

Günter König

Offene Güterwagen (Ow) der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft für 10 t Ladegewicht

In Heft 3/90 der DME (S. 24 und 25) wurde über die Geschichte der Wagen DEV-G 130 und H 131 berichtet. Die Angaben und die aufgezeigten Unklarheiten veranlaßten mich, die Geschichte des Wagens H 131 und seiner baugleichen Artgenossen einmal gründlicher zu verfolgen. Obwohl ich auf einiges Datenmaterial zurückgreifen konnte, bleiben viele Lücken. Daher sind Ergänzungen zu diesem Thema stets willkommen. Bedanken möchte ich mich bei Herrn Menges (Lahr), Ranger (Stuttgart) und Quill (Frankfurt a. M.) für die freundliche Unterstützung meiner Forschungen.

mitte. Den Wagen der Härtsfeldbahn wurde später die Saugluftbremse ausgebaut. Die ungebremsten Wagen der AND waren mit Luftleitungen versehen.

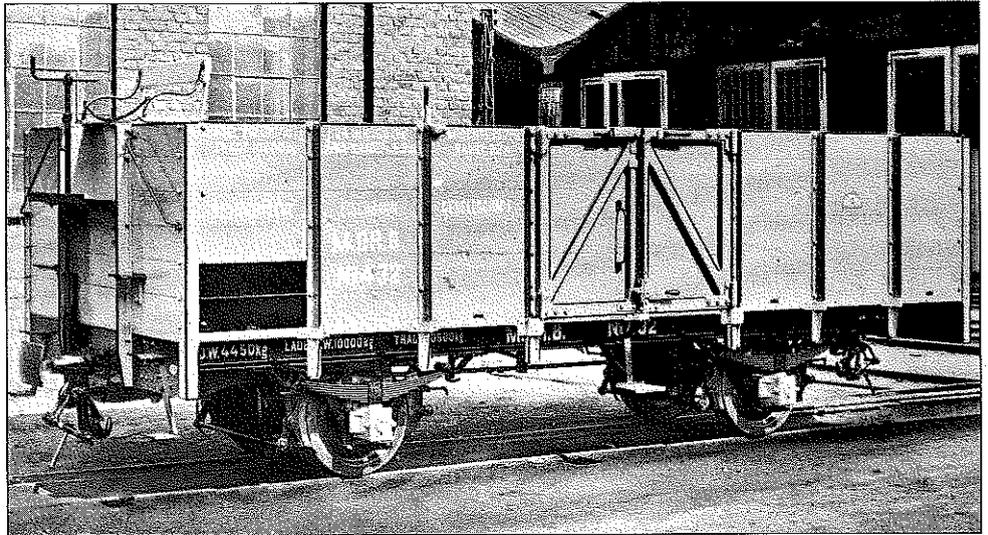
Technische Beschreibung

1.) Rahmen: Die Wagen haben einen komplett genieteten Stahlprofil-Rahmen. Verwendet wurden U-200 (200 x 75 x 10 mm) für die Langträger (Gutehoffnungshütte Nr. 20), U-300 (300 x 100 x 10 mm) für die Stirnträger (GHH Nr. 30) sowie U-100 (100 x 50 x 7 mm) für die restlichen Streben (GHH Nr. 10). Die für Langholztransport geeigneten Wagen hatten in der Rahmenmitte eine zusätzliche Verstärkung aus L-Profilen.

2.) Fahrgestell: Alle offenen Wagen wurden mit Scheibenrädern geliefert. Die Speichenräder der Härtsfeldbahnwagen dürften auf spätere Achswechsel zurückzuführen sein. Die Achslager entsprechen der Bauart Jäger, Elberfeld. Die 10-lagigen Tragfedern besaßen eine gestreckte Länge von 1000 mm.

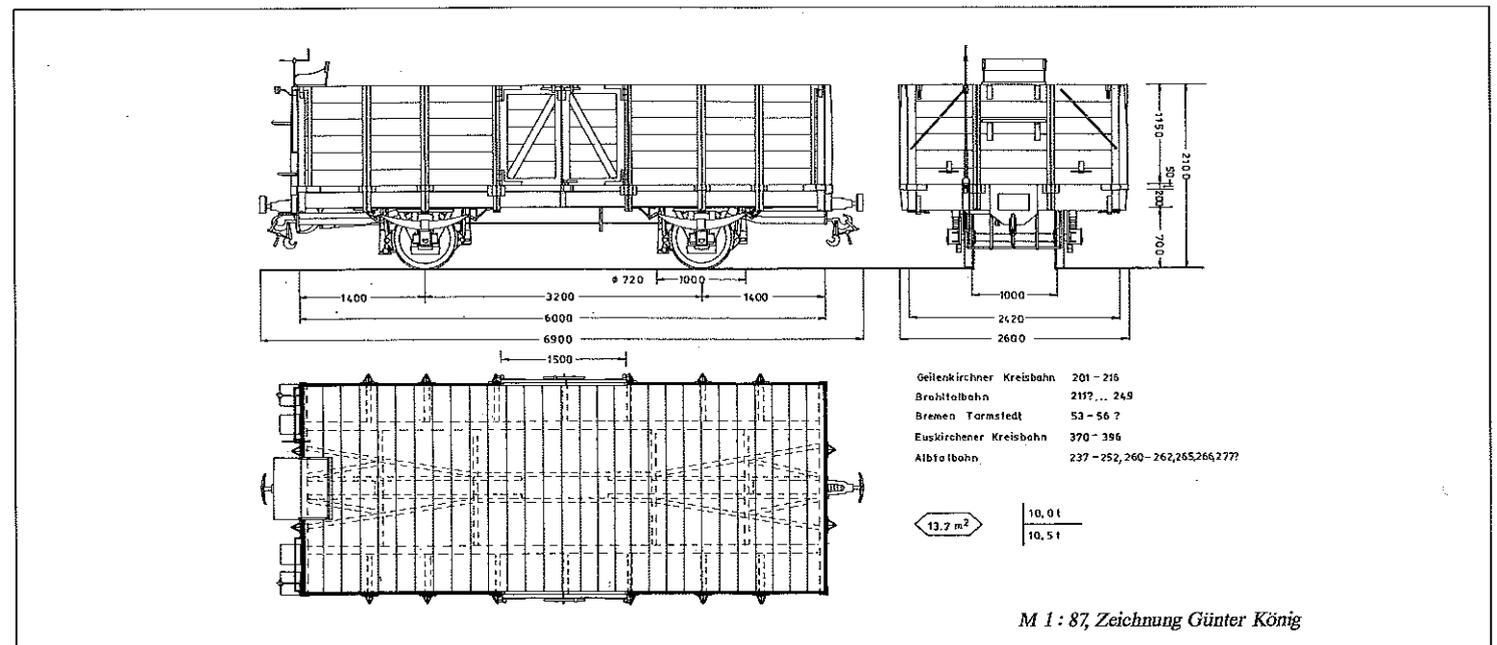
3.) Bremsen: Die Wagen der Albtalbahn, zum Teil der Brohltalbahn, der Euskirchener Kreisbahn und der Geilenkirchener Kreisbahn verfügten nur über eine Handbremse, die über eine Spindel von einem Bremssersitz aus betätigt wurde. Das Handbremsgewicht wurde mit 14 t angegeben.

