

Sondernummer des



**Eisenbahn
JOURNAL**

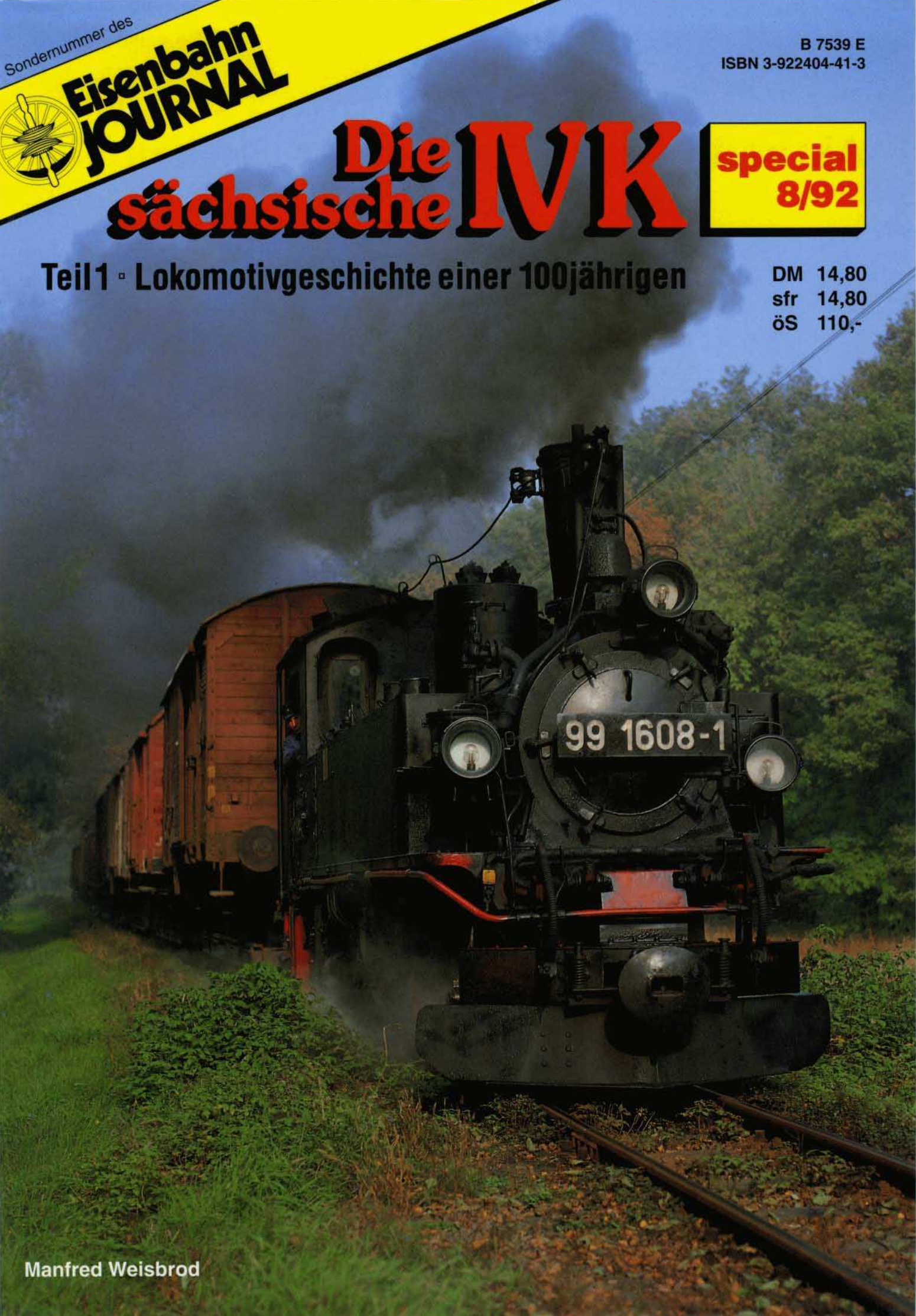
B 7539 E
ISBN 3-922404-41-3

Die sächsische IVK

**special
8/92**

Teil 1 ▫ Lokomotivgeschichte einer 100jährigen

DM 14,80
sfr 14,80
öS 110,-



Manfred Weisbrod

(Füllseite)



