

Hans-Joachim Knuper

Der „Sapperlot-Wagen“

Betrieblich recht effektiv, bei den Fahrgästen höchst unbeliebt: Der einzige Schmalspur-Dampftriebwagen DWss 1 der württembergischen Staatsbahn zeigte sich als langlebiges Gefährt. Aber er war nicht der erste Triebwagen auf schwäbischen Schmalspurgleisen.

Schon am 7. 1. 1900 berichtet die lokale Zeitung für das Zabergäu über den Einsatz eines Verbrennungstriebwagens, daß „im Laufe dieser Woche auf unserer Zabergäubahn Probefahrten mit einem Daimler-Motor ausgeführt werden.“ Drei Tage später lesen wir, daß „die Probefahrten bereits begonnen haben; der Wagen verkehrt regelmäßig Werktags 4 mal“ (mit zwei Zugpaaren). „Gegen Lösung der gewöhnlichen Fahrkarten werden bei diesen Fahrten auch Reisende befördert.“ Am 14. 1. wird gemeldet, es „unterzog letzten Mittwoch der Präsident der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Hr. Staatsrat v. Balz, (...) in Begleitung einiger Herren (...) der Daimler'schen Fabrik den (...) Daimler-Motorwagen einer Prüfung durch eine Probefahrt. (Es) soll sich der Wagen, der ein recht gefälliges Äußeres hat, auch in den Steigungen recht gut bewährt haben. Derselbe ist bereits nach Norddeutschland verkauft.“ Weitere Informationen oder gar Fotos zu diesem Exoten sind nicht aufgetaucht.

„Maßlos verwünschte Einrichtung“

Sieben Jahre später wird der Dampftriebwagen DWss Nr. 1 bei seinem Einzug auf dem schmalspurigen Ableger der Schwäbischen Eisenbahn in Oberschwaben zum 1. 5. 1907 begrüßt: „Der Sommerfahrplan brachte uns eine schöne Bescherung für die Bahn Schussenried – Buchau. An Stelle der

Personenzüge treten ausschließlich Triebwagen. Wir werden dafür bestraft, daß eine verfehlte Schmalspurbahn nicht nur keine Rente, sondern ein Defizit dem K. Eisenbahnfiskus gebracht hat. Die Passagiere äußern sich unverhohlen und selbst in Anwesenheit höherer und niederer Bahnbeamter sehr abfällig über diese Änderung. Der Betrieb ist gesundheitsschädlich, ein Attentat auf alle Passagiere mit ‚Nerven‘, heißt es weiter.

Verübeln kann man es den Benutzern nicht, denn statt der 30 Minuten Reisezeit, welche die bis dahin mit Dampfloks bespannten Züge für die 9,5 km Entfernung auf 750 mm benötigt haben, werden dem neuen Fahrzeug fahrplanmäßig 35 Minuten eingeräumt. Und anstatt der bisher geführten 2., 3. und 4. Wagenklasse bietet der Wagen nur noch die beiden letztgenannten Einstufungen.

Dabei ist das Fahrzeug technisch gesehen eine interessante Lösung: Das 12 m lange 4achsige Gefährt besteht aus einem bis zu 40 Sitzplätze bietenden Fahrgast- und Gepäckraum und dem nur durch eine Wand abgetrennten Antriebsbereich, in dem ein kleiner stehender Kessel der Bauart Kittel Dampf erzeugt. Die nur 35 qm Heizfläche genügen zur Versorgung des gut 21 wiegenden Fahrzeugs, das durch eine einzige Treibachse im Triebdrehgestell bewegt wird. Der Kundschaft bleiben die speziellen Eigenschaften des Wagens nicht verborgen: „Er kann als verkehrssicher nicht gelten, da der Führer auf der Fahrt nach dem Bahnhof (Schussenried) keinen Blick auf das Schienengeleise hat und diese wichtige Funktion dem Schaffner überlassen bleibt. Die Passagiere, welche sich in der Nichtraucherabteilung in 3. Klasse aufhalten wollen, halten das riesige Getöse der Maschine nicht aus. Die ganze Einrichtung wird maßlos verwünscht.“



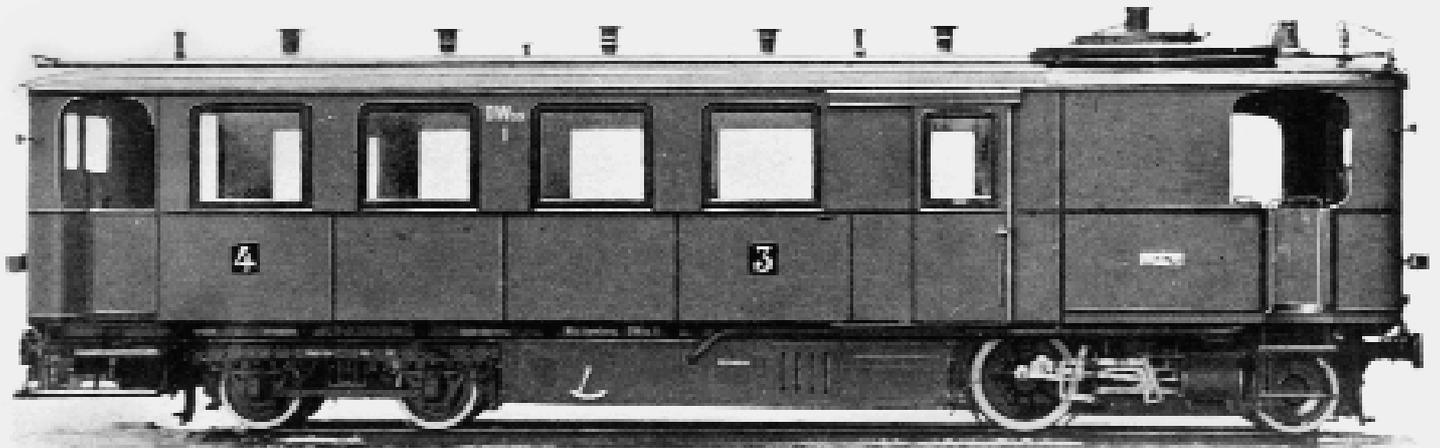
Oben: Höhenriß der Zabergäubahn im erst eröffneten Abschnitt. Die Höhenlage der Station Brackenheim über dem Zabertal mit den beidseitigen Steilabschnitten, welche die Bewährungsprobe für den DWss1 darstellten, erkennt man gut. Vorlage: Slg Peter Zeller

