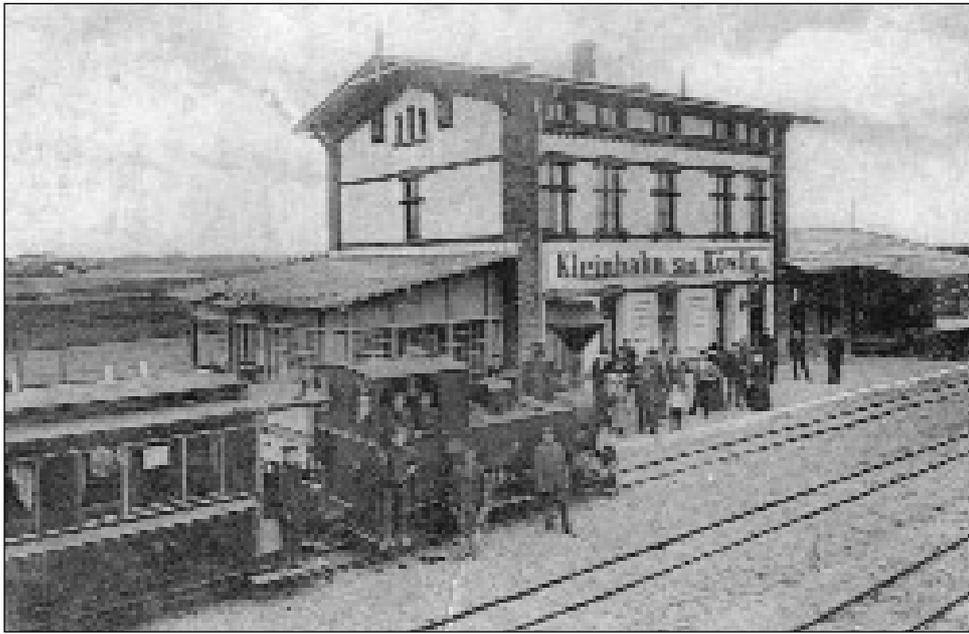


Reinhard Richter

# C oder C1' in Pommern



Mit Unterstützung von Helge Hufschläger, München, konnte Licht in eine Geschichte gebracht werden, deren inkorrekte Darstellung sich seit Jahrzehnten durch die Literatur zieht. Auch der Autor ist den Fehlern in den Quellen [2] und folgend [3] aufgesessen, und so stellt dieser Artikel eine Korrektur der Angaben in dem vor drei Jahren an dieser Stelle abgedruckten Beitrag über die 750-mm-spurigen Krauss-C1'n2t-Lokomotiven bei norddeutschen Kleinbahnen und Rübentransportbahnen [4] dar.

Gegenstand der Verwirrung sind die Krauss-Loks 3.896 bis 3.898, die im Jahre 1898 an die Kleinbahn Köslin – Natzlaff, die späteren Vereinigten Kleinbahnen der Kreise Köslin-Bublitz-Belgard (KBBK) geliefert wurden. In dem Standardwerk Krauss-Lokomotiven nennt Schmeiser für beide die Achsfolge C1'. Dies ist jedoch falsch! Auch diese Loks waren wie die 3.899 (geliefert an die Schlauer Kleinbahn) und die 1901 in Köslin in Dienst gestellte baugleiche Krauss 4.377 von der Bauart Cn2t.

Durch die Expansion des Streckennetzes von ursprünglich nur 32 km auf das Vierfache in den Jahren 1905 bis 1909 wuchs bei der KBBK das Bedürfnis, größere Kohlenvorräte auf der Lok unterzubringen und damit das umständliche Nachfassen aus mitgeführten O-Wagen überflüssig zu machen. Laut dem vorliegenden Datenblatt war der Kohlenraum zwar 0,72 m³ groß, darin konnten nach den Angaben von Krauss (handschriftlich nachgetragen) jedoch nur 530 kg Kohle unterbracht werden. Die Kleinbahnverwaltungen fragten um 1912 bei der Firma Krauss & Comp. an, ob die genannten fünf Loks mit einem hinteren Kohlenkasten versehen werden könnten. Bis 1914 wurden dann die vier älteren Loks und 1915 die 4.377 umgebaut. Unklar ist, ob die Umbauten in München oder durch Techniker von Krauss vor Ort vorgenommen wurden.

