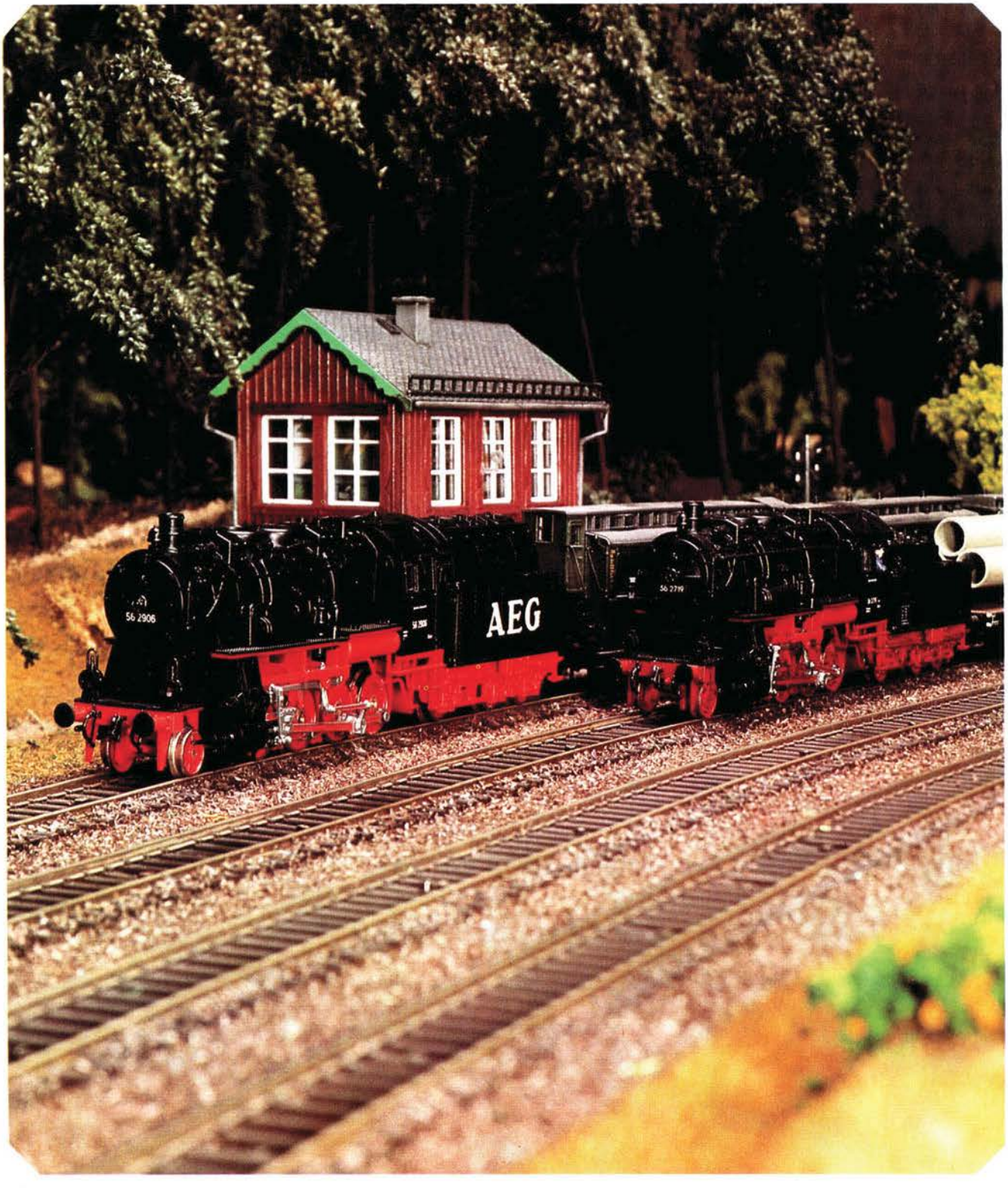
5
88

transpress

modell eisenbahner

Museums-güterwagen

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M



1

75 Jahre Woltersdorfer Straßenbahn

Zwei Straßenbahnbetriebe am Rande von Berlin wecken immer wieder das Interesse der Nahverkehrsfreunde. Der eine von ihnen, die Woltersdorfer Straßenbahn, wird am 17. Mai 1988 75 Jahre alt. Die 5,6 km lange regelspurige und eingleisige Strecke ist vor allem durch die wechselvolle Geschichte ihres Wagenparks interessant. Ihre Entstehung und ihren Fortbestand verdankt die „Elektrische" dem starken Berufs- und Schülerverkehr und an den Wochenenden dem Ausflugsverkehr. Die Straßenbahn beginnt am Bahnhof Rahnsdorf der Berliner S-Bahn und führt zur Woltersdorfer Schleuse, gelegen in einer seen- und waldreichen Gegend.

Eröffnet wurde die Strecke mit vier Trieb- und sechs Beiwagen. Im April 1945 mußte der Betrieb wegen der Kriegshandlungen eingestellt werden. Dann begann der schwierige Wiederaufbau.

Noch vor Kriegsende erhielt die Straßenbahn den ersten Kriegsstraßenbahnwagen (KSW). Als historisches Fahrzeug mit der Nr. 7 ist er heute noch vorhanden. Von der Berliner Straßenbahn wurden 1962 sechs Triebwagen übernommen, die man 1913 als Beiwagen geliefert hatte. Ab 1977 konnten alle Altbaufahrzeuge durch Gotha-Wagen aus Schwerin, Dessau, Dresden und durch Reko-Wagen aus Berlin ersetzt werden.

Zum 75jährigen Bestehen wurde der Triebwagen 2 aus dem Jahre 1913 durch Mitarbeiter der Betriebswerkstatt und Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft „Berliner Nahverkehr" des DMV restauriert.

2

1 Fahrzeugparade anläßlich der 60-Jahr-Feier im Depot 1973
2 Arbeitswagen 2[II] mit Bw 23[II] an der Lerchenstraße
3 Tw 16 mit Bw 21[II] und 25[II] in der Rudolf-Breitscheid-Straße (Kirchberg)
4 Tw 7 in der Dimitroffallee (Thälmannplatz)
Fotos: H. Wille, Berlin

3

4

modell eisenbahner

inhalt

5/88

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
37. Jahrgang

transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser schreiben und Aktuelles für den Terminkalender	3
interview	Gemeinsame Ziele	2
junior	TT-Heimanlage/Wir bauen eine Umspannstation/ Lexikon	16
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	26
anzeigen	suche/biete/tausche	27
international	Aufruf zum XXXV. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1988	28

eisenbahn

aktuell	Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1988	14
kurzmeldungen	DDR und Ausland	4
mosaik	Der privilegierte Durchgangsverkehr (1. Teil)	12
historie	Die Spreewaldbahn	5
international	Die Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth	10
fahrzeugarchiv	Der Omk(u)	7

Titelbild
Im Heft 9/87 stellten wir es bereits vor: das jüngste Kind des VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau: die Kohlenstaub 56er. Die Aufnahme zeigt die hervorragend gelungene Maschine neben ihrem etwas jüngeren Schwestermodell 56 2719, über das „me" in den Heften 9 und 10/86 ausführlich berichtete.
Foto: Albrecht, Oschatz

modellbahn

anlage	TT-Anlage „Hohenfels"	18
mosaik	Das fünfte ...	20
	Eine Gartenbahn entsteht (4. Teil)	21
	Das gute Beispiel	23

Redaktion
Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat
Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm, Berlin

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160,
DDR · 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung der betreffenden Urheber gestattet.
Art.-Nr. 16330

P 16/88/Z1

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 30. 3. 1988
Geplante Auslieferung: 4. 5. 1988
Geplante Auslieferung des Heftes 6/88: 7. 6. 1988

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind in der DDR zu richten an sämtliche Postämter; im Ausland an: den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel; zusätzlich in der BRD und in Westberlin: an den örtlichen Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie an den Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160 DDR · 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Gemeinsame Ziele

Interview mit dem Bürgermeister der Kreisstadt Werdau, Werner Pöhler

„me": Die Zusammenarbeit zwischen staatlichen Organen und dem Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR hat sich sehr bewährt. Ein herausragendes Beispiel dafür ist das Miteinander der Arbeitsgemeinschaft 3/85 Werdau des DMV und der Stadt. Im Mittelpunkt steht dabei die Gestaltung eines Freizeitzentrums in Ihrer Stadt für die Werdauer und ihre Gäste. Herr Bürgermeister, worum geht es dabei?

