

die museums eisenbahn

3 - Drittes Quartal 1987 - Zeitschrift für Freunde der Dampf-Eisenbahn



**In diesem Heft: Die DEV-V3 - Aus dem Leben einer kleinen Zwillinglokomotive
und: Die Schnurre lebt! - 100 Jahre Kreis Altenaer Eisenbahn**

Die Schnurre lebt!

— 100 Jahre Kreis Altenaer Eisenbahn —

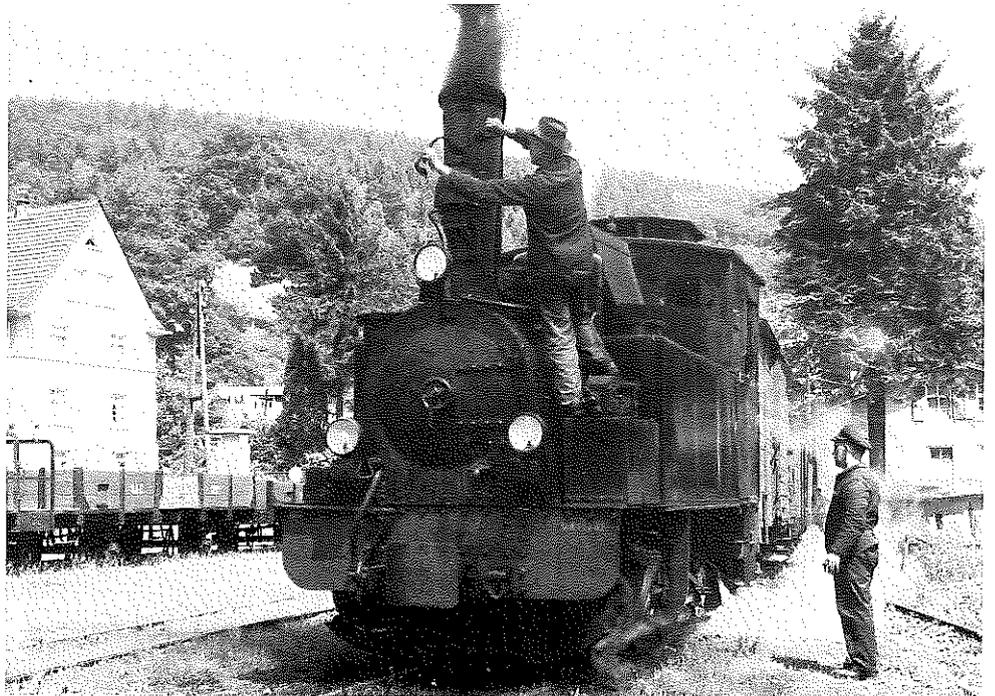
80 Jahre im Sauerland
20 Jahre zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf

Die Kreis Altenaer Eisenbahn (KAE) war nicht irgendeine Kleinbahn, sie war weit mehr. Schon ihr Bau im Jahre 1887 war etwas Besonderes, denn die KAE (damals noch KAS, von Spöttern in ‚Kummer, Angst und Sorgen‘, später dann in ‚Kummer, Angst und Elend‘ umgedeutet) gehörte mit zu den ältesten Schmalspurbahnen in Deutschland. Auffallend war aber auch ihr ureigenes Erscheinungsbild: Die Bahn verlief wegen der engen Täler nicht neben, sondern zumeist auf den Straßen, deren starken Steigungen und engen Kurven sie bedingungslos folgen mußte. Deshalb erhielten die Fahrzeuge Abmessungen, welche die KAE von den meisten anderen Bahnen mit gleicher Spur unterschieden und wodurch diese auch in der großen Fahrzeugsammlung des DEV leicht herauszufinden sind. Länge und Achsstand waren wegen der kleinen Kurvenhalbmesser eingeschränkt; ein Vierachser war so kurz, wie anderswo ein zweiachsiger Wagen.

Die Breite der Fahrzeuge wurde so gewählt, daß eine Begegnung mit den Fuhrwerken auf der Straße eben noch möglich war. Und die kleinen Achsen der Lokomotiven waren unter dem mächtigen Kessel so eng zusammengedrückt, daß man meint, die heftig nickenden Maschinen könnten in jedem Moment vorn- oder hintenüberfallen. Der Betrieb mit diesen niedlichen Fahrzeugen war lebhafter, als auf den meisten anderen Schmalspurbahnen. Allerdings wurde langsamer gefahren. Nicht nur die „atemberaubende“ Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h kostete viel Geduld. Es wurde auch oft angehalten, denn die meisten Bahnhöfe und Haltepunkte waren gerade einen Kilometer voneinander entfernt.

Das alles zusammen gab der KAE etwas ganz Besonderes: Ein unverwechselbares Gesicht, das unser Lokführer und Kenner der KAE Gerhard Moll so beschreibt:

„Man muß es einfach erlebt haben, wenn eine Lok wie der HERMANN vor einem schweren Personenzug die letzte Steigung vor Lüdenscheid nahm. Schon von weitem hörte man den sich überschlagenden scharfen Auspuffschlag. Wie der fahrende Vulkan kam sie dann am „Roten Hahn“ um die Ecke gedonnert; sie tobte regelrecht. Der weit vorbeugende Schornstein mit der heftig bimmelnde Glocke daran machte an jedem Schienenstoß eine Verbeugung, oben wehte das Dampfähnen vom Strahlsauger-Abdampf. Lokführer und Heizer standen in der meist offenen Tür; sitzen war ja streng verboten. Dann polterten die voll besetzten Wagen vorbei. In der Packwagentür stand der Zugführer, respektvoll mit hochgeschlossener Uniform. So entschwand der Zug in Richtung Schafsbrücke, den herrlich riechenden Abdampf hinter sich lassend. Noch ein Blick auf den letzten Wagen mit den immer sauberen Schußscheiben, und es kehrte wieder Ruhe ein. Das war die geliebte „Schnurre“. Gerade die Hohenzollern-Dreikuppler gaben ihr das niemals wiederkehrende Bild der Kleinbahn an Rahmede, Verse und Hälver.“



Störung am Läutewerk der HERMANN wird durch sorgfältiges Ölen behoben. Augustental, 17. Juli 1964. Foto: G. Moll



Lok HERMANN mit schwerer Last nach Lüdenscheid vor Paddensiepen, 17. Juli 1964. Foto: G. Moll

Die DEV-Mitglieder hatten den technikgeschichtlichen Wert dieser besonderen Schmalspurbahn schon vor mehr als 20 Jahren erkannt und waren daran interessiert, das Bild auch nach der Stilllegung der KAE mit einigen Fahrzeugen auf ihrer gerade eröffneten Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands Bruchhausen-Vilsen – Asendorf lebendig zu halten. Zunächst nahm der DEV drei Fahrzeuge in seine Sammlung auf und bewahrte sie so vor der Verschrottung und dem Vergessenwerden. Nach und nach gelang es sogar, einen kompletten Zug zusammenzustellen, der mit der Dampflokomotive HERMANN und den fünf fahrbereiten Wagen sehr gut einen Eindruck von der KAE vermittelt. Nur die steilen Strecken im Sauerland, wo HERMANN so richtig donnern konnte, gibt es leider nicht mehr.

