken versehenen Wagen, auf einem eigens wieder aufgebauten Teilstück ihrer ehemaligen Stammstrecke.

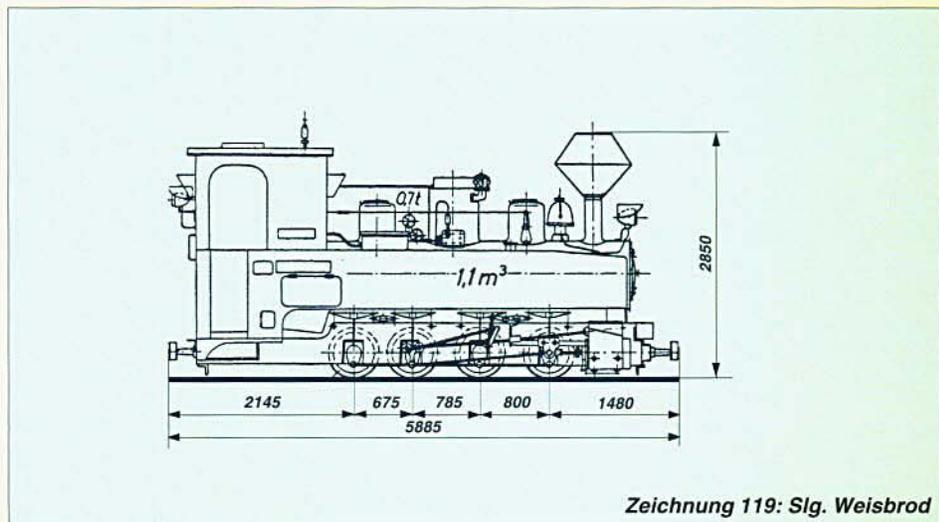
H.W.

### Lieferfirmen:

Krauss & Comp., München	1 Stück
Borsig, Berlin-Tegel	4 Stück
Henschel & Sohn, Kassel	2 Stück
Orenstein & Koppel, Nowawes	1 Stück

### Betriebsnummern:

99 3310 bis 3311; 99 3313 bis 3318



**Zeichnung 119:** Slg. Weisbrod

# BR 99<sup>331</sup>

## Waldeisenbahn Muskau

### Bauart D n2t

#### 1. Baujahr 1912

Spurweite	600 mm		
Gattungszeichen	K 44.3	Rostfläche	0,45 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	600 mm	Verdampfungsheizfläche	23,60 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	240 mm
Länge über Mittelpuffer	5770 mm	Kolbenhub	300 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	14,00 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienlast	14,00 t
Wasservorrat	1,40 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,60 t

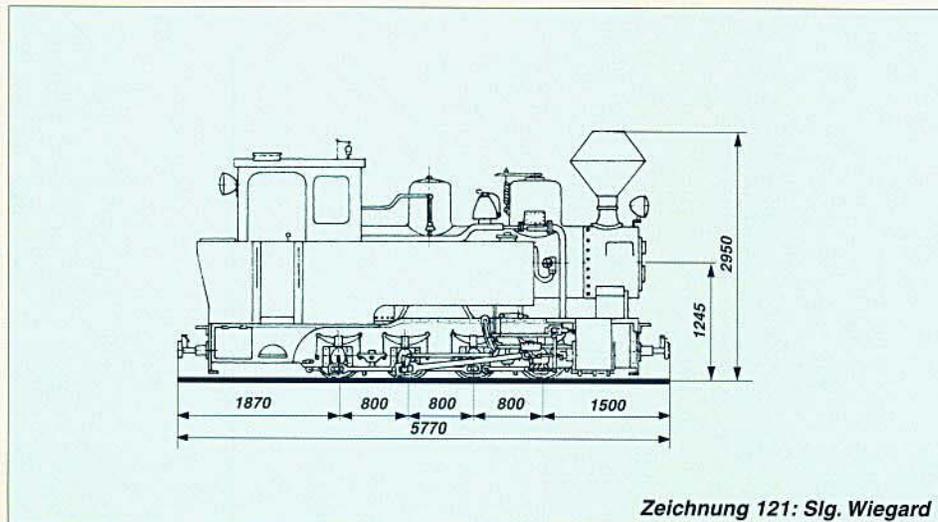


Außer den bekannten Brigadelokomotiven hatten die meisten deutschen Lokhersteller in der Zeit um den Ersten Weltkrieg weitere ähnliche, ebenfalls zur Bauform der Feldbahnlokomotiven gehörige Loktypen im Fertigungsprogramm. So bauten z.B. Orenstein & Koppel, aber auch Borsig vierfach gekuppelte Maschinen, die den Brigadelokomotiven ähnelten, aber etwas schwerer und leistungsfähiger waren. Die Graf Arnim-sche Kleinbahn erwarb im Jahre 1912 eine der Lokomotiven des Borsig-Typs, zwei weitere genau baugleiche Exemplare stellte die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn in Dienst. Die Deutsche Reichsbahn übernahm im Jahre 1951 die Lok der

Muskauer Waldeisenbahn, welche dort den Namen „DIANA“ zu Ehren der römischen Jagdgöttin getragen hatte, und zeichnete sie in 99 3312 um, reihte sie also inmitten der ehemaligen Brigadelokomotiven ein. Die baugleichen Lok der MPSB hatten die sowjetischen Besatzer bereits 1945 als Reparationsgut requiriert. Die unter der Fabriknummer 8472 von Borsig abgelieferte Lok besaß wie die Brigadelokomotiven einen Außenrahmen. Der Kessel lag jedoch frei über dem Rahmen und damit wesentlich höher als bei den ehemaligen Heeresfeldbahnmaschinen. Ihren Kohlevorrat führte die ehemalige „DIANA“ in einem separaten, an der Führerhausrückwand befindlichen

chen Kohlekasten mit. Auch die Bauart der Wasserkästen wich von derjenigen der ehemaligen Brigadelok ab – sie waren kürzer, aber höher als bei Letzteren. Der Dampfverteilung diente – auch hier im Unterschied zu den Brigadelok – die Heusinger-Steuerung. Bis zur Stilllegung der Muskauer Waldeisenbahn im Jahre 1978 verrichtete 99 3312 zuverlässig ihren Dienst. 1978 erhielt die Lok einen Platz auf einem Denkmalssockel in Oberoderwitz, wo sie etwa 15 Jahre verblieb. Dann entsann sich jedoch eine private Interessengemeinschaft des Lokdenkmals und nahm die betriebsfähige Aufarbeitung der Maschine in Angriff. Heute gehört 99 3312, die ehemalige „DIANA“, gleich der 99 3317 zum Traditionspark der ehemaligen Muskauer Waldeisenbahn und hält die Erinnerung an das einst ausgedehnte Waldbahnnetz im Muskauer Forst wach.

**H.W.**



Zeichnung 121: Slg. Wiegard

#### Lieferfirma:

Borsig, Berlin-Tegel

1 Stück

#### Betriebsnummer:

99 3312

**Bild 120 (oben):** Als „DIANA“ kam diese Maschine im Jahre 1912 direkt von Borsig zur Waldeisenbahn Muskau. Die von der DR als 99 3312 eingereihte Lok besaß von Anbeginn den Kohleschornstein mit Funkenfänger. **Abb.: K. Kieper**

Spurweite 600 mm

Gattungszeichen	K 34.3	Rostfläche	0,45 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	630 mm	Verdampfungsheizfläche	20,67 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	500 mm	Zylinderdurchmesser	215 mm
Länge über Mittelpuffer	5940 mm <sup>1)</sup>	Kolbenhub	300 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	9,00 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienlast	13,20 t
Wasservorrat	3,6 m <sup>3/2)</sup>	Kohlevorrat	1,55 t <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Lok ohne Tender (mit Tender 9480 mm)

<sup>2)</sup> mit Zusatz-Wassertender

# BR 99<sup>335</sup>

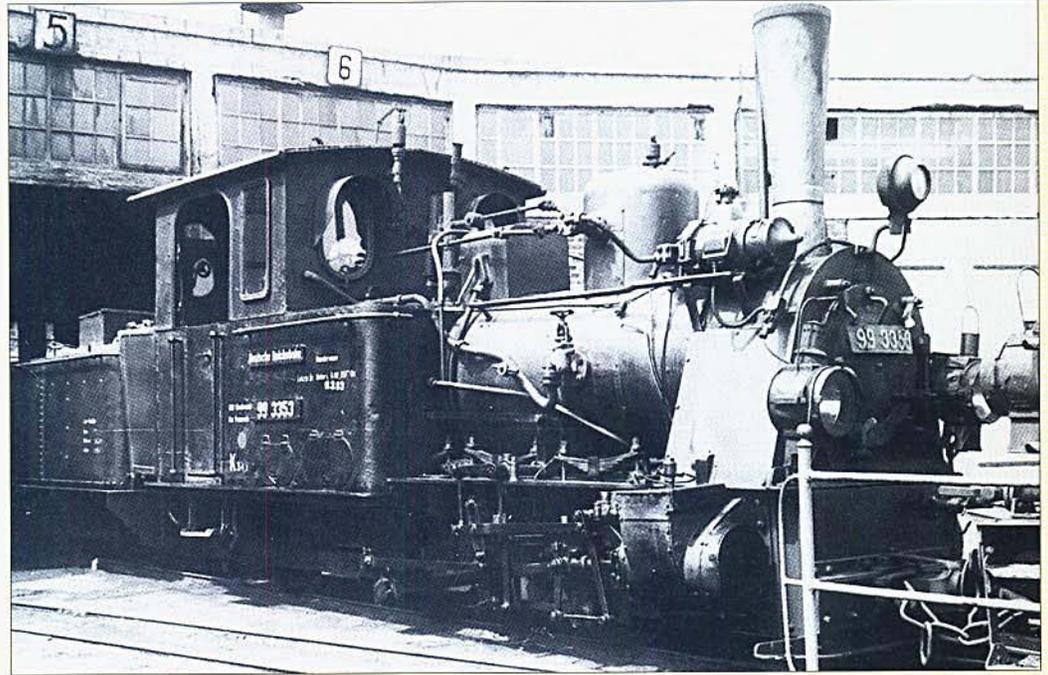
# MPSB

## Bauart C 1' n2 (t)

## 1. Baujahr 1906

Von 1906 bis 1913 beschafften die MPSB von der Firma Jung in Jungenthal sieben dreifach gekuppelte Nassdampf-Tenderlokomotiven mit hinterem Laufradsatz. 1895 hatten die MPSB von Jung bereits fünf C n-Tenderlokomotiven bezogen (Bahnnummern 11 bis 15), die zwischen 1900 und 1925 in der Werkstatt Friedland einen Schleppradsatz erhielten. Weil sich die so umgebauten Lokomotiven sehr gut bewährten, bestellte man die ab 1906 beschafften Maschinen gleich ab Werk mit Schleppradsatz. Weil das Streckennetz der MPSB mit über 200 km (1911) eine erhebliche Ausdehnung hatte, auf den kleinen Lokomotiven aber nur begrenzte Vorräte unterzubringen waren, mussten öfters unwirtschaftliche Betriebshalte eingelegt werden, um vor allem den Wasservorrat zu ergänzen. Um den Aktionsradius zu vergrößern, hatte man bereits für die 1894 von der Mecklenburgischen Waggonfabrik Güstrow gelieferten Dreikuppler (Bahnnummern 22 und 20) in der Friedländer Werkstatt Wassertender gebaut. Diese erhielten auch die ab 1906 von Jung gelieferten C 1'-Lokomotiven. Das Erscheinungsbild täuscht eine Schleppenderlokomotive vor, aber die Führerhausrückwand mit dem Kohlekasten weist die Maschine als Tenderlok aus. Der Wassertender nahm 3 m<sup>3</sup> Speisewasser auf; die Wasserkastendecke konnte im Bedarfsfall noch mit Brennstoff beladen werden.

Von den sieben Lokomotiven aus der Lieferung von Jung ab 1906 sind vier als Reparationsleistung in die Sowjetunion verbracht worden. Die DR übernahm 1949 noch die Lokomotiven mit den Bahnnummern 1, 4 und 5 als 99 3351 bis 3353. Alle drei Maschinen blieben als Museumslokomotiven erhalten, die 99 3352 steht seit 1973 in Friedland. Die Lokomotiven besaßen Außenrahmen und einen Achsstand der gekuppelten Radsätze



von 700 mm. Der als Bisselachse ausgeführte Schleppradsatz nahm die hintere Zug- und Stoßvorrichtung auf. Die ursprünglich doppelflanschig ausgeführten Räder sind 1920 gegen Radsätze mit normalem Spurkranz getauscht worden. Vom Zweizylinder-Triebwerk mit leicht geneigten Zylindern wurde der 3. Radsatz angetrieben. Die außen liegende Steuerung war Bauart Heusinger. Das Triebwerk erbrachte eine indizierte Leistung von 55 PS. Der Kessel trug vorn einen großen Dampfdom mit zwei Sicherheitsventilen. Später wurde auf dem Stehkesselscheitel noch ein Ramsbottom-Sicherheitsventil angebracht. Der hinter dem Dampfdom angeordnete Sand-

kasten sandete die Räder des Treibradsatzes. Die Bahnnummer 6 war versuchsweise mit Saugluftbremse Bauart Körting ausgerüstet worden. Die Maschine fiel unter die Reparationsleistungen. Die anderen Maschinen besaßen nur die Handbremse, ab 1925 eine Dampfbremse. Nachgerüstet wurde die elektrische Beleuchtung durch Dampf-Turbogenerator. **M.W.**

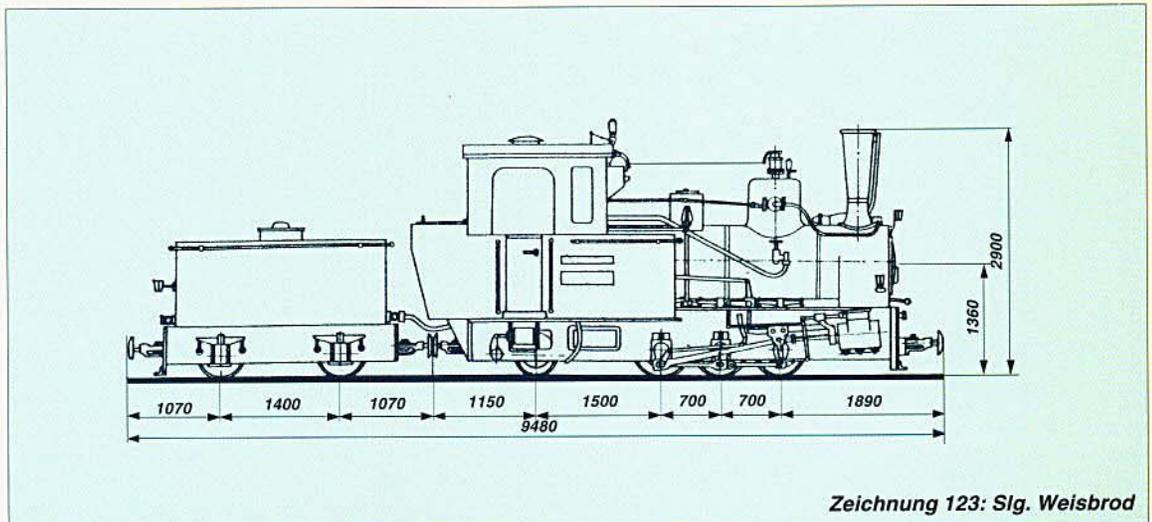
### Lieferfirma:

Arnold Jung, Jungenthal

3 Stück

### Betriebsnummern:

99 3351 bis 3353



**Bild 122:** Jung lieferte 1908 drei C 1'-Lok mit Wasser-Schleppender für 600 mm. 99 3353 steht um 1965 in Friedland. **Abb.:** Slg. Weisbrod

**Zeichnung 123:** Slg. Weisbrod

# BR 99<sup>336</sup>

# MPSB

## Bauart D h2

## 1. Baujahr 1938

Spurweite 600 mm

Gattungszeichen	K 44.3	Rostfläche	0,52 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	650 mm	Verdampfungsheizfläche	19,63 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	9,20 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	270 mm
Länge über Mittelpuffer	9678 mm	Kolbenhub	300 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	13,25 t
Kesselüberdruck	13 bar	Lokdienstlast	13,25 t
Wasservorrat	3,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,50 t



Bereits im Jahre 1925 war die MPSB von ihrer bisherigen Praxis abgerückt, Tenderlokomotiven zu beschaffen und sie in eigener Werkstatt mit einem zusätzlichen Wassertender auszurüsten. Um ausreichend Vorräte mitführen zu können, beschaffte man fortan echte Schlepptender-Lokomotiven. Zu diesen gehören auch zwei Maschinen, die Orenstein & Koppel 1937 mit der Fabriknummer 12 894 und 1938 mit der Fabriknummer 13 200 lieferte, die bei den MPSB die Bahnnummern 13 und 14 in zweiter Besetzung bekamen. Es waren Zweizylinder-Heißdampflokomotiven mit einem im Außenrahmen gelagerten Laufwerk. Die oberhalb der Achslager angeordneten Tragfedern waren in zwei Lastausgleichgruppen zusammengefasst, sodass die Maschine in vier Punkten abgestützt

war. Der Antrieb erfolgte auf den 3. Radsatz, die außen liegende Steuerung entsprach der Bauart Heusinger. Die Radsätze besaßen keine eingegossenen Gegenmassen. Vielmehr waren außerhalb der Rahmenwangen kreissegmentförmige umlaufende Massestücke befestigt. Diese Konstruktion war bereits bei den zwischen 1930 und 1934 gelieferten Lokomotiven mit den Bahnnummern 10<sup>11</sup> bis 12<sup>11</sup> ausgeführt worden und hatte sich offensichtlich bewährt. Der mit 1485 mm Kesselmitte über SO frei über dem Blechrahmen liegende Kessel trug einen Dampfdom mit Sicherheitsventil und wurde von zwei Strahlpumpen gespeist. Aus dem hinter dem Dom angeordneten Sandkasten konnten die Räder des 1. und 4. Radsatzes von vorn gesandet werden. Der Hersteller O & K hatte die Loko-

motiven mit Gattungsschild geliefert, das aber nicht die Anschrift K 44.3 trug, wie es für eine Schmalspurlokomotive (Kleinspur) richtig gewesen wäre, sondern G 44.3 für regelspurige Güterzuglokomotiven. Dieses Gattungsschild blieb bis zur Ausmusterung an der Lokomotive. Die Maschine mit der Bahnnummer 14<sup>11</sup> kam 1949 zur DR und erhielt die Betriebsnummer 99 3361. Die zweite Lok (Bahnnummer 13<sup>11</sup>) ging nach 1945 als Reparationsleistung an die Sowjetunion. Bei der DR erhielt die Lokomotive

### Lieferfirma:

Orenstein & Koppel, Babelsberg 2 Stück

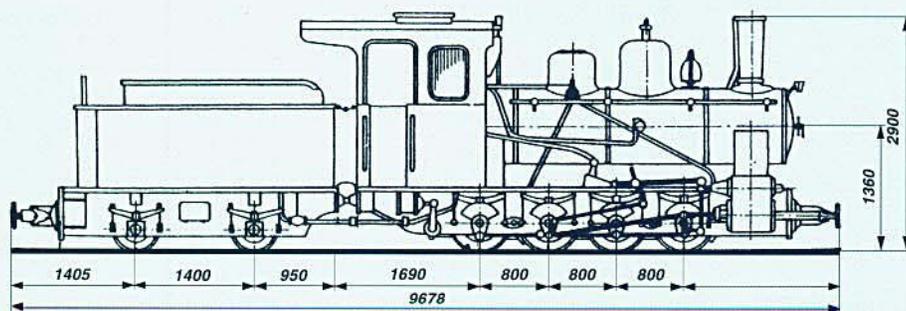
### Betriebsnummer:

99 3361

elektrische Beleuchtung durch Dampf-Turbogenerator. Die indizierte Leistung der Maschine wird mit 180 PS angegeben.

Die 99 3361 ist noch bis September 1970 zum Abbau der Gleisanlagen zwischen Wegezin-Dennin und Anklam eingesetzt und anschließend an ein Dampflok-museum in die USA verkauft worden. **M.W.**

**Bild 124 (oben):** Als die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn auf die DR überging, war nur noch eine der beiden 1937/38 gelieferten Schlepptendermaschinen vorhanden, die zur 99 3361 umgezeichnet wurde. **Abb.: K. Kieper**



Zeichnung 125: Slg. Weisbrod

<b>Spurweite</b>	600 mm		
Gattungszeichen	K 34.4	Rostfläche	0,52 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	650 mm	Verdampfungsheizfläche	20,70 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	8,50 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	500 mm	Zylinderdurchmesser	255 mm
Länge über Mittelpuffer	9620 mm <sup>1)</sup>	Kolbenhub	300 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	11,40 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienlast	14,00 t
Wasservorrat	3,55 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,60 t

<sup>1)</sup> Lok mit Tender

# BR 99<sup>345</sup>

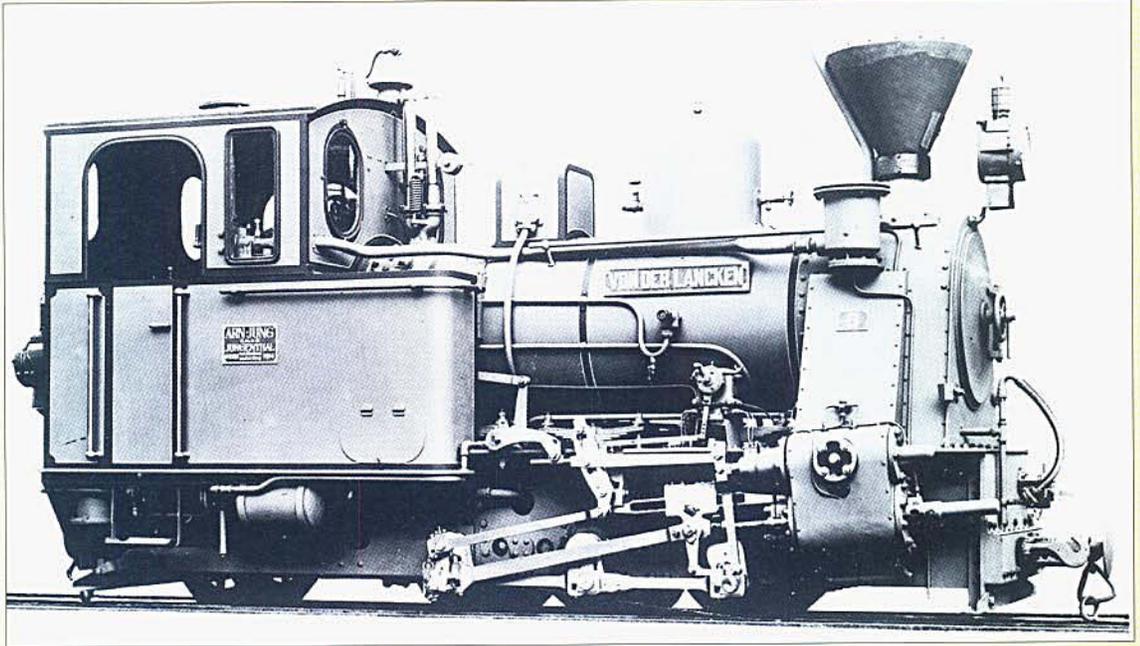
## MPSB

**Bauart C 1' h2t**  
**1. Baujahr 1914**

Es war schon eine bemerkenswerte Entscheidung, als die Verwaltung der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB) 1914 bei der Firma Jung eine C 1'-Tenderlokomotive in Heißdampfausführung bestellte. Damit konnte der Beweis erbracht werden, dass auch bei Lokomotiven in der Feldbahn-Spurweite von 600 mm durch die Anwendung des Heißdampfes beachtliche Einsparungen an Wasser und Brennstoff sowie eine Leistungssteigerung möglich waren.

Mit 8,5 m<sup>2</sup> Heizfläche dürfte der in diese Lok eingebaute Schmidtsche Rauchrohrüberhitzer einer der kleinsten gewesen sein, der für deutsche Bahnen verwendet worden ist. Die Lokomotive lehnte sich konstruktiv an die zwischen 1906 und 1913 gelieferten Nassdampflokomotiven an (Bahnnummern 1 bis 7 in zweiter Besetzung), hatte jedoch einen um 20 mm größeren Laufkreisdurchmesser der gekuppelten Räder und mit 90 PSI fast die doppelte Leistung.

1920 hat man die Doppelflanschräder durch Spurkranzräder üblicher Bauart ersetzt. Alle Radsätze waren in einem Blech-Außenrahmen gelagert, angetrieben wurde der 3. Kuppelradsatz. Als Heißdampflokomotive hatte die Maschinen Kolbenschieber in den leicht geneigt angeordneten Zylindern,



die von einer außen liegenden Heusinger-Steuerung mit Kuhnscher Schleife bewegt wurden. Den Funkenfänger-Kobelschornstein, mit dem die Lokomotive geliefert worden war, hat die Werkstatt Friedland gegen einen Prüsmann-Schornstein getauscht und den Funkenfänger in die Rauchkammer verlegt. Der Dampfdom trug keine Sicherheitsventile wie bei den Nassdampflokomotiven, vielmehr saß auf dem Stehkesselscheitel ein Ramsbottom-Sicherheitsventil.

Aus dem Sandkasten konnten die Räder des Treibradsatzes von vorn gesandt werden. Dampfpeife und Läutewerk, ursprünglich auf dem Führerhausdach angeordnet, versetzte man später auf den Stehkessel

bzw. zwischen Schornstein und Dampfdom. Spätere Zugaben (1946) waren auch der Kohlekasten an der Führerhausrückwand und der in der Werkstatt Friedland gefertigte zweiachsige Wassertender.

Mit der Übernahme der Lokomotive Nr. 8<sup>II</sup> durch die Deutsche Reichsbahn zum 1. Januar 1950 erhielt sie die Betriebsnummer 99 3451, das Gattungszeichen K 34.4 und kurz darauf elektrische Beleuchtung durch Dampf-Turbogenerator rechts neben dem Schornstein. Die zum Lokbahnhof Anklam des Bw Pasewalk gehörende Lokomotive leistete im Restnetz der MPSB bis 1966 Dienst, wurde am 11. Oktober 1966 ausgemustert und wenig später im Raw Görlitz zerlegt. **M.W.**

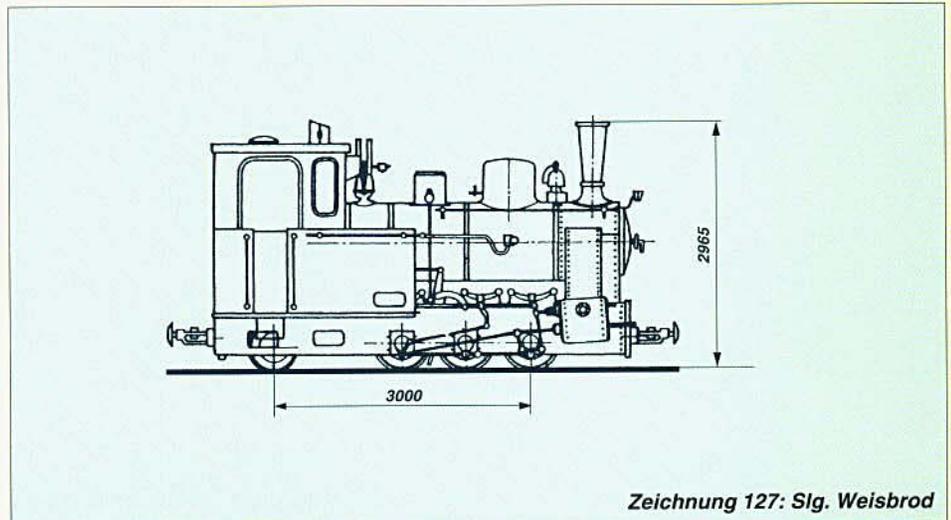
### Lieferfirma:

Arnold Jung, Jungenthal 1 Stück

### Betriebsnummer:

99 3451

**Bild 126 (oben):** So sah die „VAN DER LANCKEN“ bei ihrer Fertigstellung bei Arn. Jung im Jahre 1914 aus. Bei der MPSB erhielt die 600-mm-Lokomotive später einen zweiachsigen Tender, bei der Deutschen Reichsbahn 1950 die Betriebsnummer 99 3451.  
**Abb.: Archiv Obermayer**



**Zeichnung 127: Slg. Weisbrod**

# BR 99<sup>346</sup>

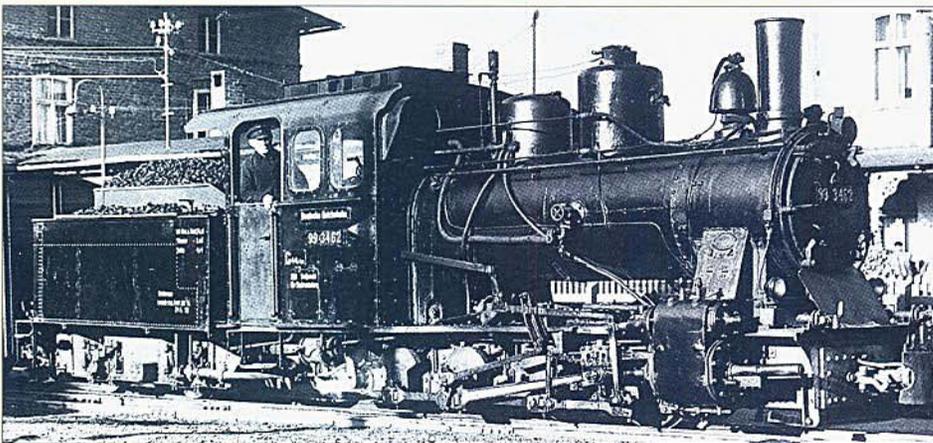
# MPSB

## Bauart D h2

### 1. Baujahr 1925/1934

99 3461/3462: Spurweite 600 mm

Gattungszeichen	K 44.4	Rostfläche	0,60/0,75 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	650 mm	Verdampfungsheizfläche	21,66/27,10 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	7,65/11,25 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	290/310 mm
Länge über Mittelpuffer	9790/10325 mm	Kolbenhub	300 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	14,70/16,50 t
Kesselüberdruck	12/14 bar	Lokdienstlast	14,70/16,50 t
Wasservorrat	3,80/3,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,20/1,50 t



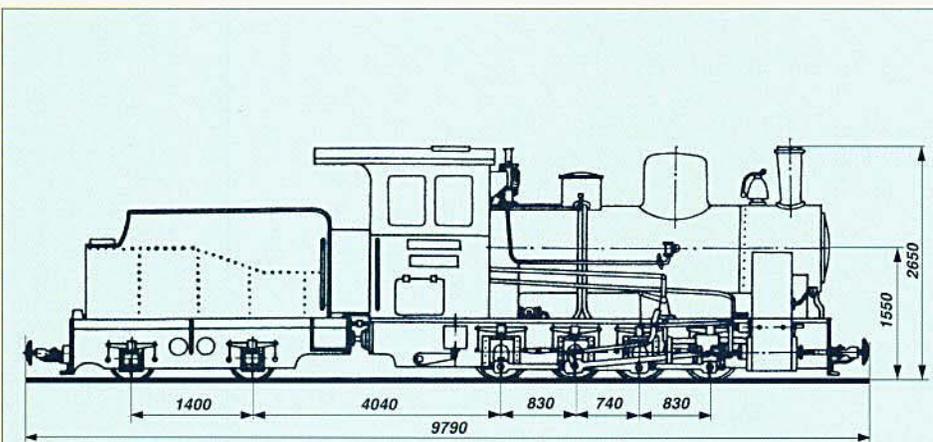
Die Vergabe der Betriebsnummern 99 3461 und 99 3462 an die ehemaligen Bahnnummern 9<sup>II</sup> und 12<sup>II</sup> der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn ist eine der Unkorrektheiten des Umzeichnungsplanes vom Dezember 1949. Es wird der Eindruck erweckt, als handele es sich um baugleiche Lokomotiven ein und desselben Herstellers.

Gemeinsam ist beiden Lokomotiven jedoch nur die Ausbildung als vierfach gekuppelte Heißdampflokomotive mit Schlepptender. Die als 99 3461 eingenummerte Lokomotive ist von der MPSB 1925 bei Vulcan in Stettin-Bredow bestellt und im Oktober desselben Jahres mit der Fabriknummer 3852 geliefert worden. Die im Ausbau befindliche

Strecke Brohm–Groß Daberkow südlich von Friedland erforderte eine Lokomotive mit großem Aktionsradius. Es war nach der 1914 beschafften Bahnnummer 8<sup>II</sup> (99 3451) die zweite Heißdampflokomotive im Bestand der MPSB. Sie hatte, wie bei der Feldbahnspurweite gebräuchlich, ein Außenrahmen-Fahrgestell. Die leicht geneigten Zylinder trieben den 3. Radsatz an. Die indizierte Leistung wird mit 150 PS angegeben. Der zweiachsige Tender fasste 3,8 m<sup>3</sup> Wasser und 1,2 t Kohle. Die Maschine blieb bis zur Betriebseinstellung 1969 im Dienst und wurde dann verkauft. Sie fährt heute bei der französischen Touristenbahn Froissy–Dompierre in der Nähe von Amiens.

Die ehemalige Bahnnummer 12<sup>II</sup> (99 3462) entstammt einer Lieferung von drei Lokomotiven, die Orenstein & Koppel 1930 (Fabriknummer 12 178) und 1934 (Fabriknummern 12 494, 12 518) fertigte und die die MPSB mit den Bahnnummern 10<sup>II</sup> bis 12<sup>II</sup> einordnete. Die Lokomotiven 10<sup>II</sup> und 11<sup>II</sup> beanspruchte die sowjetische Besatzungsmacht als Reparationsleistung. Die drei Maschinen waren nicht nur die größten der MPSB, sondern mit einer indizierten Leistung von 250 PS auch die leistungsfähigsten. Der Hersteller hatte auch bei diesen Lokomotiven das für Regelspurlokomotiven zutreffende Gattungsschild G 44.4 angebracht, das zumindest bei der 99 3462 bis zur Ausmusterung an der Lokomotive verblieb. Die Radsätze waren in einem Blech-Außenrahmen gelagert, der Antrieb erfolgte auf den 3. Radsatz. Die außen liegende Heusinger-Steuerung bewegte Kolbenschieber der Regelbauart. Bei den oberhalb der Achslager liegenden Blattfedern waren die der beiden vorderen und die der bei-

Fortsetzung auf Seite 67 unten



Zeichnung 130 (99 3461): Slg. Weisbrod

### Lieferfirmen:

Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft  
Vulcan, Stettin-Bredow 1 Stück  
Orenstein & Koppel, Nowawes 1 Stück

### Betriebsnummern:

99 3461 / 99 3462

**Bild 128:** Erste Neuerwerbung der MPSB nach dem Ersten Weltkrieg war 1925 diese später als 99 3461 bezeichnete Lok von Vulcan. **Abb.: K. Kieper**

**Bild 129:** Schon über seitliche Einstiege verfügte die spätere 99 3462, die 1934 von O&K zur MPSB kam. **Abb.: K. Kieper**

<b>Spurweite</b>	<b>600 mm</b>		
Gattungszeichen	K 22.6	Rostfläche	0,47 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	630 mm	Verdampfungsheizfläche	21,40 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	240 mm
Länge über Mittelpuffer	5570 mm	Kolbenhub	300 mm
Höchstgeschwindigkeit	18 km/h	Lokreibringlast	12,00 t <sup>1)</sup>
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	12,00 t
Wasservorrat	0,8 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,60 t
<i>mit Wassertender: LüP 8600 mm; Wasser 1,8 m</i>			

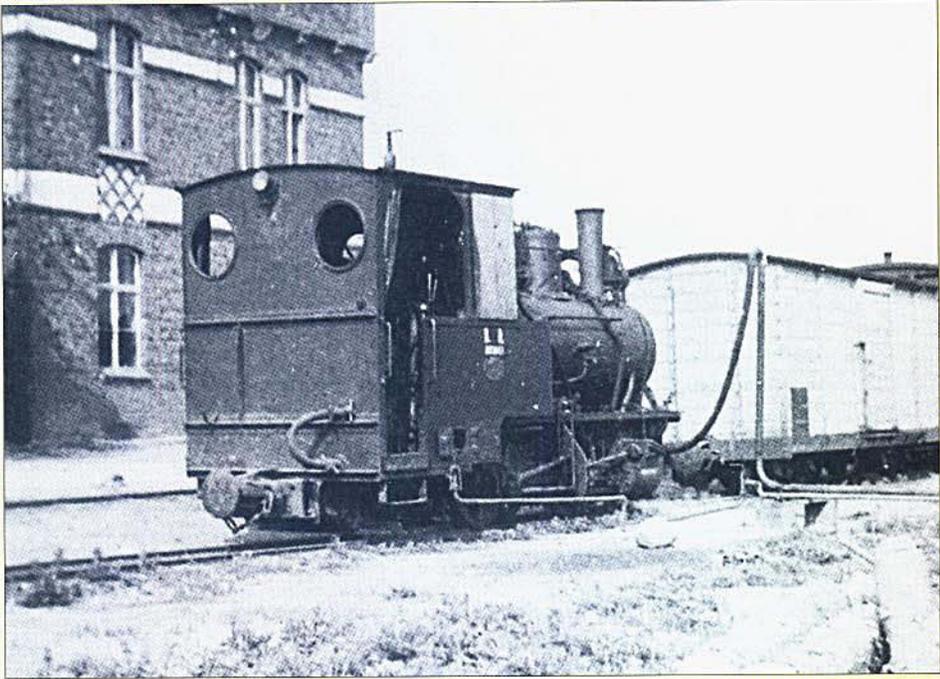
# BR 99<sup>365</sup>

## MPSB

### Bauart B n2t

### 1. Baujahr 1940

Bis zum 20. September 1945 hatte die sowjetische Besatzungsmacht außer der Strecke Anklam–Friedland das gesamte Netz der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn demontiert und in die Sowjetunion abgefahren. Mit dem Gleismaterial verschwand auch der größte Teil des Rollmaterials, unter anderem 19 Lokomotiven. Als die Sowjets im Mai 1946 mit SMAD-Befehl Nr. 75 die Genehmigung zum teilweisen Wiederaufbau der MPSB gegeben hatten, fehlte es auch an Lokomotiven. In Woldegk fanden sich zwei abgestellte Baulokomotiven, die, obgleich von verschiedenen Herstellern stammend, weitgehend baugleich waren. Eine der zweifach gekuppelten Nassdampf-Tenderlokomotiven hatte die Firma Jung im Jahre 1941 mit der Fabriknummer 9296 an die Leipziger Bau-firma Brangsch geliefert. Die andere Maschine, von der der Eigentümer nicht ermittelt werden konnte, war 1940 bei Krauss-Maffei mit der Fabriknummer 15 793 gefertigt worden. Die Lokomotiven transportierte man zur Hauptwerkstatt Friedland und hat sie dort wieder betriebsfähig hergerichtet. Die Lokomotive von Jung stand 1947 dem Betriebsdienst zur Verfügung, die Krauss-Maffei-Lok erst 1949. Um sie wenigstens notdürftig für den Streckendienst tauglich zu machen, ist ihnen je einer der alten Wassertender mit 1 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen beige-stellt worden. Die Lokomotive von Jung erhielt die Bahnnummer 21 in vierter Besetzung, die von Krauss-Maffei die Bahnnummer 22 in vierter Besetzung. Bei der Übernahme der MPSB durch die DR im Jahre 1949 erhielten die Lokomotiven die Betriebsnummern 99 3651 (Bahnnummer 22<sup>IV</sup>) und 99 3652 (Bahnnummer 21<sup>IV</sup>). Die geringe Kesselleistung von 60 PSI und



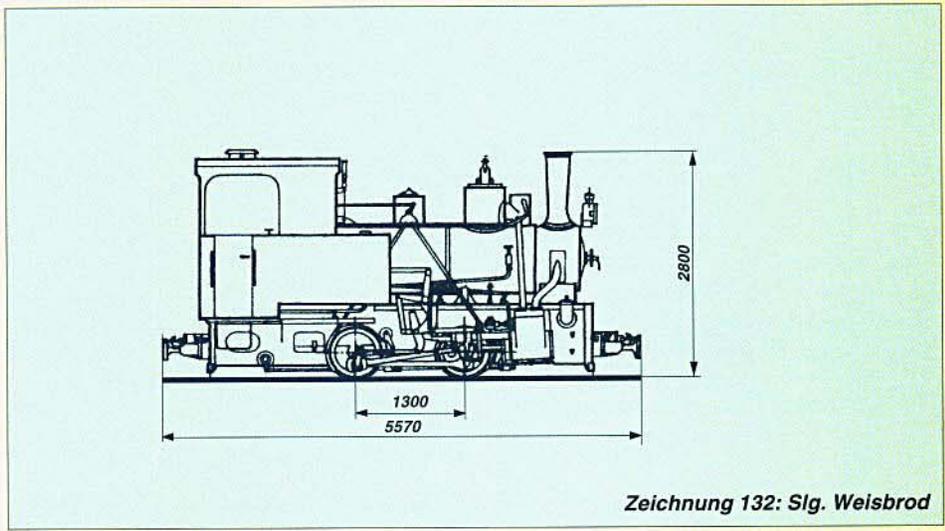
die zulässige Geschwindigkeit von 18 km/h machten die Baulokomotiven für den Streckendienst wenig geeignet. Die Lokomotiven hatten einen innen liegenden Blechrahmen mit zwei fest gelagerten Radsätzen bei 1300 mm Achsstand. Der große Dampfdom trug zwei Sicherheitsventile. Aus dem Sandkasten hinter dem Dom konnten mit einem Handsandstreuer die Räder des 1. Radsatzes von vorn, die des 2. Radsatzes von hinten gesandet werden. Die 99 3651 verkehrte auf der Strecke Jarmen Nord–Schmarsow, die 99 3652 war kurzzeitig an die Zuckerfabrik Anklam vermietet. 1956 hat die DR beide Lokomotiven an die Kieswerke Doberlug-Kirchhain verkauft. **M.W.**

**Bild 131:** Als Baulokomotive entstand diese Maschine erst 1940 bei Krauss-Maffei. Bereits 1956 wurde sie als 99 3651 von der MPSB an die Kieswerke Doberlug-Kirchhain verkauft. **Abb.: Archiv Obermayer**

<b>Lieferfirmen:</b>	
Krauss-Maffei, München	1 Stück
Arnold Jung, Jungenthal	1 Stück
<b>Betriebsnummern:</b>	
99 3651 und 3652	

Fortsetzung von Seite 66

den hinteren Radsätze durch Ausgleichhebel verbunden, sodass die Lokomotive in vier Punkten abgestützt war. Der große Dampfdom in Langkesselmitte trug zwei Pop-Sicherheitsventile. Aus dem Sandkasten hinter dem Dom konnten die Räder des 1. und 4. Radsatzes von vorn gesandet werden. Bei der DR erhielt die Lokomotive elektrische Beleuchtung durch Dampf-Turbogenerator links neben dem Schornstein. Die ursprüngliche Bremsausrüstung (Dampfbremse und Wurfhebelhandbremse) ist auch bei der DR nicht verändert worden. Die bis zur Betriebseinstellung 1969 beim Lokbahnhof Anklam beheimatete Maschine ist 1970 betriebsfähig an die Dampfkleinbahn Mühlenstroth verkauft worden. **M.W.**



# BR 99<sup>400</sup>

## Heeresfeldbahn

**Bauart C n2t**  
**1. Baujahr 1915**

Bei einer der ersten Lokomotivzählungen nach Ende des Zweiten Weltkriegs wurde auf dem Gebiet der Rbd Dresden eine dreifach gekuppelte Nassdampflokomotive vorgefunden, welche die Fabriknummer 7833 des Herstellers Orenstein & Koppel trug. Die Schmalspurlok war ursprünglich für Russland gebaut worden, gelangte jedoch ab Lieferwerk zu den deutschen Heeresfeldbahnen, wo sie unter der Heeresfeldbahnnummer 323 eingesetzt wurde.

