

Gerhard Moll

## Gedanken zur Restaurierung von Lok »Spreewald«

Die Aufarbeitung der Dampflokomotive »Spreewald« läuft in vollem Gange. Das Fahrwerk wurde bereits technisch in seinem Ursprungszustand wiederhergestellt, was keinen konzeptionellen Aufwand bedeutete, da es nicht von kleinschrittigen Umbauten, sondern lediglich durch Unfälle und planwirtschaftlich bedingte Improvisationen beeinträchtigt worden war.

Auch der fertige Kessel wurde mittlerweile aufgesetzt. Der Kessel selber konnte – finanziell bedingt – nicht in der alten Technik aufgearbeitet werden, sondern er entstand in Schweißkonstruktion neu. Dieses Vorgehen entspricht zwar nicht unserem Anspruch, alte Techniken und Handfertigkeiten auch dann zu bewahren, wenn sie sich auf das äußere Erscheinungsbild des Objektes nicht auswirken. Doch wir glauben, mit diesem Eingriff leben zu können. Denn erstens sind unter den Museums-Eisenbahnern in Bruchhausen-Vilsen das Wissen und die Handfertigkeiten um die historische Technologie der Kesselriemung dank Lok »Plettenberg« noch sehr frisch und zweitens könnte aufgrund musealer Forschung und Dokumentation bei entsprechendem Geldsegen unverzüglich ein neuer Kessel in alter Technik erstellt und in die Lok eingebaut werden. Die Veränderung ist also reversibel. Letztendlich schien eine kleine Verschnaufpause sehr angebracht, denn mit der Restaurierung des Kessels von Lok »Hoya« steht aufgrund ihres eingezogenen Stehkessels ein ganz besonders ehrgeiziges Projekt ins Haus, das auch unsere gut eingespielte Kesselwerkstatt noch einigen Schweißkosten wird.

Da nun der Wiederaufbau der Lok ansteht, seien im folgenden unsere Überlegungen zur Restaurierung aufgezeigt. Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf verfolgt das Ziel, Fahrzeuge so zu restaurieren, wie sie in ihrer Betriebszeit oder gar im Urzustand einmal waren. Unsere Lok »Spreewald« war aber mit Petroleumlaternen, kombinierter Druckluft-/Saugluft-Bremse, dem aus der Not geborenen Führerhaus (s. DME 4/88 S. 16), dem überdimensionierten Sandkasten und anderen Veränderungen nie im Regelbetrieb! Dieses vermeintlich historische Aussehen erhielt sie erst bei der Museums-Eisenbahn. Deshalb wollen wir die Gelegenheit anlässlich der Totalaufarbeitung nutzen und nun die Maschine mit Bedacht so aufbauen, daß sie in unser Museumskonzept paßt.

Alle 3 Lokomotiven »Hoya«, »Hermann« und »Franzburg« verkörpern Kleinbahndampflokomotiven der Jahrhundertwende. Doch ist die Zeit auch auf den Kleinbahnen nicht stehengeblieben. Es waren die Kleinbahnen Steinhelle – Medebach und Gleiwitz – Raudten – Ratibor, die 1928 zusammen mit der AEG Pionierarbeit hinsichtlich der Einführung der elektrischen Zugbeleuchtung leisteten. Auch die Druckluftbremse begann sich in den 20er Jahren bei Kleinbahnen durchzusetzen, wodurch so manche Kleinbahn-

dampflok eine Luftpumpe erhielt trotz saugluftgebremster Zuggarnitur. Da sich auch die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft diesen Neuerungen nicht verschloß, könnte unsere »Spreewald« wie mindestens eine ihrer Schwesterloks in den 30er Jahren durchaus mit elektrischer Beleuchtung durch den Landkreis Pillkallen gedampft sein. Leider gibt es keine Fotos aus jener Zeit von unserer Maschine, die das beweisen oder widerlegen.