Bild 2: IV K-Expreß "Mutzschen – Mügeln – Mailand – Rom" mit der Stammlokomotive 99 534 bei einem Aufenthalt im Bahnhof Mutzschen am 23. August 1967.
Foto: Sammlung Scholz

Bild 1 (Titel): In voller Fahrt in Richtung Kemmlitz über Mügeln befindlich, wurde die 99 1608 im Herbst 1982 in den Döllnitz-Niederungen bei Altoschatz im Bild festgehalten. **Foto:** J. Nelkenbrecher

Bild 146 (Rücktitel): Vielen Eisenbahnfreunden hat sich das markante "Gesicht" der IV K tief eingeprägt. Hoffen wir, daß uns diese Lokbaureihe noch lange erhalten bleibt (99 1564 im Jahre 1980 in Mügeln)! **Foto:** M. Weisbrod

Impressum

ISBN 3-922404-41-3

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
 Autor: Manfred Weisbrod
 Textredaktion: Manfred Grauer, Karin Schweiger
 Bildredaktion: Ingo Neidhardt
 Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
 Layout: Hermann Merker, Ingo Neidhardt
 Titelseitengestaltung: Gerhard Gerstberger
 Anzeigen: Elke Albrecht
 Printed in Italy by Europlanning srl
 via Morgagni 24, I-37136 Verona
 Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
 Vertrieb Einzelverkauf:
 MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
 GmbH & Co KG, D-8057 Eching/Freising

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. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Copyright Oktober 1992 by
 Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck



Inhalt

	Seite
Vorwort	4
Einleitung	5
Die sächsischen Schmalspurbahnen	6
Die sächsischen Schmalspurlokomotiven	18
Lieferserien und Bauartunterschiede	22
Konstruktionsgeschichte	32
Ausmusterungen und Umnummerungen	44
Umbauten bei der Deutschen Reichsbahn	50
Das Raw Görlitz	62

Quellen:

- Amtliche Meßskizzen der Sächsischen Staatsbahn.
- Wagner/Scheffler: Die sächsische IV K. Geschichte der populärsten sächsischen Schmalspur-Dampflokomotivgattung. Radebeul, 1991.
- Näbrich/Meyer/Preuß: Lokomotiv-Archiv Sachsen 2. Berlin, 1984.

Vorwort

Über 100 Jahre ist es nun her, daß eine IV K ihre ersten "Gehversuche" auf einer schmalspurigen sächsischen Eisenbahnstrecke absolviert hat. Seitdem hat sich nicht nur bei den deutschen Eisenbahnen viel verändert. Es ist schon beeindruckend, wenn man die großen politischen Ereignisse aneinanderreicht, die sich während der Einsatzzeit der IV K abspielten.

Als man mit der Konstruktion der Maschine beschäftigt war, bestand das Deutsche Reich gerade 20 Jahre, und das Königreich Sachsen war – beispielsweise neben Preußen, Bayern und Württemberg – eines der deutschen Länder, die eine eigene Länderbahn betrieben. Die Staatsbahnen waren in dieser Zeit selbst verantwortlich für Streckenbau, Lokomotivbeschaffung und Betriebsgeschehen. Bis zur Gründung der Deutschen Reichsbahn 1920 änderte sich an diesem Umstand nur wenig. Zuvor mußte jedoch Europa, Deutschland und somit auch unsere IV K den Ersten Weltkrieg mit seinen so sinnlosen Opfern über sich ergehen lassen.

Nach 1920 ging es dann "mit bahnvereinten Kräften" wieder voran. Die für die neue Reichsbahn gültigen Beschriftungen und Farbgebungen galten nun auch für die Maschinen der Gattung IV K. Doch die positiven Entwicklungen hielten nicht lange an. Der schon in den dreißiger Jahren aufkommende Individualverkehr mit Pkw und Lkw begann die Existenz besonders der Nebenbahnen und Schmalspurstrecken zu gefährden. Betriebseinschränkungen und Stilllegungsgedanken waren an der Tagesordnung.

