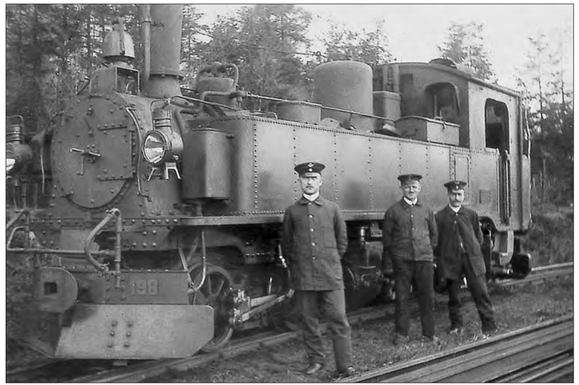


Die 1921 gebaute Nr. 198 trug ihre Bahnnummer als einzige IV K an den Pufferträgern. Als sie am 11. Mai 1924 in Bertsdorf stand, fehlten noch die Aussparungen in den Wasserkästen. Unklar ist, ob die Griffstangen vorn an der Rauchkammer ab Werk vorhanden waren – und ob die Lok anfangs einen Krempenschornstein trug. Bewiesen ist mit dieser Aufnahme das Fehlen von Aufstiegstritten an den vorderen Sandkästen. Foto: Slg. Tristan Schlick

Mehrere Buchautoren sehen auf dieser undatierten Aufnahme aus Lommatzsch die 99 608. Da dort die 99 606 von 1927 bis 1933 stationiert war, gehen andere von der 99 606 aus. Im Rahmen des Kesseltausches im Jahr 1928 könnte aber auch 99 608 einen Kessel mit tief angebrachtem Nummernschild bekommen und zur Rübenkampagne ausgeholfen haben. Auffällig ist das Fehlen des zweiten Saugluftschlauches. Foto: Slg. Udo Jankowski

IV K Nr. 198 – 99 608 – 99 1608-1

Nummer K.Sächs.Sts.E.B.	198
Nummer DRG	99 608
Nummer DR ab 1970	99 1608-1
Nummer DR ab 1992	099 713-0
Hersteller	Sächsische Maschinenfabrik vorm. Richard Hartmann AG
Baujahr	1921
Fabriknummer	4521
Lieferabschnitt/Bautyp	1921/8. Bautyp
Generalreparatur/Großteilern.	Großteilerneuerung per 17.5.1964 im Raw Görlitz
Ausmusterung	–
Verbleib/Besonderheiten	Originalkessel am 25.4.1929 auf 99 587, 99 608 mit Kessel DLW 1526 im Betriebsbestand der SDG

bekannte Einsatzdaten

01.10.1921 –	1926	Zittau/O-Thal	1969		Schönheide
1927 – 17.06.1928		Kirchberg	1970 – 1989		Mügeln
1928 –	1930	Oberwiesenthal	1990 – 1991		Oberwiesenthal
08.08.1930 – 26.11.1931		Oberrittersgrün	1992 – 1993		Mügeln
27.11.1931 – 09.10.1938		Kirchberg/Oberrit.	1994 – 2002		Freital-Hainsberg
10.10.1938 –	1945	Oberrittersgrün	seit 2011		Radebeul Ost
1945 –	1969	Mügeln			teils auch Freital

Fünf Jahre nach dem Bau der letzten drei bestellten IV K lieferte die SMF am 21. November 1921 die Lok Nr. 198 aus. Sie wurde 1920 aus im Werk noch vorhandenen Teilen zusammengesetzt. Ihre Probefahrt absolvierte sie am 1. Dezember 1921. Die ersten fünf Betriebsjahre verbrachte sie beim Bw Zittau. Mit der Nummer 99 608 folgten Einsätze im Erzgebirge und im Mügelner Netz. Ihren originalen Dampferzeuger gab sie beim RAW-Besuch 1928 an eine andere IV K ab. Bis 1947 fuhr sie danach mit dem Kessel der 99 592, danach mit dem der 99 586. Anfang der sechziger Jahre war auch die 99 608 so verschlissen, daß das Raw Görlitz sie 1964 einer Großteilerneuerung unterzog. Den im Raw Halberstadt gebauten Kessel ersetzte nach ca. 40 Jahren ein 2001 in Meiningen gefertigter Dampferzeuger. Damit ist die Lok für die SDG bis heute im Einsatz.

