

Sächsische Auswanderer – Die Personenwagen der Cottbuser Parkeisenbahn

Als die Pioniereisenbahn Cottbus vor genau 60 Jahren – also 1954 – ihren Betrieb aufnahm, bespannte die Brigadedampflok 99 0001 den Eröffnungszug. Geht es um die Geschichte unserer Bahn, so ist viel von den Lokomotiven, der Strecke und den Bahnhöfen zu lesen. Die meiste Zeit verbringt der Fahrgast aber in einem der Personenwagen, die zu unrecht ein Schattendasein führen. Denn sie haben eine turbulente Geschichte hinter sich und schon mehr Jahre auf dem stählernen Buckel, als so mancher glaubt. Eine Sache eint sie aber: Es sind ausgewanderte, waschechten Sachsen! Um sie soll es an dieser Stelle gehen.

Vorgeschichte

Die Lok 99 0001 kam von der nahen Muskauer Waldeisenbahn und bisher war oft zu lesen, dass auch die Wagen dort ihren Ursprung hätten – was jedoch nicht richtig ist! Anfang der 1950er Jahre war die Waldeisenbahn Muskau noch voll in Betrieb und konnte keinesfalls auf Wagen für eine Pioniereisenbahn verzichten. Anders jedoch gestaltete sich die Situation bei den sächsischen Schmalspurbahnen. Hier hatten modernere, vierachsige Wagen die alten, kleinen Zweiachser der Anfangszeit mit Baujahren vor 1900 abgelöst (*siehe Hintergrundinformationen: Die sächsischen Schmalspurbahnen*). Dies galt insbesondere für die Güterwagen, denn wo es möglich war verkehrten Schmalspurgüterzüge jetzt mit Rollwagen, also normalspurigen Wagen auf schmalspurigen Spezialfahrzeugen, was zusätzliches Umladen ersparte, aber auch viele Schmalspurgüterwagen überflüssig machte. Diese wurden verschrottet oder abgestellt. Gleichzeitig entstanden die ersten Pioniereisenbahnen, wofür Wagenmaterial benötigt wurde. An Neubauten war in der durch Mangel in allen Bereichen geprägten Zeit, noch nicht einmal zehn Jahre nach Kriegsende, nicht zu denken. Aber dank des oft gepriesenen Erfindungsreichtums der DDR-Zeit war es möglich, dieses Problem zu lösen.

Die alten offenen Wagen

Konnte man bei den allerersten Pioniereisenbahnen in Dresden und Leipzig 1951 noch auf durch den Krieg gerettete Fahrzeuge der 381-mm-Ausstellungsbahnen der 1930er Jahre zurückgreifen, entschied man sich in Cottbus und den meisten anderen Städten dann für die 600-mm-Spur, die sowohl bei Feldbahnen, Trümmerbahnen als auch Kleinbahnen Anwendung fand. Geeignete Personenwagen existierten allerdings nicht oder waren unentbehrlich. Jedoch besann man sich auf die abgestellten sächsischen Schmalspurgüterwagen, die in ausreichender Zahl vorhanden waren. Dabei ergab sich nur ein Problem: Diese hatten eine Spurweite von 750 mm, also 15 cm mehr als die für Cottbus vorgesehene 600-mm-Spurweite. Die Lösung hieß: Umspuren! Was bei Lokomotiven oft sehr kompliziert ist, klappt bei Wagen recht einfach, vorausgesetzt es ist ein kleineres Spurmaß gewünscht und die Differenz ist nicht allzu groß. Durch Umpressen der Radscheiben, wobei diese auf der Radsatzwelle ein Stück nach innen verschoben werden, wird das kleinere Spurmaß hergestellt.

Mit dieser Methode wurden 1954 fünf sächsische zweiachsige offene Güterwagen der laufenden Nr. 775 (Achsstand 3,80 m, gebaut zwischen 1882 und 1891) und 776 (Achsstand 3,0 m gebaut zwischen 1892 und 1898) von 750 mm auf 600 mm umgespurt sowie mit vier Einstiegsöffnungen je Seite, einfachen Holzbänken und durchgehenden Trittbrettern versehen. Die Wagen behielten neben dem originalen Fahrwerk auch ihre ursprüngliche Länge von 6480 mm. Es wurden sowohl Wagen mit Einachsdrehgestellen als auch mit freien Lenkachsen verwendet. Die Wagen waren bei der Pioniereisenbahn alle ungebremst, denn die Ausrüstung für die ursprünglich teilweise eingebaute Heberlein-Seilzugbremse war in Cottbus nicht vorhanden. Sie bildeten den Eröffnungszug der Pioniereisenbahn Cottbus und waren fortan im Einsatz. Zwischenzeitlich wurde ein Regenschutz in Form einfacher Zeltdächer angebracht, die man aber später wieder entfernte.

