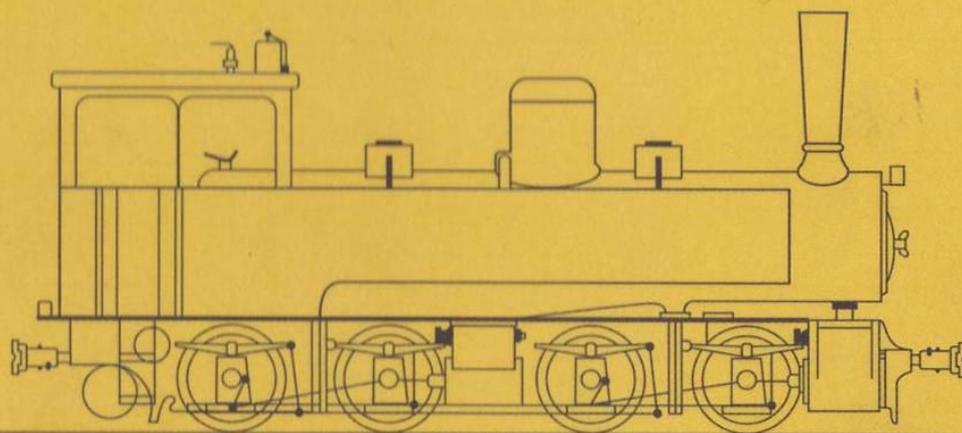
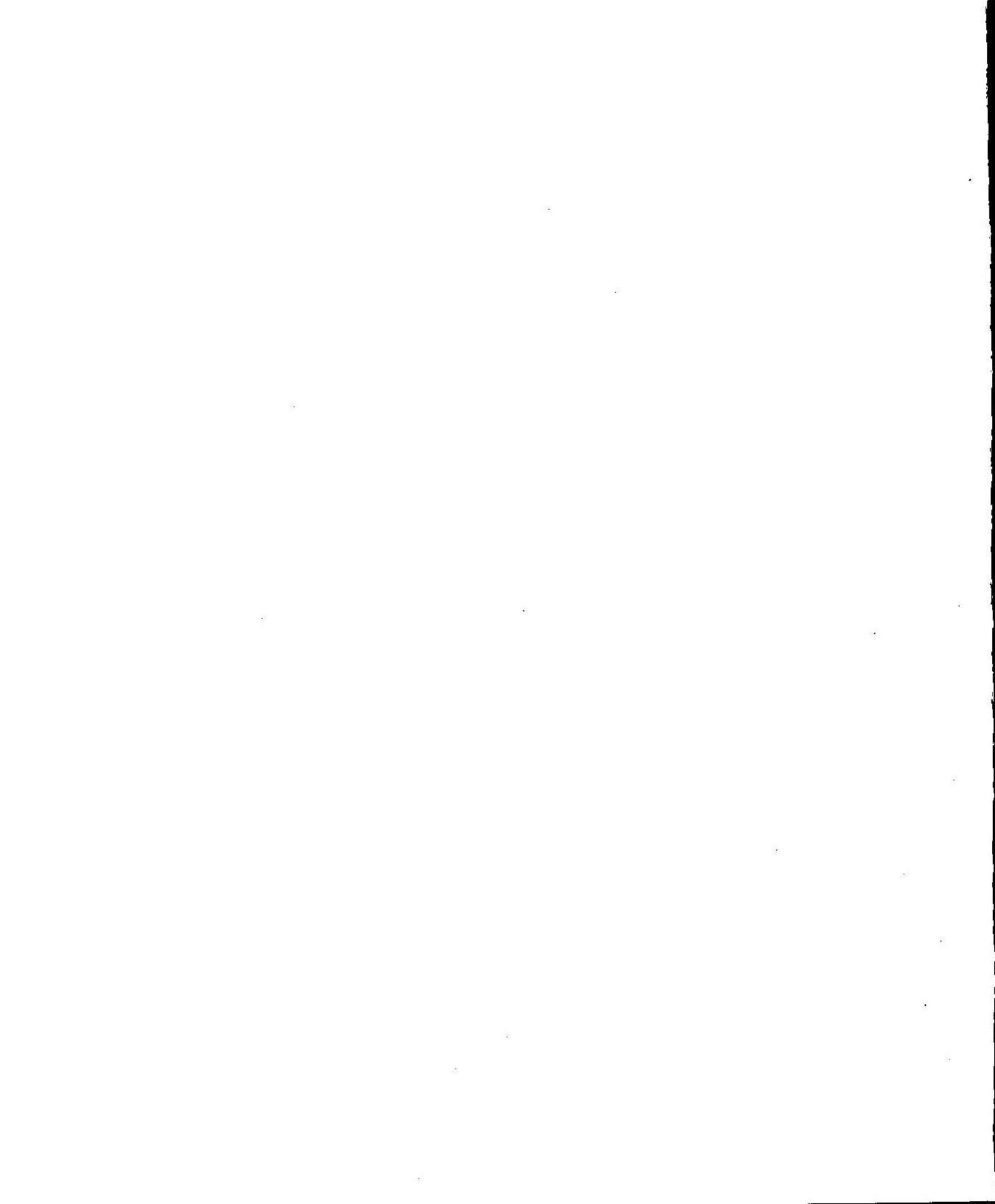


Horst J. Obermayer

# Taschenbuch Deutsche Schmalspur- Dampflokomotiven



HEEL



**TASCHENBUCH DEUTSCHE SCHMALSPUR-DAMPFLOKOMOTIVEN**



Horst J. Obermayer

**Taschenbuch  
Deutsche  
Schmalspur-  
Dampflokomotiven**

HEEL

## Impressum

HEEL Verlag GmbH  
Gut Pottscheidt  
53639 Königswinter  
Telefon 0 22 23 / 92 30-0  
Telefax 0 22 23 / 92 30 26  
Mail: [info@heel-verlag.de](mailto:info@heel-verlag.de)  
Internet: [www.heel-verlag.de](http://www.heel-verlag.de)

Reprint © 2011: HEEL Verlag GmbH, Königswinter

Originalausgabe Franckh'sche Verlagshandlung, W. Keller & Co.,  
Stuttgart 1977, dritte Auflage (Erstausgabe 1971)

Alle Rechte, auch die des Nachdrucks, der Wiedergabe in jeder Form und der Übersetzung in andere Sprachen, behält sich der Herausgeber vor. Es ist ohne schriftliche Genehmigung des Verlages nicht erlaubt, das Buch und Teile daraus auf fotomechanischem Weg zu vervielfältigen oder unter Verwendung elektronischer bzw. mechanischer Systeme zu speichern, systematisch auszuwerten oder zu verbreiten. Ebenso untersagt ist die Erfassung und Nutzung auf Netzwerken, inklusive Internet, oder die Verbreitung des Werkes auf Portalen wie Googlebooks.

Alle Angaben ohne Gewähr, Irrtümer vorbehalten

Gesamtherstellung: Print Consult GmbH, München

Printed in Czech Republic

ISBN: 978-3-86852-387-4

# TASCHENBUCH DEUTSCHE SCHMALSPUR-DAMPFLOKOMOTIVEN

	Seite
Vorwort . . . . .	9
Die Entwicklung der Schm.-Ispeurbahnen . . . . .	11
Die Entwicklung der Schmalispurlokomotiven . . . . .	13
Die Einteilung der Lokomotiven . . . . .	16

Die Lokomotiven:

## SPURWEITE 1000 mm

Lfd. Nr.	Lokomotiven	Herkunft	
1	99 001–005	Pfalz L 2 . . . . .	18
2	99 011	Pfalz Pts 2/2 . . . . .	20
3	99 021	Oldenburg B . . . . .	22
4	99 022–023	Oldenburg B . . . . .	24
5	99 031–032	Preußen T 33 . . . . .	26
6	99 041–045	Preußen T 33 . . . . .	28
7	99 051–063	Preußen T 33 . . . . .	30
8	99 071–075	Bayern LE . . . . .	32
9	99 081–091	Pfalz L 1 . . . . .	34
10	99 092–093	Pfalz Pts 3/3 N . . . . .	36
11	99 101–103	Pfalz Pts 3/3 H . . . . .	38
12	99 121	Württemberg Ts 3 . . . . .	40
13	99 131–133	Bayern Pts 3/4 . . . . .	42
14	99 151	Bayern Gts 4/4 . . . . .	44
15	99 161–163	Sachsen I M . . . . .	46
16	99 171–173	Württemberg Ts 4 . . . . .	48
17	99 181–183	Nachbau preuß. T 40 . . . . .	50
18	99 191–194	Neubau DRG . . . . .	52
19	99 201	Bayern Gts 2x3/3 . . . . .	54
20	99 211	Neubau DRG . . . . .	56
21	99 221–223	Einheitslokomotive . . . . .	58
22	99 231–247	Neubau DR . . . . .	60
23	99 241	Heeresfeldbahn/DB . . . . .	62
24	99 251–253	LAG München . . . . .	64
25	99 261	LAG München . . . . .	66
26	99 291	Heeresfeldbahn/DB . . . . .	68

Lfd. Nr.	Lokomotiven	Herkunft	Seite
----------	-------------	----------	-------

**SPURWEITE 900 mm**

27	99 301–303	Mecklenburg T 7 . . . . .	70
28	99 311–313	Nachbau meckl. T 42 . . . . .	72
29	99 321–323	Einheitslokomotive . . . . .	74
30	99 331–333	Wismut AG/DR . . . . .	76

**SPURWEITE 785 mm**

31	99 401–408	Preußen T 37 . . . . .	78
32	99 411–421	Preußen T 38 . . . . .	80
33	99 431–446	Preußen T 39 . . . . .	82

**SPURWEITE 750 mm**

34	99 501–504	Württemberg Tss 3 . . . . .	84
35	99 511–608	Sachsen IV K . . . . .	86
36	99 545–604	Umbau DR . . . . .	88
37	99 516–608	Rekonstruktion DR . . . . .	90
38	99 611–619	Sachsen V K . . . . .	92
39	99 621–622	Württemberg Tss 4 . . . . .	94
40	99 631–639	Württemberg Tssd . . . . .	96
41	99 641–655	Sachsen VI K . . . . .	98
42	99 671–717	Nachbau sächs. VI K . . . . .	100
43	99 648–715	Rekonstruktion DR . . . . .	102
44	99 731–762	Einheitslokomotive . . . . .	104
45	99 771–794	Neubau DR . . . . .	106
46	99 1401	Prignitzer Kreiskleinbahnen . . . . .	108

**LOKOMOTIVEN, die nach 1949 zur DR gelangten,  
und ältere MASCHINEN der DRG**

**SPURWEITE 600 mm**

47	99 3001	Mecklenburg-Pommersche Bahn . . . . .	110
48	99 3301	Muskauer Waldbahnen . . . . .	112
49	99 3310–3316	Muskauer Waldbahnen . . . . .	114
50	99 3312	Muskauer Waldbahnen . . . . .	116
51	99 3351–3353	Mecklenburg-Pommersche Bahn . . . . .	118
52	99 3361	Mecklenburg-Pommersche Bahn . . . . .	120

Lfd. Nr.	Lokomotiven	Herkunft	Seite
53	99 3451	Mecklenburg-Pommersche Bahn . . . . .	122
54	99 3461	Mecklenburg-Pommersche Bahn . . . . .	124
55	99 3462	Mecklenburg-Pommersche Bahn . . . . .	126
56	99 3651–3652	Mecklenburg-Pommersche Bahn . . . . .	128

### SPURWEITE 750 mm

57	99 4301	Kleinbahn Kreis Jerichow I . . . . .	130
58	99 4501–4503	Prignitzer Kreiskleinbahnen . . . . .	132
59	99 4504–4505	Prignitzer Kreiskleinbahnen . . . . .	134
60	99 4511	Rathenow-Senzke-Nauen . . . . .	136
61	99 4512	Rathenow-Senzke-Nauen . . . . .	138
62	99 4511 II	Rathenow-Senzke-Nauen . . . . .	140
63	99 4521–4525	Rügensche Kleinbahnen . . . . .	142
64	99 4531–4532	Trusetalbahn . . . . .	144
65	99 4541	UdSSR/DR . . . . .	146
66	99 4551	Kleinbahn Kreis Jerichow I . . . . .	148
67	99 4601–4603	Demminer u. Rügensche Kleinbahnen . . . . .	150
68	99 4611	Trusetalbahn . . . . .	152
69	99 4612–4613	Kleinbahn Klockow-Pasewalk . . . . .	154
70	99 4614–4615	Kleinbahn Kreis Jerichow I . . . . .	156
71	99 4621	Rügensche Kleinbahnen . . . . .	158
72	99 4631–4633	Rügensche Kleinbahnen . . . . .	160
73	99 4641, 4644	Kleinbahn Kreis Jerichow I . . . . .	162
74	99 4643, 4645	Kleinbahn Kreis Jerichow I . . . . .	164
75	99 4651–4653	Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinb. . . . .	166
76	99 4701	Prignitzer Kreiskleinbahnen . . . . .	<b>168</b>
77	99 4711	Prignitzer Kreiskleinbahnen . . . . .	<b>170</b>
78	99 4721	Kleinbahn Kreis Jerichow I . . . . .	172
79	99 4801–4802	Kleinbahn Kreis Jerichow I . . . . .	174

### SPURWEITE 1000 mm

80	99 5001	Spremberger Stadtbahn . . . . .	176
81	99 5201	Spremberger Stadtbahn . . . . .	178
82	99 5601–5606	Franzburger Kreisbahnen . . . . .	180
83	99 5611	Franzburger Kreisbahnen . . . . .	182
84	99 5621–5622	Franzburger Kreisbahnen . . . . .	184
85	99 5631–5632	Ursprung französisch . . . . .	186

Lfd Nr.	Lokomotiven	Herkunft	Seite
86	99 5633	Pillkaller Kleinbahn/Spreewaldbahn . . . . .	188
87	99 5701–5707	Spreewaldbahn . . . . .	190
88	99 5711–5714	Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn . . . . .	192
89	99 5801–5802	Halle-Hettstedter Eisenbahn . . . . .	194
90	99 5803–5804	Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn . . . . .	196
91	99 5811	Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn . . . . .	198
92	99 5901–5905	Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn . . . . .	200
93	99 5906	Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn . . . . .	202
94	99 5911–5912	Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn . . . . .	204
95	99 6001	Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn . . . . .	206
96	99 6011–6012	Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn . . . . .	208
97	99 6101–6102	Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn . . . . .	210
98	99 7102	Preußen T 31 . . . . .	212
99	99 7201–7204	Mosbach-Mudau Baden . . . . .	214

**SPURWEITE 750 mm**

100	99 7501–7528	Sachsen I K . . . . .	216
101	99 7541–7546	Sachsen III K . . . . .	218
Der neue Nummernplan der DR . . . . .			220
Abkürzungen . . . . .			220
Steuerungen . . . . .			221
Hersteller deutscher Schmalspurdampflokotiven . . . . .			221
Literaturverzeichnis . . . . .			222
Bildnachweis . . . . .			223

## VORWORT ZUR ERSTEN AUFLAGE (1971)

Nach den beiden Taschenbüchern „Deutsche Dampflokomotiven“ und „Deutsche Elektrolokomotiven“ soll dieser dritte Band in der Reihe der kleinen Nachschlagewerke einem Bahnsystem gewidmet sein, das immer nur im Schatten der Hauptbahnen stand.

Seit 1960 wurde der Betrieb auf den meisten der früher so zahlreichen Schmalspurbahnen eingestellt, die Strecken abgebaut und die Fahrzeuge verschrottet. Oft drang die Kunde von der Stilllegung einer Bahn kaum über die Kreisgrenzen hinaus. Viele der Schmalspurbahnen hatten einen lokalen Charakter, dementsprechend war auch das Interesse, das ihnen entgegengebracht wurde. Erst im letzten Jahrzehnt wuchs der Kreis jener Eisenbahnfreunde, die sich mit diesem Verkehrsträger intensiver beschäftigten. Nicht selten mußten die Interessenten aber feststellen, daß die „Bimmelguste“ und der „Entenköpfer“ gar kein Erbe hinterlassen hatten. Die Fahrzeuge waren schon fast vergessen, die Unterlagen darüber vernichtet oder bereits in alle Winde zerstreut. Das überlieferte Bildmaterial war dürftig und meist nicht von allerbesten Qualität. Noch schlechter war es um die technischen Daten bestellt. Wer hat denn auch schon so eine kleine und bucklige Schmalspurbahn wirklich ernst genommen, ein paar unserer Vorfahren vielleicht, von vielen aber wurde sie belächelt. Jetzt, da es eigentlich schon zu spät ist, folgt man den Spuren der verlorenen Strecken, man trägt zusammen, was noch an Daten und Fakten zu erhalten ist. Trotzdem wird es von Jahr zu Jahr schwieriger, ein umfassendes Bild der doch so liebenswerten Bahnen zu skizzieren. In dem vorliegenden Taschenbuch ist jenes Material verarbeitet worden, das dank der Initiative einiger weniger Freunde der Schmalspurbahn erhalten blieb und in mühsamer Arbeit ergänzt werden konnte. Aufgrund dieser Bemühungen wurde es möglich, viele der zahllosen Lücken zu schließen.

Analog der Gliederung der bereits erschienenen Bände über die Dampf- und Elektrolokomotiven der Regelspur ist auch das Taschenbuch „Deutsche Schmalspur-Dampflokomotiven“ aufgebaut. Enthalten sind alle Gattungen, die von deutschen Herstellern stammten und in den Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft, der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn der DDR gelangten. Lokomotiven ausländischer Bahnen, die während des Zweiten Weltkrieges deutsche Betriebsnummern trugen, wurden nur dann aufgenommen, wenn sie in Deutschland verblieben sind und bauliche Änderungen erfuhrten. Ohne

die spontane Mitarbeit von Schmalspurfreunden aus beiden Teilen Deutschlands wäre dieses Taschenbuch wahrscheinlich gar nicht zustande gekommen. Als überaus wertvoll erwies sich erneut das große Archiv im Verkehrsmuseum Nürnberg. Aus einer Vielzahl verschiedener Quellen ließ sich manch interessanter Hinweis auf die Entwicklungsgeschichte der deutschen Schmalspurbahnen gewinnen. Recht große Schwierigkeiten ergaben sich zunächst bei der Beschaffung des Bildmaterials. Ein großer Teil der Abbildungen stammt wieder aus dem wirklich einmaligen Archiv von Carl Bellingrodt in Wuppertal. Mitunter schien es aber doch recht zweifelhaft, das erforderliche Bildmaterial von allen behandelten Fahrzeugen zu erhalten. In dankenswerter Weise halfen nun einige Freunde der Eisenbahn. Sie öffneten ihre Sammlungen und stellten viele der noch fehlenden Fotos zur Verfügung. Dadurch erst wurde es möglich, die Lokomotiven von beiden Seiten, zumindest aber aus zwei verschiedenen Blickwinkeln zu zeigen.

#### **VORWORT ZUR DRITTEN AUFLAGE (1977)**

Schneller als erwartet, war das Ende für fast alle deutschen Schmalspurbahnen gekommen. Im Wettbewerb zwischen Straße und Schiene zählten sie zu den Unterlegenen. In ihrer Blütezeit standen die kleinen Bahnen meist etwas im Schatten der größeren regelspurigen Linien. Als dann überall das oft beklagte Dampfloksterben einsetzte, wuchs ganz plötzlich das Interesse an den Schmalspurlokomotiven.

Inzwischen hat sich die Situation bereits sehr nachhaltig gewandelt. Aus einer zunächst noch recht kleinen Schar ist nun ein doch beachtlich großer Kreis von Freunden der guten alten Schmalspurbahn geworden. Diese Entwicklung fand ihren Niederschlag auch in der sehr guten Aufnahme des Taschenbuches „Deutsche Schmalspur-Dampflokotiven“. Eine nahezu unverändert rege Nachfrage verlangte jetzt nach einer dritten Auflage des Bandes, der bis auf einige wenige Ergänzungen fast unverändert bleiben konnte.

H. J. Obermayer

## DIE ENTWICKLUNG DER SCHMALSPURBAHNEN

Zu Beginn der beiden letzten Jahrzehnte des vergangenen Jahrhunderts waren die deutschen Lande schon von einem beachtlichen Netz von Eisenbahnlinien durchzogen. Jene Bahnen mit der Regelspur von 1435 mm stellten die Verbindung zwischen den einzelnen Wirtschaftszentren her und ermöglichten das Aufblühen von Handel und Wandel. Bald zeigte sich aber, daß Handel und Gewerbe auf das bislang noch verkehrstechnisch unerschlossene Hinterland angewiesen waren. In vielen Provinz- und Kreisverwaltungen wurde der Bau leistungsfähiger Verkehrswege gefordert. Schließlich gelangte man zum Beschluß, dem Schienenstrang den Vorzug zu geben. Man sah darin einen Verkehrsträger, der auch in der Zukunft die Bewältigung steigender Transportlasten gewährleisten würde. Auf den Bau weiterer sehr kostspieliger „Chausseen“ sollte zunächst verzichtet werden. Mit gewissen Einschränkungen galt die Kleinbahn als **das** Verkehrsmittel der Zukunft. Diese Art von Bahnen waren nun aber absolut keine Kinder der Zeit um 1870. Die ersten „Geradführungen“ und „Spurbahnen“ entstanden bereits in den Jahren von 1550 bis 1555. Sie waren ohne einheitliches Spurmaß angelegt worden und sollten der leichteren Fortbewegung von Fahrzeugen durch die Kräfte von Mensch und Tier dienen. Der Bau dieser Spurwege beschränkte sich zunächst auf die Lagerstätten von Erz und Kohle. Den Grubenbahnen folgten dann im Laufe des 17. Jahrhunderts die ersten Bahnen über Tag, die den Abtransport der Bodenschätze erleichterten. Die Gleise waren noch ganz aus Holz zusammengezimmert, bis dann im Jahre 1767 der gußeiserne Gleisbelag eingeführt wurde. Mit diesen Eisenschienen wurden die Laufflächen der Holzbohlen armiert. Eine einseitig angegossene Schulter diente zur Führung der spurkranzlosen Räder. Wenig später, noch vor dem Ende des 18. Jahrhunderts, vollzog sich der Wandel zum Rad mit Spurkranz. Als danach mit der Wattschen Dampfmaschine ein brauchbares Antriebsaggregat zur Verfügung stand, bekam der Bahnbau neue Impulse. Mit Hilfe von Seilen, die von stationären Dampfmaschinen bewegt wurden, konnten nun schon ganze Züge geschleppt werden. In die Zeit um 1803 fallen die Pläne Henschels zum Bau eines Dampfwagens, denen im Jahre 1822 die Entwürfe zur Anlage von Feld- und Waldbahnen folgen. Die erste Eisenbahn-Actien-Gesellschaft Deutschlands wurde im Jahre 1828 gegründet, „um mittelst einer Eisenbahn den Absatz der Ruhrkohlen nach dem Wupperthale und ins Bergische zu vermitteln, respektive die bergischen Fabriken wohl-

feiler mit Kohlen zu versehen“. Die Spurweite jener westfälischen Pferdebahnen, mit einer Gesamtlänge von ungefähr 60 km, betrug 610 mm. Beim Bau dieser frühen Bahnen waren mitunter recht große Widerstände zu überwinden, wie das Beispiel der Brölthalbahn zu zeigen vermag. Diese älteste lokomotivbetriebene Schmalspurbahn Deutschlands war im Jahre 1860 geplant und anschließend gebaut worden. Mit ihr sollten Erz und Kalkgestein aus der Umgebung von Waldbröl zum Bahnhof Hennef der Köln-Gießener Bahn transportiert werden. Die Bahnlinie mit einer Länge von 81,65 km und mit einer Spurweite von 785 mm war zum überwiegenden Teil in der Straße oder direkt daneben verlegt worden. Da der Pferdebetrieb nicht befriedigen konnte, wurde der Einsatz von Lokomotiven beschlossen. Im Jahre 1863 konnte die Bahnverwaltung eine eingeschränkte Erlaubnis für den Lokomotivbetrieb erhalten. In den ersten Monaten wurde jeder Zug von einem Polizeikommissar begleitet, der jedes Scheuen eines Pferdes zu protokollieren hatte. Glücklicherweise kam es in jener Zeit zu keinen nennenswerten Zwischenfällen. So konnte die endgültige Konzession noch vor dem Ende des Jahres 1863 erteilt werden. Drei Jahre später erfolgte die Aufnahme des Personenverkehrs. Um die Bevölkerung zur Inanspruchnahme der Bahn zu gewinnen, mußte dem täglich verkehrenden Güterzug ein Personenwagen beigestellt werden, dessen Benutzung bis 1872 unentgeltlich war. Von 1872 bis 1875 war dann aber eine große Steigerung im Personen- und Güterverkehr zu verzeichnen. Bei den nun überall entstehenden Schmalspurbahnen war zunächst noch keine Tendenz zu einheitlichen Spurweiten festzustellen. In einer um 1883 erarbeiteten Statistik waren nicht weniger als 30 verschiedene Spurweiten von 420 mm bis 1000 mm aufgeführt. Erst die Verabschiedung des preußischen Kleinbahngesetzes vom 28. 7. 1892 und der große internationale Eisenbahnkongreß im August 1892 zu Petersburg führten zu einer Einschränkung bei der Wahl der Spurweiten. Neu zu erbauende Schmalspurbahnen sollten nur noch die Spurweiten 1000 mm, 750 mm oder 600 mm erhalten. Schon zuvor hatte Sachsen für seine Schmalspurbahnen eine Spur von 750 mm festgelegt. Die erste dieser Bahnen wurde bereits im Jahre 1881 von Wilkau nach dem 10 km entfernten Saupersdorf in Betrieb genommen. Elf Jahre später zählte man schon 15 Schmalspurbahnen mit einer Streckenlänge von 282 km. Bis zum Jahre 1920 hatte sich die Zahl der Bahnen verdoppelt, und das Streckennetz war auf 520 km angewachsen. In Preußen waren zum 31. 12. 1893 bereits mehr als 50 Schmalspurbahnen registriert, deren Spurweiten zwischen 600 mm und 1000 mm lagen. Recht aufschluß-

reich ist eine Tabelle aus einer Statistik von 1893/94, die einen guten Überblick über die Entwicklung der Schmalspurbahnen im gesamten Deutschland vermittelt.

Zeit	Bahnlänge	Loko- motiven	Personen- wagen	Packwagen	Güterwagen
1888/89	819 km	165	363	55	3929
1889/90	873 km	177	390	54	4097
1890/91	1051 km	214	514	84	4419
1891/92	1155 km	242	674	92	4766
1892/93	1269 km	264	712	97	4958
1893/94	1340 km	276	756	124	5336

Diese günstige Entwicklung hielt auch in den folgenden zwei Jahrzehnten an. Bis zum Ende des Jahres 1918 wuchs die Streckenlänge der deutschen Schmalspurbahnen auf 8700 km an. Den schmalspurigen Kleinbahnen war es tatsächlich gelungen, abseits liegende Landstriche an die großen Verkehrswege anzuschließen. Der Schmalspurbahn blieb es vorbehalten, in topographisch ungünstige Gebiete vorzudringen. Nur sie vermochte in engen Tälern den Windungen von Flußläufen zu folgen und auf schmalen Trassen das Hügelland zu erschließen. Für den Bau solcher Bahnen sprachen aber auch die geringeren Kosten für den Grunderwerb und die kleineren Belastungen beim Streckenbau und bei der Unterhaltung von Anlagen und Fahrzeugen. In dem Archiv für Eisenbahnwesen aus dem Jahre 1895 ist ein interessanter Vergleich der Anlagekosten von Normal- und Schmalspurbahnen festgehalten. Dort werden die Gesamtanlagekosten aller vollspuriger Bahnen Deutschlands mit einem Durchschnittswert von 250 000 Mark je Kilometer beziffert. Im Gegensatz dazu ergab sich für die 327 km der schmalspurigen Bahnen Sachsens ein Mittelwert von 78 000 Mark je Kilometer, obwohl lange Strecken durch gebirgiges Terrain führten. Noch geringer waren die Aufwendungen beim Bau von Bahnen mit der Spur von 600 mm.

## **DIE ENTWICKLUNG DER SCHMALSPURLOKOMOTIVEN**

Die ersten deutschen Schmalspurdampflokomotiven waren noch recht kleine und anspruchslose Maschinen mit zwei oder drei Kuppelachsen. Zu Beginn der achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts entstanden sie in größerer Stückzahl, vor allem bei den Firmen Hartmann und Vulcan. Ihre Einsatzgebiete waren in erster Linie die sächsischen Schmalspur-

bahnen und die von der Firma Lenz & Co. gebauten und betriebenen Kleinbahnen im norddeutschen Raum. Mit der Ausweitung der Streckennetze und nach dem Anwachsen der Zuglasten ergab sich aber schon bald ein Bedarf an größeren und stärkeren Fahrzeugen. Kleine Gleisradien, ein schwacher Oberbau der Strecken und stark beschnittene Lichtraumprofile setzten aber der Entwicklung größerer Lokomotiven recht enge Grenzen. Um die zulässigen Achslasten nicht zu überschreiten, mußten solche Maschinen vielachsig ausgeführt werden. Mit der Zahl der Achsen wuchs zugleich aber auch der Gesamtachsstand. Eine starre Lagerung der Achsen in einem durchlaufenden Rahmen war wegen der engen Radien nicht möglich. Es mußte also nach neuen Wegen für den Bau leistungsfähiger Schmalspurlokomotiven gesucht werden. Im Jahre 1865 hatte **Fairlie** die Konstruktion einer Gelenklokomotive von **Cocke-rill** aufgegriffen und verbessert. Hierbei handelte es sich um ein Fahrzeug mit zwei Langkesseln und mit einem gemeinsamen Stehkessel in der Mitte der Lokomotive. Die vier Achsen waren paarweise in zwei Drehgestellen gelagert. Jedes Drehgestell hatte zwei Zylinder, die entweder an den Lokomotivenden oder in der Mitte des Fahrzeuges angeordnet waren. Zwei solcher Lokomotiven erwarben die Sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1885 von der englischen Firma Hawthorn. Von Hartmann in Chemnitz wurde die Konstruktion im Jahre 1902 übernommen und bei Bau der drei Lokomotiven der Gattung I M angewandt. Noch vor dem Einsatz der ersten Fairlie-Lokomotiven hatte man, nach dem Vorbild von **Stephenson**, zunächst kleine zweiachsige Tenderlokomotiven an den Führerhausenden zusammengekuppelt und als Doppellokomotiven verwendet. Mit zwei Dampf-drehgestellen, ansonsten aber in üblicher Bauweise, erschienen im Jahre 1892 die ersten Lokomotiven der Bauart **Meyer** auf den sächsischen Strecken. Ihnen lag die Erfindung von **Günther** zugrunde. Eine Lok dieses Konstrukteurs hatte bereits im Jahre 1851 auf der Semmering-Bahn ihre Bewährungsprobe abgelegt. Von den Meyer-Lokomotiven der Gattung IV K stellten die Sächsischen Staatseisenbahnen bis 1922 insgesamt 96 Exemplare in Dienst. Trotz gelegentlicher Schwierigkeiten an den Dampfzuleitungen zu den beiden Zylindergruppen bewährten sich die Maschinen recht gut. Eine sehr weite Verbreitung fanden aber auch die Lokomotiven der Bauart **Mallet**, deren Konstruktion im Jahre 1876 bekannt wurde. Hier war die hintere Achsgruppe in einem festen Hauptrahmen gelagert, die vorderen Achsen wurden dagegen von einem Drehgestell aufgenommen. Sowohl die Meyer-Lokomotiven als auch die Maschinen der Bauart

Mallet arbeiteten nach dem Vierzylinder-Verbund-Prinzip, bei letzteren war aber nur noch eine flexible Dampfzuleitung erforderlich. Diese führte zu den Niederdruckzylindern am vorderen Drehgestell. An den Bau von Lokomotiven mit ungeteiltem Rahmen wagte man sich nur sehr zögernd heran. Zwischen 1885 und 1889 setzte Sachsen zunächst sechs Stütztenderlokomotiven der Bauart **Klose** ein, denen in Württemberg ab 1891 verschiedene vier- und dreiachsige Tenderlokomotiven mit Klose-Radialachsen folgten. Jene Maschinen hatten zwar einen ungeteilten Rahmen, aber ein doch recht aufwendiges Triebwerk. Zwei Doppelparallelogramm-Gestänge bewirkten eine Verlängerung bzw. eine Verkürzung der wirksamen Länge der Kuppelstangen und erlaubten so die Radialeinstellung der Endachsen. Um die Jahrhundertwende entwickelte **Hagans** in Erfurt wieder ein geteiltes Triebwerk. Die vorderen Achsen waren in einem festen Hauptrahmen gelagert, die hinteren Achsen in einem Drehgestell. Über ein Schwingensystem wurden diese hinteren Achsen vom Kreuzkopf der vorderen Achsgruppe angetrieben. Erst die seitenverschieblichen Achsen der Ingenieure **Gölsdorf** und **Klien** mit seinem Partner **Lindner** eröffneten neue Möglichkeiten beim Bau vielachsiger Lokomotiven. Während des Ersten Weltkrieges erschien dann die Firma Orenstein & Koppel mit dem Antrieb der Bauart **Luttermöller**. Hier wurden die Endachsen über innenliegende und gekapselte Zahnräder mit den benachbarten Kuppelachsen verbunden. Nicht unerwähnt sollen die Deichsel- und Lenkgestelle der Bauart **Bissel** und **Krauss-Helmholtz** bleiben. Mit sehr gutem Erfolg hatte man das **Eckhardt-Gestell** von Schwartzkopff später auch bei Schmalspurlokomotiven eingebaut. Es ist schon eine Menge wertvoller Arbeit bei der Entwicklung schmalspuriger Dampflokotiven geleistet worden. Die Vielzahl anstehender Probleme spornte die Konstrukteure zu Höchstleistungen an. Manche der Maschinen für die schmalen Spuren konnte sich in der spezifischen Leistung und in der Betriebstüchtigkeit mit den besten Lokomotiven der Regelspur messen. Bald werden die letzten Schmalspurlokomotiven ihren Dienst quittieren müssen, nur wenige davon wird man der Nachwelt erhalten können. Im Besitz der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte befinden sich bereits die 99 633 und die 99 604. Der Deutsche Eisenbahn-Verein bemüht sich um den Erwerb der 99 5633 und 99 5906, und die Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr hat die Lok 99 191 angekauft. Einige weitere Lokomotiven wurden an verschiedenen Orten zur Erinnerung an ihren Einsatz aufgestellt.

## DIE EINTEILUNG DER LOKOMOTIVEN

Beim Zusammenschluß der ehemaligen Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn wurde auch eine große Zahl von Schmalspurlokomotiven für eine Umzeichnung nach einem neuen Schema vorgesehen. Im Nummernplan der Deutschen Reichsbahn aus dem Jahre 1925 erhielten alle Schmalspurlokomotiven die **Stamnummer 99** und folgende **Ordnungsnummern**:

Spurweite 1000 mm	Ordnungsnummern 001 bis 299
Spurweite 900 mm	Ordnungsnummern 301 bis 399
Spurweite 785 mm	Ordnungsnummern 401 bis 499
Spurweite 750 mm	Ordnungsnummern 501 bis 599

Älteren Lokomotiven, die zur baldigen Ausmusterung vorgesehen waren, fielen die Ordnungsnummern ab 7101 zu.

Die während der Zeit von 1938 bis 1944 von fremden Bahnverwaltungen übernommenen Maschinen hatten ein eigenes Schema. Es soll hier aber nicht erwähnt werden, da die Fahrzeuge nicht behandelt wurden. Für die von der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1949 übernommenen Lokomotiven verschiedener Privatbahnen schuf man neue Nummerngruppen, Dieses neue Schema trat mit Wirkung vom 1. 1. 1950 in Kraft und lautete:

Spurweite 600 mm	Ordnungsnummern 3000 bis 3999
Spurweite 750 mm	Ordnungsnummern 4000 bis 4999
Spurweite 1000 mm	Ordnungsnummern 5000 bis 6100

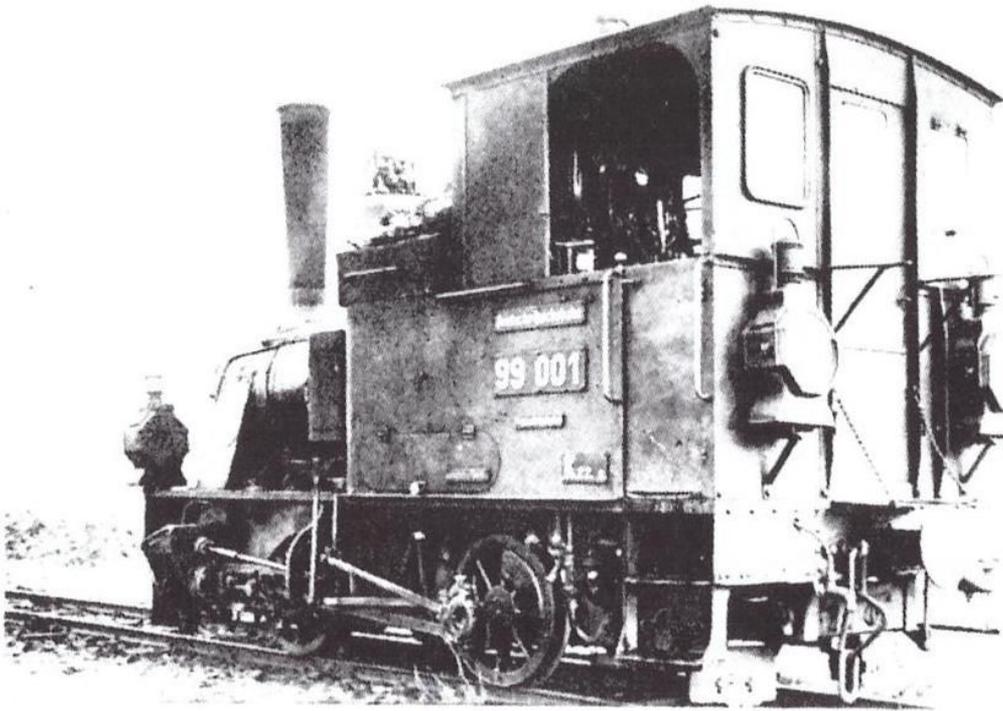
Mit der zweiten Ziffer der Ordnungsnummer wird ein Hinweis auf die Achslast gegeben. So hat die Lokomotive 99 4621 eine Achslast von 6 Mp. Für Achslasten von 10, 11 und 12 Mp lauten die zweiten Ziffern 0, 1 oder 2. Verschiedene Bauarten von Lokomotiven gleicher Spurweite wurden durch Zehnergruppen unterschieden. Folgende Bedeutung kam den beiden Kennziffern der Ordnungszahl zu:

Endziffern 01 bis 50	bezeichnen Tenderlokomotiven
Endziffern 51 bis 99	bezeichnen Lokomotiven mit Schlepptendern

Auf einige Ausnahmen von dieser Regel sei an Hand der Lokomotiven 99 1401, 99 4541 und 99 4551 aufmerksam gemacht.

Eine Erläuterung der Bauartbezeichnungen erübrigt sich, sie ist im Taschenbuch über die regelspurigen Dampflokomotiven enthalten. Der neue Nummernplan der DR ist auf der Seite 220 wiedergegeben.

# Die Lokomotiven



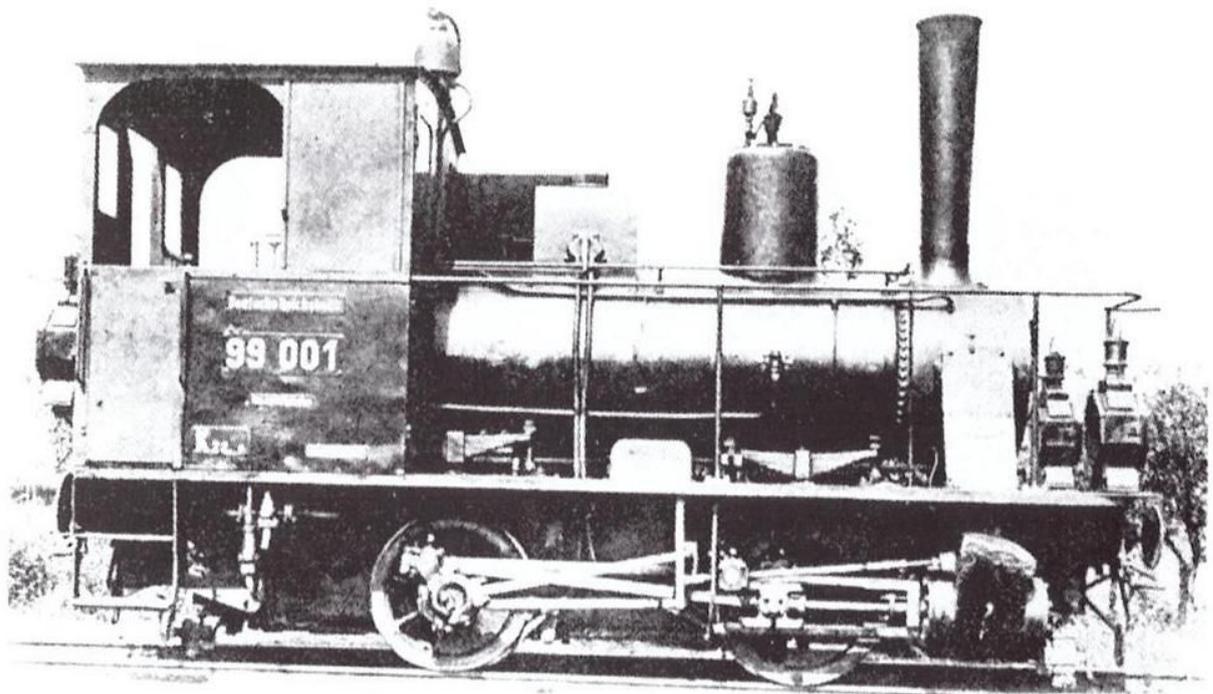
### Baureihe 99<sup>00</sup> (Pfalz L 2)

Bauart	B n2	Rostfläche	0,50 m <sup>2</sup>
Gattung	K 22.8	Verdampfungsheizfl.	25,40 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	855 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Laufad- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	240 mm
Laufad- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	6030 mm	Lokdienstlast	15,00 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	15,00 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,4 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	St. a.	Kohlevorrat	0,6 t

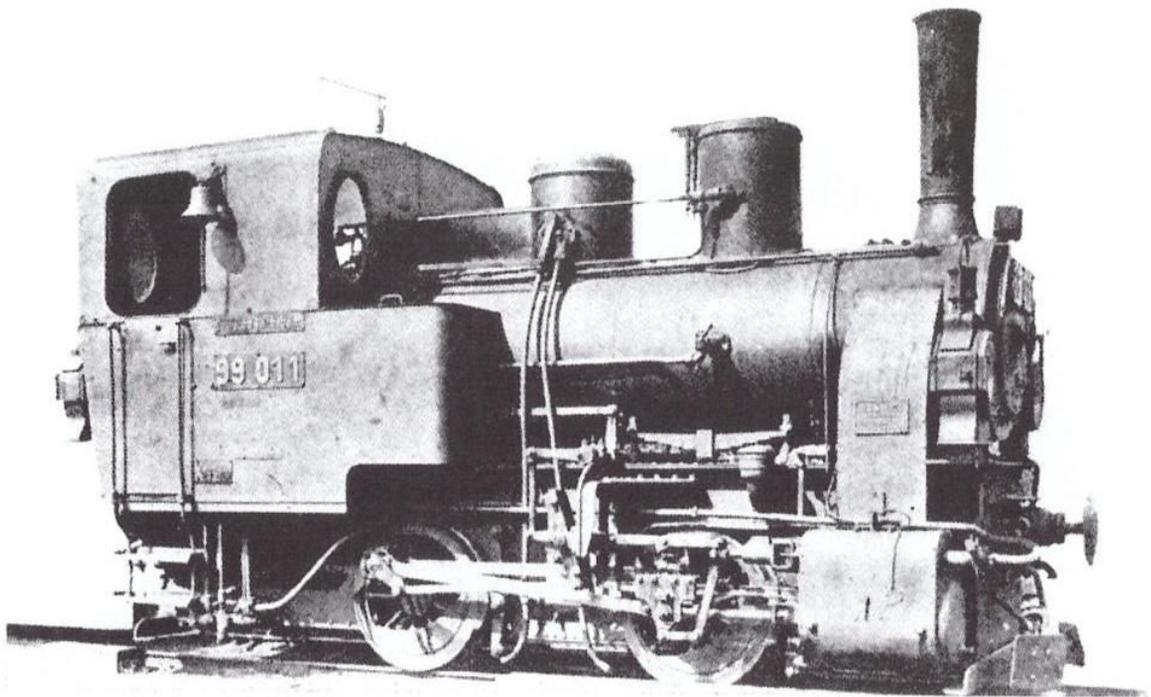
Erstes Baujahr 1903

Spurweite 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 001–005



In den Jahren 1903 und 1905 hatte die Münchener Firma Krauss fünf kleine zweiachsige Tenderlokomotiven der Gattung L 2 mit den Fabrik-Nr. 4920–4921 und 5198–5200 für die schmalspurigen Strecken der Pfalzbahn geliefert. Die Maschinen kamen auf der Strecke Neustadt–Speyer zum Einsatz, die eine Länge von 29,1 km und eine Spurweite von 1000 mm hatte. Bei den Fahrzeugen handelte es sich um recht einfache, aber doch sehr leistungsfähige Lokomotiven. Zu ihren Besonderheiten zählten je eine Tür in der Rückfront des Führerhauses und in der Vorderfront, rechts vom Kessel. Der Umlauf war an der rechten Seite mit einem Geländer gesichert, an beiden Lokenden waren Übergangsbrücken angebracht. Dadurch war es möglich, während der Fahrt von der Lok zu den Wagen und umgekehrt zu gelangen. Die Maschinen waren in Neustadt stationiert und unterstanden der „Rbd Ludwigshafen“, nachdem sie alle von der Deutschen Reichsbahn übernommen worden waren. Als erste Lokomotive wurde 99 003 bereits im Jahre 1931 ausgemustert, ihr folgten bis 1935 die Maschinen 99 002 und 99 005. Bis zum Jahre 1945 mußten dann schließlich auch die beiden letzten Exemplare 99 001 und 99 004 den Dienst quittieren.



### Baureihe 99<sup>01</sup> (Pfalz Pts 2/2)

Bauart	B h2	Rostfläche	0,53 m <sup>2</sup>
Gattung	K 22.7	Verdampfungsheizfl.	22,55 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	6,00 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	290 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	6003 mm	Lokdienstlast	15,80 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	15,80 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,7 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlevorrat	0,6 t

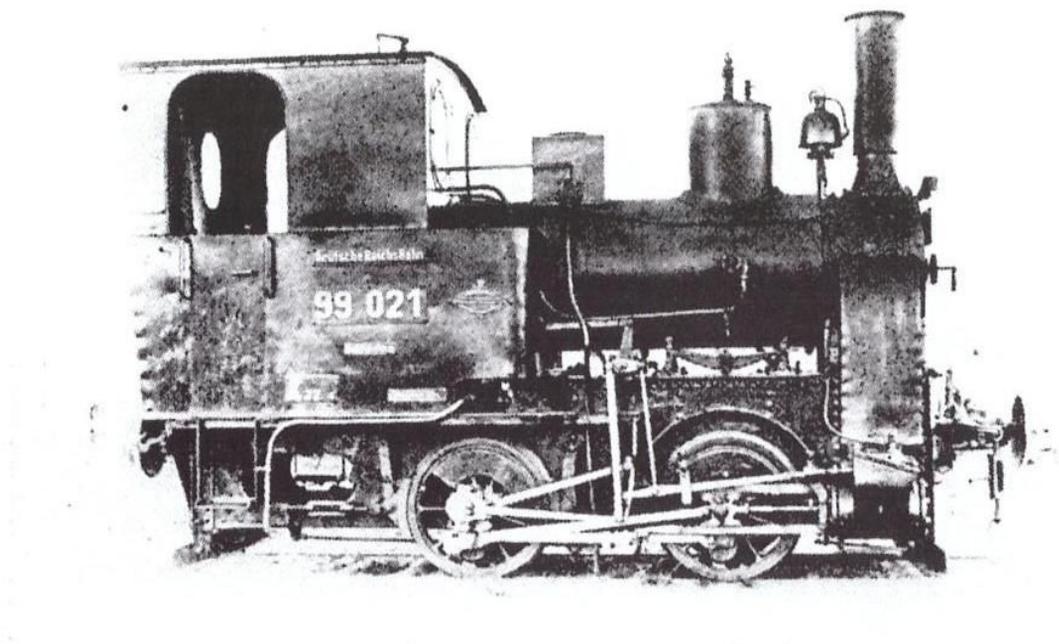
Erstes Baujahr 1916

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummer:** 99 011

Von dieser Lokomotive war keine weitere  
Abbildung vorhanden.

Beim Zusammenschluß der ehemaligen Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn befand sich unter den Hunderten von verschiedenen Lokomotivgattungen ein Einzelstück mit der bayerischen Gattungsbezeichnung Pts 2/2. Im Nummernplan der Deutschen Reichsbahn wurde die Lok mit der Betriebsnummer 99 011 eingereiht. Die Maschine war im Jahre 1916 von der Lokomotivfabrik Maffei in München gebaut worden, ihre Fabrik-Nr. war 3637. Mit der Bahn-Nr. XXX fuhr sie auf dem meterspurigen Netz der pfälzischen Schmalspurbahnen und zählte zum Bw Neustadt. Nachdem sich im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts die wirtschaftlichen Vorteile des Heißdampfes bei vielen Vollspurmaschinen gezeigt hatten, baute Maffei ab 1914 auch Heißdampflokomotiven für Schmalspurbahnen. Diese ersten Maschinen dieser Bauart hatten zwei Kuppelachsen und eine Spurweite von 900 bzw. 1000 mm. Der Kessel lag ziemlich hoch, und der Rahmen war als Wasserkasten ausgeführt. In zwei kleinen Behältern vor dem Führerhaus konnte der Kohlenvorrat mitgeführt werden. Der abgerundete Übergang von der Seitenwand in die Dachpartie war eines der typischen Konstruktionsmerkmale von Maffei. Die 99 011 wurde bereits im Jahre 1931 in Neustadt ausgemustert.



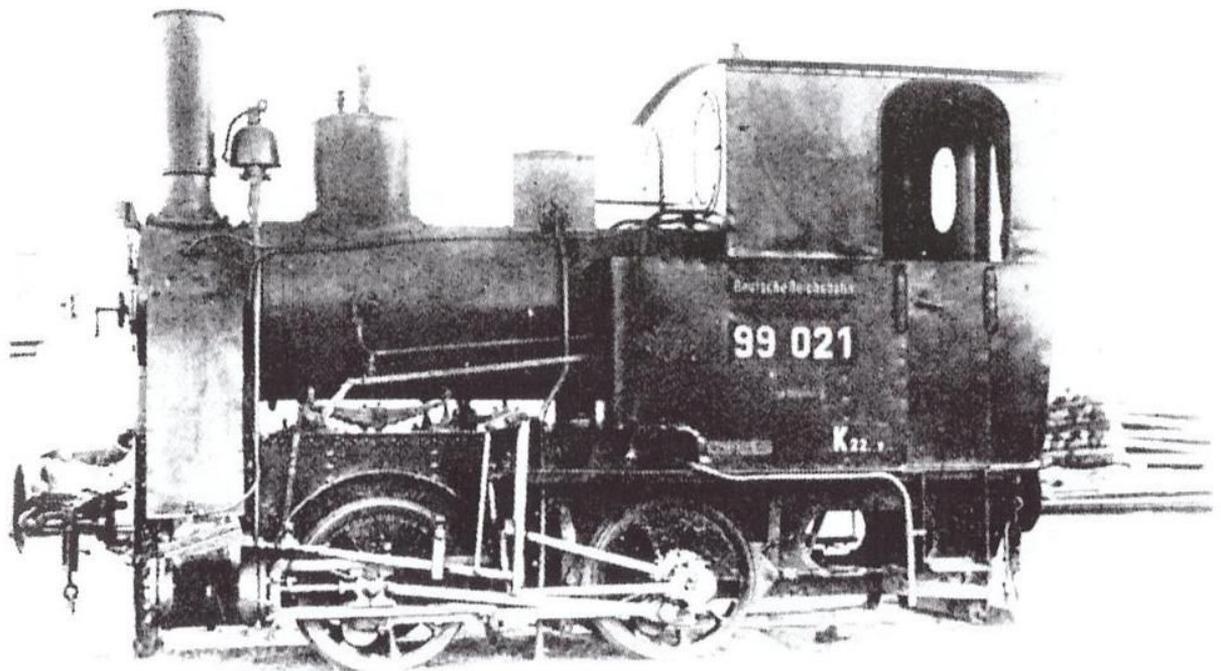
**Baureihe 99<sup>02</sup> (Oldenburg B)**

Bauart	B n2	Rostfläche	0,39 m <sup>2</sup>
Gattung	K 22.5	Verdampfungsheizfl.	17,60 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	185 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	300 mm
Länge über Puffer	4958 mm	Lokdienstlast	9,40 Mp
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h	Lokreibungslast	9,40 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,00 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a.	Kohlenvorrat	0,35 t

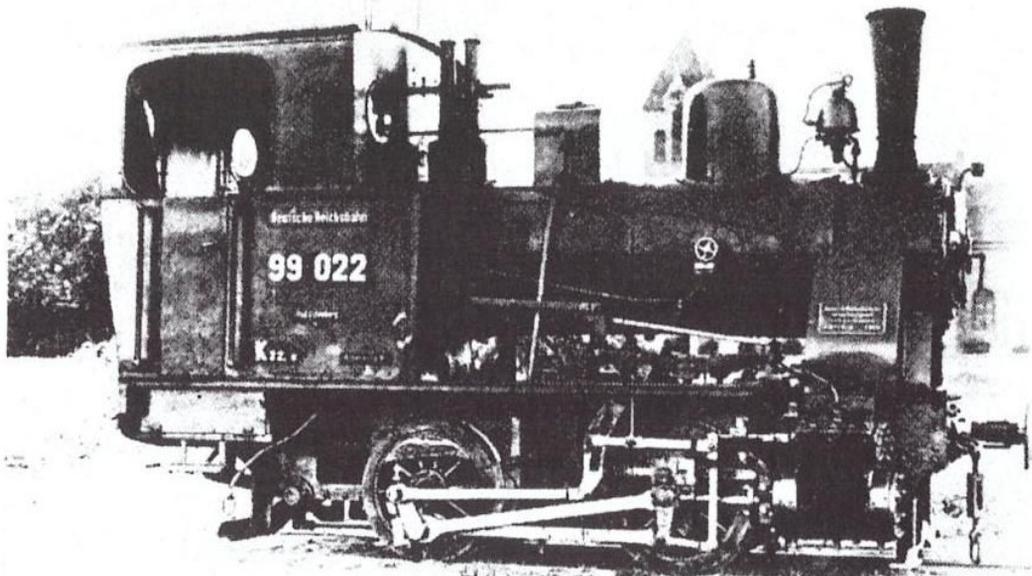
Erstes Baujahr 1904

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummer:** 99 021



Mit einer kleinen zweiachsigen Tenderlokomotive, mit zwei kurzen Personenwagen und mit einem Packwagen wurde im Jahre 1897 der Kleinbahnbetrieb auf der Insel Wangerooge aufgenommen. Die Bahn führte zunächst über 4,3 km vom Westanleger zum Bf. Wangerooge, ab 1904 dann auf der um 5 km verlängerten Strecke auch zum neuen Ostanleger. Dadurch war der Einsatz einer zweiten Lokomotive unumgänglich geworden. Hierbei handelte es sich ebenfalls um eine kleine B n2-Maschine für die 1000 mm Spur, 1898 von der Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn erbaut. Beide Lokomotiven waren bis 1920 im Einsatz, dann aber am Ende ihrer Kräfte. Als Ersatz hatten die Oldenburgischen Staatsbahnen drei Tenderlokomotiven derselben Achsfolge erworben. Die erste dieser drei Maschinen war ein Gelegenheitskauf. Schon im Jahre 1904 hatte die kleine B n2-Lok mit der Fabrik-Nr. 194 das Werk von Freudenstein & Co. in Berlin-Tempelhof verlassen. Konstruktion und Bau waren recht einfach, der Rahmen in seinem mittleren Teil als Wasserbehälter ausgeführt. Von der Deutschen Reichsbahn erhielt die Maschine die Betriebsnummer 99 021. Ihre Ausmusterung soll im Jahre 1952 erfolgt sein, andere Quellen nennen dagegen bereits das Jahr 1944.



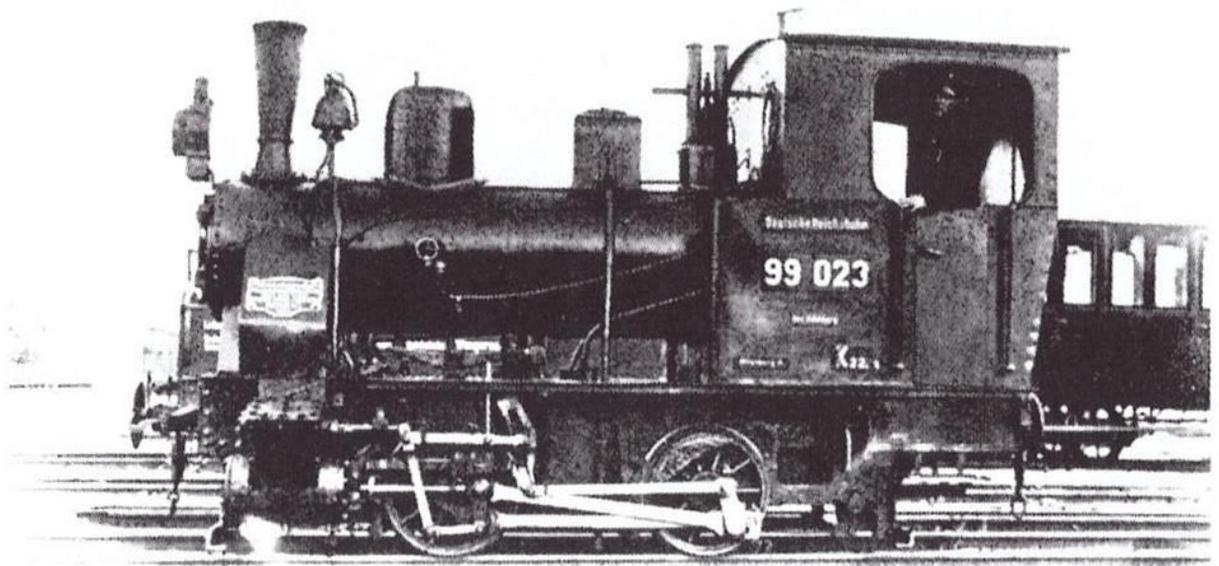
### Baureihe 99<sup>02</sup> (Oldenburg B)

Bauart	B n2	Rostfläche	0,45 m <sup>2</sup>
Gattung	K 22.6	Verdampfungsheizfl.	21,10 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	235 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	5350 mm	Lokdienstlast	12,20 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	12,20 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,00 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	0,35 t

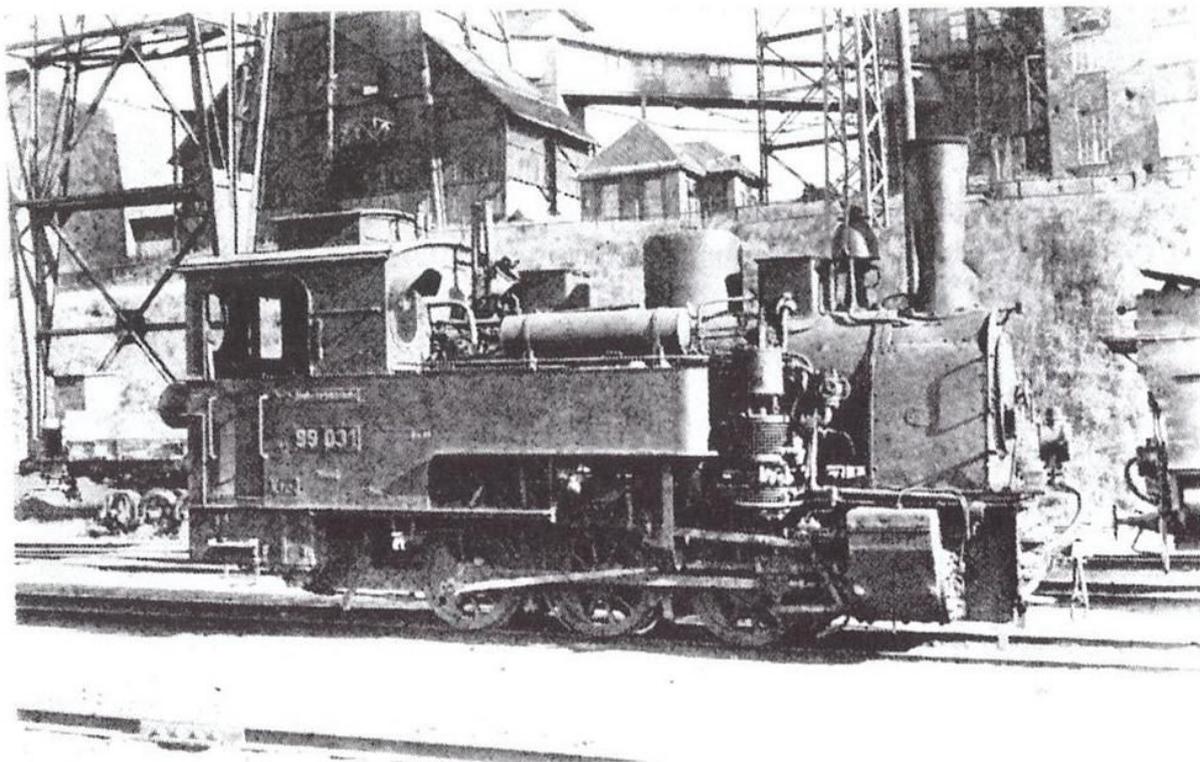
Erstes Baujahr 1910

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 022–023



Den beiden ersten Naßdampflokomotiven mit den Bahn-Nummern 1 und 2 folgten, nachdem sie alt und schwach geworden waren, drei etwas größere und stärkere Maschinen nach, die aber dieselbe Achsfolge hatten. Zunächst hatte die Oldenburgische Bahn die Nr. 3, die spätere 99 021, in Dienst gestellt. Kurz danach folgten die Lokomotiven Nr. 4 und 5. Über den genauen Zeitpunkt gehen die Angaben sehr weit voneinander ab, das Jahr 1920 scheint aber als richtiger Termin zu gelten. Fest steht indessen, daß beide Maschinen von der Hannoverschen Maschinenbau AG stammen. Die Nr. 4 entstand im Jahre 1910 mit der Fabrik-Nr. 5876, und die Nr. 5 folgte 1913, ihre Fabrik-Nr. war 6930. Trotz der verschiedenen Baujahre waren beide Lokomotiven ohne nennenswerte Unterschiede in Ausführung und Abmessungen gefertigt worden. Es waren Naßdampfmaschinen wie ihre Vorgängerinnen, im Gegensatz zu diesen hatten sie aber bereits eine außenliegende Heusinger-Steuerung erhalten. Nach dem Zusammenschluß der Länderbahnen gelangten die Maschinen in den Fahrzeugbestand der Deutschen Reichsbahn und erhielten die Betriebsnummern 99 022 und 023. Über die Ausmusterung der ersteren liegen wieder verschiedene Angaben vor, die 99 023 fuhr bis 1958.



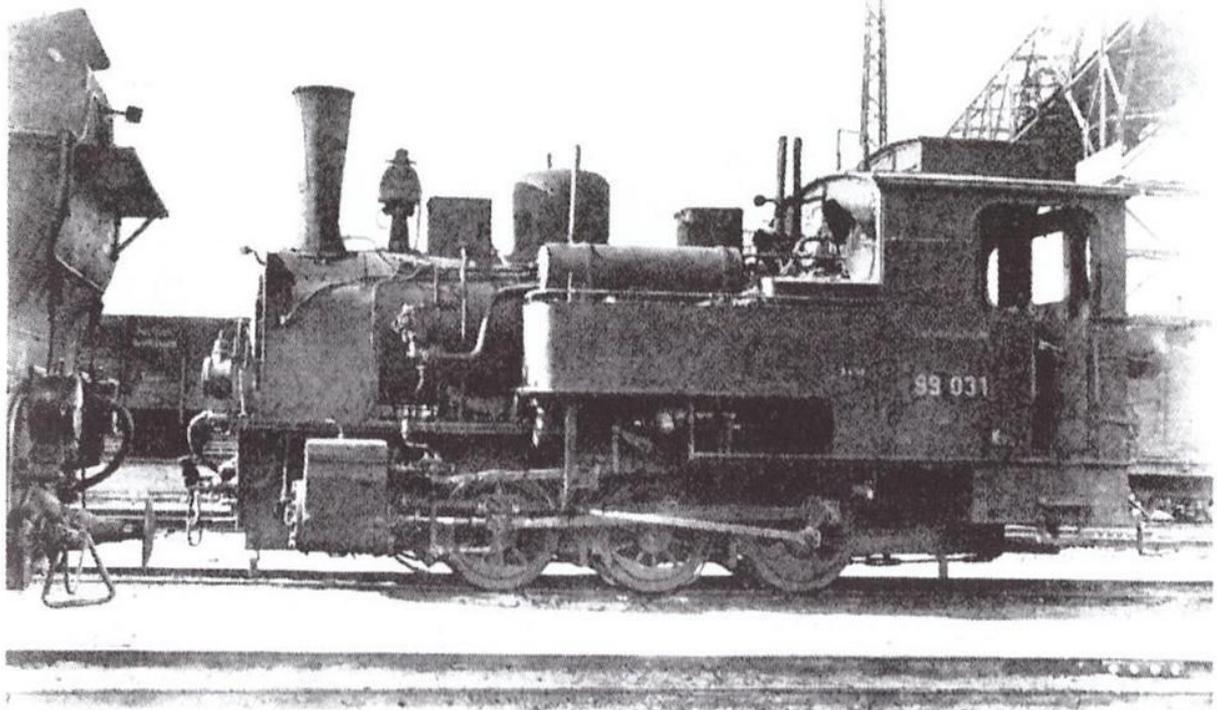
### Baureihe 99<sup>03</sup> (Preußen T 33)

Bauart	C n2	Rostfläche	0,86 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.9	Verdampfungsheizfl.	51,02 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	875 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	350 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	450 mm
Länge über Puffer	7000 mm	Lokdienstlast	24,08 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	24,08 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a.	Kohlenvorrat	1,0 t

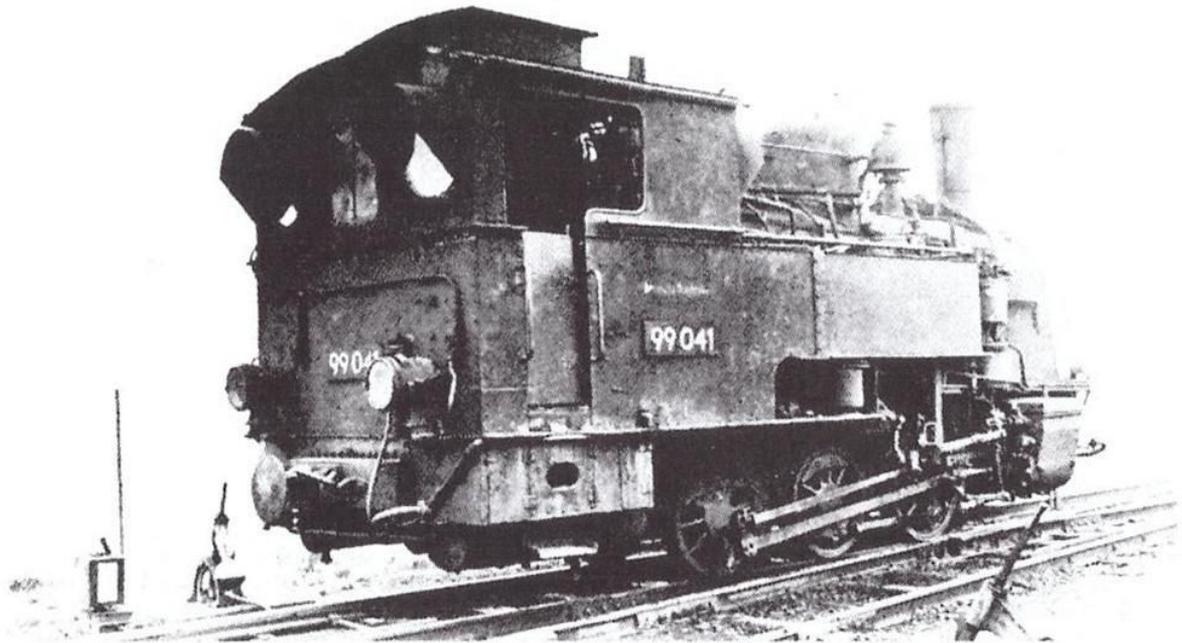
Erstes Baujahr 1908

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 031–032



Für die 44 km lange Feldabahn in Thüringen – die zwar privaten Charakter hatte, jedoch unter preußischer Verwaltung stand und zum Direktionsbezirk Erfurt zählte – hatte die Lokomotivfabrik von Christian Hagans im Jahre 1908 eine neue Lokgattung entwickelt. Diese Lokomotiven, als Gattung T 33, waren dreiachsige dreifach gekuppelte Naßdampfmaschinen von gedrungener Bauart. Mit den Fabrik-Nr. 589 und 590 wurden sie noch im Jahre 1908 an die Feldabahn geliefert, wo sie die Bahn-Nr. 51 und 52 erhielten. Die Lokomotiven zeigen unverkennbar preußische Baumerkmale, einzelne Baugruppen ähneln sogar stark jenen der preußischen T 3. Im Gegensatz zur T 3 hatte die T 33 aber bereits eine Heusinger-Steuerung erhalten. Auf jedem der beiden seitlichen Wasserkästen war ein Druckluftbehälter angeordnet. Beide Lokomotiven wurden von der Deutschen Reichsbahn übernommen und als 99 031 und 032 weiterhin eingesetzt. Die Maschinen unterstanden bei der Reichsbahn der Rbd Erfurt. Nachdem die Feldabahn im Jahre 1934 auf 1435 mm umgespurt worden war, wurden die Lokomotiven arbeitslos. Von der 99 031 ist mit Sicherheit bekannt, daß sie im Frühjahr 1935 in Vacha ausgemustert wurde. Für die 99 032 wird Meiningen genannt.



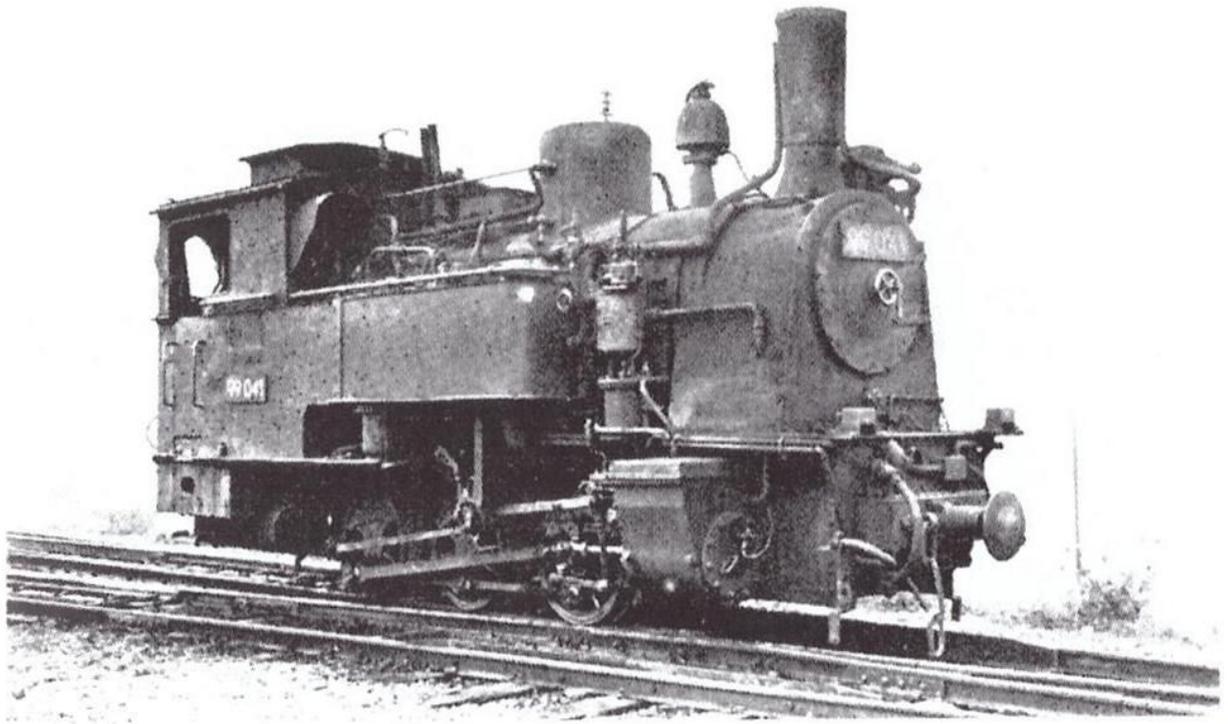
### Baureihe 99<sup>04</sup> (Preußen T 33)

Bauart	C n2	Rostfläche	0,90 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.10	Verdampfungsheizfl.	50,53 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	875 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	350 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	7000 mm	Lokdienstlast	29,70 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	29,70 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a.	Kohlevorrat	1,0 t

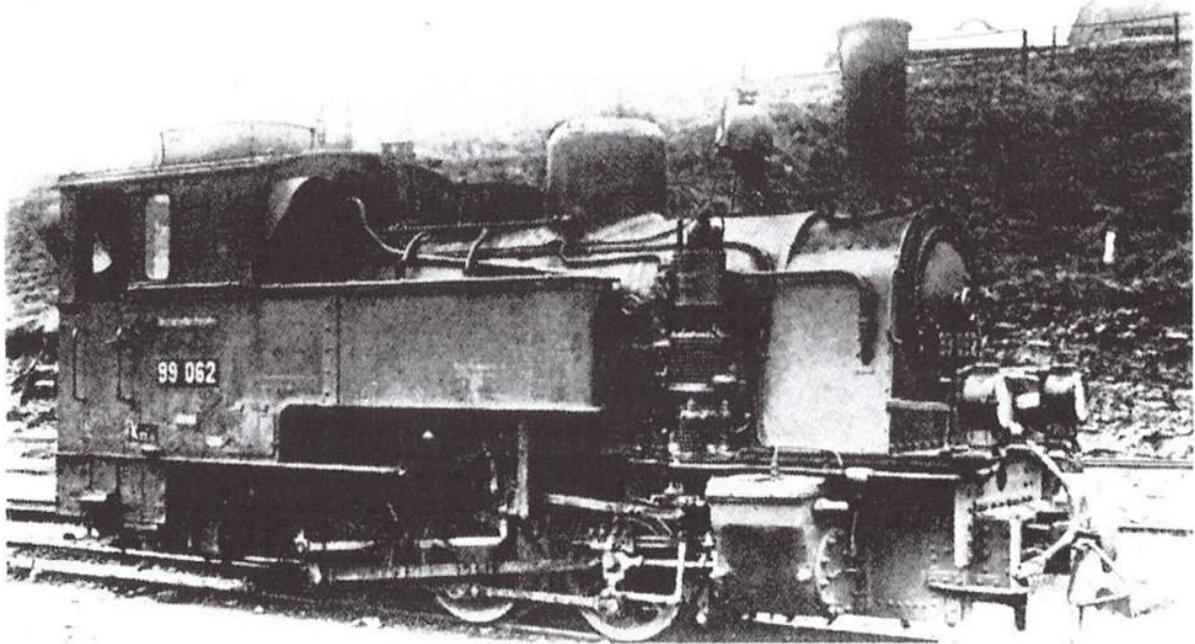
Erstes Baujahr 1912

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 041–045



Erst vier Jahre nachdem die beiden ersten Lokomotiven der Gattung T 33 in Thüringen von der KPEV in Dienst gestellt worden waren, folgte eine zweite Lieferung derselben Loktype. Der Bau erfolgte wie bei den beiden ersten Exemplaren bei Hagans in Erfurt. Die Maschinen wurden im Jahre 1912 an die Preußische Staatsbahn geliefert und von der Direktion Erfurt als Lok Nr. 53–57 geführt. Der Vollständigkeit halber sollen auch noch die Fabrik-Nr. 689–693 aufgeführt sein. Änderungen gegenüber der ersten Serie gab es nahezu keine, wenn man davon absieht, daß die Lokdienstmasse etwas größer geworden war. Alle fünf Lokomotiven gelangten in den Fahrzeugbestand der Deutschen Reichsbahn, bei der sie die Betriebsnummern 99 041–045 erhalten hatten. Die Maschine 99 042 wurde Ende 1933 in Thüringen ausgemustert. Ihr folgte die 99 043 bereits im Frühjahr 1935. Die drei anderen Lokomotiven traten dagegen eine Reise in die Pfalz an, wo sie beim Bw Neustadt/Haardt eine neue Heimat fanden. Nach den Aufzeichnungen der OBL Süd wurde die 99 044 am 20. 8. 1955 in Neustadt ausgemustert. Zwei Jahre später, am 16. 8. 1957, erfolgte die Ausmusterung der 99 041 und 045 am selben Ort.



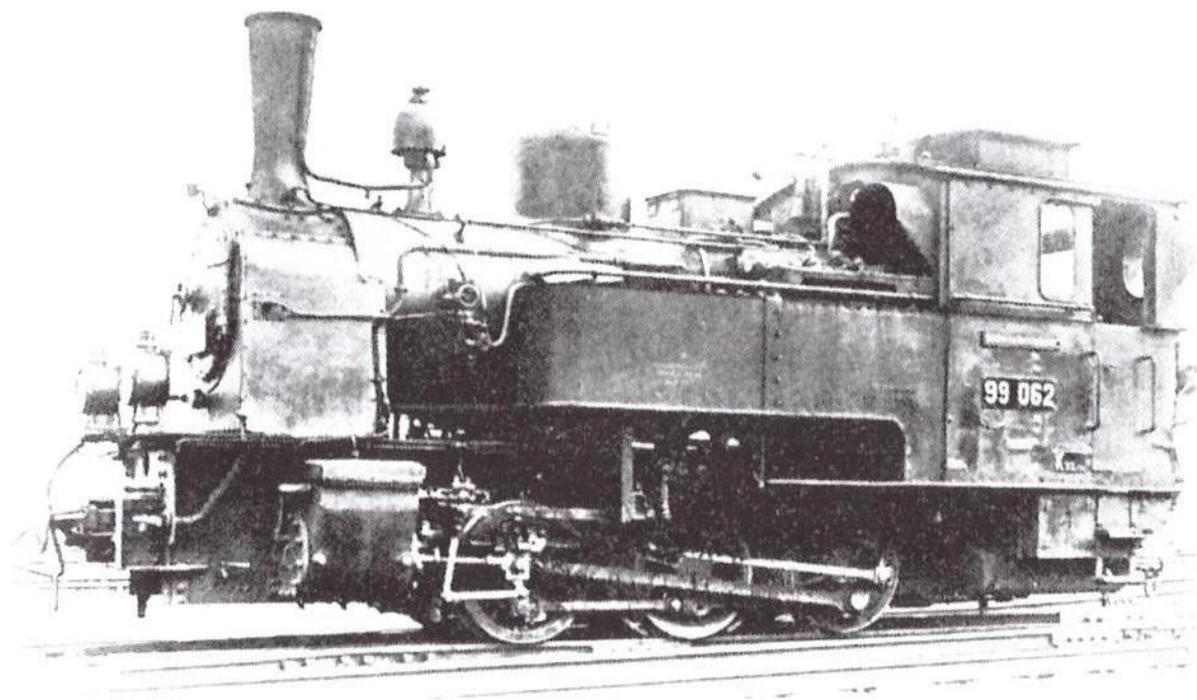
**Baureihe 99<sup>05-06</sup> (Preußen T 33)**

Bauart	C n2	Rostfläche	0,90 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.10	Verdampfungsheizfl.	50,53 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	875 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	350 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	7000 mm	Lokdienstlast	29,70 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	29,70 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a.	Kohlenvorrat	1,0 t

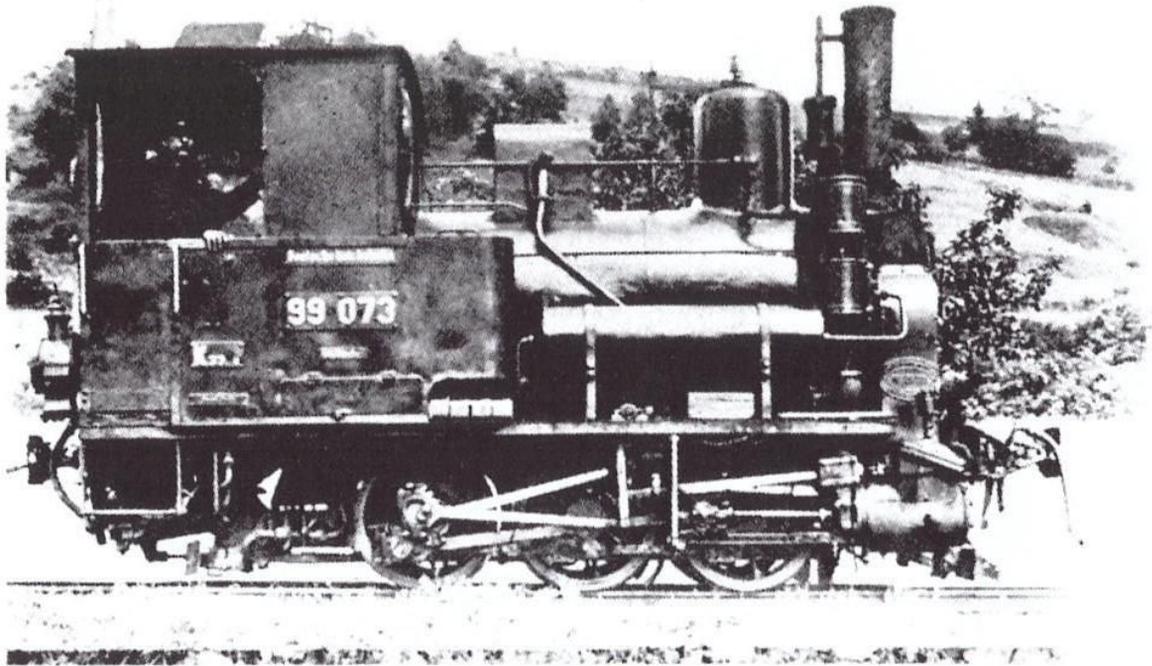
Erstes Baujahr 1912

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 051.–052, 061–063



Der zweiten Serie von fünf Schmalspurlokomotiven der Gattung T 33 für die preußischen Strecken in Thüringen folgten im selben Jahr noch zwei weitere Maschinen in nahezu gleicher Ausführung. Die beiden Lokomotiven wurden ebenfalls von Hagans mit den Fabrik-Nr. 722 und 723 geliefert und von der KPEV im Jahre 1912 als Erfurt 58 und Erfurt 59 in Dienst gestellt. Nach einer kurzen Pause kam es wiederum durch Hagans im Jahre 1914 zum Bau einer vierten und zugleich letzten Serie der Gattung T 33. Die Fahrzeuge trugen die Fabrik-Nr. 766 und 769, sie wurden im Bereich der Direktion Erfurt mit den Bahn-Nr. Erfurt 60 bis 63 eingesetzt. Abgesehen von einer inzwischen auf 10 Mp angewachsenen Achslast unterschieden sich auch diese Lokomotiven kaum von der Ursprungsausführung. Im Gegensatz zu jenen ersten Exemplaren waren bei allen nachfolgenden Maschinen die beiden Luftbehälter von den Wasserkästen weg unter das Führerhaus verlegt worden. Die Lokomotive Erfurt 63 wurde – ohne zuvor eine Reichsbahn-Betriebsnummer erhalten zu haben – im Jahre 1924 verkauft. Alle anderen kamen als 99 051–052 und 99 061–63 bei der Reichsbahn zum Einsatz und wurden 1934 in Vacha ausgemustert.



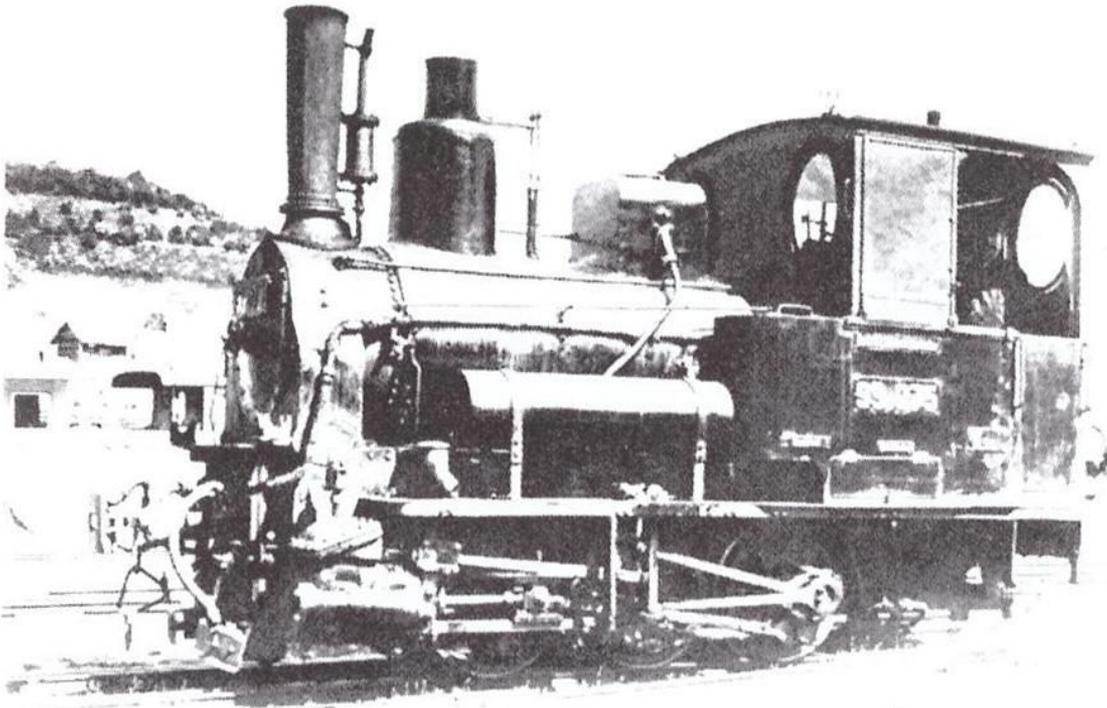
### Baureihe 99<sup>07</sup> (Bayern LE)

Bauart	C n2	Rostfläche	0,53 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.6	Verdampfungsheizfl.	32,20 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	260 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	6100 mm	Lokreibungslast	18,50 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokdienstlast	18,50 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,77 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a.	Kohlenvorrat	0,65 t

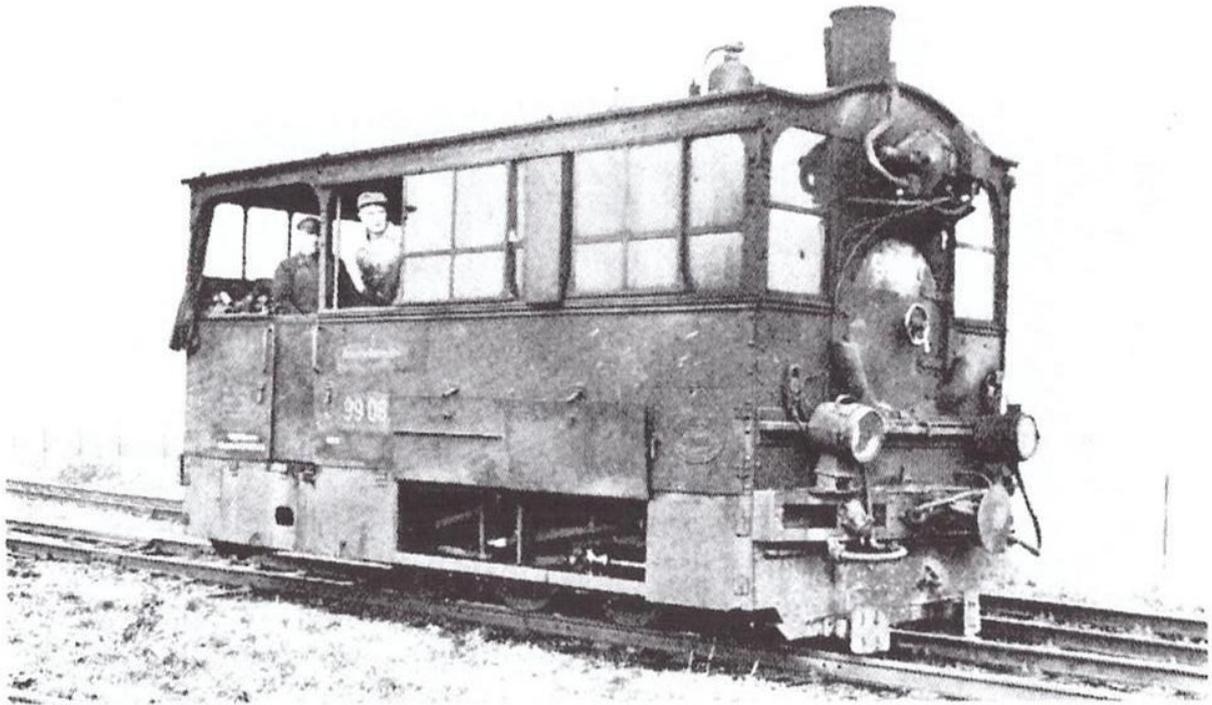
Erstes Baujahr 1885

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 071–075



Im Jahre 1885 eröffnete die Bayerische Staatsbahn auf dem rechtsrheinischen Gebiet eine 5,17 km lange Schmalspurstrecke mit einer Spurweite von 1000 mm zwischen Eichstätt Bahnhof und Eichstätt Stadt. Die Betriebsaufnahme erfolgte zunächst mit zwei kleinen dreifach gekuppelten Tenderlokomotiven der Gattung LE. Die Maschinen wurden von der Münchener Firma Krauss & Comp. im Jahre 1885 unter den Fabrik-Nr. 1595 und 1596 geliefert. Ihnen folgte 1892 mit der Fabrik-Nr. 2675 die dritte Lokomotive. Die Verlängerung der Strecke um 30 km bis Kinding machte die Anschaffung weiterer Fahrzeuge notwendig. So wurde die Lok Nr. IV, Fabr.-Nr. 3774, im Jahre 1898 in Dienst gestellt, und als letzte der Serie kam 1900 die Lok Nr. V, Fabr.-Nr. 4180. Die fünf Maschinen genügten den Anforderungen zunächst vollauf, deshalb gelangten auch alle noch in den Bestand der Deutschen Reichsbahn, bei der ihnen die Betriebsnummern 99 071 bis 075 zugeordnet wurden. Bis zum Jahre 1932 wurden die ersten beiden Lokomotiven 99 071 und 072 ausgemustert. Die verbliebenen drei Exemplare dienten noch bis 1935. Mit der zu diesem Zeitpunkt begonnenen Umspurung der Strecke auf 1435 mm war für sie das Ende unwiderruflich gekommen.



