

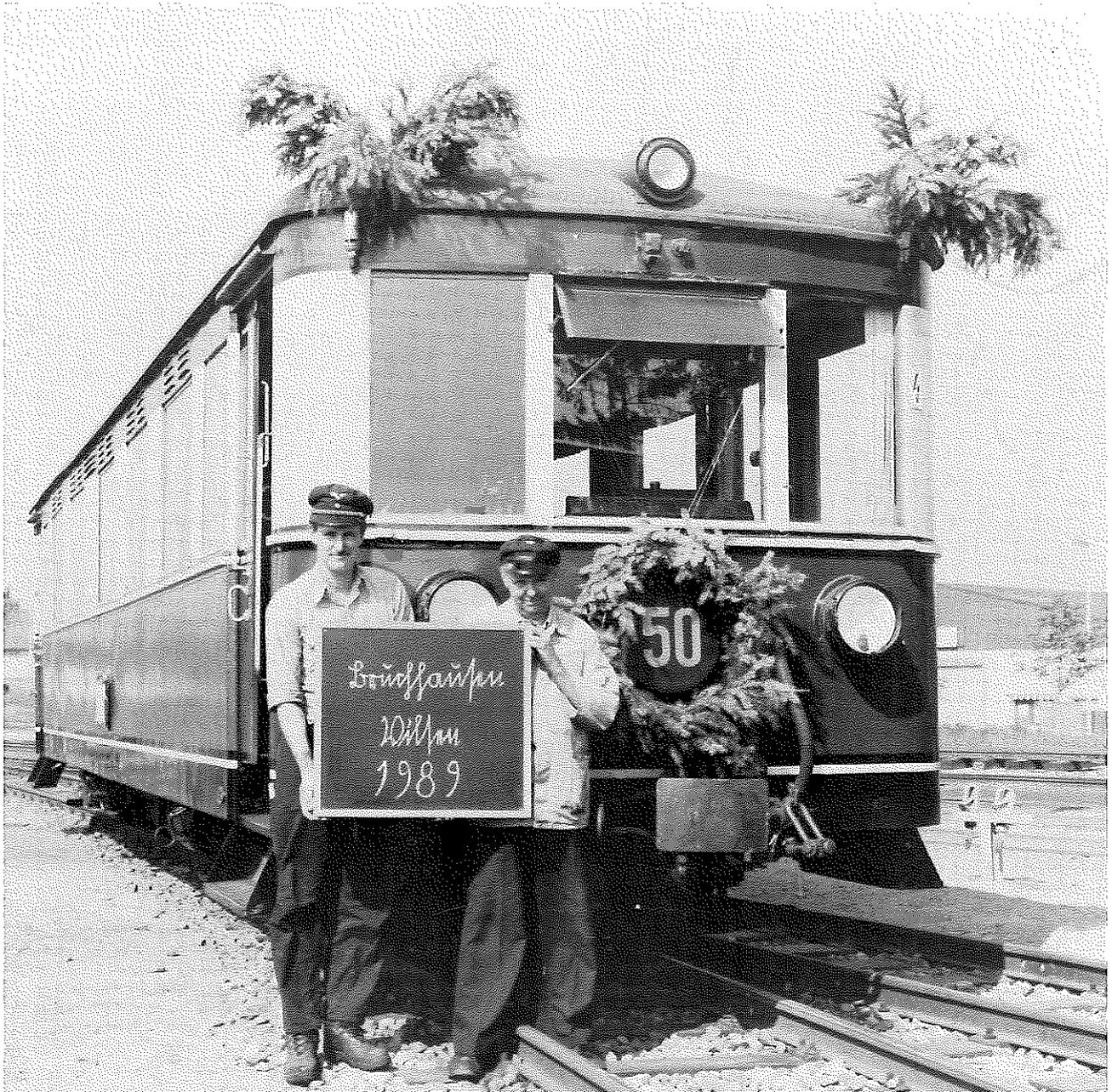
DM 4,90

H 21 393 F

Die Museums-Eisenbahn

25. Jahrgang

2 - Zweites Quartal 1989 - Zeitschrift für Freunde der Dampf-Eisenbahn



**In diesem Heft: Neue Triebwagen für die OEG
Jumbo wird 50 Jahre alt**

Wolfram Bäumer

Jumbo wird 50 Jahre alt

Der T 42 der Museums-Eisenbahn Bruchhausen – Asendorf

Die Entwicklung der Kleinbahnen ist eng verknüpft mit technischen Fortschritten im Fahrzeugbau. Von Anfang an operierten die meisten Kleinbahnunternehmen an der Wirtschaftlichkeitsgrenze, daher griffen sie rasch nach jedem Strohalm, der mit relativ geringer Investition eine Senkung der Betriebskosten versprach. Als solch ein Strohalm erwies sich seit den zwanziger Jahren der Triebwagen mit Verbrennungsmotor – damals Öltriebwagen genannt. Daraufhin setzte eine gemeinsame und so harmonische Entwicklung von Kleinbahnen und Triebwagen ein, daß rückblickend festgestellt werden kann: Eine Kleinbahn ohne Triebwagen ist wie ein Zug ohne Gepäckwagen.

Die Triebwagenentwicklung für Kleinbahnen

In den zwanziger Jahren sahen sich die Geschäftsführungen der meisten Kleinbahnunternehmen mit großen Schwierigkeiten konfrontiert: Im Krieg und auch noch in der darauf folgenden Hamsterzeit hatten sie hohe Einnahmen erzielen können, ohne jedoch über eine Möglichkeit zu verfügen, die erwirtschafteten Mittel infolge der Materialknappheit in Betrieb und Anlagen investieren zu können. Bis 1923 hatte die erst schleichende und dann nahezu explodierende Inflation das unfreiwillig aufgesparte Kapital entwertet. Die Situation war damit gekennzeichnet durch abgewirtschaftete Anlagen und Betriebsmittel, fehlende Liquidität in kaufkräftiger Währung und steigende Betriebskosten infolge Kohlenknappheit und höhere Personalaufwendungen als Ergebnis erster tarifpolitischer Erfolge der Arbeitnehmer.

Zur gleichen Zeit traten Anbieter auf den Plan, die zum Ersatz der Fahrzeuge durch moderne und wirtschaftliche Triebwagen rieten. Doch die meisten Unternehmen waren nicht in der Lage, eines der noch sehr teuren Fahrzeuge zu erwerben. Sie mußten erst ihre Anteilseigner, das war zumeist die öffentliche Hand, zur Gewährung von Krediten oder verlorenen Zuschüssen für diese Investitionen bewegen. Für diesen Zweck legten die Anbieter Wirtschaftlichkeitsberechnungen vor, die den Einsatz von Triebwagen im Vergleich zu Dampfzügen in bestem Licht aufzeigten. Viele Kleinbahnen kamen so doch noch zu Triebwagen und förderten dadurch deren weitere Entwicklung, denn die Anbieter waren natürlich auf Verkaufserfolge angewiesen. Die Staatsbahn hielt sich vorsichtig zurück, sie kaufte zwar auch ein paar Triebwagen, doch ihr großer Einsatz für Konstruktion und Bau der zu dieser Zeit entwickelten Einheitslokomotiven offenbart die Triebwagen als unbedeutende Randerscheinung in den Augen der Reichsbahn.

Die erste Triebwagengeneration wurde im wesentlichen von DWK und AEG in den zwanziger Jahren gebaut. Sie ist durch Benzolmotoren und Wagenkasten mit Holzgerippe charakterisiert. Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf besitzt einen Triebwagen dieser Generation, den T 43, der aber leider ein Wrack ist und erst noch „aufgearbeitet“, d. h. nach bestehendem Muster neu gebaut werden muß.