Bei dem 1954 im Raw Cottbus erfolgten Umbau änderte man zwar die Spurweite, die Kupplung behielt man jedoch bei. Diese bestand noch aus der alten sächsischen Trichterkupplung, die in Sachsen schon größtenteils von der halbautomatischen Scharfenberg-Mittelpufferkupplung abgelöst war. So kam es, dass mit den Wagen auch die sächsische Kupplung „importiert“ wurde, obwohl sie

von der Kupplungshöhe eigentlich unpassend war. Der Einfachheit halber nahm man diesen Umstand damals jedoch in Kauf (*siehe Hintergrundinformationen: Kupplungssysteme der PE Cottbus*)

Dieser Neuaufbau von Personenwagen auf alten Untergestellen kann mit dem Reko-Programm der Reichsbahn verglichen werden, wobei im Raw Wittenberge auf den Untergestellen alter regelspuriger Länderbahnwagen neue, moderne Personenwagen der Gattungen Bage, Baage und Bghwe entstanden.

Die neuen offenen Wagen

Weil der Verkehr auf der Pioniereisenbahn Cottbus zunahm und auch die Strecke wuchs, entstanden 1961 im Raw Cottbus vier neue, offene Wagen, mit denen nach dem Bau des Kreuzungsgleises am Bahnhof Tierpark und der Indienststellung von Diesellok 02 erstmals auch ein Zweizugbetrieb möglich war. Die Rahmen dieser Wagen sind Schweißkonstruktionen, woran man sie heute noch von den aus Sachsen stammenden Wagen unterscheiden kann, denn diese sind genietet. Anders als die ersten Fahrzeuge waren die Neubauwagen von Anfang an vierachsig mit Waldbahn-Drehgestellen ausgestattet und mit 7,40 m (über Puffer) auch etwas länger. Der Aufbau wurde in den 1980er Jahren von hölzerner Bebetterung in Stahlrohre mit aufgeschweißten Blechen geändert. Dabei erhöhte sich auch die Anzahl der Sitzabteile bzw. Einstiege pro Seite von drei auf vier und wurde damit den anderen Wagen angeglichen.

Die geschlossenen Wagen

Als 1956 in Berlin eine Pioniereisenbahn mit 600 mm Spurweite errichtet wurde, bedienten sich die Eisenbahner der gleichen Methode zur Wagenbeschaffung wie zwei Jahre zuvor in Cottbus. Auch hier bildeten zweiachsige, sächsische Schmalspurgüterwagen mit Einachs-Drehgestellen die Basis. Die Aufbauten waren jedoch geschlossener Art. In Berliner S-Bahn-Ausbesserungswerken entstanden 1956 insgesamt acht Wagen in zwei Bauserien mit je vier Wagen, die sich anhand der leicht unterschiedlichen Dachform bis heute auseinanderhalten lassen. Die erste Bauserie fertigte das Raw Berlin Warschauer Straße mit an den Seiten eingezogener Dachwölbung. Sie erhielten bei der Berliner Pioniereisenbahn die Nummern 6101 bis 6104. Die zweite Bauserie kam dann vom Raw Berlin-Schöneweide und wies durchgehend tonnenförmige Dächer auf. Ursprünglich besaßen die Schöneweider Wagen sogar verglaste Seitenfenster und halbhohe Türen, worin sie zusätzlich von der ersten Bauserie abwichen. Fortlaufend waren sie mit 6105 bis 6108 nummeriert. Zum Sitzen dienten bei allen acht Wagen Holzbänke der Berliner S-Bahn. Eingestiegen wurde von der Seite, einen Innengang gab es nicht, um den Platz besser auszunutzen. Damit ähnelten sie in ihrem Aufbau den Abteilwagen.

Die geschlossenen Wagen fuhren nach der Betriebseröffnung 1956 zunächst in Berlin. 1969 erhielt die Pioniereisenbahn Berlin jedoch drei große, vierachsige Personenwagen der im selben Jahr stillgelegten Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (einer dieser umgebauten Wagen ist heute der Salonwagen der PE Cottbus, siehe Artikel im LokBook 2013). Daher gab man die Wagen der ersten Bauserie nach Cottbus ab, wo bis dahin nur offene Wagen verkehrten. 1973 wurde der gesamte Fahrzeugpark der Berliner Pioniereisenbahn anlässlich der „10. Weltfestspiele der Jugend“ umfassend modernisiert und es entstanden weitere Neubauwagen. Auf die alten Wagen der zweiten Bauserie konnten die Berliner damit auch verzichten und überließen sie ebenfalls den Cottbuser Eisenbahnerkollegen, zusammen mit der Diesellok 03. In Cottbus gingen die Wagen sofort in Betrieb, jedoch entfernte man die seitlichen Türen und später auch die verglasten Fenster, wodurch die Wagen genaugenommen halboffen sind.

Als 1975 die Pioniereisenbahn Gera gebaut wurde, unterstützte Cottbus das Vorhaben in der Tradition sozialistischer Hilfe mit zwei geschlossenen Wagen der zweiten Bauserie (Raw Berlin-Schöneweide, mit Tonnendach). Es handelte sich um die Wagen mit den ehemaligen Berliner Nummern 6105 und 6108. Bei der heutigen Parkeisenbahn Gera sind sie dort noch immer, jedoch mit Drehgestellen, im Einsatz.

