

## Der Fuhrpark der Dresdner Parkeisenbahn

### 1. Regelfahrzeuge

- 2 Dampflokomotiven, Baujahr 1925 Ordnungsnummer 001 und 003
- 1 Elektro-Akkumulatorenlokomotive, Baujahr 1962 Ordnungsnummer EA 01
- 1 Elektro-Akkumulatorenlokomotive, Baujahr 1982 Ordnungsnummer EA 02
  
- 2 Personenwagen, Baujahr 1925 Ordnungsnummern 4 und 7
- 10 Personenwagen, Baujahr 1960/61 Ordnungsnummern 21 bis 30
- 11 Personenwagen, Baujahr 1969/71 Ordnungsnummern 31 - 33 mit Hauptluftbehälter Ordnungsnummern 41 - 48 ohne Hauptluftbehälter
- 8 Personenwagen, Baujahr 1982 Ordnungsnummern 51 bis 58
- 4 Personenwagen, Baujahr 1996 Ordnungsnummern 61 bis 64
  
- 1 Güterwagen mit Bordwänden, Baujahr 1974 Ordnungsnummer 90
- 1 Güterwagen ohne Bordwände, Baujahr 1995 Ordnungsnummer 91
- 1 Gerätewagen, Baujahr 2007 Ordnungsnummer 92

### 2. Nebenfahrzeuge

- 1 Kleinwagen mit Bordwänden, Umbau 1954 Ordnungsnummer 101
- 1 Kleinwagen ohne Bordwände, Baujahr 1962 Ordnungsnummern 102
- 1 Schienenmoped SKL-1, Baujahr 1997 Ordnungsnummer 103
- 1 Schneepflug, Baujahr 1999 Ordnungsnummer 104
- 1 Muldenkipper, Umbau 1995 Ordnungsnummer 105
- 5 Kleinwagen ohne Bordwände, Baujahr 2001 / 2005 / 2009 Ordnungsnummer 106, 108, 109, 110, 111
- 1 Windenwagen Baujahr 2005 Ordnungsnummer 107

### 3. Dampflokomotiven 001 und 003

Die Dampflokomotiven mit Schlepptender entsprechen der Konstruktion einer Schnellzuglok im Größenverhältnis 1 : 3,33. Sie wurden 1925 von der Lokomotivfabrik Krauss & Co. AG in München gebaut (Werk-Nr. 8351 und 8353). Diese nach Entwürfen von Ob.-Ing. Roland Martens erbauten Liliputlokomotiven sind unter der Bezeichnung "Martens'sche Einheitstype" bekannt geworden.

#### Technische Daten:

Bezeichnung der Lok 2' C 1' - h2  
Bezeichnung des Tenders 2' 2' T 0,9  
Spurweite (M = 1 : 3,7664) 15 Zoll; 381 mm  
Zylinderbohrung 150 mm  
Kolbenhub 200 mm  
Vordere Drehgestellräder Durchmesser 300 mm  
Trieb- und Kuppelräder Durchmesser 530 mm  
Hintere Laufräder Durchmesser 300 mm  
Tenderräder 300 mm  
fester Achsstand der Maschine 1250 mm  
Gesamtachsstand der Maschine 3515 mm  
Drehgestellachsstand des Tenders 600 mm  
Gesamtachsstand des Tenders 1800 mm  
Breite über die Laufbleche 1000 mm  
Höhe bis Puffermitte 315 mm  
Höhe bis Kesselmitte 900 mm  
Höhe bis Schornsteinoberkante 1400 mm  
Länge: Maschine 4360 mm  
Länge: Tender 3070 mm  
Gesamtlänge 7430 mm  
Kesseldurchmesser 600 mm  
Siederohre: Anzahl 56; Durchmesser 32 mm; Länge 2200 mm

