

Staatseisenbahnen bestellten daher 1889 bei Krauss zwei dieser leistungsstärkeren Lokomotiven und ordnete sie in die Gattung Kr K I T K ein. Eine zweite Serie über vier Maschinen wurde 1894 von der Sächsischen Maschinenfabrik in Chemnitz gefertigt, welche die Gattungsbezeichnung H K I T K erhielten. 1896 wurden alle sechs Lokomotiven als K III und ab 1900 als III K bezeichnet. Alle sechs Exemplare wurden nach 1920 noch von der Deutschen Reichsbahn übernommen. In den Jahren 1922/23 wurden alle sechs Lokomotiven abgestellt und verschrottet.

Lok Nr. 36 kommt uns hier am Bahnübergang hinter der Station Polenz im Kleinen Triebischtal auf ihrem Weg nach Wilsdruff entgegen. Das Ballett der Stangen verknüpften die Eisenbahner der damaligen Zeit eben mit dem Wenden von Heu. Die Kuppelstange mit ihrer kreisenden Bewegung und das Auf-und-Ab des Doppelparallelogramms wirkt recht ungewöhnlich – Grund diesen Spitznamen ins Leben zu rufen, der sich bis heute erhalten hat.

Nur auf Modelbahnanlagen kommt gelegentlich eine solche Maschine des Weges. Hier handelt es sich um ein Eigenbaumodell im Maßstab von 1:43,5. Bemo liefert das H0e-Pendant. Man kann schon sagen, dass kaum ein Teil dieses Modells nicht selbst angefertigt werden musste. Ausgenommen sind die Zahnräder des Schnecken-Stirnradgetriebes und der Motor. Erschwerend für den Modellbau solcher Vorbilder ist der nicht zu erlangende Vorbildvergleich. Wie ein Stützender der sächsischen III K sich im Bogen verhält, nun darüber kann heute kein Mensch mehr aus dem Erinnerungsschatz ein Urteil abgeben. Originalzeichnungen aus den Herstellerwerken liefern bei mancher Frage auch keine Antwort. So mit gestalten sich die Entwicklung der Konstruktion und der eigentliche Aufbau des Modells zu einem Abenteuer.

Von den weiteren Gattungen sächsischer Schmalspurlokomotiven befinden sich Modelle der I K, II K neu, IV K und VI K im Einsatz. Dazu kommt noch der VT 137 600. Dabei handelt es sich um einen lettischen Eigenbau der nach 1945 nach Deutschland gelangte und 1951 aufgearbeitet wurde. Im Sommerfahrplan 1952 rollt er zweimal täglich durch Polenz. So ergibt sich mit diesem Modell ein «Übergriff» in die Epoche III.

So sind wir bei einem besonderen Be trachtungswinkel angekommen, der Epoche.



Der Helmmüller schwingt die Sense, denn er will Herr und Meister über dem Adlerfarn bleiben.