

Gerhard Moll

# Noch einmal: ›Spreewald‹ und Schwestern

Schon mehrfach in dieser Zeitschrift [4] wurden die meterspurigen 1'Gn2-Tenderlokomotiven von Jung für die ehemaligen Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) ausführlich beschrieben. Gerade der Bericht in DME 4/88 fand großen Anklang - nun, unsere ›Spreewald‹ hat bekanntlich viele Freunde. Der Verfasser nachfolgenden Beitrages hat jahrelang versucht, Näheres über die Pillkaller Lokomotiven zu erfahren. Es ist erstaunlich und spannend, was durch gezielte museale Forschungstätigkeit aufgestöbert werden kann, was sich anschließend durch einen Artikel in der DME allen Interessierten zugänglich machen läßt. Vermutlich schlummert immer noch einiges an alten Unterlagen in Archiven und Sammlungen - wenn man nur wüßte, wo . . .

Wie wir wissen, wurden im Zuge des beschleunigten Wiederaufbaus von im Ersten Weltkrieg zerstörten Bahnen von der OEG 5 Lokomotiven für die Pillkaller (PKB) und 3 für die Lycker Kleinbahnen (LKB) beschafft. Von den Pillkaller Lokomotiven (Jung 1917/2517 - 2521) ist überliefert, daß sie nicht von der OEG bezahlt wurden, sondern aus dem ›Preußischen Aufbaupf. Das könnte auch für die Lycker Lokomotiven der Fall gewesen sein. Von den Pillkaller Lokomotiven waren 1965 bei der Lokfabrik Jung noch einige Aufzeichnungen vorhanden, die inzwischen leider verschollen sind und nur unvollständig notiert wurden. Dabei kam folgendes ans Licht:

Die Lokomotiven wurden nicht - wie gelegentlich zu lesen war - für das Ausland gebaut. Vielmehr wurden sie als kurvengängige, leichte Flachlandlok mit führender Laufachse von der Hauptwerkstatt der OEG in Königsberg zur alsbaldigen Lieferung bestellt.

Die Loks wurden in kriegsbedingt Ausführung und sehr wahrscheinlich wegen Materialmangel verspätet abgeliefert. Es sind ein paar Abnahmedaten bekannt [1]:

- PKB 21 Abnahme am 11. 11. 1918, das Betriebsbuch endet im Januar 1944, die nächste Hauptuntersuchung wäre am 4. 7. 1944 fällig gewesen, wurde aber vom Reichsbahn-Maschinenamt Königsberg um 6 Monate verschoben, Abtransport Richtung Westen durch Wehrmacht, später DB 99 2700.
- PKB 22 Abnahme am 12. 1. 1919, Betriebsbuch endet mit Eintrag vom September 1944. Die Lok ist verschollen und sehr wahrscheinlich bei den Kämpfen um Schloßberg zerschossen oder später nach Rußland gebracht worden.
- PKB 23 - heutige Lok ›Spreewald‹, ausgerechnet von dieser Lok fehlt das ursprüngliche Betriebsbuch mit den Angaben über Abnahme usw. Es wird berichtet, daß sie 1945 in der Hauptwerkstatt Königsberg-Ponath gestanden hat und von dort Richtung Westen verbracht wurde.
- PKB 24 kam zunächst zum Heeresfeldbahnen-Ausrüstungslager Parchim und ging am 14. 12. 1918 zur Lokfabrik Jung zurück. Wir sehen, das Militär bestimmte in dieser vorwornnen Zeit über die Eisenbahnen im Osten. Abnahme bei der PKB am 2. 1. 1919, das Betriebsbuch endet im Oktober 1943, die Lok ist verschollen.
- PKB 25 Abnahme nach Jung ohne Datum durch die Heeresfeldbahnen. Möglicherweise ging auch sie im Dezember 1918 nach Parchim. Wir wissen über diese Lok sonst nichts.

Die kriegsbedingte Ausführung äußerte sich im Sparen an Kupfer, Messing und Bronzeteilen. Die

flußeisernen Feuerbüchsen waren schon nach kurzer Zeit schadhafte, so daß 1920 die Hauptwerkstatt Königsberg der OEG den Hersteller um Angebote für Feuerbüchsen aus Kupfer und Armaturen aus Buntmetallen in friedensmäßiger Ausführung bat, weil ein geordneter Betrieb nicht mehr möglich sei.