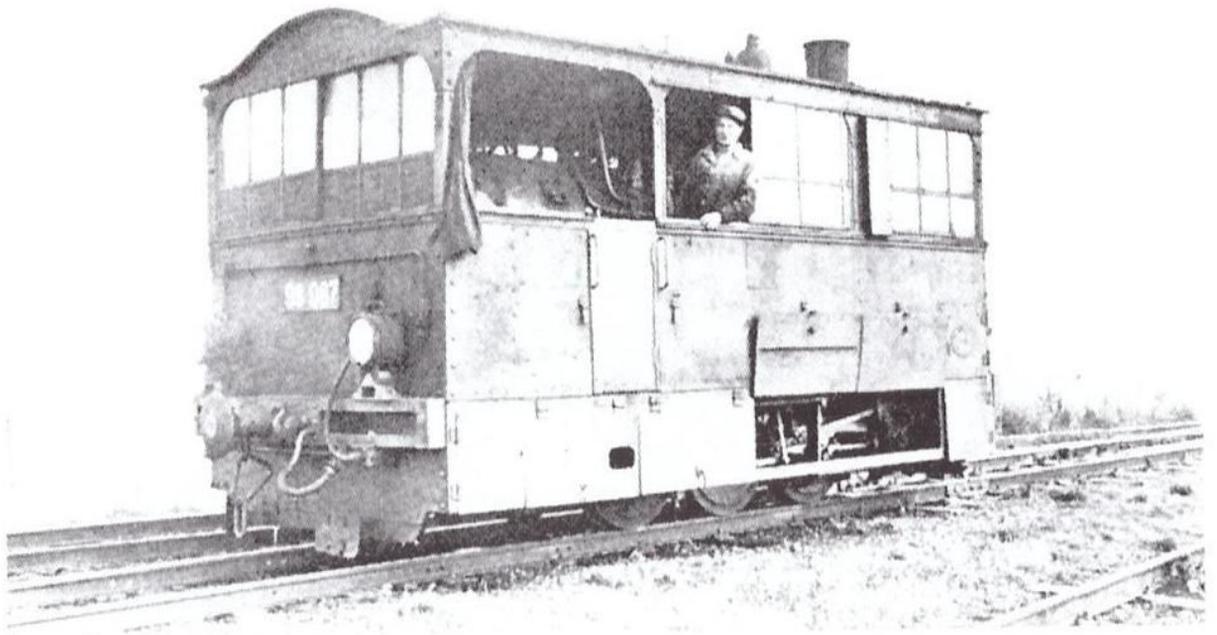
### Baureihe 99<sup>08 09</sup> (Pfalz L 1)

Bauart	C n2	Rostfläche	0,85 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.8	Verdampfungsheizfl.	43,75 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	845 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	320 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	350 mm
Länge über Puffer	6000 mm	Lokdienstlast	22,70 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	22,70 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,1 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a.	Kohlevorrat	1,1 t

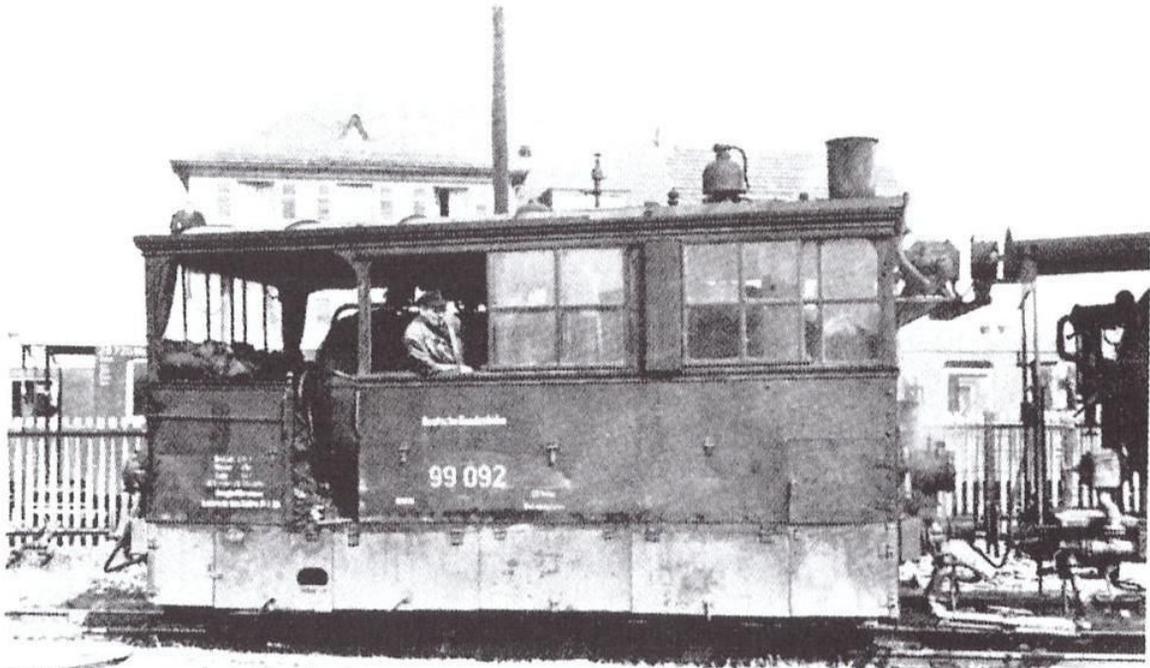
Erstes Baujahr 1888

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 081–091



Man schrieb das Jahr 1888, als bei Krauss & Comp. sieben recht eigenartig aussehende Fahrzeuge entstanden, welche die Fabrik-Nr. 2082 bis 2088 trugen. Die Lokomotiven hatten einen kastenförmigen Aufbau erhalten, dessen oberer Bereich – mit Ausnahme des Türausschnittes, rundum verglast war. Auch das Triebwerk war vollverkleidet, blieb aber nach dem Hochschwenken einiger Klappen zugänglich. Rechts und links von der genau mit der Frontwand abschließenden Rauchkammer waren zwei Wassereinfüllstutzen angeordnet. Alle sieben Maschinen wurden an die Pfalzbahn geliefert und dort als Nr. XI bis XVII auf den meter-spurigen Strecken im Raume Ludwigshafen – Neustadt – Speyer eingesetzt. In den Jahren 1891 und 1899 lieferte Krauss je zwei Lokomotiven – Fabrik-Nr. 2448 und 2449 sowie 4213 und 4214 –, die gegenüber der ersten Serie unverändert blieben und als Nr. XVIII bis XXII in der Pfalz zum Einsatz kamen. Alle Maschinen wurden von der Reichsbahn übernommen und als 99 081 bis 091 eingereiht. Bis 1931 wurden die 99 082 bis 085 und die 99 088 ausgemustert, bis 1948 folgten die 99 089 und 090 und erst 1953/54 die 086, 087 und 091. Die 081 war nach Wangerooge gekommen und 1952 ausgemustert worden.



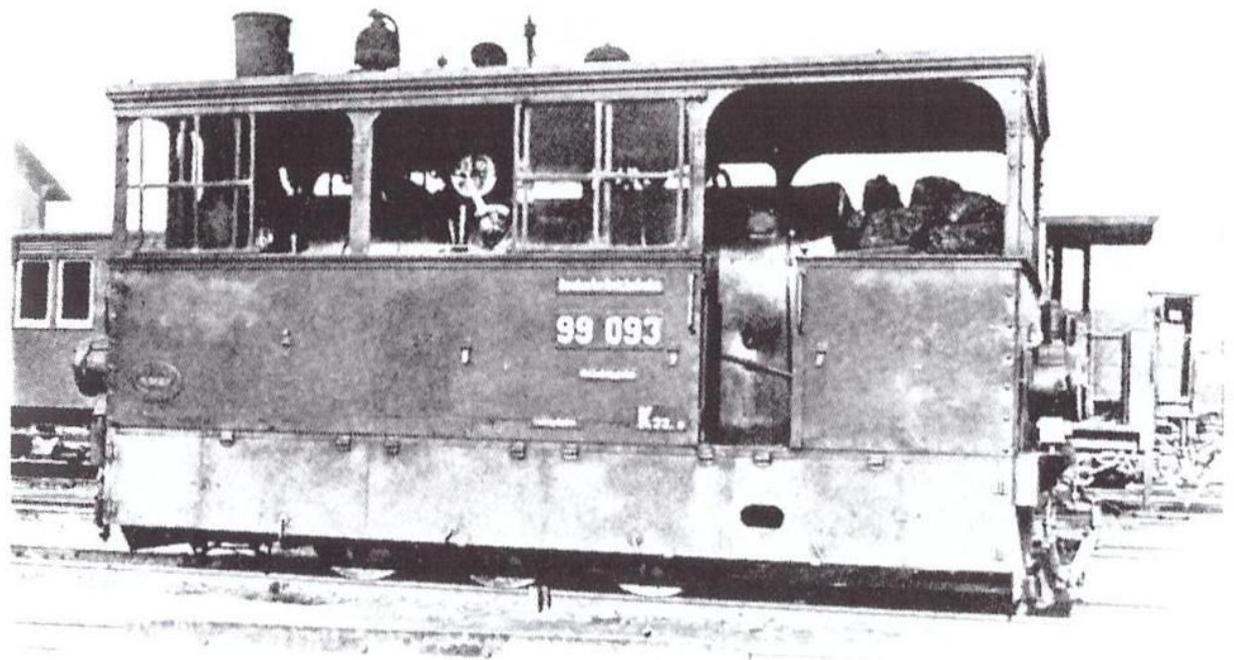
### Baureihe 99<sup>09</sup> (Pfalz Pts 3/3 N)

Bauart	C n2	Rostfläche	0,85 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.8	Verdampfungsheizfl.	43,64 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	845 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	320 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	350 mm
Länge über Puffer	6000 mm	Lokdienstlast	23,40 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	23,40 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,9 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a.	Kohlenvorrat	1,1 t

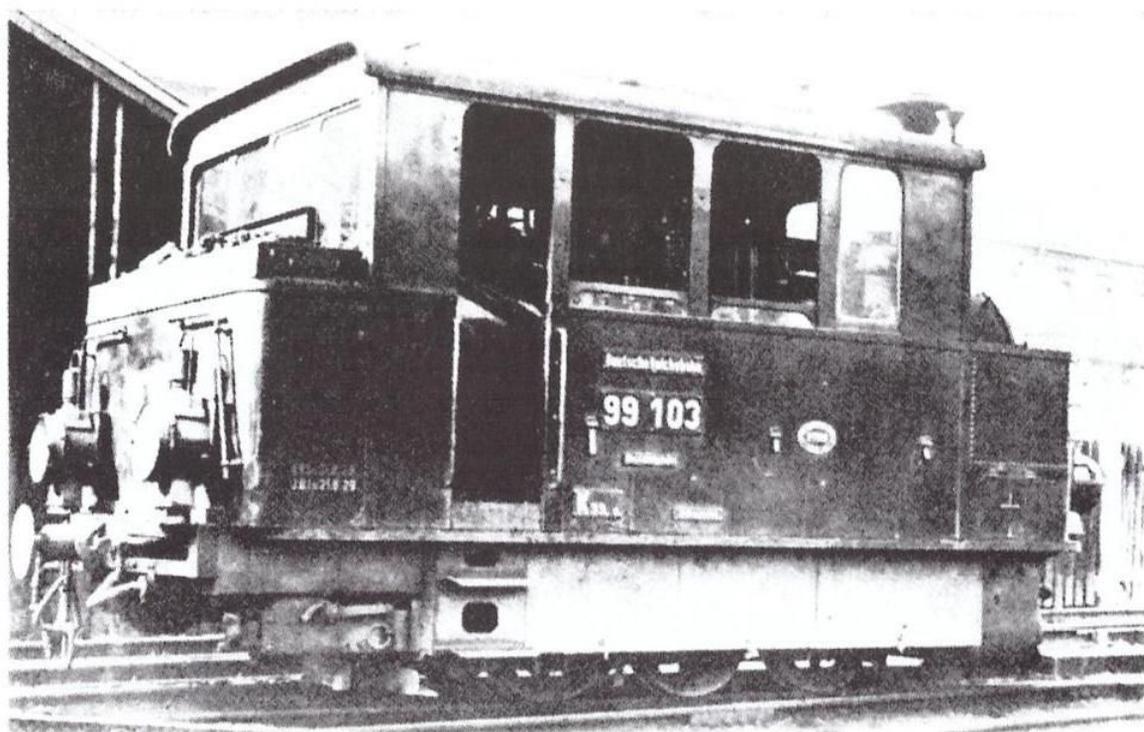
Erstes Baujahr 1907

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 092–093



Ohne irgendwelchen äußerlich sichtbaren Unterschied lieferte Krauss im Jahre 1907 die Lok Nr. 5758 und 1911 die Nr. 6403, die mit den Bahn-Nr. XXIII und XXIV in der Pfalz zum Einsatz kamen. Es handelte sich hierbei also ebenfalls um vollverkleidete Trambahnlokomotiven. Man hatte diese Ausführung gewählt, weil man die Triebwerke vor dem Straßenschmutz schützen wollte. Außerdem glaubte man, mit dieser Maßnahme die Gefahr für Mensch und Tier zu mindern, da die Bahnlinie über weite Strecken in den Straßen oder dicht daneben lagen. Während die insgesamt elf Maschinen der Baujahre 1888 bis 1899 noch die Gattungsbezeichnung L 1 trugen, wurden die beiden letzten Fahrzeuge der Serie als Pts 3/3 geführt. Der Rahmen der Lokomotiven war als Wasserkasten ausgebildet, der Kohlenvorrat wurde innerhalb der Lok, hinter dem Stehkessel gelagert, wie die Abbildungen zeigen. Auch die beiden letzten dieser Naßdampfmaschinen bewährten sich außerordentlich gut und gelangten in den Bestand der Deutschen Reichsbahn. Dort fuhren sie unter den Betriebsnummern 99 092 und 093. Beide Lokomotiven unterstanden der Rbd Ludwigshafen bis die 99 092 am 20. 8. 55 und die 093 am 16. 8. 57 ausgemustert wurden.



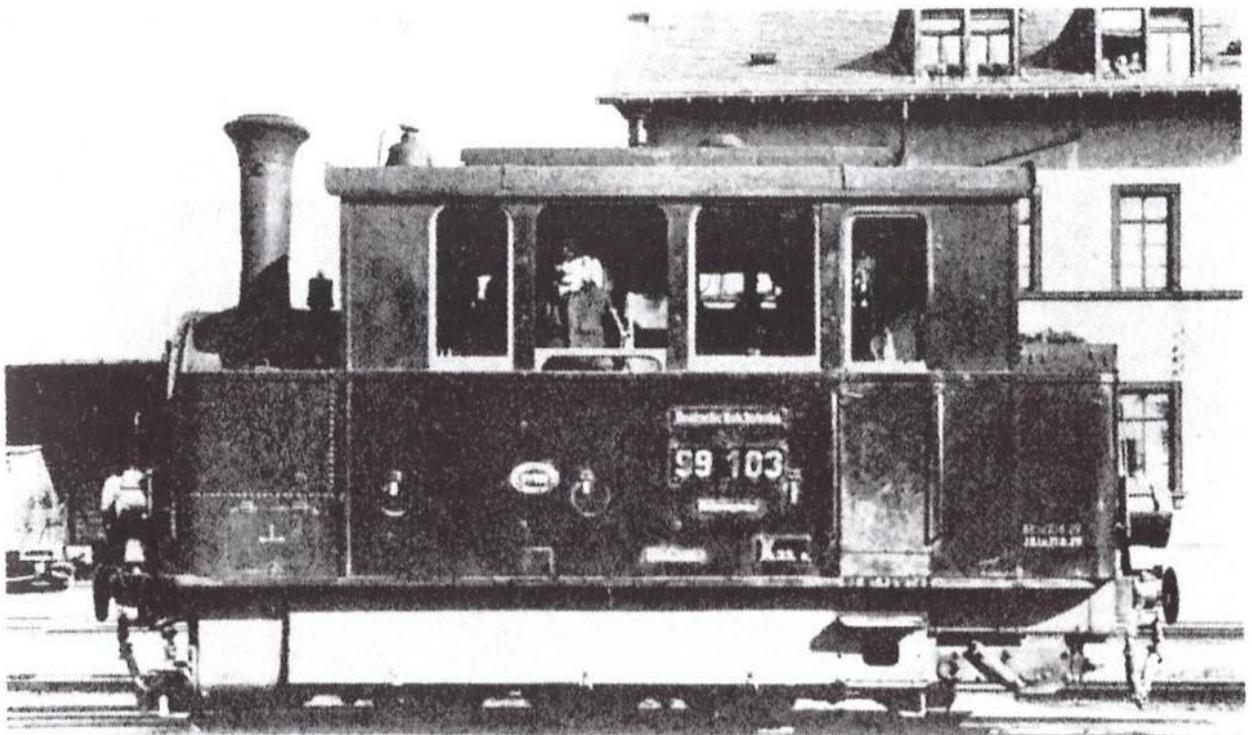
### Baureihe 99<sup>10</sup> (Pfalz Pts 3/3 H)

Bauart	C h2	Rostfläche	0,85 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.8	Verdampfungsheizfl.	35,02 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	845 mm	Überhitzerheizfläche	10,14 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	350 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	350 mm
Länge über Puffer	5945 mm	Lokdienstlast	24,20 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	24,20 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,2 t

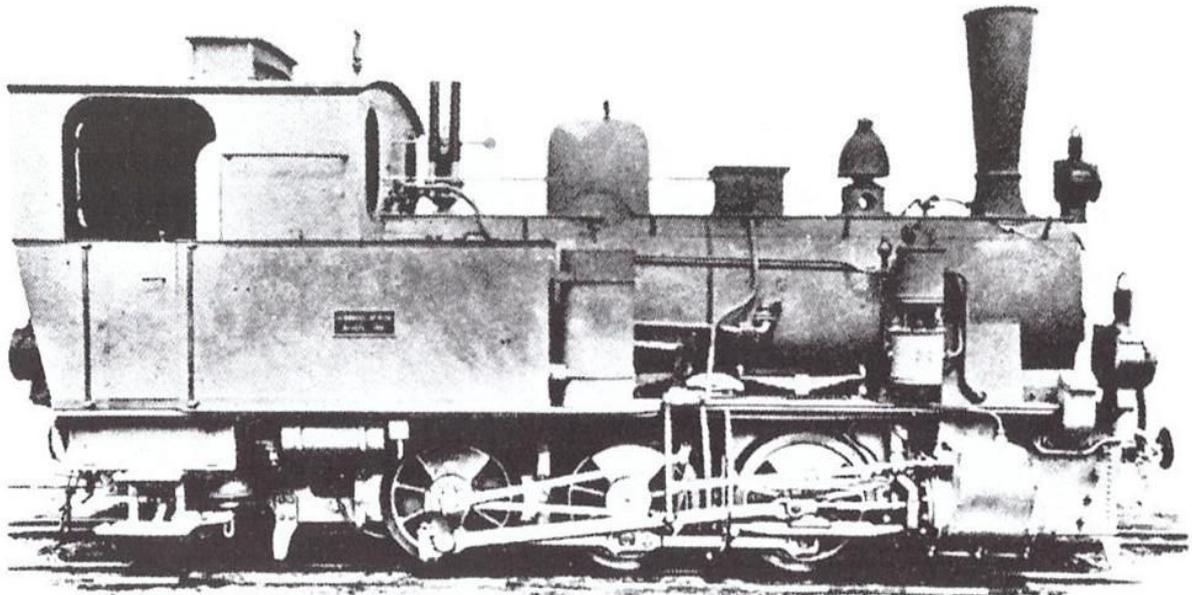
Erstes Baujahr 1923

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 101–103



Nach den Trambahnlokomotiven der Gattungen L 1 und Pts 3/3 die von Krauss für die Schmalspurbahnen in der Pfalz entwickelt und geliefert worden waren, schuf dieselbe Firma im Jahre 1923 drei weitere Lokomotiven, in stark veränderter Ausführung. Die Maschinen mit den Fabrik-Nr. 7987 bis 7989 erhielten zunächst noch die Bahn-Nr. XXXI bis XXXIII, kurze Zeit später bei der Deutschen Reichsbahn die Betriebsnummern 99 101 bis 103. Das Triebwerk war noch vollverkleidet, der Kastenaufbau umschloß aber nicht mehr den ganzen Kessel. Rauchkammer und Schornstein blieben ohne Verkleidung. Zu beiden Seiten der Rauchkammer war je ein kleiner halbhoher Wasserkasten plaziert. Hinter der Rückwand des Aufbaus befand sich der Kohlenkasten. Diese Bauweise verlieh den drei Lokomotiven ein recht ansprechendes Äußeres. Im Gegensatz zu ihren insgesamt dreizehn Vorgängerinnen handelte es sich bei den letzten drei Exemplaren aus dem Jahre 1923 um Heißdampfmaschinen. Alle drei Lokomotiven unterstanden zuletzt der BD Mainz. Die 99 101 wurde laut Angabe der OBL Süd am 19. 4. 56 in Ludwigshafen ausgemustert, die 99 102 und 103 folgten am 16. 8. 57, obwohl die 99 102 erst am 3. 6. 56 aus dem Ausbesserungswerk gekommen war.



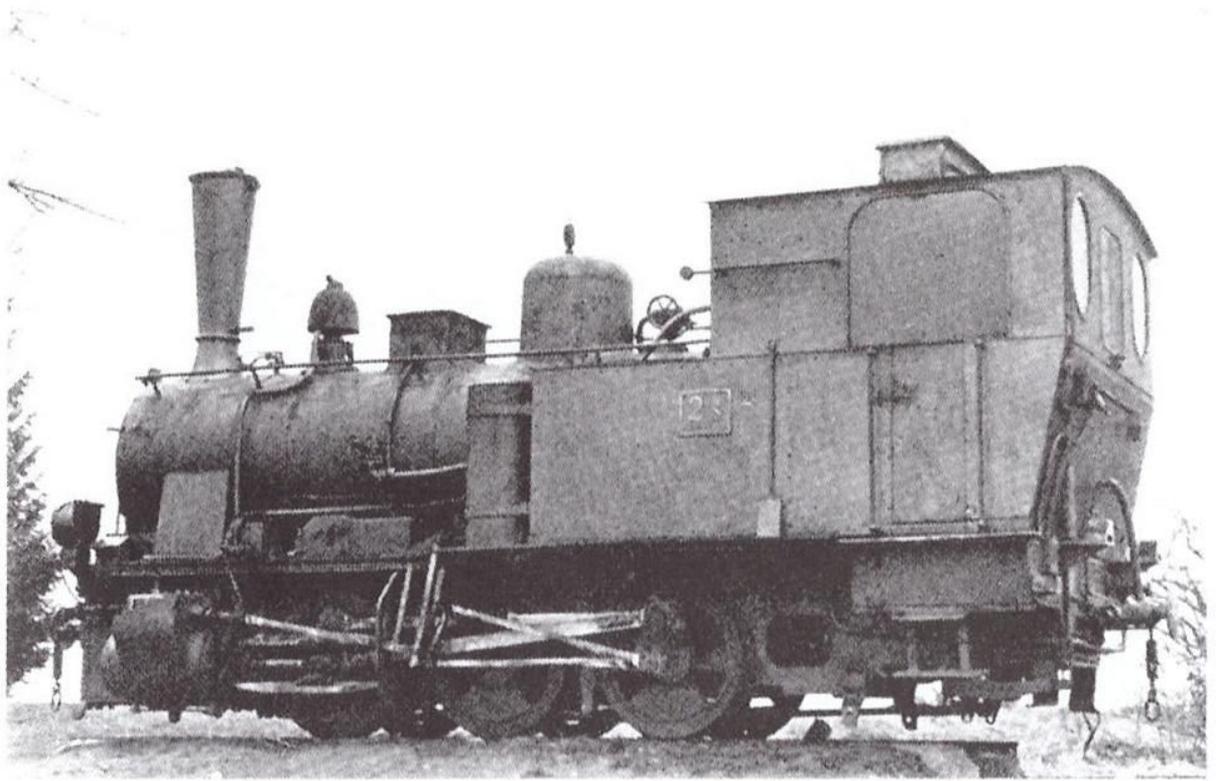
### Baureihe 99<sup>12</sup> (Württemberg Ts 3)

Bauart	C n2	Rostfläche	0,84 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.9	Verdampfungsheizfl.	47,00 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	920 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	320 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	500 mm
Länge über Puffer	7470 mm	Lokdienstlast	28,50 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	28,50 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a.	Kohlenvorrat	1,2 t

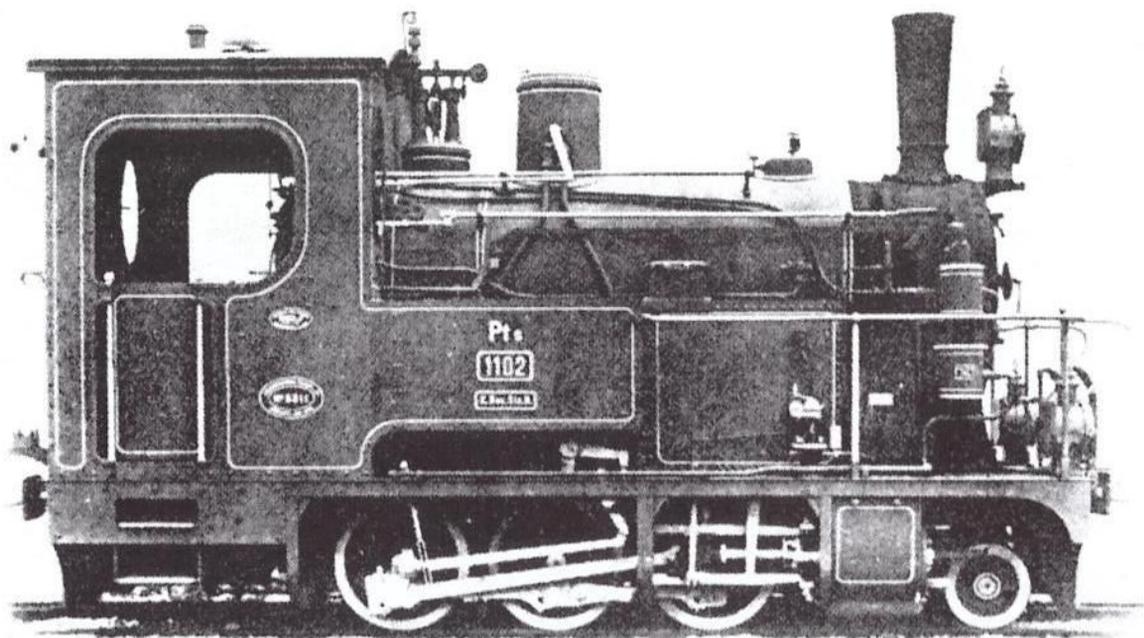
Erstes Baujahr 1900

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummer:** 99 121



Schon wenige Jahre nach der Betriebsaufnahme auf der einzigen 1000 mm-Schmalspurstrecke der Königlich Württembergischen Staatsbahnen von Nagold nach Altensteig, verlangte die starke Zunahme des Verkehrs den Einsatz weiterer Lokomotiven. Außer der Neuanschaffung einer Maschine der Gattung Ts 4 mit Klose-Triebwerk, erwarb die KWSt. eine dreiachsige Tenderlokomotive, die zuvor als Nr. 4 bei der Württembergischen Eisenbahngesellschaft eingesetzt war. Die Lok war im Jahre 1900 bei Borsig mit der Fabrik-Nr. 4873 gebaut worden und zeigte typisch preußische Konstruktionsmerkmale, die weitgehend jenen der Gattung T 3 entsprachen. Die Strecke Nagold–Altensteig verlief zum größten Teil direkt neben der Straße, deshalb hatte die Maschine eine Triebwerksverkleidung erhalten, die aber der besseren Wartung wegen ausgeschnitten war. Nach ihrer Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn erhielt die Lokomotive die Betriebsnummer 99 121. Mit dem Erscheinen der Fünfkuppler im Jahre 1927 diente die 99 121 zunächst noch als Reserve, wurde dann aber bis 1930 ausgemustert. Erhalten geblieben ist aber eine Schwestermaschine, Fabrik-Nr. 4871, der Bahn Amstetten–Laichingen als Denkmal bei der Stadt Laichingen.



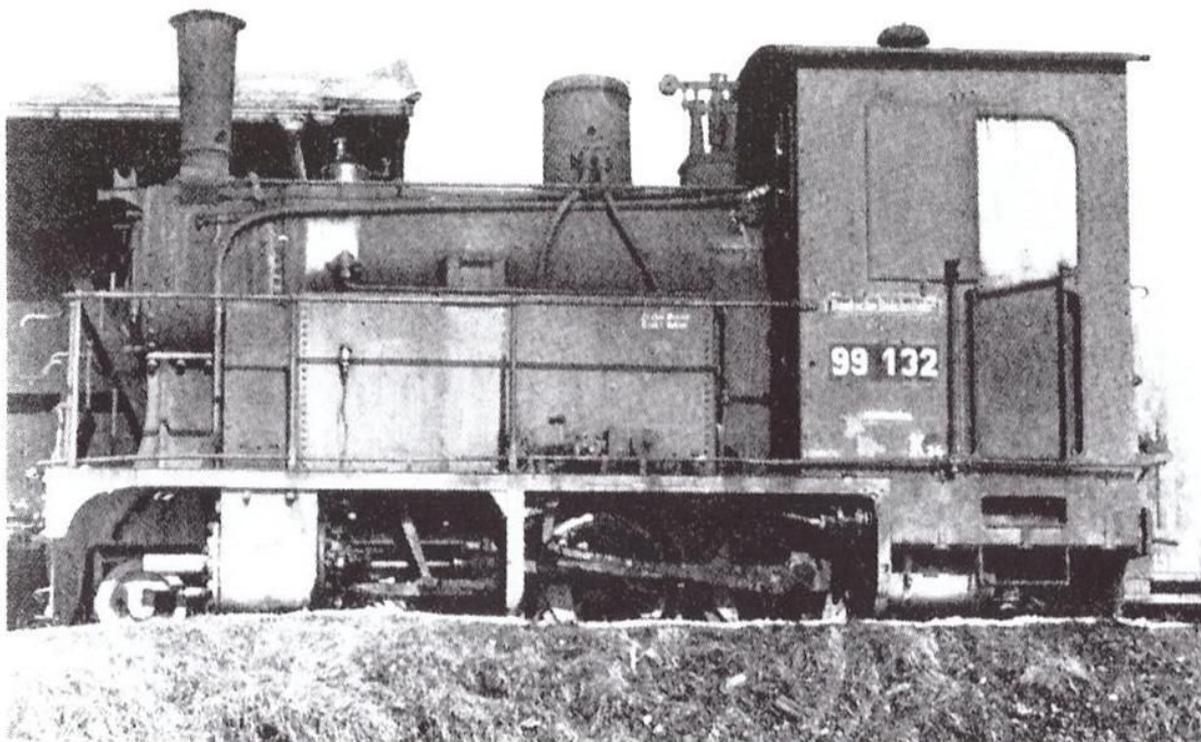
**Baureihe 99<sup>13</sup> (Bayern Pts 3/4)**

Bauart	1'C h2	Rostfläche	0,79 m <sup>2</sup>
Gattung	K 34.8	Verdampfungsheizfl.	36,65 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	9,20 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	500 mm	Zylinder- $\phi$	380 mm
Lauf- $\phi$ hinten	— mm	Kolbenhub	340 mm
Länge über Puffer	6650 mm	Lokdienstlast	27,70 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	27,70 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlevorrat	0,5 t

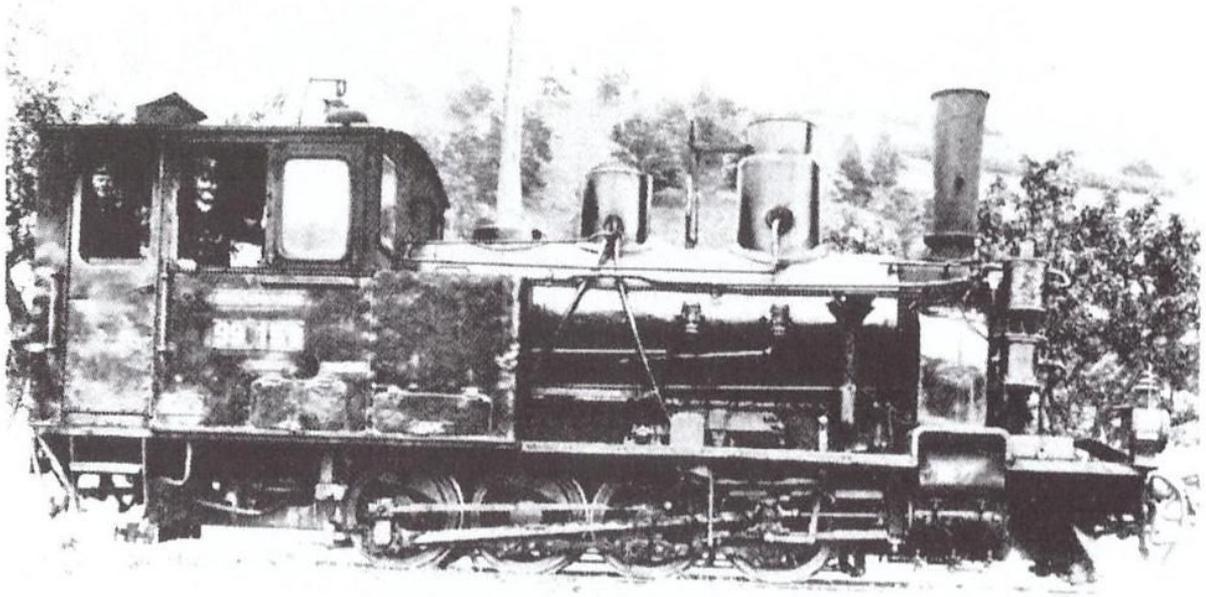
Erstes Baujahr 1906

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 131–133



Die zweite schmalspurige Strecke mit einer Spurweite von 1000 mm im Besitz der Bayerischen Staatsbahnen, führte ab 1906 über 4,9 km von Neuötting nach Altötting. Auch die dort eingesetzten Lokomotiven stammten von der Firma Krauss. Mit den Fabrik-Nr. 5510–5512 waren die ersten drei Maschinen im Jahre 1906 an die Bayerische Bahn geliefert worden. Eine vierte Lok folgte mit der Fabrik-Nr. 7986 im Jahre 1923 nach. Ursprünglich lautete die Gattungsbezeichnung Pts 3/4 und die Bahn-Nr. waren 1101 bis 1104. Zu den baulichen Besonderheiten zählten die Vollverkleidung des Triebwerkes, Übergangsbleche, Geländer auf dem Umlauf, ein sehr hoch liegender Kessel und der große darunterliegende, mittig angeordnete Wasserkasten. Als einzige der von Bayern beschafften Schmalspurmaschinen hatte die Gattung Pts 3/4 eine vordere Laufachse mit recht kleinen Rädern erhalten. Von der Deutschen Reichsbahn wurden nur drei Lokomotiven übernommen und als 99 131–133 eingereiht. Nicht mehr berücksichtigt wurde die Lok 1102. Bis zum Jahre 1930 waren die drei Maschinen in regelmäßigem Einsatz. Dann wurde der Betrieb eingestellt, die Strecke aufgelassen und die Triebfahrzeuge im Jahre 1931 ausgemustert.



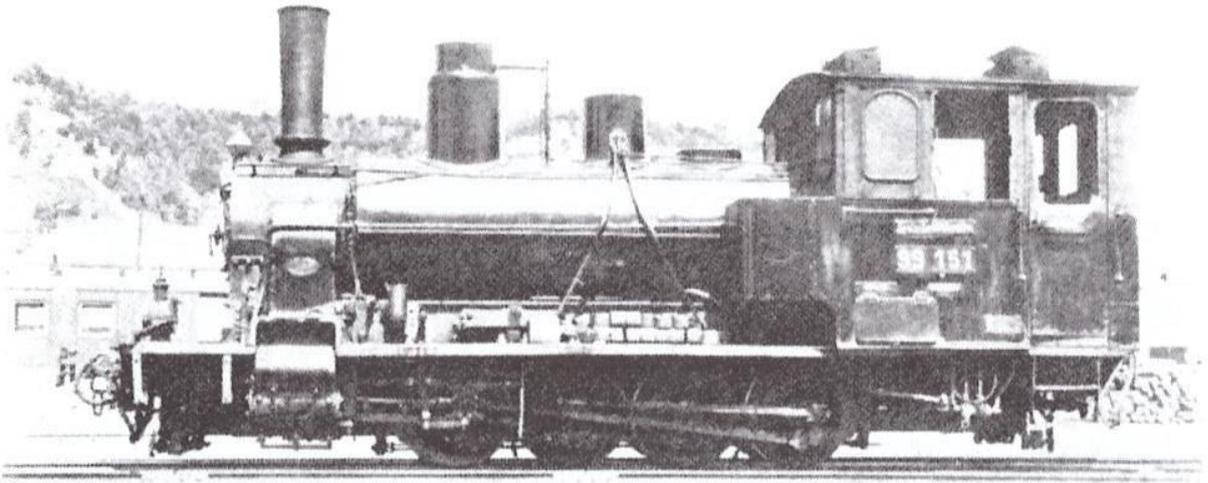
### Baureihe 99<sup>15</sup> (Bayern Gts 4/4)

Bauart	D n2	Rostfläche	0,82 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.7	Verdampfungsheizfl.	48,30 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	320 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	8447 mm	Lokdienstlast	26,00 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	26,00 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,2 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,2 t

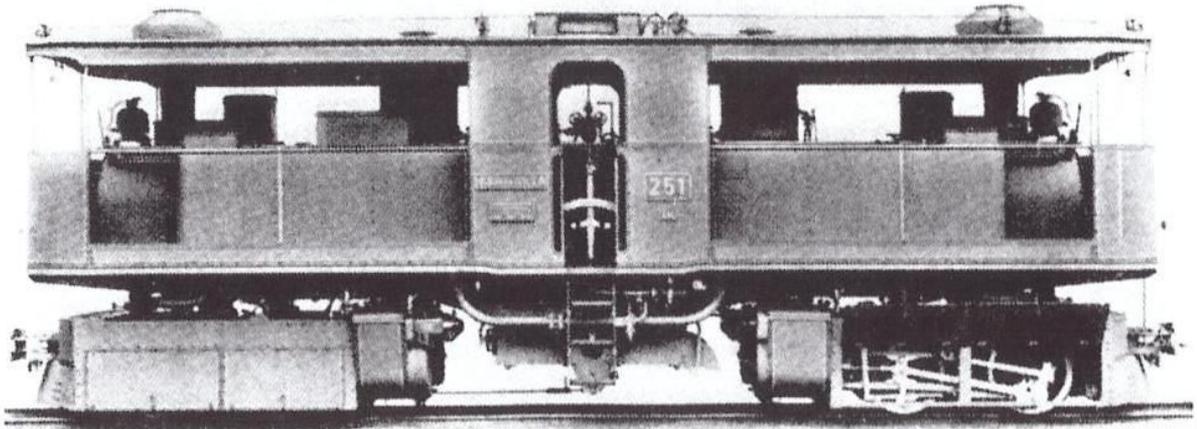
Erstes Baujahr 1909

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummer:** 99 151



Für die Schmalspurstrecke Eichstätt–Kinding, mit einer Spurweite von 1000 mm, erwarb die Bayerische Staatsbahn im Jahre 1909 bei Krauss & Comp. eine vierfach gekuppelte Tenderlokomotive. Die Maschine mit der Fabrik-Nr. 5946 kam als Nr. 991 zum Einsatz. Das Fahrzeug weist eine ganze Menge von Besonderheiten auf. So waren der Achsstand kurz und gedrängt die Überhänge vorn und hinten entsprechend groß. Außergewöhnlich war das geräumige Führerhaus mit den großen Fenstern. Der Rahmen war als Wasserkasten ausgeführt, die Einfüllstützen befanden sich vor der ersten Achse oberhalb des Umlaufes. Das Sicherheitsventil war auf dem Dampfdom angeordnet und von einem Blechmantel umgeben. Bemerkenswert ist außerdem die unterschiedliche Ausführung der kleinen Vorratsbehälter vor dem Führerhaus. Die Lokomotive mit der Gattungsbezeichnung Gts 4/4 blieb ein Einzelstück bei den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, sie wurde aber von der Deutschen Reichsbahn noch übernommen und erhielt dort die Betriebsnummer 99 151. Bis zum Jahr 1934 war die Maschine immer auf ihrer Stammstrecke im Einsatz, nach der begonnenen Umspurung der Strecke wurde sie dann im Jahre 1935 ausgemustert.



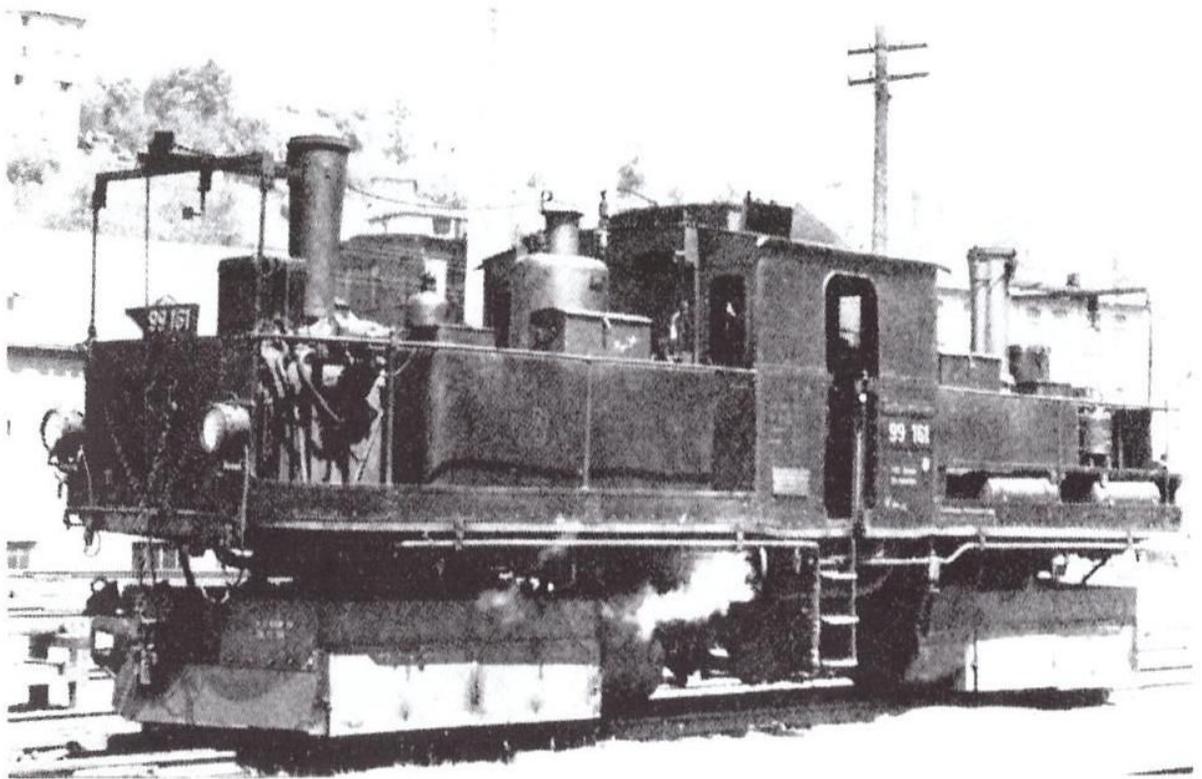
### Baureihe 99<sup>16</sup> (Sachsen I M)

Bauart	B' B' n4v	Rostfläche	1,89 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.10	Verdampfungsheizfl.	79,05 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	760 mm	Überhitzerheizfläche	— m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	— mm	Zylinder- $\phi$	280/430 mm
Lauf- $\phi$ hinten	— mm	Kolbenhub	380 mm
Länge über Puffer	10 490 mm	Lokdienstlast	41,80 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	41,80 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,20 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,36 t

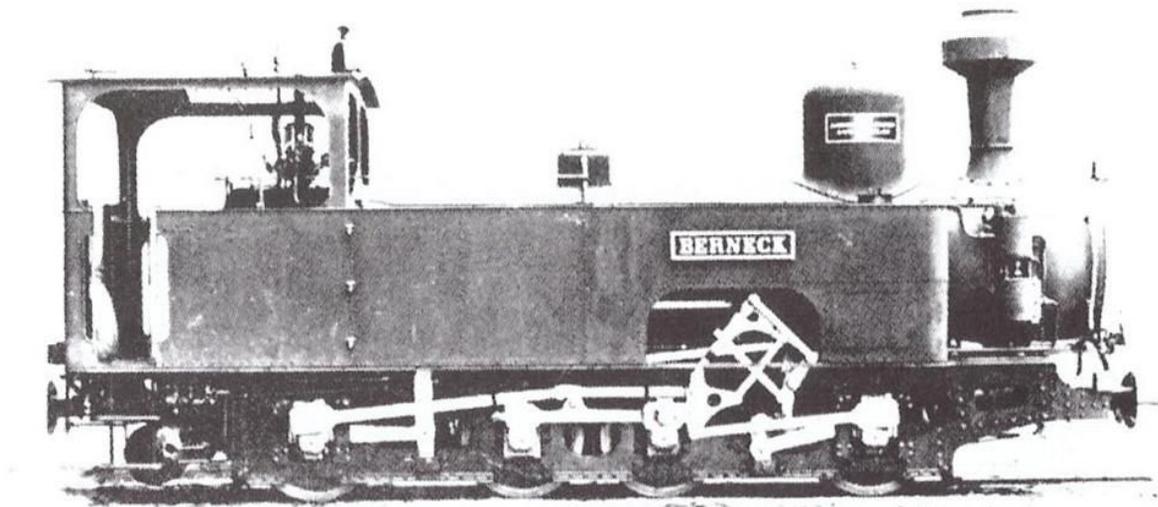
Erstes Baujahr 1902

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 161–163



Von Reichenbach nach Oberheinsdorf führte über eine Länge von nur 5,4 km die einzige Dampf-Schmalspurstrecke mit der Spur 1000 mm, die im Besitz der Sächsischen Staatseisenbahnen war. Über weite Strecken war das Gleis in die Straße eingelassen und wies sehr enge Radien auf. Diese Voraussetzungen veranlaßten Hartmann zum Bau von recht eigenartigen Lokomotiven der Bauart Fairlie, welche die Fabrik-Nr. 2647–2649 trugen. Die drei Maschinen wurden 1902 mit der Gattungsbezeichnung IM und mit den Bahn-Nr. 251–253 in Dienst gestellt. Zu den Besonderheiten der Bauart Fairlie zählen die Triebgestelle und die Ausführung der Kessel. Es handelte sich hierbei um je zwei Kessel deren Feuerbüchsen direkt miteinander verbunden waren und zwei seitlich angeordnete Feuerlöcher hatten. Ursprünglich waren die Fahrzeuge vollkommen überdacht, der Lokführer hatte seinen Platz am jeweils vorausfahrenden Lokomotivende. Später wurde dann die Überdachung wieder entfernt und der Führerstand in der Fahrzeugmitte angeordnet. Im Jahre 1942 kam die Lok 99 163 nach Griechenland und verblieb dort. Die 99 161 wurde 1963 ausgemustert und verschrottet, die 99 162 ist ebenfalls seit 1963 abgestellt.



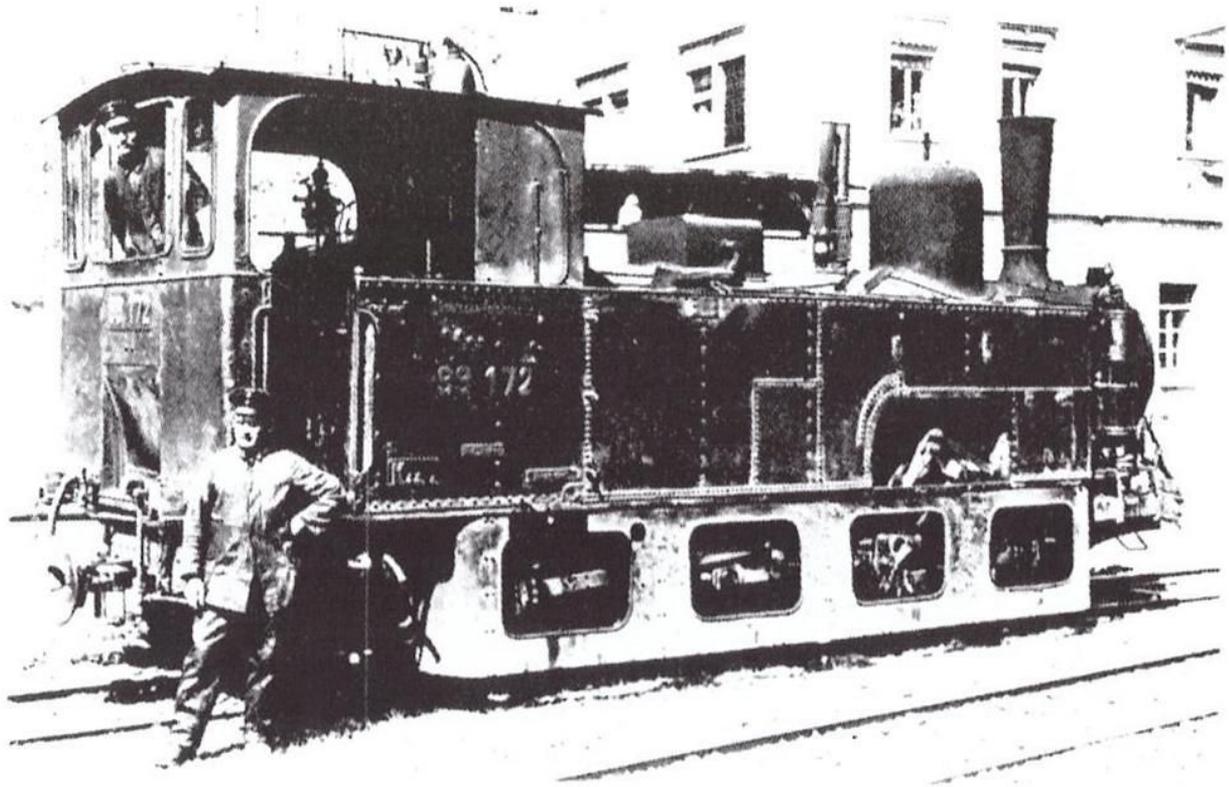
### Baureihe 99<sup>17</sup> (Württemberg Ts 4)

Bauart	D n2	Rostfläche	1,02 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.8	Verdampfungsheizfl.	70,2 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	900 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	340 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	500 mm
Länge über Puffer	8130 mm	Lokdienstlast	29,44 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	29,44 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,40 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	Klose	Kohlenvorrat	0,75 t

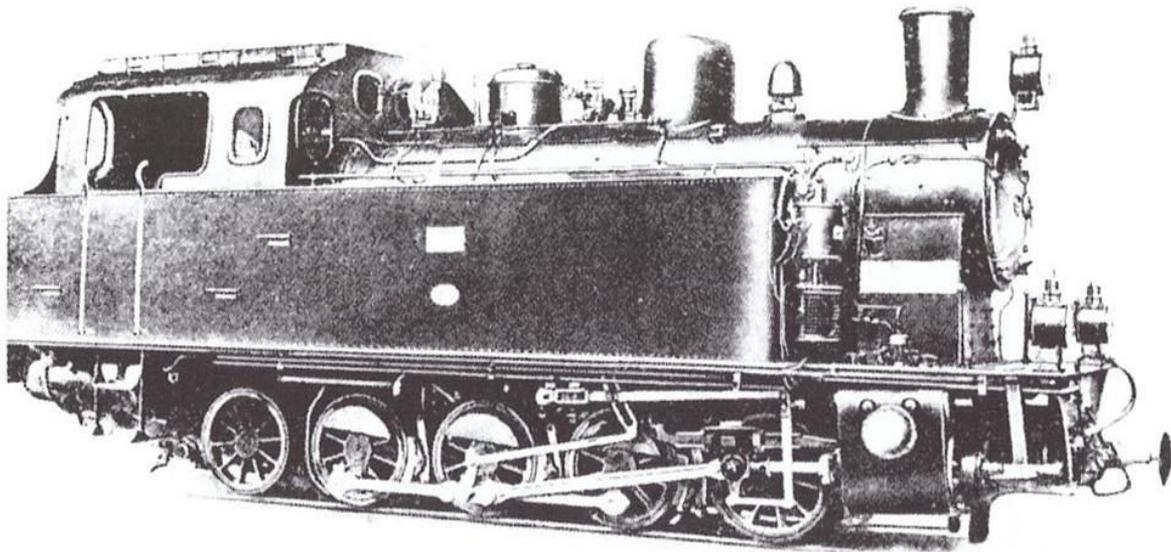
Erstes Baujahr 1891

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 171–173



Am 29. 12. 1891 eröffnete die Württembergische Staatsbahn den Betrieb auf der 15,11 km langen Strecke von Nagold nach Altensteig, ihrer einzigen Bahn mit der Spurweite von 1000 mm. Die Maschinenfabrik Esslingen schuf für diese Bahn vierfach gekuppelte Tenderlokomotiven mit Außenrahmen und Klose-Triebwerk. Die durch die innenliegenden Zylinder angetriebene zweite Achse blieb ohne Spurkränze, die dritte war seitenebeweglich angeordnet und steuerte über das von Klose entwickelte Hebel-system die Radialeinstellung der ersten und vierten Achse. Das komplizierte Hebel- und Stangenwerk arbeitete recht zuverlässig, verlangte aber einen hohen Aufwand bei Unterhalt und Wartung. Die erste Lokomotive der Gattung Ts 4 mit der Bahn-Nr. 1 wurde mit der Fabrik-Nr. 2434 zur Betriebseröffnung von Esslingen geliefert. Schon wenig später, am Anfang des Jahres 1892, folgte die Nr. 2 mit der Fabrik-Nr. 2435. Das Verkehrsaufkommen nahm sehr rasch zu und schon im Jahre 1899 mußte die dritte Maschine der Gattung Ts 4 in Dienst gestellt werden, sie hatte die Fabrik-Nr. 3067 und den Namen „Ebhausen“ getragen. Die Nr. 1 hieß „Altensteig“ und die Nr. 2 „Berneck“. Bis 1931 waren alle drei Maschinen ausgemustert.



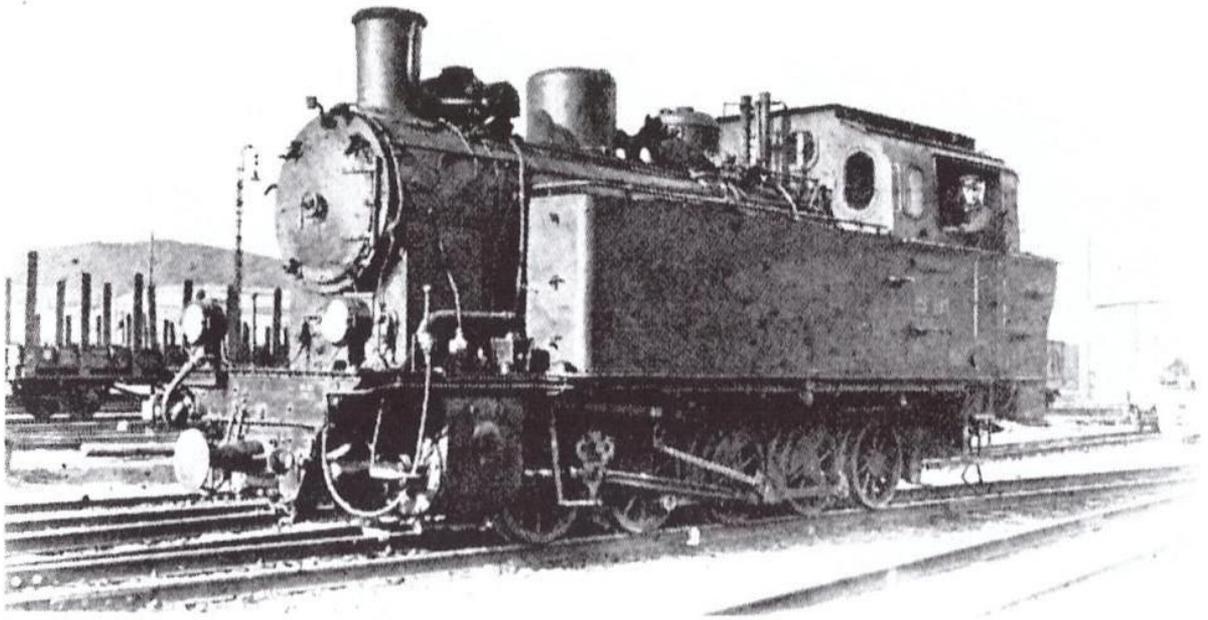
**Baureihe 99<sup>18</sup> (Nachbau preuß. T 40)**

Bauart	E h2	Rostfläche	1,01 m <sup>2</sup>
Gattung	K 55.8	Verdampfungsheizfl.	36,00 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	850 mm	Überhitzerheizfläche	16,0 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	400 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	450 mm
Länge über Puffer	8926 mm	Lokdienstlast	37,30 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	37,30 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	5,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	2,5 t

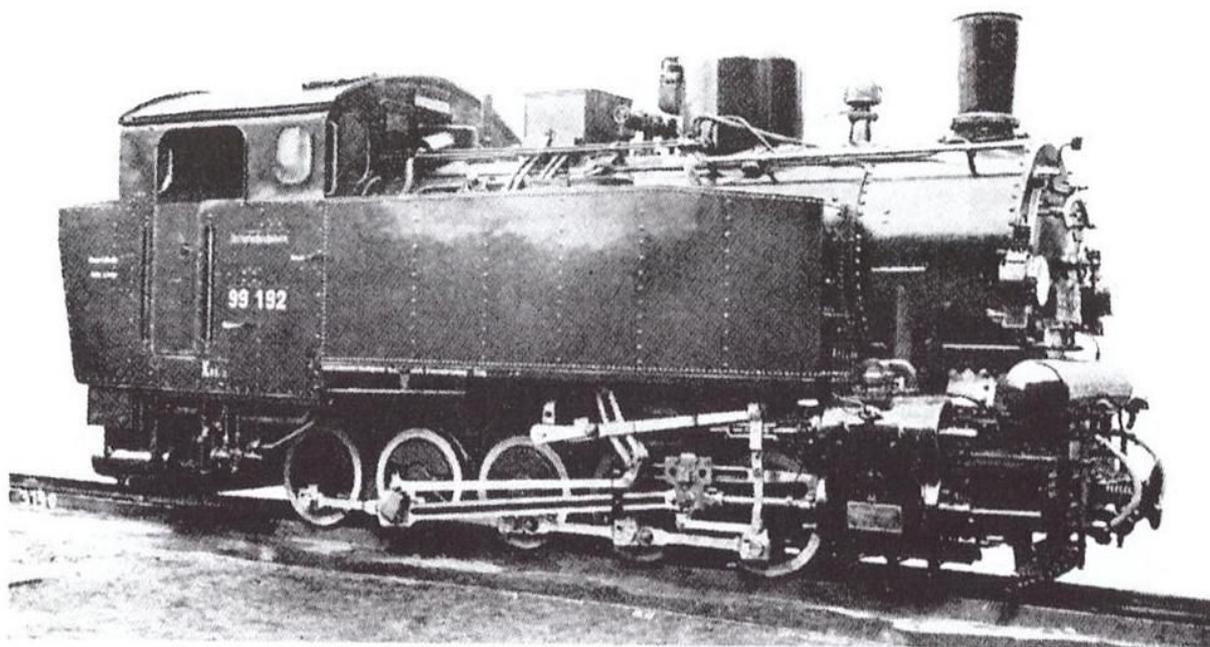
Erstes Baujahr 1923

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 181–183



Zu Beginn der zwanziger Jahre war der Verkehr auf der Feldabahn von Dorndorf nach Kaltennordheim so stark angewachsen, daß die vorhandenen älteren Maschinen nicht selten überfordert werden mußten. Die KPEV ließ deshalb bei Orenstein & Koppel die neue Lokomotivgattung T 40 entwickeln. Die Lieferung von drei Fahrzeugen, mit den Fabrik-Nr. 8996–8998, erfolgte im Jahr 1923. Es waren fünfsichtige Lokomotiven mit drei über Stangen gekuppelten Mittelachsen und mit zwei Luttermöller-Endachsen, die über innenliegende Zahnräder gekuppelt und angetrieben waren. Die Endachsen waren mit den benachbarten Kuppelachsen jeweils in einem Deichselgestell zusammengefaßt. Von der Deutschen Reichsbahn erhielten die Maschinen die Betriebsnummern 99 181–183. Bis zur Umspurung im Jahre 1934 blieben sie bei der Feldabahn, das Heimat-Bw war Vacha. Über das Schicksal der Lokomotiven 99 181 und 182 ist leider nichts genaues bekannt. Von der 99 183 weiß man dagegen, daß sie nach 1945 zuerst noch auf der Strecke Eisfeld–Schönbrunn, dann auf der Spreewaldbahn und zuletzt auf der Strecke Gera–Wuitz–Mumsdorf eingesetzt war. Nach dem Ausbau der zerschlossenen Zahnräder wurden die End- zu Laufachsen.



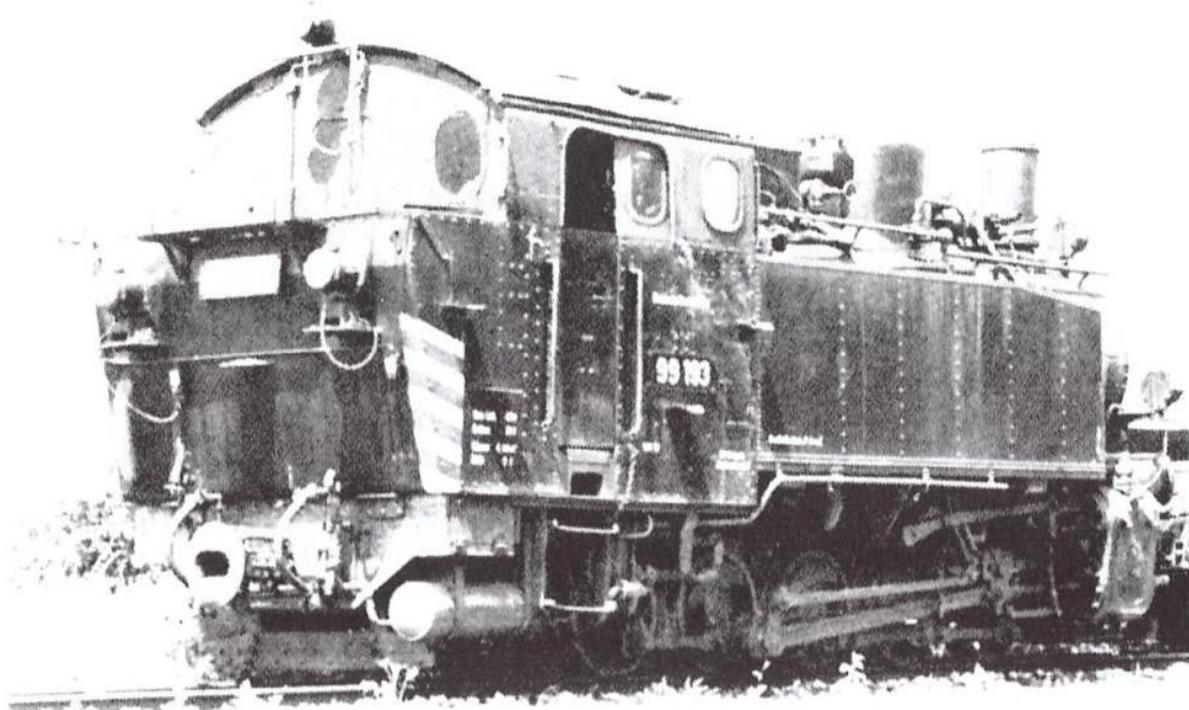
### Baureihe 99<sup>19</sup> (Neubau DRG)

Bauart	E h2	Rostfläche	1,60 m <sup>2</sup>
Gattung	K 55.9	Verdampfungsheizfl.	64,20 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	24,50 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	430 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	8435 mm	Lokdienstlast	43,50 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	43,50 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	4,66 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlevorrat	2,50 t

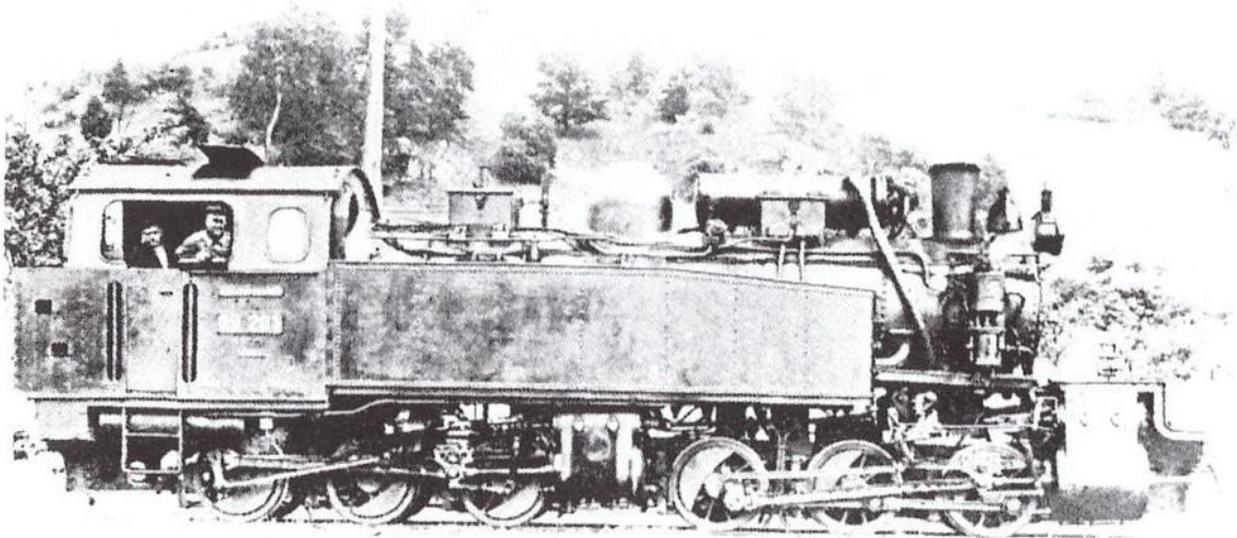
Erstes Baujahr 1927

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 191–194



Als Ersatz für die den Anforderungen nicht mehr genügenden Gattungen Ts 3 und Ts 4, lieferte die Maschinenfabrik Esslingen im Jahre 1927 vier sehr kräftige fünfachsig Tenderlokomotiven für die 1000-mm-Schmalspurbahn von Nagold nach Altensteig. Die Maschinen mit den Fabrik-Nr. 4181–4184 entsprachen in Konstruktion und Ausführung weitgehend der sächsischen Gattung IV K, die allerdings eine Spurweite von nur 750 mm hatten. Um eine gute Kurvengängigkeit zu gewährleisten wurden die erste, die dritte und die fünfte Achse seitverschiebbar angeordnet. Die Lokomotive 99 191 mußte während des zweiten Weltkrieges an die Rbd Erfurt abgegeben werden, sie war ab 1. 4. 44 auf der Strecke Eisfeld–Schönbrunn eingesetzt. Dort verblieb sie bis zum Sommer 1955, danach kam sie nach Gera und am Ende des Jahres 1970 wurde sie von Schmalspurfreunden erworben um im Museumsbetrieb auf der Geilenkirchener Kreisbahn eingesetzt zu werden. Die Lok 99 194 mußte 1945 nach einem schweren Kriegsschaden verschrottet werden. Am 15. 5. 59 wurde die 99 192 ausgemustert und am 30. 11. 67 die 99 193. Letztere blieb aber erhalten, sie ist in der Schweiz bei der Museumsbahn Blonay-Chamby im Einsatz.



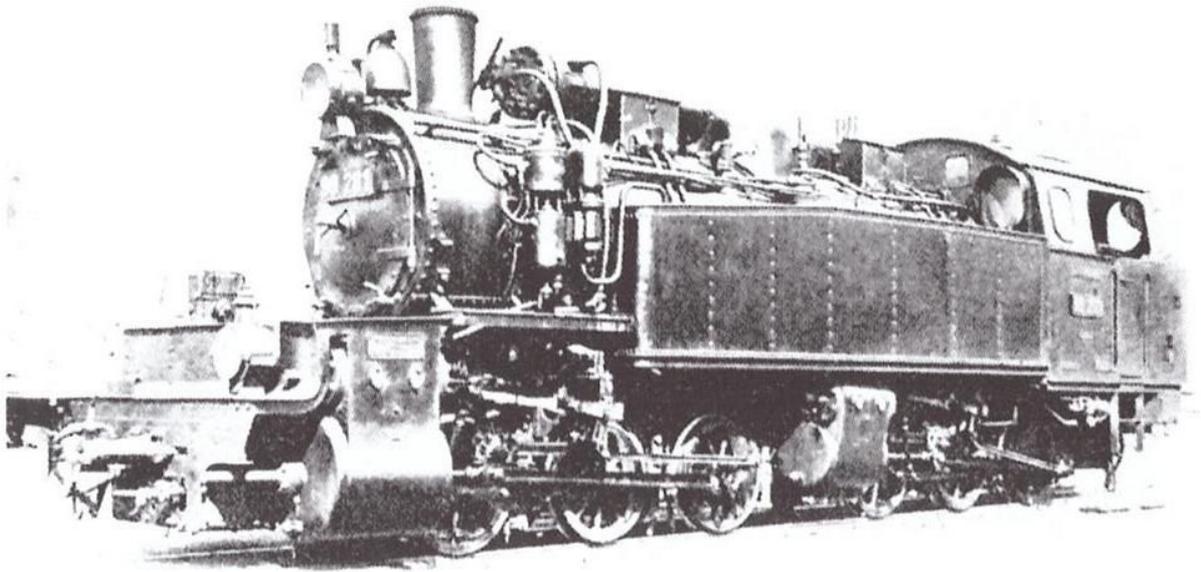
### Baureihe 99<sup>20</sup> (Bayern Gts 2x3/3)

Bauart	C'C h4v	Rostfläche	1,85 m <sup>2</sup>
Gattung	K 66.9	Verdampfungsheizfl.	82,71 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	900 mm	Überhitzerheizfläche	34,00 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	400/620 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	450 mm
Länge über Puffer	11 832 mm	Lokdienstlast	54,00 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	54,00 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	4,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,5 t

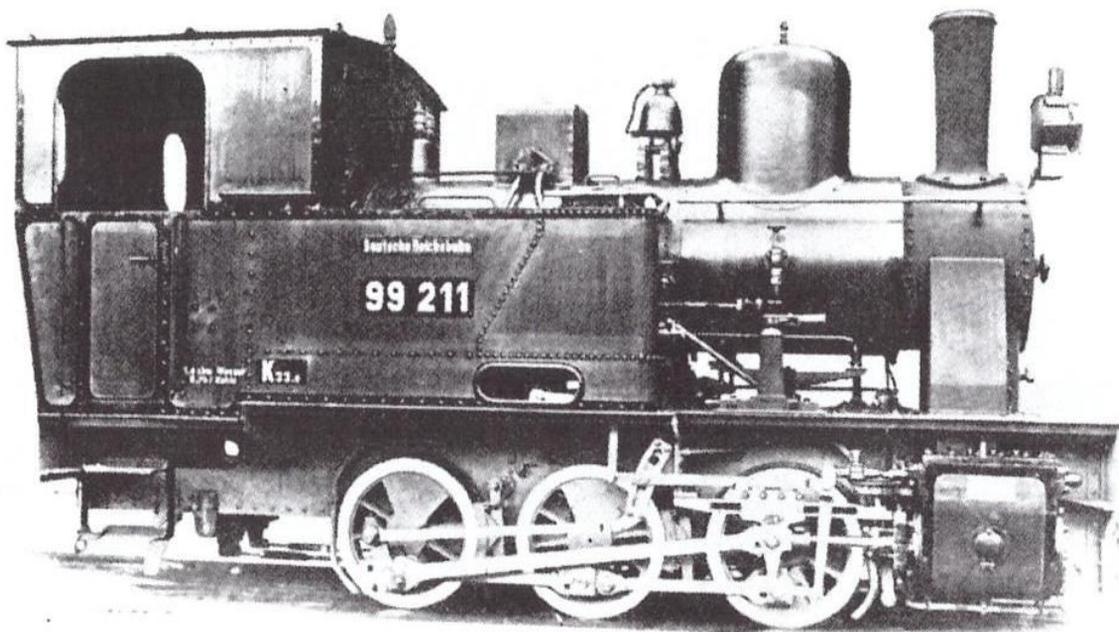
Erstes Baujahr 1917

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummer:** 99 201



Eine für die damaligen Verhältnisse riesige Schmalspurlokomotive mit einer Spurweite von 1000 mm hatte die Firma Henschel & Sohn im Jahre 1917 unter der Fabrik-Nr. 15 160 für die Deutschen Heeresfeldbahnen entwickelt. Um die zulässigen Achslasten nicht zu überschreiten, mußte die Lok sechssachsig ausgeführt werden. Je drei Achsen wurden zu einem Triebwerk zusammengefaßt. Die beiden Triebwerke des Systems Mallet arbeiteten nach dem Verbund-Prinzip. Der Vorwärmer dieser Heißdampf-Lokomotive war in Längsrichtung auf dem Kessel, hinter dem Schornstein angeordnet worden, er lag zwischen den beiden Hälften des vorderen Sanddome. Der hintere Sanddom war übrigens auch zweiteilig ausgeführt worden. Zwischen dessen zwei Hälften befand sich das Sicherheitsventil. Diese bislang größte und schwerste Schmalspurlokomotive wurde bei Kriegsende an die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen verkauft und als Gattung Gts 2x4/4 mit der Bahn-Nr. 996 auf der Strecke Eichstätt-Kinding eingesetzt. Nach der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn erhielt die Maschine die Betriebsnummer 99 201. Sie blieb bis zur Umspurung der Strecke im Jahr 1934 in Eichstätt im Einsatz.



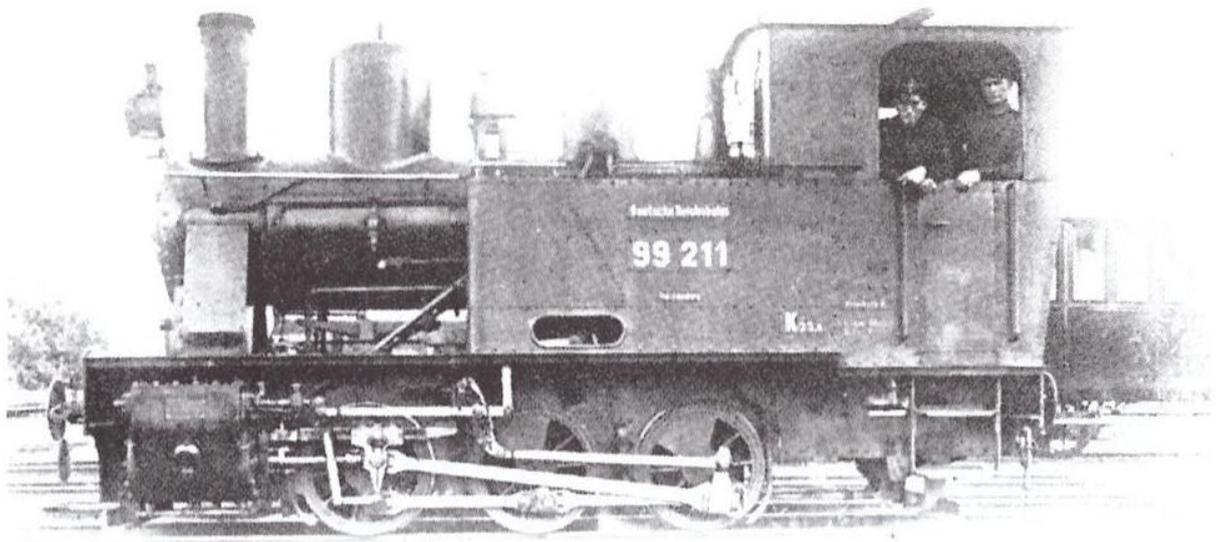
### Baureihe 99<sup>21</sup> (Neubau DRG)

Bauart	C n2	Rostfläche	0,60 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.6	Verdampfungsheizfl.	29,06 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	310 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	6400 mm	Lokdienstlast	18,30 Mp
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h	Lokreibungslast	18,30 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,8 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlevorrat	0,6 t

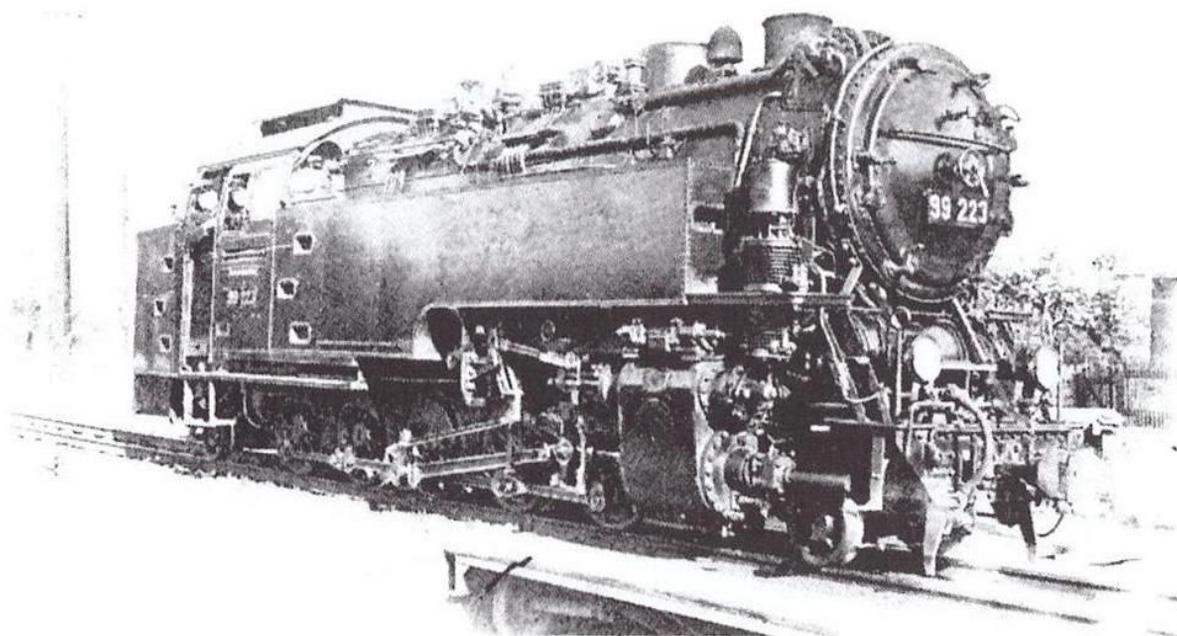
Erstes Baujahr 1929

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummer:** 99 211



Im Sommer des Jahres 1897 hatten die Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen den Eisenbahnbetrieb auf der Insel Wangerooge aufgenommen. Das Verkehrsaufkommen blieb zunächst noch gering und konnte von einer einzigen kleinen zweiachsigen Tenderlokomotive zusammen mit drei Wagen bewältigt werden. Zusätzliche Schiffsverbindungen zum Festland brachten aber schon bald in zunehmender Zahl erholungssuchende Feriengäste auf die Insel. Es mußten deshalb weitere Lokomotiven und Wagen beschafft werden. Sämtliche Maschinen waren kleine B-Kuppler, die zunächst auch vollkommen ausreichten. Als dann aber im Jahre 1927 zu den vorhandenen sieben zweiachsigen und den drei vierachsigen Personenwagen weitere fünf Vierachser hinzukamen, mußte eine etwas größere und leistungsfähigere Dampflokomotive beschafft werden. Im Jahre 1929 erwarb deshalb die Deutsche Reichsbahn die Maschine mit der Fabrik-Nr. 21 443 von der Firma Henschel & Sohn. Mit der Betriebsnummer 99 211 war sie von 1929 bis 1958 auf der Insel Wangerooge im Einsatz. Danach diente sie noch einige Zeit als Reserve für die inzwischen angeschafften Diesellokomotiven und blieb als Objekt für ein Denkmal zunächst noch erhalten.



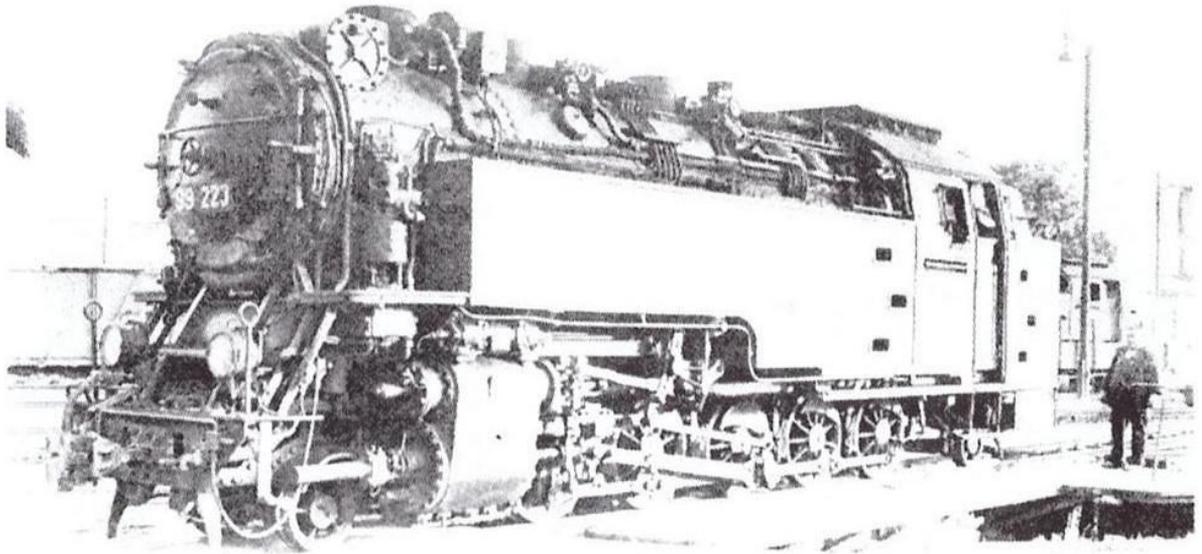
### Baureihe 99<sup>22</sup> (Einheitslokomotive)

Bauart	1'E 1' h2	Rostfläche	1,78 m <sup>2</sup>
Gattung	K 57.10	Verdampfungsheizfl.	95,90 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	1000 mm	Überhitzerheizfläche	33,00 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	550 mm	Zylinder- $\phi$	500 mm
Lauf- $\phi$ hinten	550 mm	Kolbenhub	500 mm
Länge über Puffer	11 636 mm	Lokdienstlast	65,80 Mp
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h	Lokreibungslast	50,50 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	8,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlevorrat	3,0 t

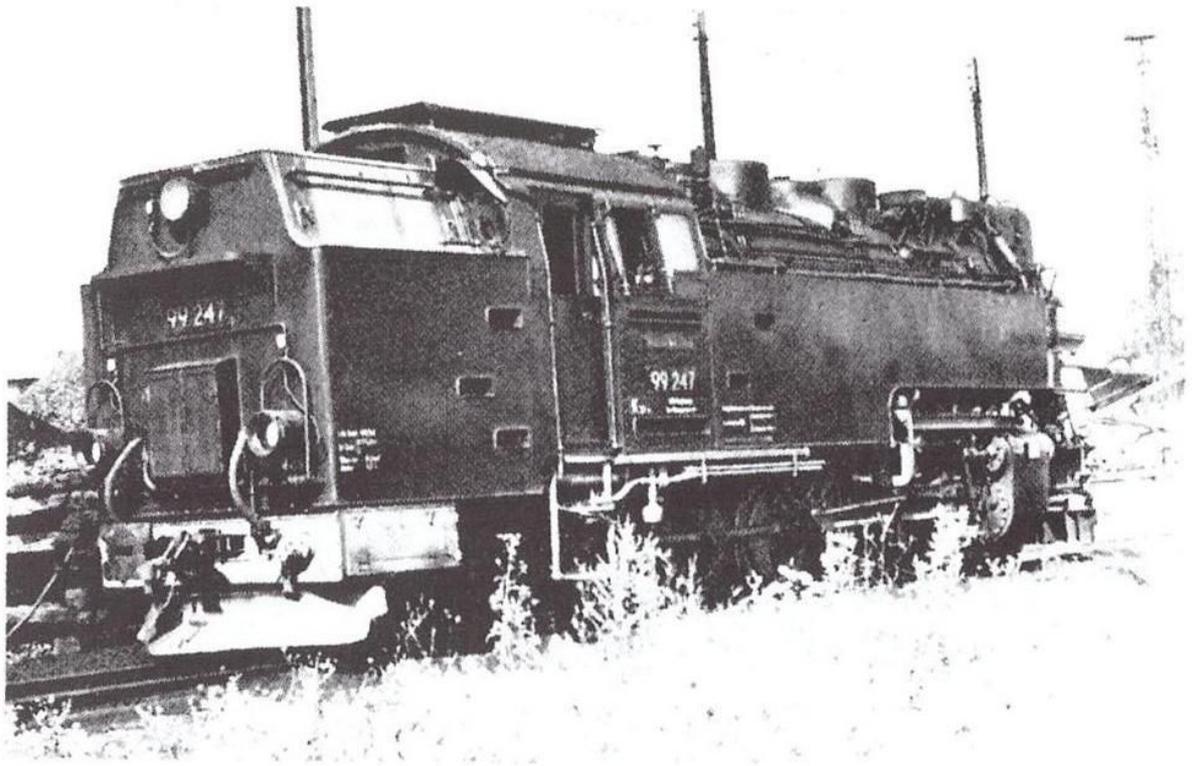
Erstes Baujahr 1931

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 221–223



Das Beschaffungsprogramm für neue Einheitslokomotiven der Deutschen Reichsbahn enthielt außer den zahlreichen Gattungen für die Regelspur auch drei Baureihen für Schmalspurbahnen mit verschiedenen Spurweiten. Für den Einsatz auf der Strecke Eisfeld–Schönbrunn der Rbd Erfurt, mit einer Spurweite von 1000 mm, lieferte die Firma Schwartzkopff im Jahre 1931 drei Maschinen mit den Fabrik-Nr. 9920–9922. Sie galten als stärkste Schmalspurlokomotiven der damaligen Deutschen Reichsbahn. Diese wahrhaft riesigen Maschinen mit fünf Kuppelachsen und mit Bissel-Laufachsen zeigten eine große Ähnlichkeit mit den etwas später entwickelten Regelspur-Lokomotiven der Baureihen 84 und 85. Zu den baulichen Besonderheiten der Gattung zählen die automatische Mittelpuffer-Kupplung und der sich nach hinten verjüngende Tenderkasten. Im ersten Halbjahr 1944 wurden die Lokomotiven 99 221 und 223 zum Kriegseinsatz nach Norwegen gebracht, sie verblieben dort und wurden später zerlegt. Die 99 222 war dagegen bis zum Sommer 1966 auf ihrer Stammstrecke im Einsatz. Danach kam sie zum Bw Wernigerode-Westertor und wurde auf der Harzquerbahn eingesetzt, der früheren Nordhausen–Wernigeroder Eisenbahn.



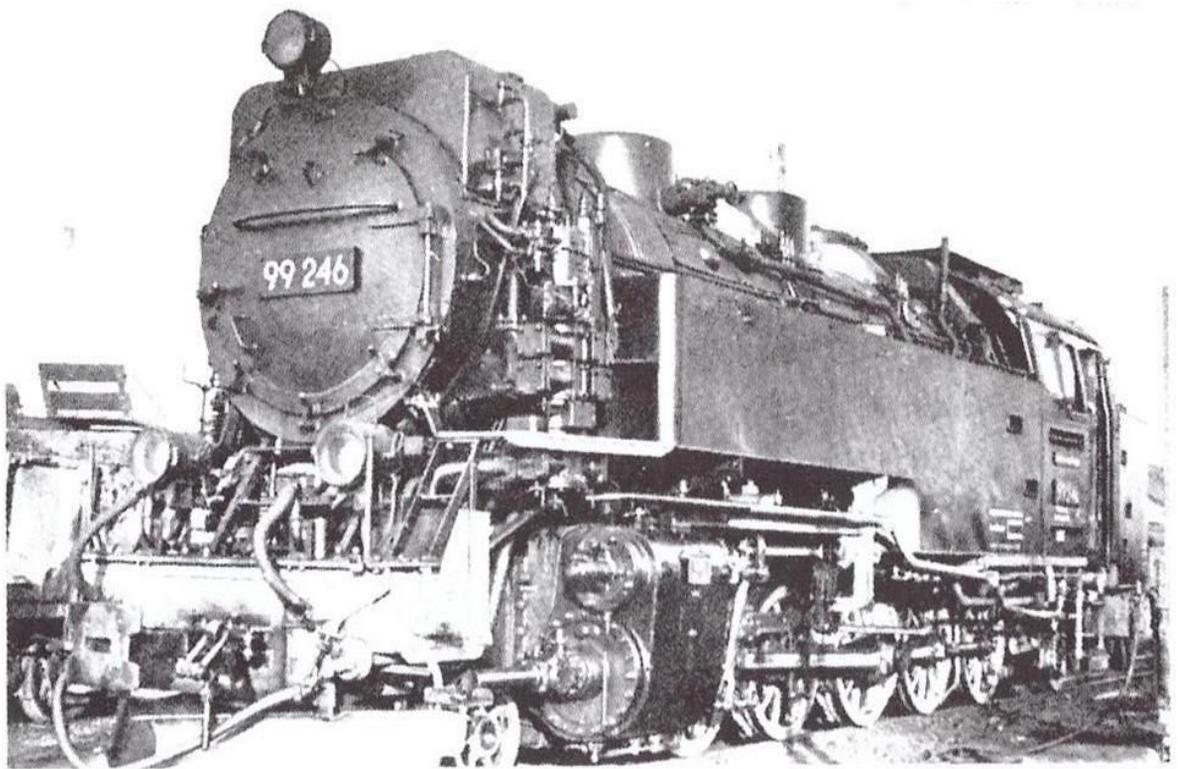
### Baureihe 99<sup>23</sup> (Neubau DR)

Bauart	1'E 1' h2	Rostfläche	2,80 m <sup>2</sup>
Gattung	K 57.10	Verdampfungsheizfl.	95,50 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	1000 mm	Überhitzerheizfläche	30,00 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	550 mm	Zylinder- $\phi$	500 mm
Lauf- $\phi$ hinten	550 mm	Kolbenhub	500 mm
Länge über Puffer	11 730 mm	Lokdienstlast	65,00 Mp
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h	Lokreibungslast	48,00 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	8,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	4,0 t

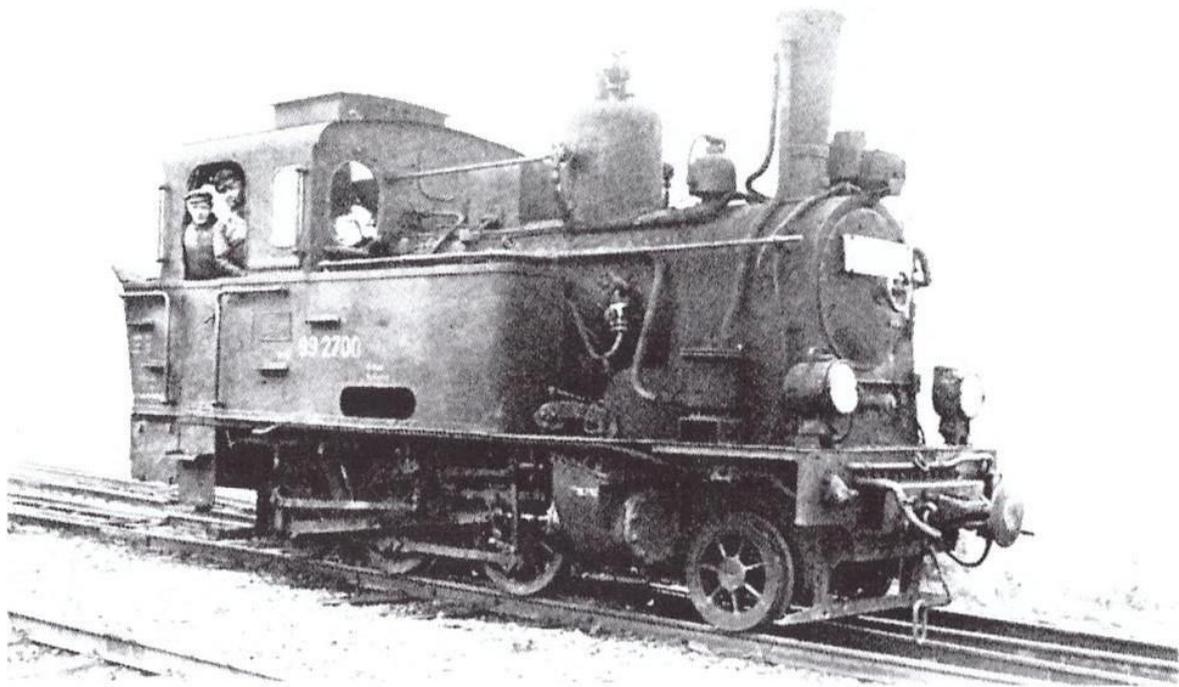
Erstes Baujahr 1954

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 231–247



Die Deutsche Reichsbahn in der DDR übernahm im Jahre 1949 die Nordhausen–Wernigeroder Eisenbahn mit einem zum Teil recht überalterten Lokomotivpark. Für die nun als Harzquerbahn bezeichnete Strecke mußten neue und leistungsfähige Maschinen beschafft werden. In Anlehnung an die Einheitslokomotiven der Baureihe 99<sup>22</sup> aus dem Jahre 1931 schuf der Lokomotivbau „Karl Marx“ von 1954 bis 1956 insgesamt 17 Lokomotiven mit den Fabrik-Nr. 134 008–134 024. Bei den Neubauten bediente man sich der modernen Schweißtechnik und rüstete die Maschinen mit Mischvorwärmern aus. Auch das Laufwerk der Fahrzeuge wurde neu gestaltet. Zehn Lokomotiven haben Krauss-Helmholtz-Gestelle erhalten, die sieben anderen wurden mit verbesserten Schwartzkopff-Eckardt-Gestellen ausgerüstet. Die Treibachsen blieben ohne Spurkränze, die Maschinen hatten dadurch keinen festen Achsstand. Die Lokomotiven mit den Betriebsnummern 99 231 und 235–237 wurden zunächst auf der Strecke Eisfeld–Schönbrunn eingesetzt, sie kamen dann im Jahre 1966 in den Harz und versehen auf der Harzquerbahn zusammen mit den dreizehn anderen Maschinen dieser Baureihe den planmäßigen Dienst vor Personen- und Güterzügen.