Links: Die 1 : 40-Rampe vor Brackenheim auf der Zabergäubahn mußte der Dampftriebwagen bei seinen Probefahrten bewältigen. Blick vom Bahnhof Brackenheim Richtung Meimsheim. Rechts württembergischer Neigungs- bzw. (hier) Gefälleanzeiger, links das Gaswerk. Zwischen Haupt- und Nebengleis ist das 600-mm-Feldbahngleis zum Gaswerk erkennbar. 14. 7. 1956, Foto: Hans de Herder

Seite 27 oben: Ihr Werkfoto des DWss1 vervielfältigte die Maschinenfabrik Esslingen sogar als Referenzpostkarte. Foto: Maschinenfabrik Esslingen, Slg Hans-Joachim Knuper

Rechts: So sah der DWss Nr. 1 bei der Ablieferung aus. Zchn.: Slg. Horst J. Obermayer, Repro A.-H. Berberich

—◆ Maschinenfabrik Eßlingen in Eßlingen (Württemberg). ◆—



Vierachsiger Heißdampf-Triebwagen (Schmalspur 750 mm)
der Kgl. Württembergischen Staatsbahnen.

DW 55 Nr. 1. 978 mm Spur. *M 1/1*

Reiffläche	25,8 qm
Reiffläche (ausdrücklich übertragend)	25,8 qm
Reifdruck	4,5 bar
Reifspannung	10,1 bar
Reifdruck im Siedebereich	300
Reifdruck	0,4/0,5, 24,25, 25,75
Reifdruck	100
Reifdruck	200
Reifdruck, gewogen	2650
Inhalt des Wasserkessels	15 cbm
Inhalt des Heißwasserkessels	0,75 cbm
Reifgewicht	1000 kg
Reifgewicht ohne Reifende	2000 kg
Reifgewicht	700 kg

ausstellung: Eisen- u. Stahl-Industrie, Stuttgart, 1877

Stuttgart, den 25. Januar 1877.

St. 100.

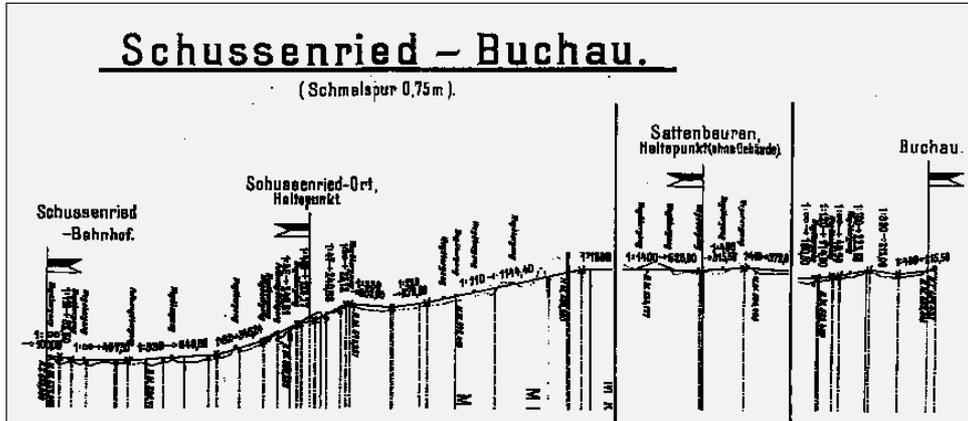
Maschinenmechanisches Bureau

St. 100.

10. Schussenried-Buchau.						
km	556.	557.	559.	561.	562.	
	LZ.	LZ.	LZ.	LZ.	LZ.	
Friedrichshafen 1	8.22+6.25	9.25	11.27	2.25	7.22	+ Umsteigen in Aulendorf. + Umsteigen in Eibersach.
Ulm 2	1.22+5.12	8.22+9.42	1.06	4.06	7.16	
Schussenried Bf. 2	7.34	11.31	2.55	5.25	9.21	
Schussenried Ort	7.42	11.39	3.03	5.33	9.29	
Sattenbeuren	7.53	11.50	3.14	5.44	9.39	
Tortwerk	7.57	11.54	3.18	5.48	9.43	
Buchau	8.08	12.06	3.30	6.22	9.54	
	Triebwagen	Triebwagen	Triebwagen	Triebwagen	Triebwagen	
	3.4.	3.4.	3.4.	3.4.	3.4.	
	1.22+5.12	8.22+9.42	1.06	4.06	7.16	

Den ersten Versuch mit einem normalspurigen Dampftriebwagen auf württembergischen Gleisen hatte es bereits 1880 auf der Fellbacher Rampe mit einem Fahrzeug der preußisch-hessischen Staatsbahn gegeben, doch erst 1895 beschafften die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen (KWSStE) probeweise einen Dampf-Zweiachser des französischen Herstellers Anatole Serpollet. Dessen Röhrenkessel bewährte sich nicht, so daß erst ab 1899 nach dem von Eugen Kittel verbesserten System insgesamt 17 Normalspur-Dampftriebwagen von der Maschinenfabrik Esslingen folgten.

