



Stefan Carstens, Wolfgang Henn

Bahndienst- und Dienstgüterwagen

Band 1: Spezialwagen für jeden Zweck



NUMMERN

Am 21. Januar 1964 wartete die aus dem Raw zurückgekehrte 99 785 auf dem Wagen für Schmalspurfahrzeuge 84-31-40 im BF Melnersdorf auf die Entladung. Der Wagen ist einer der von LHB 1930 (der Auftrag ging noch an Krupp) zum Transport von Lokomotiven gebauten Wagen (s. S. 163 ff.). Um 1964 hatte die DR die weiße Kennzeichnung der Fenster- schirme bei Überschreitungen der Fahrzeugbegrenzung eingeführt.



Ganz unten: Der aus einem Munitionswagen für das Eisenbahngeschütz Dora hergerichtete Werkzeugwagen 75-30-11. Wie bei DR-Dienstgüterwagen üblich trug er sowohl ein Gattungszeichen, hier GGh, als auch die Gattungsnummer [15] der Güterwagenbauart. Den in Plauen im Vogtland oberer Bahnhof fotografierten Wagen hatte das Raw Eberswalde zuletzt am 20.2.64 untersucht. Foto Günter Meyer, Slg. Dr. Manfred Meyer

Der Omp 81-68-37 diente dem „Bww Leipzig Außenstelle Leipzig-Bayr.-Bf“ im März 1965 als Müll- und Aschewagen. Hergestellt hat die DR ihn aus einem Omp 33 belgisches Ursprungs. Foto Joachim Claus, Slg. Eisenbahnstiftung

DR-Nummern ab 1952

Die Deutsche Reichsbahn in der DDR führte für alle Güterwagen (auch für die Dienstgüterwagen und die Bahndienstwagen der Güterwagenbauart – BdwGBA) 1952 ebenfalls eine neue Nummerierung ein, wobei die dritte Ziffer die Heimatdirektion des Wagens verschlüsselte. Die Wagennummern bestanden fortan aus drei mit Bindestrichen getrennten Gruppen aus jeweils zwei Ziffern. Darin waren der Verwendungszweck und die Achszahl verschlüsselt.



Bahndienstwagen Güterwagenbauart

- 71-x0-01 ff. Mannschaftswagen einschl. Küchen-, Wasch-, Wohn-, Büro-, Kultur-, Kurier-, Geräte-, Werkstatt- und Hilfsgerätewagen für Lokkolonnen, Deruta und Volkspolizei – Güterwagenbauart (Gw-BA) 4x
- 71-x4-01 ff. wie vor Güterwagenbauart 2x u. 3x
- 73-x0-01 ff. Mannschaftswagen etc. für Bauzüge, Arbeitszüge u. Hilfszüge Gw-BA 4x
- 73-x4-01 ff. wie vor Güterwagenbauart 2x u. 3x
- 75-x0-01 ff. Geräte-, Werkstatt-, Werkzeug-, Wiederherstellungs-, Beleuchtungs-, Kraftwerks, Schweißgeräte-, Sandstrahlgebläse-, Turm-, Umiß-, Feuerlösch-, Entseuchungs-, Gerüst-, Bergbrems- u. Überführungswagen Gw-BA 4x
- 75-x4-01 ff. wie vor Güterwagenbauart 2x u. 3x
- 77-x0-01 ff. Prüf-, Meß-, Arzt-, Unterrichts-, Versuchs-, Brückenprüfungs-, Fahrleitungsprüf- und Streckenbereisungswagen Güterwagenbauart 4x
- 77-x4-01 ff. wie vor Güterwagenbauart 2x u. 3x
- 77-x6-01 ff. Sprengwagen zur Unkrautvergiftung
- 77-x7-01 ff. Wagen f. Hilfsdrehgest. u. Radsätze
- 77-x8-01 ff. Wagen für Umformer
- 78-x2-01 ff. Heizkesselwagen Gw-BA 4x
- 78-x3-01 ff. Heizkesselwagen Gw-BA 2x u. 3x
- 79-x0-01 ff. Kran-, Gleiskran-, Weichenkranwagen
- 79-x1-01 ff. Kranschütz-, Begleit-, Gleisverlegungskranwagen
- 79-x2-01 ff. Schneeschleudern
- 79-x3-01 ff. Klimaschneepflüge
- 79-x4-01 ff. Schneepflüge
- 79-x5-01 ff. Eichfahrzeuge
- 79-x6-01 ff. Eichgerätefahrzeuge
- 79-x7-01 ff. Kranbelastungswagen

3. Ziffer – Heimat-RBD

1 Berlin, 2 Cottbus, 3 Dresden, 4 Erfurt, 5 Greifswald, 6 Halle, 7 Magdeburg, 8 Schwerin

Dienstgüterwagen

- 81-x0-01 ff. Dienstgutwagen 4x der Baugruppen GG, 00, SS und sonstige
- 81-x2-01 ff. Dienstgutwagen 2x u. 3x der Baugruppen G, V und K
- 81-x4-01 ff. Dienstgutwagen 2x u. 3x der Baugruppen H, R, S und O außer Schlacken-, Müll- und Schuttwagen
- 81-x6-01 ff. Dienstgutwagen 2x u. 3x der Baugruppe O aus Stahl für Schlacken
- 81-x8-01 ff. Dienstgutwagen 2x u. 3x der Baugruppe O aus Holz für Müll u. Schutt
- 82-x0-01 ff. Kesselwagen (Öl-, Teer-, Chlorzink-, Säure- und Jauchewagen)
- 82-x4-01 ff. Kohlenstaubwagen
- 82-x5-01 ff. Behälter- und Zementwagen
- 82-x7-01 ff. Gaskessel- und Gaswagen
- 83-x0-01 ff. Schotterwagen mit Seitenentladung
- 83-x5-01 ff. Schotterwagen mit Bodenentladung
- 84-x0-01 ff. Wagen für Schmalspurfahrzeuge
- 85-x0-01 ff. Wasser-, Karbid-schlamm- und Kalkschlammwagen, soweit sie aus ehemaligen Tendern hergestellt sind

3. Ziffer – Heimat-RBD

1 Berlin, 2 Cottbus, 3 Dresden, 4 Erfurt, 5 Greifswald, 6 Halle, 7 Magdeburg, 8 Schwerin

Die Reisezugwagen-Nummern (und die der Bahndienstwagen der Reisezugwagenbauart – BdwRBA) blieben zunächst unverändert. Für sie wurde erst 1958 ein neues Nummernschema eingeführt. Hier bestanden die neuen Wagennummern aus zwei mit einem Bindestrich getrennten Gruppen aus je drei Ziffern. Die erste Zifferngruppe bildete die Stammmnummer. Sie bestand aus der Gruppennummer (1. Ziffer). Hier war für die Bahndienstwagen die „8“ festgelegt. Die zweite und dritte Ziffer bildeten die Typennummer. Diese



Der im Juni 1962 in Rostock fotografierte Bauzugwagen 831-801 war zum Zeitpunkt der Aufnahme bereits über 90 Jahre alt. Hergestellt worden war er aus einem Salon 3ü Pr 75/91. Foto Günter Meyer, Slg. Dr. Manfred Meyer

Auch der im August 1966 in Berlin-Wannsee fotografierte 831-112 war preußischen Ursprungs. Die Luf von 10,80 m und die Fensterteilung lassen auf einen Di nach Blatt I 3 der preußischen Normen von 1883/84 schließen. Eingesetzt wurde der Wagen vom Aufarbeitungswerk Schweibitztechnik in Berlin-Köpenick. Foto Joachim Claus, Slg. Eisenbahnstiftung

entsprach der ersten und zweiten Ziffer des Ursprungswagens. Darin waren die Ursprungsbauarten verschlüsselt.

Die zweite Dreiergruppe bildete die Ordnungsnummer. Bei diesen Wagen verschlüsselte die vierte Ziffer die Heimatdirektion (ähnlich wie bei den Güterwagenbauarten, s.o., sodass fortan die Direktionsangabe hinter der Waggenummer entfiel), während die fünfte und sechste Ziffer eine laufende Nummer waren.

Im Gegensatz zu den Wagennummern der Dienstgüterwagen bzw. Bahndienstwagen der Güterwagenbauart ging aus der Waggenummer der Bahndienstwagen der Reisezugwagenbauart erstaunlicherweise keinerlei Information über die Verwendung des Wagens hervor.

