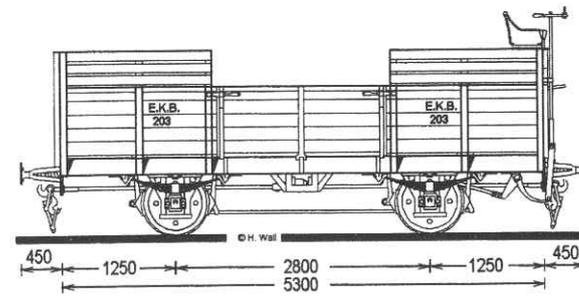
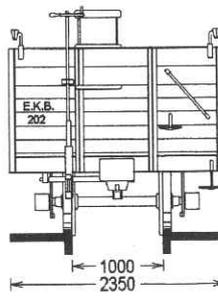
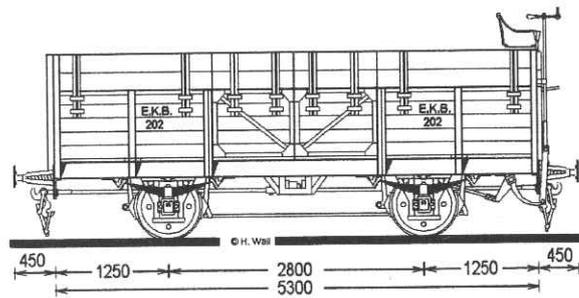
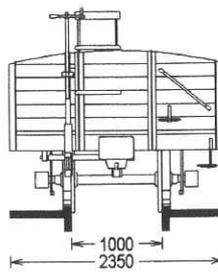
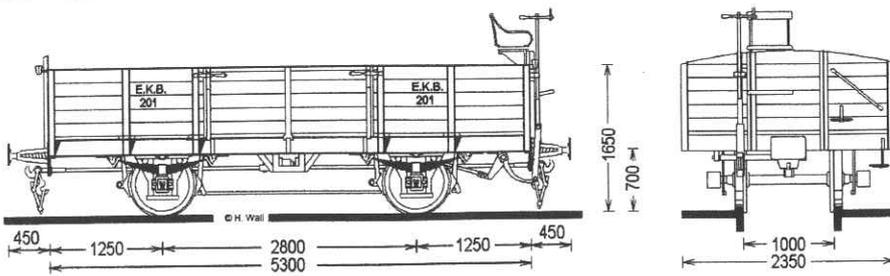
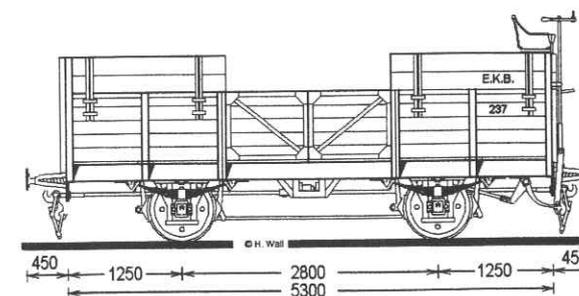


Henning Wall

O-Wagen der Euskirchener Kreisbahn



2050



2050

Die 1894/95 eröffneten meterspurigen Euskirchener Kreisbahnen (EKB) mit den Strecken Euskirchen – Mülheim-Wichterich – Lechenich – Liblar und Mülheim-Wichterich – Zülpich – Satzvey – Arloff hatten von Beginn an starken Güterverkehr. Braunkohle aus den Tagebauen am Rande der „Vilke“ bei Liblar, Briketts und Zuckerrüben waren nach Euskirchen zu befördern, und Rübenschnitzel gingen als Viehfutter zurück zu den Landwirten. Während der Rübenkampagne zwischen Oktober und Januar wurde Tag und Nacht zur 1879 errichteten Zuckerfabrik von Pfeifer & Langen gefahren, z. B. 1929 bei durchschnittlich 10 t Ladegewicht 4.300 Wagenladungen. Die Rüben Transporte brachten der Bahn auch einen Spotnamen ein: „Knollenbähnchen“. Deshalb besaßen die EKB einen großen Park von offenen Güterwagen, der im Laufe der Jahre durch Zuerwerbungen fabriktueuer sowie gebrauchter Wagen ständig vergrößert wurde.

