6
85

transpress

modell eisenbahner

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

Poster
41 1130

In der WA Perleberg umgeschaut

Die Werkabteilung (WA) Perleberg des Raw Wittenberge dürfte für den Freund der Schmalspurbahnen ein Begriff sein. Alle Reisezug-, Gepäck- und Dienstgüterwagen der 750-, 900- und 1000-mm-Spur sind hier beheimatet. Seit 1977 erhalten in Perleberg die Reisezug- und Gepäckwagen eine Verjüngungskur; sie werden grundlegend modernisiert.
Die WA Perleberg entstand im Jahre 1911 als Hauptwerkstatt der ehemaligen Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen für schmal- und regelspurige Fahrzeuge. 1949 von der DR übernommen, wurden hier sämtliche Schmalspurwagen aus den Bereichen der Rbd Magdeburg und Schwerin unterhalten. Hinzu kamen u.a. Wagen des Barther und Rügenschen Netzes. Durch die Stillegung zahlreicher Strecken ist die WA Perleberg seit 1972 „Alleinunterhalter" für alle Schmalspurwagen der DR. Eine Ausnahme bilden die Rollfahrzeuge.

1

2

3

4

1 Ein umgebauter Reisezugwagen aus Putbus im Bereich der Werkabteilung an der Rampe zum Abladen. Die Schmalspurwagen werden innerhalb der WA ausschließlich per Hand bewegt.

2 Schiebebühne innerhalb der Werkabteilung. Im Hintergrund ein teilweise zerlegter Güterwagen der Selketalbahn.
3 Rechts die Rampe, in der Mitte ein regelspuriger Transportwagen und ein bereits umgebauter Reisezugwagen der Harzbahnen.
4 Die erste druckluftgebremste Reisezugwageneinheit der Harzquerbahn in Wernigerode Westerntor. Am Schluß der ehemalige „Spreewaldsachse" 900-242. Er wurde in den 50er Jahren im Raw „Wilhelm Pieck" Karl-Marx-Stadt auf Meterspur umgebaut, in Straupitz stationiert und nach Stillegung der Spreewaldbahn viele Jahre in Eisfelder Talmühle abgestellt.
5 und 6 Nicht nur Wagen der Länderbauart und der Harzbahnen werden hier umgebaut. Beim Wagen 974-481 handelt es sich um ein altes Fahrzeug der Rügenschen Kleinbahnen.

Fotos: W.-D. Machel, Potsdam (1 bis 3); W. Menzel, Wittenberge (4); L. Nickel, Berlin (5 und 6)

5

6

modell eisenbahner

inhalt

6/85

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
34. Jahrgang

transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser meinen, schreiben und antworten	2
	Anzeigen/DMV teilt mit	32/33

eisenbahn

aktuell	Interview mit dem Leiter der WA Perleberg des Raw Wittenberge Jürgen Baum	3
kurzmeldungen	Lokeinsätze	7
	DDR und Ausland	12
mosaik	Zum Umbau der Schmalspur-Reisezugwagen der DR	4
	Loks der BR 39,22 und 41 im Bw Saalfeld	14
historie	Die Eisenbahntechnische Tagung 1924 (2. Teil)	8
poster	Lok 41 1130	18/19

nahverkehr

kurzmeldungen	Straßenbahn und Obus	13

modellbahn

anlage	Irgendwo in Sachsen	34
tips	Schiebebühne in der Nenngröße TT	23
	Bettungskörper vorgestellt	31
mosaik	H0-Modelle von PreFo	20
	Das gute Beispiel	27
international	Sowjetische Modellbahnen aus Kursk	21

Titelbild
Sommerzeit – Urlaubszeit! Diejenigen Urlauber und Touristen, die sich 1985 für die Insel Rügen entschieden haben, sollten sich den „Rasenden Roland" nicht entgehen lassen. Denn die romantische Schmalspurbahn zwischen Putbus und Binz begeht am 21. Juli ihren 90. Geburtstag. Heute verkehren auf dieser Strecke planmäßige Züge mit modernisierten Reisezugwagen, über die wir in diesem Heft ausführlich berichten.
Übrigens, dieses Foto von der 99 4633 in Sellin schoß Bernd Lotzow, Grimmen, im Sommer 1984.

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
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, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat
Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
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
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
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden
Dr. Manfred Zimmermann, Sonneberg

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 14. 5. 1985
Geplante Auslieferung: 18. 6. 1985

Verlagspostamt Berlin

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

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Leser meinen ...

Eine lohnende Aufgabe
Unlängst hatte ich die Möglichkeit, eine neue Vertragswerkstatt für die Reparatur von elektrisch betriebenen Spielwaren und Modelleisenbahnen zu eröffnen. Wenn ich mir als Handwerker, ehemaliger Eisenbahner und langjähriger Modelleisenbahner zur Aufgabe gemacht habe,

nicht nur guten Kundendienst zu leisten, sondern auch eine Tradition fortzusetzen, so habe ich auf meinem Firmenschild als Symbol eine Schmalspurlokomotive gewählt. Sie verkehrte nur wenige Meter von hier, auf der ehemaligen Schmalspurbahnstrecke Wilkau-Haßlau – Carlsfeld. Als die Teilstrecke Schönheide Süd – Rothenkirchen noch in Betrieb war, entstanden mehrere Schmalfilme, die schon viel Beachtung fanden. Bei fachgerechter Ausführung aller Reparaturen hoffe ich auch auf die Unterstützung durch die Industrie, damit es auf den Modellbahngleisen immer rollen kann.
Text u. Foto: M. Hahn, Schönheide

Leser schreiben ...

Ergänzungen
Die im „me" 2/85 auf Seite 18 beschriebenen Brooklyn Bridge und die Niagara Suspension Bridge entstanden unter Leitung des Baumeisters Roebling. Die Brooklyn Bridge war zwar keine zweigeschossige Hängebrücke, aber die bekanntere und eine herausragende Meisterleistung des vorigen Jahrhunderts. Die Niagara Suspension Bridge ist dagegen ein schon beinahe vergessenes Werk des Deutsch-Amerikaners Roebling.
R. Weule, Berlin

Schild hat doch einen Sinn!
Im „me" 2/85 veröffentlichten Sie auf Seite 2 ein Schild unter der Überschrift „Richtungsweisend". Dazu folgenden Hinweis: Die beiden Pfeile haben durchaus einen Sinn. Sie verdeutlichen, daß die Werklok auf allen Gleisen des Bahnhofs verkehren darf, um die für die Anschlußbahn bereitstehenden Güterwagen zu übernehmen oder Waggons von der Anschlußbahn im Bahnhof abzustellen. Diese Regelung vereinfacht die Übergabe bzw. Übernahme der Wagen beträchtlich und trägt außerdem zur Beschleunigung des Wagenumlaufs bei.
Selbstverständlich dürfen Werkloks DR-Gleise nur nach Zustimmung durch den zuständigen Fahrdienstleiter befahren.
M. Form, Berlin

