

Sachsen-Report

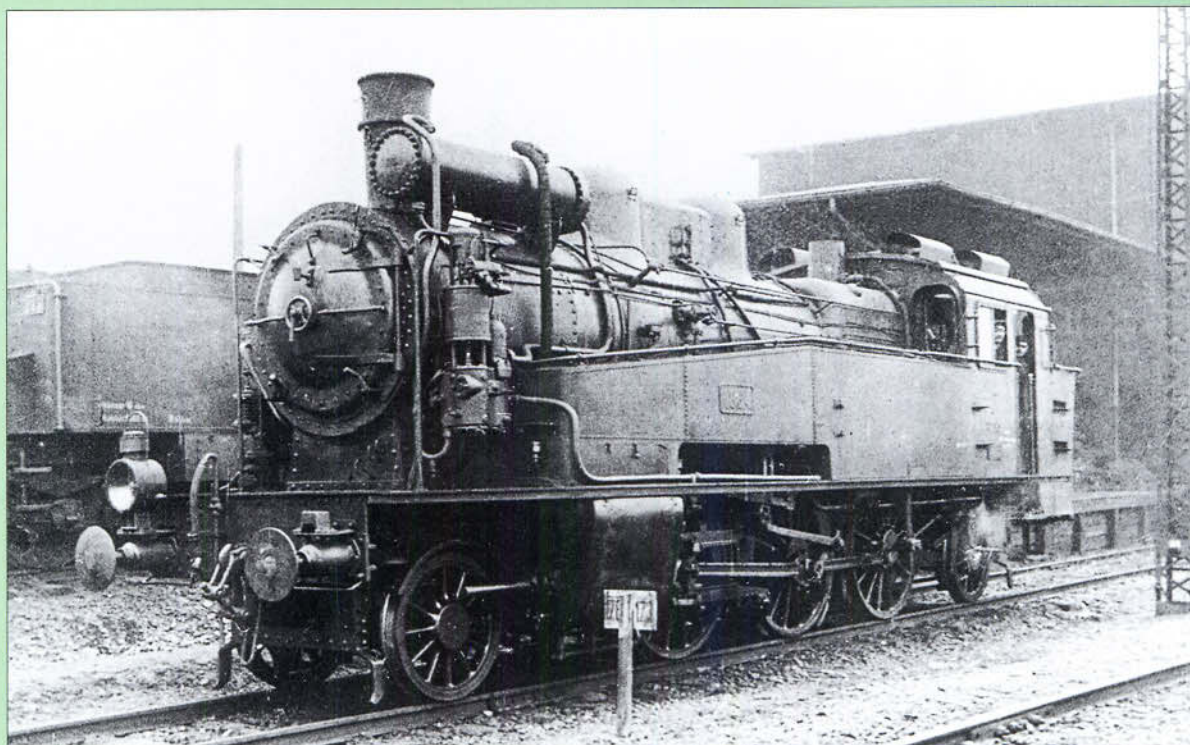
Tender- und Schmalspurlokomotiven,
Triebwagen und Sonderbauarten



(Füllseite)

Bild 2: Den Auftakt für den vorliegenden Sachsen-Report, Band 6, bildet eine der bekanntesten sächsischen Tenderlokomotiven. Mit den Personenzuglokomotiven der Gattung XIV HT, auch bekannt als Baureihe 75⁵, waren bei der Sächsischen Staatsbahn die stärksten Maschinen dieser Achsfolge im Einsatz. Die abgebildete Bahnnummer 1904 wurde später zur 75 586 und erst 1968 ausgemustert.

Bild 1 (Titel): Mit einer kräftigen Dampfahne setzt sich eine Lok der Gattung XI HT, auch bekannt als Baureihe 94²⁰⁻²¹, mit ihrem Personenzug samt zusätzlichem Stückgutwagen um 1925 in Bewegung. **Abb. 1 und 2:** Slg. Weisbrod



Inhalt

Einleitung	4	Lokomotiven der Gattung I K und II K (neu)	69
Lokomotiven der Gattung IIb T	6	Lokomotiven der Gattung II K alt	76
Lokomotiven der Gattung I T	8	Lokomotiven der Gattung III K	78
Lokomotiven der Gattung VIIIb T	10	Lokomotiven der Gattung IV K	82
Lokomotiven der Gattung V T	12	Lokomotiven der Gattung V K	90
Lokomotiven der Gattung VII T	22	Lokomotiven der Gattung VI K	94
Lokomotiven der Gattung III b T	32	Lokomotiven der Gattung I M	96
Lokomotiven der Gattungen VII TS, VII TSV, XVI T	36	Triebwagen	
Lokomotiven der Gattungen VII TO, VII TOV, XVI TV	40	Hz O	97
Lokomotiven der Gattung I TV	44	S 1	98
Lokomotiven der Gattung IV T	48	I F	99
Lokomotiven der Gattung XI HT	54	E 1	99
Lokomotiven der Gattung XIV HT	60	I MET	100
Lokomotiven der Gattung XV HTV	66	I ME	101
Schmalspurlokomotiven		Dai 1	102
Lokomotiven der Gattung VII TK	68	DET 1 und DET 2	103
		Schienenomnibus	104
		Quellenverzeichnis	104

Impressum

ISBN 3-89610-028-9

Verlag und Redaktion: Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 51 20 48 oder 51 20 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89
Internet: <http://www.merker-verlag.de>

Herausgeber: Hermann Merker
Autor: Manfred Weisbrod
Bildredaktion: Ingo Neidhardt
Layout: Gerhard Gerstberger
Lektorat: Karin Schweiger
Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
Koordination: Ingo Neidhardt
Anzeigenleitung: Elke Albrecht

Druck:

Printed in Italy by Europlanning srl,
via Chioda 123/A, I-37136 Verona
Hermann Merker Verlag GmbH

Vertrieb:

Vertrieb

Einzelverkauf:

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co KG, D-85386 Eching bei 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 Einsendung 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.

© Mai 1998

Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck



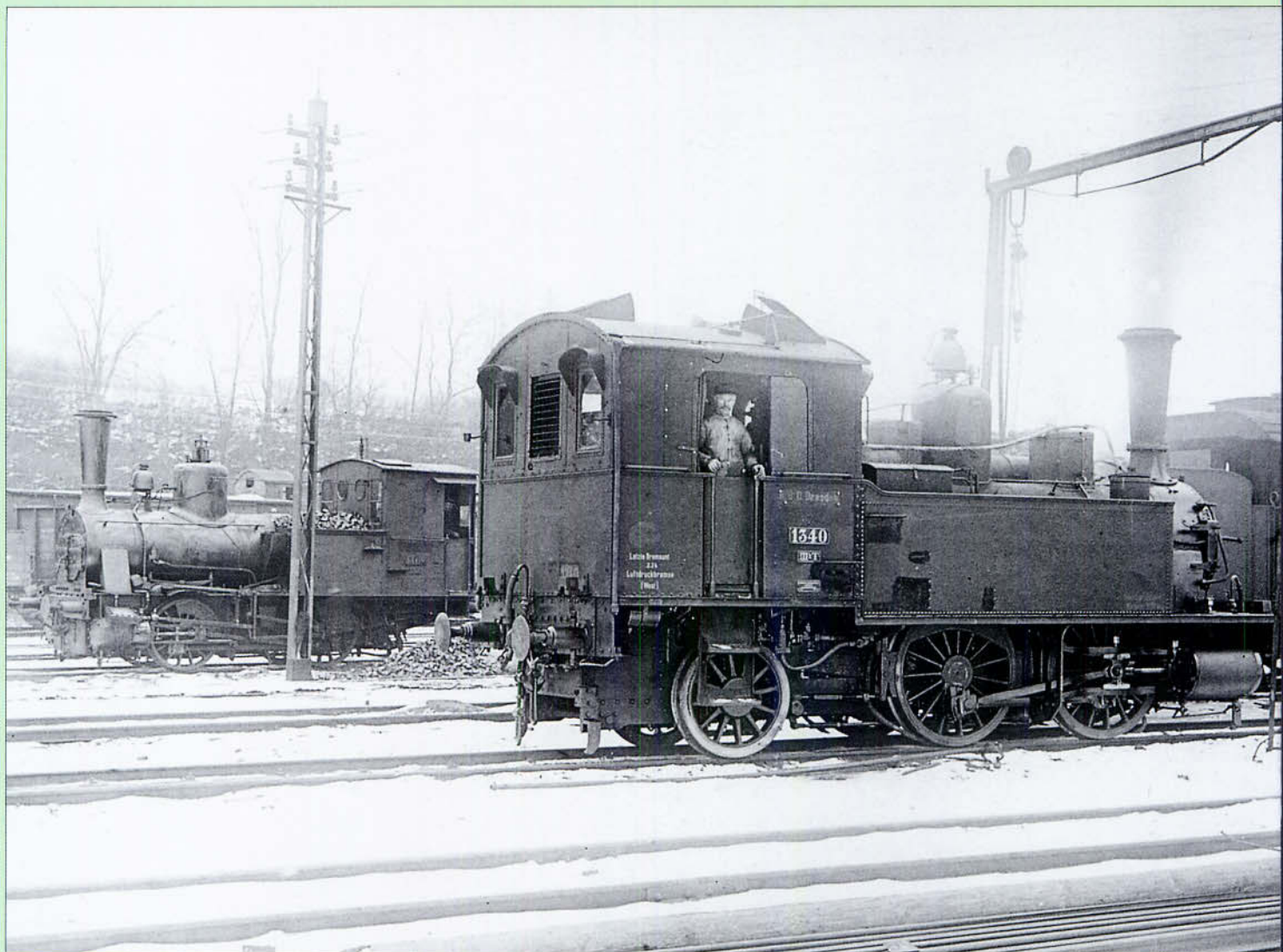


Bild 3: III b T Nr. 1340 und VII T Nr. 1408 mit einer Schnellzuglokomotive der RBD Dresden.

Bild 4 (rechte Seite oben): Auf dieser sehr seltenen Aufnahme vom Bahnhof Rabenau ist um 1895 eine II K alt mit Güterwagen als Gepäckwagen unterwegs. **Abb.: Sammlung VM Dresden**

Einleitung

Mit dieser Ausgabe liegt Ihnen, liebe Leser, die letzte Lokomotiv-Ausgabe unserer Archiv-Reihe „Sachsen-Report“ vor, für die es inzwischen auch einen Schubser für die staubgeschützte und korrekte Aufbewahrung in Ihrer Bibliothek gibt.

Diese Ausgabe behandelt die Tenderlokomotiven, die Schmalspurlokomotiven und alle anderen Triebfahrzeuge, die es für kürzere oder längere Zeit auf Sachsens regel- und schmalspurigen Strecken gab. Tenderlokomotiven werden von manchen Eisenbahnfreunden als die „Aschenputtel“ oder, positiv ausgedrückt, die „fleißigen Lieschen“ der Eisenbahn eingestuft. Sie stellten Reisezüge bereit oder zogen sie auf die Abstellgleise, waren nie die Stars, die vor hochwertigen Reisezügen am Bahnsteig zu bewundern waren. Sie verrichteten im Reise-, Güterzug- oder Streckendienst eher unauffällig ihre Arbeit.

Sachsen besaß das dichteste Eisenbahnnetz Deutschlands. Die topographischen Gegebenheiten, höchstens vergleichbar mit Württemberg, zwangen die Ingenieure, Strecken mit engen Radien und starken Steigungen anzulegen, und die Konstrukteure, dafür geeignete Maschinen zu bauen. So findet man in Sachsen Lokomotiven, die es so oder ähnlich auch bei anderen

Bahnverwaltungen gab, aber auch Lokomotiven, die es sonst nirgendwo gab.

Die Tenderlokomotive hatte in Sachsen mit seinen vielen Stichbahnen und seinem dichten Vorortverkehr einen höheren Stellenwert als anderswo. Es ist der Deutschen Reichsbahn, dem Verkehrsmuseum Dresden und hier insbesondere dem langjährigen Mitarbeiter Gerhard Arndt zu danken, daß man vieles mit Weitsicht und eigentlich noch gar nicht so ausgeprägtem Traditionsbewußtsein vor dem Hochofen bewahrte. So steht neben anderen Kostlichkeiten im Dresdner Johanneum nicht nur die MUL-DENTHAL aus dem Jahre 1861 als Vertreterin der Gattung II b T oder die HEGEL aus dem Jahre 1886 als solche der Gattung VII T. Man hat auch mit der 98 001 eine „Kreuzspinne“ (Gattung I TV) von der Windbergbahn im Fundus, mit der 94 2105 eine XI HT aus dem Jahre 1923, mit der 75 515 eine XIV HT aus dem Jahre 1911 (die leider im September 1997 in Plauen wieder einmal von einer Rangiereinheit demoliert worden ist).

Ein Exemplar der originellsten deutschen Tenderlokomotive, der sechssachsigen Steifrahmenlokomotive der sächsischen Gattung XV HTV, blieb leider nicht erhalten. Dafür konnte eine der drei 1000-mm-

Fairlie-Lokomotiven von der Rollbockbahn Reichenbach u. Bf. – Oberheinsdorf nicht nur vor dem Schneidbrenner bewahrt, sondern wieder weitgehend in den Lieferzustand versetzt werden.

Von den sächsischen Schmalspurlokomotiven, die auf dem einst größten deutschen 750-mm-Netz fuhren, ist bis auf die Gattungen IV K und VI K nichts mehr erhalten. Eine Original-VI K gibt es zwar auch nicht mehr, nur deren Nachbau, dafür scheint aber die Gattung IV K unsterblich. Von keiner deutschen Dampflokomotive sind nach offizieller Betriebseinstellung noch so viele Lokomotiven betriebsfähig oder wenigstens körperlich vorhanden und in besten Händen (siehe Lieferliste). Die DB AG hat die Dampftraktion auf Sachsens Schmalspurbahnen noch nicht beenden können, so gern und so schnell sie das auch möchte – auch ihr gehören noch einige betriebsfähige IV K.

Verlag und Autor haben sich bemüht, auch diese Ausgabe mit Zeichnungen und Fotos aus der Länderbahnzeit interessant und abwechslungsreich zu gestalten, wenn gleich bei der einen oder anderen Versuchs- oder Sonderbauart nur spärliches Material verfügbar war.

Manfred Weisbrod

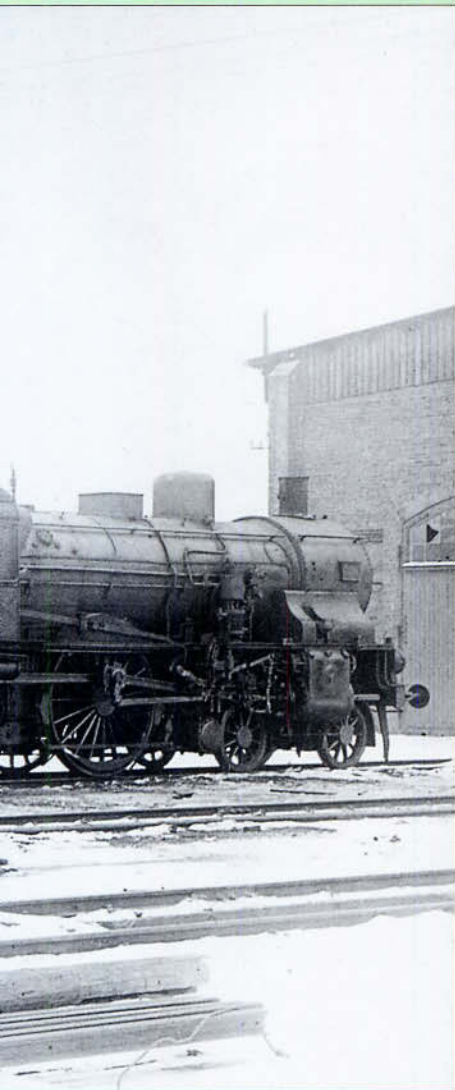
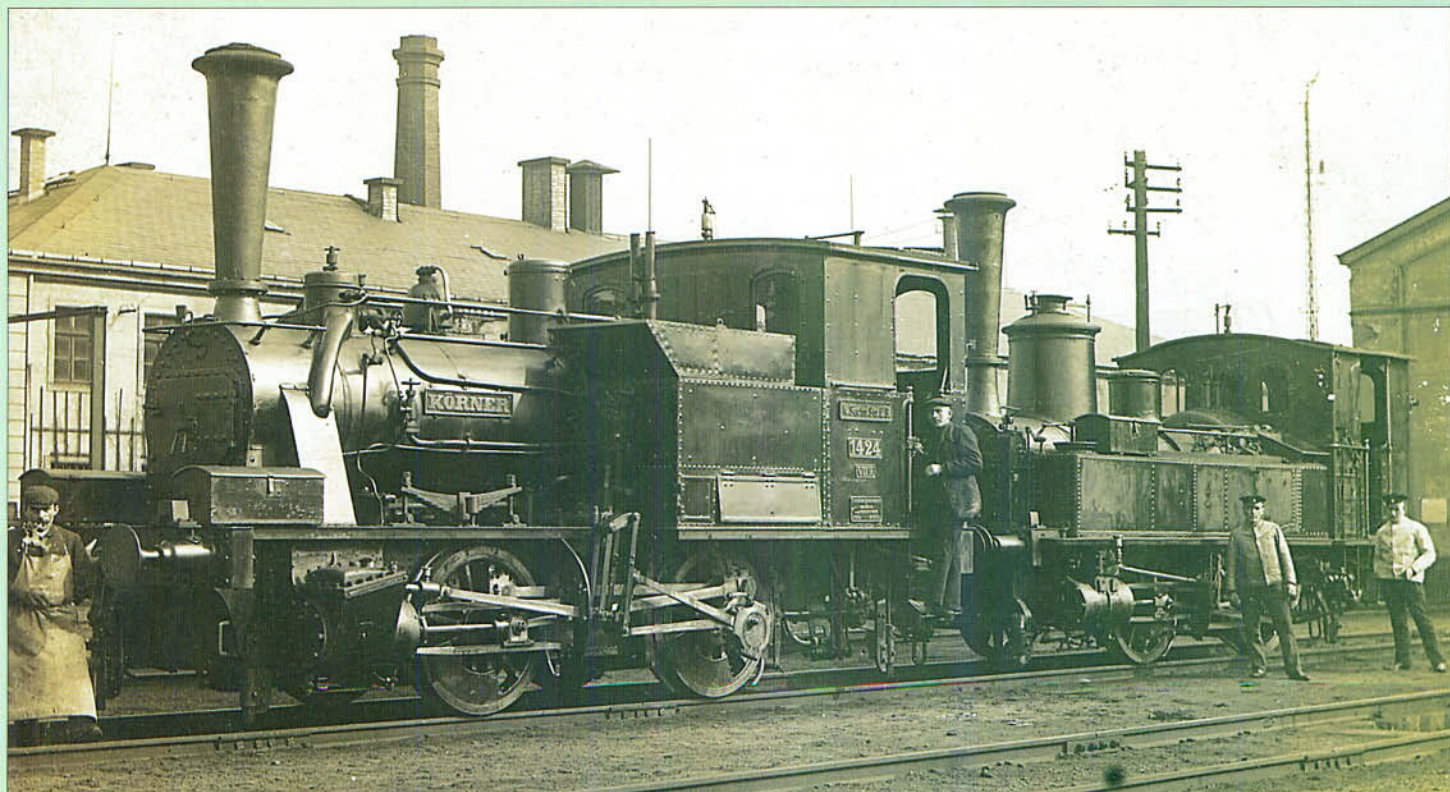
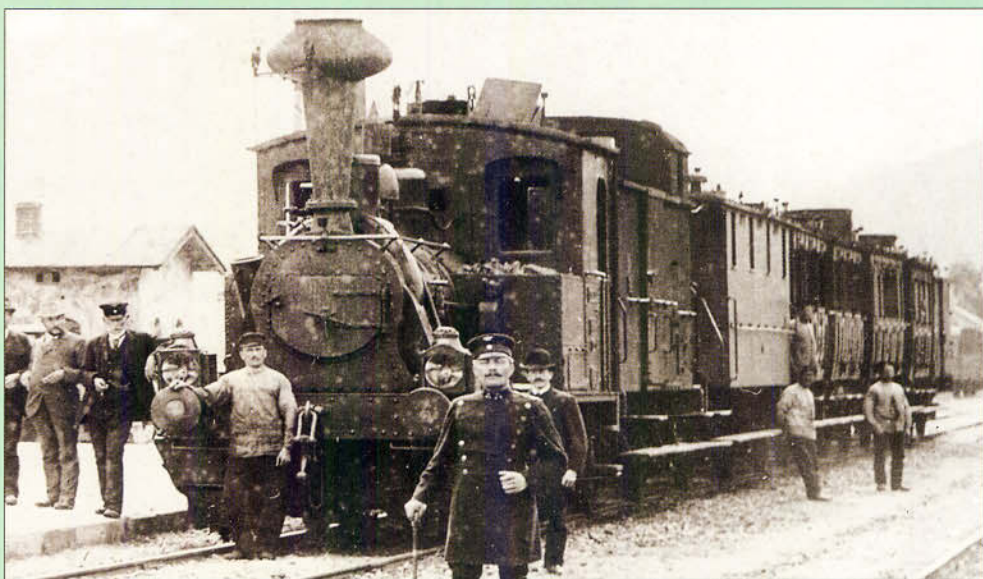
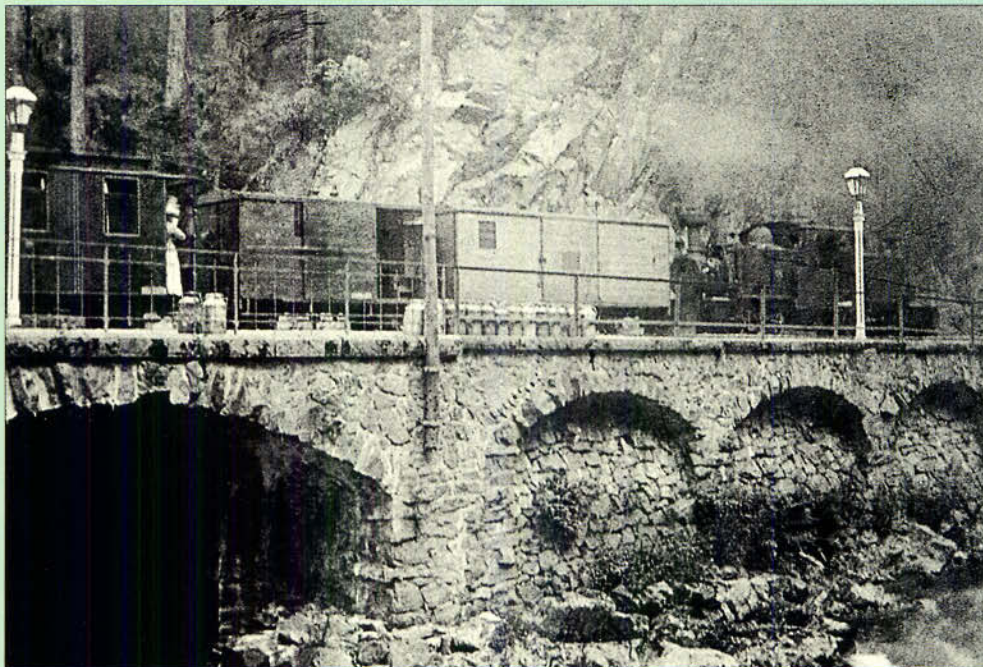


Bild 5: Einen typischen sächsischen Nebenbahnzug hat diese VII T im Bahnhof Olbernhau um 1890 am Haken.

Bild 6: Gleich zwei VII T, links die 1424, rechts die 1402 der Sächsischen Staatsbahn. Abb. 3, 5 und 6: Slg. Weisbrod



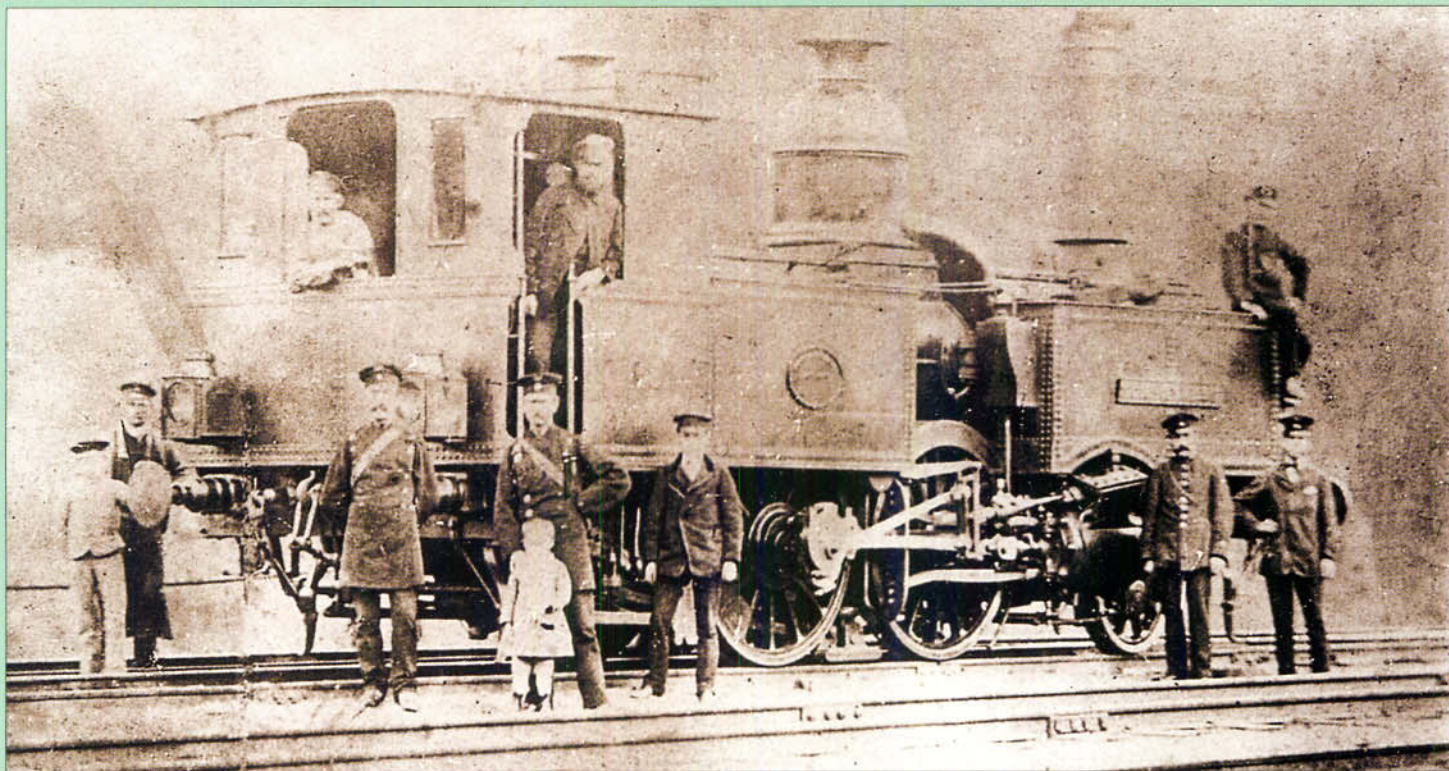


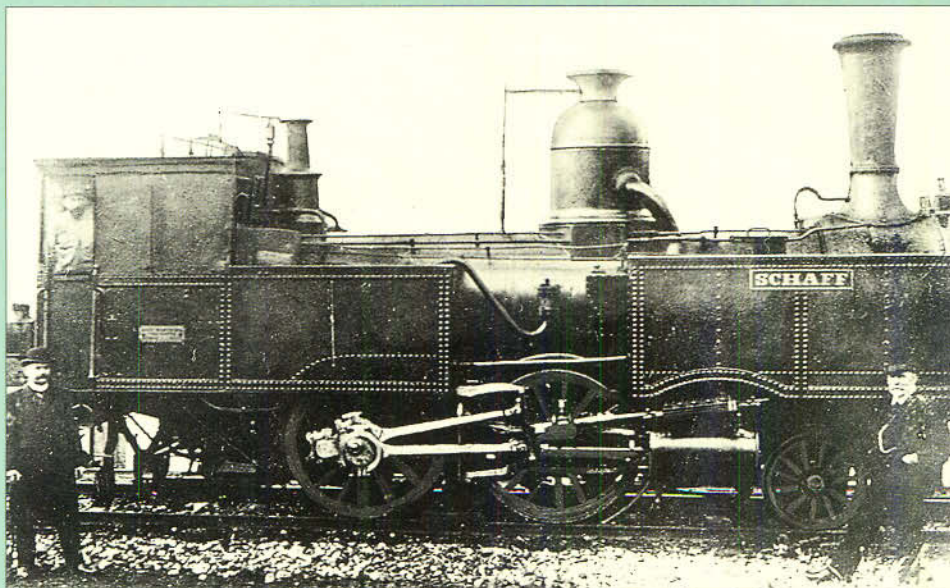
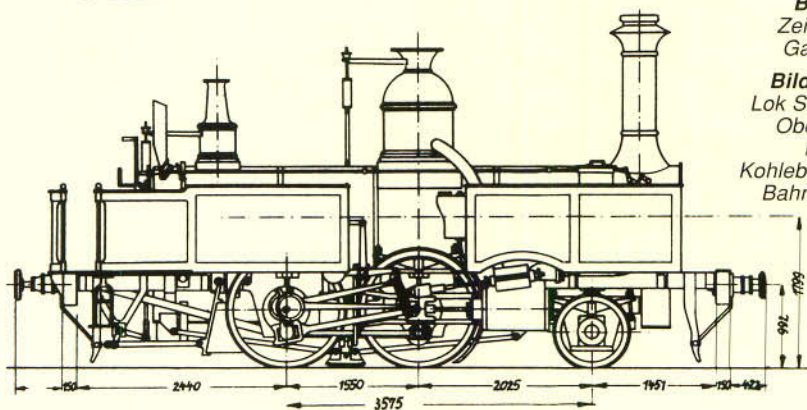
Bild 7: Die von Hartmann 1859 gebaute SCHNEEBERG, später mit der Bahnnummer 1697 versehen, mit ihren interessanten Rücklaternen dient hier als Hintergrundkulisse für ein Gruppenbild.



Gattung IIb T

Bild 8: 1:87-Zeichnung der Gattung IIb T.

Bild 9 (unten): Lok SCHAFF der Oberhohndorfer Reinsdorfer Kohlebahn mit der Bahnnummer 3.



Die ältesten sächsischen Tenderlokomotiven waren oft von den Schlepptenderlokomotiven abgeleitet, hatten die gleiche Achsfolge und die gleiche Gattungsbezeichnung, wenn man diesen Begriff hier schon verwenden will, lediglich ergänzt durch das T für Tenderlokomotiven.

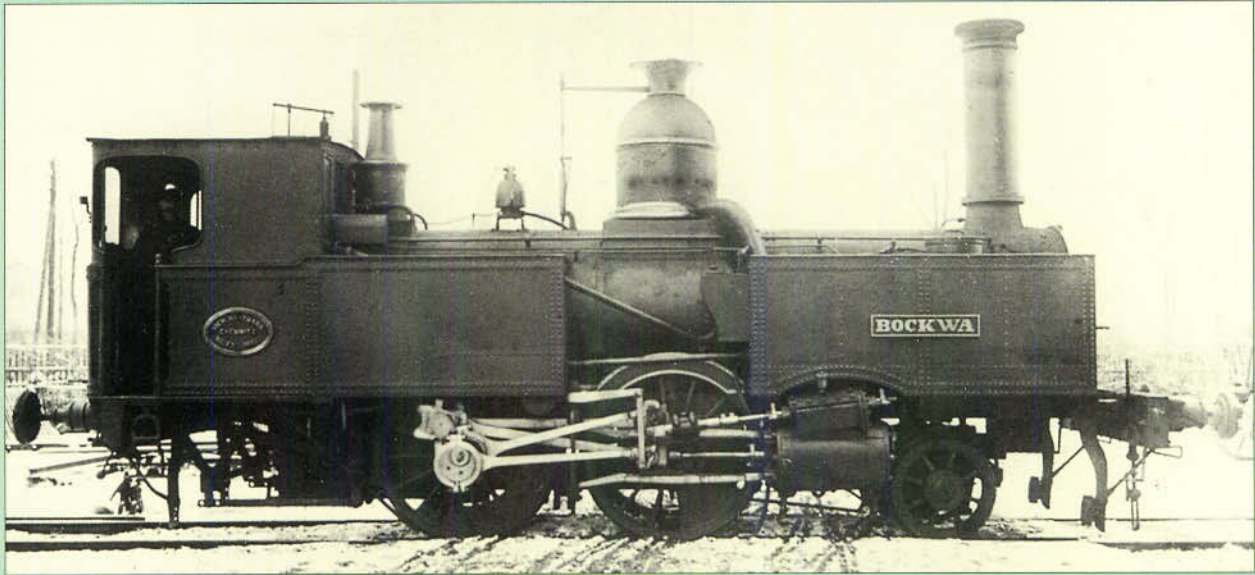
Maschinen der „Kategorien“ (wie die Gattungen damals noch hießen) I und II hatten als Schlepptender- und Tenderlokomotiven die Achsfolge 1 B oder 1'B und entsprachen in der Regel dem „Longboilertyp“, der eine halbrunde, glatt durchlaufende Stehkesseldecke hatte, also einen Crampton-Kessel. Typisch war der große Dampfdom in Langkesselmitte, der fast Schornsteinhöhe hatte und von dem die Einströmröhre zu den Zylindern führten. Die mit 6,5 bis 8,5 bar betriebenen Kessel besaßen drei Federwaag-Sicherheitsventile, zwei verkleidete auf dem Stehkessel und ein drittes auf dem Dampfdom.

Das Triebwerk war ein Scherentriebwerk mit Antrieb des 2. Kuppelradsatzes. Im Gegensatz zu den englischen Lokomotiven, die anfangs auf sächsischen Strecken verkehrten und innenliegende Zylinder hatten, bevorzugte der deutsche Lokomotivbau außenliegende Zylinder, die zwischen Laufradsatz und 1. Kuppelradsatz angeordnet waren. Die Umsteuerung der äußeren Stephenson-Steuerung (Lok SCHEDEWITZ mit Allan-Steuerung) erfolgte über Händel, die Dampfverteilung durch Muschelschieber. Das Laufwerk bestand aus den beiden gekuppelten Radsätzen mit 1370 mm Laufkreisdurchmesser, die sehr dicht zusammengedrückt waren (Achs-

Bild 10: Die BOCKWA baute Hartmann 1861 für die Bockwa-Oberhohndorfer Kohlebahn. Sie wurde erst 1940 ausgemustert.

Bild 11: Die MULDENTHAL von 1861 blieb der Nachwelt im Verkehrsmuseum Dresden erhalten.

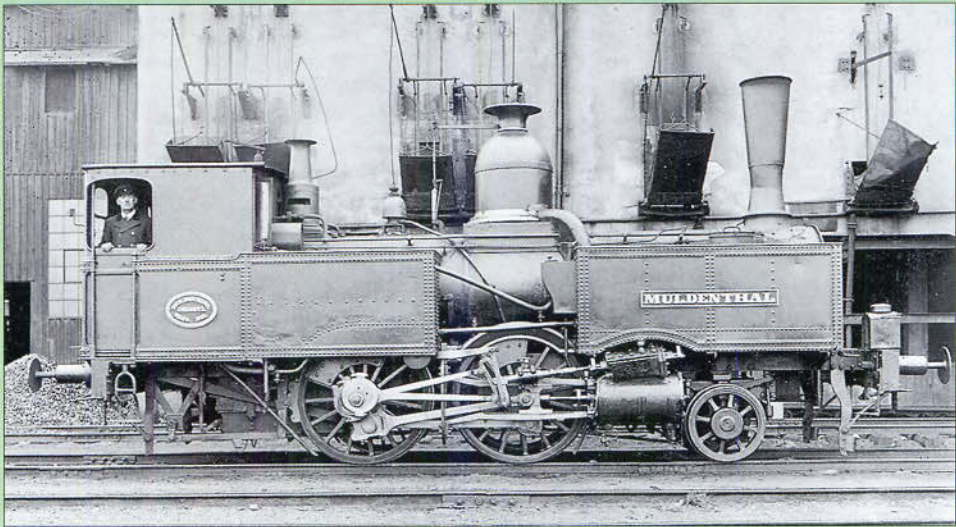
Abb. 7 bis 11: Sammlung Weisbrod



stand 1550 mm), und einem Laufradsatz mit 765 mm Durchmesser, der in einem Deichselgestell geführt war. Die Staatsbahnmaschinen sind im Jahre 1875 auf Novotny-Lenkgestell umgebaut worden, die Lokomotive SCHEDEWITZ besaß es ab Werk.

Die Tragfedern lagen oberhalb der Radsatzlager und waren nicht durch Ausgleichhebel verbunden. Gebremst hat man mit der Schraubenbremse, die von hinten auf die Räder des 2. Kuppelradsatzes wirkte. Ab 1869 kam für die meisten Lokomotiven (Ausnahme: SCHWARZENBERG) die Dampfklotzbremse, teilweise auch die Wurfhebelbremse. Gesendet wurden zunächst die Räder des 1. Kuppelradsatzes bei Vorwärtsfahrt aus je einem Sandkasten an der Rückwand des vorderen Wasserkastens, später sandete ein zweiter Sandkasten im Führerhaus (das gab es erst ab ca. 1865) die Räder des 2. Kuppelradsatzes von hinten. Etwa ab 1880 hat man ein Dampfbläutewerk auf dem Stehkesselscheitel angebracht.

Die Vorräte von 1,9 bis 3,2 m³ Wasser und

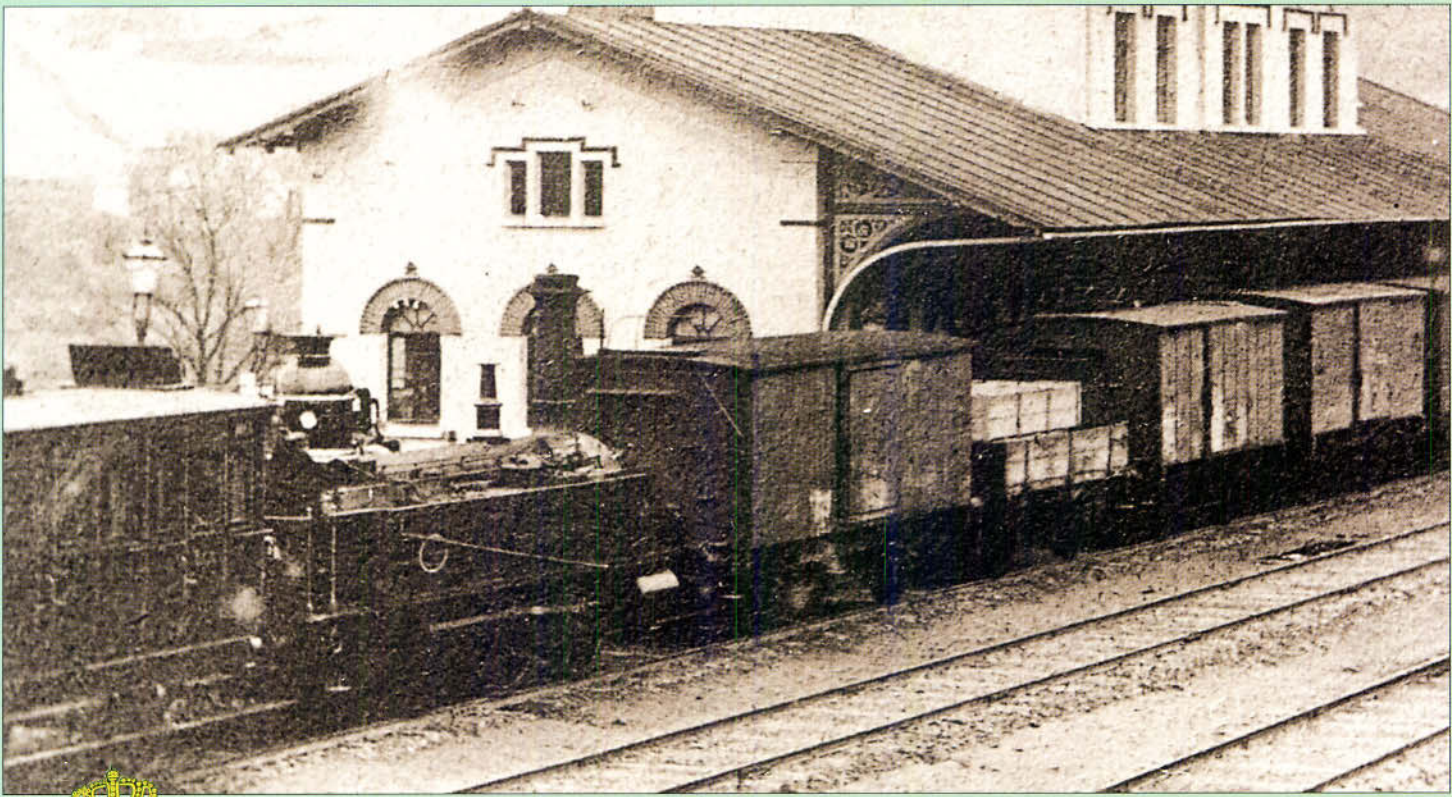


1,0 bis 1,3 t Kohle führten die Lokomotiven in vier seitlichen Vorratsbehältern mit. Die vorderen reichten von der Rauchkammer bis zum 1. Kuppelradsatz, die hinteren ab dem 1. Kuppelradsatz bis zum Ende des Stehkessels.

Die Lokomotiven waren zunächst in die

Kategorie H IV eingeordnet (H = Hartmann als Hersteller), ab 1876 in die Gattung H IV T. Seit 1885 gehörten sie zur Gattung H IVb T, ab 1896 ließ man den Buchstaben für den Hersteller weg (IVb T) und führte ab 1900 die Lokomotiven, so sie noch vorhanden waren, als Gattung IIb T.

Gattung IIb T				
Lieferung von Hartmann an die Obererzgebirgische Staatsbahn (ab 1858 Westliche Staatsbahn, ab 1869 Sächsische Staatsbahn)				
Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer ab 1858 ab 1892	Bemerkung
SCHWARZENBERG	Hartmann	1856/74	53 1696	+ 1892
Lieferung von Hartmann an die Westliche Staatsbahn (ab 1869 Sächsische Staatsbahn)				
Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer ab 1892	Bemerkung
SCHNEEBERG	Hartmann	1859/137	1697	+ 1903
NEUSTÄDTL	Hartmann	1859/138	1698	+ 1903
HERCULES	Hartmann	1862/186	1699	+ 1903
Lieferung von Hartmann an die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn				
Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer	Bemerkung
OBERHOHNDORF	Hartmann	1860/155	1	
REINSDORF	Hartmann	1860/156	2	
SCHAFF	Hartmann	1864/214	3	
Lieferung von Hartmann an die Bockwa-Oberhohndorfer Kohlenbahn				
Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer	Bemerkung
BOCKWA	Hartmann	1861/163		+ 1940
MULDENTHAL	Hartmann	1861/164		+ 1952 ¹⁾
¹⁾ Bei Bockwa-Oberhohndorfer Kohlenbahn bis 1923 im Dienst, anschließend Werklok im Zwickauer August-Bebel-Schacht. 1952 ausgemustert, ab 1956 Exponat im Verkehrsmuseum Dresden.				
Lieferung von Hartmann an die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn				
Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer	Bemerkung
SCHEDEWITZ	Hartmann	1874/809	4	²⁾
²⁾ Lok hatte überhöhten Stehkessel, Ramsbottom-Sicherheitsventil, Sandkasten auf dem Kesselscheitel hinter dem Dom sowie Laufradsatz mit Novotny-Gestell und Querausgleich der Federung.				



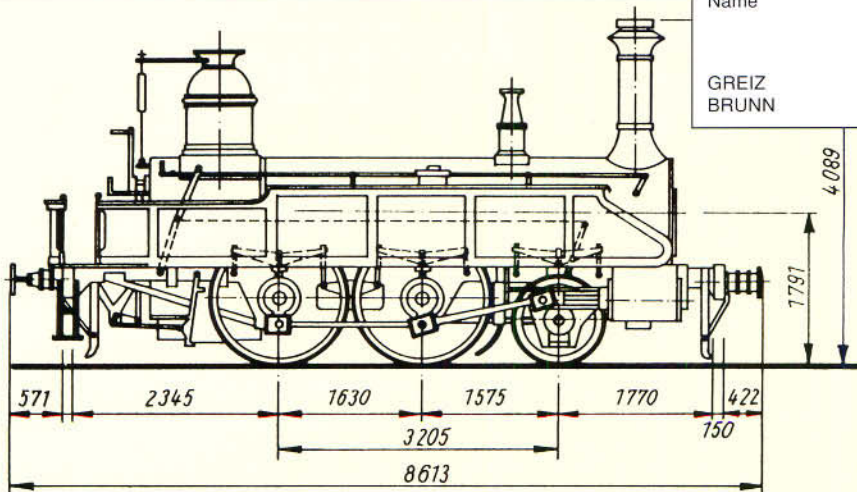
Gattung I T

Bei den zweifach gekuppelten Lokomotiven der Gattung I T waren alle Radsätze fest im Rahmen gelagert. Um die Bogenläufigkeit zu gewährleisten, mußte der Lauf-radsatz dicht an den 1. Kuppelradsatz herangerückt werden, so daß der Gesamtachsstand nur 3200 bzw. 3205 mm bei den älteren Maschinen betrug. Die oberhalb der Achslager angeordneten Tragfedern der gekuppelten Radsätze waren durch Ausgleichhebel verbunden, so daß das Laufwerk in vier Punkten gegen den Rahmen abgestützt war.

Die Lokomotiven hatten Crampton-Kessel. Bemerkenswert war an den für die Chemnitz-Würschnitzer Bahn und die Niedererzgebirgische Staatseisenbahn gelieferten

Bild 12: Nur wenige Abbildungen existieren von der Gattung I T der Sächsischen Staatsbahn. In Greiz ob. Bf. entstand vor der Jahrhundertwende dieses Foto der GREIZ oder BRUNN.

Bild 13: Im Ursprungszustand der Baujahre 1857/58 präsentiert sich die Gattung I T noch ohne Führerhaus und mit schwungvollem Wasserkasten im Maßstab 1:87.



Gattung I T

Lieferung von Hartmann an die Chemnitz-Würschnitzer Bahn (ab 1882 Sächsische Staatsbahn) und die Niedererzgebirgische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer		Bemerkung
			bis 1891	ab 1892	
WÜRSCHNITZ	Hartmann	1857/87	88	1691	+ 1894
LUGAU	Hartmann	1858/88	89	—	+ 1891
GÖSSNITZ	Hartmann	1858/95	86	—	+ 1885
SCHÖNBÖRN- CHEN	Hartmann	1858/96	87	1692	+ ? ¹⁾

¹⁾ Ausmusterung zwischen 1892 und 1905; im Lokverzeichnis von 1905 nicht mehr enthalten.

Lieferung von Hartmann an die Greiz-Brunner Bahn (ab 1876 Sächsische Staatsbahn)

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer		Bemerkung
			bis 1891	ab 1892	
GREIZ	Hartmann	1865/263 1	637	1693	+ 1897
BRUNN	Hartmann	1865/264 2	638	1694	+ 1905

Maschinen der auf dem Stehkesselscheitel angeordnete große Dampfdom mit halbkugliger Decke und einem Federwaag-Sicherheitsventil. Die üblicherweise dort angeordneten Sicherheitsventile saßen auf dem 1. Kesselschuß. Bei den beiden Lokomotiven, die die Greiz-Brunner Bahn 1865 erhielt, ist die Anordnung von Dom und Sicherheitsventilen in üblicher Weise erfolgt.

Die außenliegenden, waagrecht angeordneten Zylinder trieben den 1. Kuppelrad-

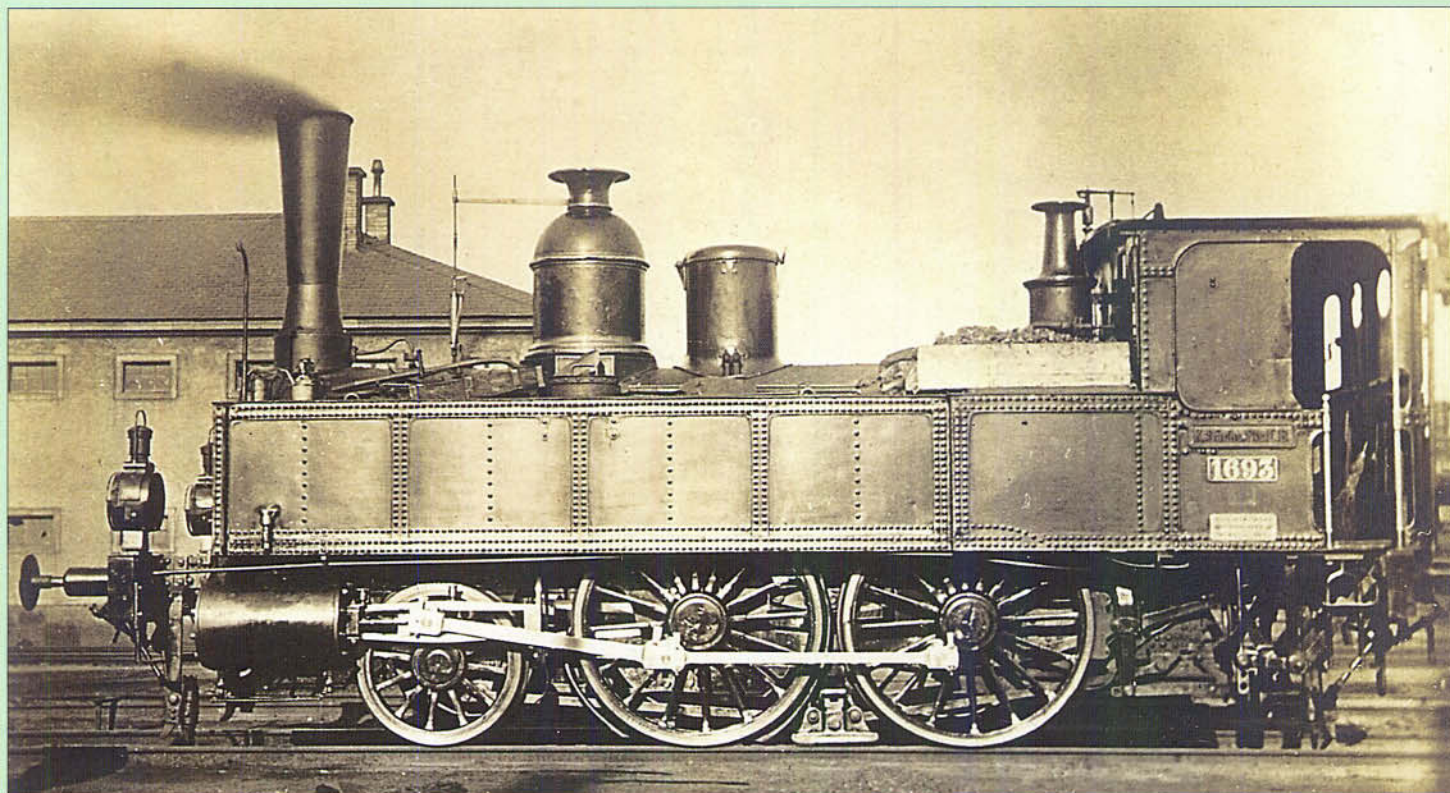


Bild 14: Die ehemalige GREIZ der Greiz-Brunner Bahn erhielt 1876 die Bahnnummer 637 und wurde 1882 in Bahnnummer 1693 umgezeichnet und auch so fotografiert.

Abb. 12 und 14: Sammlung Weisbrod

satz an; die Treibstangen griffen hinter den Kuppelstangen am Kurbelzapfen an. Die Steuerung der Bauart Stephenson lag innen und bewegte Muschelschieber, deren Schieber Spiegel senkrecht zwischen den Zylindern standen. Gebremst wurde mit einer Schraubenbremse, deren Hartholzklotze auf die Räder des 2. Kuppelrads wirkten.

Die beiden Lokomotiven der Greiz-Brunner Bahn bekamen ab 1875 Dampfschlittenbremse. Die Maschinen der Chemnitz-Würschnitzer Bahn und der Niedererzgebirgischen Staatseisenbahn lieferte Hartmann noch ohne Führerhäuser; erst 1865 sind kleine Führerhäuser zum Schutz des Personals aufgesetzt worden.

In den beiden seitlichen Vorratsbehältern, die vom Führerhaus bis zur Rauchkammer reichten und außer bei den Lokomotiven der Greiz-Brunner Bahn vorn elegant abgewinkelt und ausgerundet waren, konnten 2,2 m³ Wasser und 1,0 bzw. 1,2 t Kohle mitgeführt werden.

Hartmann hatte 1857 mit der Fabriknummer 87 die WÜRSCHNITZ und 1858 mit der Fabriknummer 88 die LUGAU an die Chemnitz-Würschnitzer Bahn geliefert, die von der Staatsbahn betrieben und 1882 von ihr übernommen wurde. Die Lokomotiven mit den Fabriknummern 95 und 96 gingen 1858 an die Niedererzgebirgische Staatseisenbahn, die bis 1869 zur Westlichen Direktion gehörte. Die Maschinen trugen bis 1891 die Bahnnummern 86 und 87, die Maschinen der Chemnitz-Würschnitzer Bahn die Bahnnummern 88 und 89. Den Umzeich-

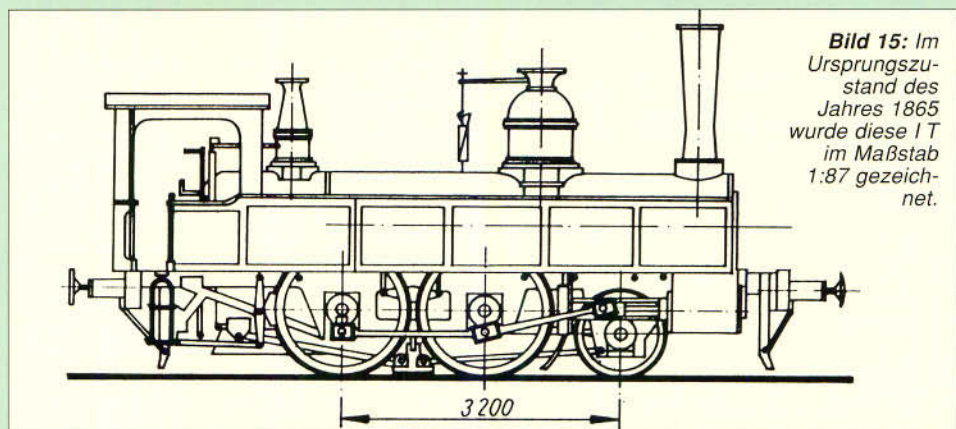


Bild 15: Im Ursprungszustand des Jahres 1865 wurde diese I T im Maßstab 1:87 gezeichnet.

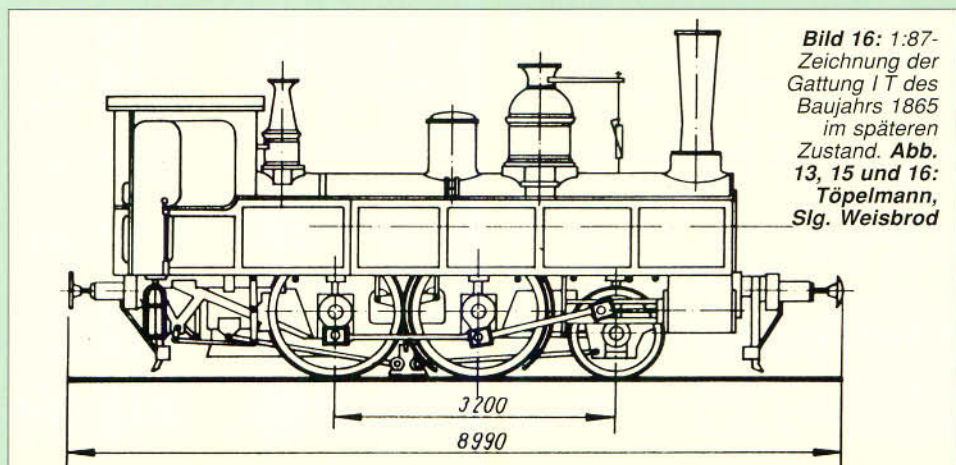


Bild 16: 1:87-Zeichnung der Gattung I T des Baujahrs 1865 im späteren Zustand. **Abb. 13, 15 und 16:** Töpelmann, Slg. Weisbrod

nungsplan von 1892 erreichten allerdings nur noch die Bahnnummern 88 (dann Nr. 1691) und 87 (dann Nr. 1692). 1869 kamen die Lokomotiven in die Kategorie H I (H = Hartmann), 1876 in die Kategorie H I T und 1896 in die Gattung I T.

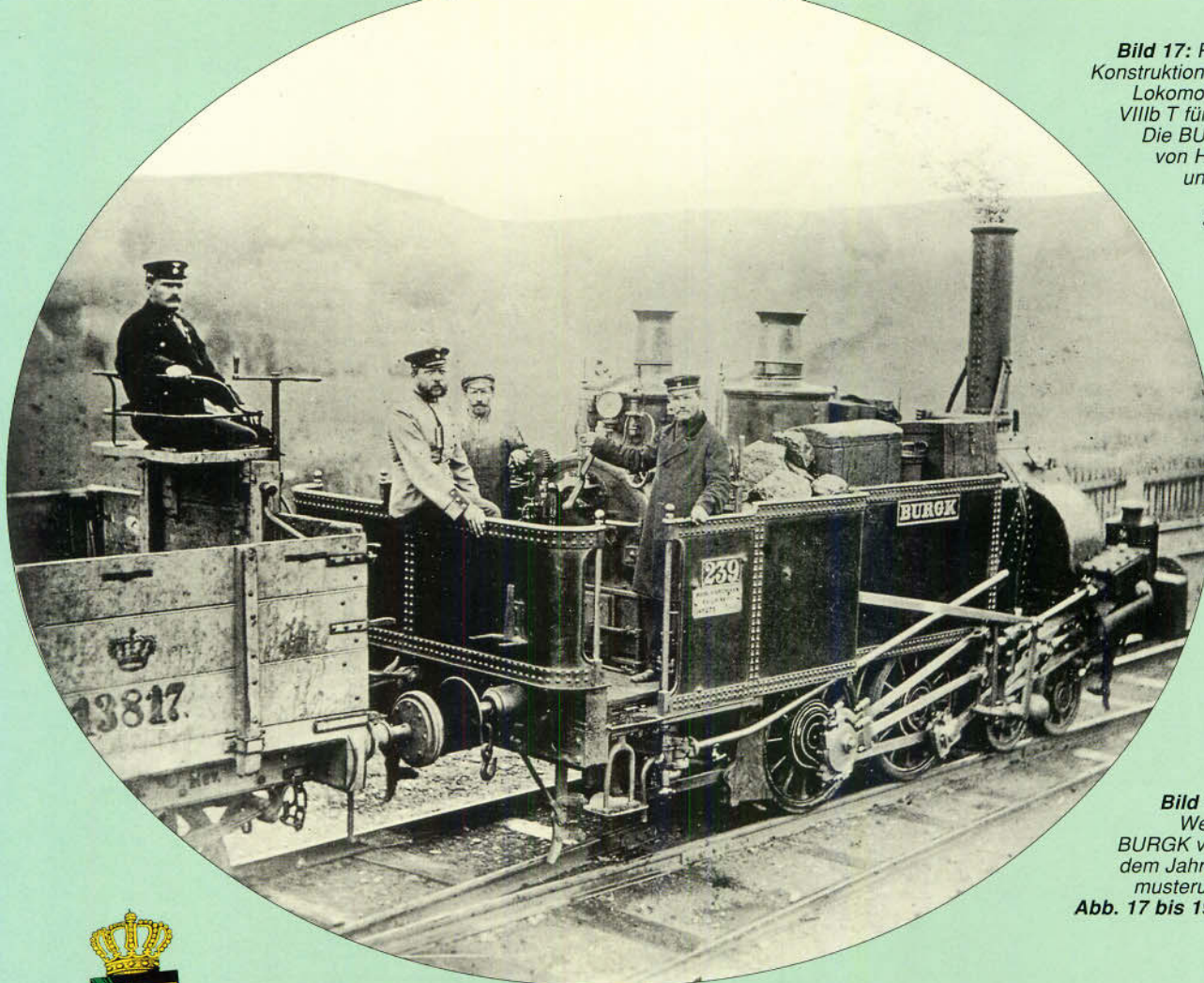
Die beiden Lokomotiven der Greiz-Brunner Bahn sind 1865 mit Führerhäusern und den Fabriknummern 263 und 264 geliefert worden. Sie trugen die Namen GREIZ und BRUNN und die Bahnnummern 1 und 2,

gehörten ab 1876 zur Kategorie H I T, ab 1896 zur Gattung I T. Als die Greiz-Brunner Bahn 1876 von der Staatsbahn übernommen wurde, erhielten die Maschinen die Bahnnummern 637 und 638, im Umzeichnungsplan von 1892 sind sie als 1693 und 1694 geführt. Der Umzeichnungsplan vermerkt überdies, daß nach vollendeter Umzeichnung (auch bei den Bahnnummern 1691 und 1692) die Namensschilder zu entfernen sind.

Bild 17: Recht eigenwillige Konstruktionen waren die fünf Lokomotiven der Gattung VIIIb T für die Albertsbahn. Die BURGK wurde 1866 von Hartmann geliefert und kam 1869 noch zur Sächsischen Staatsbahn. 1892 erhielt die Lokomotive noch die Nummer 1695.

Bild 19 (rechts): Auf dieser sehr schönen Aufnahme von der Hänichener Kohlenzweigbahn sind neben der Lok ELBE, der späteren DÖHLEN und Nr. 235 ab 1868, besonders die zweiachsigen Kohlenwagen und das stolze Bahnpersonal interessant.

Bild 18 (unten links): Werksaufnahme der BURGK von Hartmann aus dem Jahre 1866. Ihre Ausmusterung erfolgte 1893.
Abb. 17 bis 19: Slg. Weisbrod



Gattung VIIIb T

Die 2'B-Tenderlokomotiven der Gattung VIIIb T gehören zu den originellsten Konstruktionen nicht nur des sächsischen, sondern auch des deutschen Lokomotivbaus. Die 1855 eröffnete Albertsbahn von Dresden nach Tharandt beschaffte 1857 von Hartmann zunächst drei dieser Lokomotiven, die mit den Fabriknummern 77, 78 und 79 und den Namen ELBE, WINDBERG

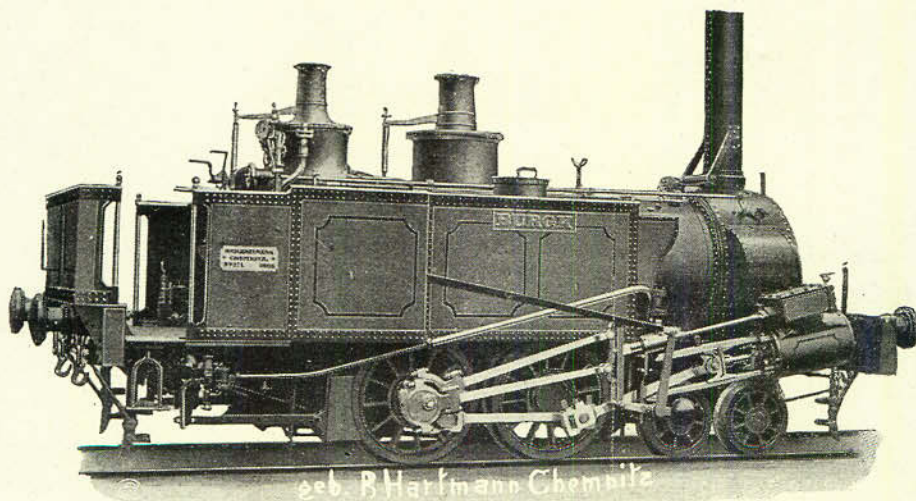
und STEIGER geliefert worden sind. 1858 folgte mit der Fabriknummer 118 die FREIBERG, 1866 mit Fabriknummer 271 die BURGK.

Die Lokomotiven waren auf der Hänichener Kohlenzweigbahn eingesetzt. 1868 ging die Albertsbahn in den Besitz der Östlichen Staatsbahn über, und die Lokomotiven erhielten die Bahnnummern 235 bis 239. Im Zuge der Einnummerung erhielt die ELBE den Namen DÖHLEN, die STEI-

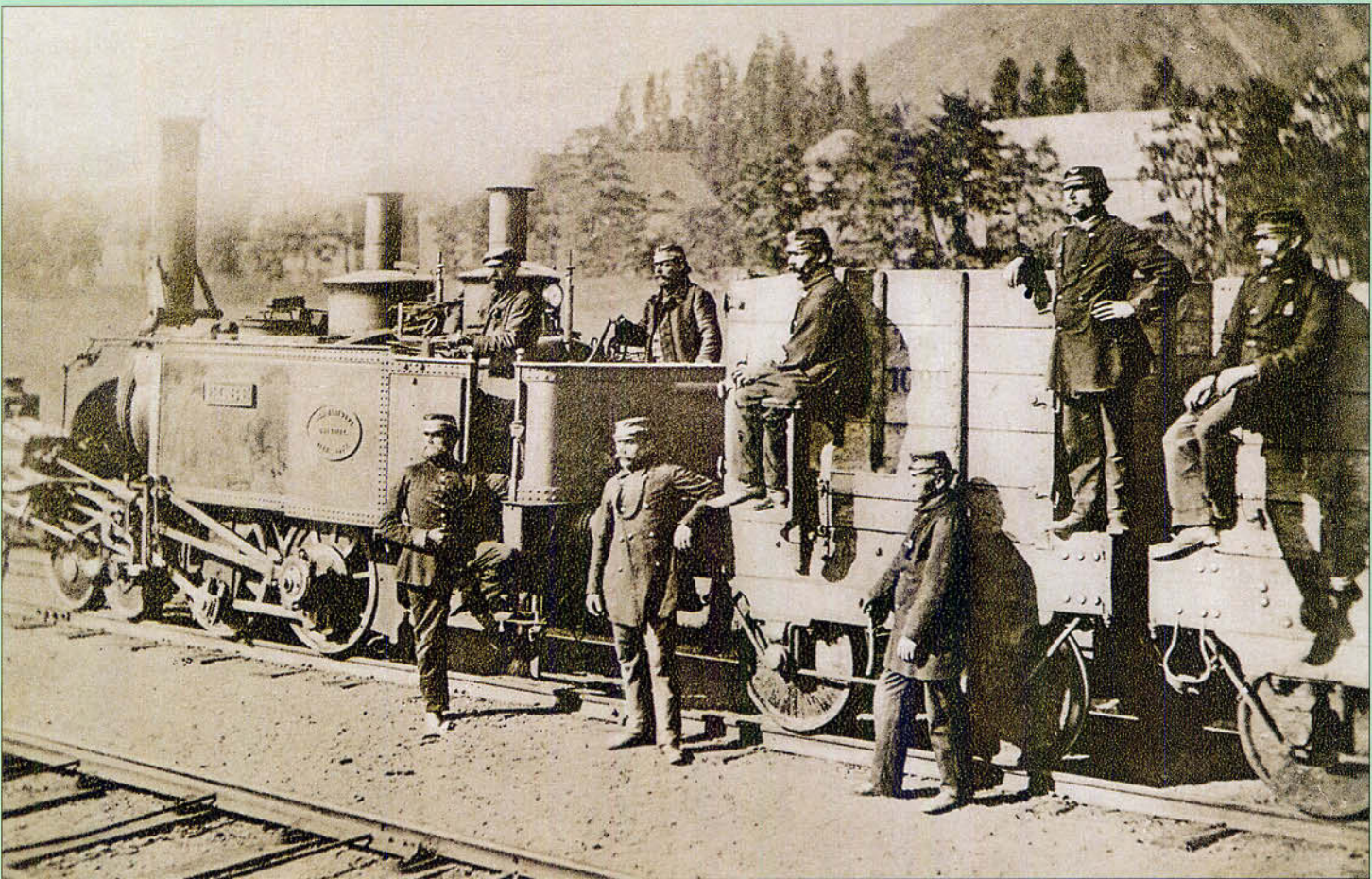
GER den Namen HAINSBURG, weil diese Namen bereits durch die Lokomotiven mit den Bahnnummern 64 und 65 belegt waren. Die drei anderen Lokomotiven behielten ihre Namen.

Der Kessel hatte eine Rohrlänge von 2800 mm und trug zwei Dampfdome mit Federwaag-Sicherheitsventil, einen auf dem Stehkesselscheitel, einen auf dem hinteren Kesselschuß. Die Kesselspeisung erfolgte durch zwei Fahrpumpen (Nr. 235, 236 und 238), durch zwei Injektoren (Nr. 239) oder durch Fahrpumpe und Injektor (Nr. 237). Bemerkenswert war auch der umklappbare Blechschornstein. Der geringe Kuppelraddurchmesser von 965 mm bedingte schräg an den Rahmen geschraubte Außenzylinder, die den 1. Kuppelradsatz antrieben. Die äußere Stephenson-Steuerung bewegte Muschelschieber und wurde durch Händel umgestellt. Führerhäuser erhielten die Lokomotiven erst im Jahre 1885. Der Wasservorrat in den seitlichen Behältern war mit 1,9 m³ sehr bescheiden.

Weil an den kleinen Lokomotiven mit nur 7100 mm LÜP kein Platz war, die Behälter zu vergrößern, bekamen sie 1878 einen zusätzlichen Wasserkasten als Satteltank längs auf dem Kessel, der von der Rauchkammer bis zum 1. Dom reichte. Die Nr. 236 WINDBERG soll auch einen Rahmen-



geb. B. Hartmann Chemnitz



wasserkasten erhalten haben. Kurz vor der Ausmusterung ist das zweiachsige Laufdrehgestell gegen ein einachsiges No-

votny-Gestell getauscht worden. Die Lokomotiven mit den Bahnnummern 235 bis 238 sind 1885 bzw. 1889 ausgemustert

worden. Nur die Nr. 239 BURGK, die 1893 ausschied, erhielt im Umzeichnungsplan von 1892 noch die Bahnnummer 1695.

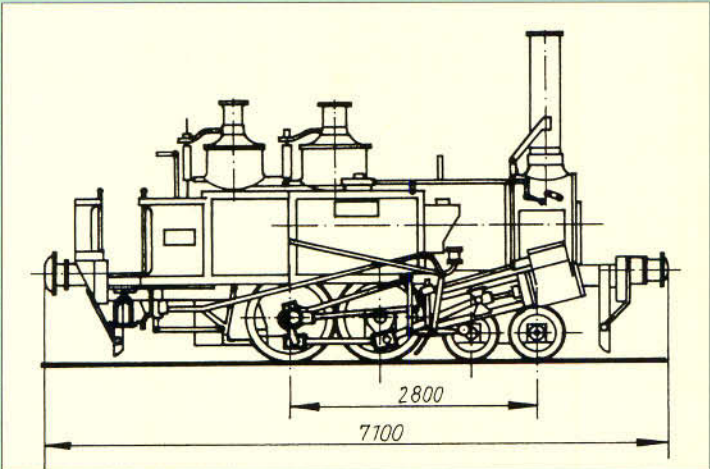


Bild 20: Ursprungszustand der Lokomotiven der Gattung VIIIb T ohne Führerhaus und mit zwei Laufradsätzen.

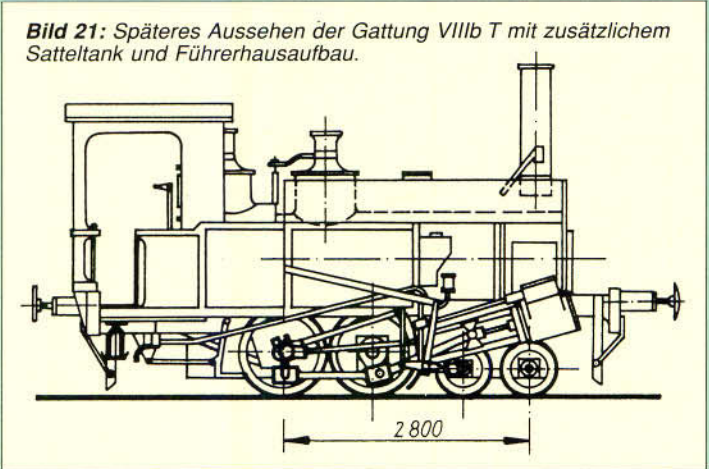


Bild 21: Späteres Aussehen der Gattung VIIIb T mit zusätzlichem Satteltank und Führerhausbau.

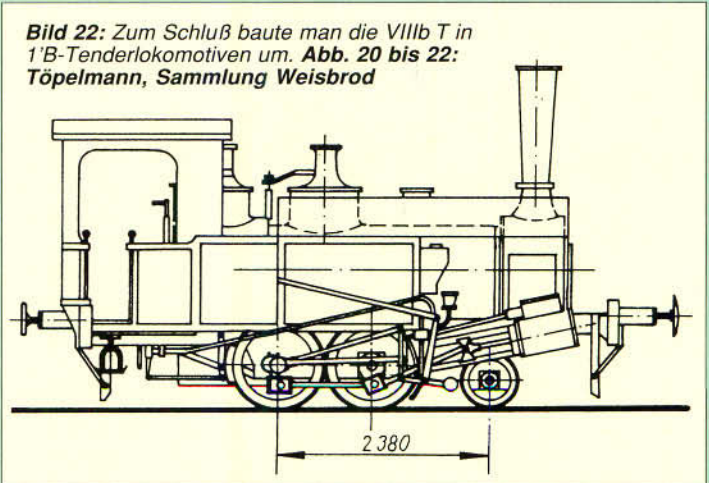


Bild 22: Zum Schluß baute man die VIIIb T in 1'B-Tenderlokomotiven um. **Abb. 20 bis 22:** Töpelmann, Sammlung Weisbrod

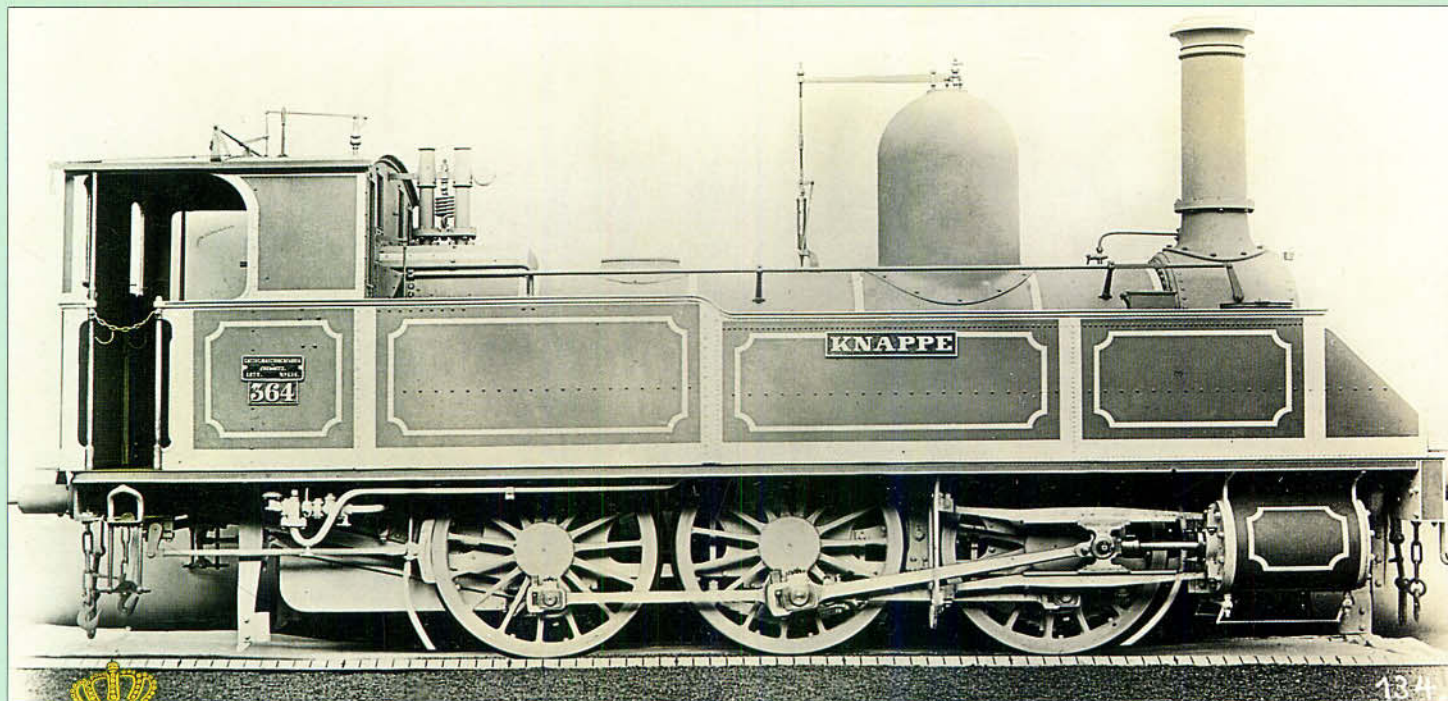
Gattung VIIIb T

Lieferung von Hartmann an die Albertsbahn
(ab 1868 Östliche Staatsbahn, ab 1869 Sächsische Staatsbahn)

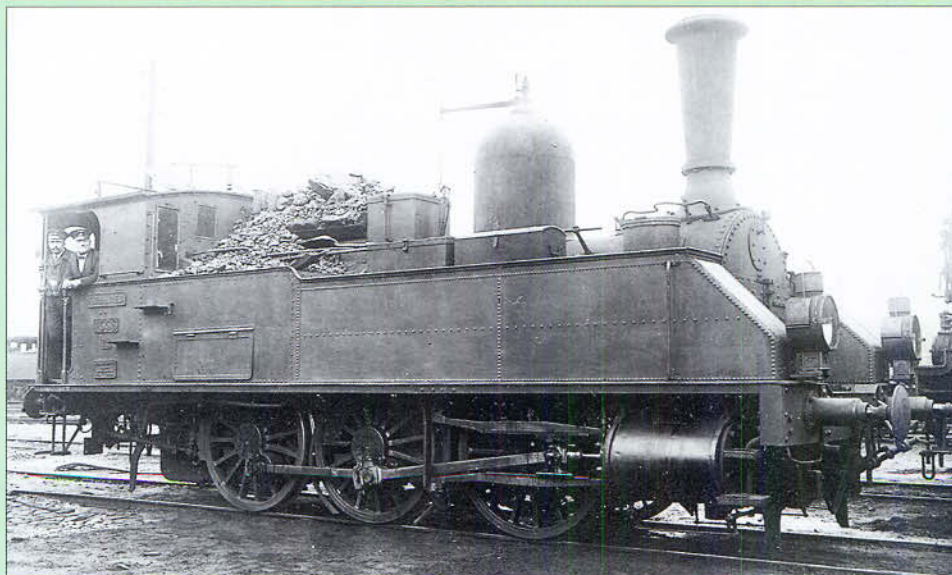
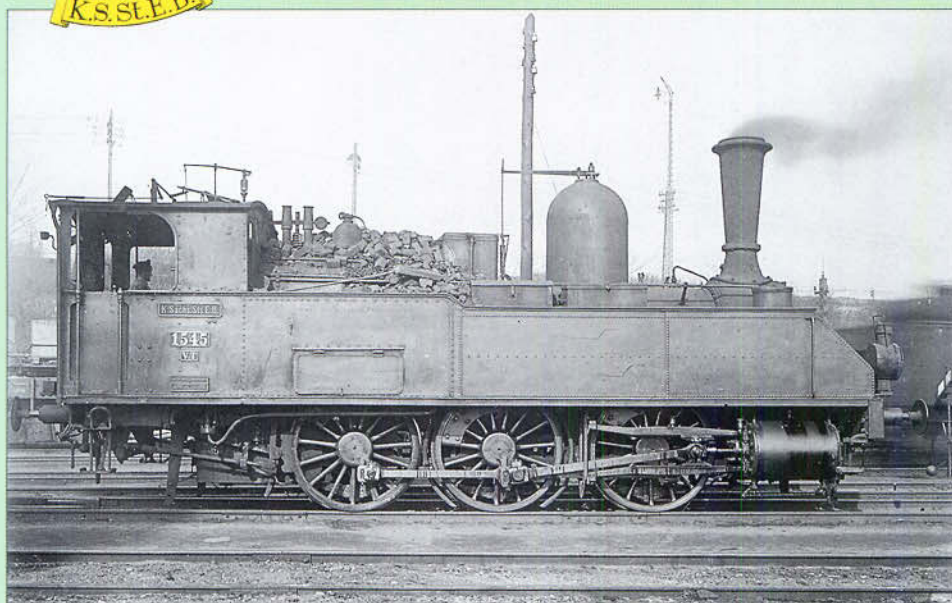
Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer ab 1868	Bahnnummer ab 1892	Bemerkung
ELBE ¹⁾	Hartmann	1857/77	235	—	+ 1889
WINDBERG	Hartmann	1857/78	236	—	+ 1885
STEIGER ²⁾	Hartmann	1857/79	237	—	+ 1889
FREIBERG	Hartmann	1858/118	238	—	+ 1885
BURGK	Hartmann	1866/271	239	1695	+ 1893

¹⁾ ab 1868 DÖHLEN

²⁾ ab 1868 HAINSBURG



Gattung VT



Die ab 1896 als Gattung V T bezeichneten, dreifach gekuppelten Naßdampf-Tenderlokomotiven sind von 1872 bis 1919 in vier verschiedenen Bauformen und 153 Exemplaren gebaut worden. Davon gingen 146 Maschinen an die Sächsische Staatsbahn, zwei an die Planitzer Kohlenbahn, je zwei an die Gaschwitz-Meuselwitzer und die Altenburg-Zeitzer Bahn und eine an die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn. Alle Lokomotiven stammten von der Sächsischen Maschinenfabrik, vorm. Rich. Hartmann, in Chemnitz.

Bauform 1

Die ersten fünf Lokomotiven sind 1872 gebaut worden. Der Belpaire-Kessel hatte eine zwischen die Rahmenwangen eingezogene Feuerbüchse mit einer geneigten Rostfläche von 1,41 m². Die Verdampfungsheizfläche betrug 101,85 m² und wurde zu 6,46 m² von der Feuerbüchsheizfläche, zu 95,39 m² von den 186 Heizrohren gebildet, die eine Länge von 4080 mm besaßen. Der Kesseldruck betrug 8,5 bar, die Kesselspeisung erfolgte durch zwei Injektoren der Bauart Schau. Der große Dampfdom auf dem 2. Kesselschuß überragte das Führerhaus und hatte eine halbkuglige Decke. Außer dem Ramsbottom-Sicherheitsventil auf dem Stehkesselscheitel war noch ein Federwaag-Sicherheitsventil auf dem Dom angebracht. Die Räder hatten einen Laufkreisdurchmesser von 1390 mm und einen unsymmetrischen Achsstand (1600 mm + 1480 mm).

Die beiden waagrecht angebrachten Außenzylinder (Durchmesser 407 mm, Kolbenhub 610 mm) trieben über den zweischienig geführten Kreuzkopf den 2. Kuppelradsatz an. Bei den Radsätzen 1 und 2



Bild 23 (linke Seite oben): Die Knappe war die erste von Hartmann gebaute VT und gehörte somit der ersten Bauform an.

Bild 24 (linke Seite Mitte): Hinter der Bahnnummer 1545 verbirgt sich die ehemalige TIEFBAU von Hartmann aus dem Jahre 1872. 1924 erfolgte ihre Ausmusterung. **Abb. 24 und 26: Sammlung Grundmann**

lagen die Tragfedern unterhalb der Achslager und waren durch Längsausgleichhebel verbunden. Der 3. Radsatz besaß eine querliegende Feder, so daß sich eine Dreipunktstützung ergab. Gebremst wurde mit Gegendampf; die Handspindelbremse im Führerhaus wirkte von hinten auf die Räder des 3. Kuppelradsatzes. Charakteristisch waren die langen seitlichen Wasserkästen, die bis zum vorderen Ende des 25 mm dicken Blechrahmens verliefen und ab Rauchkammer nach vorn abgeschrägt waren. Sie konnten 3,5 m³ Wasser aufnehmen.

Die neun Lokomotiven des Lieferjahres 1873 entsprachen bis auf minimale Abweichungen (z.B. Zylinderdurchmesser nur 406 mm) den fünf des Jahres 1872. Der 3. Kesselschuß trug einen runden Sandkasten. Weil die amtliche Maßskizze für diese Lieferserie erst 1897 gezeichnet wurde, kann der Sandkasten auch eine spätere Zugabe sein.

Bei den zwölf Lokomotiven des Baujahres 1877 hatte man die Rahmenwangen von 25 auf 30 mm verstärkt. Die Kesselspeisung erfolgte durch zwei Injektoren Bauart Dülken mit einer Förderleistung von 80 l/min. Gemeinsam war allen Lieferungen die innenliegende Allan-Steuerung mit Umsteuerung durch Händel. Bei einem großen Teil der Lokomotiven ist zwischen 1887 und 1889 die Quersfeder des 3. Radsatzes durch je eine Längsfeder unterhalb der Achslager ersetzt worden.

Alle Lokomotiven der 1. Bauform trugen Namen, die in irgendeiner Weise mit dem Bergbau in Verbindung standen. Etwa die Hälfte dieser Lokomotiven ist Anfang der zwanziger Jahre ausgemustert worden. Die DRG übernahm im endgültigen Umzeichnungsplan von 1925 noch 15 Lokomotiven

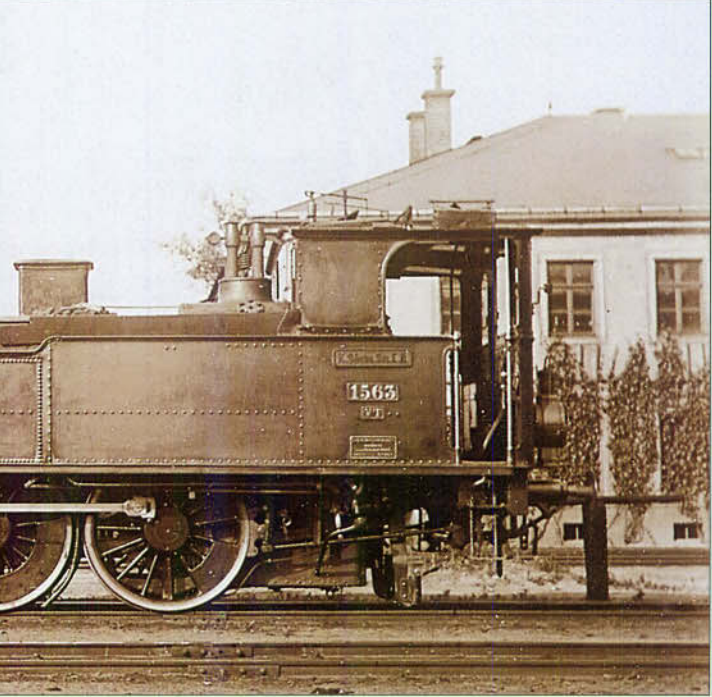


Bild 26: An der VT der ersten Bauform mit der Bahnnummer 1563 sind die abgeschrägten Wasserkästen besonders deutlich zu sehen.

Bild 25 (linke Seite unten): Bei der Bahnnummer 1556, der ehemaligen ROLLE und späteren 89 8207, ist selbst das Ramsbottom-Ventil mit Kohle zugeladen.

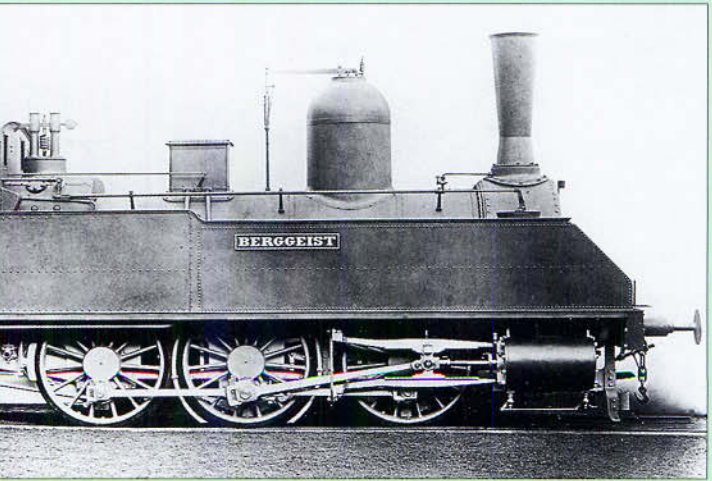
und gab ihnen die Betriebsnummern 89 8201 bis 89 8215. Während alle anderen Lokomotiven bis zum Ende der zwanziger Jahre ausgemustert waren, wurde die 89 8215 noch 1933 Werklok im Bw Dresden-Friedrichstadt.

Der 1. Bauform entsprachen auch die beiden Lokomotiven, die Hartmann 1884 und 1888 an die Planitzer Kohlenbahn bei Zwickau lieferte. Das Ausmusterungsdatum der erstgelieferten Lok WALD-TRAUT ist nicht bekannt. Die 1888 gebaute Lok PLANITZ ist 1954 neu bekesselt worden und stand noch 1965 beim Zwickauer August-Bebel-Schacht im Dienst.

Bauform 2

Lokomotiven der Bauform 2 sind ab 1888 an die Sächsische Staatsbahn geliefert worden. Der Kessel hatte zwar die gleiche Rohrzahl von gleicher Länge wie bei der

Bild 27: Die BERGGEIST, spätere 1571, war die drittletzte VT der ersten Bauform von Hartmann für die Sächsische Staatsbahn. **Abb. 23, 25 und 27: Sammlung Weisbrod**



Dreischachsig gekuppelte Tenderlocomotive H.V.T. gelief. 1872/73 an sächs. Maschinen-Fabrik in Chemnitz.

Lauf-Nr. 364, 365, 366, 367, 368, 1541-1545.
Fabr. Nr. 614, 615, 616, 617, 618

191.