Diese Entwicklung stoppte jedoch jäh ein Ereignis, das nicht nur die Eisenbahn ins Verderben stürzte. Der Zweite Weltkrieg brachte neben der totalen Zerrüttung aller bisherigen Verhältnisse auch die Teilung unseres Vaterlands mit sich. Das bis dahin selbstverständliche Miteinander von Bayern und Sachsen, Rheinländern und Brandenburgern etc. hörte für über 40 Jahre auf.

Heute sind wir in West und Ost gerade dabei, uns nach längerem Nebeneinander in Deutschland wieder neu kennenzulernen. Daß dieser Prozeß



Bild 3: Schmalspur-Romantik pur in jeder Hinsicht vermitteln Aufnahmen vom Betriebseinsatz der IV K. Zum einen gehören diese Lokomotiven zu den wenigen Dampflok, die heute noch im Plandienst stehen, und zum anderen sind sie wegen ihrer Zierlichkeit besonders liebenswert (Doppeltraktion der 99 1564 mit einer weiteren IV K bei Altoschatz, 1982). **Foto: M. Weisbrod**

nach so langer "Abstinenz" nicht immer ohne Reibungspunkte ablaufen kann, ist selbstverständlich. Wir vom Eisenbahn-Journal waren schon immer Vorreiter in Sachen Brücken zwischen Deutschland Ost und Deutschland West.

So sollen auch die beiden Specials über die sächsische IV K, deren erster, Ihnen vorliegender Teil die Lokomotivgeschichte und der Folgeband

die Einsatzgebiete dokumentiert, dazu beitragen, einander besser kennenzulernen.

Nehmen wir die ereignisreichen 100 Jahre einer Lokomotivbaureihe, die viele Stationen unserer gemeinsamen Geschichte begleitet hat, zum Anlaß, Geschehenes in Erinnerung zu behalten, nichts zu verdrängen und mit Zuversicht nach vorn zu schauen.

H. Merker Verlag



Einleitung

Manches ist heute fast unvorstellbar. So gibt es die sächsische IV K, die wohl populärste Schmalspurlokomotive Deutschlands, schon seit 100 Jahren. Zwar sind die zuerst gebauten Exemplare längst den Weg allen alten Eisens gegangen, aber noch immer stehen Vertreter dieser über mehr als

30 Jahre beschafften Gattung im Betriebsdienst, wenngleich auch sie "nach Rentenrecht längst Pensionäre sind". Dieser phänomenalen Lokgattung wollen wir uns in dem Ihnen vorliegenden Special widmen.

96 Lokomotiven der Gattung IV K hat es gegeben. Keine andere Schmalspurlokomotive kam auch nur annähernd an diese Stückzahl heran. Selbst renommierte Regelspurlokomotiven wie die 01¹⁰ oder die 03¹⁰

waren mit 55 bzw. 60 gebauten Exemplaren von der Stückzahl her keine Konkurrenz für die IV K. Puffer an Puffer gestellt ergeben das 864 laufende Meter IV K.

Es ist, anders betrachtet, nicht ungewöhnlich, wenn es von einer Lokomotivbaureihe 96 Exemplare gab. Aber es ist schon sehr ungewöhnlich, wenn einige davon den 100. Geburtstag ihrer Baureihe im regulären Betriebsdienst feiern können.

Schon sensationell jedoch ist, daß es sich dabei um Lokomotiven mit geteiltem Triebwerk handelt. Lokomotiven dieser Bauform – gleich ob Bauart Mallet oder Meyer – erforderten einen höheren Unterhaltungs- und Erhaltungsaufwand als Einrahmen-Lokomotiven. Und sie verlangten vom Lokführer viel mehr Fingerspitzengefühl bei der Umsetzung ihrer Reibungsmasse in Zugkraft.

Es hat nicht an Versuchen gefehlt, die IV K durch leistungsfähigere Lokomotiven zu ersetzen. Die sächsischen VI K und VII K (alt und neu) waren als Heißdampflokomotiven mit größerer Reibungsmasse wesentlich leistungsfähiger; die VII K fahren auch heute noch. Doch im mittleren Leistungsbe- reich, wo die fünffach gekuppelten Heißdampflokomotiven unterfordert gewesen wären, gab es nichts Besseres als die IV K. Der Versuch, sie durch eine Diesellokomotive der Baureihe V 36⁴⁸ zu ersetzen, ist ein Versuch geblieben.

