

Wolfram Wagner

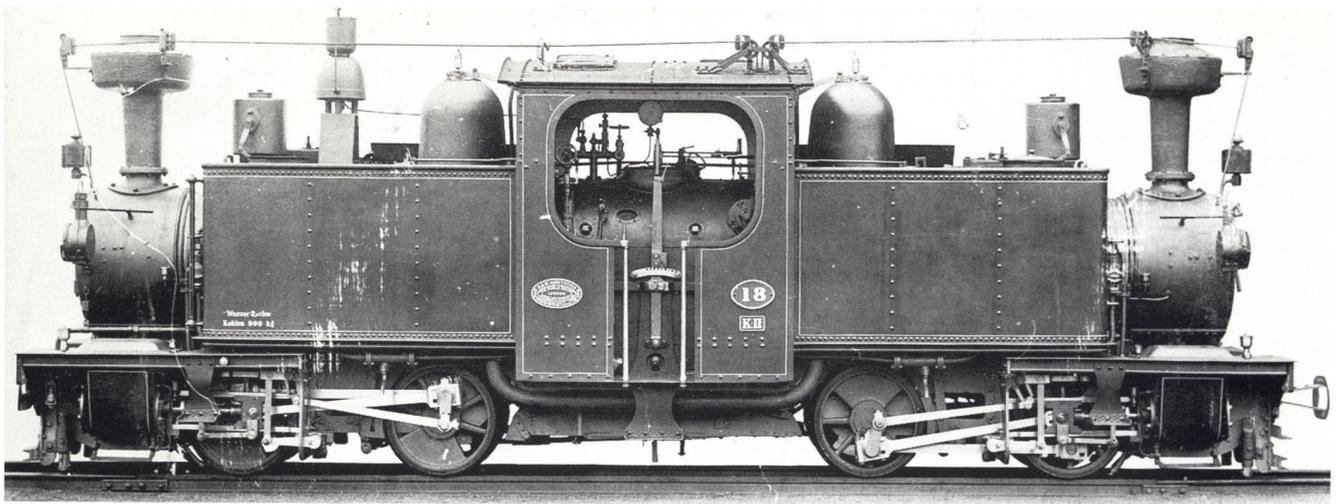
Reiner Scheffler



II K (alt), III K und V K

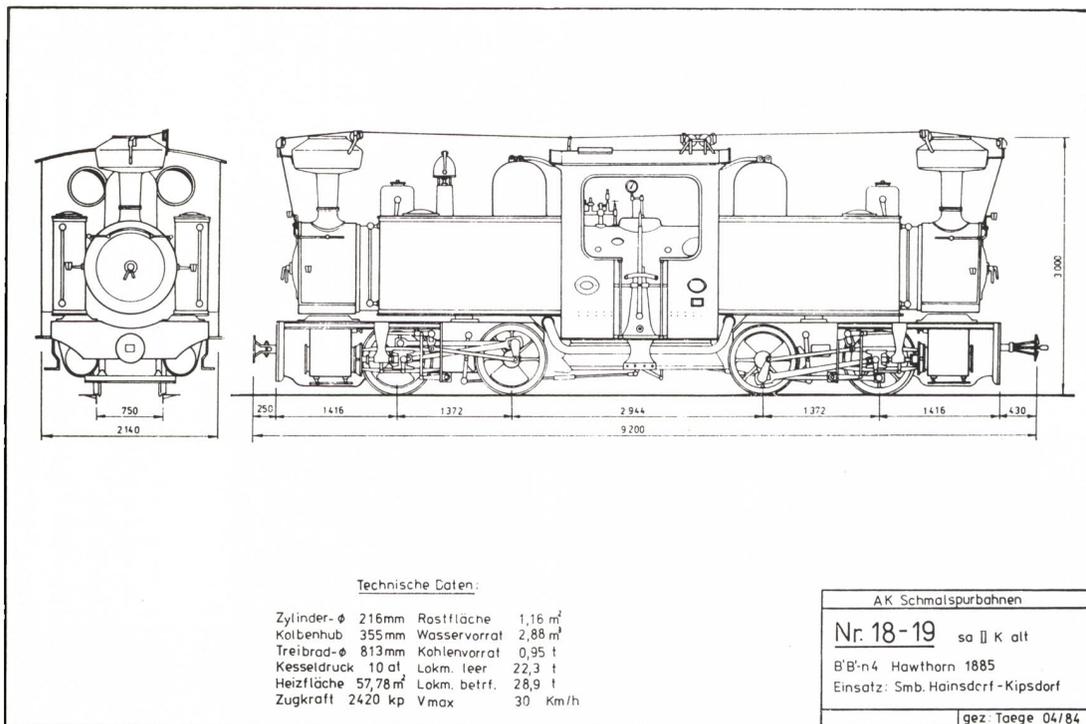
sowie Fremdlokomotiven
auf sächsischen Schmalspurbahnen





II K (alt) Nr. 18.

Werkfoto Sammlung Wagner



II K (alt), Maßstab 1:87

Titelseite oben:

Eine V K fördert einen Zug talwärts auf der Müglitztalbahn, um 1905.

Sammlung Wagner

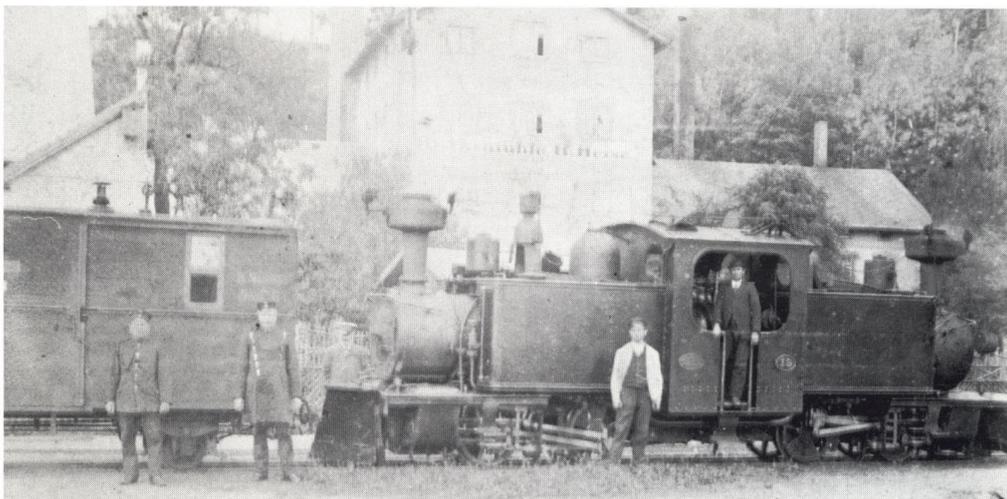
unten:

Zug mit V K nach Geising im Bahnhof Bärenstein, um 1914. Hinter der Lok ein vierachsiger Postwagen (Baujahr 1908 oder 1912).

Sammlung Wagner

Ein seltenes Zeitdokument zeigt die II K (alt) Nr.19 mit einem Güterzug nach Hainsberg auf dem Streckengleis vor der Ratsmühle Heise um 1895 in Dippoldiswalde. Im Führerstand ist Lokführer Paul Lehmann.

Sammlung Teichmann



Wolfram Wagner

Reiner Scheffler

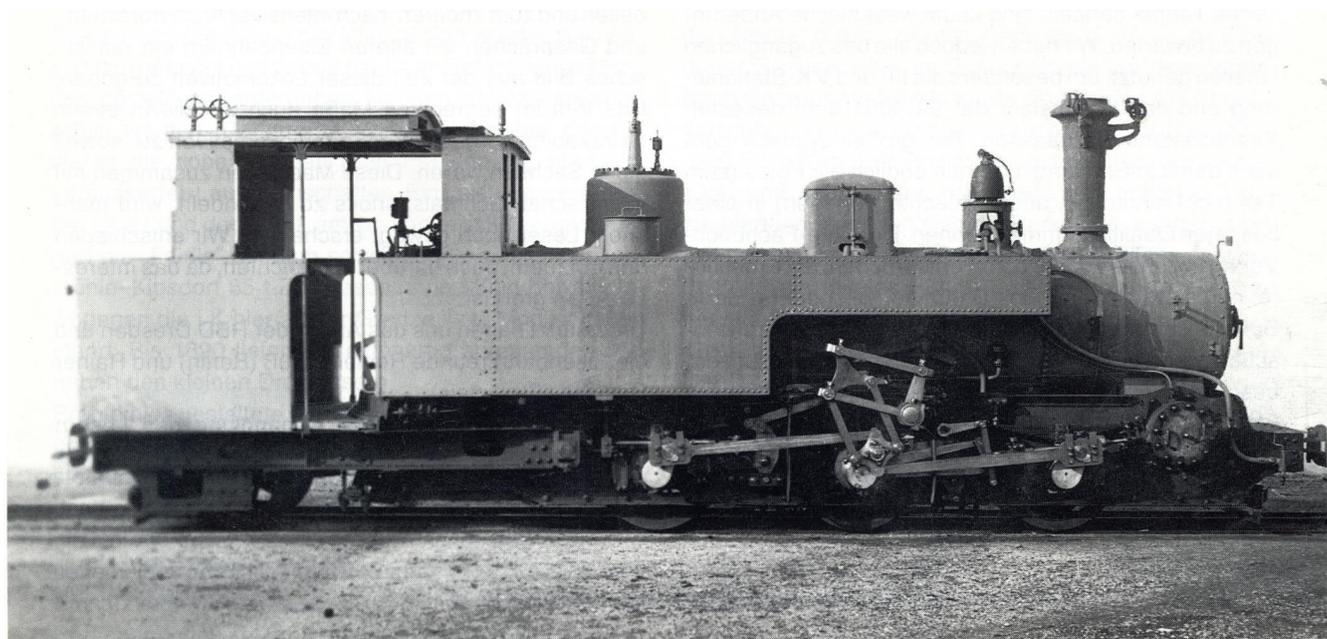


II K Nr. 19 im alten Bahnhof Hainsberg um 1900.

Sammlung Wagner

II K (alt), III K und V K

sowie Fremdlokomotiven
auf sächsischen Schmalspurbahnen



Ursprungsausführung der III K von Krauss, München. Es handelt sich um die Betriebsnummer 35 oder 36.

Werkfoto Sammlung Scheffler

Bufe-Fachbuch-Verlag · 84385 Eglham

Inhalt

	Seite
Vorwort.....	4
1. Einleitung.....	4
2. Gattung II K (alt).....	5
2.1. Geschichte und Einsatz.....	5
2.2. Technische Beschreibung.....	5
3. Gattung III K.....	7
3.1 Geschichte und Entwicklung.....	7
3.2 Technische Daten und Einsatz.....	9
4. Gattung V K.....	14
4.1. Geschichte und Einsatz.....	14
4.2. Technische Beschreibung.....	17
5. Fremdlokomotiven.....	23
6. Schlußbemerkungen.....	29
7. Abkürzungen.....	30
8. Literatur.....	30

Vorwort

Es sind schon elf Jahre ins Land gegangen, seitdem wir dies Thema erstmals veröffentlicht haben. Herausgeber war damals die Arbeitsgemeinschaft 3/58 „Traditionsbahn Radebeul Ost –Radeburg“ des deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR. Die damalige AG (heute Traditionsbahn Radebeul e.V.) hat sich Zeit ihres Bestehens sehr um die Erforschung und Publikation von Themen der sächsischen Schmalspurgeschichte verdient gemacht. Die Broschüre, seinerzeit mit einer Zwangsaufgabenbeschränkung von 1000 Stück minimiert, war natürlich schnellstens vergriffen.

Seit der Wende wurde vermehrt nach dieser Publikation gefragt. Die Autoren entschlossen sich deshalb, das Thema neu zu bearbeiten. Da es sich um ein abgeschlossenes Thema handelt, sind kaum wesentliche Änderungen zu erwarten. Wir haben jedoch alle uns zugänglichen Quellen genutzt, um besonders die III- und V K-Stationierung und den Lebenslauf der 99 4051 dem neuesten Kenntnisstand anzupassen. Ein großer Wunsch geht auch damit in Erfüllung, daß nun endlich die Fotos (zum Teil recht einmalige, aber schlechte Vorlagen) in einer besseren Qualität kommen können. Der Bufe-Fachbuch-Verlag hat unserer Bitte sofort entsprochen, die Broschüre neu herauszubringen. Dafür sei besonders Herrn Bufe, unser persönlicher Dank gestattet. Bleibt zu wünschen, daß diese Veröffentlichung bei vielen Lesern besonders in den Altbundesländern, eine interessante Lektüre sei und Wissenslücken schließt.

Wolfram Wagner
Dresden und Oschatz im Dezember 1995

Reiner Scheffler

Impressum

Gestaltung: Siegfried Bufe
Lithos: Repro-Center Färber & Co., München
Druck: F.C. Mayer, München
©1996 Bufe-Fachbuch-Verlag 84385 Eggldham
Tel. und Fax 08543 / 3677
ISBN 3-922138-60-8

1. Einleitung

Den Splittergattungen der sächsischen II K (alt), III K und V K galt seit jeher das Interesse der Eisenbahnfreunde. All diese in geringen Stückzahlen gebauten Lokomotiven hatten besondere Triebwerksbauarten aufzuweisen. Mit jeder Gattung wurden die Probleme der Bogenläufigkeit - damals noch nicht ausreichend theoretisch durchgearbeitet - auf neue und technisch interessante Art gelöst, wobei zugleich meist höhere Kesselleistung und Zugkraft installiert wurden. Mit der Bauart „Fairlie“ wurde das Aussehen der II K (alt) geprägt, die III K war mit dem komplizierten Klose-Triebwerk versehen und die V K hatte die Klien-Lindner-Hohlachsen. Unser Anliegen ist es zum einen, die in der Literatur wenigen und nüchternen Fakten über diese Fahrzeuge lebendiger aufzuarbeiten und zum anderen, nach intensiver Archivforschung und Gesprächen mit älteren Eisenbahnern ein realistisches Bild aus der Zeit dieser Lokomotiven zu geben. Das trifft im begrenzten Maße auch auf die in einem Extrakapitel vorgestellten Fremdlokomotiven zu, soweit sie in Sachsen waren. Diese Maschinen zusammen mit sächsischen Schmalspurloks zu behandeln, wird manchem Leser doch gewagt erscheinen. Wir entschieden uns trotzdem, auch darüber zu berichten, da das Interesse daran groß ist.

Unterstützt haben uns das Archiv der RBD Dresden und die Eisenbahnfreunde Reiner Preuß (Berlin) und Rainer Heinrich (Steinpleis).

Bleibt zu hoffen, daß diese Abhandlung den Lesern Freude bereiten wird. Für Ergänzungen oder neue Erkenntnisse danken die Autoren.

Übersicht über die Gattungsbezeichnungen und Leistung

	Gattungsbezeichnung				Leistung (PS)
	bis 1894	1895-1900	ab 1900	ab 1925	
II K (alt)	FTK	K II	II K		235
III K	KITK	K III Kr K III Ha	III K	K 34.7	195
V K			V K	K 44.7	215

2. Gattung II K (alt)

2.1. Geschichte und Einsatz

Bereits wenige Jahre nach Indienststellung der ersten sächsischen Schmalspurlokomotiven der Gattung I K traten deutlich deren ungenügende Leistungen auf den steigungsreichen Strecken zu Tage. Wohl war die I K flink und wendig, doch die immer schwerer werdenden Züge konnten nur mit Mühe und nicht selten nur unter Einbeziehung einer „Vorspanne“ gefahren werden. Die Maschinenverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn drängte deshalb schon 1884 darauf, eine leistungsfähigere und kurvengängigere Maschine zu beschaffen. Doch die eigene Industrie, die Chemnitzer Maschinenfabrik vorm. R. Hartmann, war dazu vorerst nicht in der Lage. Deshalb bestellte man im Juli 1884 bei der englischen Firma Hawthorn in Newcastle upon Tyne zwei der seit 1869 dort gebauten Lokomotiven des „Fairlie-Systems“. Man wollte mit deren anders geartetem Triebwerk testen, warum man in England so zufrieden war. Am 25. Juli entschied die Maschineninspektion Dresden, die beiden Neulinge auf der Strecke Hainsberg–Kipsdorf einzusetzen. Daraufhin waren in den Heizhäusern bauliche Veränderungen nötig, weil die englischen Doppellokomotiven um mehr als drei Meter länger als die I K waren. So mußten u. a. in Hainsberg neue Lokstände, ein Wasserkran außerhalb des Hauses und eine neue Löschrube (Wartungskanal) geschaffen werden. Die K. Sächs. Sts. E. B. zahlte für beide Maschinen die stattliche Summe von 103 542 Mark. Zunächst erhielten sie die Bezeichnung FTK. 1900 wurden dann beide im neuen Gattungsplan als II K eingereiht. Das Maschinenamt I (Dre. A.) stellte sie mit den Nummern 18 und 19 in Dienst. Der Zusatz „alt“ wurde erst ab 1913 geprägt, als es die Fairlie-Loks gar nicht mehr gab, da man gegenüber den aus jeweils zwei I K gefügten Doppelloks 61 a/b und 62 a/b eine Unterscheidung brauchte. Sofort wurden die neuen Loks getestet und neben der I K im Betrieb eingesetzt. Die gestellten Forderungen konnten nahezu spielend erfüllt werden. Der größte Vorteil gegenüber der I K waren die hohe Zugkraft (235 Ps) und die ebenfalls verbesserten Laufeigenschaften. Ein Leistungsvergleich der I K 21 und der II K 18 am 11. Januar 1888 ergab u. a., daß die „Fairlie“ auf dem schwierigen Abschnitt Buschmühle–Kipsdorf 65 t Zugmasse ohne Mühe bewältigte, wogegen die I K hier an der Grenze ihrer Möglichkeiten stand. Bis 1890 liefen die eigenartig anmutenden II K neben den kleinen Dreiachsern.

Problemlos gestaltete sich das Anfahren in der Steigung, und die Loks verfügten über genügend Reserven auf der steigungsreichen Strecke. Der Einsatz verdeutlichte jedoch auch, daß die Zugkraft der englischen Maschinen nie voll gefordert zu werden brauchte, da für sie nur selten eine volle Belastung vorhanden war. Erst mit dem Einsatz reiner Güterzüge ab 1894 änderte sich das. Vor Personenzügen setzte man die 18 und 19 deshalb kaum noch ein. Doch so stark die Maschinen auch waren und somit leistungsmäßig überzeugen konnten, ihre Mängel und die bereits von Anfang an ersichtlichen Übelstände machten diese guten Eigenschaften zunichte. Mit dem Eintreffen der Gattung III K (1889) und später der IV K (1892) traten die Mängel im offenen Vergleich noch

stärker hervor. Als größtes Übel erwies sich der unvorteilhafte Stand des Personals, welcher eine erschwerte Bedienung der Maschine zur Folge hatte. Besonders der Feuermann (Heizer) hatte auf engstem Raum beide Kessel zu bedienen und geriet in Schwierigkeiten, wenn er seinen anderen Aufgaben nachging. Ein weiterer großer Nachteil während der Fahrt bei den beschränkten Platzverhältnissen des Führerstandes waren die großen Temperaturunterschiede. Während die eine Körperseite großer Wärme durch den Kessel ausgesetzt war, trafen die Wetterunbilden durch Wind und Kälte auf die andere Körperseite, so daß besonders im Winter gesundheitliche Schäden nicht zu vermeiden waren, denn die Führerstände waren seitlich nahezu offen. Die ungehinderte Sicht auf die Strecke war nur bei herausgebeugtem Oberkörper möglich. Wartung und Unterhaltung lagen sowohl in der Ausführung, als auch in ihren Kosten wesentlich höher als bei den bisherigen Lokomotiven. Das war logisch, denn von einem Personal mußten nahezu alle doppelt vorhandenen Teile zeitaufwendiger betreut werden. Im Vergleich der Kosten pro Lokomotive auf 1000 km schnitt die II K mit 266 Mark im Jahre 1896 am schlechtesten von allen sächsischen Gattungen ab. Im Vergleich dazu benötigte die III K (Bauart Krauss) 78 Mark und die der Bauart Hartmann sogar nur 43 Mark! <9> Auch im technischen Bereich gab es Probleme. Die Dampfzuführung zu den Zylindern und von dort zum Blasrohr brachte häufige Änderungen mit sich. Im AW sah man die beiden Fremddlokomotiven lieber gehen als kommen.

Als 1892 die ersten Lokomotiven der Gattung IV K auf die Strecke kamen und für die Personale ersichtlich wurde, daß dies die vorerst ideale Maschine sei, war die Zukunft der „Fairlie“ düster. Bereits 1895 stand die 18 als Kipsdorfer Reserve öfter im Schuppen als vor den Zügen. Nach längerer Abstellzeit wurde sie 1903 ins AW Engelsdorf gebracht und dort sogleich ausgemustert. Die 19 zog nach Einführung des Rollfahrzeugverkehrs noch Güterzüge und konnte nun ihre Kräfte voll entfalten, aber zunehmend sträubten sich die Personale, auf der ungeschützten „Knochenmühle“ Dienst zu tun. Hatte doch die IV K so ein ideales Führerhaus und war so leicht zu bedienen! 1909 wurde die 19 ausgemustert. Trotz ihrer Leistung wurde der II K nicht nachgetrauert. Der Dienst auf ihr mußte durch zu hohe Anforderungen teuer erkaufte werden. Die „guten Seiten“ der II K nutzte die Sächsische Maschinenfabrik bei der Konstruktion der Fairlie-Gattung I M für die Meterspurbahn Reichenbach–Oberheinsdorf.

2.2. Technische Beschreibung

Konstrukteur dieser Bauart war Robert Francis Fairlie. Er wurde 1831 in Schottland geboren und entstammte einer Ingenieurfamilie. Er studierte Lokomotivbau und arbeitete sich bei der „Londonderry and Coleraine Railway“ sowie bei der „Bombay and Baroda Railway“ in Indien in führende Positionen empor. 1864 ließ er sich eine Lok mit

Doppelkessel und zwei angetriebenen Drehgestellen patentieren. Fünf Jahre später gründete er seine eigene Fabrik, die „Fairlie Engine Company“, und baute da Lokomotiven nach seinem Patent. Etwa 300 solcher „Fairlies“ wurden geschaffen. Als 1884 Sachsen die beiden Maschinen bei ihm bestellte, war der Meister schon krank. Ein Jahr später starb er.