Besuch des Museumsbahnhofs Oberrittersgrün
Angeregt durch die Bekanntgabe der Öffnungszeiten im „me" 5/84, S. 27, nutzte ich den letzten Urlaub im Erzgebirge, um den Museumsbahnhof Oberrittersgrün zu besichtigen.
Nach Einstellung des Verkehrs auf der 9,4 km langen Schmalspurbahn Grünstädtel – Oberrittersgrün im Jahre 1971 hatten Mitglieder des DMV und des Kulturbundes in mehr als fünfjähriger Arbeit den ehemaligen Lokschuppen von Oberrittersgrün als Museum umgebaut. Jetzt erhält der Besucher anhand von Schautafeln und Ausstellungsstücken Einblick in die Eisenbahngeschichte Sachsens. Tonbandaufnahmen von der letzten Fahrt der Schmalspurbahn Grünstädtel – Oberrittersgrün erinnern an die Zeit vor rund 15 Jahren.
Im Lokschuppen kann man die ehemalige DR-Lok 99 579 sowie einige Schmalspurwagen (mit passendem Beiwerk – alte Schirme, Gepäckstücke usw. – versehen) und zwei Draisinen bestaunen.
Die meisten der insgesamt 24 ausgestellten Schmalspurwagen stehen auf den Gleisen des ehemaligen Bahnhofs Oberrittersgrün. Schmuckstück der Schau ist zweifellos ein alter Bahnpostwagen, der von den Freunden der AG 3/54 wieder auf Hochglanz gebracht wurde. Aber auch die anderen Personen- und Güterwagen (übrigens wurde auf der Strecke Grünstädtel – Oberrittersgrün der Güterverkehr ausschließlich mit Schmalspurwagen realisiert) fesseln sowohl Laien als auch Kenner der Eisenbahn. Für die im Lokschuppen aufgebaute H0-Anlage gibt es stets großes Interesse. Gefragt ist natürlich auch der umfangreiche Souvenirverkauf. Bei einem Aufenthalt im Westerzgebirge ist ein Besuch der landschaftlich reizvoll gelegenen Gemeinde Rittersgrün mit dem Schmalspurbahnmuseum auf jeden Fall empfehlenswert.
M. Köhler, Dresden

Mit dem Fotoapparat im Handgepäck
Ein unentbehrliches Handwerkzeug, um viele Eindrücke einer Exkursion festhalten zu können, ist der Fotoapparat. Das wissen auch die Mitglieder der AG 2/34 Cottbus und waren sehr erfreut, als sie für ihre Exkursion zur Harzquerbahn und der Besichtigung des Bahnbetriebswerkes Wernigerode Westerntor eine Fotogenehmigung erhielten. Ziel dieser Exkursion war es, so viel Informationen und Fotomaterial wie möglich für den geplanten Nachbau einer Schmalspurbahn auf der Modellbahnanlage zu erhalten. Leitende Mitarbeiter des Bw berichteten viel Wissenswertes über die Erhaltung der Lokomotiven und die Perspektive des Schmalspurbetriebes im Harz. Dafür nochmals ein herzliches Dankeschön.
W. Juckel, Cottbus

Lokomotivdenkmäler in der UdSSR
Im „me" 8/84, S. 13, veröffentlichten Sie den interessanten Beitrag „Lokomotivdenkmäler in der UdSSR". Beim Lesen dieses Beitrages fiel mir auf, daß unter der Teilüberschrift „Güterzugdampfloks der BR3^{III}, Bauart 0-5-0" eine Unkorrektheit aufgetreten ist. Diese BR wurde nicht in der Schweiz, sondern in Schweden gebaut. Es handelte sich um einen sowjetischen Auftrag an die schwedische Fa. Nydquist u. Holm (NOHAB) zum Bau von 1 000 Lokomotiven.
D. Friedel, Dessau

Leser antworten ...

Spergauer Werkbahn abgebaut
Die im „me" 2/85 auf S. 17 abgebildete LOWA-Lok des Typs Ns2f wurde 1959 im VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Potsdam-Babelsberg gebaut und unter der Fabrik-Nr. 262062 ausgeliefert. Von den 60er Jahren bis 1982 war sie in Spergau mit fünf weiteren Ns2f-Loks in Betrieb. Im Jahre 1983 erfolgte der Abbau der dortigen 500-mm-spurigen Fertigkaolinbahn.
Die auf Abb. 5 vorgestellte Lok Typ RL 10 wurde vom Montania-Werk in Nordhausen und nicht bei Hanomag hergestellt.
S. Kästner, Leipzig

Herzliche Glückwünsche

Am 27. Juni 1985 wird unser Beiratsmitglied Walter Georgii, 70 Jahre alt. Dem Beirat gehört er seit 1961 an und widmet sich besonders elektrotechnischen Schaltungsfragen der Modellbahn.
Am 24. Juni 1985 erreicht unser Beiratsmitglied Karlheinz Brust das 60. Lebensjahr. Er ist einer der Mitbegründer unserer Zeitschrift und arbeitet seit 1962 im Beirat.
Beiden Jubilaren übermitteln Redaktion und Beirat herzliche Glückwünsche – für die Zukunft vor allem Gesundheit und weitere Erfolge bei der gemeinsamen Arbeit.
Redaktion „modelleisenbahner"

Betrieb ungewöhnlich – Schriftbild einmalig!

Aufgenommen im August 1984 in Radebeul und eingesandt von Olaf Herfen, Dresden

Interview mit dem Leiter
der Werkabteilung Perleberg
des Raw Wittenberge, Jürgen Baum

Wagenpark wird weiter verjüngt

„me": Auf den acht für den Reiseverkehr betriebenen Schmalspurbahnen der DR steht der Naherholungs- und sonstige Touristenverkehr im Vordergrund. Wieviel Reisezugwagen sind in Perleberg beheimatet und bedürfen regelmäßiger Revisionen? Wie hoch ist inzwischen der Anteil an modernisierten Wagen?

Jürgen Baum: Gegenwärtig gehören 261 Reisezug- und 66 Gepäckwagen zum Bestand. Davon sind 24 Traditionswagen. Hinzu kommen 98 Bahndienstgüterwagen, zu denen übrigens augenblicklich auch noch die für den Wagenladungsverkehr benötigten geschlossenen und offenen Wagen der Selketalbahn zählen, sowie 16 Bahndienstreisezugwagen. Die Revisionen an den relativ vielen Wagentypen sind oft kompliziert. Modernisiert wurden davon bis Ende Mai 1985 148 Reisezug- und 21 Gepäckwagen. Neben diesen Fahrzeugen, die natürlich auch weiterhin planmäßig zu unterhalten sind, folgen monatlich weitere Modernisierungswagen. Erwähnenswert ist dabei vor allem, daß wir im wesentlichen noch mit den Werkstattkapazitäten arbeiten, die bereits 1949 zum Zeitpunkt der Übernahme der Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen durch die Deutsche Reichsbahn vorhanden waren. Damals gehörten zur WA Perleberg rund 100 Beschäftigte, heute sind wir 65 trotz höherer Anforderungen. Diese Entwicklung zeigt, daß auch vor unserem Werktor weder die Rationalisierung noch die Intensivierung Halt gemacht haben.

„me": Derzeit steht das Modernisierungsprogramm für den Reisezugwagenpark der meterspurigen Strecken des Harzes im Vordergrund. Wann wird dieses Vorhaben abgeschlossen sein, und was ist gerade hier bemerkenswert?

Jürgen Baum: Nach den jetzigen Vorstellungen wird die Modernisierung der Harzbahnwagen im Verlaufe des Jahres 1988 abgeschlossen sein. Dann werden wir uns auf die Erneuerung des restlichen Wagenparks aus dem sächsischen Raum konzentrieren. Ein Programm also, das noch bis in die 90er Jahre weiterlaufen wird.

