
Traditionsbahn- Depefche



Heft 41

Sommer 2002



Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Inhalt:

Unser Debüt im Nahverkehr	3
Vorankündigung: Fotofahrt	4
Ergebnisse der ABM und Arbeitseinsätze	5
Fahrgastbefragung beim Karl-May-Fest	8
Zisch, Tut, Stampf – Vorsicht, Satire!	8
Vereins- und Bahninformationen	9
Fahrzeugkonzeption für die Traditionsbahn	12
Schmalspurwagen für das Großdeutsche Reich	16
Termine für Eisenbahnfreunde	22
Arbeitsplan	23

*Sie finden unsere Vereinszeitschrift ab Heft 35 auch im Internet auf unserer Website
www.traditionsbahn-radebeul.de als PDF-Datei zum Herunterladen!*

Titelbild:

*Zum Karl-May-Fest kam auch 99 713 wieder zum Einsatz, die am 11. Mai 2002 mit ihrem Zug auf Gleis 2
in Radebeul Ost noch auf Fahrgäste wartet. Foto: Attila Kroß*

Rücktitelbild:

*Zu Pfingsten 2002 zogen 99 713 und 99 608 Sonderzüge auf dem Verbindungsgleis zwischen
Freital-Hainsberg und -Potschappel, 99 608 verläßt gerade Potschappel. Foto: Attila Kroß*

Impressum:

Traditionsbahn-Depesche

offizielle Mitgliederinformation der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Postfach 10 02 01

01436 Radebeul

Telefon: 03 51- 46 14 80 01, Fax: 0351- 4 61 48 04

eMail: verein@trr.de, Internet: <http://www.traditionsbahn-radebeul.de>

Bankverbindung: Konto-Nr. 2 209 233, für Abonnement: 101 901 940, bei Sparda-Bank Berlin, BLZ 120 965 97

Verantw. Redakteur: Attila Kroß, Satz und Layout: Rainer Fischer, Herstellung: saxOprint GmbH, Dresden
erscheint vierteljährig jeweils am Quartalsende

Einzelheft: 1,- Euro; Jahres-Abo 2002: 8,-Euro (incl. Versandkosten)

Für Vereinsmitglieder erfolgt die Finanzierung über den Vereinsbeitrag!

Nachdruck und anderweitige Vervielfältigung nur nach Zustimmung der Redaktion

Namentlich gekennzeichnete Beiträge müssen nicht mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen!

Redaktionsschluß: Heft 41: 26. Juni 2002, Heft 42: vsl. 20. September 2002

Unser Debüt im Nahverkehr

Es ist nichts neues, daß man mit Traditionszügen nicht nur Touristen, Ausflügler und Eisenbahnfreunde bequem befördern kann. Häufig schon »verirrten« sich Reisende des Schienenpersonnenverkehrs (SPNV) in unsere Oldtimerzüge, einfach weil sie so ihr Ziel früher erreichen konnten oder weil es sich um Zubringerfahrten zum Radeburger Karneval bzw. zu diversen Veranstaltungen in Moritzburg handelte. Dabei haben wir Risiken und Kosten bisher allein getragen. Erstmals konnte nun nach über einjährigem Bemühen der Verkehrsverbund Oberelbe davon überzeugt werden, auch einmal auf der Löbnitzgrundbahn Verstärkungsleistungen zum täglichen Zweistudentakt zu bestellen. Auf der Weißeritztalbahn ist das schon seit Jahren üblich und verhalf u.a. 99 608 zu mehreren Einsätzen.

Anlaß war eine Häufung von Kultur- und Sportveranstaltungen am 22. und 23. Juni in Moritzburg: »Faszination Pferd«, Schloß-Triathlon, Sonnenwendfeier in der Käthe-Kollwitz-Gedenkstätte, Windmühlenfest etc. Aufgrund unserer Mitarbeit im Fremdenverkehrsverband waren wir rechtzeitig informiert und konnten auf die Notwendigkeit eines Entlastungsverkehrs hinweisen. Die Bestellung ging schließlich vom Verkehrsverbund an die DB Regio AG, die die BRG Servicegesellschaft Leipzig mbH mit der Durchführung beauftragte. Aufgrund enger Kooperation und der vorgesehenen Fahrplanlagen waren wir nicht nur dabei, sondern konnten auch wieder den gesamten historischen Fahrzeugpark zum Einsatz bringen, ohne dabei das Veranstalterisiko tragen zu müssen. Der Verkehrsverbund leistet dabei den beim SPNV üblichen finanziellen Zuschuß, was uns auch von Trassengebühren und Fahrzeugmieten befreit. Die Einnahmen bekommt schließlich DB Regio, während die EVU eine Pauschale erhalten.

Natürlich kommt diese Lösung für den »normalen« Traditionsbetrieb nicht in Frage, doch solche Zubringerfahrten sind in diesem Jahr nochmals am 3. Oktober mit einem Studentakt-Angebot auf der gesamten Strecke sowie zum Moritzburger Abfischen am letzten Oktoberwochenende geplant. Durch den Einsatz historischer Fahrzeuge für solche Zwecke werden diese nicht nur besser genutzt, sondern die BRG auch von der Vorhaltung zusätzlicher Fahrzeuge für besondere Verkehrsspitzen befreit.

Übrigens hat es schon am 13. April d.J. einen Einsatz im SPNV gegeben, als unsere Diesellok für eine ausgefallene VII K die RB 27798/99 (mit zwei Wagen) befördern »durfte«.

Nach dem Mehrzugbetrieb zu Ostern und dem Karl-May-Fest war ein weiterer betrieblicher Höhepunkt mit dem Bahnhofsfest in Friedewald am 1. und 2. Juni gegeben. Wieder gab es einen – auf den Anlaß abgestimmten – ganz besonderen Fahrplan mit Pendelzügen »auf der Höhe« zwischen Friedewald und Cunnertswalde sowie der Verbindung von und nach Radebeul im Studentakt. Das Fest kann für so einen kleinen Bahnhof als recht gelungen und gut frequentiert betrachtet werden. Selbst das dritte Gleis erhielt er durch unsere ABM »auf Zeit« zurück, um darauf Draisinenfahrten zu ermöglichen.

Neben dem Besitzer des Gebäudes, Herrn Stephan, der im Vorfeld noch viel (vorzu-)richten hatte, erwies sich der ehrenamtlich auftretende »Old Whip Man« mit den kulturellen Beiträgen seiner Familie als Seele des Festes. Natürlich war bei der durch Modellbahn-Aktivitäten sinnvoll bereicherten Veranstaltung auch für Speis und Trank reichlich und stilvoll gesorgt, und der 100jährige Bahnhof hatte für die zwei Tage sogar wieder mal einen »rotmützigen« Fahrdienstleiter. Als kleiner Wermutstropfen bleibt nur zu vermerken, daß die angestrebte Zusammenarbeit mit der Gemeinde und den örtlichen Vereinen nicht ganz im gewünschten Umfang zustande kam.

Dafür haben viele unserer Mitglieder besonderes geleistet. Am 4. April gab es deshalb eine Dan-

VORANKÜNDIGUNG:

**Ganztägige Fotosonderfahrt am 6. Oktober 2002
mit Güterzug und GmP**

Insgesamt bringen wir zwischen 9 und 17 Uhr mindestens vier dampfende Schmalspurzüge verschiedener Epochen sowie sechs Loks vor die Objektive, darunter auch 99 608.

Die Möglichkeit einer Lokparade wird noch geprüft.

Teilnehmerpreise 20 bis 25 Euro; Jugendliche ermäßigt.

PKW-Besatzung incl. Fotoergebnis 20 Euro.

Info: 0351 461 3583

keschönveranstaltung des Vorstands, mit der vor allem die beachtlichen Leistungen bei der Instandhaltung unserer Fahrzeuge (so den beiden Wagen-HUen im Jahre 2001 und die Kesselfrist-Verlängerung bei 99 539) »außer der Reihe« gewürdigt werden sollten. Unter einem Wandgemälde unserer IV K im Weinkeller der Löbnitzalschenke fand sie gewiß den stimmungsvollen Rahmen. Mit dem Sommerfest am 29. Juni konnte auch den am Traditionsbetrieb, weiteren Arbeitseinsätzen und der Verwaltung unseres Unternehmens Beteiligten wieder der Dank für die umfangreiche ehrenamtliche Tätigkeit übermittelt werden.

Am 4. August, 3. und 6. Oktober sind nochmals mehrere Traditionszüge gleichzeitig im Einsatz. Alle Mitglieder sind aufgerufen, sich für Dienste an diesen Tagen vorrangig zur Verfügung zu stellen.

Am 6. Oktober ist wieder eine Fotosonderfahrt geplant, bei der bis zu sechs Loks auf der Strecke fahren sollen. Dabei ist auch 99 608, die ihr geplantes »Gastspiel« bei uns aus Termingründen nun erst ab Oktober absolvieren wird.

Am 8. Juni konnte Wissenschaftsminister Rößler endlich die aufwendig gestaltete Stadtbibliothek Ost im Westflügel des Bahnhofs eröffnen. Selbstverständlich sind auch unsere Mitglieder zur kostenlosen Nutzung eingeladen!

