

WolframWagner

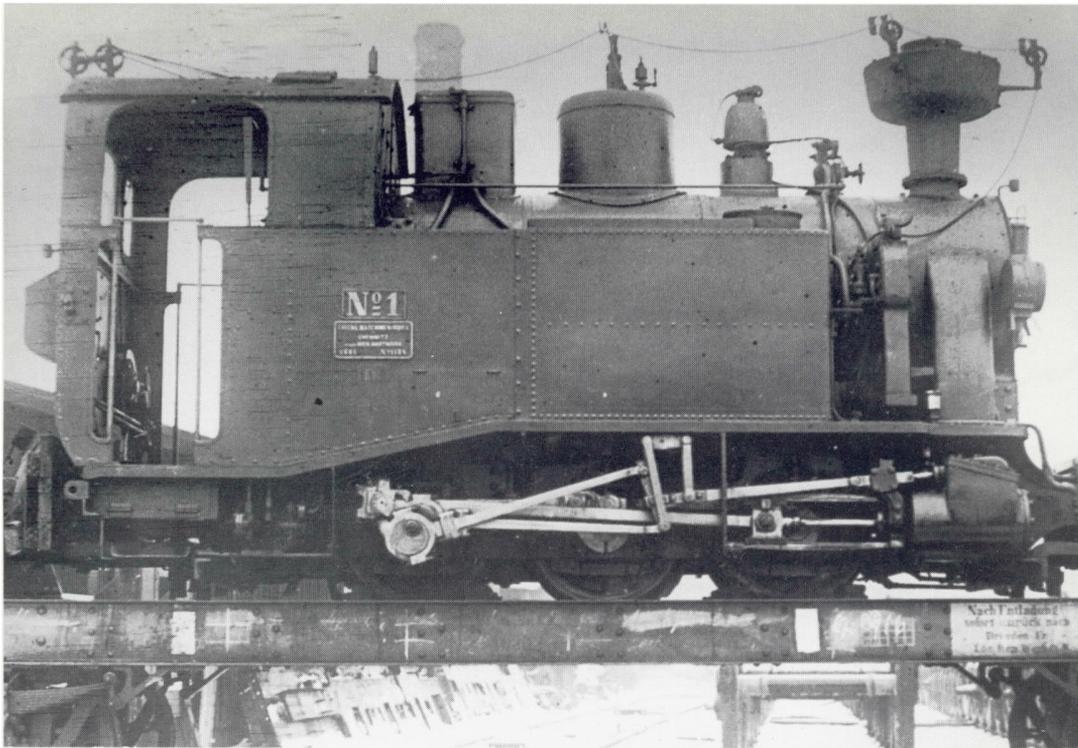
Reiner Scheffler



Die sächsische I K

Die Geschichte der ersten sächsischen
Schmalspurlokomotivgattung

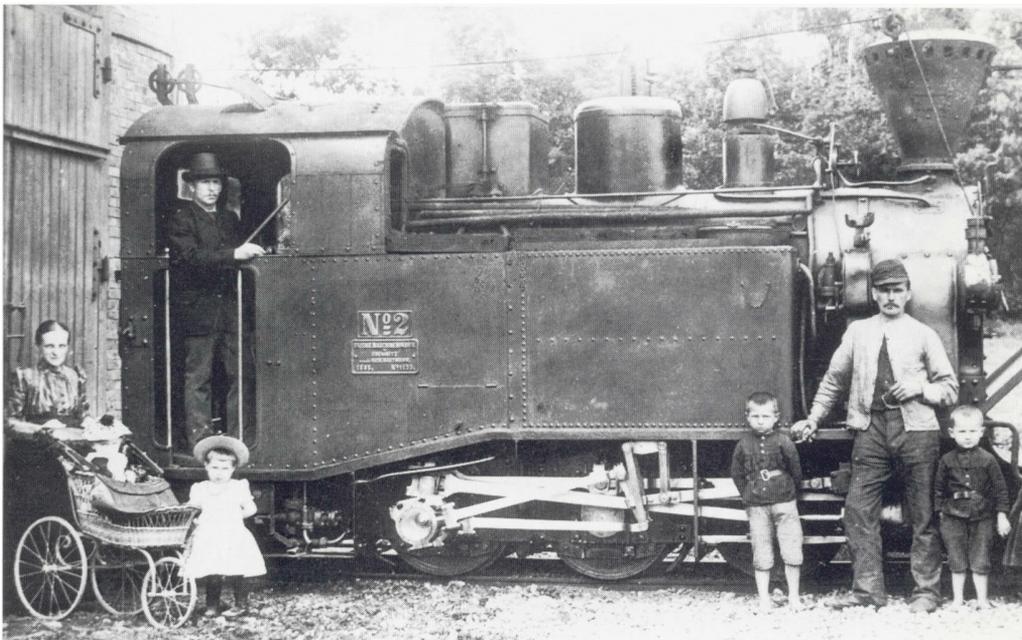




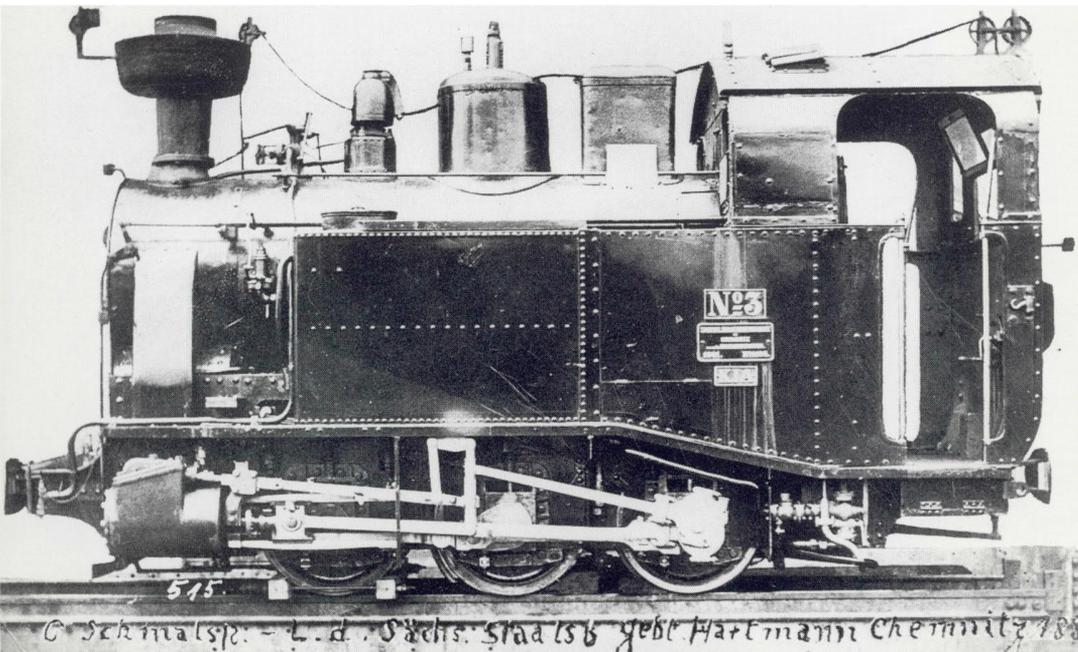
Titelseite oben:
 Leider vergilbt und von mangelhafter
 Qualität:
 Ein Foto aus der Anfangszeit der Zit-
 tau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn. I K
 Nr. 4 "Hochwald" im Bf. Bertsdorf um
 1895. Sammlung: Wagner

unten:
 Gemischte Züge waren in der Frühzeit
 der Bahnen durchaus üblich. I K Nr. 28
 auf Talfahrt in der Station Unterritters-
 grün, Februar 1910.
 Schmalspurmuseum Rittersgrün

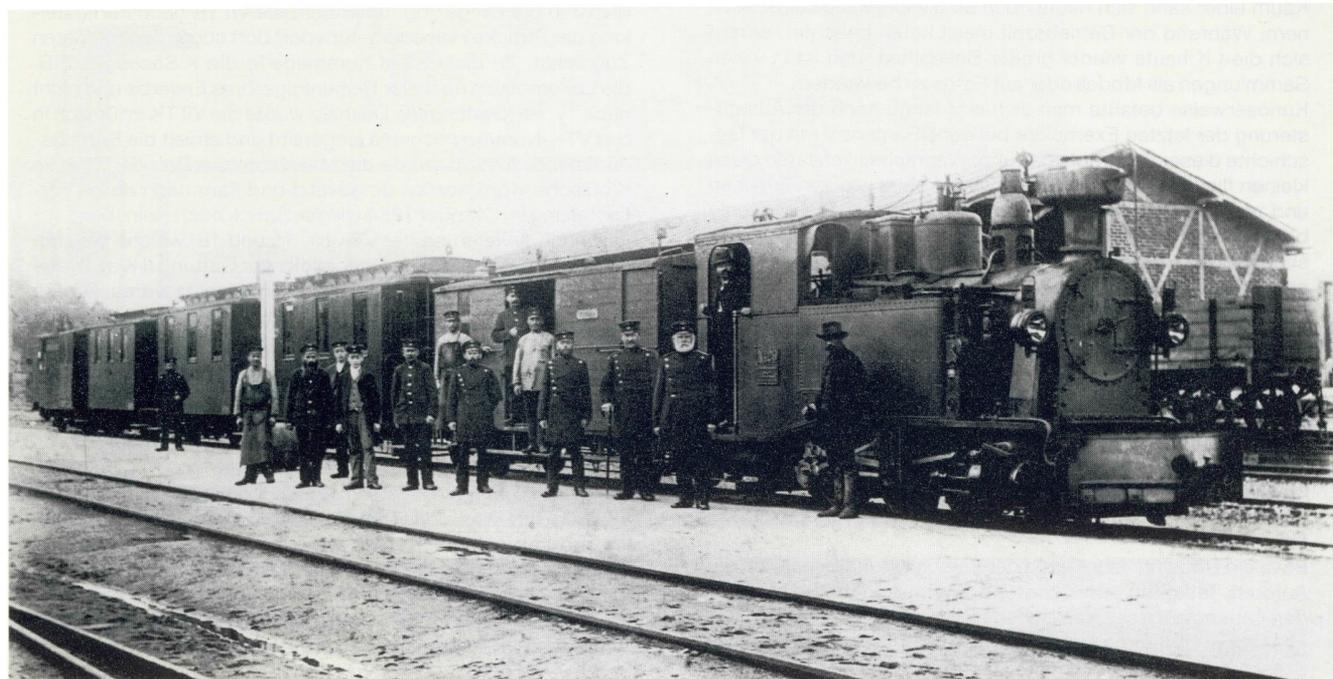
I K Nr. 1, die erste ihrer Gattung im
 Ausbesserungswerk Dresden.
 Sammlung: Scheffler



I K Nr. 2 im Bf Ortmannsdorf der
 Strecke Mosel-Ortmannsdorf um 1900.
 Sammlung: Heinrich



Werkbild der I K Nr. 3.
 Sammlung: Scheffler



I bK Nr. 29 im Bf Schönfeld-Wiesa um 1900.

Sammlung: Scheffler

Die sächsische I K

Die Geschichte der ersten sächsischen Schmalspurlokomotivgattung

Inhalt

	Seite
1. Einleitung	2
2. Die Geschichte der sächsischen I K-Lokomotiven	2
2.1. Die Gattung I K (ex VTK)	2
2.2. Die Gattung II K (neu)	6
3. Technische Beschreibung und Leistungsvermögen der I K	6
4. Zwei I K-Maschinen als Werklokomotiven	11
4.1. Die Werklok Nr. 1 in Schmiedeberg (ex I K Nr. 12)	11
4.2. Die Werklok in Dohna (ex I K Nr. 50)	12
5. Einsatz und Verbleib der einzelnen Maschinen	12
6. Besonderheiten und Unfälle mit I K-Lokomotiven	16
7. Die I K ist nicht vergessen – Modellbauer machen es möglich	24
8. Quellenverzeichnis	24

1. Einleitung

Die sächsische I K, erste in Sachsen gebaute Schmalspurlokomotivgattung, ist vielen Eisenbahnfreunden ein fester Begriff. Kaum einer kann sich heute noch an die Originale selbst erinnern. Während der Betriebszeit meist kaum beachtet, erfreut sich die I K heute wieder großer Beliebtheit, und ist in vielen Sammlungen als Modell oder auf Fotos zu bewundern.

Kurioserweise befaßte man sich erst lange nach der Ausmusterung der letzten Exemplare bei der DR intensiv mit der Geschichte dieser Lokomotivgattung. Wahrscheinlich taten diese kleinen flinken Maschinen ihren Dienst ohne großes Aufsehen und man war allenthalben mit ihnen zufrieden. Bisher wenig bekannt ist die Tatsache, daß einige Lokomotiven weitab ihrer sächsischen Heimat, oft jahrelang Dienst verrichteten. Ein Exemplar, die I K Nr. 12, erreichte das beachtliche Alter von 80 Dienstjahren, wahrscheinlich ein Methusalem unter den Lokomotiven überhaupt. Manch berühmte Schnellzuglok, wäre auf ein solches Alter blaß vor Neid geworden. Dem letzten Exemplar seiner Gattung war leider kein rühmliches Ende als Denkmal oder in einem Museum beschieden. Trotz einiger warnender Stimmen fiel die "12" klammheimlich dem Schneidbrenner zum Opfer. Ignoranz, Desinteresse und fehlendes Geschichtsbewußtsein mögen diese totale Fehlentscheidung sicher begünstigt haben. 10 Jahre später wäre die Lok unbedingt erhalten worden.

Etwa ein Dutzend Jahre nach der Verschrottung begannen die Autoren, tatkräftig von Christoph Walther unterstützt, zuerst den Lebenslauf der sächsischen I K Nr. 12 und später den der gesamten Gattung zu rekonstruieren. Ergebnis waren zwei Broschüren, welche von der damaligen Arbeitsgemeinschaft 3/58 "Traditionsbahn Radebeul-Ost-Radeburg" herausgebracht wurden. Aufbauend auf diesem Material entschlossen sich Herausgeber und Autoren, den Stoff in leicht ergänzter und überarbeiteter Form herauszugeben, wohl wissend, daß eine allumfassende Darstellung unmöglich ist. Krieg und Zerstörungen haben auch die Archive der DR nicht verschont, weitere Informationen gingen auf vielfältige andere Weise verloren. So war es natürlich nach so langer Zeit äußerst schwierig, die geschilderten Daten zu erfassen. Gleiches ist zum Bildmaterial zu sagen. Vielfach sind nur alte vergilbte, oft undeutliche Fotos erhalten geblieben.

Dennoch hoffen wir, ein möglichst umfassendes Bild dieser bemerkenswerten Lokomotivgattung vermitteln zu können.

2. Die Geschichte der sächsischen I K-Lokomotiven

2.1. Die Gattung I K (ex VTK, ex KI)

Am 17. Oktober 1881 wurde mit der 6,52 km langen Strecke Wilkau-Kirchberg die erste Schmalspurbahn im Königreich Sachsen in Betrieb genommen. Dafür beschaffte die Generaldirektion der K.Sächs.Sts.E.B. drei Stück der dreifach gekuppelten Lokomotiven der Gattung VTK von der Sächsischen Maschinenfabrik, vormals Richard Hartmann, Chemnitz.

Bis zum Ende des Jahres 1881 erreichten die Loks die beachtliche Lauflistung von 5.063,5 km. Folglich betrug die durchschnittliche Leistung einer Lokomotive 22,2 km pro Tag. Im darauffolgenden Jahr wurde die Strecke von Kirchberg bis Saupersdorf verlängert und die Schmalspurstrecke Hainsberg-Schmiedeberg eröffnet. 1883 wurde diese Strecke bis Kipsdorf weitergeführt und am 3. September 1883 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Damit war die gesamte Linie Hainsberg-Kipsdorf fertiggestellt, die am 1. November 1992 ihr 110jähriges Bestehen feiern kann. Ende 1883 waren fünf Loks der Gattung VTK und eine zweiachsige Lok der Gattung VII TK (alte Bezeichnung) vorhanden. Diese Lok war bereits 1872 als erste Lokomotive in der Fabrik von Christian Hagans in Erfurt in der Spurweite von 785 mm für das Oberschlesische Schmalspurnetz gebaut worden. Da für die zahlreich geplanten Schmalspurbahnen dringend eine Baulok benötigt wurde, erwarb die K.Sächs.Sts.E.B. 1882 die Maschine, von der Firma Pringsheim in Gleiwitz. Vor ihrem ersten Einsatz im Sommer 1882 beim Bau der Strecke Hainsberg-Kipsdorf mußte die Lok erst umgespurt werden. Außerdem erhielt sie eine neue Kupp-

lungsverbindung. Später hat es in Sachsen noch weitere Schmalspurbauloks gegeben, so zum Beispiel im Thumer Netz und in Hohnstein, aber die VII TK erwarb sich besondere Bedeutung. Da sich die Neubeschaffung der VTK für den Zugdienst in die Länge zog, übernahm die VII TK nach Fertigstellung der Strecke Hainsberg-Kipsdorf dort sogar den regulären Zugdienst. Zu dieser Zeit nummerierte die K.Sächs.Sts.E.B. die Lokomotiven nach der Reihenfolge ihres Erwerbs und nicht nach Typen (Gattungen). Deshalb wurde die VII TK irrtümlich in das VTK-Nummernschema eingereiht und erhielt die Betriebsnummer 5. Als bald wurde die Maschine zum Bau der Strecke Klotzsche-Königsbrück umgesetzt und kam nach deren Fertigstellung im Oktober 1884 wieder zurück nach Hainsberg. Erst nach Anlieferung der VTK Nr. 15 und 16, welche bis zum Eintreffen der englischen Doppelloks der Gattung II K alt (Hawthorn 1885, Nr. 18 und 19) kurze Zeit im Einsatz waren, konnte die Nr. 5 beim Weiterbau der Strecke Potschappel-Wilsdruff helfen. Hier verliert sich ihre Spur. Es ist zu vermuten, daß sie weiter im Bau- und Streckendienst eingesetzt worden ist und nach Lieferung der ersten IV K Lokomotiven nicht mehr benötigt wurde. 1897 wurde die Nr. 5 als Werklok verkauft. Daraufhin wurde die Betriebsnummer 5 nicht mehr besetzt. Doch zurück zu den Lokomotiven der Gattung VTK.

Die Jahresleistung aller Schmalspurlokomotiven betrug 1883 98.569,4 km, was einer Tagesleistung von durchschnittlich 27 km pro Lok entsprach. Dies war eine recht beachtliche Leistung, bedenkt man die Gesamtlänge der beiden Schmalspurbahnen, die nur 36,6 km betrug.

In den ersten Jahren des Betriebseinsatzes hatte man kaum Gelegenheit, die Maschinen zu prüfen. Vom Herstellerwerk angeliefert, hatten die Loks sofort harten Zugdienst zu leisten. Alle guten und schlechten Eigenschaften, alle Verbesserungen mußten beim Betriebseinsatz erkannt und behoben werden. Hinzu kam, daß das Lokpersonal erst Erfahrungen mit den neuen Maschinen sammeln mußte. Aus all diesen Gründen wurden die Loks in der Anfangszeit oft zwischen den Strecken getauscht. Da die Neubeschaffung der VTK sehr schleppend vor sich ging, herrschte von Anfang an Lokmangel, so daß auch die Baulokomotiven im Streckendienst anzutreffen waren. Reservelokomotiven gab es in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts nicht, und Entgleisungen kamen häufig vor. Auch Unfälle und Verspätungen gab es oft.

Die ersten harten Winter verlangten von Mensch und Maschine das Äußerste.

