

# Sachsen-Report

Güterzuglokomotiven und Tender der K.S. St.E.B.



(Füllseite)



**Bild 2:** Nachdem wir uns im Sachsen-Report 3 mit den Schnellzuglokomotiven beschäftigt haben – eine X V bei der Ausfahrt aus Altenburg sei hiermit nachgereicht –, geht es im vorliegenden Band 4 um die Güterzuglokomotiven und Tender der K.S.St.E.B. **Abb.: Sammlung Weisbrod**

**Bild 1 (Titel):** Bei der hier abgebildeten Güterzuglokomotive mit der Bahnnummer 772 handelt es sich um eine Lok der Gattung IX HV. Die Maschine wurde 1907 von Hartmann mit der Fabriknummer 3125 geliefert und wurde später zur 56 602. **Abb.: Sammlung Grundmann**

## Impressum

ISBN 3-89610-001-7

**Verlag und Redaktion:**  
**Hermann Merker Verlag GmbH**  
**Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck**  
**Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck**  
**Telefon (0 81 41) 51 20 48 oder 51 20 49**  
**Telefax (0 81 41) 4 46 89**

Herausgeber: Hermann Merker  
 Autor: Manfred Weisbrod  
 Bildredaktion und Koordination: Ingo Neidhardt  
 Layout: Gerhard Gerstberger  
 Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger  
 Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann  
 Anzeigenleitung: Elke Albrecht

Printed in Italy by Europlanning srl  
 via Chioda, 123/A, I-37136 Verona  
 Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH  
 Vertrieb Einzelverkauf:  
 MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb  
 GmbH & Co KG, D-85386 Eching bei 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 1996  
 Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

## Inhalt

	Seite
Einleitung	6
Lokomotiven der Gattung V a	8
Lokomotiven der Gattung V	10
Lokomotiven der Gattung V V	20
Lokomotiven der Gattung I V	28
Lokomotiven der Gattung IX V	32
Lokomotiven der Gattung IX HV	38
Lokomotiven der Gattung XI V	42
Lokomotiven der Gattung XI H	48
Lokomotiven der Gattung XI HV	52
Lokomotiven der Gattung XIII H (Bahnnummern 1165 bis 1184)	56
Lokomotiven der Gattung XIII H (Bahnnummern ab 1185)	60
Die sächsischen Tender	66
Quellenverzeichnis	79



## Einleitung

Die ersten sächsischen Güterzuglokomotiven waren Dreikuppler. Man hat sie zunächst mit Zwillingstriebwerk, später mit Verbundtriebwerk gebaut und in relativ großen Stückzahlen beschafft. Die anfangs gehegte Befürchtung, ob bei einer Zweizylinder-Verbundlokomotive die gegenüber der Zwillinglokomotive um 50% reduzierte Zahl der Auspuffstöße zur Feueranfachung noch ausreichen werde, erwies sich als unbegründet.

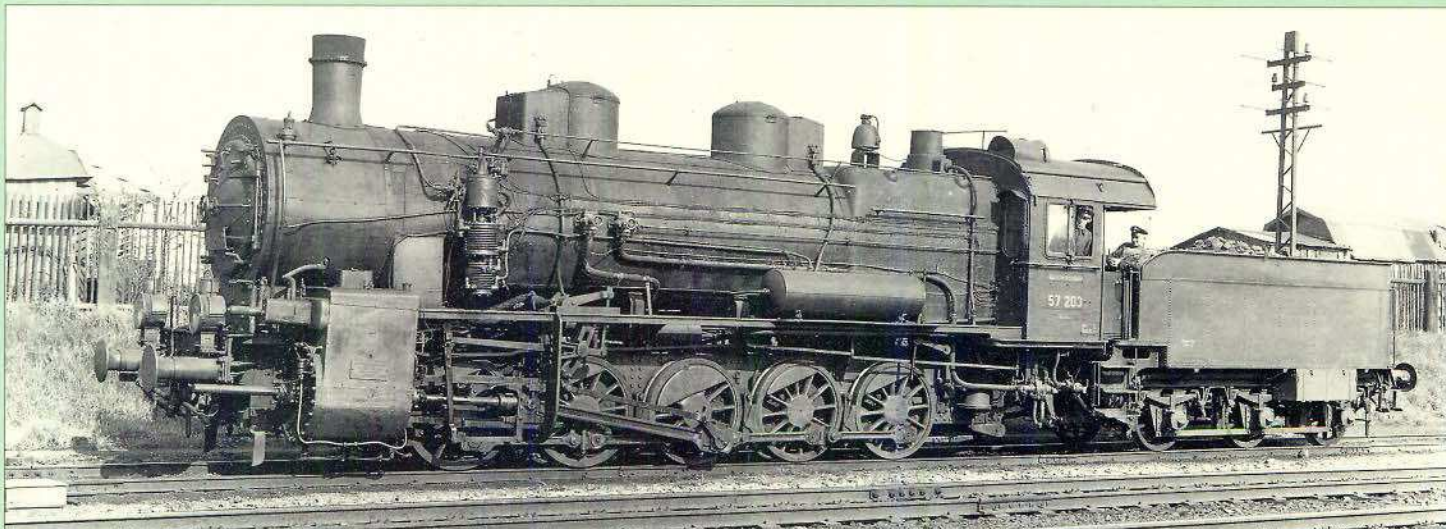
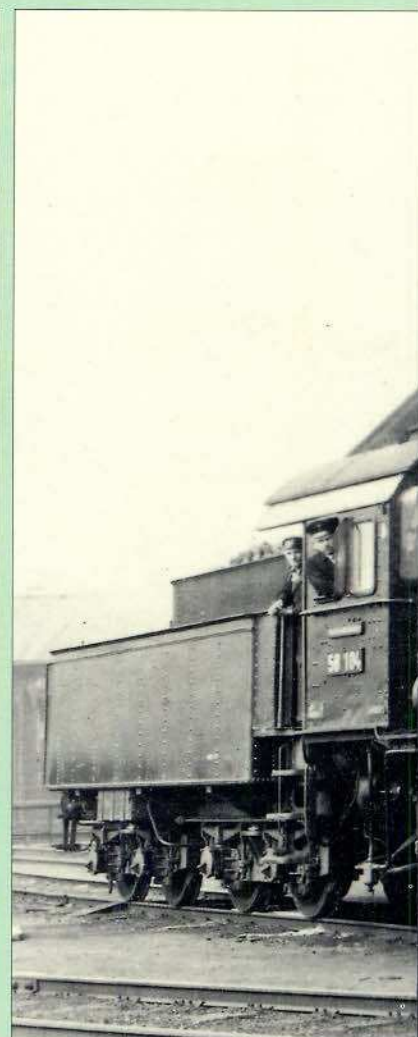
Die Möglichkeit, auf einem dreifach gekuppelten Triebwerk unter Zuhilfenahme eines Laufradsatzes einen größeren Kes-

