

Claus Schuchardt

Die Sächsische VI K

Beschreibung einer Schmalspurlofbaureihe





Claus Schuchardt

Die
Sächsische
VI K

Beschreibung
einer
Schmalspurlofbaureihe

Inhaltsverzeichnis

Titelbild:

Lok 99713 bespannt in Radebeul-Ost einen Sonderzug in Richtung Radeburg
Foto: Walter, 19.8.1989

2. Umschlagseite:

oben
99 1703 mit P-Zug auf dem Weg nach Frauenstein
Foto: Autor

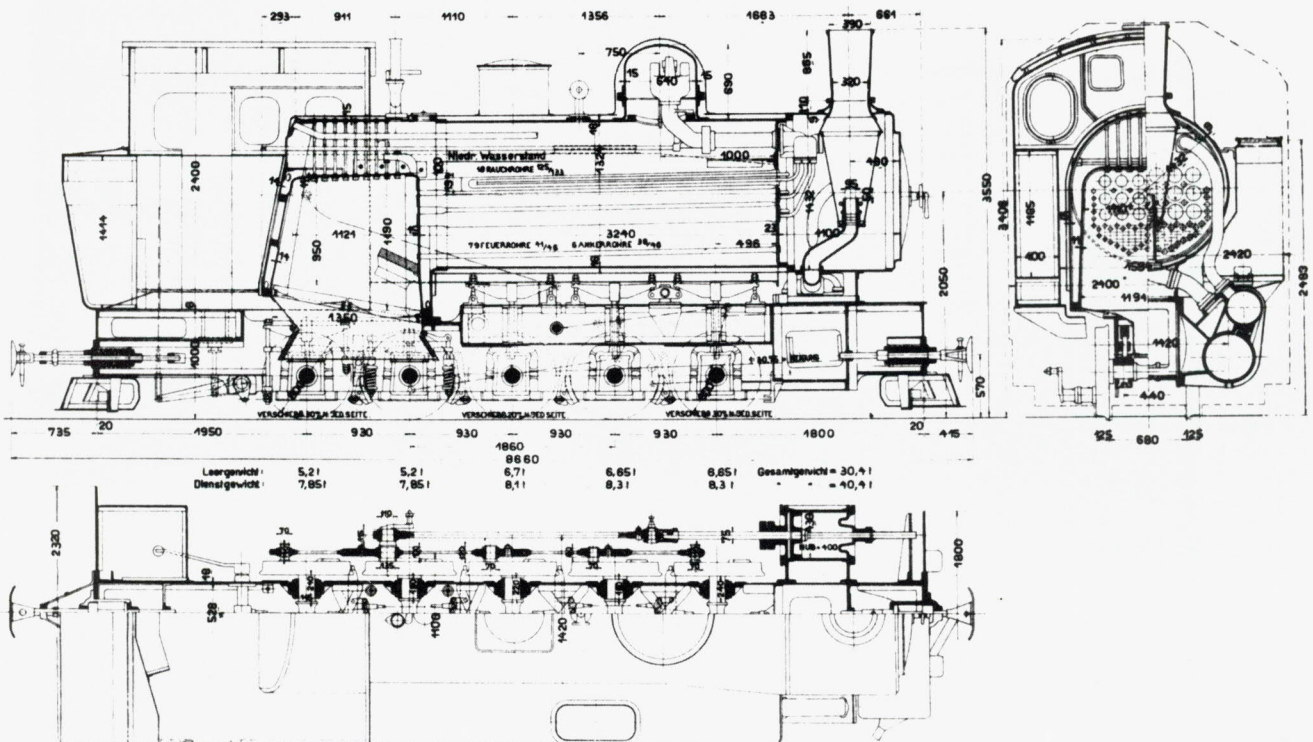
unten
Rekolok 99 1687 im Bahnhof Oberdittmannsdorf am 6.10.1971
Foto: Sammlung Wunderwald

Einleitung	3
1. Technische Beschreibung.....	4
2. Einsatz der VI K.....	12
2.1. Einsatz außerhalb der großen Schmalspurnetze	12
2.2. Einsatz im Wilsdruffer Netz.....	14
2.2.1. Charakteristik des Wilsdruffer Netzes.....	14
2.2.2. Bahnbetriebswerk.....	16
2.2.3. Einsatz in Wilsdruff	18
2.3. Einsatz in Württemberg	26
3. Lokstationierung	36
4. Unfälle mit der VI K	47
5. VI K bei der Traditionsbahn.....	50
6. 99 716 – Die neue Öchsle VI K.....	53
Quellen- und Literaturverzeichnis	55

Anlagen

Diensttausteiler	60
Tabelle 1 Technische Daten.....	62
Tabelle 2 Lokstationierung an ausgewählten Stichtagen	63
Tabelle 3 Herstellerangaben	64

Die VI K
Foto: Sammlung Autor



Einleitung

Nach Eröffnung der ersten deutschen Fernbahn zwischen Leipzig und Dresden setzte sich auch in Sachsen die Eisenbahn als Transportmittel immer mehr durch. Bald waren die Zentren der Industrie und des Handels miteinander verbunden. Es strebten jedoch auch wirtschaftlich nicht so stark entwickelte Gemeinden nach einem Bahnanschluß, der nicht so leistungsfähig zu sein brauchte und möglichst niedrige Bau- und Betriebskosten verursachte. Aus diesen Bestrebungen heraus entwickelten sich eine Reihe von »Secundärbahnen« in schmalspuriger und normalspuriger Ausführung. In Sachsen entstand u.a. ein ca. 560 km umfassendes, teilweise zusammenhängendes Schmalspurnetz in der Spurweite von 750 mm.

Ein auf den sächsischen Schmalspurstrecken verkehrendes Triebfahrzeug, die Lokbaureihe VI K, soll in dieser Schrift vorgestellt werden. Sie war bei den Personalen beliebt und noch heute, wo sie nicht mehr im planmäßigen Zugdienst steht, spricht man viel Gutes über sie. Zugleich werden die Strecken ihrer letzten Einsatzstelle, des Bw Wilsdruff, erläutert und Spezifika genannt, welche sie bei ihrem täglichen Dienst bewältigen mußte.

Diese Schrift möchte keinen Anspruch auf Vollständigkeit aller genannten

Details erheben, deren Beschaffung mit Schwierigkeiten verbunden war. Der Autor bemühte sich, ein möglichst umfassendes Bild dieser relativ wenig beschriebenen Lokbaureihe zu geben und ist für jeden Hinweis dankbar.

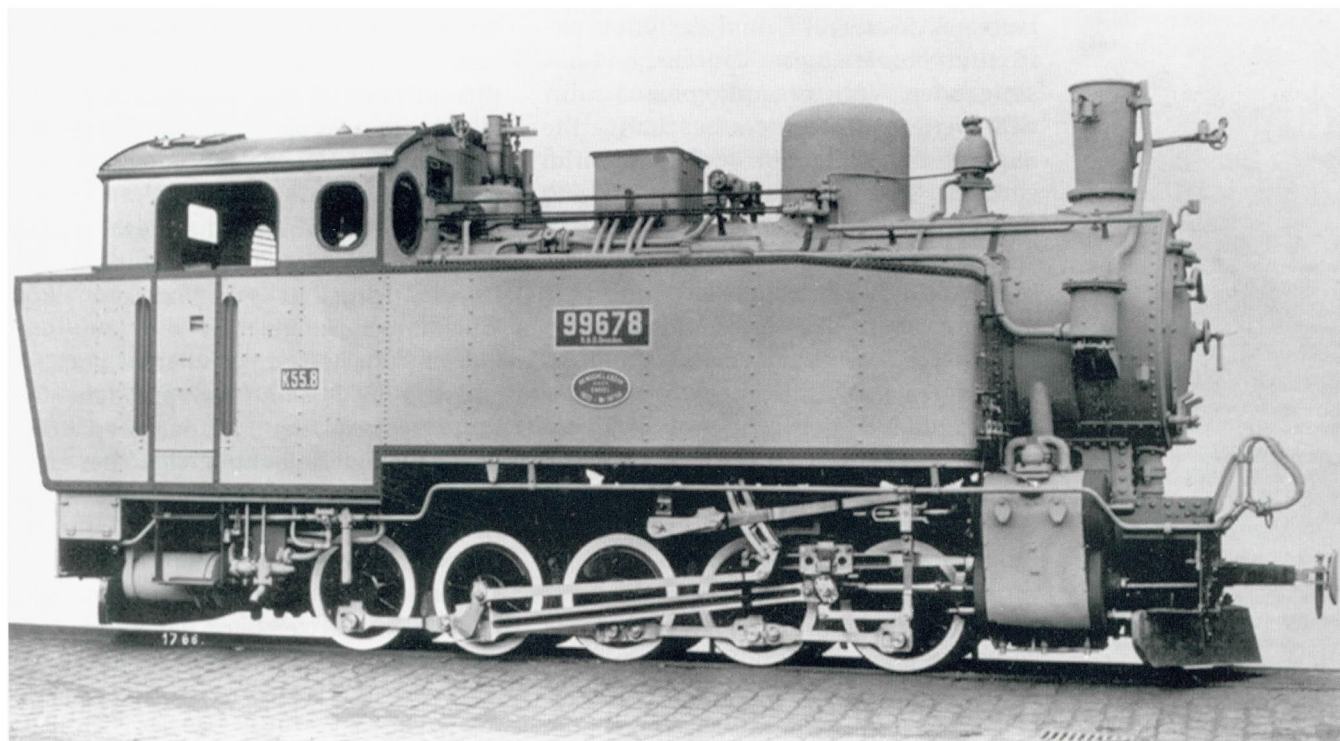
Die Traditionsbahn Radebeul e.V. gibt schon seit vielen Jahren im Rahmen ihrer verkehrsgeschichtlichen Arbeit Broschüren über interessante Bahnen und Fahrzeuge heraus, z.T. mit freundlicher Unterstützung des Bufe-Verlags.

Aufgrund längerer Beschäftigung mit der Baureihe »VI K« hat der Autor durch die vorliegende Schrift seinen Beitrag als Vereinsmitglied dazu geleistet. Mit dem Erscheinen der dritten, aktualisierten Auflage im Frühjahr 1996, ist erstmals die gesamte, im Jahre 1993 mit der »VII K« komplettierte Schriftenreihe über die sächsischen Schmalspurlokkategorien gleichzeitig im Angebot.

Der Autor möchte sich auch bei den Eisenbahnfreunden und Eisenbahnern bedanken, die zum Gelingen dieses Vorhabens beigetragen haben. Es waren u.a. die Kollegen Schneider, Leuschner, Neumann, Wagner sowie die Eisenbahnfreunde Scheffler (Kapitel 3), Schindler und Wagner (2.3. und 3.), Jöstingmeier (6), Lehmann und Walter.

Dresden, im März 1996

Werkfoto der 99 678
Foto: Sammlung Treichel



1. Technische Beschreibung der VI K

In den Jahren 1918/19 lieferte die Lokomotivfabrik Henschel & Sohn, Kassel, 15 Stück Eh2t-Lokomotiven für die Heeresfeldbahn. Der militärische Zusammenbruch des deutschen Kaiserreiches verhinderte jedoch den Einsatz bei der Heeresfeldbahnverwaltung. Für die sächsische Staatseisenbahn bot sich daher eine günstige Gelegenheit zum Kauf dieser leistungsfähigen Maschine (Kaufpreis 92.000,- M). Als Gattung VI K mit den Betriebsnummern 210–224 wurden sie in den Betriebspark eingereiht. Die Maschinen bewährten sich in dem weitverbreiteten steigungsreichen Schmalspurnetz gut. Es waren die letzten von der Sächs. Sts. E.B. beschafften Schmalspurlokomotiven und zugleich die ersten fünffach gekuppelten. Auch waren sie die ersten Heißdampfschmalspurloks Sachsens.

Die Deutsche Reichsbahn (DR) übernahm alle Maschinen und bezeichnete sie entsprechend ihrer Klassifikation als 99 641–655, die Gattungsbezeichnung lautete K 55.8. Auf Grund der guten Betriebsergebnisse dieser Baureihe und des steigenden Verkehrsaufkommens wurden weitere Maschinen beschafft. Die Zugkraft der VI K lag ca. 50 % über der im ganzen Netz vorhandenen 99 51–60 (IV K).

Die nachstehende Übersicht soll dies demonstrieren:

Leistungsparameter	Lok		
	99 ⁵¹⁻⁶⁰	99 ⁶⁴⁻⁷¹	99 ⁷³⁻⁷⁶
Leistung in PSI	250	~420	600
Zugkraft am			
Zughaken in t	4,53	6,35	7,75

Weiterhin waren die Maschinen auch als Ersatz für die nunmehr überalterten Loks der Gattung 99 750–752 (I K) gedacht. Insgesamt beschaffte man 47 Maschinen

nach, in deren Fertigung sich die Firmen Henschel & Sohn, Kassel, Sächsische Maschinenfabrik Chemnitz und die Maschinenfabrik Karlsruhe teilten. Der Preis betrug pro Maschine (99 671–708) 44 500,- RM und 64 000,- RM für die weiteren.

Wie aus Tabelle 1 (s. Anhang) ersichtlich, erhielten die Nachbauloks von der DR die Betriebsnummern 99 671–717 und die Gattungsbezeichnung K 55.9. Die Urheberrechte besaß bei allen gefertigten Maschinen die Firma Henschel & Sohn, Kassel.

Beide, die originale VI K sowie der Nachbau, stimmten in ihren technischen Parametern weitgehend überein. Lediglich die für die württembergischen 750-mm-Schmalspurstrecken bestimmten Maschinen wichen in ihren technischen Ausrüstungen geringfügig ab. Am augenscheinlichsten sind z. B. der vorn quer zur Fahrtrichtung liegende Luftbehälter und die zweistufige Luftpumpe für die Druckluftbremse Bauart Knorr auf der rechten Seite vor dem Wasserkasten. Auch waren diese Maschinen kürzer, ihre Gesamtlänge ü.K. betrug nur 8 346 mm, was auf Änderungen an der Zug- und Stoßvorrichtung zurückzuführen ist.

Auf württembergische Verhältnisse umgebaut wurden auch alle VI K, welche in der Folgezeit von Sachsen nach Württemberg übersiedelten.

Nicht unerwähnt soll hierbei der Einsatz der 99 643 und 647 auf den 760-mm-Strecken der Niederösterreichischen Waldviertelbahn bleiben, der auch technische Veränderungen voraussetzte. Hierbei sei speziell an die Zug- und Stoßvorrichtung sowie an das Bremsensystem und die Spurweite gedacht.

Für die in Württemberg liegende 1000-mm-Strecke Nagold-Altensteig benötigte man ebenfalls neue zugkräftige Maschinen. Die Maschinenfabrik Esslingen

* In den Betriebsunterlagen, wie z. B. Buchfahrplan, werden die Loks 99 64-65 und 9967-71 auch als 9964-71 bezeichnet.

** Loks der BR 99 73-76 wurden ab 1928 gebaut.

fertigte 1927 vier fünffachgekuppelte Zweizylinderlokomotiven und legte dabei die Konstruktion der bewährten sächsischen VI K zugrunde. Diese Maschinen erhielten von der DR die Betriebsnummern 99 191–194 und waren auch als Ts 5 bekannt.

Die VI K wurde von der Heeresfeldbahnverwaltung in Auftrag gegeben, aber nie eingesetzt. Im 2. Weltkrieg dampfte die nunmehrige BR 99^{64-65/67 71} jedoch auch im besetzten Rußland. Der strenge russische Winter stellte für die Dampfloks ein Problem dar. Das Aw Aalen rüstete 1943 die 99 698 mit einer speziellen Frostschutzeinrichtung aus, bevor sie an die RVD Kiew abgegeben wurde. Inwieweit diese ihre Bewährungsprobe bestand und weitere Loks damit ausgerüstet wurden, ist nicht bekannt.

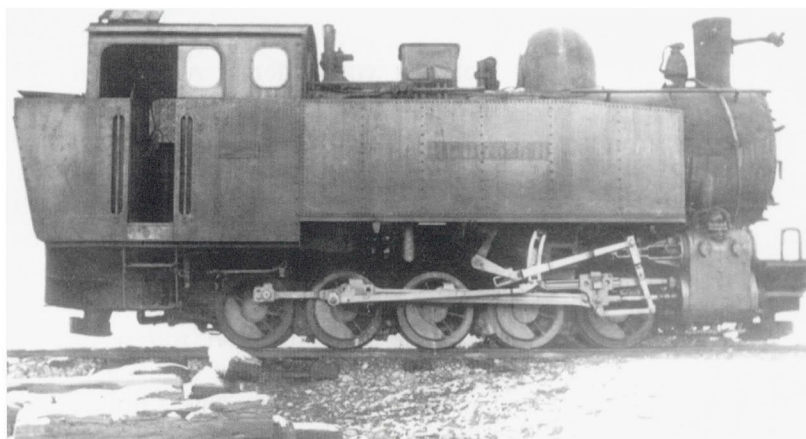
In den weiteren Ausführungen dieses Abschnittes werden nur die bei der DR verbliebenen Maschinen behandelt.

Bei der Anlieferung waren die Maschinen mit der Heberleinbremseinrichtung für den Wagenzug, der Saugluftbremse Bauart Körting sowie einer Wurfhebelbremse versehen. Die Original-VI K besaß jedoch nur eine Dampfbremse, die Wurfhebelbremse und die Haspel sowie Rollen zur Seilführung für die Heberleinbremse des Wagenzuges. Es erfolgte später der Einbau der Saugluftbremse Bauart Körting, die Dampfbremse entfiel.

Um die Kurvenläufigkeit zu garantieren, waren die Achsen nach dem Prinzip von Gölsdorf seitenverschiebbar ausgeführt, die 1. und 5. Kuppelachse hatten ein Halbspiel von 30 mm und die mittlere von 20 mm. Als Treibachse diente die 4., die Radsätze der 2. und 4. Achse waren doppelseitig gebremst. Am 1. und 5. Radsatz befand sich eine Rückstellvorrichtung, die nach erfolgter Kurvenfahrt den Radsatz wieder in die Ausgangsposition schob. Man erreichte dies durch gefederte Druckstücke, die auf Scheiben wirkten, welche wiederum mit der Achse durch Keile verbunden waren.

Weiterhin erhielten die Maschinen ein Dampfbläutwerk Ba. Latowski, Dampfpeife und Petroleumbeleuchtung sowie eine Spurkranzschmierung. Zur besseren Energieausnutzung besaßen die Maschinen einen Rauchrohrüberhitzer. Die Abdeckhaube des Dampfdomes, der

den Regler beinhaltete, war zylindrisch mit einem halbkugelförmigen oder glatten Abschluß. Die Ursprungsmaschinen besaßen den halbkugelförmigen Dom, die Nachbaulok den glatten Abschluß. Im Laufe der Jahre wurden die Abdeckhauben freizügig getauscht, so daß dies kein Unterscheidungsmerkmal zwischen der Original-VI K und den Nachbauserien darstellte.



Der Sandkasten mit manuell zu bedienender Sandstreueinrichtung befand sich auf dem Kesselscheitel hinter dem Dampfdom. Durch Rohrleitungen gelangte der Sand vor und hinter das zweite und vierte Rad. Zur Erhöhung des Wasservorrates war im Rahmen, der als genieteter Blechrahmen ausgeführt wurde, ein Rahmenwasserkasten enthalten.

Im Laufe ihrer Dienstzeit erfuhren die Maschinen entsprechend den Erfordernissen technische Veränderungen, die in einer Rekonstruktion gipfelten. So wurden z. B. die Maschinen in den dreißiger Jahren von Petroleum bzw. seltener Gasbeleuchtung (Glühlicht von Pintsch)¹ auf elektrische Beleuchtung umgestellt, sie erhielten deshalb einen Turbogenerator mit einer Leistung von 5 kW². Weiterhin erfolgte der Anbau der Scharfenbergkupplung bei einigen Maschinen anstelle der bisherigen Trichterkupplung sowie die Nachrüstung einer Dampfheizanlage. Teilweise wurden die Feuertür Ba. Marcotty anstelle einer ungenormten Kipptür sowie genormte Waschlukken eingebaut. Die Form der

Werkfoto der »MGD 7525 H« als sie noch für den Kriegseinsatz vorgesehen war. Bei der Sächs. Sts. EB trug die Lok die Nr. 212 und die DR bezeichnete sie als 99 643.

Foto: Sammlung Meyer, Archiv Traditionsbahn e.V. (18)

¹ Hierbei handelt es sich um Ölgas, das durch Vergasung von Gasöl oder Braunkohlenteerölen gewonnen wurde. Es hatte eine bessere Leuchtkraft als Stadtgas.

² Die Energie zur Beleuchtung der Reisezugwagen wird bei den sächsischen Schmalspurbahnen der Lok entnommen. Nur in Ausnahmefällen kann eine Energieabnahme aus den Batterien des Packwagens erfolgen, z. B. bei Einsatz einer IV K (99 51-60), welche keinen Generator entsprechender Leistung besitzt. Häufig waren allerdings Reisezugwagen mit Gasbeleuchtung vorhanden (z. B. Mügeln Netz), ein Gaskessel unterhalb des Wagenkastens diente als Vorratsbehälter.

Wasserkästen änderte sich um 1963, dabei entfiel die Schräge im vorderen Wasserkastenteil. Die neuen Wasserkästen waren als Schweißkonstruktion ausgebildet, die alten genietet.

Anstelle des Rundkolbenschiebers der Regelbauart mit Luftsaugventilen fand generell der Ba. Trofimoff Verwendung, hierbei konnten die Luftsaugventile entfallen. Ebenfalls um 1963 begann die Neubekesselung einiger Lokomotiven. Die Neubaukessel waren geschweißt, Domunter- und -oberteil wurden jedoch auch weiterhin an den Kessel genietet. Hierbei erhielt die Abdeckhaube des Dampfdomes einen glatten Abschluß. Teilweise verwendete man die vorhandenen Armaturen wieder. Anstelle der Kupferfeuerbüchse trat eine Stahlfeuerbüchse. Der Prüfdruck des Kessels betrug 18,2 kp/cm² bei Anwendung der Wasserdruckprobe. Es wurden die Feuertür der Ba. Marcotty und ein dreiteiliger Titankipprost eingebaut, sofern er noch nicht vorhanden war. Die Neubaukessel waren für die Loks der BR 99⁶⁴⁻⁶⁵ und 99⁶⁷⁻⁷¹ verwendbar und wurden im Raw Cottbus und Halberstadt hergestellt. Als Funkenfänger fand der Drahtkorbfunkenfänger Ba. Holzapfel Verwendung.

Stellvertretend für eine Lok, welche nicht neubekesselt wurde, sei die 99 655 genannt. Ihr wurden während ihrer Dienstzeit folgende Kessel eingebaut:

Kessel-Nr.	Einbautag	Hersteller	Anfertigungsjahr	zuletzt in Lok Nr.
16 136	Lokherstell.	Henschel	1919	Neuanf.
16 127	25. 2. 24	Henschel	1918	99 646
19 749	10. 5. 27	Henschel	1923	99 671
16 126	31. 1. 31	Henschel	1918	99 652
16 128	29. 1. 49	Henschel	1918	99 689 ¹

¹ Infolge des schweren Unfalles der 99 689 am 7.1.1949 in Garsebach

Die 99 655 war der letzte Vertreter der sächs. VI K, welcher im Bw Wilsdruff fast bis zur Betriebseinstellung der Strecke unter Dampf stand und ihrem Ursprungszustand weitestgehend glich.

Wegen der hohen Wasserhärte des Kessel Speisewassers war ein Ansteigen des Rohrverschleißes im Kessel zu verzeichnen. Deshalb führte man um 1961 mit Erfolg die innere Kesselwasseraufbereitung im Bw Wilsdruff ein. Technische Voraussetzung war der Einbau von zwei

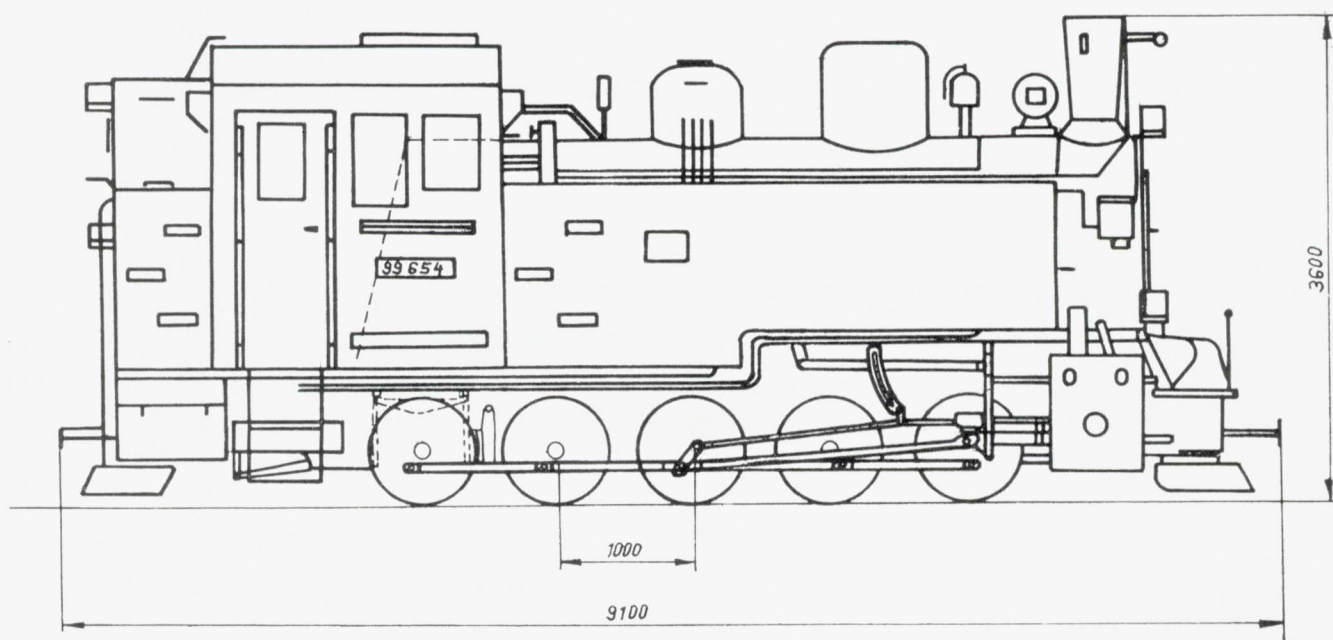
Kugelhydraulikabschlamm-schiebern Ba. Strube, anstelle des einfachen Abschlammhahns. Erprobt wurde diese Neuerung an der 99 714. Um eine ordnungsgemäße Realisierung durch die Lokpersonale zu ermöglichen, stellt man Dosierpläne für die einzelnen Lokbahnhöfe auf.