Werner Pöhler: Die Freizeitinteressen unserer Bürger entwickeln sich bekanntlich immer vielseitiger. Mehr und mehr steht die schöpferische Tätigkeit im Mittelpunkt. Dafür hatten und haben wir stets ein offenes Ohr, und so unterstützen wir die aktiven Freunde der Arbeitsgemeinschaft 3/85 auch mit dem Ziel, den Besuchern unserer schönen Anlage im Gelände des Kreis- und Stadtmuseums Freude und Entspannung zu bieten. Jawohl, man kann in Verbindung mit dem Museumskomplex, der Dampfmaschine und unserer Museumsgartenbahn von einem Freizeitzentrum sprechen. Wir betrachten unsere Arbeit als Beitrag zur sinnvollen Freizeitgestaltung und haben durch diese Gemeinschaftsarbeit eine ständige Verbindung zwischen Bürgern und dem Rat der Stadt. Man kennt sich besser, achtet einander und kann gemeinsam bevorstehende Aufgaben wirkungsvoll lösen.

„me": Die gemeinsame Arbeit ist bereits weit über die Grenzen der Kreisstadt Werdau hinaus bekannt. Wir meinen damit vor allem die jährlichen Gartenbahntreffen, als das wichtigste Zentrum des Erfahrungsaustauschs der Fans aus nah und fern. Welche Bedeutung messen Sie gerade diesen Veranstaltungen bei?

Werner Pöhler: Eine besonders große. Ich bin Schirmherr aller Treffen und stolz auf unsere Arbeitsgemeinschaft. Erstens, weil sie durch fleißige Arbeit anerkannt und geachtet ist. Zweitens, weil es immer gut ist, wenn man sich nicht im stillen Kämmerlein über seine Erfolge freut, sondern andere teilhaben läßt und von ihnen lernt, aber auch seine Erfahrungen weitergibt. Drittens, weil wir als Rat solch progressiven Bürgern grundsätzlich helfen. Und schließlich bereichern diese Veranstaltungen das kulturelle Angebot unserer Stadt.

„me": Sinnvolle Freizeitbeschäftigung – auch für Jugendliche. Diese Aufgabe hat sich die Leitung der Arbeitsgemeinschaft 3/85 Werdau des DMV um ihren Vorsitzenden Christian Spindler schon vor rund zehn Jahren auf die Fahne geschrieben. Die bisherigen Ergebnisse innerhalb des DMV haben inzwischen Schrittmacherniveau erreicht. Welche Bedeutung hat dies für die Jugendarbeit im kulturellen Bereich Ihrer Stadt?

Werner Pöhler: Gerade für Jugendliche schaffen wir Möglichkeiten der sinnvollen Freizeitgestaltung. Es gibt viele andere Arbeitsgemeinschaften, Zirkel, Volkskunstkollektive und Jugendklubs, in denen unsere jungen Menschen ihre Freizeit verbringen. Unser Staat bietet auf diesem Gebiet unzählige Möglichkeiten. Es kommt darauf an, daß junge Menschen lernen, daß sie eigene Vorstellungen verwirklichen können, daß sie Freude empfinden und alles achten, was sie selbst mit aufbauen. Schließlich sind die Jugendlichen die Hausherren von morgen. Und so sehe ich auch die Arbeit unserer Arbeitsgemeinschaft 3/85 des DMV. Als vor rund zehn Jahren Christian Spindler mit seinen Freunden, vielen Ideen und Anliegen im Kreis- und Stadtmuseum erschien und um Unterstützung bat, wurde zunächst gemeinsam nachgedacht. Es war gar nicht so einfach, das Gelände, welches ja immerhin zum Museumskomplex als Denkmal zählt, für diese vorgesehenen Zwecke nutzbar zu machen. Es waren viele Vorarbeiten und manche Überzeugung notwendig, um auch andere dafür zu interessieren. Die Abteilung Kultur beim Rat der Stadt und die Mitarbeiter des Museums sahen aber ihre Aufgabe gerade darin, etwas Neues zu entwikkeln und bestehende Freizeitinteressen befriedigen zu helfen. Materielle und finanzielle Hilfe war dringend erforderlich. Kommunalverträge sicherten das Unternehmen. Die Freunde der Arbeitsgemeinschaft 3/85 dankten es uns mit Fleiß, guten Einfällen und einer Begeisterung, die andere ansteckte. Man muß dabei unbedingt erwähnen, daß die Erwachsenen, aber auch viele Jugendliche bei zentralen Ausscheiden beachtliche Preise errangen. Übrigens trägt das Hobby Modelleisenbahn auch zur Entwicklung des Berufswunschs bei und wird in der Arbeitsgemeinschaft unterstützt. Sieben junge Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft arbeiten heute bei der Deutschen Reichsbahn. Und im kulturellen Leben unserer Stadt haben die Modelleisenbahner einen geachteten Platz eingenommen. Wir können uns ein vielfältiges kulturelles Leben in unserer Stadt ohne sie gar nicht mehr vorstellen.

„me": In den Sommermonaten wächst der Zuspruch an der Gartenbahn als ein Teil des Werdauer Stadtmuseums von Jahr zu Jahr. Können Sie uns dazu genaue Zahlen sagen? Und vor allem, wie ist die Resonanz?

Werner Pöhler: Die Resonanz ist sehr groß. Man kann schon von einer kleinen Tradition sprechen, wenn jährlich zum 1. Mai der Betrieb der Gartenbahn beginnt und unsere Gäste bis zum 7. Oktober während der Öffnungszeiten des Hauses – oftmals darüber hinaus – die vielen Modelle und Bauten sehen und am regen Treiben teilhaben. Zwischen fünf- und achttausend Besucher sind es jährlich, und es werden immer mehr. Im vergangenen Jahr waren es an einem Vormittag etwa eintausend Besucher – eine Rekordzahl. Aber die Zahlen sind nur die eine Seite. Man muß die Gäste sehen. Väter mit ihren Kindern – alle haben glänzende Augen. Großeltern, Jugendliche – kurz, alle Altersgruppen kommen, und was das wichtigste überhaupt ist: Sie freuen sich und finden Worte der Anerkennung. Das ist für unsere Freunde und für uns der schönste Lohn!

„me": Zum Schluß noch einen Blick in die Zukunft. Was ist in den nächsten Jahren vorgesehen? Und wie wird die Stadt diese Vorhaben unterstützen?

Werner Pöhler: Zunächst treffen sich am 25. und 26. Juni in diesem Jahr die Gartenbahner aus der ganzen Republik wieder bei uns. Da bedarf es noch vieler Vorbereitungen. Denn wir wollen wiederum gute Gastgeber sein. Alle sind herzlich eingeladen. Ja, und dann sehen wir eine Reihe wichtiger Aufgaben. Das Geschaffene muß gepflegt und erhalten werden. Die Modelleisenbahner arbeiten an neuen Modellen. Die Strecke soll erweitert werden. Ich könnte noch vieles nennen. Natürlich werden wir unsere Freunde künftig finanziell, materiell und moralisch unterstützen. Sie können wie bisher sicher sein, daß wir für sie da sind. Diese Wechselwirkung halte ich für sehr wichtig. Gemeinsam etwas schaffen, was als Attraktion anderen Menschen Freude bereitet. Das ist der Sinn gemeinschaftlicher Arbeit. Dies trifft für jede Stadt, jede Gemeinde zu. Es kann natürlich nicht überall eine Museumsgartenbahn geben. Aber viele Genres des geistig-kulturellen Lebens wollen erschlossen sein. Allen Lesern Ihrer Zeitschrift möchte ich sagen, daß jeder Besucher unserer Stadt im Museum und somit bei der Gartenbahn herzlich willkommen ist.