Von 1963 bis 1967 ließ die Reichsbahn bei den Waggonfabriken Sarajevo und Brünne insgesamt 700 Drehgestell-Schotterwagen bauen. Zu ihnen gehörte der am 11.1.66 von der Waggonfabrik Brünne abgelieferte und in Selingstadt bei Brandis beheimatete Ootv 83-68-71; verfügungsberechtigt war die Reichsbahndirektion Berlin. Typisch deutsch wirkt die Bedienungsanleitung: „Aufsichtsführender! Ordnungsgemäße Verriegelung des Verteilerkastens überprüfen. Wölfschieber nach Entleerung schließen.“ Foto DR, Slg. Reinhard Kammer

Unverändliche Farbmuster für die gebräuchlichen RAL-Farben bei Bahndienst- und Dienstgüterwagen. Farbabweichungen ergeben sich zum einen durch die Umrechnung zu Druckfarben und zum anderen durch die unterschiedlichen Farbdefinitionen des alten RAL 840 B 2 vom Juni 1932 mit der Ergänzung vom März 1939 einerseits und des aktuellen RAL-Registers RAL 840 HR andererseits.

RAL 1004
RAL 1007
RAL 1011
RAL 1014
RAL 7 / 3000
RAL 3002
RAL 3004
RAL 5020
RAL 28 / RAL 6007
RAL 29 / RAL 6008
RAL 6020

ANSTRICH

Anstrichvorschriften wurden zwar in verschiedenen Dokumenten (z.B. Dienstvorschriften, Anstrichzeichnungen...) festgelegt, aber letztlich waren nur die Anstrichzeichnungen ausschlaggebend. Es war keineswegs so, dass nach der Festlegung neuer Farben alle Dienstwagen sofort umlackiert wurden. Bei diesen Fahrzeugen hat es im Gegenteil in der Regel am längsten gedauert, bis die Änderungen umgesetzt wurden.

Bei den Anstrichen für die Dienstwagen war die Bahn sparsam. Umgezeichnete und/oder umgebaute Fahrzeuge behielten bei der DRG/DRB ihren ursprünglichen Anstrich: Triebwagen und Reisezugwagen in Braungrün (RAL 29/6008), ab 1939 in Flaschengrün (RAL 28/6007) – diese Farben bekamen auch aus Güterwagen umgebaute Bauzugwagen. Alle anderen Güterwagen waren in Rotbraun (RAL 13a/8012), Tender in Tiefschwarz (RAL 5/9005), Kesselwagen in unterschiedlichen Grautönen oder ebenfalls in Schwarz lackiert. Die Untergestelle waren immer tiefschwarz.

Auch Kranwagen hatten ein schwarzes Untergestell, ihre Oberwagen sowie die Kranschutzwagen waren grau (möglicherweise ebenfalls in unterschiedliche Farbtönen – hierzu liegen bisher keine genauen Informationen vor) gestrichen. Unklar ist auch, in welchem Zeitraum dieser Anstrich verwendet wurde. Bei der DB erhielten die Oberwagen und Schutzwagen einen grünen Anstrich.

Ansonsten blieb bei der DB – bis auf die Farbzeichnungen der RAL-Töne – zunächst alles beim Alten. Erst Ende der 50er-/Anfang der 60er-Jahre führte die DB für Reisezugwagen neue Farbtöne ein, davon tauchte dann das Chromoxidgrün (RAL 6020) ganz langsam auch bei Dienstwagen auf, denn Altbestände von Farben wurden aufgebraucht und eine vollständige Neulackierung fand bei den Dienstwagen, außer bei größeren Umbauten, z.B. der Herrichtung von Bauzugwagen aus gedeckten Güterwagen, in der Regel nicht statt. Wann der erste Bahndienstwagen chromoxidgrün lackiert wurde lässt sich nicht belegen.

Auch die Dachfarben der Bahndienstwagen entsprachen denen der Güterwagen und Reisezugwagen: Gewebedachdecken waren in Weißaluminium (RAL 9006) lackiert und entsprachen damit farblich Aluminiumdächern, PVC-Dachdecken erhielten keinen Anstrich, sondern das Material war von vornherein hellgrau – etwa steingrau (RAL 7030) oder – durchgefärbt. Ab Anfang der 70er-Jahre erhielten auch die Dächer neu hergerichteter Bahndienstwagen einen umbragrauen (RAL 7022) Anstrich. Die dafür verwendeten PUR-Lacke waren jedoch nicht farbbeständig und blühen schnell aus.

Und auch die Farben der Anschriften entsprachen den Reisezugwagen und Güterwagen: bei

Reisezugwagen bis in die 50er-Jahre chromgelb (RAL 24/1007, ab 1991 narzissengelb), danach elfenbein (RAL 1014). Güterwagen erhielten grauweiße (RAL 1/9002) Anschriften: Bremsanschriften waren allgemein feuerrot (RAL 7/3000), später karminrot (RAL 3002).

Kranwagen, Kranschutzwagen und Gegengewichtswagen für den Gleisbau erhielten ab 1964 eine goldgelbe (RAL 1004) Lackierung. Dies betraf allerdings nur die Nachkriegs-Neubauten. 1973 wurde der goldgelbe Wagenkastenanstich auch für die Neubau-Meißwagen festgelegt. Für das Dach war umbragrau, für die Schürzen schwarzgrau (RAL 7021) und für die Drehgestelle tiefschwarz vorgesehen.

Ab 1975 galt der gelbe Anstrich dann generell für alle Kran-, Kranschutz- und Gegengewichtswagen sowie die Meß-, Meiß-, Meißgeräte- und Hilfszugwagen. Ebenfalls 1975 wurde ozeanblau (RAL 5020) als Standardanstrichfarbe für die Bahndienstwagen eingeführt, wobei die Unterrichtsswagen 340 sogar Zierstreifen in elfenbein (RAL 1014) erhielten. Fahrzeuge der Vorkriegsbauarten bekamen diesen neuen Anstrich allerdings nur, wenn sie noch für längere Zeit verwendet werden sollten.

Bei den Schneepflügen zeigt sich ein uneinheitliches Bild: Sie wurden überwiegend in tiefschwarz lackiert. Es gab aber auch chromoxidgrün, betongraue (RAL 7023) und in der BD Stuttgart einzelne rotbraune Schneepflüge. Dieser Anstrich galt in der Regel auch für die Pflugscharen, allerdings wurden diese vereinzelt abweichend in betongrau gestrichen. Zusätzlich bekamen sie in Einzelfällen auch gelbe durchgehende oder schraffierte Warnanstriche an den Rändern. Dies hing letztlich von der Heimatdienststelle ab. Die ab 1966 gebauten DB-Neubaufahrzeuge (Schneepflüge und Schneeschleudern) erhielten einen chromoxidgrünen Aufbau, ein tiefschwarzes Untergestell und gelb/rot lackierte Räumeinrichtungen.

Dienstgüterwagen behielten zeitweilen den rotbraunen Anstrich, solche ohne Aufbauten blieben tiefschwarz, bisweilen wurden sie auch komplett rotbraun lackiert. In goldgelb (RAL 1004) wurden lediglich die Rungen an Oberbaustoffwagen und die Anschriftenfelder der U-x-Bauarten gestrichen. Eine Ausnahme bilden die Schotterwagen 269 (Prototypen), die einen chromgelben Anstrich bekamen. Die Serienwagen wurden dagegen wieder goldgelb lackiert.

Dienstkesselwagen waren in der Regel in Eisengrau (RAL 7011) lackiert, dies galt auch für die isolierten Schwerölkesselwagen von Credé. Allerdings wick später die DB bei isolierten Kesselwagen anderer Bauarten von dem Regelanstrich ab: Wie die isolierten Kesselwagen vieler Privateinsteller erhielten auch Schwerölkesselwagen der DB komplett schwarze Anstriche.



FARBGEBUNG

Zwei äußerlich nahezu gleiche, aber dennoch unterschiedlich gestrichene Wagen, aufgenommen im Oktober 1963 in Stuttgart Hgbf. Der Baustoffwagen 1606 der Flm Stuttgart (rechts) war per Definition ein Dienstgüterwagen und damit rotbraun zu lackieren. Hingegen war der links stehende Stuttgart 9636 ein Wohn-Werkstattwagen, der korrekt einen flaschengrünen Anstrich erhalten hatte. Foto Fritz Wilke

Von der VTG langfristig angemietete Kesselwagen behielten hingegen ihren Anstrich in (ausgebleichnem) Graphitgrau (RAL 7024). Spätestens ab den 90er-Jahren interpretierte auch die DB die Farbvorgabe RAL 7011 recht großzügig und versah etliche Kesselwagen mit einem helleren Anstrich.

