

Thomas Huhn

# Die erhaltenen Wagenkästen des DGEГ-Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen

Das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen hat in den letzten Jahren fünf Wagenkästen von Personen- und Güterwagen geborgen. Die meisten davon besitzen auch ihr Untergestell, das aber von fast allen Teilen der Achshalterung, Federung und Bremsanlage befreit wurde. Auf den Aufruf der DME-Redaktion hin, aus den Aktivitäten aller Museumseisenbahn- und Eisenbahnmuseums-Vereinigungen in der DME zu berichten, sollen im Nachfolgenden die Gründe für die Beschaffung von unvollständigen Wagen durch die DGEГ dargelegt werden, wo doch schon sehr viele unterschiedliche normalspurige Personenwagen meist besseren Zustands in Sammlungen und Museen erhalten sind.

## Wagen 1839 der k. sächs. St. E.

Dieser Wagen wurde 1861 von der bedeutenden Berliner Wagenbauanstalt Pflug für die Königlich Sächsische östliche Staatseisenbahn mit Sitz in Dresden gebaut. Nach der Fusion der Gesellschaft mit dem westlichen Pendant 1869 zur Königlich

Sächsischen Staatsbahn wurde der Wagen unter der Nummer 1839 eingesetzt.

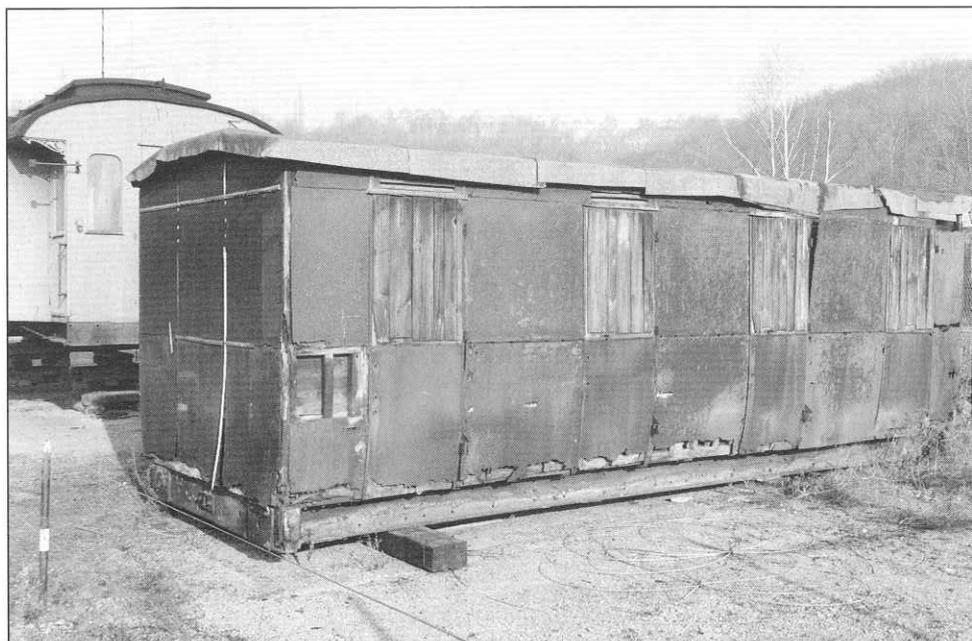
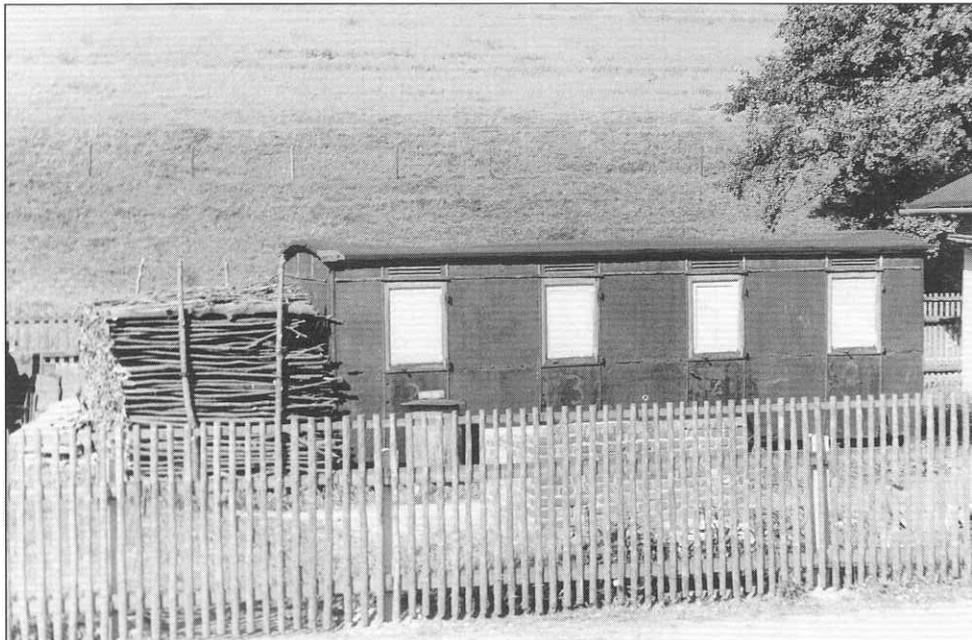
Der zweiachsige Abteilwagen 3. Klasse ist typisch für die damalige Zeit und vertritt das „englische System“. Wagen solcher Bauart fanden sich auch bei fast allen anderen Bahnen Deutschlands. Auf

dem für heutige Begriffe kurzen zweiachsigen Untergestell (3.550 mm Achsstand) befindet sich der hölzerne Aufbau mit vier Abteilen.

Die Seitenwände werden nur durch je vier Türausschnitte unterbrochen. Sie sind unten leicht eingezogen, um ausreichend breite Trittstufen innerhalb des engen Lichtraumprofils anordnen zu können. Damals wurden den Reisenden der 3. Klasse noch keine Bankfenster seitlich der Türen geboten. Lediglich ein Fallfenster mit Mahagoni-Rahmen in jeder Tür sorgte für Tageslicht. Über jeder Tür befand sich ein „Kiemenlüfter“ mit innenliegendem Schieber fest in der Seitenwand. Diese Anordnung ist ein Relikt aus noch älteren Zeiten der durch geschwungene Zierleisten und Lackierung noch an die Kutschenform erinnernden Wagen. Ab etwa 1865 wurden die Lüfter in die höheren Türen verlegt.