In den dreißiger Jahren bauten viele Waggon- und auch einige spezielle Triebwagenfabriken aus den Erfahrungen mit den Kinderkrankheiten der bestehenden Fahrzeuge zahlreiche Triebwagen für Kleinbahnen, die man heute einer zweiten Triebwagengeneration zuordnen kann. Inzwischen war der robustere und drehmomentstärkere Dieselmotor zur Serienreife herangewachsen und Fortschritte in der

Schweißtechnik regten zum Bau von Ganzstahlwagenkästen an. Die Getriebe der ersten beiden Triebwagengenerationen waren zumeist mechanische Schaltgetriebe, in den dreißiger Jahren wurde das druckluftunterstützte Mylius-Getriebe bevorzugt. Die Getriebe mit z. B. vier Gängen kennzeichnen diese Triebwagengeneration als Eisenbahnfahrzeug für den leichten Reisezugverkehr. Die heute bei den NE-Bahnen so typischen Schlepptriebwagen entstammen späteren Entwicklungsstufen.

Triebwagenbau in Dessau

Eine dieser Firmen, die in den dreißiger Jahren bereits eine lange Tradition im Triebwagenbau hatte, war die Dessauer Waggonfabrik. Dieser Aspekt ist insoweit bemerkenswert, als die meisten Firmen, die zu der Zeit Triebwagen lieferten, Waggonfabriken waren, die nur nachträglich einen neuen Betriebszweig eröffnet hatten. Die Dessauer Waggonfabrik schildert ihre Firmengeschichte 1911 in »Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart« auszugsweise so:

Die Firma wurde im Jahre 1895 in Dessau (Herzogtum Anhalt) von einem Konsortium hervorragender industrieller und Finanzmänner der Gasindustrie als »Deutsche Gasbahngesellschaft m.b.H.« mit einem Kapital von 2.000.000 Mark gegründet, um die auf Gasmotorwagen bezüglichen Patente des verstorbenen Dresdner Ingenieurs Carl Lührig wirtschaftlich auszunutzen ... (Es) wurden die

Dessauer Straßenbahn, sowie die Hirschberger Talbahn Hirschberg-Warmbrunn ausschließlich mit Gasmotorwagen bzw. später mit Gasmotorlokomotiven ausgerüstet und dem Betrieb übergeben ...

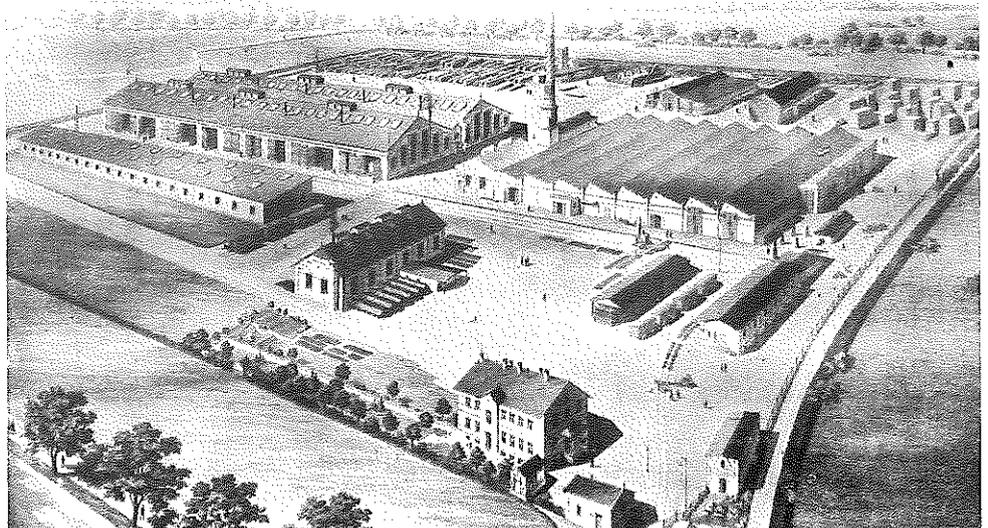
Die Erwartungen ... hatten sich jedoch nicht erfüllt; sie scheiterten hauptsächlich an dem damals noch sehr unvollkommenen und für den Straßenbahnbetrieb nicht geeigneten, langsam laufenden Gasmotor ...

Die bereits für den Bau von Fahrzeugen vorteilhaft eingerichteten (und an der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn gelegenen, d. Red.) Werkstätten nahmen dann in der Folge unter der neuen Firma »Dessauer Waggonfabrik G.m.b.H.« den Bau von Straßenbahn-, Kleinbahn- und Eisenbahn-Fahrzeugen auf ...

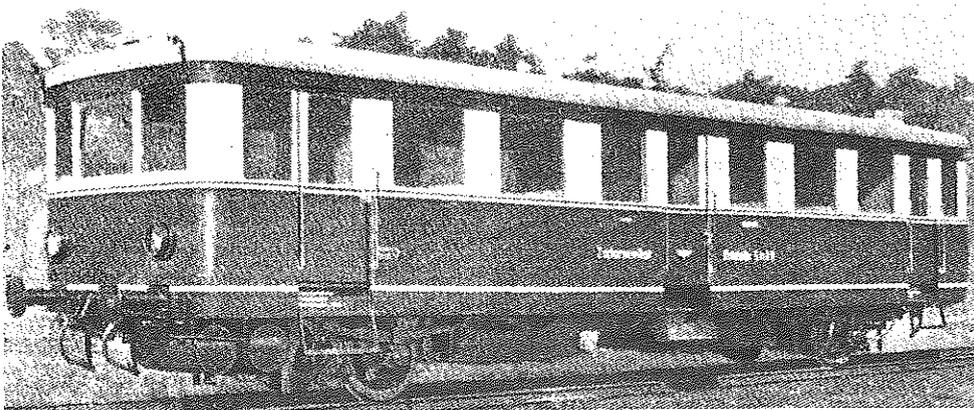
Im Jahre 1905 wurde die Dessauer Waggonfabrik G.m.b.H. unter Einbringung entsprechender Kapitalien (250.000 M, d. Red.) in die »Dessauer Waggonfabrik Aktiengesellschaft« umgewandelt.

Soweit die Eigendarstellung. In den zwanziger Jahren gehörte die Firma zur am 21. April 1921 gegründeten und in Düsseldorf ansässigen »Eislieg«, der »Eisenbahnwagen-Liefergemeinschaft G.m.b.H.«, der sich neben Dessau auch die Waggonfabriken Weyer, Fuchs, Siegen, Uerdingen und Wegmann angeschlossen hatten.

Noch heute werden in Dessau Schienenfahrzeuge hergestellt: Der VEB Waggonbau Dessau hat sich dabei auf Kühlwagen und Kühlzüge spezialisiert.



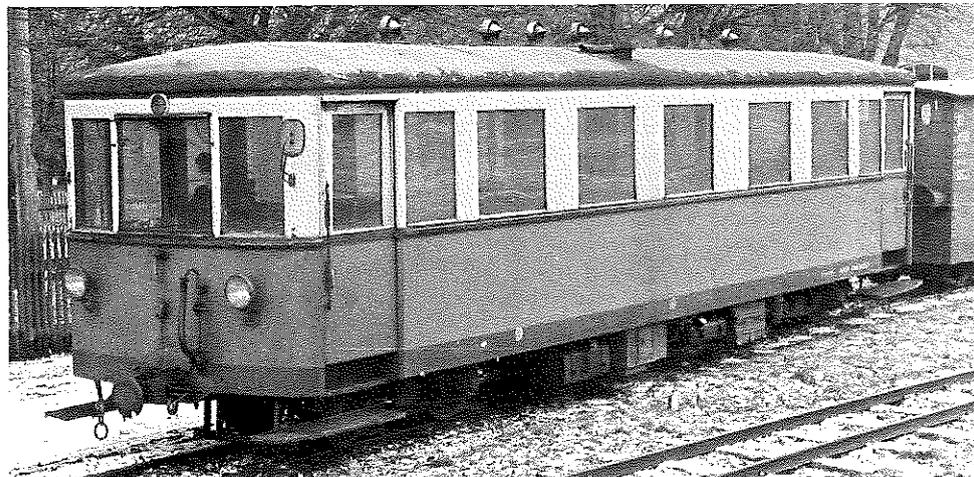
Werksansicht aus: Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, 1911.