Die restlichen Wagen der Brohltalbahn und die der Härtsfeldbahn verfügten über eine Saugluftbremse Bauart Hardy und eine Spindelhandbremse. Der Bremszylinder saß in der Wagen-



Das Fabrikfoto aus der Slg von Gerd Wolff eines der hier vorgestellten Wagens zeigt folgende Anschriften:

LADEGEW. 10000 kg	CUB.INH. 15,5 cbm	BODENFL. 13,7 qm	
TRAGF 10500 kg	LÄNGE Ü. LADEFL. 5,9 m	RADST. 3,2 m	
WESTDEUTSCHE	EISENBAHN	GESELLSCHAFT	
	M.B.R.B		
	No 432		
(GEW.) D.W. 4450 kg	LAD(GE)W. 10000 kg	TRAG(F) 10500 kg	M.(BR.)B. No (4)32 UNT 4. IX. (??)





4.) Zug- und Stoßvorrichtungen: Sie entsprachen den Lenzschen Normalien. Der Pufferteller des gefederten Puffers hatte die Maße 235 x 370 mm bei einem Radius von 500 mm. Nach 1906 erhielten die Wagen der Härtsfeldbahn zusätzlich noch zwei 43 mm große Löcher in den Pufferteller zur Aufnahme der Rollbockdeichsel. Unter dem Puffer lagen die Schrauben- und Sicherheitskupplung. Eine durchgehende Zugstange war nicht vorhanden. Die Wagen der Wermelskirchen - Burger Eisenbahn besaßen eine zusätzliche Haken- und Kettenkupplung, da hier die Lenzsche Normalkupplung erst 1900 mit der Elektrifizierung eingeführt wurde. Die Haken- bzw. Kettenkupplung war ungefedert bei einem Deichselabstand von 600 mm.

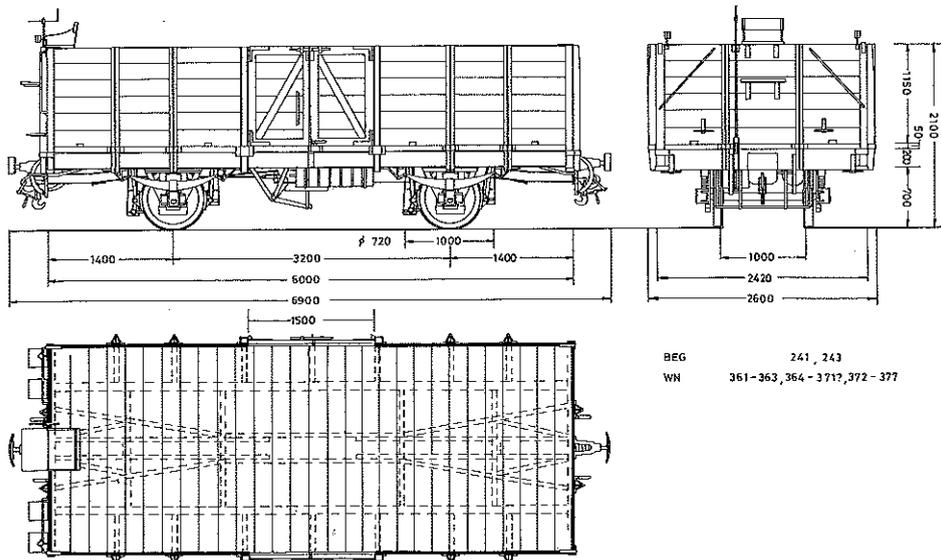
5.) Wagenkasten: Die Bordwände bestanden aus 40 mm starken Holzbrettern, der Wagenboden aus solchen mit 50 mm Stärke. Die T-Profile des Wagenkastens hatten die Abmessungen 80 x 80 x 8 mm, die L-Profile der Eckrungen 100 x 100 x 8 mm. Bei den Wagen, die für Saugluftbetrieb eingerichtet waren, bestanden die Rungen der Türen aus U-Profilen. Die Türen selbst waren komplett aus Holz. Bei allen hand- und ungebremsten Wagen waren die Bordwände abnehmbar. Bei den übrigen Wagen waren die Bordwände fest. Im Laufe der Jahre entstanden durch Umbauten auch Zwitter. Einige Wagen konnten als Drehschemelwagen eingesetzt werden. Der Drehschemel war abnehmbar. Das Ladegewicht war mit 10.000 kg, die Tragfähigkeit mit 10.500 kg und die Ladefläche mit 13,7 qm angegeben.



Die Brohltalbahn besaß Wagen mit Handbremse und solche mit zusätzlicher Saugluftbremse.