Einen weiteren sehr interessanten Versuch stellte der Einbau eines Rußbläfers Ba. IfS in einer VI K dar. Nach kurzer Zeit wurde dieser Versuch mit negativem Ergebnis abgebrochen. Im Bw Kirchberg fand an einer IV K ein analoger Versuch statt, der ebenso endete. Da die Maschinen der BR 99⁶⁴⁻⁶⁵ und 99⁶⁷⁻⁷¹ sehr verschlissen waren, die Rbd Dresden, der alleinige Nutzer bei der DR, darauf aber nicht verzichten wollte, wurde am 13. Juli 1964 die Rekonstruktion der noch verbliebenen Maschinen beschlossen. Die o.g. Neubekesselung darf jedoch nicht mit einer Rekonstruktion verwechselt werden, das Neubekesselungsprogramm begann vor dem Reko-Programm und verlief dann parallel. Selbstverständlich erhielten auch alle Rekoloks Neubaukessel.

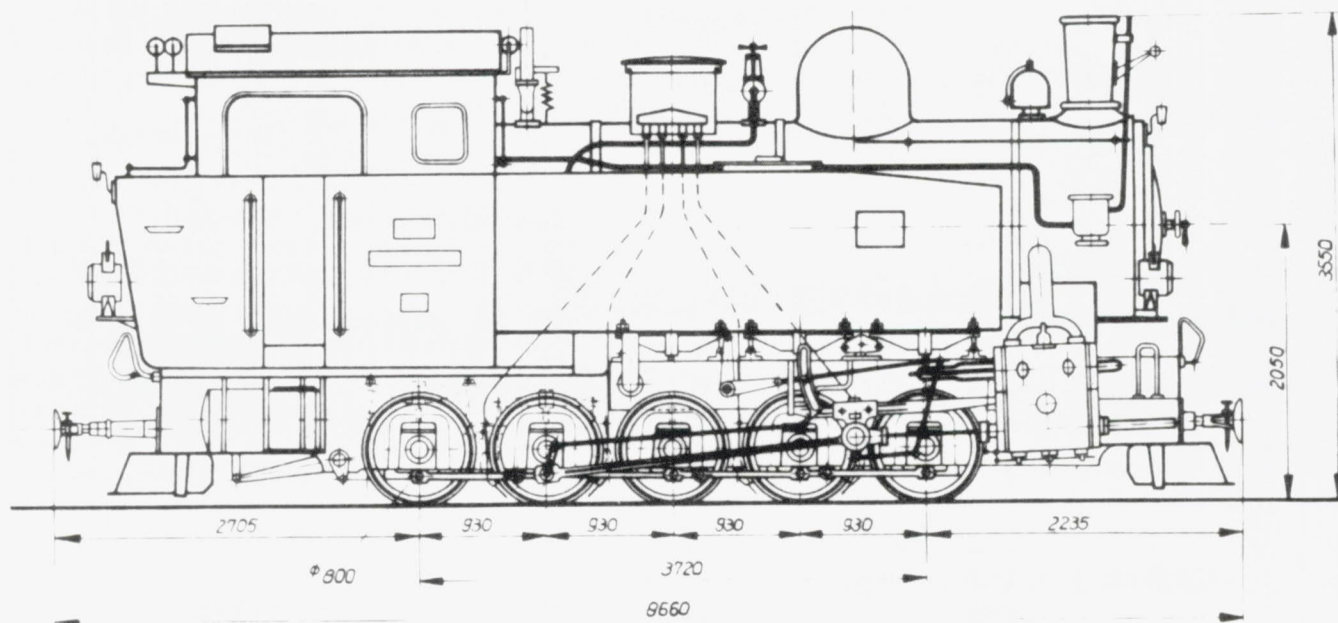
Durch die Rekonstruktion sollte eine gewisse Vereinheitlichung im Schmalspurbetriebsfahrzeugpark erreicht werden. Es gab sogar Vorstellungen, die Rekos mit zwei Laufachsen zu versehen und somit eine VI K mit der Achsfolge 1'E1' zu erhalten. Dadurch wollte man eine bessere Laufruhe erreichen. Jedoch mußte aus konstruktiven Gründen davon Abstand genommen werden, so daß man die Achsfolge E beibehielt. In den technischen Details lehnte man sich stark an die Loks der BR 99⁷³⁻⁷⁶ an, die sich auf Sachsens Schmalspurstrecken bewährt haben. Diese Angleichung wirkte sich günstig auf die Ersatzteilkhaltung aus. Wegen der fortschreitenden Streckenreduzierung beschränkte sich die vollständige Rekonstruktion jedoch nur auf folgende Maschinen:

Original VI K	Nachbau
99 648	99 687
99 653	99 694
99 654	99 696
	99 706

Die Loks wurden sämtlich im Raw Görlitz rekonstruiert und unterschieden sich auch äußerlich deutlich von den nicht rekonstruierten Maschinen.



Die Rekolok



Bereits am 22. April 1965 konnte die ersten Rekolok, die 99 696, vorgestellt und im Bereich des Bw Wilsdruff getestet werden. Durch die Rekonstruktion erhielten die Loks neue Führerhäuser, Wasser- und Kohlekästen ähnlich der BR 99⁷⁷⁻⁷⁹. Durch diese Veränderungen sowie die Vergrößerung des Abstandes zweier benachbarter Achsen auf generell 1 000 mm wurde ein neuer Rahmen benötigt, der in geschweißter Bauart mit eingeschweißten Achslagerführungen als Blechrahmen gefertigt wurde. Als Treibachse wählte man die dritte anstelle der vierten Achse und führte sie spurkranzlos aus. Ein Seitenhalbspiel erhielten die 2. und 4. Achse (20 mm), alle anderen waren fest; auf eine Rückstell-einrichtung verzichtete man.

Die Zylinder bekamen eine horizontale Lage, und alle Radsätze wurden gebremst, dabei fand ein Bremsgestänge analog der 99⁷⁷⁻⁷⁹ Verwendung. Druckluftsandstreuer und -läutewerk, Tieftonpfeife sowie eine zweistufige Luftpumpe wurden angebaut und vor der Rauchkammertür ein vergrößertes Laufblech angeordnet. Die Luftpumpe wurde notwendig, weil die Lok eine Saugluftbremse Ba. Körting und Zusatzbremse Ba. Knorr erhielt. Die Maschine besaß jetzt zwei Saugluftbremszylinder. Bei der Zugfahrt bremsen Lok und Wagenzug mit der Saugluftbremse, bei Alleinfahrt der Lok trat die Druckluftbremse in Aktion. Besonders beim Rangieren brachte es eine Erleichterung der Arbeit des Heizers mit sich, der bisher die Wurfhebelbremse betätigen mußte. Bestehen blieben auf der Maschine die Wurfhebelbremse und die Bremsvorrichtung (Kurbel/Rollen) der Heberleinbremse für den Wagenzug.

Anstelle des stehenden Reglers NW 125 Ba. Schmidt & Wagner erfolgte der Einbau eines der Einheitsbauart Wagner NW 160 1925 und eines Parallelreglergestänges (Reglerhebelwerk) analog der 99⁷³⁻⁷⁶. Der bisherige Rahmenwasserkasten entfiel, was den in der Tabelle 3 angeführten geringen Wasservorrat erklärt; die obenliegende Federung der VI K behielt man jedoch bei. Desweiteren wurden die Achslager an den Kuppelradsätzen analog der 99⁷³⁻⁷⁶ und die Treibradsätze analog der 99⁷⁷⁻⁷⁹ (Mangoldscher Stellkeil) ausgeführt. Die Treib- und Kuppelstangenlager erhielten

anstelle der Pilzschmierung eine Nadel-schmierung. Als Kuppelstangen wurden die der 99⁷³⁻⁷⁶ verwendet und an Ventilen und Armaturen die der BR 99⁷⁷⁻⁷⁹.

Die Rekoloks befriedigten im Einsatz zuerst nicht vollständig, weder im Brennstoffverbrauch noch in den Laufeigenschaften. Im Jahr 1967 traten bis August sieben Entgleisungen auf, was Anlaß zu Laufeigenschaftenuntersuchungen war. Noch im gleichen Jahr wurden Versuchsfahrten mit der Lok 99 654 auf der Strecke Freital-Hainsberg-Kurort Kipsdorf unternommen. Im Ergebnis folgten u. a. Veränderungen an den Tragkraftgruppen der Federung. Nach der Beseitigung dieser »Kinderkrankheiten« bewährten sich diese Loks und wurden beim Personal beliebter. So brachte doch z. B. das neue geräumige Führerhaus bessere Arbeitsbedingungen. In ihren technischen Parametern entsprachen die Loks der Eisenbahnbau- und -betriebsordnung für Schmalspurbahnen (BOS). Wie bereits dargestellt, wurde die Rekonstruktion nur bei sieben Loks konsequent ausgeführt. Die Rekonstruktion war derart umfangreich, daß man hier auch von einem Lokneubau unter Verwendung einiger bestehender Baugruppen, z. B. der Radsätze sprechen kann. Es erfolgte jedoch auch der Einbau gewisser Elemente, wie z. B. des Reglerhebelwerks bei nicht rekonstruierten Maschinen. Hierbei seien die 99 692, 703, 713 und 715 genannt.

1970 führte die DR EDV-gerechte Loknummern ein. Dies stellt zwar keine technische Veränderung dar, muß aber der Vollständigkeit halber genannt werden. Bei den Schmalspurloks mit 750 mm Spurweite wurde der alten Loknummer eine 1 vorgesetzt sowie eine Kontrollnummer angeführt. So wurde z. B. aus der 99 715 die 99 1715-4. Nach dem jetzigen Nummernschema der DB AG, gültig seit 1.1.1992, trägt die einzige dort noch vorhandene VI K, die 99 713, die Nummer 099 720-5, welche aber bisher noch nie an der Lok angebracht gewesen ist.

Im Textteil dieser Broschüre werden jedoch die vor 1970 gültigen Lokbezeichnungen beibehalten.

Bescheinigung

über die

Bauprüfung eines beweglichen Dampfkessels.

Der mit nachstehenden Angaben auf dem Fabriksschilde bezeichnete Dampfkessel:

festgefestete höchste Dampfspannung: **14** Atmosphären Überdruck,

Name und Wohnort des Fabrikanten: **Henschel & Sohn, Cassel,**

laufende Fabriknummer: **76128** Jahr der Anfertigung: **1918**

ist nach § 12 der allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung von beweglichen Dampfkesseln vom 17. Dezember 1908 der Bauprüfung unterzogen worden.

Dabei ist folgendes festgestellt:

1. Die Ausführung des Kesselförpers stimmt mit der — ~~zu Genehmigungskunde vom~~
~~gehörigen~~ — beigehefteten Zeichnung überein, ~~ausgenommen~~

2. Die Prüfung der Beschaffenheit des Kesselförpers ergab *Keine Beanstandung*

3. Das zu den Wandungen des Kessels verarbeitete Material ist laut beifolgender Zeugnisse geprüft worden.

[Zusatz für erneut zu genehmigende Dampfkessel]: Der Kessel erscheint hiernach und gemäß § 12 Abs. 2 der allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung von beweglichen Dampfkesseln, sofern er der Wasserdruckprobe mit befriedigendem Erfolge widersteht, zu erneuter Genehmigung mit **14** Atmosphären Überdruck geeignet.

Cassel, den *26. August* 191*8*

DAMPFKESSEL-ÜBERWACHUNGS-VEREIN
CASSEL

Der Überwachende

H. Vierneyer



17.9.1918
1785 H. A.
Cassel

Urkunde

über

die Genehmigung zur Anlegung eines beweglichen Dampfkeffels.

Auf Grund des § 24 der Reichs-Gewerbeordnung und der allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung von beweglichen Dampfkeffeln vom 16. Dezember 1900 wird der Firma Henschel & Sohn zu Cassel die Genehmigung zur Anlegung eines beweglichen Dampfkeffels nach Maßgabe der mit dieser Urkunde verbundenen Zeichnung und Beschreibung unter den nachstehenden besonderen Bedingungen erteilt.

1. Der Kessel ist mit einem Fabrikchilde zu versehen, welches nachstehende Angaben enthält:
Festgesetzte höchste Dampfspannung: *14* Atmosphären Überdruck.
Name und Wohnort der Fabrikanten: **Henschel & Sohn. Cassel.**
Laufende Fabriknummer: *16125*
Jahr der Anfertigung: *1918*
2. Die Inbetriebnahme des Kessels darf erst nach der Abnahme (§ 24 Absatz 3 der Gewerbeordnung) und Verbindung der darüber ausgestellten Bescheinigung mit dieser Urkunde oder Empfang der Zwischenbescheinigung (§ 12 Abs. 6 der allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung von Dampfkeffeln) erfolgen.
3. Die Wartung des Kessels darf nur zuverlässigen, gut ausgebildeten oder gut unterwiesenen männlichen Personen über 18 Jahre übertragen werden, die mit der bestimmungsmäßigen Benutzung der allgemein vorgezeichneten Sicherheitsvorrichtungen am Kessel vertraut und verpflichtet sind, bei der Bedienung des Feuers Rauch, Ruß oder Flugasche möglichst einzuschränken.
4. Die Unternehmerin ist verpflichtet, durch zweckdienliche Einrichtung der Feuerungsanlage, sowie durch Anwendung geeigneten Brennstoffs und sorgsame Wartung des Kessels auf möglichst vollständige Vermeidung von Rauch, Ruß oder Flugasche hinzuwirken; auch, falls sich ergeben sollte, daß diese Mittel nicht genügen, um Gefahren oder Belästigungen der Nachbarn oder des Publikums überhaupt durch Rauch, Ruß oder Flugasche zu verhüten, auf Antrag der Polizeibehörde, der Gewerbeaufsichts oder Bergrevierbeamten solche Abänderungen in der Feuerungslage sowie in der Wahl des Brennstoffs vorzunehmen, die zur Beseitigung der Uebelstände geeignet sind.

5. Wesentliche Änderungen des Kessels und der Feuerungsanlage sind ohne vorgängige Genehmigung der zuständigen Behörden nicht zulässig.

Änderungen der Höhe des Wasserstandes, der Speisevorrichtungen, der Sicherheitsventile und ihrer bei der Abnahmeprüfung festgesetzten Belastung dürfen nur im Einverständnis mit der zuständigen Kesselprüfungsstelle erfolgen.

6. Einen Abdruck der Dienstvorschriften für Kesselwärter in der vom Minister für Handel und Gewerbe anerkannten Fassung muß der Heizer stets zur Hand haben.
7. Die Genehmigungsurkunde und das Revisionsbuch müssen stets an dem jeweiligen Betriebsorte des Kessels vorgelegt werden können.
8. Der Besitzer des Kessels hat dem zuständigen Kesselprüfer zu der Zeit, zu welcher die innere Untersuchung oder Wasserdruckprobe fällig wird, ohne Aufforderung Anzeige zu erstatten, wann und wo der Kessel zur Untersuchung bereit steht.
9. Von jedem Besitzwechsel des beweglichen Kessels ist vom Vorbesitzer sofort Anzeige an die Ortspolizeibehörde und den zuständigen Kesselprüfer zu erstatten.
10. Die Genehmigung erlischt, wenn nicht binnen Jahresfrist der Kessel in Betrieb gesetzt wird oder wenn der Betrieb länger als drei Jahre geruht hat (§ 49 der Gewerbeordnung, § 18 der Anweisung vom 16. Dezember 1909). Vor Ablauf dieser Fristen kann eine Verlängerung derselben nachgesucht werden.

Cassel, den 12/ten September 1915.



Der Stadtausschuß des Stadtkreises Cassels:

2. Einsatz der VI K

2.1. Einsatz außerhalb der großen Schmalspurnetze

Obwohl fast alle VI K ihre ersten Kilometer auf Strecken des Wilsdruffer Netzes zurücklegten, befuhren sie, und nach ihrer Auslieferung auch die Loks der Nachbauserien, längere Zeit die Strecken des Thumer und Zittauer Netzes sowie die Strecken nach Altenberg und Oberwiesenthal. Diese Einsätze sollen kurz beschrieben werden, bevor in den nachfolgenden Abschnitten auf die beiden Schwerpunkte, das Wilsdruffer und Württemberger Netz, eingegangen werden soll.

Einsatz auf der Strecke Heidenau-Altenberg

Seit dem 17. November 1890¹ führte eine Eisenbahn durch das Müglitztal, welche unter dem Namen Müglitztalbahn bekannt geworden ist und bis 1938 schmalspurig war. Aufgrund der sehr langanhaltenden Steigungen wurde die zugkräftige VI K ab 1919 (Nr. 220, spätere 99 651) und Mitte der zwanziger Jahre in größeren Stückzahlen eingesetzt. Es waren dann zeitweise die 99 649, 650, 653, 671, 672, 675, 677, 99 690 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 701, 702, 704, 709, 710, 713, 714, 715 und die 716 im Einsatz. Direkt von der Industrie kamen u. a. die 99 692 und 693, die am 22. Februar 1926 bzw. am 16. Januar 1926 zwischen Heidenau und Glashütte ihre Probefahrt absolvierten.

Am 8. Juli 1927 ging im Osterzgebirge ein schweres Unwetter nieder, in dessen Folge die Strecke nicht durchgängig befahrbar war. Den ersten Zug, den Prüfzug, nach dem Hochwasser zog die mit Fahnen und Girlanden geschmückte 99 692 am 30. November 1927 nach

Altenberg. Einen Tag später erfolgte die Wiederaufnahme des fahrplanmäßigen Verkehrs auf der Gesamtstrecke.

Die Transportaufgaben stiegen stark, speziell im Ausflugsverkehr, so daß häufig mit Vorspannlok gefahren werden mußte. Hierbei forderte besonders der Wintersportverkehr in das vor den Toren Dresdens liegende Erzgebirge hohe Transportleistungen.

Täglich waren acht Loks im Einsatz, um die Verkehrsaufgaben zu erfüllen, bei Wintersportverkehr stieg der Bedarf auf zehn an. Bedingt durch die stetig steigenden Anforderungen an die Bahn, wurde die Umspurung auf Normalspur beschlossen, die einen vollkommenen Streckenneubau einschloß.

Der fortschreitende Streckenneubau führte bald zur letzten planmäßigen Fahrt eines Schmalspurzuges zwischen Lauenstein und Altenberg, die am 14. August 1938 stattfand. Der Zug wurde von der 99 702 befördert, später zog lediglich die 99 696 noch einige Abbauzüge. Die VI K und auch die auf dieser Strecke noch eingesetzten V K (99⁶¹) hatten hier ausgedient. Auf neuer Trasse zog nun eine nicht minder interessante Lokbauerei, die BR 84, die Züge. Noch heute kann man an der landschaftlich schönen Strecke Bauwerke der ehemaligen Schmalspurbahn finden. So löschten auch die normalspurigen Dampfzöcher am heute noch stehenden Bärensteiner Wasserbehälter mit angebautelem schwenkbaren Wasserkran ihren Durst.

Ein Teil der VI K verließ Sachsen und wurde an die Rbd Stuttgart abgegeben, so die 99 671, 672, 698, 701 und die 704, andere fanden neue Strecken in Sachsen.

Einsatz auf den Thumer Strecken

In den Jahren 1925/26 kamen aus einer Neubauserie die ersten VI K in dieses

¹ (am 17.11.1890 Eröffnung der Strecke Mügeln (ab 1921 Heidenau) bis Geising, die Strecke bis Altenberg ist seit 10. 11. 1923 in Betrieb.

Schmalspurnetz und verdrängten teilweise die dort dominierende IV K (99⁵¹⁻⁶⁰), die an andere Strecken abgegeben wurde. Den Reigen eröffneten die 99 684, 685, 696, 687 und die 688, ihnen folgten 1927 die 703, 705, 706, 707, 714, 716 und die jetzige Denkmalslok, die 99 715.

Der größte Teil dieser Loks absolvierte auf dem Abschnitt Meinersdorf–Thum ihre Probefahrt, so die 99 687 am 2. Februar 1926. Auch verkehrten hier die 99 649, 712 und 717. Sehr lange konnte man die VI K nicht als leistungsstärkstes Triebfahrzeug im Thumer Netz bezeichnen. Bereits 1933 hielten die ersten 1'El'h2t-Einheitsloks, die 99 751 und 752, hier Einzug. Sie bewährten sich ebenfalls und ihr Bestand wuchs immer mehr, so daß im Jahre 1935 nur noch die 99 685, 686, 706, 707, 712, 715 und die 717 auf diesen Strecken verkehrten, die 99⁷³⁻⁷⁶ war bereits mit acht Exemplaren vertreten.

Als letzte VI K verließ 1949 die 99 703 und die Lokeinsatzstelle, das spätere Bw Thum. Seit dieser Zeit waren VI K nur noch vereinzelt in diesem Netz stationiert. Im Jahre 1970 kehrte die 99 705 hierher zurück und bewältigte gemeinsam mit einer Neubaulok der BR 99⁷⁷⁻⁷⁹ die Anschlußbedienung in Schönefeld-Wiesa.

Einsatz im Zittauer Gebiet

Auf den Zittauer Schmalspurstrecken waren in den Jahren von 1926 bis 1954 auch einige VI K beheimatet. Sie verkehrten nicht nur auf den Strecken zu den Kurorten Oybin und Jonsdorf, sondern auch auf dem Streckenast nach Hermsdorf (Hermanice), von wo aus sie bis nach Frydlant v Čechách gelangen konnten. Damit befuhren sie zwischen Hermanice und Frydlant v Čechách die einzige Schmalspurbahn der ČSD mit einer Spurweite von 750 mm.

Die 99 696 und die 698 sowie 99 699 gelangten als erste VI K 1925 nach Zittau und wurden 1929 bzw. 1926 und 1930 wieder abgezogen. Es folgten zeitweise Einsätze der 99 642, 685, 687, 693, 694, 699, 700, 701, 702, 704, 709, 711, 712, 713 und der 716. Von 1926–1945 weilte die 99 700 mit Unterbrechungen in Zittau und ist somit die VI K, welche am längsten im Zittauer Netz ihren Dienst versah. Am 4.11.1945 waren die 99 685,

694, 700 und 711 hier stationiert. Ende 1945 waren es nur noch die 99 685 und die 644. Als letzte kamen von 1950–53 die 99 644 und die 653 auf dieser Strecke zum Einsatz.

Die steigungsreichen Abschnitte des Zittauer Netzes dienten auch zu Probefahrten, z. B. für die 99 712 am 1. März 1927. Im April 1954 verließen die beiden letzten VI K, die 99 685 und 687, Zittau und kehrten nach Wilsdruff zurück. Ihre Aufgaben übernahmen Loks der BR 99⁷³⁻⁷⁶.

Anfang Mai 1945 sollte alles Rollmaterial nach Zittau gebracht werden. Die 99 702 entgleiste aber kurz nach dem Bahnhof Frydlant und mußte aufgegeben werden. Somit verblieb die Lok in Frydlant und wurde dort bis zum Januar 1963 als U 58 001 eingesetzt. Die Umnummerung erfolgte erst 1949, denn bis zum 9. September 1948 war sie in Frydlant abgestellt. Sicher war die Eingliederung dieses Einzelgängers von verschiedensten Entscheidungen der ČSD abhängig. Vor dem Betriebseinsatz erhielt sie in Nymburk noch eine Druckluftbremse. Interessant ist auch, daß die U 58 001, ohne umgespurt zu werden, vom Juni 1957 bis 1959 die 760-mm-ČSD-Strecke Třemešná ve Slezsku–Osoblaha (früher Röwersdorf–Hotzenplotz) befuhr. Dort verkehren heute Dieselloks der BR TU 47. Nach ihrer Rückkehr nach Frydlant im Jahre 1959 kam sie als Reservelok kaum noch zum Einsatz.

Strecke Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal

Auch zwischen Cranzahl und dem Kurort Oberwiesenthal verkehrten die VI K, es sind Einsätze der 99 696, 705, 709, 714 (1933–1937) und der 717 bekannt.

Sonstiger Einsatz bei der DR

Bis auf Versuche, welche in den Bereichen der Bw Mügeln und Kirchberg durchgeführt wurden, sowie eines halbjährlichen Einsatzes der 99 655 im Jahre 1962 und eines dreißigtägigen Versuchseinsatzes der 99 644 1952 auf der Insel Rügen sind keine weiteren Lokeinsätze dieser Baureihe auf anderen Schmalspurstrecken der DDR erfolgt.

Einsatz als Reparationsleistung

Die Reparation machte auch vor den Bimmelbahnen nicht halt. So mußten im Herbst 1945 die 99 649, 690, 691, 707 (von Cranzahl), 709 und die 717 von Thum aus zur Siegermacht überstellt werden, obwohl durchaus auf den sächsischen Strecken ein großer Bedarf an Loks bestand. Die 99 649, 690 und 691 sind über Wilsdruff weggegangen. Von Zittau erfolgte für die 99 700, 711 und 712 (über Thum) im November/ Dezember 1945 der Abtransport in Stalins Reich.

Ein Teil der VI K haben gemeinsam mit VII K im Eisenhüttenwerk in Beloretsk/ Ural bis 1975 im Einsatz gestanden. 1949 sollen diese Maschinen neue Zylinder und Rahmen sowie einige einen dreiachsigen Schlepptender erhalten haben. Während dieser langen Einsatzzeit dürfte auch eine Neubekesselung erfolgt sein. Zeitweise sollen im Eisenhüttenwerk bis zu 75 Dampfloks im Einsatz gewesen sein, 48 Dieselloks befahren heute die Werksgleise.

2.2. Einsatz im Wilsdruffer Netz

2.2.1. Charakteristik des Wilsdruffer Streckennetzes

Die vom Bw Wilsdruff maschinenmäßig bedienten Strecken führten durch das Erzgebirgsvorland sowie in das Erzgebirge selbst. Sie stellten bis auf die Strecke Radebeul Ost–Radeburg ein zusammenhängendes Netz dar. Der Schmalspurstreckenstrang führte durch enge Täler (Rabenauer Grund, Lößnitzgrund, Tal der Freiburger Mulde u. a.) sowie durch Wiesen, Wälder und Felder, über Brücken und durch Einschnitte.

Enge Radien, oftmals nahe des Mindestradius, zum Teil in stetiger Steigung 1:30 hatten die Maschinen mit »ihrem Zug« zu überwinden. Die Schneemassen und Verwehungen im Erzgebirge brachten im Winter manche schwierige Situation für die Lokpersonale, in denen sich die VI K wiederholt bewähren mußte. Die Strecke nach Frauenstein stellte diesbezüglich besonders hohe Anforderungen. Der Bf Frauenstein war mit 654 m üNN der höchstgelegene des Netzes. Bei nasser regnerischer Witterung, wenn Laub die Schienenköpfe be-

deckte und die Räder beim Beschleunigen zum »Durchdrehen« neigten, herrschte bei den Männern auf dem »Bock« äußerste Anstrengung, um nicht auf der Strecke zu bleiben. Von Kleimbahnidyll und Nebenbahnromantik war bei solchen Anlässen wenig zu spüren. Alle Strecken führten durch ländliche Gebiete und eine reizvolle Landschaft, woraus sich eine große Bedeutung für den Ausflugsverkehr an den Wochenenden ableitete. Viele Erholungssuchende brachte die »Bimmelbahn« in das Frauensteiner Wintersportgebiet, welches auch im Sommer häufig besucht wird.