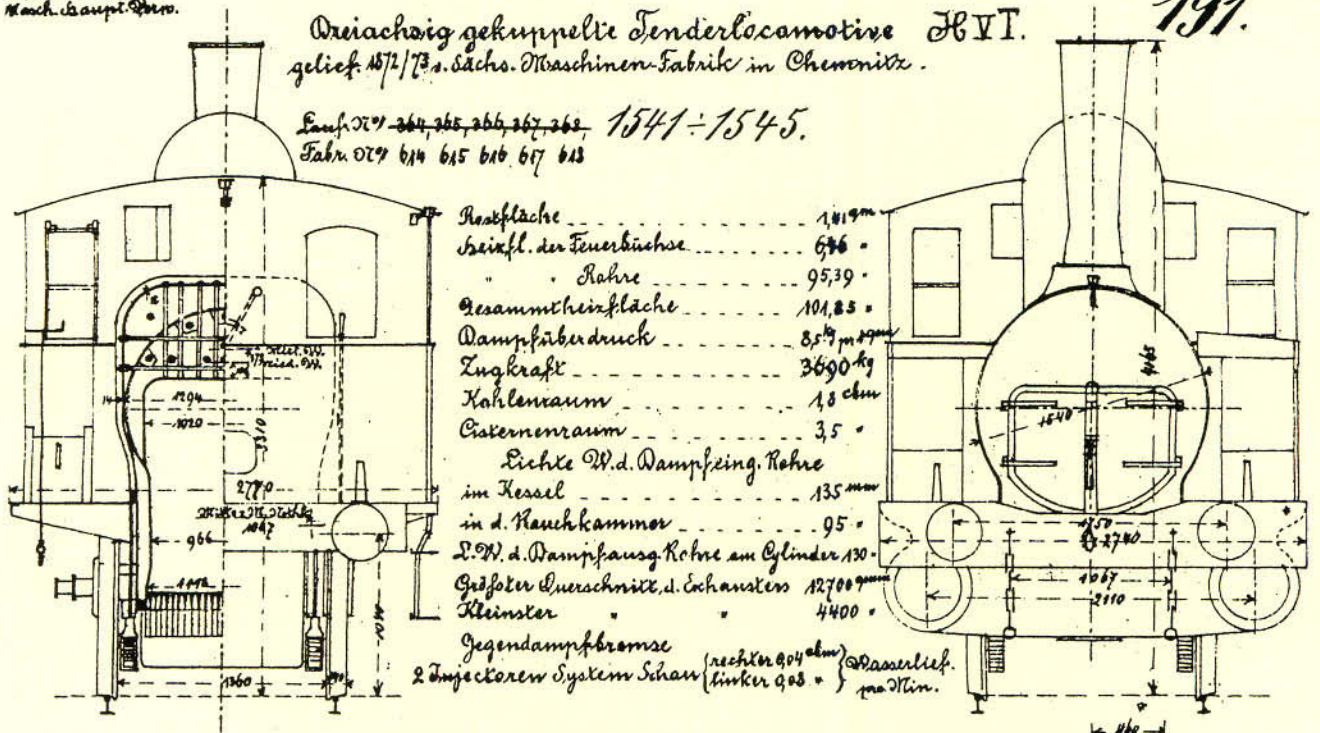
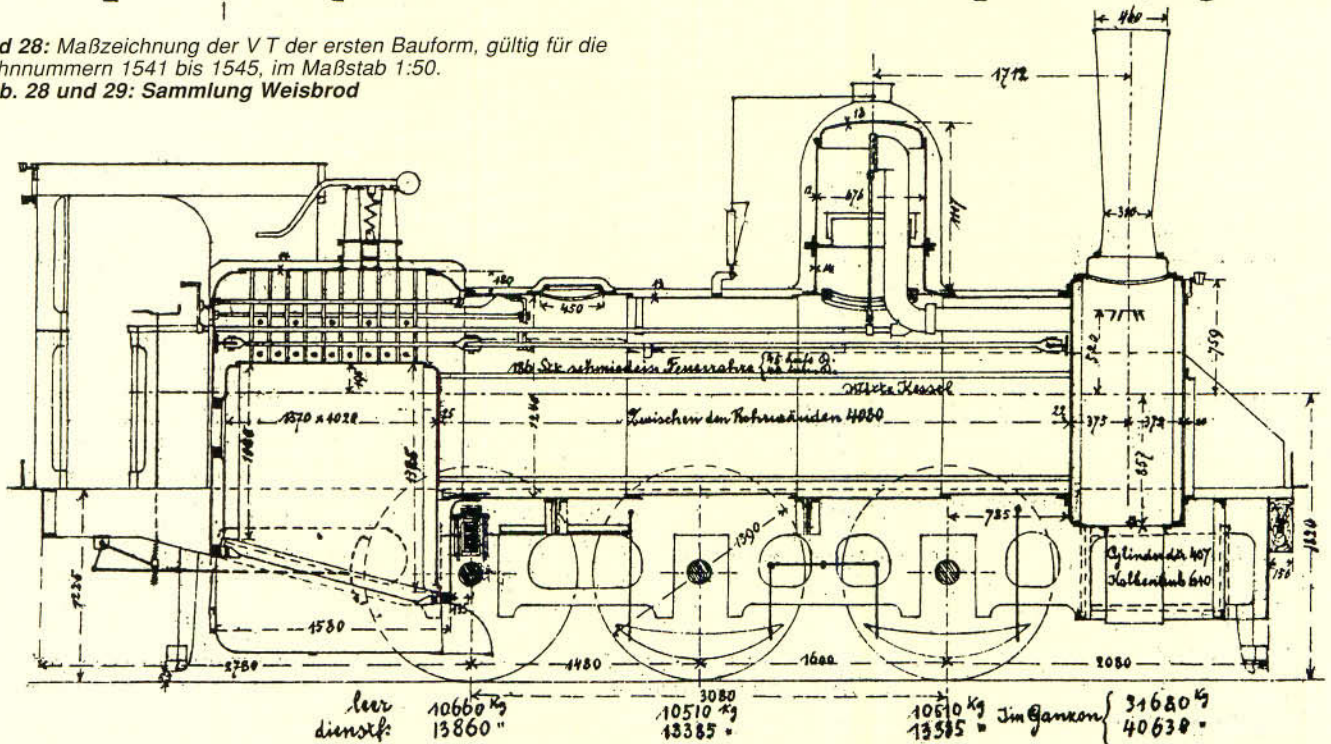


Bild 28: Maßzeichnung der V.T. der ersten Bauform, gültig für die Bahnnummern 1541 bis 1545, im Maßstab 1:50.
Abb. 28 und 29: Sammlung Weisbrod



Gattung V T

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer bis ab 1891 1892	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
KNAPPE	Hartmann	1872/614	364	1541	89 8201 + 1926
SCHACHT	Hartmann	1872/615	365	1542	- + 1922
WETTER	Hartmann	1872/616	366	1543	- + 1924
HUNT	Hartmann	1872/617	367	1544	- + 1923
TIEFBAU	Hartmann	1872/618	368	1545	- + 1924
KOHL	Hartmann	1873/698	16	1546	- + 1924
ADHÄSION	Hartmann	1873/699	17	1547	89 8202 + 1926
KRAFT	Hartmann	1873/700	23	1548	89 8203 + 1927
LEISTUNG	Hartmann	1873/701	24	1549	89 8204 + 1926
EISEN	Hartmann	1873/702	64	1550	89 8205 + 1925
KAUE	Hartmann	1873/703	65	1551	- + 1922
FAHRT	Hartmann	1873/704	69	1552	89 8206 + 1926
MORGEN- GANG	Hartmann	1873/705	213	1553	- + 1923

SCHLÄGEL	Hartmann	1873/706	420	1554	- + 1923
BOHRER	Hartmann	1874/789	218	1555	- + 1923
ROLLE	Hartmann	1874/790	219	1556	89 8207 + 1926
MEISEL	Hartmann	1874/791	221	1557	89 8208 + 1926
SEIL	Hartmann	1874/792	223	1558	- + 1923
HASPEL	Hartmann	1874/793	224	1559	89 8209 + ?

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer bis ab 1891 1892	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
COMPASS	Hartmann	1877/958	18	1560	89 8210 + 1926
MAGNET	Hartmann	1877/959	19	1561	- + ?
KOBOLD	Hartmann	1877/960	20	1562	89 8211 + 1926
GNOM	Hartmann	1877/961	21	1563	- + ?
ARBEIT	Hartmann	1877/962	70	1564	- + 1922
GESTÄNGE	Hartmann	1877/963	71	1565	- + ?
BASIS	Hartmann	1877/964	72	1566	- + 1922
DYNAMIT	Hartmann	1877/965	220	1567	89 8212 + 1928
STEIGER	Hartmann	1877/966	627	1568	89 8213 + 1926

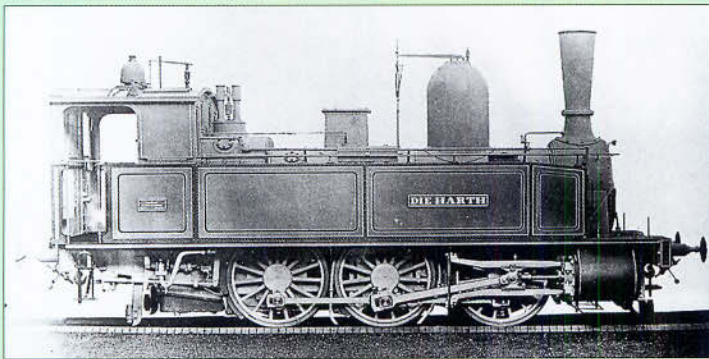


Bild 30: DIE HARTH war wie die CONCORDIA eine Lokomotive für die Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn und entspricht bis auf die kürzeren Wasserkästen in etwa der ersten Bauform der V T.

Gattung V T

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer bis 1891	ab 1892	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
MOTOR	Hartmann	1888/1558	632	1574	89 8252	+ 1926
LÄUFER	Hartmann	1888/1559	781	1575	89 8253	+ 1926
HORIZONT	Hartmann	1888/1560	782	1576	89 8254	+ 1926
BLOCK	Hartmann	1888/1561	783	1577	—	+ ?
FUNDAMENT	Hartmann	1890/1707	852	1578	—	+ 1924
HÄRTE	Hartmann	1890/1708	853	1579	89 8255	+ 1926
HAMMER	Hartmann	1890/1709	854	1580	89 8256	+ 1926
TRIEB	Hartmann	1890/1710	855	1581	89 8257	+ 1926
WINDE	Hartmann	1890/1711	856	1582	89 8258	+ 1926
FLÖTZ	Hartmann	1890/1712	857	1583	89 8259	+ 1926

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Nummer	Bemerkung
Hartmann	1892/1862	1584	89 8260	+ 1926
Hartmann	1892/1863	1585	89 8261	+ 1926
Hartmann	1892/1864	1586	89 8262	+ ?
Hartmann	1892/1865	1587	89 8263	+ 1926
Hartmann	1892/1866	1588	89 8264	+ 1926
Hartmann	1892/1867	1589	—	—
Hartmann	1892/1868	1590	89 8265	+ ?
Hartmann	1892/1869	1591	89 8266	+ ?

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Nummer	Bemerkung
Hartmann	1895/2034	1592	89 8216	+ ?
Hartmann	1895/2035	1593	89 8217	+ 1927
Hartmann	1895/2036	1594	89 8218	+ ?
Hartmann	1895/2037	1595	89 8219	+ ?
Hartmann	1895/2038	1596	89 8220	+ ?
Hartmann	1895/2039	1597	89 8221	+ ?
Hartmann	1896/2093	1598	89 201	+ ?
Hartmann	1896/2094	1599	89 202	+ 1926
Hartmann	1896/2095	1600	89 203	+ ?
Hartmann	1896/2096	1601	89 204	+ 1967
Hartmann	1896/2097	1602	89 205	+ ?
Hartmann	1896/2098	1603	89 206	+ 1930
Hartmann	1896/2099	1604	—	+ vor 1925
Hartmann	1896/2100	1605	—	+ vor 1925
Hartmann	1896/2127	1606	89 207	+ 1937 (verkauft Basaltwerke Würlitz)
Hartmann	1896/2128	1607	89 208	+ ?
Hartmann	1896/2129	1608	89 209	+ ?
Hartmann	1896/2130	1609	89 210	+ ?
Hartmann	1897/2228	1612	89 211	+ ? (1949 WL 1 Raw Chemnitz)
Hartmann	1897/2229	1613	89 212	+ 1930
Hartmann	1897/2230	1614	89 213	+ ?
Hartmann	1897/2231	1615	89 214	+ ?
Hartmann	1897/2232	1616	89 215	+ ? (WL 2 Raw Chemnitz)
Hartmann	1897/2233	1617	89 216	+ 1930
Hartmann	1897/2234	1618	89 217	+ ? (WL 3 Raw Dresden)
Hartmann	1897/2235	1619	89 218	+ 1934
Hartmann	1897/2270	1620	89 219	+ 1967
Hartmann	1897/2271	1621	89 220	+ 1930
Hartmann	1897/2272	1622	89 221	+ ?
Hartmann	1897/2273	1623	89 222	+ 1967

Hartmann	1898/2341	1624	89 223	+ ?
Hartmann	1898/2342	1625	89 224	+ ?
Hartmann	1898/2343	1626	89 225	+ ?
Hartmann	1898/2344	1627	89 226	+ ?
Hartmann	1898/2345	1628	89 227	+ ?
Hartmann	1898/2346	1629	89 228	+ ?
Hartmann	1898/2347	1630	89 229	+ 1946
Hartmann	1898/2348	1631	89 230	+ ?
Hartmann	1898/2349	1632	89 231	+ ? (ab 1953 WL Raw KMSt)
Hartmann	1898/2350	1633	89 232	+ ?
Hartmann	1898/2351	1634	89 233	+ 1967
Hartmann	1898/2352	1635	89 234	+ ?
Hartmann	1899/2353	1636	89 235	+ ?
Hartmann	1899/2354	1637	89 236	+ ?
Hartmann	1899/2355	1638	89 237	+ ?
Hartmann	1899/2356	1639	89 238	1947 nach Osten abgefahren
Hartmann	1899/2357	1640	89 239	+ 1959
Hartmann	1899/2358	1641	89 240	+ 1965
Hartmann	1899/2359	1642	89 241	+ ?
Hartmann	1899/2360	1643	89 242	+ 1950

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- nummer	Bemerkung
Hartmann	1901/2682	1644	—	+ vor 1925
Hartmann	1901/2683	1645	89 243	+ ?
Hartmann	1901/2684	1646	89 244	+ 1930
Hartmann	1901/2685	1647	—	+ ?
Hartmann	1901/2686	1648	89 245	+ 1967
Hartmann	1901/2687	1649	—	+ 1924
Hartmann	1901/2688	1650	89 246	+ ?
Hartmann	1901/2689	1651	89 247	+ 1966
Hartmann	1901/2690	1652	89 248	+ 1930
Hartmann	1901/2691	1653	—	+ 1919 (SNCB Nr. 9953)
Hartmann	1901/2692	1654	89 249	1947 nach Osten abgefahren
Hartmann	1901/2693	1655	89 250	+ 1953 (WL Raw KMSt)
Hartmann	1901/2694	1656	89 251	1947 nach Osten abgefahren
Hartmann	1901/2695	1657	89 252	+ 1930
Hartmann	1901/2696	1658	89 253	+ 1967
Hartmann	1901/2697	1659	89 254	1947 nach Osten abgefahren
Hartmann	1901/2698	1660	89 255	+ 1935
Hartmann	1901/2699	1661	89 256	1947 nach Osten abgefahren
Hartmann	1901/2700	1662	89 257	+ ?
Hartmann	1901/2701	1663	89 258	1947 nach Osten abgefahren
Hartmann	1901/2702	1664	89 259	+ 1967
Hartmann	1901/2703	1665	89 260	+ 1930
Hartmann	1901/2704	1666	89 261	1945 bei CSD verblieben
Hartmann	1901/2705	1667	89 262	+ 1966
Hartmann	1901/2706	1668	89 263	+ ?
Hartmann	1901/2707	1669	89 264	an Sächs. Werke Döhlen verkauft
Hartmann	1901/2708	1670	89 265	+ 1967
Hartmann	1901/2709	1671	89 266	+ ?
Hartmann	1901/2710	1672	89 267	+ 1953 (WL Raw KMSt)
Hartmann	1901/2711	1673	89 268	+ 1935
Hartmann	1901/2712	1674	89 269	+ ?

Lieferung von Hartmann an die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Nummer ¹⁾	Bemerkung
Hartmann	1901/2731	5	89 268 ^{II}	1946 nach Osten abgefahren

¹⁾ Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn 1940 von DRG übernommen

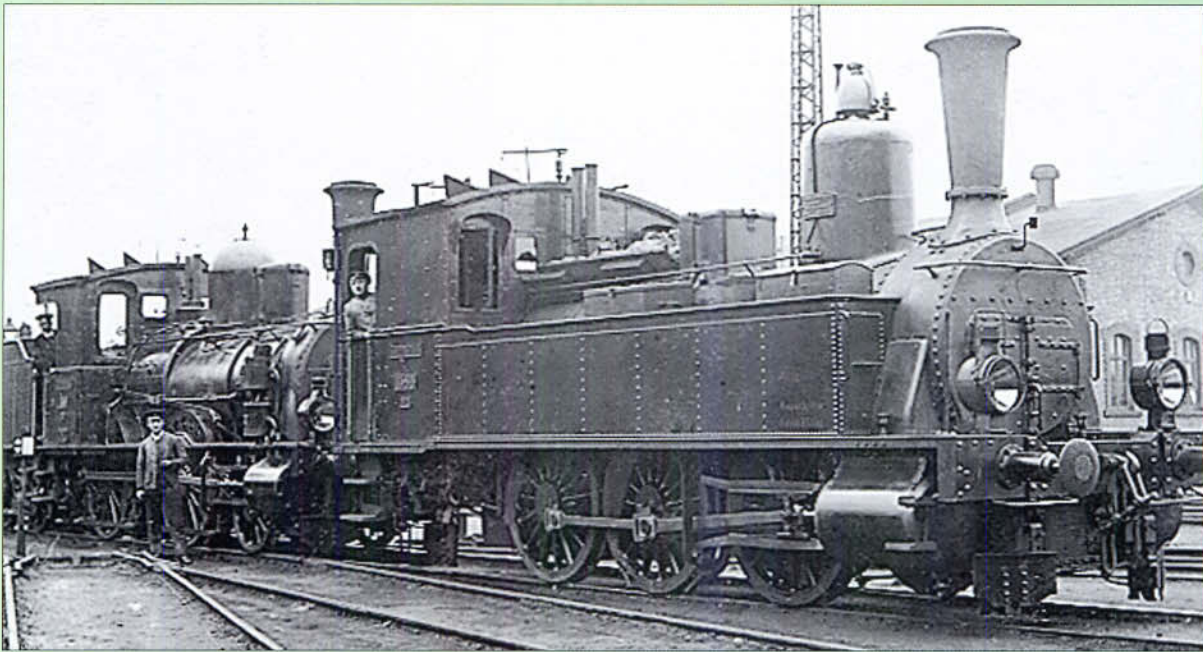
Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- nummer	Bemerkung
Hartmann	1914/3766	1675	89 281	+ ?
Hartmann	1914/3767	1676	89 282	1947 nach Osten abgefahren
Hartmann	1914/3768	1677	—	1919 SNCB Nr. 9977
Hartmann	1914/3769	1678	89 283	+ 1966
Hartmann	1914/3770	1679	89 284	+ 1950
Hartmann	1914/3824	1680	—	1919 SNCB Nr. 9980

Bild 31: Die zweite Bauform fiel durch ihr IIIb T-ähnliches Aussehen auf. Die Bahnnummer 1586 entstand 1892 bei Hartmann und erhielt noch die Nummer 89 8262.
Abb.: Slg. Weisbrod

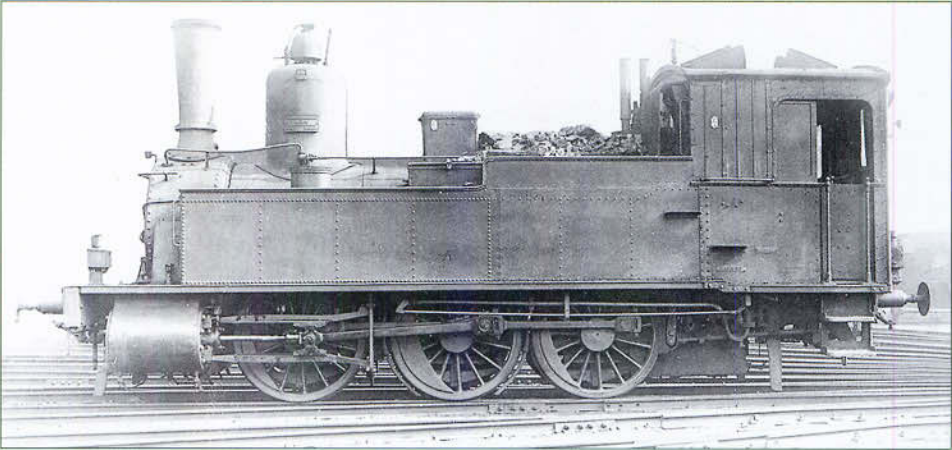
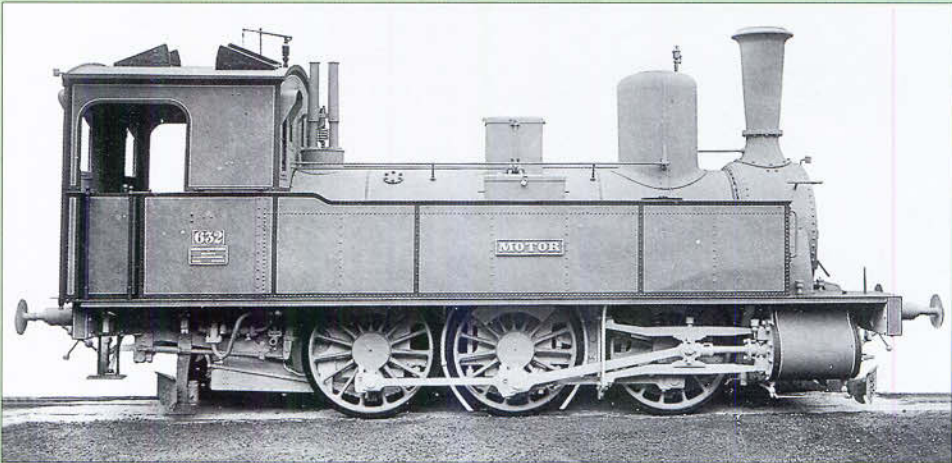
Bild 32: Die MOTOR war die erste Lokomotive der zweiten Bauform. Sie wurde erst 1926 als 89 8252 ausgemustert.

Bild 33: Auch wenn an der 89 8265 keine DRG-Nummer angeschrieben ist, beweist das angebrachte „Rbd Dresden“-Schild ein relativ spätes Fotodatum.
Abb. 30, 32 und 33: Sammlung Grundmann



Dicke der Rahmenbleche hatte man von 30 mm auf 28 mm reduziert. Der genietete Wasserkasten reichte mit glatt durchlaufender Decke nur noch knapp bis Rauchkammermitte, konnte aber dennoch 3,6 m³ Wasser aufnehmen. Alle Lokomotiven besaßen Gegendampf- und Wurfhebelbremse. 1888 lieferte Hartmann vier Lokomotiven, 1890 fünf und 1891 nur eine. Dies war die letzte Lokomotive der Gattung V T, die ein Namensschild trug. Auch die Namen dieser zehn Lokomotiven waren der Bergbau-Terminologie entlehnt. Die acht Maschinen des Baujahres 1892 bekamen keine Namen mehr.

Baugleich mit Bauform 2 war die Lokomotive, die Hartmann 1888 mit dem Namen FRIEDRICH an die Altenburg-Zeitzer Bahn geliefert hatte und die 1896 mit dieser Gesellschaft zur Sächsischen Staatsbahn kam. Die 1883 und 1884 an die Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn gelieferten CONCORDIA und DIE HARTH besaßen noch Belpaire-Hinterkessel, entsprachen weitgehend der Bauform 1, hatten aber bereits kürzere Wasserkästen wie die Bauform 2. Ab Werk besaßen die beiden Lokomotiven ein Dampfplätewerk auf dem Führerhausdach. Die 1884 an die Altenburg-Zeitzer Bahn gelieferte Lok MOLBITZ hatte ebenfalls noch Belpaire-Kessel, Dampfplätewerk auf dem Führerhausdach, aber kein Sicherheitsventil mehr auf dem Dampfdom. Bis auf die Lokomotiven mit den Bahnnummern 1577, 1578 und 1589 sind alle Maschinen 1925 von der DRG in 89 8252 bis 89 8266 umgezeichnet worden; Lok



FRIEDRICH von der Altenburg-Zeitzer Bahn erhielt die Betriebsnummer 89 8267. Die Ausmusterung der Lokomotiven erfolgte bis 1926/27.

Bauform 3

In der 3. Bauform sind die Lokomotiven ab 1895 geliefert worden. Kessel und Führer-

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn					Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- nummer	Bemerkung
Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- nummer	Bemerkung					
Hartmann	1919/4095	1681	89 285	+ 1965	Hartmann	1919/4100	1686	89 290	+ 1965
Hartmann	1919/4096	1682	89 286	+ 1967	Hartmann	1919/4101	1687	89 291	+ 1965
Hartmann	1919/4097	1683	89 287	1947 nach Osten abgefahren	Hartmann	1919/4102	1688	89 292	1947 nach Osten abgefahren
Hartmann	1919/4098	1684	89 288	1947 nach Osten abgefahren	Hartmann	1919/4103	1689	89 293	+ 1967
Hartmann	1919/4099	1685	89 289	+ 1965	Hartmann	1919/4104	1690	89 294	+ 1967
					Hartmann	1920/4414	1691	89 295	1945 nach Osten abgefahren

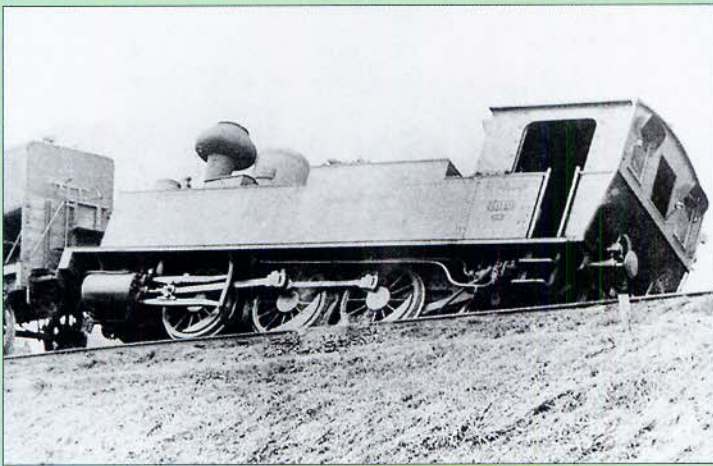


Bild 34: Um 1920 kam es zur Entgleisung einer Lokomotive der Gattung VT bei Lohmen. Die Bahnnummer 1619, spätere 89 218, neigte bei Rückwärtsfahrt zu solchen „Eskapaden“.

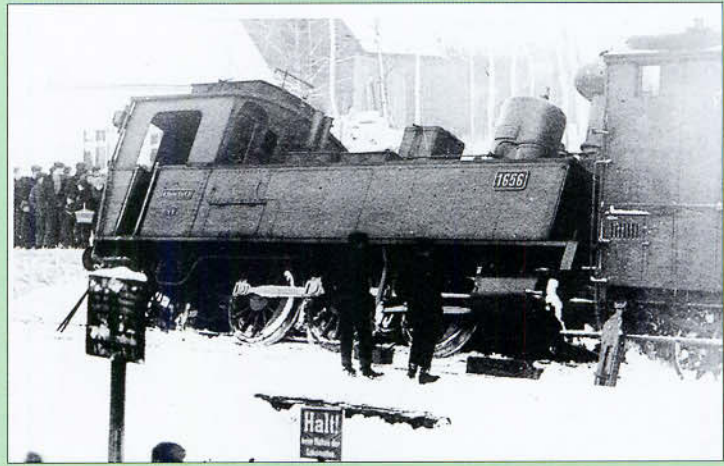


Bild 35: Einen weiteren Beweis für den etwas unsicheren Rückwärtslauf der VT der dritten Bauform liefert die Aufnahme der 1656 vom 23. Januar 1913 bei Crottendorf.

Königl. Sächs. St. & B. *Dreiaxsig gekuppelte Güterzug-Tenderlokomotive N.V.T.*
 Masch. Hauptkonstr. gelief. 1895/96 v. d. Sächs. Masch. Fab. z. Pl.

Lauf. Nr. 1592+1597, 1598+1605, 1606+1609.

Fabr. Nr. 2034+2039, 2093+2100

Zylinderdurchmesser 400 mm

Holzbohrer 600 mm

Heizfläche 139 m²

Heizfl. der Feuerbüchse 80 m²

156 Stöße 74,05 m

Gesamtheizfläche 81,06 m²

Dampfüberdruck pro qm 12 kg

Zugkraft 5580 m

Gl. zuläss. Geschwindigkeit 38 km/h

P.W. der Dampfzylinderbohrung 106 mm

P.W. der Dampfzylinderbohrung 130 mm

Querschn. d. Dampfabzweig 113 mm

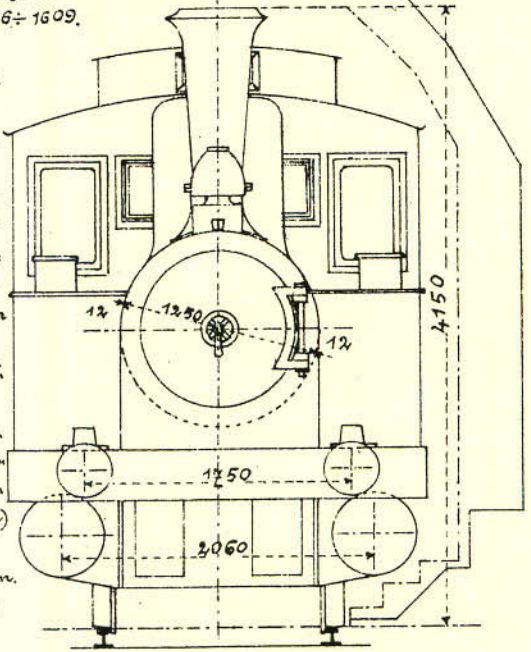
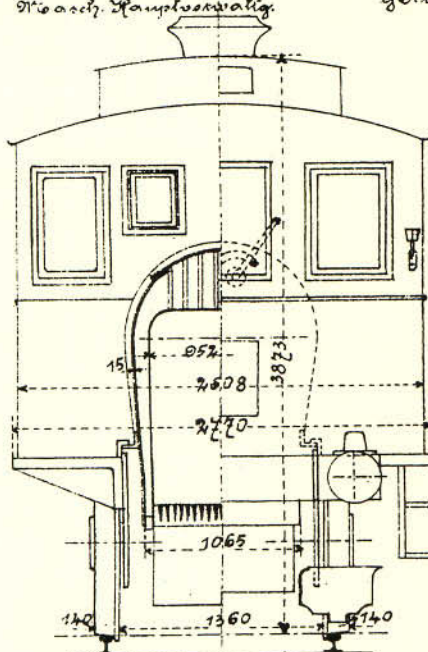
2 Stück nicht angeordnete Injektoren

v. C. Sturbe i. Buchenau (Syst. Schan)

Wasserspeisung v. je 80 l. pro 916

Wasserspeisung 3,8 cm

Holzbohrer 1,75 m



St. Waagfabrik 1:50.

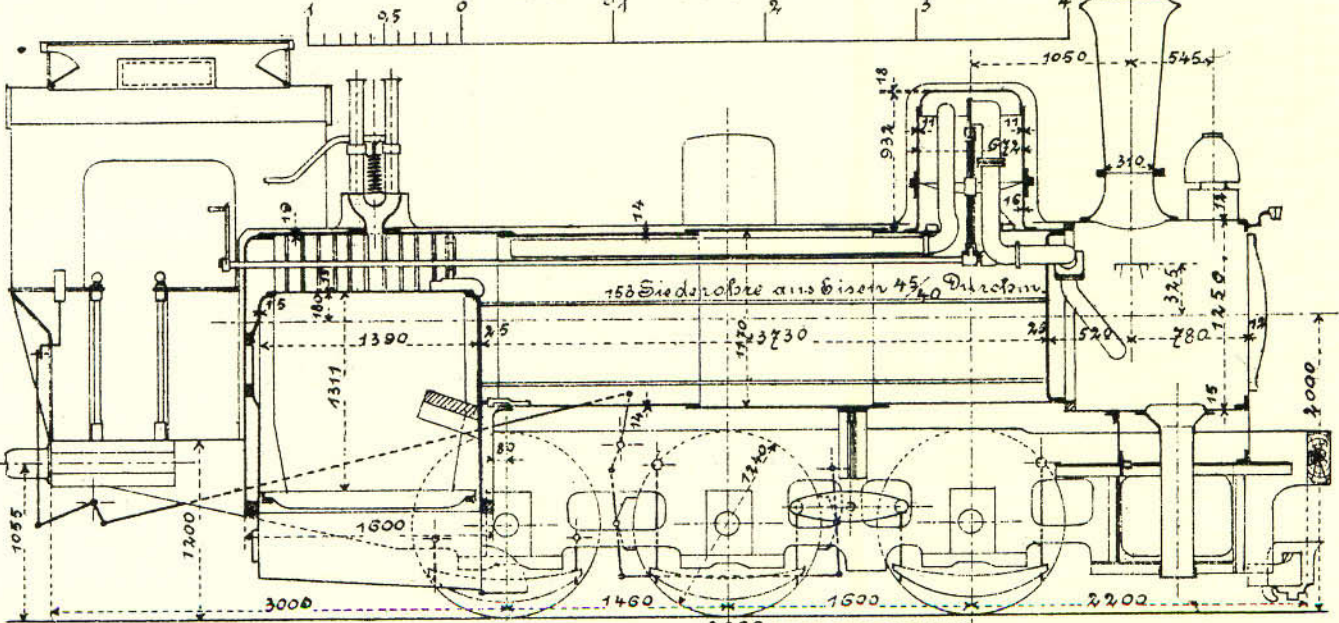


Bild 36: 1:50-Zeichnung der VT der dritten Bauform.

Leert.: 10,9 t.
 dienstfähig: 14 ..

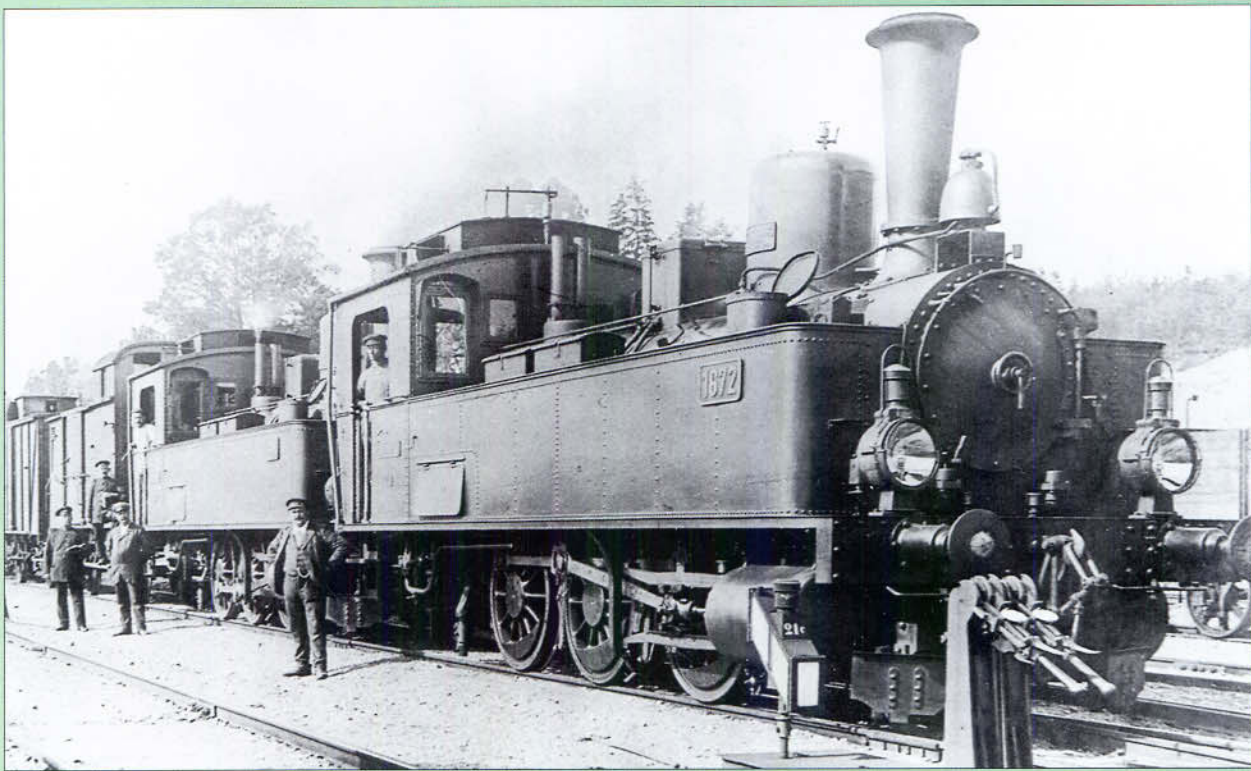
11,08 t.
 14 ..

11,08 t. Leertgew. 33,06 t.
 14 .. Dienstgew. 42,0 t.

Bild 37: Lokomotiven der Gattung V T wurden im Streckendienst wegen ihrer relativ schwachen Leistung gern in Doppeltraktion gefahren. Im Bild neben der 1672 eine weitere V T der dritten Bauform. **Abb. 34 bis 37: Sammlung Weisbrod**

Bild 38: In Dresden-Pieschen wurde die Bahnnummer 1640 als Rangierlokomotive im Bild festgehalten.

Bild 39: Am 1. Januar 1920 entstand die Aufnahme der 1635 mit Kobelschornstein. **Abb. 38 und 39: Sammlung Grundmann**

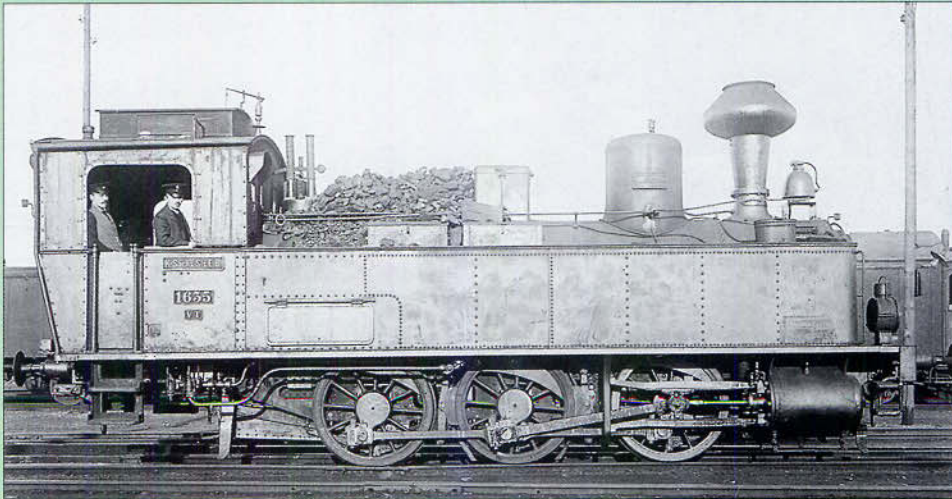
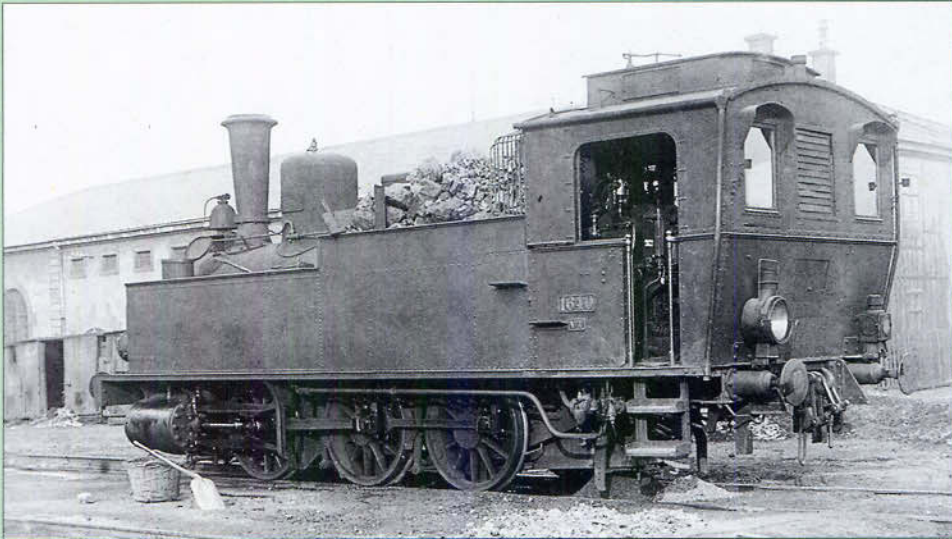


haus waren Neukonstruktionen, Lauf- und Triebwerk entsprachen den bisherigen Bauformen, lediglich der Zylinderdurchmesser betrug nun 400 mm, der Kolbenhub 600 mm. Bei gleichem Achsstand von 1600 mm + 1460 mm betrug der Laufkreisdurchmesser der Räder nur noch 1240 mm. Der Crampton-Kessel mit dem Ramsbottom-Doppelventil auf dem Stehkesselscheitel bestand aus drei Schüssen und hatte 158 Heizrohre von 3730 mm Länge. Die jetzt 1300 mm lange Rauchkammer trug einen konischen Krepenschornstein und vor dem Schornstein das Dampfbläutewerk Bauart Latowski. Der Dampfdom mit Schieberregler saß auf dem 1. Schuß, der Sandkasten auf dem 2. Schuß. Der mit 12 bar betriebene Kessel kam mit einer Gesamtheizfläche von 81,06 m² aus. Er wurde von zwei nichtsaugenden Injektoren Bauart Schau gespeist, die eine Leistung von 80 l/min hatten. Charakteristisch für die Lokomotiven der Bauform 3 war die ab Fensterunterkante nach innen abgewinkelte Rückwand des Führerhauses. Die sechs Maschinen des Baujahres 1895 (Bahnnummern 1592 bis 1597) sind 1925 von der DRG mit den Betriebsnummern 89 8216 bis 89 8221 übernommen, also an die Lokomotiven der Bauform 1 angenummert worden. Ab 1896 hat die Sächsische Staatsbahn die Gattung V T zunächst bis 1901 in weitgehend unveränderter Form und mit 75 Exemplaren beschafft. Bis auf sechs Maschinen, davon eine Reparationsabgabe an Belgien (Bahnnummer 1653), erreichten alle den Umzeichnungsplan von 1925 und erhielten die Betriebsnummern 89 201 bis 89 269. Im Jahre 1901 erhielt auch die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn eine Lok der Gattung V T (Fabriknummer 2731), die dort die Bahnnummer 5 trug und 1940, mit Übernahme der Bahn durch die

DRG, die Betriebsnummer 89 268^{II} erhielt. Die Erstbesetzung war 1935 ausgeschieden. Die Lokomotiven des Baujahres 1901 besaßen 430 mm Zylinderdurchmesser, mit 3732 mm einen um 2 mm größeren Rohrwandabstand und Pop-Sicherheitsventile.

Bauform 4

Bei der ab 1914 gefertigten Bauform 4 sind zwei Varianten zu unterscheiden. Die sechs Maschinen des Baujahres 1914 besaßen seitliche Wasserkästen, die knapp bis zur



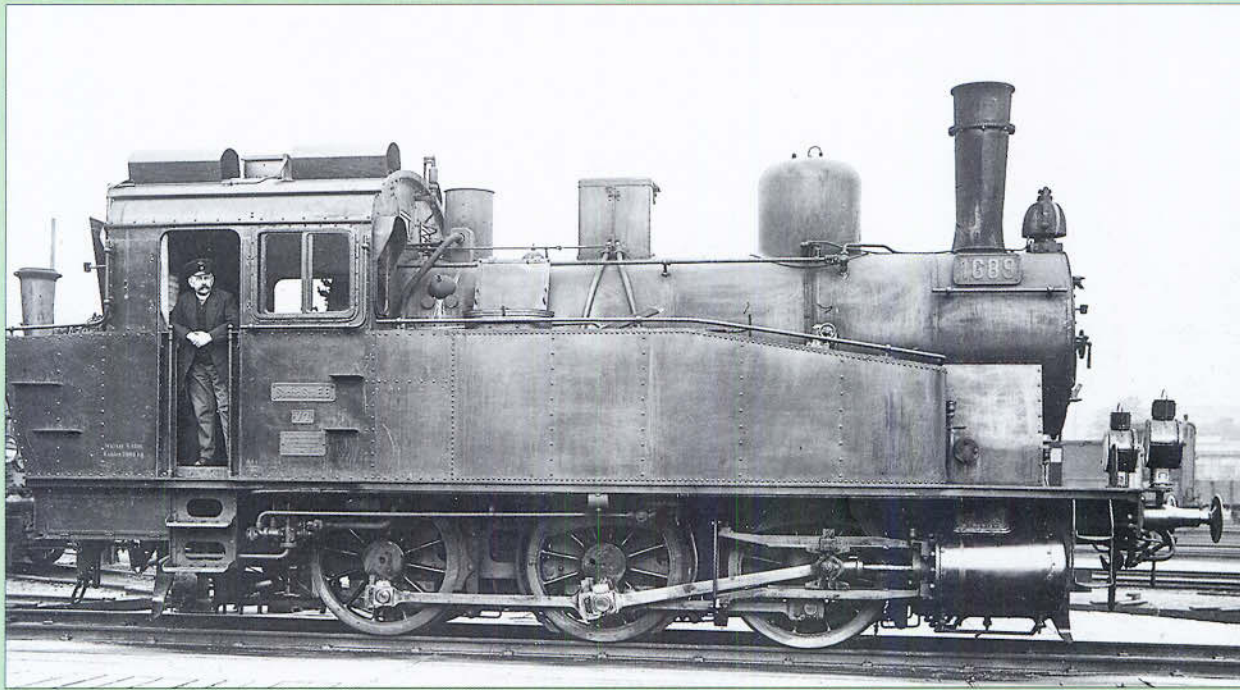


Bild 40: Zur vierten Bauform gehörten diese an die XIV HT (BR 75) erinnernden VT, im Bild die 1689.

Bild 41: Werksaufnahme der 1688 von Hartmann aus dem Jahre 1919, die später zur 89 292 wurde.

Bild 42: Die ersten VT mit dem „XIV HT-Führerhaus“ der vierten Bauform besaßen, wie die abgebildete Bahnnummer 1678, anstelle der großen Wasserkästen ein umlaufendes Geländer.

Abb. 40 und 42: Sammlung Grundmann

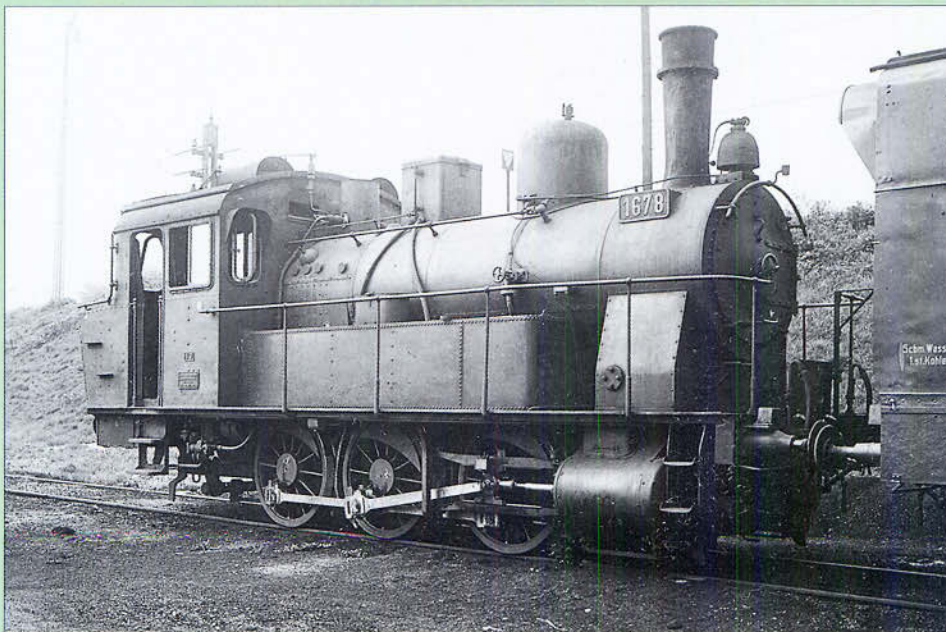
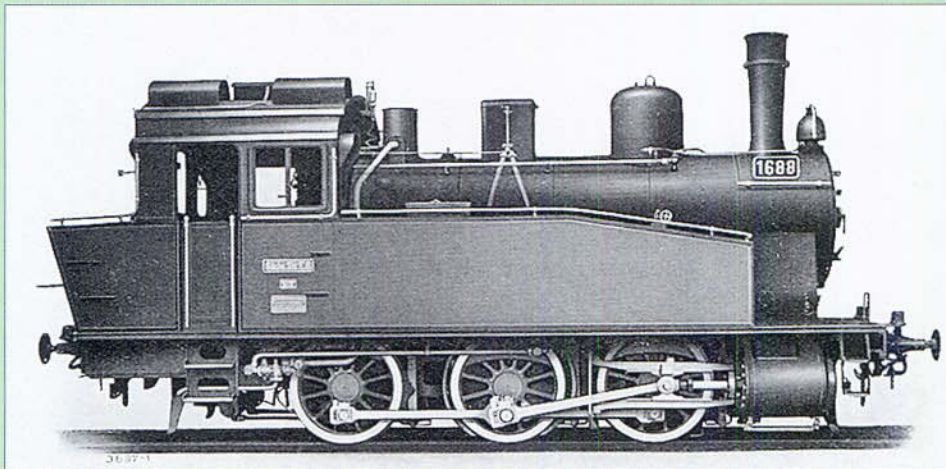
Kessellängsachse nach oben und bis zum 1. Radsatz nach vorn reichten. Die Wasserkästen der zehn Maschinen des Baujahres 1919 reichten bis zur Unterkante des Führerhausseitenfensters nach oben und bis zur Rauchkammer nach vorn. Ihre

Decke war nach vorn leicht abgeschrägt. Die Lokomotiven des Baujahres 1914 hatten einen 26 mm dicken Blechrahmen, die gleichen Achsstände wie alle vorherigen Bauformen, jedoch Räder mit 1260 mm Laufkreisdurchmesser. Neukonstruktionen

waren Kessel und Führerhaus (mit Kohlekasten an der Rückwand). Der Kessel bestand aus zwei Schüssen, die bei den Bahnnummern 1675 bis 1679 nahtlos gewalzt, bei Bahnnummer 1680 genietet waren. Sie hatten 3170 mm Rohrwandabstand und enthielten 235 Heizrohre. Der Kesseldruck betrug jetzt 12 bar. Am Triebwerk hatte man nichts verändert, auch die innenliegende Allan-Steuerung blieb erhalten.

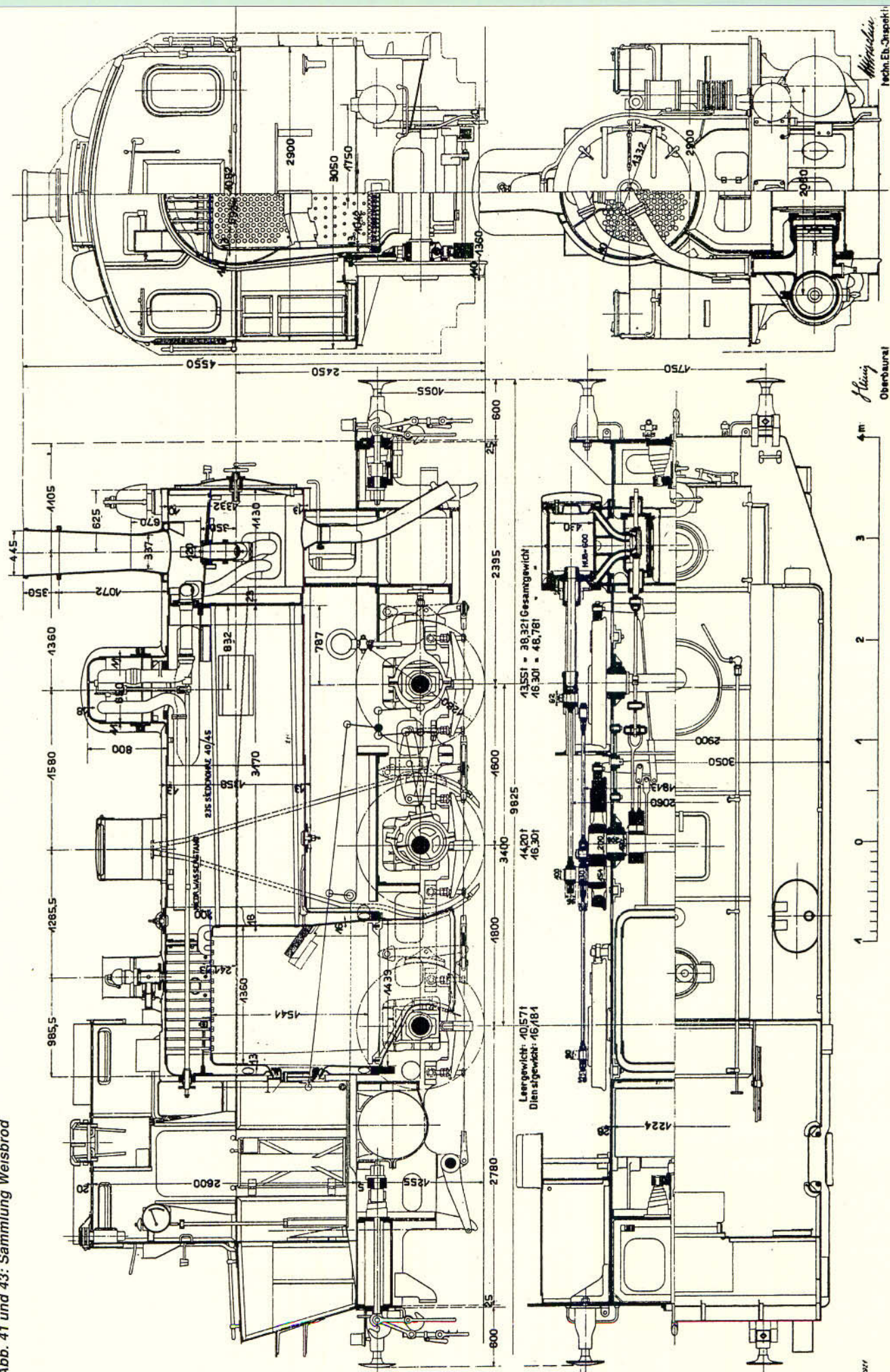
Die Bahnnummern 1677 und 1680 gingen 1919 als Reparation an die SNCB, die vier anderen Maschinen übernahm die DRG mit den Betriebsnummern 89 281 bis 89 284. Die zehn Lokomotiven des Baujahres 1919 und die eine Lokomotive aus dem Jahr 1920 besaßen einen geänderten Rahmen und hatten einen Gesamtachsstand von 3400 mm (1600 mm + 1800 mm). Gegenüber den Bauformen 1 bis 3, deren Lokomotiven 40 km/h Höchstgeschwindigkeit besaßen, waren die der Bauform 4 für 50 km/h zugelassen. Die DRG übernahm 1925 alle Lokomotiven mit den Betriebsnummern 89 285 bis 89 295. Von den Lokomotiven der Bauformen 3 und 4 sind die letzten Exemplare erst 1967 ausgemustert worden.

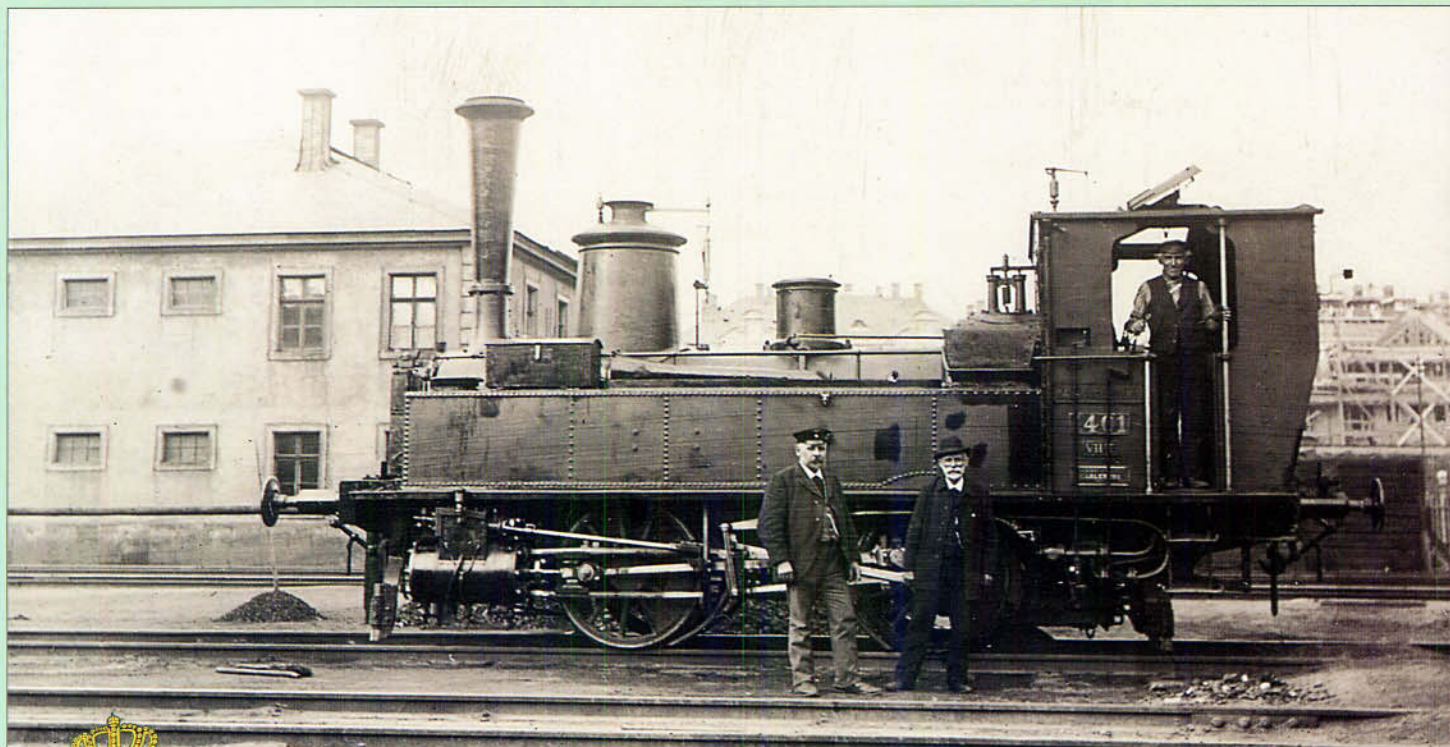
Einige Lokomotiven versahen nach ihrer Ausmusterung noch als Werklokomotiven Dienst, oft in Ausbesserungswerken der Bahn. Gelegentlich hat man Lokomotiven bei Lokmangel wieder in den Betriebsdienst zurückgerufen. So erhielt die WL 1 des Raw Chemnitz 1949 wieder ihre Betriebsnummer 89 211 und kam bis 1956 beim Bw Aue zum Einsatz. Ab 1959 war sie wieder WL, nun Nr. 2, beim Raw Karl-Marx-Stadt. Von 1953 bis 1956 mußte eine WL des Raw Chemnitz unter ihrer ehemaligen Betriebsnummer 89 215 beim Bw Hilbersdorf Dienst tun, 1959 wurde sie wieder WL Nr. 3 im Raw Karl-Marx-Stadt. Dieses Ausbesserungswerk hatte auch die 89 231, 250 und 267 als WL, 89 217 war WL 3 im Raw Dresden.



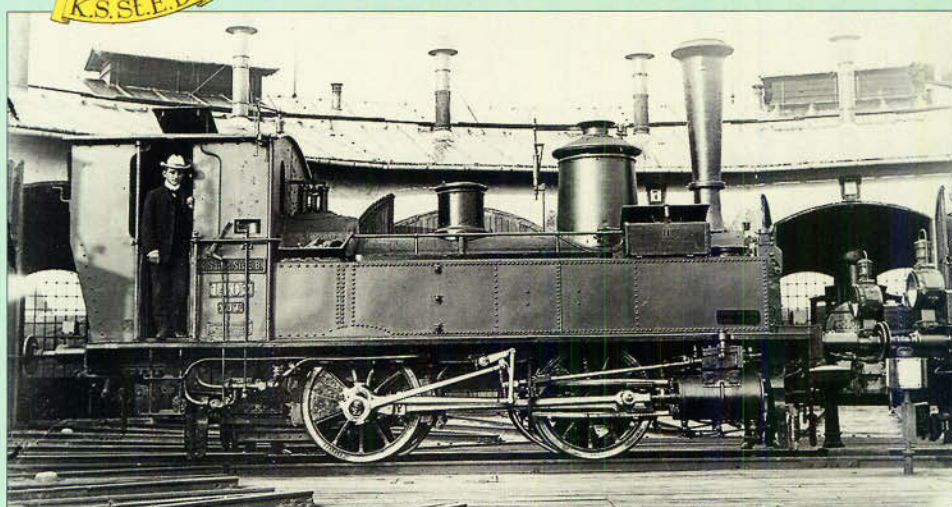
C Tender - Lokomotive VT. 1684 ÷ 1690

88201





Gattung VII T



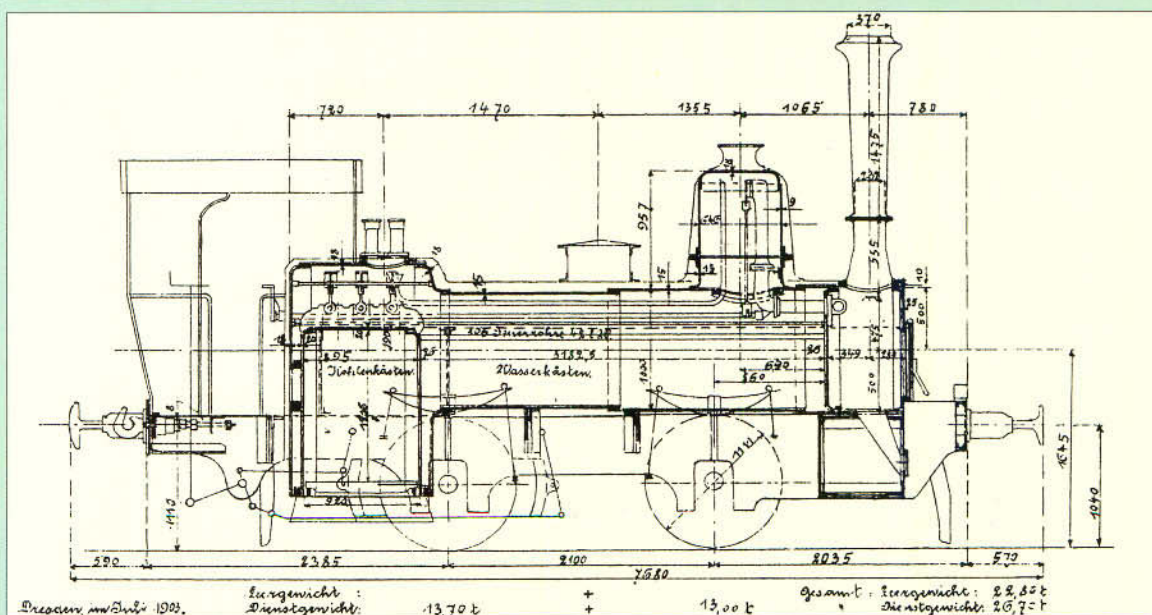
Die Gattung VII T umfaßte 57 zweifach gekuppelte Naßdampf-Tenderlokomotiven unterschiedlicher Ausführung, die von 1873 bis 1894 von verschiedenen Herstellern geliefert worden sind. Diese kleinen, meist nur wenig mehr als 7000 mm LüP aufweisenden Lokomotiven waren von den Gemischtzuglokomotiven der Gattung VII abgeleitet und vor allem für den Dienst auf den zahlreichen sächsischen Sekundärbahnen bestimmt.

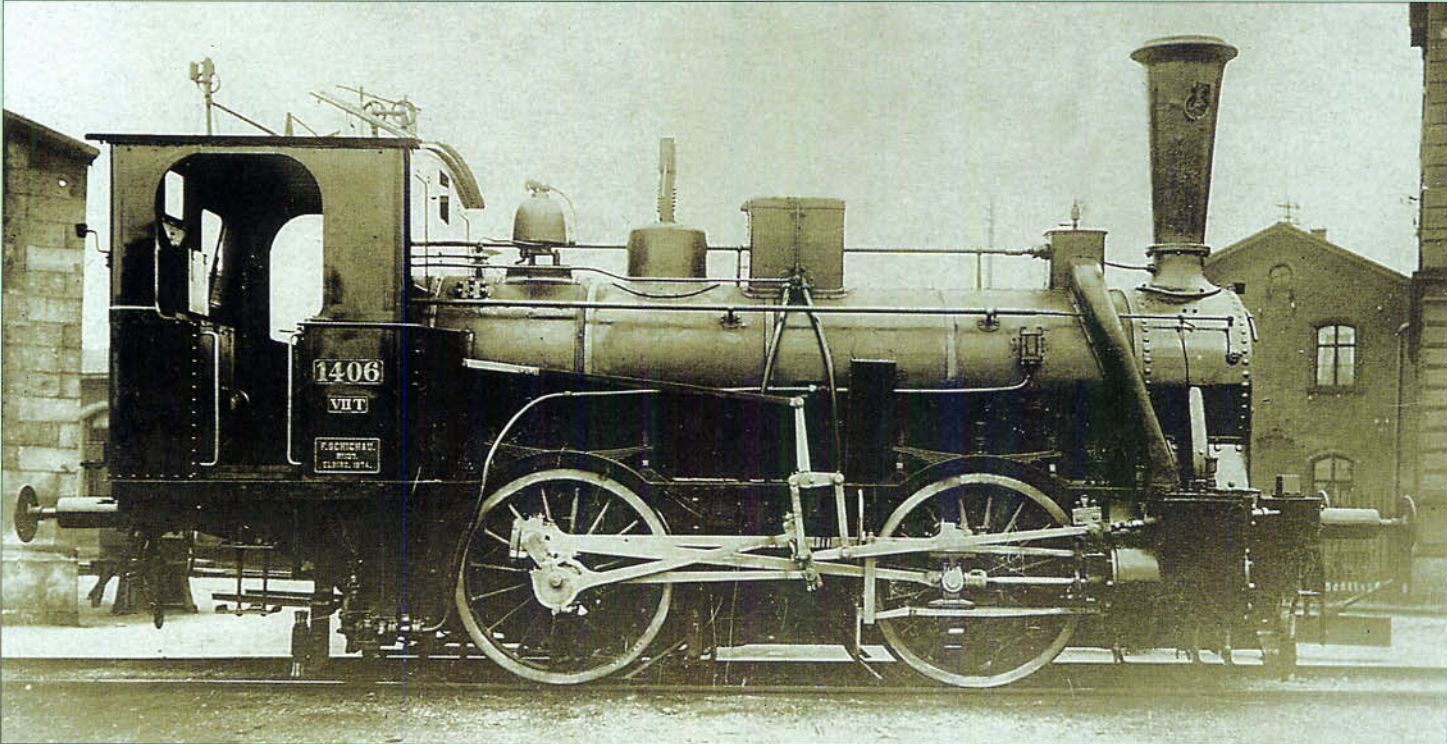
Die ersten beiden Lokomotiven sind 1873 von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe an die Chemnitz-Komotauer Bahn geliefert worden, die 1876 zur Sächsischen Staatsbahn kam. Hier erhielten sie die Namen SAUGER und KLASPE und anstelle

Bild 44: Als erste wurden in Sachsen die beiden 1873 von Karlsruhe hergestellten B-Kuppler als Lokomotiven der Gattung VII T bezeichnet. Im Bild ist die 1401 zu sehen, die als ehemalige SAUGER später noch die Nummer 89 7041 erhielt.

Bild 45: Auch die 1402, die ehemalige KLASPE, wurde wie die 1401 als Gattung VII T bezeichnet. Beide Maschinen waren für die Chemnitz-Komotauer Bahn gebaut worden. Ab 1876 kamen sie zur Staatsbahn.
Abb. 44 und 45: Slg. Grundmann

Bild 46: Maßzeichnung der VII T mit den Bahnnummern 1401 und 1402 im Maßstab 1:60.





der Bahnnummern 21 und 22 die Staatsbahnnummern 688 und 689. Als Fabriknummern werden in der Literatur 728 und 729 angegeben; Joh. Töpelmann nennt 769 als Fabriknummer für die Bahnnummer 22. Im Umzeichnungsplan von 1892 erhielten die Maschinen die Bahnnummern 1401 und 1402. Die Lokomotiven hatten einen überhöhten Hinterkessel, an den sich der Langkessel mit 5182,5 mm Rohrwandabstand anschloß. Der Langkessel trug auf dem 1. Schuß einen hohen Dampfdom mit Schieberregler und Federwaag-Sicherheitsventil. Der Kessel wurde mit 10 bar Dampfdruck betrieben. Die Gesamtheizfläche erreichte nur bescheidene 48,80 m². Die beiden waagerechten Außenzylinder (279 mm Durchmesser, 533 mm Kolbenhub) arbeiteten auf den 2. Radsatz, die Dampfverteilung bewirkte eine außenliegende Stephenson-Steuerung. Die beiden Radsätze waren fest im 29 mm dicken

Blechrahmen gelagert und in vier Punkten mit oberhalb des Rahmens angeordneten Federn abgestützt. In den beiden seitli-

chen Vorratsbehältern konnten 2,0 m³ Wasser und 0,6 t Kohle mitgeführt werden. Von der DRG sind 1925 alle übernomme-

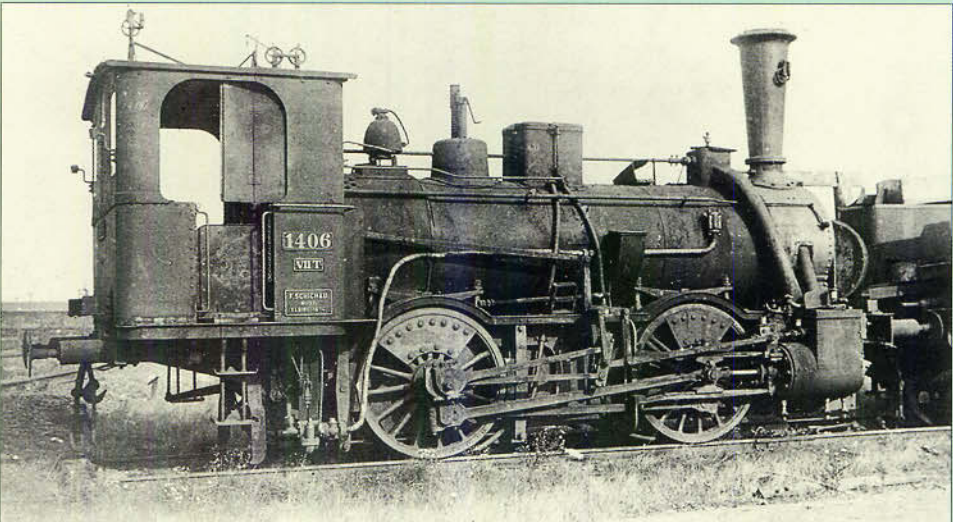
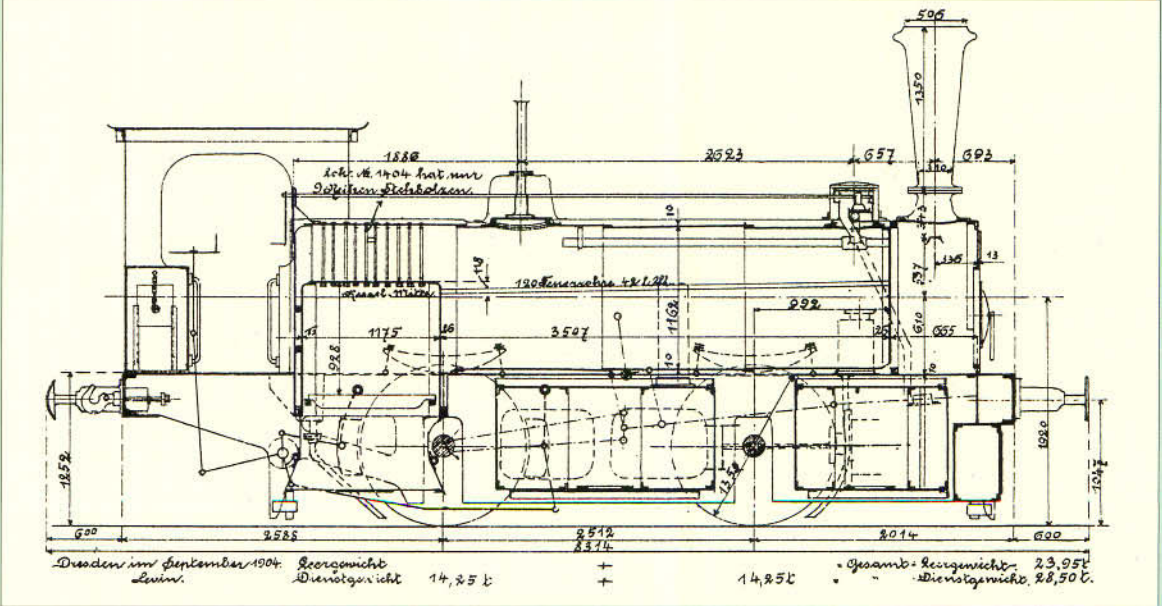
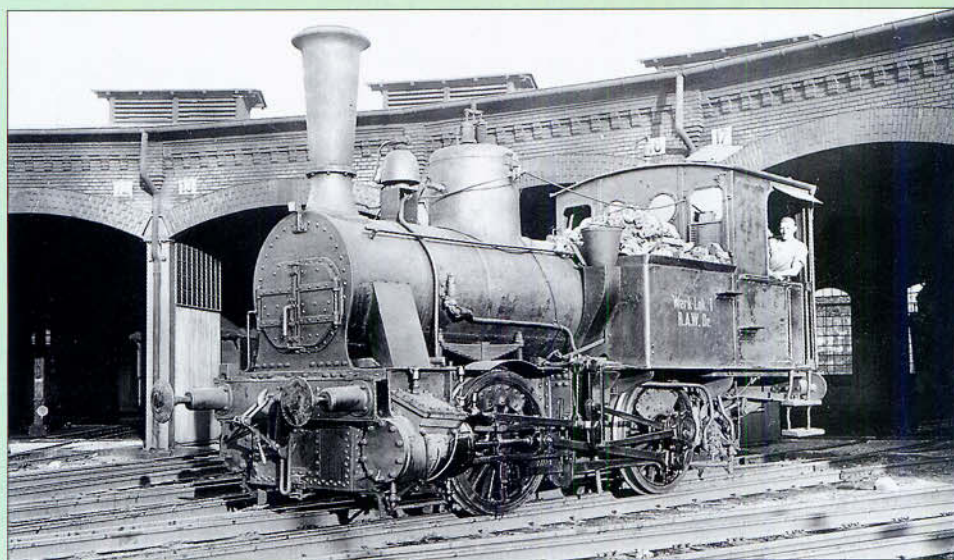
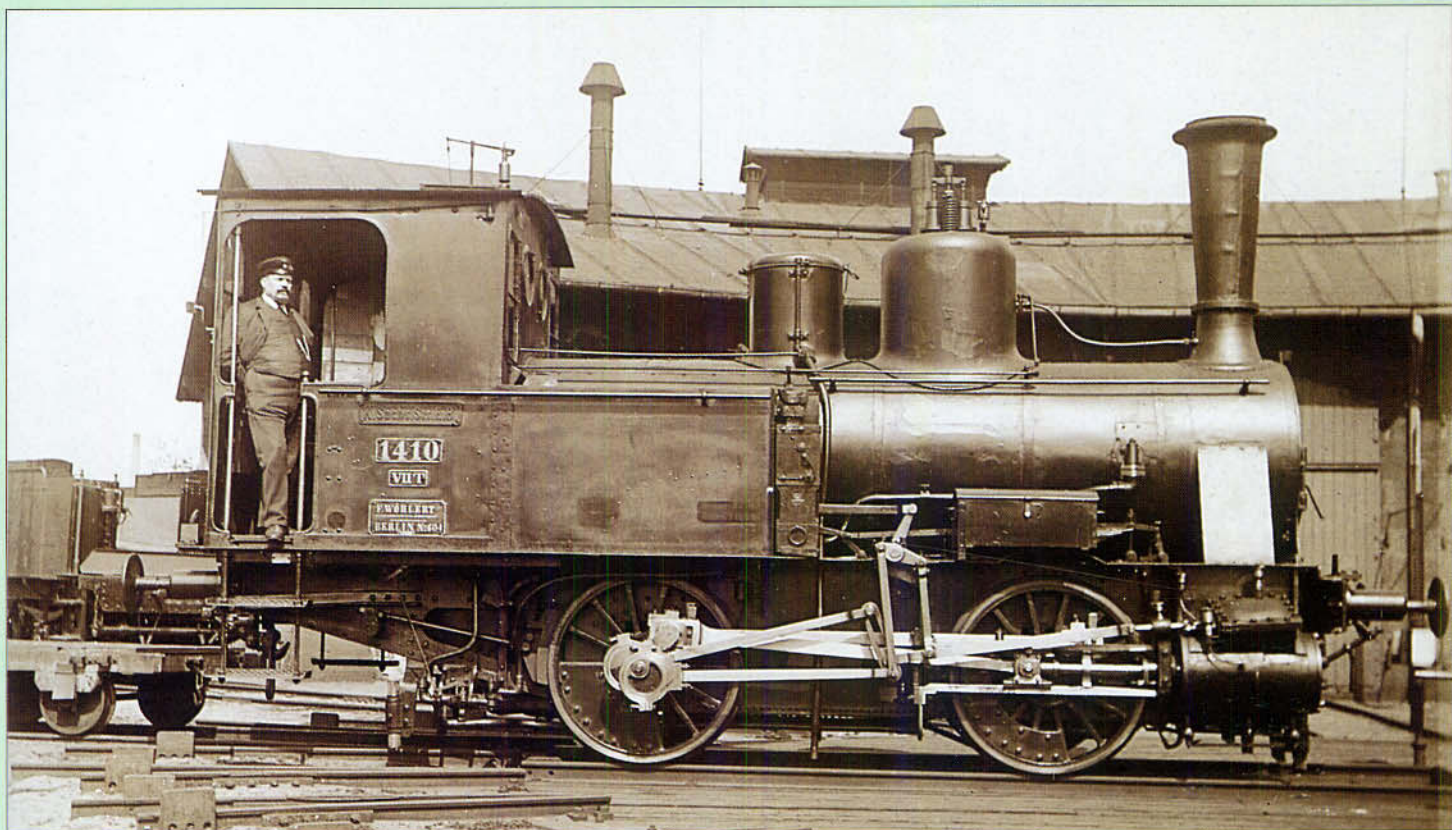


Bild 47: Den zweiten Schwung zur Gattung VII T bildeten vier 1873 und 1874 von Schichau für die Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn gelieferte Lokomotiven, im Bild die Bahnnummer 1406. Als ehemalige GASCHWITZ wurde sie später noch zur 98 7091.

Bild 48: Mit eingeschraubten Gegengewichten in den Rädern präsentiert sich die 1406 um 1920. Interessant sind auch die Rollen der Heberlein-Bremse auf dem Dach.

Bild 49: Maßzeichnung der VII T mit den Bahnnummern 1403 bis 1406 im Maßstab 1:60. Abb. 46 bis 49: Sammlung Weisbrod





nen Lokomotiven der Gattung VII T als Lokalbahnlokomotiven in die Baureihe 98 eingeordnet worden. Die Bahnnummer 1401 erhielt 1925 zumindest auf dem Papier die Betriebsnummer 98 7041, schied aber im selben Jahr aus; die Nr. 1402 war bereits 1922 an das Gaswerk in Dresden-Reick verkauft worden.

1873 und 1874 lieferte Schichau mit den Fabriknummern 120 und 121 sowie 136 und 137 vier Lokomotiven an die Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn, die 1886 zur Staatsbahn kam. Mit 8314 mm LÜP zählten diese Maschinen zu den größten der Gattung VII T und hatten mit 1359 mm auch den größten Raddurchmesser. Der glatt durchlaufende Kessel mit 3507 mm Rohr-

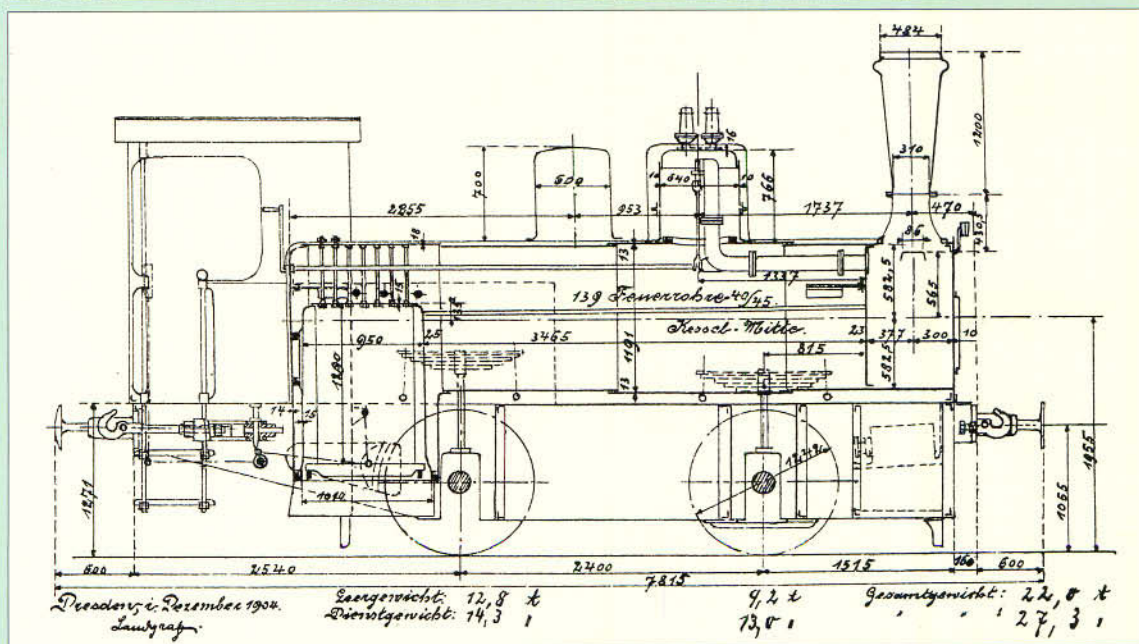
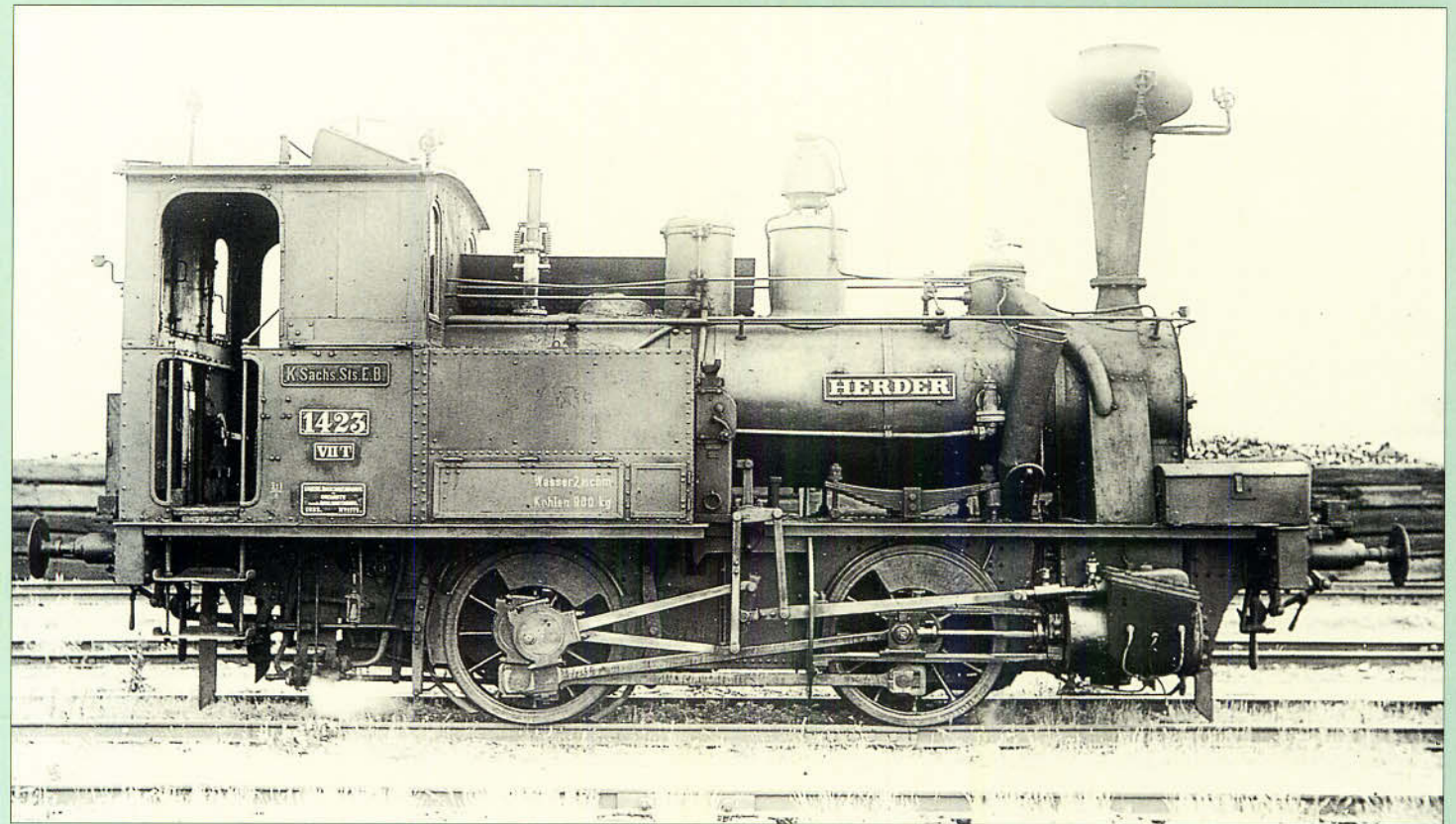


Bild 50: Die dritten im Bunde bei der Gattung VII T waren die 1874 von Wöhlert gelieferten vier Lokomotiven für die Leipzig-Dresdener Eisenbahn. Auch die abgebildete 1410 kam 1876 zur Sächsischen Staatsbahn und wurde vor 1916 ausgemustert.
Abb.: Sammlung Grundmann

Bild 51: Als Werklok Nr. 1 des Raw Dresden überlebte eine Lokomotive der 1876 gelieferten B-Kuppeler. Wahrscheinlich handelt es sich um die Bahnnummer 1408, da die anderen Maschinen bereits als „abgängig“ bezeichnet wurden.

Bild 52: Maßzeichnung der VII T mit den Bahnnummern 1407 bis 1410 im Maßstab 1:60.



länge trug hinter dem Schornstein eine Reglerbüchse mit außenliegenden Einströmrohren und auf dem hinteren Kesselschuß das Sicherheitsventil. Der zentrale Sandkasten und das Dampfplätewerk sind spätere Zugaben. Ursprünglich wurden die Räder des 1. Radsatzes von vorn aus je einem Sandkasten auf dem Laufblech, die des 2. Radsatzes von hinten aus je einem Sandkasten aus dem Führerhaus gesendet. Der mit 10 bar betriebene Kessel hatte eine Gesamtheizfläche von 57,29 m². In den 26 mm dicken, hohen Blechrahmen waren zwei Wasserkästen eingehängt, die zusammen 2,67 m³ Wasser faßten. Die 0,9 t Kohle mußten offensichtlich im Führerhaus gelagert werden, denn es gab weder seitliche noch rückwärtige Vorratsbehälter.

Die Lokomotiven mit den Namen ZWENKAU, WIPRECHT V. GROITZSCH, LUCKA und GASCHWITZ erhielten mit Übernahme durch die Staatsbahn die Bahnnummern 742 bis 745, ab 1892 die Nummern 1403 bis 1406. Im Nummernplan von 1905 ist die ehemalige ZWENKAU (Nummer 1403) bereits nicht mehr enthalten. Von allen Maschinen ist das Namensschild mit der Umnummerierung 1892 entfernt worden. Lok 1406 erhielt im Umzeichnungsplan von

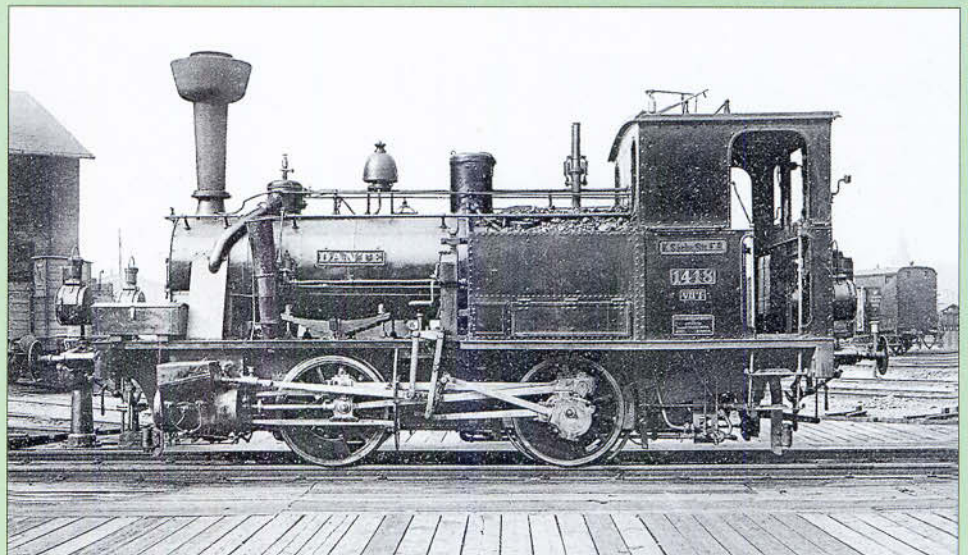
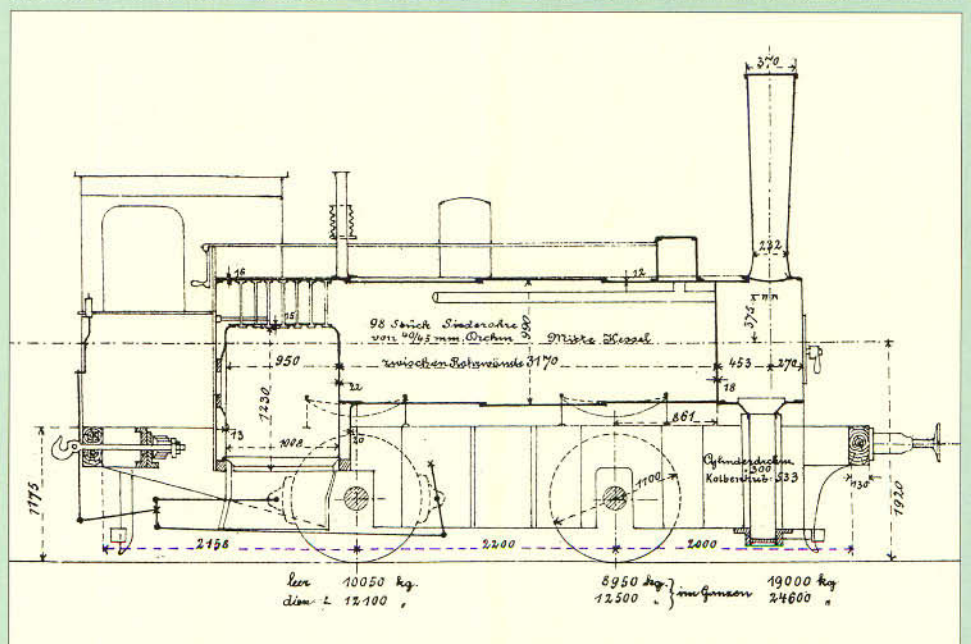


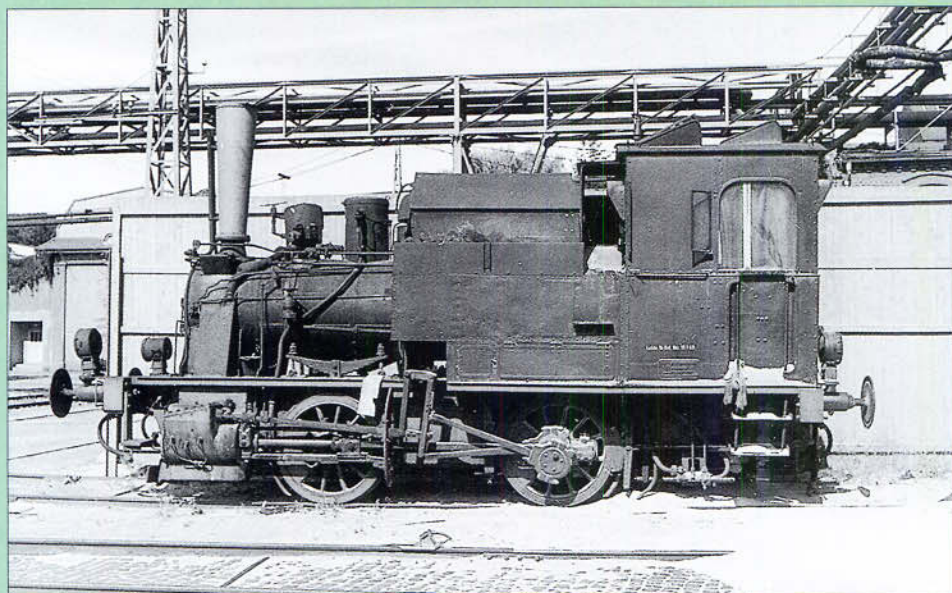
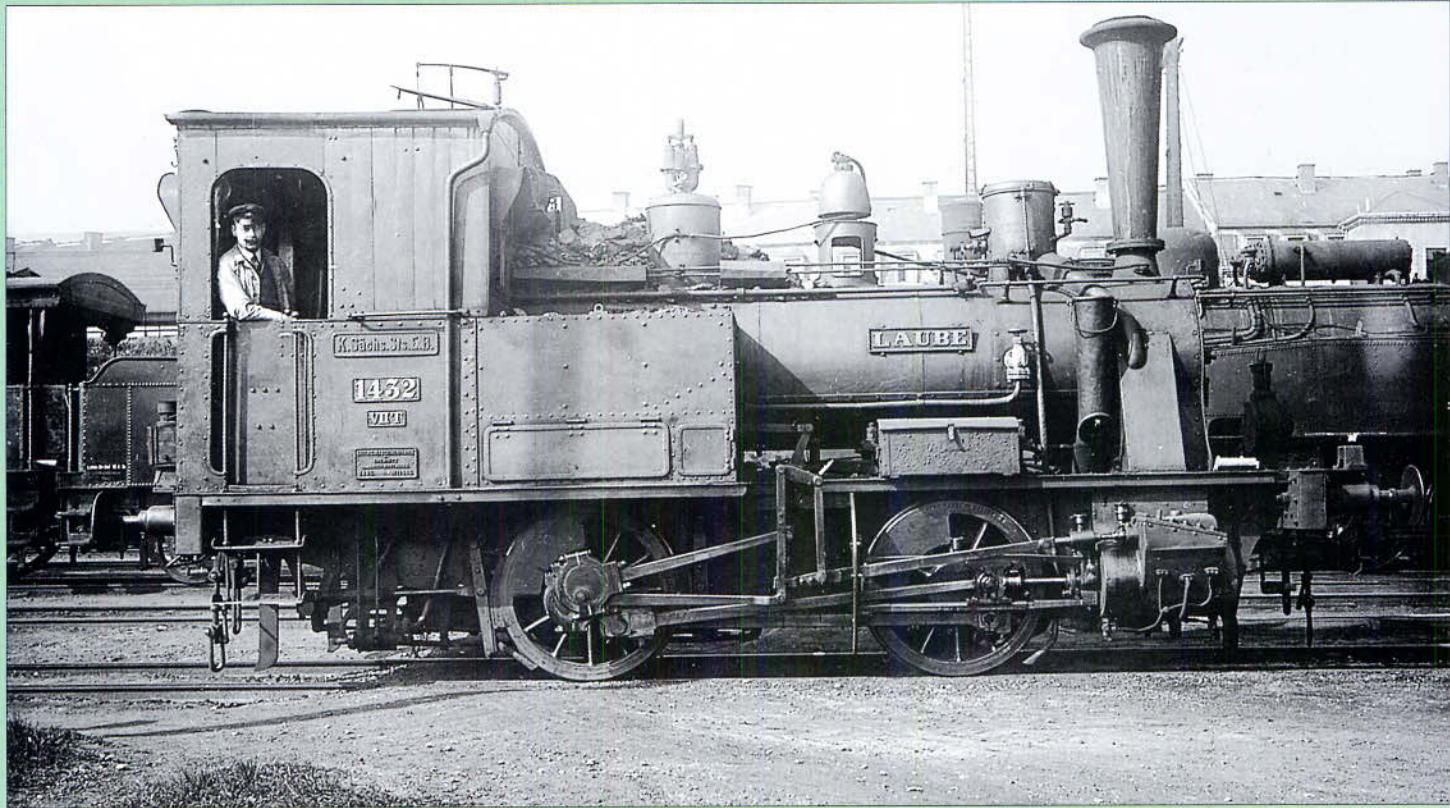
Bild 53: Als viertes kamen auch von Hartmann gelieferte B-Kuppler zur Gattung VII T. Zu den 1882/83 gelieferten Maschinen gehörte auch die abgebildete Nummer 1423.