Am 16. November 1926 war die 99 608 in Hammerunterwiesenthal in eine Flankenfahrt verwickelt. Foto: Slg. Manfred Meyer

Deutlich sind auf dieser Aufnahme aus Oberrittersgrün die Nummernschilder 99 608 lesbar. In den Jahren 1930/31 und 1938 bis 1945 fuhr die Maschine nach Grünstädtel und zurück. Da dort damals mit der Seilzugbremse gearbeitet wurde, waren die Saugluftschläuche seitlich weggedreht. Zum Aufnahmezeitpunkt trug die 99 608 den Kessel von 99 592 mit einem Krempenschornstein. Fotos (2): Slg. Bernd Hauptvogel

Bis 1939 existierte in Oberrittersgrün am Bahnsteig ein Freiabtritt. Auf dessen Höhe entstand in den dreißiger Jahren diese Aufnahme einer Reisegesellschaft neben der 99 608. Auf dem Niederdruckzylinder ist der Kondensationsöler zu erkennen, den übrigens die ersten 1962/63 großteilerneuerten IV K beibehielten – trotz neuer Zylinder. Mit Montage einer Zentralschmieranlage entfielen diese jedoch später.

In Lommatzsch bereitete das Personal die 99 608 im Sommer 1960 auf die nächste Fahrt vor. Die Bretter des Kohlenkastenaufsatzes bogen sich durch die Last der mitgeführten Kohlen leicht durch. Damals befanden sich die Kesselspeiseventile noch seitlich am Dampferzeuger hinter den Aussparungen der nur teilweise bereits geschweißten Wasserkästen. Foto: Dieter Bäzold, Slg. Rüdiger Bäzold

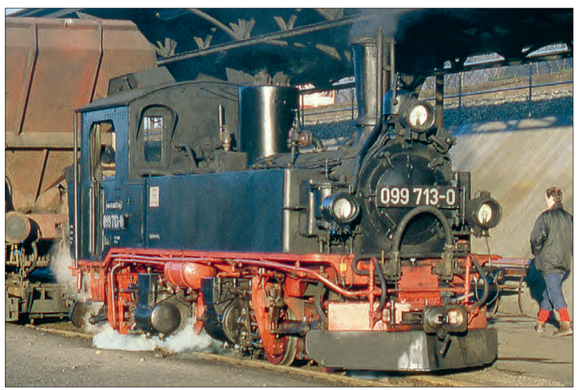
In ihren letzten Einsatzmonaten vor der Großteilerneuerung entstand in Meißen Jaspisstraße diese Aufnahme der 99 608 in ihrem letzten Zustand als Altbau-IV K. Nun waren auch ihre Kesselspeiseventile auf den ehemaligen vorderen Dampfentnahmestutzen verlegt. Außerdem trug die Lok vollständig geschweißte Wasserkästen. Es war nicht mehr erkennbar, wo sich einst die Aussparung befunden hatte. Foto: Slg. Helge Scholz

Und so sah die Lok nach ihrer Großteilerneuerung mit dem Halberstädter Neubaukessel Nr. 280 Anfang Mai 1966 beim Rangieren in Meißen Jaspisstraße aus. Beim de facto Neubau im Mai 1964 hatte diese IV K auch eine Dampfheizungsanlage erhalten. Die Saugluftbremsanlage hatte das Raw Görlitz beibehalten, diese war im Abschnitt mit dem Robschützer Viadukt seit 1962 Pflicht. Fotos (2): Jochen Gottschalch

