

Reiner Preuß

**Loks der
Sächsischen
Staatseisenbahnen**

seit 1869



Einbandgestaltung: Sven Rauert
Fotos: Archiv transpress

Bildnachweis:

Die zur Illustration dieses Buches verwendeten Aufnahmen stammen – wenn nichts anderes vermerkt ist – vom Verfasser.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-31351-4 (PDF)

Copyright © by transpress Verlag, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2024

Sie finden uns im Internet unter www.transpress.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM, Bildplatte usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Bildschirmtext, Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektor: Hartmut Lange
Innengestaltung: Jürgen Knopf, Medien und Printprodukte, 74321 Bietigheim

Vorwort

Dieser Typenkompass erläutert nicht geschichtliche Zusammenhänge beim Bau der Gattungen, er listet in der beim Ordnen üblichen Reihenfolge nach der Gattungsbezeichnung die Gattungen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen auf.

Wer heute die Gattungen vollständig beschreiben und bebildern will, stößt auf einige Schwierigkeiten. Schließlich sind lange Zeiträume, mitunter über 150 Jahre, seit der Betriebszeit der Lokomotivgattung vergangen. Die Aufnahmen entsprechen nicht mehr den heutigen Ansichten zu Lokomotiven. Beispielsweise wollte man damals nicht den Tender in der Aufnahme sehen. Auch dürfte nur ganz wenigen Menschen vergönnt gewesen sein, die Lokomotiven als fotografierwürdiges Objekt erkannt zu haben. Meist fehlte auch die entsprechende Fotoausrüstung. Mit der schweren Plattenkamera – wer erinnert sich noch an sie? – wurde zum Fototermin gerufen. Das erklärt, dass mitunter nicht wenige Eisenbahner herumstehen oder die Fahrzeuge teilweise verdecken, indem sie sich beispielsweise

auf den Umlauf der Lokomotive stellen. Über die Zeit blieben Positive erhalten, wenn auch nicht wenige Gattungsbilder von einer Ansichtskarte gescannt werden mussten oder mit anderen Verfahren nicht zu den besten Ergebnissen führten. Sei es, wie es sei, wir müssen uns mit dem zufriedengeben, was wir haben. Den Fotografen von damals sind wir zu großem Dank verpflichtet, wenn sich auch nicht immer mit vertretbarem Zeitaufwand sein Name ermitteln lässt. Wo der Urheber unklar ist, stehen für die Herkunft zwei Sammlungen, aus denen die Bilder entnommen sind: Sammlung Heinz Finzel und Sammlung des Autors.

Der Typenkompass ist kein Lehrbuch. Sein Text ist knapp. Vordergründig wurden die Gattungen der Staatseisenbahnen angeführt. Für ausführliche Beschreibungen der Gattungen und zu den Lokomotiven privater Bahnen steht anderes Schriftwerk zur Verfügung.

Berlin Reiner Preuß

Inhalt

1. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn in Sachsen – Die erste deutsche Fernbahn.....	6
2. Privat- und Staatseisenbahnen im Flachland und Gebirge.....	10
3. Übernahme der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.....	16
4. Zwei Direktionen vereint	18
5. Triebfahrzeuge.....	19
5.1 Bezeichnungssystem.....	19
5.2 Lokomotivbau im eigenen Land.....	24
5.3 Die Tender.....	30
5.4 Triebfahrzeuge.....	32
Gattung I.....	32
Gattung I F.....	33
Gattung I V.....	34
Gattung I T 𐀀.....	35
Gattung II.....	37
Gattung II b.....	38
Gattung II b T.....	40
Gattung IIIa.....	41
Gattung IIIb.....	43
Gattung IIIbT.....	44
Gattung IV T.....	46
Gattung V.....	48
Gattung V T.....	50
Gattung V 𐀀.....	53
Gattung VI.....	55
Gattung VI b 𐀀.....	57
Gattung VII.....	59
Gattung VII TO.....	61
Gattung VII TS.....	63
Gattung VII T.....	65
Gattung VIII b T.....	67
Gattung VIII 𐀀.....	70
Gattung IX 𐀀.....	73
Gattung X 𐀀 / X 𐀀1.....	76
Gattung XI 𐀀.....	78
Gattung XI 𐀀T.....	81
Gattung XII 𐀀.....	82
Gattung XII 𐀀1.....	83

