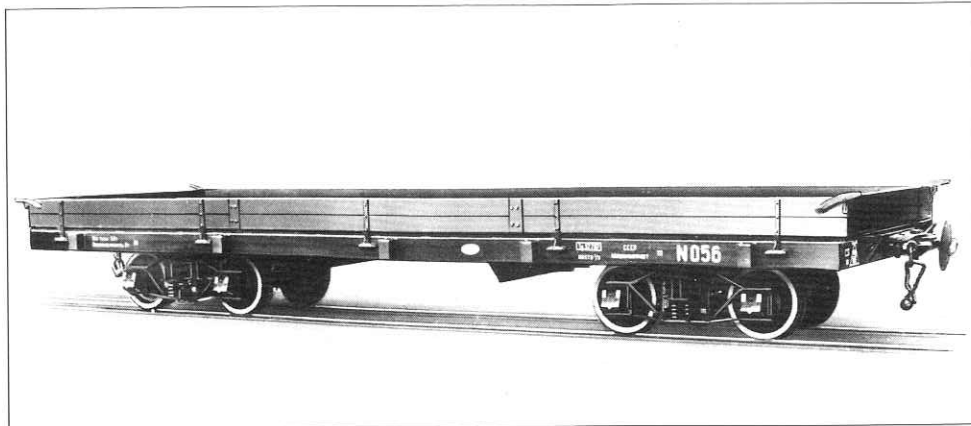


Michael Kühle, Wolf-Dietger Machel

# Schmalspurwagen der Waggonfabriken Ammendorf und Weimar ab 1946/47

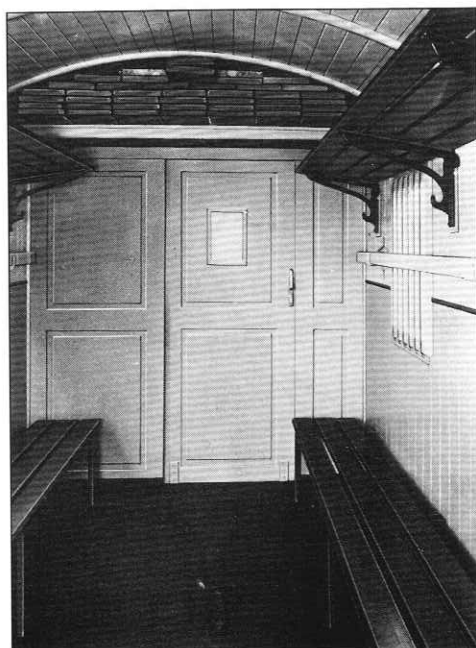


Bei einem Militariahändler fand sich ein Fotoalbum mit Titel: 1000. Wagen der Waggonfabrik Ammendorf SAG „Transmasch“. Das Kürzel SAG steht für „Sowjetische Aktiengesellschaft“, mithin für Unternehmen, die der UdSSR zur verdeckten wirtschaftlichen Ausbeutung der besetzten Zone Deutschlands dienten. Ca. 60 schwarzweiß-Fotos zeigen den Werdegang von Weitstreckenreisezugwagen der russischen Breitspur, Lkw- und Werkstattanhänger sowie Personen- und Güterwagen mit 750 mm Spurweite. Auch das politisch-gesellschaftliche Leben wird gestreift. Durch genaues Betrachten der Bilder läßt sich das Aufnahmedatum auf 1951 festlegen, kurz nach dem 75. Geburtstag Wilhelm Piecks und den III. Jugend- und Studenten-Weltfestspielen für Frieden.



