

Inhaltsverzeichnis

0.	Vorbemerkung	2
1.	Abriss zur Geschichte der sächsischen Schmalspurbahnen	2
1.1	Das sächsische Schmalspurnetz	2
1.2	Lokomotiven der sächsischen Schmalspurbahnen	3
2.	Gelenklokomotiven	7
2.1	Aufgaben	7
2.2	Bauarten	7
3.	Die sächsische IV K, DR-Baureihe 99. 51-60	9
3.1	Technische Ausführung	9
3.2	Einsatz der Sächsischen IV K	13
4.	Museumseinsatz und Ausblick	13
	Literaturverzeichnis	15
	Selbständigkeitserklärung	16

0. Vorbemerkung

Die Lokomotiven der sächsischen Baureihe IV K, DR-Baureihe 99.51-60 gehören heute wohl zu den bekanntesten deutschen Schmalspurlokomotiven. Ihre Geschichte begann 1892 und ist noch nicht beendet. Die sächsische IV K trug bis zum Erscheinen der Lokomotiven der Baureihe 99.73-76 die Hauptlast auf den sächsischen Schmalspurstrecken. Trotz ihrer Bauart, sie ist eine Gelenklokomotive der Bauart Meyer, konnte sie die in sie gestellten Erwartungen erfüllen.

Offiziell wurden 96 Maschinen gebaut, damit hat sie sogar die renommierte große Dreizylinder-Schnellzuglokomotive 01.10 geschlagen.

Zum derzeitigen Zeitpunkt existieren 22 Lokomotiven. Sie gehören Museen, Eisenbahnvereinen, Privatpersonen und der Deutschen Bahn AG. Erklärtes Ziel der Eigentümer ist, die Fahrzeuge der Nachwelt zu erhalten. Wenn die Möglichkeit besteht kann man das berühmte „Klack - klack“ auch im Einsatz erleben. In Schönheide und auf der Preßnitztalbahn zum Beispiel werden Maschinen einsatzfähig vorgehalten.

In der Einleitung zum Eisenbahn - Special 8/92 beschreibt Manfred Weisbrod es so „Aber es ist doch schön, wenn heute zwischen ICEs, Pendolinos, hochaufgeladenen Diesellokomotiven und mit Elektronik vollgestopften Elloks noch die (man muss das ganz langsam und mit Genuss aussprechen) Vierzylinder-Verbund-Naßdampflokomotiven der Gattung IV K fahren. Nicht immer, auch nicht immer öfter, aber sie fahren doch noch“.

1. Abriss zur Geschichte der sächsischen Schmalspurbahnen

1.1 Das sächsische Schmalspurnetz

Ende des 19. Jahrhunderts war das deutsche Eisenbahnnetz in seinen wesentlichen Strukturen vollendet, die Vision von Friedrich List Wirklichkeit geworden.

Die Ballungszentren und aufstrebenden Industriestädte waren an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Vor allem die dringend benötigte Kohle für die damals überall entstandenen Dampfkraftmaschinen konnte aus den Fördergebieten schnell und preisgünstig transportiert werden.

Problematischer hingegen zeigte sich die verkehrsmäßige Anbindung von Gebieten ohne wesentliche Industrie und mit landwirtschaftlicher Prägung. Den Transport der meist in handwerklichen Betrieben und Heimarbeit hergestellten Produkte übernahmen Pferdefuhrwerke auf schlecht ausgebauten Straßen. Oft genug wurden Tragekörbe zum transportieren benutzt. Das hieß dann langwierige Fußmärsche zum Käufer oder bis zu einem geeigneten Beförderungsmittel, meist die Eisenbahn.

Um die Entwicklung dieser Gegenden nicht völlig zu hemmen und die Produkte am Markt durch die hohen Transportkosten nicht chancenlos werden zu lassen, drängten die zuständigen Stellen, meist Stadträte, Bürgermeister und Industrielle auf einen Eisenbahnanschluss.

Einen Anschluss an das bestehende Eisenbahnnetz konnte aber mit den entsprechenden rechtlichen Voraussetzungen als nicht realistisch bewertet werden. Die zu erwartenden Einnahmen aus dem Transport lagen deutlich unter den Kosten der Erstellung und Betrieb einer Eisenbahn. Trotzdem waren die Länder im damaligen Deutschen Reich an die Anbindung dieser Gegenden an das Eisenbahnnetz interessiert.

Es mussten Voraussetzungen geschaffen werden, die den Transport auch auf Strecken mit weniger Auslastung möglich machen. Dazu zählen:

- vereinfachte Betriebsführung
- preiswerter Bau von Anlagen und Gebäuden, möglichst einheitlich
- universell nutzbare Fahrzeuge mit technischer notwendiger Grundausstattung
- Abweichung von der festgelegten Spurweite von 1435 mm

Am 01. Juli 1878 trat für das Deutsche Reich die „Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“ in Kraft. Diese Ordnung war der Startschuss für eine weitreichende Entwicklung von Sekundär-, Vizinal- und Nebenbahnen. Die Begriffe wurden durch die damals recht selbstständigen Länder festgelegt, beinhalteten aber dieselben Prinzipien.