Heizfläche 11,0 m<sup>2</sup>  
Rostfläche 0,44 m<sup>2</sup>  
Betriebsdruck(13 Kp/cm<sup>2</sup>) 1,28 MPa  
Betriebsgewicht: Maschine 5,6 t; Tender 2,5 t  
Gesamtbetriebsgewicht 8.1 t Leistung(30 PS) 22 kW  
Größte Geschwindigkeit auf der Geraden 30 km/h  
Kleinster Kurvenhalbmesser 20 m  
Fassungsvermögen des Tenders: Wasser 0,9 m<sup>3</sup>; Koks 0,2 t  
Bremsgewicht (Bremsstellung P) 11,0 t

Um kleinste Kurvenhalbmesser befahren zu können, ist die mittlere Treibachse ohne Spurkranz ausgeführt.

Die Lokomotiven besitzen einen Rauchkammerüberhitzer, eine einstufige Dampflluftpumpe mit einer Leistung von 100 l/min bei 240 DH, einen Hauptluftbehälter (Lok 001, 24 l - Lok 003, 28 l) und eine mechanische Sandstreueinrichtung.

Die Tender sind auf zwei Drehgestellen gelagert, deren Achsen einzeln gefedert sind und Rollenlager besitzen. Die Lokomotiven sind mit einer indirekt wirkenden selbsttätigen Druckluftbremse Bauart Kbr für Lok und Zug und einer direkt wirkenden Druckluftzusatzbremse, nur für die Lok, ausgerüstet. Lok und Tender sind bremsmäßig gemeinsam als ein Fahrzeug geschaltet. Die Bremse wirkt auf die erste und zweite Kuppelachse der Lok und auf alle vier Achsen des Tenders. Sie wird mittels eines Führerbremse-ventils (St 60, Linksausführung) bedient. Die Lokomotiven sind mit Förderwagenkupplungen ausgerüstet.

Der Tender ist zusätzlich noch mit einer Wurfhebelbremse ausgerüstet. Diese wirkt nur auf die beiden Achsen des hinteren Drehgestells.

## 4. Die Elektrospeicherlokomotiven EA 01 und EA 02

### 4.1. Elektrospeicherlokomotive EA 01

Diese Elektrospeicherlokomotive wurde eigens für die Dresdner Parkeisenbahn konstruiert. Sie besitzt kein Vorbild, sondern wurde nur in ihren äußeren Formen an die modernen Triebfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn angelehnt. Sie wurde 1961 bis 1962 in der Betriebsschule des RAW Dresden gebaut.

#### **Technische Daten:**

Achsanordnung Bo' Bo'  
LÜP 7000 mm  
Breite 1100 mm  
Höhe 1750 mm  
Gesamtachsstand 5100 mm  
Drehgestellachsstand 1500 mm  
Drehzapfenabstand 3600 mm  
Rad Durchmesser 430 mm  
Höchstgeschwindigkeit 30 km/h  
kleinster Krümmungshalbmesser 20 m  
Anfahrzugkraft 11,28 kN  
Stundenzugkraft bei 15 km/h 2,45 kN  
Stundenleistung 18 kW

Dienstgewicht 9 t  
Achsmasse 2,25 t  
Zellentyp der Batterie 6 PzS 720 HX  
Anzahl der Zellen 2 x 40  
Spannung 2 x 80 V = 160V  
Fahrstufen 4 + 1  
Fahrmotor 4  
Bremsgewicht (Bremsstellung P) 8,5 t  
Spurkranzschmieranlage Bauart Delimon

Die Achsen der Speicherlok sind im Drehgestellrahmen über Gummielemente und Schwingarme federnd gelagert. Ebenfalls sind der Hauptrahmen auf den Drehstellen über die Drehpfanne und die Gleitstützen mit Gummi abgefedert.

Die Fahrmotoren liegen in den Drehgestellen. Jede Achse wird einzeln angetrieben. Der Antrieb erfolgt über Zweifach-Rollenketten, welche in Schutzkästen laufen.