Im Jahre 1918 war die Lok auf polnischem Territorium verblieben, und die Polnischen Staatsbahnen hatten sie in die Gattung C 6, eine Sammelgattung für Schmalspur-Dreikuppler unterschiedlicher Bauart und Herkunft, eingereiht. 1942 war die Lokomotive wieder in deutschen Besitz gelangt und hatte die Heeresfeldbahnnummer 4001 erhalten. Weitere Lokomotiven gleicher Bauart und vom gleichen Hersteller standen nach dem Ersten Weltkrieg bei ostpreussischen Kleinbahnen im Einsatz, darunter eine Maschine, welche noch die Reichs-

Spurweite	750 mm		
Gattungszeichen	K 33.6	Rostfläche	-- m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	600 mm	Verdampfungsheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	220 mm
Länge über Mittelpuffer	5400 mm	Kolbenhub	-- mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	11,50 t
Kesselüberdruck	-- bar	Lokdienstlast	11,50 t
Wasservorrat	-- m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	-- t

bahn-Betriebsnummer 99 2501 erhalten hatte. Das Schicksal jener Lok ist nicht völlig geklärt. Die auf dem Gebiet der SBZ verbliebene Heeresfeldbahnlok 4001 indes gelangte zur Deutschen Reichsbahn und wurde, weil sie keine Kriegsschäden aufwies, sofort in Betrieb genommen. Der Einfachheit halber stellte man ihrer Heeresfeldbahnnummer die Stammmnummer 99 voran, sodass ihre nunmehrige Reichsbahn-Betriebsnummer 99 4001 lautete. Baulich bot die Lok kaum Besonderheiten. Sie besaß ein Innenrahmen-Fahrgestell und ein Zweizylinder-Nassdampftriebwerk mit Antrieb des dritten Kuppelradsatzes. Gedrungene Kesselbauart, große seitliche Wasserkästen und ein recht geräumiges Führerhaus waren charakteristisch für die von O & K kreierte Bauform dreifach gekuppelter Schmalspurlok. Wir dürfen mit Recht annehmen, dass der hier vorgestellte Loktyp zum konstruktiven Vorbild der ab 1939 geplanten, aber kaum gebauten Kriegsdampflokomotive KDL 12 wurde. Obgleich

von der Lok 99 4001 wenige technische Daten zur Verfügung stehen, sprechen neben der Gesamtarchitektur der Maschine auch die verbürgten Angaben über Treibraddurchmesser und Lokmasse dafür, denn sie sind mit denen des KDL-12-Entwurfs identisch. Das der 99 4001 zugeteilte Betriebsgattungszeichen war zweifellos unrichtig, es hätte K 33.4 lauten müssen. Bereits 1948 wurde die Lok außer Dienst gestellt und im November 1950 an die Maxhütte Unterwellenborn verkauft.

Ein Einsatz bei der dortigen Werkbahn ist jedoch zweifelhaft, denn zu diesem Zweck hätte man die Maschine auf 1000-mm-Spur umpfeuern müssen. **H.W.**

### Lieferfirma:

Orenstein & Koppel, Nowawes 1 Stück

### Betriebsnummer:

99 4001

# BR 99<sup>405</sup>

## Österr. Heeresfeldbahn

**Typ 3**  
**Bauart D n2v**  
**1. Baujahr 1907**

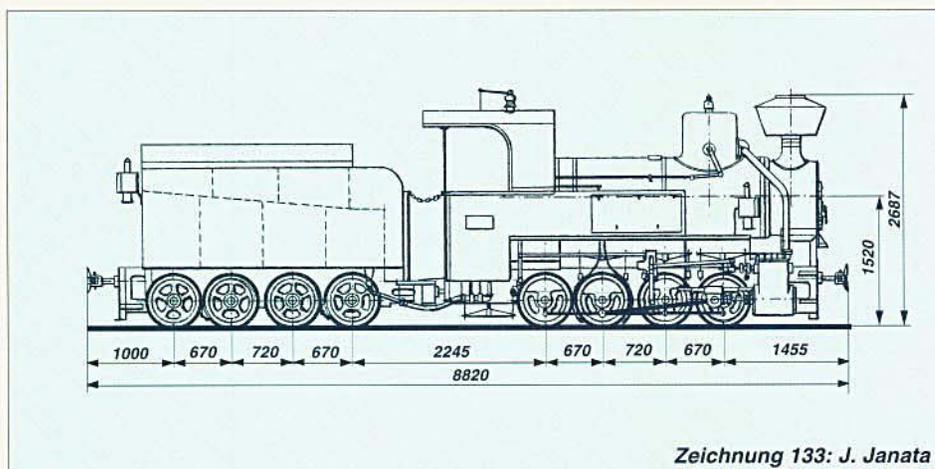
Spurweite	750 mm		
Gattungszeichen	K 44.5	Rostfläche	0,60 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	600 mm	Verdampfungsheizfläche	28,94 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	236/350 mm
Länge über Mittelpuffer	8820 mm	Kolbenhub	300 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	23,00 t
Kesselüberdruck	17 bar	Lokdienstlast	23,00 t
Wasservorrat	4,6 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,50 t

Bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges ließ die österreichische Heeresleitung bei einheimischen Lokomotivfabriken zahlreiche Schmalspurlokomotiven für den Einsatz bei Heeresfeldbahnen bauen. Einer der spe-

ziell für militärische Zwecke entwickelten Konstruktionen, einem Nassdampf-Vierkuppler mit Schlepptender, lag ein Entwurf der Lokomotivfabrik der Österreichischen Staatseisenbahngesellschaft (StEG) zu

Grunde. Bemerkenswert an diesem Entwurf war das vorgesehene Zweizylinder-Verbundtriebwerk. Obgleich der Einsatz der Lok unter Kriegsbedingungen eigentlich eine möglichst einfache Bauart erforderte, hegte die k.u.k. Heeresleitung keinerlei Bedenken gegen die Verwendung des Verbundtriebwerkes. Die gewählte Bauart bewährte sich gut; die Kriegereignisse führten jedoch dazu, dass die Maschinen über ganz Osteuropa verstreut waren. Einige Lokomotiven gelangten später zu den PKP, andere verblieben in der Tschechoslowakei, Ungarn, Jugoslawien und Russland. Wenige Exemplare kamen zu österreichischen Privatbah-

Fortsetzung auf Seite 69



Zeichnung 133: J. Janata

### Lieferfirma:

Lokomotivfabrik der StEG, Wien 1 Stück

### Betriebsnummer:

99 4051 (Ex-DRG 99 2571)

**Spurweite** 750 mm

Gattungszeichen	K 33.3
Treib- und Kuppelraddurchmesser	600 mm
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm
Länge über Mittelpuffer	5630 mm
Höchstgeschwindigkeit	15 km/h
Kesselüberdruck	12 bar
Wasservorrat	0,80 m <sup>3</sup>

Rostfläche	0,76 m <sup>2</sup>
Verdampfungsheizfläche	17,63 m <sup>2</sup>
Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Zylinderdurchmesser	210 mm
Kolbenhub	300 mm
Lokreibungslast	9,80 t
Lokdienstlast	9,80 t
Kohlevorrat	0,50 t

# BR 99<sup>430</sup>

ehem. Werklok der  
O&K-Typenreihe

Bauart C n2t

1. Baujahr 1920

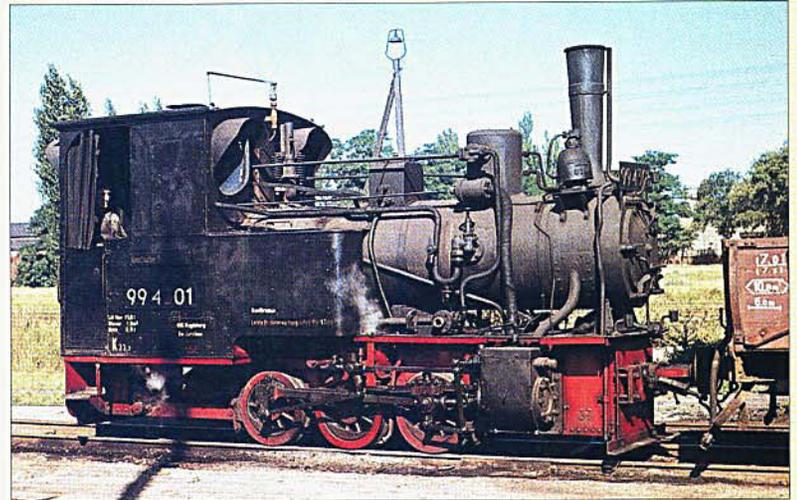
Im Jahre 1948 übernahm die Kreisbahn Jerichow I eine dreiachsige ehemalige Werklokomotive, die einer von Orenstein & Koppel aufgelegten Typenreihe angehörte. Die Maschine trug die Fabriknummer 9418 und hatte ursprünglich der Zuckerfabrik Gommern gehört, welche sie ausschließlich im Zubringerdienst zur KJl verwendet hatte. Nach Übernahme der Kreisbahn Jerichow I durch die Deutsche Reichsbahn sollte die Lok die Betriebsnummer 99 4301 erhalten, wurde zunächst aber irrtümlich in 99 4401 umgezeichnet. Letztere Betriebsnummer war ursprünglich für eine andere Lokomotive vorgesehen, welche dann endgültig als 99 4721 eingereiht wurde. 1956 wurde die fälschlich als 99 4401 bezeichnete Lokomotive umgezeichnet und erhielt ihre bereits im Umzeichnungsplan vorgesehene Betriebsnummer 99 4301.

Aus Sparsamkeitsgründen ersetzte man bei den Lokschildern, deren Ziffern aus poliertem Aluminiumblech bestanden, die zweite Ziffer der Ordnungsnummer durch eine aus einfachem Stahlblech angefertigte 3. Daher war auf Fotos der Lok die Ziffer 3 stets schlecht lesbar und zugleich untrügliches Indiz für die vorgenommene Korrektur der Ordnungsnummer. Von der Lok selbst ist wenig Rühmliches zu berichten – sie war klein, wenig leistungsfähig und für den Zugdienst ungeeignet. Fahrgestell, Kessel, Führerhaus und Sondereinrichtungen entsprachen Bauformen, wie sie allgemein für Werklokomotiven verwendet wurden.

Die Ausführung der Lok wirkte im ganzen sehr konservativ; lediglich die Heusinger-Steuerung stellte eine Konzession an zur Entstehungszeit der Maschine moderne Baugrundsätze dar. Im Jahre 1957 erhielt die Maschine elektrische Beleuchtung und im Jahre 1964 war man gezwungen, einen neuen Stehkessel einzubauen.

Ein reichliches Jahr später wurde 99 4301 ausgemustert und an die Ballerstedt KG in Pretzien abgegeben. 1967 wurde die Ma-

**Bild 134:**  
99 4301  
rangiert im  
Sommer  
1965 im  
Bahnhof  
Burg. 1920  
wurde sie  
von O&K  
geliefert.  
1948 kam  
sie zur  
Kreisbahn  
Jerichow I.  
**Abb.:**  
K. Kieper



schine endgültig abgestellt, aber im Jahre 1975 äußerlich aufgearbeitet. Lange Zeit stand die Lok dann als technisches Denkmal am Bahnhof Gommern und ihre seitlichen Lokschilder mit den ungleichen Ziffern, welche sie bis zuletzt behielt, gaben Anlass zu mannigfaltigen Spekulationen. Wenn sie schon kein lokomotivgeschichtlich besonders wertvolles Ausstellungsstück war, konnte sie doch den Ruhm für

## Lieferfirma:

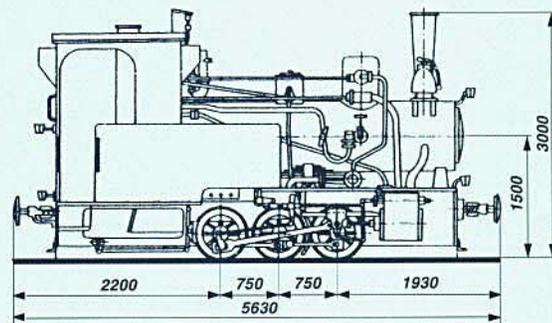
Orenstein & Koppel, Nowawes 1 Stück

## Betriebsnummer:

99 4301

sich in Anspruch nehmen, ständiges Streitobjekt von Hobby-Eisenbahnern und Lokstatistikern zu sein.

H.W.



Zeichnung 135: Slg. Weisbrod

Fortsetzung von Seite 68

nen und zur Österreichischen Staatsbahn. Zu den von den Polnischen Staatsbahnen übernommenen Lok gehörte die 1907 von der Lokfabrik StEG unter der Fabriknummer 3453 abgelieferte Maschine. Ursprünglich als Bahnnummer 3.09 der Österreichischen Heeresfeldbahnen eingereiht, erhielt sie bei den PKP nach erfolgter Umspurung von 700 auf 750 mm die Bahnnummer 4312. 1942 gelangte die Lok in deutschen Besitz und erhielt die Betriebsnummer 99 2571. Das zugeteilte Gattungszeichen war falsch

und hätte K 44.3 lauten müssen. Möglicherweise erfolgte die geplante Umzeichnung nicht, denn nach 1945 soll die Maschine noch unter ihrer polnischen Nummer im Einsatz gestanden haben. Die Lok war nach dem Zweiten Weltkrieg bei der Rbd Dresden vorgefunden und dem Bw Wilsdruff zugeteilt worden. Anfang 1953 zeichnete man die Maschine schließlich in 99 4051 um. Im Betriebseinsatz stand 99 4051 jedoch nicht mehr. Für eine auf dem Territorium der heutigen ega (Gartenbauausstellung) in Erfurt

geplante Pioniereisenbahn vorgesehen, wurde die Lok zwecks Aufarbeitung ins Raw Meiningen überführt. Da der Rat der Stadt jedoch von der Errichtung der Parkeisenbahn Abstand nahm, wurde die Lok im Herbst 1953 verschrottet. Bemerkenswert an ihrer Konstruktion war neben Verbundtriebwerk, Joysteuering, halb offenem Führerhaus und Kobelschornstein mit Rihosek-Funkenfänger der große vierachsige Tender, dessen Radsätze in einem Innenrahmen gelagert waren.

H.W.

# BR 99<sup>450</sup> Kreis Jerichow I

**Bauart D n2t  
1. Baujahr 1924**

An dieser Stelle soll ausnahmsweise keine Lokbeschreibung stehen, sondern auf einen Umstand hingewiesen werden, der Fachleuten und Hobbyeisenbahnern zwar im Grundsatz, jedoch nicht in allen Details bekannt ist:

Bei der Einreihung der schmalspurigen (und ebenso der normalspurigen) ehemaligen Privatbahnlokomotiven in den Betriebspark der Deutschen Reichsbahn ab 1949 unterliefen zahlreiche Fehler, welche später nur zum Teil (und dabei mitunter wie-

derum unrichtig) korrigiert wurden. Was die Schmalspurlok anbelangte, so waren die Fehler und Ungereimtheiten bei den von der Kleinbahn des Kreises Jerichow I übernommenen Maschinen besonders eklatant. Wie bereits erwähnt, wurde die Lok 99 4301 zunächst versehentlich als 99 4401 bezeichnet; und die als 99 4401 vorgesehene Maschine musste, um eine Doppelbesetzung zu vermeiden, endgültig die Betriebsnummer 99 4721 erhalten. Geradezu chaotisch gestaltete sich aber die Einreihung einiger Lok in die Unterbaureihe 99<sup>450</sup>. In die Nummerngruppe ab 99 4501 wurden nicht nur die C-Kuppler der ehemaligen Prignitzer Kreiskleinbahnen, die anschließend vorgestellt werden, eingereiht, sondern ein von Orenstein & Koppel im Jahre 1924 gebauter D-Kuppler der KJI wurde zunächst als 99 4501 bezeichnet, während die anderen fünf ebenfalls von O & K gebauten Maschinen der KJI die DR-Betriebsnummern 99 4641 bis 4645 erhielten. Um eine erneute Doppelbesetzung zu umgehen (die Betriebsnummer 99 4501 hatte auch ein Dreikuppler der ehemaligen Prignitzer Kreiskleinbahnen) zeichnete man die „falsche“ 99 4501 in 99 4402 um. Über den Verbleib der umgezeichneten Lok ist nichts bekannt; dagegen ist verbürgt, dass die D n2t-Lok in ihrer Bauart und in den technischen Daten völlig mit den als 99 4642, 4643 und 4645 eingereihten Maschinen übereinstimmte. Die diesbezüglichen Angaben können daher der Beschreibung der BR 99<sup>464</sup> entnommen werden. **H.W.**

derum unrichtig) korrigiert wurden. Was die Schmalspurlok anbelangte, so waren die Fehler und Ungereimtheiten bei den von der Kleinbahn des Kreises Jerichow I übernommenen Maschinen besonders eklatant. Wie bereits erwähnt, wurde die Lok 99 4301 zunächst versehentlich als 99 4401 bezeichnet; und die als 99 4401 vorgesehene Maschine musste, um eine Doppelbesetzung zu vermeiden, endgültig die Betriebsnummer 99 4721 erhalten. Geradezu chaotisch gestaltete sich aber die Einreihung einiger Lok in die Unterbaureihe 99<sup>450</sup>. In die Nummerngruppe ab 99 4501 wurden nicht nur die C-Kuppler der ehemaligen Prignitzer Kreiskleinbahnen, die anschließend vorgestellt werden, eingereiht, sondern ein von Orenstein & Koppel im Jahre 1924 gebauter D-Kuppler der KJI wurde zunächst als 99 4501 bezeichnet, während die anderen fünf ebenfalls von O & K gebauten Maschinen der KJI die DR-Betriebsnummern 99 4641 bis 4645 erhielten. Um eine erneute Doppelbesetzung zu umgehen (die Betriebsnummer 99 4501 hatte auch ein Dreikuppler der ehemaligen Prignitzer Kreiskleinbahnen) zeichnete man die „falsche“ 99 4501 in 99 4402 um. Über den Verbleib der umgezeichneten Lok ist nichts bekannt; dagegen ist verbürgt, dass die D n2t-Lok in ihrer Bauart und in den technischen Daten völlig mit den als 99 4642, 4643 und 4645 eingereihten Maschinen übereinstimmte. Die diesbezüglichen Angaben können daher der Beschreibung der BR 99<sup>464</sup> entnommen werden. **H.W.**

## Lieferfirma:

Orenstein & Koppel, Babelsberg 1 Stück

## Betriebsnummer:

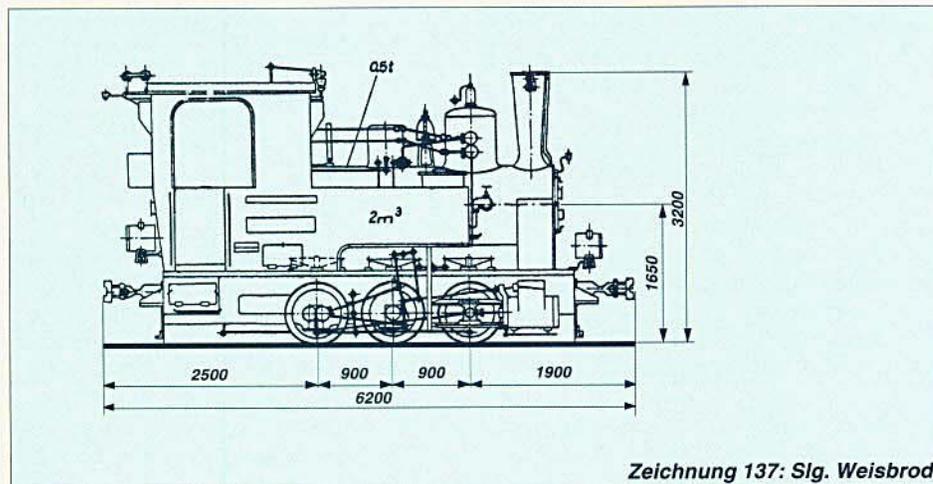
99 4501 (umgezeichnet in 99 4402)

# BR 99<sup>450</sup> Prignitzer KB

**Bauart C n2t  
1. Baujahr 1897**

<b>Spurweite</b>	<b>750 mm</b>
Gattungszeichen	K 33,5
Treib- und Kuppelraddurchmesser	750 mm
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm
Länge über Mittelpuffer	6200 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
Kesselüberdruck	12 bar
Wasservorrat	2,00 m <sup>3</sup>

Rostfläche	0,55 m <sup>2</sup>
Verdampfungsheizfläche	26,71 m <sup>2</sup>
Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Zylinderdurchmesser	250 mm
Kolbenhub	380 mm
Lokreibungslast	20,00 t
Lokdienstlast	20,00 t
Kohlevorrat	0,50 t



Zeichnung 137: Slg. Weisbrod

Für die in der Prignitz (Teil der Mark Brandenburg) gelegenen schmalspurigen Kleinbahnen, deren Struktur und Organisationsform im Laufe der Jahrzehnte mehrfach wechselten, wurden ausschließlich dreifach gekuppelte Lokomotiven beschafft. 1897 bis 1900 stellte man zunächst vier baugleiche Tenderlokomotiven, welche von der Sächsischen Maschinenfabrik, vorm. Richard Hartmann, Chemnitz, geliefert worden waren, in Dienst. Die Maschinen trugen Namen von Ortschaften in der Prignitz, wie z.B. DANNENWALDE, KYRITZ oder WITTENBERGE. Die Landesverkehrsverwaltung Brandenburg gab ihnen später die Bahnnummern 07-20, 07-21, 07-22 und 08-21. 1945 verbrachten die Besitzer die 07-21, Ex-KYRITZ, in die Sowjetunion; die anderen drei Maschinen blieben in der Prignitz und wurden 1949 von der DR übernommen. Sie erhielten die Betriebsnummern 99 4501 bis 4503. Obgleich in Sachsen gebaut, folgten die Lok weitgehend preußischen Baugrundsätzen. Sie besaßen ein Innenrahmen-Fahrgestell; angetrieben

Fortsetzung auf Seite 71

**Bild 136:** Im August 1968 steht die 99 4501 der Prignitzer Kleinbahnen im RAW Görlitz abgestellt. Geliefert wurde sie 1897 von Hartmann in Chemnitz. **Abb.:** K. Kieper

## Lieferfirma:

Sächsische Maschinenfabrik vorm. Richard Hartmann, Chemnitz 4 Stück

## Betriebsnummern:

99 4501 bis 99 4503

99 4504 / 99 4505: Spurweite 750 mm

Gattungszeichen	K 33.5	Rostfläche	0,60/0,50 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	750/800 mm	Verdampfungsheizfläche	33,00/26,00 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	300/240 mm
Länge über Mittelpuffer	6400/6059 mm	Kolbenhub	350/400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	15,50 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	15,50 t
Wasservorrat	1,75/1,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,80/0,60 t

# BR 99<sup>450</sup>

## Prignitzer KB

Bauart C n2t

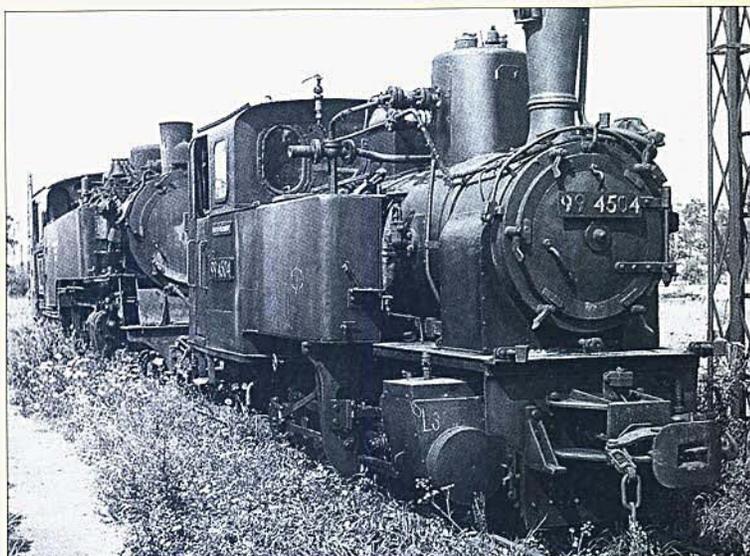
1. Baujahr 1906/1912

Nach den von Hartmann gelieferten Dreikupplern beschafften die späteren Prignitzer Kreiskleinbahnen zwei weitere C n2t-Lokomotiven, diesmal jedoch von Orenstein & Koppel. Die neuen Lok wurden 1906 bzw. 1907 abgeliefert. Das Landesverkehrsamt Brandenburg teilte ihnen später die Bahnnummern 07-25 und 07-24 zu. Während Lok 07-24 im Jahre 1945 in die UdSSR verbracht wurde, kam Lok 07-25 (O&K-Fabriknummer 2129) im Jahre 1949 zur DR und wurde in 99 4504 umgezeichnet. Die Hauptabmessungen der von O&K gebauten Lokomotiven unterschieden sich deutlich von denjenigen der Hartmann-Lok; außerdem waren die Maschinen wesentlich leistungsfähiger. Die Architektur der beiden Dreikuppler entsprach dem von Orenstein & Koppel nach 1918 bei allen Neukonstruktionen gepflegten Baustil und trug deutlich moderne Züge. Auch die Kesselbauart entsprach neuesten Erkenntnissen und war auf gute Verdampfungsleistung ausgerichtet. Eine Konzession an Althergebrachtes war jedoch die Verwendung der Allan-Trick-Steuerung. Die ursprünglich vorhandenen Kesselsicherheitsventile der Bauart Pop-Coale wurden nach einigen Jahren Betriebseinsatzes durch solche der Bauart Ackermann ersetzt. 99 4504 blieb bis zum Ende ihres Betriebseinsatzes in der Prignitz. Sie wurde im Oktober 1966 beim Lokbahnhof Perleberg des Bw Wittenberge ausgemustert.

Außer den von Hartmann und O&K an die Bahnen in der Prignitz gelieferten Dreikupplern mit etwa 5 t Radsatzfahrmasse gelangte im Jahre 1949 eine weitere Lok ähnlicher Bauart zur DR, die jedoch von Borsig gebaut und 1912 mit der Fabriknummer 8388 abgeliefert worden war. Im Gesamtaufbau und in den technischen Daten unterschied sich die Maschine deutlich von den Hartmann- bzw. O&K-Lokomotiven. Äußerlich ähnelte sie stark den normalspurigen Dreikupplern der Niederbarnimer Eisenbahn und der Teltower Kreisbahn.

Obleich die Leistung der Borsig-Lok etwas geringer war als diejenige der bereits vor-

**Bild 138:** Mit der 99 4504 und der 99 4505 erhielten die Prignitzer Kleinbahnen 1906 bzw. 1907 zwei weitere C-Kuppler, diesmal geliefert von O&K bzw. Borsig.  
**Abb.: Slg. Weisbrod**



gestellten Dreikuppler der Prignitzer Kreiskleinbahnen, waren ihre Laufeigenschaften wegen geringerer überhängender Massen wesentlich besser. Im Gegensatz zu den anderen Herstellern hatte Borsig seine Lokomotive mit der Heusinger-Steuerung ausgerüstet.

Die DR gab der ehemaligen Lok 07-26 der Prignitzer Kreiskleinbahnen die Betriebsnummer 99 4505 und setzte sie bis 1963

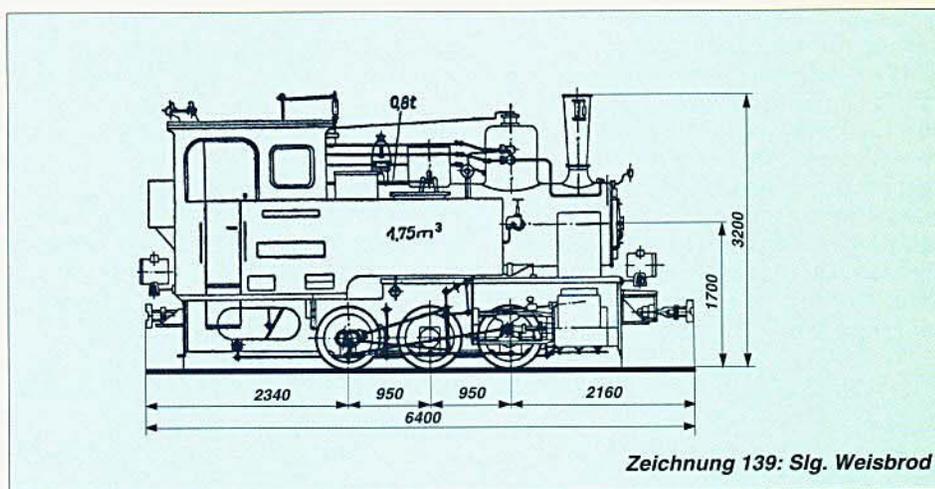
### Lieferfirmen:

Orenstein & Koppel, Nowawes	1 Stück
Borsig, Berlin-Tegel	1 Stück

### Betriebsnummern:

99 4504 / 99 4505

ein. Im September 1963 wurde die Lokomotive zerlegt. **H.W.**



Fortsetzung von Seite 70

wurde der dritte Kuppelradsatz. Genieteter Kessel mit kurzer Rauchkammer, Dampfdom mit gewölbter Decke, Ramsbottom-Sicherheitsventil, Dampfzylinder mit Flachschiebern preußischer Regelausführung, zweischienige Kreuzkopfführung und Allan-Trick-Steuerung waren charakteristische Merkmale. Die Bremsausrüstung bestand aus der üblichen Handbremse; außerdem war für die Abbremsung des Wagenzuges

die Haspel der Gewichtsbremse (einer vereinfachten Heberleinbremse) vorhanden. Während 99 4501 und 99 4502, abgesehen vom Austausch der Räder mit 680 mm Durchmesser gegen größere, bis zuletzt weitgehend dem Lieferzustand entsprachen, wurde 99 4503 Mitte der sechziger Jahre umgebaut. Sie erhielt einen vollständig geschweißten Ersatzkessel mit größerem Dampfdom und Ackermann-Sicher-

heitsventilen. Die DR beheimatete die Lok mehrmals um. Eine Zeitlang waren sie auf der Strecke Glöwen-Havelberg eingesetzt, gaben aber auch Gastspiele bei den Bw Jüterbog und Pasewalk. 99 4503 verblieb bis 1969 im Betriebseinsatz; die beiden anderen Lok sind bereits 1966 ausgemustert worden. 1974 hat ein privater Interessent die 99 4503 erworben und in seinem Garten in Bernau bei Berlin aufgestellt. **H.W.**

# BR 99<sup>451</sup>

## RSN / Umb. DR

Bauart C 1' n2t / C n2t  
1. Bauj. 1899 / Umb. 1966

99 4511 „alt“ / 994511 „neu“: Spurweite 750 mm

Gattungszeichen	K 34.5/33.5	Rostfläche	0,55/0,71 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	680/780 mm	Verdampfungsheizfläche	29,50/25,10 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	560/-- mm	Zylinderdurchmesser	260/250 mm
Länge über Mittelpuffer	6530/6450 mm	Kolbenhub	300/350 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	14,20/18,70 t
Kesselüberdruck	12/14 bar	Lokdienstlast	16,80/18,70 t
Wasservorrat	1,75/1,80 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,60/0,75 t



Von den sechs Dampflokomotiven, welche die ehemalige Kreisbahn Rathenow–Senzke–Nauen beschafft hatte, verblieben der Bahn nach 1945 nur zwei Maschinen. Eine davon war die Bahnnummer 3, von Krauss im Jahre 1899 unter der Fabriknummer 4111 abgeliefert. Zwei weitere baugleiche Lokomotiven (Bahnnummern 1 und 2, Krauss-Fabriknummern 4112 und 4113) verbrachten die sowjetischen Besatzer in die UdSSR. Alle drei Lokomotiven waren C-Kuppler mit hinterem Lauferradsatz. Blechrahmen mit nach außen gekröpftem hinteren Teil – die Kuppelradsätze lagerten im Innenrahmen, während der Lauferradsatz von den Rahmenwangen umschlossen wurde –, Scheibenräder mit ovalen Aussparungen, schräg auf den Zylindern angeordnete Schiebergehäuse, Heusinger-Steuerung und zweischieniger Kreuzkopf waren samt und sonders charakteristische Merkmale Krauss'scher C 1'-Tenderlok der Jahrhundertwende. Selbstverständlich waren letz-

ter Kuppelradsatz und Lauferradsatz zu einem Krauss-Helmholtz-Lenkgestell verbunden. Die Lokomotiven besaßen niedrig liegende Kessel mit hohen Schornsteinen und Dampfdomen. Seitliche, nur bis in Langkesselmitte reichende Wasserkästen und ein halboffenes Führerhaus waren weitere typische Details. Die ehemalige Bahnnummer 3 erhielt nach Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn die Betriebsnummer 99 4511. Die Lok war bis 1961 auf dem nach Kriegsende verbliebenen Reststück ihrer ehemaligen Stammstrecke zwischen Nauen und Kriele eingesetzt, gelangte dann auf die Insel Rügen und wurde im März 1965 dem Raw Görlitz zur Schadgruppe L 4 zugeführt. Damit endete die Existenz der 99 4511 in ursprünglicher Bauform.

Nach Eintreffen der Lok im Raw stellte man fest, dass der tatsächliche Arbeitsumfang den Rahmen einer Schadgruppe L 4 weit überschreiten werde, weil alle Großteile verschlissen waren. So erschien eine Gene-

ralreparatur nach der vorhandenen Konstruktion unzweckmäßig. Bei der Suche nach einem gangbaren Ausweg stieß man auf den Zeichnungssatz der bereits 1964 modernisierten 99 4701. Diese von Henschel 1914 gebaute Lok diente nun als Vorbild für den Neuaufbau der 99 4511. Statt einer Lok bayrischer Prägung verließ daher im Jahre 1966 eine im preußischen Baustil, wenn auch nach moderner Fertigungstechnologie, gestaltete Maschine die Richthalle des Raw.