Den Tharandter Wald, ein Naherholungsgebiet von Dresden, tangierte die Bahn bei Mohorn, Helbigsdorf und Naundorf. Die Meißner Strecke berührte das Ausflugsgebiet Preiskermühle, wo ein Haltepunkt bestand sowie das LSG »Linkselbische Täler« bei Röhrsdorf und Klipphausen und die Radebeuler Bahn die Moritzburger Teichlandschaft.

Im Berufsverkehr hatte die Bahn die Werktätigen pünktlich und zuverlässig an die Arbeitsstätten in Nossen, Meißen, Freital, Dresden und Radebeul zu befördern. Das Verkehrsaufkommen war hierbei teilweise derart stark, daß Züge mit Vorspannlok gefahren werden mußten.

Die land- und forstwirtschaftlichen Betriebe und die Industrie innerhalb ihres Einzugsgebietes sorgten auch für einen umfangreichen Güterverkehr. Dabei waren diese u. a. mit Dünger, Brennstoffen und Baumaterialien zu versorgen. Die erzeugten Produkte mußten abtransportiert werden, insbesondere in der Rübenkampagne waren hohe Leistungen zu vollbringen. Die geernteten Zuckerrüben wurden größtenteils mit der Schmalspurbahn über Meißen–Lommatzsch der sich in Döbeln befindlichen Zuckerfabrik zugeführt. Im Einsatz waren schmalspurige, aber auch auf Rollfahrzeuge verladene normalspurige Güterwagen. Auf dem Abschnitt Naundorf–Klingenberg–Colmnitz–Frauenstein durften keine beladenen Rollfahrzeuge verkehren.

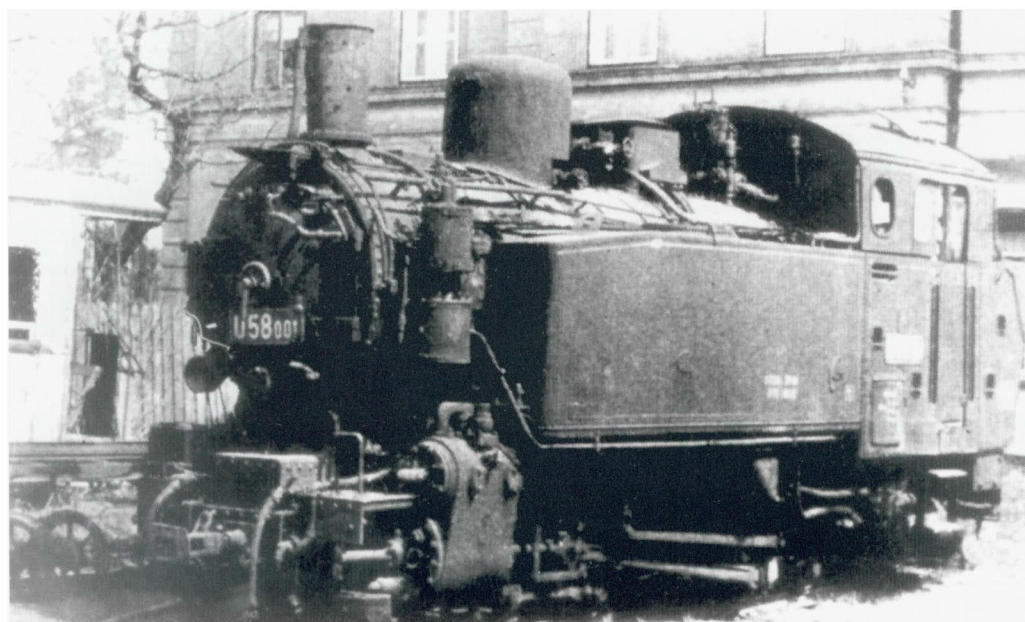
Zur besseren Bedienung der Transportkunden waren zahlreiche Betriebe durch Anschlußgleise mit der »Bimmelbahn« verbunden, so das Lederverarbeitungswerk in Siebenlehn, die Papier- und Zellstofffabrik in Obergruna, der VEB Eisengießerei »Ferdinand Kunert« in



Schmalspurbahn zwischen
Geising und Altenberg:
Bergwärts fahrender Zug
mit 2 Loks der Gattung VI K
Foto: Sächs. Landes-
bibliothek, Mahn



99 691 mit Personenzug
nach Altenberg bei der
Ausfahrt in Heidenau
um 1930
Foto: Leonhardt



Die 99 702 als U 58.001
im Bf Frýdlant (ČSD) kurz
vor der Verschrottung 1963
Foto: Sammlung Autor

Schmiedeberg, Bez. Dresden sowie einige Betriebe in Radeburg und Wilsdruff, die Ziegelei bei Taubenheim u. a. anschlußbahneigene Triebfahrzeuge hatte nur die Eisengießerei in Schmiedeberg. An der Entwicklung der Industrie und der Landwirtschaft hatte auch die Schmalspurbahn keinen geringen Anteil. Durch sie war zu einer Zeit, da das Kraftfahrzeug noch in den Kinderschuhen steckte, die Verbindung zu den Städten und damit der Abtransport der Erzeugnisse kostengünstig gewährleistet. Sie stellte zu ihrer Entstehungszeit ein modernes und leistungsfähiges Transportmittel dar.

In den fünfziger und Anfang der sechziger Jahre erfolgte die Konzentration aller im Bereich der DR noch vorhandenen Loks der BR 99⁶⁴⁻⁶⁵ und 99⁶⁷⁻⁷¹ im Wilsdruffer Schmalspurnetz. Nur noch selten konnte man diesen gedrunenen Fünfkuppler auf anderen Schmalspurstrecken antreffen.

2.2.2. Bahnbetriebswerk

Bereits bei der Inbetriebnahme der Strecke Potschappel–Wilsdruff am 1. Oktober 1886 waren zwei Lokschuppen, auch Heizhäuser genannt, an den Endpunkten vorhanden. Der Wilsdruffer Schuppen gewann immer mehr an Bedeutung, besonders nach Eröffnung der

Linie Wilsdruff–Gärtitz, und wurde schließlich am 1. Februar 1952 zum selbständigen Bw erklärt.

Das neugegründete Bw Wilsdruff war der Verwaltung M der Rbd Dresden unterstellt. Bis dahin unterstanden die Loks den Normalspur-Bw. Die Gründung von Bw erfolgte jedoch erst 1925. Zuvor waren die Lokbahnhöfe direkt einem Maschinenamt zugeordnet. Es gab einen vollkommen anderen strukturellen Aufbau des Maschinenwesens. Dresden hatte zwei Maschinenämter. Für die Strecken des betrachteten Wilsdruffer Schmalspurnetzes bestand folgende Zuordnung: Dem Maschinenamt I (Dresden-Altstadt) waren die Lokbahnhöfe Hainsberg, Kipsdorf, Potschappel, Wilsdruff, Mohorn, Klingenberg, Frauenstein und Meißen-Jaspisstraße unterstellt. Dem Maschinenamt II (Dresden-Neustadt) der Lokbahnhof Radeburg. Zu den Aufgaben der Maschinenämter zählten der Lokeinsatz, die Pflege und Instandhaltung, die Zuführung zu den Aufarbeitungswerkstätten u. a. m. Das Personal unterstand dem Vorsteher des jeweiligen Bahnhofs, z. B. Wilsdruff, Mohorn, Klingenberg, Frauenstein, Radeburg.

Eine Veränderung brachte die Gründung von Bw 1925. Die Lokbahnhöfe wurden einem Bw zugeordnet, welches wiederum einem Maschinenamt unterstellt war. Auch erfolgte die Neugründung von



Hochbetrieb im Bw und
Bf Wilsdruff
Foto: Scheffler



Das Bekohlen mit dem Weidenkorb im Schmalspurteil des Bf Klingenberg-Colmnitz
Foto: Sammlung Autor

Maschinenämtern, z. B. dem Maschinenamt Bautzen. Dem Bw Nossen waren alle Lokbahnhöfe des Wilsdruffer Netzes bis auf Radeburg zugeordnet. Radeburg unterstand dem Bw Pirna. Beide Bw gehörten zum Maschinenamt Dresden I. Bis 1945 bestand diese Struktur. Von 1945 bis 1951 kann man in den Betriebsbüchern der Schmalspurloks die Bw Dresden-Altstadt und Dresden-Friedrichstadt lesen.

Der bei der Streckeneröffnung Potschappel¹-Wilsdruff errichtete Schuppen konnte bald nicht mehr befriedigen. Mit dem Bahnhofsumbau Wilsdruff wurde auch ein neues Heizhaus errichtet, welches am 30. April 1909 durch Baumeister Heger aus Potschappel übergeben werden konnte.

Mit der Ernennung zum Bw mußten dort an den Loks Instandsetzungsarbeiten größeren Umfangs ausgeführt werden, deshalb waren einige Vorbereitungen notwendig. Es galt, Lokomotiven der BR 99⁶⁴⁻⁶⁵, 99⁶⁷⁻⁷¹, 99⁷³⁻⁷⁶, einige 99⁷¹⁻⁶⁰ und schließlich später auch die Neubauloks 99⁷⁷⁻⁷⁹ zu unterhalten und einzusetzen. In einem Bericht vom März 1951 heißt es, daß die zur Verfügung stehenden vier Stände für Betriebsloks, zwei Ausbesserungsstände sowie eine Werkstatt von 90 m² für die Instandhaltung eines Lokparks von 64 Maschinen² unzureichend sind. Am 9. Januar 1952 wurde der »Neubau« mit zwei

Ausbesserungsständen, einer Werkstattfläche von 300 m² sowie Sozial- und Büroräumen übergeben. Somit waren die Voraussetzungen für ein arbeitsfähiges Bw gegeben, in dem Instandhaltungsarbeiten bis zur Stufe L 2 ausgeführt werden konnten. Eine zentrale Lokleitung für die Schmalspurstrecken im Wilsdruffer Raum gab es schon geraume Zeit und hatte sich bewährt.

In den einzelnen Lokbahnhöfen des Bw waren die beim Dampflokbetrieb notwendigen Einrichtungen zum Restaurieren der Maschinen vorhanden, wie Wasserkran, Kohleschuppen, Sandvorratsbehälter, Instandhaltungskanal usw.. Hier wurden auch kleinere Instandhaltungsarbeiten sowie die tägliche Wartung der dort stationierten Maschinen durch das Personal ausgeführt. Solche Lokbahnhöfe gab es in Nossen, Mohorn, Klingenberg-Colmnitz, Frauenstein, Kurort Kipsdorf, Hainsberg, Potschappel, Radebeul Ost und Radeburg. Fielen jedoch umfangreichere Schäden an, so erfolgte die Überführung ins Bw. Auch bestand in den Lokbahnhöfen die Möglichkeit, daß auswärtiges Personal übernachten konnte. Das Bekohlen geschah manuell, dabei wurde die Kohle aus dem Kohleschuppen in geflochtene Körbe geschaufelt, über ein auf Böcken liegendes Laufbrett getragen und in den Tender gekippt, eine körperlich schwere Arbeit.

1 (1921 erfolgte die Bildung der Stadt Freital aus den Gemeinden Potschappel, Deuben und Döhlen. In dieser Broschüre wird jedoch für die Bahnhofskennzeichnung weiterhin die Bezeichnung Potschappel verwendet. Der Bahnhof trägt heute den Namen Freital-Potschappel.

2 (einschließlich der auf der Strecke Hainsberg-Kurort Kipsdorf verkehrenden Loks der BR 99.73-76 und einigen noch vorhandenen Loks der BR 99.51-60.)

Kohlekräne standen nur in Potschappel und Hainsberg zur Verfügung; nach Stilllegung der Strecke Potschappel–Nossen wurde dieser Kran zum Lokbahnhof Radebeul Ost umgesetzt. Zum Auswaschen existierte in Wilsdruff ein spezieller Auswaschwagen (K 7361), der aus einem OOw aufgebaut wurde und die notwendigen Ausrüstungen, wie z. B. Wasserkessel, Dampfmaschine u. a., enthielt. Dieser Wagen war zur Betriebseinstellung nicht mehr vorhanden. Nicht nur auf den Lokbahnhöfen, sondern auch auf Bahnhöfen mit starkem Gutaufkommen bestand die Möglichkeit, den Wasservorrat der Lok zu ergänzen, z. B. in Niederschöna, Dippoldiswalde und Rabenau.

Da die Loks auch dem zuständigen Raw zwecks Untersuchung und Aufarbeitung zugeführt werden mußten, erfolgte die Verladung über eine spezielle Rampe in Potschappel auf Transportwagen der Normalspur. Sollte eine Radebeuler Maschine ins Raw, so erfolgte die Zuführung selbstverständlich direkt von Radebeul. Das zuständige Raw wechselte auch im Laufe der Zeit wie folgt:

- AW Dresden-Friedrichstadt 1919–1931¹
- Raw Chemnitz, das spätere Raw »Wilhelm Pieck«, Karl-Marx-Stadt 1931–1949
- Raw Cottbus, BT Görlitz (= Raw »DSF«, AW Görlitz) ab 1949

Im Bereich des Bw Wilsdruff erfolgte auch die Erprobung der Schmalspurdiesellok V 36 4801, die am 21. Dezember 1960 vom VEB Lokomotivbau »Karl Marx« Babelsberg zur Rbd Dresden kam. Nach erfolgreicher Erprobung sollte die Serienfertigung beginnen und vor allem die überalterten Loks der BR 99⁵¹⁻⁶⁰ (IV K) ersetzt werden. Die dieselhydraulische Lok mit Mittelführerstand und Stangenantrieb erprobte die VES (M) Halle (Saale) speziell auf den Strecken Hainsberg–Kurort Kipsdorf, Potschappel–Wilsdruff–Meißen–Triebischtal und Meißen–Triebischtal–Lommatzsch. Die Lok besaß eine Achslast von 9,2 Mp und hatte eine Leistung von 360 Psi. Das Erprobungsergebnis konnte jedoch nicht befriedigen, und so erfolgte die Verschrottung in Meißen-Jaspisstraße. Das gleiche Schicksal erfuhr die V 36 4802. Sie

wurde in Zittau erprobt und dann nach Meißen umgesetzt. Eine Weiterentwicklung der Baumuster erfolgte nicht, beide Loks waren nicht von der DR übernommen worden.

Mit der Stilllegung von Strecken im Wilsdruffer Netz und einem Verkehrsrückgang auf den verbleibenden wurden immer mehr Loks abgestellt. Kurz vor Betriebseinstellung verkehrten hauptsächlich die Rekoloks. Nach der Einstellung der Strecke Potschappel–Nossen benötigte man das Bw Wilsdruff nicht mehr, es wurde mit der baulichen Hülle des Bahnhofs vereinigt und in eine Aufarbeitungswerkstatt für Zylinderköpfe umstrukturiert. Die Loks der noch verbleibenden zwei Strecken (Hainsberg–Kurort Kipsdorf und Radebeul Ost–Radeburg) kamen zum Bw Nossen, von wo aus auch der Einsatz der Mügelner Maschinen erfolgt. Wilsdruff wird seitdem von keiner Eisenbahn mehr berührt, in der Aufarbeitungswerkstatt konnte man an einigen Tagen der Woche noch Fahrkarten (für betriebene Strecken) kaufen, Expreßgut wurde ebenfalls abgefertigt.

Die Deutsche Bahn AG setzt die Loks o.g. Strecken jetzt vom Betriebshof Dresden aus ein. Die Mügelner Bahn ist privatisiert und firmiert unter »Döllnitzbahn GmbH.«

Inzwischen hat sich die DB AG vollständig aus Wilsdruff zurückgezogen. Es ist sicherlich nur noch eine Frage der Zeit, bis auch die letzten Gebäude des ehemaligen Bw Wilsdruff verschwunden sind.

Eine kleine Ausstellung am Hp Wilsdruff, die liebevoll von Eisenbahnfreunden gepflegt wird, erinnert auch künftig an die Zeit der Schmalspurbahn in Wilsdruff.

Nur die 99 715 trägt noch heute die Beschriftung »Bw Wilsdruff« und erinnert somit nicht nur an eine Lokbaureihe, sondern auch an diese Dienststelle.

2.2.3. Einsatz in Wilsdruff

Aufgrund der größeren Achslast der VI K gegenüber der IV K mußten vor dem Einsatz erst einmal die Voraussetzungen geschaffen werden. Es galt u. a. den Oberbau und die Brücken der betreffenden Strecken zu verstärken. Dadurch

¹ 99 676 war 1931 die letzte Schmalspurlok, welche in Dresden-Friedrichstadt ausgebessert worden ist.



Anschlußbedienung
Nossen-
Obergruna-Bieberstein
Am 3.8.1973 zog die
99 694 ihren Zug nach
Obergruna-Bieberstein.
Zu diesem Zeitpunkt war
die Strecke nach
Potschappel bereits
eingestellt und die Rekolok
gedreht.
Foto: Heinrich



99 703 beim Rangieren
in Klingenberg-Colmnitz
Foto: Heinrich (21.8.71)

erklärt sich auch die lange Zeit, die zwischen Lieferung und Einsatz der Lokomotiven in den Betriebsbüchern angegeben wird.

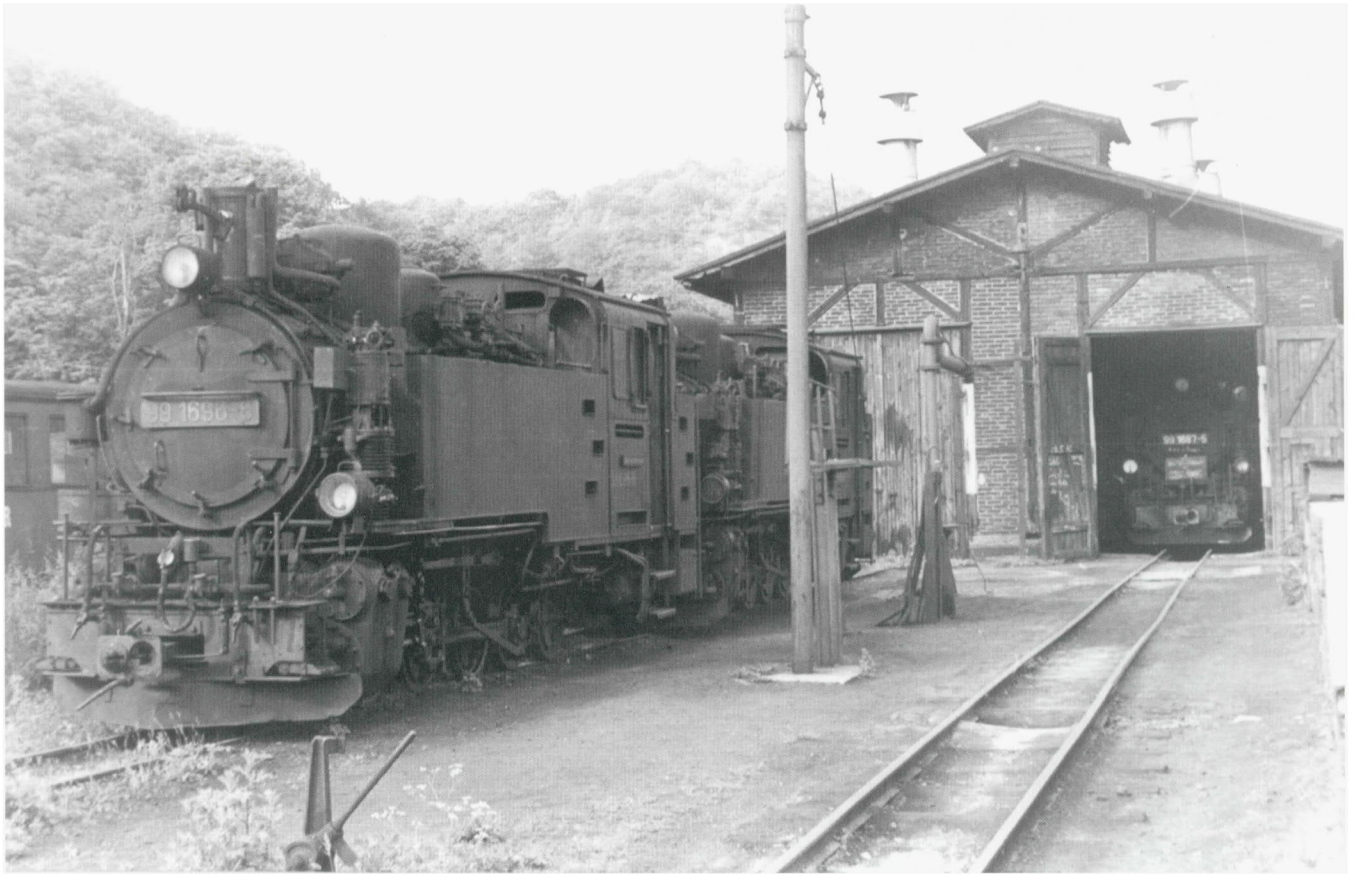
Seitdem im Jahre 1919 die VI K das erste Mal auf Sachsens Schmalspurstrecken dampfte, wurde diese im gesamten Wilsdruffer Netz eingesetzt. Anfangs gemeinsam mit der bewährten IV K, 99⁵¹⁻⁶⁰ und später mit der Einheitslok der BR 99⁷³⁻⁷⁶ sowie der Neubaulok 99⁷⁷⁻⁷⁹.

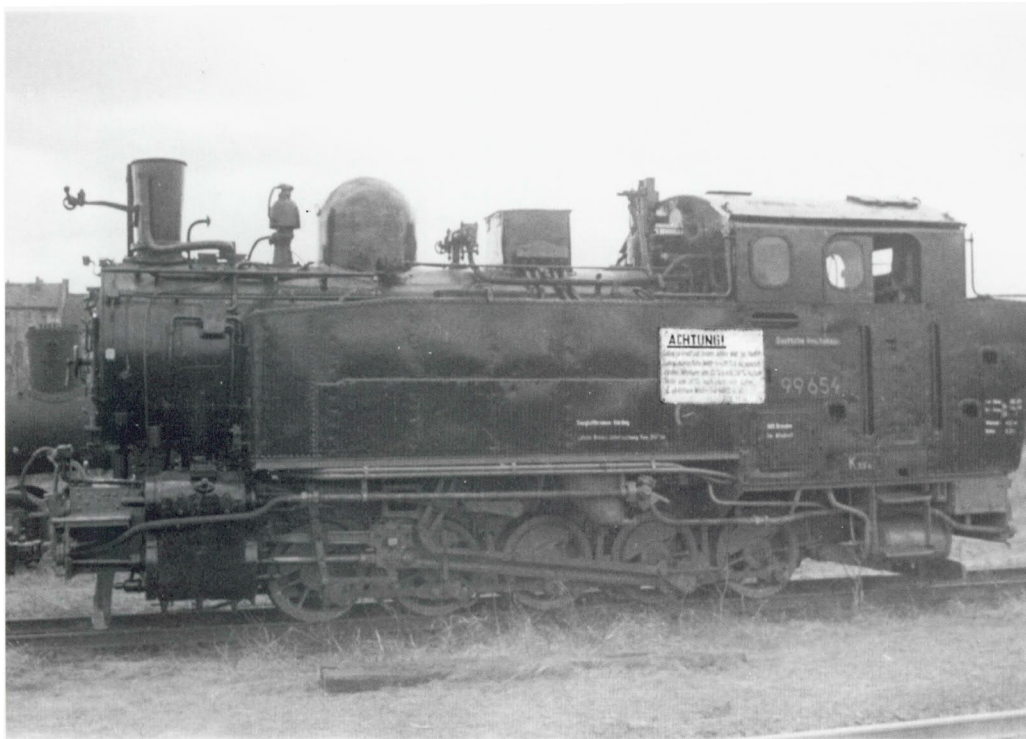
Für alle original VI K ausgenommen die Nr. 220 – die spätere 99 651 – waren die Strecken des Wilsdruffer Netzes die ersten, die sie befuhren. Sie absolvierten hier auf der Strecke zum Kurort Kipsdorf ihre Probefahrten, so z. B. die Nr. 215, die spätere 99 646, am 13. Oktober 1919.

Einige Maschinen wanderten auf andere Strecken ab und kehrten teilweise erst in den fünfziger Jahren wieder zurück, als man alle Loks der BR 99⁶⁴⁻⁶⁵ und 99⁶⁷⁻⁷¹ in diesem Netz konzentrierte.

Die im Bw Wilsdruff beheimateten Maschinen wurden von verschiedenen Lokbahnhöfen aus eingesetzt und befuhren während ihres täglichen Einsatzes häufig mehrere Strecken, ausgenommen natürlich die Maschinen, die zwischen Radebeul Ost und Radeburg pendelten. Oft besaß das Lokpersonal Streckenkenntnis im gesamten Netz.

