

Günter Meyer

In memoriam „Heberleine“

Nun wird sie das Jahr 2000 doch nicht mehr erleben, aber immerhin vergingen 118 Jahre seit den denkwürdigen Versuchen auf der Kaiserin-Elisabeth-Bahn am 4. Mai 1869, bis 1987 die Heberleinbremse aus dem Regelbetrieb verschwand. Sie begann also ihre Laufbahn auf der Normalspur, während sie den Heutigen wohl nur noch als Attribut der Schmalspur erscheint. Doch diese war damals noch gar nicht so recht „erfunden“, datiert doch die Bremse des Kgl. bayerischen Maschinenmeisters Jacob Heberlein schon von 1855 und wurde 1856 privilegiert.

In der Hauptsache wurde sie an Wagen angewandt, nur ausnahmsweise an Tendern und Lokomotiven z. B. an der sächsischen Gattung V, Betriebsnummern 909 - 916. Hier war die Bremse nicht für den Zug vorgesehen, deshalb trugen diese Lokomotiven auch keine Leinenrollen, die von Laien immer als Zeichen für „Lok mit Heberleinbremse“ angesehen werden. Dabei braucht man nur im Lokverzeichnis nachzusehen, wo ganz richtig steht: Lok mit Heberleinhaspel zur Bedienung der Bremsen des Wagenzuges. Übr-

gens sind Rollen auf dem Dach auch kein Hinweis auf Heberleinbremse oder -leitung; es gab ja auch noch die Gewichtsbremsen. Es gab sogar friedliche Koexistenz zwischen beiden Systemen, z. B. auf Rügen vor Einführung der Druckluftbremse, wenn dorthin delegierte sächsische Wagen zusammen mit einheimischen im Zuge liefen.

Auf der Normalspur war die Heberleinbremse hauptsächlich im Nebenbahnbetrieb zu finden,

u. a. auf Reichenbach – Mylau – Lengsfeld, Werdau – Weida, Frohburg – Kohren, Johanngeorg – Schwarzenberg und in Omnibuszügen. Daher waren es meist Sekundärbahnwagen (Gattung lfde. Nr. 204 ff.), die damit ausgerüstet waren. Ein derartiger Wagen wurde kürzlich in eine Art Ursprungszustand zurückversetzt, aber leider ohne Heberleinbremse. Die zugehörigen Lokomotiven gehörten den Gattungen III b, III bT, V T, VII T, VII Ts und VII TOV an.

Auf der Schmalspur dagegen beherrschte die „Heberleine“ bis zur Einführung der „Luft“ das Feld. Die Sache ist ja recht einfach: ein Rollenpaar wird über ein Gestänge durch eine straff gespannte Leine, die den ganzen Zug entlang führt, in der Schwebe gehalten. Wird die Leine schlaff, durch absichtliches Nachlassen oder durch Zerreißen bei Zugtrennung, sinkt das Rollenpaar und legt sich an zwei „Frikionsscheiben“ auf der Wagenachse. Das Rollenpaar wird durch die Reibung gedreht, auf seine Achse wickelt sich eine Kette auf und zieht das Bremsgewicht an. Beim Spannen der Leine kommen die Rollen außer Eingriff, und ein Gewicht löst das

Links: Die regelspurige Maschine der sächs. Stb. VII T, Nr. 1412 (ex sächs. StB. 780 „Borsig“, ex pr. T 1, Bln. 1604, ex Berlin - Dresdener Eb., Egestorff 1884/1690) war laut amtlichem Verzeichnis mit Handbremse und Heberleinhaspel ausgerüstet. Der Sekundärbahnwagen mit tiefergelegtem Wagenkasten der Gattung lfde. Nr. 237 besitzt die Heberleinbremse. Verm. Bf. Altenburg am Zeitzer Bahnsteig, Foto: Contius

Unten: Schmalspuriger Nahgüterzug N 11.327 nach Lommatzsch zwischen Görlitz und Simselwitz gezogen von Lok 99 597 am 15. 10. 1961 mit Heberleinbremse