Mit Vertrag vom 5. 3. 1921 lieferte Jung am 25. 7. 1921 als erstes 5 neue Feuerbüchsen nach Königsberg, wo sie in die Lokomotiven der Pillkaller Kleinbahn eingebaut wurden - ob außerplanmäßig oder anlässlich von Revisionen, ist nicht mehr feststellbar. Das Kupfer hatte die Fa. Besse und Selve geliefert.

1921 oder 1922 (Datum unleserlich) bot Jung der OEG folgendes an: „Wir können Ihnen die nachfolgend aufgeführten Lokomotiv-Ausrüstungsteile in üblicher Bauart z. T. ab Lager, z. T. mit kurzen Lieferfristen in friedensmäßiger Qualität in Rotguß, Messing und Kupfer liefern. Alle Armatureinsätze, soweit normaler Bauart, Injektor-teile, Schlabbköpfe, Kesselspeiseventile oder Einsätze, selbsttät. Glocken-Entwässerungs- und Probierhahnen und Ventile, Wasserstandsarmaturen kompl., Überwurfmutter in allen Größen, Feuerschlauch und Pulsmeterstutzen, Regulator-Hilfs- und Hauptschieber, Öler aller Art. Bahnlagermetall kann in Barren bestellt werden. Eigentums-, Hersteller- und Nummernschilder können, wenn gewünscht und Form vorhanden ist, in Messing angefertigt werden. Hierzu nehmen wir sauberen Buntmetallschrott zu den Tagespreisen in Zahlung.“ Natürlich wissen wir heute nicht mehr, welche Teile außer den Feuerbüchsen getauscht wurden. Wahrscheinlich die meisten, denn die eisernen Armaturen waren bekanntlich äußerst störanfällig und ungeeignet.

Doch die Pillkaller Kleinbahn dürfte nur etwa 20 Jahre Freude an den äußerst beliebten Maschinen in friedensmäßiger Ausrüstung gehabt haben. Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges wurden wieder Buntmetalle zu Kriegszwecken gebraucht. Besonders die ab 1940 verschärften Anordnungen forderten die Umstellung von Buntmetall-Armaturen, Schildern usw. auf „Heimstoffe“ an allen Lokomotiven im Reich. Und was man nicht im Krieg ausbaute, dürfte unsere ›Spreewald‹ spätestens 1950 in der damaligen „Sowjetischen Besatzungszone“ verloren haben. Als die Lok ›Spreewald‹ 1971 zur Museums-Eisenbahn kam, gab es kaum noch Armaturen und Teile aus Buntmetall. Aber die kupferne Feuerbüchse war - Welch ein Wunder - noch vorhanden!

Nach der Kapitulation im Mai 1945 soll die Lok PKB 23 im Harz gestanden haben. Da auch auf der Strecke Hildburghausen - Heldburg einige

Lokomotiven, u. a. 2 französische Beuteloks, gelandet waren, erscheint auch die Vermutung plausibel, die Lok sei hier gelandet. Sie kam alsbald zur Spreewaldbahn nach Straupitz. Der erste amtliche Eintrag im neu angelegten Betriebsbuch lautet: „1947 ohne Papiere aus Heeresbestand übernommen.“ Die Lok erhielt - wohl nur auf dem Papier - die Betriebsnummer 09-27. Wie uns mehrere Spreewaldbahner berichteten, ist die Lok bis zur ersten Aufarbeitung noch der Verstaatlichung nicht in Betrieb gewesen. Erst am 21. 1. 1950 kam sie nach der Abnahmefahrt im Spreewald als DR 99 5621 wieder in Fahrt. Wie es mit ihr weiterging, ist in DME 4/88 zu lesen.

Aber wir wissen mittlerweile auch, weshalb unsere Lok ein anderes, gar nicht zu einer Jung-Lok passendes Führerhaus bekam: 1963 übernahmte die Lok im Lokschuppen Lübben, welcher Feuer fing. Nur unter großen Mühen konnten die Helfer und die Feuerwehr die Lok aus dem brennenden Schuppen ziehen. Dabei stürzte das Schuppendach ein und beschädigte das Führerhaus total. Im damaligen Bahnbetriebswerk Straupitz fertigten die Spreewaldbahner ein neues Führerhaus aus den noch brauchbaren Teilen an.