Der Generalunternehmer Lenz & Co. hatte schon zur Inbetriebnahme der EKB 100 zweiachsige O-Wagen bei der Dortmunder Waggonfabrik Both & Tilmann in Auftrag gegeben (EKB O 201 – 300). Die Wagen waren für 7,5 t Zuladung ausgelegt, um mit zwei Kleinbahnwagen die Ladung eines 15 t-Staatsbahn-Güterwagens übernehmen zu können. Bei sparsamer Bemessung der tragenden Teile konnte ein Eigengewicht von rund 4,5 t und ein daraus folgendes Achsgewicht von 6 t angenommen werden, das einen leichten Oberbau mit Schienen von 16 t/m Gewicht zuließ.

Steigender Verkehr und steigende Lasten sowie die Umstellung der Staatsbahn auf Wagen mit höherem Ladegewicht führten zur Bestellung von 20 vierachsigen Wagen mit 20 cbm Inhalt und 15 t Tragfähigkeit bei Both & Tilmann (EKB OO 301 – 320). Die EKB stellten dafür Radsätze von den vorhandenen zweiachsigen Wagen bei, doch dazu später. Die 1906 gelieferten Wagen hatten wie die vorhandenen Wagen Holzaufbau und waren handgebremst (Bremsersitz auf einer der Stirnwände). Um 1918 wurden Kabinen unter Verkleinerung der Ladefläche eingebaut, um den mitfahrenden Bremsern Witterungsschutz zu bieten.

Gleichzeitig kam beim Kreis Euskirchen 1906 der Wunsch auf, die 100 vorhandenen O-Wagen durch die betriebsführende Gesellschaft, die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft AG (WEG), in der WEG-eigenen Hauptwerkstatt Liblar auf 10 t Ladegewicht umbauen zu lassen. Neben einer Verstärkung des Rahmens sollten stärkere Radsätze, neue Federpakete und Achslager eingebaut werden. Deshalb konnte man die freiwerdenden Radsätze für die neuen vierachsigen Güterwagen verwenden.

Um mehr Ladegut unterbringen zu können, sollten die Bordwände der O-Wagen durch einsteckbare Wandteile erhöht werden. Da dem die vorhande-

Links: O-Wagen EKB 201 bis 300, oben Bauausführung 1894/95, 2. Reihe Umbauplan der WEG von 1906, 3. Reihe Umbauvariante mit Ladeklappen, unten Variante mit Tür

Rechts: OO-Wagen EKB 301 bis 320, oben Bauausführung 1906, unten Umbau Bremsershaus 1918

M 1 : 87, alle Zeichnungen: Henning Wall

nen, oben angelenkten Klappen entgegenstanden, wollte die WEG die Wagen gemäß einer Musterzeichnung mit einer zweiflügeligen Drehtür ausstatten. Natürlich mußte entsprechend der Bordwanderhöhung auch der Bremsersitz umgebaut und höhergesetzt werden. Der Umbau sollte pro Wagen 450 Mark kosten.

Die WEG-eigene Hauptwerkstatt in Liblar hatte 1906 noch direkte Schienenverbindung mit der EKB. Nun waren 100 Güterwagen nicht auf einmal umzubauen, sondern entsprechend den betrieblichen Erfordernissen der EKB sowie der Kapazität der Werkstätte einschließlich ihrer Abstellgleise kamen die Wagen chargenweise nach Liblar. Nach erfolgtem Umbau wurden die Wagen im Bahnhof Liblar zur Besichtigung und Abnahme durch den Kreisausschuß aufgestellt. Dadurch zog sich der Umbau bis 1908 hin, wie aus einem überlieferten Schreiben der WEG vom 7. März 1908 zu erfahren ist:

„Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft Köln, Cöln, den 7. März 1908

An den Vorsitzenden des Kreisausschusses des Kreises Euskirchen,

Königl. Landrat, Herrn Kaufmann

Hochwohlgeboren

Ew. Hochwohlgeboren teilen wir auf die gefl. Zuschrift vom 21. v. Mts. – J.No. B 353 – sehr ergebnis mit, dass wie bereits in unserem Schreiben vom 9. November 1907 – E 154 – erwähnt, 20 Stück offene vierachsige 15 tons Güterwagen im September 1906 beschafft und nach vorheriger Abnahme dem Betriebe übergeben worden sind. Diese 20 Wagen tragen die Bezeichnung E.K.B. 301 – 320.

Von den vorhandenen 100 Stück 7,5 tons Güterwagen mit den Nummern 201 – 300 sind in den Jahren 1906 und 1907 84 Stück für ein Ladegewicht von 10.000 kg umgebaut worden.