S. 29 oben links: Wagenende des Wagens C4i 970-302 mit der festen Führungsrolle (links oben) und der schwenkbaren Hubrolle (rechts unten). Das Leinenende mit der Verbindungs-„Nuß“ hängt lose. Die Bremse ist zum Rangieren ausgeschaltet, deshalb hängt die Stange nicht mit ihrer Schleife am Bolzen, sondern der Bolzen liegt unten in der Schleife auf. Bei eingeschalteter Bremse hebt und senkt die Hubrolle je nach Spannung im Seil die Stange durch ihre Schwenkbewegung. Herbst 1961

S. 29 oben rechts: Talseitiges Kopfstück des GGw-Wagens 97-14-78 mit ausgeschalteter Heberleinbremse: Die Stange ist mit einer Nase aufgehängt. Der Hebel mit Handgriff dient zum leichteren Anheben der Stange. Grünstädtel, 10. 8. 1958

S. 29 2. Reihe links: Drehgestell des Wagens GGw 97-14-78 mit Heberleinbremse. Im Vordergrund rechts hängt das Gewicht, dahinter mittig sind 2 Frikionsscheiben zu sehen. Grünstädtel, 10. 8. 1958

S. 29 2. Reihe rechts: Packwagen 974-363 der Stahlbauart mit Heberleinbremse, auf dem Dach die Notbremsen-einrichtung, hinter der Blechverkleidung die ausklinkbare Rolle, nach links die Bahn für die Rolle, Mügel 1964

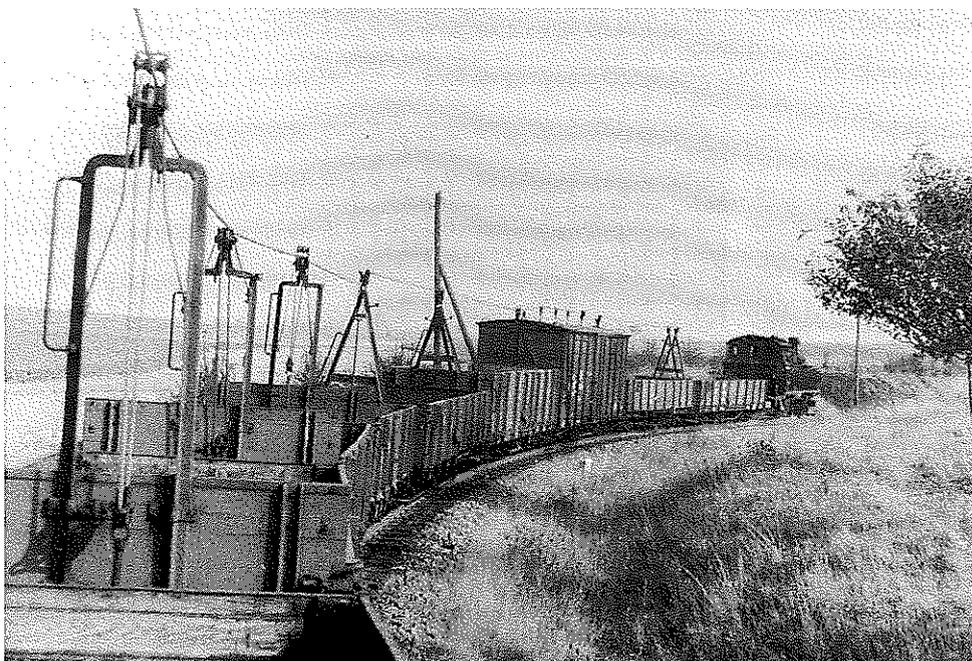
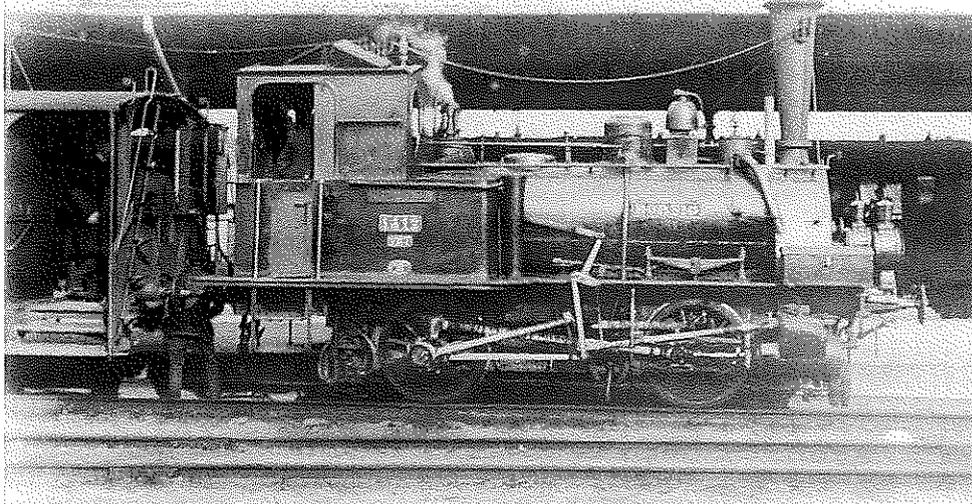
S. 29 3. Reihe links: Packwagen 974-313 am 4. 10. 1966 in Eppendorf, ausklinkbare Rolle in Grundstellung: Leine straff und Bremse gelöst.