Bild 54: Die DANTE lieferte Hartmann 1882 an die Sächsische Staatsbahn. Wie die anderen Maschinen dieses Bauloses behielt sie neben ihrer Bahnnummer 1418 auch ihren ehemaligen Namen.

Bild 55: Maßzeichnung der VII T mit den Bahnnummern 1418 bis 1424.

Abb. 51 bis 55: Sammlung Weisbrod





1925 noch die Betriebsnummer 98 7091. 1874 lieferte Wöhlert mit den Fabriknummern 601 bis 604 vier Lokomotiven an die Leipzig-Dresdener Eisenbahn, die bei der LDE die Bahnnummern 3 bis 6 trugen. 1876 von der Sächsischen Staatsbahn übernommen, erhielten sie die Namen GRUBE, KUNST, BLENDE und CURVE sowie die Bahnnummern 628 bis 631. Nach 1892 lauteten die Bahnnummern 1407 bis 1410. Die Lokomotiven hatten einen glatt durchlaufenden Kessel mit Dampfdom auf dem mittleren Kesselschuß und Sandkasten auf dem hinteren Schuß. Der Dom trug auch die beiden Sicherheitsventile. Der mit 10 bar betriebene Kessel hatte eine Rohrlänge von 3465 mm und eine Gesamtheizfläche von 66,23 m². Die Wangen des Blechrahmens waren nur 9 mm dick, wur-

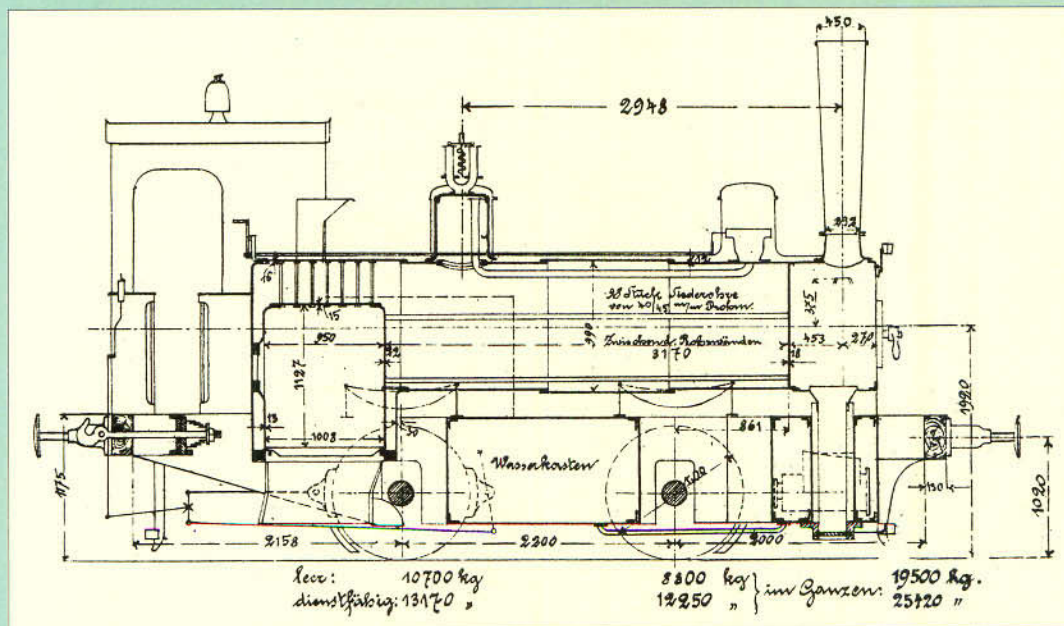


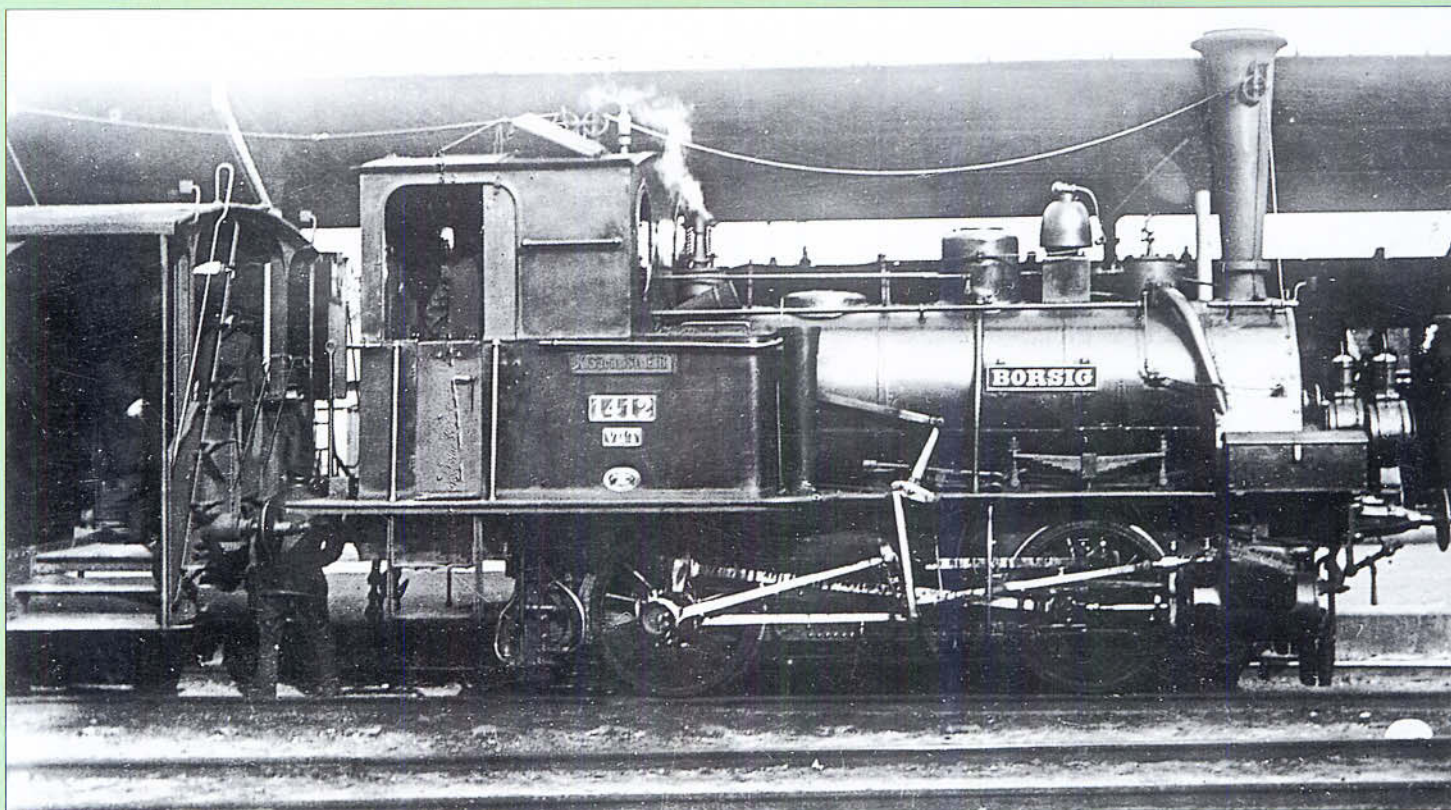
Bild 56: Die bekanntesten aller VII T-Lokomotiven waren die 1885 bis 1890 von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn gelieferten Maschinen. Die LAUBE, Bahnnummer 1432, als eine Vertreterin dieses Bauloses wurde 1927 als 89 7057 ausgemustert. **Abb. 56 und 60: Sammlung Grundmann**

Bild 57: Als Werklok Nr. 2 in Bautzen „überlebte“ die VII T Nummer 1427 bis nach 1945.

Bild 58 (links): Maßzeichnung der VII T mit den Bahnnummern 1429 bis 1438 im Maßstab 1:60.

Bild 59 (rechte Seite oben): Auch von der Berlin-Dresdener Eisenbahn wurden Lokomotiven zur sächsischen Gattung VII T. Die BORSIG, Bahnnummer 1412, lieferte Hanomag 1884.

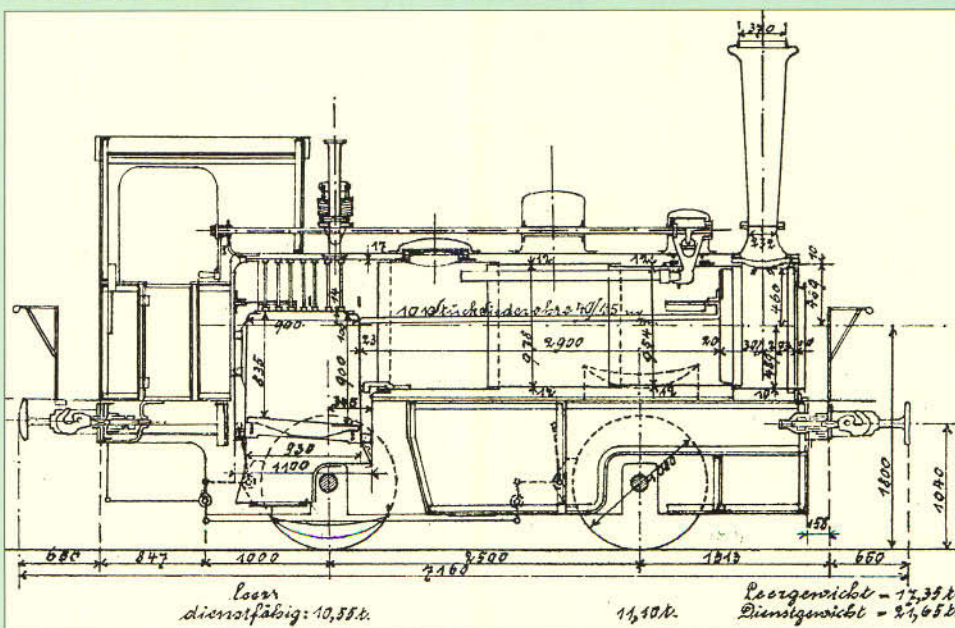
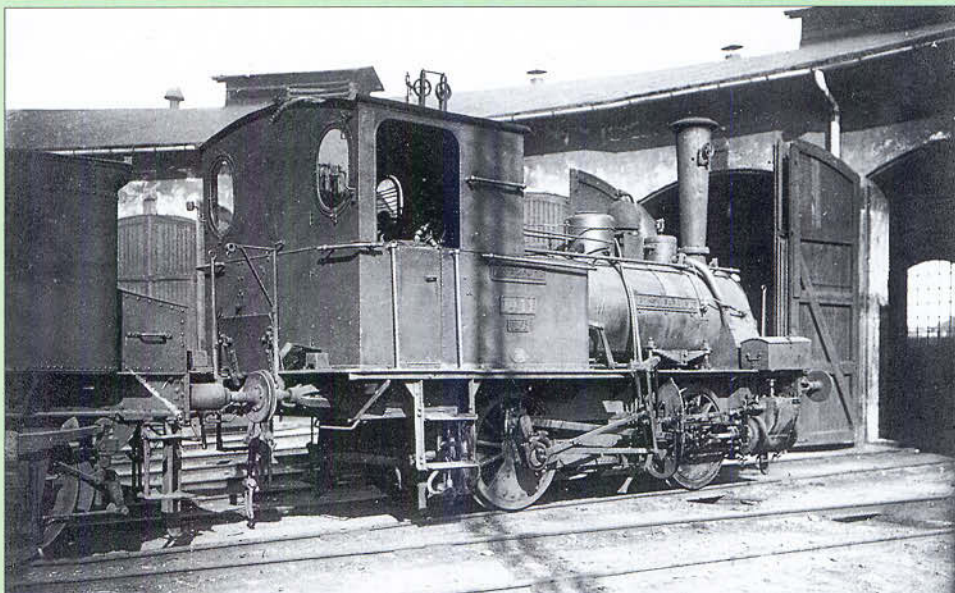
Bild 60 (rechte Seite Mitte): Rückansicht der Bahnnummer 1411 mit Einrichtung der Heberlein-Bremse im Bw Dresden-Altstadt.



den aber im Bereich der Zylinder und zwischen beiden Radsätzen (2400 mm Achsstand) durch Rahmenwasserkästen versteift. Die beiden Außenzylinder (355 mm Durchmesser, 530 mm Kolbenhub) arbeiteten auf den 2. Radsatz, der auch die außenliegende Allan-Steuerung antrieb. Die Lokomotiven sind zwar im Nummernverzeichnis von 1905 noch erwähnt, handschriftlich ist jedoch vermerkt, daß die Bahnnummern 1407, 1409 und 1410 „abgängig“ sind.

Hartmann lieferte die ersten Lokomotiven der Gattung H VII T (bis 1896 stellte man den oder die Anfangsbuchstaben des Herstellers noch vor das Gattungszeichen) ab 1882. Die sieben Maschinen trugen die Fabriknummern 1166 bis 1172, erhielten zunächst die Bahnnummern 30 bis 34, 40 und 614 bis 615, die 1892 in 1418 bis 1424 geändert worden sind. In gleicher Ausführung folgten 1883 mit den Fabriknummern 1303 und 1304 die Lokomotiven mit den Bahnnummern 619 und 633. Diese Lokomotiven mit glatt durchlaufendem Kessel besaßen unmittelbar hinter dem Schornstein eine Reglerbüchse und in Langkesselmitte einen runden Sandkasten. Das Sicherheitsventil saß in Höhe der Feuerbüchsenrohrwand. Die Gesamtheizfläche des mit 12 bar betriebenen Kessels betrug nur 43,50 m², der Abstand zwischen den Rohrwänden 3170 mm.

Zwei Friedmann-Injektoren mit je 40 l/min Förderleistung speisten den Kessel. Dampfbläutwerk und Dampfdom erhielten die Lokomotiven erst später. Gebremst wurde mit der Wurfhebelbremse, die beidseitig auf die Räder des 2. Radsatzes wirk-



te, und mit Gegendampf. Die Lokomotiven erhielten Namen vor allem deutscher Dichter. So gab es die GÖTHE (Bahn-Nr. 1419) und die SCHILLER (Bahn-Nr. 1420). Bei der Umzeichnung 1892 durften diese Lokomotiven ihre Namensschilder behalten. Fünf Maschinen erreichten den Umzeichnungsplan von 1925 und erhielten die Betriebsnummern 98 7051 bis 98 7055 (s. Tabelle). Die 1946 an das Glaswerk Freital verkaufte 98 7055 (Bahn-Nr. 1426 IFFLAND) ist sogar bis 1961 im Einsatz gewesen.

Von 1885 bis 1890 bezog die Sächsische Staatsbahn von Hartmann weitere 19 Lokomotiven der Gattung VII T, die ebenfalls die Namen von Dichtern und Philosophen bekamen und diese Namensschilder 1892

bei der Umzeichnung behielten. Auch zwei Eisenbahn-Ingenieure hielt man für würdig, nach ihnen Lokomotiven zu benennen: Die Lok mit der Bahnnummer 820 (ab 1892 1444) trug den Namen KIRCHWEGGER, die Bahnnummer 821 (1445) den Namen NOVOTNY. Auch diese Lokomotiven hatten einen glatt durchlaufenden Kessel mit 3170 mm Rohrwandabstand und einer Gesamtheizfläche von 43,50 m². Auf dem 1. und 3. Kesselschuß saß je ein Dom, die beide durch ein im Kessel liegendes Rohr verbunden waren. Der hintere Dom trug das Ramsbottom-Sicherheitsventil, der vordere, von dem die außenliegenden Einströmröhre zu den Zylindern führten, den Regler.

Der 6358 mm lange Blechrahmen mit nur

8 mm dicken Wangen war zusätzlich durch den Wasserkasten zwischen den Radsätzen versteift. Hier und in den seitlichen Vorratsbehältern konnten 2,85 m³ Wasser und im linksseitigen Kohlekasten 1,1 t Kohle mitgeführt werden. Gebremst wurde mit Gegendampf und der Exterschen Wurfhebelbremse, die beidseitig auf die hinteren Räder wirkte. Acht Lokomotiven erhielten eine Druckluftbremse der Bauart Westinghouse.

Die DRG übernahm 1925 elf Lokomotiven mit den Betriebsnummern 98 7056 bis 98 7066. Die 98 7058 wurde Werklok in der Bautzener Waggonfabrik, 98 7063 kam zum Dresdener Gaswerk in Reick als Werklok und die 98 7064 war ab 1930 Werklok im Sachsenwerk Niedersiedlitz. Erhalten

Gattung VII T

Lieferung der MBG Karlsruhe an die Chemnitz-Komotauer Bahn, ab 1876 Sächsische Staatsbahn

Name (ab 1876)	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer 1873 1876 1892	DRG- Nr.	Bemerkg.
SAUGER	Karlsruhe	1873/728	21 688 1401	98 7041	+ 1925
KLAPPE	Karlsruhe	1873/729 ¹⁾	22 689 1402	—	+ 1922 ²⁾

¹⁾ nach Töpelmann F-Nr. 769

²⁾ Verkauf an Gaswerk Dresden-Reick

Lieferung von Schichau an die Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn, ab 1886 Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer 1886 1892	DRG- Nummer	Bemerk.
ZWENKAU	Schichau	1873/120	742 1403	—	+ vor 1905
WIPRECHT					
V. GROITZSCH	Schichau	1873/121	743 1404	—	+ um 1920
LUCKA	Schichau	1874/136	744 1405	—	+ 1924
GASCHWITZ	Schichau	1874/137	745 1406	98 7091	+ ?

Lieferung von Wöhlert an die Leipzig-Dresdener Eisenbahn, ab 1876 Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer 1886 1892	DRG- Nummer	Bemerk.
GRUBE	Wöhlert	1874/601	3 628	1407	+ vor 1916
KUNST	Wöhlert	1874/602	4 629	1408	+ vor 1916
BLENDE	Wöhlert	1874/603	5 630	1409	+ vor 1916
CURVE	Wöhlert	1874/604	6 631	1410	+ vor 1916

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer bis 1892	Bahnnummer ab 1892	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
DANTE	Hartmann	1882/1166	30	1418	—	+ 1922
GÖTHE	Hartmann	1882/1167	31	1419	—	+ bis 1924
SCHILLER	Hartmann	1882/1168	32	1420	98 7051	+ 1930
GELLERT	Hartmann	1882/1169	34	1421	98 7052	+ 1926
UHLAND	Hartmann	1882/1170	40	1422	—	+ 1923
HERDER	Hartmann	1882/1171	614	1423	—	+ bis 1924
KÖRNER	Hartmann	1882/1172	615	1424	98 7053	+ bis 1927
SCHLÖMILCH	Hartmann	1883/1303	619	1425	98 7054	+ bis 1927
IFFLAND	Hartmann	1883/1304	633	1426	98 7055	+ 1946 ³⁾

³⁾ 1946 als WL an Glaswerk Freital verkauft; + 1961

Lieferung von Hanomag an die Berlin-Dresdener Eisenbahn, ab 1888 Sächs. Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer bis 1888	Bahnnummer ab 1888	Bahnnummer ab 1892	Bemerkung
BISMARCK	Hanomag	1884/1689	BERLIN 1603	779	1411	+ bis 1924
BORSIG	Hanomag	1884/1690	BERLIN 1604	780	1412	+ 1922
—	Hanomag	1884/1691	BERLIN 1605	ERFURT 1605		
—	Hanomag	1886/1908	BERLIN 1634	ERFURT 1634		

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer bis 1892	Bahnnummer ab 1892	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
SCHEFFEL	Hartmann	1885/1413	6	1427	—	+ vor 1925
BÜRGER	Hartmann	1885/1414	35	1428	—	+ vor 1925
VOSS	Hartmann	1886/1433	28	1429	—	+ vor 1925
GOTTSCHED	Hartmann	1886/1434	38	1430	—	+ vor 1925
HEGEL	Hartmann	1886/1435	46	1431	98 7056	+ 1964 ⁴⁾
LAUBE	Hartmann	1886/1436	86	1432	98 7057	+ 1927
HOLTEI	Hartmann	1886/1437	545	1433	—	+ vor 1925
HEBBEL	Hartmann	1886/1438	547	1434	98 7058	+ 1925 ⁵⁾
FREYTAG	Hartmann	1886/1439	549	1435	98 7059	+ 1927
ZSCHOKKE	Hartmann	1886/1440	621	1436	—	+ 1922
KOTZEBUE	Hartmann	1886/1441	622	1437	—	+ vor 1925
HEINE	Hartmann	1886/1442	625	1438	98 7060	+ 1927
BEETHOVEN	Hartmann	1890/1644	815	1439	98 7061	+ 1931
HAYDN	Hartmann	1890/1645	816	1440	98 7062	+ 1962
MOZART	Hartmann	1890/1646	817	1441	98 7063	+ 1936
FR. LIST	Hartmann	1890/1647	818	1442	—	+ 1925
J.G. FICHTE	Hartmann	1890/1648	819	1443	98 7064	+ 1930 ⁶⁾
KIRCHWEGGER	Hartmann	1890/1649	820	1444	98 7065	+ 1966
NOVOTNY	Hartmann	1890/1650	821	1445	98 7066	+ 1966

⁴⁾ seit 1973 Verkehrsmuseum Dresden

⁵⁾ WL Waggonfabrik Bautzen

⁶⁾ ab 1930 WL Sachsenwerk Dresden-Niedersiedlitz

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- Nr.	ab 1892 Name	Bahn- Nr.	DRG- Nr.	Bem.
HAINSBERG	Hartmann	1889/1418	237	EHRENSTEIN ⁷⁾	1417	98 7031	+ 1927

⁷⁾ Lok bekam Namensschild von Lok Nr. 338

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer bis 1892	Bahnnummer ab 1892	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
COLUMBUS	Hartmann	1891/1742	895	1446	98 7067	+ ?
FRANKLIN	Hartmann	1891/1743	896	1447	—	+ 1923
RAPHAEL	Hartmann	1891/1744	897	1448	98 7068	+ 1925
GUTENBERG	Hartmann	1891/1745	898	1449	98 7069	+ 1931 ⁸⁾
GEIBEL	Hartmann	1891/1746	899	1450	98 7070	+ ?
MOLTKE	Hartmann	1891/1747	900	1451	98 7071	+ ?
KRUPP	Hartmann	1891/1748	901	1452	98 7072	+ ?
HIRSCHBERG	Hartmann	1891/1771	902	1453	98 7073	+ 1926
GÖTTENGRÜN	Hartmann	1891/1772	903	1454	98 7074	+ 1963
TANNA	Hartmann	1891/1773	904	1455	98 7075	+ ?
GEINITZ	Hartmann	1894/1982	—	1456	98 7076	+ ?
ERDMANN	Hartmann	1894/1983	—	1457	98 7077	+ 1925
RICHARD	Hartmann	1894/1984	—	1458	98 7078	+ ?
WAGNER						
GUSTAV ZEUNER	Hartmann	1894/1985	—	1459	98 7079	+ 1925

⁸⁾ ab 1931 WL Nr. 2 RAW Chemnitz, 1953 als 98 7051 bis 1967 wieder in Dienst gestellt.

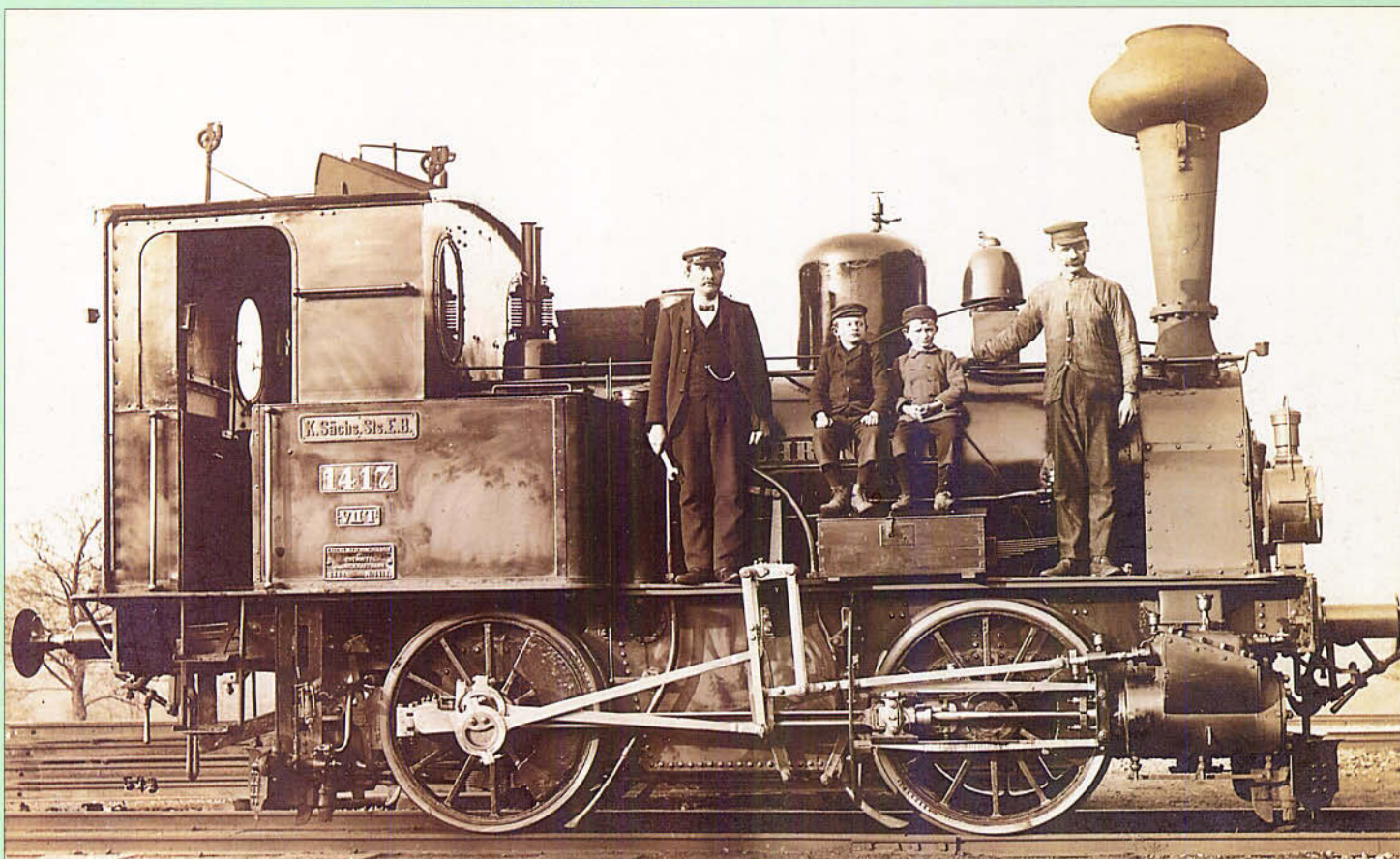
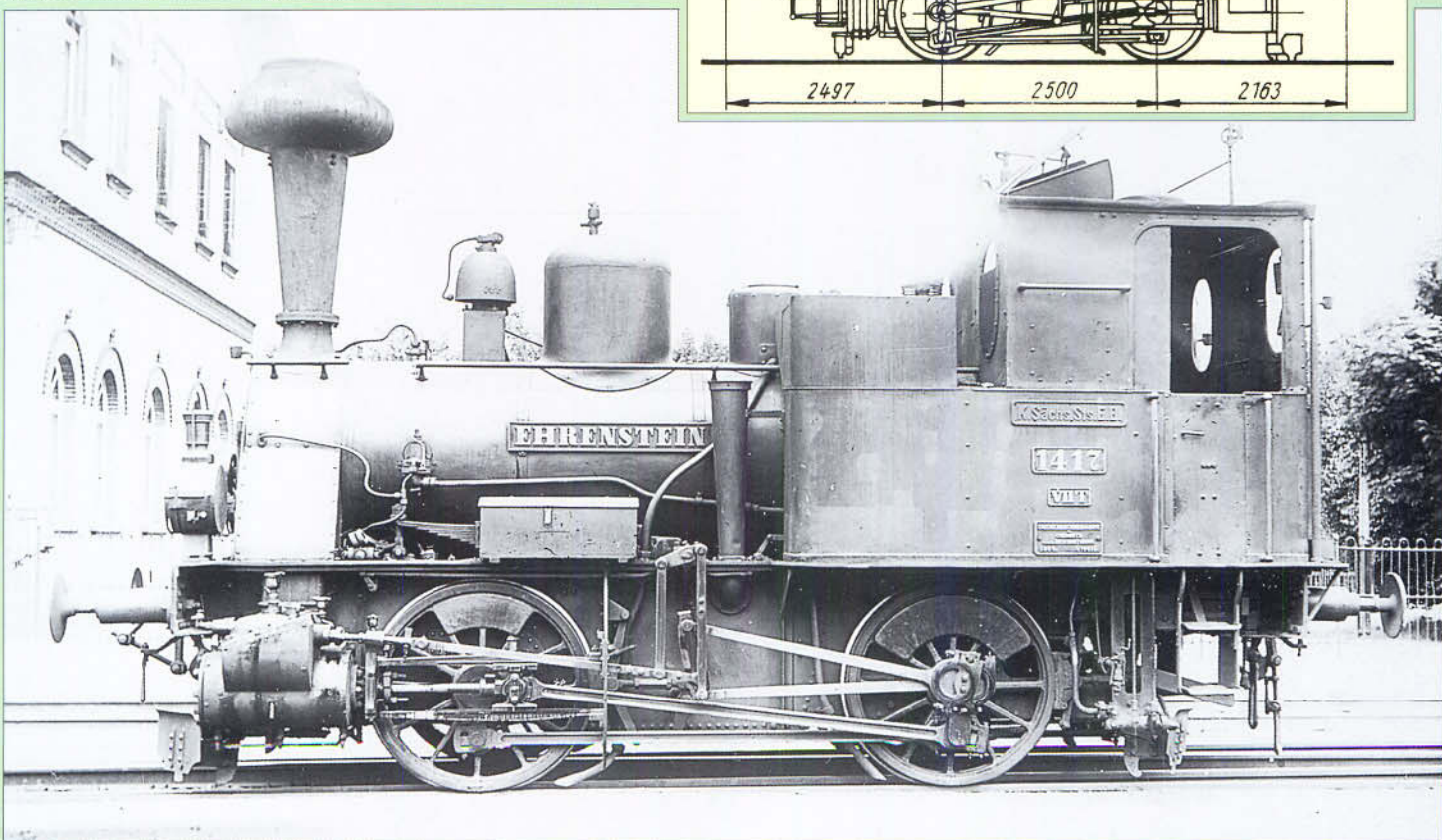
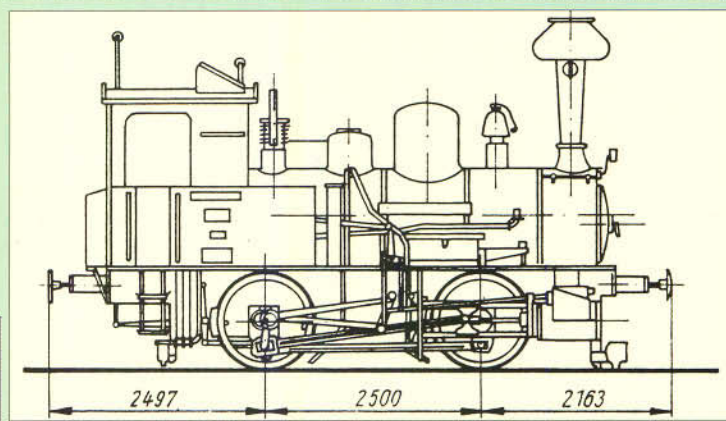


Bild 62: Die Bahnnummer 1417 war ein Einzelgänger unter den Lokomotiven der Gattung VII T. Die erst als HAINSBURG und später als EHRENSTEIN benannte Lokomotiven lieferte Hartmann 1889 an die Sächsische Staatsbahn.

Bild 63: Zeichnung der VII T mit der Bahnnummer 1417 im Maßstab 1:87. Ursprünglich war die Glocke auf dem Führerhausdach untergebracht.

Bild 64: Heizerseite der Bahnnummer 1417 mit Koblenschornstein und Einrichtung für die Heberlein-Bremse. Die Lokomotive wurde erst 1927 als 98 7031 ausgemustert.

Abb. 62 bis 64: Sammlung Weisbrod



Königl.ächs. St. u. B.
N. cars. Hpt. Verwaltg.

Zweiaxsig gekuppelte Tenderlokomotive H. VII T.

geliefert 1891 von d.ächs. Maschinenfabr. in Chemnitz.

Laufachse 1444, 1447, 1448, 1449, 1450, 1451, 1452, 1453, 1454, 1455.

Fabrik Nr. 1742, 1743, 1744, 1745, 1746, 1747, 1748, 1771, 1772, 1773.

Zylinderdurchmesser 300 mm.

Kolbenhub 533 mm.

Heizfläche 987 qm.

Heizfläche der Feuerbüchse 445 m².

Heizfläche der Röhre 3905 m².

Gesamtheizfläche 4350 m².

Dampfüberdruck pro qm 12 kg.

Zugkraft 3140 kg.

Maximale Geschwindigkeit 40 km/h.

L. W. d. Dampfzuges.

Rohr im Dampfschornstein 87 mm.

außerhalb desselben 65 mm.

L. W. d. Dampfzuges.

Rohr am Zylinder 85 mm.

Constanter Querschnitt d.

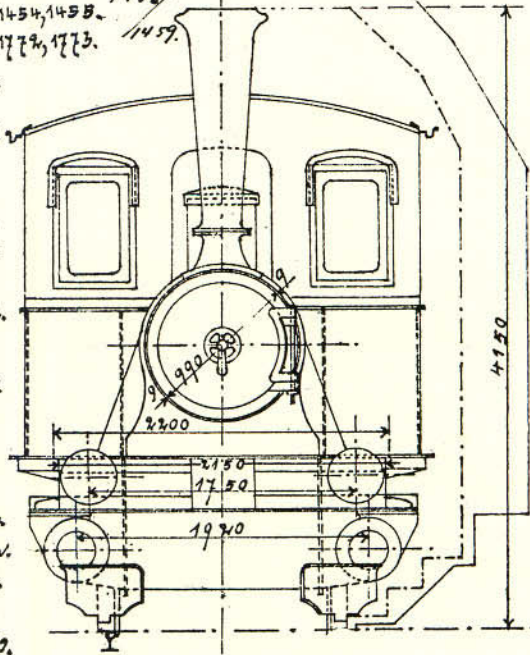
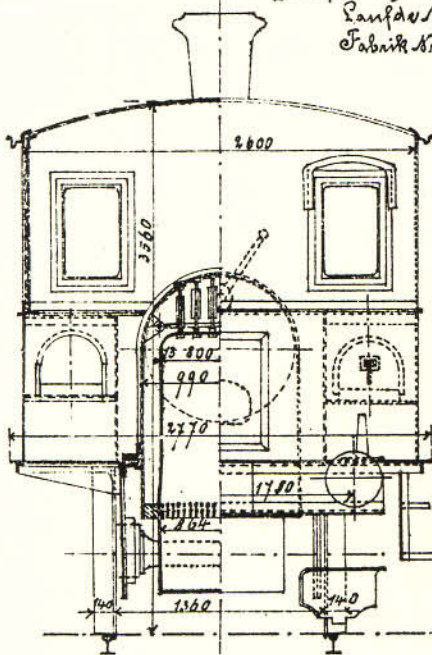
Ausblasregulator 621 qm.

Kohlenraum 416 m³.

Wasserraum 385 m³.

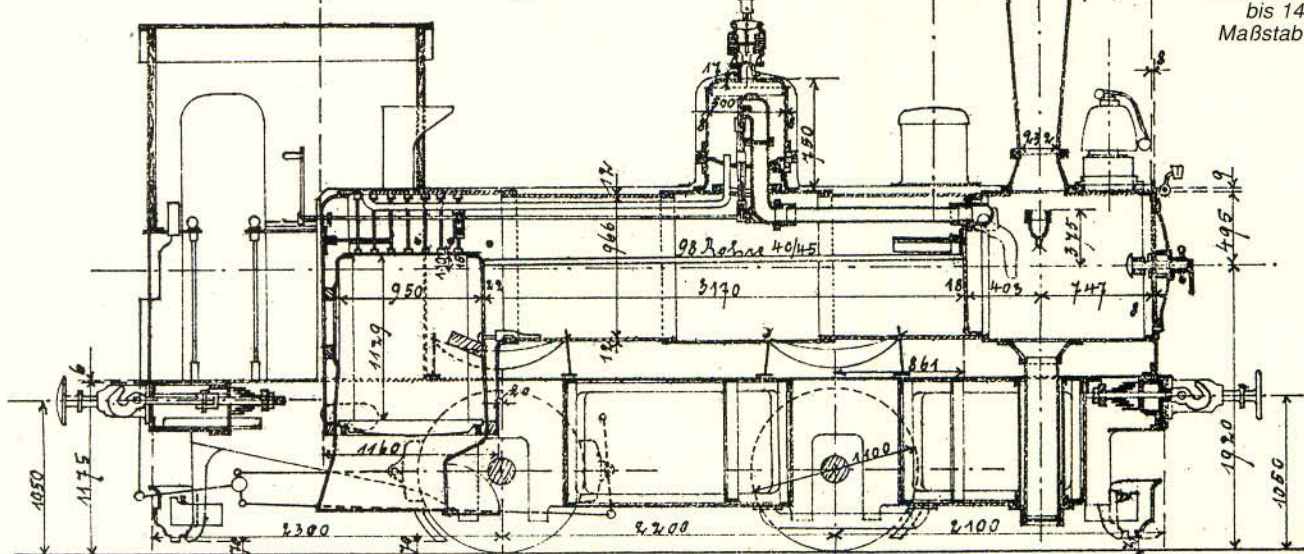
Wasserspeisende Injektorien

v. O. Friedmann u. W. z. 40 km/h.



Maßstab 1:50.

0 0,5 1 2 3 4 5 m



Leert.
Dienstfähig 13,40 t.

9,75 t.
13,25 t.

Leertgewicht = 20,65 t.
Dienstgewicht = 26,65 t.

Bild 65:
Maßzeichnung
der VII T mit
den Bahn-
nummern 1446
bis 1459 im
Maßstab 1:50.

blieb die ehemalige HEGEL, die 98 7056, die bis 1964 bei der Reichsbahn im Einsatz war, dann weitgehend ihr ursprüngliches Aussehen wieder erhielt und seit 1973 im Dresdner Verkehrsmuseum steht. Im Jahre 1888 erwarb die Sächsische Staatsbahn zwei der vier Lokomotiven, die Egestorff (Hanomag) an die Berlin-Dresdener Eisenbahn geliefert hatte. Im Jahre 1884 hatte Egestorff mit den Fabriknummern 1689 bis 1691 drei Lokomotiven geliefert, im Jahre 1886 mit der Fabriknummer 1908 eine vierte. Bei der Sächsischen Staatsbahn erhielten die Lokomotiven mit den Fabriknummern 1689 und 1690 die Namen BISMARCK und BORSIG, zunächst

die Bahnnummern 779 und 780, 1892 die Bahnnummern 1411 und 1412. Die beiden anderen Lokomotiven übernahm die Preussische Staatsbahn. Die Lokomotiven, als Gattung E VII T bezeichnet, hatten einen Achsstand von 2500 mm, eine Reglerbüchse auf dem 1. Kesselschuß, von der außenliegende Einströmröhre zu den Schieberkästen führten, und einen Sandkasten auf dem 2. Kesselschuß. Der Zylinderdurchmesser betrug 270 mm, der Kolbenhub 550 mm, der Raddurchmesser 1020 mm. Der mit 12 bar betriebene Kessel hatte einen Rohrwandabstand von 2900 mm und eine Gesamtheizfläche von 40,23 m². Der hohe Blechrahmen mit 8 mm dicken Wan-

gen war durch einen Rahmenwasserkasten versteift. Die außenliegende Allan-Steuerung, die vom Treibradsatz (2. Radsatz) angetrieben war, wurde durch Schraube umgestellt. 1889 lieferte Hartmann mit der Fabriknummer 1418 und der Bahnnummer 237 die Lokomotive EHRENSTEIN an die Staatsbahn, die 1892 die Bahnnummer 1417 und 1925 die Betriebsnummer 98 7031 bekam. Die Maschine mit einem Achsstand von 2500 mm und 1200 mm Raddurchmesser hatte einen Dampfdom mit Schieberregler auf dem 2. Kesselschuß, einen Sandkasten mit beidseits zwei Fallrohren auf dem 3. Schuß und außer kurzen

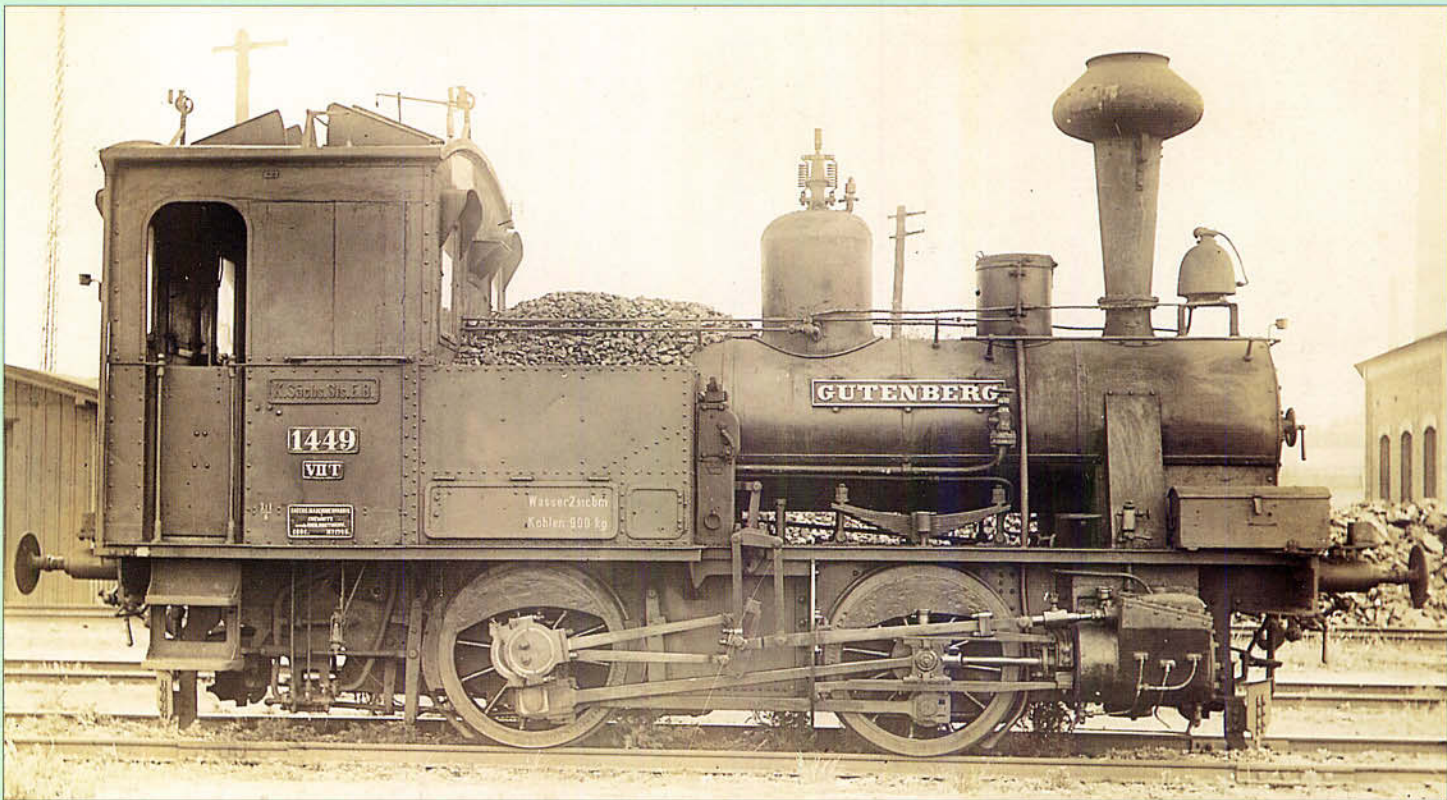


Bild 66: Die Bahnnummer 1449 GUTENBERG gehörte zur letzten Bauform der Gattung VII T und zeichnete sich durch eine verlängerte Rauchkammer aus.

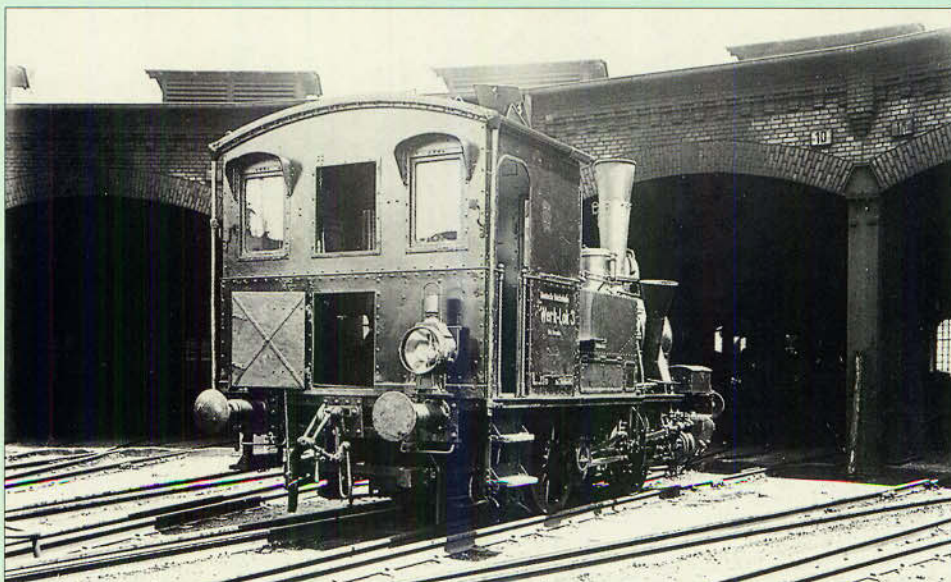
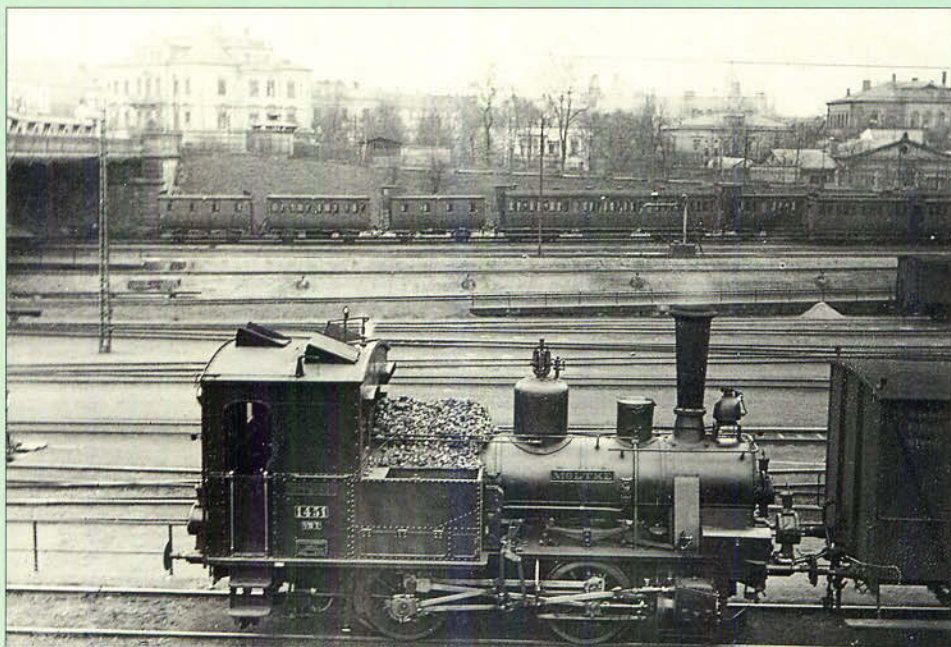
Abb. 65 und 66: Sammlung Weisbrod

Bild 67: Im Rangierdienst in Dresden Hbf ist um 1910 die VII T mit der Bahnnummer 1451 eingesetzt. 1925 wurde sie zur 98 7071.

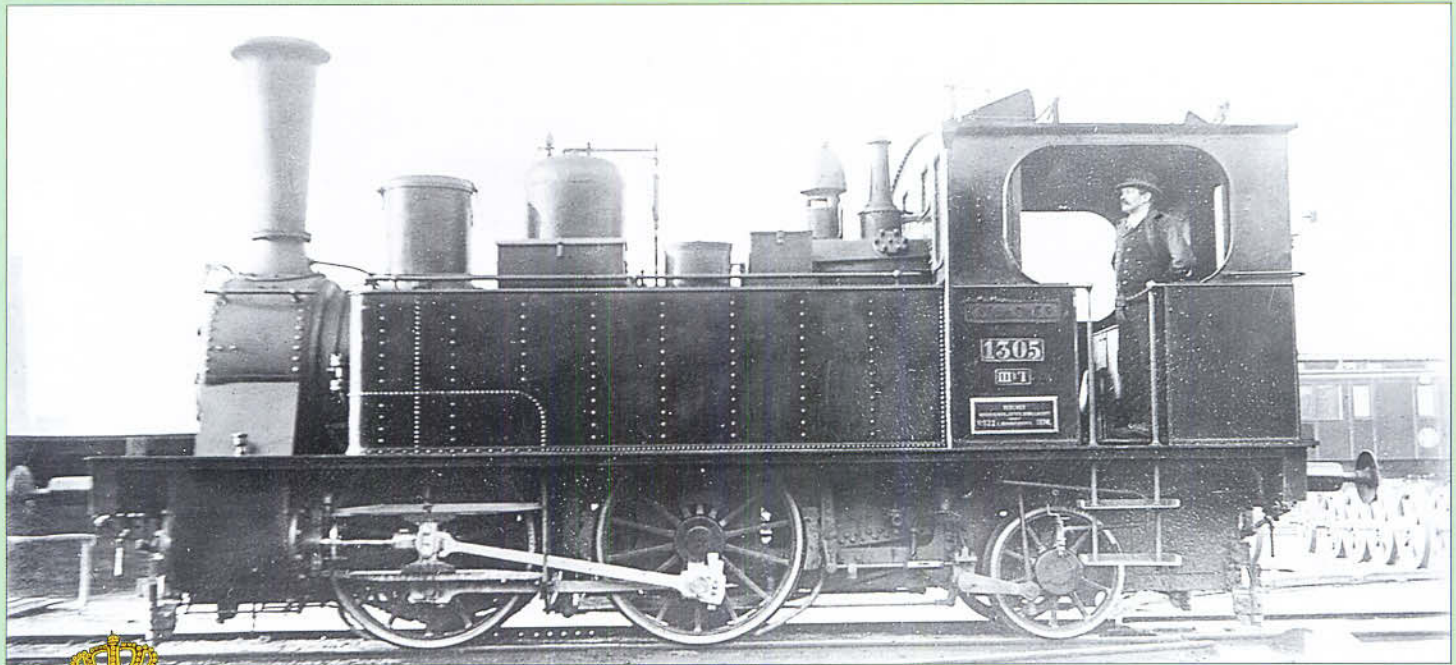
Abb.: Sammlung Grundmann

Bild 68: Hinter der Werklok 3 des Bw Dresden-Altstadt verbirgt sich eine von Hartmann 1891/94 gelieferte VII T.

Abb.: Sammlung Hoyer



seitlichen Vorratsbehältern einen Rahmenwasserkasten. Sie konnte 2,7 m³ Wasser und 1,5 t Kohle mitführen. Die Lok ist 1927 ausgemustert worden. Weitere 14 Lokomotiven lieferte Hartmann 1891 (zehn Stück) und 1894 an die Staatsbahn. Ihre Namen reichten von COLUMBUS bis GUSTAV ZEUNER, ihre Bahnnummern (ab 1892) von 1446 bis 1459. Bis auf die 1923 ausgeschiedene Nr. 1447 FRANKLIN kamen alle anderen Lokomotiven mit den Betriebsnummern 98 7067 bis 98 7079 zur DRG. Diese Maschinen besaßen einen Dampfdom mit Sicherheitsventilen auf dem mittleren Kesselschuß und einen runden Sandkasten, aus dem der 1. Radsatz von vorn gesandet wurde, auf dem 1. Kesselschuß. Der Rohrwandabstand betrug 3170 mm, die Gesamtheizfläche 43,50 m². In den beiden seitlichen Vorratsbehältern und in den beiden Rahmenwasserkästen konnten 2,85 m³ Wasser, im linksseitigen Kohlekasten 1,1 t Kohle mitgeführt werden. Die 98 7069 war ab 1931 WL 2 im Raw Chemnitz und wurde als 98 7051 bei der DR 1953 wieder bis zur Ausmusterung 1967 in Dienst gestellt. Auch die 98 7074 war bis 1963 im Einsatz. Auch diese Lokomotiven durften 1892 ihre Namensschilder behalten bzw. bekamen 1894 bei Indienststellung Namen inzwischen ausgemustelter Maschinen.



Gattung III b T

Die Achsfolge B 1' ist mit dem Aufkommen drei- und mehrfach gekuppelter Lokomotiven überflüssig geworden. In den siebziger

Jahren des vorigen Jahrhunderts waren Tender- und Schlepptenderlokomotiven dieser Achsfolge recht häufig anzutreffen, bot sich damit doch die Möglichkeit, einen leistungsfähigeren Kessel als

auf einem laufachslosen B-Kuppler unterzubringen, dessen Masse für die Reibungszugkraft zu nutzen und den notwendigen Überhang mit einem Laufradsatz abzustützen. Die Berlin-Hamburger Bahn hatte Lo-

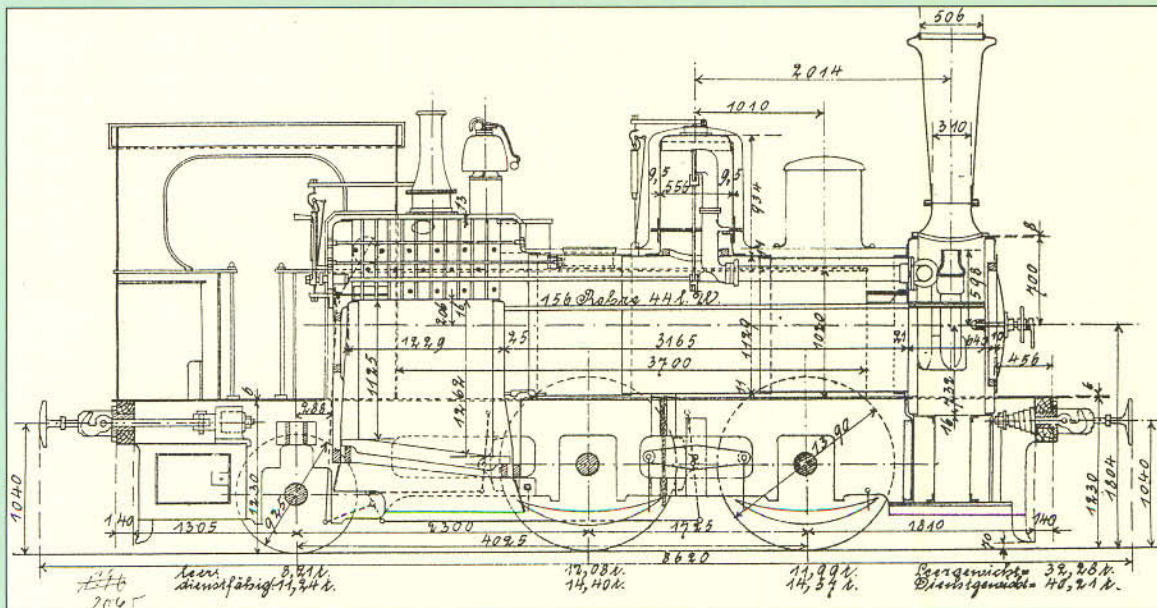
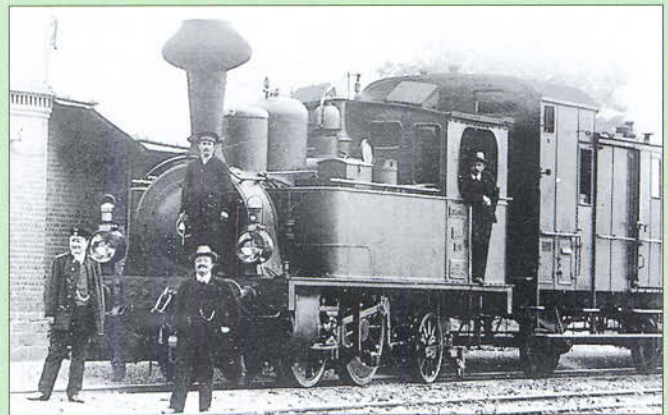
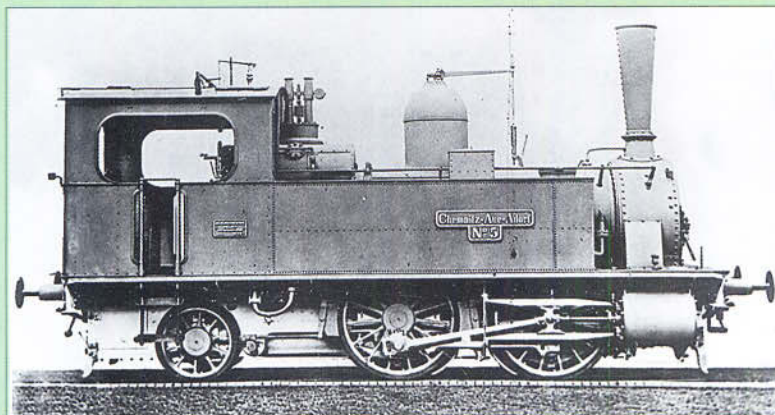


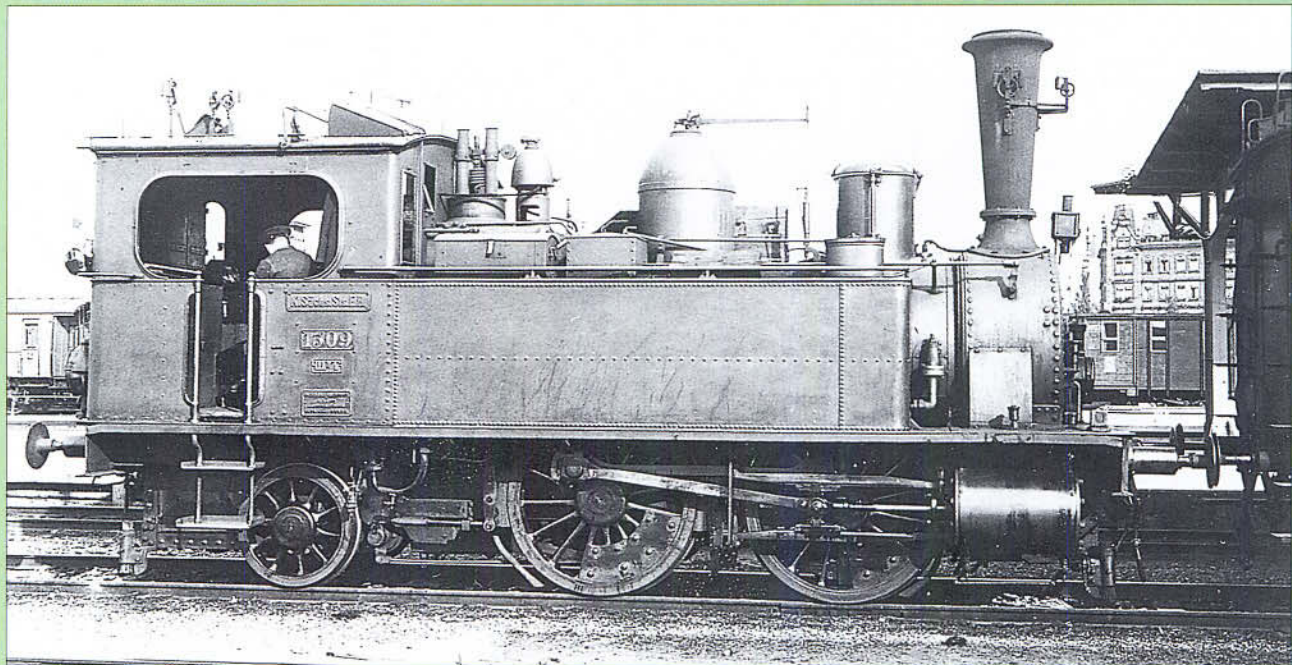
Bild 71: Im Betriebseinsatz befindet sich die Bahnnummer 1304, die ehemalige ONYX der Muldenthalbahn, im Bahnhof Großhartmannsdorf.

Bild 70 (oben links): Noch als Bahnnummer 5 der Chemnitz-Aue-Adorfer Bahn zeigt sich die spätere Bahnnummer 643 bzw. 1311.

Bild 69 (ganz oben): Für die Muldenthalbahn lieferte Schwartzkopf die OPAL, im Bild als Bahnnummer 1305 der Sächsischen Staatsbahn.

Bild 72 (links): Maßzeichnung der III b T mit den Bahnnummern 1301 bis 1306, gebaut für die Muldenthalbahn.

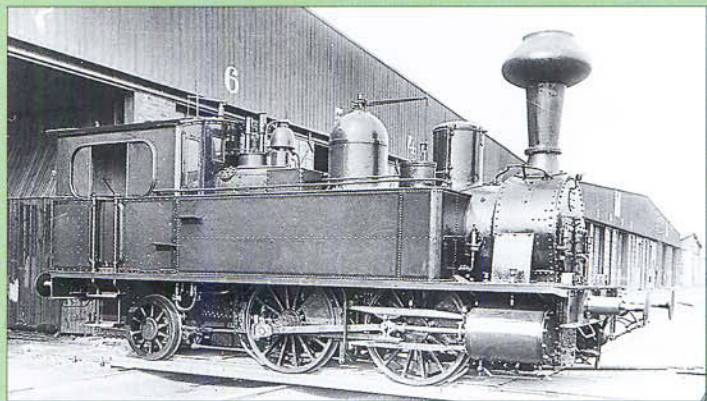
Bild 73:
Noch einmal
eine
Lokomotive
für die
Chemnitz-
Aue-Adorfer
Bahn. Die
abgebildete
Bahn-
nummer
1309 lieferte
Hartmann
1875 mit
dem Namen
MARMOR.
Sie kam
1876 zur
Sächsischen
Staatsbahn.
Ihre Aus-
musterung
erfolgte im
Jahre 1915.
Abb.:
Sammlung
Grundmann



komotiven dieser Achsfolge ebenso im Ein-
satz wie die Berlin-Görlitzer oder die
Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
In Sachsen bestellte zunächst die Mulden-
thal-Eisenbahn bei Schwartzkopff sechs
B 1'-Tenderlokomotiven, die 1874 geliefert
worden sind und in den meisten Abmessun-
gen dem Typ entsprachen, den Schwartz-
kopff 1870 an die Berlin-Hamburger Bahn
geliefert hatte. Der Belpaire-Kessel hatte
bei einer Rohrlänge von 3165 mm eine
Gesamtheizfläche von 75,94 m² und wur-

Bild 74: Die III b T
mit der Bahnnummer
1315, geliefert von
Hartmann 1875 mit
dem Namen SILBER
und der Fabrik-
nummer 911, erhielt
als Werklok des
Waggonbau Bautzen
noch eine Gnaden-
frist. Ihre Ausmiste-
rung wird mit 1922
angegeben.

**Abb. 69 bis 72 und
74: Slg. Weisbrod**



Gattung III b T

Lieferung von Schwartzkopff an die Muldenthal-Eisenbahn,
ab 1878 Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Name ab 1878	Bahnnummer 1878 1892	Bemerkung
WOLKEN- BURG	Schwartzkopff	1874/618	ALABASTER	690 1301	+ 1906
WALDEN- BURG	Schwartzkopff	1874/619	GRANAT	691 1302	+ um 1920
ROCHS- BURG	Schwartzkopff	1874/620	SAPHIR	692 1303	+ 1924
SCHÖN- BURG	Schwartzkopff	1874/621	ONYX	693 1304	+ um 1920
WECHSEL- BURG	Schwartzkopff	1874/622	OPAL	694 1305	+ 1922
GOTTES- BURG	Schwartzkopff	1874/623	JASPIS	695 1306	+ um 1920

Lieferung von Hartmann an die Chemnitz-Aue-Adorfer Bahn,
ab 1876 Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer bis ab ab 1876 1876 1892	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
STAHL	Hartmann	1875/903	1 639 1307	—	+ um 1920
GRANIT	Hartmann	1875/904	2 640 1308	—	+ um 1920
MARMOR	Hartmann	1875/905	3 641 1309	—	+ 1915
GOLD	Hartmann	1875/906	4 642 1310	—	+ um 1920
KOBALT	Hartmann	1875/907	5 643 1311	—	+ 1924
NICKEL	Hartmann	1875/908	— 644 1312	—	+ 1915
ARSEN	Hartmann	1875/909	— 645 1313	—	+ um 1920
BASALT	Hartmann	1875/910	— 646 1314	98 7211	+ ?
SILBER	Hartmann	1875/911	— 647 1315	—	+ 1922
KALK	Hartmann	1875/912	— 648 1316	—	+ 1906
ALBIT	Hartmann	1875/913	— 649 1317	—	+ 1922
EPIDOT	Hartmann	1876/923	— 650 1318	98 7212	+ 1925
TOPAS	Hartmann	1876/924	— 651 1319	—	+ um 1920
FELSIT	Hartmann	1876/925	— 652 1320	—	+ um 1920

DEMANT	Hartmann	1876/926	— 653 1321	—	+ um 1920
KORUND	Hartmann	1876/927	— 654 1322	—	+ um 1920

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer bis ab 1892 1892	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
BERYLL	Hartmann	1889/1632	799 1323	98 7221	+ 1928
BRONZIT	Hartmann	1889/1633	800 1324	—	+ bis 1925
KRYOLITH	Hartmann	1889/1634	801 1325	98 7222	+ 1934
LYDIT	Hartmann	1890/1635	99 1326	—	+ bis 1925
SMARAGD	Hartmann	1890/1636	336 1327	—	+ 1922
DIOPTAS	Hartmann	1890/1637	634 1328	98 7223	+ 1928

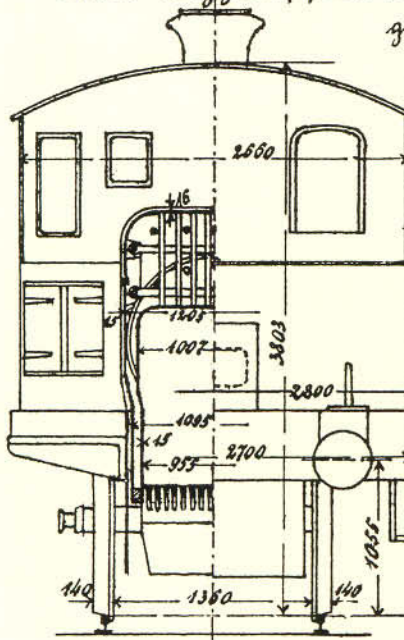
Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer bis ab 1891 1892	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
PLATIN	Hartmann	1891/1736	889 1329	—	+ bis 1925
GRAPHIT	Hartmann	1891/1737	890 1330	—	+ bis 1925
BARYT	Hartmann	1891/1738	891 1331	—	+ 1923
GALMEI	Hartmann	1891/1739	892 1332	98 7224	+ 1928
ZINNOBER	Hartmann	1891/1740	893 1333	—	+ bis 1925
ALAUN	Hartmann	1891/1741	894 1334	98 7225	+ 1926
SCHÖN- BURG	Hartmann	1892/1854	— 1335	—	+ bis 1925
ELSTER	Hartmann	1892/1855	— 1336	98 7226	+ 1926
PILLNITZ	Hartmann	1892/1856	— 1337	—	+ bis 1925
OYBIN	Hartmann	1892/1857	— 1338	—	+ bis 1925
SCHARFEN- STEIN	Hartmann	1892/1858	— 1339	—	+ bis 1925
CAINSDORF	Hartmann	1892/1859	— 1340	—	+ bis 1925
FLÖHA	Hartmann	1892/1860	— 1341	—	+ bis 1925
BURGK	Hartmann	1892/1861	— 1342	98 7227	+ 1929

Anmerkung: Die Lokomotiven mit den Bahnnummern 1335 bis 1342 sind im Juli
bzw. September 1892 angeliefert worden und erhielten Städtenamensschilder, die
von anderen Lokomotiven zurückgewonnen wurden.

Zweiachsriggekuppelte Tenderlokomotive mit drehbarer hinterer Laufachse III b T

geliefert 1892 von der Sächs. Masch. Fab. in Chemnitz
 Baufr. No. 1335 ÷ 1342
 Fabrik No. 1854 ÷ 1861



Cylinderdurchmesser	415 mm
Kolbenhub	560 "
Rostfläche	1,27 qm
Heizfläche der Feuerbüchse	644 "
Heizfläche der Feuerrohre	70,02 "
Gesamte Heizfläche	76,46 "
Dampfdruck	10 kg
Zugkraft	4160 "
Größte zuläss. Fahrgeschw. d. St.	50 km
L. Weite d. Dampfzylinderrohre	90 "
" d. Dampfzylinderrohre	120 "
Größt. Querschn. d. Wasserrohre	109 qm
Kleinst. "	43 "
2 Stk. nicht angeordnete Injektoren, (Sauer'scher) Sieb in der Mitte je 80 L.	
Stahlraum	1,3 cbm
Wasserraum	3,6 "

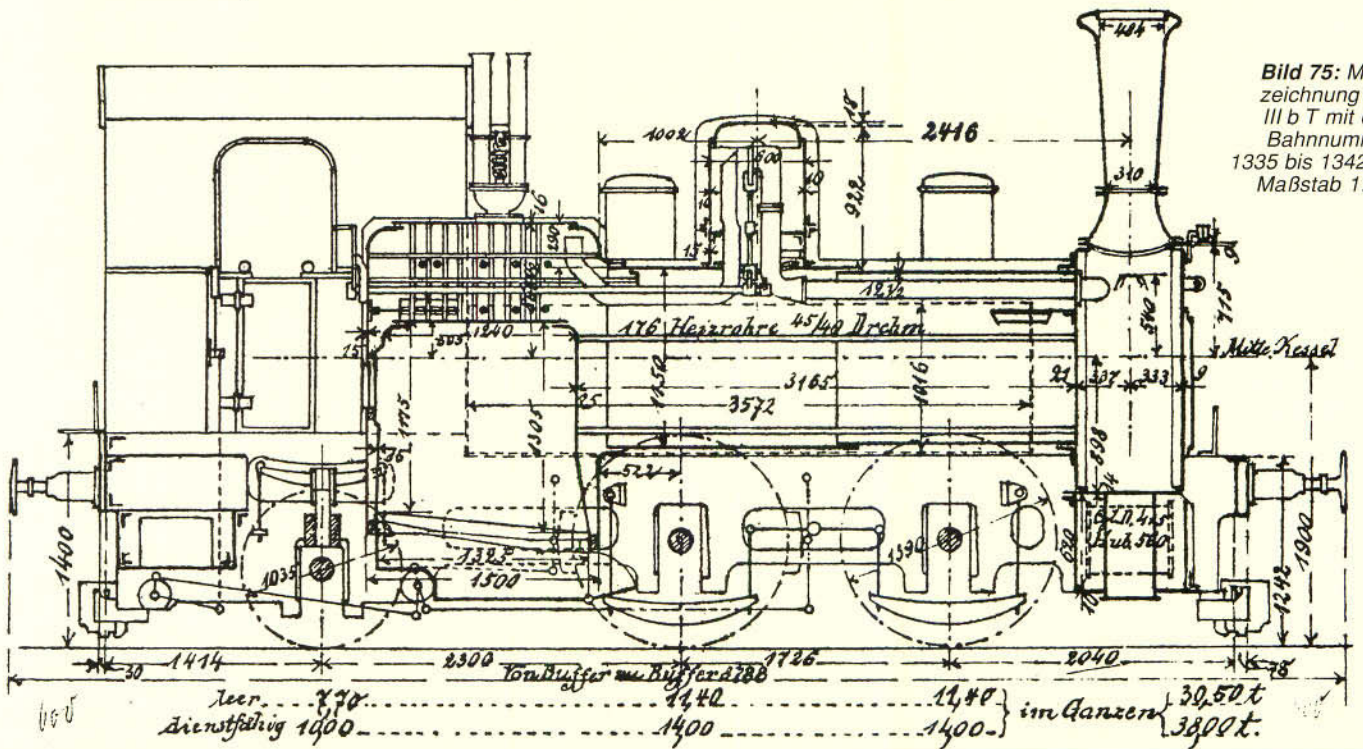
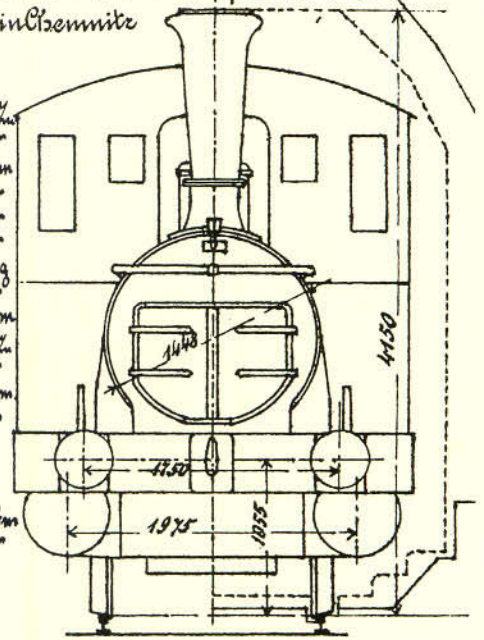


Bild 75: Maßzeichnung der III b T mit den Bahnnummer 1335 bis 1342 im Maßstab 1:50.

de mit 9 bar Dampfdruck betrieben. Außer dem Federwaag-Sicherheitsventil auf dem Stehkesselscheitel trug auch der hohe Dampfdom auf dem 2. Kesselschuß ein solches Ventil. Die beiden gekuppelten Radsätze mit 1390 mm Laufkreisdurchmesser waren fest im 24 mm dicken Blechrahmen gelagert und hatten 1725 mm Achsstand. Ihre unter den Achslagern liegenden Federn waren durch Ausgleichhebel verbunden. Der Laufradsatz mit 925 mm Durchmesser war als Adamsachse ausgebildet, radial einstellbar und durch eine Querfeder abgefedert. 1878 übernahm die Sächsische Staatsbahn die Muldenthal-Eisenbahn, gab den Lokomotiven, die nach Städten entlang der Bahn getauft waren, neue Namen und Bahnnummern.

Hartmann lieferte in den Jahren 1875 und 1876 16 Lokomotiven für die Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn, die 1876 von der Sächsischen Staatsbahn übernommen worden ist. Diese Lokomotiven orientierten sich an den Schwartzkopffschen Vorbildern, hatten ebenfalls Belpaire-Kessel, nahezu gleiche Rost- und Heizfläche, mit 9 bar denselben Kesseldruck und mit 3165 mm dieselbe Rohrlänge. Lediglich der Achsstand der ebenfalls 1390 mm messenden Kuppelräder war mit 1726 mm einen Millimeter größer. Der zentrale Sandkasten auf dem 1. Kesselschuß ist, wie auch bei den Lokomotiven mit den Bahnnummern 1301 bis 1306, später zugefügt worden; anfangs sandete man den 1. Kuppelradsatz von hinten, den 2. von vorn aus

je einem Sandkasten rechts und links auf dem seitlichen Wasserkasten. Die Lokomotiven erhielten bei der Sächsischen Staatsbahn wie alle Maschinen der Gattung III b T Namen chemischer Elemente und Mineralien, verloren aber 1892 mit dem neuen Nummernplan ihre Namensschilder. Ab 1880 begann der Umbau der Adamsachse in eine Novotny-Lenkachse und somit von Drei- auf Vierpunkt-Abstützung, denn die jetzt oberhalb der Achslager liegenden Federn des Laufradsatzes waren in das Abstützsystem einbezogen. 1889/90 lieferte Hartmann mit den Fabriknummern 1632 bis 1637 sechs Lokomotiven an die Sächsische Staatsbahn, die bereits zwei zentrale Sandkästen und

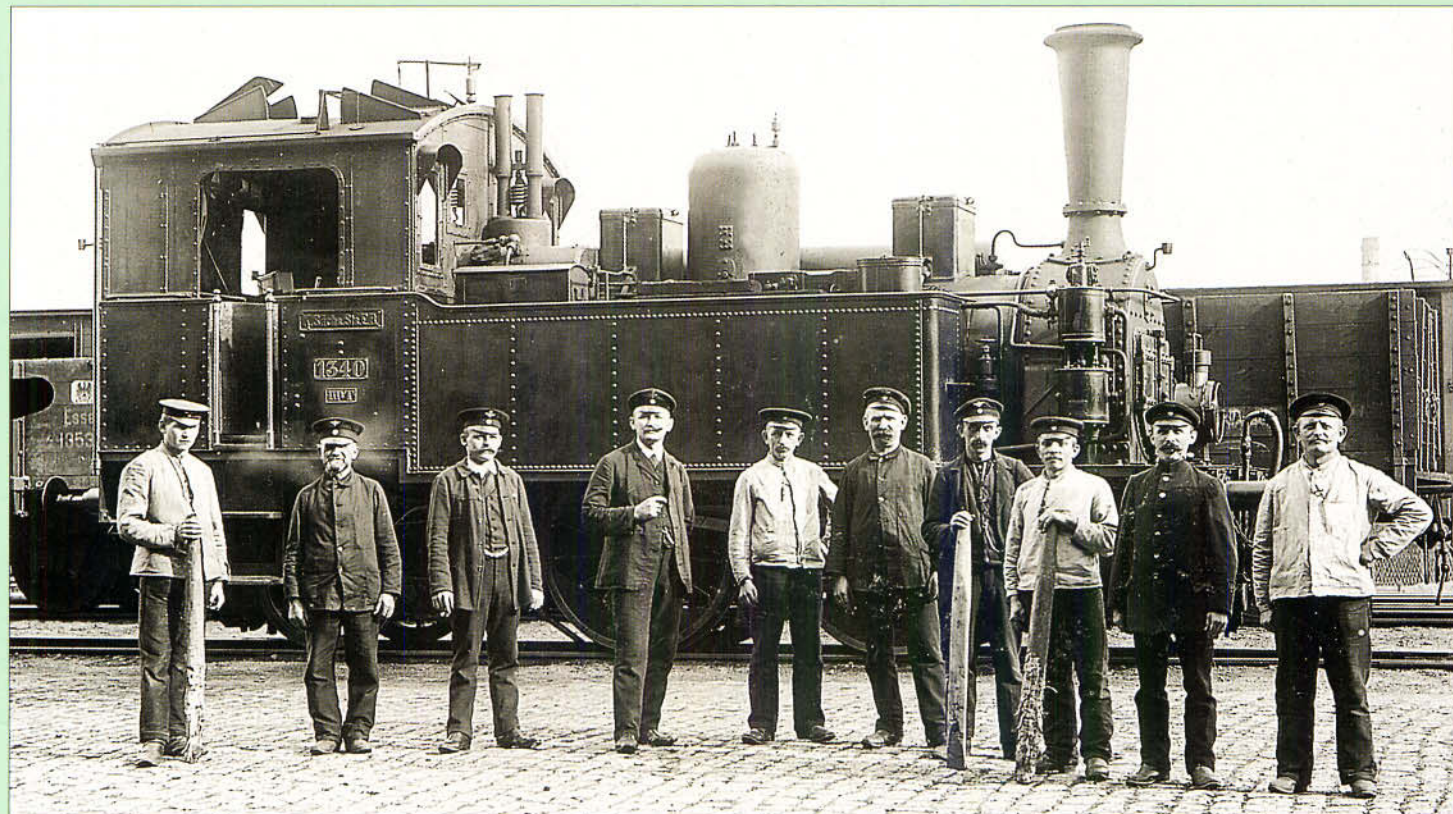
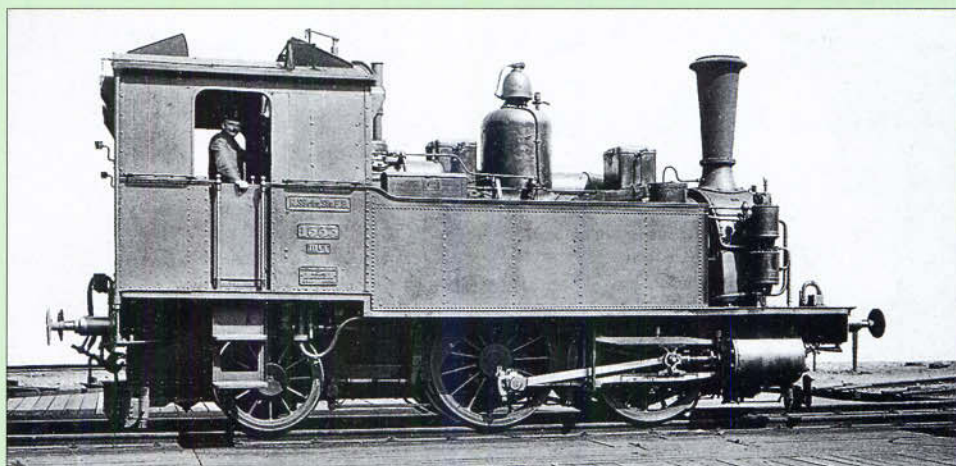


Bild 76: Bereits mit verkleinertem Türausschnitt wurde die drittletzte gelieferte III b T aus dem Jahre 1892 während einer Betriebspause mit Bahnpersonal fotografiert.

Bild 77: Einen noch kleineren Türausschnitt hat die Bahnnummer 1333, die ehemalige ZINNOBER, welche Hartmann 1891 lieferte.

Novotny-Lenkachse besaßen, bei denen jedoch der Ausschnitt über der Tür verkleinert worden war. Der Laufbandsatz hatte jetzt 1035 mm Laufkreisdurchmesser. Das Scherentriebwerk und die innenliegende Steuerung Bauart Allan (Umsteuerung mit Händel), die alle vorherigen Lieferungen besaßen, war auch bei diesen Lokomotiven zu finden.

Die letzte Lieferung Hartmanns an die Sächsische Staatsbahn stammt aus den Jahren 1891/92. Die Lokomotiven des Baujahres 1891 hatte noch Namen von PLATIN bis ALAUN bekommen, die des Baujahres 1892 Namen sächsischer Städte und Gemeinden. Insgesamt lieferte Hartmann in beiden Jahren nochmals 14 Lokomotiven an die Staatsbahn. Die Staats-



bahnlokomotiven und einige der ehemaligen Chemnitz-Aue-Adorfer Bahn sind später mit Druckluftbremse Bauart Westinghouse, einstufiger Luftpumpe rechts neben der Rauchkammer und Hauptluftbehälter auf dem linken Wasserkasten ausgestattet worden. An Vorräten konnten nahezu alle Lokomotiven 1,3 t Kohle und

3,6 m³ Wasser mitführen. Ihre zulässige Geschwindigkeit betrug 50 km/h. Die DRG hat Lokomotiven der Gattung III b T, sofern sie 1925 noch nicht ausgemustert waren, als Baureihe 98⁷² eingeordnet. Von den 42 in Dienst gestellten Lokomotiven kamen jedoch nur neun in den endgültigen Umzeichnungsplan.

Bild 78: Die Bahnnummer 1325 ist eine der wenigen III b T, die 1925 noch eine DRG-Nummer bekamen; ihre Ausmusterung erfolgte als 98 7222 erst 1934. **Abb. 76 und 78:** Slg. Grundmann

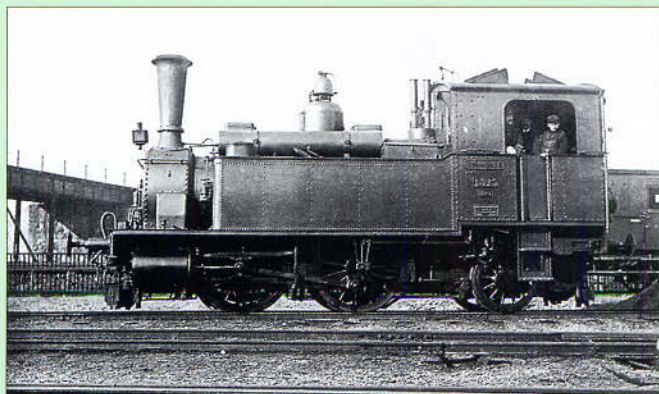


Bild 79: Als Werklok 1 des Raw Leipzig wurde die ehemalige Bahnnummer 1325 und spätere 98 7222 fotografiert. Die Aufnahme entstand im Jahr ihrer Ausmusterung 1934. **Abb. 75, 77 und 79:** Sammlung Weisbrod



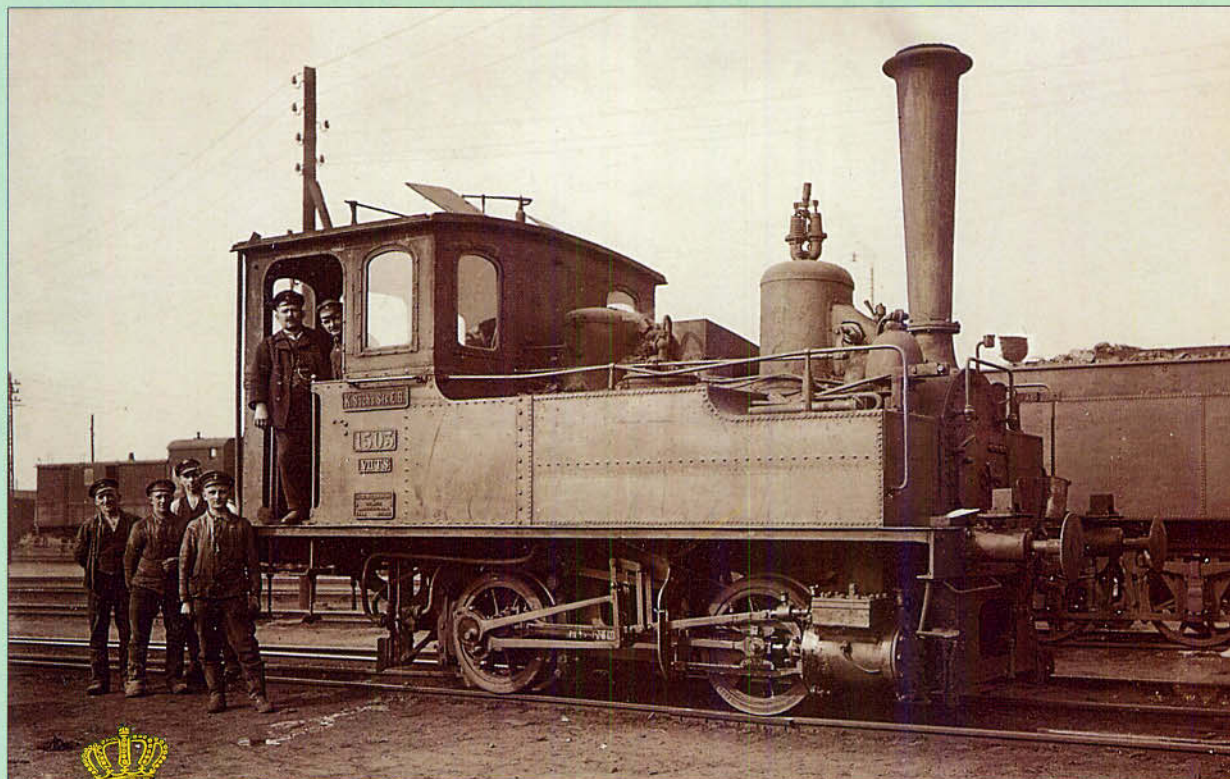


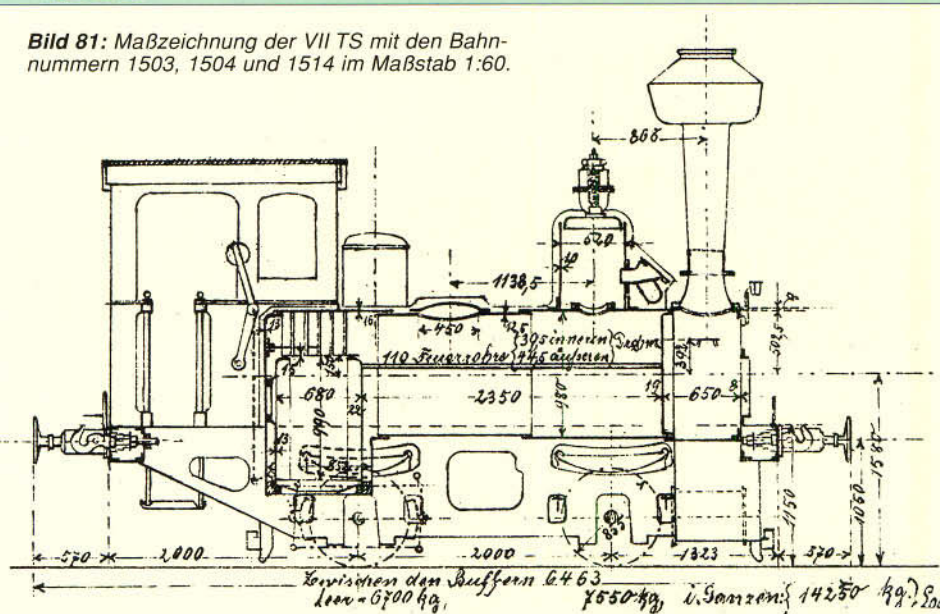
Bild 80: Mit der ab 1892 gültigen Bahnnummer 1503 ist die von Hartmann 1880 als erste VII TS (BERGGIESSHÜBEL) gelieferte Lokomotive abgebildet. Die Lieferung erfolgte ursprünglich an die Muldentalbahn, ihre Ausmusterung 1924.

Bild 82 (rechte Seite oben): Bereits als Verbundlokomotive VII TSV ist hier die Bahnnummer 1501 abgebildet, die vor ihrem Umbau als Gattung VII TS lief. Hartmann lieferte sie 1883 an die Sächsische Staatsbahn. **Abb. 80 und 82:** Sammlung Grundmann



Gattungen VII TS, VII TSV, XVI T

Bild 81: Maßzeichnung der VII TS mit den Bahnnummern 1503, 1504 und 1514 im Maßstab 1:60.