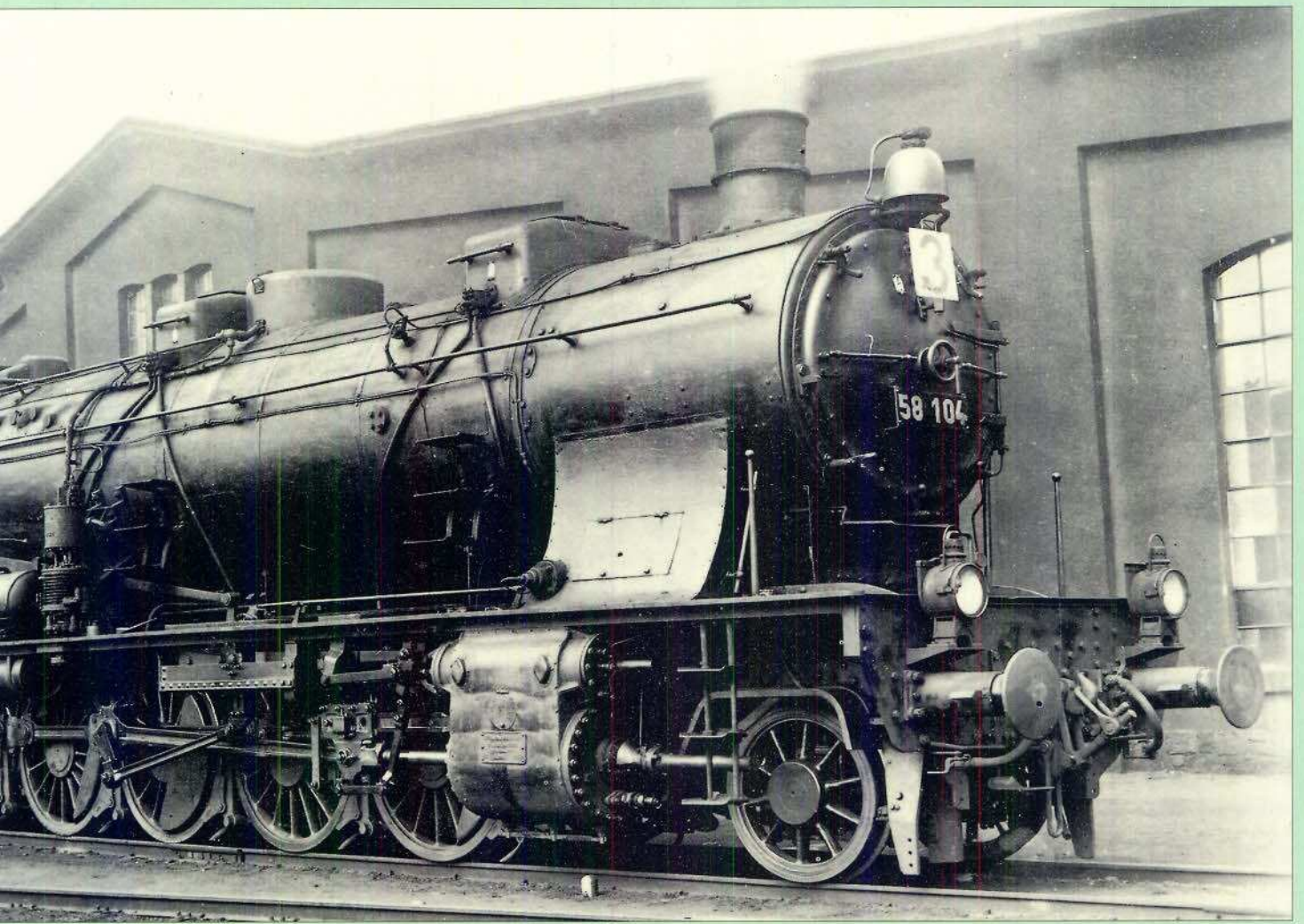
sel unterzubringen, nutzte man in Sachsen nicht. Die Achsfolge 1'C, die sogenannte Mogul-Bauart, wie sie in Preußen und Bayern zu finden war, fehlt in Sachsen. Sachsen ging den Schritt zur vierfach gekuppelten Lokomotive. Da zu diesem Zeitpunkt (1898) das Gölsdorfsche Prinzip seitenverschiebbarer Kuppelradsätze noch nicht Allgemeingut im Lokomotivbau war, entschied man sich für die Bauart Mallet, um die Bogenläufigkeit der Lokomotive zu erreichen.

Ein bemerkenswerter sächsischer Sonderweg war die von Ewald Richard Klien und

Heinrich Robert Lindner entwickelte Hohlachse, die ebenfalls eine radiale Einstellung des gekuppelten Radsatzes ermöglichte. Sie war zwar unterhaltungsaufwendiger als die seitenverschiebbaren Radsätze Bauart Gölsdorf, aber auf jeden Fall eine günstigere Lösung als die Hebeltriebwerke der Bauarten Hagans oder Klose. Die mit Klien-Lindner-Hohlachse ausgerüsteten Lokomotiven der Gattung IX brachten durch ihre großen Kessel und Feuerbüchsen einen für die damalige Zeit beträchtlichen Leistungszuwachs.

Der mit der Gattung IX begonnene, recht





erfolgreiche Weg einer Leistungssteigerung ist bei den fünffach gekuppelten Lokomotiven der Gattung XI nicht unbedingt fortgesetzt worden. Von den drei entwickelten Varianten konnten sich ausgerechnet die beiden Heißdampf-Ausführungen nicht durchsetzen. Die XI HV war auch die erste sächsische Heißdampflokomotive. Zweizylinder-Heißdampf-Güterzuglokomotiven hat die Sächsische Staatsbahn, von späteren Umbauten abgesehen, nur acht Stück besessen, eben die Baumuster der Gattung XI H. Erst zehn Jahre nach der Indienstellung der beiden Heißdampf-Verbundlokomotiven der Gattung XI HV hat man, mit neuen Erkenntnissen und in verbesserter Ausführung, diese Baureihe nochmals aufgelegt.

Bemerkenswert an den sächsischen Heißdampf-Verbundlokomotiven ist die Tatsache, daß man sich beim Niederdruckzylinder

der nicht vom Flachschieber trennen konnte. Diese hatten, bei 860 mm (!) Zylinderdurchmesser der XI HV, natürlich gewaltige Dimensionen.

Die Lokomotiven der Gattung XI waren die letzten von der Sächsischen Staatsbahn entwickelten Güterzuglokomotiven, nicht aber die zuletzt gebauten. Ab 1917 baute Hartmann nach Zeichnungen von Henschel die pr. G 12', die in Sachsen als Gattung XIII H bezeichnet worden ist. Unter der gleichen Gattungsbezeichnung wurden auch die Nachbauten der pr. G 12 geführt, während Baden und Württemberg, die die

1'E h3 ebenfalls beschafften, auch die preußische Gattungsbezeichnung übernehmen. Erst die Reichsbahn sortierte die beiden unterschiedlichen Bauarten sächsischer 1'E h3-Lokomotiven in die Baureihen 58' und 58<sup>4</sup>.

Tender führten bei der Sächsischen Staatsbahn ein eigenes Leben, denn sie trugen nicht die Nummer der Lokomotive, sondern eine eigene, rechts und links oben an der Tenderrückwand. Der letzte Teil des Sachsen-Reports 4 ist den unterschiedlichen Bauarten sächsischer Lokomotivtender gewidmet. **Manfred Weisbrod**

**Bild 6 (oben):** Zu den stärksten Güterzugloks gehören die sächsischen XIII H (58 104, Dresden-Friedrichstadt). **Abb.: Slg. Weisbrod**

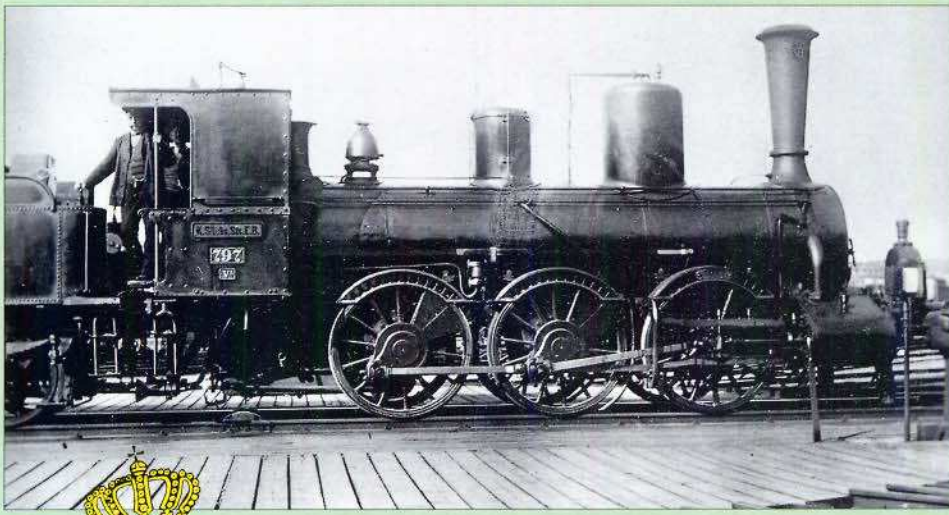
**Bild 3 (linke Seite oben):** Die Gattung V ist eine der in dieser Ausgabe behandelten Typen. Bahnnummer 865 hilft beim Bahnbau in Sebnitz-Nixdorf.

