Eisenbahn JOURNAL

B 30871 F • ISBN 3-89610-067-X

DM 24,80
sfr 24,80
S 198,--
lfr 600,--

Archiv II/2000

Band № 8

Horst J. Obermayer
Manfred Weisbrod
Hans Wiegard

Dampflok-Report

Schmalspur-Lokomotiven
Lokomotiv Archiv

Baureihe 99

zur Startseite

4 398021 524800 02

Impressum

ISBN 3-89610-067-X

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon: (0 81 41) 53 48 1-0
Fax: (0 81 41) 53 48 1-33
eMail: info@ejmv.de

Geschäftsführung:	Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
Verlagsleitung:	Ingo Neidhardt
Autoren:	Horst J. Obermayer, Manfred Weisbrod, Hans Wiegard
Bildredaktion und Koordination:	Ingo Neidhardt
Satz:	Regina Doll
Layout und DTP:	Regina Doll, Ingo Neidhardt, Helge Scholz
Anzeigenleitung:	Elke Albrecht

Alle Zeichnungen dieser Ausgabe im Maßstab 1:87.

Printed in Italy by Europlanning S.r.l.,
via Chioda, 123/A, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co KG, D-85386 Eching/München

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

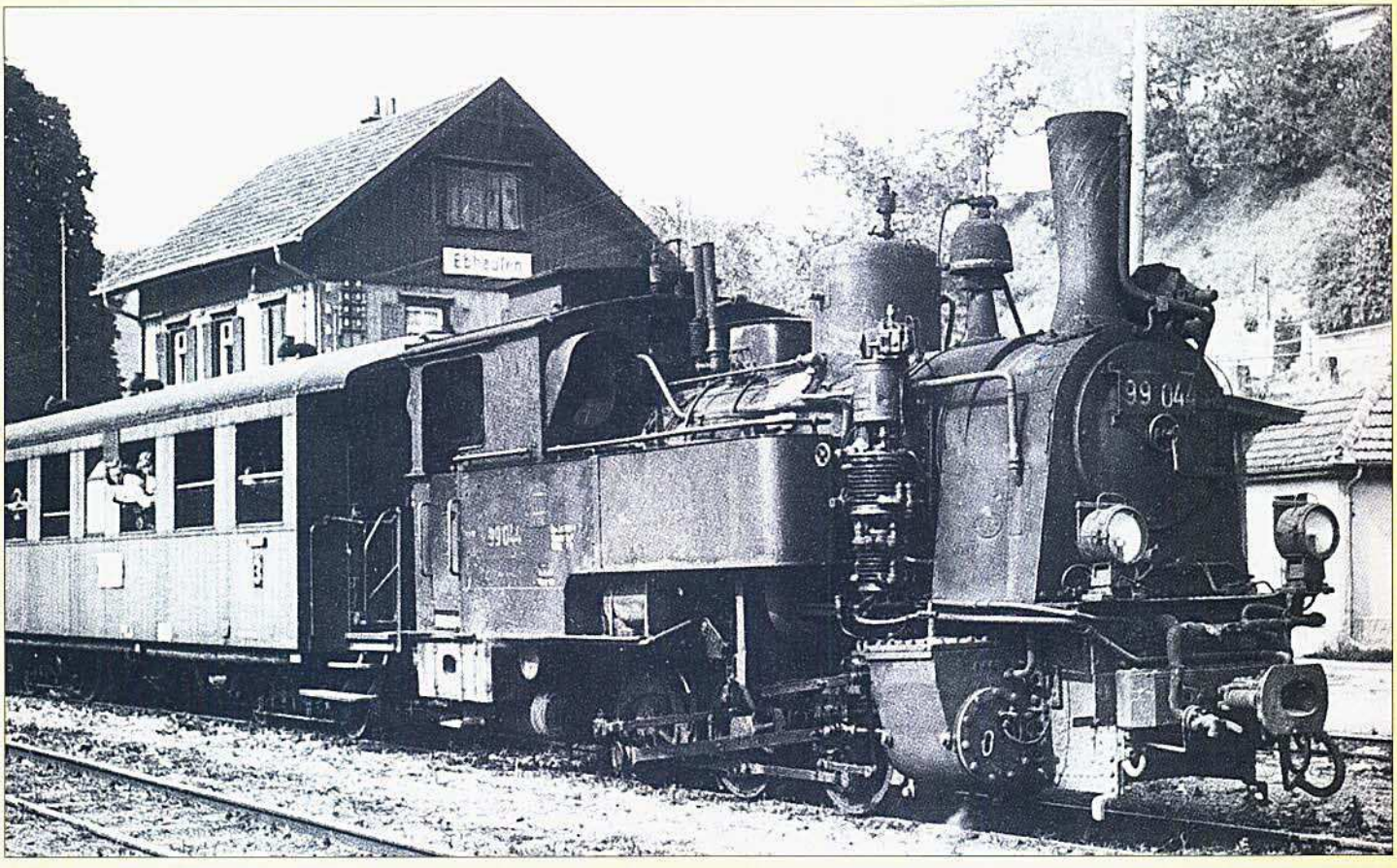
© Oktober 2000 • Hermann Merker Verlag GmbH

Bild 2: *Zu den bekanntesten erhaltenen Schmalspurnetzen zählen zweifelsohne die Harzer Schmalspurbahnen mit ihrem umfangreichen Lokomotivpark. 99 6001 nach Stiege wurde im Sommer 1985 neben der 99 5902 nach Harzgerode im Bahnhof Alexisbad abgelichtet.*

Bild 1 (Titel): *Was wäre unser abschließender Dampflok-Report, Band 8, ohne eine der legendärsten Schmalspurlokomotiven – eine IV K – auf dem Titelbild? 99 1584 wurde 1986 vor dem Mügelner Heizhaus abglichtet.* ***Abb. 1 und 2: M. Weisbrod***