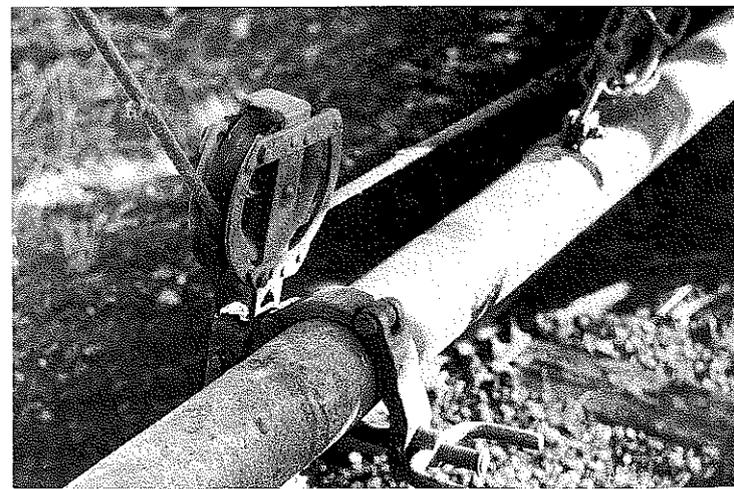
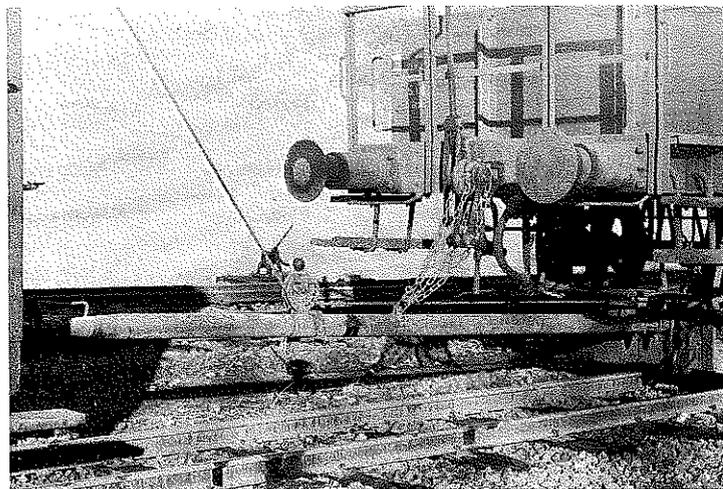
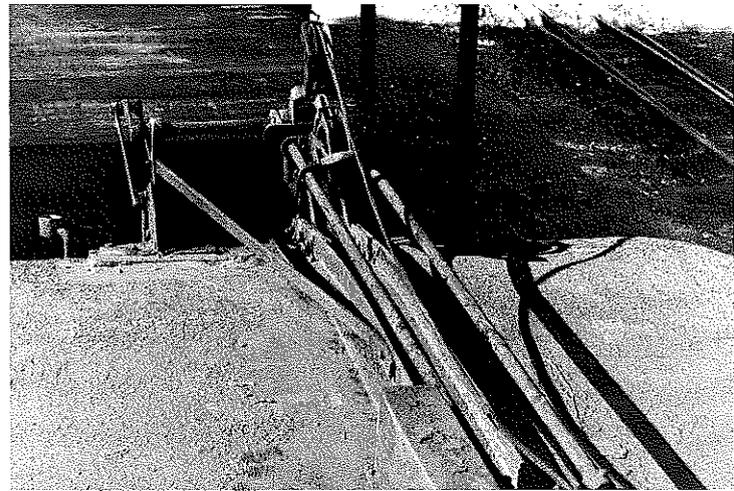
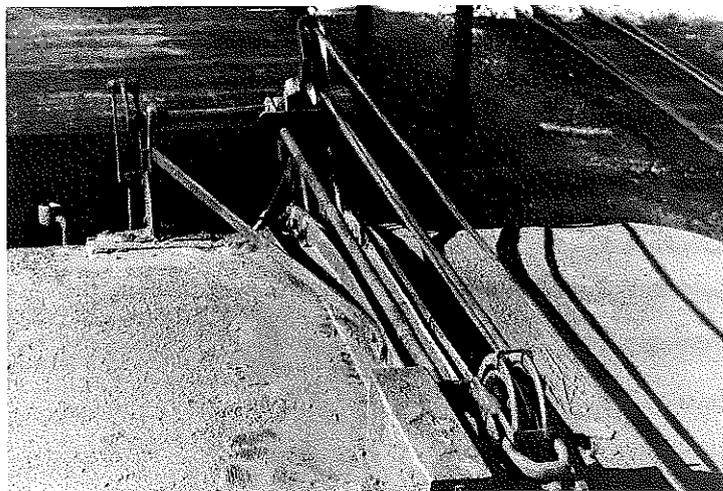
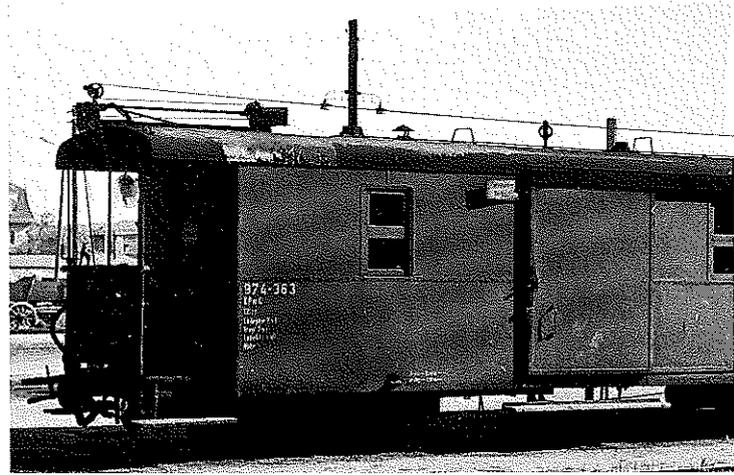
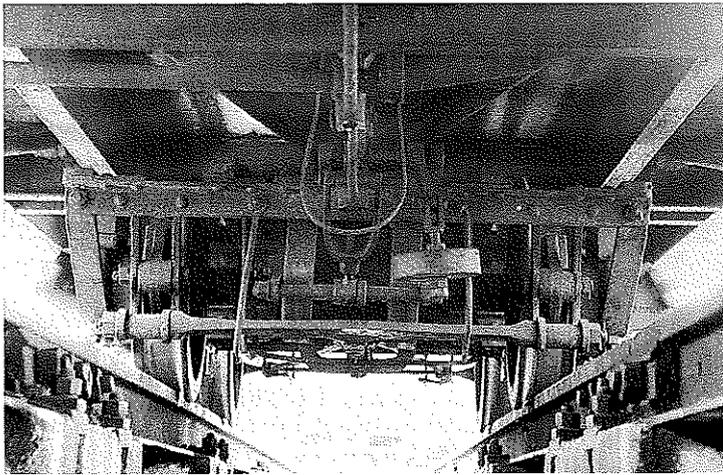