Im Jahre 1884 wurden vier weitere Strecken eröffnet:

– Mügeln-Döbeln (15. September und 1. November)

– Radebeul-Radeburg (16. September)

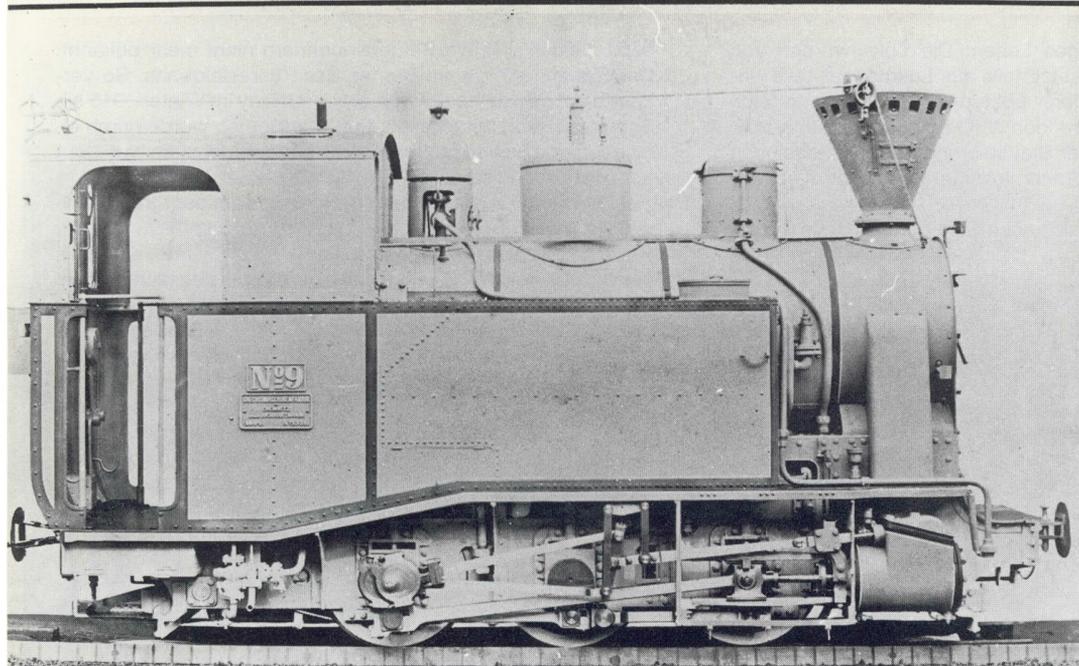
– Klotzsche-Königsbrück (17. Oktober)

– Zittau-Markersdorf (11. November)

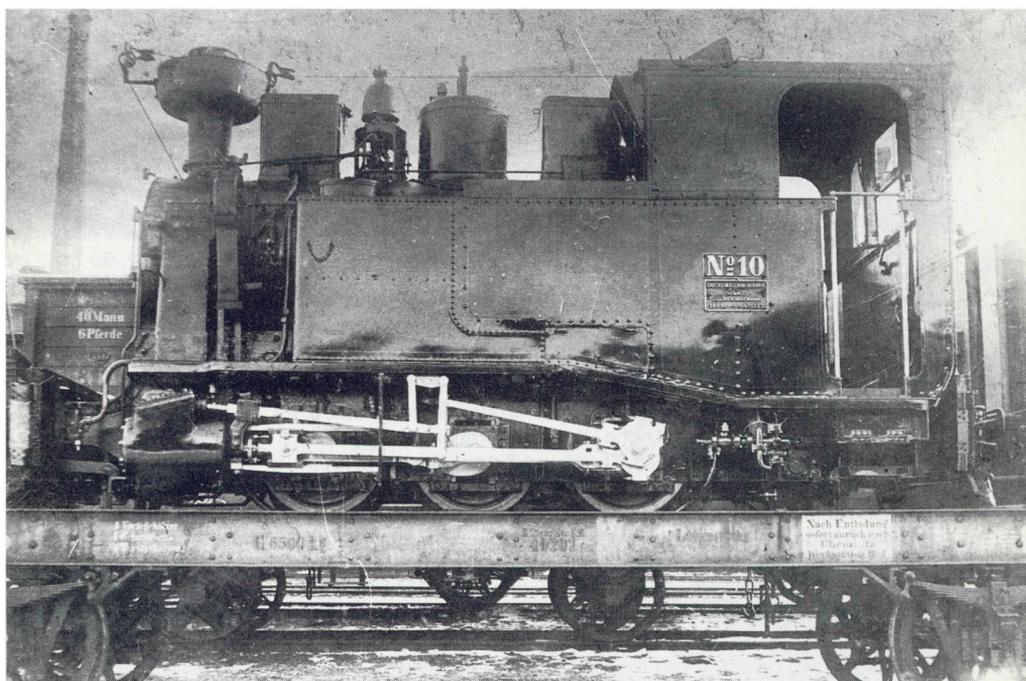
Damit stieg die Gesamtlänge der Schmalspurbahnen auf 107,6 km. Für diese Strecken wurden noch 11 Loks der Gattung VTK beschafft. Bis 1884 liefen die 17 Lokomotiven insgesamt 182.329 km.

1885 wurden drei und 1886 weitere fünf VTK angeliefert. Bis 1892, also 11 Jahre nach der Herstellung der ersten Lok, wurden insgesamt 44 Maschinen von der Herstellerfirma in Chemnitz ausgeliefert und 39 an die fünf Maschinenämter verteilt. Die restlichen fünf Maschinen kamen zur damals noch privaten Zittau-Oybin/Johnsdorfer Eisenbahn (ZOJE).

1886 verlieh die Maschinenverwaltung den sächsischen Lokomotiven neue Gattungsbezeichnungen. Aus der VTK wurde die Gattung KI, das K stand für Kleinbahn. Bezeichnenderweise aber gab es in Sachsen gar keine Kleinbahnen. Ein "S" wäre richtiger gewesen, aber inzwischen hatte man sich an die Bezeichnung gewöhnt. Die "normalen" Loks wurden mit KIA bezeichnet. Ob die Bahnnummern 27 bis 30 als KIB benannt waren, ist heute nicht mehr bekannt, aber wahrscheinlich. Nur vier Jahre später, im Jahre 1900, änderte die K.Sächs.Sts.E.B. erneut die Gattungsbezeichnung. Aus den Loks wurde endlich die bekannte Gattung I K. Die Loks 27 bis 30 wurden auch offiziell als IbK bezeichnet. Auffällig ist, daß die Gattungsbezeichnung nur gelegentlich an verschiedenen Maschinen angebracht war. Im folgenden soll übersichtshalber aber nur noch von der Gattung I K die Rede sein.



I K Nr. 9 als Werkfoto der Sächsischen Maschinenfabrik in einem französischen Katalog. Sammlung: Scheffler



I K 10 im AW Dresden-Friedrichstadt. Sie fuhr am 6.1.1885 den Festzug von Oschatz nach Mügeln. Foto: Contius

I K Nr. 11. Die kleinen Loks waren es der Firma Leonhardt schon um die Jahrhundertwende wert, auf einer Ansichtskarte veröffentlicht zu werden! Sammlung: Scheffler



Die I K hatte ein unruhiges Leben. Die Loks wurden von Strecke zu Strecke umgesetzt, teils aus Lokmangel, teils wegen des Neuzugangs anderer Loktypen, besonders der sich von Anfang an gut bewährenden IV K. So entstand ein ziemliches Durcheinander bei der Stationierung der Loks, das nach so langer Zeit sicher nicht mehr vollständig rekonstruiert werden kann.

Am 1. Januar 1898 ergab sich nach Schubert folgende Stationierung der Gattung I K:

Bestände:

- Maschinenamt Dresden I (keine I K)
- Maschinenamt Dresden II (8 Stück)
Nr. 14 - 17, 20 - 23
- Maschinenamt Chemnitz (14 Stück)
Nr. 1, 3, 6, 11, 24 - 30, 47, 48
- Maschinenamt Zwickau (6 Stück)
Nr. 2, 4, 37 - 40
- Maschinenamt Leipzig (11 Stück)
Nr. 7 - 10, 12, 13, 31 - 33, 41, 42
- ZOJE (5 Stück)
Nr. 1 - 5

Die Maschinen waren auf folgenden Strecken eingesetzt:

Maschinenamt Dresden II:

Zittau-Markersdorf	Nr. 22, 23
Taubenheim-Dürrenhennersdorf	Nr. 16, 17
Herrnhut-Bernstadt	Nr. 14, 15
Radebeul-Radeburg	Nr. 20, 21
ZOJE (eigene Verwaltung)	Nr. 1 - 5

Maschinenamt Chemnitz:

Thum und Geyer	Nr. 24 - 27, 29, 30
Cranzahl-Oberwiesenthal	Nr. 1, 3, 47, 48
Hetzdorf-Eppendorf	Nr. 6, 11
Grünstädtel-Oberrittersgrün	Nr. 28, 34

Maschinenamt Zwickau:

Mosel-Ortmansdorf	Nr. 2, 37, 38
Wilkau-Carlsfeld	Nr. 4, 39, 40

Maschinenamt Leipzig:

Mügelner Netz	Nr. 7 - 10, 12, 13, 41, 42 Nr. 31, 33 (Wermisdorf)
---------------	---

Auf den anderen Strecken waren keine I K eingesetzt.

Bis zum Beginn des ersten Weltkrieges hatten die Lokomotiven der Gattung I K ihre große Zeit. In den großen Streckennetzen gab es über längere Zeit hohe I K-Konzentrationen. So hatten Mügeln zeitweise bis zu elf, Thum und Zittau bis zu acht I K im Bestand.

Auf den schwierigen Gebirgsstrecken wie der Müglitztalbahn, Wolkenstein-Jöhstadt, sowie im Wilsdruffer Netz verschwand die I K gleich nach den Anfangsjahren wieder. Am längsten dauerte ihr Einsatz auf einigen Stichbahnen in Ostsachsen (Kohlmühle-Hohnstein, Herrnhut-Bernstadt), wo wegen des zu schwachen Oberbaues erst ab Mitte der 20er Jahre der Einsatz stärkerer Lokomotiven möglich war. Als schließlich verstärkt IV K-Loks zu den Lokbahnhöfen kamen und so der Lokmangel abgebaut wurde, schoben sich die Maschinenämter die langsam alternden I K gegenseitig zu. Sie wurden als Rangier- und Reserveloks verwendet.

Als am 1. Juli 1906 die Zittau-Oybin/Jonsdorfer Eisenbahn verstaatlicht wurde, reichte die K.Sächs.Sts.E.B. deren Betriebsnummern 1 - 5 in ihren Bestand ein und gab ihnen die Betriebsnummern 49 - 53. Damit waren alle 44 Maschinen im Bestand der Staatsbahn.

Die I K der ZOJE trugen neben den Bahnnummern auch Namen. Sie hießen Alexander Thiemer, der sich für den Bahnbau eingesetzt hatte, Lausche, Töpfer, Hochwald nach Bergen der Gegend, sowie Zittau. Die ZOJE Nr. 1 hieß zuerst Mandau und wurde später in Alexander Thiemer umbenannt. Dieses Namensschild war derartig groß, daß es über den gesamten Kohle-/Wasserbehälter reichte. Bei einer späteren Revision ist ein kleineres Namensschild angebracht worden, das auch zur Umzeichnung 1906 nicht entfernt worden ist. So lief die Lok nun als I K der K.Sächs.Sts.E.B. unter der Betriebsnummer 49 mit dem Namen Alexander Thiemer. Später ist allerdings das Namensschild abgebaut worden.

Im ersten Weltkrieg wurden einige I K auch im Ausland einge-

setzt. Leider sind die Betriebsnummern nicht mehr bekannt. Der Einsatz erfolgte im Betrieb der Heeresfeldbahn. So verkehrte auf der Kleinbahn Ponjewice-Uziany im Winter 1915 ein Schmalspurzug mit einer I K-Lok. Der Betrieb wurde durch eine deutsche Eisenbahnkompagnie aufrecht erhalten, vor 1914 herrschte auf dieser Strecke im Winter Betriebsruhe.

1917 verkehrte im besetzten Teil Rußlands auf der Strecke Nowoswenzyany-Solomjanka, welche im Frühjahr 1916 von der Reserve-Eisenbahnkompagnie Nr. 21 erbaut wurde, ebenfalls eine I K. Genaueres läßt sich über diesen Einsatz nicht sagen. Fest steht jedoch, daß beide Maschinen bei Kriegsende wieder in Sachsen waren. Im Ergebnis des Versailler Friedensvertrages mußte Deutschland fünf I K-Lokomotiven als Reparation an Polen abgeben (Nr. 9, 38, 39, 41, 52).

Nach dem Ersten Weltkrieg bot sich der Sächsischen Staatsbahn die günstige Möglichkeit, aus den Beständen der ehemaligen Heeresfeldbahn 15 Heißdampflokomotiven, die als Gattung VI K bezeichnet wurden, zu erwerben. Diese starken Maschinen bewährten sich auf den sächsischen Schmalspurbahnen ausgezeichnet. Somit konnte die neugegründete Reichsbahn daran gehen, die schwachen und alten Lokomotiven auszumustern. Den Anfang bildeten die Maschinen der Gattung I K, welche von ihrem Personal als "Dackel" bezeichnet wurden. Zuerst wurden die Loks mit Kessel- und Triebwerkschäden in den Ausbesserungswerken von Engelsdorf und Dresden zurückbehalten und ausgemustert. 1923 wurde die I K Nr. 12 als Werklok nach Schmiedeberg verkauft. Im Jahre 1925 konnten noch 27 I K umgezeichnet und von der DR als Baureihe 99 75 eingeordnet werden. Die dritte Ziffer 7 bedeutet, daß die Loks zur baldigen Ausmusterung vorgesehen waren.

Von den 27 Exemplaren waren jedoch schon drei Stück (99 7510, 99 7507, 99 7514) nicht mehr betriebsfähig.

Am 1. Oktober 1925 ergab sich noch folgende Stationierung:

Amt Dresden: 7 Stück:

99 7501 ex 2, 99 7502 ex 3, 99 7504 ex 11, 99 7508 ex 21, 99 7511 ex 24, 99 7512 ex 26, 99 7515, ex 30

Amt Leipzig: 4 Stück:

99 7503 ex 7, 99 7517 ex 32, 99 7518 ex 23, 99 7526 ex 42

Amt Zwickau: 2 Stück:

99 7523 ex 37, 99 7524 ex 40

Amt Bautzen: 8 Stück:

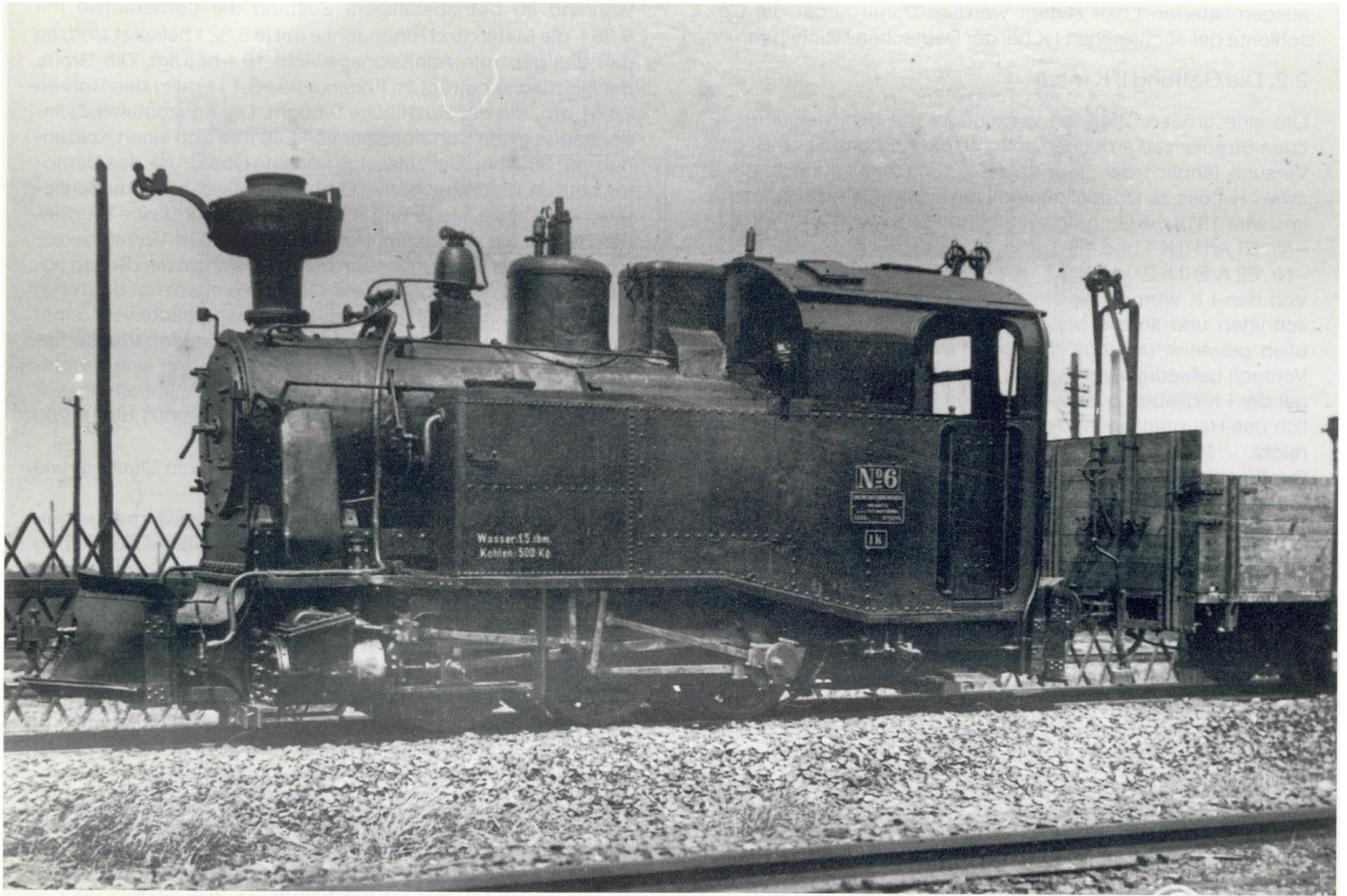
99 7505 ex 14, 99 7506 ex 17, 99 7509 ex 22, 99 7520 ex 49, 99 7521 ex 50, 99 7522 ex 51, 99 7516 ex 31, 99 7525 ex 53

Amt Chemnitz: 3 Stück:

99 7513 ex 27, 99 7519 ex 34, 99 7527 ex 47

Doch viele der umgezeichneten Maschinen waren nur noch sogenannte "Karteilokomotiven". Sie waren entweder kaum im Einsatz oder bereits auf dem "Rand". Bald danach setzte die letzte große Ausmusterungswelle ein. 1926 hatten die Lokbahnhöfe Strehla, Oschatz, Wermisdorf, Taubenheim, Zittau, Hohnstein und Freital je eine I K, die entweder Rangierdienste ausführte oder als Reservelok bereitstand. Die letzte I K im Mügelner Netz war die Rangierlok des Bahnhofs Oschatz. Leider ist ihre Nummer nicht mehr bekannt, aber es war eine der letzten drei I K-Loks von Mügeln, (99 7503 ex 7, 99 7517 ex 32, 99 7518 ex 33). Neben den Rangierarbeiten und Anschlußbedienungen in Oschatz führte die I K auch das mittägliche Personenzugpaar nach Mügeln und zurück. Der Zug fuhr gegen 13 Uhr von Oschatz und gegen 15 Uhr von Mügeln ab. Als im April 1927 die IV K 99.516 von der Strecke Grünstädtel-Oberrittersgrün nach Oschatz überführt wurde, war die I K entbehrlich. Trotzdem fuhren zwei ältere Lokführer von Oschatz, die mit der neuen Maschine Schwierigkeiten hatten, an den Auswaschtagen der 99.516 wieder mit der I K. Ende 1927 wurde sie dem RAW zur Ausmusterung zugeführt.