Die Turmtriebwagen der Baureihen 701 und 702 wurden in karminrot ausgeliefert. Die DRG-Fahrleitungsuntersuchungswagen waren anfangs in Braungrün, später, wie alle anderen Diensttriebwagen flaschengrün und dann purpurrot (RAL 3004) lackiert. Nach 1975 bekamen diese Fahrzeuge sukzessive einen goldgelben Anstrich. Die großen Anschriften auf den Seitenwänden der Diensttriebwagen und Meißwagen wurden in tiefschwarz oder purpurrot ausgeführt, wobei die Verwendung der Farben keinem nachvollziehbaren System folgt.

Anstrichfarben f. Bahndienst- u. Dienstgüterwagen gemäß 1 Fwb 000.11.000.002 (4.72)

RAL 6020	für Bahndienstwagen – Gesamter Wagenkasten außen, einschließlich Türen, Säulen, in ganzer Länge, Griffe, Haken, Betätigungsgestänge
RAL 8012	für Dienstgüterwagen – Gesamter Wagenkasten außen wie vor
RAL 9005	Untergestell, Teile, die mit dem Untergestell verbunden sind, z.B. Puffer, Kastenstützen, Tritte, Griffe, Seilhaken usw.
RAL 3000	Griffe der Luftabsperrhähne, der Löseinrichtung, der Kurbel des Lastwechsels, Griff der Betätigungseinrichtung des Bremsabsperrhahns
RAL 7032	Zeichen und Beschriftung wenn die Farbe nicht besonders vermerkt ist
RAL 1007	Handkurbel der G-P Umstelleinrichtung (Kugelgriff)
RAL 9006	Stahldach, außen einschl. Segmente
RAL 1011	Sichtbare Teile des Kastengerippes und Deckleisten innen

Auch bei der DR änderte sich an den Anstrichen anfangs nichts und die RAL-Farben wurden weiter benutzt. Erst 1969 wurden mit der TGL 21196 die TGL-Farben in der DDR eingeführt. Für die Aufbauten von Bahndienstwagen wurde flaschengrün (RAL 6007, später TGL 2233) und für die Dienstgüterwagen rotbraun (RAL 8012, später TGL 0654) verwendet. Die Untergestelle waren tiefschwarz (RAL 9005, später TGL 0002).

Die Oberwagen der Krane wurden bis 1965 in betongrau (RAL 7023) und anschließend in azurblau (RAL 5009, später TGL 1655) lackiert. Diesen Anstrich erhielten auch Gleisbaumaschinen. In den 70er-Jahren lackierte man die Oberwagen der Krane, Gleisbaumaschinen, Schneeräumfahrzeuge und Fahrleitungs Montagewagen sukzessive orange (TGL 0408). Zur selben Zeit bekamen die Bahndienstwagen einen chromoxidgrünen Anstrich (TGL 2235). An dieser Stelle ist ein wichtiger Hinweis erforderlich: Gleichlautende Farbzeichnungen zwischen RAL und TGL suggerieren zwar ähnliche Farben, da für TGL-Farben jedoch in der Regel ganz andere Pigmente verwendet wurden, waren die Abweichungen erheblich. Insbesondere bei Chromoxidgrün war der Unterschied eklatant.

Die Dächer der DR-Wagen waren anfangs ebenfalls in Weißaluminium (RAL 9006) lackiert. Mit dem Übergang auf TGL-Farben erhielten Stahldächer einen hellgrauen Anstrich (TGL 1808), Gewebedachdecken einen Anstrich aus schwarzer Bitumenfarbe oder Bitumenfarbe mit Silberbröze.

Meißwagen bekamen in den 60er-Jahren Anstriche in bordeaux (TGL 0775) oder auch stahlblau (TGL 1655), in den 70er-Jahren verwendete die DR hier blau (TGL 1686) oder einen zweifarbigem Anstrich in elfenbein/blau (TGL 0220/1686).

Auf weitere Anschriften- und Anstrichbesonderheiten werden wir bei den jeweiligen Fahrzeug- oder in den Bildbeschreibungen eingehen. Detailliertere Angaben finden sich in der weiterführenden Literatur.

RAL 42 / 7011

RAL 46 / 7021

RAL 7022

RAL 7023

RAL 7024

RAL 7030

RAL 7032

RAL 13a / 7012

RAL 1 / 9002

RAL 5 / 9005

RAL 1h / 9006



Vierachs. Wagen für Oberbaumaschinen

Wagen-Nr.	Bauart (- Umz.)	Ursprung
971 6 224 + ... 243	231	Wg.f.Masten
971 6 245 - ... 300	231	hauptsächl. XXo 49 / XX 90
+ SSk 07, SS 08 u. 15, SS(lm) 90, SSKm 49 u. 92, XXtro 39		
971 6 326	231	XXo 49 - Pendelwlg.
971 6 329	210	(Wg.f.Brückenteile) XXo 49
971 6 338 - ... 340	231	SSlm 16
971 6 360 - ... 367	231	
971 6 368 + 7 009*	231 - 232 (1980)	
971 7 006**	231	SSla 44 (m. Borden)
971 7 015** - ... 022**	232	SS 15
971 7 024** + ... 025**	236	Sdkrms 692
971 7 075 - ... 082	231	SSlma 44
971 7 231**	231	SSlm 25 o. 90
971 7 232 + ... 233	231 - 233 (1979)	SSlm 25 o. 90
971 7 234	231 - 232 (1979)	SSlm 25 o. 90
971 7 245 - ... 247	233	SSlma 44, Rlmpm 661, SS 15
976 6 102 - ... 106 ¹⁾	293	Au 1400 - 1404
976 6 107 + ... 108	293	
976 6 177 + ... 178	231	
976 6 262	238 - 202 (1976)	
976 6 263	237	
976 6 382	237 - 231 (1976) - 233 (1979)	
976 6 383 - ... 389	237	Wg.f.Schwellen 208/219
976 6 650 - ... 657	195 - 239 (1980)	Laas-z 608
976 6 732	231 - 233 (1979)	
976 6 757	293 - 237 (1975)	Rlmpm 661

* vor Umzeichnung ausgemustert - vermerkt Wagen f. UP 1 (s.S. 70)

Linke Seite: Dienstgüter- und Bahndienstwagen in einem Zug waren nichts ungewöhnliches. Das Bild zeigt links einen Wagen für Oberbaumaschinen 193 (die Nummer ist leider nicht lesbar) und daneben den aus einem Rlmpm 661 umgebauten Gerätewagen 634 978 013. Foto Philipp Schreiber

Die Donelli-Portalkrane PD 350 wurden zum Transport in ihre Baugruppen zerlegt auf speziell für diesen Zweck umgebauten Einheiten aus je vier ehemaligen Lbs 584 aufgebockt verladen: die Portale mit eingezogenen Laufwerksstützen um 90° gedreht auf den Endwagen, die Brücke dazwischen auf den beiden Mittelwagen. Eine solche Transporteinheit, bestehend aus den Wagen für Donelli-Kran 198 951 5 184 - ... 189 des GI Heilbronn stand im Mai 1974 im Rbf Untertürkheim, der Kran war bereits montiert. Zumindest bei der BD Stuttgart lautete die Bezeichnung der Wagen nur Stg 198. Foto Fritz Wilke

konnten auch 60 Schwellen verlegt oder ausgebaut und verladen werden.

Zum Transport wurde der Kran in seine Baugruppen zerlegt und die beiden Brücken und die Traverse vier aus BTms 55/Lbs 584 umgebauten Wagen für Donelli-Kräne 198 verladen. Dabei diente je ein Endwagen der Einheit zum Transport der Portale, dazwischen liefen zwei Wagen für die Traverse. Zur Aufnahme der Ladung waren auf jedem Wagen jeweils ein vierieckiges Stahlgitterpodest vorhanden.



Den beim Gleisbauhof (Gib) Hamburg-Harburg beheimateten Wagen für Oberbaumaschinen und Geräte 231 971 6 251 hatte die DB 1964 aus dem XXtro 39 492 400 - einem Flachwagen russischen Ursprungs - zum Dienstgüterwagen Hamburg 4193 umgebaut. Im Mai 1975 stand er im Rbf Hamburg-Wilhelmsburg, 1976 musterte die DB ihn aus.



Hamburg-Harburg (1), Hanau (3), Heilbronn (5), Köln-Nippes (2), Opladen (2), Duisburg-Wedau (1) und Wabern (2). Drei Jahre später hatte die DB sie dann auf fünf Dienststellen konzentriert: Die beiden Krane aus Köln und der Duisburger Kran waren zwischenzeitlich nach Hamburg-Harburg umstationiert worden.