Aktuelle Schwerpunkte sind für uns der Abschluß des Ausbaus der neuen Geschäftsstelle im ehemaligen Bahnhofsgebäude und die museumsgerechte Aufarbeitung weiterer Wagen (GGw 97-13-06, C 121). Der Umzug »unters Dach« wird sich zwar verzögern, weil der Vermieter die benötigten Medien »demnächst« noch nicht bereitstellen kann, doch verdient die hier geleistete Arbeit bereits heute hohe Anerkennung.

Viel zu hoch ist die Zahl derer, die wegen rückständiger Mitgliedsbeiträge gemahnt werden müssen (mehr als 30!). Termin ist immer der 31. März – hier ist mehr Vereinsdisziplin einzufordern!

Für die Urlaubszeit wünsche ich allen Mitgliedern eine gute Erholung, verbunden mit vielen schönen Erlebnissen. Doch wer vor Ort ist oder bleibt, ist beständig zur Mitarbeit an unseren vielfältigen Aufgaben aufgerufen und in Radebeul Ost oder Radeburg stets willkommen.

Packen wir's an!

CLAUS BURGHARDT, 1. VORSITZENDER

Ergebnisse der ABM-Tätigkeit und der Arbeitseinsätze

Der Umbau des Dachgeschosses im Radebeuler Empfangsgebäude zur neuen Geschäftsstelle läuft planmäßig. Die teilweise aufwendig ausgebauten Räume sind zu 95 % bezugsfertig, leider fehlen dazu aber bis zum heutigen Tag die dringend notwendigen Medien (Gas, Wasser und Elektroanschlüsse), welche der Vermieter bereitstellen muß. Umfangreiche Bauarbeiten waren dafür notwendig, hiermit möchte ich allen Mitarbeitern und Mitgliedern herzlich Dank aussprechen.

Die Werkhalle auf dem Turnerweg wurde erweitert und der Fußboden konnte abgesenkt werden, so daß wir jetzt in der Lage sind, auch längere Wagen dort aufzuarbeiten.

Am 24. April 2002 konnte so der »Kohle-GW« 97-13-06 vom Bahnhof Radebeul Ost auf den Turnerweg umgesetzt und mit seiner Aufarbeitung begonnen werden.

Umfangreiche Vorbereitungsarbeiten leisteten unsere ABM-Kräfte zum Bahnhofsfest in Friedewald. Im Bahnhof Friedewald Bad wurde u.a. für Draisinenfahrten ein Feldbahngleis als »drittes« Gleis errichtet. Der Hin- u. Rücktransport der Gleise übernahm die Fa. SUFW, dafür herzlichen Dank.

In Radeburg wurde der Kohlebansen erneut umgebaut, um dem Lokpersonal beim Bekohlen der Lokomotive die Arbeit zu erleichtern. Etwa 25 t Kohle mußten dabei per Hand in den Bansen eingeschauft werden.

Ständig wurden Pflege-, Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Wagen durchgeführt. Kleinere Schäden, welche nach Traditionsfahrten auftraten, konnten so kurzfristig behoben werden. Am Wagen 970-269 wurden die Dachschäden beseitigt.

DIETMAR HUMMIG / Ff



»Vor der Einfahrt Halt!« 97-13-06 steht am 11. Mai 2002 vor der Halle auf dem Turnerweg.
Foto: Attila Kroß



So sahen vor wenigen Wochen noch die Räume aus, in denen wir Dank der fleißigen Arbeit vor allem unserer ABM-Kräfte in den nächsten Tagen einziehen werden: Wasserflecken, undichte und teilweise unverkleidete schräge Wände, abgetretene Dielen, undichte Fenster... Fotos: Rainer Fischer





Seine letzten Tage unter der Plane verbringt derzeit C 121 des Museumszuges. Der Vorstand hat beschlossen, den Wagenkasten in den nächsten Wochen nach Radeburg zu überführen, wo er vom Stellmachermeister Radochla, der für uns bereits die Arbeiten am Kastengerippe von 974-354 und die Neuanfertigung der Radeburger Lokschuppentore ausgeführt hat, weitgehend neu aufgebaut wird.

Der Wagen entstand 1888 in den eigenen Werkstätten der K.Sächs.Sts.E.B. Sein erster Heimatbahnhof war Schönfeld im späteren Thumer Netz. Bis Ende der 1920er Jahre diente er als Personenwagen, anfangs mit Einrichtung der 3. Klasse, ab April 1914 als Traglastenwagen in der 4. Klasse. Dann wurde er als Bahndienstwagen umgerüstet. Spätestens 1948 war er als Gerätewagen auf der Strecke Mulda-Sayda. Von dort kam er 1965 mit seiner letzten Nummer 97-09-72 in die Radebeuler Sammlung.

Er ist heute der letzte vorhandene »kleine« zweiachsige Personenwagen, alle anderen erhaltenen Zweiachser gehören wie C 207 der nachfolgenden Bauart mit größeren Abmessungen an. Auch besitzt er noch viele Teile der Gasbeleuchtung, die er im September 1918 erhielt. Allerdings fehlt ihm seit seiner Bahndienstwagen-Zeit die Inneneinrichtung.



Fahrgastbefragung beim Karl-May-Fest

Während der Fahrten beim Radebeuler Karl-May-Fest führten wir eine Befragung unserer Fahrgäste durch; immerhin 753 Personen gaben uns dabei Auskunft. Wenn auch wegen des speziellen Hintergrundes eine generelle Hochrechnung der Ergebnisse auf das gesamte Jahr nicht erfolgen kann, zeigen sich doch recht interessante Gesichtspunkte:

Mit 54 % dominiert in unseren Wagen das männliche Geschlecht nur knapp. 39 % der Fahrgäste war im Alter von 30 bis 50 Jahren, je ein Viertel war 20 bis 30 Jahre bzw. jünger als 20 Jahre. Ebenfalls jeweils ein Viertel der Fahrgäste wohnen in Radebeul und Dresden; immerhin 16 % hatten aus anderen Bundesländern den Weg nach Radebeul gefunden – zumeist aus Brandenburg, mehrere aber auch aus Bayern und Berlin. Nur 2 % ausländische Fahrgäste waren an diesem Wochenende in unseren Zügen.

Fast zwei Drittel waren mit dem eigenen Auto angereist, nur 17 % nutzten dafür öffentliche Verkehrsmittel. Ebenfalls zwei Drittel waren in den vergangenen Jahren – im Durchschnitt schon fünf mal – im Löbnitzgrund dabei. Je ein Drittel hatte sich in der Zeitung bzw. bei Bekannten über das Karl-May-Fest informiert und war zum Besuch angeregt worden.

Ziemlich gleichmäßig verteilte sich das Interesse von jeweils 8 bis 13 % der Besucher auf die dargebotenen Attraktionen, mit 18 % waren einzig die Indianer naturgemäß der beliebteste Part. Immerhin ebenfalls 10 % waren so aber auch an unseren Sonderzügen besonders interessiert.

Eindeutig aber das Urteil der Besucher: Trotz teilweise kleinerer Ärgernisse (beispielsweise über die Eintrittspreise, immerhin bei 30 %, andere fanden das Fest zu kommerziell aufgezoogen oder ungenügend organisiert; über die Pferdeäpfel beklagten sich dagegen nur 5 %...) würden beachtliche 95 % das Fest weiterempfehlen!

Zisch, Tut, Stampf

VORSICHT, SATIRE!

Und dann hob der Vater seinen Sohn auf die Schultern. »Schau«, sprach er auf der Brücke über den Gleisen, »Lokomotivführer müßte man sein. Er atmet die Freiheit. Er fährt durch wunderbare Landschaften, durch satte Wiesen und steile Täler. Er befördert dankbare Menschen zu ihren Zielen. Er ist es, der mit seinen kräftigen Armen schwere Kohle in einen heißen Schlund schippt, während schwarzer Staub seinen Körper bedeckt. Frauen mögen seinen muskulösen Körper, der nach Arbeit riecht«, erläuterte der Schalterbeamte seinem Sohn, und es klang ein wenig neidisch. So wollte der Sohn Lokomotivführer werden. Wie Generationen von Söhnen mit Vätern mit langweiligen Berufen – also fast alle. Berufe, mit denen man nicht auf dem Schulhof angeben kann. »Ich mache es anders«, entschieden Millionen von Söhnen, nachdem sie endlich wieder von den Schultern gelassen wurden: »Eisenbahn, ich komme!« Doch nun soll auf einmal alles anders sein. Alarmierende Zeichen erreichen uns. Nach einer aktuellen Umfrage liegt der Lokomotivführer auf der Traumjobliste erstmals ganz hinten, auf Platz zehn. Statt dessen wollen deutsche Männer am liebsten Spitzensportler werden, so »wie Michael Schumacher.« Spitzensportler! Schumacher! Männer, ihr habt nichts begriffen. Glaubt ihr, ein Rennfahrer atmet Freiheit? Nein. Kaum atmen kann er in seinem Helm. Muß alberne Kluffen tragen, die aussehen wie Babyanzüge. Muß 60 mal im Kreis fahren. Bekommt vom Fahrbahnrand seltsame Botschaften wie »STOP+OIL«, was wohl heißen soll: Gleich raus und tanken. Die Mädchen, die ihn umlagern – eine von Zigarettenfirmen gesponsorte Illusion. Ein Lokomotivführer hingegen spürt noch den Fahrtwind. Darf im Unterhemd seinem Tagwerk nachgehen. Ist heute in Neubrandenburg und morgen in Wuppertal. Er spürt selbst, wann seine Maschinen nach frischen Kohlen verlangen. Er braucht keine Warnschilder. Die Bauersfrauen, die ihre Feldarbeit unterbrechen, um ihm nachzuwinken – ihre Zuneigung ist echt. Daß weiß jeder Lokomotivführer, und lässig läßt er zum Gruß ein wenig Wasserdampf durch das Ventil entweichen. Nur ganz wenig, denn er weiß: Er wird noch viel Wasserdampf zum Grube brauchen.