Oben: Wagen BEG Ow 227 entspricht der Zeichnung S. 9, Bf. Brohl, 18. Januar 1973, Foto: Paul König

Unten: Wagen BEG Ow 243 gehört zu der in der Zeichnung unten dargestellten Ausführung. Allerdings sind auch seine Seitenwände herausnehmbar. Als Bremsgewichte sind angeschrieben: leer 3,5 t, beladen 6,9 t, H.Br. 94 t. Bei dem Wagen rechts im Bild läßt sich auch die sichtbare Stirnwand herausnehmen, 1956, Foto: Slg Gerd Wolff



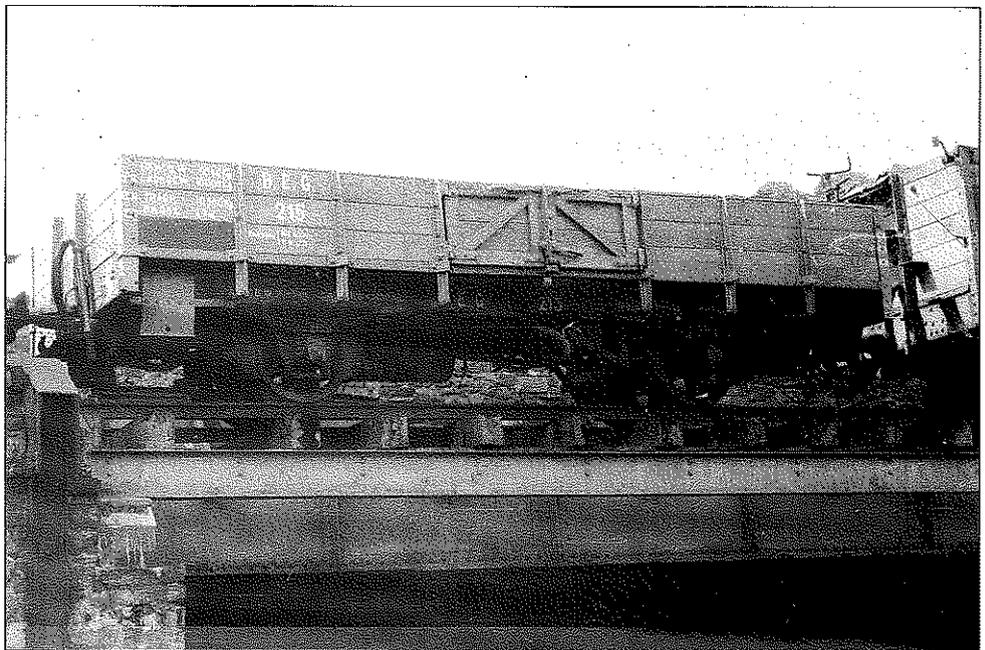
M 1 : 87, Zeichnung Günter König

Brohltalbahn

Im Bestand der Brohltalbahn (BEG) waren alle Wagentypen der hier beschriebenen Bauart vertreten. Leider ist aufgrund der schlechten Datelage eine genaue Zuordnung der Wagen zu den Unterbauarten z. Z. nicht möglich. Bekannt ist lediglich, daß Wagen mit niedrigen Bordwänden die Nummern 210 und 215 trugen, Wagen ausschließlich mit Handbremsen 227 und 235, Wagen mit Hand- und Saugluftbremsen 241 und 243, Wagen mit Möglichkeit zum Aufsetzen von Drehschemeln 212, 223, 250 und 251.

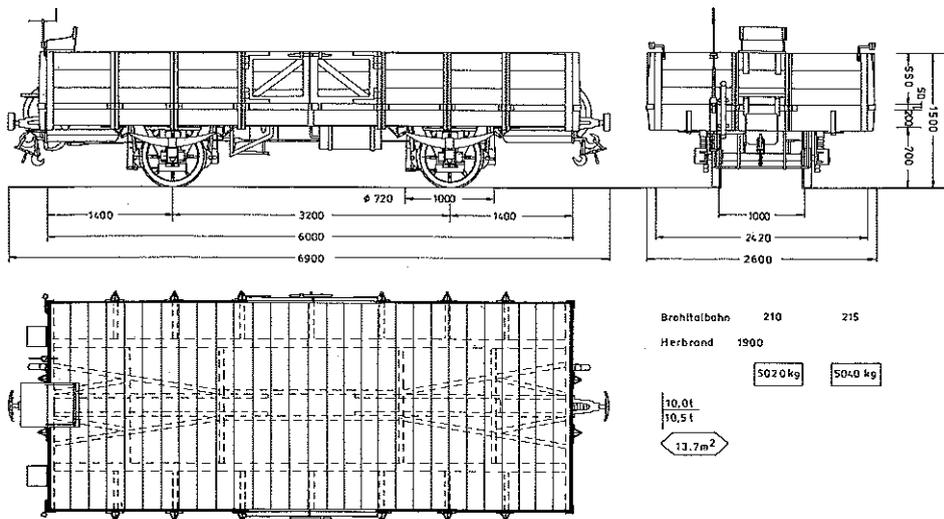
Soweit erkennbar geht die Serie von 210 – 251, die 1900 von Herbrand gebaut wurde. Zwischen 1902 und 1908 müssen die vermutlich ebenfalls baugleichen Wagen 281 – 292 von einer anderen Bahn hinzugekommen sein. Diese, 1899 von Herbrand gebauten Wagen könnten von der Bergheimer Kreisbahn stammen. Die Wagen 215 und 227 waren 1977 die letzten Wagen dieser Serie, die noch bei der BEG vorhanden waren. Sie wurden kurz danach verschrottet. Der Wagen 235 wurde um 1973 an die Kerkerbachbahn verkauft und sollte dort in einem Denkmalzug Aufstellung finden. Bei einem Brand im Jahre 1981 wurde der Wagen jedoch zerstört.

Soweit bekannt folgen die Eigengewichte: 210 5020 kg, 215 u 219 5040 kg, 223 4410 kg, 225 5340 kg, 226 4950 kg, 227 5230 kg, 230 5230 kg, 234 4400 kg, 235 4480 kg, 236 4440 kg, 238 4950 kg, 241 4410 kg, 243 4890 kg, 245 4890 kg, 250 u 251 4930 kg, 284 4750 kg, 290 5240 kg, 292 4600 kg. Aufgrund der Gewichte auf die Bremsarten zu schließen, erscheint nicht verlässlich genug. Möglicherweise gab es noch weitere Wagen dieser Bauart, doch läßt sich dies anhand der vorhandenen Unterlagen nicht belegen.