In Sachsen wurde am 8. Dezember 1879 das Dekret Nr. 24 erlassen. Der Inhalt gestatte den Bau und Betrieb von Schmalspurbahnen in Sachsen. Das Ziel war, Zuschüsse für den Bahnbetrieb zu senken, beim Bau das natürliche Terrain besser zu nutzen, den Oberbau billiger zu erstellen, die Betriebskosten im Vergleich zu Normalspurbahnen zu senken und weitere Maßnahmen zur Senkung von Kosten.

Am 17.10.1881 wurde mit der Strecke Wilkau – Kirchberg die erste sächsische Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 750 mm in Betrieb genommen. Die letzte Streckeneröffnung erfolgte am 01.11.1923 zwischen Naundorf und Klingenberg-Colmnitz.

Das sächsische Schmalspurnetz umfasste in seiner größten Ausdehnung über 500 km. Dabei war zwischen zusammenhängenden Netzen wie dem Wilsdruffer oder Mügelnener Netz und einzelnen Strecken wie Grünstädtl – Oberrittersgrün und Radebeul Ost – Radeburg zu unterscheiden.

Wesentliche Merkmale aller Strecken waren einheitliche Bauten, einheitliche, untereinander tauschbare Fahrzeuge und gleiche Betriebsbestimmungen.

Schmalspurgleise konnte man in ganz Sachsen finden, in der Lommatzcher Pflege, im Raum Dresden, im Zittauer Gebirge und Ost- und Westerzgebirge.

Eine erste Einstellung einer Schmalspurbahn war die Umspurung der Strecke Klotzsche – Königsbrück im Jahr 1897. 1938 wurde die Strecke Heidenau – Altenberg, auch Müglitztalbahn genannt, auf Normalspur umgestellt. Die Bedeutung dieser Strecken wird auch dadurch deutlich, das sie heute noch existieren und im Fall der Müglitztalbahn nach der Hochwasserkatastrophe von 2002 wieder aufgebaut wurde.

Das große Sterben zog sich dann von ca. 1966 bis 1972 hin. Das Transportaufkommen konnte mit Lastkraftwagen bewältigt werden. Die Anlagen waren meist in einem äußerst verschlissenen Zustand, die Fahrzeuge oft am Ende ihrer Nutzungsdauer. Nur die für den Tourismus als erhaltenswert eingestuft Strecken sind weiter betrieben worden.

Eine besondere Rolle spielte in der Geschichte der sächsischen Schmalspurbahnen die Preßnitztalbahn. Ihre Stilllegung und Wiederauferstehung sind weit über die Grenzen Deutschlands bekannt. Gleichzeitig ist sie als Heimstatt der IV K bis zu ihrer Stilllegung und nach ihrer Wiedereröffnung bekannt.

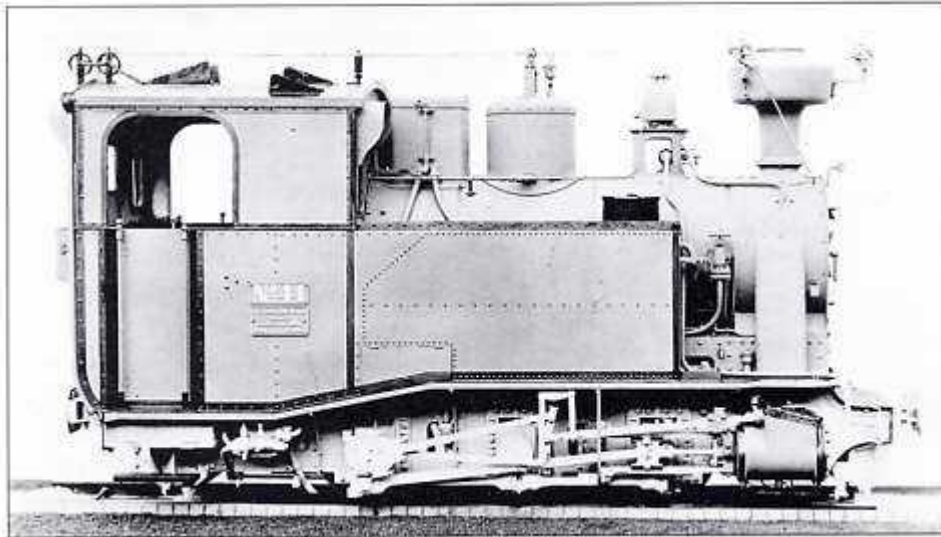
1.2 Lokomotiven der sächsischen Schmalspurbahnen

Wie schon im Abschnitt 1.1 erwähnt, setzte die Königliche Staatseisenbahn einheitliche Betriebsmittel ein. Zur Erstausrüstung der meisten neu eröffneten Strecken wurden Lokomotiven der Gattung I K eingesetzt. Die Bezeichnung steht für röm. I erste Lokbaureihe und K = 750 mm.