Von der alten 99 4511 war fast nichts übrig geblieben. Die „neue“ 99 4511 war ein Dreikuppler ohne Lauferradsatz. Neu waren: einfacher Blechrahmen, Speichenradsätze, geschweißter Kessel, Dampfzylinder, Treib- und Kuppelstangen und Führerhaus. Einige Armaturen waren von der alten 99 4511 übernommen worden. Die erneuerte Lok gelangte zunächst auf die Insel Rügen, wurde aber noch 1966 nach Perleberg umbeheimatet. 1970 erhielt sie noch die EDV-Kontrollziffer, wurde aber bereits 1971 ausgemustert und als Denkmalslok an den Holiday-Park Hassloch/Pfalz verkauft. Seit 1999 steht die Maschine jedoch, äußerlich aufgearbeitet, in Jöhstadt (Sachsen). **H.W.**

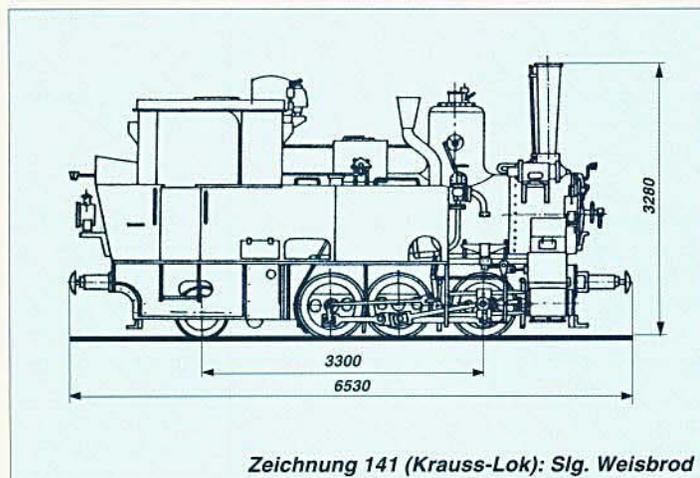
### Lieferfirma:

Krauss & Comp., München  
Umb. im Raw „DSF“, Görlitz 1 Stück

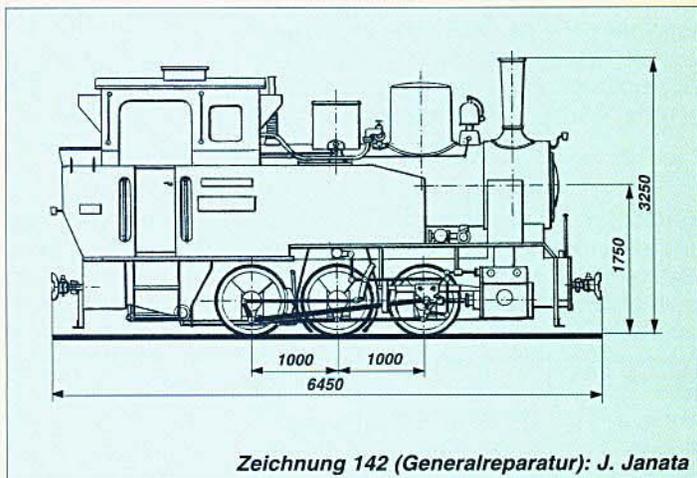
### Betriebsnummer:

99 4511

**Bild 140:** Seit 1999 bei der Preßnitztalbahn: 99 4511 der ehemaligen RSN. Es handelt sich um eine 1966 völlig neu aufgebaute Maschine, welche 1899 von Krauss geliefert worden war. **Abb.: M. Weisbrod**



Zeichnung 141 (Krauss-Lok): Slg. Weisbrod



Zeichnung 142 (Generalreparatur): J. Janata

<b>Spurweite</b>	<b>750 mm</b>		
Gattungszeichen	K 34.5	Rostfläche	0,62 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	700 mm	Verdampfungsheizfläche	31,20 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	450 mm	Zylinderdurchmesser	250 mm
Länge über Mittelpuffer	6150 mm	Kolbenhub	350 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	12,20 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienlast	14,50 t
Wasservorrat	1,60 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,60 t

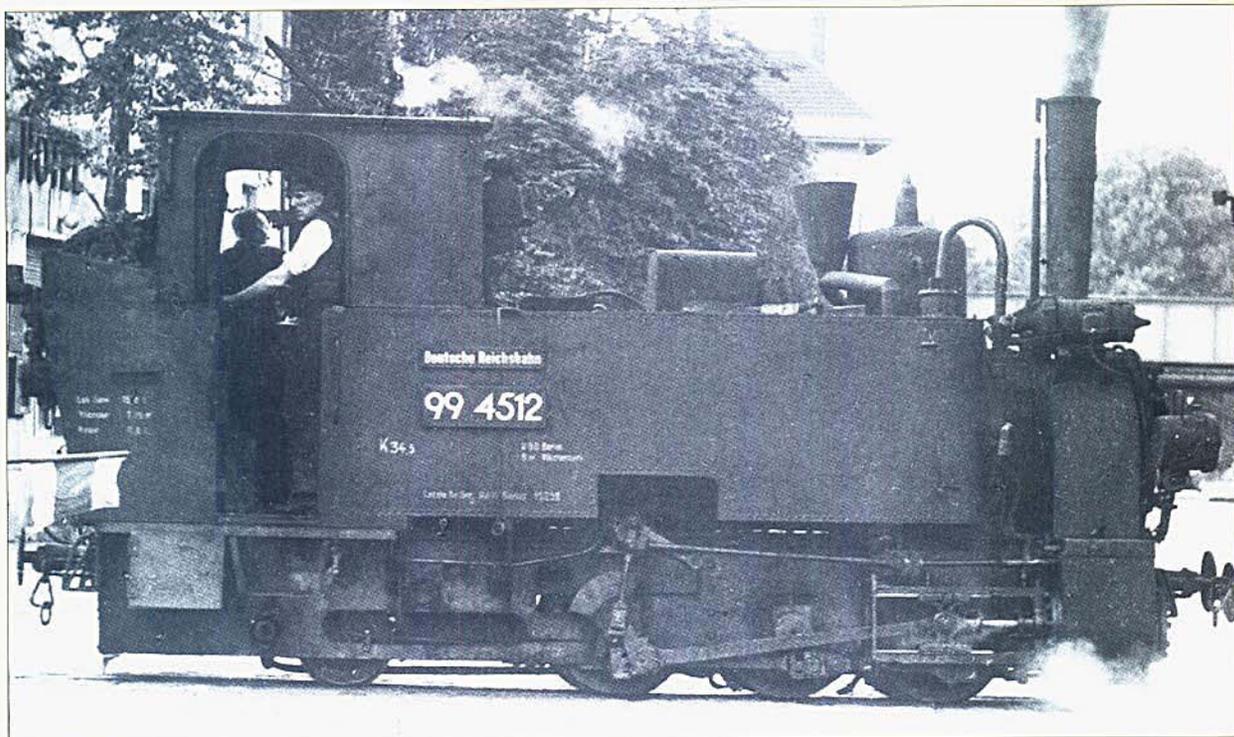
# BR 99<sup>451</sup>

## Rathenow-SN

### Bauart C1' n2t

### 1. Baujahr 1901

Von der Kreisbahn Rathenow-Senzke-Nauen kam neben 99 4511 eine weitere Tenderlokomotive mit hinterem Lauftragsatz zur Deutschen Reichsbahn, die einer Lieferung zweier baugleicher Lokomotiven von Orenstein & Koppel entstammte. Die ehemalige Bahnnummer 5 der RSN wurde bei der DR zur 99 4512, die zweite Lok war 1945 von den sowjetischen Besitzern re-



quiriert worden. Zur Fabriknummer der 99 4512 existieren unterschiedliche Angaben. Genannt werden sowohl die Fabriknummer 845 als auch die Fabriknummer 846. Auch die Fabriknummer 17 656 wird der Lokomotive zugeschrieben; dabei handelt es sich jedoch um die Werksnummer eines für die Maschine beschafften Ersatzkessels.

Die Lokomotive ähnelte – bedingt durch bereits bei der RSN vorgenommene Änderungen – der 99 4511, besaß aber einen durchgehenden Außenrahmen. Den ursprünglichen Kobelschornstein und die Kesselsicherheitsventile hatte die RSN gegen einen Schornstein der Regelausführung und

Pop-Sicherheitsventile getauscht. Außerdem war ein hinter dem Führerhaus befindlicher Kohlekasten angebaut worden.

Die Lokomotive besaß eine Lenkersteuerung nach O&K-Patent, welche eine schlechte Dampfverteilung bewirkte. Die unregelmäßigen Auspuffschläge ließen bei den Lokpersonalen den Spitznamen „Röchel-Anna“ für die Maschine aufkommen. Mangelhaft waren auch die Laufeigenschaften der 99 4512. Wegen der durch die RSN vorgenommenen Veränderungen am Rahmen neigte sie ständig zum Entgleisen. Die Deutsche Reichsbahn stellte die Lokomotive zum 1. April 1961 ab und musterte sie am 18. März 1964 aus. **H.W.**

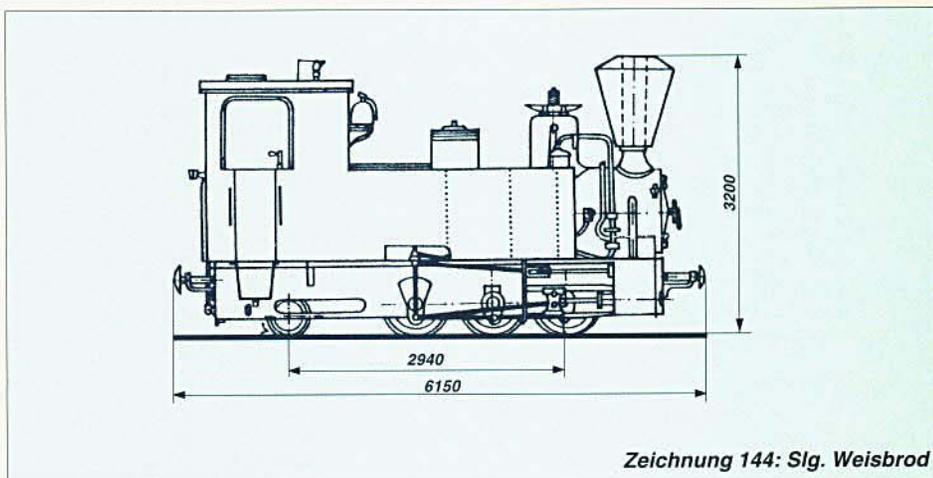
**Bild 143:** Dies war die „Röchel-Anna“ der Kreisbahn Rathenow-Senzke-Nauen mit der Lenkersteuerung von O&K und einer Spurweite von 750 mm. Die Lok von 1901, spätere 99 4512, wurde im Jahre 1964 im Raw Görlitz verschrottet. **Abb.: Archiv Kieper**

#### Lieferfirma:

Orenstein & Koppel, Nowawes 1 Stück

#### Betriebsnummer:

99 4512



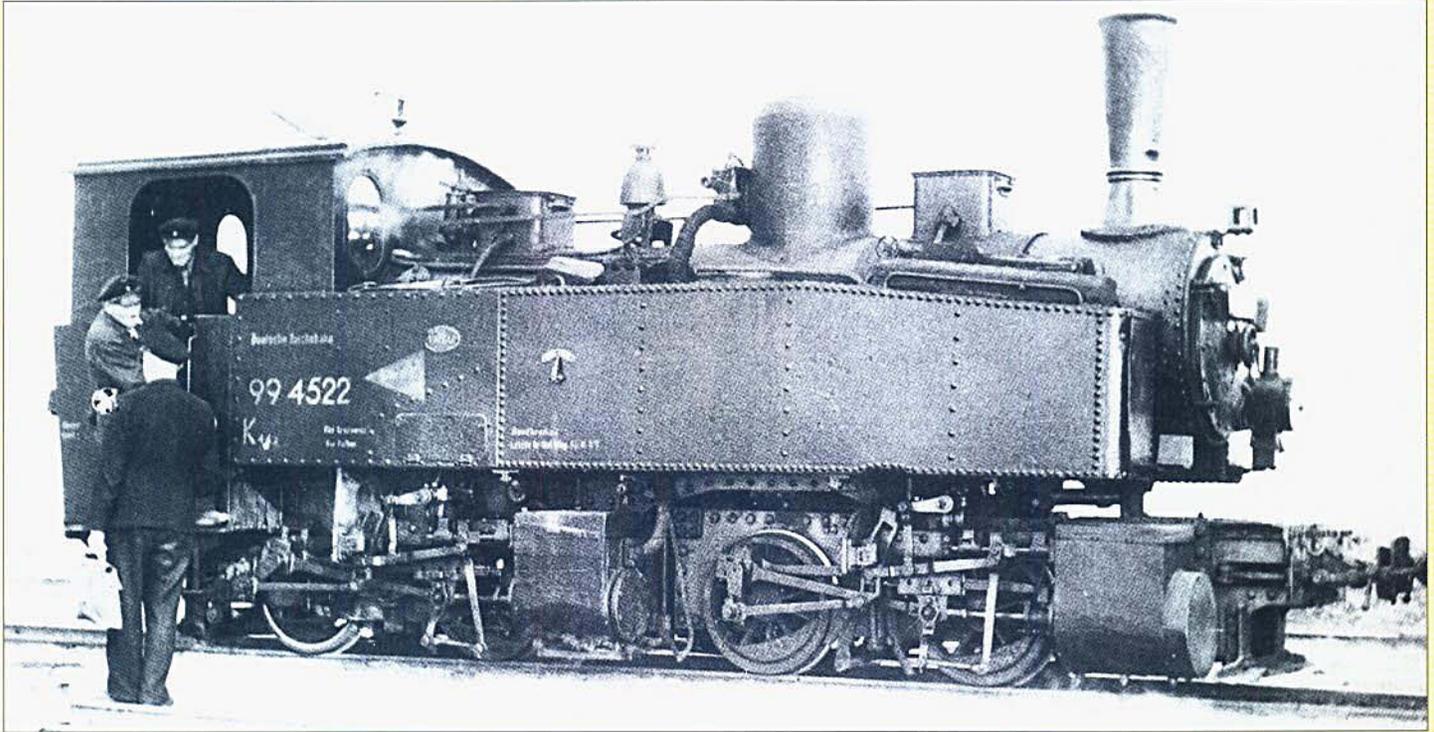
**Zeichnung 144:** Slg. Weisbrod

# BR 99<sup>452</sup>

## Lenz-Typ nn

Bauart B'B n4vt  
1. Baujahr 1902

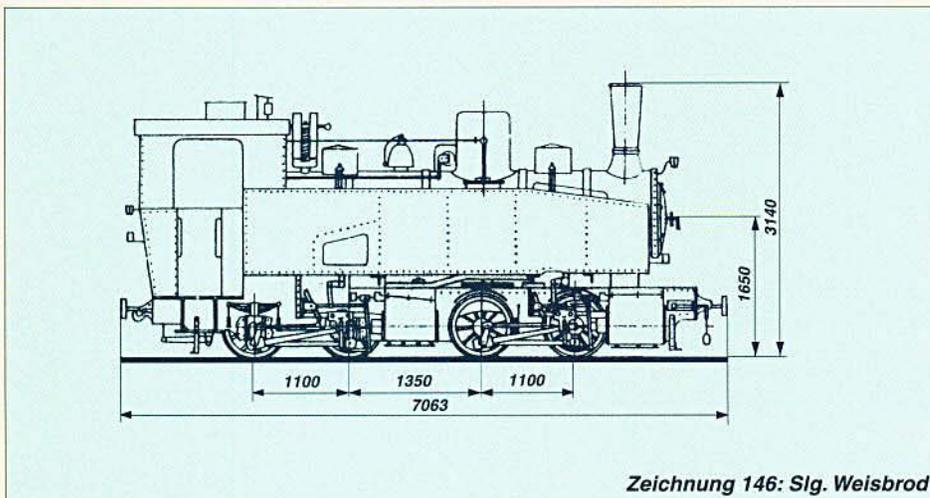
Spurweite	750 mm		
Gattungszeichen	K 44.5	Rostfläche	0,73 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	700 mm	Verdampfungsheizfläche	34,90 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	225/340 mm
Länge über Mittelpuffer	7063 mm	Kolbenhub	360 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	20,80 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	20,80 t
Wasservorrat	2,00 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,70 t



Für die von ihm erbauten und betriebenen Kleinbahnen hatte das Unternehmen von Lenz & Co. eine eigene Typenreihe von Lokomotiven entwickelt, welche sich an bewährte preußische Konstruktionen anlehnte oder bei Sondertypen zumindest preußische Baugrundsätze berücksichtigte. Zu den schmalspurigen Lenz-Typen gehörte der Typ nn, eine Mallet-Lok für 750 mm Spurweite. Wie bei vielen Lenz-Typen stammte der Entwurf des Typs nn von der Stettiner Firma Vulcan; die Lokomotiven wurden aber mit geringen Abweichungen auch von der Hanomag gebaut. Fünf in den Jahren 1902 bis 1911 gebaute Lok

dieses Typs waren für die Rügensch Kleinbahnen beschafft worden; sie hatten die Nummern 31<sup>nn</sup> bis 35<sup>nn</sup> nach dem Lenz-Schema erhalten. Die Lok 35<sup>nn</sup> stammte von der Hanomag, alle anderen hatte Vulcan geliefert. Nach Übernahme der Rügensch Kleinbahnen durch die Pommerschen Landesbahnen als 241 N 4405 bis 245 N 4405 bezeichnet, wurden die Lok schließlich bei der Deutschen Reichsbahn als 99 4521 bis 4525 eingereiht. Wie bei Mallet-Lok üblich, stützte sich der Kessel hinten auf dem Hauptrahmen, vorn auf dem Triebdrehgestell ab. Die Niederdruckzylinder trieben die vordere, die Hochdruckzylinder die hintere

Radsatzgruppe an. Die Bauart des Kessels folgte fast vollständig preußischen Normen; der Regler war aber nicht im Dampfdom, sondern in einem separaten Reglergehäuse untergebracht. Die Ausführung des Führerhauses, der Zylinderverkleidung und der Treibstangenlager wichen bei der Hanomag-Lok von den entsprechenden Baugruppen der Vulcan-Maschinen ab, ansonsten waren alle fünf Lok baugleich. Die Betriebsvorräte waren zu beiden Seiten des Langkessels untergebracht. Als einzige Bremsausrüstung war die Handbremse vorhanden. In den Jahren 1965 und 1966 wurden alle fünf Lok ausgemustert. Die Maschinen aus der Vulcan-Lieferung wurden zerlegt, während 99 4525 noch einige Zeit beim Wohnungsbaukombinat Neubrandenburg als Heizlok diente. **H.W.**



Zeichnung 146: Slg. Weisbrod

### Lieferfirmen:

Schiffswerft und Lokomotivfabrik  
Vulcan, Stettin-Bredow;  
Hanomag, Hannover-Linden 5 Stück

### Betriebsnummern:

99 4521 bis 99 4525

**Bild 145:** Fünf dieser Mallet-Lokomotiven kamen von 1902 bis 1911 nach Putbus auf die Insel Rügen. Als 99 4521 bis 4525 wurden sie dort zwischen 1963 und 1966 ausgemustert. **Abb.: Archiv Kieper**

<b>Spurweite</b>	750 mm		
Gattungszeichen	K 44.5	Rostfläche	0,80 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	750 mm	Verdampfungsheizfläche	35,86 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	300 mm
Länge über Mittelpuffer	6934 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	21,00 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	21,00 t
Wasservorrat	2,00 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,80 t

# BR 99<sup>453</sup>

## Trusebahn

Bauart D n2t  
1. Baujahr 1908

Die Trusebahn Wernshausen-Herges-Vogtei (1950 in Trusetal umbenannt) beschaffte in den Jahren 1908 bzw. 1924 von Orenstein & Koppel zwei vierfach gekuppelte Tenderlokomotiven. Die Maschinen hatten die Fabriknummern 3177 und 10 844. Sie erhielten die Namen GLÜCK AUF und TRUSETAL. Ihre Endradsätze waren nach Bauart Klien-Lindner ausgeführt und radial einstellbar. Die Klien-Lindner-Hohlachsen bedingten die Verwendung eines Außenrahmens. Das Nassdampftriebwerk war von üblicher Bauart; als Dampfsteuerung diente die Bauart Heusinger. Markante Merkmale der Lok waren das recht geräumige Führerhaus, die großen, vorn stark abgechrägten Wasserkästen und der niedrig liegende Kessel mit hohem Dampfdom.



Nach Übernahme der Trusebahn durch die DR erhielten die Lokomotiven die Betriebsnummern 99 4531 und 4532. Durch die ab Mitte der 50er Jahre allmählich erfolgte Verlagerung des Erztransports auf Seilhängebahnen oder auf die Straße wurden die Lok entbehrlich. 99 4531 wurde im Jahre 1962 ausgemustert, 99 4532 war bereits 1957 aus dem Bestand gestrichen worden, wurde jedoch 1958 dem Raw Görlitz zur Hauptuntersuchung zugeführt. Dort tauschte man zunächst die verschlissenen Klien-Lindner-Endradsätze gegen die mittleren Radsätze der 99 4531.

Infolge von Schwierigkeiten bei der Ersatzteilbeschaffung konnte die L 4 erst am 20. März 1962 beendet werden. Anschließend gelangte die Lok auf die Insel Rügen, wo sie meist nur abgestellt war. Im Juli 1963 wurde die Maschine schließlich dem Bw Zittau für den Rangierdienst zugeteilt. Wegen schlechter Lastverteilung und daraus resultierender Neigung zum Entgleisen war die Lok auch dort kaum einsetzbar, sodass sie erneut zwecks Durchführung von Bauartänderungen ins Raw Görlitz kam. Dort versah man vordere und hintere Pufferbohle mit Ballast, änderte Federung und Ausgleich und sah als Gegengewicht für die schwere Knorr-Luftpumpe ein Ballaststück im rechtsseitig an der Rauchkammer befindlichen Luftsauger vor. Fortan bewährte sich die Lokomotive im Verschiebedienst des Bw Zittau. Die dortigen Eisenbahner gaben ihr den Spitznamen „Hofdame“. In

den 70er Jahren erhielt die Lok einen Regler der sächsischen IV K, weil ihr ursprünglicher Regler defekt war.

Bereits Mitte der 80er Jahre plante man, die Maschine museal zu erhalten. Zum 34. MO-ROP-Kongress ist sie daher auf der Fahrzeugausstellung im Bahnhof Erfurt West gezeigt worden. Ende 1991 lief die Kesselfrist ab. Die 99 4532 blieb im Lokschuppen des Bw Zittau hinterstellt. **H.W.**

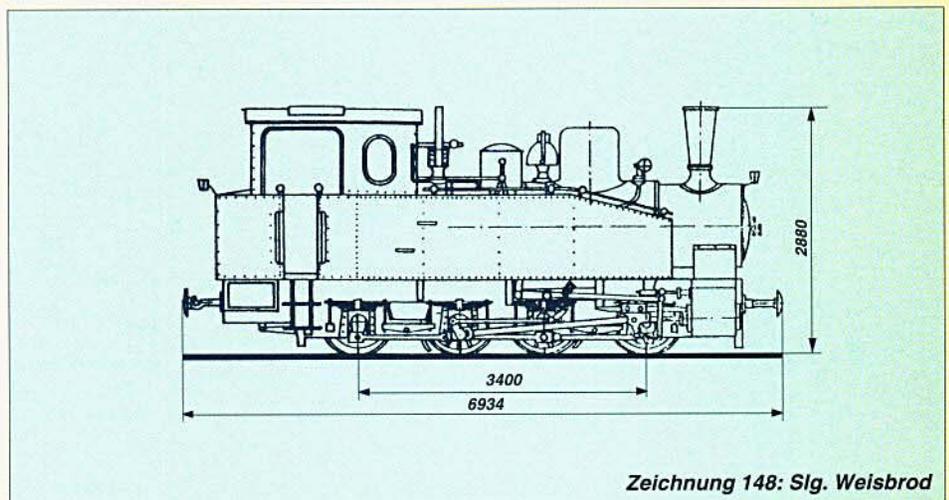
**Bild 147:** 99 4532-0 der Trusetalbahn kam 1963 nach Zittau. Heute steht sie nicht betriebsbereit im Lokschuppen Zittau. **Abb.: M. Weisbrod**

### Lieferfirma:

Orenstein & Koppel, Nowawes 2 Stück

### Betriebsnummern:

99 4531 und 99 4532



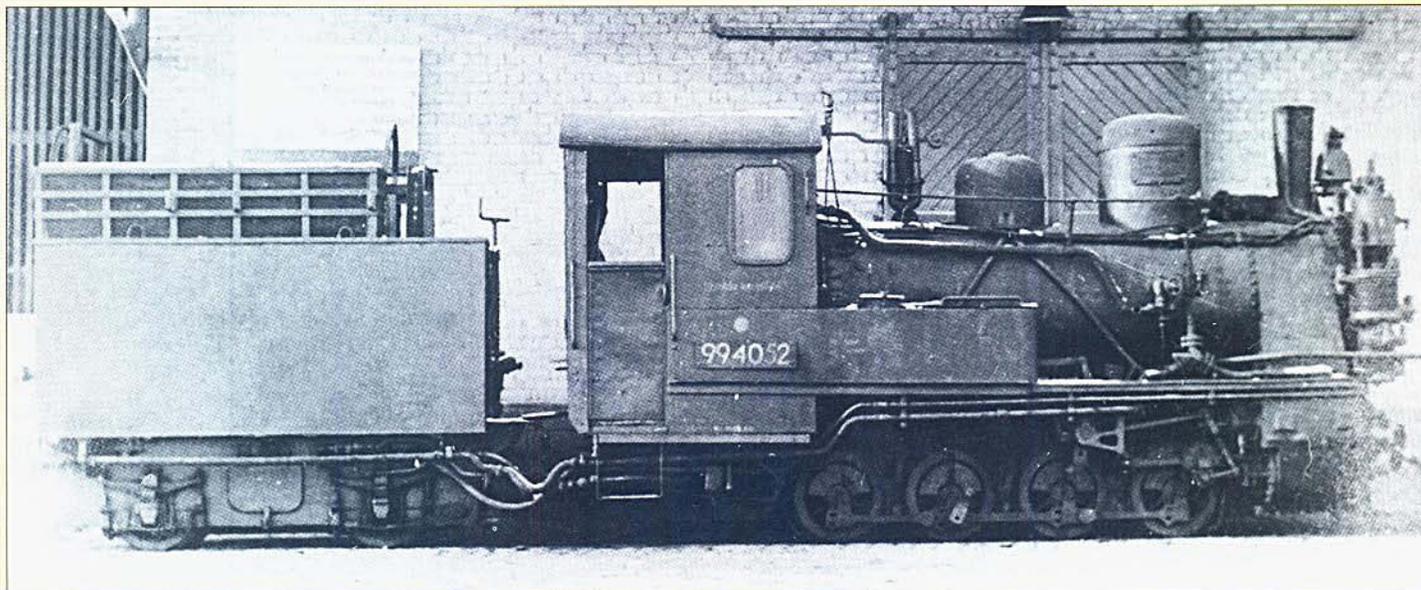
**Zeichnung 148:** Slg. Weisbrod

# BR 99<sup>454</sup>

## Ex-99 4052

Bauart D h2  
1. Baujahr 1934

Spurweite	750 mm		
Gattungszeichen	K 44.5	Rostfläche	0,72 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	600 mm	Verdampfungsheizfläche	33,31 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	8,5 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	285 mm
Länge über Mittelpuffer	9450 mm	Kolbenhub	300 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	20,50 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienlast	20,50 t
Wasservorrat	4,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	2,50 t



Im Verlaufe des Zweiten Weltkrieges waren zahlreiche Fremdlomotiven nach Deutschland gelangt, von denen einige nach 1945 aufgearbeitet und dem Betriebsdienst bei DR oder DB zugeführt wurden. In Sachsen wurden drei baugleiche Schlepptenderloks für 750 mm Spurweite vorgefunden, die 1934 bzw. 1936 von der Kraftmaschinenfabrik Krisingo bei Podolsk (UdSSR) erbaut worden waren. Man arbeitete nur die älteste der drei Lok (Fabriknummer 0042/1934) auf und ersetzte verschlissene Baugruppen durch noch verwendungsfähige Teile der beiden anderen Maschinen.

Die Rbd Dresden gab der Instand gesetzten Lok, welche einst die SZD-Nummer Stsch 159 - 420 getragen hatte, die Betriebsnummer 99 4052. Diese DR-Nummer

trug die Maschine bis 1958, wurde dann aber in 99 4541 umgezeichnet. Konstruktiv wies die Lokomotive kaum Besonderheiten auf. Sie hatte ein Fahrgestell mit Innenrahmen, die Zylinder besaßen Kolbenschieber. Der Dampfverteilung diente eine Walschaert-Steuerung. Der ursprüngliche Überhitzer russischer Bauart war bei der Wiederherrichtung der Lok durch einen Überhitzer Bauart Schmidt ersetzt worden. Der Großteil der Wasservorräte wurde im Tender mitgeführt, der Rest in seitlichen Wasserkästen auf der Lok. Den ursprünglich auf dem Wasserkasten des Tenders befindlichen Gitterrost tauschte man 1958 gegen einen Kohlekasten. Bis 1950 war die Maschine beim Bw Wilsdruff beheimatet und war danach auf der Strecke Goßdorf-Kohlgrube-Hohnstein eingesetzt. Sie wur-

de später an die Trusebahn abgegeben, dort 1958 abgestellt und schließlich dem Bw Wustermark für den Einsatz auf der Strecke Nauen-Senzke zugeteilt. Weitere Stationen waren das Bw Jüterbog und das Bw Burg. Die vielen Umbeheimatungen lassen darauf schließen, dass man für den Einzugsbereich keine rechte Verwendungsmöglichkeit hatte. Anfang November 1965 wurde die 99 4541 ausgemustert. **H.W.**

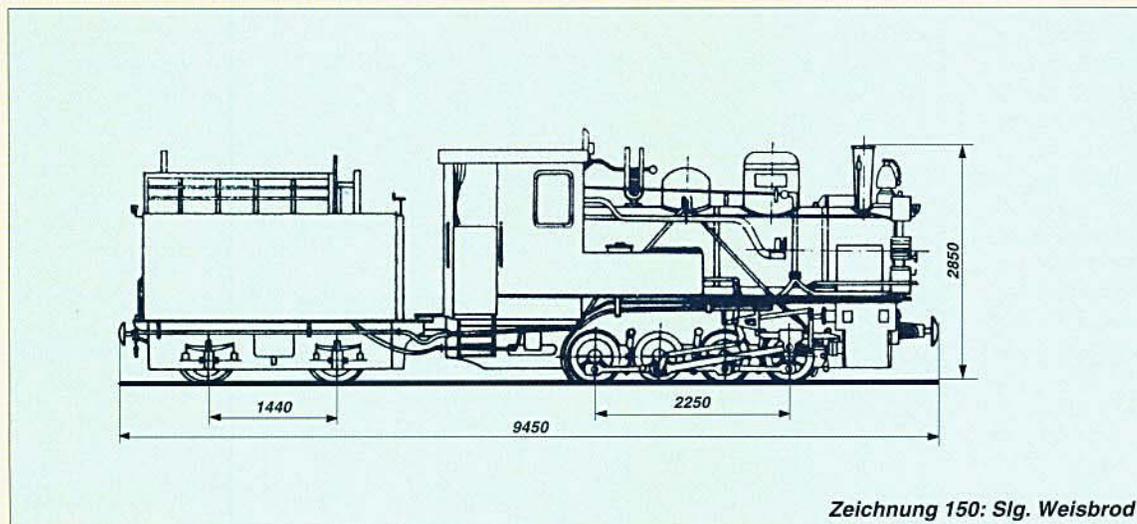
### Lieferfirma:

Kraftmaschinenfabrik  
Krisingo bei Podolsk

1 Stück

### Betriebsnummer:

99 4541 (bis 1958: 99 4052)



Zeichnung 150: Slg. Weisbrod

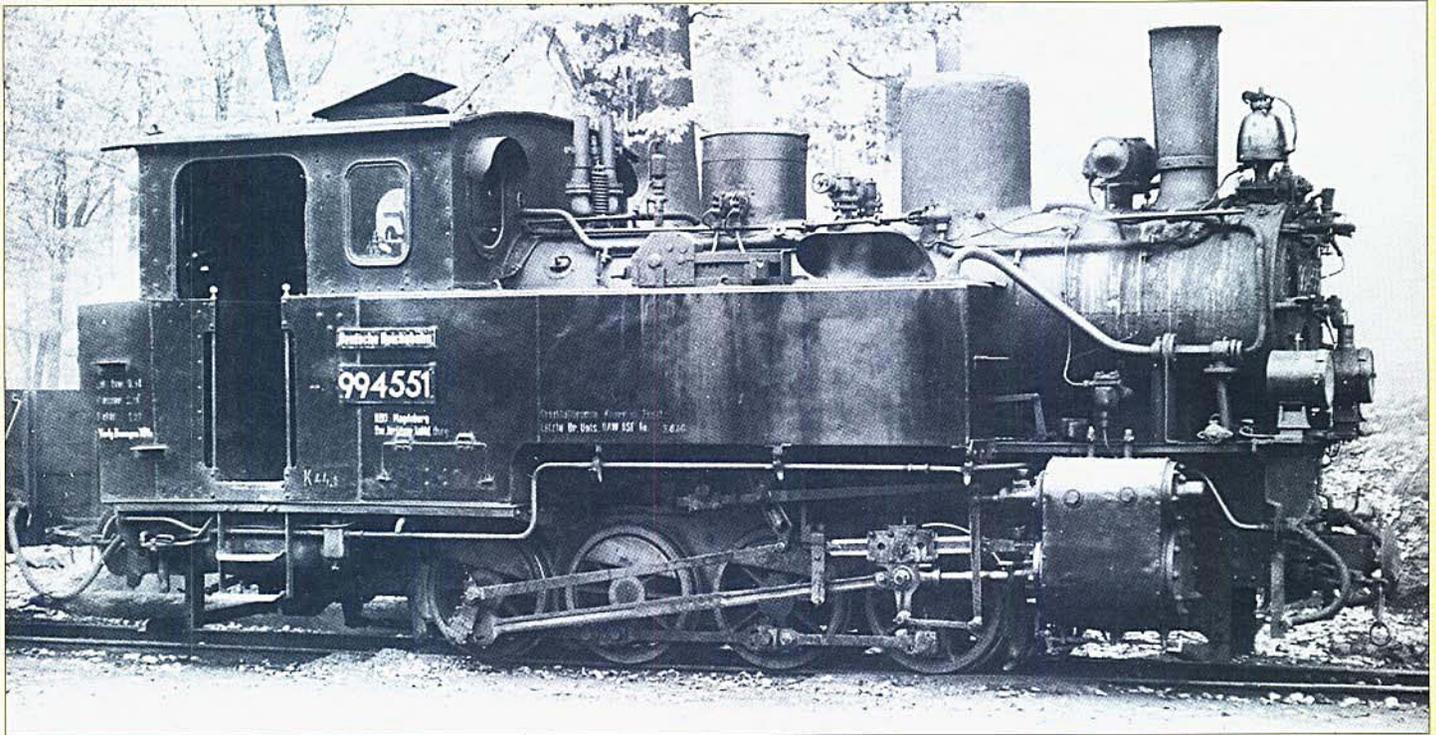
**Bild 149:** Die 1934 in der Sowjetunion für eine Waldbahn in Moldawien gebaute Maschine kam als 99 4052 in den Bestand der DR, wurde später bei der Trusebahn in 99 4541 umgezeichnet und 1965 in Burg ausgemustert.  
**Abb.:** Archiv Obermayer

<b>Spurweite</b>	750 mm		
Gattungszeichen	K 44.6	Rostfläche	1,05 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	39,46 m <sup>2</sup>
Laufabbrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Laufabbrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	330 mm
Länge über Mittelpuffer	7445 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	25,00 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	25,00 t
Wasservorrat	3,00 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,00 t

# BR 99<sup>455</sup>

## Ex-99 4642

Bauart D n2 bzw. D n2t  
1. Baujahr 1922



Unter den fünf Lokomotiven der Lieferung von Orenstein & Koppel, die die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1949 von der Kleinbahn des Kreises Jerichow I übernahm und in die Unterbaureihe 99<sup>464</sup> einordnete, befand sich eine Schlepptenderlokomotive. Die KJI hatte die Bahnnummer 11, war gleich ihren Schwestern als Tenderlok geliefert und im Jahre 1946 mit einem Schlepptender ausgerüstet. Die seitlichen Wasserkästen waren entfernt, die Führerhausrückwand geöffnet und das Dach über die Tenderbrücke nach hinten verlängert worden. Da sich bei diesem Umbau die Betriebsvorräte gegenüber der Ursprungsausführung verdoppelt hatten, mussten Kohle und Wasser nicht mehr so häufig wie bei den anderen Lokomotiven ergänzt werden. Die Deutsche Reichsbahn hatte die Lok zunächst als 99 4642 eingereiht, zeichnete sie jedoch 1956 in 99 4551 um. Bis 1958 war die Maschine mit Schlepptender im Einsatz, wurde dann jedoch in eine Tenderlok zurückgebaut. Grund für den Rückbau waren schlechte Gewichtsverteilung und unruhiger Lauf. Überdies war der Schlepptender, den man, der unmittelbaren Nachkriegszeit geschuldet, aus minderwertigen Blechen aufgebaut hatte, so verschlissen, dass ein völliger Neubau des Tenders erforderlich gewesen wäre. Als Schlepptenderlok führte die ehemalige Nr. 11 der KJI das unzutreffende Gattungszeichen K 44.8. Nach der Wiederherrichtung als Tenderlok

gab man ihr das Gattungszeichen K 44.6. Die ihr zustehende Betriebsnummer 99 4642 erhielt die Maschine jedoch nicht mehr. Sie behielt bis zu ihrer Außerdienststellung die Betriebsnummer 99 4551. 1966 wurde die Lok abgestellt, jedoch erst 1967 aus dem Bestand gestrichen. **H.W.**

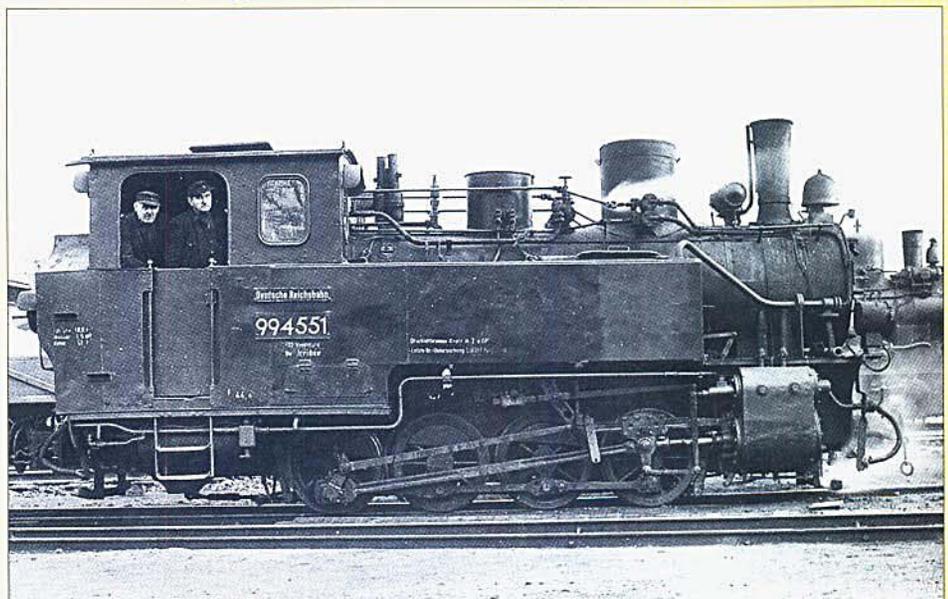
### Lieferfirma:

Orenstein & Koppel, Nowawes 1 Stück

### Betriebsnummer:

99 4551 (Ex-99 4642)

**Bilder 151 und 152:** Von O&K im Jahre 1922 gebaut, kam diese Lok noch mit einem Schlepptender als 99 4642 zur DR. Wieder als Tenderlok eingesetzt, wurde sie 1956 zur 99 4551 und am 2. Mai 1967 in Burg ausgemustert. **Abb.: Archiv Obermayer, H. Müller**



# BR 99<sup>460</sup>

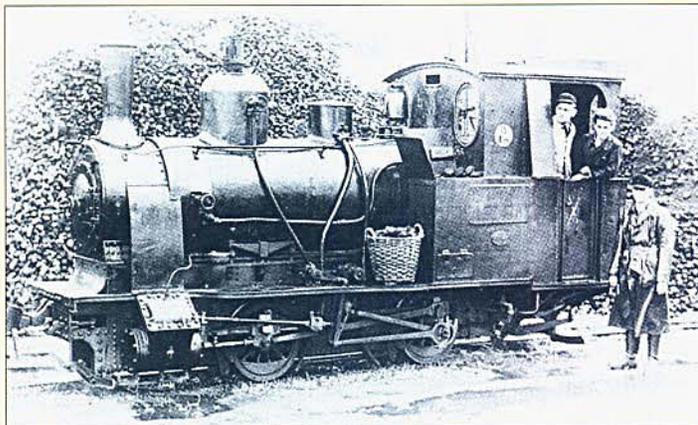
## Lenz-Typ m

### Bauart B n2t

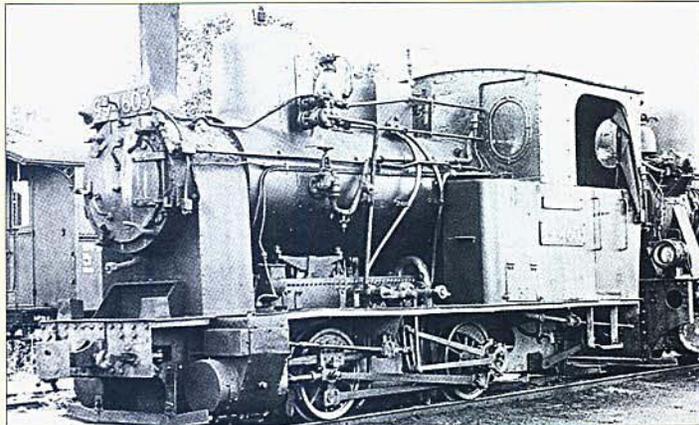
#### 1. Baujahr 1896 /1912

99 4601, 99 4602 / 99 4603: Spurweite 750 mm

Gattungszeichen	K 22.6	Rostfläche	0,44/0,52 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	720 mm	Verdampfungsheizfläche	21,50/26,30 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	230/360 mm
Länge über Mittelpuffer	5860/6070 mm	Kolbenhub	360/720 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	12,50 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	12,50 t
Wasservorrat	1,30 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,50 t



**Bild 153:** 1896 von Vulcan gebaut, wurde diese Lok der Demminer Kleinbahn von der DR als 99 4601 registriert, aber schon 1949 ausgemustert.