Die beiden Batterietröge mit einem Gewicht von je 1,7 t sitzen in der Mitte der Lok auf dem Hauptrahmen. Die Aufbauten sind für den betreffenden Mittelteil der Lok als Haube ausgebildet, die im Ganzen abgenommen werden kann. In der Mitte der Lok unter dem Hauptrahmen befindet sich der Kompressor für die Druckluftbremse mit seinen beiden Antriebsmotoren. Alle drei Teile sind auf einem Schlitten montiert, welcher leicht seitlich herausgefahren werden kann.

Die Lok ist mit Förderwagenkupplungen ausgerüstet. Die Schaltung der Fahrstufen erfolgt über den Fahrschalter durch Gruppierung der beiden Batterien und der Fahrmotoren. Über eine zusätzlich eingebaute Fahrstufe kann noch eine Feldschwächung in den Fahrmotoren geschaltet werden. Die vorhandene Kapazität der Akkumulatoren wird über ein Anzeigergerät (Batteriecontrol) im Führerstand überwacht.

Die beiden Kompressorenaggregate werden jeder von einer Batterie gespeist. Das Ein- und Ausschalten erfolgt selbsttätig durch einen Druckwächter und einen Schütz. Die vom Kompressor beförderte Luft wird in vier Hauptluftbehälter von je 40 l Inhalt gespeichert. Davon ist einer über ein Überströmventil als Sonderluftbehälter für Pfeife, Läutewerk und Sandstreueinrichtung geschaltet.

Die Lok ist ausgerüstet mit einer indirekt wirkenden selbsttätigen Druckluftbremse, Bauart Kbr für Lok und Zug, einer direkt wirkenden Druckluftzusatzbremse, nur für die Lok, und einer direkt wirkenden elektrisch gesteuerten Druckluftbremse für Lok und Zug und einer Seilzugfeststellbremse für die Lok. Die Bremskraft wirkt über Scheibenbremsen auf je eine Achse der Drehgestelle. Für den Notbremsfall im Zug ist die Lok mit einer selbsttätigen Lastabschaltung ausgerüstet.

Die Spurkranzschmieranlage Delimon besteht aus drei Hauptbaugruppen. Diese sind im Einzelnen ein kombinierter Fett- / Vorratsbehälter, Steuer-einheit und der Sprühdüsensatz.

Zur Funktion wird eine Bordspannung von 24 V und eine Ansteuerspannung benötigt. Die zur Verneblung des Sprühmittels erforderliche Druckluft wird von der Anlage selbst erzeugt.

## 4.2. Elektrospeicherlokomotive EA 02

Die Elektrospeicherlokomotive wurde von Dipl.- Ing. Börner entworfen und von Januar bis Juli 1982 in Gemeinschaftsarbeit vom RAW Dresden und einigen maschinentechnischen Dienststellen der Rbd Dresden gebaut.

### Technische Daten

Achsanordnung(1 A`1 A`) + (1 A`1 A`)  
Länge über Puffer 10 400 mm  
Breite 1100 mm  
Höhe 1800 mm  
Gesamtachsabstand (1. bis 8. Achse) 9060 mm  
Achstand eines Lokteils 4080 mm  
Drehgestellachsstand 1130 mm  
Drehpunktabstand eines Lokteils 2950 mm  
Raddurchmesser 430 mm  
Höchstgeschwindigkeit 25 km/h  
kleinster Krümmungshalbmesser 20 m  
Anfahrzugkraft 24,516 kN  
Stundenzugkraft bei 15 km/h 8,826 kN  
Stundenleistung 34,0 kW  
Dienstgewicht 15 t  
Reibungsmasse 7,5 t  
mittlere Achsmasse 1,875 t  
Achsmasse Drehgestell 1 und 4 1,472 t  
Achsmasse Drehgestell 2 und 3 2,278 t  
Zellentyp der Batterie 120 V 4 PzS 500 Ah  
Anzahl der Zellen 240 Stück  
Fahrspannung 240 V  
Anzahl der Fahrstufen (Shuntierung) 8 (1)  
Fahrmotor / Leistung 4 / 8,5 kW  
Bremsbauart Kbr el mZ  
Bremsgewicht (Bremsstellung P) 15 t  
Spurkranzschmieranlage Bauart REPS