Im selben Jahr wurde die ausgemusterte 99 7521 (ex ZOJE 2, ex 50) an die chemische Fabrik von Humann und Teistler nach Dohna als Werklok verkauft. 1928 war lediglich noch die 99 7504 (ex 11) auf der Strecke Kohlmühle-Hohnstein als letzte I K der DR im Einsatz. Doch Ende 1928 oder Anfang 1929 wurde sie - wie viele ihrer Schwestern - beim RAW Dresden-Friedrichstadt abgestellt und ausgemustert. Bis 1930 waren alle

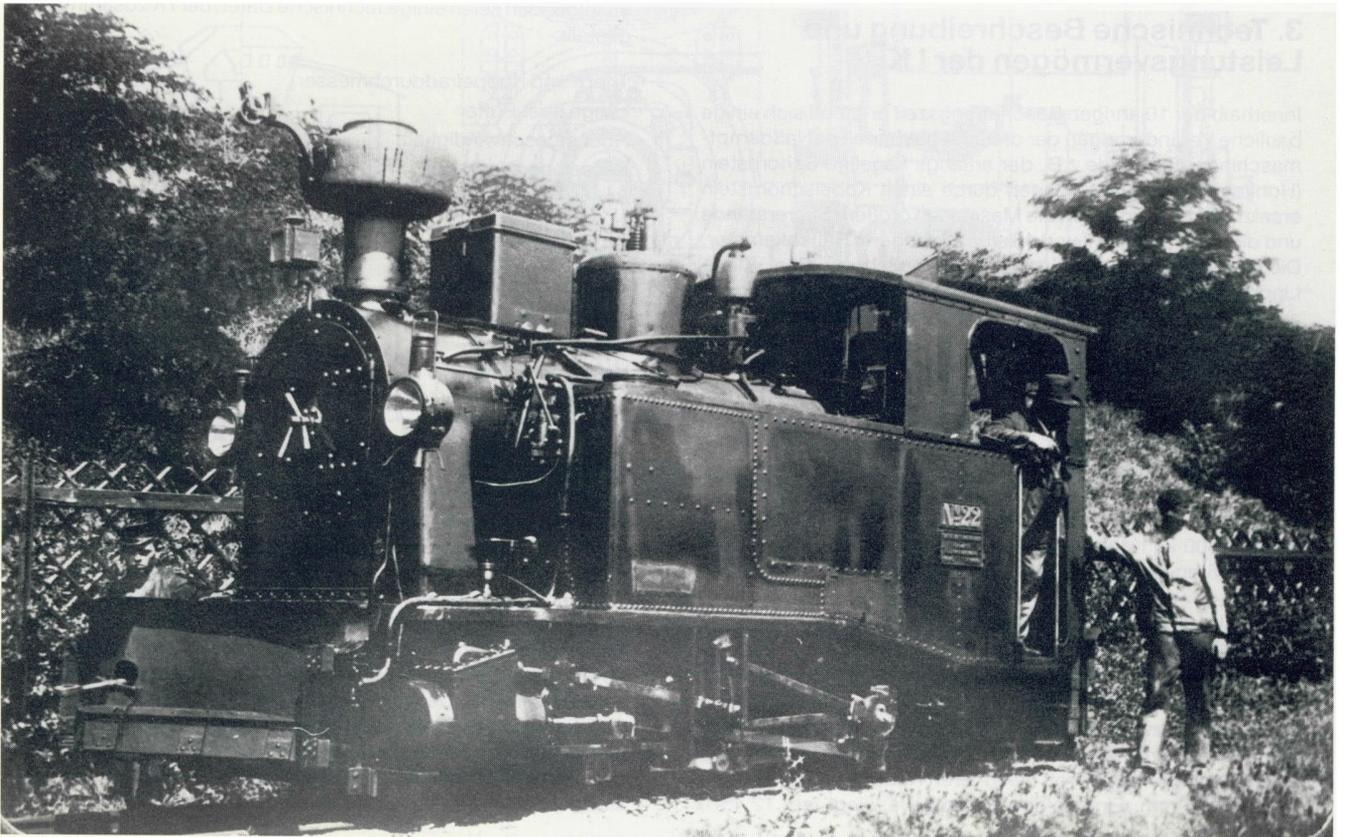


I K Nr. 6 im Bf Eppendorf.

Sammlung: Traditionsbahn Radebeul e.V.

I K Nr. 22 um 1915 im AW Dresden-Friedrichstadt. Anlässlich dieser Aufenthalte wurden die Loks manchmal fotografiert.

Sammlung: Traditionsbahn Radebeul e.V.



ausgemusterten Loks zerlegt worden. Damit endet die Geschichte der sächsischen I K bei der Deutschen Reichsbahn.

2.2. Die Gattung II K (neu)

Um eine größere Zugkraft, besonders auf den steigungsreichen Strecken zu erreichen, machte die K.Sächs.Sts.E.B. den Versuch (ähnlich der Regelspur Gattung XVI T) und fügte je zwei I K-Loks zu Doppellokomotiven zusammen. So entstand im Jahre 1913 die Gattung II K (neu).

– Nr. 61 A/B (I K 1 und 4)

– Nr. 62 A/B (I K 2 und 3)

Von den I K wurden die Rückseiten der Führerhäuser abgeschnitten und so die Maschinen verbunden. Die Steuerung blieb getrennt, und nur die Regler waren verbunden. Dieser Versuch befriedigte von Anfang an nur sehr bedingt. Alle Mängel der I K blieben bestehen (geringe Betriebsvorräte). Lediglich das Hauptanliegen, die Erhöhung der Zugkraft, wurde erreicht.

Der Einsatz der II K (neu) erfolgte vor Güterzügen und Gmp's, und es wurden Zugleistungen von 200 Tonnen mühelos bewältigt. Dies schaffte seinerzeit keine andere Schmalspurgattung in Sachsen. Trotzdem konnte sich das Personal mit den Maschinen nicht anfreunden.

Die 61 A/B war zuerst in Zittau, später auf der Strecke Mulda-Sayda stationiert. Am Ende des Ersten Weltkriegs war die Lok in Radeburg beheimatet, als einzige auf der Strecke nach Radebeul. Um 1921 wurde sie nach Mügeln abgegeben. Hier erhielt sie den Spitznamen "Max und Moritz". Teilweise fuhr sie den Plandienst von Wernsdorf nach Strehla. 1923 erhielt sie noch die Nummer 99 7551 und wurde während der nötigen Untersuchung im RAW Dresden-Friedrichstadt ausgemustert und zerlegt.

Die 62 A/B gelangte 1913 nach Thum, wo man sie zweieinhalb Jahre im Streckendienst einsetzte. Da sie sich nicht bewährte, wurde sie 1916 wieder getrennt, und die beiden I K 2 und 3 verkehrten einzeln weiter. Erstaunlich bleibt, daß nur wenige Personal gern auf der II K (neu) Dienst taten, andererseits aber mit Stolz berichteten, einst die Maschinen gefahren zu haben. Die Erinnerung an die "Zwillinge" blieb bei ihnen bis ins hohe Rentenalter erhalten.

3. Technische Beschreibung und Leistungsvermögen der I K

Innerhalb der 10jährigen Beschaffungszeit ergaben sich einige bauliche Veränderungen der dreifach gekuppelten Naßdampfmaschinen. So wurde z.B. der anfangs kegelige Schornstein (Hohlfeld'scher Funkenfänger) durch einen Kobelschornstein ersetzt. Ab Nr. 6 erhielten die Maschinen größere Führerstände und die Loks Nr. 42, 47 und 48 eine verlängerte Rauchkammer. Die Nummern 27 - 30 wurden nachträglich mit einer Klien-Lindner-Hohlachse zur Verbesserung der Kurvenläufigkeit ausgerüstet. Diese Maschinen erhielten die Gattungsbezeichnung IbK.

Die ersten sechs I K Lokomotiven versah das Herstellerwerk mit einer Triebwerkverkleidung. Dies war eine bei den Personalen äußerst unbeliebte Maßnahme, da die Verkleidung die Wartung des Triebwerkes stark behinderte. Nach der ersten Werkstättenuntersuchung wurde die Verkleidung daher entfernt.

Von Nachteil erwiesen sich die geringen Vorräte (1,4 m³ Wasser und 500 kg Kohlen im Behälter auf der linken Seite). Deshalb mußten auf einigen Strecken Wasserstellen geschaffen werden.

In Quelle 2 werden die Lokomotiven folgendermaßen beschrieben:

"Die Tenderlokomotiven mit 3 gekuppelten Achsen sind in der Sächsischen Maschinenfabrik zu Chemnitz erbaut, haben eine Gesamtlänge zwischen den Puffern von 5,630 m, einen Radstand von 1,8 m und einen Triebraddurchmesser von 750 mm. Der Achsdurchmesser von der inneren Nebenfläche (im Lager) beträgt 105 mm. Eine solche Lokomotive wiegt leer 12,45 t,

während im betriebsfähigem Zustand die Vorderachse mit 5,36 t, die Mittel- und Hinterachse mit je 5,32 t belastet sind, so daß das gesamte Adhäsionsgewicht 16 t beträgt. Die Größe der Heizfläche beträgt im Feuerkasten 3,11 qm, in den Rohren 26,61 qm, die der Rostfläche 0,66qm. Die horizontalen Zylinder haben einen Durchmesser von 240 mm und einen Kolbenhub von 380 mm. Der zulässige höchste Überdruck des Dampfes beträgt 12 Atmosphären. Die Lokomotiven haben außenliegend Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel und eine Wurfhebelbremse, die auf die hinteren Räder wirkt. Die Vorratsbehälter von 1,5 cbm Fassungsraum befinden sich an den Seiten sowie unterhalb des Langkessels. Der Kohlenraum hat 0,60 cbm Inhalt. Die Lokomotiven sind mit einem Dampfplätwerk, einer Dampfleitung mit normaler Kupplung zur direkten Wasserhebung, einer Haspel für die Heberleinbremse und einem Hohlfeld'schen Funkenfänger ausgerüstet. Die Anschaffungskosten betragen mit Einschluß der Ausrüstung 16.891 bis 18.200 M..."

Über die Betriebserfahrung und die IbK wird in Quelle 2 wie folgt geschrieben:

"Wenn sich diese dreiachsigen Lokomotiven auch im allgemeinen bewährt haben, so zeigen sie doch eine starke Abnutzung der Radreifen und der Schienen sowie bei neuen Schienen und frischgedrehten Reifen die Neigung zum Entgleisen der einen Druckausgleicher nicht besitzenden Vorderachse.

Vier der Maschinen wurden in beiden Richtungen durch Einwechseln einer lenkbaren Kuppelachse nach Bauart Klien-Lindner an Stelle der festgelagerten Vorderachse erheblich verbessert. Bei diesen Lokomotiven ist die Reifenabnutzung noch nicht halb so groß wie früher und überdies die Belastung beider Räder der lenkbaren Achse infolge der als Druckausgleicher für beide Räder wirkenden Hohlachse stets gleich. Hierdurch wird die Entlastung eines Vorderrades und die damit verbundene Entgleisungsgefahr beseitigt.

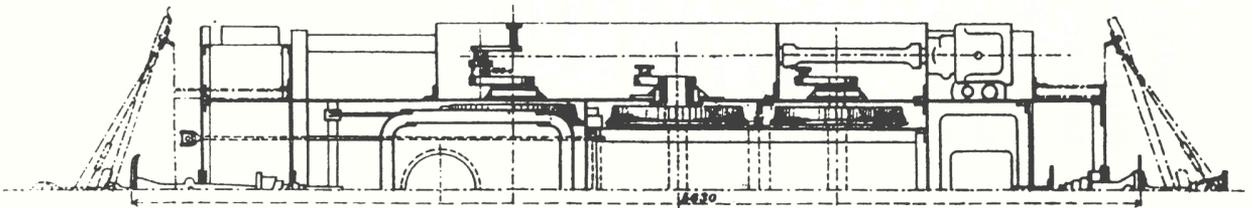
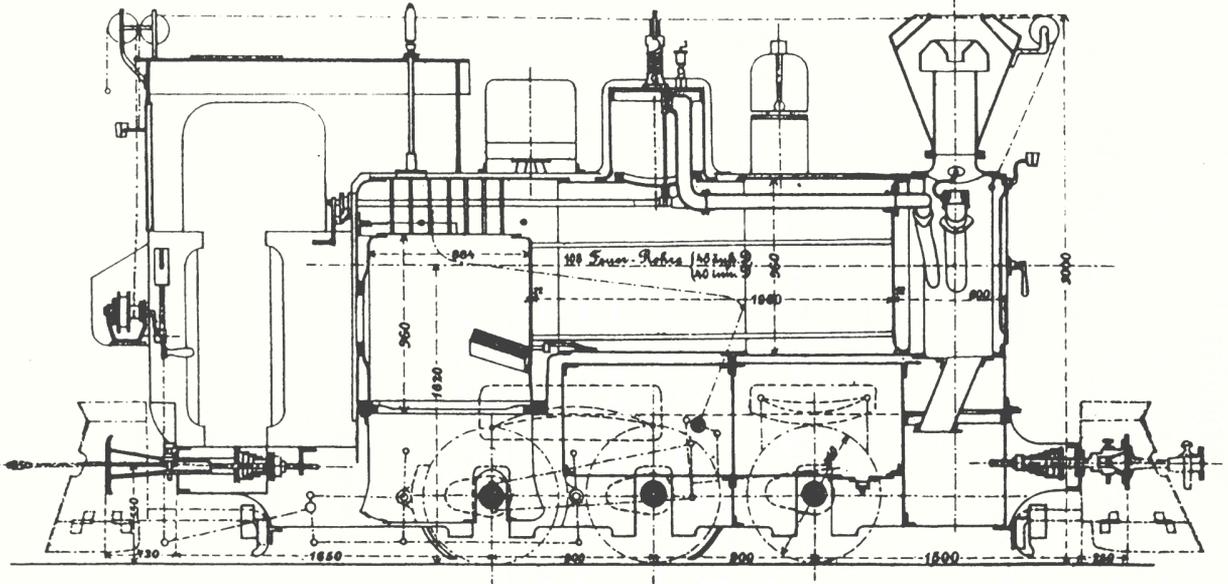
Insoweit die übrigen dreiachsigen Lokomotiven nicht nachträglich diese lenkbare Kuppelachse erhalten, sollen die Federn der Vorderachse mit einem Druckausgleicher versehen werden, um die Neigung zum Entgleisen zu beseitigen."

Vermutlich haben die IbK-Lokomotiven doch nicht den Erfolg gebracht, den man sich versprach, denn nach den vier Maschinen der Gattung IbK wurde die I K weitergebaut.

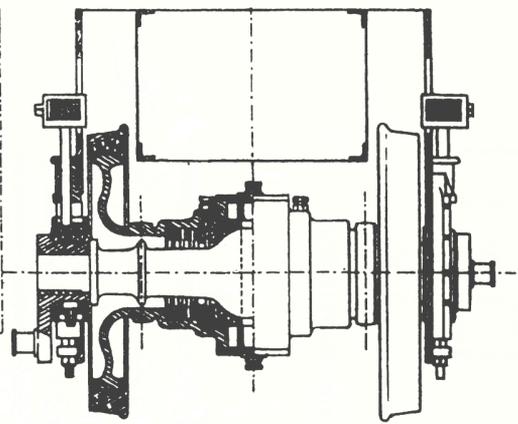
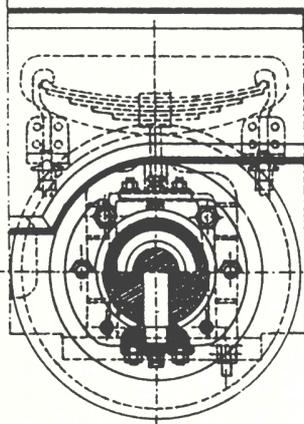
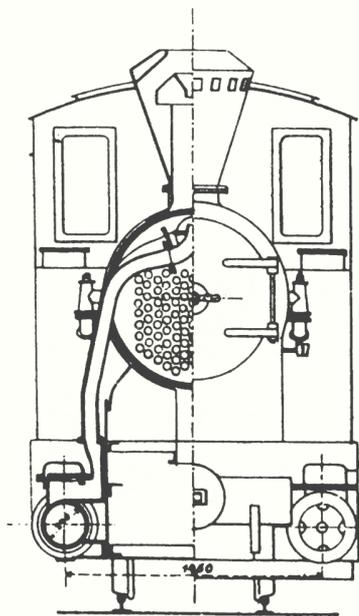
Im folgenden seien einige technische Daten der I K zusammengestellt:

Trieb- und Kuppelraddurchmesser	760 mm
Länge über Puffer	5.615 - 5.740 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
Kesselüberdruck	12 kp/cm²
Steuerung	Allan/außen
Rostfläche	0,55 m²
Verdampfungsheizfläche	29,72 m²
Zylinderdurchmesser	240 mm
Kolbenhub	380 mm
Lokdienstmasse	16,0 - 16,8 Mp
Lokreibungslast	16,0 - 16,8 Mp
Wasservorrat	1,36 - 1,5 m³
Kohlenvorrat	0,5 - 0,6 t

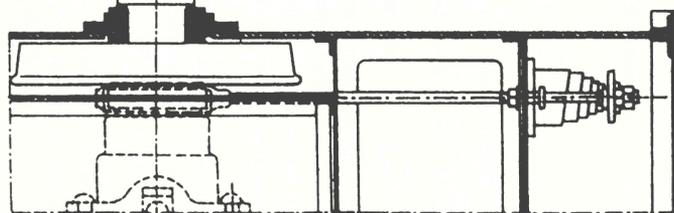
Um 1925 ließ die DRG von den noch vorhandenen I K die Funkenkobel entfernen, und die Maschinen fuhren von nun an mit normalen Schornsteinen. Leistungsmäßig war die I K recht zufriedenstellend. Sie konnte Zuglasten bis zu 120 Tonnen bewältigen. Das entsprach im Güterzugdienst einem 30 Achsen zählenden Rübenzug oder 4 aufgebockten Vollspurwagen. Im Personenzugdienst waren 5 zweiachsige Personenwagen keine Seltenheit. Teilweise neigten die Maschinen beim Anfahren zum Schleudern, deshalb war der Sandkasten auch so groß gehalten worden. Sehr beliebt waren die Maschinen im Rangierdienst. Ihre unkomplizierte Konstruktion machte sie bei den Personalen beliebt, und nicht wenige von ihnen fühlten sich auf der I K wohler, als auf den größeren Maschinen.



Lfd. No. 2
der Uebersicht „A.“



Lfd. No. 3 der Uebersicht „A.“



Maasstab $\frac{1}{20}$ der nat. GröÙe.



Maasstab $\frac{1}{40}$ der nat. GröÙe.



G. Lot.
M.A.S.C.H.I.N.E.N.-H.A.U.P.T.V.E.R.W.
11. SEP. 05
REG. I :

Formular I.

Bescheinigung

über die

äußere Untersuchung (Revision) eines Lokomotiv-Dampfkessels.