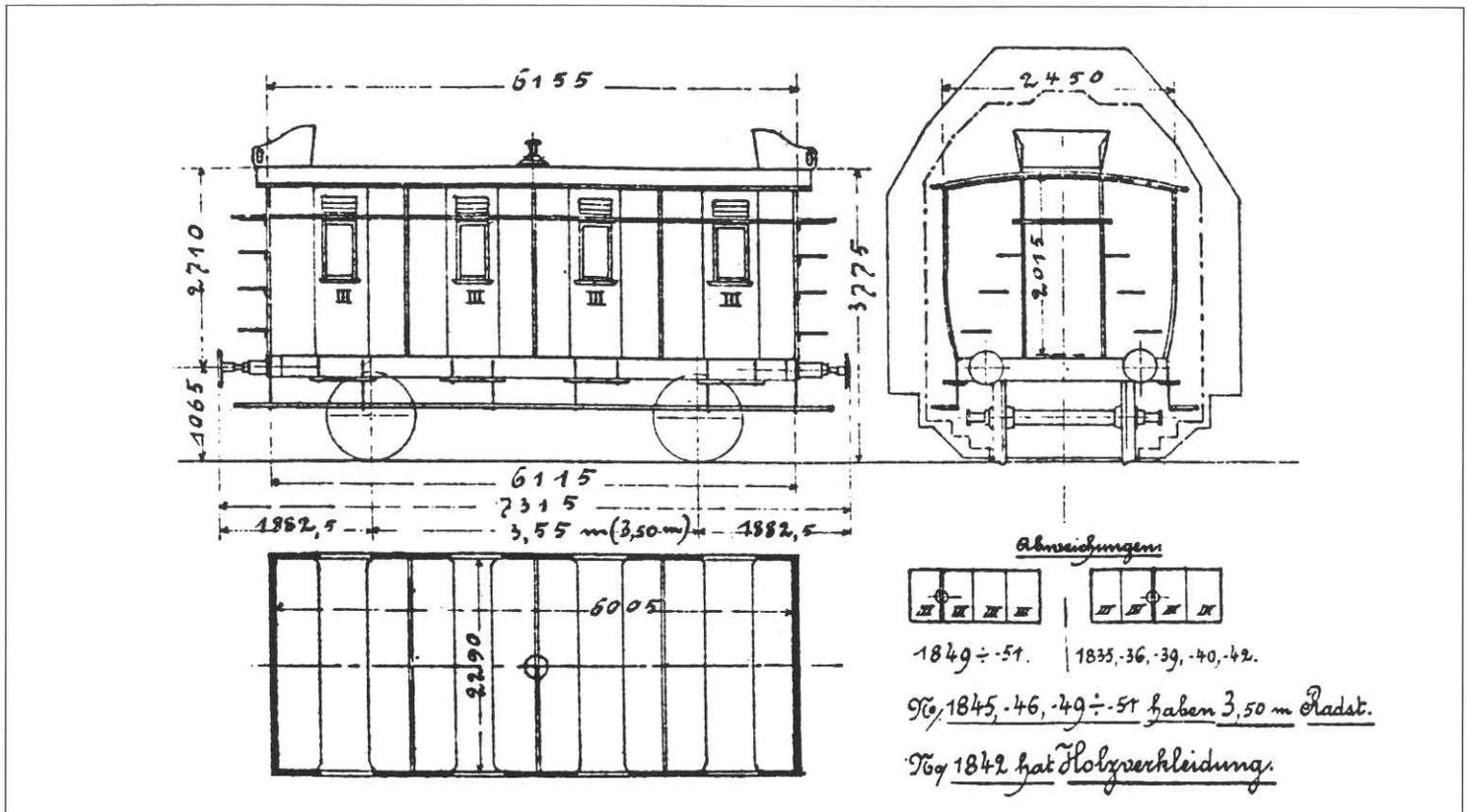
Die Stöße der Blechverkleidung wurden durch profilierte Holzleisten abgedeckt, die teilweise noch vorhanden sind. Die unteren Türscharniere sind schräg zur Wagenwand hochgezogen, um das Hängenbleiben der Kleidung beim Entlanggehen am Wagen zu verhindern. Durch vier in Sachsen typische Fallrohre wurde das Regenwasser vom Dach abgeleitet. Dieses ist leicht gewölbt und trug an den Dachenden je einen Sitz mit U-förmiger Lehne und Haltegriffen für die Bremser und Schaffner. Damals war ein geschlossenes Bremserhaus noch nicht überall üblich, es wurde sogar noch 1866 die Ansicht vertreten, daß die Aufmerksamkeit der Bremser in „bedeckten Bremseritzen“ leide und daß man es „mit der Humanität nicht zu weit treiben solle“. Die Dachsitze sowie die zugehörigen Aufstiege sind nicht mehr vorhanden, lediglich die Befestigungslöcher an den Stirnwänden und eine Erhebung an einem Dachende unter der Dacheindeckung bezeugen diese Ausrüstung.

Der Innenraum war in vier Abteile aufgeteilt. Zwischen je zweien davon befand sich eine halbhohe Trennwand, in der Mitte war eine Wand bis zum Dach hochgezogen. Die Lattensitzbänke, von denen noch Reste der Lehnen an den Stirnwänden vorhanden sind, nahmen die ganze Wagenbreite in Anspruch. An Stirn- und Seitenwänden waren einfache Gepäckbretter angebracht. Für die spätere Restaurierung konnte ein Gepäckbretthalter von einem ähnlichen Wagen als Muster gewonnen werden. Ein Abort war nicht vorhanden, die Reisenden hatten die Retiraden der Bahnhöfe bei den oft recht langen Aufenthalten zu benutzen.



Oben: Wagen 1839 am Bahnhof Wolfsgrün, 1962.  
Foto: Günter Meyer

Links: An der Stirnwand sind die profilierten Deckleisten aus Holz gut zu erkennen, Bochum-Dahlhausen, 16. 3. 1996.  
Foto: Thomas Huhn



Die Beleuchtung erfolgte anfangs durch eine Öl- oder Kerzenlaterne, die in Wagenmitte in einen Ausschnitt der Trennwand durch das Dach eingesetzt war. Diese sehr schwache Beleuchtung war wiederum für die 3. Klasse üblich; Wagen höherer Klassen besaßen pro Abteil eine Laterne. Wohl in den 1870er Jahren wurde eine Gasbeleuchtung mit jetzt zwei Laternen eingebaut. Eine brauchbare Heizung gab es damals für Coupéwagen noch nicht. Versuchsweise wurden in 1.- und 2.-Klasse-Abteilen Wärmflaschen oder Kästen mit heißem Sand unter den Sitzen deponiert. An kalten Tagen war somit warme Kleidung angesagt.

Das Bahnpolizei-Reglement von 1872 forderte für Eisenbahnwagen: „Die Thüren der Personenwagen, welche sich an den Langseiten befinden, sind nur auf ihren Außenseiten mit Vorrichtungen zum Öffnen zu versehen, und zwar haben diese Thüren einen doppelten Verschuß, worunter ein Vorreiber, zu erhalten.“ Eine gleiche Vorschrift muß schon früher bestanden haben, denn die Wagentüren besitzen oben einen Löffeldrucker für den Fallenverschluß, darunter einen Kreuzgriff für einen Einreiber (der präzisere Begriff „Einreiber“ wird auch in „Der Eisenbahnwagen“ von Georg Meyer verwendet) und unten einen Vierkant für einen weiteren Riegel. Im Innenraum befinden sich nur Rotfußkappen zur Abdeckung der Verschlüsse.

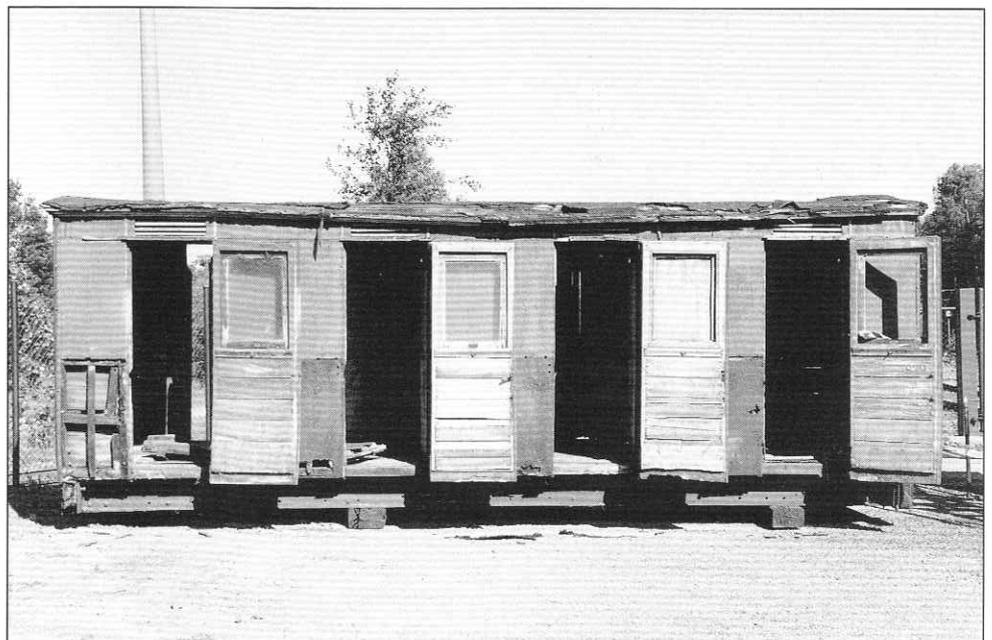
Der Fahrwerksrahmen besteht aus Eichenholz. Le-