Schon durch ihr Äußeres stellten die Loks eine Besonderheit dar. Sie besaßen einen Doppelkessel und zwei „Motordrehgestelle“, wobei der Führer und Feuermann ihre Stellung links und rechts vom Kessel, aber in der Mitte der Maschine hatten. Eine Besonderheit war die Einrichtung zweier ungleicher Reglerhebel, die durch eine Zahnkupplung verbunden waren. Dadurch war es möglich, nur eine „Motorengruppe“, zum Zwecke des leichteren Anfahrens oder bei geringer Inanspruchnahme, in Bewegung zu setzen.

Der Kessel besaß zwei getrennte Stehkessel und dementsprechend zwei Feuertüren auf der Heizerseite, aber einen gemeinsamen Dampfraum. Jede Kesselhälfte bestand aus drei Schüssen, wobei sich auf dem hinteren jeweils der Dampfdom und auf dem vorderen ein kleiner Reglerdom befand. Die Schornsteine waren anfangs kegelförmig, wurden jedoch bald mit Funkenfängern der Bauart Kobel ausgerüstet. Der Durchmesser der Rauchkammern übertraf den der Langkessel um einige Zentimeter.

Kessel, Führerhaus und Vorratsbehälter wurden von einem Brückenrahmen getragen, die Drehgestelle hatten Blechinnenrahmen. Vier Naßdampftriebwerke wirkten paarweise auf die 2. und 3. Achse, die jeweils mit der 1. bzw. 4. Achse gekuppelt waren. Treib- und Kuppelstangenlager besaßen Keilnachstellung. Mit der „Fairlie“ wurde erstmals die Heusingersteuerung nach Sachsen gebracht, die sich bald durchsetzen sollte. Bei Heusinger lag die Schwinge vorn neben dem Kreuzkopf, und der Voreilhebel griff an der nach hinten verlängerten Schieberstange an. Die Schieberschubstangen wurden bei der Fairlie-Lok über untenliegende Steuerwellen in jedem Drehgestell gehoben bzw. gesenkt. Die Verstellung erfolgte durch Händel (Handhebel).

Der Rahmen stützte sich über seitliche Gleitstücke auf die Drehgestelle ab. Sämtliche Achsfedern waren einzeln und obenliegend angeordnet. Der Treibraddurchmesser war mit 813 mm schon relativ groß (I K: 750 mm),

sollte aber bei der III K und V K noch übertroffen werden. Der Achsstand im Drehgestell betrug 1,37 m, der Gesamtachsstand 5,69 m.

Bei Anlieferung waren die Maschinen mit Spindelbremsen ausgerüstet, die jedoch später durch Wurfhebelbremsen ersetzt wurden. Der Wurfhebel befand sich auf der Heizerseite quer über den Feuertüren. Die Haspel der Heberlein-Zugbremse war dagegen auf der Führerseite des Kessels angeordnet.

Die recht hohen Vorratsbehälter auf beiden Seiten waren über dem Doppelkessel jeweils quer verbunden, während das Verbindungsrohr zwischen vorderen und hinteren Wasserkästen unter dem Führerstand verlief. Die Kohlenvorräte befanden sich natürlich nur auf der Heizerseite, die auch wegen des Zugangs zu den beiden Feuertüren mit einer breiten Schiebetür versehen wurde. Auf der Führerseite fand sich dafür ein Mitteleinstieg. Das Dampfbläutewerk war nur einfach vorhanden, Sandstreuungseinrichtungen gab es für die jeweils voranlaufende Achse. Auffällig war bei den für Sachsen gelieferten Maschinen, daß der allgemeine Lokaufbau dem der I K angepaßt war. Sicherlich haben Zeichnungen und die Kundenwünsche hier Pate gestanden. Es folgen noch einige technische Daten.

II K (alt) ex FTK (Fairlie)

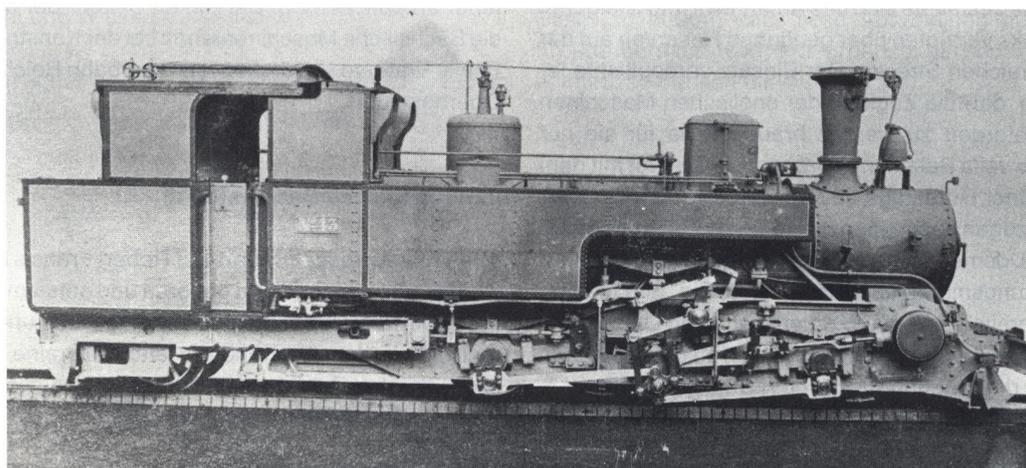
Bauart:	B'B'n4t
mittlere Kuppelachsfahrmasse:	7,2 t
Länge (LüP):	9,2 m
Wasser:	2,86 m ³
Steuerung:	Heusinger
Bremse:	Heberleinhaspel, Spindel- bzw. Wurf- hebelbremse für Lok
Kesselüberdruck:	10 bar
Heizrohre:	Anzahl 194 Länge 2 394 mm Durchmesser 40 mm

Nr.18: Erbaut Hawthorn 1885 FN:2012
1885-1903 Hainsberg-Kipsdorf
1903 zerlegt (AW Engelsdorf)

Nr.19: Erbaut Hawthorn 1885 FN:2013
1885-1909 Hainsberg-Kipsdorf
1909 zerlegt (AW Engelsdorf)

Werkfoto der III K 43.

Sammlung Wagner



3. Gattung III K

3.1. Geschichte und Entwicklung

Eine umfassende Beschreibung der sächsischen III K zu geben, ist nicht einfach. Die Bauart „Klose“ blieb für Sachsen nur ein Versuch. In der Fachliteratur ist nur sehr wenig und recht Widersprüchliches über diese Gattung geschrieben worden.

Anfang 1889 liefen auf den 15 Schmalspurbahnen Sachsens 34 Lokomotiven. Sie waren in 14 Lokbahnhöfen beheimatet und mußten harten Dienst verrichten, welcher nur durch einige Nachtstunden unterbrochen war. Der Bau weiterer Strecken war im Gange, andere bereits geplant. Der Not des Lokmangels gehorchend, mußte die dominierende I K trotz ihrer Leistungsschwäche weiter beschafft werden. Wie beschrieben, bildete die II K keine Alternativlösung. Man benötigte dringend stärkere Lokomotiven, welche das wachsende Verkehrsaufkommen bewältigen konnten und dabei gute Kurvenlauf Eigenschaften besaßen. Die K.Sächs.Sts.E.B. sah in der Stütztenderlok nach dem Patent Klose hierzu eine Möglichkeit. Der 1844 in Bernstadt (Sachsen) geborene Ingenieur Adolf Klose war von 1885 bis 1896 Obermaschinenmeister der Württembergischen Staatsbahn und entwickelte ein Triebwerk mit einem Engerth-Stütztender. Die Besonderheit dieses Triebwerkes war, daß die erste und dritte Kuppelachse und die Laufachse durch ein Hebelsystem zum Längenausgleich der Kuppelstangen radial einstellbar waren. Die wirksame Länge der Kuppelstangen war durch auf dem Treibzapfen sitzende, verdrehbare Gestängesterne veränderlich. Deren Verstellung erfolgte bei Ausschwenken des Stütztenders durch ein umfangreiches Hebelsystem, das gleichzeitig die Radialeinstellung der 1. und 3. Kuppelachse bewirkte. Der Drehpunkt des Stütztendergestells lag zwischen der 2. und 3. Kuppelachse, es gab keinen feststehenden Achsstand.

Alle Achsen hatten obenliegende Einzelfedern, bei der Treibachse war diese weit oberhalb des Rahmens angeordnet.

Der genietete Blech-Außenrahmen wurde durch einen beweglichen Hilfsrahmen ergänzt, der Führerhaus und Kohlenkasten trug. Ein Vorteil dieser Konstruktion lag im reibungsarmen Durchlauf enger Gleisradien, welche die sächsischen und württembergischen Schmalspurbahnen zur Genüge aufwiesen.

Die Zylinder der Lok lagen leicht geneigt innerhalb des Rahmens unter der Rauchkammer.

Eine andere Quelle beschreibt das System wie folgt <1>: „Diese Lokomotiven besitzen drei stark belastete gekuppelte Achsen und eine hintengelegene Laufachse. Die mittlere gekuppelte Achse ist festgelagert, während die beiden anderen Kuppelachsen und auch die Laufachse lenkbar und in ihrer Lenkbewegung gekuppelt sind.

„Gegenüber der I K war die III K um 8 t schwerer, hatte ein wesentlich geräumigeres Führerhaus und größere Vorräte an Betriebsmitteln. Ein weiterer Vorteil waren die günstig angeordneten Aufbauten auf dem langen genieteten und aus drei Schüssen bestehenden Kessel. Der Wasservorrat befand sich in seitlichen Behältern, die nach vorn bis zum hinteren Ende der Rauchkammer reichten und vorn unten eine große Aussparung für das

Gestänge des Klose-Triebwerks und dessen Wartung hatten. Der Kohlekasten faßte 1,7 t Steinkohle und war an der Rückwand des Führerhauses angebracht. Aus dem rechteckigen Sandkasten auf dem vorderen Kesselschuß konnten die Räder der ersten Achse von vorn und die der zweiten Achse von hinten gesandet werden. Die Betätigung erfolgte mechanisch. Das Dampfplätwerk saß auf einem Aufsatz vor dem Krepenschornstein.

Mitte 1889 lieferte Krauss in München zwei Klose-Loks. Die K.Sächs.Sts.E.B. wollte sie ausgiebig testen.

Anfangs noch als Gattung II T K, ab 1900 dann als III K bezeichnet, bekamen sie die Betriebsnummern 35 und 36. Beide wurden dem Maschinenamt I (Dre.A.) übergeben und von dort der Strecke Hainsberg–Kipsdorf zugeteilt.

Zunächst mußten sich die Personale mit den eigenartig aussehenden Neulingen vertraut machen.

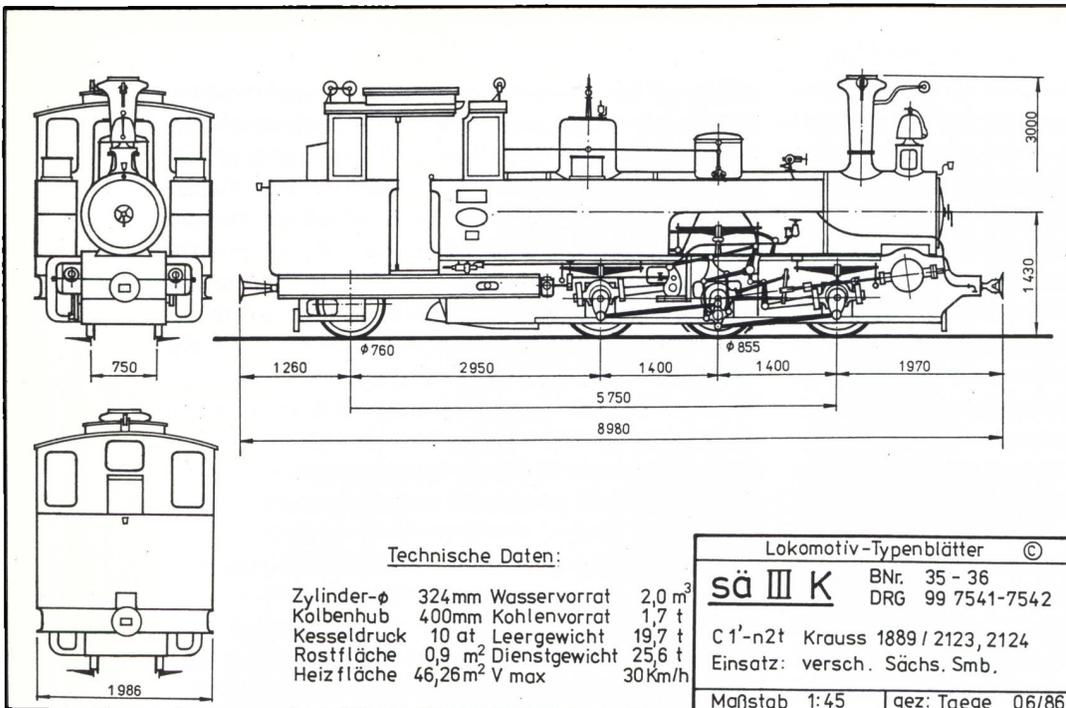
Das Programm sah die Beförderung von 111 t bei 10 % mit 30 km/h und 53 t bei 25 % mit 10 km/h vor. So fuhren die Loks Züge mit zehn zweiachsigen Wagen bis Kipsdorf, und man war auf Antrieb mit der Leistung, dem ruhigen Lauf und der Kurvengängigkeit zufrieden. Doch der damals noch recht schwache Oberbau zwang in den Kurven zur Reduzierung der Geschwindigkeit. Nach den ersten Ergebnissen und Erfahrungen bestellte man vier weitere Lokomotiven, diesmal allerdings bei der Sächs. Maschinenfabrik in Chemnitz. Experten dieser Firma hatten an den Testversuchen teilgenommen, um gleich negative Eigenschaften beim eigenen Nachbau auszuschalten. Die 1891 gelieferten Exemplare wiesen gegenüber den Krauss-Typen nur geringe Bauabweichungen am Führerhaus, den Kesselaufbauten und im Gewicht auf. Einige Jahre später wurden die beiden Krauss-III K den Hartmannsloks in der äußeren Form angeglichen. Nach <8> sollen die Maschinen bis 1895 mit einem Gemisch aus Steinkohle und Koks befeuert worden sein, anschließend verwendete man nur noch Steinkohle.

Als Betriebsnummer 43-46 gelangten die Maschinen der SMF auf verschiedene Strecken, um die I K zu entlasten. Besonders im krümmungsreichen Thumer Schmalspurnetz sowie zwischen Wolkenstein und Jöhstadt sollte die neue III K tonangebend werden. Im Güterverkehr stark gefordert, zog sie Züge mit Kohle, Baustoffen, Stückgut und Holzwaren durch die langen Täler ins Erzgebirge hinauf.

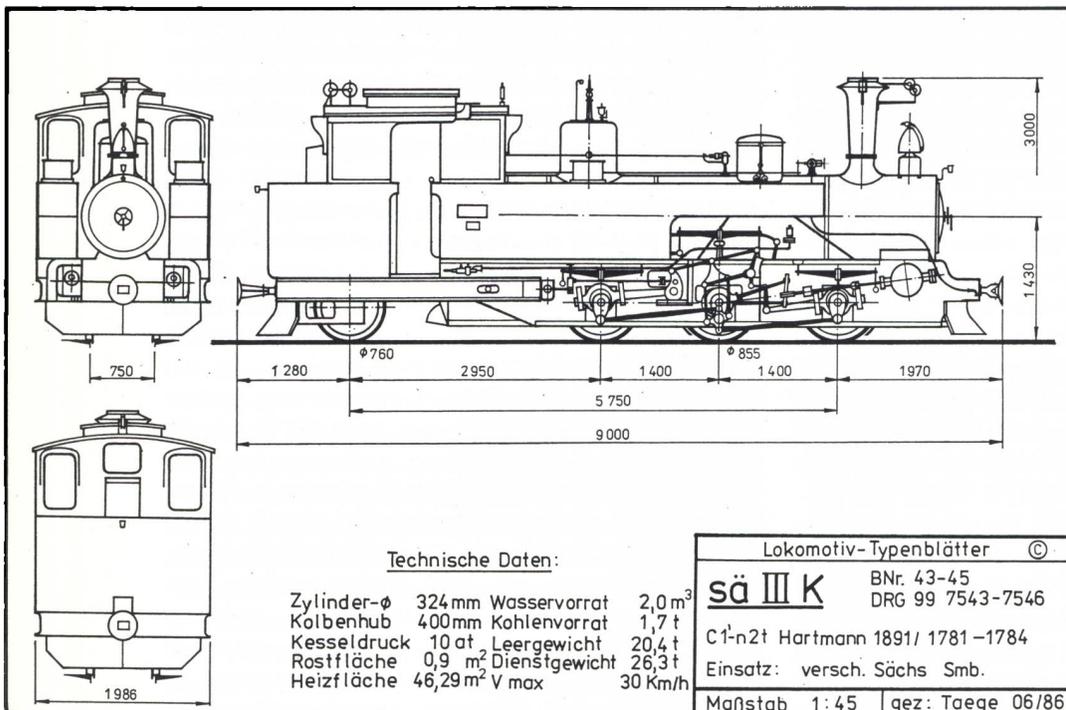
Zu den ersten Heimatbahnhöfen gehörten neben Hainsberg und Jöhstadt auch Geyer, Thum und Strehla.

Doch auch hier wurde, wie bei den Einzelgängern der Gattung II K (alt), das an sich gute Ansehen durch den Einsatz der IV K ab 1892 schlagartig zunichte gemacht. Die Meyerloks mit den zwei Triebgestellen erhielten das gleiche Führerhaus und die selben Kesselaufbauten, besaßen aber ein weniger aufwendiges und viel leichter bedienbares Triebwerk.

Im weiteren Vergleich erwies sich das Klose-Triebwerk auch als wartungsschwierig und wurde bei den Personalen sofort unbeliebt. Einer solchen Konkurrenz konnte unsere III K nicht standhalten, da auch die Zugleistung gegenüber der IV K geringer war. In der Fachpresse hieß es dazu <1>: „Diese einen vollständig richtigen Kurvenlauf ergebenden Lokomotiven wiesen ziemlich verwickelte Mechanismen auf; auch genügte die Zugkraft der-

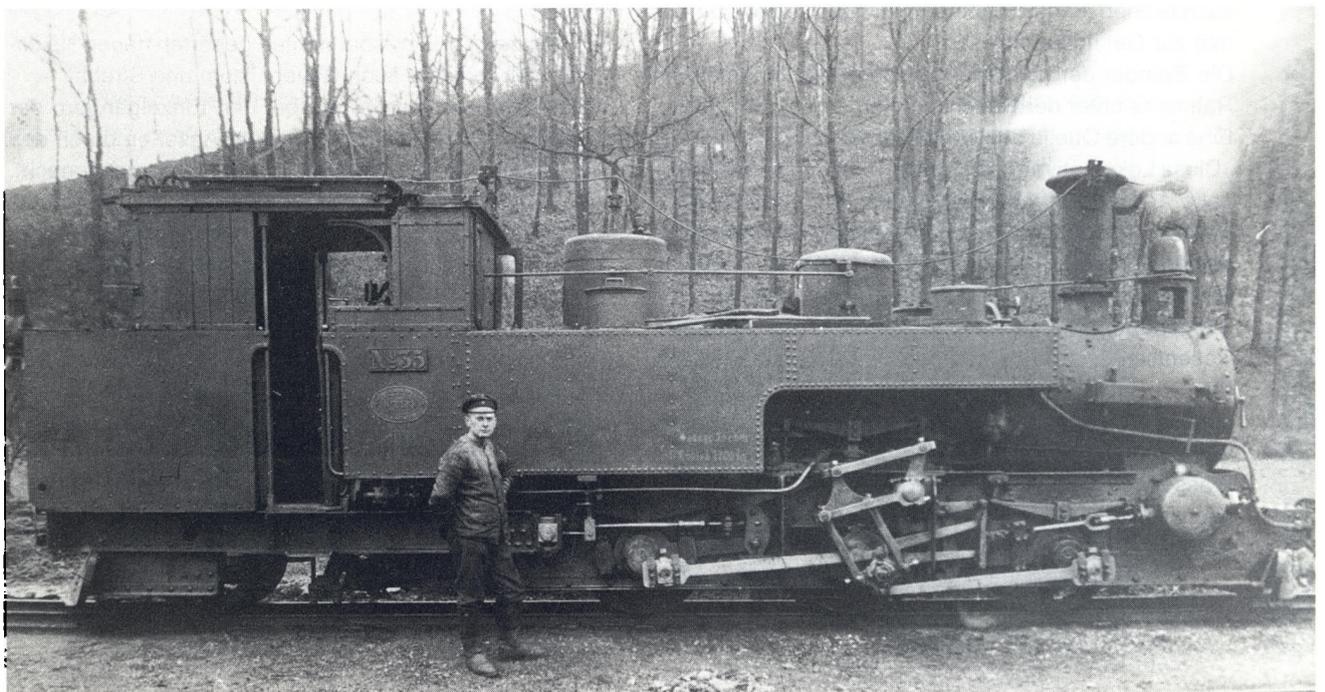


III K Bauart Krauss, Maßstab 1:87



III K Bauart SMF (Hartmann),
Maßstab 1:87

III K 35 um 1910 im Bahnhof
Ortmansdorf. Sammlung Rasch



selben infolge der drei gekuppelten Achsen nicht allen Ansprüchen, so daß bei weiterem Lokomotivbedarf wieder solche mit vier paarweise in zwei Motordrehgestellen gekuppelten Achsen nach der Bauart Meyer beschafft werden.“

Von weiteren Bestellungen der Gattung III K wurde also abgesehen. Die sechs Lokomotiven waren von nun an zum Außenseiter im Schmalspurlokpark Sachsens gestempelt worden. Der Versuch, die III K auf der Strecke nach Jöhstadt zu konzentrieren, gelang nur wenige Jahre. Anschließend wechselten die Maschinen von Strecke zu Strecke und kamen immer mehr in einen schlechten Ruf. Das rasselnde Triebwerksgeräusch und die vielen eigenartig aussehenden Gestängebewegungen gaben den Loks den Spitznamen „Heuwender“.