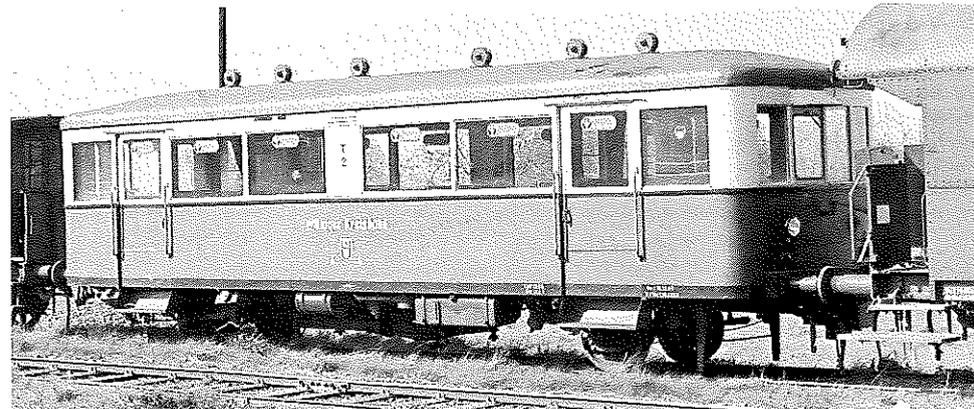
Akkutriebwagen der Zschornewitzer Kleinbahn GmbH, aus: Verkehrstechnik 1936.



Einer der beiden Triebwagen der Saatziger Kleinbahnen im August 1978 in Köslin. Weitere Bilder der Saatziger Triebwagen finden Interessierte in DME 1/88, S. 24. Foto: Dipl.-Ing. Klaus Kieper



Stellvertretend für die vier schmalspurigen Triebwagen mit 750 mm Spurweite steht hier ein Foto vom KOK-T1, am 4. Februar 1961 aufgenommen. Foto: Dipl.-Ing. Gerd Wolff



Der Wittlager T 2 ist der letztgebaute regelspurige Triebwagen in dieser Form. 29. April 1967. Foto: Dipl.-Ing. Gerd Wolff

Die Dessauer Triebwagen

Der erste Triebwagen aus Dessau entstand in Zusammenarbeit mit AEG und war ein Benzoltriebwagen der ersten Triebwagengeneration. Danach wurden zahlreiche Triebwagen in verschiedenen der üblichen Wagenkastenformen gebaut, d. h. mit abgeschrägten Enden oder mit eingezogenen Einstiegsbereichen. Ein Exemplar der letztgenannten Bauform ist der regelspurige Beiwagen des DEV für den T 1, das für die Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft gebaut und über die Westerwaldbahn zur Museums-Eisenbahn gelangte Fahrzeug. Als die Reichsbahn ab 1933 Triebwagen mit abgerundeten Stirnflächen und sonst völlig ebenen Seitenwänden in Dienst stellte, haben sich die Konstrukteure der Dessauer Waggonfabrik vermutlich von dieser Form inspirieren lassen. Von 1934 bis 1939 entworfen und bauten sie 13 ausgesprochen formschöne Triebwagen für Kleinbahnen. Nur 5 dieser Triebwagen und die dazu beschafften Beiwagen waren regelspurig und zweiachsig, die anderen 8 Triebwagen besitzen allesamt Drehgestelle und verteilen sich je zur Hälfte auf die Meterspur und 750 mm Spurweite. Der 1934 bei der Kreis Oldenburger Eisenbahn in Dienst gestellte Dessauer Triebwagen hatte merkwürdigerweise keine runden sondern facettierten Stirnwände und war ein Schlepptriebwagen mit Maschinenraum und Gepäckabteil. Der 1943 für die Niederbarnimer Eisenbahn gebaute T 5 war fünfachsiger und ebenfalls ein Schlepptriebwagen. Von den leichten Reisezugtriebwagen sind heute noch zwei schmalspurige Fahrzeuge in Betrieb: Der ehemalige FKB T 2 als T 42 auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf und der ehemalige KOK T 1 als VT 303 auf der Jagstalbahn. Der Auszug aus der Lieferliste gibt beispielartig einen Überblick, aufgeführt sind nur die Fahrzeuge mit den runden Stirnseiten.

F.-Nr./	Bauj.	Besteller
	1934	Zschornewitzer Kib ETA nicht von DR übernommen
3060/1934	1.12.1934	Hohenzollerische Lb VT 1 in Betrieb gestellt
	1973	verschrottet
3061/1934	1.12.1934	Hohenzollerische Lb VT 2 in Betrieb gestellt
	1974	verschrottet
	1934	Hohenzollerische Lb VB 11
	1.12.1934	in Betrieb gestellt
	zw. 52 u. 62	verschrottet
	1935	Hohenzollerische Lb VB 12
	1968	nach Unfall in Haigerloch verschrottet; stürzte in die Eyach
3068/1934	1. 1943	Wittlager Krb T 1 nach Unfall nach Dessau zur Reparatur; dort verschollen
3073/1934	1943	Franzburger Kreisbahnen T 1
	1943	PLB 1121
	1.1.1950	DR VT 137 531
	11.6.1952	DR VB 147 562 nach Umbau ausgemustert
	1971	
3074/1934	1943	Greifswald-Jarmener Kib T 1
	1943	PLB 1081
	1945	an UdSSR
3085/1935	15.5.1935	Krb Osterode-Kreiensen T 1 in Dienst gestellt
	19.7.1968	an SWEG VT 303
	16.7.1969	HU, neue Inbetriebnahme
3103/1935		Hohenzollerische LB VB 13 an EFZ
3111/1936	1966	Wittlager Krb T 2 abgestellt
	1971	verschrottet
	1936	Kib Casekow-Penkun-O. T 1
	1943	PLB (1083) ?
	1945	an UdSSR

3128/1936 Rügenschke Kleinbahnen T 1
 1.2.1937 in Dienst gestellt
 1942 an Greifswald-Jarmen T 2
 1943 PLB 1082
 1945 an UdSSR

3175/1937 Hohenzollerische Lb VB 14
 Fabr.-Nr. lt. HZL: 31750
 evtl. zus. mit VT 3 beschafft
 umgenummert in VB 11
 an EFZ