GUNNAR HICK

AUS: SÄCHSISCHE ZEITUNG

Vereins- und Schmalspurbahninformationen

- Am 1. Mai 2002 trat die überarbeitete Dienstordnung in Kraft. Alle im Traditionsbetrieb eingesetzten Vereinsmitglieder sind aufgefordert, sich mit dieser vertraut zu machen und natürlich danach zu handeln!
- Im März 2002 beschlossen der Moritzburger Tourismusverein und unser Verein eine gegenseitige Mitgliedschaft. Wir erhoffen uns davon eine bessere Zusammenarbeit bei der Gestaltung des Umfeldes unserer Fahrten.
- Die nächste Mitgliederversammlung findet am Sonnabend, dem 16. November 2002, 14.30 bis 17.30 Uhr in der Gaststätte »Zum Obstgarten« in Dresden-Nickern statt (wie schon im April 2002). Anschließend ist wieder Bowling angesagt! Die ausführliche Einladung folgt im nächsten Heft.
- Nachdem mal wieder eine Dampferfahrt gewünscht wurde, starten wir am 18. August 2002 um 10.30 Uhr ab Dresden Terrassenufer (Zustieg ist auch später möglich) in Richtung Königstein. Anmeldung ist nicht zwingend nötig, Teilnehmer lösen bitte eine Tageskarte selbst.
- Für den 18. bis zum 20. Oktober 2002 haben wir eine Herbstexkursion zu interessanten kulturellen und Eisenbahnobjekten in Tschechien geplant (u.a. Eisenbahnmuseum in Louny). Noch stehen nicht alle Details fest, nähere Angaben folgen. Anmeldungen bitte ab August beim 1. Vorsitzenden oder in der Geschäftsstelle.
- Unser Verein beschäftigt derzeit vier ABM-Kräfte; weitere neun ABM-Stellen sind beim Sächsischen Umschulungs- und Fortbildungswerk (SUFW) für uns tätig.
- Nach inzwischen zwei Jahren Bearbeitungsdauer ist das Radeburger Bahnhofsareal nun neu vermessen und grundbuchamtlich geteilt worden. Damit steht dem Eigentumsübergang des Empfangsgebäudes auf die Dresdner Dampfeisenbahn AG theoretisch nichts mehr im Wege. Noch habe die DB AG aber einige offene Fragen zur Erfüllung ihrer vertraglichen Bedingungen zu klären, teilte die Dresdner Dampfeisenbahn AG in ihrem Aktionärsbrief vom Juni 2002 mit. Fortgeschritten seien dagegen die Vorbereitungsarbeiten für das Modell des historischen Dresdens, das in der geplanten Veranstaltungshalle am Bahnhof Radeburg aufgestellt werden soll: eine Bild-Datenbank wurde eingerichtet und erste Untersuchungen über den zweckmäßigen Baustoff für die vielen kleinen Gebäude angestellt.
- Die noch immer im Dampfloswerk Meiningen weilende 99 1564 wird – mit Saugluftbremse – erst im September zurückerwartet; zu den Meininger Dampfloktagen am 31. August und 1. September will man sie unter Dampf präsentieren. Wegen Nacharbeiten mußte die 99 1777 nochmals den weiten Weg nach Meiningen antreten.
- Bei den Pfingstfahrttagen präsentierte die IG Preßnitzalbahn erstmals die wieder aufgearbeitete Lok 99 4511. Der Dreikuppler entstand 1965 als eine der als Rekonstruktion getarnten Neubauten im Raw Görlitz. Nach ihrer Ausmusterung stand sie mit zwei Personenwagen lange als Denkmalslok im Bw Neustrelitz, ehe sie die Preßnitzalbahn übernehmen konnte. Am 27. Juli 2002 wird sie Hauptdarsteller auf einer Fotoveranstaltung sein (siehe Seite 22).
- Am 19. Juni 2002 wurde die der SOEG gehörende 99 750 zusammen mit dem Personenwagen 970-261 auf dem Trixi-Park in Großschönau als Denkmal und zur Werbung für die Schmalspurbahn aufgestellt.
- Die SOEG läßt derzeit bei der MaLoWa die von der Zuckerfabrik Zbirsk in Polen übernommene Diesellok Lyd 2-103 aufarbeiten. Die 1980 gebaute Maschine soll im Rangier- und Bauzugdienst eingesetzt werden und erforderlichenfalls als kurzfristig verfügbare Reservemaschine einspringen.

- Seit dem 5. Mai 2002 gilt auf den Zittauer Bahnen ein neuer Fahrplan. Sieben Zugpaare verkehren täglich zwischen 8.12 Uhr und 17.46 Uhr. Drei Paare laufen nach Jonsdorf, vier nach Oybin. Zwei Pendelzüge ab Bertsdorf bedienen zusätzlich um 11.59 Uhr (mit Doppelausfahrt!) den Jonsdorfer bzw. um 16.20 Uhr den Oybiner Ast.
- Der Abriß des Oberwiesenthaler Lokschuppens wird voraussichtlich erst im August erfolgen. Die BVO plant einen Neubau im angepaßten Stil.
- Seit 27. April 2002 fahren die Triebwagen der HSB in Nordhausen von der Endhaltestelle der Straßenbahn ab. Dazu wurde ein 240 m langes Verbindungsgleis gebaut und die Triebwagen 187 015 bis 019 nach BOStrab modifiziert. Ab 2004 ist der Einsatz von Hybrid-Straßenbahnzügen vorgesehen, die im Stadtgebiet von Nordhausen elektrisch und auf der HSB-Strecke bis Ilfeld mit Diesel fahren sollen.
- Am 27. Juni 2002 trafen die vereinseigenen Wagen der IG HSB KB4i 900-461 [T] mit Oberlicht und KDwi 905-153 [T] nach ihrer Aufarbeitung wieder in Wernigerode ein. Einen tag später kam auch die Malletlok 99 5901 der HSB aus Meiningen von der Hauptuntersuchung zurück. Sie hat einen geschweißten Neubaukessel erhalten.
- Die HSB nahm am 8. Mai 2002 zwischen Wernigerode und Brocken den computergesteuerten Zugleitbetrieb mit Ks-Signalen auf, der zwischen Wernigerode und Drängetal bereits im Herbst 2001 eingeführt worden war.
- Bei Redaktionsschluß war über die Vergabe des Söllmnitzer Denkmalszuges mit 99 555, 970-397 (nicht 970-395, wie im Heft 40 versehentlich angegeben) und 970-415 noch nicht abschließend entschieden.
- Auf dem Pollo dampft es wieder! Der erste wiederaufgebaute Streckenteil von Mesendorf nach Brünkendorf des einstigen Prignitzer Schmalspurnetzes konnte am 9. Mai 2002 eröffnet werden. Als Gastlok zog 99 542 der Preßnitztalbahn bis zum 12. Mai die Züge. Neben dem einstmals von den Rügensch Kleinbahnen beschafften Wismar-Wagen 970-788 des Pollo-Vereins, der ebenfalls im Bw Neustrelitz überdauert hatte, waren 970-277 von der Döllnitzbahn (bis September 2002) und 970-408 von der Preßnitztalbahn (wie 99 542 nur zur Eröffnung) geliehen worden. Für die nächsten Fahrtage stehen zwei V10C zur Verfügung.
- Die Rügensch Kleinbahn GmbH läßt den ex-Radebeuler KD4 974-341 in Meiningen in einen Fahrradwagen umbauen.
- Der Förderverein zur Erhaltung der Rügensch Kleinbahnen hat die seit 1984 in Lehrte als private Denkmalslok stehende 99 4631 (eh RüKB 51^{Mh}) kaufen können und zurück nach Rügen geholt. Im Tausch erhielten die Lehrter mit einer BR 52 aus dem Bestand des Prorarer Technikmuseums die schon 1984 gewünschte und zur Bedingung gemachte »große« Lokomotive.

Jetzt ist sie da -

die Mini-Gruppenkarte des Verkehrsverbunds Oberelbe!