Oben: Niederbordwagen BEG 210 am 26. Februar 1971 in Brohl, Foto: Quill

Unten: Niederbordwagen BEG 215 weist als Bremsgewichte aus beladen 6,2 t und Handbremse 12,3 t, Foto: Slg Gerd Wolff



M 1 : 87, Zeichnung Günter König

Bergheimer Kreisbahn

Zu dieser Bahn liegen mir keine näheren Angaben vor. Vermutlich stammen die Wagen 321 – 343 und 370 – 396 der Euskirchener Kreisbahn sowie die Wagen 281 – 292 der Brohltalbahn aus den Beständen der frühzeitig umgespurten Bergheimer Kreisbahn. Sicher ist dies jedoch nicht. Möglicherweise gingen auch Wagen an die Wermelskirchen – Burger Eisenbahn.

Engelskirchen - Marienheider Eisenbahn

Die Datenlage zur Engelskirchen – Marienheider Eisenbahn (EME) ist äußerst sparsam. Aus den wenigen noch vorhandenen Unterlagen kann man schließen, daß lediglich der Wagen 252 (Herbrand 1899) der hier beschriebenen Bauart angehörte. Offenbar erhielt die EME zwischen 1897 (Eröffnung) und 1907 eine Serie von 15 gebrauchten O-Wagen mit den Nummern 220 bis 234. 13 dieser Wagen sind vom Baujahr 1896, was auf die Bergheimer Kreisbahn als Ursprungsbahn deutet. Leider gibt es zu diesen Wagen keine technischen Daten außer dem Achsstand. Dieser betrug beim Wagen 232 3200 mm. 1950 war der Wagen nicht mehr im Bestand der EME. Vom Juni 1936 bis zum 31. 3. 1941 war der von der Euskirchener Kreisbahn angemietete Drehschemelwagen 422 bei der EME.

Euskirchener Kreisbahn

Die bei der Euskirchener Kreisbahn (EKB) eingesetzten Wagen dieser Bauart sind mit Sicherheit erst nach 1906 gebraucht gekommen. Die Vermutung liegt nahe, daß die Wagen vom Netz der Bergheimer Kreisbahn stammten. Infrage kommen die Wagen 321 – 332 (Both & Tillmann 1897), 331 – 343 (Herbrand 1899), 370 – 396 (Both & Tillmann 1898) sowie der zum Drehschemelwagen umgerüstete Wagen 422 (Both & Tillmann 1898). Letzterer war von Juni 1936 bis zum 31. 3. 1941 an die Engelskirchen – Marienheider Eisenbahn vermietet. Leider liegen zu keinem der hier genannten Wagen irgendwelche Einzeldaten vor. Das für den Wagen 422 genannte Wagengewicht von 3300 kg scheint falsch zu sein und sich nur auf den H 421 (Beuchelt 1898) zu beziehen. Er war im Gegensatz zum 422 ungebremst und kann unserer Serie nicht zugeschrieben werden. Zum 1. 8. 1937 werden von der Bremisch-Hannöverschen Kleinbahn die baugleichen Wagen 53 – 56 angemietet (s. a. bei Albtalbahn). Die Wagen bekommen später das Eigentumsmerkmal EKB angeschrieben. Ob sie angekauft wurden, ist nicht belegt. Ebensovienig ist bekannt, ob sie in Euskirchen verschrottet wurden.

Letztmals erhält die EKB Wagen dieser Bauart von der Geilenkirchener Kreisbahn. Zum 22. 11. 1954 werden von dort die Wagen 201, 203, 206, 207, 213 und 216 gekauft. Sie behalten in Euskirchen ihre alten Nummern (s. a. bei Geilenkirchener Krb.).

Wagen 371 der Euskirchener Kreisbahn ist mit der ortstypischen Fracht beladen - mit Rüben.
Foto: Slg Gerd Wolff

Geilenkirchener Kreisbahn

Im Bestand der Geilenkirchener Kreisbahn (GKB) waren insgesamt 17 Wagen der hier beschriebenen Bauart. Während die Wagen 201 – 216 (Herbrand 1899) normale O-Wagen waren, konnte beim Wagen 219 noch zusätzlich ein Drehschemel aufgesetzt werden. Dieser Wagen war 1898 bei Both & Tillmann gebaut worden. Die Wagen 202, 204, 205, 209, 210, 214; 215 und 219 sind vor 1949 aus dem Bestand der GKB ausgeschieden. Diesen Wagen folgte am 8. 5. 1952 der Wagen 211 und am 13. 5. 1953 der Wagen 208. Letzterer Wagen erhielt am 20. 3. 1947 seine letzte HU und war ab 1950 untersuchungspflichtig abgestellt. Die restlichen Wagen wurden am 22. 11. 1954 an die Euskirchener Kreisbahn zu einem Stückpreis von 1435 DM verkauft. Dort behielten die Wagen ihre Betriebsnummern. Die Wagen 201 – 206 und 219 hatten keine Bremse, die übrigen besaßen Spindelhandbremse.

Die Wagengewichte werden angegeben mit:

201 3950 kg, 202 4170 kg, 203 4160 kg,
204 u 205 4170 kg, 206 3940 kg, 207 4550 kg,
208 – 212 4630 kg, 213 4400 kg,
214 u 215 4630 kg, 216 4350 kg u 219 4290 kg.

Die nach 1947 noch vorhandenen Wagen erhielten zu den nachfolgenden Daten bei der GKB ihre letzten Untersuchungen:

201 5.7.1950 und 5.7.1953, 203 28.12.1951,
206 3.4.1952, 207 23.8.1950, 208 20.3.1947,
211 1.12.1947, 213 1.12.1950, 216 3.11.1950.

Wermelskirchen - Burger Eisenbahn

Offenbar gab es bei der Wermelskirchen – Burger Eisenbahn (WBE) nach 1900 auch mindestens 4 Wagen dieser Bauart. Vermutlich kamen die Wagen von der Bergheimer Kreisbahn. Da bei der WBE erst im Jahre 1900 das Lenzsche Kupplungssystem eingeführt wurde, erhielten die Wagen zusätzlich noch eine Haken- und Kettenkupplung.