Das Interview führte
Wolf-Dietger Machel

Leser schreiben ...

Farbe kam in die Zusammenarbeit

Ein Patenschaftsvertrag zwischen dem Bahnhof Wolfen und der AG 6/25, der bereits 1985 abgeschlossen wurde, hat sich bisher gut ausgezahlt. Höhepunkt der bisherigen Zusammenarbeit war die Festwoche anläßlich des 100jährigen Bestehens des Bahnhofs Wolfen, die gemeinsam vorbereitet und gestaltet wurde. Neben einer Fahrzeug-Ausstellung wurden auf zehn Fototafeln Geschichte und Gegenwart des Einsatzes von Triebfahrzeugen bei der DR, eine Modellsammlung sowie eine N-Heimanlage gezeigt. Über 2 500 Besucher kamen. Anziehungspunkte der Fahrzeug-Ausstellung waren die 52 8041-7, eine feuerlose C-Lok, die Werklok 33 (Typ V 22) sowie eine zweiachsige Ellok, die nur in zwei Exemplaren existiert (BKK Bitterfeld).
Die verantwortungsvolle Arbeit eines Fahrdienstleiters auf einem Befehlsstellwerk wie auch der Aufbau und die Bedienung der ausgestellten Lokomotiven konnten in Augenschein genommen werden (siehe Abb.).
Künftig werden alle sechs Wochen ein Schaukasten im Empfangsgebäude gestaltet und jährlich eine Modelleisenbahn-Ausstellung für unser schönes Hobby werben.
S. Heinicke, J. Wather; Foto: H. Henze, Wolfen

Eine Wanderung auf alten Bahndämmen – die letzten Spuren der Delitzscher Kleinbahn

Alte Karten des Kreises Delitzsch lassen recht gut den dargestellten Streckenverlauf der ehemaligen Kleinbahn von Delitzsch Stadt über Delitzsch West, Lissa, Grabschütz, Zwochau, Kölsa, Glesien, Freiroda, Radefeld, Wolteritz-Lössen, Rackwitz, Zschölkau, Hohenossig, Kletzen, Pröttitz, Krostitz, Krostitz-Tanne und Lehelitz nach Krensitz erkennen. Gewandert wurde entlang der in den 70er Jahren abgebauten Strecke in mehreren Etappen an verschiedenen Tagen. Was bot sich noch den Augen?
Die Haltepunkte hatten meist eine gepflasterte Ladestraße mit kleiner Güterrampe und einem Wellblech-Wartehäuschen für die Reisenden. In den größeren Orten besaßen die Haltepunkte bzw. Bahnhöfe Empfangsgebäude aus roten Ziegeln mit ausgebautem Dachgeschoß und kleineren Anbauten. Einige der ehemaligen Empfangsgebäude werden heute (teilweise umgebaut) als Wohnhaus, Jugendklub oder ähnliches genutzt. Größere Empfangsgebäude existierten nur in Rackwitz und Delitzsch West. Rackwitz hatte insofern Bedeutung, als hier die von Delitzsch West kommende Teilstrecke mit der von Krensitz kommenden zusammentraf und eine Verbindung zur Hauptstrecke Leipzig–Bitterfeld bestand. Es sind heute noch fast alle Gleise vorhanden, da über sie das Leichtmetallwerk bedient wird. Bemerkenswert ist hier eine beleuchtbare H-Tafel.
Delitzsch West war das Verwaltungszentrum der Kleinbahn, ausgerüstet mit allen notwendigen Einrichtungen einer Lok-Einsatzstelle. Dicht an der Hauptbahnstrecke Halle–Eilenburg gelegen, bestanden Gleisverbindungen zur Zuckerfabrik, zum DR-Bw und zu den beiden Delitzscher Bahnhöfen.
Die Kleinbahn überquerte an zwei Stellen andere Bahnlinien. In der Nähe von Delitzsch West ist noch eine Stützmauer der Kleinbahnbrücke vorhanden. Die zweite mußte bereits dem Übergabebahnhof des Tagebaues Delitzsch-Südwest weichen. Nördlich von Rackwitz überquerte die Kleinbahn die Bahnlinie Leipzig–Bitterfeld und einen Feldweg. Hier sind noch beide Stützmauern und der Mittelpfeiler zu sehen.
Gegenüber den noch recht zahlreich vorhandenen Hochbauten haben die Schienenfahrzeuge kaum Spuren hinterlassen.
Von den wenigen bei Zschölkau abgestellten Personenwagen waren nur einige von Unkraut überwucherte Blechteile vorhanden. Auch ein in Rackwitz abgestellter Wagenkasten (Personenwagen mit Gepäckabteil) wurde einige Tage vor dieser Wanderung zerlegt. So blieb als einziges fahrbares Fotoobjekt ein kleiner, mit einer Handbremse ausgerüsteter Rollwagen in Krensitz übrig.
Die Sachzeugen werden von Tag zu Tag weniger. Es bleibt die Erkenntnis, daß es richtig war, diese Exkursionen zu unternehmen. Jetzt sollen Archivstudien dazu beitragen, Näheres über die Geschichte dieser Bahn in Erfahrung zu bringen.
H. Schöttge, Delitzsch

Aktuelles für den Terminkalender

Ab Bautzen mit Dampfloks

Zum Fahrplanwechsel Ende Mai wird der Dampflokbetrieb des Bw Bautzen endgültig eingestellt. Aus diesem Anlaß werden am 14. Mai 1988 vor einem Sonderzug noch einmal die Lokomotiven 52 8149 und 52 8200 in Doppeltraktion zu sehen sein. Der Zug fährt gegen 8.45 Uhr von Bautzen über Löbau, Großpostwitz und Bischofswerda zurück nach Bautzen (Ankunft 14.15 Uhr).
A. Simm, Löbau

750 Jahre Pausa

Am 21. Mai 1988 verkehren anläßlich des 750jährigen Bestehens der Stadt Pausa auf der Strecke Mehltheuer–Weida (KBS 541) Sonderzüge.
1. Fahrt: ab Mehltheuer ca. 7.45 Uhr (mit Halten in Pausa, Pöllwitz und Zeulenroda), an Weida ca. 9.30 Uhr, ab Weida ca. 10.30 Uhr, an Mehltheuer ca. 12.20 Uhr
2. Fahrt: ab Mehltheuer ca. 13.00 Uhr (wiederum mit o. g. Halten), an Loitsch-Hohenleuben ca. 14.45 Uhr, an Mehltheuer ca. 16.25 Uhr.
F. Voigt, Pausa

800 Jahre Frankenberg

Am 25. und 26. Juni 1988 finden zur 800-Jahr-Feier von Frankenberg eine Fahrzeug-Ausstellung mit Lokomotiven der Baureihen 35, 50, 86, 110 und 118 sowie eine Modelleisenbahn-Ausstellung der Arbeitsgemeinschaft 3/74 des DMV im Bahnhof Frankenberg statt. Für den 26. Juni 1988 ist außerdem eine Fahrt mit dem Traditionseilzug der DR und Dampflokbespannung auf der KBS 417 vorgesehen.
Einzelheiten sind den örtlichen Aushängen zu entnehmen.
me

Wandern auf alten Bahndämmen auch in der ČSSR

Dieses Freizeithobby ist auch bei den Eisenbahnfreunden unseres Nachbarlandes beliebt. So fand Ende Juni 1987 ein Touristenmarsch auf den Spuren der „Hermanicka" statt, wahlweise über 10 oder 20 km. Die 8,5 km lange „Hermanicka" war die einzige 750-mm-Schmalspurbahn der ČSD. Sie entstand gemäß dem Staatsvertrag zwischen Sachsen und Österreich-Ungarn vom 27. November 1898. Er legte fest, daß für die von der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn betriebene Schmalspurstrecke Zittau–Kleinschönau (heute Sieniawka/VPR)–Reichenau (Bgogatynia/VRP)–Markersdorf (Markocice/VRP)–Hermsdorf (heute Hermanice/ČSSR) ebenfalls sächsische Betriebsnormen galten. Dadurch tauchte, erstmalig für die k. u. k.-Monarchie, die 750-mm-Spur auf.
1945 kam mit der neuen Grenzziehung an Oder und Neiße das Ende der sächsischen Strecke. Die PKP betrieb danach noch einige Jahre die Strecke Sieniawka–Bogatynia, die dann aber einer Regelspurbahn und einer Straße weichen mußte. Der Betrieb auf der Strecke Hermanice–Frydlant v. C. wurde von der ČSD 1976 eingestellt.
J. Eickmeier, Berlin