**Bild 4 (linke Seite Mitte):** Betriebsaufnahme einer Lok der sächsischen Gattung V V.

**Bild 5 (linke Seite unten):** Güterzuglokomotiven der Gattung XI HV kamen auch zur Deutschen Reichsbahn, wie die 57 203 zeigt.

**Bild 7:** Zusätzlich werden in dieser Ausgabe die sächsischen Tender behandelt. Die Lokomotive mit dem Tender Nr. 669 steht in Schwarzenberg. **Abb. 3 bis 5 und 7: Slg. Grundmann**





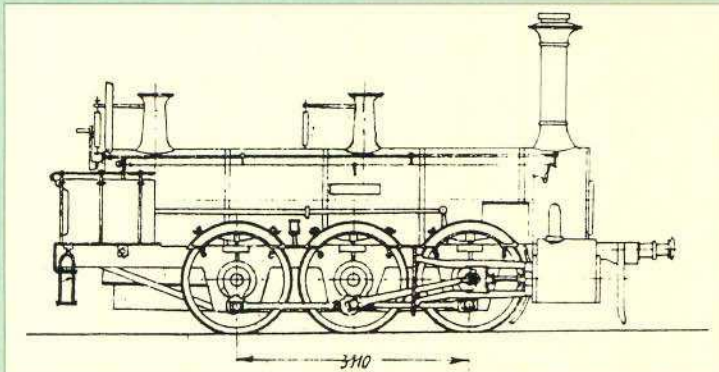
## Gattung V a

Die ersten dreifach gekuppelten Lokomotiven fuhren in Sachsen auf der Albertsbahn Dresden – Tharandt, benannt nach dem

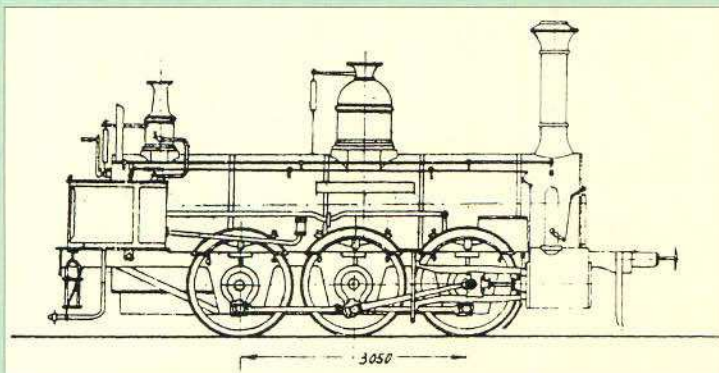
sächsischen Kronprinzen Albert, der als König von 1873 bis 1902 regierte. Die am 28. Juni 1855 als Privatbahn eröffnete Strecke war durch Initiative des Hänicher Steinkohlenbauvereins entstanden und sollte der Kohleabfuhr der Zechen aus dem

Plauenschen Grund dienen, wohin auch Zweigbahnen führten. Die Staatsregierung hatte ohne Zögern die Konzession erteilt, sah sie doch die Albertsbahn als Teilstück der von ihr geplanten erzgebirgischen Bahn von Dresden nach Freiberg, deren Bau aber erst 1859 begonnen wurde. Der sächsische Staat hatte sich deshalb bereits bei der Konzessionierung das Vorkaufsrecht gesichert und erwarb die Albertsbahn zum 1. Juli 1868.

Die Albertsbahn beschaffte von Hartmann im Jahre 1855 drei Lokomotiven, die die Namen GLÜCKAUF, RICHARD HARTMANN und THARANDT trugen (Fabriknummern 51 bis 53). 1863 folgte mit der Fabriknummer 193 eine vierte Maschine mit dem Namen NEUE HOFFNUNG.

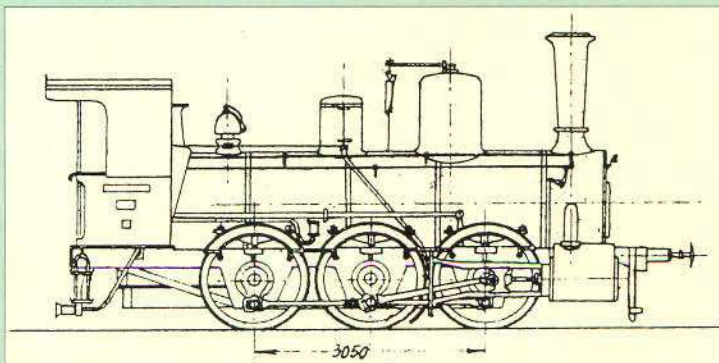


**Bild 8 (oben):** Die ehemalige GLÜCKAUF (231) der Gattung V a um 1900 in Dresden-Friedrichstadt.



**Bilder 9 bis 11:** 1:100-Maßskizzen der V a mit den Bahnnummern 797 bis 799 und 800 im ursprünglichen Aussehen sowie der Bahnnummern 797 bis 799 im späteren Aussehen mit geschlossenem Führerhaus.

**Bild 13 (rechte Seite Mitte):** Die V a GLÜCKAUF, hier mit Bahnpersonal, wurde 1855 von Hartmann gebaut.



**Bild 14 (rechte Seite unten):** Aus der V a NEUE HOFFNUNG (234) wurde nach 1892 die Bahnnummer 800.

Die Zweizylinder-Naßdampflok mit vorn überhängenden Zylindern und Antrieb des 2. Kuppelradsatzes hatten 3110 mm Achsstand (NEUE HOFFNUNG 3050 mm). Ein Führerhaus war noch nicht vorhanden, nur ein Windschirm bot dem Personal dürftigen Schutz. Erst um 1865 sind Führerhäuser nachgerüstet worden.