Ein Kran bestand aus zwei Portalen, die auf Lehrschienen, die zuvor im Abstand von 3,31 m (Spurweite) neben dem umzubauenen Gleis verlegt werden mussten und einer dazwischen befestigten Traverse zum Heben 18 m langer Gleisjoche mit Holz- oder Betonschwellen. Mit dem Portalkran

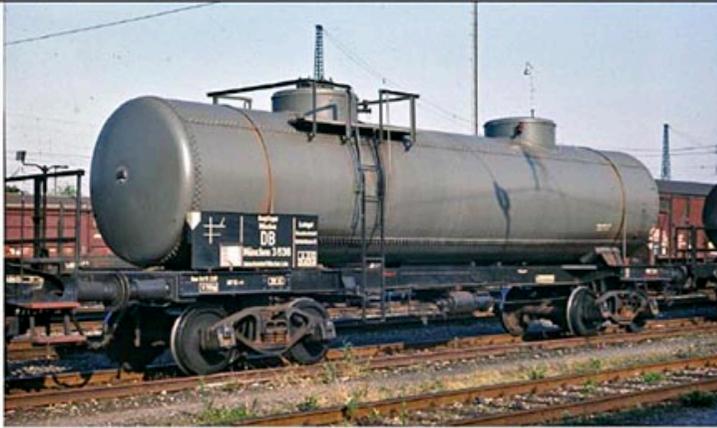


Für größere Maschinen, insbesondere Bagger mit langen Auslegern, waren vierachsige Wagen erforderlich. Das Foto zeigt den Wagen für Oberbaumaschinen und Geräte 231 971 6 247 des Gib Hamburg-Harburg. Im Mai 1975 stand er im Rbf Hamburg-Wilhelmsburg beladen mit einem Seilbagger vom Typ Weserhütte W35 Pionier. Den zuvor als Hamburg 4169 bezeichneten Wagen hatte die DB schon 1958 aus dem SSKm 49 973 240 umgebaut und mit Steckborden versehen, 1976 wurde er ausgemustert. Fotos Benno Wiesmüller

Unter den Drehstellwagen für Oberbaumaschinen u. geräte gab es anfangs kaum s-fähige Bauarten. Der auf Basis eines Rlmpms 661 hergerichtete und 1968 im Rbf Untertürkheim mit einem Weserhütte Seilbagger fotografierte 976 6 757 des GI Neubaubing (zuvor in Zweifbesetzung als München 1076 bezeichnet) trug anfangs noch die Bauartnummer 231 - erst später differenzierte man und erhielt die Bauartnummer 293. Die DB musterte ihn schon 1976 aus. Foto Fritz Wilke

Im Mai 1967 stand der erst kurz zuvor untersuchte ehemalige USATC-Kesselwagen München 3636 des Hauptlagers München im Rbf Untertürkheim. Der in München-Laim behelmnete Wagen wurde 1942 gebaut und bekam 1968 noch die neu Nummer 972 2 008. Foto Fritz Wilke

Auch das Hauptlager Augsburg hatte 1966 noch einen ehemaligen USATC-Kesselwagen zum Transport von Dieselmotortreibstoff im Einsatz: den Augsburg 3216 – ab 1968 dann als Augsburg 262 972 2 013. Das Foto entstand im Bf Marburg. Foto Dr. Rudo von Cosel



Im Juli 1972 stand der zum Reservepark des BZA München gehörende und in Neuaubing behelmnete Dienstkesselwagen München 262 972 2 011 im Rbf Hamburg-Wilhelmsburg. Bei dem am 9.5.68 im AW Darmstadt untersuchten ehemaligen Hamburg 3377 bzw. Hamburg 262 972 2 011 hatte man sogar zwischenzeitlich die Bremsanlage erneuert, wegen der Gleitlager durfte der Wagen aber nur noch mit 65 km/h verkehren. Foto Benno Wessmüller

Zwar hatten diese Wagen nur ein Fassungsvermögen von 36 m³, dennoch konnte die DB sie vielfältig nutzen: 165 baute die DB zu Staubgutwagen KKd 49 zum Transport von Zement um, die übrigen richtete die DB als Dienstgutwagen her, entweder zu Wasserwagen oder zu Kesselwagen zum Transport von Dieselmotortreibstoff, wobei die Ausführung der Bühnen differierte. Die Dienstkesselwagen erlebten z. T. noch die Umzeichnung und waren vereinzelt bis in die 70er-Jahre im Einsatz.

Außerdem konnte die DB bereits in den 50er-Jahren einige 48-m³-Kesselwagen Deutzer Bau-



art übernehmen, bei denen die DB die zu Anrissen neigenden keilförmigen Kopfstücke und die Drehgestelle verstärkte. Selbst Wagen, die ursprünglich für den Transport von Masut – einem in Russland produzierten zähflüssigen schwerem Heizöl – mit Isolierung auch des Doms gebaut worden waren, kamen zur DB.

Zwar keine eigenen Dienstkesselwagen, aber wie solche behandelt wurden 75 von der VTG von 1973 bis 1986 angemietete 63-m³-Kesselwagen. Hierbei handelte es sich um z. T. mit Heizschlangen ausgestattete Wagen der Baujahre 1941 bis 1945 – überwiegend Einheitsbauart und Uerdinger Bauart – die als Dienstgutwagen die Bauartnummer 901 erhielten. Eingereiht wurden sie in den Nummernbereich 972 3 168 – ... 265.

Drehgestell-Dienstkesselwagen (exemplarisch)

Nr. 1952	Bauart u. Nr. 1968	Bemerkung
Ksl 3509	–	48 m ³ Deutz ¹⁾
Stg 3800	–	48 m ³ Deutz ²⁾
Esn 3220	Esn 259 972 3 000	48 m ³ Deutz ²⁾
Kar 3480	Kar 259 972 3 005	48 m ³ Deutz ²⁾
Nür 3708	Nür 259 972 3 023	48 m ³ Deutz ²⁾
Ksl 3957	Ksl – Han 259 972 3 037	48 m ³ Deutz ²⁾
Mst 3970	Mst – Ffm 262 972 3 057	48 m ³ Deutz ²⁾
Mst 3972	Mst – Ffm 262 972 3 059	48 m ³ Deutz ²⁾
Mst 3972	Mst – Esn 259 972 3 061	48 m ³ Deutz ²⁾
?	Sbr 260 972 3 186	48 m ³ Deutz
Hmb 3375	Hmb 260 972 2 000	USATC 1942
Mü 3636	Mü 260 972 2 008	USATC 1944
Hmb 3344 ²⁾	Hmb 262 972 2 009	USATC 1943
Hmb 3377	Hmb – Mü 262 972 2 011	USATC 1944
Au 3216	Au – Mü 262 972 2 013	USATC 1943
VTG	Han 901 972 3 195	63 m ³ Uerd
VTG	BZA Mü 901 972 3 204	63 m ³ Einh
VTG	BZA Mü 901 972 3 213	63 m ³ Einh
VTG	Han 901 972 3 228	63 m ³ Uerd
VTG	Han 901 972 3 233	63 m ³ Einh ²⁾
VTG	BZA Mü 901 972 3 240	63 m ³ Uerd ²⁾

¹⁾ mit Isolierung und Heizung. ²⁾ zuvor Wasserwagen Hmb 2834
³⁾ neues Drehgestell



Die Ausstattung des 1959 in Stuttgart Hgb fotografierten Kesselwagens Stuttgart 3800 war ungewöhnlich. Der 48-m³-Kesselwagen Deutzer Bauart erhielt nicht nur eine Kesselsolisierung, sondern auch eine Einhausung von Dom und Ventilschindel. Obendrein besaß er eine Dampfheizleitung, sodass das Ladegut auch während der Fahrt warm gehalten werden konnte.

Er war einer der 110 Kesselwagen, die SEAG und Fuchs 1943 im Auftrag des RZA gebaut hatten. Geplant waren sie als Masut-Kesselwagen, Masut ist ein zähflüssiges schweres Heizöl, das als Rückstand bei der Destillation von Erdöl entsteht und fast ausschließlich in Russland produziert wurde. Abgeliefert wurden sie als Wasserwagen.