1916 gelangten die 35, 36, und 43 nach Serbien, die 46 nach Bosnien, wo sie in großen Kiesgruben Dienst versahen. Noch vor Kriegsende 1918 kamen alle vier nach Sachsen zurück. Als durch Kriegsreparaturen auch einige I K- und IV K-Maschinen abgegeben werden mußten, gelangten die „Heuwender“ nochmals voll zum Einsatz. Nach und nach aber bereitete die Unterhaltung des komplizierten Triebwerkes wachsende Schwierigkeiten. Beim Erscheinen der neuen Gattung VI K wurden sie schließlich überflüssig, und nur die Nr.46 erhielt als 99

7546 noch in Radeburg, Mügeln und Oberwiesenthal bis 1926 eine letzte Arbeitsgelegenheit. Alle anderen Maschinen waren bereits 1924 abgestellt und trotz neuer Nummerneinteilung von 99 7541-99 7546 ein Jahr später ausgemustert. Ob die neue Reichsbahnnummer tatsächlich an den Loks noch angebracht worden ist, erscheint äußerst fraglich.

Die Autoren erinnern sich aber bei einem alten Eisenbahnfreund ein Foto der III K mit der Nummer 99 7546 gesehen zu haben. Leider ist seit dem Tode dieses Mannes auch dieses Foto verschwunden.

Die III K hatte in den reichlich 30 Betriebsjahren ein bewegtes Wanderleben durchmachen müssen.

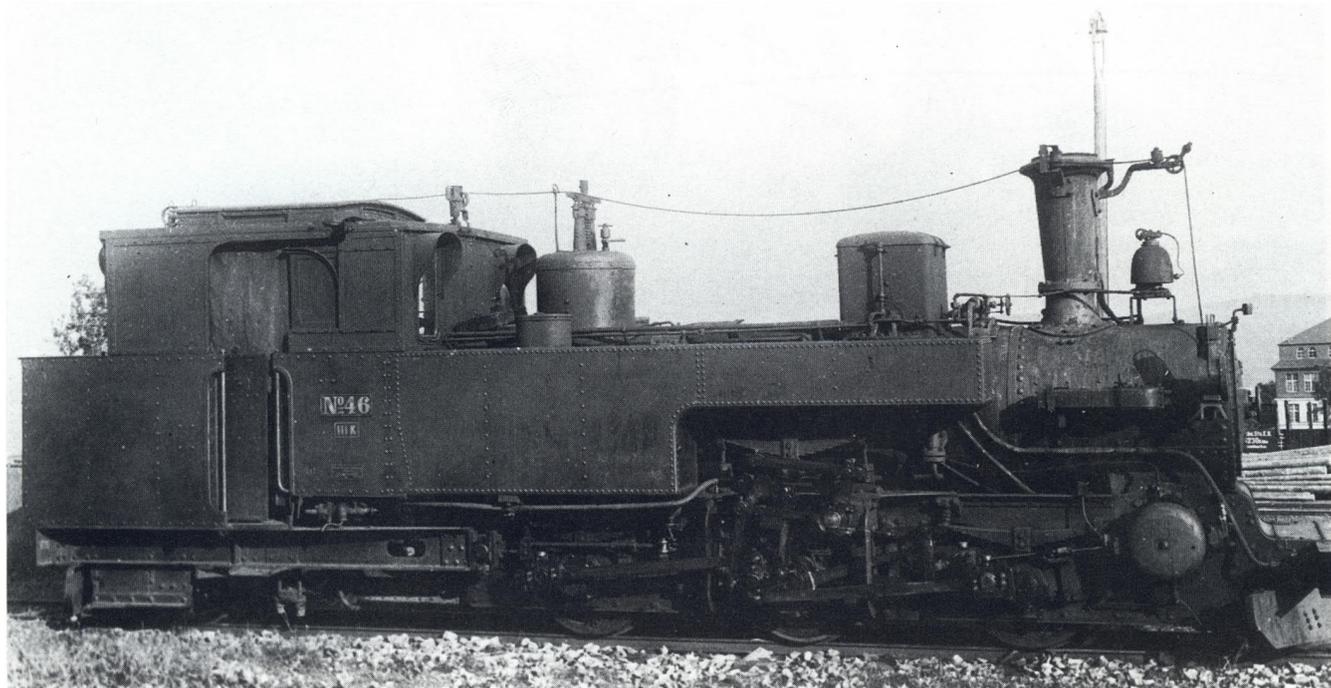
Es gibt nur wenige Strecken, auf denen sie nicht vertreten war. Allein die Nr.35 hat auf 10 Strecken Dienst geleistet. Auch die 36, 43 und 44 gehörten zu den regelrechten „Reisetanten“. Zu den Lokbahnhöfen, die längere Zeit eine III K beherbergten, gehörten Geyer, Jöhstadt, Ortmannsdorf, Radeburg, Taubenheim, Strehla und Kirchberg. Daß sich mit den Klose-Lokomotiven dennoch auf längere Zeit der Betrieb abwickeln läßt, bewiesen die zahlreichen jugoslawischen Schmalspurbahnen. Erst 1968 sind dort die letzten Maschinen ausgemustert worden.

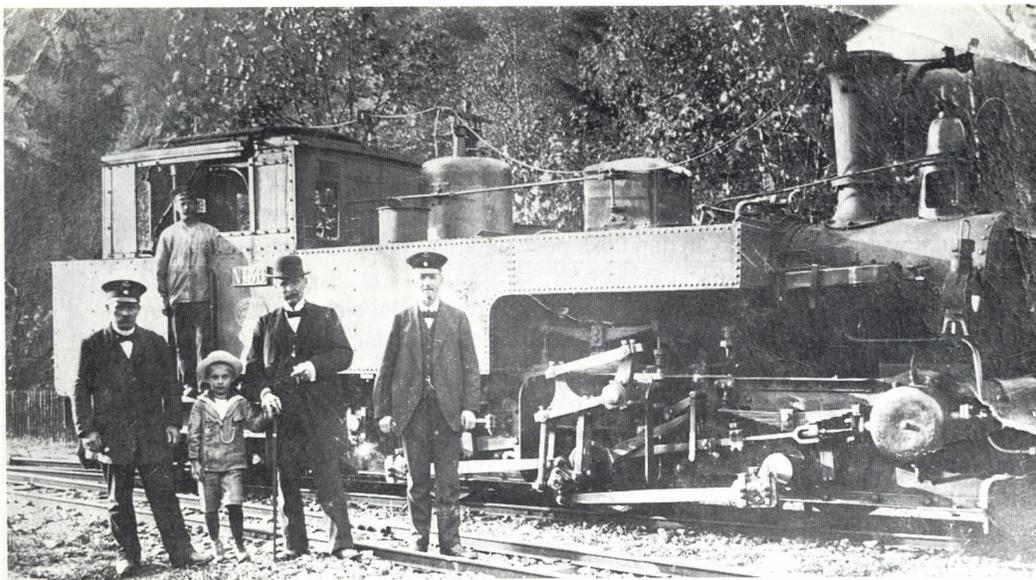
3.2. Technische Daten und Einsatz

Bauart	Krauss	Hartmann
Preis in Mark	30 031	35 216
LÜP	8 980 mm	9 000 mm
Radstand	5 750 mm	5 750 mm
Treibraddurchmesser	855 mm	855 mm
Laufreddurchmesser	760 mm	760 mm
Heizrohre	97 Stück	97 Stück
Heizfläche	46,26 m ²	46,29 m ²
Kesselüberdruck	10 bar	10 bar
mittlere Kuppelachsfahrmasse	6,2 t	6,4 t
Wasser	2,0 m ³	2,0 m ³
Kohle	1,7 t	1,7 t
Leermasse	19,7 t	20,4 t
Dienstmasse	25,6 t	26,3 t
Zugkraft	2 950 kp	2 950 kp

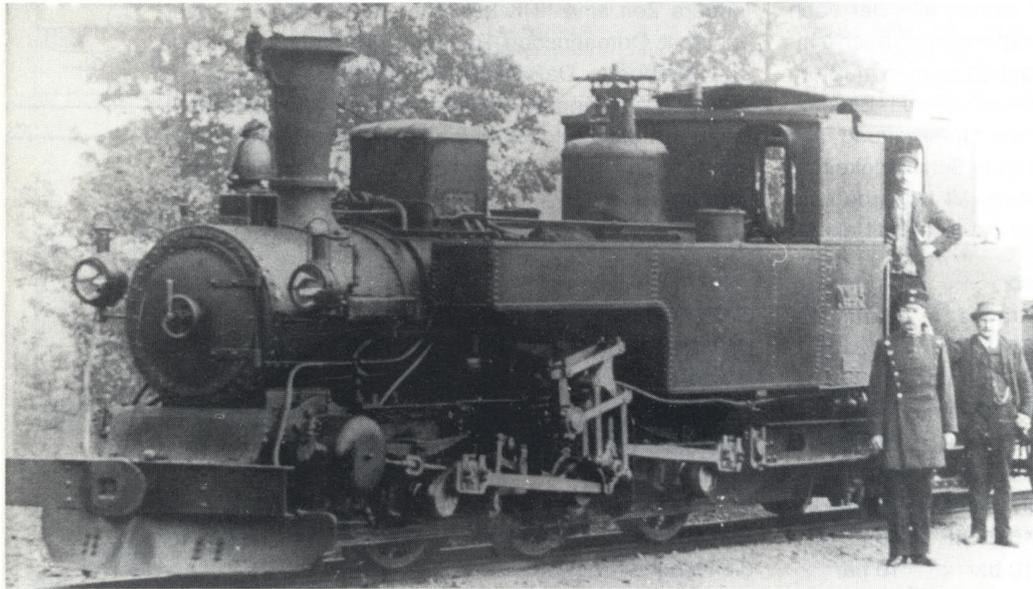
Speiseeinrichtungen: 2 nichtsaugende Dampfstrahlpumpen der Bauart Friedmann (Förderleistung je 30 l/min)
 Steuerung: Stephenson - außen mit Flachschiebern im runden Schiebergehäuse, Verstellung durch Steuerschraube
 Bremse: Wurfhebelbremse wirkte beidseitig auf die Treibräder. Einrichtung zum Fahren mit Gegendampf und Haspel für die Heberlein-Zugbremse.

Bereits abgestellt ist die III K 46 um 1925 im Bahnhof Oberwiesenthal. Fritz Hager Archiv





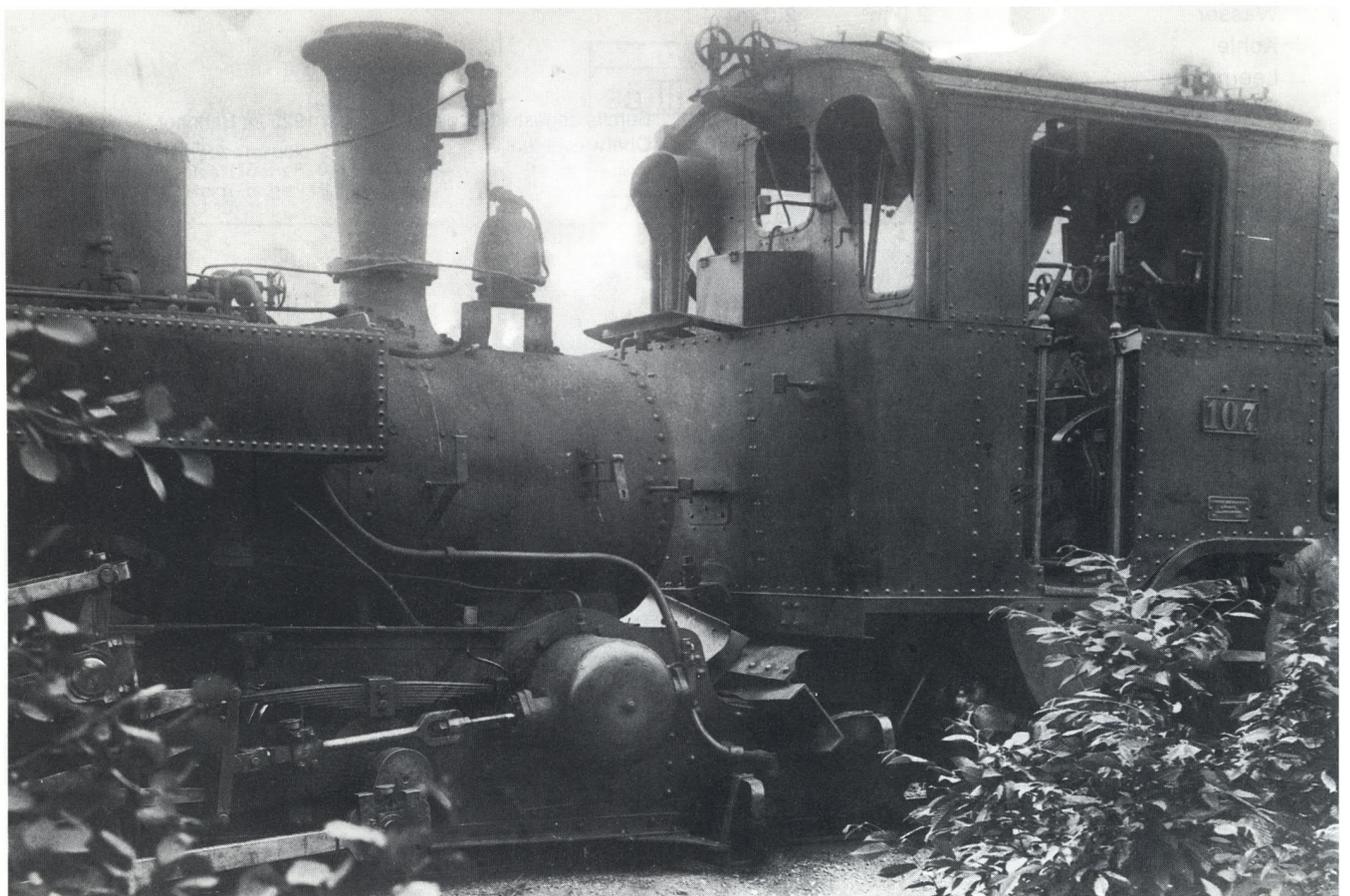
III K 36 vor dem Lokschuppen in
Oberrittersgrün, ca. 1914
Fritz Hager Archiv der
Traditionsbahn Radebeul e.V.



III K 45 im Bahnhof Steinbach der
Strecke Wolkenstein-Jöhstadt, um
1900. Sammlung Scheffler

Links III K 44 nach dem Zusammenstoß
mit der IV K 107 am 6.6.1897 am
Stiehlerschen Anschlußgleis bei
Cunnertswalde auf der Strecke
Radebeul-Radeburg.

Fritz Hager Archiv



Einsatz

- 35 99 7541 Krauss 1889 FN: 2123
1889-1895 Hainsberg–Kipsdorf (Fabrikanlauf),
1893-1894 auch Radebeul
1895-1903 Mügeln und Jöhstadt
1903-1910 Jöhstadt
1910-1913 Kirchberg und Mosel
1913-1916 Jöhstadt
1916-1918 Kriegseinsatz in Serbien
1918-1922 Jöhstadt
1922 „Z“ 1926 ++
- 36 99 7542 Krauss 1889 FN: 2124
1889-1893 Hainsberg–Kipsdorf (Fabrikanlauf),
auch Glashütte
1893-1897 Klotzsche–Königsbrück
1897-1908 Strehla und Mügeln
1908-1913 Kirchberg und Mosel
1913-1916 Oberrittersgrün
1916-1918 Kriegseinsatz in Serbien
1918-1922 Jöhstadt, auch Kirchberg und Mosel
1922-1924 Radebeul,
auch Taubenheim und Mosel
1924 „Z“ 1926 ++
- 43 99 7543 SMF 1891 FN: 1781
Sept.1891-1892/Juni Thum (Fabrikanlauf)
1892-1895 Jöhstadt
1895-1896 Oberwiesenthal und Kirchberg
1896-1916 Thum und Jöhstadt
1916-1918 Kriegseinsatz in Serbien
1918-1921 Jöhstadt und Thum
1921-1923 Thum
1923-1925 Mügeln
1925 „Z“ anschließend ++
- 44 99 7544 SMF 1891 FN: 1782
1891-1893 Hainsberg–Kipsdorf (Fabrikanlauf)
1893-1897 Radebeul, Klotzsche, Mügeln, Kipsdorf
(Unfall am 6.Juni 1897 bei Cunnertswalde)
1897-1904 Thum
1904-1916 Jöhstadt
1916-1920 Eppendorf
1920-1923 Thum
1923-1924 Sayda
1924 „Z“ 1926 ++
- 45 99 7545 SMF 1891 FN: 1783
Okt. 1891-1893 Thum (Fabrikanlauf)
1893-1923 Thum und Jöhstadt
1923 Zittau
1923 „Z“ 1926 ++
- 46 99 7546 SMF 1891 FN: 1784
1891-1892 Thum (Fabrikanlauf)
Juni 1892-1916 Jöhstadt
1916-1918 Kriegseinsatz in Bosnien
1918-1924 Thum, Jöhstadt, Radeburg, Mügeln
1924-1926 Oberwiesenthal
1926 „Z“ und ++

Auch auf weiteren Strecken waren Loks der Gattung III K kurzzeitig eingesetzt, so u.a. auf der Müglitztalbahn und dem Wilsdruffer Netz. Allerdings waren dies nur Probeeinsätze.

III K 36 auf einem Transportwagen um 1923. Fritz Hager Archiv





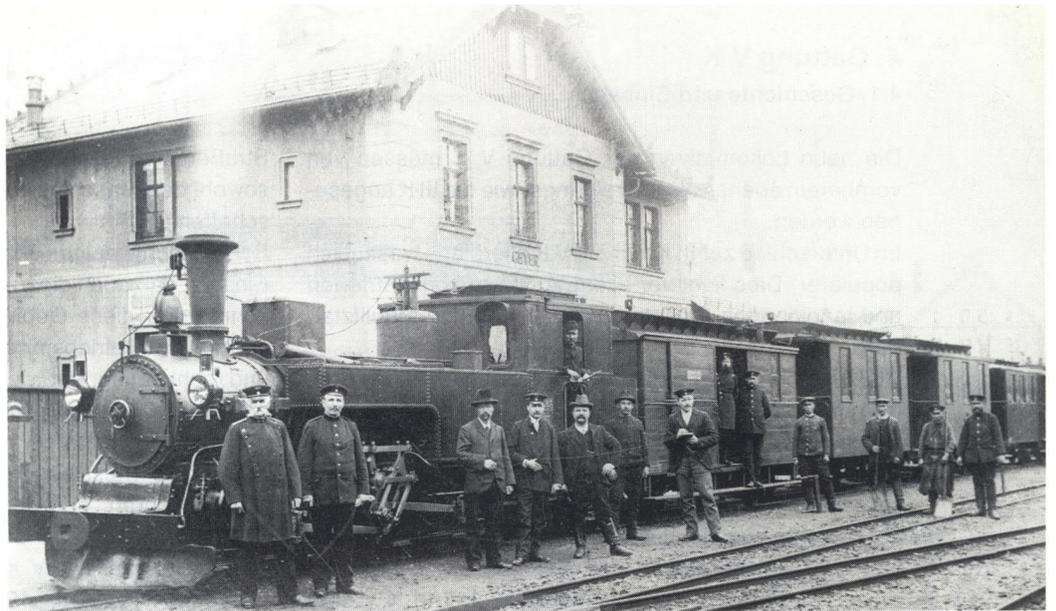
Zu den Haupteinsatzgebieten der III K gehörte jahrelang die Strecke Wolkenstein–Jöhstadt. Hier befördert gerade eine III K einen Güterzug in Steinbach talwärts.
Sammlung Wagner



Bahnhof Streckewalde mit III K und gemischtem Zug nach Jöhstadt um 1905.
Sammlung Scheffler

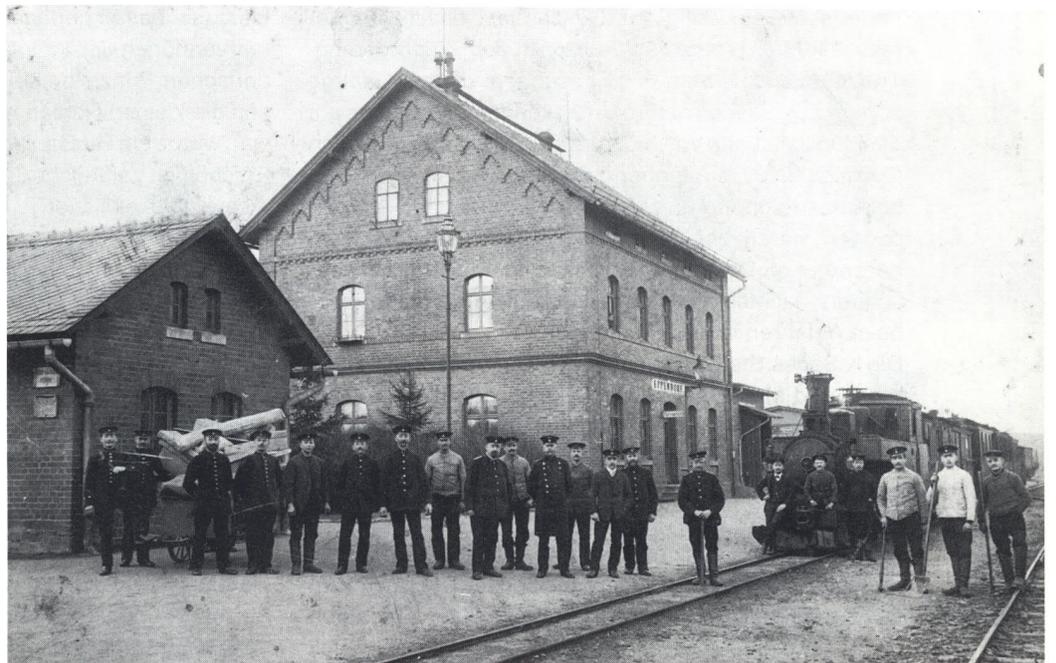


Oberittersgrün am 1.7.1914 zum Silberjubiläum der Strecke Grünstädtel–Oberittersgrün mit III K 36.
Sammlung Schmalspurmuseum Oberittersgrün e.V.