Lokomotive PKB 21 soll 1945 auch im Harz gestanden haben. Nach Gebietsveränderungen im Harz durch die Besatzungsmächte soll PKB 21 angeblich in amerikanischen Machtbereich gekommen sein. Im Oktober 1945 wurde sie zunächst als „Reichsvermögensgut“ mit dem Vermerk „keine Beutelok“ in einer Lokzählung erwähnt. Als bald finden wir die Lok bei der Rbd Mainz im Bw Neustadt an der Weinstraße - wenigstens auf dem Papier. Federführend für die Lok war das neugegründete Werkstättenamt der Südwestdeutschen Eisenbahnen in der Französischen Zone (SWDE) in Speyer, Abt. Fahrzeugwirtschaft.

Kurioserweise blieb ein Schreiben des damaligen Eisenbahn-Zentralamtes (EZA) Göttingen erhalten: „Zur Vermietung oder Verkauf abgängige Lok für Schmalspurbahnen, 3/4 gek. Jung Meterspurlok, noch ohne Papiere, Fabr.-Schilder vorhanden, Lok vollständig Betr. Nr. 21, keine Beutelok.“ Im selben Vorgang wurde übrigens die meterspurige Tenderlok (Bn2t Maffei 3863) an Standort Bw Hamburg-Rothenburgsort genannt, die später als NLEA 30 auf der Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf zum Einsatz kam (darüber demnächst mehr). Das EZA Göttingen wollte weiter über die ehemalige PKB 21 verfügen, doch die SWDE in Speyer durften keine Maschinen aus ihrem Besitz abgeben, und somit blieb die Lok beim Bw Neustadt abgestellt.

Am 18. 12. 1945 wurde sie als „Fremdlok, Besitzverhältnisse ungeklärt“ geführt. Vom 1. 11. 1946 lesen wir: „Schmalspurlok, Meterspur, 3/4 gekuppelt, Fabr.- und Kesselschild vorhanden, keine Beutelok, Betriebsbuch fehlt.“ Am 1. 6. 1948 erhielt die Lok die Betriebsnummer DR 99 2700 (ab 7. 9. 1949 als DB-Betriebsnummer, K 34.6, 40 km/h, Vorlaufachse, Luftsaugbremse, Besitzverhältnisse geklärt, aus Nachlass Heer der Rbd Mainz überwiesen. Sehr wahrscheinlich trug die Lok von der Heeresfeldbahn die Betriebsnummer HF 2700, wobei die Ziffern beibehalten wurden.

Am 25. 2. 1948 wurde die Lok dem Ausbesserungswerk (EAW) Friedrichshafen zur Aufarbeitung vorgemeldet, weil man im Pfälzer Meterspurnetz Lokmangel wegen hohem Schadbestand zu beklagen hatte. Am 27. 11. 1948 verließ die Lok das EAW Friedrichshafen nach einer L4-Untersuchung und wurde dem Bw Neustadt, Betrieb Localbahnhof zugeteilt. Damals wurde auch ein Behelfs-Betriebsbuch angelegt.

Dazu noch ein Kuriosum: Die SWDE ließen damals große Mengen an kriegsbeschädigten Lokomotiven im Privat-Ausbesserungswerk PAW Jung, Kirchen, wie die Lokfabrik Jung zu der Zeit firmierte, aufarbeiten. Auch die 99 2700 sollte dorthin. Jung lehnte die Aufarbeitung mit Hinweis auf fehlende Unterlagen ab. Das war natürlich eine Ausrede! Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf bekam nämlich vor rund 10 Jahren einen kompletten Zeichnungssatz von Jung.

