

Günter König

# Offene Güterwagen der Brohltalbahn mit 15 t Ladegewicht

Neben den beschriebenen 10-t-Ow der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft gab es bei der Brohltalbahn eine spezielle Bauart für den Steinverkehr. Sie wurde 1902 von Herbrand beschafft. Die Seitenwände der 28 Wagen mit den Nummern 252 – 280 konnten vollständig heruntergeklappt werden, so daß leichter entladen wurde. Dennoch dürfte das Entladen eine arge Plagerei gewesen sein, denn einen Sattelboden – wie an anderer Stelle zu lesen – gab es nicht von Anfang an. Die Bordwände waren an den Seiten 780 mm und die Stirnwände in der Wagenmitte 1020 mm hoch. Die Stirnwände waren fest am Wagenrahmen vernietet. Die T-Profile der Stirnwände hatten die Abmessungen 80 x 80 x 8 mm,

die L-Eckprofile 100 x 100 x 10 mm. An den Eckprofilen befanden sich wie auch an dem in der Wagenmitte gelegenen schweren T-Profil (130 x 100 x 10 mm) die Handgriffe zur Entriegelung der Seitenwände. Insgesamt besaß jeder Wagen 4 voneinander unabhängig zu öffnende Seitenwände, deren Stärke 40 mm war. Der Fußboden war mit 45 mm starken Bohlen belegt.

Rahmen und Fahrwerk waren in allen Teilen baugleich mit den 10-t-Ow des WEG-Konzerns. Lediglich die Achslager (Herbrand wählte ein geschlossenes Achslager nach amerikanischem Vorbild) und die Speichenräder waren abweichend ausgeführt. Offenbar war auch die Bremse stärker. Die Bremswagen waren mit Hardy-