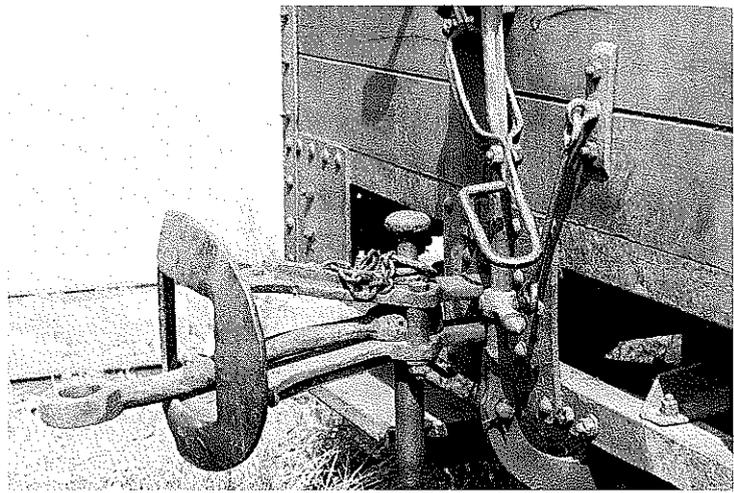
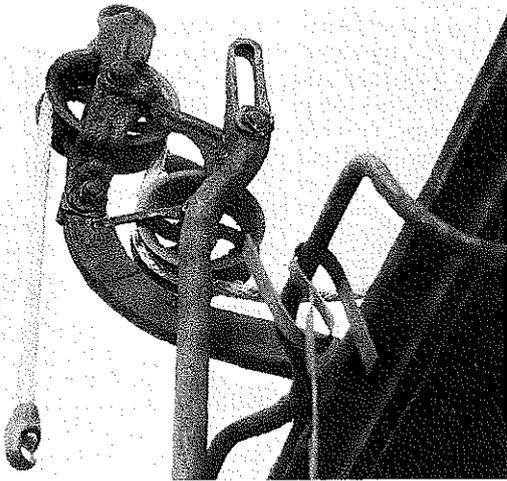
S. 29 3. Reihe rechts: Notbremse gezogen (Handgriff im Wageninnern an der Decke des Zugführerabteils): Rolle gleitet zum Dachende, Leine wird schlaff, Bremse legt an.