Das Besondere am Wagenpark der Harzbahnen ist die Typenvielfalt. Fünf unterschiedliche Bauarten müssen allein 1985 modernisiert werden: Die traditionellen Harzbahnwagen der 20er und 30er Jahre, drei Wagen aus der Anfangszeit der Harzquerbahn, ehemalige sächsische Wagen und Wagen gleichen Typs, die einmal auf der Spreewaldbahn liefen, wobei hier ein weiterer Einzelgänger zu beachten ist. Die Arbeiten an diesen „Kleinserien" sind dadurch sehr aufwendig, sie erfordern gründliche Vorbereitungen. Wir sind bestrebt, möglichst Wagen gleicher Bauart hintereinander zu modernisieren. Das ist billiger und erleichtert die Beschaffung und Lagerung der meist im Raw Wittenberge vorgefertigten Teile. An dieser Stelle sei mir noch ein Hinweis gestattet: Im Sprachgebrauch und in Veröffentlichungen wird oft für die umgebauten Schmalspurwagen die Bezeichnung „Rekowagen" verwendet. Das ist nicht richtig. Die bei der DR in der Fahrzeugerhaltung verbindlichen Dokumente erfordern die Bezeichnung „Modernisierungswagen".

„me": Ein Blick in die Werkhalle zeigt, daß gerade acht unterschiedliche Wagentypen zu behandeln sind. Die Beschäftigten der WA Perleberg arbeiten mit hohem Engagement und bemühen sich stets, allen Anforderungen gerecht zu werden. Welche Tätigkeiten und Erfahrungen sind besonders hervorzuheben?

Jürgen Baum: Gerade darüber ließe sich ein Buch schreiben. An erster Stelle muß ich zunächst alle mit dem Wagenkastenaufbau beauftragten Kollegen nennen. Sie leisten einfach Hervorragendes, zumal die meisten Arbeiten manuell ausgeführt werden müssen. Da genügen nicht nur handwerkliche Fähigkeiten, da ist eine jahrelange Erfahrung einfach unumgänglich.

Große Probleme bereitet uns auch die Aufarbeitung der Bremsen. Wie sicherlich schon bekannt, wird der gesamte Wagenpark in den nächsten Jahren Schritt für Schritt auf das Druckluftbremssystem umgerüstet. Z. Z. sind wir im Rahmen der Modernisierung dabei, die Harzbahnwagen mit dieser Technik auszurüsten. Die Baugruppen sind an die unterschiedlichen Wagentypen anzupassen. Selbst bei einer Wagenbauart gibt es manchmal Unterschiede, da die Untergestelle bereits in den zurückliegenden 60 Jahren mehrmals verändert wurden. Die noch vorhandenen Saugluftbremsen an den Wagen der 750-mm-Spur müssen noch einige Zeit instand gehalten werden. Hohe Leistungen sind in den anderen Bereichen unserer Werkabteilung erforderlich. Ich denke dabei an die Tischler, die besonders bei der Aufarbeitung der Traditionswagen Ausgezeichnetes vollbringen.

„me": Apropos Traditionswagen. Hier haben Sie besondere Verdienste, denn auch diese Fahrzeuge werden in Perleberg betreut. Was wurde bisher auf diesem Gebiet erreicht und was ist demnächst vorgesehen?

Jürgen Baum: Obwohl unsere wichtigste Aufgabe darin besteht, den Wagenpark für den regulären Reiseverkehr moderner, ansehnlicher und bequemer zu gestalten, haben wir viel Verständnis für die Belange der Traditionspflege. Die 24 schmalspurigen Traditionswagen fahrbereit zu erhalten und möglichst im Laufe der Jahre in den Ursprungszustand zu versetzen, erfordert nicht nur einiges Geschick, sondern auch sehr viel Zeit.

Bisher haben wir uns besonders auf die Erhaltung des historischen Wagenparks der Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg konzentriert. Einige Fahrzeuge laufen hier wieder im Ursprungszustand – die Wagenkästen haben wir praktisch völlig neu aufgebaut. Neben den Traditionswagen in Putbus und Wernigerode sowie den Salonwagen in Freital-Hainsberg und Cranzahl – letzterer hat übrigens als erster Wagen der 750-mm-Spur ein Stahldach erhalten – konzentrieren wir uns bis Mitte nächsten Jahres auf die Erhaltung der Doberaner Traditionswagen. Zum 100. Jubiläum des Mollys bringen wir sämtliche Fahrzeuge in einen ansehnlichen Zustand. Hinzu kommt hier ebenfalls ein Salonwagen. Große Unterstützung erhalten wir von den Arbeitsgemeinschaften des DMV der DDR in Radebeul und Freital-Hainsberg. Diese Freunde beteiligen sich an der Erhaltung und Wiederherstellung der Wagen. Gleiches trifft auch für die Interessengemeinschaft Eisenbahngeschichte Kühlungsborn beim Kulturbund zu. Doch wünschenswert wäre es, die Zusammenarbeit mit Verantwortlichen für Traditionspflege des FDGB in Wernigerode und mit der DMV-AG in Putbus zu verbessern.

Abschließend noch eine Bemerkung: Wir wissen, daß das Interesse an unserer Tätigkeit bei den Eisenbahnfreunden groß ist. Das ist gut so, zeigt es doch, daß unsere Arbeit anerkannt wird. Es erreichen uns aber immer wieder Briefe mit vielen Anfragen aus nah und fern. Sie zu beantworten, ist oft nicht möglich, weil meist nur die örtlichen Dienststellen über die gewünschten Angaben verfügen, und vor allem fehlt uns dazu die Zeit. Dafür sollte bitte jeder Verständnis haben.

Das Gespräch führte
Wolf-Dietger Machel

Dipl.-Ing. Walter Menzel,
Wittenberge

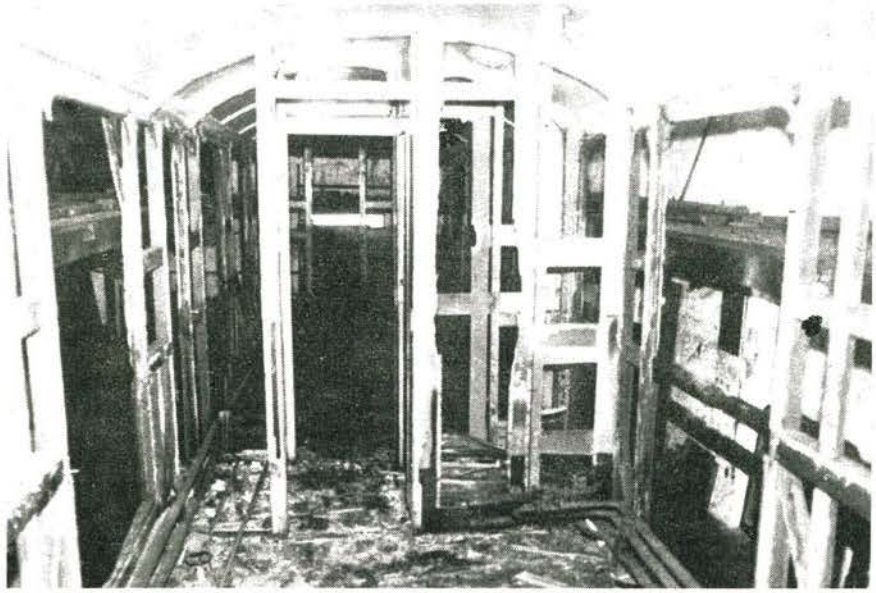
Zur Modernisierung der Schmalspur-Reisezugwagen der DR