Mit einem kompletten, betriebsfähigen und stillrein historischen Zug kann die Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands auf ihrer Strecke Bruchhausen-Vilsen – Heiligenberg – Asendorf das einhundertjährige KAE-Jubiläum sehr würdevoll feiern. Alle Leute aus dem Sauerland, die der KAE nachtrauern, sind herzlich eingeladen, in Bruchhausen-Vilsen in den Wagen 3 einzusteigen. Dann können sie heute erleben, wie ihre Schnurre mit HERMANN als Zuglok durch das Vilsener Holz donnert – ob nun nach Lüdenscheid oder nach Asendorf, das ist in dem Moment völlig unwichtig.

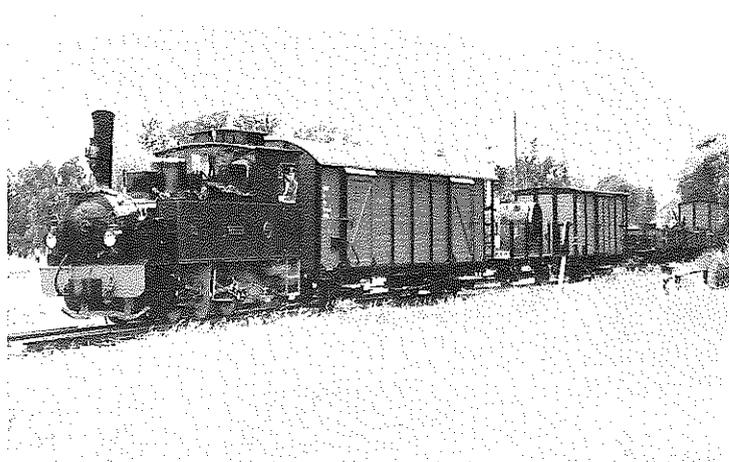
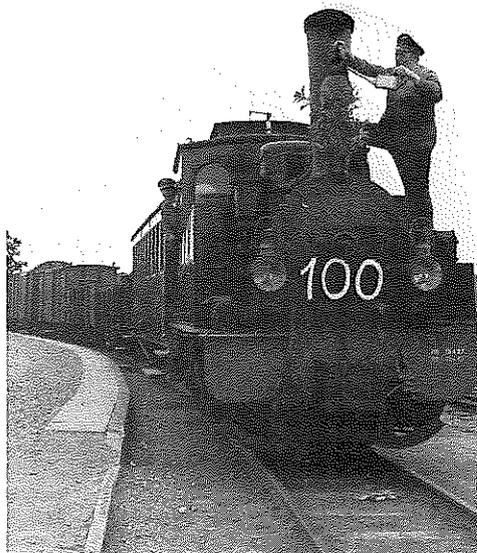
Gerhard Moll
Gerd Schrammen
Wolfram Bäumer

Literaturhinweis:

Hermann Bürnheim/Gerhard Moll
Die Kreis Altenaer Eisenbahn
Verlag Eisenbahn-Kurier
Freiburg 1983

Dr. Rolf Löttgers
Kleinbahnen im Sauerland
Alba Buchverlag GmbH + Co. KG
Düsseldorf 1981

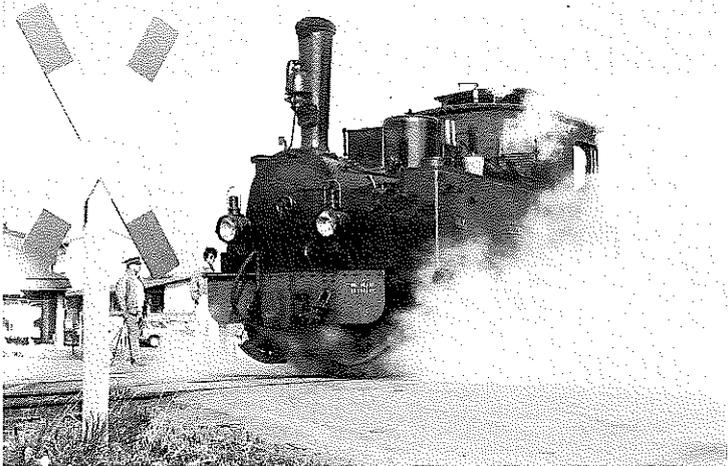
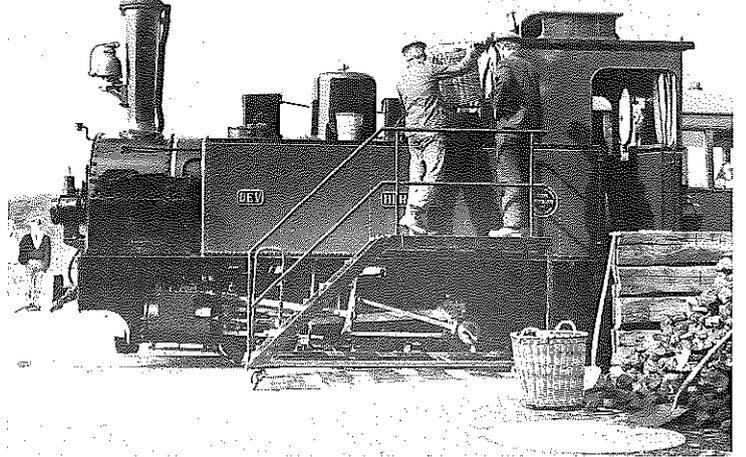
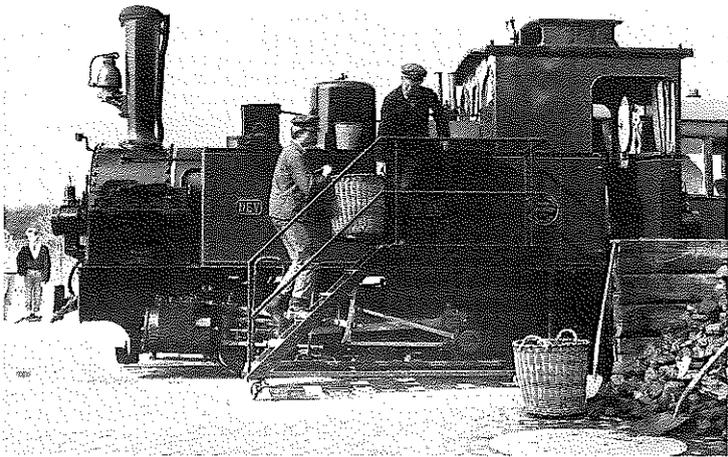
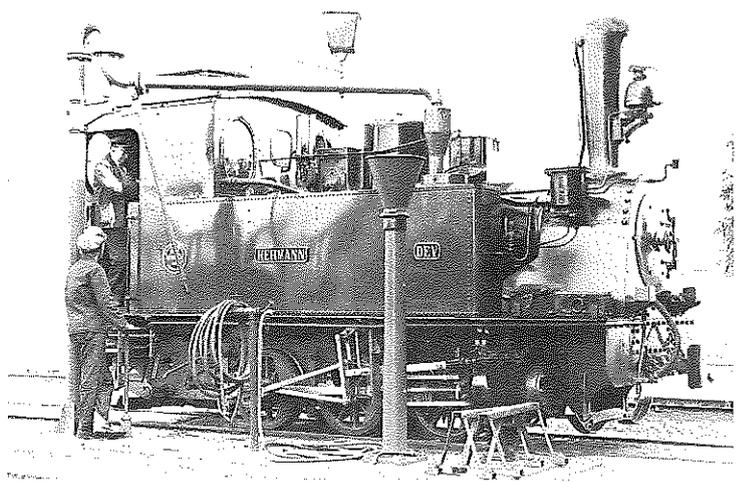
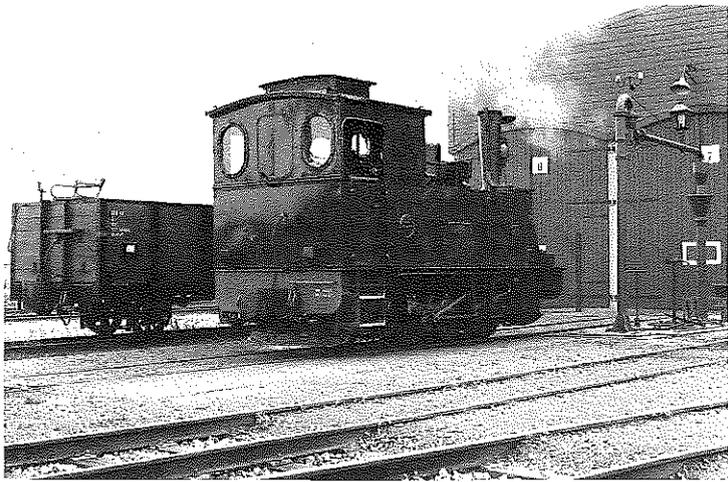
Links: Störung am Läutewerk der HERMANN wird durch sorgfältiges Ölen behoben. Bruchhausen-Vilsen, 1987.