**Bild 154:** Bereits 1912 von Henschel gefertigt, hatte die 99 4603 der Rügenschenschen Kleinbahn 1966 ausgedient. **Beide Abb.:** Archiv Obermayer

Zu den kleineren Lokomotiven der Lenz-Typenreihe zählte die Gattung m, ein B-Kuppeler mit 6 t Radsatzfahrmasse. Das Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmen Lenz & Co. ließ von der Gattung m 40 Exemplare bei der Firma Vulcan in Stettin herstellen. Zwei Maschinen gelangten 1949 zur Deutschen Reichsbahn und wurden als 99 4601 und 99 4602 eingeordnet. 99 4601 trug zwar die Fabriknummer Vulcan 1559, war aber ein Zusammenbau aus zwei kriegsbeschädigten Lokomotiven. Rahmen und Laufwerk der 99 4601 stammten von der ehemaligen Lok 4<sup>m</sup> der Demminer Kleinbahn Ost, die nach dem Nummernschema der Pommerschen Landesbahnen später als 208 N 2206 bezeichnet worden war. Kessel und Führerhaus spendete Lok 2<sup>m</sup>, bei den Pommerschen Landesbahnen als 207 N 2206 bezeichnet. Im Umzeichnungsplan von 1949 stand hinter der Loknummer 99 4601 der Vermerk „Zur Ausmusterung vorgesehen“. Tatsächlich wurde die Lok bei der DR nicht mehr eingesetzt, sondern an die Zuckerfabrik Jarmen verliehen und 1954 endgültig dorthin verkauft. 99 4602 (Fab-

riknr. 1560) war ursprünglich an die Stolper Kreisbahn geliefert worden, hatte dort die Bahnnummer 1<sup>m</sup> getragen, war später zu den Rügenschenschen Kleinbahnen als deren Bahnnummer 7<sup>m</sup> gelangt und schließlich nach dem PLB-Nummernschema als 203 N 2206 bezeichnet worden. Die Lokomotiven des Lenz-Typs m besaßen einen Wasserkastenrahmen. Die auf den Zylindern befindlichen Schieberkästen waren geneigt angeordnet. Der Dampfverteilung diente eine Stephenson-Steuerung. Niedrig liegender Kessel, großer Dampfdom und einfach gestaltetes Führerhaus waren charakteristisch für die Vulcan-Bauform des Lenz-Typs m. 99 4602 leistete bei der DR ausschließlich Dienst auf dem Nordabschnitt Fährhof-Altenkirchen der ehemaligen Rügenschenschen Kleinbahnen. 1965 wurde die Lok ausgemustert.

Die Lokfabrik Henschel & Sohn baute ab 1912 eine verbesserte und verstärkte Ausführung des Lenz-Typs m. Drei Lok dieser Bauform waren an die Demminer Kleinbahn West geliefert worden. Deren Bahnnummer 113<sup>m</sup> wurde 1932 an die Rügenschenschen Klein-

bahnen verkauft, dort zunächst als 9<sup>m</sup> und später nach dem Nummernschema der Pommerschen Landesbahnen als 205 N 2206 bezeichnet. Die Deutsche Reichsbahn gab der Lok schließlich die Betriebsnummer 99 4603. Obgleich die Hauptabmessungen der Henschel-Bauform nur wenig von denen des von Vulcan gelieferten Typs m abwichen, handelte es sich doch um eine völlige Neukonstruktion. Rahmen und Kessel waren ganz anders ausgeführt, und die Lokarchitektur war neu konzipiert worden. 99 4603 war sie bei der DR auf der Strecke Fährhof-Altenkirchen eingesetzt und wurde am 1. November 1966 ausgemustert.

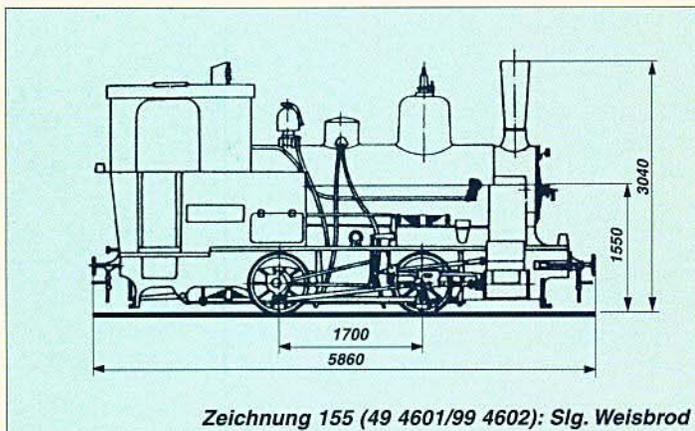
H.W.

#### Lieferfirmen:

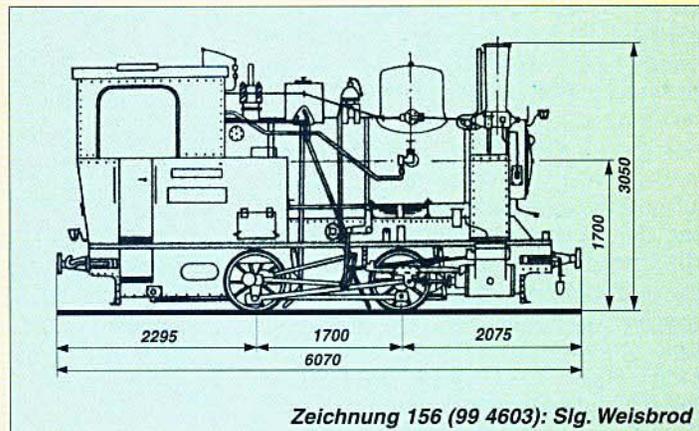
Vulcan Werft und Lokomotivfabrik, Stettin-Bredow	40 Stück
Henschel & Sohn, Kassel	3 Stück

#### Betriebsnummern:

99 4601 und 99 4602 / 99 4603



**Zeichnung 155 (49 4601/99 4602):** Slg. Weisbrod



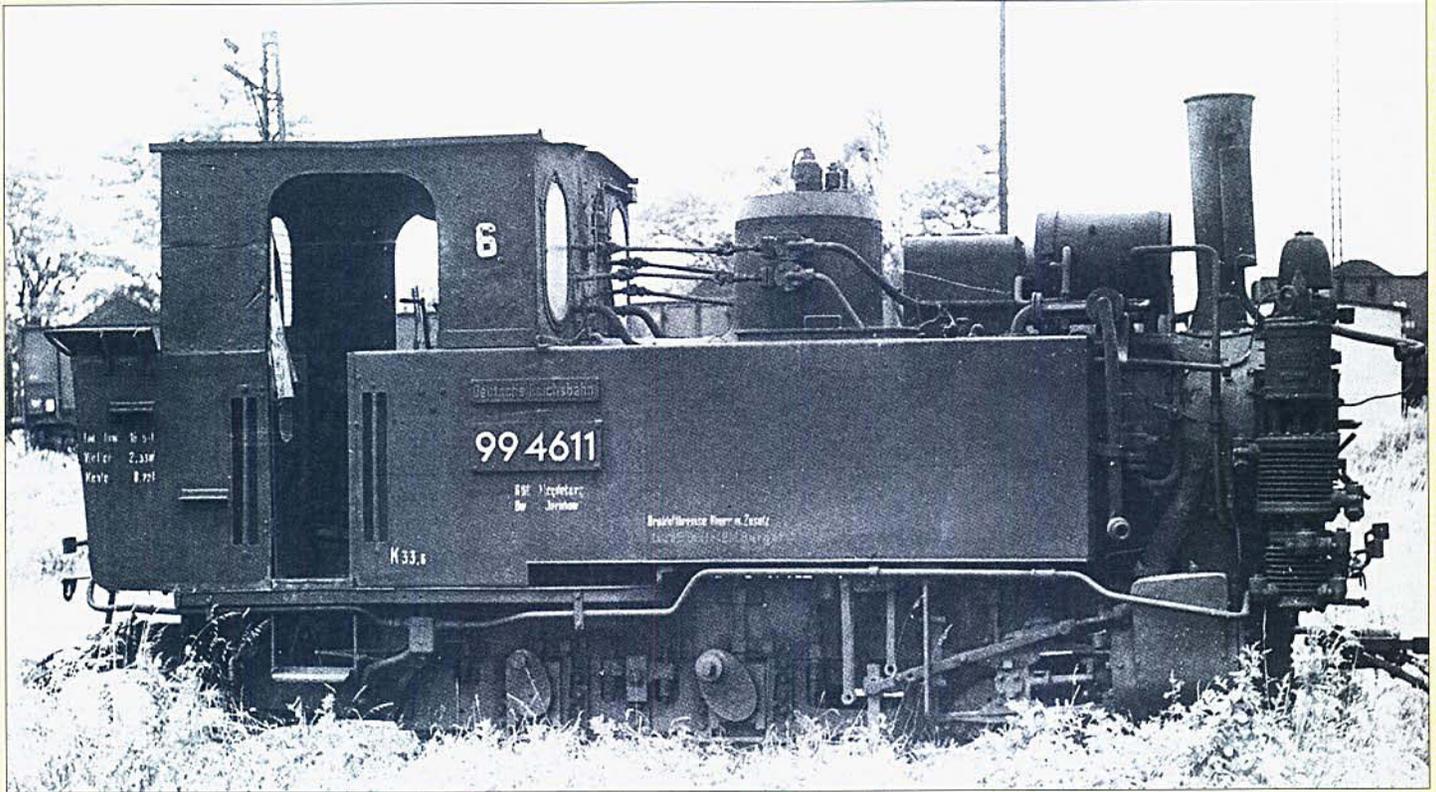
**Zeichnung 156 (99 4603):** Slg. Weisbrod

<b>Spurweite</b>	<b>750 mm</b>		
Gattungszeichen	K 33.6	Rostfläche	0,68 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	720 mm	Verdampfungsheizfläche	41,50 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	300 mm
Länge über Mittelpuffer	6534 mm	Kolbenhub	350 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	18,50 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	18,50 t
Wasservorrat	2,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,70 t

# BR 99<sup>461</sup>

## Trusebahn

Bauart C n2t  
1. Baujahr 1891



Im Jahre 1949 gelangte ein Nassdampf-Dreikuppler von der Trusebahn Wernshausen-Herges-Vogtei zur Deutschen Reichsbahn, der von der Lokomotivfabrik Jung hergestellt worden war. Ursprünglicher Besteller war die Bröltalbahn, welche die Lok als Bahnnummer 6 im Bestand geführt und 1942 an die Trusebahn veräußert hatte. Die DR gab der Maschine die Betriebsnummer 99 4611.

Die Lokomotive besaß ein Außenrahmen-Fahrgestell, leicht geneigt angeordnete Zylinder, zweischienige Kreuzkopfführung und Allan-Steuerung. Der Stehkessel war nach Bauart Crampton ausgeführt. Die Rauchkammer trug einen Prüsmann-Schornstein. Der Wasservorrat wurde in zwei seitlichen Wasserkästen, der Kohlevorrat in einem hinter dem Führerhaus befindlichen Kohlekasten mitgeführt. Im Lieferzustand nur mit Handbremse ausgerüstet, erhielt die Lok später eine Druckluftbremse Bauart Knorr. Der Hauptluftbehälter fand auf dem Kesselscheitel Platz. Da die Lok für die auf der Bröltalbahn verwendete Spurweite von 785 mm geliefert worden war, musste sie

für ihren Einsatz bei der Trusebahn erst umgespurt werden. Ihre Laufeigenschaften befriedigten nicht, sie neigte zum Nicken und Wanken.

Im Jahre 1957 erwog man eine Umsetzung der 99 4611 zur Strecke Nauen-Kriele, musste jedoch wegen zu hoher Radsatzfahrmasse davon Abstand nehmen. Die Lok kam schließlich zum Bw Burg und fuhr bis 1962 auf den Strecken der ehemaligen Kreisbahn Jerichow I. 1965 wurde der Einzelgänger ausgemustert.

**H.W.**

**Bild 157:** Über die Trusebahn und die Kreisbahn Rathenow-Senzke-Nauen war die 1891 von Jung gelieferte 99 4611 zum Bw Jerichow gekommen und dort 1965 ausgemustert worden. **Abb.: Archiv Obermayer**

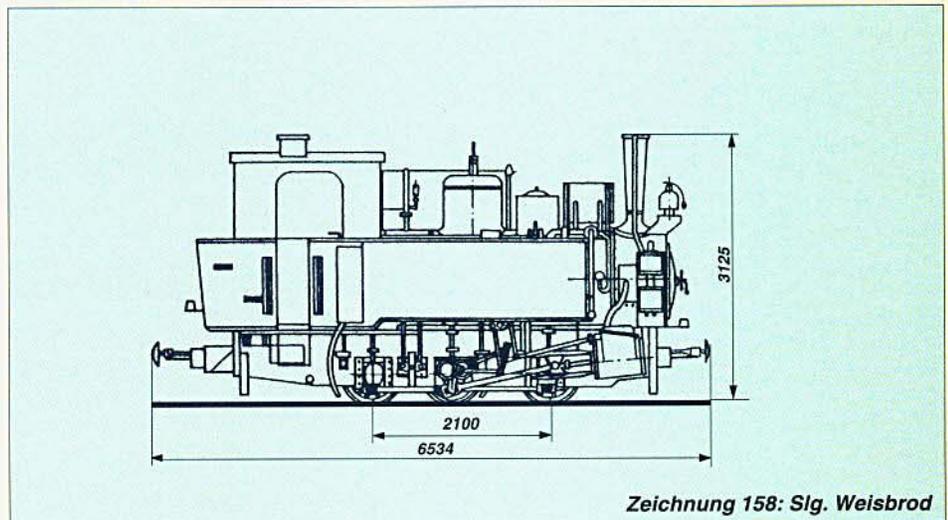
### Lieferfirma:

Lokomotivfabrik A. Jung,  
Jungenthal bei Kirchen/Sieg

1 Stück

### Betriebsnummer:

99 4611



**Zeichnung 158: Slg. Weisbrod**

# BR 99<sup>461</sup>

## Klockow-Pasewalk

Bauart C n2t  
1. Baujahr 1908

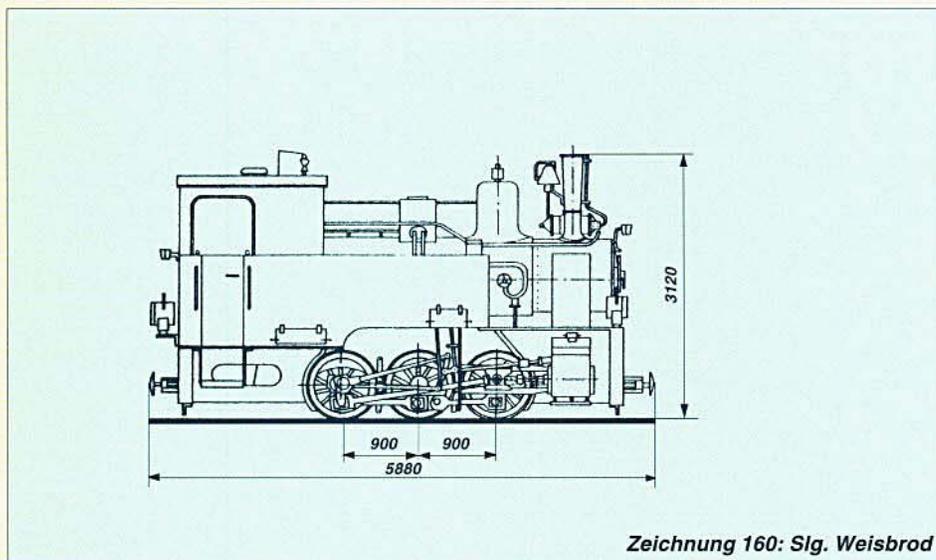
Spurweite	750 mm		
Gattungszeichen	K 33.6	Rostfläche	0,60 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	750 mm	Verdampfungsheizfläche	33,00 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	300 mm
Länge über Mittelpuffer	5880 mm	Kolbenhub	450 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	20,50 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	20,50 t
Wasservorrat	3,20 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,55 t



Die Kleinbahn Klockow-Pasewalk, im Volksmund „Marie Klockow“ genannt, diente ursprünglich nur dem Güterverkehr, seit 1948 auch dem Reiseverkehr. Sie besaß nur zwei Dampflokomotiven mit den Bahnnummern 1 und 2. Beide waren 1908 unter den Fabriknummern 3009 und 3010 von Orenstein & Koppel gebaut worden und lehnten sich unverkennbar an preußische

Baugrundsätze an. Sie besaßen einen innen liegenden Blechrahmen, Antrieb des dritten Kuppelradsatzes, zweischienige Kreuzkopfführung und Allan-Trick-Steuerung. Der Kessel wies eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf. Die Lokomotiven besaßen nur eine Handbremse. Die DR übernahm beide Lok und zeichnete sie in 99 4612 und 99 4613 um. Der Nachrüstung

des Dampfturbogenerators für die elektrische Beleuchtung folgte bei 99 4612 eine Verlegung des Läutewerks von der Rauchkammer auf den Stehkessel. 1963 wurden beide Maschinen wegen abgelaufener Kesselfristen z-gestellt. Im Juni 1966 wurde 99 4613 ausgemustert, im Dezember des gleichen Jahres 99 4612. Sie diente danach noch einige Jahre als Heizlokok. **H.W.**



Zeichnung 160: Slg. Weisbrod

### Lieferfirma:

Orenstein & Koppel, Nowawes 2 Stück

### Betriebsnummern:

99 4612 und 99 4613

**Bild 159:** Bis in die letzten Betriebsjahre trug die 99 4613 die Initialen ihrer einstigen Einsatzstrecke: K.K.P. für Kleinbahn Klockow-Pasewalk. Um 1960 rangiert sie im Bahnhof Pasewalk, 1963 wurde sie z-gestellt und 1966 ausgemustert. **Abb.:** Slg. Weisbrod

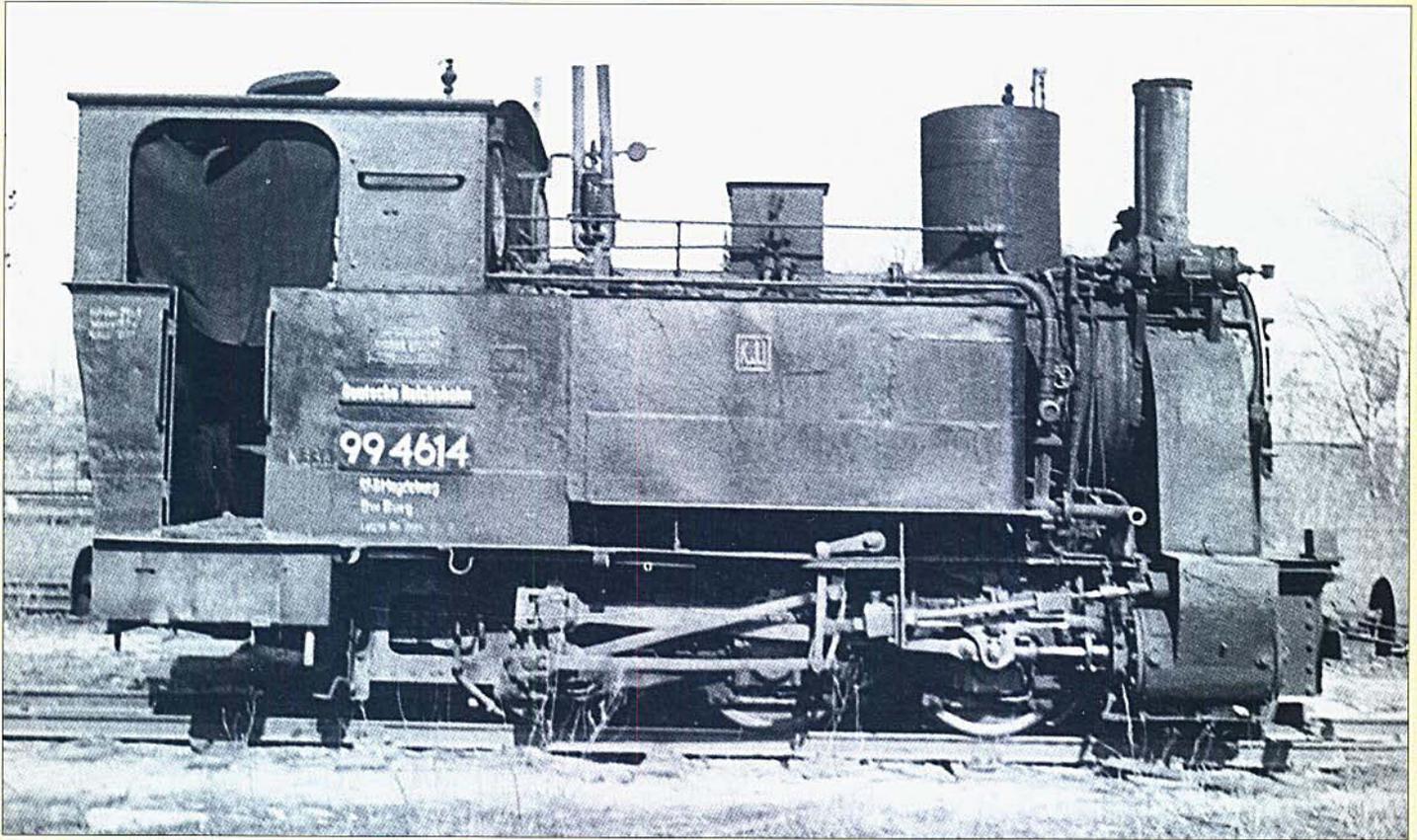
<b>Spurweite</b>	<b>750 mm</b>		
Gattungszeichen	K 33.6	Rostfläche	0,81 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	35,90 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	300 mm
Länge über Mittelpuffer	6160 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	18,50 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	18,50 t
Wasservorrat	2,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,60 t

# BR 99<sup>461</sup>

## Kreis Jerichow I

Bauart C n2t

1. Baujahr 1909



Die Kleinbahn des Kreises Jerichow I besaß nicht nur ein ausgedehntes Streckennetz, sondern auch einen recht bunten Lokomotivpark. Dazu gehörten auch zwei Nassdampf-Dreikuppeler, welche 1909 und 1910 von der Erfurter Lokfabrik Hagans unter den Fabriknummern 611 und 651 an die KJI abgeliefert worden waren. Die KJI gab den Lokomotiven die Bahnnummern 9 und 10, die Deutsche Reichsbahn zeichnete sie in 99 4614 und 99 4615 um.

Die Lokomotiven besaßen Außenrahmen, ähnelten ansonsten aber durchaus anderen normal- und schmalspurigen Dreikuppelern der Preußischen Staatsbahnen. Der dritte Radsatz wurde angetrieben. Die Enden der Achsschenkel besaßen Halsche Kurbeln. Der Dampfverteilung diente die Stephenson-Steuerung, die Kreuzköpfe waren aber einschienig geführt. Im Laufe ihrer Einsatzzeit wurden die Lok baulich verändert. So wurde die Verkleidung der Einströmröhre breiter als ursprünglich ausgeführt, statt des Prüssmann-Schornsteins erhielten die Maschinen einen einfachen Blechschornstein. Die Lokomotiven besa-

ßen nur eine Handbremse, eine Nachrüstung der Druckluftbremse ist im Gegensatz zu anderen Lok der KJI nicht erfolgt. Die DR setzte 99 4614 und 99 4615 ausschließlich auf der Zweigstrecke Loburg-Gommern ein. Im Jahre 1963 wurde 99 4614 abgestellt und ein Jahr später ausgemustert. Die 99 4615 soll bereits 1957 verschrottet worden sein. **H.W.**

### Lieferfirma:

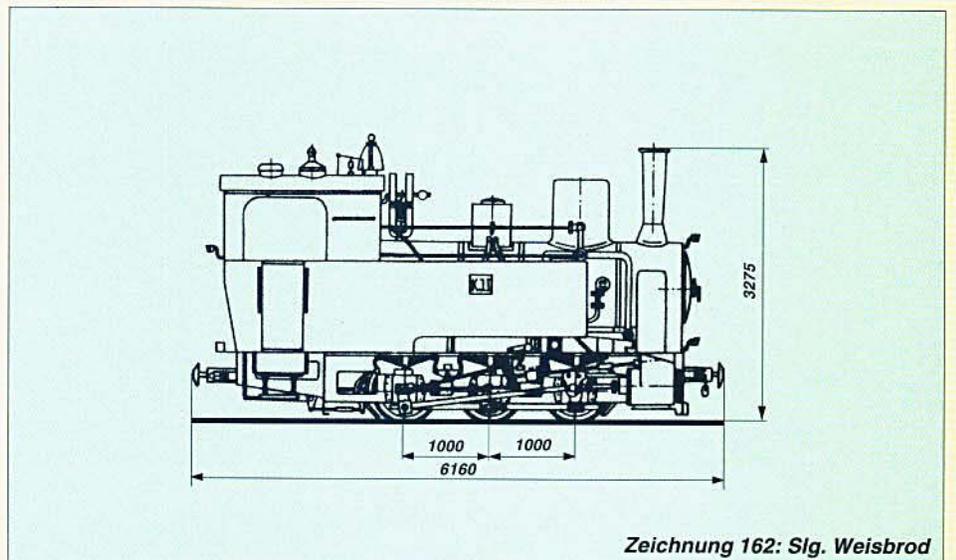
Lokomotivfabrik Chr. Hagans,  
Erfurt

2 Stück

### Betriebsnummern:

99 4614 und 99 4615

**Bild 161:** Bei der Kreisbahn Jerichow I war 99 4614 eingesetzt, von der DR jedoch nur auf der Strecke Loburg-Gommern. 1963 wurde sie ausgemustert. **Abb.: Slg. Weisbrod**



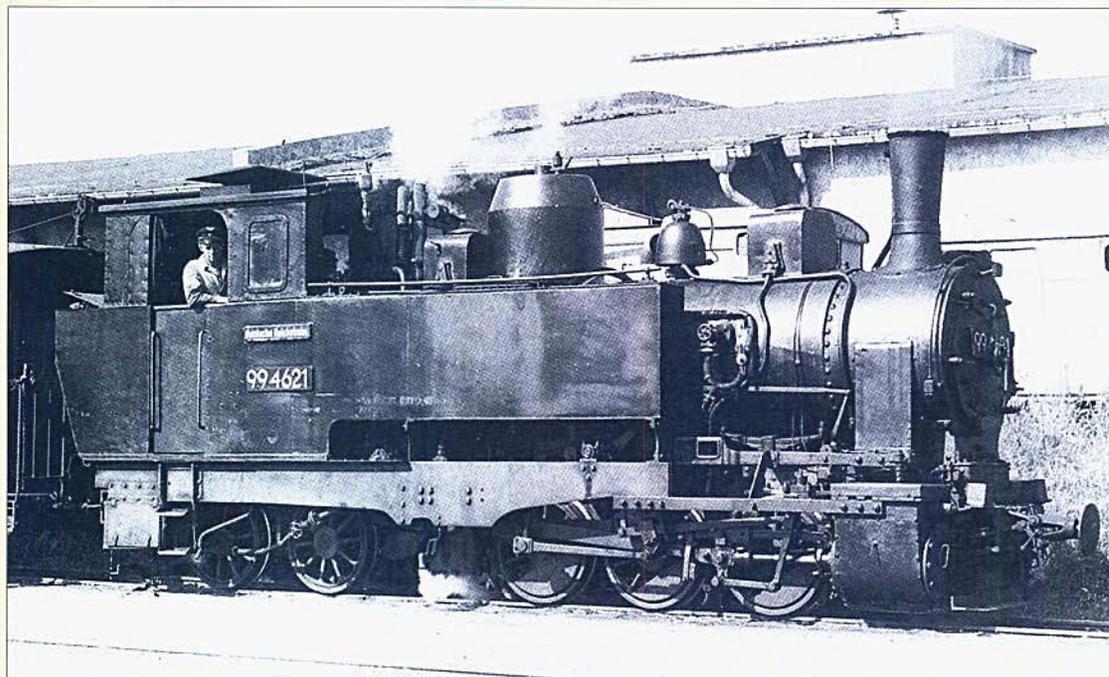
**Zeichnung 162:** Slg. Weisbrod

# BR 99<sup>462</sup>

## Rügen (pr T 36)

Bauart C 2' n2t  
1. Baujahr 1901

Spurweite	750 mm		
Gattungszeichen	K 35.6	Rostfläche	0,93 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	810 mm	Verdampfungsheizfläche	50,0 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	810 mm	Zylinderdurchmesser	360 mm
Länge über Mittelpuffer	7967 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	18,00 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	27,20 t
Wasservorrat	3,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,00 t

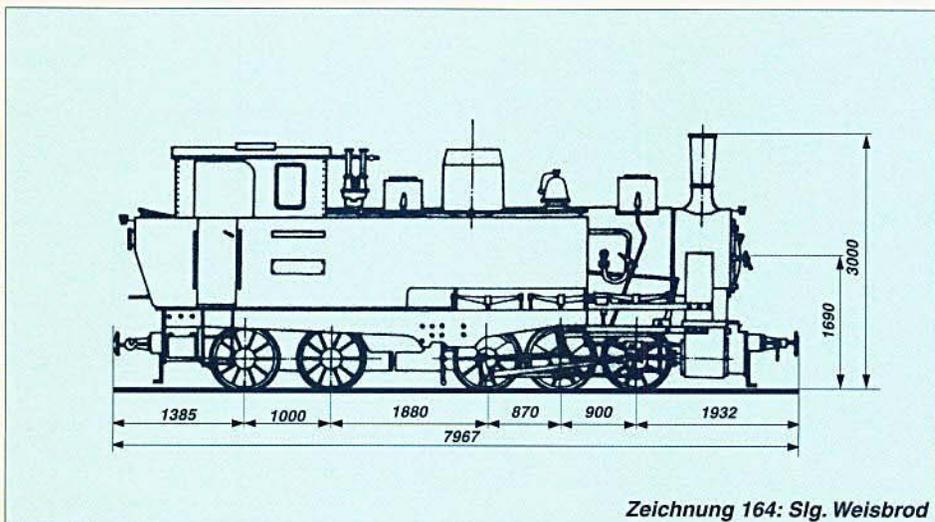


einen Umbau bei der Lokfabrik Jung über sich ergehen lassen. Die Lok wurde auf 750 mm umgespurt, das Schwinghebel-Triebwerk baute man aus. Der Kessel wurde aufgearbeitet, mit neuen Armaturen, einem anderen Dampfdom und neuen Sandkästen in der für Jung-Lokomotiven typischen Ausführung versehen. Der Schornstein wurde ebenfalls erneuert, und die bei den Oberschlesischen Schmalspurbahnen verwendeten Doppelpuffer wichen einer einfachen Mittelpufferkupplung. 1934 oder 1935 wurde die Lok an die Zuckerfabrik Stavenhagen verkauft. 1945 kam die Lok zu den Rügenschon Kleinbahnen und erhielt die Bahnnum-

Mit den Rügenschon Kleinbahnen kam eine auf den ersten Blick seltsam anmutende dreifach gekuppelte Tenderlok zur Deutschen Reichsbahn. Ungewöhnlich war vor allem die Tatsache, dass Kuppel- und Laufreddsätze den gleichen Durchmesser besaßen. Doch die Laufreddsätze der Lok waren ursprünglich ebenfalls Kuppelreddsätze, denn sie war als preußische T 36 im Jahre 1901 gemeinsam mit einer Schwesterlok an die Oberschlesischen Schmalspurbahnen geliefert worden. Die Lok der Gattung T 36 besaßen ein Schwinghebel-Triebwerk Bauart Hagans, bei dem die ersten drei Kuppelreddsätze durch die Dampfmaschine der Lok angetrieben wurden, die nachfolgen-

den, in einem Drehgestell gelagerten Radssätze ihren Antrieb aber über einen Schwinghebel und besonders ausgebildete Kuppelstangen erhielten. Beide pr T 36 besaßen ursprünglich 785 mm Spurweite und waren bei der KED Kattowitz in Dienst gestellt worden. Sie trugen die Hagans-Fabriknummern 440 und 441. Die später zur DR gelangte Lok (Fabriknr. 441) war zunächst mit der Bahnnummer KATTOWITZ 8 versehen und 1911 in KATTOWITZ 104 umgezeichnet worden. Im Jahre 1922 kam die Maschine zur Kleinbahn Rosenberg-Landsberg und bekam dort die Bahnnummer 5. Vor ihrem Einsatz auf der Rosenberger Kleinbahn musste die Maschine jedoch

mer 265. Die Deutsche Reichsbahn gab ihr schließlich die Betriebsnummer 99 4621. Die Lok besaß ein Fahrgestell mit innen liegendem Blechrahmen und als ehemalige Schwinghebel-Lok Bauart Hagans einen äußeren Hilfsrahmen. Der dritte Kuppelreddsatz wurde angetrieben. Einschienige Kreuzkopfführung und Heusinger-Steuerung waren weitere Charakteristika. Die Maschine hatte große seitliche Wasserkästen und einen Kohlekasten hinter dem Führerhaus. Dampfbremse und Handbremse waren als Bremsausrüstung vorhanden. Die DR hat elektrische Beleuchtung nachgerüstet. 1956 sind der Kessel erneuert und das Führerhaus umgebaut worden. Als 99 4621 stand die ehemalige Hagans-Schwinghebel-Lok bis 1965 beim Bw Putbus im Dienst und wurde Ende 1965 ausgemustert. **H.W.**



Zeichnung 164: Slg. Weisbrod

### Lieferfirma:

Lokomotivfabrik Chr. Hagans,  
Erfurt 2 Stück

### Betriebsnummer:

99 4621

**Bild 163:** Als letzte von vier Maschinen, die Hagans von 1897 bis 1901 nach Oberschlesien lieferte, beendete die 99 4621 ihre lange Dienstzeit im Jahre 1965 im Bw Putbus auf Rügen. **Abb.: Archiv Obermayer**

<b>Spurweite</b>	<b>750 mm</b>		
Gattungszeichen	K 44.6	Rostfläche	0,90 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	850 mm	Verdampfungsheizfläche	46,70/33,77 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	--/13,03 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	350 mm
Länge über Mittelpuffer	7724/8000 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	23,5/25,5 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienlast	23,5/25,5 t
Wasservorrat	2,20 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,80 t

# BR 99<sup>463</sup>

## Rügensche KB

Bauart D n2t/h2t

1. Baujahr 1913

Der nach 1910 stark angestiegene Bäderverkehr auf der Insel Rügen veranlasste die Verwaltung der Rügensch Kleinbahnen (RüKB), bei der Firma Vulcan in Stettin-Bredow vierfach gekuppelte Nassdampf-Tenderlokomotiven mit seitenverschiebbaren Radsätzen nach dem Gölsdorf-Prinzip zu bestellen, von denen man sich bessere Laufeigenschaften erhoffte. Die RüKB erhielten das erste Exemplar der Neukonstruktion im Jahre 1913 mit der Fabriknummer 2896, der ein Jahr später die zweite Lok mit der Fabriknummer 2951 folgte. Die Maschinen erhielten nach dem Lenz-Schema die Bahnnummern 51<sup>M</sup> und 52<sup>M</sup>. Sie waren auf der Nordstrecke zur Wittower Fähre und auf der Südstrecke Altfähr-Putbus-Göhren eingesetzt und besaßen eine indizierte Leistung von ca. 200 PS. Als sich die Erkenntnis durchgesetzt hatte, dass der Heißdampf auch bei schmalspurigen Lokomotiven wirtschaftliche Vorteile erbrachte, beschafften die RüKB 1925 eine dritte Lokomotive (Fabriknummer 3851) in Heißdampfausführung. Die Maschine mit der Bahnnummer 53<sup>Mh</sup> hatte mit 235 PSI auch eine höhere Leistung als die Nassdampflokomotiven, was die Bahnverwaltung veranlasste, auch die 51<sup>M</sup> und 52<sup>M</sup> 1927 auf Heißdampf umbauen zu lassen. Die Lok Nr. 53<sup>Mh</sup> hatte eine etwas längere Rauchkammer und eine um 76 mm größere LÜP als die Nummern 51<sup>M</sup> und 52<sup>M</sup>. Deren Rauchkammern sind jedoch 1927 beim Umbau auf Heißdampf denen der 53<sup>Mh</sup> angepasst worden, die Bahnnummern lauten fortan 51<sup>Mh</sup> und 52<sup>Mh</sup>. Alle drei Lokomotiven besaßen unterschiedliche Führerhausdächer: 51<sup>Mh</sup> flach gewölbt, 52<sup>Mh</sup> stark gewölbt, 53<sup>Mh</sup> flach gewölbt mit Lüfteraufsatz. Die unterschiedlichen Bahn- und Betriebsnummern sind in der tabellarischen Übersicht zusammengefasst.