Die erste Aufarbeitung wurde auf einer Werkskarteikarte des EAW Friedrichshafen festgehalten:

- „1.) Zug- und Stoßvorrichtungen der Bauart Ludwigshafen angebaut (wahrscheinlich hatte die Lok noch Scharfenberg-Kupplungen, d. Verf.),
- 2.) Kessel und Fahrwerk nach DV 946 aufgearbeitet,
- 3.) Bandagen abgedreht und alle Lager mit WM 10 ausgegossen,
- 4.) Kolben-, Schieber- und Bremsuntersuchung ausgeführt,
- 5.) Luftsaugbremse örtlichen Verhältnissen angepaßt,
- 6.) einfachwirkende Knorr-Zusatzbremse u. Luftpumpe angebaut,
- 7.) elektr. Beleuchtung auf Großturbo 85 Volt für Lok- und Zugbeleuchtung umgestellt,
- 8.) Zugheizanschlüsse angebaut,
- 9.) Schmierung vereinheitlicht, Bauart Michalk,
- 10.) Armaturen z. T. vereinheitlicht,
- 11.) Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h festgesetzt.“

Die Lok erfreute sich beim Personal großer Beliebtheit. Wenn man auch die recht wendigen und leistungsfähigen Lokomotiven der Baureihe pr. T 33 trotz der schlechten Laufeigenschaften sehr schätzte, wollte jeder „die Neue“ fahren, die bald den Spitznamen „Schnellzug“ erhielt. Doch bald klagte man über ein starkes Schlingern der Lok. Auch ging die Laufachse auf dem damals schlechten Oberbau schon mal eigene Wege. Am 30. 7. 1952 erhielt die Lok eine L3-Untersuchung im EAW Kaiserslautern, bei der die Rückstellfeder der Laufachse erneuert wurde. Seitdem lief sie bestens und war noch beliebter. Übrigens hatte die Lok als einzige im Pfälzer Netz einen Luftsauger mit Bremsventil. Alle anderen hatten z. T. vorsintflutliche zweiteilige Sauger mit Bremsklappen.

Die letzte Bremsrevision mit Fristarbeiten erfolgte am 18. 2. 1955. Kurz zuvor hatte man die Lok auf DB 99 241 umgezeichnet – weshalb, das konnte noch nicht geklärt werden. Es hatte schon einmal eine 99 241 gegeben, und obendrein erschien im Harz zu dieser Zeit die Neubaulok DR