1937 Saatziger Kleinbahnen T 1
 1.9.1937 in Dienst gestellt
 1943 PLB 1122

1945 PKP MBxd1 345
 11.1.1982 ausgemustert

1937 Saatziger Kleinbahnen T 2
 1.9.1937 in Dienst gestellt
 1943 PLB 1123
 1945 PKP MBxd1 346
 ausgemustert

3214/1939 Franzburger Kreisbahnen T 2
 1943 PLB 1124

1.1.1950 DR VT 137 532

15.9.1970 DR 187 101-1

1971 ausgemustert

1.7.1974 an DEV: T 42

26.4.1975 HU, neue Inbetriebnahme

1943 Niederbarnimer Eisenbahn T 5

1.1.1950 DR VT 137 560

15.9.1970 DR 185 024-7

1972 ausgemustert

Vorgeschichte des T 2 der Franzburger Kreisbahnen

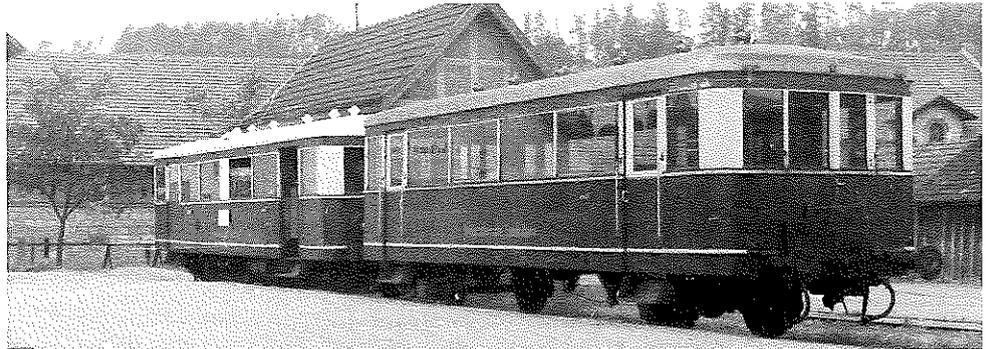
Die Franzburger Kreisbahnen (FKB) hatten 1935 einen Dessauer Triebwagen beschafft, um der Konkurrenz durch Omnibusse zu begegnen. Tatsächlich machte dieser Triebwagen den Personenverkehr attraktiver, denn er bot wesentlich höheren Reisekomfort als die zweiachsigen Reisezugwagen mit ihren hölzernen Sitzbänken und außerdem verkürzte er die Fahrzeiten, denn für ihn wurde die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit von 30 auf 40 km/h erhöht. Als Reserve bei Ausfall dieses Triebwagens wurde eine der zweiachsigen Dampflokomotiven der Gattung I, vermutlich die FKB 51, und zwei zu dieser Zeit von der stillgelegten Kehldeiner Kreisbahn erworbene vierachsige Personenwagen mit Druckluftbremse ausgerüstet. Daraufhin durfte auch diese Dampfmaschine mit 40 km/h über die Strecken eilen. Auf dem leichten und in Kiesbettung verlegten Gleis wies die Lok aber schlechte Laufeigenschaften bei der „hohen“ Geschwindigkeit auf, und ihre Bewegungen strapazierten das Gleis übermäßig. Darum beantragte 1936 der Betriebsdirektor der FKB den Kauf einer Heißdampflokomotive, wie sie bei den hinterpommerschen meterspurigen Kleinbahnen bereits in Betrieb standen. Zwar wurde der Antrag bewilligt, anstatt einer Lokomotive gab die Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen 1938 jedoch das Material für den Bau eines zweiten Triebwagens frei.

Also bestellten die FKB am 7. Mai 1938 bei der Dessauer Waggonfabrik AG einen zweiten Triebwagen, baugleich zu ihrem T 1, mit der Abweichung, daß bei dem neu bestellten Triebwagen auf den Einbau eines Abteils zweiter Klasse verzichtet wurde. Nach einer gut einjährigen Bauzeit lieferte die Waggonfabrik Dessau am 3. Juni 1939 den 49.610 RM teuren Triebwagen ab. Nach einer Probefahrt von Stralsund nach Barth erfolgte die amtliche Abnahme des Fahrzeugs, worauf die FKB ihren T 2 am 16. Juni 1939 in Betrieb nehmen konnten. Beide Triebwagen durften bis zu 6 Achsen Anhängelast ziehen, als Beiwagen wurden die beiden mit Druckluft gebremsten Personenwagen FKB 16 und 17 genutzt.



Die HZL war mit 6 Fahrzeugen der wichtigste Abnehmer der runden Dessauer. Am 21. August 1950 steht der T 1 auf seiner Fahrt von Sigmaringendorf nach Eyach im Bahnhof Hechingen-Landesbahn.

Foto: Theodor Alt



Im Bahnhof Sigmaringen-Landesbahn ist am 23. Juni 1957 der HZL-T2 mit dem damaligen VB 14 eingetroffen.

Foto: Theodor Alt



Die beiden ersten Beiwagen der HZL – der VB 11 und VB 12 – waren um ein Fenster kürzer als die Triebwagen und die beiden später beschafften Beiwagen. Hier steht der VB 12 am 19. August 1965 im Bahnhof Gammertingen.

Foto: Dr. Rolf Löttgers



Oben: Der längere VB 13 unterscheidet sich vom VB 14 durch die nicht vorhandene Toilette. Zum Zeitpunkt der Aufnahme, am 19. August 1965, hatte der VB 14 allerdings die Nummer VB 11 geerbt. Bf Gammertingen.

Foto: Dr. Rolf Löttgers

Nächste Doppelseite: Werkfoto des T 1 der Franzburger Kreisbahnen im Ablieferungszustand. Interessant ist die einheitliche Privatbahn-Lackierung der VT der FKB und der HZL im Gegensatz zur Reichsbahn-Lackierung, in der sich der T 42 des DEV leider noch befindet.

Slg. Dr. Rolf Löttgers



Einsatz bei den FKB

Aus den ersten Jahren sind nur wenig Informationen bekannt. Allgemein mußten die meisten Kleinbahnen nach Kriegsbeginn häufig ihre Triebwagen stehenlassen, da Dieselkraftstoff für die Wehrmacht gebraucht und rationiert wurde. Nicht militärische Institutionen mußten ihn als kriegswichtig beschleunigen lassen, um Zuteilungen zu erhalten. Ob die FKB auch weiterhin Diesel kaufen konnten, ist nicht bekannt. Die Zuteilung von drei in Frankreich requirierten Triebwagen im Jahr 1942 legt allerdings die Vermutung nahe, daß die FKB auch in den ersten Kriegsjahren ihre Triebwagen im Personenverkehr einsetzen konnten. Eine mögliche Begründung könnte das Flugzeugwerk „Bachmann Flugzeugbau“ in Barth gewesen sein, denn seine Produktionsfähigkeit wurde mit Sicherheit als kriegswichtig eingestuft und damit vermutlich auch der Berufspendlerverkehr zu der Produktionsstätte.

Die Aufschreibungen im Betriebsbuch beginnen bei einer Zwischenuntersuchung, die der T 2 am 12. Juli 1941 erhielt. Schon ein halbes Jahr später führte die Werkstatt Barth eine Hauptuntersuchung durch. Der Triebwagen hatte 87.127 km Laufleistung seit der letzten Hauptuntersuchung erbracht, so daß nun das Laufprofil nachgedreht und die Lichtmaschine überholt werden mußten. Der Anlasser erhielt ein neues Ritzel. Die Seilzüge, die zwischen den Führerständen und der Maschinenanlage die Handgriffe des Fahrers übertragen, wurden ausgetauscht und die Führungsrollen neu ausgebucht. Die HU endete mit der Abnahme am 22. Januar 1942. Die Bezeichnung „Laufleistung seit der letzten HU“ stammt aus dem Vordruck und läßt keine Rückschlüsse darauf zu, daß die letzte HU eventuell die Inbetriebnahme gewesen ist. Wieder ein halbes Jahr später, nach nur 13.086 km Laufleistung, wurde der T 2 in Barth hauptuntersucht. Wieder wurden die Lichtmaschine überholt und die Seile gegen neue ausgetauscht.

Nach angeblich 102.426 km Laufleistung seit der HU im Sommer 1942 erlitt der Motor einen Schaden und wurde gegen einen baugleichen (Nr. 306756542) getauscht. Der erste Motor wurde in der Daimler-Benz-Werkstatt in Rostock überholt und das Getriebe zum Hersteller in Berlin geschickt. Diese gründliche HU endete am 14. November 1942. Am 28. Juli 1943 wurde abermals eine HU durchgeführt. Das Blatt mit den Aufschreibungen dazu fehlt leider.

Der FKB T2, so wurde er immer noch bezeichnet, erhielt am 25. März 1944 eine Zwischenuntersuchung, wobei die Radsätze neu bandagiert wurden.

Inzwischen hatte sich der Krieg bei den FKB deutlich bemerkbar gemacht. So hat der T2 seit der letzten HU – immerhin ein Dreivierteljahr zurückliegend – nur 17.598 km zurückgelegt. Die Bremsklötze wurden mit hölzernen Auflagen versehen. Dies wird nur durchgeführt, wenn kein Ersatz für abgenutzte Bremsklötze erhältlich ist. Und schon wieder wurden Seile erneuert, diesmal aber nur zum Teil.

Der im Betriebsbuch folgende Untersuchungsbericht stammt von einer am 29. September 1946 abgeschlossenen HU. Der Triebwagen wurde nun als 1124 bezeichnet. Das ist seit 1943 seine offizielle Bezeichnung, die er von den Pommerschen Landesbahnen erhalten hatte, denn 1940 hatten alle Kleinbahnen in Pommern zu einem einzigen Unternehmen fusioniert. Die Bremsklötze und die Seile konnten ersetzt werden, und die Zug- und Stoßvorrichtungen wurden ausgebessert. Mit der Verstaatlichung der Kleinbahnen und

Eingliederung in die Deutsche Reichsbahn hieß der Triebwagen ab 1. Januar 1950 VT 137 532.