Vulcans Chefkonstrukteur Najork hatte auf seitliche Wasserkästen verzichtet, damit der Kessel für Wartungs- und Reinigungsarbeiten frei zugänglich blieb und die Streckensicht nicht behindert war. Der Wasserkasten war zwischen die Rahmenwangen eingesetzt. Beim Umbau auf Heißdampf erhielten die Lokomotiven 51<sup>M</sup> und 52<sup>M</sup> neue Zylinder mit Kolbenschiebern. 1961 bekamen alle drei Lokomotiven im Raw Görlitz neue Rahmen. Die 99 4631 ist 1984 ausgemustert und verkauft worden. Die geplante Ausmusterung der beiden anderen Maschinen

**Bild 165:** Noch heute auf Rügen im Einsatz ist die 99 4632-8, jedoch wieder in ursprünglicher grüner Farbgebung als Privatbahnmaschine. Im Jahre 1985 wird sie gerade in Putbus restauriert. **Abb.: M. Weisbrod**



	RüKB (ab 1913)	Pommersche Landesbahn (ab 1940)	DR (ab 1949)	DB AG (1992)	RüKB (Karsdorfer EG ab 1996)
Vulcan 1913/2896	51 <sup>M</sup> /51 <sup>Mh</sup>	257 H 4406	99 4631	–	–
Vulcan 1914/2951	52 <sup>M</sup> /52 <sup>Mh</sup>	258 H 4406	99 4632	099 770	52 <sup>Mh</sup>
Vulcan 1925/3851	53 <sup>Mh</sup>	250 H 4406	99 4633	099 771	53 <sup>Mh</sup>

und ihr Ersatz durch 1'E 1' h2-Neubaulokomotiven der Baureihe 99<sup>77-79</sup> konnte abgewendet werden. Die 99 4633 wurde zur Traditionslokomotive erklärt und 1992 neu bekesselt. 1995 übergab die DB AG Betriebsführung und Nutzung der Strecke an den Landkreis Rügen, der die Karsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft mit der Betriebsführung beauftragte. Die 99 4632 und 99 4633 bekamen einen grün-schwarzen

Anstrich und verkehren wieder unter ihren alten Bahnnummern 52<sup>Mh</sup> und 53<sup>Mh</sup>. **M.W.**

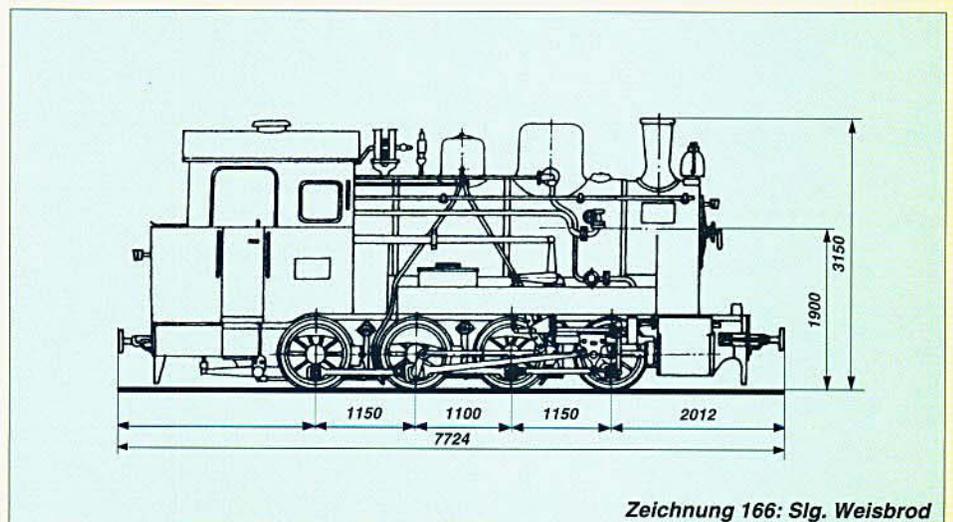
### Lieferfirma:

Stettiner Maschinenbau-  
Aktiengesellschaft Vulcan

3 Stück

### Betriebsnummern:

99 4631 bis 99 4633



# BR 99<sup>464</sup>

## Kreis Jerichow I

Bauart D n2t  
1. Baujahr 1912

Spurweite	750 mm		
Gattungszeichen	K 44.6	Rostfläche	1,10 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	40,00 (39,46) m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	340 (330) mm
Länge über Mittelpuffer	7700 (7445) mm	Kolbenhub	350 (400) mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	24,00 (25,00) t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	24,00 (25,00) t
Wasservorrat	3,00 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,00 t

Anmerkung: Angaben gelten für Ursprungsausführung, Daten in Klammern für Lok mit Innenrahmen



Von der Kleinbahn des Kreises Jerichow I übernahm die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1945 insgesamt sechs vierfach gekuppelte Tenderlokomotiven mit Nassdampftriebwerk und 30 km/h Höchstgeschwindigkeit. Alle Lokomotiven waren zwar von Orenstein & Koppel gebaut worden, gehörten aber zwei unterschiedlichen Konstruktionen an. Zwei der Maschinen (Fabriknummern 5216 und 10 501, Baujahre 1912 bzw. 1923 ) besaßen Fahrgestelle mit Außenrahmen.

Sie waren ursprünglich an die Rosenberger Kreisbahn geliefert und im Jahre 1926 durch die KJI angekauft worden, die ihnen die Bahnnummern 16 und 15 gegeben hatte. Die anderen, direkt für die KJI gelieferten Lokomotiven hatten Innenrahmen. Sie

waren unter den Fabriknummern 9681 und 9682 (1922) bzw. unter den Fabriknummern 10 861 und 10 862 (1924) fertig gestellt worden. Die KJI hatte sie mit den Bahnnummern 11 bis 14 versehen. Der Kessel beider Bauarten entsprach weitgehend preußischen Baugrundsätzen.

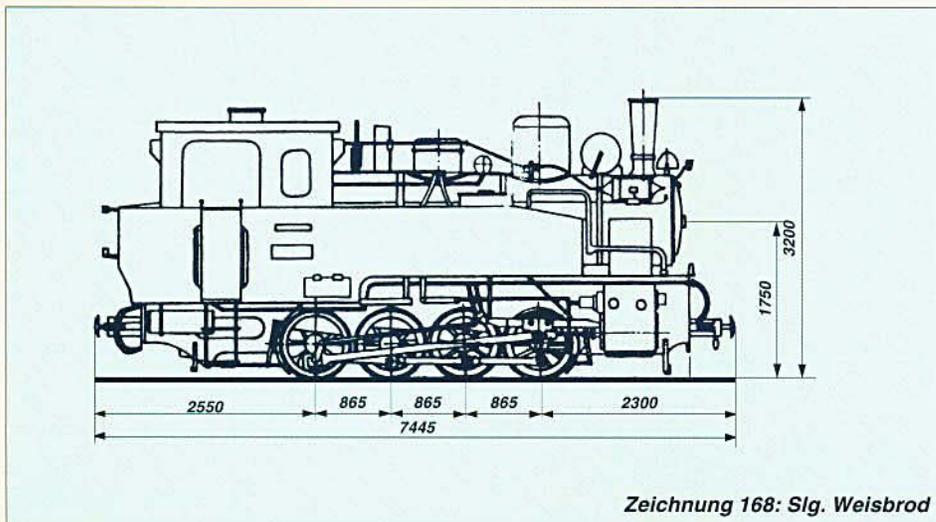
Während bei den Lok mit Außenrahmen der dritte Kuppelradsatz angetrieben wurde, hatte der Hersteller für die Maschinen mit Innenrahmen auf Wunsch des Bestellers den vierten Kuppelradsatz als Treibradsatz vorgesehen. Als Steuerung diente die Bauart Heusinger; die Bremsausrüstung bestand ursprünglich nur aus der Handbremse. Trotz ihrer Bauartunterschiede zeichnete die DR fünf der von der KJI übernommenen Lok, und zwar die Maschinen mit den

KJI-Bahnnummern 16, 11, 12, 15 und 14, in der hier genannten Reihenfolge in 99 4641 bis 4645 um. Die sechste, ehemals Bahnnummer 13, wurde aber seltsamerweise als 99 4501 eingereiht und später noch in 99 4402 umgezeichnet. Die ehemalige Bahnnummer 11, welche noch bei der KJI einen Schlepptender erhalten hatte, trug zunächst die DR-Betriebsnummer 99 4642, wurde jedoch 1956 in 99 4551 umgezeichnet und behielt diese Betriebsnummer auch nach ihrem 1959 erfolgten Rückbau in eine Tenderlokomotive.

Die DR versah alle Maschinen nachträglich mit Druckluftbremse und elektrischer Beleuchtung. In den Jahren 1963 bis 1965 wurden vier Lok im Rahmen einer Generalreparatur modernisiert. Nach-

einander betraf das 99 4644, 4641, 4643 und 4645. Die Maschinen erhielten neue Kessel in Schweißausführung, neue, ebenfalls geschweißte Vorratsbehälter und neuzeitliche Führerhäuser. Bei 99 4643 und 4645 verlegte man außerdem den Antrieb auf den dritten Kuppelradsatz.

Im Jahre 1965 wurde der Betrieb auf den Strecken der einstigen Kleinbahn des Kreises Jerichow I eingestellt, und die Lok taten fortan in der Prignitz sowie auf der Strecke Glöwen-Havelberg Dienst. Während alle anderen Lokomotiven bereits ausgemustert waren, gelangten 99 4643 und 4644 im Jahre 1969 noch auf die Insel Rügen und beförderten Züge zur Wittower Fähre. 1970 schieden auch sie aus dem Dienst aus. 99 4644 kam sieben Jahre später als Standlok zum Bw Neustrelitz. Erst 1994 nahm man die Rückführung der Lok in die Prignitz und ihre betriebsfähige Aufarbeitung in Angriff. So bleibt der Nachwelt auch eine Lok der ehemaligen Kreisbahn Jerichow I erhalten – wie erinnerlich jedoch keine echte KJI-Maschine, sondern eines der gebraucht von der Rosenberger Kreisbahn erworbenen Exemplare. **H.W.**



Zeichnung 168: Slg. Weisbrod

### Lieferfirma:

Orenstein & Koppel, Nowawes 6 Stück

### Betriebsnummern:

99 4641 bis 99 4645

**Bild 167:** Die von O&K für Jerichow I gelieferte spätere 99 4641 mit einem Güterzug im März 1972 in Pritzwalk. **Abb.: K. Kieper**

Spurweite	750/600 mm		
Gattungszeichen	K 33.6	Rostfläche	0,73 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	700 mm	Verdampfungsheizfläche	30,20 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	300 mm
Länge über Mittelpuffer	9938 mm	Kolbenhub	350 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	18,00 t
Kesselüberdruck	13 bar	Lokdienstlast	18,00 t
Wasservorrat	6,60 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	3,00 t

# BR 99<sup>465</sup>

## Typ HF 110 C

Bauart C n2/C n2t  
1. Baujahr 1941

Zu den ursprünglich für den Einsatz im Zweiten Weltkrieg entwickelten und von verschiedenen Herstellern nach einheitlichen Zeichnungen gefertigten Lokomotiven gehörte der Typ HF 110 C. Das war eine Schlepptenderlok, welche sowohl auf Strecken mit 750 als auch auf Strecken mit 600 mm Spurweite verwendet werden konnte. Die Anpassung an die jeweilige Spurweite erfolgte durch Umpressen der Radsätze, deren Radsatzwellen verbreiterte Nabensitze besaßen. Desgleichen konnten die Lokomotiven mit



verminderten Vorräten auch als Tenderlok eingesetzt werden. Die Buchstaben HF in der Typenbezeichnung bedeuteten „Heeresfeldbahn“, die Zahl 110 gab die Maschinenleistung in PS an, und der Buchstabe C bezeichnete die Radsatzfolge. Die Lokomotiven besaßen ein Außenrahmen-Fahrgestell, Zylinder mit Kolbenschiebern und Heusinger-Steuerung. Der dritte Radsatz wurde angetrieben. Dem Massenausgleich dienten an den Treib- und Kuppelzapfen angelenkte Kurvenscheiben. Die Deutsche Reichsbahn übernahm im Jahre 1949 drei Lok vom Typ HF 110 C. Sie hatten bei der Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahn die Bahnnummern 1, 4 und 5 getragen. Zwei Maschinen stammten von Henschel (Fabriknummern 25 979 und 983), die dritte

hatte Jung gebaut (Fabriknummer 10 123). Bis auf geringfügige Unterschiede (fehlende Seitenfenster, dafür geschweißter Tenderwasserkasten bei der Jung-Lok) waren die Maschinen baugleich. Die Reichsbahn gab ihnen die Betriebsnummern 99 4651 bis 4653. In den Jahren 1964/65 wurden alle drei Lokomotiven auf die Insel Rügen umgesetzt und befuhren die Strecken Bergen-Wittower Fähre sowie Fährhof-Altenkirchen. 99 4651 und 4653 wurden 1968 ausgemustert. Ein Jahr später kam auch für 99 4652 der Ausmusterungsbescheid. Diese Lok blieb jedoch erhalten, denn nach Aufarbeitung und Umspurung auf 600 mm wurde sie an einen Privatmann verkauft. Nach einer Odyssee bei verschiedenen Touristikbahnen der alten BRD und zwi-

schenzeitlich erfolgter Rückumsprung auf 750 mm steht 99 4652 heute als in privatem Eigentum befindliches Lokdenkmal in Putbus. Eine Schwesterlokomotive mit der Henschel-Fabriknummer 25 982, ehemals ÖBB 798. 101, befindet sich ebenfalls in Privatbesitz und ist 1993 im Raw Görlitz betriebsfähig hergerichtet worden. **H.W.**

### Lieferfirmen:

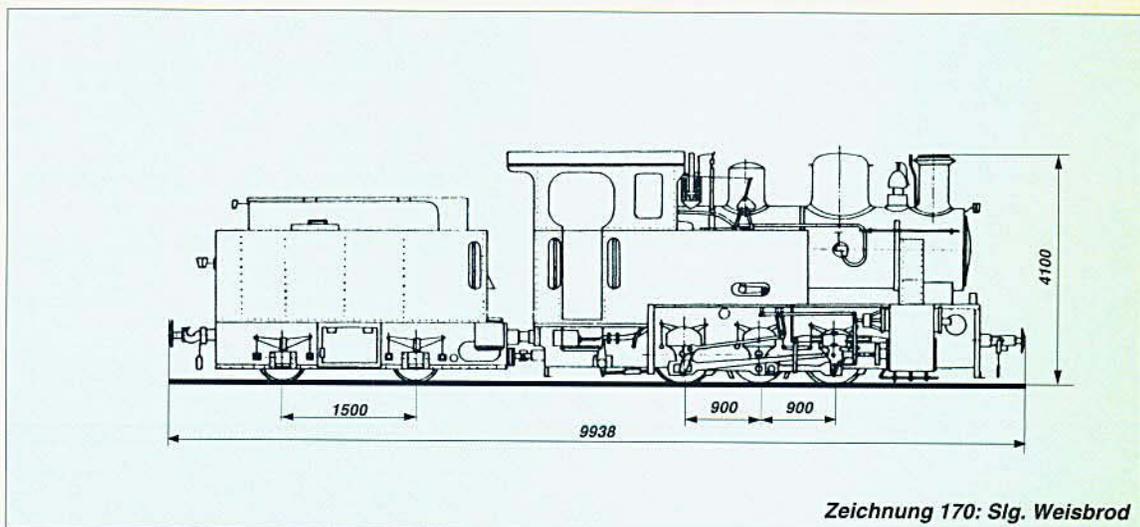
Henschel & Sohn, Kassel bzw.  
A. Jung,  
Jungenthal bei Kirchen/Sieg 3 Stück

### Betriebsnummern:

99 4651 bis 4653

**Bild 169:** Erst während des Zweiten Weltkriegs waren die drei kleinen Schlepptenderlokomotiven entstanden, die über die Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen auf die Insel Rügen kamen, hier die 99 4652 in Fährhof 1966.

Abb.: K. Kieper



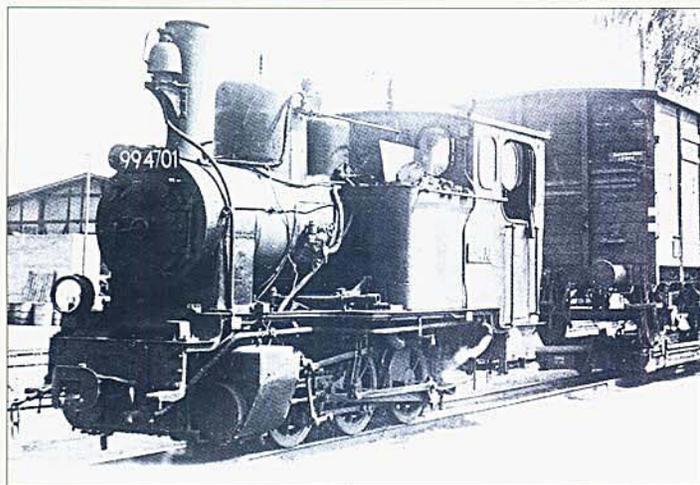
Zeichnung 170: Slg. Weisbrod

# BR 99<sup>470</sup>

## Prignitzer KB

Bauart C n2t  
1. Baujahr 1914 / GR 1964

Spurweite	750 mm		
Gattungszeichen	K 33.7	Rostfläche	0,71 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	26,38 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	265 mm
Länge über Mittelpuffer	6410 mm	Kolbenhub	360 mm
Höchstgeschwindigkeit	35 km/h	Lokreibungslast	18,20 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	18,20 t
Wasservorrat	1,80 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,85 t



**Bild 171:** Die 1914 von Henschel gebaute 99 4701 noch in ihrem Ursprungszustand bei den Prignitzer Kreiskleinbahnen im Güterverkehr. **Abb.:** Archiv Obermayer



**Bild 172:** Nach der Generalreparatur 1964 mit angebautem hinterem Kohlekasten diente die 99 4701 noch bis 1969 beim Bw Wittenberge (Havelberg, September 1965). **Abb.:** K. Kieper

Zu den zahlreichen Lokomotivtypen, welche die Firma Henschel & Sohn im Angebot hatte, zählte eine dreifach gekuppelte Nassdampf-Tenderlok für 750 mm Spurweite. Zwei derartige Lok hatten die Prignitzer Kreiskleinbahnen im Jahre 1914 beschafft. Sie trugen die Bahnnummern 18 und 19 und die Henschel-Fabriknummern 13 021 bzw. 13 022. Ab 1941 waren sie als 07 - 23 und 08 - 20 nach dem Nummernschema der Landesverkehrsdirektion Brandenburg eingereiht.

Die Besitzer verbrachten die Lok 07 - 23 unmittelbar nach Kriegsende in die Sowjetunion. Lok 08 - 20 blieb in ihrer Heimat, kam zur Deutschen Reichsbahn und erhielt 1949 die Betriebsnummer 99 4701. Die Lok besaß einen Blechrahmen, einen genieteten Kessel mit hohem Dampfdom, genietete Vorratsbehälter und ein Führerhaus mit durchgehend geraden Seitenwänden. Der

dritte Kuppelradsatz wurde angetrieben. Die Dampfzylinder waren mit Flachschiebern versehen; als Steuerung diente die Bauart Heusinger mit Hängeeisen. Die Bremsausrüstung bestand aus der Handbremse und der Haspel für die Heberleinbremse. Die Lok bewährte sich gut, sie galt geradezu als unverwüstlich. Dennoch ließ sich anlässlich einer 1964 fälligen Schadgruppe L 4 eine umfangreiche Erneuerung von Großteilen nicht umgehen. Die tatsächlich durchgeführten Arbeiten hatten daher eher den Umfang einer Generalreparatur als denjenigen einer Hauptuntersuchung. Das zuständige Raw Görlitz führte eine Teilerneuerung des Kessels durch und versah ihn mit Ackermann-Sicherheitsventilen. Völlig neu gefertigt wurden Wasserkästen, Führerhaus und Kohlekasten. Obgleich an der Gesamtkonzeption nichts verändert worden war, wirkte die Maschine nach dem

Umbau wesentlich moderner als im Ursprungszustand. Nach dem Vorbild dieser Umbaulok baute das Raw Görlitz später 99 4511 völlig neu auf.

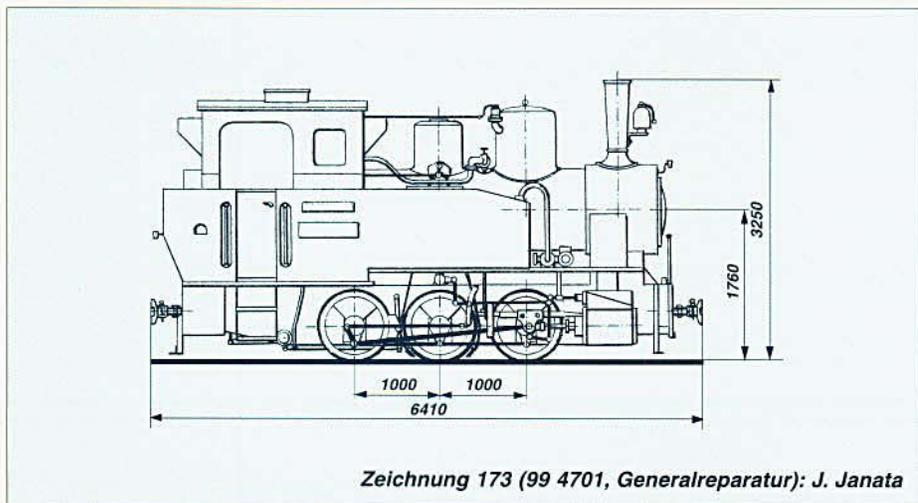
99 4701 war stets beim Betriebsteil Perleberg des Bw Wittenberge beheimatet. Im Jahre 1969 hat man die Lok abgestellt und zwei Jahre später ausgemustert. An einen privaten Interessenten in Wöllstein (Rheinland-Pfalz) verkauft, blieb die Maschine als Ausstellungsstück erhalten. **H.W.**

### Lieferfirma:

Henschel & Sohn, Kassel 1 Stück

### Betriebsnummer:

99 4701



**Zeichnung 173 (99 4701, Generalreparatur):** J. Janata

# BR 99<sup>471</sup>

Ex-DRB 99 791 (öster. Reihe U)

Bauart C 1' n2t  
1. Baujahr 1899

### Lieferfirma:

Krauss & Comp., Werk Linz 3 Stück

### Betriebsnummer:

99 4712 (Ex-99 791)

<b>Spurweite</b>	<b>750 mm</b>		
Gattungszeichen	K 34.7	Rostfläche	0,60 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	780 mm	Verdampfungsheizfläche	30,32 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	480 mm	Zylinderdurchmesser	250 mm
Länge über Mittelpuffer	7190 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	35 km/h	Lokreibungslast	21,20 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	25,00 t
Wasservorrat	2,40 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,80 t

# BR 99<sup>471</sup>

## Prignitzer KB

Bauart C 1' n2t  
1. Baujahr 1920

Zu den Lokomotiven, welche die Reichsbahn im Jahre 1949 von den Prignitzer Kreiskleinbahnen übernahm, gehörte eine dreifach gekuppelte Lok mit hinterem Lauferradsatz. Die Maschine hatte ursprünglich die Bahnnummer 20 getragen, war später von der Landesverkehrsdirektion in Brandenburg in 07 - 80 umgezeichnet worden und erhielt schließlich die DR-Betriebsnummer 99 4711. Hartmann hatte die Lok im Jahre 1920 unter der Fabriknummer 4420 fertig gestellt. 99 4711 besaß ein Fahrgerüst mit innen liegendem Blechrahmen; der hintere Kuppelradsatz wurde angetrieben. Der Lauferradsatz war radial einstellbar und als Adamsachse ausgebildet. Waagrecht liegende Zylinder, Heusinger-Steuerung mit Hängeeisen und ein frei über dem Rahmen liegender Kessel gehörten zu den weiteren Charakteristika der Lokomotive. Die Kesselheizfläche war knapp bemessen; deshalb neigte der Kessel zu schneller Erschöpfung. Trotzdem hat sich die Maschine insgesamt bewährt. Wegen ihrer Ordnungsnummer war sie in Eisenbahnerkreisen unter dem Spitznamen „Könisch Wasser“ bekannt. Am 26. August 1968 wurde 99 4711 ausgemustert. **H.W.**



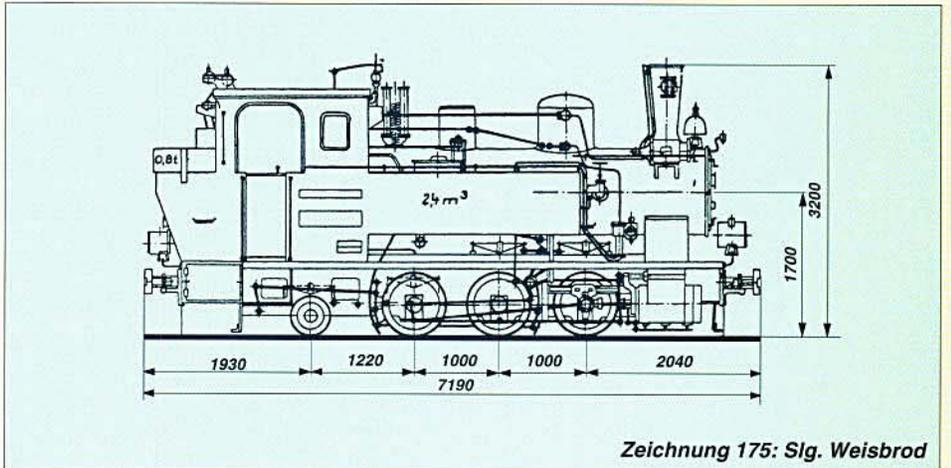
**Bild 174:** Schon ab Werk verfügte die 99 4711 von Hartmann über einen Kohlebehälter hinter dem Führerhaus. Auch diese Lok der Prignitzer Kreiskleinbahnen zählte zum Bestand des Bw Wittenberge. **Abb.: K. Kieper**

### Lieferfirma:

Sächsische Maschinenfabrik,  
vorm. Rich. Hartmann, Chemnitz 1 Stück

### Betriebsnummer:

99 4711

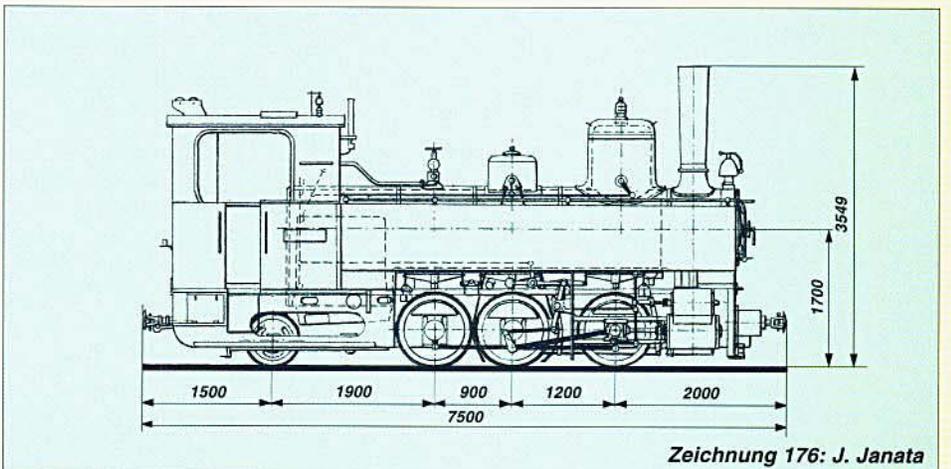


### Spurweite

**750 mm**

Gattungszeichen	K 34.7
Treib- und Kuppelraddurchmesser	845 mm
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm
Lauferraddurchmesser hinten	580 mm
Länge über Mittelpuffer	7500 mm
Höchstgeschwindigkeit	35 km/h
Kesselüberdruck	12 bar
Wasservorrat	3,20 m <sup>3</sup>

Rostfläche	1,00 m <sup>2</sup>
Verdampfungsheizfläche	41,40 m <sup>2</sup>
Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Zylinderdurchmesser	290 mm
Kolbenhub	400 mm
Lokreibungslast	21,00 t
Lokdienstlast	24,30 t
Kohlevorrat	1,36 t



Fortsetzung auf Seite 88 unten

# BR 99<sup>472</sup>

## Kreis Jerichow I

Bauart B n2t  
1. Baujahr 1922

Spurweite	750 mm	Rostfläche	0,80 m <sup>2</sup>
Gattungszeichen	K 22.7	Verdampfungsheizfläche	31,50 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	700 mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Zylinderdurchmesser	280 mm
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Kolbenhub	360 mm
Länge über Mittelpuffer	6360 mm	Lokreibungslast	15,10 t
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokdienstlast	15,10 t
Kesselüberdruck	12 bar	Kohlevorrat	0,50 t
Wasservorrat	2,0 m <sup>3</sup>		



**Bild 177:** Zunächst als Baulokomotive eingesetzt, kam diese Maschine erst nach dem Zweiten Weltkrieg zur Kleinbahn des Kreises Jerichow I. Bis 1956 fuhr sie dort noch als 99 4401, danach bis 1966 als 99 4721. **Abb.: K. Kieper**

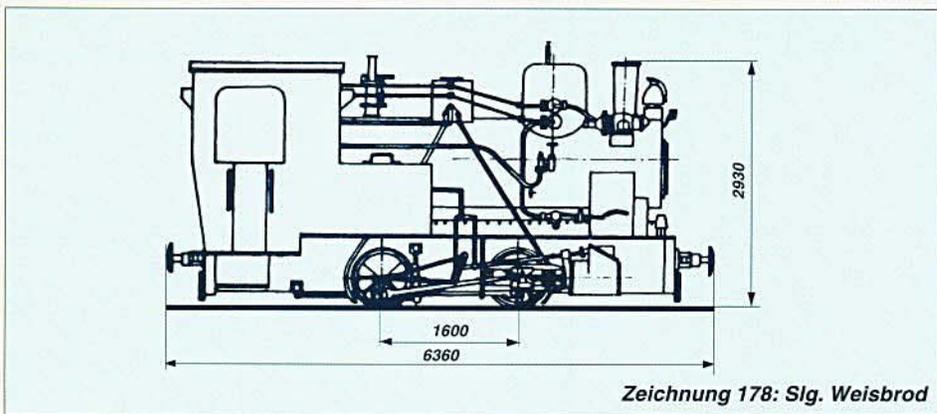
Von der Kleinbahn des Kreises Jerichow I stammte eine ehemalige Werklokomotive, die die Deutsche Reichsbahn 1949 in

99 4721 umzeichnete. Die Henschel-Lok vom Typ bamms war 1922 unter der Fabriknummer 19 514 an die Baufirma Polenzky

& Zöllner geliefert und nach dem Zweiten Weltkrieg durch die KJI für den Einsatz im öffentlichen Verkehr hergerichtet worden. Die Lokomotive wurde durch die DR zunächst in 99 4401 umgezeichnet, erhielt jedoch 1956 ihre endgültige Betriebsnummer 99 4721.

Wie fast alle von Henschel hergestellten Werklok trug sie unverkennbar preußische Baumerkmale. Die Maschine besaß einen Blechrahmen, Antrieb des zweiten Radsatzes, zweischienige Kreuzkopfführung und Allan-Trick-Steuerung. Die gedrungenen Kesselbauform verlieh der Maschine ein bulliges Aussehen, das durch den überdimensionalen Dampfdom noch unterstrichen wurde. Die Lokomotive besaß nur eine Handbremse. Sie war meist im Verschiebedienst eingesetzt, bespannte jedoch auch den Hilfszug des Bw Burg.

Nach Stilllegung der KJI im Jahre 1966 verwendete man 99 4721 noch für den Abtransport des Gleismaterials. Anschließend wurde sie an den Klub Junger Techniker in Halberstadt als Ausstellungsobjekt übergeben. Langjährige Abstellung im Freien und fehlende Pflege forderten schließlich ihren Tribut – 99 4721 musste verschrottet werden. **H.W.**



**Zeichnung 178: Slg. Weisbrod**

**Lieferfirma:**

Henschel & Sohn, Kassel 1 Stück

**Betriebsnummer:**

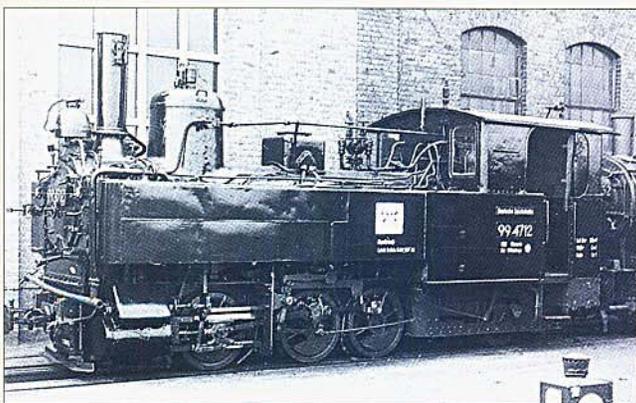
99 4721 (Ex-99 4401)

Fortsetzung von Seite 87

Zu den nach dem Zweiten Weltkrieg in Sachsen vorgefundenen Schmalspurlokomotiven zählte ein Dreikuppel mit hinterem Lauferradsatz, welcher bereits einen abenteuerlichen Lebensweg hinter sich hatte. Die Lok gehörte zu einem Baulos dreier gleichartiger Maschinen, welche das Linzer Werk von Krauss & Co. 1899 für die Friedländer

Bezirksbahn fertig gestellt hatte. Die Lok hatten zunächst die Bahnnummern F 11 bis F 13 getragen und waren nach dem Ersten Weltkrieg als U 37.007 bis U 37.009 in CSD-Eigentum übergegangen. Ende der 30er Jahre wurden die Maschinen von der Reichsbahn in Besitz genommen und in 99 791 bis 793 umgezeichnet. Die bei Kriegsende in Eppendorf stehende 99 791 (Krauss-Fabriknummer 4183) war betriebsfähig und wurde

**Bild 179:** Im Raw Görlitz steht 99 4712 um 1965 bereits mit geschweißten Wasserkästen. Es ist eine ehemals österreichische U und die einstige 99 791 der DRB. **Abb.: K. Kieper**



sogleich auf sächsischen Schmalspurstrecken eingesetzt. Als ehemalige Lok der Friedländer Bezirksbahn entsprach sie zwar weitgehend der Reihe U der kkStB, wies aber einige Bauartabweichungen gegenüber der Originalkonstruktion auf. Dazu gehörten abweichende Spurweite (750 statt 760 mm), etwas größere Länge über Puffer sowie normale Speichenradsätze anstelle von Scheibenradsätzen mit Langlöchern. Die Dampfzylinder besaßen schräg aufgesetzte Schieberkästen, die Heusinger-Steuerung mit Kuhnscher Schleife wurde mittels eines Händels bedient. Die Lok hatte einen Crampton-Kessel mit hohem Dom und Pop-Sicherheitsventilen. Die Saugluftbremse bremste nur den Treibradsatz ab. Im Jahre 1957 wurde 99 791 dem Bw Perleberg überstellt und in 99 4712 umgezeichnet. Bis zu ihrer Ausmusterung Ende 1965 stand die Lok in der Prignitz im Einsatz. **H.W.**

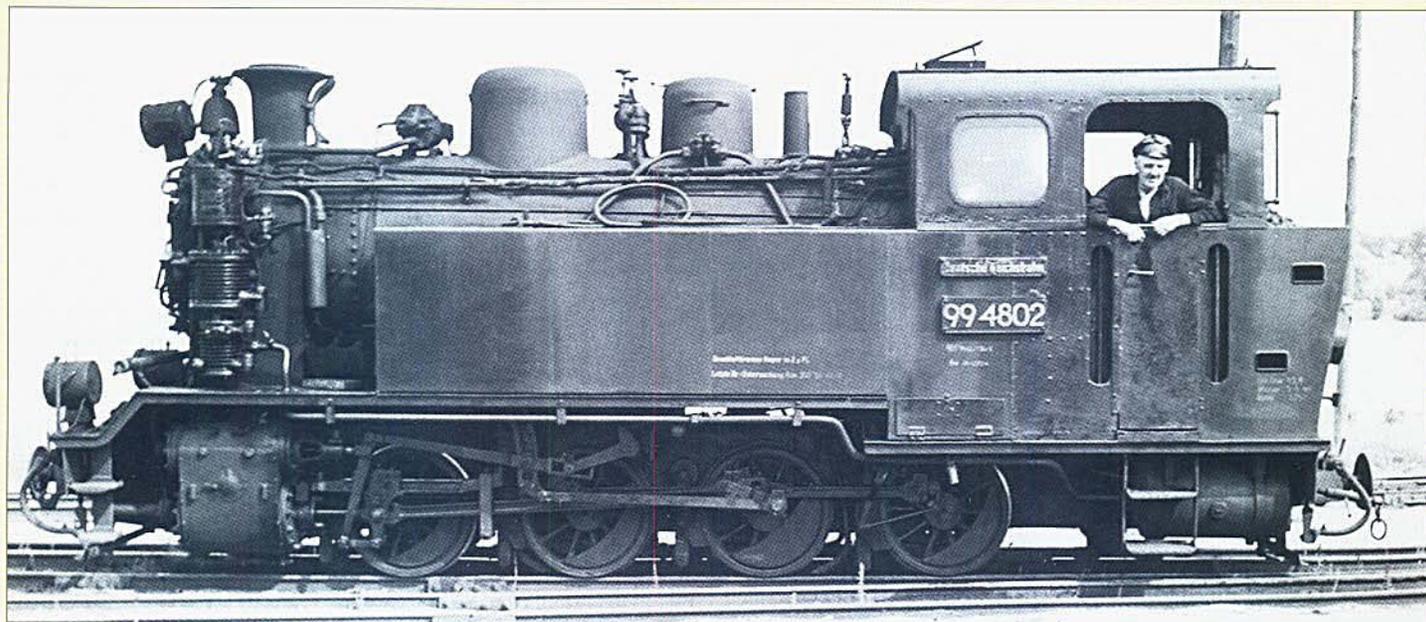
<b>Spurweite</b>	750 mm		
Gattungszeichen	K 45.8	Rostfläche	0,90 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	850 mm	Verdampfungsheizfläche	44,59 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	500 mm	Überhitzerheizfläche	21,0 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	360 mm
Länge über Mittelpuffer	9440 mm	Kolbenhub	410 mm
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h	Lokreibungslast	27,50 t
Kesselüberdruck	13 bar	Lokdienstlast	29,70 t
Wasservorrat	3,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,25 t

# BR 99<sup>480</sup>

## Kreis Jerichow I

### Bauart 1' D h2t

### 1. Baujahr 1938



Von den Kleinbahnen des Kreises Jerichow I übernahm die Deutsche Reichsbahn zwei moderne Heißdampf-Vierkuppeler. Die Lokomotiven waren 1938 von Henschel unter den Fabriknummern 24 367 und 24 368 gebaut und bei den KJI als Bahnnummern 20 und 21 eingereicht worden. Die KJI hatte versuchsweise den vorderen Lauferradsatz bei Lok 21 entfernt, sodass die DR eine 1'D- und eine D-Tenderlokomotive in Besitz nahm. Die Reichsbahn gab den Maschinen die Betriebsnummern 99 4801 und 99 4802 und ließ 99 4802 (Ex-KJI Nr. 21) im Jahre 1964 in den Originalzustand zurückbauen.