S. 29 unten links: Übergang der Leine von der Hoch- zur Tiefelage, wie er beim Verkehr mit aufgeschemelten Regelpurwagen notwendig wurde. An der Kuppelstange erkennt man eine anschraubbare Leinenführungsrolle, die das Scheuern der Bremsleine am überstehenden Kopfstück des Normalspurwagens verhindert. Bei Lommatzsch, Herbst 1964

S. 29 unten rechts: Anschraubbare Leinenführungsrolle an einer Kuppelstange, 3. 12. 1961

Fotos: Günter Meyer





Bremsgestänge, so einfach ist das. Zur Bedienung genügt ein mit Muskelkraft betriebener Haspel auf der Lok, diese ist mit Hand- und Dampfbremse ausgerüstet. Kein ewig rauschender Luftsauger, keine stampfende Luftpumpe verbraucht kostbaren Dampf!

Die ganze Sache ist eine selbsttätige, durchgehende Bremse, aber sie kann noch mehr: Ein Zug fährt im Gefälle auf einen Bahnhof zu, wo die letzten 4 Wagen ins Ladegleis sollen. Nichts leichter als das. Der Zug hält kurz vor der Station, die Wagen werden abgehängt, die Leine wird getrennt. Das eine Ende wird am letzten Wagen des weiterfahrenden Zugteils festgemacht, der Lokführer zieht die Leine an, ab geht es in den Bahnhof hinein. An der Einfahrweiche springt

der Zugführer ab, schließt Vorleger und Weiche auf und stellt sie auf das Ladegleis. Der Schaffner hat bis jetzt die Stellung an den abgekuppelten Wagen gehalten. Jetzt steigt er auf, zieht die Leine mit der Hand straff, die Bremsen lösen aus, und schon rollt die Gruppe elegant ins Ladegleis. Leine nachlassen, Bremsen legen an (Funktion als Gruppenbremse), abspringen, Weiche und Vorleger umlegen, verschließen, Bremsleine anziehen, Schluß umstecken, fertig. Unproduktives Hin- und Herfahren, auch „Rangieren“ genannt, eingespart! Ist kein passendes Gefälle vorhanden, kann man abstoßen.