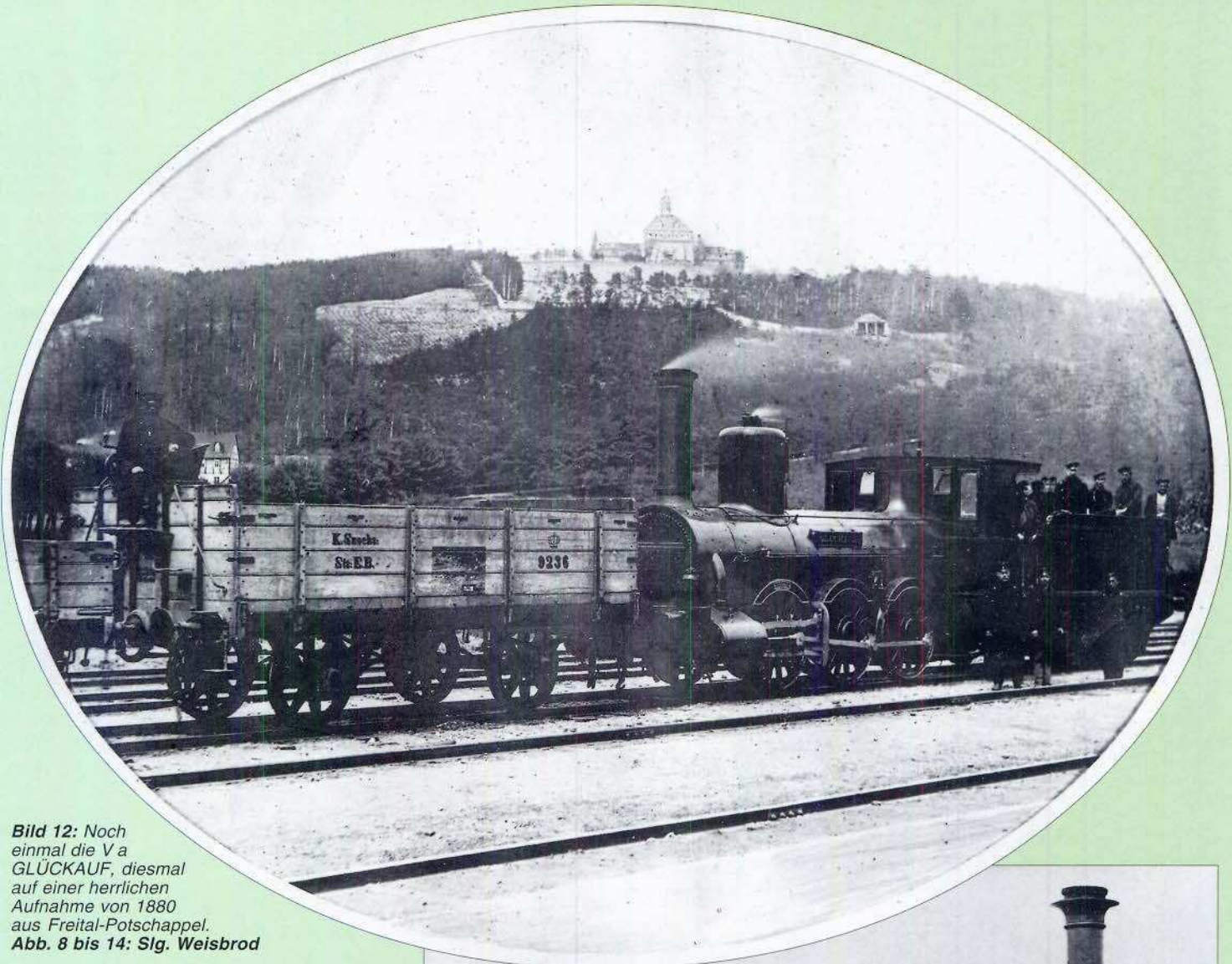
Der Crampton-Stehkessel hatte eine zwischen den Wangen des Gabelrahmens eingezogene Feuerbüchse, die hinter dem 3. Kuppelradsatz überhing. Mit 4100 mm Abstand zwischen den Rohrwänden besaß der Kessel (Kesseldruck 7,4 bar) für die damalige Zeit eine beachtliche Länge. Zu seiner Überwachung dienten drei verkleidete Federwaag-Sicherheitsventile, zwei auf dem Stehkessel, eines auf dem Langkessel. Ein Dampfdom war anfangs nicht vorhanden, nur ein Ventilaufsatz. Erst später erhielten die Lokomotiven des Baujahres 1855 einen großen Dom auf dem 1. Kesselschuß, die Lokomotive NEUE HOFFNUNG besaß ihn bereits bei Lieferung auf dem 2. Kesselschuß. Mit dem Aufbau des Doms entfiel das Sicherheitsventil auf dem Langkessel; das besaß jetzt der Dampfdom. Im Lieferzustand konnte bei allen vier Lokomotiven nur der 1. Kuppelradsatz von vorn aus Sandkästen davor gesendet werden. Um 1878 erhielten die Lokomotiven einen zentralen Sandkasten hinter dem Dampfdom, der den 2. Kuppel-

### Gattung V a

Lieferungen von Hartmann an die Albertsbahn

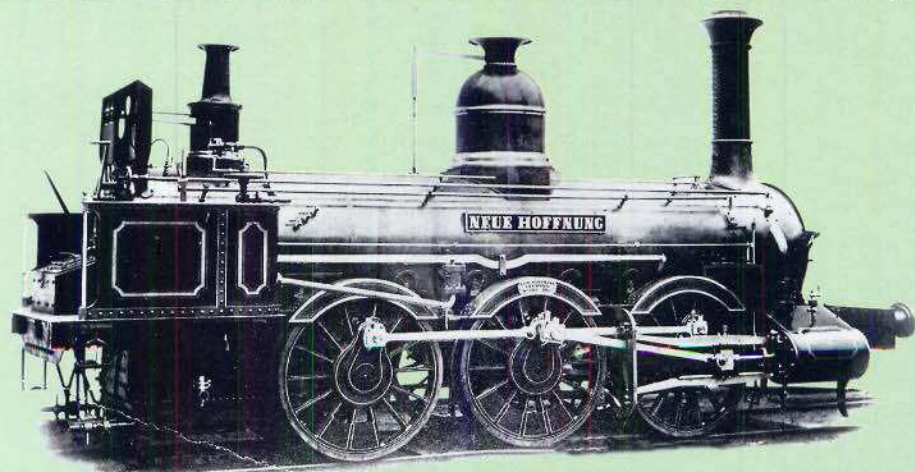
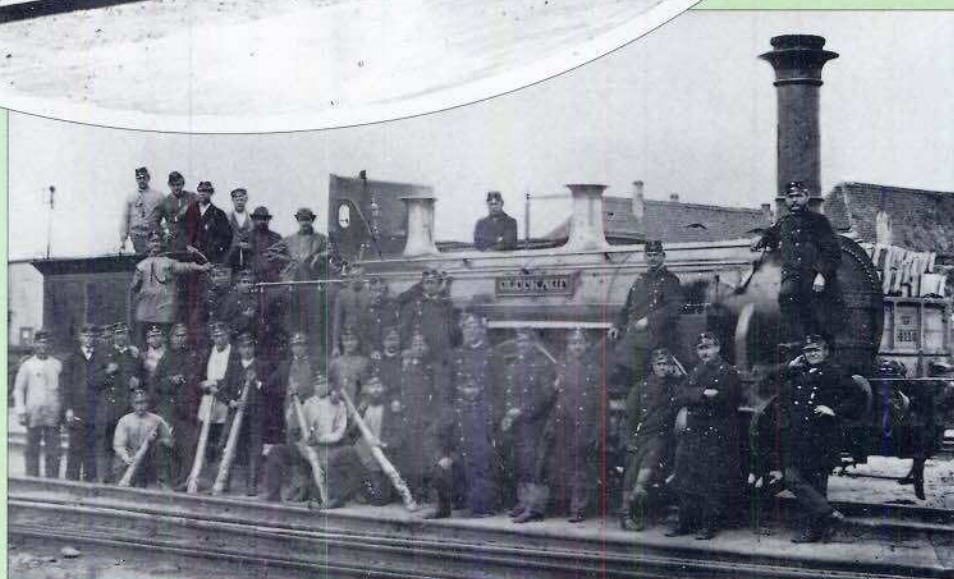
Name <sup>1)</sup>	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummer bis 1868	Bahnnummer ab 1892	Bemerkung
GLÜCKAUF	Hartmann	1855/51	231	797	+ 1905
RICHARD	Hartmann	1855/52	232	798	+ 1896
HARTMANN	Hartmann	1855/53	233	799	+ 1895
THARANDT	Hartmann	1855/53	233	799	+ 1895
NEUE HOFFNUNG	Hartmann	1863/193	234	800	+ 1897