Gattung VII TS

Lokomotiven der Gattung VII TS und der daraus abgeleiteten Gattungen VII TSV und XVI T waren kleine, zweifach gekuppelte Naßdampfmaschinen, die ausschließlich für den Dienst auf Sekundärbahnen (dafür steht der Buchstabe S in der Gattungsbezeichnung) beschafft worden sind. Bis 1884 sind die Lokomotiven, die alle von Hartmann stammten, noch als Gattung H VII T (H = Hartmann) bezeichnet worden, dann unterschied man zwischen VII T und VII TS. Die Gattung VII TS zählte mit einer LÜP von unter 7000 mm zu den kleinsten regelspurigen Lokomotiven der Sächsischen Staatsbahn; ihr Kuppelraddurchmesser von deutlich unter 900 mm war geringer als der Laufraddurchmesser der meisten sächsischen Lokomotiven. Dem geringen Durchmesser der Zylinder von nur 260 mm ist es zu danken, daß sie

Gattung VII TS

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer bis 1892 ab 1892	Bemerkung
BERGGIESSHÜBEL	Hartmann	1880/1064	706 1503	+ 1924
ROTTWERNDORF	Hartmann	1880/1065	707 1504	+ vor 1916

Lieferung von Hartmann an die Altenburg-Zeitzer Bahn, ab 1896 Sächsische Staatsbahn

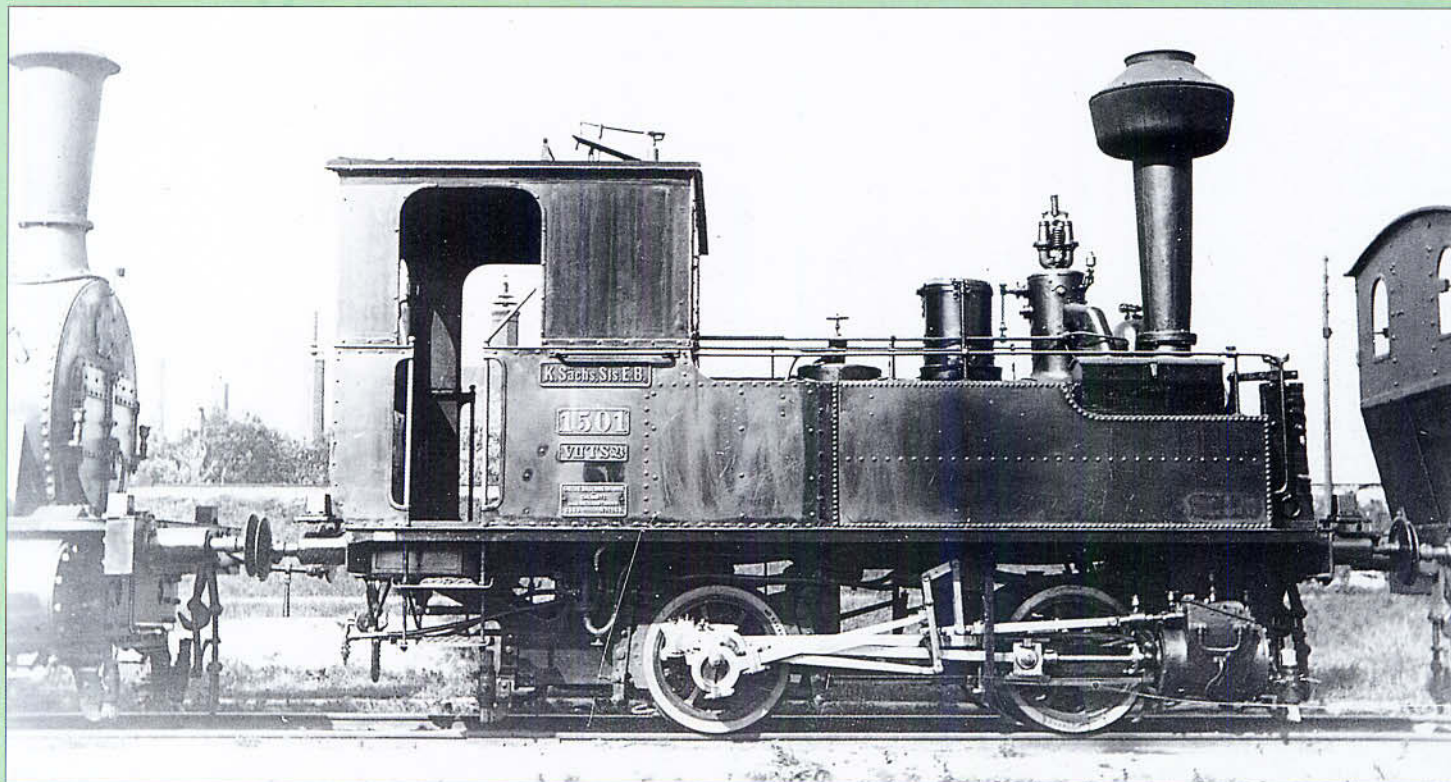
Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer ab 1896	Bemerkung
KRIEBITZSCH	Hartmann	1880/1075	1514	+ 1921

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer bis 1892 ab 1892	Bemerkung
JOHANNGEORGEN- STADT	Hartmann	1883/1262	713 1505	+ 1923
ERLA	Hartmann	1883/1263	714 1501 ¹⁾	+ 1923

Lieferung von Hartmann an die Altenburg-Zeitzer Bahn, ab 1896 Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer ab 1896	Bemerkung
MUMSDORF	Hartmann	1883/1264	1515	+ 1923



außen noch waagrecht angeschraubt werden konnten.

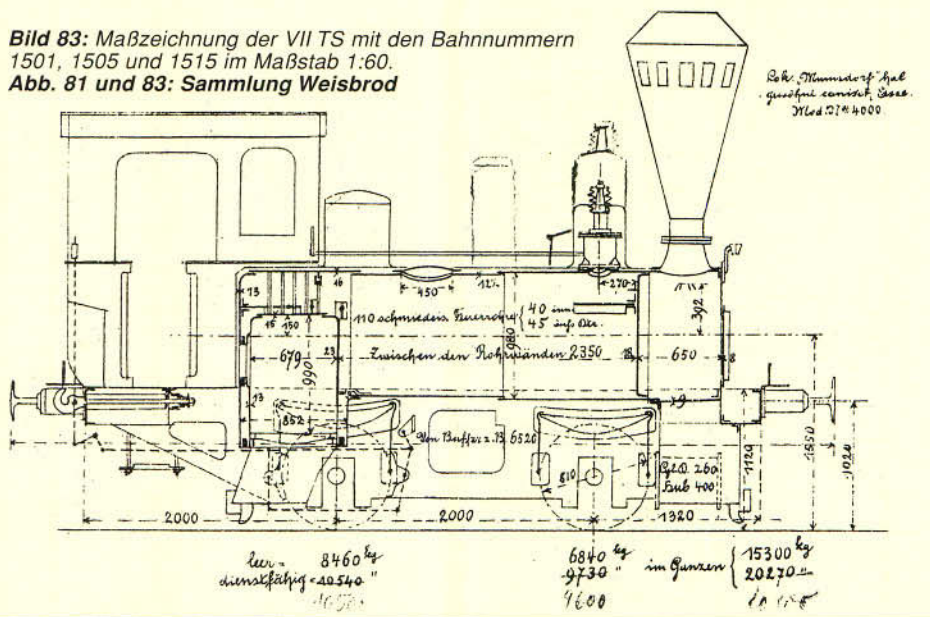
1880 lieferte Hartmann für die Strecke Pirna – Berggießhübel, die erste Sekundärbahn Sachsens, zwei Lokomotiven, die BERGGIESSHÜBEL und die ROTTWERNDORF. Eine Lokomotive gleicher Ausführung erhielt ebenfalls 1880 die Altenburg-Zeitzer Bahn mit dem Namen KRIEBITZSCH. Die Lokomotiven hatten einen glatt durchlaufenden Kessel mit einem zweischüssigen Langkessel, 0,58 m² Rostfläche, 110 Heizrohre mit 2350 mm Abstand zwischen den Rohrwänden und eine Gesamtheizfläche von 35,68 m². Der 1. Schuß trug den Dampfdom mit angesetzter Reglerbüchse und Ramsbottom-Sicherheitsventil auf dem Domscheitel. Der 2. Kesselschuß besaß im Scheitel ein Mannloch mit 450 mm Durchmesser. Die Lokomotiven hatten einen 16 mm dicken Blechrahmen, in dem die beiden Radsätze mit 2000 mm Achsstand fest gelagert und einzeln abgedefert waren (Vierpunktstützung). In den seitlichen Vorratsbehältern konnten 2,15 m³ Wasser und 1,1 t Kohle mitgeführt werden. Der Kessel wurde von zwei Injektoren der

Firma Schäffer u. Budenberg in Magdeburg-Buckau mit 40 l/min gespeist. Als Höchstgeschwindigkeit waren 30 km/h festgelegt, die Zugkraft war mit 2280 kg ange-

geben. Die Staatsbahnlokomotiven erhielten die Bahnnummern 706 und 707, ab 1892 1503 und 1504, die 1896 von der Staatsbahn übernommene Maschine der

Bild 83: Maßzeichnung der VII TS mit den Bahnnummern 1501, 1505 und 1515 im Maßstab 1:60.

Abb. 81 und 83: Sammlung Weisbrod



Gattung VII TS

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer			Bemerkung
			bis 1892	ab 1892	1920	
SCHÖNBERG ²⁾	Hartmann	1887/1518	762	1502 ¹⁾	1496 A	+ 1923
SCHLEIZ ²⁾	Hartmann	1887/1519	763	1506	1496 B	+ 1923
ELSTRA ²⁾	Hartmann	1890/1651	808	1507	1499 A ³⁾	+ 1922
KÖNIGS- WARTHA	Hartmann	1890/1652	809	1508	98 7011 ⁴⁾	+ ?
GROSSPOST- WITZ	Hartmann	1890/1653	810	1509	—	+ vor 1916
CUNEWALDE ²⁾	Hartmann	1890/1654	811	1510	1500 A	+ 1922
HALBENDORF ²⁾	Hartmann	1890/1655	812	1511	1500 B	+ 1922
KÖBLITZ	Hartmann	1890/1656	813	1512	—	+ 1923 ⁵⁾
WEIGSDORF ²⁾	Hartmann	1890/1657	814	1513	1499 B ³⁾	+ 1922

¹⁾ 1889 in B n2v der Gattung VII TSV umgebaut

²⁾ je zwei Maschinen wurden zur Gattung XVI T/XVI TV gekuppelt: 1502/1506 wurden zu 1496 A/B, 1507/1513 zu 1499 A/B, 1510/1511 zu 1500 A/B

³⁾ Doppellok 1499 A/B 1918 wieder getrennt

⁴⁾ ab 1925 Betriebsnummer 98 7011

⁵⁾ ab 1923 WL in Chemnitz-Hilbersdorf; nach 1945 Betriebsnummer 98 1512, später 98 7085

Altenburg-Zeitzer Bahn bekam die Bahnnummer 1514.

1883 lieferte Hartmann weitere drei Lokomotiven der Gattung VII TS, zwei an die Staatsbahn, eine wieder an die Altenburg-Zeitzer Bahn. Die Staatsbahnmaschinen waren für die Strecke Schwarzenberg – Johannegeorgenstadt bestimmt und erhielten die Namen ERLA und JOHANNGEORGENSTADT, zunächst die Bahnnummern 714 und 715, ab 1892 die Nummern 1501 und 1505. Die Lok der Altenburg-Zeitzer Bahn trug bis 1896 den Namen MUMSDORF, dann, nach Übernahme durch die Staatsbahn, nur noch die Bahnnummer 1515. Diese Lokomotiven entsprachen in

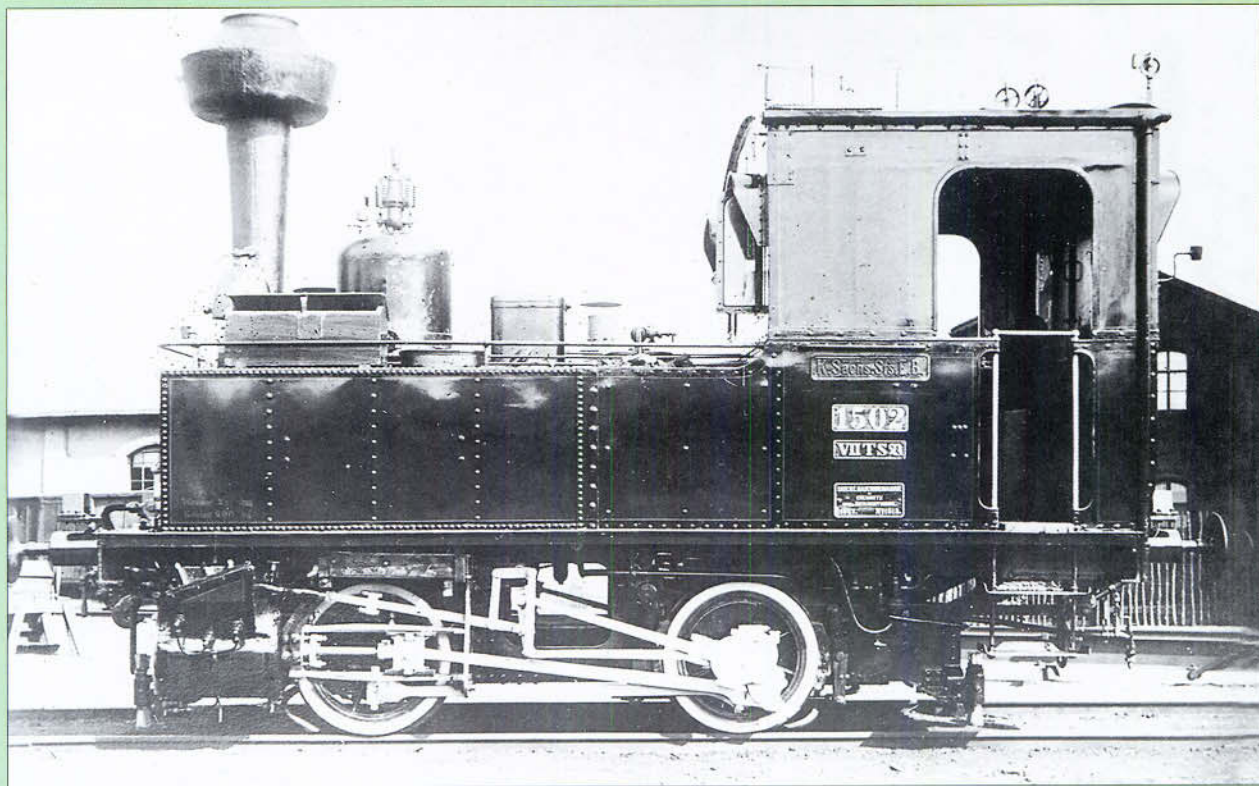


Bild 84: Hinter der VII TSV mit der Bahnnummer 1502 verbirgt sich die ehemalige VII TS SCHÖNBERG, wie sie vor ihrem Umbau zur Verbundlokomotive hieß.

Bild 87: Ab 1890 kamen noch einmal sieben VII T an die Sächsische Staatsbahn. Die Hartmann-Maschine mit dem ehemaligen Namen KÖNIGSWARTHA erhielt neben ihren beiden Bahnnummern 809 und 1508 1925 noch die DRG-Nummer 98 7011 und wurde kurz danach ausgemustert.

den Hauptabmessungen der Lieferung von 1880, hatten mit 810 mm Laufkreisdurchmesser gegenüber diesen mit 855 mm Durchmesser noch kleinere Räder. Gelie-

fert wurden die Lokomotiven der Baujahre 1880 und 1883 mit Kegelesse und Funkenfänger, die für die kleinen Maschinen viel zu wuchtig wirkten.

1887 und 1890 lieferte Hartmann weitere neun Lokomotiven der Gattung VII TS an die Staatsbahn, die zunächst die Bahnnummern 762 und 763 sowie (Lieferung ab 1890) 808 bis 814 erhielten, 1892 in 1502 und 1506 sowie in 1507 bis 1513 umgezeichnet wurden. Die Namen der Lokomotiven (s. Tabelle) weisen auf ihre Einsatzgebiete hin. Die Lieferungen von 1887 und 1890 sind in den Hauptabmessungen identisch, durch einige Verstärkungen im Bereich des Rahmens und der Zugeinrichtungen besaßen die Lokomotiven mit den Bahnnummern 1507 bis 1513 eine Dienstmasse von 22,4 t gegenüber 20,7 t bei den Bahnnummern 1502 und 1506. Von den 15 Lokomotiven der Gattung VII TS ist lediglich die Bahnnummer 1508 im Jahre 1925 noch in 98 7011 umgezeichnet worden.

Gattung VII TSV

1881 hatte Schichau eine kleine, zweifach gekuppelte Tenderlokomotive mit Zweizylinder-Verbundtriebwerk an die Ostbahn

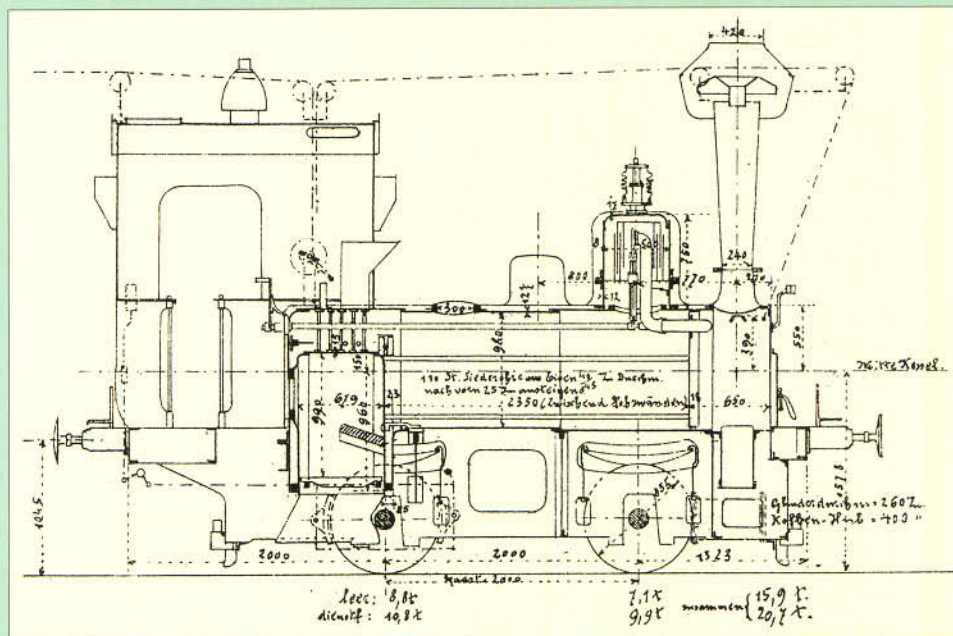
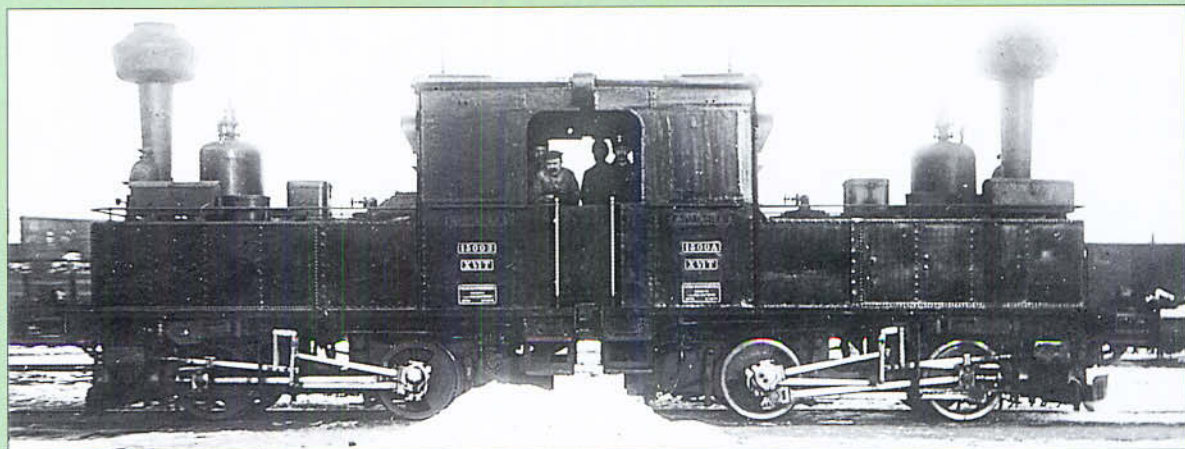
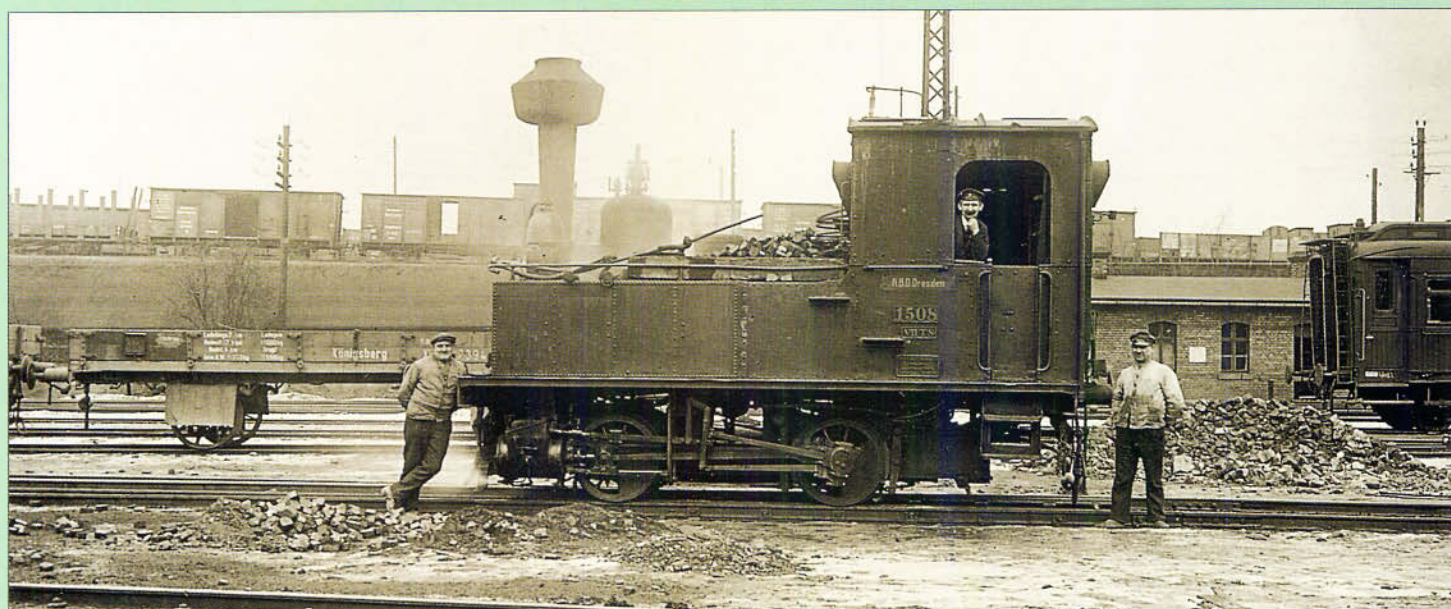


Bild 85: Maßzeichnung der VII TS mit den Bahnnummern 1502 und 1506 im Maßstab 1:60.

Bild 86: Aus den VII TS mit den Bahnnummern 1507 und 1513 entstand die Doppellokomotive der Gattung XVI T mit der Bahnnummer 1499 A/B. In den endgültigen Umzeichnungsplan von 1925 sind diese Doppellokomotiven nicht mehr gelangt. Abb.: Sammlung Grundmann





der Preußischen Staatsbahn geliefert. 1889 erprobte auch die Sächsische Staatsbahn das Verbundverfahren an zwei Tenderlokomotiven und baute die VII TS Nr. 714 ERLA und die Nr. 762 SCHÖNBERG zu Verbundlokomotiven um. Der rechte Zylinder blieb im Durchmesser unverändert und wurde HD-Zylinder, der linke wurde von 400 mm auf 415 mm aufgebohrt und fungierte als ND-Zylinder. Außer der bereits vorhandenen Wurfhebelbremse erhielten die beiden Lokomotiven Einrichtung zum Bremsen mit Gegendampf. Beide Lokomotiven sind 1923 ausgemustert worden.

Gattung XVI T

Zur Erhöhung der Zugkraft stellte die Sächsische Staatsbahn sowohl bei regelspurigen als auch bei schmalspurigen Lokomotiven Doppellokomotiven zusammen. Das geschah durch Entfernen der Führer-

hausrückwand, des hinteren Teils vom Führerhaus und der Stoßeinrichtung. Die beiden Lokomotiven hat man mit den nun hinten offenen Führerhäusern aneinander gekuppelt, die Enden der Führerhausdächer elastisch verbunden und gegen den Führerstand abgedichtet. So entstanden um 1915 aus den Lokomotiven mit den Bahnnummern 1502/1506, 1507/1513 und

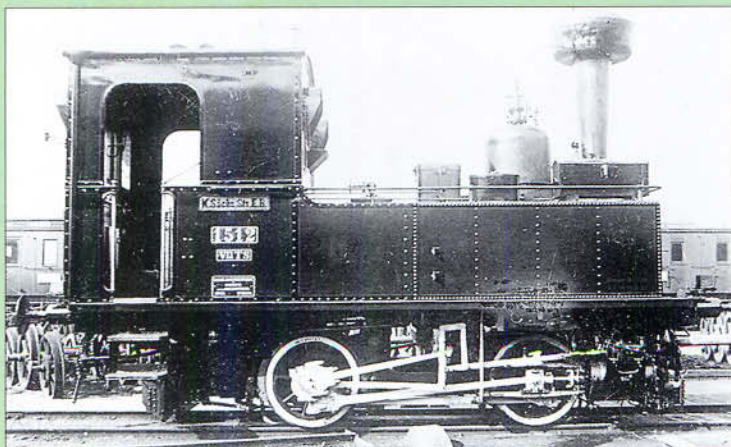
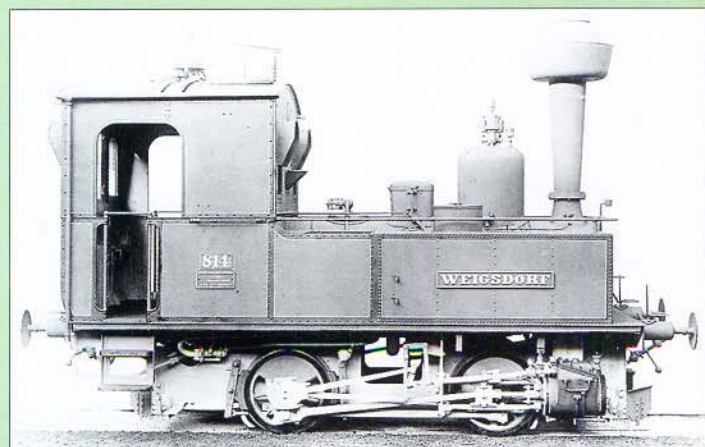
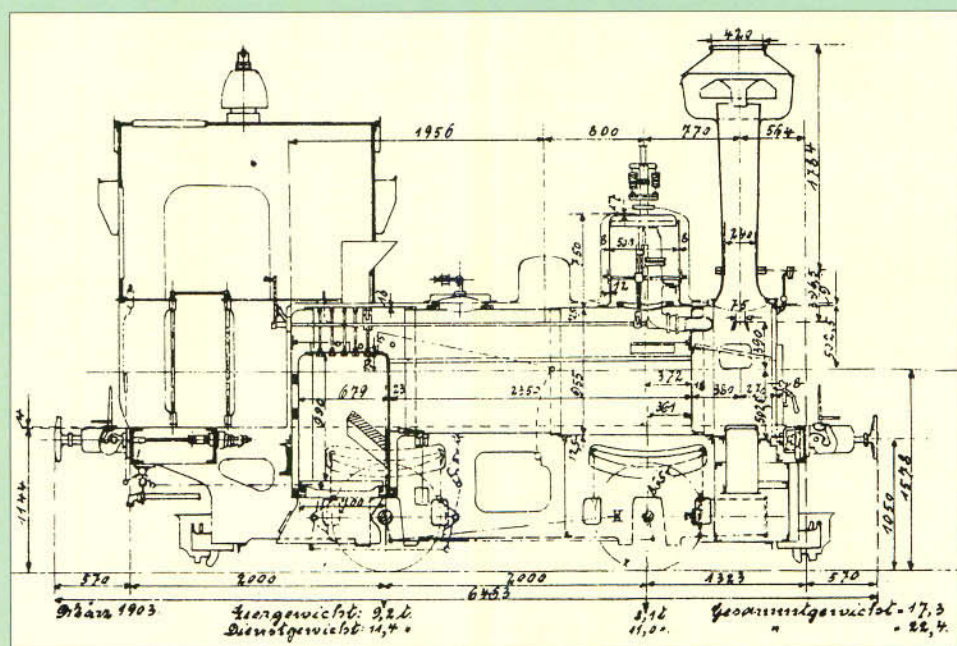
1510/1511 Doppellokomotiven mit den Bahnnummern 1496 A/B, 1499 A/B und 1500 A/B, nun als Gattung XVI T bezeichnet. Weil in die Kombination 1496 A/B eine Verbundlokomotive einbezogen war, erhielt sie die Gattungsbezeichnung XVI TV. In den endgültigen Umzeichnungsplan von 1925 sind diese Doppellokomotiven nicht mehr gelangt.

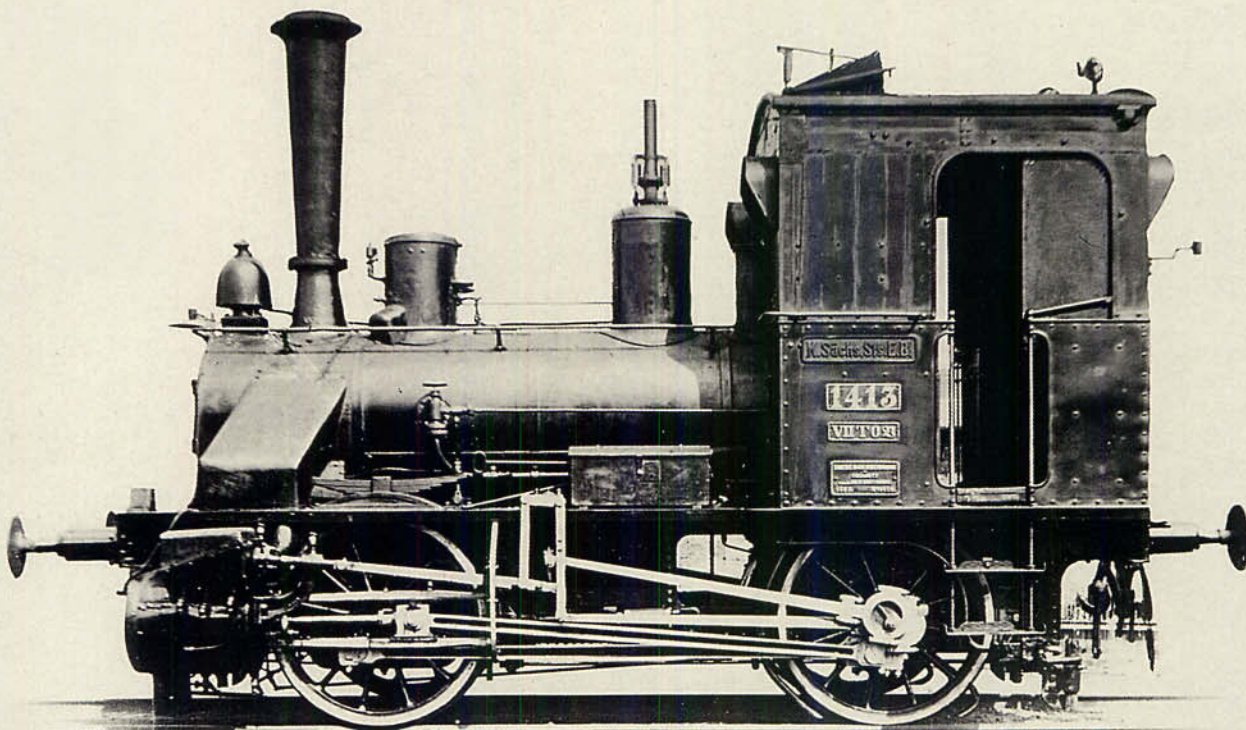
Bild 88: Maßzeichnung der VII TS mit den Bahnnummern 1507 bis 1513 des Baujahrs 1890 im Maßstab 1:60.

Bild 90 (unten rechts): Die abgebildete Bahnnummer 1512 war von 1923 bis 1963 Werklok in Chemnitz-Hilbersdorf.

Bild 89: Die WEICHSDORF, Bahnnummer 814, wurde später zur Bahnnummer 1513 und war die letzte von Hartmann gelieferte VII TS.

Abb. 84, 85 und 87 bis 90: Slg. Weisbrod





Gattungen VII TO, VII TOV, XVI TV

Diese drei Gattungen umfassen nur insgesamt vier Lokomotiven, von denen eine Gattung durch Umbau aus der anderen entstand. Die Gattung VII T bezeichnet

zweifach gekuppelte Tenderlokomotiven, das O steht für Omnibus. Das Wort kommt aus dem Lateinischen und heißt übersetzt: für alle. In Frankreich bezeichnete man bereits im 17. Jahrhundert mit diesem Wort von Pferden gezogene, gedeckte Wagen,

meist mit Längsbänken, für den Personentransport. Unter Omnibus-Lokomotiven versteht man kleine wendige Tenderlokomotiven mit gutem Beschleunigungsvermögen für die Beförderung eines leichten Wagenzuges im Vorortverkehr, die das

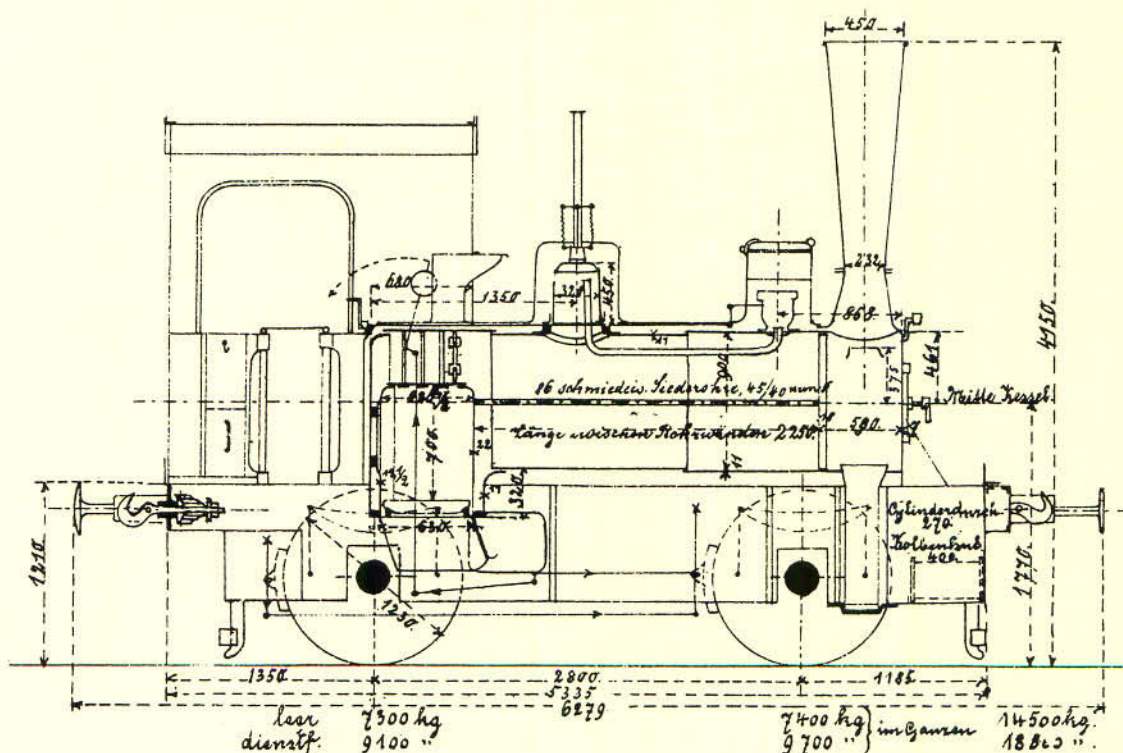


Bild 91 (oben): Das Foto zeigt die nach ihrem Umbau zur Verbundlokomotive VII TOV gewordene Bahnnummer 1413. Die von Hartmann 1885 als MÜLSEN gebaute VII T wurde 1923 ausgemustert.

Bild 94 (rechte Seite Mitte): Die zweite VII TO des Baujahrs 1885 war die Bahnnummer 1414, die ebenfalls später zur VII TOV wurde. Die Maschine hat die Einrichtung der Heberlein-Bremse. **Abb.: Sig. Grundmann**

Bild 92: Maßzeichnung der VII TO mit den Bahnnummern 1413 und 1414 im Maßstab 1:50.

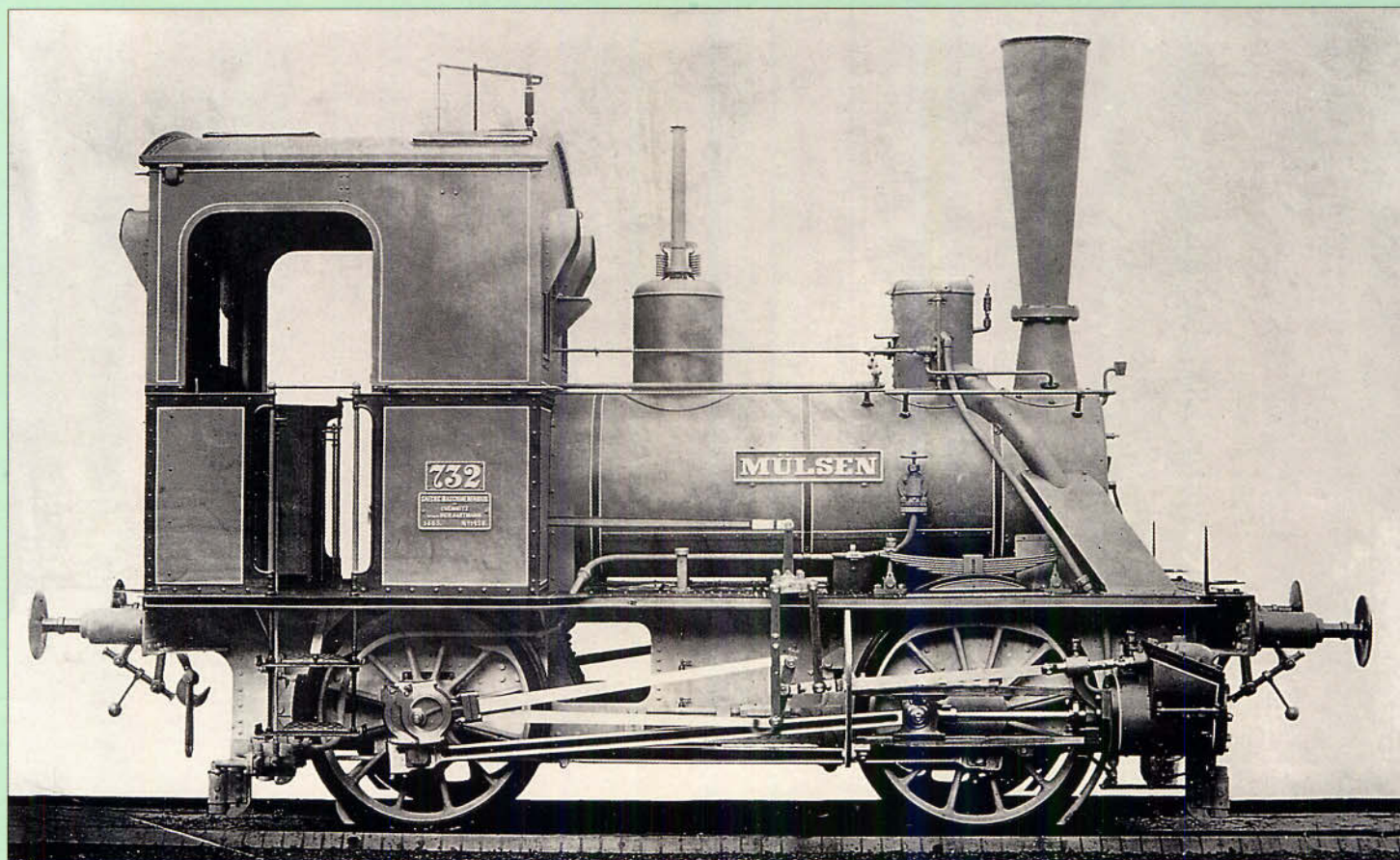
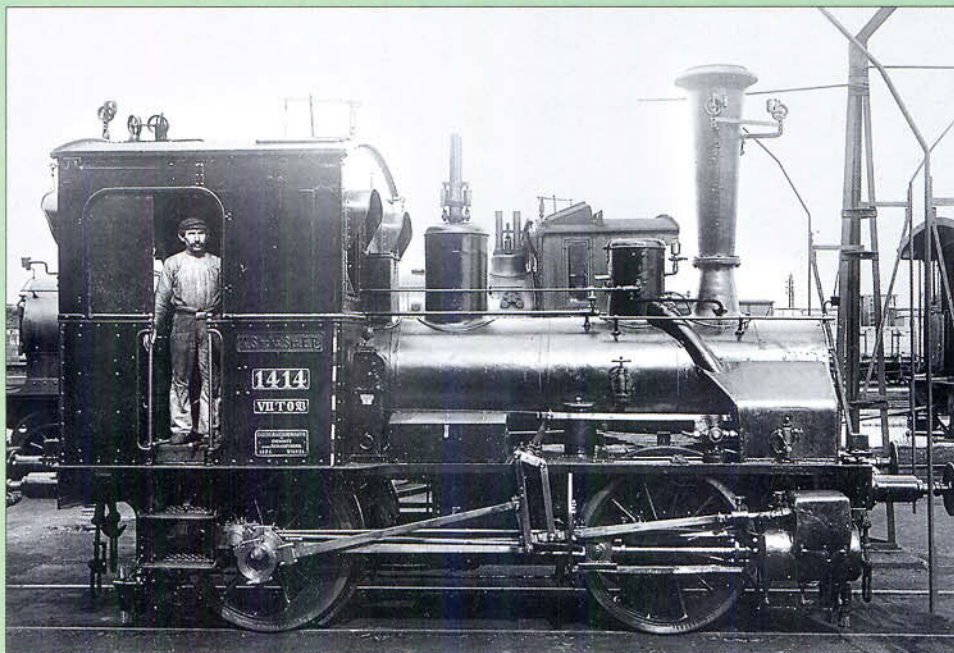


Bild 93: Die bereits im Bild 91 gezeigte MÜLSEN präsentiert sich hier mit ihrer ursprünglichen Beschriftung und der alten Bahnnummer 732. **Abb. 91 bis 93: Sammlung Weisbrod**

geringere Fahrgastaufkommen außerhalb der Spitzenzeiten bewältigten. Hartmann lieferte 1885 mit der MÜLSEN und der THURM zwei dieser Maschinen an die Sächsische Staatsbahn, denen 1887 mit der LICHTENTANNE und der CULTEN zwei weitere folgten. Diese vier weitgehend baugleichen Lokomotiven hatten kleine Crampton-Kessel mit einer Gesamtheizfläche von nur 26,51 m², die mit 12 bar Druck betrieben wurden. Der Kesselnennendurchmesser betrug 1000 mm, die Rohrlänge 2250 mm. Der zweischüssige Langkessel trug vorn den Reglerdom, von dem die Einströmröhre außen zu den Zylindern führten und dessen oberer Teil als Sandkasten ausgebildet war. Ein Dampfdom mit flachgewölbter Decke und Ramsbottom-Sicherheitsventil saß auf dem 2. Kesselschuß. Die beiden waagerecht angebrachten Außenzylinder mit 270 mm Durchmesser und 400 mm Kolbenhub trieben den 2. Radsatz an. Mit 1230 mm Laufkreis-



durchmesser waren die Räder deutlich größer als bei den Lokomotiven der Gattung VII T, erlaubten eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h, womit man auch auf

Hauptbahnen gut voran kam. Mit einer Radsatzfahrmasse von 9,7 t (9,9 t für die Bahnnummern 1415 und 1416) waren die Lokomotiven auf Haupt- und Nebenbahnen frei-

Gattung VII TO

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer bis 1892	Bahnnummer ab 1892	Bahnnummer 1920	Bemerkung
MÜLSEN	Hartmann	1885/1420	732	1413	1492 A	+ 1923
THURM	Hartmann	1885/1421	733	1414	1492 B	+ 1923

Lokomotiven 1891 in B n2v umgebaut (Gattung VII TOV). 1920 zur Doppel-lokomotive (Gattung XVI TV) gekuppelt.

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer bis 1892	Bahnnummer ab 1892	Bemerkung
LICHTENTANNE	Hartmann	1887/1493	752	1415	+ 1917
CULTEN	Hartmann	1887/1494	753	1416	+ 1917

Lokomotive CULTEN 1890, Lokomotive LICHTENTANNE 1891 in B n2v umgebaut (Gattung VII TOV)

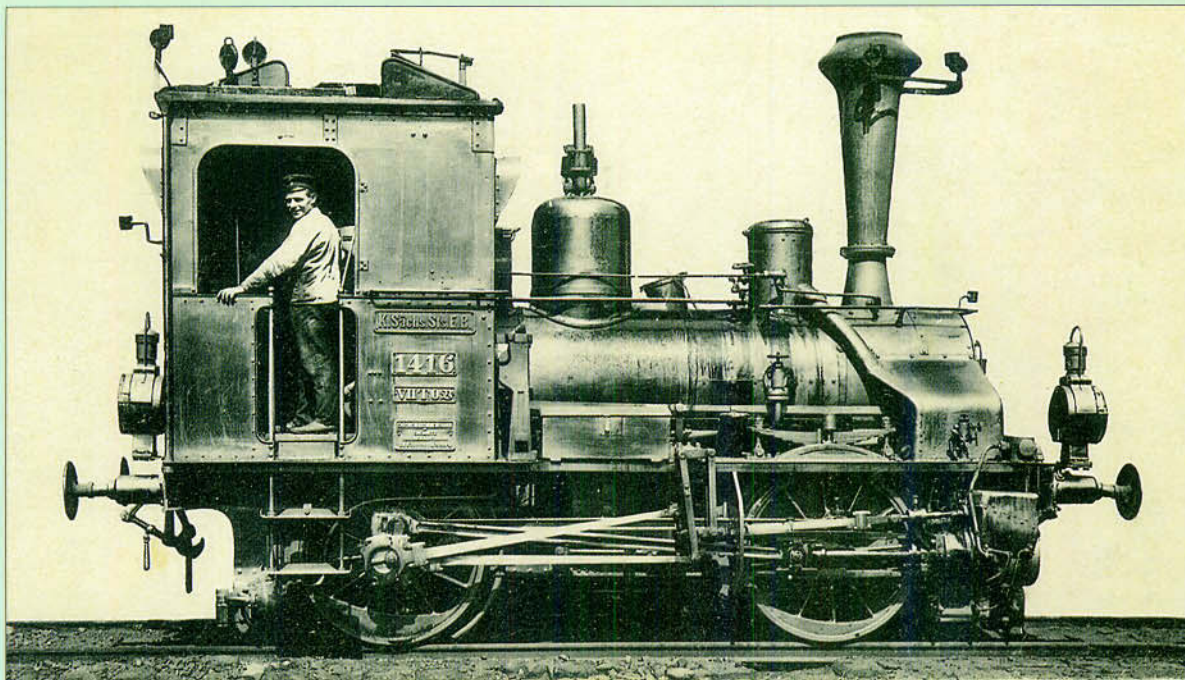
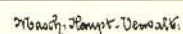


Bild 95: 1890 wurde die VII T CULTEN, die spätere Bahnnummer 1416, in eine Verbundlokomotive umgebaut und erhielt die Bezeichnung VII TOV.



Omni-bus - Tenderlocomotive No 16.

mit 2 gekuppelten Achsen geliefert 1887 von der sächs. Masch. Fabr.

Leaf: №: ~~752, 753~~ 7415, 7416.

Flr: No. 1493, 1494.

Cylinder Querschnitt: 27.0%

Kolbenkurb	400
------------	-----

Rostfläche - - - - - 0,44 cm

Reizfläche der Feuerbrücke - - - - - 2, 19.

Rošire - - - - - 2,4, 32

Gesamtwärzfläche - - - - - 20,51

Dampfdruck 10 kg auf 1 qm.

Zugkraft - - - - - 1420 kg

Größte zulässige Geschwindigkeit in d. Stunde 45 km.

Systemenraum ----- 2,20 cbm

Kohlenraum 0,85 "

Lichte Worte d. Dampfeingangsrolle in d. Rauchk. 552

im Kessel - - - - 80 "

• • • Ausgangsrohr am Cylinder 85.

Beständiger Querschnitt des Ausblasrohres 20044

2 St. nicht singende Injectoren

System Friedmann.

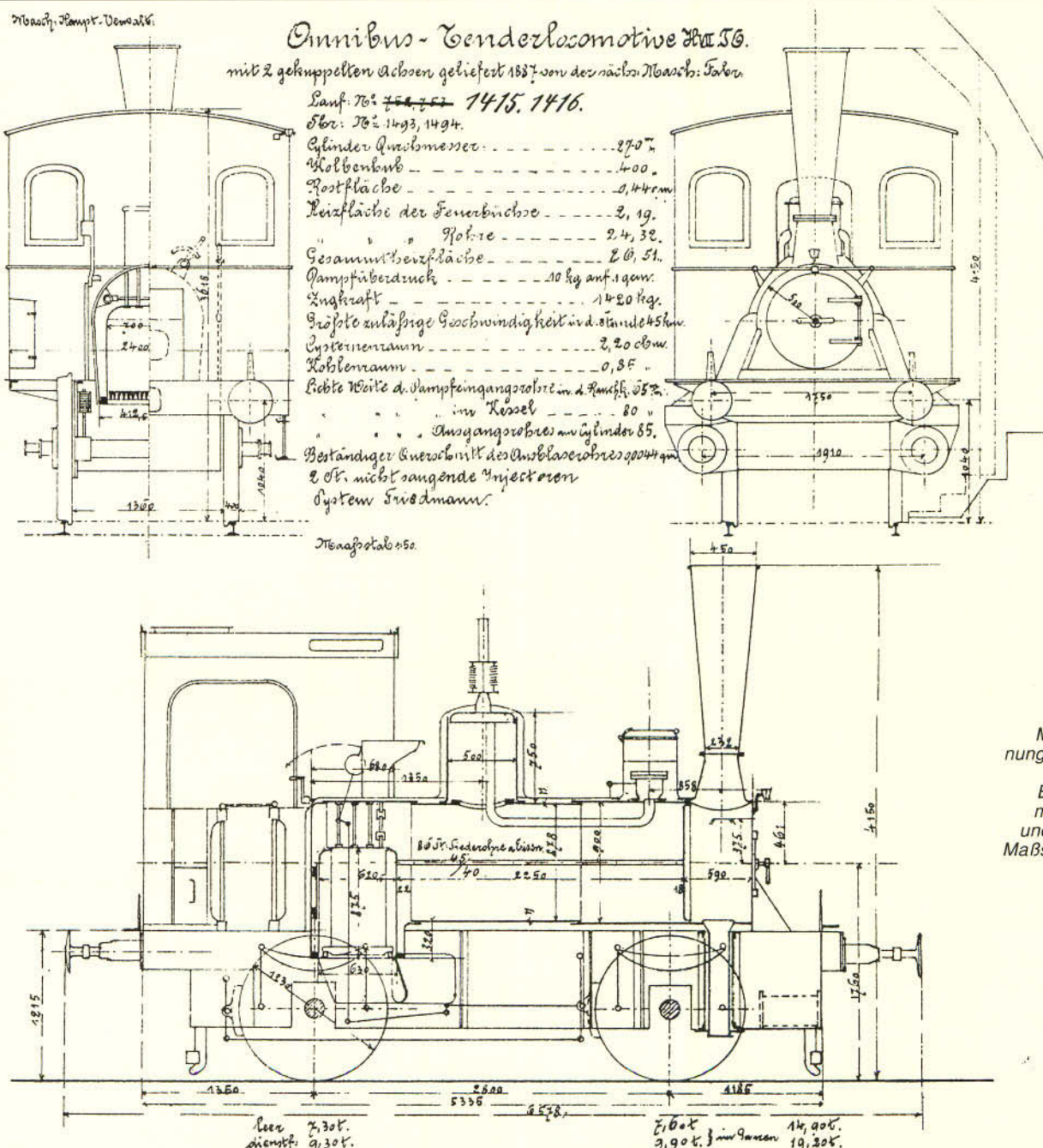
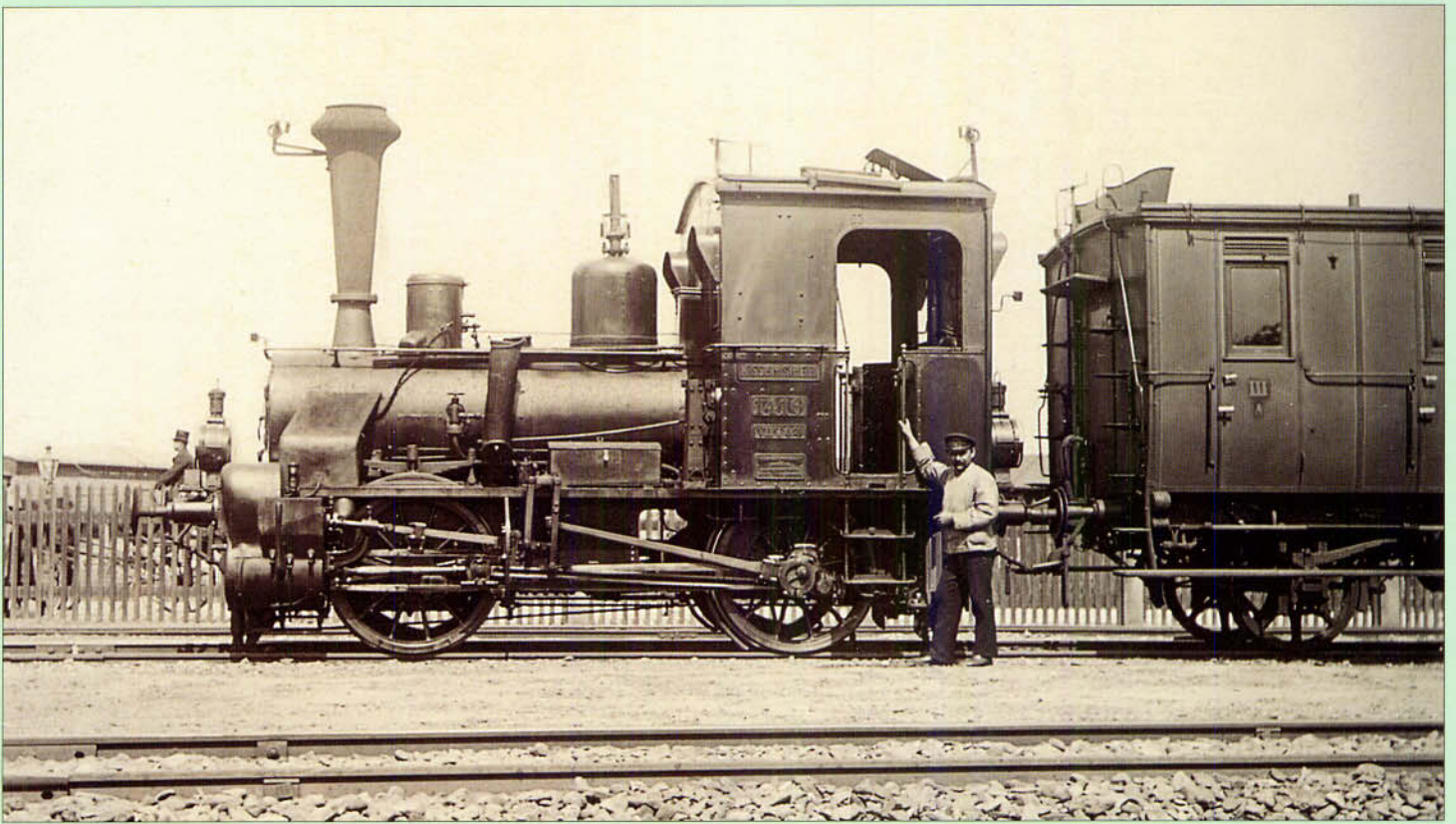


Bild 96:
Maßzeich-
nung der VII T
mit den
Bahnnum-
mern 1415
und 1416 im
Maßstab 1:50.



zünftig einsetzbar. Die Zugkraft war freilich bescheiden. Sie lag bei den Maschinen des Baujahres 1885 bei 1705 kg, bei den etwas schwereren des Baujahres 1887 bei nur 1420 kg.

Die beiden Radsätze mit 2800 mm Achsstand waren fest im Blechrahmen aus 9 mm dicken Wangen gelagert, der durch Rahmenwasserkästen versteift war, in denen 2,2 m³ Wasser mitgeführt werden konnten. Der Kohlevorrat von 0,7 t war im Führerhaus untergebracht. Die Kesselspeisung erfolgte durch zwei nichtsaugende Friedmann-Injektoren mit 40 l/min Förderleistung.

1890 hat man die Lok CULTEN, 1891 die drei anderen Lokomotiven zu Verbundlokomotiven umgebaut. Der rechte Zylinder wurde bei gleichem Durchmesser HD-Zylinder, der linke, auf 415 (Baujahr 1885) bzw. 406 mm (Baujahr 1887) aufgebohrt

zum ND-Zylinder. Weil der Dampf des HD-Zylinders den ND-Zylinder über den Verbindner erreichte, konnte das linke Einströmröhr entfallen. Die neue Gattungsbezeichnung für die Verbundlokomotiven lautete ab 1896 VII TOV. Im Zuge des Umbaus – wann ist heute kaum noch feststellbar – ist die nur 590 mm lange Rauchkammer bis zur Pufferbohle verlängert worden.

1920 hat man die Lokomotiven mit den Bahnnummern 1413 und 1414, die ehemaligen MÜLSEN und THURM, zu einer Doppellokomotive gekuppelt, wobei man die Führerhausrückwände und die Stoßeinrichtung entfernte und die Maschinen mit den Führerhäusern aneinander kuppelte. Diese Kombination erhielt die Gattungsbezeichnung XVI TV und die Bahnnummer 1492 A/B. Bei diesem Umbau bekamen die Lokomotiven auch kurze seitliche Vorratsbehälter, die später noch etwas verlängert

wurden, eine Westinghouse-Druckluftbremse mit einstufiger Luftpumpe und Luftbehälter auf dem linken bzw. rechten Laufblech. Ein Dampfbläutewerk Bauart Latowski auf dem Rauchkammerscheitel vor dem Führerhaus war bei allen vier Lokomotiven eine spätere Zugabe.

Der Bau der Doppellokomotiven der Gattungen XVI T und XVI TV zur Zugkrafterhöhung war zu diesem Zeitpunkt sicherlich schon eine Fehlinvestition, weil bereits wesentlich leistungsfähigere Maschinen für die Zugförderungsaufgaben zur Verfügung standen. Wie Fotos belegen, waren für die Bedienung der Doppellokomotiven vier Mann Personal erforderlich, ein auch zur damaligen Zeit unverhältnismäßig hoher Aufwand. Die Doppellokomotive ist 1923 ausgemustert worden, von den Lokomotiven LICHTENTANNE und CULTEN trennte man sich bereits 1917.

Bild 98: Durch das Kuppeln von zwei Lokomotiven der Gattung VII TOV entstand die Gattung XVI TV. (Zeichnung im Maßstab 1:87.)
Abb.: Töpelmann, Sig. Weisbrod

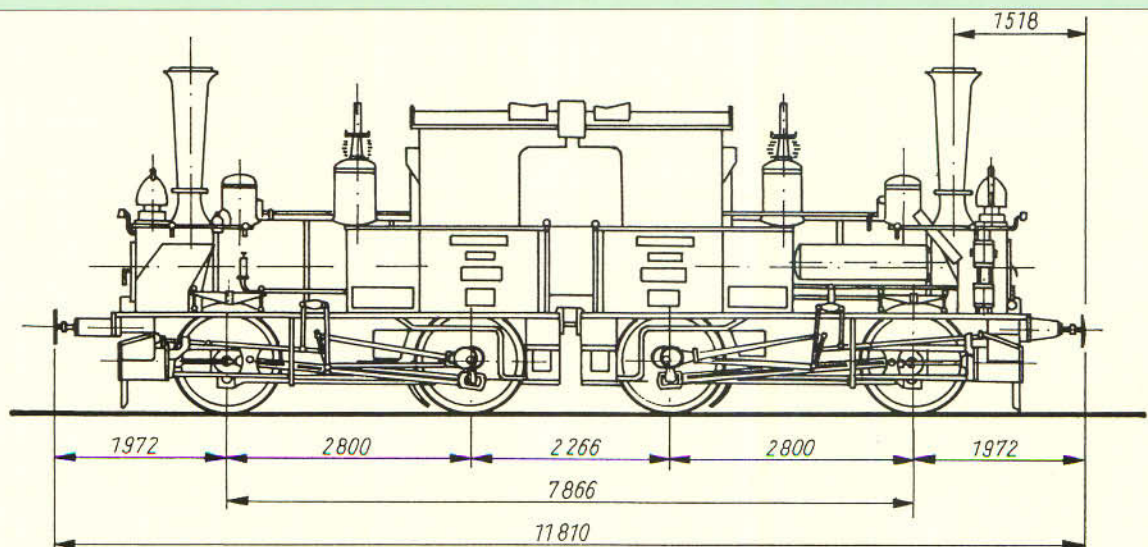




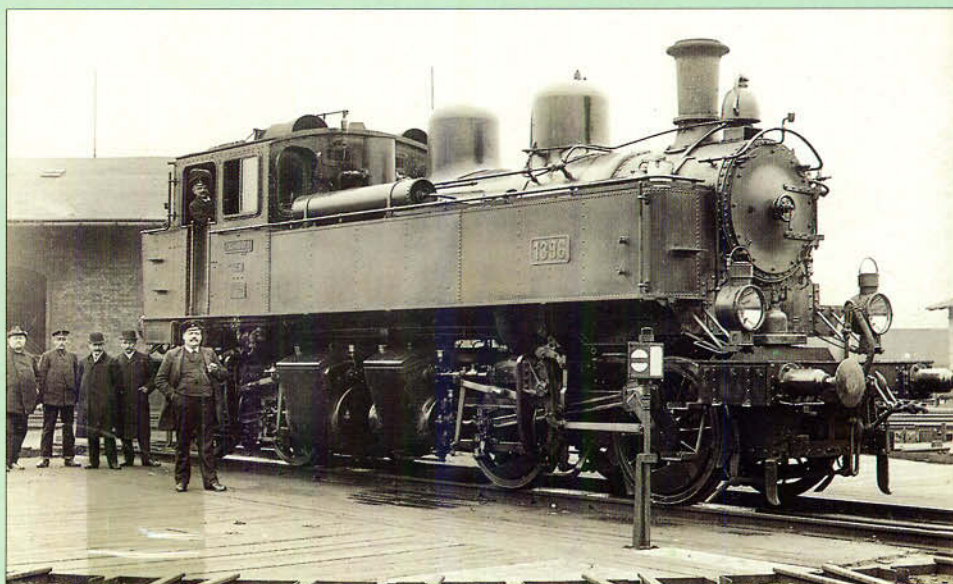
Abb. 100 und 102:
Slg. Grundmann

seitliche Gleitstücke mit den beiden Triebdrehgestellen verbunden war. Die Zylindergruppen waren in Fahrzeugmitte einander gegenüberliegend angeordnet, so daß jeweils eine Triebwerksgruppe vorwärts, die andere rückwärts arbeitete. Bei den beiden Maschinen des Baujahres 1890 waren die HD-Zylinder am hinteren, die ND-Zylinder am vorderen Drehgestell befestigt. Die HD-Zylinder hatten 300 mm Durchmesser, die ND-Zylinder 460 mm; der Kolbenhub betrug 533 mm. Angetrieben wurde der jeweils äußere Radsatz. Die Räder hatten 1100 mm Durchmesser und einen Achsstand von 1750 mm. Die unterhalb der Achslager angeordneten Federn waren durch Ausgleichhebel verbunden. Die Zugkraft der beiden Maschinen war mit 5490 kg angegeben, die zulässige Geschwindigkeit betrug 45 km/h.

Die 1907/08 für den allgemeinen Verkehr eröffnete Windbergbahn von Freital nach Possendorf war auf Dauer nicht von den Lokomotiven der Gattung VII T zu bedienen, brauchte man mit der MOZART und der FR. LIST doch schon deren zwei, um den Eröffnungszug durch die Radien von teilweise nur 85 m und die erheblichen Steigungen des „Sächsischen Semmerings“ zu befördern. So beschaffte die Sächsische Staatsbahn ab 1910 weitere Lokomotiven der Gattung I T V in überarbeiteter Ausführung.

Der nun zweischüssige Langkessel trug auf jedem Schuß einen Dom, der vordere enthielt den Ventilregler. Von diesem führte das Einstörmrohr durch die Rauchkammer zum Kugelgelenk und unterhalb des Kessels weiter zu den HD-Zylindern, die jetzt am vorderen Drehgestell montiert waren. Bei ebenfalls 3700 mm Rohrwandabstand hatte der Kessel mit 99,28 m² eine größere Heizfläche als der der Lokomotiven aus dem Jahre 1890, resultierend aus einer größeren Zahl von Heizrohren und einer größeren Feuerbüchse. Der Kessel wurde mit 13 bar Dampfdruck betrieben. Über einen gelenkigen Verbinder gelangte der Dampf aus den HD-Zylindern zu den ND-Zylindern am hinteren Drehgestell. Die HD-Zylinder hatten 360 mm, die ND-Zylinder 570 mm Durchmesser bei gleichem Kolbenhub von 630 mm. Für die Ausströmung, die den langen Weg von den ND-Zylindern bis zur Rauchkammer nehmen mußte, waren ebenfalls flexible Leitungen erforderlich.

Die Räder mit 1240 mm Laufkreisdurchmesser waren ebenfalls größer als bei der Ausführung von 1890. Der Hauptrahmen hatte eine Blechdicke von 13 mm, die Drehgestellrahmen eine von 22 mm. Angetrieben wurde der äußere Radsatz jedes Drehgestells, dessen Räder auch aus dezentralen Sandkästen beidseitig gesandet wurden. Als Bremse dienten die Wurfhebelbremse und die Druckluftbremse Bauart Westinghouse, die die Räder im vorderen Drehgestell einseitig von vorn, die des hinteren Drehgestells einseitig von hinten bremste. Die Luftpumpe saß links vor dem Wasserkasten neben der Rauchkammer,

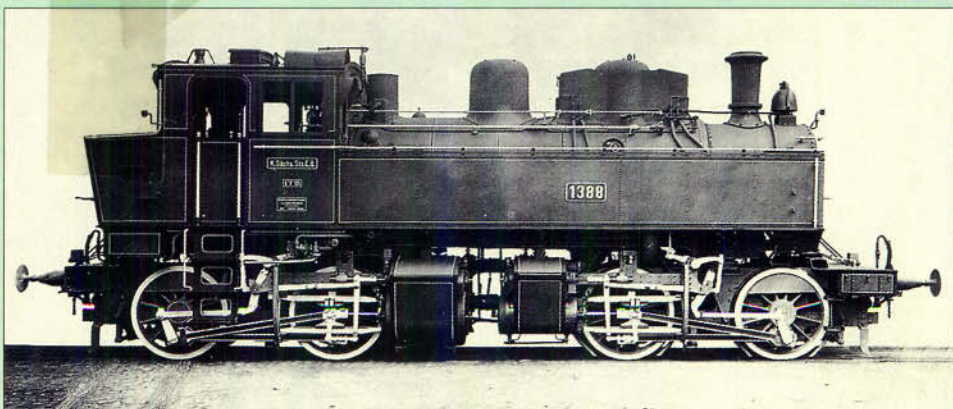


die Hauptluftbehälter waren längs auf den Wasserkästen befestigt.

Entgegen sonstigen Gepflogenheiten sind die Lokomotiven etwas unorthodox eingenummert worden. Die ersten fünf Maschinen des Baujahres 1910 mit den Fabriknummern 3377 bis 3381 erhielten die Bahnnummern 1394 bis 1398, die fünf nachfolgenden, ebenfalls noch 1910 mit den Fabriknummern 3414 bis 3418 geliefert, die Bahnnummern 1389 bis 1393. Zwischen den beiden Lieferungen an die Sächsische Staatsbahn lag eine Lieferung mit der Fabriknummer 3404 an die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn, dort die Bahnnummer 6. Diese Lokomotive entsprach bis auf die Bremsausrüstung den 1910 gelieferten Staatsbahnlokomotiven.

Sie hatte anstelle der Druckluft- eine Dampfbremse für den 1. Radsatz und die auf den 4. Radsatz wirkende Wurfhebelbremse.

1913 lieferte Hartmann mit den Fabriknummern 3678 bis 3680 drei Maschinen, die die Bahnnummern 1386 bis 1388 erhielten. Äußerlich waren die Lokomotiven geringfügig geändert. Die Luftbehälter waren von den Wasserkästen verschwunden und im Rahmen gelagert. An den Reglerdom war vorn und hinten je ein Sandkasten angelehnt, aus denen die Räder des vorderen Drehgestells bei Vor- und Rückwärtsfahrt gesandet werden konnten. War bei den Lieferungen des Jahres 1910 der Ausschnitt über der Tür etwas breiter als die Tür, so hatte er bei den Maschinen des



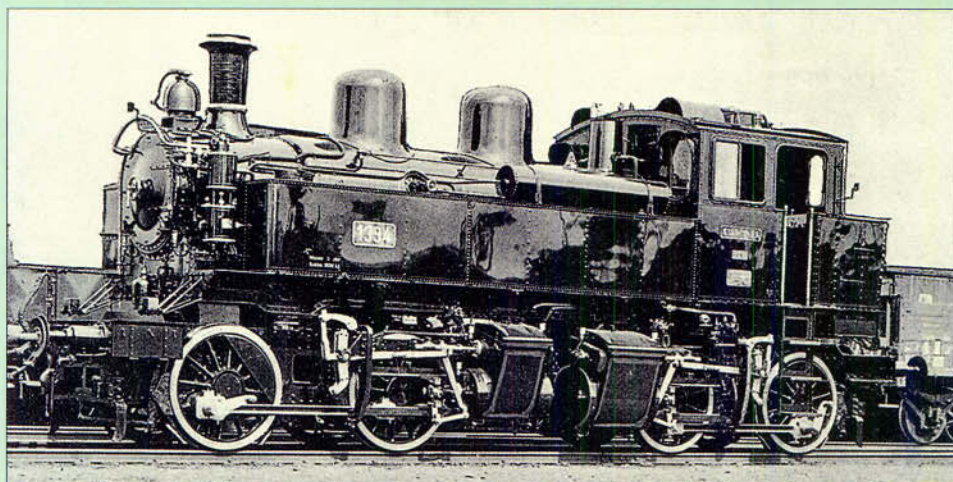


Bild 105: Zusammen mit der III b T Bahnnummer 1340 wurde die I TV 1922 im Ausbesserungswerk Dresden-Friedrichstadt abgelichtet.

Bild 106: Die Bahnnummer 1394, gebaut von Hartmann im Jahre 1910, wurde später zur 98 001 und ist seit 1967 Museumslok des Verkehrsmuseums Dresden.

Baujahres 1913 nur noch Türbreite. Die Ausrüstung mit verkleideten Coale-Sicherheitsventilen auf dem Stehkesselscheitel und Dampfplätewerk Bauart Latowski auf dem Rauchkammerscheitel vor dem Schornstein entsprachen den bisherigen Lieferungen.

Im Jahre 1914 lieferte Hartmann mit den Fabriknummern 3761 bis 3765 nochmals fünf Lokomotiven an die Staatsbahn, die dort die Bahnnummern 1381 bis 1385 erhielten. Diese Lokomotiven hatten nur einen angelehnten Sandkasten vor dem Reglerdom, aus dem die Räder des 1. Drehgestells von vorn gesandet wurden. Die Räder des hinteren Drehgestells wurden de-

zentral bei Rückwärtsfahrt gesandet. Die seitlichen Wasserkästen (der linke war etwas kürzer, um der Luftpumpe Platz zu bieten) hatten bei den Lieferungen von 1910 und 1913 eine glatt durchlaufende Decke, bei den Lokomotiven des Baujahres 1914 waren sie ab Sandkasten leicht nach vorn abgeschrägt. Die ab 1910 gebauten Staatsbahnlokomotiven konnten 5,0 m³ Wasser und 2,25 t Kohle (im Kohlekasten hinter dem Führerhaus) mitführen und hatten eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h.

Die beiden Lokomotiven des Baujahres 1890 sind 1922 ausgemustert worden. Die DRG übernahm 1925 von den 18 zwischen

1910 und 1914 gebauten Lokomotiven noch 15 mit den Betriebsnummern 98 001 bis 98 015. Die Lokomotiven erhielten ihre Betriebsnummern, wie es bei der DRG die Regel war, in der Abfolge der Fabriknummern. Die Lokomotiven mit den Bahnnummern 1384, 1389 und 1398 gingen im Ersten Weltkrieg verloren. 1940 übernahm die DRG die an die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn gelieferte Lokomotive und ordnete sie als 98 015^{II} ein, denn die Lokomotive der ersten Besetzung (Bahnnummer 1385) war bereits 1933 ausgemustert worden.

Obwohl die Lokomotiven der Baureihe 98⁰ wegen ihrer flexiblen Dampfleitungen zwischen HD- und ND-Triebwerken einen hohen Unterhaltungs- und Erhaltungsaufwand erforderten, waren einige Lokomotiven, vom Bw Dresden-Altstadt eingesetzt, noch bis zur Mitte oder dem Ende der sechziger Jahre im Einsatz. Die Lokomotiven wurden für den Güterverkehr der SDAG Wismut in Dresden-Gittersee benötigt und konnten erst in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre durch die V 60 mit Spurrkranzschmierung abgelöst werden.

Gattung I T V

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer bis 1892 ab 1892	Bemerkung
RASCHAU	Hartmann	1890/1658	822 1399	+ 1922
CROTTENDORF	Hartmann	1890/1659	823 1400	+ 1922

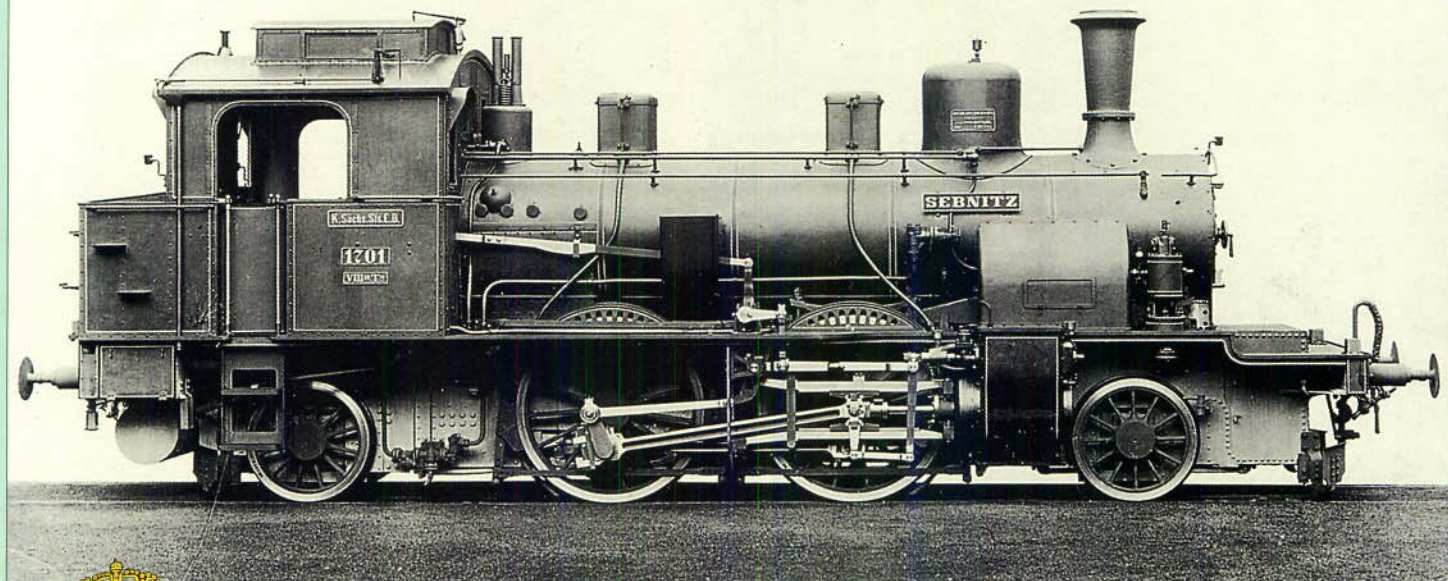
Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- Nr.	DRG- Nr.	Bemerkg
Hartmann	1910/3377	1394	98 001	+ 1967; im Besitz des VMD
Hartmann	1910/3378	1395	98 002	+ 1967
Hartmann	1910/3379	1396	98 003	+ 1932
Hartmann	1910/3380	1397	98 004	+ ca. 1940
Hartmann	1910/3381	1398	—	Kriegsverlust 1. Weltkrieg
Hartmann	1910/3414	1389	—	Kriegsverlust 1. Weltkrieg

Hartmann	1910/3415	1390	98 005	+ 1966
Hartmann	1910/3416	1391	98 006	+ 1962
Hartmann	1910/3417	1392	98 007	+ 1931
Hartmann	1910/3418	1393	98 008	+ 1933
Hartmann	1913/3678	1386	98 009	+ 1968
Hartmann	1913/3679	1387	98 010	+ vor 1945
Hartmann	1913/3680	1388	98 011	+ 1962
Hartmann	1914/3761	1381	98 012	+ 1965
Hartmann	1914/3762	1382	98 013	+ vor 1942
Hartmann	1914/3763	1383	98 014	+ 1967
Hartmann	1914/3764	1384	—	Kriegsverlust 1. Weltkrieg
Hartmann	1914/3765	1385	98 015	+ 1933

Lieferung von Hartmann an die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn, ab 1940 DRG

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- Nr.	DRG- Nr.	Bemerkung
Hartmann	1910/3404	6	98 015 ^{II}	+ 1967



Gattung IV T

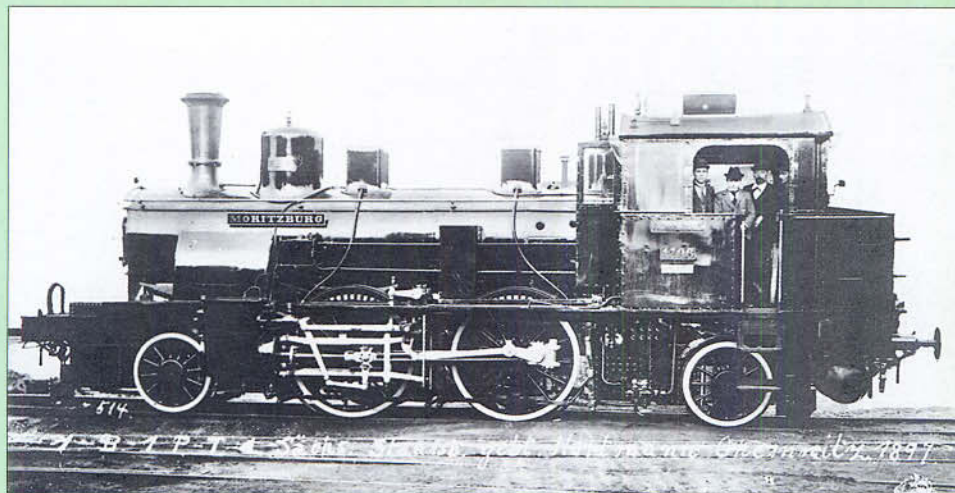
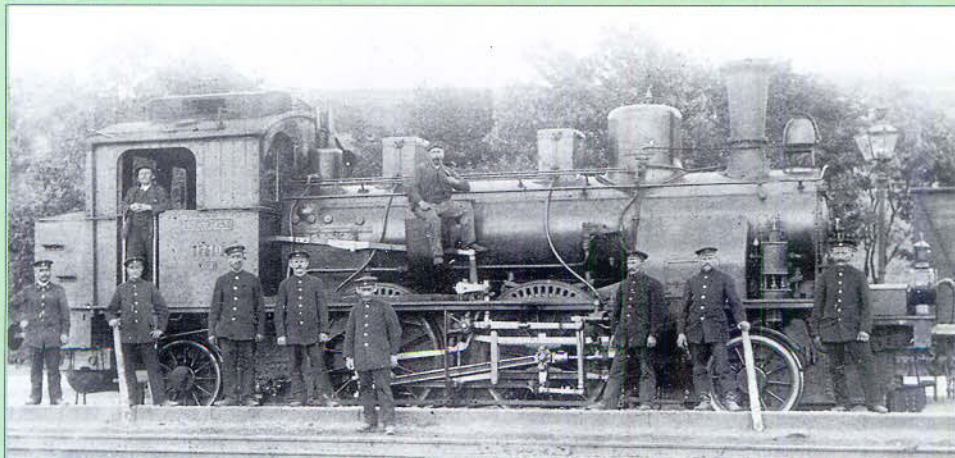


Bild 109: Auch die MORITZBURG, Bahnnummer 1706, lieferte Hartmann 1897. Sie schied als 71 306 im Jahre 1930 aus dem Dienst aus.

Bild 110: Als Hintergrundmotiv für ein Foto mit Bahnhofspersonal nutzte man die Bahnnummer 1710 WILSDRUFF. Ihr war als 71 309 bis 1933 noch ein Leben bei der DRG beschieden.



Die von Henschel für die Berliner Stadt- und Vorortbahnen 1895 entwickelte 1'B 1'-Tenderlokomotive der Gattung T 5' hat die Sächsischen Staatsbahnen inspiriert, eine ähnliche Lokomotive zu beschaffen, um den durch die Industrialisierung stark angestiegenen Berufsverkehr bewältigen zu können. Die ersten zwölf Lokomotiven, noch als Gattung VIII bb T bezeichnet, lieferte Hartmann im Jahre 1897 (Bahnnummern 1701 bis 1712). Bei den Abmessungen von Kessel und Zylindern, auch bei den Achsständen, orientierte man sich am preußischen Vorbild, bei den Radsätzen jedoch an der sächsischen III b, einer Personenzuglokomotive.

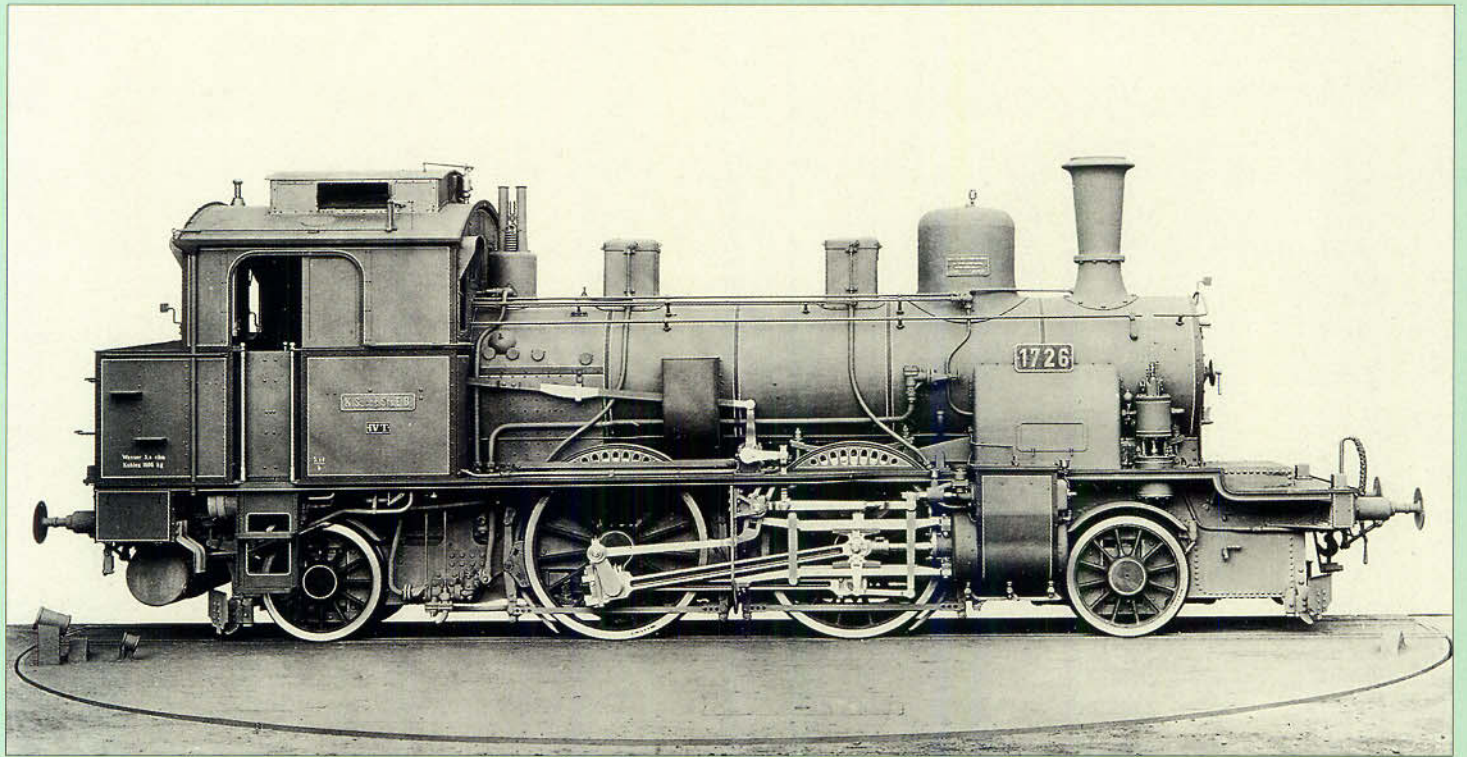
Der Crampton-Kessel mit zweischüssigem Langkessel hatte einen Rohrwandabstand von 4000 mm, trug auf dem 1. Kesselschuß den Dampfdom mit Regler und dahinter einen Sandkasten, auf dem 2. Kesselschuß den 2. Sandkasten. Die Ein- und Ausströmröhre, die bei der pr. T 5' außen an der Rauchkammer verlegt waren, besaßen bei der sächsischen Lokomotive eine Verkleidung. Der 12 mm dicke Blechrahmen war als Wasserkastenrahmen Bauart Krauss ausgeführt und konnte 5,6 m³ Wasser aufnehmen. Er reichte vom 2. Kuppelradsatz

Bild 108 (ganz oben): Die Bahnnummer 1701 SEBNITZ gehörte zu den ersten zwölf im Jahre 1897 gelieferten IV T.

Bild 111 (rechte Seite oben): Die 1726 entstammt dem Baujahr 1900, wurde später zur 71 321 und 1931 ausgemustert.

Bild 112 (Zeichnung): Maßzeichnung der IV T mit den Bahnnummern 1701 bis 1712.

Abb. 108 bis 112: Sammlung Weisbrod

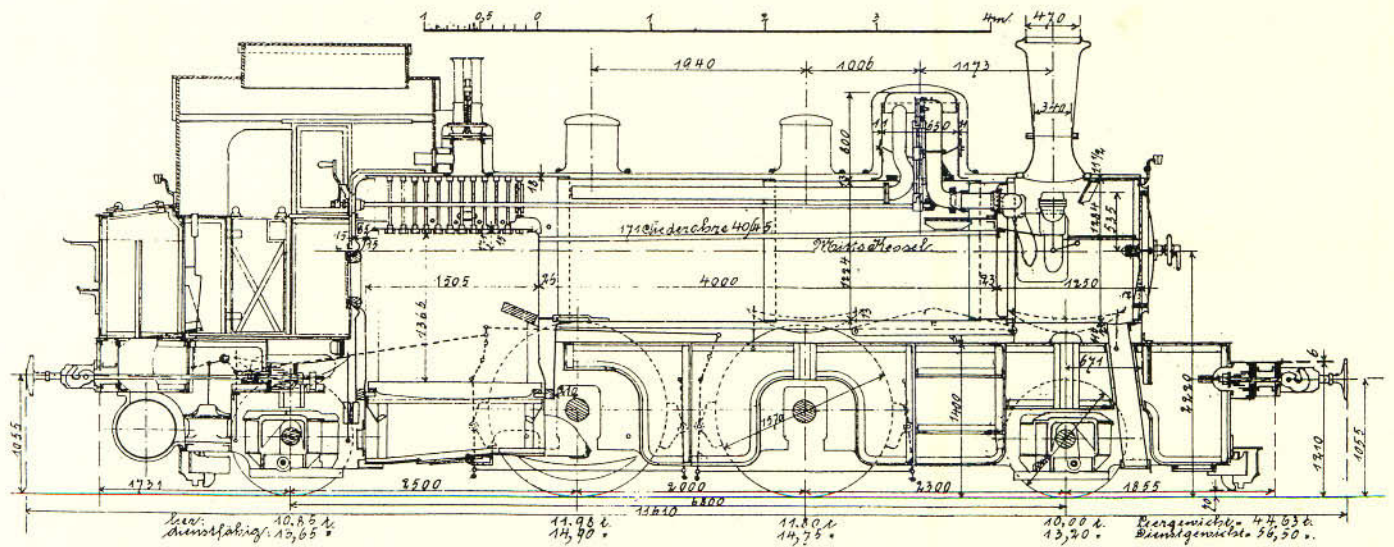
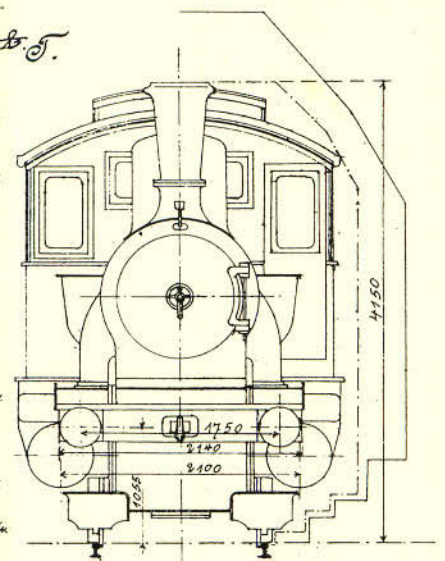
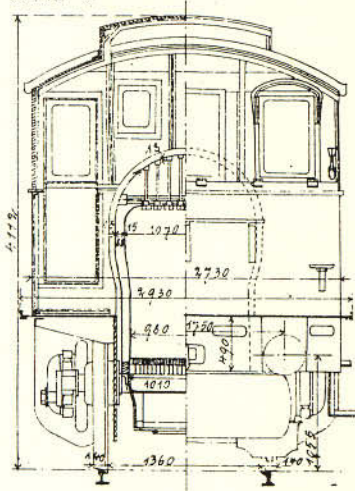


Stahl 800
Nr. 11 09

IV Zweiachsrig gekuppelte Tenderlokomotive H. III & J.

mit radial einstellbarer Vorder- u. Hinterlaufachse,
geliefert 1896/97 von der Sachs. Maschinenfabrik an Chemnitz,
Laufende Nummern: 1701 + 1711.
Fabrik- 2213 + 2224.

Cylinderdurchmesser	450 mm.
Hub	600 "
Reibfläche	356 qm.
Reibfläche der Pleuellstange	8,07 "
Reibfläche der Pleuellstange	8,591 "
Gesamtreibfläche	93,98 "
Dampfdruck pro qm.	12 kg.
Leistung	5090 "
Gr. u. Geschwindigkeit pro St.	75 km.
Wasser-raum.	1600 kg.
Wasserraum	56,6 km.
L. W. d. Dampfzylinder im Hals	140 mm.
L. W. d. Dampfzylinder im Hals	110 "
Gr. Querschnitt der Pleuellstange	140 "
Gr. Querschnitt der Pleuellstange	127,9 qm.
Gr. Querschnitt der Pleuellstange	44,2 "
2 St. motorische Ventilarbeit-Einheiten (Kornat Schifferle Bundberg) von je 80 ltr. Wasserleistung pro Minute.	



Chemnitz, am 7 April 1898.