Keine Werklok

Im Heft 11/86, Seite 2, heißt es über eine Werklok, daß sie einen Kobelschornstein besaß. Richtig ist: Sie hatte einen Kobelschornstein und stand 1971 im Kieswerk Zeischa. Es handelte sich ursprünglich nicht um eine Werklok, sondern um die Lok Nr. 38 von der Firma Krauss, die unter der Fabrik-Nr. 2417 im Jahre 1891 an die Forster Stadteisenbahn geliefert wurde. 1966 an das Kieswerk Zeischa verkauft, folgte nach 1971 ihre Verschrottung.
H. Niemann, Lauchhammer-Ost

Schwedenköpfe

In den Gleisanlagen des Bahnhofs Wismar stehen zwei sogenannte Schwedenköpfe, die einst die Fahrrinne begrenzten, nun aber nicht mehr die Schiffe „begrüßen", sondern „Landratten" und Eisenbahner erfreuen.
H. K. Richter, Schwarzenberg

kurzmeldungen

Neues Eisenbahnrad

Eine neues Eisenbahnrad, das von Wissenschaftlern der Dresdner Hochschule für Verkehrswesen in Zusammenarbeit mit Experten der Radsatzfabrik Ilsenburg und dem Kombinat Schienenfahrzeugbau entwickelt wurde, ist 50 kg leichter als bisherige Fabrikate. Spannungen, Verformungen und Rißbildungen im Fahrbetrieb werden vermindert. Bedeutend besser kompensiert wird die infolge der Bremsvorgänge auftretende starke Erwärmung. Damit entspricht die Neuerung dem Trend zu höheren Beanspruchungen und steigenden Fahrgeschwindigkeiten im Güterverkehr und gewährleistet eine große Betriebssicherheit.
me

In Oschatz verursachte ein Kraftomnibus am Morgen des 22. Januar 1988 einen Zusammenstoß mit dem aus Mügeln kommenden Güterzug. Die Unfallursache war das falsche Verhalten des KOM-Fahrers an einem schlecht einzusehenden Bahnübergang. Beim Überfahren der Gleise kollidierte der Kraftomnibus mit der Lokomotive und riß sie aus der Gleisanlage. Durch die Gewalt des auffahrenden Zuges wurde die Lok um 180° gedreht und stürzte um. Einige Wagen liefen von den Rollfahrzeugen und wurden stark beschädigt. Mit Hilfe eines ADK des Stahl- und Walzwerkes Riesa wurden Wagen und Lokomotive wieder in die Gleise gehoben. Der Abtransport von Wagen und Lokomotive erfolgte mit je einer Lokomotive in Richtung Oschatz bzw. Mügeln.
Foto: J. Albrecht, Oschatz

Eisenbahn hat Vorrang

Der Budapester Fernbahnhof Keleti wird technisch rekonstruiert. Seit 1884 in Betrieb, war die auch als Budapester Ostbahnhof bekannte Anlage zu jener Zeit täglich Endpunkt für 52 Züge. Heute sind es in 24 Stunden bis zu 200 Züge mit 100 000 Reisenden aus Ungarn und dem Ausland. Zu den vorgesehenen technischen Neuerungen gehören ein verbessertes Sicherungssystem und die Elektrifizierung aller Gleise. Von volkswirtschaftlich größerem Gewicht ist die Modernisierung des Budapester Güter- und Rangierbahnhofs Ferencvárosi-Pályaudvar, der größten Anlage dieser Art Ungarns. Um den steigenden Anforderungen des Binnen- und Transitverkehrs zu entsprechen, wurde hier 1984 mit der Rekonstruktion begonnen. Auf einer Länge von 33 km werden u. a. zwei Sicherungsanlagen und ein automatisches Ablauframpensystem mit 100 Weichen, vier hydraulischen Hochleistungsbremsen und 11 000 Bremselementen installiert. Vervollkommnet wird das Fahrleitungsnetz, so daß künftig nur noch Elloks rangieren. Nach Abschluß der Arbeiten sollen täglich 4 500 Waggons behandelt werden. Bisher waren es 2 500. Die durchschnittliche Aufenthaltszeit wird sich um etwa sechs Stunden verringern. Es ist vorgesehen, die Arbeiten noch in diesem Jahr abzuschließen.
Die Containerbahnhöfe Szolnok und Békécsaba – zwei von insgesamt 32 – wurden 1987 modernisiert.
Im Fünfjahrplan bis 1990 wird besonderer Wert auf steigende Transportleistungen bei der Eisenbahn gelegt. Im vergangenen Jahr sind z. B. 150 Streckenkilometer elektrifiziert worden.
me

Metropolizei

Auf dem insgesamt 27 km langen Streckennetz der drei Budapester Metrolinien werden täglich etwa eine Million Fahrgäste befördert. Um in Zukunft mehr Fahrsicherheit, Schutz vor eventuellen Belästigungen oder anderen Unannehmlichkeiten zu bieten, ist seit einiger Zeit eine sogenannte Metropolizei im Einsatz. Ähnliche Organisationen gibt es bereits in mehreren Großstädten wie in Moskau, New York oder Tokio.
Die Polizisten helfen auch fremden Fahrgästen bei der Orientierung.
Jem.

20 Jahre Museumsdampf in den Niederlanden

Als am 23. Mai 1968 erstmalig eine improvisierte Sonderfahrt mit Dampftraktion auf der für die Stillegung vorgesehenen Nebenstrecke Hoorn–Medemblik veranstaltet wurde, konnte noch niemand ahnen, daß daraus eine wichtige touristische Attraktion des Landes werden sollte. Begonnen hatte diese Entwicklung bereits früher; am 15. und 16. Dezember 1967 sollte das 100jährige Jubiläum der studentischen Verbindung „Leeghwater" (Maschinenbau-Abteilung Technische Universität Delft) unter anderem mit einer Dampflokfahrt gefeiert werden. Da die Dampftraktion bei der Staatsbahn bereits 1958 eingestellt worden war, sah man sich nach einer erhaltenen Lokomotive woanders um. Das Ergebnis der Bemühungen war die Lokomotive 18 der ehemaligen Kleinbahn Amsterdam–Hilversum.
Nachdem sich die Studenten bereiterklärt hatten, einen Teil der Kosten zu übernehmen, wurde die Lokomotive 18 in der Hauptwerkstätte der Staatsbahn in Tilburg betriebsfähig gemacht. Für Reservezwecke kauften die Eisenbahnfreunde bei den Städtischen Gasanstalten Rotterdam eine weitere kleine, noch betriebsfähige Dampflokomotive. Nach erfolgreich verlaufenen Fahrten auf Nebenstrecken in der Nähe von Rotterdam wurden beide Maschinen nach Hoorn überführt. In einem ehemaligen Lokschuppen der Staatsbahn fand sie erst einmal ihr Domizil. Den Mitgliedern des inzwischen gegründeten Vereins der Eisenbahnfreunde war nun klar geworden, daß die umfangreichen Erhaltungs- und Instandsetzungskosten für beide Lokomotiven nicht von der Vereinskasse getragen werden konnten und Einnahmen aus Sonderfahrten nötig waren. Zu diesem Zweck ging am 23. Mai 1968 erstmals auf der von Hoorn ausgehenden und 20 km langen Nebenbahn nach Medemblik ein Sonderzug auf Reisen. Das Personal und die Wagen wurden von der Staatsbahn gemietet. Von nun an konnte viel für den Ausbau des Museumsbetriebes getan werden. Personenwagen und weitere Dampflokomotiven kamen hinzu, Bahnanlagen ebenso. Und natürlich fuhren in jedem Jahr Sonderzüge.
1972 wurde eine private Betriebsgesellschaft, die Dampfkleinbahn Hoorn-Medemblik GmbH gegründet. Sie mietete die Strecke und die dazugehörigen Anlagen von der Staatsbahn. Seitdem finden Dampfzugfahrten unter eigener Regie (auch mit eigenem Personal und Fahrzeugpark) statt. Da die Fahrzeuge der Kleinbahn auf dem Gesamtnetz der Staatsbahn zugelassen waren, ergab sich die Möglichkeit, „Dampftourneen" auf anderen Nebenbahnen zu organisieren. Bis Ende der 70er Jahre gab es solche Fahrten vor allem in den nördlichen Provinzen der Niederlande.
1978 war der Dampflokbestand auf fünf betriebsfähige und vier nicht einsetzbare Maschinen angewachsen. 1987 wurde ein neues Gebäude im Kleinbahnhof bezogen, und dem Stil der anderen Bahnhöfe an der Strecke angepaßt. Der Kleinbahnhof befindet sich seit 1983 gegenüber dem Staatsbahnhof. Die Rangier- und Betriebsgleise der Staatsbahn werden von beiden Bahngesellschaften benutzt; die Personenzüge der Museumskleinbahn fahren jedoch nur vom Bahnsteig des Kleinbahnhofs ab. Im vergangenen Jahr standen 90 000 Fahrgäste zu Buche. Die Hälfte von ihnen reiste mit der Staatsbahn an.
R. Korthof,
Rx Kooga (Niederlande)