Die Elektrospeicherlokomotive EA 02 ist eine 2-Segment-Lok. Jedes Segment liegt auf zwei drehzapfenlosen, zweiachsigen Drehgestellen. Die Führung zwischen Drehgestell und Hauptrahmen erfolgt über einen Drehkranz. Die Masse des Hauptrahmens mit Aufbauten wird über je zwei Gleitstützen auf das Drehgestell abgestützt. Die beiden Loksegmente sind über die Drehgestelle 2 und 3 mit einem Hauptkuppeleisen und 2 Notkuppeleisen ungefedert verbunden.

Die Zug- und Stoßvorrichtungen der Lok befinden sich am ersten und vierten Drehgestell. Die Federung zwischen den Achsen und dem Drehgestellrahmen sowie zwischen dem Drehgestellrahmen und dem Hauptrahmen wird durch Gummielemente gewährleistet.

In jedem Drehgestell ist ein Fahrmotor angeordnet. Dieser treibt nur die hintere Achse des betreffenden Drehgestells an. Die Kraftübertragung erfolgt über einen Zahnriemenantrieb.

Auf dem Hauptrahmen des vorderen Lokteils befindet sich der Führerstand mit Fahrschalter, Motorschutzschalter, Fahrmotorsicherungen, Armaturenbrett, Druckminderventil und Führerbremssventil. Hinter dem Führerstand sitzen zwei Batterietröge mit je 1,6 t Gewicht. Der Aufbau darüber ist als Haube ausgebildet, die in der Form an den Führerstand anschließt und im Ganzen abgenommen werden kann.

Zwischen den Drehgestellen unter dem Rahmen sind in einem belüfteten Schutzkasten die Anfahr- und Bremswiderstände, vier Lüfter, der Hilfsluftbehälter sowie die Ventile für die pneumatische und elektro-pneumatische Bremse untergebracht. Auf dem Hauptrahmen des hinteren Lokteils sitzen spiegelbildlich zum vorderen Teil zwei Batterietröge mit Haube.

Der nachfolgend angedeutete Führerstand ist als Geräteraum gebaut. Innen ist er in Längsrichtung geteilt. Beide Seiten sind durch je eine Doppeltür zugänglich. Auf der linken Seite sind die beiden Kompressoraggregate, die Ventile für die pneumatische und elektropneumatische Bremse, das Magnet-Ventil für die Sandstreueinrichtung und die Druckschalter für die Kompressors-Steuerung untergebracht.

In der rechten Seite des Geräteraumes ist der größte Teil der elektrischen Anlage installiert. Dazu gehören die beiden Hauptschalter (für Batterie-/ Ladebetrieb), Batteriehaupt- und Ladesicherungen, Haupttrennschütz für den Fahrstrom, Kompressorschütz sowie die beiden Schütze für die Magnetventile "Bremsen" und "Lösen". Hinten quer über beide Teile des Geräteraumes liegen zwei Hauptluft- und ein Sonderluftbehälter. Zwei weitere Hauptluftbehälter und der Hilfsluftbehälter sind unter dem Rahmen zwischen den Drehgestellen angeordnet. Die gesamte Traktionsbatterie besteht aus vier Stahltrögen mit je 60 Zellen (je Trog 120 V).

Beide Akkumulatorengruppen in jedem Lokteil sind in Reihe geschaltet (je Lokteil 240 V). Die Stromspeicher der Lokteile werden über die Batterie-Hauptschalter parallel geschaltet. Zur Überwachung der noch vorhandenen Kapazität der Akkumulatoren, wurden im Führerstand der Lokomotive für jedes Lokteil ein separates Anzeigegerät (Batteriecontrol) installiert. Dies zeigt durch Aufleuchten von verschiedenen farbigen Leuchtdioden den momentanen Ladezustand der Batterie in drei Stufen an.