Der für eine höchste Dampfspannung von 12,0 Atmosphären Ueberdruck bestimmte, von der Firma Sächsische Maschinenfabrik zu Chemnitz im Jahre 1884 angefertigte, mit der Betriebs-Nr. K. 12. und der laufenden Fabriknummer 1365 bezeichnete Lokomotiv-Dampfkessel ist gemäß § 9 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 bezw. § 11 der Bahnordnung für Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 von dem unterzeichneten technischen Beamten heute einer äußeren Untersuchung unterzogen worden.

Hierbei wurde Folgendes befunden: Der Kessel, soweit derselbe zugänglich, der Regulator mit zugehörigen Rohren, die Sieberöhre, Zylinder, Kolben, Schieber, Speiseapparate, Ventile und die Belastung derselben, sowie das Manometer wurden im vorchriftsmäßigen Zustande befunden.

Die Lokomotive kann daher für den Betrieb weiterhin benutzt werden. Die Sicherheitsventile, welche gegen Ueberlastung geschützt sind und der zur Lokomotive gehörige Manometer Bahn-Nr. 1897, Fabr.-Nr. 114068 wurden gleichfalls mittels des Controlmanometers geprüft und richtig befunden.

Der Kessel, dessen Verkleidung bei der Prüfung entfernt war, wurde mittels einer Druckpumpe am 12 Aug. 95. unter Anwendung des Controlmanometers mit 17,0 Atmosphären Ueberdruck geprüft und erlitt hierbei keine Formveränderung.

Liegnitz, am 4. Sept. 95.

Richard
Maschinen-Inspktor

Anmerkung:

Die vom Maschinen-Inspktor ausgefertigte Bescheinigung geht an die Maschinen-Hauptverwaltung. Abschrift mit der Unterschrift des Maschinen-Inspektors bleibt bei den Akten der Bezirksmaschinenmeisterei.

Formular Nr. 2196.
Druck von G. Heinrich, Dresden.

Nr. 10854

Locomotive: K. 12.

Geliefert von der Sächsische Maschinenfabrik im September 1884.

Fabrik-Nr. 1365

Gattung K 12 T 16.

Betriebs-Nr. 12.

Revisions-Nr. 113.

Locomotive.

Die Locomotive, deren Dampfkessel die anliegende Zeichnung darstellt, ist für Locom. Züge bestimmt, hat zwei horizontal liegende Dampfzylinder von 240 mm Durchmesser und 300 mm Kolbenweg, sowie Atlan'sche liegende Steuerung.

Die Zahl der Achsen ist 3, die Leitachse ist Treibachse, alle drei Achsen sind gekuppelt.

Die gekuppelten Räder haben einen Laufkreisdurchmesser von 750 mm

Die Laufachse liegt
und hat einen Laufkreisdurchmesser von mm

Die Locomotive ist mit einer Dampfpeise ausgerüstet und trägt an den Seiten Schilder mit der Bezeichnung der Betriebs- und der Fabrik-Nr. der Maschine und der Fabrik.

Materialien und Bezugsquellen.

- E sämtliche Achsen aus Wagners von Wagners in Essen.
- Kurbel- und Kuppelzapfen aus Wagners von der Sächs. Maschinenfabrik
- Radsterne aus Wagners von Wagners in Essen.
- Radreifen aus Wagners von Wagners in Essen.
- Hebel- und Kuppelstangen aus Wagners von Wagners.
- Kolbenstangen aus Wagners von der Sächs. Maschinenfabrik in Dresden.

Kessel.

1) Beschreibung des Kessels.

Der Kessel besteht aus einem horizontalen Rundkessel mit 108 Feuerrohren, sowie aus einem Feuerkasten mit horizontal Horizontalschnitt und abwärts abwärts, welcher von einem Mantel aus Eisenblech umgeben ist.

Die Wände des Feuerkastens sind außer der unteren Vernietung mit den Seitenwänden des Mantelkessels mit diesen Seitenwänden und dem untern Theil des Rundkessels durch Stehbolzen von 22 mm geringstem Durchmesser verbunden. Die Decke ist *aus 35 Hoblbohlen von 22 mm geringstem Durchmesser mit den Lücken des Mantelkessels verbunden. Der Abstand dieser Hoblbohlen beträgt 100 x 97 mm.*

Der Mantel des Feuerkastens ist derart verankert, daß *sein Zusammenbau aus 2 über der Feuerkammer liegenden Gürteln mit einander und mit der Feuerkammer durch eine horizontale Platte, die auf beiden Seiten der Feuerkammer verankert ist, bewirkt wird.*

Die vordere Rohrwand ist *aus einer verzinnten horizontalen Platte mit dem Kesselkessel verankert und durch ein Winkelprofil über dem Kessel verankert.*

Das Domloch im Kessel ist *aus einer verzinnten Platte verankert.*

Die Nietungen sind doppelreihig bei den *Verbindungen des Kesselkessels und bei der Verbindung des Kesselkessels mit dem Feuerkasten. Mantel und von oben des Kessels,*

einreihig bei *allen anderen Verbindungen,*

Laschenverbindung ist *nicht* vorhanden

2) Materialien des Kessels und Bezugsquellen derselben.

Rundkessel	<i>aus Stahl</i>	} Niedwiesing, Davens & Co., in Düsseldorf
Feuerkastenmantel	"	
Dampfdom	"	} Hysen & Co., Mühlheim a. Rh.
Vordere Rohrwand	<i>aus Eisen</i>	
Siederöhre	<i>aus Eisen</i>	} Herkmann in Berlin
Feuerkasten	<i>aus Eisen</i>	
Stehbolzen	<i>aus Eisen</i>	

3) Abmessungen des Kessels.

Langkessel: Länge	2,575	m
Mittlerer Durchmesser	0,960	m
Blechstärke	12	mm
Feuerkastenmantel: Länge	3,054	m
Blechstärke oben	12,5	mm
" in den Wänden	12,5	mm
Vordere Rohrwand: Blechstärke	12	mm

Feuerrohre: Freiliegende Länge	7,960	m
Lichter Durchmesser	40	mm
Wandstärke	2,5	mm
Feuerkasten: Länge im Lichte oben	0,884	m
" " " über dem Kofst.	0,904	m
" " " unter " " "	0,904	m
Breite " " oben	0,734	m
" " " über dem Kofst.	0,734	m
" " " unter " " "	0,734	m
Lichte Höhe über der Rohrfläche vorn	0,860	m
" " " " " hinten	0,860	m
Blechstärke in der Rohrwand	12	mm
" " den übrigen Wänden	12,5	mm

4) Kofstfläche und Heizfläche des Kessels.

Die Kofstfläche beträgt $(0,734 \times 0,904) = 0,6635$ qm
Die feuerberührte Fläche berechnet sich wie folgt:

1) Im Feuerkasten:	
Für die Vorder- und Rückwand zusammen:	$(0,734 \times 0,860) \times 2 = 2,525$ qm
Für den übrigen Umfang:	$0,884 \times (0,734 + 2 \times 0,860) = 2,763$ qm
	<hr/>
	zusammen $3,4378$ qm
Davon gehen ab:	
Für die Thüröffnung mit Rahmen	$0,1725$
Für 178 Rohrlöcher von 42 l. W.	$0,1496$
	<hr/>
	bleiben $3,1157$ qm
2) In den Rohren: $178 \times 7,96 \times 0,1257$	$1,8097$
	<hr/>
	= $26,6082$ qm
	<hr/>
	Gesamte Heizfläche $29,7239$ qm

5) Speisung des Kessels. (§ 3 und 4 des Reichskesselgesetzes.)

Zur Speisung des Kessels dienen *2 liegende nicht feuerverwendete Zylinder aus e. l. Stahl in Pöschel'scher Manufaktur*

Die Einführung des Wassers in den Kessel erfolgt durch Speiseventile, die beim Abstellen der *Zylinder* durch den Druck des Kesselwassers geschlossen werden.

6) Wasserstand im Kessel. (§ 2. 4—7 des Reichskesselgesetzes.)

Der Kessel ist mit einem Wasserstandsglas versehen, das so liegt, daß der tiefste sichtbare Wasserstand 100 mm über der Oberkante der Feuerbuchsbende liegt.

Die Einmündung der Wasserstandsstufenmittel erfolgt bei dem Wasserstufen 65 mm unter der Oberkante der Feuerbuchsbende und bei dem Dampfstufen 335 mm über der Oberkante der Feuerbuchsbende. Die Stufen sind mit Reinigungsschrauben zum Durchstoßen in gerader Richtung versehen. Der tiefste Wasserstand wird durch einen Stift markirt.

Der mittlere Wasserstand (175 mm über Oberkante Feuerbuchse) ist ebenso wie die Oberkante der Feuerbuchsbende durch entsprechende Marken an einer an der hinteren Kesselfläche befestigten Platte angegeben.

Der Kessel besitzt ferner 2 Probirhähne in 100 mm. und 175 mm Höhe über Oberkante Feuerbuchsbende. Diese Hähne sind so eingerichtet, daß man behufs Entfernung von Kesselflein in gerader Linie durchstoßen kann.

7) Sicherheitsventile. (§ 8 des Reichskesselgesetzes.)

Auf dem Kessel befinden sich 2 Ventile, und zwar:

beide sind dem Kessel, jedes dampfabwärts einen linken Längsbohrer von 45 mm. Durchmesser hat. Die Ventile sind mit 12 kg. Stahlbolzen pro getriebe. besetzt.

8) Dampfdruck und Manometer. (§ 9 des Reichskesselgesetzes.)

Der Kessel erhält eine Ueberdruckspannung von 12 kg pro qcm. Zur Anzeige der Spannung dient 1 Federmanometer, an welchem der festgesetzte höchste Dampfüberdruck durch eine Marke bezeichnet ist.

9) Kesselmarke und Revisionschild. (§ 10 des Reichskesselgesetzes.)

An der Vorderwand des Kessels befindet sich ein Schild, auf welchem der zulässige Dampfüberdruck, die Fabriknummer und die Jahrzahl der Lieferung angegeben ist, an der Kesselfrückwand ist eine Metallplatte mit dem Revisionsstempel befestigt.

Chemnitz, den 26. Juli 1884

Adolph Schwan & Bachmann

Zur Druckvorabgabe vom 26. Juli 1884



*Parisius
Laymann*

Formular II.

Druckprobe=Attest (bei Kesselübernahme).

Für den Locomotivkessel Betriebs-Nr. 12. Fabrik-Nr. 1365 Revisions-Nr. 113.

In Gegenwart des Unterzeichneten wurde heute der vorstehend beschriebene und in angefügter Zeichnung dargestellte Locomotivkessel der gesetzlichen Druckprobe unterworfen und erhielt dabei die Revisions-Nr. 113.

Der Kessel zeigte sich bei einem den Betriebsüberdruck von 12 kg um 5 kg übersteigenden Druck *vollständig* dicht und waren Formveränderungen an den einzelnen Kesseltheilen *nicht* wahrzunehmen.

Der Kessel entspricht in seiner Ausführung und Ausrüstung *vollständig* der vorstehenden Beschreibung und den gesetzlichen Bestimmungen, auch functioniren Sicherheitsventile und Manometer (Nr. 1167) richtig.

(Tab. 690215) Die Inbetriebnahme des Kessels mit 12 kg Ueberdruck kann daher erfolgen.

Chemnitz den 28. Juli 1884

Der Bezirks-Maschinenmeister

Parisius

Die Inbetriebgabe erfolgte den 1. ten *Augbr.* 1884

Der Bezirks-Maschinenmeister

Parisius

Anmerkung.

Beschreibung und Druckprobe=Attest geht an die Maschinenhauptverwaltung. Die vorgedruckte Beschreibung ist von den Lieferanten auszufüllen und zu unterschreiben. Das Druckprobe=Attest ist vom Bezirks-Maschinenmeister auszufertigen.

4. Zwei I K als Werklokomotiven

Außer den 1919 als Reparatur abgegebenen I K-Loks erreichten zwei Exemplare eine längere Lebensdauer als ihre Schwesternmaschinen bei der Deutschen Reichsbahn. Eine von beiden erreichte sogar das beachtliche Alter von 80 Betriebsjahren.

4.1. Die Werklok Nr. 1 in Schmiedeberg (ex I K Nr. 12)

Die I K Nr. 12 wurde am 26. Juli 1884 von der "Sächsischen Maschinenfabrik vorm. Rich. Hartmann in Chemnitz" fertiggestellt. Die Maschine besaß die Fabr.-Nr. 1365. Zwei Tage später erfolgte durch den Bezirksmaschinenmeister die Kesseldruckprobe, die mit 17 kp/cm² durchgeführt – also 5 kp/cm² über dem Betriebsdruck – zufriedenstellend verlief. Die Maschine wurde der K.Sächs.Sts.E.B. übergeben und von ihr am 1. September 1884 als Nr. 12 in Betrieb genommen.

Der Fabrikanlauf erfolgte im September 1884 auf der Strecke Radebeul–Radeburg. Am 11. September zog die Nr. 12 den Extrazug mit der Prüfungskommission nach Radeburg. Neben den Herren der Königlichen Generaldirektion befanden sich auch der Finanzminister v. Könneritz und der Bauleiter, Sectionsingenieur v. Lilienstern, unter den Teilnehmern. Sie empfanden die 3 neuen Lokomotiven der Gattung VTK "nach neuem englischen Patent gebaut", als sehr leistungsfähig (Kötzschenbrodaer Generalanzeiger vom 20.9.1884). Der festlichen Eröffnung der Strecke stand nun nichts mehr im Wege. Die VTK Nr. 12 und 13 sowie eine weitere Maschine dieser Gattung versahen 12 Jahre lang, bis 1896, den Zugdienst auf der Strecke Radebeul–Radeburg. Die Nr. 12 wurde anschließend nach Mügeln abgegeben. Sie befuhr fast 25 Jahre lang die Strecken des Mügeln Schmalspurnetzes und bewährte sich dort sehr gut. Den 1. Weltkrieg überstand die Lok, ohne als Reparationsleistung ihre sächsische Heimat verlassen zu müssen. Bald nach dem Einsatz der neuen VI K-Lokomotiven wurde sie arbeitslos. Im Jahre 1921 stellte man die I K 12 in Oschatz ab.

Bis zum Beginn der 20er Jahre wurde die I K Nr. 12 elfmal untersucht und ihre Kessel geprüft. Diese Untersuchungen fanden am

22. 6.1890	12. 4.1905
5.11.1892	16.7. 1908
11. 9.1895	5.7.1911
5. 9.1897	12.9.1914
5. 1.1899	30.1.1920
29. 4.1902	

anfangs in Chemnitz und später in Engelsdorf statt. 1922 wurde die Maschine in der DR-Hauptwerkstatt Leipzig-Engelsdorf zurückgestellt.

An der Schmalspurbahn Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf liegt in Schmiedeberg das Anschlußgleis des ehemaligen VEB "Ferdinand Kunert". 1922 hieß der Betrieb "Mühlenbauanstalt und Maschinenfabrik, vormals Gebr. Seck". Für den Werkverkehr und zum Rangieren benötigte das Werk dringend eine Lokomotive. Deshalb richtete man am 6. Dezember 1922 ein Schreiben an die RBD Dresden mit der Bitte, eine kleine Schmalspurlokomotive für den Werkverkehr kaufen zu können. Am 18. Januar 1923 teilte die RBD der Maschinenfabrik mit, daß sie die I K Nr. 12 (mit eiserner Feuerbüchse, Leergewicht 12,5 t und 2,1 t Zugkraft) sofort erwerben könnte. Außerdem erbot sich die RBD, die Maschine wieder instanzzusetzen und bat um ein schnelles Preisangebot. Am 6. Juni 1923 kam der Kaufvertrag Nr. 1196 unter den geltenden Bestimmungen zustande. Die Maschinenfabrik erhielt die Lokomotive für 18.000.000 "Papiermark".

Bis zum 15. Juni war die Summe bei der Reichsbahnhauptkasse eingezahlt worden. Die Nr. 12 wurde auf Kosten der DR auf dem Bahnhof Oschatz verladen und nach Schmiedeberg, ihrem neuen Arbeitsort, gebracht. Das Entladen in Hainsberg und das Lauffähigmachen der Lok (Ölen, Anbringen von Zugvorrichtungen usw.) hatte die Maschinenfabrik in Schmiedeberg zu bezahlen. Die Kesselpapiere wurden mit übergeben, und es wurde darauf hingewiesen, daß bereits 1925 eine Kesseluntersuchung fällig sei. 1926 richtete die Schmiedeber-

ger Maschinenfabrik die Bitte an das Herstellerwerk ihrer neuen Werklokomotive, die Originalpapiere zuzusenden. Leider konnte die Sächs. Maschinenfabrik Richard Hartmann nicht helfen, da sie sämtliche Unterlagen 1884 der K.Sächs.Sts.E.B. geliefert hatte. So sind heute leider das Betriebsbuch und der größte Teil der Originalpapiere nicht mehr vorhanden.

Die I K Nr. 12, nunmehr Werklok Nr. 1, bediente den Anschluß und die Rangierfahrten innerhalb des Werkgeländes. Auf dem DR-Gleis durfte die Werklok nicht fahren, wie dies ausdrücklich in einer Urkunde steht:

"Ein Übergang auf Reichsbahngelände ist nicht gestattet".

In der folgenden Zeit sind außer Kessel- und Wasserdruckprüfungen keine nennenswerten Ereignisse aufgetreten. Der Kessel wurde zuerst vom 25. Juli bis 30. September 1925 nach § 12 der allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung von Land-Dampfkesseln vom 17. Dezember 1908 der Bauprüfung unterzogen. Die Prüfungen ergaben keine Beanstandungen, so konnte das Gewerbe-Aufsichtsamt Freiberg am 20. Februar 1926 das "Revisionsbuch für einen beweglichen Dampfkessel (Schmalspurlokomotive)" ausstellen. Der Kesseldruck wurde allerdings von 12 auf 10 1/4 atm. herabgesetzt, da kein Materialnachweis über die Festigkeit der Mantelbleche vorgelegt werden konnte.

Bei den folgenden Revisionen am

10.11.1931	30.11.1936
11.10.1933	6. 8.1937
29.10.1934	10. 5.1940
21. 5.1935	19. 8.1941

wurde die Lok jedesmal für in Ordnung befunden.

Anfang Januar 1942 war die Lok zeitweise außer Betrieb, da ein Schaden in der Rauchkammer beseitigt werden mußte. Im März 1943 wurde die Werklok gereinigt. Die Innenuntersuchung am 25. August 1944 nahm Dipl.-Ing. Hünig vor. Auch er fand die Lok in Ordnung. Drei Untersuchungen erfolgten im Jahre 1945 und am 15. August 1946 eine weitere durch das Arbeitsamt der DR Dresden, Abteilung Arbeitsschutz.

In den folgenden Jahren wurden Revisionen vorgenommen, so

1948	1954
1949 (3mal)	1957
1951	1959
1952	1960
1953 (3mal)	

Auffällig ist, daß immer mehr kleinere Mängel auftraten. So zeigte der Manometer bei der äußeren Untersuchung am 27. Januar 1953 eine Abweichung von + 0,4 atü an. Bei der inneren Untersuchung 1954 und 1957 zeigten sich Schäden an Zündnahtnieten und Stehbolzen, die aber insgesamt nicht die Betriebsfähigkeit der Lok minderten.

Nach dem Ende des verheerenden 2. Weltkrieges wurde die Schmiedeberger Mühlenbau- und Maschinenfabrik zum VEB Nagema-Mühlenbau Zschachwitz, Werk Schmiedeberg.

1950 sind die Bremsberechnungen neu angefertigt worden. 1951 wurde die Werklok Nr. 1 in den Mechanischen Werkstätten Freital, VEB (Z) Lowa, neu bandagiert.