Die 1918 von Henschel gebaute Dampfstraßenbahnlokomotive während der Fahrsaison 1979 in Hoorn. Foto: Museum Stoormtram Hoorn-Medemblik

Harald Großstück (DMV), Cottbus

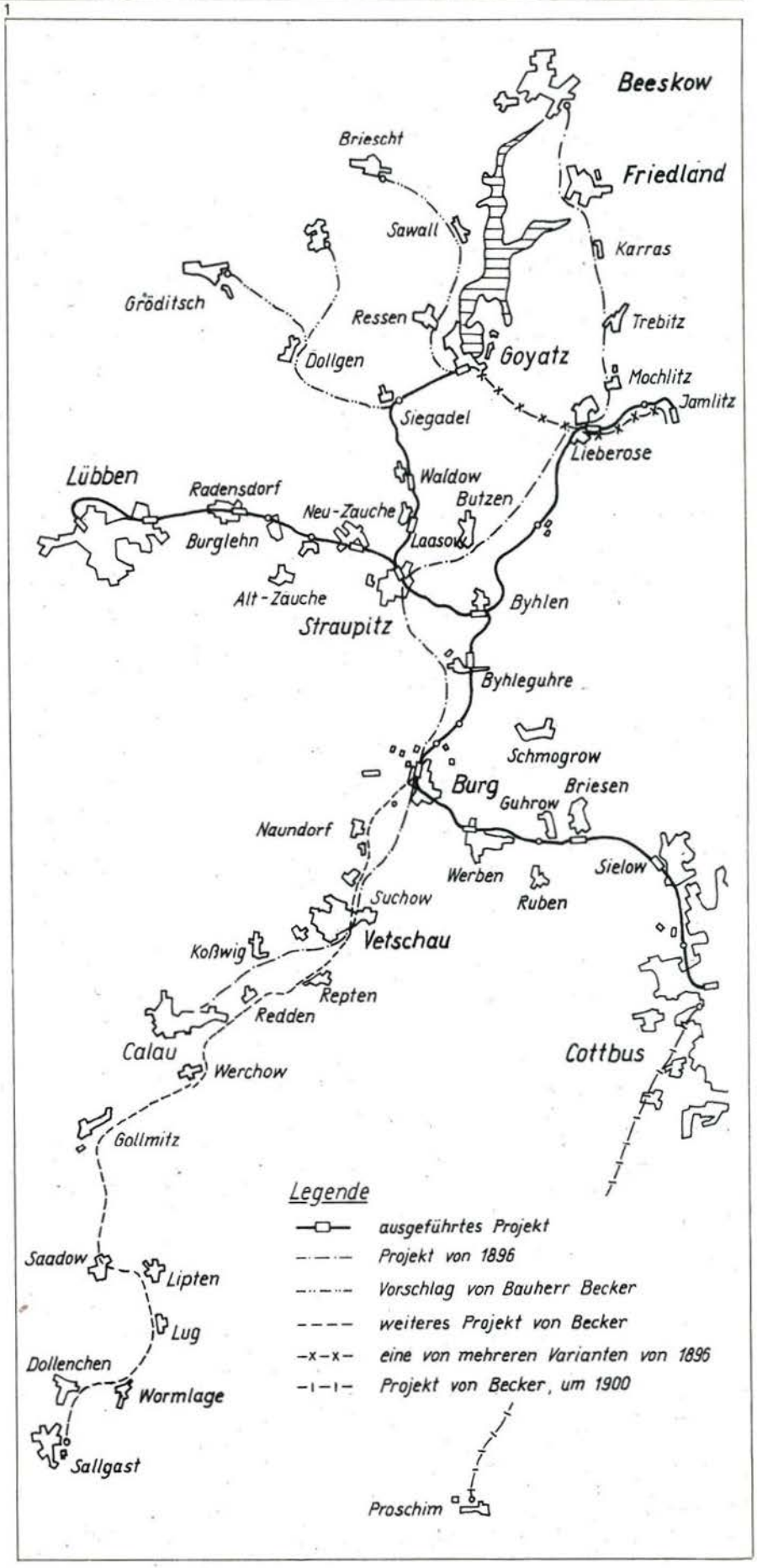
Die Spreewaldbahn

Neueste Erkenntnisse aus ihrer Geschichte

Über die Geschichte der Spreewaldbahn ist in den zurückliegenden Jahren schon viel geschrieben worden: in Büchern, Broschüren und natürlich im „me". Zum 90. Mal jährt sich in diesem Monat der Tag, an dem die interessante und gleichermaßen liebenswerte Spreewaldbahn eröffnet wurde. Aus diesem Anlaß veröffentlichen wir den folgenden Beitrag. Er enthält eine Reihe von Angaben, die bisher nicht bekannt waren und erst kürzlich bei umfangreichen Recherchen ermittelt werden konnten. Daher erhebt die Abhandlung auch keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit. Vielmehr stellt sie eine Ergänzung zu den bisherigen Veröffentlichungen dar.
Die Redaktion

Ursprünglich auf 750-mm-Spur
Der im Kreis Lübben ansässige Graf v. Schulenburg regte im Jahre 1895 den Bau einer Eisenbahn an. Sie sollte von Lübben ausgehen und vor allem der Holzabfuhr dienen. Als Eigentümer des neuen Verkehrsmittels war die Kreiskooperation von Lübben vorgesehen. Für eine Regelspurbahn fehlte das Geld. Den Antrag zur Genehmigung einer 750-mm-spurigen Kleinbahn lehnte die Königliche Eisenbahndirektion in Halle ab. Wegen des vorgesehenen Rollbockverkehrs wurde die Spurweite von 1000 mm gefordert. Am 31. Dezember 1895 beantragte der Kreisausschuß Lübben beim Regierungspräsidenten in Frankfurt (Oder) die Aufnahme der Vorarbeiten für den Bau und Betrieb einer 1000-mm-spurigen Kleinbahn. Im April 1896 lag bereits der Kostenanschlag vor. Er wurde von der Berliner Firma Becker & Co. erarbeitet und durch den „Geheimen Ober-Baurath Illing" aus Berlin revidiert. Illing legte auch die Bausumme in Höhe von 2 720 000 Mark fest.
Dieser Kostenanschlag, das endgültige Projekt und eine Ertragsberechnung vom Ingenieur Becker waren die Grundlage für eine weitere Beratung des Kreistages in Lübben am 30. Mai

1



1 Die Streckenführung der Spreewaldbahn und die diskutierten Projekte

1896. Hier fielen sofort die Würfel. Der Bahnbau konnte beginnen.
Am 5. und 6. Oktober 1896 wurde das Projekt landespolizeilich und eisenbahntechnisch geprüft. Zwischen den Eigentümern der Bahn, dem Landkreis Lübben und dem Stadtkreis Cottbus, kam am 11. und 12. Dezember 1896 der Gründungsvertrag der „Lübben-Cottbuser Kreisbahnen" zustande. Den Bau und Betrieb übernahm die Firma Becker & Co. Am 21. Dezember 1896 wurde das in einem Vertrag festgeschrieben.