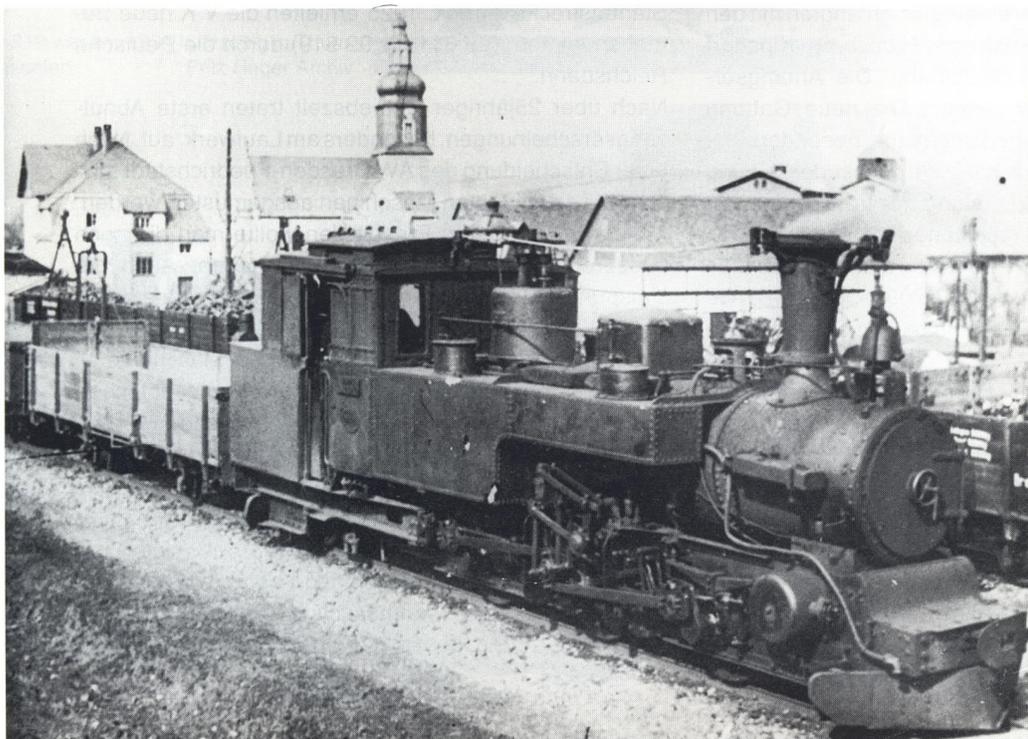


Bahnhof Geyer mit III K 43 um 1902.
Fritz Hager Archiv

Auf der Strecke Hetzdorf–Großwaltersdorf war die III K nur sporadisch im Einsatz. Das Bild zeigt wahrscheinlich die 44 um 1918 im Bahnhof Eppendorf.
Fritz Hager Archiv



Das letzte bisher bekannte Foto einer III K im Betriebseinsatz. Nr.36 mit einem Gmp nach Ortmannsdorf im Bahnhof Mülsen St. Micheln im Jahre 1924.
Sammlung Meyer



4. Gattung V K

4.1. Geschichte und Einsatz

Die neun Lokomotiven der Gattung V K müssen von vornherein ebenso als Einzelgänger wie die III K angesehen werden.

Im Unterschied zur III K war die V K allerdings wesentlich populärer. Dies liegt vor allem an ihrem konzentrierten und langjährigen Einsatz auf der bekannten Müglitztalbahn.

Als die ersten V K-Loks 1901 in Dienst gestellt wurden, herrschte ein anderer Betrieb auf den sächsischen Schmalspurbahnen, als 12 Jahre zuvor bei der Beschaffung der ersten III K. Insgesamt waren 80 Lokomotiven der Gattungen I K, II K, III K und IV K vorhanden. Die I K beherrschte zumeist die im Flachland gelegenen Strecken oder war bereits für den Personen- und Rangierdienst spezialisiert. Die wenigen II K und III K traten, verstreut eingesetzt, kaum in Erscheinung. Die IV K beherrschte eindeutig das Geschehen, bildete mit bereits 34 Maschinen das Rückgrat der Zugförderung. Trotzdem suchte man nach Lösungen, um ins Gebirge höhere Zugmassen befördern zu können. Besonders auf der Müglitztalbahn von Mügeln (ab 1920 Heidenau) nach Geising (1923 bis Altenberg) war auch die ansonsten so beliebte IV K überfordert. Unökonomische Doppelbespannungen waren bei den langen Zügen nötig, da sich bergwärts oft Dampfmenge bemerkbar machte. Als besonders nachteilig erwies sich das häufige Schleudern beim Anfahren in den Steigungen.

Die K.Sächs.Sts.E.B. suchte nach den Varianten Fairlie, Klose und Meyer ein neues System, das eine größere Leistung bei gleichguter Laufeigenschaft garantierte und griff auf Hohlachsen nach Klien-Lindner zurück, welche sich auch bei Regelspurlokomotiven 1884 und 1893 gut bewährt hatten.

Die SMF in Chemnitz erhielt daher den Auftrag, vorerst drei Loks mit Klien-Lindner-Hohlachsen herzustellen. Der Kessel der IV K und ein Großteil seiner Aufbauten wurde für die neue Gattung verwendet, das Fahrgestell jedoch völlig neuartig gestaltet.

Die Maschinen, nun als V K eingereiht, gelangten mit den Nummern 201-203 zur Teststrecke Hainsberg–Kipsdorf und anschließend zur Müglitztalbahn. Die Anfangsergebnisse waren zufriedenstellend. Die neue Gattung zeichnete sich durch guten Kurvenlauf, besonders bei Radien von 80 m aus, auch blieb die Schleuderneigung beim Anfahren gering. Die Leistung war trotz des neuartigen Triebwerkes nur gering höher als bei der IV K. Gegen Ende 1905/Anfang 1906 wurde das zweite Baupaar (204-206) und 1908 das dritte (207-209) abgeliefert. Alle Fahrzeuge kamen zur Müglitztalbahn und verrichteten hier viele Jahre harten Dienst. Allein für den Güterverkehr waren 22 Anschlußgleise vorhanden. Ein Teil davon wurde mehrmals täglich bedient. Neben Schmalspurfahrzeugen gelangten auch immer mehr Normalgüterwagen, auf Rollböcken und später Rollfahrzeugen befördert, auf diese Gebirgsstrecke. Im Personenzugverkehr waren besonders die 40 Achsen langen Wintersportzüge und der große Anstieg zum 754 m hoch gelegenen Bahnhof Altenberg ein äußerster Härte-test für die Maschinen. Eis und Schnee machten an den über 200

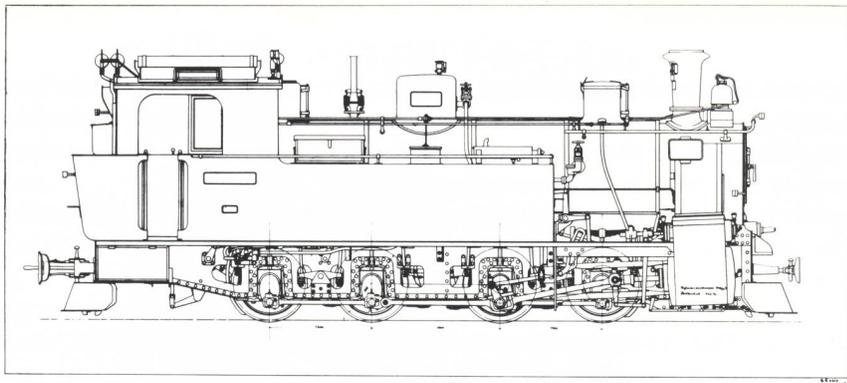
Straßen- und Wegübergängen der 42 km langen Strecke sowohl den Maschinen als auch den Personalen arg zu schaffen.

Schon nach wenigen Jahren zeigte sich in solch hartem Einsatz, daß auch die V K nicht die Ideallokomotive sein konnte. Für diese Gebirgsbahn waren die Leistung zu gering, die Betriebsmittelvorräte zu knapp bemessen, und recht häufig, trat wie bei den IV K-Loks, Dampfmenge auf. Die Fahrzeiten eines Personenzuges von knapp drei Stunden konnten kaum eingehalten werden. Der Ausweg, teilweise oder die ganze Strecke mit Vorspannloks zu fahren, erforderte ein Mehr an Personal und Fahrzeugen. Deshalb unterblieb eine Weiterbestellung dieser Gattung. Die V K fand später in der VI K ihren Bezwinger. Diese ab 1920 eingesetzte Bauart (Eh 2t) brachte die für die Steigung so notwendige doppelte Leistung, besaß genügend Vorräte, ein souveränes Anfahrvermögen und konnte auch dank der nach den Gölsdorfschen Prinzipien seitenverschiebbaren Kuppelachsen die kleinen Radien meistern. Wo dies nicht möglich war, wurde die Gleisanlage geändert und verstärkt. Nach Erscheinen zahlreicher VI K-Lokomotiven spielten die V K sowie die restlichen IV K nur noch eine untergeordnete Rolle. Sie wurden in die Reserve gedrängt oder an andere Strecken abgegeben. Dort brauchte die V K nicht solchen schweren Dienst zu verrichten, auch genügten bei 12-20 km Streckenlänge die Vorräte an Wasser und Kohle. Ein oder mehrere Exemplare sind so, wenn auch nur für kurze Zeit, auf einigen anderen sächsischen Schmalspurstrecken „seßhaft“ geworden. Das Ausborgen wurde vor allem auf der Strecke Hainsberg–Kipsdorf genutzt, da sie, wie die Müglitztalbahn, zum gleichen Maschinenamt (Dre.I) gehörte.

Besonders um 1910 und Anfang der 20er Jahre waren die Maschinen ständig wechselnd mal hier mal dort im Einsatz. Auch im Mügelnnetz tauchte gegen 1918 und um 1923 jeweils ein solcher „Fremdling“ auf. Stets aber kehrten die Loks nach solchen Einsätzen wieder zu ihrer Stammstrecke zurück. 1925 erhielten die V K neue Betriebsnummern (99 611 bis 99 619) durch die Deutsche Reichsbahn.

Nach über 25jähriger Betriebszeit traten erste Abnutzungserscheinungen, besonders am Laufwerk, auf. Nach einer Entscheidung des AW Dresden-Friedrichstadt sollten die schlechtesten Maschinen ausgemustert werden. Mit den brauchbaren Ersatzteilen wollte man die noch besseren Lokomotiven weiter unterhalten. Auch die Umspurung der V K-Stammstrecke, der Müglitztalbahn, machte die Loks entbehrlich. Außerdem waren mit den neuen VII K genügend leistungsfähige Maschinen in Sachsen vorhanden. So fiel die Ausmusterungsentscheidung den Verantwortlichen der RBD Dresden sicher nicht schwer. Im Jahre 1934 stellte man die 99 611, 613 und 617 kurzerhand außer Dienst, nachdem die Loks schon längere Zeit auf dem „Rand“ gestanden hatten. Zwei Jahre später wurden sie zerlegt.

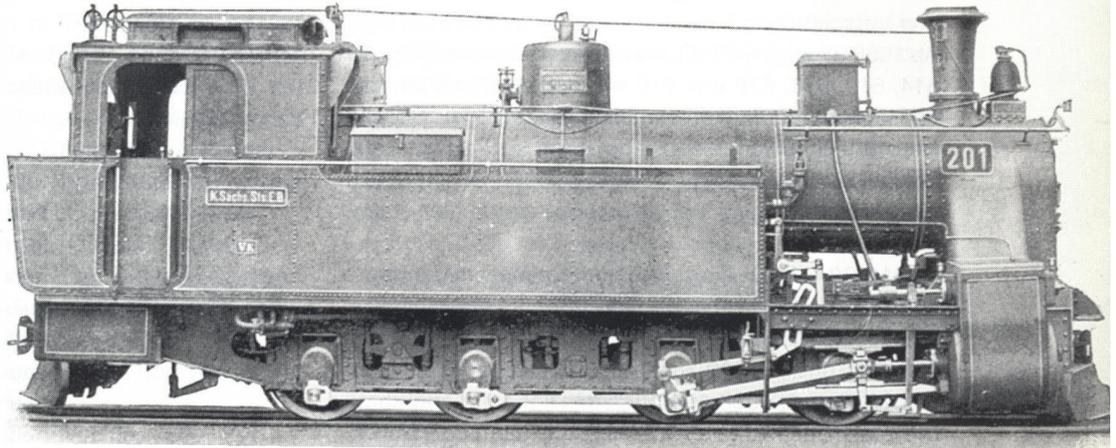
Von den verbliebenen Maschinen besorgte die 99 612 noch bis März 1937 hauptsächlich die Bedienung des Anschlusses der Chemischen Fabrik von Humann und



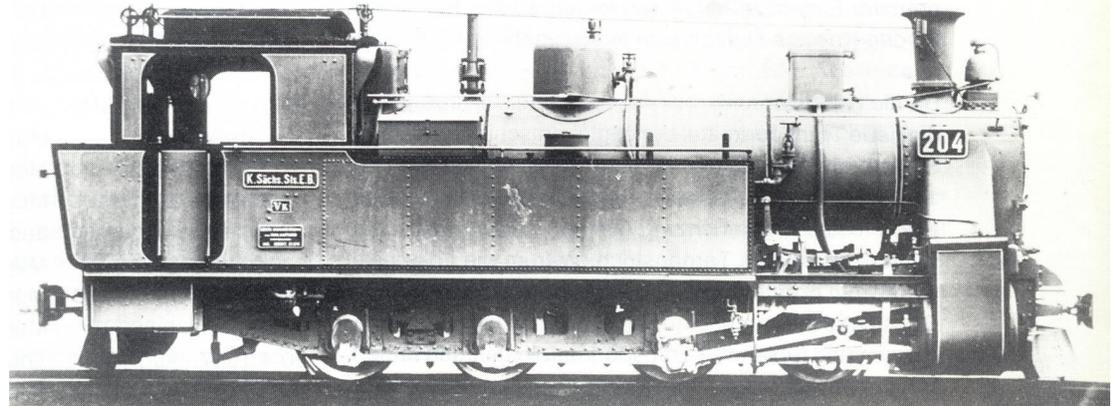
V K der Baulose 1 und 2
(Maßstab 1:87) Fritz Hager Archiv

V K 201 als Werkfoto der SMF. Auch für den französischsprachigen Raum wurde seinerzeit Werbung gemacht!
Sammlung Wagner

Chemins de fer de l'État Saxon.



V K 204 als Werkfoto der SMF.
Fritz Hager Archiv



99 612 war um 1934 kurzzeitig in Thum stationiert.
Fritz Hager Archiv



Teisler in Dohna. Anschließend soll die Lok zerlegt worden sein. Nach anderen Angaben <7> war die Maschine bis zum 29. September 1936 in Heidenau stationiert. Danach soll sie nach Thum gekommen und von dort am 6. November 1942 nach dem Osten gegangen sein. Dafür fehlen weitere Beweise. Insgesamt sind nach unserer Erkenntnis nur vier V K nach dem Osten geschafft worden.

Auch das Schicksal der 99 619 birgt weiter Rätsel in sich. Nach neuesten Erkenntnissen ist sie 1934 nicht mit ausgemustert worden. Sie verblieb auf der Müglitztalbahn und wurde über Zittau und Mügeln, wo sie nur kurze Gastspiele gab, nach Eppendorf gebracht. Dort waren auch die anderen Schwesterloks zeitweise im Einsatz. Größere Schäden zwangen um 1940 zur Ausmusterung und Verschrottung.

Ab 1936/37 zog die DRG alle noch verbliebenen V K, 99 614, 615, 616, 618 und 619 von der Müglitztalbahn ab und konzentrierte sie hauptsächlich auf der Strecke Hetzdorf-Großwaltersdorf, aber auch im Thumer Netz. So wurde die Lokeinsatzstelle Eppendorf regelrecht zu einer V K-Hochburg! Folgende Loks waren hier stationiert:

99 614 20.4.1937- Nov. 1942 (im Wechsel mit Thum)
 99 615 1941- 1942 (anschließend Thum)
 99 616 Aug.1936- 10.10.1942
 99 618 1937- 10.10.1942 (im Wechsel mit Thum)
 99 619 vermutl.1938-1940

Die letzten Inspektionen (L2) im RAW Chemnitz-Hilbersdorf ergaben, daß den Loks nur noch ein äußerst begrenzter Einsatzzeitraum verbleiben würde. Besonders an den Kesseln stellten sich immer mehr Schäden heraus.

Da die Kriegsführung, besonders an der Ostfront, ständige neue Transportmittel benötigte, entschieden „höhere Stellen“ die Abgabe der restlichen vier V K. Im Sommer 1942 erhielten alle Loks im RAW Chemnitz-Hilbersdorf eine Frostschutzeinrichtung (für den harten russischen Winter!) und einen Tarnanstrich. Warum die Loks nicht sofort zum Fronteinsatz gingen, sondern wieder auf ihre Stammstrecke kamen, mag wohl an strategischen Erwägungen und fehlenden Transportmitteln gelegen haben. Direkt benötigt wurden sie jedenfalls kaum noch. Trotzdem setzte man alle Maschinen in Eppendorf nochmals ein. Die 99 616 fuhr sogar noch bis einen Tag vor dem Abtransport! Am 1. Oktober transportierte man die 99 615 und am 10. Oktober die 99 616 und 618 mit unbekanntem Ziel ab. Die 99 614 folgte am 1. Dezember 1942 als letzte V K nach.

Trotz mannigfaltiger Nachforschungen bleibt das Schicksal der nach dem Osten abgegebenen Maschinen auch weiterhin, im Gegensatz zu den Reparationsloks der Gattung VI und VII K (Eisenhüttenwerk Beloretzk), unklar. Angaben und Meldungen, eine V K gesehen zu haben, bzw. daß eine solche erst um 1955 zerlegt worden sein soll, erwiesen sich bisher immer als Irrtümer. Die letzten V K haben ihr Geheimnis bis heute bewahrt. Vielleicht bringt die Liberalisierung der Beziehung zu Rußland später einmal Licht in dieses Dunkel!

Im Folgenden sind die „Lebensläufe“ der V K-Loks dargestellt, soweit sich dies ermitteln ließ:

99 611 (ex 201) SMF	1901 FN:2644
1901- 1934	Probefahrten auf Hainsberg-Kipsdorf, anschließend Müglitztalbahn, aushilfsweise Hainsberg
1934	„Z“ 1936 ++
99 612 (ex 202) SMF	1901 FN:2645
1901- 1934	Probefahrten auf Hainsberg-Kipsdorf, anschließend Müglitztalbahn, aushilfsweise auch Hainsberg
1934	Mügeln und Thum
1934- März 1937	Müglitztalbahn
Nach Angaben aus den Resten des Betriebsbuches ist die Lok im März 1937 in Heidenau noch 14 Tage in Betrieb und dann 4 Tage betriebsbereit abgestellt gewesen <6>. Die anschließende Verschrottung erscheint wahrscheinlich.	
99 613 (ex 203) SMF	1901 FN:2646
1901- 1934	Probe- bzw.Meßfahrten auf Hainsberg-Kipsdorf, anschließend Müglitztalbahn. Zwischenzeitlich in Hainsberg, u.a.während des Talsperrenbaues 1910-1912. Einzig betriebsnummermäßig bekannt gewordene V K in Hainsberg. Am 19.10.1922 Unfall bei Schüllerermühle.
1934	„Z“ 1936 ++
99 614 (ex 204) SMF	1905 FN:2915
1905- 1921	Müglitztalbahn
1921- 1922	Mügeln
1922- 1931	Müglitztalbahn, auch Hainsberg
1931	Mügeln
1931- 19.4.1937	Müglitztalbahn und Mügeln im Wechsel
20.4.1937 - Aug.1942	Thum
Sept.1942	RAW Chemnitz (letzte L2)
Sept.- Nov.1942	Eppendorf (gefahren bis Okt.1942, 3 Betriebstage und 27 Tage betriebsfähig abgestellt)
1.12.1942	Abgabe „Ost“, dort verschollen
99 615 (ex 205) SMF	1905 FN:2916
1905- 15.9.1936	Müglitztalbahn, auch Hainsberg
15.9.1936- Nov.1939	Thum
Nov.1939- 1941	Mügeln
1941- März 1942	Eppendorf
März 1942- 30.9.1942	Thum (letzte LO im Aug.1942 im RAW Chemnitz). Im Sept. noch 9 Tage im Einsatz.
10.10.1942	Abgabe „Ost“, dort verschollen

99.616 (ex 206) SMF	1906 FN:2917	Müglitztalbahn, event. auch Hainsberg
1906- 1935		
Jan.1936- Aug.1936		Thum
Aug.1936- Okt.1942		Eppendorf (letzte L O im Aug. 1942 im RAW Chemnitz). Vom 1.-9. Okt. noch im Einsatz gewesen
	10.10.1942	Abgabe „Ost“, dort verschollen
99 617 (ex 207) SMF	1908 FN:3156	Müglitztalbahn, event. auch Hainsberg
1908- 1934		
	1934	„Z“
	1936	++
99 618 (ex 208) SMF	1908 FN:3157	Müglitztalbahn, zeitweise auch Kipsdorf
1908- 14.4.1937		
15.4.1937- 1937		RAW Chemnitz-Hilbersdorf
1937- 9.10.1942		Thum und Eppendorf (letzte LO im Juli 1942 im RAW Chemnitz). Im Aug.1942 letzter Betriebstag in Sachsen (1 Tag gefahren und 30 Tage betriebsfähig abgestellt).
	10.10.1942	Abgabe „Ost“, dort verschollen
99 619 (ex 209) SMF	1908 FN:3158	Müglitztalbahn, event. auch Hainsberg-Kipsdorf
1908- 1937		
	1937- 1940	Zittau, Mügeln und Eppendorf dort „Z“ und anschließend ++

Weitere Einsätze

Hartnäckig halten sich verschiedene Gerüchte über den Einsatz der V K auf einzelnen sächsischen Schmalspurbahnen. Besonders alte Eisenbahnfreunde erzählten früher viel über einen angeblichen V K-Einsatz auf dieser oder jener Strecke. Heute ist es außerordentlich schwierig, diese Aussagen zu prüfen. Probeeinsätze hat es 1905 im Wilsdruffer Netz gegeben. Die geringe Anzahl dieser Lokomotiven, die ja im übrigen nur für die Müglitztalbahn vorgesehen waren, ließ freizügigen Einsatz außerhalb dieser Strecke nicht zu. Erst mit der Umspurung wurden einige Maschinen frei. So gelangte kurzzeitig die 99 619 nach Zittau. In den 30er Jahren kam es auch zu einem Kurzgastspiel einer V K auf der Strecke Taubenheim-Dürrhennersdorf. Die Gründe hierzu liegen völlig im Dunklen. Ob oder wie die 1942 in den Osten abgegeben Loks dort jemals zum Einsatz gekommen sind, entzieht sich unserer Kenntnis.