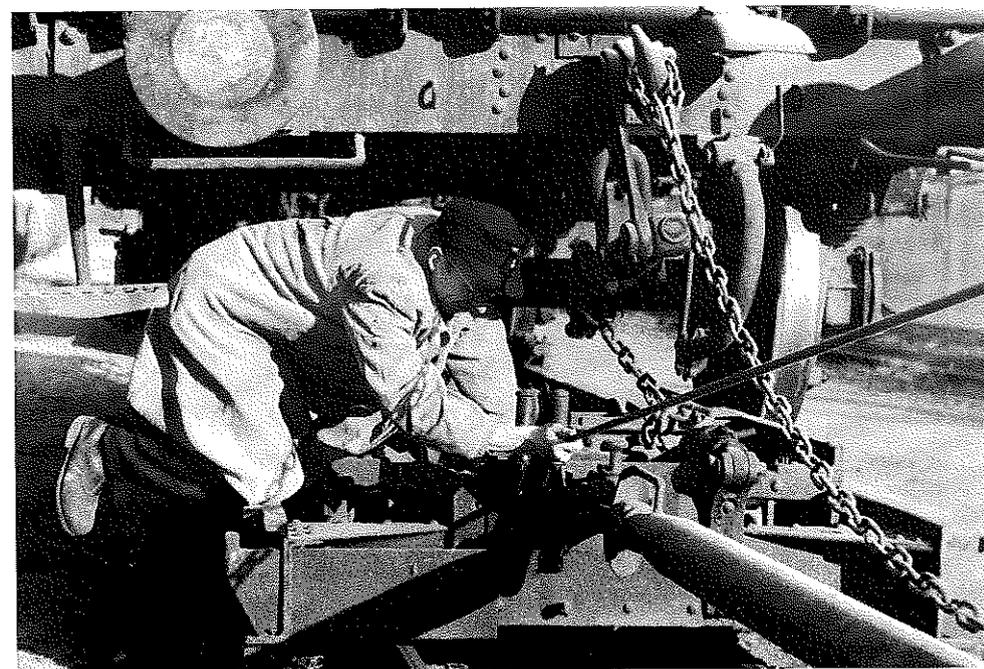
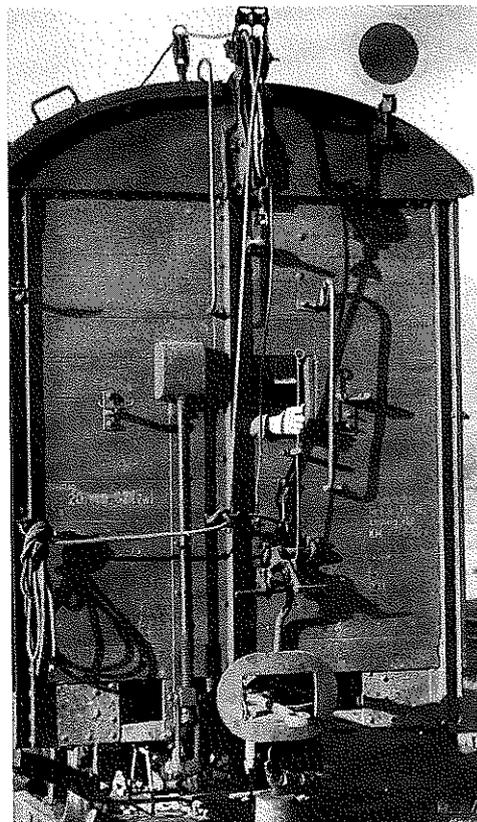
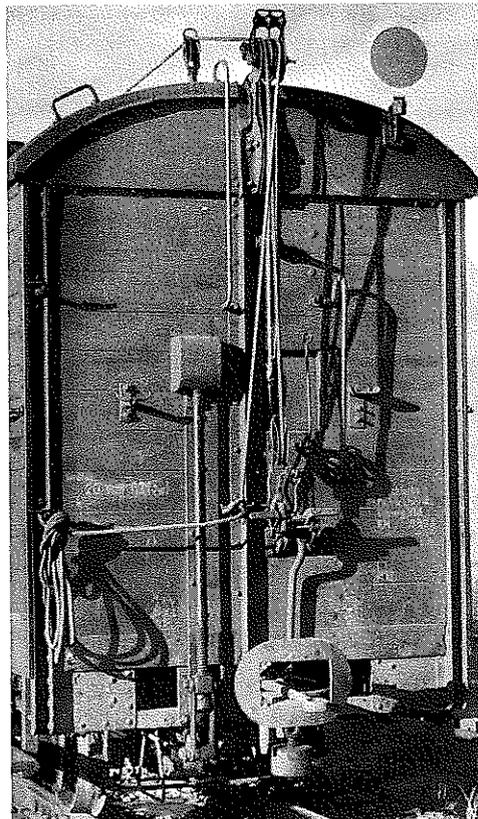
Bremse ausschalten ist kinderleicht: Man hebt die „Stange“ hoch und hängt sie an einer Art Kettenglied auf. Zur Anwendung als Einzelbremse