Bei den erwähnten Revisionen 1953 waren folgende Mängel zu beseitigen:

1. Anbringen der Bezeichnungen: Firmen-Anschrift, Werklok Nr. 1 und Höchstgeschwindigkeit 15 km/h
2. Anbringen eines Kesselprüfschildes an der Stehkesselrückwand
3. Einbau von Funkensieben in den Aschekästen
4. Kesselmanometer auswechseln.

Damals fuhr Lokführer Methner die Maschine. Nach Beseitigung der Mängel wurde die Probefahrt am 29. Oktober 1953 auf dem Betriebsgelände des VEB Mühlenbau Schmiedeberg durchgeführt und die Lok abgenommen. Sie entsprach den Bestimmungen der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung.

1954 erhielt das Werk den neuen Namen VEB Gießerei und Maschinenbau "Ferdinand Kunert". Im gleichen Jahr wurde nochmals darauf verwiesen, daß die Werklok die Gleise der DR nicht zu befahren hat. 1957 erhielt die Maschine einen 1945 von Felix Zabler, Dampfüberhitzerbau Dresden, mit der Nr. 1 557 gebauten Überhitzer.

Kessel zu den Locomotiven

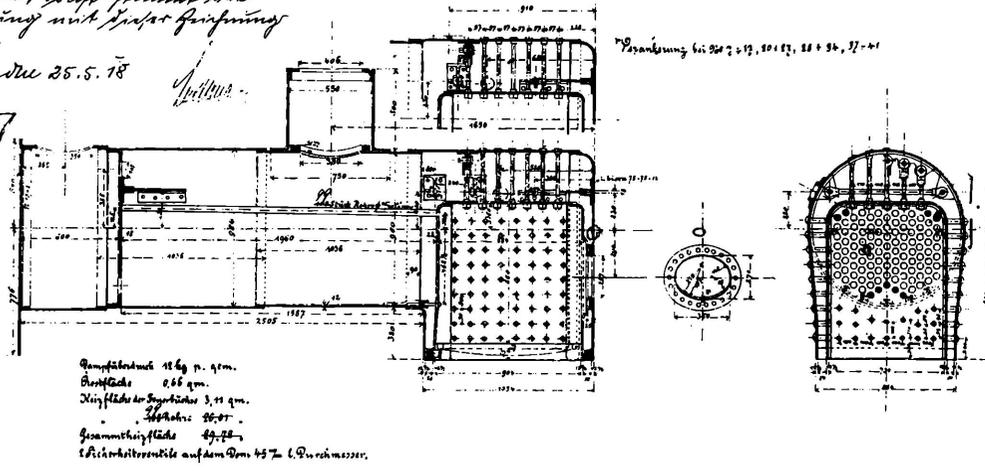
I K
H. F. St. No

12
1365
1660-1664 (Ort der Fabrik)

Copia v. No 1654.

Offenbar in Forme Locomotiven.
Offenbar mit noch 99 Locomotiven
Kesselfabrik, Dampf Kessel für
Aufsicherung mit Dampf Kesselfabrik
sicheren.

Müglitztal, am 25.5.18
Kesselfabrik



Kesselfabrik 18 kg p. qm.
Kesselfläche 8,66 qm.
Kesselfläche der Dampfboiler 3,99 qm.
Kesselfläche 22-27
Gesamtkesselfläche 49,28
Kesselfabrik auf dem Jahre 75 im (K. P. 1874/1875)

Die Verankerung ist
in der Ausführung mit
dieser Zeichnung verglichen
und richtig befunden
worden

Chemnitz, d. 28.9.92

Der Maschinenmeister: H. Müller
Der Maschineninspektor: C. Wagner

Chemnitz 3. Okt. 1889.



Einige technische Daten der Werklok Nr. 1 (ex I K Nr. 12):

Zylinderzahl	2
Schieber	Flachschieber
Steuerung	Allan/außen
Gesamtlänge	6.000 mm
Reibungsgewicht	15,6 Mp
Kuppelachsen	2
Treibachse	1 (hinterste)
alle Achsen haben eine Belastung von	5,2 Mp
Rahmen	Blechrahmen
Speisevorrichtung	2 Dampfstrahlpumpen je 300 l/h
Bremse	Wurfhebelhandbremse
Luftpumpe	-
Sandstreuer	Handsandstreuer *)
Anzahl Schmierstellen	46
Läutwerk	Dampfbläutwerk
Beleuchtung	Batteriebeleuchtung
Rostfläche	0,6635 m²

*) nachträglich wurde noch ein Sandkasten zwischen Schornstein und Dampflocke eingebaut.

Ende der 50er Jahre stand die Maschine 75 Jahre im Dienst und die Schäden nahmen zu. Das ist nicht verwunderlich, wenn man das hohe Alter der Lok berücksichtigt. Die letzte Eintragung im Revisionsbuch stammt vom 23. Oktober 1962 und bezieht sich auf die letzte innere Untersuchung vom 14. November 1960:

"Der Kessel wurde heute soweit möglich innerlich besichtigt. Dabei zeigte sich der rauchkammerseitige Boden nach außen durchgewölbt, die Nieten im unteren Teil sind teilweise bereits durch Stopfen verschlossen. Diese Rohre sind neu einzuwalzen, danach hat amtliche Wasserdruckprobe zu erfolgen. Der

Kessel ist im Jahre 1961 zwecks Ausführung obiger Arbeiten in eine Fachfirma zu überführen. Müller" (Technische Überwachung Bezirk 3).
Infolge der zunehmenden Reparaturen entschloß sich der Betrieb, seine Werklok Nr. 1 auszumustern und durch eine neue Dampflok zu ersetzen. Dem Vernehmen nach fuhr die Nr. 1 noch bis Ende 1963, wurde dann abgestellt und 1964 – nach fast 80 Dienstjahren – in Schmiedeberg zerlegt. Ihre Einzelteile wurden im VEB GISAG eingeschmolzen.

4.2. Die Werklok in Dohna (ex I K Nr. 50)

Im Müglitztal befand sich in Dohna die Chemische Fabrik von Humann und Teistler (heute Chemiewerk). Die Fabrik besaß ein eigenes Anschlußgleis zur Müglitztalbahn bei Köttewitz und eine umfangreiche Werkgleisanlage. Zur Bedienung des Werkes benötigte das Chemiewerk 1926 eine Lok. Die Verhandlungen mit der RBD Dresden verliefen erfolgreich, und 1927 wurde die 99 7521 (ex I K 50, ex ZOJE 2 "Lausche") erworben. Die Maschine wurde zur vollsten Zufriedenheit eingesetzt und erledigte den gesamten Werkverkehr. 1935, also bereits vor der Umspurung der Müglitztalbahn, wurde die Maschine abgestellt und sicherlich ausgemustert. Heute existieren keine Unterlagen mehr.

Dem Vernehmen nach soll auch die Firma F.C. Leonhardt in Crossen eine I K als Werklok besessen haben. Leider konnte diese Behauptung nirgendwo bestätigt werden.

5. Einsatz und Verbleib der einzelnen Maschinen

Bedenkt man, daß die meisten Lokomotiven vor mehr als 65 Jahren ausgemustert waren, und daß die Maschinen öfter von einer Strecke zur anderen wanderten, so ist eine lückenlose Stationierung unmöglich nachzuweisen. Trotzdem gelang es, noch viel aus der Geschichte der Loks zusammenzutragen.

- Nr. 1 SMF 1881/1134
1913 Umbau zur 61 A/B
Kirchberg, Hainsberg, Kirchberg, Cranzahl, Zittau, Sayda, Radeburg, Müglitz (ab Zittau als 61 A/B).
Z: 1924, + 1925
- Nr. 2 SMF 1881/1135
99 7501 1913 Umbau zur 62 A/B, 1916 wieder getrennt
Kirchberg, Mosel, Bernstadt, Thum (als 62 A/B), Sayda, Eppendorf
+ 1926
- Nr. 3 SMF 1881/1136
99 7502 1913 Umbau zur 62 A/B, 1916 wieder getrennt
Hainsberg, Kirchberg, Mosel, Heidenau, Cranzahl, Müglitz, Thum (als 62 A/B), Eppendorf, Thum
+ 1926
- Nr. 4 SMF 1882/1137
1913 Umbau zur 61 A/B
Hainsberg, Mosel, Kirchberg, Zittau, Sayda, Radeburg, Müglitz, (ab Zittau als 61 A/B)
Z: 1924, + 1925
- Nr. 5 (Bn 2t) Keine I K
Hagans 1872/1
1897 als Werklok verkauft
Bau- und Betriebslok,
Hainsberg, Klotzsche, Freital
- Nr. 6 SMF 1883/1279
Kirchberg, Mosel, Eppendorf
Z: 1921, + 1923
- Nr. 7 SMF 1884/1329
99 7503 Zittau, Hainsberg, Müglitz, Radeburg, Strehla
Z: 1926, + 1927
- Nr. 8 SMF 1884/1330
Hainsberg, Müglitz
Z: 1922, + 1924
- Nr. 9 SMF 1884/1331
Zittau, Strehla, Hainsberg, Müglitz
1919 Rep. nach Polen. Lief unter Nr. C 11 701 im Raum Danzig. Kam 1940 zur DR als 99 2504. Lief ab

Die berühmte I K Nr. 12 als Werklok 1
im Mai 1956 im Werkgelände Schmiedeberg.
Foto: Otte (+),
Sammlung: Wagner



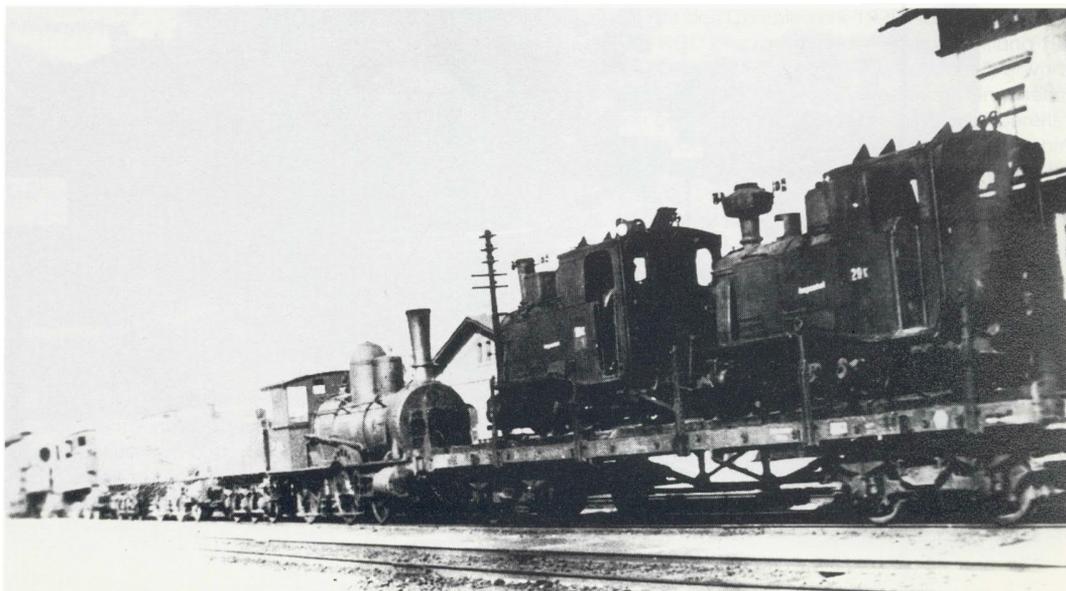
1945 bei PKP als Ty 2-1123 auf der Strecke Bogatynia-Sieniawka (Reichenau-Kleinschönau). 1955 wurde sie an die Industrie verkauft. Danach verliert sich ihre Spur.

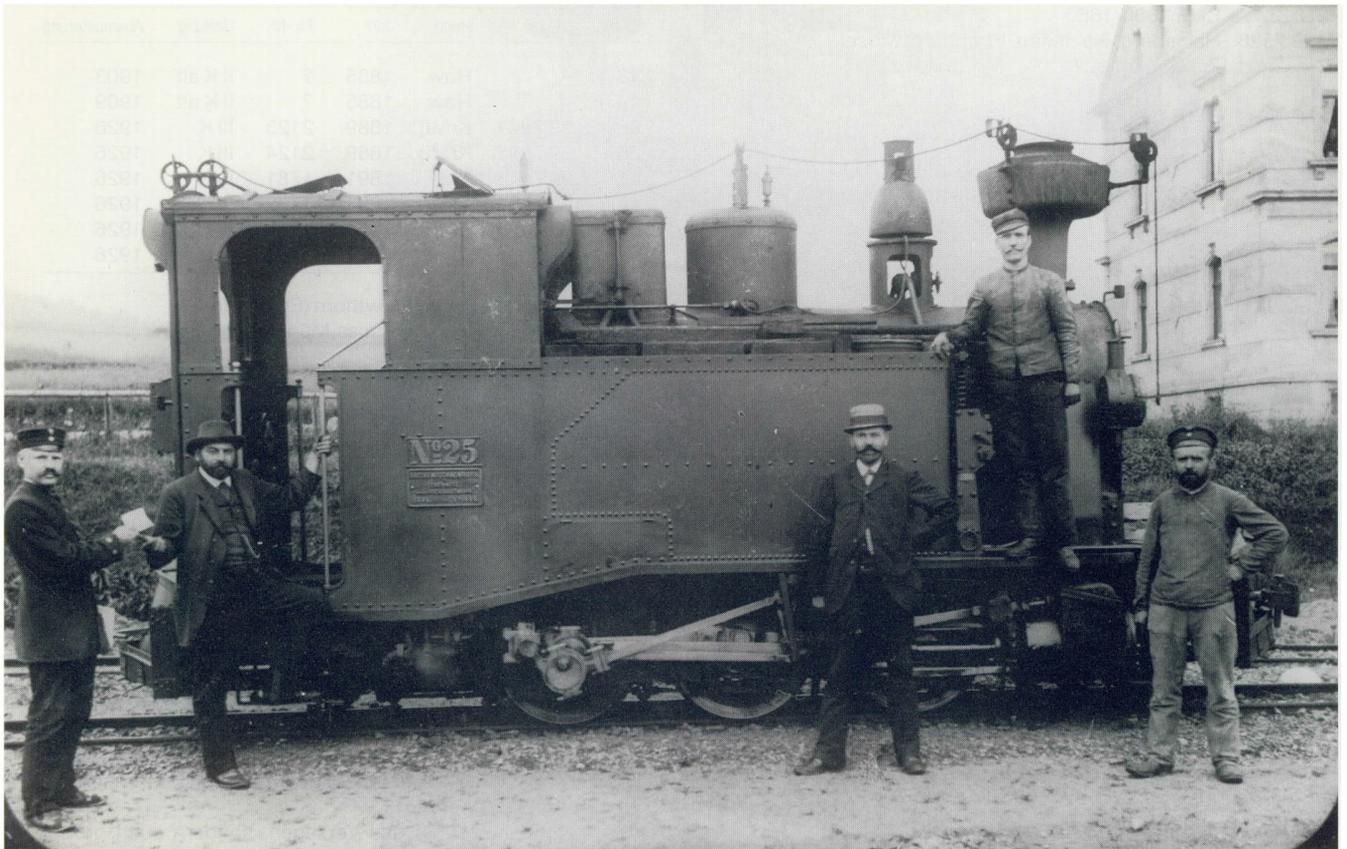
- Nr. 10 SMF 1884/1332
Großbauchlitz, Mügeln
Z: 1921, + 1924
- Nr. 11 SMF 1884/1333
99 7504 Radebeul, Mügeln, Eppendorf, Hohnstein
Z: 1928/1929, + 1930
- Nr. 12 SMF 1884/1365
Radebeul, Mügeln
1923 an Eisengießerei Schmiedeberg verkauft
+ 1964
- Nr. 13 SMF 1884/1366
Radebeul, Mügeln, Potschappel
Z: 1921, + 1922
- Nr. 14 SMF 1884/1367
99 7505 Hainsberg, Klotzsche, Radeburg, Zittau, Herrnhut/
Taubenheim
Z: 1926, + 1927
- Nr. 15 SMF 1884/1368
Klotzsche, Radebeul, Zittau, Bernstadt
Z: 1926, + 1921
- Nr. 16 SMF 1884/1369
Zittau, Klotzsche, Taubenheim, Zittau
Z: 1921, + 1923
- Nr. 17 SMF 1884/1370
99 7506 Hainsberg, Klotzsche, Taubenheim, Potschappel,
Zittau
Z: 1926, + 1927
- Nr. 20 SMF 1885/1408
99 7507 Hainsberg, Mügeln, Potschappel, Radeburg, Hains-
berg, Zittau, Taubenheim
Z: 1925, + 1927
- Nr. 21 SMF 1885/1409
99 7508 Klotzsche, Zittau, Radebeul, Hohnstein
Z: 1927, + 1927
- Nr. 22 SMF 1885/1410
99 7509 Zittau, Wilsdruff, Radebeul, Zittau, Taubenheim
Z: 1927, + 1927

- Nr. 23 SMF 1886/1446
99 7510 Hainsberg, Wilsdruff, Klotzsche, Taubenheim, Zittau
Wilsdruff, Zittau
Z: 1924, + 1926
- Nr. 24 SMF 1886/1447
99 7511 Wilsdruff, Thum, Eppendorf, Sayda
Z: 1925, + 1927
- Nr. 25 SMF 1886/1448
Thum, Zittau, Hohnstein, Zittau
Z: 1919, + 1921
- Nr. 26 SMF 1886/1449
99 7512 Thum, Oberrittersgrün, Sayda, Wilsdruff
Z: 1925, + 1926
- Nr. 27 (lbK)
99 7513 SMF 1886/1450
Thum, Oberrittersgrün, Thum
Z: 1927, + 1928
- Nr. 28 (lbK)
99 7514 SMF 1888/1549
Geyer, Oberrittersgrün, Thum, Hohnstein, Mügeln
Z: 1927, +1927
- Nr. 29 (lbK)
SMF 1888/1550
Geyer, Thum, Oberrittersgrün, Thum
Z: 1922, + 1923
- Nr. 30 (lbK)
99 7515 SMF 1888/1551
Geyer, Oberrittersgrün, Thum, Wilsdruff
Z: 1925, + 1926
- Nr. 31 SMF 1888/1552
99 7515 Mügeln, Zittau
Z: 1927, + 1928
- Nr. 32 SMF 1888/1553
99 7517 Mügeln
Z: 1925, + 1927
- Nr. 33 SMF 1888/1554
99 7518 Mügeln
Z: 1925, + 1927
- Nr. 34 SMF 1888/1555
99 7519 Mügeln, Thum, Oberrittersgrün, Thum
Z: 1925, + 1927

lbK 28 und 29 auf Transportwagen im Bf Mosel, um 1923.