Die Waggonfabrik im südlichen hallenser Stadtteil Ammendorf hat eine lange Tradition. Sie wurde 1823 gegründet und war bis 1945 als „Gottfried Lindner AG“ ein renommierter Hersteller, der auch viele Fahrzeuge für Kleinbahnen gebaut hatte (z. B. DEV Pw 53). Unter sowjetischer Leitung wurden zunächst ausschließlich und dann vornehmlich Wagen für den Export in die Sowjetunion gebaut. Ab 1956 konzentrierte man die Produktion auf breitspurige Weitstreckenwagen, von denen in den 60er Jahren etwa 500, in den 70er und 80er Jahren knapp 1.000 Stück jährlich abgeliefert wurden.

Auch die Waggonfabrik in Weimar stellte zahlreiche Mannschafts-, offene und Flachwagen für zahlreiche Schmalspurbahnen im Baltikum, Weißrußland, Rußland und der Ukraine her. Der Waggonbau Bautzen ergänzte die Palette um Kühlwagen mit 750 mm Spurweite. Ammendorfer und Bautzener Wagen wurden nachweislich für das 150 km nordöstlich von Moskau gelegene und heute noch betriebene Pereslawer Schmalspurnetz geliefert, wo übrigens auch noch zumindest ein Personenwagen der früheren Kleinbahn Greifswald – Wolgast existiert.



Die Fotos zeigen zwei Flachwagen, einen Werkstattwagen sowie einen für sowjetische Waldbahnen hergestellten Fakultativwagen mit 7 t Leermasse, 6 t Ladefähigkeit, 8.527 mm LüP, 2.450 mm Breite, 3.080 mm Höhe ü. SO, 4.500 mm Drehzapfenabstand, 1.020 mm Radstand in den Drehgestel-

*Oben: Flachwagen XXw für sowjetische Schmalspurbahnen*

*Mitte: Fakultativwagen, mit gleichem Bild warb auch die Waggonfabrik Weimar. Die Beschriftung auf der Tür lautet: Forstministerium der UdSSR, Güter-Passagier-Wagen, Nr. 087*

*Unten links: Blick gegen die Trennwand zur Einstiegsbühne mit den gelagerten Brettern für die Liegeplätze*

*Unten rechts: Fahrgastraum des Fakultativwagens*

*Werksfotos: SAG Ammendorf, Slg. Michael Kühle*

len, 500 mm Raddurchmesser und 620 mm Pufferhöhe ü SO. Das Wageninnere ist in einen großen Fahrgast- bzw. Laderaum sowie einer geschlossenen Einstiegs- und Bremserbühne unterteilt. Die losen Sitzbänke boten 22 Sitzplätze, und zusammen mit Zwischenböden konnten auch 20 Liegeplätze eingerichtet werden. Die dafür benötigten Bretter wurden an der Stirnseite zur und über der Einstiegsbühne gelagert. Ein Ofen und zwei Petroleumlampen sorgten für den notwendigen Komfort. Zur Verwendung als geschlossener Güterwagen konnten Sitzbänke, Gepäckbretter und Ofen demontiert werden.