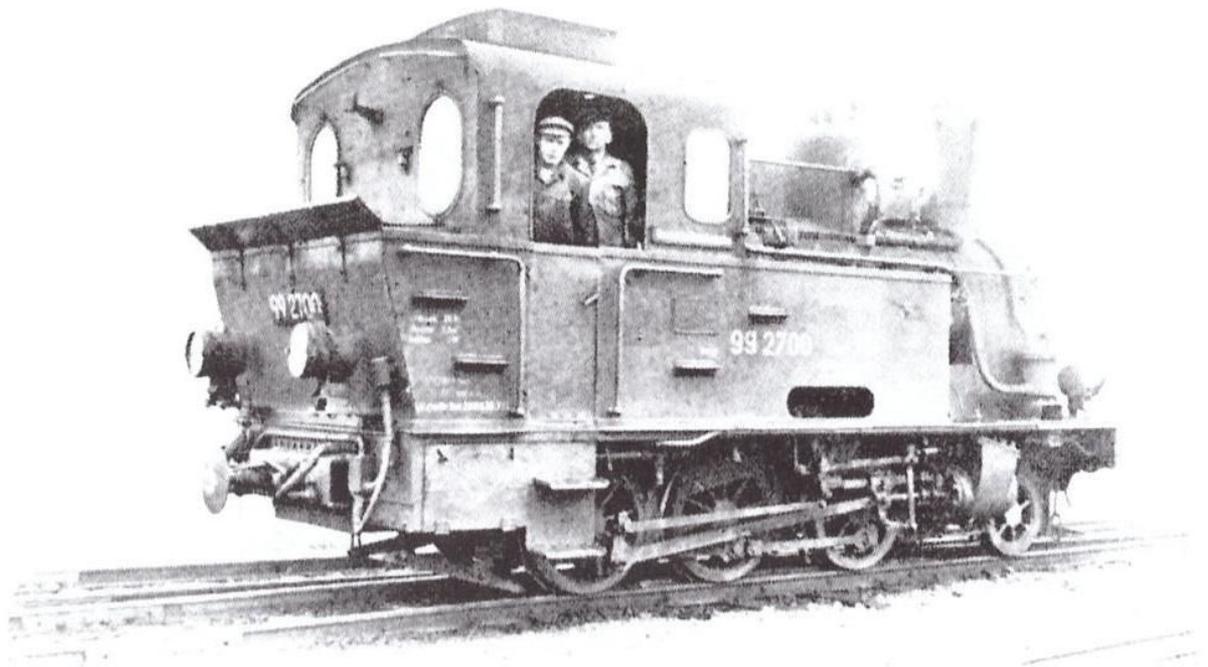
### Baureihe 99<sup>24</sup> (Heeresfeldbahn/DB)

Bauart	1'C n2	Rostfläche	0,80 m <sup>2</sup>
Gattung	K 34.6	Verdampfungsheizfl.	37,30 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	820 mm	Überhitzerheizfläche	— m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	590 mm	Zylinder- $\phi$	300 mm
Lauf- $\phi$ hinten	— mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	7150 mm	Lokdienstlast	26,10 Mp
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h	Lokreibungslast	23,0 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,3 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlevorrat	0,8 t

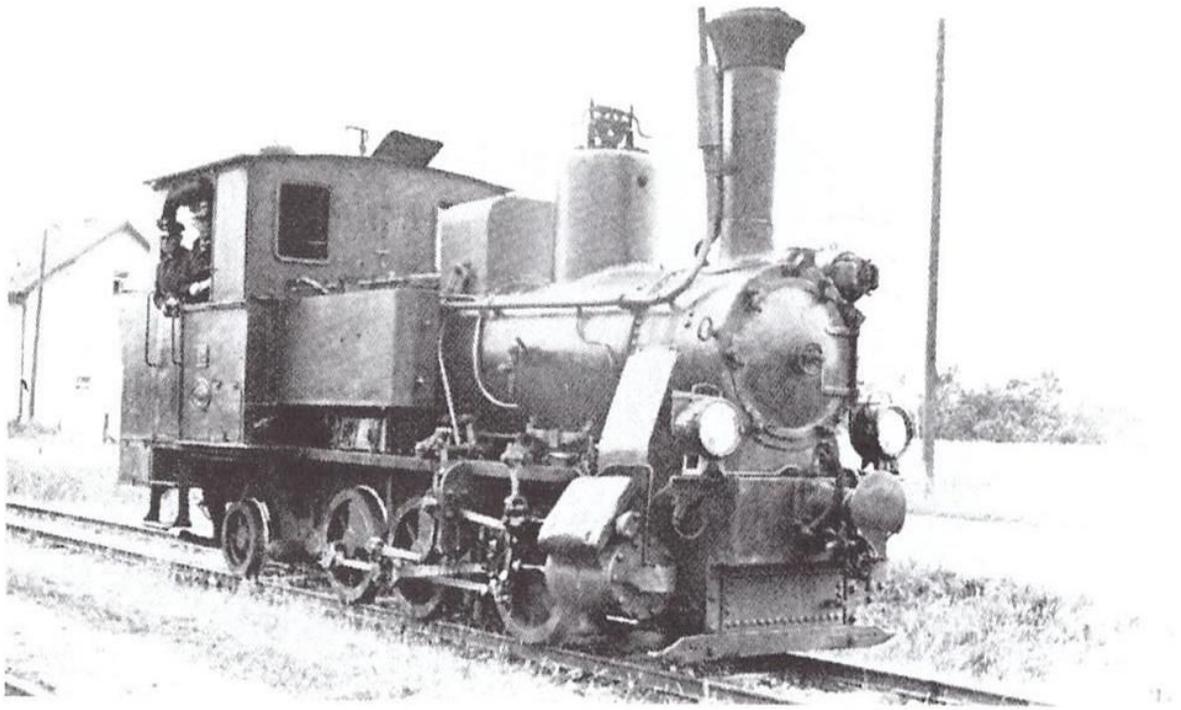
Erstes Baujahr 1917

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummer:** 99 241



Die Lokomotive mit der Betriebsnummer 99 241 war ein Einzelstück bei der DB. Mit der Fabrik-Nr. 2517 verließ die Maschine im Jahre 1917 das Werk von Arn. Jung in Jungenthal. Ursprünglich war die Lok für den Einsatz bei den ehemaligen Heeresfeldbahnen vorgesehen gewesen, sie kam dann aber zur Ostdeutschen Kleinbahn AG. Nach dem zweiten Weltkrieg gelangte das Fahrzeug in den Bestand der Deutschen Bundesbahn und erhielt aufgrund der Verfügung 2304 des BZA Minden vom 10. 8. 53 die Nummer 99 2700. Bereits im Jahre 1955 erfolgte dann aber die Umzeichnung zur 99 241, obwohl diese Nummer bereits für eine bei LKM in Babelsberg zum Bau vorgesehene Lokomotive der Baureihe 99<sup>23-24</sup> der DR belegt war. Bei der 99 2700 handelte es sich um eine Maschine in recht kompakter aber doch sehr ausgewogener Ausführung mit verhältnismäßig hoch liegendem Kessel und mit einem recht geräumigen Führerhaus. Bemerkenswert ist aber auch die lange Treibstange zu der als Treibachse ausgeführten letzten Achse. Die Lokomotive unterstand der BD Mainz, sie war im Bw Neustadt/Haardt stationiert und bis zum Ende des Jahres 1956 auf den 1000-mm-Schmalspurstrecken der Pfalz eingesetzt. Ihre Ausmusterung erfolgte am 16. 8. 1957.



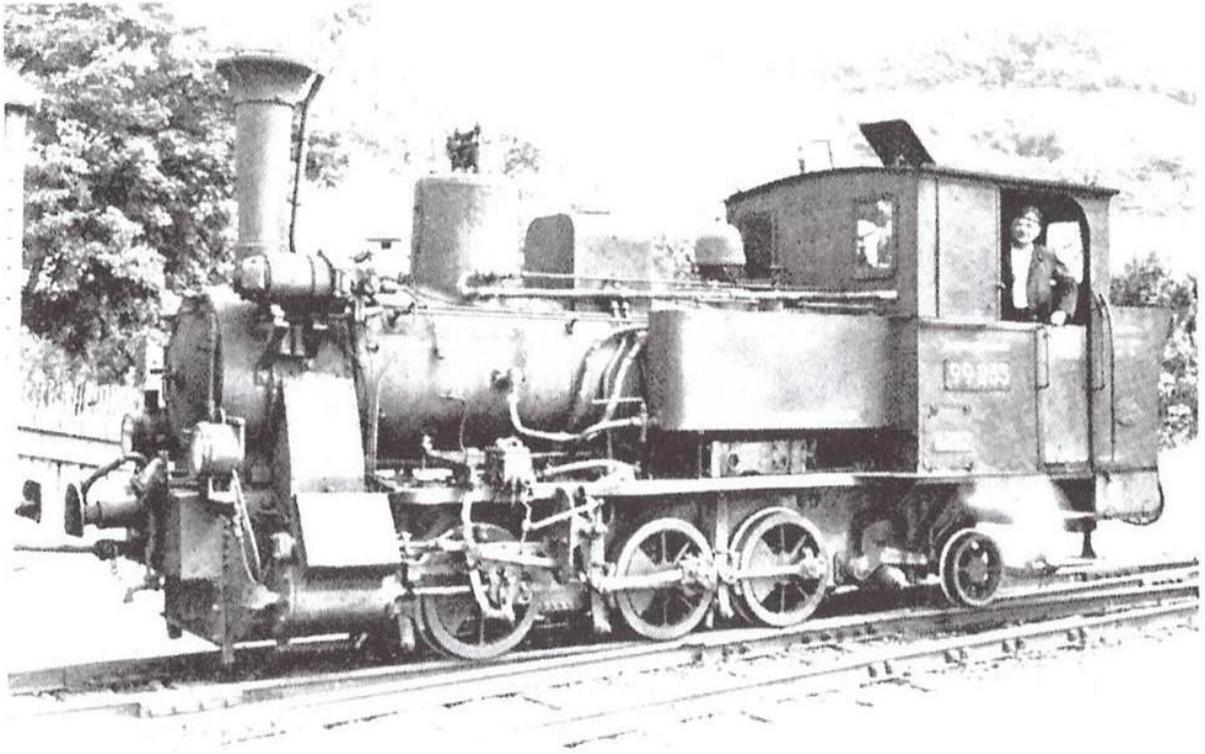
### Baureihe 99<sup>25</sup> (LAG München)

Bauart	C 1' n2	Rostfläche	0,56 m <sup>2</sup>
Gattung	K 34.5	Verdampfungsheizfl.	31,21 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	720 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Laufad- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	290 mm
Laufad- $\phi$ hinten	560 mm	Kolbenhub	280 mm
Länge über Puffer	7600 mm	Lokdienstlast	17,40 Mp
Höchstgeschwindigkeit	35 km/h	Lokreibungslast	14,40 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,3 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	0,8 t

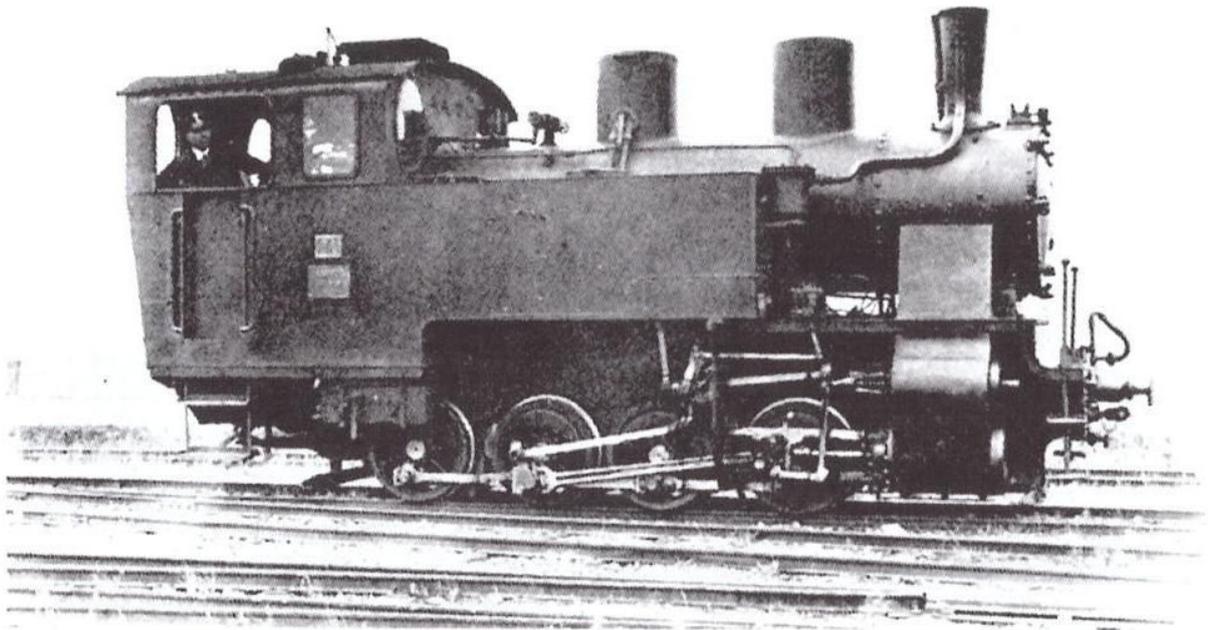
Erstes Baujahr 1902

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 251–253



Bei der Übernahme der schmalspurigen „Walhalla-Bahn“ der LAG durch die Deutsche Reichsbahn gelangten 1938 drei kleine Naßdampfmaschinen in den Bestand der Reichsbahn. Diese Lokomotiven waren in den Jahren 1902, 1904 und 1908 von der Firma Krauss mit den Fabrik-Nr. 4823, 5173 und 5929 an die LAG geliefert worden. Die „Walhalla-Bahn“ war am 23. 6. 1889 von Stadtamhof bis Donaustauf in Betrieb genommen und bis zum 1. 5. 1903 bis nach Wörth auf eine Gesamtlänge von 23,41 km ausgebaut worden. Über ein halbes Jahrhundert lang verrichteten die drei Maschinen ihren Dienst auf dieser Strecke, unter der Regie der LAG mit den Bahn-Nr. 61, 62 und 67. Die Fahrzeuge mit Heusinger-Steuerung zeigten typisch bayerische Baumerkmale, so z. B. einen als Wasserkasten ausgeführten Rahmen und den Schornstein mit Krempe. Noch vor der Einstellung des Personenverkehrs am 30. 9. 1960 mußten die Maschinen ihren Dienst quittieren, nachdem die Diesellokomotiven der Reihe V 29 zur „Walhalla-Bahn“ gekommen waren. Die 99 251 wurde am 24. 4. 56 ausgemustert, die 252 am 17. 10. 59 und die 253 am 8. 8. 60. Die Lokomotive 99 253 blieb aufgrund der Verfügung 21 213 der HVB erhalten und wurde in Regensburg als Denkmal aufgestellt.



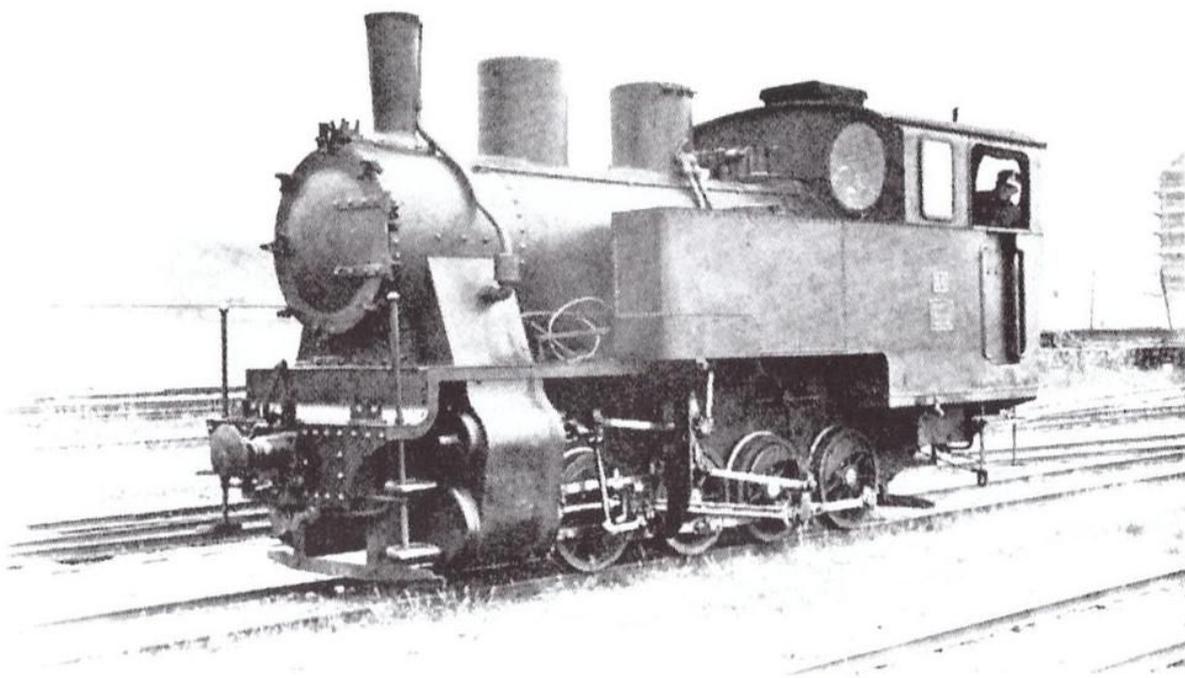
### Baureihe 99<sup>26</sup> (LAG München)

Bauart	D h2	Rostfläche	1,01 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.7	Verdampfungsheizfl.	50,10 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	29,00 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	380 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	7390 mm	Lokdienstlast	29,00 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	29,00 Mp
Kesselüberdruck	13 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,2 t

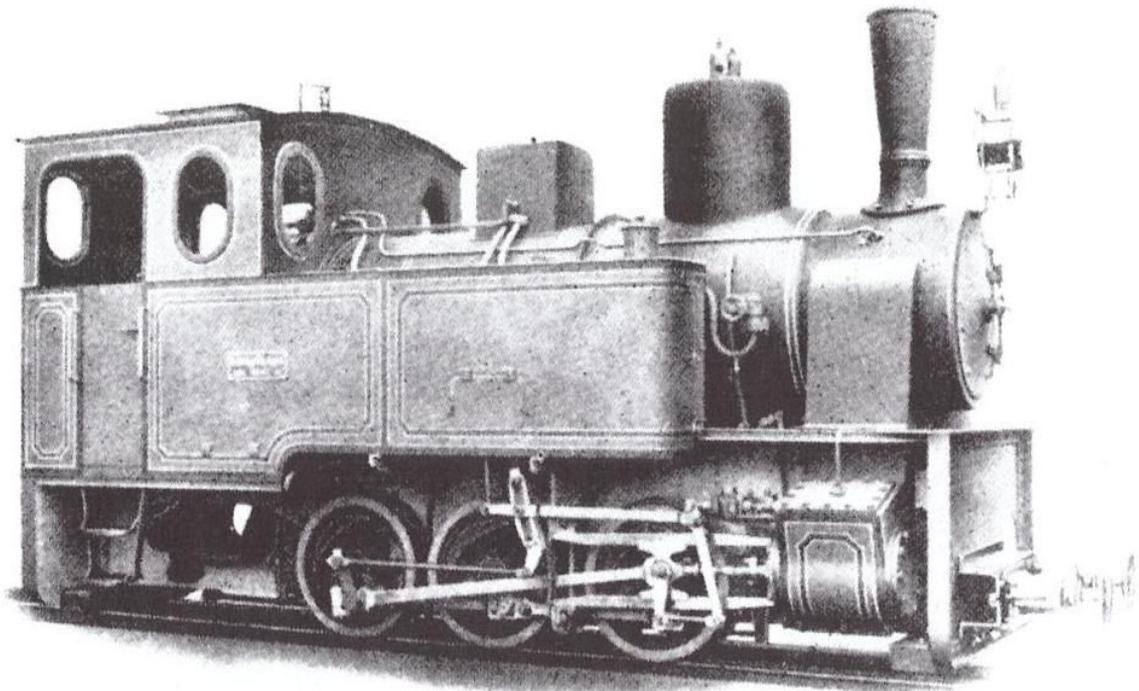
Erstes Baujahr 1926

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummer:** 99 261



Für den schweren Dienst auf der „Walhalla-Bahn“ erwarb die LAG im Jahre 1926 eine vierachsige, vierfach gekuppelte Schmalspur-Tender-Lokomotive, die von Maffei als Fabrik-Nr. 2400 gebaut worden war. Bei der LAG trug die kräftige Maschine mit sehr hoch liegendem Kessel die Bahn-Nr. 64. Sie war ebenfalls mit einer Heusinger-Steuerung ausgerüstet, hatte aber bereits Kolbenschieber erhalten. Im Gegensatz zu den anderen Fahrzeugen dieser Bahn, war die Lokomotive 64 als Heißdampfmaschine ausgeführt worden und präsentierte sich in einer glattflächigen und kompakten Bauausführung. Sand- und Dampfdom waren rund und nahezu gleich groß, der Schornstein ohne jede Verzierung. Nachdem die Feldabahn von Dorndorf nach Kaltennordheim schon im Jahre 1904 von der LAG in den Besitz der Preußischen Staatsbahn überführt worden war, blieb die „Walhalla-Bahn“ die einzige Schmalspurstrecke der LAG, bis im Jahre 1938 deren Eingliederung in die Deutsche Reichsbahn erfolgte. Dort wurde die Lokomotive Nr. 64 umgezeichnet, sie erhielt die Betriebsnummer 99 261. Nach dem Eintreffen der Diesellokomotiven blieb die 99 261 zunächst noch als Reservelok erhalten, sie wurde dann aber am 23. 1. 1961 ausgemustert.



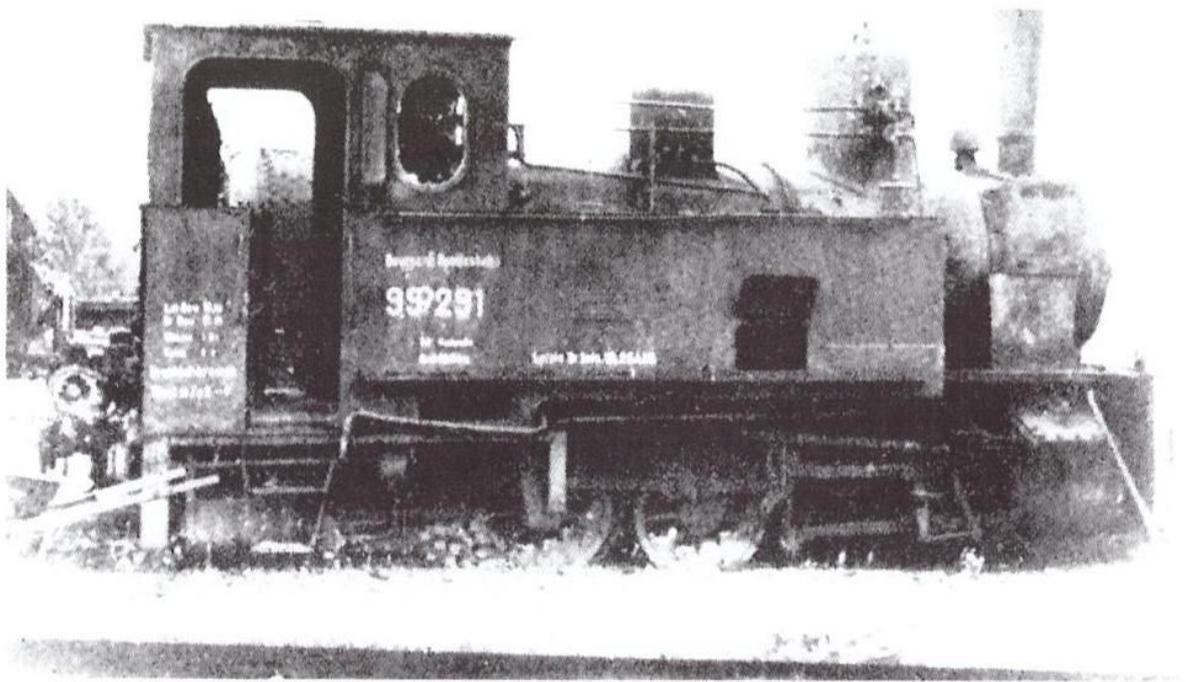
**Baureihe 99<sup>29</sup> (Heeresfeldbahn/DB)**

Bauart	C n2	Rostfläche	0,70 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.7	Verdampfungsheizfl.	42,30 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	310 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	6500 mm	Lokdienstlast	19,50 Mp
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h	Lokreibungslast	19,50 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,9 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlevorrat	1,0 t

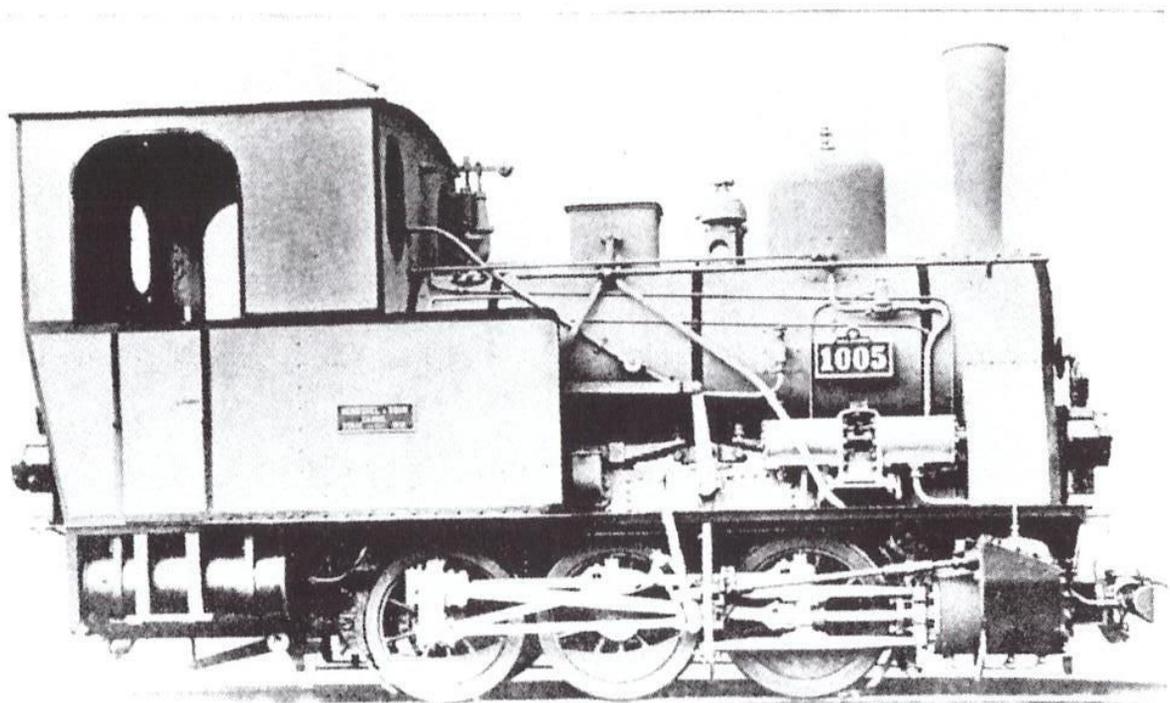
Erstes Baujahr 1911

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummer:** 99 291



Für die Deutschen Heeresfeldbahnen lieferte die Firma Orenstein & Koppel im Jahre 1911 eine dreiachsige Naßdampflokomotive mit der Fabrik-Nr. 4801. Das Fahrzeug entsprach in Aufbau und Ausführung dem damals üblichen Stand und wies keine besonderen Baumerkmale auf. Die Steuerung war als normale Heusinger-Steuerung ausgeführt. Der Lebenslauf der Maschine weist einige Lücken auf, dann aber nach dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurde sie von der Organisation Todt bei der Befestigung der Küstengebiete auf der Insel Wangerooge eingesetzt. Bis gegen Ende des Jahres 1949 verblieb die Lok auf der Insel, zuletzt hatte sie die Nummer 99 291 getragen. Danach soll sie, nach den Aufzeichnungen der OBL Süd bei der BD Stuttgart, zunächst bei der „Walhalla-Bahn“ eingesetzt worden sein. Seit dem 17. 9. 1952 wurde sie dann von der ED Stuttgart geführt und auf der badischen Strecke von Mosbach nach Mudau eingesetzt. Ab dem 1. 1. 1953 zählte die Lokomotive zur BD Karlsruhe, nachdem zuvor die Direktionsbezirke neu eingeteilt worden waren. Am 22. 2. 1955 erfolgte dann schließlich die Ausmusterung dieses Einzelstückes und bald danach führte ihre letzte Fahrt zum Schrottplatz.



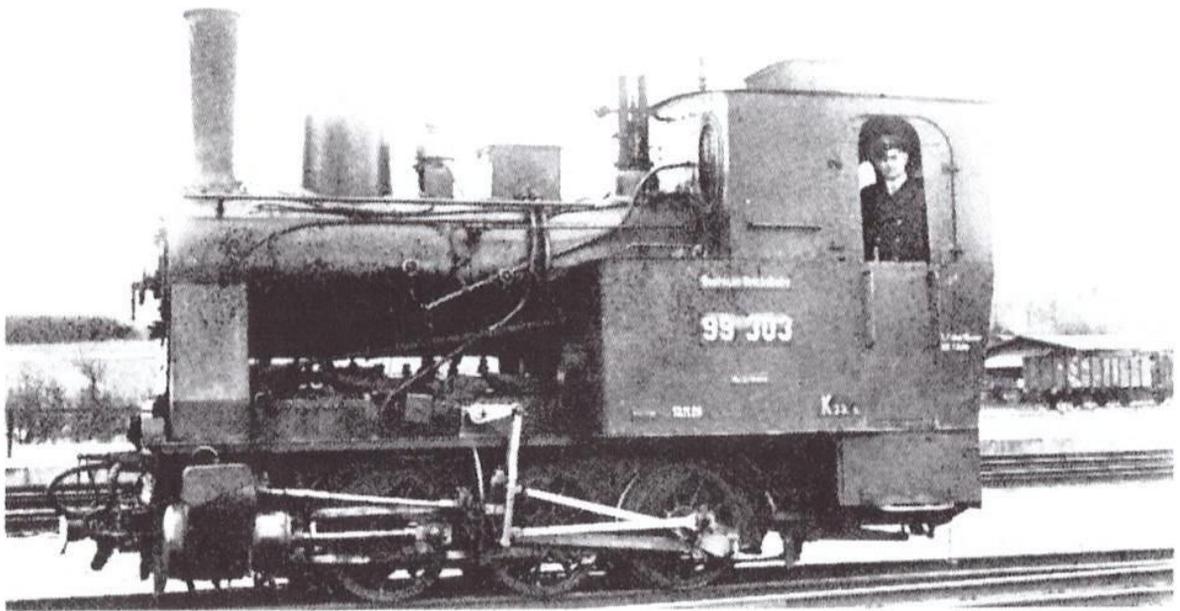
### Baureihe 99<sup>30</sup> (Mecklenburg T 7)

Bauart	C n2	Rostfläche	0,56 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.6	Verdampfungsheizfl.	30,50 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	700 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	260 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	5650 mm	Lokdienstlast	16,20 Mp
Höchstgeschwindigkeit	31 km/h	Lokreibungslast	16,20 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,7 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	St. a.	Kohlenvorrat	0,75 t

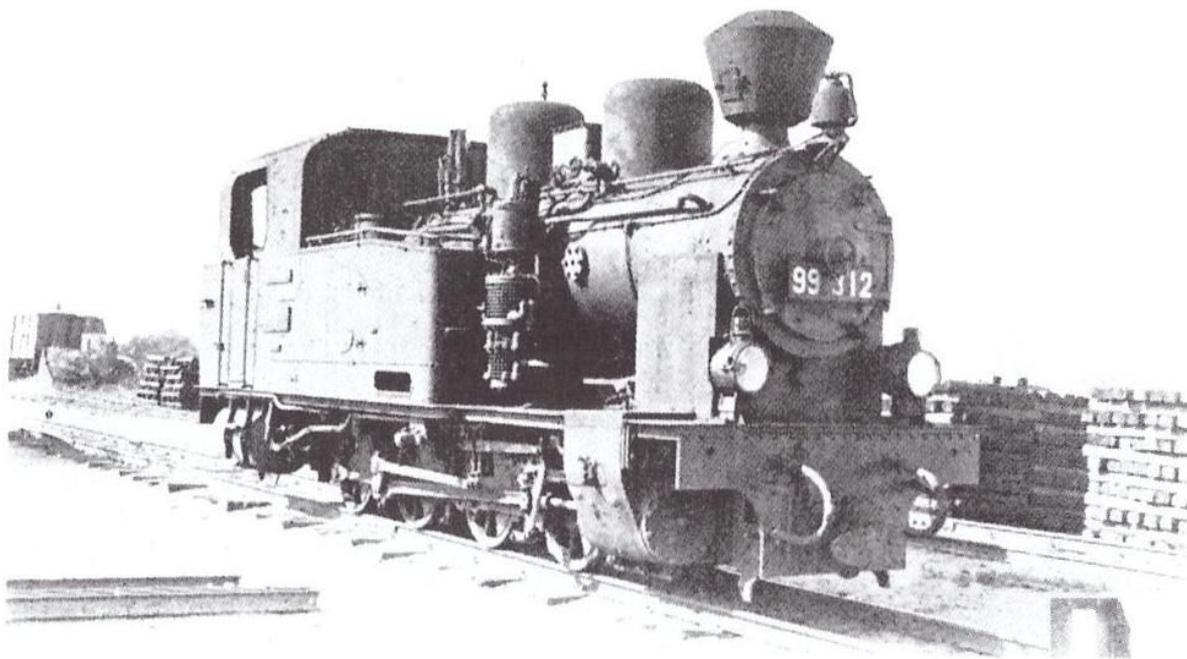
Erstes Baujahr 1910

**Spurweite:** 900 mm

**Betriebsnummern:** 99 301–303



Für den Einsatz auf der Bahn Bad Doberan–Heiligendamm standen nach der Betriebseröffnung im Jahre 1886 zunächst nur Trambahn-Lokomotiven und kleine C-Maschinen zur Verfügung. Mit steigendem Verkehrsaufkommen und nach der Verlängerung der Strecke von 6,6 km auf 15,4 km bis nach Arendsee, genügten diese Maschinen den Anforderungen nicht mehr. In den Jahren 1910, 1911 und 1914 wurden deshalb drei weitere C-Lokomotiven unter den Nummern 1005-1007 in Dienst gestellt, die Henschel & Sohn mit den Fabrik-Nr. 9845, 10 699 und 12 884 geliefert hatte. Die kleinen und sehr gedungen wirkenden Fahrzeuge wurden von der Mecklenburgischen Eisenbahn als Gattung T 7 geführt. In ihrem Aufbau zeigten die Maschinen eine starke Ähnlichkeit mit der preußischen Gattung T 3. Bei der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn erhielten die Lokomotiven die Nummern 99 301-303. Nach der Indienststellung weiterer und vor allem stärkerer Maschinen kamen zwei T 7 zur Rübenbahn Neubukow, die dritte verblieb bei der Bäderbahn als Reserve. Im Jahre 1932 wurde dann zunächst die 99 302 ausgemustert. Die beiden anderen Lokomotiven gingen am Ende des Zweiten Weltkrieges als Reparation in den Osten.



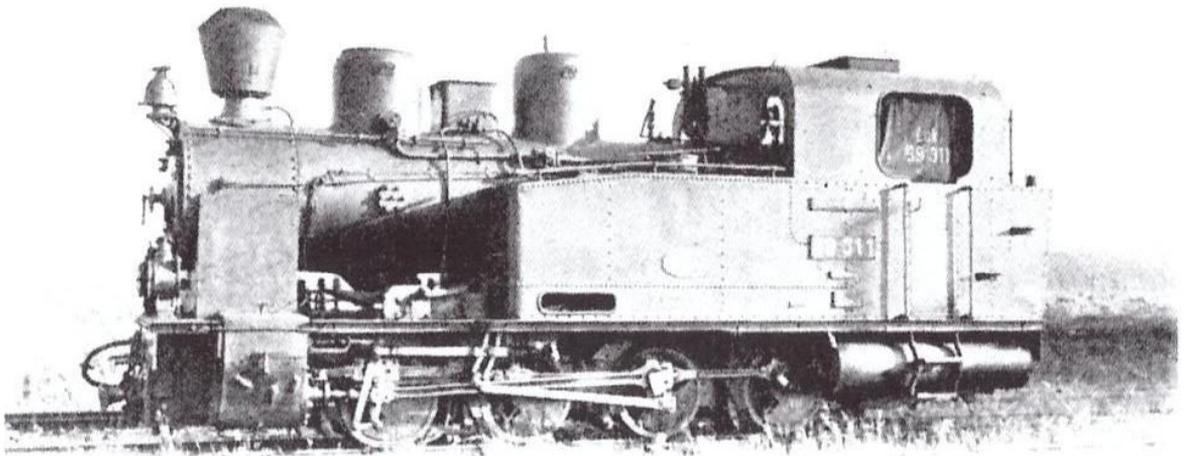
**Baureihe 99<sup>31</sup> (Nachbau meckl. T 42)**

Bauart	D n2	Rostfläche	1,10 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.8	Verdampfungsheizfl.	50,01 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	830 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	350 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	7900 mm	Lokdienstlast	31,90 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	31,90 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,5 t

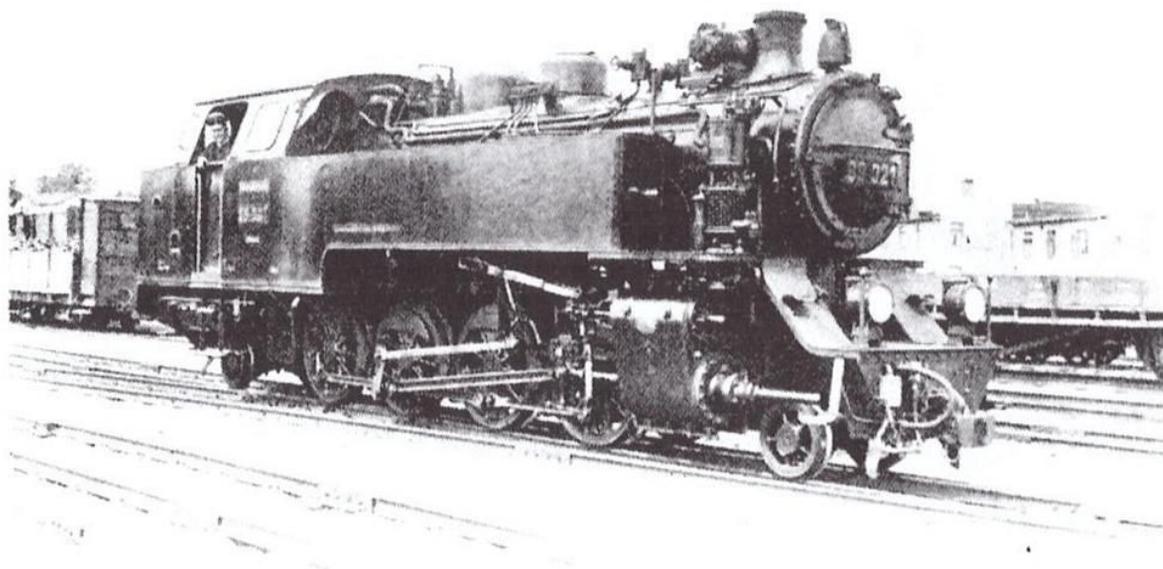
Erstes Baujahr 1923

**Spurweite:** 900 mm

**Betriebsnummern:** 99 311–313



Zu Beginn der zwanziger Jahre war auf der Ostsee-Bäderbahn Bad Doberan–Arendsee, dem späteren Kühlungsborn, eine starke Zunahme des Verkehrs zu verzeichnen. Diese Entwicklung verlangte den Einsatz von größeren und stärkeren Lokomotiven. Mit den Fabrik-Nr. 19 747 und 19 748 lieferten Henschel & Sohn im Jahre 1923 zunächst zwei Lokomotiven, denen mit der Fabrik-Nr. 20 223 im Jahre 1924 noch ein drittes Exemplar nachfolgte. Die Maschinen unterschieden sich von den bislang eingesetzten Fahrzeugen nicht nur durch die größeren Abmessungen, sondern auch durch andere Baumerkmale. Der Übergang vom Dach zur Seitenwand war ohne Ansatz und sehr stark gerundet, der Schornstein mit einem Kobel versehen um Funkenflug zu vermeiden. Im Gegensatz zu den ersten Lokomotiven dieser Bahn hatten die 99 311–313 keine Triebwerksverkleidung erhalten, die bei den anderen Fahrzeugen nach und nach entfernt wurde. Die Maschine 99 311 wurde bei Kriegsende im Jahre 1945 ausgemustert. Die beiden anderen Lokomotiven blieben bis 1961 auf ihrer Stammstrecke und wurden dann an zwei Industriebetriebe veräußert, wo sie noch einige Jahre lang als Heizkessel und Dampferzeuger verwendet worden sind.



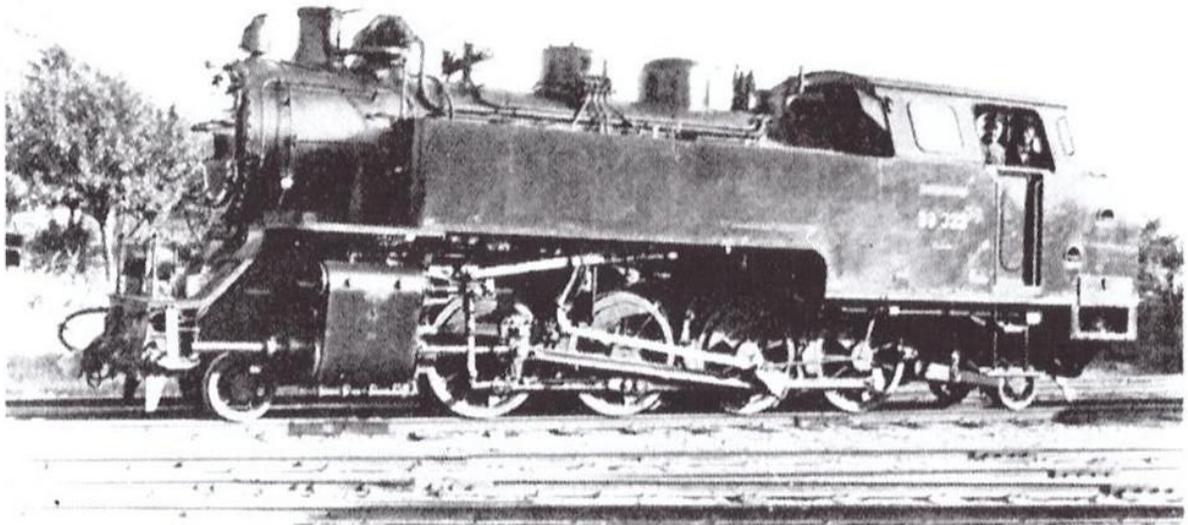
### Baureihe 99<sup>32</sup> (Einheitslokomotive)

Bauart	1'D 1' h2	Rostfläche	1,62 m <sup>2</sup>
Gattung	K 46.8	Verdampfungsheizfl.	61,00 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	1100 mm	Überhitzerheizfläche	30,60 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	550 mm	Zylinder- $\phi$	380 mm
Lauf- $\phi$ hinten	550 mm	Kolbenhub	550 mm
Länge über Puffer	10 595 mm	Lokdienstlast	43,80 Mp
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	Lokreibungslast	32,30 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlevorrat	1,7 t

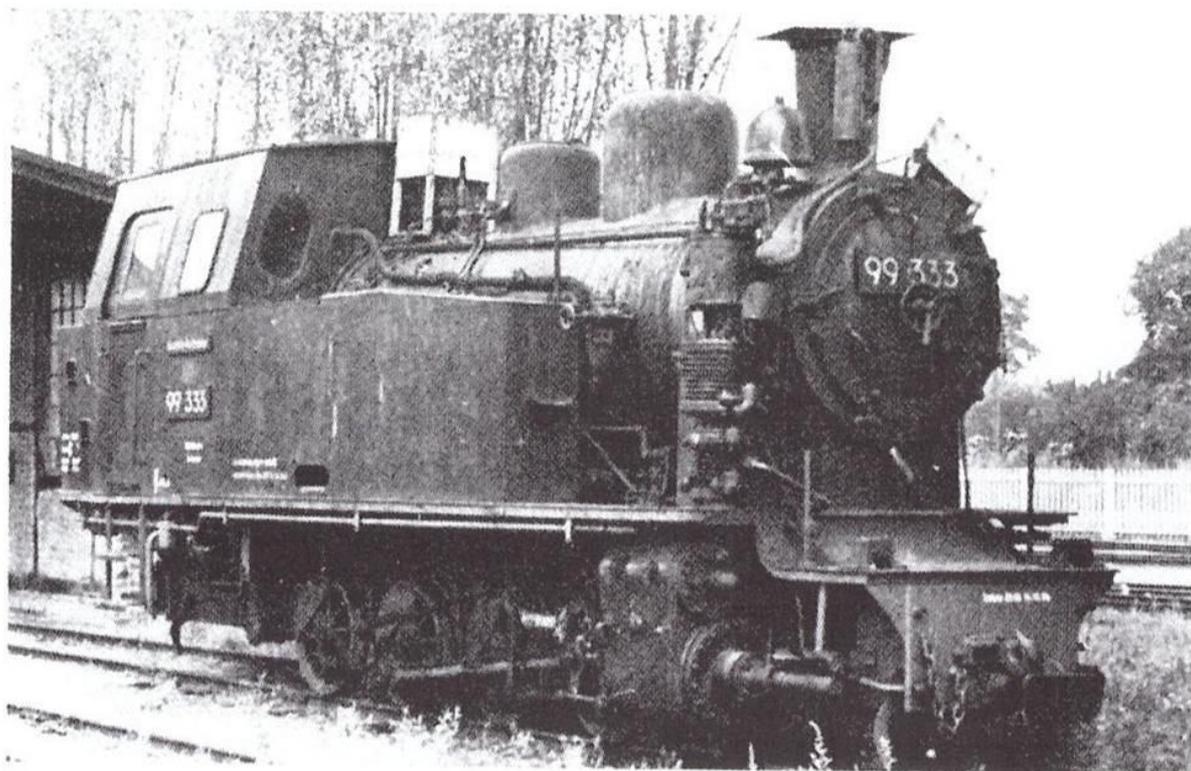
Erstes Baujahr 1932

**Spurweite:** 900 mm

**Betriebsnummern:** 99 321–323



Zu Beginn der dritten Dekade dieses Jahrzehnts waren die drei kleinen Lokomotiven 99 301–303 den ständig steigenden Anforderungen bei der Bahn von Bad Doberan nach Kühlungsborn nicht mehr gewachsen. Als Ersatzbeschaffung bestellte die Deutsche Reichsbahn bei Orenstein & Koppel drei Fahrzeuge die nach den Richtlinien für Einheitslokomotiven ausgeführt sein sollten. Bedingt durch die recht ungünstigen Profilverhältnisse mußten die Führerhäuser in ihrer oberen Partie stark abgeschrägt werden. Ansonsten zeigten die Maschinen mit einer Spurweite von 900 mm aber doch eine gewisse Verwandtschaft zu den regelspurigen Einheitslokomotiven. Orenstein & Koppel lieferten die Fahrzeuge im Jahre 1932 unter den Fabrik-Nr. 12 400–402. Durch die Wahl von Kuppelrädern mit dem verhältnismäßig großen Durchmesser von 1100 mm und durch eine gute Führung der Lokomotiven im Gleis konnte die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h festgesetzt werden. Dies ist ein für Schmalspurmaschinen außergewöhnlich hoher Wert, der später nur noch einmal von der Lok 99 6001 erreicht wurde. Die Lokomotiven 99 321–323 hatten je ein Läutewerk an Front- und Rückseite erhalten um die Signalgebung zu verbessern.



### Baureihe 99<sup>33</sup> (Wismut AG/DR)

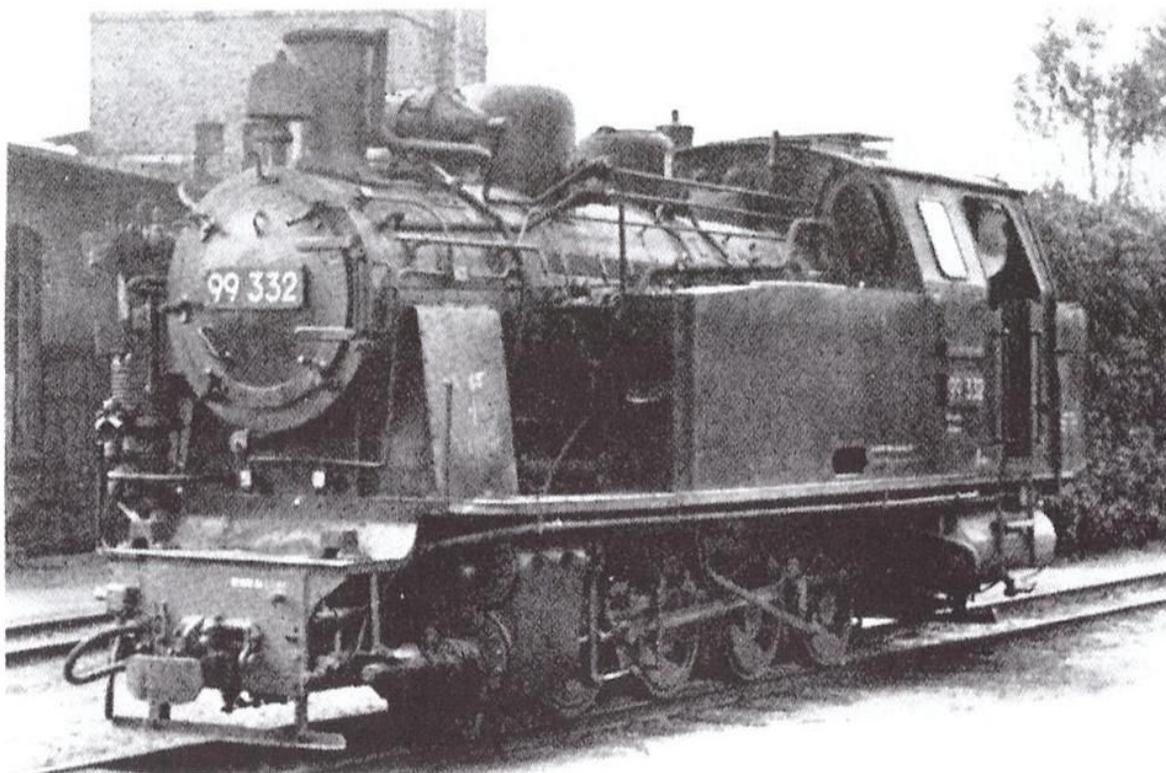
Bauart	D h2/D n2 *	Rostfläche	1,60 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.8	Verdampfungsheizfl.	42,2/54,4 m <sup>2</sup> *
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	18,0 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	370 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	8860 mm	Lokdienstlast	32,5/30,5 Mp *
Höchstgeschwindigkeit	35 km/h	Lokreibungslast	32,5/30,5 Mp *
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,4 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlevorrat	2,2 t

Erstes Baujahr 1950

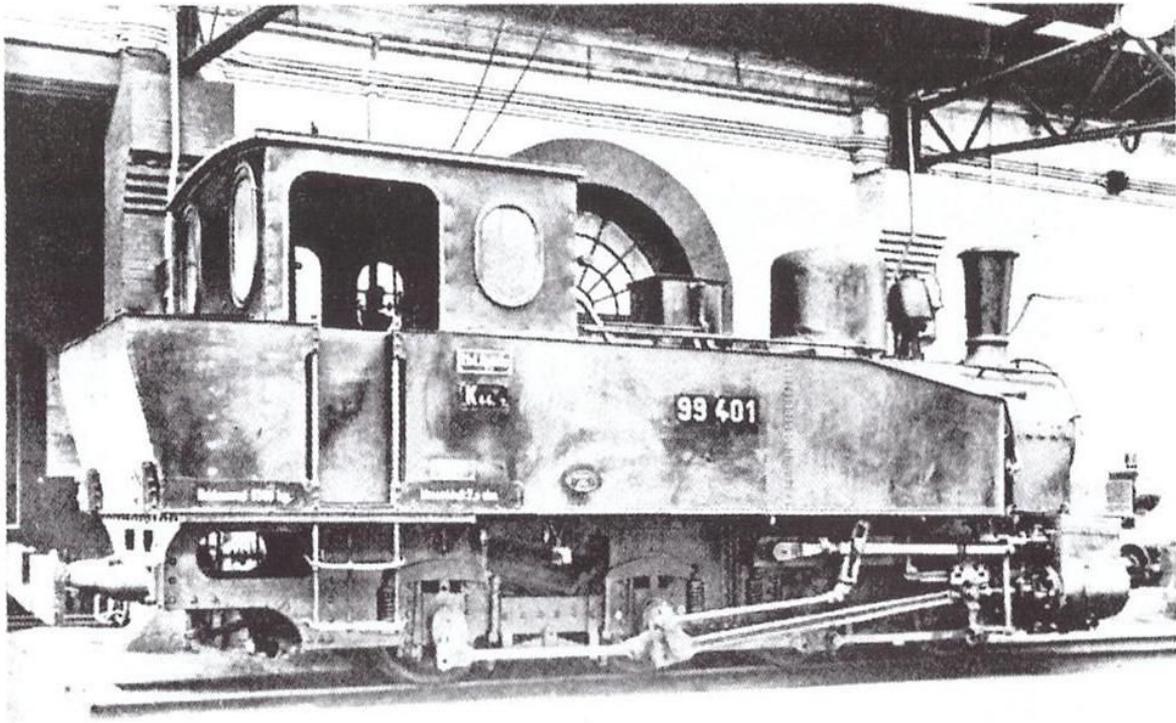
**Spurweite:** 900 mm

\* 99 333

**Betriebsnummern:** 99 331–333



In den Jahren 1950 und 1951 hatte der Lokomotivbau „Karl Marx“ in Babelsberg drei D n2-Lokomotiven mit einer Spurweite von 900 mm für die Werkbahn Oberschlema der Wismut AG geliefert. Dort waren die Maschinen mit den Betriebsnummern 1, 22 und 44 eingesetzt. Als im Jahre 1961 die Lokomotiven 99 312 und 99 313 der Bahn Bad Doberan-Kühlungsborn verkauft worden waren, kamen die drei Lokomotiven der Wismut AG zur Bäderbahn. Zuvor waren sie im Raw Görlitz für die Verwendung in ihrem neuen Einsatzgebiet vorbereitet und umgebaut worden. Zunächst wurden die Führerhäuser in ihrem oberen Bereich nach dem Vorbild der Einheitslokomotiven 99 321–323 abgeschrägt. Außerdem erfolgte der Anbau von Läutewerken, größeren Generatoren, neuen Bremsen und der Umbau von zwei Fahrzeugen auf Heißdampfbetrieb. Hierbei handelte es sich um die Lokomotiven 99 331 und 332, die 99 333 blieb dagegen als Naßdampfmaschine erhalten. Die beiden ersteren Fahrzeuge dienten in erster Linie als Verstärkung in Zeiten hoher Verkehrsdichte, die 99 333 blieb dagegen als Reservelok in Kühlungsborn stationiert. Noch im Jahre 1969 fuhren täglich 13 Zugpaare auf der Bäderbahn mit der seltenen Spurweite.



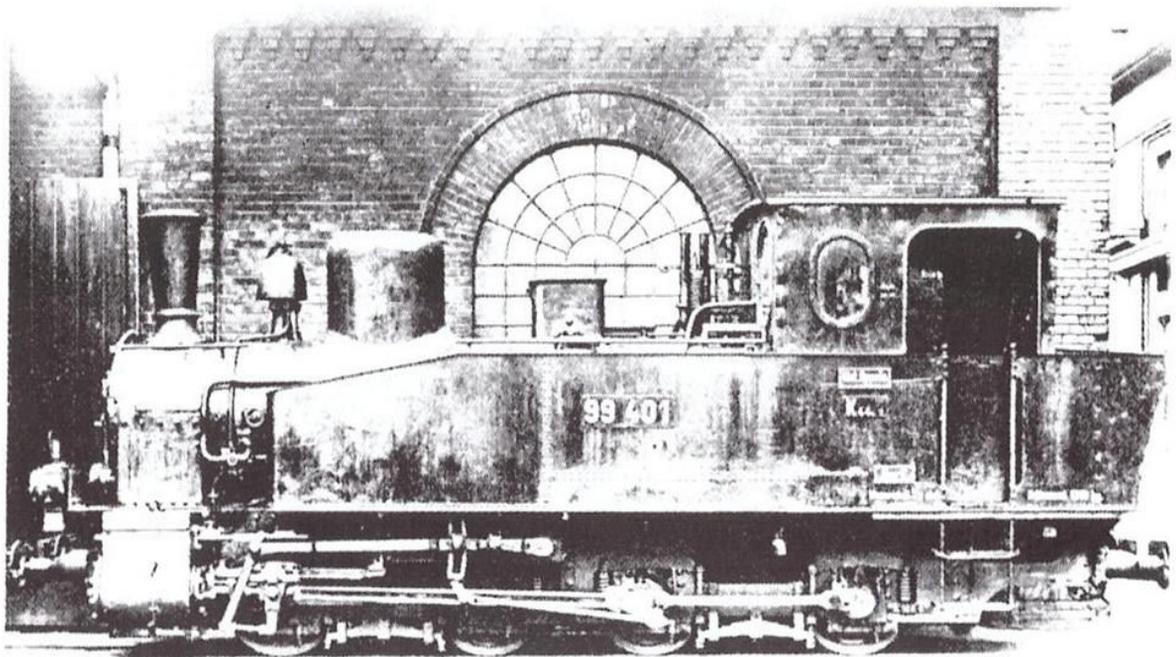
### Baureihe 99<sup>40</sup> (Preußen T 37)

Bauart	D n2	Rostfläche	1,00 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.7	Verdampfungsheizfl.	49,21 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	810 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	340 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	6520 mm	Lokdienstlast	27,90 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	27,90 Mp
Kesselüberdruck	13 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,3 t

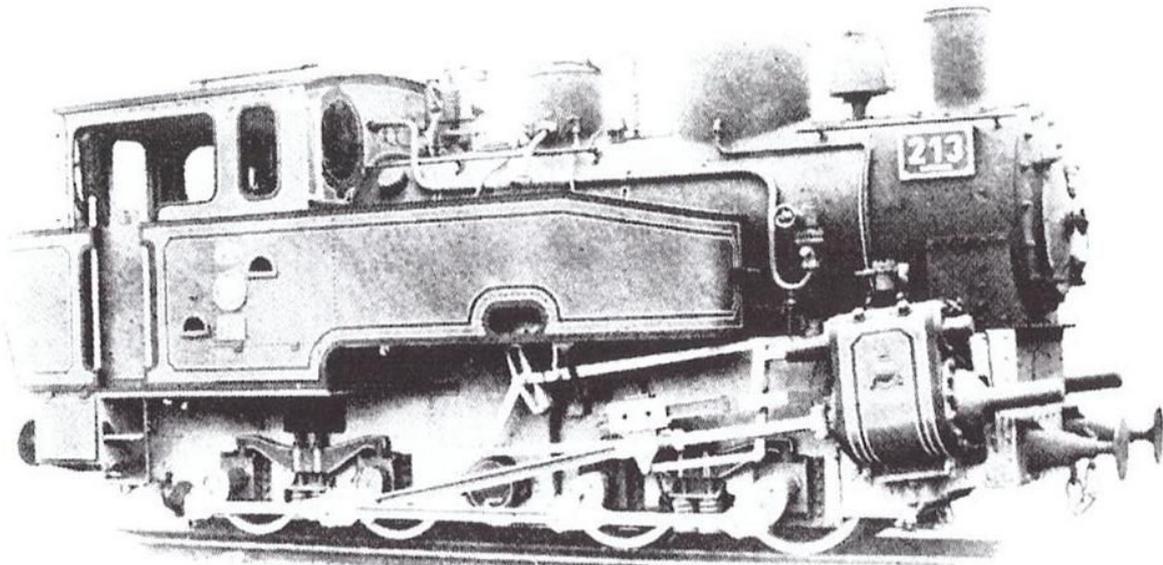
Erstes Baujahr 1904

**Spurweite:** 785 mm

**Betriebsnummern:** 99 401–408



Abweichend von den anderen Schmalspurbahnen der Königlich-Preussischen Eisenbahn-Verwaltung hatte das oberschlesische Netz die etwas aus dem üblichen Rahmen fallende Spurweite von 785 mm. Recht ungünstig waren in Oberschlesien die topographischen Verhältnisse. Die Strecken um Beuthen und Kattowitz hatten Minimalradien von 35 m und Maximalneigungen von 40‰. Darüber hinaus verlangte das eingegengte Lichtraumprofil den Bau verhältnismäßig schmalere Lokomotiven. Nachdem zuerst nur kleine C n2-Maschinen eingesetzt waren, lieferten ab 1902 die Firmen Hartmann, Orenstein & Koppel und Hagans stärkere und größere D n2-Lokomotiven, deren Endachsen als Klien-Lindner-Hohlachsen ausgeführt waren. Von der Serie dieser 18 Fahrzeuge der Gattung T 37 übernahm die Deutsche Reichsbahn nur noch 8 Exemplare als 99 401–408. Die 99 406 stammte von Hagans, sie wurde unter der Fabrik-Nr. 605 im Jahre 1912 geliefert. Die anderen sieben Maschinen entstanden in den Jahren 1904, 1906 und 1912 bei Orenstein & Koppel. Es waren die Lokomotiven mit den Fabrik-Nr. 1431, 1433, 2146, 2148, 2149, 5067 und 5068. Alle acht Lokomotiven wurden im Jahre 1939 von der Rbd Oppeln ausgemustert und bald verschrottet.



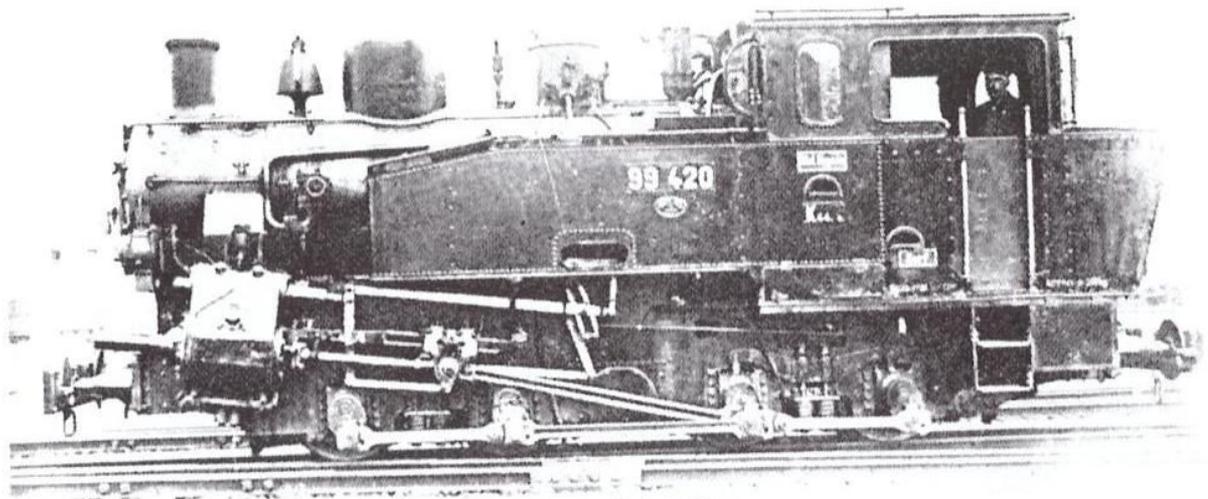
### Baureihe 99<sup>41-42</sup> (Preußen T 38)

Bauart	D h2	Rostfläche	1,05 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.8	Verdampfungsheizfl.	36,45 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	820 mm	Überhitzerheizfläche	16,76 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	400 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	7546 mm	Lokdienstlast	32,25 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	32,25 Mp
Kesselüberdruck	13 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlevorrat	1,5 t

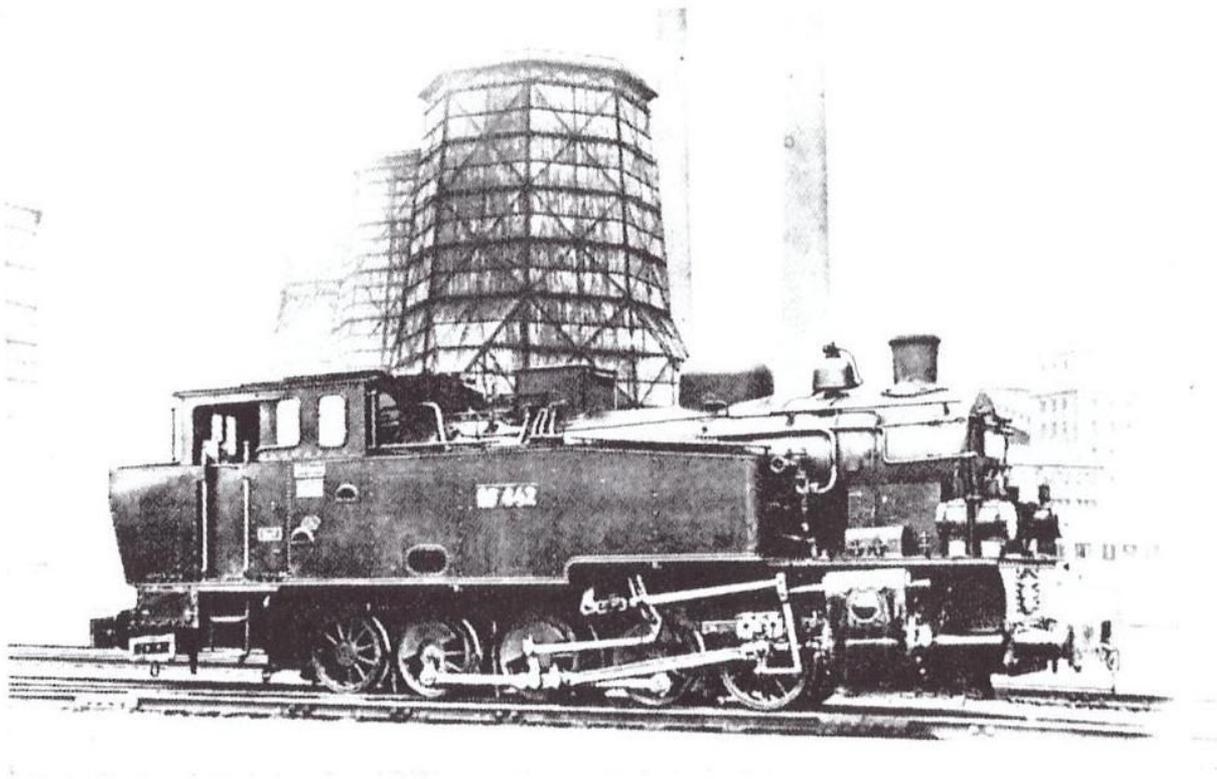
Erstes Baujahr 1915

**Spurweite:** 785 mm

**Betriebsnummern:** 99 411–421



Nach den ersten Lieferungen von D n2-Lokomotiven der Gattung T 37 für die oberschlesischen Schmalspurbahnen der KPEV mit einer Spurweite von 785 mm, entwickelte Orenstein & Koppel eine stärkere Heißdampf-Variante, die zwischen 1914 und 1919 mit insgesamt 27 Exemplaren als Gattung T 38 zum Einsatz kam. Die Rücksichtnahme auf das Profil führte zu einer ganzen Reihe von besonderen Maßnahmen beim Bau. So mußten die Zylinder sehr hoch und mit einer starken Neigung angeordnet werden. Auch die Konstruktion und die Ausführung von Treib- und Steuerungs-gestänge wichen vom Gebräuchlichen stark ab. Wie die T 37 so erhielt auch die Gattung T 38 an jedem Ende zwei zusätzliche Seitenpuffer. Die Deutsche Reichsbahn übernahm nur noch 11 Lokomotiven in ihren Bestand und gab ihnen die Nummern 99 411–421. Es waren Maschinen der Baujahre 1915, 1916, 1917, 1918 und 1919 mit den Fabr.-Nr. 7165, 7166, 8152, 8158, 8223–8225, 8406, 8409, 8410 und 8733. Über das Schicksal der Lokomotiven ist leider nicht allzuviel bekannt. Fest steht, daß die Maschinen 99 411–413 und 99 419–421 bis zum Jahre 1939 ausgemustert wurden. Heimat Bw der Lokomotiven war Bobrek-Karf.



### Baureihe 99<sup>43-44</sup> (Preußen T 39)

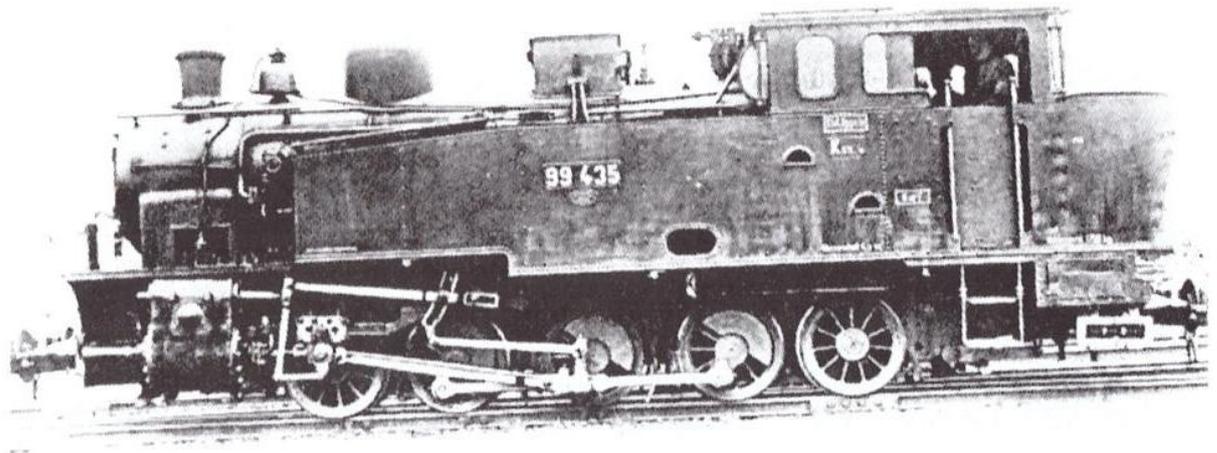
Bauart	E h2	Rostfläche	1,40 m <sup>2</sup>
Gattung	K 55.8/K 55.9 *	Verdampfungsheizfl.	49,50 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	820/850* mm	Überhitzerheizfläche	21,50 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	450 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	450 mm
Länge über Puffer	9304 mm	Lokdienstlast	40,0/44,0* Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	40,0/44,0* Mp
Kesselüberdruck	13 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	4,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,75 t

Erstes Baujahr 1919

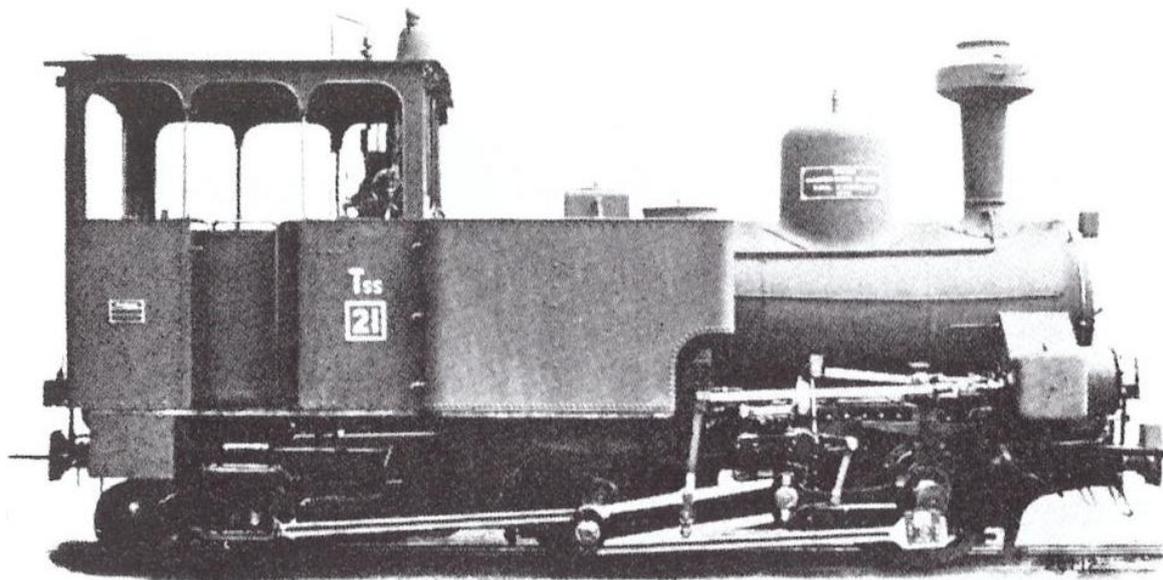
**Spurweite:** 785 mm

\* 99 441–446

**Betriebsnummern:** 99 431–435, 441–446



Für die Schmalspurstrecken in Oberschlesien standen mit den Lokomotiven der Gattungen T 37 und T 38 schon eine größere Zahl von leistungsfähigen Fahrzeugen zur Verfügung. Zur Bewältigung besonders großer Lasten ließ Preußen nach dem Ersten Weltkrieg mit der Gattung T 39 eine noch stärkere Heißdampf-Type bei Orenstein & Koppel entwickeln. In den Jahren 1919 und 1920 wurden sieben Maschinen geliefert und fünf Stück davon von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Dies waren die Lokomotiven mit den Fabrik-Nr. 8734 und 8837–8840. Wie ihre Vorgängerinnen waren die Maschinen verhältnismäßig schmal und niedrig, was bei der größeren Gesamtlänge der T 39 besonders augenfällig wurde. Die beiden Endachsen der neuen Fünfkuppler wurden nicht über Stangen, sondern mittels Zahnradgetrieben der Bauart Luttermöller von der zweiten bzw. der vierten Achse aus angetrieben. Auf diese Art und Weise behielten die Lokomotiven eine gute Kurvenbeweglichkeit, zumal die Treibachse keine Spurkränze erhalten hatte. In derselben Ausführung erfolgte in den Jahren 1925 und 1926 die Nachlieferung von 6 Maschinen mit den Fabrik-Nr. 10 601–10 603 und 10 991–10 993 durch Orenstein & Koppel an die Rbd Oppeln.



### Baureihe 99<sup>50</sup> (Württemberg Tss 3)

Bauart	C n2	Rostfläche	0,77 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.7	Verdampfungsheizfl.	37,94 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	900 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	300 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	500 mm
Länge über Puffer	7122 mm	Lokdienstlast	20,68 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	20,68 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,8 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	Klose	Kohlenvorrat	0,9 t

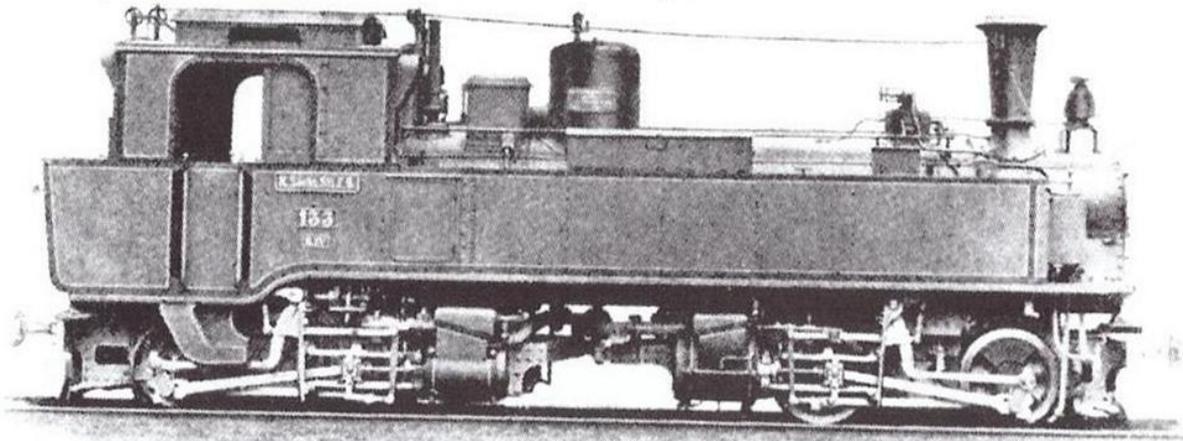
Erstes Baujahr 1896

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 501–504

Von dieser Lokomotive war keine weitere  
Abbildung vorhanden.

Am 28. 8. 1896 erfolgte auf der dritten Schmalspurbahn der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen die Betriebsaufnahme. Die Strecke der Zabergäu-Bahn führte über 11,82 km von Lauffen/Neckar nach Güglingen. Wenig später, am 13. 10. 1896, konnte dann auch das erste 9,45 km lange Teilstück der Federsee-Bahn von Schussenried nach Buchau dem Betrieb übergeben werden. Das Verkehrsaufkommen war zunächst noch gering und konnte von je zwei Lokomotiven bewältigt werden. Es waren kleine Dreikuppler mit den Bahn-Nr. 21–24 für eine Spurweite von 750 mm. Sie waren im Jahre 1896 von der Maschinenfabrik Esslingen mit den Fabrik-Nr. 2794–2797 geliefert worden. Die Maschinen wiesen eine ganze Anzahl von verschiedenen baulichen Besonderheiten auf. Um einen guten Bogenlauf zu gewährleisten, hatten die Lokomotiven ein „Klose-Triebwerk“ erhalten. Über ein besonderes System wurden bei einer Radialeinstellung der beiden Endachsen die Kuppelstangen in ihrer wirksamen Länge verkürzt oder verlängert. Die Maschinen hatten außerdem Außenrahmen, hochliegende Zylinder und Kobelschornsteine erhalten. Alle vier Exemplare wurden noch von der Deutschen Reichsbahn übernommen und bis 1931 ausgemustert.



### Baureihe 99<sup>51-60</sup> (Sachsen IV K)

Bauart	B'B' n4v	Rostfläche	0,97 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.7/K 44.8 **	Verdampfungsheizfl.	49,87 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	760 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	240/370/400* mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	380 mm
Länge über Puffer	9000 mm	Lokdienstlast	26,8–28,6 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	26,8–28,6 Mp
Kesselüberdruck	12/14/15 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,4 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	0,85; 1,02/1,2 t *

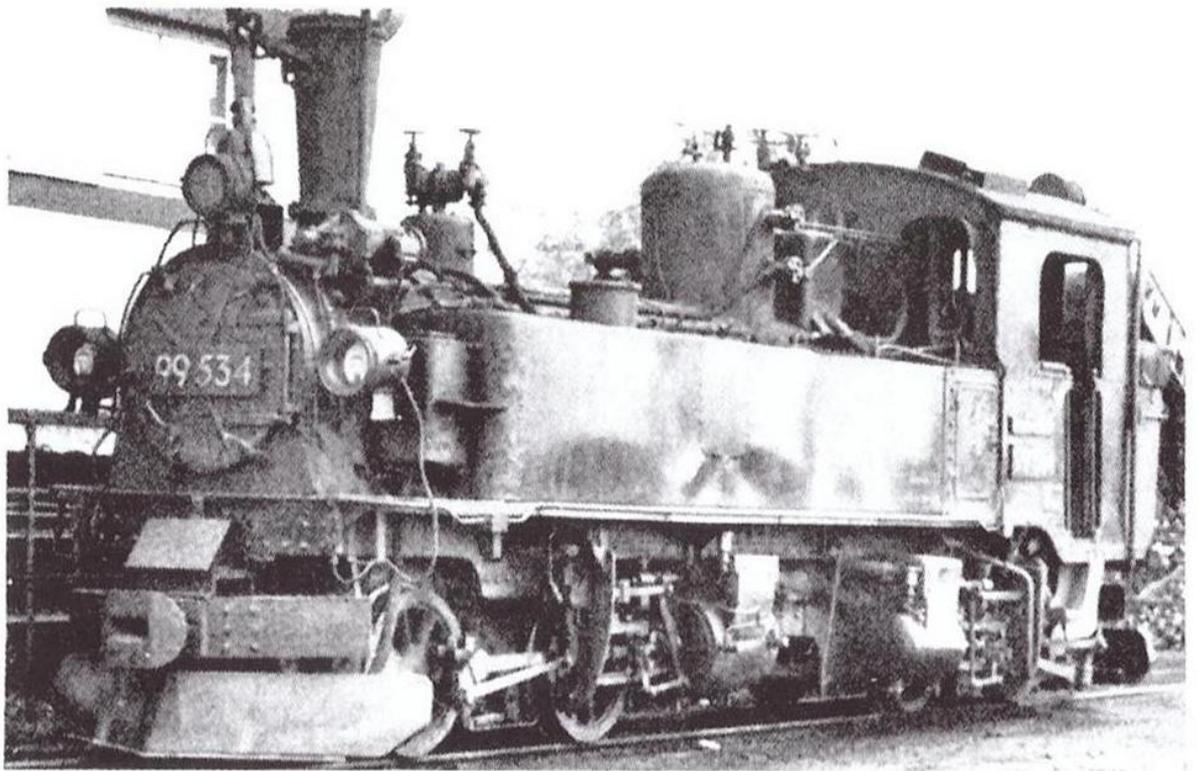
Erstes Baujahr 1892

\* ab 99 561

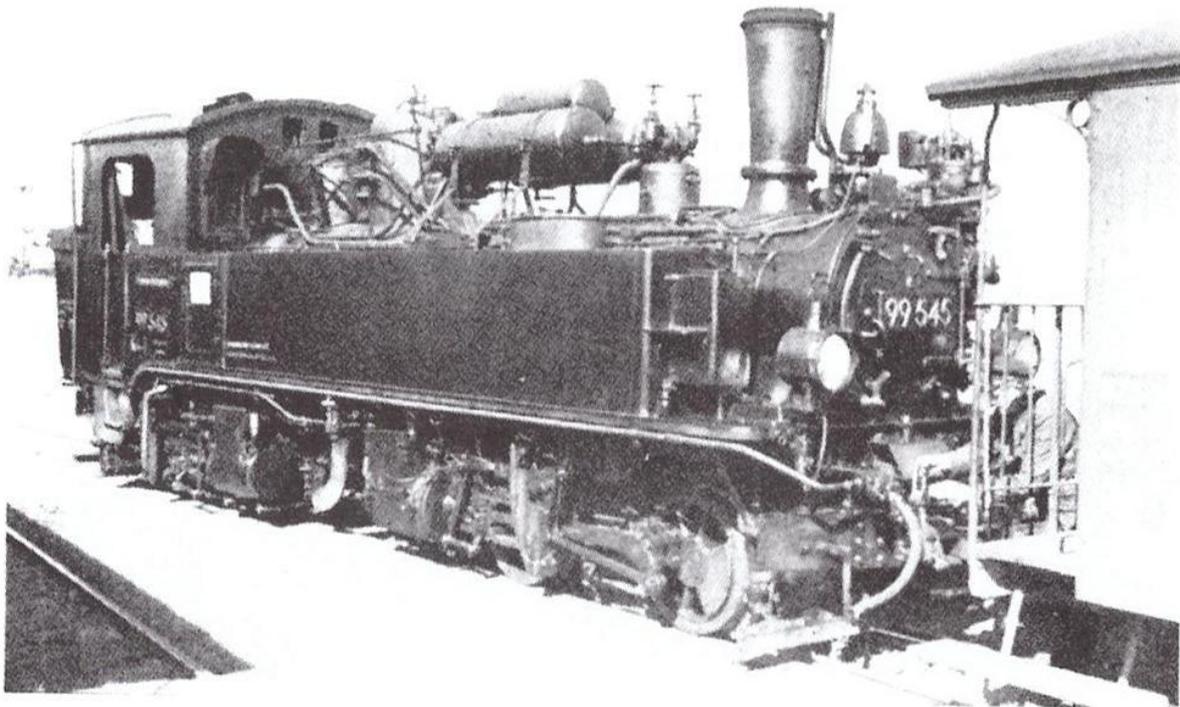
\*\* ab 99 581

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 511–546, 551–558, 561–579, 581–608



Für die 28 Bahnen des sächsischen Schmalspurnetzes mit der Spurweite 750 mm, das bereits im Jahre 1893 eine Länge von rund 327 km hatte und bis 1920 auf ungefähr 520 km ausgebaut wurde, bestand naturgemäß ein recht großer Lokomotivbedarf. Schon bald reichte auch die Leistung der kleinen Maschinen der Gattung I K nicht mehr aus. Die krümmungsreichen Strecken engten den Spielraum bei der Konstruktion neuer Lokomotiven in der Zeit vor der Jahrhundertwende noch stark ein. Man scheute vor dem Bau größerer einrahmiger Maschinen für Schmalspurbahnen noch zurück. Deshalb schuf Hartmann die neue und sehr leistungsfähige Gattung IV K mit zwei Dampfdruckgestellen der Bauart Günther-Meyer. Es waren Vierzylinder-Naßdampf-Verbundmaschinen, deren Hochdruckzylinder am Außenrahmen des hinteren Gestells angeordnet wurden. Das vordere Gestell mit den Niederdruckzylindern hatte einen Innenrahmen erhalten. Von 1892 bis 1921 lieferte Hartmann insgesamt 96 dieser Lokomotiven, die Bahn-Nr. 103–198. Zur Reichsbahn kamen 91 Maschinen, fünf Stück verblieben nach 1918 auf den südöstlichen Kriegsschauplätzen, fünf Nummern blieben dann auch im Schema der Deutschen Reichsbahn unbesetzt.



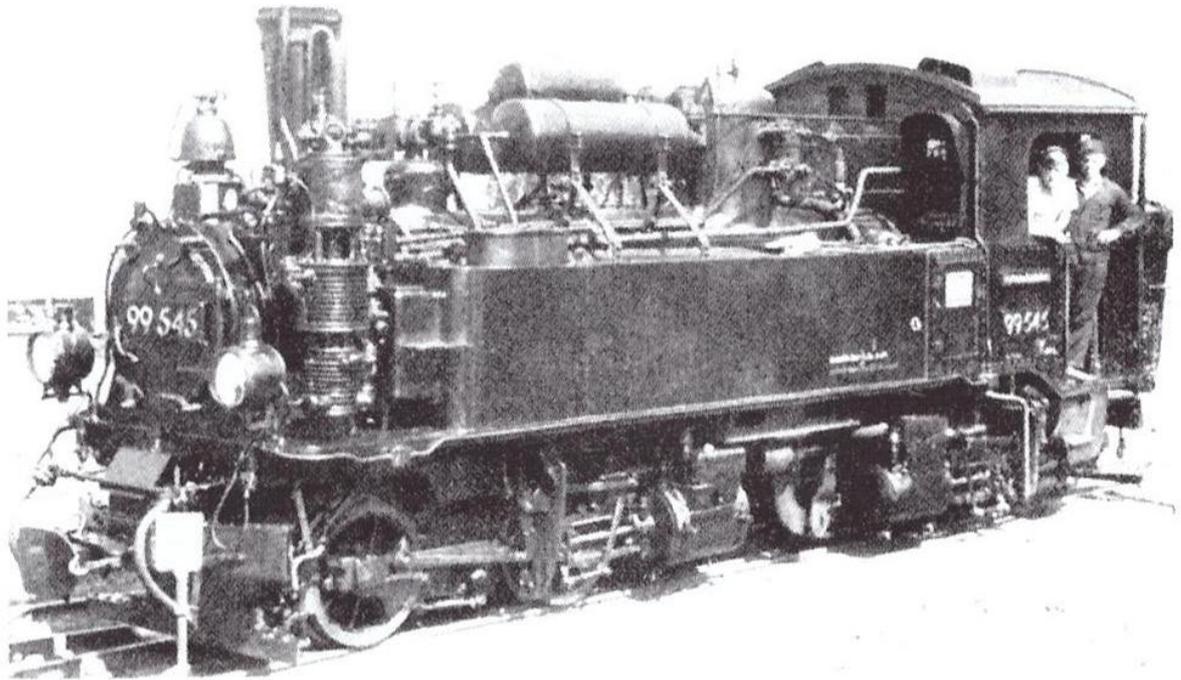
**Baureihe 99<sup>51-60</sup> (Umbau DR)**

Bauart	B'B' n4v	Rostfläche	0,97 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.7/K 44.8	Verdampfungsheizfl.	49,87 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	760 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	240/370/400 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	380 mm
Länge über Puffer	9000 mm	Lokdienstlast	27,4–29,3 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	27,4–29,3 Mp
Kesselüberdruck	14/15 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,4 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,2 t

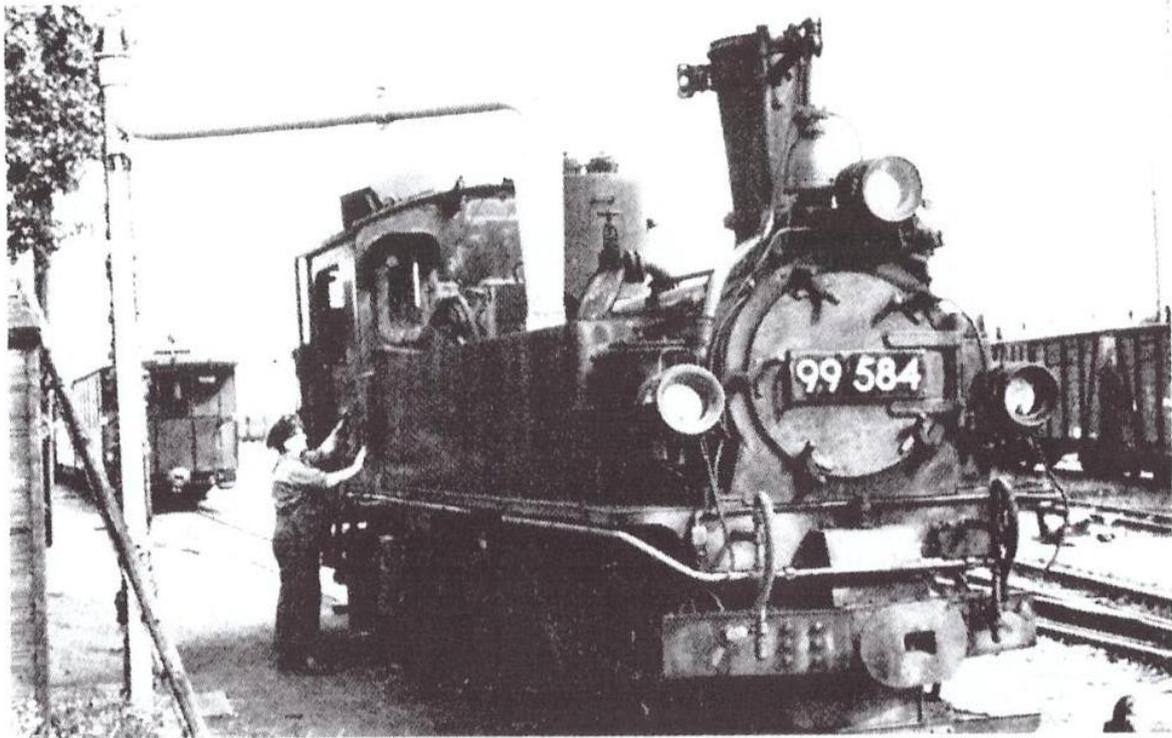
Erstes Baujahr 1904

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 545, 552, 553, 566, 567, 570, 587, 595, 604



Die Firma Hartmann in Chemnitz hatte mit den 96 Maschinen der Gattung IV K für die Sächsischen Staatseisenbahnen die größte Serie gleichartiger Schmalspurlokomotiven geliefert, die es in Deutschland bei Privat- und Länderbahnen je gab. Nicht einmal unter der Regie der Deutschen Reichsbahn kam es noch einmal zu derart großen Lieferungen. Im Laufe der langen Beschaffungszeit von 1892 bis 1921 gab es zwar einige Änderungen beim Bau der Maschinen, sie beschränkten sich aber in erster Linie auf eine Steigerung des Dampfdruckes von 12 auf 14 kp/cm<sup>2</sup> und auf eine Erhöhung der Dienstlast um 3 Mp. Von den 91 Lokomotiven die von der Deutschen Reichsbahn im Nummernplan von 1925 berücksichtigt wurden – fünf Nummern der Serie blieben unbesetzt – waren nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges noch 57 einsatzfähige Maschinen übriggeblieben. Nachdem die Rügensch Kleinbahnen in die Verwaltung der DR übergegangen war, wurden auf Rügen 9 Lokomotiven der Baureihe 99<sup>51-60</sup> eingesetzt. Zuvor erhielten sie Knorr-Bremsen, deren Luftbehälter auf dem Kessel montiert wurden. Sechs dieser Lokomotiven wurden im Jahre 1967 ausgemustert, die 99 604 kam 1970 als Museumslok im Originalzustand zur DGEG.