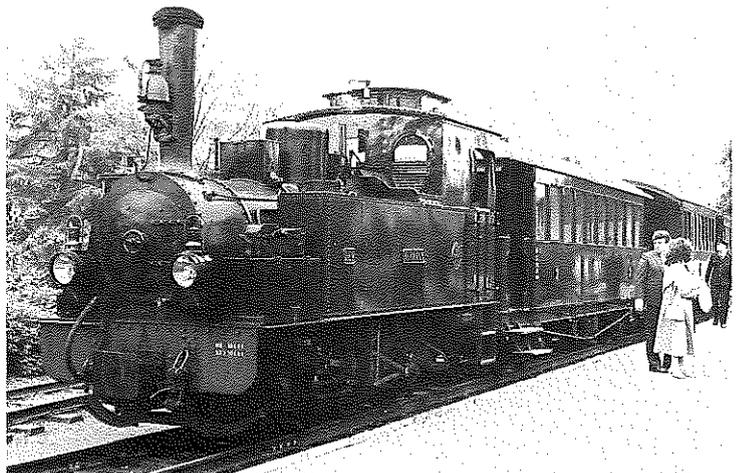
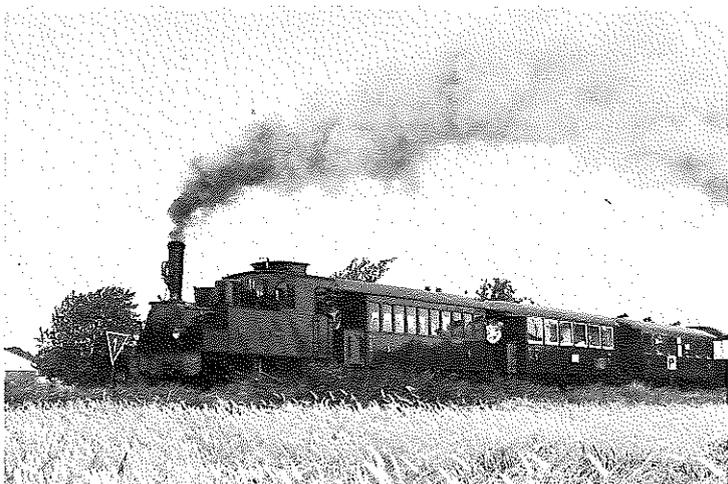
Lok HERMANN mit schwerer Last nach Asendorf bei Heiligenberg, 7. Juli 1986.
Foto: Stelner

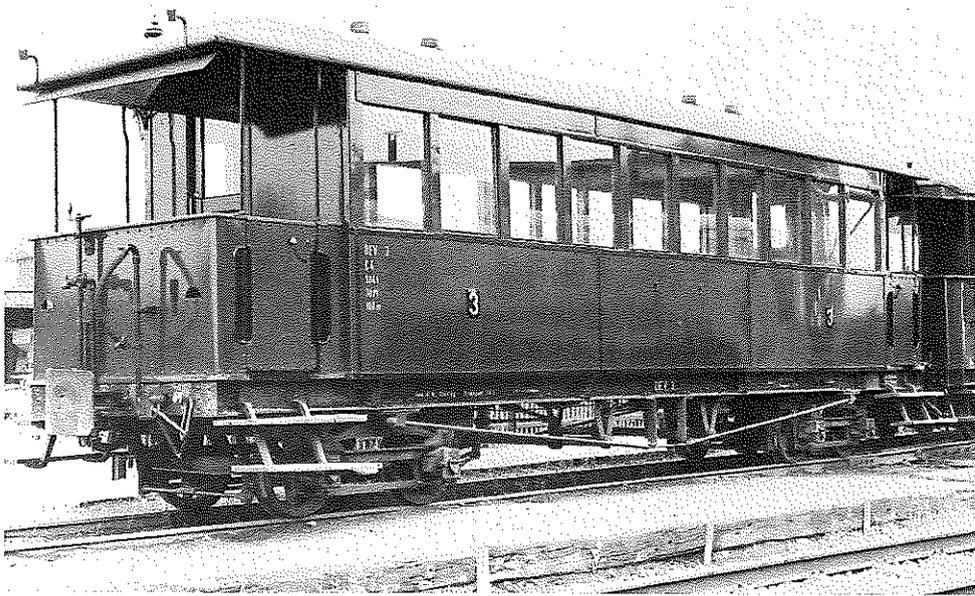


KAE-Garnitur der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, bestehend aus Lok HERMANN, Wagen 3, 111, 112, 138 und 145.



So sieht ein normaler Einsatztag der HERMANN aus: Zuerst wird angeheizt und Wasser genommen. Dann fährt HERMANN an den Kohlebansen und wird bekohlt. Anschließend setzt er vor den Zug (Bild links) und dann donnert er mit ihm nach Asendorf (links unten). In Asendorf angekommen (rechts unten).