Umbau von zwei- in vierachsige Wagen

Ende 1970er Jahre wurde der Betrieb auf der Waldeisenbahn Muskau eingestellt. Somit wurden die dort eingesetzten Wagen nicht mehr benötigt und größtenteils verschrottet. Die Pionierbahn Cottbus sicherte sich jedoch eine größere Zahl von Drehgestellen von ehemaligen Brigadewagen der Waldeisenbahn für die bis dato noch zweiachsigen offenen und geschlossenen Pionierbahn-Wagen. In einer Umbauaktion wurden die teilweise schon 90 Jahre alten und verschlissenen Fahrwerke (Achsstand ursprünglich 3,80 m bzw 3,0 m) ausgetauscht. Nach dem Entfernen der alten Federaufhängung und der Führung der Einachsdrehgestelle schweißte man im Fahrzeugrahmen zwei zusätzliche Längsträger ein. Dort ordnete man die neuen Drehzapfen mit einem Abstand von 4 m an. Diese nehmen die Brigadewagen-Drehgestelle auf, welche den Wagenkasten seitlich noch mittels zwei kleiner Rollen abstützen. Die Waldbahn-Kupplung, welche ursprünglich direkt an den Drehgestellen montiert war (wie beim „Plattenwagen“ der PE Cottbus) wurde abgebaut, fand aber an den geschlossenen Wagen wieder eine Verwendung, wo sie die sächsische Trichterkupplung an deren Stelle teilweise ersetzte (siehe *Hintergrundinformationen: Kupplungssysteme der PE Cottbus*) Seit diesem Zeitpunkt sind alle Cottbuser Wagen vierachsig und quasi „Zwitter“ aus sächsischen Zweiachsern und Waldbahn-Drehgestellen. Mit diesem Umbau haben sich die Laufeigenschaften der Wagen verbessert, wenn auch die Federung aufgrund der Auslegung für schwerere Güterwagen etwas hart ausfällt. Die einstige Befestigung des sächsischen Fahrwerks kann man heute noch gut erkennen, wenn man unter den Wagen schaut: An den Längsträgern finden sich die alten Nietlöcher und teilweise sogar die noch angenieteten Tragfederhalterungen, die per Schneidbrenner abgetrennt wurden.

Der heutige Zustand

Je ein aus einem „Sachsen“ entstandener offener und ein geschlossener Wagen wurden im Laufe ihrer Einsatzzeit in Cottbus verschrottet. Sicher handelte es sich hier jeweils um das vom Zustand schlechteste Fahrzeug, wobei auch die Ersatzteilgewinnung eine Rolle gespielt haben dürfte. Alle Wagen haben heute Aufbauten aus Stahlrohren und Blechen, welche die ursprünglichen Holzbretter ersetzten. In den geschlossenen Wagen finden sich anstelle der ursprünglichen Holzbänke nun solche mit Polsterung und Kunstlederbezug. Die „Holzklasse“ der Berliner S-Bahn kann man noch bei den Sitzgarnituren im Vereinsheim „Lokomotive“ erleben. Die Achslager der Drehgestelle wurden in den 1980er Jahren von den ursprünglichen Gleitlagern auf wartungsärmere Rollenlager umgebaut.

1995 erhielten alle Wagen in der Vorbereitung der Bundesgartenschau eine umfangreiche Hauptuntersuchung und ihre heutige Farbgebung: Die offenen Wagen blau, die geschlossenen rot. Ein offener Wagen erhielt dabei auch ein Behindertenabteil für Rollstuhlfahrer mit seitlich abklappbaren Rampen, ein weiterer wurde mit zwei Kinderwagenabteilen ausgestattet.

1996 erfolgte ein Wagentausch mit der Berliner Parkeisenbahn: Zwei offene Wagen (ehemalige Sachsen) gingen nach Berlin und im Gegenzug erhielt die PE Cottbus einen Salonwagen (siehe LokBook, 2013: Der Salonwagen der PE Cottbus). Seitdem hat es im Wagenpark keine Veränderungen mehr gegeben.

Wenn sich das ursprüngliche Erscheinungsbild der Wagen auch stark verändert hat: Im Kern sind es immer noch acht ehemalige sächsische Güterwagen, die einst Schüttgut und Waren durch Sachsen transportierten, und heute Fahrgäste durch die Cottbuser Parklandschaft befördern. Wie alt sie wirklich sind, kann sogar bewiesen werden: Auf dem offenen Wagen 005 findet sich am Längsträger die Jahreszahl 1884! Damit ist klar, dass viele Fahrzeuge der Parkeisenbahn wesentlich älter sind als die Bahn selbst, die 2014 ihr „60-Jähriges“ begeht. Und wer sich dafür interessiert, wie die heutigen Parkbahn-Wagen in ihrer sächsischen Zeit einmal aussahen, wird am Bahnhof Radebeul Ost oder bei der Preßnitzalbahn fündig: Dort sind gleichartige zweiachsige Güterwagen als betriebsfähige Museumsstücke original erhalten und kommen sogar noch gelegentlich in Sonderzügen zum Einsatz. Eine derart große Ansammlung von acht ehemals sächsischen Zweiachsern (wenn auch stark umgebaut) die sogar noch regelmäßig in Betrieb sind, findet sich allerdings nur bei der Parkeisenbahn Cottbus, wo sie ihr „zweites Leben“ erhielten.

