

Dipl.-Ing. Manfred Schulz, Ing. Werner Lüdiche

Das Raw Görlitz

Heimat-Reichsbahnausbesserungswerk für die Schmalspurdampflokotiven

Eng im Zusammenhang mit dem Betrieb der Dampflokotiven auf den Schmalspurstrecken der DR steht ein Ausbesserungswerk, in dem alle Schmalspurdampflokotiven instandgesetzt und erhalten werden - das Raw Görlitz. Es ist mit 500 Eisenbahnern das kleinste Ausbesserungswerk der DR und hat neben einer wechselvollen Geschichte eine lange Tradition, zu der die Begriffe Berufsehre und Qualitätsarbeit gehören.

Viele blicken nach Görlitz und hoffen auf die Werkstatteisenbahner in der Oberlausitz. Zum einen sind das die Beschäftigten und Freunde der 8 mit Dampflokotiven betriebenen Schmalspurbahnen (von Putbus auf Rügen bis Crazahl im Erzgebirge), zum anderen die Eisenbahner an 31 Verkehrsknoten der DR, wie Mukran am Ostseestrand und Saalfeld im Thüringer Land. Das liegt im derzeitigen Produktionsprofil des Raw Görlitz begründet, welches 2 Hauptproduktionslinien hat, die sehr extrem auseinanderliegen: Auf der einen Seite handwerkliche Traditionen für technische Denkmalpflege an Schmalspurdampflokotiven und auf der anderen der Neubau und die Instandsetzung der modernen Gleisbremstechnik, den FEW-Dreikraftbremsen für die Rangierbahnhöfe der DR.

In beiden Produktionslinien werden folgende Hauptleistungen erbracht:

Hauptproduktionslinie 1

- Instandhaltung von Schmalspurdampflok
 - 55 Stück 750 mm Spurweite
 - 5 Stück 900 mm Spurweite
 - 23 Stück 1000 mm Spurweite
 - 5 Parkbahnloks 600 mm bzw. 381 mm
- Instandhaltung von Rollwagen
 - 213 Stück 750 mm Spurweite
 - 56 Stück 1000 mm Spurweite
- Instandhaltung von Rollböcken
 - 40 Stück 1000 mm Wernigerode
 - 15 Stück 1000 mm Halle (Indb.)
- Instandhaltung von 14 Loktransportwagen

Hauptproduktionslinie 2

- Hier werden jährlich 500 bis 600 Gleisbremsen produziert und hauptinstandgesetzt. Dazu kommen die Instandsetzungen von Großbauteilen wie Schwenkträger, Festträger und Druckeinheiten sowie die Fertigung von Bremsleisten. Auch 2000 bis 3000 Kleincontainer werden jährlich repariert.

Geschichte des Raw

Als um die Jahrhundertwende die Anlagen des Bahnhofes Görlitz für den wachsenden Personen- und Güterverkehr zu klein geworden waren, wurde eine Erweiterung der Eisenbahnanlagen notwendig. So wurde zur Bewältigung des Güterverkehrs in den Jahren bis 1909 der Rangierbahnhof Schlauroth gebaut. Mit ihm entstand auch ein Bahnbetriebswerk. Am 1. November 1909 erfolgte die Einweihung des gesamten Komplexes.

Charakteristisch für die damalige Situation im deutschen Eisenbahnwesen war, daß der westliche Teil von der sächsischen und der östliche Teil von der preußischen Staatsbahn genutzt und verwaltet wurde. Durch den Lokschuppen verlief eine Wand, die die Sachsen und Preußen

trennte. Etwa ein Drittel des Lokschuppens gehörte zur sächsischen Seite, zwei Drittel waren preußisch. Jeder Teil hatte seine Schiebeühne, Ein- und Ausfahrt, Wasserkrän und Bekohlungsanlagen sowie ein Sozial- und Verwaltungsgebäude.

Erst nach dem ersten Weltkrieg, etwa 1920, ging die gesamte Anlage zur damaligen Reichsbahndirektion Breslau über. 1925 wurde der elektrische Betrieb ins Riesengebirge und nach Breslau eingeführt. Das Bw Schlauroth wurde Endpunkt dieser Strecke und übernahm auch den Betrieb der E-Lok.

Ab 1945 wurden dann in der neugebildeten Lokabteilung Schlauroth des Bw Görlitz Dampflokotiven ausgebessert. Der Bedarf von Reparaturleistungen an Schmalspurdampflokotiven nahm stark zu, so daß am 1. Januar 1950 aus der Lokabteilung Schlauroth das Raw Schlauroth gebildet wurde.