Zur Aufnahme des sich nach unten verzweigenden Kohlenkastens verlängerte man die hinteren Rahmenenden um etwa 30 cm. Durch die geänderten Gewichtsverhältnisse mußte der Rahmen nun mit einer hinteren Laufachse unterstützt werden. Es kam hier jedoch nicht zu dem viel zu aufwendigen Umbau auf die Standardausführung der Bauart mit Laufachse, nämlich der Ausrüstung mit Krauss-Helmholtz-Drehgestell, sondern zum Einbau von Bisselachsen mit Abstützung über eine Druckfeder. Auf einem Bild [3, S. 228] wird die Verwechslung mit der C1' mit Krauss-Helmholtz-Gestell eigentlich unmöglich: Die Laufachse sitzt nicht, wie sonst üblich, in sich zum Außenrahmen erweiternden Rahmenblechen, sondern ist frei sichtbar.

3/3 gekuppelt.      Legende      32095/6

3-achsigen 100 HP Locomotive No. 4377 Comm. XXXIV ai

---

Datum der Ablieferung .....

Empfänger Köslin - Natzlaff Köslin

Kochungsstation .....

Spurweite	Nachher gleich wie	> 450 mm
Cylinder-Durchmesser hinterer Zylinder		> 260 "
Kohlenhub (Bisselgestell) versehen		> 300 "
Raddurchmesser nach Com. H 276 32		> 680 "
Achsenstand	im Jahre 1915	1100 "
Dampfdruck		4,40 - 4,50 atm
Kochfläche		> 33,3 qm
Kochfläche		0,6 "
Kesselwasser		> 1100 "
Speisewasserraum	830 + 820	> 1650 "
Kohlenraum		> 120 "
Bewicht der Maschine less ohne Ausrüstung		12440 "
" " " im Dienst *		15090 "

	ohne Vorächse	mit Vorächse
I. Achse	4	5180 "
II. "	"	5000 "
III. "	"	5000 "
IV. "	"	" "
V. "	"	" "

Zugkraft 2150 (500/1800/600)/2150

Bemerkungen: Sehr. Wörmers Kontow. Name: Thudon-Königer-Köslin  
Vertrag mit 1100 kg Kessel 1650 kg  
Speisewasser 530 kg Kohlen 140 kg Mannschaff  
Kessel. Krümmungshalb. 50m ED. Ausrüstung

26<sup>2</sup> 30  
68

Oben: Die Ansichtskarte, von der dieses Viertelmotiv stammt, lief am 28. 8. 1899 von Köslin nach Belgard. Noch ohne hinteren Kohlenkasten steht Krauss-Lok 1, 2 oder 3 mit einem Zug im Klb Köslin mit dem für eine 750-mm-Kleinbahn höchst seltenen Luxus einer befestigten Bahnsteigkante.

Unten: Stellvertretend für die fünf baugleichen Loks hier das Datenblatt für Lok KBBK 4. Um 1915 wurden die Angaben zum Umbau mit Bleistift nachgetragen „Nachträglich mit hinterer Laufachse (Bisselgestell) versehen unter Com. H27632 im Jahre 1915“. Slg. Krauss-Maffei-Archiv

Amüsant ist folgender Epilog; im Juli 1950 erhielt Krauss-Maffei die Anfrage des Tiefbauunternehmens B. & G. Vocke aus Sandhorst bei Aurich:

*„Wir haben die von Ihnen gebaute Lokomotive Fabr.-Nr. 3899. 3/3 gek.: 100 PS, 750 mm Spur im Besitz. An der Lok befindet sich, wie in der anliegenden Handskizze angedeutet, eine vierte Achse. Wir nehmen an, daß die Lok ursprünglich ohne diese Achse von Ihnen geliefert wurde und daß ein Vorbesitzer vielleicht zur Verhütung des Schlingens der Lok diese Achse nachträglich angebracht hat. Wie aus den Kesselpapieren hervorgeht, lief die Lok längere Zeit auf Kleinbahnen in Pommern. Die Lok soll heute in einem Baubetrieb laufen und bitten wir um Mitteilung, ob unsere vorstehenden Annahmen richtig sind und ob die vierte Achse ohne Nachteile für den Lauf der Lok ausgebaut werden kann. (...)“*

Die Antwort von Krauss lautete logischerweise:

*„ (...) Ein Ausbau der Laufachse ist nicht möglich, da die Lok hinten zu schwer ist, es sein denn, daß Sie auch den Kohlenkasten wieder entfernen und das Rahmenende bis zur Führerhausrückwand abschneiden. (...)“*

Aufschlußreich ist die Formulierung „auf Kleinbahnen“, die erahnen läßt, wie wenig über die Verbleibe vieler Lokomotiven in den ehemaligen Ostprovinzen bekannt ist. Bis auf die Nr. 1 der KBBK (Krauss 3.896) haben alle umgebauten Loks dieser Kleinbahn ihre Stammbahn bis 1935 verlassen. Eine schon vor 1928, eine 1928 und eine 1935. Ob sie jedoch verschrottet wurden oder ein neues Einsatzgebiet fanden ... ?

Einzig der Weg der Lok 4 läßt sich noch ein Stück verfolgen. Sie verschlug es bis nach Schlesien, wo sie weiterhin als C1 in den Granitwerken der Firma C. F. Lehmann in der Nähe von Striegau Dienst tat. 1945 soll die Lok nach Informationen von Sven Kästner nach Westen abtransportiert worden sein. Falls ein Leser weiß, wo sie nach Kriegsende aufgetaucht ist, möge er sich bitte melden. Es wäre ein weiteres Stück in einem wohl nie ganz fertigzustellenden Puzzle.

## Quellen

- [1] Werkarchiv Krauss-Maffei
- [2] Bernhard Schmeiser: Krauss-Lokomotiven, Wien 1977
- [3] Wolfram Bäumer, Siegfried Bufe: Eisenbahnen in Pommern, Eggelham 1988
- [4] Reinhard Richter, Klaus Jünemann: Bayrische Schmalspurloks in Preußen, in: DME 2/01, S 18 – 31

*Oben: Das bekannte Bild aus Köslin in einer etwas vollständigeren Version und mit gut erkennbarer außerhalb des Rahmens liegender Bissel-Achse, zw. 1937 und 1939, Foto: Slg. Paul Dallmann, Rudolf Felber*

*Mitte: Um 1938 bildete die letzte der alten Krauss-Loks, die noch immer die Betr.-Nr. 1 trug, die perfekte Kulisse für ein Erinnerungsfoto im Bf. Rarfin, Foto: Slg. Rudolf Felber*

*Unten: Am 30. 11. 1907 entstand das Belegschaftsfoto der Krauss-Tenderbau- und Detailwerkstatt in München-Marsfeld. Das Foto ist als Ansichtskarte gelaufen am 22. 2. 1908 von München nach Reichenhall: „Lieber Freund! Ich habe damals eine Vergnügungs-Reise Lindau – Bregenz gemacht. Wie Du weist ist im Maschinenhaus immer zünftig meinen besten Dank für Deine Karte und Du wirst mich jedenfalls auf meiner finden. Viele Grüße sendet Dir nebst Eltern Ant. Balle“, Foto: Slg. Reinhard Richter*