Inhalt

Einleitung		4
BR 99[00]	*pf L 2*	8
BR 99[01]	*pf Pts 2/2*	9
BR 99[02]	*old B (1904)*	10
BR 99[02]	*old B (1910)*	11
BR 99[03-06]	*pr T 33*	12
BR 99[07]	*bay LE*	14
BR 99[08-09]	*pf L 1 / Pts 3/3 N*	15
BR 99[10]	*pf Pts 3/3 H*	16
BR 99[12]	*wü Ts 3*	17
BR 99[13]	*bay Pts 3/4*	18
BR 99[15]	*bay Gts 4/4*	19
BR 99[16]	*sä I M*	20
BR 99[17]	*wü Ts 4*	21
BR 99[18]	*DRG Neubau (pr T 40)*	22
BR 99[19]	*Neubau DRG*	23
BR 99[20]	*bay Gts 2x3/3*	24
BR 99[21]	*Neubau DRG*	25
BR 99[22]	*Einheitslok*	26
BR 99[23-24]	*Neubau DR*	28
BR 99[24]	*Pillkaller KB/DB*	30
BR 99[25]	*LAG*	31
BR 99[26]	*LAG*	32
BR 99[29]	*Wehrmacht/DB*	33
BR 99[30]	*meck T 7*	34
BR 99[31]	*DRG (meck T 42)*	35
BR 99[32]	*DRG*	36
BR 99[40]	*pr T 37*	37
BR 99[41-42]	*pr T 38*	38
BR 99[43]	*pr T 39*	39
BR 99[44]	*Nachbau DRG*	40
BR 99[50]	*wü Tss 3*	41
BR 99[51-60]	*sä IV K*	42
BR 99[61]	*sä V K*	44
BR 99[62]	*wü Tss 4*	45
BR 99[63]	*wü Tssd*	46
BR 99[64-65]	*sä VI K*	47
BR 99[67-71]	*Nachbau DRG*	48
BR 99[73-76]	*Einheitslok*	49
BR 99[77-79]	*Neubau DR*	50
BR 99[710]	*pr T 31*	52
BR 99[72]	*bad C*	53
BR 99[750]	*sä I K*	54
BR 99[754]	*sä III K*	55
Umzeichnungsplan von 1949		56
BR 99[33]	*SDAG Wismut/DR*	57
BR 99[140]	*Ex-GR 001*	58
BR 99[300]	*MPSB: Werklok Typ „Monta“*	59
BR 99[330]	*Waldeisenb. Muskau*	60
BR 99[331]	*Waldeisenb. Muskau, ehem. Brigadelok*	61
BR 99[331]	*Waldeisenb. Muskau*	62
BR 99[335]	*MPSB*	63
BR 99[336]	*MPSB*	64
BR 99[345]	*MPSB*	65
BR 99[346]	*MPSB*	66
BR 99[365]	*MPSB*	67
BR 99[400]	*Heeresfeldbahn*	68
BR 99[405]	*Österr. Heeresfeldb.*	68
BR 99[430]	*ehem. Werklok der O&K-Typenreihe*	69
BR 99[450]	*Kreis Jerichow I*	70
BR 99[450]	*Prignitzer KB (1897)*	70
BR 99[450]	*Prignitzer KB (1906/1912)*	71
BR 99[451]	*RSN/Umbau DR*	72
BR 99[451]	*Rathenow-SN*	73
BR 99[452]	*Lenz-Typ nn*	74
BR 99[453]	*Trusebahn*	75
BR 99[454]	*Ex-99 4052*	76
BR 99[455]	*Ex-99 4642*	77
BR 99[460]	*Lenz-Typ m*	78
BR 99[461]	*Trusebahn*	79
BR 99[461]	*Klockow–Pasewalk*	80
BR 99[461]	*Kreis Jerichow I*	81
BR 99[462]	*Rügen (pr T 36)*	82
BR 99[463]	*Rügensche KB*	83
BR 99[464]	*Kreis Jerichow I*	84
BR 99[465]	*Typ HF 110 C*	85
BR 99[470]	*Prignitzer KB*	86
BR 99[471]	*Ex-DRB 99 791*	86
BR 99[471]	*Prignitzer KB*	87
BR 99[472]	*Kreis Jerichow I*	88
BR 99[480]	*Kreis Jerichow I*	89
BR 99[500]	*Werkl. Typ „Helfmann“*	90
BR 99[500]	*Spremberg*	90
BR 99[520]	*Spremberg*	91
BR 99[560]	*Lenz-Typ i*	92
BR 99[561]	*Lenz-Typ o*	93
BR 99[562]	*Lenz-Typ ii*	94
BR 99[563]	*NWE*	95
BR 99[563]	*Spreewaldbahn*	96
BR 99[570]	*Spreewaldbahn*	97
BR 99[571]	*G.M.W.E.*	98
BR 99[580]	*HHE, NWE*	99
BR 99[581]	*GHE*	100
BR 99[590]	*NWE*	101
BR 99[591]	*G.M.W.E.*	102
BR 99[600]	*NWE*	103
BR 99[601]	*NWE*	104
BR 99[610]	*NWE*	105
Baureihenbezeichnung der Schmalspurlokomotiven		106



Einleitung

Bereits vor dem Ende des 18. Jahrhunderts entstanden einige kleine Bahnen ohne einheitliches Spurmaß, die vor allem der Erschließung verschiedener Lagerstätten von Erz und Kohle dienten. Den ersten Grubenbahnen folgten bald auch Spurwege zum Abtransport der Bodenschätze auf Fahrbahnen, die noch aus Holz gezimmert waren. Die Erfindung der Dampfmaschine durch James Watt im Jahre 1769 gab dem Bahnbau neue Impulse. Damit angetriebene Seilwinden ermöglichten nun die Beförderung ganzer Züge, Mensch und Tier konnten dadurch wesentlich entlastet werden.

Den Plänen Henschels zum Bau von Dampfwagen folgten bereits im Jahre 1822 die Entwürfe zur Anlage von Feld- und Waldbahnen. Die erste deutsche Eisenbahn-Actien-Gesellschaft war im Jahre 1828 gegründet worden, *„um mittelst einer Eisenbahn den Absatz der Ruhrkohlen nach dem Wupperthale und ins Bergische zu vermitteln, respektive die bergischen Fabriken wohlfeiler mit Kohlen zu versorgen“*. Die Spurweite jener westfälischen Pferdebahn mit einer Gesamtlänge von rund 60 km betrug 610 mm.

Beim Bau der frühen Bahnen galt es noch recht große Widerstände zu überwinden, wie das Beispiel der Bröltalbahn zu zeigen vermag. Dort sollten Erz und Kalkgestein aus der Umgebung von Waldbröl nach Hennef an der Köln-Gießener Bahn transportiert werden. Die Bahntrasse mit einer Länge von 81,65 km und einer Spurweite von 785 mm lag zum überwiegenden Teil in der Landstraße oder dicht daneben. Da der Pferdebetrieb nicht befriedigte, wurde der Lokomotiveinsatz angestrebt, für den es im Jahre 1863 eine zunächst eingeschränkte Betriebserlaubnis gab. In den ersten Monaten wurde jeder Zug noch von einem Polizeikommissar begleitet, der alle Zwischenfälle zu protokollieren hatte. Wenig später konnte jedoch die endgültige Konzession erteilt und 1866 auch schon der Personenverkehr aufgenommen werden. Dem täg-