Bis zu fünf Personen können nun für 20 Euro an einem Tag mit Bahn, Bus oder Straßenbahn im gesamten Verbundgebiet beliebig oft und weit fahren – das kann schon einen erlebnisreichen Tag mit Spareffekt ergeben.

Das Ticket »Schönes Wochenende« gilt zwar bundesweit in Regionalzügen, kostet aber inzwischen 28 Euro.

Alle Fahrkarten sollte man natürlich in unserer Agentur am Weißen Roß kaufen, deren zum 30. November 2002 beabsichtigte Kündigung die DB Reise & Touristik AG nach unserem Protest übrigens wieder zurückgezogen hat. Nach Vorbestellung legen wir die Karten gern in der Geschäftsstelle zur Abholung bereit!



Mitglieder der IG Wagen haben am 22. April 2002 den Wagenkasten des einstigen Bahndienstwagens Erfurt 912 geborgen und bis auf weiteres bei der IG Hirzbergbahn nahe Gotha hinterstellt. Das Fahrzeug war 1889 in Breslau als Gw 21 für die meterspurige Eisfeld-Unterneubrunner Eisenbahn gebaut worden. 1895 ging die Bahn in der KPEV auf, die den Wagen im Jahr 1908 als Güterzug-Gepäckwagen herrichtete und ihm dabei einen neuen Wagenkasten verpaßte. Seit etwa 1917 nur noch als Gerätewagen genutzt, kaufte ihn 1932 ein Eisfelder Eisenbahner, auf dessen Grundstück er sieben Jahrzehnte überdauerte.

Foto: Rainer Fischer

- Außerdem übernahm der Rügener Förderverein am 11. Mai 2002 die auf der Wangeroooger Inselbahn eingesetzten vier Diesellokomotiven 399 101 bis 104 von der DB AG. Die Kleinlokomotiven wurden zwischen 1950 und 1957 bei Gmeinder bzw. Deutz für die Inselbahn gebaut, waren seit dem Frühling 2000 abgestellt und sind am 13. Mai 2001 ausgemustert worden. Eine Maschine will der Förderverein als Arbeitszuglok einsetzen, eine zweite als Ersatzteilspender vorhalten. Über die beiden anderen ist noch nicht entschieden. Auch der DEV hatte Interesse an den Loks gezeigt und war wohl erstaunt über das schnelle Handeln der Rügener Eisenbahnfreunde.
- Auf Wangeroooge sind damit die beiden Neubaulok 399 107 und 108 (Schöma 1999) für alle regulären Transportaufgaben sowie die in Rumänien gebaute 399 106 (ex Mansfeld) im Einsatz.
- Die Tourismusgesellschaft Oberschwaben hatte im April 2002 öffentlich nach einem Namen für die Öchsle-Neuerwerbung 99 788 gesucht. Hintergrund ist, daß auch 99 716 mit »Rosa« einen Spitznamen trägt. Aus den 329 eingegangenen Vorschlägen wählte eine Jury »Berta« aus. Am 1. Mai 2002 erfolgte ihre Taufe, die Betriebserlaubnis für Berta stand aber noch aus. Am gleichen Tag ging die instandgesetzte 99 716 wieder auf Fahrt.
- Die der DGEG gehörende 99 633 wird dem Öchsle-Verein als Leihgabe für zunächst 20 Jahre überlassen; eine für den Einsatz erforderliche Hauptuntersuchung müßte aber das Öchsle selbst finanzieren. Außerdem verkaufte der DGEG dem Öchsle-Verein zwei schweizer Personenwagen aus seinem Bestand. Unterdessen hat die DGEG in der Schweiz zwei modernere RhB-Wagen gekauft, mit denen sie den Fahrbetrieb auf der Jagsttalbahn abwickeln will.

Fahrzeugkonzeption für die Traditionsbahn

Bereits im Januar dieses Jahres hatte der Vorstand über ein Konzept zur zukünftigen Gestaltung der uns zur Verfügung stehenden historischen Fahrzeuge diskutiert. Ausgehend von unserer bisherigen Philosophie, unseren Fahrgästen ein historisch möglichst stimmiges Bild der sächsischen Schmalspurbahnen zu bieten, wollen wir auch weiterhin die Zeit der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wieder lebendig werden lassen.

Bei den Modelleisenbahnern hat sich eine Einteilung der Eisenbahngeschichte in einzelne Epochen seit Jahren bewährt. Ein auf die sächsischen Verhältnisse übertragenes Schema müßte drei Epochen (1 bis 3) aufweisen, wobei in jeder Epoche wegen unterschiedlicher Farbgebungen oder Anschriften eine nochmalige Unterteilung (a bis c) möglich ist:

- Epoche 1a: K. Sächs. Sts. E. B. vor 1899 (»K. Sächs. Sts. E. B.«)
- Epoche 1b: K. Sächs. Sts. E. B. 1900 bis 1910 (Güterwagen grau, neuer Nummernplan)
- Epoche 1c: K. Sächs. Sts. E. B. 1910 bis 1920 (Güterwagen rotbraun)
- Epoche 2a: Deutsche Reichsbahn 1920 bis 1924 (»Dresden«)
- Epoche 2b: Deutsche Reichsbahn 1924 bis 1937 (DRG, neuer Nummernplan)
- Epoche 2c: Deutsche Reichsbahn 1937 bis 1945 (DRB)
- Epoche 3a: Deutsche Reichsbahn 1945 bis 1950/58 (DR, USSR-Zone, neuer Nummernplan für Güterwagen)
- Epoche 3b: Deutsche Reichsbahn 1950/58 bis 1970 (DR, neuer Nummernplan)
- Epoche 3c: Deutsche Reichsbahn 1970 bis 1990 (DR, EDV-Nummern für Lokomotiven)

Zum Ende der Epoche 1c (ab 1919) entfiel die Krone und der Vorsatz »Königlich«, was hier unberücksichtigt bleiben soll, streng genommen aber eine weitere Unterteilung erfordert. Die Gestaltung der Epoche 2c von 1937 bis 1945 muß (auch) wegen der Verwendung heute verbotener Symbole innerhalb der Eigentumskezeichnung unterbleiben. Die Epoche 3c ist ab 1970 hauptsächlich für Triebfahrzeuge relevant, da sich die Anschriften an den Reisezug-

wagen erst nach 1985 wieder änderten.

Für die betriebsfähigen Fahrzeuge wollen wir uns also möglichst auf die Epochen 1b bis 2b festlegen. Die Epoche 1a ist derzeit nur für den Museumszug relevant; einzelne Fahrzeuge können wegen besonderer Umstände nach anderen Epochen gestaltet werden. Am Status der dem Verkehrsmuseum Dresden gehörenden Fahrzeuge wird sich – entgegen anders lautenden Gerüchten in letzter Zeit über die Abgabe einzelner Wagen – auch in Zukunft nichts ändern.

Eine vollständig epochenreine Herrichtung der betriebsfähigen Fahrzeuge dürfte derzeit aber indiskutabel sein: Dann müßten fast alle die ungleichen Trichterkupplungen und teilweise die Heberleinbremse zurückhalten, beleuchtet würden sie mit Gasfunzeln, und auf den Zugfunk müßte man sowieso verzichten. Wäre letzteres ja vielleicht manchmal sogar ganz angebracht, stoßen die technischen Rückrüstungen aber auf weitaus größere Bedenken: Nicht umsonst ist man ja auf die Saugluftbremse (immerhin schon ab 1912, wenn damals auch noch mit einigen anderen technischen Details – also eigentlich kein Stilbruch an sächsisch beschrifteten Fahrzeugen!) und die halbautomatische Scharfenbergkupplung umgestiegen. Abgesehen von der wesentlich größeren Unfallgefahr mit der Trichterkupplung verbessert sich so auch der Lauf der Fahrzeuge im Zugverband: Während unser 975-103 seit seiner Wiederinbetriebnahme ohne Anstände eingesetzt wird, sprang der mit Trichterkupplung originalere 97-30-06 der Preßnitzalbahn schon bei einer seiner ersten Fahrten aus dem Gleis. Nicht umsonst hatte früher jede Lok einen Heber mit...

Eine weitere Grundsatzfrage ist, inwieweit man Züge aus Wagen unterschiedlicher Epo-

chen bildet oder nur stilreine Züge zulassen will. Abgesehen vom Verhältnis zwischen Nachfrage und Sitzplatzangebot kann in diese Überlegung aber auch einfließen, daß wir unserem Publikum ja einen möglichst breiten Einblick in die Schmalspurgeschichte bieten wollen – und was verdeutlicht die Entwicklung wohl mehr als der »bekrönte« Rucksack neben dem »beadlernten« Einheitswagen? Auf anderen Museumsbahnen fahren Züge in Zusammenstellungen, die früher nicht nur wegen der geographischen Herkunft unmöglich gewesen wären...