Es wird kaum einem Eisenbahnfreund entgangen sein: Seit 1977 gibt es auf unseren Schmalspurbahnen Modernisierungswagen.
Grundsätzliches zur Konstruktion der Schmalspur-Reisezugwagen ist in ⟨1⟩ dargelegt. Der überwiegende Teil der 1949 von der Deutschen Reichsbahn übernommenen Fahrzeuge hat folgenden Aufbau: Untergestell, Laufwerk, Zug- und Stoßvorrichtung aus Stahl, Gerippe des Wagenkastens aus Eichenholz, darauf die Außenbekleidung mit schmalen Brettern oder Stahlblech, die Innenausstattung überwiegend aus Holz, das Dach besteht aus Brettern mit Dachpappe benagelt und geteert. Nur bei wenigen Wagen ist auch das Kastengerippe aus Stahl. Markant sind die 2.-Kl.-, 3.-Kl.- und Gepäck-Wagen aus dem sächsischen Raum. ⟨2⟩ Ihre Dächer bestehen aus Holz. Fünf in den 30er Jahren für die Strecke Bad Doberan – Kühlungsborn beschaffte Wagen entstanden in Ganzstahlbauweise mit selbsttragenden Wagenkästen.
Die laufende Unterhaltung des schmalspurigen Reisezugwagenparks der DR stieß infolge der Überalterung zu Beginn der 70er Jahre zunehmend auf Probleme.
Hinzu kam der im Jahre 1973 gefaßte Beschluß zur Erhaltung ausgewählter Schmalspurbahnen, deren Stillegung ursprünglich vorgesehen war.

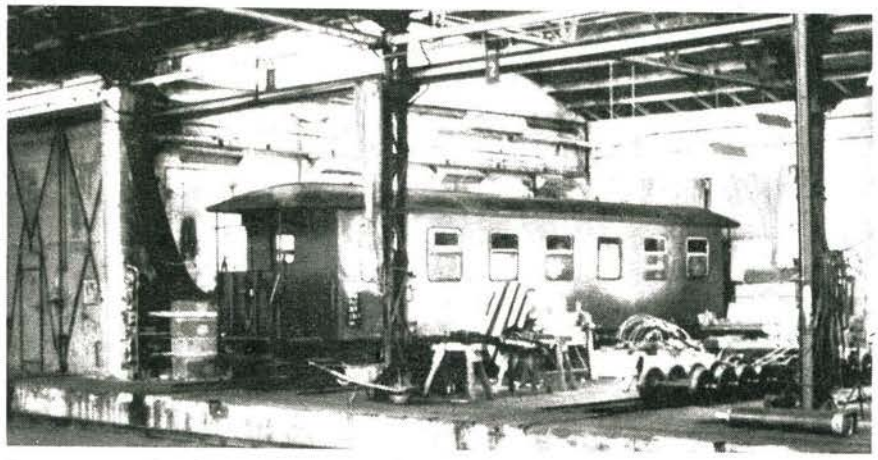
Holz durch Stahl ersetzt

Ein langfristig zu organisierendes Modernisierungsprogramm für die Reisezug- und Gepäckwagen war nunmehr unumgänglich, ging es doch vor allem um die Standardisierung von Bauteilen – besonders der Fenster und Gerippe – und nicht zuletzt um eine ökonomisch günstigere Arbeit in der Werkabteilung Perleberg.
Nach umfangreichen Überlegungen entstand der Vorschlag, die hölzernen Seitenwandgerippe durch solche aus Stahl zu ersetzen. Zum Beginn der vorbereitenden Arbeiten im Jahre 1974 stand fest, daß mit den Seitenwänden auch die Fenster, die Innenverkleidung und die Sitzbänke erneuert werden mußten. Die Hauptabmessungen der Wagen ergaben sich aus den unterschiedlichen Untergestellen. Um keinen Verlust von Sitzplätzen zu erhalten, sollte die alte Raumaufteilung beibehalten werden. Außerdem stellte sich heraus, daß auch die Stirnwände, Toilettenwände und Fußböden erneuert werden mußten. Für einen Ersatz der Dächer gab es damals noch keine Lösung.

1



2



Der erste so umgebaute Wagen war der KP 970-757 aus Putbus. Es handelt sich um einen ehemals sächsischen Wagen mit 12 680 mm langem Untergestell. Die Konstruktion des Seitenwandgerippes mit dem 800 mm breiten Klappfenster war vom Doppelstock-Standardwagen (DBm) abgeleitet, weil damit sowohl die 1 350 mm breiten Abteile der ehemals sächsischen 4.-Kl.-Wagen, als auch die 1 800 mm breiten Fahrzeuge der früheren 2. Klasse belassen werden konnten. Für die Innenverkleidung wurde Sprelacart verwendet. Das Sitzgestühl besteht aus Rohrrahmen und Schaumpolstern, ähnlich den zwei- bzw. dreiachsigen Rekowagen der Regelspur. Die Eingangstüren von den Plattformen in das Wageninnere erneuerte man ebenfalls, und zwar in Aluminium-Leichtbauweise.
Schon bei der Abnahme des Musterwagens wurde entschieden, daß künftig die vorhandene Raumaufteilung nicht beibehalten wird, auch wenn dabei eine geringe Anzahl von Sitzplätzen verloren geht. Die dadurch mögliche wesentlich rationellere Technologie bei der Herstellung der neuen Seitenwände und das einheitliche Erscheinungsbild rechtfertigen dies.

Dann lief die Serie

Der so begonnene Umbau ausgewählter Wagen der 750-mm-Spur lief dann dreieinhalb Jahre ohne Unterbrechung. Verfolgen wir einmal den Weg eines solchen Schmalspur-Reisezugwagens

durch die Werkabteilung Perleberg: Auf einem regelspurigen Transportwagen eingetroffen, wurde er entladen. Die Gleise im Werk haben größtenteils die Spurweiten 1 435, 1 000, 900 und 750 mm, um alle ankommenden Wagen aufnehmen zu können. Zum Neuaufbau im Rahmen der R4 (Hauptuntersuchung) erfolgte zunächst der Abriß des Holz-Wagenkastens. Die äußere und innere Kastenbekleidung wurden entfernt, wiederverwendungsfähige Armaturen der Aufarbeitung zugeführt. Nach dem Ausbau der Innenausstattung, der Türen, Fenster und Trennwände blieb dann das Kastengerippe mit seinem Dach und Fußboden übrig. Die Instandhaltung der Untergestelle der Kastengerippe und der Drehgestelle erfolgt jeweils getrennt.

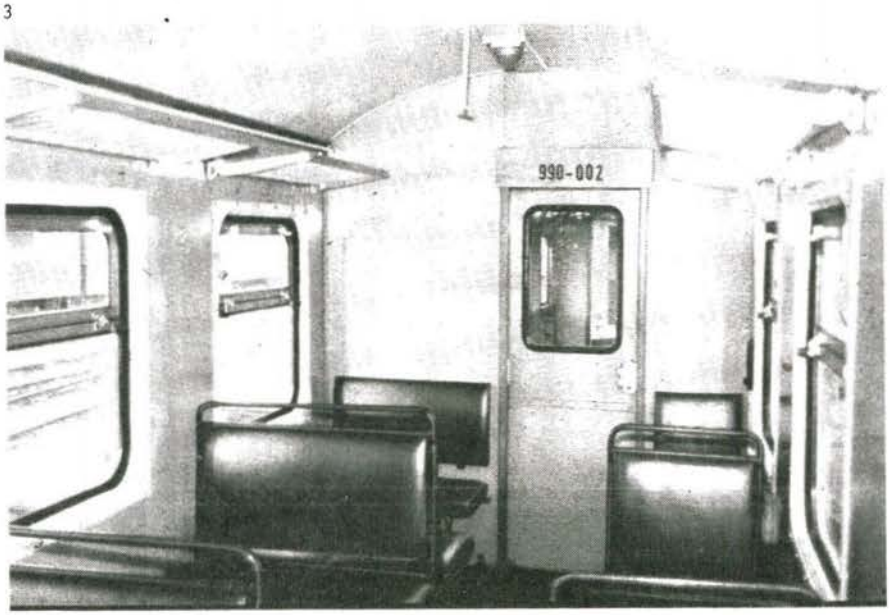
1 Das entkleidete Kastengerippe eines Holzwagens, noch mit Toilettenwänden, von innen gesehen.