Enteignungsverfahren gegen Großgrundbesitzer

In Straupitz begann am 16. März 1897 mit der Grundsteinlegung für das Bahnhofsgebäude offiziell der Bahnbau. Erst Anfang August 1897 trafen die ersten drei Lokomotiven aus der Düsseldorfer Hohenzollern AG in Lieberose ein. Am 13. August 1897 fuhr die Lokomotive LIEBEROSE ihre ersten Kilometer auf den bereits verlegten Gleisen.
Die landespolizeiliche Abnahme der Strecken Lieberose Anschluß–Byhlen–Straupitz–Lübben Ost sowie Goyatz–Straupitz und Byhlen–Burg fand am 26. und 27. Mai 1898 statt. Der Weiterbau war wegen des Widerstands der im Landkreis Cottbus ansässigen Grundbesitzer zunächst ins Stocken geraten. Um das Terrain mußte erst mit langwierigen Enteignungsverfahren gekämpft werden. Die feierliche Inbetriebnahme der genannten Strecken am Pfingstsonntag, dem 29. Mai 1898, wurde ein großer Erfolg. Als dann die Spreebrücken in Lübben fertiggestellt worden waren, fuhren die Züge ab dem 23. Oktober 1898 bis zum Bahnhof Lübben Anschluß. Vom 21. Mai 1899 an konnte die Bahn dann auch ab Cottbus West benutzt werden. Ab 7. Dezember 1899 rollten die Züge bis zum Anschlußbahnhof in Cottbus. Eine provisorische Holzbude nahm hier die Abfertigungsräume auf.

Von Drebkau nach Goyatz

Bald danach wurden die Anlagen aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens erweitert. Zwischenzeitlich plante man eine elektrisch betriebene Schmalspurbahn von der Braunkohlengrube „Volldampf" bei Drebkau nach Cottbus. Auf einer die Staatsbahn überquerenden „Hochbahn" sollten die mit Kohle beladenen Wagen in Cottbus zur Spreewaldbahn gelangen. Von hieraus war die Beförderung der Kohle bis zum Hafen nach Goyatz vorgesehen, um dann auf Schiffen nach Berlin zu gelangen. Lediglich der Hafenanschluß in Goyatz wurde gebaut. Er konnte am 1. Mai 1904 eröffnet werden. Um ihn auszulasten, gründete die Firma Becker entsprechend einem Vertrag vom 20. Dezember 1907 auf ihre Kosten und eigene Gefahr eine selbständige Reedereigesellschaft. Mit Hilfe eines Kredits in Höhe von 150 000 Mark erwarb Becker von der Firma Knopf zwei Dampfschiffe, die LÜBBEN und COTTBUS. Beide verkehrten einmal wöchentlich zwischen Goyatz und Hamburg bzw. Stettin (heute Szczecin/VRP).

2

3

2 Bisher unveröffentlicht: Ein Foto der Mallet-Lokomotive der Spreewaldbahn! Es entstand nach Aussage des Lokführers W. Jarick in Straupitz. Bereits sein Vater war bei dieser Bahn beschäftigt (er ist auch auf dem Bild zu sehen), und nur dadurch ist diese Aufnahme erhalten geblieben.

3 Das Empfangsgebäude der Spreewaldbahn in Cottbus um 1930. Der Anbau (links im Bild) kam erst nach 1904 hinzu.

Zeichnung: Verfasser; Fotos: Sammlung des Verfassers

Holzhaus brannte ab

Am 17. September 1902 brannte das Holzhaus auf dem Cottbuser Westbahnhof völlig ab. Ein Neubau wurde nur im Cottbuser Anschlußbahnhof genehmigt. Am 19. April 1904 konnte der Grundstein gelegt und am 5. Dezember des gleichen Jahres das massive, repräsentative Empfangsgebäude in Betrieb genommen werden.
Auf dem Westbahnhof entstand ein neues Holzhaus.

Rote Zahlen und Sanierung

Bis zum ersten Weltkrieg stiegen die Beförderungsleistungen und die Gewinne kontinuierlich. Um dem steigenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden, kaufte die Bahnverwaltung im Jahre 1914 von der Lokalbahn Müllheim–Badenweiler eine Mallet-Lokomotive der Bauart B'Bn4vt. Diese Maschine wurde mit der Fabrik-Nummer 4644 im Mai 1898 an Vering & Wächter ausgeliefert. Schon 1926 ging die Lok den Weg des alten Eisens.
Doch durch den ersten Weltkrieg und die Inflation entstanden für das Unternehmen große Verluste. Lediglich gut ging es dem Betriebsführer. Er – die Firma Becker & Co. – erhielt jährlich das vertraglich fixierte Entgelt. Und der Landkreis Lübben als Eigentümer der Bahn mußte allein 1923 etwa 80 Mill. Mark zuschießen. Das war nicht länger zu verkraften, und der Vertrag wurde im gütlichen Einvernehmen geändert.
In dieser Situation kam es zur Gründung einer Aktiengesellschaft mit drei Aktionären, dem Kreis Lübben, der Stadt Cottbus sowie der Eisenbahnbetriebsgesellschaft Becker & Co. GmbH. Den Gesellschaftsvertrag der AG schlossen die Beteiligten am 16. August 1923 ab. Im April 1924 schließlich wurde die „Spreewaldbahn Aktiengesellschaft Lübben" in das Handelsregister eingetragen. Zwischen der neuen Aktiengesellschaft und dem Ingenieur Becker trat am 11. November 1924 ein neuer Betriebsvertrag für weitere 17 Jahre in Kraft. Die Aktiengesellschaft versuchte nun Gewinne zu erwirtschaften. Sie kaufte ein Kraftfahrzeug der Marke Opel und baute es als Schienenfahrzeug um. Es erhielt Metallräder. Mit einer besonderen Vorrichtung konnte der Wagen auf einer drehscheibenähnlichen Anlage hochgekurbelt und dann um 180 Grad gedreht werden. Damit stand er wieder mit dem Lenkrad in

Fahrtrichtung. Mit einem Anhänger diente der Wagen dem Milchtransport von Siegadel nach Straupitz, beförderte aber auch Personen gegen einen extra Obulus, der in keinem Tarif stand. Die Betriebsführer beschafften am 15. Juni 1931 außerdem einen Bus. Dabei handelte es sich um ein Fahrzeug des Typs Magirus. Der Bus fuhr bis zum Jahre 1934 auf der Strecke Lübben–Biebersdorf–Groß Leine–Siegadel–Goyatz–Speichrow–Bieskow–Niewisch–Friedland und zurück. Da er sich nicht rentierte, wurde er zwei Jahre später verkauft.
Die Weltwirtschaftskrise erbrachte für die Bahn große Verluste. 1932 waren es insgesamt 50 000 Mark. Der Betrieb mußte an Wochenenden und nach Lieberose gänzlich eingestellt werden.