diglich die Langträger sind aus I-Profil 235 \* 90 \* 10. Dieser Wagen ist einer der ersten sächsischen (eventuell sogar der erste!) mit eisernen Langträgern. Weit ausladende Achshalter aus Flacheisen sowie Federböcke und Federn zeigen das auch später gewohnte Aussehen. Die Träger für das Bremsgehänge sind noch am Rahmen vorhanden. Sie bestätigen die erste Vermutung, daß beide Radsätze einseitig von innen gebremst wurden. Die Bremsklötze dürften aus Pappelholz gewesen sein, das sich bei der Königlich Sächsischen östlichen Staatseisenbahn gut bewährt hatte.

Als Puffer dienten gummigefederte zierliche Hülsenpuffer; die Abmessungen der Gummiringe sind in entsprechenden Fachaufsätzen über Puffer überliefert. Ob der Wagen schon über Schraubenkupp-

Oben: Zeichnung von Wagen 1839, M I : 87. Abweichend von der Skizze ist der Wagenkasten des Wagens 1839 ca. 6.480 mm lang. Diese Länge besaß nach Angaben von Günter Meyer auch Wagen 1842, der in Auerbach/V. aufgestellt war. Es ist zu vermuten, daß die Serie von 1861 die abweichenden Maße besaß. Die waagerechte Deckleiste unter den Fenstern ist auch nicht eingetragen. Die im Wagenverzeichnis angegebene nachträgliche Ausrüstung mit Dampfheizung kann an Wagen 1839 nicht belegt werden.

Rechts: Unter der Erhebung am rechten Wagendach müssen sich Reste des Bremsersitzes verbergen. Vom Schaffnersitz (links) ist nicht so viel zu erahnen, Bochum-Dahlhausen, 1. 6. 1996, Foto: Gero Huhn



lungen verfügte, oder noch mit einer Kettenkuppung ausgestattet war, ist noch herauszufinden. Der Wagen besaß eine durchgehende Zugstange, die in Wagenmitte federnd gelagert war. Teile dieser Einrichtung sind noch vorhanden. Sicher ist die Ausrüstung mit den Notketten rechts und links vom Zughaken, die beiden quadratischen Löcher in den Pufferbohlen sind noch vorhanden und weisen den vom VDEV vorgeschriebenen Abstand voneinander auf.

Der genaue Farbton des Außenanstriches ist nicht bekannt. Vermutet wird aber ein Brauntön, der den damals bekannten Farbstoffen entspricht. Auch dazu müssen noch Untersuchungen vorgenommen werden. Die historische Literatur gibt einige Hinweise zu Wagenanstrichen. Der Wagen wurde mit der damals üblichen Beschriftung (wahrscheinlich in Blattgold) ausgeliefert: im wesentlichen Eigentumsmerkmal, Wagenbezeichnung und Klassen- bzw. Abteilkennzeichnung.

Nach rund 60-jährigem Einsatz wurde der Wagen um 1920 ausgemustert und sein Kasten als Geräte-

schuppen nach Demontage fast aller am Rahmen angebauten Teile sowie der Aufstiegstritte, Trittbretter und Griffstangen am Bahnhof Wolfsgrün aufgestellt. Die Befestigungslöcher der demontierten Teile wurden sorgfältig mit Holzdübeln verschlossen. Nach nochmals mehr als 70jähriger Nutzung konnte die DGEG 1994 den Kasten übernehmen.

Der rund 130 Jahre alte Wagenkasten soll museal zum funktionstüchtigen Wagen rekonstruiert werden. Das aufgearbeitete Fahrzeug wird sich auch für den unkundigen Besucher schon wegen seiner Größe (bzw. Enge im inneren) stark von den jüngeren in Bochum-Dahlhausen vorhandenen Wagen unterscheiden und so einen Eindruck vom Eisenbahnreisen um 1860 vermitteln. Zudem hat bislang kein weiteres Museum Interesse an einem Fahrzeug solcher Bauart gezeigt. Auch sind derart alte Eisenbahnwagen äußerst selten; die vorhandenen Fahrzeuge sind überdies Durchgangswagen. Deshalb erschien es wichtig, einen der letzten noch erhältlichen Vertreter eines frühen Abteilwagens sicherzustellen.

### Preußischer Abteilwagen nach Musterblatt I.10. der Normalien von 1883/84

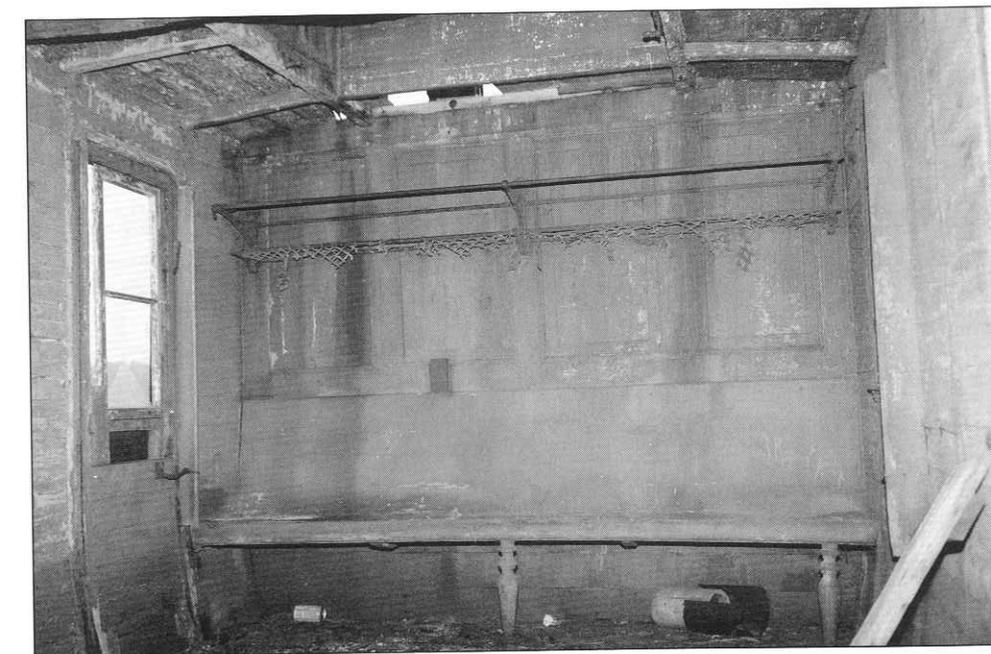
Die Sammlung preußischer Abteilwagen nimmt im DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen einen besonderen Stellenwert ein. Allerdings sind bislang ausschließlich Wagen der letzten Bauform mit stark gewölbtem Laternendach vorhanden, und zwei dieser Wagen wurden sogar erst nach dem Ersten Weltkrieg geliefert. Nun konnte jedoch ein zwar stark verfallener, aber durchaus erhaltenswerter Wagenkasten mit Fahrwerksrahmen erworben werden, der sowohl die frühen preußischen Normal-Abteilwagen als auch die ersten genormten Abteilwagen 3. Klasse vertritt, da die preußischen Normalien von 1878 diesen Typ noch nicht vorsahen. Damit ist er in der DGEG-Sammlung auch Bindeglied zwischen dem sächsischen und den vorhandenen jüngeren preußischen Abteilwagen.