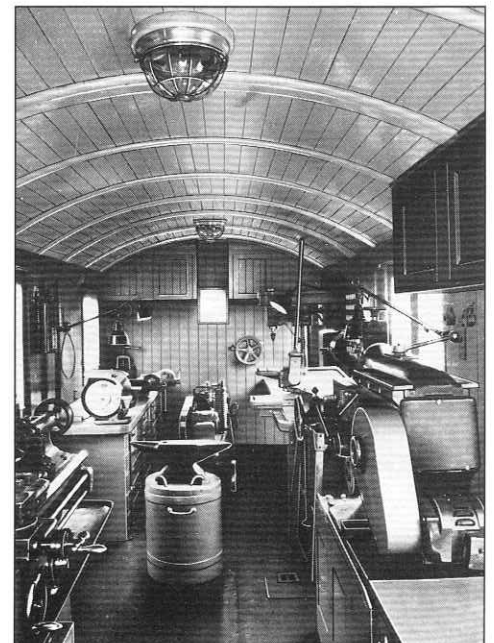
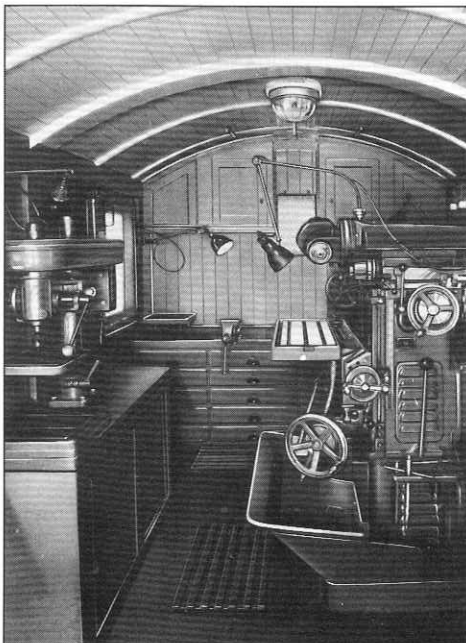
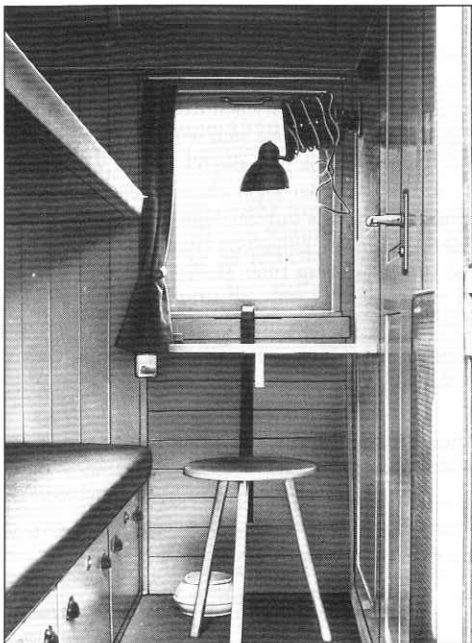
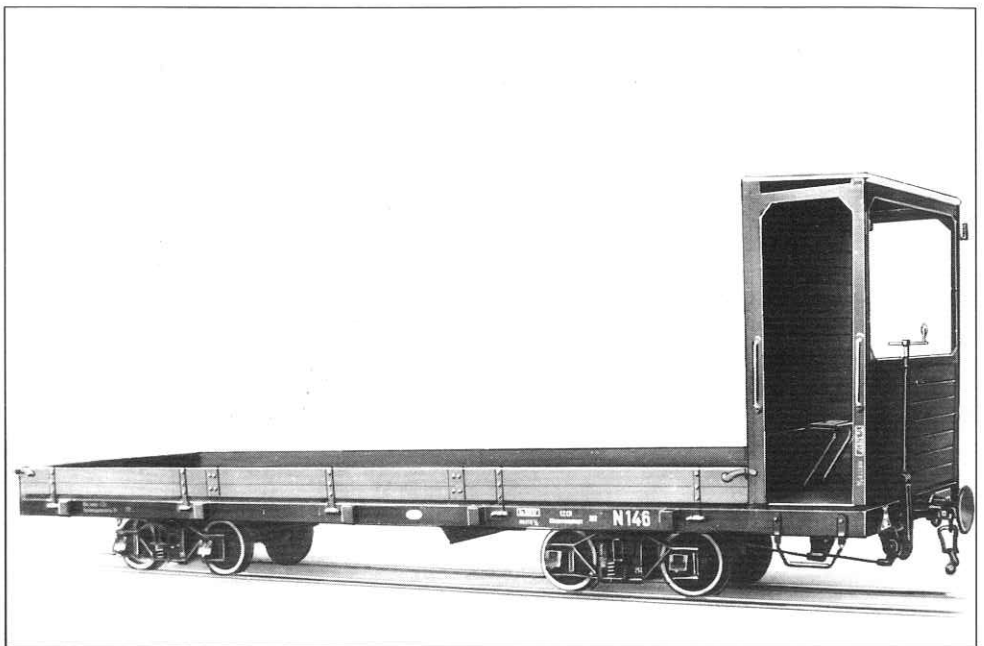
Anhand von Unterlagen der 1949 aufgelösten Landesbahnen Brandenburg (LBB) in Potsdam und durch Zeugenaussagen ist ein Bravourstück überliefert: LBB-Generaldirektor Bicsinger und Betriebsleiter Dr. Lindner (der Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen, OWK) hatten die Transportabteilung in Potsdam der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) dazu gebracht, aus der laufenden Produktion in Weimar von 1947 bis 1949 insgesamt 69 Schmalspurwagen für die Luckenwalde – Jüterbog Kleinbahn (LJK) in Dahme (Mark) und die OWK mitsamt der 1948 in Schmalspur eröffnete Havelberger Eisenbahn (Strecke Glöwen – Havelberg) „abzuzweigen“.