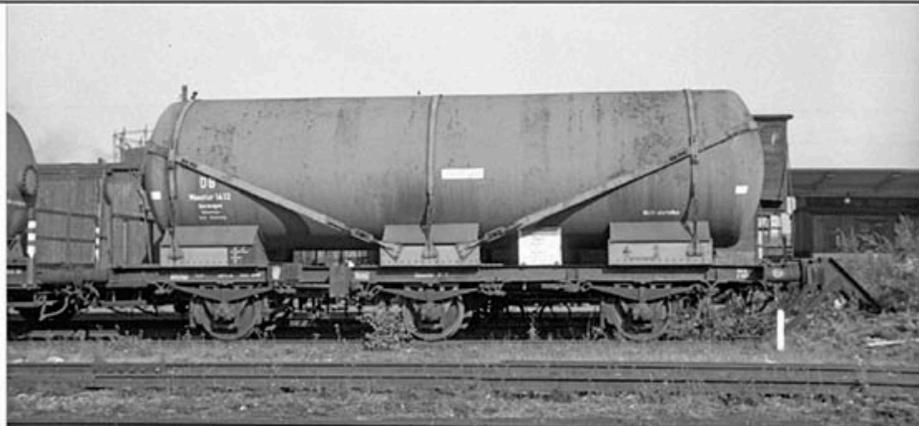
Genutzt wurde der beim Betriebsstoffhauptlager Esslingen behelmnete Wagen von der DB jedoch nur zum Transport von Dieselmotortreibstoff. Der Wagen wurde bereits Anfang der 60er-Jahre ausgemustert. Foto Fritz Wilke



Der vermutlich im Sommer 1971 in Trier fotografierte „BD Saarbrücken 972 3 166“ war zum Zeitpunkt der Aufnahme bereits Reservewagen des BZA München. Der 48-m³-Kesselwagen Deutzer Bauart besaß keine Isolierung, dafür aber zusätzliche Rohrleitungen und Schläuchen, vermutlich zum Betanken von Ölheizungen. Foto Philipp Schreiber

Von 1973 bis 1986 mietete die DB von der VTG 80 im Zweiten Weltkrieg gebaute Kesselwagen mit 63 m³ Fassungsvermögen an und stellte sie als Dienstkesselwagen mit der Bauartnummer 901 ein. Die Fotos zeigen dem München 901 972 3 204 des BZA München (unten), einen Kesselwagen der Einheitsbauart im Dezember 1982 in Hamburg Wilhelmsburg, und den Hannover 901 972 3 195 (unten rechts), einen Wagen Uerdinger Bauart im September desselben Jahres im Bf Hamburg Unterelbe Seehafen. Fotos Peter Driesch





Im Frühsommer 1955 stand der Gaswagen Münster 1412 des Bwv Oldenburg im Gbf Oldenburg. Er war ein typischer Vertreter der Pintsch-Wagen von 1926/27. Der 45 m³ fassende nur mit einer Handbremse ausgestattete Wagen war auf einem dreilachsigen Reisezugwagen-Untergestell aufgebaut. Der zulässige Behälterdruck betrug „15 atm“. Die Stationen des auf der weißen Tafel angegebenen Gaswagen-Umlaufs sind leider nicht lesbar. Foto Dr. Rado von Cosel

Wagen für Leuchtgas

Die Mitte des 19. Jahrhunderts eingeführten Beleuchtungen von Eisenbahnwagen nutzte Leuchtöle, in der Regel Petroleum, als Brennstoff. Die Lampen bestanden aus Tank, Docht, Brenner und Glaszylinder.

Bei Petroleumlampen reicht der Docht in den Brennstofftank und das Öl steigt durch Kapillarkwirkung im Docht nach oben. Daraus resultierte,

dass jede Lampe einen einzelnen Vorratsbehälter brauchte – für die Beleuchtung von Signal- oder Lokomotivlaternen vielleicht noch praktikabel, für die Beleuchtung aller Abteile eines Reisezugwagens aber auf Dauer viel zu wartungsaufwendig.

Als Alternative bot sich Leuchtgas an, das ab Mitte des 19. Jahrhunderts durch Kohlevergasung hergestellt und zur Beleuchtung von Straßen und Wohnungen genutzt wurde. Anders als bei der stationären Nutzung konnte es aber für die Fahrzeugbeleuchtung nicht über Rohrleitungen von den Gasanstalten direkt zur Verbrauchsstelle geleitet werden, sondern musste umgefüllt und zwischengelagert werden.

Gaswagen der Länderbahnen

Die Gasbeleuchtung von Personenwagen wurde erstmals 1871 von Julius Pintsch erprobt und danach schon bald bei vielen Bahnverwaltungen eingeführt. Um das verdichtete Leuchtgas in mitführen zu können, erhielten die Wagen Druckbehälter unter dem Boden. Anfangs verwendeten man das reichlich zur Verfügung stehende Steinkohlengas. Es zeigte sich aber, dass dieses Gas unter Druck zerfällt und an Leuchtkraft verliert. Die Alternative war Fett- oder Ölgas, das in eigenen Gasanstalten der Eisenbahnen hergestellt oder von privaten Lieferanten bezogen wurde und in Gaswagen zu den Zugbildungsbahnhöfen transportiert wurde.

Bei der Ausführung der Gaswagen war man nicht wählerisch: Man montierte einfach ein, zwei oder drei Druckbehälter unterschiedlicher Größen auf

Dreilachsige Gaswagen mit drei Behältern waren bei der DR mindestens bis 1962 im Einsatz, wie das im März des Jahres in Belgiz aufgenommene Foto des 82-17-11 belegt. Foto Joachim Claus, Stg. Eisenbahnstiftung



GASWAGEN

1953 setzte der Bahnhof Stuttgart Hbf noch Pwg mit Gasbeleuchtung ein. Um deren Gasbehälter aufzufüllen stand der Gaswagen 1415 in Stuttgart Hbf. Er besaß drei Behälter mit einem Gesamtvolumen von 30 m³, das nach Verbandsbauart-Grundsätzen gebaute Untergestell hatte 6,50 m Achsstand und besaß eine Westinghouse-Bremse sowie eine Dampfheizleitung, sodass er in Reisezügen befördert werden konnte. Der Wagen war ein echter Württemberger, der 50 Jahre in seiner Heimat blieb. Foto Fritz Wilke

die Untergestelle ausgemusterter Reisezug- und Güterwagen. Erst spät wurde die Waggonindustrie eingeschaltet, die dann relativ einheitliche Gaswagen mit je drei 6,00 m langen Behältern und einem Gesamtvolumen von 23 m³ auf Untergestellen mit von 4,00 – 4,50 m Achsstand lieferte.

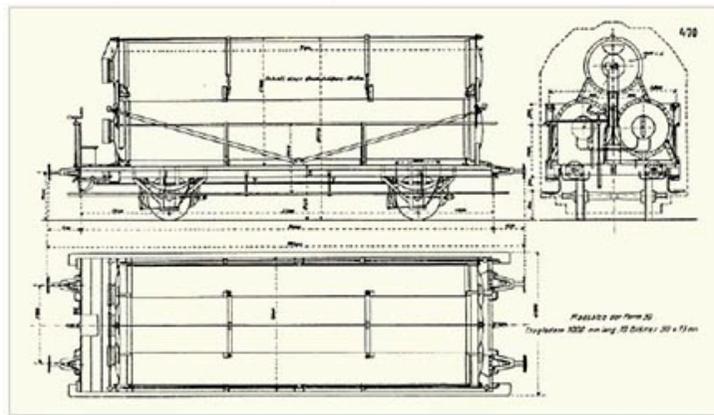
Als ab Mitte der 1890er-Jahre die Tragfähigkeit der Güterwagen allgemein erhöht wurde, entstanden auch Gaswagen mit höherer Nutzlast. Die Behälter für jeweils 10 m³ Leuchtgas waren bei einem Durchmesser von 1,20 – 1,27 m zwischen 8,00 und 8,40 m lang. Daher mussten nun auch die Untergestelle der Gaswagen mit drei Behältern entsprechend länger werden.

MAN lieferte zwischen 1893 und 1913 insgesamt 17 Gaswagen mit einer LüP von 10,30 m an die K.Bay.Sts.B. Die Behälterböden waren in einer Art Brille gefasst und mit dem Untergestell verbunden. Die bayerischen Gaswagen hatten z.T. Laufbretter und konnten damit auch in Personenzügen eingestellt werden. Ähnliche Gaswagen, jedoch in geringfügig abweichenden Abmessungen



beschaffte die badische Staatsbahn (14), die Pfalzbahn (3) und die K.Wü.Sts.B. (35). Die ersten sieben württembergischen Wagen soll Fuchs geliefert haben, nach dem württembergischen Wagenverzeichnis von 1911 entstanden aber alle Wagen in der eigenen Wagenwerkstätte Cannstatt.