Der zweiachsige Abteilwagen 3. Klasse wurde 1889 von Wegmann in Kassel gebaut. Auch hier wurden den Reisenden noch keine Bankfenster gegönnt und ließen sich die Türen nicht von innen öffnen. Wie beim sächsischen Abteilwagen befanden sich außen noch drei verschiedene Verschlüsse bzw. Riegel. Doch besitzt er bereits das vollständig geschlossene Bremserhaus; hier noch mit fast flachem Dach.

Der Wagen besitzt zwei Aborte, von denen jeder nur vom benachbarten Abteil aus zugänglich ist. Die Ausrüstung mit Toiletten war bei preußischen Reisezugwagen noch unüblich, nur 4 von 9 Abteilwagentypen der Normalien von 1883/84 besaßen Aborte und Durchgangswagen generell nicht. Das später für Preußen typische Oberlichtdach wurde in diesen Normalien erstmals bei Abteilwagen verbindlich und damit auch für Wagen der 3. Klasse.

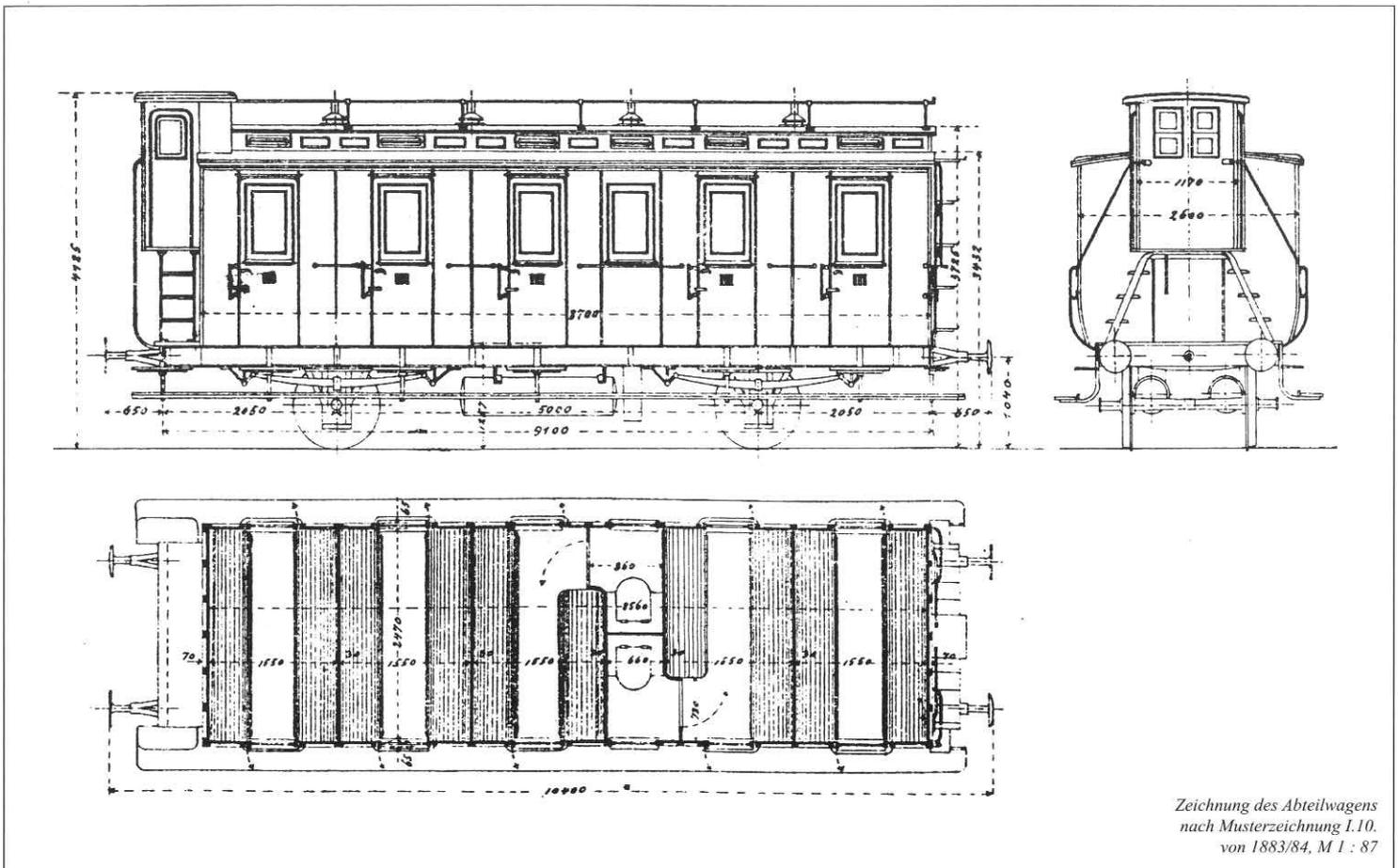
Gasbeleuchtung nach Pintsch war jetzt üblich. Ebenso die Druckluftbremse, die nach dem Vertrag über 10 Jahre der preußischen Staatsbahn mit der Firma Carpenter von 1884 bei diesem Wagen ausgeführt worden sein dürfte und beide Radsätze beidseitig bremste. An Heizungssystemen standen jetzt die Heizung mittels „präparierter Kohle“, die 1871 von Ingenieur Kienast entwickelt worden war (Preßkohlenheizung), und die immer noch in der Entwicklung befindliche Dampfheizung zur Verfügung. Der erhaltene Wagen besaß wahrscheinlich schon Dampfheizung.

Der Rahmen war aus Stahl, wie es sich Anfang der 1870er Jahre durchsetzte. Die Radsätze wurden noch in horizontaler Richtung starr in den Achs-



Oben: Wagen nach Musterblatt I.10. in Seitschen, im Hintergrund die Strecke Dresden – Bautzen

Links: Blick auf die Stirnwand am Bremsende, das Sprossenfenster ist während der Waschküchenzeit eingesetzt worden. 12. 3. 1994, Fotos: Thomas Huhn



Zeichnung des Abteilwagens  
nach Musterzeichnung I.10.  
von 1883/84, M 1 : 87

halten geführt, waren also noch keine Lenkachsen. Zu den Zug- und Stoßvorrichtungen der preußischen Normalbauart gehörte die durchgehende, in der Mitte über eine Kegelfeder mit dem Untergestell verbundene Zugstange und Schraubenkupplungen mit Sicherheitskupplung nach Zeichnung D des VDEV. Die Stangenpuffer besaßen das geschmiedete sogenannte Pufferkreuz mit vier Füßen. Drei Bauarten von Radsätzen standen zur Verfügung: Radsätze mit geschmiedeten Speichenrädern nach Losh, mit geschmiedeten Scheibenrädern und aufgezogenen Radreifen und ein „Monoblocradsatz“, die Wagenachse mit Flußstahlscheibenrädern ohne besondere Radreifen.

Äußerlich entsprach der Wagen dem bekannten Farbschema der KPEV: Der Wagenkasten wurde in brauner Farbe gehalten, die Profilleisten, die die Blechstöße abdecken, waren schwarz und durch schmale rote Absetzlinien von den braunen Flächen getrennt. Das Fahrwerk war schwarz. Die Deckenmasse aus Kalk, Umbra und Ocker ließ das Dach hellgrau/braun erscheinen. Anschriften, darunter die Klassenbezeichnung in römischen Ziffern, erfolgten überwiegend in gelber Farbe mit schwarzem Schatten. Die Wagennummer konnte noch nicht eindeutig ermittelt werden. Wohl kann bei bestimmtem Lichteinfall an einer Stirnwand aufgrund unterschiedlicher Abrostung eine Nummer abgelesen werden, doch paßt diese nicht in das Nummernschema.