Kittel selbst bezeichnete die „Motorwagen“ als „billiges und doch zuverlässiges und sicheres Betriebsmittel für den kleinen Nahverkehr“. Die Bezeichnung „Serpollet-Wagen“ setzte sich offenbar trotzdem durch, so daß der Volksmund dies gar zu einem Schimpfwort umformte, denn im August 1907 berichtet die Zeitung, auf der (normalspurigen) Strecke Herbertingen – Saulgau sei am Samstagabend „wieder einmal der ‚Sapperlot‘-Wagen steckengeblieben“. „Sapperlot“, auch „sackerlot“ ist ein süddeutsches Schimpf- und Bekräftigungswort, umgebildet aus dem französischen „sacré nom (de dieu)“ = heiliger Name Gottes.



Oben: Der „Triebwagen“ im Fahrplan: So wie hier im Sommer 1910 sah der Kursbuchausschnitt für die Strecke Schussenried – Buchau ab 1907 konstant über viele Jahre hinweg aus. LZ steht für Lokalizug. Wie auch in der Statistik der Verwaltungsberichte der KWSStE sind keinerlei lobkesspannte Personenzüge aufgeführt; der Dampftriebwagen bewältigte somit den Gesamtverkehr mit Ausnahme der Bedienungsfahrten zu den Gleisanschlüssen. Vorlage: Württembergische Landesbibliothek

2. Reihe: Höhenriß der Federseebahn im Abschnitt Schussenried – Buchau (in Ausschnitten dargestellt). Deutlich sind die Rampen vor und hinter dem Haltepunkt Schussenried Ort erkennbar. Vorlage: KWSStE-Bildfahrplan Sommer 1914, Slg. Peter Zeller

3. Reihe: Der Zug kommt! Unterhalb des Haltepunkts Schussenried Ort ging es mit nur noch geringem Gefälle auf den „Hauptbahnhof“ von Schussenried zu, den Bahnhof der Südbahn (im örtlichen Sprachgebrauch der Schmalspur-Anlieger einfach „der Bahnhof“ genannt; Buchau konnte in der Volksmeinung offenbar nicht als solcher gelten). Rechts die Klosterkirche, davor die Gießerei Wilhelmshütte als wichtiger Bahnkunde, für deren Bedienung die Loks – wie hier eine Malletmaschine – weiterhin ihr Auskommen hatten. Um 1920, Foto: Slg. Hugo Hammer



Unten: Nach dem Verschwinden des Dampftrawagens blieb den Malletloks über 40 Jahre das Feld alleine: Die Zwei-Wagen-Standardgarnitur in all ihrer Bescheidenheit auf dem Schussenrieder Bahnhofsvorplatz, um 1960. Foto: Theodor Alt

Seite 29 oben: Obwohl der Buchauer Dampftriebwagen fast den Gesamtverkehr auf der zehn Kilometer langen Strecke übernahm, blieben die beiden Klose-Loks von 1896 bis 1925 im Bestand. Um 1900 ist Lok 23 in Buchau angekommen, links stehen die Hausboten der drei örtlichen Hotels zum Abholen der neuen Gäste bereit. Foto: Sammlung Hans Willbold.

Rechts: Prächtige Momentaufnahme vom Haltepunkt Schussenried Ort, um 1910: Auf diesem einzigen bekannten Einsatzfoto des Dampftriebwagens aus der Staatsbahnzeit ist sein Maschinenteil ganz am rechten Bildrand erkennbar, der Richtung Schussenried Bahnhof zeigende Personenteil des Wagens schon nicht mehr. Angehängt sind dahinter offenbar ein Personen- und ein Gepäckwagen. Das menschengerechte Behäbigkeit ausstrahlende Haltepunktgebäude ist nach 1964 abgebrochen worden. Foto: Sammlung Josef Ege



Zur vollsten Zufriedenheit

Für die beiden Sorgenkinder unter den Schmalspur Strecken der KWStE, die Zabergäubahn Lauffen – Leonbronn und die oberschwäbische Linie Schussenried – Buchau, die ihre Jahresergebnisse unter dem Strich bestenfalls mit einer „schwarzen Null“ oder – im Buchauer Fall – sogar mit Defiziten abschlossen, boten sich solche Fahrzeuge also besonders an. Die vom „Maschinentechnischen Bureau“ der Staatsbahn genehmigte Zeichnung des DWss 1 datiert vom 25. 1. 1907; geliefert wird das Fahrzeug unter der Fabriknummer 3399. Bereits am 4. 3. meldet der Zaber-Bote:

„Am Freitag wurde ein neuer Dampfwagen von Eßlingen nach Güglingen verbracht. Derselbe ist sehr praktisch und geschmackvoll eingerichtet, (...) außerdem kann ihm ein weiterer Personenwagen mitgegeben werden. Vorerst werden mit diesem Wagen allem Anscheine nach nur Probefahrten ausgeführt, (wobei) ... derselbe in Zukunft als weiteres Verkehrsmittel der Zabergäubahn verbleibt.“

Am 8. 3. heißt es, „(...) der Dampfwagen wird am 1. Mai dem Betrieb (...) übergeben werden. Die (...) Probefahrten wurden heute eingestellt, nachdem (sie) zur vollsten Zufriedenheit ausgefallen sind, gleichzeitig wurde der Wagen vom Staat übernommen. Der Wagen hat bei vollster Belastung, selbst mit einem angehängten Personenwagen die Steigung zwischen dem Gaswerk und Bahnhof Brackenheim ohne die geringste Schwierigkeit überwinden.“

Selbst im benachbarten Bottwartal hat man am 9. 3. 1907 von der Neuigkeit vernommen: „Aus dem Zabergäu – Seit ca. 8 Tagen verkehrt auf der Zabergäubahn ein neuer Dampfwagen, der vorerst aber nur Probefahrten von Lauffen nach Leonbronn und zurück unternimmt. Wie man hört, wird derselbe ab 1. Mai als weiteres Betriebsmittel der Zabergäubahn übergeben (...). Es ist zu hoffen, daß durch diese neue Einrichtung die oft unliebsamen Aufenthalte in Lauffen in Wegfall kommen und daß der Wagen hauptsächlich auch werktags zu einer besseren Abendverbindung von Stuttgart und Heilbronn her führt.“

Doch am 26. 4. gibt es lange Gesichter: „Der vor einiger Zeit probeweise ausgeführte Triebwagen scheint sich (...) für unsere Zabergäubahn nun doch nicht bewährt zu haben, denn derselbe verkehrt ab 1. Mai auf der Strecke Schussenried-Buchau.“ Dort wiederum vermeldet die Buchauer Zeitung am 30. 4. kurz und bündig, daß „vom 1. Mai an sämtliche Personenzüge der Bahn Schussenried-Buchau in Treib(!)wagenfahrten umgewandelt werden“.

Die Oberländer um Buchau, welche gegen den Einsatz des Dampfwagens „mit allen erlaubten Mitteln entgegenzutreten“ wollen, setzen sich nicht durch. „Triebwagen“ steht ab 1. Mai 1907 ausdrücklich in den Fahrplänen der Staatsbahn, der DWss 1 übernimmt den Gesamtverkehr auf der 1896 eröffneten Strecke, und das effektiv: Täglich fünf Zugpaare im Personenverkehr, keine im Güterverkehr weist die Staatsbahnstatistik für das erste Einsatzjahr aus, so bleibt es auch weiterhin.

Wie kann das sein, trotz des mit kaum mehr als 10.000 Jahrestonnen recht geringen Frachtaufkommens? Auch andere württembergische Zweigstrecken, so nach Ochsenhausen oder Langenbrunn, führten zeitweise nur Reisezüge in den Annalen, was bedeutet, daß die Güterwagen durch die Perso-

nenzüge mitgenommen wurden. Den in Buchau vorhandenen Dampflok blieb somit nur die Bedienung des einzigen unterwegs gelegenen Güterkunden, nämlich des staatlichen Torfwerk Schussenried, für welches beispielsweise der Bildfahrplan 1919 zwei tägliche Bedienungsfahrten von Schussenried aus verzeichnet. Das königliche Hüttenwerk, das (obwohl direkt neben der Bahn gelegen) kurioserweise erst um 1910 einen Gleisanschluß erhielt, wurde ebenfalls vom „Hauptbahnhof“ aus (so die halb offizielle Bezeichnung der Schussenrieder Station) per Lok angefahren. Da diese Fahrten keine zwei Bahnhöfe, sondern nur einzelne Betriebsstellen verbanden, sind sie nicht als Güterzüge in der Statistik verzeichnet worden.

In seinem ersten Einsatzjahr, das bis zum nächsten Rechnungswechsel der Staatsbahn am 31. 3. 1908 währte und somit 11 Monate dauerte, legte der DWss 1 immerhin 27.950 km zurück, was bei 94,5 km/d 295 Einsatztage (von rund 330 Kalendertagen) ergibt. Die 14 seinerzeit vorhandenen normalspurigen Dampftriebwagen der KWStE kamen auf rund 30.000 km/a also wenig mehr. Bedenkt man, daß der Schmalspurige mit kaum 25 km/h unterwegs sein konnte, gegenüber den schnelleren normalspurigen „Kollegen“, so leistete er sogar mehr Betriebsstunden. Hinzu kommen nicht weniger als 999 Rangierstunden im Jahr, pro Tag also rund drei Stunden! (bei den Normalspurern gerade 40). Selbst das Mitführen von Personenwagen würde solchen Aufwand nicht erklären.

Der DWss 1 muß demnach durchaus auch große Teile des Güterverkehrs zwischen den beiden Endbahnhöfen mit übernommen haben – der Bildfahrplan 1919 verzeichnet keine Rangieraufenthalte unterwegs. 10000 t/a Frachtaufkommen ergeben bei sechs Werktagen gerade 30 t / Tag oder bei fünf täglichen Zugpaaren 6 t/Zug. Ein bis zwei Schmalspurgüterwagen mochte der „Dampfer“ also wohl ziehen.