Zur Hauptaufgabe des neuen Raw wurde die Ausbesserung aller 263 Schmalspurdampflokotiven der DR. Der Bestand gliederte sich in 47 Baureihengruppen mit 4 verschiedenen Spurweiten (600, 750, 900 und 1000 mm) auf. Die damals ältesten Lokotiven stammten aus dem Jahre 1887, während 1952 bis 1957 noch 39 Neubaulokotiven aus dem damaligen VEB Lokbau „Karl Marx“ Babelsberg in Dienst gestellt wurde. Die Stückzahlen in diesen Baureihengruppen waren größtenteils sehr gering bis zu Einzelexemplaren, was sich natürlich auf die Ersatzteil- und Materialbeschaffung äußerst ungünstig auswirkte. Trotz all dieser Hemmnisse garantierten unsere Werkstatteisenbahner mit der Erhaltung der Schmalspurlok den Verkehr auf den damals noch betriebenen 37 Schmalspurstrecken der DR. Im Juni 1954 konnten die 1000., im März 1959 die 2000., im Oktober 1964 die 3000., im November 1977 die 5000. und 1991 wird die 6000. bei uns nach 1945 ausgebesserte Dampflokomotive dem Betrieb übergeben werden.

Dem Zustand des Lokparks entsprechend mußten im Laufe der Zeit auch zahlreiche Bauartänderungen und Erneuerungen von Großteilen vorgenommen werden. Nicht vergessen werden dürfen die Dampflokotiven der Parkeisenbahnen, die von unserem Raw instandgesetzt werden. Mit viel Liebe und Geschick werden von unseren Eisenbahnern die Arbeiten an den Maschinen ausgeführt. Aus dem Jahr 1925 stammen die 3 von Krauss gebauten Loks in Dresden und Leipzig mit dem Maßstab 1 : 33, während die Cottbuser Parkeisenbahn Lokotiven der Muskauer Waldeisenbahn betreibt (99 3301, 1895 und Lok Nr. 2257, 1918). Auch Bauteile der Fahrzeuge der Görlitzer Oldtimer-Parkeisenbahn werden bei uns ausgebessert.

Die zunehmende Rationalisierung des Verkehrswesens brachte eine wesentliche Reduzierung des Schmalspurstreckennetzes mit sich, so daß auch der Bestand an Schmalspurloks auf heute 83 Stück abgebaut wurde. Insgesamt wurden seit 1950 125 Lok zerlegt und 34 durch die DR, HvM, ins In- und Ausland verkauft. Auch die heute bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf im Einsatz stehende Lok »Franzburg« und die z. Zt. abgestellte Lok »Spreewald« gehören dazu. Einige Lokotiven sind in Museen bzw. als technische Denkmale aufgestellt.

Die Gleisbremsen

Am 1. Januar 1978 wurde das Raw Görlitz mit dem Aufbau einer zweiten Hauptproduktionslinie beauftragt, die zur Fertigung von Balkengleisbremsen in Form der FEW-Dreikraftbremse benötigt wurde. Die Technologie der Produktion der Dreikraftbremse erforderte ein Verhältnis der Zerspanungs- zur Schlosserarbeit von etwa 1 : 1, während es in der Fahrzeuginstandsetzung etwa 1 : 7 war. Das bedingte ein umfangreiches Umschulungsprogramm vom Schlosser zum Zerspanungsfacharbeiter (Dreher, Fräser).

Die erforderlichen Investitionen mußten zum größten Teil mit eigenen Kräften durchgeführt werden. Der Bau von Vorrichtungen gewann an

Leistung des Raw Görlitz

Ausbesserungen an Lokotiven der DR und VEB der Schladgruppen L 0 bis L 7 (L 0 bis L 7) und Fertigung von Gleisbremsen

Jahr	Lokotiven	Bremsen
1950	99	
1951	125	
1952	121	
1953	164	
1954	162	
1955	202	
1956	202	
1957	193	
1957	176	
1959	185	
1960	181	
1961	181	
1962	165	
1963	184	
1964	176	
1965	169	
1966	157	
1967	157	
1968	122	
1969	123	
1970	140	
1971	131	
1972	141	
1973	142	
1974	135	
1975	119	
1976	121	
1977	117	
1978	87	210
1979	66	460
1980	65	500
1981	70	500
1982	69	500
1983	72	400
1984	74	440
1985	74	450
1986	72	400
1987	69	400
1988	54	400
1989	55	250
1990	42	250
1991	60	