4.2. Technische Beschreibung

Die technische Besonderheit der V K war die Klien-Lindner-Hohlachse.

Richard Klien wurde 1841 in Bautzen geboren. 1864 trat er in die östliche Staatsbahn ein und 1867 war er bereits Maschineningenieur, ab 1873 Maschinenmeister in Leipzig und ein Jahr später mit gleicher Funktion in Chemnitz tätig. Von 1887 bis 1907 stand er der Maschinenhauptverwaltung vor. Seine zahlreichen Verdienste für das

sächsische Eisenbahnwesen wurden hoch geehrt. Er war Finanz- und Baurat, Oberbaurat und Geheimer Baurat. In Chemnitz lernte er einen jüngeren Kollegen kennen. Mit ihm befreundet, begann eine fruchtbringende Zusammenarbeit. Es war der 1851 in Chemnitz geborene Heinrich Lindner.

Lindner erlernte bei Hartmann das Schlosserhandwerk, besuchte die Gewerbeschule, trat in den Dienst der Staatsbahn ein und wurde 1895 Maschineninspektor. 1907 trat er als Baurat die Nachfolge von Klien an. Klien starb 1917, während Lindner noch bis 1933 lebte.

Beide entwickelten die nach ihnen benannte Hohlachse, obwohl der Gedanke, eine mit Rädern versehene Hohlachse um eine im Rahmen fest geführte Achse schwingen zu lassen, bereits bei der Duffieldbank-Eisenbahn in England einige Jahre zuvor nach einem Entwurf von Hewood ausgeführt worden war. Doch dies wurde erst nach dem Tode Kliens bekannt.

Die Achswelle des Radsatzes war hohl. Durch sie lief die eigentliche Antriebswelle und diese griff über Mitnehmerzapfen in einem mittigen Kugelgelenk in die Hohlachse ein. Letztere konnte sich in Krümmungen entsprechend einstellen. Die Antriebswelle hingegen war fest im Außenrahmen gelagert. Auf ihre Kurbelzapfen wirkten die Kuppelstangen des Triebwerks.

Als Hohlachsen waren bei der vierachsigen V K die erste und vierte Kuppelachse ausgebildet, während die zweite und dritte mit 1,5 m Abstand starr im Rahmen gelagert waren.

Die beiden Hohlachsen waren um 10 mm seitenverschieblich und durch gekreuzte Stangen so verbunden, daß sie gegenläufig ausschwenkten. Die oberliegenden Tragfedern waren zwischen 1./2. und 3./4. Achse durch Ausgleichhebel verbunden (Vierpunktstützung). Nachträglich wurden auch zwischen 2. und 3. Achse Ausgleichshebel eingebaut.

Der Zylinder der Dampfbremse stand senkrecht unter dem Führerhaus. Wurfhebel- und Dampfbremse wirkten zweiseitig auf die Räder der 2. und 3. Kuppelachse.

Der Kessel mit seinen bereits bei der IV K bewährten Abmessungen besaß einen Dampfdom mit Flachregler auf dem 2. Kesselschuß. Anfangs wurden Pop-Sicherheitsventile auf dem Dampfdom angeordnet, ab Nr.204 jedoch durch ein querstehendes Ramsbottom-Ventil ersetzt. Der Rost lag waagrecht in Höhe der Rahmenoberkante, der genietete Außenrahmen bestand aus 15 mm-Blechen.

Bei der V K fand das Zweizylinder-Verbundtriebwerk zum einzigen Male bei sächsischen Schmalspurloks Anwendung. Bei der nächsten Gattung (VI K) war der Naßdampf bereits vom Heißdampf abgelöst!

Bei der V K waren der Hochdruckzylinder rechts und der Niederdruckzylinder links angeordnet. Die Verbindingleitung verlief durch den oberen Teil der Rauchkammer. Die Stangenlager hatten Keilverstellung.

Die äußere Heusinger-Steuerung besaß Hängeeisen und Steuerschraube sowie Flachschieber. Vorteilhaft war ebenfalls die neue Lindnersche Anfahrvorrichtung, mit der auch dem Niederdruckzylinder beim Anfahren selbsttätig Frischdampf zugeführt wurde. So erreichte man ein ruhiges und zügiges Anfahren, was besonders im Rangierbetrieb von Nutzen war.

Die seitlichen Wasserbehälter reichten etwa bis zur Mitte des Langkessels, der Kohlekasten mit 1 t Fassungsvermögen befand sich an der Führerhausrückwand.

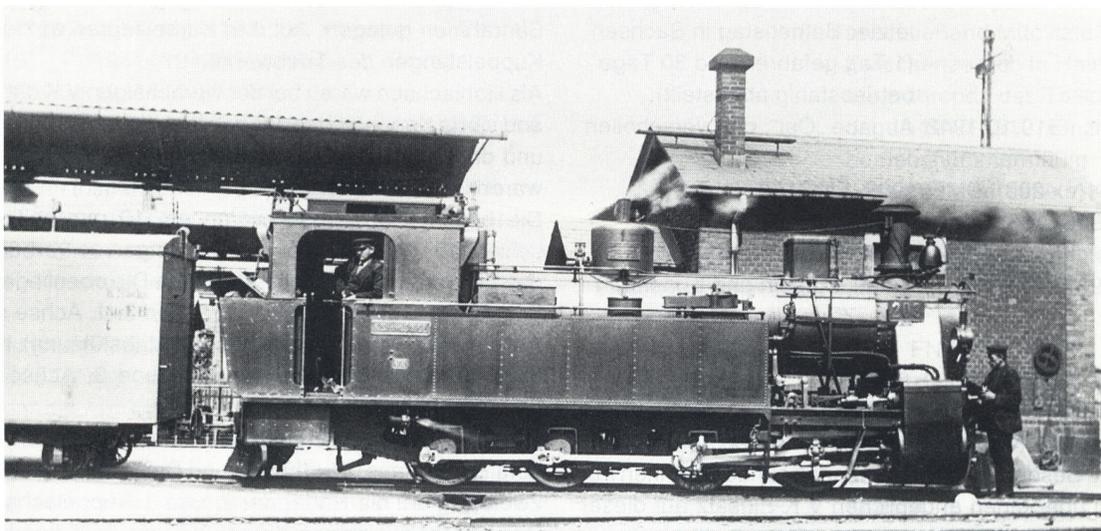
Die beiden Sandkästen befanden sich auf dem Kesselscheitel über der 1. Kuppelachse und in Höhe der Führerhaus-Vorderwand. Der mechanische Sandstreuer sandete die Räder der 1. Achse von vorn und die der 4. Achse von hinten.

Das Dampfbläutewerk war auch hier auf einem Aufsatz vor dem zweiteiligen Krepenschornstein angeordnet. Ab Lok Nr. 207 wurde der Lüftungsaufsatz von einem korbbogenähnlichen Dach abgelöst.

Trotz guter Kurvenläufigkeit bis 40 m Radius und der gegenüber dem Klostetriebwerk der III K billigeren Herstellungs- und Wartungskosten, trotz des wirtschaftlichen Verbundtriebwerks war der V K keine große Zukunft beschieden. Im rauen Alltagsbetrieb erwies sich die Konstruktion als recht empfindlich und damit störanfällig. Im direkten Vergleich mit der IV K erfüllten sich insgesamt die Erwartungen nicht. Es wurden daher keine weiteren Maschinen gebaut.

Die drei Baulose unterschieden sich geringfügig durch die Ausführung der Kesselaufbauten und Führerhäuser. Die wichtigsten technischen Daten:

Bauart	Dn2vt
LüP	8 950 mm
Leermasse	22,8 t
Dienstmasse	28,8 t
Kohle	0,96 t
Wasser	2,4 m ³
Kesselüberdruck	14 bar
Zugkraft	4 450 kp (43,64 kN)
Steuerung	Heusinger - außen
Speiseeinrichtung	2 nichtsaugende Dampfstrahlpumpen, Bauart Friedmann (Förderleistung je 40 l/min)
Bremse	Wurfhebelbremse, Dampfbremse, nach 1920 Körtingbremse
Verdampfungsheizfläche	49,96 m ²
Zylinderdurchmesser	340 mm/530 mm
Zylinderhub	430 mm

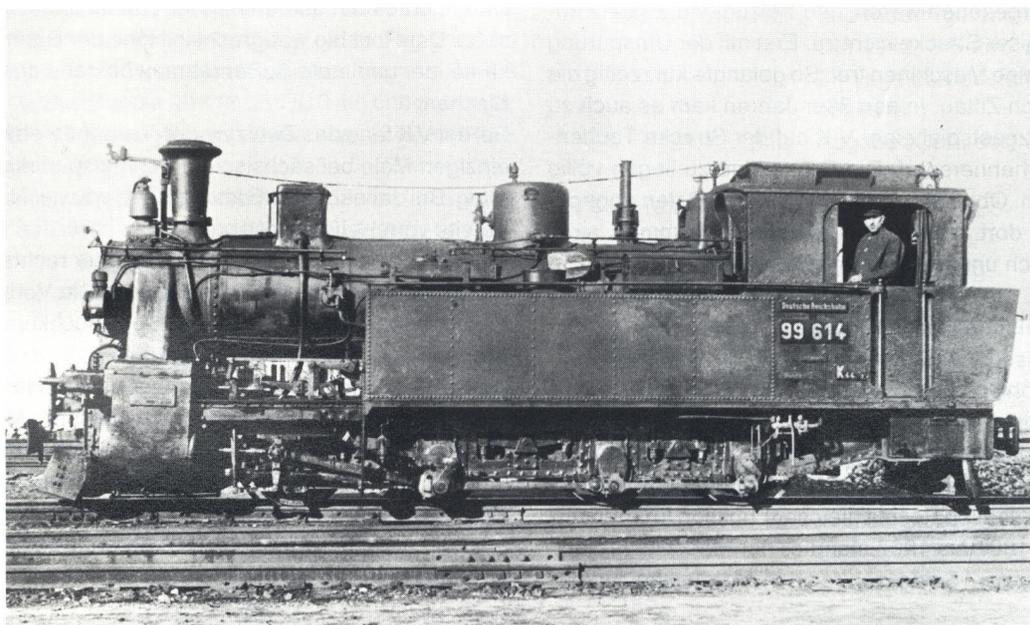


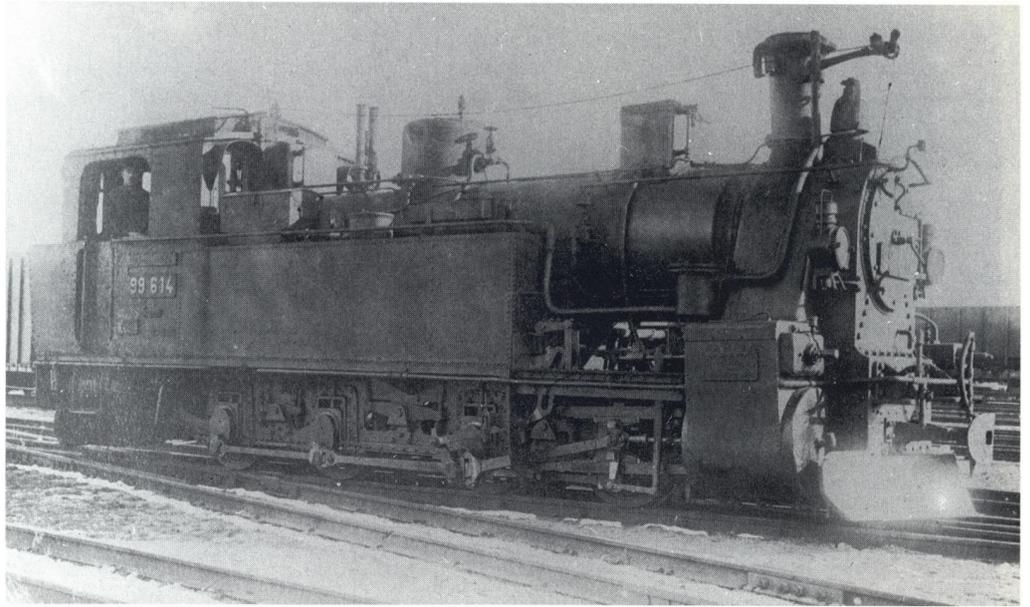
V K 203 mit Zug nach Geising um 1910 im Bahnhof Mügeln.

Fritz Hager Archiv

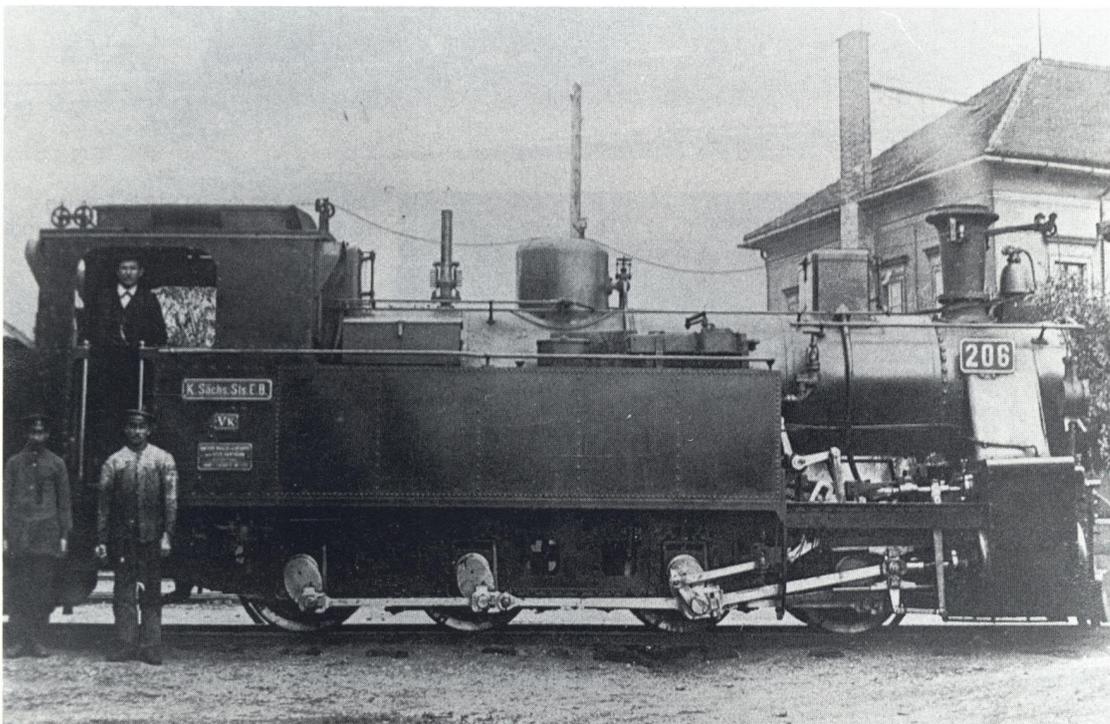
99 614 um 1934 im Bahnhof Mügeln bei Oschatz.

Sammlung Scheffler

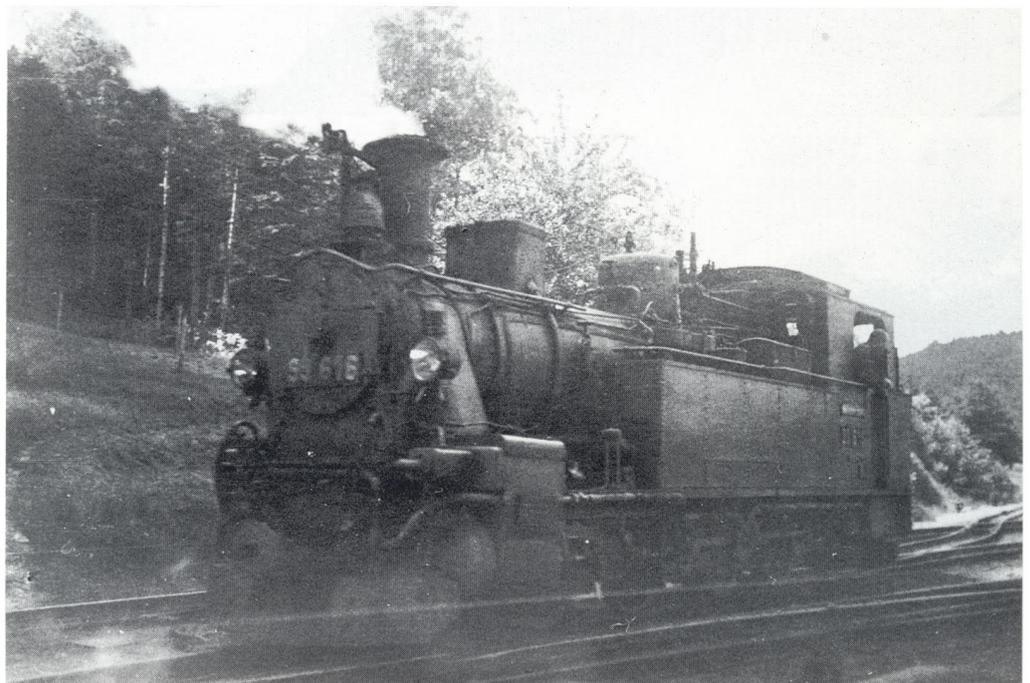




99 614 beim Einsatz auf dem Mügeln
Schmalspurnetz im Jahre 1934.
Sammlung Scheffler



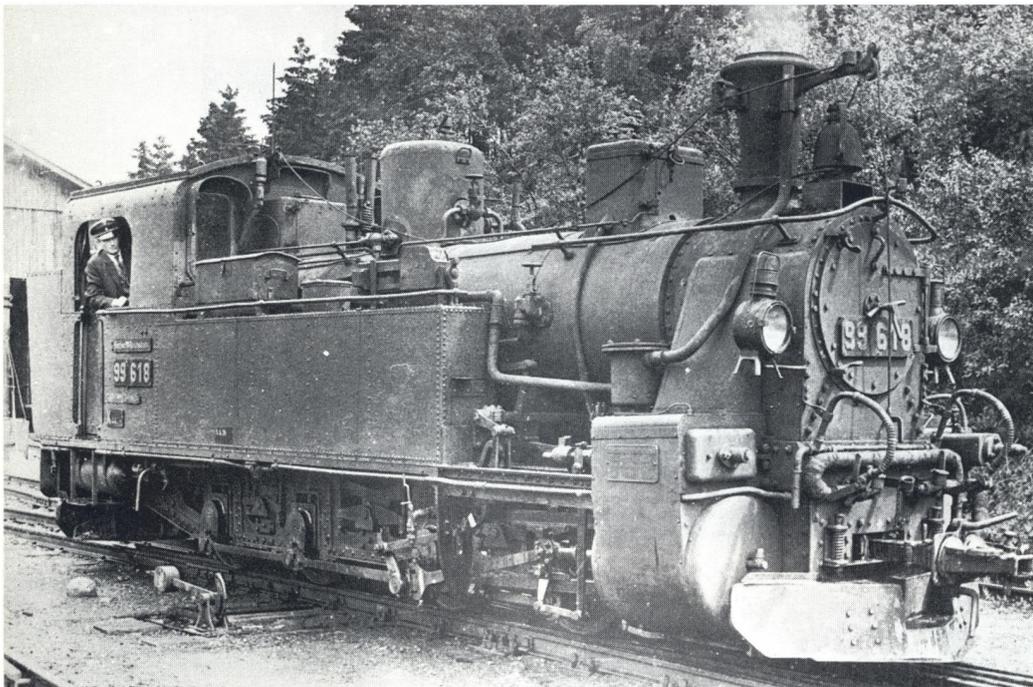
V K 206 im Bahnhof Mügeln bei
Dresden, um 1910. Sammlung Wagner



99 616 im Bahnhof Hetzdorf um 1938.
Die Strecke war damals ein richtiges
V K-Eldorado! Sammlung Scheffler



