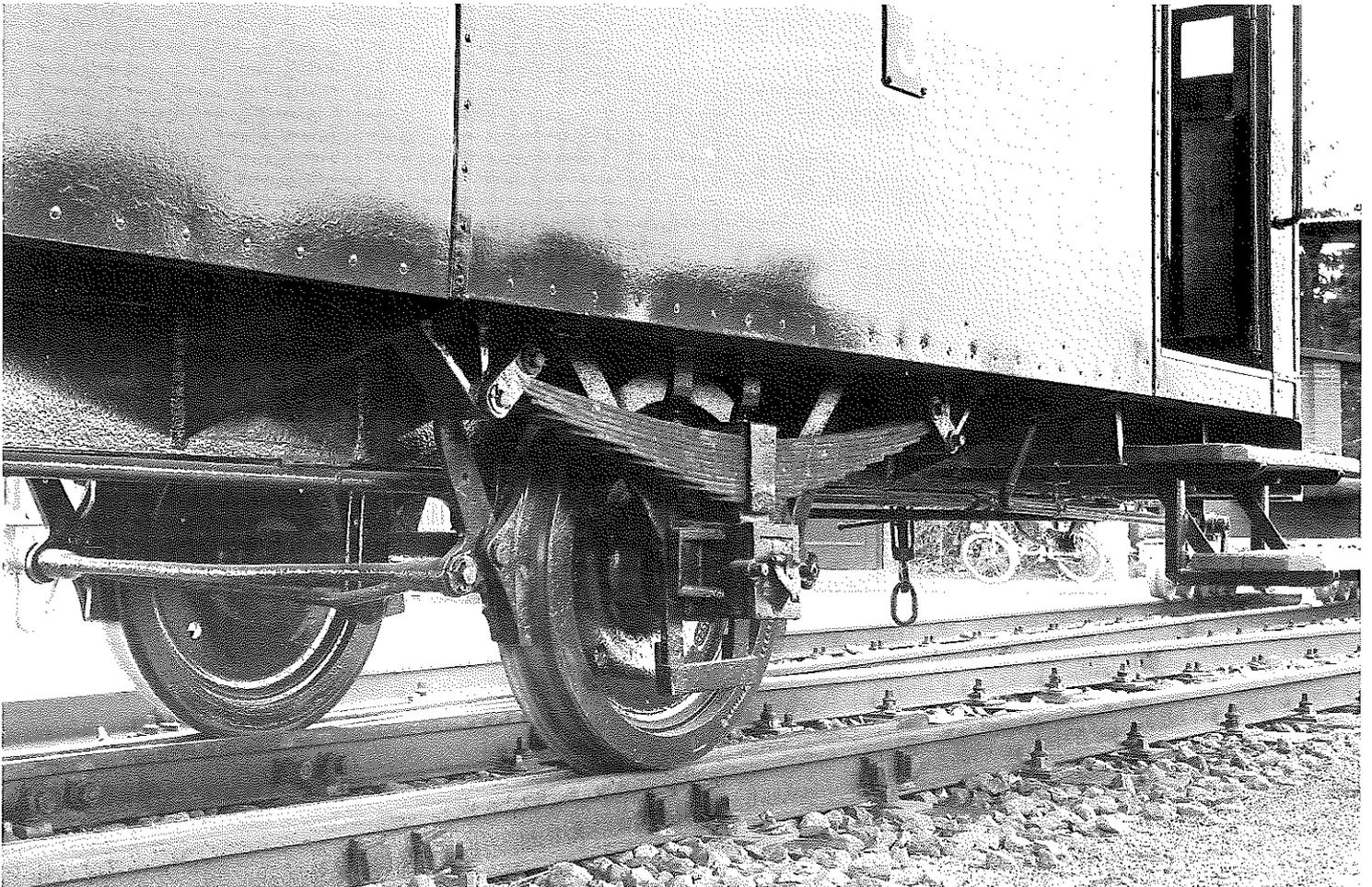


Oben: Längsbänke besitzen im DEV-Fahrzeugpark nur die Wagen 22 und 23. Inneneinrichtung im frisch aufgearbeiteten 23 am 26. 7. 1988; unten: Verstärkte Fahrwerkskonstruktion am 23. Mit jeweils vier Verstärkungsblechen sind nun Federaufhängung und der Rahmen verbunden, 26. 7. 1988.