Viele industrielle Güter gab es im ländlichen Buchau nicht zu versenden; Spitzenreiter im Versand – vor allen anderen Frachten – war stets der Viehhandel von den darauf spezialisierten Buchauer Juden, wovon auch die lange Freiladerampe im Buchauer Bahnhof kündete. Im Frachteingang sah es nicht viel anders aus. Die bekannten schmalspurigen Torfrasttransportwagen der KWStE mit ihren hohen Bretteraufläufen könnten also gut auch für die Verfrachtung vierbeinigen Getiers genutzt und hinter dem Dampftriebwagen gesehen worden sein.

Für Oberschwaben wie gemacht

Jeweils etwa um 110.000 bis 112.000 Personen jährlich nutzten – trotz dem erwähnten „Getöse“ – die Buchauer Bahn. Der mit dem Dampftriebwagen erhoffte Effekt, durch dessen Einmannbetrieb (ohne Heizer) Kosten einzusparen, konnte eingetreten sein: Der „Federsee-Expres“, vormals meist die einzige KWStE-Schmalspur Strecke mit chronischem Defizit, hievte seine Wirtschaftlichkeit ab 1907 längerfristig wenigstens in Richtung einer „roten Null“ – ob trotz oder wegen des DWss 1, sei dahingestellt.

Für das Buchauer Bähnlein mit seiner unpraktischen Verkehrsgeografie war der verbrauchs- und personalkostengünstige, wendige Dampfwagen genau das Richtige: Die Strecke verband nur die beiden Orte Buchau und Schussenried – letzteres unweit dem Normalspurbahnhof an der „Südbahn“

Ulm – Friedrichshafen gelegen – mit eben dem Anschluß an die Südbahn. Auf den über 8 km zwischen dem Haltepunkt Schussenried Ort und dem Endbahnhof Buchau gab es nur zwei unbedeutenden Haltepunkte. Die Maximalneigung von 1 : 46, die nur auf wenigen Metern kurz vor Schussenried Ort erreicht wurde, konnte auch der Dampftriebwagen bewältigen.

Als mitten im Ersten Weltkrieg, am 15. 11. 1915, der Neubauschnitt Buchau – Dürmentingen hinzu kam, übernahm der DWss 1 auch diesen, inzwischen nur mehr drei tägliche Zugpaare umfassenden Gesamtverkehr Schussenried – Dürmentingen. Erst als am 27. 11. 1916 dann mit der Verlängerung Dürmentingen – Riedlingen die Querspanne zwischen Südbahn und Donaubahn komplett war, ging der Betrieb Buchau – Riedlingen auf die angestammten Mallet-Dampflok über. Der DWss 1 hielt sich zwischen Schussenried und Buchau tapfer bis zum Ende des Winterfahrplans 1920/21 am 31. 5. 1921 als letzter im Kursbuch verzeichneter Dampftriebwagenkurs der KWStE.

Seine weiteres Schicksal ist aus der Literatur bekannt: 1925 Verkauf an die Deutsche Eisenbahnbetriebsgesellschaft (DEBG) für ihre Jagsttalbahn Möckmühl – Dörzbach. Bereits ab Februar 1925 verzeichnet die Reichsbahn-Bauinspektion Heilbronn diese Einsätze mit zwei Zugpaaren täglich. 1931 war die Zeit des Fahrzeuges endgültig abgelaufen. Zum beabsichtigten Umbau zu einem Benzoltriebwagen kam es nicht mehr, 1937 ging der Wagen in den Schrott; einige Verkleidungsbleche „lebten“ noch in Jagsttal-Personenwagen weiter.

Der DWss 1 war demnach kein Versuchsobjekt, das von Bahn zu Bahn „weitergereicht“ wurde (wie dies die seitherige Literatur z. T. vermuten läßt und es auch der Autor bisher angeführt hat). Die nun vorgenommene Auswertung der örtlichen Quellen in Oberschwaben und dem Unterland läßt vielmehr einschätzen, daß der Wagen gezielt für die Buchauer Bahn und ihre speziellen verkehrlichen und betrieblichen Bedürfnisse beschafft worden sein dürfte. Probefahrten auf der Zabergäubahn waren (wenn man die Nähe zum Herstellerwerk betrachtet) buchstäblich „nahe liegend“, zumal der dortige schwache Verkehr und die Maximalneigung von 1 : 40 vor Brackenheim die oberschwäbischen Verhältnisse ausreichend simulieren konnten.

Auf der Bottwarbahn Marbach – Heilbronn ist der DWss 1 demnach nie gefahren; die zitierte einzige dortige Zeitungsmeldung im ganzen ersten Halbjahr 1907 erwähnt den Wagen ausdrücklich im Zabergäu. Wohl gab es zeitweise aber normalspurige Dampftriebwagenfahrten zwischen Heilbronn Hbf und Heilbronn Süd, wie dies die Fahrpläne 1906 und 1907 ausweisen. Der bei Seidel angegebene Literaturnachweis vom 1. 4. 1906 für den DWss 1 auf der Bottwarbahn muß angesichts des Baujahres 1907 ein April-Scherz sein.