Die I K war eine kleine dreiachsige Lokomotive, die den ersten Ansprüchen genügte.

Es handelte sich um eine Lokomotive mit fest im Außenrahmen gelagerten Radsätzen. Der Achsstand betrug 1800 mm, die Länge über Puffer 5280 mm. Gebaut wurden 44 Maschinen bei Richard Hartmann in Chemnitz.

Die letzte Lokomotive wurde erst 1964 in Schmiedeberg bei einer Anschlussbahn verschrottet.



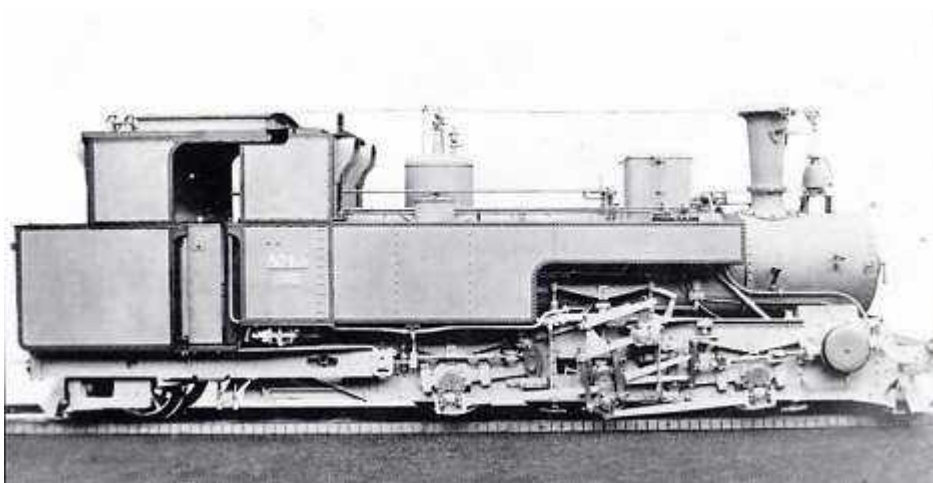
Werksaufnahme der I K Nr. 41 in Länderbahnlackierung im Jahr 1890
aus: Eisenbahn Journal Special 8/1992

Schon in den ersten Betriebsjahren zeigte sich, dass die Lokomotiven der Reihe I K den schnell wachsenden Anforderungen nicht mehr gewachsen waren.

Da man zu diesem Zeitpunkt die Seitenverschiebbarkeit von mehreren gekuppelten Achsen in einem Rahmen noch nicht beherrschte, wurden Gelenklokomotiven eingesetzt. Neben dem Einsatz zweier englischen Fairlie-Maschinen auf 750 mm Spurweite wurden vier Maschinen der Gattung I K zu sogenannten Doppellokomotiven umgebaut.

Dabei wurden je zwei Maschinen, denen man die Führerhausrückwand abgenommen hatte, rückwärts miteinander gekuppelt. Diese Fahrzeuge wurden mit der Bezeichnung II K in den Maschinenpark eingereiht. Der erhoffte Erfolg, mit den Englischen als auch mit der Eigenentwicklung blieb aus.

Die nächste Fahrzeuggeneration waren die Lokomotiven der Gattung III K. Auch bei diesem Typ versuchte man das Reibungsgewicht zu erhöhen und gleichzeitig die Kurvenläufigkeit zu verbessern. Dabei fiel die Entscheidung der Kgl. Sä. Staatseisenbahn auf Lokomotiven nach dem System Klose. Adolf Klose, Oberbaurat bei der Württembergischen Staatsbahn, wollte die Kurvenläufigkeit durch lenkbare Kuppelachsen verbessern. Unter Verwendung eines Hebelwerkes in Gestalt eines Doppelparallelogramms erfolgte das radiale Einstellen der Kuppelachsen und gleichzeitig die Verlängerung bzw. Verkürzung der Kuppelstangen beim Durchfahren von Gleisbögen. Auch hier blieb der erwartete Erfolg aus. Vor allem das Triebwerk erwies sich als sehr wartungsintensiv.



III K Nr. 43, gefertigt bei R. Hartmann in Chemnitz
aus: Eisenbahn Journal Special 8/1992

Die folgende Lokbaureihe IV K wird in einem extra Kapitel beschrieben.