Seitenansicht der 99 618 in Geising,
15.6.1936. Foto Bellingrodt

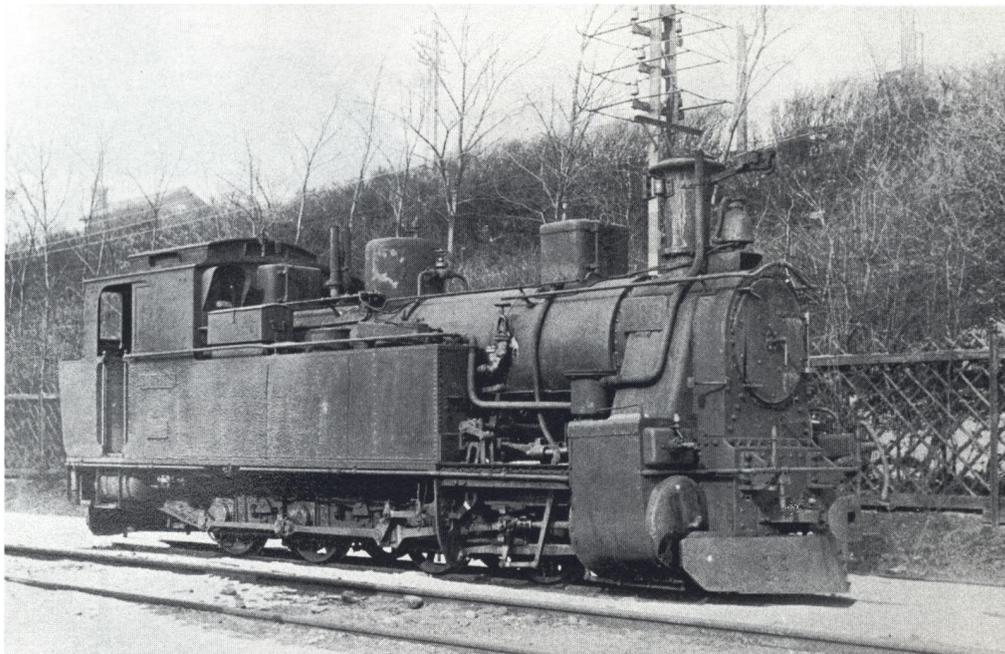


99 618 im Bahnhof Geising am
15.6.1936. Fritz Hager Archiv

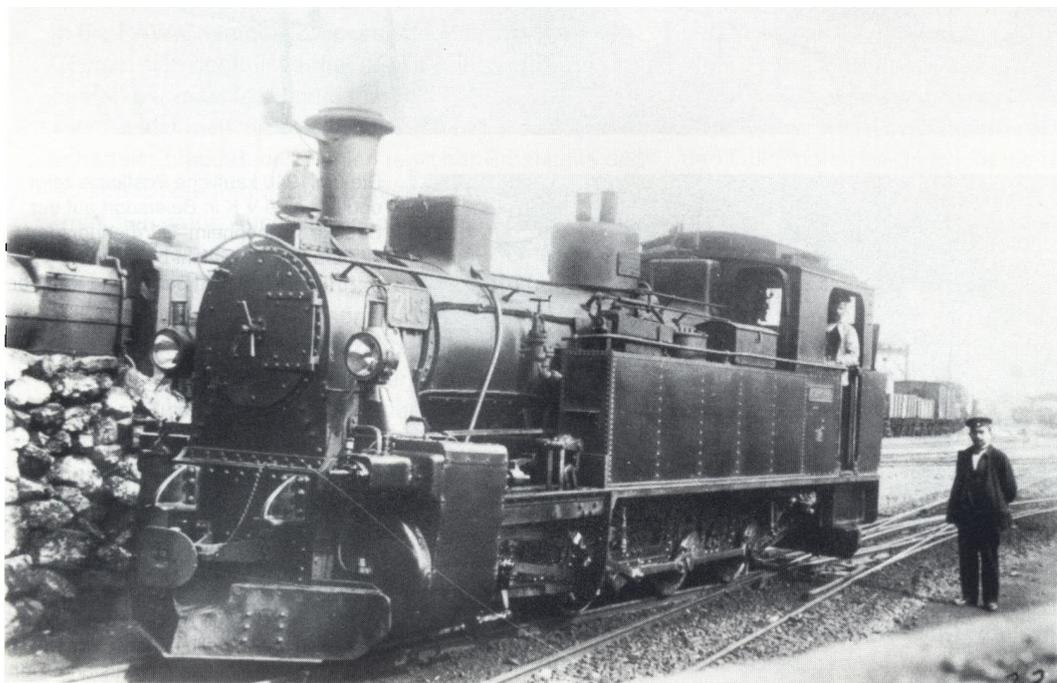


Im Bahnhof Hetzdorf abgestellte 99 619
im Jahre 1940. Sammlung Scheffler

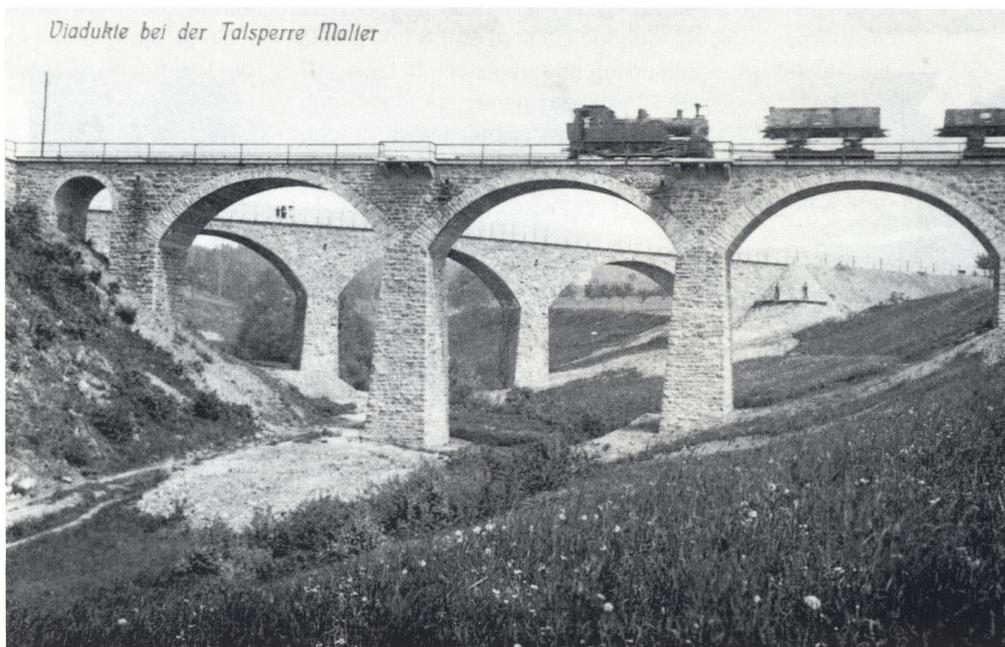
V K 206 im AW Dresden-Friedrichstadt
etwa 1920. Fritz Hager Archiv



Die bisher einzige mit Betriebsnummer
bekannte V K auf der Strecke
Hainsberg–Kipsdorf ist die 203. Hier im
Bahnhof Hainsberg um 1910.
Sammlung Wagner



Während des Talsperrenbaues in
Malter verkehrten mehrere V K auf der
Strecke Hainsberg–Kipsdorf.
Sammlung Wagner



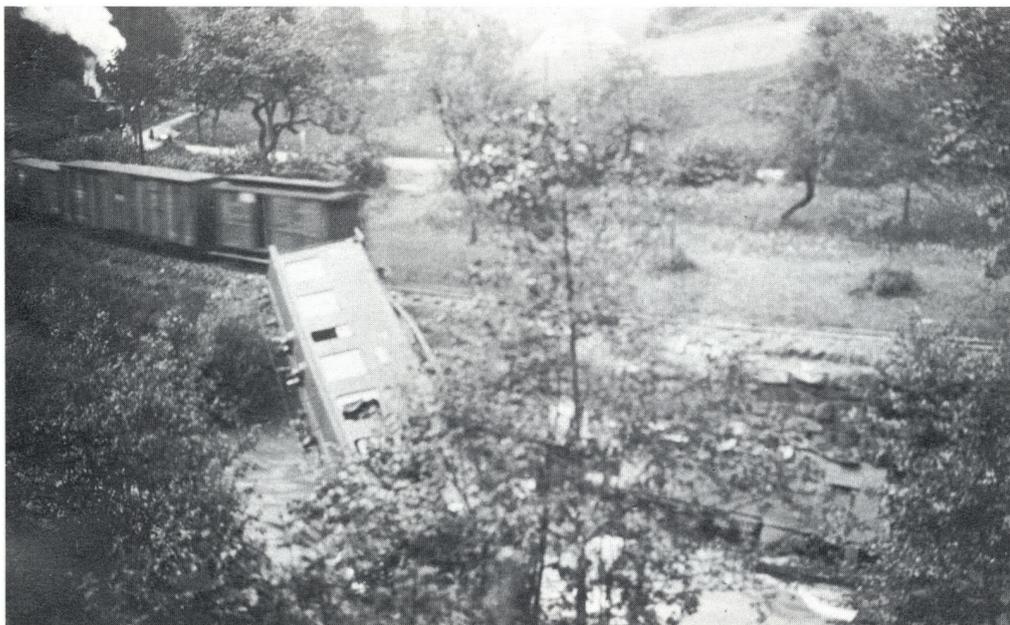


Die um 1940 käufliche Postkarte zeigt deutlich eine V K in Beiersdorf auf der Strecke Taubenheim–Dürrehennersdorf. Näheres ist dazu nicht bekannt.

Sammlung Wagner

Die V K blieb von Unfällen nicht verschont. Hier kollidierten am 19.10.1922 der N 10191 mit VI K 220 und der P 2894 mit V K 203 unweit Schüller-
mühle auf der Müglitztalbahn, wobei erheblicher Sachschaden entstand. Der erste Wagen hinter der 203 ist der zweiachsige Bahnpostwagen 1690.

Fritz Hager Archiv



Ein weiterer Unfall ereignete sich am Pfingstsonntag 1916, wo eine V K und eine „Klasse“ in die Müglitz gestürzt sind. Ein mit einer IV K bergwärts fahrender Güterzug passierte wenig später die Unfallstelle. Rechts vorn, etwas undeutlich zu sehen, liegt die V K.

Sammlung Wagner

5. Fremdlokomotiven

Bedingt durch den Zweiten Weltkrieg gelangten auch Lokomotiven fremder Bahnverwaltungen nach Sachsen. Der größte Teil dieser Fahrzeuge wurde in den besetzten Gebieten der UdSSR und Polens 1942/43 beschlagnahmt und als Beutegut nach Deutschland gebracht. Damit wollte man die eigenen in Richtung „Ost“ abgegebenen Lokomotiven ersetzen.

Der Versuch, den Lokpark mit diesen Fremdlingen zu ergänzen, mußte von vornherein scheitern, da die völlig anders gearteten und auch schwächeren Maschinen lediglich in der Spurweite eine Gemeinsamkeit mit den sächsischen Schmalspurbahnen besaßen.

Nach hunderten von Kilometern abenteuerlicher Kreuzfahrt auf den Schienensträngen Osteuropas trafen die Maschinen auf ihren Überführungsfahrzeugen mit dem Grobziel „Sachsen“ bei der RBD Dresden ein. Die Loks mit dem Prädikat „betrieblich möglich“ verteilte man auf die Schmalspurzentren Mügeln, Wilsdruff und Zittau. Andere, welche als schadhaft erkannt wurden, gelangten in die RAW Chemnitz, Zwickau und Meiningen.

Obwohl sich der Lokmangel gegen Kriegsende spürbar bemerkbar machte, konnte man die Fremdlinge bis auf vier Ausnahmen nicht einsetzen. Der heruntergewirtschaftete Zustand, das Fehlen jeglicher Ersatzteile und schließlich die fremdartige Bedienung waren einige der Ursachen dafür. Auch war ersichtlich, daß die feldbahntypischen Maschinen in keiner Form den Leistungsbedingungen der krümmungs- und steigungsreichen Schmalspurbahnen Sachsens gewachsen waren. Ein Teil der im RAW Chemnitz ab 1944 vorgefundenen Fremdlokomotiven wurde aus den polnischen Ostgebieten zum Zwecke einer Hauptuntersuchung angefahren. Doch hier konnte man es sich zu jener Zeit bereits nicht mehr leisten, die Maschinen zu reparieren. Es fehlten vor allem Ersatzteile für so verschiedenartige Fahrzeuge. So rosteten sie auf den Abstellgleisen der RAW und der Lokbahnhöfe dahin.

Erst in den schweren Nachkriegsjahren versuchte man, einige dieser Lokomotiven gangbar zu machen, um sie wenigstens im Rangierdienst einsetzen zu können. Nur bei wenigen gelang das. Welch einen interessanten Weg diese Einzelgänger hatten, erfahren wir in den kurzen Lebensläufen. Doch auch der Loks wird gedacht, die in Sachsen nie mehr Feuer und Dampf im „eisernen Leib“ gespürt haben.

Möge der Leser bedenken, daß es sich hier nur um eine Bestandaufnahme von äußerst spärlichen Notizen, Fakten, Berichten sowie Fotos und Aussagen handelt. Die Reihenfolge der Beschreibung ist willkürlich gewählt und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Für jeden ergänzenden Hinweis sind wir deshalb dankbar.

99 4001 (ex PKP 132-K 1)

Diese dreiachsige Tenderlok (Cn2t) wurde 1916 von Orenstein & Koppel (FN 7833) gebaut.

Sie gelangte als Baulok an die Etappeninspektion Woyosch und später nach Polen. Als PKP 132-K 1 kam das Fahrzeug 1943 nach Mügeln und wurde betriebsuntauglich im Schadpark abgestellt.

Wegen des großen Lokomotivmangels versuchte die Mügelter Kesselschmiede 1947, einige Fremdlokomotiven wenigstens für den Rangierbetrieb gangbar zu machen, da die vorher dafür eingesetzte PKP 1477 nicht mehr zur Verfügung stand. Des robusten Kupferkessels wegen gelang das Experiment. Noch vor dem offiziellen Umzeichnungsplan von 1949 erhielt die Lok die Betriebsnummer 99 4001 und erledigte nun den Rangierbetrieb sowie die Übergabe zu den Werkanschlüssen. 1949 und 1950 fuhr der „kleine Goliath“ - so der Mügelter Spitzname - Sonderzüge zum Internationalen Kindertag zwischen Mügeln und Nebitzschen. Am 29. Januar 1951 verkaufte die RBD Dresden das Fahrzeug für 18 000 Mark an die „Maxhütte“ Unterwellenborn. Nun bekam die Maschine auf dem seinerzeit 6 km langen Werkbahnnetz die Nummer 6 und beförderte Erze von den Röstöfen zu den Füllrumpfen des Hochofenbetriebs. Vom 29. August 1952 bis zum 27. März 1953 vermietete die „Maxhütte“ die Lok an den VEB Bau-Union Gera, der sie zum Baustofftransport einsetzte. Eine letzte Großreparatur (Hauptuntersuchung) erhielt die Lok vom September 1957 bis Januar 1958 im RAW Görlitz-Schlauroth. Bis 1964 war sie regelmäßig im Einsatz. Nach kurzer Abstellzeit wurde das abenteuerliche Leben durch den Schneidbrenner im November 1964 beendet.

PKP 1477

Ein echtes Rätsel gibt uns die von der Maschinenfabrik Kolomna erbaute und ehemals in Polen eingesetzte Schlepptenderlok 1477 auf. Sie war in Sachsen die einzige Schmalspurfremdlok, die nach dem Transport aus dem Direktionsbezirk Radom mit ihrer alten Nummer sofort Dienst versah.

Nach ihrer Ankunft im Sommer 1943 bekam die Lok am 22. Oktober 1943 im RAW Chemnitz eine Bremsuntersuchung und wurde dem Lokbahnhof Mügeln zugewiesen. Der einst für Holzfeuerung geschaffene „Ausländer“ mit dem hochgezogenen breitrempigen Schornstein und dem in dieser Größe kaum bei Regelspurlokomotiven vorkommenden Dampfdom verrichtete hier von 1943 bis 1947 Rangier- und Überführungsdienst. Als Aushilfe konnte man den „großen Goliath“ auch vor Zügen sehen. Nach Sondereinsätzen zwischen Oschatz und Strehla für die befreiten Kriegsgefangenen wurde die Lok, bereits arg verschlissen, in Oschatz abgestellt. Nach und nach aller montierbaren Teile beraubt, wurde sie 1949 verladen und mit nicht mehr bekanntem Ziel abtransportiert.

PKP 680

Im Mügeln Schadpark befand sich von 1943 bis zur Zerlegung im November 1955 eine weitere dreifach gekuppelte polnische Lok mit einem formschönen geneigten zweiachsigen Schlepptender.

1914 von der Kolomnaer Maschinenfabrik erbaut, kam sie später zur Direktion Warschau und 1943 nach Mügeln.

Sowohl nach Ankunft als auch 1947 versuchte man, die äußerlich gut erhaltene Lok für den Rangierdienst einzusetzen. Doch sie dampfte aus allen Fugen und es kam nur zu Fahrversuchen.

159-447 und 159-450

Diese vierachsigen Schlepptenderlokomotiven wurden 1936 von der sowjetischen Firma Podolsk mit den Fabriknummern 331 und 334 für eine rumänische Waldbahn gebaut.

1943 von der deutschen Verwaltung requiriert, gelangten sie nach Mügeln. Hier wurden beide abgestellt und blieben bis zur Zerlegung am 30. November 1955 ohne Einsatz. Alle Kupferteile bekam das Stahlwerk Gröditz.

99 2527 (ex PKP 1453), 99 2528 (ex PKP 1454) und 99 2530 (ex PKP 1459)

Einer Serie von sieben zwischen 1914 und 1916 in Kolomna gebauten Schlepptenderlokomotiven entstammen die drei Loks mit den Fabriknummern 4680, 4681, 4686, die 1948 im RAW Meiningen zerlegt wurden.

Die mit ihrem Tender 8,7 m langen Dreikuppler waren als PKP 1453, 1454 und 1459 im Raum der späteren Ostbahndirektion Radom eingesetzt, wo man sie 1942 als 99 2527, 99 2528 und 99 2530 umzeichnete.

Zwischen 17. Januar und 9. Februar 1944 erhielten die Maschinen im OAW Radom eine Bedarfsausbesserung und gelangten vermutlich zwecks einer Hauptuntersuchung zum RAW Chemnitz. Dort, durch die Vielzahl fremder Fahrzeuge überfordert, schob man die Ankömmlinge zum RAW Meiningen ab, wo sie ohne Behandlung in den Schadpark kamen.

Abschließend einige technische Angaben dieser Maschinen:

Masse:	10,15 t
Bremse:	Wurfhebel
V max:	22 km/h
Kesselüberdruck:	12 bar
Zylinderdurchmesser:	258 mm
Kolbenhub:	300 mm
Steuerung:	Heusinger

99 2532 (ex PKP 614)

Bei der RBD Dresden fand sich 1943 eine Cn2 Schlepptenderlok aus dem Bw Krosniewice ein, die 1913 von Orenstein & Koppel (FN 5185) gebaut wurde.

Bei der PKP als 614 bezeichnet, bekam sie ab 1942 die deutsche Nummer 99 2532.

Ohne zum Einsatz zu gelangen, wurde sie nach einigen Jahren Abstellzeit 1947 zerlegt.

99 2538 (ex PKP 4521)

In Kolomna 1916 mit der Fabriknummer 5060 erbaut, erhielt die Maschine bei der PKP die Betriebsnummer 4521. Die mit dem Tender OK III-016 gekuppelte Lok wurde bereits am 11. März 1940 von der DR übernommen und als 99 2538 bezeichnet. Eingesetzt war sie beim Bw Gozdow auf der 35 km langen Strecke Gozdow-Wojslawice (Direktion Radom). Im Juli 1943 bekam sie im RAW Lublin eine Untersuchung, bei der u.a. Kolbenringe und beide Kreuzkopflager erneuert, Radreifen nachgedreht und sämtliche Achs- und Stangenlager ausgegossen wurden.

Ende 1944 befand sich die Maschine im RAW Chemnitz, wo sie 1948 verschrottet werden mußte.

99 2541 (ex PKP 3003)

Krauss & Co.,Linz baute 1897 eine C1'-Lok mit der Fabriknummer 3654 für eine Spurweite von 760 mm. Sie gehörte zur Gattung U der k.k.StB. und trug die Betriebsnummer U 18 und war auf der Strecke Nowy Lupkow-Cisna (eröffnet 22. Januar 1898, 25,3 km lang) eingesetzt. Die Strecke gelangte mit dem größten Teil Galiziens in Folge des Friedensvertrages von St. Germain zwischen der Entente und Österreich vom 2. Juni 1919 an Polen. Bei der PKP erhielt die Lok die Nummer 3003 und wurde auf 750 mm umgespurt. Die weiteren Stationierungen waren:

ab 1.12.1923	Garanzow
13.2.1926- 23.12.1930	Rokitno
26.3.1939- 4.4.1939	Autowizna
19.1.1940- 2.4.1940	RAW Chemnitz
3.4.1940- Mai 1944	Bw Neu Zagorz

Im Bw Neu Zagorz erhielt sie folgende Untersuchungen:

L2:	10.11.- 12.12.1942
LO:	14.4.- 22.4.1943
	2.7.- 17.7.1943
	2.12.- 29.12.1943

Im Mai 1944 war die Lok noch 5 Tage im Einsatz und 26 betriebsfähig abgestellt. Anschließend gelangte die Maschine ins RAW Chemnitz. Auch sie wurde, ohne eingesetzt zu werden, 1947 zerlegt. Damit endete der bewegte Lebenslauf dieser Lokomotive.

99 2558, 99 2559 (ex PKP D7-802/803)

Orenstein & Koppel baute die beiden Vierkuppler 1908 mit den Fabriknummern 2975 und 2976 für die Waldbahn Sutin in Rußland. Bei der PKP trugen sie die Betriebsnummern 802 und 803.

Von der deutschen Verwaltung auf der Strecke Wielun-Praschka vorgefunden, bekamen sie 1942 die Bezeichnungen 99 2558 und 99 2559.

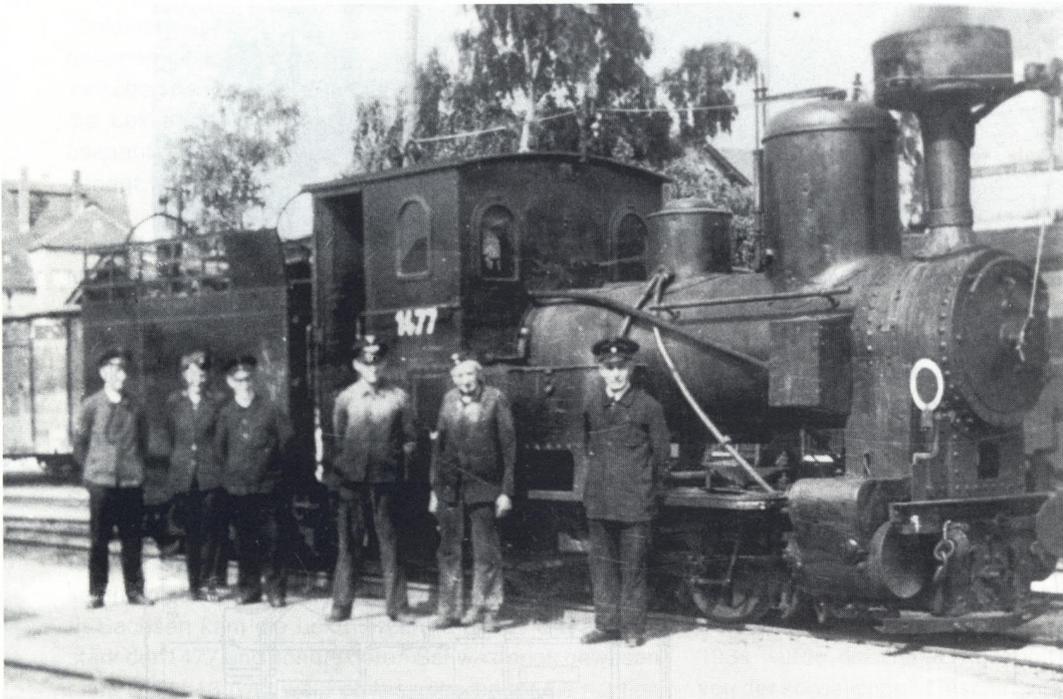
Die erste von beiden war bis zum 9. Juli 1944 beim Bw Ostrowo im Einsatz, erhielt am 5. August 1944 beim Bw Krosniewice eine Bremsuntersuchung und wurde anschließend zur RBD Dresden geschickt.