Gattung XII 52.....	84
Gattung XII 53.....	85
Gattung XIII 5.....	86
Gattung XIV 5T.....	87
Gattung XV 5T3.....	89
Gattung XVIII 5.....	91
Gattung XX 53.....	92
Gattung I K.....	94
Gattung I M.....	97
Gattung II K.....	98
Gattung III K.....	100
Gattung IV K.....	102
Gattung V K.....	104
Gattung VI K.....	107
Gattung VII TK.....	108

6. Was erhalten blieb.....	110
Noch vorhandene sächsische Dampflokomotiven und ihre Standorte:	111

7. Literaturverzeichnis	112
--------------------------------------	------------



Die Lokomotivremise mit der Wagenwerkstatt des Dresdener Bahnhofs in Leipzig.

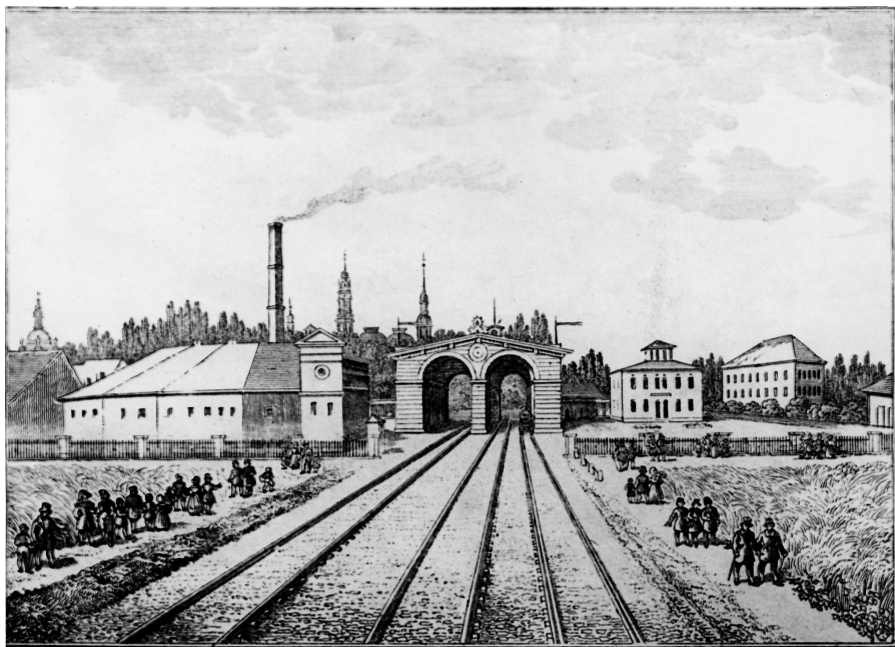
Foto: VM Dresden

1. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn in Sachsen – Die erste deutsche Fernbahn

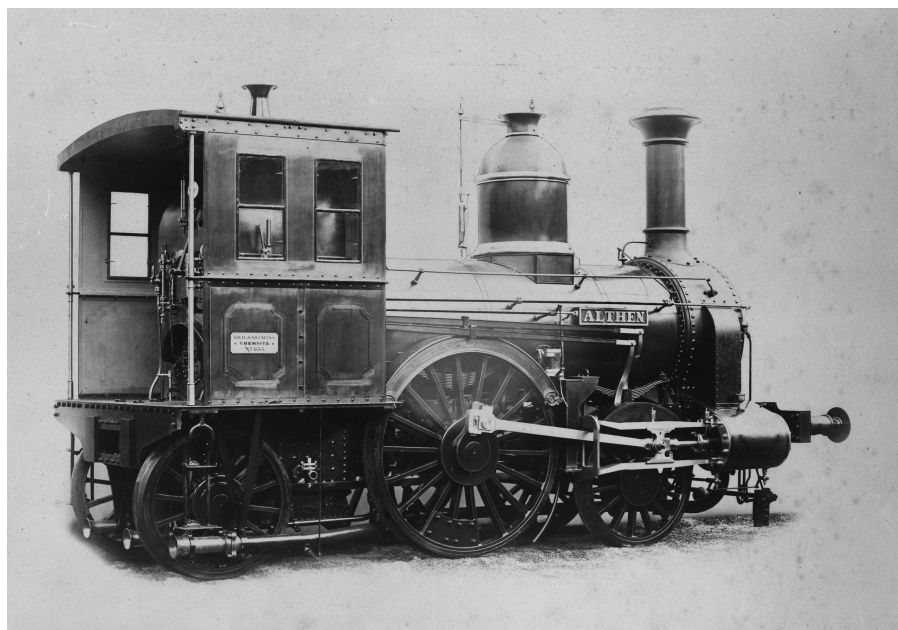
Mit der Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Althen (14,10 km) am 24. April 1837 begann in Deutschland das Zeitalter der Eisenbahn. Zwar sahen die Eigentümer die Strecke bis Dresden vor, gab es seit 1835 bereits eine Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth, aber diese hatte nicht den Charakter einer Fernbahn, und auf dem ersten Abschnitt von Leipzig fuhr eben schon die »richtige« Eisenbahn. Mehrere begünstigende Umstände in Leipzig hatten dazu geführt, in Deutschland das Wagnis einer Eisenbahn einzugehen. Verhielten sich die sächsische Regierung und der König zu der Eisenbahn noch abwartend, blockierten sie wenigstens nicht das mutige Vorhaben, für das