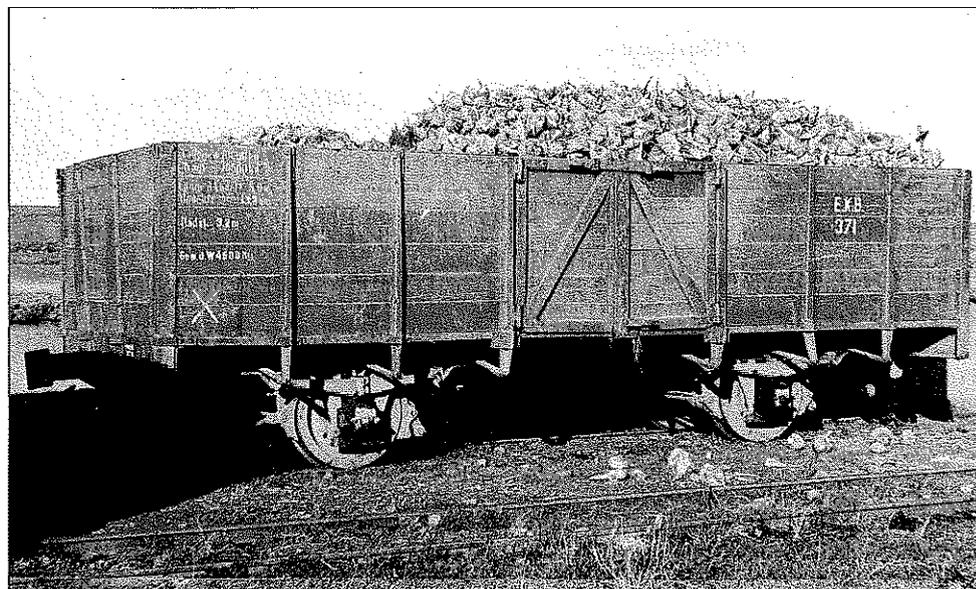
Nach der Einstellung der WBE zum 1. 3. 1921 wurden die Wagen abgestellt und vermutlich 1922 an die Waldbahn Ruhpolding – Reit im Winkel verkauft. Ein fünfter Wagen, der über den gleichen Rahmen verfügte, hatte einen anderen Kastenaufbau mit jeweils nur einer T-Schiene zwischen dem Wagenende und der Türnung. Alle hier gemachten Angaben sind Vermutungen.

Albtalbahn

Nach derzeitigem Kenntnisstand kommen bei der Albtalbahn die Wagen 237 – 252 und die 1909 von der Härtsfeldbahn übernommenen Wagen 224" – 227" für die hier beschriebenen Wagenserie in Frage. Die Wagen 237 – 252 wurden 1898 oder 1897 [MEG, Kehl] von Both & Tillmann gebaut. Die Beschaffungskosten lagen für einen gebremsten Wagen bei 2350 Mark und für einen ungebremsten Wagen bei 1975 Mark. 1919 wurden die Wagen 238 und 239 in die Drehschemelwagen 433 und 434 umgebaut. Eventuell hatten diese Wagen von Anfang an die Möglichkeit zum Aufsetzen eines Drehschemels.

1931 gingen 2 handgebremste Wagen für je 700 Mark an die Pforzheimer Kleinbahn und erhielt dort die Nummern 505 (4,6 t Eigengewicht) und 507 (4,8 t Eigengewicht). Nach der Betriebs-einstellung der Kleinbahn Pforzheim – Ittersbach wurden beide Wagen 1968/69 verschrottet. 1931 verkaufte die Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG) als Eigentümerin der Albtalbahn 8 Wagen dieser Bauart an die Mittelbadische Eisenbahn-Gesellschaft (MEG). Dort wurden sie in Niederbordwagen umgebaut und erhielten die Betriebsnummern 313 – 320. Vier Wagen der MEG waren mit Bremsen ausgerüstet. Die letzten 4 Wagen wurden 1937 an die Bremisch-Hannöversche Kleinbahn verkauft und erhielten im Nummernplan der Kleinbahn Bremen – Tarmstedt die Nummern 53 – 56. Zum 1. 8. 1937 wurden die Wagen an die Euskirchener Kreisbahn vermietet. Man kann davon ausgehen, daß die Wagen nie bei Bremen – Tarmstedt eingesetzt wurden. Die Wagen 55 und 56 hatten Handbremsen, die beiden anderen waren ungebremst. Als Eigengewichte wurden angegeben: 53 4100 kg, 54 4190 kg, 55 4590 kg, 56 4400 kg.

1909 kaufte die Albtalbahn 4 offene Güterwagen von der Härtsfeldbahn, die der Bauart mit Hardybremse entsprachen. Die Beschaffungskosten lagen bei 7203,48 Mark zzgl. 14,30 Mark Verladekosten und 150 Mark Versandkosten für die Strecke Aalen – Eitlingen. Die Wagen erhielten die Nummern 224" – 227"; als Baujahr wird 1899, als Lieferer Both & Tillmann angegeben. Weitere Angaben liegen zu diesen Wagen bislang nicht vor.



Härtsfeldbahn

Zur Zeit gibt der Bestand an Ow- und Hw-Wagen der Härtsfeldbahn (AND) große Rätsel auf. Seidels Angaben [Brücke zum Härtsfeld] ergeben z. T. keinen Sinn, zumal wenn man die bekannten Statistiken hinzuzieht. Der Anfangsbestand an Güterwagen soll 20 Stück betragen haben. Zählt man die zur Eröffnung vorhandenen Wagen G 101 – 105, O 364 – 371, H 301 – 308, H 321 und H 322 zusammen, kommt man jedoch auf 23 Wagen. Außerdem stellt sich die Frage, wieso man mit der Nummer 364 begann, wenn erst 1907 die Wagen 361 – 363 zur AND kamen. Die vier 1909 an die Albtalbahn abgegebenen Wagen fehlen hier völlig. Außerdem waren die in besagtem Buch als Klappdeckelwagen bezeichneten Wagen 372 – 376 wohl reine Ow-Wagen. Darüberhinaus war 1906 auch noch ein ungebremster Ow mit der Nummer 377 vorhanden.

Möglicherweise wurde die heute bekannte Nummerierung zum 1. 10. 1910 von den Württembergischen Nebenbahnen (WN) eingeführt.