Die uns zur Verfügung stehenden Fahrzeuge haben wir anhand ihres Baujahres der jeweils ältesten Epoche zugeordnet und ihren derzeitigen Zustand dazu ins Verhältnis gesetzt. Dies zeigte, daß der »Saxonia Limited« mit Nr. 132 (auf deren Besonderheiten sei später noch näher eingegangen), dem »Rucksack« 975-103 und den drei Oberlichtwagen schon weitgehend der Epoche 1b entspricht. Als Ergänzung bietet sich der Traglastenwagen 970-269 an: Mit seinem Baujahr 1914 könnte er holzbeplankt und in grauer Farbgebung nach Epoche 1c ein weiterer Farbtupfer werden und das Sitzplatzangebot wesentlich vergrößern. Mit dem Baujahr 1912 ebenfalls für Epoche 1c geeignet ist 970-237, der rot-elfenbeinfarbene »Großenstrige«. Beide Wagen sind außerdem diejenigen, die als nächste eine Hauptuntersuchung erhalten müssen. Nach den Erfahrungen mit anderen Wagen ist für sie bereits ein Ersatz der Blechverkleidung durch eine ursprüngliche Holzverkleidung vorgesehen, außerdem dürften weitgehende Erneuerungsarbeiten am hölzernen Kastengerippe zu erwarten sein. Daß dabei 970-237 seine besondere Farbgebung einbüßt, kann verschmerzt werden: Diese hat er original ohnehin nie getragen, und der Zittauer Triebwagen, für den er ganz früher mal als Beiwagen vorgesehen war, wird ja wohl doch nicht mehr zu uns kommen.

Leider haben wir keinen ehemaligen großstrigen BC4 zur Verfügung, auch alle zu DB Museum gekommenen Wagen waren ursprünglich C4. Beide Wagenbauarten unterschieden

sich aber nur in Details.

Um 975-103 als ältestes und einziges zweiachsiges betriebsfähiges Fahrzeug zu schonen, wäre der Einsatz eines GGw und/oder eines Pw4 mit entsprechendem Baujahr in sächsischer Farbgebung vorstellbar. Zwei entsprechende Fahrzeuge sind noch existent: Der Pw4 974-303 aus dem Jahre 1910, der seit Jahren als Unterkunft für die Radebeuler Wagenreinigung dient, hätte sogar noch Rudimente der Gasbeleuchtung, müßte aber mindestens ebenso aufwendig aufgearbeitet werden wie im vorigen Jahr 974-354. Einen passenden GGw haben wir mit dem der Schönheider Museumsbahn gehörenden 97-09-77 gefunden: Mit dem Baujahr 1910 (damit kann er sogar noch mit grauer Farbgebung in Epoche 1b laufen) ist er das einzige Fahrzeug seines Alters, das Schaku und Saugluftbremse hat. Die Schönheider Museumsbahner haben sich mit einer längerfristigen Leihgabe des Fahrzeugs an unseren Verein einverstanden erklärt, so daß er in naher Zukunft nach Radebeul kommen und seiner Aufarbeitung entgegensehen kann. Dadurch ist es möglich, dem derzeit in Aufarbeitung befindlichen GGw 97-13-06 die originalen Trichterkupplungen zu belassen und ihn als nicht betriebsfähiges Fahrzeug im sächsischen Kleid dem Museumszug beizustellen.

Die dem DB Museum gehörenden vier Traditionswagen könnten ihrem Baujahr entsprechend der Epoche 1b (970-236 und -376) bzw. 2a (970-252 und -405) zugeordnet werden. Gerade die Übergangszeit zwischen Staats- und Reichsbahn wäre zwar reizvoll, doch hat die BRG als Betreiber (und Bezahler) etwas andere Vorstellungen: Derzeit favorisiert man eher den Zustand der 1970er Jahre.

Für die Epoche steht uns mit dem Pw4 974-354, dem Einheitswagen 970-006, dem GGw 97-12-48 sowie der ja auch zum DB Museum gehörenden 99 713 bereits ein Fahrzeugstamm zur Verfügung, der allerdings für einen stilreinen Zug bei weitem nicht ausreicht. Der bislang ebenfalls in dieser Epoche beschriftete



Im Bestand unseres Archivs befindet sich auch diese schon etwas verblichene Vergrößerung auf Fotoleinen, welche unsere 99 539 noch nahezu im Originalzustand zeigt.

Leider völlig unbeschriftet, läßt sich der Aufnahmezeitpunkt aber auf die Jahre um 1930 datieren. Seit 1926 war die Maschine in Mügeln b.O. beheimatet, die Aufnahme dürfte anhand der spärlich sichtbaren Gleislage und des Hintergrundes vor dem Heizhaus in Döbeln Nord entstanden sein.

Flaches Führerhausdach mit Lüftungsaufsatz und Regenrinne, Heberleinbremse mit aufgelegtem »Strick«, gerade Pufferbohlen, Trichterkupplung, runder Dampfdom, kleiner Dom um den Hilfsdampfstutzen, »Windleitbleche« zwischen Wasserkasten und Führerhaus, schlanke Fensterrahmen, Gaslaternen, echte Nieten überall...

Auch wenn die Lok zu dieser Zeit schon keinen Krepenschornstein mehr besitzt, erkennt man doch, wie die »Rekonstruktion« oft nur durch Detailänderungen oder andere Fertigungstechnologien wie Schweißen das Erscheinungsbild der legendären IVK verändert hat. Es sind eben doch fast neue Lokomotiven, die vor nunmehr fast vierzig Jahren im Raw Görlitz entstanden und nur wenig mehr als die Nummernschilder von ihren verschrotteten Vorgängerinnen bekamen. Mehr dazu im nächsten Heft.

Traglastenwagen 970-269 (damals hatte er freilich noch keine Blechverkleidung) scheint aber im sächsischen Zug besser aufgehoben zu sein. Als Ergänzung bietet sich der Wiederaufbau unseres als Klubwagen (eher weniger) genutzten 970-459 an, der außerdem als ehemaliger C4

die zweite Bauart der Einheitswagen repräsentiert. Ergänzt werden kann dieser Zug auch durch die Traditionswagen von DB Museum, die derzeit aber der Epoche 3 zugeordnet werden müßten. Auch Aussichtswagen 970-312 gehört eigentlich zu diesem Zug, doch ist bei seiner

Wiederinbetriebnahme für den Traditionszug 1974 der alte Wagenkasten durch die benötigte »Badewanne« ersetzt worden. Mit vergleichsweise geringem Aufwand wäre mit etwas Holz und einigen Zierleisten eine Annäherung an sein ursprüngliches Aussehen möglich, doch gehört auch dies leider nicht zu unserem Entscheidungsbudget.

Eine der oben erwähnten Ausnahmen stellt der OO 97-21-15 dar: Wegen seines geschweißten Ersatz-Sprengwerkes haben wir ihm die Epoche 3a zugesprochen. Seine Anschrift »DR USSR-Zone« ist bislang wohl einmalig bei deutschen Museumsbahnen und sorgte bereits für Aufmerksamkeit.

Während 99 791 auf absehbare Zeit nichtbetriebsfähige Denkmalslok bleiben wird, haben wir uns vorgenommen, längerfristig eine Wiederinbetriebnahme unserer zweiten IVK 99 586 anzustreben. Durch die Aktivitäten der BRG, die sich sehr für die ihr zugesprochenen Fahrzeuge einsetzt und uns die Möglichkeit zu deren Einsatz im Traditionsbetrieb bietet, ist 99 586 als zweite betriebsfähige eigene Dampflokomotive inzwischen aber nicht mehr ganz so dringlich.

Damit wären wir bei 99 539 resp. Nr. 132. Dieser »Etikettenschwindel« ist der wohl größte Kompromiß, den wir mit unseren Fahrzeugen eingehen. Zwar streiten sich einige Fachleute wohl noch immer über die Terminisierung von Rekonstruktion, Modernisierung, Neubau oder Generalreparatur. Unbestritten dürfte aber auf alle Fälle sein, daß nur die wenigsten Teile an unserer Maschine tatsächlich über 100 Jahre alt sind. Schon der (durch die Abnutzung im Alltagsbetrieb ganz einfach erforderlich gewordene) Ersatz von Führerhaus und Wasserkästen durch geschweißte Neuanfertigungen (auch bei Altbau-IVK) führte zu einem veränderten Aussehen, besonders bei den Maschinen der Serien mit flachem Führerhausdach und großem Lüftungsaufsatz. Auch der neue Kessel mit anderen Aufbauten und sogar der Aufsatz auf dem kleinen Kohlenkasten veränderten die Maschine, wie ein Vergleich mit alten Fotos zeigt. Deshalb

haben wir schon zu Beginn der 1980er Jahre im Raw Görlitz einige bauliche Veränderungen an der Maschine vornehmen können. Freilich waren und sind längst nicht alle Vorstellungen umsetzbar, kollidierten diese doch teilweise mit den heutigen Vorschriften oder ganz einfach am (finanziellen) Aufwand.