1835 die Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie gegründet worden war.

Der erste Eisenbahnabschnitt Leipzig – Althen zog viele Fahrgäste an und musste den lebhaften Zuspruch mit nur acht Wagen bedienen. Zugleich konnte dieser Abschnitt zur Ausbildung des eigenen Personals benutzt werden. Die Compagnie der Leipzig-Dresdner Eisenbahn erhielt von der Regierung die Erlaubnis, Strecken bis zur Landesgrenze zu betreiben, was die Compagnie nicht außer Acht ließ, sich für das Königreich jedoch als üble Formulierungssünde herausstellte, die mit Mühe später korrigiert wurde (siehe Abschnitt 2). Am 9. April 1839 wurde die Gesamtstrecke Leipzig – Dresden für den Per-



*Für die Dresdner etwas ganz Neues: Dampfende Fahrzeuge auf Gleisen und eine Halle als Abfahrtsstelle.
Sammlung VM Dresden*



Die ALTHEN wurde 1868 von Chemnitz an die Leipzig-Dresdner Eisenbahn geliefert und fuhr mit dem »Heuschaber« genannten Kessel. Foto: VM Dresden

sonen- und Güterverkehr eröffnet (115,02 km). Schon am 7. April fuhren für die Eröffnungsfeier zwei Festzüge unter Beteiligung der königlichen Familie von Leipzig nach Dresden und zurück. Die Compagnie vergab in Deutschland an kein Unternehmen Aufträge, Lokomotiven und Schienen herzustellen. Die bestellte sie in England. Die Firma Peter Rothwell & Co., Bolton, lieferte Ende November 1836 drei in Kisten verpackte Lokomotiven. Sie erhielten die Bezeichnungen KOMET, BLITZ und WINDSBRAUT. Mit der KOMET reiste ein Lokomotivführer aus England in Leipzig an. Die drei Lokomotiven wurden für Erdtransporte beim Streckenbau eingesetzt. Die eine von der amerikanischen Baltimore-Ohio-Bahn besorgte Lokomotive erwies sich als unbrauchbar. Auch andere englische Lokomotivfabriken beteiligten sich an Lieferungen. Bei der Eröffnung der Bahn besaß die Compagnie 17 aus

dem Ausland gelieferte Lokomotiven. Die Aktien-Maschinenbauanstalt in Übigau bei Dresden baute nach der KOMET und unter Aufsicht des Professors Andreas Schubert die SAXONIA, die aber schon 1849 wegen zu hohen Kohlenverbrauchs ausgemustert werden sollte. Schließlich lieferte 1839 die Sächsische Maschinenbauanstalt in Chemnitz die Lokomotive PEGASUS. Der Ingenieur Köhler setzte aus dem Betriebspark vorerst zwei der Lokomotiven ein – das waren anfangs die BLITZ und RENNER – und ließ die Lokomotiven mit Schlepptender fahren. Bei einigen Tendern fiel ein hohes Rohr auf, das zu einer nachträglich eingebauten Vorrichtung für die Tenderwasservorwärmung gehörte. In der Lokomotivwelt wurde es von 1842 an Mode, Lokomotiven mit langen Kesseln zu bauen, die über die Laufachsen hinausragten, ohne den gefährlichen Überhang zu berücksichtigen.