Der Wagen ist wahrscheinlich auch schon in den 20er Jahren ausgemustert worden. Anschließend wurde er in Seitichen bei Bautzen an der Hauptstrecke Dresden – Görlitz an einem Bahnwärterhaus aufgestellt und als Lagerschuppen und Waschküche genutzt. Dazu wurde er mit einem

Ofen mit Waschkessel und einem durch das Wagendach gemauerten Kamin ausgerüstet. Mit dem Ende der Nutzung durch die Frau des ehemaligen Bahnwärters Anfang der 80er Jahre verfiel der Wagenkasten zusehends. Der neue Eigentümer des Bahnwärterhauses erfuhr erst anlässlich von Gleisarbeiten Anfang der 90er Jahre, daß der verfallene Wagenkasten ihm gehörte, als er bei der Deutschen Reichsbahn nach dem Abriß des direkt am Gleis stehenden Wagens fragte.

Der Wagen zeigt sich heute stark verrottet, aber noch sind Teile der Sitzbänke, Gepäcknetzhalter und Reste der Gepäcknetze selbst sowie eine Abortwand mit Tür vorhanden. Interessant ist, daß hier keine Zerstörung durch Vandalismus vorliegt, sondern die Einrichtungsteile ausschließlich durch den Zahn der Zeit verfallen sind.

Nun stellt sich die Frage nach der Erhaltung des Wracks in diesem Zustand als Beispiel für die Weiternutzung eines Eisenbahnwagens nach seiner Ausmusterung. Doch mußten wesentliche Teile der Waschkücheneinrichtung vor dem Transport abgebrochen werden, so daß der letzte Nutzungszustand nun nicht mehr vollständig gezeigt werden kann. Zum anderen ist die Erhaltung eines Verfallszustandes auf Dauer im Freien sehr schwierig: Kann ein eines Tages vollständig verrottetes Stück Holz oder Blech wieder durch ein teilweise verrottetes ersetzt werden? Außerdem stehen für die Darstellung einer Zweitnutzung geeignetere, leichter zu erhaltende Wagen (auch mit Waschkücheneinrichtung) zur Verfügung.

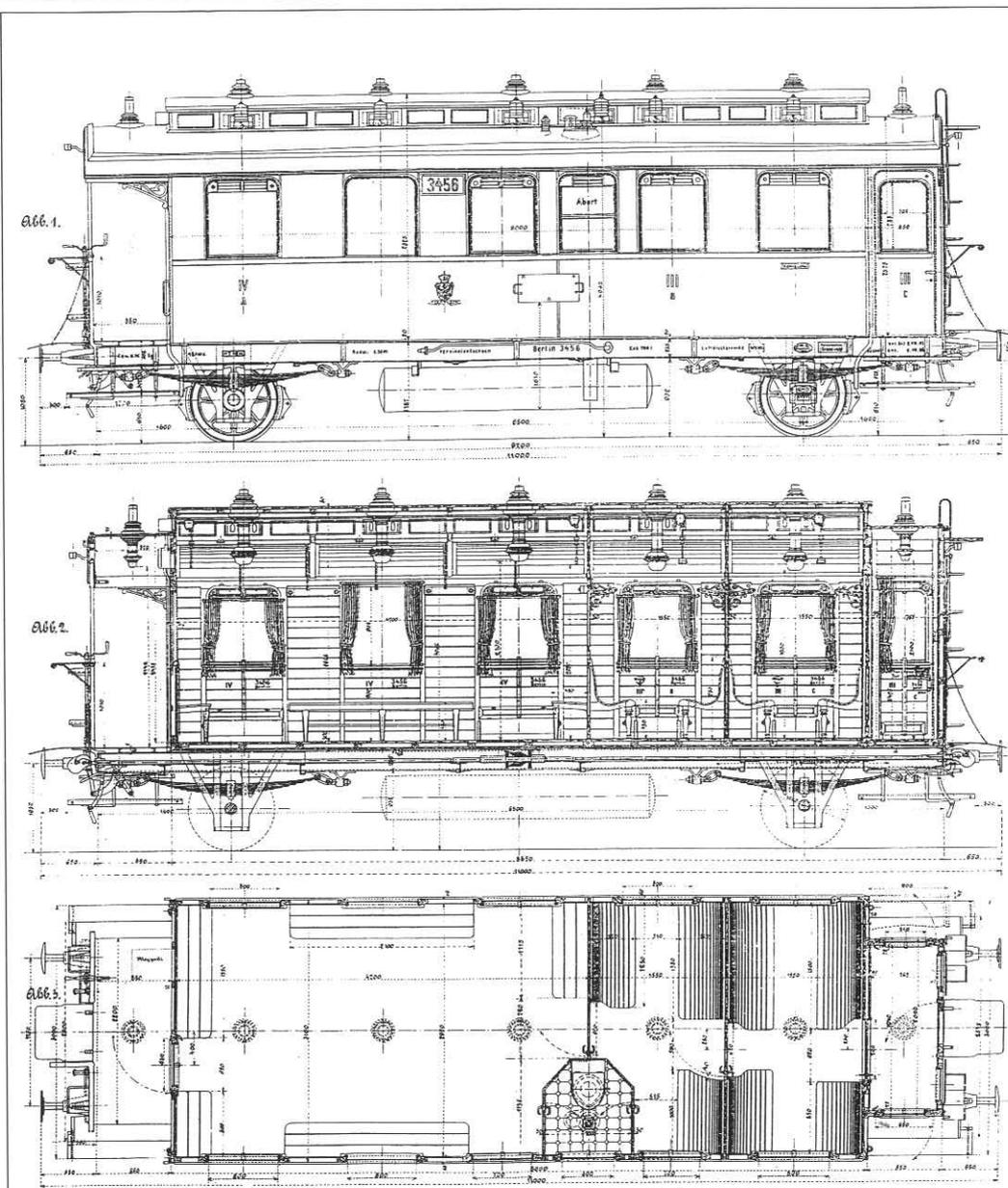
Auch weil ansonsten bislang kein zweiachsiger preußischer Abteilwagen von Museen zur Erhaltung bestimmt ist, ist dieser Wagen für eine spätere Restauration vorgesehen.

### CDI pr. 05, Preußischer Durchgangswagen 3. und 4. Klasse

Durch eine zufällige Meldung erhielt das DGEG-Eisenbahnmuseum Kenntnis von dem in Naundorf (Spreewald) stehenden Kasten eines Personenzugwagens. Auch dieser Wagen ist noch nicht identifiziert, fest steht aber, daß es sich um einen Wagen nach dem Musterblatt Ic7 von 1906 handelt. Nachdem ab 1904 neue Musterzeichnungen für Abteilwagen mit stärker gewölbtem Dach herausgegeben wurden, erschienen ab 1906 auch neue Musterblätter für zwei- und dreiachsige Durchgangswagen. Auch diese unterscheiden sich äußerlich von den Vorläufern der Normalien von 1891/96 vor allem durch das stärker gewölbte Dach mit Oberlicht und die breiteren, oben abgerundeten Fenster, von denen vier auf jeder Seite mit darüberliegenden Lüftungsklappen ausgestattet waren.

Der Wagen weist einen durch eine Trennwand mit Tür in zwei Abteile geteilten Wagenkasten auf, der vor dem größeren Abteil der 4. Klasse nur ein Plattform-Vordach, vor dem kleineren Abteil der 3. Klasse aber einen geschlossenen Vorraum besitzt. Zudem befindet sich ein Abort zwischen den Abteilen, der von jeder Wagenhälfte aus über eine Tür zugänglich ist.