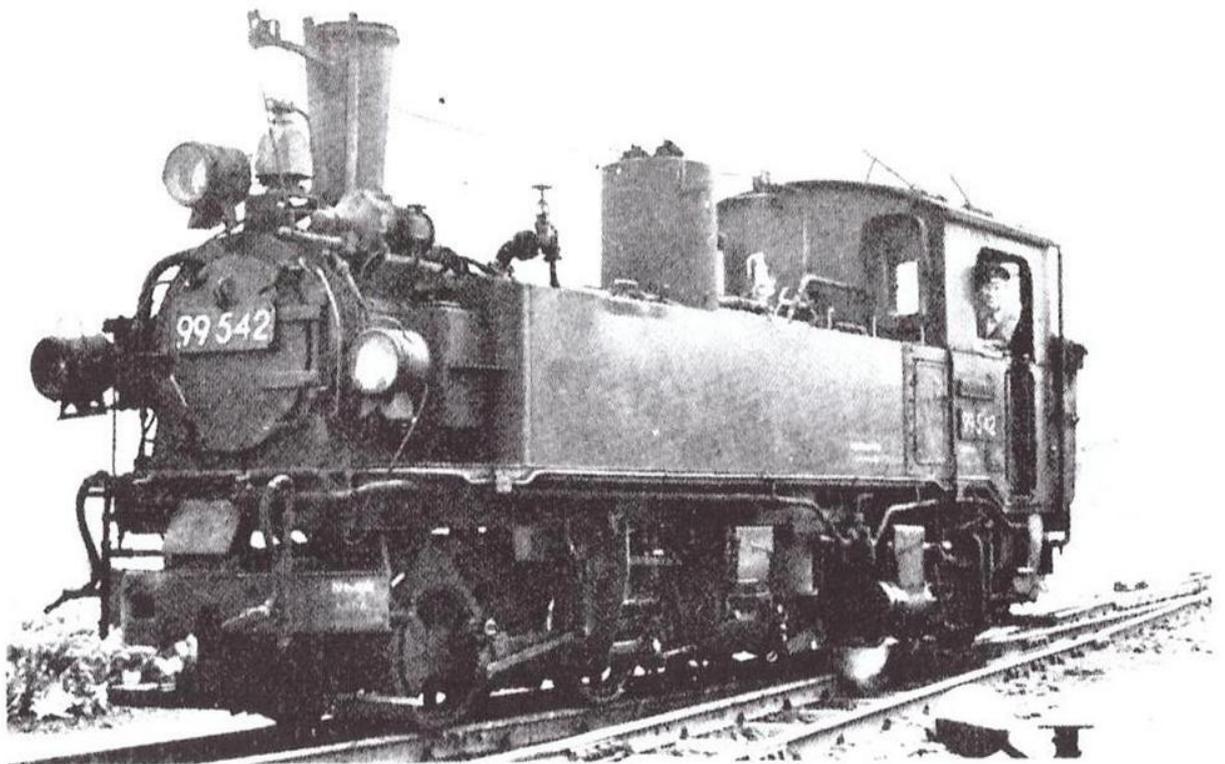
### Baureihe 99<sup>51-60</sup> (Rekonstruktion DR)

Bauart	B'B' n4v	Rostfläche	0,97 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.7/K 44.8	Verdampfungsheizfl.	49,87 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	760 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	240/370/400 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	380 mm
Länge über Puffer	9000 mm	Lokdienstlast	26,8–29,3 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	26,3–29,3 Mp
Kesselüberdruck	15 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,4 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,2 t

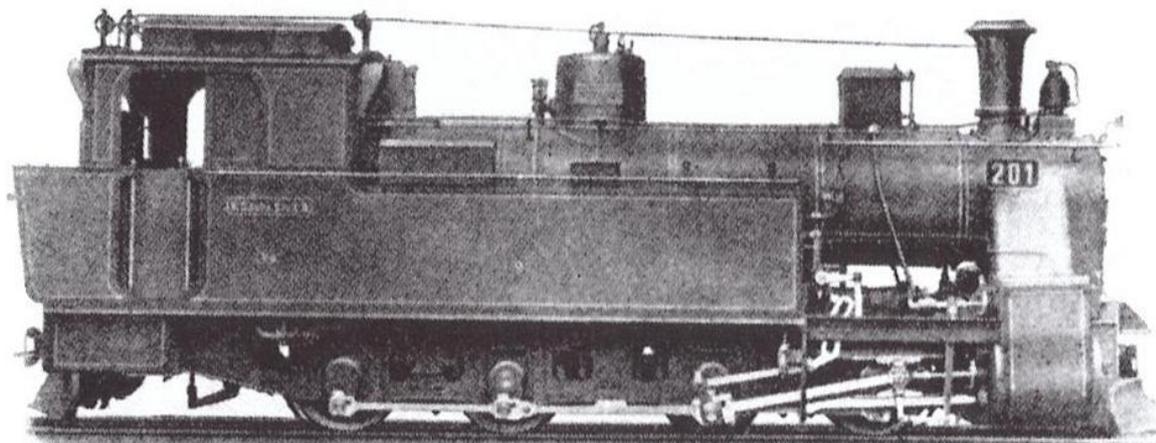
Erstes Baujahr 1962

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 516, 534, 539, 542, 553, 555, 557, 562, 563, 564,  
566, 568, 569, 574, 576, 582, 583, 584, 585, 586, 592,  
593, 594, 606, 608



Trotz ihrer Vielteiligkeit und eines gewissen Aufwandes bei der Wartung, bewährten sich die Lokomotiven der sächsischen Gattung IV K außerordentlich gut. Von den 57 Maschinen die nach dem Ende des Krieges im Jahre 1945 noch übriggeblieben waren, kamen verschiedene Exemplare zur Aushilfe auf Bahnen die außerhalb Sachsens lagen. Allein neun Stück gelangten ab 1950 auf der Insel Rügen zu neuen Ehren. Bei einer größeren Anzahl der im sächsischen Raum verbliebenen Fahrzeuge machte sich zu Beginn der sechziger Jahre das zum Teil doch schon recht hohe Alter bemerkbar. Da man zu jener Zeit noch nicht auf diese Maschinen verzichten konnte, entschloß sich die Deutsche Reichsbahn der DDR zur Rekonstruktion mehrerer Lokomotiven. Ab dem Jahre 1962 wurden dann insgesamt 25 Maschinen mit neuen Kesseln, einige sogar mit neuen Rahmen ausgerüstet. Bei dieser Modernisierung veränderte sich auch ein wenig das äußere Bild der Fahrzeuge. Der Dampfdom wurde neu gestaltet und erhielt eine flachere Decke, der viereckige Sanddom und die alten Sicherheitsventile entfielen und die Speiseventile für den Kessel wurden ohne den kleinen Speisedom direkt auf dem Kessel angeordnet.



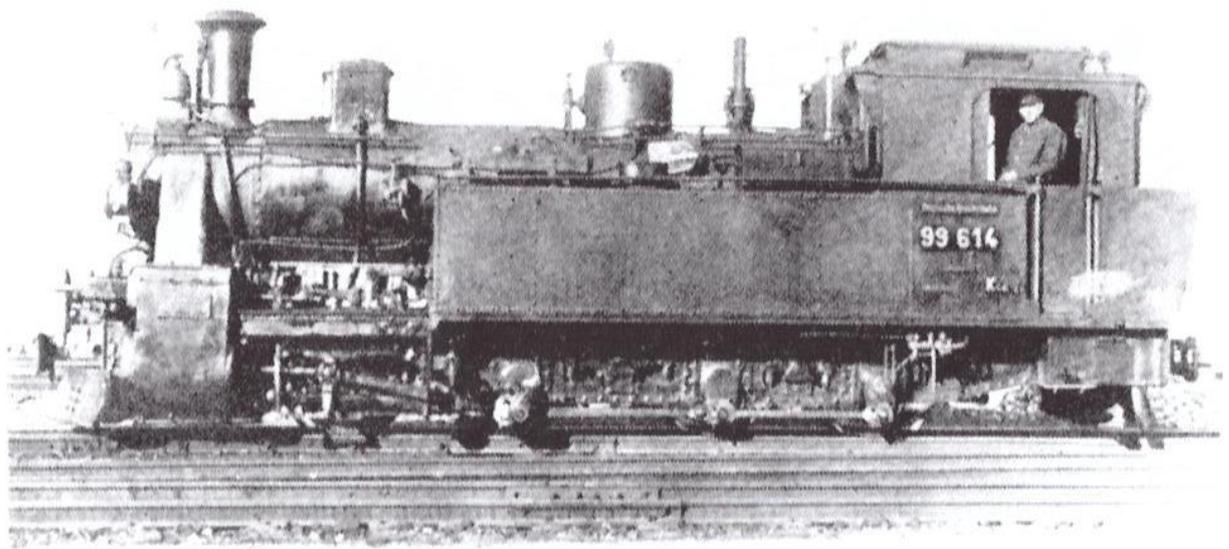
### Baureihe 99<sup>61</sup> (Sachsen V K)

Bauart	D n2v	Rostfläche	0,97 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.7	Verdampfungsheizfl.	59,67 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	855 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	340/530 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	430 mm
Länge über Puffer	8950 mm	Lokdienstlast	28,80 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	28,80 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,40 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	0,96 t

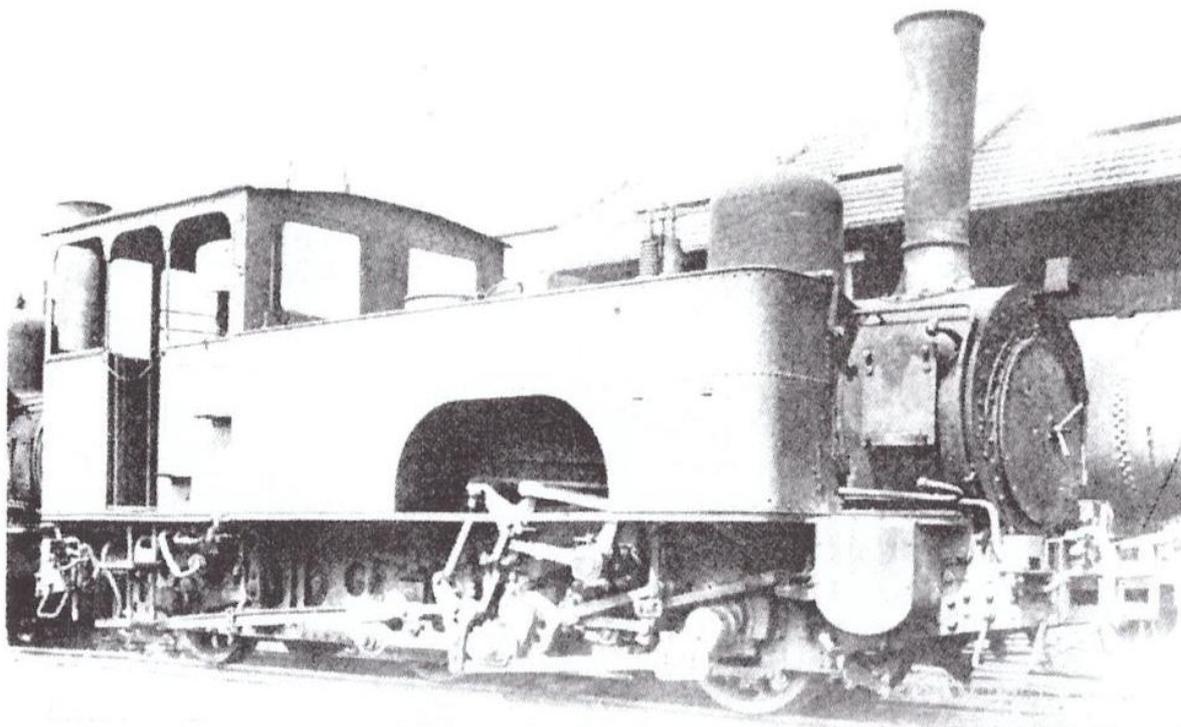
Erstes Baujahr 1901

Spurweite: 750 mm

Betriebsnummern: 99 611–619



Eine sehr stark frequentierte Schmalspurstrecke der Sächsischen Staatsbahn war die Müglitztalbahn von Heidenau nach Altenberg. Um den ständig wachsenden Verkehr bewältigen zu können mußten zu Beginn dieses Jahrhunderts neue und leistungsfähige Lokomotiven beschafft werden. Die Firma Hartmann entwickelte die Gattung V K mit Außenrahmen, Hall'schen Kurbeln und mit Klien-Lindner-Endachsen. Diese Hohlachsen erlaubten das Durchfahren auch von sehr engen Gleisbögen. Als Treibachse wurde die zweite Achse herangezogen, die Treibstange blieb deshalb verhältnismäßig kurz. Die Lokomotiven hatten ein Naßdampf-Verbund-Triebwerk mit einem recht großen Niederdruckzylinder erhalten. Die erste Lieferung von Hartmann stammte aus dem Jahre 1901, es waren die Maschinen mit den Fabrik-Nr. 2644–2646. Ihnen folgten 1905 die 2915–2917 und im Jahre 1908 die 3156–3158. Die Lokomotiven der einzelnen Lieferungen unterschieden sich nur durch geringe Veränderungen der Führerhäuser. Die Deutsche Reichsbahn hatte alle neun Maschinen mit den Bahn-Nr. 201–209 übernommen. Über Zeit der Ausmusterung liegen sehr unterschiedliche Angaben vor, die letzten Maschinen gingen im Kriege in den Osten.



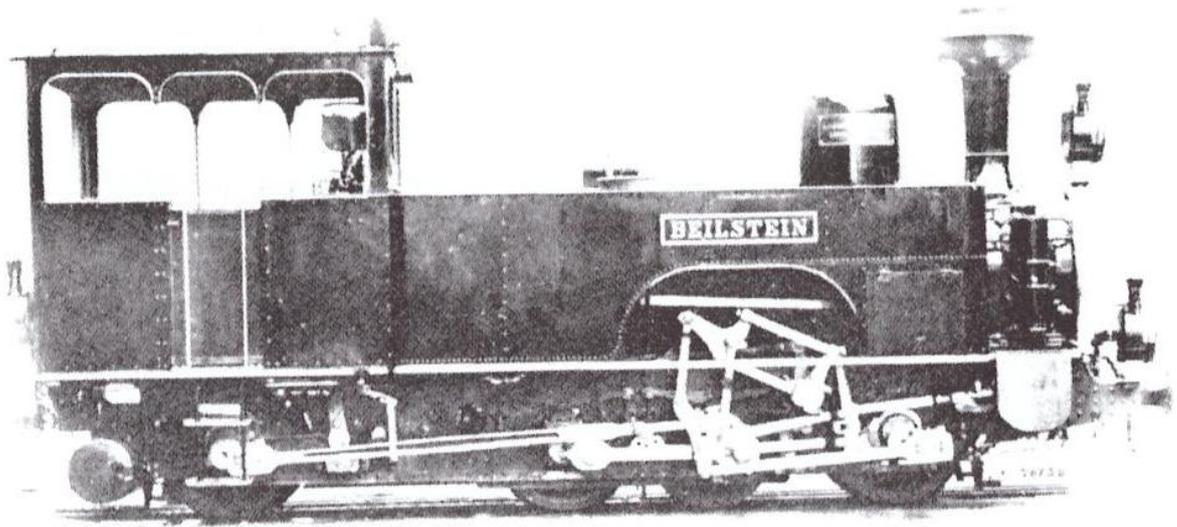
### Baureihe 99<sup>62</sup> (Württemberg Tss 4)

Bauart	D n2	Rostfläche	0,98 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.7	Verdampfungsheizfl.	59,67 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	900 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	340 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	500 mm
Länge über Puffer	8115 mm	Lokdienstlast	27,77 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	27,77 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,04 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	Klose	Kohlenvorrat	1,00 t

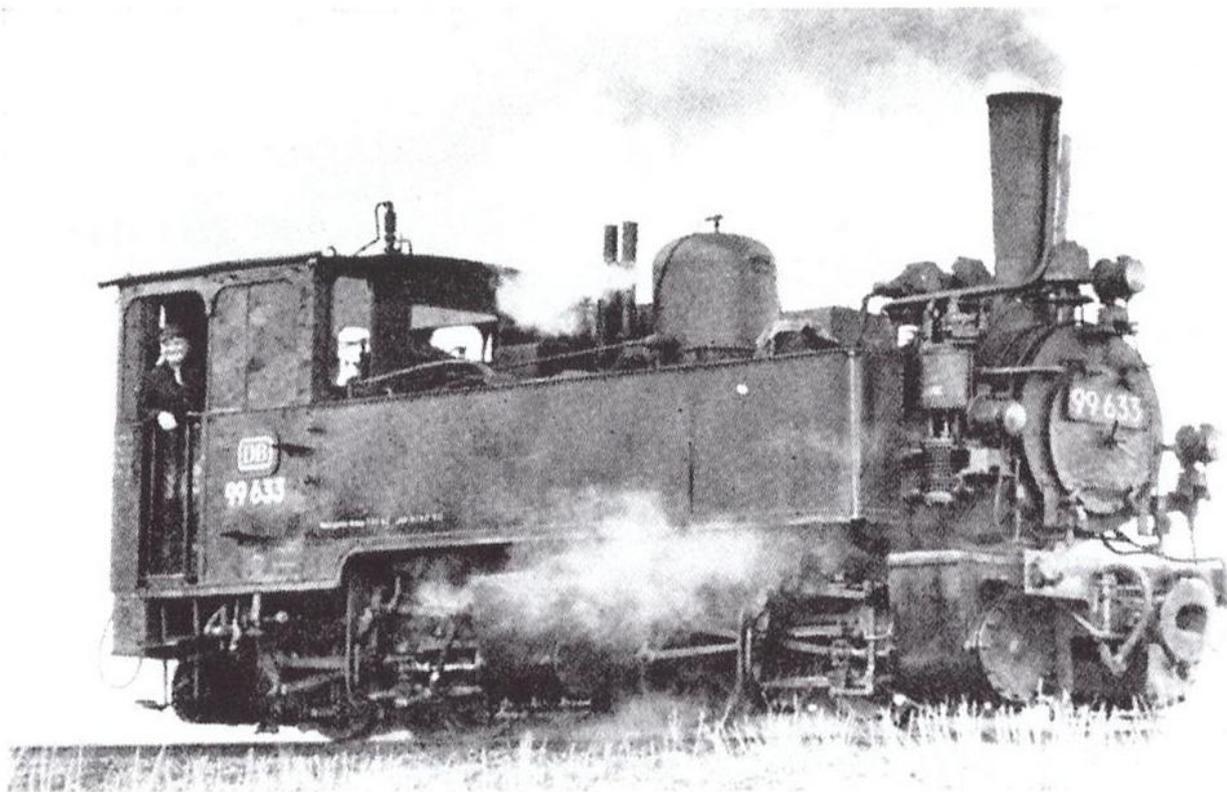
Erstes Baujahr 1894

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 621–622



Für die erste Schmalspurstrecke der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen mit der Spurweite von 750 mm, der 14,39 km langen Bottwartalbahn von Marbach nach Beilstein, lieferte die Maschinenfabrik Esslingen drei Lokomotiven der Gattung Tss 4. Die Maschinen nahmen ihren Dienst bei der Streckeneröffnung am 10. 5. 1894 auf und erfüllten zunächst auch die in sie gesetzten Erwartungen. In Konstruktion und Ausführung entsprachen die Lokomotiven mit den Fabrik-Nr. 2638–2640 weitgehend der Gattung Ts 4, die kurz zuvor für die 1000-mm-Bahn von Nagold nach Altensteig entstanden war. Es waren also ebenfalls Maschinen mit „Klose-Radialachsen“, mit Außenrahmen und mit Kobelschornstein. Zusätzlich zu den Bahn-Nr. 11–13 trugen sie, entsprechend den damaligen Gepflogenheiten, auch noch Namen die Rückschlüsse auf ihr Einsatzgebiet zuließen. Die Nr. 11 hieß „Großbottwar“, die Nr. 12 war auf „Oberstenfeld“ getauft und die Nr. 13 trug den Namen „Beilstein“. Nach dem ursprünglichen Plan sollten noch alle drei Lokomotiven umgenummert werden. Die „Großbottwar“ wurde dann aber im Jahre 1923 ausgeschieden, während die beiden anderen Maschinen als 99 621 und 622 bis 1928 eingesetzt blieben.



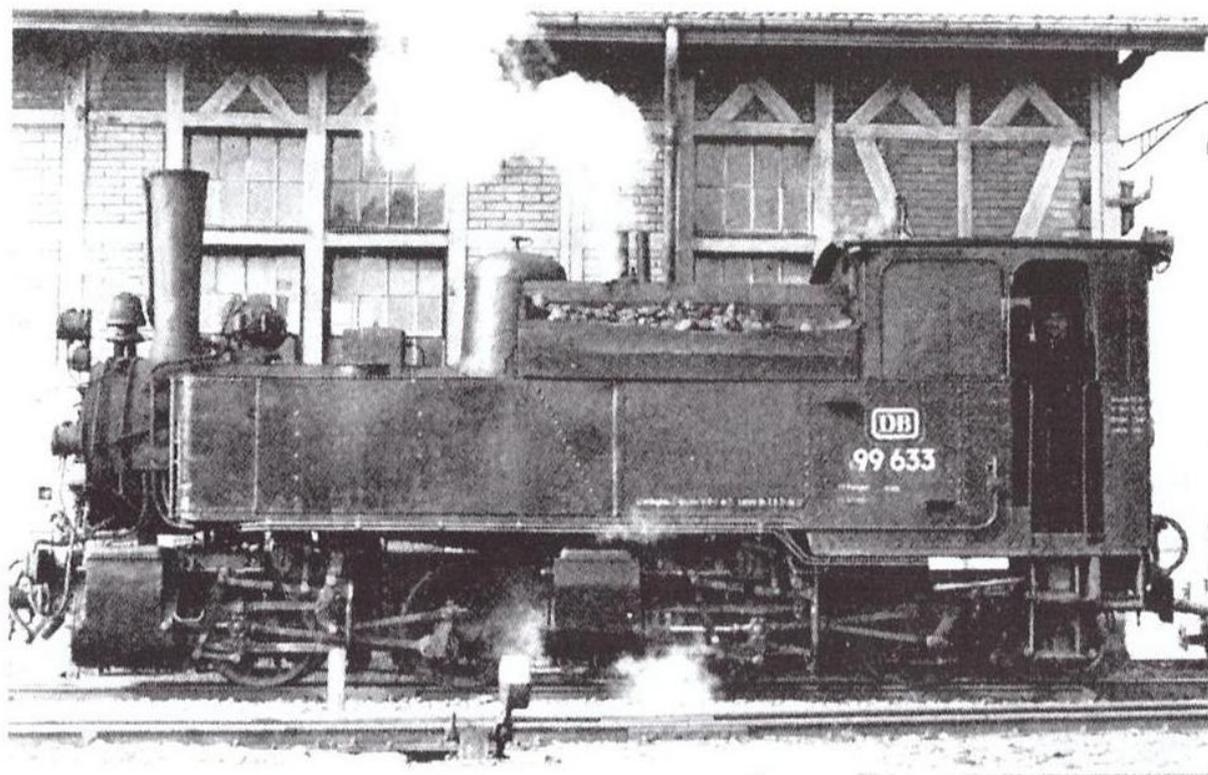
### Baureihe 99<sup>63</sup> (Württemberg Tssd)

Bauart	B'B n4v	Rostfläche	0,98 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.7	Verdampfungsheizfl.	56,38 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	900 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	275/420 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	450 mm
Länge über Puffer	8226 mm	Lokdienstlast	28,70 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	28,70 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,0 t

Erstes Baujahr 1899

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 631–639



Mit der 18,98 km langen Linie Warthausen–Ochsenhausen eröffnete die Württembergische Staatsbahn am 30. 11. 1899 ihre fünfte Schmalspurbahn. Um die Jahrhundertwende wurden außerdem einige Strecken verlängert, was zu einem erhöhten Lokomotivbedarf führte. Bei den notwendigen Neubauten verließ Esslingen das System der „Klose-Radiallokomotiven“ und schuf mit der Gattung Tssd eine neue Lokomotivtype. Diese „Duplexlokomotiven“ der Bauart „Mallet“ arbeiteten nach dem Vierzylinder-Verbund-Prinzip und bewährten sich recht gut auf den krümmungsreichen Schmalspurstrecken Württembergs. In den Jahren 1899 und 1901 lieferte die Maschinenfabrik Esslingen zunächst je drei Fahrzeuge mit den Fabrik-Nr. 3070–3072 und 3198–3200. Drei weitere Exemplare folgten als Nr. 3294, 3503 und 3698 in den Jahren 1904, 1908 und 1913. Die Lokomotiven wurden von der Staatsbahn unter den Nr. 41–49 geführt und ohne Ausnahme von der Reichsbahn übernommen. Vier Exemplare waren nach 1945 noch im Einsatz. Am 26. 10. 54 wurde die 99 638, am 27. 11. 56 die 639, am 25. 3. 65 die 637 und am 18. 3. 69 die 99 633 ausgemustert. Letztere wurde inzwischen von der DGEG übernommen, sie soll als Museumslok eingesetzt werden.



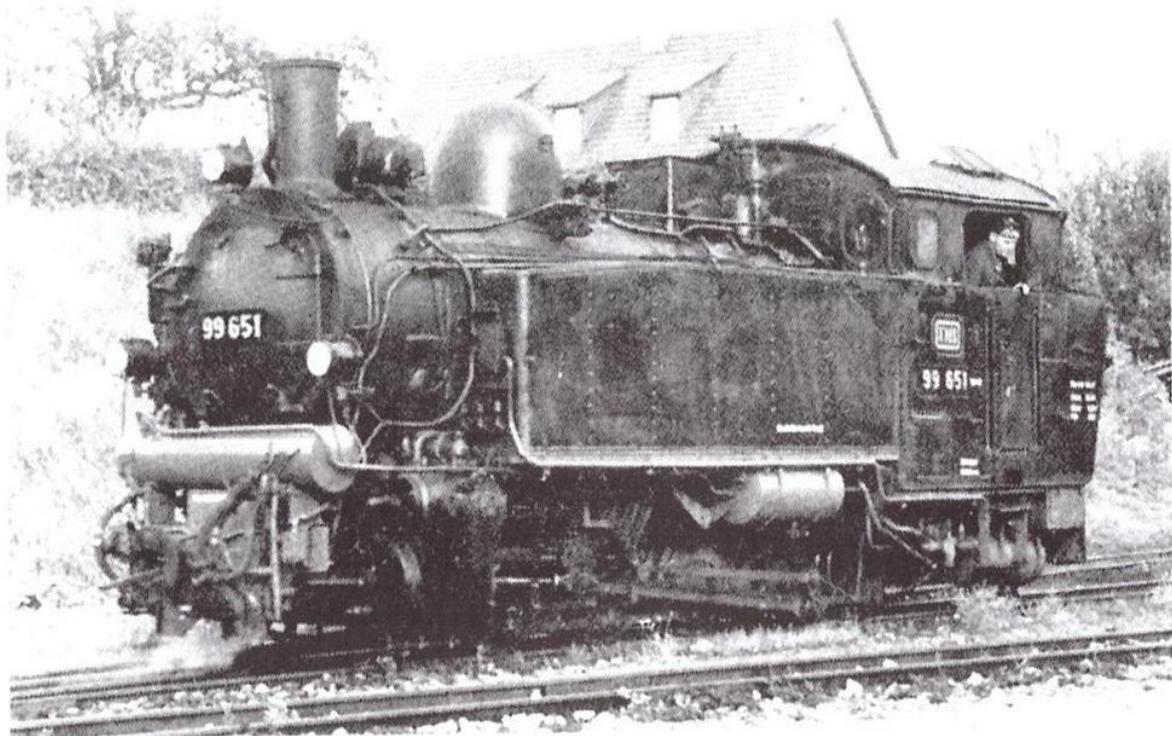
### Baureihe 99<sup>64-65</sup> (Sachsen VI K)

Bauart	E h2	Rostfläche	1,60 m <sup>2</sup>
Gattung	K 55.8	Verdampfungsheizfl.	64,26 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	24,50 m <sup>2</sup>
Laufad- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	430 mm
Laufad- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	8660 mm	Lokdienstlast	40,4 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	40,4 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	4,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	2,0 t

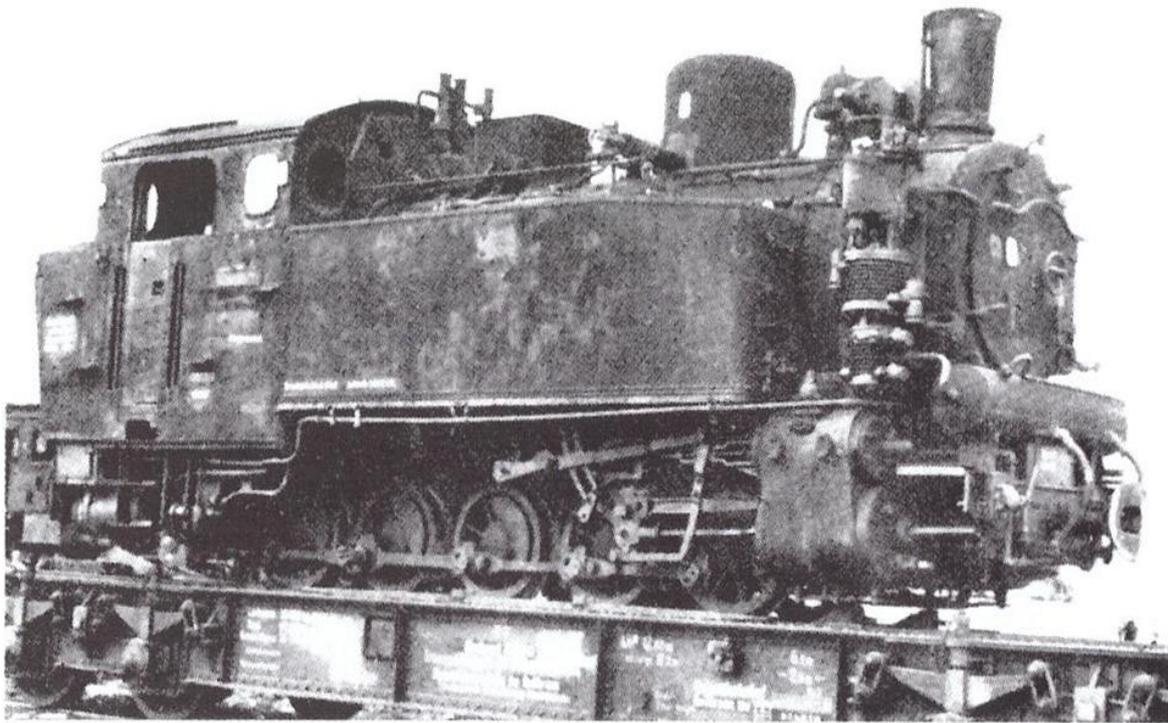
Erstes Baujahr 1918

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 641–655



Im Jahre 1919 kamen die Sächsischen Staatseisenbahnen durch Ankauf in den Besitz von 15 kräftigen Heißdampflokomotiven, die Henschel im Jahre 1918 mit den Fabrik-Nr. 16 122–16 136 an die Heeresfeldbahnen liefern sollte. Sie wurden als Gattung VI K mit den Bahn-Nr. 210–224 vor allem auf den steigungsreichen Strecken des Erzgebirges eingesetzt. Die erste, dritte und fünfte Achse waren nach dem Prinzip von Gölsdorf seitenebene angeordnet, die vierte Achse diente als Treibachse. Alle 15 Maschinen wurden von der Deutschen Reichsbahn übernommen und als 99 641–655 bezeichnet. Zu Beginn der dreißiger Jahre wurden die Lokomotiven 99 650 und 651 an die Rbd Stuttgart abgegeben. Nach 1933 gelangten die Maschinen 99 643 und 647 nach Österreich zur Waldviertelbahn, wo sie auf 760 mm umgespurt wurden. Die anderen Fahrzeuge verblieben in Sachsen, einige davon wurden 1946 ausgemustert andere dagegen rekonstruiert. Die 99 650 und 651 fuhren auf verschiedenen Bahnen in Württemberg und wurden schließlich bei der Bottwartalbahn ausgemustert, die 99 650 am 31. 7. 69 und die 651 am 29. 9. 69. Die 99 651 blieb erhalten, sie ist als Denkmal in der Stadt Steinheim aufgestellt.



**Baureihe 99<sup>67-71</sup> (Nachbau sächs. VI K)**

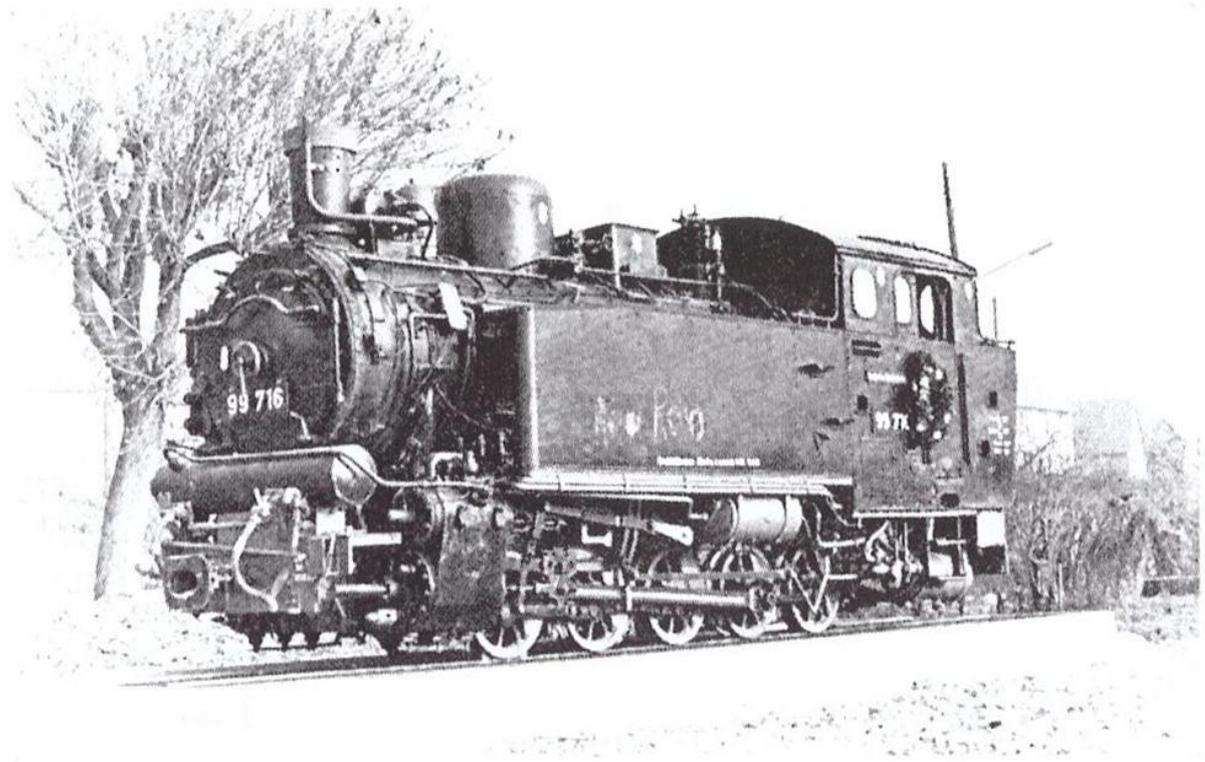
Bauart	E h2	Rostfläche	1,60 m <sup>2</sup>
Gattung	K 55.9	Verdampfungsheizfl.	64,20 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	24,50 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	430 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	8990/8436* mm	Lokdienstlast	41,0/42,25 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	41,0/42,25 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	4,1/4,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	2,5 t

Erstes Baujahr 1923

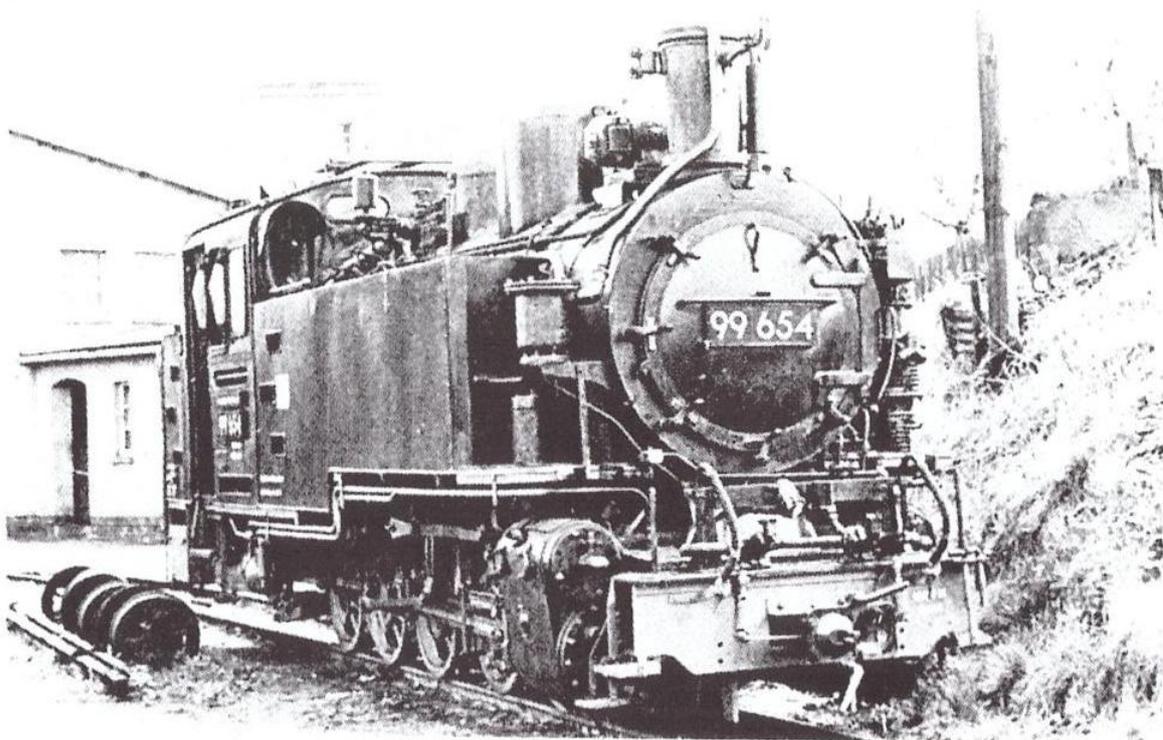
\* 99 679-683

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 671–717



Aufgrund der guten Erfahrungen die Sachsen mit den Lokomotiven der Gattung VI K sammeln konnte, beschaffte die Reichsbahn in der Zeit von 1923 bis 1927 insgesamt 47 Maschinen derselben Bauart mit einigen kleineren baulichen Änderungen und mit etwas größerer Achslast. Im Jahre 1923 lieferte Henschel die Lokomotiven 99 671–680 mit den Fabrik-Nr. 19 749–19 758, denen ein Jahr später die 99 681–683 mit den Nr. 20 224–20 226 folgten. Die Maschinen 99 684–695 kamen 1925/1926 als Nr. 4646–4657 von Hartmann. In den Jahren 1925/26 baute die Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe unter den Nummern 2323–2334 die Fahrzeuge 99 696–707 und schließlich lieferte Hartmann 1927 die Maschinen 99 708–717 mit den Fabrik-Nr. 4665–4674. Die Lokomotiven 99 679–683 waren von Anfang an in Württemberg eingesetzt, alle anderen im sächsischen Raum. Von 1936 bis 1938 kamen dann noch die 99 671, 672, 698, 701, 704 und 716 zu den schwäbischen Eisenbahnen. Die meisten dieser Lokomotiven waren bis 1965 eingesetzt, als letzte wurde 99 704 am 31. 5. 67 ausgemustert. In Güglingen im Zabergäu ist die 99 716 als Denkmal aufgestellt. Einige der Maschinen der DR wurden ab 1963 modernisiert.



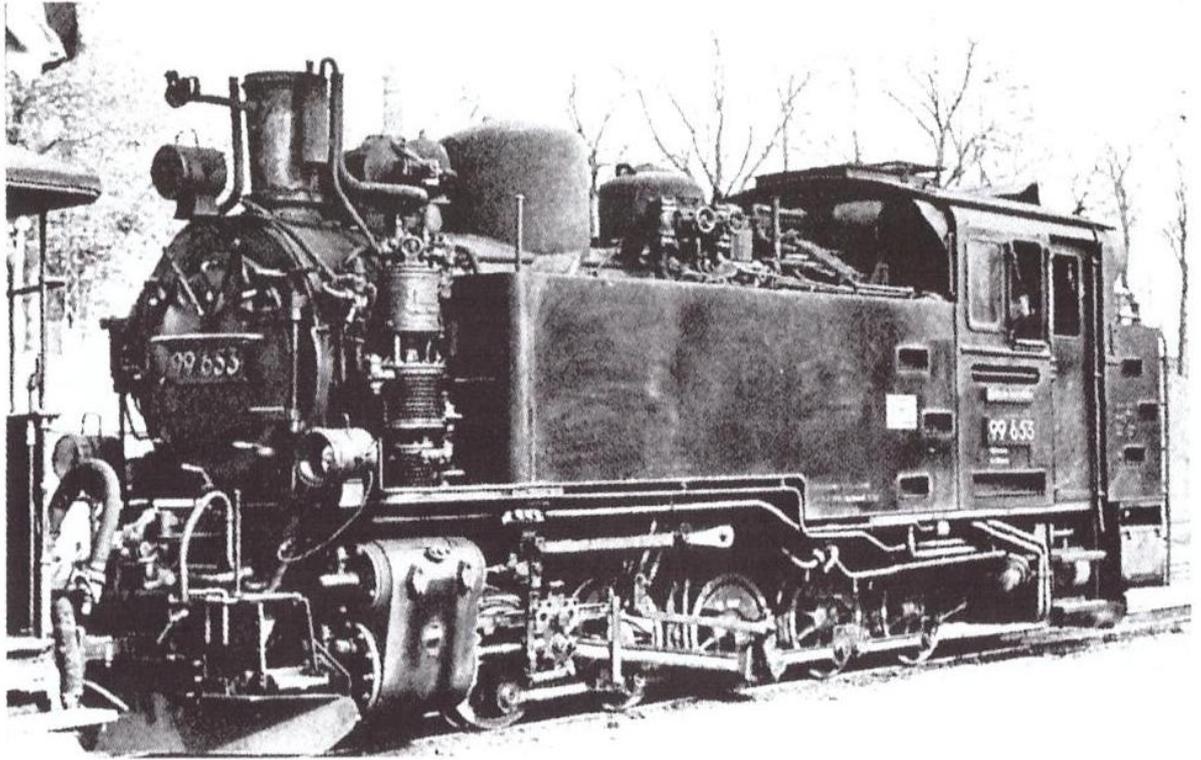
**Baureihe 99<sup>64-71</sup> (Rekonstruktion DR)**

Bauart	E h2	Rostfläche	1,60 m <sup>2</sup>
Gattung	K 55.9	Verdampfungsheizfl.	64,20 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	24,50 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	430 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	8990 mm	Lokdienstlast	42,25 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	42,25 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	4,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	2,5 t

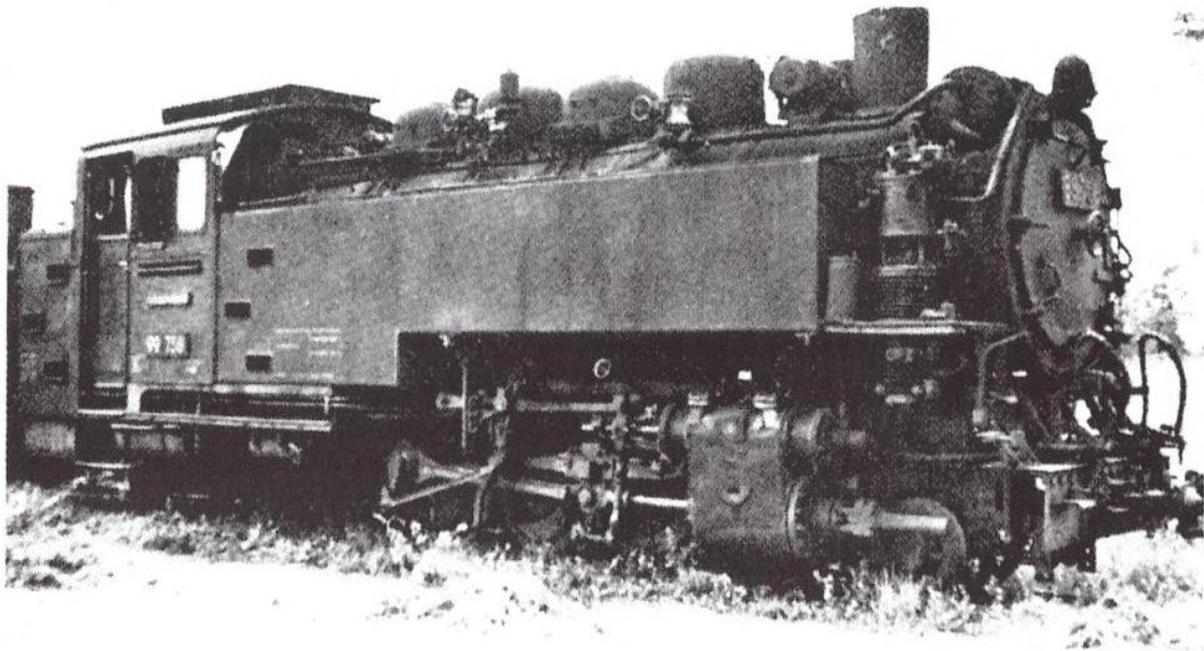
Erstes Baujahr 1963

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 648, 653, 654, 673, 678, 685, 687, 692, 694, 696, 703,  
706, 713, 715



Sowohl die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen als auch die Deutsche Reichsbahn setzten die Lokomotiven der Gattung VI K und die Nachbauten derselben mit besten Erfolgen auf zahlreichen Schmalspurbahnen ein. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren in Sachsen und Thüringen insgesamt noch ungefähr 30 Lokomotiven im Einsatz, die meisten davon waren im großen Bw Wilsdruff stationiert. Obwohl zu Beginn der sechziger Jahre der Betrieb auf manchen Schmalspurstrecken eingestellt war, konnte noch nicht auf alle der bewährten Fünfkuppler verzichtet werden. So entschloß sich die Deutsche Reichsbahn in der DDR im Jahre 1963 eine größere Zahl der noch vorhandenen Maschinen für den weiteren Einsatz auf den verbliebenen Strecken zu rekonstruieren. Diese 14 Lokomotiven unterscheiden sich recht augenfällig von der Ursprungs Ausführung. In Anlehnung an die früher beschafften Einheitslokomotiven erhielten die VI K und ihre Nachfolgerinnen neue Kessel, neue und lichtere Führerhäuser und Vorratsbehälter in abgeänderter Form. Außerdem wurde bei den rekonstruierten Fahrzeugen die dritte Achse als Treibachse herangezogen und die Treibstange dadurch wesentlich verkürzt.



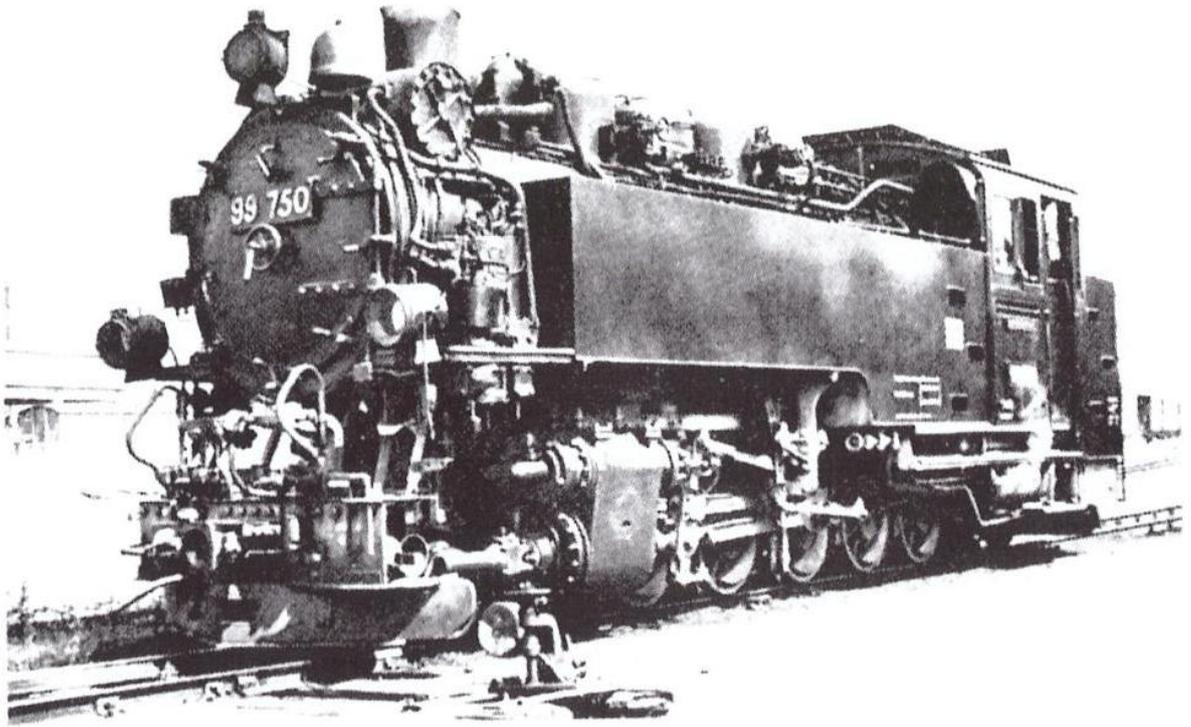
### Baureihe 99<sup>73-76</sup> (Einheitslokomotive)

Bauart	1'E 1' h2	Rostfläche	1,74 m <sup>2</sup>
Gattung	K 57.9	Verdampfungsheizfl.	80,30 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	29,00 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	550 mm	Zylinder- $\phi$	450 mm
Lauf- $\phi$ hinten	550 mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	10 540 mm	Lokdienstlast	56,70 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	46,10 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	5,8 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	2,5 t

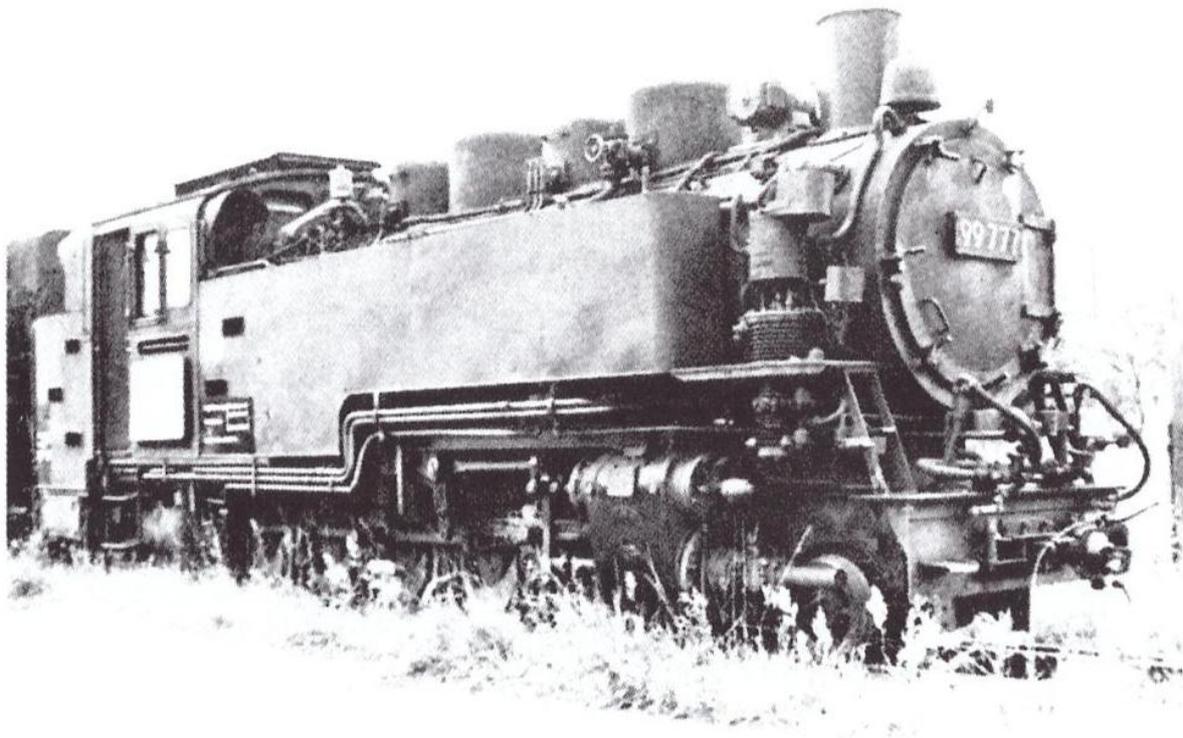
Erstes Baujahr 1928

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 731–762



Nach der Gründung der Deutschen Reichsbahn wurde ein Typenprogramm zum Bau neuer Einheitslokomotiven erarbeitet. Dieses Programm sah außer den regelspurigen Fahrzeugen auch drei neue Gattungen für Schmalspurbahnen vor. Zusammen mit den Firmen Hartmann und Schwartzkopf wurde eine imposante 1'E 1'-Heißdampflokomotive entwickelt und von 1928 bis 1933 in insgesamt 32 Exemplaren für den Einsatz im Erzgebirge geliefert. Die ersten 13 Maschinen baute Hartmann im Jahre 1928 mit den Fabrik-Nr. 4678–4687 und 4691–4693. Von der Firma Schwartzkopf wurden 1929 sieben Lokomotiven mit den Nr. 9533–9539 geliefert, denen im Jahre 1933 weitere 12 Maschinen folgten, welche die Fabrik-Nr. 10 142–10 153 trugen. Die Lokomotiven zeigten alle Merkmale der Einheitslokomotiven. Beide Laufachsen waren als Bissel-Achsen ausgeführt. Die Fahrzeuge mit den Betriebsnummern 99 731–750, die 1928 und 1929 geliefert worden waren, hatten Knorr-Abdampf-Vorwärmer erhalten. Alle anderen Maschinen wurden mit Friedmann-Abdampf-Injektoren ausgerüstet. Bei einem Teil der Lokomotiven waren die Spurkränze der Treibachse geschwächt, bei anderen entfielen die Spurkränze an den Treibachsen ganz.



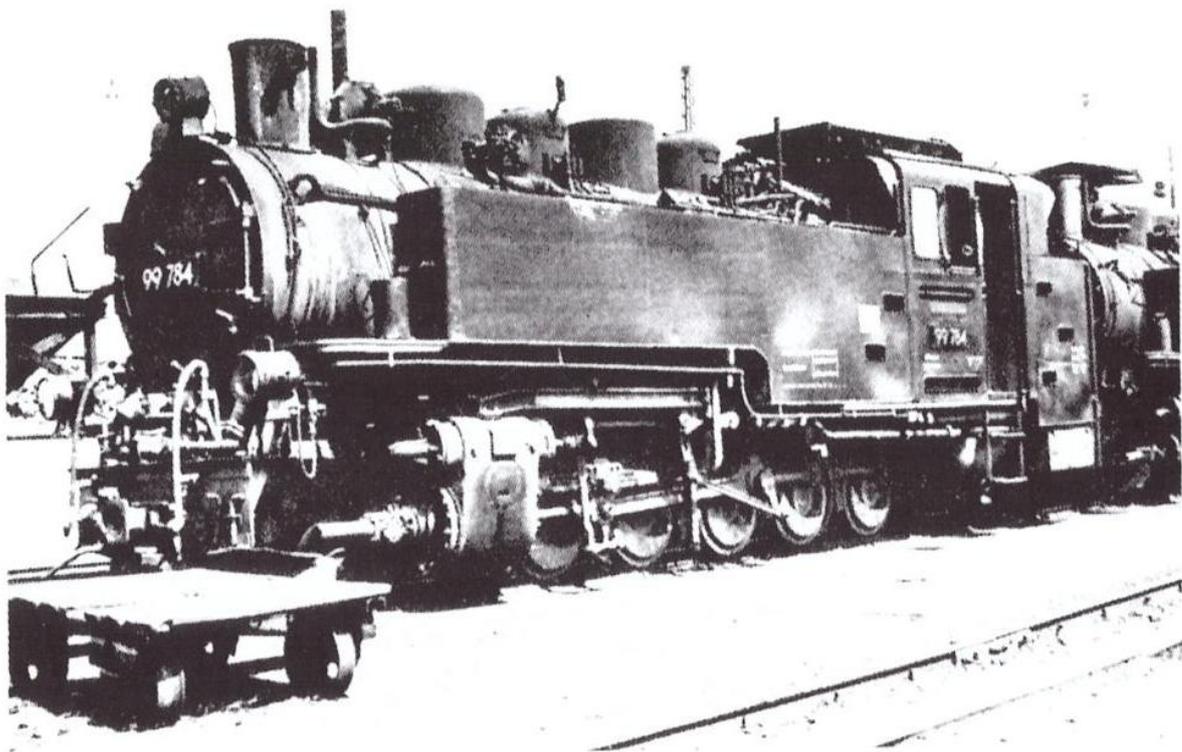
### Baureihe 99<sup>77-79</sup> (Neubau DR)

Bauart	1'E 1' h2	Rostfläche	2,57 m <sup>2</sup>
Gattung	K 57.9	Verdampfungsheizfl.	76,10 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	27,00 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	550 mm	Zylinder- $\phi$	450 mm
Lauf- $\phi$ hinten	550 mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	11 300 mm	Lokdienstlast	58,00 Mp
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	Lokreibungslast	45,00 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	5,8 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	4,0 t

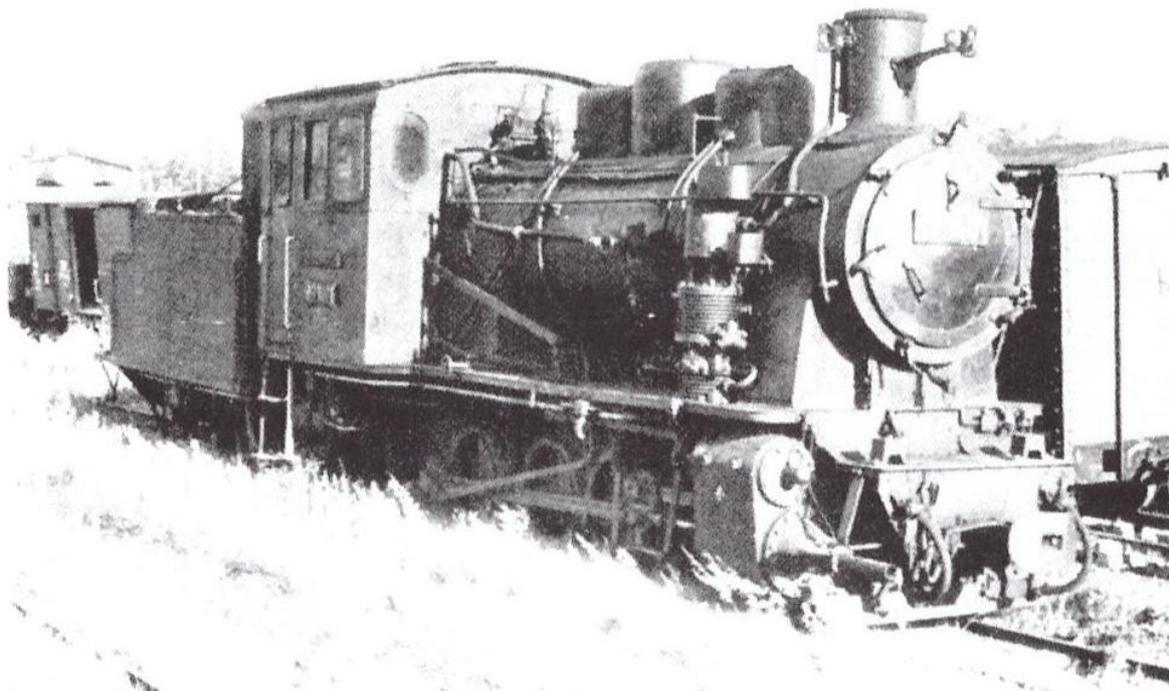
Erstes Baujahr 1952

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 771–794



Durch Kriegsverluste und durch die Überalterung eines großen Teiles des noch vorhandenen Maschinenparkes, ergab sich auf den sächsischen Strecken nach 1945 ein akuter Mangel an leistungsfähigen Lokomotiven. Um hier wirksame Abhilfe zu schaffen gab die Deutsche Reichsbahn der DDR den Auftrag zum Bau neuer leistungsfähiger Heißdampflokomotiven. Die ersten 16 Exemplare lieferten der Lokomotivbau „Karl Marx“ in Babelsberg in den Jahren 1952 und 1953 mit den Fabrik-Nr. 32 010–32 025. Eine zweite Lieferung stammt aus den Jahren 1955 und 1956 mit den Fabrik-Nr. 132 028–132 035. In der formalen Gestaltung entsprachen die Maschinen weitgehend den Einheitslokomotiven der Baureihe 99<sup>73</sup>. Beim Bau wandte man jedoch die neuesten Erkenntnisse des Maschinenbaus an. So wurden die meisten Baugruppen geschweißt, darunter natürlich auch der Kessel. Die Laufachsen waren wiederum in Bisselgestellen gelagert. Bei der Treibachse wurde auf Spurkränze verzichtet. Je nach Bedarf konnten die Lokomotiven wahlweise mit Kupplungsköpfen der gebräuchlichsten Bauarten ausgerüstet werden. Die meisten der Lokomotiven wurden in Aue stationiert, einige Maschinen kamen nach Wilsdruff und drei Stück zur Trusetalbahn.



### Baureihe 99<sup>140</sup> (Prignitzer Kreiskleinbahnen)

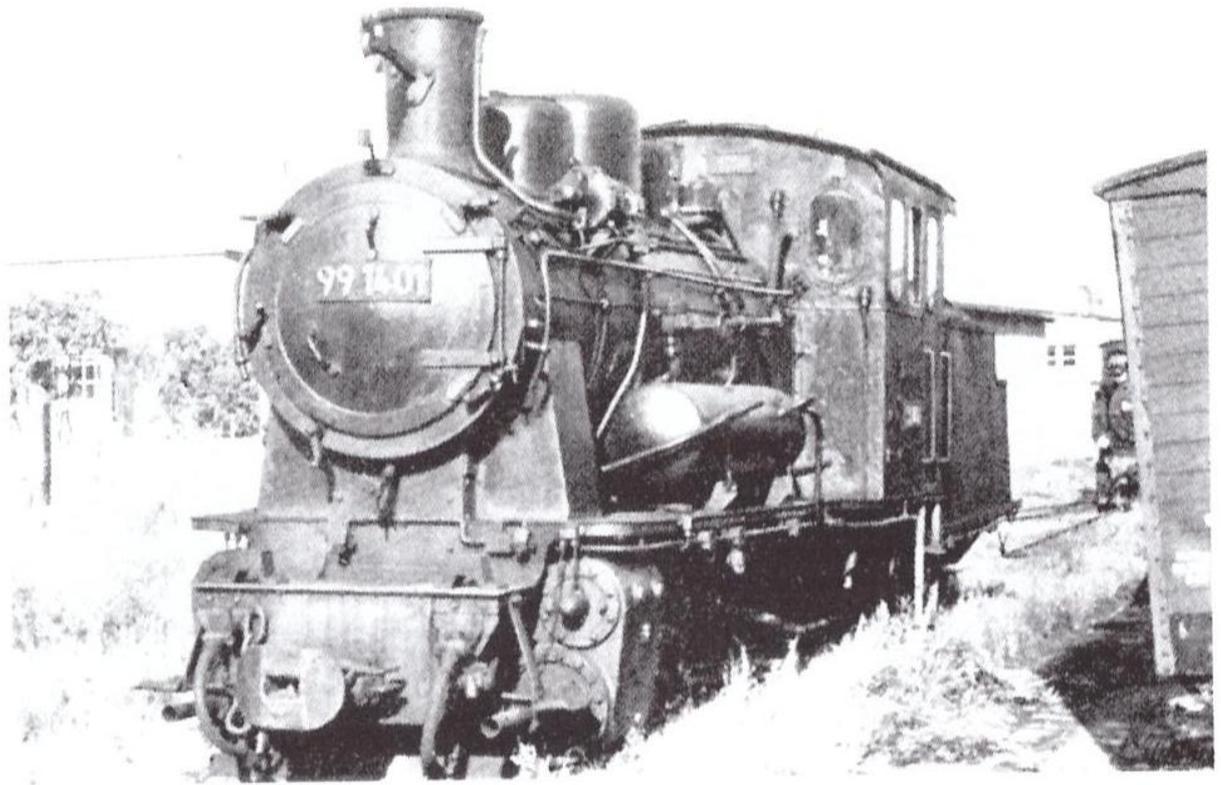
Bauart	D h2	Rostfläche	1,60 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.6	Verdampfungsheizfl.	42,89 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	18,00 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	370 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	12 014* mm	Lokdienstlast	25,60 Mp
Höchstgeschwindigkeit	35 km/h	Lokreibungslast	25,60 Mp
Kesselüberdruck	13 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	5,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlevorrat	3,0 t

Erstes Baujahr 1948

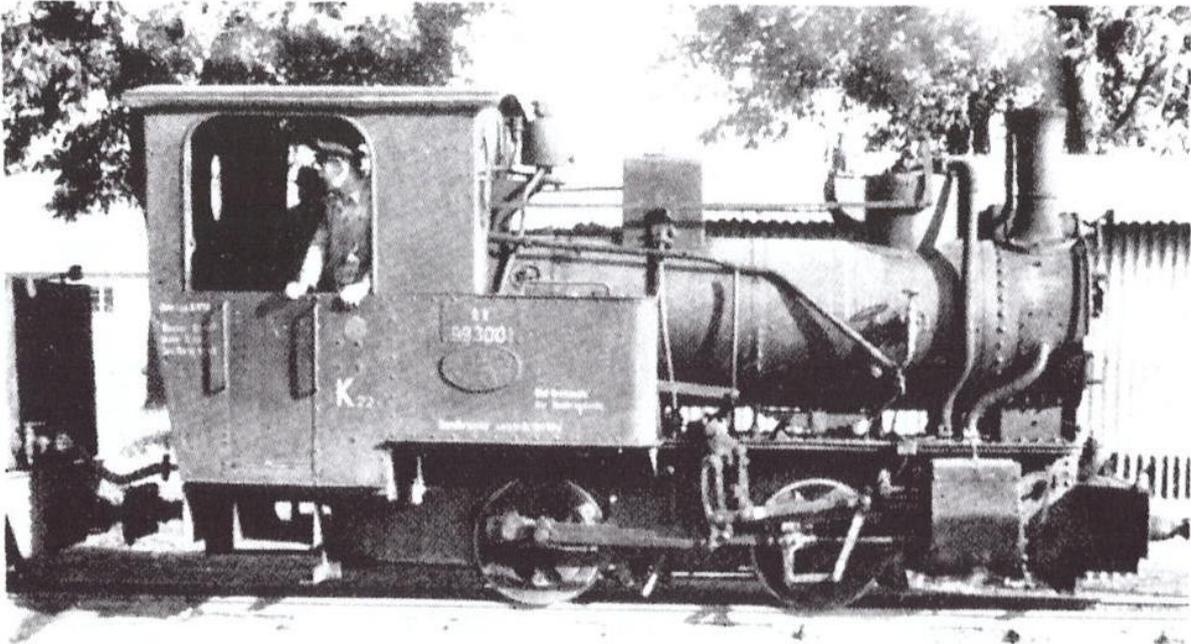
\* mit Tender

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummer:** 99 1401



Bei der Lokomotive mit der Nummer 99 1401 handelt es sich um ein Einzelstück im früheren Bestand der DR in der DDR. Die Maschine sollte ursprünglich zusammen mit weiteren Exemplaren auf Waldbahnen in der Sowjetunion ihren Dienst antreten und war deshalb auch für eine Holzfeuerung ausgelegt. Um einen ausreichenden Vorrat von Brennholz lagern zu können, hatte der dreiachsige Tender einen Gitteraufbau erhalten. Gebaut wurde die Lokomotive im Jahre 1948 vom Lokomotivbau Babelsberg unter der Fabrik-Nr. 15 101. Um den Mangel an leistungsfähigen Fahrzeugen zu beheben erwarb die Verwaltung der Prignitzer-Kreis-Kleinbahnen diese Maschine aus dem Exportauftrag. Zusätzlich zu den vom Hersteller eingebauten Lokomotivbremsen mußte nun noch eine Vorrichtung zur Betätigung der Wagenbremsen installiert werden. Um auch noch kleine Gleisbogen ohne Zwängen durchfahren zu können, wurden die zweite und dritte Achse seitenbeweglich gelagert. Treibachse war die vierte Achse, dies erforderte eine lange Treibstange. Bis zur Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn fuhr die Lok unter der Nummer 001 und erst ab 1950 als 99 1401. Am 30. 1. 68 wurde die Maschine ausgemustert.



### Baureihe 99<sup>300</sup> (Mecklenburg-Pommersche Bahn)

Bauart	B n2	Rostfläche	0,55 m <sup>2</sup>
Gattung	K 22.5	Verdampfungsheizfl.	19,70 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	630 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	235 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	300 mm
Länge über Puffer	8500* mm	Lokdienstlast	9,20 Mp
Höchstgeschwindigkeit	20 km/h	Lokreibungslast	9,20 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,1 t

Erstes Baujahr 1924

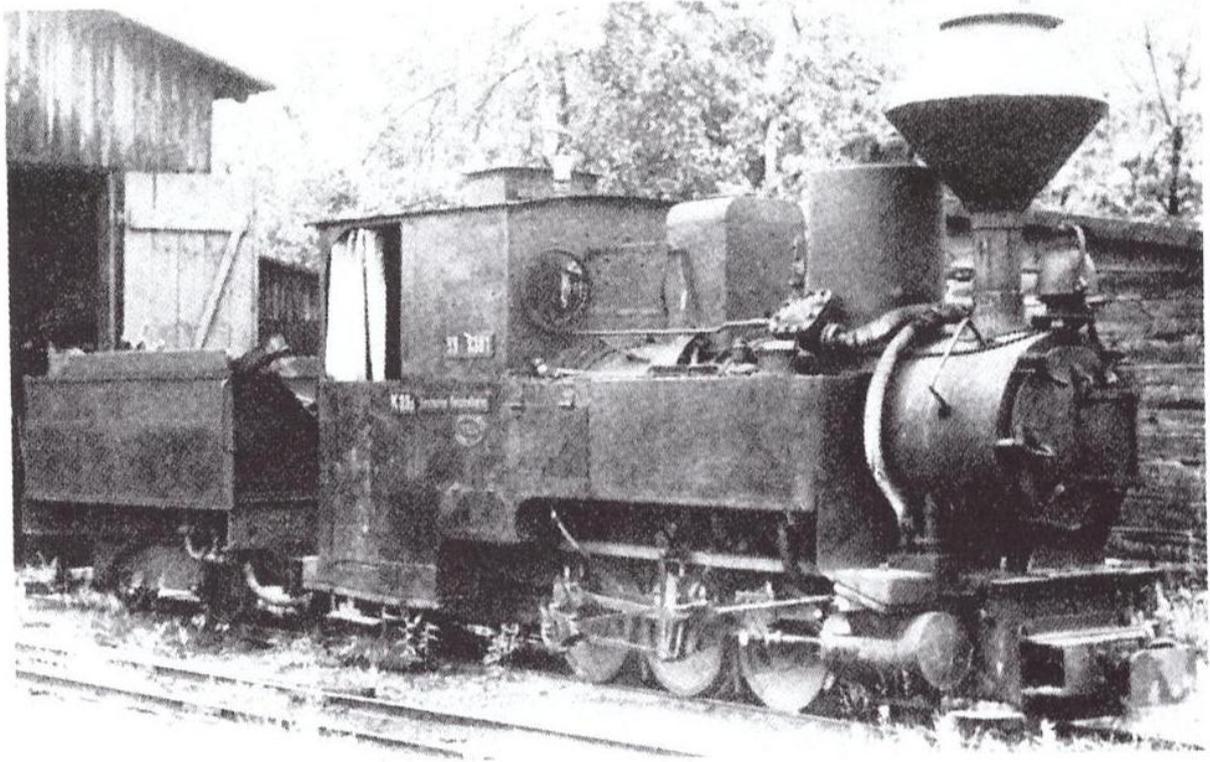
\* mit Tender

**Spurweite:** 600 mm

**Betriebsnummer:** 99 3001



Im Jahre 1897 wurde der Betrieb auf der Demminer Kleinbahn aufgenommen, die mit einer Spurweite von 750 mm von Demmin nach Treptow a. T. führte und in Schmarsow einen Abzweig nach Jarmen hatte. Dort in Jarmen bestand der Anschluß an die Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen mit der Spurweite von 600 mm. Die Demminer Kleinbahnen existierten am Ende des Zweiten Weltkrieges nicht mehr und erst nach 1945 wurde das 12,4 km lange Teilstück Schmarsow–Jarmen mit Material der MPSB wieder aufgebaut, jetzt aber mit einer Spurweite von 600 mm. Der Betrieb auf dieser Strecke wurde mit einer kleinen zweiachsigen Lokomotive aufgenommen, die Henschel im Jahre 1924 mit der Fabrik-Nr. 20 452 an die Hütten-AG in Berlin geliefert hatte. Um die Maschine im Streckendienst einsetzen zu können, hatte sie einen zweiachsigen Hilfstender erhalten. Zunächst fuhr die Lok ohne Nummer, erst nach der Übernahme der Strecke durch die Deutsche Reichsbahn wurde sie als 99 3001 eingereiht. Die Lokomotive war einige Jahre lang im Streckendienst eingesetzt und kam nach der Stilllegung der Bahn im Jahre 1958 nach Anklam zur MPSB, sie blieb dort aber abgestellt und wurde im Sommer 1966 zerlegt.



### Baureihe 99<sup>331</sup> (Muskauer Waldbahnen)

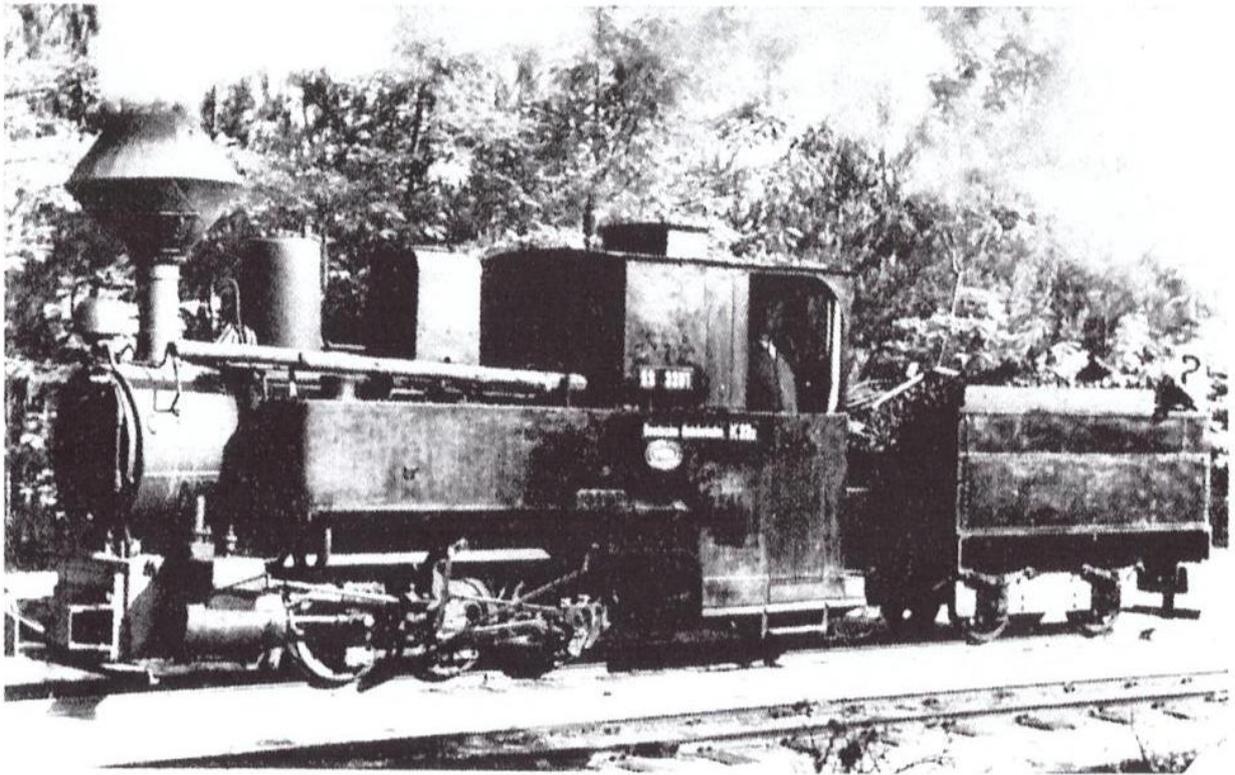
Bauart	C n2	Rostfläche	0,39 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.3	Verdampfungsheizfl.	18,76 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	560 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	200 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	300 mm
Länge über Puffer	8720* mm	Lokdienstlast	8,15 Mp
Höchstgeschwindigkeit	15 km/h	Lokreibungslast	8,15 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,9 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	St. a.	Kohlenvorrat	0,7 t

Erstes Baujahr 1895

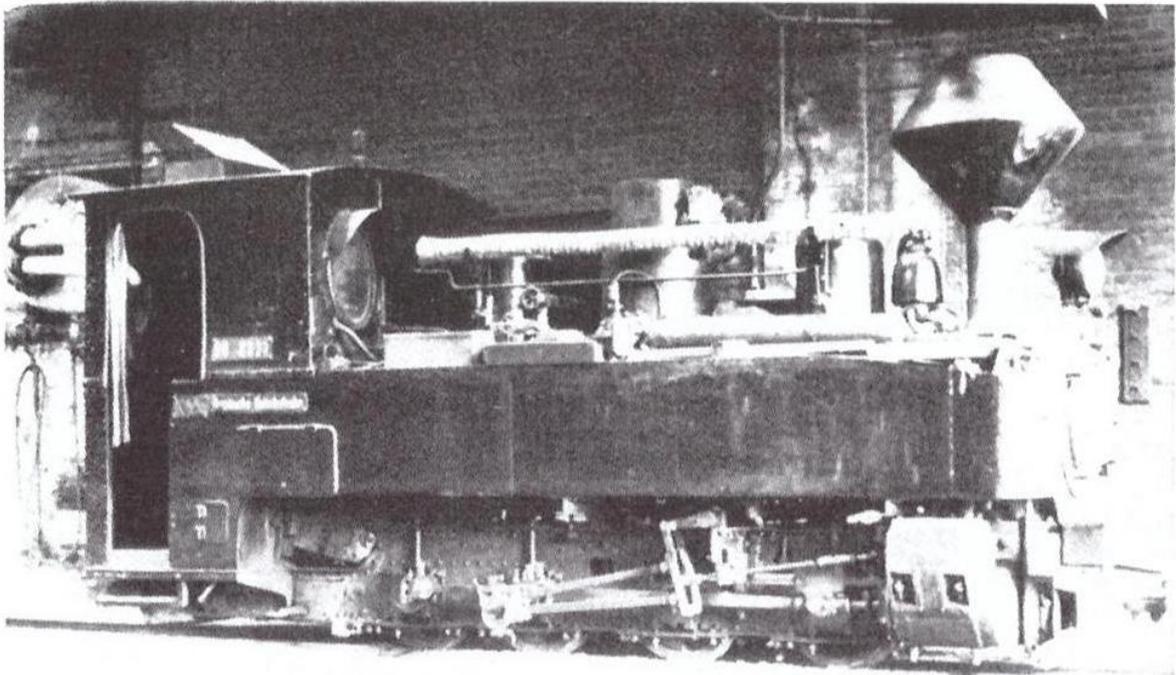
\* mit Tender

**Spurweite:** 600 mm

**Betriebsnummer:** 99 3301



Eine gewisse Sonderstellung unter den deutschen Schmalspurbahnen kommt den Muskauer Waldeisenbahnen zu. Es handelt sich hierbei um eine reine Güterbahn, die für den Abtransport der reichen Naturschätze im Muskauer Forst erbaut worden ist. Das Streckennetz mit einer Gesamtlänge von rund 55 km umfaßt sechs Linien, von denen aus noch verschiedene Stichbahnen angelegt wurden. Mit einer Spurweite von 600 mm zählt die Muskauer Waldbahn zu den kleinsten deutschen Schmalspurbahnen. Die Gleisanlagen wurden zum großen Teil aus Material gebaut, welches bei den militärischen Feldbahnen gebräuchlich war. Ähnlich verhält es sich mit den Fahrzeugen. Die älteste der Muskauer Waldbahn-Lokomotiven stammt von Krauss, sie wurde im Jahre 1895 unter der Fabrik-Nr. 3311 gebaut. Ein kleiner zweiachsiger Tender ermöglichte der Lok auch längere Streckenfahrten. Kleinere Mengen von Wasser und Kohle konnten auf der Lokomotive untergebracht werden, sie konnte also auch ohne Tender fahren. Bis zum Jahre 1966 war diese älteste Maschine der Muskauer Waldbahn regelmäßig im Einsatz, danach blieb sie in Weißwasser abgestellt und dient als Reserve für Notfälle.



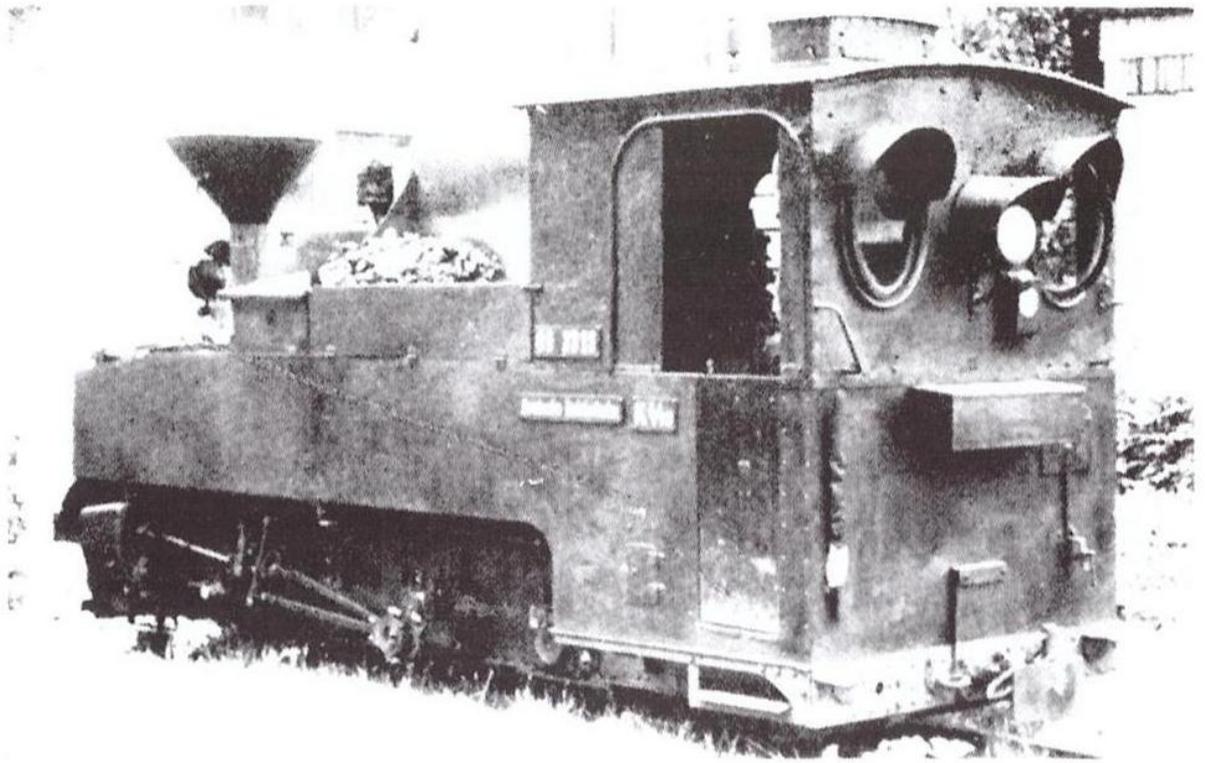
### Baureihe 99<sup>31</sup> (Muskauer Waldbahnen)

Bauart	D n2	Rostfläche	0,42 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.3	Verdampfungsheizfl.	16,40 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	560 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	240 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	240 mm
Länge über Puffer	5980 mm	Lokdienstlast	12,00 Mp
Höchstgeschwindigkeit	15 km/h	Lokreibungslast	12,00 Mp
Kesselüberdruck	13 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,1 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	St. a.	Kohlenvorrat	0,7 t

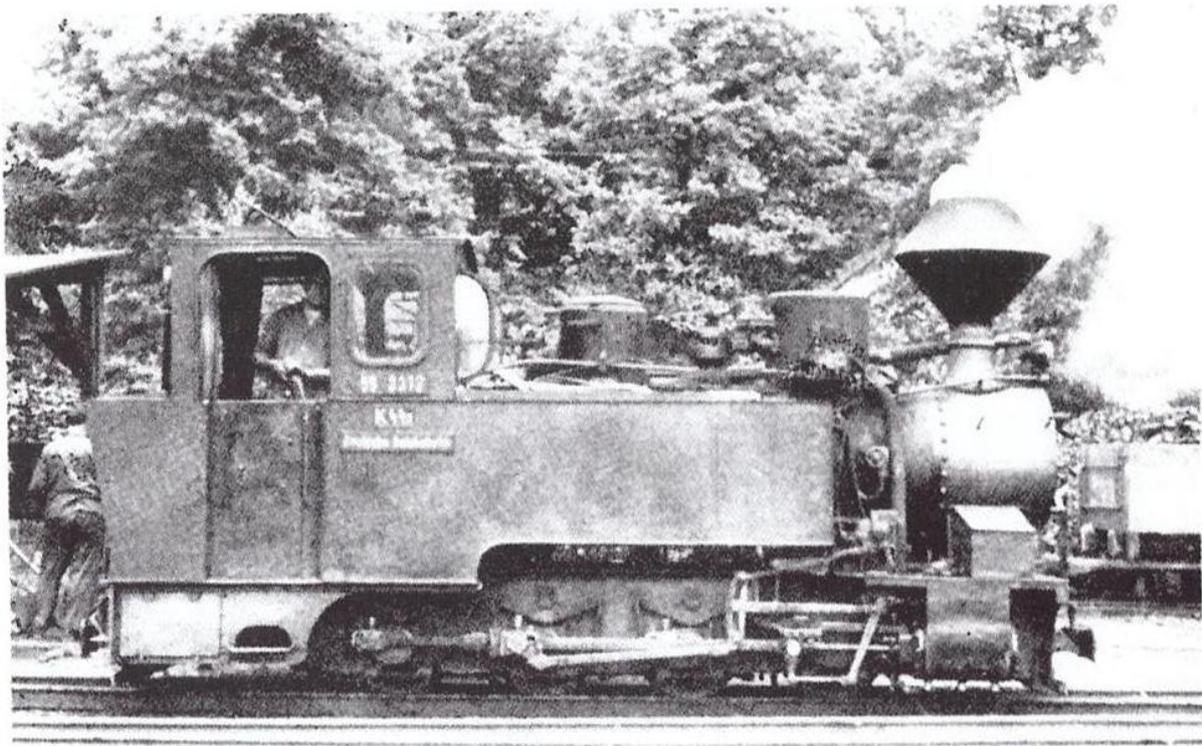
Erstes Baujahr 1914

**Spurweite:** 600 mm

**Betriebsnummern:** 99 3310–3311, 3313–3316



Nach der Erschließung des ausgedehnten Waldgebietes um Bad Muskau wurde die Beschaffung weiterer Lokomotiven für die dortige Waldbahn erforderlich. Da die Maschinen nur zum Abtransport von Holz, Kies, Ton, Torf und Braunkohle eingesetzt werden sollten, konnte man verhältnismäßig einfache Fahrzeuge verwenden. Man griff deshalb auf sieben der „Brigadelokomotiven“ zurück, die während des Ersten Weltkrieges von mehreren Firmen in genau gleicher Ausführung für die Heeresfeldbahnen gebaut worden waren. Ursprünglich hatten die Maschinen Klien-Lindner-Hohlachsen, die bei der Waldbahn aber durch feste Achsen ersetzt wurden. Dabei wurden die Spurkränze der betreffenden Achsen geschwächt. Nach der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn erhielten die Lokomotiven die Betriebsnummern 99 3310–3311 und 99 3313–3318. Die Lok 99 3310 wurde 1917 mit der Fabrik-Nr. 8338 von Orenstein & Koppel gebaut, die 3311 im selben Jahr von Krauss mit der Nr. 7349. Borsig lieferte 1914 die 99 3313 mit der Nr. 8836, im Jahre 1916 die 99 3316 als Nr. 9757 und 1918 die 99 3317 und 3318 mit den Nr. 10 306 und 10 364. Die 99 3314 und 3315 stammen von Henschel, Baujahr 1917, Nr. 15 226 und 15 307.