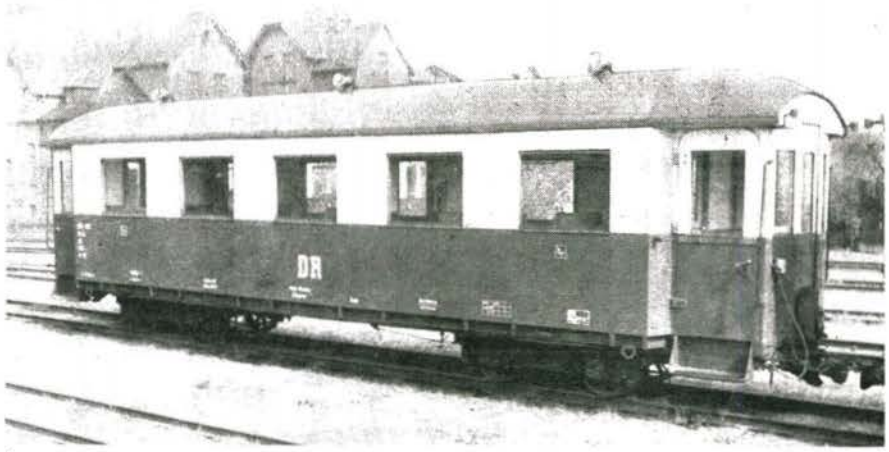
2 Fertiggestellter Modernisierungswagen der 750-mm-Spur in der Werkhalle

3 Inneneinrichtung eines Modernisierungswagens

4 Ein Ganzstahlwagen in Bad Doberan 1981.

3





4

Abschnittweise mußten nun die neuen Stirn- und Seitenwände aufgebaut werden. Die Seitenwände wurden in 1500 mm breiten Segmenten im Raw Wittenberge vorgefertigt und am Wagen durch Elektroschweißung miteinander verbunden. Unten wurde die neue Seitenwand auf das Untergestell geschweißt. Der festigkeitsmäßige Anschluß des Dachs erfolgte über Schraubenverbindungen. Nach dem Richten der Seitenwandbleche war der Rohbau fertig und erhielt anschließend einen Korrosionsschutz-Anstrich.

Der Innenausbau begann mit dem Legen des Bretterfußbodens. Darüber liegen eine harte Faserplatte und der PVC-Fußbodenbelag. Anschließend konnten die Toilettenwände gesetzt und die Wandverkleidungen befestigt werden. Zwischen Innen- und Außenwand wurde ein Wärmedämmstoff eingebracht. Als nächstes mußte die Dampfheizung montiert werden. Von der durchgehenden Hauptdampfleitung unter dem Wagenboden zweigt die Niederdruck-Umlaufheizung (Nuhz) ins Wageninnere ab. Durch den Ersatz der bisher z. T. vorhandenen Hochdruck-Heizungen (Hhz) sinkt der Dampfverbrauch im Betrieb, allerdings sind Vorheizzeiten einzuhalten. Nach der Heizung wurden die Fenster, Türen, Sitze, Lüfter, Lampen und Abortausstattung eingebaut, dazu kam der Neuanstrich der Decke.

Unabhängig vom Innenausbau erhielten die Wagen einen neuen Außenanstrich und die Beschriftung. Zur Vervollständigung gehörten noch die Aufarbeitung bzw. der Ersatz der Trittstufen und Griffe, der Bühnenschranken und der z. T. vorhandenen Übergangseinrichtungen. Auch die Hauptluftleitung für die Bremse und die Luftbehälter mußten meist erneuert werden, während die alten Bremszylinder und Bremsgestänge in der Regel durch die laufende Instandhaltung noch verwendbar waren.

Parallel zum Wagenkasten wurden die Drehgestelle mit den Radsätzen, die Federung und das Bremsgestänge aufgearbeitet. Umbauten hieran gab es zunächst nicht, auch wenn die Arbeit teilweise infolge der alten Bauteile mühsam war. Das Aufsetzen auf die Drehgestelle bildete meist den Abschluß der Instandhaltung. Nach den Abnahmeprüfungen konnte der Wagen in seiner neuen Gestalt verladen und in die Heimatdienststelle zurückgeführt werden.

Programm wurde erweitert

Mit dem Umbau des ersten Wagens aus Bad Doberan wurde der Umfang der Arbeiten erweitert: Die nicht mehr den Anforderungen an Betrieb und Instandhaltung entsprechenden Knorr-Zweikammerbremsen (Kzp) sind durch die Einkammerbremsen mit Einfachsteuerventilen (K-P) ersetzt worden. Gleichzeitig erfolgten wesentliche Detailverbesserungen am Bremsgestänge des Drehgestells sowie an der Zug- und Stoßvorrichtung. Zum Umbau kamen bei dieser ersten Serie ausschließlich Wagen mit Flach- und Tonnendach. Der Ersatz durch ein Stahl-Tonnendach wurde für die alten Dächer mit Oberlichtaufbau vorgesehen, da ihr Zustand nicht mehr der zu erwartenden Nutzungsdauer des neuen Wagenkastens entsprach. Den gleichen Umbau sollten auch die Ganzstahlwagen erhalten, denn sie waren Einzelgänger.

Der Beginn des Umbaus mußte aus verschiedenen Gründen aber noch verschoben werden. Der Schritt zum Neubau-Dach konnte zunächst für Doberan getan werden, weil dort im wesentli-

chen Wagenkastenlänge und -breite einheitlich sind.
Im Frühjahr 1981 konnte der erste Gepäckwagen mit neuen Kastenwänden fertiggestellt werden. (5) Neben der neuen Innenausstattung des Zugführerabteils sind folgende Verbesserungen eingeführt worden:
1. Schließen der Plattform am Nichthandbremsende, dadurch Gewinnung von Raum für die Anordnung der Batteriekästen auf dem Wagenfußboden mit Zugänglichkeit von der Wagenaußenwand. Bisher waren sie unter dem Wagenboden und nur vom Inneren zugänglich. Wartungsarbeiten mußten in gebückter Haltung erfolgen, Batteriewechsel war nur per Hand möglich. Jetzt können die Batterien in bequemer Arbeitshaltung gewartet und mit Hebezeugen gewechselt werden.
2. Ersatz der schweren Laderaum-Schiebetüren durch Falttüren aus Aluminium. Sie sind dichter und ermöglichen vor allem eine leichtere Handhabung.
Durch die nun geschaffenen technischen Lösungen für die weitere Erhaltung der Schmalspur-Reisezugwagen und die inzwischen vorhandene Stückzahl modernisierter Fahrzeuge konnte auf die ursprünglich vorgesehene Zuführung von Neubauwagen (4) für die Bahnen in Wernigerode/Gernrode, Cranzahl, Freital-Hainsberg und Radebeul Ost verzichtet werden. Dafür wurde das Modernisierungsprogramm wesentlich erweitert.