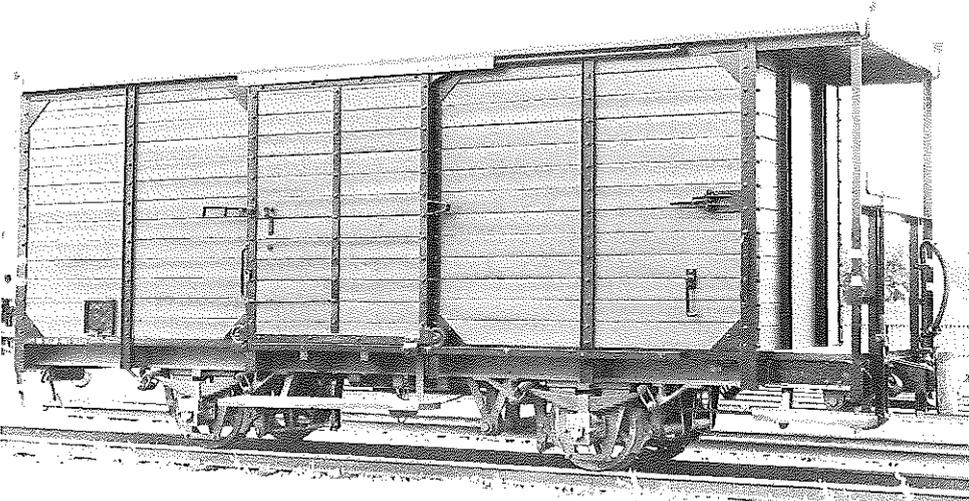
Personenwagen Nr. 3

Das erste KAE-Fahrzeug, das zur Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf kam, ist der Personenwagen Nr. 3. Seit 1966 befindet er sich in häufigem Einsatz und wurde daher schon einige Male von den Museums-Eisenbahnern hauptuntersucht. 1983/84 erhielt er eine umfangreiche Aufarbeitung, bei der alle Holzbalken einer Seite des Wagenkastens erneuert wurden. Bei dieser Rundumerneuerung erhielt er auch typische Ausrüstungsteile zurück, die im Laufe der Zeit entfernt worden waren und nun extra angefertigt wurden. Besonders augenfällig sind die Bleche an den Dachunterkanten über den Bühnen, die die Reisenden vor Funkenflug schützen sollen. Bei der KAE waren die notwendig gewesen, da die Lok viel mit Voll-dampf gefahren werden mußten (wie eingangs beschrieben) und dabei glühende Kohleteilchen aus dem Schornstein schleuderten. Der Wagen 3 ist wegen seiner vielen Fenster bei den Reisenden beliebt, und da er sich im Bestzustand befindet, läuft er häufig im normalen Sonntagszug der Museums-Eisenbahn mit.



Geschlossener Güterwagen Nr. 138

Der geschlossene Güterwagen Nr. 138 gehört ebenfalls seit dem ersten Betriebsjahr der Museums-Eisenbahn zum Fahrzeugbestand des DEV. Da er aus den oben genannten Gründen sehr kurz und schmal gebaut ist, unterscheidet er sich von gewöhnlichen G-Wagen durch eine Stirnwandklappe für lange Ladegüter und eine zusätzliche Tür an der Bremserbühne, die ihn zum Stückguttransport besonders geeignet machte. 1976 war er vorübergehend der Gepäckwagen des Museumszuges und lief an allen Betriebstagen mit. Nach Fertigstellung der Aufarbeitung des Pw 53 diente der 138 noch einige Jahre als Gepäckwagen bei Zweizugbetrieb, bis 1982 der PwPost 52 aufgearbeitet war. Seitdem kommt der 138 als Exponat für Güterzüge und als Gepäckwagen für den KAE-Zug zu besonderen Ehren. Lange Zeit wurden die vielen Lokomotiv-Laternen samt dem Zubehör in dem sicher verschlossenen 138 aufbewahrt. Im Frühjahr 1987 wurde der Außenanstrich von Rahmen und Aufbau erneuert, damit er in tadellosem Aussehen den stilreinen Zug zum KAE-Jubiläum schmückt.



Dampflokomotive »Hermann«

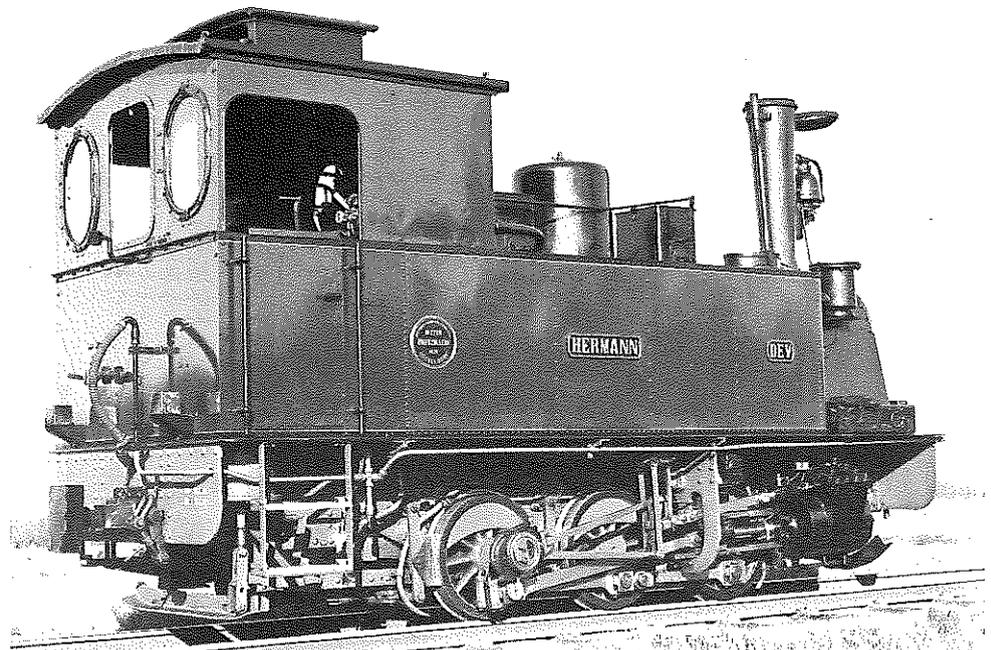
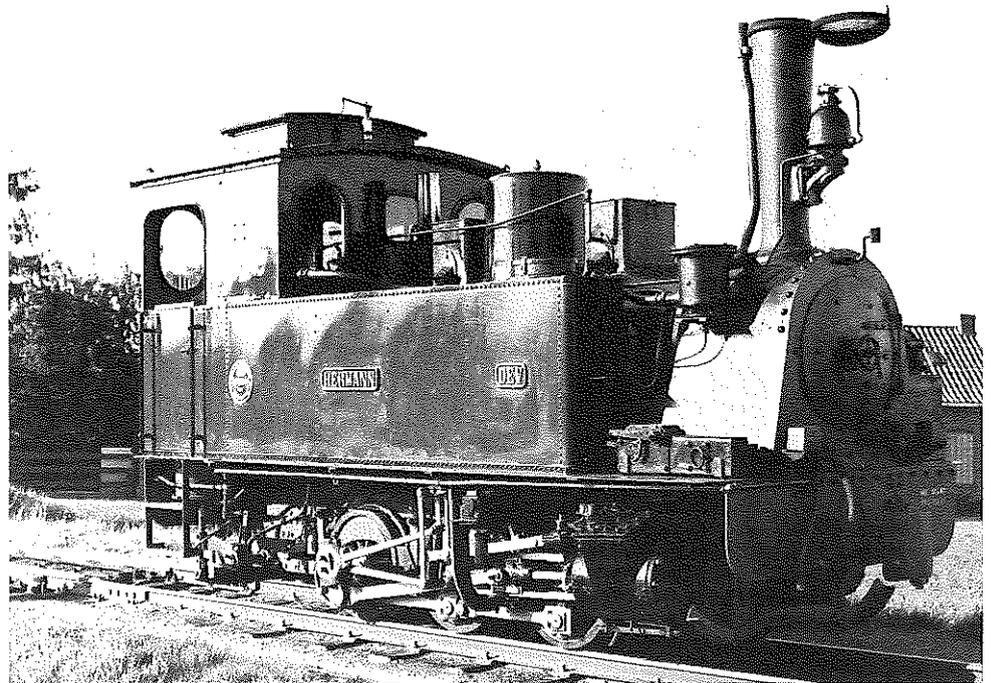
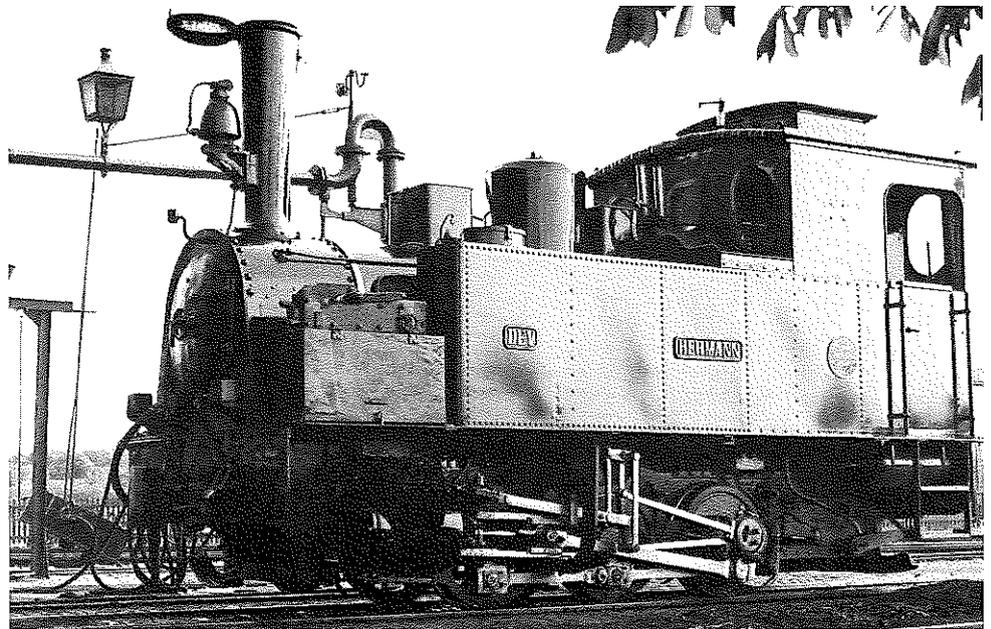
Das nächste Fahrzeug, das der DEV von der KAE erwarb, ist die Lokomotive HERMANN. Auch sie ist bereits seit 20 Jahren beim DEV und somit der Verschrottung entgangen.