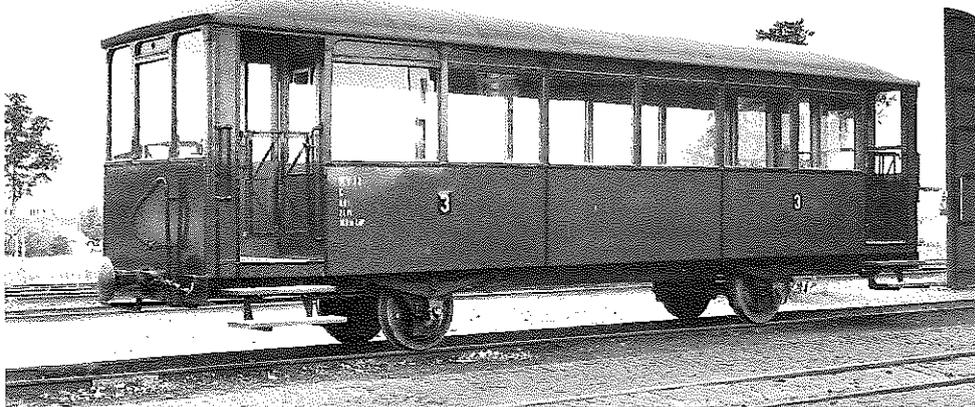
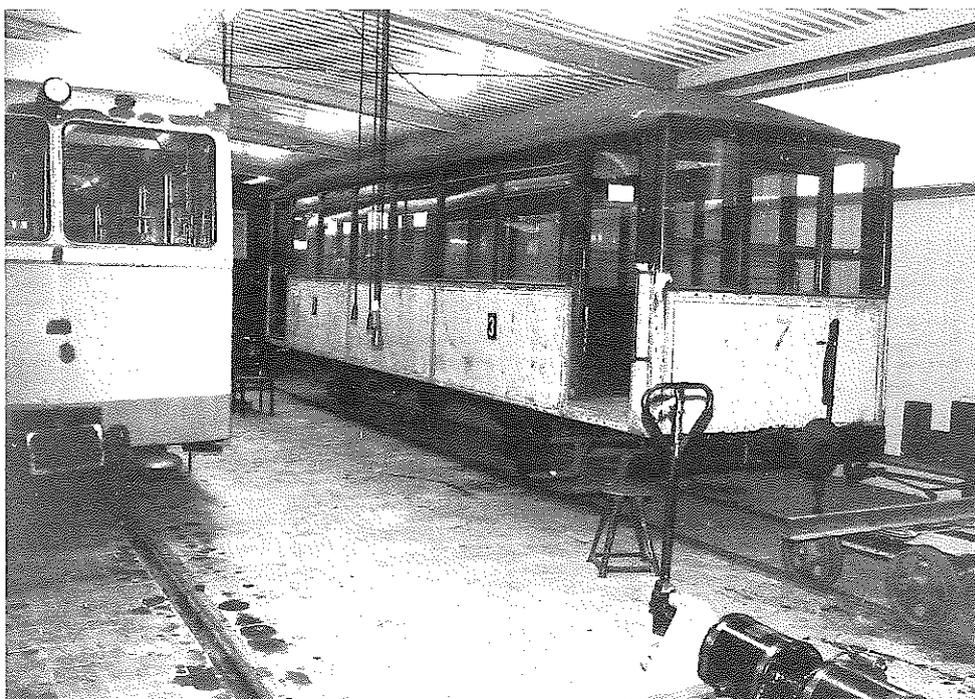
Wagen 22 und 23 aufgearbeitet

In den letzten zwei Jahren erfuhren die Wagen 22 und 23 eine gründliche Aufarbeitung in der Werkstatt Bruchhausen-Vilsen, die sie nach 60 Jahren Einsatz dringend nötig hatten.