Noch während des Baus der IV K wurde von Hartmann in Chemnitz die Lokomotiven mit der Bezeichnung V K gebaut. Dabei handelt es sich um eine vierfachgekuppelte Einrahmen-Lokomotive. Das Problem der Kurvenläufigkeit wurde mit Klien-Lindner-Hohlachsen gelöst, mit denen die Endradsätze ausgestattet wurden. Sie waren um je 10 mm seitlich verschiebbar, während die mittleren Achsen fest im Rahmen saßen. Die Lokomotiven der Gattung V K wurden speziell für die Müglitztalbahn, deren kleinster Bogenhalbmesser 80 m betrug, in Anschlussgleisen noch weniger, gebaut. Ihr Einsatz auf dieser Strecke endete erst mit der Umspurgung.

Mit der Baureihe VI K kam zum ersten Mal eine fünffach gekuppelte Maschine auf den sächsischen Schmalspurgleisen zu Einsatz. Damit war eine Maschine vorhanden, die genügend Reibungskraft besaß und gleichzeitig die meisten Radien der sächsischen Strecken befahren konnte. Die Lokomotiven waren zunächst für die deutsche Heeresfeldbahn gebaut worden. Mit dem Ergebnis des Ersten Weltkrieges war der ursprünglich vorgesehene Verwendungszweck nicht mehr gegeben. Die Sächsische Staatseisenbahn übernahm 1919 15 E h2-Lokomotiven. Die Fahrzeuge besaßen seitenverschiebbare Radsätze nach dem Prinzip Gölsdorf.

Von der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft wurden alle 15 Lokomotiven übernommen und es erfolgte unter ihrer Regie der Nachbau von 47 dieser Maschinen mit geringfügigen Änderungen.



99 715 im Bahnhof Dippoldiswalde, Foto: Olaf Ziegler

Den vorläufigen Abschluss der Entwicklung von Dampflokomotiven für die sächsischen Schmalspurbahnen bilden die Fahrzeuge der DR-Baureihen 99.73-76 und 99.77-79. Dabei handelt es sich um eine fünffach gekuppelte Lokomotive mit Vor- und Nachläufer. Die erst genannte Baureihe wurde von 1928 bis 1933 gebaut. Ihre Gestaltung erfolgte im Rahmen des Vereinheitlichungsprogramms für Lokomotiven, dass die vielen Länderbahntypen ablösen sollte. Die zweite Reihe wurde von 1952 bis 1956 von LKM Babelsberg nachgebaut.

Bei diesem Lokomotivtyp sind die erste, dritte und vierte Achse fest im Rahmen gelagert. Die zweite und fünfte Achse sind um jeweils 6 mm seitenverschiebbar. Der Spurkranz der Treibachse ist um 10 mm geschwächt. Die Vor- und Nachlaufachsen sind in Lenkgestellen der Bauart Bissel gelagert. Ihr seitlicher Ausschlag beträgt nach beiden Seiten 120 mm.

Diese Lokomotiven waren nach dem Zweiten Weltkrieg auf allen Strecken eingesetzt, auf denen sie eine Zulassung besaßen. Trotz der Beweglichkeit, die mit den oben genannten Maßnahmen erreicht wurde, konnten nicht alle Strecken befahren werden.

So waren die Strecken Grünstädtl – Oberrittersgrün und Wolkenstein – Jöhstadt bis zur Einstellung Domäne der Sächsischen IV K. Erst auf der neu entstandenen Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt verkehrte eine Lokomotive dieser Baureihe zur feierlichen Wiederinbetriebnahme des Bahnhofes Steinbach, da der Oberbau und die Kurvengestaltung nach modernen Gesichtspunkten geschaffen worden sind.

Zu erwähnen ist noch, dass diese Baureihen in Anlehnung an das sächsische Bezeichnungssystem umgangssprachlich als VII K alt und VII K neu bezeichnet werden, obwohl die Sächsische Staatseisenbahn beim Bau der ersten Maschine bereits 8 Jahre Geschichte war. Diese Bezeichnung hat sich bis heute gehalten und wird auch in der Fachliteratur verwendet.



Lok 99 760 der SOEG in Bertsdorf, diese Maschine entstand 1933 bei der BMAG
Foto: Olaf Ziegler

2. Gelenklokomotiven

2.1 Aufgaben

Die ersten Lokomotiven hatten eine angetriebene Achse. Achsfolgen wie 2`A oder 1A1 waren keine Seltenheiten. Mit steigenden Lasten war die Notwendigkeit gegeben, die Reibungskräfte der Fahrzeuge zu erhöhen. Das war nur möglich durch mehrere gekuppelte Achsen. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts ließ die Entwicklung drei gekuppelte und damit angetriebene Achsen in einem Rahmen zu.

Aber die Leistungen die man von den Lokomotiven forderte stiegen stetig. Dem begegnete man mit Vorspann- und Schublokomotiven. Für diese Leistungen wurde aber mehr Personal benötigt. Auch war das Vorhalten von mehreren Lokomotiven sehr kostenintensiv.