Die 99 2559 war beim Bw Krosniewice stationiert und wurde 1944 zur vorgesehenen Hauptuntersuchung ins RAW Chemnitz gebracht. Beide sind nach kürzerer Abstellzeit zerlegt worden.

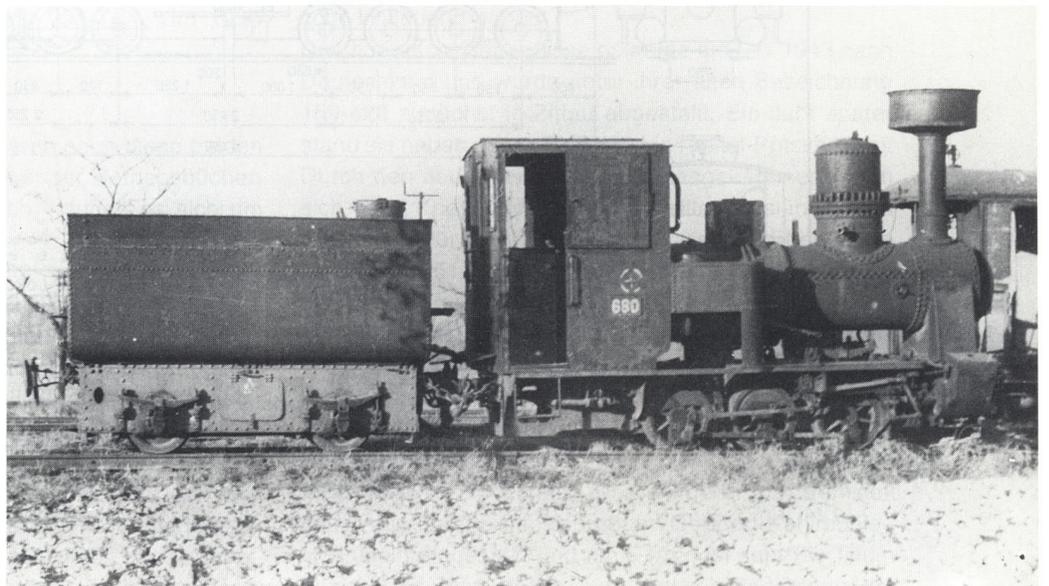
Krosniewice liegt nordöstlich von Lodz (Polen), das 1940 bis 1944 Litzmannstadt hieß. Krosniewice Schmalspur war Ausgangspunkt eines größeren Schmalspurnetzes (600 mm). Von Krosniewice Stadt zweigten Strecken



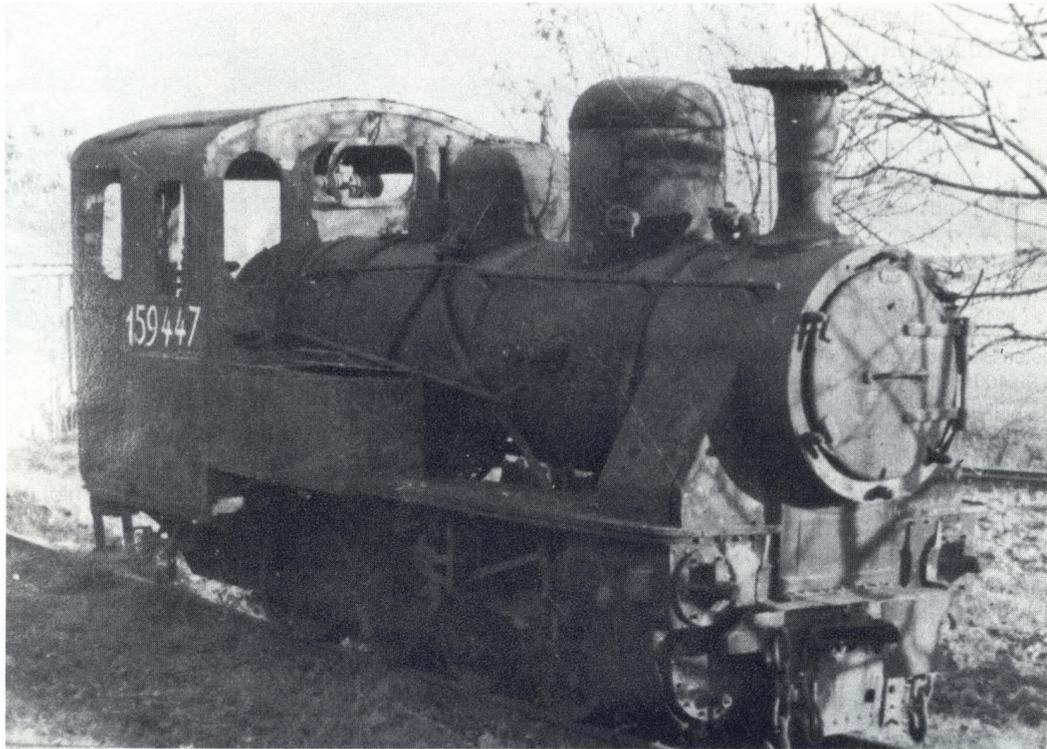
Zu den bekanntesten Beuteloks zählte unzweifelhaft die 99 4001. Hier befördert sie den Kindertagszug nach Nebitzschen am 1.6.1949.
Sammlung Scheffler



Bahnhof Strehla mit der 1477 im Jahre 1944. Während des Zweiten Weltkriegs mußten verstärkt Frauen im Dienst die Männer ersetzen. Sammlung Scheffler



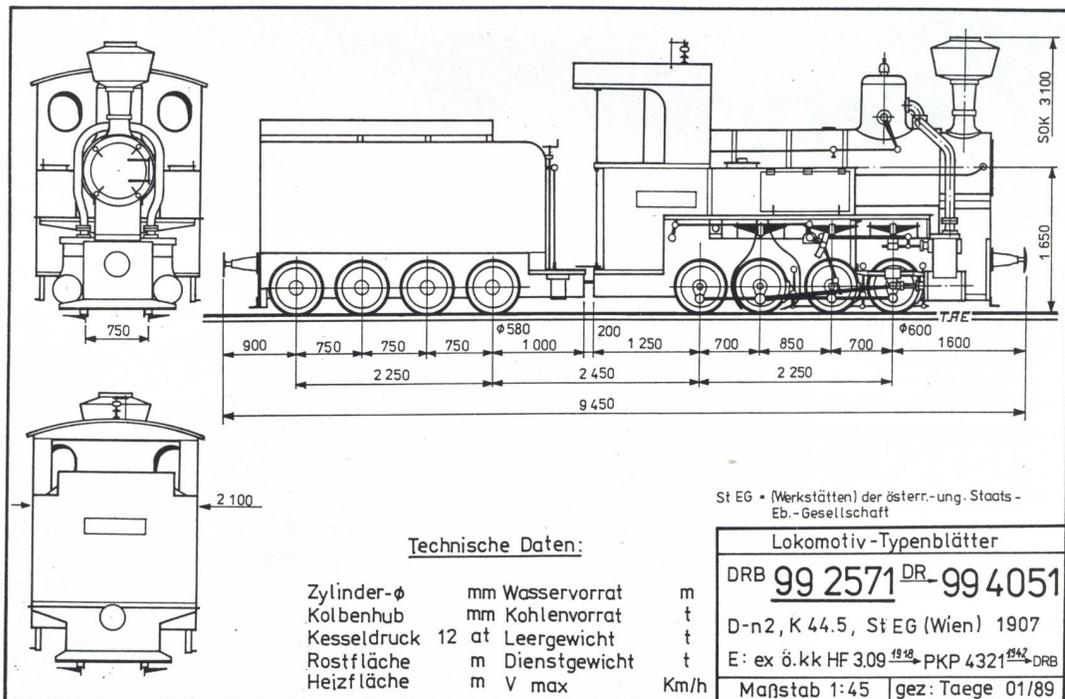
PKP 680, genannt der „Kleine Goliath“, 1951 in Mügeln. Sammlung Scheffler



Lok 159-447, abgestellt in Mügeln um 1950.

Sammlung Scheffler

99 4051, Maßstab 1:87



nach Boniewo, Krzewata und Ozorkow Stadt ab. Die 9 km lange Strecke von Krosniewice Schmalspur nach Krosniewice Stadt war als Dreischienengleis (600 und 750 mm) ausgebaut. Zur Zeit der deutschen Besetzung unterstanden die Strecken der RBD Posen. Im Bw Krosniewice erfolgten auch Untersuchungen und Inspektionen von Schmalspurloks anderer Bahnen.

99 2563 (ex MAV 490-956)

Letzte Fremdllok im Mügeln Schadpark war eine vierachsige Tenderlok ungarischer Herkunft.

1916 mit der Fabriknummer 4275 bei MAVAG in Budapest in 760 mm Spurweite erbaut, wurde sie zunächst als MAV 490-956 eingesetzt. Sie gehörte zur bekannten Baureihe 70, später 490 der MAV, von der von 1906 bis 1950 über 70 Stück gebaut worden sind. Später kam sie nach Polen zur Privatbahn Nowy Lupkow–Cisna bei Krakau und erhielt hier die Bezeichnung D8-1690.

Im Januar 1942 wurde die Lok in einem RAW auf 750 mm umgespurt und als 99 2563 nach Mügeln versetzt. Die als „Columbus“ bezeichnete Maschine soll kurzzeitig 1943 gelaufen sein, stand aber 1944 schon arg verschlissen zwischen den anderen Fremdfahrzeugen. Vom Versuch, die Lok nach 1945 nochmals einzusetzen, ist nichts bekannt geworden. 1955 wurde sie im Stahlwerk Gröditz zerlegt.

Einige technische Daten der 99 2563 sind noch bekannt:

Naßdampftriebwerk

24 t Betriebsgewicht

6 t Achslast

Zugkraft 3450 kg

H 13

Nach 1944 fand man in Mügeln eine C-gekuppelte Schlepptenderlok mit einem zweiachsigen Tender vor. Über diese Maschine existieren bis jetzt nur Vermutungen. Sie soll von einer rumänischen Waldbahn gekommen sein, könnte aber auch aus Polen stammen.

In Sachsen kam die Lok nie zum Einsatz. Sie ähnelte stark der 1477 und könnte deren Schwesterlok gewesen sein. Die H 13 (wer weiß ob dies überhaupt die richtige Nummer gewesen ist?) diente hauptsächlich als Ersatzteilspender für die 1477 und die 99 4001. Um 1955 zerlegte man die Lok in Mügeln.

99 1517 und 99 1558

Ein großes Rätsel geben uns heute auch diese beiden Maschinen auf. Nach Fragmenten der Betriebsbücher, die 1975 noch vorhanden waren, handelt es sich um folgende Loks:

99 1517 Jung 1916 FN:2552

99 1558 Borsig 1917 FN:9984

Erstere gehörte vom 17. November 1940 bis 21. April 1944 zum Bw Zamosc (südöstlich von Lublin), letztere von Oktober 1939 bis zum 13. Juli 1944 zum Bw Krosniewice. Dort trug sie zuvor die PKP-Nummer 375, ehe sie 1941 ihre Reichsbahn-Nummer erhielt. Ursprünglich lief sie bei der Deutschen Feldbahn als Nr. 1405, war also eine 600 mm-Lok! Nach den spärlichen Unterlagen sollen beide Maschinen 1944 nach Sachsen zur Aufarbeitung gekommen sein. Jedenfalls fanden sich die Reste

der Betriebsbücher im Archiv der RBD Dresden. Näheres ließ sich leider hierzu nicht mehr finden <6>. Trotzdem sollen beide Loks der Vollständigkeit halber erwähnt werden.

99 791 (ex CSD U 37 007)

Zu der am 25. August 1900 eröffneten Strecke der Friedländer Bezirksbahn Friedland–Hermsdorf gehörte die Lok 11 „Ehrlich“, Bauart C1'n 2. Sie wurde 1899 bei Krauss, Linz (FN 4183) gebaut. Nach der Verstaatlichung erhielt sie die CSD Bezeichnung U 37 007, ab 1938 die DR-Nummer 99 791.

Nach dem Abtransport aller V K aus Eppendorf gelangte sie als Ersatz hierher und blieb einige Jahre.

1945/46 wartete sie auf eine Ausbesserung im RAW Chemnitz. 1948 durch eine IV K ersetzt, gab man sie zu den Prignitzer Kreiskleinbahnen ab. 1957 bekam die Lok hier die Nummer 99 4712. Nach einem Unfall abgestellt, zerlegte sie das RAW Schlauroth am 30. April 1966.

99 1401 (ex Gr 001)

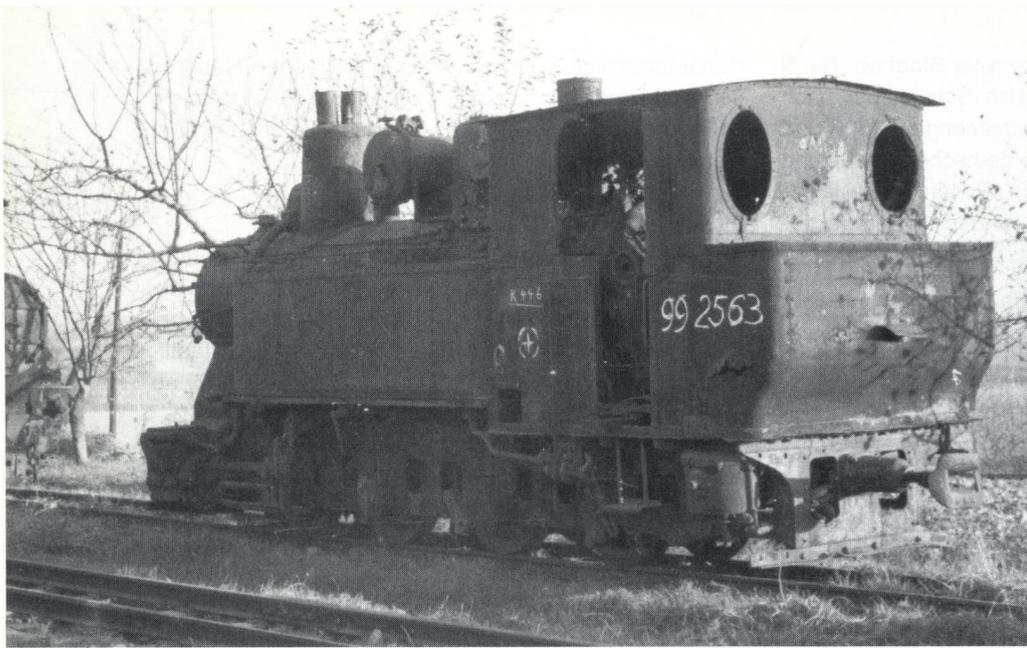
Nur der Vollständigkeit halber soll noch die 1947 vom LKM Babelsberg (FN 15101) geschaffene Gr 001 genannt werden. Ihr Kessel wurde im VEB Dampfkesselbau Übigau bei Dresden gefertigt (F.-Nr. 7426, Bj. 1947). Die Lok entstammt einer Serie von Dh 2-Schlepptenderlokomotiven für sowjetische Waldbahnen und führte vom 15. September bis 20. Oktober 1947 zwischen Hainsberg und Kipsdorf Versuchsfahrten durch. Damals trug die Maschine eine blaue Lackierung. Anschließend kam die Lok zu den Prignitzer Kreiskleinbahnen, wurde 1953 als 99 1401 umgezeichnet und verrichtete dort zur Zufriedenheit ihren Dienst. Am 30. Januar 1968 ist sie im RAW Schlauroth ausgemustert und bis 30. März 1968 zerlegt worden.

99 4052 (ex rum. 159-420)

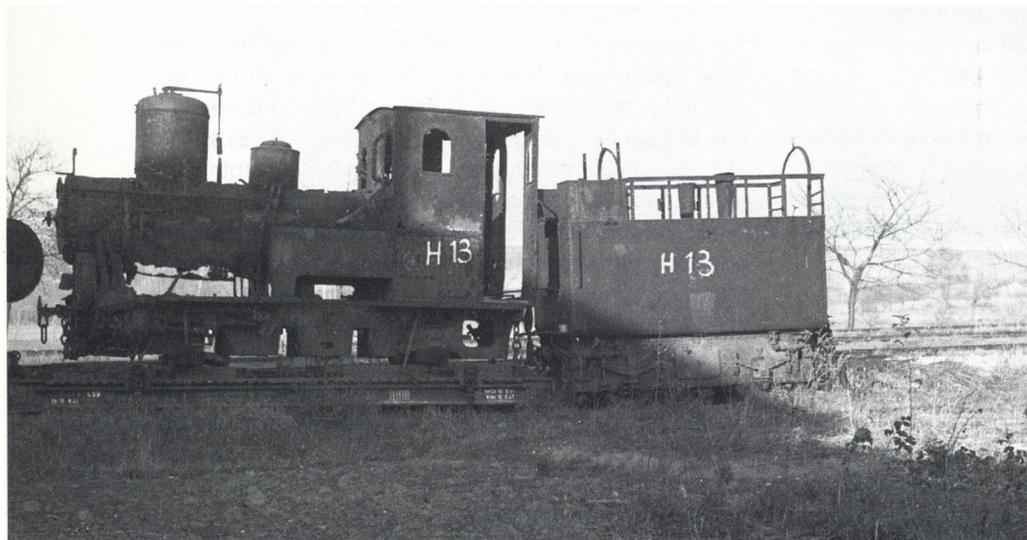
Dies ist die bekannteste Fremdllok überhaupt, da sie auf mehreren Strecken zum Einsatz kam und dadurch vielen Personalen in Erinnerung blieb.

1934 wurde die vierfach gekuppelte Schlepptenderlok von der sowjetischen Maschinenfabrik Kriskingo in Nikolajewski unter der Fabriknummer 0042 für eine rumänische Waldbahn gebaut.

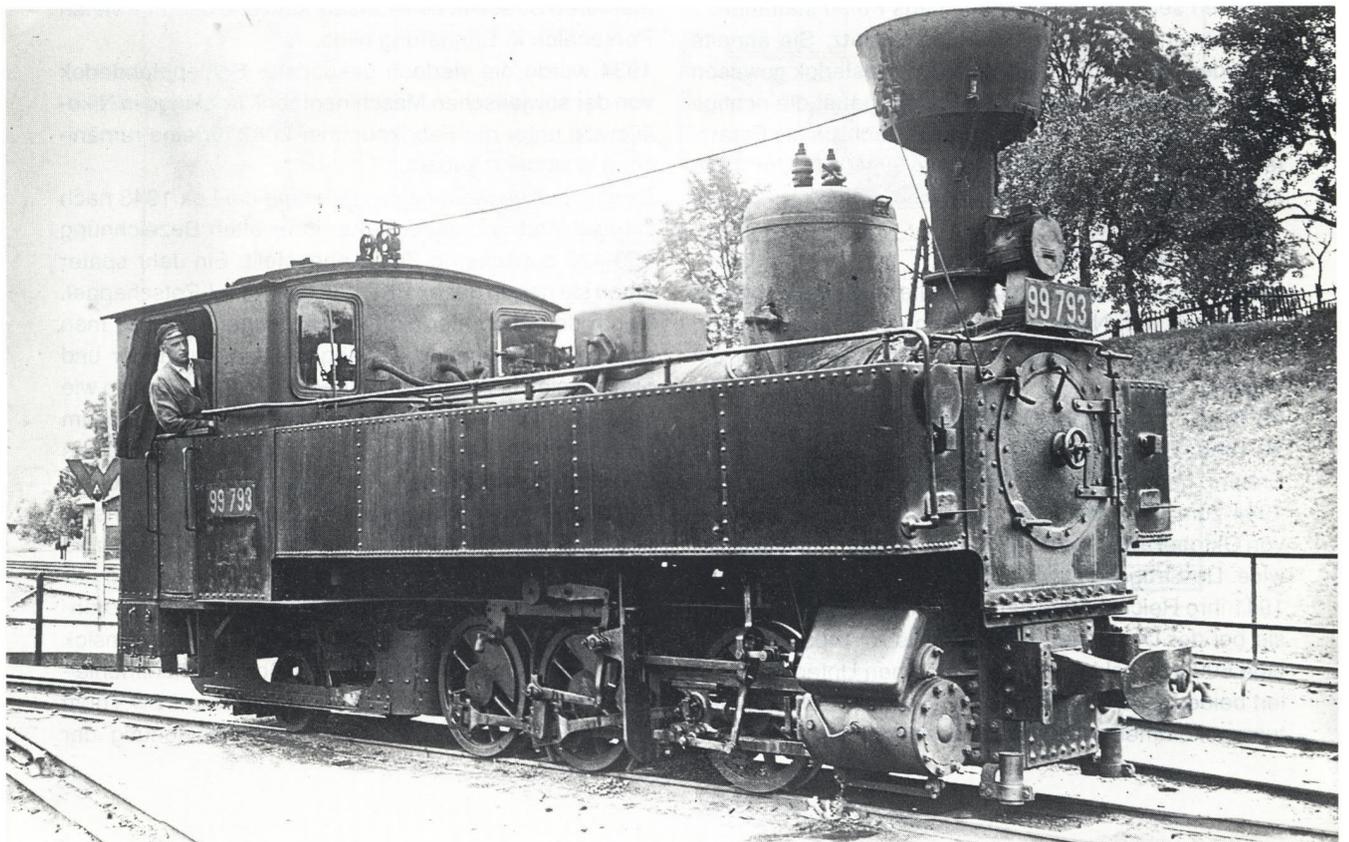
Durch die Kriegereignisse gelangte die Lok 1943 nach Deutschland und wurde unter ihrer alten Bezeichnung 159-420 zunächst in Zittau abgestellt. Ein Jahr später stand sie neben der ex PKP 4321 in Freital-Potschappel. Durch den auch hier akuten Lokmangel erinnerte man sich nach Kriegsende der abgestellten Ausländer und brachte sie zur Aufarbeitung nach Wilsdruff. Ebenso wie bei der 99 4051 war diese in der Werkstätte sehr mühsam und schwierig. Am 2. Februar 1949 konnte die Maschine in Dienst gestellt werden. Sie fungierte allerdings nur als Rangierlok, da ihre Leistung für einen Streckeneinsatz nicht ausreichten. 1950 bekam sie die Bezeichnung 99 4052. Allerdings wurde die mühsame Aufarbeitung nur wenig belohnt, denn der Fremdling erwies sich als störanfällig. Im Juli und August 1951 wurde er als Bremslok beim Abbau der Schmalspurbahn Goßdorf-Kohlmühle–Hohnstein eingesetzt und am 5. August zum Bw Thum abgegeben. Dort setzte man ihn zur Bedienung der



99 2563, um 1950 in Mügeln auf dem „Rand“. Sammlung Scheffler



Die ominöse H 13, 1947 in Mügeln. Augenscheinlich diente die Lok nur als Ersatzteilsender. Sammlung Scheffler



Die 99 793 war baugleich mit der 99 791. Hier ist sie auf ihrer Heimatstrecke Hermsdorf–Friedland in Böhmen um 1940, zu sehen.