Während man in der 3. Klasse die üblichen Latten-sitzbänke wiederfindet, die auch schon die älteren Wagentypen hatten, wurde bei diesen neuen Normalien das Abteil der 4. Klasse mit einfachen Sitzbrettern an den Längs-, Stirn- und Trennwänden ausgerüstet. Für die 4. Klasse stellte das einen Fortschritt dar, da sie bislang lediglich Stehplätze anbot, so daß sich die Reisenden höchstens auf mitgebrachte Gepäckstücke setzen konnten.



Auszug aus Musterzeichnung I c 7 von 1906 M 1 : 87, deutlich ist der Unterschied zwischen dem 4.-Klasse und den beiden 3.-Klasse-Abteilen in der Ausstattung zu erkennen. Doch ist die 4. Klasse keine reine Stehplatz-Klasse mehr.

Die Beleuchtung erfolgte über Gasglühlampen mit dem 1897 durch Erlaß zur Verwendung bestimmten Mischgas aus Azetylen und Ölgas nach System Pintsch, wobei das Abteil 4. Klasse durch drei, das 3. Klasse durch zwei Laternen erhellt wurde. Durch je eine kleinere Laterne wurden Abort und Vorraum bzw. Plattform beleuchtet. Weil das Gasglühlicht vom Innenraum her angezündet werden konnte, entfielen die bei den Wagen der vorangegangenen Normalien üblichen Geländer am Oberlicht.

Schon in den 1890er Jahren hatte sich die Einkammerbremse von Westinghouse gegenüber dem System Carpenter durchgesetzt. Die Wagen wurden daher mit Westinghouse-Schnellbremse (hier mit getrenntem Bremszylinder und Hilfsluftbehälter), der gleich wirkenden Knorr-Bremse oder mit der Schleifer-Einkammerbremse ausgerüstet. Die Radsätze waren Lenkachsen, die sich nach den Versuchen des VDEV zu Anfang der 1890er Jahre als vorteilhaft gezeigt hatten. Einteilige Achsbüchsen amerikanischer Bauart mit großem Schwenckdeckel, die um 1895 eingeführt worden waren, wurden als Achslager verwendet.

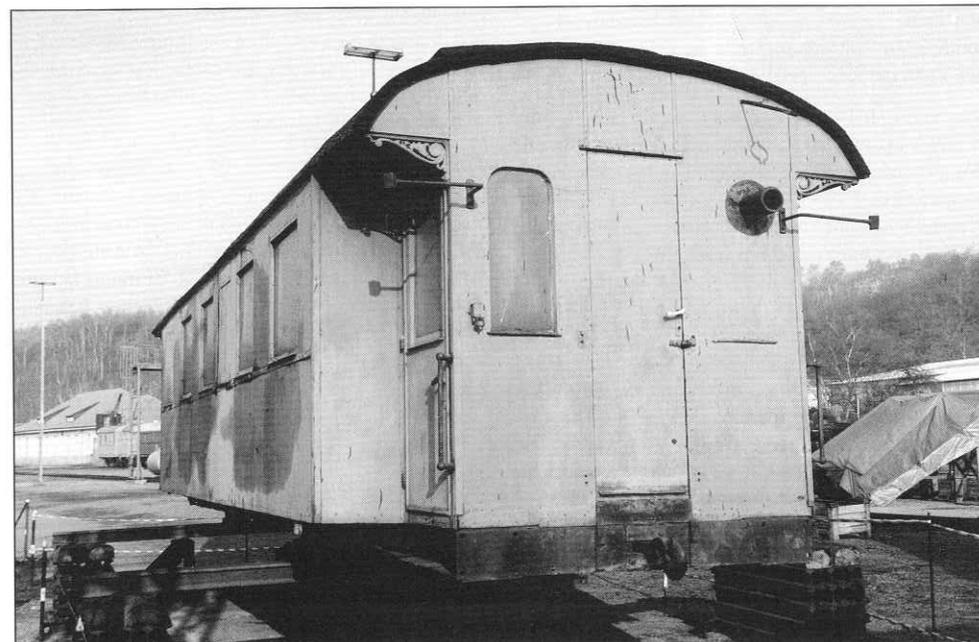
Noch bis 1914 erhielten die Wagen die nach Wagenklassen differenzierte Farbgebung: Der Wagen war in der 3. Klasse braun und in der 4. Klasse grau. Schwarze Zierlinien mit roten Absetzlinien verfeinerten die Lackierung. Die jetzt angewandten Verfahren für die Dacheindeckung sorgten durch den abschließenden Bleiweißanstrich mit Sandung für nahezu weiße Dächer.

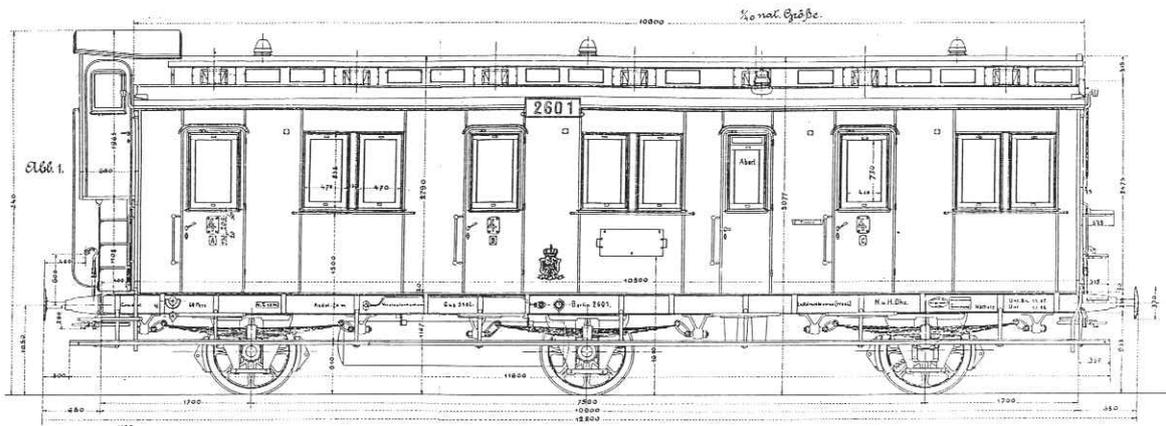
E. Konrad gibt eine Zahl von 100 gebauten Wagen an; die Bestandsliste vom 31. 12. 1939 führt nur noch 30 Fahrzeuge als CCitr pr. 05 auf. Der einzig erhaltene Wagen muß noch bis in die 70er Jahre bei der DR eingesetzt worden sein. Er ist einer Modernisierung unterzogen worden, bei der er neben einer abgeänderten Blechverkleidung unter anderem teilweise neue

Wandverkleidungen aus Hartfaserplatten, neue Gepäckablagen aus Aluminium und gepolsterte Sitzbänke an den Wänden des ehemaligen Abteils 4. Klasse erhielt. Auch die Fenster erhielten neue, höhere Rahmen unter Wegfall der Lüftungsklappen. Nach der Außerdienststellung diente er als Behelfswohnung während des Baus eines Eigenheims und später als Lagerschuppen. Dadurch sind die Sitzbänke des Abteils der 3. Klasse entfernt worden.

Der Zustand entspricht zwar in vielen Punkten nicht mehr dem Lieferzustand, doch ist er durchaus gut. Vor einiger Zeit wurde die Restaurierung mit der Entfernung der noch angelegten Reste der Achshalter und Federböcke und der Vorbereitung des Wiederaufbaus des Fahrwerks begonnen. Dazu konnten bereits Ersatzteile beschafft werden, darunter eine passende originale Bremsanlage von Westinghouse.

Links: Provisorisch für Arbeiten am Untergestell aufgebockt steht Wagen CDI pr. 05 in Bochum-Dahlhausen, 16. 3. 1996.  
Foto: Thomas Huhn





Auszug aus Musterzeichnung Ib11, 3. Auflage der KPEV, M 1 : 87

### Dreiachsiger Abteilwagen 4. Klasse, Bauart D3 pr. 09

Ein Fahrzeug dieser Bauart wurde schon lange zur Vervollständigung der Abteilwagensammlung gesucht. 1994 wurde dann ein Wagenkasten (diesmal ohne Untergestell) in Dresden-Klotzsche entdeckt und später abgeholt.