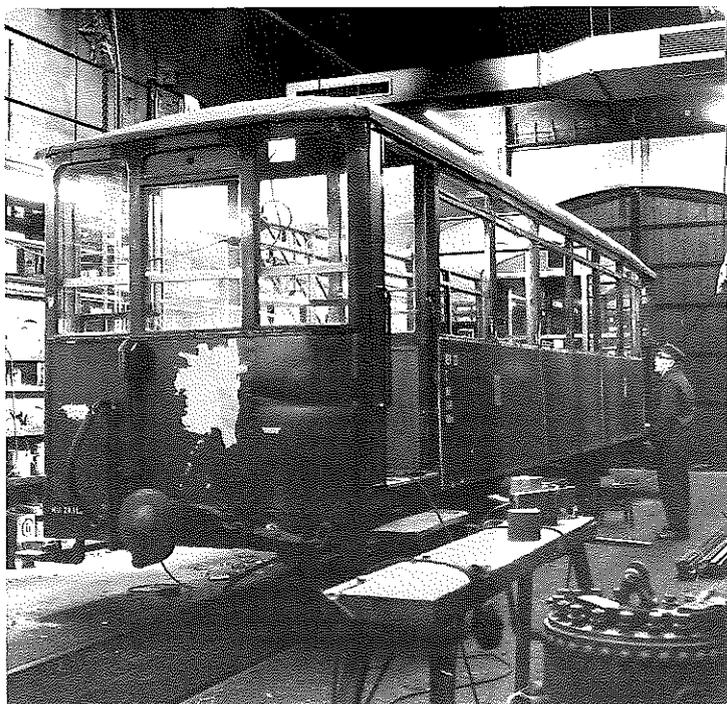
Beide Wagen wurden 1926 zusammen mit zwei weiteren von der F. K. Stilkenboom, Wagen- und Carosseriefabrik in Norden, für die Inselbahn Juist gebaut. Die Bauweise des Wagenkastens und seiner Einrichtung deutet daraufhin, daß sich die anfangs auf Juist und anderen Inselbahnen vorhandenen ehemaligen Pferde- und Straßenbahnwagen für den speziellen Einsatz auf den Kurzstrecken bestens bewährt hatten. Geschlossene Plattformen und ein breiter Mittelgang zum Abstellen des umfangreichen Gepäcks der Badegäste sind eher kleinbahnuntypische Attribute und erinnern an den Fahrgastraum von Straßenbahnfahrzeugen. Rahmen und Laufwerk sind dagegen von eigenwilliger Konstruktion, die keinen Vergleich mit anderen Fahrzeuggattungen zulassen. Unter dem hölzernen, im Bodenbereich sehr massiv gebauten Wagenkasten ist ein einfacher U-Träger-Rahmen zwischen den Rädern hängend montiert, der lediglich die Zug- und Stoßkräfte aufzunehmen hat. Die Achsgabeln und Federn waren mit diesem nicht verbunden, sondern am Grundbalken des Wagenkastens verschraubt. Da die Inselbahn Juist außer Weichenbögen nur eine weitläufige Kurve aufwies, konnte der Achsstand auf 4.500 mm festgelegt werden, für zweiachsige Meterspurwagen schon ein extremes Maß. Diese vier Wagen blieben bis 1939 die stabilsten Personenwagen im Fahrzeugpark der Inselbahn Juist, dann kamen von der Karlsruher Lokalbahn einige Vierachsler der klassischen Eisenbahn-Bauweise. 1970 gelangten die heutigen Wagen 22 und 23 zusammen mit dem 18 im Tausch gegen einen Flachwagen der KAE zur Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf.