14 Jahre ununterbrochener Einsatz in Oberschwaben und nochmals sechs im Jagsttal belegen Eignung und Qualität des Esslinger Erzeugnisses. Die Erfahrungen waren letztlich offenbar schon zu Anfang so gut, daß die Bleckeder Kreisbahn in Niedersachsen schon 1910 von Esslingen drei fast gleichartige Dampftriebwagen erhielt. Auch sie hielten sich zehn Jahre im Einsatz und wurden nur wegen Umspurng ihres Streckennetzes überflüssig. Was aber mag es wohl mit dem Daimler-Motorwagen der Zabergäubahn auf sich haben?

Geschichte

- März 1907 geliefert an KWStE, Probefahrten
Lauffen – Leonbronn
- ab Mai 07 Einsatz Schussenried – Buchau
- Juni 1921 abgestellt
- Anf. 1925 Verkauf an DEBG für Möckmühl –
Dörzbach
- 1931 abgestellt für Umbau auf Verbren-
nungsmotorantrieb
- 1937 verschrottet

Dampftriebwagen der Bleckeder Kreisbahn

- 9. 9. 1909 Bestellung an Maschinenfabrik
Esslingen
- 5. 10. 1909 Baubeginn
- 19. 3. 1910 1. Fzg. geliefert
- 26. 3. 1910 2. Fzg. geliefert
- 5. 4. 1910 3. Fzg. geliefert
- Stückpreis: 33.000 Mark
- 1920/21 alle verkauft, angebl. nach Ungarn



Literatur und Quellen:

- 1 Braun, Hermann/König, Günter/Körner, Peter/Uhlig,
Martin: Die Fahrzeuge der Jagstalbahn. Dörzbach 1984
- 2 Bildfahrplan der Königl. Württ. Staatseisenbahnen, gültig
vom 5. Okt. 1919 an
- 3 Buchauer Wochenblatt/Buchauer Zeitung (Buchau),
Jahrgang 1907
- 4 Der Postillon (Marbach), Jahrgang 1907
- 5 Hütter, Bretschneider u.a., Die Osthannoverschen
Eisenbahnen, 1997
- 6 Mühl, Albert/Seidel, Kurt: Die Königlich
Württembergischen Staatseisenbahnen, Aalen/Stuttgart
1971
- 7 Staatsarchiv Ludwigsburg, Bestand K 411 Büschel 8
(Bauinspektion Heilbronn)
- 8 Taschenfahrplan der K. Württ. Staatseisenbahnen, div.
Jahrgänge
- 9 Verwaltungsberichte der Königlich Württembergischen
Verkehrsanstalten (Stuttgart), Ausgabe 1907 u.a.
- 10 Zaber-Bote (Brackenheim), div. Jahrgänge ab 1900 (Dank
an Manfred Göpfrich-Gerweck, Rathaus Güglingen)
- 11 Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen,
Jahrgänge 1880 und 1900 (Berlin)