Die Hilfsspannungen 2 x 24 V und 1 x 48 V werden über drei Spannungs-Wandler, welche sich über den Hauptschaltern befinden, erzeugt (24 V für die Schütze, Lüfter und (B4) Magnetventile, 24 V für die Beleuchtungseinrichtungen sowie 48 V für die Ansteuerung der elektropneumatischen Bremse). Zur Kontrolle befinden sich zwei Spannungsmesser (24 V Kontrolle Hilfs-Spannung Schütze, 48 V Kontrolle Hilfsspannung Ansteuerung elektropneumatische Bremse) im Führerstand rechts unter den Manometern für die Druckluft.

Die Fahrschaltung erfolgt über einen elektronischen Fahrschalter im Führerstand. Die Fahrstufen zum Anfahren und Bremsen werden bis zur 7. Fahrstufe über Widerstände und in der 8. direkt zur Batterie geschaltet. Die beiden Fahrmotore eines jeden Lokteils sind in Reihenschaltung geklemmt. Beide Lokteile werden durch den Fahrschalter in allen Fahrstufen parallel geschaltet. Die 8. Stufe ist eine Dauerfahrstufe. Zusätzlich kann in dieser durch Betätigung eines Tasters über Schütze in den Fahrmotoren eine Feldschwächung geschaltet werden.

Weiterhin ist es möglich, die Fahrmotore als Generatoren zu nutzen und über den Fahrschalter sowie die Widerstände zu bremsen. Für diese Funktion stehen acht Bremsstufen zur Verfügung. Die beiden Kompressoraggregate sind jeweils einzeln in der Lage, den benötigten Druckluftvorrat zu erzeugen.

Die mit 240 V DC betriebenen, selbstkühlenden Maschinen arbeiten unabhängig von einander. Die Anlage schaltet über Druckschalter und Schütz selbsttätig ein und aus. Die geförderte Luft wird in drei Hauptluftbehältern (40 l) und zwei Sonderluftbehältern (40 l / 16,5 l) gespeichert. Die beiden Sonderluftbehälter für Pfeife, Läutewerk und Sandstreuereinrichtung (40 l) und der kleinere (16,5 l) für die Spurkranzschmierung werden über ein Überströmventil geschaltet.

Zur Verringerung des Verschleißes der Radreifen wurde das Fahrzeug mit einer Spurkranzschmieranlage der Fa. Rebs ausgerüstet. Dazu befindet sich ein an der vorderen Drehgestellstirnseite neben der Zug- und Stoßvorrichtung angebrachter Schmierstoffvorratsbehälter. Die Ansteuerung befindet sich im Schaltschrank auf dem Führerstand. Mittels eines Weg/Zeit-Elektronikbausteines und einer Einschaltautomatik wird ein Impuls erzeugt, welcher in der Folge ein Magnetventil ansteuert und unter Verwendung von Druckluft das Spurkranzschmiermittel über die Düsen versprüht.

Die Lok ist mit einer indirekt wirkenden selbsttätigen Druckluftbremse Bauart Kbr und einer direkt wirkenden elektrisch gesteuerten Druckluftbremse ausgerüstet. Dazu hat jedes Lokteil jeweils einen eigenen Hilfsluftbehälter á 20 l, Steuerventil (FE 115) und zwei Magnetventile. Die Bremskräfte wirken mit Hilfe von 16 Bremszylindern über Bremsklötze auf die Radreifen aller Achsen der Lok. Diese beiden Bremsen sind durchgehend für Lok und Zug.

Ferner gehören noch eine direkt wirkende Druckluftzusatzbremse und eine Feststellbremse zur Bremsausrüstung der Lok. Die Zusatzbremse wirkt nur auf das vordere Lokteil, die Feststellbremse wirkt mechanisch über Seilzug nur auf die erste Achse.