Offene Wagen - Übersicht und technische Daten:

Länge über Puffer: 6,5 m; Gewicht (leer): 2,4 t; Kapazität: 24 Sitzplätze (Altbauwagen)

Länge über Puffer: 7,4 m; Gewicht (leer): 2,4 t; Kapazität: 12...24 Sitzplätze (Neubauwagen)

Die Altbauwagen sächsischen Ursprungs wurden zwischen 1882 und 1898 gebaut.

001 (Neubau 1961 Raw Cottbus, zwei Kinderwagenabteile, 12 Pl.)

002 (Neubau 1961 Raw Cottbus, ein Rollstuhlteil mit Rampen, 18 Pl.)

003 (Altbau sächsisch, Umbau 1954 und ca. 1978 Raw Cottbus, 1996 zur PE Berlin)

004 (Altbau sächsisch, Umbau 1954 und ca. 1978 Raw Cottbus, 1996 zur PE Berlin)

005 (Altbau sächsisch, Umbau 1954 und ca. 1978 Raw Cottbus, Jahresszahl 1884 vorhanden)

006 (Neubau 1961 Raw Cottbus)

007 (Neubau 1961 Raw Cottbus)

008 (Altbau sächsisch, Umbau 1954 und ca. 1978 Raw Cottbus)

XXX (Altbau sächsisch, Umbau 1954 Raw Cottbus, später verschrottet)

Geschlossene Wagen - Übersicht und technische Daten:

Länge über Puffer: 6,5 m; Gewicht (leer): 3,2 t; Kapazität: 32 Sitzplätze

Alle sind Altbauwagen sächsischen Ursprungs (gebaut zwischen 1882 und 1891), fuhren ab 1956 bei der PE Berlin, kamen 1969/ 1973 nach Cottbus und wurden ca. 1978 im Raw Cottbus von zwei auf vier Achsen umgebaut.

101 (Tonnendach, Umbau 1956 Raw Berlin-Schöneweide)

103 (seitlich eingezogenes Dach, Umbau 1956 Raw Berlin Warschauer Str.)

104 (seitlich eingezogenes Dach, Umbau 1956 Raw Berlin Warschauer Str.)

105 (seitlich eingezogenes Dach, Umbau 1956 Raw Berlin Warschauer Str.)

106 (Tonnendach, Umbau 1956 Raw Berlin-Schöneweide)

XXX (Tonnendach, Umbau 1956 Raw Berlin-Schöneweide, Sommer 1975 an PE Gera)

XXX (Tonnendach, Umbau 1956 Raw Berlin-Schöneweide, Sommer 1975 an PE Gera)

XXX (seitlich eingezogenes Dach, Umbau 1956 Raw Berlin Warschauer Str., später verschrottet)

102 (Packwagen, der sich technisch und historisch von den Personenwagen komplett unterscheidet)

Hintergrundinformationen: Die sächsischen Schmalspurbahnen – alte Heimat unserer Wagen

Sachsen ist das Land der Schmalspurbahnen. Mehr als 550 Gleiskilometer – verteilt auf 30 einzelne Strecken – durchzogen einst das einstige Königreich. Anders als in Preußen, wo Kleinbahnen meist privat errichtet wurden, war der sächsische Staat schon früh von deren Notwendigkeit für die Erschließung abgelegener, ländlicher Gebiete oder touristisch interessanter Regionen überzeugt. Die sogenannten „Secundärbahnen“ ergänzten ab 1881 das bis dahin entstandene normalspurige Eisenbahnnetz. Somit war kein Ort in Sachsen weiter als 15 km von einem Bahnhof oder Haltepunkt entfernt. Eine Mobilitätsgarantie des 19. Jahrhunderts vom sächsischen Monarchen für seine Bürger, als Autos noch unbekannt waren. Die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (K.Sächs.Sts.E.B.) errichteten die Schmalspurbahnen bis auf drei Ausnahmen immer mit einer Spurweite von 750 mm und einem weitestgehend genormten Fahrzeugpark. Dieselben Lok- und Wagentypen fanden sich auf fast allen Strecken und konnten aufgrund der gemeinsamen Betriebsführung auch nach Bedarf von einer Linie auf die andere umgesetzt werden. Günstige Instandhaltung dank untereinander tauschbarer Bauteile war ein weiterer Vorteil. 1920 übernahm die neu gegründete Deutsche Reichsbahn auch den Betrieb der sächsischen 750-mm-Strecken und führte noch leistungsfähigere Lokomotiven sowie größere Wagentypen ein. Eine bemerkenswerte Neuerung war die halbautomatische Mittelpufferkupplung der Bauart Scharfenberg, welche viele Neufahrzeuge ab den 1930er Jahren trugen und die seitdem bei vielen vorhandenen Fahrzeugen gegen die alte Trichterkupplung ausgetauscht wurde. Eine Innovation vergangener Tage, die auf der Regelspur bis heute nicht durchführbar war. Nach dem Zweiten Weltkrieg gelangten zahlreiche sächsische Fahrzeuge auch auf andere Schmalspurbahnen in der DDR – so zu den Bäderbahnen der Ostsee, umgespurt in den Harz und den Spreewald, aber auch zu den Pioniereisenbahnen in Berlin und Cottbus. Wenn auch viele sächsische Schmalspurstrecken zwischen 1945 und 1986 stillgelegt wurden, bestehen fünf bis heute, während Abschnitte zweier anderer nach 1990 wiederaufgebaut wurden. Als Touristenattraktion vermitteln sie, fünf davon mit täglichem Fahrbetrieb, noch heute das Reisegefühl der Vergangenheit. Der technikinteressierte Besucher kann darüber hinaus die oft in Vereinsarbeit gepflegten Museumsfahrzeuge fast aller Bauarten und Epochen im Original besichtigen.