Im Bereich des Bw Wilsdruff waren Loks der BR 99⁶⁴⁻⁷¹ in folgenden Lokbahnhöfen stationiert:





Bilder Seite 20:

oben:
Drei Rekos vor dem
Heizhaus in Potschappel.
99 696, 648 und 687 am
9.6.1972
Foto: Heinrich

unten:
Bf Wilsdruff:
Die modernisierte (99 714)
und rekonstruierte Lok
(99 706). Deutlich erkennt
man die Unterschiede.
Foto: Heinrich

oben:
Die 99 654 steht im Raw
Görlitz zur Verladung
bereit. Die Lok entspricht
noch weitgehendst dem
Ursprungszustand. Man
beachte die genieteten
Wasserkästen und die
schräge Lage der Zylinder
sowie die oben abgerun-
dete Domabdeckung.
Foto: Sammlung Autor

unten:
Dieses Schild führten alle
VI K und die Loks der
Nachbauserien. Es entfiel
bei den Rekoloks
Foto: Sprenger

1 Als Lz werden Lokleerfahrten
bezeichnet.

Lokbahnhof	Anzahl der stationierten Maschinen des arbeitenden Parks		
	um 1956	1970/71	
Meißen-			
Jaspisstraße	1	–	
Mohorn	2	2	
Potschappel	2	1	
Klingenberg-			
Colmnitz	1	–	
Frauenstein	1	1	
Wilsdruff	3	3	Montag 4
Radebeul	3	2	} dabei 99 ⁷⁷⁻⁷⁹ u. nur 1 VI K
Radeburg	2	1	
Nossen	–	–	

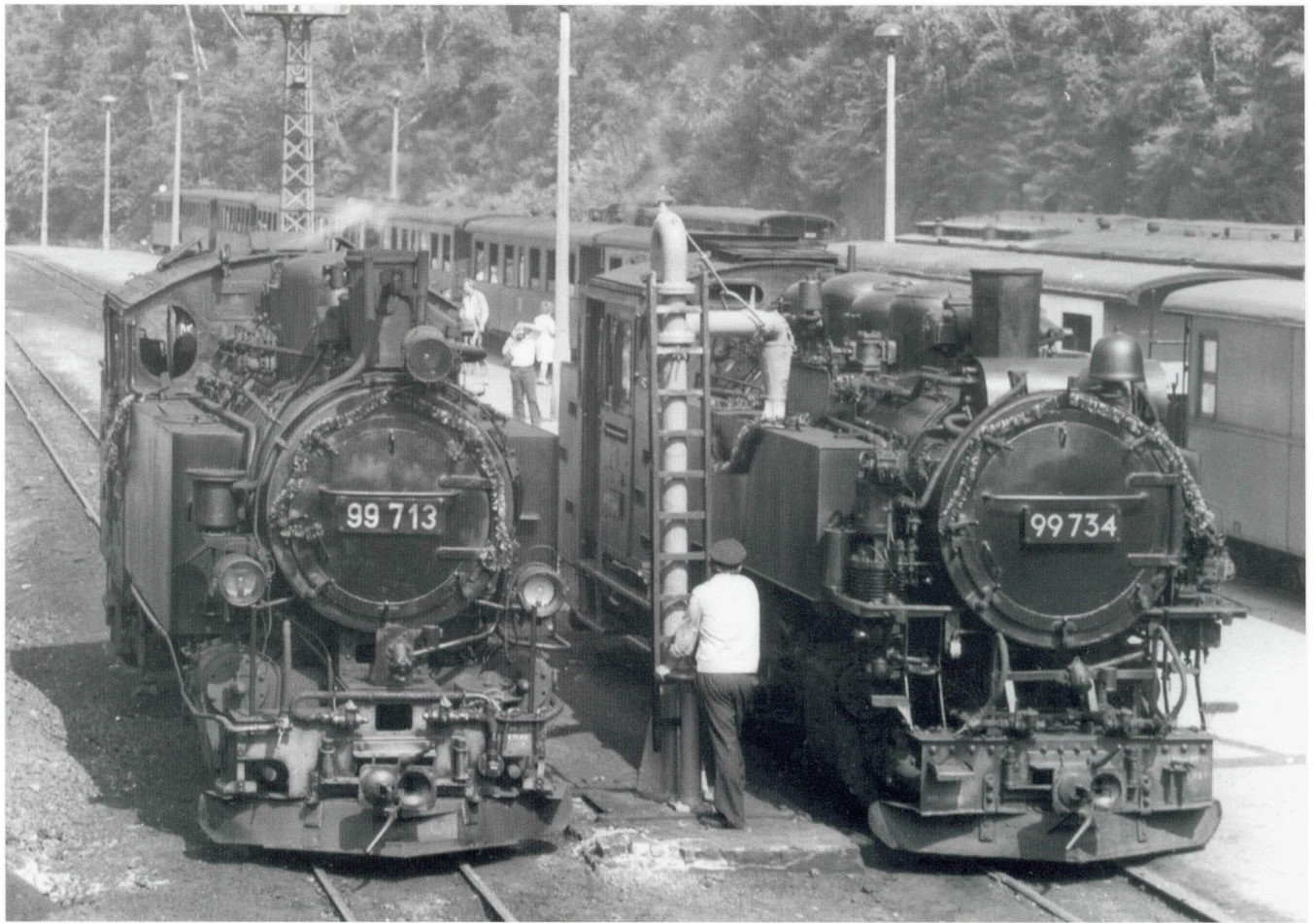
So befuhr eine der drei Wilsdruffer Plan-
loks z. B. täglich die Strecke Wilsdruff–
Mohorn–Potschappel–Mohorn–Potschap-
pel–Mohorn–Klingenberg–Mohorn und
zurück nach Wilsdruff.

Wegen des überaus starken Berufsver-
kehrs mußten eine Reihe von Zügen zwi-
schen Wilsdruff und Potschappel mit
Vorspannlok gefahren werden, so z. B.
der P 1703, er kam von Mohorn und er-
hielt in Wilsdruff eine Vorspannlok,
wodurch sich die zulässige Planlast er-
höhte und er demzufolge noch um einige
Personenwagen verstärkt werden konnte.
Ohne Vorspannlok durfte der P 1703
zwischen Wilsdruff und Potschappel eine
Zuglast von 125 t besitzen, die sich mit
Vorspannlok auf 160 t erhöhte. Da die

starke Steigung nur von Wilsdruff bis
Kesselsdorf auftrat, konnte ab Kessels-
dorf auf die Vorspannlok verzichtet wer-
den und diese fuhr Lz¹ bis Wilsdruff, um
anschließend Züge Richtung Meißen zu
fördern. Ähnlich der P 1740, er bekam
zwischen Potschappel und Kesselsdorf
eine Vorspannlok und damit eine Zug-
lasterhöhung von 100 t auf 160 t. Dieser
Zug verkehrte zwischen Potschappel und
Wilsdruff und wurde im Berufsverkehr
sehr stark von Reisenden benutzt.



Auch im Güterzugdienst bediente man
sich der Vorspannlok, hier sei der
N 11127 Nossen–Potschappel genannt,
der während seiner Fahrt mehrmals eine
»Vorspanne« erhielt. Die Planlasten ver-
hielten sich dabei wie folgt:



Der Fahrplan weist bei der Mehrzahl der Güterzüge die Notwendigkeit des Einsatzes von Vorspannloks aus, ebenfalls die dazu notwendigen Lz. Weiterhin hat der Fahrdienstleiter auch operativ bei Bedarf Züge mit Vorspannlok verkehren lassen, o. g. N 11127 verkehrte so oftmals auch zwischen Oberdittmannsdorf und Mohorn.

Aufgrund des bergigen Geländes und der Tatsache, daß keine Drehscheiben oder Gleisdreiecke vorhanden waren, war es nicht möglich, die Maschinen so einzusetzen, daß Steigungen nur mit der Rauchkammer voran erklommen wurden. Beim Dampflokbetrieb ist es ungünstig, wenn Loks mit dem Tender zuerst eine Steigung befahren, da das Wasser aus dem Hinterkessel in tieferliegende Kesselteile fließt. Der Heizer hat deshalb besonders auf einen möglichst hohen Wasserstand zu achten und gegebenenfalls bei der nächstmöglichen Gelegenheit »Wasser zu nehmen«. Die Loks befuhren die Strecke von Potschappel aus gesehen mit der Rauchkammer voran, dabei waren auf der Rückfahrt u. a. Steigungen bei Nieder- und Oberdittmannsdorf, zwischen Garsebach und Ullendorf-Röhrsdorf und nicht zuletzt zwischen Wilsdruff und Kesselsdorf rückwärts zu bewältigen.

Auch die fast ständig steigende Strecke Klingenberg-Colmnitz-Frauenstein hätte dann derartig ungünstig von den Maschinen befahren werden müssen. Um diesen Nachteil zu umgehen, drehte man die auf dieser Strecke eingesetzten Loks einfach um 180°. Dazu war ein Verladen auf einen Transportwagen notwendig. Kurz vor Betriebseinstellung verzichtete man jedoch darauf, die zu fördernden Lasten waren geringer, der Aufwand lohnte daher nicht mehr. Auf dem Bf Klingenberg-Colmnitz, der schmalspurseitig als Kopfbahnhof ausgeführt war, hatte demnach das Arbeitsschutzschild volle Berechtigung (siehe Foto S. 21 unten).

Nach Betriebseinstellung der Strecke Potschappel-Nossen wurden die zwischen Nossen und Oberguna-Bieberstein liegenden Industrieanschlüsse noch eine gewisse Zeit bedient, die dabei eingesetzten Maschinen, 99 653, 654, 687 und 694, befuhren diesen Abschnitt ebenfalls mit der Rauch-

kammer voran, wurden also gedreht. Von den vier genannten Maschinen war immer nur eine im Einsatz, die vor dem Heizhaus abgestellt werden mußte, da dieses kein Gleis mehr besaß. Wenige Monate vor Einstellung des Anschlußverkehrs stand dann das Heizhaus wieder vollständig zur Verfügung. Ein Verbindungsgleis zum Bw Nossen existierte nicht, die Fahrzeuge mußten daher zur Überführung ins Bw auf einen Transportwagen verladen werden.

Bis zum Erscheinen der Rekoloks 1965 erfolgte ein freizügiger Lokeinsatz der 99⁶⁴⁻⁷¹ und 99⁶⁴⁻⁶⁵ innerhalb des Wilsdruffer Netzes. Aufgrund des höheren Gewichtes der Reko-Maschinen durften diese aber nicht von Klingenberg-Colmnitz bis Frauenstein verkehren, auf dieser Strecke bestand auch kein Rollfahrzeugverkehr. Eine weitere Einsatzbeschränkung für die Rekoloks bestand nicht.

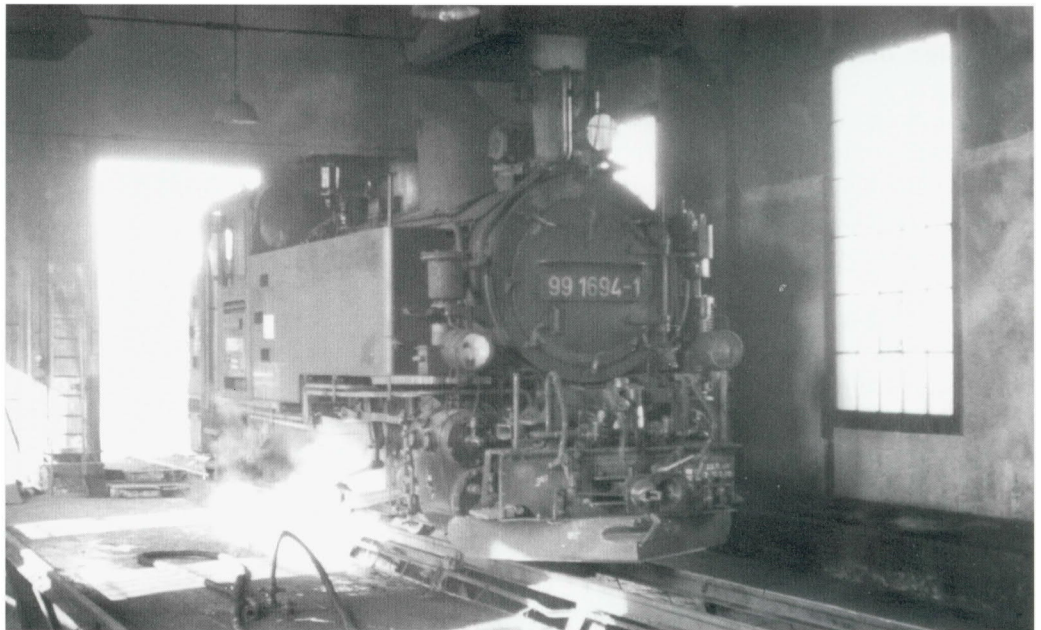
Es wurde schon mehrfach darauf verwiesen, daß die Loks der BR 99⁶⁴⁻⁷¹ eine höhere Zuglast befördern konnten als die der BR 99⁵¹⁻⁶⁰. Deshalb wurden sie bevorzugt für die Beförderung schwerer Züge eingesetzt. Schwere Güterzüge, bestehend aus offenen schmalspurigen Güterwagen, gab es besonders während der Rübenkampagne in der Lommatzsch-Pflege genug. Es galt hierbei, Zuckerrüben schnell zum Verbraucher, d. h. in die Zuckerfabrik, zu transportieren. Zur Bewältigung dieser Transportaufgabe setzten man auch einige 99⁶⁴⁻⁷¹ um, die Züge bis Lommatzsch und sogar bis Döbeln Nord zur Zuckerfabrik beförderten. Somit gaben die schweren Fünfkuppler auch eine Gastrolle in diesem Teil des Mügeln Schmalspurnetzes. Die Maschinen kamen teilweise direkt aus Wilsdruff bzw. waren zeitweise in Lommatzsch, seltener in Meißen-Jaspisstraße und Döbeln Nord stationiert. Der Lokbahnhof Lommatzsch gehörte ab 1951 zu dem neu gegründeten Bw Mügeln, bis dahin zum Bw Nossen. Einige Loks, z. B. die 99 653 und 699, gehörten zum Bestand des Bw Döbeln, die anderen zum Bw Nossen, später Bw Wilsdruff. Zwischen Meißen und Döbeln beförderten die 99⁶⁴⁻⁷¹ darüber hinaus auch noch manchen anderen schweren Güterzug, die Hauptaufgabe ihres Einsatzes lag jedoch stets beim Rübentransport.

Bilder Seite 22:

oben
Die Loks 99 713 und 99 734 begegnen sich am Wasserkran des Bahnhofes Kurort Kipsdorf; Anlaß war die 100-Jahr-Feier im Jahre 1983.
Foto: Heinrich

unten
Im Bf. Klingenberg-Colmnitz stehen die Personenzüge nach Mohorn mit der Rekolok und nach Frauenstein mit der Altbaulok gespannt abfahrbereit.
Foto: Bätzold, Archiv Traditionsbahn e.V. (18)

99 694 wartet im Heizhaus
in Mohorn
auf den nächsten Einsatz
Foto: Bätzold, Archiv
Traditionsbahn e.V. (18)



VI K vor dem Heizhaus
in Radebeul-Ost
Foto: Meyer, Archiv
Traditionsbahn e.V. (18)



Folgende Loks waren als »Kampagne-
maschinen« im Einsatz:

99 641, 643	1933–38
99 644	1933–40 und 1946–50
99 645	1943–45
99 646	1934–50
99 649	1935–38
99 652	1936, 1943–44
99 653	1946–50
99 689	1946–49
99 699	1947–49

Es wird jedoch nicht ausgeschlossen,
daß während der Rübenkampagne noch
weitere 99⁶⁴⁻⁷¹ in den Heizhäusern von
Lommatsch, Meißen-Jaspisstraße und
Döbeln-Nord vorgehalten wurden. In der

Rübenkampagne halfen dem Stamm-
personal auch Lokpersonale anderer Bw,
indem sie eine zeitlang Schmalspurloks
fuhren. Derartige Einsätze sind nach
1952 nicht mehr bekannt. Es wurden
jedoch zur Bewältigung der analogen
Transportaufgaben als Ersatz von
Mügeln Loks der BR 99⁵¹⁻⁶⁰ zusätzlich
während der Rübenkampagne in
Lommatsch und Döbeln Nord station-
niert, z. B. 1960 je drei Maschinen.

In der Regel wurden jedoch die von
Wilsdruff nach Lommatsch übergehen-
den Züge bis Garsebach oder in
Ausnahmefällen bis Löhain von der
99⁶⁴⁻⁷¹ gefahren und dann von einer
99⁵¹⁻⁶⁰ übernommen. Auch bei zu hoher
Zuglast erfolgte der Lokwechsel erst in

Löthain; denn von Garsebach bis Löthain ging es in einer langanhaltenden Steigung über den Garsebacher Viadukt. Hierbei bestanden folgende Planlasten:

Lok	99 ⁶⁴⁻⁷¹	99 ⁵¹⁻⁶⁰
Last	100 t	50 t

Dieser Vergleich mag die Leistungsfähigkeit der VI K nochmals unterstreichen.

Die Züge von Wilsdruff und Lommatzsch nach Meißen-Triebischtal wurden ohne Lokwechsel gefahren, auf dem Streckenabschnitt Löthain–Garsebach–Meißen-Triebischtal konnte demzufolge der Eisenbahnfreund täglich zwei bekannte sächsische Schmalspurlokbauereihen beobachten.

Spezielle Einsatzstrecken der Loks gab es nicht, es kann daher nicht generell gesagt werden, welche Lok welcher Strecke oder welchem Lokbahnhof zugeordnet war.

Häufig verkehrten die (Stand um 1956)

- 99 642, 644, 464, 703, 714, 715 auf der Strecke nach Frauenstein
- 99 687, 692, 693, 694, 696, 699 in Radebeul
- 99 685 war längere Zeit in Meißen-Jaspisstraße stationiert
- 99 684, 688, 653, 705 überwiegend in Mohorn
- 99 673, 678 in Potschappel

Man konnte jedoch u.a. auch die 99 653, 705 und 678 in Radebeul und die 99 642 in Potschappel sowie die 99 689 in Meißen beobachten. Die restlichen Maschinen wurden von Wilsdruff aus eingesetzt. Im Jahre 1969 kamen vom Thumer Netz, wo eine teilweise Streckenstilllegung erfolgte, Loks der BR 99⁷⁷ nach Radebeul, um die dortigen VI K abzulösen, die wiederum Mitte der dreißiger Jahre die 99⁵¹⁻⁶⁰ (sächs. IV K) abgelöst hatten. Die 99 703 gelangte im August 1971 nochmals nach Radebeul, wurde aber nur 13 Tage im September eingesetzt. Danach war die Lok noch 16 Tage betriebsfähig abgestellt und wurde im November 1971 in Radebeul-Ost angemustert. Die schwere 1'E1'h2t-Neubaulok vom VEB Lokomotivbau »Karl Marx« Babelsberg hat diese Strecke mit Erfolg erobert.

Bei Lokmangel auf der von den Loks der BR 99⁷³⁻⁷⁶ und 99⁷⁷⁻⁷⁹ befahrenen Strecke Hainsberg–Kurort Kipsdorf halfen auch die VI K aus. So war im Jahre 1954 die 99 678 längere Zeit als Planlok in Kipsdorf stationiert.

Bevor die 1'E1'h2t-Einheitslok der BR 99⁷³⁻⁷⁶ diese Strecke eroberte, hatte die VI K die Hauptlast der Zugbeförderung zu tragen. Längere Einsätze der 99 654, 655, 672, 675, 676, 677, 678, 693 und der 713 sind aus dieser Zeit bekannt. Auch nach Betriebseinstellung der Wilsdruffer Strecke konnte man mit der 99 648 noch eine VI K in Richtung Kurort Kipsdorf dampfen sehen.

Da auf den Schmalspurstrecken oftmals im Winter Schneeverwehungen und andere Unbilden der »weißen Pracht« auftraten, wurde die 99 713 mit einem schweren Anbauschneepflug versehen und somit als Schneepflug verwendet. Unter Berücksichtigung eines zeitlich straffen Lokeinsatzes waren monatlich Laufleistungen von 5 700 km keine Seltenheit. Diese erreichte z. B. die 99 694 im Mai 1968 bei 28 Einsatztagen, das sind ca. 200 km/Tag, im Mai 1965 brachte es die 99 699 sogar auf 6 349 km. Die 99 703 schaffte im August 1959 5 126 km bei 29 Einsatztagen. Während der Anschlußbedienung Nossen–Obergruna–Bieberstein wurden wesentlich geringere Leistungen vollbracht, so die 99 654 im Mai 1973 bei 10 Einsatztagen lediglich 537 km.

Kurz noch ein Wort zum Kohleverbrauch. Er betrug z. B. bei der 99 694 in der Zeit vom 8. März bis 27. Juni 1962, bei 82 Betriebstagen und einer Laufleistung von 15 632 km, 14,1 t/1 000 km.

Zur Hilfe bei Unfällen, auf die noch gesondert eingegangen wird, stand in Potschappel ein Hilfszug zur Verfügung, der aus einem Mannschaftswagen und zwei Gerätewagen bestand. Die Mannschaft stellte teilweise die WAS¹ in Potschappel.

Der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR, BV Dresden, veranstaltete auch mit den Loks der BR 99⁶⁴⁻⁶⁵ und 99⁶⁷⁻⁷¹ einige der beliebten Sonderfahrten. So fuhr anlässlich des XV. Internationalen Modelleisenbahnerwettbewerbes 1968 in Dresden ein von der Rekolok 99 694 gezogener Sonderzug von Radebeul-Ost nach Radeburg und zurück. Am 16.8.1969 verkehrte ein 44 Achsen

¹ WAS =
Wagenausbesserungsstelle

starker Sonderzug von Potschappel über Wilsdruff, Mohorn, Klingenberg-Colmnitz nach Frauenstein, wegen der großen Nachfrage mußte diese Sonderfahrt mehrmals wiederholt werden. An seinem ersten Verkehrstag wurde dieser Zug von der 99 655 und 684 gezogen.

Obwohl der Verwendungszweck der Lok eigentlich das Befördern von Zügen ist, sind auch andere Einsätze bekannt. Oftmals wurde ihr Dampf zum Dämpfen von Kartoffeln verwendet. Dazu wurden nach Möglichkeit Loks eingesetzt, die Laufwerksschäden aufwiesen, wenn die Kesselfrist noch nicht abgelaufen war. Derartige Einsätze sind u. a. vom Bf Radeburg und Grumbach bekannt.

Wegen der schweren Unfälle am »Garsebacher Viadukt« (Gefälle 35‰) in den Jahren 1949 und 1962 erließ die DR 1964 eine besondere Weisung. Danach durfte die VI K auf dem Streckenabschnitt Löthain-Garsebach schmalspurige Güterzüge talwärts nur mit einer Geschwindigkeit von 10 km/h befördern. Mit Normalspurgüterwagen beladene Rollfahrzeuge durften talwärts fahrenden Zügen nicht beigelegt werden, Heberleingebremste Güterzüge mußten hinter der Lok einen luftgebremsen (Saugluftbremse Ba. Körting) Güterwagen mitführen, der auch Heberleinführungsrollen besaß. Dazu standen die Wagen 97-14-74 und 97-15-09 zur Verfügung. Diese Maßnahme erscheint verständlich, wenn man die Bremsgewichte beider Lokbaureihen vergleicht.

IV K = 7,0 t VI K = 16,5 t

Den Zugdienst am letzten Betriebstag zwischen Oberdittmannsdorf und Klingenberg-Colmnitz leistete die 99 706 und beendete somit den Zugverkehr auf Sachsens jüngster Schmalspurstrecke.

Als am 27. Mai 1972 die Strecke Potschappel-Nossen stillgelegt wurde, war das auch zugleich das Ende für die Mehrzahl der VI K. Die Loks 99 648, 684, 685, 692, 696, 706, 713 wurden in Potschappel und die 99 715 in Hainsberg abgestellt. Lediglich vier »Rekos« sicherten die noch geraume Zeit später durchgeführte Anschlußbedienung zwischen Nossen und Obergruna-Bieberstein ab. Nach deren Einstellung fand sich kein neues Einsatzgebiet für diese Maschinen mehr.

Mit dem Zerschneiden der 99 714, welche noch längere Zeit nach Betriebs-einstellung der nunmehrigen Aufarbeitungswerkstatt Wilsdruff als Heizlokomotive diente, endete jeglicher Lokeinsatz in dieser Dienststelle. Die 99 714 wurde in der Zeit von Dezember 1975 bis Juni 1976 in Wilsdruff zerlegt. Eisenbahnfreund und Lokführer Günter Schubert hat seitdem die 5. Kuppelachse sowie einige Kleinteile in seinem Besitz.

Die verbleibenden Teile des Wilsdruffer Netzes wurden vom Bw Nossen aus maschinenmäßig betreut, jetzt vom Betriebshof Dresden.

2.3. Einsatz in Württemberg

Das zweite große Einsatzgebiet der VI K-Loks war Württemberg. Auch hier existierten, ähnlich wie in Sachsen, staatliche Schmalspurbahnen mit der Spurweite von 750 mm. Nur nahmen sich die vier Strecken mit einer Gesamtlänge von 106 km im Vergleich zum Sächsischen Schmalspurnetz bescheiden aus. Die Königlich Württembergische Staatseisenbahn betrieb folgende Schmalspurbahnen, die wie folgt eröffnet worden sind:

Bottwartalbahn Marbach-Heilbronn-Süd

10. Mai 1894 Marbach-Beilstein

25. November 1899 Beilstein-Ilsfeld

1. Dezember 1900 Ilsfeld-Heilbronn-Süd

Zabergäubahn Lauffen-Leonbronn

28. August 1896 Lauffen-Güglingen

18. Oktober 1901 Güglingen-Leonbronn

Federseebahn Schussenried – Riedlingen

13. Oktober 1896 Schussenried-Buchau

15. November 1915 Buchau-Dürmertingen

27. November 1916 Dürmertingen-Riedlingen

»Öchsle« Biberach-Ochsenhausen

29. November 1899 Warthausen-Ochsenhausen

1. März 1900 Biberach-Warthausen

Bis zum Ende des ersten Weltkrieges genügten die beschafften Loks der



99 671 mit Gmp 8640 in
Beilstein am 5.8.1960
Foto: Moll



Personenzug nach
Ochsenhausen in Biebrach
am 20.4.1959
Foto: Moll



99 651 im Bf Steinheim
(Murr) der Bottwartalbahn
1965
Foto: Moll

Württemberg Schmalspurnetz 750mm

Wilsdruffer Schmalspurnetz



Gattung Tss 3 und 4 (Bauart Klose) und Tssd (Mallet), die späteren DR-BR 99⁵⁰, 99⁶² und 99⁶³ vollauf den Verkehrsbedürfnissen. Anfang der 20er Jahre waren die Kloseloks nicht mehr in der Lage, das steigende Verkehrsaufkommen leistungsmäßig zu bewältigen. Diese Tatsache und verstärkt auftretende Schäden am Triebwerk und die teure Unterhaltung bestärkten die Verantwortlichen der Direktion Stuttgart der DR, die Loks auszusondern und durch leistungsstärkere Maschinen zu ersetzen. Durch die guten Erfahrungen der Rbd Dresden mit der Gattung VI K bestärkt, forderten die Stuttgarter Kollegen für ihre Schmalspurbahnen ebensolche Loks. 1923/24 wurden fünf fabrikneue Loks (99 679–99 683) direkt nach Württemberg geliefert. Die 99 683 wurde im September 1925 auf der Eisenbahnausstellung München einem großen Publikum fabrikneu vorgestellt. Die Maschinen hatten gegenüber der sächsischen Ausführung nur geringfügige Veränderungen aufzuweisen. Die Loks wurden den Lokbahnhöfen Beilstein und Güglingen zugeteilt. Hier war man mit den Maschinen genauso zufrieden wie im sächsischen Raum.

Um die Betriebsergebnisse auf dem Öchsle ökonomischer zu gestalten, gelangten 1928 die 99 650 und 99 651 von der Müglitztalbahn zum Lokbahnhof Ochsenhausen. Nun konnten die teuren Vorspannloks eingespart werden. Die VI K bewältigte mühelos die schweren Züge. Das wachsende Verkehrsaufkommen ließ den Bedarf nach weiteren Loks sprunghaft steigen. Merkwürdigerweise kamen keine Neubauloks der BR 99^{73–76} nach Württemberg. Dort mußte man sich mit den VI K zufrieden geben. In den 30er Jahren gelangten noch die 99 671, 672, 698, 701, 704 und 716 zu den Württembergischen Schmalspurbahnen. Damit waren genügend leistungsstarke Loks vorhanden und drei Tssd (99 634–636) konnten 1940 ausgemustert werden.