Veränderte Betriebsführung
Als dann das Naziregime an der Macht war, „bewies" man der Firma Becker eine zu umständliche Betriebsführung. Die Aktiengesellschaft löste vorzeitig den Betriebsvertrag und übernahm selbst die Betriebsführung. Sie setzte ab 1. Januar 1934 einen neuen Betriebsdirektor ein. Ihm fiel die Aufgabe zu, das völlig verschuldete Unternehmen finanziell und personell zu reorganisieren. Die zu Beginn der Weltwirtschaftskrise entlassenen Eisenbahner stellte die Spreewaldbahn AG wieder ein. Ein neuer Tarif und der neu in Dienst gestellte Triebwagen „Fliegender Spreewälder" sollten das Unternehmen aus den roten Zahlen herausführen. Als im Jahre 1936 erneut rote Zahlen im Betriebsergebnis auftraten, brachte eine Untersuchung Dinge an den Tag, die zur Anklage des Betriebsdirektors Müller führten. Dazu gehörten die Veruntreuung von Geldern ebenso wie die unrichtige Darstellung der Betriebsergebnisse und Transportgefährdung wegen Trunkenheit und unberechtigter Führung von Triebfahrzeugen.
Vom 1. Oktober 1936 an übernahm der Eisenbahninspektor Otto Graf aus Müncheberg die Betriebsführung. Ab 1. April 1937 wurde sie dann vom Landesverkehrsamt Brandenburg (Eisenbahnabteilung des Oberpräsidenten der Provinz) wahrgenommen. Doch die Gesamtsituation änderte sich auch dadurch nur wenig. Diskussionen über eine Betriebseinstellung kamen auf. Der Beginn des zweiten Weltkriegs ließ solche Überlegungen nicht mehr zu.

Dem Krieg zum Opfer gefallen
In den letzten Kriegstagen erlitt die Bahn schwere Verluste. Während des Fliegerangriffs auf Cottbus am 15. Februar 1945 wurde der Bahnhof Cottbus Anschluß fast völlig vernichtet, das Empfangsgebäude beschädigt. Teilweise zerstört waren außerdem die Bahnhöfe Lübben Ost und Lübben Anschluß. Hinzu kamen gesprengte und drei teilweise zerstörte Brücken. Das aber war nicht alles. Die Lokomotiven 2 und 5 wurden stark beschädigt, zwei kombinierte Personen-Gepäck-Wagen, zwölf Personenwagen, fünf Güterwagen und drei Rollböcke wurden total zerstört. Auf dem Bahnhof Cottbus standen am Ende des Krieges drei schmalspurige Lokomotiven. Dabei handelte es sich um sogenannte Rückführlokomotiven aus dem früheren Ostpreußen (Vulcan 1804/1900 und 1929/1900, siehe „me" 5/84, S. 8). Zwei der Maschinen waren Zweikuppler der einstigen Lenz-Gattung „i" (DR 99 5601 – 99 5606, Bw Barth). Da sie für den Betrieb auf der Spreewaldbahn ungeeignet erschienen, entstand aus beiden Fahrzeugen in der Betriebswerkstatt Straupitz der spätere Schneepflug 99-51-53. Er ist heute Eigentum der Arbeitsgemeinschaft 2/34 des DMV.
Bekannter dagegen ist die 1'Cn2t-Lokomotive der ehemaligen Pillkallener Kleinbahn. Sie wurde für den Betriebseinsatz vorbereitet und versah bis zur Stillegung der Spreewaldbahn zuverlässig – zuletzt als 99 5633 – ihren Dienst.

Die neue Zeit – mehr Sicherheit
Zurück zur Geschichte der Spreewaldbahn: Am 30. Oktober 1945 wurde sie enteignet; das Aktienkapital folgte am 5. August 1946.
Der weitere Werdegang ist hinreichend bekannt. Am 1. April 1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn den Betrieb auf der Spreewaldbahn.
Damit änderten sich die Betriebsführung, die Entlohnung, die Uniform ...
Die veraltete Heberlein-Seilzugbremse wechselte die Deutsche Reichsbahn gegen die Einkammer-Druckluftbremse der Bauart Knorr aus. Die Lokomotiven und Wagen erhielten elektrisches Licht. Die Personenwagen wurden mit Toilettenanlagen und Einheitsöfen ausgerüstet. Ab 1953 kamen Rollwagen zum Einsatz. Ein neues Sozialgebäude in Straupitz verbesserte die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner. Zu einer höheren Sicherheit trugen ab 1955 ein Schlüsselstellwerk und Einfahrsignale in Straupitz und 1961 in Burg bei. In Cottbus und Lübben sicherten Haltlichtanlagen stark befahrene Wegübergänge.
Nun ist es müßig, an dieser Stelle darüber zu diskutieren, ob die Stillegung der Spreewaldbahn sinnvoll war oder nicht. Die Verkehrsexperten jedenfalls empfahlen in den 60er Jahren, den Verkehrsträgerwechsel zu vollziehen. Schritt für Schritt wurde dann das Netz reduziert, und am 3. Januar 1970 fuhr der letzte planmäßige Zug.
Ein schmalspuriges Anschlußgleis in Cottbus blieb danach noch 13 Jahre lang erhalten und diente einem regen Güterverkehr, allerdings mit Diesellokomotiven des Typs V 10C.

Quellenangaben
(1) Cramer, E.: Kleintriebwagen der Spreewaldbahn, Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, Berlin 79 (1935) 1, S. 23
(2) Preuß, E.: Die Spreewaldbahn; transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin 1978
(3) Schulz, R.: Probleme des Verkehrsträgerwechsels am Beispiel der Spreewaldbahn – Hausarbeit der Hochschule für Verkehrswesen Dresden 1974
(4) Uhlemann, K.: Der Fahrzeugpark der ehemaligen Spreewaldbahn; Der Modelleisenbahner, Berlin 21 (1972) 11, S. 328 und 365
(5) Zeitungen diverser Jahrgänge: Lausitzer Rundschau, Lausitzer Landeszeitung, Cottbuser Anzeiger, Der Morgen

Ing. Gottfried Krumbiegel (DMV), Dresden

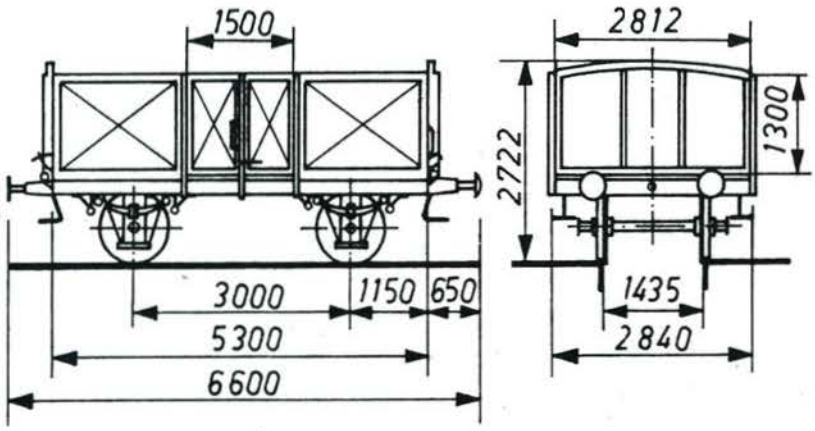
Der Omk (u)

Ein neues Museumsfahrzeug

Am 26. Mai 1987 wurde dem Verkehrsmuseum Dresden ein neuer (alter) Museums-Güterwagen feierlich übergeben. Soweit der nüchterne Sachverhalt. Doch dahinter verbirgt sich viel mehr, und davon soll im folgenden die Rede sein.
Die vor rund drei Jahren vom Minister für Verkehrswesen, Otto Arndt, bestätigte Rangfolge für die Aufarbeitung von Eisenbahnmuseumsfahrzeugen enthielt unter anderem zwei bemerkenswerte Güterwagen. Noch im Oktober des gleichen Jahres erteilte die Direktion der Ausbesserungswerke der DR (Rbd-Aw) an das Reichsbahnausbesserungswerk Dresden den Auftrag, für das Verkehrsmuseum Dresden den zweiachsigen offenen Kohlenwagen der Verbandsbauart (sächsische Variante) sowie einen zweiachsigen Kalkdeckelwagen der preußischen Länderbauart originalgetreu und betriebsfähig herzurichten.
Obwohl das Raw Dresden nach dem zweiten Weltkrieg noch über viele Jahre Erhaltungswerk beider Fahrzeuggattungen war, erschien dieser Auftrag zunächst kaum realisierbar. Schließlich wurden die letzten derartigen Fahrzeuge vor mehr als 25 Jahren planmäßig instand gesetzt. Der seinerzeit als offener Kohlenwagen bezeichnete Fahrzeugtyp entstand von 1910 bis 1915 sowohl für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (K.Sächs.Sts.E.B.) als

auch für die Königlich-Preußische Staatsbahn (K.P.E.V.) und andere nach dem Musterblatt A 6. Hergestellt wurden die Wagen von der „Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial zu Goerlitz" und von der Firma Busch in Bautzen, den heutigen VEB Waggonbau Görlitz bzw. Bautzen.