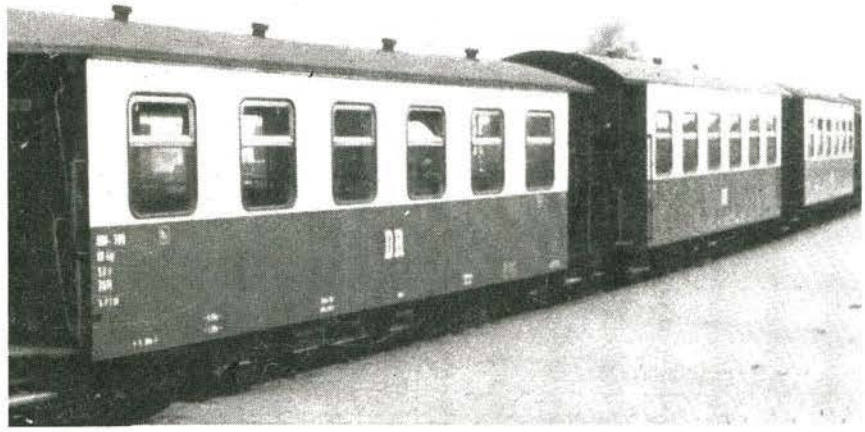
Stahldach und Druckluftbremse für alle Wagen

Die Saugluftbremsen den Bauarten Körting und Hardy sind zwar im Bahnbetrieb einfach zu bedienen, haben aber auch Nachteile. Vor allem die Instandhaltung der alten Armaturen ist auf die Dauer nicht mehr möglich. Die Wagen der Schmalspurbahnen im Erzgebirge und im Harz werden deshalb auf die mehrlösige KE-Bremse umgestellt. Die einzuführende doppelseitige Abbremsung der Radsätze erhöht die Bremsleistung und vermindert den Verschleiß der Achshaltergleitbacken. Außerdem wurde der durchgängige Ersatz der Holzdächer konstruktiv und technologisch untersucht.
Nach umfangreichen Untersuchungen hat es sich als möglich erwiesen, alle Wagen der Spurweiten 1 000 mm und 750 mm auf die einheitliche Breite von 2 480 mm zu bringen. So brauchen die neuen Dächer nur in der Länge unterschiedlich zu sein.
Zur Ausarbeitung der Konstruktionen und der technologischen Vorbereitung war jedoch Zeit nötig. So liefen die Umbauten z. T. in der bisherigen Weise weiter, vermischt mit Gepäckwagen verschiedener Bahnen und den ersten Doberaner Wagen, die ein neues Dach erhielten. Einer von ihnen war der KBi 990-002. Er war der 100. modernisierte Sitzwagen.
Die jetzt veränderte Außenbeschriftung der Wagen wurde auf der Grundlage der Personenwagenvorschrift (PWV) ausgearbeitet, um ein einheitliches Bild der Wagenparks zu erhalten.
Nach dem Abschluß des Wagenkasten-, Brems- und Kupplungsumbaus für Bad Doberan – natürlich bleiben Traditionswagen in der Ursprungsform – begann der Umbau der Harzquerbahn-Wagen. Ende 1983 wurde der erste meterspurige Reisezugwagen fertiggestellt. (6)
Die Wagen mit Hardy-Bremsen erhalten zuerst die KE-Bremsen, weil für die ersteren praktisch keine Ersatzteile mehr vorhanden sind. Die in den 50er Jahren aus dem sächsischen Netz in den Harz umgesetzten Wagen haben Körting-Bremsen. Sie werden deshalb als letzte umgebaut. Zuvor sind auch die Gepäckwagen mit Druckluftbremse herzurichten, um die Züge zu komplettieren.

Und wie geht's künftig weiter?

Wenn das Umbauprogramm für die Harzbahnen abgeschlossen ist, muß die Umstellung der sächsischen Wagen auf die KE-Bremse beginnen. Gleichzeitig wird die Modernisierung der Reisezugwagen der sächsischen Bahnen konzentriert fortgeführt.
Durch die Einführung des Stahldachs mit der Wagenbreite von 2 480 mm wird sich ein erheblicher Gewinn von Sitzplätzen ergeben. In den früheren 2.- und 3.-Klasse-Wagen besteht nur die Platzanordnung 2 + 1, nun wird die Anordnung 2 + 2 möglich.
Dringend nötig sind in absehbarer Zeit die Konstruktion, Erprobung und der Bau von neuen Radsätzen – mit Wälzlagern – für alle Spurweiten. Die jetzt im Einsatz befindlichen sind sehr alt, ihre Instandhaltung mit hohem Aufwand verbunden.
Aufgrund ihres Alters und Verschleißzustandes müssen bald auch die Mittelpufferkupplungen ganz oder teilweise erneuert werden. An grundsätzliche Konstruktionsänderungen ist dabei nicht gedacht.
Weiterhin sind in der Zukunft die Energieversorgungen der Schmalspurwagen überarbeitungsbedürftig. Das betrifft sowohl die 85-V-Turbobeleuchtung (Generator auf der Lok) in Bad Doberan und im sächsischen Raum, als auch die 24-V-„Pärchenwagen-Beleuchtung" in Putbus und Wernigerode bzw. Gernrode. Als Ersatz käme z. B. die Ausrüstung eines Teils der Wagen mit kleinem Drehstromgenerator und elektronischem Regler in Frage – die übrigen wären über Kupplungen von den Generatorwagen aus zu versorgen.

5



5 Umbauwagen in Bad Doberan. Der rechts im Bild zu sehende Wagen erhielt bereits ein neues Dach, 1983.
Fotos: Verfasser (3, 4 und 5); A. Schmidt, Wittenberge (1); W.-D. Machel, Potsdam (2)

Quellenangaben
(1) Kieper, K.; Preuß, E.; Rehbein, E.: Schmalspurbahn-Archiv; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980
(2) Uhlemann, K.-H.: Die sächsischen Schmalspurwagen der Einheitsbauart; Der Modelleisenbahner, Berlin 30 (1981) 11, S. 331 f.
(3) Arndt, K.; Juhl, G.: Modernisierung der Schmalspur-Reisezugwagen im Raw Wittenberge; Schienenfahrzeuge, Berlin, 23 (1979) 2, S. 97 f.
(4) –: Neue Reisezugwagen für die Schmalspurbahnen der DR; Der Modelleisenbahner, Berlin, 30 (1981) 1, S. 4
(5) „Wissen Sie schon?" (Notiz mit Foto des Umbau-Gepäckwagens 974-381 in Radeburg); Der Modelleisenbahner, Berlin, 30 (1981) 10, S. 309
(6) –: Harzbahn erhält rekonstruierte Wagen; „modelleisenbahner", Berlin, 23, (1984) 8, S. 18