Im Jahresbericht 1947 der LBB heißt es dazu: „Im Waggonbau Weimar liefen in der zweiten Hälfte des Jahres 1947 Verhandlungen wegen Ankaufs einer Reihe von vierachsigen Güterwagen für 750-mm-Spur der Gattung XXw für 6 t Traglast. Dank des Entgegenkommens einiger Stellen konnten für uns 40 Wagen freigemacht werden. 20 Wagen wurden im Dezember 1947 geliefert, die restlichen 20 Wagen werden 1948 folgen.“ 1948 wurde ergänzt: „Der im Jahre 1947 an den Waggonbau Weimar

*Oben: Flachwagen XXw mit Bremserhaus für sowjetische Schmalspurbahnen*

*Mitte und unten: Werkstattwagen für Waldbahnen in der UdSSR mit einer sehr umfangreichen technischen Ausrüstung.*

*Alle Fotos dieser Doppelseite: Werksfotos Waggonfabrik Ammendorf, Slg. Michael Kühle*





gegebene Antrag auf Lieferung von 40 Schmalspurgüterwagen wurde mit der Auslieferung der restlichen Wagen erfüllt. Außerdem wurden 1948 von dem genannten Werk geliefert: 24 offene vierachsige Güterwagen und 4 Langholzwagen.“

Die Wagen verteilten sich folgendermaßen:

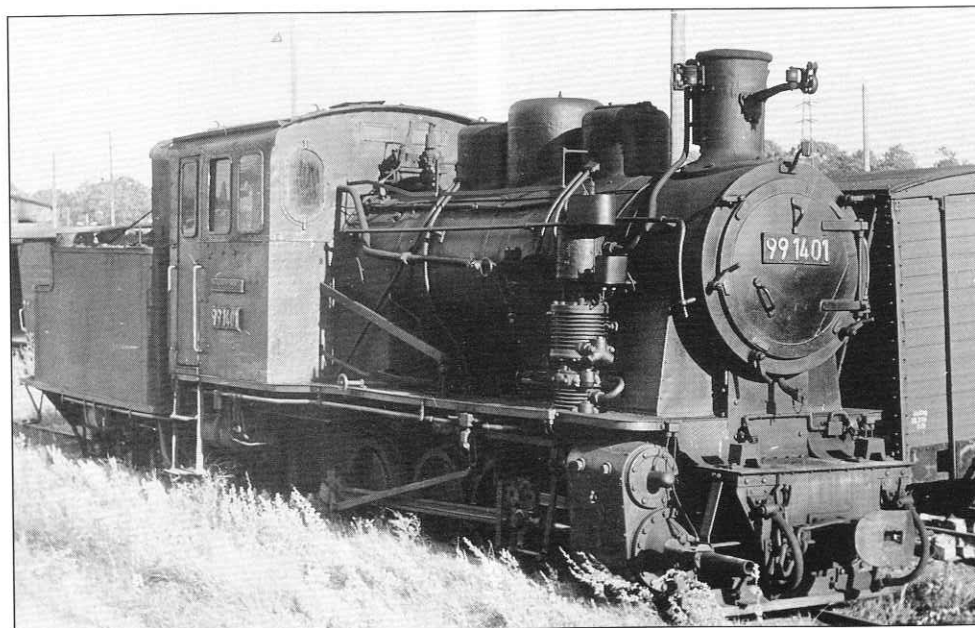
**Gatt. LJK OWK Bemerkungen**

C/GGw	1	—	‘49 gel., LBB 2397, DR 77-71-57, 1965 an Braunkohlenwerk Regis-Breitungen verkauft
OOw	10	14	1956 wurden von OWK 10 Wagen an Pasewalk abgegeben
XXw	17	23	bei OWK als „Stangenwagen“ für Rollwg.-Kuppelstangen i. Einsatz
HHw	4	—	

Natürlich waren die einzigen schmalspurigen Neubauwagen in der sowjetischen Besatzungszone nicht zufällig zu den brandenburgischen Kleinbahnen gelangt. Sowohl Biesinger als auch Dr. Lindner waren bereits vor 1945 Kommunisten und hatten als Emigranten von der Sowjetunion aus gegen die Nationalsozialisten gekämpft. Bestimmt sprachen sie gut russisch und hatten beste Verbindungen bis in die obersten Instanzen der SMAD.



In diesem Zusammenhang ist auch die Übernahme der später als 99 1401 bekannten Dampflok zu sehen. Sie war 1947 im „Volkseigene Betriebe Brandenburg, Lokomotivwerk Orenstein & Koppel, Potsdam-Babelsberg“ als Prototyp entstanden für die baugleichen 418 bis 1954 gebauten und in die Sowjetunion gelieferten Maschinen. Die Lok war in Sachsen (Hainsberg – Kurort Kipsdorf) erprobt worden, bevor sie 1948 zur Betriebsöffnung der Havelberger Eisenbahn in die Prignitz kam. Die LBB hätten gern weitere Maschinen übernommen. Der Geschäftsbericht von 1947 vermerkt dazu: „Es sind Verhandlungen mit der Lokomotivfabrik Potsdam-Babelsberg zum Ankauf von dort für die Sowjetunion in Herstellung befindlichen 4-4 gekuppelten Lokomotiven mit Schlepptender mit Genehmigung der SMAD in Berlin-Karlshorst eingeleitet worden. ... Die SMAD-Transportabteilung in Potsdam unterstützt diese Bemühungen nach Kräften. Eine Entscheidung der SMAD über die Überlassung einiger Lokomotiven für die Landesbahnen liegt bisher nicht vor.“



1948 waren vermutlich auch Bemühungen um weitere Wagen im Gange. Da den beiden Männern aber inzwischen bekannt gewesen sein dürfte, daß die der LBB unterstellten Neben- und Kleinbahnen in Bälde von der Deutschen Reichsbahn übernommen würden, rissen sie sich wohl kein Bein mehr aus. Die Dampflok und alle 69 Wagen wurden am 1. 4. 1949 von der Deutschen Reichsbahn übernommen und bis zur Stilllegung der jeweiligen Schmalspurnetze eingesetzt (Pasewalk 1963, Dahme 1965, Perleberg 1969, Havelberg 1971).

*Oben: Werkstattpersonal der LJK in Dahme um 1950. Rechts steht der als GGw genutzte Fakultativwagen mit DR-Eigen-tumsbezeichnung und LBB-Betriebsnummer.*

*Mitte: Ein OOw mit Bremserhaus 1963 nach einer Revision im mecklenburgischen Friedland vor dem Rücktransport zum Schmalspurnetz Dahme Fotos: Slg. Wolf-Dietger Machel*

*Unten: Lok 99 1401, einst für die UdSSR bestimmt, 1966 in Perleberg, Foto: Klaus Kieper*