Nach Bildung der Reichsbahn im Jahre 1920 gliederte man die Wagen in die Gattungsbezirke „Schwerin" bzw. „Nürnberg" ein. Mit Einführung der neuen Nummernpläne bei der DR im Jahre 1951 erhielten die ehemaligen Kohlenwagen die Gattungsnummern 30 bzw. 31. Als dann dreizehn Jahre später



damit begonnen wurde, die heute verbindlichen zwölfstelligen Wagennummern anzubringen, waren für diese Fahrzeuge die Gattungsschlüssel-Nummernbereiche 548 9000–549 0999 und 549 1000–549 2999 vorgesehen. Inzwischen sind die alten Kohlenwagen längst ausgemustert worden.

Die relativ kleinen Fahrzeuge dienten zuletzt als Bahndienstwagen oder als Werkwagen in Betrieben.

Das Laufwerk bestand aus zwei Gleitachslagerradsätzen, die paarweise entweder Speichen- oder Scheibenräder gehabt hatten. Der Achsstand betrug 3,0 m bei Wagen ohne Handbremse und 3,3 m bei solchen mit Handbremse. Später wurde der Achsstand für beide Fahrzeugtypen beim Neubau auf 3,5 m erhöht. Vorhanden waren vier Blatttragfedern. Alle Wagen verfügten über eine durchgehende Zugeinrichtung; als Stoßeinrichtung dienten anfänglich Stangenpuffer, letztere wurden später durch Hülsenpuffer ersetzt. Das Untergestell bestand aus zwei äußeren Langträgern, zwei Kopfstücken, den mittleren Langträgern, den Pufferstreben und zwei Querträgern. Die Verbindung der Untergestellteile untereinander wurden durch Knotenbleche und Winkel in Nietausführung hergestellt. Der Wagenkasten – einschließlich der Türen – bestand aus 5 mm dickem Blech. Da diese Wagen keine Seitenwandrungen hatten, wurden für die Seitenwandfelder und Türen die Buckelblechform gewählt. Während der Wagenkasten direkt mit den Eckrungen am Kopfstück befestigt war, mußten die Türrungen über angenietete Kastenstützen mit dem äußeren Langträger verbunden werden. Alle Wagen waren über die Stirnseiten, an denen sich kein Bremserstand befand, kippbar.

Ein nur geringer Teil der Fahrzeuge erhielt eine Druckluftbremse der Bauart KKg (Kunze-Knorr-Güterzugbremse), etwa ein Viertel aller Wagen war mit einer Handbremse ausgerüstet worden.

Trotz der anfänglichen Skepsis wurden am 23. Mai 1986 zwischen Vertretern der Hauptverwaltung Wagenwirtschaft der DR und des Raw Dresden erste Vorstellungen über die Restaurierung der Fahrzeuge diskutiert. Gleichzeitig konnten an diesem Tag vier derartige als Werkwagen eingesetzte Fahrzeuge des VEB Braunkohlenwerk „Glück Auf" Laubusch besichtigt werden.

Nach gründlicher Prüfung fiel die Wahl auf den Werkwagen 14 dieses Betriebes. Inzwischen stellte sich heraus, daß für diesen Fahrzeugtyp keine vollständigen Zeichnungen mehr vorhanden waren. Mit Hilfe eines Archivfotos dieser Wagengattung aus dem Jahre 1913, das dankenswerterweise der VEB Waggonbau Görlitz zur Verfügung stellte, und der Abnahme der wichtigsten Maße von den vorhandenen Wagen wurden neue Zeichnungen erarbeitet. Sie bildeten die Grundlage, um den Oldtimer völlig neu aufzubauen. Gleichzeitig galt es, eine ganze Anzahl von Originalteilen wie Speichenradsätze, Stangenpuffer, Sicherheitskupplungen, Luftabsperrhähne der Bauart Knorr, Achslagerdeckel und Signalstützen zu beschaffen und aufzuarbeiten. Schließlich gelang es, an alten Werkbahnwagen in verschiedenen Gegenden der DDR derartige Teile zu finden und zu erwerben.

Im Herbst 1986 wurde schließlich mit den Abrißarbeiten am Wagen begonnen. Übrig blieben nur noch Fragmente eines Untergestells. Aufgrund starker Unterrostungen mußten alle Achshalter und zahlreiche am Untergestell angenietete Bauteile demontiert werden. Sie und das gesamte Untergestell wurden gründlich aufgearbeitet. Wagenkasten und Türen waren völlig neu anzufertigen. Die Buckelbleche der Seitenwände und Türen entstanden aus vier zusammengeschweißten Elementen. Selbst das damals übliche ungleichschenklige U-Profil des Wagenkastens wurde nachgefertigt. Schwierig waren vor allem das Beschaffen der zahlreichen Niete und die Nietarbeiten selbst. Für den Wieder- bzw. Neuaufbau des Wagens galten die Aufarbeitungsrichtlinien der früheren Schadgruppe G 5 (Generalreparatur). Besonderes Augenmerk wurde der Konservierung des Fahrzeugs geschenkt. Alle Einzelteile waren metallisch-blank zu strahlen und an den Montageflächen mit Bleimennige zu behandeln. Nach der Endmontage folgten nochmals eine Gesamtentrostung des Fahrzeugs sowie Anstriche. Ohne die Unterstützung zahlreicher Dienststellen der Deutschen Reichsbahn, aber auch anderer Betriebe könnte heute dieses Fahrzeug nicht in alter (neuer) Schönheit präsentiert werden. Allen Mitwirkenden sei nochmals herzlich gedankt.

Technische Daten des Museumswagens

Hersteller	Görlitz
Baujahr	1913
Gattungszeichen	Omk(u)
Wagennummer	46 954*)
Bauart	Verbandsbauart
Achsen	2
Achsstand	3 000 mm
Ladelänge	5 300 mm
Ladebreite	2 812 mm
Ladehöhe	1 300 mm
Ladefläche	14,9 m²
Laderaum	19,4 m³
Türbreite	1 500 mm
Eigenmasse	6,230 t
Lademasse	15 t
Tragfähigkeit	15,75 t
Fußbodenhöhe über Schienenoberkante	1 230 mm

*) Diese Wagennummer ist nachgewiesen unter der laufenden Nummer 423 im „Verzeichnis der Wagen der K.Sächs.Sts.E.B., Band II – Vollspurige Güterwagen und Privatgüterwagen", aufgestellt 1895 und laufend weitergeführt. Der Wagen wurde im April 1913 in den Bestand der K.Sächs.Sts.E.B. aufgenommen.

1 Der Omk(u)-Wagen während der Fahrzeug-Ausstellung auf dem Wriezener Güterbahnhof in Berlin im Juni 1987

2 Laufwerkdetail: Radsatzlager der Verbandsbauart (DWV) und Speichenradsätze, Aufhängung der Tragfedern durch Laschen

3 Stangenpuffer der Normalbauart in sächsischer Modifikation mit dem seitlich geschlossenen Pufferkorb

4 Der Wagen ist mit dem originalgetreuen, sogenannten doppelten Sicherheitskupplungen ausgerüstet.

5 Die geöffneten Seitenflügeltüren lassen den typisch grauen Innenanstrich erkennen.

Fotos: H.-J. Kirsche, Berlin (1–4); G. Krumbiegel, Dresden (5)