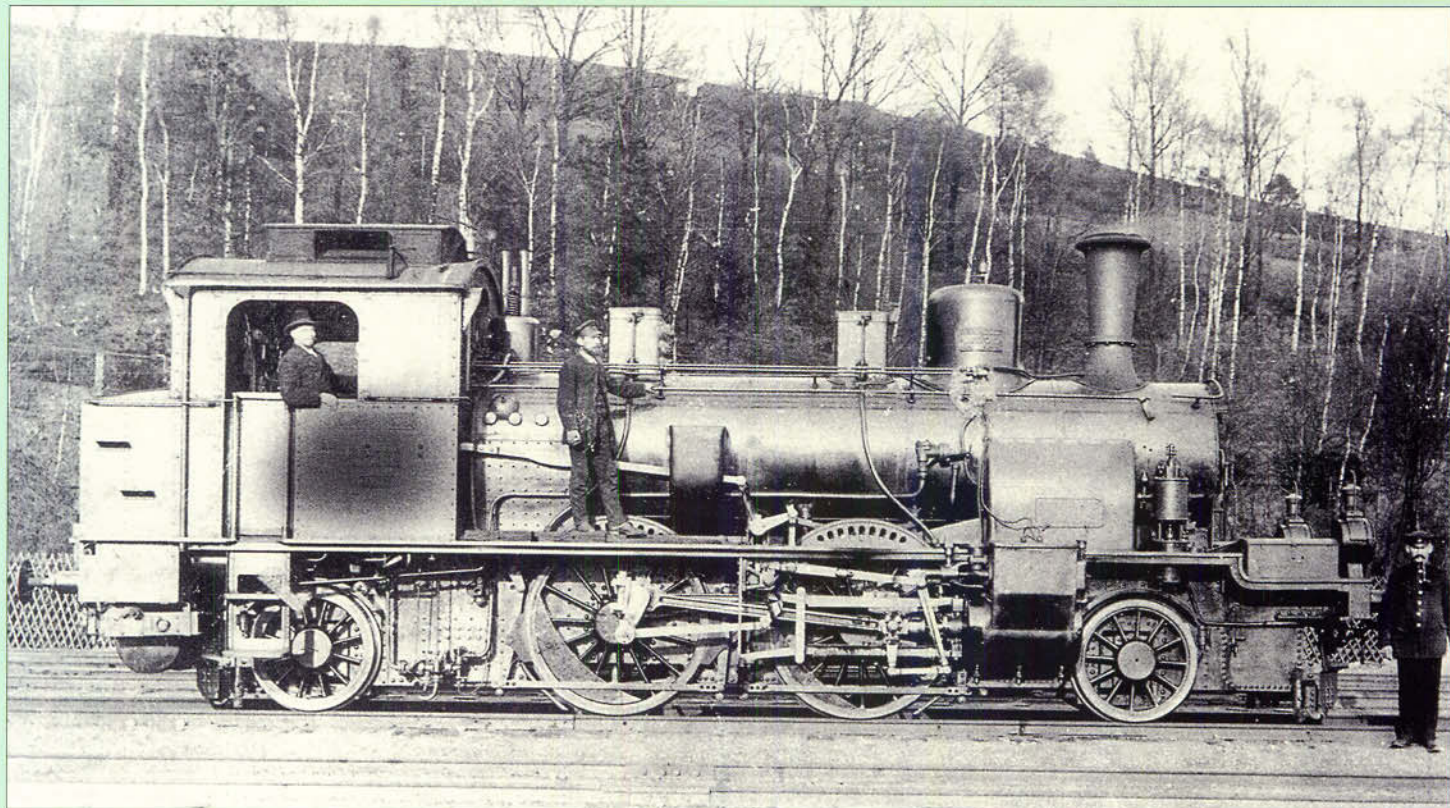


Bild 113: Hartmann lieferte im Jahre 1900 insgesamt 22 Lokomotiven der Gattung IV T an die Sächsische Staatsbahn. Eine davon war die abgebildete 1741, die spätere 71 336. Über ihr Ausmusterungsdatum ist leider nichts bekannt.

Gattung IV T

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
SEBNITZ	Hartmann	1897/2213	1701	71 301	+ 1930
KLINGENTHAL	Hartmann	1897/2214	1702	71 302	+ 1929
ZWÖNITZ	Hartmann	1897/2215	1703	71 303	+ 1930
STOLLBERG	Hartmann	1897/2216	1704	71 304	+ bis 1933
WALDHEIM	Hartmann	1897/2217	1705	71 305	+ 1930
MORITZBURG	Hartmann	1897/2218	1706	71 306	+ 1930
KÖNIGSBRÜCK	Hartmann	1897/2219	1707	—	+ 1922
MÜGELN	Hartmann	1897/2220	1708	71 307	+ 1930
RADEBURG	Hartmann	1897/2221	1709	71 308	+ 1928
WILSDRUFF	Hartmann	1897/2222	1710	71 309	+ bis 1933
KIRCHBERG	Hartmann	1897/2223	1711	—	+ 1923
NIEDERSEDLITZ	Hartmann	1897/2224	1712	—	+ 1923

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
JÖHSTADT	Hartmann	1898/2281	1713	71 310	+ bis 1933
THUM	Hartmann	1898/2282	1714	71 311	+ 1930
EHRENFRIE- DERSDORF	Hartmann	1898/2283	1715	—	+ 1923
BERNSTADT	Hartmann	1898/2284	1716	71 312	+ 1930
LOMMATZSCH	Hartmann	1898/2285	1717	71 313	+ 1930
SCHÖNHEIDE	Hartmann	1898/2286	1718	71 314	+ bis 1933
ALTENBERG	Hartmann	1898/2287	1719	71 315	+ 1932
WERMSDORF	Hartmann	1898/2288	1720	71 316	+ 1932
REITZENHAIN	Hartmann	1898/2289	1721	71 317	+ 1931
LAUSIGK	Hartmann	1898/2290	1722	71 318	+ 1933
OSTRITZ	Hartmann	1898/2291	1723	71 319	+ 1934
REICHENAU	Hartmann	1898/2292	1724	71 320	+ 1930

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1900/2536	1725	—	+ 1924
Hartmann	1900/2537	1726	71 321	+ 1931
Hartmann	1900/2538	1727	71 322	+ 1933
Hartmann	1900/2539	1728	71 323	+ 1955
Hartmann	1900/2540	1729	71 324	+ 1930
Hartmann	1900/2541	1730	71 325	+ 1955

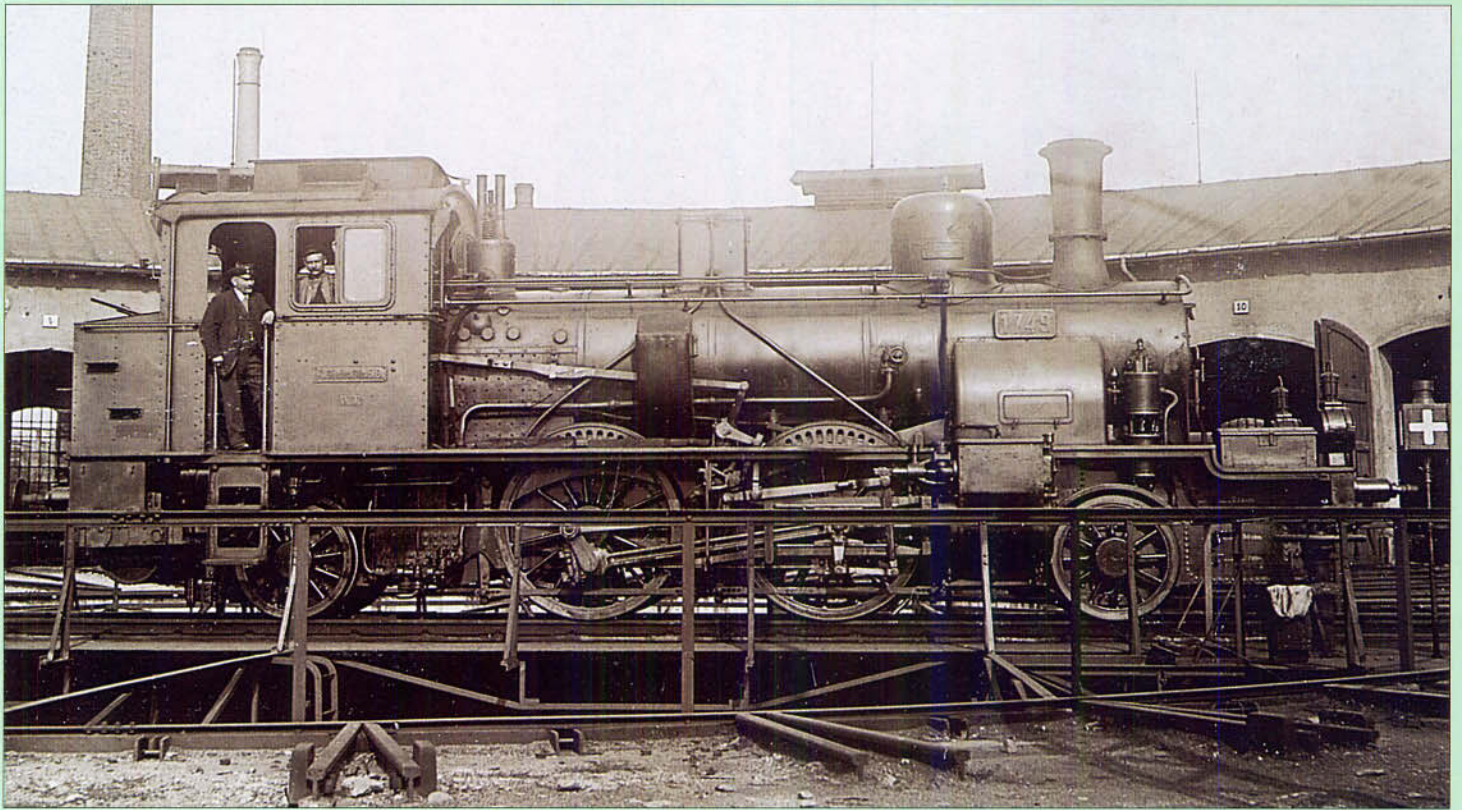
Hartmann	1900/2542	1731	71 326	+ ?
Hartmann	1900/2543	1732	71 327	+ ?
Hartmann	1900/2544	1733	71 328	+ ?
Hartmann	1900/2545	1734	71 329	+ ?
Hartmann	1900/2546	1735	71 330	+ 1930
Hartmann	1900/2547	1736	71 331	+ 1951
Hartmann	1900/2548	1737	71 332	+ ?
Hartmann	1900/2549	1738	71 333	+ ?
Hartmann	1900/2550	1739	71 334	+ 1930
Hartmann	1900/2551	1740	71 335	+ ?
Hartmann	1900/2552	1741	71 336	+ ?
Hartmann	1900/2553	1742	71 337	+ ?
Hartmann	1900/2554	1743	71 338	+ 1941
Hartmann	1900/2555	1744	71 339	+ 1952 (WL Zement- werk Schwanebeck)
Hartmann	1900/2556	1745	71 340	+ 1945 (Verbl. bei CSD)
Hartmann	1900/2557	1746	—	+ 1924

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1902/2713	1747	71 341	+ ?
Hartmann	1902/2714	1748	71 342	+ 1933
Hartmann	1902/2715	1749	71 343	+ 1933
Hartmann	1902/2760	1750	71 344	+ 1933
Hartmann	1902/2761	1751	71 345	+ 1930
Hartmann	1902/2762	1752	71 346	+ 1930
Hartmann	1902/2763	1753	71 347	+ ?
Hartmann	1902/2764	1754	71 348	+ 1932
Hartmann	1902/2765	1755	71 349	+ ?
Hartmann	1902/2779	1756	71 350	+ 1945 (Verbl. bei CSD)
Hartmann	1902/2780	1757	71 351	+ ?
Hartmann	1902/2781	1758	71 352	+ ?
Hartmann	1902/2782	1759	71 353	+ 1951
Hartmann	1902/2783	1760	71 354	+ ?
Hartmann	1902/2784	1761	71 355	+ 1934
Hartmann	1902/2785	1762	71 356	+ ?
Hartmann	1902/2786	1763	71 357	+ ?
Hartmann	1902/2787	1764	71 358	+ 1933
Hartmann	1902/2788	1765	71 359	+ 1955

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1906/3023	1766	71 360	+ ?
Hartmann	1906/3024	1767	71 361	+ 1936



bis zur vorderen Pufferbohle. Der Kohlevorrat von 1,6 t war im Kohlekasten hinter dem Führerhaus untergebracht. Die gekuppelten Radsätze mit 1570 mm Laufkreisdurchmesser waren mit 2000 mm Achsstand fest im Rahmen gelagert. Die Laufradsätze besaßen 1045 mm Laufkreisdurchmesser und waren als Adamsachsen mit Rückstellung durch Wickelfedern ausgeführt. Die Lokomotiven besaßen Vierpunktstützung, wobei ein Laufradsatz und der benachbarte Kuppelradsatz zwei Abstützpunkte bildeten. Bis auf den 2. Kuppelradsatz waren bei allen anderen Radsätzen die Federn oberhalb der Achslager angeordnet. Die 2. Lieferserie in gleicher Ausführung

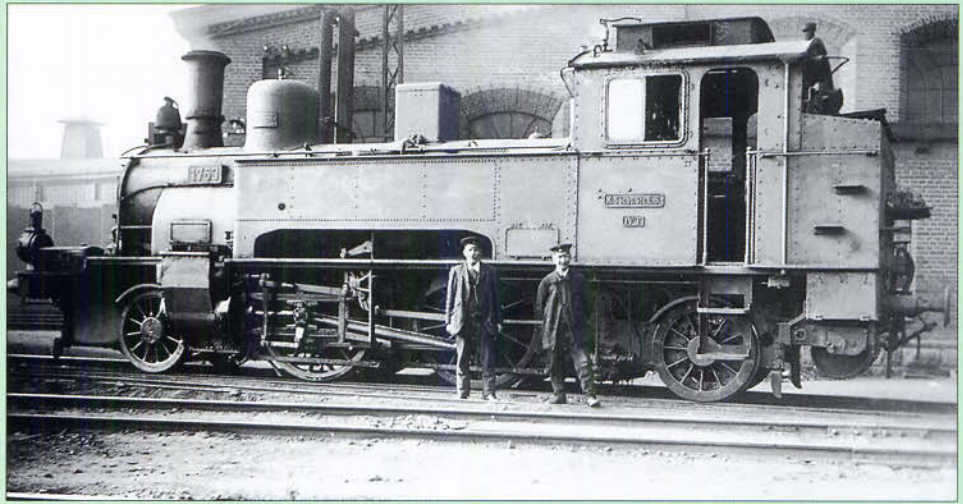


Bild 115: Zum Baulos der 19 Lokomotiven von 1902 gehört die IV T mit der Bahnnummer 1753. Die später als 71 347 bezeichnete Lok besitzt einen erhöhten Kohlenkasten. **Abb. 114 und 115: Slg. Grundmann**

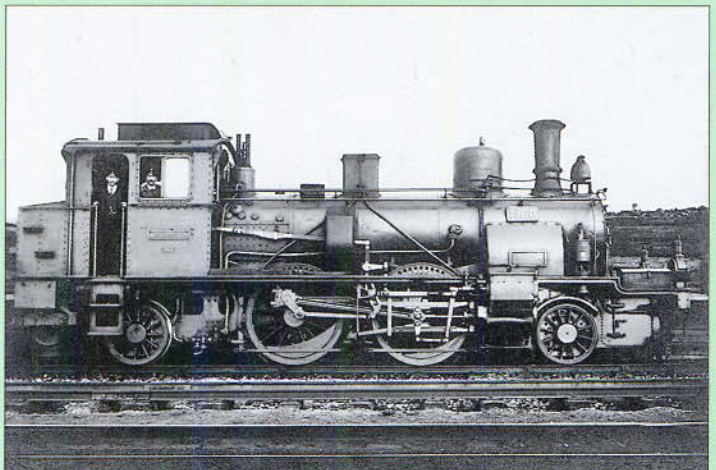
Bild 114 (ganz oben): Noch einmal eine Lokomotive aus dem Baulos von 1902. Die Bahnnummer 1749 steht auf der Drehscheibe des Bw Dresden-Altstadt für die nächste Fahrt bereit.

Bild 116: Mit der Fabriknummer 2783 lieferte Hartmann die Bahnnummer 1760 aus. Über den Verbleib der ab 1925 als 71 354 bezeichneten Maschine ist leider nichts bekannt. **Abb. 113 und 116: Slg. Weisbrod**

Hartmann	1906/3025	1768	71 362	+ ?
Hartmann	1906/3026	1769	71 363	+ ?
Hartmann	1907/3027	1770	71 364	+ ?
Hartmann	1907/3028	1771	71 365	+ 1934
Hartmann	1907/3029	1772	71 366	+ ?
Hartmann	1907/3030	1773	71 367	+ ?
Hartmann	1907/3031	1774	71 368	+ 1935
Hartmann	1907/3032	1775	71 369	+ 1955
Hartmann	1907/3033	1776	71 370	+ ?
Hartmann	1907/3034	1777	71 371	+ ?
Hartmann	1907/3119	1778	71 372	+ ?
Hartmann	1907/3120	1779	71 373	+ ?
Hartmann	1907/3121	1780	71 374	+ 1930
Hartmann	1907/3122	1781	71 375	+ ?
Hartmann	1907/3123	1782	71 376	+ ?

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1908/3203	1783	71 377	+ ?
Hartmann	1909/3286	1784	71 378	+ ?
Hartmann	1909/3287	1785	71 379	+ 1953
Hartmann	1909/3288	1786	71 380	+ ?
Hartmann	1909/3289	1787	71 381	+ 1955
Hartmann	1909/3290	1788	71 382	+ 1935
Hartmann	1909/3291	1789	71 383	+ ?
Hartmann	1909/3292	1790	71 384	+ ?
Hartmann	1909/3318	1791	71 385	+ 1934



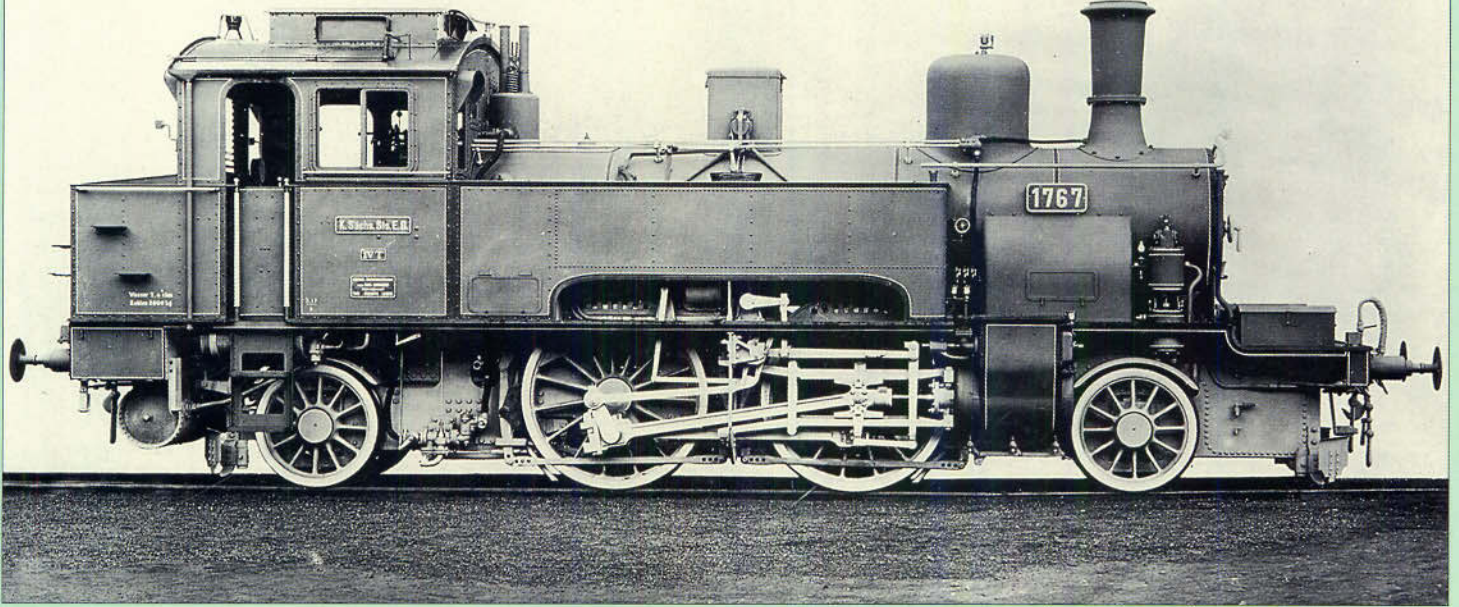


Bild 119: 1906/07 kamen noch 17 IV T zur Sächsischen Staatsbahn. Die Bahnnummer 1767 lieferte Hartmann mit der Fabriknummer 3024; die Lokomotive erhielt ab Werk die seitlichen Wasserkästen und wurde erst 1936 als 71 361 ausgemustert. **Abb. 118 bis 121: Sammlung Weisbrod**

mit den Bahnnummern 1713 bis 1724 folgte noch im selben Jahr. Alle 24 Lokomotiven trugen Namen sächsischer Städte, die vor allem Güterzuglokomotiven mit dem neuen Nummernplan von 1892 abgelegt hatten.

Die 3. Lieferserie aus den Jahren 1900 und 1901 umfaßte die Lokomotiven mit den Bahnnummern 1725 bis 1746. Namen gab es für diese Lokomotiven nicht mehr. Diese Lokomotiven hatten einen auf 20 mm Blechdicke verstärkten Rahmen bei sonst unveränderten Abmessungen, dessen massensparende Ausschnitte aber eine Zunahme der Dienstmasse verhinderten. Die Zugkraft der 3. Serie wird mit 5,1 t angegeben, die der beiden vorherigen mit 5,09 t.

Die 4. Lieferserie umfaßte 19 Lokomotiven mit den Bahnnummern 1747 bis 1765 und war Baujahr 1902. Das Führerhaus hatte jetzt anstelle des breiten Türausschnitts zwei Seitenfenster, es gab nur noch einen zentralen Sandkasten auf dem 2. Kesselschuß, bei den Lokomotiven 1753 bis 1765 war der Rahmenwasserkasten verkürzt, so daß nur noch 5,2 m³ Wasser mitgeführt werden konnten.

Ab der 5. Lieferserie 1906 (Bahnnummern 1766 bis 1782) bekamen die Lokomotiven zusätzliche seitliche Wasserkästen, wodurch sich der Vorrat auf 7,5 m³ vergrößerte. Mit seitlichen Wasserkästen sind nachträglich auch alle anderen Lokomotiven ausgerüstet worden. Auch den Kohlekasten hat man geringfügig vergrößert. Die Dienstmasse der Lokomotiven stieg dadurch auf 59,5 t. In dieser Ausführung erschien auch die letzte Lieferserie mit den Bahnnummern 1783 bis 1791 in den Jahren 1908/09.

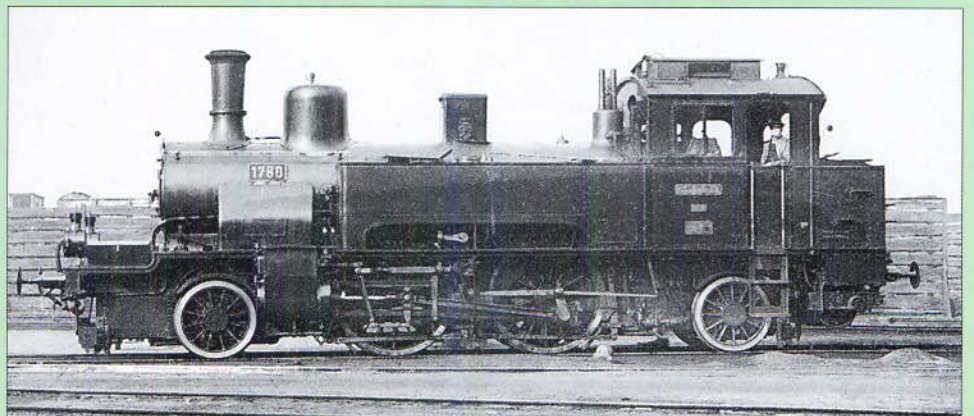
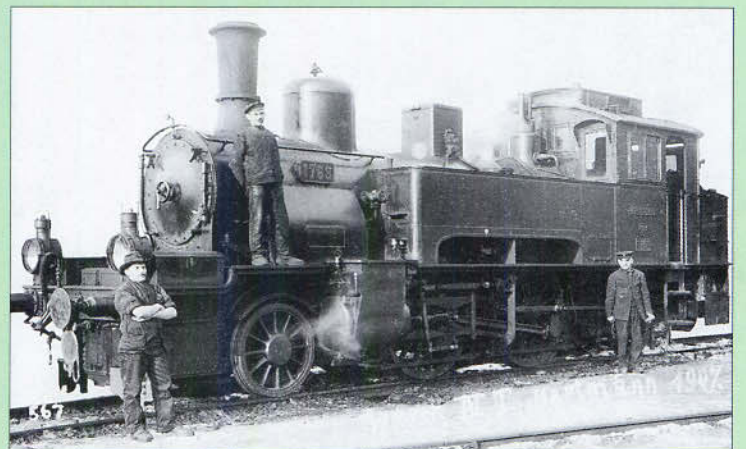
Die Lokomotiven hatten eine zulässige Geschwindigkeit von 75 km/h und waren von

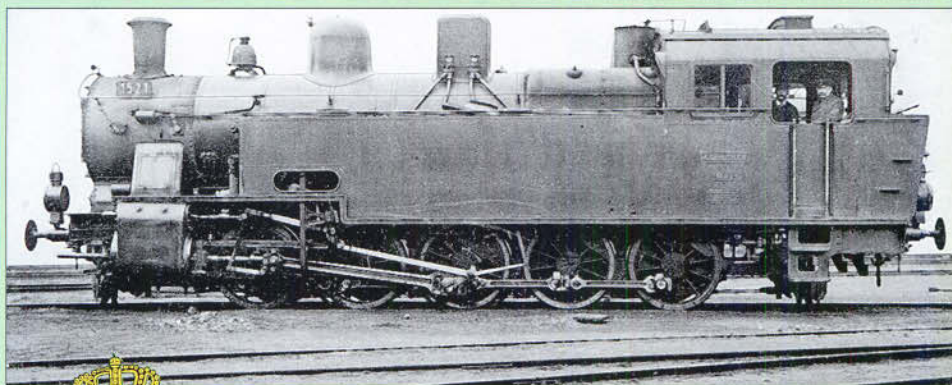
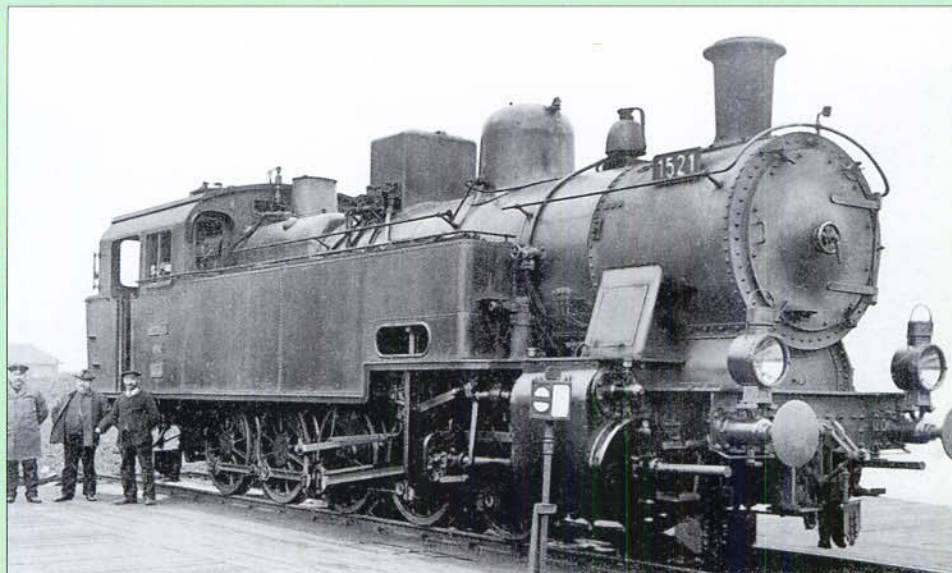
Anfang an mit Druckluftbremse Bauart Westinghouse ausgerüstet, die beidseitig auf die Räder der gekuppelten Radsätze wirkte. Spätere Ergänzungen waren das Dampfbläutwerk Bauart Latowski, meist auf dem Rauchkammerscheitel vor dem Schornstein, und ein Kohlekasten mit geneigter Rückwand zur Vergrößerung des Volumens.

Von der Gattung IV T sind 91 Lokomotiven

Bild 120: Auf dieser Aufnahme der 1769, der späteren 71 363, sind die Rahmenwasserkästen vor dem Vorläufer besonders gut zu erkennen.

Bild 121: Stolz steht der Heizer auf dem Führerstand der Bahnnummer 1780 und präsentiert sich dem Fotografen. Auch diese IV T wurde ab Werk mit den seitlichen Wasserkästen ausgeliefert.





Gattung XI HT

Mit 136 Exemplaren war die Gattung XI HT nach der Gattung VT die am meisten gebaute Tenderlokomotive der Sächsischen Staatsbahn, deren Beschaffungszeitraum sich von 1908 bis 1923 über 15 Jahre erstreckte. Fast 40% des Bestandes ist erst zur DRG-Zeit im Jahre 1923 gebaut worden. Konzipiert als Schublokomotive auf Gebirgsstrecken, sind die Lokomotiven

zu DRG- und DR-Zeiten sehr universell im Personenzug-, Güterzug- und Rangierdienst eingesetzt worden. Ihre fast schlagartige Ausmusterung in den Jahren 1966 bis 1968 ist den zu dieser Zeit in ausreichenden Stückzahlen vorhandenen Diesellokomotiven der Baureihen V 60 und V 100 geschuldet.

Charakteristisch für alle Lokomotiven der

Bild 124: Eine Lok der Gattung XI HT des ersten Bauloses ist mit einem Kranwagen auf Überführungsfahrt zum Chemnitzer Hauptbahnhof unterwegs.

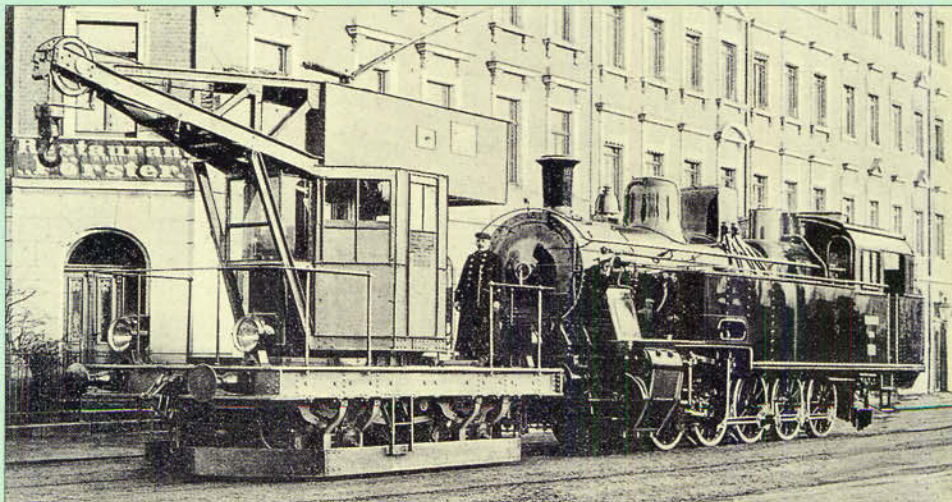


Bild 122: Mit der Bahnnummer 1521, der späteren Bahnnummer 2001, lieferte Hartmann 1908 die erste fünfgekuppelte Lokomotive der Gattung XI HT. Sie gehörte zum ersten Baulos mit den Fabriknummern 3218 bis 3235.

Bild 123 (Mitte): Noch einmal die 1521/2001, die später zur 94 2001 umgezeichnet wurde und bis 1967 Dienst leistete.

Gattung XI HT war der Belpaire-Hinterkessel und, mit Ausnahme der leichten Ausführung (Bahnnummern 2019 bis 2028), ein Zylinderdurchmesser von 620 mm bei 630 mm Kolbenhub. Die drei Schüsse des Langkessels waren teleskopartig ineinandergeschoben, wobei der 1. Schuß, der die Rauchkammerrohrwand aufnahm, sehr kurz war, um im Verschleißfall materialsparend gewechselt werden zu können. Die Rohrlänge betrug 4500 mm. Der mit 12 bar Druck betriebene Kessel besaß Rauchrohrüberhitzer Bauart Schmidt mit 41,37 m² Heizfläche und Heißdampfautomaten. Die beiden Coale-Sicherheitsventile waren ummantelt auf dem Stehkesselscheitel angeordnet, der Dampfdom mit Naßdampfventilregler hatte seinen Platz auf dem 2. Kesselschuß. Die zwischen den Rahmenwangen eingezogene Feuerbüchse hatte eine Länge von 2350 mm und eine Rostfläche von 2,28 m². Bis zur Lokomotive mit der Bahnnummer 2045 (Bj. 1916) bestand sie aus Kupfer vom Kupferhammer der Fa. Lange in Grünthal bei Olbernhau, ab Bahnnummer 2046 mußten flußeiserner Feuerbüchsen von Krupp (Essen) eingebaut werden.

Die Lokomotiven besaßen einen 28 mm dicken Blechrahmen, in den bis Bahnnummer 2036 (Bj. 1913) noch ein Rahmenwaserkasten eingehängt war. Bei den ersten Lieferserien besaßen der 1. und 5. Radsatz beidseits 26 mm Seitenspiel und dafür ausgebildete Kuppelzapfen und Stangenlager. Der feste Achsstand betrug nur 2800 mm bei 5600 mm Gesamtachsstand, zu wenig für einen ruhigen Lauf im Gleis. Deshalb legte man ab 1919 den 5. Radsatz fest, gab dem 4. Radsatz Seitenspiel und baute viele Lokomotiven der vorherigen Lieferserien entsprechend um.

Die Lokomotiven besaßen Sechspunktabstützung. Die unterhalb der Achslager liegenden Federn der Radsätze 1 und 2 sowie 4 und 5 waren durch Ausgleichhebel verbunden, der Treibradsatz war separat abgefedert. Die leicht geneigt angeordneten Zylinder arbeiteten über den zweischienig geführten Kreuzkopf auf den 3. Kuppelradsatz. Gebremst wurde bis zur Lok mit der Bahnnummer 2028 mit der Dampfbremse, die den 2. Radsatz von vorn, den 3. beidseitig und den 4. von hinten bremste. Bei der leichteren Ausführung des Baujahres 1910 wurden die Räder des 2. und 4. Kuppelradsatzes beidseitig gebremst. Ab Baujahr 1921 (vermutlich schon ab Bahnnummer 2086) kamen die Maschinen mit Druckluftbremse Bauart Westinghouse und zweistufiger Luftpumpe rechts neben der Rauchkammer. Gebremst wurden alle Radsätze einseitig von vorn. Alle vorher gelieferten Lokomotiven sind mit Druckluftbrem-

Gattung XI HT

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer bis 1916	Bahnnummer ab 1916	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1908/3218	1521	2001	94 2001	+ 1967
Hartmann	1908/3219	1522	2002	94 2002	+ 1964
Hartmann	1908/3220	1523	2003	94 2003	+ 1967
Hartmann	1908/3221	1524	2004	94 2004	+ 1967
Hartmann	1908/3222	1525	2005	—	+ Verlust 1. Weltkrieg
Hartmann	1908/3223	1526	2006	94 2005	+ 1967
Hartmann	1908/3224	1527	2007	94 2006	+ 1967
Hartmann	1908/3225	1528	2008	94 2007	+ 1967
Hartmann	1908/3226	1529	2009	94 2008	+ 1967
Hartmann	1908/3227	1530	2010	94 2009	+ 1964
Hartmann	1909/3228	1531	2011	94 2010	+ 1968
Hartmann	1909/3229	1532	2012	94 2011	+ 1945 (zu CSD)
Hartmann	1909/3230	1533	2013	94 2012	+ 1970
Hartmann	1909/3231	1534	2014	94 2013	+ 1945 (zu CSD)
Hartmann	1909/3232	1535	2015	94 2014	+ 1968
Hartmann	1909/3233	1536	2016	94 2015	+ 1965
Hartmann	1909/3234	1537	2017	94 2016	+ 1967
Hartmann	1909/3235	1538	2018	94 2017	+ 1967

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer bis 1916	Bahnnummer ab 1916	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1910/3392	1675	2019	94 1901	+ 1933
Hartmann	1910/3393	1676	2020	—	+ Verlust 1. WK
Hartmann	1910/3394	1677	2021	94 1902	+ 1934
Hartmann	1910/3395	1678	2022	94 1903	+ 1934
Hartmann	1910/3396	1679	2023	94 1904	+ 1933
Hartmann	1910/3397	1680	2024	94 1905	+ 1934
Hartmann	1910/3398	1681	2025	—	+ 1919 ¹⁾ ETAT 50.901
Hartmann	1910/3399	1682	2026	94 1906	+ 1933
Hartmann	1910/3400	1683	2027	94 1907	+ 1934
Hartmann	1910/3401	1684	2028	94 1908	+ 1933

¹⁾ 1941 zur DRG zurückgeführt, 1945 Bw Dresden-Friedrichstadt, nicht wieder umgezeichnet, 1953 ausgemustert.

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1913/3661	2029	94 2018	+ 1967
Hartmann	1913/3662	2030	—	+ 1919 (ETAT 50.902) ²⁾
Hartmann	1913/3663	2031	94 2019	+ 1945 (CSD)
Hartmann	1913/3664	2032	94 2020	+ 1945 (CSD)
Hartmann	1913/3665	2033	94 2021	+ 1945 (CSD, uz 516.0500)
Hartmann	1913/3666	2034	94 2022	+ 1967
Hartmann	1913/3667	2035	—	+ 1919 (ETAT 50.903) ³⁾
Hartmann	1913/3668	2036	—	+ 1919 Verlust 1. Weltkrieg

²⁾ 1941 zur DRG zurückgeführt, 1945 Bw Dresden-Friedrichstadt, nicht wieder umgezeichnet, 1960 ausgemustert.

³⁾ 1941 zur DRG zurückgeführt, 1945 Bw Chemnitz-Hilbersdorf, nicht wieder umgezeichnet, 1955 ausgemustert.

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1915/3861	2037	94 2023	+ 1967
Hartmann	1915/3862	2038	—	+ 1919 (ETAT 50.904) ⁴⁾
Hartmann	1915/3863	2039	—	+ 1919 (ETAT 50.905) ⁵⁾
Hartmann	1915/3864	2040	94 2024	+ 1967
Hartmann	1915/3865	2041	94 2025	+ 1969
Hartmann	1915/3866	2042	94 2026	+ 1967
Hartmann	1916/3867	2043	94 2027	+ 1971
Hartmann	1916/3868	2044	94 2028	+ 1967
Hartmann	1916/3869	2045	94 2029	+ 1967
Hartmann	1918/3983	2046	94 2031	+ 1971
Hartmann	1918/3984	2047	94 2032	+ 1951
Hartmann	1918/3985	2048	94 2033	+ 1967
Hartmann	1918/3986	2049	—	+ 1919 (ETAT 50.906) ⁶⁾
Hartmann	1918/3987	2050	—	+ 1919 (ETAT 50.907)
Hartmann	1918/3988	2051	94 2034	+ 1966 (WL 20, Maxhütte)
Hartmann	1918/3989	2052	94 2035	+ 1969
Hartmann	1918/3990	2053	94 2036	+ 1967
Hartmann	1918/3991	2054	—	+ 1919 (ETAT 50.908)
Hartmann	1918/3992	2055	—	+ 1919 (NORD 5.526) ⁷⁾
Hartmann	1918/3993	2056	94 2037	+ 1945 (CSD)
Hartmann	1918/3994	2057	94 2038	+ 1969
Hartmann	1918/3995	2058	—	+ 1919 (ETAT 50.909)

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1918/3996	2059	—	+ 1919 (ETAT 50.910) ⁸⁾
Hartmann	1918/3997	2060	94 2039	+ 1968
Hartmann	1918/3998	2061	—	+ 1919 (ETAT 50.911) ⁹⁾
Hartmann	1918/3999	2062	94 2040	+ 1967
Hartmann	1918/3976	2063	94 2030	+ 1969
Hartmann	1918/4001	2064	94 2041	+ 1967
Hartmann	1918/4002	2065	94 2042	+ 1968
Hartmann	1919/4085	2066	94 2043	+ 1976
Hartmann	1919/4086	2067	94 2044	+ 1945 (CSD)
Hartmann	1919/4087	2068	94 2045	+ 1969
Hartmann	1919/4088	2069	94 2046	+ 1967
Hartmann	1919/4089	2070	94 2047	+ 1967
Hartmann	1919/4090	2071	94 2048	+ 1970
Hartmann	1919/4091	2072	—	+ 1919 (ETAT 50.912)
Hartmann	1919/4092	2073	94 2049	+ 1969
Hartmann	1919/4093	2074	94 2050	+ 1967
Hartmann	1919/4094	2075	94 2051	+ 1967
Hartmann	1921/4333	2076	94 2052	+ 1967
Hartmann	1921/4334	2077	94 2053	+ 1967
Hartmann	1921/4335	2078	94 2054	+ 1967
Hartmann	1921/4336	2079	94 2055	+ 1967
Hartmann	1921/4337	2080	94 2056	+ 1951
Hartmann	1921/4338	2081	94 2057	+ 1968
Hartmann	1921/4339	2082	94 2058	+ 1967
Hartmann	1921/4340	2083	94 2059	+ 1967
Hartmann	1921/4341	2084	94 2060	+ 1967
Hartmann	1921/4342	2085	94 2061	+ 1968
Hartmann	1921/4343	2086	94 2062	+ 1967
Hartmann	1921/4344	2087	94 2063	+ 1967
Hartmann	1921/4345	2088	94 2064	+ 1947
Hartmann	1921/4346	2089	94 2065	+ 1967
Hartmann	1921/4347	2090	94 2066	+ 1969
Hartmann	1921/4348	2091	94 2067	+ 1967
Hartmann	1921/4349	2092	94 2068	+ 1945 (CSD)
Hartmann	1921/4350	2093	94 2069	+ 1971
Hartmann	1921/4327	2094	94 2070	+ 1967
Hartmann	1921/4328	2095	94 2071	+ 1945 (CSD)
Hartmann	1921/4329	2096	94 2072	+ 1951
Hartmann	1921/4330	2097	94 2073	+ 1969
Hartmann	1921/4331	2098	94 2074	+ 1966
Hartmann	1921/4332	2099	94 2075	+ 1945 (CSD)
Hartmann	1921/4408	2100	94 2076	+ 1969
Hartmann	1921/4409	2101	94 2077	+ 1967
Hartmann	1921/4410	2102	94 2078	+ 1951
Hartmann	1921/4411	2103	94 2079	+ 1967
Hartmann	1921/4412	2104	94 2080	+ 1976
Hartmann	1921/4413	2105	94 2081	+ 1945 (CSD)
Hartmann	1921 4483	2106	94 2082	+ 1968
Hartmann	1921/4484	2107	94 2083	+ 1968
Hartmann	1921/4485	2108	94 2084	+ 1951
Hartmann	1921/4486	2109	94 2085	+ 1970
Hartmann	1921/4487	2110	94 2086	+ 1945 (CSD)
Hartmann	1921/4488	2111	94 2087	+ 1969

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn bzw. DRG

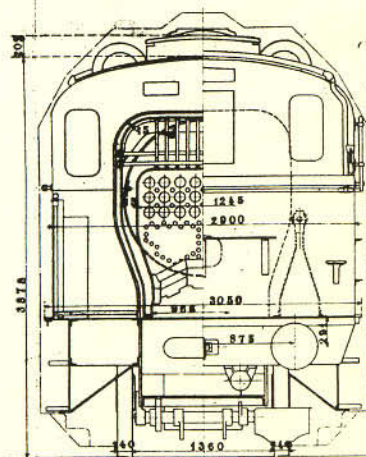
Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1923/4544	2112	94 2088	+ 1967
Hartmann	1923/4545	2113	94 2089	+ 1970
Hartmann	1923/4546	2114	94 2090	+ 1967
Hartmann	1923/4547	2115	94 2091	+ 1967
Hartmann	1923/4548	2116	94 2092	+ 1971
Hartmann	1923/4549	2117	94 2093	+ 1970
Hartmann	1923/4550	2118	94 2094	+ 1945 (CSD)
Hartmann	1923/4551	2119	94 2095	+ 1967
Hartmann	1923/4552	2120	94 2096	+ 1967
Hartmann	1923/4553	2121	94 2097	+ 1947
Hartmann	1923/4554	2122	94 2098	+ 1945 (CSD)
Hartmann	1923/4555	2123	94 2099	+ 1968
Hartmann	1923/4556	2124	94 2100	+ 1967
Hartmann	1923/4557	2125	94 2101	+ 1970
Hartmann	1923/4558	2126	94 2102	+ 1970
Hartmann	1923/4559	2127	94 2103	+ 1968
Hartmann	1923/4560	2128	94 2104	+ 1945 (CSD)
Hartmann	1923/4561	2129	94 2105	+ 1978 (Mus.lok, VM Dresden)
Hartmann	1923/4562	2130	94 2106	+ 1968
Hartmann	1923/4563	2131	94 2107	+ 1968
Hartmann	1923/4564	2132	94 2108	+ 1971
Hartmann	1923/4565	2133	94 2109	+ 1970
Hartmann	1923/4566	2134	94 2110	+ 1945 (CSD, ca. 1948 MAV)
Hartmann	1923/4567	2135	94 2111	+ 1969
Hartmann	1923/4568	2136	94 2112	+ 1967
Hartmann	1923/4569	2137	94 2113	+ 1954
Hartmann	1923/4570	2138	94 2114	+ 1970
Hartmann	1923/4571	2139	94 2115	+ 1967
Hartmann	1923/4572	2140	94 2116	+ 1968

Güterzug-Tender-Lokomotive XI HT.

Dampfüberhitzer Bauart: Schmidt. Geliefert an d. Sächs. Staatb. Fabr. 1910.

Laufende Nr 1675 + 1684.

Fabrik Nr 3392 + 3401.



Cylinderdurchmesser	590 mm.
Kolbenhub	630 ..
Bohrfläche	2,0 qm.
Heizfläche des Feuerkastens	10,907 ..
der Feuerrohre	113,39 ..
Gesamte Heizfläche	124,696 ..
Heizfläche des Überhitzers	36,70 ..
Dampfüberdruck	12 atm.
Zugkraft	12,7 t.
Größte zulässige Geschwindigkeit in der Stunde	40 km.
Lichte Weite der Dampfeingangsrohre	135 mm.
Dampfausgangsrohre	180 ..
Durchmesser der Glasheldrüse	135 ..
2 Stück nichttragende Aertarting-Injektoren von A. Friedmann in Wien Cl. d. Z. 10. Gehäuse q für 100 Liter Wasserdarstellung in der Minute.	
Kohlenraum	2,5 t.
Wasserstadium	7,0 ..

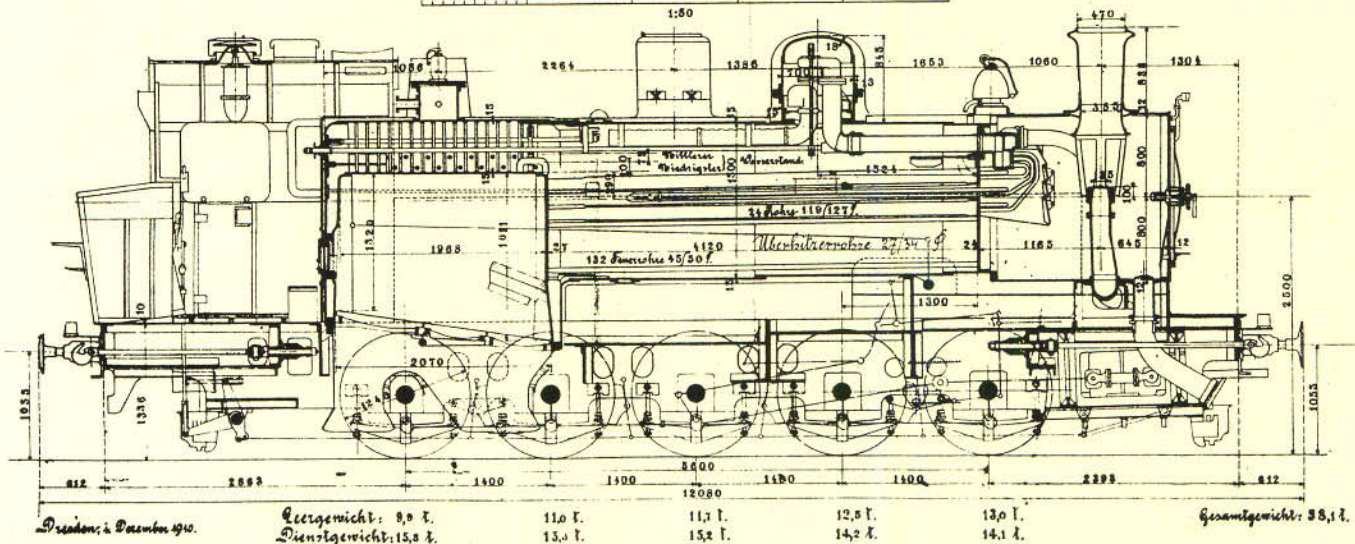
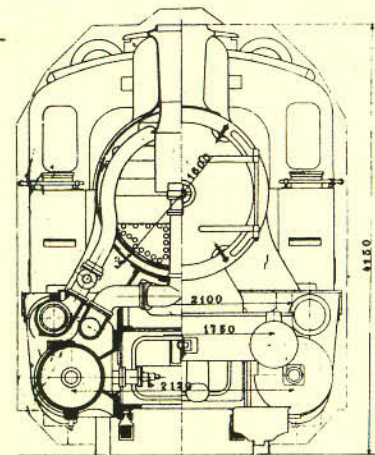
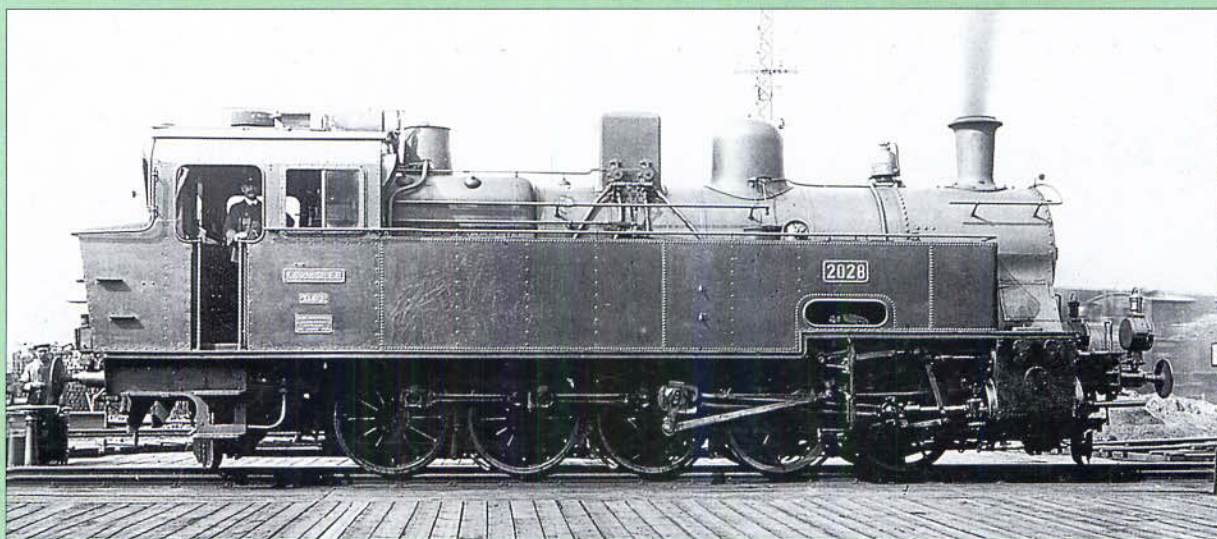


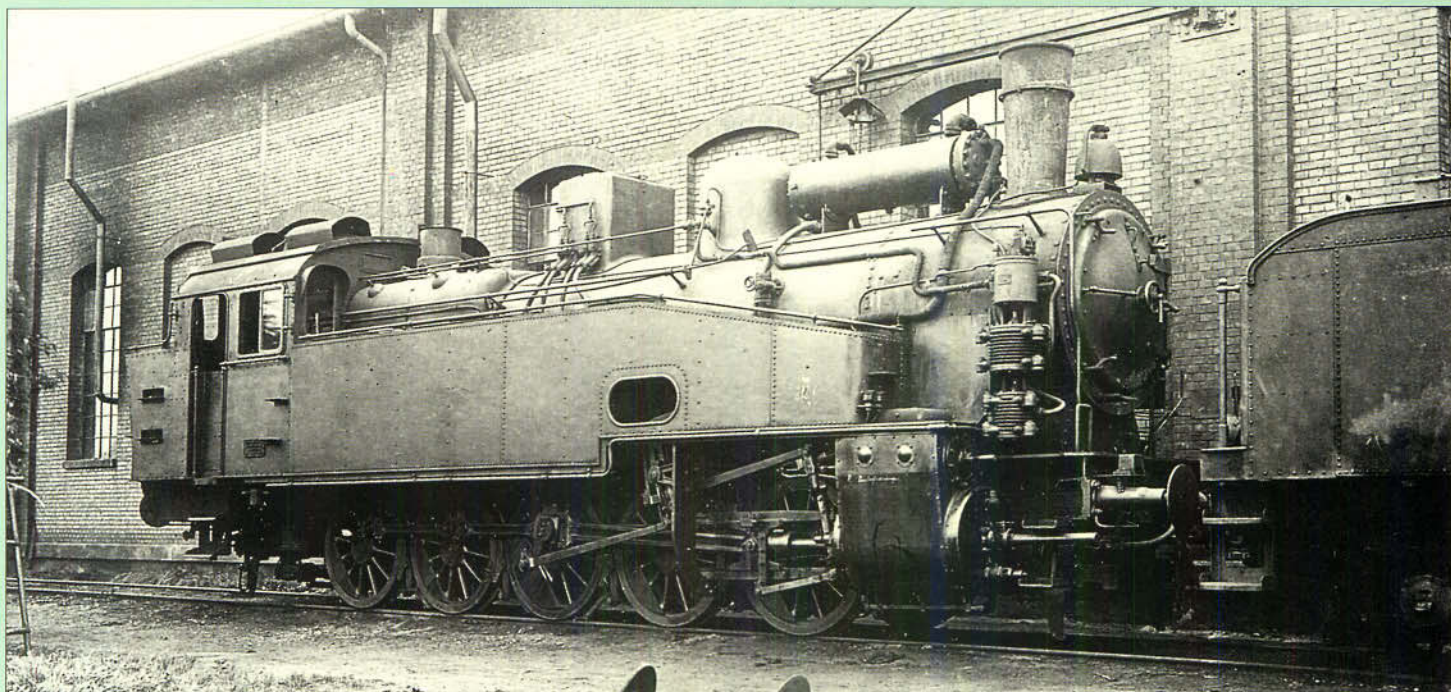
Bild 127: Maßzeichnung der Gattung XI HT der leichteren und kürzeren Bauart mit den Bahnnummern 1675 bis 1684, den späteren Bahnnummern 2019 bis 2088. Abb.: Slg. Weisbrod

Bild 128: 1910 lieferte Hartmann zehn leichtere und kürzere XI HT an die Sächsische Staatsbahn. Die Bahnnummer 2028 wurde 1925 zur 94 1908 umgezeichnet und lief bis 1933. Abb.: Slg. Grundmann



Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1923/4573	2141	94 2117	+ 1969	Hartmann	1923/4592	2153	94 2129	+ 1969
Hartmann	1923/4574	2142	94 2118	+ 1969	Hartmann	1923/4593	2154	94 2130	+ 1970
Hartmann	1923/4575	2143	94 2119	+ 1968	Hartmann	1923/4594	—	94 2131	+ 1967
Hartmann	1923/4576	2144	94 2120	+ 1970	Hartmann	1923/4595	—	94 2132	+ 1970
Hartmann	1923/4577	2145	94 2121	+ 1971	Hartmann	1923/4596	—	94 2133	+ 1965
Hartmann	1923/4578	2146	94 2122	+ 1968	Hartmann	1923/4597	—	94 2134	+ 1967
Hartmann	1923/4579	2147	94 2123	+ 1970	Hartmann	1923/4598	—	94 2135	+ 1953
Hartmann	1923/4580	2148	94 2124	+ 1968	Hartmann	1923/4599	—	94 2136	+ 1973
Hartmann	1923/4581	2149	94 2125	+ 1968	Hartmann	1923/4600	—	94 2137	+ 1945 (CSD)
Hartmann	1923/4589	2150	94 2126	+ 1967	Hartmann	1923/4601	—	94 2138	+ 1968
Hartmann	1923/4590	2151	94 2127	+ 1967	Hartmann	1923/4602	—	94 2139	+ 1967
Hartmann	1923/4591	2152	94 2128	+ 1970					

⁴⁾ 1941 zur DRG zurück, 1945 Bw Dresden-Alstadt, aufgearbeitet und in 94 2151 umgezeichnet; + 1970.
⁵⁾ 1941 zur DRG zurückgeführt, 1945 Bw Glauchau, nicht wieder umgezeichnet, 1954 ausgemustert.
⁶⁾ 1941 zur DRG zurückgeführt, 1945 Bw Glauchau, nicht wieder umgezeichnet, 1954 ausgemustert.
⁷⁾ 1941 zur DRG zurückgeführt, 1945 Bw Dresden, nicht wieder umgezeichnet, 1954 ausgemustert.
⁸⁾ 1941 zur DRG zurückgeführt, 1945 Bw Riesa, nicht wieder umgezeichnet, 1954 ausgemustert.
⁹⁾ 1941 zur DRG zurückgeführt, 1945 Bw Riesa, aufgearbeitet und in 94 2152 umgezeichnet.



ger als die der anderen Lieferungen. Diese Maschinen, von der DRG als Baureihe 94¹⁹ eingeordnet, sind bereits 1933/34 ausgemustert worden. Die Lokomotiven mit 15,4, später 15,9 t Kuppelradsatzfahrmasse sind als Baureihe 94²⁰⁻²¹ von der DRG eingenummert worden. Die verhältnismäßig hohe Stückzahl der bei den CSD verbliebenen Lokomotiven erklärt sich dadurch, daß bei der Besetzung des Sudetenlandes durch Hitlerdeutschland die CSD ihre Lokomotiven aus diesem Gebiet abfuhrten. Die jetzt der RBD Dresden unterstellten Maschinenämter Aussig und Teplitz mußten zur Aufrechterhaltung ihrer Betriebsaufgaben Lokomotiven aus dem Bestand der RBD Dresden erhalten.

Die letzten Vertreter der BR 94²⁰⁻²¹ setzte das Bw Aue auf der Steilrampe Eibenstock u. Bf nach Eibenstock ob. Bf ein, bis durch den Talsperrenbau der Betrieb eingestellt werden mußte. Die 94 2105 (Nr. 2129) wird vom Verkehrsmuseum Dresden aufbewahrt.

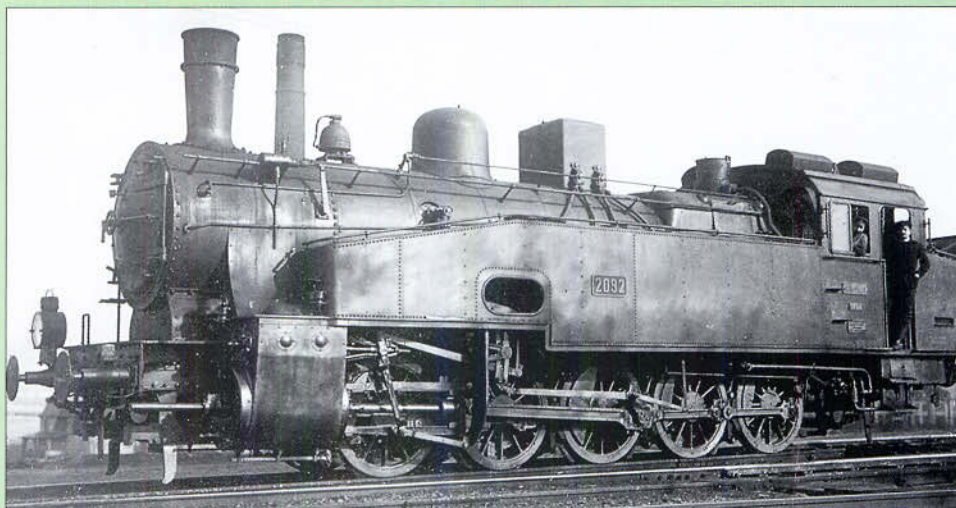
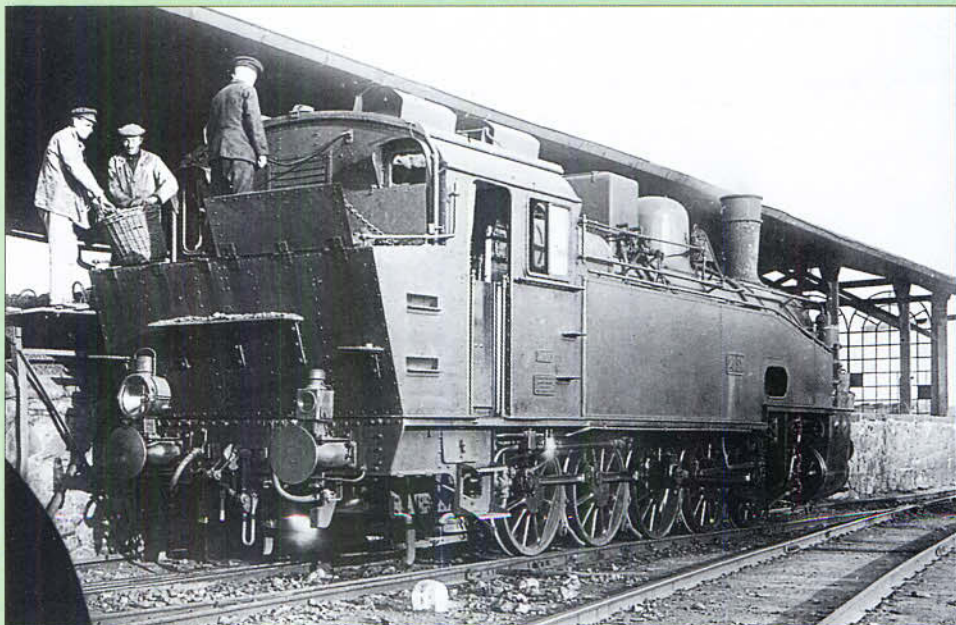
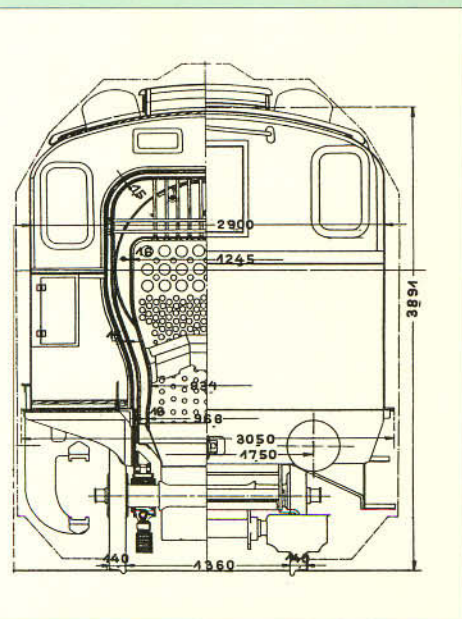


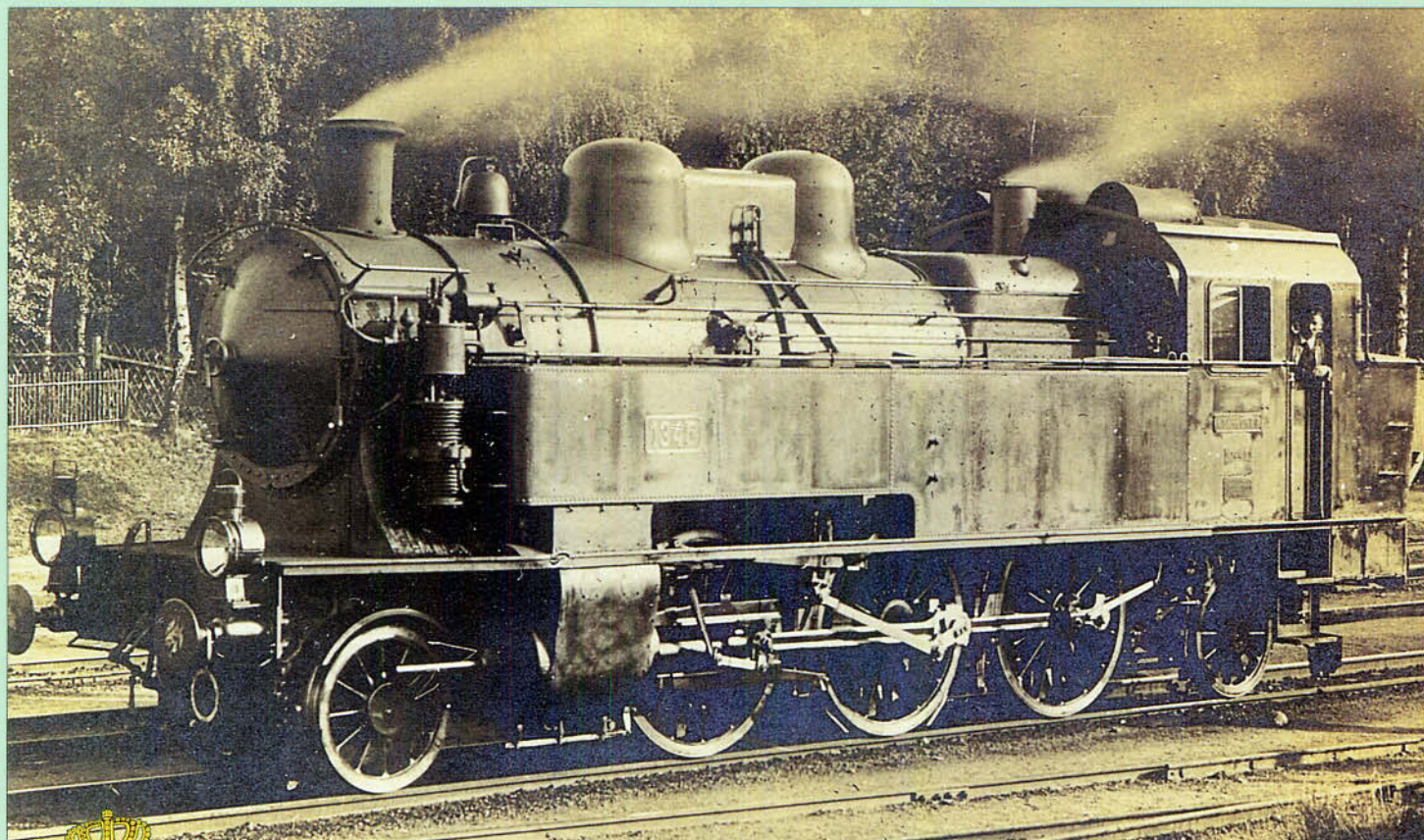
Bild 134: Die von Hartmann 1921 gelieferte 2092 wurde von der DRG in 94 2068 umgezeichnet. Auch sie verblieb 1945 bei der CSD, erhielt dort aber keine neue Betriebsnummer.

Bild 133 (ganz oben): Die spätere 94 2105 wurde als Bahnnummer 2129 bereits mit Vorwärmer und Druckluftbremse abgelichtet. Sie gehört heute zum Bestand des Verkehrsmuseums Dresden.

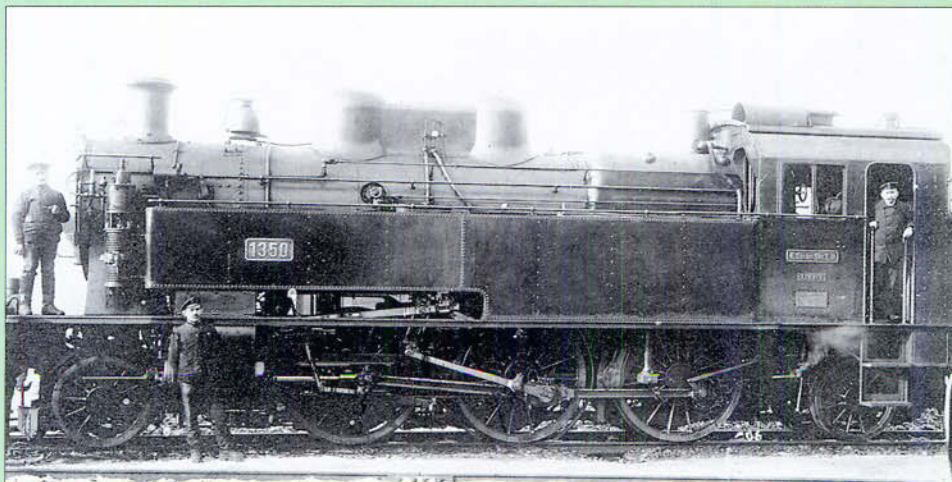
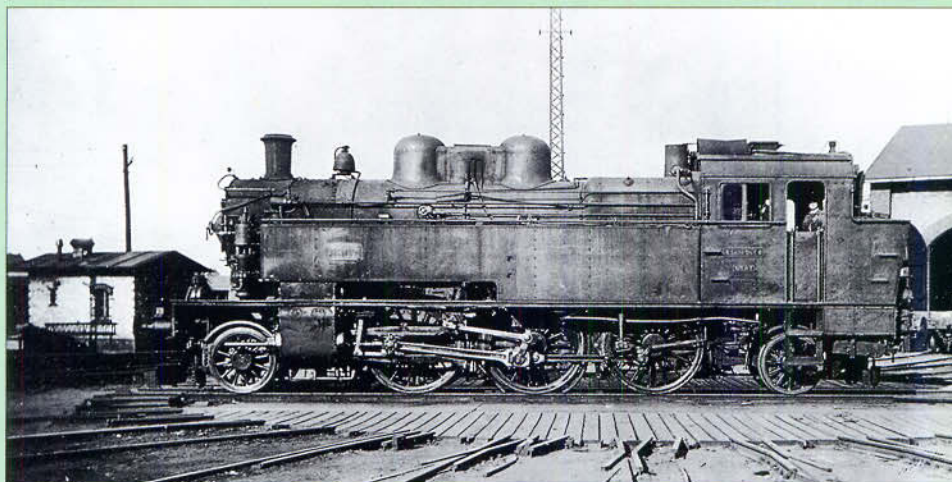
Bild 132 (Zeichnung): Maßzeichnung der Bahn-Nr. 2037 bis 2045. **Abb. 129 – 133: Slg. Weisbrod**

Bild 135: Auf dieser Rückansicht einer XI HT ist das typische Aussehen dieser Baureihe besonders gut zu erkennen. **Abb. 134 und 135: Sammlung Grundmann**





Gattung XIV HT



Die Lokomotiven der Gattung XIV HT, gebaut von 1911 bis 1921, waren die leistungsstärksten deutschen 1'C 1'-Personenzug-Tenderlokomotiven und eine der erfolgreichsten Konstruktionen der Sächsischen Maschinenfabrik, vorm. Rich. Hartmann. Die Maschinen waren für den Personenzugdienst in den Ballungsgebieten, vor allem für den Berufsverkehr, und für den Reisezugdienst auf den Strecken des Erzgebirges entwickelt worden, weil die Leistung der 1'B 1'-Lokomotiven der Gattung IV T nicht mehr ausreichend war.

Die Lokomotiven besaßen einen dreischüssigen Langkessel mit 4000 mm Rohrwandabstand und einen Belpaire-Hinterkessel. Der 1. Kesselschuß war sehr kurz, um bei Verschleiß materialsparend ausgetauscht zu werden. 2. und 3. Kesselschuß trugen je einen Dampfdom. Beide Dome waren durch ein im Kessel verlegtes Rohr miteinander verbunden. Diese Anordnung sollte garantieren, daß bei häufigem Anfahren im Vorortverkehr stets trockener Dampf zur Verfügung stand. Der Regler war im vorderen

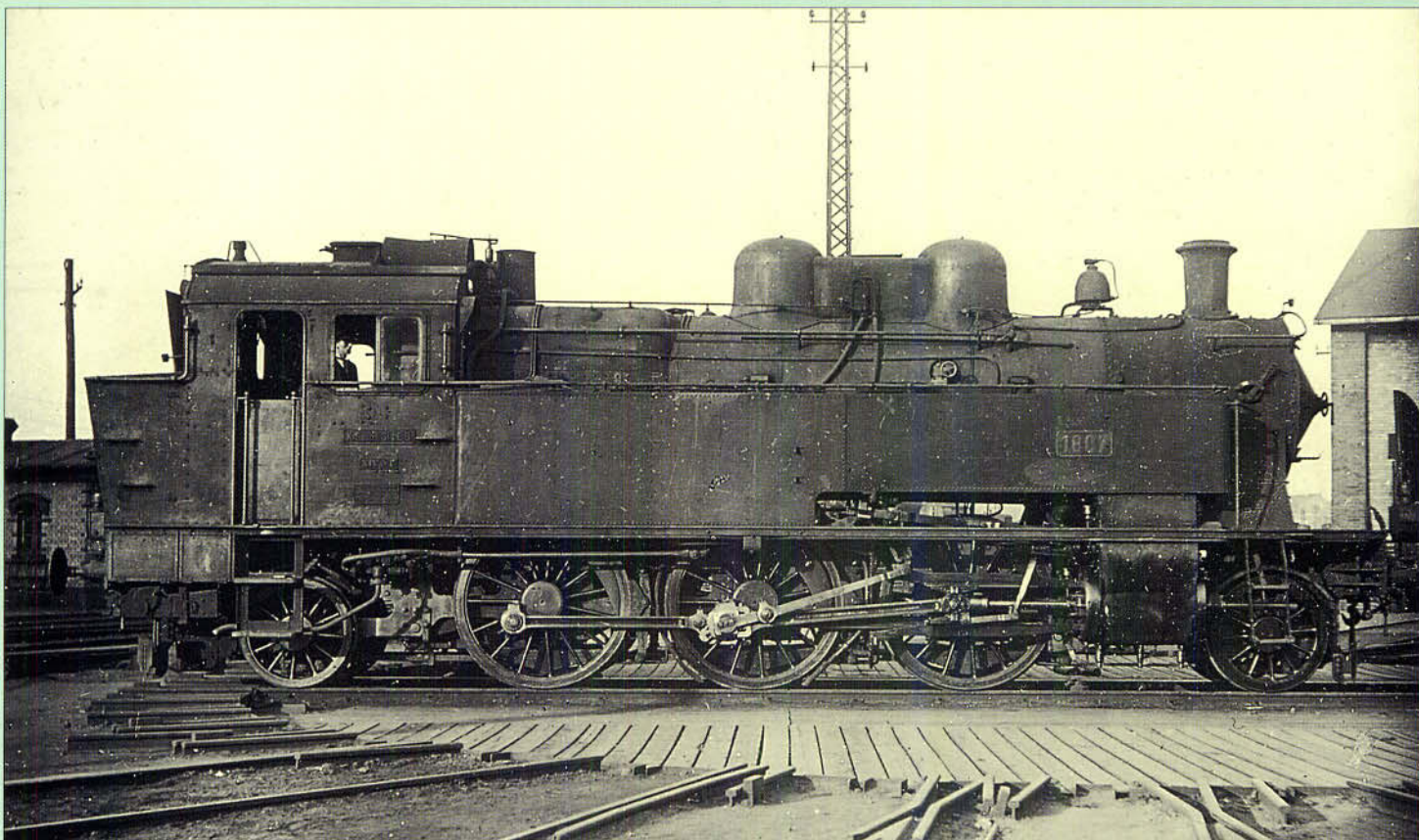
Bild 136 (ganz oben): Sehr elegant kommt die Bahnnummer 1803, die spätere 75 512, mit ihrer spitzen Rauchkammertür daher – ein Beweis dafür, daß im damaligen Lokomotivbau nicht nur technische Parameter zählten.

Bild 139 (rechte Seite oben): Die aus dem ersten Baulos von 1911 stammende Bahnnummer 1807 lief als 75 516 bis 1969.

Bild 137 (Mitte): Noch einmal die Bahnnummer 1807, diesmal von der Lokführerseite, auf einer geschlossenen Drehscheibe.

Abb. 137 und 139: Sammlung Grundmann

Bild 138: Die 1350, spätere 1808, kam ab 1919 zur PKP und wurde dort als Okl 101-2 bezeichnet. 1941 wurde die Lokomotive als 75 510 eingenummert. Erst im Jahre 1968 erfolgte ihre Ausmusterung.



Dom untergebracht; die Bahnnummern 1801 bis 1808 besaßen einen Regler Bauart Hartmann, ab Bahnnummer 1809 ist der Naßdampf-Ventilregler Bauart Schmidt & Wagner verwendet worden. Zwischen beiden Domen saß der Sandkasten, aus dem mit beidseits zwei Fallrohren die Räder des Treibradsatzes von vorn und hinten gesendet werden konnten. Der schwach geneigte Rost hatte eine Fläche von 2,3 m², die Verdampfungsheizfläche betrug 122,26 m², die Heizfläche des Rauchrohrüberhitzers Bauart Schmidt 36,20 m².

Charakteristisch für die Lokomotiven bis Bahnnummer 1815 waren Krepenschornstein, kegliche Rauchkammertür und glatt durchlaufende Decken der seitlichen Wasserkästen. Die drei gekuppelten Radsätze mit 1590 mm Laufkreisdurchmesser (Bahnnummern 1801 bis 1815 mit 1570 mm Durchmesser) waren fest im 28 mm dicken Blechrahmen gelagert. Die beiden Lauf-radsätze mit 1065 mm Durchmesser waren als Adamsachsen ausgeführt. Der Rahmen war in vier Punkten gegen das Lauf-

werk abgestützt. Vorderer Laufradsatz und 1. Kuppelradsatz sowie 2. und 3. Kuppelradsatz und hinterer Laufradsatz bildeten durch im Lastausgleich verbundene Tragfedern die Abstützpunkte. Die beiden waagrecht angeordneten Außenzyylinder (550 mm Durchmesser, 600 mm Kolbenhub) arbeiteten bei zweischieniger Kreuzkopfführung auf den 2. Kuppelradsatz.

Die zweite Lieferserie der Jahre 1912/13 hatte noch Krepenschornstein und kegliche Rauchkammertür, doch bereits nach vorn abgeschrägte Wasserkastendecken. Die Lokomotiven des Baujahres 1915 mit den Bahnnummern 1851 bis 1855, die von der DRG 1925 als 75 501 bis 75 505 eingeordnet worden sind, besaßen Kleinrohrüberhitzer der Bauart Schmidt mit 65,0 m² Heizfläche, die aber später durch Großrohrüberhitzer wie bei den anderen Lieferserien ersetzt worden sind. Bei der Ein-nummerung dieser Lokomotiven wich die DRG von ihrem Prinzip ab, die Ordnungsnummern in der Reihenfolge der Fabriknummern zu vergeben.

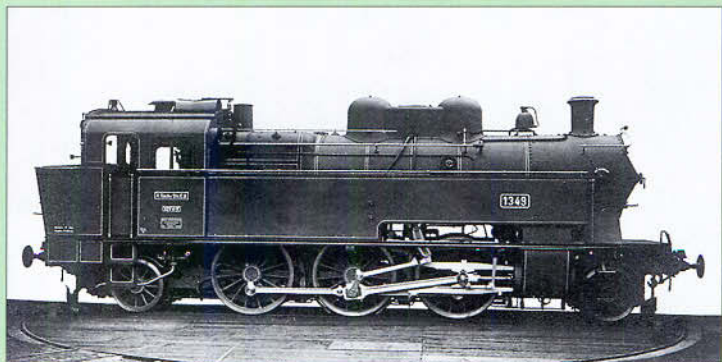
Ab Bahnnummer 1856 besaßen die Lokomotiven zusätzlich zu den beiden Strahl-pumpen der Bauarten Winzer oder Fried-mann (200 l/min Förderleistung) eine Kol-benspeisepumpe Bauart Knorr und einen Oberflächenvorwärmer Bauart Knorr. Die Lokomotiven mit den Bahnnummern 1876 bis 1885 besaßen außer der Knorr-Pumpe nur noch eine Strahlpumpe der Bauart Fried-mann (180 l/min). Ab Bahnnummer 1856 betrug der Wasservorrat 9,0 m³, der Kohle-vorrat 2,8 statt bisher 2,5 t. Der flachovale Vorwärmer war bis zur Bahnnummer 1895 (Baujahr 1918) quer auf dem Rahmen in Höhe des Treibradsatzes untergebracht. Das Führerhaus hatte ursprünglich (bis Baujahr 1915) drei Lüftungsaufsätze, ei-nen mittleren und je einen rechts und links vorn. Später kamen hinten rechts und links zwei weitere hinzu, die man aber bei der DRG wieder entfernte, weil sie bei der Be-kohlung durch den Kran oft demoliert wur-den.

Noch bis zur Bahnnummer 1855 (Baujahr 1915) bestand die Feuerbüchse aus Kup-

Bild 140: Die 1347 gehört ebenfalls zum Baulos von 1911 mit geraden Wasserkästen und spitzer Rauchkammertür.



Bild 141: Diesmal sehen wir die spätere 1807 mit ihrer bis 1922 gültigen Bahnnummer 1349. **Abb. 136, 138, 140 und 141: Sammlung Weisbrod**



Gattung XIV HT

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer 1911 ab 1922	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1911/3472	1343	1801	75 511 + 1946
Hartmann	1911/3473	1344	1802	– + 1919 (PKP Oki 101-1)
Hartmann	1911/3474	1345	1803	75 512 + 1953
Hartmann	1911/3475	1346	1804	75 513 + 1967
Hartmann	1911/3476	1347	1805	75 514 + 1963
Hartmann	1911/3477	1348	1806	75 515 + 1977
Hartmann	1911/3478	1349	1807	75 516 + 1969
Hartmann	1911/3479	1350	1808	– + 1919 (PKP Oki 101-2) ¹⁾
Hartmann	1912/3579	–	1809	75 517 + 1953
Hartmann	1912/3580	–	1810	75 518 + 1967
Hartmann	1912/3581	–	1811	– + 1919 (PKP Oki 101-3) ²⁾
Hartmann	1912/3582	–	1812	75 519 + 1963
Hartmann	1912/3583	–	1813	– + 1919 (PKP Oki 101-4) ³⁾
Hartmann	1912/3584	–	1814	75 520 + 1969
Hartmann	1912/3585	–	1815	75 521 + 1968

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1912/3617	1816	75 522	+ 1967
Hartmann	1912/3618	1817	75 523	+ 1968
Hartmann	1912/3619	1818	75 524	+ 1969
Hartmann	1912/3620	1819	75 525	+ 1953
Hartmann	1912/3621	1820	75 526	+ 1967
Hartmann	1912/3622	1821	75 527	+ 1968
Hartmann	1912/3623	1822	–	+ 1919 (PKP Oki 101-5) ⁴⁾
Hartmann	1912/3624	1823	75 528	+ 1967
Hartmann	1912/3625	1824	75 529	+ 1953
Hartmann	1912/3626	1825	75 530	+ 1968
Hartmann	1912/3627	1826	75 531	+ 1967
Hartmann	1912/3628	1827	75 532	+ 1965
Hartmann	1913/3629	1828	75 533	+ 1967
Hartmann	1913/3630	1829	75 534	+ 1969
Hartmann	1913/3631	1830	75 535	+ 1969
Hartmann	1913/3632	1831	75 536	+ 1966
Hartmann	1913/3633	1832	75 537	+ 1966
Hartmann	1913/3634	1833	75 538	+ 1967
Hartmann	1913/3635	1834	75 539	+ 1969
Hartmann	1913/3636	1835	75 540	+ 1966
Hartmann	1913/3637	1836	75 541	+ 1967
Hartmann	1913/3638	1837	75 542	+ 1960
Hartmann	1913/3639	1838	75 543	+ 1968
Hartmann	1913/3640	1839	–	+ 1919 (PKP Oki 101-6) ⁵⁾
Hartmann	1913/3641	1840	75 544	+ 1968

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1915/3826	1841	–	+ 1919 (PKP Oki 101-7) ⁶⁾
Hartmann	1915/3827	1842	–	+ 1919 (PKP Oki 101-8)
Hartmann	1915/3828	1843	–	+ 1919 (PKP Oki 101-9)
Hartmann	1915/3829	1844	75 545	+ 1945 (CSD, nicht um- gez.)
Hartmann	1915/3830	1845	75 546	+ 1968
Hartmann	1915/3831	1846	75 547	+ 1967
Hartmann	1915/3832	1847	75 548	+ 1968 (Verk. TGA Gera Hzl.)
Hartmann	1915/3833	1848	75 549	+ 1969
Hartmann	1915/3834	1849	75 550	+ 1969
Hartmann	1915/3835	1850	–	+ 1919 (SNCB 9670)
Hartmann	1915/3836	1851	75 501	+ 1967 ⁷⁾
Hartmann	1915/3837	1852	75 502	+ 1966
Hartmann	1915/3838	1853	75 503	+ 1968
Hartmann	1915/3839	1854	75 504	+ 1953
Hartmann	1915/3840	1855	75 505	+ 1968

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1917/3925	1856	75 551	+ 1968
Hartmann	1917/3926	1857	75 552	+ 1968

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1917/3927	1858	75 553	+ 1969
Hartmann	1917/3928	1859	75 554	+ 1965
Hartmann	1917/3929	1860	75 555	+ 1969
Hartmann	1917/3930	1861	75 556	+ 1968
Hartmann	1917/3931	1862	75 557	+ 1967
Hartmann	1917/3932	1863	75 558	+ 1967
Hartmann	1917/3933	1864	–	+ 1919 (PKP Oki 101-10)
Hartmann	1917/3934	1865	75 559	+ 1968
Hartmann	1917/3935	1866	75 560	+ 1969 (Verk. Möbelwerk Eppend.)
Hartmann	1917/3936	1867	75 561	+ 1968
Hartmann	1917/3937	1868	–	+ 1919 (ETAT 32-916) ⁸⁾
Hartmann	1917/3938	1869	75 562	+ 1969
Hartmann	1917/3939	1870	75 563	+ 1969
Hartmann	1917/3940	1871	75 564	+ 1953
Hartmann	1917/3941	1872	–	+ 1919 (PKP Oki 101-11) ⁹⁾
Hartmann	1917/3942	1873	75 565	+ 1967
Hartmann	1917/3943	1874	–	+ 1919 (SNCB 9674)
Hartmann	1917/3944	1875	75 566	+ 1968

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1918/3795	1876	–	+ 1919 (SNCB 9676)
Hartmann	1918/3796	1877	75 567	+ 1959
Hartmann	1918/3797	1878	–	+ 1919 (ETAT 32-917)
Hartmann	1918/3798	1879	–	+ 1919 (ETAT 32-918)
Hartmann	1918/3799	1880	75 568	+ 1967
Hartmann	1918/3800	1881	75 569	+ 1967 (Verk. Betonwerk Glösa)
Hartmann	1918/3801	1882	75 570	+ 1968
Hartmann	1918/3802	1883	–	+ 1919 (ETAT 32-919)
Hartmann	1918/3803	1884	75 571	+ 1967
Hartmann	1918/3802	1885	75 572	+ 1967
Hartmann	1918/4045	1886	–	+ 1919 (SNCB 9686)
Hartmann	1918/4046	1887	–	+ 1919 (ETAT 32-920)
Hartmann	1918/4047	1888	75 573	+ 1970
Hartmann	1918/4048	1889	–	+ 1919 (ETAT 32-921)
Hartmann	1918/4049	1890	–	+ 1919 (ETAT 32-922)
Hartmann	1918/4050	1891	75 574	+ 1970
Hartmann	1918/4051	1892	–	+ 1919 (ETAT 32-923)
Hartmann	1918/4052	1893	75 575	+ 1967
Hartmann	1918/4053	1894	75 576	+ 1969
Hartmann	1918/4054	1895	75 577	+ 1967 (Verk. Fa. Richter, Dresden)

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn bzw. DRG

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1921/4316	1896	75 578	+ 1968
Hartmann	1921/4317	1897	75 579	+ 1968
Hartmann	1921/4318	1898	75 580	+ 1966
Hartmann	1921/4319	1899	75 581	+ 1968
Hartmann	1921/4320	1900	75 582	+ 1967
Hartmann	1921/4321	1901	75 583	+ 1953
Hartmann	1921/4322	1902	75 584	+ 1967
Hartmann	1921/4323	1903	75 585	+ 1969
Hartmann	1921/4324	1904	75 586	+ 1968
Hartmann	1921/4325	1905	75 587	+ 1969
Hartmann	1921/4326	1906	75 588	+ 1953

¹⁾ 1941 von DRG zurückgeführt und als 75 510 eingenummert (+ 1968).

²⁾ 1941 von DRG zurückgeführt und als 75 506 eingenummert (+ 1969).

³⁾ 1945 an DR übergeben und als 75 589 eingenummert, 1956 zurück an PKP.

⁴⁾ 1945 an DR übergeben, als 75 590 eingenummert.

⁵⁾ 1941 von DRG zurückgeführt und als 75 509 eingenummert. Im Mai 1945 an CSD übergeben, dort als 355.1501 eingeordnet und 1956 ausgemustert.

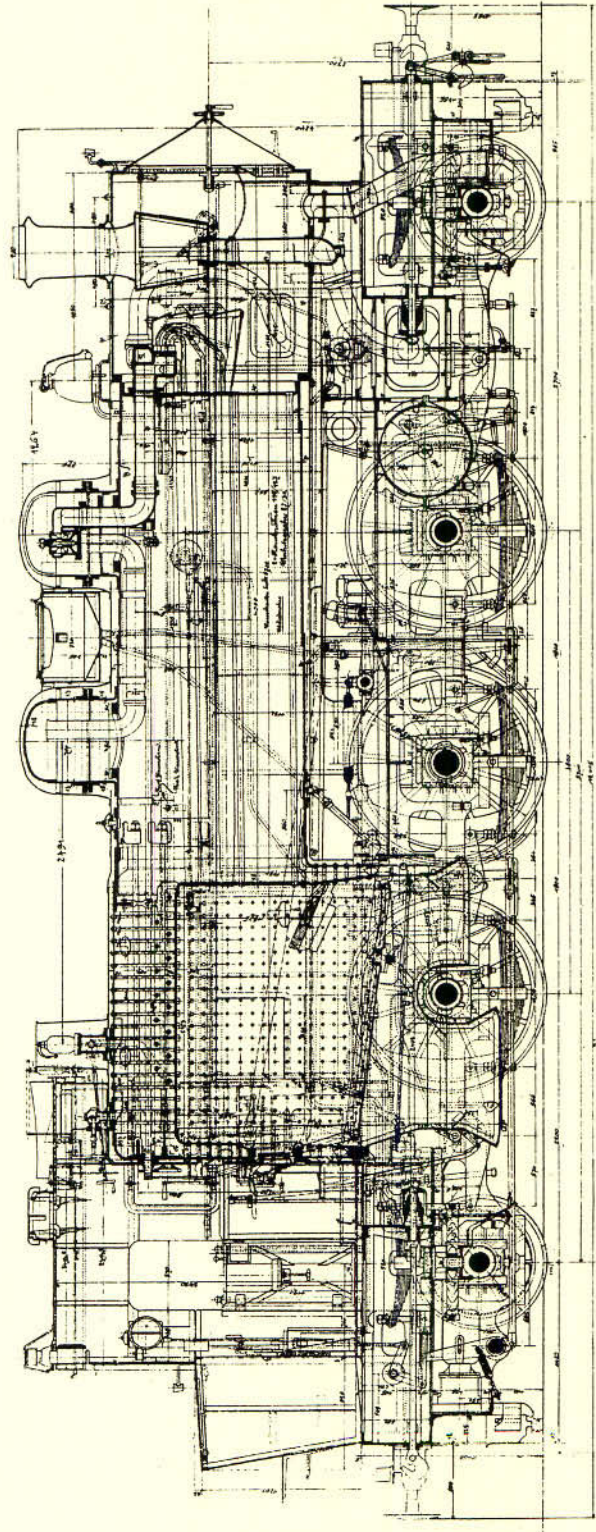
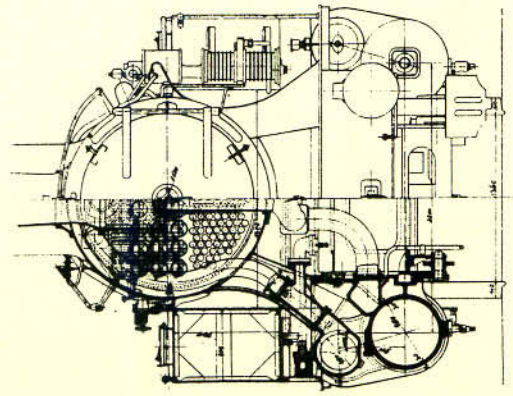
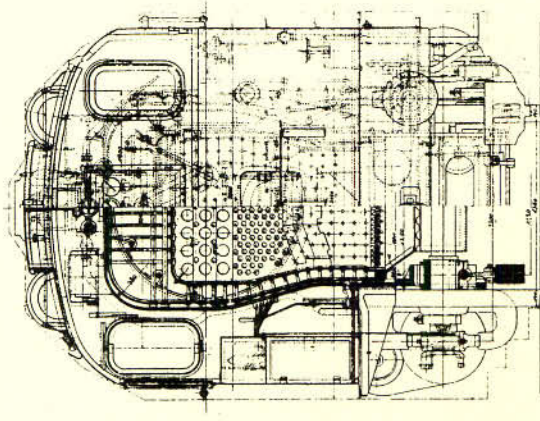
⁶⁾ 1941 von DRG zurückgeführt und als 75 508 eingenummert. 1969 ausgemustert.