Der Wagen 22 hat auf der Insel einmal die Nummer 7 getragen, das war sicherlich seine erste Bezeichnung. Mit der Nummer 22 kam er zur Museums-Eisenbahn und da hier seinerzeit diese Nummer durch den heutigen Pw-Post 52 besetzt war, gaben ihm die Museums-Eisenbahner die erste freie Nummer – die 2. Ab Saison 1971 wurde der Wagen eingesetzt. Wegen der einfachwirkenden Bestuhlung, bestehend aus zwei Längsbänken, wurde der Wagen als viertklassig eingestuft. Konsequenterweise wurde der Außenanstrich in grau vorgenommen, weil zu der Zeit die Philosophie vorherrschte, eine preußische Nebenbahn darstellen zu wollen. Darunter hatte der Wagen sehr zu leiden, denn da er durch seine Füllgranität bereits ein ungewöhnliches Fahrzeug im Zug darstellte, fiel er durch das wenig attraktive graue Farbkleid erst recht auf. Der Unmut vieler aktiver Museums-Eisenbahner über das Farbkonzept artikulierte sich darin, daß sie den Wagen mit dem abfälligen Spitznamen „Mülltonne“ belegten, den dieses interessante Fahrzeug nicht verdient hatte. Die Tatsache, daß viele Fahrgäste den Wagen u. a. wegen der guten Aussicht bevorzugten, bestätigte, daß ihm Unrecht angetan wurde. Ende der siebziger Jahre wurde der Wagen grün gestrichen und Anfang der achtziger erhielt er die Nummer 22. 1986 arbeitete ein ABM-Museums-Eisenbahner den Wagen gründlich auf. Dabei mußte viel Holz ausgeflückt werden und auch ein paar Verstärkungen wurden vorgenommen, weil die eingangs erwähnte Fahrwerkskonstruktion nach jahrzehntelangem Einsatz ihre Schwächen offenbarte und sich wesentliche Teile von Holzrahmen zu lösen begannen. Beim Abtragen der Farbschichten kamen ein recht ansprechender Außenanstrich, beige mit grünen Zierlinien, und eine hübsche Innenraumgestaltung, bestehend aus verschiedenen Holzarten, ans Licht. Während außen der Wagen grün gestrichen werden mußte, konnte innen eine Lackierung mit Klarlack die ursprüngliche Gestaltung zur Geltung bringen. Auch wurden die elektrische Beleuchtung und Innenschiebetüren nach noch vorhandenen Ausbauspuren rekonstruiert. Seit Anfang 1987 ist der Wagen 22 wieder im Einsatz.



Je zwei Bilder vom Wagen 22 (oben) und von der Aufarbeitung des Wagens 23 (unten). Sämtliche Bleche wurden abgenommen und viele Balken ausgebessert.





Das Bild des Wagens 23 in alter Frische zeigt, daß die beiden Wagen den anderen Personenwagen des DEV nichts mehr nachstehen, 26. 7. 1988.
Wie ein Bäderzug zum Anleger wirkt die Garnitur aus der V 3, dem 22 und 23 im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. 26. 7. 1988.
Fotos: Bäumer

Der Wagen mit der heutigen Nummer 23 trug diese schon auf Juist, auf der Museums-Eisenbahn bis Anfang der achtziger Jahre zunächst die Nummer 13. Er blieb vorläufig in Heiligenberg abgestellt. 1979 kam er zur Aufarbeitung nach Bruchhausen-Vilsen. Damals wurden die Radreifen profilgedreht, der Rahmen entrostet, Bremse und Zug- und Stoßvorrichtung betriebsfähig gemacht und Stirntüren eingebaut. Anfang 1988 mußte er erneut in die Werkstatt. Bis Ende Juni hatten die ABM-Museums-Eisenbahner den Wagen von Grund auf runderneuert. Insbesondere das Holzgerippe veranlaßte viel Arbeit. Zahlreiche Stellen waren verfault oder gerissen, ein Balken war gebrochen. Der Wagen 23 erhielt zusätzlich auch eine Dampfheizung.

Seit Anfang Juli stehen wieder beide Wagen zur Verfügung, vorwiegend als Verstärkungswagen und als Reserve. Bei Mehrzugbetrieb kommen sie auch als Garnitur mit der V 3 zum Einsatz, was sehr nach einem Inselbahnzug aussieht. Viele Inselbahnen entwickelten durch ihre Monopolstellung einen eigenen Charakter innerhalb der schmalspurigen Kleinbahnen, der es durchaus wert ist, auch auf der Museums-Eisenbahn gezeigt zu werden.

Gerd Schrammen, Wolfram Bäumer