braucht man keine Leine, da wird die Stange einfach wieder ausgehängt, und die Bremse wirkt. Sollte das Einschalten einmal vergessen werden, keine Sorge: Beim Spannen der Leine werden die Stangen so weit gehoben, daß die Kettenglieder sich von selbst aushängen.

In den Gepäckwagen und älteren Postwagen ist auch eine Notbremse eingebaut. Dazu wird die Bremsleine flaschenzugartig um eine Rolle geführt. Im „Fall des Falles“ wird sie vom Wageninneren aus von Hand ausgeklinkt. Sie legt dann einen vorherbestimmten Weg zurück, das Seil wird schlaff und der Zug gebremst. Ist kein Gepäckwagen vorhanden, wird einfach eine „Klasse“ an den Schluß gestellt und die Leine an der Plattform festgemacht. Kommt dann von der Lok das Notsignal mit der Dampfpfeife, was bei den schweren Rübenzügen gar nicht so selten ist, heißt es „Leine los“, und es wird zusätzlich von hinten gebremst.

Bei langen Zügen und Kälte will die Leine eben auch mal nicht so, wie sie soll! Im übrigen besteht „die Leine“ aus einzelnen Stücken von etwa Wagenlänge. An den Enden dienen „Nüsse“ mit Haken zum Verbinden. Diese Nüsse machen all die verschlungenen Wege der Leine mit, was Knoten nicht tun. Man sieht, die Heberleinbremse ist recht geschickt ausgedacht und für einfache Verhältnisse durchaus brauchbar.

Das nostalgische „Strickel“ mit seiner verwickelten Führung über Dächer und unter aufgebockten Wagen hindurch bot einen gemütlichen Anblick. Wer denkt da noch an die Knochenarbeit beim Klettern über Wagendächer und über die Berge von Rüben? Besonders unbeliebt waren die leeren vereisten Wagen nach dem Ausspritzen in der Zuckerbude und vor allem die Rollfahrzeuge, wo unter den aufgebockten Regelspurwagen gearbeitet werden mußte. Aber wir haben es überstanden, hinterher ist eben (fast) alles schön, und mit Stolz können wir sagen: Wir waren dabei!



Oben links: Notbremseinrichtung am zweiachsigen Packwagen 97-30-06 im Herbst 1961 in Leutwitz. Am letzten Wagen des Zuges ist die Leine festgeknotet und die überschüssige Länge sorgsam aufgewickelt. Die Leine ist straff - die Bremse gelöst.

Oben rechts: Die „Hand des Schicksals“ greift nach Öffnen einer Klappe aus dem Wageninnern zum Notbremsgriff. Die ausklinkbare Rolle schießt nach oben, Leine wird schlaff, die Bremsen im Zug legen an. Die Bremse des Packwagens legt ebenfalls an, weil die von der Rolle abgekuppelte Stange nach unten sinkt.

Unten: Einfädeln der Bremsleine an einem Rollfahrzeug im Oktober 1961. Das Bild macht die körperliche Arbeit im Umgang mit dieser Bremse deutlich.

Fotos: Günter Meyer