Der im Februar 1956 fotografierte Gaswagen Kassel 1406 des Bw Fulda besaß drei geschweißte Behälter mit einem Gesamtvolumen von 38 m³. Aufgebaut war er auf einem 11,70 m langen, dreilachsigen Reisezugwagen-Untergestell mit Westinghouse-Bremse. Foto Reinhard Todt, Stg. Eisenbahnstiftung

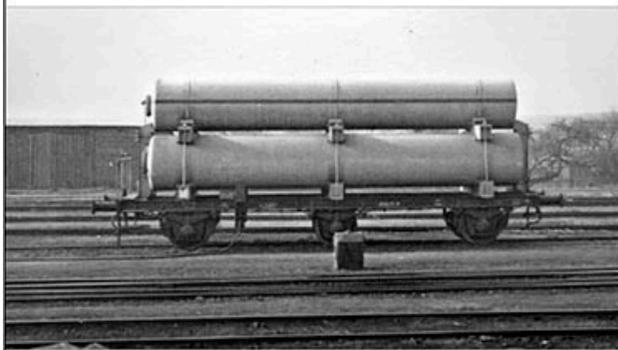


Die Skizze 470 des Bayerischen Wagenverzeichnisses von 1913 lässt sich auf die Leuchtgaswagen aller süddeutschen Staatsbahn übertragen: Die Gasbehälter hatten ein Gesamtvolumen von 30 m³, waren auf Holzbohlen gelagert und mit Stangen gegen Verschiebung in Längsrichtung gesichert. Die Badische Staatsbahn ließ insgesamt 14 solcher Wagen bauen, zehn davon in der Hauptwerkstätte Karlsruhe. Sie wogen i.M. 17000 kg und besaßen Hand- und Druckluftbremsen. Die 17 bayerischen Wagen waren etwa 20000 kg schwerer, wobei zehn von ihnen keine Laufbretter und Spannstangen besaßen. Weitere 35 beschaffte die Württembergische Staatsbahn. Stg. SC

Gaswagen der süddeutschen Staatsbahnen

Staatsbahn	Az.	Zeichn.	Bauj.	DRB-Nr.	LüP / Achsst.
K.Bay.Sts.B.	13	Blatt 469	1865–1900	700 501 – ... 512	versch.
	17	Blatt 470	1893–1913	700 514 – ... 531	10,30 / 5,50 m
Großherzogl.Bad.Sts.B.	14	Gr 89a	1889–1904		10,11 / 5,50 m
	2	Gr 89	1907		14,31 / 8,00 m
Pfalz-B.	7	Blatt 196	1889–1896	700 401 – ... 407	LüP 8,10 m
	3	Blatt 197	1899–1907	700 408 – ... 410	11,10 / 5,00 m
	1	Blatt 198	1904 (U)	700 411	LüP 9,10 m
Württ.Sts.B.	35		1899		11,22 / 6,60 m

* = Drehzapfenabstand (Drehgestellwagen)



WG. F. SCHMALSPURFAHRZEUGE



Der geschweißte 978 5502 war der einzige Lokomotivtransportwagen mit 900 mm Spurweite; er basierte auf der Krupp-Konstruktion von 1928. Am 30. August 1970 stand er beladen mit auf der Strecke Bad Doberan – Kühlungsborn eingesetzten 99 323 im Bf Dresden-Friedrichstadt.

... 5507 umgezeichnet. Mindestens einer von ihnen existierte in Nossen auch noch 1990, inzwischen zum Werkwagen 979 3605 abgestuft. Die genaue Herkunft und der Verbleib des letzten Drehgestellwagens der Rbd Dresden, des 84-31-41, ist nicht bekannt.

Nachdem die DR 1949 auch die Betriebsführung zahlreicher als Klein- und Privatbahnen eröffneter Schmalspurbahnen übernommen hatte, reichten die vorhandenen Transportwagen natürlich nicht aus. Lokomotiven, die zuvor in den eigenen Werkstätten untersucht wurden, mussten nun zu größeren Fristuntersuchungen in die Raw der DR überführt werden. Allein für die Harzer Schmalspurbahnen waren mehr als 25 Lokomotiven zu transportieren. Die Krupp-Wagen waren genau genommen nur für die Beförderung der älteren Lokomotiven geeignet. Die 1'E1'-Neubauten 99 231 – 99 247 wogen leer etwa 57 t.

Die DR entwickelte daher auf der Basis der Krupp-Konstruktion eine vollständig geschweißte Bauart für 60 t Tragfähigkeit. Außerdem ergänzte man die Bremsanlage mit einem GP-Wechsel.

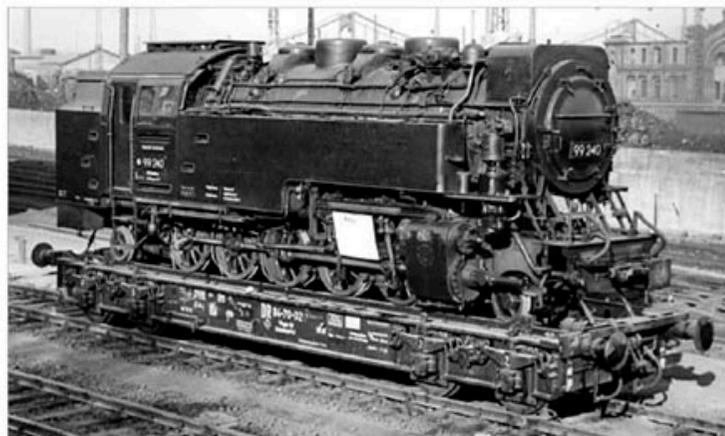
1958 baute das Raw Karl-Marx-Stadt drei Wagen, die grundsätzlich für 750, 900 und 1000 mm Spurweite ausgelegt waren. Die beiden in Wernigerode stationierten Wagen der Rbd Magdeburg 84-70-02 und ... 03 erhielten nur Schienen in 1000 mm Abstand. 1966 bekamen sie die Nummer 947 5501 und ... 5502 und in den 70er-Jahren, inzwischen als 977 5501/02, ebenfalls Rollenlager-

36,5 t Tragfähigkeit zum Transport der VIK (99²⁴⁻²⁷); der 84-31-35 besaß ein zusätzliches Schienenpaar mit 1000-mm Spurweite zum Transport der sächsischen I M (99¹⁵). 1966 wurden sie in 973 5506 und

DR-Lokomotivtransportwagen ¹⁾

Rbd	Wagennr.	vorl. UIC-Nr. 1966	UIC-Nr. 1968	Achs. Spurw.	Herst. u. Bauj.
Dre	84-31-30-... 33	943 5612-... 13	943 5612-... 13	2 750	EW Chemnitz 1894
Dre	84-31-33+... 34	943 5615+... 16	943 5615+... 16	2 750	EW Chemnitz 1896
Dre	84-31-35	973 5506	973 5506	4 750/1000	EW Chemnitz 1920
Dre	84-31-36	973 5507	973 5507	4 750	Busch 1926
Dre	84-31-37+... 38	973 5508+... 09	973 5508+... 09	4 750/1000	Krupp 1930
Dre	84-31-39+... 40	973 5510+... 11	973 5510+... 11	4 750	Krupp 1930
Dre	84-31-41			4 1000	EW Chemnitz
Erf	84-40-04	944 5504-947 5519 ²⁾	977 5519	4 750/1000	Krupp 1928
Mg	84-70-02+... 03	947 5501+... 02 ²⁾	977 5501+... 02	4 1000	Raw KMS 1958
Sw	84-80-10	948 5509		4	
Sw	84-80-11	948 5510 ²⁾	978 5502	4 900	Raw KMS 1958

¹⁾ Bei Wagen der Rbd Erfurt ist der Verbleib z.T. unbekannt.
²⁾ 1966 von Enfeld nach Wernigerode (Rbd Mg) umbeheimatet. ³⁾ 1995 Höchstgeschwindigkeit 100 km/h nicht berücksichtigt



Im März 1959 wartete 99 240 auf dem Wagen für Schmalspurfahrzeuge 84-70-02 in Halle auf die Weiterfahrt zum Heimat-Bw Wernigerode. Er war ein verstärkter Nachbau der Krupp-Konstruktion aus dem Jahr 1928. Die beiden vollständig geschweißten Wagen wurden zum Transport der im Harz eingesetzten, leer annähernd 60 t wiegenden 1'E1'-Lokomotiven benötigt.