Nichtsdestotrotz kann die Lok »Spreewald« unseren Besuchern einen Eindruck vom Aussehen der Kleinbahndampflok in den 30er, 40er und 50er Jahren vermitteln, wenn wir sie entsprechend aufbauen. Weil wir dies für eine wichtige Aussage in unserem Museumskonzept halten, planen wir tatsächlich eine Restaurierung wie im folgenden beschrieben:

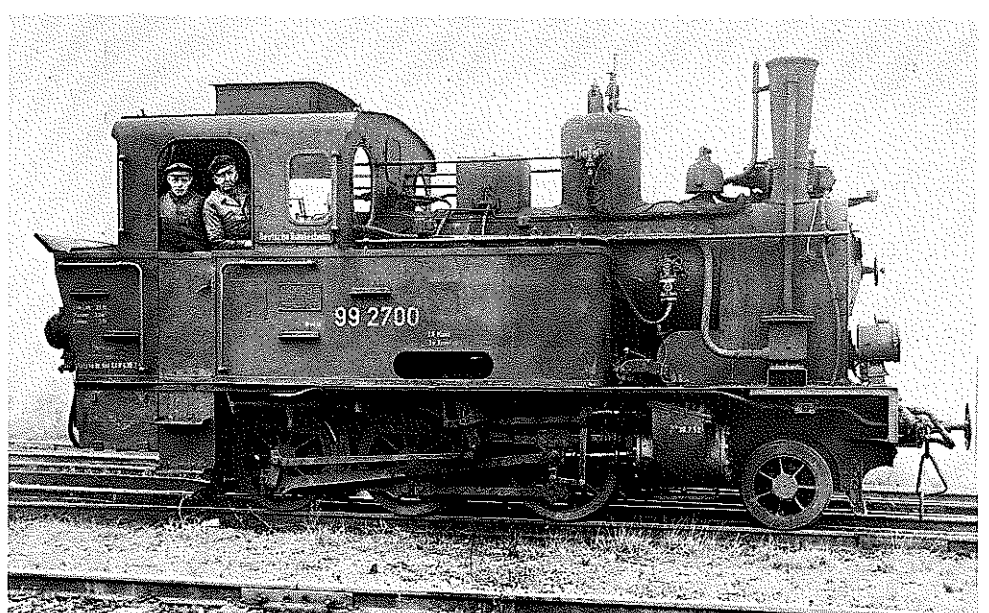
Führerhaus, Vorratskästen, Kesselverkleidung und -aufbauten entstehen anhand der bei uns vorhandenen Originalzeichnungen der Lokfabrik Jung und geben den Ursprungszustand von 1917 wieder. Die Zug- und Stoßvorrichtung kann nicht in ursprünglicher Funktion restauriert werden, denn die Pillkaller Kleinbahn wurde schon

damals mit der automatischen Scharfenbergkupplung ausgerüstet. Die »Spreewald« wäre mit unseren Wagen nicht kuppelbar, was der Grundidee einer Museums-Eisenbahn zuwiderliefe.

Neben der Rauchkammer auf der Heizerseite installieren wir die einstufige Luftpumpe, so wie es bei Kleinbahnen gelegentlich vorkam, damit die Pumpe nicht den Lokführer in der Sicht einschränkt. Außerdem kann nun der Körting-Schalldämpfer wieder an seinem angestammten Platz angebracht werden. Auf der Lokführerseite wird sich »Spreewald« dann kaum vom ursprünglichen Erscheinungsbild abheben. Den Hauptluftbehälter lassen wir unter dem Kohlekasten.

Der kleine Turbogenerator für die elektrische Beleuchtung gehört auf der Heizerseite oben an die Rauchkammer. Die elektrischen Laternen werden auf die vorhandenen Laternensockel aufgesteckt und bedeuten keinen Umbau.

Die Dampflokomotive »Spreewald« wird dann in etwa so aussehen, wie die zur DB vorgeschlagene Schwesterlok 99 2700 (später 99 241) und damit jene Änderungen zeigen, die ab den 30er Jahren an der überwiegenden Mehrzahl deutscher Kleinbahndampflokomotiven vorgenommen wurden.



Oben: Lok »Spreewald« 1962 noch mit ursprünglichem Führerhaus aber mit Aggregaten und Leitungen „behängt wie ein sächsischer Cristbaum“,

Urh.: unbekannt, DEV-Archiv

Unten: Die zur DB vorgeschlagene Schwesterlok in einem Erscheinungsbild, das wir nun auch für Lok »Spreewald« anstreben, 13. 11. 1952, Foto: Carl Bellingrodt