⁷⁾ Verkauf an Dampflok-Museum Neuenmarkt-Wirsberg.

⁸⁾ 1945 als Leihlokomotive bei DR verblieben. Nach Aufarbeitung 1949 als 75 591 eingenummert und 1968 ausgemustert.

⁹⁾ 1941 von DRG zurückgeführt und als 75 507 eingenummert. 1953 ausgemustert.

Bild 142: Maßzeichnung der Gattung XIV HT des ersten Bauloses mit den Bahnnummern 1801 bis 1815 der Baujahre 1911 und 1912. Die alten Bahnnummern 1343 bis 1350 wurden mit den neuen Bahnnummern überstempelt. **Abb.: Sammlung Weisbrod**



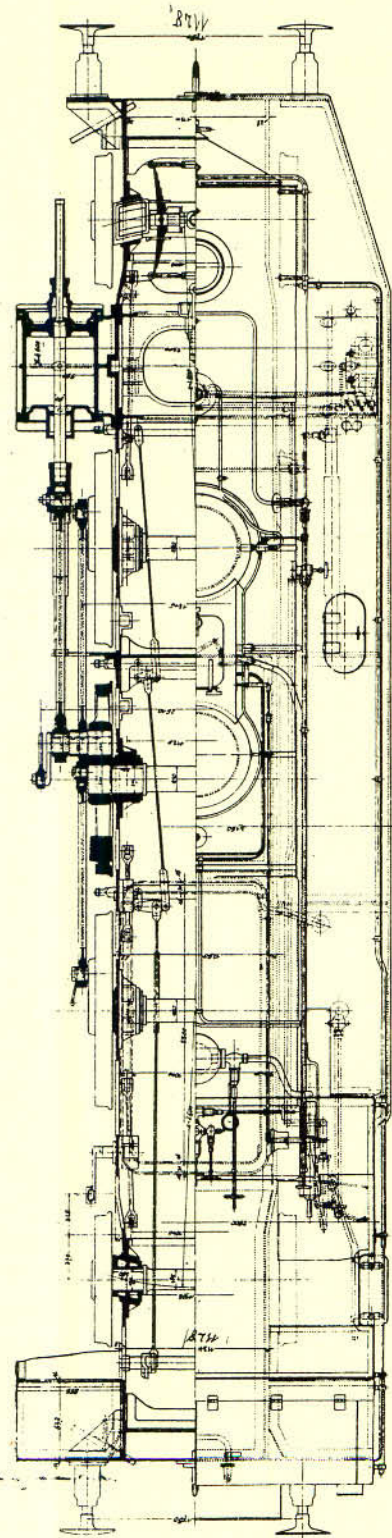
Stahlblech 10 mm
Stahlblech 12 mm

Stahlblech 10 mm
Stahlblech 12 mm

Stahlblech 10 mm
Stahlblech 12 mm

Stahlblech 10 mm
Stahlblech 12 mm

Stahlblech 10 mm
Stahlblech 12 mm



Stahlblech 10 mm
Stahlblech 12 mm

Stahlblech 10 mm
Stahlblech 12 mm

Stahlblech 10 mm
Stahlblech 12 mm

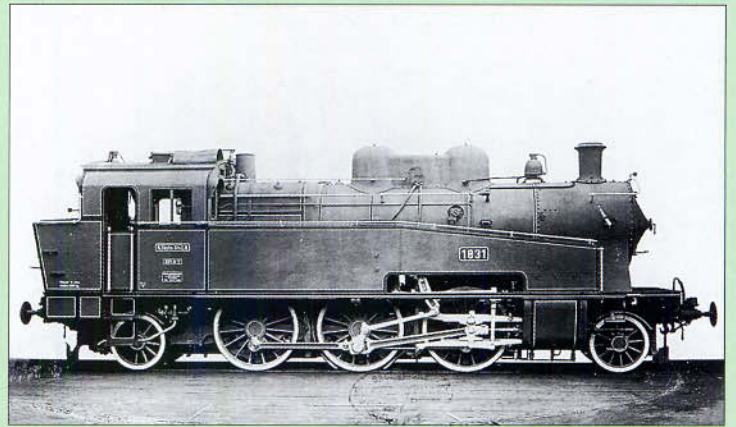
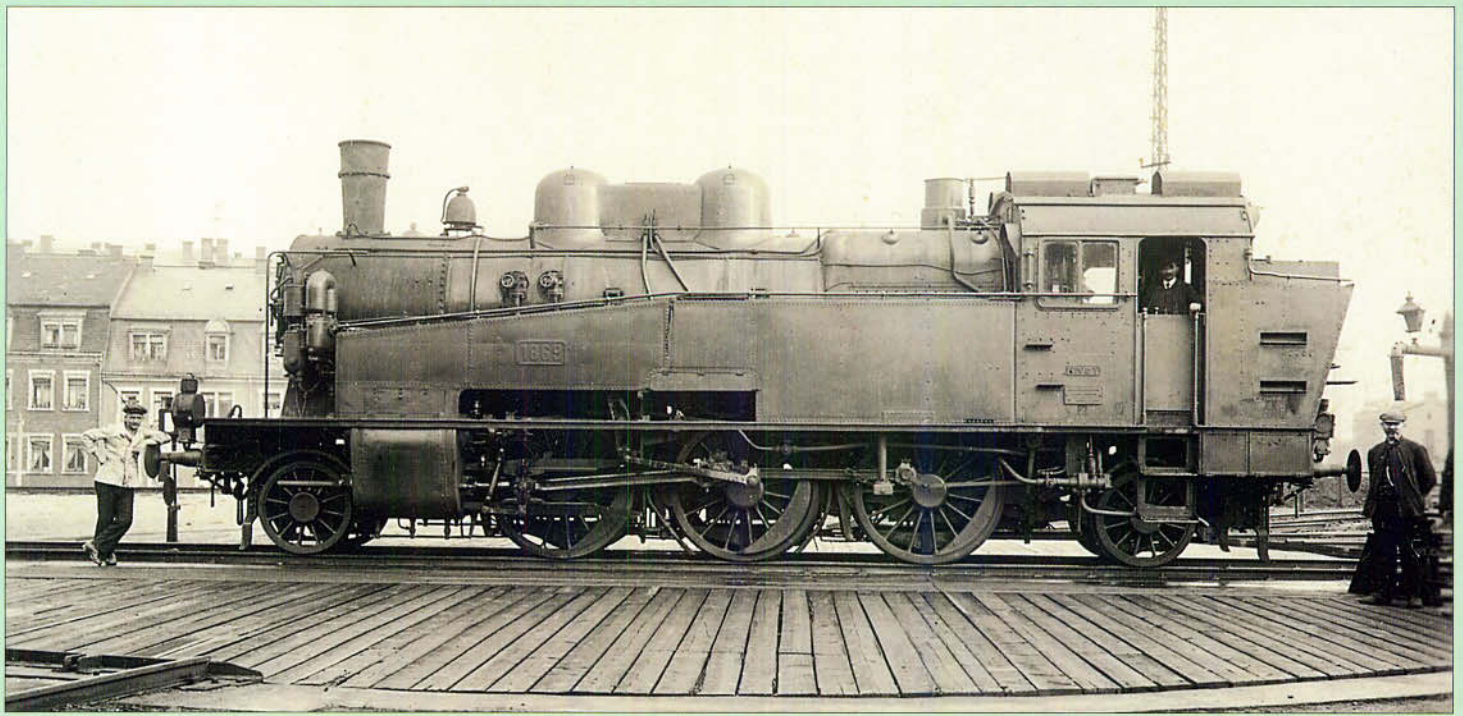


Bild 144: Die Bahnnummer 1901 des letzten Baujahrs 1921 erhielt bereits eine Kolbenspeisepumpe und eine flache Rauchkammertür.

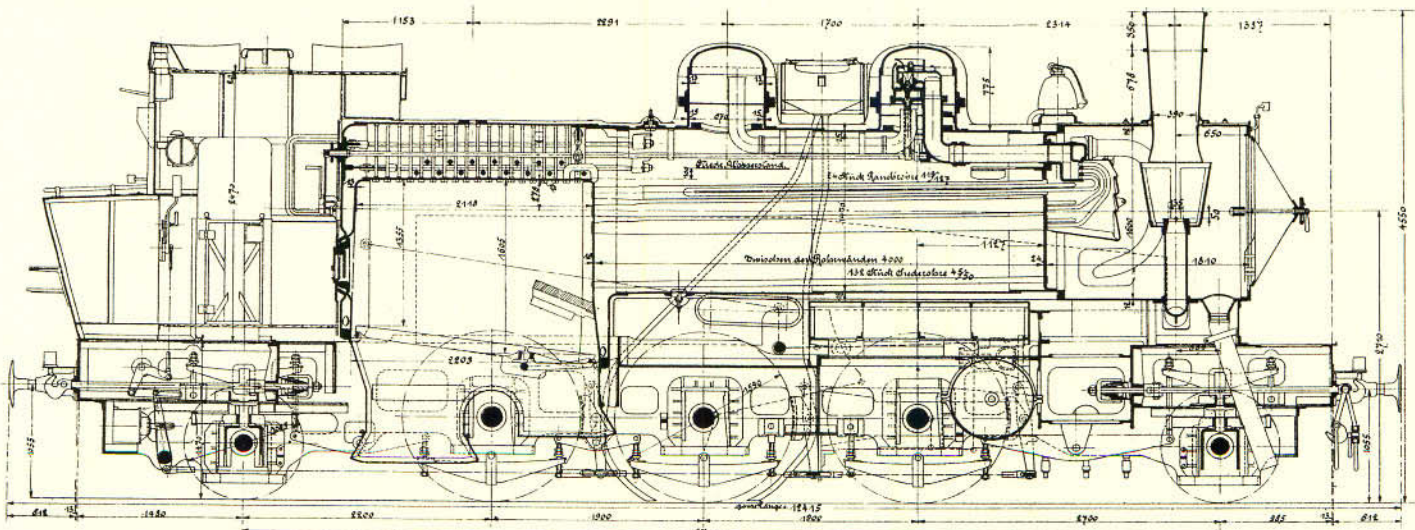
Bild 145: Hingegen wurde 1913 die Bahnnummer 1831 noch mit spitzer Rauchkammertür ausgeliefert. Sie quittierte 1966 als 75 536 den Dienst.

Bild 143 (ganz oben): Die spätere 75 562 macht ihrer Bahn-Nr. 1869 alle Ehre: Sie wurde 1969 ausgemustert. **Abb. 143, 147 u. 148: Slg. Grundmann**

fer vom Kupferhammer der Fa. Lange in Grünthal bei Olbernhau. Ab 1917 mußten kriegsbedingt flußeiserne Feuerbüchsen von Krupp eingebaut werden. Wahrscheinlich bereits ab 1921 sind die Lokomotiven mit rundem Knorr-Vorwärmer links neben

dem Schornstein geliefert worden, der späteren Standardausführung aller Lokomotiven der Baureihe 75⁵. Lokomotiven aller Lieferserien besaßen außenliegende Heusinger-Steuerung mit Kuhnscher Schleife und Lindnerschem

Nachfüllschieber. Die ursprüngliche Petroleumbeleuchtung ist bei der DRG durch elektrische Beleuchtung mit Dampfturbo-generator rechts neben dem Schornstein ersetzt worden. Gebremst wurde mit der Druckluftbremse Bauart Westinghouse und



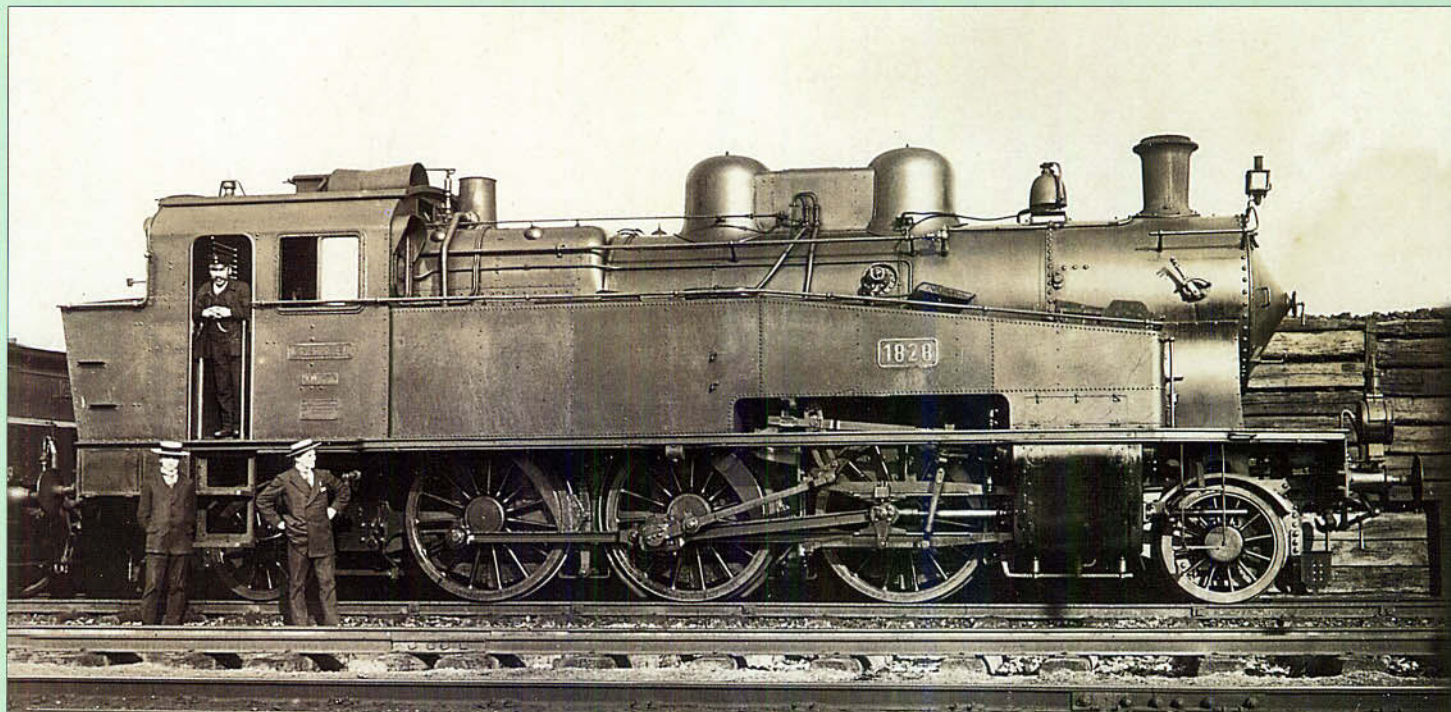


Bild 147: Welche Aufgaben die beiden Herren vor der Bahnnummer 1828, spätere 75 533, hatten, können wir nicht mehr feststellen.

Bild 148: Mit dem für sie typischen Oberflächenvorwärmer ist die Bahnnummer 1834 noch vor 1925 ausgerüstet worden.

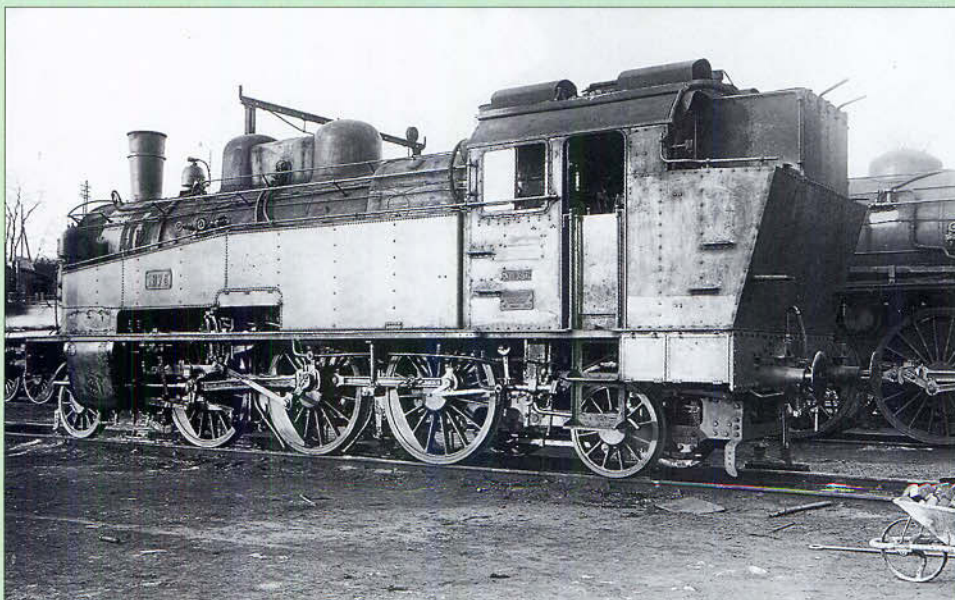
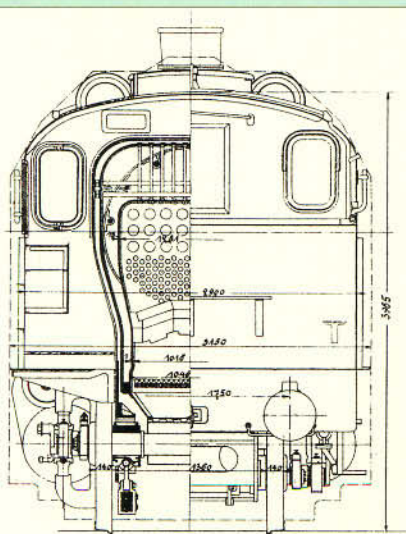
der Wurfhebelbremse an der Führerhausrückwand.

Die zu diesem Zeitpunkt noch vorhandenen Lokomotiven sind in den Jahren zwischen 1967 und 1969 ausgemustert worden, als ihre Leistungen von den Diesellokomotiven der Baureihen V 100 und V 180 übernommen werden konnten. Zwei sä. XIV HT blieben erhalten. Bereits zu DDR-Zeiten erwarb das Dampflokemuseum Neuenmarkt-Wirsberg die 75 501. Die 75 515, 1970 noch in 75 1515-8 umgezeichnet, kam als Denkmal auf ein Kopfgleis des Karl-Marx-Städter Hauptbahnhofs, wurde dort 1982 von einer Rangiereinheit schwer beschädigt und anschließend von Raw Meiningen wieder aufgebaut. Als nicht betriebsfähige Lokomotive wird sie vom Verkehrsmuseum Dresden aufbewahrt.



Bild 146 (Zeichnung): Maßzeichnung der XIV HT mit den Bahnnummern 1856 bis 1875.

Bild 149 (unten): Im Abendlicht steht die Bahnnummer 1875 im Raw Dresden-Friedrichstadt. Das Schild „K.S.St.E.B.“ ist bereits abmontiert, so daß die Aufnahme um 1926 entstanden sein muß. Das Messingschild 75 566 liegt sicher schon bereit. **Abb. 144 bis 146, 149: Slg. Weisbrod**



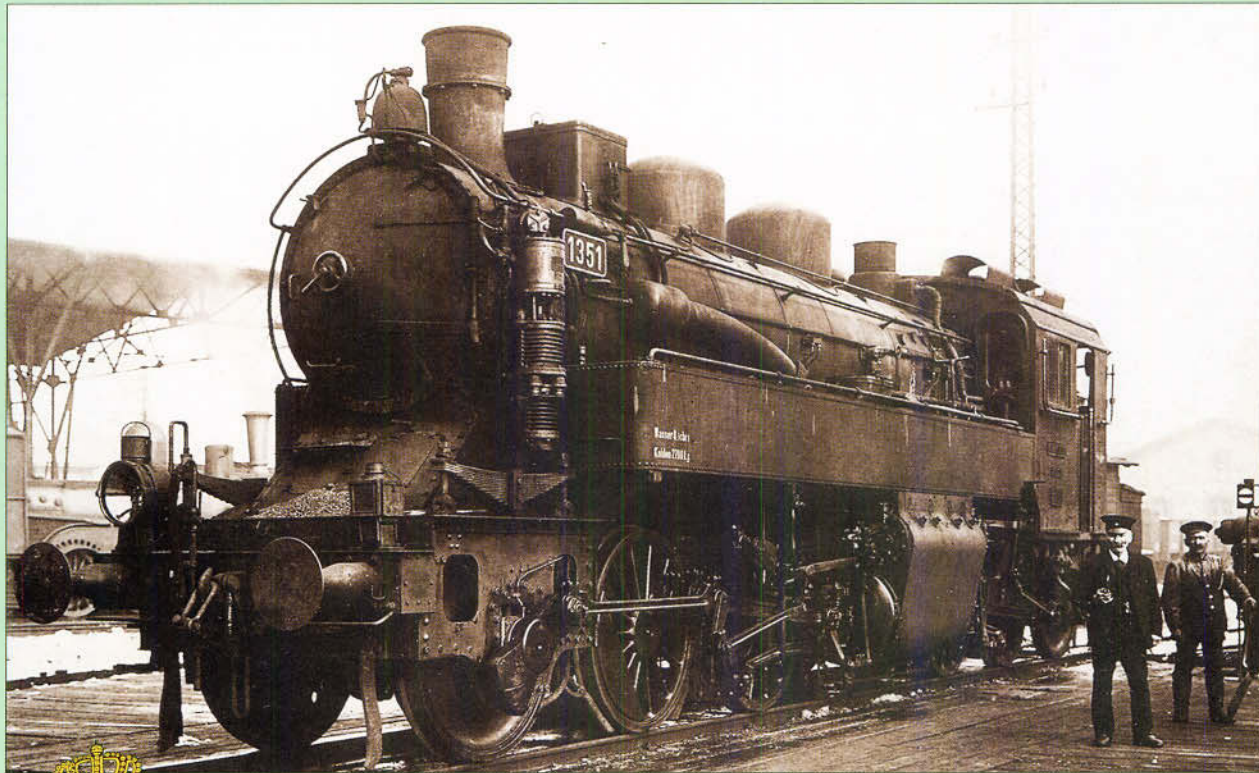


Bild 150: 1916 lieferte Hartmann mit der Bahnnummer 1351 die erste der beiden XV HTV. Abb.: Sammlung Grundmann

Bilder rechte Seite oben und Mitte:

Bild 152: Lokführerseite der Bahnnummer 1351 mit aufgestelltem Bahnpersonal.

Bild 153: Werkfoto der 1352, spätere 79 002, in Länderbahn-Lackierung.

Bild 154: Noch einmal die 1351 auf einer geschlossenen Drehscheibe. 1932 erfolgte als 79 001 ihre Ausmusterung.



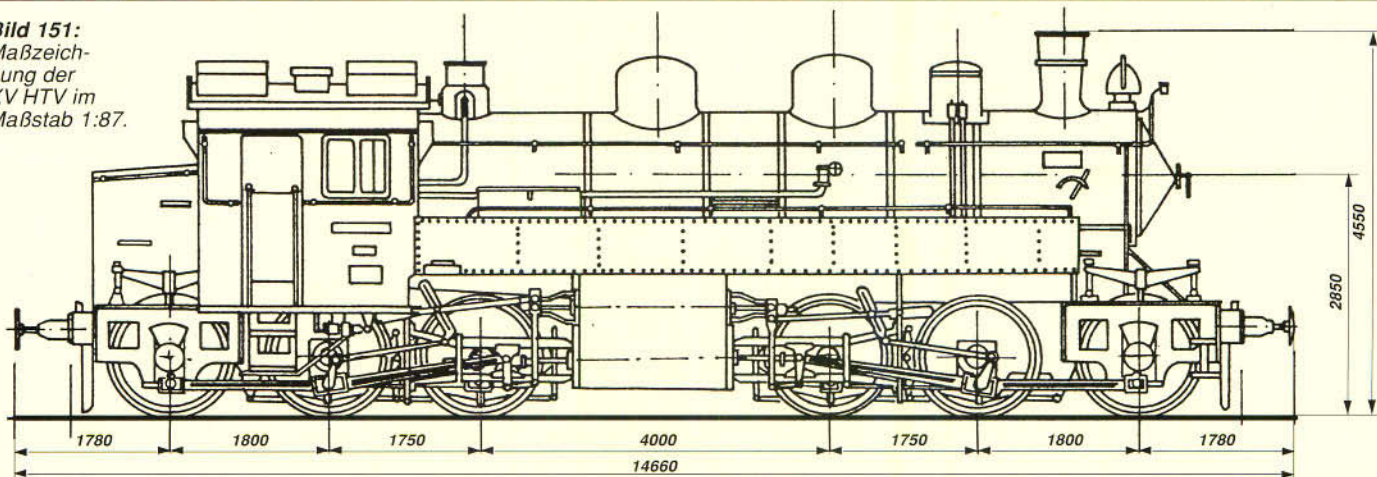
Gattung XV HTV

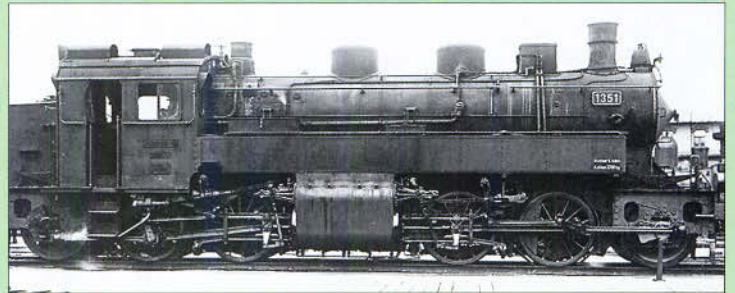
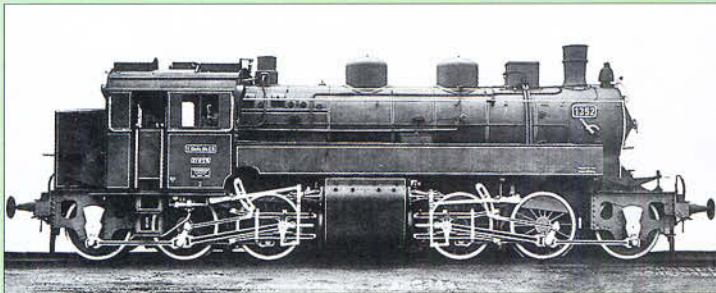
Die Lokomotiven der Gattung XV HTV, erstmals 1916 gebaut, sind die letzten Entwicklungen der Sächsischen Staatsbahn bei regelspurigen Tenderlokomotiven. Die Entwicklung einer schweren Tenderlok für Zug-, Vorspann- und Schiebedienst auf steigungsreichen Strecken geht auf die Initiative von Oberbaurat Lindner zurück, dem Vorstand des maschinentechnischen Büros der Sächsischen Staatsbahn. Zwar war die Kesselleistung der XI HT (E h2t) ausreichend, doch Lindner wollte eine höhere Zugkraft durch höhere Reibungsmasse. Dazu waren jedoch sechs gekuppelte Radsätze erforderlich, für die Lindner das Gölsdorfsche Prinzip seitenverschiebbarer Kuppelradsätze für nicht mehr anwendbar hielt.

Als Verfechter geteilter Triebwerke zur Erzielung guter Bogenläufigkeit wußte Lindner natürlich um die Problematik, die die Hochdruck-Stopfbüchsen bei Mallet- und Meyer-Triebwerken mit sich brachten. Lindner griff das Prinzip der Meyer-Lok mit zwei einander zugekehrten, gegenläufig arbeitenden Zylindern auf, vereinigte aber beide Dampfmaschinen in einem Zylinder, der in Lokomotivmitte am Rahmen angeschraubt war. Der Doppelzylinder war als Verbundmaschine ausgeführt, wobei die HD-Zylinder die hintere Triebwerksgruppe mit drei gekuppelten Radsätzen antrieben. Die vordere, von der ND-Maschine angetriebene Radsatzgruppe umfaßte ebenfalls drei Radsätze. Alle sechs Radsätze waren im durch-

gehenden Rahmen gelagert, wodurch sich ein Achsstand von 11 100 mm ergab. Die Endradsätze waren als Klien-Lindner-Hohlachsen ausgebildet, in einem zusätzlichen Außenrahmen gelagert und konnten beidseits 37 mm radial ausschwenken. Die mittleren Radsätze jeder Triebwerksgruppe waren fest im Rahmen gelagert und wurden angetrieben. Sie bildeten den festen Achsstand von 7500 mm (!) der Lokomotive. Die den Zylindern benachbarten Radsätze waren nach Gölsdorf beidseits 26 mm seitenverschiebbar. Der Achsstand innerhalb einer Triebwerksgruppe betrug 3550 mm. Die Lokomotiven konnten, wie gefordert, ohne Zwängen Gleisbögen mit 170 m Radius befahren, und auch nach

Bild 151: Maßzeichnung der XV HTV im Maßstab 1:87.





40 000 Betriebskilometern war noch keine Umrißbearbeitung der Radreifen erforderlich.

Achsanordnung und Triebwerksbauart waren originell und boten einige Vorteile. So gab es keine überhängenden Massen, die die Laufeigenschaften beeinträchtigten. Die Doppelzylinder in Fahrzeugmitte boten kurze Dampfwege mit minimalen Abkühlverlusten und umgingen die teure Kropfachselle, die bei konventionellen Vierzylinder-Verbundtriebwerken erforderlich war. Der Nachteil langer Ein- und Ausströmwege (das Einströmröhr verlief links außen am Kessel), den Meyer- und Mallet-Triebwerke in Kauf nehmen mußten, blieb auch bei der XV HTV erhalten.

Problematisch war jedoch die Einstellung der Steuerung. Die ohnehin schwierige Einstellung einer Vierzylinder-Verbundmaschine änderte sich mit Abnutzung der Radreifen und beeinträchtigte durch Änderung der Kurbelstellung das synchrone Arbeiten aller vier Zylinder. Schließlich waren auch

die beiden Klien-Lindner-Hohlachsen in der Unterhaltung anspruchsvoller als Gölsdorfsche Radsätze.

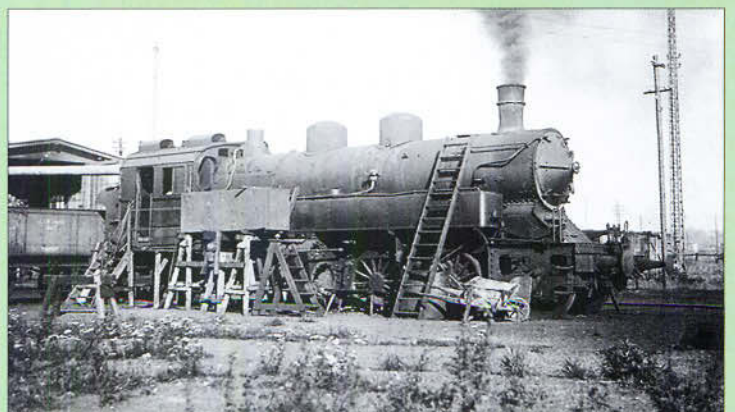
Die Lokomotiven hatten ein Crampton-Kessel mit 127,2 m² Verdampfungsheizfläche und 40,9 m² Überhitzerheizfläche. Der Kessel trug zwei Dampfdome, die durch ein im Kessel verlegtes Überströmröhr miteinander verbunden waren, um dem Regler im vorderen Dom möglichst trockenen Dampf zuzuführen. Die Kesselspeisung erfolgte durch zwei Injektoren der Bauart Winzer (Halle/S.) mit einer Förderleistung von 200 l/min. Gebremst wurde mit der Druckluftbremse Bauart Westinghouse, die auf die Räder des 2. und 3. Radsatzes von vorn, auf die des 4. und 5. Radsatzes von hinten wirkte, und der Exterschen Wurfhe-

belhandbremse. Gesendet wurden die beiden Treibradsätze von vorn und hinten, der vordere aus dem zentralen Sandkasten zwischen Schornstein und vorderem Dampfdom, der hintere durch dezentrale Sandkästen im Führerhaus. An Vorräten konnten 8,5 m³ Wasser und 2,2 t Kohle mitgeführt werden. Die Reibungsmasse betrug 92,2 t.

Die Lokomotiven sind auf der Steilrampe Tharandt – Klingenberg-Colmnitz und auf den ins Erzgebirge führenden Strecken eingesetzt worden, wobei Zugkraft und Laufruhe überzeugen konnten. Dennoch blieb es bei den zwei Exemplaren, denen die DRG 1925 die Betriebsnummern 79 001 und 79 002 gab, sie bald in den Rangierdienst abschob und 1932 ausmusterte.

Bild 155: Eine der beiden XV HTV während ihres Einsatzes als Heizlokomotive.

Abb. 151 bis 155: Slg. Weisbrod

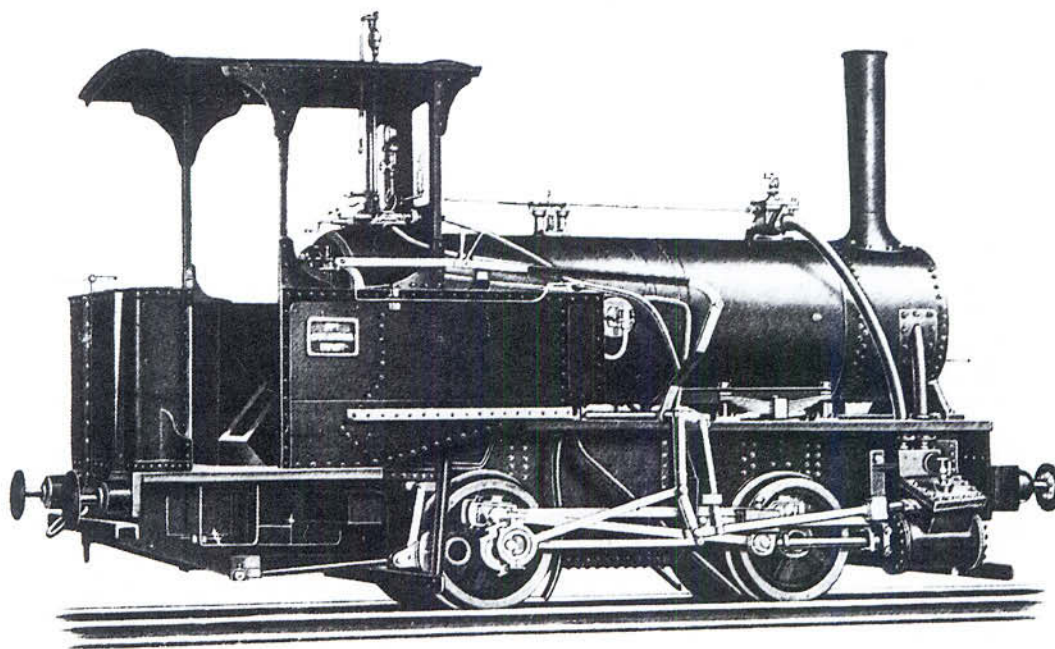


Gattung XV HTV

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1916/3843	1351	79 001	+ 1932
Hartmann	1916/3844	1352	79 002	+ 1932

Abbildung 1



Lokomotive Fabriknummer 1

Bild 156: Die 1873 bei Hagans in Erfurt gebaute B-Tenderlokomotive wurde noch im selben Jahr an die Oberschlesische Zweigbahn in Beuthen geliefert und kam im November 1882 auf die sächsischen Schmalspurstrecken. Nach dem Einsatz als Bau- und Streckenlokomotive wurde sie 1897 wieder verkauft. **Abb. 156 und 157:** Sammlung Weisbrod



Gattung VII TK

Der Fuhrunternehmer Pringsheim war der Empfänger der bei Hagans in Erfurt mit der Fabriknummer 1 gebauten Lokomotive. Pringsheim hatte von der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, die das Industriebahnnetz in den ober-schlesischen Kohle- und Erzgruben auf 785 mm Spurweite in einem Mischbetrieb mit Dampflokomo-tiven und Pferden betrieb, zunächst den Pferdebetrieb übernommen, später den gesamten Betrieb und die Dampflokomo-tiven abge-schafft.

Das stetig steigende Verkehrsaufkommen zwang ihn jedoch, 1872 den Dampflokbe-trieb wieder aufzunehmen, wozu insge-samt 17 B n2-Lokomotiven dienten, die die Firmen Hagans und Krauss bis 1875 liefer-ten.

Pringsheim bezog in gleicher Ausführung noch die Lokomotiven mit den Fabriknum-mern 2, 4, 5, 8 und 10 von Hagans, die von

der Preußischen Staatsbahn dann als KAT-TOWITZ 12 bis 16 eingenummert worden sind.

1882 erwarb die Sächsische Staatsbahn die Hagans-Lokomotive mit der Fabriknum-mer 1, baute ein anderes Kupplungssys-tem ein, spürte sie auf 750 mm um und gab ihr den Namen ZITTAU und die Bahn-nummer 5. Die Gattungsbezeichnung lau-tete Hg VII TK, wobei Hg für Hagans, VII für die Gattung (B-Kuppler), T für Tenderloko-motive und K für Kleinspur steht.

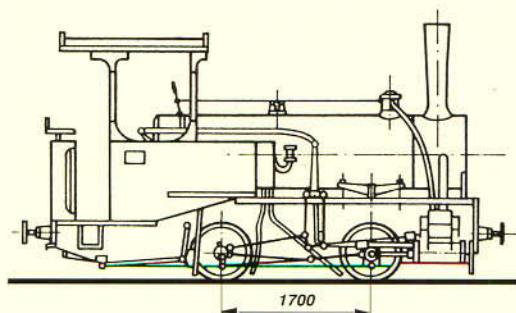
Die Lok hatte einen mit 12 bar betriebenen Crampton-Kessel mit 2200 mm Rohrwand-abstand, den zwei Dampfstrahlpumpen speisten. Vom Regleraufsatz auf dem vorderen Kesselteil führten die Einströmröhre außen am Kessel zu den Zylindern. Die waagerechten Außenzylinder trieben den 2. Kuppelradsatz an, der 1700 mm Abstand zum 1. Radsatz hatte.

Die Radsätze waren mit oberhalb des Um-laufs liegenden Federn einzeln abgefedert (Vierpunktstützung). Gesendet wurden die Räder des 1. Radsatzes von hinten, die des 2. von vorn aus einem Sandkasten vor den seitlichen Vorratsbehältern. An Vorrä-ten konnten 1,2 m³ Wasser im Rahmen-wasserkasten und 0,45 t Kohle in relativ kurzen seitlichen Behältern mitgeführt wer-den.

Gebremst wurde ursprünglich mit einer von hinten auf die Räder des Treibradsatzes wirkenden Spindelbremse, die von der Sächsischen Staatsbahn 1886 auf Wurfhe-belbremse umgebaut worden ist.

Die Lokomotive ist 1882 beim Bau der Strecke Hainsberg – Kipsdorf eingesetzt worden und übernahm anfänglich in Er-manglung von I K-Lokomotiven dort auch den Zugdienst. Auch beim Bau der Stre-ken Klotzsche – Königsbrück und Pot-schappel – Wilsdruff war die Hg VII TK im Einsatz und kam 1884 wieder auf die Stre-ke Hainsberg – Kipsdorf. 1897, als ausrei-chend Lokomotiven der Gattungen I K und IV K verfügbar waren, wurde die Maschine als Werklok verkauft.

Bild 157: Ur-sprungszustand der VII TK Nr. 5 mit Spindelbremse im Maßstab 1:87.



Gattung Hg VII TK

Lieferung von Hagans für die Oberschlesische Zweigbahn Beuthen des Unternehmers Pringsheim, ab 1882 bei Sächsischer Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	Bemerkung
ZITTAU	Hagans	1873/1	5	+ 1896

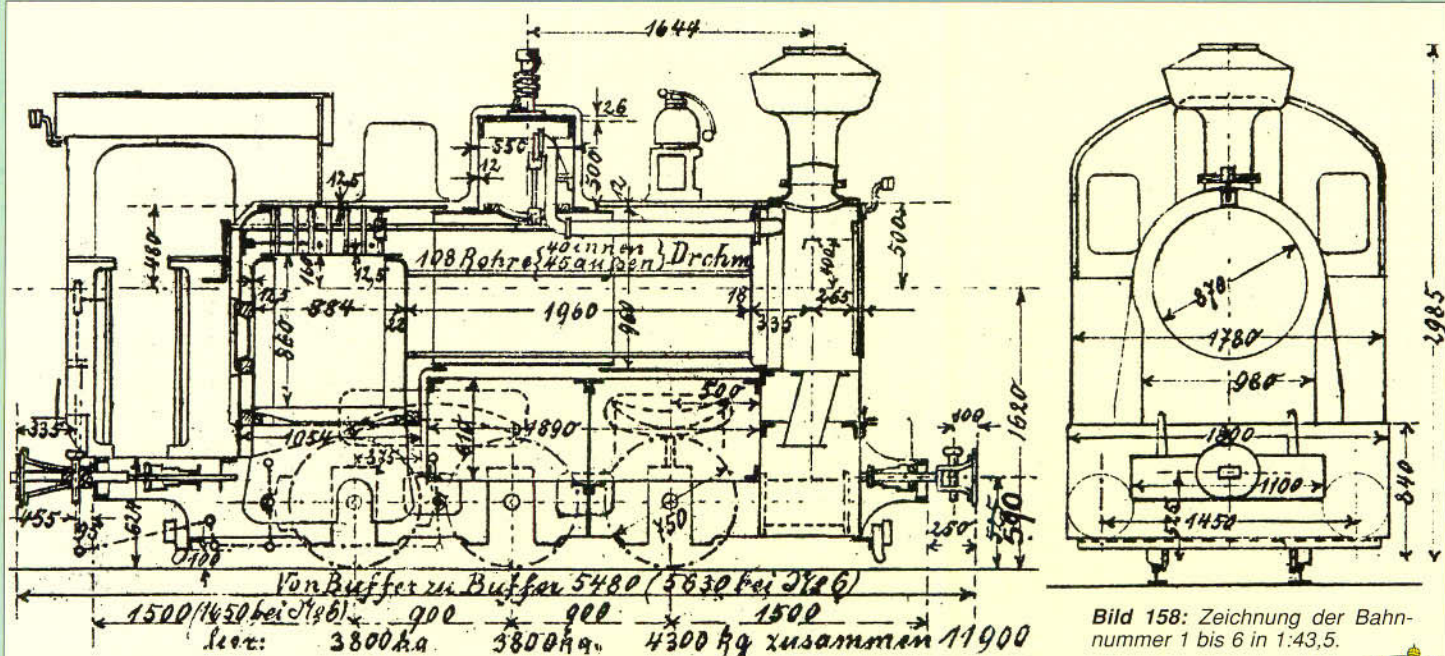


Bild 158: Zeichnung der Bahnnummer 1 bis 6 in 1:43,5.

Gattung I K

Die Gattung I K umfaßt die ersten für die Sächsische Staatsbahn gebauten Schmalspurlokomotiven. Bei Indienststellung der ersten Lokomotiven als Gattung H V TK bezeichnet, ab 1896 Gattung K I A, erhielten sie ab 1900 die uns heute vertraute Gattungsbezeichnung.

Die Lokomotiven besaßen einen Cramp-ton-Kessel mit 1960 mm Rohrwandabstand, einer Rostfläche von 0,66 m² und einer Gesamtheizfläche von 29,72 m². Die beiden Langkesselschüsse waren teleskopartig ineinandergeschoben und vernietet. Der Dampfdom mit den Coale-Sicherheitsventilen saß auf dem 2. Kesselschuß, das Lütewerk auf einer Konsole auf dem 1. Kesselschuß, der Sandkasten hinter dem Dampfdom.

Die Lokomotiven mit den Bahnnummern 7 bis 17 hatten den Standort Glocke / Sandkasten getauscht bzw. zwei Sandkästen, einen noch zwischen Schornstein und Lütewerk. Das Erstgenannte galt ausnahmsweise auch für die Bahnnummer 22 der Baujahre 1885 bis 1890.

Die Speisung des mit 12 bar Druck betriebenen Kessels erfolgte bis Bahnnummer 17 durch zwei Injektoren Bauart Strube (40 l/min), bei allen folgenden Lieferungen durch Friedmann-Injektoren. Die drei gekuppelten Radsätze hatten 750 mm Laufkreisdurchmesser und waren fest im 15 mm dicken Außenrahmen gelagert. Die beiden waagrecht angeordneten Außenzylinder trieben den 3. Radsatz an. Die Federn der Radsätze lagen oberhalb der Achslager. Für den 2. und 3. Radsatz gab es beiderseits eine gemeinsame Feder, so daß die Lokomotiven in vier Punkten abgestützt waren.

Die Lokomotiven mit den Bahnnummern 27 bis 30 hatten ab 1891/94 versuchsweise die Klien-Lindner-Hohlachse für den 1. Radsatz erhalten, der sich dadurch radial einstellen konnte. Ledig/Ulbricht loben den um mehr als 50% geringeren Spurranz-

Gattungen I K und II K (neu)

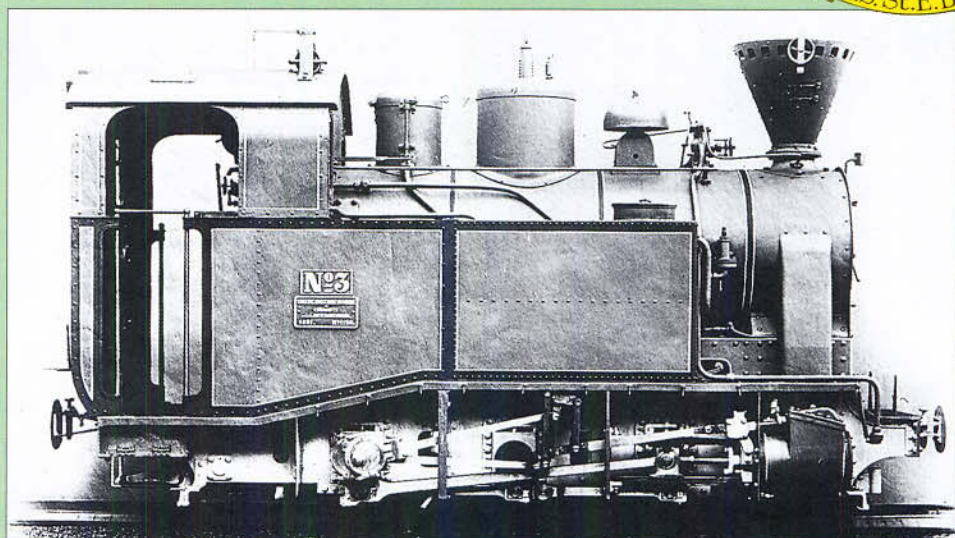
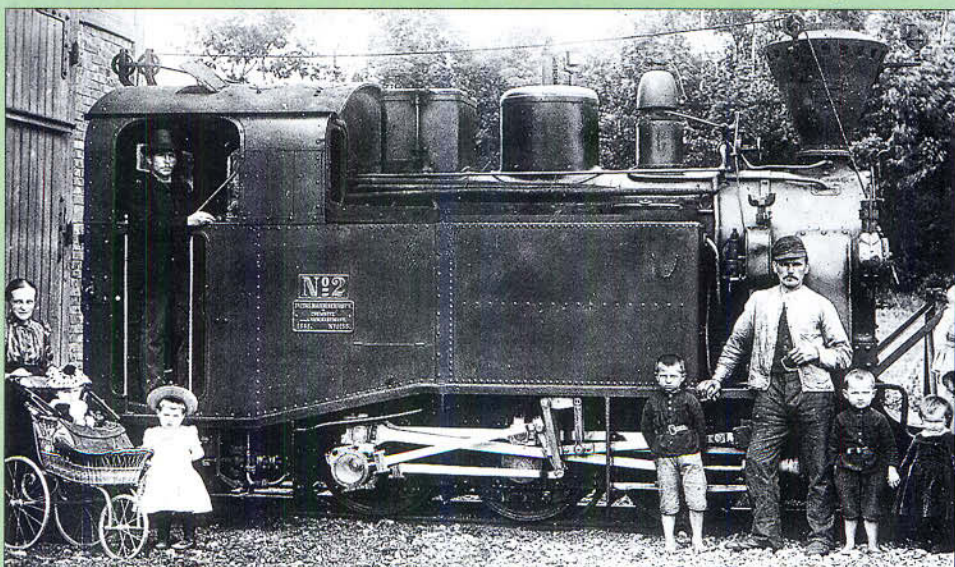


Bild 159: Im Auslieferungszustand wurde die I K mit der Bahnnummer 3 abgelichtet.

Bild 160: Die 2 besitzt hier zwar noch den Kegelschornstein, erhielt aber bereits neue Kesselaufbauten, wie der Sandkasten und die Glocke beweisen. Abb. 158 bis 160: Sammlung Weisbrod



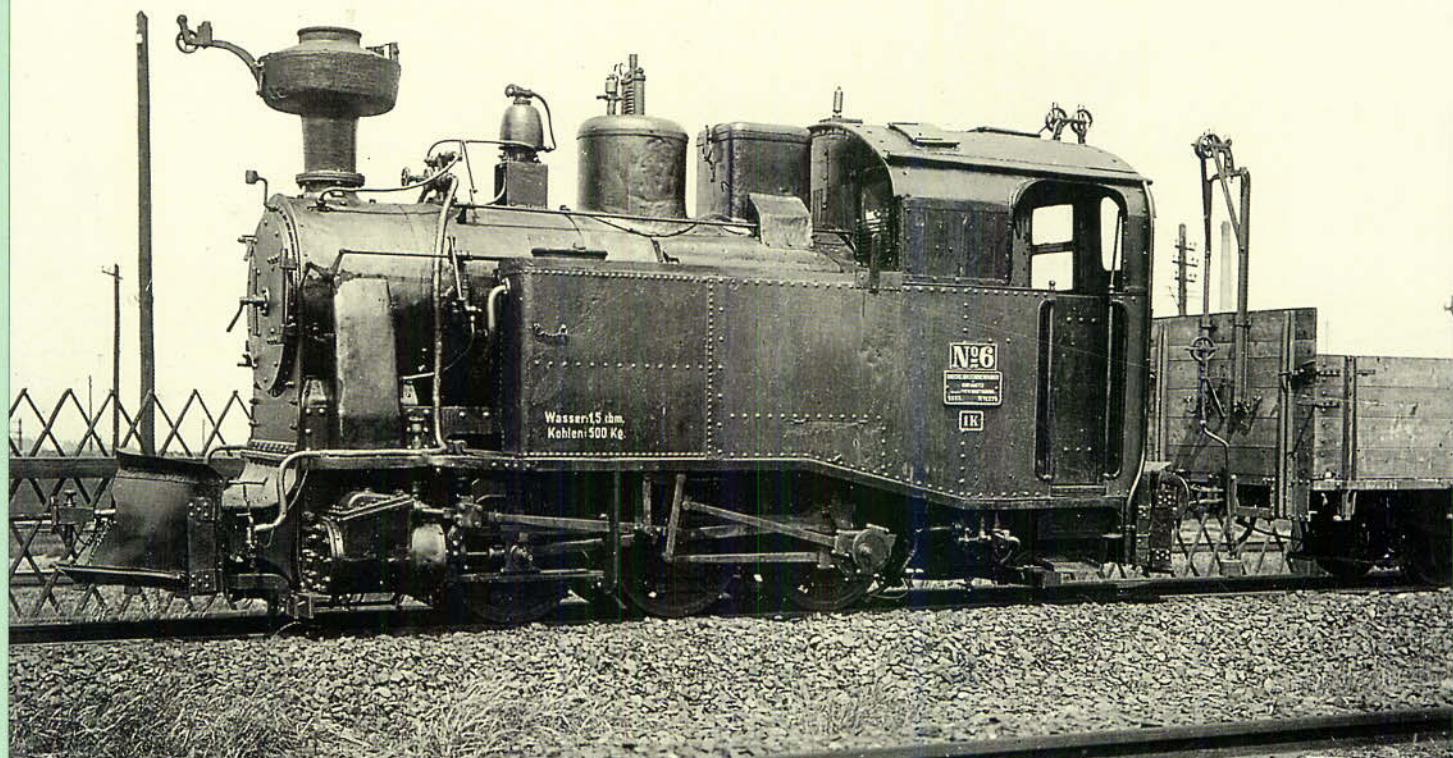


Bild 161: Die Bahnnummer 6 aus der ersten Lieferserie unterscheidet sich durch ein etwas längeres Führerhaus von den Nummern 1 bis 4. Interessant ist auf dieser Aufnahme die Anbringung der Schneepflüge sowie das oben abgerundete Führerhaus. **Abb.: Sammlung Grundmann**

Gattung I K

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1881/1134	1	—	+ 1925 als Doppellok (ab 1913 Doppellok 61 A/B)
Hartmann	1881/1135	2	99 7501	+ 1926 (1913-1916 Doppellok 62 A/B)
Hartmann	1881/1136	3	99 7502	+ 1926 (1913-1916 Doppellok 62 A/B)
Hartmann	1881/1137	4	—	+ 1925 als Doppellok (ab 1913 Doppellok 61 A/B)
Hartmann	1883/1279	6	—	+ 1923

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1884/1329	7	—	+ 1923
Hartmann	1884/1330	8	99 7503	+ 1927
Hartmann	1884/1331	9	—	+ 1919 (PKP C 11 701) ¹⁾
Hartmann	1884/1332	10	—	+ 1924
Hartmann	1884/1333	11	99 7504	+ 1930
Hartmann	1884/1365	12	—	+ 1922 ²⁾
Hartmann	1884/1366	13	—	+ 1922
Hartmann	1884/1367	14	99 7505	+ 1927
Hartmann	1884/1368	15	—	+ 1921
Hartmann	1884/1369	16	—	+ 1923
Hartmann	1884/1370	17	99 7506	+ 1927

¹⁾ 1941 von DRG zurückgeführt und als 99 2504 wieder eingegliedert. Ab 1945 wieder PKP (Ty 2-1123) + 1955

²⁾ 1923 an Eisengießerei Schmiedeberg als WL verkauft. + 1964

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1885/1408	20	99 7507	+ 1927
Hartmann	1885/1409	21	99 7508	+ 1927

Hartmann	1885/1410	22	99 7509	+ 1927
Hartmann	1886/1446	23	99 7510	+ 1926
Hartmann	1886/1447	24	99 7511	+ 1927
Hartmann	1886/1448	25	—	+ 1921
Hartmann	1886/1449	26	99 7512	+ 1926
Hartmann	1886/1450	27	99 7513	+ 1928 ³⁾
Hartmann	1888/1549	28	99 7514	+ 1927 ³⁾
Hartmann	1888/1550	29	—	+ 1923 ³⁾
Hartmann	1888/1551	30	99 7515	+ 1926 ³⁾
Hartmann	1888/1552	31	99 7516	+ 1928
Hartmann	1888/1553	32	99 7517	+ 1928
Hartmann	1888/1554	33	99 7518	+ 1927
Hartmann	1888/1555	34	99 7519	+ 1927
Hartmann	1890/1660	37	99 7523	+ 1927
Hartmann	1890/1661	38	—	+ 1919 (PKP C 11 702)
Hartmann	1890/1662	39	—	+ 1919 (PKP C 11 704)
Hartmann	1890/1663	40	99 7524	+ 1927
Hartmann	1890/1664	41	—	+ 1919 (PKP C 11 703) ⁴⁾

³⁾ Gattung I b K, Einbau einer Klien-Lindner Hohlachse statt 1. Radsatz

⁴⁾ 1941 von DRG zurückgeführt und als 99 2505 eingenummert. Ab 1945 wieder PKP (Ty 2-1128).

Lieferung von Hartmann an die Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn (ZOJE), ab 1906 Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn-Nr. ab 1906	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
MANDAU ⁵⁾	Hartmann	1889/1580	1	49	99 7520 + 1929
LAUSCHE	Hartmann	1889/1581	2	50	99 7521 + 1927 ⁶⁾
TÖPFER	Hartmann	1889/1582	3	51	99 7522 + 1927
HOCHWALD	Hartmann	1889/1583	4	52	— + 1919 ⁷⁾
ZITTAU	Hartmann	1891/1770	5	53	99 7525 + 1927

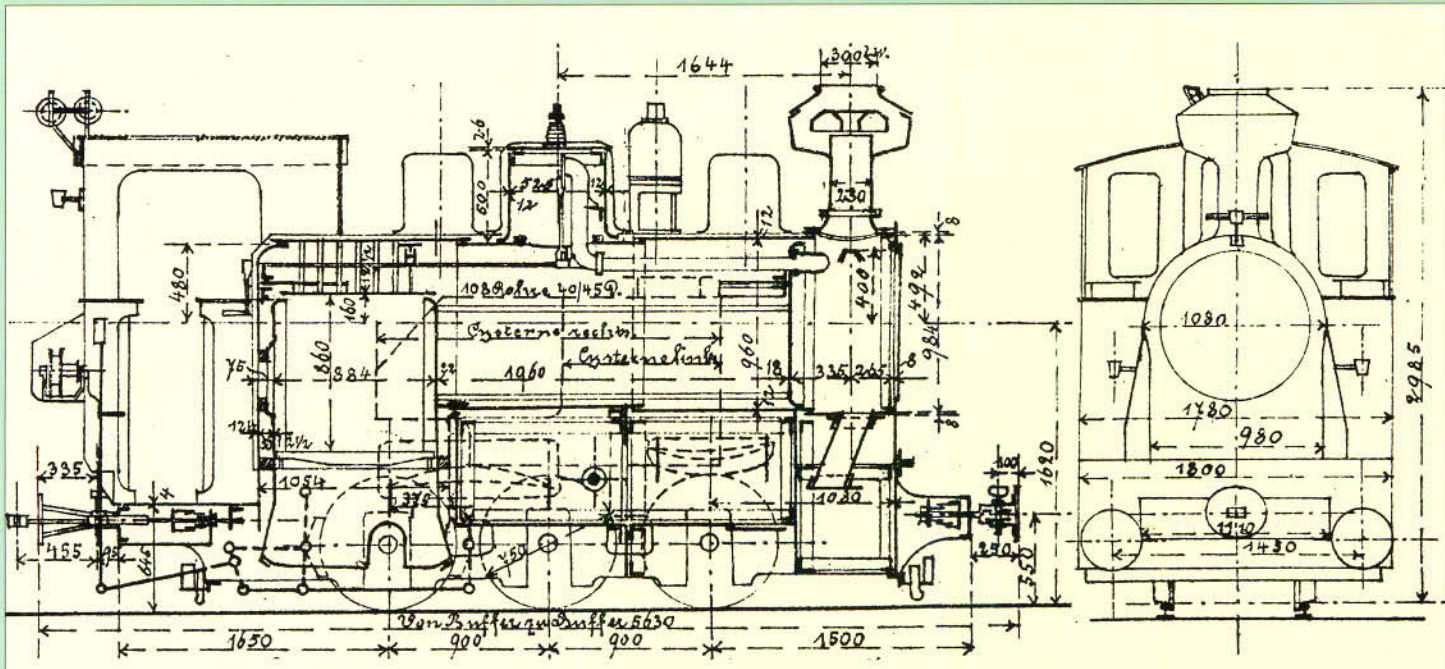
⁵⁾ in ALEXANDER THIEMER umbenannt.

⁶⁾ an Chem. Fabrik Humann und Teistler in Dohna als WL verkauft; + 1935.

⁷⁾ bei PKP C 11 705.

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

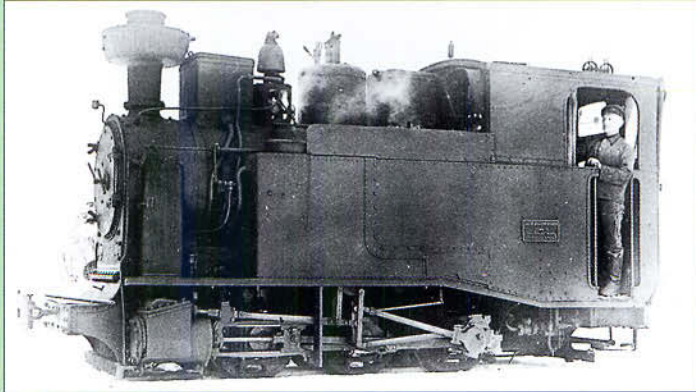
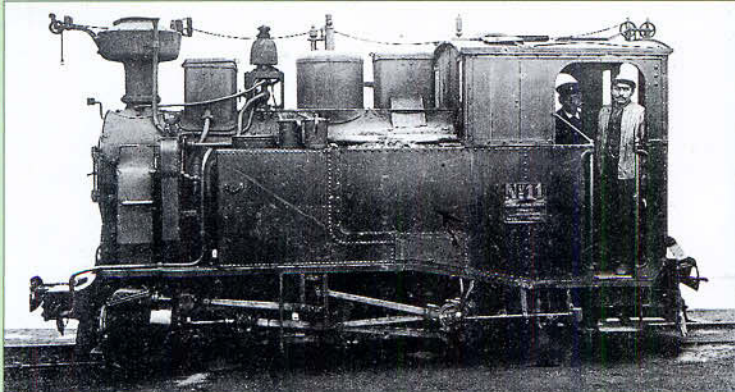
Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1891/1818	42	99 7526	+ 1927
Hartmann	1892/1873	47	99 7527	+ 1927
Hartmann	1982/1874	48	—	+ 1924



verschleiß und die größere Entgleisungssicherheit dieser Lokomotiven, dennoch sind die Radsätze später wieder festgelegt worden. Für die Maschinen mit Klien-Lindner Hohlachse galt die Gattungsbezeichnung Ib K. Die Lokomotiven mit den Bahnnummern 1 bis 4 des Baujahres 1881 hatten, bedingt durch einen kürzeren Rahmen, mit 5480 mm eine etwas geringere LÜP als die folgenden Lokomotiven und dadurch auch ein etwas kürzeres Führerhaus. Ab Bahnnummer 6 (Baujahr 1883) betrug die LÜP 5630 mm. Bahnnummer 5 trug die 1882 aus Oberschlesien gekaufte Hg VII TK. Den anfangs kegigen Schornstein mit Hohlfeldschem Funkenfänger hat man später durch den Kobelschornstein ersetzt, dann durch einen normalen Prüsmann-Schornstein. Die Lokomotiven mit den Bahnnummern 42, 47 und 48 besaßen eine auf 950 mm verlängerte Rauchkammer, auf der vor dem Schornstein das Dampfplätewerk angeordnet war. Die Dampfverteilung erfolgte bei allen I K-Lokomotiven durch eine außenliegende Allan-Steuerung. Gebremst wurde mit der Wurfhebelbremse, die beidseitig auf die Räder des 3. Radsatzes wirkte, ab 1887 mit der Gegendampfbremse.

Bild 163: Bereits mit modernisierten Kesselaufbauten und zwei Sandkästen präsentiert sich die Bahnnummer 10 nach einem Aufenthalt im AW Dresden-Friedrichstadt.

Bild 164: Während einer Betriebspause entstand diese Aufnahme der Bahnnummer 11 mit Ölkännchen auf dem Umlauf. **Abb. 162 – 164: Slg. Weisbrod**



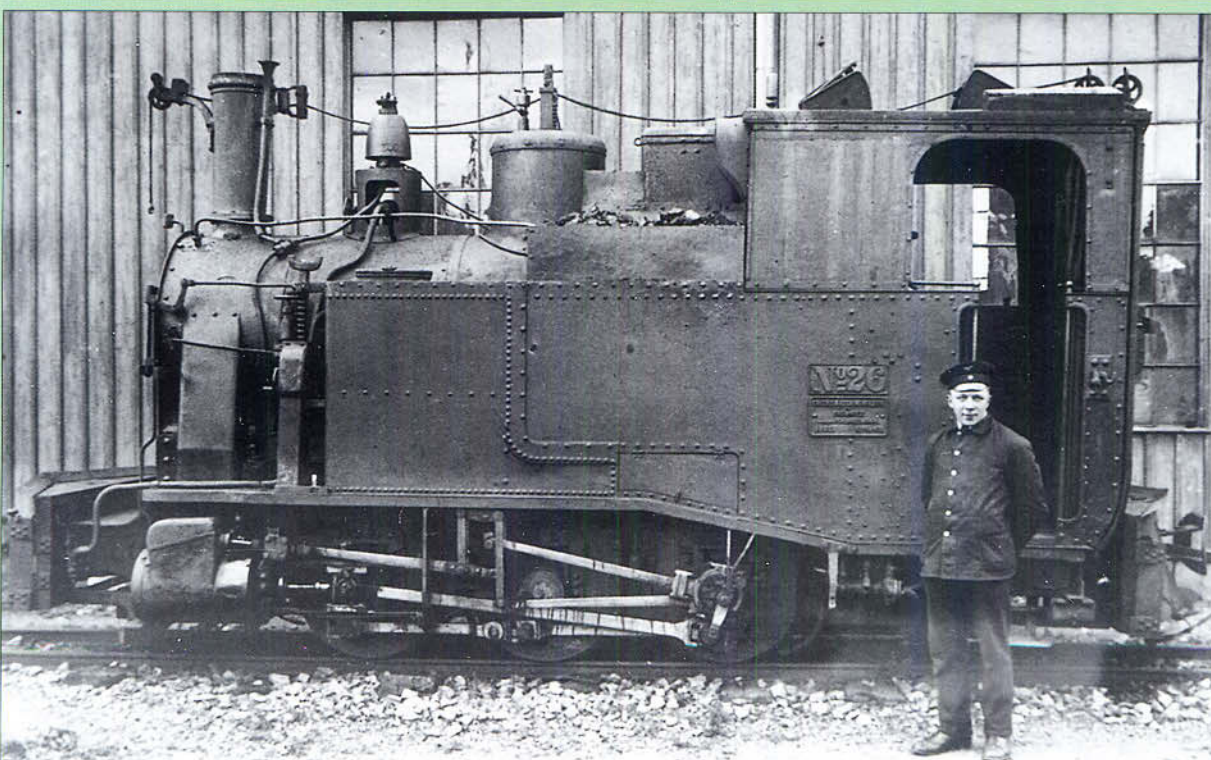
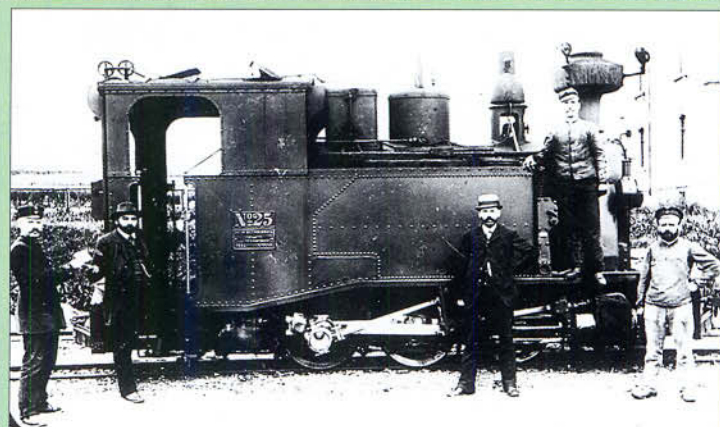
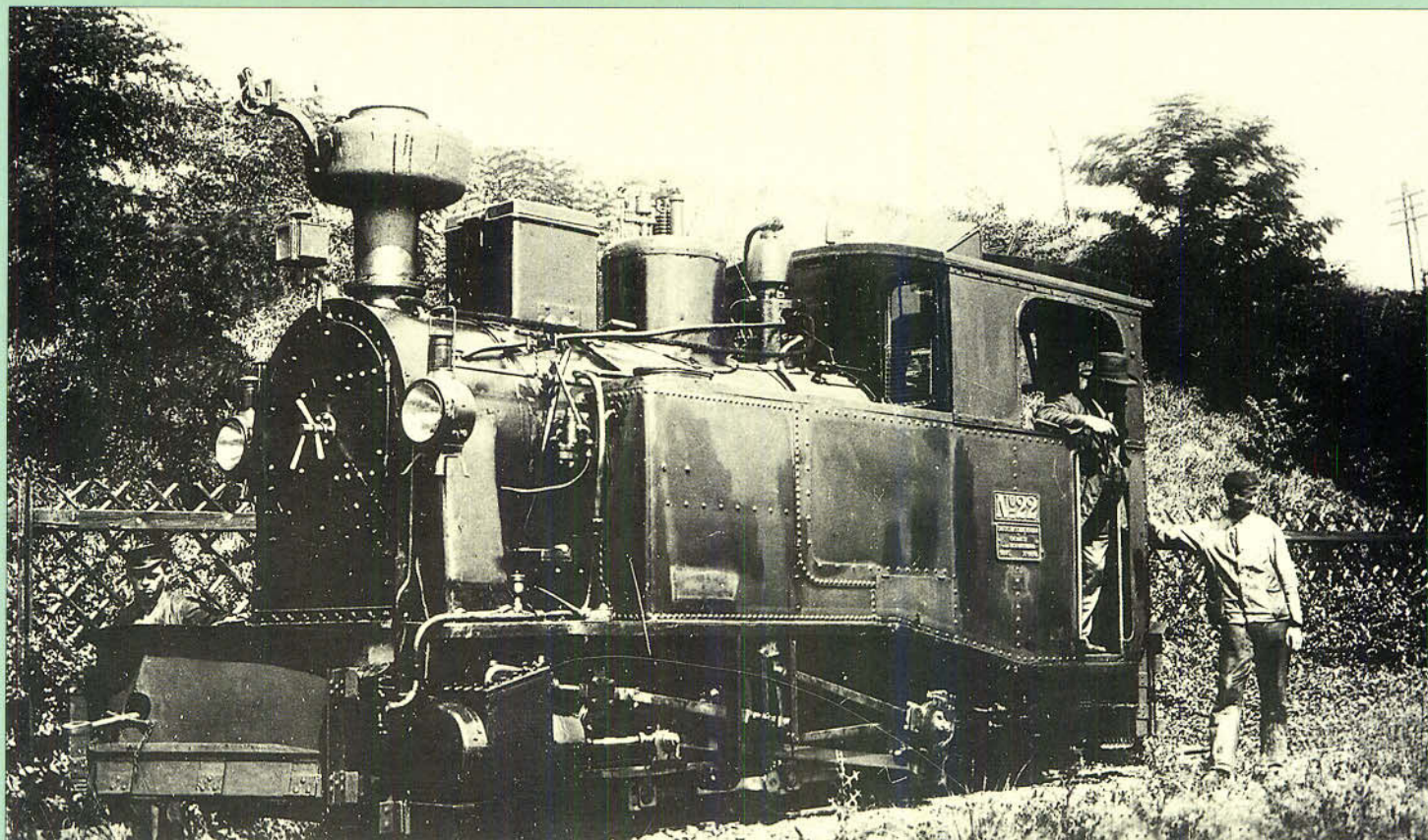


Bild 166 (ganz oben): Bei der Bahnnummer 22 war der Standort Sandkasten/Glocke gegenüber den anderen Maschinen dieses Bau-loses getauscht. Abb.: VM Dresden

Bild 167 (Mitte links): Interessante Betriebsaufnahme der I K Nr. 28 bei Rittersgrün um 1900. Abb. 167 und 171: Sammlung Weisbrod

Bild 168 (Mitte rechts): Die Nummer 25 war bis 1919 bei der Staatsbahn eingesetzt. Abb.: Slg. Neidhardt

Bild 169: Vor dem Heizhaus von Sayda entstand diese Aufnahme der I K Nr. 26. Sie erhielt bereits einen Prüssmann-Schornstein.

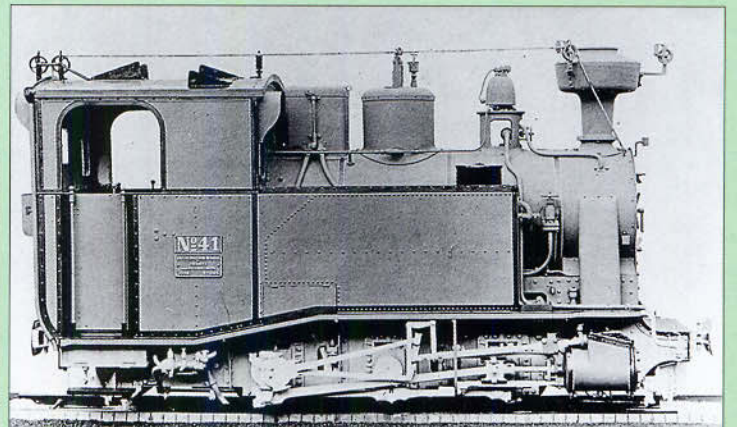
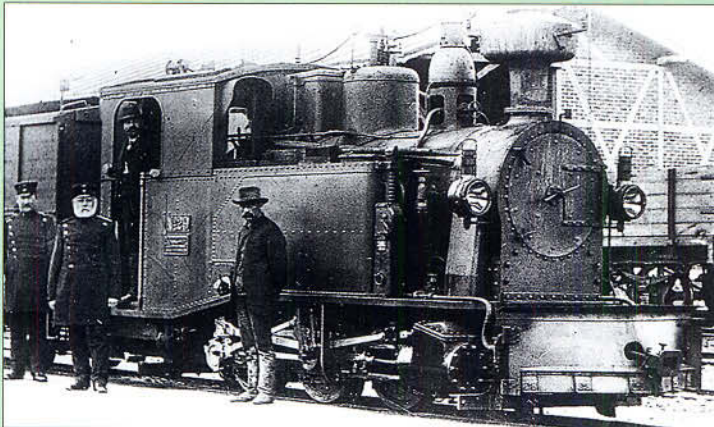
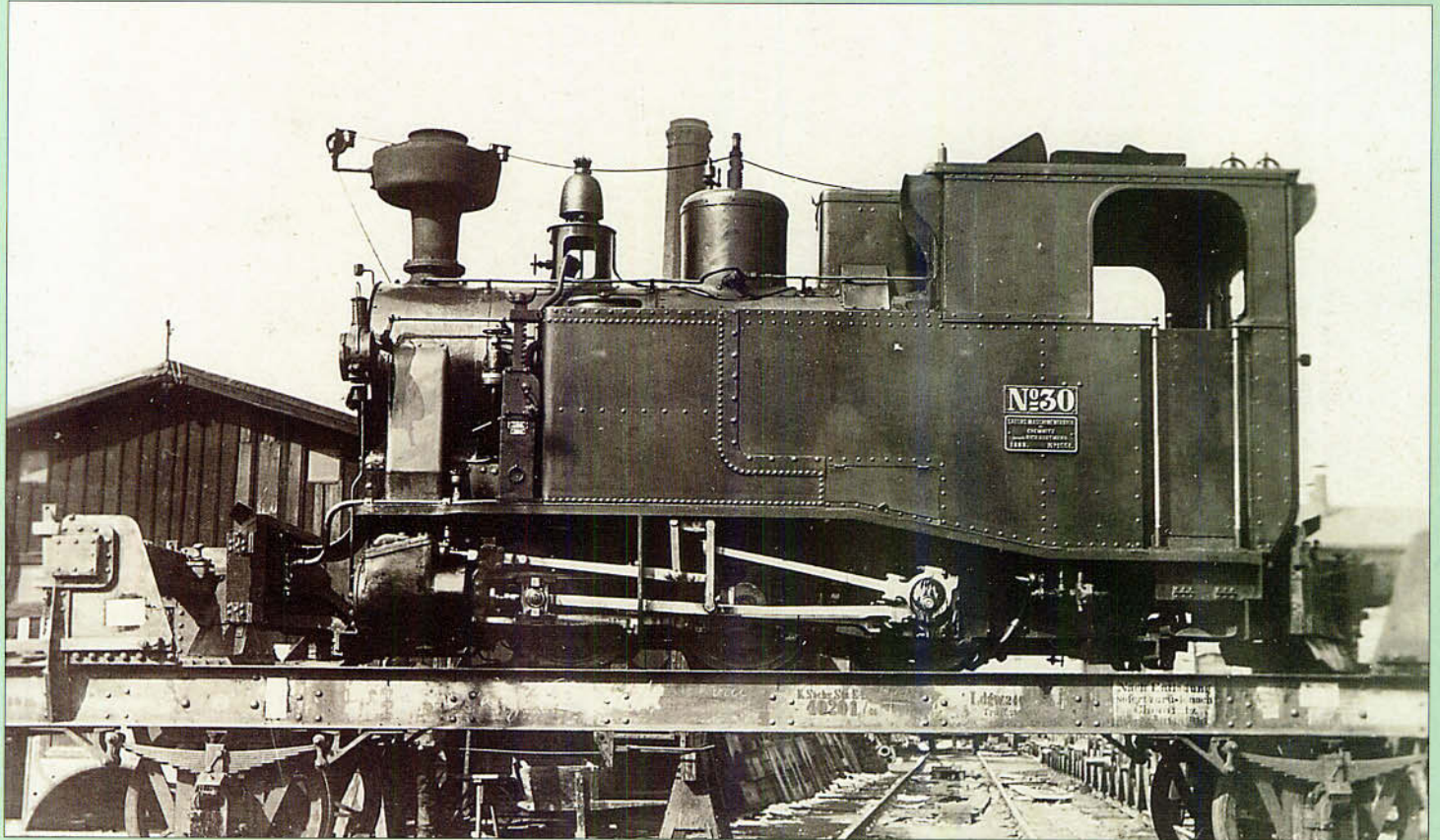


Bild 170 (ganz oben): Nach einer Untersuchung in Dresden-Friedrichstadt wurde die I K Nr. 30 auf einem Transportwagen abgelichtet.

Abb. 169 und 170: Slg. Grundmann

Bild 171 (Mitte links): Neben der Bahnnummer 29 sind vor allem die Bahnbediensteten auf dieser Aufnahme interessant.

Bild 172 (Mitte rechts): Im Ablieferungszustand präsentiert sich die Bahnnummer 41.

Bild 173: Diese herrliche Betriebsaufnahme aus Wernsdorf mit der I K Nummer 31 läßt die Beschaulichkeit der damaligen Zeit gut erahnen.

Abb. 172 und 173: Sammlung Dr. Scheingraber



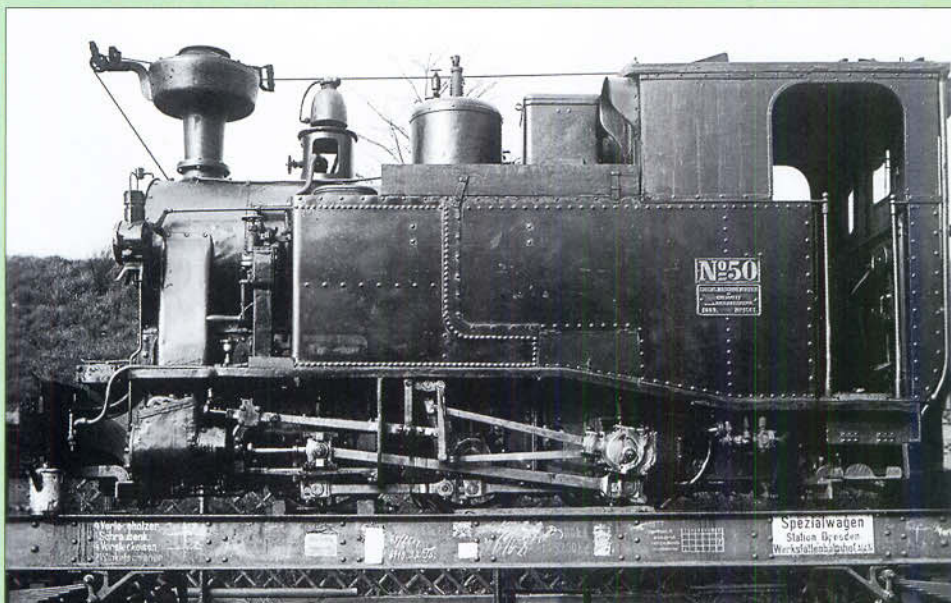
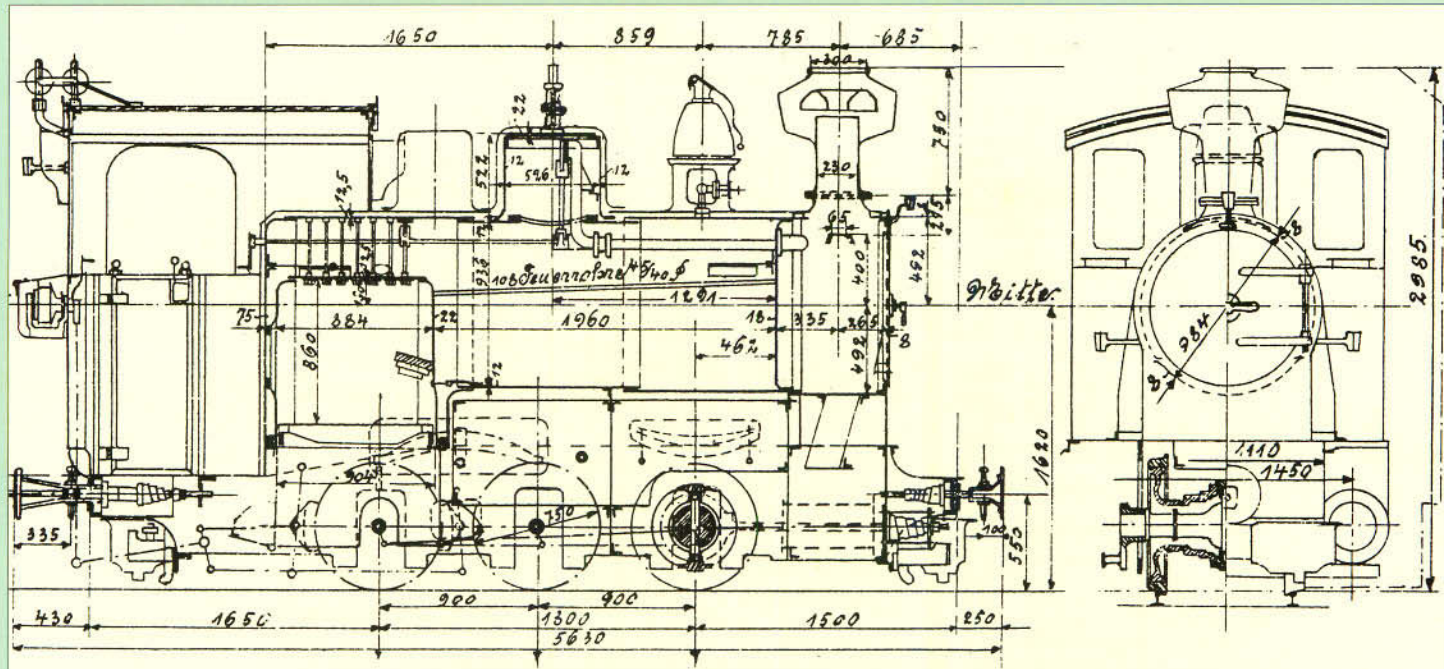


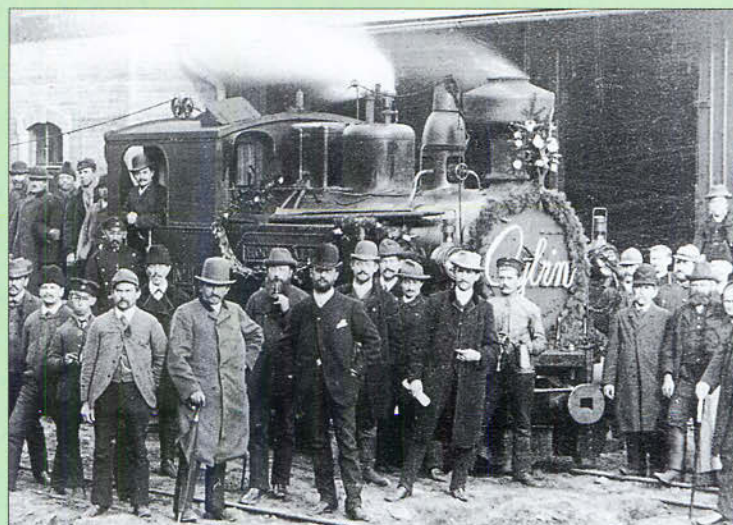
Bild 175: Von der ZOJE kam 1906 die ehemalige Bahnnummer 1 und jetzige Nummer 50 zur Sächsischen Staatsbahn. Die Maschinen der ZOJE waren mit den Nummern 20 bis 41 baugleich.

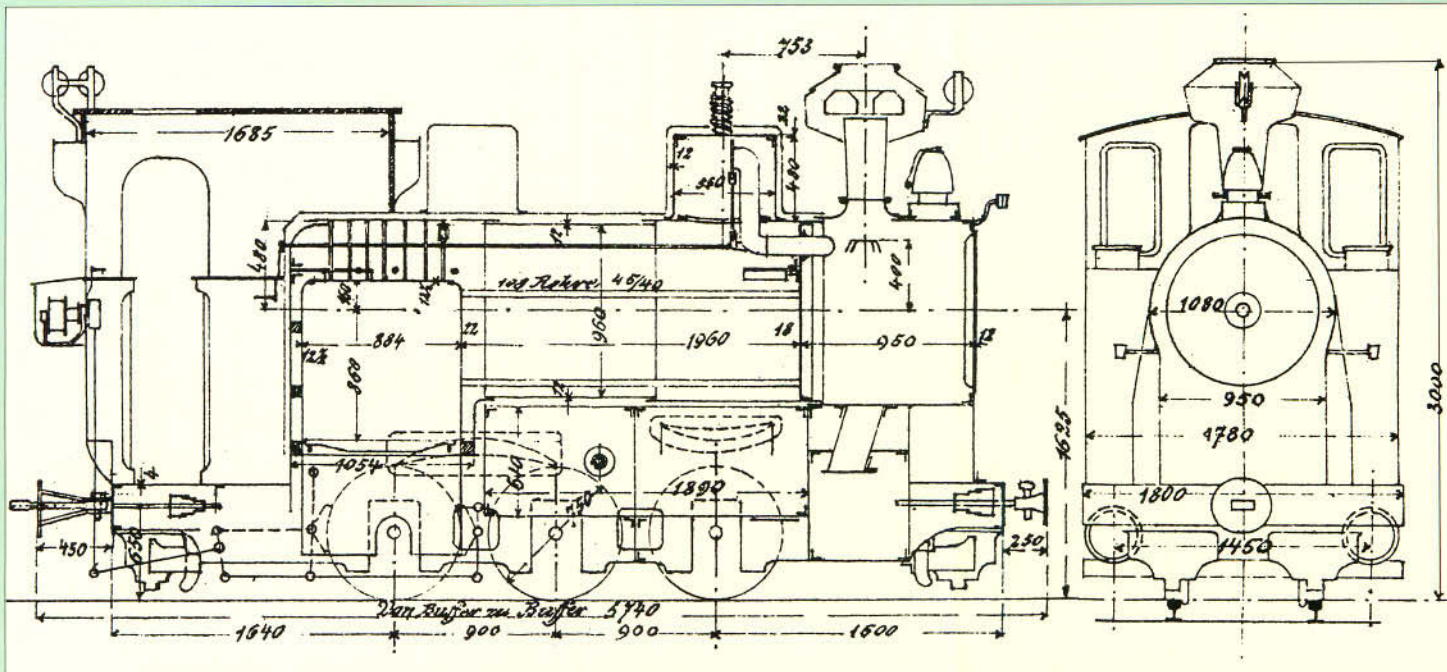
Bild 174 (ganz oben): Maßzeichnung der I K mit den Bahnnummern 27 bis 30. Bis auf die Hohlachse entsprachen sie den Bahnnummern 20 bis 41 sowie 49 bis 53 (Maßstab 1:43,5).

Bild 177 (unten rechts): Noch als Bahnnummer 4 (HOCHWALD) der ZOJE wurde die spätere I K Nr. 52 im Bahnhof Oybin im Bild festgehalten. **Abb. 174, 177, 178 und 180: Slg. Weisbrod**
Bild 176: Selten sind Aufnahmen der Rückansicht dieser Kleinlokomotiven. Noch „ohne Wasser“ steht die ZOJE Nr. 1 und spätere Nr. 49 in Zittau. **Abb.: Sammlung Grundmann**

zig) eingesetzt. Die Lokomotiven mit einer Zugkraft von 2,1 t erbrachten im sächsischen Netz respektable Leistungen, oblagen ihnen doch bis zur Jahrhundertwende und auch in den Jahren danach fast ausschließlich alle Zugförderungsaufgaben, denn Lokomotiven der Gattung IV K konnten erst nach und nach in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre eingesetzt werden. Nachteilig wirkten sich die geringen Vorräte mit 0,5 t Kohle und 1,5 m³ Wasser bei zunehmender Ausdehnung des Streckennetzes aus, auch die Entgleisungsneigung, bedingt durch den kurzen Achsstand von 1800 mm und den fehlenden Lastausgleich, führte zu Zuglaufstörungen.

Die DRG übernahm 1925 zwar noch 27 Lokomotiven mit den Betriebsnummern 99 7501 bis 99 7527, musterte sie aber zwischen 1926 und 1928 aus. Dienstälteste Lokomotive wurde die Bahnnummer 12, die die DRG 1923 als Werklok an die Mühlenbauanstalt und Maschinenfabrik in Schmiedeberg an der Strecke Hainsberg – Kipsdorf verkauft hatte. Die Maschine war bis 1963 im Einsatz, mußte dann aber wegen zunehmender Schadhafteigkeit ausgemustert und zerlegt werden.





Gattung II K (neu)

Zur Erhöhung der Zugkraft entstanden 1913 aus den I K-Lokomotiven mit den Bahnnummern 1 und 4 bzw. 2 und 3 die Doppellokomotiven 61 A/B und 62 A/B. Die Führerhausrückwände trennte man ab und kuppelte die Lokomotiven mit den Führerhäusern aneinander. Die Regler waren miteinander verbunden, die Steuerungen waren getrennt zu bedienen. Einziger Vorteil dürfte die größere Zugkraft gewesen sein (200 t Zugmasse konnten bewältigt werden), die Nachteile – zu geringe Vorräte und Neigung zum Entgleisen – blieben erhalten. Während die 61 A/B bis zur Ausmusterung erhalten blieb, im Umzeichnungsplan sogar noch als 99 7551 vorgesehen war und nach Einsätzen auf der ZOJE, den Strecken Mulda – Sayda und Radebeul – Radeburg zum Mügeln Netz kam, ist die Kombination 62 A/B bereits nach drei Jahren wieder getrennt worden. Im Thumer Netz bewährte sie sich nicht.