In jenen Jahren wurde in den Triebwagen eine Fliehkraftkupplung eingebaut, die dazu dient, bei einer bestimmten Drehzahl die Kraftübertragung auf eine der Antriebsachsen abzuschalten. Dadurch erzielt der Triebwagen die hohe Anfahrzugkraft mit zwei angetriebenen Achsen, die in höheren Geschwindigkeitsbereichen nicht mehr benötigt wird. Das bietet den Vorteil von geringerem Verschleiß der beiden Achsen und insbesondere der Getriebe. Die Zahnräder der Achsgetriebe sind zumeist das schwächste Teil in der Kraftübertragung und leiden sehr unter dem Schlupf. Einzelheiten von dieser Fliehkraftkupplung sind nicht bekannt; möglicherweise heißt sie: Kommetkupplung.

Einsatz bei der Deutschen Reichsbahn

Zwölf Jahre lang hat der Wagen die Gleise der FKB nicht verlassen. Alle Pflege wurde ihm in der Werkstatt in Barth zuteil. Nun aber mußte er für die nächste HU (15. Februar 1951) eine Reise nach Dessau in das dortige RAW antreten. Dort wurde insbesondere das Getriebe aufgearbeitet. Am 27. September 1952 erhielt er wieder im RAW Dessau eine Untersuchung nach der T3. Vom 25. Mai bis 30. Juli 1953 stand der Triebwagen mit Motorschaden still. Der Motor wurde bei der Firma Schütt & Ahrens in Stralsund überholt. Doch schon vom 5. bis 12. Dezember 1953 überholte die Werkstatt Barth den Motor wieder.

Im RAW Dessau erhielt der 137 532 am 19. Oktober 1955 eine HU nach T 4, bei der er auch einen dritten Motor bekam: den DB-OM 67/306 791 995. Dieser Motor blieb nur drei Jahre in dem Triebwagen. Er wurde im November 1958 wieder ausgebaut, die Gründe hierfür sind nicht bekannt. Mehr als 19 Jahre lang war der Triebwagen mit Mercedes-Benz-Maschinen motorisiert. In dieser Zeit ist er mindestens zweimal mit Motorschaden liegengelieben, vermutlich jedoch weit häufiger. Zwar waren die Vorkriegsdieselmotoren schon recht robust, aber bezüglich ihrer Lebensdauer dürfen sie nicht mit heutigen Maßstäben gemessen werden. Für die DR kam in den fünfziger Jahren erschwerend hinzu, daß sie keine Ersatzteile für die in Gaggenu hergestellten Maschinen kaufen konnte. So verwundert es nicht, daß sie den Triebwagen mit einem Motor aus heimischer Fertigung ausrüsteten wollte, was dann bis zum 28. November 1958 während einer HU nach der T 2 im RAW Dessau erfolgte.

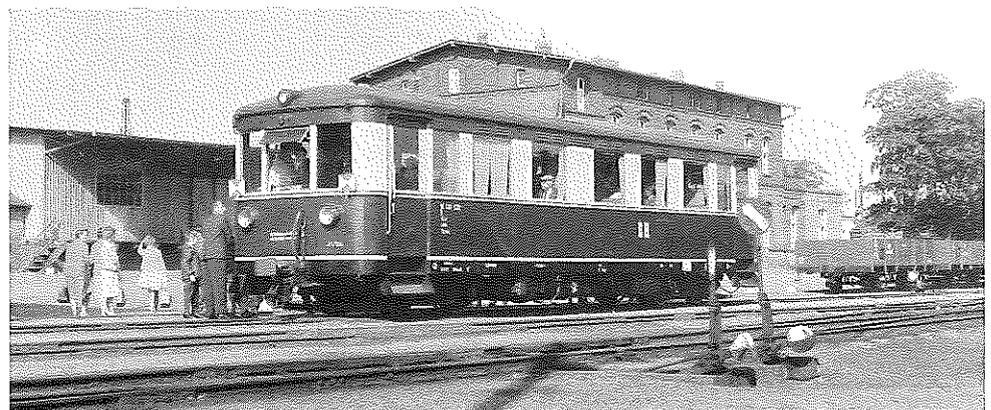
Der Motor vom Typ EM 6-20 stammte vom VEB-Motorenwerk Schönebeck/Elbe. Er ist einem Büssing-Dieselmotor nachgebaut.

Die DR unterhält ihre Fahrzeuge nach dem Tauschellsystem, wie es für Staatsbahnen mit großen Stückzahlen und weitgehender Normung üblich ist. Infolgedessen erhielt der Triebwagen ab 1958 bei zahlreichen Untersuchungen einen Tauschmotor „aus dem Regal“. Jeweils ein Motortausch fand am 31. Mai 1960, 30. September 1961, 5. Oktober 1962, 19. September 1963, 30. Juni und 4. Dezember 1965, 24. November 1966, 10. Oktober 1968 und zuletzt am 2. November 1970 statt. Die vielen Motorwechsel sind sicher kein Zei-



Triebwagen-Kleinbahn-Romantik im August 1966 gelungen im Bahnhof Barth eingefangen. Während der VT 137 532 noch im Triebwagenschuppen Luft pumpt, um ausrücken zu können, macht der Fahrer schon mal den Schlauch klar, damit er den Triebwagen anschließend auftanken kann. Auf dem vordersten Ende des Güterschuppengleises steht der zum Beiwagen degradierte ehemalige T 1 der FKB.

Foto: Dipl.-Ing. Klaus Kleper



In Barth auf dem Bahnsteiggelände aus Richtung Ribnitz-Damgarten läßt der VT 137 532 die Fahrgäste im August 1966 aussteigen. Im Hintergrund stehen das Empfangsgebäude und der Güterschuppen des Staatsbahnhofs in Barth. Die Zugschlußscheiben stecken in den erst 1961 angebrachten Halterungen am Fenstergurt. Beachtenswert sind auch die Weichensignalscheiben.

Foto: Dipl.-Ing. Klaus Kleper

chen für schlechte Motoren, wie böse Zungen meinen, sondern für gute und vorausschauende Wartung, wie sie für Großbetriebe üblich ist.

Allerdings bedeutete der neue Motortyp nicht unbedingt eine Antriebsverbesserung für den Triebwagen. Im Juli 1960 richtete das Bw Barth einen geharnischten Brief an das RAW Dessau, der erkennen läßt, daß schon der 1958 eingebaute Motor keine befriedigende Leistung erbracht hatte. Von der Ausbesserung 1960, die in Wirklichkeit ein Tausch war, hatte man sich eine Verbesserung versprochen, doch nun war es noch schlechter um den Triebwagen bestellt. Nur bei Fahrt ständig unter Vollgas konnte der Fahrplan eingehalten werden.

Wie der Schriftwechsel und die Motorwartung weiter ging, ist leider nicht bekannt. Die Papiere sind wohl aus verständlichen Gründen nicht an den DEV gegangen. Immerhin ist noch heute der 1970 eingebaute volkseigene Motor in Betrieb, der in den letzten 15 Jahren bei der Museums-Eisenbahn keine nennenswerte Störung aufwies. Dieser Motor wurde 1964 oder 1965 gebaut und trägt die Fabrik-Nr. 82 854. Er diente vier anderen Triebwagen der DR als Antrieb, bevor er in den heutigen T 42 eingebaut wurde:

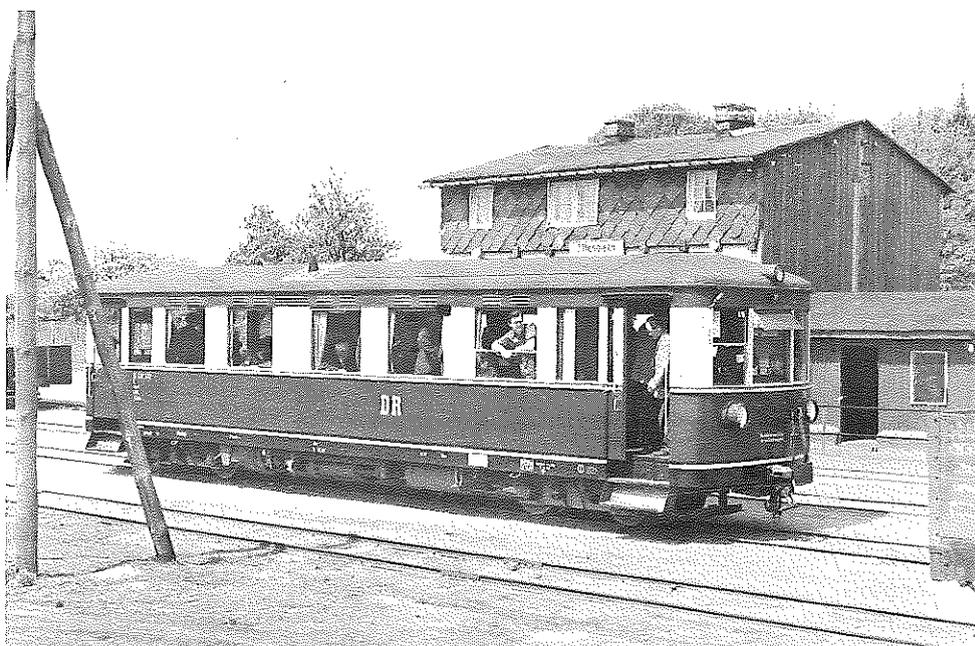
31. März 1965	an VT 135 515
30. September 1966	an VT 135 531
31. Januar 1967	an VT 135 541
30. September 1969	an VT 135 054
2. November 1970	an VT 187 101-1

1961 besuchte der Triebwagen das RAW Dessau zum letzten Mal. Bei der Untersuchung wurde neben dem obligaten Motortausch das dritte Spitzenlicht eingebaut und Schlußscheibenhalterungen auf das Gurtband gesetzt. 1962 wird bemängelt, daß die Türen stark undicht sind und der Aufenthalt auf den Führerständen kaum mehr möglich ist. Es leuchtet ein, daß nach mehr als 20 Jahren Einsatz auch der Wagenkasten einer gründlichen Revision bedurfte.

Die Unterhaltung oblag nun dem RAW Wittenberge. Dort wurde vom 30. August bis zum 5. Oktober 1962 eine Untersuchung nach der T 4 durchgeführt. Der Bericht vermerkt: „Bänke neu gepolstert, Gepäckraufen (?) angebracht, 6 polnische Fensterheber eingebaut, Regentropfleisten angebracht, Rippenheizung aufgearbeitet und teilweise erneuert und Rohrleitung unterm Wagen und Führerstand neu.“

Zwischen 1966 und 1968 erlitt der VT 137 532 einen Unfall, anschließend mußten im RAW Wittenberge der Umbau des Führerstandes 1 vorgeschuht und Unfallschäden beseitigt werden. Am 15. September 1970 bekam er eine neue computergerechte Bezeichnung; er hieß nun 187 101-1. Zu dieser Zeit war er gerade wieder in Wittenberge zu einer T O. Im Rahmen der Untersuchung, die sich vom 19. Mai bis 2. November 1970 hinzog, erhielt er zum letzten Mal einen Tauschmotor, weiteres ist nicht bekannt.

Nun bleiben dem frisch untersuchten Triebwagen noch genau zwei Monate, die er sich auf dem verbliebenen Streckenrest der ehemaligen FKB nützlich machen konnte. Am 3. Januar 1971 fuhr er zum letzten Mal in Pommern und wurde dann betriebsfähig abgestellt. Vermutlich ist es dem guten Allgemeinzustand des Fahrzeugs zu verdanken, daß der Triebwagen nicht verschrottet wurde oder wie seine Kollegen als Gartenlaube endete. Statt dessen sollte er zur Harzquerbahn umgesetzt werden, um dort einen Vorortverkehr zwischen Wernigerode Hbf und dem Ortsteil Hasserode aufzunehmen. Doch galt er für die dortigen Steigungen als zu schwach motorisiert, so daß der Plan aufgegeben wurde.



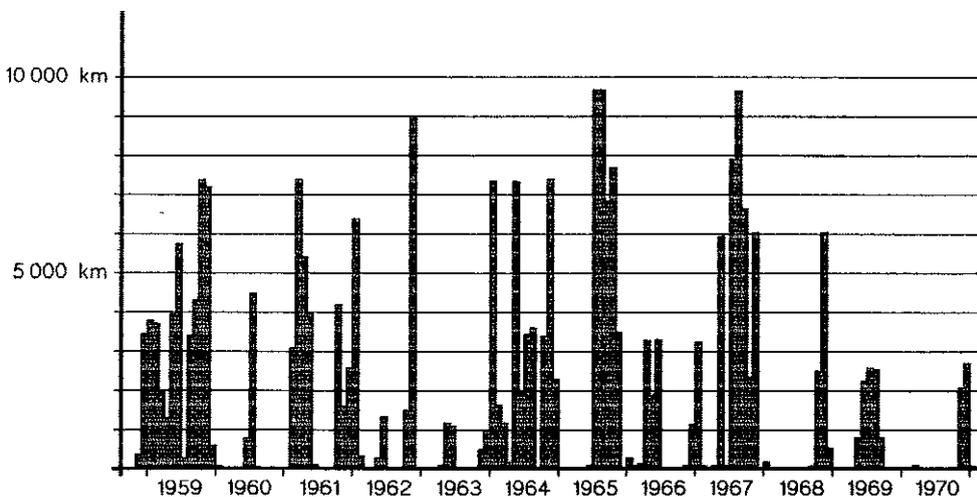
Gut besetzt ist der VT 137 532 im Bahnhof Altenpleen angekommen, 21. Mai 1967.

Foto: Dipl.-Ing. Klaus Kieper



Am 21. Mai 1967 ist im Bahnhof Stralsund-Stadtwald nach Ankunft des Triebwagens richtig etwas los. Allerdings scheint es sich bei den drei Leuten links nicht um Pendler sondern um Eisenbahnfreunde zu handeln.

Foto: Dipl.-Ing. Klaus Kieper



Monatliche Laufleistungen des VT 137 532, zusammengestellt mit Informationen aus dem Bordbuch des Triebwagens. In den Monaten ohne Einsätze war der Triebwagen meist zu einer Untersuchung im RAW, oder es wurde ein Motor innerhalb der Untersuchungsfrist gewechselt.

Zeichnung: Wolfram Bäumer

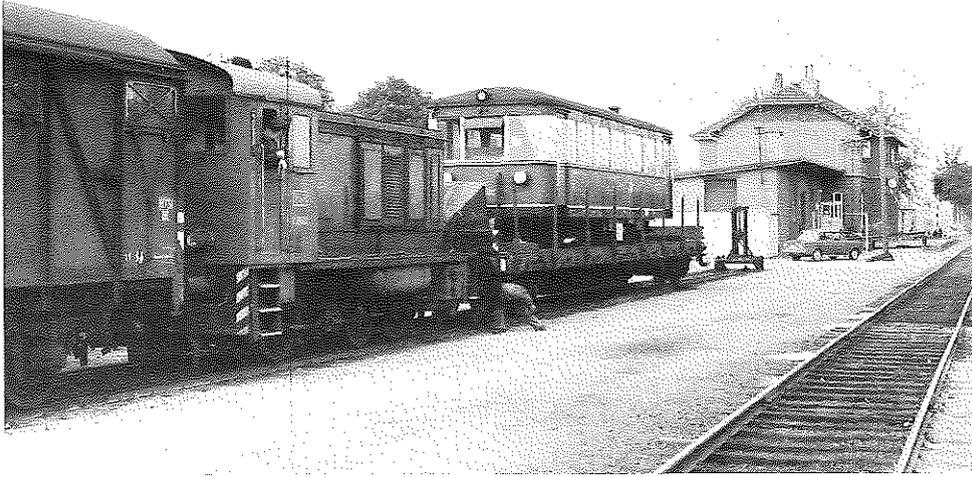
Einsatz auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf

Dreieinhalb Jahre stand der Triebwagen nutzlos in Barth und wäre wahrscheinlich doch noch verschrottet worden, wenn nicht der DEV zu der Zeit ein Fahrzeug für Rangierzwecke gesucht hätte. Der bislang dafür genutzte Wismarer Schienenbus war doch zu wertvoll, um ihn im Dampflokverschub zu verschleifen. Als DEV-Aktive 1973 mit der DR in Verhandlungen traten, um den Triebwagen zu retten, hatten sie nicht nur mit der Finanzierung zu kämpfen, sondern auch mit Widerständen innerhalb des Vereins. So gab es viele Mitglieder, die sich auf den Betrieb und die Unterhaltung eines Dampf-Tourismus-Zuges beschränken wollten. Der Kauf eines weiteren Triebwagens wurde mit Blick auf den bereits vorhandenen T 41 abgewiesen. So waren die vorausschauenden Aktiven zu der Argumentation gezwungen, daß der Franzburger Triebwagen zum Rangieren benötigt wird. Gottlob konnten sie sich damit durchsetzen; fünf Jahre später wurde übrigens mit demselben Argument der Kauf einer Diesellok begründet, ja sogar zwei Jahre später noch einmal, denn inzwischen mutet niemand mehr den Triebwagen das Rangieren zu; sie sind auch wirklich nicht dafür geschaffen.