Der lange Kessel erhöhte die Zugkraft, was bei Geschwindigkeiten bis 80 km/h noch vertretbar war. Sonst bestand die Gefahr der Entgleisung. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn führte wie andere Eisenbahnen Langboiler-Maschinen in ihrem Bestand. Ein großer Teil der LDE-Lokomotiven ging im Jahr 1876 auf die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen mit der Eingliederung des Leipziger Unternehmens über.

Lokomotiven der	
Anzahl	Achsfolge
8	B (Innenzylinder)
1	B (Innenzylinder)
14	1A1 (Innenzylinder)
8	1A1 (Außenzylinder)
	1A1 -Personenzuglokomotive
4	1A1 -Schnellzuglokomotive
28	1A1 -Schnell- und Personenzuglokomotiven
48	1B-Longboiler-Lokomotiven
12	1B-Schnellzuglokomotive
30	C-Güterzuglokomotive
2	1B-Longboiler-Lokomotive
4	B-Tenderlokomotive
3	B1-Tenderlokomotive
1	B1-Lokomotive mit Tender

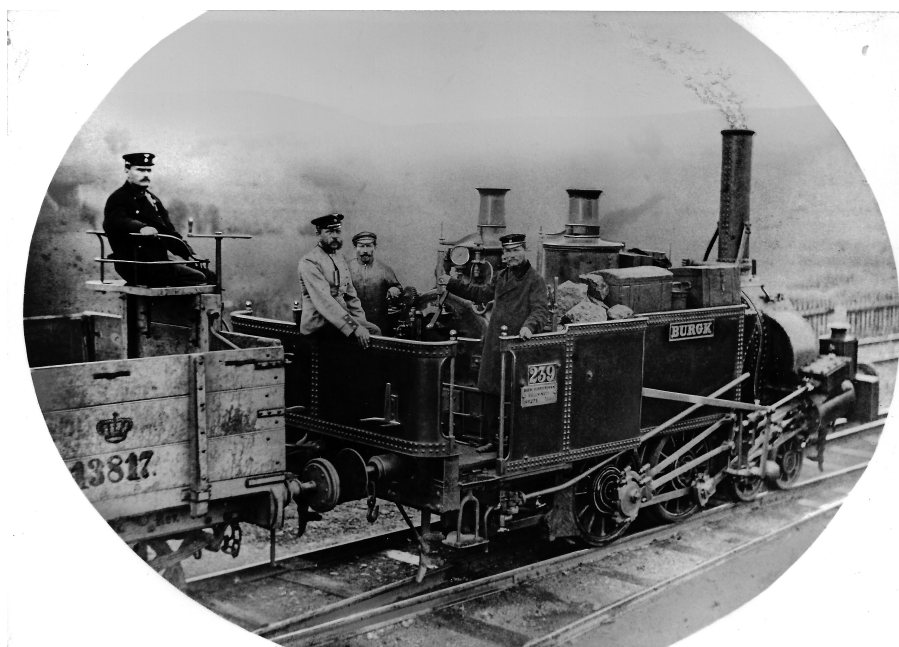
Leipzig-Dresdner Eisenbahn

	Hersteller	Baujahr	Übernahme durch die Staatseisenbahn	Bemerkungen
	Rothwell, Bury	1836/1838	-	
	Übigau	1838	-	SAXONIA; + 1850
	Rothwell, Stephenson, Kirtley, Hartmann, Sociéte	1838/42		
	Borsig, Hartmann	1848/49		
	Borsig	1854	4	
	Hartmann	1856/58	10	
	Hartmann, Borsig	1856/1865	28	
	Hawthorn, Borsig, Esslingen	1844/66	43	
	Henschel	1875/76	12	
	Esslingen, Sigl, Henschel	1868/76	24	
	Stephenson	1844	-	
	Wöhler	1874	4	
	eigene Werkstatt der LDE	1873	3	umgebaut aus Lokomotiven von Borsig der Achsfolge 1A1
	eigene Werkstatt der LDE	1875	1	umgebaut aus einer Lokomotive von Borsig der Achsfolge 1A1
	+ ausgemustert Bury Edward Bury, Liverpool Esslingen Maschinenfabrik Esslingen Hartmann Maschinenfabrik, Eisen- und Metallgießerei von Richard Hartmann, von 1870 an Sächsische Maschinenfabrik zu Chemnitz AG, von 1899 an Sächsische Maschinenfabrik vorm. Richard Hartmann AG Hawthorn Hawthorn, Newcastle Henschel Lokomotivfabrik Ernst Henschel, Kassel Kirtley William Kirtley, Warrington Rothwell Bolton Sigl Mechanische Werkstätten Sigl, Wien Stephenson Georg Stephenson, Newcastle Übigau Dresdner Actien-Maschinenbau-Verein Wöhler Lokomotiv- und Maschinenfabrik Wöhler, Berlin			