Sammlung: Rasch



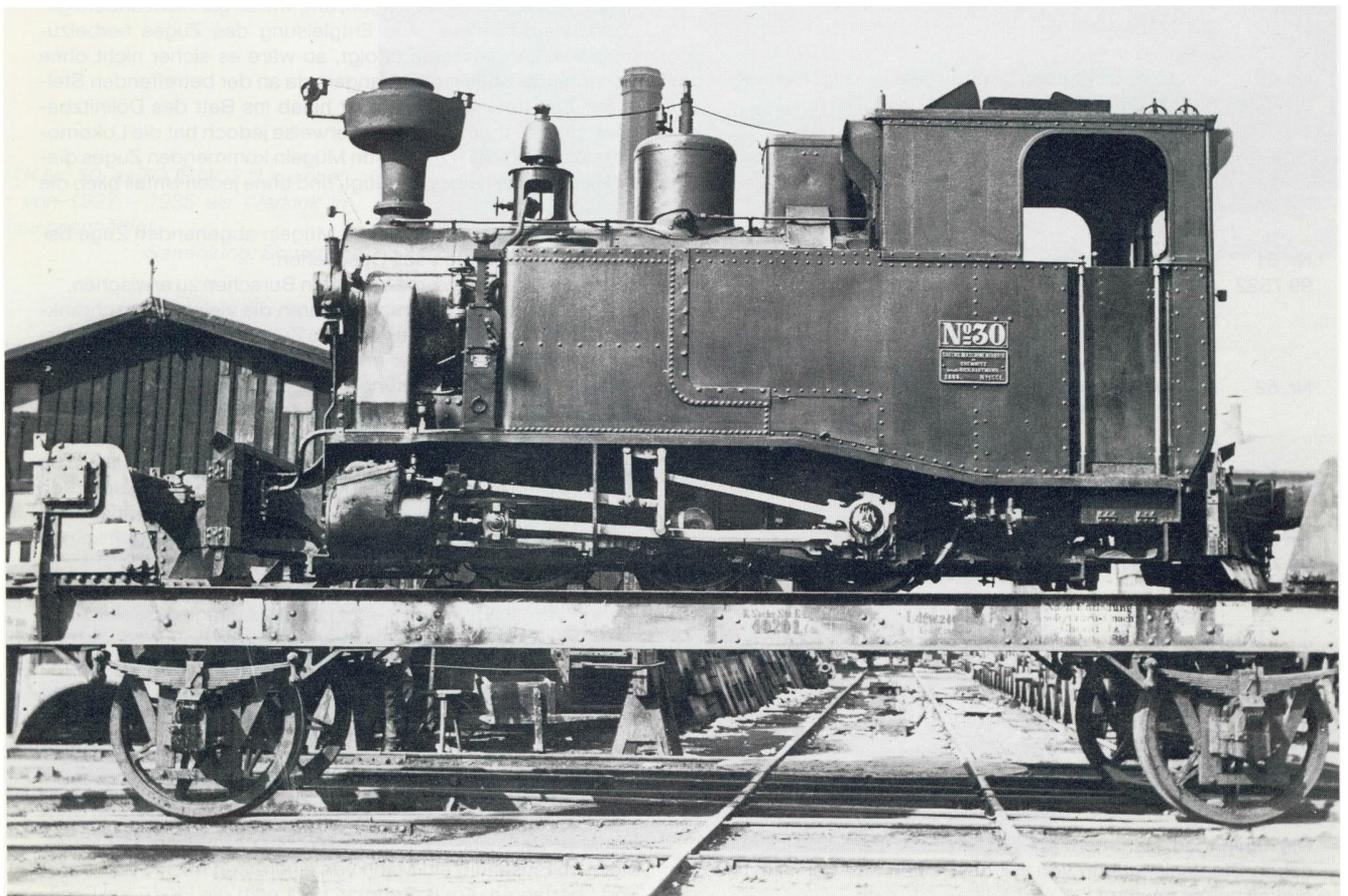


IK Nr. 25 in Geyer.

Foto: König (+), Sammlung: Scheffler

Lok 30 auf Schmalspurtransportwagen.

Sammlung: Knipping



- Nr. 37 SMF 1890/1660
99 7523 Hainsberg, Heidenau, Kirchberg, Mosel
Z: 1927, + 1927
- Nr. 38 SMF 1890/1661
Wilsdruff Mosel, Kirchberg
1919 Rep. nach Polen. Lief unter Nr. C 11 702
im Raum Danzig. Etwa 1935 ausgemustert.
- Nr. 39 SMF 1890/1662
Wilsdruff, Kirchberg, Mosel
1919 Rep. nach Polen. Unter Nr. C 11 704 im Raum
Danzig.
Wurde 1944 ausgemustert.
- Nr. 40 SMF 1890/1663
99 7524 Heidenau, Strehla, Kirchberg
Z: 1927, + 1927
- Nr. 41 SMF 1890/1664
Hainsberg, Heidenau, Strehla, Mügeln
1920 Rep. nach Polen. Lief unter Nr. C 11 703 im
Raum Danzig. Kam 1940 als 99 2505 zur DR. 1945
erhielt sie die PKP-Nr. Ty 2-1128 und verkehrte bis
1955 auf der Strecke Reichenau-Kleinschönau (Bo-
gatynia-Sieniawka). Anschließend verkauft, verliert
sie ihre Spur.
- Nr. 42 SMF 1891/1818
99 7526 Mügeln, Wilsdruff, Mügeln
Z: 1925, + 1927
- Nr. 47 SMF 1892/1873
99 7527 Oberittersgrün, Eppendorf, Thum, Cranzahl, Zittau,
Hohnstein
Z: 1926, + 1927
- Nr. 48 SMF 1892/1874
Zittau, Thum, Cranzahl, Eppendorf, Mügeln
Z: 1921, + 1924
- Nr. 49 (ex ZOJE 1 "Mandau", später "Alexander Thiemer")
99 7520 SMF 1889/1580

Zittau
wurde 1927 an das Chemiewerk Dohna verkauft
+ 1935
- Nr. 51 (ex ZOJE 3 "Töpfer")
99 7522 SMF 1889/1582
Zittau
+ 1927
- Nr. 52 (ex ZOJE 4 "Hochwald")
SMF 1889/1583
Zittau
1919 Rep. nach Polen. Lief unter Nr. C 11 705 im
Raum Danzig. Wurde etwa 1935 ausgemustert.
- Nr. 53 (ex ZOJE 5 "Zittau")
99 7525 SMF 1891/1770
Zittau
+ 1927

Die Zahlen und Erklärungen bedeuten in der Reihenfolge:

1. Reichsbahnnummer
2. SMF = Sächsische Maschinenfabrik, vorm. Richard Hartmann zu Chemnitz
3. Baujahr/Fabriknummer
4. Einsatzorte
5. Z = Jahr der Ausmusterung
6. += Jahr der Verschrottung

Die fehlenden Nummern im Schema der Königlich-Sächsischen-Staatseisenbahn von 1 bis 53 seien hier der Vollständigkeit halber erwähnt.

Sächs.	DR-Nr.	Herst.	Jahr	Fa.-Nr.	Gattung	Ausmusterung
18	-	Haw	1885	?	II K alt	1903
19	-	Haw	1885	?	II K alt	1909
35	99 7541	KrMü	1889	2123	III K	1926
36	99 7542	KrMü	1889	2124	III K	1926
43	99 7543	SMF	1891	1781	III K	1926
44	99 7544	SMF	1891	1782	III K	1926
45	99 7545	SMF	1891	1783	III K	1926
46	99 7546	SMF	1891	1784	III K	1926

Haw = Lokomotivfabrik Hawthorn (England)

KrMü = Lokomotivfabrik Krauss, München

6. Besonderheiten und Unfälle mit I K-Lokomotiven

In den ersten Betriebsjahren ereigneten sich relativ viele Entgleisungen, die auf den noch primitiven Oberbau, auf schlechte Gleisabmessungen sowie durch Gegenstände im Gleis hervorgerufen wurden. Eine Entgleisung, soweit kein Schaden an Mensch und Maschine entstand, zählte damals kaum zu den Unfällen. Es war mehr eine Besonderheit in der Betriebsabwicklung, wenn auch für die Beteiligten unangenehm, denn es dauerte seine Zeit, ehe die Maschine wieder eingeleist war. In der Oschatzer Zeitung vom 9. Januar 1892 wird solch eine Begebenheit geschildert: "Am 4., 5. und 6. Januar entgleiste der von Oschatz nach Strehla gehende Zug. Ohne weiteren Unfall konnte nach längerem unfreiwilligen Aufenthalt im Freien die Fahrt fortgesetzt werden".

Aber nicht nur technisches Versagen, sondern auch grober Unfug führte manchmal zu Unfällen.

Im Zwickauer Tageblatt vom 21. September 1885 kann man lesen:

"Oschatz, 21. September. In der Nacht vom 19. bis 20. d. M. haben rohe Buben an das Gleis der Sekundärbahn hier 4 Holzkeile regelrecht eingeschlagen, um, wie es gar nicht anders gedacht werden kann, eine Entgleisung des Zuges herbeizuführen. Wäre diesselbe erfolgt, so wäre es sicher nicht ohne bedeutende Unfälle abgegangen, da an der betreffenden Stelle der Zug über die Ufermauer hinab ins Bett des Döllnitzbaches stürzen mußte. Glücklicherweise jedoch hat die Lokomotive des früh 5 Uhr 17 Min. von Mügeln kommenden Zuges diese Hindernisse selber beseitigt, und ohne jeden Unfall blieb die Freveltat.

Erst bei dem 6 Uhr 24 min von Mügeln abgehenden Zuge bemerkten die Beamten das Geschehen.

Hoffentlich gelingt es, die sauberen Burschen zu erwischen." Eine gefährliche Unfallursache waren die vielen unbeschränkten Bahnübergänge wo es öfter zu Zusammenstößen mit Pferdengespannen und später mit Autos kam. Trotz aller strengen Vorschriften und Anweisungen der K.Sächs.Sts.E.B. wurden die Unfälle, soweit sie nicht Entgleisungen, Schäden an Mensch oder Tier sowie größere Materialschäden betrafen, sofort an Ort und Stelle geklärt oder vertuscht. So sind viele kleinere Unfälle kaum publik geworden. Auch ist bei späteren Unfällen fast niemals die Lokomotivnummer veröffentlicht worden. Nachstehende Aufzählung von Unfällen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Am 1. April 1885 entgleiste im Bahnhof Mügeln die Lok eines Zuges von Döbeln und trug durch Schräglage erhebliche Schäden davon, die erst in der Werkstatt behoben werden konnten.

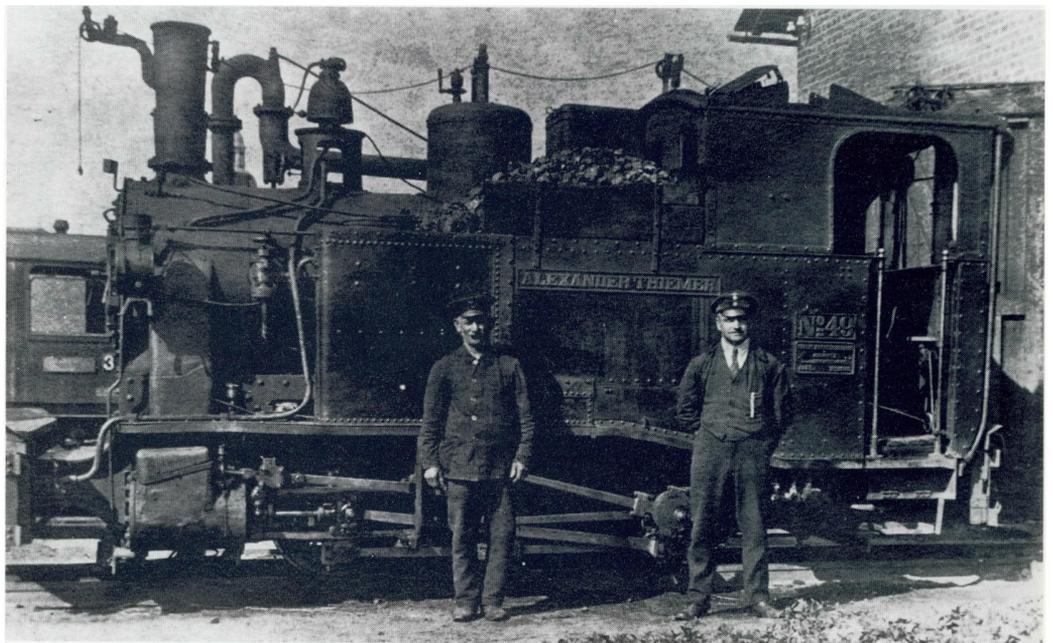
Am 19. Dezember 1885 verursachte ein starker Sturm, daß sich auf dem Bahnhof Schrebitz zwei Rübenwagen selbständig machten. Dieser Geisterzug raste in der Nacht in Richtung Mügeln ab und stieß hinter Lüttnitz auf den Morgenzug Mügeln-Döbeln. Die I K-Lok wurde derart beschädigt, daß der Zug ausfallen mußte.

Im Jahre 1898 wurde in Ehrenberg (Strecke Kohlmühle-Hohnstein) im Einschnitt ein Mann von einem Zug mit I K-Lok erfaßt und überfahren. Am 6. Februar 1901 erlitt die I K 10 bei Groß-

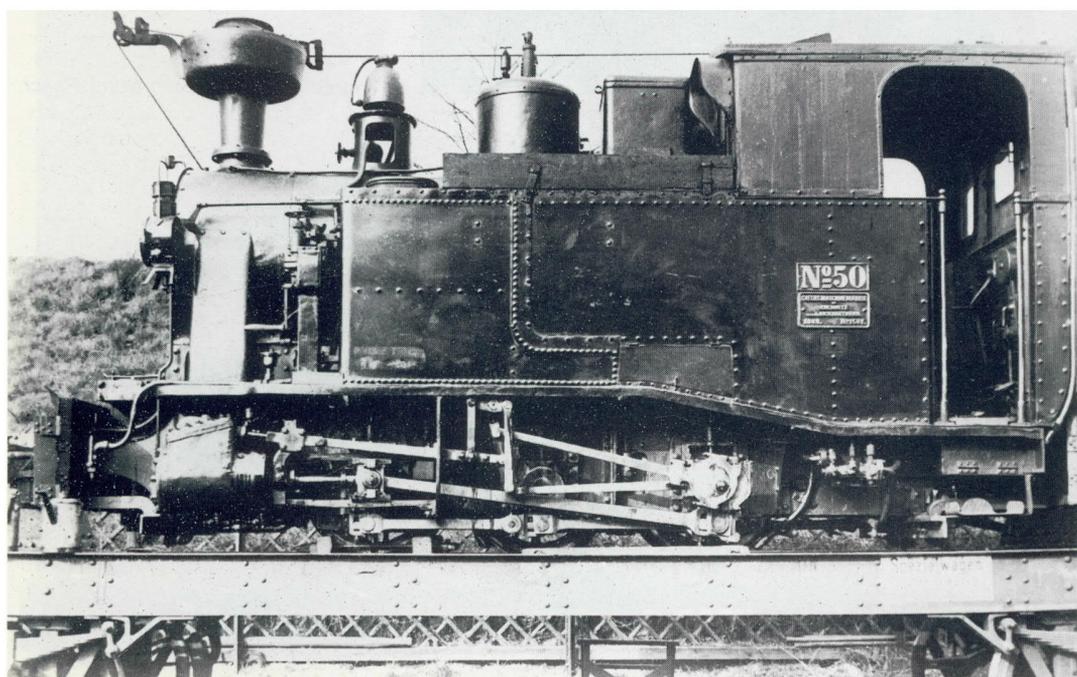
I K Nr. 14 im Endbahnhof Bernstadt der Linie von Herrnhut um 1914. Rechts ist die I K Nr. 15 zu erkennen. Im Gegensatz zur I K Nr. 11 hatte die 14 nur einen Sandkasten. Sammlung: Traditionsbahn Radebeul e.V.

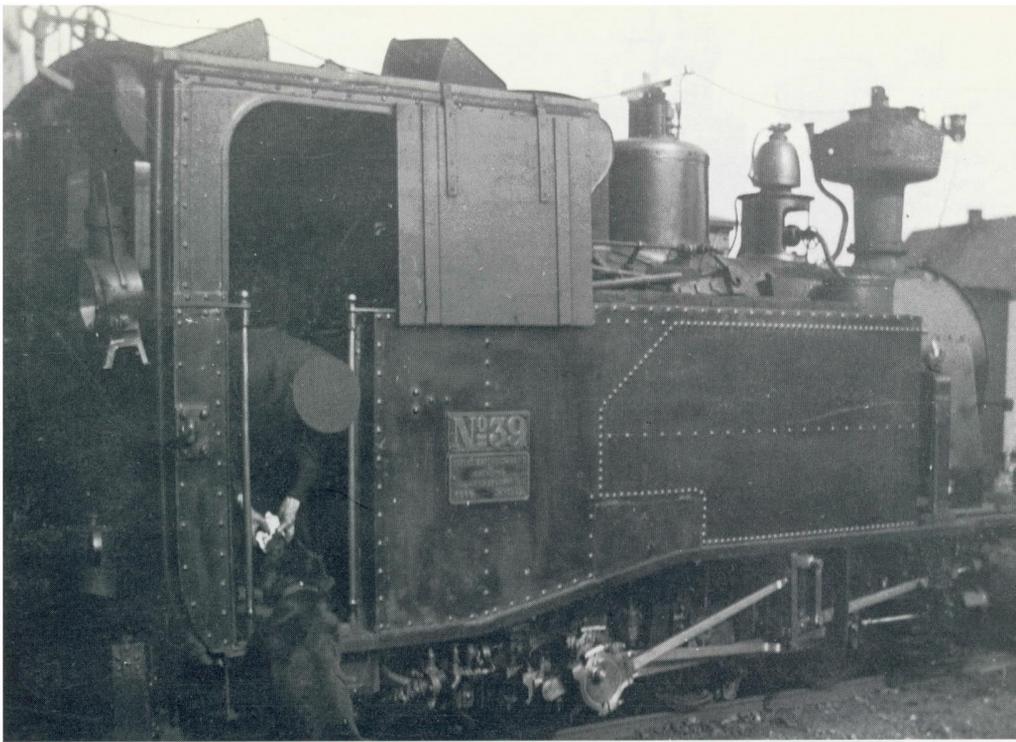


I K Nr. 49, ex ZOJE Nr.1 "Mandau", später "Alexander Thiemer". Noch zu Zeiten der K. Sächs. Sts. E. B. war das alte Namensschild angebracht. Sammlung: Traditionsbahn Radebeul e.V.