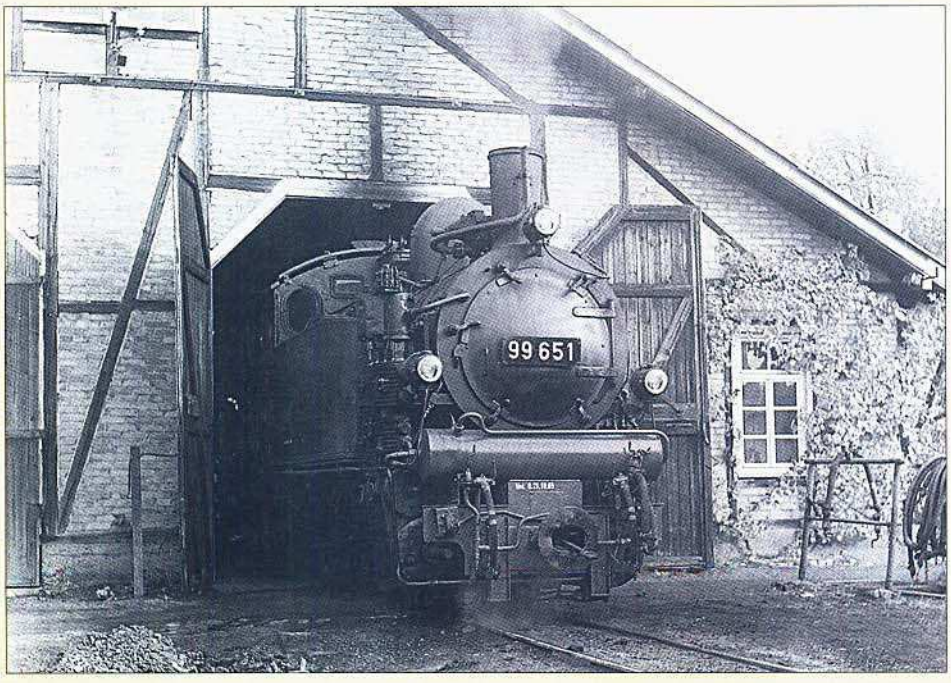
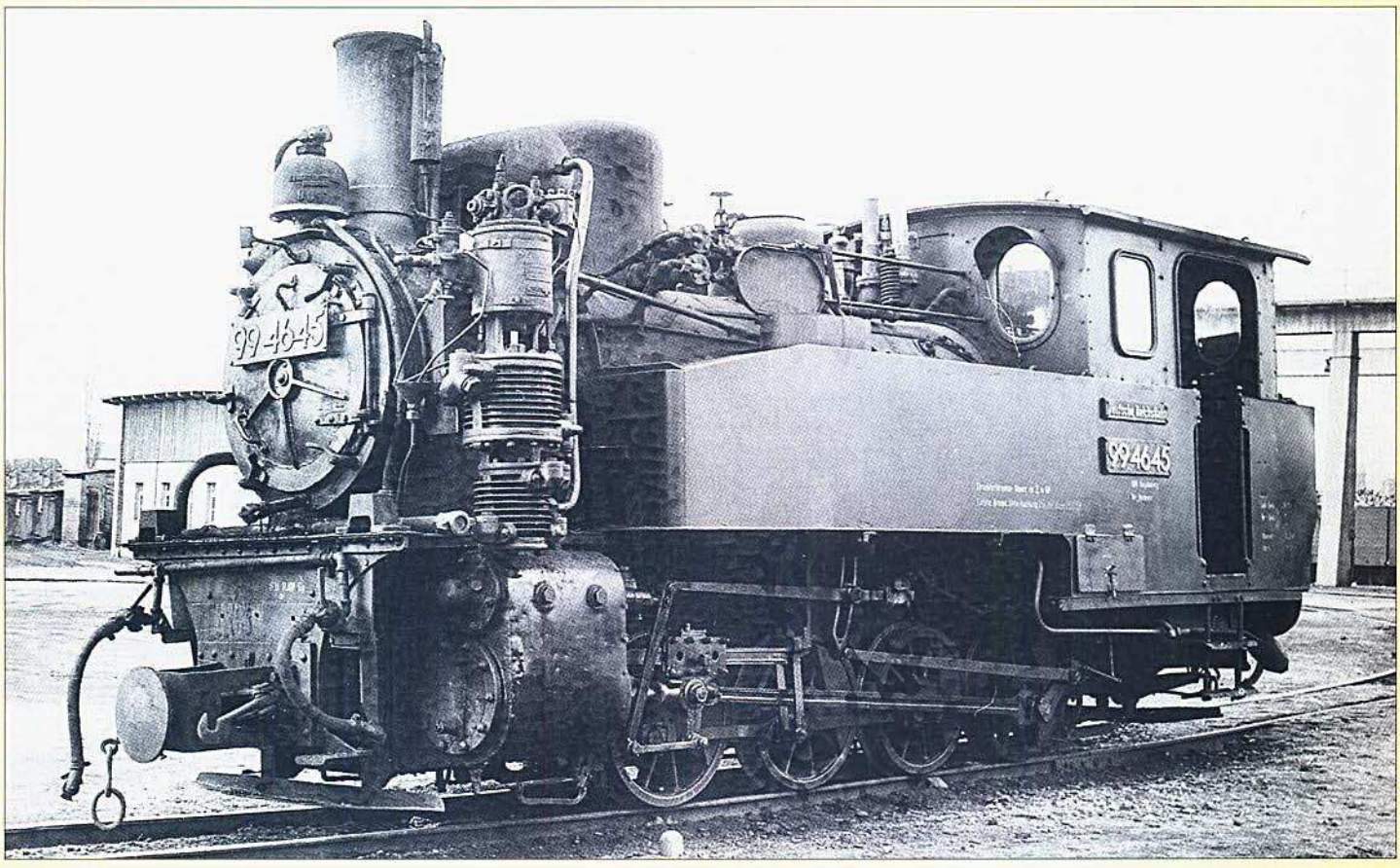


Bild 3: *In der Zeit um 1947 entstand die Aufnahme der preußischen T 33 mit der Betriebsnummer 99 044 im Bahnhof Ebhausen an der Strecke Nagold–Altensteig. Zusammen mit 99 041 und 045 war die Lok noch in den Bestand der DB gekommen und am 20. August 1955 ausgemustert worden. Die beiden anderen Exemplare schieden erst zwei Jahre später aus.* ***Abb.: E. Schörner/Archiv Obermayer***

Bild 4: *Bereits 1928 war diese sächsische VI K, die 1965 aus dem Lokschuppen von Beilstein lugte, nach Württemberg gekommen. Nach ihrer Ausmusterung wurde sie Denkmal in Steinheim/Murr.* ***Abb.: H. Obermayer***



lich verkehrenden Güterzug war ein Personenwagen beigestellt worden, dessen Benutzung bis zum Jahre 1872 sogar unentgeltlich blieb.

Bei den nun allmählich überall entstehenden Schmalspurbahnen ließ sich noch keine Tendenz zu einheitlichen Spurmaßen erkennen. In einer um 1883 erarbeiteten Statistik waren 30 verschiedene Spurweiten von 420 bis 1000 mm aufgelistet. Erst die Verabschiedung des preußischen Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 und der wenig später im August abgehaltene große internationale Eisenbahnkongress in Petersburg führten zu einer drastischen Einschränkung. Neu zu errichtende Schmalspurbahnen sollten nur noch die Spurweiten 600, 750 oder 1000 mm erhalten.

Schon vor dieser Festlegung hatte sich Sachsen zu einem einheitlichen Spurmaß von 750 mm entschlossen und bereits im Jahre 1881 die erste Schmalspurbahn von Wilkau nach Kirchberg eröffnet. Elf Jahre später existierten in Sachsen schon 15 Schmalspurbahnen mit einer Streckenlänge von 282 km. In Preußen waren zum 31. Dezember 1893 bereits mehr als 50 Bahnen registriert, deren Spurweiten zwischen 600 und 1000 mm lagen. Bereits im Jahre 1885 nahm in Bayern eine meterspurige Bahn den Betrieb auf, 1891 auch in Württemberg. Im Jahre 1892 eröffnete die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn den Betrieb mit der Spurweite von 600 mm. Vier Jahre später folgte die 900-mm-Bahn von Doberan nach Heiligendamm. Bis 1894 wiesen die in Deutschland bestehenden Schmalspurbahnen schon eine Streckenlänge von 1340 km auf. Für den Betrieb standen 276 Lokmotiven, 756 Personen-, 124 Gepäck- und 5336 Güterwagen zur Verfügung.

Diese günstige Entwicklung hielt auch in den folgenden zwei Jahrzehnten an. Bis zum Ende des Jahres 1918 wuchs die Streckenlänge auf 8700 km. Den schmalspurigen Kleinbahnen war es gelungen, abseits liegende Landstriche an die großen