Man versuchte also Fahrzeuge zu entwickeln, die mehr Leistung auf die Schiene bringen konnten und die Kosten senken halfen.

Das Ergebnis waren sogenannte Gelenklokomotiven. Wesentliches Merkmal von Gelenklokomotiven ist die Gestaltung des Fahrwerkes mit beweglichen Einzelaufwerken. Damit wurde die Kurvenläufigkeit verbessert und mehr Achsen konnten für die Traktion verwendet werden.

Speziell auf kurvenreichen Gebirgsstrecken und für Schmalspurbahnen mit ihren engen Kurvenradien erwiesen sich die Gelenklokomotiven als ideal.

2.2 Bauarten

Die technische Entwicklung brachte verschieden Varianten von Gelenklokomotiven hervor. Meist wurden diese Bauarten nach ihrem Konstrukteur benannt.

Größtes Problem bei Gelenklokomotiven mit Dampftrieb ist die Zuführung des Dampfes zum Triebwerk. Da Dampfmaschine und Triebwerke bei diesen Lokomotiven in der Regel in getrennten Rahmen untergebracht sind, muss die Frischdampfzufuhr über bewegliche Leitungen erfolgen. Bei Verbundlokomotiven wird der vormals überhitzte Dampf, der seine Arbeit im Hochdruckzylinder verrichtet hat in die Niederdruckzylinder geleitet und erst danach in die Umwelt abgelassen. Bei den bekannten Bauarten wurden Lösungen gefunden, die eine Betriebstauglichkeit ermöglichen. Wesentlicher Nachteil ist der erhöhte Wartungsaufwand dieser Leitungen und der erhöhter Anteil an beweglichen Teilen.

Bauarten:

- Garratt: entwickelt vom Ingenieur Herbert William Garratt. Auf zwei Fahrwerken mit Wasserkästen stützt sich der Hauptrahmen mit Kessel und Führerhaus brückenartig ab. Maschinen diese Typs kamen vor allem in Afrika, Asien, Australien und Brasilien zum Einsatz.
- Mallet: Diese Bauart wurde vom Schweizer Anatole Mallet entwickelt. Sie hat zwei eigenständige Fahrwerke. Das hintere Fahrwerk ist auf normale Weise mit dem Rahmen verbunden, das Vordere dagegen ist als Drehgestell ausgeführt und mit einem Drehzapfen mit dem Hauptrahmen der Lokomotive verbunden. Mallets, wie diese Maschinen kurz genannt werden, können in Deutschland noch heute im Betrieb erlebt werden. Dabei haben die Harzer Schmalspurbahnen vier Maschinen in ihrem Bestand und setzen diese auch im Sonderzugdienst ein. Dabei ist zu bemerken, dass die älteste Lokomotive aus dem Jahr 1897 stammt und immer noch betriebsfähig ist.



99 5901 Baujahr 1897 der Harzer Schmalspurbahnen, Wernigerode
Foto: Olaf Ziegler

- Fairlie: 1864 entwickelte der Schotte Robert F. Fairlie den nach ihm entworfenen Lokomotivtyp. Bei diesem Typ waren zwei Dampfkessel vorhanden. Die Feuerbüchsen waren in der Mitte des Fahrzeuges. Jeder Kessel versorgte das unter ihm liegende Triebwerk mit Dampf. Diese Triebwerke waren als Drehgestelle ausgeführt. Damit waren diese Lokomotiven sehr beweglich.
 Zu den schon oben erwähnten Fahrzeugen auf 750 mm Spur gab es in Sachsen noch drei weitere Maschinen dieses Typs. Für ihre einzige dampfbetriebene 1000 mm Schmalspurbahn Reichenbach (Vogtland) unterer Bahnhof – Oberheinsdorf beschaffte die Kgl. Sä. Staatseisenbahn drei Lokomotiven. Geliefert wurden sie von der sächs. Maschinenfabrik vorm. R. Hartmann in Chemnitz und unter der Bezeichnung I M Nr. 251 – 253 in Dienst gestellt.
 Besonderes Merkmal war das über die ganze Fahrzeuglänge gezogene Dach und die Triebwerksverkleidung. Diese Verkleidung diente als Schutz, da die Strecke zum Teil auf öffentlichen Straßen lag.
 Heute ist die Lokomotive I M 252, Reichsbahnnummer 99 162, noch vorhanden und wird im Zustand der Sächsischen Staatseisenbahn in Oberheinsdorf aufbewahrt.



Lok I M Nr. 252 in Nordhausen
Foto: Olaf Ziegler

3. Die sächsische IV K, DR-Baureihe 99. 51-60

3.1 Technische Ausführung

Die sächsische IV K ist eine Gelenklokomotive der Bauart Meyer. Sie ist eine Vierzylinder-Nassdampf-Verbundlokomotive.