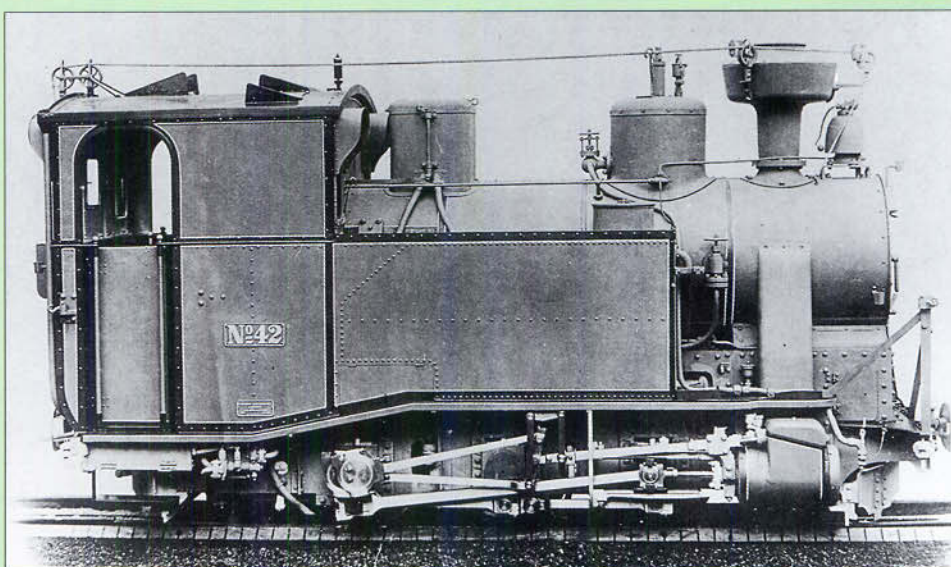
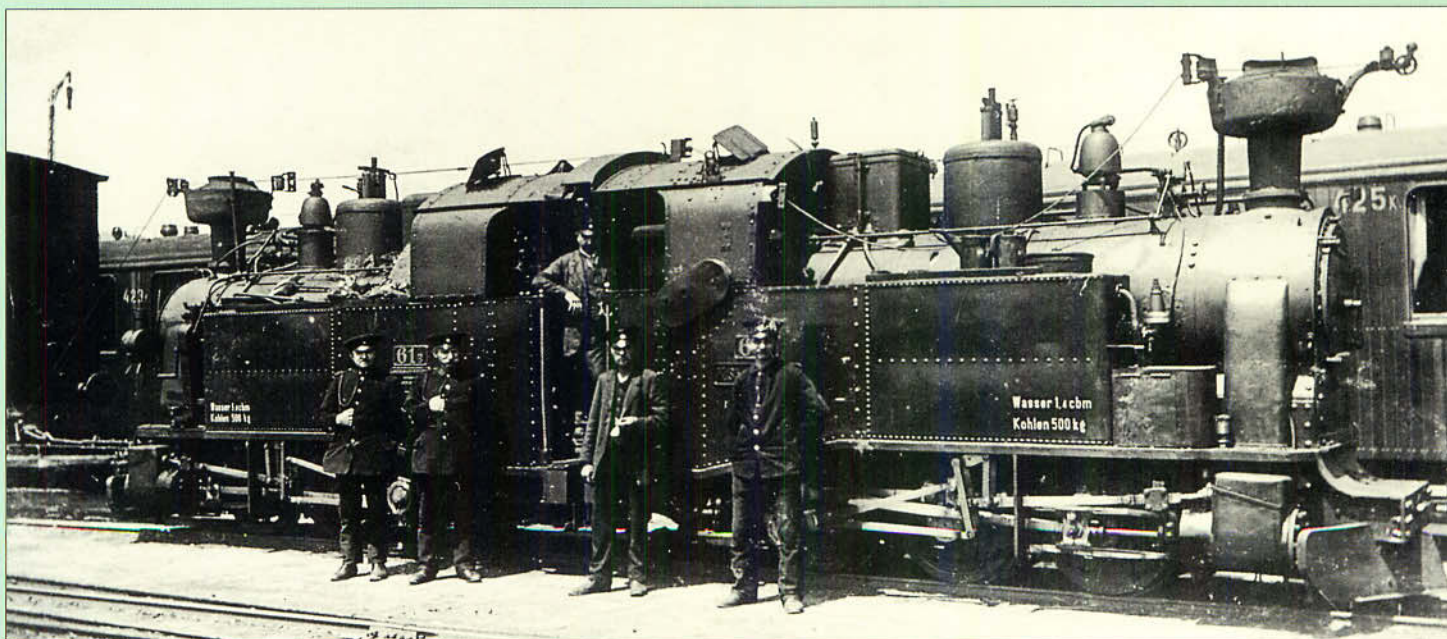
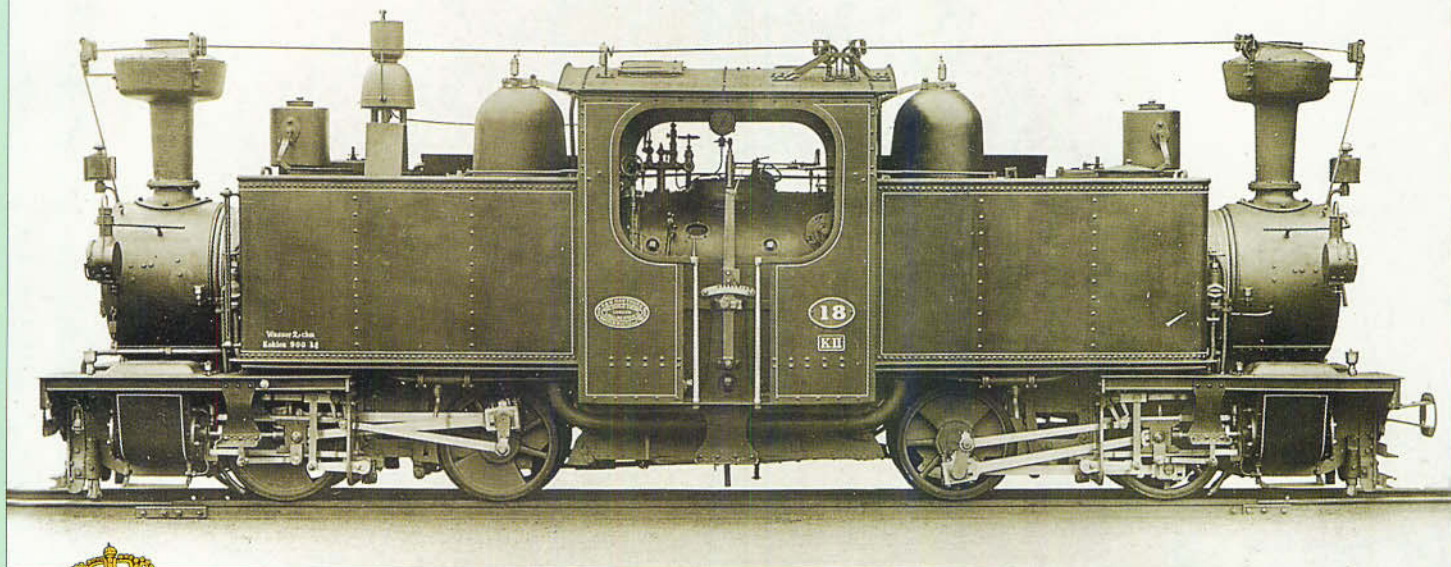


Bild 179: Mit verlängerter Rauchkammer wurden die letzten drei I K ausgeliefert, im Bild die Bahnnummer 42 im Auslieferungszustand. **Abb. 175 und 179: Sammlung Dr. Scheingraber**
Bild 178 (ganz oben): Maßzeichnung der I K, Bahnnummern 42, 47 und 48, im Maßstab 1:43,5.
Bild 180: Aus zwei I K entstand die Gattung II K durch führerhausseitiges Aneinanderkuppeln. Im Bild die 61 A/B, die aus den I K mit den Bahnnummern 1 und 4 hervorgegangen ist.





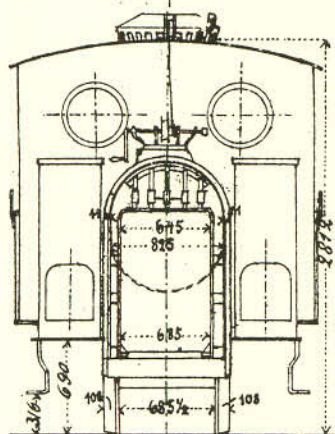
Gattung II K alt

Bild 181: Die urigen Lokomotiven der Gattung II K alt, im Bild die Bahnnummer 18, lieferte Hawthorn 1885 an die Sächsische Staatsbahn.

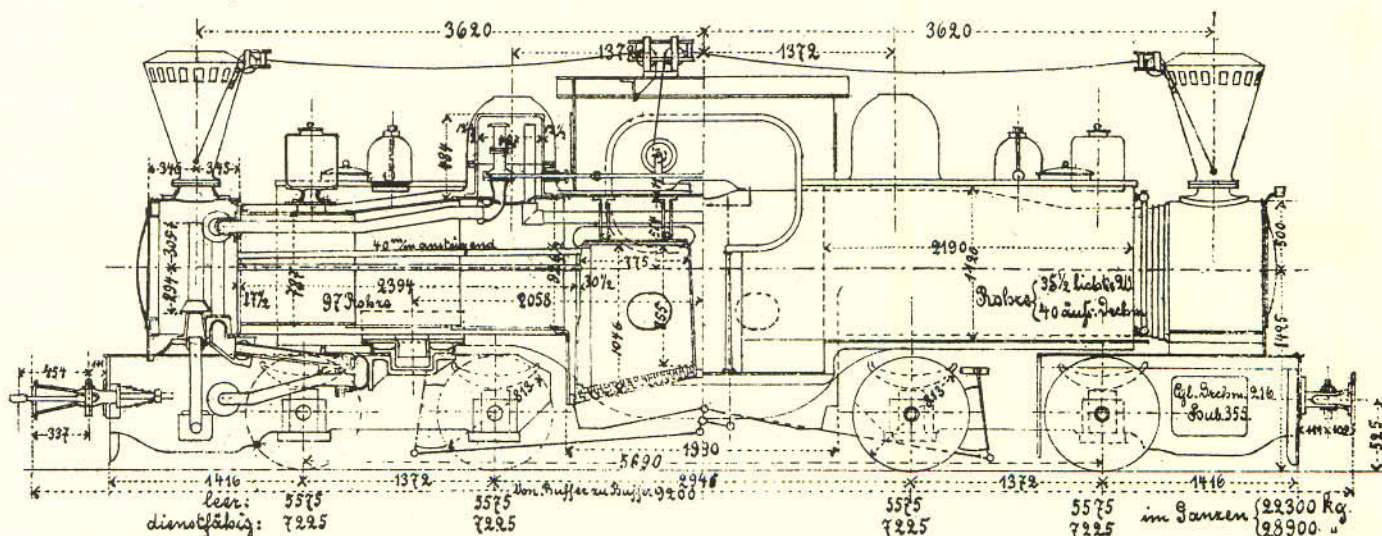
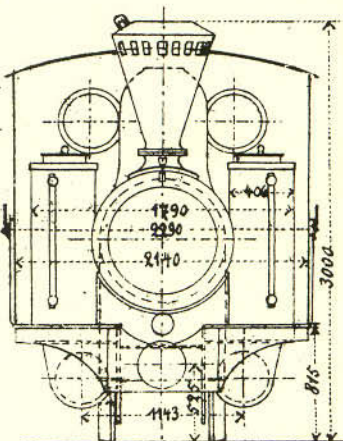
Bild 182: Maßzeichnung der Gattung II K alt der Bauart Fairlie mit zwei beweglichen Triebgestellen. Abb. 181, 182 und 184: Slg. Weisbrod

konstr. v. Carl v. B. u. H.
Masch. v. H. v. H.

Vierachsige Tenderlocomotive Patent Fairlie & Co. für schmalspurige Secundärbahnen.
geliefert 1885 v. R. u. W. Hawthorn in Newcastle upon Tyne.
Laufende Nr. 48 u. 49.
Fabrik Nr. 2012 u. 2013.



Rostfläche	1,16 qm
Reizfläche der Feuerbüchsen	5,96 qm
" " " Rohre	zus. 194 Stck. 51,88 qm
Gesamtheizfläche	57,74 qm
Dampfüberdruck	10 kg. pro qcm
Zugkraft	4620 kg.
Kohlenraum	950 kg.
Cystronenraum	2,88 cbm
Eichste Weite der Dampfingangsrohre im Kessel	63,5 mm
" " " " außerhalb	57 mm
" " " des Dampfaustragsrohres am Kessel	70,2 mm
Constanter Querschnitt des Exhaustors	0,00256 qm
2 Injectoren Nr. 8 v. Skarp, Stuart and Comp.	
Lief: 6,837 cbm pro Stunde = je 0,057 cbm pro Min.	



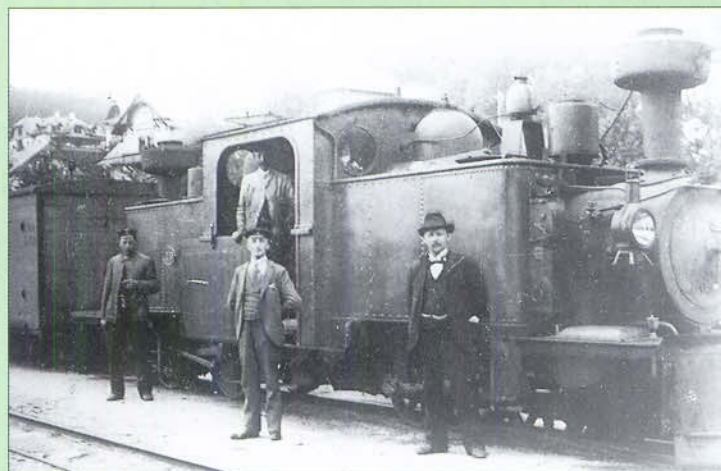
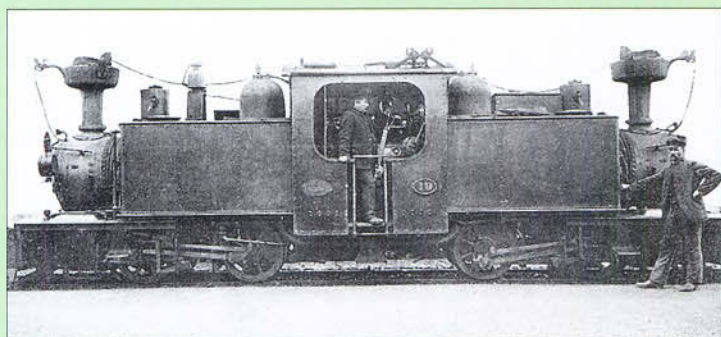
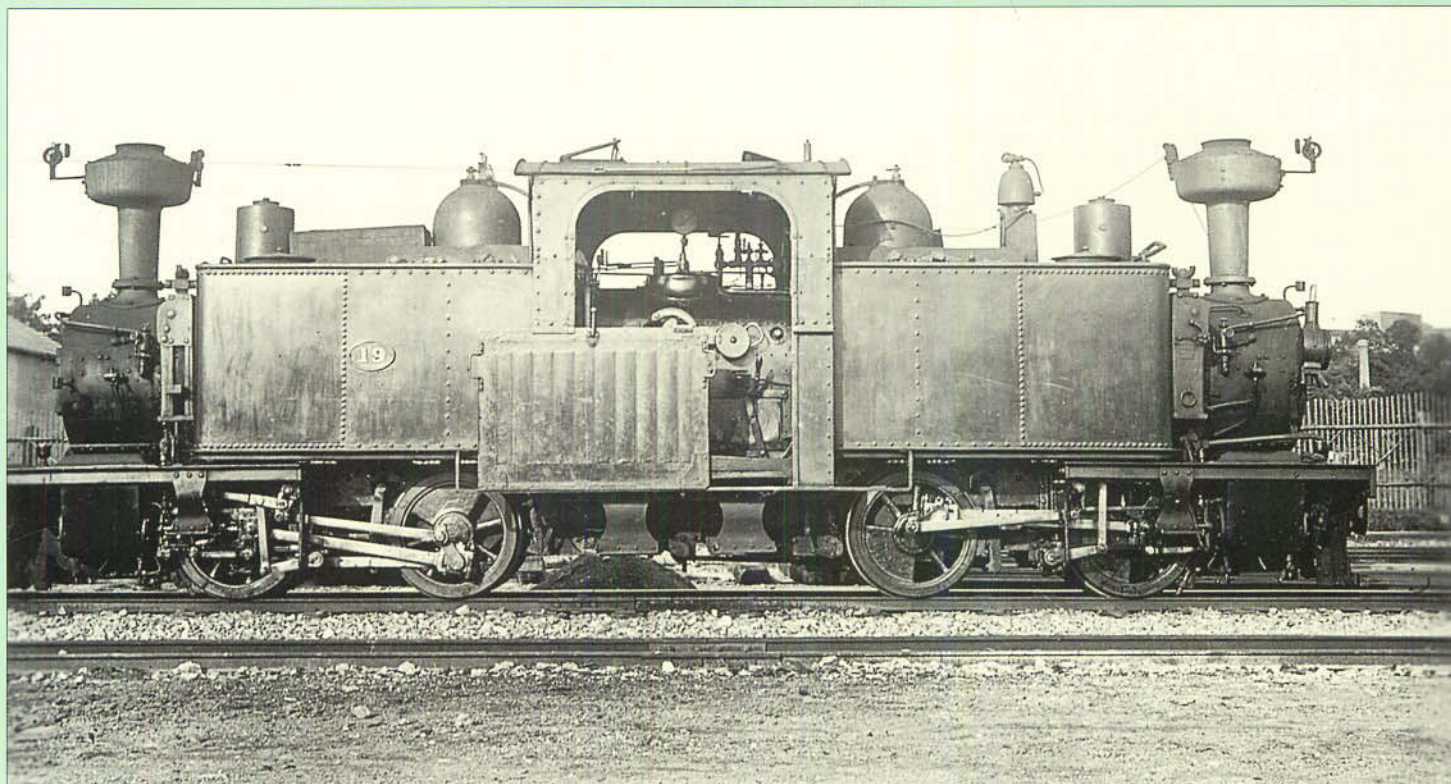


Bild 184: Die II K alt mit der Bahnnummer 19 mit Lokpersonal.

Bild 183 (oben): Heizerseitig besaß die II K alt eine Schiebetür. Die Aufnahme entstand um 1900 in Hainsberg. **Abb.: Slg. Dr. Scheingraber**

Bild 185: Seltene Betriebsaufnahme der II K alt mit der Bahnnummer 19 im alten Bahnhof Schmiedeberg. **Abb.: Sammlung Grundmann**

Wenn die Sächsische Staatsbahn 1885 von der Firma R. & W. Hawthorn aus Newcastle eine Schmalspurlokomotive importiert, dann dürfte der Lokomotivmangel auf den sächsischen Strecken der Grund gewesen sein. Ende 1885 standen gerade 19 Lokomotiven der Gattung I K (damals hieß sie noch H V TK) zur Verfügung. Inzwischen waren aber die Strecken Wilkau-Haßlau – Saupersdorf, Hainsberg – Kipsdorf, Mügeln – Döbeln, Radebeul – Radeburg und Klotzsche – Königsbrück eröffnet worden, für die die vorhandenen Lokomotiven bei weitem nicht ausreichend waren. Deshalb ist nicht nur die zweifach gekuppelte Hagans-Lokomotive der Gattung VII TK außer als Baulokomotive auch im

Zugdienst verwendet worden, sondern auch ein solcher Einsatz anderer Baulokomotiven nicht auszuschließen.

Die Einordnung der beiden englischen Lokomotiven mit den Bahnnummern 18 und 19 beweist, daß zum Zeitpunkt ihrer Indienststellung gar erst 17 I K-Lokomotiven ausgeliefert waren. Die mit den Fabriknummern 2012 und 2013 gelieferten Doppellokomotiven der Bauart Fairlie hatten einen gemeinsamen Langkessel mit zwei Stehkesseln und seitlichen Feuertüren. Die Feuerbüchse-Heizfläche betrug 5,96 m², die Gesamtheizfläche 57,74 m².

Die Kessel hatten einen Betriebsdruck von 10 bar. Die Langkessel waren dreischüssig mit einem mittleren konischen Schuß, was aber durch die bis zur Kesseloberkante reichenden seitlichen Wasserkästen kaschiert wurde.

Ein großer Dampfdom mit halbkugliger Decke saß auf dem jeweils hinteren Schuß, eine kleine Reglerbüchse auf dem jeweils vorderen Schuß. Gespeist wurden die Kessel durch zwei Injektoren Nr. 8 von Sharp, Stuart and Comp. mit einer Leistung von 0,057 m³/min. Die beiden Triebdrehgestel-

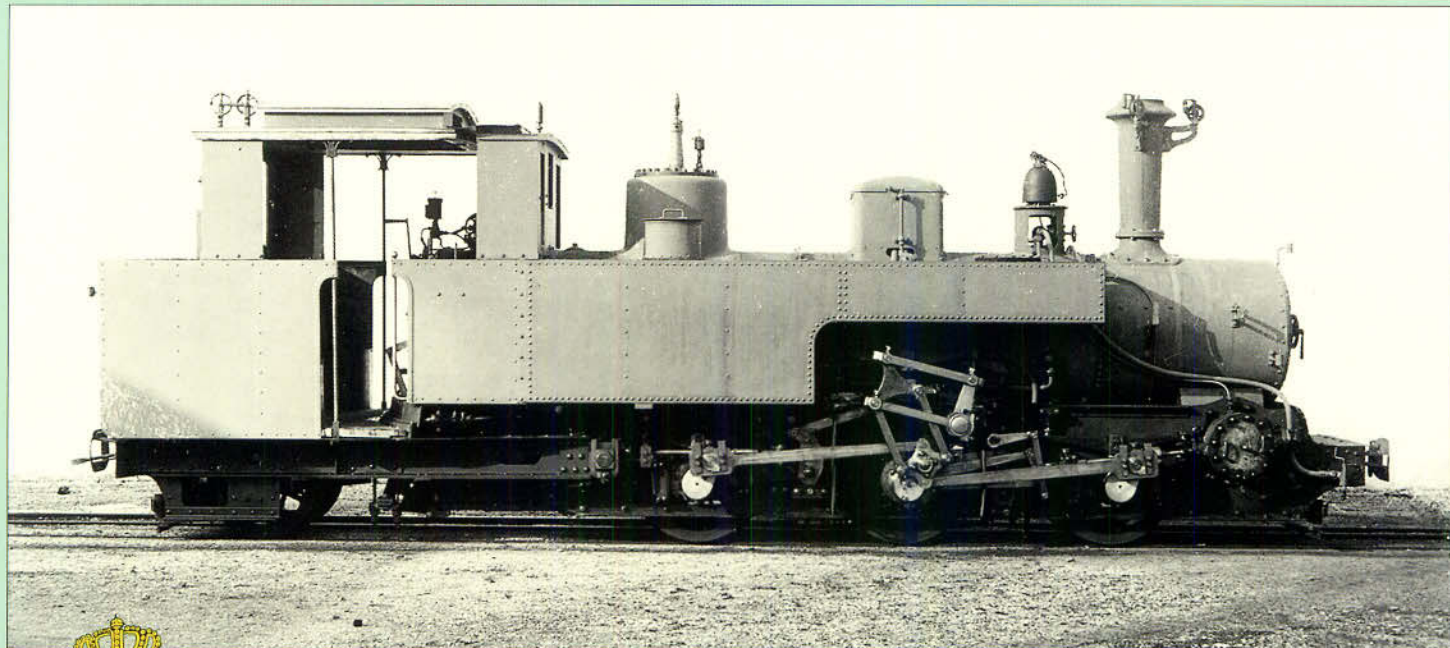
le besaßen Blechinnenrahmen von 19 mm Dicke. Die beiden waagerechten Außenzylinder trieben den jeweils inneren Radsatz an, die Dampfverteilung erfolgte durch eine Heusinger-Steuerung. Mit 813 mm hatte die Fairlie-Lokomotive einen größeren Raddurchmesser als die I K, ihre zulässige Geschwindigkeit blieb dennoch auf 30 km/h begrenzt.

Gebremst wurde mit der Wurfhebelbremse, die jeweils auf der den Zylindern zugewandten Seite der inneren Radsätze wirkte. Gesendet wurde der jeweils 1. Radsatz, ein Dampfbläutwerk war nur auf einem der Langkessel vorhanden. Die ursprünglichen Trichterschornsteine mit Hohlfeldschem Funkenfänger sind später durch Schornsteine mit Kobelfunkenfänger ersetzt worden. Die Heberlein-Bremse wirkte nur auf den Wagenzug. Die Lokomotiven konnten 2,88 m³ Wasser und 0,95 t Kohle mitführen, waren also pro Lokeinheit nicht einmal so gut ausgestattet wie eine einzelne I K. Als ausreichend I K und IV K verfügbar waren, konnte man 1903 (Bahnnummer 18) bzw. 1909 (Bahnnummer 19) auf diese Lokomotiven verzichten.

Gattung II K (alt)

Lieferung von R. & W. Hawthorn an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	Bemerkung
Hawthorn	1885/2012	18	+ 1903
Hawthorn	1885/2013	19	+ 1909



Gattung III K

Abgesehen von der relativ geringen Leistung, die die Lokomotiven der Gattung I K erbrachten, bereitete vor allem der hohe Verschleiß an Spurkränzen und Schienen Sorgen. Die von Krauss & Co., München, an die Bosna-Bahn in Bosnien gelieferten Lokomotiven mit Klose-Triebwerk und Engerth-Stütztender schienen die Möglich-

keit zu bieten, einen leistungsfähigeren Kessel auf einem dreifach gekuppelten Laufwerk unterzubringen und dennoch die Bogenläufigkeit zu erhalten. So bestellte die Sächsische Staatsbahn zwei dieser Lokomotiven für 750 mm Spurweite, die Krauss 1889 mit den Fabriknummern 2123 und 2124 lieferte. 1891 fertigte Hartmann

in Lizenz weitere vier dieser Lokomotiven, die sich von denen der Krauss-Lieferung nur durch die Führerhäuser und die Kessel aufbauten unterschieden.

Die Lokomotiven hatten einen Crampton-Kessel und einen dreischüssigen Langkessel mit 3500 mm Abstand zwischen den Rohrwänden. Auffällig war die 1300 mm lange Rauchkammer. Die Rostfläche betrug 0,99 m², die Feuerbüchsheizfläche 3,82 m², die Verdampfungsheizfläche 46,26 m², womit sie die der I K um ca. 36 % übertraf. Die Zugkraft war mit 2,95 t angegeben (I K = 2,1 t). Die Reibungsmasse übertraf die der I K um 1,9 t.

Um die Bogenläufigkeit der Lokomotive zu gewährleisten, besaß die III K ein Triebwerk der Bauart Klose. Die drei gekuppelten Radsätze und auch der Laufradsatz waren in einem Außenrahmen gelagert. Der 1. und 3. Kuppelradsatz konnten sich radial einstellen, nur der Treibradsatz war fest im Rahmen gelagert. Die Lokomotive hatte somit keinen festen Achsstand. Von den beiden geneigten Innenzylindern wur-

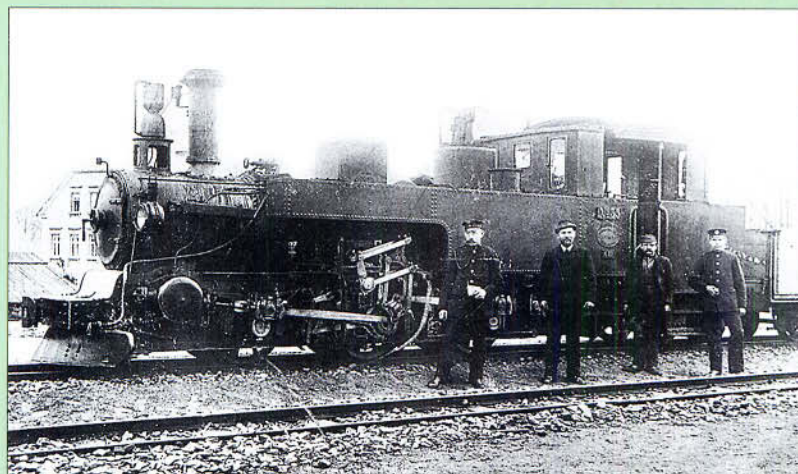
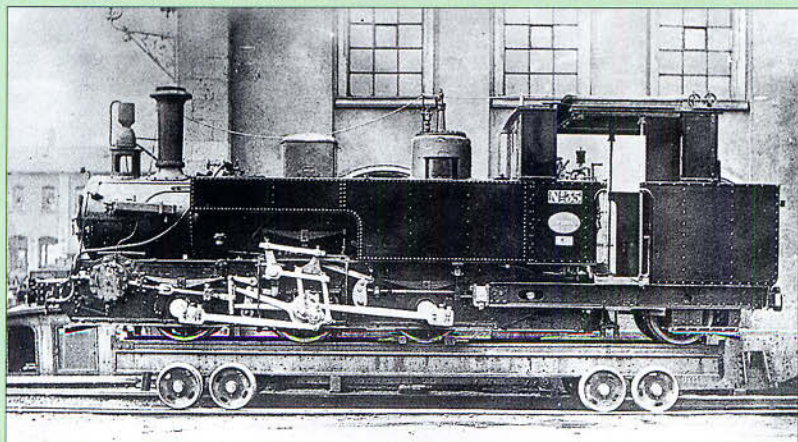


Bild 186: Werksaufnahme einer Krauss-III K von 1889. Abb.: Archiv KM

Bild 187: Betriebsaufnahme der III K Nr. 35 in Cranzahl.

Bild 188: III K Nr. 35 im Aw Chemnitz. Abb.: Slg. Dr. Schein-graber



Gattung III K

Lieferung von Krauss an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Krauss	1889/2123	35	99 7541	+ 1926
Krauss	1889/2124	36	99 7542	+ 1926

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betriebs- nummer	Bemerkung
Hartmann	1891/1781	43	99 7543	+ 1926
Hartmann	1891/1782	44	99 7544	+ 1926
Hartmann	1891/1783	45	99 7545	+ 1926
Hartmann	1891/1784	46	99 7546	+ 1926

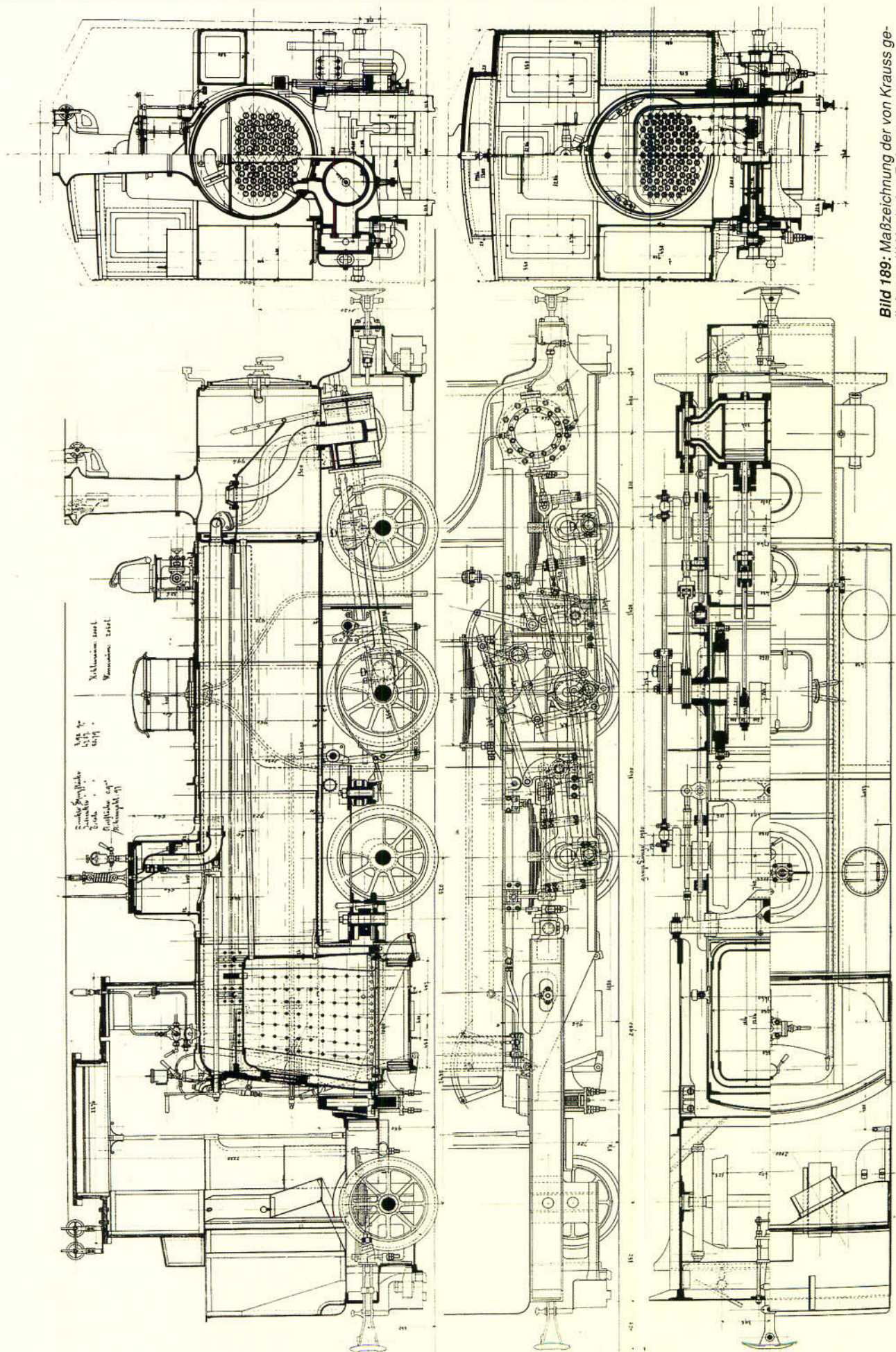
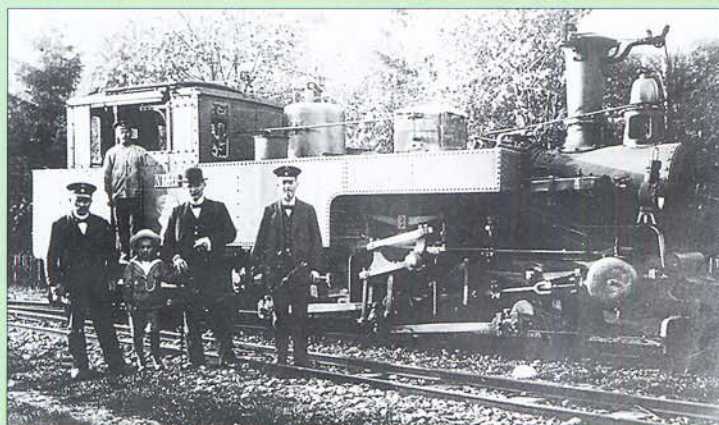
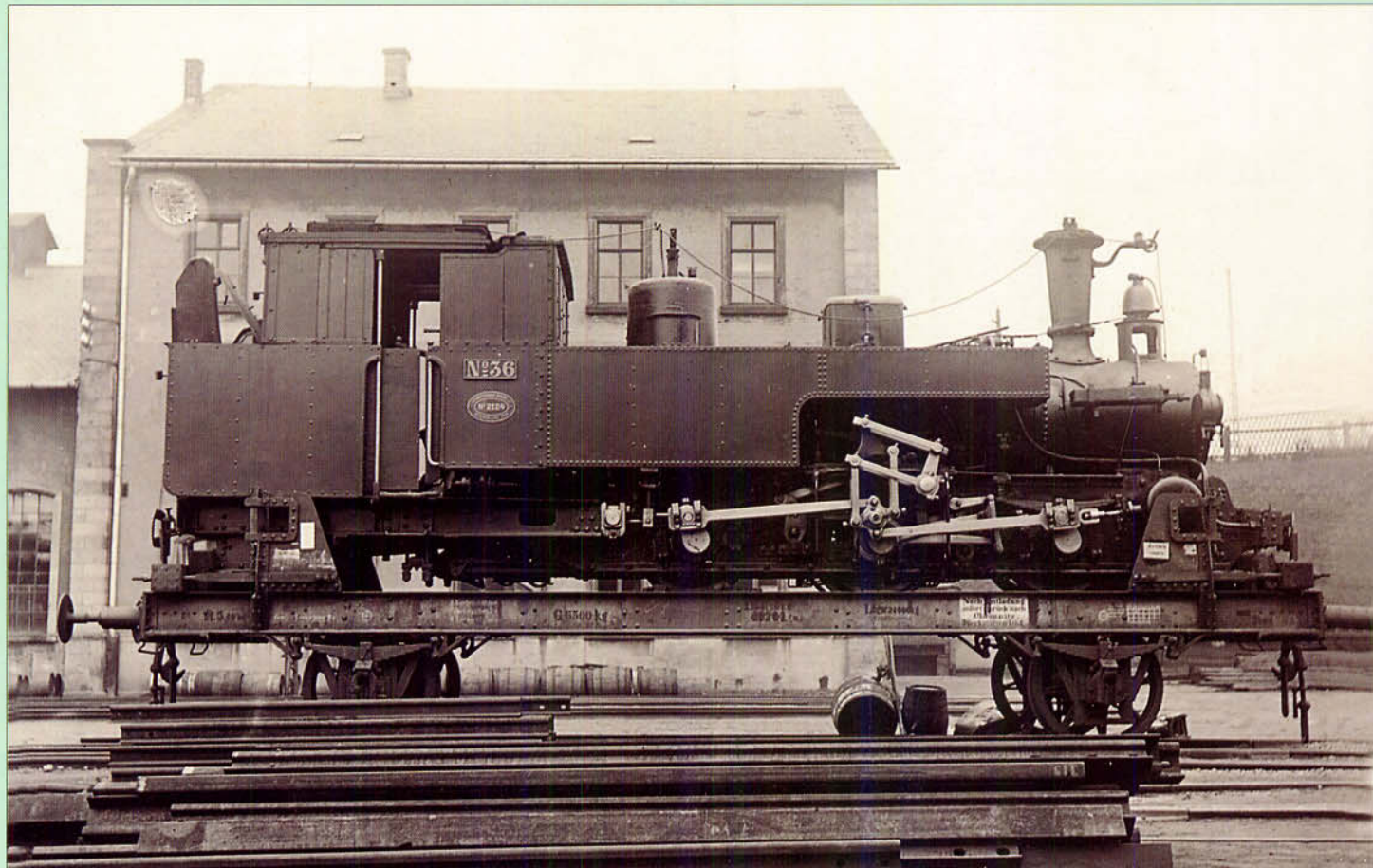


Bild 189: Maßzeichnung der von Krauss gelieferten III K mit den Bahnnummern 35 und 36 im Maßstab 1:43,5.
Abb.: Archiv Krauss-Maffei; Abb. 187: Sammlung Weisbrod



de der 2. Kuppelradsatz angetrieben. Die Länge der Kuppelstangen war bei Fahrt im Gleisbogen durch den auf dem Treibzapfen angeordneten drehbaren Differentialkopf veränderlich.

Die Längenverstellung wurde durch das Ausschwenken des Stütztenders eingeleitet, wobei sich gleichzeitig der 1. und 3. Kup-

pelradsatz radial einstellten. Führerhaus, Kohlekasten und hinterer Laufradsatz waren in einem beweglichen Hilfsrahmen der Bauart Engerth-Klose gelagert. Der Drehpunkt des einachsigen Stütztender-Drehgestells lag zwischen 3. Kuppelradsatz und Hinterkessel. Die Federn aller Radsätze lagen oberhalb der Achslager und waren

nicht durch Ausgleichhebel verbunden, so daß der Rahmen in acht Punkten gegen das Laufwerk abgestützt war. Die außenliegende Stephenson-Steuerung mit Flachschiebern wurde durch Steuerschraube umgestellt.

Gebremst wurde mit der Wurfhebelbremse, die beidseitig auf die Räder des Treib-

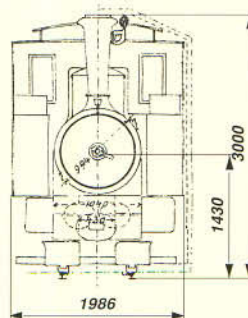
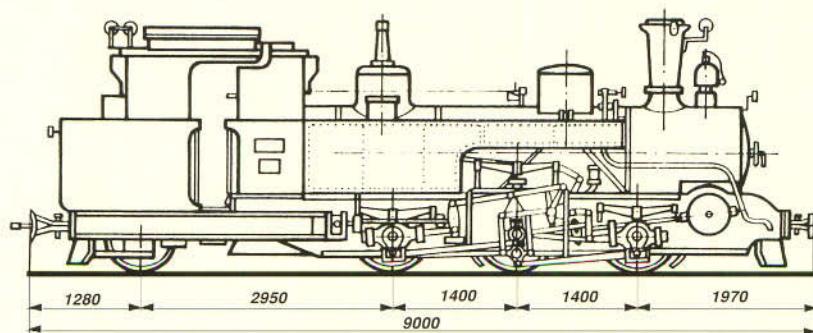
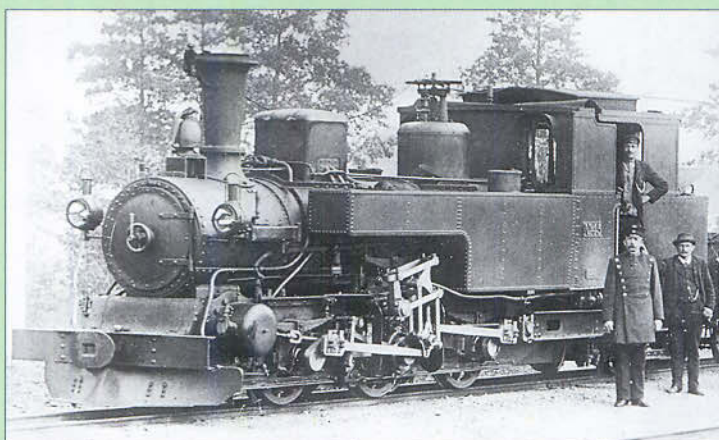
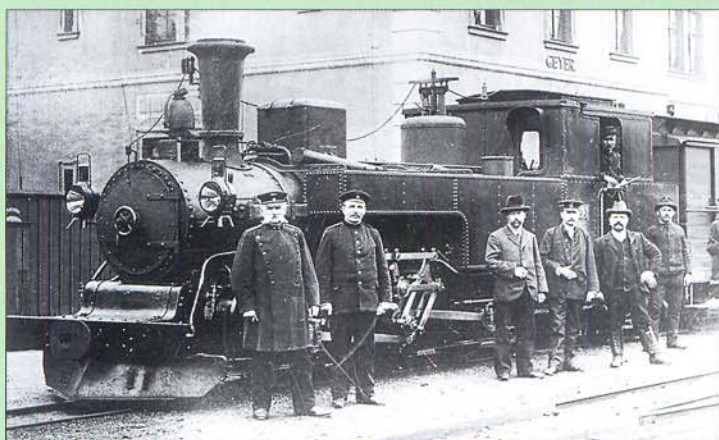
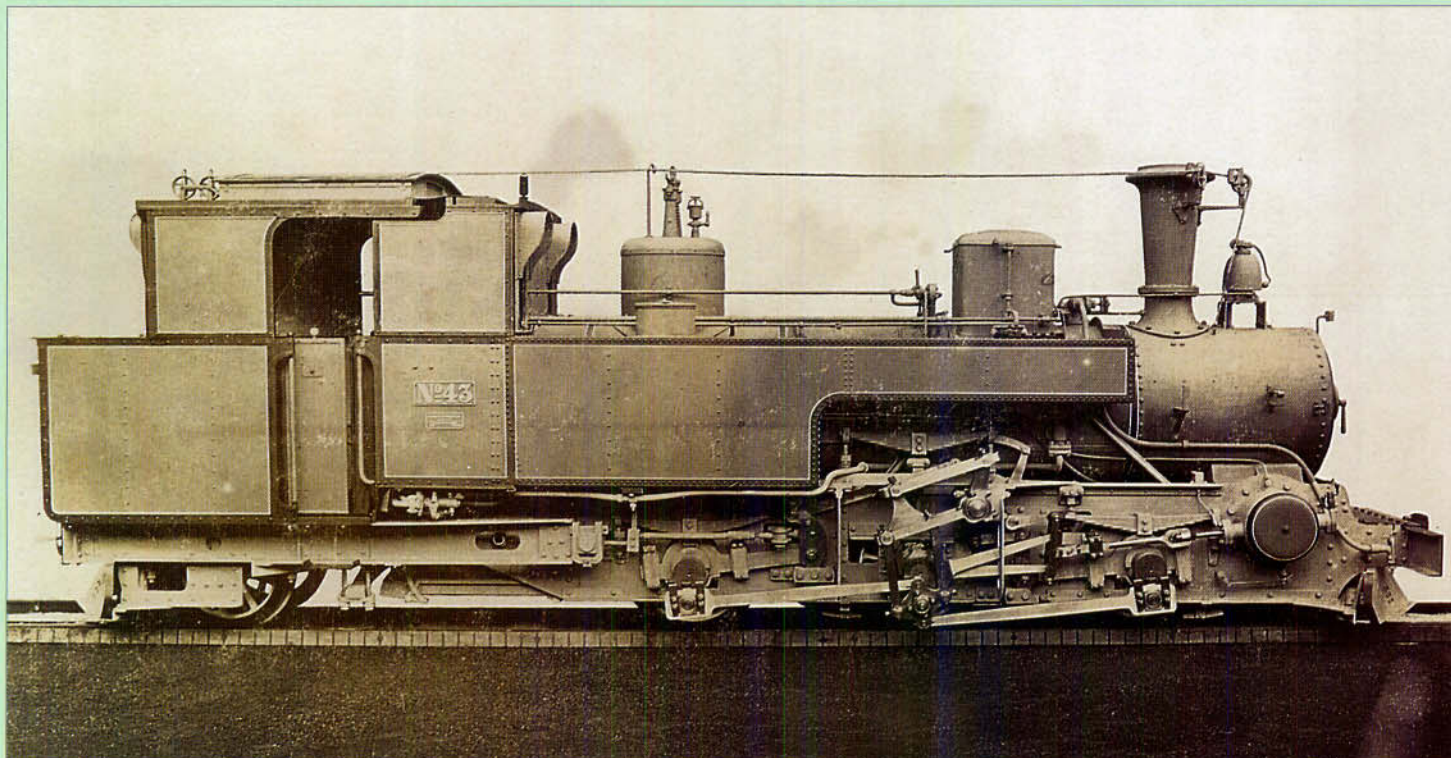


Bild 190 (ganz oben): Die III K mit der Bahnnummer 36 befindet sich während einer Revision im AW Chemnitz.

Bild 191 (Mitte links): Betriebsansatz der III K Nr. 36 auf der Rittersgrüner Strecke.

Bild 192 (Mitte rechts): Zum Schluß lief die Bahnnummer 36 zwischen Mosel und Ortmannsdorf.

Bild 193: Maßzeichnung der III K mit den Bahnnummern 43 bis 46 im Maßstab 1:87.



radsatzes wirkte. Eine Einrichtung zum Bremsen mit Gegendampf war ebenso vorhanden wie die Haspel für die Heberlein-Bremse (wirkte nur auf den Wagenzug). Gemessen an der Gattung I K waren bei der III K die Vorräte mit 2,0 m³ Wasser und 1,7 t Kohle reichlich bemessen. Aus dem Sandkasten auf dem 1. Kesselschuß konnten die Räder des 1. Kuppelradsatzes von vorn und die des 2. Kuppelradsatzes von hinten (Lieferung von Hartmann) oder die Räder des Treibradsatzes beidseitig (Lieferung von Krauss) mechanisch gesandet werden.

Es zeigt sich bald, daß die Klose-Lokomotiven nicht die gesuchte Lösung für das sächsische Schmalspurnetz darstellten.

Bild 194 (ganz oben): Bahnnummer 43 im Ablieferungszustand des Jahres 1891.

Bild 195 (Mitte links): Die Bahnnummer 43 ist soeben im Bahnhof Geyer eingetroffen.

Abb. 190, 195 und 197: Slg. Grundmann

Bild 196 (Mitte rechts): Mit einem Güterzug wurde die III K Nr. 45 um 1900 im Bahnhof Steinbach abgelichtet.

Bild 197: Die Bahnnummer 46 mit verändertem Führerhausaufbau wurde kurz vor ihrer Ausmusterung in Oberwiesenthal fotografiert.

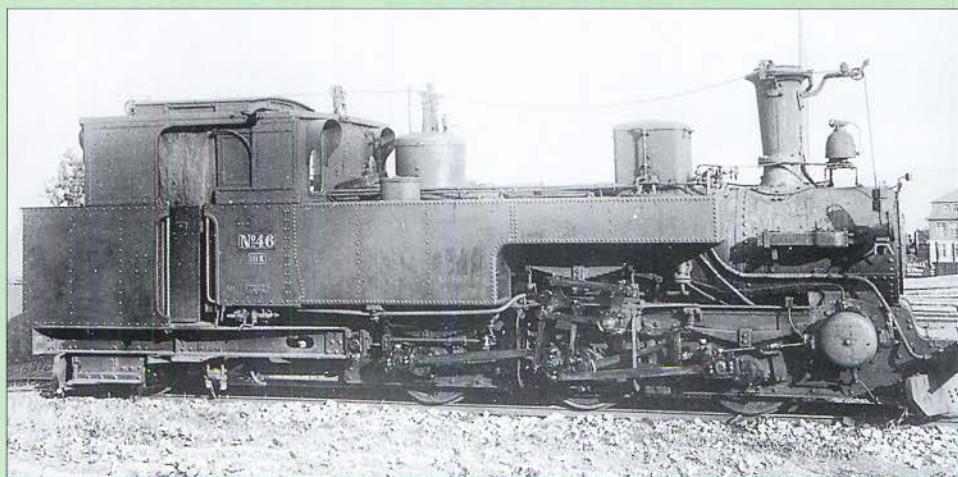
Abb. 191 bis 194 und 196:

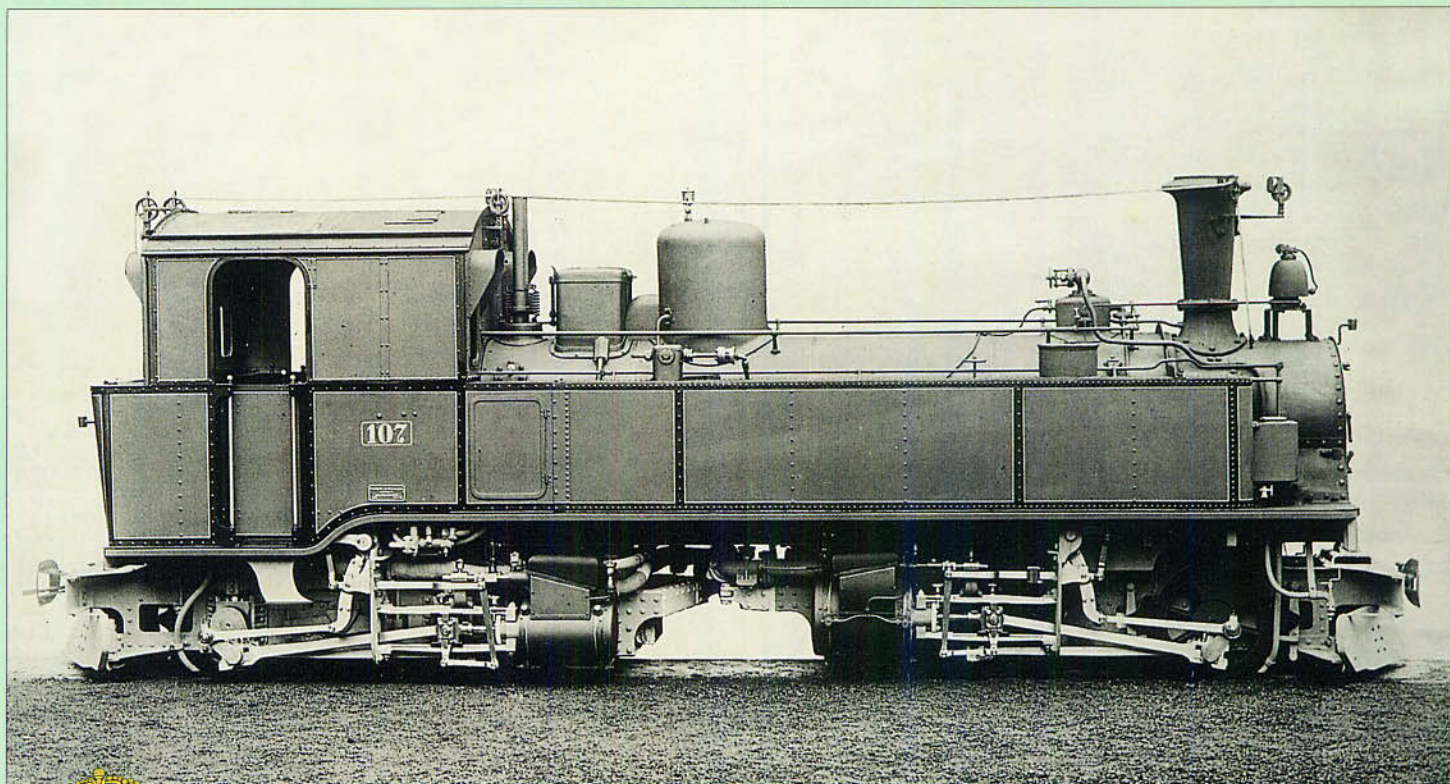
Sammlung Weisbrod

Das vierteilige Triebwerk hatte einen hohen Eigenwiderstand, erforderte einen erheblichen Wartungsaufwand und war überdies schlecht zugänglich. Für den einfachen und robusten Betrieb auf schmalspurigen Sekundärbahnen waren sie wenig geeignet, so daß eine weitere Beschaffung unterblieb. Die Lokomotiven mit den Bahnnummern 44 und 45 waren ab 1891 auf der Müglitztalbahn im Einsatz, sind aber bereits 1896 durch IV K-Lokomotiven abge-

löst und nach Hainsberg umgesetzt worden. Weitere Einsatzstrecken waren u.a. Radebeul – Radeburg und Wilkau-Haßlau – Carlsfeld.

Alle Lokomotiven sind noch 1925 von der DRG mit den Betriebsnummern 99 7541 bis 99 7546 übernommen, aber schon 1926 ausgemustert worden. Das Leistungsprogramm sah die Beförderung von 111 t Zugmasse auf 10‰ Steigung mit 30 km/h und von 53 t auf 25‰ Steigung mit 10 km/h vor.





Gattung IV K

Mit der Zunahme des Verkehrs auf dem umfangreichen sächsischen Schmalspurnetz, insbesondere nach Aufnahme des Rollbockverkehrs 1885, waren die dreifach gekuppelten I K-Lokomotiven an der Grenze ihres Leistungsvermögens angekommen, wenngleich sie in geeigneten Diensten noch bis zur Mitte der zwanziger Jahre

im Einsatz waren. Die Lokomotiven der Gattung III K, ebenfalls nur dreifach gekuppelt, konnten wegen zu geringer Reibungsmasse nicht die erforderliche Leistungssteigerung erbringen, außerdem waren sie mit ihrem Klose-Triebwerk sehr aufwendig in der Unterhaltung. Die Gattungen II K (alt und neu) waren nur Verlegenheitslösung.

Um die erforderliche Reibungsmasse zu erzielen, waren vier gekuppelte Radsätze erforderlich, die jedoch entsprechend den damaligen Möglichkeiten wegen der zu befahrenden Radien von 40 m Halbmesser nicht im Hauptrahmen angeordnet werden konnten.

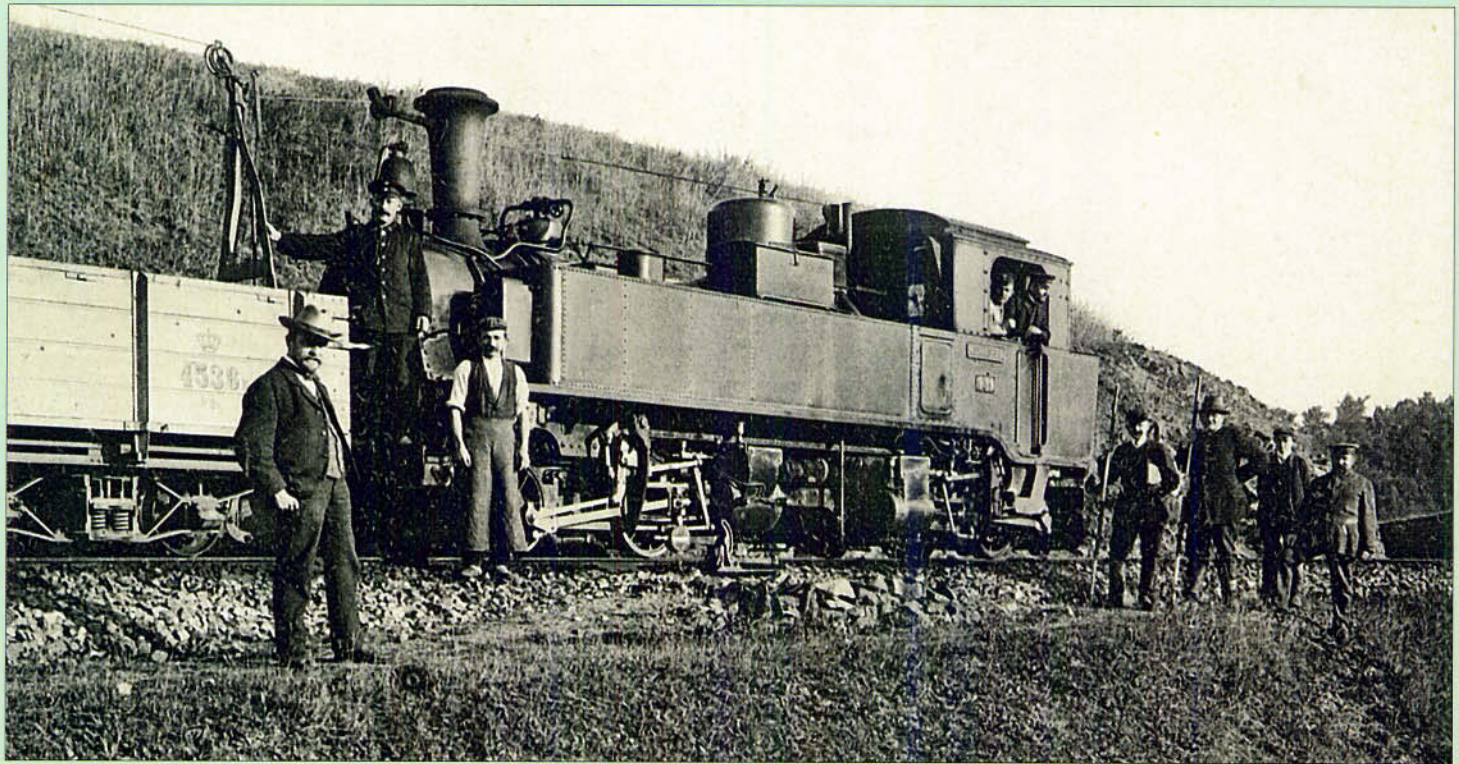
Man entschied sich für eine Lokomotive mit zwei Triebdrehgestellen nach Bauart Meyer, weil man konstruktiv bessere Lösungen für die flexiblen Dampfleitungen entwickelt hatte als bei der Gattung M I TV aus dem Jahre 1890. Die erstmals 1892 von Hartmann gelieferten Maschinen der Gattung IV K waren Vierzylinder-Verbund-Naßdampflokomotiven, bei denen die HD-Zylinder die beiden Radsätze im hinteren



Bild 198: Eines der ältesten Fotos einer IV K ist das der Bahnnummer 107 im Ablieferungszustand.
Abb.: Sammlung Grundmann

Bilder 199 und 200: In der ersten Zeit leisteten die IV K auf fast allen Strecken Dienst, auch – wie auf diesen Abbildungen – im romantischen Rabenauer Grund.





Drehgestell, die ND-Zylinder die beiden Radsätze des vorderen Drehgestells antrieben.

Die Lokomotiven sind von 1892 bis 1921 in insgesamt 96 Exemplaren gebaut worden. Trotz des langen Beschaffungszeitraumes blieben die Bauartänderungen gering. Der Kessel mit 49,81 m² Gesamtheizfläche blieb, von notwendigen Verstärkungen durch höheren Betriebsdruck abgesehen, unverändert und besaß 104 Rohre mit 3500 mm Länge. Der zweischüssige Langkessel trug auf dem hinteren Schuß einen großen Dampfdom mit Schieberregler, auf dem vorderen Schuß einen kleinen Verteilerdom.

Bereits auf dem Stehkesselscheitel saß der Sandkasten, aus dem der 1. Radsatz des hinteren Drehgestells von vorn gesan-

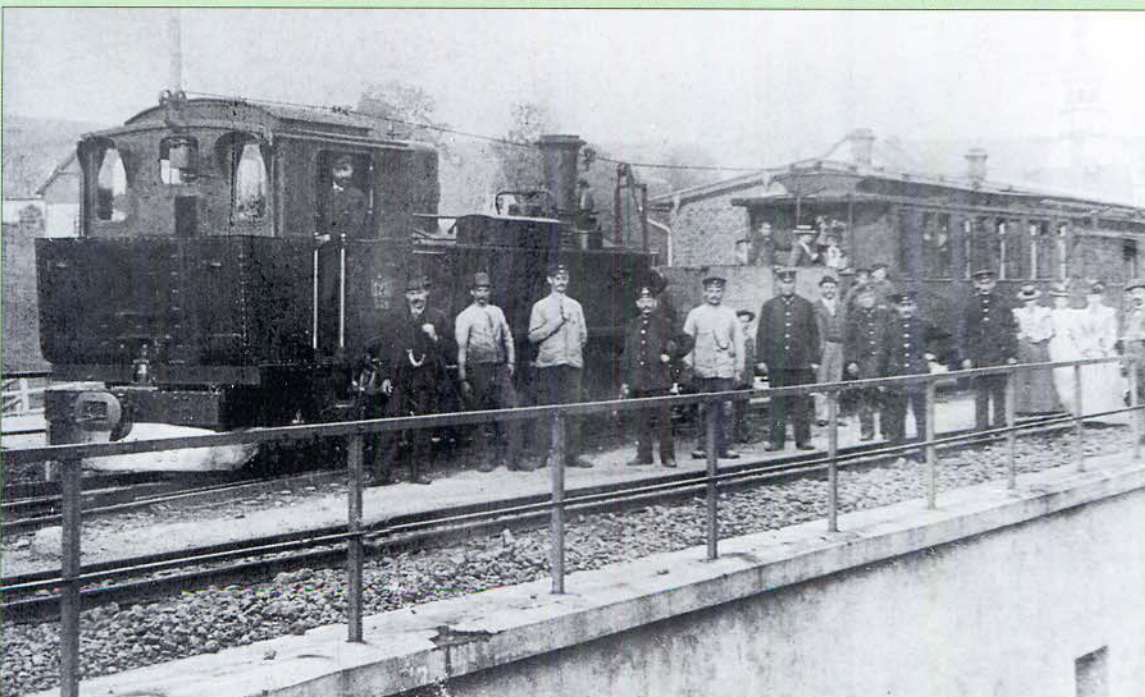


Bild 203: Mit großem Dachaufsatz war die Bahnnummer 131 (Baujahr 1898) ausgestattet.

Bild 204: Im Thumer Netz war um 1900 die Bahnnummer 184 eingesetzt. Das Bahnpersonal trägt die damals üblichen großen Pfeifen zur Schau.

Abb.: Slg. Grundmann

Bild 205: Im Bahnhof Carlsfeld präsentiert sich die Bahnnummer 123 mit dem Bahnpersonal.

Abb. 203, 205 und 207: Sammlung Weisbrod

Bild 206 (rechte Seite oben): Auf diesem schönen Werkfoto der Bahnnummer 133 ist der große Dachaufsatz besonders gut zu erkennen. **Abb.: Slg. Dr. Scheingraber**

Bild 207 (rechte Seite unten): Maßzeichnung der IV K mit den Bahnnummern 119 bis 125 mit großem Dachaufsatz.



Bild 208: In Cranzahl wurde die Bahnnummer 172 mit zwei Lüftungsaufsätzen zum Hintergrundmotiv für die Angestellten des Ausgangsbahnhofs.
Bild 209 (rechte Seite): Maßzeichnung der IV K mit den Bahnnummern 164 bis 169 im Maßstab 1:43,5. **Abb. 208 und 209: Sammlung Weisbrod**

Gattung IV K

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betr.-Nr.	Bemerkung
Hartmann	1892/1774	103	99 511	+ 1939
Hartmann	1892/1775	104	99 512	+ 1943 (Kriegsverlust?)
Hartmann	1892/1776	105	99 513	+ 1930
Hartmann	1892/1777	106	99 514	+ 1930
Hartmann	1892/1778	107	99 515	+ 1938
Hartmann	1892/1779	108	99 516 GR ¹⁾	+ 1975 IG Schönheide
Hartmann	1892/1780	109	99 517	+ 1926
Hartmann	1893/1870	110	99 518	+ 1946 (Reparation UdSSR)
Hartmann	1893/1871	111	99 519	+ 1933
Hartmann	1893/1872	112	99 520	+ 1940 (Kriegsverlust)
Hartmann	1893/1934	113	99 521	+ 1946 (Reparation UdSSR)
Hartmann	1893/1935	114	99 522	+ 1946 (Reparation UdSSR)
Hartmann	1893/1936	115	99 523	+ 1946 (Reparation UdSSR)
Hartmann	1893/1937	116	99 524	+ 1946 (Reparation UdSSR)

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betr.-Nr.	Bemerkung
Hartmann	1894/2030	117	99 525	+ 1959
Hartmann	1894/2031	118	99 526	+ 1941/1942 (Kriegsverlust)
Hartmann	1896/2131	119	99 527	+ 1933
Hartmann	1896/2132	120	99 528	+ 1930
Hartmann	1896/2133	121	99 529	+ 1933
Hartmann	1896/2134	122	99 530	+ 1969
Hartmann	1896/2135	123	—	+ 1919 (PKP D 831)
Hartmann	1896/2136	124	99 531	+ 1943 (Kriegsverlust)
Hartmann	1896/2137	125	99 532	+ 1940 (Kriegsverlust)
Hartmann	1898/2274	126	99 533	+ 1939/1940 (Kriegsverlust)
Hartmann	1898/2275	127	99 534 GR	+ 1975 (Denkmal Geyer)
Hartmann	1898/2276	128	99 535	+ 1968 (VM Dresden)
Hartmann	1898/2277	129	99 536	+ 1933
Hartmann	1898/2278	130	99 537	+ 1933
Hartmann	1898/2279	131	99 538	+ 1933

Hartmann	1899/2381	132	99 539 GR	Radebeul (DB AG)
Hartmann	1899/2382	133	99 540	+ 1940 (Kriegsverlust)
Hartmann	1899/2383	134	99 541	+ 1934
Hartmann	1899/2384	135	99 542 GR	IG Preßnitztalbahn
Hartmann	1899/2385	136	99 543	+ 1933
Hartmann	1899/2386	137	99 544	+ 1940 (Kriegsverlust)

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betr.-Nr.	Bemerkung
Hartmann	1904/2847	138	99 545	+ 1967
Hartmann	1904/2848	139	—	+ 1918 (Kr.verl. JDZ 90 008)
Hartmann	1904/2849	140	99 546	+ 1946
Hartmann	1908/3204	141	99 551	+ 1968 (Reparation UdSSR)
Hartmann	1908/3205	142	99 552	+ 1967
Hartmann	1908/3206	143	99 553 GR	+ 1968
Hartmann	1908/3207	144	99 554	+ 1945 (CSD U 99.554)
Hartmann	1908/3208	145	99 555 GR	+ 1977 (Denkm. Söllnitz)
Hartmann	1908/3209	146	99 556	+ 1968
Hartmann	1908/3210	147	—	+ 1918 (Kriegsverlust PKP)
Hartmann	1908/3211	148	—	+ 1918 (Kriegsverlust)
Hartmann	1908/3212	149	99 557 GR	+ 1976
Hartmann	1908/3213	150	99 558	+ 1945 (Reparation CSR)

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betr.-Nr.	Bemerkung
Hartmann	1909/3214	151	99 561 GR	Döllnitzbahn Mügeln (w) ²⁾
Hartmann	1909/3215	152	99 562 GR	Museum Neuenm. Wirsb.
Hartmann	1909/3216	153	99 563 GR	+ 1978 (verk. als HL)
Hartmann	1909/3217	154	99 564 GR	Radebeul (DB AG) (w)
Hartmann	1909/3319	155	99 565	+ 1933
Hartmann	1909/3320	156	99 566 GR	Sächs. Da.Mus. Chemn.
Hartmann	1910/3449	157	99 567	+ 1967
Hartmann	1910/3450	158	99 568 GR	IG Preßnitztalbahn
Hartmann	1910/3419	159	99 569 GR	+ 1977

Schmalzpur-Tenderlokomotive IV X № 164-169.



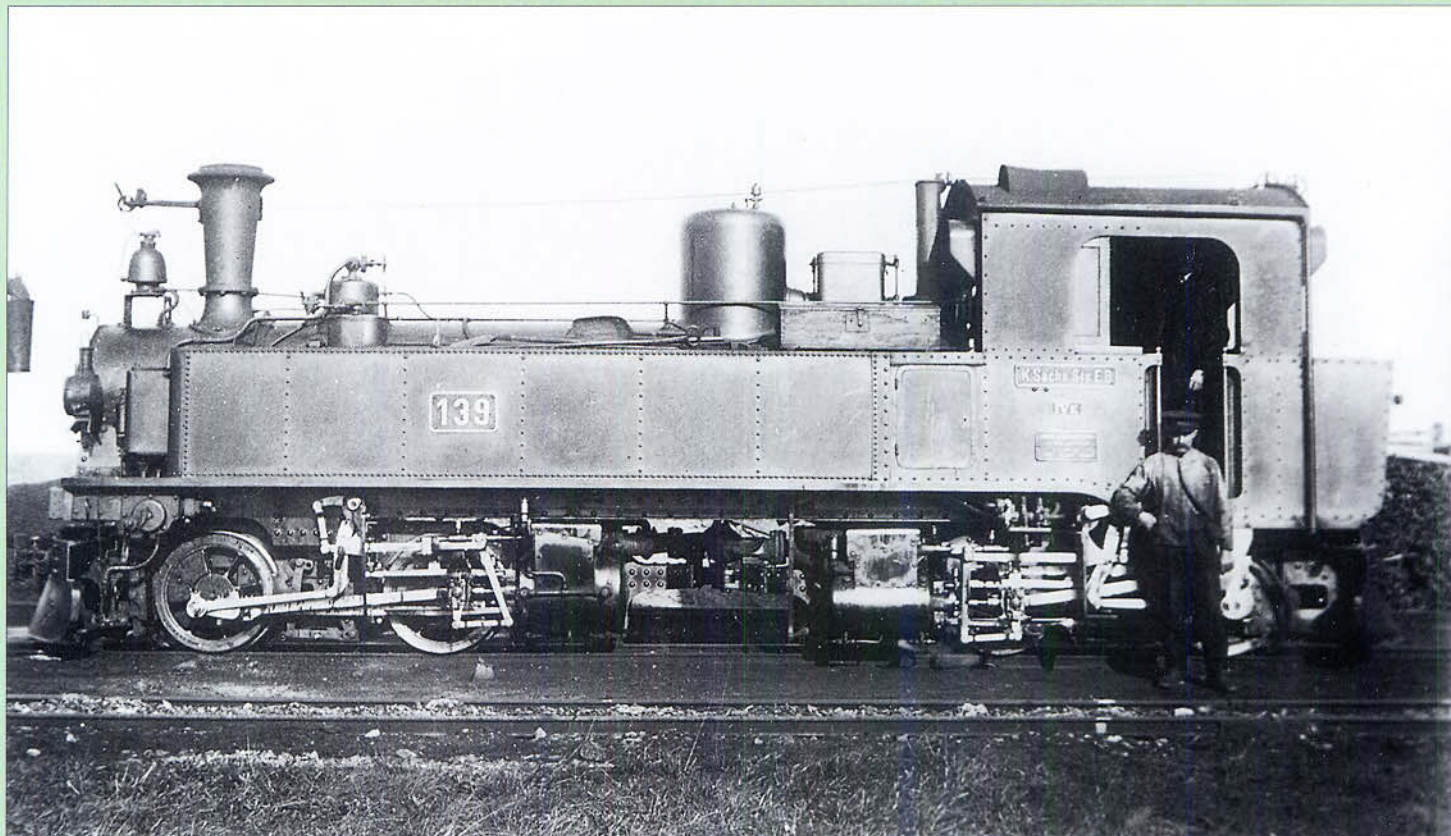


Bild 210: Die Bahnnummer 139 wurde 1904 von Hartmann gebaut. Sie verfügt noch nicht über eine Bremsenrichtung zwischen den Triebgestellen.

det wurde. Dezentrale Sandkästen an den Stirnseiten der Wasserkästen sandeten den 1. Radsatz des vorderen Drehgestells von vorn. Das Ramsbottom-Sicherheitsventil saß vor dem Führerhaus, ab Bahnnummer 138 sind Pop-Ventile verwendet worden. Das Dampfplätewerk Bauart Latowski saß stets auf dem Rauchkammerscheitel vor dem Schornstein.

Die 1. Lieferserie umfaßt die Lokomotiven mit den Bahnnummern 103 bis 140 (Baujahre 1892 bis 1904). Diese Lokomotiven

hatten 12 bar Kesseldruck und einen Zylinderdurchmesser von 2x 240/370 mm. Ab 1908/09 datiert die 2. Lieferserie, deren Kessel mit 14 bar Dampfdruck betrieben wurden und die die Bahnnummern 141 bis 150 umfaßt. Die Lokomotiven der 3. Lieferserie hatten ebenfalls 14 bar Kesseldruck, aber größere ND-Zylinder (2x 240/400 mm), um deren Anteil an der Arbeitsleistung zu steigern. Sie umfaßt die Bahnnummern 151 bis 169. Lokomotiven der 4. Lieferserie (ab 1912) hatten schließlich 15 bar Kesseldruck

und Zylinderdurchmesser von 2x 240/400 mm. Dazu gehören die Bahnnummern 170 bis 197 und auch die fünf Jahre nach der Bahnnummer 197 aus vorhandenen Teilen gefertigte Lok mit der Bahnnummer 198 (Baujahr 1921).

Die DRG trug bei der Umzeichnung 1925 diesen Lieferserien Rechnung, indem sie eine neue Serie mit einer neuen Zehnerstelle in der Ordnungsnummer einführte (99 511 bis 546, 99 551 bis 558, 99 561 bis 579, 99 581 bis 608).

Gattung IV K

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betr.-Nr.	Bemerkung
Hartmann	1910/3420	160	99 570	+ 1967
Hartmann	1910/3421	161	99 571	+ 1946 (Reparation UdSSR)
Hartmann	1910/3422	162	99 572	+ 1968
Hartmann	1910/3423	163	99 573 GR	+ 1975
Hartmann	1912/3556	164	99 574 GR	Döllnitzbahn Mügeln
Hartmann	1912/3557	165	99 575	+ 1968
Hartmann	1912/3558	166	99 576 GR	+ 1969
Hartmann	1912/3559	167	99 577	+ 1971
Hartmann	1912/3560	168	99 578	+ 1967
Hartmann	1912/3561	169	99 579	+ 1972 (Oberrittersgrün)

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betr.-Nr.	Bemerkung
Hartmann	1912/3592	170	99 581	+ 1977 (bis 1983 Kirchberg)
Hartmann	1912/3593	171	99 582 GR	IG Schönheide
Hartmann	1912/3594	172	99 583 GR	+ 1980
Hartmann	1912/3595	173	99 584 GR	Döllnitzbahn Mügeln
Hartmann	1912/3596	174	—	+ 1917 (Kriegsverlust)
Hartmann	1912/3597	175	99 585 GR	IG Schönheide (w)

Hartmann	1913/3606	176	99 586 GR	Radebeul (DB AG) (w)
Hartmann	1913/3607	177	99 587 GR	+ 1974
Hartmann	1913/3608	178	99 588	+ 1968
Hartmann	1913/3669	179	99 589	+ 1966
Hartmann	1913/3670	180	99 590 GR	IG Preßnitzalbahn
Hartmann	1913/3671	181	99 591	+ 1967
Hartmann	1914/3712	181	99 592 GR	+ 1975
Hartmann	1914/3713	183	99 593 GR	+ 1971
Hartmann	1914/3714	184	99 594 GR	Putbus (Rügen) (w)
Hartmann	1914/3735	185	99 595	+ 1967
Hartmann	1914/3736	186	99 596	+ 1975
Hartmann	1914/3737	187	99 597	+ 1969
Hartmann	1914/3738	188	99 598	+ 1940 (Kriegsverlust)
Hartmann	1914/3787	189	99 599	+ 1975
Hartmann	1914/3788	190	99 600	+ 1972 (verk. als HL Chemie- werk Dresden)
Hartmann	1914/3789	191	99 601 GR	+ 1974 (verk. als HL Ziegelei Buchholz b. Weißenberg/Sa)
Hartmann	1914/3790	192	99 602	+ 1934
Hartmann	1914/3791	193	99 603	+ 1967
Hartmann	1914/3792	194	99 604	+ 1970 (verk. an DGEG)
Hartmann	1914/3906	195	99 605	+ 1968
Hartmann	1914/3907	196	99 606 GR	seit 1993 VM Nürnberg
Hartmann	1914/3908	197	99 607	+ 1967
Hartmann	1921/4521	198	99 608 GR	Freital-Hainsberg (DB AG)

¹⁾ GR = Generalreparatur (Ersatzkessel, z.T. neuer Rahmen)

²⁾ (w) = Warten auf Ausbesserung; Lok z.Z. nicht betriebsfähig

(Aktualisiert mit Unterstützung von Reiner Scheffler, Oschatz)

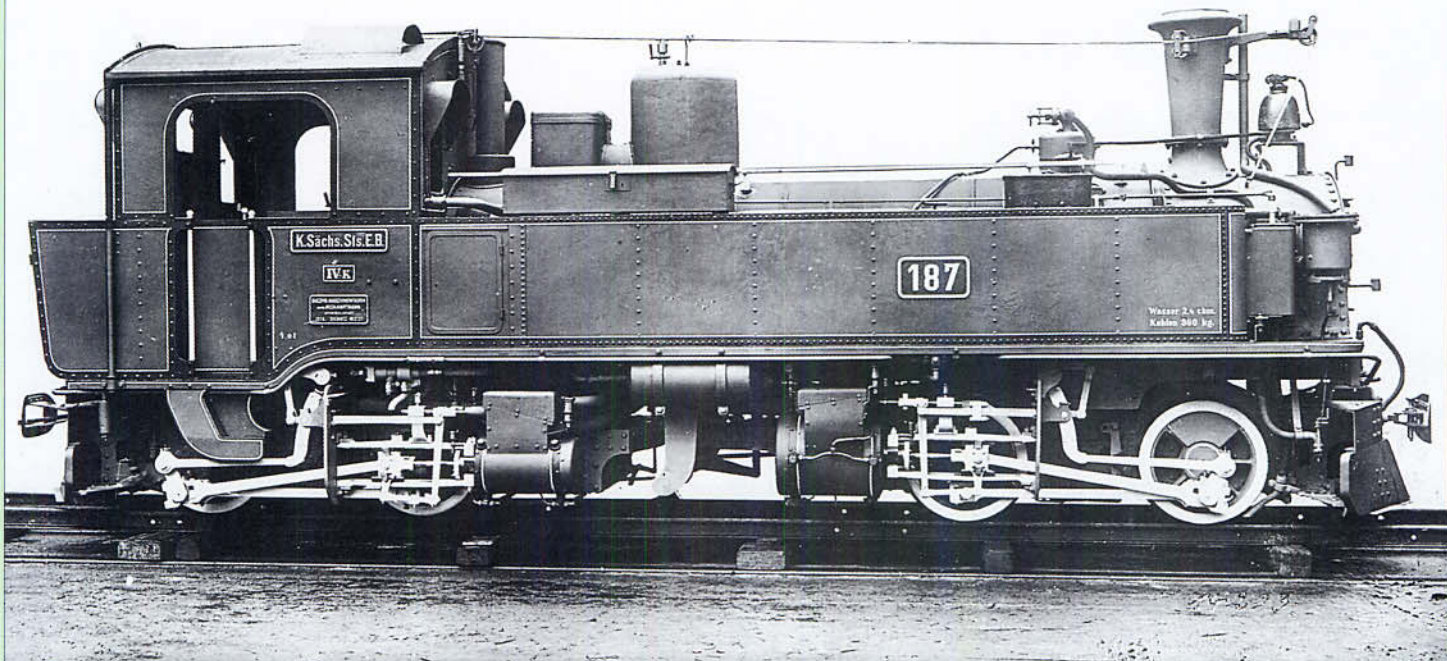


Bild 211: Bereits mit Saugluftbremse war die IV K Nr. 187 des Baujahrs 1914 ausgestattet. Die Maschine erhielt später die DRG-Nummer 99 597.

Änderungen erfuhr das Führerhaus. Bis zur Bahnnummer 116 war der Ausschnitt über der Tür beidseits nur wenig breiter als die Tür, ab Bahnnummer 117 ist der Ausschnitt nach vorn vergrößert worden. Bis zur Bahnnummer 157 bremste eine Dampf- bremse das vordere, die Wurfhebelbremse das hintere Drehgestell, dann erfolgte die Ausrüstung mit Saugluftbremse Bauart Körting, auch für bereits gelieferte Lokomotiven.

Alle Lokomotiven besaßen die Haspel für die Heberlein-Bremse, die nur auf den Wagenzug wirkte. Diese Seilzugbremse ist bis 1987 auf dem Streckenabschnitt Oschatz – Kemmlitz verwendet worden. Einige Lokomotiven, die ab 1955 auf der Insel Rügen zum Einsatz kamen, mußten auf die dort übliche Druckluftbremse Bauart Knorr umgebaut werden. Aus Platzmangel ordnete man die beiden Hauptluftbehälter längs auf dem Langkessel zwischen Verteiler- und Dampfdom an.

Die Deutsche Reichsbahn besaß 1945 noch 57 Lokomotiven der Gattung IV K. Die ausgezeichnete Bewährung dieser Lokomotiven machte sie lange unverzichtbar, so daß die DR ab 1963 30 Lokomotiven einer Generalreparatur unterschiedlichen Umfangs unterzog. Die GR umfaßte den Ersatz des Kessels durch einen Nachbau in Schweißausführung, z.T. auch den Ersatz des Hauptrahmens und in der Regel den Anbau neuer Wasserkästen in Schweißausführung. Die Kriterien einer Rekonstruktion, wie oft fälschlich geschrieben, sind bei diesem GR-Programm nicht erfüllt worden. Von keiner Dampflokomotive der Sächsischen Staatsbahn sind so viele Exemplare bei Vereinen betriebsfähig oder als Museumslokomotiven erhalten geblieben.

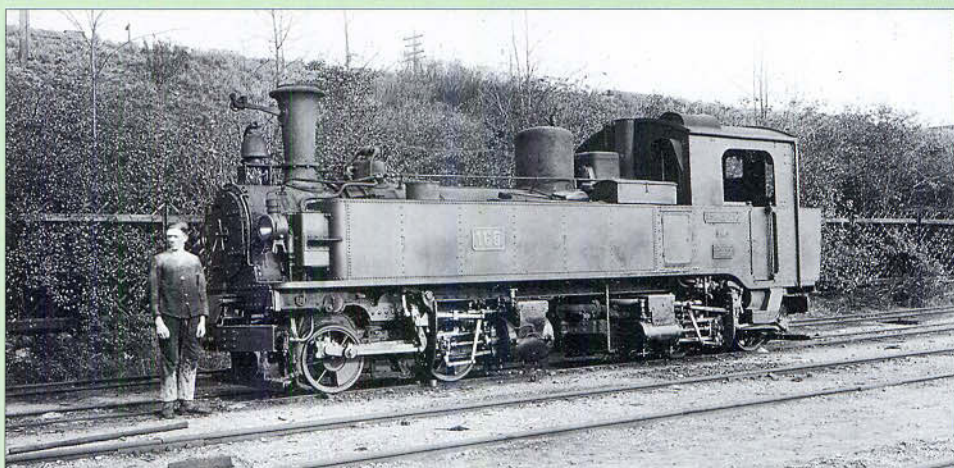
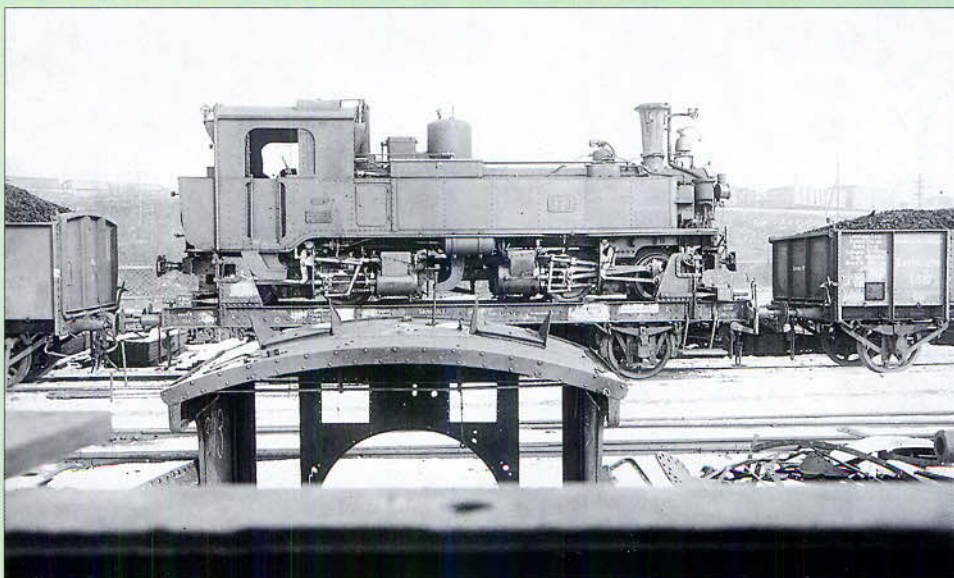
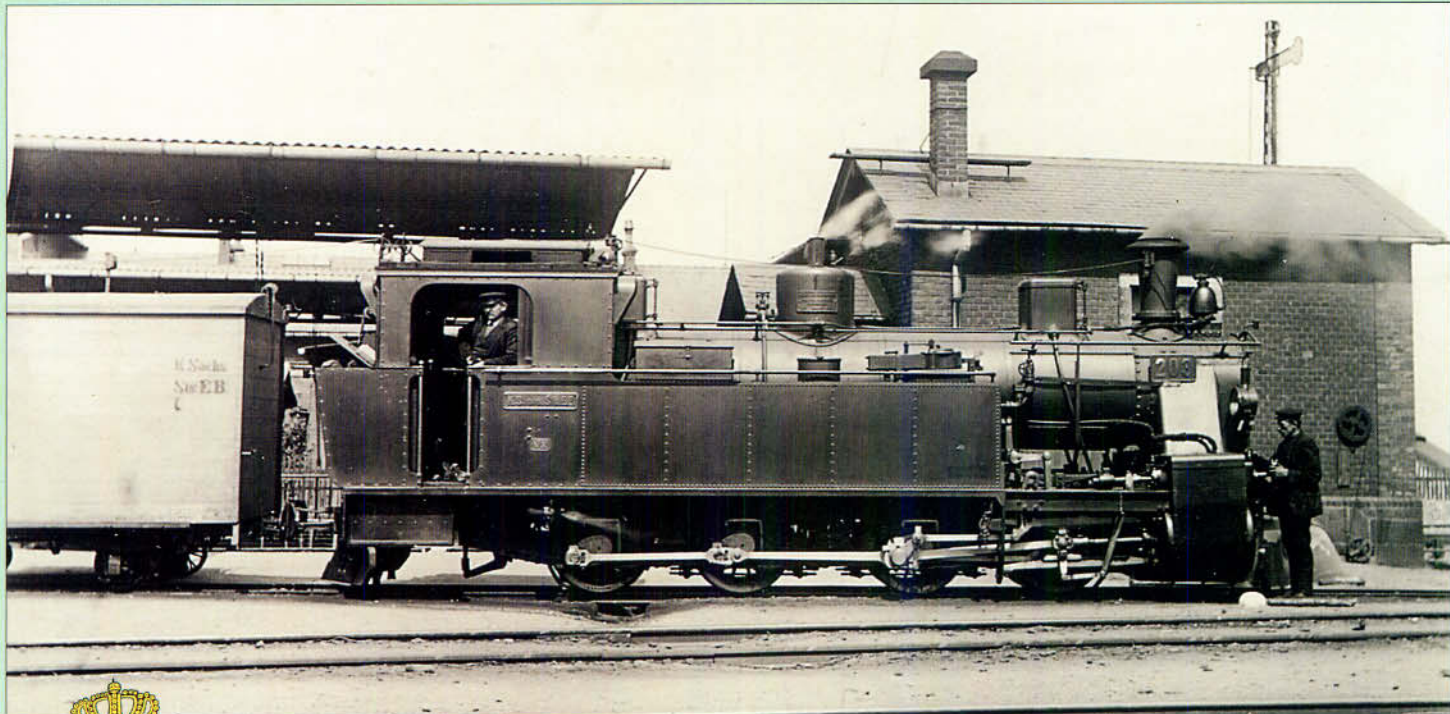


Bild 212: Die Bahnnummer 165 wurde 1912 von Hartmann gebaut; sie erhielt 1925 die DRG-Nummer 99 575 und wurde 1968 ausgemustert. **Abb.: Slg. Grundmann**

Bild 213: Die Bahnnummer 176 steht für ihren Transport in ein Raw festgezurret auf einem normalspurigen Transportwagen. **Abb. 210, 211 und 213: Sammlung Weisbrod**





Gattung V K

Die Ende 1890 eröffnete Müglitztalbahn Mügeln – Geising gehörte zu den anspruchsvollsten Schmalspurstrecken der Sächsischen Staatsbahn. Auf einer Strecke von 36,1 km waren 470 m Höhenunterschied zu überwinden. 86% der Strecke lagen in der Steigung, der kleinste Radius betrug 80 m, bei den 14 Anschlußgleisen teilweise nur 40 m. Eine Fahrt von Mügeln

(nach Eingemeindung Heidenau) bis Geising dauerte rund zweieinhalb Stunden. Im Eröffnungsjahr standen nur Lokomotiven der Gattung I K zur Verfügung, die ab 1891 eingesetzten III K waren nur wenig leistungsstärker, dafür aber viel komplizierter und verschwanden bald wieder. Weil auch mit den Meyer-Lokomotiven der Gattung IV K keine optimalen Betriebsergeb-

Bild 214: Die V K mit der Bahnnummer 203 gehört zum Baulos von 1901. Die Aufnahme entstand um 1900 in Heidenau.

Bild 215 (Mitte): Maßzeichnung der V K, Bahnnummern 204 bis 206, mit großem Dachaufsatz im Maßstab 1:87.

nisse erzielt werden konnten, entwickelte die Sächsische Staatsbahn speziell für diese Strecke eine vierfach gekuppelte Steirer-rahmenlokomotive, die Gattung V K. Die Maschinen hatten den gleichen Kessel wie die Gattung IV K mit 104 Heizrohren von 3500 mm Länge im zweischüssigen Langkessel, der bei den ersten drei Lokomotiven mit Pop-Sicherheitsventilen, ab

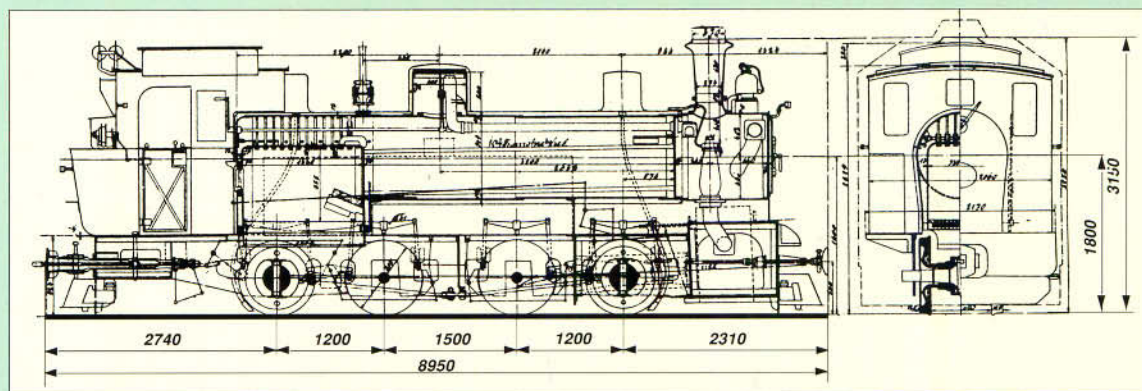
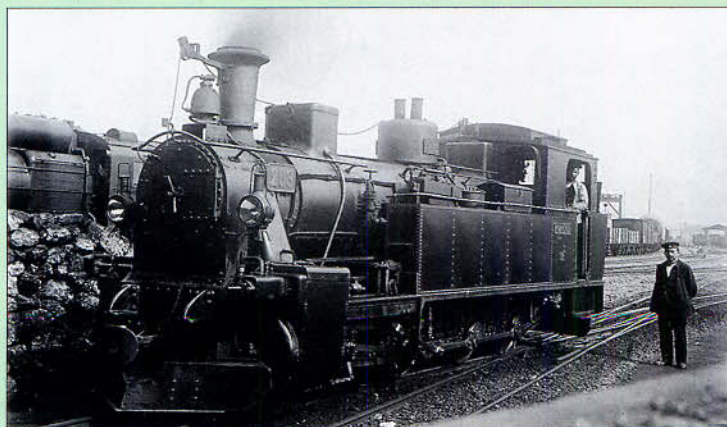


Bild 216 (u.l.): Im Bahnhof Hainsberg ist die V K Nr. 203 (99 613) unterwegs. **Abb. 214, 216 und 217: Slg. Grundmann**

Bild 217 (u.r.): Die Bahnnummer 203 kollidierte auf der Müglitztalbahn mit einer VI K.

Bild 220 (rechte Seite Mitte unten): Bahnnummer 204 (1905) mit Lüftungsaufsatz.