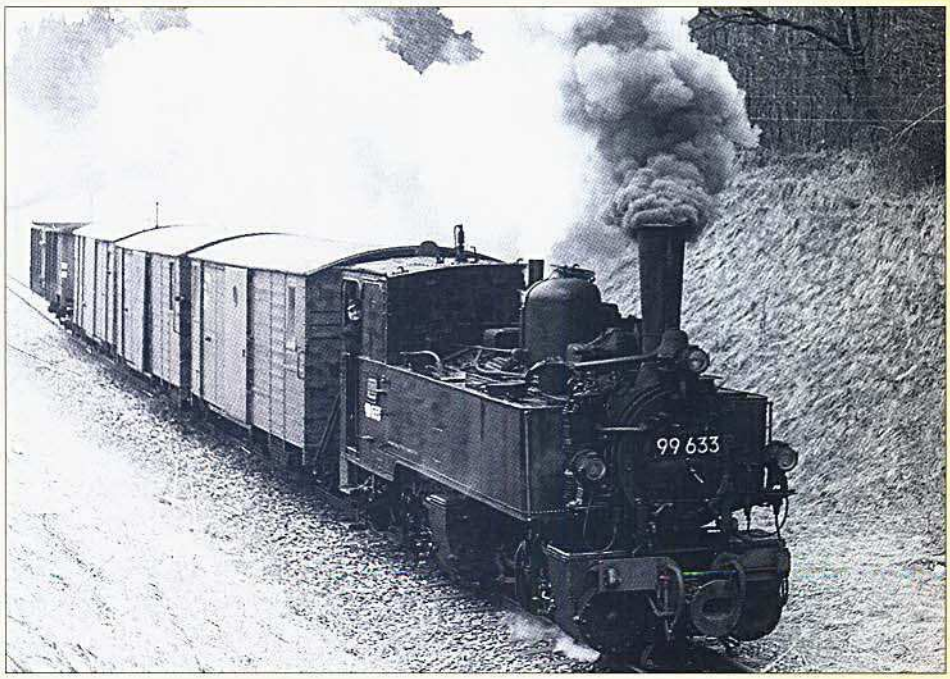


Bild 5: *Stellvertretend für die vielen nach 1945 in die Baureihe 99 eingegliederten und ab Seite 56 behandelten Lokomotiven soll die 99 4645 stehen. Die Maschine stand am 8. Dezember 1963 noch im Netz von Burg in Dienst.* ***Abb.: H. Müller***

Bild 6: *Die 99 633 als letzte württembergische Mallet-Schmalspurlok im Frühjahr 1968 auf dem Weg von Bad Buchau nach Schussenried. Nach 70 Dienstjahren wurde sie 1969 ausgemustert und in den Museumsbestand der DGEG übernommen.* ***Abb.: H. Obermayer***

Verkehrswege anzuschließen. Schmalspurbahnen war es vorbehalten, in topografisch ungünstige Gebiete vorzudringen, engen Windungen von Flussläufen zu folgen und auf schmalen Trassen das Hügelland zu erklimmen. Weitere Vorteile lagen bei den geringeren Kosten für den Streckenbau und deren Unterhaltung sowie für die Beschaffung und Wartung der einfacheren Fahrzeuge.

In einer Dokumentation aus dem Jahre 1895 ist ein interessanter Vergleich der Anlagekosten von Normal- und Schmalspurbahnen festgehalten. Die Kosten je Kilometer aller vollspurigen Bahnen Deutschlands wurden mit einem Durchschnittswert von 250 000 Mark beziffert. Im Gegensatz dazu standen 78 000 Mark für jeden Kilometer der bis zu diesem Zeitpunkt bestehenden 327 km der sächsischen Schmalspurbahnen, obwohl diese auf weiten Streckenabschnitten durch gebirgiges Terrain führten. Noch sehr viel geringer war der Aufwand für Bahnen mit der Spurweite von 600 mm.

Die Entwicklung von Schmalspurlokomotiven

Die ersten deutschen Schmalspurlokomotiven waren noch recht kleine und anspruchslose Fahrzeuge mit zwei oder drei miteinander gekuppelten Radsätzen. Mit der Ausweitung der Streckennetze und einem starken Anwachsen der Zuglasten ergab sich bald die Notwendigkeit, stärkere Maschinen einzusetzen. Kleine Gleisradien, schwacher Oberbau und stark beschnittene Lichtraumprofile erschwerten zunächst noch die Entwicklung größerer Lokomotiven. Um zulässige Achslasten nicht zu überschreiten, mussten die bald benötigten schwereren Maschinen vielachsig ausgeführt werden. Damit wuchs aber zugleich der Gesamtachsstand und damit auch das Problem der Lagerung der Radsätze im Lokomotivrahmen. In Anbetracht von Gleisradien bis zur Untergrenze von 35 m waren den bislang üblichen starren Rahmen und ihren Achslagerungen enge Grenzen gesetzt, die neue Konstruktionen verlangten. Bereits1865 hatte Fairlie die Konzeption einer Gelenklokomotive von Cockerill aufgegriffen und verbessert. Ein Fahrzeug mit zwei Langkesseln und einem dazwischen angeordneten gemeinsamen Stehkessel lief auf zwei Drehgestellen mit je zwei Zy-

Bild 7: *Mitte der achtziger Jahre waren noch mehrere in Mügeln beheimatete Meyer-Lokomotiven der sächsischen Gattung IV K im Einsatz nach Oschatz.* ***Abb.: H. Obermayer***

Bild 8: *Bereits 1899 lieferte Krauss eine kleine C 1'-Lokomotive an die Kreisbahn Rathenow–Senzke–Nauen. Im Jahre 1949 gelangte diese Lok als 99 4511 in den Bestand der DR. Nach einer 1965 abgeschlossenen totalen Runderneuerung wurde sie 1971 ausgemustert. Jetzt befindet sich die Maschine bei der Preßnitztalbahn in Jöhstadt.* ***Abb.: H. Obermayer***

lindern. Die Königlich Sächsischen Eisenbahnen erwarben 1885 zwei solche Lokomotiven von der englischen Firma Hawthorn. Richard Hartmann in Chemnitz übernahm dieses Prinzip im Jahre 1902 für den Bau von drei Maschinen der Gattung I M. Noch vor dem Einsatz dieser Fairlie-Lokomotiven waren nach der Praxis von Stephenson kleine zweiachsige Fahrzeuge an den Führerhausenden kurzgekuppelt und als Doppellokomotiven verwendet worden. Mit zwei Dampfdrehgestellen der Bauart Günther-Meyer, ansonsten jedoch in üblicher Ausführung, schuf Hartmann im Jahre 1892 die ersten Lokomotiven der Gattung IV K. Trotz gelegentlicher Schwierigkeiten mit undichten Dampfleitungen zwischen beiden Zylindergruppen bewährten sich die Maschinen außerordentlich gut. Die letzten der 96 Exemplare, die bis 1922 entstanden, verkehren auch heute noch auf sächsischen Schmalspurbahnen. Als sehr langlebig erwiesen sich auch die Lokomotiven der Bauart Mallet mit einer in einem festen hinteren Hauptrahmen gelagerten Achsgruppe und einem vorderen Triebgestell. Einige dieser Maschinen der Harzbahn und aus Württemberg sind erhalten und zum Teil sogar betriebsfähig geblieben. Von den Fahrzeugen mit ungeteiltem Rahmen sind zunächst die Lokomotiven mit dem vielteiligen Klose-Triebwerk zu nennen. Zwei Doppel-Parallelogramm-Gestänge bewirkten eine Änderung der wirksamen Länge der Kuppelstangen und ermöglichten damit eine Radialeinstellung der Endachsen beim Befahren enger Gleisbogen. Hoher Wartungsaufwand und zunehmend starker Verschleiß beendete den Betriebseinsatz dieser Maschinen bis zum Jahre 1928. Keine weite Verbreitung fanden auch die 1891 von Hagans entwickelten Lokomotiven mit einem hinteren Treibachsgestell, dessen Radsätze mit Schwinghebeln vom Triebwerk der vorderen Radsatzgruppe angetrieben wurden.

Erst der Einbau seitenverschieblicher Achsen nach den Konstruktionen der Ingenieure Gölsdorf, Klien und Lindner eröffnete neue Perspektiven bei der Entwicklung vielachsiger Lokomotiven höherer Leistung. Beachtung verdienen die auch bei Schmalspurlokomotiven verwendeten Deichsel- und Lenkgestelle der Bauarten Bissel und Krauss-Helmholtz sowie die von Luttermöller eingeführten zahnradgekuppelten Endachsen und die Eckardt-Gestelle von Schwartzkopff. Die vielen unterschiedlichen Gegebenheiten und Anforderungen des Schmalspurbetriebs waren für die Konstrukteure ein besonderer Ansporn. Viele der Maschinen für die kleineren Spurweiten lassen sich in ihrer spezifischen Leistung und Betriebstüchtigkeit durchaus mit erfolgreichen Lokomotiven der Regelspur messen.