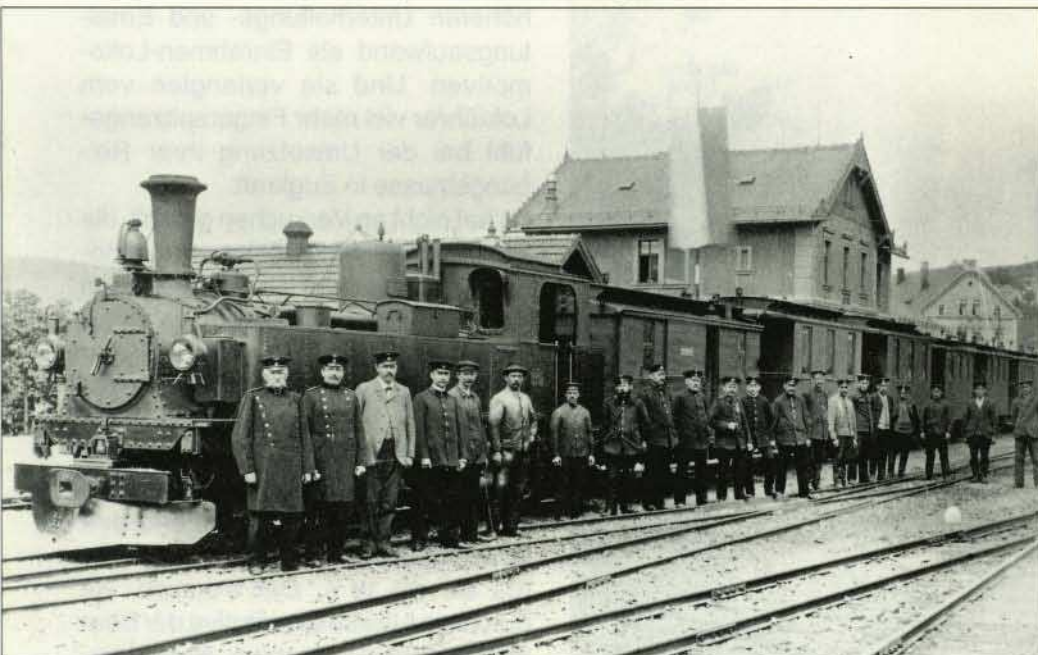
Aber es ist doch schön, wenn heute zwischen ICEs, Pendolinos, hochaufliegenden Diesellokomotiven und mit Elektronik vollgestopften Elloks noch die (man muß das ganz langsam und mit Genuß aussprechen) Vierzylinder-Verbund-Naßdampflokomotiven der Gattung IV K fahren. Nicht immer, auch nicht immer öfter, aber sie fahren doch noch.

Das Königreich Sachsen, das bis 1918 bestand, hatte 509,18 km Schmalspurstrecken in 750 mm Spurweite gebaut. (Zum Vergleich: Die Oldenburgische Staatsbahn brachte 1920 gerade 692,4 km Eisenbahnstrecken in die DRG ein.) Die mehr als 500 km sächsischer Schmalspurbahnen erklären zwar die hohe Stückzahl von 96 Maschinen, nicht aber das Phänomen, warum es sie heute noch gibt, die geliebte IV K. **M. Weisbrod**



Bild 4: Eine IV K im Bahnhof Auerbach vor einem Schmalspurgüterzug. Der Lokomotivführer steht am Zylinder, der Heizer hat auf dem Kohlenkasten Platz genommen. Foto: Sammlung Scholz

Bild 5: Fototermin im Bahnhof Geyer. Die Maschinen der Gattung IV K wurden auf dieser Strecke vorrangig im Personenzugdienst eingesetzt. Foto: Sammlung Malke