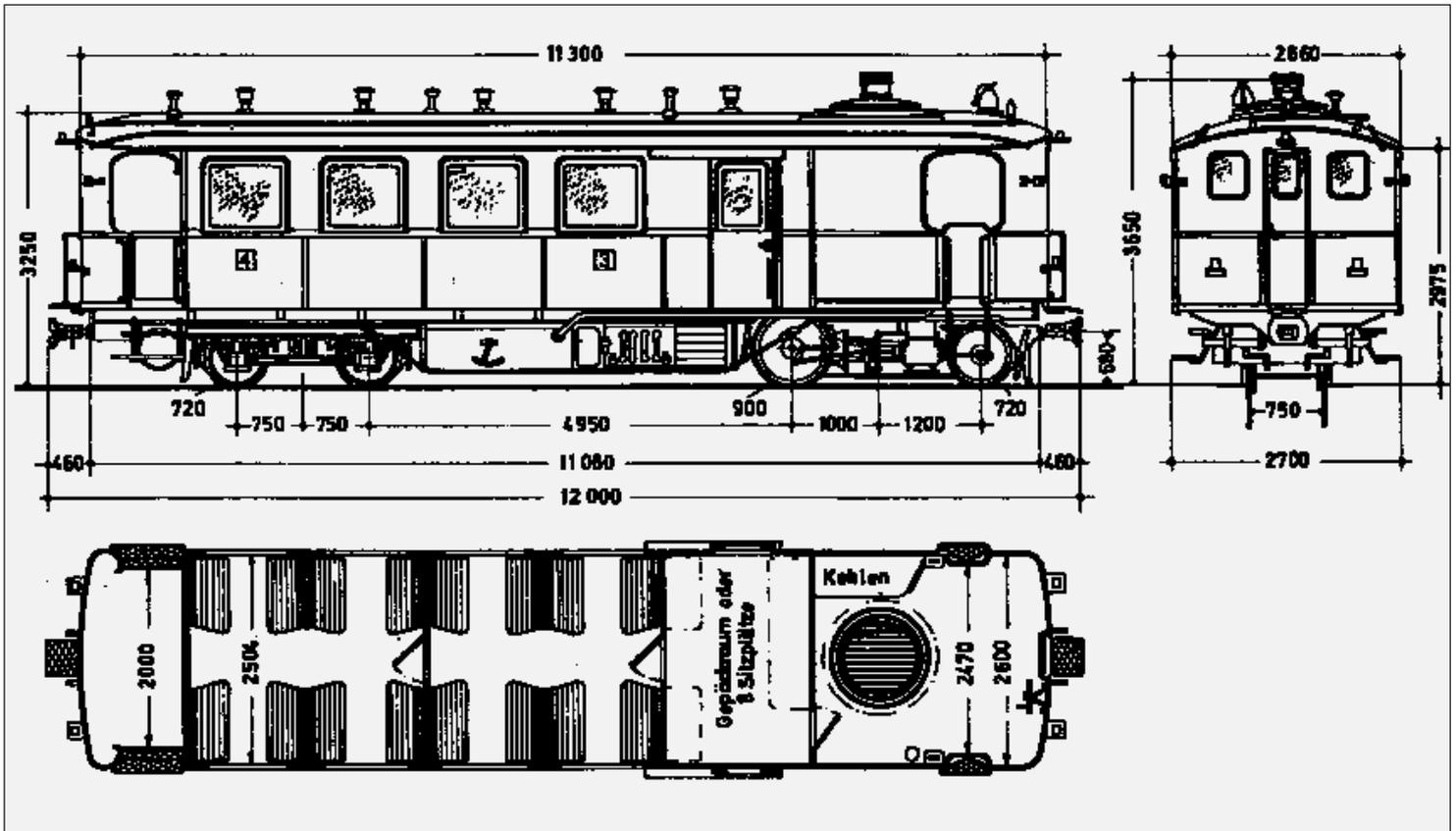


Oben: Wenn der Dampftriebwagen den nördlichen Schussenrieder Ortsrand hinter sich gelassen hatte, verlief der Hauptteil der Strecke bis Buchau fast eben, ideal für das sparsame Fahrzeug. Im Einschnitt zwischen der Schussenquelle und der Steinhauser Brücke wurde ein langgezogener Moränenhügel durchquert. Als am 19. März 1969 dieser Güterzug talwärts Richtung Schussenried brummte, waren es gerade noch gut zwei Monate bis zum offiziellen Ende des Schmalspurbetriebs. Foto: Gerald Gunzenhäuser

Mitte: Nachweislich sind die dreiachsigen offenen Güterwagen der Federseebahn zum Torfransport zwischen dem Torfwerk Schussenried und dem Bahnhof eingesetzt worden; vermutlich besaßen mehrere die erhöhten Bretteraufsätze. Sie eigneten sich in dieser Form aber ebenso zur Bewältigung des regen Viehhandels der Buchauer Juden und konnten vom Dampftriebwagen mitgenommen werden. Der zum Schluß als einziger vorhandene offene Güterwagen Nr. 186 am 5. April 1964 bei der Fahrzeugschau anlässlich der „Dr.-Seidel-Sonderfahrt“ in Buchau. Foto: Helmut Röth

Unten: Wohl nicht den Eröffnungszug, aber zumindest den planmäßigen Betrieb auf der „Neubaustrecke“ Buchau – Dürmentingen führte 1915/16 der Dampftriebwagen. Als fast genau 45 Jahre später der Abschiedszug dort fuhr, waren seit 40 Jahren die Mallet-Dampflok im Einsatz. Ausfahrt Kanzach Richtung Buchau am 1. 10. 1960; der Fahrweg vorne ist die heute bestens ausgebaute Kreisstraße. Foto: Ulrich Montfort





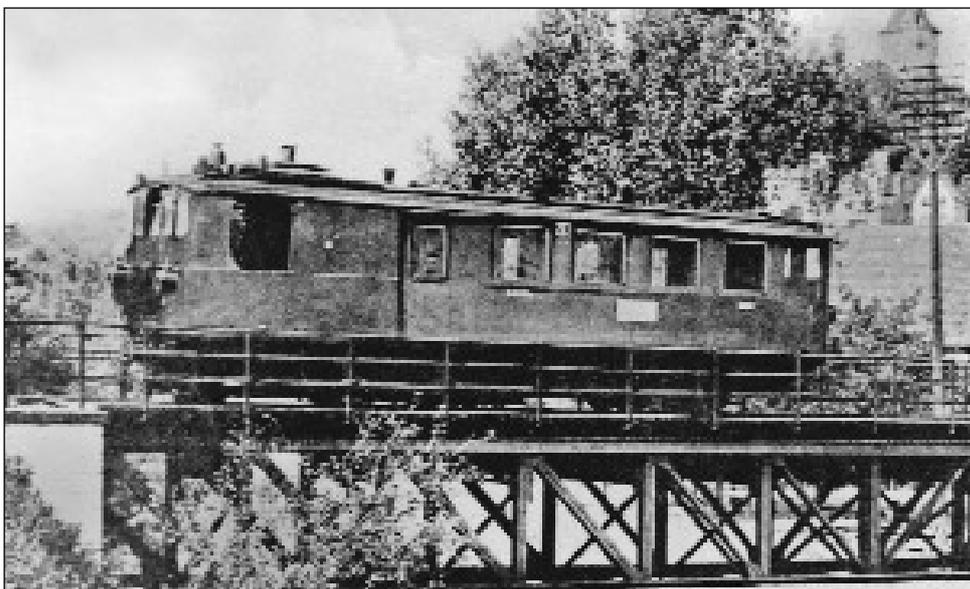
Oben: Modellzeichnung des DWss Nr. 1, Maßstab 1 : 87; Vorlage: Horst J. Obermayer

Mitte: Die große Freiladerampe in der Nordwestecke des Bahnhofs Buchau mit vorgelagerter Desinfektionsgrube zur Entseuchung von Viehwagen. An der kürzeren Rampe wartet ein Hochbordwagen mit zusätzlichem Bohlenaufsatz.