Mehr Informationen: www.dampfbahn-route.de

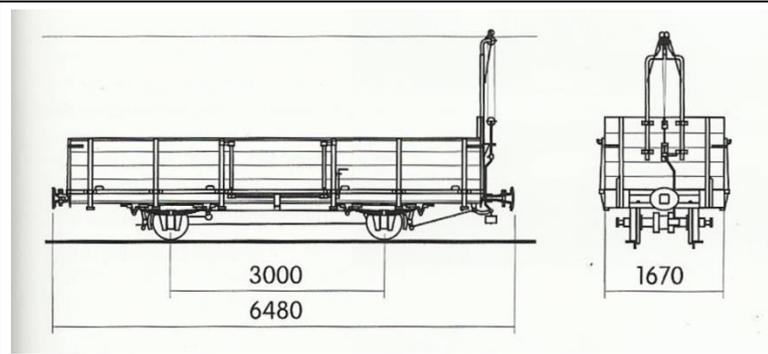
Hintergrundinformationen: Kupplungssysteme bei der Cottbuser Parkeisenbahn

Aus Sachsen kam mit den ersten Wagen 1954 auch die sächsische Trichterkupplung zur Cottbuser Pioniereisenbahn. Dieses Kupplungssystem hat jedoch, passend für die ursprüngliche 750-mm-Spurweite der Wagen, eine Kuppelhöhe von 615 mm über Schienenoberkante, wobei auf 600-mm-Bahnen eigentlich 325 mm üblich sind. Da nach dem Umspuren der Wagen eine Änderung der Trichterkupplung jedoch zu aufwändig erschien, beließ man es dabei und passte stattdessen die Lokomotive an, was damals den geringeren Aufwand bedeutete. Als jedoch weitere Loks zur Cottbuser Pioniereisenbahn gelangten, entstanden an diesen teils abenteuerliche Kupplungs-Konstruktionen, welche die Zug- und Druckkräfte nicht optimal übertragen konnten. Auch die sächsischen Kupplungen an den Wagen wurden umgebaut. Ursprünglich gab es an einer Stirnseite des Wagens einen kurzen Trichter mit glattem Pufferteller sowie einem Schlitz in der Mitte. Am anderen Wagenende existierte ein langer Trichter, daran einen gewölbten Pufferteller mit großer Öffnung und einem darin seitlich ausschwenkbaren Kuppeleisen. Die Wölbung des einen Puffertellers war nötig, da zwischen den gekuppelten Puffern im Originalzustand kein Spalt vorhanden war, diese aber trotzdem beim Durchfahren von Gleisbögen eine Relativbewegung ausführen mussten. Die asymmetrische Kupplungsanordnung bedingte, dass die Wagen nicht gedreht werden durften, was aber seit dem Bau der Wendeschleife 1974 in Cottbus möglich war. Die Neubauwagen von 1961 erhielten von Anfang an gewölbte Schlitzpuffer auf beiden Seiten. Als dann der Umbau der restlichen Wagen auf Waldbahn-Drehgestelle erfolgte, wurde auch die Kupplung verändert. Die sächsischen, gewölbten Puffer mit dem Kuppeleisen wurden an allen Wagen entfernt, ebenso die ursprünglich unter dem Wagenboden vorhandenen durchgehenden Zugstangen. Die offenen Wagen erhielten stattdessen im Tausch beidseitig den glatten, sächsischen Schlitzpuffer, vermutlich stammend von den Mittelwagen des geschlossenen Zuges. Dort wiederum baute man Waldbahnpuffer mit Zweiloch-Kuppeleisen an. Diese waren ursprünglich an Waldbahn-Drehgestellen montiert, die nun unter den Parkbahn-Wagen eine neue Verwendung fanden. Der Anbau erfolgte jedoch technisch bedingt an der Position der ehemals sächsischen Kupplung. Die Waldbahnpuffer verbinden nun die geschlossenen Wagen untereinander, da der Wagenverband in der Regel nicht getrennt wird. Will man dies jedoch trotzdem tun (z.B. für Sonderzüge), muss man darauf achten, dass die Wagen mit den passenden Kupplungen zueinander stehen. Auf den Seiten zur Lokomotive hin ist nach wie vor der sächsische Schlitzpuffer im Einsatz. Als Kuppeleisen dienen dabei ehemalige seitliche Laschen von Regelspur-Schraubekupplungen mit einem aufgeschweißten Handgriff, wodurch sich ein relativ großer Abstand zwischen den Puffertellern ergibt. Heute hat die Cottbuser Parkeisenbahn mit diesem aus Not und Improvisation heraus geborenen Erbe ein wenig zu kämpfen: Der Kupplungsvorgang ist ausschließlich in der Bewegung des Heranfahrens und nicht im Stillstand möglich, was diese Arbeit nicht ganz ungefährlich macht. Auch bei den beliebten Festveranstaltungen, zu denen immer viele Gastfahrzeuge anwesend sind, können diese nur mittels individueller Adapter oder gar nicht mit Cottbuser Loks und Wagen gekuppelt werden. Außerdem sind, aufgrund der historischen Entwicklung, heute fünf verschiedene Kupplungssysteme im Einsatz, die untereinander nur eingeschränkt oder nicht kompatibel sind: Die sächsische Trichterkupplung, Die Waldbahnkupplung in hochgesetzter Ausführung, die Albertkupplung am ICE, die gekröpften Kuppeleisen am Salonwagen sowie die Kupplung zwischen der Lok „Graf Arnim“ und ihrem Tender. Daher sollte es ein Ziel sein, mittel- bis langfristig durch Umbauten an den Fahrzeugen ein einheitliches und gängiges Kupplungssystem einzuführen, was die oben beschriebenen Nachteile kompensiert.