Die sächsischen Schmalspurbahnen

Das Staatsbahnsystem in Sachsen

Viele Eisenbahnstrecken Sachsens sind durch private Bahngesellschaften erbaut worden. Das private Kapital floß jedoch nur den Strecken zu, die ein hohes Verkehrsaufkommen, eine rentable Betriebsführung und eine ansehnliche Rendite erwarten ließen. Ein zusammenhängendes Eisenbahnnetz, das sowohl wirtschaftlich wichtige als auch weniger bedeutende Regionen einschloß, war aus privater Hand nicht zu erwarten. Auch deshalb hat sich in Sachsen der Staat frühzeitig in den Eisenbahnbau eingeschaltet – sei es durch bestimmte Auflagen an die Bahngesellschaften, durch Übernahme von Bahnen nach Ablauf einer festgesetzten Frist, durch eigene Bahnbau-Projekte oder durch den Erwerb von

z.T. noch im Bau befindlichen Eisenbahnstrecken, bei denen den privaten Kapitalgebern der "Atem" ausgegangen war. Das Königreich Sachsen war ein sehr konsequenter Vertreter des Staatsbahngedankens und sich seiner Verantwortung diesbezüglich durchaus bewußt. Man hat sich sehr um die Infrastruktur bemüht. So konnte Sachsen auch das dichteste Eisenbahnnetz Deutschlands vorweisen. Anders als Privatbahnen ist die Staatsbahn in der Lage, die auf einer Strecke eingefahrenen Verluste durch Gewinne auf anderen Strecken zu kompensieren. Das entbindet die Betriebsleitung jedoch nicht von der Verpflichtung, den Gesamtbetrieb rentabel zu gestalten und darauf bedacht zu sein, daß sich Einnahmen und Ausgaben die Waage halten und Investitionen möglich sind.

Sekundärbahnen

In Sachsen war, wie in anderen deutschen Staaten auch, recht zügig ein Netz von Fernverbindungen entstanden. Um 1850 gab es die Leipzig-Dresdener Eisenbahn, die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn (Leipzig – Hof), die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn (Dresden – Görlitz), die Sächsisch-Böhmische Eisenbahn (Dresden – Prag), die Löbau-Zittauer Eisenbahn, die in Löbau Anschluß an die Strecke Dresden – Görlitz hatte, und von der Riesa-Chemnitzer Eisenbahn den Abschnitt Riesa – Döbeln. Lediglich Chemnitz hatte noch keinen Eisenbahnanschluß.

In einer zweiten Phase, in der sich das Eisenbahnnetz verdichtete, entstanden Querverbindungen und Zubringer zu den Hauptstrecken, die oft nur lokale Bedeutung hat-



Bild 6: Mit einem äußerst interessanten Personenzug hat die IV K Nr. 119 (99 527) den damals noch als Streckenende fungierenden Bahnhof Geyer erreicht. Diese Maschine gehörte zu den wenigen Lokomotiven mit holzverkleidetem Führerhaus. **Foto: Sammlung Traditionsbahn Radebeul**

ten und auch weniger ertragreich als die Hauptstrecken waren.

So sind denn, nicht nur in Sachsen, schon bald Überlegungen angestellt worden, ob es nötig sei, diese Bahnen mit dem gleichen Aufwand zu errichten und zu betreiben wie die Hauptbahnen.

Für diese Sekundärbahnen stellte 1865 die Techniker-Versammlung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahn-Verwaltungen in Dresden Prämissen für den kostengünstigeren Bau und Betrieb auf.

Am 1. Juli 1878 trat auf Betreiben des Reichs-Eisenbahnamtes im Deutschen Reich eine Verordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung in Kraft. Aus dieser entstanden "Allgemeine Vorschriften zur Sicherung des Betriebes der im Königreich Sachsen gelegenen Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung", die per Verordnung ab 15. April 1882 galten.