Um 1960; Foto: Stadtarchiv Buchau

Technische Daten

Betreiber:	KWStE	Bl Klb.
Betr.-Nr.:	DWss 1	2 – 4
Hersteller:	Maschinenfabrik Esslingen	
Baujahr:	1907	1910
Fabrik-Nr.:	3.399	3.558 – 60
Bauart:	(1A)'2'h2 Kittel	(1A)'2'n2
Länge ü. Puffer [mm]:	12.000	12.200
Drehzapf-Abst [mm]:	6.700	7.200
Untergestelllänge [mm]:	11.080	11.270
Zylinder-Durchm. [mm]	220	220
Kolbenhub [mm]:	300	300
Dampfdruck [bar]:	15,7	16
Rostfläche [m²]:	0,712	0,7
Gesamtheizfl. [m²]:	35,095	35,4
Heizrohre [St]:	330	
Leergewicht [t]:	18,56	18
Besetztgewicht [t]	24,74	
Wasservorrat [m³]:	1,5	
Kohlevorrat [kg]:	450	
Zugkraft [N]:	15.206	
Höchstgeschw. [km/h]	40	
Sitzpl. 4. Kl.	16	
Sitzpl. 3. Kl.	16	
Gepäckraum	ggf. 8	
Stehpl (Plattform)	8	
Heizung:	Dampf	



Oben: Anno 1925: Die Jagsttalbahn nimmt nun den Dampftriebwagen in Betrieb. Foto: Sammlung Edwin Herkner

Mitte: Das Fahrzeug auf der Seckachbrücke in Möckmühl, wie es ein Reiseführer um 1928 zeigt. Foto: Slg. Edwin Herkner

Unten: Nur auf den ersten Blick ähnelten die Fahrzeuge für die Bleckeder Kreisbahn ihrem „Vorgänger“ für Württemberg. Vorlage aus Mayer; „Esslinger Wagen, Lokomotiven und Bergbahnen“, Berlin 1924 (Repro Knupfer)

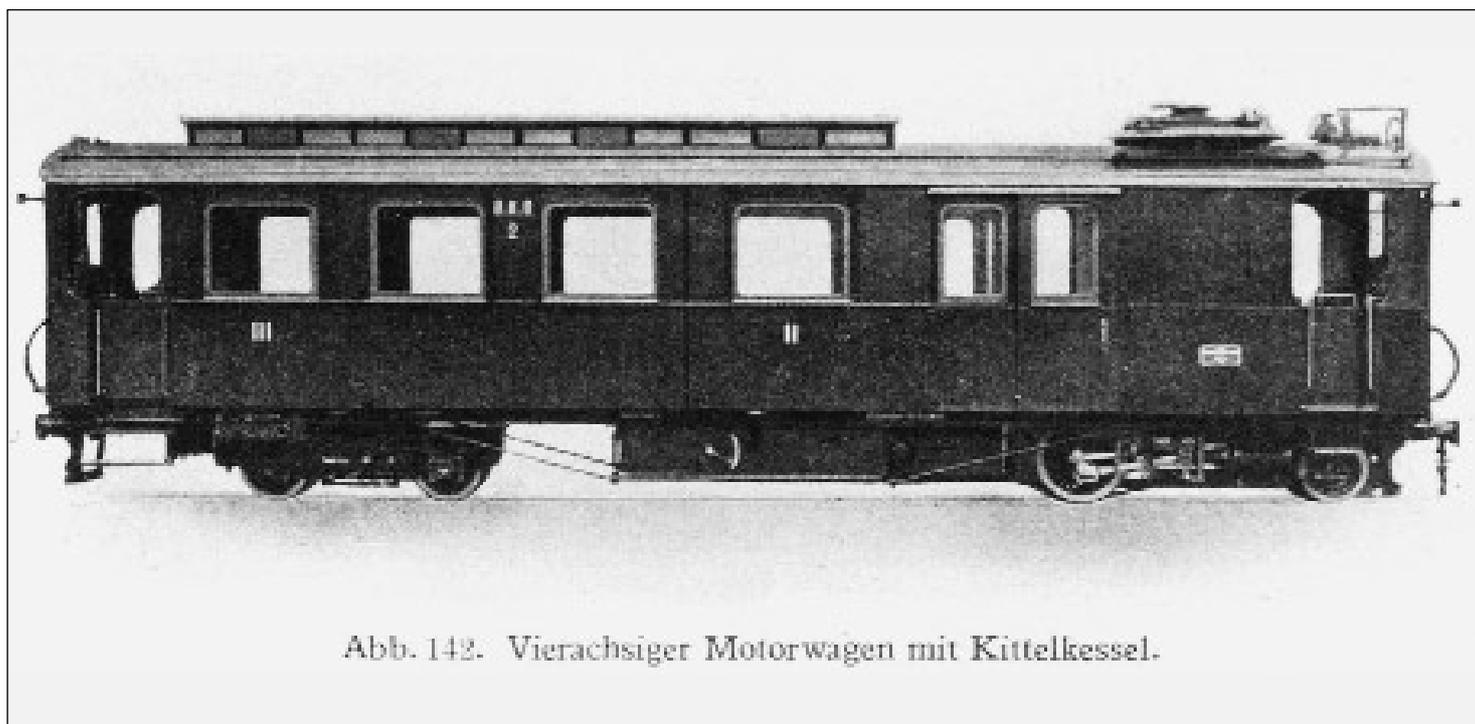


Abb. 142. Vierachsiger Motorwagen mit Kittelkessel.