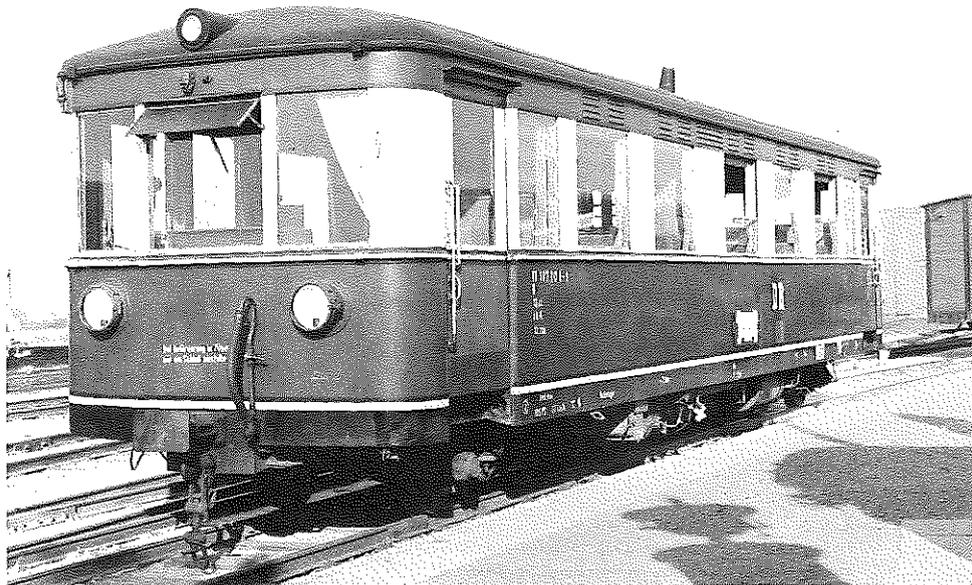
Die Verhandlungen mit der DR zogen sich viele Monate hin, denn der Preis überstieg die finanziellen Möglichkeiten des Vereins bei weitem. Da inzwischen der Motor zerfroren war, konnte der Preis vom DEV heruntergehandelt werden. Am 1. Juni 1974 hatte man sich schließlich geeinigt, und der Kauf kam zustande. Mitte Juni wurde der Triebwagen in Barth verladen und Richtung Bruchhausen-Vilsen geschickt. Doch da es die DR versäumte, die Lademaßüberschreitung des Transportes rechtzeitig anzumelden, nahm ihn die DB nicht an. Dadurch verzögerte sich das Eintreffen des Triebwagens bis zum 12. Juli. Gleich nach der Ankunft im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen wurde das gute Stück mit einem Autokran abgeladen.

Der Triebwagen erhielt bei der Museums-Eisenbahn die Nummer T 42. Das war konsequent, denn der bereits vorhandene Triebwagen hieß T 41 und trug damit seine vom Niedersächsischen Landeseisenbahnamt zugewiesene Nummer. Da das Nummernschema des Landeseisenbahnamtes bereits seit 15 Jahren bedeutungslos war, störte es nicht, daß die Museums-Eisenbahn, ausgehend von ihrem ersten Triebwagen, die weiteren Fahrzeuge fortlaufend weiternumerierte. Doch die Vergabe einer Nummer war nicht ausreichend, der Schienenbus hieß wegen seiner Schnauzen schon immer „Maus“, da lag es nahe, den großen Triebwagen „Jumbo“ zu nennen.

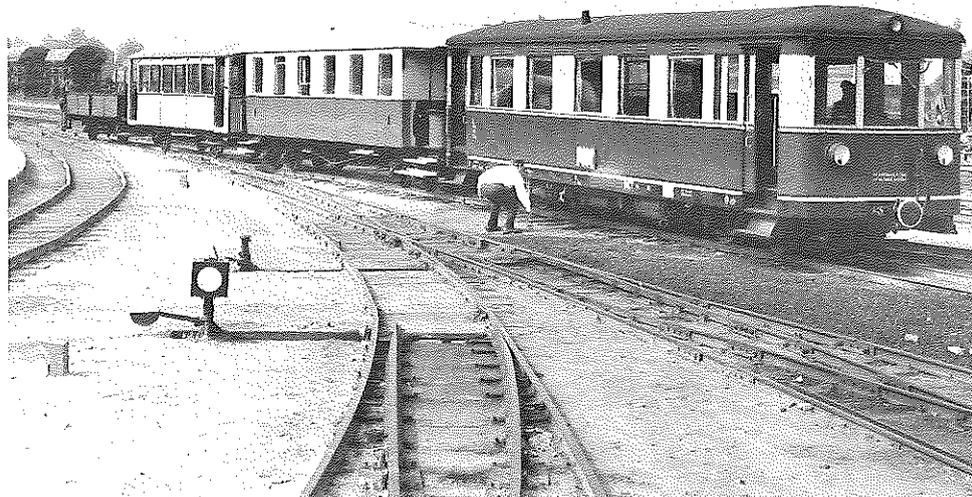
Fahren durfte der T 42 noch nicht, denn die Fristen der letzten Untersuchung waren längst abgelaufen, und außerdem mußte der Motor repariert werden. Der Motorblock wurde geschweißt, die gerissenen Zylinderköpfe konnten ersetzt werden. Das und die anderen Untersuchungsarbeiten geschahen ab dem 1. August 1974, mit diesem Datum wurde der T 42 offiziell der HU zugeführt. In diesem Rahmen erfolgte auch der Umbau der Zug- und Stoßvorrichtungen: Statt der FKB-Kupplung erhielt der Triebwagen die von uns „Vorschraubkupplung“ genannte Zug- und Stoßvorrichtung mit außenliegendem Ausgleichsbalancier. Nachdem alle Arbeiten zum Abschluß gebracht waren, erfolgte am 26. April 1975 eine Abnahmefahrt mit dem obersten Betriebsleiter und am 15. Mai 1975 mit dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht. Das offizielle HU-Datum war der 27. April. Damit durfte der T 42 vier Jahre lang Fahrgäste



Der Güterzug der VGH, gezogen von der V 36 001, bringt am 12. April 1974 den neuen Triebwagen zur Museums-Eisenbahn nach Bruchhausen-Vilsen. Foto: Gerd Schrammen



Nur zwei Monate war der Triebwagen mit seiner Computernummer im Einsatz bei der DR. Mit dieser Beschriftung kam er nach Bruchhausen-Vilsen, wo sie im Bild festgehalten wurde, 31. August 1974. Foto: Eberhard Kunst



1975 bis 1978 stand der T 42 in diesem Aussehen mit rundem Puffer im Einsatz auf der Museums-Eisenbahn. Hier rangiert er gerade die Wagen 5, 22 und 113.

Foto: Eberhard Kunst

auf der Museums-Eisenbahn von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf und umgekehrt befördern. Außerdem wurde er gerne für Fahrten zu Rotteneinsätzen und Sonderfahrten genutzt, und das ist bis heute auch so geblieben.