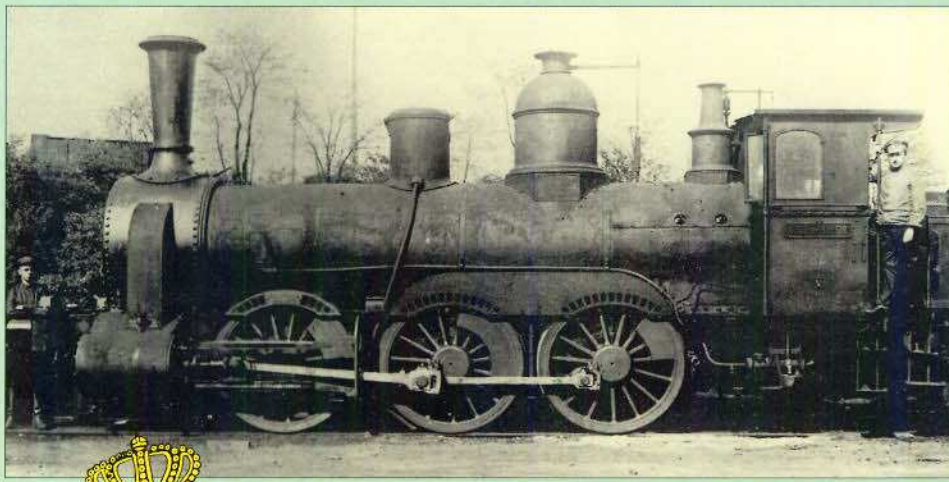
<sup>1)</sup> Die Lokomotiven behielten auch bei der Staatsbahn ihre Namen, lediglich die RICHARD HARTMANN hieß nur noch RICHARD.



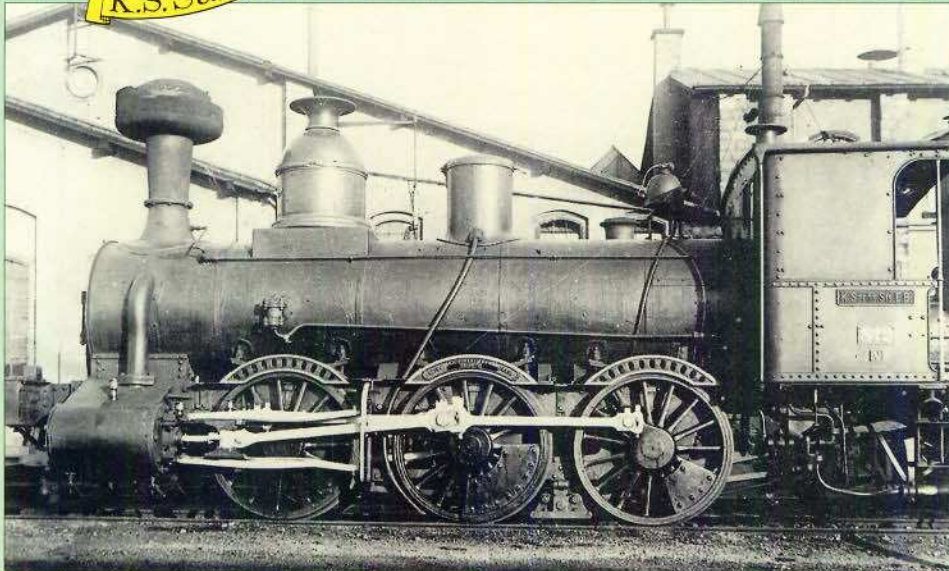
**Bild 12:** Noch einmal die V a GLÜCKAUF, diesmal auf einer herrlichen Aufnahme von 1880 aus Freital-Potschappel. **Abb. 8 bis 14:** Slg. Weisbrod

radsatz von vorn sandete. Die Kesselspeisung erfolgte durch zwei Dampfstrahlpumpen Bauart Giffard, die auf dem Führerstand angeordnet waren. Der Rahmen war in sechs Punkten gegen das Laufwerk abgestützt. Die Tragfedern befanden sich oberhalb der Achslager, ein Längs- oder Querausgleich war nicht vorhanden. Die innenliegende Stephenson-Steuerung wurde von einem Exzenter auf dem Treibradsatz angetrieben und bewegte die Flachschieber (Muschelschieber). Eine Bremse war nicht vorhanden, angehalten wurde mit Gegendampf. 1878 ist die Ausrüstung durch ein Dampfblätewerk auf dem Stehkesselscheitel ergänzt worden. Mit der Übernahme der Albertsbahn durch den sächsischen Staat kamen die vier Maschinen zur Direktion der Östlichen Staatsbahn, wurden in die Gattung H V b (H steht für Hartmann) eingeordnet und bekamen in der Reihenfolge ihrer Fabriknummern die Bahnnummern 231 bis 234. 1871 erfolgte die Einordnung in die Gattung V a, 1892 die Umzeichnung auf die Bahnnummern 797 bis 800. Auch bei der Staatsbahn behielten die Lokomotiven noch ihre Namen, die sie bei der Albertsbahn getragen hatten; lediglich die RICHARD HARTMANN hieß nur noch RICHARD. Die Ausmusterung der Maschinen erfolgte zwischen 1895 und 1905.





## Gattung V



### Gattung V

#### Lieferungen von Hartmann an die Sächsische Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	West	Bahnnummern		Bemerkung	
				Ost <sup>1)</sup>	ab 1892		ab 1900
REICHENBACH	Hartmann	1859/139	60		801	2801	+1903
HAMBURG	Hartmann	1859/140	61		802	2802	+1910
MAGDEBURG	Hartmann	1859/141	62		803		+1899
LINDAU <sup>2)</sup>	Hartmann	1859/142	63		804	2804	+1910
NÜRNBERG	Hartmann	1859/144	90		805	2805	+1909
REUTH	Hartmann	1859/145	91		806	2806	+1904
BREMEN	Hartmann	1859/146	92		807		+1898
FRANKFURT	Hartmann	1859/147	93		808	2808	+1901
CRIMMITSCHAU	Hartmann	1859/148	94		809		+1893
BAMBERG	Hartmann	1859/149	95		810		+1897
FALKE	Hartmann	1861/165	7		811	2811	+1909
SCHWAN	Hartmann	1861/166	8		812	2812	+1910
BÄR	Hartmann	1861/168	9		813	2813	+1905
REGENSBURG	Hartmann	1861/169	103		814	2814	+1905
SALZBURG	Hartmann	1861/170	104		815		+1895
GRANATEN	Hartmann	1861/161		251	816	2816	+1906
EDLE KRONE	Hartmann	1861/162		252	817	2817	+1910
SILBERBLICK	Hartmann	1861/167		253	818		+1899
INNSBRUCK	Hartmann	1862/171	105		819	2819	+1905
AUGSBURG	Hartmann	1862/172	106		820		+1898
WÜRZBURG	Hartmann	1862/173	107		821	2821	+1906
HIMMELFAHRT GOLDENE	Hartmann	1862/177		254	822	2822	+1910
PFORTE	Hartmann	1862/176		255	823	2823	+1904
FREUDENSTEIN	Hartmann	1862/178		256	824	2824	+1913

<sup>1)</sup> West und Ost = Westliche und Östliche Staatsbahn

<sup>2)</sup> LINDAU im Jahre 1876 in GEBHARDSBERG umbenannt

Die Gattung V umfaßt dreifach gekuppelte Zweizylinder-Naßdampf-Güterzuglokomotiven, die von der Sächsischen Staatsbahn, der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, der Berlin-Dresdener Eisenbahn und der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn beschafft worden sind. Ein Bedarf an dreifach gekuppelten Lokomotiven trat in Sachsen etwa ab 1859 auf der sächsisch-bayerischen Linie und auf den niedererzgebirgischen Strecken auf, als der Güterverkehr zunahm und mit den sogenannten Gemischtzuglokomotiven nicht mehr zu bewältigen war. 1859 war auch mit dem Bau der Strecke Tharandt – Freiberg als Fortsetzung der Albertsbahn begonnen worden, die von Tharandt bis Klingenberg-Colmnitz auf einer Länge von 7,3 km mit einer mittleren Steigung von 1:47 den Höhenunterschied zwischen Elbtal und erzgebirgischem Becken überwindet.