Vor 1900 führte die KPEV keine 4. Klasse in Abteilwagen, da diese für den Schnellzugverkehr konzipiert waren und da Durchgangswagen der 4. Klasse sich schnell zu Lazarettwagen herrichten ließen, ohne Sitzbänke auszubauen. Erst 1904 mit Musterblatt Ib11 „Dreiachsiger Abteilwagen 4. Klasse mit 2 Aborten“ erschien diese Wagenform.

Der sichergestellte Wagenkasten wurde nach der zweiten Auflage dieser Zeichnung von 1909 gebaut, die neben breiteren Türfenstern vor allem Preßblechachshalter als Änderungen gegenüber der ersten Auflage vorsieht. Äußerlich fällt der Wagen durch seine Doppelfenster mit Holzrahmen neben den drei Einstiegstüren auf. Dabei liegen die Fenster der einen Seite den Türen der anderen genau gegenüber. Für das Reinigungspersonal erhielt auch jeder Abort eine Einstiegstür. Ansonsten entspricht er den bislang aufgearbeiteten Wagen des Museums: stärker gewölbtes Dach mit Oberlicht, Türfenster mit oberer Eckenausrundung. Das Bremserhaus mit Satteldach ist allerdings nicht mehr vorhanden.



Oben: Der 4.-Klasse-Abteilwagen am langjährigen Standort in Dresden-Klotzsche, der Kamin gehörte zu einem im Wagen befindlichen Ofen.

Rechts: Innenansicht des Wagens mit aufgelassener Werkstatteinrichtung und rechts der geöffneten ehemaligen Aborttür, Fotos: Thomas Huhn

Auch dieser Wagen war noch nach dem Klassenschema lackiert worden, d. h. die Außenwände waren grau mit schwarzen Deckleisten und Kanten. Rote Absetzlinien wurden 1913 nicht mehr angebracht. Die Kennzeichnung der Wagenklasse erfolgte seit 1912 durch schwarze Emailleschilder mit weißen Ziffern. Im Innenraum findet man noch Teile der Toilettenwände. Ansonsten wurde dieser Wagenkasten innerlich der Nutzung als Reparaturwerkstatt für Baumaschinen angepaßt und mit Werkbänken ausgestattet. Das Untergestell fehlt bei diesem Wagen deshalb, weil es im Zuge der Fertigung der Reko-Wagen für die DR weiterverwendet worden ist.

Die Zugvorrichtung, Zughaken und Kupplungen hatten sich gegenüber älteren Fahrzeugen kaum verändert. Die Stangenpuffer besaßen jetzt aber die gegossene Führungshülse. Mit Hilfe eines angepaßten Untergestells eines Abteilwagens 3. Klasse soll dieser Wagen hergerichtet werden und damit die Bildung eines Abteilwagenzuges mit allen 4 Klassen um 1913 ermöglichen.

### Bedeckter Güterwagen nach preußischen Normalien von 1878

Im Frühjahr 1996 konnte in Bautzen ein Kasten eines etwa 118 Jahre alten Güterwagens geborgen und anschließend zur Restauration durch die MaLoWa nach Klostermansfeld gebracht werden. Die Bedeutung dieses Fahrzeuges liegt weniger in der Darstellung eines Güterwagens an sich, als in den eisenbahnhistorischen Bedingungen, die zur Entwicklung dieses Fahrzeugs führten, und den spezifischen Besonderheiten.

Die Technischen Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (VDEV) sowie die Ausführungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde vom 10. Juni 1870 legten zwar viele technische Standards für sicheren und reibungslosen Betrieb von Eisenbahnfahrzeugen verschiedener Bahnbetreiber fest. Doch nutzten die Bahnen ihre Freiräume zur Entwicklung eigener Bauteile wie Achsen, Achslager, Puffer, Profilstähle usw. ausgiebig aus. Dies galt auch für die bereits dem preußischen Staat gehö-

renden oder von ihm betriebenen Bahnen. Um 1871 wurden deshalb in Preußen Normen für Radsätze, Achshalter, Puffer und Bretter für Kasten aufbauten sowie für ganze Untergestelle erlassen, um Beschaffungskosten zu mindern und Reparaturen zu vereinfachen. Doch beschafften die Bahnen weiterhin Betriebsmittel nach eigenen Vorstellungen.

Erst 1876 einigten sich die unter Staatsverwaltung stehenden preußischen Bahnen auf Fahrzeugnormen, nach denen vorrangig zu beschaffen war. Die Direktion Berlin stellte Entwürfe auf und legte sie dem Minister für öffentliche Arbeiten Dr. Achenbach zur Genehmigung vor. Die 1878 herausgegebenen Musterzeichnungen beschränkten sich allerdings nicht auf ganze Fahrzeuge wie Lokomotiven, Personen- und Güterwagen, sondern umfaßten auch Baugruppen, Halbzeuge und Verbindungselemente wie Profileisen für den Untergestellbau, Schrauben und Muttern, Bolzen, Linsenringe, Hähne, Achslager und Radsätze, Zugvorrichtungen etc. Hierzu gab es noch besondere Bestimmungen über die einzusetzenden Werkstoffe, Herstellungsweisen und weitere Maßangaben.

Diese Normalien waren erstmals für ein umfangreiches Gebiet in Deutschland gültig, so daß man darin den Beginn der deutschen Normung, die sich heute in den DIN fortsetzt, erkennen kann. Einige Abmessungen haben sich bis heute als Norm erhalten, z. B. die des gerippten Federstahls für Tragfedern. Auch alle späteren preußischen Lokomotiven und Wagen wurden nach den (natürlich technisch weiterentwickelten) Normen bzw. Normalien entwickelt und in neuen Musterblättern dargestellt.

Ein am westlichen Ende des Bahnhofes Bautzen als Werkstatt genutzter Wagenkasten mit Rahmen stellte sich bei genauer Überprüfung und Maßvergleich durch DGEG-Aktive als „Bedeckter Güterwagen“ ohne Bremse nach Blatt 8 der Normalien von 1878 heraus.

Diese vermutlich zwischen 1877 und dem Erscheinen der revidierten Normalien 1883/84 gebauten Güterwagen fallen durch Schiebetüren mit Sprossenfenstern auf. Lüftungsschlitze oder Ladeklappen wie bei späteren Nachfolgetypen besaß der Wagen nicht, der den Normalien von 1871 entsprechend 7,2 m Kastenlänge bei 2,6 m Breite erhielt und für 200 Zentner (= 10 t) Tragfähigkeit ausgelegt war. Die Fenster waren durch ein Drahtgitter und einen inneren Blechschieber geschützt. Die Belüftung des Wagens erfolgte bei geschlossenen Schiebetüren über einen Spalt über jeder Seitenwand unter dem Dach. Das Kastengrippe aus U-Eisen an den Wänden bzw. Winkeleisen an den Ecken wurde durch an den Seitenwänden zwischen Stirnwand und Türausschnitt verlaufenden Diagonalzugbändern versteift.