Die Maschinen besaßen alle Merkmale moderner Schmalspur-Heißdampflok – kräftige Blechrahmen, Radkörper mit angelegten Gegengewichten, Dampfzylinder mit Kolbenschiebern und Heusinger-Steuerung mit Kuhnscher Schleife. Der Kessel war großzügig bemessen, Kessel aufbauten und Armaturen waren an die DRG-Einheitsbauart angelehnt. Die Rauchkam-

mer wurde von einem Krepenschornstein gekrönt. Die Lok besaßen ab Werk Druckluftbremse, Druckluftläutewerk, Deuta-Geschwindigkeitsmesser und elektrische Beleuchtung. 1964 erhielten beide Lokomotiven neue Führerhäuser mit oben eingezogenen Seitenwänden; auch die Vorratsbehälter wurden neu gefertigt. Die im Lieferzustand vorhandenen Kolbenschieber wurden durch Trofimoff-Schieber ersetzt. Bis 1965 waren beide Lokomotiven beim Bw Burg stationiert, wurden dann auf die Insel Rügen versetzt und versahen Dienst zwischen Putbus und Göhren. 1992 erhielten sie nach dem gemeinsamen Nummernplan von DR und DB die neuen Betriebsnummern 099 780-9 und 099 781-7. In den Jahren 1993 und 1994 unterzog man beide Lo-

komotiven einer Generalreparatur und baute neue Ersatzkessel in geschweißter Ausführung ein. Da die ehemaligen Rügenischen Kleinbahnen 1996 reprivatisiert wurden, gelangten die Maschinen in den Besitz eines Tochterunternehmens der Karsdorfer Eisenbahngesellschaft, welche nunmehr für die Betriebsführung auf den Schmalspurstrecken der Insel Rügen verantwortlich zeichnet. **H.W.**

#### Lieferfirma:

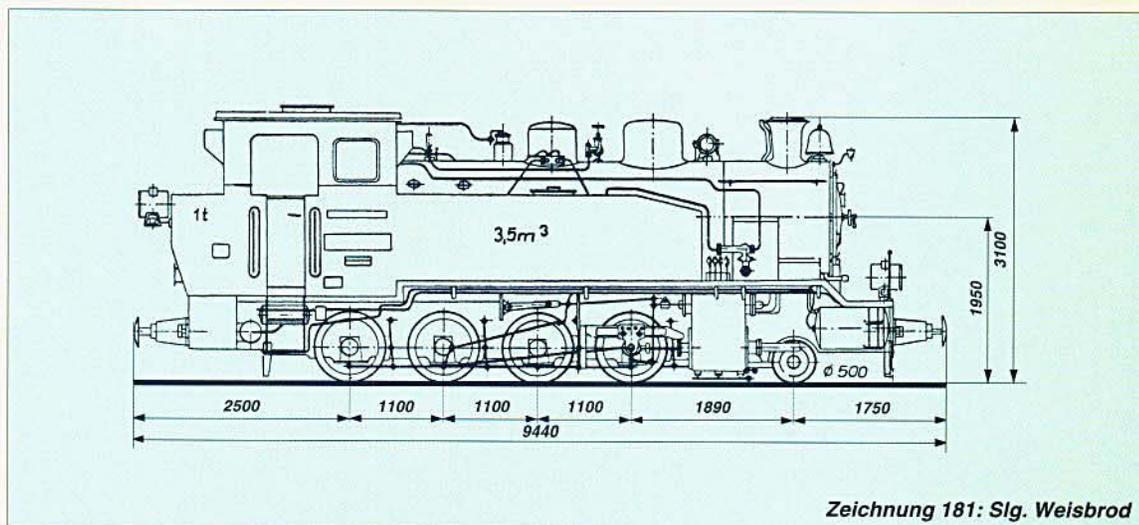
Henschel & Sohn, Kassel

2 Stück

#### Betriebsnummern:

99 4801 und 4802

**Bild 180:** Mit ausgebautem Vorlauferradsatz war 99 4802 des Baujahrs 1938 bei der Kreisbahn Jerichow I eingesetzt. Die DR ließ diesen 1964 wieder einbauen. Heute läuft die Lok auf Rügen. **Abb.: Sig. Weisbrod**



# BR 99<sup>500</sup>

## Werklok Typ „Helfmann“

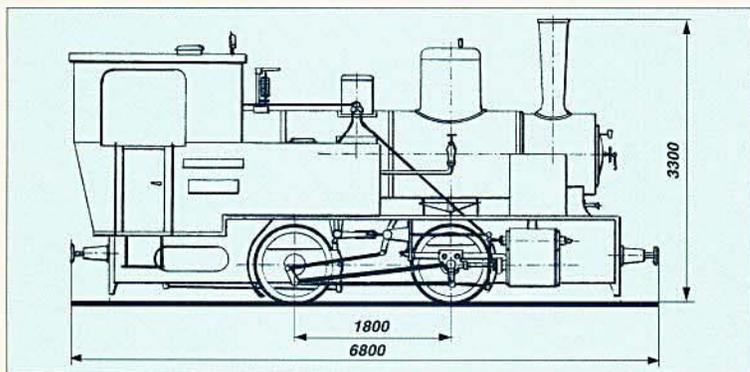
**Bauart B n2t**  
**1. Baujahr 1920**

<b>Spurweite</b>	<b>900 mm</b>		
Gattungszeichen	K 22.10	Rostfläche	0,80 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	39,80 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	310 mm
Länge über Mittelpuffer	6800 mm	Kolbenhub	430 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	19,00 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	19,00 t
Wasservorrat	2,00 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,64 t

Zu den zahlreichen von Henschel & Sohn gefertigten Typenlokomotiven gehörte der Typ „Helfmann“, ein Nassdampf-Zweikupppler für 1000 mm Spurweite. Diesem Typ entsprach bis auf minimale Abweichungen (u.a. Spurweite 900 mm) eine Lokomotive, welche 1920 von der Berliner Firma B. Wit-

kop bestellt worden war. Die Fabriknummer der Maschine lautete 17 888. Die ehemalige Werklok wurde nach dem Zweiten Weltkrieg von der DR übernommen und mit der Betriebsnummer 99 5001 versehen. Da die genaue Herkunft der Maschine zunächst nicht ermittelt werden konnte, hielt man sie

irrtümlich für eine Fremdlokomotive. Die Lok entsprach mit Blechrahmen-Fahrgestell, niedrig liegendem Kessel und Führerhaus nach preußischem Vorbild vollständig der Bauart, welche Henschel für kleinere Werk- und Baulokomotiven kreierte hatte. Auf welchen Strecken der Deutschen Reichsbahn 99 5001 Dienst leistete, ist unbekannt geblieben. Nach erfolgter Umspurung auf 1000 mm vermietete man die Lok an die Maxhütte Unterwellenborn. 1951 erfolgten schließlich der Verkauf an das thüringische Hüttenwerk und die Streichung aus dem Bestand der Deutschen Reichsbahn. **H.W.**



Zeichnung 182:  
J. Janata

### Lieferfirma:

Henschel & Sohn, Kassel 1 Stück

### Betriebsnummer:

99 5001

# BR 99<sup>500</sup>

## Spremberg

**Bauart B h2t**  
**1. Baujahr 1925**

<b>Spurweite</b>	<b>1000 mm</b>		
Gattungszeichen	K 22.10	Rostfläche	1,20 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	850 mm	Verdampfungsheizfläche	40,30 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	15,60 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	340 mm
Länge über Mittelpuffer	6150 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	21,00 t
Kesselüberdruck	13 bar	Lokdienstlast	21,00 t
Wasservorrat	1,40 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,85 t

Als 99 5001 in zweiter Besetzung reichte die DR eine zweifach gekuppelte Heißdampflokomotive ein, welche bei der Spremberger Stadtbahn die Bahnnummer 11 getragen hatte. Die Lok war 1925 von Borsig unter der Fabriknummer 11 870 geliefert und 1956 durch die DR übernommen worden. 1957 erhielt die Maschine eine Generalreparatur und wurde für den Einsatz bei der DR umgerüstet. Sie besaß, ungewöhnlich für einen Zweikupppler dieser Größe,

einen Barrenrahmen. Die Zylinderblöcke waren mit Kolbenschiebern ausgerüstet, die Steuerung war nach Bauart Heusinger ausgebildet. Ein leistungsfähiger Kessel diente als Dampferzeuger. Die Lok besaß zunächst nur eine Handbremse, die Reichsbahn rüstete jedoch die Druckluftbremse Bauart Knorr nach. 99 5001 kam noch 1957 zum Bw Wernigerode-Westerntor und diente hinfort als Rangierlok auf dem Bahnhof Nordhausen Nord. 1967 zog man die

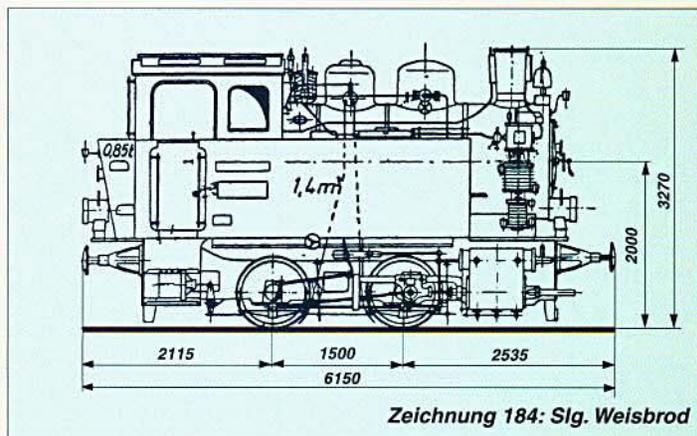
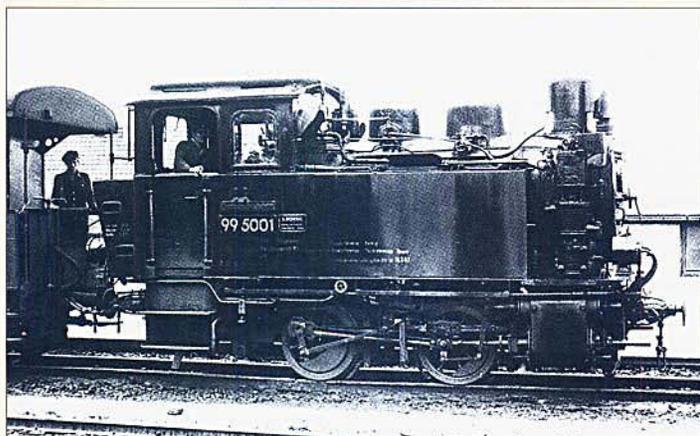
Maschine aus dem Einsatz zurück und musterte sie 1970 aus. 1972 wurde sie aufgearbeitet und nach Frankreich (Museumsbahn Dunieres-St. Agreve) verkauft. **H.W.**

### Lieferfirma:

A. Borsig, Berlin-Tegel 1 Stück

### Betriebsnummer:

99 5001 (Zweitbesetzung)



Zeichnung 184: Slg. Weisbrod

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 22.12	Rostfläche	1,20 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	860 mm	Verdampfungsheizfläche	45,80 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	340 mm
Länge über Mittelpuffer	6720 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	23,80 t
Kesselüberdruck	13 bar	Lokdienstlast	23,80 t
Wasservorrat	3,00 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,90 t

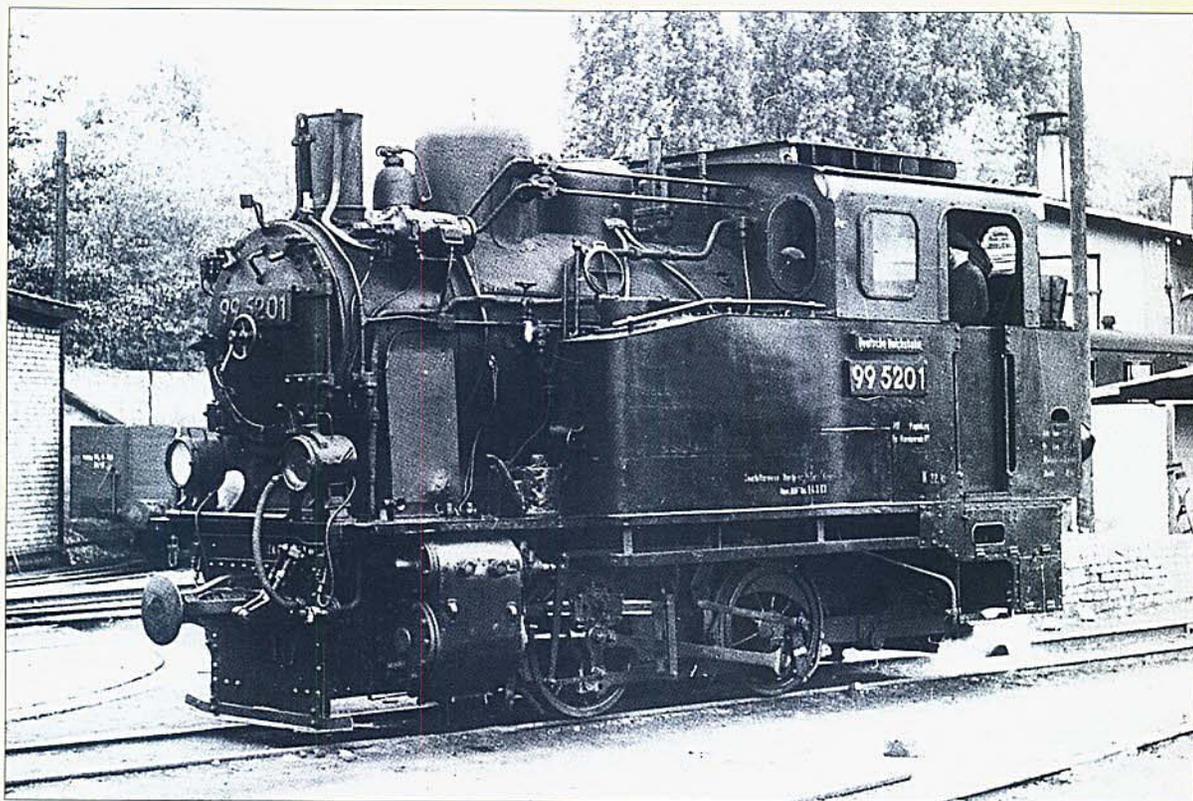
# BR 99<sup>520</sup>

## Spremberg

Bauart B n2t  
1. Baujahr 1938

Als die Spremberger Stadtbahn im Jahre 1938 eine neue Lokomotive benötigte, entsann sie sich der guten Erfahrungen mit der von Borsig 1925 gelieferten Lok 11. Daher bestellte die Bahnverwaltung erneut einen modernen B-Kuppler, diesmal jedoch bei Orenstein & Koppel. Die Stadtbahn ließ die Maschine jedoch in Nassdampfausführung bauen, weil die Unternehmensleitung der Ansicht war, die Vorteile einer Heißdampflok würden durch die wesentlich höheren Beschaffungskosten mehr als aufgewogen.

O&K lieferte die Lok, welche in ihrer Architektur unverkennbare Merkmale des unternehmenseigenen Baustils trug, unter der Fabriknummer 13 178 ab. Die Spremberger Stadtbahn gab der Maschine die Bahnnummer 12. Die Radsatzfahrmasse war ca. 2 t höher als bei der Borsig-Lok 11; daher zeichnete die Deutsche Reichsbahn die „12“ nach der 1956 erfolgten Übernahme in 99 5201 um. Abgesehen von der etwas anderen Architektur wirkte 99 5201 wie eine etwas vergrößerte



Schwester der 99 5001" – sogar die Dampfzylinder mit angegossenen Ausströmkästen waren ähnlich wie bei der ehemaligen Bahnnummer 11 ausgeführt und trotz des Nassdampftriebwerks hatte der Hersteller Kolbenschieber verwendet.

Bei der im Jahre 1957 durchgeführten L 4 wurden Druckluftbremse, Körting-Saugluftbremse und elektrische Beleuchtung nachgerüstet. Gleich 99 5001" kam auch 99 5201 danach zum Bw Wernigerode-Westerntor und war im Verschiebe- und Werks-

anschlussdienst eingesetzt. 1965 wurde die Lok an die Möbelfabrik Wernigerode für Heizzwecke verliehen. Im Jahre 1968 erfolgte ihre Ausmusterung. **H.W.**

### Lieferfirma:

Orenstein & Koppel,  
Babelsberg bei Potsdam

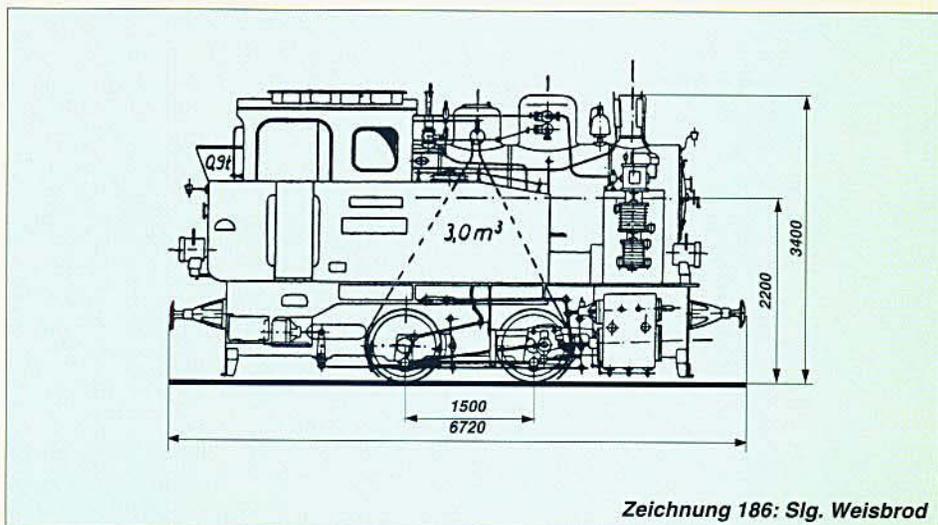
1 Stück

### Betriebsnummer:

99 5201

**Bild 185:** 1938 für die Spremberger Stadtbahn gebaut und seit 1952 in Wernigerode beheimatet, leistete die 99 5201 hier überwiegend Verschiebe- und Werksanschlussdienst. 1965 wurde sie Heizlok und 1968 ausgemustert. **Abb.: Sammlung Weisbrod**

**Bild 183 (links):** Als ehemalige Spremberger Stadtbahnlok kam 99 501 im Jahre 1957 in den Harz und wurde Rangierlok in Wernigerode Nord. Nachdem sie 1970 ausgemustert wurde, gelangte sie 1972 nach Frankreich und wird dort erhalten. **Abb.: Slg. Weisbrod**



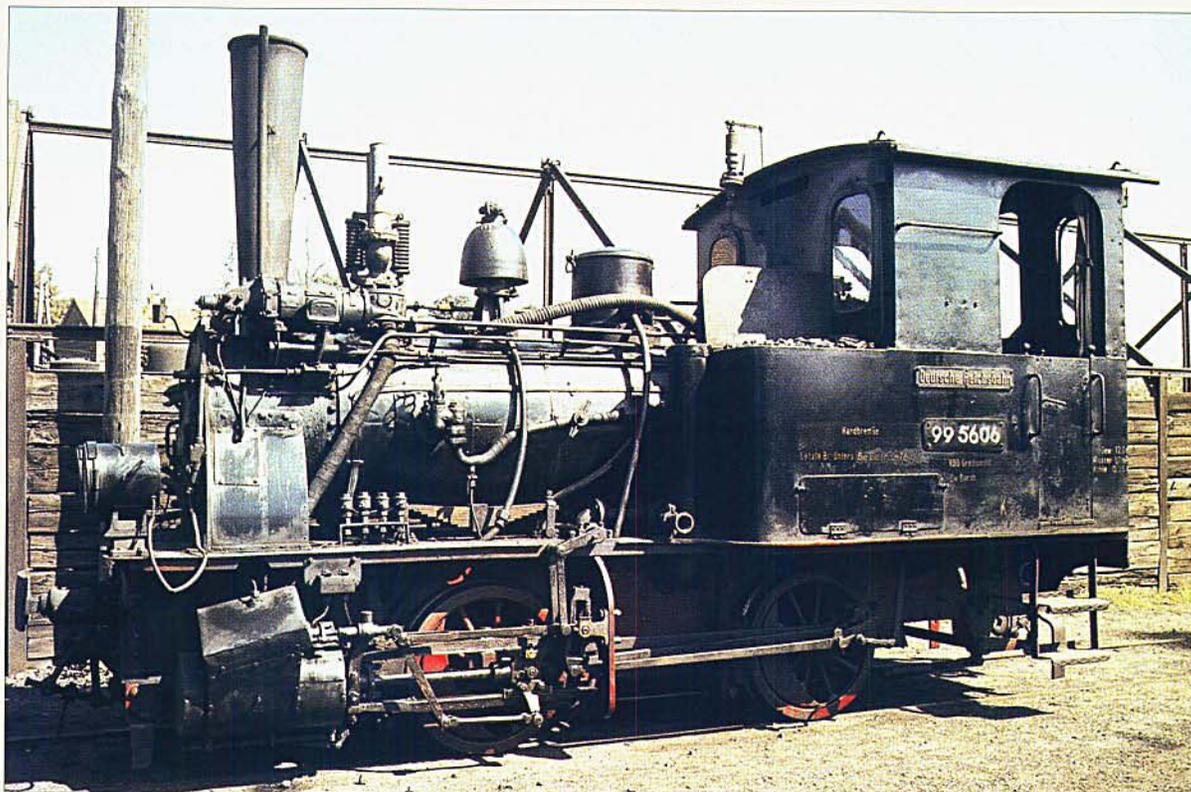
**Zeichnung 186: Slg. Weisbrod**

# BR 99<sup>560</sup>

## Lenz-Typ i

Bauart B n2t  
1. Baujahr 1893

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 22.6	Rostfläche	0,40 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	20,48 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	210 mm
Länge über Mittelpuffer	5800 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	12,00 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	12,00 t
Wasservorrat	1,00 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,35 t



sechs Lokomotiven vom Lenz-Typ i (Bahnnummern 1' bis 6'). Die ersten drei Lok leisteten bereits beim Aufbau der Strecke Dienst, die übrigen folgten anlässlich der Eröffnung des ersten Streckenabschnitts. Lok 1' bis 3' trugen zusammen hängende Fabriknummern (1347, 1348 und 1349). Nach dem Nummernschema der Pommerschen Landesbahnen führten die Lok später die Bahnnummern 119 N 2206 bis 124 N 2206. Die Deutsche Reichsbahn zeichnete die Maschinen 1949 in

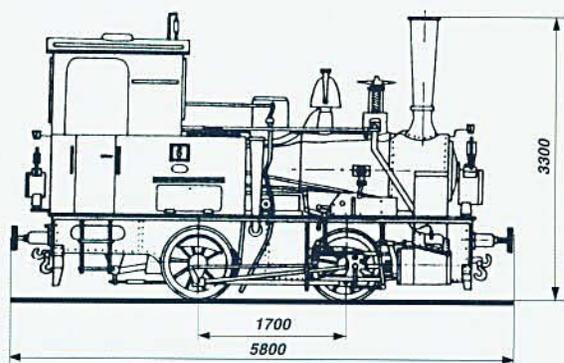
Das Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmen Lenz & Co. hatte für die von ihm projektierten Bahnen eine eigene Typenreihe von Lokomotiven entwickelt, welche sich in ihrer Bauart an bewährte preußische Normaleisenbahnanlagen anlehnten. Das galt auch für den Lenz-Typ i, einen B-Kuppler für 1000 mm Spurweite, der ab 1893 in insgesamt 38 Exemplaren gefertigt wurde.

Diese Maschinen wirkten wie eine verkleinerte Ausführung der regelspurigen pr T 1 (Normalausführung) bzw. ihrer schweren

Schwester T 2 und in der Tat hatte die Urheberfirma Vulcan fast alle Baugruppen von denjenigen der preußischen Normallokomotive abgeleitet. So besaß denn auch der Lenz-Typ i einen Wasserkastenrahmen, preußisches Führerhaus, einen niedrig liegenden Kessel mit Reglerbüchse anstelle eines Dampfdoms und Zylinder mit den charakteristischen abgeschrägten Schieberkästen.

Eine moderne Zugabe war die Heusinger-Steuerung. Die Franzburger Kreisbahnen erhielten in den Jahren 1893 und 1894

99 5601 bis 5606 um, folgte dabei aber der Reihenfolge der Fabriknummern, sodass Lok 6' (nach PLB-Schema 124 N 2206) zur 99 5604 wurde. Alle Lok waren in Barth beheimatet und blieben es auch nach Übernahme durch die DR. Ab 1957 wurden die Maschinen ausgemustert, als erste 99 5604, als letzte 99 5605 und 99 5606, die erst 1968 den Dienst quittierten. 1970 verkaufte man beide Lokomotiven; 99 5605 gelangte in einen Freizeitpark bei Düsseldorf, 99 5606 wurde von einem Nürnberger Modellbahnhersteller erworben. 1982 hat der Deutsche Eisenbahn-Verein 99 5605 betriebsfähig aufgearbeitet und als FRANZBURG der Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen zur Verfügung gestellt. H.W.



Zeichnung 188: Slg. Weisbrod

### Lieferfirma:

Schiffswerft und Lokomotivfabrik  
Vulcan, Stettin-Bredow 38 Stück

### Betriebsnummern:

99 5601 bis 99 5606

**Bild 187:** Diese Aufnahme der 99 5606 zeigt die drittletzte von sechs Lenz-Maschinen, die Vulcan 1893/94 an die 1895 eröffneten meterspurigen Franzburger Kreisbahnen lieferte.  
Abb.: K. Kieper

<b>Spurweite</b>	<b>1000 mm</b>		
Gattungszeichen	K 33.6	Rostfläche	0,72 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	860 mm	Verdampfungsheizfläche	37,58 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	300 mm
Länge über Mittelpuffer	6600 mm	Kolbenhub	430 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	20,80 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	20,80 t
Wasservorrat	1,70 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,60 t

# BR 99<sup>561</sup>

# Lenz-Typ o

Bauart C n2t

1. Baujahr 1903

Im Jahre 1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn von den Franzburger Kreisbahnen eine dreifach gekuppelte Tenderlok als Einzelexemplar. Die Maschine gehörte zum Lenz-Typ o, war im Jahre 1903 von Henschel an die damals noch meterspurige Salzwedeler Kleinbahn geliefert und dort als Bahnnummer 5 eingereiht worden. Ihre Fabriknummer lautete 6526. 1928 erwarben die Franzburger Kreisbahnen die Lokomotive und bezeichneten sie nach dem Lenz-Nummernschema als 9<sup>o</sup>. Die Pommerschen Landesbahnen zeichneten die Maschine in 130 N 3306 um. Die Deutsche Reichsbahn gab der Lok schließlich die Betriebsnummer 99 5611.

Wie der Lenz-Typ i war auch der Typ o die Umkonstruktion einer preußischen Normalspurlok für die Spurweite von 1000 mm. Beim Typ o hatte zweifellos die pr T 3 bzw. deren Lenz-Ausführung mit vorn liegendem Dampfdom Pate gestanden. Um eine genügend lange Treibstange zu erhalten, wurde beim Typ o allerdings im Gegensatz zum normalspurigen Vorbild der dritte Kuppelradsatz angetrieben. Die Lok besaß eine abgewandelte Allan-Trick-Steuerung mit Exzenterkurbeln anstelle der üblichen Hubscheiben. Die DR hat 99 5611 nachträglich mit elektrischer Beleuchtung ausgerüstet; ansonsten blieb

der Originalzustand erhalten. Bei den FKB hatte die Lok anfänglich nur Verschiebedienste geleistet; bei der DR war sie vorwiegend im Zugdienst eingesetzt. 1970 wurde 99 5611 abgestellt und 1971 ausgemustert. Die Lok wurde jedoch nicht zer-

legt, sondern betriebsfähig aufgearbeitet und verkauft. Ab 1973 beförderte 99 5611 Züge auf der französischen Museumseisenbahn Dunieres-St. Agreve, wurde aber Anfang der 90er Jahre abgestellt und ist heute nicht mehr betriebsfähig. **H.W.**



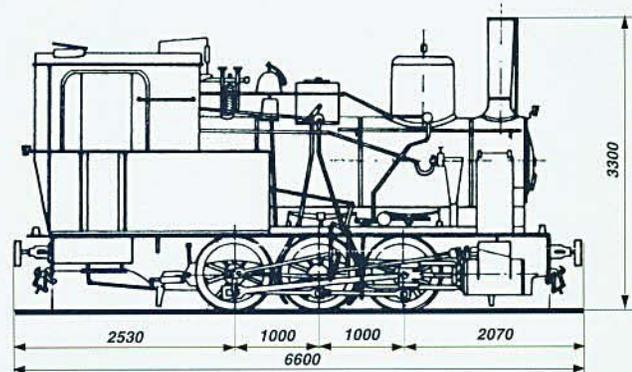
### Lieferfirma:

Henschel & Sohn, Kassel 1 Stück

### Betriebsnummer:

99 5611

**Bild 189:** Die 1903 von Henschel gefertigte und von der DR als 99 5611 eingereihte Lok kam 1928 von der Salzwedeler Kleinbahn zur Franzburger Kreisbahn. Dort diente sie bis zur Einstellung 1968/69. **Abb.:** Raer, Slg. Kieper



**Zeichnung 190:** Slg. Weisbrod

# BR 99<sup>562</sup>

## Lenz-Typ ii

Bauart B'B n4vt  
1. Baujahr 1902

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 44,6	Rostfläche	0,73 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	720 mm	Verdampfungsheizfläche	34,90 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	225/340 mm
Länge über Mittelpuffer	7164 mm	Kolbenhub	360 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	20,60 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	20,60 t
Wasservorrat	2,00 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,60 t

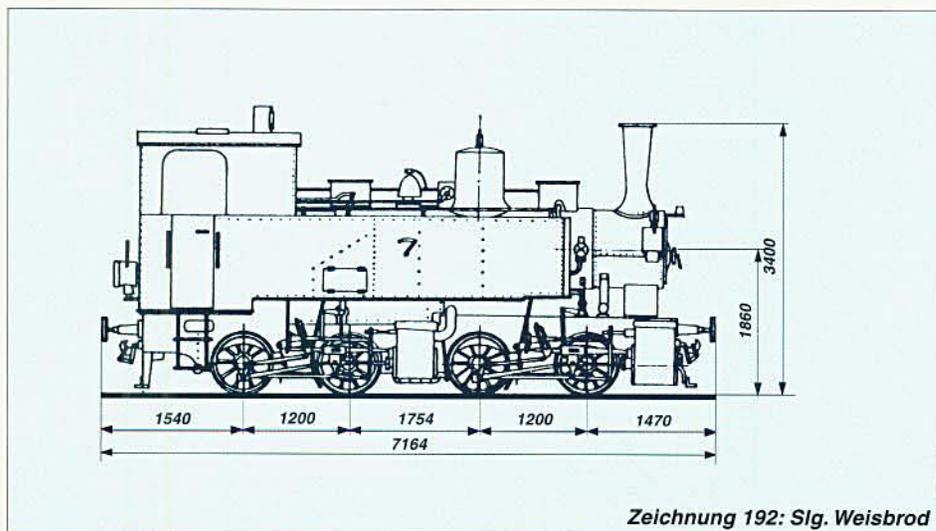


Das Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmen Lenz & Co. beschaffte um 1900 für seine Bahnen auch Gelenklokomotiven der Bauart Mallet, um genügend leistungsfähige und gut bogenläufige Maschinen vorhalten zu können. Die Ausführung für 1000 mm Spurweite erhielt die Bezeichnung Lenz-Typ ii, wurde von Vulcan durchkonstruiert und an viele Lenz-Bahnen geliefert. Auch die Hanomag baute Lok des Typs ii, jedoch in einer vom Originalentwurf stark abweichenden Ausführung. Zwei Maschinen der Vulcan-Bauform wurden durch die Franzburger Kreisbahnen in Dienst ge-

stellt; die erste Maschine im Jahre 1902 (Fabriknummer 2008), die zweite im Jahre 1910 (Fabriknummer 2652). Die Bahnnummern lauteten 7<sup>ii</sup> und 8<sup>ii</sup>. Die Deutsche Reichsbahn gab den Lok nach der 1949 erfolgten Übernahme die Betriebsnummern 99 5621 und 99 5622. Gleich den meisten Lenz-Typenloks wiesen die Maschinen vom Typ ii preußische Baumerkmale auf. Wie alle Mallet-Lokomotiven besaßen auch die meterspurigen Lenz-Mallets zwei Triebwerksgruppen, von denen die hintere fest mit dem Hauptrahmen verbunden, die vordere aber als Drehgestell ausgebildet war.

Die Hochdruckzylinder trieben die hinteren, die Niederdruckzylinder die vorderen Radsätze an. Der Kessel entsprach preußischen Baugrundsätzen und trug in Längsmitte einen hohen Dampfdom. Der ursprüngliche Kobelschornstein war bereits 1919 gegen einen einfachen konischen Schlot ersetzt worden. Zwei Sandkästen preußischer Bauform ließen die getrennte Besandung von vorderer und hinterer Radsatzgruppe zu. Als Bremsausrüstung war nur eine Handbremse vorhanden. Die Deutsche Reichsbahn versah beide Lok mit elektrischer Beleuchtung. 1967 musterte man 99 5621 beim Bw Barth aus, 1969 ging auch 99 5622 den Weg allen alten Eisens.

H.W.



Zeichnung 192: Slg. Weisbrod

### Lieferfirma:

Schiffswerft und Lokomotivfabrik  
Vulcan, Stettin-Bredow 2 Stück

### Betriebsnummern:

99 5621 und 5622

**Bild 191:** Seltene Farbaufnahme der 99 5621 der Franzburger Kreisbahnen, gebaut 1902 von Vulcan. 1965 steht sie im Bahnhof Barth, 1967 bereits wird sie ausgemustert.  
**Abb.:** K. Kieper

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 34.6	Rostfläche	0,83 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	53,12 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	590 mm	Zylinderdurchmesser	320 mm
Länge über Mittelpuffer	6970 mm	Kolbenhub	380 mm
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	18,9 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienlast	23,50 t
Wasservorrat	2,5 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,50 t

# BR 99<sup>563</sup>

# NWE

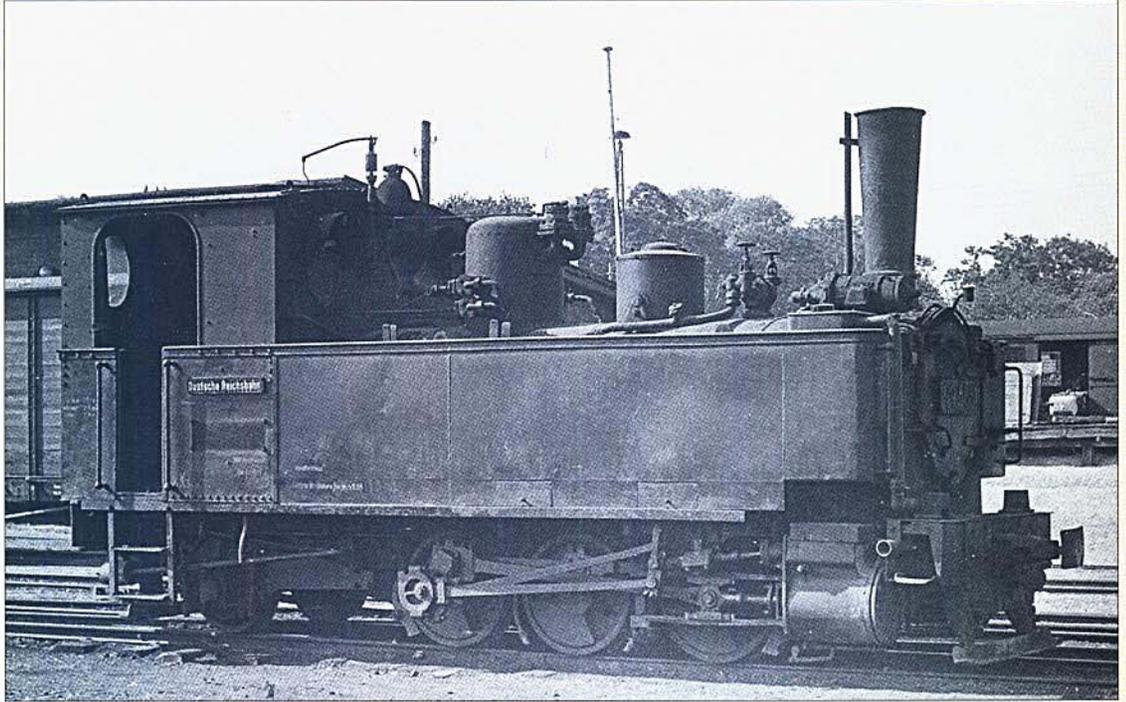
## Bauart C 1' n2t

### 1. Baujahr 1890 (1952)

Die bei Kriegsende 1945 noch private Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) war bemüht, ihren überalterten Lokomotivbestand aufzustocken. Weil an Neubaulokomotiven nicht zu denken war, zeigte man sich interessiert, als die Nachricht eintraf, dass im thüringischen Hildburghausen zwei Nassdampf-Tenderlokomotiven standen. Die Strecke Hildburghausen-Heldburg war 1945 stillgelegt worden. Nach Besichtigung übernahm die NWE beide Lokomotiven in ihren Bestand und gab ihnen die Bahnnummern 71 und 72. Das war alles andere als eine Verjüngung des Lokomotivparkes, denn die beiden Maschinen französischer Herkunft waren Baujahr 1890. Schneider & Cie. in Le Creusot hatte die Lokomotiven an die Tram de la Côte d'Or geliefert.

Wie die Lokomotiven nach Deutschland gelangten, ist ebenso unbekannt wie ihre Fabriknummern. Eine Inbetriebnahme der Maschinen war jedoch wegen der verschlissenen Kessel unmöglich. Die 1946 verstaatlichte NWE war 1949 von der DR übernommen worden. Die ließ im Raw Blankenburg (Harz) Nachbaukessel anfertigen (Fabriknummern 1 und 2), sodass die Maschinen im April 1953 in Betrieb genommen werden konnten. Sie erhielten die Betriebsnummern 99 5631 und 99 5632, wobei die 99 5631 eine Zweitbesetzung war, denn zuvor trug diese Nummer die 1'C n2t der Spreewaldbahn, ehe sie in 99 5633 umgezeichnet worden ist.