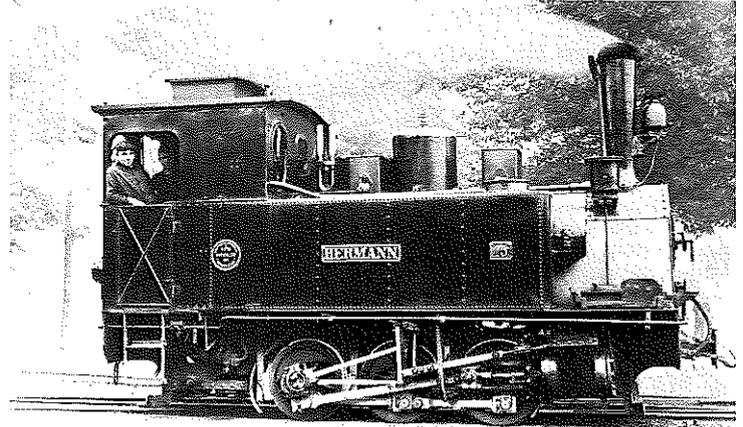
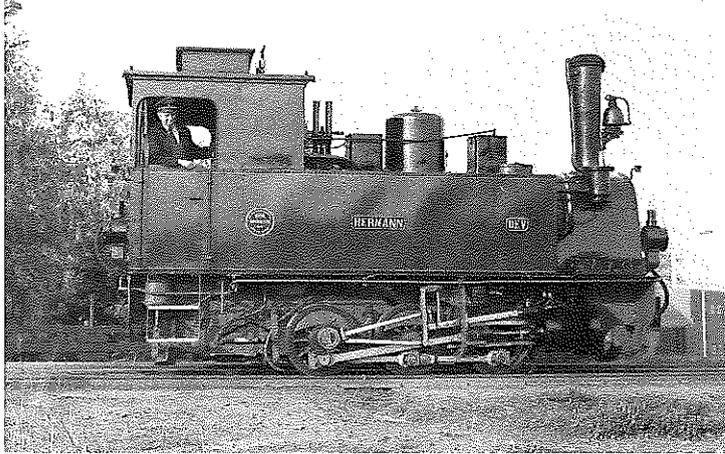
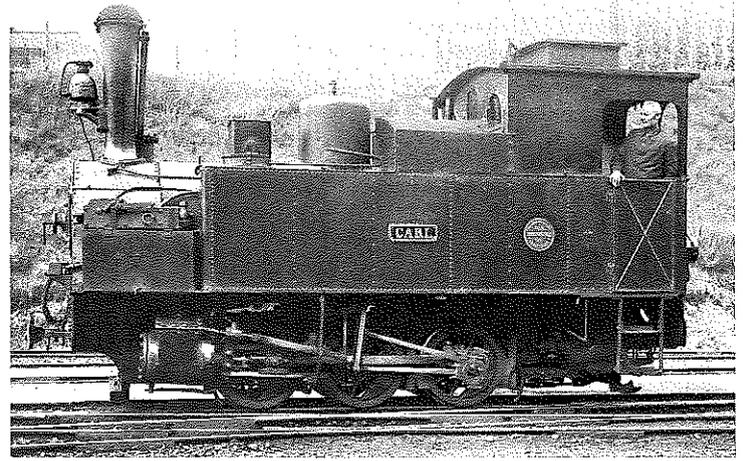
Zwar hatte man 1962 die Lok bei der KAE noch einmal untersucht, aber diese Revision war längst nicht mehr so, wie es bei der Bahn früher üblich war. Das Ende der KAE stand ja bevor, wozu noch viel investieren? Bis 1967 stand die Lok im Dienst und kam noch im selben Jahr in völlig abgewirtschaftetem Zustand nach Bruchhausen-Vilsen. Da der noch junge Verein keine Mittel für die umfangreiche Untersuchung dieser Lok aufbringen konnte, fiel sie erst einmal in einen „Dornröschenschlaf“. Der DEV bot der Lok einen sicheren Standplatz, was sich später als lohnend erwies, denn 1979 konnte die Lok eine Hauptuntersuchung erhalten, wie sie in dieser Art noch keiner deutschen Museumslokomotive zuteil geworden war. Die Lokomotivfabrik Jung in Kirchlengden an der Sieg hat damals nahezu alle Einzelteile aufgearbeitet bzw. neu angefertigt. Der Kessel wurde, da Jung nicht mehr die Einrichtungen dazu besaß, im Ausbesserungswerk Knittelfeld der ÖBB fast ganz erneuert. Seit 1979 ist HERMANN auf der Museums-Eisenbahnstrecke Bruchhausen-Vilsen – Heiligenberg – Asendorf fleißig im Einsatz. Den Sommer 1985 verbrachte er in Nürnberg, wo er die DB-Jubiläumsausstellung bereicherte.

Im Winter 1985/86 war die erste Hauptuntersuchung beim DEV für Lok HERMANN fällig. Die 1979 investierten Mittel sollten sich nun auszahlen. Ein Blick in den geöffneten Kessel ließ die Werkstattleute aufatmen – alles sah bestens aus! Natürlich hatte die beim DEV sehr sorgfältig durchgeführte Kesselspeisewasser-Aufbereitung für den guten Zustand gesorgt. Da aber HERMANN in den vergangenen Jahren nach der Hauptuntersuchung 1979 sehr viel im Einsatz gewesen war, zeigten die Armaturen doch erheblichen Verschleiß. Hier wurde nun alles völlig aufgearbeitet. Viel Mühe machten die alten Hohenzollern-Armaturen und die Injektoren. Letztere sind mit zum Teil völlig neuen Bauteilen aus heute üblichen, hochwertigen Materialien versehen worden. Dank der robusten Fahrwerksbauart blieben auch hier die Arbeiten im üblichen Rahmen.