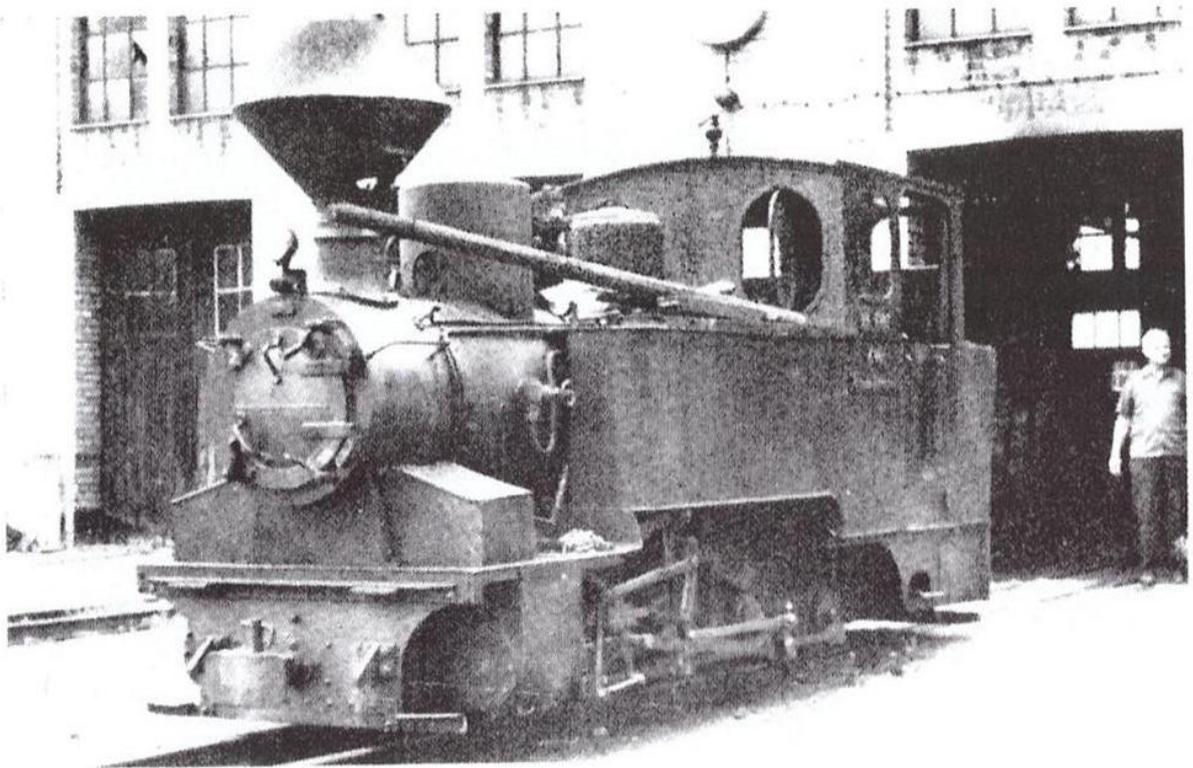
### Baureihe 99<sup>331</sup> (Muskauer Waldbahnen)

Bauart	D n2	Rostfläche	0,45 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.3	Verdampfungsheizfl.	23,60 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	560 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	240 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	300 mm
Länge über Puffer	5895 mm	Lokdienstlast	14,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	14,0 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,4 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	0,6 t

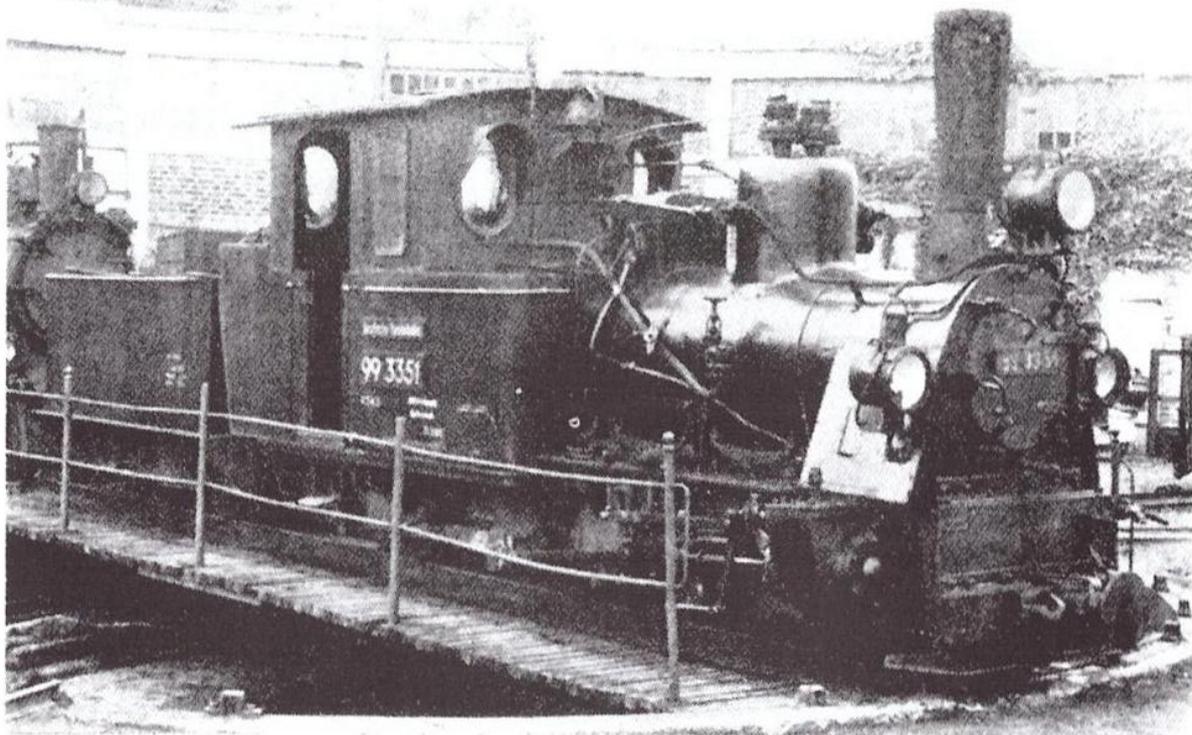
Erstes Baujahr 1912

**Spurweite:** 600 mm

**Betriebsnummer:** 99 3312



Noch vor dem Ankauf von sieben Maschinen der Heeresfeldbahnen erwarben die Muskauer Waldbahnen eine vierachsige, vierfach gekuppelte Tenderlokomotive, die im Jahre 1912 von Borsig mit der Fabrik-Nr. 8472 direkt für die Waldbahn gebaut worden ist. Die Maschine fuhr bis zur Übernahme der Bahn durch die Deutsche Reichsbahn unter dem Namen „Diana“. Danach bekam sie die Betriebsnummer 99 3312. Im Gegensatz zu den ehemaligen Lokomotiven der Heeresfeldbahnen hat die 99 3312 einen Kohlenkasten an der Rückfront des Führerhauses aufzuweisen. Zur Vermeidung von Funkenflug hatte die Lok einen recht voluminösen Kobel-schornstein erhalten, der bei allen Maschinen der Muskauer Waldbahn zu den besonderen Merkmalen zählte. Die 99 3312 hatte schon eine Heu-singer-Steuerung aufzuweisen, die anderen Lokomotiven waren noch mit der Stephenson-Steuerung ausgerüstet worden. Die Höchstgeschwindigkeit der Waldbahnmaschinen war mit nur 15 km/h recht bescheiden, in Anbetracht des schwachen Oberbaus aber zunächst durchaus angemessen. Später waren dann 25 km/h zugelassen, nachdem bei den Heeresloko-motiven die Klien-Lindner-Achsen gegen fest im Rahmen gelagerte Achsen ausgetauscht worden waren.



### Baureihe 99<sup>335</sup> (Mecklenburg-Pommersche Bahn)

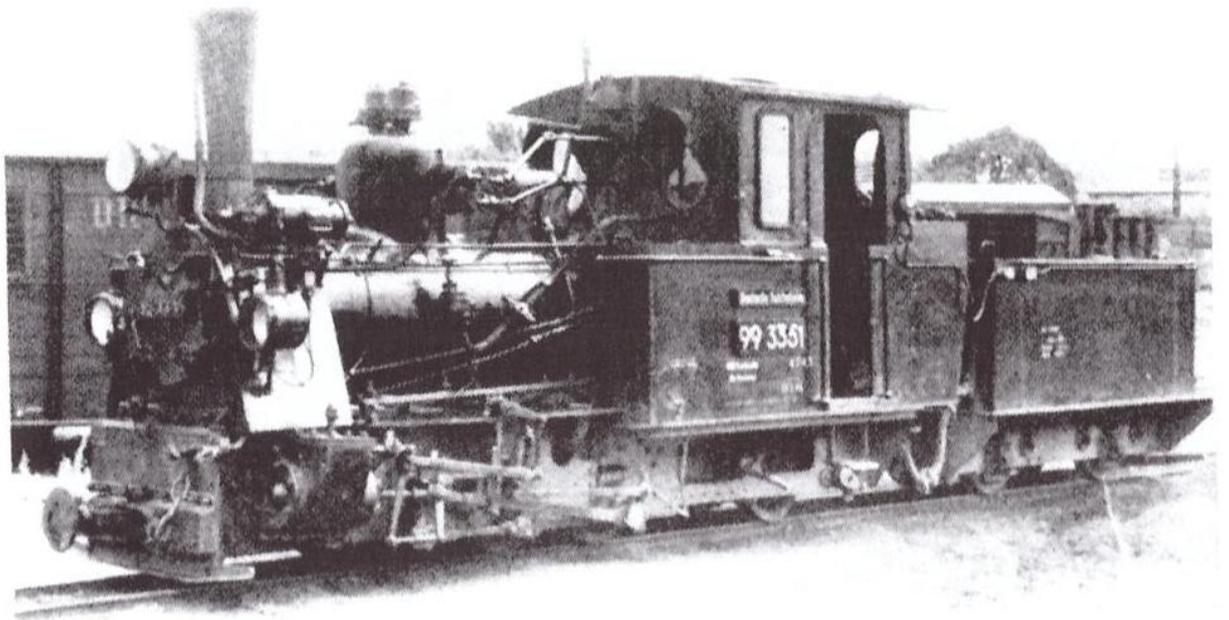
Bauart	C 1' n2	Rostfläche	0,45 m <sup>2</sup>
Gattung	K 34.3	Verdampfungsheizfl.	20,67 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	630 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	215 mm
Lauf- $\phi$ hinten	500 mm	Kolbenhub	300 mm
Länge über Puffer	9480* mm	Lokdienstlast	13,2 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,0 m <sup>3</sup> *
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	0,55 t

Erstes Baujahr 1906

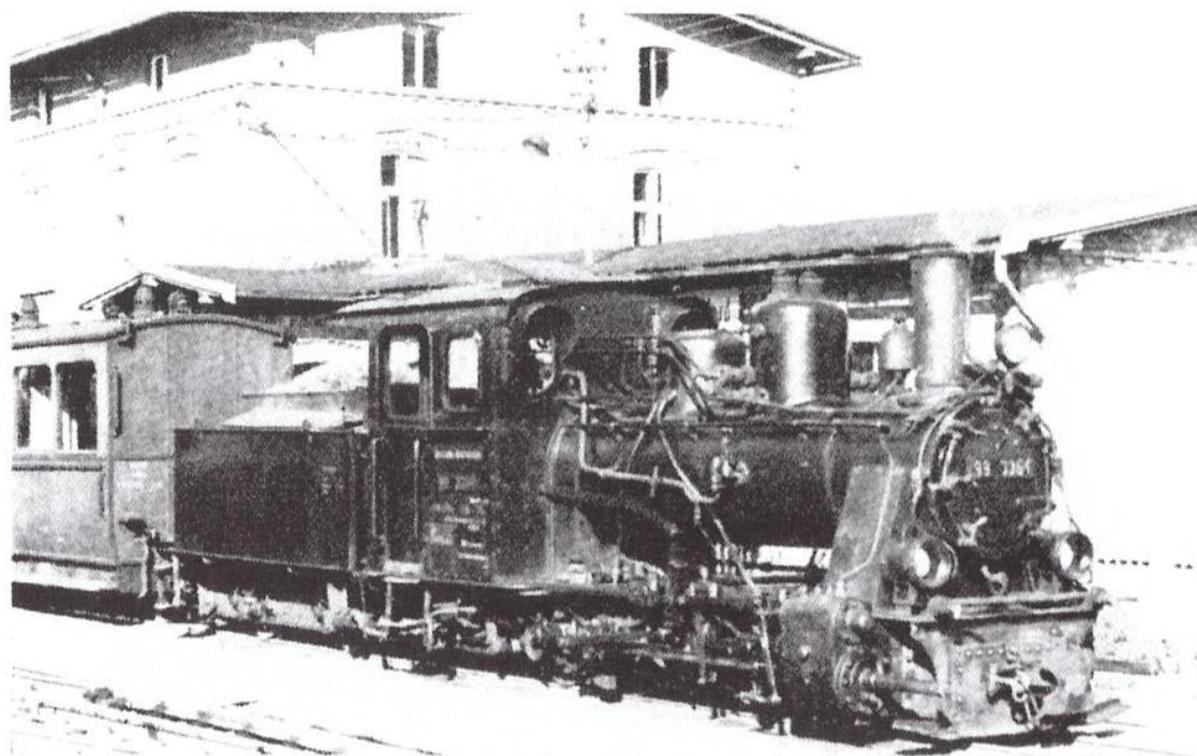
\* mit Tender

**Spurweite:** 600 mm

**Betriebsnummern:** 99 3351–3353



Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn zählte mit einer Spurweite von nur 600 mm zu den kleinsten deutschen Bahnen, mit einem zusammenhängenden Netz mit einer Länge von 216 km war sie eine der Größten. Die Betriebseröffnung erfolgte im Jahr 1892 nach dem eine zuvor vorhandene Feldbahn von 800 mm auf 600 mm umgespurt worden war. Von den insgesamt 44 Dampflokomotiven der MPSB gelangten 1949 bei der Übernahme durch die Reichsbahn nur noch 9 Stück in deren Besitz. Drei der Maschinen, die 99 3351–3353, waren in den Jahren 1906, 1907 und 1908 von Jung mit den Fabrik-Nr. 989, 1138 und 1261 als Naßdampf-Tenderlokomotiven gebaut worden. Bei allen drei Fahrzeugen hatte Jung einen Außenrahmen gewählt und die Schleppachse in einem Bisselgestell gelagert. Die Lokomotiven bewährten sich recht gut, für längere Strecken reichten die mitgeführten Vorräte jedoch nicht aus. Um den Aktionsradius zu erweitern, erhielten die Maschinen kleine zweiachsige Wassertender und größere Kohlenkästen an der Rückseite des Führerhauses. Diese Ergänzung wurde in eigener Regie von der Hauptwerkstätte in Friedland vorgenommen. In Friedland befindet sich auch ein Ringlokschuppen mit 15 Ständen und mit einer Drehscheibe.



### Baureihe 99<sup>336</sup> (Mecklenburg-Pommersche Bahn)

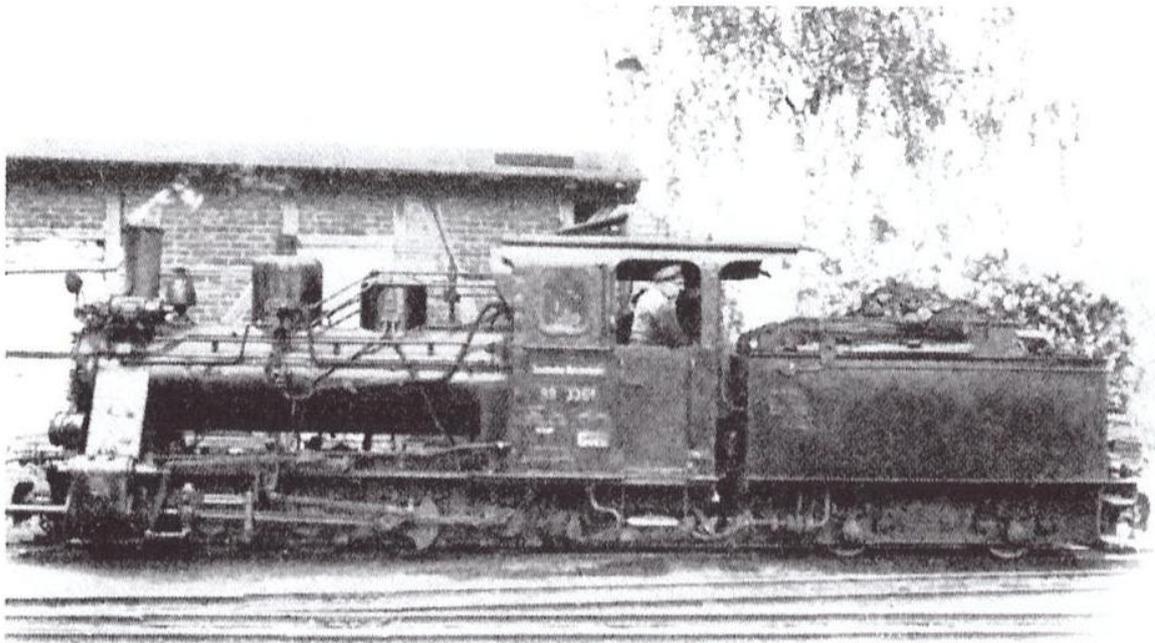
Bauart	D h2	Rostfläche	0,52 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.3	Verdampfungsheizfl.	19,63 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	650 mm	Überhitzerheizfläche	9,20 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	270 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	300 mm
Länge über Puffer	9678* mm	Lokdienstlast	13,25 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	13,25 Mp
Kesselüberdruck	13 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlevorrat	1,5 t

Erstes Baujahr 1938

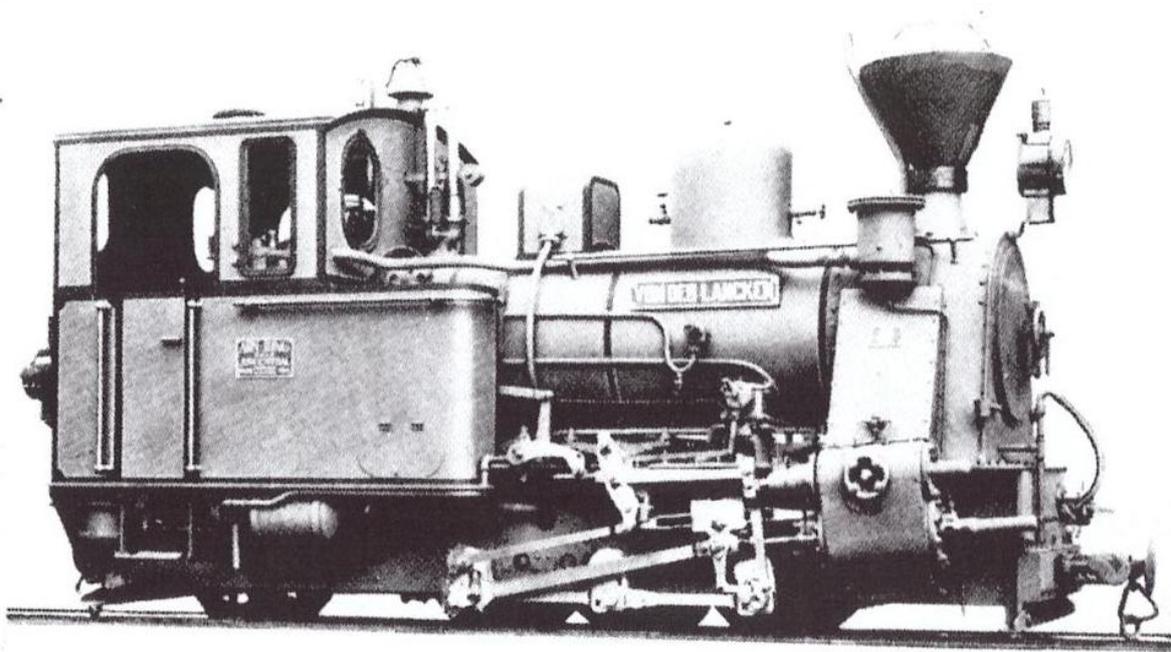
\* mit Tender

**Spurweite:** 600 mm

**Betriebsnummer:** 99 3361



Die Streckenlänge der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn wuchs vom Tag der offiziellen Betriebseröffnung am 1. 10. 1892 von 87 km auf beachtliche 216 km im Jahre 1936. Um den Verkehr auf diesem großen Netz bewältigen zu können erwarb die MPSB in den Jahren 1937 und 1938 zwei moderne Heißdampflokomotiven mit der Achsfolge D. Lieferant dieser Schlepptender-Maschinen war wiederum die Firma Orenstein & Koppel, Fabrik-Nr. 12 894 und 13 200, die von 1930–1934 bereits drei sehr ähnliche Lokomotiven geliefert hatte. Die beiden Maschinen hatten ebenfalls einen Außenrahmen erhalten. Der Zugang zum Führerhaus war durch seitlich angeordnete Türen möglich, der Tender konnte deshalb recht kurz gekuppelt werden. Da der Stehkessel über dem Rahmen liegen mußte, rückte auch die Kesselmitte hoch und ließ den Kessel etwas zierlich erscheinen. Ansonsten aber muß den beiden Lokomotiven ein sehr harmonisches Gesamtbild bescheinigt werden. Als die MPSB im Jahre 1949 in die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn überging war nur noch die Lok des Baujahres 1938 vorhanden, die um 1950 die Betriebsnummer 99 3361 erhielt. Die Maschine war bis zuletzt in Friedland stationiert.



### Baureihe 99<sup>345</sup> (Mecklenburg-Pommersche Bahn)

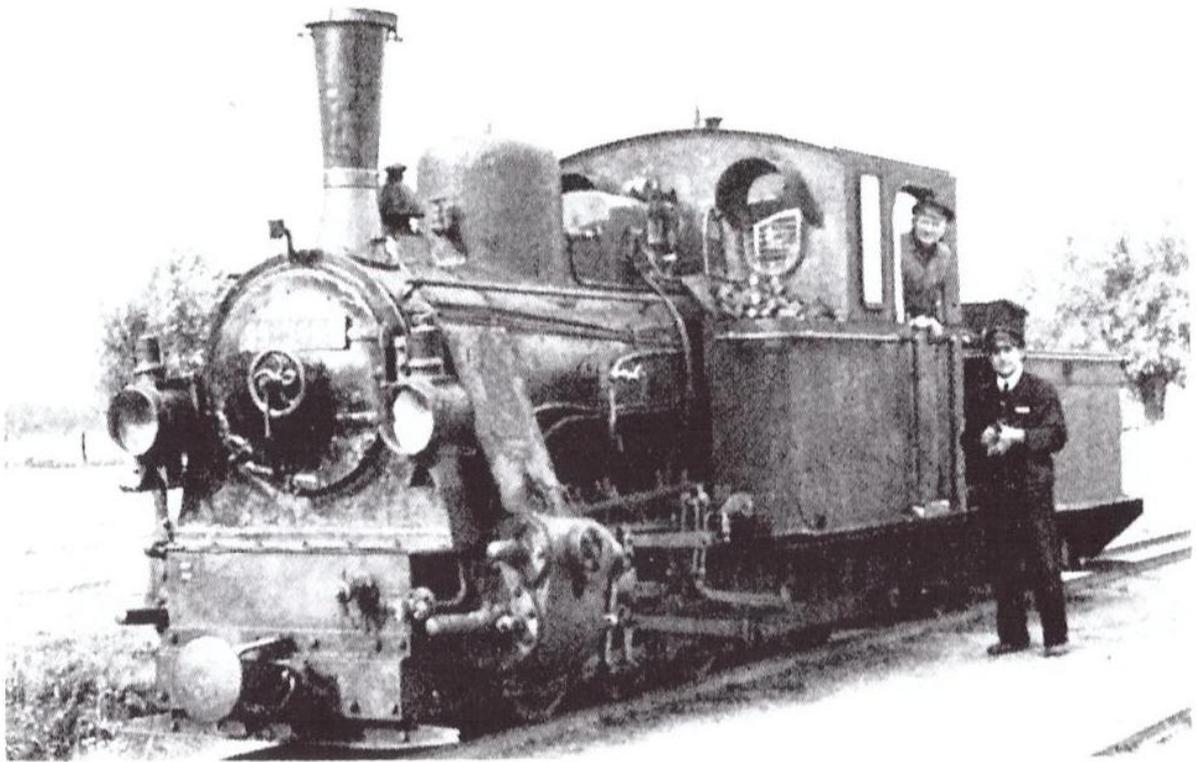
Bauart	C 1' h2	Rostfläche	0,52 m <sup>2</sup>
Gattung	K 34.4	Verdampfungsheizfl.	20,70 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	650 mm	Überhitzerheizfläche	8,50 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	255 mm
Lauf- $\phi$ hinten	500 mm	Kolbenhub	300 mm
Länge über Puffer	9520* mm	Lokdienstlast	14,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	11,4 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,6 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlevorrat	0,6 t

Erstes Baujahr 1914

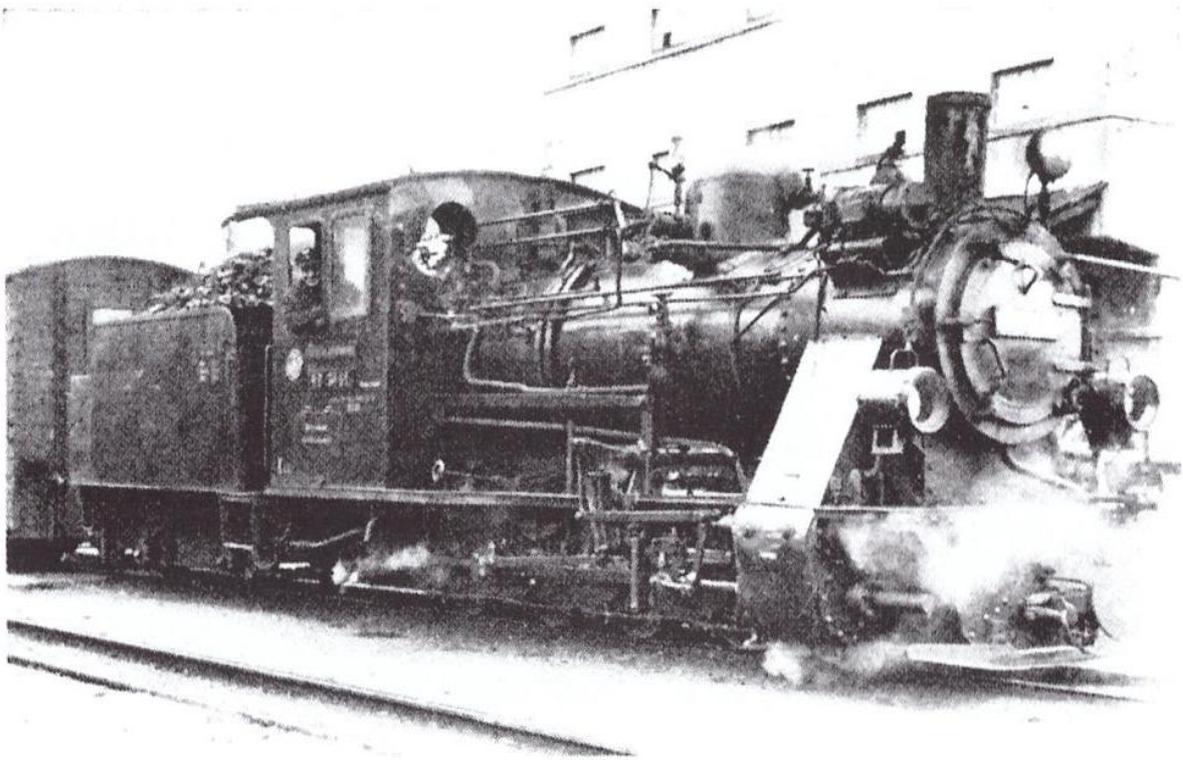
\* mit Tender

**Spurweite:** 600 mm

**Betriebsnummer:** 99 3451



Von der Betriebseröffnung im Jahre 1892 bis zum Jahre 1913 hatte die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn insgesamt 26 Tenderlokomotiven verschiedener Erbauer in Dienst. Dabei handelte es sich ausnahmslos um Naßdampfmaschinen mit unterschiedlicher Achsfolge. Die letzten dieser Lokomotiven mit der Achsanordnung C 1' hatte Jung in der Zeit von 1906 bis 1913 geliefert. Von derselben Firma stammte auch die im Jahre 1914 in Dienst gestellte Maschine mit der Fabrik-Nr. 2155. Diese Lok entsprach in ihrem Äußeren ziemlich genau den kurz zuvor beschafften Maschinen, im Gegensatz zu jenen war sie aber als Heißdampfmaschine ausgeführt worden. Damit sollte nun auch auf der Schmalspurbahn der Vorteil des Heißdampfes demonstriert werden. Dem Versuch kann kein voller Erfolg bescheinigt werden, denn die Lok bewährte sich nicht besonders gut. Um ihren Aktionsradius zu erweitern, erhielt sie von der MPSB einen zusätzlichen zweiachsigen Wassertender und einen Kohlenkasten hinter dem Führerhaus. Als im Jahre 1949 die MPSB von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurde, erhielt die Lokomotive die Nummer 99 3451. Sie war in Anklam stationiert und wurde schließlich im Herbst 1966 ausgemustert.



### Baureihe 99<sup>346</sup> (Mecklenburg-Pommersche Bahn)

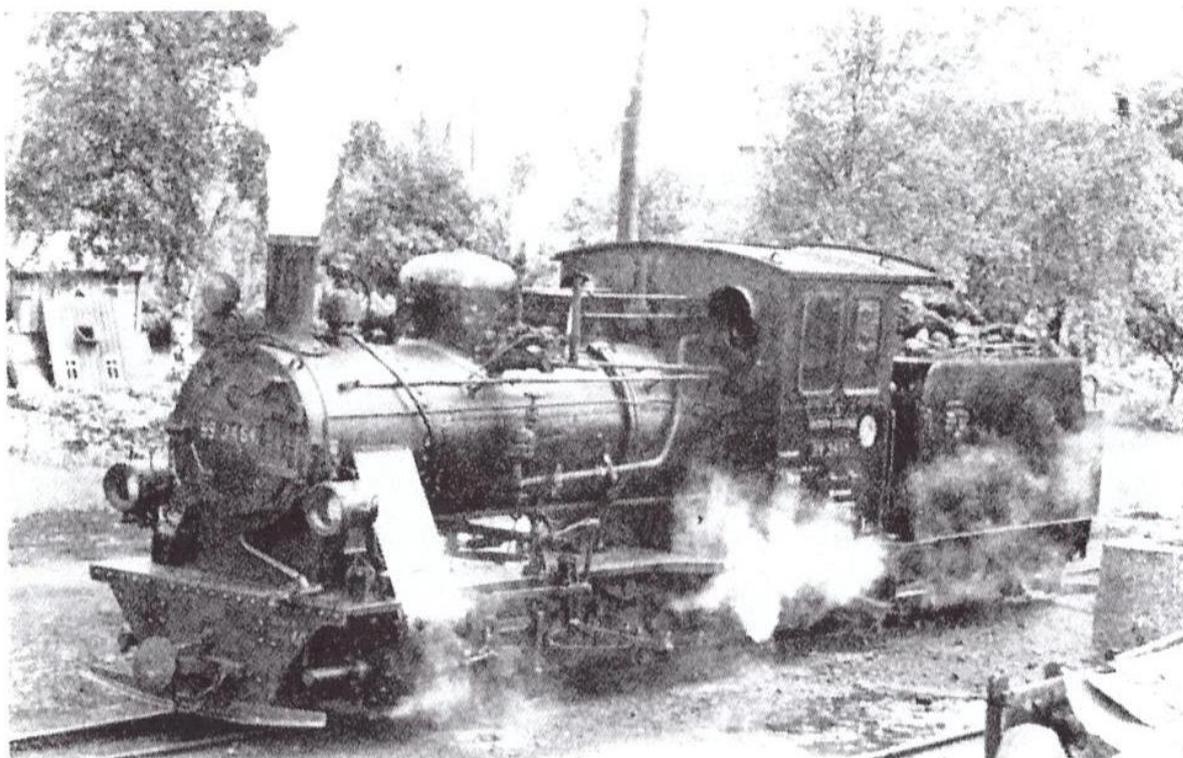
Bauart	D h2	Rostfläche	0,60 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.4	Verdampfungsheizfl.	21,66 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	650 mm	Überhitzerheizfläche	7,65 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	290 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	300 mm
Länge über Puffer	9790* mm	Lokdienstlast	14,7 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	14,7 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,3 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,2 t

Erstes Baujahr 1925

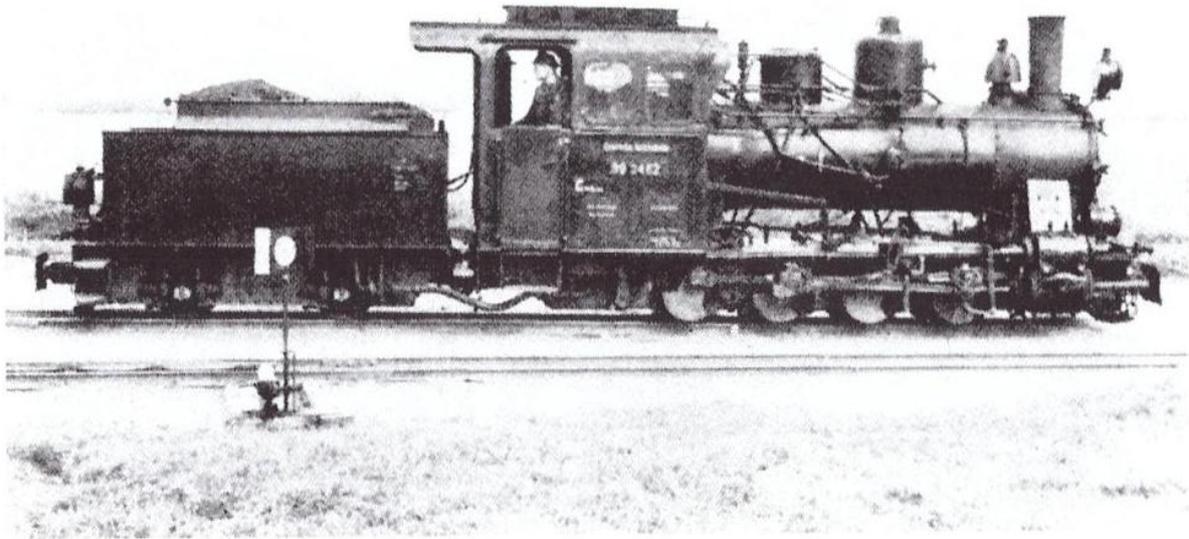
\* mit Tender

**Spurweite:** 600 mm

**Betriebsnummer:** 99 3461



Mit der von der Firma Jung im Jahre 1914 gelieferten Heißdampfmaschine mit der späteren Betriebsnummer 99 3451, trat bei der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn eine längere Pause bei der Beschaffung weiterer Dampflokomotiven ein. Zunächst wurde in der Zeit bis 1920 der vorhandene Fahrzeugpark aufgearbeitet und zum Teil modernisiert. Im Rahmen dieser Arbeiten erfolgte auch der Austausch der ursprünglich doppelflanschigen Räder gegen solche mit normalen Spurkränzen. Die erste Neuerwerbung nach dem Weltkrieg stammt aus dem Jahr 1925. Mit der Fabrik-Nr. 3852 lieferte Vulcan eine Heißdampfmaschine mit Schlepptender, die zugleich eine der letzten Lokomotiven des Stettiner Werkes war. Mit einer Leistung von 150 PS war sie zwar nicht die stärkste Maschine, in der Ausgewogenheit ihrer Form blieb sie aber bei der MPSB ohne Konkurrenz. Das Führerhaus blieb seitlich geschlossen, der Zugang erfolgte über die Tenderbrücke. Im Jahre 1949 wurde die Lok von der Deutschen Reichsbahn übernommen und als 99 3461 weiterhin bei der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn eingesetzt und in Friedland stationiert, bis der Betrieb im Jahre 1970 eingestellt wurde.



### Baureihe 99<sup>3,46</sup> (Mecklenburg-Pommersche Bahn)

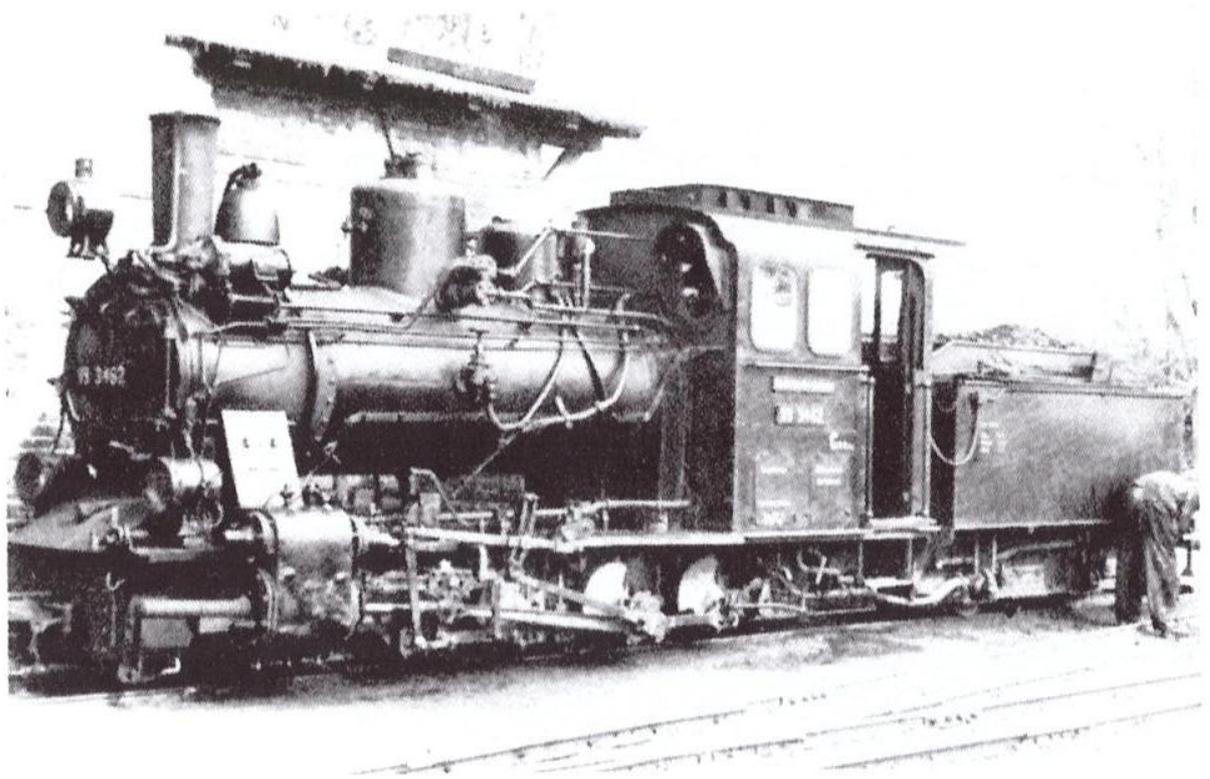
Bauart	D h2	Rostfläche	0,75 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.4	Verdampfungsheizfl.	27,10 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	650 mm	Überhitzerheizfläche	11,25 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	310 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	300 mm
Länge über Puffer	10 350* mm	Lokdienstlast	16,5 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	16,5 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,5 t

Erstes Baujahr 1934

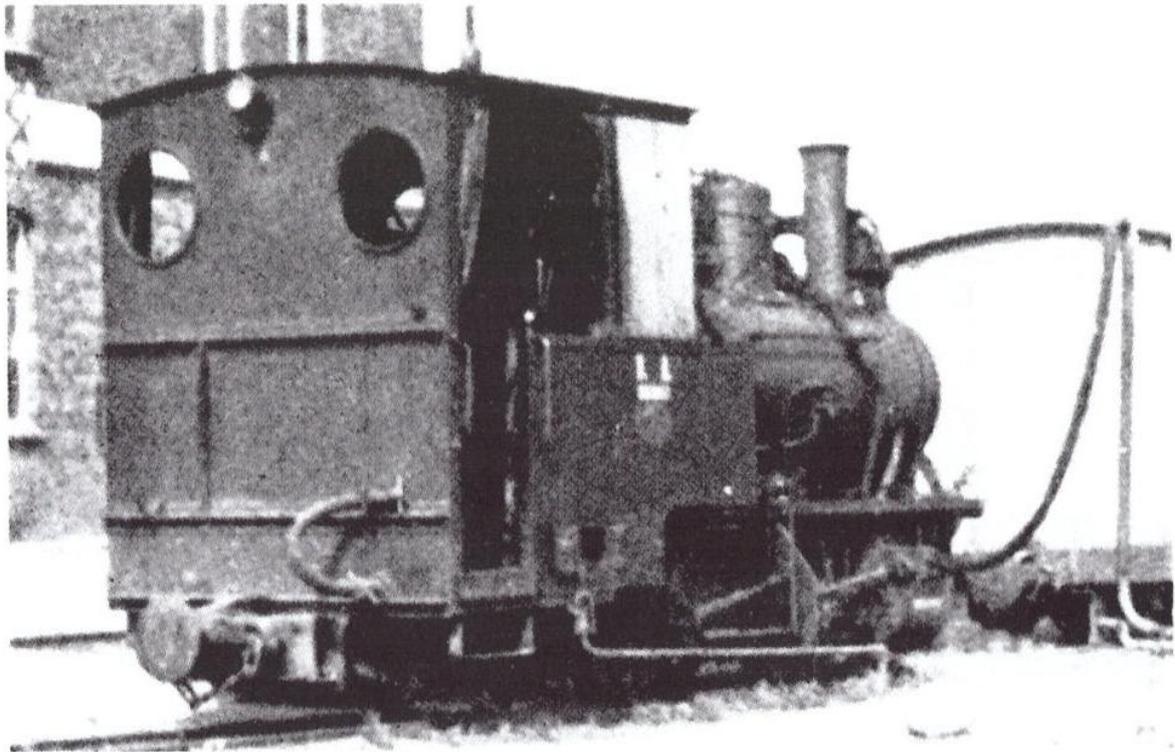
\* mit Tender

**Spurweite:** 600 mm

**Betriebsnummer:** 99 3462



Mit dem Ausbau des Streckennetzes der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn in der ersten Hälfte der dritten Dekade dieses Jahrhunderts wuchs bei der MPSB erneut der Bedarf an leistungsfähigen Maschinen. Um das gestiegene Verkehrsaufkommen bewältigen zu können tätigte die Bahnverwaltung einige Gelegenheitskäufe und erwarb von 1926–1939 insgesamt 8 Naßdampfmaschinen verschiedener Hersteller, die während des Ersten Weltkrieges für die Heeresfeldbahnen gebaut worden waren. Nach den guten Erfahrungen mit den beiden ersten Heißdampfmaschinen von Jung und Vulcan erhielt die Firma Orenstein & Koppel den Auftrag zum Bau von drei solcher Lokomotiven mit Schlepptender. Die erste Lok wurde im Jahre 1930 mit der Fabrik-Nr. 12 178 in Dienst gestellt, die beiden anderen folgten 1934 mit den Fabrik-Nr. 12 494 und 12 518. Zu den baulichen Besonderheiten dieser Fahrzeuge zählten die großen Gegenkurbeln und das geräumige Führerhaus mit den seitlichen Einstiegen. Nur die letzte der drei Maschinen wurde 1949 von der Deutschen Reichsbahn als 99 3462 übernommen, in Anklam stationiert und bis 1970 auf dem nur noch 35,1 km langen Reststück der MPSB von Anklam-Wegenzin-Dennin-Friedland eingesetzt.



Lok 99 3651

**Baureihe 99<sup>365</sup> (Mecklenburg-Pommersche Bahn)**

Bauart	B n2	Rostfläche	0,47 m <sup>2</sup>
Gattung	K 22.6	Verdampfungsheizfl.	21,40 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	630 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	240 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	300 mm
Länge über Puffer	8600* mm	Lokdienstlast	10,7 Mp
Höchstgeschwindigkeit	18 km/h	Lokreibungslast	10,7 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,4 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a.	Kohlenvorrat	0,5 t

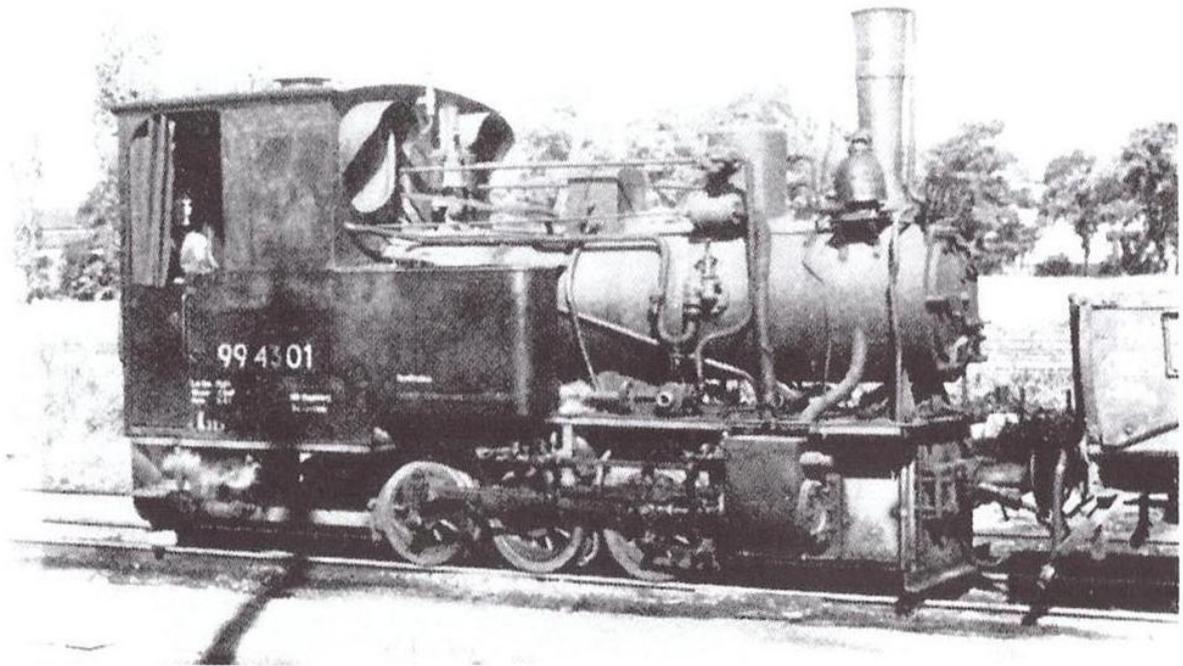
Erstes Baujahr 1940

**Spurweite:** 600 mm

**Betriebsnummern:** 99 3651–3652

Von dieser Lokomotive war keine weitere  
Abbildung vorhanden.

Als im Jahre 1949 die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurde, waren von der einst so respektablen Streckenlänge von 216 km im Jahre 1936 nur noch das Reststück Anklam–Friedland und einige kurze Zweigstrecken mit einer Gesamtlänge von weniger als 90 km übriggeblieben. Eine dieser Zweiglinien war die Strecke von Jarmen nach Schmarsow, die früher von den Demminer Kleinbahnen mit einer Spurweite von 750 mm befahren wurde. Jene Bahn wurde nach 1945 mit dem Material der MPSB mit der Spur von 600 mm wieder aufgebaut. Auf dieser Linie und zur Bedienung weiterer Anschlüsse wurden außer der Lok 99 3001 noch zwei weitere Maschinen eingesetzt, die von Jung im Jahre 1941 mit der Fabrik-Nr. 9296 und von Krauss-Maffei im Jahre 1940 mit der Fabrik-Nr. 15 793 als Bauflokomotiven gefertigt worden waren. Die Lok von Jung hatte bei der Eingliederung in den Bestand der Reichsbahn die Nummer 99 3652 erhalten, die andere Lok trug danach die Nummer 99 3651. Beide hatten zuletzt kleine zweiachsige Wassertender erhalten. Mit ihrer recht bescheidenen Leistung waren die beiden Lokomotiven nur bedingt im Streckeneinsatz zu verwenden, sie wurden im Jahre 1956 verkauft.



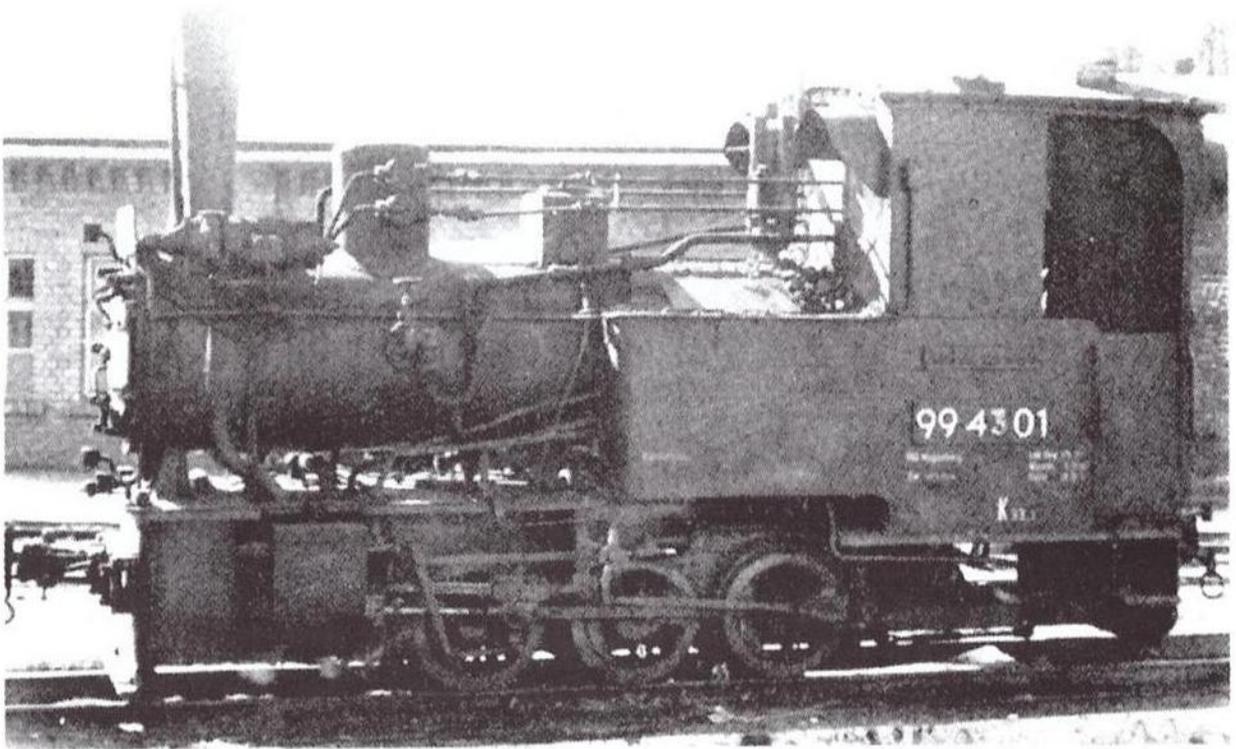
### Baureihe 99<sup>330</sup> (Kleinbahn Kreis Jerichow I)

Bauart	C n2	Rostfläche	0,76 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.3	Verdampfungsheizfl.	17,63 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	600 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	210 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	300 mm
Länge über Puffer	5630 mm	Lokdienstlast	15,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	15 km/h	Lokreibungslast	15,0 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	0,9 t

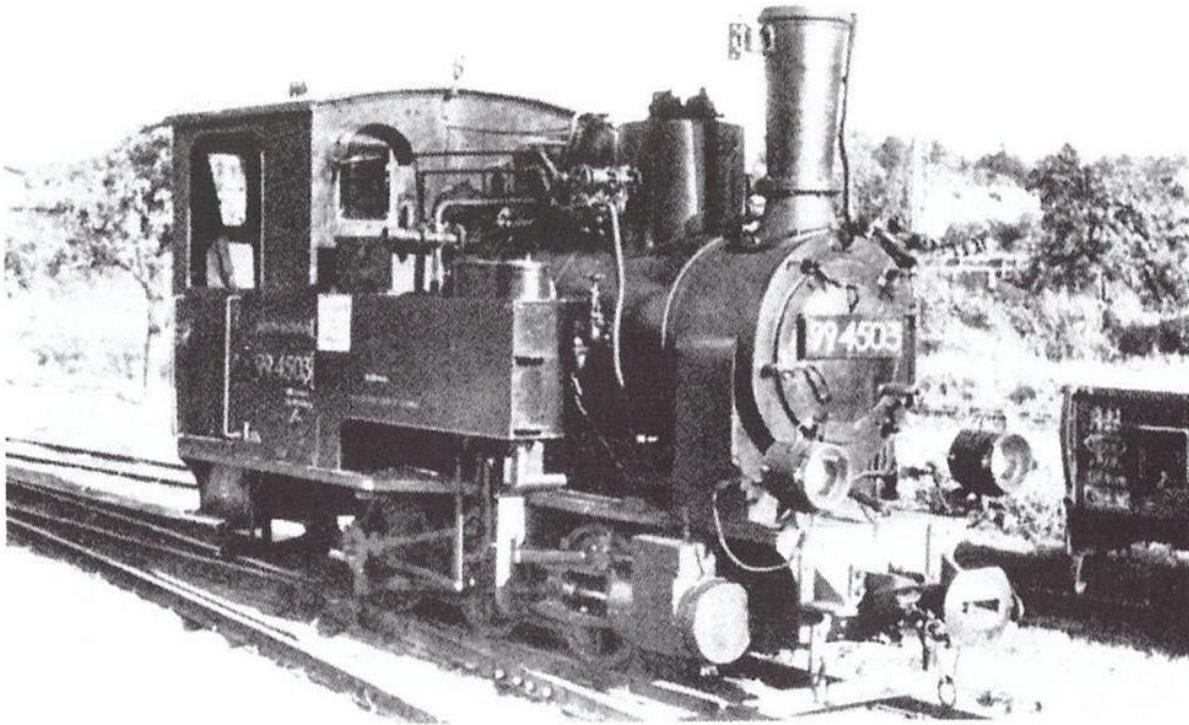
Erstes Baujahr 1920

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummer:** 99 4301



Im Sommer des Jahres 1965 wurde die letzte Strecke des Kreises Jerichow stillgelegt, die von Burg über Magdeburgerforth nach Ziesar und nach Altengrabow führte. Kurz zuvor war auch der Betrieb auf der Strecke Burg-Lübars eingestellt worden. Die zu diesem Zeitpunkt noch vorhandenen Lokomotiven wurden auf andere Strecken umgesetzt, verkauft oder ausgemustert. Eine der kleinsten Maschinen der „Kleinbahn Jerichow I“ war eine Naßdampf-Tenderlok mit der Bahn Nr. 23. Sie war im Jahre 1920 von Orenstein & Koppel mit der Fabrik-Nr. 9418 geliefert worden. Die kleine Lok wies einige bemerkenswerte Besonderheiten auf. Dazu zählen die kleinen Räder mit einem Durchmesser von nur 600 mm und die geringe Gesamtbreite des Fahrzeuges, welche die Stirnfenster wie zwei große Augen erscheinen ließ. Merkwürdigerweise war die Maschine nur mit einer Handbremse ausgerüstet. Dies und eine relativ bescheidene Leistung beschränkten ihren Einsatz auf Verschiebedienste im Bahnhof Burg. Erst im Jahre 1956 war die Lokomotive von der Deutschen Reichsbahn aus der Nummer 99 4402 zur 99 4301 umgezeichnet worden. Nach der Stilllegung der letzten Strecke der KJI wurde sie an ein Industriewerk verkauft.



### Baureihe 99<sup>450</sup> (Prignitzer Kreiskleinbahnen)

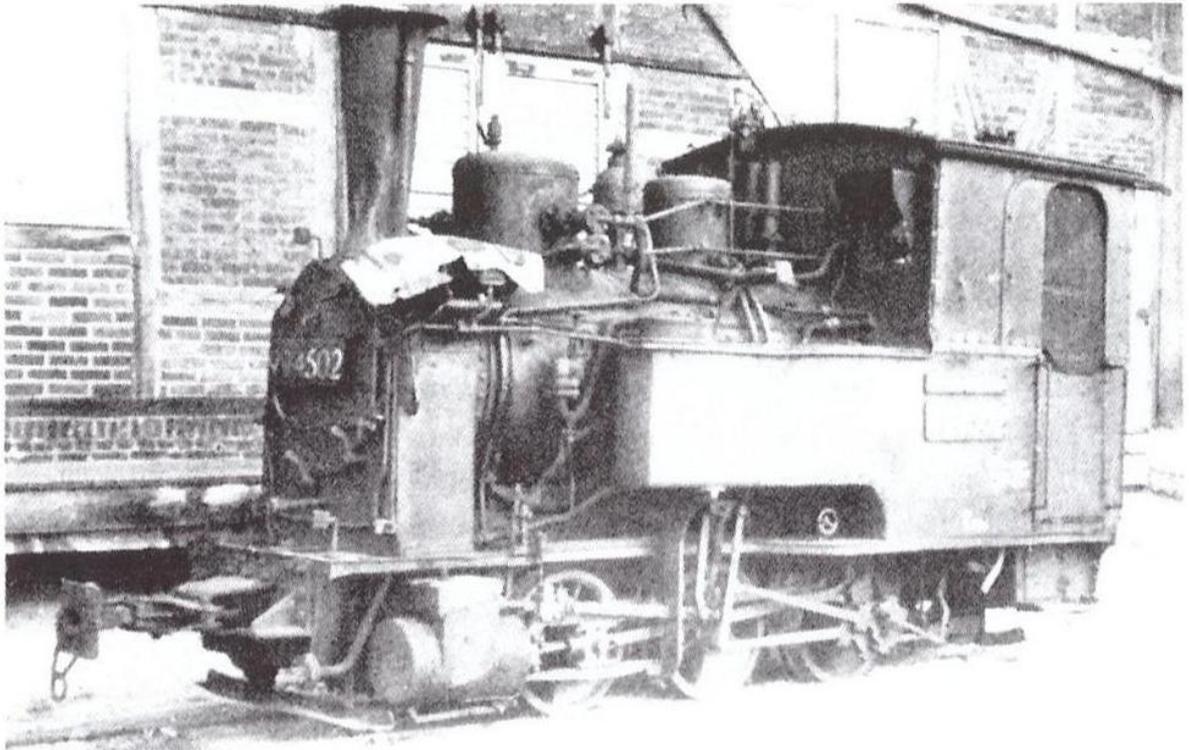
Bauart	C n2	Rostfläche	0,55 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.5	Verdampfungsheizfl.	26,73 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	680 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	250 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	380 mm
Länge über Puffer	6200 mm	<b>Lokdienstlast</b>	20,0 Mp*
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	20,0 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a.	Kohlevorrat	0,5 t

Erstes Baujahr 1892

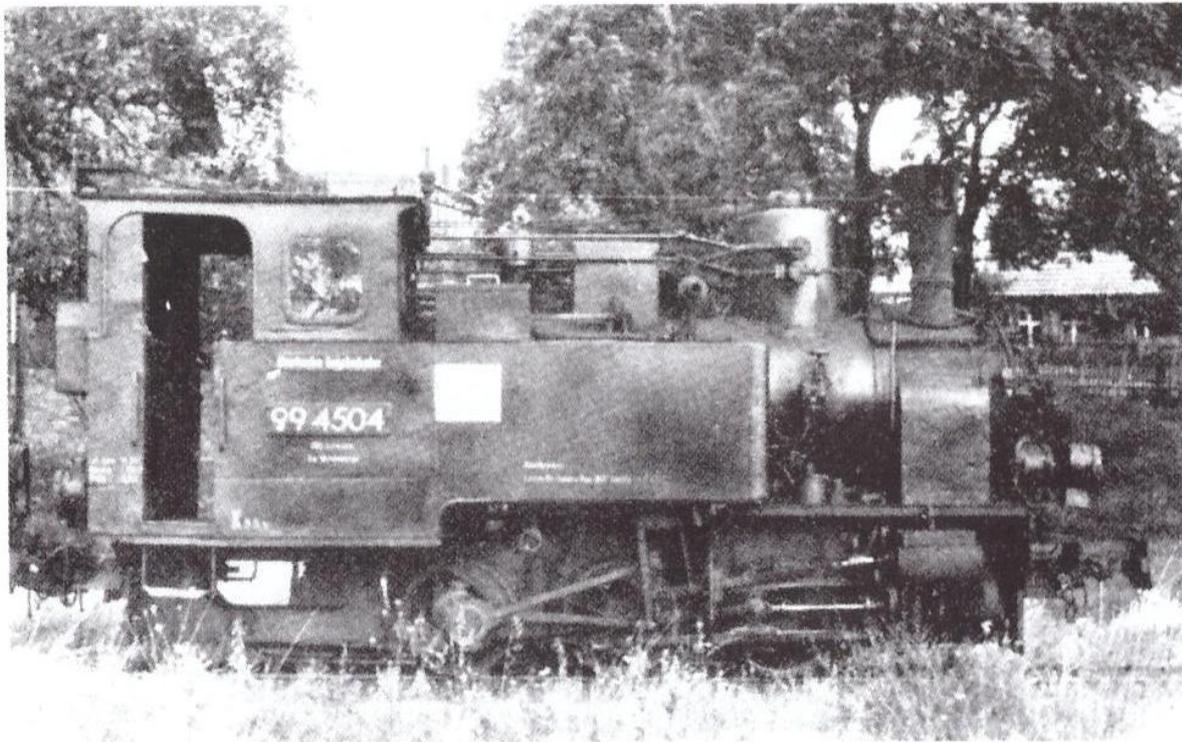
\* Trotz der hohen Dienstlast blieb die Gattungsbezeichnung K 33.5 erhalten.

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 4501–4503



In der Prignitz, einem Agrargebiet der früheren Mark Brandenburg waren in der Zeit vom 15. 10. 1897 bis zum 2. 7. 1912 insgesamt fünf Schmalspurstrecken geschaffen worden, die ein zusammenhängendes Netz bildeten und als Kleinbahnen der Kreise Ost- und Westprignitz bezeichnet wurden. Zusammen mit drei zweiachsigen Tenderlokomotiven die von Hagans stammten, wurden im Jahre 1897 auch drei Maschinen mit der Achsfolge C von der Firma Hartmann mit den Fabrik-Nr. 2262–2264 bezogen. Eine weitere Tenderlok derselben Bauart lieferte Hartmann im Jahre 1900 mit der Fabrik-Nr. 2622. Bei den Prignitzer Kreiskleinbahnen trugen die Maschinen zunächst die Nummern 14–17. Die Nr. 14–16 waren auf der insgesamt 41,75 km langen Strecke Kyritz–Hoppenrade–Breddin eingesetzt, die Nr. 17 von Viesecke nach Glöwen, diese Linie war nur 15,18 km lang. Von der Deutschen Reichsbahn wurden nur noch die Nr. 14 und 16–17 im Jahre 1949 übernommen und als 99 4501–4503 geführt. Alle drei Lokomotiven waren ab 1954 mehrmals zur Aushilfe bei verschiedenen anderen Bahnen eingesetzt bis die 99 4501 und 4502 um 1964 und 1966 ausgemustert wurden. Die 99 4503 blieb dagegen zunächst noch erhalten.



### Baureihe 99<sup>450</sup> (Prignitzer Kreiskleinbahnen)

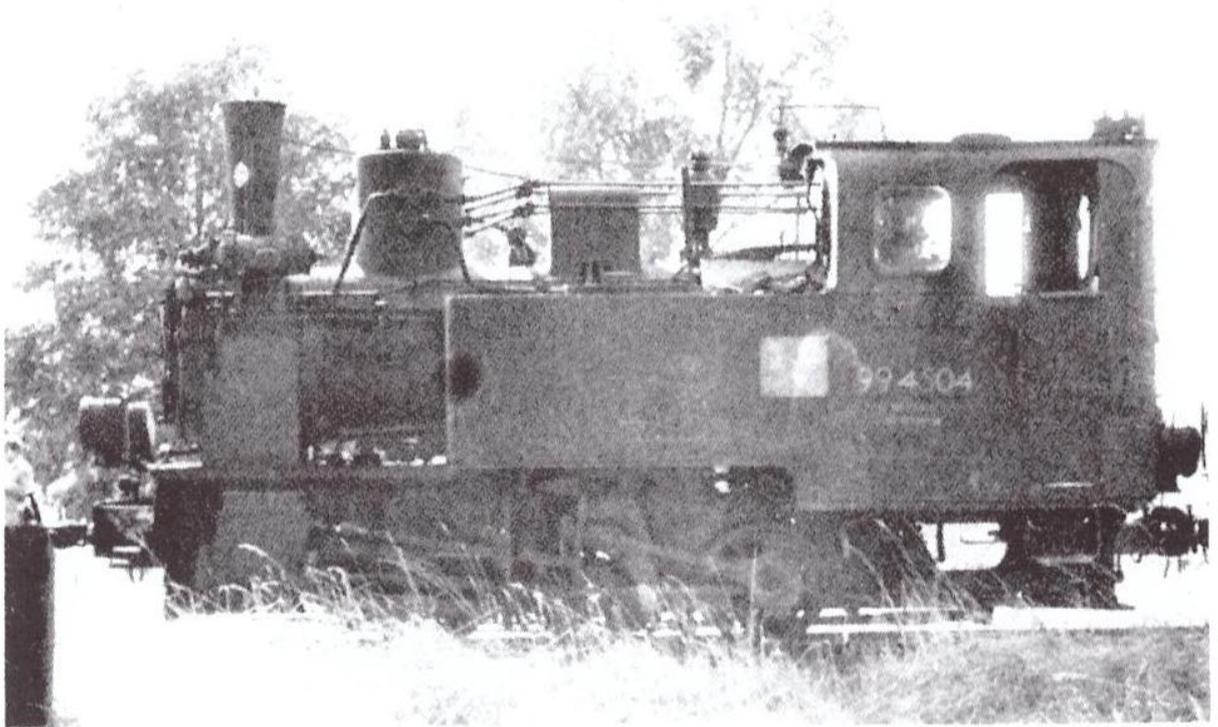
Bauart	C n2	Rostfläche	0,6/0,5* m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.5	Verdampfungsheizfl.	33,0/26,0* m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	750/800* mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Laufad- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	300/240* mm
Laufad- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	350/400 mm
Länge über Puffer	6400/6059* mm	Lokdienstlast	15,5 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	15,5 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,75/1,5* m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a./H. a.*	Kohlenvorrat	0,8/0,6* t

Erstes Baujahr 1906

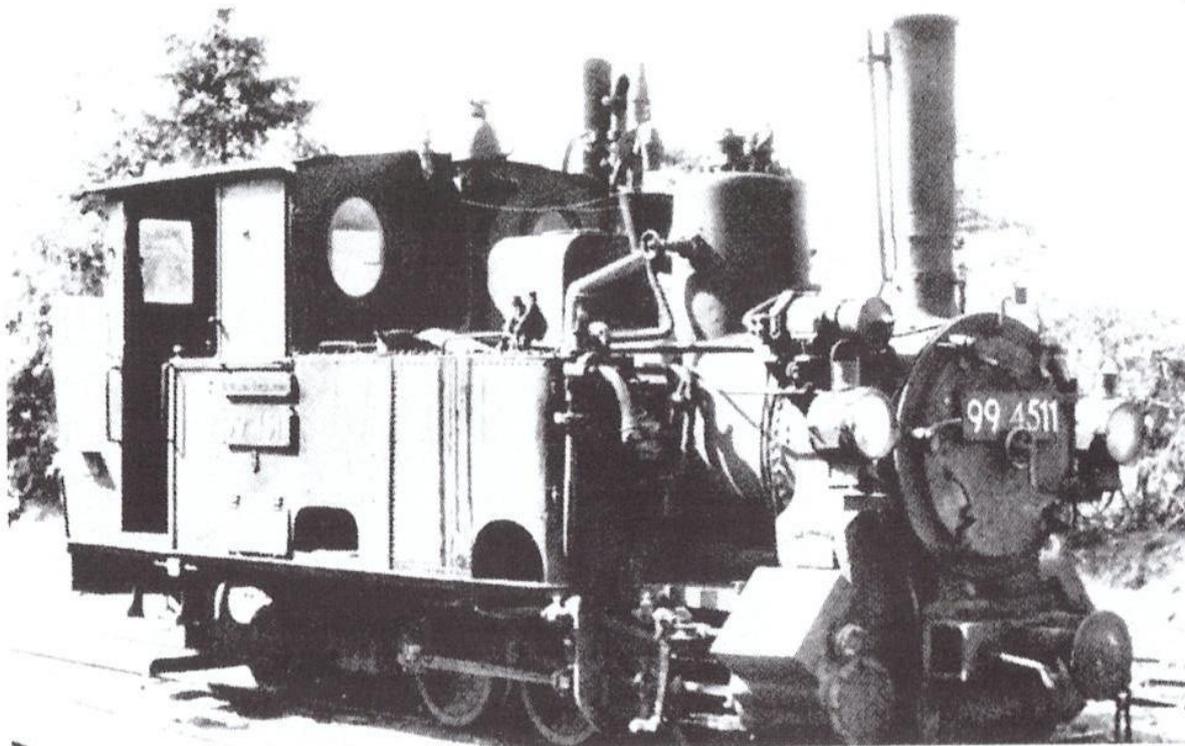
\* Lok 99 4505

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 4504–4505



Die in einem Zeitraum von 15 Jahren erbauten fünf Strecken der Kleinbahnen der Kreise Ost- und Westprignitz entstanden alle mit einer gemeinsamen Spurweite von 750 mm, sie wurden aber zunächst getrennt verwaltet. Diese Zersplitterung machte sich in den ersten Betriebsjahren besonders bei der Beschaffung von Triebfahrzeugen bemerkbar. Nach den ersten drei B n2-Tenderlokomotiven wurden, abgesehen von einer einzigen Ausnahme, zwar nur noch C n2-Maschinen in Dienst gestellt. Geliefert wurden diese Fahrzeuge der Baujahre 1897–1920 von fünf verschiedenen Herstellern. Zwangsläufig ergaben sich bei diesen Lieferungen zum Teil recht beträchtliche Unterschiede in den technischen Daten und beim äußeren Bild der Lokomotiven. Nach den vier Maschinen von Hartmann baute die Firma Orenstein & Koppel in den Jahren 1906 und 1907 je eine Lokomotive für die Strecke Lindenberg–Pritzwalk, die eine Länge von 18,68 km hatte. Die Lok des Baujahres 1906 mit der Fabrik-Nr. 2129 kam 1949 als 99 4504 zur DR. Eine ähnliche Maschine lieferte Borsig im Jahre 1912, Fabrik-Nr. 8388. Diese Lok mit Heusinger-Steuerung erhielt von der DR die Nummer 99 4505 und wurde 1963 ausgemustert, die 4504 erst 1966.



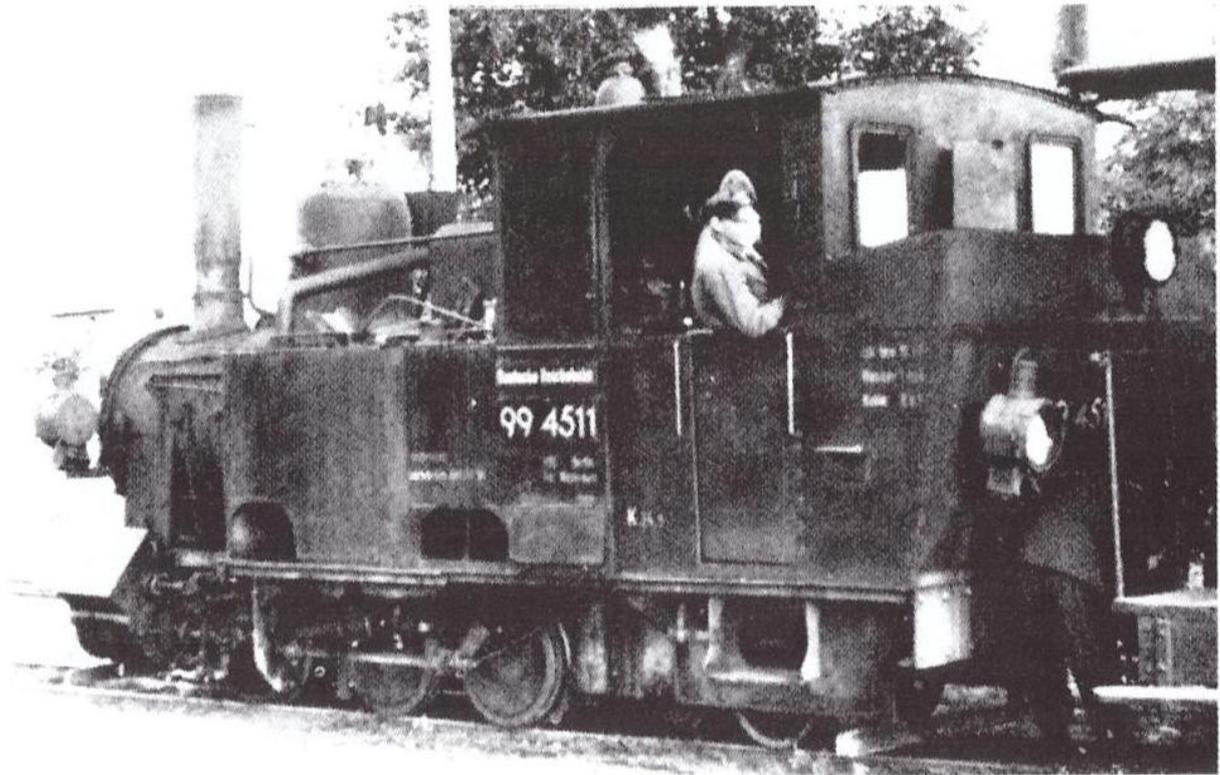
### Baureihe 99<sup>451</sup> (Rathenow–Senzke-Nauen)

Bauart	C 1' n2	Rostfläche	0,55 m <sup>2</sup>
Gattung	K 34.5	Verdampfungsheizfl.	29,51 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	680 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	260 mm
Lauf- $\phi$ hinten	560 mm	Kolbenhub	300 mm
Länge über Puffer	6530 mm	Lokdienstlast	14,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,75 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	0,6 t

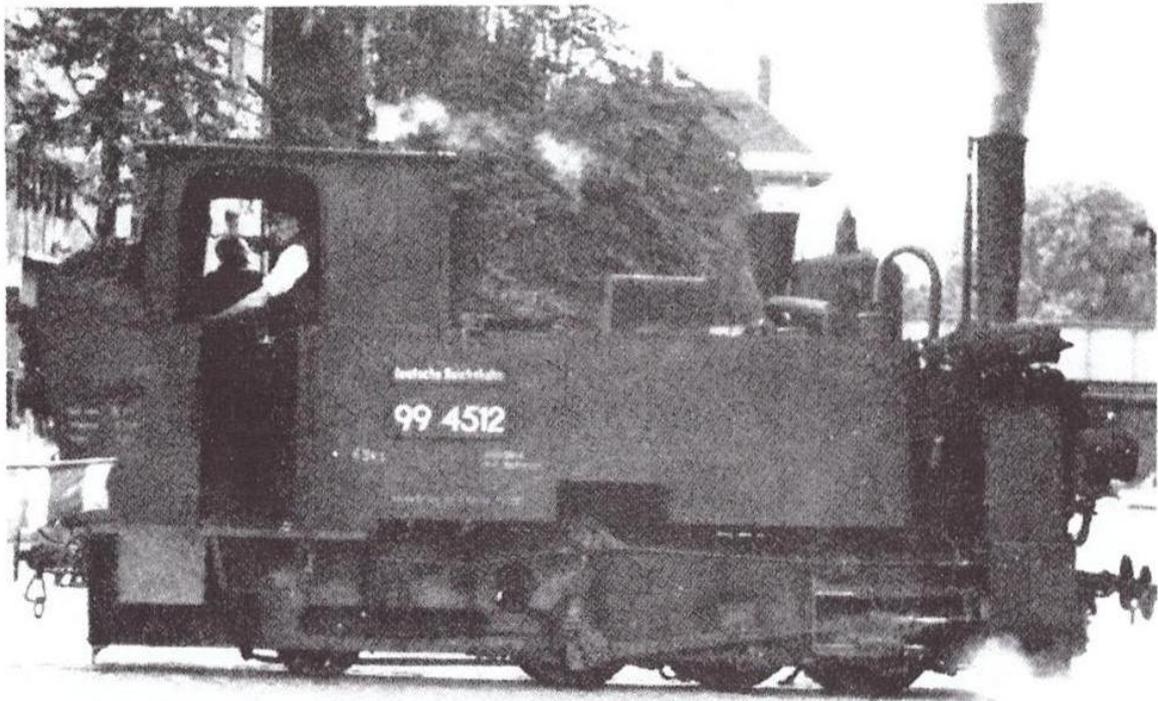
Erstes Baujahr 1899

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummer:** 99 4511



Unweit von Berlin liegt die Kreisstadt Nauen, Ausgangspunkt einer Schmalspurstrecke über Senzke nach Rathenow mit einer Zweiglinie von Senzke nach Paulinenaue. Am 1. 4. 1900 nahm die Osthavelländische Kreisbahn den Betrieb auf beiden Strecken auf, die eine Länge von 42,6 km bzw. 8 km hatten. Für den verhältnismäßig geringen Verkehr wurden nur leichte Maschinen benötigt. Zwei solcher Lokomotiven aus der Anfangszeit der Bahn waren bis zu deren Stilllegung am Beginn der sechziger Jahre im Einsatz. Eine der beiden Maschinen trug die Bahn-Nr. 3, sie war 1899 von Krauss mit der Fabrik-Nr. 4111 geliefert worden und war bald unter dem Namen „Pusteliese“ wohlbekannt. Die drei Kuppelachsen waren in einem Innenrahmen gelagert, der hinten so stark verbreitert war, daß die Laufachse zwischen den Rahmenwangen plaziert werden konnte. Hoch über dem Kessel, zwischen Sand- und Dampfdom befand sich ein Trichter von dessen Spitze je eine Leitung nach rechts und links zu den Wasserkästen führte. Nach der Übernahme der Klein- und Nebenbahnen durch die Deutsche Reichsbahn hatte die Lok im Jahre 1950 die Nummer 99 4511 erhalten. Nach 1961 kam sie auf die Insel Rügen, im Jahre 1965 wurde sie rekonstruiert.



**Baureihe 99<sup>451</sup> (Rathenow–Senzke-Nauen)**

Bauart	C 1' n2	Rostfläche	0,62 m <sup>2</sup>
Gattung	K 34.5	Verdampfungsheizfl.	31,20 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	700 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	250 mm
Lauf- $\phi$ hinten	450 mm	Kolbenhub	350 mm
Länge über Puffer	6150 mm	Lokdienstlast	13,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,6 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	L. a.	Kohlevorrat	0,6 t

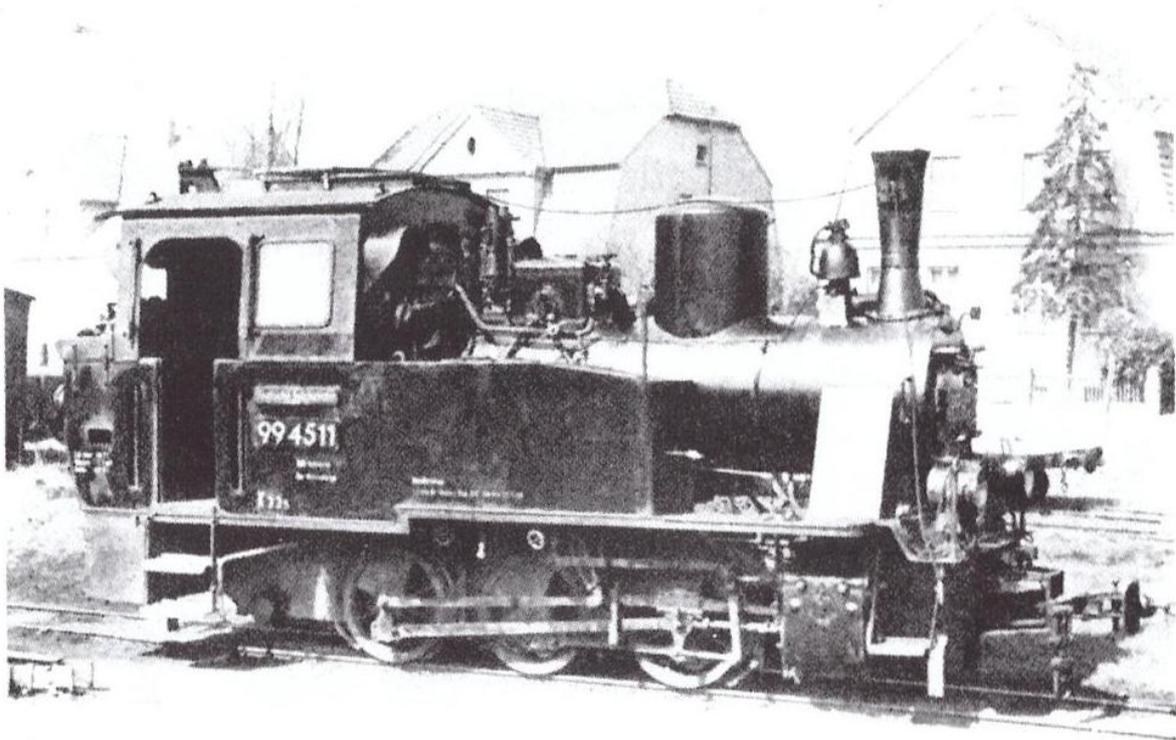
Erstes Baujahr 1901

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummer:** 99 4512



Mit der „Röchelanna“ war auch noch eine zweite Maschine aus der Anfangszeit der Schmalspurbahn Rathenow–Senzke–Nauen der Osthavelländischen Kreisbahn im Einsatz, als diese im Jahre 1961 ihren Betrieb drosselte und schließlich ganz einstellte. Bei ihrer Lieferung durch Orenstein & Koppel im Jahre 1901 trug sie außer der Fabrik-Nr. 845 die Bahn-Nr. 5. Im Gegensatz zu der 1899 gelieferten Maschine von Krauss, mit der Bahn-Nr. 3, hatte die Lok von O & K einen durchgehenden Außenrahmen und eine von der Lieferfirma entwickelte Lenkersteuerung. Diese Steuerung war zwar sehr einfach in ihrem Aufbau, sie brachte aber einige Nachteile im Betrieb. So ergab sich ein ungleichmäßiger Auspuff, der bedingt durch den engen langen Schornstein zu einem gewissen Röcheln und deshalb auch zu einem der beiden Spitznamen der Lok führte. Der andere Beiname lautete „Springender Hirsch“, weil die Maschine nicht selten aus den Gleisen sprang. Die Lastverteilung der Lokomotive war sehr ungünstig. Am stärksten belastet war die Laufachse, am geringsten die erste Kuppelachse, die dann auch immer wieder entgleiste. Die Lok wurde als 99 4512 im Jahre 1964 im Raw Görlitz verschrottet.



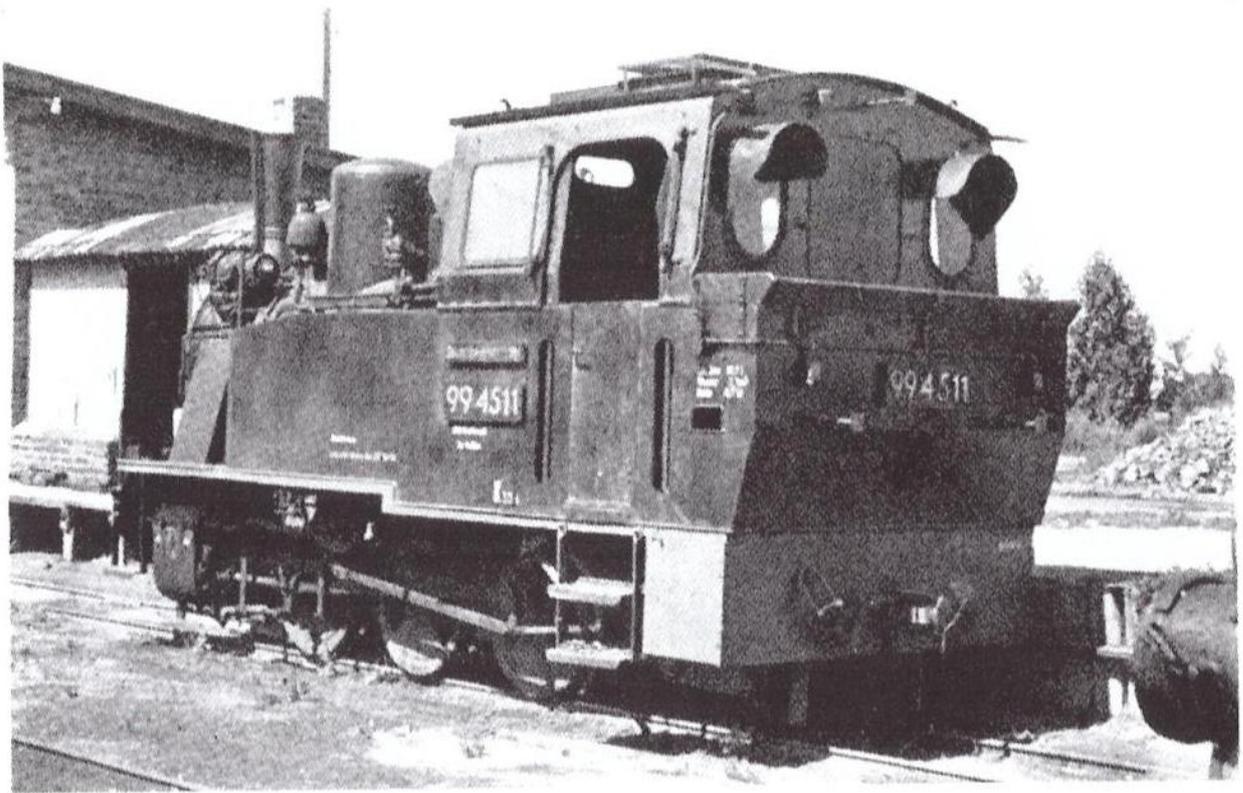
**Baureihe 99<sup>451</sup> (Rathenow–Senzke-Nauen)**

Bauart	C n2	Rostfläche	0,71 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.5	Verdampfungsheizfl.	25,10 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	780 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	250 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	330 mm
Länge über Puffer	6045 mm	Lokdienstlast	18,7 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	18,7 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,7 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	0,75 t

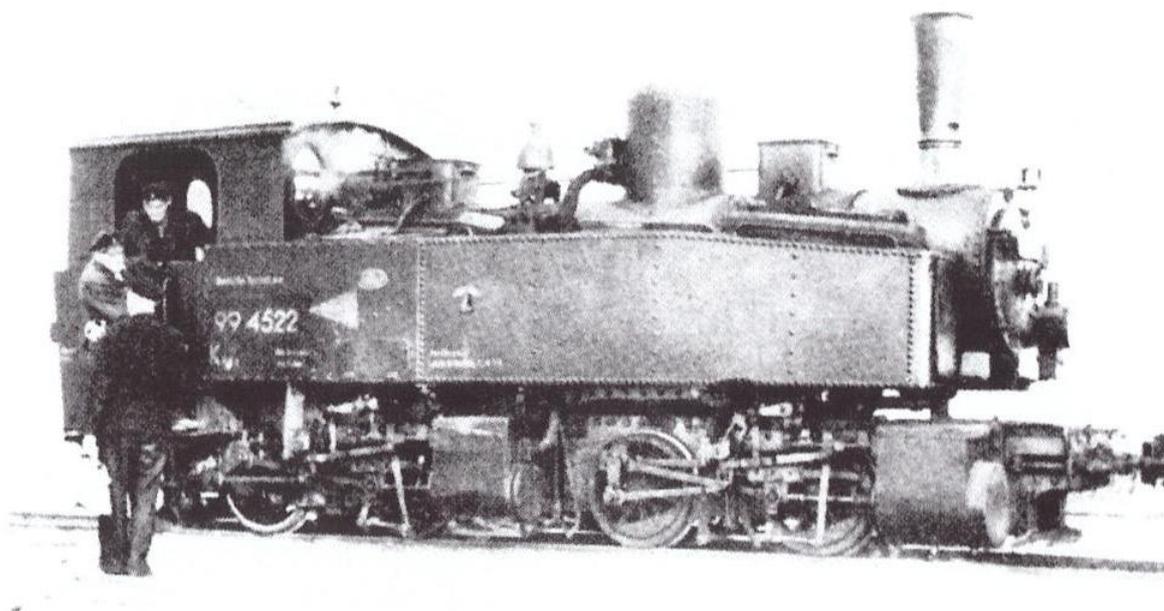
Erstes Baujahr 1965

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummer:** 99 4511 II



Nach der Stilllegung der Schmalspurbahn Rathenow-Senzke-Nauen wurde die Lokomotive 99 4512 abgestellt und schließlich im Jahre 1964 verschrottet. Die um zwei Jahre ältere Maschine 99 4511 kam dagegen im Juni 1961 nach Putbus auf der Insel Rügen. Während der meisten Zeit war die Lok dort aber kalt abgestellt. Um 1964 wurde sie dann dem Raw Görlitz zugeführt und für eine Rekonstruktion nahezu ganz zerlegt. Im Jahre 1965 war dann die Maschine wieder einsatzfähig, von der lieben guten antiquierten „Pusteliese“ war fast nichts mehr übriggeblieben. Der Rahmen war neu, der Kessel, das Triebwerk ebenfalls und beim Führerhaus und den Vorratsbehältern konnte man auch keine Ähnlichkeit mit der früheren Ausführung feststellen. Entstanden war eine kleine, fast neue und recht modern aussehende Lokomotive, die eigentlich nur ihre alte Nummer behielt. Von 1965 bis 1966 war die Maschine wieder in Putbus und danach bis 1967 auf der 9,2 km langen Strecke Glöwen–Havelberg, die erst nach 1948 schmalspurig entstand, im Einsatz. Nachdem dann auch auf dieser Bahn der Betrieb eingestellt wurde, zog die 99 4511 am 1. 6. 69 einen der drei letzten Züge zum großen Abschied nach Lindenberg.



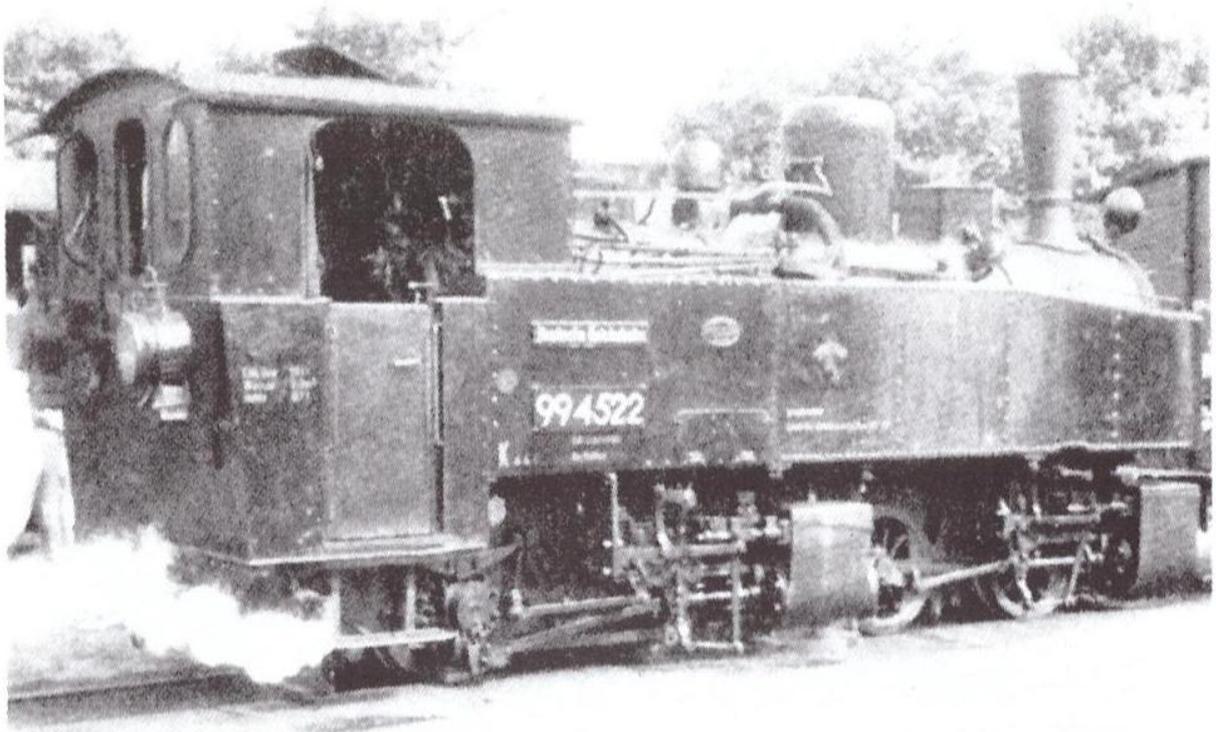
### Baureihe 99<sup>452</sup> (Rügensche Kleinbahnen)

Bauart	B'B n4v	Rostfläche	0,73 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.5	Verdampfungsheizfl.	34,90 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	720 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	225/340 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	360 mm
Länge über Puffer	7063 mm	Lokdienstlast	19,1 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	19,1 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	0,7 t

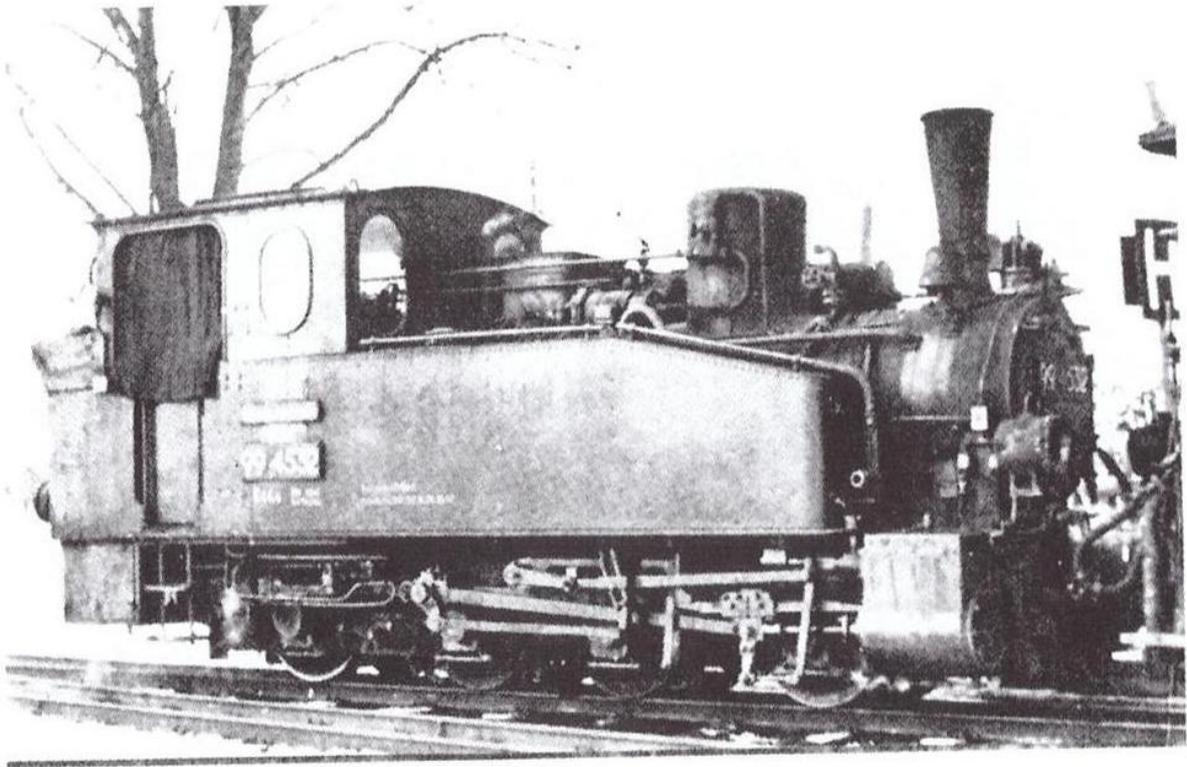
Erstes Baujahr 1902

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 4521–4525



Für die Schmalspurbahnen auf der Insel Rügen, die von 1896 bis 1899 zu den zwei voneinander getrennten Linien Bergen–Altenkirchen und Göhren–Altefähr mit einer Gesamtlänge von 96,8 km anwuchsen, lieferte Vulcan einen großen Teil der Lokomotiven. Nach verschiedenen kleineren Fahrzeugen kamen kurz nach der Jahrhundertwende die ersten Mallet-Maschinen auf die Inselstrecken. Zwei Lokomotiven kamen bereits im Jahre 1902 mit den Fabrik-Nr. 2010 und 2013 von Vulcan. Vom selben Lieferanten stammten auch die 1905 und 1908 in Dienst gestellten Maschinen mit den Fabrik-Nr. 2172 und 2451. Eine weitere Lok derselben Bauart und Ausführung lieferte die Hanomag im Jahre 1911 mit der Fabrik-Nr. 6227. Sie unterschied sich von den Vulcan-Maschinen nur durch einen bei ihr vorhandenen Lüftungsaufsatz auf dem Dach. Alle fünf waren Naßdampf-Verbund-Lokomotiven mit außenliegendem Hauptrahmen der die Hochdruckzylinder aufnahm und mit innenliegendem Rahmen des Niederdruck-Triebgestells. Die Fahrzeuge waren in Putbus stationiert und hatten 1949 von der DR die Nummern 99 4521–4525 erhalten. In den Jahren 1965 und 1966 wurden alle fünf Maschinen ausgemustert, die ersten vier verschrottet die andere verkauft.