Für die noch umzubauenden 16 Stück mit den Nummern 201, 201, 212, 214, 225, 232, 234, 251, 254, 255, 263, 264, 265, 266, 269 und 270 sind die Radsätze in Bestellung, welche nach erhaltener Zusage Anfang nächsten Monats geliefert werden sollen. Mit dem Umbau ist bereits begonnen und hoffen wir denselben in etwa 3 Monaten zu Ende zu führen. Eine frühere Inangriffnahme der Arbeiten war nicht möglich, da die Wagen nicht früher in Betriebe entbehrt werden konnten.

Wegen einer Besichtigung durch einen Sachverständigen des Kreises bitten wir Ew. Hochwohlgeboren einen Termin mit unserer Betriebs-Direktion in Horrem zu vereinbaren, damit an einem bestimmten Tage, soweit es die Verkehrsrücksichten eben zulassen, die Wagen bereit gehalten werden können.

Mit vorzüglicher Hochachtung!

Westdeutsche Eisenbahngesellschaft
gez. Unterschriften“

Der tatsächlich durchgeführte Umbau wich nicht nur hinsichtlich des für 1907 angestrebten Fertigstellungstermins vom Plan ab, auch die Bordwanderhöhung im Bereich der Seitenwände wurde nicht komplett ausgeführt. Einige O-Wagen wurden überhaupt nicht mit einsteckbaren Seitenteilen bei den neu eingebauten Türen ausgestattet (oder verloren diese wegen Instabilität der Türen, wenn die Wagen hoch beladen waren). Andere Wagen hatten wohl aus Sparsamkeit ihre Ladeklappe behalten, dabei war an eine Bordwanderhöhung natürlich nicht zu denken. So gab es auf dem Netz der EKB mindestens drei verschiedene Bauformen der umgebauten 10 t-Wagen. Die Zeichnungen zeigen die verschiedenen Umbautypen.

Nach abgeschlossener Umbauaktion hatte die EKB einen leistungsfähigen Wagenpark mit 10 t- und 15 t-O-Wagen, der bei Bedarf in den Zeiten der Rübenkampagne noch durch Wagen der benachbarten

Bergheimer Kreisbahnen und der Mödrath-Brühler Kleinbahn verstärkt werden konnte. Außerdem fuhren Rübenzüge aus dem nördlichen Kreisgebiet zur Brühler Zuckerfabrik auch mit O-Wagen der Cöln-Bonner Kreisbahnen.

Nach der zum 1. 1. 1913 erfolgten Verstaatlichung der ersten beiden genannten Bahnen fielen diese Verstärkungsmöglichkeit und die meterspurige Verbindung nach Brühl aus. Die KPEV baute die Bahnen zu regelspurigen Vollbahnen aus, stellte dafür den Meterspurbetrieb sofort ein und setzte einige Meterspurwagen zur Feldbahn um bzw. stellte die meisten Wagen ab.

Da zu der Zeit die EKB während der Rübenkampagne je nach Aufkommen zwischen 124 und 189 Wagen/Tag allein auf dem eigenen Streckennetz benötigte, reichte der eigene Wagenpark bei weitem nicht aus. Die WEG kaufte daher 1913 für die EKB von der KPEV 112 Güterwagen zurück, auch 1914 wurden für die EKB 159 Wagen sowie Wagen für die Brohlalbahn und verschiedene Lokomotiven der früheren Bergheimer Kreisbahnen zurückgekauft. Damit kamen auch wieder 7,5 t-O-Wagen jedoch anderer Hersteller, u. a. Beuchelt und Görlitz, zur EKB. Insgesamt waren einschließlich einiger G-Wagen bis zu 361 Güterwagen bei der EKB vorhanden. Ein großer Teil des Wagenparks wurde allerdings nur während der Herbstkampagne gebraucht. 1940 waren (einschließlich der 1927 angeschafften 18 vierachsigen 20 t-Neubauwagen) noch 268 O-Wagen vorhanden.

Die Umbauvarianten der EKB mit Bordwanderhöhung seien Anregung sowohl für Modellbahner als auch für meterspurige Museumsbahnen, den weitverbreiteten zweiachsigen O-Wagen mit einsteckbaren Bordwänden bzw. Bordwanderhöhen auch museal ihren Besuchern zu präsentieren.