In den Anfangsjahren galt die Eisenbahn als extrem gefährlich, und scharfe bahnpolizeiliche Sicherheitsmaßnahmen wurden an-

Bild 7: Die 99 578 zählte über viele Jahre zu den Stammlokomotiven der Linie Goßdorf/Kohlmühle – Hohnstein (Aufnahme um 1935 in Hohnstein). **Foto: Sammlung Scholz**

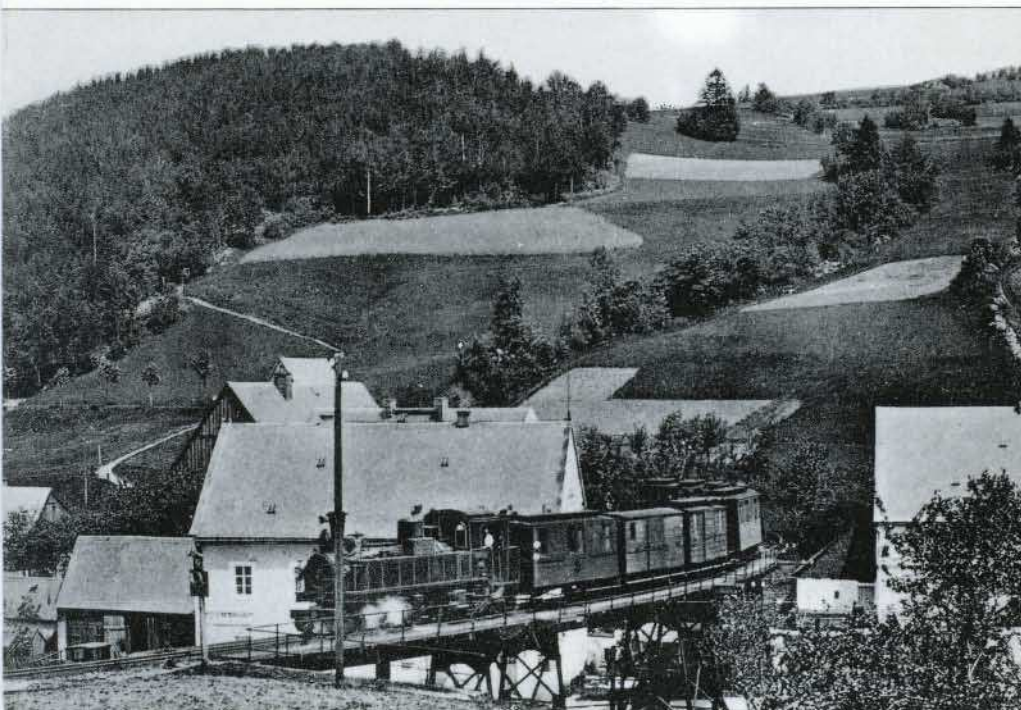




Bild 8: Bis zur Indienststellung der Gattungen V K und VI K um das Jahr 1922 bildeten IV K-Maschinen das Rückgrat im Betriebsmaschinendienst der schmalspurigen Müglitztalbahn, wie Aufnahmen vom alten Glashütter Bahnhof, ... **Foto: Fischer, Sammlung Scholz**

Bild 10 (rechte Seite oben): ... im engen und kurvenreichen Streckenabschnitt bei Oberschlottwitz ... **Foto: Sammlung Traditionsbahn Radebeul**

Bild 9: ... und von der Einfahrt in den Bahnhof Geising belegen. **Foto: Sammlung Scholz**



geordnet. Im Laufe der Jahre erwies sich jedoch, daß die Eisenbahn bei weitem nicht so gefährlich war wie vermutet und daß die Bevölkerung sich auf die Bahn eingestellt hatte.

Per Verordnung vom 1. Juli 1878 entfiel die Bahnbewachung bei Geschwindigkeiten bis zu 15 km/h; bei Geschwindigkeiten bis 30 km/h war sie nur an stark frequentierten Wegeübergängen erforderlich. Hier waren unter Umständen auch Schranken vorgeschrieben. Die Strecke mußte nicht, wie auf Hauptbahnen, dreimal täglich, sondern nur einmal täglich abgegangen (revidiert) werden. Eine Umzäunung des Bahnkörpers war ebenfalls nicht erforderlich. Allein die Aufhebung der Bahnbewachung erbrachte

(Fortsetzung Seite 12)

Bild 11 (rechts): Lok 99 535 fährt 1932 mit einem GmP in Ortmannsdorf ein. Auch diese Maschine hat ein holzverkleidetes Führerhaus, das erst anläßlich ihrer Aufarbeitung um 1965 entfernt wurde. **Foto: Sammlung Glöckner**