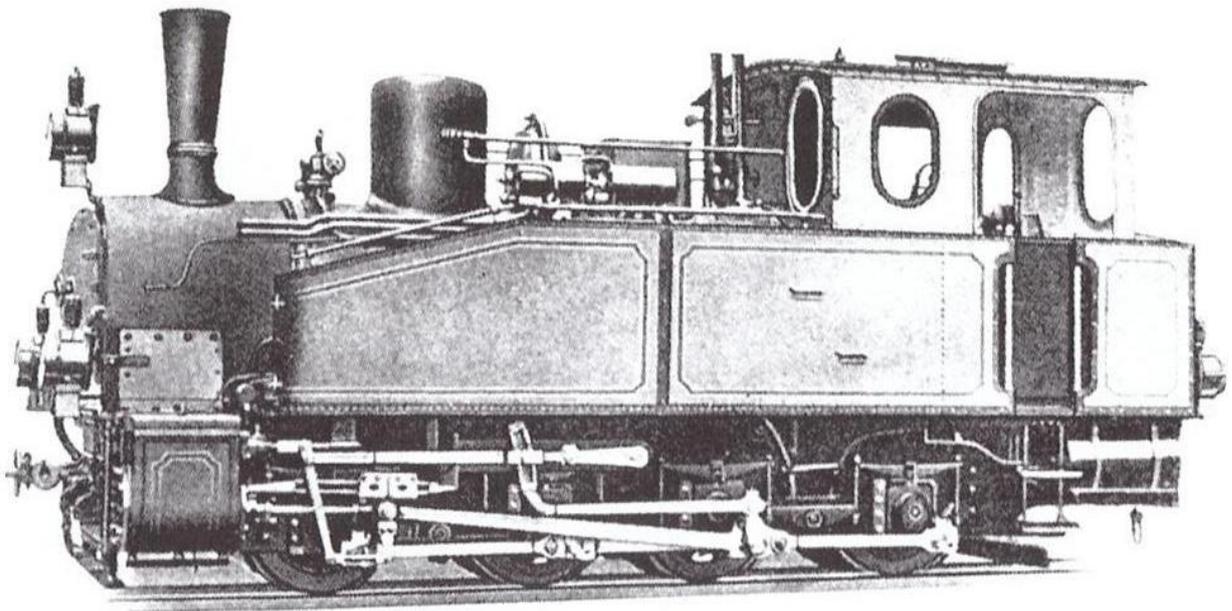
### Baureihe 99<sup>453</sup> (Trusetalbahn)

Bauart	D n2	Rostfläche	0,80 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.5	Verdampfungsheizfl.	40,00 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	750 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	300 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	6930 mm	Lokdienstlast	21,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	21,0 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,0 t

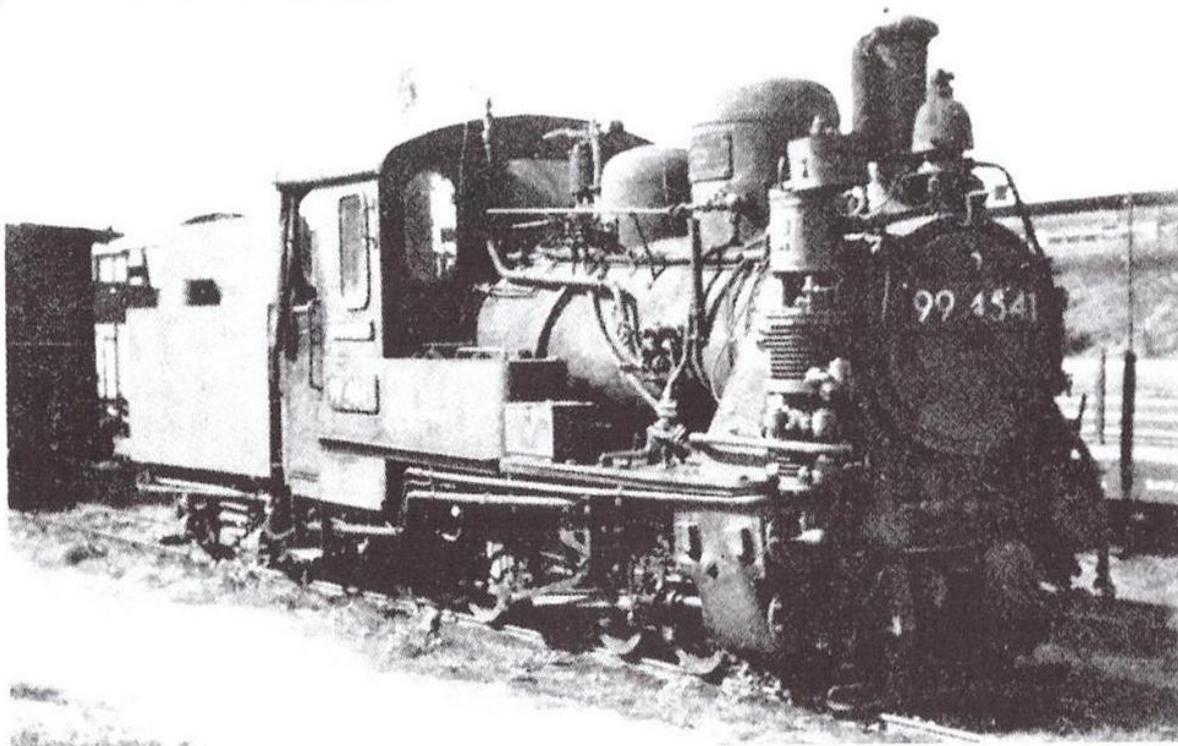
Erstes Baujahr 1908

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 4531–4532



Nachdem eine zuvor bereits vorhandene Feldbahn wieder abgebaut worden war, wurde wenig später von Wernshausen nach Herges-Vogtei eine 9 km lange Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 750 mm eingerichtet, die Trusetalbahn. Am 25. 7. 1899 erfolgte die Betriebseröffnung mit kleinen zweiachsigen Tenderlokomotiven von Hagans. Dieselbe Firma lieferte dann 1901 auch noch eine größere Lok mit der Achsfolge D. Auf der sehr krümmungsreichen Strecke war bald ein starkes Anwachsen des Güterverkehrs zu verzeichnen, der die Anschaffung einer leistungsfähigen Lokomotive verlangte. Mit der Fabrik-Nr. 3177 lieferte Orenstein & Koppel im Jahre 1908 eine D n2-Maschine, die den Namen „Glückauf“ erhielt. Die Lok hatte einen Außenrahmen erhalten, ihre Endachsen waren als Klien-Lindner-Hohlachsen ausgeführt. Erst 1924 folgte von Orenstein & Koppel mit der Fabrik-Nr. 10 844 und mit dem Namen „Trusetal“ eine weitere Maschine derselben Ausführung. Beide Lokomotiven wurden 1949 von der Deutschen Reichsbahn übernommen, die erstere als 99 4531, die andere als 4532. Beide wurden 1962 abgestellt, die 99 4531 zerlegt und die 99 4532 aufgearbeitet und dem Bw Zittau als Verschiebelok zugeführt.



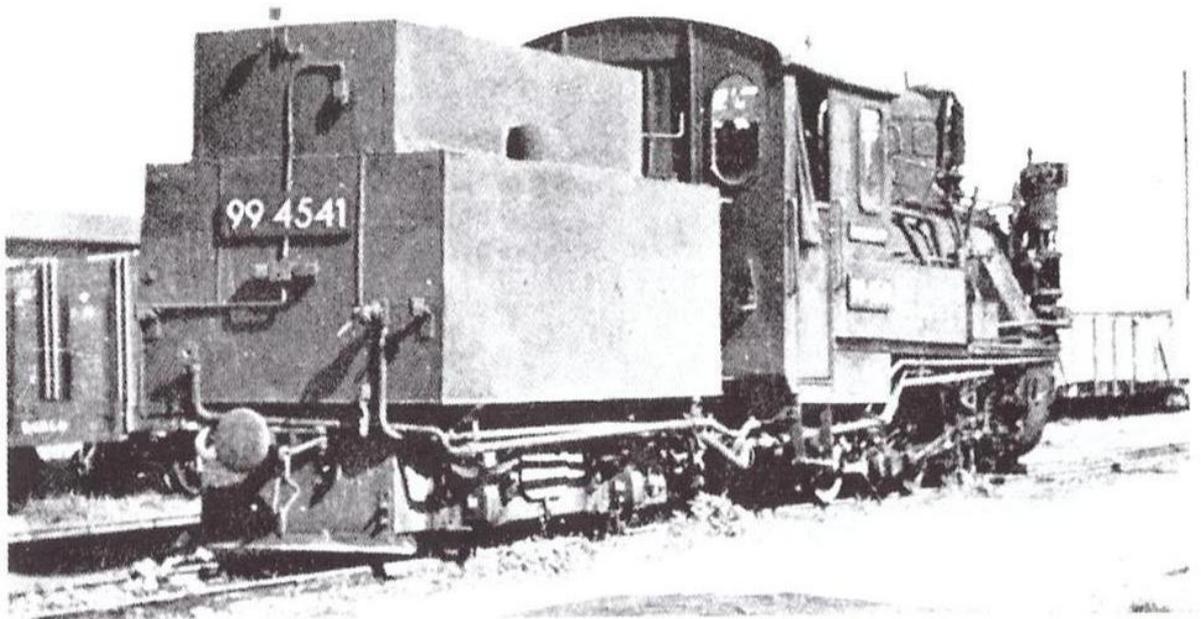
### Baureihe 99<sup>454</sup> (UdSSR / DR)

Bauart	D h2	Rostfläche	0,72 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.4	Verdampfungsheizfl.	33,31 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	600 mm	Überhitzerheizfläche	8,50 m <sup>2</sup>
Laufrad- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	285 mm
Laufrad- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	300 mm
Länge über Puffer	9420* mm	Lokdienstlast	13,9 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	13,9 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	4,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	2,5 t

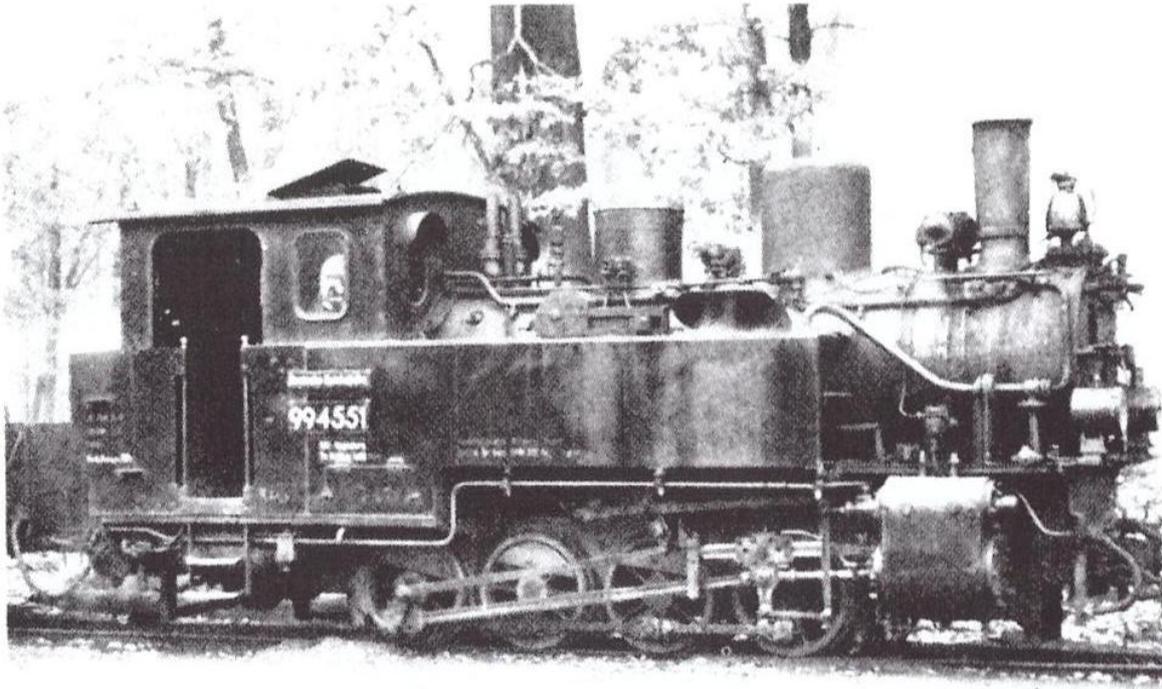
Erstes Baujahr 1934

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummer:** 99 4541



Im Jahre 1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn eine Lokomotive in ihren Bestand die 1934 in der Sowjetunion gebaut und ursprünglich für eine Waldbahn in Rumänien bestimmt war. Diese Heißdampfmaschine mit der Achsfolge D hatte einen kleinen zweichachsigen Tender erhalten, der mit einem Aufsatz versehen wurde um genügend Feuerholz aufnehmen zu können. Die Kuppelachsen hatten einen Durchmesser von nur 600 mm. Als Treibachse wurde die dritte Achse herangezogen, sie blieb ohne Spurkränze. Während des Zweiten Weltkrieges gelangte die Lokomotive nach Deutschland. Kurze Zeit nach ihrer Inbetriebnahme durch die Rbd Dresden erhielt sie die Betriebsnummer 99 4052. Bis zum Jahre 1950 war die Lok dann in Wilsdruff stationiert, danach wurde sie von Bahn zu Bahn weitergereicht. Sie war recht störanfällig und deshalb nirgends beliebt. Während ihres Einsatzes bei der Trusetalbahn wurde die Maschine zur 99 4541 umgezeichnet. Im Jahre 1963 gelangte die Lokomotive dann schließlich zu ihrem letzten Einsatzort nach Burg, dem Knotenpunkt der Kleinbahn des ehemaligen Kreises Jerichow I. Dort wurde die Maschine aber nur noch gelegentlich eingesetzt und im Jahre 1966 verschrottet.



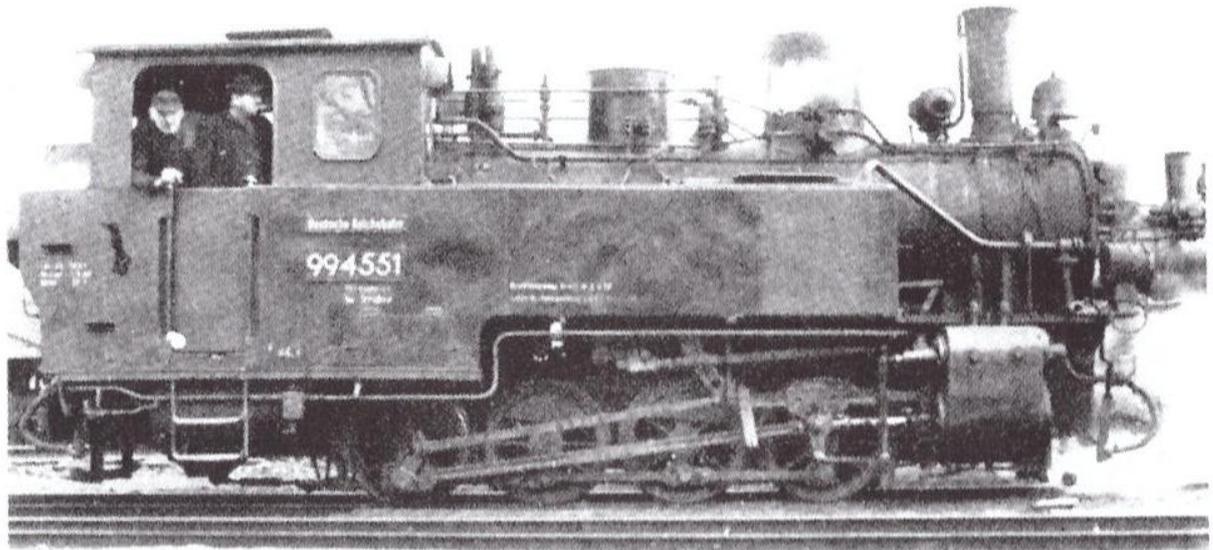
**Baureihe 99<sup>455</sup> (Kleinbahn Kreis Jerichow I)**

Bauart	D n2	Rostfläche	1,14 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.6	Verdampfungsheizfl.	48,30 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	330 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	8300 mm	Lokdienstlast	23,7 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	23,7 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,0 t

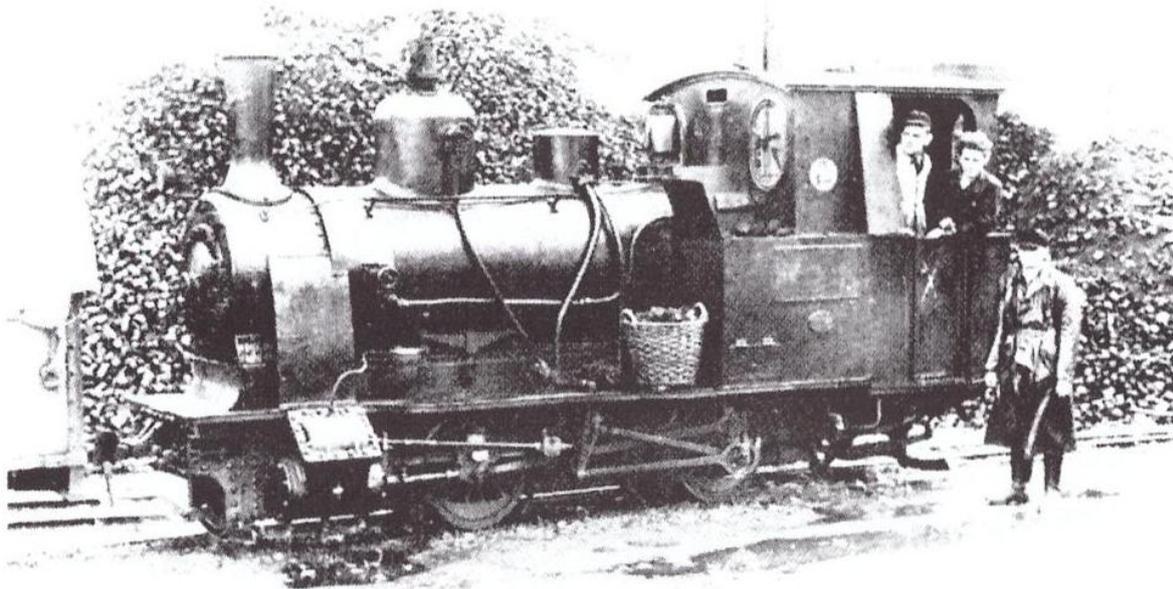
Erstes Baujahr 1922

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummer:** 99 4551



Bei der ehemaligen Kleinbahn des Kreises Jerichow I waren unter anderen auch fünf Lokomotiven mit der Achsfolge D eingesetzt, die in der Zeit von 1912–1924 von der Firma Orenstein & Koppel gebaut worden waren. Bei der Eingliederung der Privatbahnen durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1949 erhielten die Maschinen die Betriebsnummern 99 4641–4645. Noch vor der Übernahme erfuhr eine der Lokomotiven eine sehr augenfällige Veränderung, die 1946 unter der Regie der KJI vorgenommen wurde. Aus der Tenderlokomotive Nr. 11, die im Jahre 1922 mit der Fabrik-Nr. 9681 geliefert worden war, wurde eine Lokomotive mit Schlepptender. Beim Umbau waren die Wasserkästen zu beiden Seiten des Kessels entfernt und das Führerhaus verlängert worden. Der zweiachsige Tender hatte ein Fassungsvermögen von 4 m<sup>3</sup> Wasser und von 2,5 t Kohle. Trotz dieser Wandlung erhielt die Lok zunächst die Betriebsnummer 99 4642, erst im Jahre 1956 nahm die Reichsbahn eine Umzeichnung in 99 4551 vor. Der Umbau der Lokomotive hatte sich aber offenbar nicht bewährt, denn ab 1958 fuhr sie wieder in ihrer früheren Ausführung als Tenderlok. Die Maschine behielt die neue Nummer und wurde schließlich im Jahre 1965 verschrottet.



Lok 99 4601

**Baureihe 99<sup>160</sup> (Demminer u. Rügensche Kleinbahnen)**

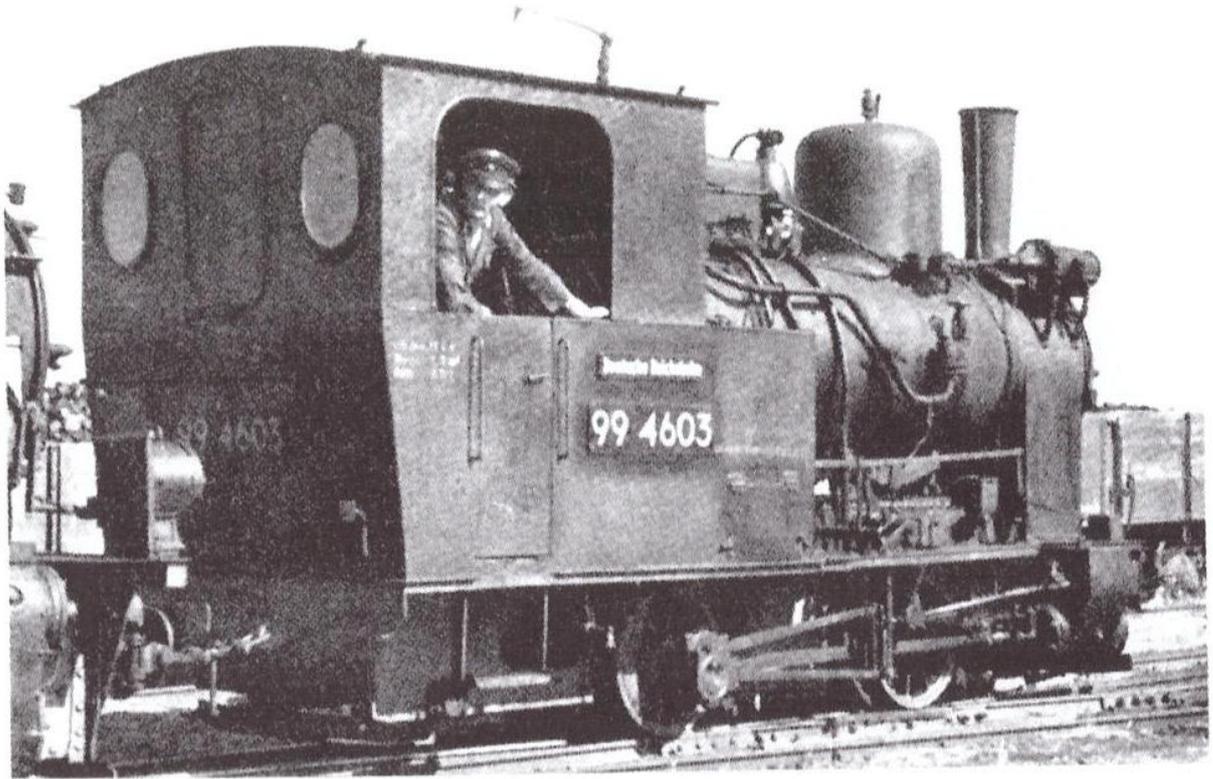
Bauart	B n2	Rostfläche	0,44 m <sup>2</sup>
Gattung	K 22.6	Verdampfungsheizfl.	21,50 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	720 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	230 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	360 mm
Länge über Puffer	6860 * mm	Lokdienstlast	11,4 Mp
Höchstgeschwindigkeit	15/25 km/h	Lokreibungslast	11,4 Mp
Kesselüberdruck	12/13 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,3 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a.	Kohlenvorrat	0,5 t

Erstes Baujahr 1896

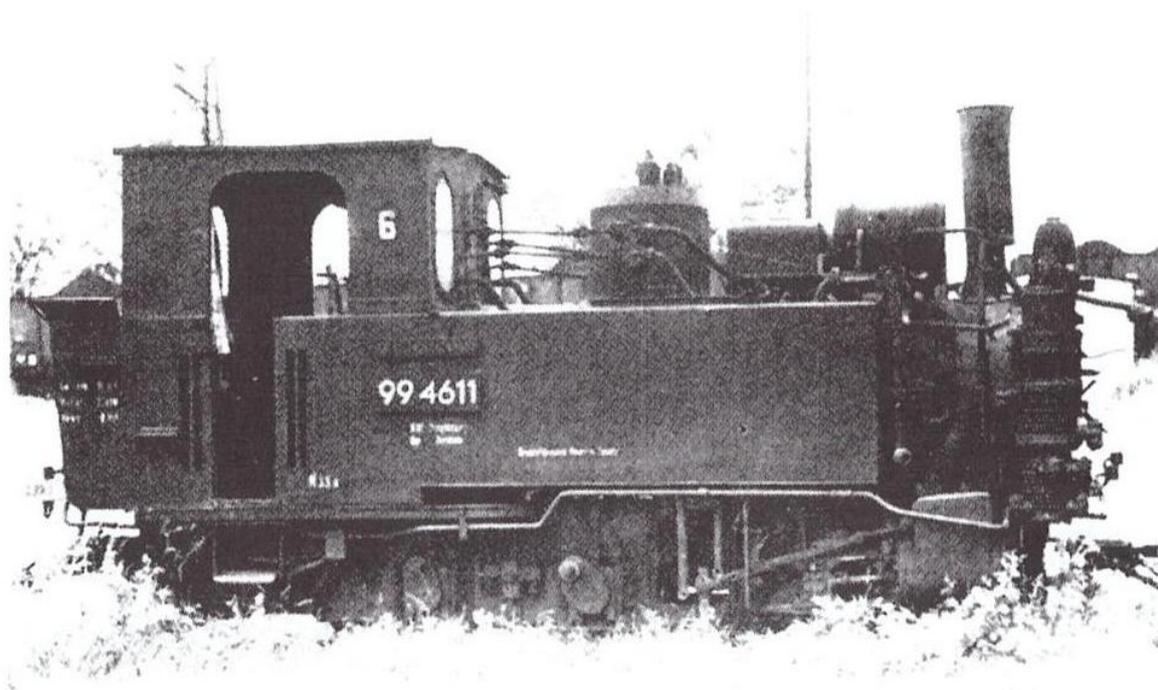
\* 99 4603

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 4601–4603



Viele der früheren Kleinbahnstrecken die vor der Jahrhundertwende entstanden, waren von der Firma Lenz & Co. gebaut und betrieben worden. Hauptlieferant von Lokomotiven für diese Bahnen war die Firma Vulcan. Von der großen Zahl zweiachsiger Tenderlokomotiven gelangten bei der Verstaatlichung der Klein- und Privatbahnen nur noch drei Exemplare zur Deutschen Reichsbahn, wo sie als 99 4601–4603 geführt wurden. Die erste Maschine dieser Reihe war von Vulcan im Jahre 1896 mit der Fabrik-Nr. 1559 an die Demminer Kleinbahnen geliefert worden. Schon bald nach ihrer Übernahme durch die DR wurde sie zur Ausmusterung vorgemerkt und im Jahre 1954 an einen Industriebetrieb in Jarmen verkauft. Die 99 4602, eine Schwesterlok desselben Baujahres mit der Fabrik-Nr. 1560, war von Vulcan für die Rügenschon Kleinbahnen gebaut worden. Bis zu ihrer Ausmusterung im Jahre 1965 war sie dort im Einsatz, zuletzt im Norden der Insel. Die dritte Maschine, von der DR als 99 4603 bezeichnet, stammt mit der Fabrik-Nr. 11 347 von Henschel. Diese Lokomotive war 1912 geliefert und ebenfalls von den Demminer Kleinbahnen in Dienst gestellt worden. Ihre Ausmusterung erfolgte Ende 1966 aber auf Rügen.



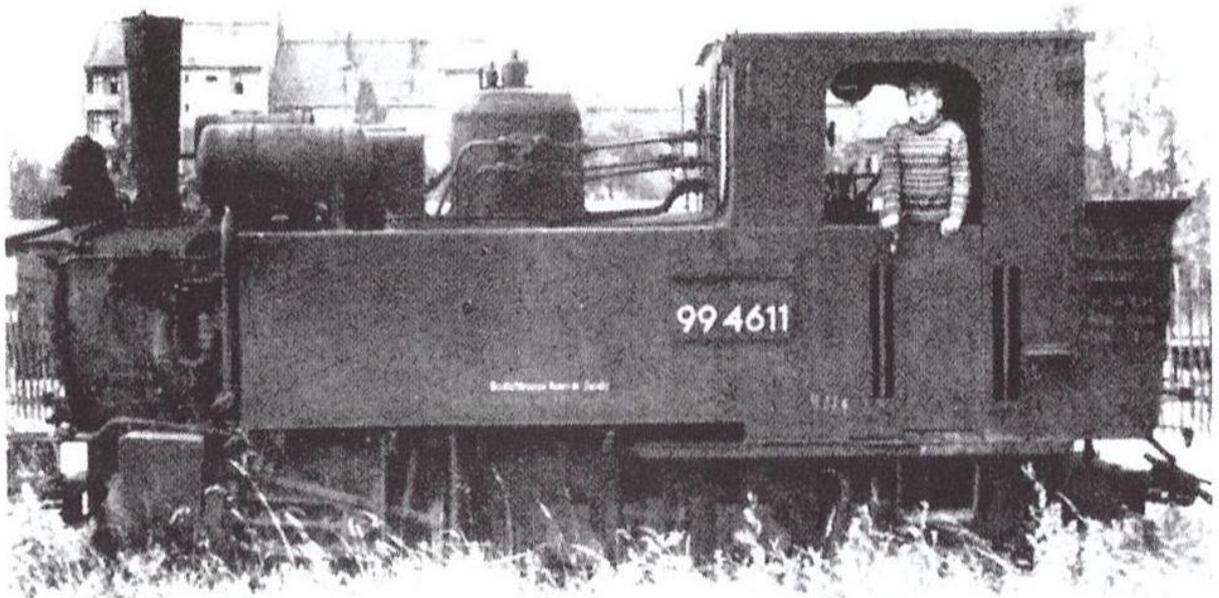
### Baureihe 99<sup>461</sup> (Trusetalbahn)

Bauart	C n2	Rostfläche	0,68 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.6	Verdampfungsheizfl.	41,50 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	720 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	300 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	350 mm
Länge über Puffer	6630 mm	Lokdienstlast	18,5 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	18,5 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a.	Kohlevorrat	0,7 t

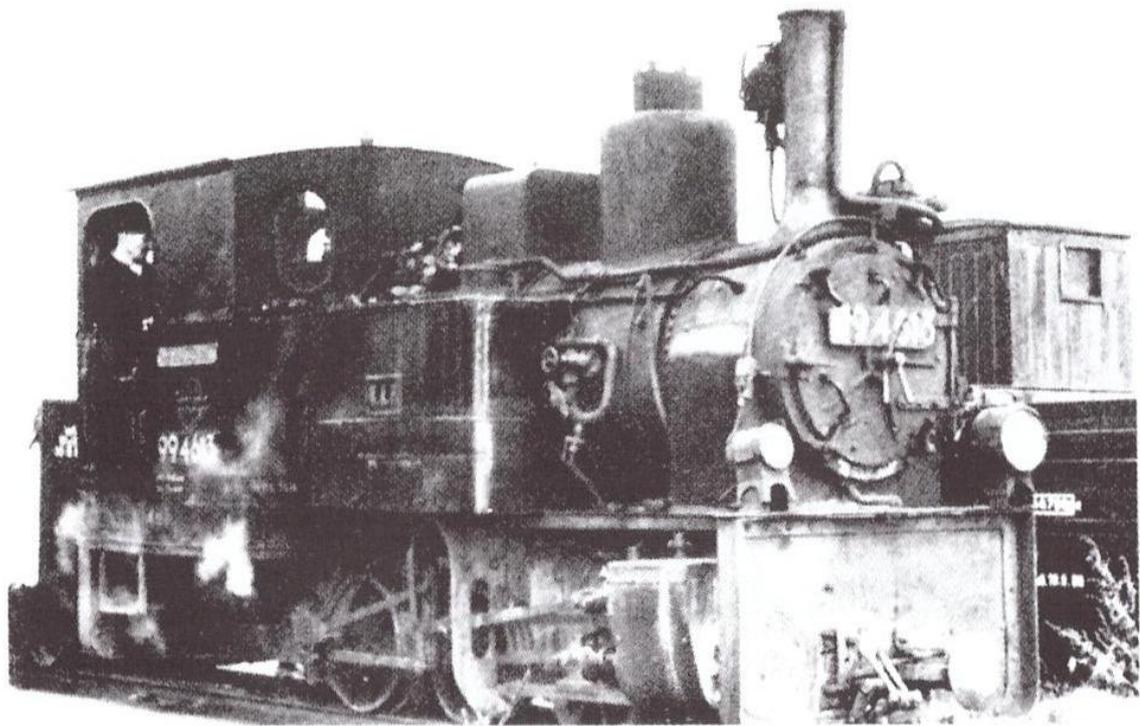
Erstes Baujahr 1891

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummer:** 99 4611



Eine der ersten Schmalspurbahnen Deutschlands war die Bröhltalbahn die von Beuel nach Waldbröl führte und eine Länge von 81,65 km hatte. Der Bau der Bahn erstreckte sich über den Zeitraum von 1862 bis 1893. Bereits ab 1863 wurden regelmäßig Dampflokomotiven eingesetzt, die eine Spur von 785 mm hatten. Der Verkehr auf dieser Strecke entwickelte sich außerordentlich gut. Bereits im Jahre 1896 waren 11 Lokomotiven, 25 Personenwagen und 341 Güterwagen im Einsatz. Eine der Lokomotiven gelangte später zur Trusetalbahn in den Thüringer Wald. Die Maschine war von Jung im Jahre 1891 mit der Fabrik-Nr. 110 geliefert worden. Es war eine Naßdampflok mit außenliegender Allan-Steuerung mit drei Kuppelachsen. Vor ihrem Einsatz auf der Trusetalbahn mußte sie zunächst auf 750 mm umgespurt werden. Im Jahre 1949 wurde die Lokomotive von der Deutschen Reichsbahn übernommen und danach als 99 4611 geführt. Als bei der Trusetalbahn stärkere und modernere Maschinen eingesetzt worden waren, kam die kleine Lok 1957 zur ehemaligen RSN und schon kurze Zeit später nach Burg, dem Knotenpunkt der früheren KJL. Dort war die Maschine noch einige Jahre im Dienst, wurde um 1962 abgestellt und 1966 ausgemustert.



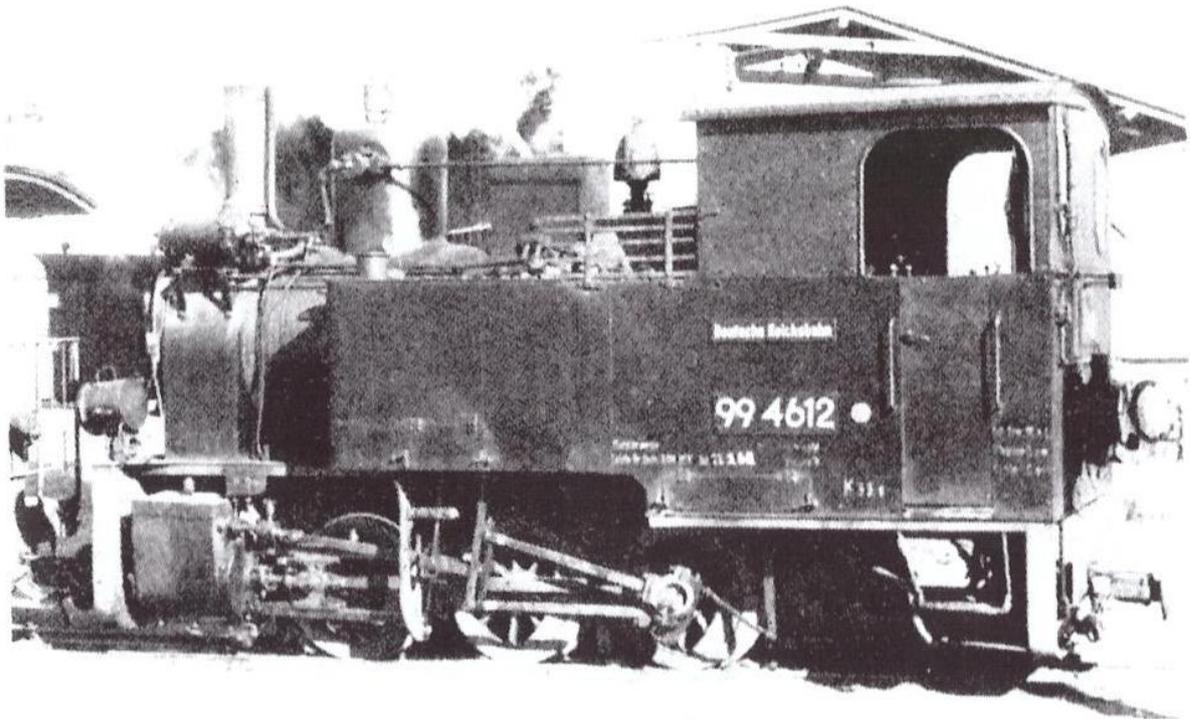
### Baureihe 99<sup>461</sup> (Kleinbahn Klockow–Pasewalk)

Bauart	C n2	Rostfläche	0,60 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.6	Verdampfungsheizfl.	33,00 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	750 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	300 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	450 mm
Länge über Puffer	5880 mm	Lokdienstlast	20,5 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	20,5 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,20 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a.	Kohlenvorrat	0,55 t

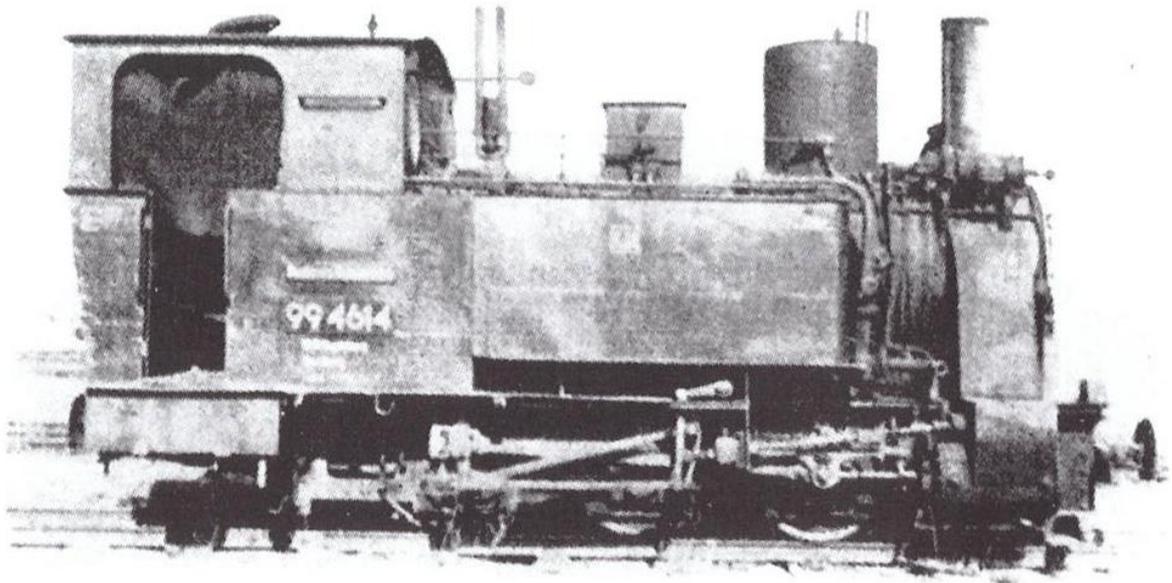
Erstes Baujahr 1908

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 4612–4613



Als im Jahre 1949 die Privatbahnen in der DDR in den Besitz der Deutschen Reichsbahn überführt wurden, waren auch noch zwei kleine und gedungen wirkende Tenderlokomotiven mit der Achsfolge C vorhanden. Die beiden Naßdampfmaschinen waren im Jahre 1908 von der Firma Orenstein & Koppel mit den Fabrik-Nr. 3009 und 3010 als einzige Triebfahrzeuge an die Kleinbahn Klockow-Pasewalk geliefert worden. Bei der Deutschen Reichsbahn hatten die Lokomotiven die Betriebsnummern 99 4612–4613 erhalten. In Konstruktion und Ausführung entsprachen die Fahrzeuge den Normen, die um die Jahrhundertwende beim Bau von Kleinbahnlokomotiven allgemeine Gültigkeit hatten. Die Maschinen hatten Innenrahmen und eine außenliegende Allan-Steuerung. Zu beiden Seiten des Kessels befanden sich Wasserkästen, die sich bis vor zum Dampfdom erstreckten. Ein Gitteraufbau auf dem linken Wasserkasten diente zur Aufnahme des Kohlenvorrats. Nach der Schließung ihrer Stammstrecke wurden beide Maschinen ab 1963 in Pasewalk abgestellt und im Jahre 1966 ausgemustert. Zuvor war die 99 4612 noch einmal für kürzere Zeit im Einsatz, allerdings diente sie nur als Heizlokomotive in Anklam.



**Baureihe 99<sup>461</sup> (Kleinbahn Kreis Jerichow I)**

Bauart	C n2	Rostfläche	0,81 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.6	Verdampfungsheizfl.	35,90 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	300 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	6160 mm	Lokdienstlast	18,5 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	18,5 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	St. a.	Kohlenvorrat	0,6 t

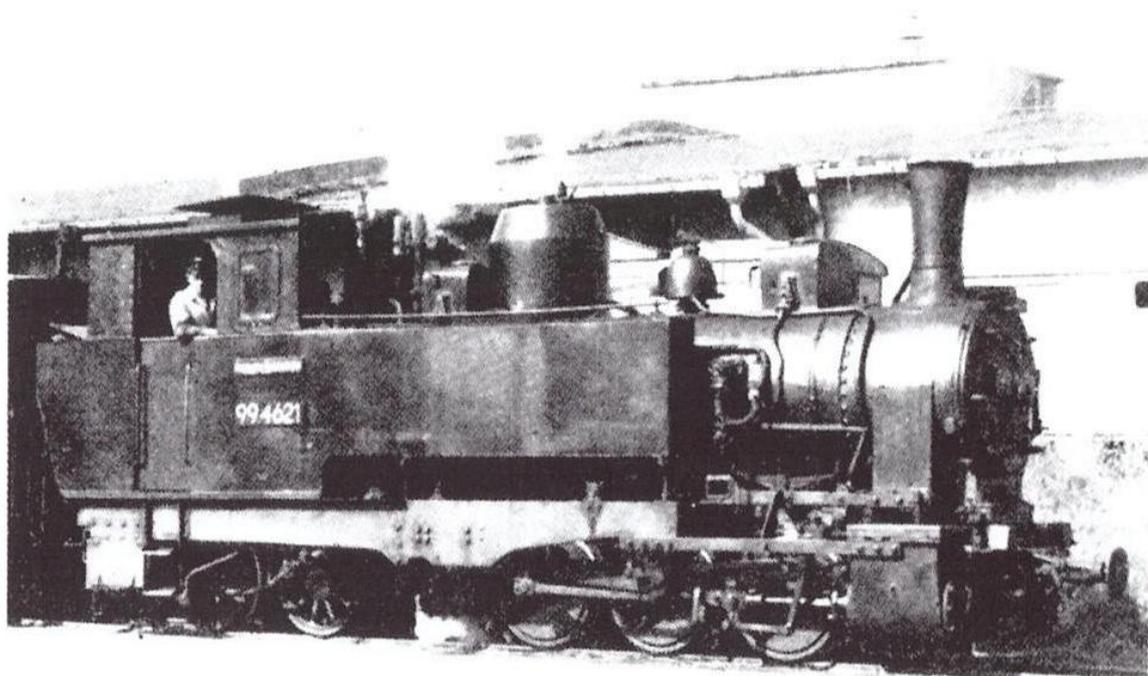
Erstes Baujahr 1909

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 4614–4615

Von dieser Lokomotive war keine weitere  
Abbildung vorhanden.

Für die Kleinbahn Jerichow I, deren erster Abschnitt am 4. 9. 1896 in Betrieb genommen wurde, standen zunächst fünf Naßdampf-Tenderlokomotiven mit der Achsfolge C zur Verfügung. Zu ihrer Entlastung bei der Bewältigung des beträchtlich angewachsenen Verkehrs wurden von 1902 bis 1910 fünf weitere Naßdampf-Dreikuppler beschafft und als Nr. 6–10 in Dienst gestellt. Diese Lokomotiven stammten nun aber nicht mehr von Jung in Jungenthal, sondern von Hagans in Erfurt. Sie hatten Stephenson-Steuerung und je einen rechts und links des Kessels angeordneten Vorratsbehälter. Die Wasserkästen befanden sich genau in der Mitte über der Achsgruppe, dadurch war eine stets gleichmäßige Lastverteilung gewährleistet. Drei der Lokomotiven waren bereits im Jahre 1926 ausgeschieden worden. Die beiden letzten der Serie, jene der Baujahre 1909 und 1910 mit den Fabrik-Nr. 611 und 651, wurden 1949 noch von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Mit den Betriebsnummern 99 4614 und 4615 waren sie auf der Strecke Loburg–Gommern der KJI eingesetzt. Bei der Schließung der Strecke im Jahre 1963 wurde die 99 4614 abgestellt und 1965 verschrottet, die 99 4615 war seit 1957 ausgemustert.



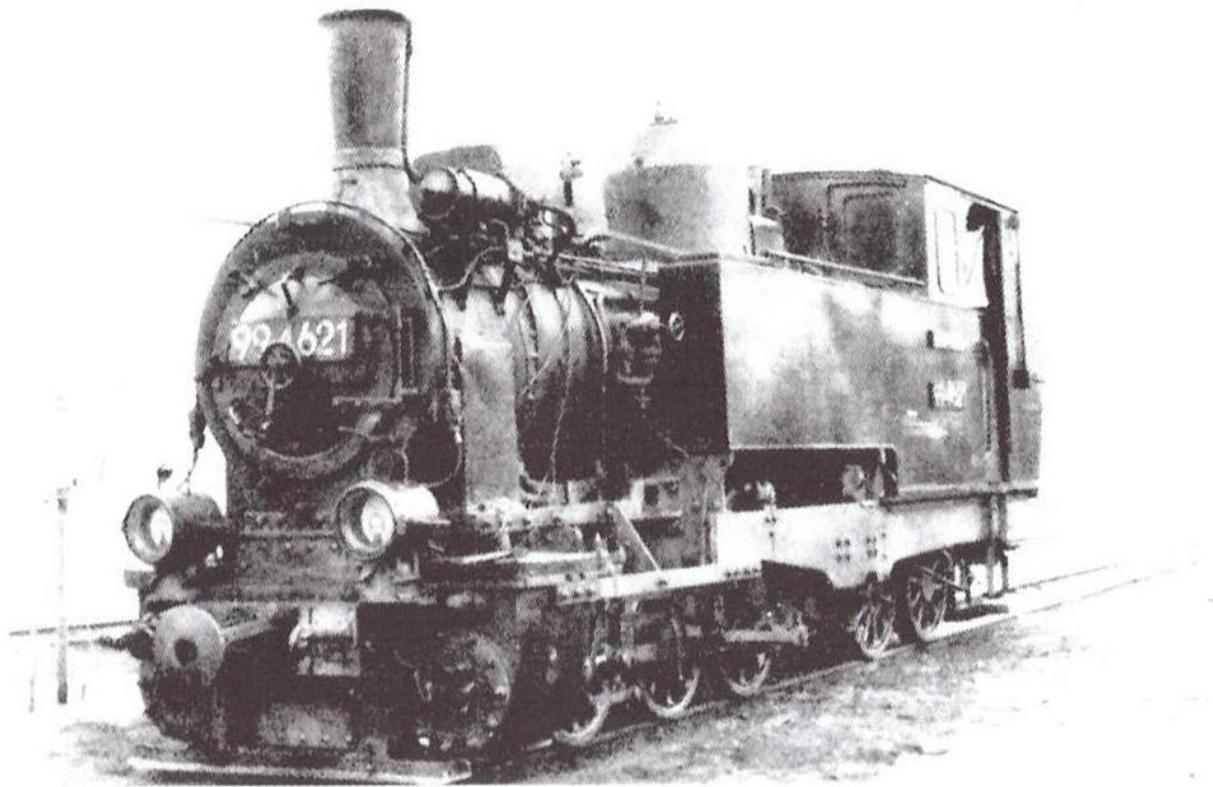
**Baureihe 99<sup>462</sup> (Rügenschke Kleinbahnen)**

Bauart	C 2' n2	Rostfläche	1,10 m <sup>2</sup>
Gattung	K 35.6	Verdampfungsheizfl.	51,60 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	810 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	350 mm
Lauf- $\phi$ hinten	810 mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	8200 mm	Lokdienstlast	27,2 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,0 t

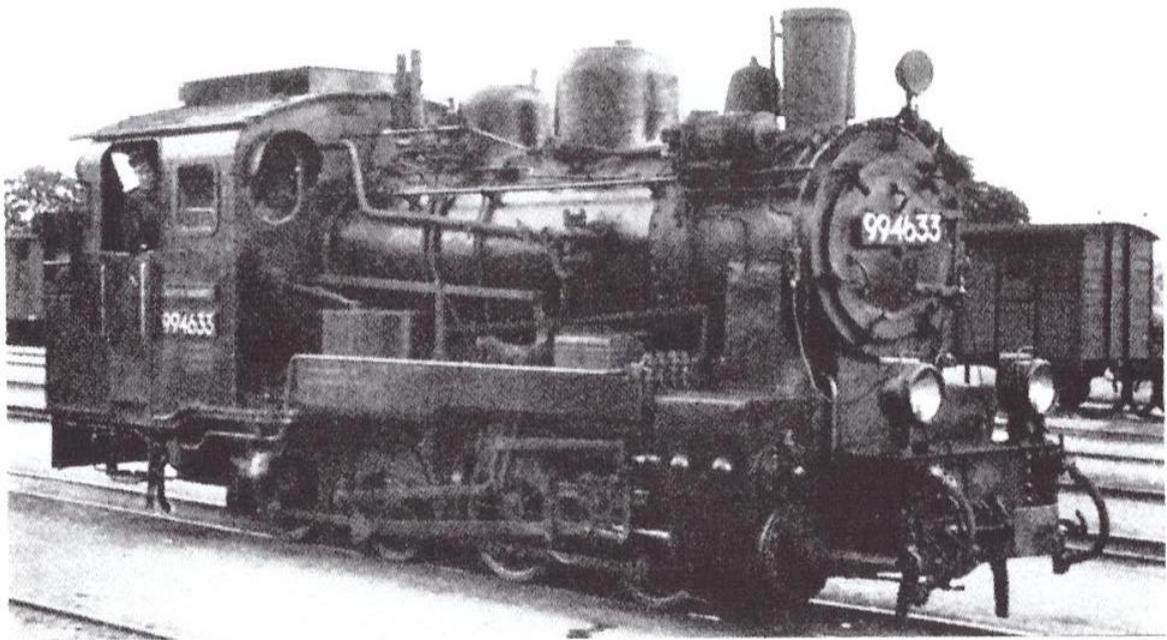
Erstes Baujahr 1901

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummer:** 99 4621



Im Jahre 1891 wurde Christian Hagans eine Lokomotive mit drehbarem Treibachsgestell patentiert, die in Fachkreisen bald als „Schwinghebelmaschine“ bekannt war. Es handelte sich dabei um Fahrzeuge mit zwei oder drei angetriebenen Achsen im Hauptrahmen. Zwei weitere Achsen waren dahinter in einem Bisselgestell angeordnet und wurden über Schwinghebel angetrieben. Vier solche Maschinen lieferte Hagans in den Jahren 1897 und 1901 an die Oberschlesischen Schmalspurbahnen. Später wurden die Lokomotiven mit der Gattungsbezeichnung T 36 von der Preussischen Staatsbahn übernommen. Über die Demminer-Kleinbahn-West kam eine dieser Maschinen des Baujahres 1901 mit der Fabrik-Nr. 441 zu den Rügenschken Kleinbahnen. Inzwischen hatte sie aber einige ihrer ursprünglichen Merkmale verloren. Nach dem Verlassen des ober-schlesischen Netzes war sie zunächst auf 750 mm umgespurt worden. Danach wurde der Schwinghebelantrieb für die hinteren Achsen ausgebaut und jene gegen einfache Laufachsen ausgetauscht. Die Lokomotive war im Bw Putbus auf Rügen stationiert und mit der Betriebsnummer 99 4621 bis zum Ende des Jahres 1965 eingesetzt und wurde schließlich 1966 verschrottet.



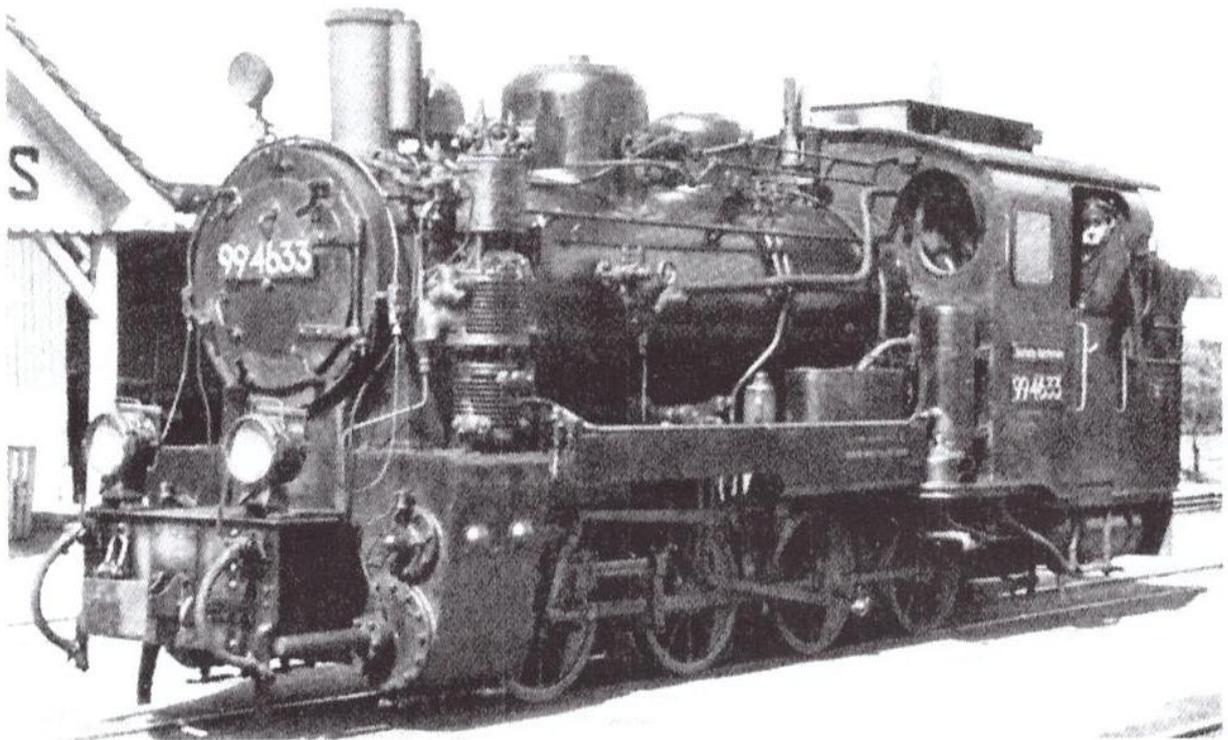
### Baureihe 99<sup>463</sup> (Rügensch Kleinbahnen)

Bauart	D h2	Rostfläche	0,90 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.6	Verdampfungsheizfl.	33,77 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	850 mm	Überhitzerheizfläche	13,03 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	350 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	8000 mm	Lokdienstlast	24,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	24,0 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,2 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	0,8 t

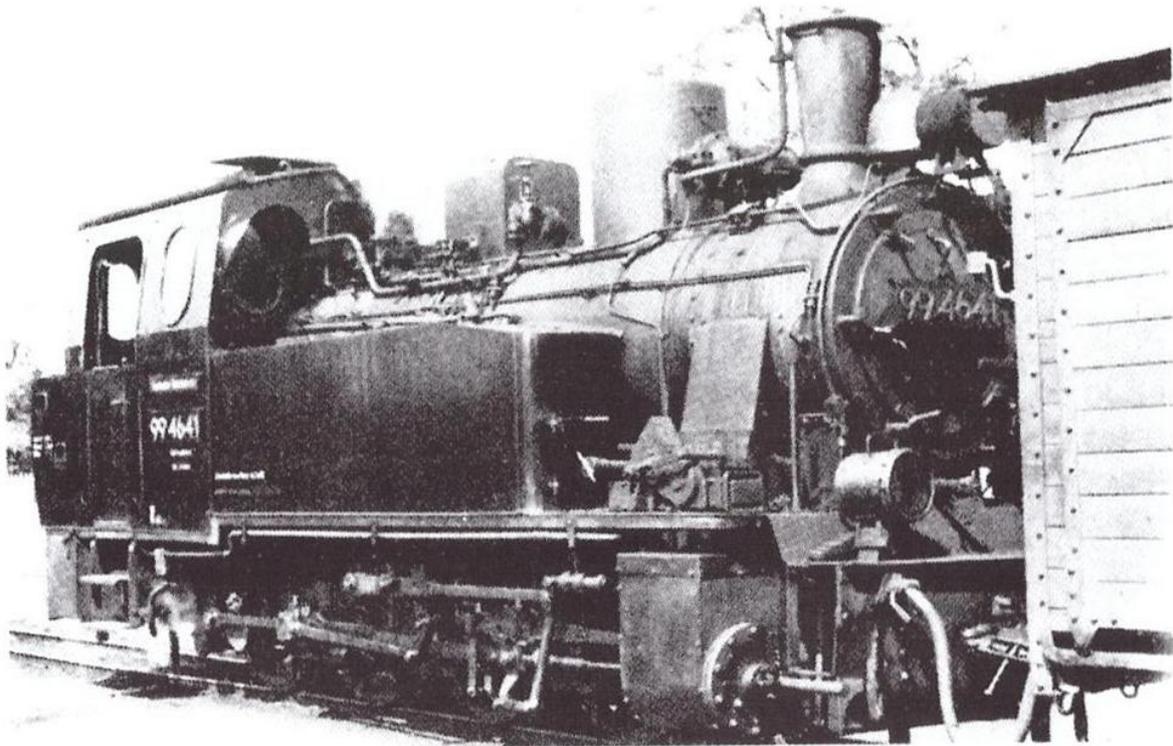
Erstes Baujahr 1913 / 1925

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 4631–4633



Der Initiative von F. Lenz war es zu verdanken, daß die Firma Vulcan im Jahre 1913 eine neue Lokomotivtype für Schmalspurbahnen entwickelte und mit einer Serie von zunächst drei Stück an verschiedene Bahnen lieferte. Eine dieser Lokomotiven, die Fabrik-Nr. 2896 wurde von den Rügenschcn Kleinbahnen erworben. Bereits ein Jahr später kam mit der Fabrik-Nr. 2951 ein weiteres Exemplar derselben Bauart auf die Insel, zwei andere Maschinen erhielt die Demminer-Kleinbahn-West. Auf Rügen waren dies die ersten Vierkuppler mit einteiligem Rahmen, der als Wasserkasten ausgeführt war und der sich über den Radsätzen fast auf die ganze Lokbreite ausdehnte. Der Kohlenkasten befand sich an der Rückfront des geräumigen Führerhauses. Während des Ersten Weltkrieges trat eine Pause bei der Beschaffung neuer Maschinen ein. Ein drittes Exemplar der Vulcan-Lokomotiven wurde von den Rügenschcn Kleinbahnen im Jahr 1925 mit der Fabrik-Nr. 3851 erworben. Dies war nun aber eine Heißdampfmaschine, die sich sehr gut bewährte. Daraufhin wurden auch die beiden zuvor bezogenen Lokomotiven auf Heißdampfbetrieb umgebaut und einige kleinere bauliche Veränderungen an Dächern und Sandbehältern vorgenommen.



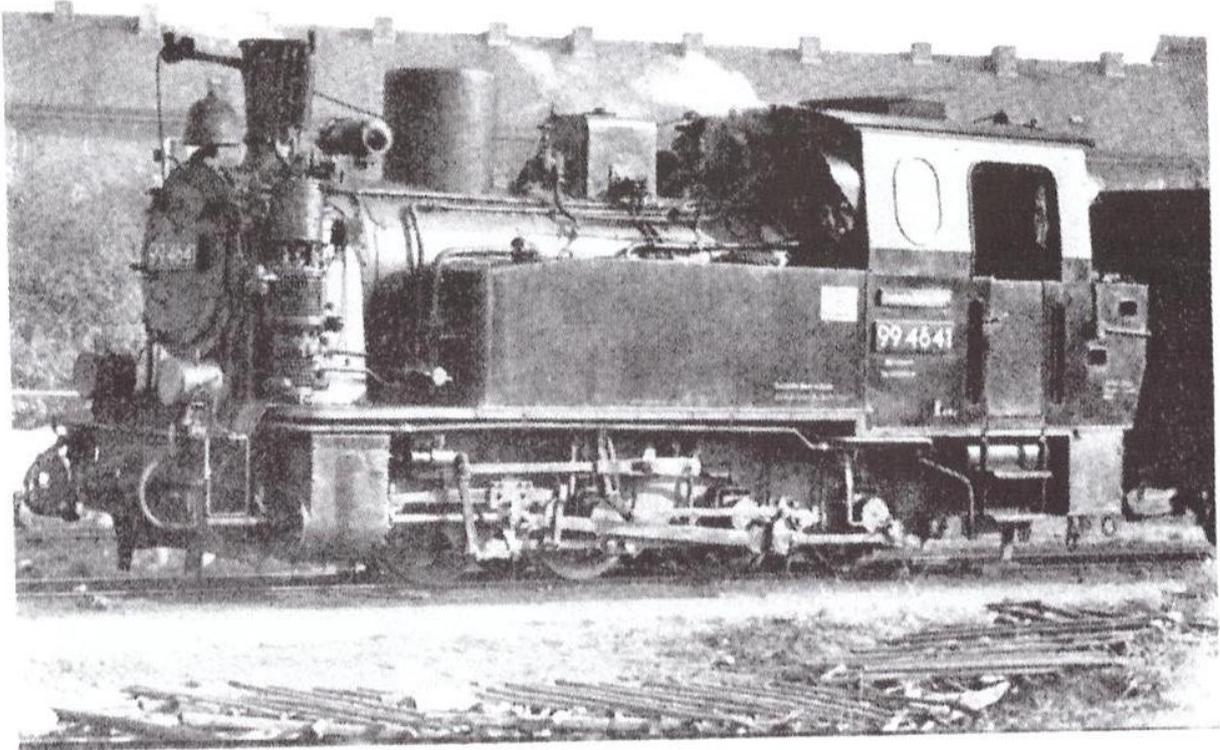
### Baureihe 99<sup>464</sup> (Kleinbahn Kreis Jerichow I)

Bauart	D n2	Rostfläche	1,14 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.6	Verdampfungsheizfl.	48,30 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	340 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	350 mm
Länge über Puffer	7800 mm	Lokdienstlast	22,6 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	22,6 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	4,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,1 t

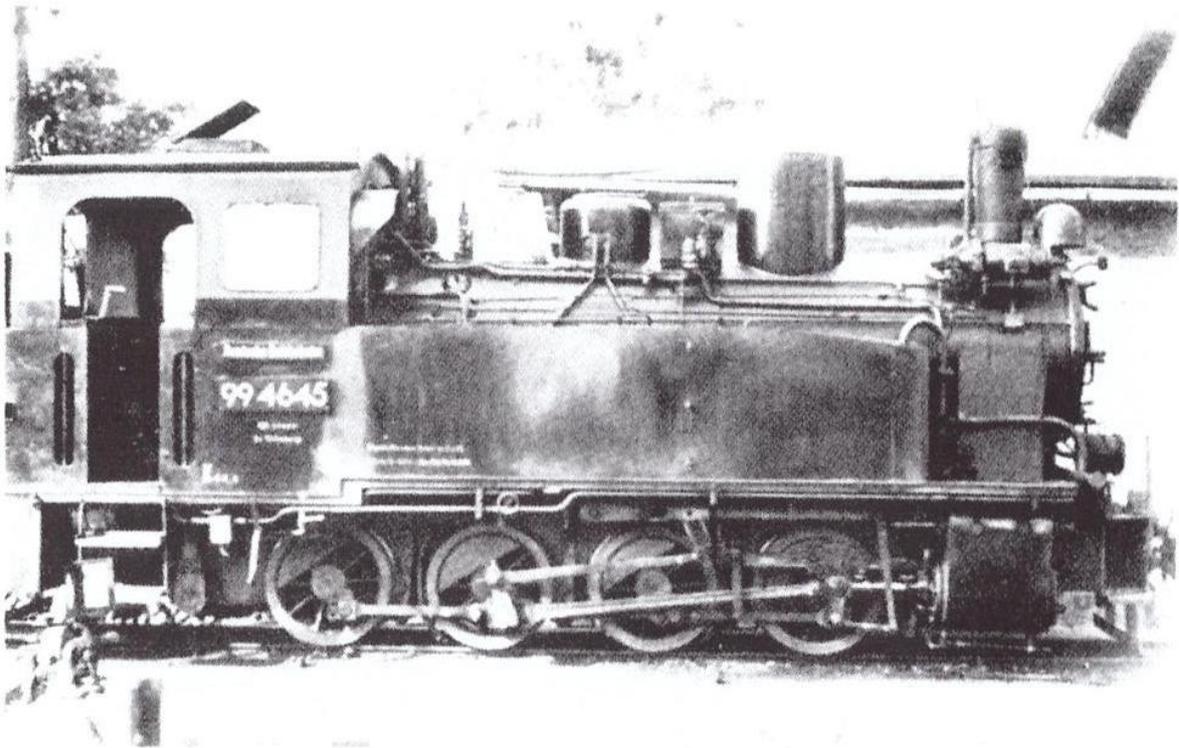
Erstes Baujahr 1912

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 4641, 4644



Als im Jahre 1949 die bislang noch privaten Kleinbahnen der DDR von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurden, mußte eine große Zahl der vorhandenen Lokomotiven in den Nummernplan eingeordnet werden. Die einzelnen Kleinbahnen hatten zum großen Teil einen recht bunt gewürfelten Lokomotivbestand. In besonderem Maße trifft dies auf die ehemalige Kleinbahn des Kreises Jerichow I zu. Dort befanden sich unter den Fahrzeugen recht unterschiedlicher Bauart auch fünf Vierkuppler, die Orenstein & Koppel in den Jahren 1912 und 1922 bis 1924 gebaut hatte. Drei der Maschinen, von der Reichsbahn als 99 4642, 4643 und 4645 übernommen, stammten von 1922 mit den Fabrik-Nr. 9681–9682 und von 1924 mit der Fabrik-Nr. 10 862. Zu den Besonderheiten der Lokomotiven zählten die lange Treibstange, die auf die vierte Achse arbeitete, der Innenrahmen und die Flachschieber. Die 99 4642 war schon vor der Übernahme durch die DR zu einer Schlepptenderlok umgebaut und später in 99 4551 umgezeichnet worden. Im Jahre 1959 wurde sie wieder in ihre alte Form zurückgebaut, behielt aber die neue Nummer. Die beiden anderen Maschinen wurden dagegen völlig rekonstruiert, diesen Zustand zeigen die Abbildungen.



### Baureihe 99<sup>464</sup> (Kleinbahn Kreis Jerichow I)

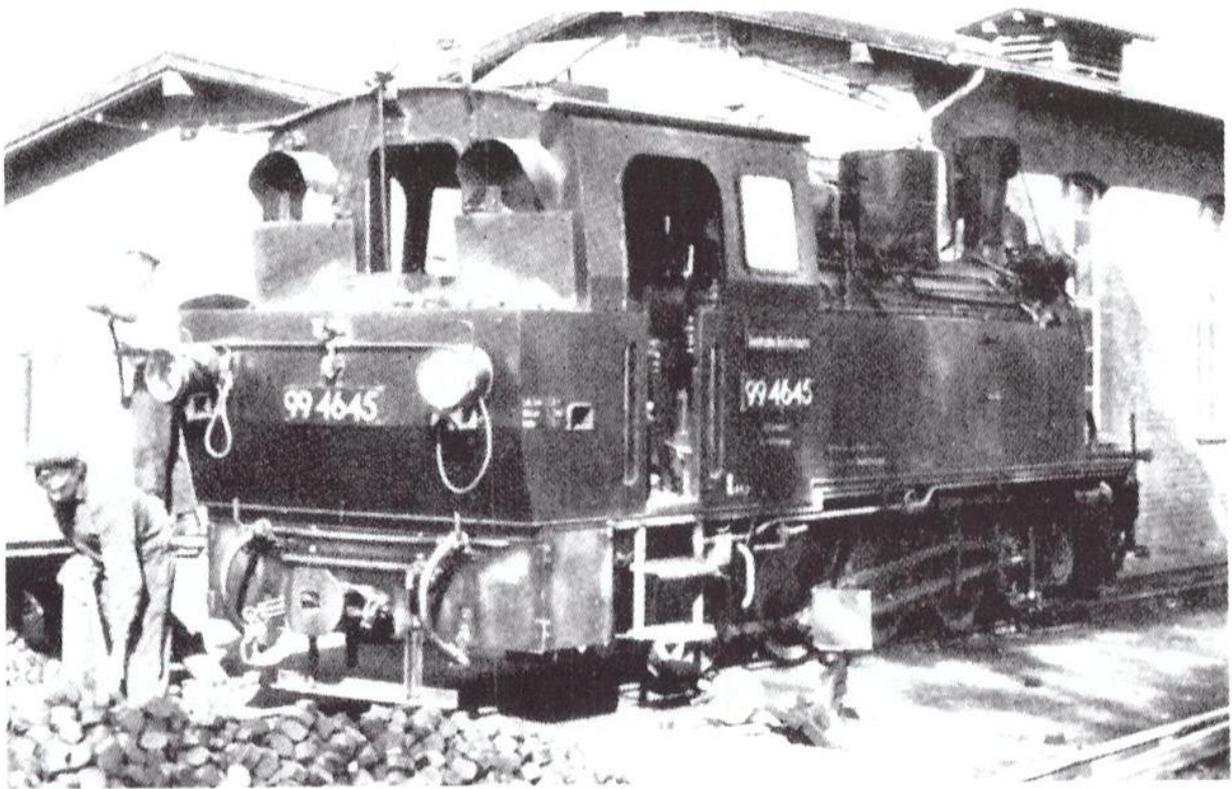
Bauart	D n2	Rostfläche	1,14 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.6	Verdampfungsheizfl.	48,30 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	330 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	8300 mm	Lokdienstlast	23,7/22,6* Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	23,7/22,6* Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,5/3,0* m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,0 t

Erstes Baujahr 1922

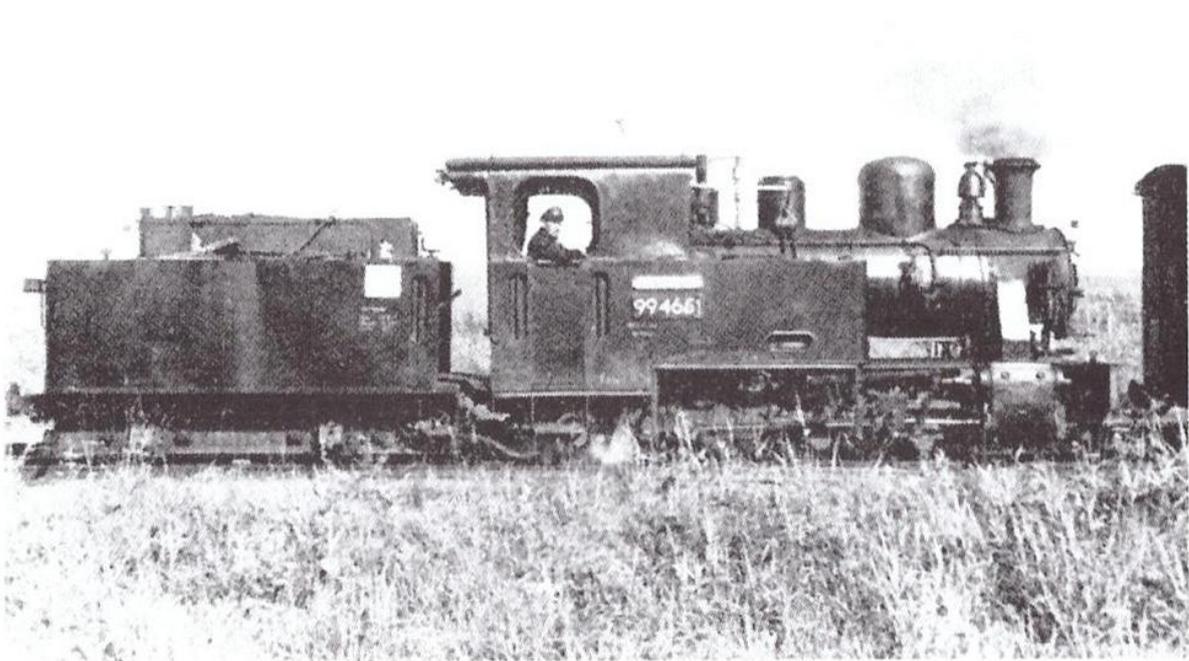
\* nach Umbau

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 4643, 4645



Aus der Serie der fünf Naßdampflokomotiven von Orenstein & Koppel, welche die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1949 von der Kleinbahn Jerichow I übernommen hatte, befanden sich zwei Maschinen die sich von den anderen Exemplaren in einigen Details unterschieden. Es waren die Lokomotiven der Baujahre 1912 und 1923 mit den Fabrik-Nr. 5216 und 10 501. Im Gegensatz zu ihren Schwestermaschinen hatten sie Außenrahmen, Flachschieber und kürzere Treibstangen erhalten. Der Antrieb erfolgte auf die dritte Achse. Unterschiede zeigten sich auch bei der Ausführung der seitlichen Führerhausfenster und beim Dampfdom. Die Lokomotiven mit Außenrahmen, sie wurden von der DR als 99 4641 und 4644 bezeichnet, hatten ovale Fenster und einen eckigen Sanddom. Bei den drei anderen Maschinen waren die Seitenfenster dagegen eckig und der Sanddom rund. Nach der vollständigen Rekonstruktion durch die Reichsbahn blieben diese Unterschiede erhalten, Kessel und Vorratsbehälter wurden erneuert und die Führerhäuser abgeschrägt. Bei den Lokomotiven 99 4643 und 4645 war der Antrieb auf die dritte Achse verlegt worden. Von 1964 bis 1965 kamen die Maschinen zu den ehemaligen Prignitzer Kleinbahnen.



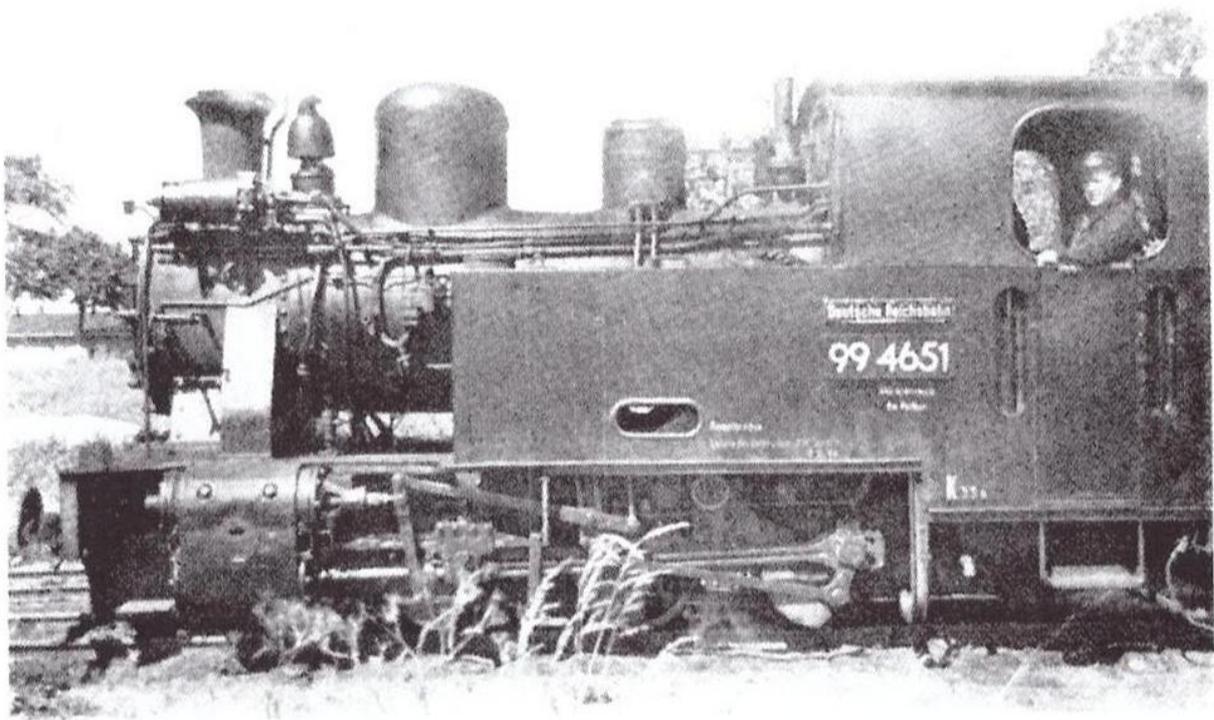
**Baureihe 99<sup>465</sup> (Jüterbog – Luckenwalder Kreiskleinb.)**

Bauart	C n2	Rostfläche	0,72 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.6	Verdampfungsheizfl.	34,00 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	730 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	300 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	350 mm
Länge über Puffer	10 180* mm	Lokdienstlast	17,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	17,0 Mp
Kesselüberdruck	13 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	6,3 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	2,5 t

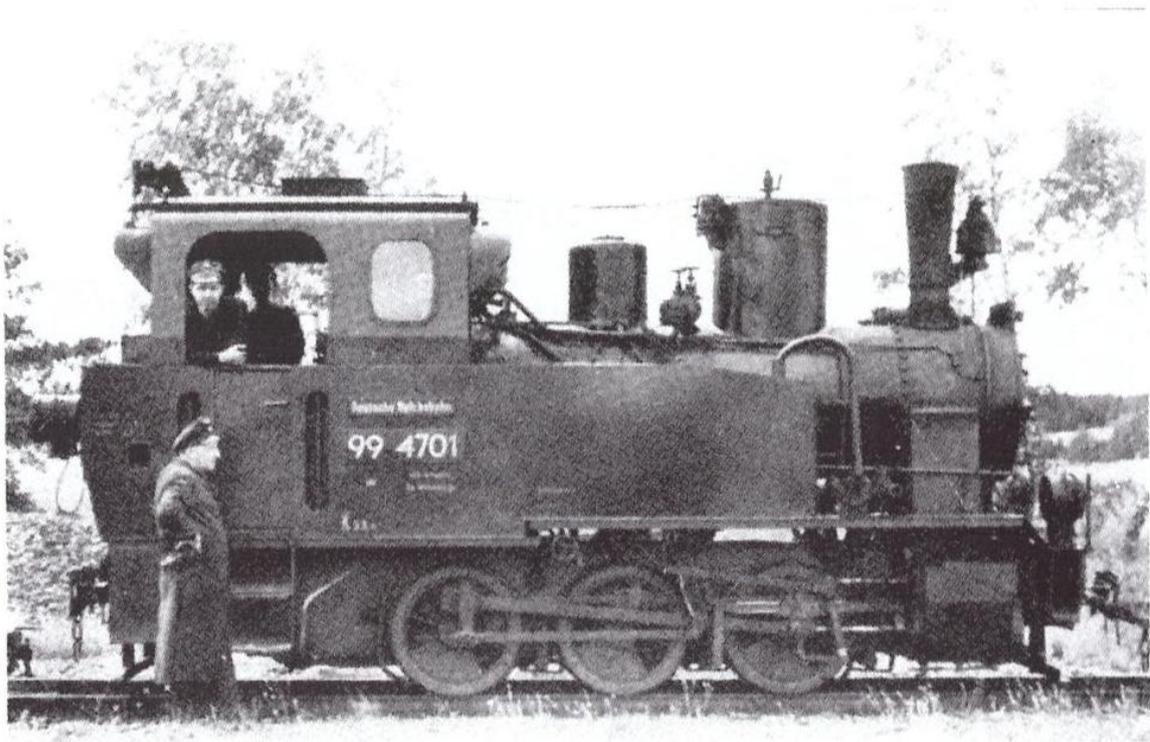
Erstes Baujahr 1941

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 4651–4653



Südlich von Berlin eröffneten am 20. 12. 1900 die Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen den Betrieb auf einer Schmalspurbahn deren Länge rasch auf 91,2 km anwuchs. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges verlor die Bahn an Bedeutung und als sie von der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1949 übernommen wurde, waren nur noch drei Lokomotiven einsatzfähig. Diese Maschinen erhielten die Betriebsnummern 99 4651–4653. Es waren Naßdampflokomotiven mit der Achsfolge C und mit kleinen zweiachsigen Tendern. Sie waren 1941 von Henschel mit den Fabrik-Nr. 25 979 und 25 983 und 1944 von Jung mit der Nr. 10 123 an die Deutschen Heeresfeldbahnen geliefert worden. Diese Lokomotivtype war von verschiedenen Firmen nach einheitlichen Konstruktionsunterlagen in größerer Stückzahl gebaut worden. Schon im Jahre 1963 begann sich das Ende der JLKB abzuzeichnen, als mit dem Abbau von Teilstrecken begonnen wurde. Am 1. 2. 1965 wurde dann das letzte Stück der Strecke stillgelegt. Die drei Lokomotiven, die Außenrahmen und große Gegenkurbeln hatten, kamen zu den Schmalspurbahnen im nördlichen Teil der Insel Rügen. Dort versahen sie zunächst noch den Streckendienst, bis sie dann im Jahre 1968 in Putbus ausgemustert wurden.



### Baureihe 99<sup>470</sup> (Prignitzer Kreiskleinbahnen)

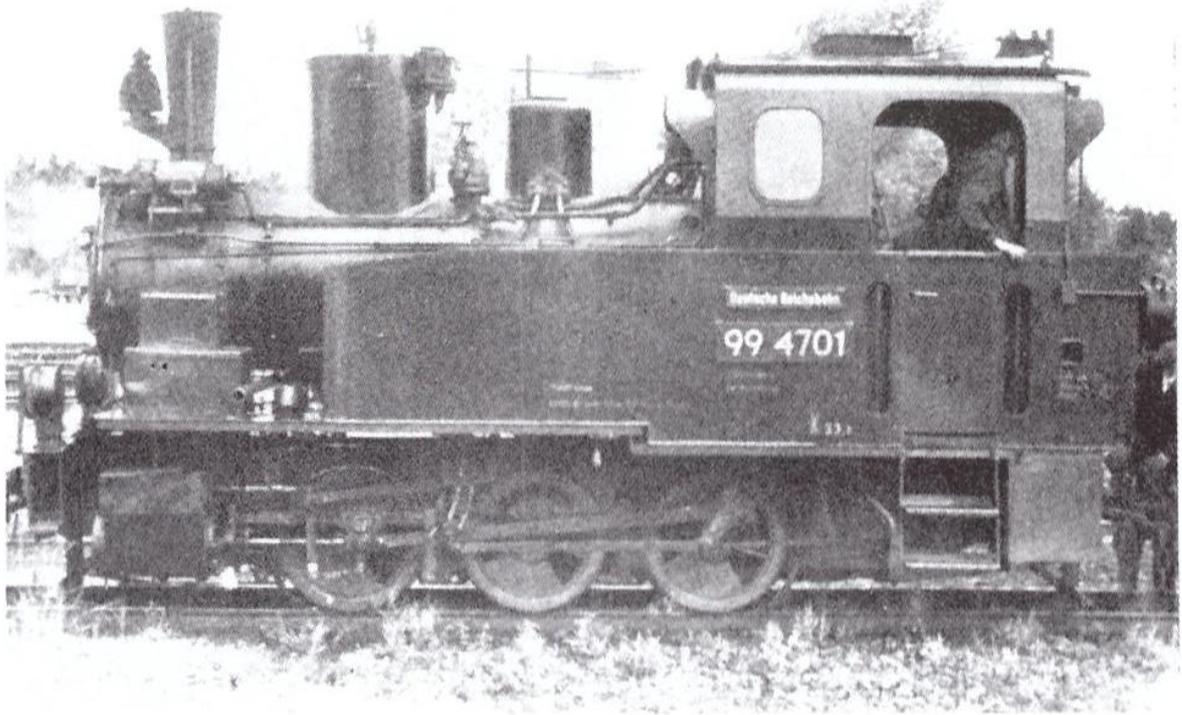
Bauart	C n2	Rostfläche	0,71 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.7	Verdampfungsheizfl.	26,38 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	265 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	360 mm
Länge über Puffer	6410 mm	Lokdienstlast	18,2/21,0* Mp
Höchstgeschwindigkeit	35 km/h	Lokreibungslast	18,2/21,0* Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,8 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	0,85 t

Erstes Baujahr 1914

\* nach Umbau

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummer:** 99 4701



Für den Einsatz auf den Kleinbahnen der Kreise Ost- und Westprignitz lieferte Hagans die drei ersten Lokomotiven, die noch die Achsfolge B hatten. Ab 1897 wurden dann nur noch Dreikuppler beschafft. Die ersten drei Maschinen mit der Achsfolge C lieferte Hartmann 1897, ein weiteres Exemplar folgte im Jahr 1900. Die nächsten Lokomotiven kamen dann von Orenstein & Koppel und von Borsig. Im Jahre 1914 wurden auch noch zwei Dreikuppler von Henschel erworben, die das Werk mit den Fabrik-Nr. 13 021 und 13 022 verließen. Die beiden Maschinen waren in Kyritz und Perleberg stationiert und befuhren die Strecken nach Hoppenrade. Die Lok mit der Nr. 13 022 gelangte noch in den Bestand der Deutschen Reichsbahn, sie erhielt die Betriebsnummer 99 4701. Zu Beginn der sechziger Jahre wurde diese Maschine rekonstruiert. Sie hatte einen neuen Kessel erhalten, das Führerhaus wurde vergrößert, modernisiert und in seinem oberen Teil abgeschrägt. Änderungen ergaben sich auch bei der Gestaltung der Vorratsbehälter. Ursprünglich wurde der Kohlenvorrat vor dem Führerhaus gelagert, nach dem Umbau in einem an der Rückfront angebrachten Kohlenkasten. Die Lok blieb bis zur Betriebseinstellung im Einsatz.



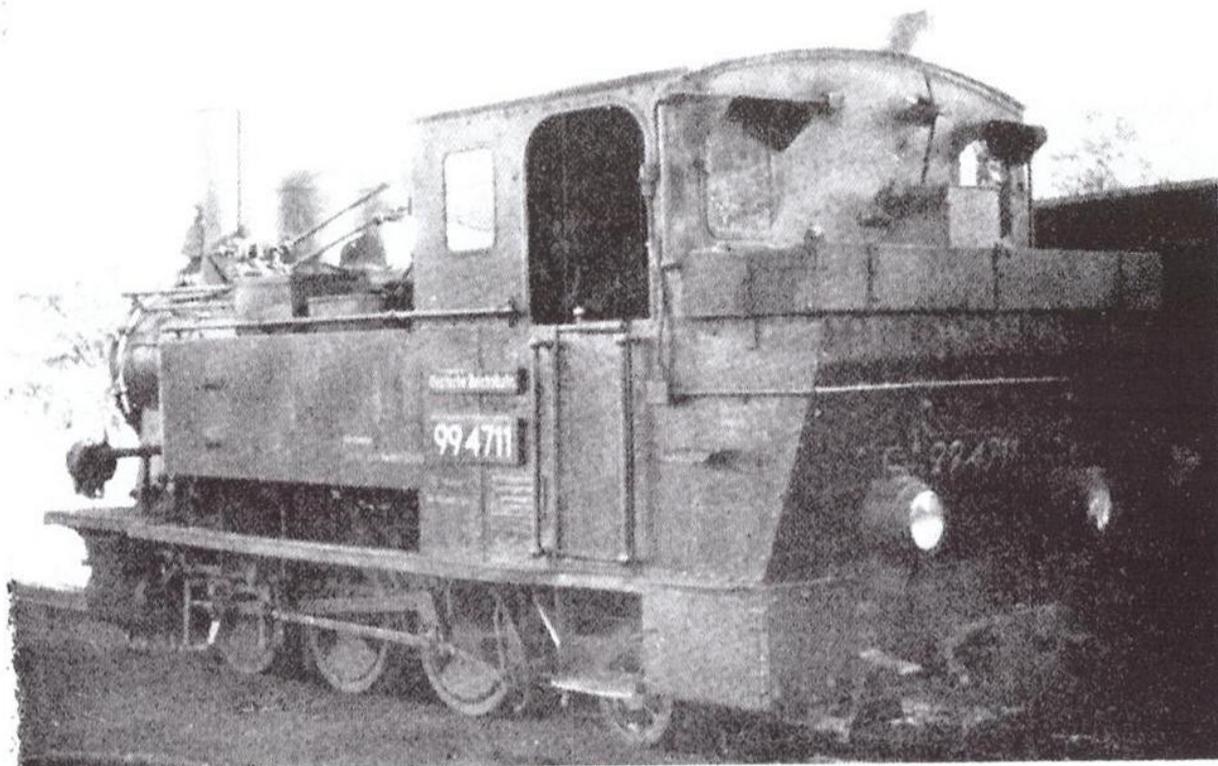
### Baureihe 99<sup>471</sup> (Prignitzer Kreiskleinbahnen)

Bauart	C 1' n2	Rostfläche	0,60 m <sup>2</sup>
Gattung	K 34.7	Verdampfungsheizfl.	30,32 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	780 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	250 mm
Lauf- $\phi$ hinten	480 mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	7190 mm	Lokdienstlast	25,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	35 km/h	Lokreibungslast	25,0 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,4 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	0,8 t

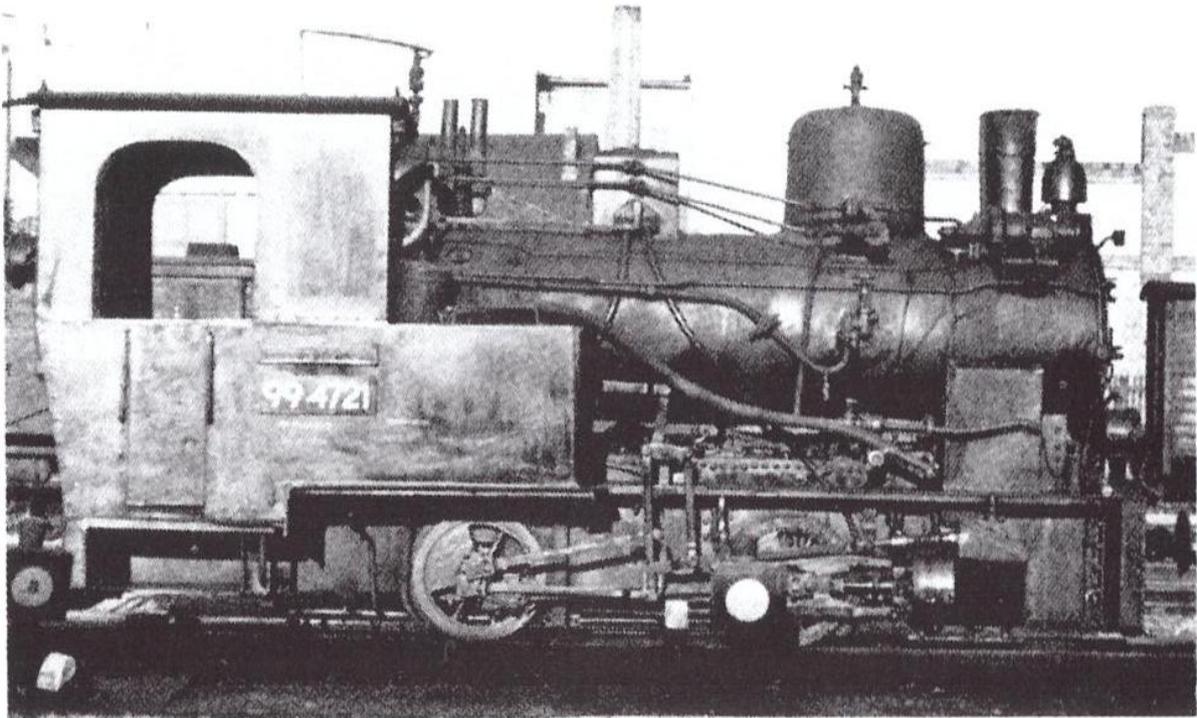
Erstes Baujahr 1920

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummer:** 99 4711



In der Zeit von 1897 bis 1945 waren von den Prignitzer Kreiskleinbahnen insgesamt 14 Lokomotiven in Dienst gestellt worden, die von fünf verschiedenen Herstellern stammten. Außer den ersten drei Maschinen mit der Achsfolge B, waren alle anderen Fahrzeuge als Dreikuppler ausgeführt. Abgesehen von einer Ausnahme waren alle Lokomotiven ohne Laufachse geblieben. Das erwähnte Einzelstück mit der Achsfolge C 1' war im Jahre 1920 von der Firma Hartmann in Chemnitz mit der Fabrik-Nr. 4420 geliefert worden. Wie alle anderen Fahrzeuge der Prignitzer Kreiskleinbahnen war sie als Naßdampfmaschine ausgeführt. Vor dem Führerhaus waren zu beiden Seiten des Kessels die Wasserkästen angeordnet, an der Rückwand des Führerhauses befand sich ein recht geräumiger Kohlenkasten. Diese Anordnung der Vorratsbehälter gab wohl den Ausschlag dafür, von Anfang an eine hintere Laufachse einzubauen um eine gleichmäßigere Lastverteilung zu gewährleisten. Die Lok war von der Deutschen Reichsbahn als 99 4711 in deren Fahrzeugpark eingegliedert worden. Sie war auf der Strecke Lindenberg–Pritzwalk eingesetzt, wurde im Sommer 1966 ausgemustert und bald danach in Görlitz verschrottet.