Die VI K verkehrten nun, mit Ausnahme der Federseebahn, auf den Schmalspurbahnen und überstanden den zweiten Weltkrieg ohne größere Schäden, obwohl auch die Bahnanlagen Ziele von Luftangriffen waren. Am 4. Dezember 1944 wurde Heilbronn, am 22. Februar 1945 die Bf. Ochsenhausen

und kurz danach Beilstein sowie der Bf Marbach von anglo-amerikanischen Flugzeugen beschossen und bombardiert. Die 99 681, 683 und 698 mußten auf »höhere Anordnung« 1943 als »Petersendung« an die Reichsverkehrsdirektion (RVD) Kiew abgegeben werden. Ob sie in der Ukraine tatsächlich eingesetzt wurden sowie ihr Verbleib sind unbekannt. Nach Aufräumarbeiten begann im Spätsommer 1945 wieder der Regelbetrieb auf den Strecken.

Bis etwa 1950 stieg das Transport- und Verkehrsaufkommen wieder deutlich an. Aber bereits kurz danach machte sich die Konkurrenz des Straßenverkehrs deutlich spürbar und brachte einen Verkehrsrückgang. Die DB zeigte keinerlei Neigung, dagegen anzukämpfen. Bedacht auf Maximalprofit, wurden 1954 Rationalisierungsmaßnahmen begonnen, deren Ergebnis die »Ausdünnung« der Fahrpläne war. Man ließ lieber den Bus parallel zur Bahn fahren, als auf der Schiene aktiver zu werden. Der Lokbf¹ Ochsenhausen konnte deshalb am 26. Juni 1954 die 99 704 nach Beilstein abgeben. Die »alten Sachsen« 99 650 und 651 bewältigten die stark reduzierten Zugzahlen allein. Da immer nur eine Maschine benötigt wurde, teilten sich beide Loks wöchentlich die Arbeit.

Eine weitere Folge war, daß die 99 679 am 23. November 1956 beim Bw Heilbronn ausgemustert werden konnte. Umfangreiche Schäden ließen es nicht geraten erscheinen, die erst 33 Jahre alte Lok wieder aufzuarbeiten.

Auch die Reduzierung des Verkehrs brachte keine positive Wende, so daß die Stilllegungspläne akut wurden.

Den Anfang machte der jüngste Streckenteil Kappel–Riedlingen. Am 2. Oktober 1960 endete der Personenverkehr auf der Strecke Bad Buchau–Riedlingen sowie der Güterverkehr Kappel–Riedlingen. Der Anschluß ins Lagerhaus Kappel wurde jedoch noch bedient. Am 31. Mai 1964 endete dann auch der restliche noch verbliebene Personenverkehr. Zum gleichen Tag kam auch das »Aus« für den Gesamtabschnitt Biberach–Warthausen mit der Normalspurkreuzung und es fuhr der Abschiedspersonenzug Biberach–Ochsenhausen, den die 99 651 zog. Einen sonntäglichen Ausflugsverkehr auf dem

1 Lokbahnhof

Farbbilder Seite 31

oben
99 713 mit Traditionszug
im Bf. Friedewald
Foto: Zimmermann

unten
99 713 mit Planzug RB
7442 in Radebeul-Ost
am 3.2.1996
Foto: Zimmermann

Farbbilder Seite 32

oben
99 713 mit Sonderzug
beim Überqueren eines
Nebenarmes der Talsperre
Malter (Bormannsgrund)
am 26.10.1991
Foto: Sammlung Walter

unten
99 713 mit Sonderzug
(Gmp) im Bf.
Dippoldiswalde – 3.9.1988
Foto: Walter

Farbbilder Seite 33

oben
99 713 war im Mai 1990
zu Gast auf der Strecke
Zittau–Oybin/Jonsdorf –
25.5.1990
Foto: Walter

unten
99 713
mit einem Foto-Güterzug
bei Dippoldiswalde –
29.3.1992
Foto: Walter

Farbbilder Seite 34

oben
99 715 abgestellt im
Bahnhof Freital-Hainsberg
nach ihrem Abtransport
aus Radebeul-Ost –
9.6.1992
Foto: Zirnstein

unten
99 715 auf dem
Schmalspurstand
des Nossener
Ringslokschuppens
Foto: Wunderwald

Öchsle lehnte die Bundesbahn ab. Er wäre möglich gewesen, da auf der Strecke die V 51 902 und 903 noch Güterzüge förderte. Bereits am 4. Mai 1964 erfolgte die Einstellung und nachfolgende Umspurung der Zabergäubahn, die 99 716 zog am 3. Mai 1964 den reich geschmückten letzten Zug. Für den Abbauszug stand die 99 680 bis Anfang 1965 zu Verfügung.

Ein Großteil der überflüssigen VI K gelangte nach Beilstein. Doch die erhoffte Renaissance blieb aus.

Im Spätsommer 1964 kamen die neuen V 51 901–903 zu den restlichen Strecken. (901 und 902 nach Warthausen.) Durch den Zuwachs musterte man gleich einen Großteil der VI K aus, so daß bald auf der Bottwartalbahn Lokmangel entstand. Ochsenhausen mußte die V 51 902 nach Beilstein abgeben, die alte Tssd 99 633 half gelegentlich auf dem Öchsle aus. Im November 1965 standen in Beilstein die 99 671, 680, 701 und 716 bereits nicht mehr im Dienst. Lediglich die 99 650, 651 und 704 versahen noch Plandienste. Aber auch hier war das Ende bereits abzusehen. Die Bahn wurde wie folgt eingestellt:

19. Mai 1966	Sonntagsverkehr
24. Sept. 1966	Personenverkehr
28. Mai 1967	Heilbronn–Ilsfeld (GV) ¹
13. Juli 1968	wieder planmäßiger GV Heilbronn–Süd– Großbottwar (Steinheim wurde ab 19. Sept. 1968 über Normalspur von Marbach bedient
31. Dez. 1968	Heilbronn Süd– (GV) Beilstein–Großbottwar: Ende des Schmalspur- betriebs

Der Abschnitt Marbach–Steinheim/Murr ist seit 19.9.1968 für den GV auf Normalspur umgespurt. Die VI K wurden überflüssig und zuerst musterte man die 99 650 und 704 Ende Mai 1967 aus.

Die letzte betriebsfähige VI K der DB war die 99 651, deren letzten Lebensjahre hier nochmal näher betrachtet werden sollen. Am 24. Dezember 1964 verließ sie ihre langjährige Heimat Ochsenhausen und kam nach Beilstein. Dort wenig benutzt, stellte man sie am 3. Juni

1965 ab, da man für die Lok keine Aufgaben mehr hatte. Als 1968 in Beilstein letztmalig Lokmangel auftrat, wurde die Lok wieder untersucht und erhielt als einzige Schmalspurdampflok der DB noch eine Computernummer: 099651-2. Die Maschine verkehrte auf dem verbliebenen Reststück und zog am 16. Januar 1969 den allerletzten Zug von Beilstein nach Heilbronn, welcher aus der ausgemusterten 99 704 (kalt) und zwei Packwagen bestand. Anschließend wurde sie am 26. Januar 1969 an das Bw Friedrichshafen, Außenstelle Aulendorf, abgegeben. Hier bewältigte sie auf dem Reststück der Federseebahn bis zur Betriebseinstellung am 31. Mai 1969 den verbliebenen Güterverkehr. Am 4. Juni kehrte die Maschine nach Beilstein zurück, wo der Streckenabbau bereits in vollem Gange war. Als die V 51 901 (seit März 1969 in Beilstein) ausfiel, stand die VI K am 25. Juli 1969 letztmalig unter Dampf. Sie beförderte einen Rungenwagen mit ausgebauten Schienen auf einen Rollwagen von Talheim nach Heilbronn Süd. Obwohl das Gras schon hoch über den Gleisen wucherte, wurde der Rungenwagen schnell abgeschemelt. Nach letzten Rangierarbeiten fuhr die Lok auf einen Normalspurtransportwagen und wurde ins Bw Heilbronn gebracht.

Die Gemeinde Steinheim kaufte die Lok und stellte sie am 22. August 1969, noch vor offizieller Ausmusterung, am Bahnhof als Denkmal auf. Dort ist sie noch heute als einziger Vertreter der Ursprungslieferung zu sehen. Bemühungen des Öchsle-Museumsbahnvereins, die Lok zu kaufen und auf der Museumsbahn Warthausen–Ochsenhausen (Einstellung GV am 31. März 1983) einzusetzen, sind 1986 endgültig gescheitert. Auch die 99 716 blieb als Denkmal in Güglingen der Nachwelt erhalten.

Es gelang dem »Öchsle e.V.«, die Lok als Dauerleihgabe von der DB zu erwerben, und im Aw Meiningen betriebsfähig aufarbeiten zu lassen. Mit ihr soll das Museums-Öchsle im Juli 1996 wiederentstehen. Nach über 20 Jahren verkehrt somit wieder eine VI K auf Württembergs letzter 750-mm-Schmalspurstrecke.







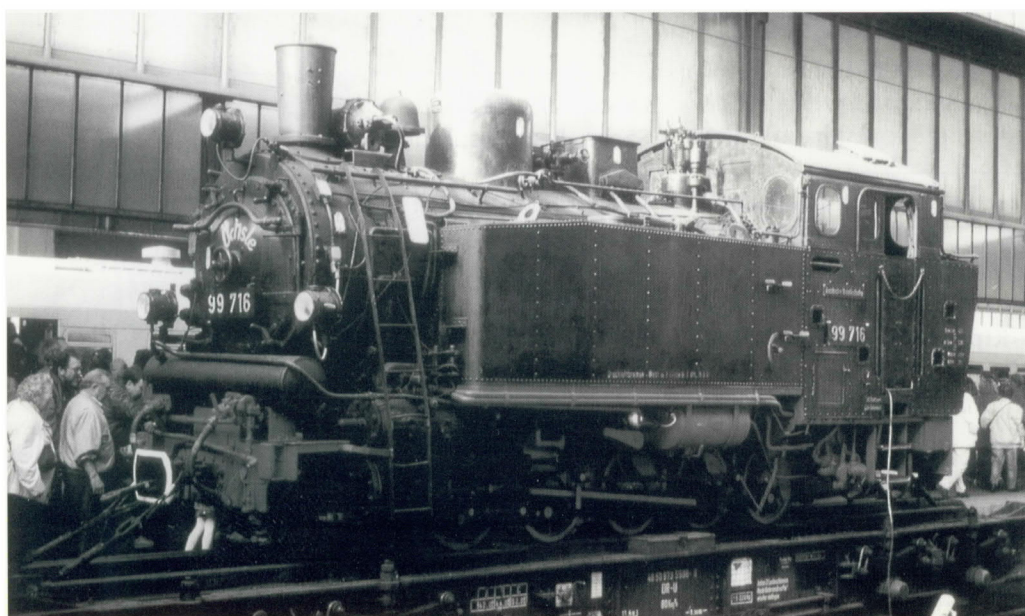




Zwei Sachsen in
Württemberg
99 594 und 99 716
im Lokbahnhof
Ochsenhausen.
Aufgenommen 1994.
Foto: Jöstingmeier



99 716 steht mit Zug 2918
in Lauffen abfahrbereit.
Foto: Moll (19.4.59)



99 716 am 22.10.1995 auf
der Ausstellung (150 Jahre
Eisenbahn in Württemberg)
in Stuttgart. Auf dem DR
(DB AG)- Loktransportwagen
fuhr die Lok dann direkt ins
Aw Meiningen zur
Aufarbeitung
Foto: Jöstingmeier

3. Lokstationierung

Immer wieder für Eisenbahnfreunde interessant sind die Stationierungen von Lokomotiven und deren Verbleib. Diesem Wunsch entsprechend, sind nachstehend die Einsatzorte aller VI K und der Nachbauserien aufgeführt, ohne jedoch Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben. Besonders beim Verbleib der Maschinen gilt es noch viel zu klären. Hauptsächlich betrifft es die Loks, die sich im Kriegseinsatz befanden sowie die Reparationslieferungen. Aus Platzgründen wurde auf die Aufführung der Raw-Aufenthalte verzichtet. Dem Autor dienen die Betriebsbücher sowie die im Literaturverzeichnis aufgeführten Lokalarchive als Bearbeitungsgrundlage. Die darin genannten und nicht immer vollständigen Dienststellenbezeichnungen wurden übernommen, zur Organisation des Maschinenwesens siehe auch Abschnitt 2.2.2. Die Hersteller, Baujahr und Fabriknummer sind in der Tabelle 1 im Anhang enthalten.

In nachfolgend aufgeführten Stationierungen bedeuten:

- Z = Lok ist von der Ausbesserung zurückgestellt
+ = Datum der Ausmusterung
++ = Datum der Verschrottung
RVD = Reichsverkehrsdirektion
Str.LB = Streichung aus dem Lokbestand

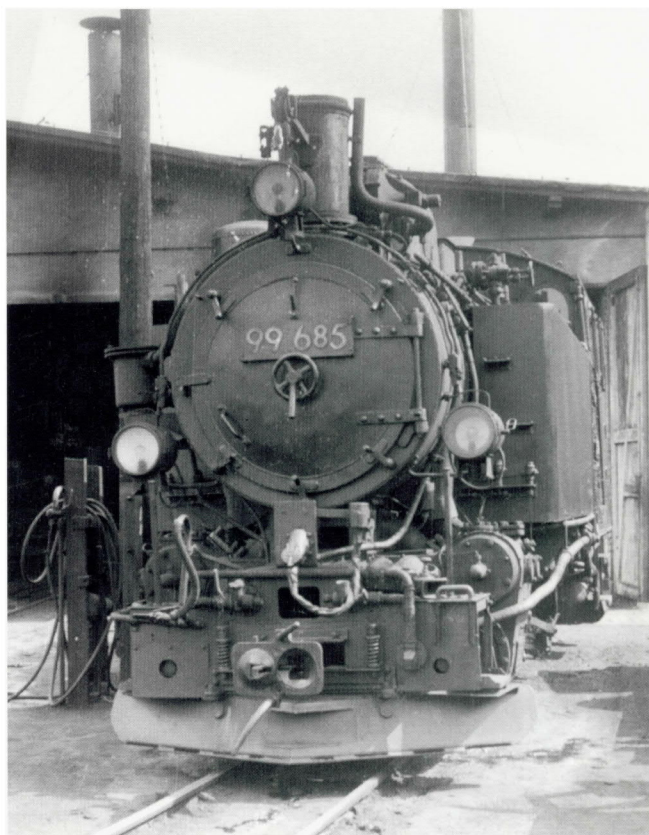
DR-Nr.: **99 641**

Sächs. Betriebsnummer: **210**

Anlieferung/Probefahrt: Mai 1920

Stationierung:

1920–1926	Hainsberg – Kipsdorf
1926–1933	Wilsdruff
1933–1938	Lommatzsch und Meißen-Triebischtal
1938–1945	Wilsdruff
1945	Reparation UdSSR
Verbleib:	Werklok Nr. K 19755/23 Beloretzk, dort +
Str.LB.:	6.2.1946



Motiv im Bw Wilsdruff. Die Lok befindet sich weitgehendst im Anlieferungszustand

Foto: Scheffler

DR-Nr.: **99 642**

Sächs. Betriebsnummer: **211**

Anlieferung/

Probefahrt: Sept. 1919/Hainsberg – Kipsdorf

Stationierung:

1920–1926	Hainsberg – Kipsdorf
1926–1949	Wilsdruff
1949–1953	Zittau
1953–1966	Wilsdruff, häufiger Einsatz auf der Frauensteiner Strecke
1966–1968	Wilsdruff
Z	Dezember 1968
Verbleib:	Am 6. Februar 1969 als Heizlok an einen VEB in Zschopau verkauft und dort zerlegt.

DR-Nr.: **99 643**

Sächs. Betriebsnummer: **212**

Anlieferung/Probefahrt: 1919/Juni 1920
Hainsberg-Kipsdorf

Stationierung:

1920-1933 Wilsdruff
1933-1938 Lommatzsch
1938-14.7.1944 Wilsdruff
15.7.1944-27.8.1944 Rbd Linz,
Strecke Kühnsdorf-
Eisenkappel

28.8.1944-23.12.1948 Rbd Wien, Gmünd
(Waldviertelbahn)

24.12.1948 Abgabe an UdSSR

Verbleib: unbekannt

Bemerkung: 1944 erfolgte Umspurung auf 760 mm

DR-Nr.: **99 644**

Sächs. Betriebsnummer: **213**

Anlieferung/Probefahrt: 25.11.1919/7.6.1920
Hainsberg- Kipsdorf

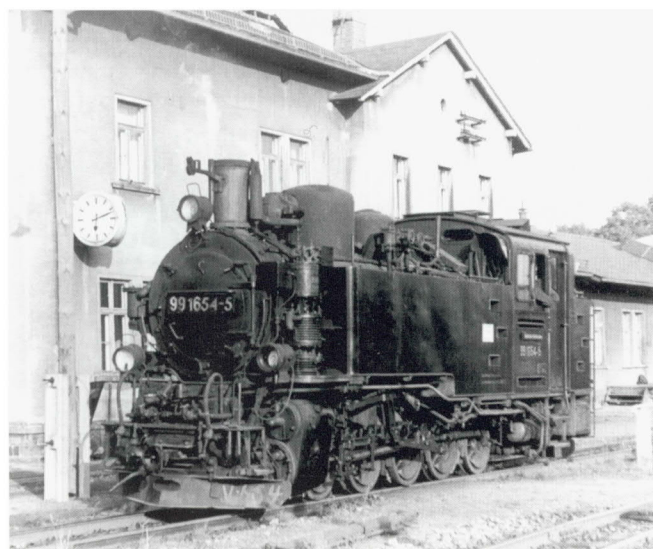
Stationierung:

7.6.1920-16.11.1930 Hainsberg
17.11.1930-10.8.1933 Wilsdruff
3.11.1933-22.8.1940 Nossen (Lokbf
Lommatzsch)
23.8.1940-12.6.1942 Gozdow (Osteinsatz)
20.8.1942-31.7.1946 Nossen
13.12.1946- Döbeln
15.4.1950-2.11.1953 Bw Zittau
11.12.1953-6.12.1968 Bw Wilsdruff, gefahren bis
März 1968 (29 Betriebstage)

Z 26.8.1968

Verbleib: verschrottet

Bemerkungen: 1952 erfolgte ein 30 Tage dauernder
Versuchseinsatz auf den Schmalspurstrecken der
Insel Rügen



99 654 in Wilsdruff
Foto: Sammlung Wunderwald

DR-Nr.: **99 645**

Sächs. Betriebsnummer: **214**

Stationierung:

1920-1936 Wilsdruff
1936-1942 Meißen-Triebischtal
1942-1945 Wilsdruff, teilweise auch Thum
1945 Reparatur
Verbleib: Werklok Beloretzk
+ ~1975

Str.-LB.: 22.2.1946

DR-Nr.: **99 646 (991646-1)**

Sächs. Betriebsnummer: **215**

Anlieferung/Probefahrt: 28.8.1919/13.10.1919

Stationierung:

28.8.1919-30.5.1929 Hainsberg
31.5.1929-15.8.1933 Wilsdruff
16.8.1933-16.10.1940 Nossen (Lokbf
Lommatzsch)
20.11.1941-31.7.1946 Nossen
20.10.1947-27.7.1950 Döbeln
30.7.1950-6.9.1953 Zittau
4.7.1953-7.8.1969 Wilsdruff, gefahren bis
März 1969 (3 Betriebstage)
Z 30.11.1971

DR-Nr.: **99 647**

Sächs. Betriebsnummer: **216**

Anlieferung/Probefahrt: 1919/1920

Stationierung:

1920-1926 Hainsberg
1926-1928 Heidenau
1928-14.7.1944 Wilsdruff
15.7.-27.8.1944 Rbd Linz, Strecke
Kühnsdorf-Eisenkappel
28.8.1944-23.12.1948 Rbd Wien, Gmünd
(Waldviertelbahn)
24.12.1948 Abgabe an UdSSR
Verbleib: unbekannt
Bemerkungen: 1944 erfolgte Umspurung auf 760 mm

DR-Nr.: **99 648 (99 1648-7)**

Sächs. Betriebsnummer: **217**

Anlieferung/Probefahrt: 4.9.1919/ 23.9.1919
Hainsberg-Kipsdorf

Stationierung:

23.9.1919-2.2.1930 Wilsdruff
15.3.1930-31.7.1946 Nossen
1.8.1946 -26.4.1949 Bw Freiberg
15.7.1949-11.1950 Bw Dresden Alt (Lokbf
Klingenberg)
1.12.1950-23.11.1972 Wilsdruff, gefahren bis Mai
1972 und 1 Tag im Oktober
1972
Z 24. 11. 1972
++ 14. 12. 1974 Raw Cottbus

Bemerkungen: Rekolok

DR-Nr.: **99 649**

Sächs. Betriebsnummer: **218**

Anlieferung/Probefahrt: 10.9.1919/ 6.11.1919
Hainsberg-Kipsdorf

Stationierung:

7.11.1919–1926	Wilsdruff
1926–18.12.1927	Bf Geising
6.11.1928–13.3.1929	Lokbf Altenberg
11.5.1929–10.8.1931	Bf Heidenau
22.8.1931–28.5.1933	Bf Thum
30.7.1933–22.7.1934	Nossen (Lokbf. Lommatzsch)
16.8.1934–30.11.1942	Bw Nossen (jedoch v. 17.4.1941–25.9.1942 Lokbf Lommatzsch), gefahren bis 15.11.1942, danach Abgabe an Direktion »Ost«

Verbleib: unbekannt

Str.-LB.: 10.10.1945 Wilsdruff



In Klingenberg-Colmnitz steht die 99 684 mit ihrem kurzen Zug nach Oberdittmannsdorf bereit. Foto: Heinrich (21.8.68)



In Nossen ist der Personenzug nach Potschappel abfahrbereit. – Zuglok ist die 99 692

Foto: Bäßold, Archiv Traditionsbahn e.V. (18)

DR-Nr.: **99 650**

Sächs. Betriebsnummer: **219**

Probefahrt: 26.3.1920

Stationierung:

26.3.1929–1924	Wilsdruff
1924–6.5.1928	Heidenau
25.10.1928–19.5.1965	Bw Aulendorf (Lokbf Ochsenhausen)
15.5.1965–1967	Bw Heilbronn (Lokbf Beilstein)
Z	11.1.1967
+	22.5.1967
++	31.7.1969 Heilbronn

DR-Nr.: **99 651 (099 651-2 bei DB)**

Sächs. Betriebsnummer: **220**

Probefahrt: 12.11.1919 Hainsberg-Kipsdorf

Stationierung:

13.11.1919–30.6.1928	Heidenau
29.10.1928–20.12.1929	Bw Aulendorf (Lokbf Ochsenhausen)
21.12.1929–3.3.1930	Bw Heilbronn (Lokbf Beilstein)
4.3.1930–22.12.1964	Bw Aulendorf (Lokbf Ochsenhausen)
23.12.1964–23.1.1969	Bw Heilbronn (Lokbf Beilstein)
24.1.1969–3.6.1969	Bw Friedrichshafen (Lokbf Schussenried)
4.6.1969–11.8.1969	Bw Heilbronn (Lokbf Beilstein)
Z	3.5.1965/12.8.1969
+	19.9.1969
Verbleib:	Seit 22.8.1969 Denkmal in Steinheim/Murr

Bemerkungen: Die Lok war die letzte betriebsfähige Dampflok für die 750-mm-Spurweite der DB und die einzige, die bei der DB eine Computernummer erhielt.

DR-Nr.: **99 652**

Sächs. Betriebsnummer: **221**

Anlieferung/Probefahrt: 1919/1920

Stationierung:

1920–1939	Wilsdruff
1939–1940	Lommatzsch
1940–1945	Wilsdruff
1945	Reparation UdSSR
Verbleib:	Werklok Beloretzk + ~ 1975

Str.-LB.: 10.10.1945 in Wilsdruff

DR-Nr.: **99 653 (991653-7)**

Sächs. Betriebsnummer: **222**

Anlieferung/Probefahrt: 10.9.1919/12.5.1920
Hainsberg-Kipsdorf

Stationierung:

13.5.1920–1922	Hainsberg
1922–16.10.1934	Wilsdruff (Frauenstein)
17.11.1934–24.4.1935	Bf Heidenau
25.4.1935–4.5.1935	Freital-Potschappel
5.5.1935–5.7.1935	Klingenberg
6.7.1935–21.10.1937	Wilsdruff
26.11.1937–28.12.1940	Nossen
29.12.1940–30.4.1943	Gozdow (Osteinsatz)
2.5.1943–17.9.1946	Nossen
18.9.1946–20.5.1950	Döbeln
14.7.1950–19.8.1953	Zittau
21.10.1953–31.12.1972	Wilsdruff
1.1.1973–1974	Nossen, gefahren bis April 1973 (2 Betriebstage)
Z	1974 Nossen
++	31.12.1975

Bemerkungen: Rekolok

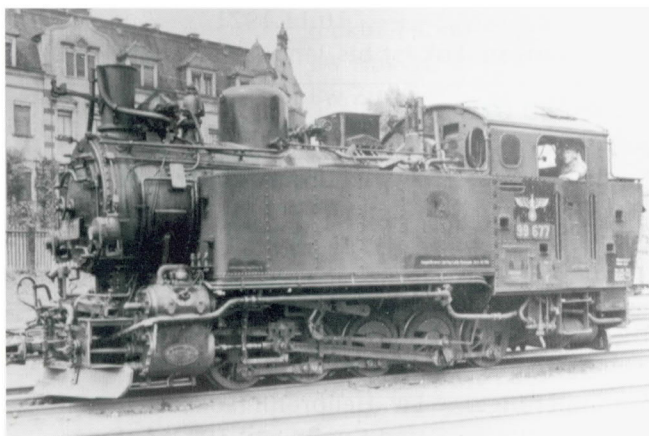
DR-Nr.: **99 654 (99 1654-5)**

Sächs. Betriebsnummer: **223**

Anlieferung/Probefahrt: 10.9.1919/16.4.1920
Hainsberg-Kipsdorf

Stationierung:

16.4.1920–28.11.1938	Wilsdruff
24.12.1938–31.7.1945	Nossen
13.11.1946–25.2.1947	Bw Dresden-Alt
26.2.1947–1949	Bw Freiberg
14.7.1950–20.11.1950	Bw Dresden-Alt
21.11.1950–30.12.1950	Nossen
4.2.1951–31.12.1972	Wilsdruff (von 1965–1966 Radebeul)
1.1.1973–1974	Nossen, gefahren bis September 1973
Z	1974 Nossen
++	15.12.1975 RAW Cottbus



Die 99 677 im Oktober 1942 in Freital-Potschappel.