Die Gattung V ist von 1859 bis 1887 mit insgesamt 213 Lokomotiven gebaut worden und gehört damit zu den zahlenmäßig stärksten Gattungen der Sächsischen Staatsbahn. Sie wird lediglich von den 1B-/1'B-Lokomotiven der Gattungen III und III b übertroffen, von denen 291 Exemplare gebaut worden sind.

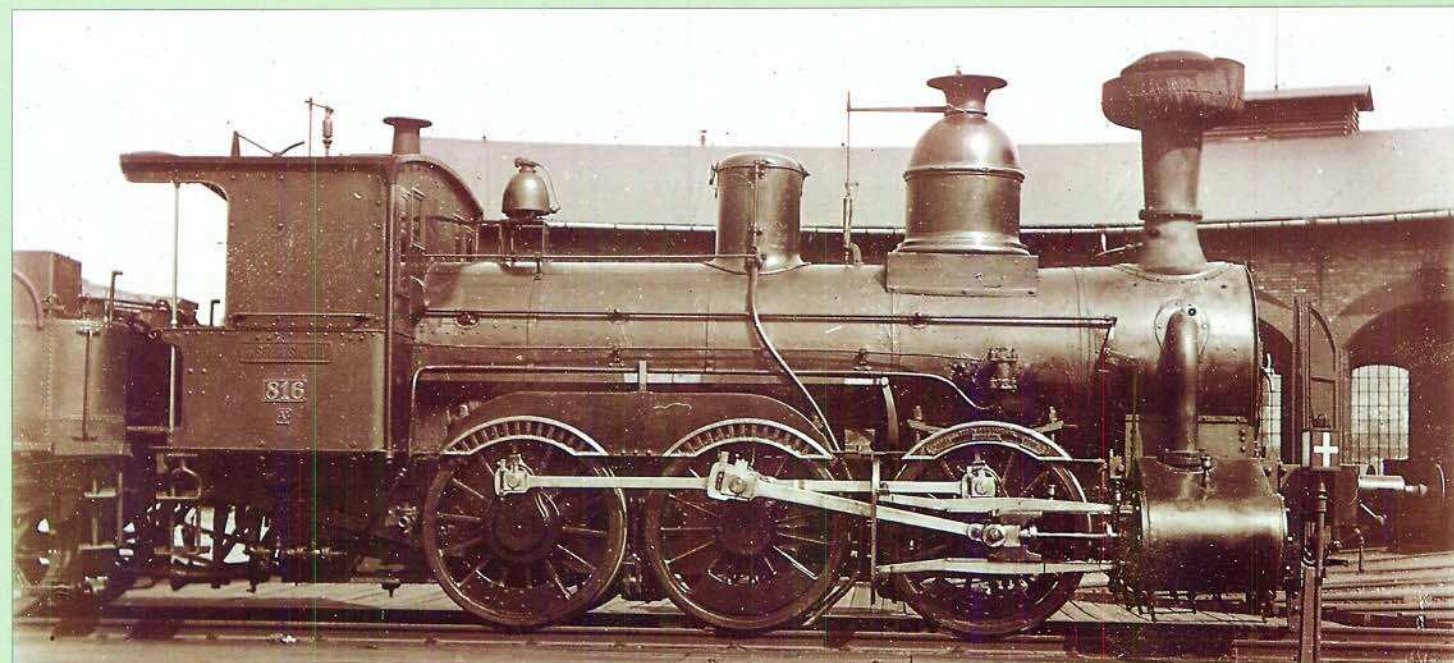
Von den ersten 24 Maschinen (Bahnnummern 801 bis 824; diese und alle folgenden Bahnnummern werden nach dem Nummernplan von 1892 angegeben), die Hartmann zwischen 1859 und 1862 lieferte, gingen 18 an die Westliche und sechs Lokomotiven an die Östliche Staatsbahn. Diese Lokomotiven hatten noch keine Führerhäuser, das Personal stand im Freien, nur durch einen Windschirm "geschützt". Die Maschinen waren denen der Gattung V a recht ähnlich, nur der große Dampfdom mit Federwaag-Sicherheitsventil saß auf dem 1. Kesselschuß. Zwei verkleidete Federwaag-Sicherheitsventile waren auf dem Stehkesselscheitel angeordnet. Als die Lokomotiven recht große Führerhäuser ohne Seitenfenster bekamen, befanden sich diese Sicherheitsventile im Führerhaus und bliesen durch das Dach ab. Gesendet wurde im Lieferzustand der 1. Kuppelradsatz von vorn durch zwei seitlich hinter den Zylindern angebrachte Sandkästen, später der Treibradsatz aus einem zentralen Sandkasten auf dem 2. Kesselschuß.

**Bild 16:** Die Bahnnummer 812 (ab 1892) war zuvor die SCHWAN mit der Bahnnummer 8.

**Bild 17:** Als FÄHRBRÜCKE mit Bahnnummer 159 diente die spätere KLAUSEN. Abb.: Slg. Dr. Scheingraber

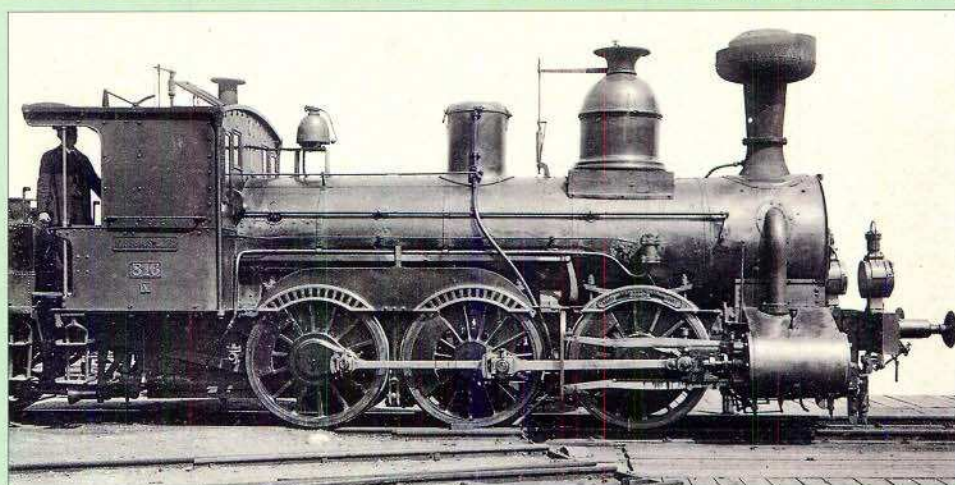






Bei den 31 Lokomotiven, die Hartmann zwischen 1865 und 1869 an die Westliche Staatsbahn (25 Stück, Bahnnummern 825 bis 831, 836 bis 849) und an die Gößnitz-Geraer Eisenbahn (Bahnnummern 832 bis 835) lieferte, saß der Dampfdom mit Federwaag-Sicherheitsventil auf dem 3. Kesselschuß. Diese Lokomotiven hatten bereits kurze Führerhäuser, die die Sicherheitsventile auf dem Stehkesselscheitel vor der Führerhaus-Vorderwand ließen. Auch hier wurde die Sandung der Räder des 1. Kuppelradsatzes durch seitliche Sandkästen von einem zentralen Sandkasten auf dem 1. Kesselschuß abgelöst, die Sandung der Räder des 1. Kuppelradsatzes aber beibehalten. Von den Lokomotiven der Westlichen Staatsbahn sind 1868 vier, von denen der Gößnitz-Geraer Bahn im gleichen Jahr zwei Lokomotiven an die Berlin-Görlitzer Eisenbahn verkauft worden.