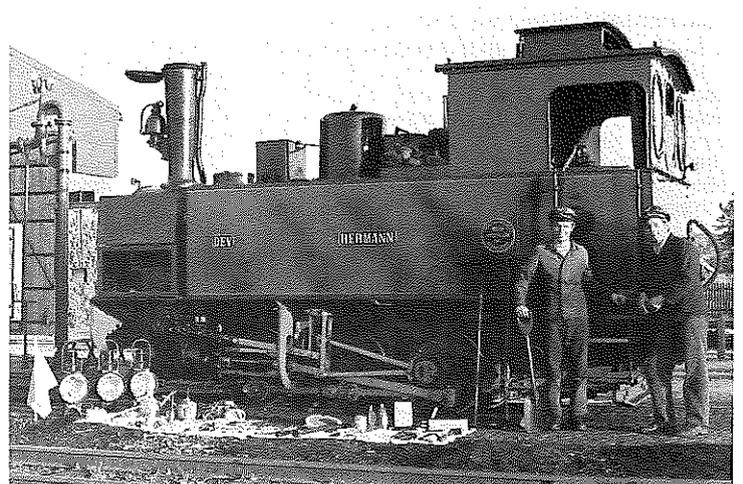
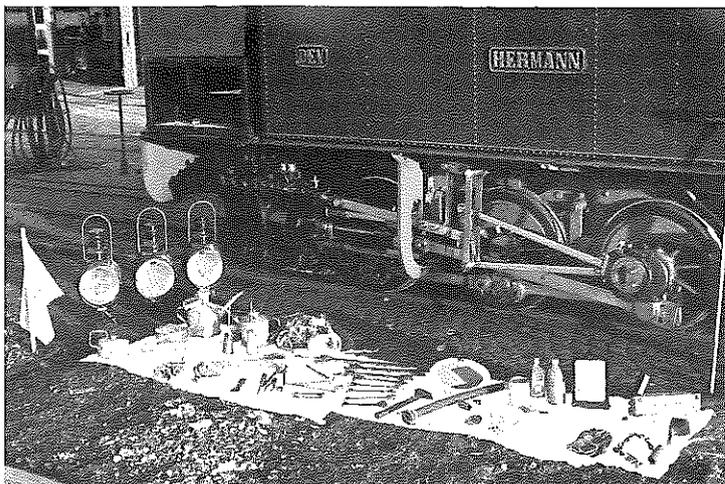
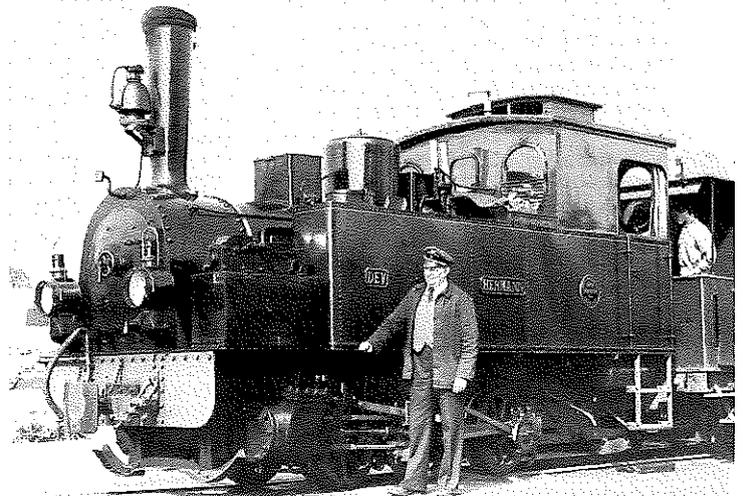
Aber unser HERMANN mußte ein neues Aussehen erhalten! Bei der Hauptuntersuchung 1979 war der Anstrich viel zu hell ausgefallen, auch waren die roten Zierlinien in dieser Form nicht bei Kleinbahn-Lokomotiven üblich. Damals erhielt die Lok auch neue Wasserkästen in geschweißter Ausführung. Kurz gesagt: Mit falschem Anstrich und den glatten Flächen der Wasserkästen wollte HERMANN nicht recht an eine echte Kleinbahn-Lok oder gar an die KAE erinnern. Gerade der DEV als Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands sollte hier ein Vorbild sein, sagten sich die DEV-Werkstattleute und HERMANN wurde in den Ursprungszustand gebracht. Die Wasserkästen erhielten 480 (!) einzeln angefertigte Niete. Die Schilder kamen an den ursprünglichen Platz, und es wurde ein schöner dunkelgrüner Anstrich mit schwarzen und roten Zierlinien aufgebracht. Richtige Petroleumlaternen, der schwarze Kessel, das geschliffene Triebwerk und so manche „Kleinigkeit“ machen nun die Lok zu einem Musterstück. Sieht man von den früher anders gebauten Türen ab – sie würden den heutigen Vorschriften der Eisenbahnaufsichtsbehörde nicht entsprechen – so ist HERMANN im Ursprungszustand.

Vor kurzem hörten wir, wie ein Lokfachmann zu seinem Begleiter sagte: „An dieser Lok sollten sich die anderen Museumsbahner ein Beispiel nehmen, so waren die früher, sie zählt zu den gepflegtesten Dampflokomotiven auf Deutschlands Bahnen.“





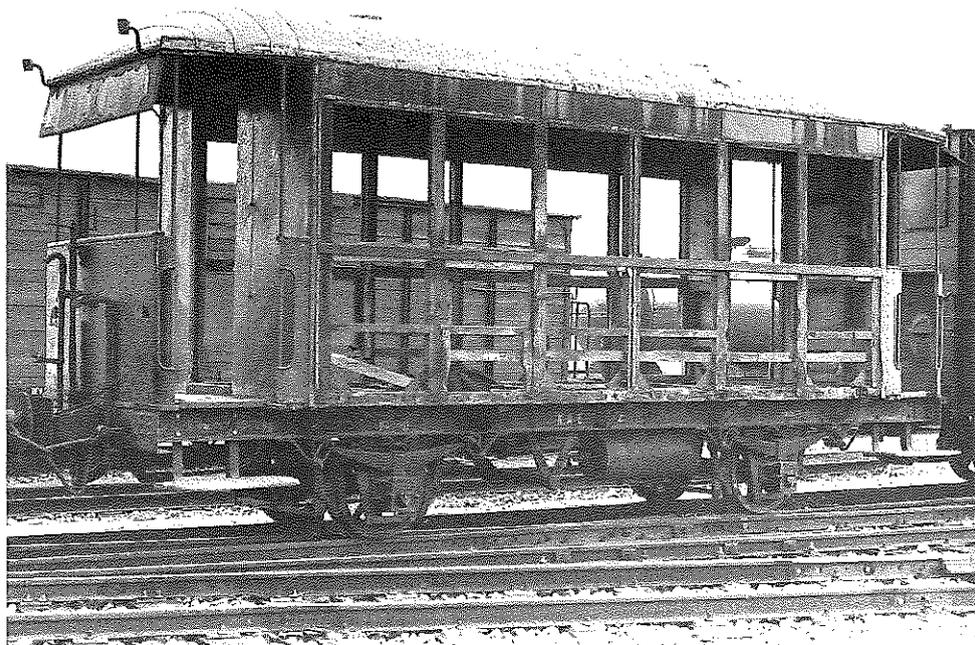
Die vier Fotos oben lassen einen Vergleich zu. Die beiden rechten Aufnahmen fotografierte Karl Bellingrodt 1935 und 1937 bei der KAE. Der Abdruck erfolgt mit freundlicher Genehmigung des Eisenbahn-Kuriers. Die beiden linken Fotos stammen von G. Moil und sind 1987 entstanden. Das Bild unten zeigt sämtliche Ausrüstungsteile der HERMANN. Unten rechts kann man Dampflok HERMANN mit Superzurüstung und Personal sehen.