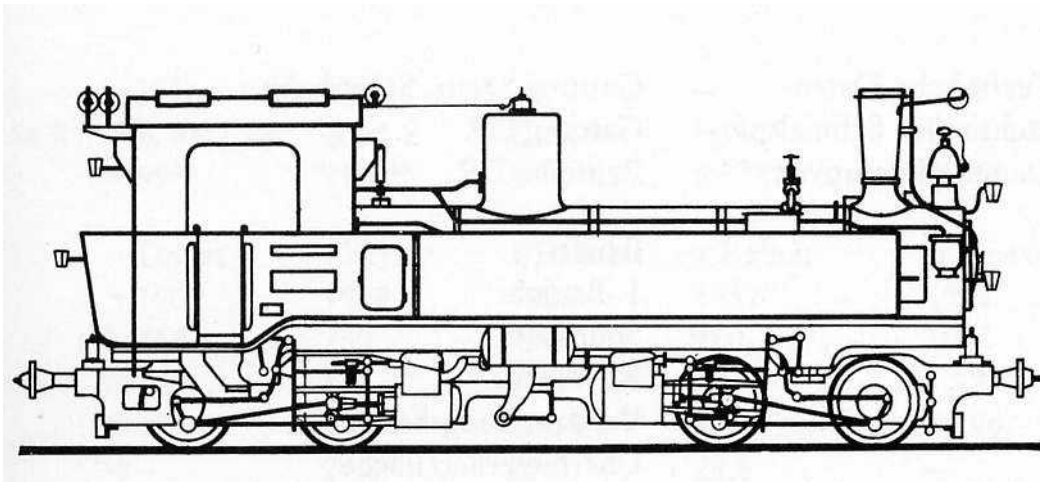
Um die Bogenläufigkeit von Lokomotiven zu verbessern, entwickelte Jean Jacques Meyer einen Entwurf des Wiener Ingenieurs Wenzel Günther weiter. Die Achsfolge lautet B`B`. Damit konnte Radien von 40 m bei einem Achstand von 6200 mm durchfahren werden.

Durch diese Konstruktion als Drehgestellokomotive konnte ein gleich guter Lauf in beiden Fahrrichtungen bewirkt werden. In diesem Punkt war die IV K der Malletmaschine überlegen.

Die Anordnung der Zylindergruppen erfolgte in Fahrzeugmitte. Damit konnten extrem kurze Dampfwege im geteilten Triebwerk erzielt werden.

Das hintere Triebwerk wird von den Hochdruckzylindern angetrieben. Der somit teilweise entspannte Dampf wird in die Niederdruckzylinder zu Verrichtung der Antriebsarbeit geleitet, und erst dann in die Umwelt abgelassen. Entsprechend den Drücken, die in den Zylindern auftreten, haben die Hochdruckzylinder einen kleineren Durchmesser als die Niederdruckzylinder.

Die Drehgestelle sind durch ein Zugeisen miteinander verbunden, dessen Gelenkpunkte unter den Rohrgelenkpunkten der Verbinderrohrleitung liegen. Das schützt die Rohrgelenke und die Stopfbuchse vor Beanspruchung durch Stöße.



Prinzipskizze der Reko – IV K
aus: Schmalspurbahnen in Sachsen

Das hintere Drehgestell ist mit einem Außenrahmen versehen. Durch diese Konstruktion war die Unterbringung des Aschekasten möglich.

Der Kessel der IV K ist ein Crampton-Kessel mit 3500 mm Abstand zwischen Feuerbüchsen- und Rauchkammerrohrwand. Der große Dampfdom mit der ursprünglich halbrunden Decke saß auf dem zweiten Schuss. Das Ramsbottom-Sicherheitsventil wurde auf dem Stehkesselscheitel unmittelbar vor dem Führerhaus platziert.

Gespeist wurde der Kessel von zwei nichtsaugenden Dampfstrahlpumpen der Bauart Friedmann.

Als Bremse war eine Extersche Wurfhebelbremse, die auf das hintere Drehgestell wirkte, eingebaut.

Für die Zugabbremse waren im Laufe der Geschichte die Seilzugbremse, Saugluftbremse und Druckluftbremse installiert. Die Ausrüstung richtete sich nach dem Einsatzort. Die Seilzugbremse der Bauart Heberlein war noch 1987 auf der Strecke Oschatz – Mügeln – Kemmlitz in Gebrauch.