Für den Streckendienst auf dem anspruchsvollen Profil der Harzquerbahn waren die Lokomotiven, deren indizierte Leistung 200 PS betrug, nicht geeignet, sie waren deshalb im Verschubdienst eingesetzt. Außerdem standen die ersten Neubaulokomotiven (1'E 1' h2t) mit 700 PS Leistung zur Verfügung. Die bereits 1956 abgestellte 99 5632 ist 1960 verschrottet worden. Die 99 5631 kam 1958 zur Franzburger Kreisbahn und war bis Oktober 1965 auf der Strecke Stralsund-Barth-Ribnitz-Damgarten im Einsatz, bis sie am 1. November 1966 ausgemustert wurde. Bemerkenswert an den beiden Lokomotiven waren Rahmen und Laufwerk. Die drei gekuppelten Rad-



sätze mit Scheibenradkörpern waren mit 1850 mm Gesamtachsstand fest im Bleichenrahmen gelagert. Dieser war nach dem 3. Kuppelradsatz nach außen gekröpft, sodass der als Bisselachse ausgeführte Schleppradsatz im Außenrahmen gelagert war. Die Kesselspeisung erfolgte durch zwei Dampfstrahlpumpen, die in einen Speisekopf auf dem Langkesselscheitel zwischen Schornstein und Sandkasten speisten. Zugaben der Reichsbahn waren die elektrische Beleuchtung durch Dampf-Turbogenerator Bauart AEG rechts neben dem Schornstein und die Saugluftbremse Bauart Körting.

M.W.

**Bild 193:** Vom französischen Hersteller Schneider & Cie. war die spätere 99 5631 über Hildburghausen, Gernrode und Wernigerode erst 1958 zu den Franzburger Kreisbahnen nach Barth gekommen. Bereits 1966 ist sie ausgemustert worden. **Abb.: K. Kieper**

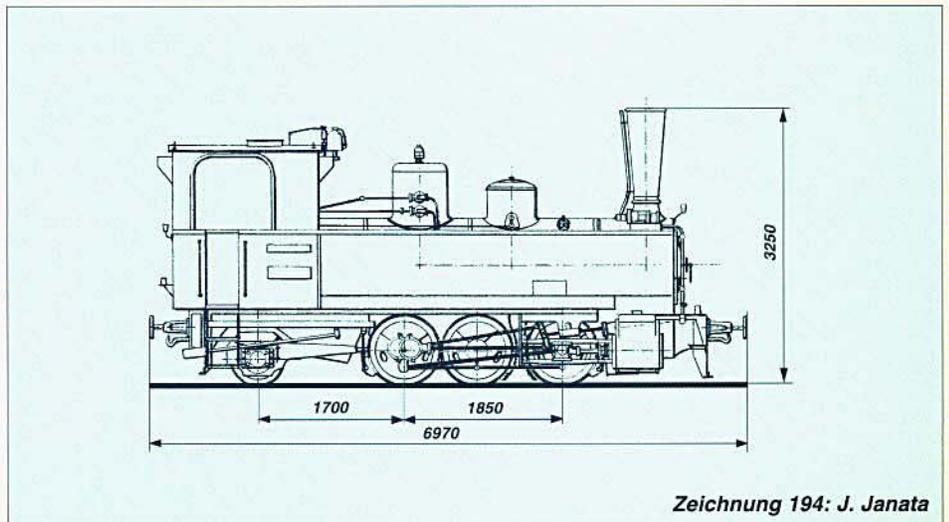
#### Lieferfirma:

Schneider & Cie., Le Creusot

2 Stück

#### Betriebsnummern:

99 5631 und 5632



Zeichnung 194: J. Janata

# BR 99<sup>563</sup> Spreewaldbahn

Bauart 1'C n2t  
1. Baujahr 1917

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 34.7	Rostfläche	0,75 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	900 mm	Verdampfungsheizfläche	38,27 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	650 mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	300 mm
Länge über Mittelpuffer	7030 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	35 km/h	Lokreibungslast	18,30 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	22,00 t
Wasservorrat	2,40 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,00 t



Diese Lokomotive stammt von der Pillkaller Kleinbahn (P.K.B.) im nordöstlichen Ostpreußen und ist bei Kriegsende 1945, verladen auf einem Güterwagen, auf dem Cottbuser Staatsbahnhof vorgefunden worden. Die P.K.B., im Ersten Weltkrieg als 750-mm-Schmalspurbahn zerstört und 1917 in 1000 mm Spurweite wieder aufgebaut, hatte von der Firma Jung fünf 1'C n2-Tenderlokomotiven erworben, die die Bahnnummern 21 bis 25 bekamen und als Gattung T <sup>3</sup>/<sub>4</sub> bezeichnet wurden.

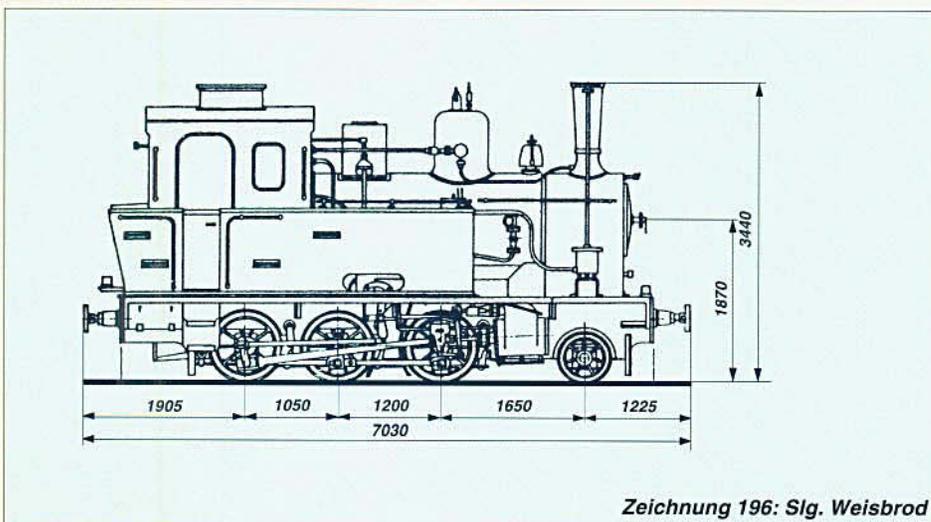
Die Lokomotiven des Baujahres 1917 trugen die Fabriknummern 2517 bis 2521. Als im Spätsommer 1944 das Gebiet von der

Roten Armee erobert wurde, gelang es noch, einige Lokomotiven Richtung Westen abzufahren. Die Bahnnummer 23 landete in Cottbus, die Bahnnummer 21 gelangte ins schmalspurige Netz der Pfalz. Bei der DB erhielt die dortige Lok die Betriebsnummer 99 2700 (in Anlehnung an ihre Heeresfeldbahnnummer), 1953 die 99 241 in zweiter Besetzung. Die Lokomotive wurde am 16. August 1957 ausgemustert.

Bei der bereits 1946 verstaatlichten und dem Landesverkehrsamt Brandenburg unterstellten Spreewaldbahn erhielt die Nr. 23 der P.K.B. die Bahnnummer 09-27. 1949 übernahm die DR die Spreewaldbahn und

gab der Maschine die Betriebsnummer 99 5621, die am 1. Januar 1950 in 99 5631 geändert wurde. Erst 1952 erhielt die Lok ihre endgültige Betriebsnummer 99 5633. Die im Jahr 1950 nach der Schadgruppe L 4 im Raw Görlitz aufgearbeitete Lokomotive besaß einen zweischüssigen Langkessel mit einem großen Dampfdorn, der von zwei Sicherheitsventilen und der Dampfpeife bekrönt war. Die Kesselspeisung erfolgte durch zwei Dampfstrahlpumpen; die Speiseventile mündeten rechts und links in den vorderen Teil des 1. Kesselschusses. Die beiden außen liegenden, leicht geneigten Zylinder trieben den 3. Kuppelradsatz an. Der vordere Lauftradsatz war als Bisselachse ausgeführt. Für den Einsatz auf der Spreewaldbahn ist die Lokomotive anstelle der ursprünglich vorhandenen Saugluftbremse Bauart Körting mit Druckluftbremse Bauart Knorr ausgerüstet worden. Die zweistufige Luftpumpe saß rechts neben der Rauchkammer. Die Ausrüstung mit elektrischer Beleuchtung erfolgte ebenfalls zur Reichsbahnzeit. Die Lokomotive war 1969 abgestellt und zum Verkauf an den Deutschen Eisenbahnverein (DEV) 1971 im Bw Wernigerode Westerntor betriebsfähig aufgearbeitet worden. Seitdem verkehrt sie, in verkehrswerbendem grünem Anstrich mit schwarzem Kessel und rotem Laufwerk, auf der Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen-Alsen. Den Wasserkasten zielt beidseits ein Gusschild SPREEWALD. Zum 100. Geburtstag der Spreewaldbahn 1998 präsentierte sich die Lokomotive vor dem Bahnhof Burg (Spreewald) inmitten der Spreewaldbahn-Fahrzeugsammlung des Wirtes der Bürger Bahnhofsgaststätte, Werner Motzek, unter Dampf und befuhr einen 100 m langen Gleisstrang ihres einstigen Dienstweges.

M.W.



Zeichnung 196: Slg. Weisbrod

## Lieferfirma:

Arnold Jung, Jungenthal

5 Stück

## Betriebsnummer:

99 5633

**Bild 195:** Zur Spreewaldbahn kam nach 1945 durch Kriegswirren eine Maschine der Pillkaller Kleinbahn. Nach Aufarbeitung erhielt sie hier nach 1952 ihre endgültige Betriebsnummer 99 5633. Die Lok wird in Bruchhausen-Vilsen betriebsfähig erhalten. 1998 dampfte sie wieder einmal im Spreewald.  
Abb.: M. Weisbrod

<b>Spurweite</b>	<b>1000 mm</b>		
Gattungszeichen	K 33.7	Rostfläche	0,70 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	900 mm	Verdampfungsheizfläche	34,90 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	300 mm
Länge über Mittelpuffer	6600 mm	Kolbenhub	200 mm
Höchstgeschwindigkeit	35 km/h	Lokreibungslast	21,00 t
Kesselüberdruck	14 bar	Lokdienstlast	21,00 t
Wasservorrat	2,40 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,00 t

# BR 99<sup>570</sup>

## Spreewaldbahn

Bauart C n2t

1. Baujahr 1897

Zwischen 1897 und 1899 entstanden die Lübben-Cottbuser Kreisbahnen als Aktiengesellschaft zur wirtschaftlichen Erschließung der Region zwischen Lübben und Cottbus am Nordrand des Spreewaldes und dienten vorrangig dem Güterverkehr. Mit Betriebsöffnung der ersten Teilstrecken standen fünf C n2-Tenderlokomotiven von Hohenzollern zur Verfügung; die günstige Verkehrsentwicklung um die Jahrhundertwende rechtfertigte die Beschaffung weiterer zwei Lokomotiven vom selben Hersteller. Die Lokomotiven besaßen einen zwei-schüssigen, genieteten Langkessel mit 2400 mm Rohrwandabstand. Vor und hinter dem Dampfdom mit Flachschieberregler und Sicherheitsventil befand sich je ein kleiner Sandkasten, aus dem per Hand-sandstreuer die Räder des 1. Radsatzes von vorn und die des 3. Radsatzes von hinten gesandet werden konnten. Die drei gekuppelten Radsätze waren fest im Blechin-nenrahmen gelagert, der als Wasserkasten ausgebildet war. Die beiden waagrecht angeordneten Außenzylinder arbeiteten auf den 3. Radsatz und besaßen eine außen liegende Allan-Steuerung. Im Lieferzustand hatten die Lokomotiven eine Wurfhebel-handbremse, die einseitig von vorn auf die Räder aller drei Radsätze wirkte, und für den Wagenzug die Haspel für die Heber-lein-Bremse. Im Gegensatz zu den Schmal-spurfahrzeugen der Sächsischen Staats-bahnen wurde das Seil nicht oberhalb, son-derm unterhalb der Wagen geführt. Die DR hat die Lokomotiven in den Jahren 1952/53 im Raw Chemnitz mit Druckluft-bremse Bauart Knorr ausgerüstet. Der gro-ße Hauptluftbehälter lag auf dem rechten Laufblech, die zweistufige Luftpumpe saß links neben der Rauchkammer. Die DR hat auch die Azetylen-Laternen durch elektri-sche Beleuchtung mit Dampf-Turbogenera-tor rechts neben dem Schornstein ersetzt.



Mit Einführung des dritten Spitzenlichtes in den Jahren 1959/60 musste das oberhalb der Rauchkammertür angebrachte Nummernschild tiefer gesetzt werden, wodurch der Rauchkammer-Zentralverschluss entfiel.

Die Ziffern der Nummernschilder waren vom Bw Straupitz handgefertigt worden; die DR duldet die von der Norm abweichenden Ziffern, die Markenzeichen der Spreewaldbahn-Lokomotiven wurden. Obwohl die DR die Erhaltung der Schmalspurlokomotiven im Raw Görlitz konzentriert hatte, verblieben Erhaltung und Unterhaltung der Lokomotiven der Spreewaldbahn im betriebl-

chen Mittelpunkt der Bahn, im Bw Straupitz. Die Spreewaldbahn ist 1946 verstaatlicht worden und unterstand dem Landesverkehrsamt Brandenburg. Am 1. Januar 1950 übernahm die DR die Bahn und ordnete die sieben Maschinen mit den Betriebsnummern 99 5701 bis 5707 ein. Die Rbd Cottbus, der die Spreewaldbahn und auch die Strecke Zittau–Oybin/Jonsdorf unterstellt waren, hatte keine Lobby für Schmalspurbahnen. Es gelang ihr, die Spreewaldbahn in der Nacht vom 3. zum 4. Januar 1970 stillzulegen; die Stilllegung der Zittauer Strecke hat die Wende 1990 verhindert.

M.W.

### Lieferfirma:

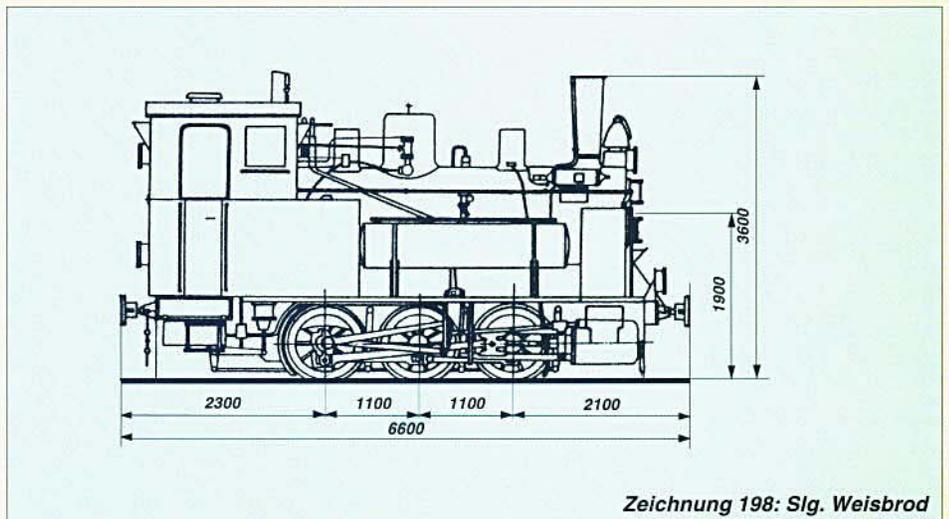
Aktiengesellschaft für Lokomotivbau  
Hohenzollern, Düsseldorf 7 Stück

### Betriebsnummern:

99 5701 bis 5707

**Bild 197:** Von 1897 bis 1903 lieferte die Firma Hohenzollern sieben baugleiche Maschinen für den Einsatz auf der Spreewaldbahn. Dort wurden die Fahrzeuge zwischen 1968 und 1971 ausgemustert. In Straupitz entstand die Aufnahme der 99 5705 im Mai 1966.

**Abb.:** K. Kieper



Zeichnung 198: Slg. Weisbrod

# BR 99<sup>571</sup>

## G.M.W.E.

### Bauart B'B n4vt

#### 1. Baujahr 1900

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 44.7	Rostfläche	1,10 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	820 mm	Verdampfungsheizfläche	49,40 m <sup>2</sup>
Lauf-raddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauf-raddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	265/400 mm
Länge über Mittelpuffer	7400 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	35 km/h	Lokreibungslast	28,00 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienslast	28,00 t
Wasservorrat	2,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,40 t
99 5713: LüP 7850 mm, Verdampfungsheizfläche 63,9 m <sup>2</sup>		99 5714: LüP 8200 mm, Verdampfungsheizfläche 63,9 m <sup>2</sup>	



Zur Eröffnung der 31,2 km langen Schmalspurbahn von Gera-Pforten nach Wuitz-Mummsdorf am 12. November 1901 standen drei Lokomotiven zur Verfügung, die Borsig im Jahre 1900 mit den Fabriknummern 4797 bis 4799 gebaut hatte. Die vorwiegend dem Güterverkehr dienende Bahn brauchte zugkräftige und gut bogenläufige Lokomotiven und entschied sich für die Bauart Mallet.

Die Lokomotiven erhielten die Bahnnummern 1 bis 3. Steigendes Transportaufkommen machte die Beschaffung von weiteren zwei Lokomotiven erforderlich, die Borsig 1902 mit der Fabriknummer 5107 (Bahnnummer 4) und 1907 mit der Fabriknummer 6770 (Bahnnummer 6) lieferte. Die Bahnnummer 5 war an eine dreifach gekup-

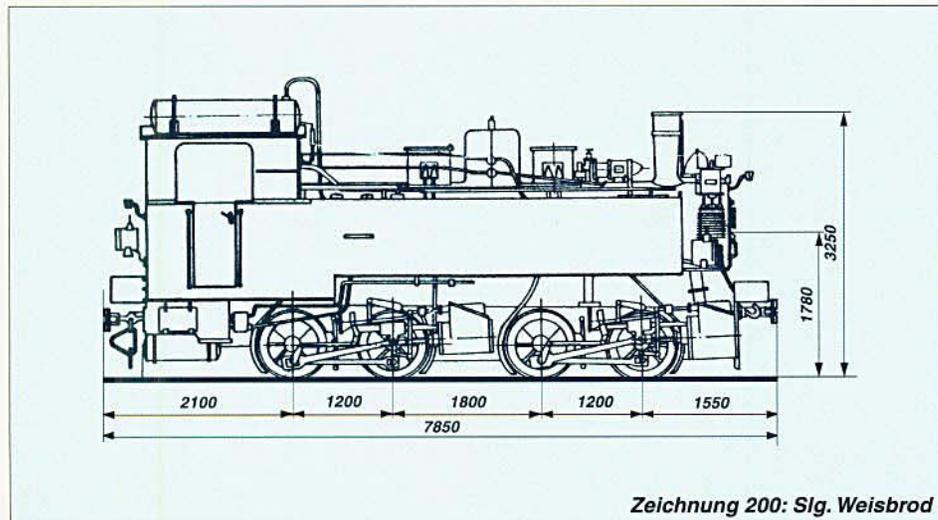
pelte Trambahnlok (Henschel 1892/3655) vergeben worden, die die G.M.W.E. 1901 von der Geraer Straßenbahn erworben hatte. Die Lokomotive mit der Bahnnummer 1 musste 1915 an die Heeresfeldbahn abgegeben werden; eine von der Strecke Mosbach-Mudau in Baden überstellte Ersatzlokomotive (BR 99<sup>720</sup>) bewährte sich wegen des großen festen Achsstandes von 2140 mm nicht und ging 1919 zurück. Der Rückforderung der Bahnnummer 1 war von der Heeresverwaltung zwar stattgegeben worden, doch kam die Maschine in den Kriegswirren nie in Gera an. Eine von der Bahnverwaltung bei Borsig bestellte Lokomotive war zwar 1919 mit der Fabriknummer 10 653 fertig gestellt worden, konnte aber wegen der inflationären Entwicklung

nicht mehr bezahlt werden. Das Geraer Konsortium erwarb die Lokomotive und verließ sie an die Bahngesellschaft, die ihr die Bahnnummer 1 in zweiter Besetzung gab. Zwischen den Bahnnummern 1 bis 4 und den Bahnnummern 6 und 1<sup>II</sup> gab es kleine Unterschiede in den Hauptabmessungen. Die LüP für die Bahnnummern 1 bis 4 betrug 7400 mm, für die Bahnnummer 6 7850 mm und die Bahnnummer 1<sup>II</sup> schon 8200 mm. Die Unterschiede entstanden durch längere Rahmen und größeren Abstand der beiden Triebwerksgruppen von einander. Der Achsstand innerhalb einer Triebwerksgruppe sowie die Abmessungen der Dampfmaschinen blieben bei allen Lokomotiven unverändert. Die größere Länge der Bahnnummern 6 und 1<sup>II</sup> konnte auch für einen größeren Kessel genutzt werden.

Die Bahnnummer 3 ist bereits 1926 ausgemustert worden. In den Jahren 1929/30 erhielten die verbliebenen Lokomotiven Druckluftbremse Bauart Knorr. Weil dafür auf den Maschinen eigentlich gar kein Platz war, musste der rechte Wasserkasten zur Aufnahme der Luftpumpe gekürzt werden, und die Hauptluftbehälter wurden längs auf dem Führerhausdach untergebracht. In den letzten Betriebsjahren sind bei einigen Maschinen die Hauptluftbehälter auf den Wasserkästen befestigt worden. Eine Besonderheit waren die hölzernen Bohlen mit Puffertellern in Höhe der Puffer von Regelspurfahrzeugen vorn und hinten oberhalb der Mittelpufferkupplung. Mit dieser Vorrichtung konnten im Dreischienengleis des Bahnhofes Wuitz-Mummsdorf Regelspurgüterwagen rangiert werden.

Die DR übernahm 1949 die Bahnnummern 2, 4, 6 und 1<sup>II</sup> mit den Betriebsnummern 99 5711 bis 5714 und hat sie bis 1968 ausgemustert.

M.W.



Zeichnung 200: Slg. Weisbrod

#### Lieferfirma:

August Borsig, Berlin-Tegel 5 Stück

#### Betriebsnummern:

99 5711 bis 5714

**Bild 199:** Für die 1901 eröffnete meterspurige Gera-Meuselwitzer-Wuitzer Eisenbahn schuf Borsig ab 1900 fünf Mallet-Lokomotiven. Vier Stück übernahm die DR, darunter die 99 5714 mit längeren Wasserkästen. Im Mai 1966 steht sie in Gera-Pforten. Abb.: K. Kieper

99 5801, 5802 / 99 5803, 5804: Spurw. 1000 mm

Gattungszeichen	22.8	Rostfläche	0,66/0,70 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800/900 mm	Verdampfungsheizfläche	28,20/38,00 m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	265/300 mm
Länge über Mittelpuffer	4635/6343 mm	Kolbenhub	400/450 mm
Höchstgeschwindigkeit	20/30 km/h	Lokreibungslast	15,10/16,00 t
Kesselüberdruck	12/10 bar	Lokdienstlast	15,10/16,00 t
Wasservorrat	2,5/1,83 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,80/1,50 t

# BR 99<sup>580</sup>

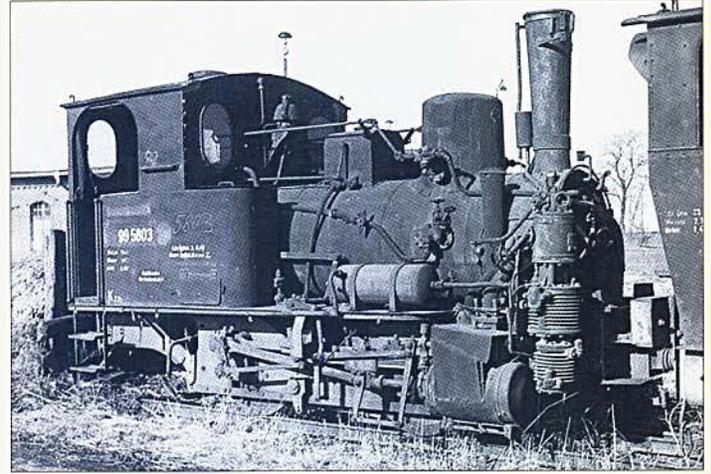
# HHE, NWE

## Bauart B n2t

## 1. Baujahr 1894/1896



**Bild 201:** 99 5801 lief mit einer Schwesterlok auf der Halleschen Hafenbahn und kam 1949 zur DR. Im Jahre 1967 erfolgte ihre Ausmusterung.



**Bild 202:** Zur NWE gelangten zwei Zweikuppler, eine davon ist 99 5803, die 1961 bis 1967 noch in Reichenbach lief. **Beide Abb.: Slg. Weisbrod**

Mit den Betriebsnummern 99 5801 und 99 5802 übernahm die Deutsche Reichsbahn 1949 zwei zweifach gekuppelte Nassdampflokomotiven, die von der meterspurigen Industrie-Anschlussbahn der Halleschen Hafenbahn stammten. Hafenbahn und Anschlussbahn gehörten der regelspurig betriebenen Halle-Hettstedter Eisenbahn (HHE).

Die kleinen Tenderlokomotiven hatte die Erfurter Lokomotivfabrik von Christian Hagans 1894 mit den Fabriknummern 302 und 303 geliefert. Sie hatten einen als Wasserkasten ausgebildeten genieteten Blechrahmen, in dem die beiden gekuppelten Radsätze mit 1400 mm Achsstand fest gelagert waren. Der Verkehr auf der Industriebahn erfolgte mit aufgebockten Regelspurfahrzeugen. Die beiden Lokomotiven besaßen keine der bei Schmalspurbahnen üblichen Mittelpufferkupplungen, sondern nur gefederte Kuppelösen zur Aufnahme des Kuppelbaumes zur Kupplung von Lokomotive und Rollbock. Die Lokomotiven verfügten nur über die Ex-

tersche Wurfhebelbremse; die DR hat lediglich die elektrische Beleuchtung nachgerüstet. Die 99 5801 ist am 2. Mai 1967, die 99 5802 bereits am 3. August 1966 ausgemustert worden.

Die Betriebsnummern 99 5803 und 99 5804 erhielten zwei Lokomotiven, die die DR 1949 von der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) übernommen hatte. Sie stammten aus einer Lieferung der Mecklenburgischen Waggonfabrik Güstrow, die mit den Fabriknummern 163 bis 165 im Jahre 1896 gefertigt worden waren. Die Lokomotiven trugen bei der NWE die Bahnnummern 1 bis 3, wobei die Bahnnummer 2 bereits Mitte oder Ende der dreißiger Jahre wegen Schäden am Kessel ausgemustert worden war. Der große Dampfdom auf dem vorderen Kesselschuss trug zwei Pop-Sicherheitsventile. Außer der Exterschen Wurfhebelbremse besaßen die Lokomotiven Saugluftbremse Bauart Hardy mit dem Luftsauger auf dem Stehkesselscheitel. Die DR hat die Petroleumbeleuchtung durch

elektrische Beleuchtung mittels Dampfturbogenerator ersetzt, der links neben dem Schornstein saß. Für die Lokomotiven wird eine indizierte Leistung von 155 PS genannt. Die DR folgte bei der Übernahme 1949 nicht der Reihenfolge der Fabriknummern, sondern hat die Bahnnummer 1 als 99 5804 und die Bahnnummer 3 als 99 5803 eingeordnet. Die 99 5804 ist am 15. Mai 1965 ausgemustert worden, die 99 5803 kam nach Einbau einer Druckluftbremse Bauart Knorr 1961 noch zur Rollbockbahn Reichenbach (Vogtl)-Oberheinsdorf und schied am 12. Juli 1967 aus dem Bestand der DR aus.

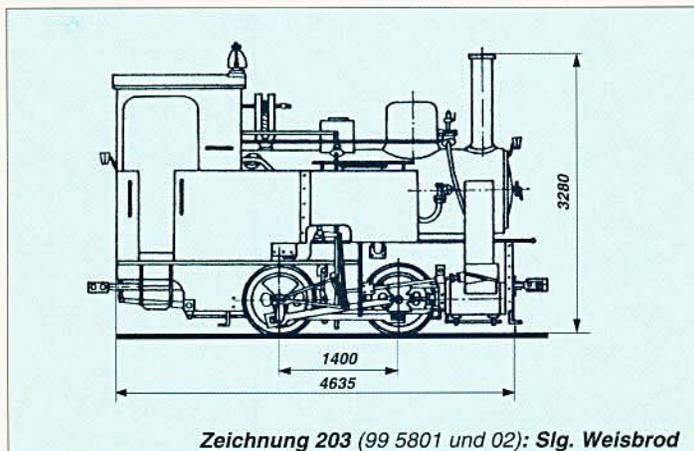
**M.W.**

### Lieferfirmen:

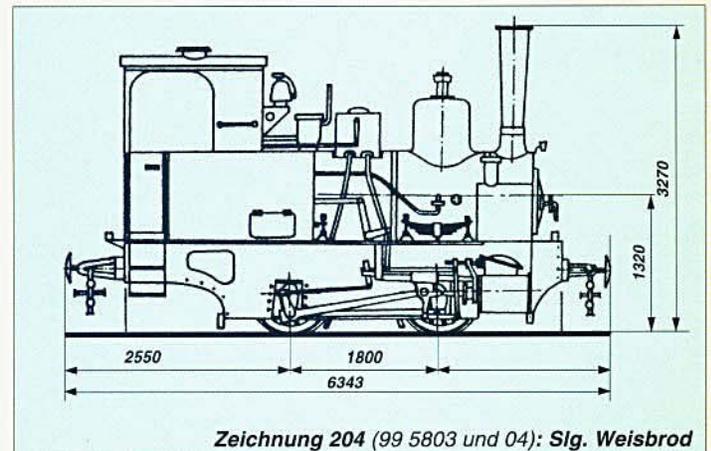
Christian Hagans, Erfurt	2 Stück
Mecklenburgische Waggonfabrik, Güstrow	2 Stück

### Betriebsnummern:

99 5801 und 5802, 99 5803 und 5804



**Zeichnung 203** (99 5801 und 02): Slg. Weisbrod



**Zeichnung 204** (99 5803 und 04): Slg. Weisbrod

# BR 99<sup>581</sup>

# GHE

**Bauart C n2t**  
**1. Baujahr 1887**

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 33.8	Rostfläche	0,82 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	910 mm	Verdampfungsheizfläche	41,70 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	-- m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	300 mm
Länge über Mittelpuffer	7800 mm	Kolbenhub	500 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	25,00 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	25,00 t
Wasservorrat	3,00 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	0,50 t

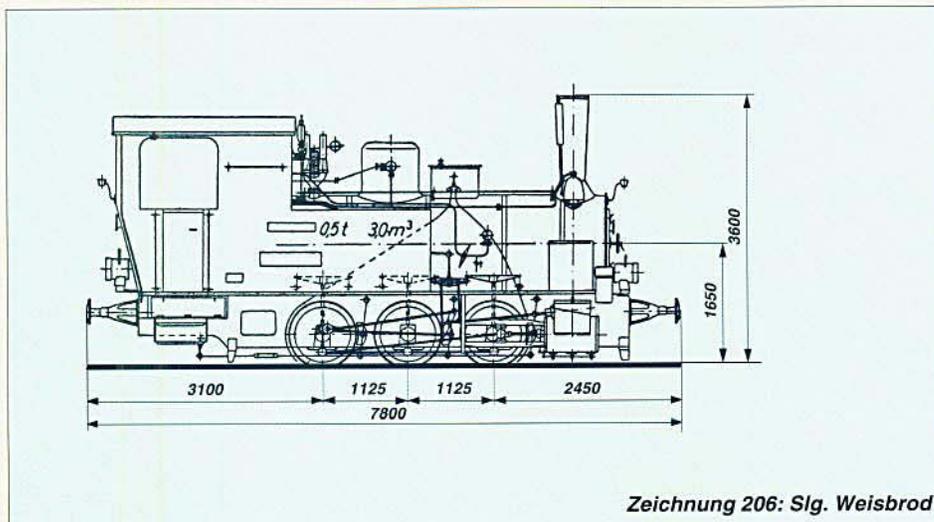


Bei der Demontage der GHE nach Ende des Zweiten Weltkrieges durch die Besatzungsmacht sind auch fünf der Lokomotiven in die Sowjetunion verbracht worden. Übrig blieb nur die Lok GERNRODE. Bis März 1949 war aus altbrauchbarem Schienenmaterial die Strecke von Gernrode bis zur Verladestelle Fluor wieder aufgebaut und Lokomotivmangel zwang dazu, die inzwischen 62 Jahre

Die ab dem 7. August 1887 abschnittsweise eröffnete Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE) verfügte anfangs über drei dreifach gekuppelte Nassdampf-Tenderlokomotiven, die die Namen SELKE, GERNRODE und HARZGERODE trugen. Henschel hatte die Lokomotiven 1887 mit den Fabriknummern 2226 bis 2228 geliefert. Bis 1890 lieferte Henschel drei weitere Maschinen, die GÜNTHERSBERGE (1888/2703), die ALEXISBAD und die HASSELFELDE (1890/3350, 3351). Die Lokomotiven besaßen einen zweischüssigen Langkessel mit 2850 mm Rohrwandabstand. Auf dem

1. Schuss saß der runde Sandkasten, auf dem 2. Schuss der Dampfdom mit Schieberregler. Das Ramsbottom-Sicherheitsventil hatte seinen Platz auf dem Stehkeselscheitel vor dem Führerhaus. Der genietete Blechrahmen, der als Wasserkasten ausgebildet war, nahm die drei gekuppelten Radsätze mit einem Gesamtachsstand von 2250 mm auf. Die Radsätze waren fest im Rahmen gelagert. Außer im Rahmenwasserkasten wurde Speisewasser in den beiden seitlichen Behältern mitgeführt, wobei vom linken Vorratsbehälter ein Abteil für den Kohlevorrat abgetrennt war.

alte Lokomotive betriebsfähig zu erhalten. Bei Übernahme der GHE zum 1. Januar 1950 durch die DR erhielt die Lokomotive die Betriebsnummer 99 5811. Im Jahre 1956 fertigte das Raw Blankenburg (Harz) für die Lokomotive einen Nachbaukessel mit stählerner Feuerbüchse. Der Dampfdom hatte jetzt eine flache Decke, der runde Sandkasten war durch einen viereckigen in Schweißausführung ersetzt worden. Die Maschine besaß Saugluftbremse Bauart Körting; der Schalldämpfer des Luftsaugers war an den Schornstein angelehnt. Das Dampfplätewerk war vom Führerhausdach rechts neben den Schornstein versetzt worden. Nach 78 Dienstjahren ist die Lokomotive 1965 ausgemustert und 1967 im Raw Görlitz zerlegt worden. **M.W.**



Zeichnung 206: Slg. Weisbrod

### Lieferfirma:

Henschel & Sohn, Kassel

6 Stück

### Betriebsnummer:

99 5811

**Bild 205:** Ein Einzelgänger war die 99 5811 nach 1950 für die GHE. Die ehemalige GERNRODE war mit fünf baugleichen Maschinen 1887 gefertigt worden, alle anderen wanderten als Reparation in die Sowjetunion. 1965 ist auch sie ausgemustert worden. **Abb.: Slg. Weisbrod**

# BR 99<sup>591</sup> G.M.W.E.

Bauart D h2t  
1. Baujahr 1922

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 44.9	Rostfläche	1,60 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	850 mm	Verdampfungsheizfläche	63,93 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	16,50 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	400 mm
Länge über Mittelpuffer	8380 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	35 km/h	Lokreibungslast	34,00 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	34,00 t
Wasservorrat	3,50 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,20 t



firmoff in der Ausführung des Raw Görlitz getauscht worden sind. Als 1929/30 der Rollbockverkehr auf der G.M.W.E. eingeführt wurde, bekamen die Lokomotiven Druckluftbremse Bauart Knorr. Die Luftpumpe war rechts vor dem Wasserkasten angeordnet, die beiden Hauptluftbehälter hingen rechts und links unter dem Führerhaus. Auch die beiden Heißdampflokomotiven besaßen wie die Mallet-Maschinen über der Mittelpufferkupplung eine Bohle mit Puffertellern in Höhe der Regelspurrpuffer, um im Dreischiengleis des

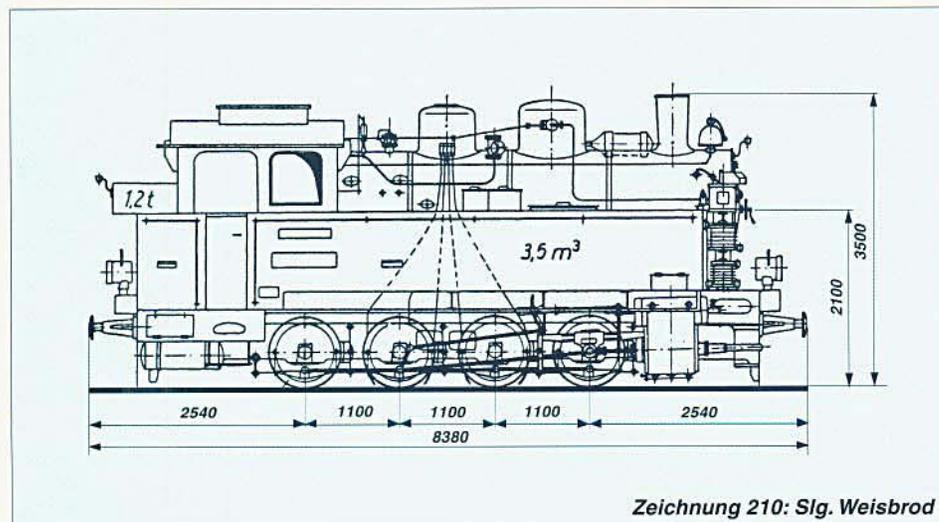
Zur Verstärkung ihres Triebfahrzeugparkes beschaffte die Gera-Meuselwitzer-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft (G.M.W.E.) für ihre Strecke Gera-Pforten-Wuitz-Mummsdorf zwei vierfach gekuppelte Heißdampflokomotiven. Die von Borsig gelieferten Maschinen trugen die Fabriknummern 11 383 und 11 384 und erhielten die Bahnnummern 7 und 8. Es waren nicht nur die ersten Heißdampflokomotiven auf dem Streckennetz der G.M.W.E., sondern auch die ersten Steifrahmenlokomotiven, denn bisher versahen Nassdampf-Verbundlokomotiven der Bauart Mallet (Baureihe 99<sup>571</sup>) den Streckendienst.

Die Lokomotiven besaßen einen zwei-schüssigen Langkessel mit 2400 mm Rohrwandabstand, einen Dampfdom mit Ventilregler auf dem vorderen und einen fast gleich großen runden Sandkasten auf dem 2. Schuss. Den Kesseldruck überwachten zwei Sicherheitsventile Bauart Pop auf dem Stehkesselscheitel. Die beiden leicht geneigt angeordneten Außenzylinder trieben den 3. Radsatz an. Die außen liegende Heusinger-Steuerung bewegte ursprünglich Kolbenschieber der Regelbauart, die aber bei planmäßigen Schadgruppen im Raw Görlitz 1960 (99 5911) bzw. 1961 gegen Druckausgleich-Kolbenschieber Bauart Tro-

Bahn hofs Wuitz-Mummsdorf Regelspurfahrzeuge von und zur Brikettfabrik „Leonhard I“ befördern zu können. Am Nachmittag des 3. Mai 1969 zerstörte ein Unwetter erhebliche Teile der Bahnanlagen, was Reichsbahnamt Zwickau und die zuständige Rbd Dresden zum Anlass nahmen, die Strecke sofort still zu legen. Die 99 5911 hatte den letzten planmäßigen Zug nach Gera-Pforten gebracht.