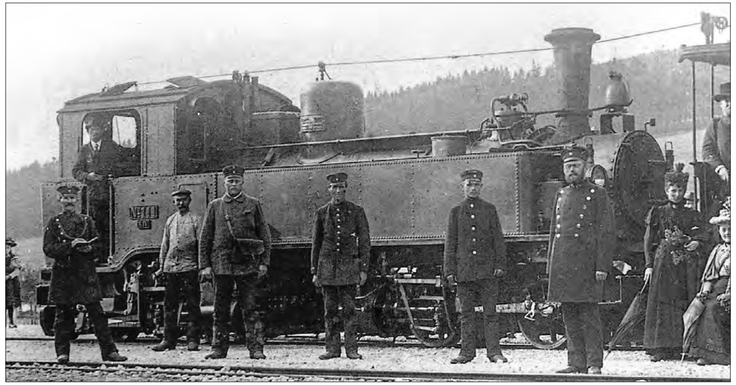
Mit der EDV-Nummer 99 1608-1 versehen, war sie bis zur Einstellung des Abschnittes Lommatzsch – Löthain am 28. Oktober 1972 eine zuverlässige Zuglok für die Kaolintransporte auf dem Reststück der WG-Linie, die Aufnahme entstand 1970 in Löthain. Zu diesem Zeitpunkt war der Hilfsträger zur Befestigung des Bremszylinders die letzten Wochen ungekürzt – und ragte damit über den vorderen Zylinder.

Mit den Lokschildern von 99 608 trieben die Eisenbahner gern Schabernack. So fuhr die Lok 1981 in Mügeln als „91 608-1“. Auch in Oberwiesenthal kam sie noch mit falsch vernieteter 1 als „991 608-1“ zum Einsatz. Technisch war die Lok ab 1970 mit vorn gekürztem Bremszylinderträger und ab etwa 1980 ohne Zugheizeinrichtung unterwegs. Foto vom 6. Juli 1990 aus Kretscham-Rothensehma: Dangmar Holz, Slg. Werner Brutzer

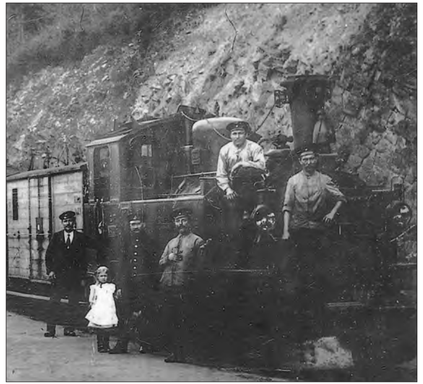
Mit der ab 1992 gültigen DR-Computernummer und aufgestecktem Heizschlauch stand die noch saugluftgebremste 99 608 Ende 1997 mit einem Druckluft-Rollwagen für ein Foto in Freital-Hainsberg. Im AW Görlitz hatte sie 1997 eine Zugheizung und ein Dampfläutewerk mit breitem Glockenkörper erhalten. Es war in Wrocław nach altem Vorbild nachgefertigt worden. 2001 erhielt sie in Meiningen einen neuen Kessel. Foto: Matthias Kleimann



So kennen und schätzen Eisenbahnfreunde die auf dem Papier „letztgebaute IV K“ – als 99 1608-1 im Einsatz bei der SDG, hier bei einer Adventsfahrt am 1. Dezember 2012 auf der Weißeritztalbahn zwischen Obercarsdorf und Schmiedeberg. Ihre freizügige Einsetzbarkeit vor Wagen mit Druckluftbremse und in Zügen mit Saugluftbremse ermöglicht ein in der Lokomotivwerkstatt Oberwiesenthal im Sommer 2011 ausgeführter Umbau. Damals erhielt die IV K eine Druckluftbremse mit einer einstufigen und damit baulich niedrigen/kurzen Druckluftpumpe. Untergebracht ist diese im ehemaligen Werkzeugfach vor dem Führerhaus auf der Lokführerseite. Ihr Öler wurde oben auf dem Wasserkasten montiert. Um in saugluftgebremste Züge eingestellt werden zu können, bekam die 99 608 außerdem eine durchgehende Saugluftleitung. Zum Redaktionsschluß dieses Buches, im September 2018, erhielt die Maschine in Oberwiesenthal eine Hauptuntersuchung. Damit wird ab 2019 ein Einsatz der Maschine für zunächst weitere acht Betriebsjahre möglich. Foto: Helge Scholz



In Carlsfeld, dem Endpunkt der Strecke Wilkau – Carlsfeld (WCd-Linie), entstand nach 1900 diese Aufnahme. An der IV K Nr. 111 fallen der kleine Kohlenkasten sowie die nachgerüstete Gattungstafel „K IV“ unter der Bahnnummer auf. Zwar hatten die Maschinenämter nach 1900 angewiesen, auch an den vor 1899 gebauten Loks Gattungsschilder anzubringen, wenn überhaupt geschah das aber oft nur mit Farbe. Foto: Slg. Helge Scholz