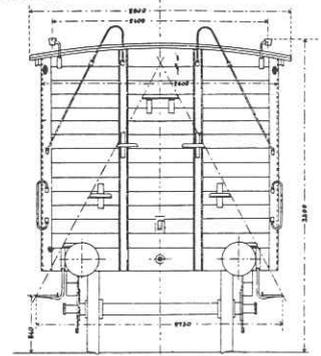
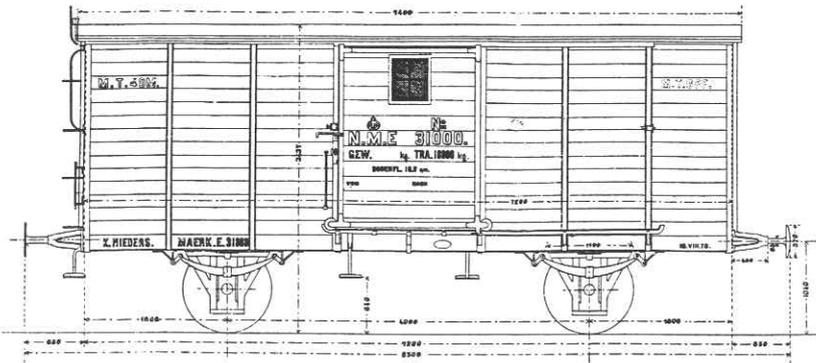
*Oben: Der G-Wagen in Bautzen, das Schutzdach über dem Wagen ist bereits entfernt. Zusammen mit 4 anderen Wagenkästen bildete unser Wagen ein Werkstatt- und Lagerraumensemble.*

*Links: Auch für den Unkundigen ist dieses Objekt jetzt als Güterwagen zu erkennen. Mit Ausnahme der Schiebetüren mit den typischen Sprossenfenstern ist der Zustand der Holzteile außergewöhnlich gut.*

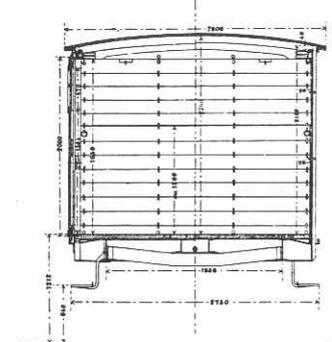
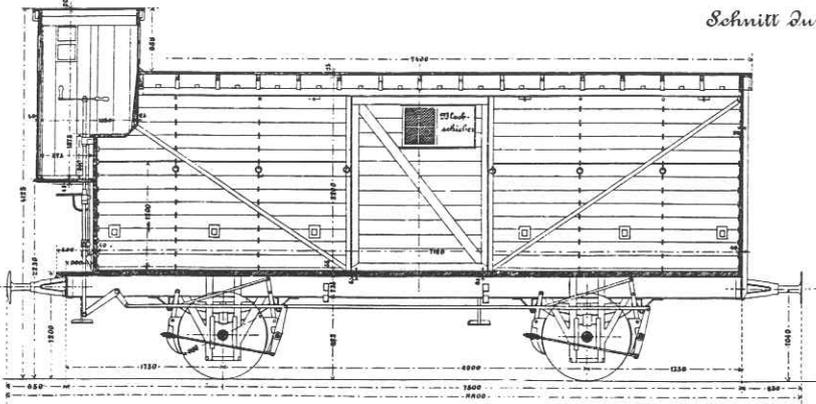
*Bautzen, 1./2. 4. 1996, Fotos: Thomas Huhn*



*Ansicht des Wagens ohne Bremse!*



*Schnitt durch den Wagen mit Bremse!*



*Auszug aus Blatt 8 der Normalien von 1878. Der in Bautzen geborgene Wagen besaß keine Bremse, entspricht somit der oberen Abbildung. Die Anschriften M.T. 40 M bzw. M.T. 6 PF. weisen auf den Einsatz für Militärtransporte hin. Die Darstellung dieser Nutzung soll bei der Rekonstruktion besonders berücksichtigt werden. M 1 : 87*

An den Seitenwänden mit waagerechten Brettern befinden sich speziell ausgeschnittene Leisten zur Aufnahme von querliegenden Sitzbrettern für Militärtransporteinsätze. Ebenso sind Halterungen für die Rückenlehnen vorhanden. Zum Aufhängen von Gepäck verlaufen an den Seitenwänden in Kopfhöhe Holzleisten, wie sie auch in den alten Durchgangswagen der 4. Klasse üblich waren. Zwei Rundhölzer (sogenannte Vorlegebäume) können vor die Türausschnitte geklappt werden. Offenbar für Pferdetransport lassen sich zwei weitere Vorlegebäume in Querrichtung neben den Türen von einer Seitenwand zur anderen einlegen.

Inwieweit diese nur noch zum Teil vorhandenen Einrichtungen bei Ablieferung des Wagens vorhanden waren, ist kaum zu klären. Blatt 8 stellt diese Teile nicht dar. Doch ist bekannt, daß die Normalien besonders zu Anfang nur die wichtigen Abmessungen und Bauteile vorgeben. Besondere Ausrüstungen konnten die beschaffenden Stellen noch lange nach eigenem Bedarf festlegen. Spätere Musterzeichnungen zeigen die Ausrüstung für Militärtransporte, letztlich erscheint sogar ein eigenes Musterblatt (Vid 50) für diese Einrichtungsteile.

Der eiserne Rahmen hat Langträger mit I-förmigem Querschnitt. Dieses Profil, das mit dem des sächsischen Abteilwagens identisch ist, und in den 1870er Jahren das Standardprofil für Langträger war, wurde allerdings mit den folgenden Normalien zugunsten des U-Profiles gleicher Höhe aufgegeben. Die Achshalter mußten um 40 mm gekröpft werden, um die Vernietung am Steg des Langträgers ohne Beilagen zu ermöglichen. Die starr ge-

führten Speichenradsätze mit 4 m Achsstand besaßen Achslagerkästen geteilter Bauart wobei der Unterkasten durch einen Bügel mit Druckschraube gehalten wurde. Er konnte so zur Besichtigung des Achsschenkels leicht entfernt werden. Als Puffer standen noch die alten Stangenpuffer mit zylindrischer, geschlossener Pufferhülse oder schon die neueren mit vierfüßiger geschmiedeter Führung zur Auswahl. Anhand der Schraubenlöcher läßt sich erkennen, daß der für die DGEG gesicherte Wagen noch mit Hülsenpuffern ausgerüstet war.

Die Lackierung war für alle neuen Güterwagen der preußischen Staatsbahnen oder den unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen einheitlich in rotbraun vorgeschrieben. Dieser Farbton, später als RAL 8012 ins RAL-Register übernommen, konnte sich bis in heutige Tage als Güterwagenfarbton halten. Die Anschriften in Schattenschrift sahen neben den wichtigen technischen Daten vor allem das Eigentumsmerkmal der entsprechenden Eisenbahn vor.

Leider konnte auch dieser Wagen bislang nicht identifiziert werden. Lediglich das Baujahr 1878 wird von den Bahnmitarbeitern in Bautzen präzisiert. Die beiden Fabrikschilder haben kurz vor unserer Rettung des Wagenkastens einen Sammler gefunden. Wir würden uns sehr freuen, wenn der Sammler diese für die Vervollständigung des Wagens bei der Restaurierung beisteuern oder für Nachgüsse zur Verfügung stellen könnte.

Da wegen des Baujahres nur wenige Bahnen als ursprüngliche Eigentümer in Betracht kommen und eine Identifizierung aufgrund nicht vorhandener

Unterlagen aussichtslos scheint, wird die Restaurierung sich an der Musterzeichnung orientieren und die Darstellung als Fahrzeug der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zum Ziel haben. Dann kann die DGEG ein Fahrzeug einer unter preußischer Staatsverwaltung stehenden Bahn zeigen.

*Schaum drauf!*

**TJA JUNGS, ICH UND MEIN HEIRATSBRAU, MIT SCHAUM DRAUF!**

**Vilsener Diele**  
 BAHNHOFSTRASSE 51  
 27305 BRUCHHAUSEN-VILSEN  
 TELEFON 0 42 52 / 6 11

**NUR BEI UNS:**  
 Locker vom/am Hocker.  
 Das 10 Liter 8paß-Faß zum Selberzapfen!