Alle bis dahin gelieferten Lokomotiven waren mit einer Dampf-Schlittenbremse ausgerüstet, die zwischen 2. und 3. Kuppelradsatz auf den Schienenkopf wirkte. Durch Dampfdruck belastete und durch starke Zugstangen vorn und hinten an der Rahmenunterkante aufgehängte Gleitklötze wurden auf den Schienenkopf gepreßt und



konnten durch Entlastung der benachbarten Radsätze im ungünstigen Fall Entgleisungen herbeiführen. Die Firma Hartmann entwickelte deshalb Mitte der sechziger Jahre eine Dampfklotzbremse, bei der ein Dampfzylinder unterhalb der Kesselmitte die Bremsklötze mittels eines doppelarmigen Hebels von oben auf die Radreifen preßte. Bei angezogener Bremse trat zwar

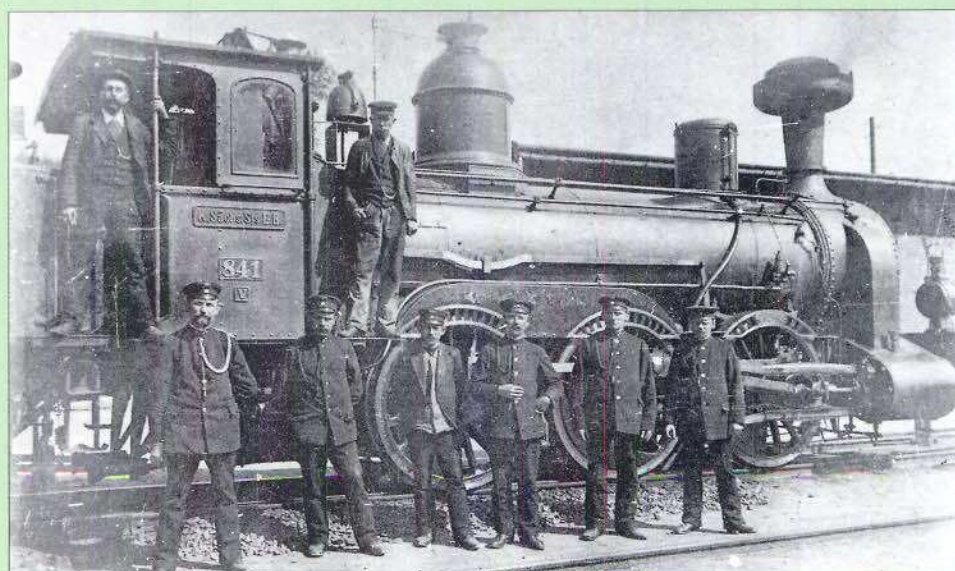
eine Entlastung der Federn, nicht aber der Räder ein, so daß keine Entgleisungsgefahr bestand. Diese Bremsbauart hatte jedoch den Nachteil, daß sich in den kleinen Dampfzylindern viel Kondenswasser bildete und den Betrieb bei Frostwetter verbot. Weil eine Regelung des Bremsdrucks kaum möglich war, durfte die Bremse nicht zur Minderung der Zuggeschwin-

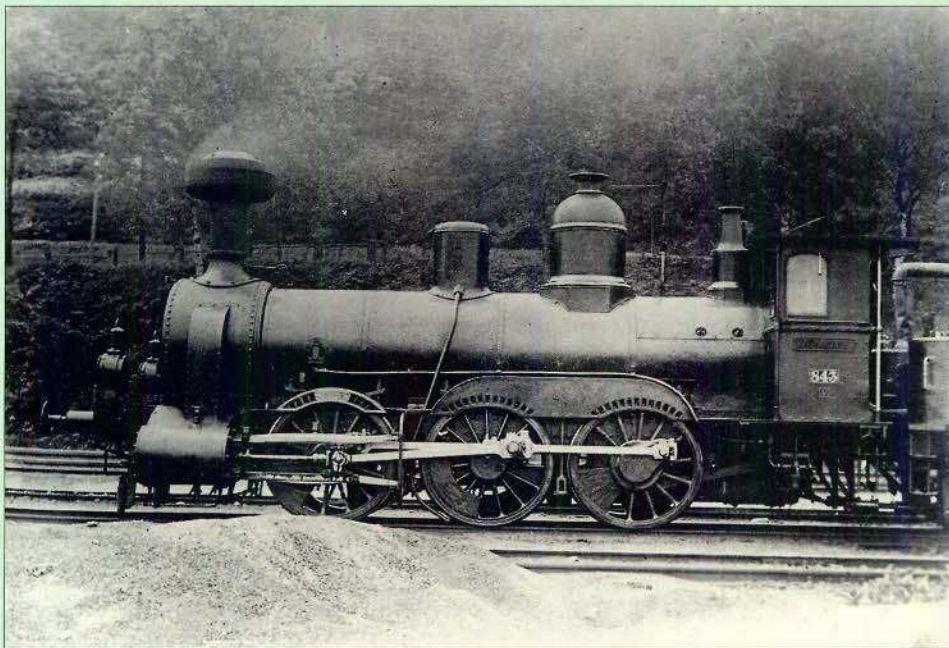
**Bild 18 (oben):** Aus der Betriebszeit der Gattung V. Hinter der Bahnnummer 816 verbirgt sich die GRANATEN, die Hartmann 1861 lieferte. **Abb.: Sammlung Grundmann**

**Bild 15 (linke Seite oben):** Bereits in desolatem Zustand ist eine Lok der Gattung V (Bahnnummer 804, frühere LINDAU bzw. GEBHARDSBERG) abgestellt. **Abb. 15, 16 und 19: Sammlung Weisbrod**

**Bild 19 (Mitte):** Die Strecken der Östlichen Staatsbahn gehörten ab 1869 zur Sächsischen Staatsbahn. Sie waren das erste Einsatzgebiet der 816 GRANATEN.

**Bild 20 (rechts):** Wir wissen nicht, was der Anlaß war, daß sich mehrere Bahnbeamte vor der Bahnnummer 841 aufnehmen ließen. Die Maschine trug auch die Namen GERA und FEEHORN. **Abb.: Sammlung Finzel**





digkeit eingesetzt werden. Bei geringeren Geschwindigkeiten und im Rangierdienst war sie jedoch brauchbar.

Die Lokomotiven der Lieferjahre 1870 bis 1872, das waren 23 von Hartmann gelieferte Lokomotiven mit den Fabriknummern 1870/432 bis 439, 1871/506 bis 514 und 1872/574 bis 579 (wir nennen deshalb die

**Bild 21:** Hartmann lieferte 1868 die LIMMRITZ 338 an die Westliche Staatsbahn. Später trug sie die Bahnnummern 157, 843 und 2843.