Texte: Christian Menzel

Verwendete Quellen:

Fischer, Hoyer, Schulz: Die Wagen der sächsischen Sekundarbahnen. EK-Verlag, Freiburg 1998, Fachliche Beratung durch André Marks von der IG Wagen und eigene Recherche.



So sahen die offenen Personenwagen der Parkeisenbahn vor ihrer Cottbuser Zeit aus: Als zweiachsige offene Güterwagen (Ow) mit 750 mm Spurweite fuhren sie auf den sächsischen Schmalspurbahnen.
Zeichnung: Die Wagen der sächsischen Sekundarbahnen. EK-Verlag, Freiburg, 1998



Dieses originale Exemplar (Achsstand 3,0 m, ohne Bremse, mit freien Lenkachsen) ist heute bei der Preßnitzalbahn im Einsatz.
Foto: Lutz Treichel, 2013



Im Raw Cottbus wurden fünf Wagen 1954 für die Pioniereisenbahn Cottbus umgespurt sowie mit Sitzbänken, Einstiegen und Trittbrettern versehen. Sie bildeten den Eröffnungszug.
Foto: Klaus Kieper, 1967



Ende der 1970er Jahre erfolgte eine weitere Veränderung: Die Wagen wurden von zwei auf vier Achsen umgebaut, indem sie Waldbahndrehgestelle erhielten. Die Aufbauten modernisierte man ebenfalls, statt Holz kam Blech zur Anwendung. So sind sie noch heute im Einsatz.
Foto: Christian Menzel, 2014



Die offenen Cottbuser Wagen 003 und 004 als Wagen 6305 und 6306 in brauner Farbgebung auf der Fahrt durch die Berliner Wuhlheide. In einem Tausch kam an ihrer Stelle 1996 der Salonwagen (ex M.P.S.B.) nach Cottbus.
Foto: Wikipedia



Um dem gestiegen Verkehr gerecht zu werden, baute das Raw Cottbus 1961 vier neue, offene Wagen. Diese waren von Anfang an vierachsig und mit 7,40 m auch etwas länger. Es kamen Waldbahndrehgestelle zum Einsatz. Der Fahrzeugrahmen ist eine Schweißkonstruktion. Rechts im Bild ein älterer Zweiachser.

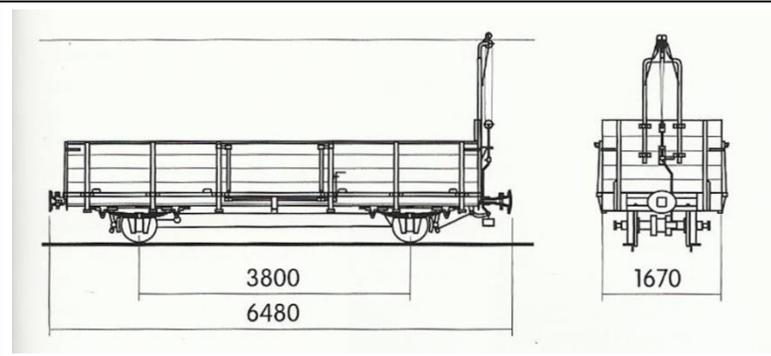
Foto: Klaus Kieper, 1967



Die Wagen sind auch heute noch im Einsatz. Bei einem Umbau wurde die Anzahl der Sitzabteile von drei auf vier erhöht. Die Radsätze laufen nun, wie bei allen Wagen, in Rollenlagern.