Personenwagen Nr. 8

Einen weiteren Personenwagen der KAE erhielt der DEV 1976 als Geschenk. Dieses besonders kurze Fahrzeug wurde unter der Nr. 8 in den Bestand eingereiht.

Nach jahrelangem Draußenstehen ist der Aufbau des wertvollen Fahrzeugs völlig verrottet, so daß nahezu ein Neubau nötig ist. Die Rekonstruktion ist für die nächsten Jahre geplant; vorher muß die DEV-Wagenwerkstatt aber noch ein paar vierachsige Personenwagen aufarbeiten. Bis dahin kann er in der Fahrzeughalle als Beispiel eines Fahrzeugs beachtigt werden, dem eine umfassende Aufarbeitung noch bevorsteht.



Güterwagen Nr. 145

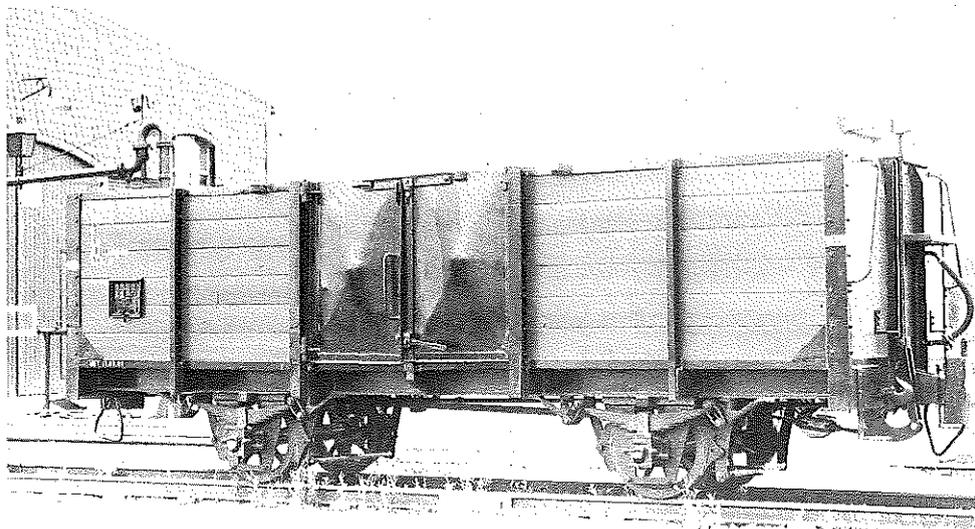
Am 11. August 1979 traf ein weiterer KAE-Güterwagen in Bruchhausen-Vilsen ein, der Wagen 145. Er ist einer der wenigen vierachsigen G-Wagen dieser Bahn und hatte von 1961 bis 1979 einer Schrotthandlung in Altena als Aufenthalts- und Lagerraum gedient. Noch 1979 erhielt er beim DEV einen neuen Anstrich und machte sich als rollender Lagerraum nützlich. Wegen seiner vier großen Türen und seiner geringen Breite war eine Nutzung als Lager und Werkstatt für die Gleisbaurotte geplant. Anfang der 1980er Jahre wurde er richtig aufgearbeitet, d. h. alles Holz wurde entfernt, alles Stählerne entrostet, ausgebessert und konserviert, und dann wurde er neu verbrettert. Zwei Schwenkkräne wurden eingebaut, die das Aus- und Einladen der Gleisbaumaschinen erleichtern. Ferner erhielt der Wagen breite Trittbretter, um den Rottenarbeitern ein sicheres Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Doch alle Einrichtungen für den Gleisbau sind steck- oder schwenkbar, so daß sich der Wagen mit wenigen Handgriffen in ein Fahrzeug für den KAE-Zug mit historischem Aussehen verwandeln läßt.

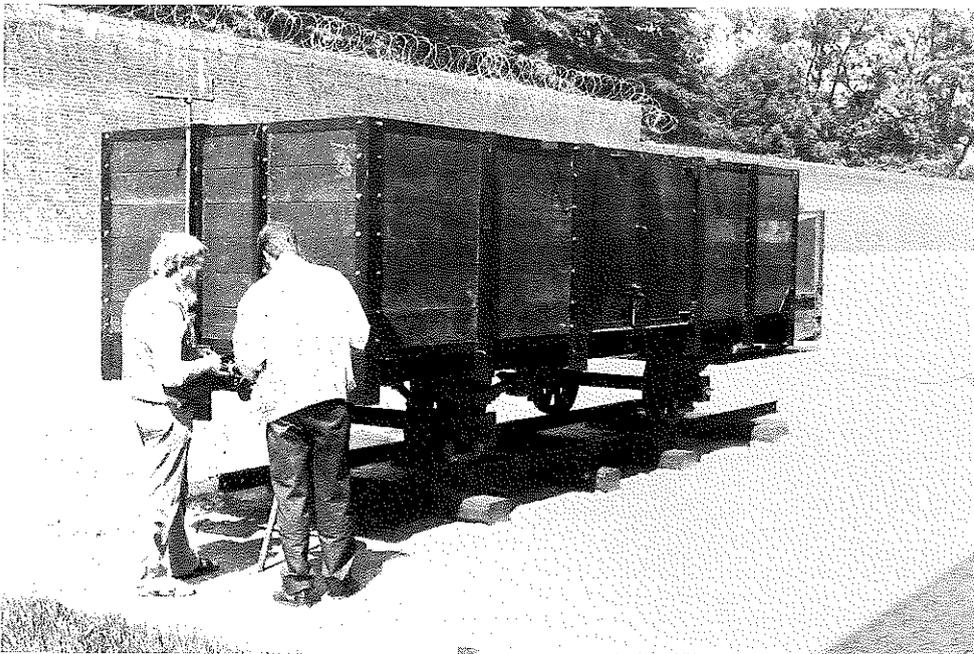
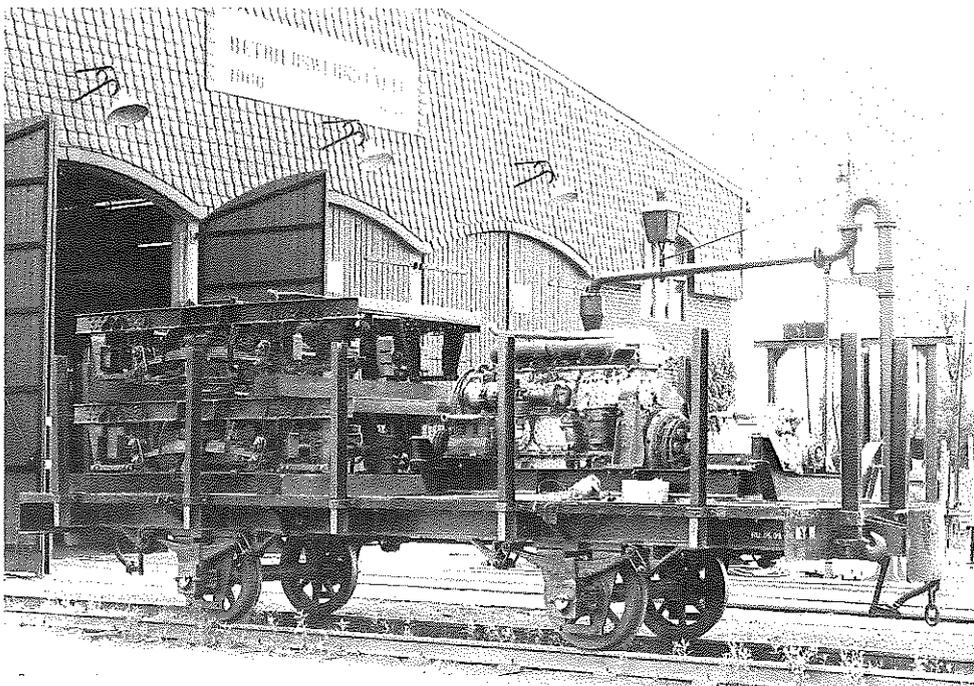