Foto Hubert Sammlung Wagner

Wilischthaler Papierfabrik ein. Doch auch hier konnte man dem schwachen Fremdling, der scherzhaft „Gummidampfer“ genannt wurde, nichts abgewinnen und war froh, ihn am 5. Februar 1953 an die RBD Erfurt zur Trusetalbahn abgeben zu können. Nur selten eingesetzt, 1956 als 99 4541 umgezeichnet, gelangte das Fahrzeug zur Strecke Nauen–Senzke, war 1961-1963 bei der ehemaligen Jüterbog-Luckenwalder-Kreiskleinbahn eingesetzt und bereicherte ab 1963 den Lokpark der ehemaligen Kreisbahn Jerichow I in Burg. Selten war sie im Einsatz, und nach längerer Standzeit wurde die weitgereiste Lok 1966 zerlegt.

99 4051 (ex PKP 4312)

Auch diese Lok hat einen außergewöhnlich interessanten Lebenslauf. Der D-Kuppler ist 1907 in der Firma STEG (Wien) mit der Fabriknummer 3453 gebaut worden. Die k.u.k.-Heeresfeldbahn gab der Lok die Betriebsnummer 3.09 und ordnete sie der „Lokomotivfeldbahn Nr.1“ zu. Die Spurweite betrug 700 mm.

Im Ersten Weltkrieg verschlug es eine HFB-Abteilung im Rahmen der Kampfhandlung weit nach dem Nordosten. Sie baute eine 700 mm-Standardstrecke von Gonczary (an der Hauptbahn Baranowici) über Filipowicze nach Slutsk, welches damals noch keinen Bahnanschluß besaß. Nach dem Ersten Weltkrieg kam das Gebiet vorerst ganz zu Polen. Die PKP übernahm diese Strecke als ihre einzige 700 mm Bahn. Nach der Grenzregulierung mit der Sowjetunion um 1922 trennte die neue Grenze die Strecke östlich von Filipowicze durch. Da der polnische Teil größtenteils neben der Landstraße lag, wurde die Bahn bald nach 1928 eingestellt.

Nach Einstellung des Betriebes wurden auch die vier Schlepptenderloks, je 2 der österreichischen Reihen III (STEG Nrn.4311 und 4312) und IV (Wiener Neustadt 4316 und 4317) arbeitslos. Außer der 4311 kamen alle Loks um 1930 zur Direktion Warschau der PKP. Dort spurte man sie auf 750 mm um. Die Loks wurden aber in untergeordnete Dienste abgeschoben und nicht umnummeriert. So blieb die 4312 erhalten und überlebte auch den Krieg 1939 in Polen.

Im Jahre 1942 wurden die deutschen Behörden auf verschiedene Schmalspurloks aufmerksam, die man sowohl in der Heimat, als auch in den frontnahen Gebieten einsetzen wollte. So gelangte die Lok etwa 1943 nach Sachsen, wo sie in Freital-Potschappel abgestellt war. Die DR hatte für sie die Nummer 99 2571 vorgesehen, welche aber die Lok wohl niemals getragen hat. Bei irgend einer Werkstätteninspektion, wo, ist heute nicht mehr nachzuvollziehen, vertauschte man die letzten Ziffern. Aus der 4312 wurde so auf einmal die 4321! Ob man damals den Fehler bemerkt hat, ist zu bezweifeln. Seitdem trug die Lok die neue Nummer, ohne daß jemand daran Anstoß nahm.

Um 1947 brachte man die Maschine auf Weisung von Reichsbahnrat Tietze nach Wilsdruff. Widererwarten gelang die Aufarbeitung, sicher eine große Leistung beim damaligen Zustand der Lok und bei der überaus schwierigen Ersatzteillage.

So gelangte die Lok mit ihrer falschen polnischen Nummer 4321 wieder in Dienst. Sie war in Wilsdruff im Rangierdienst eingesetzt, die Not zwang auch zu einzel-

nen Streckeneinsätzen. Die Leistung der 4321 war aber so gering, daß sie mit zwei „Klassen“ (Personenwagen) nicht die Ausfahrt in Richtung Nossen bewältigte! Zum Schluß verblieben ihr nur Sonderleistungen, wie der Transport der Lokschlacke nach Klipphausen. Die dortigen Bauern nutzten die Schlacke zum Wegebau. Der Einsatz der Lok wird wohl schon Ende 1948 beendet gewesen sein. Ein Foto vom 31. Januar 1949 zeigt sie bereits ohne Treibstangen. Die Personale konnten dem Fremdling sowieso nichts abgewinnen, wie sich der Oberlokführer Herbert Löwe erinnert: „An dem Kasten war alles fremd und unhandlich, dazu zog sie kaum was weg!“ 1950, oder etwas später, zeichnete die DR die Maschine in 99 4051 um und überstellte sie etwa 1952 ins RAW Meiningen. Dort wußte man mit dem Fremdling erst recht nichts anzufangen. Ein vorgesehener Einsatz auf einer Pioniereisenbahn in Erfurt kam nicht zu stande, weil diese nicht gebaut worden ist. Da kein Einsatzgebiet vorhanden war, zerlegte man am 12. Oktober 1957 den Einzelgänger in Meiningen. So endete das bewegte Schicksal einer 50-jährigen Lok, der aber wohl keiner eine Träne nachgeweiht haben dürfte.

6. Schlußbemerkungen

Wir haben uns mit großem Aufwand bemüht, alle allgemein interessanten Fakten zu den behandelten Lokomotiven vollständig und übersichtlich darzustellen.

Da diese Splittergattungen und Einzelgänger naturgemäß meist im Schatten der bekannten Gattungen I K, IV K sowie der späteren Fünfkuppler standen, sind Lücken oder eventuelle Irrtümer bei der Aufhellung der Einsatzgeschichte leider nicht auszuschließen. Dennoch ist dieser Versuch einer Gesamtdarstellung durchaus gerechtfertigt, hilft er doch das Geschichtsbild der sächsischen Schmalspurbahnen abzurunden und stellt vor allem interessante technische Entwicklungen vor. Konnten sie sich auch nicht in breitem Umfang durchsetzen, halfen sie doch die Wege zu noch besseren Lösungen solcher Grundfragen des Dampflokomotivbaus wie Kurvenläufigkeit, Zugkraftehöhung und Wirtschaftlichkeit aufzuzeigen.

Im Text wurden weitmöglichst SI-Einheiten verwendet, bei den Zeichnungen sind noch die alten Einheiten beibehalten worden.

Die Werte für den Kesselüberdruck in bar sind aufgerundet, so daß die Zahlenwerte denen der früheren Maßeinheit at entsprechen (1 at=0,981 bar).

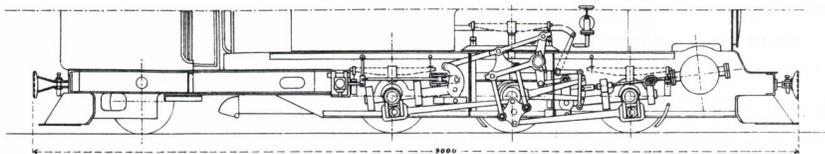
7. Abkürzungen

AW	Ausbesserungswerk
Bw	Bahnbetriebswerk
Bf	Bahnhof
FN	Fabriknummer
CSD	Ceskoslovenské Státní Dráhy/ Tschechoslowakische Staatseisenbahn
Dre	Dresden
DRG	Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
SMF	Sächsische Maschinenfabrik, vormals Richard Hartmann, Chemnitz
LKM	Lokomotivbau „Karl Marx“, Potsdam-Babelsberg
RBD	Reichsbahndirektion
K.Sächs.Sts.E.B.	Königlich Sächsische Staatseisenbahn
kkStB	kaiserlich königliche österreichische Staatsbahn
MAV	Magyar Allamvasutak/ Ungarische Staatseisenbahnen
OAW	Ostbahn-Ausbesserungswerk (Die „Ostbahn“ verwaltete die Eisenbahn in Polen während des Zweiten Weltkriegs)
PKP	Polskije koleje Panstwowe/ Polnische Staatsbahnen
RAW	Reichsbahn-Ausbesserungswerk
Z	von der Ausbesserung zurückgestellt
++	Zerlegung (Verschrottung)

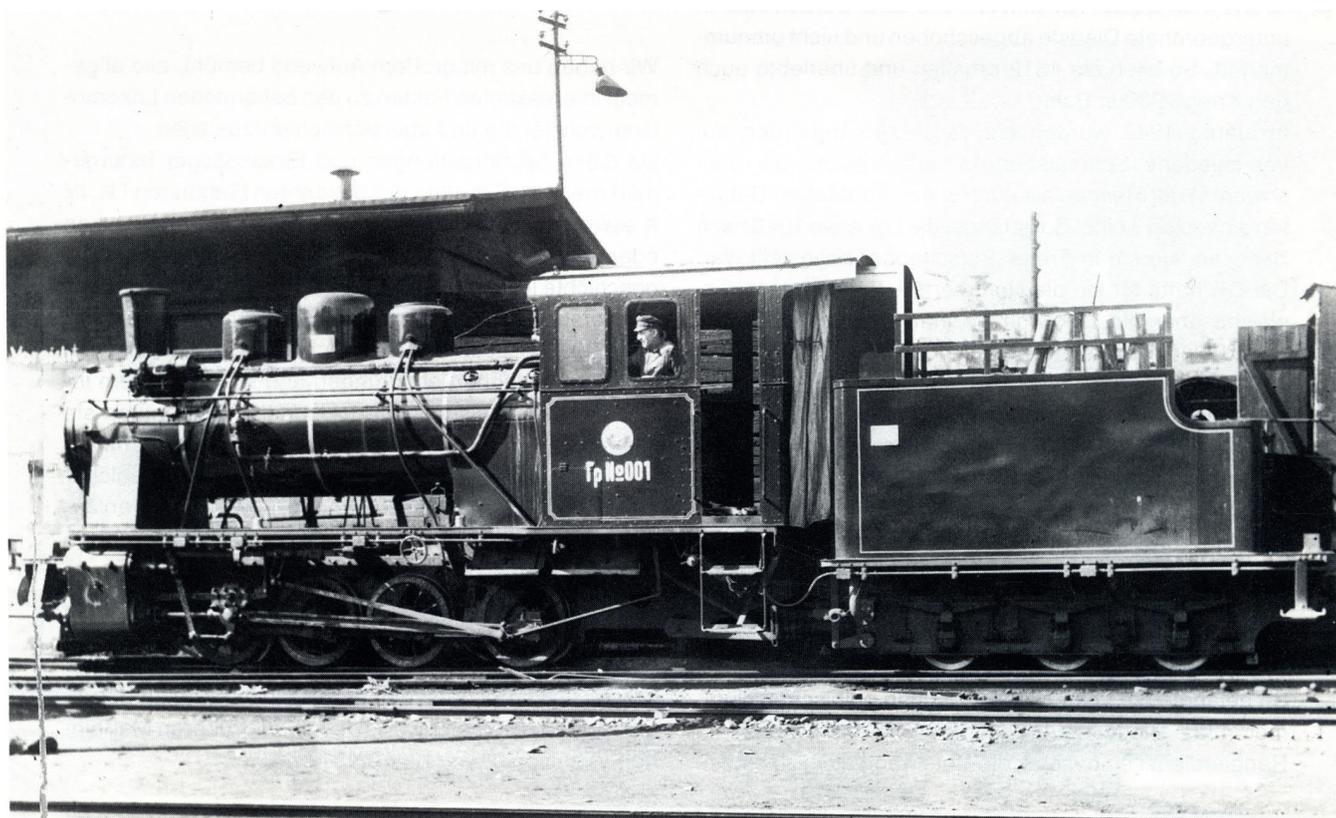
8. Literatur

1. Ledig/Ulbricht: Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreich Sachsen (Leipzig 1895)
2. Dampflochkarchiv - Band 4
transpress, Berlin 1981
3. Karl Ernst Maedel: Die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen
Franckh, Stuttgart 1977
4. Schmalspurbahnarchiv
transpress, Berlin 1980
5. Lokomotiv-Archiv Sachsen
transpress, Berlin 1984
6. Material der Sammlungen Scheffler, Wagner, Schubert und Pochadt
7. Dieter Bätzold(+): Das Thumer Schmalspurnetz
Bufe, Egglham 1993
8. Hans Christoph Thiel: Die Weißeritztalbahn
Kenning, Nordhorn 1994
9. Statistischer Bericht über den Betrieb der unter
Kgl.Sächs.Staatsverwaltung stehenden Staats- und
Privatbahnen 1885 bis 1918
Gekauft, gescannt und als PDF erstellt
von Willi77 aka krisch64!

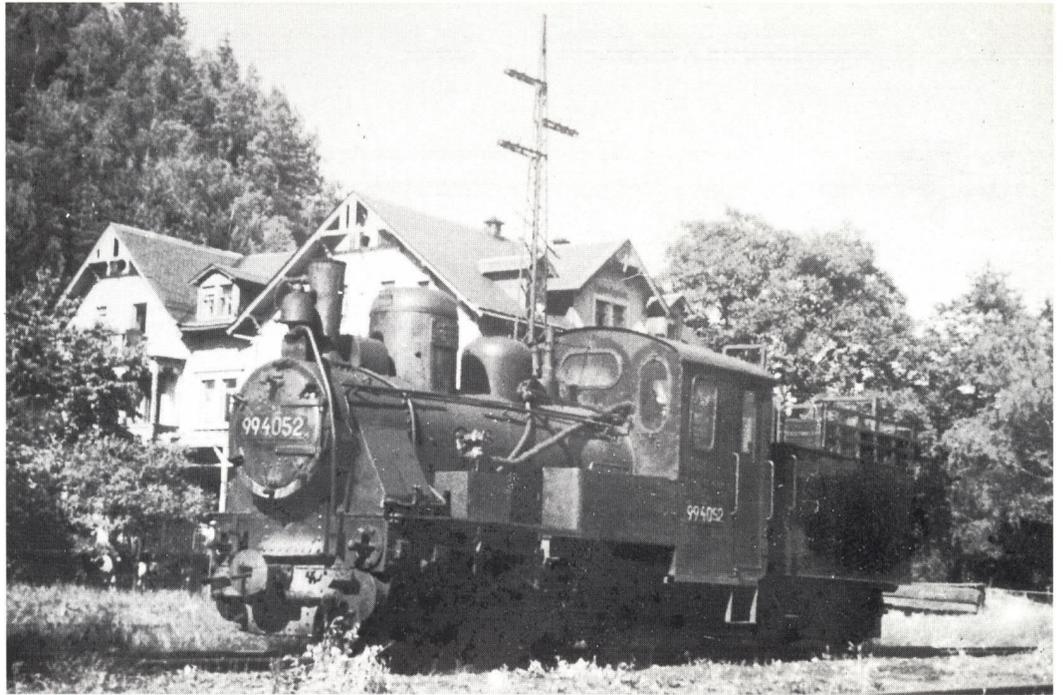
Details des Klose-Triebwerks der sächs. III K.
Maßstab 1:87



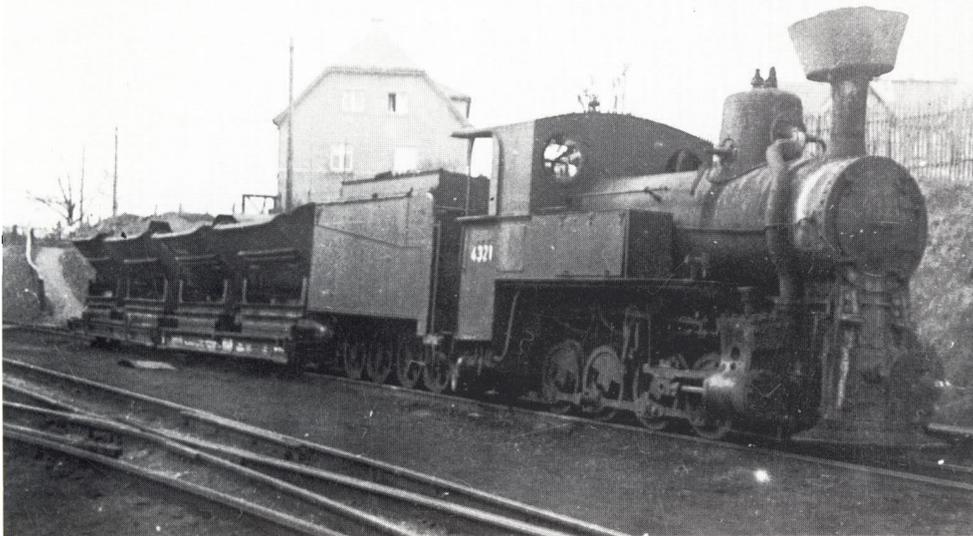
Nur zu Probefahrten gelangte die Gr 001 im Herbst 1947 auf die Strecke Hainsberg-Kipsdorf.
Fritz Hager Archiv



Die wohl bekannteste Beutelok dürfte unzweifelhaft die 99 4052 sein, da sie auf mehreren Schmalspurbahnen, auch außerhalb Sachsens eingesetzt wurde. 1951 im Bahnhof Goßdorf-Kohlmühle, wo sie als Bremslok beim Streckenabbau mitgewirkt hat. Sammlung König



Einband Rückseite oben:
Fotos der II K (alt) gehören zu den besonderen Raritäten! Eines der schönsten Eisenbahnfotos überhaupt zeigt II K (alt) Nr.18 am 1.5.1891 im alten Bahnhof Schmiedeberg an der Strecke Hainsberg-Kipsdorf. Neben Personal und Bahnbediensteten galt auch die Aufmerksamkeit des unbekannt gebliebenen Fotografen dem Postaustausch. Sammlung Hauptvogel



unten:
Das Haupteinsatzgebiet der V K war die Müglitztalbahn. Hier verläßt gerade ein talwärtsfahrender Zug den Bahnhof Geising. Sammlung Wagner

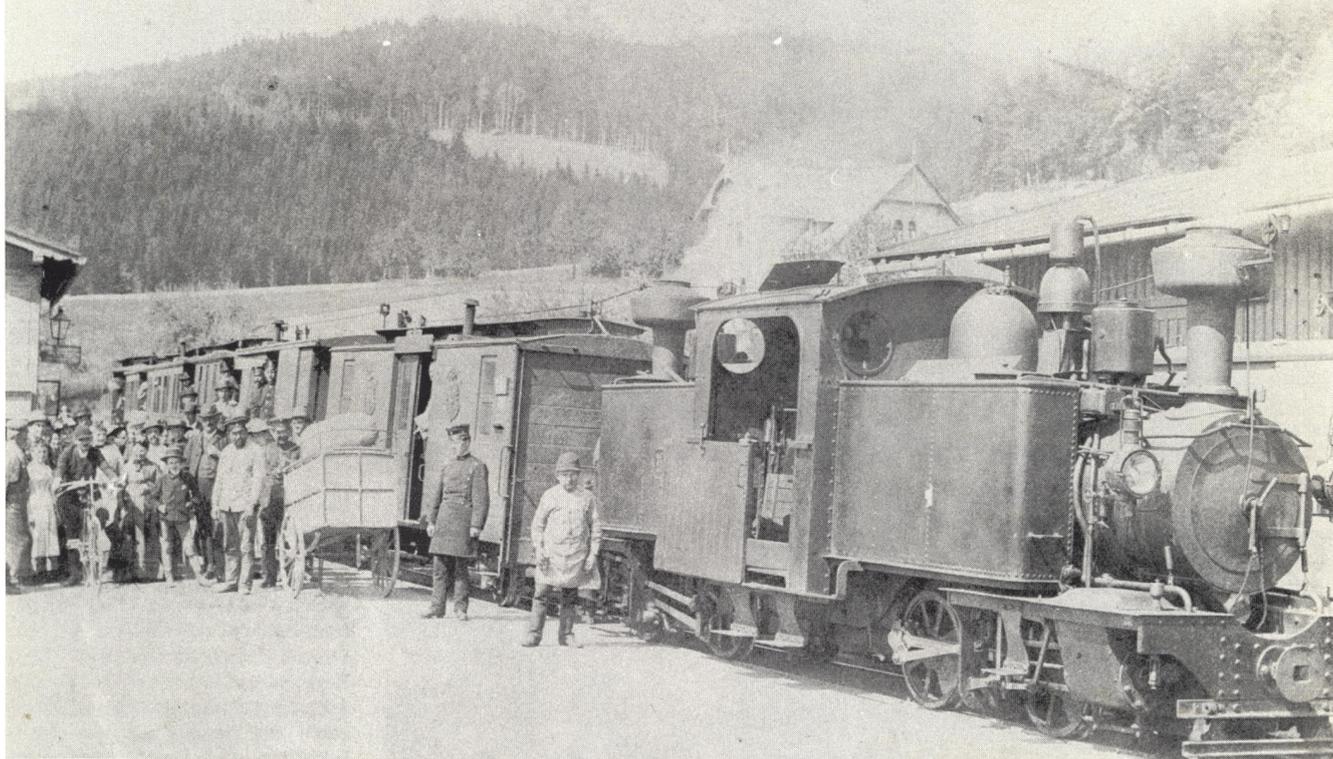
PKP 4321 (eigentlich 4312) im Bahnhof Wilsdruff am 31.1.1949.

Sammlung Wagner

Bahnhof Wilsdruff zum Goldjubiläum der Teilstrecke Wilsdruff-Nossen am 31.1.1949. Links die Beutelok 4321. Einige der abgebildeten Eisenbahner haben maßgeblich am Aufbau der 4321 (99 4051) und der 99 4052 mitgewirkt, so u.a.(von links) Herr Purstein der spätere Bw-Vorstand, Gruppenleiter Weiße aus Mohorn,?, Werkmeister Ulbricht,?, Herr Schulze, ganz rechts Herr Gommlich. Sammlung Wagner



Zur Erinnerung an, 1. Mai 1891. Silberberg Erzgeb. Reichhof



Blick auf Geising i. Erzg. mit Viadukt und Geisingberg