Die Wagen 361 – 363 sollen 1907 von Both & Tillmann gebaut worden sein. Entweder handelt es sich bei diesen Wagen um Nachbauten, oder das „Baujahr“ ist das Jahr der Indienststellung bei der AND. Die Ow 372 – 376 wurden 1904 von Both & Tillmann gebaut. Für den Wagen 377 liegen keinerlei Angaben vor, während die vier Wagen, die 1909 zur Albtalbahn kamen, angeblich 1899 von Both & Tillmann gebaut wurden. Die Drehschemelwagen, für die es verm. ursprünglich Bordwände gegeben hat, sind 1899 von Herbrand (Wagen 301, 303 – 308, 321 und 322) und 1901 von Both und Tillmann (Wagen 302) gebaut worden.

Der zur Betriebseinstellung noch vorhandenen H 301 ist jedoch von einer Bauart, deren Erbauer eher die Düsseldorfer Waggonfabrik sein müßte als der genannte Hersteller Herbrand. Er hat zwar dieselben Abmessungen, verfügt jedoch über ein Sprengwerk statt der bekannten L-Schiene zur Wagenverstärkung.

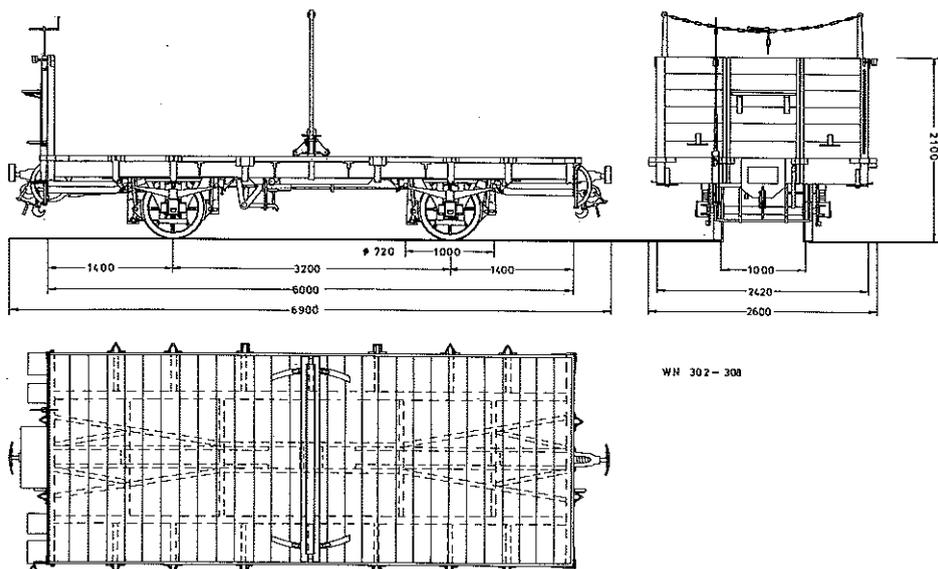
Wagen 368 der Härtsfeldbahn besitzt ebenfalls herausnehmbare Seiten- und Stirnwände, Foto: Kurt Seidel

Der Wagen 374 erlitt im Juni 1906 bei einem Unfall in Neresheim vermutlich einen Totalschaden. Er wurde in stark veränderter Form und mit Bremserbühne neu aufgebaut. Die Wagen 372, 375 und 376 wurden um 1921 in Drehschemelwagen umgebaut, während der Drehschemelwagen 322 1917 zum Rungenwagen wurde. Erstaunlich ist in diesem Zusammenhang, daß dieser Wagen über keinerlei Rahmenverstärkung verfügte. Es stellt sich daher die Frage, ob die Wagen 321 und 322 wirklich ursprünglich Drehschemelwagen waren. Logischer scheint, daß Wagen 321 erst um 1921 in einen Drehschemelwagen umgebaut wurde und daß es sich zuvor um gewöhnliche Ow gehandelt hat.

1958 werden die Wagen 303 – 308, 321, 361 – 364, 367, 370 sowie 372 – 376 ausgemustert und verschrottet. Bei der Betriebseinstellung sind noch vorhanden: Wagen 301, 302, 322, 366, 368, 369 und 371. Sie wurden bis 1973 verschrottet. Das Verschrottungsdatum der restlichen Wagen ist nicht bekannt.

Bei den vier Ow-Wagen 366, 368, 369 und 371 hatte man in den letzten Jahren noch Bodenklappen zur Streckenbeschotterung eingebaut. Dafür wurde die vorhandene Hardy-Saugluftbremse ausgebaut. Die Wagen hatten zum Schluß nur noch Handbremsen. Beim Hw 302 saß der Bremszylinder auf der falschen Wagenseite; er wurde ev. erst später eingebaut. Die Wagen 302, 304, 306, 308, 321, 322, 362, 365 – 368 sowie 370 – 376 besaßen Bremsen und alle anderen Wagen eine durchgehende Luftleitung.

Die Wagengewichte werden angegeben mit: 301 4200 kg, 302 4450 kg, 303 4180 kg, 304 4610 kg, 305 4210 kg, 306 4620 kg, 307 4200 kg, 308 4620 kg, 321 und 322 4120 kg, 361 3900 kg, 362 4480 kg, 363 4160 kg, 364 3800 kg, 365 4730 kg, 366 4600 kg, 367 4780 kg, 368 4530 kg, 369 3870 kg, 370 4780 kg, 371 4560 kg, 372 4250 kg, 373 4150 kg, 374 und 375 4200 kg, 376 4500 kg.



M 1 : 87, Zeichnung Günter König

Abgange an konzernfremde Bahnen

Zunächst sei hier auf den heutigen Wagen 131 der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf eingegangen. Der Wagen wurde angeblich 1896 gebaut [Schmalspurig durch Österreich, Bahn im Bild Nr 12, Festschrift 75 Jahre Attergaubahn] doch gibt es keine zuverlässigen Angaben über den Hersteller. Im März 1991 stellte ich beim Vermessen des Wagens in Heiligenberg fest, daß in den Pufferbohlen jeweils 300 mm außermittig Durchbrüche mit 35 mm Durchmesser vorhanden sind. Außerdem gibt es Haken zum Einhängen von Kupplungsketten. Diese Dinge scheinen sinnlos zu sein, denn weder die WEG-Bahnen, die Waldbahn Ruhpolding – Reit i. W. noch die Attergaubahn hatten Kettenkupplung. Und doch gab es eine Bahn im WEG-Konzern, die neben der üblichen Lenzschen Kupplung noch eine Kettenkupplung besaß: Die Wermelskirchen – Burger Eisenbahn. So liegt die Vermutung nahe, daß der Wagen nach 1900 zur WBE kam und dort bis zur Einstellung am 1. 3. 1921 im Einsatz stand.