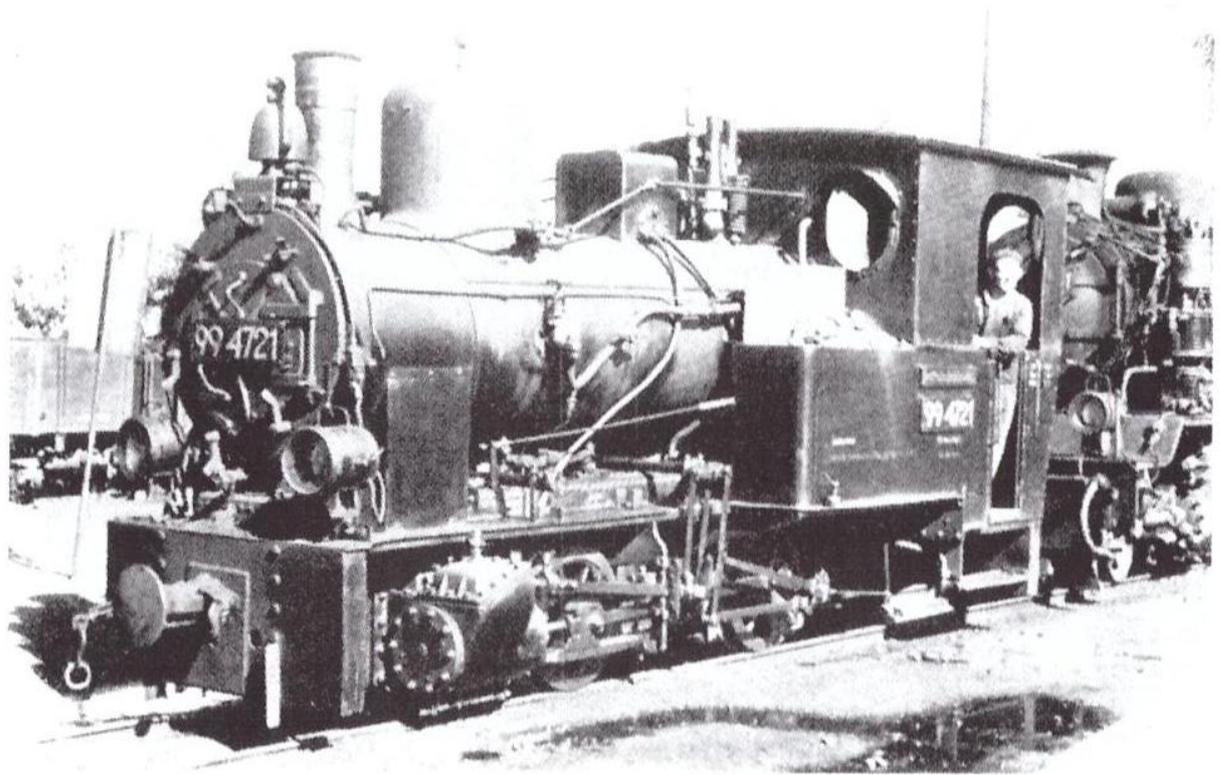
**Baureihe 99<sup>472</sup> (Kleinbahn Kreis Jerichow I)**

Bauart	B n2	Rostfläche	0,80 m <sup>2</sup>
Gattung	K 22.7	Verdampfungsheizfl.	31,50 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	720 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	280 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	360 mm
Länge über Puffer	6360 mm	Lokdienstlast	14,9 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	14,9 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,8 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a.	Kohlenvorrat	0,5 t

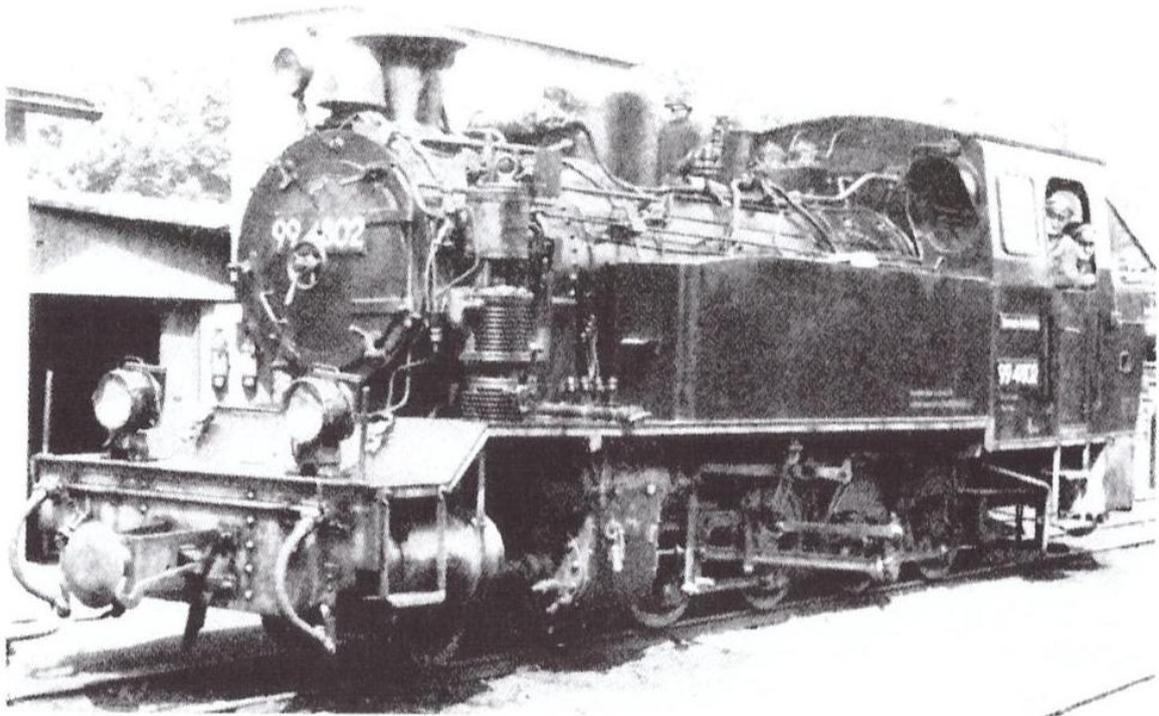
Erstes Baujahr 1922

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummer:** 99 4721



Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges war bei vielen der privaten Kleinbahnen ein akuter Mangel an einsatzfähigen Triebfahrzeugen zu verzeichnen. Emsig war man bemüht, gebrauchte, aber doch gut erhaltene Lokomotiven zu erwerben. Dieses Bestreben führte dann in der Folgezeit zu einem recht differenzierten Fahrzeugpark bei einigen Bahnverwaltungen. Dies trifft in besonderem Maße auch auf die Kleinbahn Jerichow I zu. Zur Bereicherung der dort vorhandenen Typenvielfalt trug der Erwerb einer kleinen zweiachsigen Tenderlok bei, die im Jahre 1922 von Henschel mit der Fabrik-Nr. 19 514 gebaut worden war. Da die Maschine vor der Indienststellung bei der KJI als Baulokomotive beim Bau der Autobahn eingesetzt war, mußte sie zuerst für die Verwendung auf der Kleinbahn hergerichtet werden. Ihr Einsatz blieb auf den Verschiebedienst beschränkt, deshalb begnügte man sich auch mit einer einfachen Handbremse, die auf die Treibachse wirkte. Die Lok wurde von der Reichsbahn als 99 4721 übernommen und blieb in Burg stationiert. Nachdem sie noch beim Abbau der Strecke im Jahre 1966 mitgewirkt hatte, soll sie dem Klub Junger Techniker in Halberstadt übergeben worden sein und erhalten bleiben.



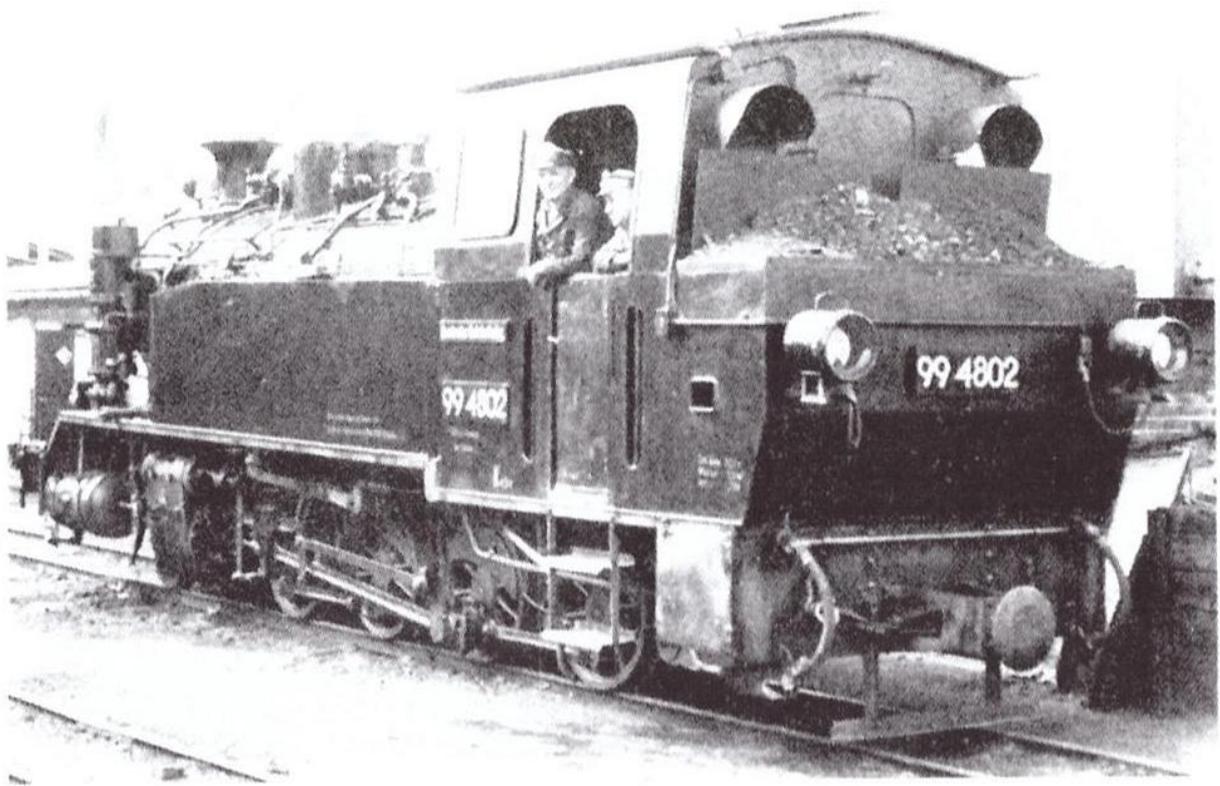
**Baureihe 99<sup>480</sup> (Kleinbahn Kreis Jerichow I)**

Bauart	1'D h2	Rostfläche	0,90 m <sup>2</sup>
Gattung	K 45.8	Verdampfungsheizfl.	44,60 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	850 mm	Überhitzerheizfläche	21,00 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	500 mm	Zylinder- $\phi$	360 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	410 mm
Länge über Puffer	9440 mm	Lokdienstlast	32,4 Mp
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h	<b>Lokreibungslast</b>	29,7 Mp
Kesselüberdruck	13 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,50 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,25 t

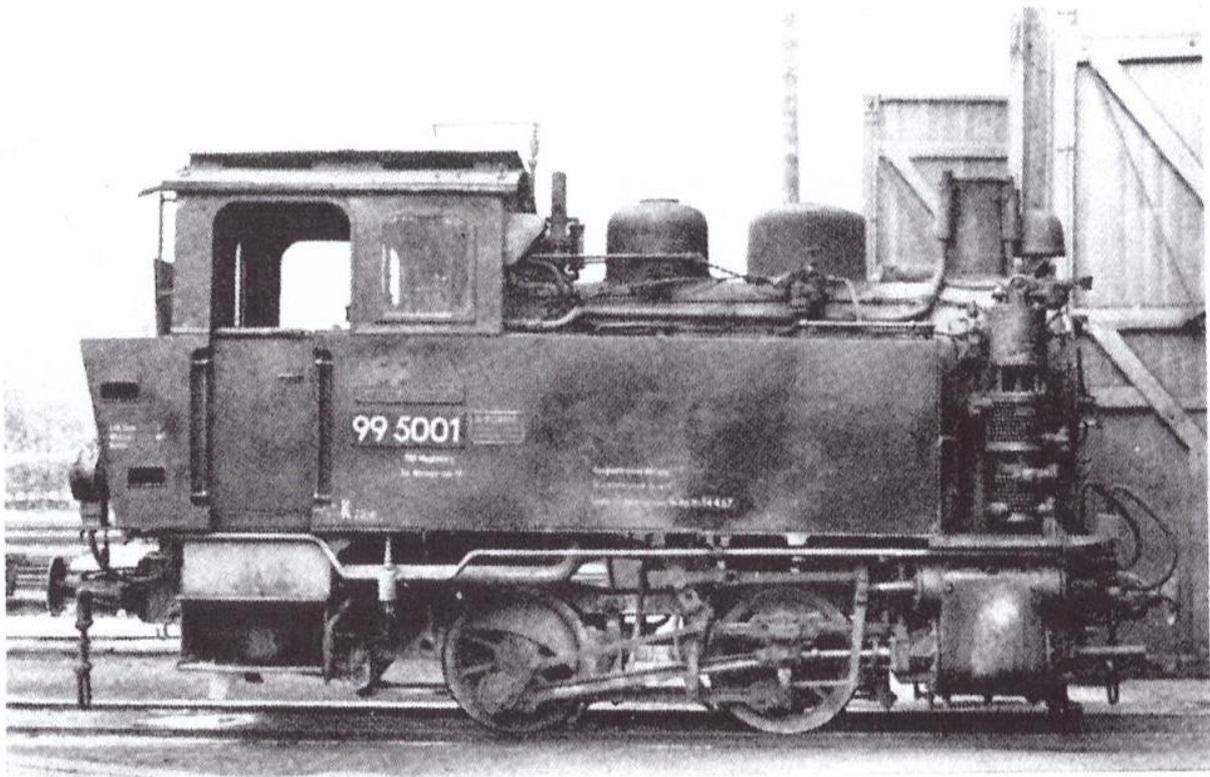
Erstes Baujahr 1938

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 4801–4802



Noch kurz vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges erwarben die Kleinbahnen des Kreises Jerichow I die Lokomotiven mit den Bahn-Nr. 20 und 21. Es waren die modernsten Maschinen; die bis zu diesem Zeitpunkt von einer privaten Bahngesellschaft in Dienst gestellt worden waren. Beide Fahrzeuge waren von der Firma Henschel & Sohn im Jahre 1938 mit den Fabrik-Nr. 24 367 und 24 368 gebaut und geliefert worden. Sie hatten eine große Ähnlichkeit mit den Einheitslokomotiven der Baureihe 99<sup>32</sup>, die von Orenstein & Koppel im Jahre 1932 für die Strecke Bad Doberan–Heiligendamm der Deutschen Reichsbahn entwickelt wurden. Im Gegensatz zu jenen hatten die Maschinen der KJI die Achsfolge 1'D. Kurz vor ihrer Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn, mußte die Lok Nr. 21 einen größeren Umbau über sich ergehen lassen. Die Laufachse wurde entfernt, der Rahmen verkürzt und der Aufbau mit Kessel und Führerhaus nach hinten versetzt. In diesem Zustand wurde sie als 99 4802 übernommen, ihre unveränderte Schwesterlok erhielt die Nummer 99 4801. Im Sommer des Jahres 1964 wurde die 99 4802 wieder in ihren alten Zustand zurückversetzt. Nach 1965 kamen beide Maschinen zum Bw Putbus auf Rügen.



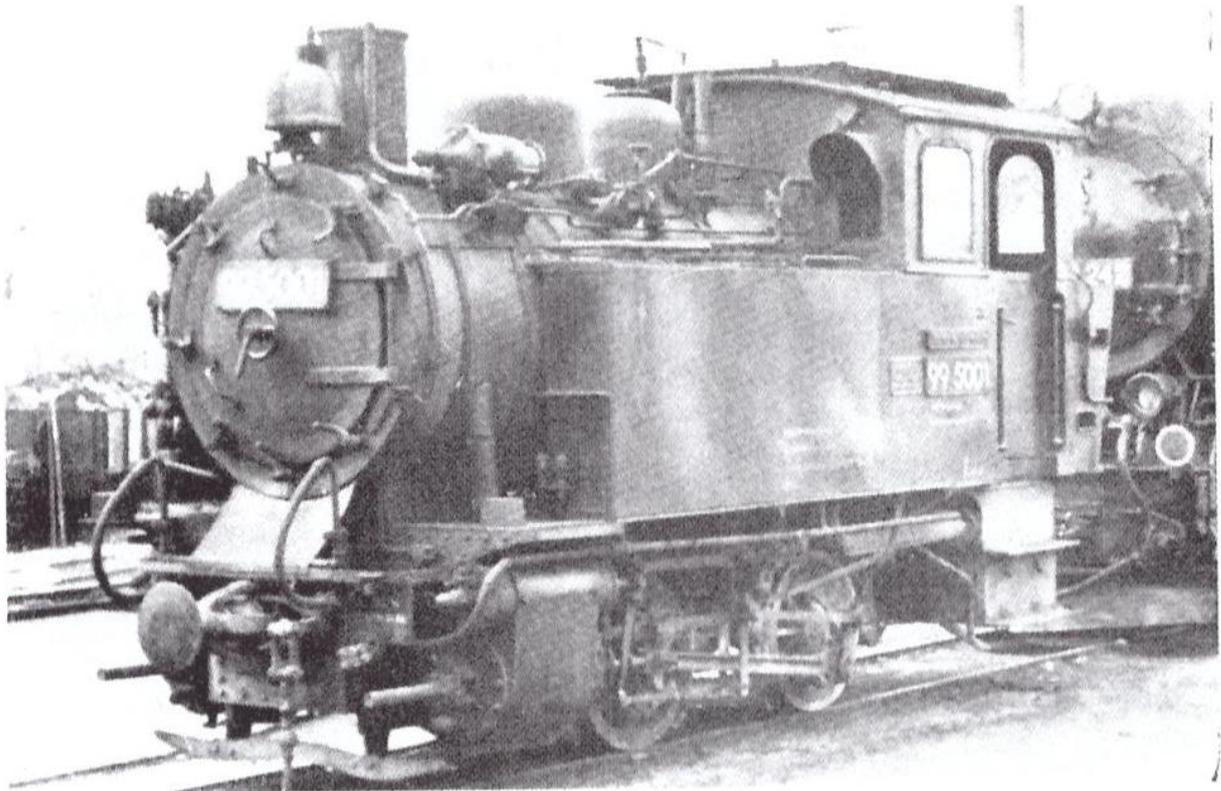
**Baureihe 99<sup>500</sup> (Spremlberger Stadtbahn)**

Bauart	B h2	Rostfläche	1,00 m <sup>2</sup>
Gattung	K 22.10	Verdampfungsheizfl.	40,20 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	850 mm	Überhitzerheizfläche	20,00 m <sup>2</sup>
Laufiad- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	340 mm
Laufiad- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	6150 mm	Lokdienstlast	21,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	21,0 Mp
Kesselüberdruck	13 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,40 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	0,85 t

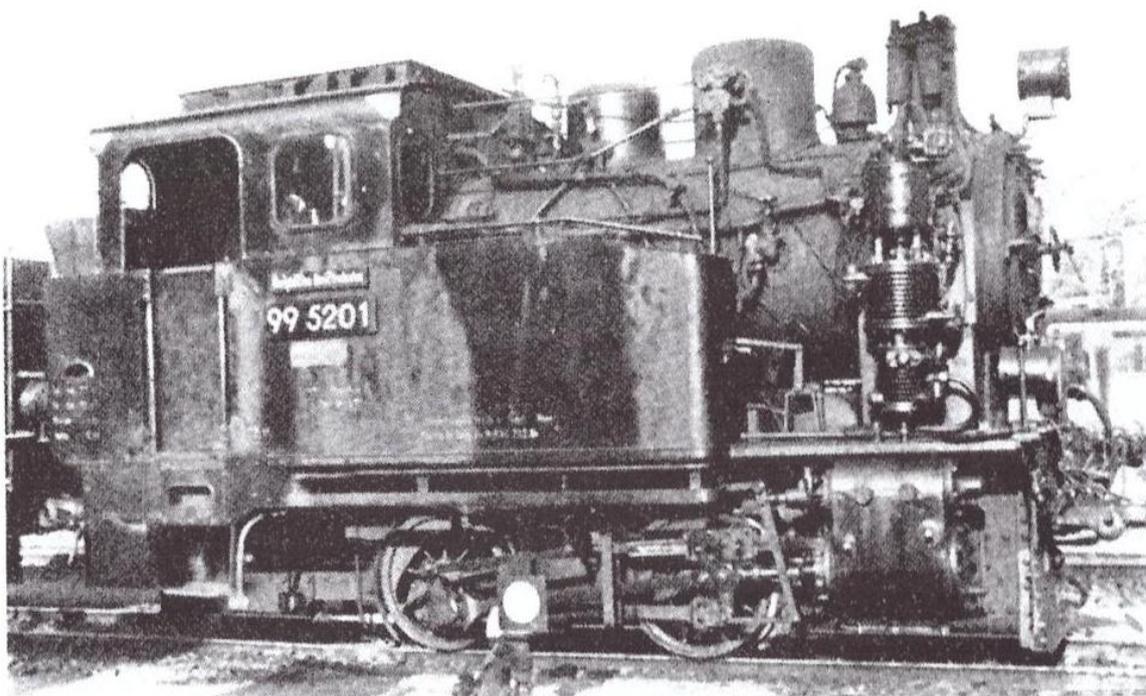
Erstes Baujahr 1925

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummer:** 99 5001



Die Stadt Spremberg, an der Südgrenze der früheren Mark Brandenburg gelegen, eröffnete am 1. 10. 1897 den Betrieb auf einer Kleinbahn, die über 3,2 km meterspurig durch die Stadt führte. Auf dieser Strecke, die später bis auf eine Länge von 23 km anwuchs, entwickelte sich im Laufe der Zeit ein reger Rollbockbetrieb. Als Triebfahrzeuge wurden hauptsächlich zweiachsige Tenderlokomotiven eingesetzt. Im Jahre 1925 lieferte Borsig eine kleine, aber sehr bullig wirkende zweiachsige Naßdampf-Tenderlok mit der Fabrik-Nr. 11 870. Bis zum Jahre 1956 war die Maschine bei der Spremberger Stadtbahn. Als diese den Schienenverkehr aufgab, kam die Lok als 99 5001 zur Deutschen Reichsbahn, zunächst verblieb sie im Raw Görlitz. Dort wurde sie überholt und mit einer Körting-Saugluftbremse ausgestattet. Im Jahre 1957 kam die Maschine nach Nordhausen zum Verschiebedienst. Wenig später wurde sie dem Bw Wernigerode-Westerntor der Harzquerbahn zugeteilt. Sie wurde vor allem im Rollbockbetrieb eingesetzt und versorgte darüber hinaus auch die verschiedenen Werkanschlüsse. Nach einem rund zehnjährigen Einsatz wurde sie aus dem Betrieb gezogen und dürfte inzwischen ausgemustert sein.



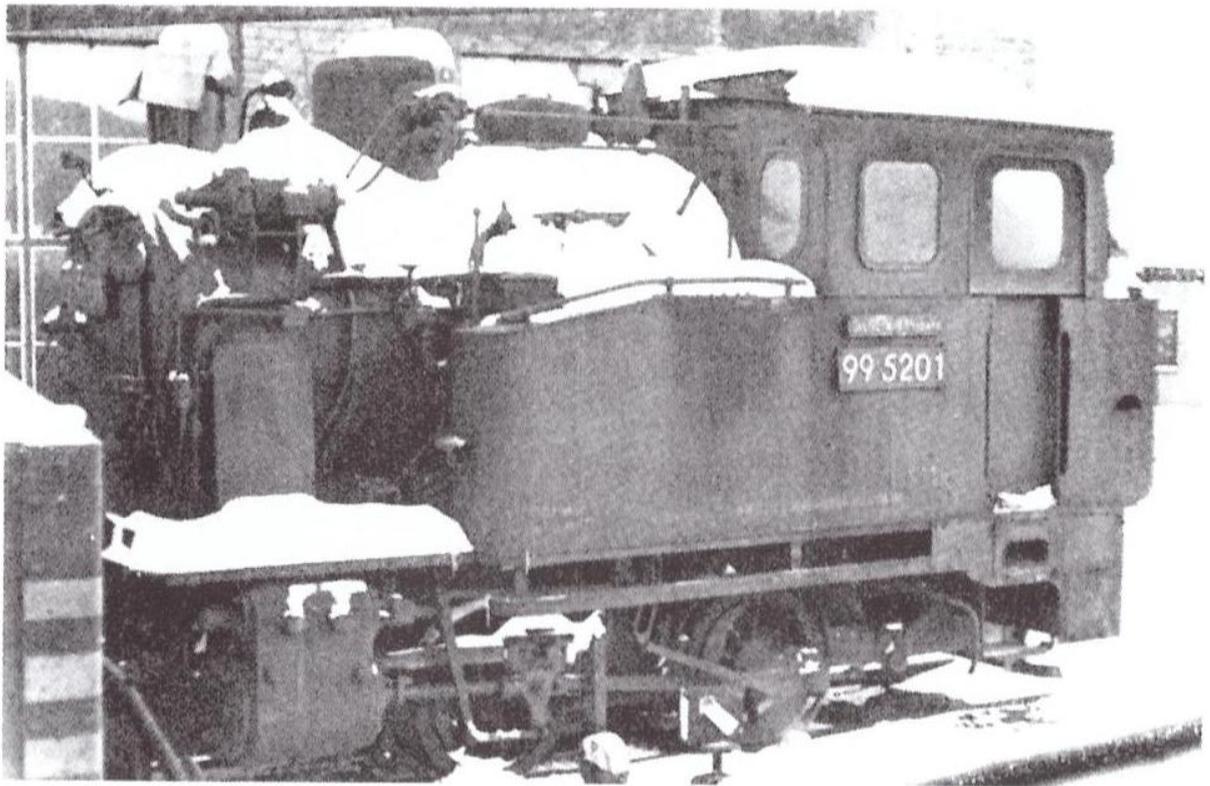
### Baureihe 99<sup>520</sup> (Spremlberger Stadtbahn)

Bauart	B n2	Rostfläche	1,20 m <sup>2</sup>
Gattung	K 22.12	Verdampfungsheizfl.	41,50 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	860 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	340 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	6720 mm	Lokdienstlast	22,5 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	22,5 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	0,9 t

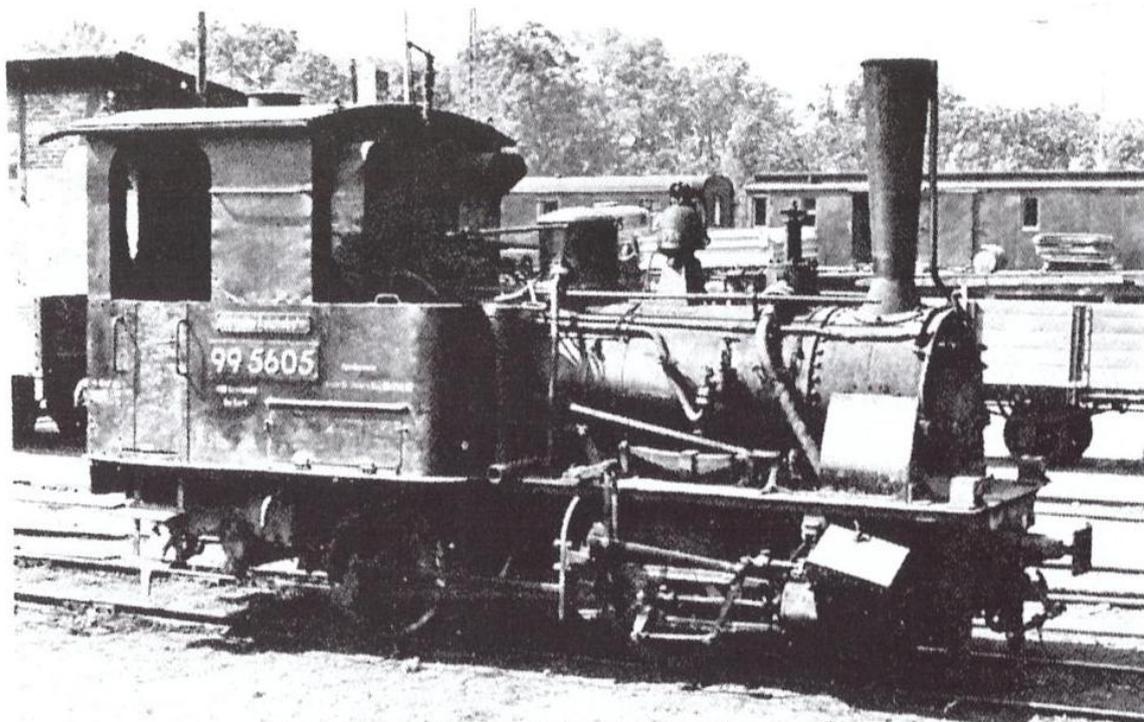
Erstes Baujahr 1938

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummer:** 99 5201



Obwohl die Spremberger Stadtbahn bereits im Jahre 1935 den Gesamtverkehr auf der 1000-mm-Schmalspurbahn einschränkte, beschaffte sie 1938 eine weitere zweiachsige Naßdampfmaschine für den Güterzugdienst. Die Lokomotive war mit der Fabrik-Nr. 13 178 von Orenstein & Koppel in Drewitz gebaut worden. Sie hatte eine sehr große Ähnlichkeit mit der 1925 von Borsig gelieferten Maschine. Im Gegensatz zu dieser war die Lok von O & K geringfügig länger. Ein größeres Führerhaus und kürzere Wasserkästen ließen sie aber noch wuchtiger erscheinen. Die Wasserkästen waren in ihrem vorderen Teil abgeschrägt. Nachdem ab 1953 die letzten Strecken der Spremberger Stadtbahn stillgelegt worden waren, kam auch diese Lokomotive zunächst in das Raw Görlitz. Mit einer Spurweite von 1000 mm war sie ebenfalls für eine weitere Verwendung bei der Harzquerbahn von Nordhausen nach Wernigerode prädestiniert. Zuvor mußte noch eine Körting-Bremseinrichtung eingebaut werden. Danach wurde die Lok mit der Betriebsnummer 99 5201 dem Bw Wernigerode-Westerntor übergeben. Die geringen Vorräte ließen aber keinen Streckeneinsatz zu, deshalb blieb die Maschine bis 1967 im Verschiebedienst und als Heizlok eingesetzt.



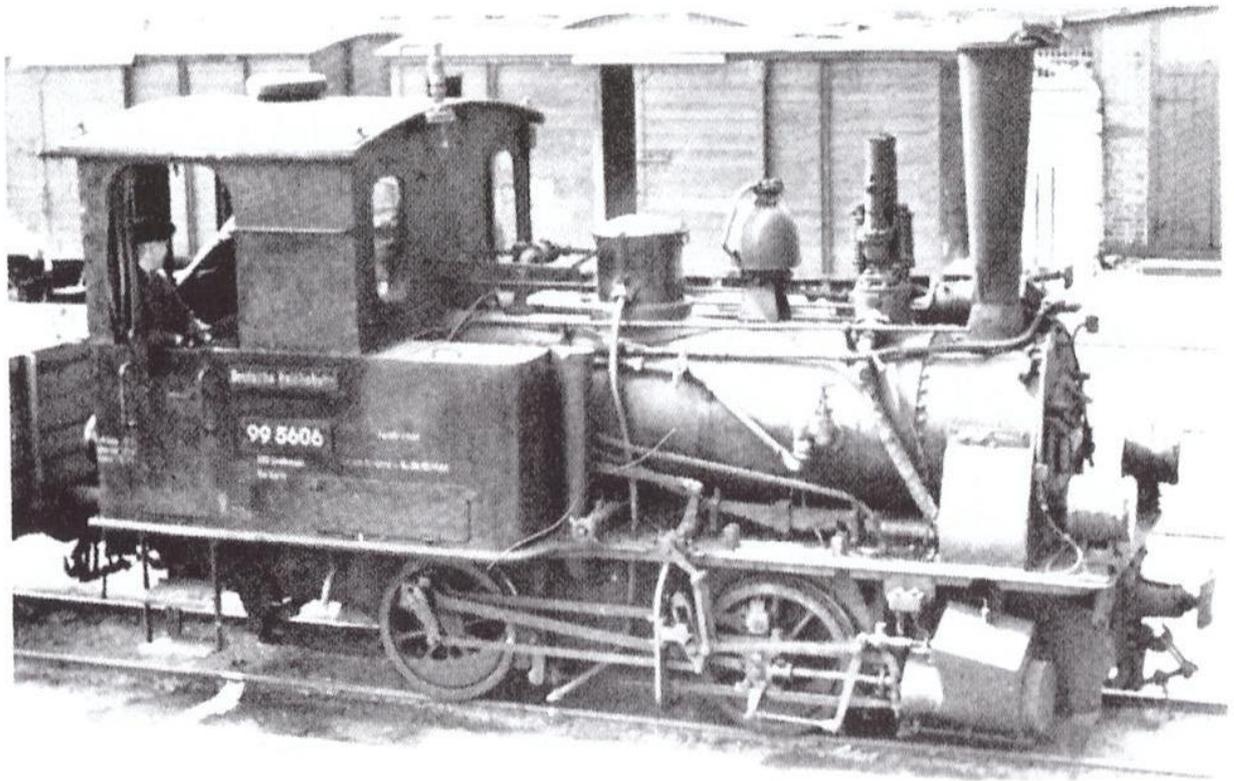
### Baureihe 99<sup>560</sup> (Franzburger Kreisbahnen)

Bauart	B n2	Rostfläche	0,40 m <sup>2</sup>
Gattung	K 22.6	Verdampfungsheizfl.	20,48 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	210 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	5800 mm	Lokdienstlast	12,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	12,0 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,00 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	0,35 t

Erstes Baujahr 1893

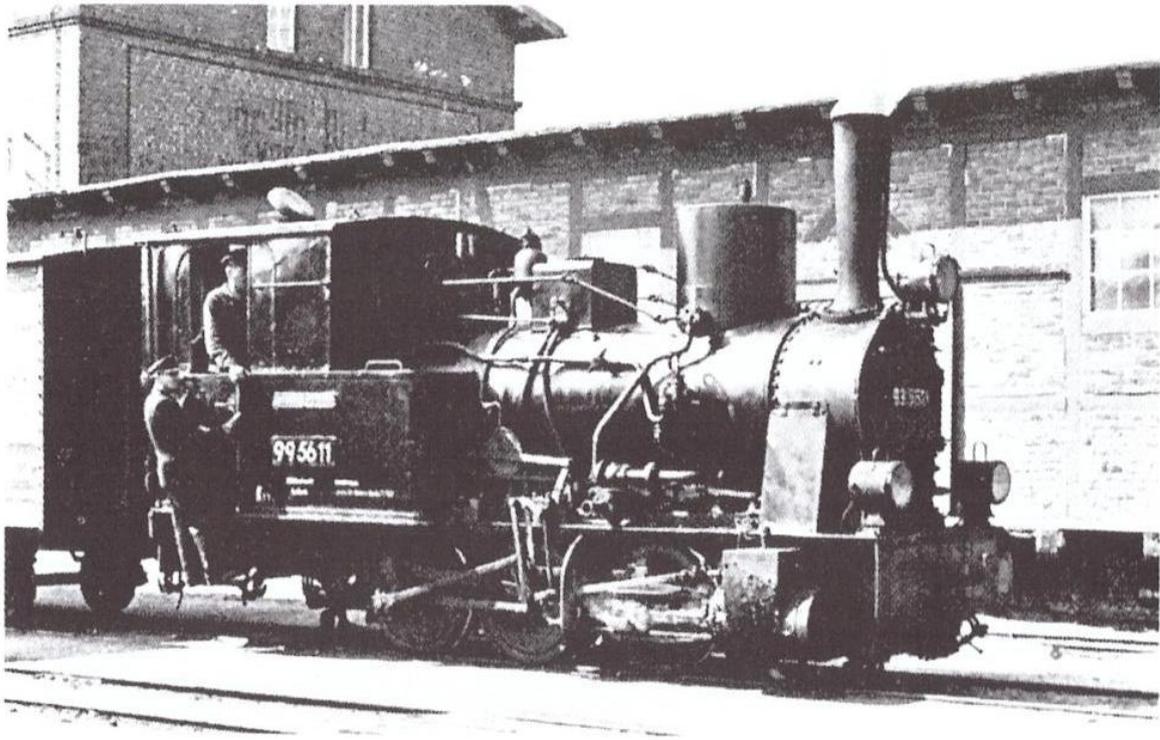
**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 5601–5606



Inzwischen von der Fa. Lehmann, L. G. B., Nürnberg, erworben.

Wie zahlreiche andere Bahnen in Pommern wurden auch die ehemaligen Franzburger Kreisbahnen von der Firma Lenz & Co. in Stettin geplant, gebaut und betrieben. Am 3. 5. 1895 wurde der Zugverkehr auf einem Netz aufgenommen welches eine Gesamtlänge von 66,5 km erreichte. Lenz hatte für diese Bahn eine Spurweite von 1000 mm gewählt und die ersten Lokomotiven alle von der Firma Vulcan in Stettin bezogen. Drei Maschinen waren bereits beim Streckenbau eingesetzt, sie waren im Jahre 1893 mit den Fabrik-Nr. 1347–1349 geliefert worden. Ein Jahr später folgten noch einmal drei Lokomotiven derselben Gattung mit den Fabrik-Nr. 1359, 1363 und 1379. Es handelte sich hierbei um kleine zweiachsige Naßdampfmaschinen mit kurzen Vorratsbehältern vor dem Führerhaus. Ein Dampfdom war nicht vorhanden, an seiner Stelle dicht hinter dem Schornstein war nur ein Regleraufsatz angeordnet, den ein großes Ramsbottom-Sicherheitsventil zierte. Alle sechs Lokomotiven gelangten 1949 noch in den Bestand der DR, wo sie die Nummern 99 5601–5606 erhielten. Als erste wurde die 99 5604 noch vor 1957 ausgemustert, ihr folgten 1962 die 5603, um 1966 die 5601 und 5602. Die beiden anderen wurden 1969 abgestellt.



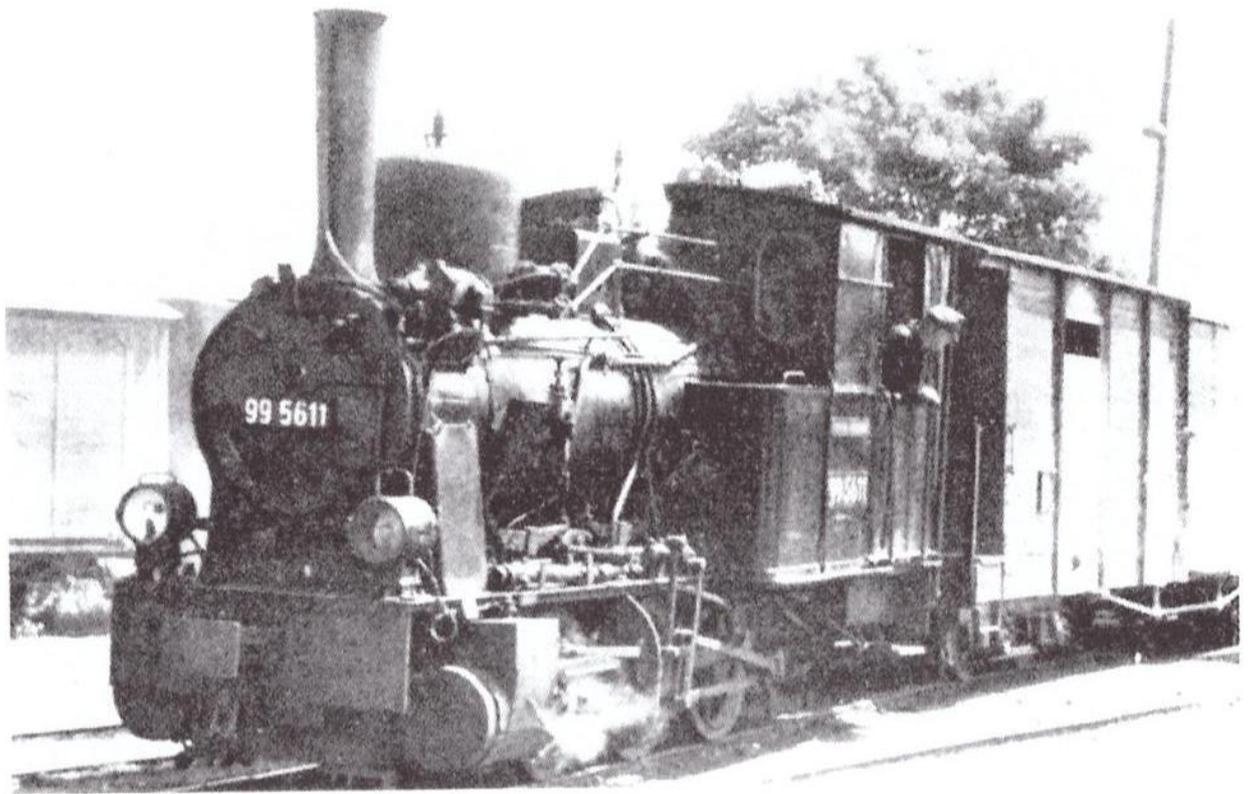
### Baureihe 99<sup>561</sup> (Franzburger Kreisbahnen)

Bauart	C n2	Rostfläche	0,72 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.6	Verdampfungsheizfl.	42,00 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	860 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	300 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	430 mm
Länge über Puffer	6600 mm	Lokdienstlast	20,8 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	20,8 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,7 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a.	Kohlenvorrat	0,6 t

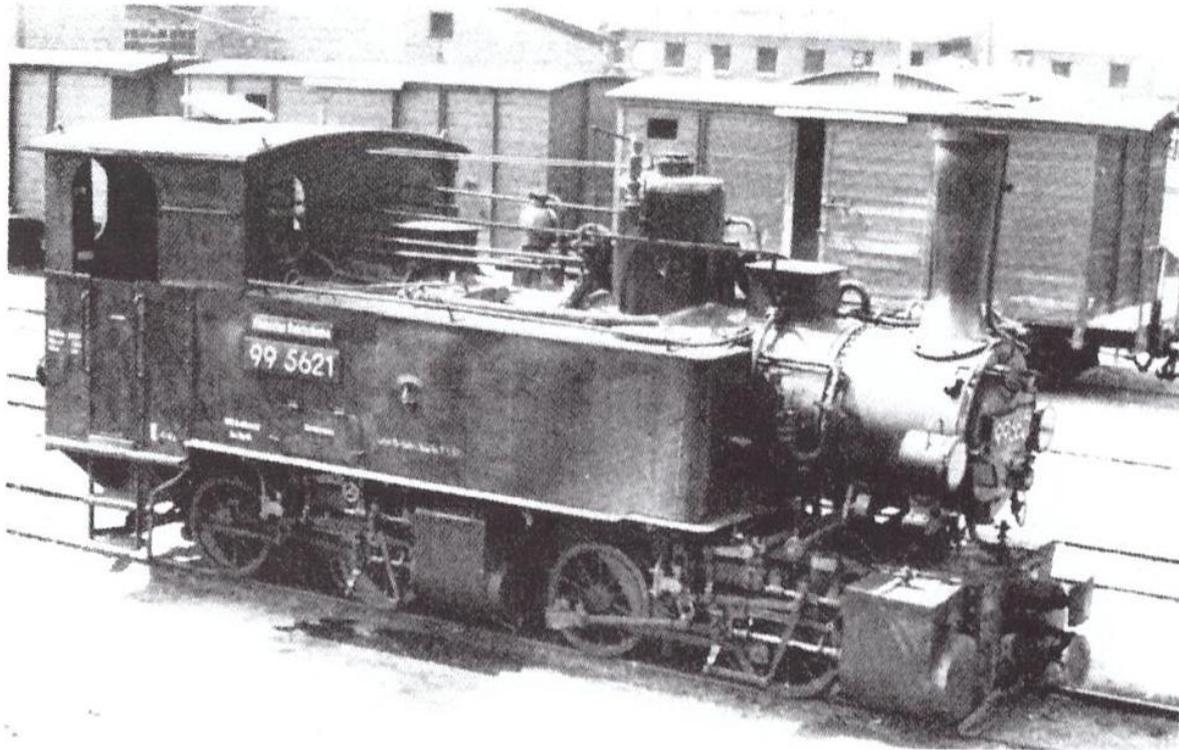
Erstes Baujahr 1903

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummer:** 99 5611



Im Jahre 1928 erwarben die Franzburger Kreisbahnen eine dreiachsige Naßdampf-Tenderlokomotive von der Salzwedeler Kleinbahn. Die Maschine war von der Firma Henschel & Sohn im Jahre 1903 mit der Fabrik-Nr. 6526 gebaut worden. Nachdem die Lok zunächst nur im Verschiebedienst Verwendung fand, wurde sie später in zunehmendem Maße auch im Streckendienst eingesetzt. Das Streckennetz der FKB gliederte sich übrigens in folgende Linien: In die Hauptstrecke Stralsund–Barth mit einer Länge von 29,2 km, in die Anschlußstrecke von Barth nach Ribnitz-Damgarten Ost mit 27,9 km und in die Stichbahn von Altenpleen nach Klausdorf mit einer Länge von 9,4 km. Die Lokomotive der umgespurten Salzwedeler Kleinbahn entsprach in ihrem Aufbau weitgehend der regelspurigen Gattung T 3 der Preußischen Staatsbahn, sie hatte eine außenliegende Allan-Steuerung, Flachschieber und einen als Wasserkasten ausgeführten Rahmen. Zwei kleine Vorratsbehälter waren vor dem Führerhaus angeordnet. Von der Deutschen Reichsbahn wurde die Maschine als 99 5611 übernommen und bis zuletzt auf der gesamten noch verbliebenen Strecke eingesetzt. Seit Ende 1969 ist die Lokomotive ausgemustert.



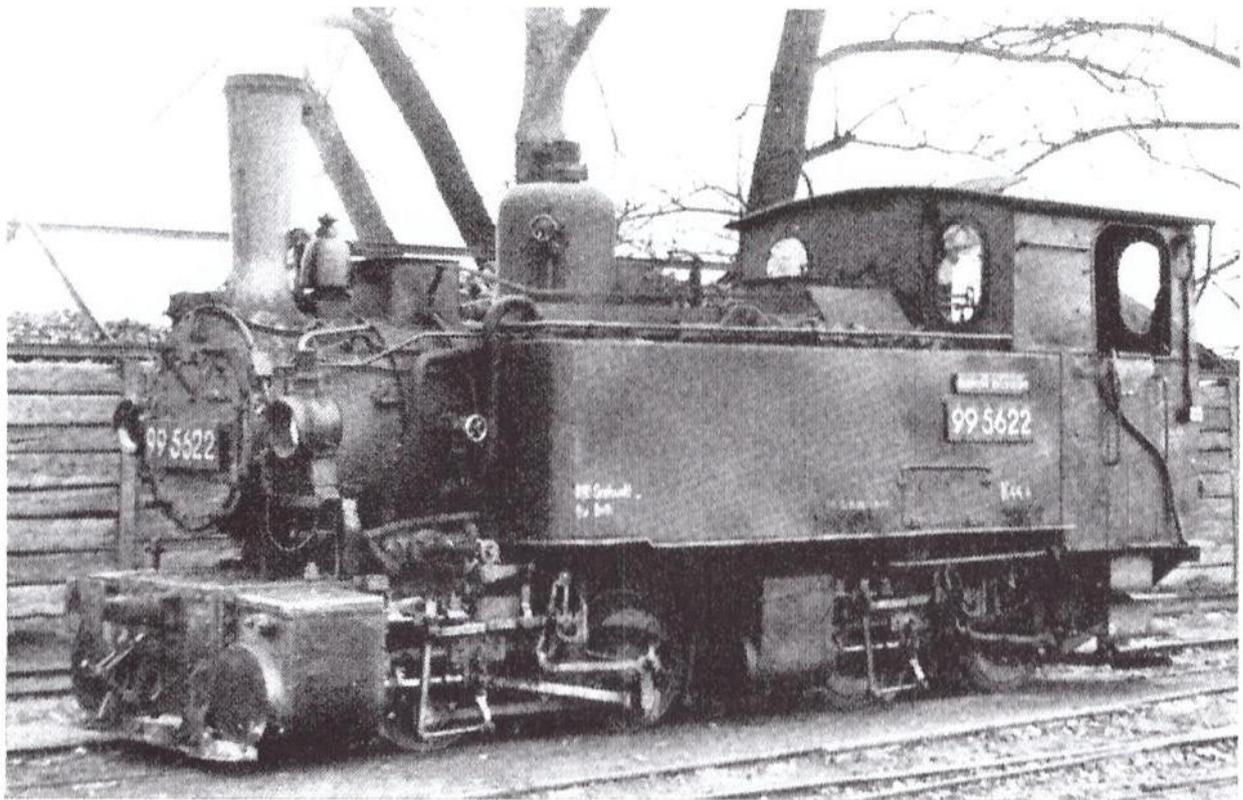
### Baureihe 99<sup>562</sup> (Franzburger Kreisbahnen)

Bauart	B'B n4v	Rostfläche	0,73 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.6	Verdampfungsheizfl.	34,90 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	720 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	225/340 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	360 mm
Länge über Puffer	7000 mm	Lokdienstlast	20,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	20,0 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	0,8 t

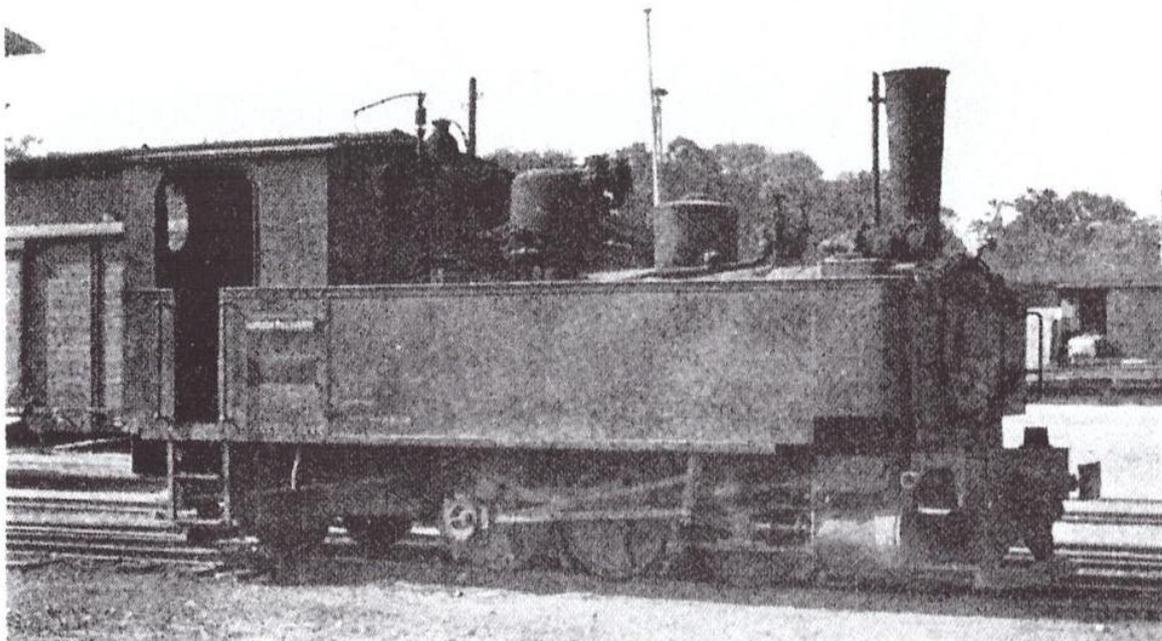
Erstes Baujahr 1902

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 5621–5622



Für die von dem Kleinbahnunternehmen Lenz gebauten und betriebenen Franzburger Kreisbahnen standen von 1893 bis 1902 nur insgesamt sechs kleine zweiachsige Tenderlokomotiven zur Verfügung, die von der Firma Vulcan in Stettin geliefert worden waren. Zur Bewältigung der steigenden Transportlasten waren diese Maschinen allein nicht mehr leistungsfähig genug. Die Firma Lenz & Co. bezog deshalb im Jahre 1902 wiederum vom Hauslieferanten Vulcan eine Mallet-Lokomotive, welche die Fabrik-Nr. 2008 trug. Sowohl der hintere Hauptrahmen als auch das vordere Rahmengestell der Vierzylinder-Verbundmaschinen waren mit innenliegenden Rahmenwangen ausgeführt. Beide Triebwerke hatten Heusinger-Steuerung mit Flachschiebern. Diese erste Mallet-Lokomotive der FKB bewährte sich sehr gut und lief außerordentlich ruhig, so daß im Jahre 1910 von Vulcan ein weiteres Exemplar mit der Fabrik-Nr. 2652 beschafft wurde. Beide Lokomotiven waren ständig in Barth stationiert und wurden vor schwereren Zügen eingesetzt. Als die Franzburger Kreisbahnen von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurden, waren beide Maschinen noch vorhanden. Die 99 5621 wurde im Jahre 1967 abgestellt die 99 5622 fuhr bis 1970.



**Baureihe 99<sup>563</sup> (Ursprung französisch)**

Bauart	C 1' n2	Rostfläche	m <sup>2</sup>
Gattung	K 34.6	Verdampfungsheizfl.	m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	320 mm
Lauf- $\phi$ hinten	590 mm	Kolbenhub	380 mm
Länge über Puffer	6950 mm	Lokdienstlast	23,5 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	St. a.	Kohlevorrat	1,5 t

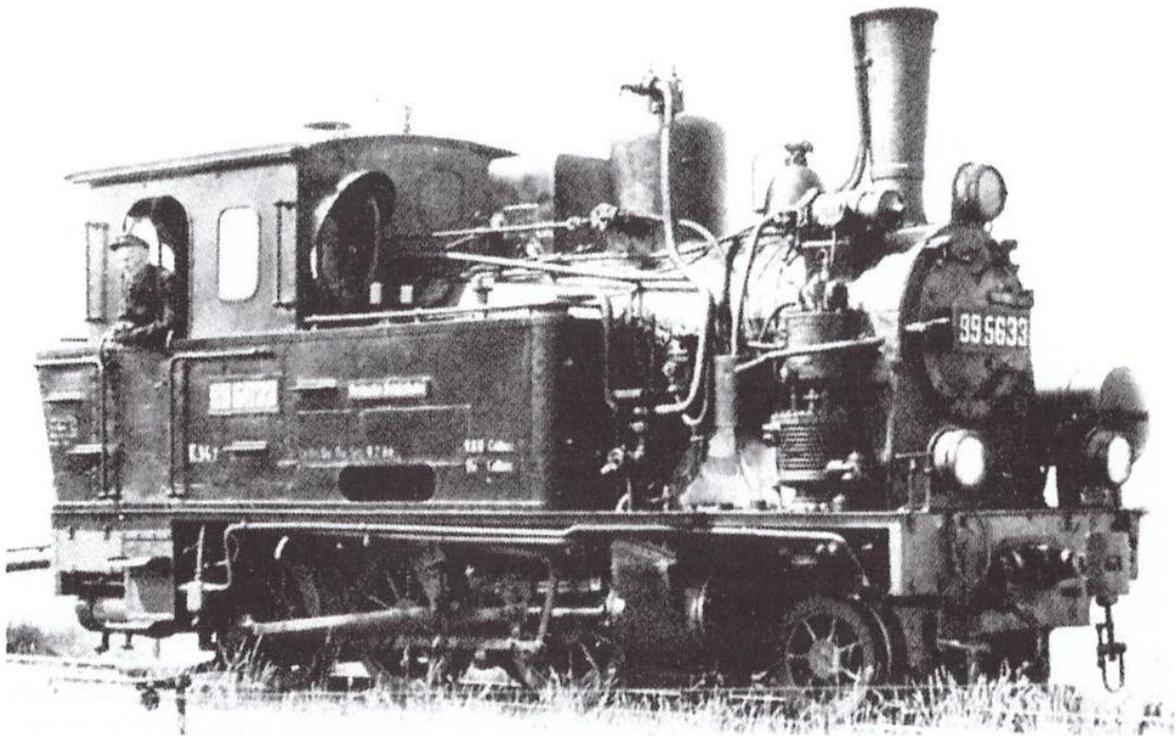
Erstes Baujahr 1897

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 5631–5632



Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren bei der Hildburghausen-Heldburger Eisenbahn, die im Jahre 1888 auf einer Länge von 30 km eröffnet worden war, zwei C 1'-Naßdampf-Tenderlokomotiven. Da der Betrieb auf der meterspurigen Bahn nach 1945 nicht mehr aufgenommen wurde, blieben die Maschinen zunächst im Schadlokipark der Deutschen Reichsbahn abgestellt. Im Jahre 1952 erinnerte man sich ihrer wieder und versah zunächst eine Lok mit einem neuen Kessel. Bereits ein Jahr später wurde auch die zweite Maschine völlig überholt und mit einem neuen Kessel bestückt. Danach kamen die beiden Exemplare mit den Betriebsnummern 99 5631 und 5632 zur Harzquerbahn. Über die Herkunft und das Alter der Lokomotiven ist leider nichts bekannt. Es wird angenommen, daß sie im Jahre 1897 von einer französischen Firma gebaut worden waren. Bei der Harzquerbahn war man mit den beiden Maschinen nie ganz zufrieden. Bereits im Jahre 1956 wurde die 99 5632 ausgemustert und einige Jahre später verschrottet. Die 99 5631 kam dagegen im Jahre 1958 noch zur ehemaligen Franzburger Kreisbahn nach Barth. Dort war sie bis 1965 eingesetzt, wurde am 1. 11. 66 ausgemustert und anschließend im Raw Görlitz zerlegt.



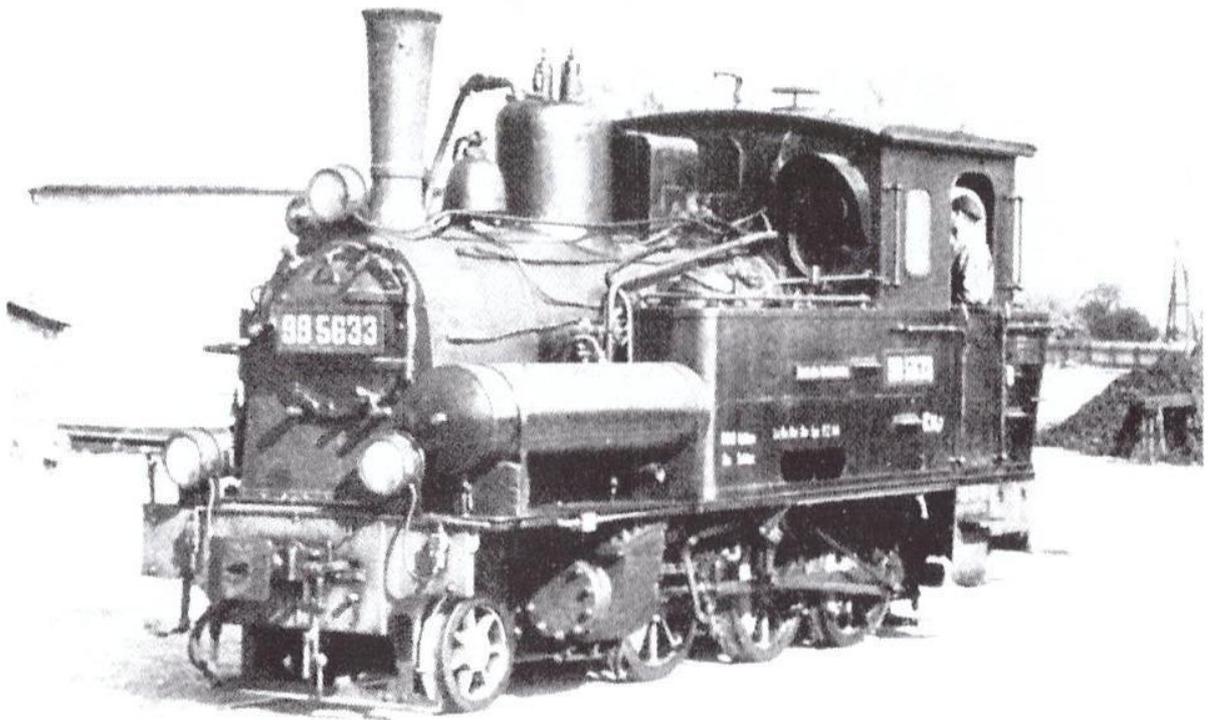
**Baureihe 99<sup>563</sup> (Pillkaller Kleinbahn / Spreewaldbahn)**

Bauart	1' C n2	Rostfläche	0,75 m <sup>2</sup>
Gattung	K 34.7	Verdampfungsheizfl.	38,27 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	900 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	650 mm	Zylinder- $\phi$	300 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	7030 mm	Lokdienstlast	22,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h	Lokreibungslast	18,0 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,4 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,0 t

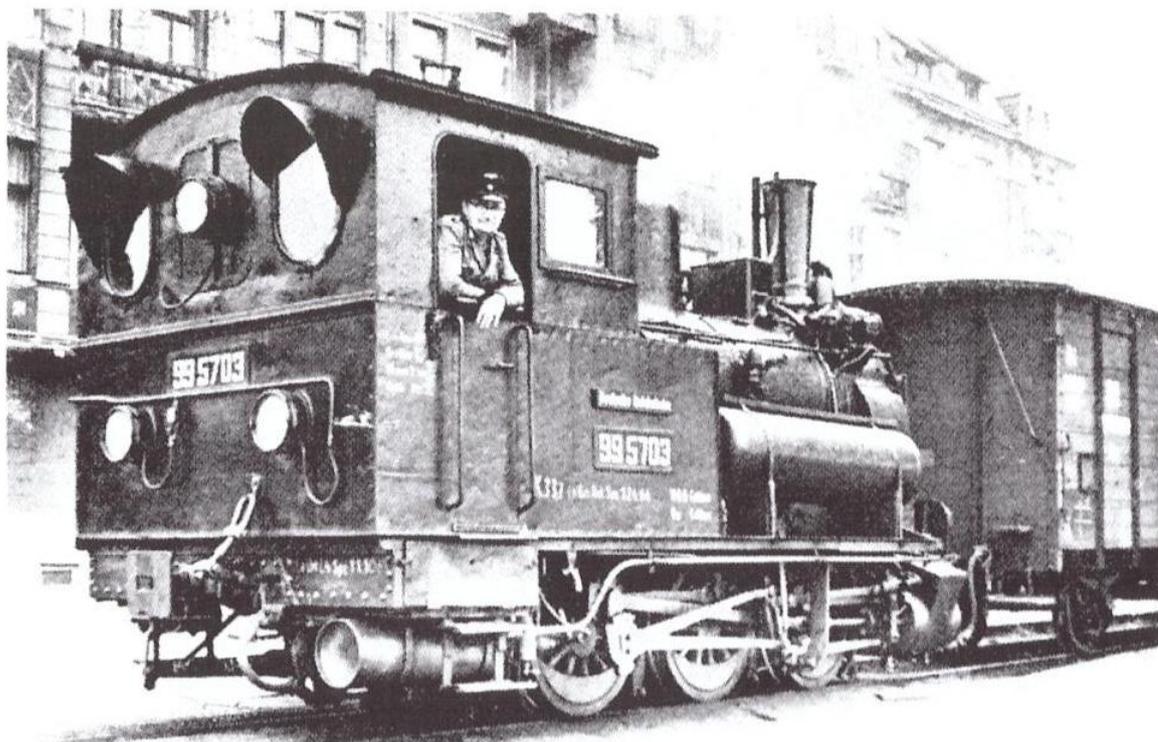
Erstes Baujahr 1917

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummer:** 99 5633



Die am 7. 11. 1906 eröffneten Pillkaller Kleinbahnen in Ostpreußen fuhren rund zehn Jahre lang auf einem knapp 61 km langen Streckennetz mit einer Spurweite von 750 mm. Nach der Umspurung auf 1000 mm kam im Jahre 1917 von Jung eine 1'C n2-Lokomotive mit der Fabrik-Nr. 2519 nach Pillkallen. Während des Zweiten Weltkrieges gelangte diese Maschine auf die Strecke der Spreewaldbahn, sie befand sich bei Kriegsende in Lieberose. Nach ihrer Instandsetzung in der Zentralwerkstätte Straupitz wurde sie unter der Nummer 09-27 auf der Spreewaldbahn eingesetzt. Bei der Reparatur hatte die Lok offensichtlich ein neues Dach erhalten, denn nur darin unterschied sie sich von einer Schwestermaschine desselben Baujahres, die Jung im Jahre 1917 an die Heeresfeldbahnen lieferte. Jene Maschine war übrigens bis 1957 von der DB als 99 241 in Neustadt in der Pfalz eingesetzt worden. Die 09-27 wurde von der Deutschen Reichsbahn übernommen und erhielt zunächst die Betriebsnummer 99 5631, wurde dann aber im Jahre 1954 in 99 5633 umgezeichnet. Dieser Fremdling im Lokomotivbestand der Spreewaldbahn war sehr leistungsfähig und blieb bis zur Stilllegung der Bahn im Jahre 1970 im Einsatz, 1971 erwarb sie der DEV.



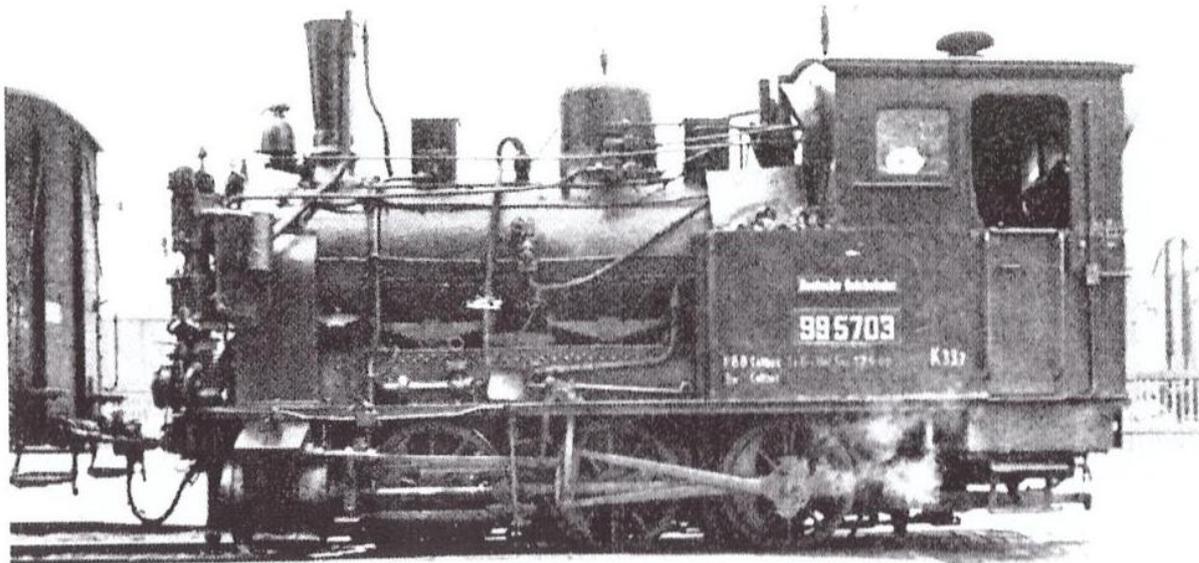
### Baureihe 99<sup>570</sup> (Spreewaldbahn)

Bauart	C n2	Rostfläche	0,70 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.7	Verdampfungsheizfl.	34,90 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	900 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	300 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	6600 mm	Lokdienstlast	20,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	35 km/h	Lokreibungslast	20,0 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,4 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a.	Kohlenvorrat	1,0 t

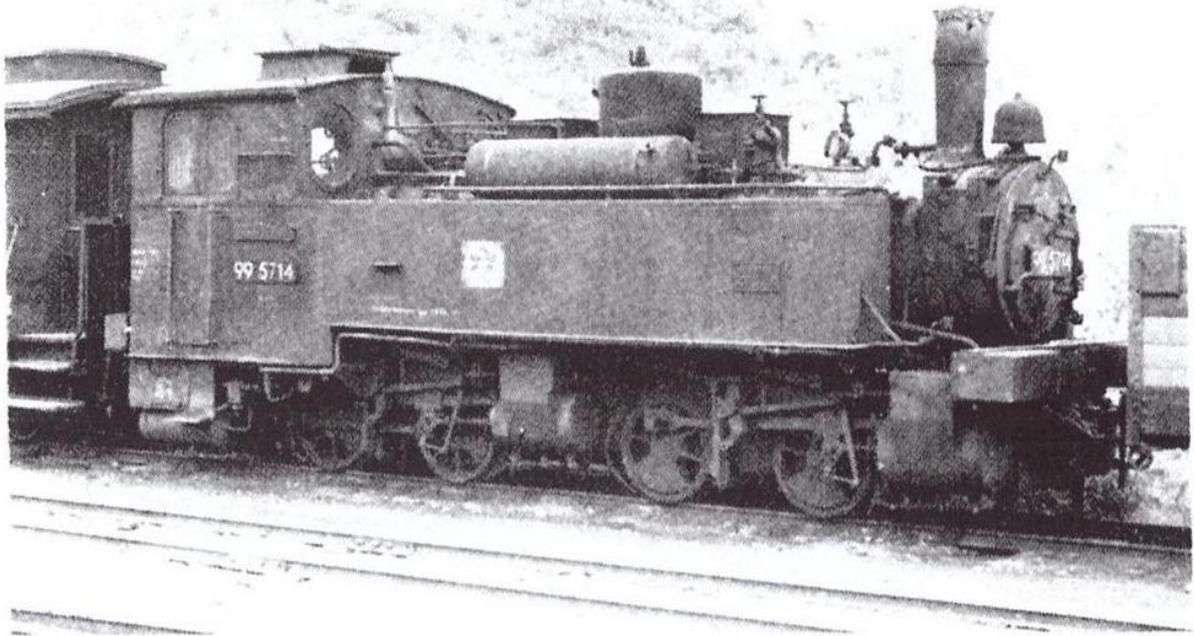
Erstes Baujahr 1897

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 5701–5707



Zu den beliebtesten deutschen Kleinbahnen zählte ganz ohne Zweifel die Spreewaldbahn, die durch eines der schönsten Gebiete der Lausitz führte. Im Jahre 1897 wurde der erste Streckenabschnitt von Cottbus nach Straupitz mit einer Länge von 31,4 km eröffnet. Bald folgten die Teilstrecken Straupitz–Lübben mit 20,3 km und Straupitz–Goyatz mit einer Länge von 13,9 km. Eine Abzweigung führte auch noch von Byhlen über Lieberose nach Jamlitz, sie war 19,1 km lang. Im Gegensatz zu manch anderer Bahn hatte die meterspurige Spreewaldbahn einen sehr einheitlichen Lokomotivbestand. Im Jahre 1897 lieferte die Lokomotivfabrik Hohenzollern in Düsseldorf die ersten fünf Maschinen mit den Fabrik-Nr. 938–942. Zwei weitere Lokomotiven derselben Bauart folgten in den Jahren 1899 und 1903 mit den Fabrik-Nr. 1211 und 1212. Von der Brandenburgischen Landesbahn waren sie dann als 09–20 bis 09–26 geführt worden. Bei der Übernahme der Spreewaldbahn durch die DR erhielten die Maschinen die Betriebsnummern 99 5701–5707. Im Jahre 1967 wurde die 99 5702 ausgemustert und noch einige Zeit als Heizlok in Straupitz verwendet. Alle anderen Fahrzeuge waren bis zur Stilllegung der Bahn am 3. 1. 1970 eingesetzt.



**Baureihe 99<sup>571</sup> (Gera–Meuselwitz–Witzer Eisenbahn)**

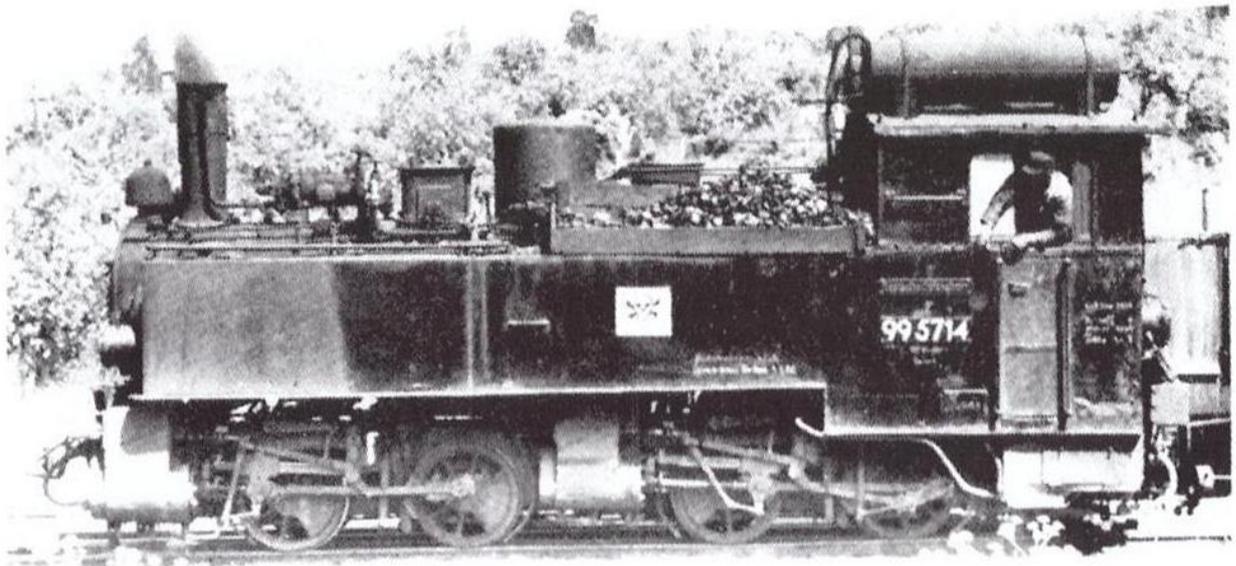
Bauart	B'B n4v	Rostfläche	1,10 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.7	Verdampfungsheizfl.	49,4/63,9* m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	820 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	265/400 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	7400 mm	Lokdienstlast	25,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	35 km/h	Lokreibungslast	25,0 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,4 t

Erstes Baujahr 1900

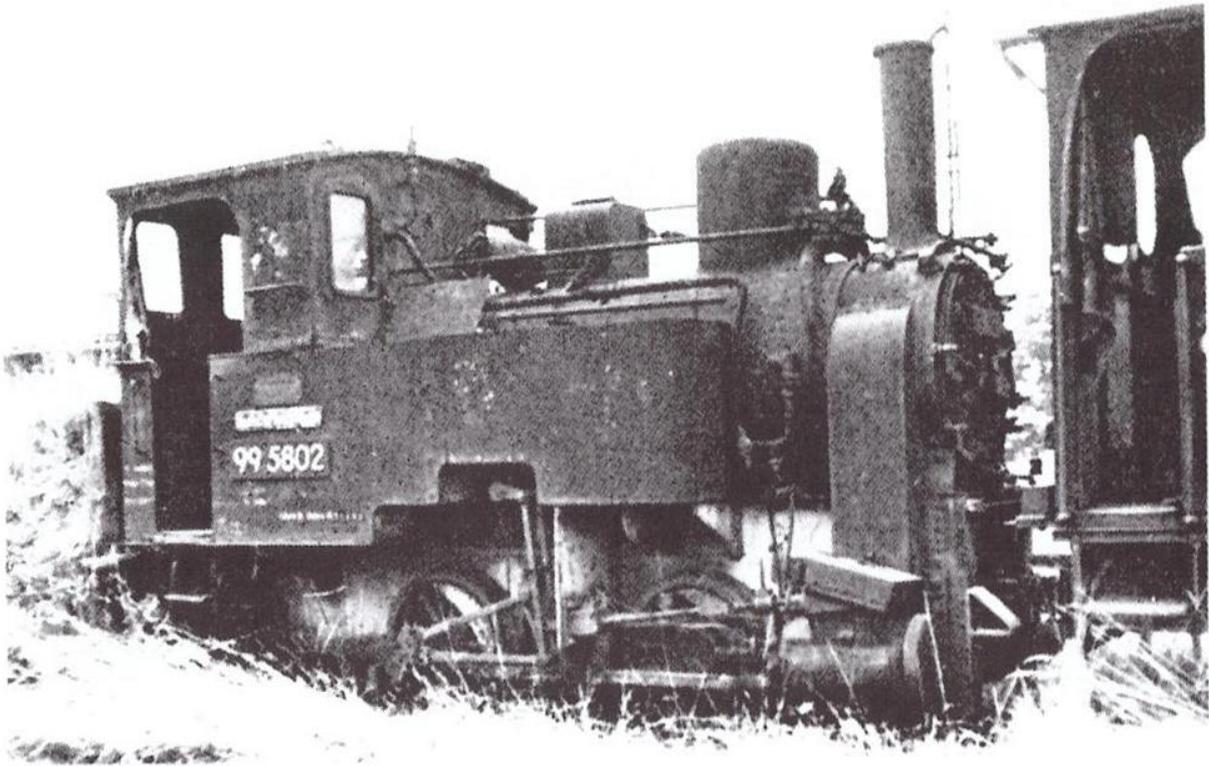
\* 99 5711–5712

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 5711–5714



Als am 12. 11. 1901 die Gera–Meuselwitz–Wuitzer Eisenbahn den Betrieb auf der 31,2 km langen Strecke aufnahm, waren zunächst drei Lokomotiven zur Verfügung die Borsig im Jahre 1900 mit den Fabrik-Nr. 4797–4799 geliefert hatte. In den Jahren 1902, 1907 und 1921 folgten drei weitere Maschinen mit den Nummern 5107, 6770 und 10 853. Die Fahrzeuge waren für die sehr krümmungsreiche Strecke in der Bauart Mallet ausgeführt. Bei einer Spurweite von 1000 mm konnten beide Triebwerke einen Innenrahmen erhalten. Von der Deutschen Reichsbahn waren im Jahre 1949 nur noch vier Maschinen übernommen und mit den Betriebsnummern 99 5711–5714 weiterhin eingesetzt worden. Die 99 5711 stammte noch aus der Serie von 1900. Abgesehen von einer etwas größeren Gesamtlänge der zuletzt gelieferten 99 5714 entsprachen sich die vier Lokomotiven in ihren technischen Daten. Geringe Unterschiede waren jedoch bei der Ausführung der Wasserkästen und der Führerhäuser zu verzeichnen. Die 99 5714 hatte eine gerade Führerhausrückwand und längere Wasserkästen. Später waren die beiden Luftbehälter auf dem Dach angeordnet. Die Maschinen wurden in den Jahren 1965, 1966 und 1968 ausgemustert.



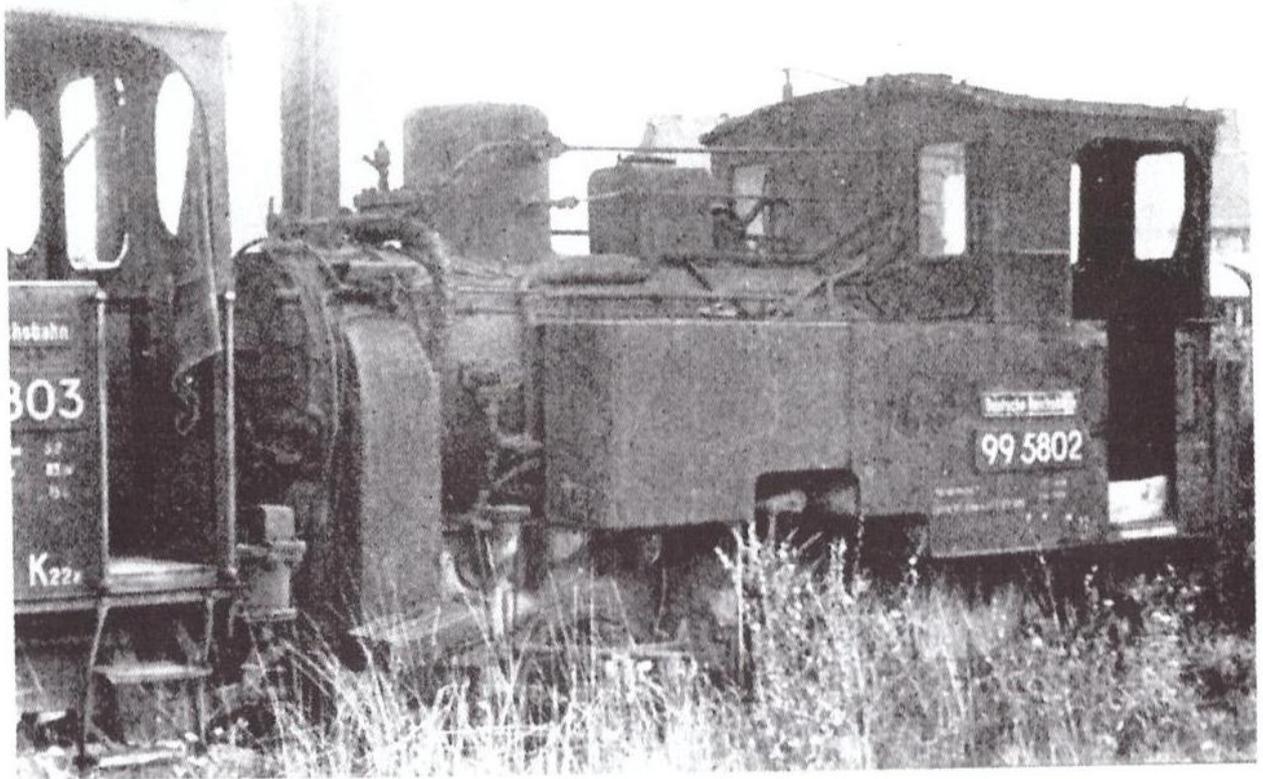
**Baureihe 99<sup>580</sup> (Halle–Hettstedter Eisenbahn)**

Bauart	B n2	Rostfläche	0,70 m <sup>2</sup>
Gattung	K 22.8	Verdampfungsheizfl.	28,20 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	265 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	4635 mm	Lokdienstlast	15,1 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	15,1 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	St. a.	Kohlenvorrat	0,8 t

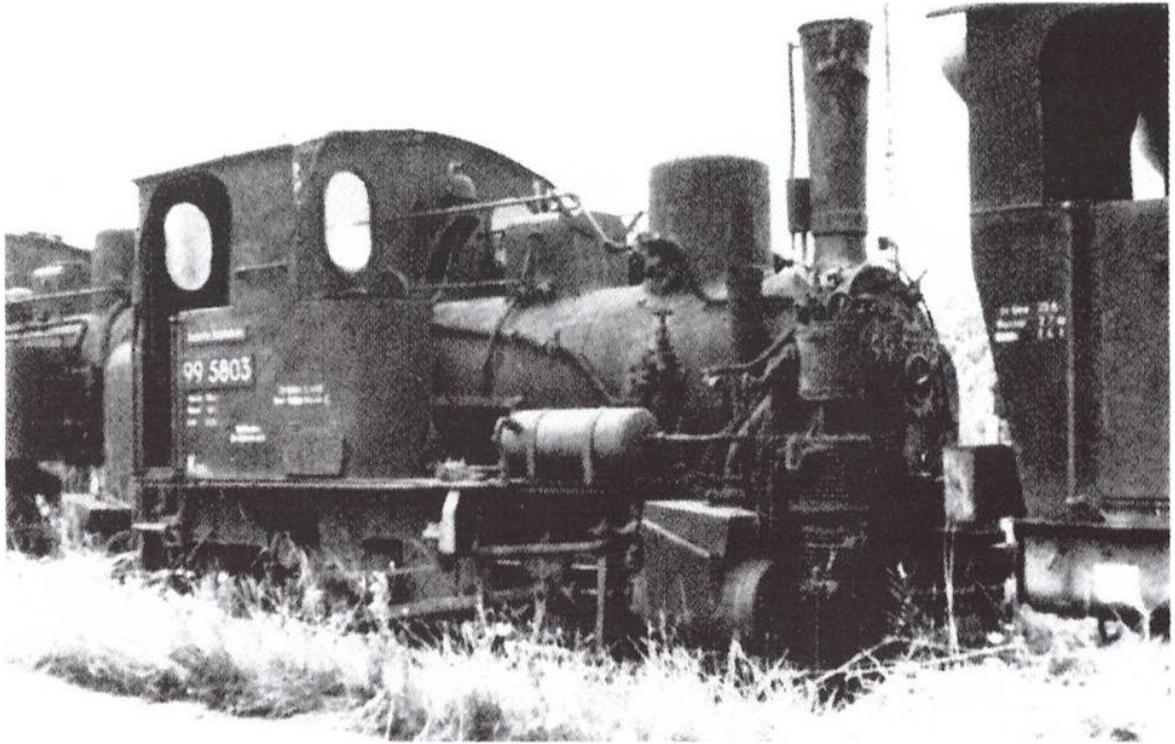
Erstes Baujahr 1894

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 5801–5802



Bei der Verstaatlichung der Privatbahnen der DDR, die ab 1949 erfolgte, gelangten auch zwei kleine zweiachsige Schmalspurlokomotiven in den Bestand der Rbd Halle. Diese Maschinen hatten von der Deutschen Reichsbahn die Betriebsnummern 99 5801 und 5802 erhalten. Sie waren auf der Stadtbahn Halle, einem Teilstück der ehemaligen Halle–Hettstedter Eisenbahn eingesetzt. Beide Lokomotiven hatte Hagans im Jahre 1894 mit den Fabrik-Nr. 302 und 303 geliefert. Es waren Naßdampfmaschinen mit außenliegender Stephenson-Steuerung. Die Vorräte wurden in Kästen mitgeführt, die sich nach vorne bis über die erste Achse erstreckten. Die Ausführung der Vorratsbehälter läßt vermuten, daß dieselben bei der Lieferung kürzer waren und erst im Laufe der Zeit verlängert wurden, als man mit dem im Rahmen mitgeführten Wasservorrat nicht mehr auskam. Bis zur Mitte der sechziger Jahre waren die Lokomotiven in Halle im Einsatz und wurden vom Bw Halle P betreut. Sie waren übrigens die einzigen Schmalspurmaschinen im Bereich der Rbd Halle. Nachdem die Kesselfristen abgelaufen waren, mußten die beiden Maschinen in den Jahren 1966 und 1967 aus dem Verkehr gezogen werden.