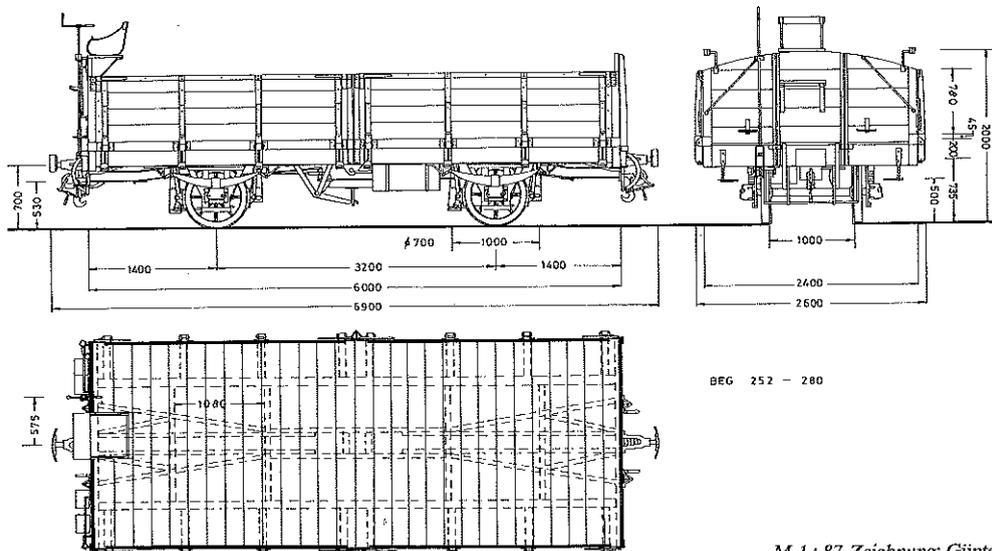
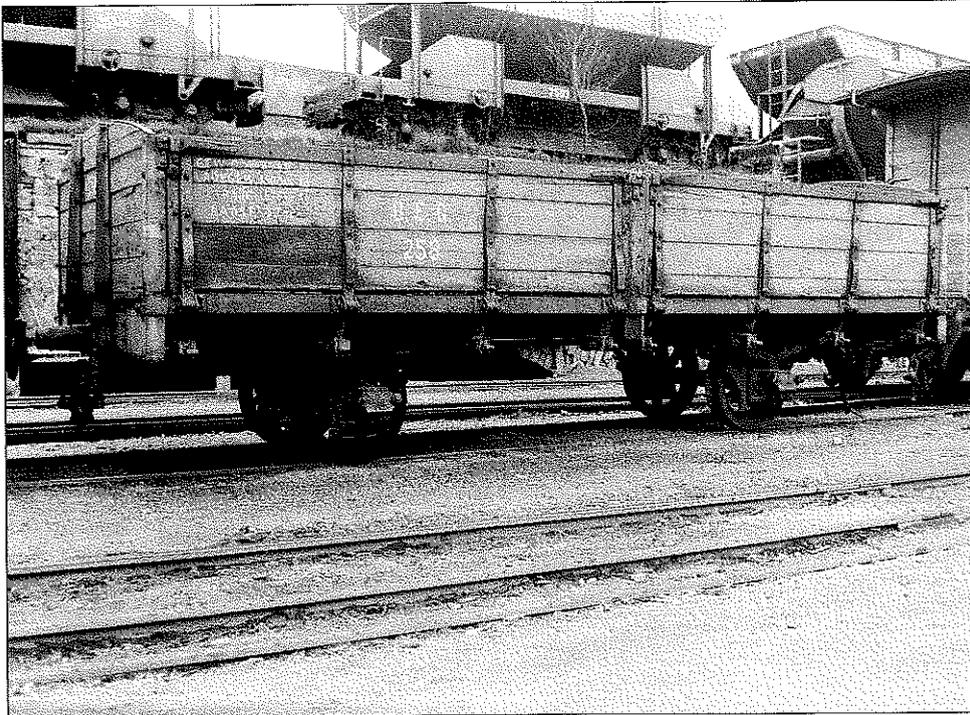
bremse und Handbremse versehen, die ungebremsten waren mit Luftleitung ausgestattet. Das maximale Handbremsgewicht lag bei 21 t. Das durchschnittlich Wagengewicht für Bremswagen lag nach Herbrand bei 7010 kg, das der ungebremsten Wagen bei 6370 kg. Nach den teilweise noch vorhandenen Wagengewichten könnte man ableiten, daß Wagen 252 – 260 ungebremst, die restlichen gebremst waren. Da aber nicht alle Gewichte bekannt sind, ist dies nur eine Vermutung. Die bekannten Gewichte lauten im einzelnen: 255 6320 kg, 256 6000 kg, 258 6040 kg, 260 5740 kg, 262 6950 kg, 263 7000 kg, 264 6940 kg, 265 7070 kg, 269 6840 kg, 270 7000 kg und 272 6790 kg. Das Ladegewicht lag bei 15000 kg, die Tragfähigkeit bei 15750 kg.

Leider liegen mir keine genauen Ausmusterungsdaten vor, doch wurden mit Ausnahme der Wagen 260 und 269 alle bis 1978 verschrottet. Wagen 269 war spätestens seit seiner Untersuchung im Mai 1976 als Sprengwagen im Einsatz. Die Hardybremse wurde entfernt und die Stirnwände durch gerade Blechwände ersetzt. Wagen 260 wurde am 16. Mai 1978 in Brohl verladen und traf am 24. Mai bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf ein. Hier erhielt er die Nummer 143; er ist derzeit in Heiligenberg abgestellt.

## Verwendete Quellen

Die Eisenbahntechnik der Gegenwart, S. 556, Wiesbaden 1908  
Spillner, Die Brohltalbahn, DME 2/78  
Grippekov, Aktion Brohltal, DME 3/78  
Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Band 1, Freiburg 1989

Wagen O 258 (Herbrand 1902) der Brohltalbahn am 26. Februar 1971 in Brohl, Foto: Quill



M 1 : 87, Zeichnung: Günter König