Anschließend könnte der Wagen an die Waldbahn Ruhpolding – Reit i. W. verkauft worden sein. Nach Wolff wurde die Waldbahn am 1. 1. 1924 eröffnet, Schörner nennt dieses Datum für die Aufnahme des Personenverkehrs. Laut dem Bayerischen Gesetz- und Verordnungsblatt Nr 5 vom 18. 2. 1926 wurde die Bahn am 18. 5. 1923 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Somit müßte die Bahn noch älter sein. Dafür spricht auch, daß die beiden O & K-Dampflokos schon im April 1922 ausgeliefert wurden; die Eröffnung wird wohl bald darauf statt gefunden haben. Somit liegen Einstellung der WBE und Bau der Waldbahn noch kein Jahr auseinander. Immerhin kamen die beiden Personenwagen Nr 1 und 2 der Waldbahn von der WBE, der Güterwagen könnte dabei mitgekommen sein.

Bei der Waldbahn wurde der Wagen zu einem Holztransportwagen umgebaut. Dazu bekam er von den ausgemusterten regelspurigen Drehschemelwagen Nr 77545 und 77564 der Bayerischen Staatsbahn die Drehschemel fest aufgeschweißt. Ob der Wagen bereits bei der Waldbahn die Luftleitung bekam, ist nicht bekannt. Bereits zum 1. 11. 1931 wurden bei der Waldbahn Personen-, Ge-

päck- und Expressgutverkehr eingestellt. Außerdem sollte auch der Wagenladungsverkehr zum 31. 12. 1931 eingestellt werden, sofern nicht größere Schneefälle ein vorzeitiges Ende bereiteten [Gesetz- und Verordnungsblatt Nr 36 vom 5. 11. 1931]. Für den forstinternen Verkehr blieb die Bahn aber wohl noch länger in Betrieb, denn der bei der Waldbahn mit der Nummer H 8 (H für Holzwagen) bezeichnete Wagen wurde erst im Oktober 1940 an die Firma Stern & Hafferl in Gmunden verkauft.

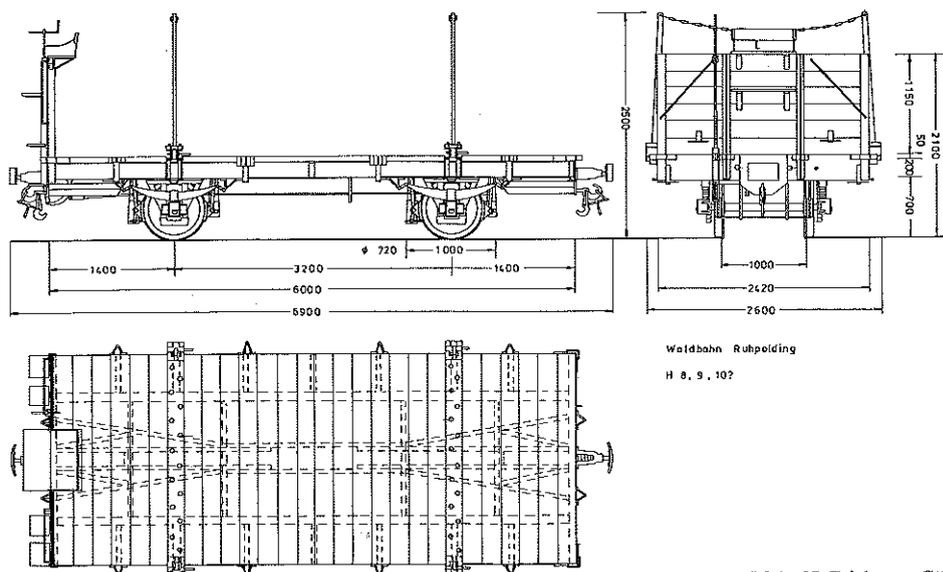
Dieses Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmen setzte den Wagen auf der Lokalbahn Vöcklamarkt – Attersee ein. Dort wurde der Wagen umgebaut: Er erhielt die noch heute vorhandene Bremserbühne und die Trichterkupplung. Außerdem wurde das auf 8 Klötze wirkende Bremsgestänge auf das heute nur auf 4 Klötze wirkende Gestänge reduziert. Die Rahmenteile zur Befestigung eines Bremszylinders für die Hardy-Saugluftbremse könnten ebenfalls von hier stammen, denn die Waldbahn bremste mit Druckluft. Es ist aber nicht klar, ob der Wagen tatsächlich mit einer Saugluftbremse ausgestattet wurde. Die Bremserbühne besteht aus 120 mm hohen U-Profilen, dessen glatte Seiten nach außen schauen. Um die Kupplungshöhe zu erreichen, hat man übrigens die Räder um etliches abgedreht und somit die Senkung des Wagens erreicht. Zunächst erhielt der Wagen die Nummer H 1 und im Jahre 1943 die Nummer 20.441. Nach dem Umbau wird das Wagengewicht mit 4575 kg angegeben.

Wenn man den Wagen in Heiligenberg besichtigen kann, sollte man auf die Improvisation der St & H-Werkstätten achten. Die Halterung der Trichterkupplung befindet sich in der ursprünglichen Hakenkupplung unterhalb des ehemaligen Mittelpuffers. Die Luftleitung hat man einfach durch die Löcher für die Zugstangen der Haken- und Kettenkupplung verlegt. In diesem Zustand war der Wagen bis Anfang der 70er Jahre im Einsatz. Die letzte Untersuchung ist mit 12. 1967 angesprochen. Knapp 20 Jahre lang wurde der Wagen im abgestellten Zustand aufgehoben, bis ihn Anfang Juni 1989 der DEV erwarb. Seitdem ist der Wagen als DEV-131 in Heiligenberg abgestellt.

Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, gingen einige Wagen auch an konzernfremde Bahnen. Die von der Albtalbahn an die Mittelbadische Eisenbahn-Gesellschaft (MEG) verkauften Wagen wurden dort zu Niederbordwagen umgebaut. Die neue Gesamthöhe der Wagen 313 – 320 wird mit 1600 mm angegeben. Für alle Wagen nennt die MEG ein Gewicht von 3800 kg. An den Wagen selbst standen zwar die tatsächlichen Gewichte, doch sind diese nicht überliefert. Die Wagen 315, 316, 317 und 319 hatten Handbremsen, der Rest war ungebremst. Mit Ausnahme des Wagens 320, der 1960 ausgemustert wurde, waren die anderen Wagen schon bis 1951 ausgemustert.

Die Waldbahn Ruhpolding – Reit i. W. erhielt einige Wagen von der WBE. Wieviele, ist noch unklar. Fest steht, daß Stern & Hafferl im Juni 1939 die Waldbahnwagen H 3 und O 1 kauften. Während der H 3 in den G 20.304 umgebaut wurde, blieb der O 1 ein offener Güterwagen und erhielt die Nummer 20.401. Der ebenfalls im Juni 1939 gekaufte O 4 erhielt später die Nummer 20.402. Er hatte jedoch einen etwas anderen Wagenkasten. Im Oktober 1940 kauften St & H die beiden Holzwagen H 8 und H 9, aus denen dann die Wagen 20.441 und 20.442 wurden. Alle Wagen wurden in gleicher Weise umgebaut und mit Bremsbühnen versehen.

Möglicherweise hat auch die Sylter Inselbahn einige Wagen dieser Serie eingesetzt. Unter den Wagen 256 – 260 könnte sich mancher der 1909 von der Härtsfeldbahn übernommenen Wagen der Albtalbahn befinden haben. Die Länge über Puffer wird auf Syllt mit 6970 mm, das Ladegewicht mit 10000 kg angegeben. 1949 sind die 1939 übernommenen Wagen bereits verschrotet. Weitere Übernahmen durch andere Bahnen sind bisher nicht bekannt geworden.



M 1 : 87, Zeichnung Günter König

Verwendete Quellen

Statistik der Kleinbahnen, 1908
 Gesetz- und Verordnungsblatt für den Freistaat Bayern, 1926 und 1931
 Krobot, Slezak, Sternhart: Schmalspurig durch Österreich, 1961, 1975
 Seidel: Brücke zum Härtsfeld, 1961
 Schörner: Die Waldbahn Ruhpolding – Reit im Winkl, moderne Eisenbahn 29/1967, S. 26 u 27
 Menges, Jeanmaire: Die Mittelbadische Eisenbahn, 1974
 Bude: O & K Dampflokomotiven, 1978
 Stöver: Von der Inselbahn und den Bäderschiffen Sylts, 1979
 Nauroth, Wall: Die Euskirchener Kreisbahn, 1984
 Bürnheim: Die Württembergische Eisenbahn, 1986
 Iffländer: Die Albthalbahn, 1987
 Betriebsmittellisten der Engelskirchen – Marienheider Eisenbahn, Geilenkirchener Kreisbahn
 Aufzeichnungen von Eisenbahnfreunden

Achtung!

Dies ist eine hervortretende Stelle in der DME

An alle Abonnenten

Derzeitig teilt die Deutsche Bundespost Postdienst den Verlegern – hier also dem Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. – neue Adressen von Abonnenten nach einem Umzug auch dann mit, wenn der Abonnent keinen Nachsendeantrag gestellt hat. Mit diesem Service hilft die Post den Verlagen bei der Einbesserung von Adressenänderungen, damit Abonnenten auch nach einem Umzug weiterhin pünktlich die neue Ausgabe erhalten.

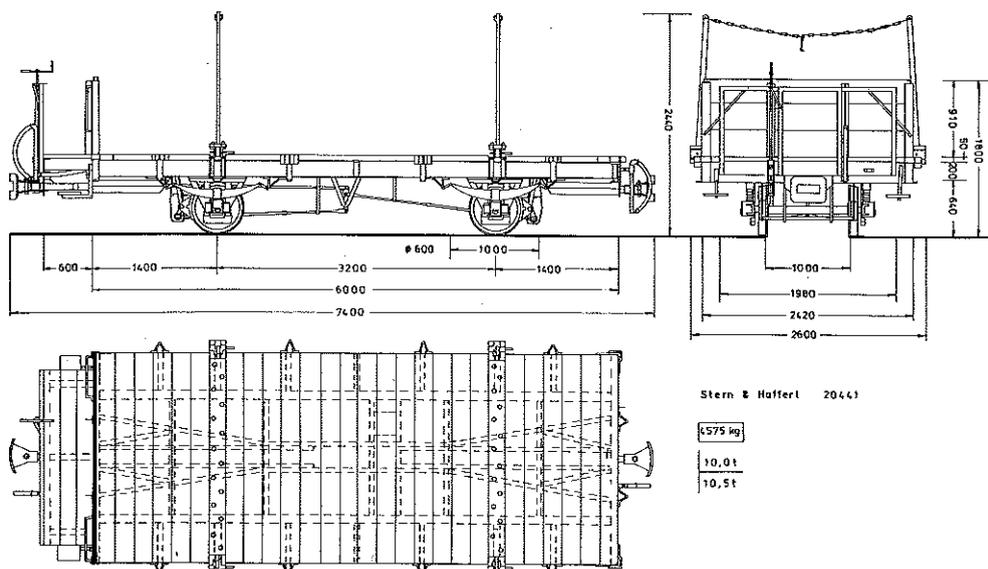
Dieses Verfahren entspricht jedoch ohne Ihr Einverständnis nicht der am 1. Juli 1991 in Kraft getretenen Postdienst-Datenschutzverordnung.

Sie können dagegen Widerspruch einlegen:

Wenn Sie nicht möchten, daß die Deutsche Bundespost Postdienst Ihre neue Adresse nach einem Umzug und bei Nichtstellen eines Nachsendeantrages an den DEV weitergibt, müssen Sie bis spätestens 31. März 1992 beim DEV schriftlich widersprechen.

Nach einem Umzug erhalten Sie dann keine DME mehr.

Falls Sie aber auch weiterhin die neueste DME immer druckfrisch direkt nach Hause gesandt bekommen wollen, brauchen Sie einfach gar nichts zu tun. Sicherheitshalber sollten Sie aber nicht versäumen, Ihre neue Adresse dem DEV selber sofort mitzuteilen, bevor das die Post tun muß.



M 1 : 87, Zeichnung Günter König