Schon seit längerer Zeit beschäftigen sich ernsthaftige Museumseisenbahner mit der Frage, wie weit man bei der Aufarbeitung eines historischen Fahrzeuges gehen kann, ohne dabei die Bewahrung eines mehr oder minder wertvollen Zeugen der Technikgeschichte zu konterkarieren. Die »Museumslinie«, welche u.a. das Verkehrsmuseum Dresden mit den meisten ihrer Fahrzeuge verfolgt (die Radebeuler Museumsfahrzeuge nehmen eine Sonderstellung ein), will das Objekt im letzten Betriebszustand faktisch konservieren. Dies verhinderte z.B. vor einigen Jahren die von der HSB vorgeschlagene Wiederinbetriebnahme der Rollbocklokomotive IM. Bei den in den letzten zehn Jahren im großen Umfang erfolgten Wiederaufbauten von rudimentären Wagenkästen dagegen ist es nicht zu vermeiden, alte Substanz durch neu gefertigte Teile zu ersetzen, da vor allem Fahrwerk und oft auch Endbühnen in aller Regel schlicht nicht mehr vorhanden sind. Bei einer betriebsfähigen Vorhaltung kommt neben der Abzehrung durch den Einsatz auch noch hinzu, daß eine erforderlich werdende Neuanfertigung verschlissener Teile heute kaum noch mit den Arbeitsmethoden und -materialien des 19. Jahrhunderts ausgeführt werden kann, zum anderen heute geltende Vorschriften und betriebliche Belange wie erwähnt oft eine abweichende Ausführung erfordern.

Aber was ist wohl »original«, eine vor 40 Jahren in einer Bahnwerkstatt nahezu neu gebaute Maschine oder eine gerettete echte Ländler- oder Privatbahnlokomotive, die heute mit enormem Aufwand in vielen Teilen auch neu entsteht? Wer von den »zahlenden Kunden« kennt denn wirklich den Unterschied zwischen Original und Rekolok?

RAINER FISCHER

Schmalspur-Güterwagen für das Großdeutsche Reich

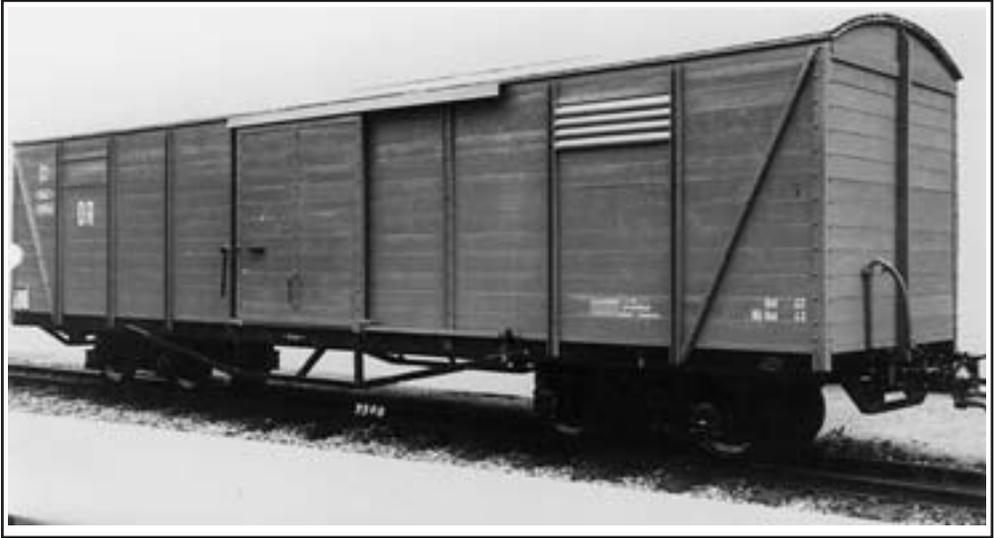
Im Wagenpark der sächsischen Schmalspurbahnen tauchten in den Jahren des 2. Weltkrieges zwei »Versuchswagen« auf, die deutlich von den bisherigen Bauarten abwichen. Eine im Bundesarchiv erhaltene Akte des Reichsverkehrsministeriums erhellt einige der Hintergründe und das Umfeld, wie und warum es zu dem Bau dieser zwei Fahrzeuge kam.

Die Deutsche Reichsbahn übernahm nach dem Anschluß Österreichs als »Ostmark« per 1. Januar 1939 auch sieben Schmalspurbahnen mit 760 mm Spurweite in die drei neuen RBDen Villach, Linz und Wien sowie eine, die der erweiterten RBD Augsburg zugeteilt wurde. Sechs dieser Bahnen hatte die BBÖ erst zwischen 1930 und 1935 in ihr Eigentum übernommen; auf der siebenten führte sie weiterhin nur den Betrieb durch. Der Wagenpark stammte zum großen Teil noch aus der k.u.k.-Zeit und bedurfte dringender als der auf den reichsbahneigenen Schmalspurbahnen im Altreich einer Erneuerung. Deshalb erhielt die Waggon- und Maschinenfabrik Bautzen (Wumag) den Auftrag zur Entwicklung neuer vierachsiger offener und gedeckter Güterwagen für 20 t Ladegewicht.

Ganz den Vorstellungen ihres Größtaz (»Größten Feldherrn aller Zeiten«) folgend, hatte die deutsche Wehrmacht bei ihren Eroberungszügen ab 1939 auf das Automobil als Versorgungs- und Nachschubmittel gesetzt. War man bei den Feldzügen gegen Polen und im Westen damit auch dem Kriegsgeschehen gewachsen gewesen, zeigten sich in den schier endlosen russischen Weiten mit meist unbefestigten Wegen doch die Grenzen dieser Technik. Eilends mußte nun doch die Eisenbahn in die Breche springen, die Abgabe vieler Eisenbahner und Fahrzeuge aus dem Altreich in die Ostgebiete war die Folge. Neben den Hauptstrecken, die in enormen Tempo von der russischen Breitspur auf Normalspur umgenagelt wurden, waren auch Nebenbahnen erforderlich, um die eroberten Gebiete zu erschließen. Um deren an deutschen Maßstäben gemessen sehr lichte Netz zu verdichten, befahl die Reichsregierung im Sommer 1942 u.a., allein in der Ukraine über 2000 km neue Schmalspurbahnen zu verlegen.

Ein derartiges Streckennetz konnte natürlich nicht mit requirierten Fahrzeugen aus der Heimat betrieben werden. Auch die nunmehr der Reichsbahn oder der mit ihr eng verknüpften Ostbahn unterstellten Schmalspurbahnen im eroberten Polen bedurften dringend neuer, leistungsfähiger Fahrzeuge. Deshalb wurde im Frühling 1942 ein dem Sonderausschuß Eisenbahnwagen des Hauptausschusses Schienenfahrzeuge beim Reichsminister für Bewaffnung und Munition unterstehender Arbeitsausschuß Schmalspurwagen mit der Entwicklung und Beschaffung neuer Schmalspurwagen betraut. Neben dem Reichsbahn-Zentralamt (RZA), bislang allein für die Beschaffung neuer Fahrzeuge für die Reichsbahn zuständig, waren nun auch die Wumag, die Waggonfabrik Wismar, die Simmeringer Maschinen- und Waggonfabrik Wien, die Waggonfabrik Sanok und noch andere Waggon-Hersteller vertreten. Die Leitung oblag dem Bautzener Werkdirektor, Ing. Reichert.

Zu Beginn des Jahres 1942 waren an neun Waggonbauunternehmen bereits Aufträge zum Bau von über 600 schmalspurigen Güterwagen in 35 verschiedenen Bauarten für die Reichsbahn ergangen. Im Frühling 1942 erweiterte das RZA diesen Auftrag um 272 Wagen in 21 Bauarten. Außerdem hatte die Wumag einen Auftrag zum Bau von 31 vierachsigen Personenwagen in elf verschiedenen Bauarten erhalten. Die Güterwagen waren für die Spurweiten 600 mm, 750 mm, 760 mm, 785 mm und 1000 mm bei Achsdrücken von 5 t bis 20 t vorgesehen. Die bestellten Wagen mit 600 mm Spurweite sollten auf den Schmalspurbahnen der RBDen Danzig und Königsberg, die mit 760 mm Spurweite auf denen der RBDen Villach und Wien zum Einsatz kommen, und die mit 785 mm sollten das umfangreiche Netz der Schmalspurbahnen im

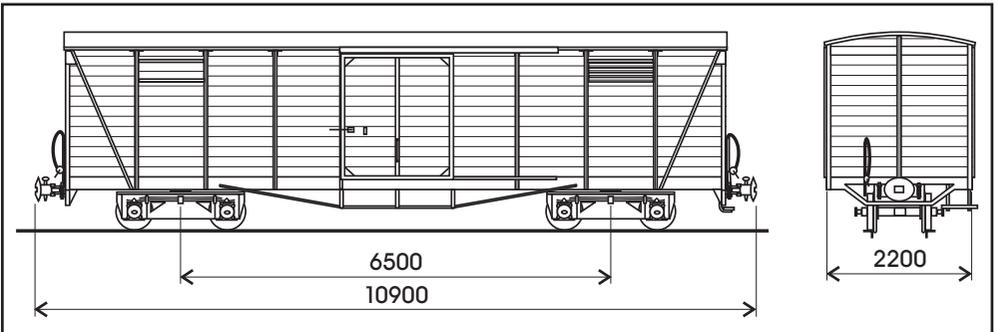


Der Leichtbau-GGm steht mit noch unvollständigen Anschriften bereit zur Versuchsfahrt. Die Fabrikaufnahmen der beiden Leichtbauwagen entstanden sicher in Hainsberg.

kriegswichtigen oberschlesischen Industriegebiet in der RBD Oppeln verstärken.