Umgezeichnete Schmalspurlokomotiven

Von den vielen Dampflokomotiven sehr unterschiedlicher Bauart, die auf deutschen Schmalspurbahnen im Einsatz standen, berücksichtigte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in ihrem verbindlichen Nummernplan – der zwischen Mai 1925 und Februar 1926 ausgearbeitet worden war – insgesamt 261 Fahrzeuge. Außer kleinen Serien aus Bayern und Preußen sowie verschiedenen Einzelstücken und den Fahrzeugen für die Spurweiten von 785 mm aus Oberschlesien und 900 mm aus Mecklenburg befanden sich darunter allein 151 Maschinen sächsischer Herkunft. Obwohl zur Umzeichnung vorgesehen, waren vier Klose-Lokomotiven der württembergischen Klasse Tss 3 nicht aufgelistet, dafür aber schon acht Maschinen der ab 1923 nachgebauten Gattung VI K aus Sachsen und die fünf baugleichen Exemplare aus Württemberg.

Von 1925 bis 1945 kamen noch 86 Fahrzeuge der DRG, vier Maschinen der LAG sowie die 1939 aus Polen zurückgeführten beiden preußischen T 39 und 16 Stück der Gattung T 38 hinzu. Nach Kriegsende beschaffte die Deutsche Reichsbahn in der DDR insgesamt 41 neue Schmalspurlokomotiven und übernahm ab 1949 noch mehr als 110 Maschinen ehemaliger Privatbahnen. Von fünf Einzelstücken, die auf Umwegen in die Westzonen gelangten waren, kamen nur zwei Stück noch zu planmäßigem Einsatz bei der Deutschen Bundesbahn.

All diesen Fahrzeugen der Spurweiten 600 bis 1000 mm, die eine Betriebsnummer der Baureihe 99 trugen, ist dieser achte und letzte Band der Reihe Dampflok-Report gewidmet. Außer den Lokomotiven, die im Betriebsdienst auf mehreren Bahnen im Harz, in Mecklenburg und in Sachsen immer noch im Einsatz stehen, werden auch Bauarten beschrieben sowie in Typenzeichnungen und Fotos vorgestellt, die längst ausgemustert und fast vergessen sind. Die technischen Daten dieser Dokumentation sind vielen inzwischen schon seltenen Originalunterlagen, privaten Aufzeichnungen und den wenigen amtlichen Verzeichnissen entnommen.

Horst J. Obermayer

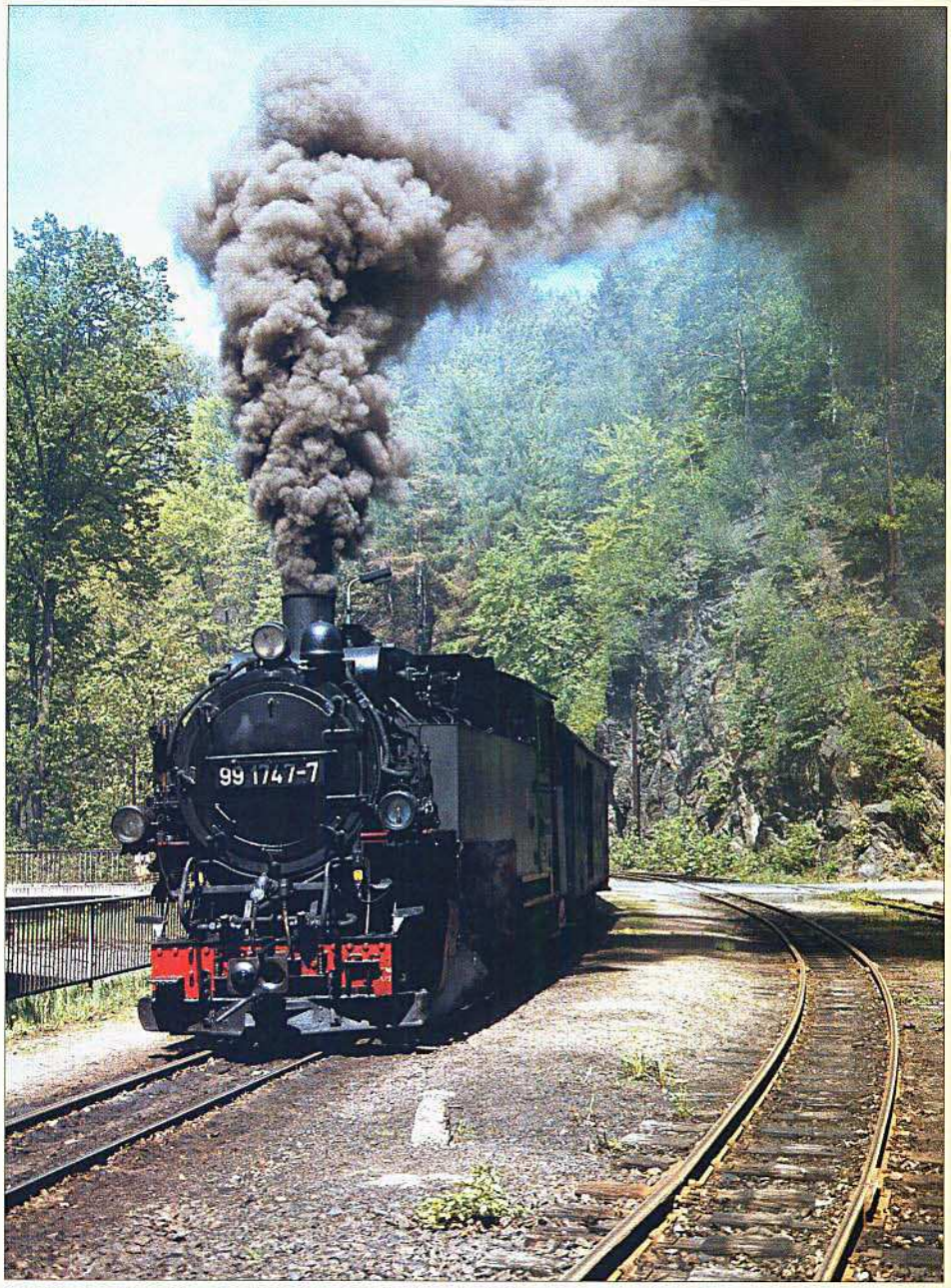
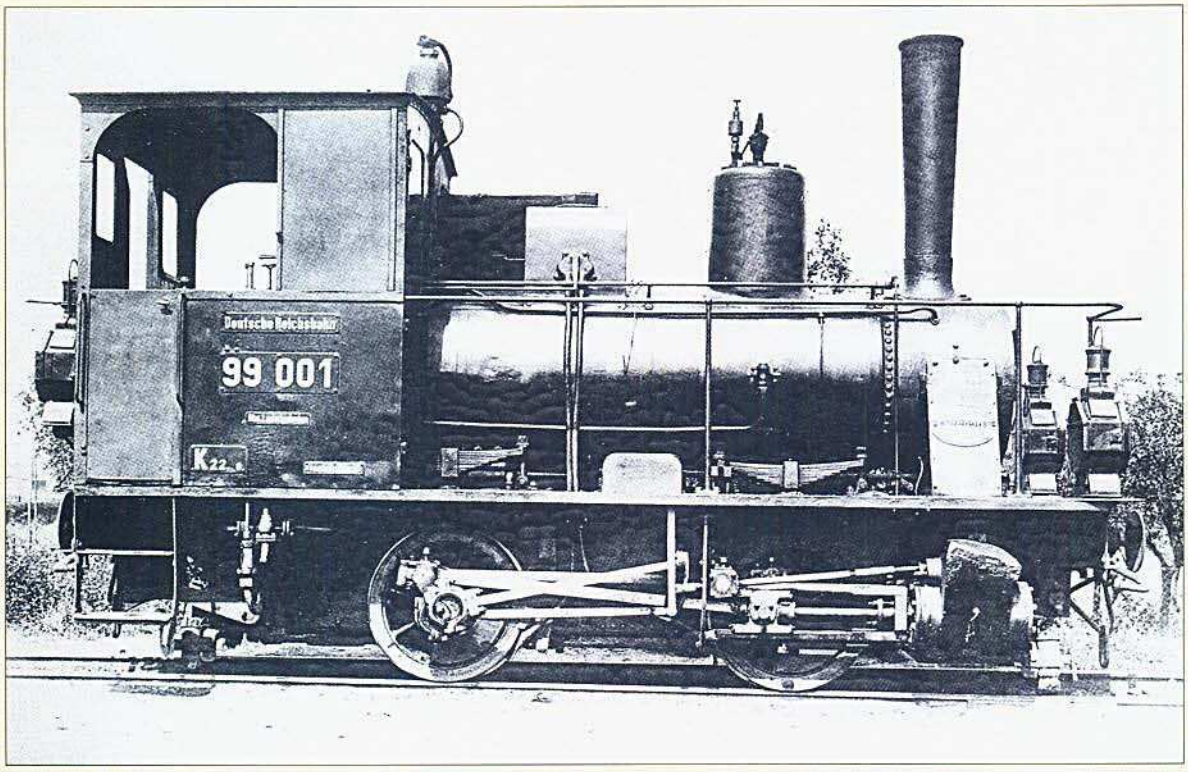