Am 4. August 1963 stand 99 586 auf dem Wagen für Schmalspurfahrzeuge 84-31-34 in Freiberg. Damals waren die Wagen bis auf die Hülsenpuffer noch unverändert – die Flacheisen-Achshalter und die Radsätze mit Länderbahn-Gleitlagern entsprachen noch dem Ableferungszustand.

99 1582 präsentierte am 8. Juni 1976 sich in Aue auf dem inzwischen modernisierten 943 5616. Die Wagen besaßen nun Pressblech-Achshalter, verstärkte Federböcke und Gleitlager-Radsätze der Verbandsbauart. Fotos (4) Günter Meyer, Sfg. Dr. Manfred Meyer

radsätze. Beide Wagen übernahmen die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) und stellten sie bei der DB als Limpp 400 5 520 [P] und 400 5 521 [P] ein.

Der dritte Wagen mit 900 mm Spurweite ging als 84-80-10 an die Rbd Schwerin und wurde 1966 zum 948 5510 (die endgültige UIC-Nummer lautete 978 5502). Nicht ganz sicher ist, ob er sich von den Wernigeroder Wagen tatsächlich unterschied, oder ob man die Schienen in etwa 960 mm Abstand verlegte und bei 1000 mm ein leichtes Zwängen, hingegen bei den Loks und Wagen der Strecke Bad Doberan-Kühlungsborn mit 900 mm Spurweite eine geringfügige Spurerweiterung in Kauf nahm.

Für viele Transportaufgaben reichten zweiachsige Wagen. Das galt selbst für viele Loks: Die weit verbreiteten sächsischen IVK (99⁵¹⁻⁵⁹) hatten ein Leergewicht von nur rund 22 t, die V K (99⁶¹) von etwas über 26 t.

Die fünf noch von der sächsischen Staatsbahn stammenden zweiachsigen Wagen mit 9,90 m LüP und 5,40 m Achsstand – Dresden 700 661 ff., s. Skizze S. 161 – erhielten bei der DR 1952 die Wagennummern 84-31-30 – ... 34. Sie besaßen ausnahmslos Flacheisenachshalter und Gleitlagerradsätze. In dieser Form erhielten sie (als U-Wagen) 1968 die UIC-Nummern 943 5612 – ... 5616, allerdings hatte man inzwischen die Gleitlagerradsätze der Länderbahnbauart gegen solche der Verbandsbauart getauscht.

Zur Ladungssicherung besaßen sie auf die äußeren Langträger geschraubte Halter für Zugstangen. Nach dem Verladen der Lok wurden auf die Zugstangen Querriegel geschoben und mit Schrauben soweit angezogen, bis sie unmittelbar vor den Bahnräumern der Loks waren. Um 1970 modernisierte die DR die weiterhin bei der Rbd Dresden vollzählig vorhandenen Wagen: Sie erhielten neue Laufwerke mit Pressblech-Achshaltern und verstärkten Federböcken. Die so aufgewerteten Wagen existierten mehrheitlich bis zur Gründung der DBAG; zwei Wagen, der 9435 002 und ... 003, sind bei der Pressnitzalbahn weiterhin im Einsatz.



DR-Transportwagen für Schmalspurwagen

Während sich der Lebenslauf der meisten Wagen für Schmalspurloks noch nachvollziehen lässt, ist dies bei den zum Transport von Reisezugwagen umgebauten Wagen unmöglich. Zwar sind die Wagen in der Rbd Dresden noch vergleichsweise gut

Inzwischen museal erhalten: 99 1566 stand im September 1995 auf dem in Freital beheimateten U 943 5615 in Zwickau. Foto Dr. Rudo von Cosel





Der im Oktober 1966 im Rbf Untertürkheim fotografierte Kassel 4034 trug die Bezeichnung „Radsatztransportwagen AW Kassel [V 60 + VT + VB]“. Zur Sicherung von bis zu sieben unterschiedlich großen Radsätzen hatte das AW Limburg im Januar 1963 beim Umbau des Offs 59 633 504 Schienenprofile quer auf das Untergestell geschweißt. 1968 erhielt er als Wagen für Radsätze 103 die Wagennummer 942 3 016, 1979 musterte die DB ihn aus. In derselben Form entstand der auf S. 18 gezeigte Kassel 4023 aus einem Gms 54 und vermutlich auch die Wagen Kassel 4017, 4018, 4033 und 4035.

Wagen für Radsätze

Wagen für Radsätze – in diesem Kapitel stellen wir darüber hinaus auch die Wagen für Drehgestelle vor – sind, insbesondere beladen mit neuen oder aufgearbeiteten Radsätzen für Dampflok- oder Dieselloks mit Stangenantrieb (V 20, V 36, V 60, V 65), ein Blickfang.

Ähnlich wie zum Transport von Kleinlokomotiven zog man auch für den Transport von Radsätzen und Drehgestellen sowie Lokomotivkesseln, Motoren und Getrieben anfangs beliebige Flach- und Schienenwagen heran, sofern die Ladung mit geringem Aufwand – mit Vorlegekeilen und Verzurrketten

– gegen Verschiebungen, insbesondere in Längsrichtung, gesichert werden konnte. Bei Radsätzen war dies nicht ohne weiteres möglich, da Radsätze schon bei leichten Stößen ins Rollen kamen und es entsprechend hoher Schwellen bedurfte, damit sie das nicht taten.

Wagen für Lokomotivradsätze

Beim Bearbeiten dieses Beitrags kamen uns jedoch Zweifel, ob tatsächlich Dampflok-radsätze in nennenswerten Stückzahlen einzeln transportiert wurden. Längst nicht alle Betriebswerke besaßen

die zum Ausbau von Radsätzen benötigten Achsen, sodass es häufig einfacher war gleich mit der ganzen Lok ins AW zu fahren. Anders sah das bei Dieselloks und Triebwagen aus. Um eine V 60 anzuheben, damit die Radsätze ausgebaut und verladen werden konnten, genühten Hebezeuge mit zwei Traversen, die unter die Anhebepunkte der Lok griffen. Und dass dies augenscheinlich regelmäßig geschah, belegen die vielen Fotos von Radsatztransportwagen des AW Kassel, das in den 60er-Jahren für die Unterhaltung aller V 60, VT 95 und VT 98 zuständig war. Um die Ausfallzeiten der Loks zu verringern, gab es im AW Kassel ein Kontingent an Austauschradsätzen.

Diese Wagen waren auf Untergestellen unterschiedlicher Wagen aufgebaut – u. a. G 19 und Omm 32. Dabei gab es zwei generell unterschiedliche Ausführungen: Die bis 1958 gebauten Wagen erhielten einen bis zur Langträgeraußenkante reichenden durchgehenden Holzfußboden, der nur im Bereich der drei Traggestelle für die Lokachsen ausgespart war. Diese Traggestelle bestanden aus je zwei quer auf das Untergestell geschweißte



WG. F. RADSÄTZE

Schienen (ggf. mit zusätzlichen Blechabstützungen) und zwei außen angebrachten L-Profilen, die die Achsen gegen Querverschiebung sicherten. Da diese von den Kurbelzapfen verbogen wurden, wenn beim Verladen der Radsätze nicht auf deren richtige Stellung geachtet wurde, wurden sie später innen montiert.

1962/63 baute das AW Limburg weitere Wagen um, nun auf Untergestellen neuerer Wagen.

Den als „Radsatztransportwagen AW Kassel [für V 60]“ bezeichneten Kassel 1044 baute das AW Limburg im Januar 1958 aus dem Omm 32 803 479 um – wobei das schräge Gelände hinter der Bremserbühne nicht Bestandteil des Umbaus, sondern wohl einem mit einem V 60-Radsatz ausschwenkenden Kran geschuldet war. 1961 stand der Wagen in Stuttgart Hgbf.



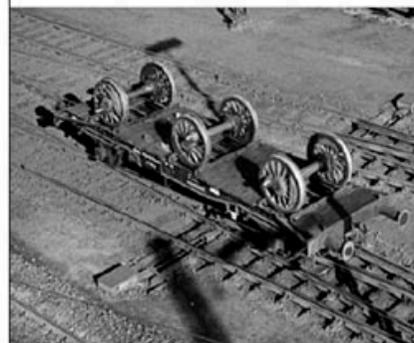
Der im Mai 1968 im Rbf Untertürkheim fotografierte Wagen für Radsätze Stg 4949, beheimatet beim Bwv Stuttgart und später umgezeichnet in 942 1 830, konnten elf 940-mm-Radsätze seitlich versetzt geladen werden. Aufgebaut wurde der Wagen vermutlich auf dem Untergestell eines Omm 12: Lüp 9,10 m, Achsstand 4,80 m.

