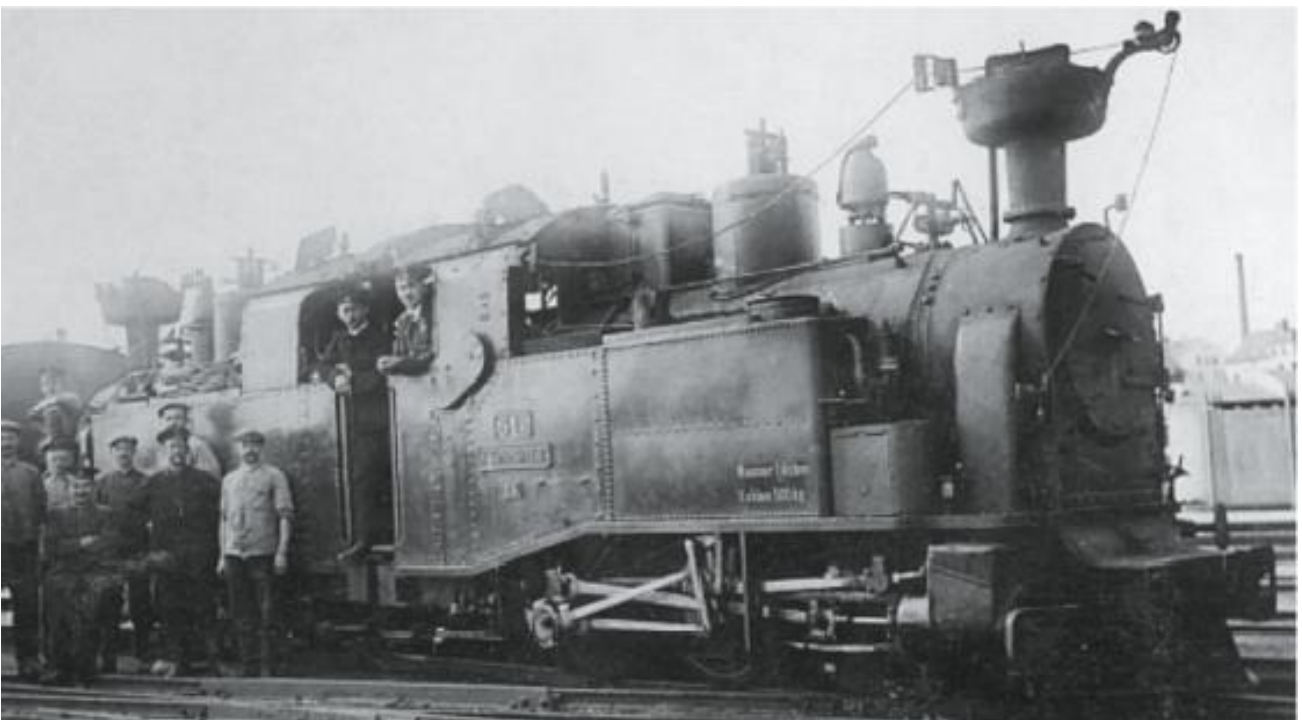


SAECHS.MASCHINENFABRIK  
vorm.RICH.HARTMANN  
ACTIEN-GESELLSCHAFT  
1913 CHEMNITZ.No.205/206

# sächsische II K - (99 7551)



Dampflokomotive Sächsische II K (Neu). Durch das stark steigende Verkehrsaufkommen war die Leistung der I K Maschinen bald nicht mehr ausreichend. Um jedoch den vorhandenen Bestand an I K Loks trotzdem noch nutzen zu können wurde 4 Maschinen testweise zu Doppellokomotiven umgebaut. Das Modell der Lok ist eine Neukonstruktion und verfügt über Haftreifen, eine DCC-Schnittstelle, eingebaute Führerstandsbeleuchtung und Rauchgenerator. Das Spitzensignal ist mit der Fahrtrichtung wechselnd. Antrieb mit einem zugstarken Motoren auf alle Achsen.



## Geschichte

Sächsische II K (neu) Das zunehmende Verkehrsaufkommen auf Sachsens Schmalspurbahnen zeigte bald die Leistungsgrenzen der kleinen I K auf. Daher wagte die Sächsische Staatsbahn 1913 den Versuch, durch Kopplung zweier I K-Lokomotiven die Zugkraft unter Beibehaltung der Radsatzfahrmasse zu verdoppeln. Zwei Doppellokomotiven entstanden aus den Maschinen mit den Nummern 1 und 4 sowie den Nummern 2 und 3. Alle vier sind 1881/82 von Hartmann in Chemnitz gebaut worden. Bei den Maschinen wurden die Führerhaus-Rückwände entfernt und dann jeweils zwei Loks mit den Führerhäusern aneinandergesekelt. Diese „doppelten Lottchen“ erhielten nun die neuen Bahnnummern 61 A/B (ex 1 und 4) sowie 62 A/B (ex 2 und 3) und wurden jetzt als „Gattung II K neu“ geführt. Sie besaßen zwar einen gemeinsamen Regler, die Steuerungen blieben allerdings getrennt. Viel einfacher als vorher dürfte ihre Bedienung aber sicher nicht gewesen sein. Die beiden Kessel mit je 0,66 m<sup>2</sup> Rost- und 29,72 m<sup>2</sup> Heizfläche lieferten jetzt genug Dampf, um die 21,6 t schweren II K (neu) immerhin 2,66 t Zugkraft entwickeln zu lassen. Die indizierte Leistung erhöhte sich auf 140 kW (190 PS), die Höchstgeschwindigkeit blieb jedoch bei 30 km/h. Obwohl der Umbau weiterer Lokomotiven geplant war, standen diesem Vorhaben doch diverse Probleme entgegen. Vor allem die Unbeliebtheit beim Personal und die Unzulänglichkeiten beim Betrieb ließen diese Pläne schnell in der Schublade verschwinden. Schon 1916 wurde die „Ehe“ der 62A/B aufgehoben und die zwei einzelnen Fahrzeuge verkehrten wieder unter ihren alten Nummern. Dagegen blieb die 61A/B bis zu ihrer Ausmusterung 1923 als Doppellokomotive erhalten. Die von der DRG vorgesehene Umzeichnung in 99 7551 erfolgte daher nicht mehr.