Die I K Nr. 50, ex ZOJE Nr. 2 "Lausche" war von 1927 - 1935 als Werklok in Dohna beschäftigt. Sammlung: Scheffler



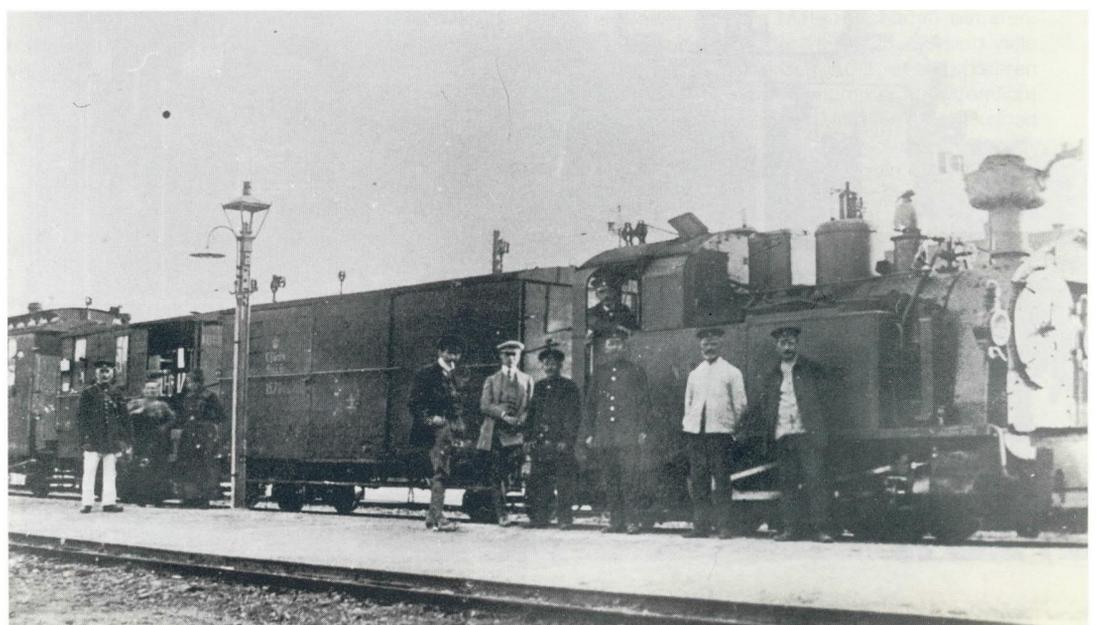


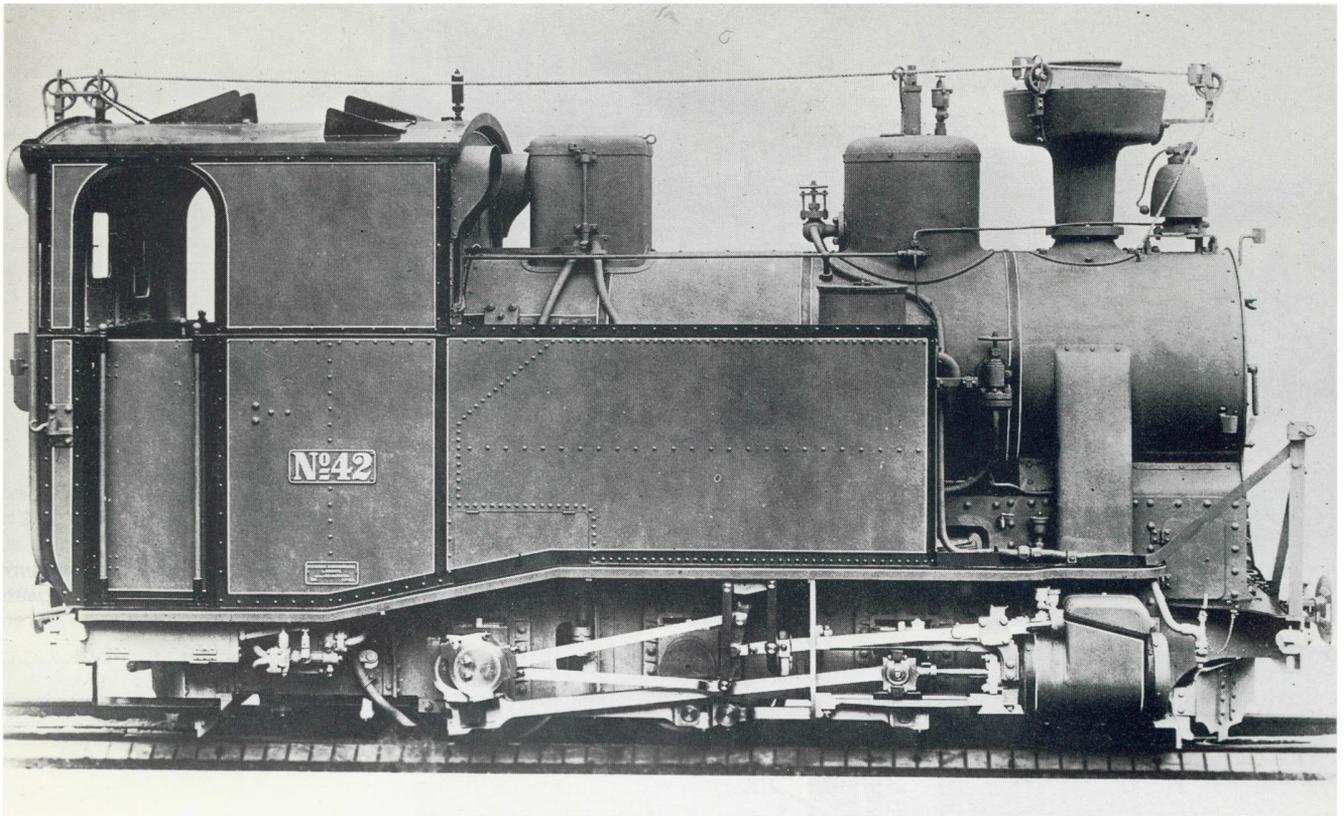
*I K Nr. 39. Die Lok gelangte später nach Polen. Dem Heizer scheint sein Frühstück nicht geschmeckt zu haben, denn er verfüttert es seinem Hund.
Sammlung: Heinrich*



*I K Nr. 48 im Bf Mügeln schon zu Zeiten der Deutschen Reichsbahngesellschaft, um 1922.
Sammlung: Kühn, Archiv Scheffler*

I K im Bf. Mosel Sammlung: Rasch

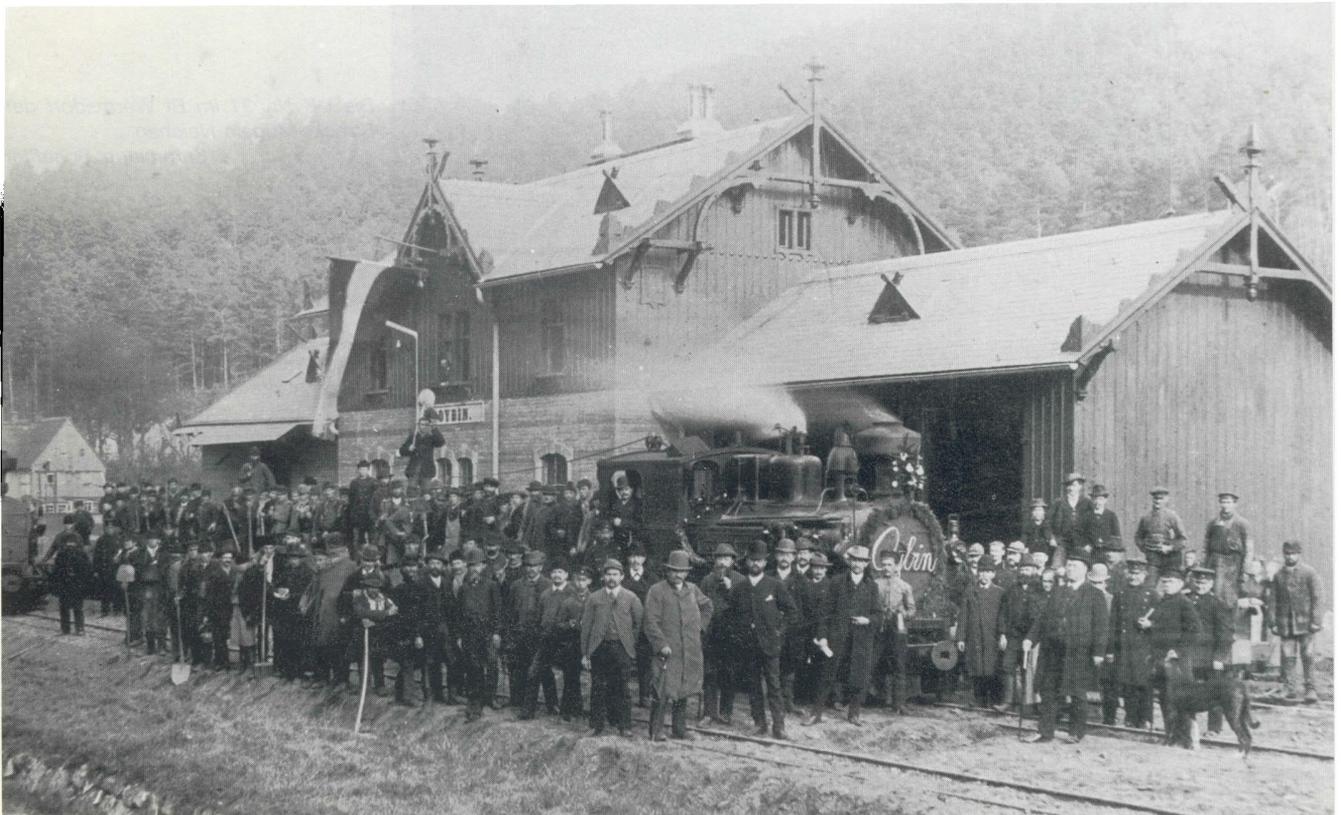


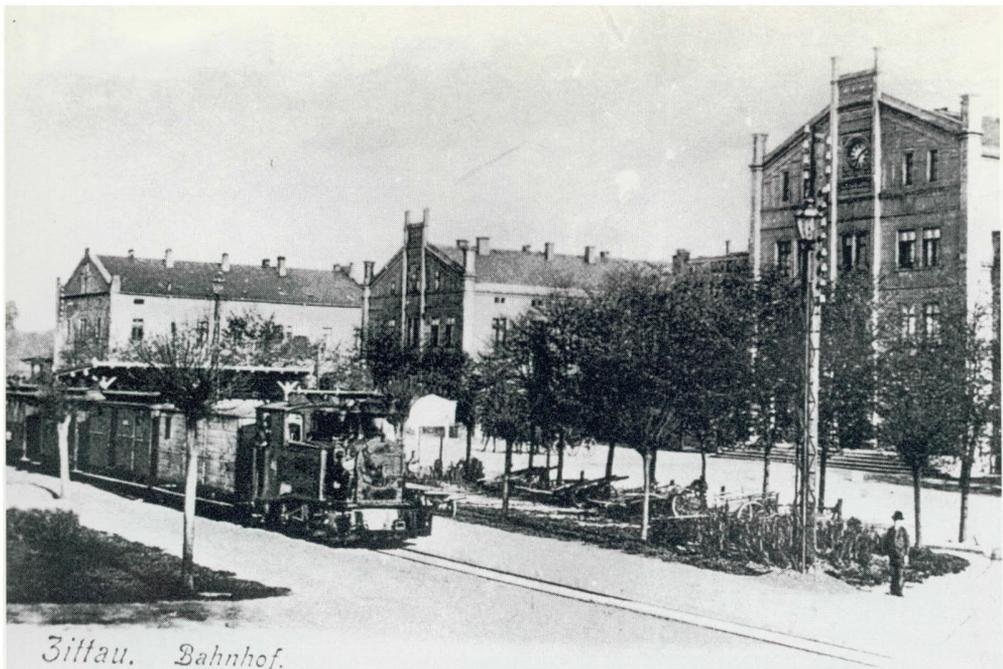


I K Nr. 42. Die Lok hatte eine verlängerte Rauchkammer.

Werkfoto, Sammlung Scheffler

Am 5. 11. 1890 kamen erstmals Bauzüge in Oybin an; Rechts mit Lok Nr. 4 der ZOJE "Hochwald". Sie wurden gebührend empfangen.





Zittau. Bahnhof.

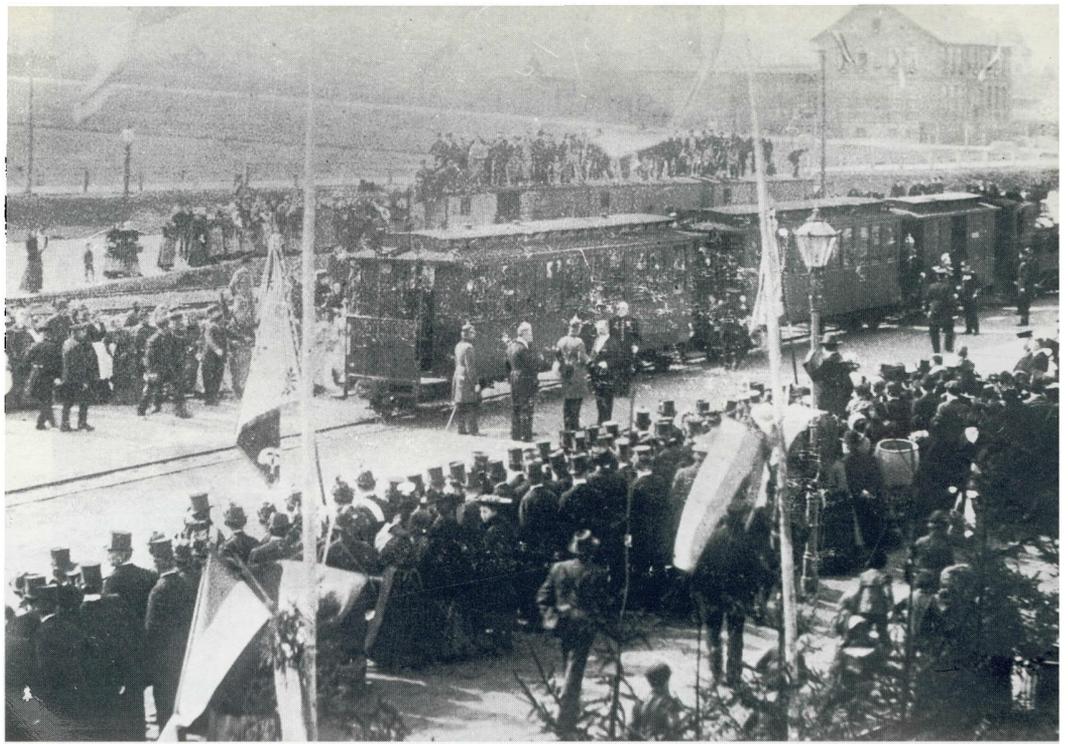
I K mit Zug nach Markersdorf, um 1898.
Sammlung: Wagner



Die I K Nr. 31 im Bf Wermsdorf der Strecke Mügeln-Neichen
Sammlung: Scheffler



I K Nr. 32 im Bf Wermsdorf.
Sammlung: Scheffler



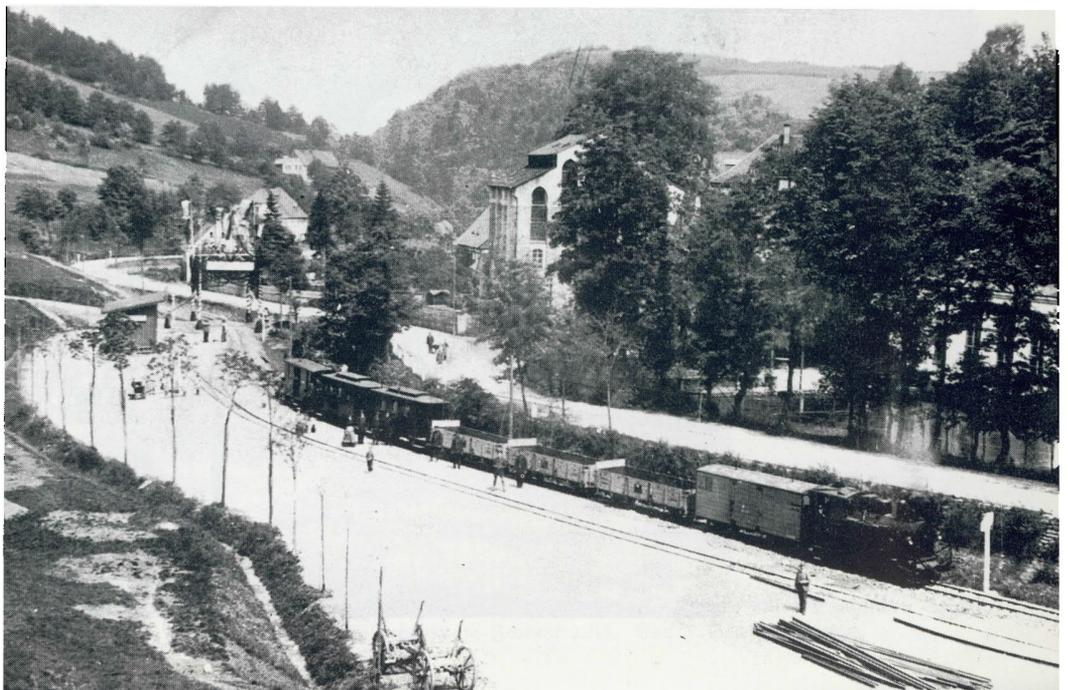
König Friedrich August III. besuchte am 20.09.1905 die Wernsdorfer Jagd. Aus diesem Grunde wurde er in Mügeln feierlich von der Bevölkerung begrüßt. Die Lok des Sonderzuges war eine I K. Sammlung: Scheffler



I K Nr. 8 im Bf Strehla, dem Endpunkt der Strecke von Oschatz, um 1905. Sammlung: Scheffler

Als am 1. Juli 1889 die Strecke Grünstädtel-Oberrittersgrün eröffnet wurde, hatte man in Unterrittersgrün eine Triumphpforte errichtet. Vermutlich nach dem Eröffnungstag bringt eine I K den gemischten Zug bergwärts.

Schmalspurmuseum Rittersgrün





Zur Rückfahrt bereitstehender Personenzug mit I K im Bahnhof Oberrittersgrün, 1891. Foto: Pofeldt, Schmalspurmuseum Rittersgrün



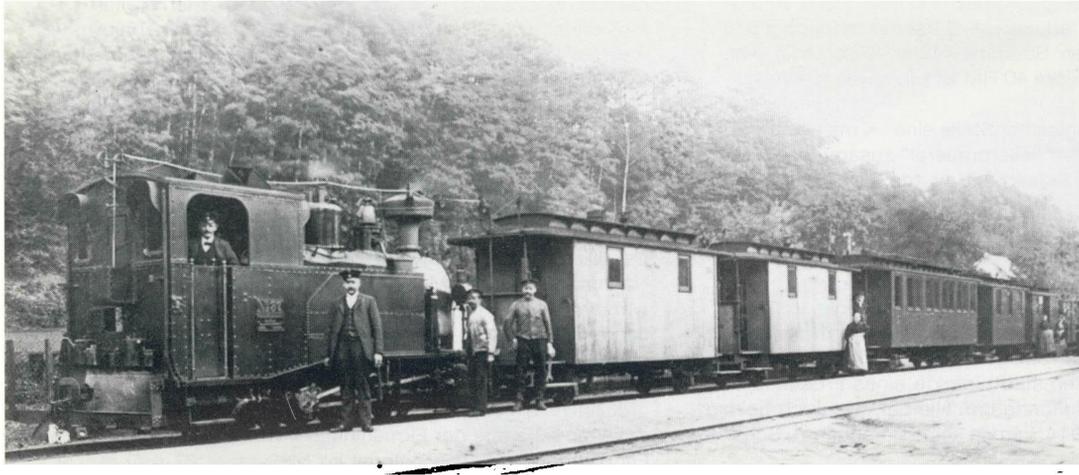
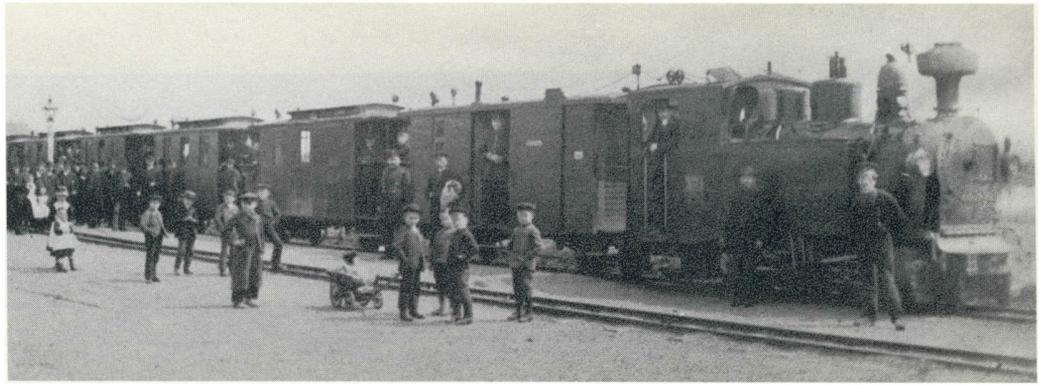
Viel Holz und Holzprodukte wurden um 1895 in Oberglobenstein umgeschlagen. Die I K führt einen beachtlich langen Zug zu Tal. Schmalspurmuseum Rittersgrün

In der Station Siegelhof wurde 1890 am Bahnsteig Bier verkauft. Die I K wartet mit gemischtem Zug auf die Weiterfahrt. Schmalspurmuseum Rittersgrün



Bf Kesselsdorf mit einem Zug nach Wilsdruff um 1895. Hinter der I K ein kombinierter Post-/Packwagen. Nach dem Erscheinen der IV K verschwand unsere I K bald von dieser recht steigungsreichen Strecke.