Bild 221 (rechte Seite unten): Bahnnummer 208 (1907) mit Korbdach. **Abb.: VM Dresden**



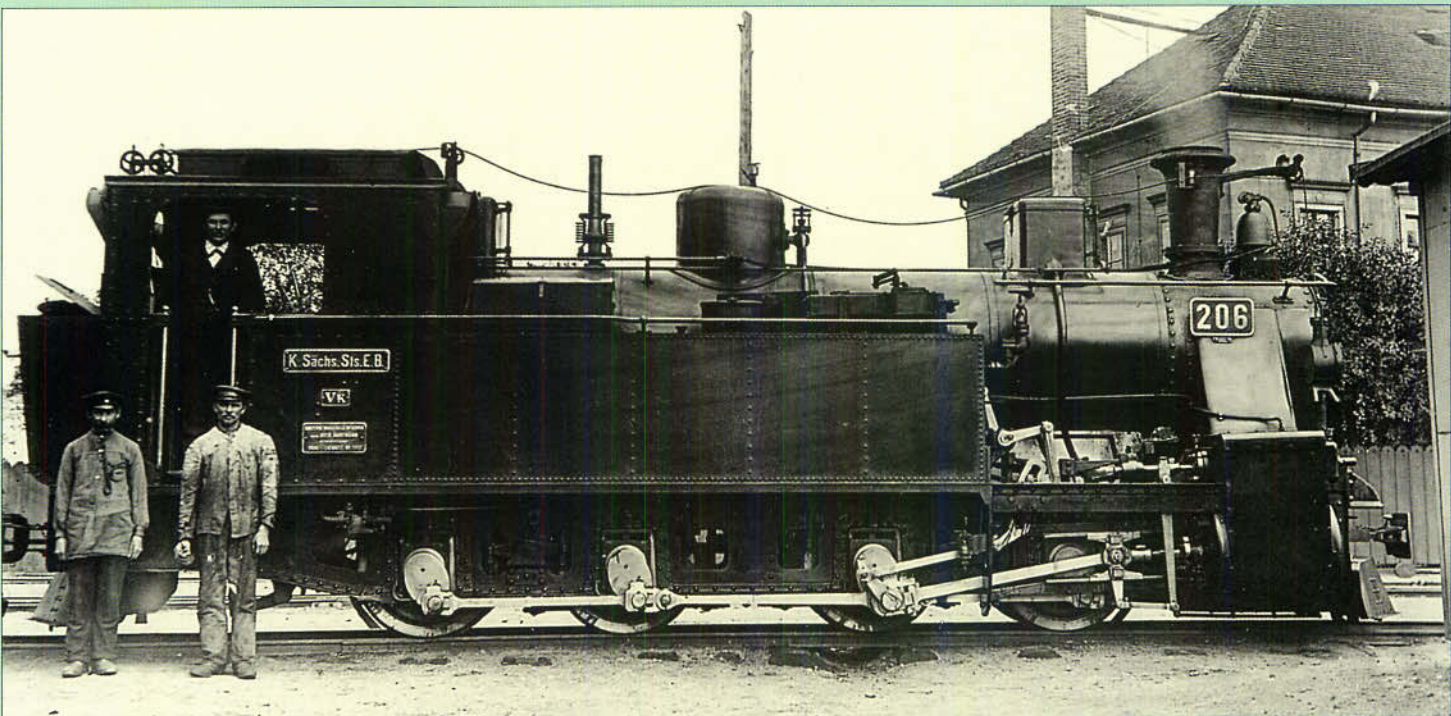
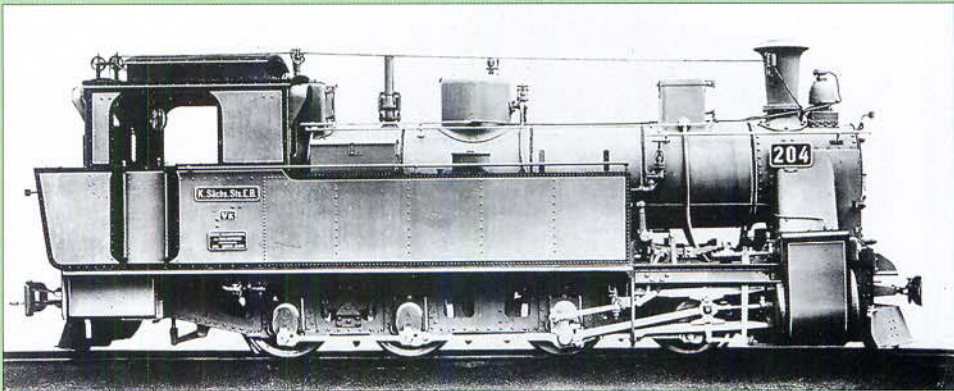
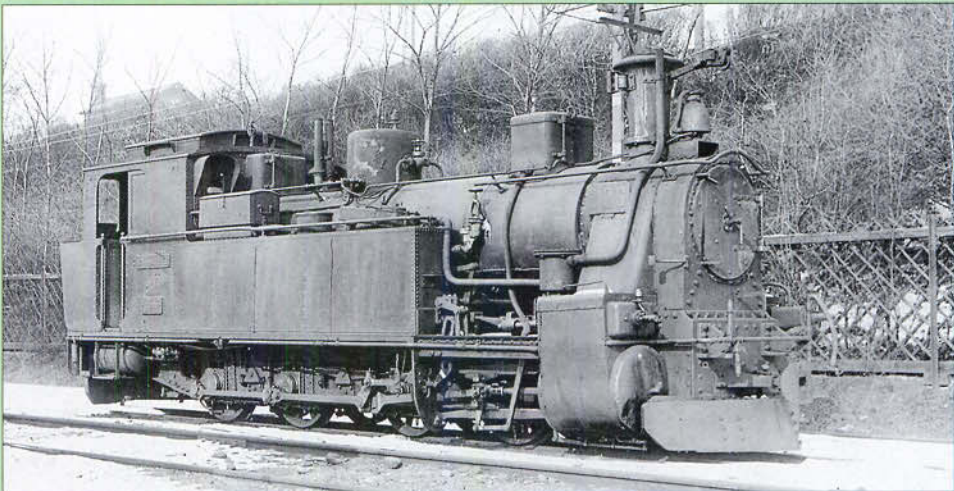


Bild 218: Das Foto der Bahnnummer 206 mit Ramsbottomventil entstand um 1910 im Bahnhof Heidenau. **Abb.: Slg. Dr. Scheingraber**
Bild 219: Bei einem AW-Aufenthalt wurde die 206 von der Lokführerseite abgelichtet.
Abb. 215, 219 und 220: Slg. Weisbrod

Bahnnummer 204 mit Ramsbottom-Ventilen ausgerüstet war. Die vier Radsätze (Achsstand 3900 mm) waren in einem 15 mm dicken Blech-Außenrahmen gelagert. Die beiden mittleren Radsätze mit 1500 mm Achstand waren fest, die beiden Endradsätze mit jeweils 1200 mm Abstand zu den benachbarten Radsätzen nach Bauart Klien-Lindner radial einstellbar. Sie konnten nach jeder Seite 10 mm ausschwenken. Die Endradsätze waren durch sich in Lokomotivmitte kreuzende Zugstangen verbunden.

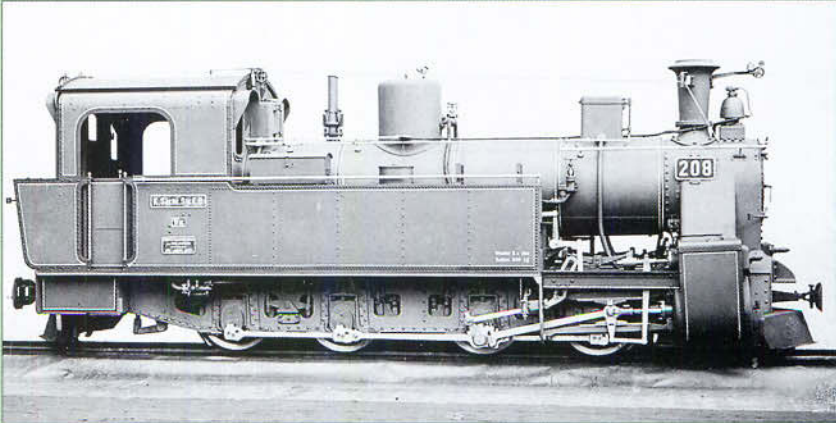
Der Rahmen stützte sich in vier Punkten gegen das Laufwerk ab. Die obenliegenden Tragfedern des 1. und 2. sowie des 3. und 4. Radsatzes waren durch Ausgleichhebel verbunden. Die Lokomotiven hatten ein Zweizylinder-Naßdampf-Verbundtriebwerk mit außenliegenden, leicht geneigt angeordneten Zylindern (Zylinderdurchmesser 340/530 mm bei 430 mm Kolbenhub), die auf den 2. Radsatz arbeiteten.



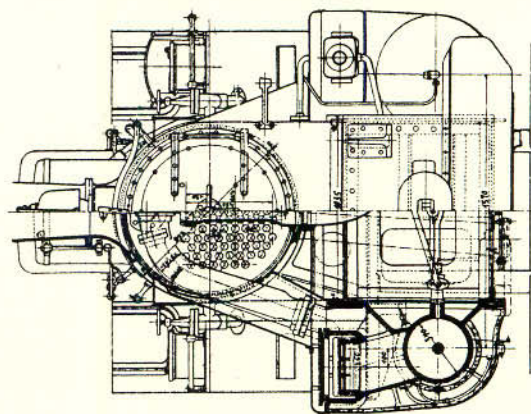
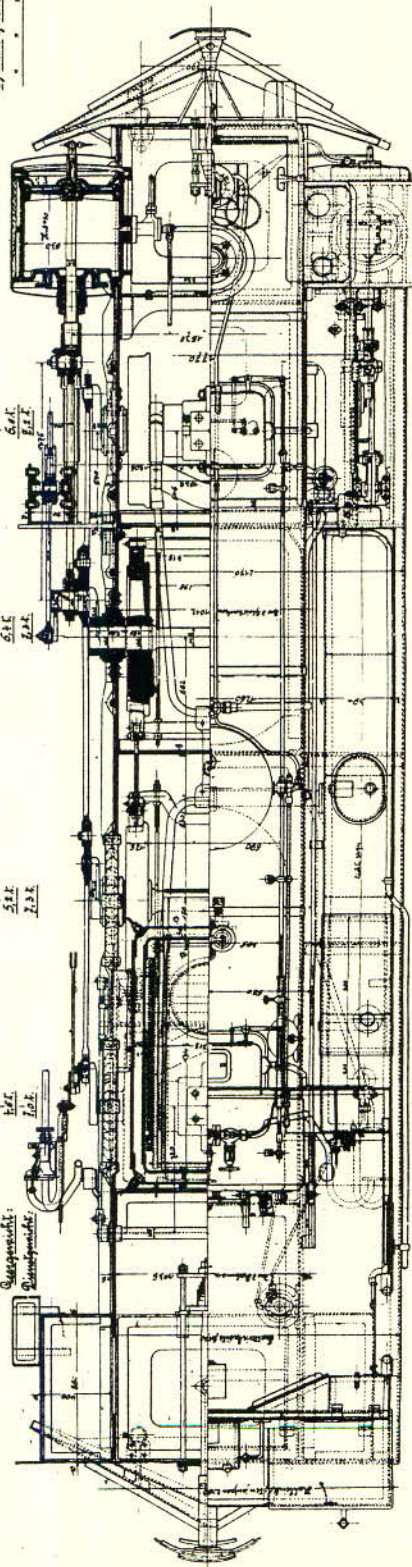
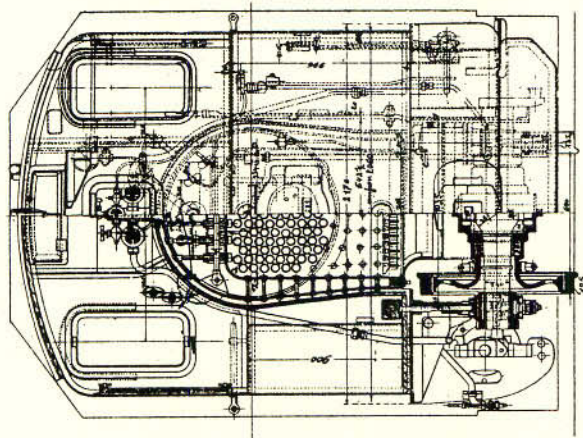
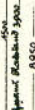
Gattung V K

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betr.-Nr.	Bemerkung
Hartmann	1901/2644	201	99 611	+ 1934
Hartmann	1901/2645	202	99 612	+ 1942
Hartmann	1901/2646	203	99 613	+ 1934
Hartmann	1905/2915	204	99 614	+ 1942
Hartmann	1905/2916	205	99 615	+ 1942
Hartmann	1906/2917	206	99 616	+ 1942
Hartmann	1907/3156	207	99 617	+ 1934
Hartmann	1907/3157	208	99 618	+ 1942
Hartmann	1907/3158	209	99 619	+ 1934

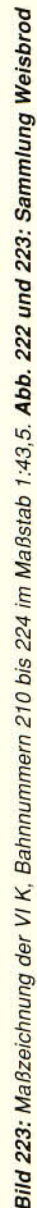


Date of collection		Locality		Collector		No. of plants		No. of seeds		No. of fruits		No. of leaves		No. of flowers		No. of fruits		No. of seeds		No. of fruits		No. of seeds	
1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
7-11	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12
10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12	10-12		



Dresden, den 12. / 11. 1912.

Bild 222: Maßzeichnung der VK, Bahnnummern 207 bis 209 im Maßstab 1:43,5.



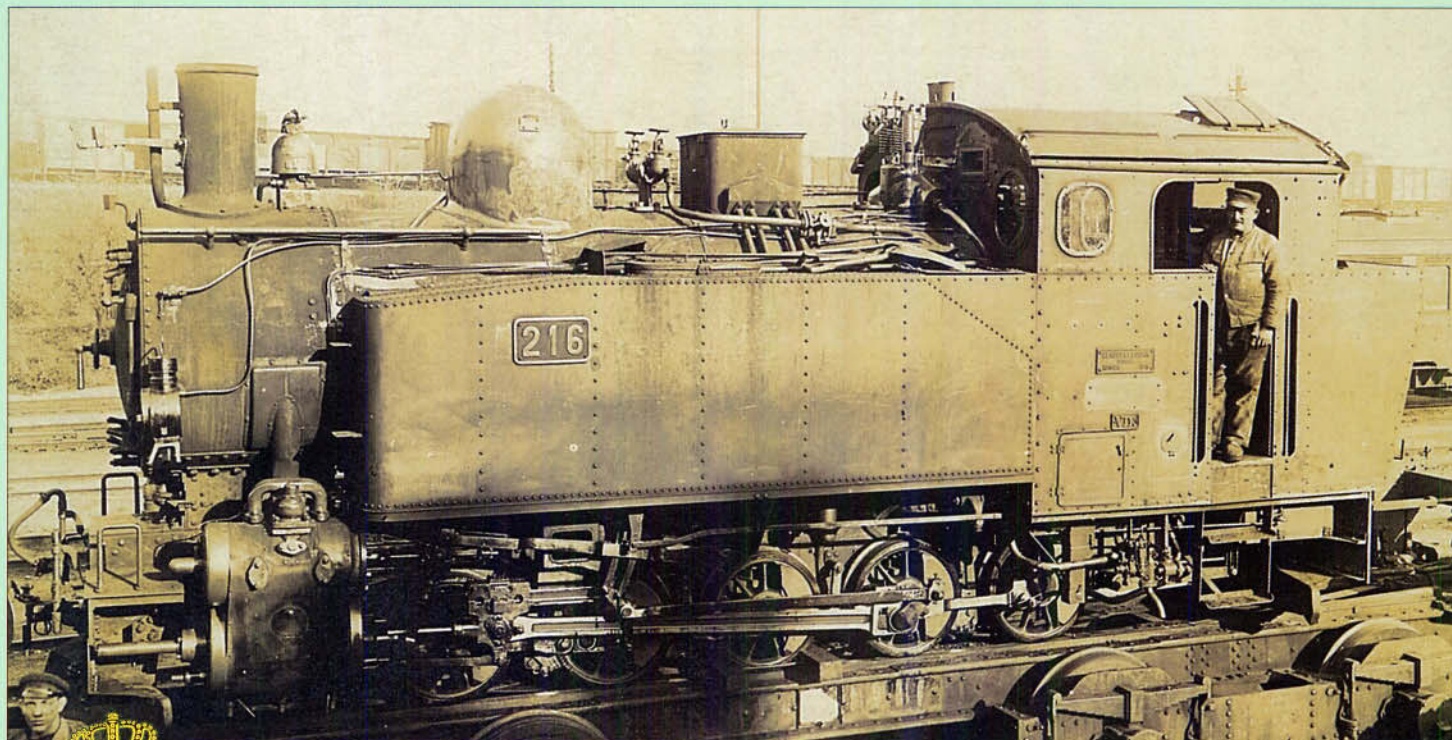
Die Anfahrvorrichtung war Bauart Lindner. Es konnten der 1. Radsatz von vorn aus dem zentralen Sandkasten auf dem 1. Kesselschuß und der 4. Radsatz von hinten durch dezentrale Sandkästen an der Führerhausvorderwand gesandet werden. Gebremst wurde mit der Wurfhebelbremse, die beidseitig auf die Räder des 3. Radsatzes wirkte, und der Dampfbremse, die die Räder des 2. Radsatzes beidseitig bremste. Später erfolgte die Ausrüstung mit Saugluftbremse Bauart Körting. Das Triebwerk der Gattung V K war zwar einfa-

cher als das der Gattung IV K, in der Unterhaltung aber ebenfalls aufwendig. Die Steifrahmenlokomotive hatte jedoch den Vorteil einer besseren Übertragung des Drehmomentes, so daß sie bei gleicher Kesselgröße und vergleichbarer Reibungsmasse mit 4,07 bzw. 4,1 t eine höhere Zugkraft erbrachte als die ersten IV K-Lokomotiven mit 3,46 t Zugkraft. Erst die letzte Serie der IV K mit 15 bar Kesseldruck und vergrößerten ND-Zylindern übertraf mit 4,3 t Zugkraft die der Gattung V K.

Die DRG hat 1925 alle neun Maschinen mit

den Betriebsnummern 99 611 bis 99 619 übernommen.

Die Lokomotiven der Gattung V K waren bis 1934 (manche bis 1937) auf der Mügglitztalbahn im Einsatz, also fast bis zum Ende des Schmalspurbetriebes, wenngleich viele Leistungen schon an Lokomotiven der Gattung VI K übergegangen waren. Einige Maschinen (99 614, 615, 616) kamen noch ins Thumer Netz, einige (99 612, 618) nach Mügeln, doch 1942 sind alle noch vorhandenen Maschinen ausgemustert worden.



Gattung VI K

Gattung VI K

Lieferung von Henschel an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betr.-Nr.	Bemerkung
Henschel	1918/16 122	210	99 641	+ 1945 (Reparation UdSSR)
Henschel	1918/16 123	211	99 642	+ 1969 als HL verkauft
Henschel	1918/16 124	212	99 643	+ 1944 (an RBD Linz)
Henschel	1918/16 125	213	99 644	+ 1968
Henschel	1918/16 126	214	99 645	+ 1945 (Reparation UdSSR)
Henschel	1918/16 127	215	99 646	+ 1971
Henschel	1918/16 128	216	99 647	+ 1944 (an RBD Linz)
Henschel	1918/16 129	217	99 648 GR ¹⁾	+ 1972
Henschel	1918/16 130	218	99 649	+ Kriegsverlust
Henschel	1918/16 131	219	99 650	+ 1967 (ab 1928 Württembg)
Henschel	1918/16 132	220	99 651	+ 1969 (ab 1928 Württembg)
Henschel	1918/16 133	221	99 652	+ 1945 (Reparation UdSSR)
Henschel	1918/16 134	222	99 653 GR ¹⁾	+ 1974
Henschel	1918/16 135	223	99 654 GR ¹⁾	+ 1974
Henschel	1918/16 136	224	99 655	+ 1970

¹⁾ GR = Generalreparatur (in den Jahren 1965/1966 erhielten drei Lokomotiven der Henschel-Lieferung von 1918 und vier Maschinen der Nachbauserie im Raw Görlitz eine Generalreparatur – keine Rekonstruktion! –, die den Einbau eines geschweißten Nachbaukessels, eines neuen Rahmens mit Achsständen von je 1000 mm, Antrieb des 3. Kuppelradsatzes, Seitenspiel des 2. und 4. Radsatzes, neuen geschweißten Wasserkästen und neuem Führerhaus analog dem der Einheitslokomotiven umfaßte. Zur Vereinfachung der Ersatzteilwirtschaft ist eine weitgehende Angleichung an die Einheitslokomotiven [Stangen, Armaturen] angestrebt worden).

Bild 224: Die VI K Nr. 216 des Baujahrs 1918 erhielt für den Einsatz in Sachsen bereits die Saugluftbremseinrichtung.

Bild 225 (rechte Seite oben): Hinter der Bahnnummer 212 verbirgt sich die spätere 99 643.

Bild 226 (rechte Seite unten): Ursprünglich war die Bahnnummer 212 als MGD 7525 H bezeichnet. **Abb. 224 bis 226: Slg. Weisbrod**

Nach Ende des Ersten Weltkrieges bot sich für die Sächsische Staatsbahn die Möglichkeit, von Henschel für die Heeresfeldbahn gefertigte Lokomotiven zu erwerben, die zum Einsatz auf dem polnischen Schmalspurnetz bestimmt waren. Diese Lokomotiven mit den Fabriknummern 16 122 bis 16 136 waren nicht nur die ersten fünffach gekuppelten, sondern auch die ersten Heißdampflokomotiven für Sachsens Schmalspurbahnen. Sie hatten einen zweischüssigen Langkessel mit 3240 mm Rohrwandabstand, 6,06 m² Strahlungs- und 64,25 m² Verdampfungsheizfläche. Die Heizfläche des Schmidtschen Rauchrohrüberhitzers betrug 24,5 m².

Der Kessel mit nach vorn geneigter Stehkesselsrückwand wurde mit 14 bar Dampfdruck betrieben, dessen Einhaltung ein Ramsbottom-Sicherheitsventil überwachte. Die Radsätze waren nach Bauart Gölsdorf im 16 mm dicken Blechrahmen gelagert. 1., 3. und 5. Radsatz waren seitenver-

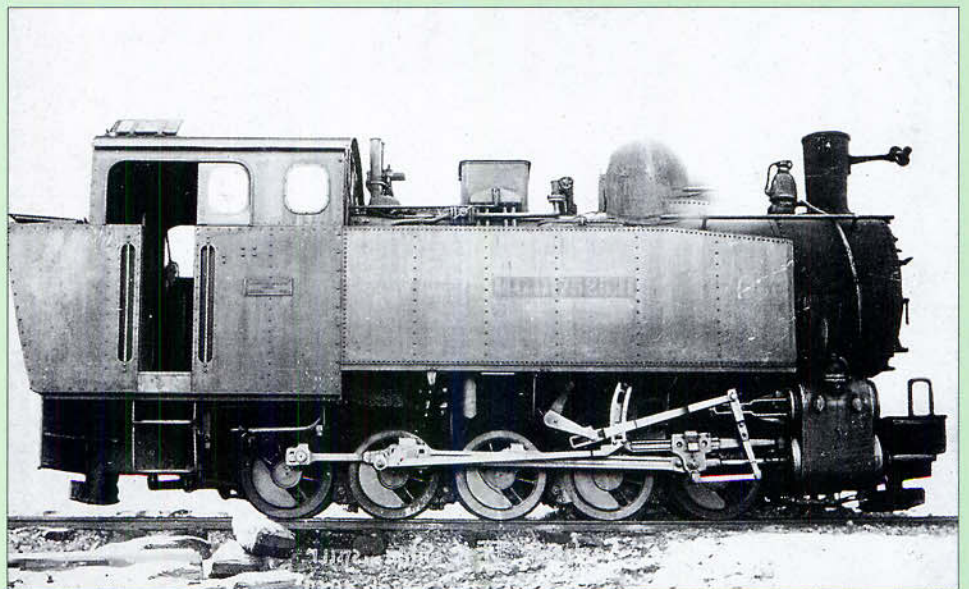


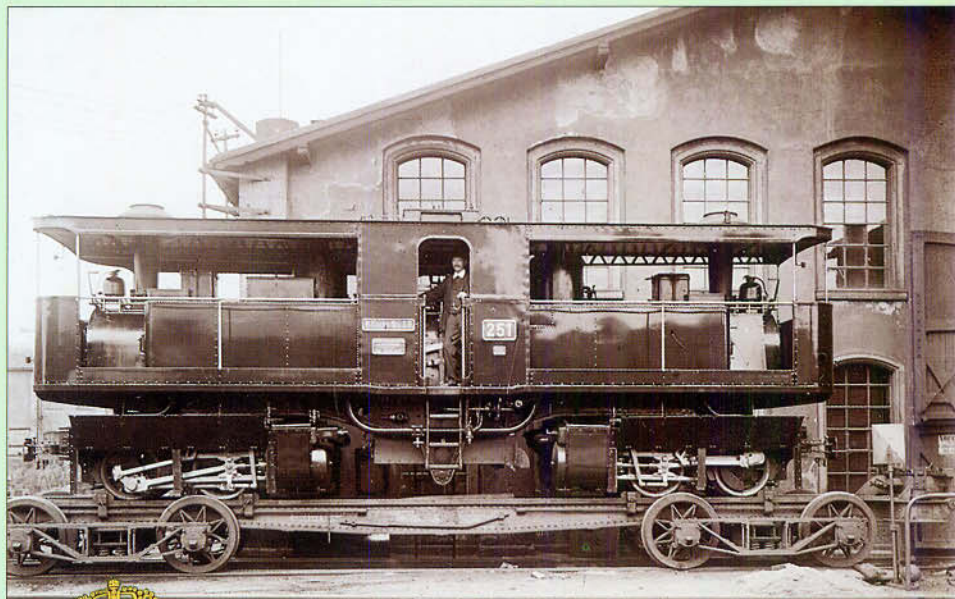
schiebbar, 2. und 4. (Treib-)Radsatz fest gelagert. Die Radsätze mit 800 mm Laufkreisdurchmesser hatten einen Achsstand von jeweils 930 mm, was einen Gesamtachsstand von 3720 mm bei 1860 mm geführter Länge ergab.

Der Rahmen, in den noch ein Wasserkasten eingehängt war, stützte sich in sechs Punkten auf dem Laufwerk ab. Die Federn der Radsätze 1 bis 3 lagen oberhalb des Rahmens, wobei die Federn der ersten beiden Radsätze durch Ausgleichhebel verbunden waren. Der 3. Radsatz war separat gefedert, der 4. Radsatz besaß beidseits des Achslagers Spiralfedern, die durch Ausgleichhebel mit der Blattfeder des 5. Radsatzes verbunden waren. Die beiden 1:30,75 geneigten Außenzyylinder trieben über lange Treibstangen den 4. Radsatz an. Die außenliegende Heusinger-Steuerung mit Kuhnscher Schleife bewegte Kolbenschieber der Regelbauart. Gebremst wurden die Räder des 2. und 4. Radsatzes beidseitig durch die Saugluftbremse Bauart Körting (Luftsauger rechts neben der Rauchkammer) und die Wurfhebelbremse. Wegen des engen Achsstandes griffen die Bremsklötze unterhalb der Achsmitten an. An Vorräten konnten 4,5 m³ Wasser in den beiden seitlichen Wasserkästen und im Rahmenwasserkasten und 2,0 t Kohle im Kohlekasten hinter dem Führerhaus mitgeführt werden. Die Wasserkästen waren sehr hoch gezogen, und weil man darauf bedacht war, daß Wasserkasten-Oberkante, Tür-Oberkante und Kohlekasten-Oberkante eine Linie bildeten, blieb für seitliche Führerhausfenster

nicht viel Platz, so daß das für die VIK typische „Langlochfenster“ entstand. Mit einer Leistung von mehr als 400 PS und einer Zugkraft von 7,8 t war die VIK den Gattungen IV K und V K weit überlegen. Die Lokomotiven nahmen ihren Betriebsdienst auf den Strecken Hainsberg – Kipsdorf und im Wilsdruffer Netz auf, wobei zunächst die Einsatzbedingungen für die mit 8,3 t mittlerer Kuppelradsatzfahrmasse schwereren Lokomotiven geschaffen werden mußten. Die Lok mit der Bahnnummer 220 war auf der Müglitzalbahn eingesetzt. Die DRG übernahm alle 15 Lokomotiven mit den Betriebsnummern 99 641 bis 99 655.

Die DRG beschaffte von 1923 bis 1927 noch weitere 47 Lokomotiven von den Firmen Henschel, MBG Karlsruhe und Hartmann nach dem Vorbild der sä. VIK mit geringen Veränderungen wie dem flachen Dampfdom, von denen auch einige Maschinen in Württemberg eingesetzt worden sind. Diese Lokomotiven sind keine Beschaffungen der Sächsischen Staatsbahn, trugen auch nie eine sächsische Bahnnummer und können deshalb aus Platzgründen hier nicht behandelt werden, wenngleich sie in Sachsen inoffiziell als VIK-Nachbau bezeichnet wurden. Wir verweisen auf weiterführende Fachliteratur im Quellenverzeichnis.





Gattung I M

Die am 15. Dezember 1902 eröffnete Eisenbahn von Reichenbach u. Bf (Vogtland) nach Oberheinsdorf mit einer Länge von 5,4 km war die einzige Meterspurbahn Sachsens mit Dampfbetrieb und für den Güterverkehr mit Rollböcken vorgesehen. Die Streckenführung in den Straßen der Stadt und zu den Anschlüssen zwang zu Radien von 30 m Halbmesser bzw. 15 m in den Anschlußgleisen. Die Sächsische Maschinenfabrik, vorm. Rich. Hartmann, griff auf das Prinzip Fairlie zurück, um eine leistungsfähige Lokomotive mit entsprechender Bogenläufigkeit abzuliefern. Mit der Gattung II K (alt) hatte die Sächsische Staatsbahn zu dieser Zeit noch eine weitere Fairlie-Lokomotive für 750 mm Spurweite in Betrieb, die Hawthorn in England gebaut hatte.

Hartmann lieferte 1902 mit den Fabriknummern 2647 bis 2649 drei Maschinen, die die Bahnnummern 251 bis 253 erhielten. Die Maschinen hatten Fairlie-Doppelkessel mit zwei Langkesseln, zwei aneinanderstoßenden Feuerbüchsen und gemeinsamem

Wasser- und Dampfraum. Die Langkessel hatten jeweils 2400 mm Rohrwandabstand. Jeder Langkessel trug einen großen Dom mit verkleidetem Sicherheitsventil und Schieberregler. Die Heizfläche der beiden Feuerbüchsen betrug 7,77 m², die Gesamtheizfläche 79,05 m². Der Kessel wurde mit 14 bar Dampfdruck betrieben. Lokführer und Heizer waren durch den Kessel getrennt. Auf der Heizerseite waren zwei Feuer Türen, auf der Lokführerseite zwei Schaulöcher zur Kontrolle des Feuers.

An den Fahrzeugenden befand sich eine 1000 mm lange Rauchkammer mit Prüssmann-Schornstein und Kobelfunkenfänger, vor dem Schornstein saß das Dampfpläute werk Bauart Latowski. Die Kesselspeisung erfolgte durch zwei Friedmann-Injektoren mit einer Leistung von 80 l/min. Der Kessel ruhte auf dem 12 mm dicken Hauptrahmen, der als durchgehender Brückenrahmen ausgebildet war. Im Abstand von 6500 mm nahmen die beiden Drehzapfen die zweiachsigen Maschinendrehgestelle auf, die bei 1100 mm Achsstand einen Rad-

durchmesser von 760 mm besaßen. Jedes Drehgestell besaß ein Zweizylinder-Verbund-Naßdampftriebwerk mit 280/430 mm Zylinderdurchmesser und 380 mm Kolbenhub, das den jeweils äußeren Radsatz antrieb. Die Zylinder waren an den Innenseiten der Drehgestelle angebracht, so daß jeweils eine Maschine vorwärts, die andere rückwärts arbeitete. Die Drehgestelle besaßen voneinander unabhängige, außenliegende Heusinger-Steuerungen mit gemeinsamer Umsteuerung durch Händel. Der Lokführer stand am jeweils vorausfahrenden Ende der Lokomotive; Regler, Läutewerk und Bremsspindel waren doppelt vorhanden. Gebremst wurde anfangs mit Dampfbremse und Handbremse, die beidseitig auf die Räder der Treibradsätze wirkten, später mit Druckluftbremse. Im Lieferzustand waren die Lokomotiven mit einem Schutzdach versehen, das über die gesamte Länge und Breite reichte. Zu Beginn der zwanziger Jahre ist es im RAW Dresden-Friedrichstadt entfernt worden, weil es zum Wärmestau kam. Die Lokomotiven erhielten ein geschlossenes Führerhaus mit allen Bedienelementen, auch die Haspel für die Heberlein-Bremse.

In seitlichen Vorratsbehältern konnten 3,2 m³ Wasser und 1,36 t Kohle mitgeführt werden. Die DRG übernahm alle drei Maschinen und gab ihnen die Betriebsnummern 99 161 bis 163. Zwischen 1939 und 1941 war die 99 162 aushilfsweise in Baden auf der Strecke Mosbach – Mudau im Einsatz. Ende 1943 ist die 99 163 nach Griechenland abtransportiert worden. Auf dem Seeweg zur Halbinsel Krim ist das Transportschiff versenkt worden. Von Oktober 1916 bis Mai 1917 war Lok Nr. 253 auf der anderen sächsischen 1000-mm-Strecke von Klingenthal nach Sachsenberg-Georgenthal eingesetzt, weil der für diese Strecke vorgesehene elektrische Betrieb nicht termingemäß aufgenommen werden konnte. Die 99 161 ist 1961 abgestellt worden, die 99 162 war bis zur Betriebseinstellung 1963 im Einsatz, stand dann vier Jahre als Denkmal vor dem Klingenthaler Bahnhof und ist schließlich von 1968 bis 1971 vom Raw Görlitz für das Verkehrsmuseum Dresden aufgearbeitet und wieder weitgehend in den Originalzustand (mit Dach) versetzt worden.

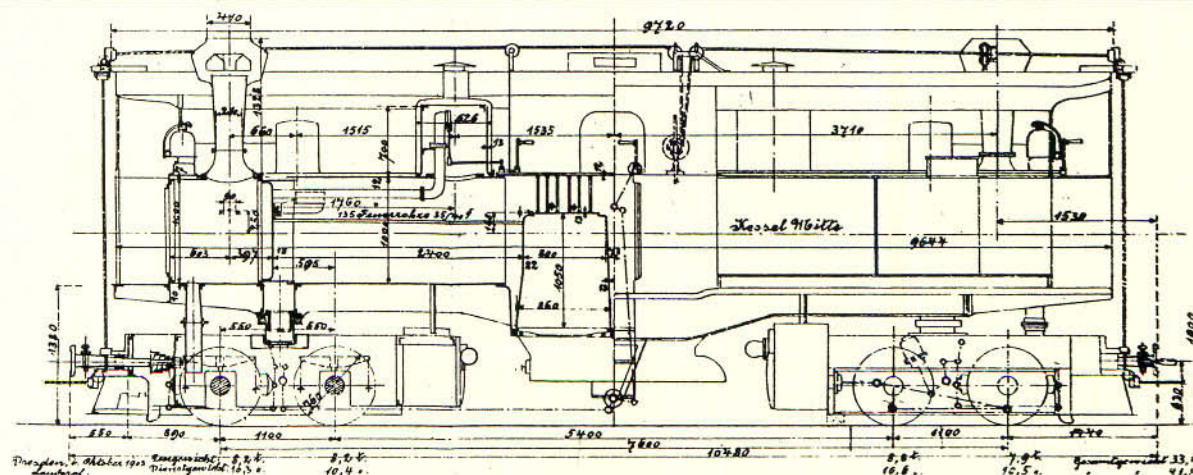


Bild 228:
Maßzeichnung
der meterspurigen
Dampflokomo-
tiven der Gattung
I M mit den
Bahnnummern
251 bis 253.

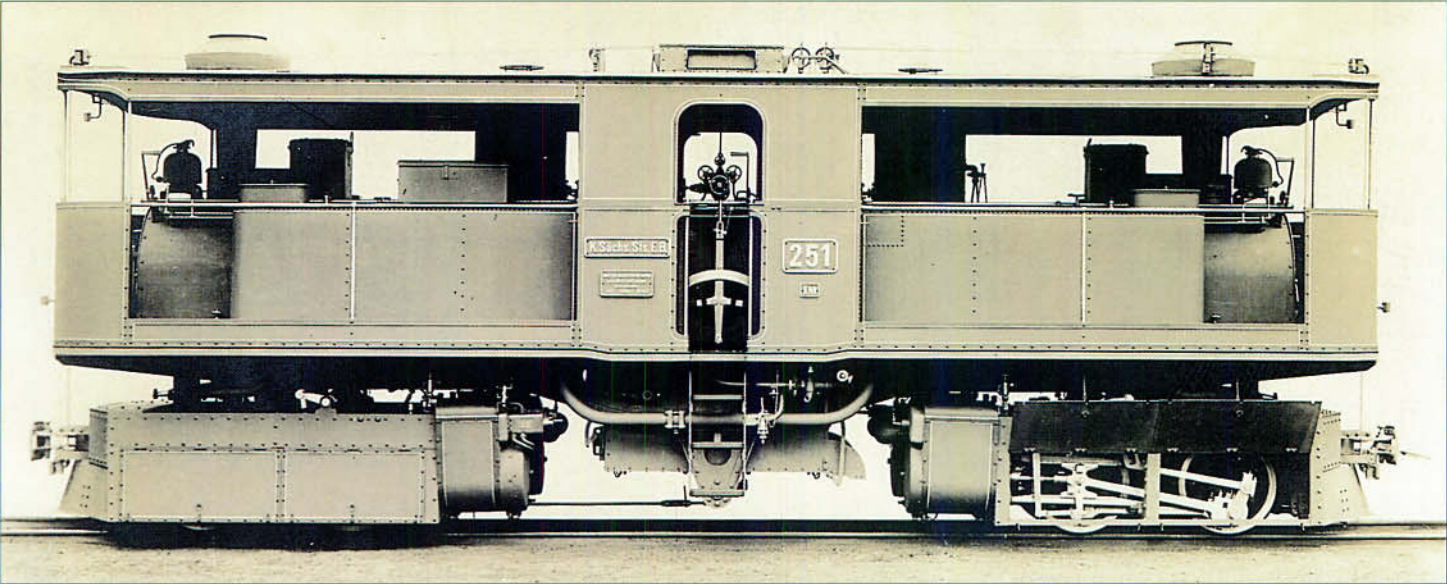
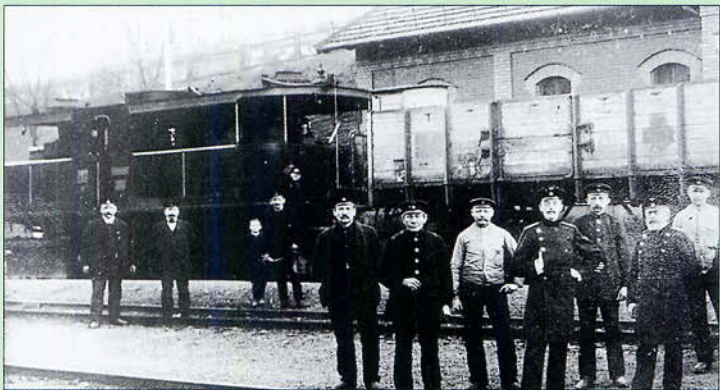
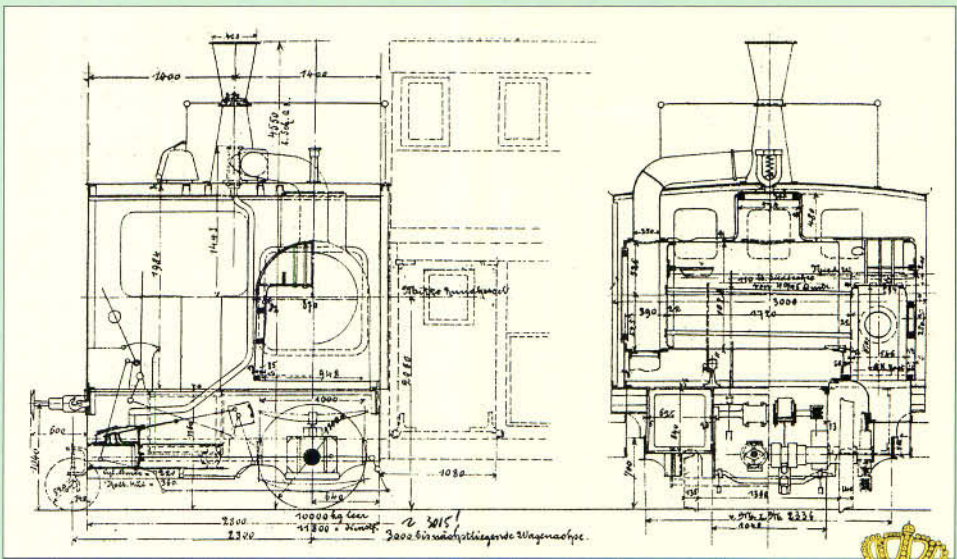


Bild 227 und 229 (beide oben): Die I M mit der Bahnnummer 251 entstand für die meterspurige Strecke von Reichenbach u. Bf nach Oberheinsdorf. **Abb. 227: Sammlung Grundmann**
Bild 230: Seltene Betriebsaufnahme der Bahnnummer 252 in Reichenbach u. Bf im Jahre 1906.



Gattung I M				
Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn				
Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	DRG- Betr.-Nr.	Bemerkung
Hartmann	1902/2647	251	99 161	+ 1961
Hartmann	1902/2648	252	99 162	+ 1963 (ab 1971 VMD)
Hartmann	1902/2649	253	99 163	+ 1943 (Kriegsverlust)

Im Jahre 1883 lieferte Hohenzollern mit den Fabriknummern 293 bis 295 drei doppelstöckige Dampftriebwagen an die Sächsische Staatsbahn. Drei konstruktiv sehr ähnliche Fahrzeuge hatte die Maschinenfabrik Esslingen zwischen 1879 und 1882 an die Hessische Ludwigsbahn geliefert. Die Fahrzeuge bestanden aus einem einachsigen Maschinenwagen und dem zweiachsigen Sitzwagen. Maschinenwagen und Doppelstockwagen waren starr gekuppelt, jedoch war das Antriebsaggregat zu Wartungs- und Reparaturarbeiten abnehmbar und mit einer zusätzlichen Stützachse verfahrbar. Der Zugang zum Oberdeck erfolgte durch eine Wendeltreppe am Fahrzeugende. Der Maschinenwagen besaß einen querstehenden Heizrohrkessel Bauart Thomas mit 0,51 m² Rostfläche, einer Feuerbüchsheizfläche von 2,48 m² und einer Gesamtheizfläche von 26,26 m². Der Kessel wurde mit 10 bar Dampfdruck betrieben und von zwei Injektoren Bauart Dülken (Leistung 30 bis 40 l/min) gespeist. Der Radsatz wurde durch ein Zweizylinder-Naßdampftriebwerk mit innenliegenden Zylindern und einer Joy-Steuerung angetrieben. An Vorräten wurden 0,4 t Kohle und 3,0 m³ Wasser für Kesselspeisung und Zugheizung mitgeführt. Dampfpeife und Dampfbläutewerk befanden sich auf dem Dach des Führerhauses. Die Zugkraft wird mit 0,95 t angegeben. Die Wagen sollen sich im Leipziger Raum und im Vorortverkehr nach Pirna gut be-

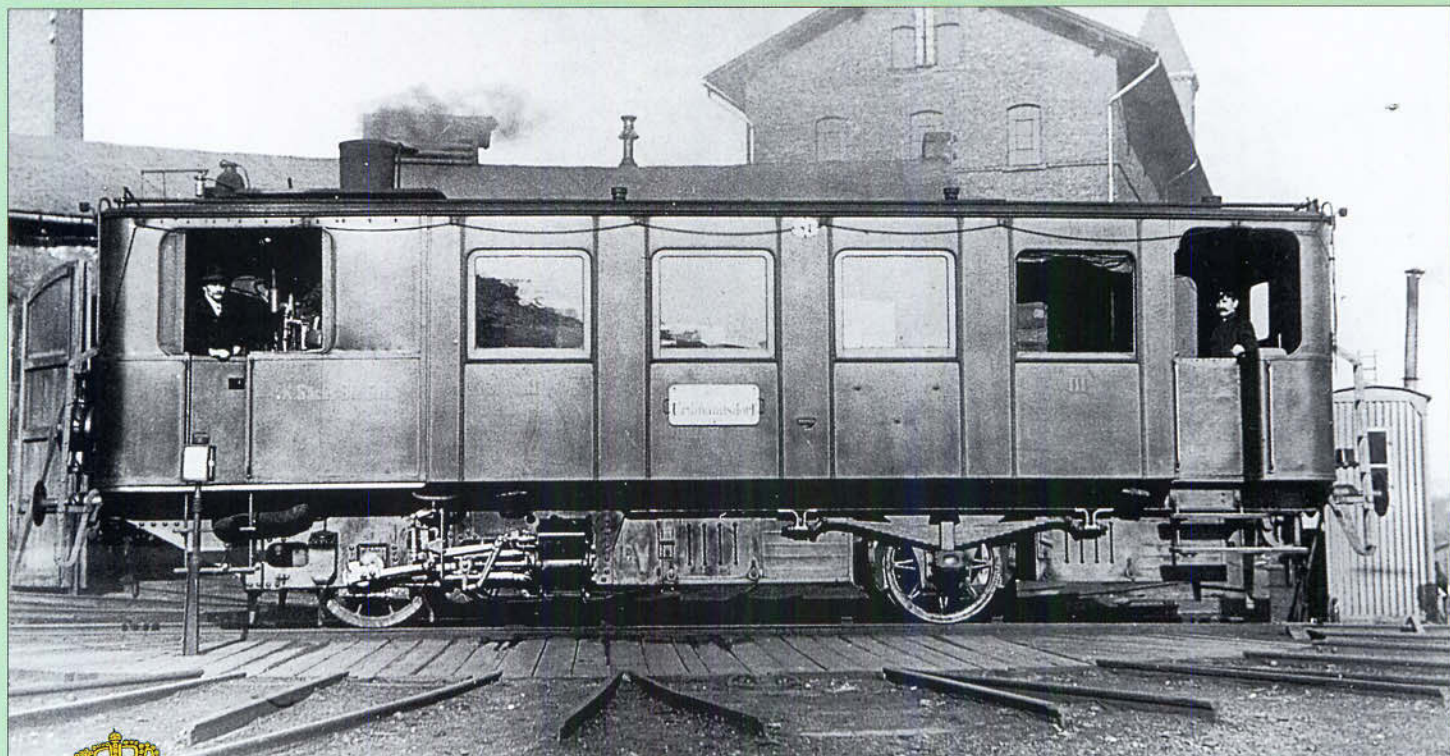


Gattung Hz O



währt haben, wenngleich die Reisenden meist die obere Etage mieden. Die Ausmusterung erfolgte um die Jahrhundertwende.
Bild 231: Maßzeichnung des Triebgestells für den Dampftriebwagen der Gattung Hz O.
Abb. 228, 229, 230 und 231: Slg. Weisbrod

Gattung Hz O			
Lieferung von Hohenzollern an die Sächsische Staatsbahn			
Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	Bemerkung
Hohenzollern	1883/293	A	+ ca. 1900
Hohenzollern	1883/294	B	+ ca. 1900
Hohenzollern	1883/295	C	+ ca. 1895



Gattung S 1

1903 lieferte die Maschinenfabrik Esslingen einen Dampftriebwagen an die Sächsische Staatsbahn, der keine Gattungsbezeichnung, sondern nur die Bahnnummer S 1 erhielt. Der Wagen hatte eine LÜP von 10 966 mm, einen Achsstand von 4600 mm und die Achsfolge A 1. Eine Fabriknummer kann auch Wolfgang Messerschmidt (Lokomotiven aus Esslingen) nicht angeben, nur die Bestellnummer 45575. Der Triebwagen war mit einem Serpollet-Dampferzeuger ausgestattet, den Esslingen in Lizenz nach einem Patent der Pariser Firma

Société Serpollet herstellte. Dieser Zwangsdurchlauf-Dampferzeuger bestand aus einem Röhrensystem mit engem Querschnitt, das erhitzt und in das Wasser eingespritzt wurde. Der entstehende überhitzte Dampf reichte jeweils nur für einen Kolbenhub. Trotz des hohen Betriebsdruckes von bis zu 94 bar war das System wegen der geringen Wasser- resp. Dampfmenge ungefährlich.

Der Treibradsatz war in einem kurzen Außenrahmen am Wagenuntergestell gelagert, wurde von einer zweizylindrigen

Bild 232: Das Zuglaufschild mit der Aufschrift „Erdmannsdorf“ gibt Auskunft über den Einsatzort des Dampftriebwagens der Bauart Serpollet aus Esslingen von 1903 der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahn.
Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber

Dampfmaschine mit waagrecht angeordneten Zylindern und Heusinger-Steuerung angetrieben. Die Wurfhebelbremse wirkte beidseitig auf Treib- und Laufradsatz. Dampfpeife und Dampfbläutewerk waren auf dem Dach des Führerstandes angeordnet. Für die Dampfmaschine wird eine Leistung von ca. 30 bis 40 PS angegeben. Der Mangel des Dampferzeugers bestand im schnellen Zusetzen der Rohre, weshalb z.B. die Württembergische Staatsbahn ihre Serpollet-Triebwagen auf Kittel-Dampferzeuger umrüstete. Nach Angaben von Wolfgang Valtin soll der sächsische Dampftriebwagen S 1 erst 1925 ausgemustert worden sein.

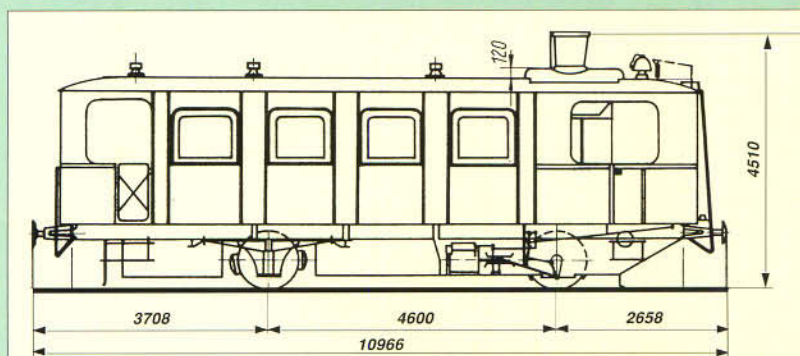


Bild 233: Zeichnung des Dampftriebwagens der Bauart Serpollet im Maßstab 1:120.

Serpollet-Dampftriebwagen

Lieferung von Esslingen an die Sächsische Staatsbahn

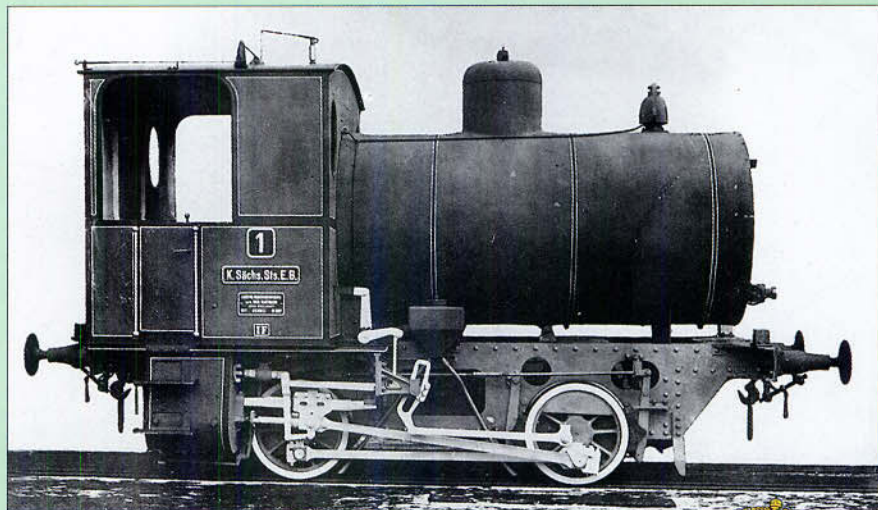
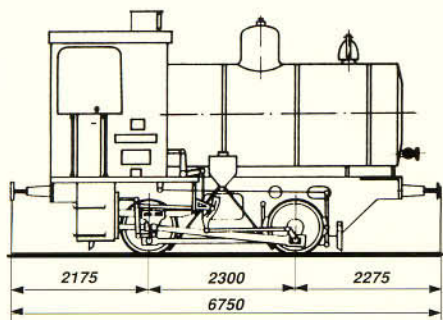
Hersteller	Baujahr/ Best.-Nr.	Bahn- nummer	Bemerkung
Esslingen	1903/45575	S 1	+ 1925

Zweifach gekuppelte Dampfspeicherlokomotiven gehörten von 1914 bis 1928 zum Produktionsprogramm der Sächsischen Maschinenfabrik, vorm. Rich. Hartmann, in Chemnitz. So bezogen die Firma Linder in Annenhof (1914), die Dresdener Munitonsfabrik und die Pulverfabrik Gaschwitz (1915) ebenso Speicherlokomotiven wie die Bautzener Papierfabrik (1916), die Stet-

terer Chamottefabrik (1927) oder die Wurzeener Kunstmühle. Diese erhielt 1928 mit der Fabriknummer 4698 die vorletzte von Hartmann gebaute Lokomotive. Eine Speicherlokomotive fertigte Hartmann 1922 für den Eigenbedarf; sie lief als WL Nr. 3. Ungeöhnlich war es schon, daß eine Staatsbahn eine Dampfspeicher-Lokomotive beschaffte. Die von Hartmann 1917 mit der

Fabriknummer 3981 gelieferte Maschine ist als Gattung I F mit der Bahnnummer 1 eingeordnet worden.

Die Lokomotive besaß einen isolierten Kessel von 6,5 m³ Fassungsvermögen, der mit max. 5 m³ Heißwasser gefüllt wurde und für 12 bar Druck zugelassen war. Der Dampfdom saß in Kesselmitte, die beiden waagerechten Außenzylinder waren unter dem



Gattung I F



Bild 234: Zeichnung der Dampfspeicherlok Gattung I F im Maßstab 1:120.

Bild 235: Werkfoto der Dampfspeicherlok Gattung I F Nr. 1. **Abb.: Sammlung Grundmann**

Führerhaus an den Rahmen geschraubt. Der Zylinderdurchmesser betrug 430 mm, der Kolbenhub 400 mm. Angetrieben wurde der 1. Kuppelradsatz (Kuppelraddurchmesser 860 mm). Die Flachschieber wurden von einer außenliegenden Heusinger-Steuerung angetrieben. Dampfbläutewerk

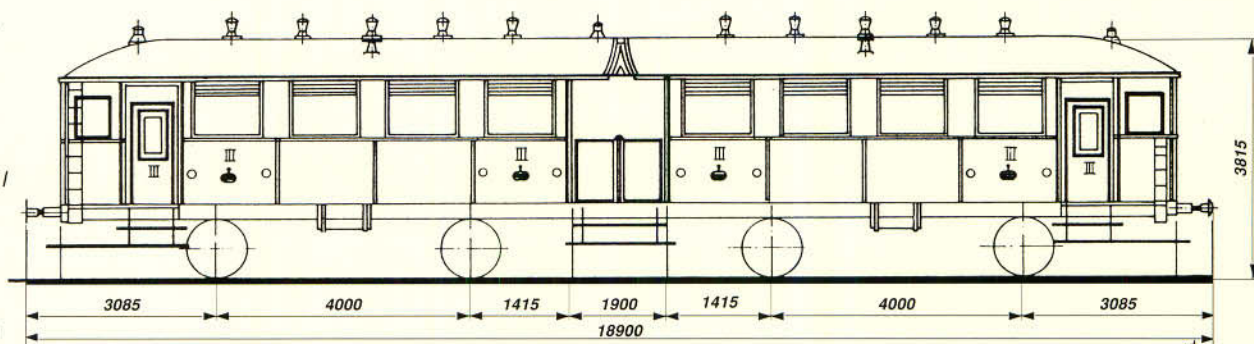
(vorn auf dem Kessel) und Dampfpeife (auf dem Führerhausdach) waren vorhanden, ein rechts und links am Rahmen befestigter Sandkasten sandete den 1. Radsatz von hinten, den 2. von vorn. Die Wurfhebelbremse wirkte beidseitig auf die Räder des Treibradsatzes.

Gattung I F

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Best.-Nr.	Bahn- nummer	Bemerkung
Hartmann	1917/3981	1	+ ?

Bild 236: Maßzeichnung des elektrischen Speichertriebwagens der Gattung E I im Maßstab 1:120. **Abb. 233, 234 und 236: Slg. Weisbrod**



Gattung E 1



Im Jahre 1904 beschaffte die Sächsische Staatsbahn zu Versuchszwecken einen Akkumulatoren-Triebzug, von dem nicht einmal der Hersteller überliefert ist. Der Triebzug bestand aus zwei zweiachsigen Wagen mit Endführerständen und Endeinstiegen, deren Fahrzeugenden mit offenen, aber überdachten Plattformen kurzgekuppelt waren und dort einen Mitteleinstieg boten.

Der Achsstand pro Wagen betrug 4000 mm, der Gesamtachsstand 12 730 mm, die LüP 18 900 mm. Der Triebzug verfügte über 98 Sitzplätze der 3. Klasse mit längs an den

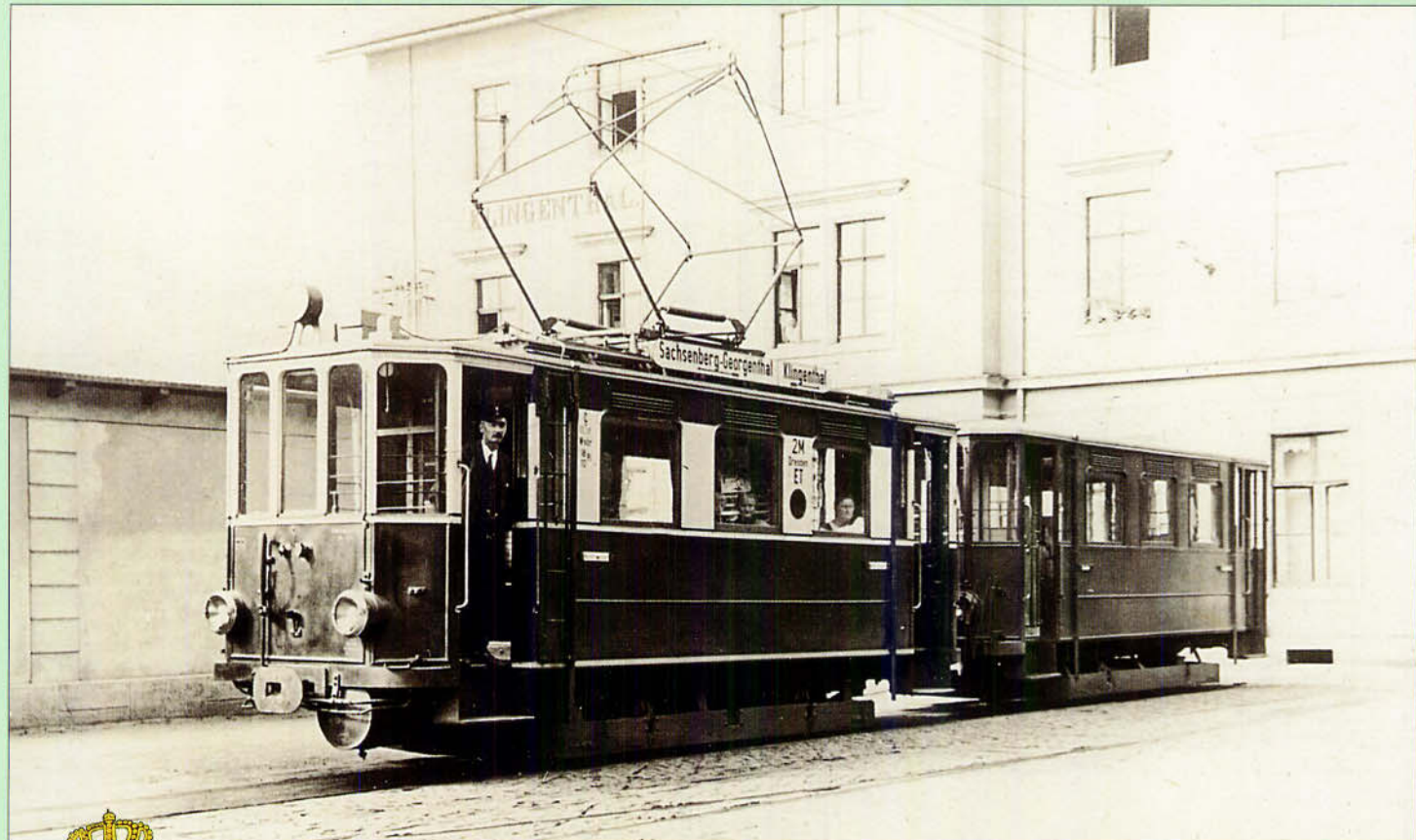
Außenwänden angeordneten Sitzbänken. Unter den Sitzen waren die Akkumulatoren untergebracht, deren 184 Doppelzellen eine Kapazität von 430 Ah besaßen. Jeder Radsatz wurde von einem vierpoligen Reihenschlußmotor mit 20 kW Leistung über ein Zahnradgetriebe angetrieben. Alle vier Radsätze waren doppelseitig gebremst. Vier im Kurzschlußstromkreis der Fahrmotoren liegende Elektromagneten bewirkten über ein Hebelgestänge das Anlegen der Bremsklötze. Der als E 1 eingeordnete Triebzug, im Vorortverkehr zwischen Dresden Hbf und Pirna eingesetzt, blieb wegen

unbefriedigender Betriebsergebnisse ein Einzelgänger. Seine Batterien sind im Dresdner Hbf am Netz der Dresdner Straßenbahn aufgeladen worden. Nach längerer Abstellzeit hat man das Fahrzeug 1923 ausgemustert.

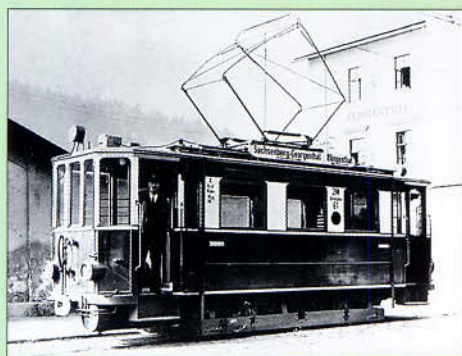
Elektrischer Speichertriebwagen

Lieferung an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Best.-Nr.	Bahn- nummer	Bemerkung
unbekannt	1904/?	E 1	+ 1923



Gattung I MET



Für den Personenverkehr auf der meterspurigen, straßenbahnähnlichen Strecke von Klingenthal nach Sachsenberg-Georgenenthal im Vogtland beschaffte die Sächsische Staatsbahn von der Waggon- und Maschinenfabrik AG in Bautzen zwei zweiachsige Triebwagen, die als Gattung I MET mit den Bahnnummern 1 und 2 geführt wurden. Die Fahrzeuge hatten einen Achsstand von 2200 mm, 800 mm Raddurchmesser und eine Länge über Kupplung von 8280 mm. Ein Wagenkasten war 7600 mm lang.

Die gesamte elektrische Ausrüstung, die von den Siemens-Schuckert-Werken stammte, war außerhalb des Wagenkastens untergebracht. Die Fahrleitungsspannung betrug 650 V = und wurde von einem Scherenstromabnehmer mit zwei Schleifstücken abgenommen. Jeder Triebwagen besaß zwei Fahrmotoren (eigenbelüftete, vierpolige Gleichstrom-Reihenschlußmotoren) mit Tatzlagerantrieb, die eine Stundenleistung von 34 kW abgaben und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ermöglichten.

Die Bremsanlage bestand aus Luftverdichter, Hauptluftbehälter, einlösiger Westinghouse-Bremse und einer Spindelhandbrem-

Bild 237: Vor dem Klingenthaler Empfangsgebäude steht der 1000-mm-Triebwagen mit Beiwagen zur Fahrt nach Sachsenberg-Georgenenthal bereit.

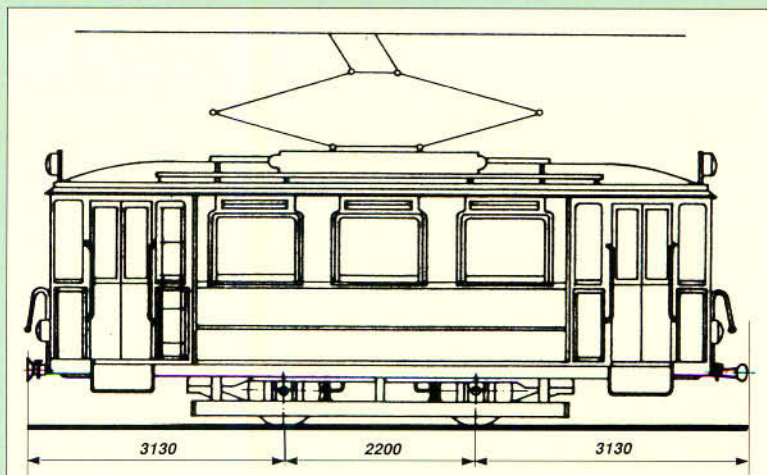
Bild 238: Die I MET liefen auch ohne Beiwagen. **Abb. 238 u. 240:** **Slg. Dr. Scheingraber**

se. Die Steuerung erfolgte über Fahrschalter mit neun Fahrstufen.

Im Fahrgastraum des 2140 mm breiten Wagenkastens befanden sich 18 Sitzplätze der 3. Klasse (Querbänke, Sitzplatzaufteilung 2+1) und 25 Stehplätze. Der Zugang erfolgte durch die Einstiegsräume an den Fahrzeugenden, wo sich auch der Führerstand befand.

1939 sind die Triebwagen in ET 197 21 und ET 197 22 umgezeichnet worden. Die beiden Beiwagen der Gattung I MEB mit den Bahnnummern 1 und 2 erhielten die Betriebsnummern EB 197 21 und 197 22. Die Triebwagen sind 1959, die Beiwagen 1963 ausgemustert worden.

Bild 239: Maßzeichnung des elektrischen Schmalspurtriebwagens Gattung I MET im Maßstab 1:87. **Abb.: Slg. Weisbrod**



Gattung I MET

Lieferung der Waggon- und Maschinenfabrik AG Bautzen und SSW an die Sächsische Staatsbahn

Baujahr	Bahnnummer	Betr.-Nr. ab 1939	Bemerkung
Bautzen	1917	1	ET 197 21 + 1959
Bautzen	1917	2	ET 197 22 + 1959

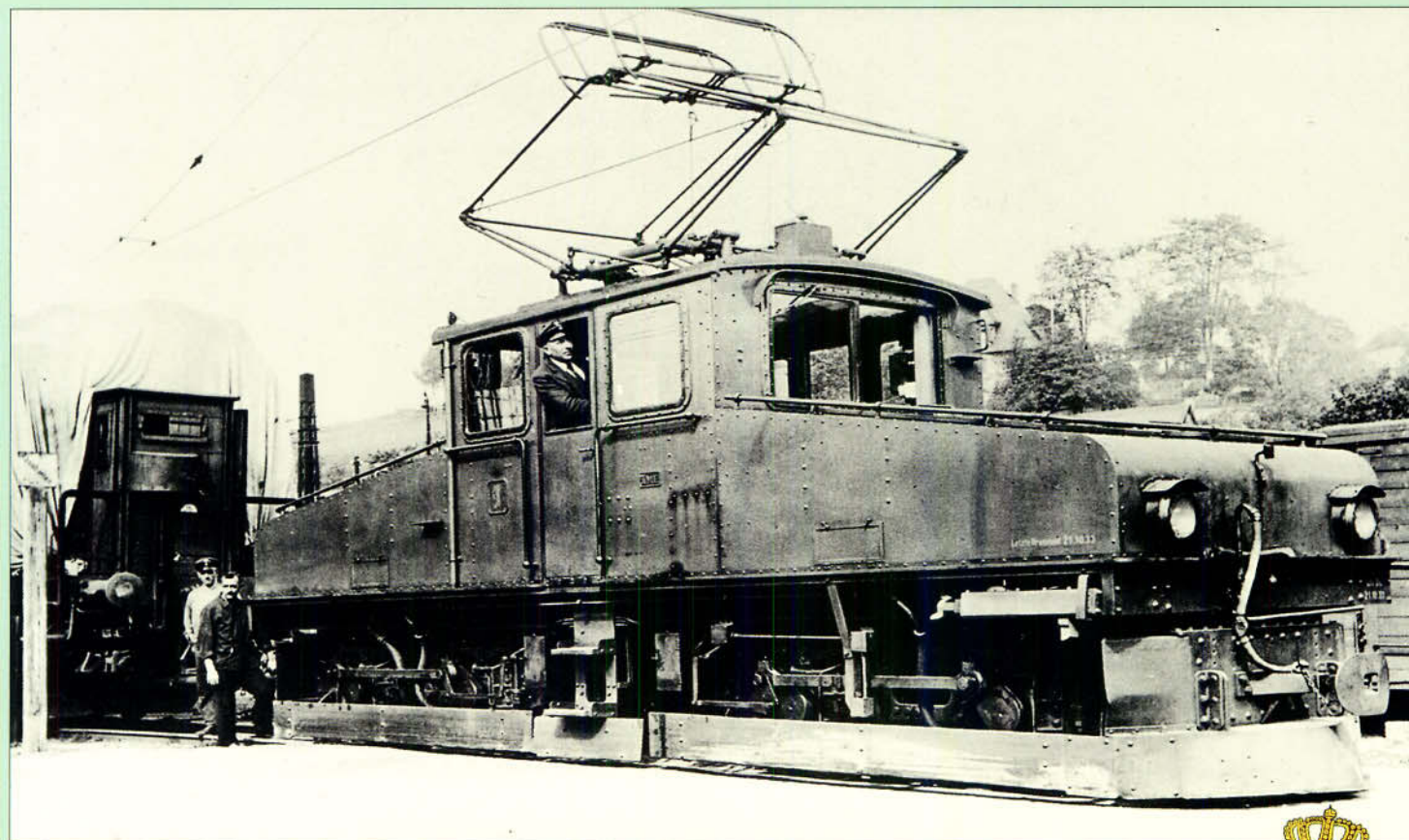


Bild 240: Noch mit ursprünglicher sächsischer Bezeichnung als I ME Nr. 1 wurde die 1000-mm-Elektrolokomotive abgebildet.

Bild 241: Beide Lokomotiven der Gattung I ME (Nr. 1 und Nr. 2).

Abb. 237 und 241: Sammlung Grundmann

Gattung I ME



Mit 4,1 km Streckenlänge war die Schmalspurbahn von Klingenthal nach Untersachsenberg-Georgenthal (ab 1933 Sachsenberg-Georgenthal) die kürzeste Sachsens und die einzige mit elektrischem Betrieb. Weil die gewünschte regelspurige Bahn aus topographischen und Kostengründen nicht realisierbar war, die angedachte Ausführung in 750 mm Spurweite auf allgemeine Ablehnung stieß, ist die Strecke in 1000 mm Spurweite gebaut worden, die es sonst in Sachsen nur zwischen Reichenbach u. Bf und Oberheinsdorf gab. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges verzögerte die Eröffnung der Strecke, die teils als Straßenbahn, teils als Überlandbahn ausgeführt war, bis zum 14. Mai 1917. Eine provisorische Inbetriebnahme war bereits im Oktober 1916 mit der Fairlie-Lok Nr. 253 von der Strecke Reichenbach – Oberheinsdorf erfolgt.

Die Sächsische Staatsbahn beschaffte von Hartmann 1914 mit den Fabriknummern 3759 und 3760 zwei Bo'Bo'-Elektrolokomotiven der Gattung I ME (I = Gattungsbezeichnung, M = Meterspur, E = elektrischer Betrieb) für den Güterzugdienst, die die Bahnnummern 1 und 2 erhielten. Den mechanischen Teil fertigte Hartmann, die elektrische Ausrüstung stammte von den Siemens-Schuckert-Werken in Berlin. Die Lokomotiven hatten zwei zweiachsige Drehgestelle mit 1500 mm Achsstand. Der jeweils innere Radsatz eines Drehgestells

wurde durch einen eigenbelüfteten Gleichstrom-Reihenschlußmotor in Tatzlagerbauart angetrieben, der jeweils 100 PS (75 kW) leistete. Die Radsätze waren in Blech-Außenrahmen gelagert, der Antrieb der äußeren Radsätze erfolgte durch Kuppelstangen mit Hall'schen Kurbeln. Die Bahnräume der Drehgestelle waren als Schneepflüge ausgebildet. Die Lokomotiven hatten einen versteiften Profilrahmen, der den Mittelführerstand mit zwei Fahrshaltern und die beiden gleichlangen, nach vorn geneigten Vorbauten aufnahm, die die elektrische Ausrüstung und die Ballastmassen enthielten. Die Fahrleitungsspannung von 500 V = (andere Quellen: 600 V =) entnahm ein Scherenstromabnehmer mit ursprünglich drei, später zwei Schleifstücken.

Die Lokomotiven besaßen eine zulässige Geschwindigkeit von 20 km/h und eine Zugkraft von 5,9 t bei einer Dienst- und Reibungsmasse von 30 t. Erst die DR hat die Lokomotiven 1950 in E 191 01 und E 191 02 umgezeichnet. Die Maschinen besaßen Handspindelmotorbremse und Westinghouse-Druckluftbremse (Wzbr) mit im Führerhaus untergebrachtem Luftverdichter, Druckluftpfeife und Druckluftläutewerk. Nach Betriebseinstellung auf der Strecke Klingenberg – Sachsenberg-Georgenthal waren beide Lokomotiven noch drei Jahre in Klingenthal abgestellt und sind 1967 im Raw Dessau verschrottet worden.



Die Zeichnung für dieses Fahrzeug finden Sie auf Seite 102!

Gattung I ME

Lieferung von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn- nummer	Betriebs-Nr. ab 1950	Bemerkung
Hartmann/SSW	1914/3759	1	E 191 01	+ 1967
Hartmann/SSW	1914/3760	2	E 191 02	+ 1967

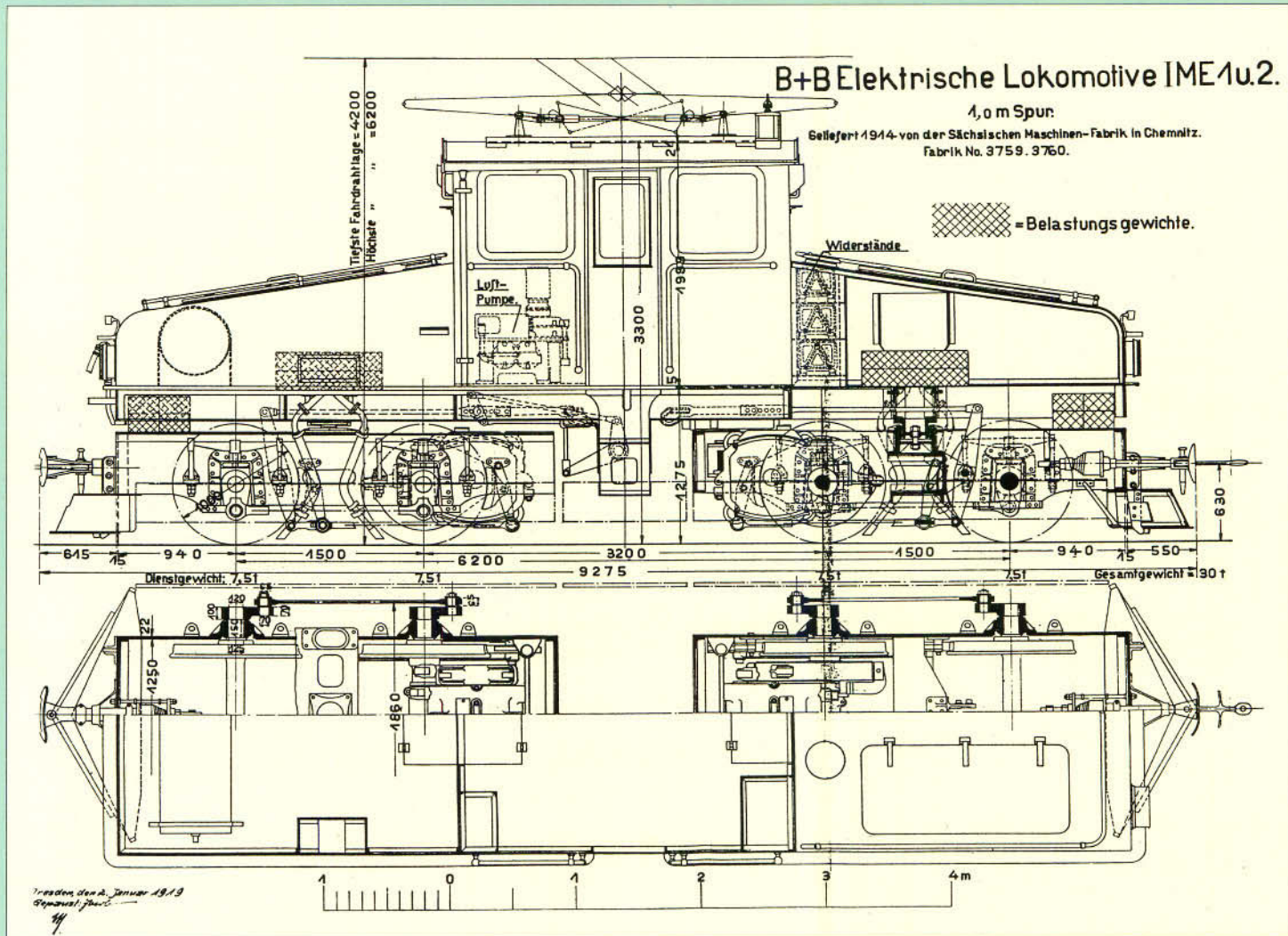


Bild 242 (oben): Die zu dem auf Seite 101 beschriebenen Fahrzeug gehörende Zeichnung mit Seiten- und Draufsicht zeigt die elektrische Lokomotive der Gattung I ME, Bahnnummern 1 und 2.

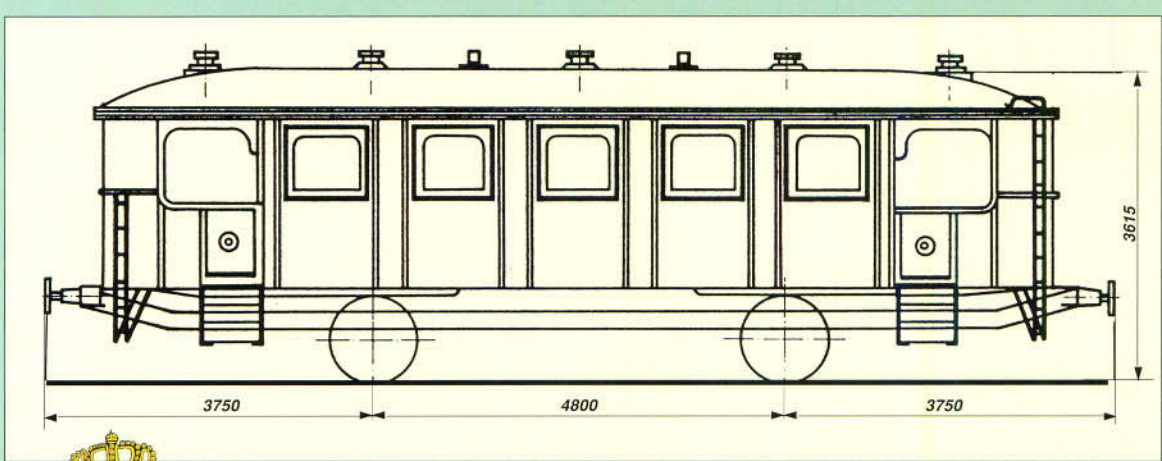


Bild 243: Maßzeichnung in 1:87 des Verbrennungstriebwagens, gebaut 1904 in Esslingen für die Sächsische Staatsbahn.

Gattung Dai 1



Über diesen zweiachsigen Triebwagen liegen nur sehr spärliche Informationen vor. Er ist im Jahre 1904 von der Waggonfabrik Werdau geliefert worden und erhielt bei der Sächsischen Staatsbahn die Bahnnummer Dai 1. Der Antrieb erfolgte durch einen Viertakt-Ottomotor der Firma Daimler, der etwa in Fahrzeugmitte angeordnet war und in den Fahrgastraum ragte. Die Kraftübertra-

gung erfolgte mittels eines mechanischen Getriebes wahrscheinlich nur auf einen Radsatz, womit sich die Achsfolge A 1 ergäbe. Als Höchstgeschwindigkeit werden 40 km/h genannt. Der Raddurchmesser betrug 1000 mm, der Achsstand 4800 mm. Das Fahrzeug bot 44 Sitzplätze in der Anordnung 2+3 auf hölzernen Querbänken in vier Abteilen. Die Dienstmasse des Trieb-

wagens soll 16,4 t betragen haben. Über Einsatzgebiet und -dauer liegen keine Informationen vor.

Verbrennungstriebwagen			
Lieferung von Werdau an die Sächsische Staatsbahn			
Hersteller	Baujahr	Bahn-Nr.	Bemerkung
Werdau	1904/?	Dai 1	+ ?



Gattung DET 1 und DET 2



Von der Waggonfabrik Rastatt bezog die Sächsische Staatsbahn 1914 zwei diesel-elektrische Triebwagen, die die Bahnnummern DET 1 und DET 2, aber keine Gattungsbezeichnung erhielten. Sie besaßen unter einem Vorbau vor dem Führerstand 1 einen Dieselmotor der Firma Gebr. Sulzer aus Ludwigshafen und einen Generator von Brown, Boveri & Co. Die Leistung des Dieselmotors lag zwischen 125 und 184 kW und verlieh dem Fahrzeug bei Alleinfahrt 60 bis 75 km/h Geschwindigkeit. Vorbau und Führerstand ruhten auf einem dreiachsigen Drehgestell mit 4100 mm

Achsstand. Die Abgasleitung des Motors ist über das Dach bis zum Ende des Fahrzeuges verlegt worden. Im hinteren, zweiachsigen Triebdrehgestell arbeiteten die beiden Fahrmotoren auf eine zwischen den Radsätzen angeordnete Blindwelle, die über Kuppelstangen beide Radsätze antrieb. Anordnung und Größe der Blindwelle ließen den Eindruck entstehen, als handle es sich um einen Radsatz, weshalb auf dem Foto das Fahrzeug fälschlicherweise als sechssachsiger Triebwagen ausgewiesen ist. Die Fahrzeuge konnten auch vom Führerstand 2 am anderen Fahrzeugende

bedient werden, ein Betrieb mit Steuerwagen war möglich. Der Erste Weltkrieg unterbrach weitere Versuche mit diesen Triebwagen. Sie wurden 1922 an die „Chemin de fer du Val de Travers“ in die Schweiz verkauft, dort modernisiert und wieder in Betrieb genommen. Seit 1982 steht eines dieser Fahrzeuge im Verkehrshaus Luzern.

Bild 244: Halt bei der Probefahrt des DET 1 1914 am Hausbahnsteig von Weinböhla.

Bild 245: Seitenansicht des DET Nr. 1. **Abb. 244 und 245:** Sammlung Dr. Scheingraber

Dieselelektrischer Triebwagen

Lieferung der Waggonfabrik Rastatt an die Sächsische Staatsbahn

Hersteller	Baujahr/ Best.-Nr.	Bahn- nummer	Bemerkung
Rastatt	1914/?	DET 1	+ 1922
Rastatt	1914/?	DET 2	+ 1922

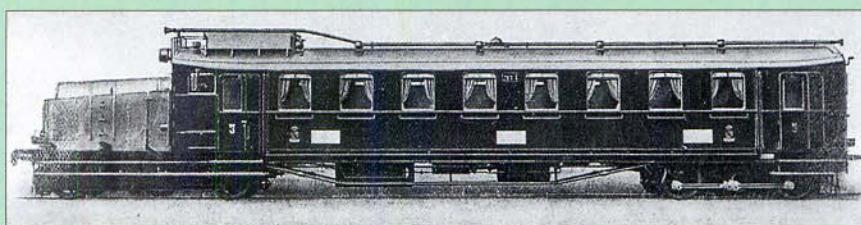
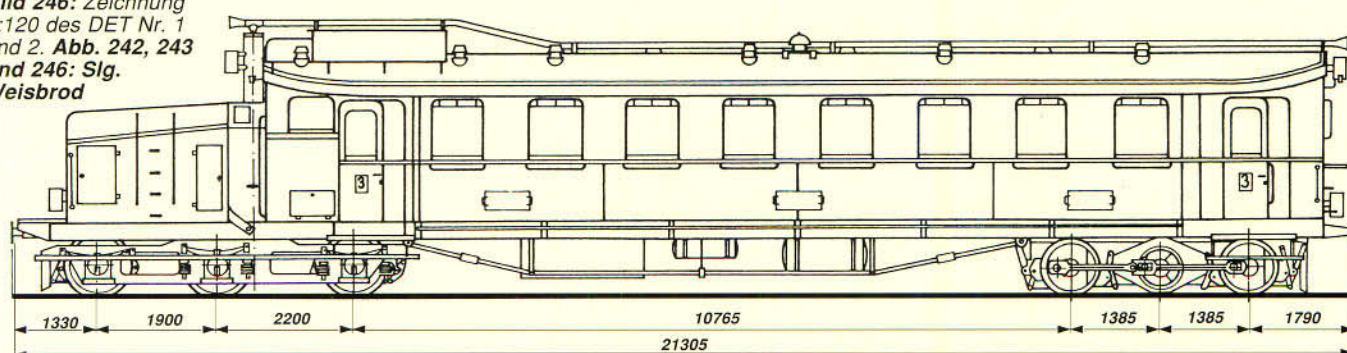


Bild 246: Zeichnung 1:120 des DET Nr. 1 und 2. **Abb. 242, 243 und 246:** Sig. Weisbrod



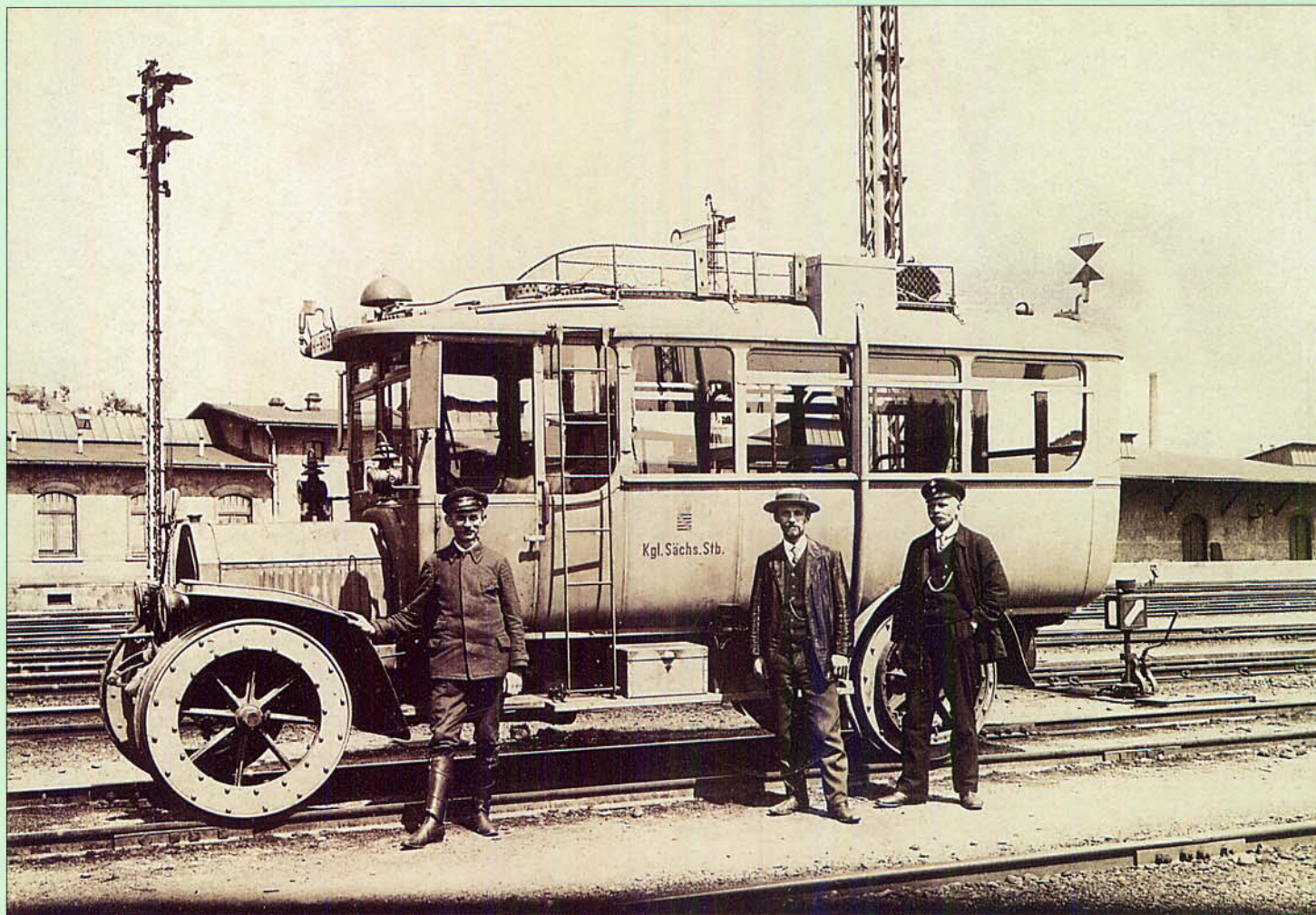


Bild 247: Der Schienenbus mit der Bahnnummer 9015 der Sächsischen Staatsbahn entstand aus einem normalen Omnibus und war mit Eisenbandagen und Spurkranz ausgestattet. **Abb.: Sammlung Grundmann**



Schienenomnibus

Über den Schienenomnibus der Kgl. Sächs. Stb. liegen nur spärliche Angaben vor. Vermutlich um oder nach 1910 rüstete man einen Omnibus, wie er im öffentlichen Kraftverkehr eingesetzt war, für den Einsatz als Schienenfahrzeug her. Dazu wurden auf die Hartgummireifen Eisenbandagen mit Spurkranz geschraubt. Ein Viertakt-Otto-

motor mit ca. 30 PS Leistung trieb das Fahrzeug an, das 18 Personen Platz bot. Für den Eisenbahnbetrieb waren Druckluftbremse, Druckluftpfeife, Warnglocke und oberes Spitzenlicht erforderlich. Am Fahrzeugende mußte die Zugschlußscheibe aufgesteckt werden. Über Einsatzstrecken und -dauer ist nichts überliefert, vermutlich

hat auch hier der Kriegsausbruch weitere Versuche verhindert.

Schienenomnibus

Hersteller	Baujahr/ Best.-Nr.	Bahn- nummer	Bemerkung
unbekannt		9015	+ ?

Quellenangaben

Autorenkollektiv: Die Müglitztalbahn 1890 bis 1990. 2. Auflage. Heidenau 1989.
Heinrich, Rainer: Die Klingenthaler Schmalspurbahn. Nordhorn 1992.
Heinrich, Rainer; Nitzschke, Werner: Die Rollbockbahn. Die 1000-mm-Schmalspurbahn Reichenbach/Vogtland – Oberheinsdorf. Freiburg 1995.
Lindner, Heinrich-Robert: Vielachsige, bogenläufige Lokomotive mit lenkbaren Endachsen, Bauweise Klien-Lindner. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. 17. Heft, 1918.
Metzeltin, Erich: Die Entwicklung der Lokomotive. II. Band 1880 bis 1920. München und Berlin 1937.
Näbrich, Fritz; Meyer, Günter; Preuß, Reiner: Lokomotiv-Archiv Sachsen 2. Berlin 1984.

Schuchardt, Claus: Die Sächsische VI K. Beschreibung einer Schmalspurlokomotive. Radebeul 1988.
Statistischer Bericht über den Betrieb der unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privat-Eisenbahnen. Nachweisung der Lokomotiven. 1871 (vom Dezember 1872).
Valtin, Wolfgang: Verzeichnis aller Lokomotiven und Dampftriebwagen 2. Deutsches Lok-Archiv. Berlin 1992.
Verzeichnis der Lokomotiven und Tender der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der im Betriebe derselben befindlichen Privatbahnen. Dresden 1905.
Verzeichnis der Lokomotiven und Tender der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der im Betriebe derselben befindlichen Privatbahnen. Dresden 1916.
Verzeichnisse für Umnummerierung der Lokomoti-

ven und Tender der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen. Dresden 1892.
Wagner, Wolfram; Scheffler, Reiner: Die Sächsische IV K. Geschichte der populärsten sächsischen Schmalspurlokomotivgattung. Radebeul 1991.
Wagner, Wolfram; Walther, Christoph; Scheffler, Reiner: Sächsische I K. Die Geschichte der ersten sächsischen Schmalspurlokomotivgattung. Radebeul 1982.
Weisbrod, Manfred; Müller, Hans; Petznick, Wolfgang: Dampflokotiven 3. Baureihen 61 bis 98. Deutsches Lok-Archiv. 4. Auflage. Berlin 1984.
Weisbrod, Manfred; Wiegand, Hans; Müller, Hans; Petznick, Wolfgang: Dampflokotiven 4. Baureihe 99. Berlin 1995.
Zum 75jährigen Bestande der Sächsischen Maschinenfabrik, vorm. Rich. Hartmann, A. G., Chemnitz. Die Lokomotive 1913 (versch. Hefte).