Bild 9: *Spektakuläre Ausfahrt der 99 747 des Baujahrs 1929 aus dem Rabenauer Grund mit einem planmäßigen Personenzug nach Kipsdorf.* ***Abb.: H. Obermayer***

BR 99^{00}
pf L 2
Bauart B n2t
1. Baujahr 1903

Spurweite	1000 mm				
Gattungszeichen	K 22.8		Rostfläche	0,50	m²
Treib- und Kuppelraddurchmesser	855	mm	Verdampfungsheizfläche	25,40	m²
Laufraddurchmesser vorn	--	mm	Überhitzerheizfläche	--	m²
Laufraddurchmesser hinten	--	mm	Zylinderdurchmesser	240	mm
Länge über Mittelpuffer	6030	mm	Kolbenhub	400	mm
Höchstgeschwindigkeit	30	km/h	Lokreibungslast	15,00	t
Kesselüberdruck	12	bar	Lokdienstlast	15,00	t
Wasservorrat	1,40	m³	Kohlevorrat	0,60	t



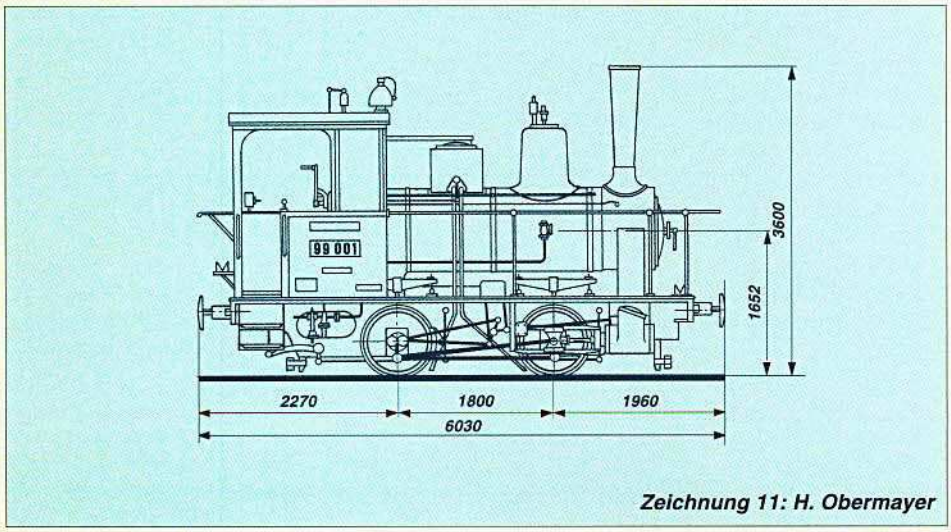
Mit den Fabriknummern 4920, 4921 und 5198 bis 5200 lieferte die Lokomotivfabrik von Georg Krauss & Comp., München, in den Jahren 1903 und 1905 fünf kleine zweiachsige Tenderlokomotiven für die schmalspurigen Strecken in der Pfalz. Die Fahrzeuge, die bei Lieferung neben den Bahnnummern XXIII bis XXVIII auch noch Namenstafeln trugen, kamen auf der 29,1 km langen Strecke von Neustadt/Haardt nach Speyer zum Einsatz.

Zu den besonderen Ausstattungsmerkmalen zählten Türen in der rechten Vorderfront und in der Rückseite des Führerhauses sowie der mit einem Geländer versehene rechte Umlauf und die Übergangseinrichtungen an beiden Fahrzeugenden. Der auf dem ersten Kesselschuss sitzende Dampfdom trug ein Sicherheitsventil der Bauart Ramsbottom. Vom dahinter angeordneten Sandbehälter auf dem zweiten Kesselschuss führten an beiden Seiten zwei Fallrohre hinter die vorderen und vor die hinteren Räder.

Die Treibstangen der zweischienig geführten Kreuzköpfe arbeiteten auf den hinteren Radsatz. Die außen liegende Steuerung mit Flachschiebern entsprach der Bauart Stephenson. Eine Wurfhebel-Handbremse wirkte über vier Bremsklötze von vorne auf alle vier Räder. Für das Abbremsen der Wagen war eine Körting-Saugluftbremse vorhanden. Der Wasservorrat wurde im Rahmen und in dem links vor dem Führerhaus auf dem Umlauf stehenden Behälter mitgeführt, auf und in dem auch der Brennstoff gelagert war. An der vorderen Dachkante war ein Dampfläutewerk der Bauart Latowski angebaut.

Die kleinen Lokomotiven galten als zuverlässig und genügten lange Zeit allen Anforderungen. Alle Fahrzeuge waren noch von der Deutschen Reichsbahn übernommen und im endgültigen Nummernplan verzeichnet worden. Sie blieben weiterhin im Bw Neustadt/Haardt (heute Neustadt/Weinstraße) beheimatet und vor leichten Zügen im Einsatz.

Als erstes Exemplar wurde die 99 003 bereits im Jahre 1931 ausgemustert. Bis 1935 folgten die 99 002 und 005 und im Jahre 1942 mussten auch die beiden letzten Maschinen den Dienst quittieren. Eine zweite Lokomotive, die danach auch mit der Betriebsnummer 99 001 geführt wurde, kam aus Südwestfrankreich in die Pfalz, war aber bereits im Mai 1945 wieder an Frankreich zurückgegeben worden. **H.O.**