Aus dem Jahr 1909 stammt diese Aufnahme der IV K Nr. 111 in Kipsdorf. Es war damals nicht selten, daß sich Reisende oder Angehörige der Eisenbahner ins Bild stellten. Bemerkenswert ist die unterschiedliche Höhe der Dampflok und des gedeckten Wagens. Als dieser in den 1880er Jahren gebaut wurde, dominierten noch die kleineren Loks der sächsischen Gattung I K das Bild der Schmalspurbahnen. Foto: Slg. Manfred Meyer

Nummer K.Sächs.Sts.E.B.	111
Nummer DRG	99 519
Nummer DR ab 1970	–
Hersteller	Sächsische Maschinenfabrik vorm. Richard Hartmann AG
Baujahr	1893
Fabriknummer	1871
Lieferabschnitt/Bautyp	erster (1892 bis 1894, 1. Baulos 1893)/1. Bautyp
Generalreparatur/Großteilern.	–
Ausmusterung	7/1933
Verbleib/Besonderheiten	zerlegt im RAW Chemnitz

bekannte Einsatzdaten

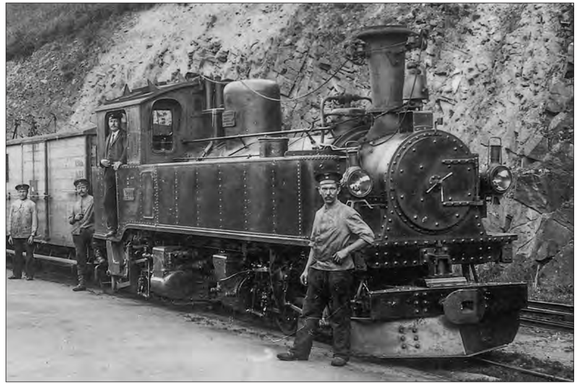
1893 – 1898	Kirchberg
1898	Mosel
1899 – 1906	Hainsberg
1906 – 1911	Mosel
1911 – 1921	Kirchberg
1921 – 1933	Mügeln

IV K Nr. 111 – 99 519

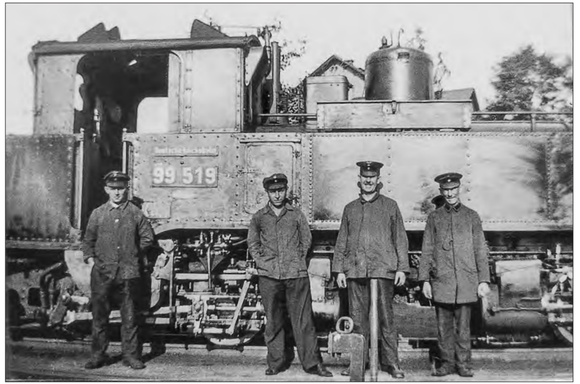
Bei den IV K sprach Reiner Scheffler gern von Stammlokomotiven und von „Reisetanten“. Doch warum kehrten einige Maschinen nach einer Ausbesserung in der Hauptwerkstätte Chemnitz (später in einem RAW) nicht wieder in den heimatlichen Lokbahnhof bzw. ins alte Bahnbetriebswerk zurück? Dafür gibt es mehrere Erklärungen: Einerseits waren die Bahnverwaltereien in den ersten Jahrzehnten des Schmalspurbetriebes sehr auf Sparsamkeit geeicht, es gab kaum Reservemaschinen. Befand sich eine Lokomotive längere Zeit zur Ausbesserung, dann mußte eine Schwesterlok einspringen. Dazu dienten offenbar spezielle Fahrzeuge. In späteren Jahren wurden „schlecht Dampf machende“ Lokomotiven gern anderen Reichsbahndienststellen aufgeschwatzt. Hatte sich der Makel am neuen Einsatzort herumgesprochen, versuchte man, diese Maschine nun gleichfalls wieder abzugeben und dafür eine „bessere“ Lok zu erhalten.