Foto: Sammlung Wagner

DR-Nr.: **99 655 (99 1655-1)**

Sächs. Betriebsnummer: **224**

Anlieferung/Probefahrt: 10.9.1919 /24.11.1919
Hainsberg -Kipsdorf

Stationierung:

25.11.1919–9.9.1929	Hainsberg
10.9.1929–16.7.1935	Wilsdruff
30.8.1935–19.9.1935	Frauenstein
2.10.1935–1945	Nossen
5.2.1946–23.8.1947	Bw Zittau
4.6.1948–27.9.1950	Bw Dresden-Alt (Lokbf Wilsdruff)
21.10.1950–14.8.1969	Bw Wilsdruff, von 1968–69 Radebeul
15.8.1969–1970	Bw Wilsdruff (Lokbf Hainsberg) gefahren bis Juni 1970 (8 Betriebstage)
Z	Juli 1970
++	30.9.1972

Bemerkungen: 1962 erfolgte ein halbjähriger Einsatz auf der Insel Rügen

DR-Nr.: **99 671**

Stationierung:

1923–1938	Heidenau
1938–1964	Bw Heilbronn (Lokbf Güglingen)
1964–1965	Bw Heilbronn (Lokbf Beilstein)
Z:	20.3.1964/1.9.1965
Verbleib:	verschrottet

Bemerkungen: Lok wurde Anfang 1965 nochmals kurzzeitig eingesetzt

DR-Nr.: **99 672**

Stationierung:

1923–1930	Hainsberg
1930–1932	Heidenau
1932	Wilsdruff
1933–1938	Heidenau, zeitweise auch Wilsdruff
1938–1964	Bw Heilbronn (Lokbf Güglingen und Beilstein)
1964–1965	Bw Heilbronn (Lokbf Beilstein)
Z	18.12.1964/1.9.1965

Verbleib: verschrottet

Bemerkungen: Lok wurde Anfang 1965 nochmals kurzzeitig eingesetzt



99 687 mit Personenzug in Grumbach

Foto: Heinrich

DR-Nr.: **99 673 (99 1673-5)**

Anlieferung/Probefahrt: 9.6.1923/7.7.1923

Stationierung:

7.7.1923–11.1928	Dippoldiswalde
1.1929–9.1929	Hainsberg
9.2.1930–29.3.1938	Wilsdruff
30.4.1938–31.7.1946	Nossen
1.8.1946–31.1.1947	Bw Dresden Alt
14.7.1947–24.9.1947	Schwarzenberg
25.9.1947–10.10.1950	Bw Dresden-Alt (Lokbf Wilsdruff)
6.11.1950–1970	Bw Wilsdruff, gefahren bis April 1969
Z:	Mai 1969 Radebeul
++	30.11.1971

DR-Nr.: **99 674**

Stationierung:

1923–1945 Wilsdruff

Verbleib: April 1945 durch Bombenschaden vor Frauenstein zerstört und anschließend verschrottet

DR-Nr.: **99 675**

Anlieferung: 1923

Stationierung:

1923–1931	Hainsberg
1931–1933	Wilsdruff
1933–1934	Heidenau
1934–1945	Wilsdruff
1945	Reparation UdSSR

Verbleib: unbekannt

Str.LB.: 10.10.1945 Wilsdruff

DR-Nr.: **99 676**

Anlieferung: 1923

Stationierung:

1923–1934	Wilsdruff
1934–1939	Hainsberg und Wilsdruff
1939–1943	Mohorn
1943	Abgabe zum Osteinsatz

Verbleib: Lok wurde beim Rückzug auf ein Transportschiff verladen, welches im Schwarzen Meer versenkt wurde.

DR-Nr.: **99 677**

Anlieferung/Probefahrt: 16.6.1923/4.7.1923
Hainsberg-Kipsdorf

Stationierung:

4.7.1923–27.1.1927	Dippoldiswalde
25.3.1927–10.1931	Hainsberg
11.1931–20.12.1935	Wilsdruff, ab 15.11.1935 Meißen-Triebischtal
21.12.1935–1.2.1936	Heidenau
12.2.1936–7.10.1937	Wilsdruff
4.11.1937–4.3.1938	Nossen
10.3.1938–3.9.1944	Wilsdruff (von 1940–42 Radebeul), gefahren bis August 1944, danach Abgabe zum Osteinsatz

Verbleib:

Str. LB.: 10.10.1945 Wilsdruff

DR-Nr.: **99 678 (99 1678-4)**

Anlieferung/Probefahrt: 18.6.1923/9.7.1923

Stationierung:

9.7.1923–9.1926	Dippoldiswalde
9.1926–27.2.1936	Wilsdruff
5.4.1936–26.10.1937	Freital/Po
7.11.1937–31.7.1946	Bw Nossen
14.8.1946–1.1.1951	Bw Dresden-Altstadt, ab 1.1.49 Wilsdruff
20.1.1951–1970	Bw Wilsdruff (1968–69 Radebeul) letzter Betriebstag: 1 Tag im Januar 1969
Z:	7. Februar 1969 in Radebeul
++	10.11.1971

Bemerkungen: Lok ist bis Januar 1969 gefahren

DR-Nr.: **99 679**

Anlieferung: 1923

Stationierung: Bw Heilbronn (Lokbf Beilstein und 1923–1956 Gglingen)

Z: 23.11.1956

++ 1956

DR-Nr.: **99 680**

Anlieferung: 1923

Stationierung: Bw. Heilbronn (Lokbf Beilstein und Gglingen) 1964–Anfang 1965 Abbaulok Zabergäubahn

Z: 3.6.1965

++ 1966 in Crailsheim

DR-Nr.: **99 681**

Anlieferung: 1924

Stationierung:

1924–1943 Bw Heilbronn

1943 Abgabe an RVD Kiew

Verbleib: unbekannt

DR-Nr.: **99 682**

Stationierung:

1924–1964 Bw Heilbronn (Lokbf Beilstein und
Güglingen)

Z: 1.12.1964

++ 1965 in Immendingen

DR-Nr.: **99 683**

Anlieferung: 1924

Stationierung:

1924–1943 Bw Heilbronn (Lokbf Beilstein)

1943 Abgabe an RVD Kiew

Verbleib: 1.6.1945 als TU 683 an Süd-
Westbahn Kowel
+ unbekannt

DR-Nr.: **99 684 (991684-2)**

Probefahrt: 2.11.1925 Schönfeld–Thum

Stationierung:

30.10.1925–28.3.1938 Wilsdruff

30.10.1925–28.3.1933 Thum

22.11.1938–13.3.1946 Bw Nossen

15.3.1946–11.10.1950 Bw Dresden-Alt (Lokbf
Wilsdruff)

11.11.1950–1971 Bw Wilsdruff (1966–68
Radebeul)

Z: 30.12.1971 Freital-Po

++ 8.12.1974 Raw Görlitz,
Protokoll 30.12.1974

DR-Nr.: **99 685 (99 1685-9)**

Anlieferung/Probefahrt: 2.11.1925/6.11.1925

Stationierung:

6.11.1925–24.3.1933 Thum

5.4.1933–30.12.1935 Bw Chemnitz-Hilbersdorf
(Lokbf Thum)

10.1.1936–1945 Bw Nossen

1945–3.7.1953 Bw Zittau

15.9.1953–14.10.1953 Bw Wilsdruff

28.11.1953–6.4.1954 Bw Zittau

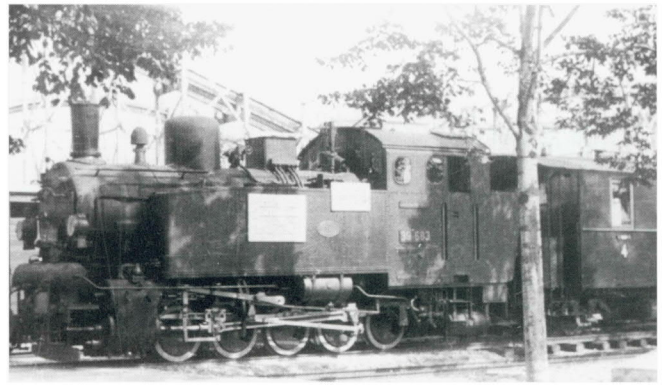
4.6.1954–1972 Bw Wilsdruff, gefahren bis
März 1971 (5 Betriebstage)

Z April 1971

+ 1972

++ 10.10.1974

Raw Görlitz



Die 99 683 auf der Verkehrsausstellung München 25.9.1925

Foto: Sammlung Wagner

DR-Nr.: **99 686**

Anlieferung: 1925

Stationierung:

1925–1936 Thum

1936–1951 Wilsdruff, auch häufig in
Frauenstein stationiert

Z 25.1.1951

++ 1957

DR-Nr.: **99 687 (99 1687-5)**

Probefahrt: 2.2.1926 Meinersdorf–Thum

Stationierung:

26.11.1925–10.10.1928 Thum

7.12.1928–15.7.1933 Geyer

16.7.1933–20.12.1937 Wilsdruff

1.1.1938–18.9.1946 Bw Nossen

29.2.1947–23.1.1951 Bw Dresden-Alt (Lokbf
Wilsdruff)

17.2.1951–27.12.1953 Bw Wilsdruff

28.12.1953–6.4.1954 Bw Zittau

23.7.1954–31.12.1972 Bw Wilsdruff

1.1.1973–1974 Bw Nossen, gef. bis Dez. '73

Z 1974 Nossen

+ September 1974

++ 14.11.1975 Raw »DSF«
Görlitz

DR-Nr.: **99 688**

Anlieferung: 2.12.1925

Stationierung:

1.12.1925–13.2.1931 Thum

26.2.1931–12.5.1933 Geyer

17.6.1933–3.8.1938 Wilsdruff

16.8.1938–31.7.1946 Bw Nossen

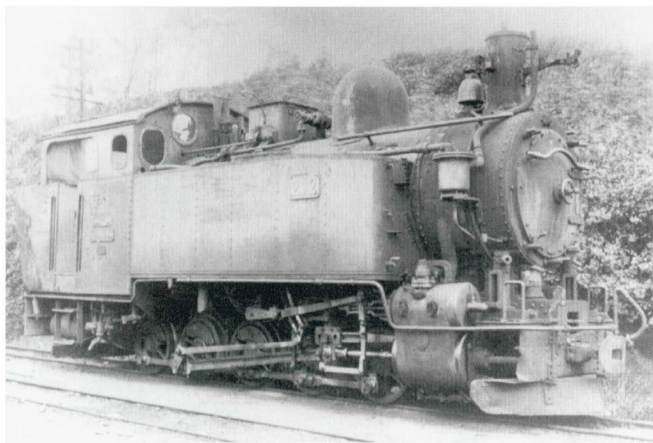
1.8.1946–5.10.1950 Bw Dresden-Alt (Lokbf
Wilsdruff)

1.12.1950–1967 Bw Wilsdruff

Z: 12.7.1965

++ 22.11.1967 Raw »DSF«
Görlitz

Bemerkungen: gefahren bis Juli 1965



VI K 212 die spätere 99 643 – 1922 im Aw Dresden-Friedrichstadt
Foto: Scheffler

DR-Nr.: 99 689

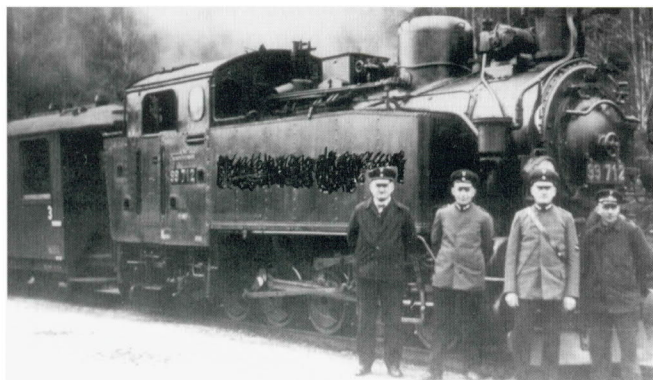
Anlieferung: Dezember 1925
 Stationierung:
 1926–1967 Wilsdruff
 Z: 3.1.1968
 ++ 16.4.1968 RAW »DSF« Görlitz

DR-Nr.: 99 690

Anlieferung: Dezember 1925
 Stationierung:
 1926–1934 Heidenau
 1934–1937 Wilsdruff
 1937–1945 Radebeul
 1945 Reparation UdSSR
 Verbleib: unbekannt
 Str.LB.: 10.10.1945 Wilsdruff

DR-Nr.: 99 691

Stationierung:
 1926–1938 Heidenau
 1938–1945 Radebeul
 1945 Reparation UdSSR
 Verbleib: Werklok K 19751/3 in Beloretsk
 + ~1975
 Str.LB.: 10.10.1945 Wilsdruff



Personalfoto mit 99 712 in Wilischthal
 Foto: Archiv Traditionsbahn e.V. (18)

DR-Nr.: 99 692 (991692-5)

Anlieferung/Probefahrt: 13.1.1926/22.2.1926
 Heidenau–Glashütte

Stationierung:

22.2.1926–29.12.1936 Bf Heidenau
 13.1.1937–4.11.1938 Heidenau
 2.12.1938–18.11.1945 Bw Nossen
 19.11.1945–1946 Bw Dresden–Friedrichstadt
 (Lokbf Radeburg)
 10.8.1946–7.9.1950 Bw Dresden-Alt (Lokbf
 Radeburg)
 31.10.1950–4.9.1951 Wilsdruff (Lokbf Radeburg)
 10.11.1951–1974 Bw Wilsdruff (Lokbf
 Radeburg bis 1969)

Z: 1971
 ++ 3.12.1974 Raw Cottbus
 Bemerkungen: bis Dezember 1970 gefahren
 (6 Betriebstage)

DR-Nr.: 99 693

Probefahrt: 16.1.1926
 Heidenau–Glashütte

Stationierung:

27.1.1926– 5.9.28 Lokbf Heidenau
 22.6.1928–7.12.1928 Lokbf Geising
 10.1930– 11.1931 Hainsberg
 9.10.1931–20.10.1933 Bw Zittau
 31.12.1933–14.9.1937 Lokbf Heidenau
 24.9.1937–18.11.1945 Bw Nossen
 19.11.1945–5.5.1946 Bw Dresden-Friedrichstadt
 (Lokbf Radeburg)
 6.5.1946–9.11.1950 Bw Dresden-Altstadt (Lokbf
 Radeburg)
 10.1.1951–1967 Bw Wilsdruff (bis 1964
 Radeburg), gefahren bis
 Dezember 1963
 (2 Betriebstage)
 Z: 12.7.1967
 ++ 22.11.1967 Raw »DSF«
 Görlitz

DR-Nr.: 99 694 (99 1694-1)

Anlieferung: 24.1.1926

Stationierung:

25.1.1926–11.7.1937 Lokbf Heidenau
 27.7.1937–2.1.1945 Bw Nossen
 3.1.1945–21.12.1952 Bw Zittau
 21.10.1953–31.12.1972 Bw Wilsdruff, von 1953–69
 Radebeul
 1.1.1973–1974 Bw Nossen, gefahren bis
 5.8.1973
 Z: 6.8.1973
 ++ 31.10.1975

Bemerkungen: Rekolok

DR-Nr.: 99 695

Anlieferung: 25.1.1926
Stationierung:
25.1.1926–31.8.1937 Lokbf Heidenau
12.9.1937–3.9.1944 Bw Nossen, stationiert in
Freital-Po, gefahren bis Juni
1944 (14 Betriebstage)
3.9.1944 Abgabe zum Osteinsatz
1945 Reparation UdSSR
Verbleib: unbekannt
Str.LB.: 10.10.1945 in Mügeln

DR-Nr.: 99 696 (99 1696-6)

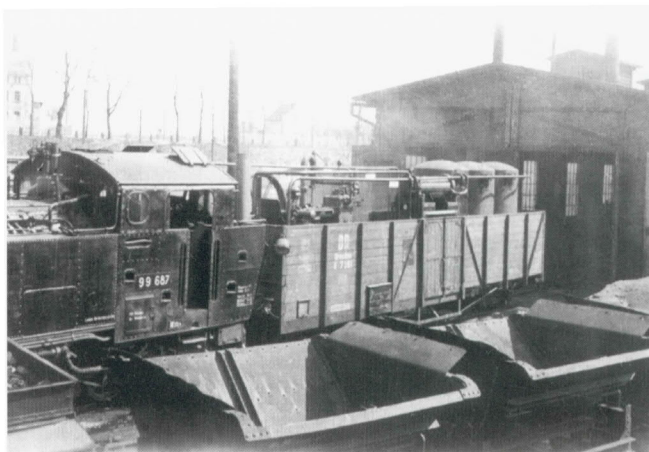
Anlieferung: November 1925
Stationierung:
1925–1929 Zittau
1929–1939 Heidenau
1939–1945 Radebeul
1946–1955 Wilsdruff
28.8.1955–
18.11.1955 Cranzahl
1955–1972 Wilsdruff
Z: 1972 Freital-Po
++ 14.12.1974
Bemerkungen: Rekolok

DR-Nr.: 99 697

Stationierung:
1925–1929 Zittau
9.2.1929–2.6.1936 Heidenau
7.6.1936–26.6.1938 Bw Nossen (Lokbf Heidenau)
23.7.1938–31.8.1945 Bw Nossen (Lokbf Radeburg)
1945–30.6.1947 Bw Dresden-Friedrichstadt
(Lokbf Radeburg) gefahren
bis Mai 1965 (23 Tage in
Betrieb und 8 Tage
betriebsfähig abgestellt
13.12.1947–15.1.1951 Bw Dresden-Altstadt (Lokbf
Radeburg)
13.2.1951–1966 Bw Wilsdruff (Lokbf
Radeburg)
Z: 1966 Radebeul
++ 1.7.1968 Raw »DSF« Görlitz

DR-Nr.: 99 698

Probefahrt: 1925 Zittau
Stationierung:
1925–1926 Bw Zittau
1927–1936 Wilsdruff, Heidenau
1936–1943 Bw Heilbronn (Lokbf Beilstein)
1943 Abgabe an RVD Kiew
Verbleib: unbekannt



99 687 in Wilsdruff. Man beachte den Auswaschwagen.

Foto: Sammlung Wagner

DR-Nr.: 99 699 (99 1699-0)

Anlieferung/Probefahrt: 10.11.1925/16.3.1926
Stationierung:
21.1.1926–19.1.1930 Bw Zittau
25.7.1930–1.5.1935 Lokbf Heidenau
12.5.1935–28.9.1944 Bw Nossen
12.12.1946–2.12.1948 Bw Dresden-Alt (Lokbf
Radeburg)
22.12.1948–6.1.1949 Bw Döbeln (Lokbf
Lommatzsch)
7.1.1949–14.2.1951 Bw Dresden-Alt (Lokbf
Radeburg)
1.4.1951–1970 Bw Wilsdruff (Lokbf
Radeburg), gefahren bis
Juni 1969 (19 Betriebstage)
Z: 16.9.1969
++ 30.9.1972 Raw »DSF«
Görlitz
Bemerkungen: Heizlok im VEB Möbelwerke Jöhstadt
von Juni 1969 an

DR-Nr.: 99 700

Stationierung:
1926–1945 Zittau, um 1933 auch Wilsdruff
1945 Reparation UdSSR
Verbleib: Werklok Beloretsk
+ ~ 1975
Str.LB.: 31.8.1945 in Zittau

DR-Nr.: 99 701

Stationierung:
1927–1935 Bw Zittau
1935–1938 Heidenau
4.1938–1964 Bw Heilbronn (Lokbf Güglingen
und anschließend Lokbf Beilstein)
Z: 10.3.1965
Verbleib: verschrottet

DR-Nr.: 99 702 (1949 ČSD-Nr. U 58.001)**Stationierung:**

1927–1938 Lokbf Heidenau
1938–1945 Bw Zittau, häufig in Reichenau (jetzt Bogatynia, Polen) stationiert
1949–1957 Frýdlant
1957–1959 Einsatz auf der Strecke Třemešná ve Slezku–Osoblaha
1959–1961 Frydlant (Reservelok)
Z: 1961
++ 1966
Bemerkungen: Kessel 1963 nach Košice verkauft

DR-Nr.: 99 703 (99 1703-0)

Anlieferung: 2.2.1926

Stationierung:

2.2.1926–17.6.1933 Thum
30.6.1933–11.8.1937 Mohorn
9.9.1937–31.7.1946 Bw Nossen, häufig in Mohorn stationiert
24.9.1946–30.6.1949 Bw Freiberg
1.7.1949–21.6.1951 Bw Dresden-Alt (Lokbf Klingenberg-Colmnitz)
5.9.1951–1972 Bw Wilsdruff, 1968, 1970 und 1971 Lokbf Radebeul, gefahren bis September 1971 in Radebeul
1972–1975 Bw Nossen
Z: November 1971 Radebeul
+ 19.12.1975
++ 1976 Raw »DSF« Görlitz

DR-Nr.: 99 704

Probefahrt: 2.2.1926 Wilsdruff

Stationierung:

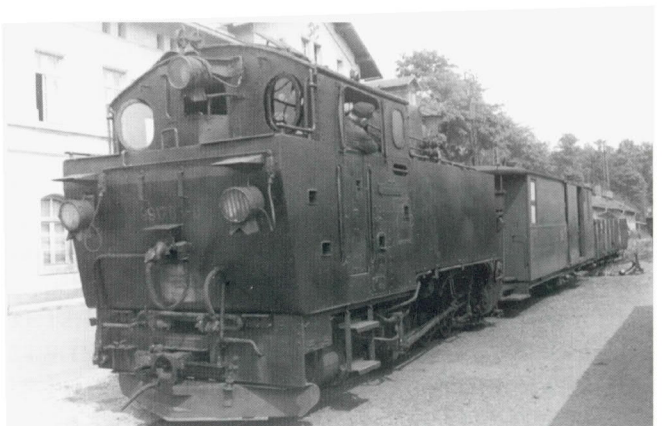
1927–1934 Heidenau
1934–1935 Wilsdruff
1936–1937 Heidenau
1937–3.5.1940 Zittau
4.5.1940–25.6.1954 Bw Aulendorf (Lokbf Ochsenhausen)
26.6.1954–1967 Bw. Heilbronn (Lokbf Beilstein)
Z: 31.5.1967
++ 1969 in Heilbronn-Süd

DR-Nr.: 99705 (991705-5)**Stationierung:**

1927–1934 Thum
1934–1936 Cranzahl
1936–1938 Thum
1938–1970 Wilsdruff, 1961 in Lommatzsch stationiert
1970–1971 Schönfeld-Wiesa
Z: 1971
++ 31.11.1974

DR-Nr.: 99 706 (991706-3)**Anlieferung/Probefahrt:**

30.11.1925/15.2.1926 Thum–Meinersdorf
Stationierung:
16.2.1926–28.1.1930 Thum
18.2.1930–30.11.1932 Geyer
6.1.1933–31.5.1938 Bw Chemnitz-Hilbersdorf
1.6.1938–30.10.1938 Bw. Nossen
1.11.1938–4.5.1944 Bw Chemnitz-Hilbersdorf (Lokbf Meinersdorf)
8.10.1944–31.7.1946 Bw Nossen
1.8.1946–20.7.1950 Bw Dresden-Alt (Lokbf Wilsdruff)
24.8.1950–1972 Bw Wilsdruff, 1968 und 1971 in Radebeul eingesetzt
++ 30.4.1975



Klingenberg-Colmnitz, 99 703 beim Rangieren am 21.8.1971

Foto: Heinrich

DR-Nr.: 99 707**Stationierung:**

1927–1932 Thum
1932–1934 Hainsberg
1934–1945 Thum
1945 Reparation UdSSR
Verbleib: unbekannt
Str.-LB.: 6.2.1946 von Thum

DR-Nr.: 99 708**Stationierung:**

1927–1945 Wilsdruff
1945 Reparation UdSSR
Verbleib: Werklok in Beloretsk
+ ~1975
Str.-LB.: 6.2.1946 von Wilsdruff

DR-Nr.: **99 709**

Anlieferung/

Probefahrt: 20.1.1927/ 27.1.1927
Hainsberg-Kipsdorf

Stationierung:

27.1.1927–5.1928 Dippoldiswalde
6.1928–6.9.1931 Hainsberg, zeitweise auch
Heidenau
7.9.1931–15.11.1933 Zittau
16.11.1933–13.8.1934 Wilsdruff
7.9.1934–8.12.1934 Hainsberg
9.12.1934–7.10.1938 Wilsdruff
21.10.1938–1943 Bw Nossen
1943 Bw Chemnitz-Hilbersdorf
(Lokbf Cranzahl), gefahren
bis Nov. 1939

2. 1943 Abgabe zum Osteinsatz
1.10.1946 Einsatz bei Moskau als
TU 709

Verbleib: unbekannt

++ März 1961

Str.LB.: 10.5.1945 von Cranzahl

DR-Nr.: **99 710**

Stationierung:

1928–1945 Wilsdruff, zeitweise auch
Heidenau

1945 Reparation UdSSR

Verbleib: unbekannt

Str.LB.: 10.5.1945 von Wilsdruff

DR-Nr.: **99 711**

Stationierung:

1928–1945 Zittau

1945 Reparation UdSSR

Verbleib: Werklok in Beloretzk

+ ~ 1975

Str.LB.: 6.2.1946 von Zittau

DR-Nr.: **99 712**

Anlieferung/Probefahrt: 19.2.1927/ 1.3.1927
Zittau-Bertsdorf

Stationierung:

1.3.1927–3.8.1928 Zittau
12.12.1928–9.11.1932 Bw Flöha (Lokbf Thum)
26.11.1932–28.10.1942 Bw Chemnitz-Hilbersdorf
(Lokbf Thum) gefahren bis
Januar 1941 (11 Betriebs-
tage, danach abgestellt)

1942 Abgabe nach Gozdow,
danach an UdSSR

Verbleib: unbekannt

Str.LB.: 6.2.1946 von Thum



99 713 mit Fotogüterzug am 17. Mai 1987 bei der
Anschlußbedienung des VEB Baustoffwerkes II in Radeburg.