Zeichnung 11: H. Obermayer

Lieferfirma:
Krauss & Comp. 5 Stück

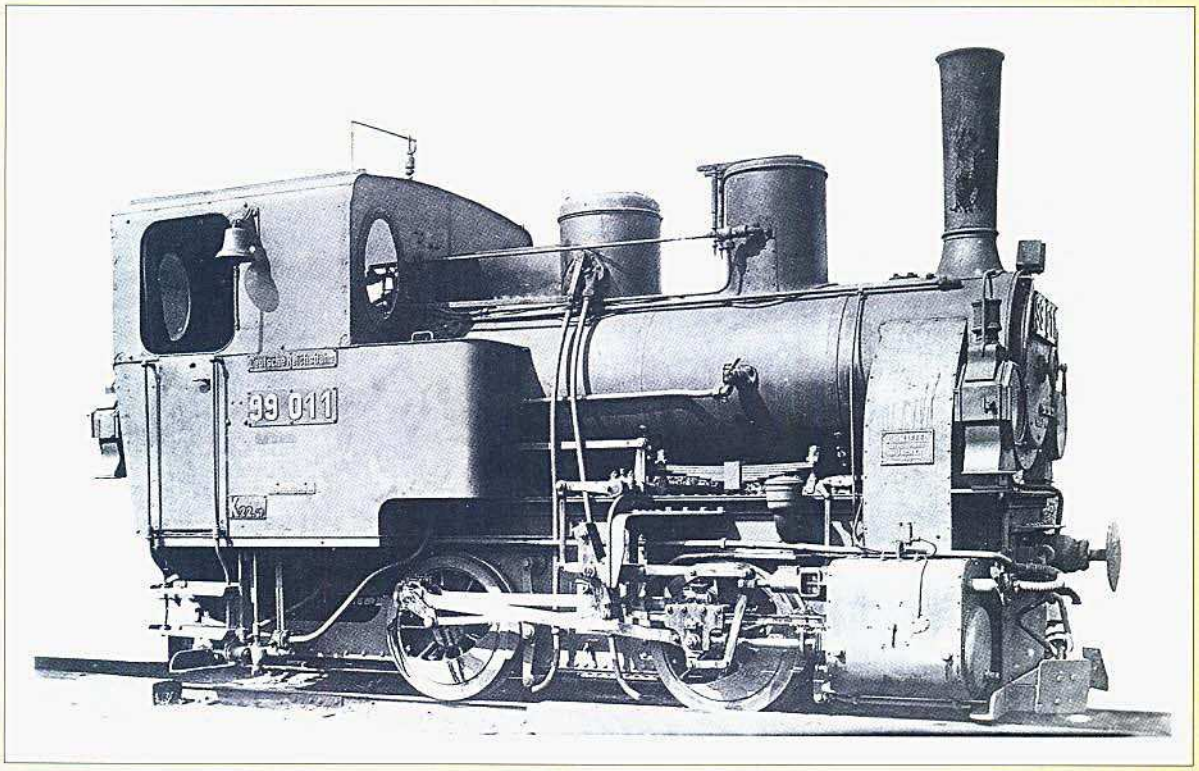
Betriebsnummern:
99 001 bis 005

***Bild 10:** Alle fünf Maschinen der pf L 2 wurden von der DRG übernommen. Vor der Tür in der Rückfront war ein Übergang vorhanden, an der linken Seite vor dem Führerhaus ein kleiner Behälter für Wasser und Kohle.*
Abb.: Archiv Obermayer

Spurweite	1000 mm		
Gattungszeichen	K 22.7	Rostfläche	0,53 m^2
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800 mm	Verdampfungsheizfläche	22,55 m^2
Laufraddurchmesser vorn	-- mm	Überhitzerheizfläche	6,00 m^2
Laufraddurchmesser hinten	-- mm	Zylinderdurchmesser	290 mm
Länge über Mittelpuffer	6003 mm	Kolbenhub	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Lokreibungslast	15,80 t
Kesselüberdruck	12 bar	Lokdienstlast	15,80 t
Wasservorrat	1,70 m^3	Kohlevorrat	0,60 t

BR 99^{01} pf Pts 2/2

Bauart B h2t
1. Baujahr 1916



Nachdem sich in der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts die wirtschaftlichen Vorteile des Heißdampfverfahrens bei einigen Gattungen neuer Regelspurlokomotiven gezeigt hatten, war die Firma J. A. Maffei im zweiten Jahrzehnt auch beim Bau schmalspuriger Fahrzeuge dazu übergegangen. Zu den ersten Maschinen, die für Bahnen mit Spurweiten von 900 und 1000 mm angeboten wurden, zählte die unter der Fabriknummer 3637 im Jahre 1916 mit der Bahnnummer XXX gebaute Lok, die zum Bestand des Bw Neustadt/Haardt zählte und auf dem Schmalspurnetz der Pfalz zum Einsatz kam.

Als besonderes Baumerkmal ist der gerundete Dachübergang zu den Seitenwänden des Führerhauses mit schmalen Türausschnitten und großen ovalen Frontfenstern zu nennen. Als zweite Signaleinrichtung diente außer der Dampfpfeife auf dem Dach ein Handläutewerk an der rechten Führerhauswand. Der einschüssig ausgeführte Langkessel trug auf dem vorderen Bereich den Dampfdom mit den beiden Federwaag-Sicherheitsventilen, auf dem hinteren Teil den runden Sanddom mit zwei Fallrohren an beiden Seiten. Zwischen die beiden Rohrwände mit einem Abstand von 2200 mm waren 47 Heiz- und 12 Rauchrohre sowie ein Rauchrohrüberhitzer der Bauart Schmidt eingebaut.

Als Antriebsachse diente der hintere Radsatz, die Steuerung mit Kolbenschiebern entsprach der Bauart Heusinger. Das gesamte Speisewasser war in einem Rahmenbehälter mit seitlichen Einlaufhutzen untergebracht. Als Speiseeinrichtung waren zwei saugende Dampfstrahlpumpen vorhanden. In die beiden kleinen Seitenkästen vor dem Führerhaus verteilt lagerte der bescheidene Kohlevorrat von 0,6 t. Zum Abbremsen der Lok war eine von vorne über vier Bremsklötze wirkende Wurfhebel-Handbremse vorhanden, für den Wagenzug eine Saugluftbremse der Bauart Körting. Die Lokbeleuchtung bestand aus den großen Petroleumlaternen.

Die Deutsche Reichsbahn hatte auch dieses Einzelstück noch in ihren Betriebsbestand in der Rbd Ludwigshafen übernommen und nach 1926 in 99 011 umgezeichnet. Kurze Zeit später genügte die Lok nicht mehr den gewachsenen Anforderungen. Zunächst noch als Reserve vorgehalten, wurde die Maschine bereits im Jahre 1931 ausgemustert. **H.O.**

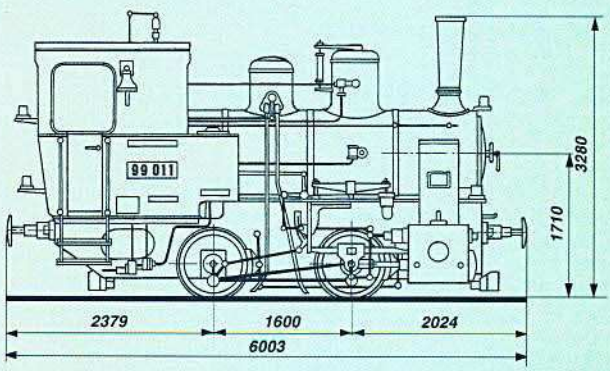
Bild 12: *Dieses Einzelstück unter den pfälzischen Schmalspurlokomotiven wurde nach 1926 als 99 011 bezeichnet und war mit großen Petroleumlaternen sowie einer seitlichen Glocke ausgestattet.*
Abb.: Archiv Obermayer

Lieferfirma:

J. A. Maffei — 1 Stück

Betriebsnummer:

99 011

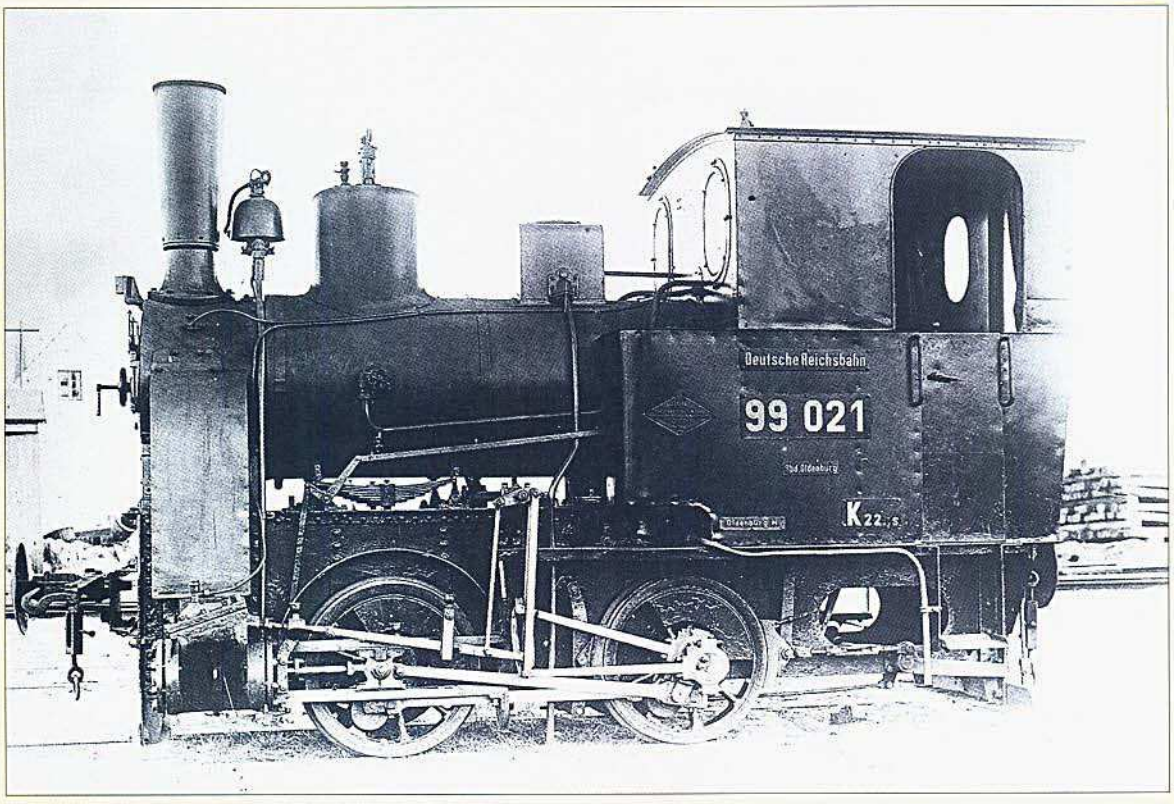


Zeichnung 13: H. Obermayer

BR 99^{02} old B

Bauart B n2t
1. Baujahr 1904

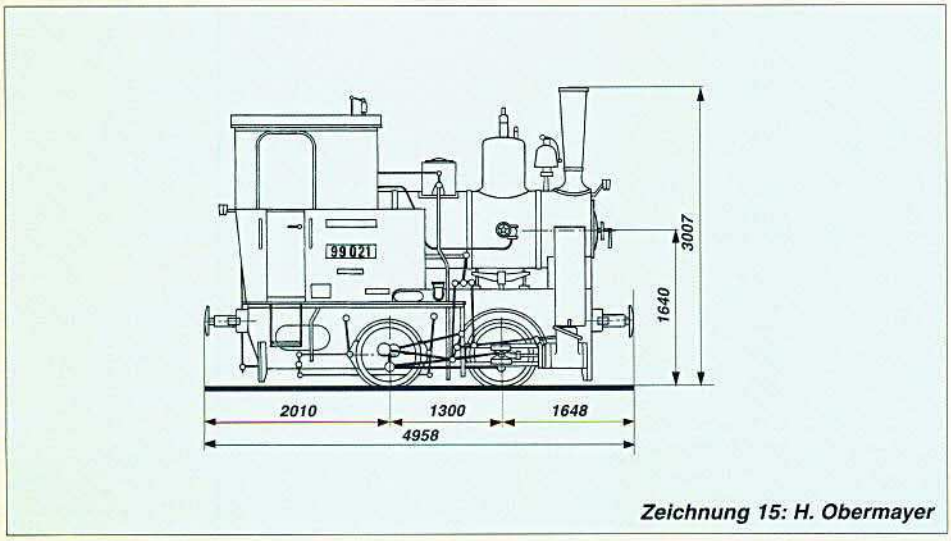
Spurweite	1000 mm				
Gattungszeichen	K 22.5		Rostfläche	0,39	m²
Treib- und Kuppelraddurchmesser	800	mm	Verdampfungsheizfläche	17,60	m²
Laufraddurchmesser vorn	--	mm	Überhitzerheizfläche	--	m²
Laufraddurchmesser hinten	--	mm	Zylinderdurchmesser	185	mm
Länge über Mittelpuffer	4958	mm	Kolbenhub	300	mm
Höchstgeschwindigkeit	40	km/h	Lokreibungslast	9,40	t
Kesselüberdruck	12	bar	Lokdienstlast	9,40	t
Wasservorrat	1,20	m³	Kohlevorrat	0,35	t



Der nun ganzjährige Betrieb und die inzwischen um 5 km verlängerte Strecke zum neuen Ostanleger erforderten im Jahre 1904 die Beschaffung einer dritten Dampflokomotive für die Wangerooger Inselbahn. Den Bauauftrag erteilten die Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen der im Jahre 1891 gegründeten Firma Stahlbahnwerke Freudenstein & Co. Aktiengesellschaft in Berlin-Tempelhof. Die Lok war dort unter der Fabriknummer 194 gebaut und im Jahre 1904 mit einer Spurweite von 1000 mm zum Preis von 8622 Mark geliefert und in Dienst gestellt worden. Der gesamte Wasservorrat befand sich in einem Behälter, der im Fahrzeugrahmen untergebracht war. In zwei kleinen Kästen vor dem Führerhaus konnte ein knapper Kohlevorrat von 0,35 t mitgeführt werden. Der verhältnismäßig hoch liegende Kessel trug einen Dampfdom mit Sicherheitsventil und einen eckigen Sanddom. Die 70 Heizrohre hatten eine Länge von 1800 mm zwischen beiden Rohrwänden. Vom Sandbehälter führte an jeder Seite ein Fallrohr zwischen die Räder der beiden miteinander gekuppelten Achsen. Das Dampfläutewerk hinter dem hohen und schlanken Schornstein war erst später angebaut worden.

Die kleinen Nassdampfzylinder mit Flachschiebern arbeiteten auf den hinteren Kuppelradsatz, die außen liegende Steuerung entsprach der Bauart Allan. Eine Handspindelbremse wirkte mit je zwei Bremsklötzen auf die hinteren Treibräder. Bei Ablieferung der Lok waren die Dampfrohre zwischen Rauchkammer und Zylindern noch nicht verkleidet. Über den Einstiegen wies das nur 1600 mm breite Führerhaus sehr schmale Ausschnitte auf. In Front- und Rückwand waren je zwei ovale Fenster vorhanden.

Im endgültigen Nummernplan der Deutschen Reichsbahn hatte die Lok die neue Betriebsnummer 99 021 erhalten. Nach einer Verfügung des Reichsbahn-Zentralamtes Berlin vom August 1942 sollte die Maschine zusammen mit der 99 022 an die Ostfront auf die Strecke Ochotschewka–Kolpny versetzt werden. Nach einer noch im September 1942 im Raw Bremen durchgeführten Aufarbeitung verlor sich schließlich die Spur beider Fahrzeuge im Jahre 1944 in der Sowjetunion. **H.O.**



Zeichnung 15: H. Obermayer

Lieferfirma:

Freudenstein & Co. 1 Stück

Betriebsnummer:

99 021

Bild 14:** Trotz des außerordentlich kurzen Achsstandes von nur 1300 mm und des kleinen Raddurchmessers war die 99 021 nach den Angaben im DRG-Merkbuch von 1927 für eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h zugelassen. **Abb.: Archiv Obermayer