Lok-einsätze

Raw „Helmut Scholz" Meiningen
Im letzten Halbjahr wurden folgende Lokausgänge aus dem Raw beobachtet:
Februar 1985: 41 1182, 50 3545, 50 3662, 50 3682, 50 3683, 50 3700, 52 8016.
März 1985: 44 1412 (Bw Cottbus), 50 3519, 50 3552, 50 3555, 50 3561, 50 3564, 50 3618, 50 3652, 52 8002, 52 8037, 52 8141.
Von den drei dort befindlichen Maschinen der Baureihe 86 verließen die 86 1001 (Bw Aue) und 86 1056 (Bw Dresden) das Raw Meiningen. Die Arbeiten an der 86 1744, die zum VEB Steinkohlenkokerei „August Bebel" Zwikkau gehört, wurden vorläufig eingestellt, da umfangreiche Kesselschäden zu verzeichnen sind. Seit Mitte März befindet sich auch die Werklok 5 des BKK Geiseltal (44 2851) im Raw. Die beiden PmH Nr. 4 (ex 44 0858) und Nr. 6 (ex 44 0635) wurden, wie der Dampfspender 58 1890 des Bw Leipzig-Wahren, aufgearbeitet.
April 1985:
41 1025, 41 1185, 44 1601, 44 2225, 50 3539, 52 8078, 52 8079, 52 8101, 52 8130, 52 8132, 52 8168, 52 8178, 52 8187.
Im Raw befindet sich des weiteren die 75 515, deren Wiederaufarbeitung noch nicht begonnen wurde.
Sch. (Mitte April)

Bw Aue
Lokbestand: 50 3519, 50 3600, 50 3616, 50 3688 (k), 86 1001, 86 1501 (R).
Die 86 1001 ist auf der KBS 453 eingesetzt. Bis auf weiteres verkehren die im Heft 5/1985 gemeldeten zwei Maschinen der Baureihe 50.35 nicht mehr.
Re. (Ende April)

Bw Angermünde
Lokbestand: 52 8001, 52 8024, 52 8030, 52 8035, 52 8053, 52 8102, 52 8126, 52 8141, 50 3635, 50 3693 (Hzl).
Die Loks fahren im Fünf-Tageplan. Die Maschine 50 0048 ist immer noch am Stellwerk Ast in Angermünde abgestellt. Seit 2. Juni 1985 wird Berlin nicht mehr planmäßig mit Dampf angefahren.

Bw Frankfurt (O.)
52 8017 (k), 52 8026 (E), 52 8029 (k), 52 8050 (R), 52 8117 (k), 52 8082 (Hzl Est Wriezen), 52 8152 (k), 52 2195 (Hzl), 52 2723 (bereits teilweise zerlegt), 52 4924 als Hzl an VEG Werneuchen.
Die Lok 52 8177 (s. Heft 4/85) gehört nicht zum o. g. Bw, sondern zum Bw Berlin-Schöneweide. In den Wintermonaten wurden einige Berliner Weichenheizloks im Bw Frankfurt (Oder) ausgewaschen.
Ru./Röd. (Ende April)

Est Guben
Lokbestand: 52 8008 (E), 52 8038 (E), 52 8093 (R), 52 8110 (k, ex. Bw Kamenz), 52 8121 (E), 44 1304 (Hzl) und 44 1251 (k).
Ru. (Ende April)

Bw Jüterbog
52 8048 (Hzl), 52 8049 (k), 50 3558, 50 3666 (Hzl).
Ru. (Ende April)

Bw Rostock
Am 29. März fuhr die 50 3534 die letzte Planleistung, seitdem ist der Dampflokeinsatz beendet. Die Maschinen 50 3534, 50 3538 und 50 3569 wurden abgestellt. Die 44 1280 ging gemeinsam mit den Dampfspendern 01 502 und 01 523 des Ölhafens Rostock Ende März nach Meyenburg. Lok 44 2661 befindet sich seit 15. November 1984 in Bautzen.
Lin. (Ende April)

Bw Wismar
Lokbestand: 44 725 (Hzl), 44 1056 (Raw), 44 1765 (Hzl), 50 3599 (verm.), 50 3665 (Raw), 50 3691 (E)
Die beiden „Raw-Loks" sind aufgrund abgelaufener Kesselfristen für Raw vorgesehen. Seit 4. April ist o. g. 50 3599 an eine Ziegelei bis vsl. Ende Juni vermietet.
Lin. (Ende April)

Bw Güstrow
Lokbestand: 44 1152 (k), 50 3517 (Hzl in Wittstock), 50 3525, 50 3571, 50 3652, 50 3668, 50 3675.
Jeweils zwei Maschinen befinden sich im Einsatz (KBS 905). 50 0063 ist vermutlich zur Verschrottung abgefahren worden.
Lin. (Ende April)

Bw Altenburg
Lokbestand: 52 1538 (Hzl in Zeitz), 52 6404, 52 8033, 52 8054, 52 8114 (E), 52 8166 (E), 52 8175 und 44 2722 (Dsp). Die 52 6404 (Achsfolge 1'D) war als Hzl im Bahnhof Altenburg eingesetzt.
Umläufe:
KBS 509: Alg ab 7.15 Uhr (N 63645), BL an 9.14 Uhr, BL ab 10.48 Uhr (N 63646), Aufenthalt Eh. 11.00–11.25 Uhr, No. 11.45–12.35 Uhr, Alg an 12.45 Uhr.
KBS 505: nur bei Bedarf, Alg ab 13.57 Uhr (Üb 72652), TL an 14.20 Uhr, TL ab 15.26 Uhr (Üb 72653), Alg an 15.40 Uhr.
KBS 530: Zt ab 10.45 Uhr (N 60655), G an 12.57 Uhr.
KBS 550: P 9071, P 9072 nur Sa.
In Zeitz bzw. Altenburg sind nur jeweils eine Lok eingesetzt; die Zeitzer übernimmt ggf. Leistungen nach Deuben und Profen.
Legende: E – Einsatz, Hzl – Heizlok, Dsp – Dampfspender, Alg – Altenburg, BL – Beiern-Langenleuba, Eh – Ehrenhain, G – Gera, No – Nobitz, TL – Treben-Lehma, Zt – Zeitz.
Hn. / Di (Anfang März)

Aus und vorbei? – Heizloks auf dem Gelände des Bahnbetriebswerkes Rostock (1983) Foto: W. Dahle, Rostock

Zerlegungen Baureihe 50.0
Januar: 50 0029, 50 0043, 50 0062 Stahlwerk Brandenburg, 50 0040 Karl-Marx-Stadt, 50 0033, 50 0021, 50 0044 Raw Meiningen, 50 0068 Halberstadt
Februar: 50 0032 Bw Pasewalk, 50 0035 Prenzlau, 50 0036 Bw Eberswalde, 50 0058 Bw Guben, 50 0031 Bw Elsterwerda, 50 0012 Est Zwickau
Ferner wurden 50 0003 und 50 0037 (ex Bw Görlitz) zerlegt. Die 44 0104 (ex. Trad.-Lok des Bw Saalfeld) wurde ebenfalls zerlegt und zwar im Raw „Einheit" Leipzig. Die im Bahnhof Meyenburg abgestellten ehemaligen Hzl 01 0527 und 01 0509 wurden zerlegt (Dezember 1984 in Meiningen) bzw. aufgearbeitet und ins Ausland verkauft (01 0509).
Ru. (Ende April)

Bw Wustermark
Lokbestand: 44 1601 (Hzl Seddin), 44 2989 (Hzl), 52 1662 (Hzl Seddin), 52 2751, 52 8021, 52 8042, 52 8066, 52 8068 (E), 52 8075 (E), 52 8086 (Raw), 52 8089, 52 8106; 52 8006, 52 8013, 52 8023 (alle ex Schöneweide).
Di (Ende Mai)

Traditionsbahn Radebeul
Am 23. und 30. Juni 1985 kommt ausnahmsweise die 99 568 anstelle der 99 539 zum Einsatz.
Bu. (Ende Mai)

Vorschau

Im Heft 7/85 bringen wir u. a.:

Graf Arnimsche Kleinbahn vor 40 Jahren in Volkes Hand;
50 Jahre E 18;
Güterwagenserie;
Schiebebühnen für die Nenngröße TT;
Wie entsteht ein Gleisplan?
Gemeinschaftsanlage Rabenau.