Einsatz der Seilzugbremse
zwischen Oschatz und Mügeln im
Juli 1987, das Seil ist zwischen
Esse und Führerhaus zu erkennen
Foto: Olaf Ziegler



Auf dem folgenden Bild ist das Seil der Heberleinbremse zu erkennen, wie es aus dem an der Führerhausrückwand angebrachten Fenster herausführt. Zum Abbremsen des Zuges wird durch den Heizer eine Haspel bedient. Die Spannung im Seil wird gelöst, dadurch werden die Bremsen angelegt. Diese Art bewirkt auch bei einem Seilriss den Stillstand des Zuges.



Oschatz, Juli 1986, Foto: Olaf Ziegler

Die Vorräte sind bei der IV K in seitlichen Wasserkästen mit einem Fassungsvermögen von 2,4 m³ und dem Kohlekasten hinter dem Führerhaus für 1,2 t Kohle untergebracht.

Eine Besonderheit in der Geschichte der IV K stellt die sogenannte Rekonstruktion dar. In den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts konnte die Deutsche Reichsbahn noch nicht auf die bewährte Konstruktion der IV K verzichten. Die schweren Lokomotiven der VI K und der VII K waren nicht für alle Strecken einsatztauglich. Speziell die Kurvenläufigkeit machte die IV K unverzichtbar. Allerdings waren viele Maschinen derart verschlissen, dass eine Hauptuntersuchung nicht mehr ausreichte. Die Kessel hatten ihre Nutzungsdauer erreicht, aber auch andere Bauteile konnten zum Teil nicht mehr verwendet werden.

Deshalb entschloss sich die Deutsche Reichsbahn einen Teil der noch vorhandenen Maschinen zu modernisieren. Wesentliches Merkmal war dabei die Ausrüstung mit einem neuen Kessel. Im Zuge dessen veränderte die IV K ihr Aussehen. Deutlichstes Merkmal ist der nun flache Dampfdom. Die Zeichnung auf Seite 8 gibt den Zustand einer Reko-Maschine wieder.

Da aber auch Rahmen nicht mehr zu gebrauchen waren, rüstete das Raw Schlauroth, das Unterhaltungs-Raw für Schmalspurlokomotiven war, 22 Maschinen mit neuen Rahmen aus. Somit kam es praktisch zum Neubau von 22 Lokomotiven der Baureihe IV K in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. Da aber laut Anweisung damals keine neuen Lokomotiven gebaut werden sollten, erhielten die neuen Lokomotiven die Betriebsbücher ihrer Vorgänger. Damit ist die 99 516 nach Betriebsbuch die älteste vorhandene IV K. Ihr Neubau erfolgte aber im Jahre 1963, während die Originalmaschine verschrottet wurde. Die 99 516 ist heute betriebsfähig bei der Museumsbahn in Schönheide im Einsatz.



Lok 99 582 der Museumsbahn Schönheide, Original gebaut 1912, Neubau 1964
Foto: Olaf Ziegler



Gesamtansicht



Vorderes Drehgestell



Hinteres Drehgestell

Die Fotos auf dieser Seite entstanden am 17.05.2003 in Schönheide und zeigen Lok 99 582.

3.2 Einsatz der Sächsischen IV K

Die Lokomotiven der sächsischen Baureihe IV K, spätere DR Reihe 99. 51-60 waren auf allen Strecken des sächsischen Schmalspurnetzes im Einsatz. Auf Grund der Gleisgeometrie und Topografie einiger Strecken waren sie nach Ablösung der Lokomotiven der Reihen I K und III K ausschließlich der einzige Triebfahrzeugtyp. Dazu gehörten die Strecken von Grünstädtl nach Oberrittersgrün, die Strecke Wolkenstein – Jöhstadt und das Mügeln Netz.

Während der beiden Weltkriege gelangten Lokomotiven der sächsischen IV K auch an die Kriegsschauplätze in Europa. Einige von ihnen mussten in Folge der Kriegsereignisse als Verlust abgeschrieben werden, bzw. verblieben nach dem Ende der Kampfhandlungen in den entsprechenden Ländern.

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte die Deutsche Reichsbahn Lokomotiven auch auf anderen 750 mm Schmalspurstrecken in der entstandenen DDR ein. Besonders im Norden wurden durch die erlassenen Gesetze private Schmalspurbahnen der Deutschen Reichsbahn unterstellt.

Auf diesen Strecken verkehrten die unterschiedlichsten Fahrzeugtypen. Mit der Zuführung von Neubaulokomotiven VII K neu wurden Maschinen der IV K entbehrlich. Die DR setzte daher einige Maschinen in die Prignitz und nach Rügen um.

Speziell die nach Rügen abgegebenen Maschinen erfuhren dabei die optisch größte Veränderung. Da die Rügensch Kleinbahnen mit Druckluftbremsen arbeiteten, mussten die hierher umgesetzten Maschinen entsprechend ausgerüstet werden. Die erforderlichen Hauptluftbehälter setzte man dabei längs auf den Langkessel zwischen Dom und Schornstein.