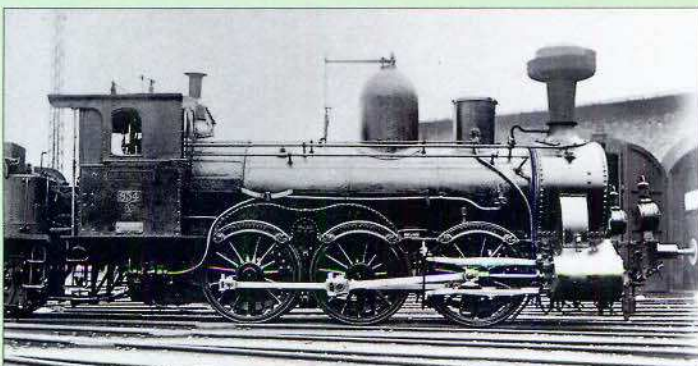
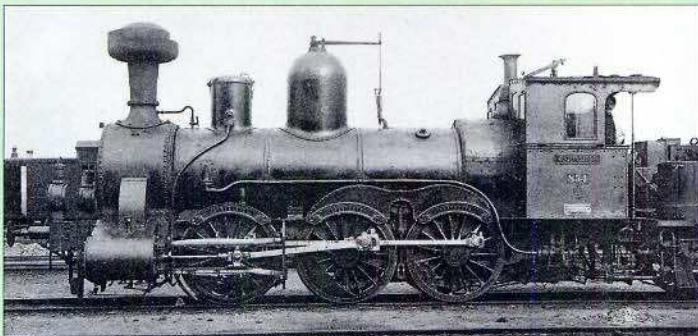
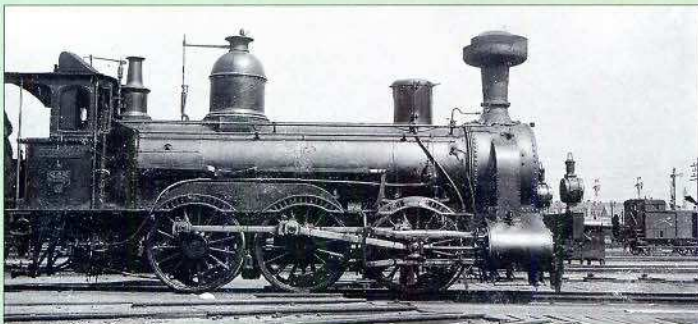
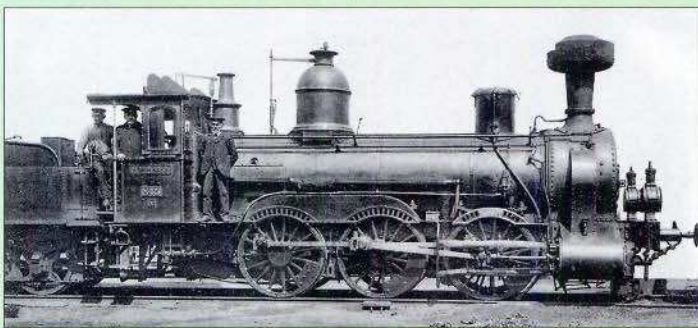
**Bild 22:** Ebenfalls von 1868 stammt die LAUTER, hier mit der Bahnnummer 845. Erst 1924 wurde sie ausgemustert.

**Bild 23:** Noch einmal die 845, diesmal in einer Betriebspause. **Abb.: Slg. Grundmann**

**Bild 24:** Die SIMPLON kam 1870 als 290 zur Sächsischen Staatsbahn und wurde 1892 zur 854.

**Abb. 21, 22 und 24: Sammlung Weisbrod**

**Bild 25 (ganz unten):** Noch einmal die 854. **Abb. 25 bis 29: Slg. Dr. Scheingraber**



### Gattung V

Lieferungen von Hartmann an die Westliche Staatsbahn

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnnummern			Bemerkung
			ab 1869	ab 1892	ab 1900	
KIERITZSCH	Hartmann	1865/250	137 <sup>1)</sup>			verk. Bln-Görl. EB
NEUMARK	Hartmann	1865/251	138	825		+ 1898
NETZSCHKAU	Hartmann	1865/247	139	826		+ 1894
HERLASGRÜN	Hartmann	1865/252	140	827	2827	+ 1903
ELSTERBERG <sup>2)</sup>	Hartmann	1865/248	141	828	2828	+ 1907
MEHLTHEUER	Hartmann	1865/253	142	829	2829	+ 1912
SCHÖNBERG <sup>3)</sup>	Hartmann	1865/254	143	830	2830	+ 1903
SIEGMAR <sup>4)</sup>	Hartmann	1865/249	144	831	2831	+ 1923
GERA	Hartmann	1865/256	150 <sup>1)</sup>			verk. Bln-Görl. EB
RONNEBURG <sup>5)</sup>	Hartmann	1865/257	151	832	2832	+ 1912
SCHMÖLLN <sup>6)</sup>	Hartmann	1865/258	152	833	2833	+ 1908
SAALE	Hartmann	1865/259	153 <sup>1)</sup>			verk. Bln-Görl. EB
STEIN <sup>7)</sup>	Hartmann	1865/260	154	834	2834	+ 1908
BÖHLEN <sup>8)</sup>	Hartmann	1865/261	155	835	2835	+ 1902
BREITINGEN <sup>9)</sup>	Hartmann	1866/262	156	836	2836	+ 1909
LIMMRITZ	Hartmann	1866/265	157 <sup>1)</sup>			verk. Bln-Görl. EB
MOSEL <sup>10)</sup>	Hartmann	1866/266	158	837	2837	+ 1911
FÄHRBRÜCKE <sup>11)</sup>	Hartmann	1866/267	159	838		+ 1897
SCHLEMA	Hartmann	1866/268	160 <sup>1)</sup>			verk. Bln-Görl. EB
LAUTER	Hartmann	1866/269	161 <sup>1)</sup>			verk. Bln-Görl. EB
SCELLEN- BERG <sup>12)</sup>	Hartmann	1866/270	162	839	2839	+ 1913
KIERITZSCH <sup>13)</sup>	Hartmann	1868/335	137	840	2840	+ 1923
GERA <sup>14)</sup>	Hartmann	1868/336	150	841	2841	+ 1923
SAALE <sup>15)</sup>	Hartmann	1868/337	153	842	2842	+ 1906
LIMMRITZ <sup>16)</sup>	Hartmann	1868/338	157	843	2843	+ 1919
SCHLEMA <sup>17)</sup>	Hartmann	1868/339	160	844	2844	+ 1924
LAUTER <sup>18)</sup>	Hartmann	1868/340	161	845	2845	+ 1924
FRANKENBERG <sup>19)</sup>	Hartmann	1868/345	177	846	2846	+ 1910
OEDERAN <sup>20)</sup>	Hartmann	1868/346	178	847	2847	+ 1902
HAINICHEN <sup>21)</sup>	Hartmann	1868/347	179	848	2848	+ 1909
HETZDORF <sup>22)</sup>	Hartmann	1868/348	180	849	2849	+ 1910

<sup>1)</sup> 1868 verkauft an die Berlin-Görlitzer Eisenbahn, dort Bahnnummern 13 bis 18, später BERLIN 801 bis 806. Bahnnummern waren vorgesehen, sind aber wegen Verkauf nicht mehr vergeben worden.

<sup>2)</sup> ELSTERBERG 1876 umbenannt in HEIDELSPITZ

<sup>3)</sup> SCHÖNBERG 1876 umbenannt in ABENDBERG

<sup>4)</sup> SIEGMAR 1876 umbenannt in BELLALP

<sup>5)</sup> RONNEBURG 1876 umbenannt in BELLHORN

<sup>6)</sup> SCHMÖLLN 1876 umbenannt in BIRGHORN

<sup>7)</sup> STEIN 1876 umbenannt in BÖTZBERG

<sup>8)</sup> BÖHLEN 1876 umbenannt in STOCKHORN

<sup>9)</sup> BREITINGEN 1876 umbenannt in BUNDALP

<sup>10)</sup> MOSEL 1876 umbenannt in BREITHORN

<sup>11)</sup> FÄHRBRÜCKE 1876 umbenannt in KLAUSEN

<sup>12)</sup> SCHELLENBERG 1876 umbenannt in DÜNDENGRAT

<sup>13)</sup> KIERITZSCH 1876 umbenannt in SULZFLUH

<sup>14)</sup> GERA 1876 umbenannt in FEEHORN

<sup>15)</sup> SAALE 1876 umbenannt in MONT COLLON

<sup>16)</sup> LIMMRITZ 1876 umbenannt in FRANZESHÖHE

<sup>17)</sup> SCHLEMA 1876 umbenannt in FORNOPASS

<sup>18)</sup> LAUTER 1876 umbenannt in SATTELHORN

<sup>19)</sup> FRANKENBERG 1876 umbenannt in CONTOBERG

<sup>20)</sup> OEDERAN 1876 umbenannt in GLYSHORN

<sup>21)</sup> HAINICHEN 1876 umbenannt in UNTERSBERG

<sup>22)</sup> HETZDORF 1876 umbenannt in SUSTENHORN

Fabriknummern Hartmann 1865/257 bis 261 für die Gera-Göbnitzer Eisenbahn geliefert