Übrigens hatten die Pioniereisenbahner schon 1967 ein Faible für schöne Blumenkübel. Eine Tradition, die sich erhalten konnte.

Foto: Christian Menzel, 2014



Die Basis für die geschlossenen Wagen bildeten ebenfalls offene, sächsische Güterwagen, gebaut zwischen 1882 und 1891. Als Besonderheit verfügten sie über radial einstellbare Einachsdrehgestelle.

Zeichnung: Die Wagen der sächsischen Sekundarbahnen. EK-Verlag, Freiburg 1998



Der hier gezeigte Wagen befindet sich im Originalzustand der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und kann auf dem Bahnhof Radebeul Ost besichtigt werden. Es ist zugleich das älteste, erhaltene Fahrzeug der Sächsischen Schmalspurbahnen.

Foto: Christian Menzel, 2014



Zwei Berliner S-Bahn-Ausbesserungswerke bauten 1956 auf sächsischen Untergestellen acht geschlossene Wagen in zwei Bausereien für die Berliner Pioniereisenbahn. Im Bild die ein Wagen der ersten Bauserie aus dem Raw Warschauer Straße. Alle acht gelangten 1969/1973 nach Cottbus.

Foto: Sammlung PE Berlin



Bei diesen, im Juni 1975 in Cottbus aufgenommenen Wagen handelt es sich vermutlich um die beiden Fahrzeuge, die kurz danach zur neuen Pioniereisenbahn Gera abgegeben wurden. Sie haben das Tonnendach und entstanden im Raw Berlin-Schöneweide aus sächsischen Ow. In Berlin trugen sie die Nummern 6105 und 6108.

Foto: Klaus Kieper, Juni 1975



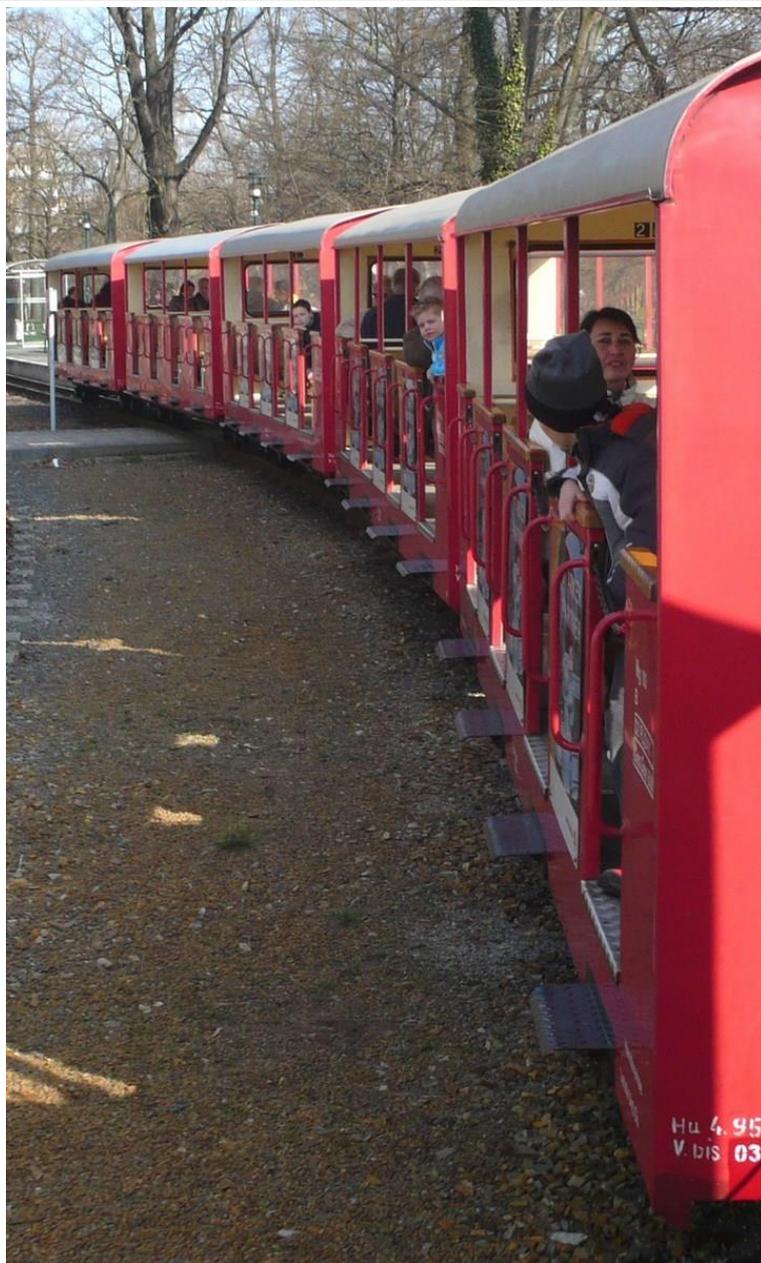
Nach einem Umbau sind auch die geschlossenen Wagen vierachsig auf Waldbahndrehgestellen unterwegs. Ihre Türen und Fenster haben sie verloren, die hölzernen S-Bahn-Sitzbänke sind gepolsterten gewichen. Die beiden Bausereien lassen sich noch immer an der abweichenden Dachform unterscheiden.