Foto: Werner

DR-Nr.: **99 713 (99 1713-9); DB AG 099 720-5**

Anlieferung/Probefahrt: 8.3.1927/ 16.3.1927
Zittau-Bertsdorf

Stationierung:

1.12.1928–25.8.1929 Bw Zittau
26.8.1929–21.9.1929 Bw Nossen (Lokbf
Heidenau)

1.1.1929–10.1931 Bw Nossen (Lokbf
Hainsberg)

1.11.1931–17.11.1933 Bw Zittau
18.11.1933–14.6.1935 Bw Nossen (Lokbf
Wilsdruff)

15.6.1935–30.11.1935 Bw Nossen (Lokbf
Klingenberg)

23.12.1935–10.1.1938 Bw Nossen (Lokbf
Heidenau)

16.2.1938–31.7.1946 Bw Nossen
4.9.1946–27.11.1950 Bw Dresden-Altstadt (Lokbf
Wilsdruff)

10.1.1951–23.11.1972 Bw Wilsdruff
20.6.1975 Bw Nossen (Lokbf
Radebeul), Traditionslok

1.1.1994–29.9.1995 Bh Riesa
30.9.1995– Bh Dresden

DR-Nr.: **99 714 (99 1714-4)**

Stationierung:

1927–1933 Thum

1933–1937 Cranzahl

1937 Heidenau

1937–1972 Wilsdruff

1972–1975 Aufarbeitungswerkstatt Wilsdruff

Z: 1972

++ November 1975–30.4.1976 Wilsdruff

Bemerkungen: Nach Betriebseinstellung Heizlok in
der Aufarbeitungswerkstatt

DR-Nr.: 99 715 (99 1715-4)

Anlieferung/Probefahrt: 30.3.1927/ 5.4.1927

Stationierung:

5.4.1927–2.9.1936	Thum
3.9.1936–3.12.1937	Bw Nossen (Lokbf Heidenau)
9.1.1938–26.6.1946	Bw Nossen
7.11.1946–1.3.1951	Bw Dresden-Altstadt (Lokbf Wilsdruff)
28.4.1951–31.12.1972	Bw Wilsdruff
1.1.1973	Bw Nossen (Lokbf Radebeul), nicht betriebsfähig
12.1991	Verein Sächsische Eisenbahnfreunde (VSE)
8.2.1992	IG Lok 99 715 (Standort z. Zt.Nossen)

DR-Nr.: 99 716

Probefahrt: 12.4.1927

Stationierung:

12.9.1927–15.5.1929	Thum
16.5.1929–25.9.1930	Heidenau
26.9.1930–11.9.1931	Hainsberg
12.9.1931–30.9.1933	Zittau
1.10.1933–2.4.1937	Wilsdruff
3.4.1937–19.4.1938	Lokbf Beilstein
20.4.1938–10.7.1942	Lokbf Güglingen
11.7.1942–1965	Lokbf Beilstein, wurde 1964 nach Güglingen umgesetzt
+	10. 3. 1965
Verbleib:	Seit 28.11.1968 Denkmal in Güglingen, im Lokschuppen abgestellt
ab Juli 1996	Einsatz Museumsbahn Warthausen–Ochsenhausen

DR-Nr.: 99 717

Stationierung:

1928–1945	Thum, auch Cranzahl
1945	Reparation UdSSR
Verbleib:	Werklok in Beloretzk
+	~ 1975
Str.-LB.:	6.2.1946



99 703 abgestellt in Radebeul-Ost am 3.6.1972.

Foto: Bätzold, Archiv Traditionsbahn e.V. (18)

Unfälle mit der VI K

Leider ist unsere Lokomotivgattung VI K nicht von Unfällen verschont geblieben. Einige dieser Unfälle verursachten große Schäden, und es waren Menschenleben zu beklagen.

In dieser Abhandlung sollen einige Unfälle dieser Baureihe genannt werden.

Der erste bekannte größere Unfall ereignete sich am 19. Oktober 1922 auf der Müglitztalbahn Heidenau-Geising. Oberhalb der Schüllermühle stießen der N 10 191, geführt von der VI K 220 (spätere 99 651) und der P 2894 mit der Zuglok V K 203 (spätere 99 613) zusammen. Es entstand beträchtlicher Sachschaden, einige Personen wurden verletzt.

Am 26. Januar 1926 entgleiste die 99 698 bei Olbersdorf-Niederdorf (Strecke Zittau-Kurort Oybin/Kurort Jonsdorf) und stürzte um.

Am 8. Juli 1927 erfaßte eine 3 m hohe Flutwelle, hervorgerufen durch ein Unwetter, den von der 99 649 gezogenen Abendzug gegen 23 Uhr im Bf Glashütte. Ein Teil der Personenwagen stürzte in die Müglitz, die 99 649 blieb im Gleis. Vor ihr bildete sich eine mächtige Treibholzbarriere. Die Unweterschäden an der Strecke waren so groß, daß der Zugbetrieb auf Wochen unterbrochen war.

Am 26. November 1931 kam es im Bf Oberdittmannsdorf zu einem Unfall, als der von der 99 647 gezogene und aus drei Schmalspurgüterwagen sowie fünf beladenen Rollfahrzeugen bestehende Güterzug aus Klingenberg-Colmnitz in der Einfahrkurve entgleiste. Die Ursache bestand darin, daß die Heberleinleine sich »verhedderte« und demzufolge der Zug auf der leichten Neigung nicht abgebremst werden konnte. Er fuhr mit überhöhter Geschwindigkeit in den Bf Oberdittmannsdorf ein, die Lok stürzte um und der Wagenzug schob sich ineinander und entgleiste teilweise. In

Oberdittmannsdorf wartete bereits die 99 654 mit ihrem Güterzug nach Klingenberg-Colmnitz auf die Ausfahrt. Das Personal des mit der 99 674 aus Potschappel kommenden Hilfszuges konnte jedoch das Lokpersonal der 99 647 nur noch tot bergen. Die 99 674 besaß bereits den Dampfturbogenerator und sorgte über Nacht für die Ausleuchtung der Unfallstelle während der Aufräumarbeiten. Ein weiterer Hilfszug, gezogen von der 99 648, traf aus Nossen kommend an der Unfallstelle ein. Die Aufräumarbeiten dauerten bis zum Sonntag, dem 29. November 1931, wo der Zugverkehr nach Klingenberg-Colmnitz wieder aufgenommen werden konnte.

Sehr groß war der Schaden auch, als am 4. November 1935 die 99 704 und 99 713 mit einem Güterzug (von Potschappel kommend) die Stahlbrücke bei Wurgwitz befuhr und diese knickte. Wie ein Wunder brach diese aber nicht, die Maschinen hingen auf der kaputten Brücke. Das Personal kam mit dem Schrecken davon.

Am 26. Oktober 1936 wurde die 99 704 bereits wieder in einen Unfall verwickelt. 700 m hinter dem Bf Dohna der Müglitztalbahn stieß sie mit einem LKW zusammen. Durch den Aufprall wurde die Maschine aus dem Gleis gedrückt und stürzte gemeinsam mit dem LKW-Anhänger in die Müglitz.

Zwischen Niederschöna und Falkenberg auf der Strecke Mohorn-Klingenberg-Colmnitz entgleisten am 5. November 1938 die 99 654 und zwei beladene Rollfahrzeuge. Die Lok stürzte die Böschung hinab. Während der Führer Kühne (Mohorn) mit leichten Verletzungen davonkam, erlitt der Heizer Lucius (Mohorn) schwere Verbrennungen und mußte ins Krankenhaus gebracht werden. (19)

Der wohl folgenschwerste Unfall geschah am 6. Januar 1944 an der niveaugleichen Kreuzung der Hauptstrecke Friedrichshafen–Ulm und der Schmalspurstrecke Biberach–Ochsenhausen in Württemberg. Gegen 6.55 Uhr fuhr der P 1521 nach Ulm dem P 303 nach Biberach in die Flanke. Die Ursache dieses Unfalls war menschliches Versagen, 12 Menschen fanden dabei den Tod.

Im April 1945 wurde ein Gmp vor Frauenstein von Tieffliegern angegriffen. Als der Heizer nochmal zu Lok zurückwollte, detonierte neben der 99 674 eine Bombe. Der Heizer wurde sofort getötet und die Lok so schwer beschädigt, daß sie an Ort und Stelle zerlegt werden mußte.

Ein weiterer schwerer Unfall mit einer VI K geschah am 7. Januar 1949. Die 99 689 stürzte, als sie mit einem Güterzug von Löthain kommend den Garsebacher Viadukt befuhr, davon herab. Hier war die Ursache die Nichtbeachtung der vorhandenen Brems Hundertstel. Bei diesem Unfall wurde Lokführer Artur Jurisch sofort getötet, der Heizer Paul Steglich, der Oberzugführer Richard Silbermann sowie der Hilfszugschaffner

Gerhard Tempel verstarben im Meißner Krankenhaus.

1958 entgleiste die 99 685 im tiefen Schnee vor Frauenstein.

Am 20. Oktober 1971 entgleiste die Lok des Mittagspersonenzuges nach Frauenstein, die 99 715, bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Oberbobritzsch und stürzte um. Dieser Unfall beendete den Zugverkehr auf der Strecke Klingenberg-Colmnitz–Frauenstein, der Verkehrsträgerwechsel war ohnehin schon für 1971 vorgesehen.

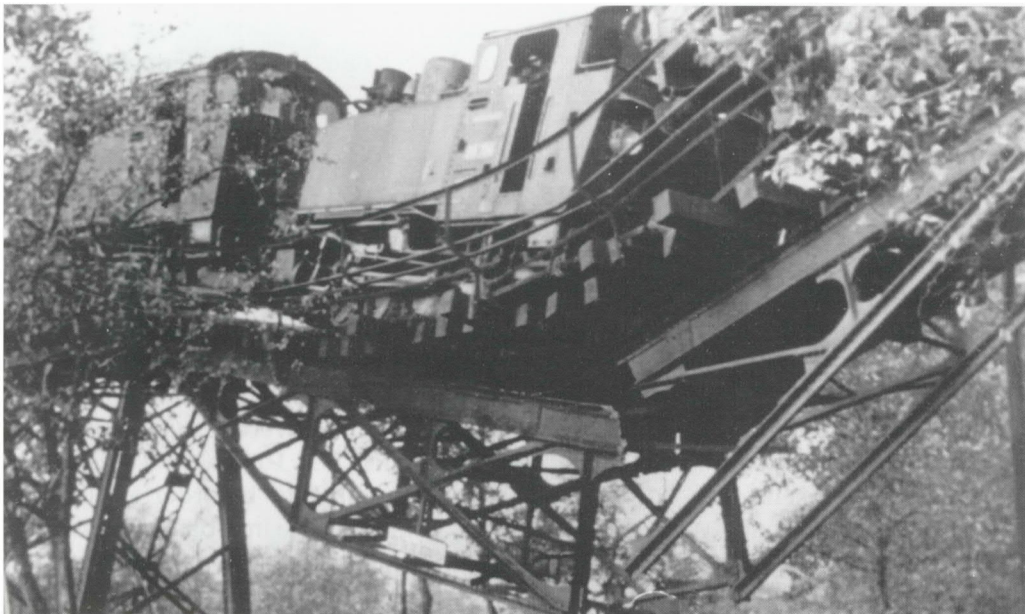
Selbstverständlich gab es noch weitere Unfälle, in die die VI K verwickelt waren, deren Aufzählung den Rahmen dieser Schrift sprengen würde. Jedoch soll, hoffentlich abschließend für dieses Kapitel, der terminlich letzte Unfall beschrieben werden. Dieser ereignete sich am 25. August 1984 in Berbisdorf, als die 99 713 den Traditionszug Radebeul Ost–Radeburg (P 14 234) zog. Ein Traktorist hatte die Pfeif- und Läutesignale der Lok nicht beachtet und es kam zum Zusammenstoß. Der Schaden an der Lok war gering, so daß sie zur 100-Jahr-Feier der Strecke wieder zur Verfügung stand.



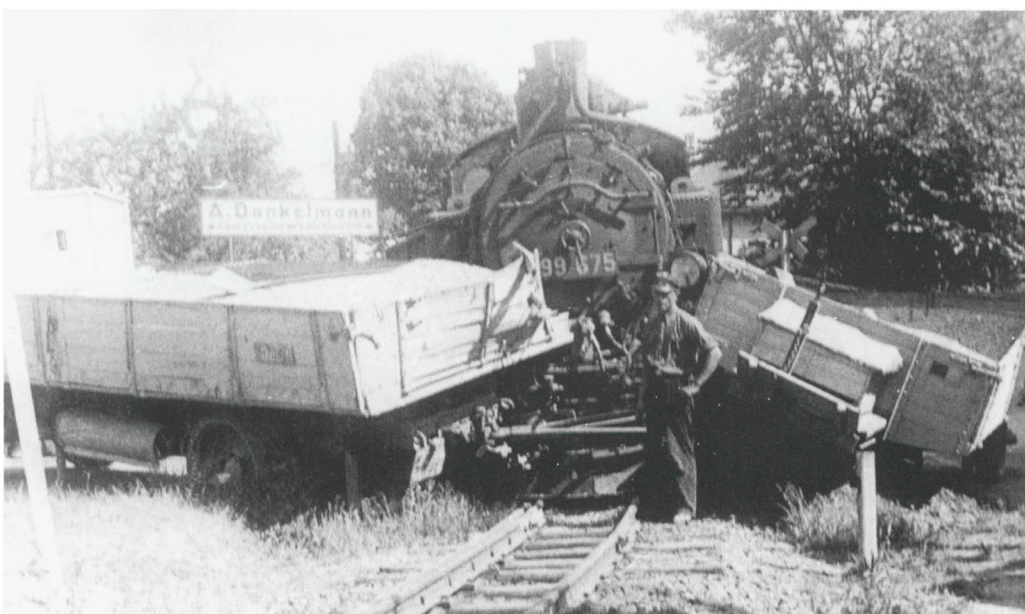
Unfall in Berbisdorf. Die Lok des Traditionszuges P 14 234 kollidierte mit einem Traktor am Wegübergang zum Friedhof am 25.8.1984
Foto: Archiv Traditionsbahn e.V. (18)



99 715 im Bf Oberbobritzsch 20.10.1971
Foto: Schneider, Archiv
Traditionsbahn e.V. (18)



Der »Wurgwitzer
Brückensturz« 99 713 und
99 704 am 4.11.1935
Foto: Sammlung Aehlig



Unfall an der Erlichtmühle
in Heidenau am 10. Juni
1937 (Strecke
Heidenau-Altenberg)
Foto: Archiv Traditionsbahn
e.V. (18)

5. VI K bei der Traditionsbahn

Bilder Seite 51:

oben:
Die Promnitz begleitet
den Traditionszug
auf den letzten Kilometern
seiner Fahrt nach Radeburg.
Die Rauchkammer
der Lok zielt wieder
den Zentralverschluß.
Foto: Autor

unten:
99 713 mit Fotozug in
Bärnsdorf am 25.5.1985
Foto: Walter

Zwei Vertreter der BR 99⁶⁷⁻⁷¹, die 99 713 und 99 715, wurden von der DR der Nachwelt erhalten. Beide Loks unterstanden dem Bw Nossen und waren in Radebeul Ost stationiert. Die Loks wurden 1927 für je 64 000 RM von der Industrie an die Rbd Dresden geliefert. Im Laufe ihrer Dienstzeit bei der DR versahen sie auf den verschiedensten Strecken ihren Dienst.

Bis zur Betriebseinstellung der Strecke Potschappel-Nossen standen beide Loks, als zwei der letzten nicht-rekonstruierten Maschinen im planmäßigen Einsatz. Der 99 713 kam die traurige Aufgabe zu, am 21. Mai 1966 den letzten Personenzug von Meißen-Triebischtal nach Wilsdruff und am 27. Mai 1972 einen der letzten Personenzüge auf der Strecke Potschappel-Nossen zu befördern. Damit zog sie den Schlußstrich unter ein nicht gerade unbedeutendes Kapitel Schmalspurgeschichte in Sachsen.

Inzwischen wurde ihr Äußeres dem Anlieferungszustand angeglichen. Die Wasserkästen sind wieder vorn abgeschrägt und mit Nietattrappen versehen, an der Rauchkammertür befindet sich das bekannte Rad des Zentralverschlusses.

Anlässlich des Morop-Kongresses 1971 in Radebeul wurde die 99 715 ausgestellt. Sie nahm dabei den Platz vor dem historischen Schmalspurzug ein, den die ins Verkehrsmuseum Dresden abgewanderte 99 535 zuvor innehatte. Danach diente sie wieder dem Zugdienst und befuhr die Strecke Klingenberg-Colmnitz-Frauenstein, wo sie am 20. Oktober 1971 voll entgleiste und beschädigt wurde. Nach erfolgter Aufarbeitung verkehrte sie zwischen Potschappel und Nossen und kehrte schließlich nach der dortigen Betriebseinstellung nach Radebeul Ost zurück, wo sie von den Mitgliedern der AG 3/58 des DMV »Traditionsbahn Rade-

beul Ost-Radeburg« liebevoll gepflegt wurde.

Abwechselnd mit der 99 539 (IV K) befördert die 99 713 den auf der Strecke Radebeul Ost-Radeburg verkehrenden Traditionszug und hilft in Ausnahmefällen auch, die täglich anfallenden Transportaufgaben zu erfüllen.

Die 99 715 war jahrelang vor dem historischen Schmalspurzug abgestellt und nicht betriebsfähig. Jedoch spendete sie wichtige Ersatzteile für den betriebsfähigen Erhalt der 99 713. Sie befindet sich nunmehr im Eigentum der »IG Lok 99 715« und ist z. Zt. auf der Schmalspurbühne des Nossener Ringlokschuppens in einem guten Pflegezustand abgestellt. Davor stand sie einige Zeit auf einem Gleisjoch vor ihrer alten Dienststelle, dem Bw Wilsdruff und erwies somit nach Jahrzehnten dieser nochmals ihre Reverenz.

Anlässlich des 100- bzw. 105jährigen Streckenjubiläums beförderte die Traditionslok 99 713 im Spätsommer 1983 und 1988 auch Sonderzüge auf der dienstältesten Schmalspurbahn der DR Hainsberg-Kipsdorf. Weitere Sondereinsätze folgten in den Jahren 1992 bis 1994 auf dieser landschaftlich schönen Strecke.

Auch zum Jubiläum der Zittauer Bahn am 26./27. Mai 1990 war sie mit vertreten. Hier bereicherte sie die Fahrzeugschau, im Streckeneinsatz stand sie leider nicht.





6. 99 716, die neue Öchsle VI K

Die heutige Museumslok 99 716 der Öchsle Museums-Schmalspurbahn begann ihre Dienstzeit im Jahre 1927 in Sachsen beim Lokbahnhof Thum. In den folgenden Jahren wechselte die Maschine zur Müglitztalbahn, zur Weißeritztalbahn, zum Zittauer Netz und anschließend zum Wilsdruffer Netz.

Im April 1937 wurde die 99 716 nach Württemberg zum Einsatz auf den Schmalspurbahnen der damaligen Reichsbahndirektion Stuttgart abgegeben. Nach Umbau auf Druckluftbremse wurde sie dem Lokbahnhof Güglingen der Zabergäubahn Lauffen/ Neckar-Leonbronn zugeteilt und versah dort bis zur Umspuration der Strecke auf Normalspur im Jahre 1964 den Dienst vor Reise- und Güterzügen, die häufig auch als gemischte Züge geführt wurden.

Aufgrund des guten Erhaltungszustandes der Lok erschien den für ihre Sparsamkeit bekannten Schwaben die Maschine zum Verschrotten zu schade. Man setzte sie kurzerhand zum benachbarten Lokbahnhof Beilstein der Bottwartalbahn um. Auf der Bahn von Marbach/Neckar nach Heilbronn-Süd verringerte sich das Verkehrsaufkommen zu dieser Zeit bereits drastisch, das Streckensterben war auch bei den süddeutschen Schmalspurbahnen voll im Gange. Für die 99 716 bedeutete dies die Abstellung als betriebsfähige Reserve-Lok. Am 10. März 1965 folgte dann die Ausmusterung.

Engagierte Bürger aus dem Zabergäu erreichten, daß im November 1968 am Bahnhof Güglingen die Dampflokomotive als Denkmal an die ehemalige Schmalspurbahn aufgestellt wurde.

Daß die Lok nach beinahe 30 Jahren im Bewußtsein der Einheimischen eine gewisse Rolle spielte, zeigen viele überlieferte Anekdoten. Überliefert ist auch der Anlaß, warum die 99 716 im Volksmund nur »Rosa« heißt: Aus

Dankbarkeit für die lang ersehnte Versetzung nach Güglingen, dem Wohnort der frisch angetrauten Frau, pflegte ein Lokheizer seine Stammlok mit besonderem Eifer. Es dauerte nicht lange, und die Lok erhielt den Namen der Frau: Rosa! Auch als die alten Mallet-Loks der Reihe württ. Tssd durch Loks der Reihe sä. VI K ersetzt wurden, erhielt die neue Stammlok den Namen und die besondere Pflege: die 99 716.

Seit 1993 befindet sich die 99 716 bei der Öchsle Museums-Schmalspurbahn als Dauerleihgabe der Deutschen Bundesbahn. Der dortige Lokbahnhof Ochsenhausen war früher die Heimat der Loks 99 650, 651, 704. Aushilfsweise war auch die 99 716 schon einmal hier. Heute ist sie als Bestandteil der Sammlung von Fahrzeugen der staatlichen Schmalspurbahnen in Württemberg, Sachsen und Österreich als Denkmal unter Schutz gestellt. Ab 1996 wird sie wieder im Betrieb stehen und an Wochenend- und Feiertagen historische Züge im Stil der Fünfziger Jahre zwischen Ochsenhausen und Warthausen ziehen.

Im Frühjahr 1996 wird die Lok im Aw Meiningen mit großem Aufwand wieder betriebsfähig aufgearbeitet. Besonderer Wert wird dabei auf die Beibehaltung des äußerlichen Erscheinungsbildes gelegt. Die 99 716 entspricht in ihrem Erscheinungsbild weitgehendst dem Herstellungszustand, was auf die zeitige Abstellung der Lok zurückzuführen ist. Ihre sächsischen Schwestern mußten noch einige Jahre schaffen. So hat sie unter anderem noch heute ein Sicherheitsventil der Bauart Ramsbottom, die früher so markanten eingezogenen Trittstufen statt der heute verbreiteten aufgesetzten Blechwinkel, die noch vollständig genieteten Wasserkästen – die auch nach 70 Jahren noch verwendbar sind! – mit den nach vorne gerichteten

Bilder Seite 52:

oben:
Schrottplatz Nossen,
die 99 653, 654, 694 stehen
zum Abtransport bereit.
Auch die 35 1056 wird nicht
mehr benötigt.
Foto: Ende

unten:
Die spätere Traditionslok
99 713 bei Rangierarbeiten
in Potschappel
Foto: Heinrich

Bilder Seite 55:

oben
99 699 in Jöhstadt als
Dampfspender
Foto: Heinrich

unten
Als das Öchsle noch täglich
dampfte.
99 650 mit Güterzug in
Ochsenhausen
Foto: Moll

Abschrägungen und die alte Form der Rauchkammerfront mit gewölbter Tür und Zentralverschluß. Wen wundert es da, daß über 60 Jahre nach Nichtgebrauch der Heberlein-Seilzugbremse heute noch einzelne Anbauteile davon an Domverkleidung und am heizerseitigen Wasserkasten erhalten geblieben sind?

Wenn im Frühsommer 1996 die 99 716 auf die württembergischen Gleise der

Nebenbahn Warthausen–Ochsenhausen zurückkehrt, steht neben der Schwesterlok 99 713 im Teilreko-Zustand der Traditionsbahn Radebeul–Radeburg nunmehr eine im Ursprungszustand befindliche Lok der württembergischen Version mit Druckluftbremse im aktiven Dienst. Möglich wurde dies durch den erfreulichen Zuspruch an der Spendenaktion des Vereins Öchsle Schmalspurbahn e.V..

6. Schlußwort

Auf der Mehrzahl der Schmalspurstrecken haben die Loks für immer ihren Dampf abgegeben, die Trassen sind nur noch schwer zu erkennen und zum Teil überbaut. Der Kraftverkehr hat die Verkehrsleistungen übernommen und die Heizhäuser erfüllen andere Aufgaben.

Doch noch gibt es Eisenbahner, die sich an ihren oft nicht leichten Dienst auf den manchmal belächelten Schmalspurbahnen erinnern. Lobend heben sie in ihren Schilderungen die Leistung und Zuverlässigkeit der VI K hervor, die sich

vor dem Reise- als auch Güterzug mehr als bewährt hat.

Vier Exemplare dieser kräftigen fünf-fach gekuppelten Schmalspurlok existieren noch in Deutschland, zwei davon betriebsfähig. Sie bleiben hoffentlich als Technische Denkmale der Verkehrsgeschichte der Nachwelt erhalten.

Diese Schrift in ihrer 3., überarbeiteten Form, soll dem Eisenbahnfreund noch einmal die Baureihe VI K ins Gedächtnis rufen und vielleicht erinnert er sich dabei an schöne Stunden auf den Schmalspurbahnen.