Dipl.-Ing. Ök. Uwe Erler, Dresden

Die Eisenbahntechnische Tagung 1924

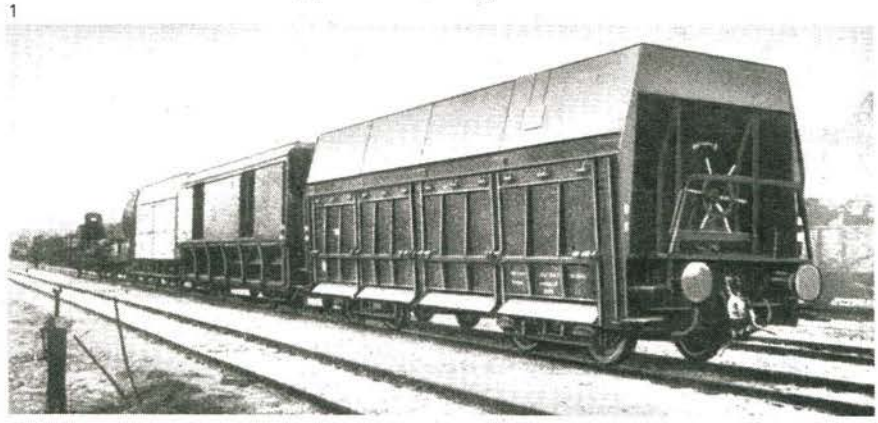
2. Teil

Großraumgüterwagen im Massengutverkehr

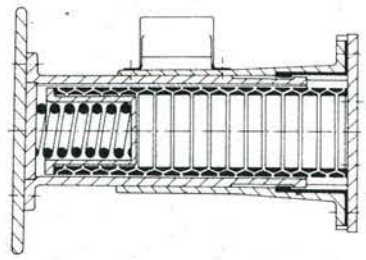
Der gewinnträchtigste Zweig im Eisenbahnverkehr war bereits zu jener Zeit der Massengutverkehr. Er sollte zur Steigerung des Gesamtgewinns weiter rationalisiert werden. Die Beförderungsselbstkosten der Transporte sollten bei einem Minimum an Personal und Stillstandszeiten sowie mit Fahrzeugen geringer Eigen- und hoher Nutzmasse ökonomischer gestaltet werden. Der in einigen Waggonbaufirmen entstandene Selbstentlade-Großraumgüterwagen bot sich dafür an. Den Erörterungen standen wiederum Erkenntnisse US-amerikanischer Bahnverwaltungen voran. Danach erläuterte der am Berliner Eisenbahnzentralamt tätige Ingenieur Laubenheimer neue Bauformen von vierachsigen Selbstentladewagen (Abb. 1) verschiedener deutscher Hersteller sowie Möglichkeiten und Grenzen ihres Einsatzes. In der Diskussion brachten Kunden, insbesondere Empfänger und darunter auch der Hamburger Hafen als Großumschlagplatz, ihre Ablehnung gegenüber der neuen Technik zum Ausdruck. Ihnen fehlten die Entladeanlagen sowie die Aufnahmefähigkeit für jene schlagartig anfallenden großen Gutmengen. Etliche Empfänger weigerten sich bereits, Wagenladungen mit mehr als 15 t anzunehmen. Auch Vertreter anderer Bahnverwaltungen, wie z. B. ein Belgier, meldeten Bedenken an. Andererseits vermochten Großunternehmen, die sich zu den Investitionen für Entladeanlagen und die entsprechenden Lagerkapazitäten entschließen konnten, die laufenden Kosten insbesondere für Wagenentladungen auf einen Bruchteil zu senken.

Dem freizügigen Einsatz solcher Fahrzeuge waren also enge Grenzen gesetzt. Darum wissend, orientierte die Deutsche Reichsbahn auf den Pendel von Ganzzügen auf festen Relationen zwischen Großerzeugern und -verbrauchern. Dort war der Bedarf bei der Hauptgutart Kohle oft gegeben. Ganzzüge aus Selbstentladewagen würden mit kürzesten Umlaufzeiten effektiv verkehren und zudem das Streckennetz entlasten. Zur Zeit höchster Kohlenförderung im Jahre 1913 waren für das Ruhrgebiet täglich 32 000 Wagen (10 t Tragfähigkeit) zu stellen. Damit hatte man die Fahrzeug- und Streckenkapazität erschöpft. Infolge zurückgegangener Förderung verminderte sich die benötigte Wagenzahl. 1922 waren es nur 21 000 Waggons pro Tag. Wegen der Reparationsabgaben an Güterwagen und der zu 1914 fast verdoppelten Güterwagenumlaufzeit konnte die Reichsbahn selbst diesen Bedarf nur durch Zurückweisen anderer Wagenanforderungen realisieren. Die beschafften Selbstentladewagen hatten also neben ihrer Rationalisierungsfunktion noch einen Fahrzeugmangel auszugleichen. Das wiederum vergrößerte das Interesse der Reichsbahn an derartigen Waggons. Übrigens erhielten die Wagen für feste Ganzzugspendel Scharfenbergkupplungen. Deren Vorteile für Züge mit großen Bruttomassen wurden auf der Eisenbahntechnischen Tagung ebenfalls erörtert.

1



2



1 Großraum-Selbstentladewagen von 50 t Tragfähigkeit, Bauart Oldenburg der Deutschen Reichsbahn, diese im Ganzzugpendel eingesetzten Fahrzeuge trugen die automatische Willinson-Kupplung zwischen den Hülsenpuffern

2 Hülsenpuffer mit Ringfeder

3 Antrieb für die Zwischenbeschleunigung von Schlechtläufern am Ablaufberg des Bahnhofs Seddin, Exponat der J.-Vögele-AG

Die wirtschaftliche Bedeutung der Güterzug-Druckluftbremse

Die meisten Bahnverwaltungen führten bereits im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts durchgehende Bremsen für Reisezüge ein, teils aus eigenem Bestreben, teils durch Auflagen der aufsichtsführenden Behörden zur Gewährleistung der Sicherheit bei höheren Geschwindigkeiten. Güterzüge wurden hingegen bei Ausbruch des ersten Weltkriegs nur bei US-amerikanischen Bahnverwaltungen und auf einem Teilnetz der russischen Eisenbahnen mit durchgehenden Bremsen gefahren. Bei allen übrigen Bahnverwaltungen erfolgte die Abbremsung noch von Hand. Die aus verschiedensten Gründen verursachten ungleichmäßigen Bremsungen führten häufig zu Störungen oder sogar zu schweren Unfällen.

Natürlich stand auch die Frage der Druckluftbremse für Güterzüge auf der Eisenbahntechnischen Tagung 1924 mit zur Debatte. Diese Problematik bedurfte wegen der für Güterwagen erforderlichen freizügigen Verkehrsmöglichkeit unbedingt eines internationalen Meinungsaustauschs. Dazu bestanden hier die besten Voraussetzungen.

Ein Referent von der Reichsbahn erläuterte eingangs die seit 1906 unternommenen Versuche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Entwicklung einer betriebssicheren Güterzug-Druckluftbremse, die sich mit allen in Europa gebräuchlichen Druckluftbremsen an Reisezugwagen koppeln lassen sollte. Zunächst genügte keine Bremse den Anforderungen. Die weltweit am häufigsten verwendete Westinghouse-Bremse in allen ihren Unterarten kam wegen einer zu niedrigen