Sammlung: Wunderwald



Die I K Nr. 37 im Bf Ortmannsdorf. Hinter der Lok zwei typische Arbeiterwagen (4. Klasse) dieser Strecke.

Sammlung: Heinrich

Auch die Strecke Wilkau-Haßlau—Kirchberg wurde zur Jahrhundertwende von der I K bedient, die hier im Bahnhof Kirchberg mit viel Personal aufgenommen ist.

Sammlung: Braitmaier



Eine I K (Nummer leider unleserlich) im Dienste der deutschen Heeresfeldbahn. Februar 1916 auf der Strecke Nowonwenzjany—Solonyanka.



Durch Schienenbruch und schlechte Gleisloge entgleiste Kleinbahn-Lokomotive auf der russischen Strecke Nowonwenzjany—Solonyanka im Februar 1916. Von F. Schaller, Cottbus.

bauchlitz einen Achsbruch. 1904 stießen am Mügelner Weg in Altmügel ein Zug und ein Fuhrwerk zusammen, wodurch ein Verletzter zu beklagen war.

Im März 1906 raste in Oschatz ein durch Lokomotivpfeife scheue gewordenes Pferdegespann vor dem Zug her und wurde am Übergang Hospitalstraße vom Zug erfaßt. Das Gespann stürzte in die 3 m tiefe, parallel zur Strecke fließende Döllnitz. Ein Pferd mußte daraufhin dem Roßschlächter zugeführt werden. Ein ähnlicher Vorfall soll sich um 1910 nochmals ereignet haben.

Am 21. Oktober 1913 wurde am westlichen Bahnübergang in Mügel ein dem Gutsbesitzer Zschäbitz gehörendes beladenes Gespann von dem aus Wermisdorf kommenden P 5703 angefahren. Dabei wurden Zschäbitz und sein Pferd verletzt und der Wagen zertrümmert. Da der Gutsbesitzer nach § 315 und § 316 des damaligen Strafgesetzbuches schuldig war, wurde er angeklagt. Er mußte 40 RM Strafe sowie die Verfahrenskosten zahlen.

Am 9. April 1914 stieß an gleicher Stelle eine I K mit einem Automobil der "Meißner Felsenkellerbrauerei" zusammen. Auch hier hatte der Kraftfahrer Schuld und wurde zu 4 Tagen Haft verurteilt. Am 1. August 1914 sprang eine I K in der Nähe einer Gaststätte in Berthelsdorf (Strecke Herrnhut–Bernstadt) aus dem Gleis und stürzte in einen tiefen Mühlgraben. Dabei wurde die Kegelbahn an der Gaststätte zerstört.

Im Frühjahr 1916 entgleiste eine I K bei der Brücke in Jodelischki (Strecke Nowoswenzyany—Solomajanka) in Rußland und stürzte um. Ende März 1922 geriet eine I K in Oberrennersdorf (Strecke Herrnhut–Bernstadt) infolge eines Frostaufbruchs ins Schleudern und stürzte um. Hierbei, wie auch beim Unglück vom 1. August 1914, kamen keine Personen zu Schaden.

Ansonsten sind die I K-Lokomotiven glücklicherweise von größeren Unfällen verschont geblieben.

7. Die I K ist nicht vergessen – Modellbauer machen es möglich

Nach der Verschrottung der Werklok Nr. 1 (ex I K 12) in Schmiedeberg schien die Gattung I K vergessen. Leider war es nicht gelungen, ihre letzte Vertreterin der Nachwelt als Denkmal zu erhalten. Wie gut hätte die Lok vor dem historischen Schmalspurzug im Bahnhof Radebeul Ost oder im Museum Oberrittersgrün ausgesehen? Damit wäre ein wichtiges Stück aus der Geschichte der Eisenbahntechnik erhalten geblieben, denn mit der I K und den zweiachsigen Personenwagen reisten unsere Groß- und Urgroßeltern gemütlich durchs sächsische Land.

Danach blieb es lange ruhig um die I K, lediglich einige Eisenbahnfreunde sammelten unabhängig voneinander Fotos und Statistiken. Erst anlässlich des 95jährigen Bestehens der Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg wurde der Gedanke, dieser einst weitverbreiteten Lok ein würdiges Denkmal zu setzen, von den Modellgestaltern Ing. Gerhard Walter und Joachim Lehmann der Firma Technomodell aus Dresden aufgegriffen. Gleichzeitig konnte damit den Freunden der historischen Eisenbahn in der damaligen DDR eine völlig neue Baugröße präsentiert werden. Die historische Schmalspurlok I K wurde erstmals als Entwicklungsmuster in der Baugröße II e (Maßstab 1 : 22,5) als Gartenbahn vorgestellt, wobei die Spurweite von 32 mm exakt dem Vorbild der sächsischen 750 mm Schmalspurbahn entspricht.

Herr Walter gründete 1966 die Firma als Handwerksbetrieb zur Herstellung von Modellen in Dresden-Klotzsche. Zunächst fertigte man Ausstellungs- und Demonstrationsmodelle für Industrieanlagen und Maschinen, bald folgten Modelle von Agrarflugzeugen und Straßenfahrzeugen. Umfangreiche und detaillierte Kenntnisse im Modellbau erwarb sich der Firmengründer bereits in den fünfziger Jahren, als er nebenberuflich die Firma Herr (Zeuke) mit der Gestaltung der allseits bekannten sächsischen VI K und den Wagen unterstützte. Diese Modelle zählen heute zu den Raritäten eines jeden Modellbahnfans. So war es für Herrn Walter eine Herausforderung, der sächsischen I K in Form von Modellen, ein neues Leben zu ermöglichen.

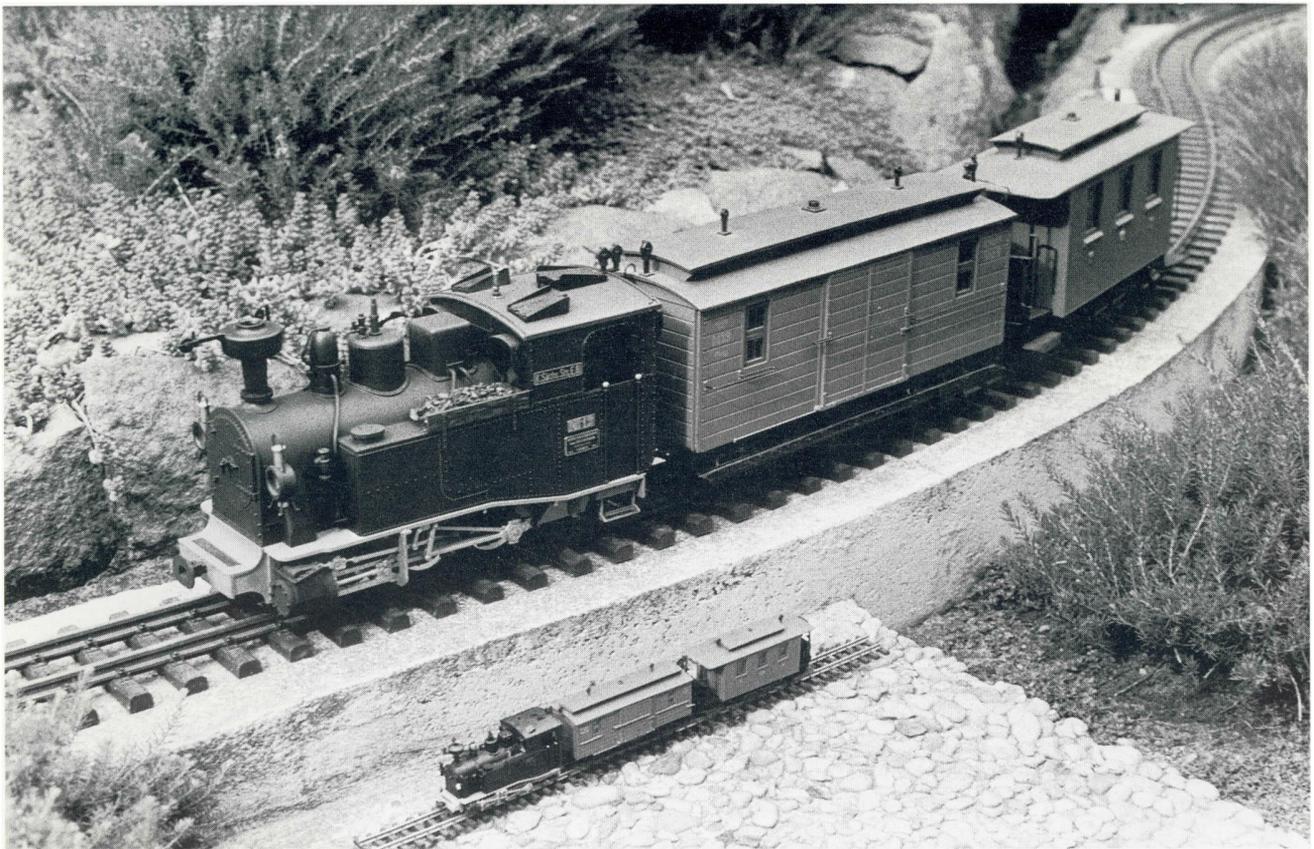
Nach langer und zielstrebigem Arbeit entstand so unsere I K Nr. 12, wenn auch verkleinert, in voller Schönheit wieder. Beim Bau gab es viele Probleme. So die Frage nach der Originalfarbgebung. Wer konnte sich von den älteren Eisenbahnfreunden noch daran erinnern? In keinem Archiv war darüber etwas zu finden. So ist besonders Fritz Hager (+) für seine Fachberatung zu danken. Gleichzeitig mit dem Prototyp der I K, welche die Betriebsnummer 12 erhielt, wurden noch vier zweiachsige sächsische Personen- und Güterwagen gebaut. Zum 95. Geburtstag der Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg, am 16. September 1979, hatte der kleine Zug auf dem Bahnhof Radebeul Ost Premiere.

Auf einem Gartenbahnmodell führten die Firmenvertreter in einer Demonstrationsveranstaltung den Zug einer breiten Öffentlichkeit vor. Hunderte Fahrgäste der Traditionsbahn und viele Schaulustige zeigten sich begeistert von der ausgereiften Konstruktion. Viele sprachen ihr Lob aus und wünschten bald eine stationäre Gartenbahn auf der unsere I K noch viele erfreuen möchte. Den Verfassern kam beim Anblick des kleinen Zuges die Frage, ob das nicht der Eröffnungsfestzug unserer Schmalspurbahn gewesen ist, welcher am 15. September 1884 nach Radeburg fuhr? Dieser soll ja auch mit der I K Nr. 12 bespannt gewesen sein! Die gute Modelltreue und die exakte Detaillierung sowohl der Lok, als auch der Wagen, ließen die Nachfrage nach den Modellen sprunghaft ansteigen. Doch die wirtschaftliche Situation der ehemaligen DDR in den achtziger Jahren gestaltete die Befriedigung der Kundenwünsche äußerst schwierig. Fehlendes Material und staatliche Auflagen zur Herstellung anderer Artikel wirkten sich hemmend auf eine größere Produktion aus. Doch gleichzeitig mit diesen Schwierigkeiten arbeitete der Firmeninhaber an der Entwicklung von Fahrzeugen und Gleismaterial im Maßstab 1:87 (HO e). Der Wunsch, den Fahrzeugen der Baugröße HO maßstabgerechte Fahrzeuge der sächsischen Schmalspurbahnen an die Seite stellen zu können, existierte schon seit Mitte der siebziger Jahre und wurde alsbald in die Realität umgesetzt. Zuerst entstanden die zweiachsigen Personen- und Güterwagen, denen später auch vierachsige Fahrzeuge folgten. Die Arbeiten an der Fertigstellung einer Lokomotive gestalteten sich schwierig. Neben der I K sollte auch ein Modell der IV K entstehen. Letzteres ist aber noch heute in Arbeit, da die Konstruktion infolge der zwei beweglichen Drehgestelle äußerst kompliziert ist. Die I K Nr. 12 entstand zuerst als Standmodell, da es im Osten keinen passenden Motor gab. Wer "Westbeziehungen" hatte, konnte sich einen Motor schicken lassen, die Firma Technomodell baute ihn dann auf Wunsch ein. Die I K Nr. 12 und alle anderen Fahrzeuge der Baugröße HO e bestechen ebenso durch exakte Detailtreue und Ausführung, wie die Fahrzeuge in II e.

Nun existiert die I K als Modell gleich in zwei Varianten und wird somit noch länger an die erste sächsische Schmalspurlokomotivgattung erinnern.

8. Quellenverzeichnis

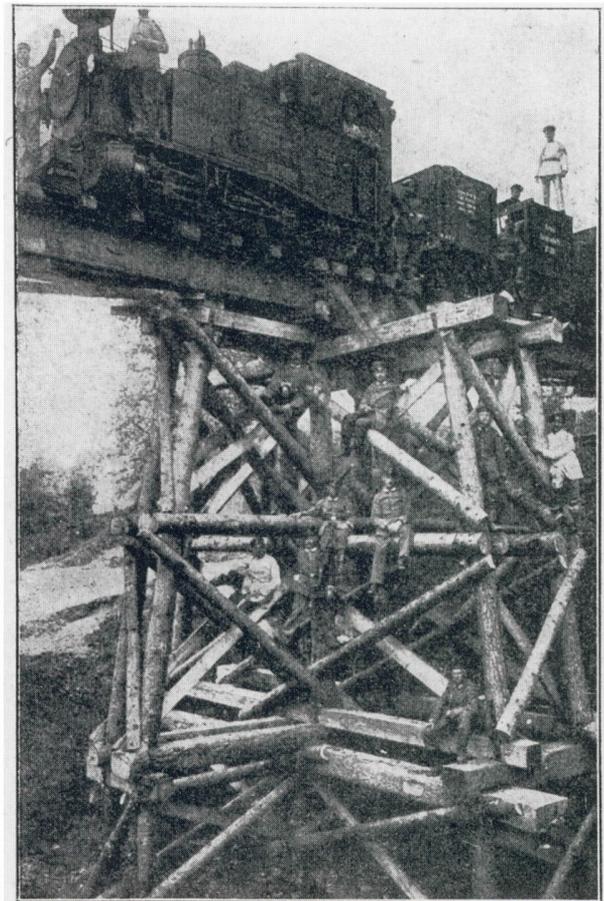
1. Wagner/Walther/Scheffler:
Sächsische I K.
Die Geschichte der ersten sächsischen Schmalspurlokomotivgattung
DMV AG 3/58 Traditionsbahn Radebeul-Ost—Radeburg, Radebeul 1982.
2. Ledig/Ulbricht:
"Die Schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreich Sachsen", Leipzig 1895.
3. Privatarchiv Reiner Scheffler, Oschatz nicht veröffentlicht.
4. Privatarchiv Kurt Schubert, Riesa nicht veröffentlicht.
5. Privatauskünfte von Fritz Hager (+).



I K Nr. 12 als Modell in den Baugrößen HOe und Ie. Man beachte die Größenverhältnisse.

Foto:Opitz

Noch ein Bild vom Kriegseinsatz in Rußland. I K auf der Brücke bei Jodelischki. Sammlung: Traditionsbahn Radebeul e. V.



Umschlag-Rückseite oben:

Aus zwei mach eins! - Auf diese vereinfachte Formel gebracht, entstanden die beiden II K-Lokomotiven, von denen 61 A/B hier zu sehen ist.

Foto: Hubert, Verlagsarchiv

Mitte:

II K neu 62 A/B kurz vor Unterherold. Eines der wenigen Betriebsbilder dieser Lok überhaupt.

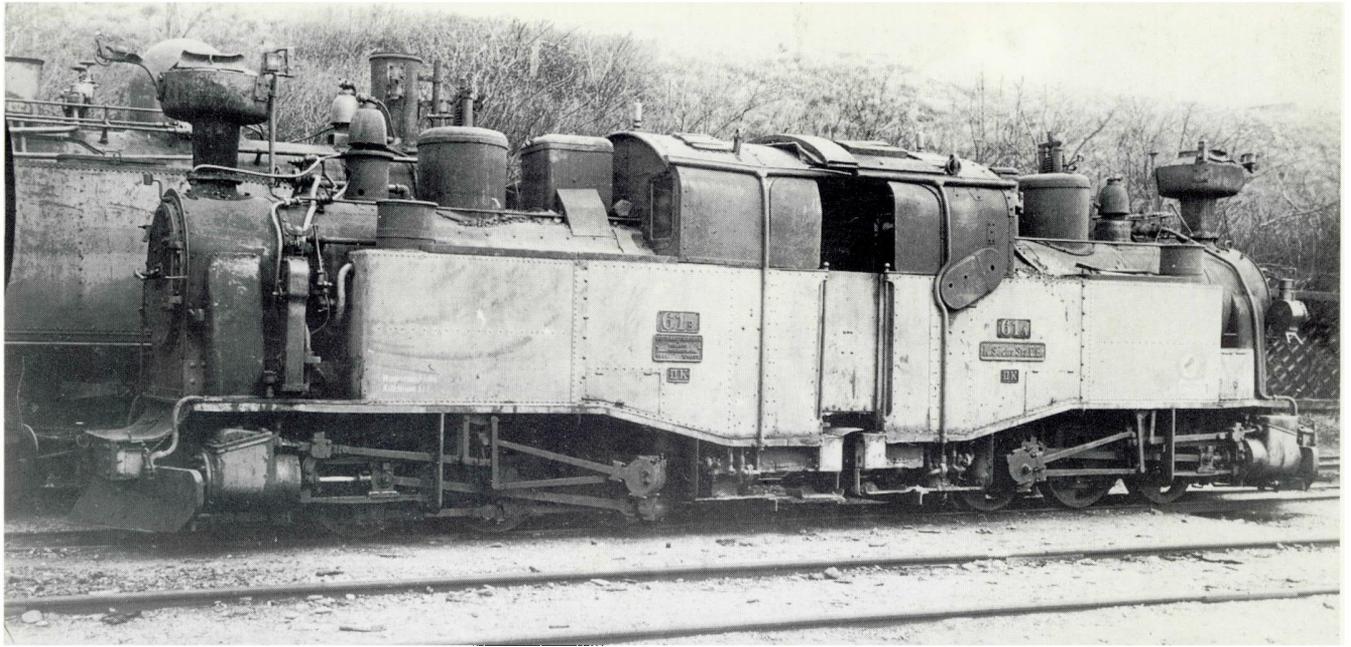
Sammlung: Finzel

unten:

II K neu 61 A/B im Bf Zittau um 1913.

Sammlung: Wagner

Eisenbahnbrücke bei Jodelischki (Rußland) Strecke Nowoswenzjann-Solomjanka. Erbaut von der Reserve-Eisenbahnbau-Komp. Nr. 21 Frühjahr 1916. Von Schaller, Cottbus.



ISBN 3-922138-44-6