2. Privat- und Staatseisenbahnen im Flachland und Gebirge

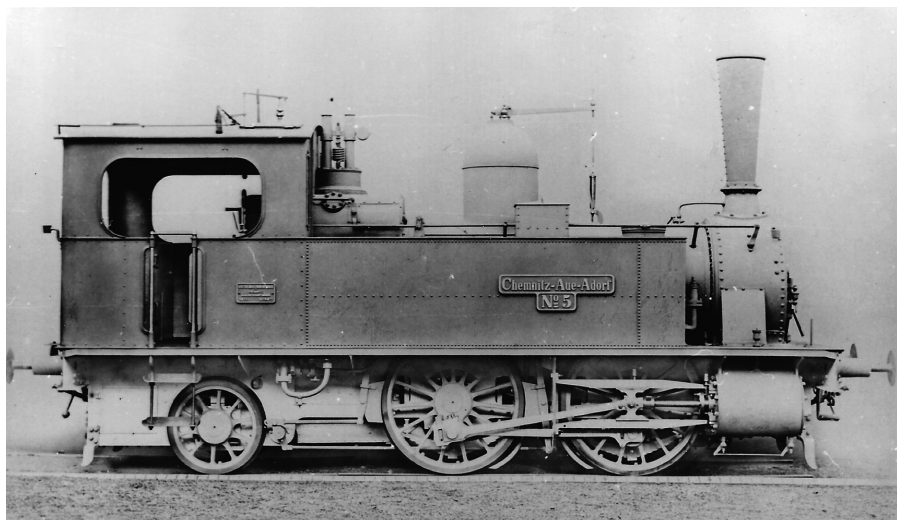
Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn übte Vorbildfunktionen aus, denn schon am 14. November 1835 wurde ein Komitee für die Eisenbahnverbindung zwischen dem Zwickauer Kohlenbecken und dem Norden gebildet. Die Strecke führte von Riesa über Chemnitz nach Zwickau und nannte sich »Erzgebirgische Eisenbahn«. Andere Unternehmen bauten Eisenbahnstrecken beispielsweise von Dresden über die preußische Grenze bei Görlitz mit dem Abzweig von Löbau nach Zittau. Es gab staatliche und private Eisenbahnen. 1836 tagte in Altenburg ein Komitee für die Verbindung zwischen Sachsen und Bayern (Leipzig – Hof). Nach Verstaatlichungen lagen im Jahre 1868 im Königreich Sachsen noch 56,50 km Strecke, die Privatbahnen gehörten.

Einige Strecken wurden für die Verbindungen mit dem Ausland geplant. Der ausländische Staat wollte in den Verträgen zu solchen Bahnen nicht irgendeinen Auftraggeber, sondern den sächsischen Staat sehen. Auch bestand die Gefahr, dass privat begonnene Bahnen wegen finanzieller Schwierigkeiten nicht zu Ende geführt werden. Befürchtet wurde ferner eine Umgehung Sachsens, wenn ausländische Strecken – vor allem preußische – früher fertiggestellt würden. Bei der Bahn Leipzig – Hof beteiligte sich der Staat an der Aktiengesellschaft, mit der sich in Leipzig eine Sächsisch-Bayerische Eisenbahnkompanie konstituierte. Weitere Bahnen wurden ebenfalls mit Beteiligung des Staates gebaut, unter anderem nach Böhmen und nach Schlesi-



Die BURGK war für die Hänichener Kohlenbahn (bei Dresden) geliefert worden und fuhr ohne Wetzerschutz. So sahen die ältesten Lokomotiven aus, die die Staatseisenbahnen übernahmen. Diese Maschine beförderte die Wagen auf der Kohlenbahn Freital – Possendorf.