## 5. Wagen

### 5.1. Offene und überdachte Personenwagen

Die Wagen sind ursprünglich in offener Bauweise ausgeführt. Es befinden sich zwei Typen von Personenwagen im Einsatz, die mit geringen Abweichungen in ihren äußeren Grundformen einheitlich sind. Sie besitzen Drehgestelle und einheitliche Radsätze mit Rollenlagern. Jeder Wagen ist mit einem Notbremszug ausgerüstet.

1998 erfolgte für 12 Wagen der 30iger, 40iger und 50iger Bauserien eine Nachrüstung mit Überdachung in Aluminiumausführung.

#### **Wagen 4 und 7**

Länge über Puffer 6500 mm

Breite 1000 mm

Drehzapfenabstand 4500 mm

Drehgestellachsstand 600 mm

Raddurchmesser 220 mm

Eigengewicht 1,35 t  
Sitzplätze 16

Die Wagen 4 und 7 besitzen keine Bremseinrichtungen. Sie sind mit einer durchgehenden Hauptluftleitung ausgerüstet. Die Wagen (Baujahr 1925) wurden 1984 durch den VEB (K) Verkehrsbetriebe Dresden sowie das RAW Dresden neu aufgebaut.

#### **Wagen 21 - 30**

Länge über Puffer 6500 mm  
Breite 1000 mm  
Drehzapfenabstand 4500 mm  
Drehgestellachsstand 600 mm  
Raddurchmesser 220 mm  
Eigengewicht 1,35 t  
Sitzplätze 16  
Bremsgewicht (Bremsstellung P) 2 t

Wagen Nr. 21 - 30 wurden 1960 - 1962 in Kooperation mit dem Waggonbau Bautzen, Niesky und Görlitz und dem Bww Dresden gebaut.

#### **Wagen 31 – 33, Wagen 41 – 48 und Wagen 51 - 58**

Länge über Puffer 6500 mm  
Breite 1025 mm  
Drehzapfenabstand 4500 mm  
Drehgestellachsstand 600 mm  
Raddurchmesser 220 mm  
Eigengewicht offen/ überdacht  
1,35 t / 1,48 t Sitzplätze  
16 Bremsgewicht (Bremsstellung P) 2 t

Wagen Nr. 31 - 33 und 41 - 48 wurden 1969 - 1971 in der Betriebsschule des RAW Dresden gebaut. Die Wagen 51 - 58 wurden 1982 im RAW Dresden gebaut. In den Wagen Nr. 31 - 33 befinden sich je drei Hauptluftbehälter (à 40 l), welche im Dampfzugbetrieb benötigt werden. 1999 erfolgte die Nachrüstung des Wagens 54. Die Wagen besitzen eine indirekt wirkende selbsttätige Druckluftbremse, Bauart Kbr, und eine direkt wirkende elektrisch gesteuerte Druckluftbremse. Die Bremskraft wird von vier Bremszylindern auf jede Achse einzeln übertragen. Traglastenabteile wurden nachgerüstet: 2002 Wagen 51, 2003 Wagen 33, 2005 Wagen 32. Der Wagen 33 erhielt 2005 ein batteriebetriebenes Kompressoraggregat zur Drucklufterzeugung bei Ausfall der Druckluftanlage des Triebfahrzeuges.

## **5.2. Geschlossene Personenwagen**

#### **Wagen 61 - 64**

Länge über Puffer 6500 mm  
Breite 1000 mm  
Höhe 1830 mm  
Drehzapfenabstand 4400 mm  
Drehgestellachsstand 710 mm

Raddurchmesser 310 mm  
Eigengewicht 2.2 t  
Sitzplätze 16

Die Wagen wurden 1996 durch die Firma Winson Engineering Ltd. in England gebaut. Die Wagen besitzen eine indirekt wirkende, selbsttätige Druckluftbremse, Bauart Kbr, und eine direkt wirkende elektrisch gesteuerte Druckluftbremse. Die Bremskraft wird von zwei Bremszylindern je Drehgestell beidseitig auf die Achsen übertragen. Jeder Wagen ist mit einem Notbremszug ausgerüstet. Zusätzlich sind die Wagen mit einer durchgehenden Hauptluftbehälterleitung versehen. Die Wagen sind mit je drei fest installierten Bahnheizkörpern beheizbar und mit Wagenbeleuchtung ausgerüstet. Die Abteile werden durch je eine Schiebetüre beidseitig verschlossen.