Der 1961 in Stuttgart Hgbf noch mit seinem ursprünglichen Stangenantrieb fotografierte Pendelwagen für Lokradsätze Kassel 1043 hatte die DB 1958 aus einem G 19 hergerichtet. Der beim AW Kassel beheimatete und ab 1968 als Wagen für Radsätze 103 942 1 596 bezeichnete Wagen besaß die üblichen Ladegestelle für V 60-Radsätze. Fotos Fritz Wilke



Der ungebremste Radsatz-Beförderungswagen Stuttgart 4955 des AW Esslingen entstand aus einem 1903 gebauten Wagen. Die Abmessungen – 12,00 m Lüp, 7,50 m Achsstand – sowie eine noch vorhandene Federbockabstützung in Wagenmitte deuten darauf hin, dass man ein ehemals dreiaxliges Untergestell mit einem an den neben den Achsen liegenden Querträgern angreifenden nachspannbaren Sprengwerk versehen hat. Er erhielt ein geschweißtes Ladegestell für sieben Radsätze mit bis zu 1400 mm Laufkreisdurchmesser – verladen waren darin ein einfacher Speichenradsatz und sechs unterschiedliche Scheibenbremsradsätze, z. T. ohne Bremsscheiben, alle mit 1000 mm Durchmesser. Außer dem Traggestell besaß er über die Achsmitten reichende Ladungssicherungen an den Stirnseiten und seitliche über die ganze Wagenlänge verlaufende U-Profile. Fotos Fritz Wilke

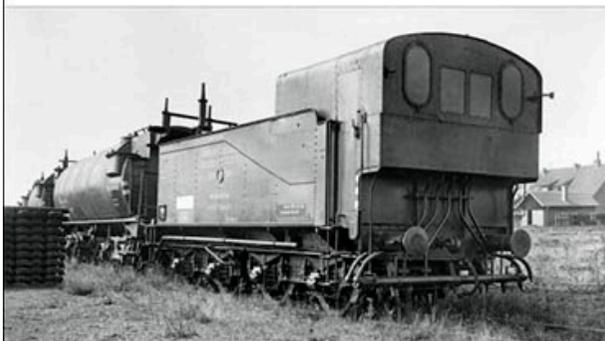
Wie der oben rechts gezeigte Kassel 1044 war auch der Wagen für Radsätze Kassel 1049 aus einem Omm 32 mit Fischbauchlangträgern entstanden. Das Foto aus Nürnberg Rbf vom Oktober 1968 zeigt, dass der Fußboden im Bereich der Radsatzgestelle ausgespart war und die Radsätze bei ihm von innen mit L-Profilen gegen Querverschiebung gesichert wurden. Foto Richard Krouss



SPRENGZÜGE



Am 30 Juni 1977 war der Spritzzug des Gleisbauhofs Hamburg-Harburg auf der Strecke Rheine-Emden bei Leschede im Einsatz. Gebildet war der von einer V 60 gezogene Zug aus einem ehemaligen 3yg als Mannschaftswagen, einem Waschwagen, mehreren aus Gmhs 30 hergerichteten Pendelwagen 924 973 5 069 für angemischtes Spritzmittel und der Sprengwagen 884 973 5 065 / Wasserwagen 924 973 5 086. Wahrscheinlich waren am Zugschluss noch die Wasserwagen 924 973 0 210 und 973 0 218, beide aus 48-m³-Kesselwagen der Einheitsbauart mit Einfüllöffnungen für Wasserkranne hergerichtet, eingestellt. Foto Rolf Michael Haug



218

Sprengwagen

Während die DRG die Sprengwagen noch aus unterschiedliche Tendertypen herrichtete – belegt sind neben den preußischen 2'2'T 31,5 preußische 3T 20 und 2'2'T 21,5 und mindestens ein mecklenburgischer 2'2'T 16 – baute die DB ihre Sprengwagen nach einheitlichen Zeichnungen überwiegend auf der Basis der 2'2'T 31,5. Wahrscheinlich erscheint, dass dabei auch ältere Sprengwagen an den technischen Standard angepasst wurden.

Im Gegensatz zu den Vorkriegsbauarten, bei denen der Spritzdruck allein durch die Schwerkraft entstand erhielten die Neubauten zwei dieselmotorbetriebene Kreiselpumpen: eine zum Mischen und Umwälzen sowie eine zum Aufbau des erforderlichen Spritzdrucks.

Beim Umbau dieser Tender zu Sprengwagen oder Maschinenwagen (die Bezeichnung war nicht einheitlich) kürzte man den Wasserkasten am ehemals lokseitigen Ende und baute hier einen Pumpenhaus mit einer überkragenden Bedienkanzel ein. Das Wasser wurde unten seitlich aus dem Wasserkasten entnommen, durchlief einen Schlammabscheider und dann mit einer Motorpumpe zu den Spritzdüsen befördert.

Bereits die DRG richtete Sprengwagen aus vierachsigen Tendern her, allerdings anfangs in recht einfacher Ausführung: Der am 28.11.30 im RAW Jena gebaute „Sprengwagen für Unkrautvernichtungszug“ Erfurt 729 003 besaß nur eine erhöht angeordnete offene Bedienplattform am Ende und zwei Sprengköpfe, durch die das Herbizid großzügig in und neben dem Gleis verteilt wurde. Er war mit einem weiteren zum Wasserwagen hergerichteten Tender über die Lok-Tender-Kupplung fest gekuppelt.

Hingegen entsprach der am 18.6.49 im EAW Dst Lok untersuchte „Sprengtender für Sprengwagenzug“ Frankfurt 701 170 grundsätzlich der später üblichen Bauform, war jedoch vermutlich auf einem ehemals mecklenburgischen 2'2'T 16 aufgebaut. Auf der ehemaligen Tenderbrücke war eine überkragende Bedienkanzel montiert, darunter waren gruppenweise dosierbare Düsen in einem Querrohr für den eigentlichen Gleisbereich sowie Spritzdüsen für das seitliche Schotterbett. Fotos Carl Bellingrodt, Stg. SC



Ungewöhnlich war der auf einem dreiachsigem Tender aufgebauten Maschinenwagen Karlsruhe 9480 des Sprengwagenzug 1411. Der im Mai 1959 in Mannheim Hbf fotografierte Wagen war mit zwei aus Steifrahmentendern umgebauten Wasserwagen gekuppelt. Foto Joachim Claus, Stg. Eisenbahnstiftung

Unten links: Nochmals der auf Seite 180 gezeigte Maschinenwagen Münster 2845 des beim Gleislager Osnabrück stationierten Sprengwagenzug 2 im Jahr 1955 in Edewecht. Irgend etwas schien an dem Schlammabscheider undicht zu sein. Foto Dr. Rudo von Cosel



Diese Spritzdüsen – je nach Bauart 7 bis 13 – waren in einem Querrohr unter den Puffern unterhalb der Bedienkanzel montiert. Dazu kamen mehrere seitlich gerichtete Spritzdüsen für die Ränder des Schotterbetts. Die gruppenweise dosierbaren Dü-

sen ermöglichten das gezielte Ausbringen des Herbizids mit geringerem Wasserverbrauch.

Technisch ähnlich rüstete die DB auch mindestens zwei 2'2'T 30 Wannentender zu Sprengwagen um. Bei ihnen behielt man den Wasserkasten

Der Sprengwagen 924 973 5 059 des GI Hmb-Harburg, aufgenommen im November 1975 im BI Buchholz (Nordheide) wurde aus einem vierachsigen Kastentender umgebaut. Dabei kürzte man den Wasserkasten, sodass hinter der Bedienkanzel Platz für einen ausreichend großen Pumpenraum war. Er erhielt nicht nur ein Dreilichtspitzensignal sondern darüber hinaus sogar ein Signalhorn.



Der im September 1977 in Hamburg-Wilhelmsburg fotografierte Sprengwagen 924 973 5 065 des GI Hmb-Harburg wurde aus einem Wannentender hergerichtet. Unter der kurzen überkragenden Bedienkanzel saßen Spritzrohre, mit denen sogar Bahnsteige beregnet werden konnten. Der ehemalige Kohlenkasten wurde zu einem großzügig bemessenen Pumpenraum mit seitlichen Fenstern umfunktioniert. Fotos Benno Wiesmüller

219