Um das Rollmaterial abzutransportieren, musste man die unterspülten Streckenabschnitte provisorisch befahrbar machen, weil ein Straßentransport nicht möglich war. Die DR verkaufte im Dezember 1969 die 99 5911 als Heizlok an den VEB Meliorationsbau Karl-Marx-Stadt. Die 1970 ausgemusterte 99 5912 bewahrte man in der Hoffnung auf einen Käufer, der mit Devisen bezahlte, bis 1975 auf und hat sie dann verschrottet.

M.W.



Zeichnung 210: Slg. Weisbrod

## Lieferfirma:

August Borsig, Berlin-Tegel 2 Stück

## Betriebsnummern:

99 5911 und 5912

**Bild 209:** Die beiden modernsten Lokomotiven der Gera-Meuselwitzer-Wuitzer Eisenbahn hatte Borsig erst im Jahre 1922 geliefert. Die in Gera-Pforten fotografierte 99 5912 wurde 1975 verschrottet. **Abb.:** K. Kieper

Spurweite 1000 mm

Gattungszeichen	K 35.10	Rostfläche	1,56 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	1000 mm	Verdampfungsheizfläche	72,00 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	600 mm	Überhitzerheizfläche	25,20 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	600 mm	Zylinderdurchmesser	420 mm
Länge über Mittelpuffer	8910 mm	Kolbenhub	500 mm
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	Lokreibungslast	30,00 t
Kesselüberdruck	14 bar	Lokdienstlast	47,60 t
Wasservorrat	5,00 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	2,00 t

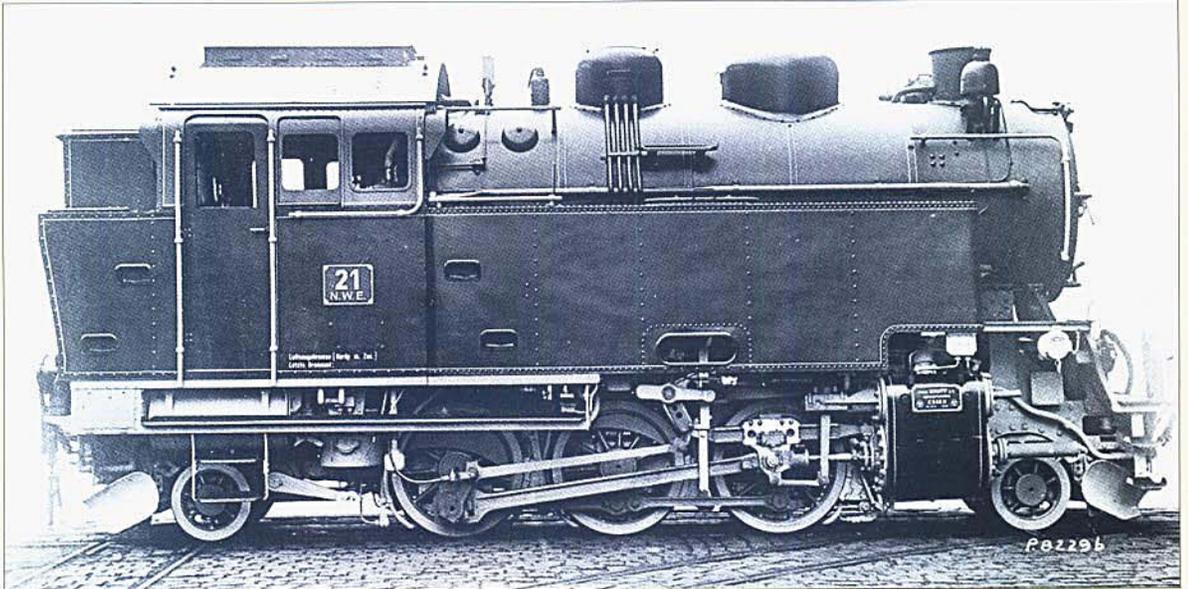
# BR 99<sup>600</sup>

# NWE

## Bauart 1' C1' h2t

## 1. Baujahr 1939

Die drei meterspurigen Harzbahnen (Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn und Südhaz-Eisenbahn) ließen ab 1936 bei der Firma Krupp, Essen, eine Typenreihe leistungsfähiger Heißdampf-Tenderlokomotiven entwickeln, welche die schon recht betagten Mallet-Lokomotiven ablösen sollten. Geplant waren Lokomotiven der Radatzfolgen 1' C 1', 1' D 1' und 1' E 1'



mit weitestgehend übereinstimmenden Hauptbaugruppen. Fertig gestellt wurde nur der Prototyp der Ausführung mit drei Kuppelradsätzen, denn der Weiterbau wurde infolge des Zweiten Weltkriegs eingestellt. Die 1939 fertig gestellte Lok wurde mit der Fabriknummer 1875 an die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn geliefert und mit der Bahnnummer 21 in Dienst gestellt. Die Lok entsprach letzten Erkenntnissen des modernen Lokomotivbaus.

Der Hersteller hatte weitgehend die Schweißtechnologie angewendet. Nur die Rauchkammer ist mit dem Langkessel vernietet. Der Kessel ist leistungsfähig und entspricht in seiner Grundbauart weitgehend den DRG-Einheitskesseln. Von den drei Kuppelradsätzen wird der dritte angetrieben; die Lauferradsätze werden in Bisselstellen geführt. Die Zylinder sind leicht geneigt angeordnet; als Steuerung dient die Bauart Heusinger mit Kuhnscher Schleife. Ausgewogene Gewichtsverteilung und hohe Schwerpunktlage garantieren hervorragende Laufeigenschaften. Als Bremsausrüstung sind Knorr-Druckluftbremse, Hardy-Saugluftbremse und Extersche Wurthebelbremse vorhanden.

Ab Werk besaß die Lok elektrische Beleuchtung. Der Prototyp erwies sich als sehr gelungen, und die Erbauerfirma behielt die neue Typenreihe auch nach dem Zweiten

Weltkrieg im Lieferprogramm. Mangels Aufträgen – Harzquerbahn und Selketalbahn befanden sich in der SBZ bzw. DDR und die Südhazereisenbahn verfügte nicht über genügend finanzielle Mittel – kam es jedoch wiederum nicht zum Serienbau. Nach Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn erhielt die NWE 21 die Betriebsnummer 99 6001. Sie beförderte, wie vordem auch, Reise- und Güterzüge auf der Harzquer- und Brockenbahn, half aber auch auf der Selketalbahn aus. Das Jahr 1991 sah 99 6001 vor einem der Eröffnungszüge zur Wiedereinweihung der Brockenstrecke. Zu diesem Anlass hatte man die Lok grün mit schwarzer Rauchkammer lackiert und sie mit der alten NWE-Bahnnummer versehen. 1992 sollte die Lokomotive die neue Betriebsnummer 099 120-8 erhalten, doch

dazu kam es nicht mehr. Seit der 1993 erfolgten Reprivatisierung der verbliebenen zwei meterspurigen Harzbahnen gehört die Lok zur Harzer Schmalspurbahnen GmbH und ist weiter unter ihrer DR-Betriebsnummer im Einsatz.

1994 entfernte man den historisch falschen grünen Anstrich und brachte wieder die schwarz-rote Lackierung auf, welche die Lok bereits im Anlieferungszustand besessen hatte.

H.W.

### Lieferfirma:

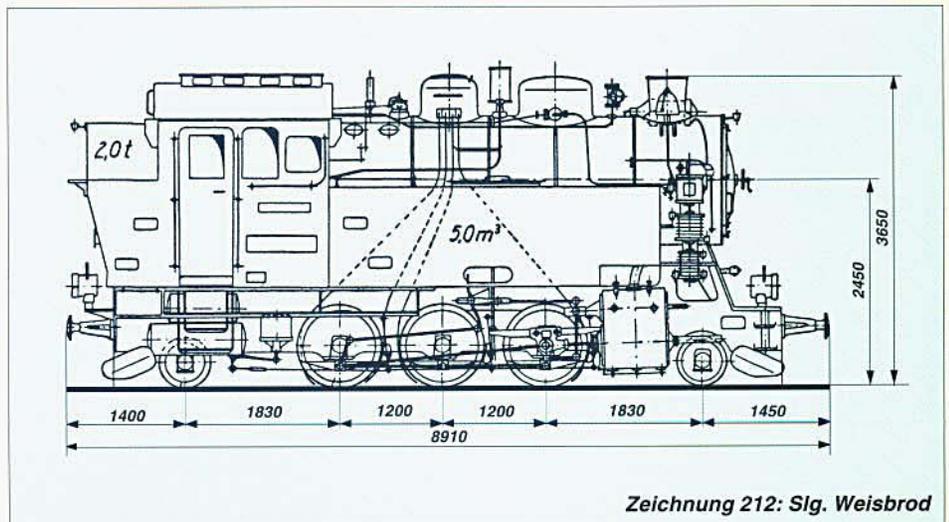
Fried. Krupp AG, Essen

1 Stück

### Betriebsnummer:

99 6001

**Bild 211:** Aus der Nummer 21 der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn wurde nach 1950 die 99 6001 der DR. Die Maschine wurde erst 1939 von Krupp in Essen geliefert und ist bis heute im Harz im Einsatz.  
**Abb.:** Sammlung Weisbrod

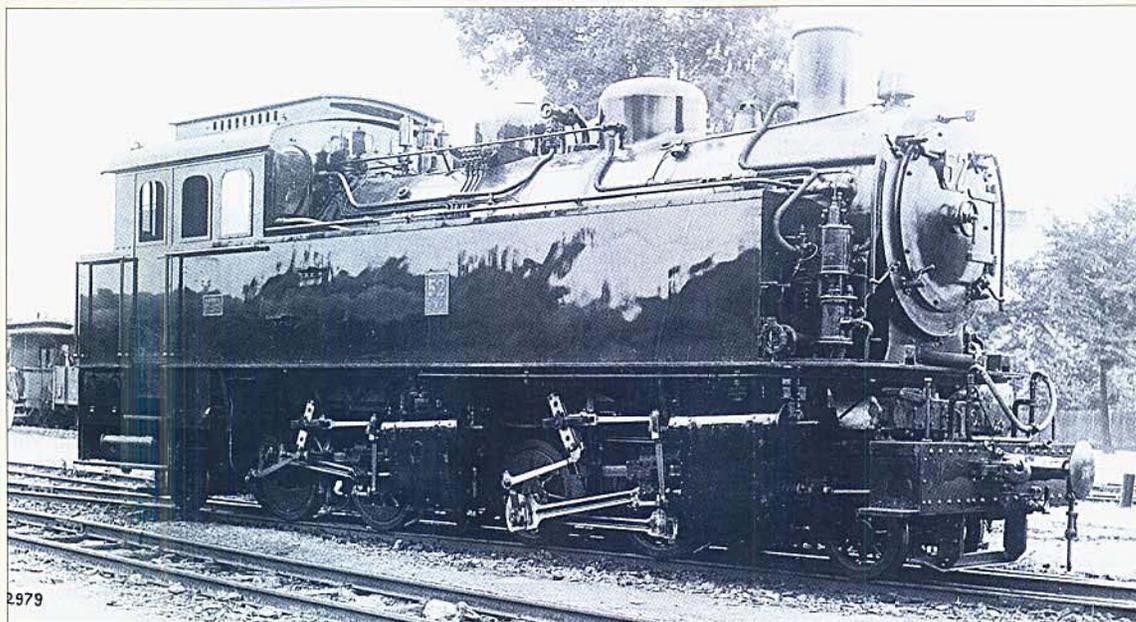


# BR 99<sup>601</sup>

# NWE

## Bauart (1'B)' B 1' h4vt 1. Baujahr 1922

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 46.10	Rostfläche	1,99 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	850 mm	Verdampfungsheizfläche	85,89 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser vorn	600 mm	Überhitzerheizfläche	22,00 m <sup>2</sup>
Lauferrad Durchmesser hinten	600 mm	Zylinderdurchmesser	360/560 mm
Länge über Mittelpuffer	10 350 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	40,00 t
Kesselüberdruck	14 bar	Lokdienstlast	53,00 t
Wasservorrat	6,00 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	2,50 t



Im Jahre 1921 hatte sich die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) von den zu schweren C'C n4vt-Mallet-Lokomotiven, die Orenstein & Koppel 1909 geliefert hatte und die die Bahnnummern 31 und 32 trugen, getrennt und sie an eine Zinnmine in Bolivien verkauft. Als Ersatz beschaffte die NWE zwei Mallet-Tenderlokomotiven, die Borsig 1922/23 mit den Fabriknummern 11 382 und 11 831 lieferte. Bemerkenswert und für die Bauart Mallet ungewöhnlich waren der vordere und der hintere Lauferradsatz. Beide Lauferradsätze waren seitverschiebbar, die vordere zweiachsige Triebwerksgruppe mit den ND-Zylindern bauartbedingt sowieso. Diese Laufwerkskonstruktion hatte den Vorzug guter Bogenläufigkeit, bedingte aber eine vorzügliche Gleislage,

die bei deutschen Schmalspurbahnen nicht immer gegeben war. Sie hatte den Nachteil, dass die Lokomotivmasse (53 t) nicht in vollem Umfang als Reibungsmasse (40 t) zur Verfügung stand. Es ist bei Lokomotiven mit gelenkigen Triebwerken durch wechselnde Dreh- und Kippmomente ohnehin problematischer als bei einer Steifrahmenlok, die Reibungsmasse in Zugkraft umzusetzen, sodass die Leistung der beiden Borsig-Mallets, obwohl nominell stärkste Lokomotiven der NWE, hinter den Erwartungen zurück blieb.

Der zweisechüssige Langkessel trug auf dem 1. Schuss den Dampfdom mit Ventilregler, auf dem 2. Schuss den Sandkasten, aus dem der 2. Kuppelradsatz von vorn und der 4. von hinten gesendet werden konnte.

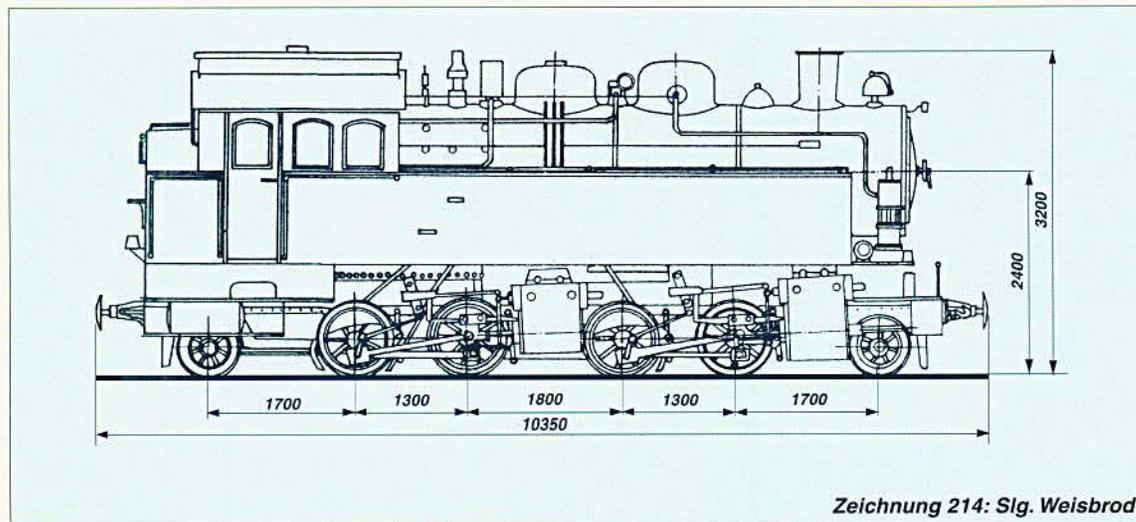
erhielt im Raw Görlitz bei einer Schadgruppe L 2 anstelle der Saugluftbremse Bauart Hardy und der Riggerbach-Gegendruckbremse eine Druckluftbremse Bauart Knorr. Das Bw Gera-Pforten hat die Lokomotive jedoch kaum eingesetzt, weil sie mit 10 t mittlerer Kuppelradsatzfahrmasse zu schwer war und gelegentlich mit dem vorderen Lauferradsatz entgleiste. Die Maschine wurde im Dezember 1961 abgestellt, im August 1966 ausgemustert und im April

### Lieferfirma:

August Borsig, Berlin-Tegel 2 Stück

### Betriebsnummern:

99 6011 und 6012



1967 im Raw Görlitz zerlegt. Über den Verbleib der 99 6012 liegen keine Angaben vor.

M.W.

**Bild 213:** Borsig lieferte als Ersatz für zwei ältere Mallet-Lokomotiven 1922 zwei neue Maschinen an die NWE. Eine davon war Nr. 52, die 1950 zur 99 6012 wurde. Nach 1966 waren beide Maschinen nicht mehr im Einsatz.

Abb.: Slg. Weisbrod

Zeichnung 214: Slg. Weisbrod

99 6101/99 6102: Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 33.11	Rostfläche	1,40/1,50 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	51,36/69,65 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	18,70/-- m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	430/400 mm
Länge über Mittelpuffer	7734 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	32,00/32,00 t
Kesselüberdruck	14 bar	Lokdienstlast	32,00/32,00 t
Wasservorrat	4,0 m <sup>3</sup>	Kohlevorrat	1,10/1,10 t

# BR 99<sup>610</sup>

# NWE

Bauart C h2t / C n2t  
1. Baujahr 1914

Die Heerestechnische Prüfungskommission der Heeresfeldbahnen hatte 1914 bei Henschel & Sohn zwei zumindest äußerlich baugleiche dreifach gekuppelte Tenderlokomotiven für 1000 mm Spurweite in Auftrag gegeben, die mit den Fabriknummern 12 879 und 12 880 geliefert worden sind. Die Lok mit der Fabriknummer 12 879 war eine Heißdampf-, die andere eine Nassdampflokomotive. Die Lokomotiven sind im Rahmen eines Manövers auf einer Versuchsstrecke im Harz bei Drei Annen Hohne getestet worden, um zu ermitteln, welche Bauart sich für die Belange der Heeresfeldbahnen am besten eigne. Die Heißdampflokomotive ist 1917 von der NWE gekauft worden und erhielt die Bahnnummer 6. Die Nassdampfmaschine war ab 1917 bei den Nassauischen Kleinbahnen mit der Bahnnummer 15 im Einsatz. Die NWE erwarb die Lokomotive 1921 und gab ihr die Bahnnummer 7.



Beide Lokomotiven unterschieden sich äußerlich nicht, waren auch anhand der Schieberkästen nicht zu identifizieren, weil beide Kolbenschieber besaßen. Der zweischüssige Langkessel mit 2600 mm Rohrwandabstand trug auf dem vorderen Schuss den großen Dampfdom mit halbkugliger Haube, auf dem hinteren den vier-eckigen Sandkasten. Der Rohrspiegel der Heißdampflokomotive wies 18 Rauchrohre und 88 Heizrohre auf, der der Nassdampflokomotive 173 Heizrohre. Die beiden leicht geneigt angebrachten Außenzylinder trieben den 2. Radsatz an. Alle drei Radsätze waren mit unsymmetrischem Achsstand fest im Rahmen gelagert, der Antrieb erfolgte auf den 2. Radsatz.

Die DR, die 1949 beide Lokomotiven mit den Betriebsnummern 99 6101 (Heißdampf) und 99 6102 übernahm, hat 1960/61 nicht nur alle schmalspurigen Heißdampflokomotiven mit Trofimoff-Druckausgleich-Kolbenschiebern der Bauart Görlitz ausgerüstet, sondern auch die 99 6102. Sie war die einzige Nassdampflokomotive, die diese Schieberbauart besaß. Die Lokomotiven verfügten über Druckluftbremse Bau-

art Knorr mit zweistufiger Luftpumpe links neben der Rauchkammer, Riggenbach-Gegendruckbremse und Saugluftbremse Bauart Hardy. Die Saugluftbremse hat man Mitte der achtziger Jahre ausgebaut, weil der Wagenpark der Harzquerbahn auf Druckluftbremse umgestellt worden war.

Die beiden Maschinen waren auf der Harzquerbahn im Rangier- und Güterzugdienst eingesetzt, die 99 6101 auch im Reisezugdienst auf der Selketalbahn. Heute gehören beide Lokomotiven zum Bestand der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB).

M.W.

**Bild 215:** Als Rollbocklok ist die 99 6101-2 bekannt geworden. 1914 als Testlokomotive gebaut, kam sie 1917 zur NWE und erhielt hier 1950 die Betriebsnummer 99 6101. In den achtziger Jahren bewältigte sie mit ihrer Schwesterlok überwiegend den Güterzugdienst von Wernigerode aus.  
**Abb.: Sammlung Weisbrod**

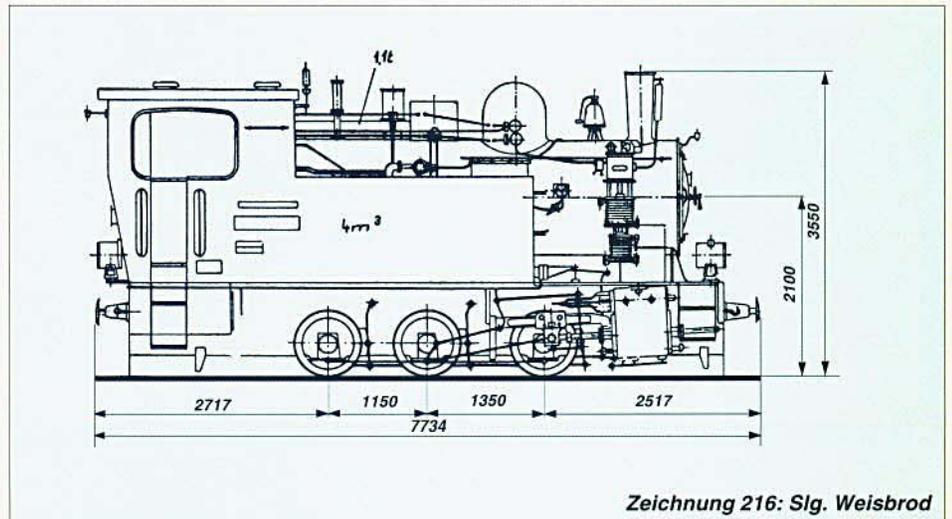
### Lieferfirma:

Henschel & Sohn, Kassel

2 Stück

### Betriebsnummern:

99 6101 und 6102



Zeichnung 216: Slg. Weisbrod

# Die Baureihenbezeichnung der Schmalspurlokomotiven

Mit der Übernahme des Lokomotivparkes der deutschen Länderbahnen durch die Reichseisenbahnen bzw. die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) waren im endgültigen Umzeichnungsplan von 1925 die Baureihenbezeichnungen für regel- und schmalspurige Lokomotiven festzulegen und Baureihen für neu zu bauende Lokomotiven vorzuhalten.

## Schmalspurlokomotiven bei den Länderbahnen

### Preußisch-Hessische Staatsbahnen

Die Preußisch-Hessischen Staatsbahnen verfügten über Schmalspurfahrzeuge in den Spurweiten 1000 mm und 785 mm (Oberschlesien). Ab 1903 waren die Gattungszeichen S, P und G für Schnellzug-, Personenzug- und Güterzuglokomotiven mit Schlepptender eingeführt worden. Tenderlokomotiven erhielten das Gattungszeichen T ohne Unterscheidung zwischen Maschinen für den Personen-, Güterzug- oder Rangierdienst. Das Gattungszeichen T ist auch für Schmalspurlokomotiven verwendet worden. Die ab der regelspurigen Gattung T 8 erkennbare Unterscheidung zwischen Heißdampflokomotiven (gerade Zahlen) und Nassdampflokomotiven (ungerade Zahlen) ist weder bei Zahnradlokomotiven noch bei den Schmalspurlokomotiven fortgesetzt worden. Schmalspurlokomotiven erhielten Gattungsbezeichnungen zwischen T 31 und T 40; die Spurweite ist daraus nicht erkennbar. Lokomotiven der Gattungen T 31 bis T 35 und T 40 waren meterspurig, die der Gattungen T 36 bis T 39 liefen in 785 mm Spurweite, eine T 31 gab es sogar in beiden Spurweiten. Jede Lokomotive trug rechts und links (in der Regel an der Rauchkammer) ein Schild mit dem

Direktionsnamen und arabischen Ziffern. Die Nummernreihe war zentral für eine Gattung vorgegeben, und jede Direktion begann die Nummerierung ihrer Lokomotiven bei der für die Gattung vorgeschriebenen niedrigsten Zahl. Es gab also eine T 33 mit dem Nummernschild CÖLN 51 und eine mit dem Nummernschild ERFURT 51.

### Bayerische Staatsbahn

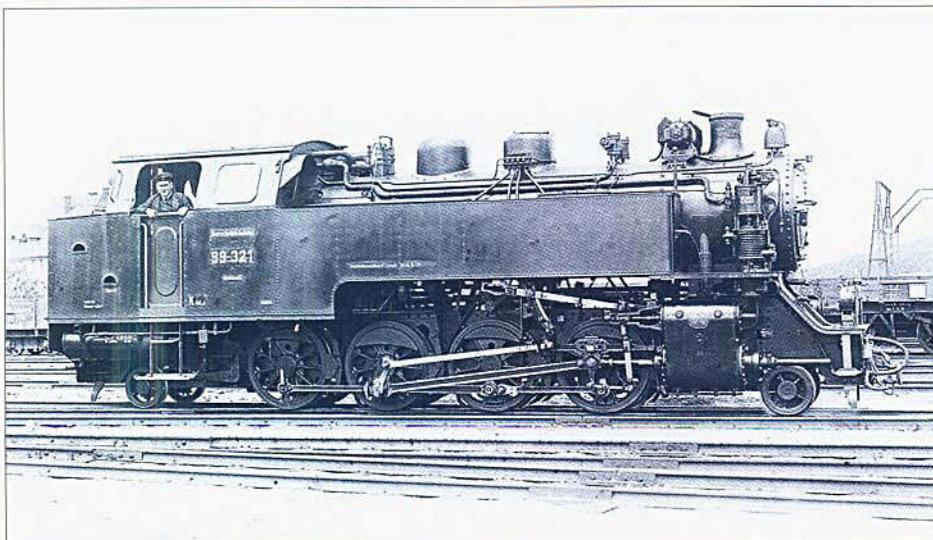
Ab 1901 verwendet das bayerische Nummernschema Gattungsbezeichnungen: S = Schnellzuglokomotiven, P = Personenzuglokomotiven, G = Güterzuglokomotiven und R = Rangierlokomotiven. Tenderlokomotiven, die im Streckendienst eingesetzt waren, erhielten das Nebengattungszeichen t (Pt, Gt), Lokalbahnlokomotiven den Zusatzbuchstaben L. Schmalspurlokomotiven waren durch das Nebengattungszeichen s, Zahnradlokomotiven durch das z kenntlich gemacht. Dem folgte das Kupplungsverhältnis als Bruch, das die Zahl der gekuppelten Radsätze zur Zahl der Gesamtradsätze ausdrückte. So war eine Gts 2x 3/3 eine schmalspurige Güterzugtenderlokomotive mit zwei dreiachsigen Triebwerken (Bauart Mallet) ohne Laufradsätze. Schmalspurbahnen waren in Bayern selten und ausschließlich in Meterspur ausgeführt.

### Pfalzbahnen

Vor der Vereinigung mit den Bayerischen Staatsbahnen im Jahre 1909 bezeichnete die Pfalz ihre Schmalspurlokomotiven mit dem Gattungszeichen L und den arabischen Ziffern 1 und 2 (es gab nur zwei Gattungen). Die Bahnnummer innerhalb einer Gattung war mit römischen Ziffern angegeben. Nach 1909 übernahm man die bayerischen Gattungsbezeichnungen, behielt aber die römischen Ziffern der Bahnnummer bei.

**Bild 217:** Eine klassische Beschriftung der DRG, wie man es auch auf den Regelspurlokomotiven fand, erhielt diese Einheitslokomotive der Strecke Doberan-Kühlungsborn. Unter der seitlichen Loknummer befand sich mittig das Schild der Reichsbahndirektion Schwerin.

**Abb.:** Sammlung Weisbrod



### Sächsische Staatsbahnen

Die Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen bezeichneten die Gattungen der Schmalspurlokomotiven mit römischen Ziffern in der Reihenfolge ihres Erscheinens. Die erste gebaute Gattung erhielt die I, der zunächst ein K für Kleinspur vorgestellt war. Ab 1900 stand das K hinter der römischen Ziffer (I K). Jede folgende Gattung erhielt die nächsthöhere römische Ziffer. Die Bauart (Achsfolge, Dampfart) ist aus dem Gattungszeichen nicht ablesbar. Überdies trugen die Lokomotiven eine Bahnnummer aus der Nummernreihe, die für diese Gattung festgelegt war. Das sächsische Schmalspurnetz umfasste bis auf eine Meterspurstrecke zwischen Reichenbach (Vogtl) und Oberheinsdorf nur Strecken in 750 mm Spurweite. Die Lokomotiven für die Meterspurstrecke erhielten als Gattungsbezeichnung ebenfalls die römische Ziffer I und den Buchstaben M für Meterspur (I M). Sachsen hat Schmalspurlokomotiven für 750 mm Spurweite in den Gattungen I K bis VI K in Dienst gestellt. Die Gattungsbezeichnung VII K, die gelegentlich verwendet wird, hat es nie gegeben. Die so bezeichneten Maschinen waren bereits Einheitslokomotiven. Absolut abwegig ist es, zwischen VII K Altbau und VII K Neubau zu unterscheiden.

### Württembergische Staatsbahnen

Württemberg bezeichnete normal- und schmalspurige Tenderlokomotiven mit dem Gattungszeichen T. Schmalspurlokomotiven für Meterspur erhielten den Zusatzbuchstaben s, die für 750 mm Spurweite die Buchstaben ss. Die folgende arabische Ziffer bezeichnete die Zahl der gekuppelten Radsätze. Eine Ts 3 war eine dreifach gekuppelte Lokomotive für 1000 mm Spurweite. Mallet-Lokomotiven bekamen zusätzlich ein d (für duplex = zwei Triebwerke). Eine Tssd war also eine Mallet-Lokomotive für 750 mm Spurweite.

### Badische Staatsbahnen

Baden besaß nur eine Schmalspurstrecke in Meterspur (Moosbach-Mudau), die im Auftrag der Staatsbahn privat betrieben wurde. Ein Bezeichnungsschema erübrigte sich.

## Schmalspurlokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft

Die DRG vergab an alle Schmalspurlokomotiven, unabhängig von ihrer Spurweite, die Baureihenbezeichnung 99 als Stammnummer. Das betraf die von den Länderbahnen übernommenen Lokomotiven ebenso wie die Neubauten. Aus der in der Regel dreistelligen Ordnungsnummer,



durch einen Zwischenraum von der Stammnummer getrennt, war auch die Spurweite ablesbar:

Ordnungsnummer	Spurweite
001 bis 299	1000 mm
301 bis 399	900 mm
401 bis 499	785 mm
501 bis 799	750 mm

Lokomotiven, die zur baldigen Ausmusterung vorgesehen waren, erhielten (wie auch bei der Regelspur) 7000er Ordnungsnummern ab 7101.

Die DRG hat das Gattungszeichen eingeführt, das als Gusschild rechts und links am Führerhaus angebracht war. Es trug den Gattungsbuchstaben (S, P, G, T oder L); für Schmalspurlokomotiven stand, unabhängig von der Spurweite, ein K für Kleinspur. Es folgte in arabischen Ziffern das Kupplungsverhältnis, das die Zahl der gekuppelten Radsätze und die Zahl der gesamten Radsätze angab. Durch einen Punkt getrennt folgte die Angabe über die mittlere Kuppelradsatzfahrmasse. Eine K 57.9 war demnach eine Schmalspurlokomotive mit fünf gekuppelten Radsätzen und zwei Laufradsätzen (insgesamt 7 Radsätze), die eine mittlere Kuppelradsatzfahrmasse von 9 t besaß. Die Lage der Laufradsätze ist aus dem Gattungszeichen nicht ablesbar. Im konkreten Fall handelt es sich um eine Lokomotive mit der Achsfolge 1'E 1'. Eine 2'E oder E 2' hätte das gleiche Gattungszeichen bekommen. Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn behielten das Gattungszeichen bei, jedoch ist es bei DB-Maschinen nach 1950 nicht mehr angebracht worden.

## Schmalspurlokomotiven bei der Deutschen Bundesbahn

Bei dem ab 1. Januar 1968 in Kraft getretenen EDV-gerechten Nummernschema trat bei regel- und schmalspurigen Dampflokomotiven vor die Stammnummer eine 0 als Kennziffer der Dampftraktion. Die dreistellige Ordnungsnummer blieb erhalten, nach einem Trennungsstrich folgte die Selbstkontrollziffer.

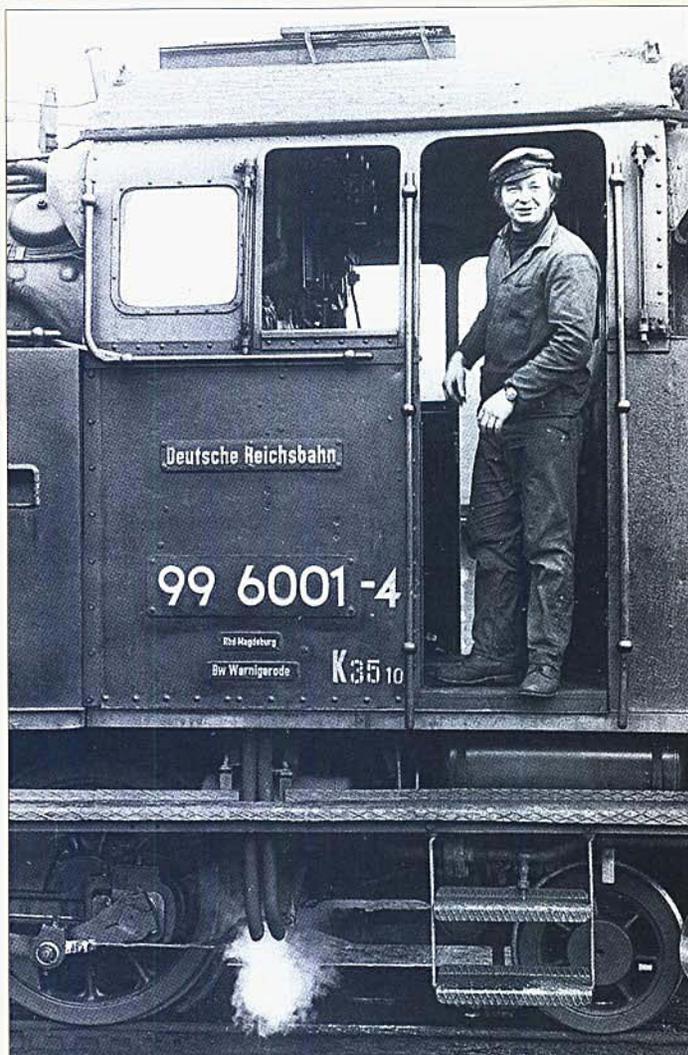
Diese Umzeichnung erlebten jedoch nur noch zwei Lokomotiven: die 99 633 wurde zur 099 633-0 und die 99 651 zur 099 651-2.

**Bild 218:** Etwas abweichend von der allgemeinen Norm waren teilweise die Beschilderungen der nach 1945 zur DR gekommenen Lokomotiven, wie die 99 3312 aus Muskau beweist.

**Abb.: K. Kieper**

**Bild 219:** Entgegen der Bestimmung für die DR-Computernummern, dass die Tausender-Stelle 1 und 4 für 750 mm, 2 für 900 mm, 3 für 600 mm, 5 und 7 für 1000 mm galt, behielt die 99 6001 der 1000-mm-Harzbahn auch nach 1970 ihre alte Nummer.

**Abb.: Fladt/ Archiv Obermayer**



Neubaualokomotiven, die in das Nummernschema hätten eingeordnet werden müssen, gab es bei der DB nicht.

## Schmalspurlokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn

Die Deutsche Reichsbahn ordnete die von ihr entwickelten Neubauten logisch in den Nummernplan von 1925 ein. Die Lokomotiven in Meterspur sind mit neuer Zehnergruppe an die Einheitslokomotiven 99 221 bis 223 als 99 231 bis 247 angenummert worden. Gleiches gilt für die Lokomotiven in 750 mm Spurweite. Trugen die Einheitslokomotiven die Betriebsnummern 99 731 bis 762, erhielten die Neubauten die Betriebsnummern 99 771 bis 794.

Für die zum 1. Januar 1950 von privaten Bahnverwaltungen übernommenen Schmalspurlokomotiven galt ein besonderer Umzeichnungsplan, der auf Seite 56 erläutert ist. Die von der SDAG Wismut im Jahre 1958 übernommenen drei Lokomotiven in 900 mm Spurweite ordnete die Deutsche Reichsbahn nach dem Umzeichnungsplan von 1925 als 99 331 bis 333 ein, weil diese Maschinen nicht von einer Privatbahn stammten.

Mit Einführung EDV-gerechter Betriebsnummern am 1. Juni 1970 blieb die Stammnummer 99 erhalten, die Ordnungsnummer ebenfalls, es wurde lediglich zum Erzielen einer sechststelligen Nummer vor die Ord-

nungsnummer eine Ziffer vorgesetzt, aus der die Spurweite ablesbar war:

1 = 750 mm, 2 = 900 mm, 7 = 1000 mm. Als die 1000-mm-Maschinen der Harzquerbahn auf Ölhauptfeuerung umgebaut wurden, trat an die Stelle der Ziffer 7 für die Spurweite die Ziffer 0, wie sie bei Regelspurlokomotiven für die Kennzeichnung der Ölhauptfeuerung vorgeschrieben war. Aus der 99 231 war die 99 7231 und schließlich die 99 0231 geworden. Nach Rückbau auf Rostfeuerung trat an die Stelle der 0 wieder die Ziffer 7.

## Gemeinsamer Nummernplan DB/DR zum 1. Januar 1992

Zum 1. Januar 1992 wurden die Lokomotiven der DR nach dem Schema der DB umgezeichnet. Schmalspurige Dampflokomotiven erhielten die Stammnummer 099 (0 als Kennziffer für Dampftraktion). Überdies wurden völlig neue Ordnungsnummern erfunden (1000 mm Spurweite ab 110, 900 mm Spurweite ab 901, 750 mm Spurweite ab 701), womit die Bauart und Herkunft unkenntlich gemacht waren. Bei allen regionalisierten oder privatisierten Schmalspurbahnen der neuen Bundesländer sind sofort wieder die ursprünglichen Betriebsnummern angebracht worden. Es fahren lediglich die noch im Besitz der DB AG befindlichen Schmalspurlokomotiven mit diesen praxisfernen Nummern.

**M.W.**