### 5.3. Hochzeitswagen

Der mit rotem Samt gepolsterte und mit weißen Vögeln sowie Schmuckbändern verzierte Hochzeitswagen kann am "schönsten Tag im Leben" für eine Sonderfahrt durch den Großen Garten angemietet werden (Betriebsleitung: 0351-4456-795).

### 5.4. Güterwagen

#### Wagen 90

Umbau eines offenen Personenwagens Bauart 1925 mit abklappbaren Bordwänden Der Wagen besitzt eine indirekt wirkende selbsttätige Druckluftbremse, Bauart Kbr, und eine direkt wirkende elektrisch gesteuerte Druckluftbremse. Der Umbau erfolgte 1973/74. Nutzmasse: 1,2 t

#### Wagen 91

Umbau eines offenen Personenwagens Bauart 1928 (ex. Leipziger Parkeisenbahn) zum Plattenwagen. Eine Einstellung in Regelpersonenzüge ist nicht zulässig. Der Wagen besitzt eine Spindelhandbremse. Der Umbau erfolgte 1995.  
Nutzmasse: 1,2 t

#### Wagen 92

Umbau eines Plattenwagen (ex. offener Personenwagen / Baujahr 1928 Leipziger Parkeisenbahn) zum Gerätewagen. Der Wagen ist mit durchgehender Hauptluftleitung sowie elektrischer Steuerleitung ausgerüstet. Er ist zur Aufnahme eines Energieerzeugers für den Heizbetrieb der geschlossenen Wagen einschließlich elektrischer Anlage ausgerüstet. Der Wagen besitzt eine Spindelhandbremse.  
Nutzmasse: 1,2 t

### 5.5. Nebenfahrzeuge

#### Kleinwagen Nr. 101

Länge über Puffer 2120 mm  
Breite 1070 mm  
Raddurchmesser 300 mm  
Tragfähigkeit 1 t

Dieser Kleinwagen entstand durch Umbau aus dem Untergestell einer Feldbahnkipplore. Er besitzt abnehmbare Bordwände und an den Stirnseiten je eine Steckkupplung. Umbau erfolgte 1954. Neuaufbau 1986.

#### **Kleinwagen Nr. 102**

Länge über Puffer 1900 mm

Breite 1000 mm

Raddurchmesser 220 mm

Tragfähigkeit 1,5 t

Dieser Kleinwagen wurde in der Betriebsschule des RAW Dresden 1962 gebaut. Er hat keine Bordwände. Der Wagen ist mit Feststellbremse und Steckkupplungen ausgerüstet.

#### **Schienenmoped SKL -1**

Das Schienenmoped wurde 1997 in der Werkstatt der Dresdner Parkeisenbahn auf der Basis des vorhandenen Kleinwagens 103 als Nebenfahrzeug mit Fahrtrieb gebaut (KL 103 baugleich mit KL 102). Als Antrieb dient ein Moped „Simson S 51“.

Das Fahrzeug ist mit einer Betriebsbremse und einer Feststellbremse ausgerüstet. Als Signal- und Beleuchtungseinrichtung werden die beim Moped original vorhandenen Anlagen genutzt. (Anweisung zum Einsatz Anlage 17 beachten).

#### **Muldenkipper Nr. 105**

Der Muldenkipper entstand durch Umbau einer Feldbahnkipplore 1995.

Alle Kleinwagen können untereinander mit Kuppelleisen gekuppelt werden sowie mit Hilfe besonderer Übergangsstücke auch an die anderen Fahrzeuge der Parkeisenbahn angehängt werden.