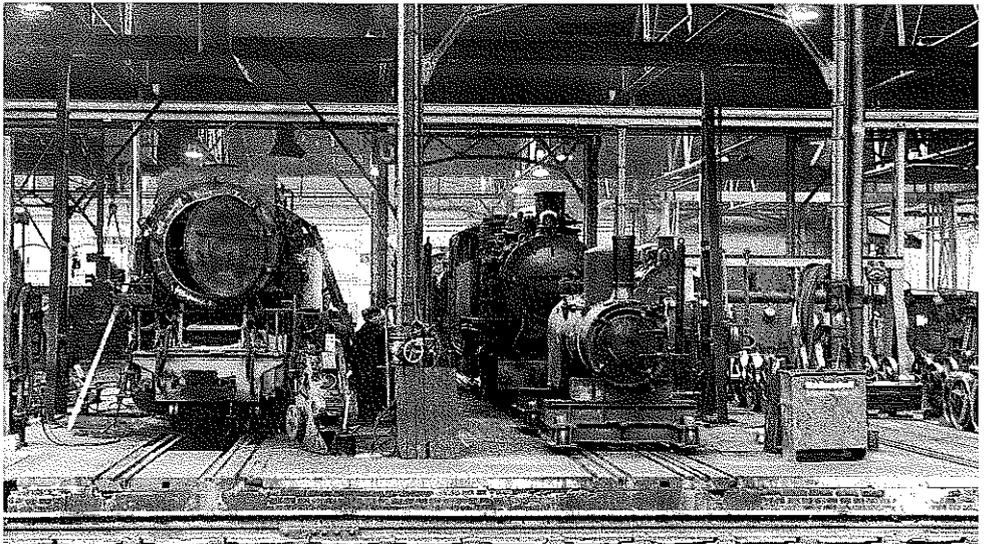
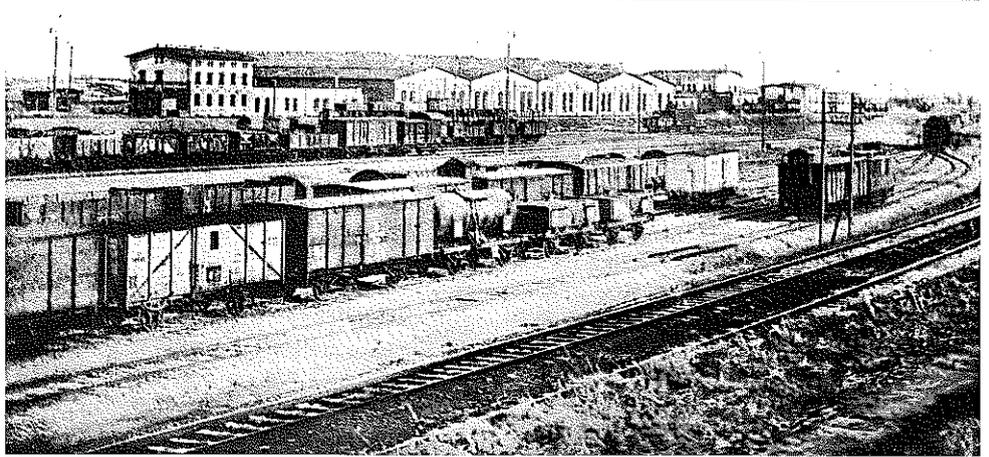
Bedeutung und letzten Endes mußten im Laufe der Zeit zur Bewältigung des Arbeitsumfanges auch zahlreiche Industrieroboter zum Einsatz kommen. Ende 1978 konnten mit berechtigtem Stolz die ersten 210 Dreikraftbremsen als fertiggestellt gemeldet werden.

Mittlerweile haben sich die Bremsen in 31 Rangierbahnhöfen voll bewährt, nun gewinnen mit Rückgang der Neufertigung die Ersatzteilerfertigung und besonders die Teil- und Hauptinstandsetzung immer mehr an Bedeutung. So sind für 1991 bereits 500 bis 600 Hauptinstandsetzungen an den Dreikraftbremsen vorgesehen.

Zukunftsperspektiven für das Raw

Mehr und mehr wird in den kommenden Jahren die Zerspannungskapazität der Bremsenproduktion für die Dampflok-Instandhaltung eingesetzt werden. Das Raw Görnitz arbeitet zur Zeit mit großem Elan an einem Stabilisierungsprogramm für den Erhalt der Dampflokomotiven. Dazu werden die Produktionswerkstätten neu formiert und Kooperationspartner für den Neubau von Dampfkesseln, Rahmen und Zylindern gesucht. Dabei erfordert die Instandhaltungsarbeit eine hohe handwerkliche Fertigkeit und von dem ingenieurtechnischen Personal hohes fachliches Wissen, da nicht immer technische Dokumentationen für die Entscheidungen zur Erneuerung und zum Ersatz von Bauteilen vorhanden sind.

Deshalb können wir nur auf die ganzen Erfahrungen, das Engagement und den Ideenreichtum aller unserer Werkstatteisenbahner im Heimat-Raw der Schmalspurdampflokomotiven, dem Raw Görnitz, bauen, um somit noch recht lange unsere geliebten Dampflokomotiven als technische Denkmale auf den Schmalspurstrecken fahren zu sehen.



Oben: Das Bw Schlauroth 1912, Repro

2. Reihe: An der Wagenübergangsstelle - Transportwagen beladen mit Dampflokomotiven der Spurweiten 900 mm, 1000 mm und 750 mm

3. Reihe: Blick in die Lokrichthalle

Unten links: Eine sächsische IV K auf der Probestrecke im Raw Görnitz

Unten rechts: Ablieferungsfoto von der 5000. nach 1945 ausgebesserten Dampflok, der 99 1771-7

Fotos: Slg. Raw Görnitz