**Baureihe 99<sup>580</sup> (Nordhausen–Wernigeroder Eisenbahn)**

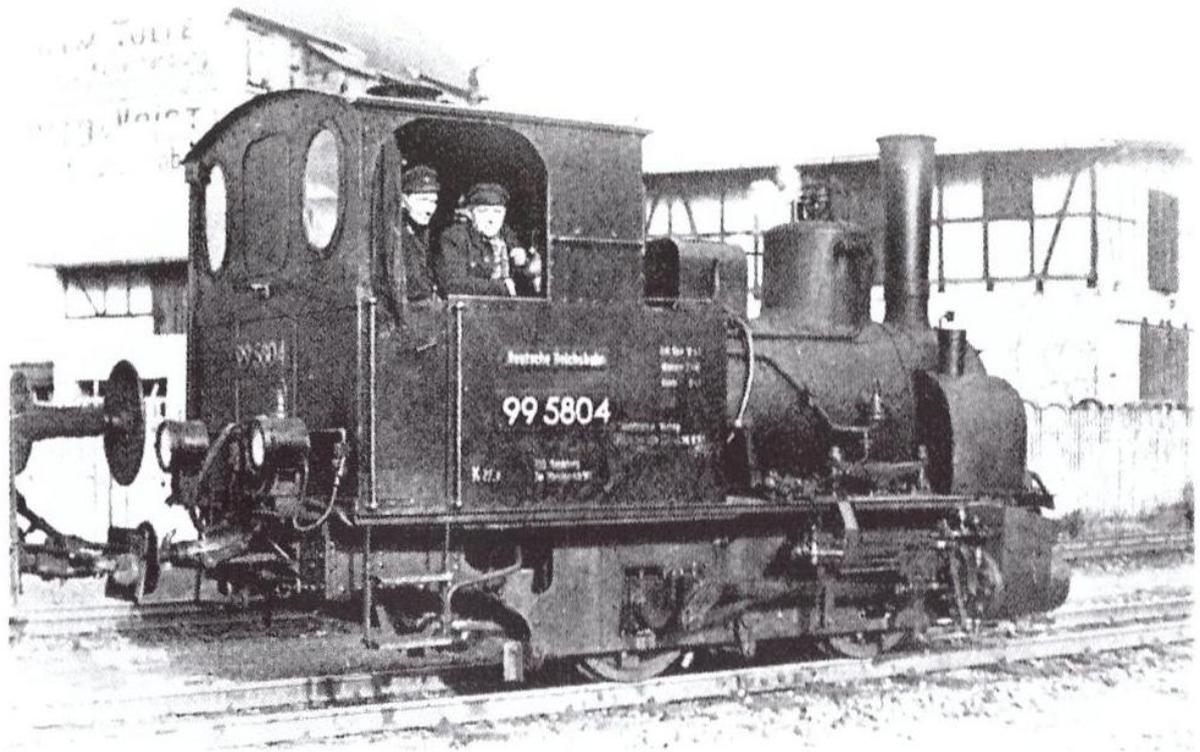
Bauart	B n2	Rostfläche	0,70 m <sup>2</sup>
Gattung	K 22.8	Verdampfungsheizfl.	38,00 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	900 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	300 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	450 mm
Länge über Puffer	6250 mm	Lokdienstlast	15,2/16,5* Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	15,2/16,5* Mp
Kesselüberdruck	10 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,83/1,5* m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlevorrat	0,75/0,5* t

Erstes Baujahr 1896

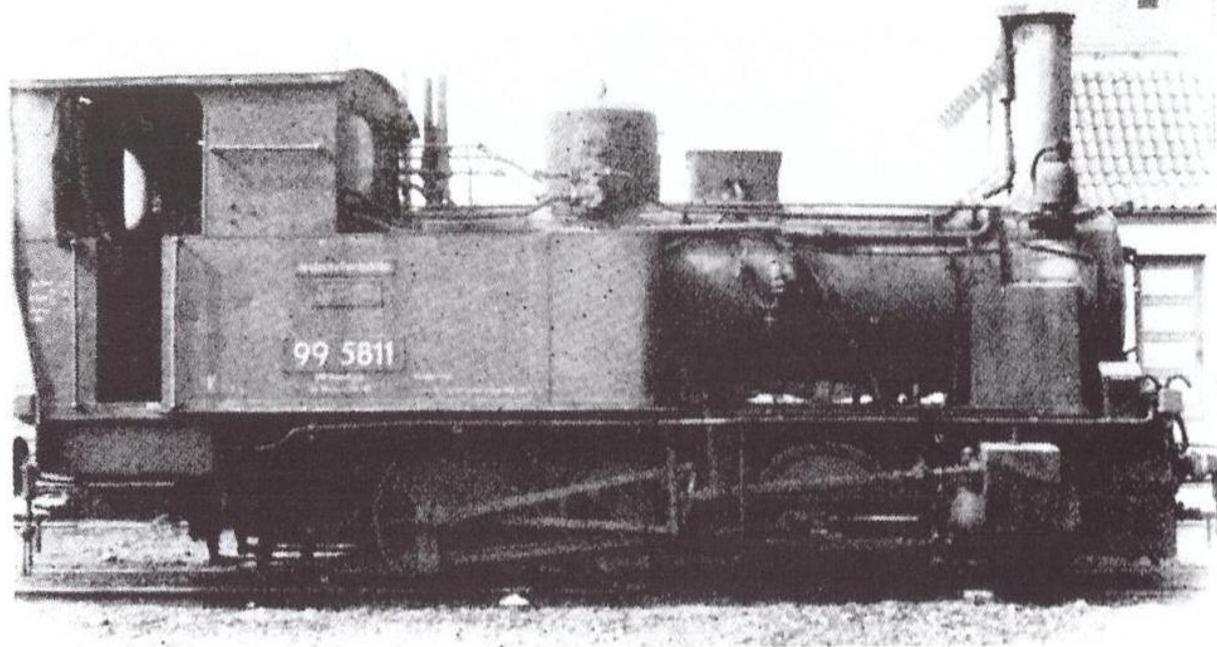
\* 99 5804

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 5803–5804



Für den Bau der 60,5 km langen Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, der heutigen Harzquerbahn, lieferte die Lokomotiv- und Waggonfabrik Güstrow im Jahre 1896 drei Maschinen mit den Fabrik-Nr. 163–165. Dies waren kleine zweiachsige Naßdampf-Tenderlokomotiven mit Außenrahmen und mit Heusinger-Steuerung. Im vorderen Teil des Rahmens war ein Wasserbehälter eingebaut. Die Einfüllstutzen saßen auf den Verkleidungen für die Dampfrohre die zu den Zylindern führten. Die mit den Bahn-Nr. 1–3 bezeichneten Maschinen wurden nach der Fertigstellung der Bahn zunächst im Streckendienst eingesetzt. Als dann aber ab 1897 stärkere Lokomotiven der Bauart Mallet zur Verfügung standen, wurden die kleinen Zweikuppler nur noch im Rangier- und Schubdienst verwendet. Von der Deutschen Reichsbahn wurden noch die Nr. 3 als 99 5803 und die Nr. 1 als 99 5804 übernommen und weiterhin in Nordhausen und Wernigerode eingesetzt. Am Ende des Jahres 1960 war die 99 5804 schließlich aus dem Betrieb genommen worden. Die 99 5803 kam ab 1962 noch für einige Zeit zur Bahn Reichenbach–Oberheinsdorf. Im Sommer des Jahres 1967 wurde sie ausgemustert und anschließend zusammen mit der 99 5804 in Görlitz verschrottet.



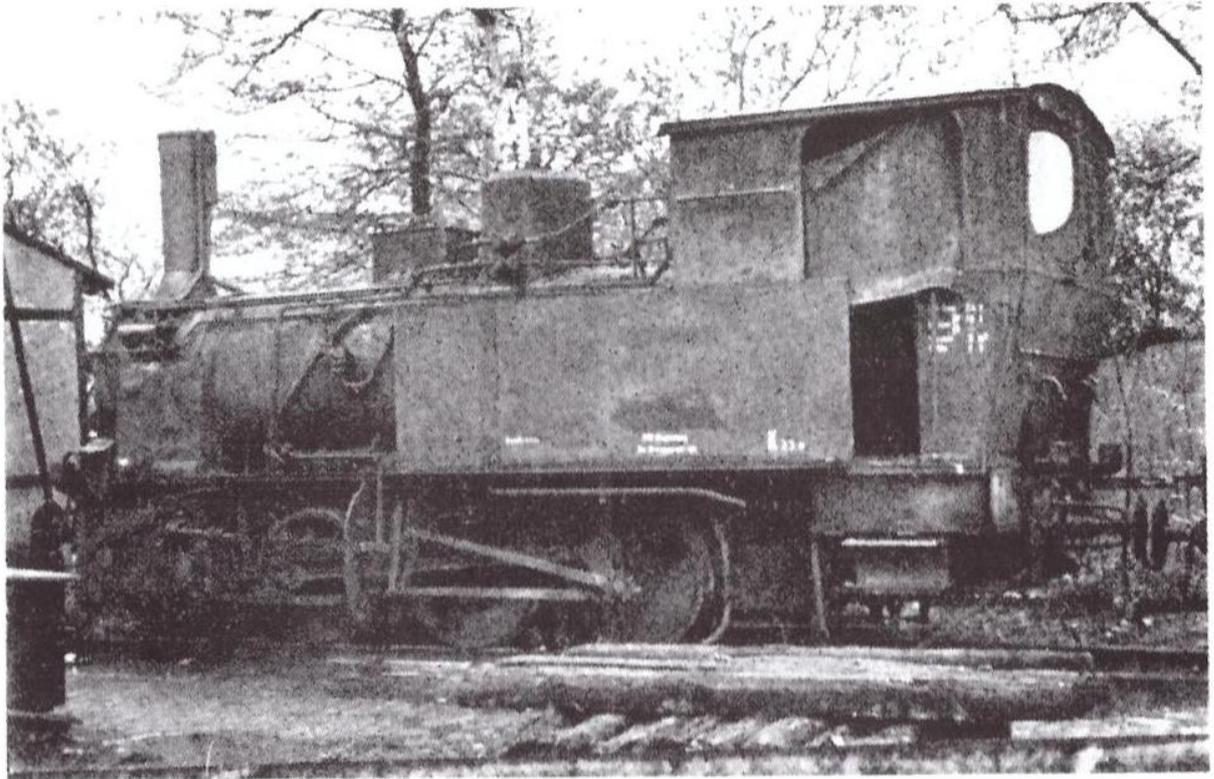
### Baureihe 99<sup>581</sup> (Gernrode–Harzgeroder Eisenbahn)

Bauart	C n2	Rostfläche	0,82 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.8	Verdampfungsheizfl.	41,70 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	910 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	300 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	500 mm
Länge über Puffer	7800 mm	Lokdienstlast	24,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	24,0 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a.	Kohlenvorrat	1,0 t

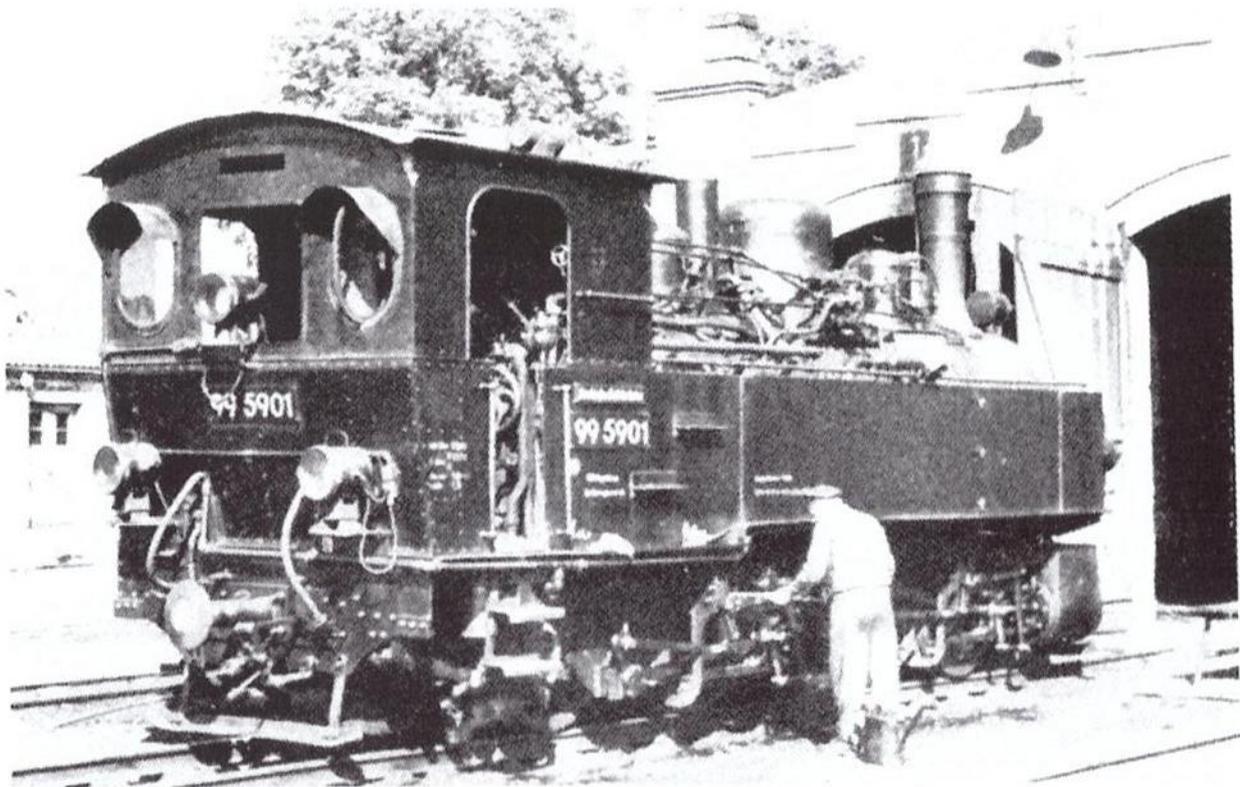
Erstes Baujahr 1887

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummer:** 99 5811



Mit der 10,3 km langen Strecke von Gernrode nach Mägdesprung war am 7. 8. 1887 der erste Abschnitt der Gernrode–Harzgeroder Eisenbahn in Betrieb genommen worden. Für den Einsatz auf dieser ältesten Schmalspurbahn des Harzes, die ihr Streckennetz bis auf eine Länge von 43,5 km ausdehnte, lieferte Henschel von 1887–1890 die ersten sechs Lokomotiven. Die Fahrzeuge waren verhältnismäßig langgestreckte Dreikuppler mit außenliegender Allan-Steuerung und mit Flachschiebern. Alle sechs Maschinen trugen Namen, es waren die Namen der an der Strecke liegenden Orte. Die zweite der bereits 1887 gelieferten Lokomotiven mit der Fabrik-Nr. 2227 war auf den Namen „Gernrode“ getauft. Als älteste Schmalspurlokomotive kam sie im Jahre 1949 in den Bestand der Deutschen Reichsbahn und blieb bis 1964 als 99 5811 im Dienst. Zuvor hatte sie allerdings im Jahre 1956 einen neuen Kessel erhalten. Die Maschine zählte zum Bestand des Bw Wernigerode–Westerntor, sie war aber stets in Gernrode eingesetzt und wurde dort auch im Jahre 1965 ausgemustert. Zwei Jahre später kam sie dann zur Endstation für die meisten Schmalspurlokomotiven, zum Raw Görlitz und wurde dort zerlegt.



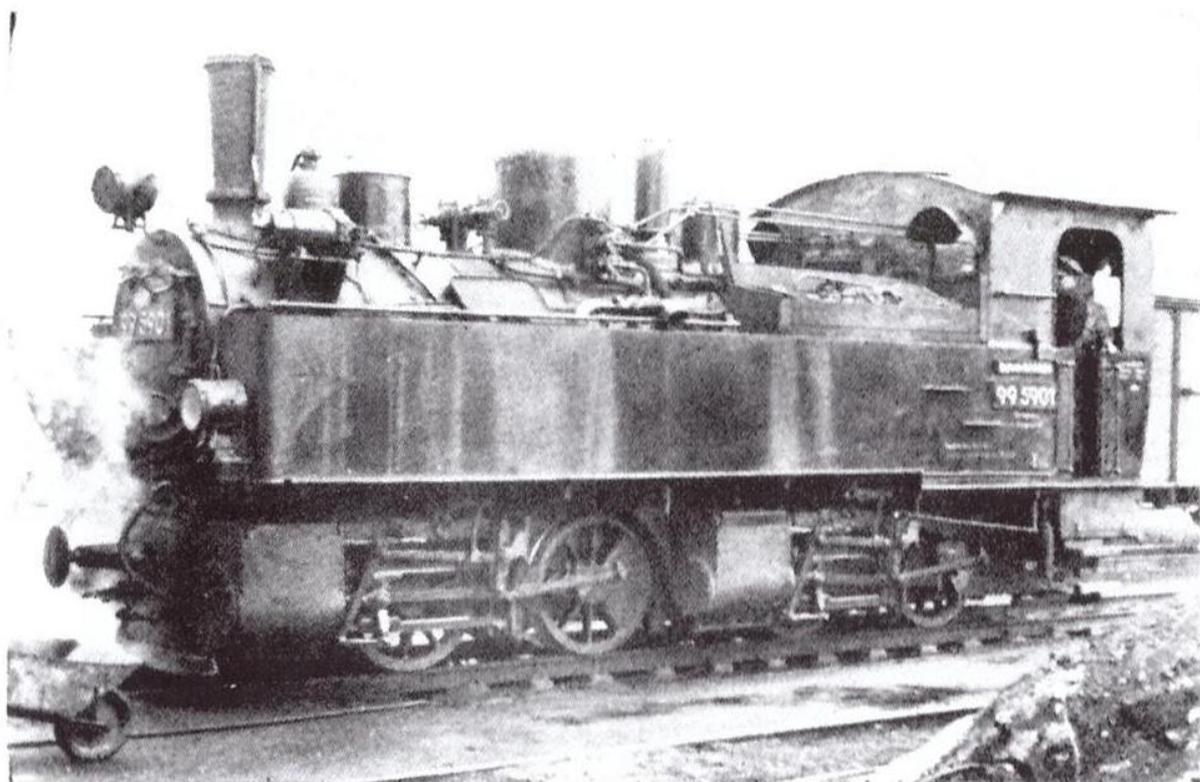
**Baureihe 99<sup>590</sup> (Nordhausen–Wernigeröder Eisenbahn)**

Bauart	B'B n4v	Rostfläche	1,39 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.9	Verdampfungsheizfl.	61,34 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	1000 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	285/425 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	500 mm
Länge über Puffer	8874 mm	Lokdienstlast	33,8 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	33,8 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	5,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,5 t

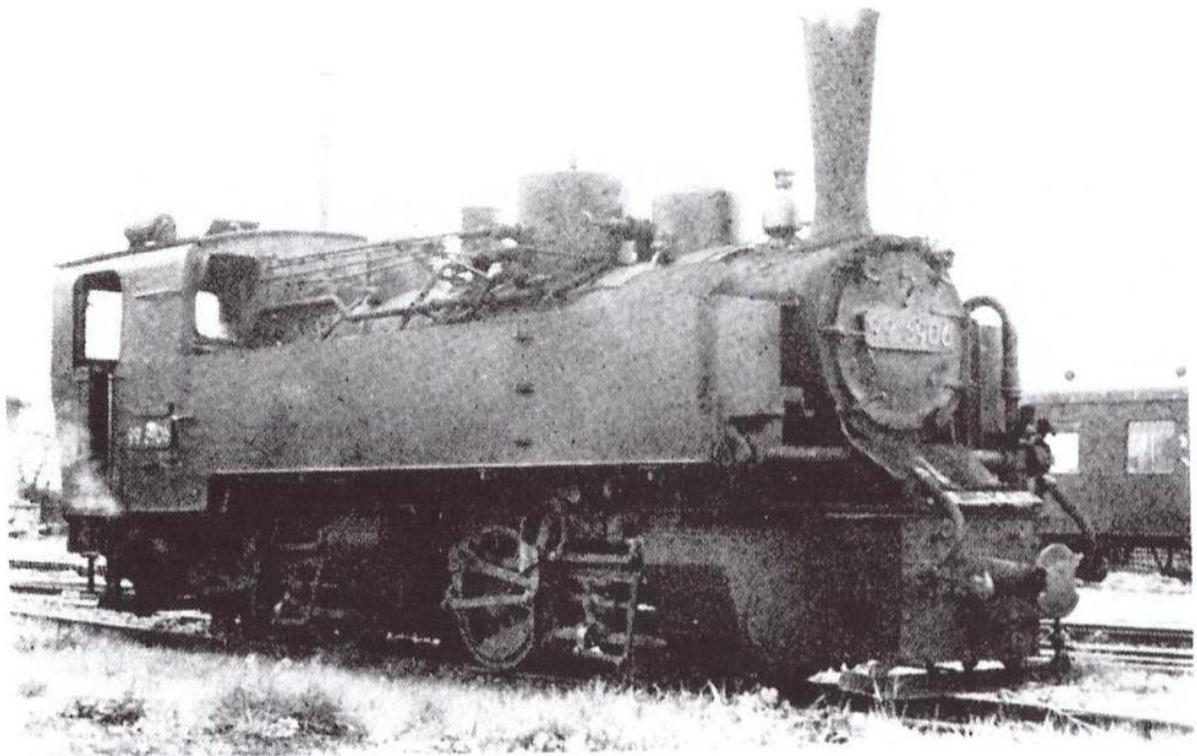
Erstes Baujahr 1897

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 5901–5905



Nach dem Ausbau des Streckennetzes der Nordhausen–Wernigeroder Eisenbahn auf eine Gesamtlänge von 60,5 km, war der Einsatz größerer und leistungsfähiger Lokomotiven notwendig geworden. Ab 1897 stellte die NWE insgesamt zwölf zugkräftige Maschinen der Bauart Mallet in Dienst, die von der Firma Jung in Jungenthal und von der mecklenburgischen Waggonfabrik Güstrow geliefert wurden. Die Fahrzeuge bewährten sich sehr gut und zeichneten durch ein günstiges Laufverhalten aus. Das hintere Hochdruck-Triebwerk hatte einen Außenrahmen und das Niederdruck-Triebgestell einen Innenrahmen erhalten. Beim Einbau neuer Kessel, welcher in der Zeit von 1924–1927 erfolgt sein soll, wurde die Kesselmitte um 300 mm angehoben um dem Stehkessel mehr Luft zu geben. Die Deutsche Reichsbahn reihte im Jahre 1949 nur noch fünf der ursprünglich 12 Maschinen mit den Nummern 99 5901–5905 ein. Sie waren alle von Jung in den Jahren 1897, 1898 und 1901 mit den Fabrik-Nr. 258, 261, 345, 464 und 465 gebaut worden. Sämtliche fünf Maschinen waren im Jahre 1970 in Gernrode stationiert und im planmäßigen Dienst nach Harzgerode eingesetzt. Die 99 5901 soll später einen Ehrenplatz im Museum in Dresden erhalten.



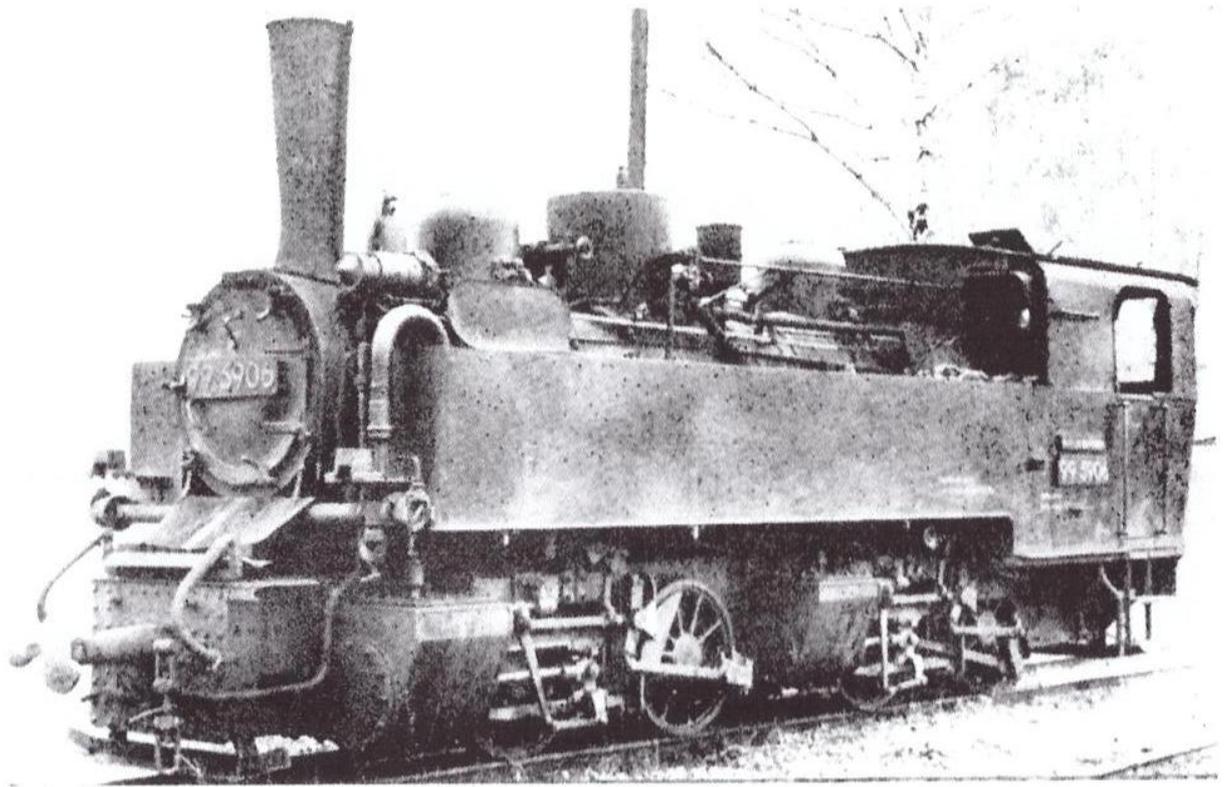
**Baureihe 99<sup>590</sup> (Nordhausen–Wernigeroder Eisenbahn)**

Bauart	B'B n4v	Rostfläche	1,36 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.9	Verdampfungsheizfl.	67,87 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	1000 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	280/425 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	500 mm
Länge über Puffer	9400 mm	Lokdienstlast	34,4 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	34,4 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,8 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,1 t

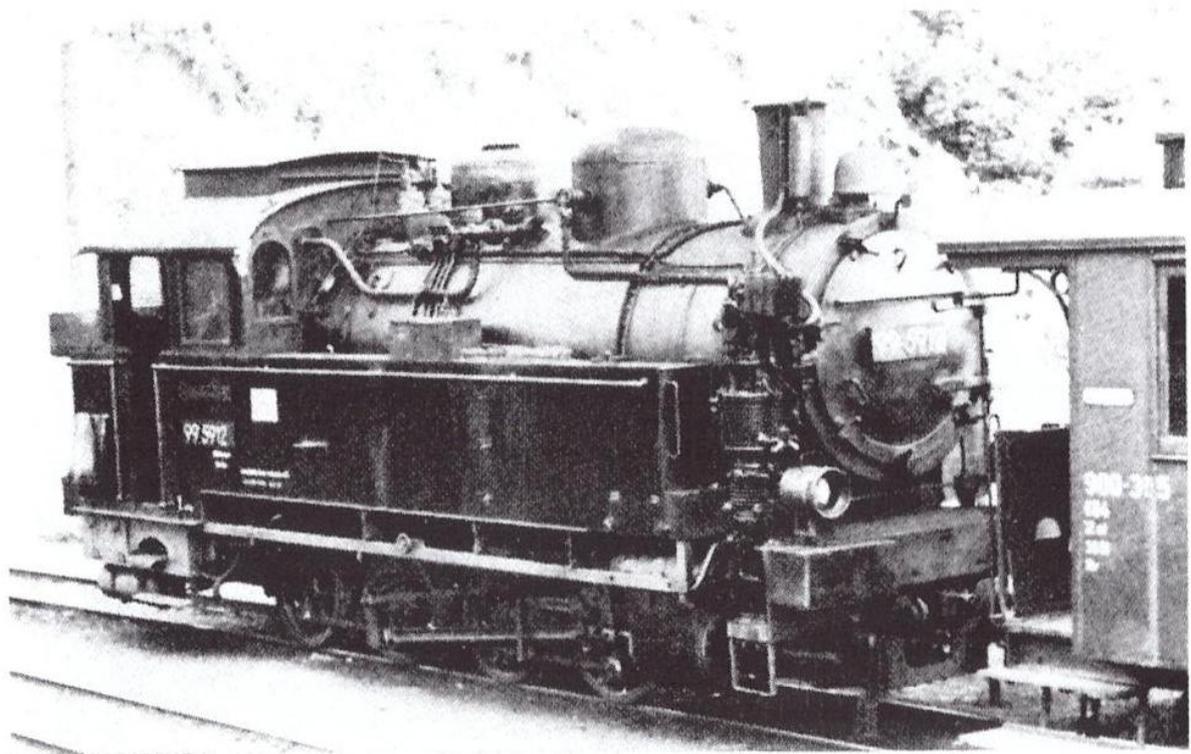
Erstes Baujahr 1918

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummer:** 99 5906



Im Jahr 1920 kam eine weitere Mallet-Lokomotive zur Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn. Sie war zusammen mit drei weiteren Maschinen, die später zur Ruhr-Lippe Eisenbahn kamen, im Jahre 1918 von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe mit der Fabrik-Nr. 2052 gebaut worden. Ursprünglicher Besteller der Fahrzeuge waren die Deutschen Heeresfeldbahnen. In ihrem Aufbau zeigten die Karlsruher Maschinen eine starke Ähnlichkeit mit den um die Jahrhundertwende von Jung entwickelten Lokomotiven derselben Bauart. Unterschiede waren bei der Anordnung der Kesselarmaturen festzustellen. Außerdem hatte die Lok der MBGK ein größeres Führerhaus erhalten. Im Triebwerk unterschieden sich die beiden Lieferungen nicht, es waren Naßdampf-Verbundmaschinen mit Heusinger-Steuerung. Bei der ehemaligen Lok der Heeresfeldbahnen war aber auch das hintere Hochdruck-Triebwerk in einem Innenrahmen gelagert. Die Maschine wurde im Jahre 1949 als 99 5906 von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Zusammen mit den Lokomotiven 99 5901–5905 kam sie zur früheren Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn nach Gernrode. Dort war sie auch noch 1970 stationiert und auf der Strecke nach Harzgerode eingesetzt.



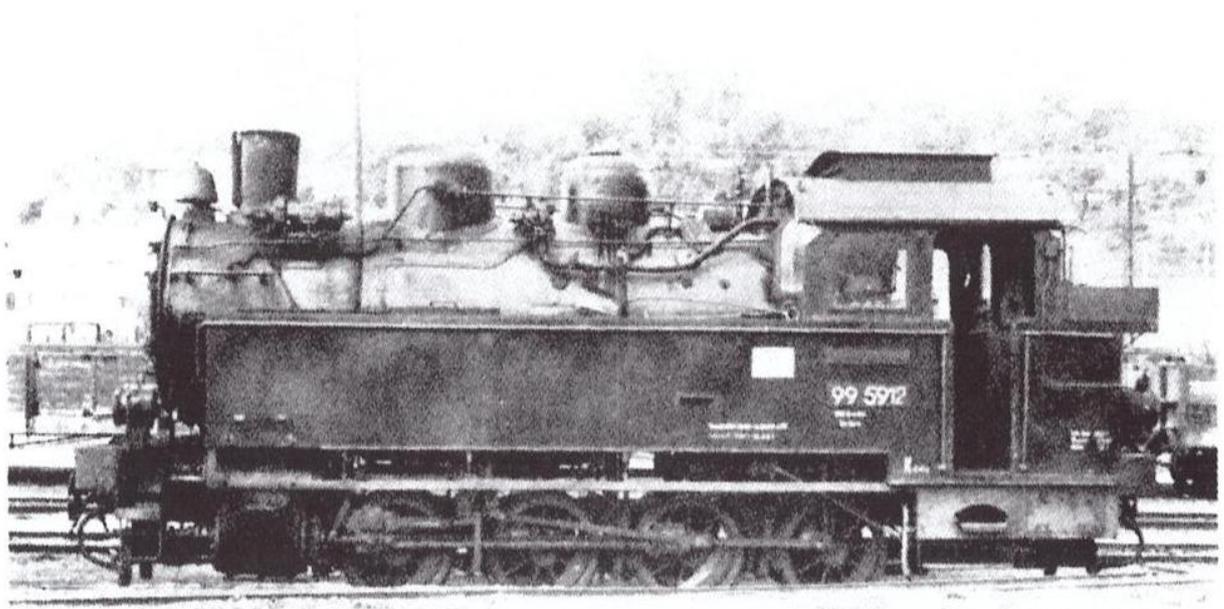
**Baureihe 99<sup>591</sup> (Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn)**

Bauart	D h2	Rostfläche	1,60 m <sup>2</sup>
Gattung	K 44.9	Verdampfungsheizfl.	63,39 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	850 mm	Überhitzerheizfläche	16,50 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	400 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	8380 mm	Lokdienstlast	36,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	35 km/h	Lokreibungslast	36,0 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	3,5 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,2 t

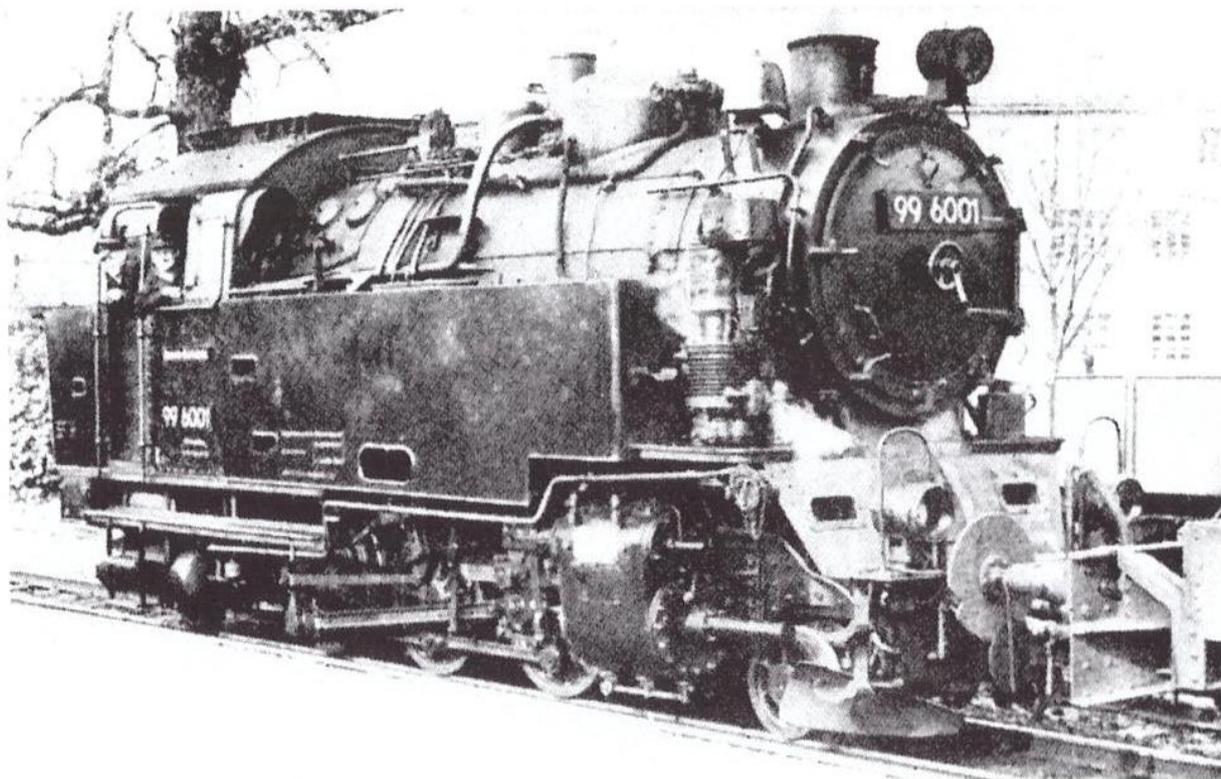
Erstes Baujahr 1922

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 5911–5912



Die modernsten Lokomotiven der Gera–Meuselwitz–Wuitzer Eisenbahn waren 1922 von Borsig mit den Fabrik-Nr. 11 383 und 11 384 geliefert worden. Es handelte sich dabei um außerordentlich leistungsfähige Maschinen mit der Achsfolge D. Der für Schmalspurlokomotiven recht große Kessel wurde ziemlich hochliegend angeordnet. In zwei großen und langen Behältern zu beiden Seiten des Kessels war der Wasservorrat untergebracht. Der Kohlevorrat hatte seinen Platz hinter dem Führerhaus. Wenn man von dem ungewöhnlich dicken Kessel absieht, kann man eine gewisse Verwandtschaft zur regelspurigen T 13 der früheren Preußischen Staatsbahn feststellen. An beiden Rahmenenden trugen die Lokomotiven breite Querträger mit Holzbohlen um auf dem Dreischienengleis des Bahnhofs Wuitz auch regelspurige Wagen verschieben zu können. Beide Maschinen waren stets in Gera-Pforten stationiert. Nach der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn trugen sie die Betriebsnummern 99 5911 und 5912. Als bei einem Unwetter am 4. 5. 1969 die Gleisanlagen in Gera stark beschädigt worden waren, kamen die Lokomotiven im Sommer 1969 auf den Bahnhof Wuitz-Mumsdorf, wo sie auch noch im Jahre 1970 fuhren.



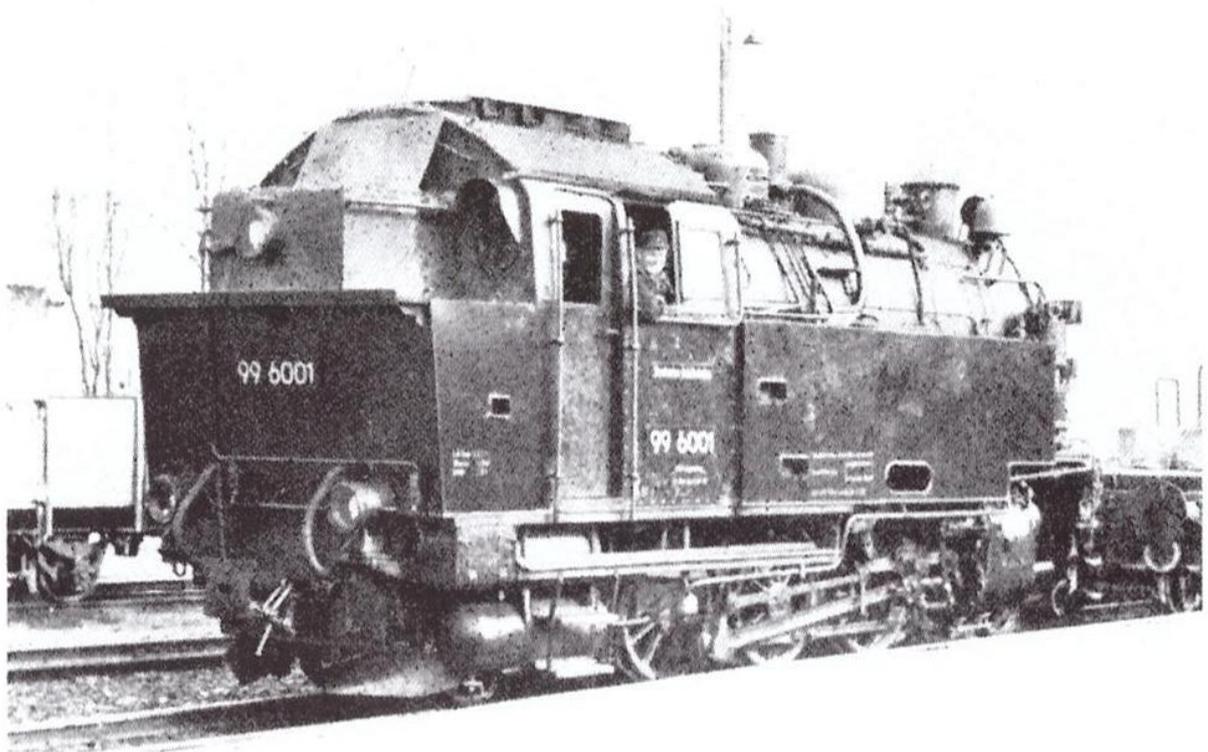
### Baureihe 99<sup>600</sup> (Nordhausen–Wernigeröder Eisenbahn)

Bauart	1'C 1' h2	Rostfläche	1,56 m <sup>2</sup>
Gattung	K 35.10	Verdampfungsheizfl.	72,00 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	1000 mm	Überhitzerheizfläche	25,2 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	600 mm	Zylinder- $\phi$	420 mm
Lauf- $\phi$ hinten	600 mm	Kolbenhub	500 mm
Länge über Puffer	8910 mm	Lokdienstlast	45,3 Mp
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	Lokreibungslast	29,8 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	5,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	2,0 t

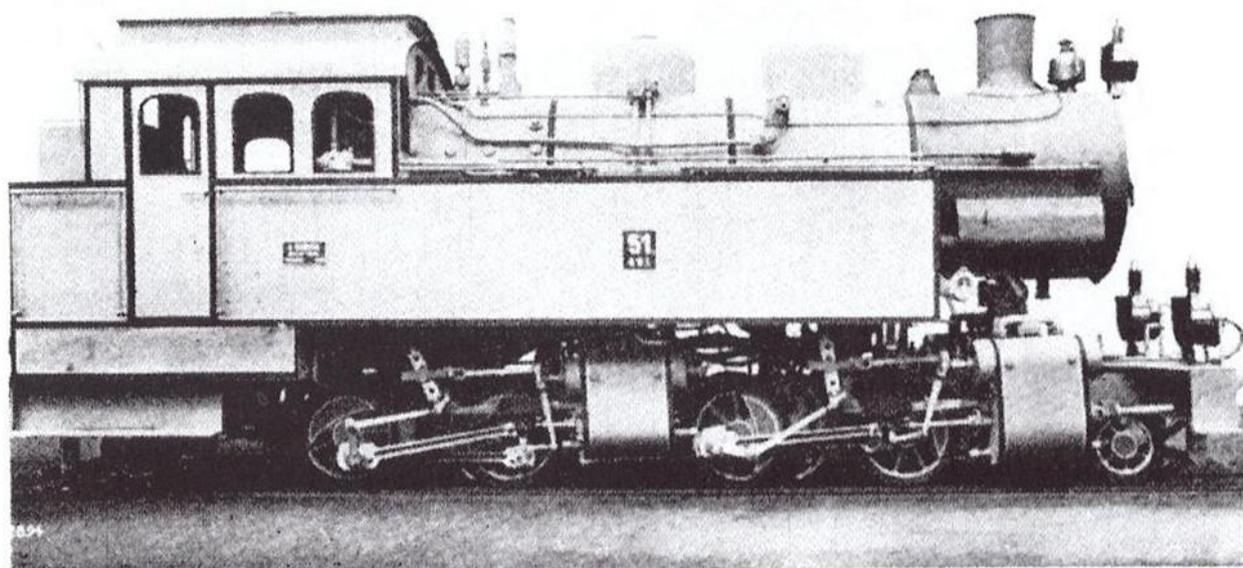
Erstes Baujahr 1939

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummer:** 99 6001



Eines der Hauptanliegen der im Jahre 1920 gegründeten Deutschen Reichsbahn war die Schaffung eines möglichst einheitlichen Fahrzeugparkes. Mit der Entwicklung der Einheitslokomotiven kam man dem Ziel einen großen Schritt näher. Ganz anders sah es dagegen bei den privaten Schmalspurbahnen aus. Jede Verwaltung beschaffte ihre Maschinen nach eigenem Gutdünken. Kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges hatte dann die Firma Krupp ein neues Typenprogramm für meterspurige Lokomotiven erarbeitet. Im Jahre 1939 lieferte Krupp auch noch eine 1'C 1'-Heißdampfmaschine mit der Fabrik-Nr. 1875, die der neuen Typisierung entsprach. Die Lok war nicht nur sehr bullig ausgeführt, sie bestach auch schon bei den ersten Fahrten unter Last durch ihre überdurchschnittliche Zugkraft. Die beiden Laufachsen waren in Bissel-Gestellen gelagert worden. Wegen des Zweiten Weltkrieges unterblieb die Beschaffung weiterer Lokomotiven der neuen Typenprogramme. So blieb es leider bei diesem einzigen Exemplar, welches im Jahr 1949 von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurde und unter der Betriebsnummer 99 6001 immer noch auf der Harzquerbahn eingesetzt war, bis sie 1971 nach Gernrode kam.



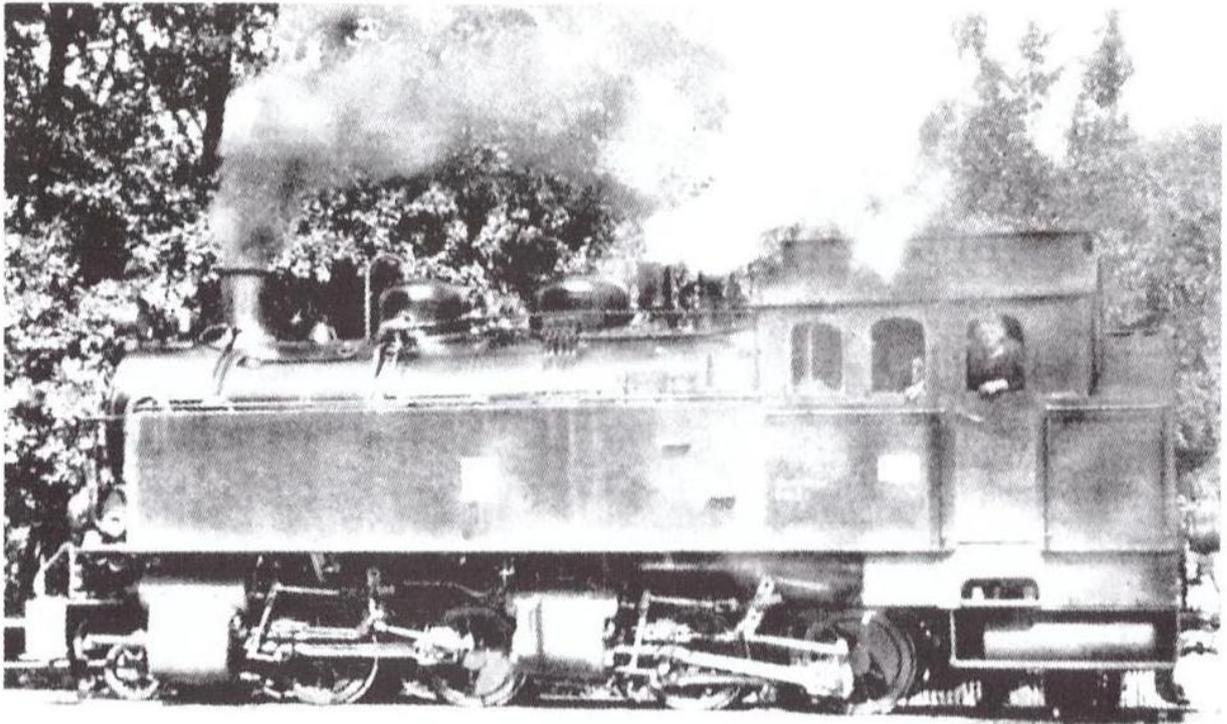
### Baureihe 99<sup>601</sup> (Nordhausen–Wernigeröder Eisenbahn)

Bauart	(1'B) 'B 1' h4v	Rostfläche	1,99 m <sup>2</sup>
Gattung	K 46.10	Verdampfungsheizfl.	85,89 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	850 mm	Überhitzerheizfläche	22,00 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	600 mm	Zylinder- $\phi$	360/560 mm
Lauf- $\phi$ hinten	600 mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	10 350 mm	Lokdienstlast	53,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	39,0 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	6,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	2,5 t

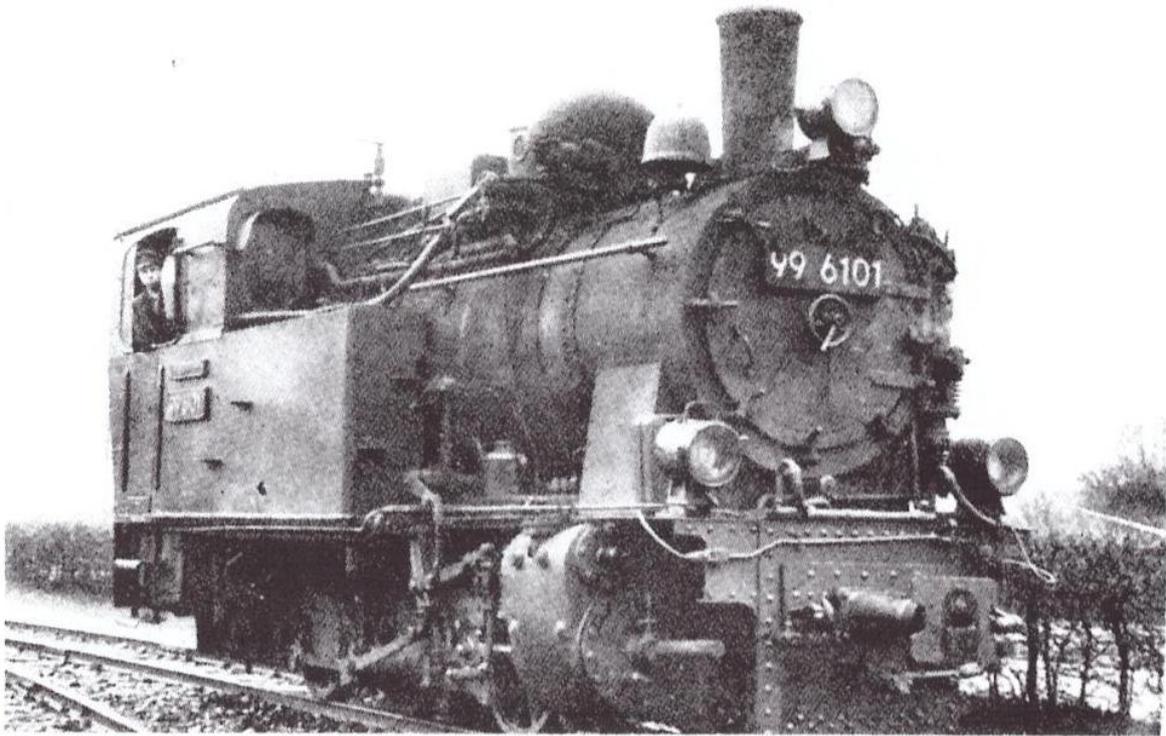
Erstes Baujahr 1922

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 6011–6012



Zu Beginn der zwanziger Jahre nahm das Verkehrsaufkommen auf der Nordhausen–Wernigeroder Eisenbahn beträchtlich zu. Ganz besonders stark entwickelte sich der Reiseverkehr auf der Steilstrecke von Drei Annen Hohne hinauf zum Brocken. Für den Einsatz auf dieser 18 km langen Stichbahn der NWE lieferte Borsig in den Jahren 1922 und 1924 je eine Mallet-Lokomotive mit den Fabrik-Nr. 11 382 und 11 831. Die beiden Maschinen waren genau gleich ausgeführt, sie waren eine Neukonstruktion die noch keine Vorgänger hatte. Es handelte sich um Heißdampf-Verbund-Lokomotiven der Bauart Mallet mit je einer vorderen und hinteren Laufachse. Die Maschinen waren recht kräftig gebaut und leistungsstark, allerdings auch sehr schwer ausgefallen. Offenbar standen Zugkraft und Fahrwerk nicht gerade in einem günstigen Verhältnis zueinander, denn die Fahrzeuge waren wegen ihrer schlechten Laufeigenschaften nicht sehr beliebt. Für den Einsatz auf der Steilstrecke hatten sie außer einer Hardy-Luftsaugbremse auch noch eine Riggenbach-Gegendruckbremse erhalten. Beide Lokomotiven fuhren noch bei der Deutschen Reichsbahn. Die 99 6011 wurde im Jahre 1964 ausgemustert, die 99 6012 folgte 1966.



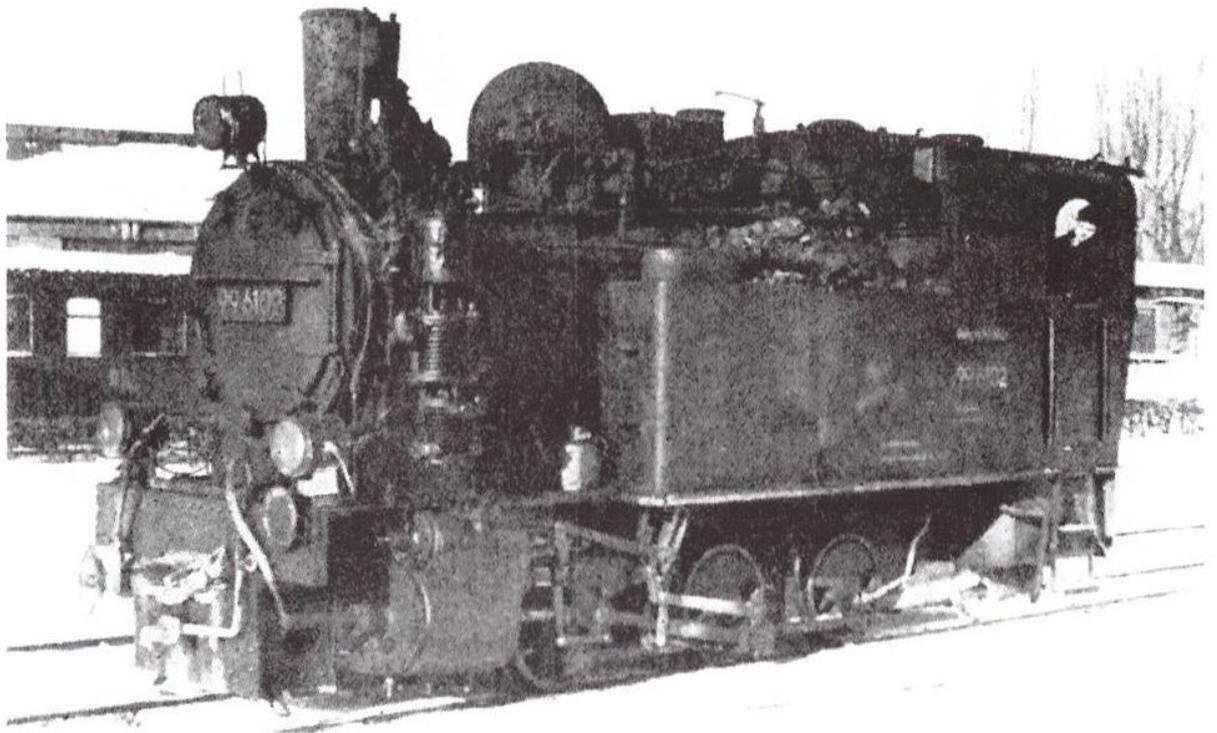
**Baureihe 99<sup>610</sup> (Nordhausen–Wernigeroder Eisenbahn)**

Bauart	C h2/C n2*	Rostfläche	1,4/1,5* m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.11	Verdampfungsheizfl.	51,36/69,65* m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	800 mm	Überhitzerheizfläche	18,70 m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	430/400* mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	7734 mm	Lokdienstlast	30,3 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	30,3 Mp
Kesselüberdruck	14 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	4,0 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	1,1 t

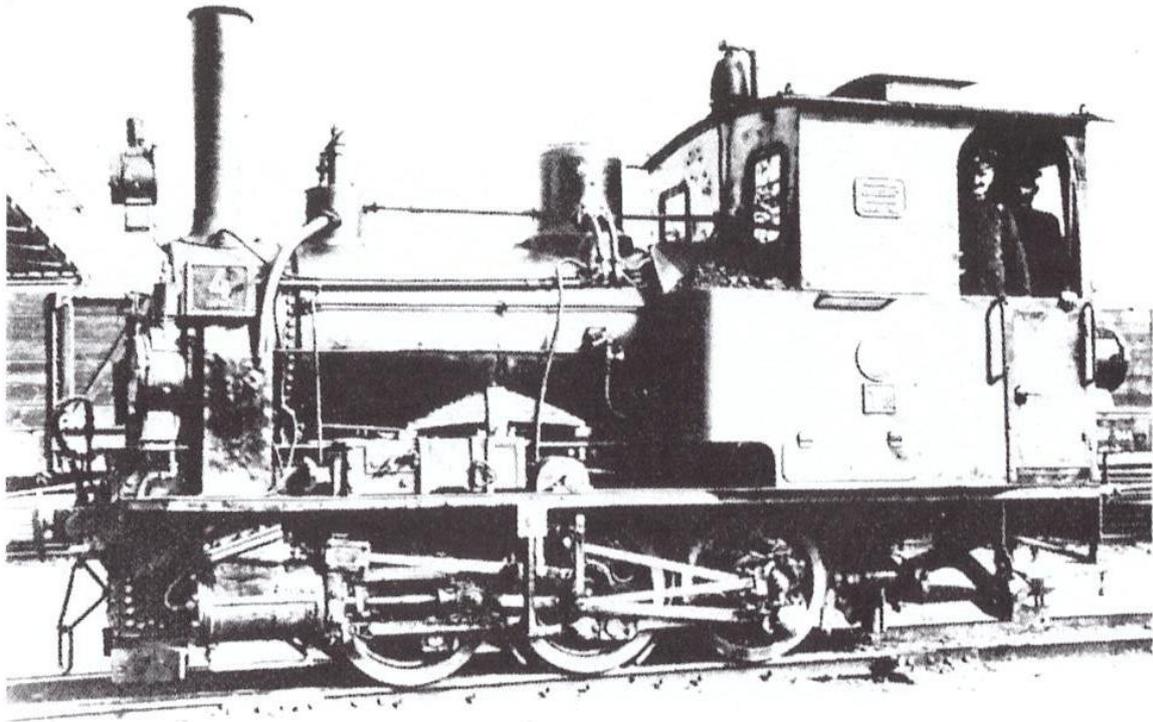
Erstes Baujahr 1914

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 6101–6102



Im Jahre 1914 lieferte die Firma Henschel & Sohn zwei Lokomotiven mit den Fabrik-Nr. 12 879 und 12 880 an die damalige Heerestechnische Prüfungskommission. Man wollte mit diesen Fahrzeugen offensichtlich Vergleichsuntersuchungen anstellen, denn die erstere hatte ein Heißdampf-Triebwerk, die andere war dagegen als Naßdampfmaschine ausgeführt. Beide Lokomotiven wurden im Rahmen eines Manövers württembergischer Eisenbahnpioniere erprobt, welches im Harz in der Umgebung von Drei Annen Hohne stattfand. Im Jahre 1917 konnte von der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn zunächst die Heißdampflok und drei Jahre später auch die Naßdampflok erworben werden. Bis auf kleine Unterschiede bei der Auslegung des Kessels waren beide Maschinen gleich gestaltet. Nach ihrer Eingliederung in den Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn haben sie die Betriebsnummern 99 6101 und 99 6102 erhalten. Sie blieben weiterhin bei der Harzquerbahn und beförderten auch noch im Jahr 1970 Rollbockzüge in Wernigerode. Trotz ihrer recht beachtlichen Zugkraft konnten sie beim Streckeneinsatz nicht befriedigen, da alle Achsen ohne Seitenspiel im Rahmen gelagert waren und deshalb zwängten.



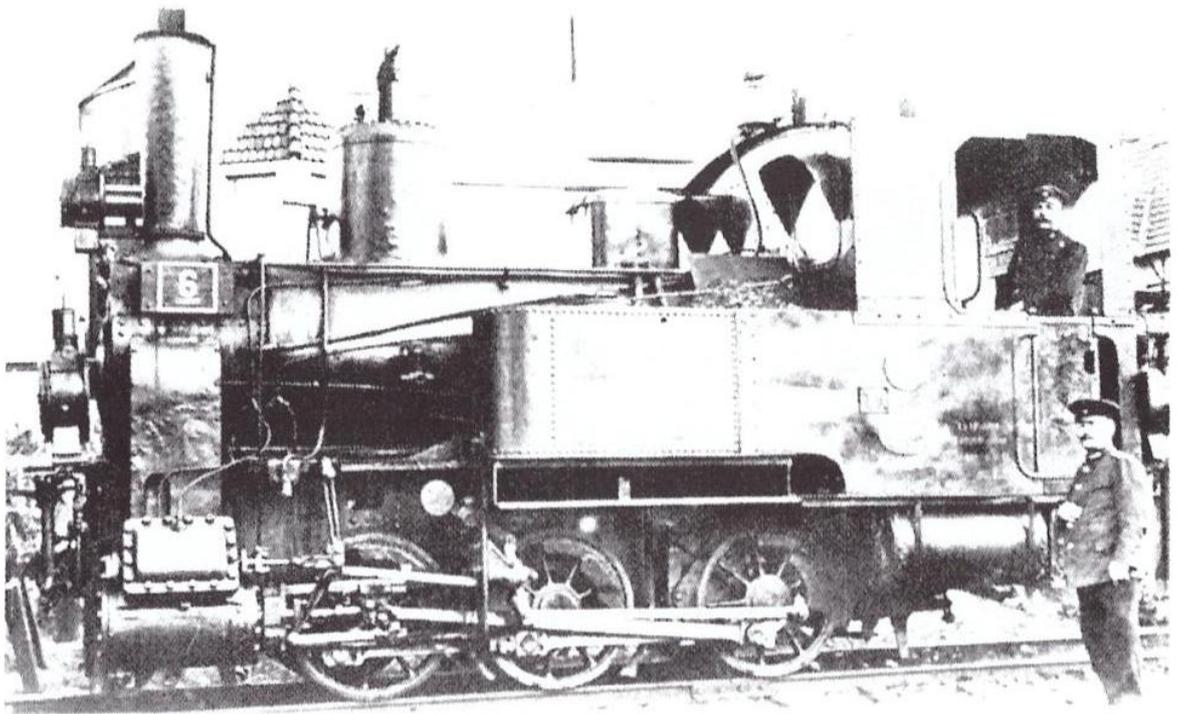
**Baureihe 99<sup>710</sup> (Preußen T 31)**

Bauart	C n2	Rostfläche	0,94 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.7	Verdampfungsheizfl.	50,77 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	895 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	260 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	6740 mm	Lokdienstlast	19,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h	Lokreibungslast	19,0 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,50 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	H. a.	Kohlenvorrat	0,65 t

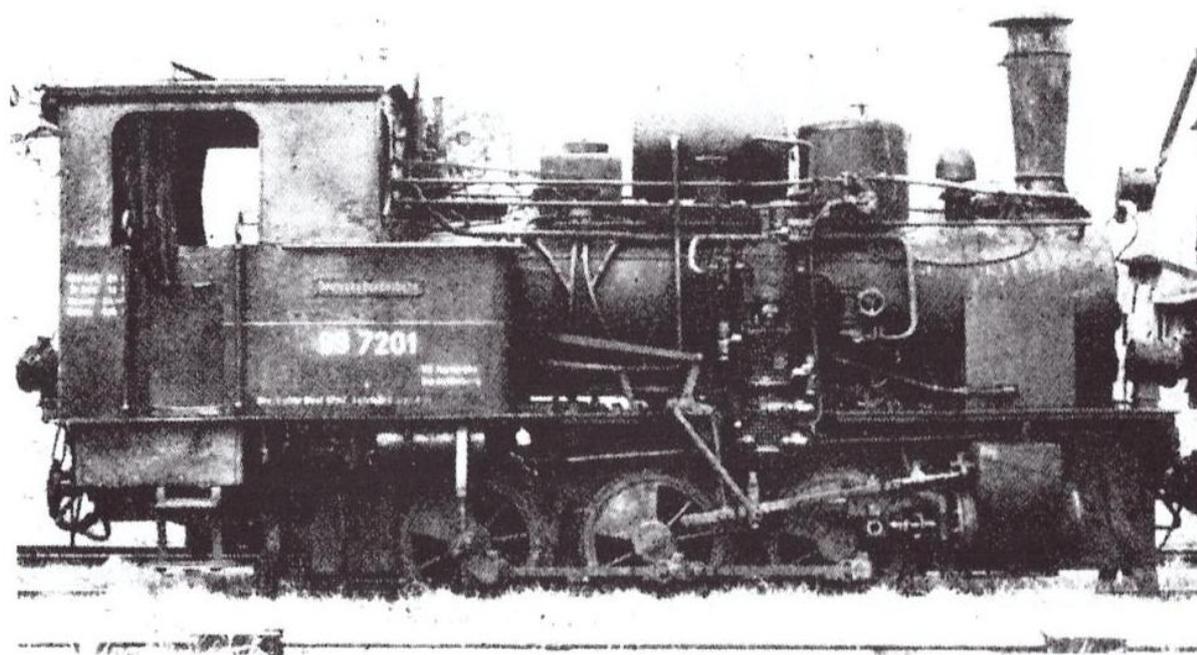
Erstes Baujahr 1889

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummer:** 99 7102



Bevor auf den thüringischen Schmalspurstrecken der Preußischen Staatsbahnen die ersten Maschinen der Gattung T 33 zum Einsatz kamen, wurde der ganze Betrieb hauptsächlich von kleineren und leichteren Lokomotiven der Gattungen T 31 und T 31' abgewickelt. Trotz kleinerer Abmessungen waren die Maschinen der Gattungen T 31 als Dreikuppler ausgeführt. Die T 31' war etwas schwerer und konnte größere Vorräte mitführen, sie hatte außerdem einen Dampfdom erhalten, die T 31 hatte nur eine Reglerbüchse. Nach dem Zusammenschluß der früheren Länderbahnen gelangte noch je ein Exemplar in den Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn. Von der Gattung T 31 war es die Maschine Erfurt 4 aus dem Jahre 1882 von Krauss in München. Sie sollte die neue Betriebsnummer 99 7101 erhalten, wurde aber kurz zuvor im Jahre 1925 ausgemustert. Die andere Lokomotive war eine der ersten Maschinen der Gattung T 31', sie war im Jahre 1888 mit der Fabrik-Nr. 2018 ebenfalls von Krauss geliefert worden. Bis zum Jahre 1926 war die Erfurt 6 mit der neuen Nummer 99 7102 im Bestand der Deutschen Reichsbahn, danach wurde sie ausgemustert und kurze Zeit später verschrottet.



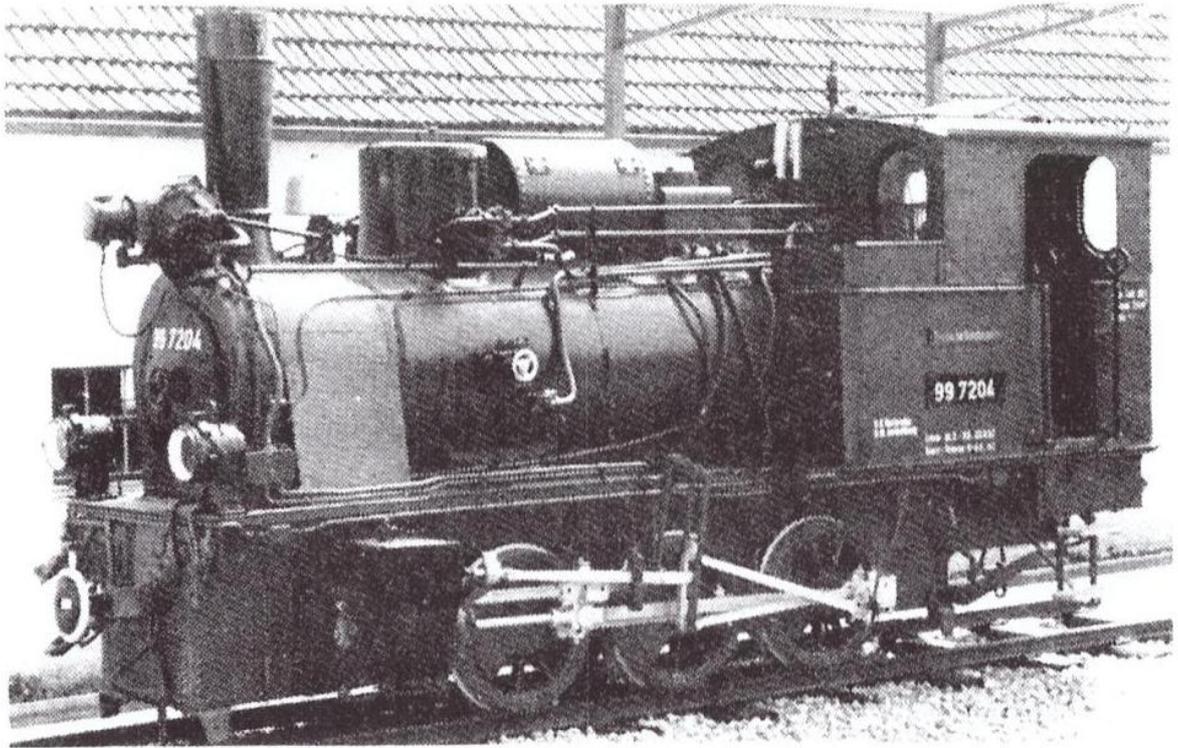
### Baureihe 99<sup>720</sup> (Mosbach–Mudau Baden)

Bauart	C n2	Rostfläche	0,77 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.8	Verdampfungsheizfl.	47,15 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	900 mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	320 mm
Lauf- $\phi$ hinten	– mm	Kolbenhub	420 mm
Länge über Puffer	7060 mm	Lokdienstlast	23,0 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	23,0 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,40 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a.	Kohlenvorrat	0,95 t

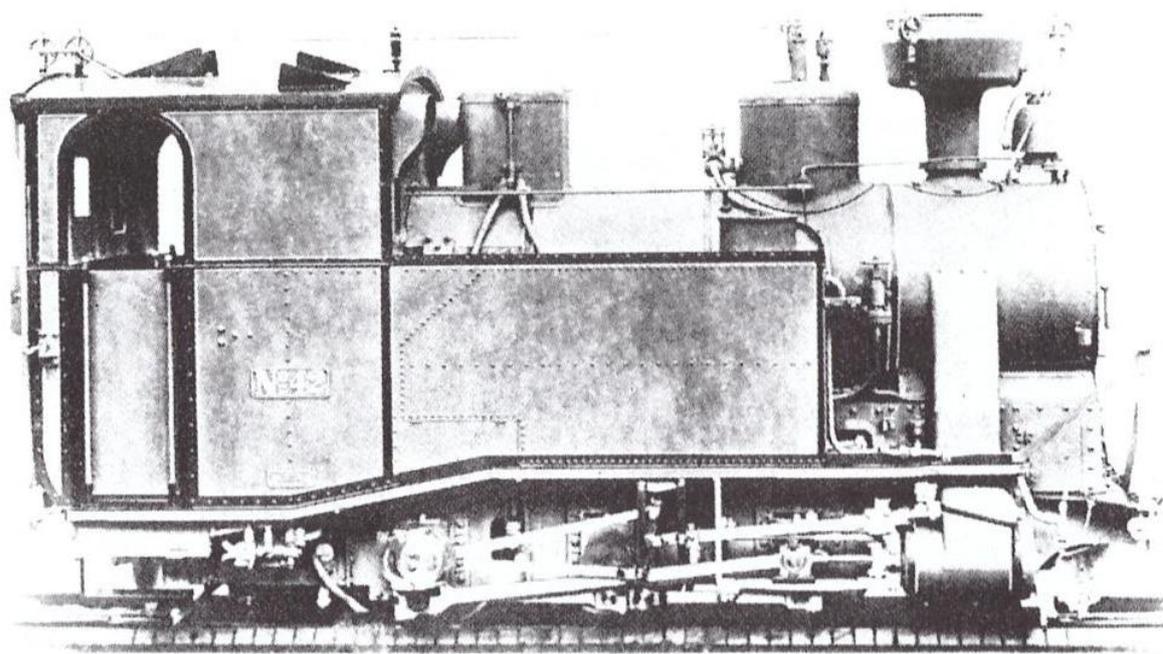
Erstes Baujahr 1904

**Spurweite:** 1000 mm

**Betriebsnummern:** 99 7201–7204



Die einzige Schmalspurbahn der früheren Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen war in den Jahren 1902 bis 1904 von Mosbach nach Mudau im Odenwald gebaut worden. Die Streckenlänge dieser meter-spurigen Bahn betrug 28,1 km. Für den ab 1904 aufgenommenen plan-mäßigen Zugverkehr standen insgesamt vier Naßdampflokomotiven zur Verfügung, die von der Firma Borsig im Jahre 1904 mit den Fabrik-Nr. 5324–5327 geliefert worden waren. In ihrer Ausführung waren sie eine Mischung zwischen T 3 und T 33. Der Rahmen war als Wasserkasten ausgebildet, die Steuerung entsprach der Bauart Stephenson. Bis zum Jahre 1931 oblag die Betriebsführung der Deutschen Eisenbahnbetriebsgesellschaft, danach wurde die Bahn von der Deutschen Reichsbahn übernommen, die Lokomotiven erhielten die Betriebsnummern 99 7201–7204. Nachdem seit dem Sommer 1964 zwei moderne Diesellokomotiven zur Verfügung standen, wurde als erste Maschine die 99 7203 am 26. 10. 1964 ausgemustert, die anderen drei Lokomotiven folgten am 10. 3. 1965. Die 99 7203 wurde an die Albtalbahn abgegeben und diente dort als Bau-lokomotive bis 1966, danach kam sie zur Städtischen Gasanstalt nach Karlsruhe.



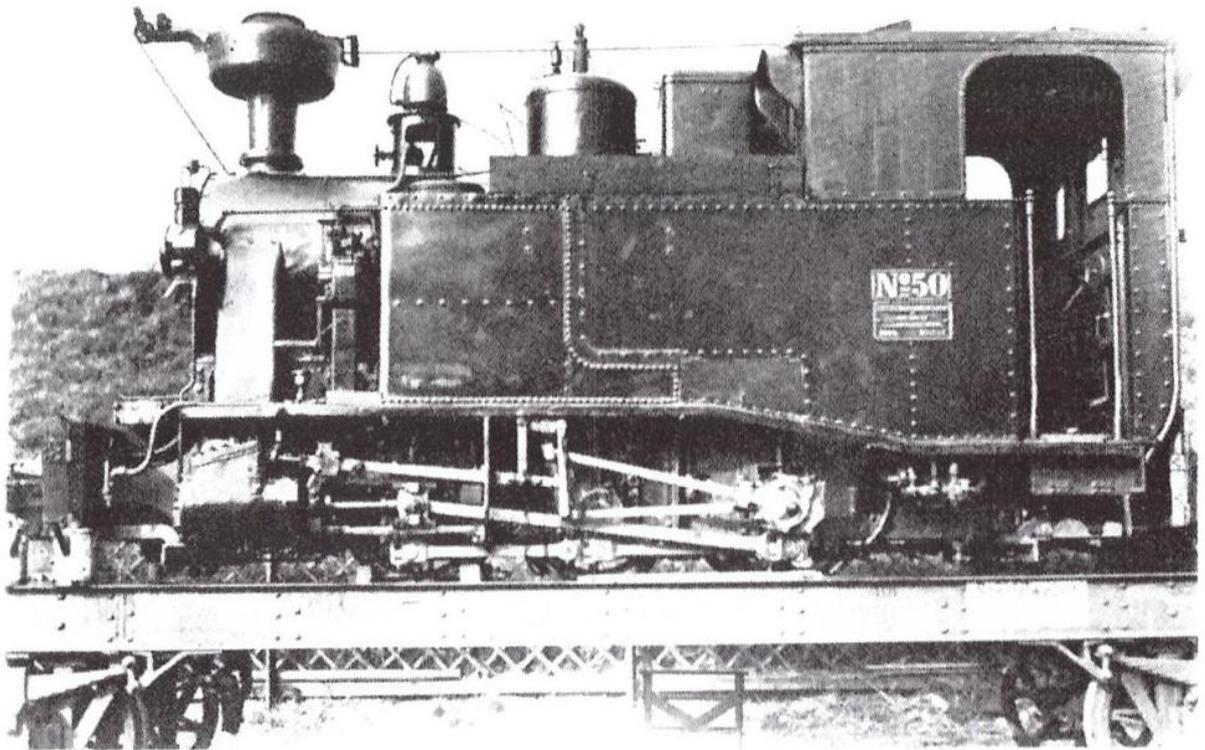
### Baureihe 99<sup>750-752</sup> (Sachsen I K)

Bauart	C n2	Rostfläche	0,66 m <sup>2</sup>
Gattung	K 33.6	Verdampfungsheizfl.	29,72 m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	760 mm	Überhitzerheizfläche	— m <sup>2</sup>
Lauf- $\phi$ vorn	— mm	Zylinder- $\phi$	240 mm
Lauf- $\phi$ hinten	— mm	Kolbenhub	380 mm
Länge über Puffer	5480/5630 mm	Lokdienstlast	16,0–16,8 Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	16,0–16,8 Mp
Kesselüberdruck	12 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	1,36–1,50 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	A. a.	Kohlenvorrat	0,50 t

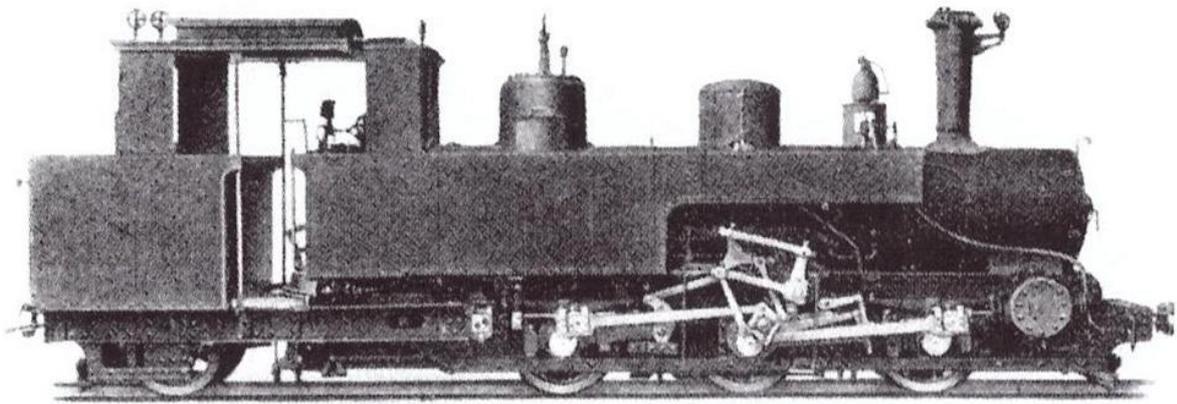
Erstes Baujahr 1881

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 7501–7528



Im Jahre 1882 begann der Ausbau des Schmalspurnetzes der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen mit der Spurweite von 750 mm. Bis zur Mitte der neunziger Jahre betrug die Streckenlänge bereits rund 327 km. Für den Einsatz auf diese Bahnen entwickelte die Firma Hartmann in Chemnitz die Lokomotivtype I K. Bis zum Jahre 1891 lieferte Hartmann insgesamt 44 dieser dreifach gekuppelten Naßdampfmaschinen mit Außenrahmen und Allan-Steuerung. In der zehnjährigen Beschaffungszeit ergaben sich verschiedene bauliche Änderungen. So wurde der ursprünglich kegelige Schornstein durch einen Korbelschornstein ersetzt. Ab der Lok-Nr. 6 wurde das Führerhaus größer ausgeführt und danach auch bei den ersten Maschinen. Die Lokomotiven 42, 47 und 48 hatten eine längere Rauchkammer erhalten und waren für den Anbau eines Schneepfluges vorbereitet. Insgesamt wurden von der Deutschen Reichsbahn noch 28 Maschinen als 99 7501–7528 übernommen, bis zum Jahre 1928 aber alle ausgemustert. Im Jahre 1940 kamen zwei Lokomotiven der Gattung I K aus Polen zurück, sie wurden 1942 als 99 2504 und 2505 von der Reichsbahn eingereiht, nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges verlor sich ihre Spur.



Bauart Krauss

**Baureihe 99<sup>754</sup> (Sachsen III K)**

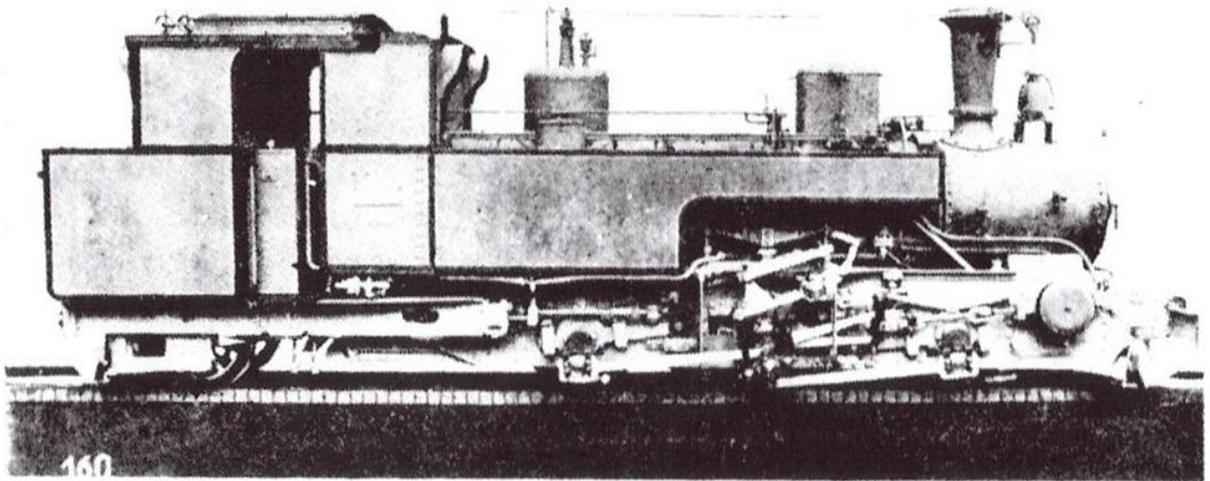
Bauart	C 1' n2	Rostfläche	0,90 m <sup>2</sup>
Gattung	K 34.7	Verdampfungsheizfl.	51,79/46,29* m <sup>2</sup>
Treib- u. Kuppelrad- $\phi$	850/855* mm	Überhitzerheizfläche	– m <sup>2</sup>
Laufad- $\phi$ vorn	– mm	Zylinder- $\phi$	324 mm
Laufad- $\phi$ hinten	760 mm	Kolbenhub	400 mm
Länge über Puffer	9000 mm	Lokdienstlast	24,7/26,3* Mp
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	18,5/19,9* Mp
Kesselüberdruck	10 kp/cm <sup>2</sup>	Wasservorrat	2,05 m <sup>3</sup>
Steuerung, Art u. Lage	Klose	Kohlenvorrat	2,50 t

Erstes Baujahr 1889

\* 99 7543–7546

**Spurweite:** 750 mm

**Betriebsnummern:** 99 7541–7546



Bauart Hartmann

Für den Einsatz vor schwereren Zügen auf den Schmalspurbahnen erwarben die Sächsischen Staatsbahnen im Jahre 1889 zunächst zwei Stütztenderlokomotiven mit Triebwerken der Bauart Klose. Hersteller dieser verhältnismäßig langen Maschinen mit den Fabrik-Nr. 2123 und 2124 war die Firma Krauss in München. Fahrzeuge derselben Bauart waren bereits bei der Bosna-Bahn eingesetzt und hatten sich dort bewährt. Die beiden Maschinen von Krauss erhielten in Sachsen die Gattungsbezeichnung III K und die Bahn-Nr. 35 und 36. Im Jahre 1891 folgten vier weitere Maschinen der Gattung III K mit den Bahn-Nr. 43–46. Sie waren nun aber von Hartmann in Chemnitz mit den Fabrik-Nr. 1781–1784 gefertigt worden und unterschieden sich nur durch eine geringfügige Veränderung des Führerhauses. Die Besonderheiten der Lokomotiven der Gattung III K waren der auf einem Bissel-Gestell ruhende Stütztender, der die Radialeinstellung der ersten und dritten Kuppelachse steuerte, und die Klose-Steuerung. Wegen des doch ziemlich aufwendigen Triebwerkes wurde von einer weiteren Beschaffung abgesehen. Die vorhandenen sechs Maschinen wurden von der Reichsbahn noch als 99 7541–7546 übernommen aber schon 1926 ausgeschieden.

## DER NEUE NUMMERNPLAN DER DR

Bei der Deutschen Bundesbahn ist am 1. 1. 1968 ein neues Schema zur Bezeichnung von Triebfahrzeugen in Kraft getreten. Schmalspur-Dampflokomotiven wurden in diesen neuen Nummernschlüssel – der im Taschenbuch „Deutsche Dampflokomotiven“ ausführlich beschrieben ist – nicht mehr aufgenommen. Die DB hatte zu dieser Zeit bereits alle schmalspurigen Dampflokomotiven ausgemustert oder zur Ausmusterung vorgesehen. Im Gegensatz dazu befanden sich bei der DR zum Zeitpunkt der Einführung des neuen Bezeichnungssystems am 1. 7. 1970 noch zahlreiche Schmalspur-Dampflokomotiven im Einsatz. Das neue Schema der DR beläßt die alte Stammnummer 99, hat nun aber durchweg vierstellige Ordnungsnummern und die zusätzliche Kontrollziffer. Die erste Stelle der Ordnungsnummer kennzeichnet die Spurweite nach folgender Einteilung:

Betriebsnummer	Spurweite
99 3 . . .	600 mm
99 1 . . .    und 4 . . .	750 mm
99 2 . . .	900 mm
99 5 . . .    bis 7 . . .	1000 mm

Bei dieser Einteilung konnten die Betriebsnummern der nach 1949 übernommenen Fahrzeuge unverändert bleiben.

## ABKÜRZUNGEN

BD	Bundesbahn Direktion
Bw	Bahnbetriebswerk
DB	Deutsche Bundesbahn
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DEV	Deutscher Eisenbahn-Verein, Bruchhausen–Vilsen
DGEG	Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Karlsruhe
DR	Deutsche Reichsbahn
DRG	Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bis 1945
FKB	Franzburger Kreisbahnen
JLKB	Jüterbog–Luckenwalder Kreiskleinbahnen
KJI	Kleinbahn Kreis Jerichow I

KPEV	Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung
KWSt.	Königlich Württembergische Staatseisenbahnen
LAG	Lokalbahn AG, München
MBGK	Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe
MPSB	Mecklenburg-Pommersche Schmalspur-Bahnen
NWE	Nordhausen–Wernigeroder Eisenbahn
OBL Süd	Oberbetriebsleitung Süd der DB
Raw	Reichsbahnausbesserungswerk
Rbd	Reichsbahndirektion
RSN	Kleinbahn Rathenow–Senzke–Nauen

## **STEUERUNGEN**

- A. a. Allan-Steuerung außen
- H. a. Heusinger-Steuerung außen
- L. a. Lenker-Steuerung O & K außen
- St. a. Stephenson-Steuerung außen

## **HERSTELLER DEUTSCHER SCHMALSPUR-DAMPFLOKOMOTIVEN**

Berliner Maschinenfabrik, vorm. Schwartzkopff, Wildau bei Berlin  
A. Borsig Lokomotivbau, Berlin-Tegel  
Freudenstein & Co., Berlin-Tempelhof  
Hannoversche Maschinenfabrik AG, HANOMAG, Hannover-Linden  
Henschel & Sohn, GmbH, Kassel  
Hohenzollern AG, Düsseldorf-Grafenberg  
Arnold Jung, Jungenthal bei Kirchen/Sieg  
Krauss-Maffei AG, München-Allach  
Fried. Krupp AG, Essen  
Lokomotivbau Karl Marx, Potsdam-Babelsberg  
Lokomotivfabrik G. Krauss und Comp., München  
Lokomotivfabrik I. A. Maffei, München  
Maschinenbau-Gesellschaft, Heilbronn  
Maschinenbau-Gesellschaft, Karlsruhe  
Maschinenfabrik Esslingen, Esslingen/Neckar  
Maschinenfabrik Chr. Hagans, Erfurt  
Mecklenburgische Waggonfabrik, Güstrow  
Orenstein & Koppel, Drewitz bei Potsdam  
Sächsische Maschinenfabrik, R. Hartmann, Chemnitz  
Vulcan, Stettiner Maschinenfabrik, Stettin-Bredow

## LITERATURVERZEICHNIS

- Arbeitsgemeinschaft Kleinbahnfreunde Berlin, Aufzeichnungen  
Autorenkollektiv: Deutsche Eisenbahnen, Typenskizzen und Schnitte.  
Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart.
- Die Entwicklung der Dampflokomotive im Gebiet des VDEV. R. Olden-  
bourg, Berlin 1930 und 1937.
- Gerlach, K.: Für unser Lokarchiv. TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrs-  
wesen, Berlin 1961.
- Griebel/Schadow: Verzeichnis der deutschen Lokomotiven. Verlag Josef  
Otto Slezak, Wien 1968.
- Haarmann, A.: Die Kleinbahnen. Siemenroth & Troschel, Berlin 1896.
- Holzborn/Kieper: Dampflokomotiven Schmalspur. ALBIS-Verlag, Düssel-  
dorf 1968.
- Maedel K. E.: Liebe alte Bimmelbahn. Franckh'sche Verlagshandlung,  
Stuttgart 1969.
- Maedel K. E.: LOK-MAGAZIN. Die Lektüre für den Eisenbahnfreund.  
Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart.
- Meereis W.: Schmalspurbahnen zwischen Ostsee, Harz und Spreewald.  
Eisenbahn-Kurier, Solingen, Sonderheft 1, 1970.
- Merkbücher für Schienenfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn.  
Lokomotivbeschreibungen der Deutschen Reichsbahn.  
Lokomotivverzeichnisse der Länderbahnen, Archiv des Verkehrsmuseums  
in Nürnberg.  
Lokomotivkataloge deutscher Lokomotivfabriken.
- Obermayer, H. J.: Die Schmalspurfahrzeuge der Königlich Württembergi-  
schen Staatseisenbahnen, Teil A 1000 mm, Stuttgart 1967.
- Verzeichnis der Schmalspur-Betriebsmittel, Eisenbahndirektion Stuttgart.

### Fachzeitschriften

Böttchers	Die Schmalspurbahn	Modelleisenbahner
Kleine Eisenbahn-	Die Kleinbahn	Modellbahnrevue
schriften.	Moderne Eisenbahn	

## **BILDNACHWEIS**

### **Archiv: \***

Seite: 76, 77, 88, 89, 108, 109, 112, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 124, 125, 126, 127, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 151, 156, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 181, 183, 184, 186, 187, 188, 189, 192, 193, 195, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 209, 210, 211.

### **Lokomotivbildarchiv C. Bellingrodt, Wuppertal:**

18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 44, 45, 51, 54, 55, 57, 58, 59, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 71, 72, 73, 74, 75, 78, 79, 81, 82, 83, 93, 94, 212, 213.

### **Lokomotivbildarchiv R. Delie, Antwerpen:**

60, 61, 87, 90, 91, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 190, 191, 194, 196

**J. Harder, Husum:** 123, 128.

**Lokomotivbildarchiv G. Illner, Leipzig:** 47, 144, 185.

**Lokbildsammlung Th. Krafft:** 49, 146, 147, 197, 217.

**Lokbildsammlung A. Luft, Wien:** 180, 182.

**Lokbildsammlung W. Meereis:** 149.

**Lokbildsammlung G. Mayer:** 110, 111, 113, 148, 150, 152, 153, 154, 155, 158.

**H. J. Obermayer, Stuttgart:** 41, 53, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 214.

**Pressedienst der Deutschen Bundesbahn:** 215.

**E. Schörner, Ottobrunn:** 43.

**Werkfoto Borsig:** 40, 208.

**Werkfoto Esslingen:** 48, 52, 84, 95.

**Werkfoto Hartmann:** 46, 86, 92, 216, 219.

**Werkfoto Henschel:** 56, 70.

**Werkfoto Jung:** 122.

**Werkfoto Krauss:** 42, 218.

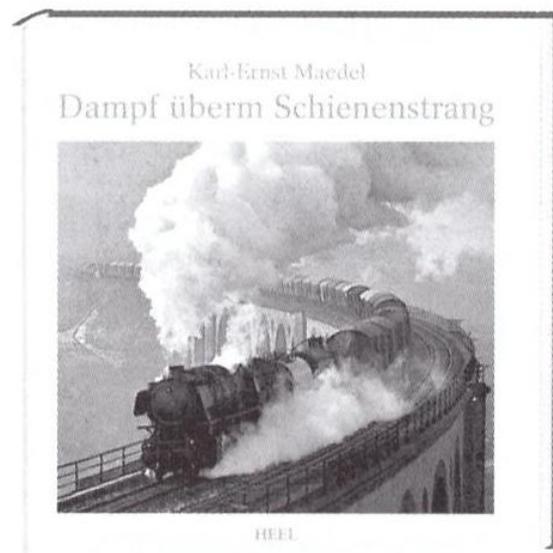
**Werkfoto Orenstein & Koppel:** 50, 68, 80, 145.

\* Anmerkung: Ein großer Teil der Archivaufnahmen wurde von verschiedenen Eisenbahnfreunden für die Veröffentlichung zur Verfügung gestellt. Die Abbildung auf Seite 209 stammt von Dr. Feißel, Hanau.

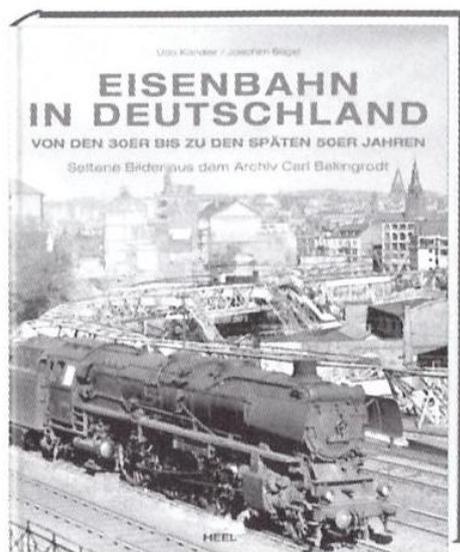
# Weitere Bücher zum Thema:



ca. 272 Seiten, ca. 240  
s/w-Abb., 115 x 145 mm,  
gebunden  
ISBN 978-3-86852-386-7  
€ (D) 9,95



ca. 160 Seiten, ca. 250 farb.  
Abb., 248 x 255 mm, geb. mit  
Schutzumschlag  
ISBN 978-3-86852-385-0  
€ (D) 19,95



160 Seiten, ca. 170 Abb.,  
245 x 290 mm, gebunden  
ISBN 978-3-86852-277-8  
€ (D) 24,95



176 Seiten, ca. 200 Abb.,  
245 x 290 mm, gebunden  
ISBN 978-3-86852-342-3  
€ (D) 19,95

**Diese und weitere Titel zum Thema auf [www.heel-verlag.de](http://www.heel-verlag.de)!**

HEEL Verlag GmbH | Gut Pottscheidt | 53639 Königswinter | Tel.: 02223/9230-0 | Fax: -13 | [info@heel-verlag.de](mailto:info@heel-verlag.de)



Schneller als erwartet war das Ende für fast alle deutschen Schmalspurbahnen gekommen. Seit 1960 wurde der Betrieb auf den meisten der früher so zahlreichen Strecken eingestellt, die Gleisanlagen abgebaut und die Fahrzeuge verschrottet. Im unbarmherzigen Wettbewerb zwischen Straße und Schiene zählte die Schmalspurbahn zu den Unterlegenen. Für den Kreis jener Eisenbahnfreunde, die sich mit diesem Verkehrsträger intensiver beschäftigen, bietet die vorliegende Neuauflage des Taschenbuchs Deutsche Schmalspurlokomotiven aus dem Jahr 1977 von Eisenbahnexperte Horst J. Obermayer ausführliche technische Daten und Kurzhistorien: Das kompakte Typenhandbuch dokumentiert alle Dampflokomotiven, die von deutschen Herstellern für Schmalspurbahnen gebaut wurden und in den Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft, der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn der DDR gelangten. Ein großer Teil der gezeigten Abbildungen stammt aus dem einmaligen Archiv des legendären Eisenbahnfotografen Carl Bellingrodt.

Ein wunderbares Nachschlagewerk für alle Eisenbahnfreunde, das ein umfassendes und detailliertes Bild der doch so liebenswerten Bahnen skizziert!

ISBN 978-3-86852-387-4



9 783868 523874