Güterwagen Nr. 112

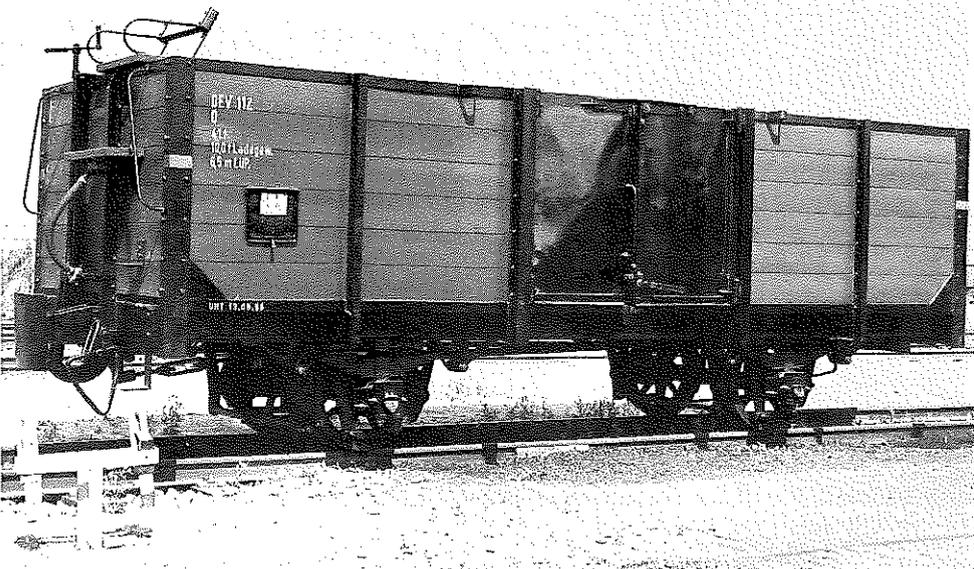
Die zuletzt zur Museums-Eisenbahn gekommenen KAE-Güterwagen kaufte der DEV von der Inselbahn Spiekeroog. Dorthin waren sie 1962 gekommen. Der 112 ist der einzige Hochbordwagen des DEV; aus diesem Grund wollten ihn die Museums-Eisenbahner gern haben.

Er wurde in der Jugend-Justizvollzugsanstalt in Vechta aufgearbeitet. Die zumeist suchtkranken Jugendlichen konnten an diesem Projekt nicht nur handwerkliches Vorgehen lernen, sondern, was viel wichtiger war, die sinnvolle Zusammenarbeit in einer Gruppe erleben und üben. Da es nicht darum ging, eine Schlosser-, Tischler- oder Malerausbildung zu vermitteln und da an dem Wagen nur wenige Stunden pro Woche gearbeitet werden konnte, dauerte die Aufarbeitung einige Jahre. Dem DEV war das Ganze recht, denn schließlich kam auf diese Weise ein „frischer“ Hochbordwagen zur Museums-Eisenbahn. Die komplizierten Schlosserarbeiten, wie Aufarbeiten der Türschließmechanik und Einbau der Handbremse, führten 1986 Museums-Eisenbahner in Bruchhausen-Vilsen aus. Seitdem ist der 112 ein erlesenes Schmuckstück des Güterwagenparks.





Der Wagen 112 hat nichts ausgefressen, sondern er war angefressen, deshalb kam er hinter schwedische Gardinen, Mai 1985.



Güterwagen Nr. 111

Der andere Wagen, den der DEV 1981 von der Inselbahn Spiekeroog kaufte, war der Rungenwagen 111. Beim Abtransport des 112 ergab sich die Möglichkeit, diesen Flachwagen ohne weitere Transportkosten mitzunehmen, indem man ihn einfach auf den Kasten des 112 aufsetzte. Das wurde natürlich gemacht, und im Sommer 1982 erhielt der Wagen eine Aufarbeitung, bei der auch die Rungenhalter komplettiert wurden und der Wagen neue Rungen bekam. In den folgenden Wintern machte sich der 111 im Gleisbau nützlich, bis ihn die Lokwerkstatt entdeckte und seitdem die Ladefläche mit Dampflokteilen oder Triebwagenteilen belädt. Daneben ist auch er ein wichtiger Bestandteil des KAE-Zuges des DEV, und zur Zeit sieht es so aus, als transportiere er Dienstgut für die Hauptwerkstatt der KAE „Zum Hohle“, denn Motor und Getriebe des DEV-T 44, mit denen er beladen ist, könnten genauso gut als Ersatzteile für den T 1 bzw. T 2 der KAE aufgeladen worden sein.

Übersicht über die DEV-KAE-Fahrzeuge

HERMANN

- Hohenzollern 1911/2798
- 12. 5.1955 HU
- 1960 abgestellt
- 16. 2.1962 HU
- 1967 abgestellt
- 1967 ex KAE 15 HERMANN
- 12. 3.1979 HU nach Aufarbeitung
- 10. 4.1987 HU

C 4 3

- Waggonfabrik Killing & Sohn 1901
- 1966 ex KAE 3
- 23. 3.1984 HU nach Teilaufarbeitung

C 8

- Waggonfabrik Killing & Sohn 1929
- 1967 ex KAE 32
- 1970 ex Hoesch Stahlwerke, Spielplatz
- 9. 10. 1976 ex Bergische Museumsbahn

Rs 111

- Waggon-Fabrik AG Uerdingen 1934/36346
- 1962 ex KAE 605
- 1981 ex Inselbahn Spiekeroog 35
- 5. 9.1982 HU nach Aufarbeitung

O 112

- Waggon-Fabrik AG Uerdingen 1934/406054
- 1962 ex KAE 555
- 1981 ex Inselbahn Spiekeroog 33
- 13. 9.1986 HU nach Aufarbeitung

G 138

- Waggon-Fabrik AG Uerdingen 1934
- 1966 ex KAE 380
- 18. 4.1987 HU

GG 145

- Waggon-Fabrik AG Uerdingen 1934/1909
- 1961 ex KAE 1303
- 11. 8.1979 ex Schrottplatz Altena
- 20.11.1985 HU nach Aufarbeitung