Foto: Christian Menzel, 2012



Bau der zweiten Serie geschlossener Wagen (6105 bis 6108) für die neue Berliner Pioniereisenbahn 1956 im S-Bahn-Raw Berlin-Schöneweide.

Foto: Sammlung PE Berlin



Obwohl äußerlich weitestgehend gleich: Anhand der Dachform können die zwei unterschiedlichen Bauserien noch heute in Cottbus auseinandergehalten werden: Der erste, dritte und fünfte Wagen hat das seitlich eingezogene Dach der ersten Bauserie aus dem Raw Berlin Warschauer Straße. Der zweite und vierte Wagen ist mit einem Tonnendach versehen und entstammt der zweiten Bauserie, hergestellt im Raw Berlin-Schöneweide. Alle Wagen entstanden aus sächsischen Zweiachsern.

Foto: Christian Menzel, 2010



Das Einachs Drehgestell am sächsischen Originalwagen. Federaufhängung und Führungszapfen sind gut zu erkennen. Mit solchen zweiachsigen Fahrwerken waren die Cottbuser Wagen bis Ende der 1970er Jahre unterwegs, allerdings umgespurt von 750 mm auf 600 mm.
Foto: Christian Menzel, 2008



Ca. 1978 erhielten alle ehemaligen sächsischen Wagen der Parkeisenbahn Waldbahn-Drehgestelle. Dazu wurden zwei zusätzliche Querträger eingeschweißt. Die ehemalige Befestigung des alten Fahrwerks ist an den Löchern im Längsträger und der angeklebten Federaufhängung noch gut zu erkennen.
Foto: Christian Menzel, 2010



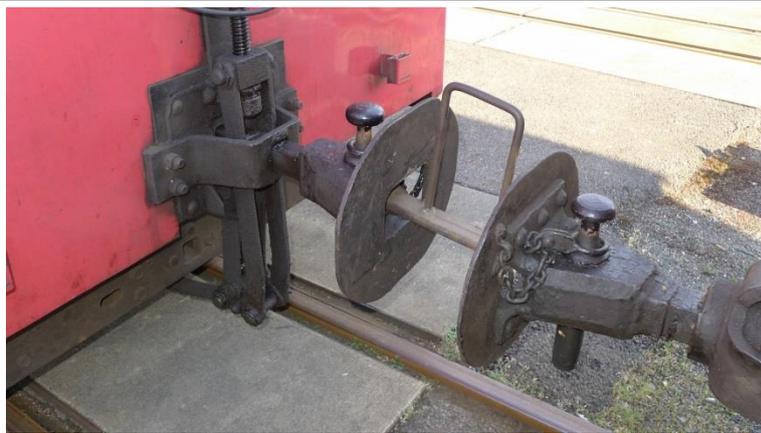
Hier eine Detailaufnahme der alten Aufhängung der Tragfedern, die bei dem Umbau auf Drehgestelle mit dem Schneidbrenner abgetrennt wurde.
Foto: Christian Mezel, 2014



Das Walzzeichen auf dem Längsträger des Wagens 005 beweist es: Der Wagen entstand 1884 bzw. kurz danach! Der Wagen ist damit ca. 130 Jahre alt.
Foto: Christian Menzel, 2014



Die sächsische Trichterkupplung in der originalen Ausführung. Links der kurze Trichter mit dem glatten Schlitzpuffer, rechts der lange Trichter mit dem gewölbten Pufferteller und dem ausschwenkbaren Kuppelleisen. Die Pufferteller liegen dicht beieinander.
Foto: Christian Menzel, 2014



Bei der Trichterkupplung, wie sie heute von der Parkeisenbahn Cottbus verwendet wird, gibt es nur noch die kurzen Trichter mit dem glatten Schlitzpuffer. Dadurch ist der Abstand zwischen den Puffern sehr groß.
Foto: Christian Menzel, 2014



Die Zwischenwagen des geschlossenen Zuges haben die Waldbahnkupplung an der Position der sächsischen Trichterkupplung erhalten. Deshalb sind nicht alle Wagen untereinander frei kuppelbar.
Foto: Christian Menzel, 2014



Hier wird der Höhenunterschied zwischen der eigentlich für 750 mm Spurweite bestimmten Trichterkupplung und der ursprünglichen 600-mm-Kupplung deutlich. Dieser beträgt 29 cm und kann nur mittels speziell angepasster Konstruktionen überbrückt werden. Rechts im Bild der „Plattenwagen“, ehemals Muskauer Waldeisenbahn.
Foto: Christian Menzel, 2014