Die IV K Nr. 111 einer der beiden Gruppen zuzuordnen, fällt schwer. Ihre bekannten Umstationierungen erscheinen eher typisch für die Lokomotiven dieser Zeit. Erwähnenswert ist: Sie gelangte 1893 als erste IV K werksneu aus Chemnitz nach Kirchberg auf die 1897 bis Carlsfeld verlängerte Linie mit Beginn in Wilkau(-Haßlau). Damit eröffnete sie die IV K-Dominanz auf der legendären WCd-Linie, die sieben Jahrzehnte von 1897 bis 1967 für sich den Nimbus verbuchte, Sachsens längste und steilste Schmalspurbahn gewesen zu sein.

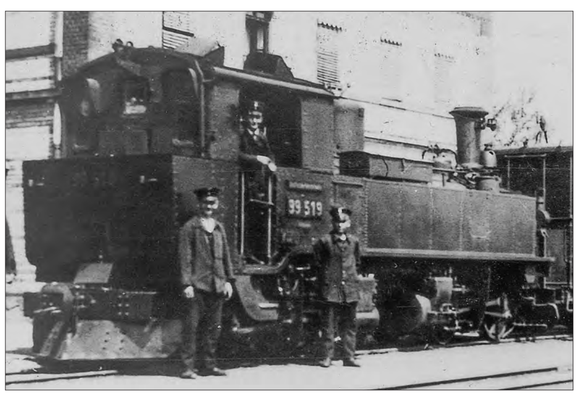
Nachdem auf der WCd-Linie Anfang der zwanziger Jahre genügend später gebaute – und damit durch ihren höheren Kesseldruck leistungsfähigere – IV K zur Verfügung standen, wechselte die IV K Nr. 111 ins Mügelner Netz. Dort blieb sie bis 1933 technisch weitestgehend im Urzustand – das heißt unter anderem ohne Saugluftbremse – im Dienst. Von den ehemaligen IV K Nr. 103 bis 156, Reichsbahn-Nummern 99 511 bis 99 566, erhielten übrigens lediglich die großteilerneuerten 99 516, 99 534, 99 539, 99 542 und 99 561 bis 99 566 sowie die GR-IV K 99 555 jeweils Saugluftbremsen nachgerüstet.



Neben der auf der Nebenseite rechts oben abgedruckten Aufnahme lichtete ein Fotograf im Jahr 1909 die IV K Nr. 111 im alten Kipsdorfer Bahnhof auch noch einmal etwas mehr von der Seite ab. Dadurch sind der kleine Kohlenkasten, das Fabrikschild am Dampfdom sowie die Nummerntafel mit dem „No“ am Anfang besser sichtbar. Am Schlot befand sich die lange Führung für das Bremsseil. Foto: Slg. Dieter Teichmann



Mit Reichsbahnbeschilderung diente die 99 519 um 1930 in Strehla als Hintergrund für dieses Erinnerungsfoto. Die großen Messingziffern der schmucken DRG-Nummer strahlten im Sonnenlicht, die Tafel mit der Reichsbahngattung K 44.7 hatte an dieser Lok die sächsische Tafel mit dem von 1896 bis 1900 gültigen „K IV“ abgelöst. Der Kohlenkasten der IV K dürfte damals bereits mehrere Jahre vergrößert gewesen sein. Foto: Slg. Lothar Schlegel

In den frühen dreißiger Jahren stand 99 519 mit einem Güterzug ins heimatliche Elbstädtchen Strehla in Oschatz zur Abfahrt bereit. Die Lokfront zeigte sich wie bei fast allen Mügelner Maschinen mehrere Jahrzehnte üblich sehr schlicht. So verfügten die Maschinen weder über eine Saugluftbremse noch über eine Dampfheizung und elektrische Beleuchtung. Es wurde mit der Heberleinbremse gearbeitet. Foto: Slg. Matthias Hengst

In der „DRG-Zeit“ hielt ein Fotograf die 99 519 auch vor dem Strehlaer Empfangsgebäude mit einem Zug nach Oschatz im Bild fest. Das Lokpersonal hat die Petroleumlaternen nicht umgehangen. Recht dominant wirkt die über dem Türausschnitt angebrachte Regenrinne. Das durch den Kohlenkasten geführte Regenwasserfallrohr zeichnet sich auf der Aufnahme aus der Zeit vor 1933 ebenfalls gut ab. Foto: Slg. Matthias Hengst