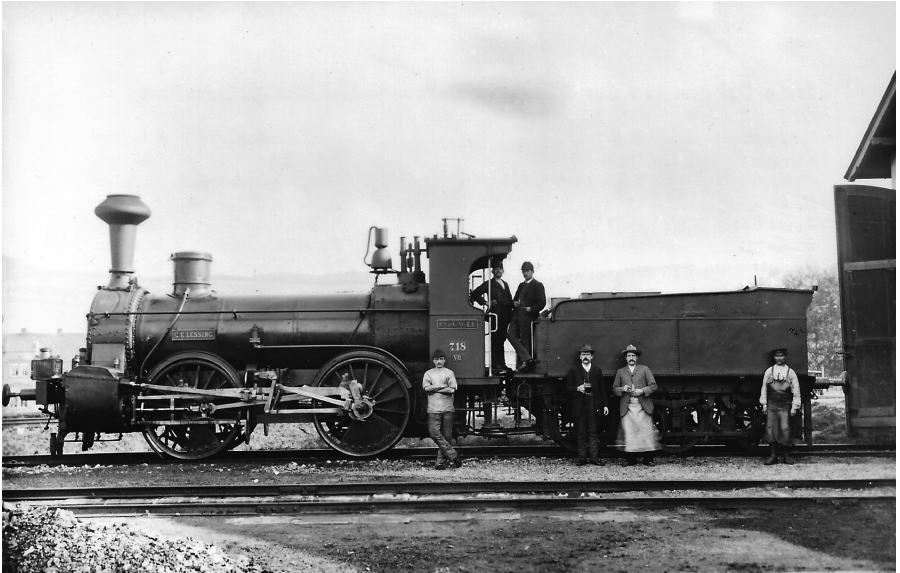
Foto: Haus der Heimat in Freital



Zuerst gehörte die Lokomotive der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn.



Beim Preußisch-Österreichischen Krieg stand das Königreich Sachsen im Bündnis mit den südlichen Staaten und musste damit rechnen, dass das preußische Militär die wertvollen Lokomotiven als Beute behandelt. Deshalb wurden die Lokomotiven in Sicherheit gebracht. Hier stehen sie auf dem Bahnhof Eger (heute Cheb).



Mit Tender fotografiert: Lokomotive G. E. LESSING in Olbernhau. Die von Schwartzkopff gebaute Maschine war immer im Eigentum der sächsischen Staatseisenbahnen.

en. Es deutete sich an, dass Bahnen nicht mehr zustande kommen, wenn privates Kapital mangels Interesse dazu fehlte. Zu große Lücken des Eisenbahnnetzes würden im Land entstehen. Die Regierung übernahm die unvollständige Strecke Chemnitz – Riesa am 31. Dezember 1850 und stellte sie als Staatseisenbahn bis 1852 fertig. Am 31. Januar 1851 übernahm der Staat die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn (102,57 km). Mehr und mehr wurden Eisenbahnbauten eine Sache des Staates. Die Beteiligung an Aktiengesellschaften bewährte sich nicht, schon wegen der Zinsgarantien gegenüber den Aktionären. Nach einer Periode, in der der Staat Privatbahnen – sollten sie weiterhin bestehen bleiben – durch Kauf übernehmen musste, baute von 1876 an nur noch der Staat die Eisenbahnlinien.

Außerdem führte er auf der Grundlage neuer gesetzlicher Vorgaben durch das Reich den Begriff der »Sekundärbahnen« ein, womit ein leichter

Oberbau, einfachere Kunstbauten, andere Neigungs- und Krümmungsverhältnisse wie im Vergleich zu den Primärbahnen bei Bau und Betrieb billiger werden ließen. Auch wurden Strecken, die bereits betrieben wurden, als Sekundärbahnen eingestuft. 1877/78 hieß es im Landtag, neue Strecken dürften nur noch schmalspurig gebaut werden, nur in besonderen Gründen würde in Vollspur gebaut. Erste Sekundärbahn in Sachsen wurde die 1879 eröffnete Linie Gaschwitz – Plagwitz-Lindenau (9,79 km). Bei der ersten Schmalspurbahn Sachsens wurde der Abschnitt Wilkau – Kirchberg (10,05 km in 750 mm Spurweite) 1881 eröffnet.

Die geografische Beschaffenheit des Königreiches zwangen die Staatseisenbahnen zu besonderen Lokomotivkonstruktionen. Im Norden breitete sich das Land flach aus (Elsterwerda 92 m über Ostsee), im Süden, im Erzgebirge, lag beispielsweise der Bahnhof Reitzenhain 777 m über der Ostsee (Oberwiesenthal wurde später in