Letzte reguläre Einsatzstrecke war die Schmalspurbahn von Oschatz über Mügeln nach Kemmlitz. Auf diesem Reststück des ehemaligen Mügeln Netzes wurde noch bis nach der politischen Wende in der DDR Kaolin transportiert. Erst der Einsatz von Diesellokomotiven nach 1989 brachten das endgültige Aus für den planmäßigen Einsatz der sächsischen Lokomotive der Reihe IV K, DR Bezeichnung 99.51-60.

Damit war aber die Geschichte dieser Lokomotivreihe noch nicht zu Ende. Schon zu DDR-Zeiten wurden Maschinen zu Denkmals- und Museumslokomotiven. Mit den Lokomotiven 99 535, 579 und 604 verblieben sogar noch drei in ihrer Grundsubstanz originalen Maschinen erhalten. Sie sind im Verkehrsmuseum Dresden, in Oberrittersgrün und in Bochum-Dahlhausen zu besichtigen. Insgesamt überlebten die Wende 22 Maschinen. Das heißt, im Jahre 2005 ist damit eine 113jährige Lokgeschichte anfaßbar zu erleben.

4. Museumseinsatz und Ausblick

Nach der Wende befand sich auf dem Gebiet der ehemaligen DDR ein großer Fundus an historischem Eisenbahnmaterial. Bedingt durch die wirtschaftliche Entwicklung im untergegangenen zweiten deutschen Staat war der technische Fortschritt nicht sehr weit geschritten. Vielerorts musste man sich mit Maschinen und Anlagen begnügen, die längst zum alten Eisen gehörten. So konnten auch viele westdeutsche Vereine eine oder mehrer betriebsfähige Dampflokomotiven erwerben. Und mit dem Raw Meiningen war sogar europaweit das beste Werk für die Reparatur und Unterhaltung von Dampflokomotiven zugänglich.

In diese Zeit fiel auch die Entscheidung, abgebaute Schmalspurstrecken im Erzgebirge wieder aufleben zu lassen. So existieren wieder Teile der Preßnitzalbahn und ein Stück der ersten und längsten Schmalspurstrecke von Kirchberg nach Carlsfeld im Abschnitt Schönheide – Bürstenfabrik.

Insgesamt 6 Maschinen der Reihe IV K haben hier ein zu Hause gefunden und zählen zum betriebsfähigen Teil der vorhandenen erhaltenen Maschinen. Lok 99 582 hat im Jahr 2002

sogar einen neuen Kessel erhalten. Damit dürfte diese Maschine noch lange Zeit im Einsatz stehen.

Um diese Maschinen zu erhalten und für die Zukunft auch im Einsatz zu zeigen sind viele Anstrengungen nötig. Aktive Mitarbeit, fördernde Mitglieder und freiwillige Zahlungen helfen mit diese Ziele zu verwirklichen. Und eine Mitfahrt in einem Zug, gezogen von einer IV K ist etwas Besonders und hält einen Vergleich mit jedem ICE stand.

Und das eingangs erwähnte Klack-klack kommt nicht von den Schienenstößen. Es ist eine Eigenheit der Lok. Sollte es fehlen, dann weiß der Lokführer, seine Maschine hat etwas verloren.

Wünschen wir den Lokomotiven noch mal 113 Jahre, um den Menschen Technikgeschichte im wahrsten Sinne erfahrbar zu machen.

Der Autor dieser Arbeit hat am 15. und 16.02.2003 ein sogenanntes Mallet – Meyer – Wochenende erlebt. Das erste Bild zeigt die Mallets 99 5901 und 5906 am 15. 02. der HSB auf der Selketalbahn. Auf dem zweiten Bild ist die 99 582 an der Trapeztafel des Bahnhofes Schönheide zu sehen.



Literaturverzeichnis

Lenhard, D.; Moll, G.; Scheffler, R., Die sächsische IV K, EK – Verlag, Freiburg 2004

Heinrich, R.; Nitzschke, W., Die Rollbockbahn, Deutscher Modelleisenbahnverband der DDR

*Neidhardt, I., IV K – Einsatz auf sächsischen Schmalspurstrecken, Merker, Fürstenfeldbruck
1993*

Preuß, E.; Preuß, R., Schmalspurbahnen in Sachsen, transpress, Berlin 1983

Weisbrod, M., Die sächsische IV K, Merker, Fürstenfeldbruck 1992

Staatliche Fachschule für Bau, Wirtschaft und Verkehr Gotha

Olaf Ziegler

Selbständigkeitserklärung

Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig und ohne Benutzung anderer als die angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe. Alle Stellen, die örtlich oder sinngemäß aus veröffentlichten und nicht veröffentlichten Schriften entnommen sind, sind als solche kenntlich gemacht. Die Arbeit hat in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Institution vorgelegen.

Markkleeberg, 13.01.2005