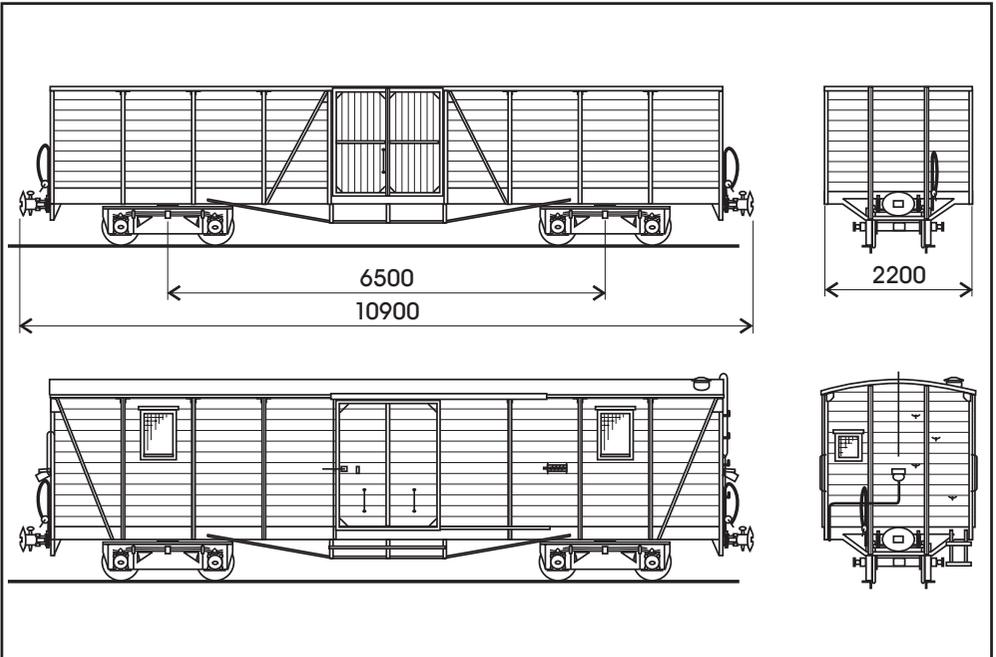
Kriegsbedingt mußte der Waggonbau zunehmend auf sparsamsten Materialeinsatz achten. Deshalb wurden im Mai 1942 die Projekte für jeweils einen offenen Güterwagen, einen gedeckten Güterwagen, einen Personenwagen 3. Klasse, einen Personenwagen 2./3. Klasse sowie einen Rollwagen jeweils für die Spurgruppen 750 bis 785 mm und 1000 mm auf weitgehende Vereinfachungen untersucht. Der Arbeitsaus-

schuß Schmalspurwagen legte am 14. Mai 1942 fest, daß für die 600-mm-Wagen die Bauarten der Heeresfeldbahnen mit geringfügigen Abänderungen zu verwenden seien. Außerdem wurde deren Bearbeitung im Mai 1942 an die Gruppe Feldbahnen abgegeben und brauchte so den Ausschuß nicht mehr zu beschäftigen. Die von den RBDen für 750-mm-Bahnen geforderten G- und O-Wagen für 15 t Ladegewicht sollten aus den neuen geschweißten vierachsigen Wagen abgeleitet werden, welche bei der Wumag be-





*Wumag-Fabrikfoto und Maßskizze des Leichtbau-00m aus dem Jahre 1942.
Dieses Fahrzeug wurde im Raw Karl-Marx-Stadt 1956 in einen gedeckten Wagen umgebaut und als
Bahndienstwagen des Bw Wilsdruff verwendet.*



reits für die Ostmark im Bau waren. Aus dem O-Wagen sollte außerdem noch eine Bauart für 900 mm, wofür die RBD Schwerin Bedarf angemeldet hatte, sowie je eine Bauart als O- bzw. R-Wagen mit 1000 mm Spurweite für die RBD Erfurt entstehen. Die Bremsenbauart und die Zug- und Stoßvorrichtung hatten sich nach den jeweiligen bisherigen Bauarten zu richten. Im Interesse der Vereinheitlichung orientierte man aber auf die Scharfenbergkupplung und eine vom RZA entwickelte, aber noch unerprobte Einheits-Druckluftbremse, deren späterer Einbau möglich sein mußte. Als einheitlicher Rollwagen für 750 und 760 mm Spurweite wurde der Bau eines 9 m langen Fahrzeuges mit 40 t Tragfähigkeit festgelegt, der durch Verstärkung der Längsträger aus dem 1941 gebauten Rollwagen mit 32 t abgeleitet werden konnte.

Ende Mai 1942 legte die Wumag dem Ausschuß Zeichnungen für einen offenen und einen gedeckten Einheits-Güterwagen in Leichtbauweise für 750 mm und 1000 mm Spurweite vor. Trotz eines Ladegewichts von 20 t sollten die Raddrücke durch das geringere Eigengewicht unter den Höchstgrenzen bleiben, welche die Bauordnung für Bahnanlagen und Fahrzeuge der Schmalspurbahnen von 1934 festlegte. Nach einigen Änderungen und Ergänzungen konnte die Wumag im Sommer 1942 je ein Baumuster fertigstellen.

Die beiden neuen Wagen wurden nach Hainsberg gebracht. Dort erfolgte am 16. September 1942 im Beisein von Vertretern der Wumag, des RZA, des Versuchsamtes Grunewald und der RBD Dresden die erste offizielle Versuchsfahrt. In der Einladung dazu hatte die Wumag ausgeführt: »...Hainsberg ist zu erreichen von Dresden mit der Straßenbahnlinie 22. Die Zugverbindungen mit der Reichsbahn liegen sehr ungünstig, und wir empfehlen deshalb die Benutzung der Straßenbahn...«!

Zu Beginn der Versuche belud man beide Wagen mit 25 t Last. Die Langträger bogen sich dabei um 3 mm durch, nahmen aber nach der Entladung wieder ihre ursprüngliche Lage an.

Anschließend verwog man die leeren Wagen. Der offene Wagen wog 6720 kg, der gedeckte 6900 kg; beide Wagen hatten noch keinerlei Bremsrichtungen erhalten. Allerdings waren schwere Achsbüchsen verwendet worden, und auch an den Achsen und Rädern konnte noch Material eingespart werden, so daß ein Serienfahrzeug 200 kg leichter sein würde. Schon ohne dies betrug die Gewichtersparnis gegenüber den für die Ostmark gebauten Wagen 26 %.

Dann stellte man einen Zug zusammen, der aus einer Lok, einem Personenwagen, einem älteren OO, dem offenen Versuchswagen, beide mit 14 t Schlacke beladen, dem leeren gedeckten Versuchswagen und einem ebenfalls leeren GGw bisheriger Bauart bestand. Um 9.40 Uhr verließ dieser Zug Hainsberg in Richtung Kipsdorf. An beiden Versuchswagen wurden dabei Schwingungsmessungen vorgenommen.

Noch vor Seifersdorf waren beim offenen Leichtbauwagen die Achslager warm gelaufen und mußten mit Öl aufgefüllt werden. In Dippoldiswalde erfolgten Auflaufversuche mit den offenen Wagen, wobei der Leichtbauwagen auf den stehenden OO auffahren mußte. Beim ersten Versuch mit 5,2 km/h verbog sich beim OO die Stirnwand und ein Stirnwandbrett brach. Beim Leichtbauwagen hatte sich nur der obere mittlere Teil der Stirnwand um 3 mm nach außen gebogen. Beim Versuch mit 12 km/h verformte sich beim OO neben der Stirnwand auch das Kopfstück; beim Leichtbauwagen bog sich die Stirnwand um weitere 2 mm, während das Untergestell nach wie vor keine Veränderung zeigte. Beim dritten Versuch mit 12,5 km/h gingen am OO weitere Bretter zu Bruch und verbogen sich die Eck- und Stirnwandungen weiter. Am Leichtbauwagen waren außer der auf 7 mm vergrößerten Durchbiegung der Stirnwand weiterhin keine Abweichungen festzustellen. Der vierte Versuch mit 19,2 km/h dürfte den OO betriebsunfähig gemacht haben: Der Kupplungschaft verformte sich und die Niete der hinteren Kupplungsbefestigung scherten ab, so daß sich der Schaft in das Kopfstück hineinschob und

eine Verbiegung des Kopfstückes verursachte. Beim Leichtbauwagen dagegen zeigten Kuppelung, Untergestell und Kasten beim Nachmessen keinerlei Veränderungen, lediglich die Durchbiegung betrug nun 8 mm!