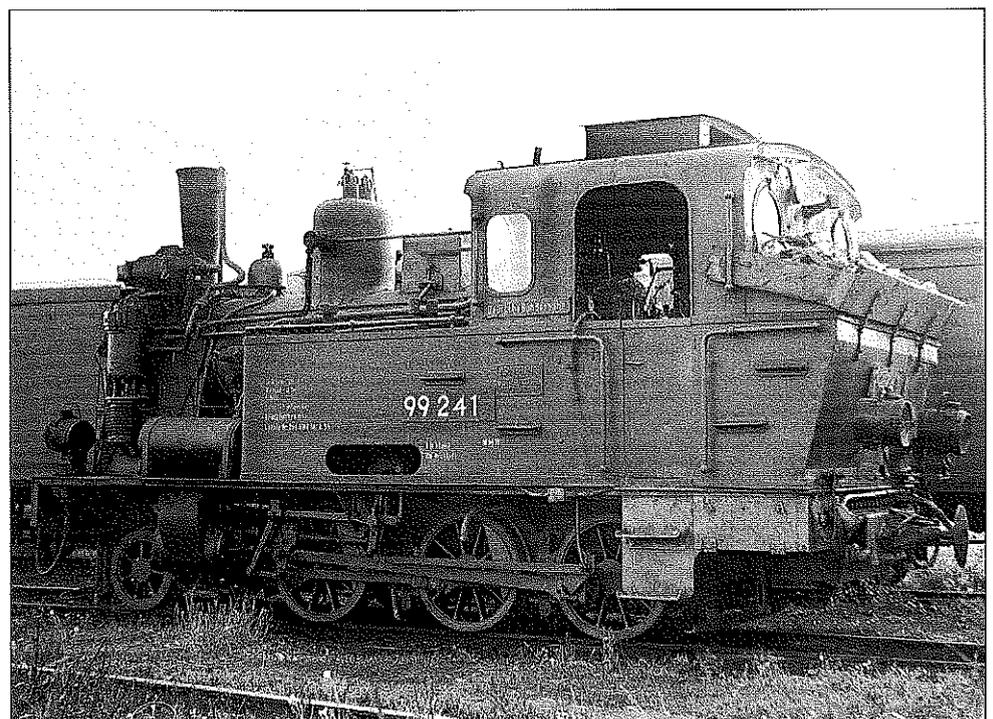
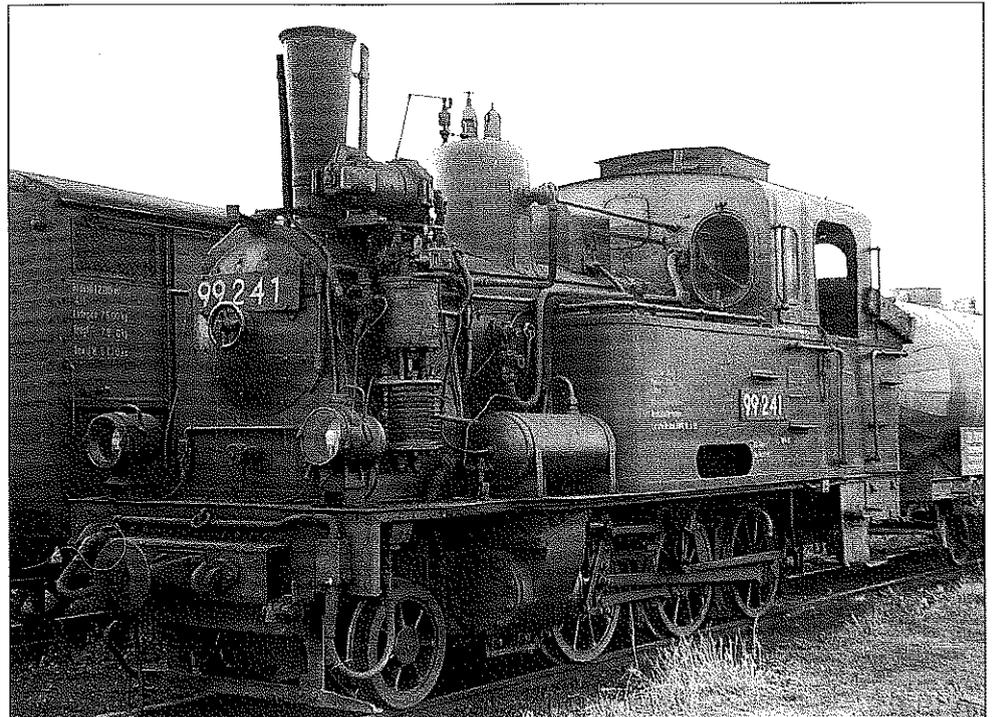
99 241. Die Ostpreußin hat bis zur Einstellung des „Pefferminzbähnels“ Neustadt – Speyer am 3. 6. 1956 treu und brav ihren Dienst versehen, am selben Tag wurde sie „Z-gestellt“. Offiziell wurde sie am 10. 8. 1957 ausgemustert, weil sich kein Käufer fand. Doch da lag sie schon regelrecht abgekippt im Hauptsammellager Ingolstadt-Desching der DB. Einige Reste lagen noch im Mai 1960 hinter der Mudauer Lok 99 291 im Gras.

Von den recht interessanten und bewährten Jung 1'C-Tenderlokomotiven für Meterspur blieb nur eine betriebsfähig: unsere »Spreewald«. Eine von den Lycker Maschinen befindet sich im trostlo-

sen Zustand im Bestand des Warschauer Eisenbahnmuseums. Wir hoffen, daß unsere Lok im nächsten Jahr wieder im alten Zustand zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf ihren Dienst antreten kann. Aber bis dahin gibt es noch viel zu tun!

#### Quellen:

- [1] Unterlagen und Lieferbuch Jung, 1962, Slg Wenzel, Koblenz
- [2] Aufzeichnungen vom Verfasser eines Gespräches 1960 im Bw Ludwigshafen mit dem vorm. Werkmeister des Bw Neustadt
- [3] Befragungen von Personalien und Beteiligten ab 1960, u. a. die Herren Merzhäuser, Senfleben, Otte und W. Fricke
- [4] Die Museums-Eisenbahn 3/74 S. 4 – 8, 1/79 S. 14 – 17, 4/88 S. 10 – 19



PKB 21 als DB 99 241 am 17. 10. 1955 im Lokalbahnhof Neustadt, Fotos: Ulrich Montfort