99703 und 99 655/ 99 684
in Frauenstein, 16.8.1969
Foto: Autor



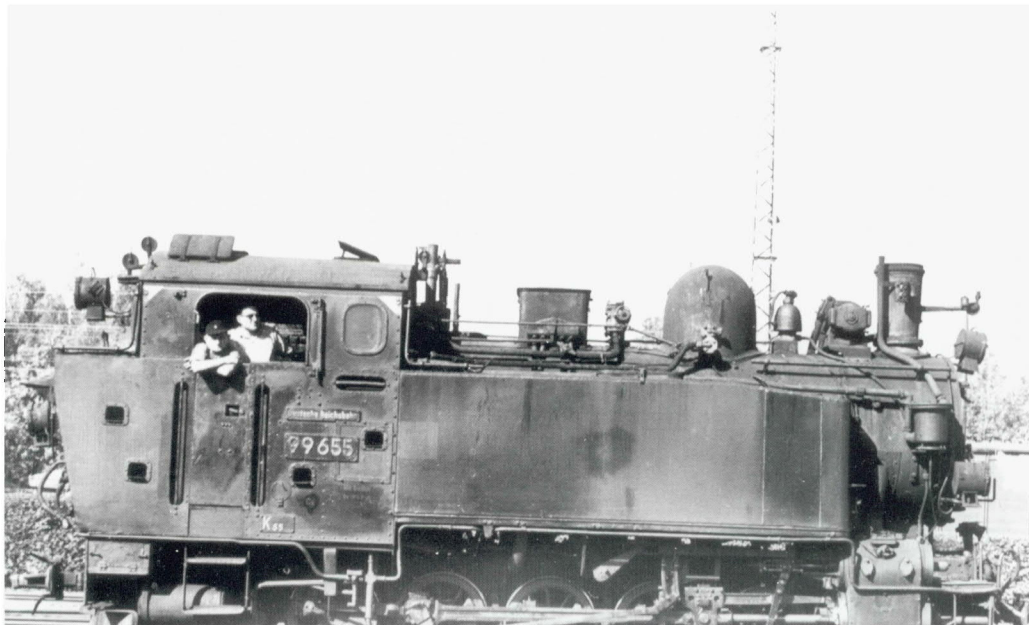


Seite 57:

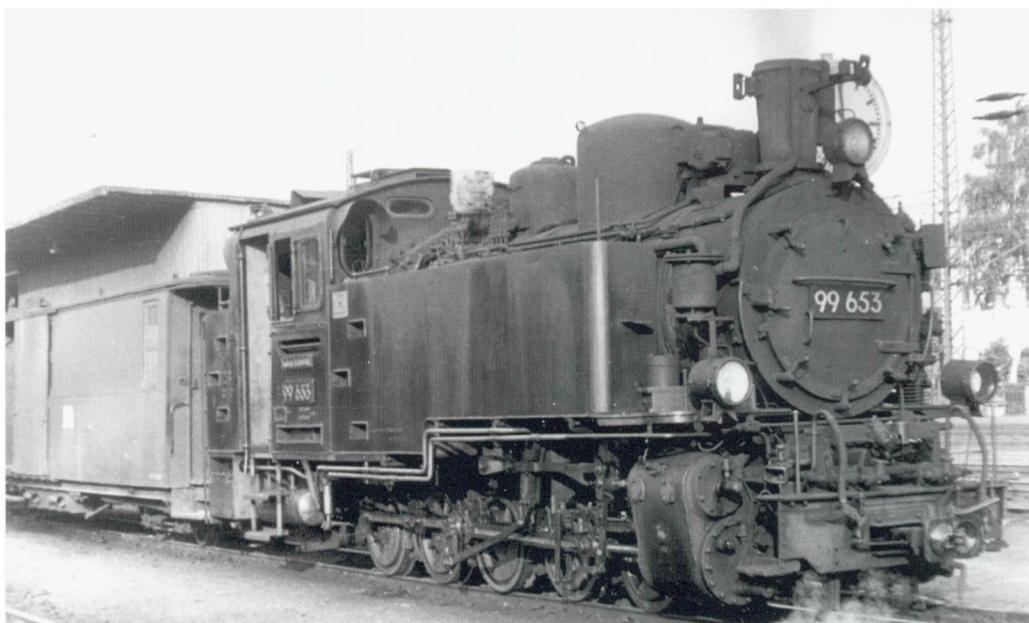
oben
99 646 steht im RAW
Görlitz zum Abtransport
ins BW Wilsdruff bereit.
Foto: Sammlung Schuchardt

unten
99 705 in Wilsdruff,
in diesem Outfit fuhr
die VI K Jahrzehnte.
Foto: Scheffler

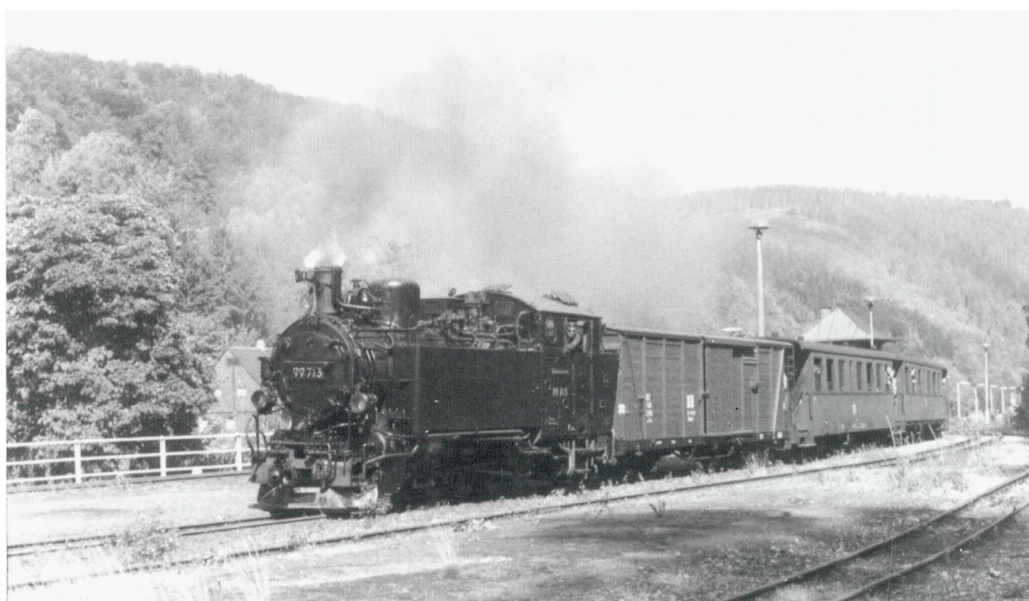
99655 in Klingenberg-
Colmnitz, die letzte VI K
im originalnahen Zustand.
Foto: Meyer (1966)

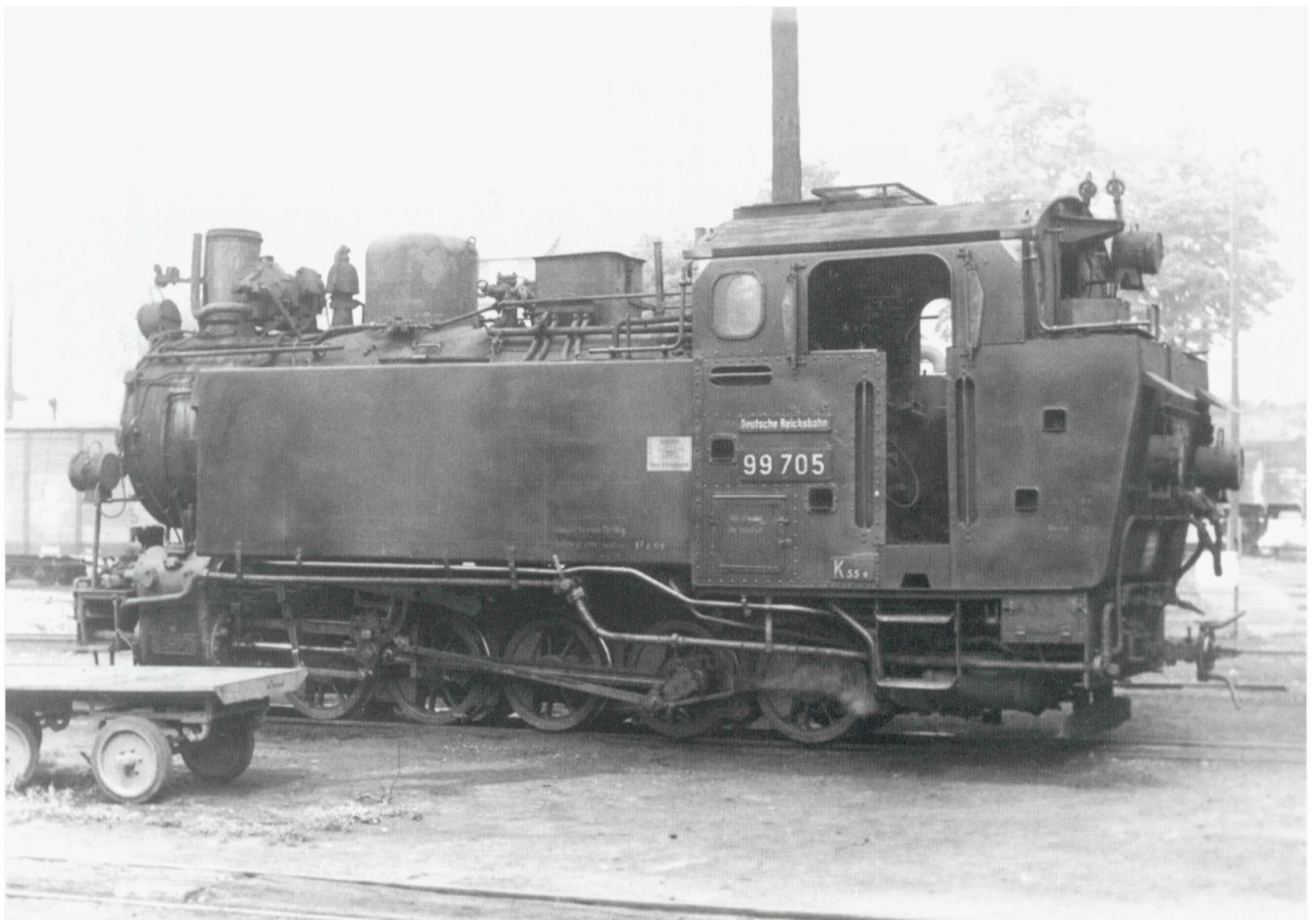
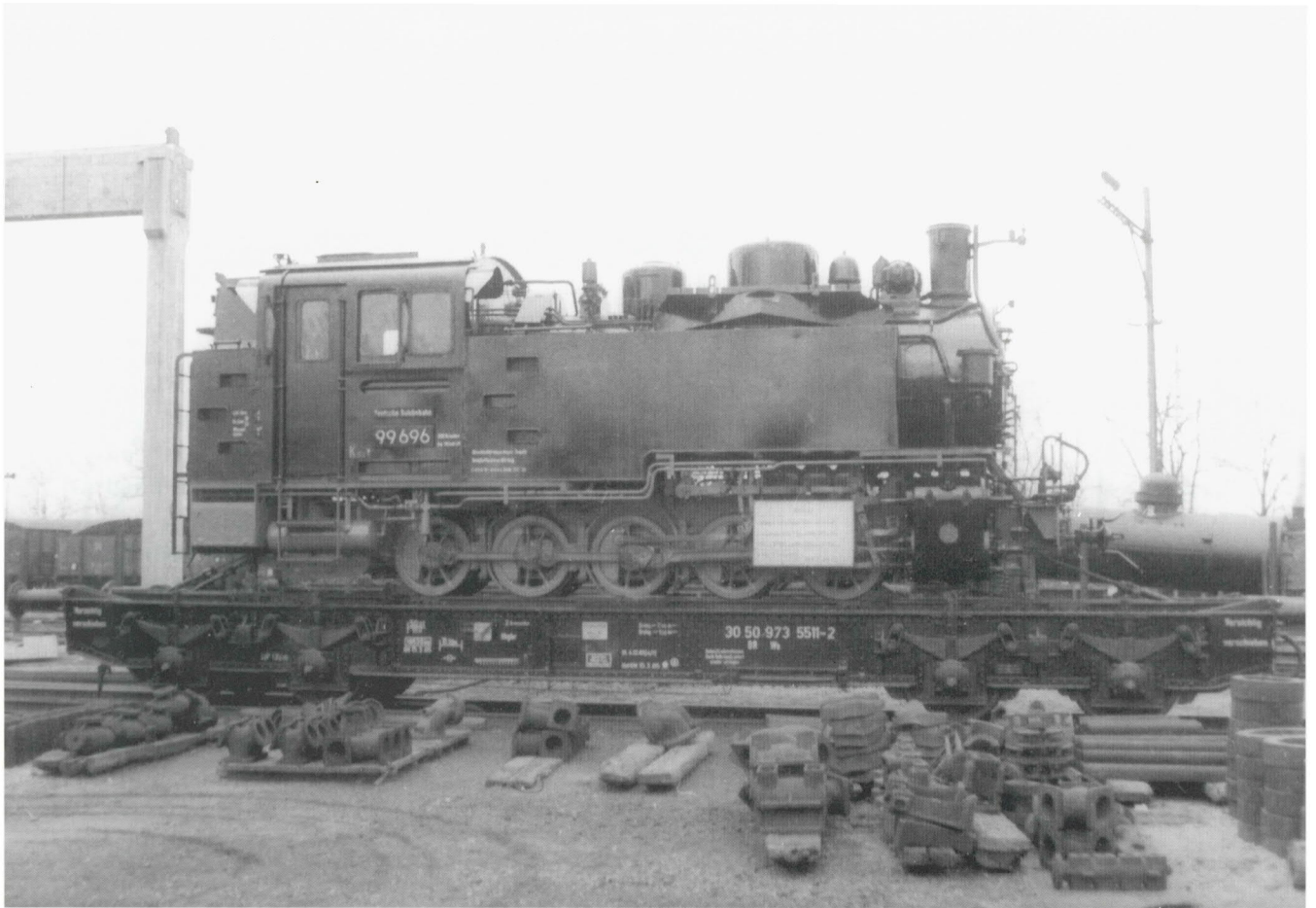


Eine Ausnahme war der
Einsatz einer VI K Reko
auf der Kipsdorfer Strecke.
99 653 beim Rangieren
in Hainsberg 1968.
Foto: Archiv
Traditionsbahn e.V. (18)



99 713 mit Sonderzug bei
der Einfahrt in den Bf
Kurort Kipsdorf
Foto: Schuchardt





Quellen- und Literaturverzeichnis

(1) Krause:

90 Jahre Schmalspurbahn
Radebeul Ost-Radeburg
Deutscher Modelleisenbahner-
Verband der DDR, BV Dresden

(2) Obermayer:

Taschenbuch »Deutsche
Schmalspurlokomotiven«
Franck'sche Verlagsbuchhandlung
Stuttgart 1973

(3) Holzborn/Kieper:

Dampflokotiven II
VEB Verlag für Verkehrswesen,
transpress, Berlin

(4) Meereis:

Besuch bei den sächsischen
Schmalspurbahnen
Eisenbahner-Kurier e.V. Solingen
1972

(5) Seidel:

Schmalspur in Baden-Württemberg
Schwäbisch Gmünd 1977

(6) Luft:

Die Niederösterreichische
Waldviertelbahn
Club 760, Verein der Freunde
der Murtalbahn

(7) Wagner:

Das Meißner Bimmelbahnel

(8) Bätzold:

Der Modelleisenbahner 2/76

(9) Sauter:

Lokomotiven und Wagen der
Königlich Sächsischen Staatsbahn

(10) Glatte:

Diesellokarchiv
Transpress, VEB Verlag für
Verkehrswesen Berlin 1970

(11) Kieper/Preuß/Rehbein:

Schmalspurarchiv
Transpress, VEB Verlag
für Verkehrswesen Berlin 1980

(12) Weisbrod/Petznick:

Dampflokarchiv Bd. 4
Transpress, VEB Verlag
für Verkehrswesen Berlin 1981

(13) Stubenrauch:

Das Öchsle, Die Geschichte der
Schmalspurbahn
Biberach-Ochsenhausen

(14) Freiburg 1983

Eisenbahnmagazin 8/1979
Franck'sche Verlagsbuchhandlung
Stuttgart

(15) Wunderwald:

Das ehemalige Wilsdruffer
Schmalspurnetz
Rat der Stadt Wilsdruff 1986

(16) Koitzsch, Reichler, Buschan:

Die Müglitztalbahn
DMV AG 3/2 Heidenau 1983

**(17) div. Betriebsbücher der Loks 99⁶⁴⁻⁶⁵
und 99⁶⁷⁻⁷¹**

(18) Fritz-Hager-Archiv der

Traditionsbahn Radebeul e.V.

(19) Sammlung Wagner

Zeichnung Seite 58:

Der Kessel der Nachbaulok

1. Sonntage und gesetzliche Feiertage sind durch rote Umrahmungen der betreffenden Spalte kenntlich gemacht.
2. Ruhetage sind in den Tagesspalten (Sp. 5) mit R oder r, Auswassertage mit A, Dienstvortrag mit V und Dienstbesprechung mit B bezeichnet.

Bahnbetriebswerk Mohorn
 Lokomotivstation
 für den Monat März
 Lokomotiv Dienst
~~Zugbegleit~~

1 Lfd. Nr.	2 Führer Zugführer	3 ¹⁾ Heizer	4 ¹⁾ Nr. der Loko- motive	5																
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	Kühne ¹⁹	Lüchters	19-703				n n n n													
				2	R	R	1	2	R	4	1	2	3	4	1	2	R	4	1	R
2	Götz ³	Horn ³	19-703				n n n													
				4	1	R	3	4	1	2	3	4	1	2	R	4	1	2	R	R
3	Weise ¹⁸	Janke ⁷	19-676																	
				3	4	1	2	R	4	1	2	R	R	1	2	R	4	1	2	3
4	Schmidt ¹⁸	Winkler ²⁵ Reichelt ¹¹	19-676																	
				1	2	3	4	1	2	R	4	1	R	3	4	1	2	3	4	1
5	Andree ⁹	Wagner ¹⁸	19-584																	
				R	2	R	1	1	1	1	1	1	1	R	2	2	2	R	2	R
6	Richter ¹⁹	Reichelt ¹⁸	19-584																	
				1	1	1	R	2	2	2	R	2	R	1	1	1	1	1	1	R
7	Lütke ¹⁹	Reichelt ¹⁴	19-584																	
				3				3	3	3		3			3	3	3		3	
	Lange ¹⁸			2		R	2				2		R	2				2		1
8		Wiskau																		
				I	I	R	n	I	n	n	n	n	n	n	n	n	n	I	I	R
9		Preis																		
				R	R	I	R	n	n	n	n	I	I	R	n	I	R	R	R	I

Der Lokschuppen (Heizhaus) in Mohorn hatte für das Wilsdruffer Netz eine große Bedeutung. Hier begannen die Berufsverkehrszüge nach Potschappel, Nossen und Klingenberg-Colmnitz. Er besaß zwei Gleise mit insgesamt vier Ständen. Nach Betriebseinstellung diente er als KOM-Garage.

Bahnhof

Aussteller

1940

- 3. Bei Änderungen, die voraussichtlich bis zum Ende des Monats dauern, ist der Name des Führers oder des Heizers oder die Nummer der Lokomotive rot durchstrichen und der Name des Vertreters oder die neue Lokomotive rot darüber geschrieben unter Beifügung des Datums des Beginns der Änderung.
- 4. Die Namen der zum Lokomotivführer geprüften Heizer sind rot unterstrichen. Die Namen der Aushilfsheizer oder Aushilfsfeuerleute sind blau unterstrichen.

														6	7	8	9	10
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	Des Dienstplanes Nr	Tag oder Woche	Dienstverläuterung Th K Lok.	Be- ginn des Dienstes	Ende
														18	1 H.	1722/1737/Bdwp. 1740/14663/1746	1717	27 17
3	4	1	2	3	4	1	R	R	4	1	2	R	R		1 L.	1722/1737 Pa/1740 Wi/1746	1717	27 17
															2 H.	11132/11141	13 11	19 48
															2 L.	Rühe		
1	2	R	4	1	2	3	R	1	2	R	4	1	R					
															3 H.	1703/Kuchend/Kyp. 11118/2/1722	3 14	17 53
															3 L.	1703/Kuchend/1722	3 14	17 53
2	4	1	2												4 H.	11122/11135/11132	4 17	13 47
4	1	2	R	R	1	R	3	4	1	2	3	4	1		4 L.	Rühe		
		3	2															
R	R	R														An Lohnarbeiten		
2	R	4	1	R	R	R	1	2	R	4	1	2	3		1	1722/1737 in Pa/Kuchend/1741/1746	1717	27 17
																TP K Lok.		
1	1	1	1	1	1	R	R	2	2	2	R	2	1	18a	Wache 1	Dell. 11132/11302/1509	13 19	20 27
															2	11308/11301/Dell. 1737	6 05	14 55
2	2	2	2	R	2	1	R	1	1	1	1	1	R		1 L.	1506/1608/1509	12 00	20 27
3	3	3		3			3	3	3		3				I	Österreichischer Dienst	6 00	12 00
R				R	R	R	1				2	R				Tagesdienst	12 00 - 13 00 Pause	13 00 16 00
		2													12	Nachtdienst	19 00	6 00
																von 100 - 100 Paune		
																Wenn kein Tagesdienst		
																vorhanden Dienst R	bis	9 00
2	H	12	12	I	I	R	12	I	12	12	12	12						

Der wiedergegebene Dienstausteller vom März 1940 soll demonstrieren, daß auch bei der Bimmelbahn präzise geplant wurde. Im Zeitalter der E- und Dieselloks soll noch erwähnt werden, daß im aufgestellten Lokumlaufplan Vorheizzeiten für Reisezüge ausgewiesen sind. Über Service am Reisenden wurde damals wenig gesprochen, er war allgegenwärtig. Wie aus dem Dienstausteller ersichtlich ist, hat sich Heizer Lucius von seinen schweren Verletzungen aus dem Unfall vom 5. November 1938 wieder erholt. (19) Sammlung Wagner

Tabelle 1 Blatt 1 »Technische Daten«

Benennung	9964-65	9967-71	9967-71 Reko
Bauart	Eh2t	Eh2t	Eh2t
erstes Baujahr	1918	1923	1965
Länderbahnbezeichnung	VI K	–	–
Gattung	K 55.8	K 55.9	K 55.9
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	30/30	30/30	30/30
Länge über Puffer (mm)	8660	8990	9100
Kuppel- und Treibrad- durchmesser (mm)	780	780	800
Spurweite (mm)	750	750	750
Wasservorrat (m ³)	4,5	4,5	4,05
Kohlevorrat (t)	2,0	2,5	2,8
Art der Steuerung Bremsen	Heusinger Heberleinbremsvorrichtung Wurfhebelbremse Dampfbremse, später durch Saugluftbremse Ba. Körting ersetzt	Heusinger Heberleinbremsvorrichtung Saugluftbremse Ba. Körting Wurfhebelbremse	Heusinger Heberleinbremsvorrichtung Wurfhebelbremse saugluftgesteuerte Druck- luftbremse Ba. Knorr mit Zusatz
Gesamtradstand (mm)	3720	3720	4000
Schieberdurchmesser (mm)	200	200	200
Zylinderdurchmesser (mm)	430	430	430
Kolbenhub (mm)	400	400	400
Sicherheitsventile	2x Ramsbotten	2x Ramsbotten	2x Ackermann NW 45
Speisewasserreinigung	gekrümmtes Kupferrohr	gekrümmtes Kupferrohr	Rieselkasten
Rahmenausführung	genietet	genietet	geschweißt
kleinster befahrbarer Bogenhalbmesser (m)	50	50	50
Schmiereinrichtung	2 Ölpresen mit 6. und 4. (Ölvase) Abgabestellen Ba. Mischalk	2 Ölpresen mit 6. und 4. Abgabestellen Ba. Mischalk	Ba. Grütznert mit 14 Anschlüssen
Lokmasse dienstbereit ± dem Reibungsgewicht (t)	40,40	42,25	43,3
Lokmasse leer (t)	30,40	32,50	33,3
Achsbelastung (t)	K T K K K ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ 7,85 7,85 8,1 8,3 8,3	K T K K K ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ 8,42 8,42 8,42 8,42 8,42	K K T K K ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ Lok nicht verwogen
Abschlammvorrichtung	Abschlammhahn	Abschlammhahn	2x Kugelhydraulik- abschlammschieber Ba. Strube

Tabelle 1 Blatt 2 »Technische Daten«

Wasserstandsanzeiger	Wasserstandsglas und Hähne	Wasserstandsglas und Hähne	2 sichtbare Wasserstands- anzeiger der Einheitsbauart
Zylinderlage	1:30,75 Neigung	1:30,75 Neigung	horizontal
Spurkranzschmierung	Fettklötze	Fettklötze	Ba. Hayder
Benennung	Kessel 9964-65	Kessel 9967-71	Neubaukessel
Bauausführung	genietet	genietet	geschweißt
Kesseldruck (kp/cm ²)	14,0	14,0	14,0
Rostflach (cm ²)	1,61	1,59	1,6
Anzahl der Heizrohre (St.)/Heiz- fläche (m ²), Rauchrohre (St)/ Heizfläche (m ²)	85/35,36 18/22,9	85/35,36 18/22,9	85/35,3 18/22,9
Gesamtheizfläche (m ²)	64,32	64,31	63,8
Heizrohrdurchmesser (mm)	44,5x2,5	44,5x2,5	44,5x2,5
Rauchrohrdurchmesser (mm)	125x133	125x133	133x4,0
Überhitzerheizfläche (m ²)	24,5	24,5	24,5
Strahlungsheizfläche (m ²)	6,06	6,05	5,58
Kipprost	nein	nein	ja
Speisedom	nein	nein	nein
Speiseeinrichtung (l/min)	2 Injektoren je 125 l/min	2 Injektoren je 125 l/min	2 Injektoren je 120 l/min
Masse des Kessels ohne Ausrüstungen (t)	10,5	10,5	11,0

Tabelle 2 Lokstationierung an ausgewählten Tagen

Stationierung der bei der DR verbliebenen Maschinen am 1. Oktober 1950				Stationierung der in der BD Stuttgart verbliebenen Maschinen im Jahre 1960	
Lok	Stationierungsort	Lok	Stationierungsort	Strecke	Lok
99 642	Zittau	99 689	Meißen –Jaspisstraße		
99 644	Lommatzsch	99 692	Radebeul-Ost		
99 646	Lommatzsch	99 693	Radebeul-Ost	Marbach–	99 704, 672,
99 648	Klingenberg-Colmnitz	99 694	Zittau	Heilbronn-Süd	680, 682,
99 653	Lommatzsch	99 696	Wilsdruff		701
99 654	Mohorn	99 697	Wilsdruff		
99 655	Mohorn	99 699	Radeburg	Lauffen–Leonbronn	99 671, 716
99 673	Wilsdruff	99 703	Frauenstein		
99 678	Potschappel	99 705	Wilsdruff	Biberach–	99 650, 651
99 684	Mohorn	99 706	Wilsdruff	Ochsenhausen	
99 685	Zittau	99 713	Potschappel		
99 686	Wilsdruff	99 714	Wilsdruff		
99 687	Zittau	99 715	Wilsdruff		
99 688	Wilsdruff				

Tabelle 3 Herstellerangaben

DR-Betriebsnummer	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr
99 641-655 ¹	Henschel u. Sohn GmbH	16122-16136	1918
99 671-680 ²	dto.	19749-19758	1923
99 681-683 ²	dto.	20224-20226	1924
99 684-695	Sächs. Maschinenfabrik, vorm. Rich. Hartmann AG Chemnitz	4646-4657	1925/26
99 696-701	Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe	2323-2328	1925/26
99 702-707	Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe	2329-2334	1926
99 708-717	Sächs. Maschinenfabrik, vorm. Rich. Hartmann AG Chemnitz	4665-4674	1927

*1 bei der Sächs. Sts. L. B. unter den Betriebsnummern 210-224 eingereiht
2 99 679-683 waren für die 750-mm-Schmalspurstrecken in Württemberg bestimmt*

99 715 mit Personenzug
nach Klingenberg-Colmnitz
in Frauenstein
Foto: Bätzold

Bilder 3. Umschlagseite:

oben
Auf der Bottwarbahn bei
Steinheim (Murr) 1965
Foto: Moll

unten
Sonderzug mit Sonderzug
auf der Strecke Freital-
Hainsberg-Kurort Kipsdorf
am 03.09.1988
Foto: Walter

Bilder 4. Umschlagseite:

oben
99 713 mit Nikolauszug
im Lößnitzgrund
am 6.12.92
Foto: Walter

unten
Traditionsbahnsonderzug
am Großteich bei
Cunertswalde
Foto: Zimmermann



Impressum

Herausgeber: Traditionsbahn Radebeul e.V.,
3. überarbeitete und ergänzte Auflage.
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugs-
weise, nur mit schriftlicher Genehmigung des
Herausgebers gestattet.
Redaktion: Traditionsbahn Radebeul e.V.
Satz: **sprenger**studios, Neugasse 29,
01662 Meißen; Telefon: 035 21/ 45 28 87
Printed in Germany