Mit 30 km/h und sicher ohne den OO ging es dann weiter nach Kipsdorf, wo die Auflaufversuche mit den gedeckten Wagen erfolgten. Beim ersten Versuch mit 14 km/h waren keinerlei Veränderungen am neuen Wagen zu messen. Beim Aufprall mit 14,7 km/h verformte sich am alten GGw der Pufferschacht. Am Leichtbauwagen änderte sich das Diagonalmaß der Seitenwand um 1 mm, das Untergestell blieb unverändert in Form. Wegen der Deformierung der Kuppelung am alten Wagen wurden die Auflaufversuche aber abgebrochen. Um 15 Uhr begann die Rückfahrt nach Hainsberg.

Die Messungen des Versuchsamtes Grunewald ergaben einen einwandfreien und ruhigen Wagenlauf; beide Bauarten waren den Beanspruchungen des Betriebes gewachsen. Mit geringfügigen Änderungsvorschlägen wurde dem RZA empfohlen, die beiden neuen Wagen dem Betrieb zu übergeben.

Mit der Ausschußsitzung in Krakau am 15. Oktober 1942 galten die Konstruktionsarbeiten für den Leichtbauwagen als abgeschlossen. Nun untersuchte man noch die Ausnutzung des Laderaumes bei verschiedenen Gütern und stellte Raumreserven fest. Deshalb wurde das zulässige Ladegewicht auf konstruktiv mögliche 22 t erhöht, so daß sich bei gleichbleibender Bordwandhöhe der Laderaum des OO ohne Bremse bei einer Ladung Steinkohle zu 86 % ausnutzen ließ. Dies entsprach in etwa den Werten der normalspurigen Kriegsgüterwagen.

Da die Leichtbauwagen auf den Strecken der RBD Posen wegen des dortigen leichten Oberbaus nicht hätten eingesetzt werden können, sollte die Serie vorrangig der RBD Dresden zugeführt werden, so daß Dresden dann gebrauchte OO für 15 t Ladegewicht nach Posen hätte abgeben können.

Mit Beginn des Jahres 1943 endet die Akte. Die beiden Leichtbauwagen wurden bei der RBD Dresden als GGm K3527 und OOm K7361 in Dienst gestellt. Nach einer Notiz Fritz Hagers soll der GGm in Mulda und der OOm in Herrnhut stationiert worden sein.



Die für die Schmalspurbahnen der Ostmark gebauten GG wiesen viele Baumerkmale der neueren sächsischen GGw auf, stammte deren Konstruktion doch auch von der Wumag. Foto: Sammlung R. Fischer



Auf den ersten Blick mit dem originalen Leichtbau-GGM zu verwechseln ist 97-09-80, der aber aus dem offenen Wagen entstand. Foto: R. Fischer

Nach dem 2. Weltkrieg waren beide Wagen wohl in Freital-Potschappel anzutreffen. Von hier wurde der GGM nach einer Hauptuntersuchung im Dezember 1953 an die RBD Erfurt abgegeben, die ihn als 97-38-11 auf der 1949 übernommenen Trusebahn als Hilfszugwagen stationierte. Zum Jahresende 1969 kam er nach Sachsen zurück: Sein Wagenkasten wurde nach Aue gebracht und an eine Dienststelle der NVA verkauft. Dann verliert sich seine Spur.

Den OOm hatte das Bw Wilsdruff mit einer Anlage zum Auswaschen der Lokomotivkessel versehen. Von August bis Dezember 1956 baute ihn das Raw »Wilhelm Pieck« in Karl-Marx-Stadt in einen gedeckten Wagen um, so daß er nun weitgehend seinem nach Thüringen ausgewanderten Bruder glich. Als Gerätewagen 97-09-80 des Bw Wilsdruff überlebte er trotz seiner Ende 1968 erfolgten Ausmusterung die

Stilllegung des Wilsdruffer Netzes und ist noch heute vorhanden.

Warum die Leichtbauwagen nicht mehr in Serie gegangen sind, ist noch ungeklärt. Wahrscheinlich scheiterten sie an der immer knapper werdenden Kontingentierung der Rohstoffe im Fahrzeugbau und an der Tatsache, daß die RBD Dresden ja eigentlich reichlich Güterwagen besaß, die freilich langsam in die Jahre kamen. Die Serie des 9-m-Rollwagens dagegen wurde 1944 tatsächlich an die RBD Dresden ausgeliefert. Einen Rollwagen aus einer weitgehend baugleichen Lieferung für die Heeresfeldbahnen verschlug es fabriken noch in die RBD Linz. Dann zerfiel das klein gewordene Großdeutschland endgültig.

RAINER FISCHER

Termine für Eisenbahnfreunde

PRESSNITZTALBAHN

- 27. Juli 2002: Fotofantag mit 99 4511, Teilnehmerbeitrag 35,- Euro
Kontaktadresse:
IG Preßnitztalbahn e.V.
Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt
Tel./Fax: 037343/8080-7/-9
www.pressnitztalbahn.de

WEISSERITZTALBAHN

- 18. und 25. August 2002: Sonderfahrten zum 50jährigen Jubiläum von und mit der Neubau-Lokomotive 99 1771
- 8. September 2002: Tag des offenen Denkmals
Kontaktadresse:
IG Weißeritztalbahn e.V.
Dresdner Str. 280, 01705 Freital
Tel./Fax: (0351) 641-2701/-1495
www.weisseritztalbahn.de

ZITTAUER SCHMALSPURBAHN

- 8. September 2002: Tag des offenen Denkmals in Bertsdorf
Kontaktadresse:
IV der Zittauer Schmalspurbahnen e.V.
Bergweg 8, 02797 Kurort Oybin
Tel./Fax: (035844) 70446
www.zoje.de

WILSDRUFFER SCHMALSPURNETZ

- vsl. 12. Oktober 2002: Wanderung auf den Spuren der sächsischen Schmalspurbahnen auf der Strecke Lommatzsch–Löthain
Kontaktadresse:
IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e.V.
Postfach 31, 01723 Wilsdruff
www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de

IG WINDBERGBAHN E.V./IG BW DRESDEN-ALTSTADT E.V.

- 21. Juli 2002: Sonderfahrt mit 89 6009 und Windberg-Aussichtswagen zwischen Arn-

dorf und Dürrröhrsdorf, fünf Zugpaare zwischen 8.30 und 16.30 Uhr

Informationen:

IG Bw Dresden-Altstadt, Tel 0351/4611425
www.igbahnbetriebswerk-dresden-altstadt.de
oder
Windbergbahn e.V., Tel./Fax 0351/4013463
www.saechsische-semmeringbahn.de

SÄCHSISCHES EISENBAHMUSEUM CHEMNITZ-HILBERSDORF

- 22. bis 25. August 2002: 12. Hilbersdorfer Heizhausfest (Sonderfahrten und Fahrzeugausstellung)
- 21. September 2002: Sonderzug »Rotkäppchen-Sekt« (Dampfsonderzug Chemnitz–Freyburg)
- 10. November 2002: Saisonabschluß im Eisenbahnmuseum
- 14. Dezember 2002: Eröffnungszug auf der Strecke Chemnitz–Stollberg–St. Egidien
Kontaktadresse:
Sächsisches Eisenbahnmuseum e.V.
An der Dresdner Eisenbahnlinie 130 c,
09131 Chemnitz
Tel./Fax: (0371) 493227-65/-73
www.sem-chemnitz.de

OSTSÄCHSISCHE EISENBAHNFREUNDE

- 3. und 4. August 2002: Sonderzug zwischen Niesky und Rothenburg/OL
- 31. August 2002: 1000 Jahre Bautzen – Bahnhofsfest und Sonderzüge
- 14. September 2002: Dampfsonderzug Löbau–Bautzen–Bischofswerda–Dresden-Neustadt–Lübben Hbf
Kontaktadresse:
Ostsächsische Eisenbahnfreunde e.V.
Maschinenhausstr. 2, 02708 Löbau
Tel./Fax: (03585) 219378
www.ostsaechsische-eisenbahnfreunde.de

Weitere Termine siehe auch Heft 40!

Terminplan 2002 (3. und 4. Quartal)

Juli	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So 7.	10 - 15	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrt«
	Sa 27.	18 - ...	Die Traditionsbahn geht baden (nach dem AE)
August	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So 4.	10 - 17	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrt/ Zuckertütenfahrt«
September	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So 1.	10 - 15	Traditionsbetrieb »Dackeltreffen/Hengstparade«
	Mo/Di 2./3.		50 Jahre Verkehrsmuseum Dresden
Oktober	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So 06.		Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrten«
	Fr - So 18.-20.		Herbstexkursion
November	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So 03.	10 - 15	Traditionsbetrieb »Sächsische Bockbierfahrt«
	Sa 16.	14 ³⁰ -17 ³⁰	Mitgliederversammlung anschließend: Kegelabend in der »Made«
Dezember	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So 01.	10 - 15	Traditionsbetrieb »Fahrt in den Advent«
	Fr 06.		Traditionsbetrieb »Nikolausfahrt«
	So 08.		Traditionsbetrieb »Nikolausfahrt«
	Sa 21.		Weihnachtsfeier
	Di 31.		Sylvesterfeier