Vor dem Saisonbeginn 1979 wurde wieder eine HU durchgeführt. Einzige über die normalen Fristarbeiten hinausgehende Arbeit war der erneute Umbau der Zug- und Stoßvorrichtungen. Ausschließlich aus optischen Gründen wurde mit relativ viel Aufwand eine Konstruktion gewählt, die eine Wiederverwendung der eckigen Puffer ermöglichte. Die eckigen Puffer sind für die Lenzschen Meter-spurbahnen so typisch, daß sie unverzichtbar für alle Fahrzeuge der Museums-Eisenbahn sind, die von einer derjenigen Kleinbahnen stammen.

Die nächste HU wäre 1983 fällig gewesen, doch in der Zwischenzeit hatte der Gesetzgeber die Fristen auf acht Jahre verlängert. Bei der guten Pflege, die der Jumbo bei der Museums-Eisenbahn genießt und bei dem relativ geringen Einsatz (er läuft im Jahr weniger als mancher WEG-Triebwagen in einer Woche) fiel sogar nach Verdoppelung der Frist bei der HU 1987 kaum Arbeit an. Außer den vorgeschriebenen Untersuchungsarbeiten wurden nur die Armaturenblecher neu lackiert und eine der Schiebetüren leichtgängig gemacht – Dinge, die bei der DR überhaupt nicht erwähnt wurden. Sie sind hier auch nur deshalb genannt, um aufzuzeigen, was für ein Glückstrefen der T 42 von Anfang an für die Museums-Eisenbahn war.

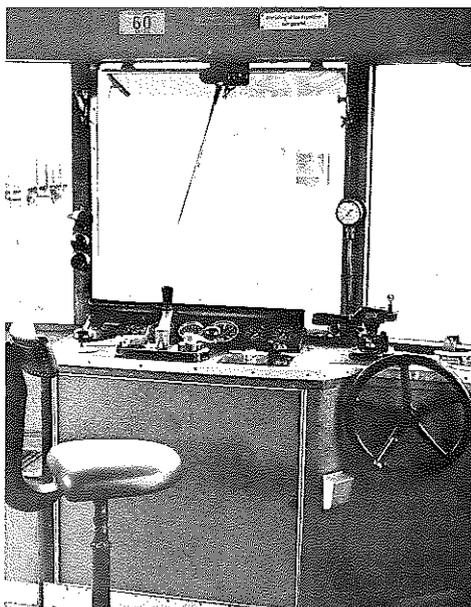
Es läßt sich aber schon absehen, daß der T 42 in nicht allzu ferner Zukunft richtig gründlich aufgearbeitet werden muß. Er weist zwar keine betriebseinschränkenden Mängel auf, jedoch ist die Innendecke an manchen Stellen wackelig und auch unterhalb des Wagenbodens könnte eine Menge getan werden. Wenn die Werkstatt der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf einmal am Jumbo anfängt, dann wird sicherlich eine Reihe von Folgereparaturen den Triebwagen längere Zeit stillstehen lassen. Darum hat der DEV gerne zugriff, als der heutige T 44 von der Inselbahn Juist angeboten wurde. Er kann nach Abschluß seiner Aufarbeitung den Jumbo bei den planmäßigen Triebwagenfahrten unterstützen und für die Zeit der Aufarbeitung ersetzen, aber nur für diese Zeit, denn der Jumbo ist durch seine Eleganz, seine Laufeigenschaften und seine Beliebtheit bei Fahrgästen und Fahrern unersetzlich!

Am 3. und 4. Juni 1989 wird eine Jubiläumsfeier auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf für den T 42 stattfinden. Anlässlich seines 50jährigen Jubiläums wird ein verdichteter Fahrplan angeboten, der allen Triebwagenfreunden besondere Spezialitäten bringt. Außerdem wird die FKB-Garnitur stiller eingesetzt werden, so daß ein ganz besonderes FKB-Wochenende für Kleinbahnstimmung sorgen wird.



Zugkreuzung am 1. September 1984 in Heiligenberg. Der T 42 unterwegs in Richtung Bruchhausen-Vilsen trägt die Zugschlußscheiben in den oberen Scheibenhaltern, genau wie es auch auf den FKB praktiziert wurde. Den Gegenzug nach Asendorf zieht die Lokomotive SPREEWALD.

Foto: Dipl.-Ing. (FH) Regine Köster



Links: Ansicht des fahrbereit aufgerüsteten Führerstandes. Die drei nebeneinander angeordneten Hebel dienen Motor- und Getriebesteuerung: rechts die Kupplung, Mitte Gangvorwahl, links Kraftstofffüllung. Rechts befinden sich das Handrad für die Handbremse und darüber links das Führerbremsventil und rechts der Fahrtrichtungswendehebel.

Rechts: Blick in den Fahrgastraum. Das Fenster der Zwischenwand läßt sich zur Seite und die Sitzbank nach hinten klappen, so wird der Motor zugänglich. In dem Kasten rechts neben dem Fenster führt der Auspuff nach oben. Ganz rechts in der Ecke hängt ein Wasserstandsglas, das die Kühlwassermenge im Ausgleichsbehälter anzeigt. Die Sitzpolsterung ist nicht mehr die ursprüngliche, im übrigen hat sich kaum etwas in den 50 Jahren verändert.

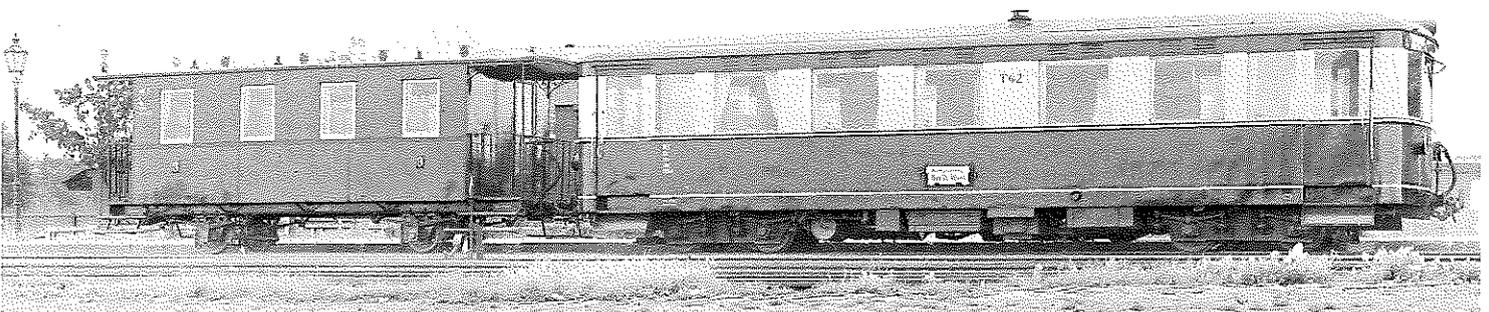
Foto: Wolfram Bäumer

Ganz herzlich möchte ich mich bedanken bei Frau Erika Alt und den Herren Eckehart Alt, Hans-Jürgen Credé, Dr. Otto Happel, Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Hentzschel, Dipl.-Ing. Klaus Kieper, Dr. Rolf Löttgers, Dipl.-Ing. Christian

Speer und Dipl.-Ing. Gerd Wolff für die Bemühungen, diesen Artikel auf Korrekturen und Ergänzungen durchzuarbeiten und Bilder zur Verfügung zu stellen.

Stilreiner Triebwagenzug der Museums-Eisenbahn ist in Bruchhausen-Vilsen eingetroffen; DEV T 42 (ex FKB T2) und DEV 11 (ex FKB 7), 1988.

Foto: Wolfram Bäumer



Technische Ausführung

Der Triebwagen ist für den beschleunigten Reisezugverkehr konstruiert. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h und sein weich gefedertes Fahrwerk in zwei zweiachsigen Drehgestellen ermöglicht komfortables Reisen. Die Länge über Puffer beläuft sich auf 12,96 m; der Wagen ist leer 13,3 t und besetzt 18 t schwer und bietet 40 feste und 10 klappbare Sitzplätze. In seiner Formschönheit und der freundlichen Innenausstattung bietet der Triebwagen ein sehr angenehmes Gesamtbild.

Wagenkasten: Zur Erreichung eines geringen Wagengewichtes besteht der Wagenkasten aus einer vollständig geschweißten Spantenbauweise. Das aus Stahlprofilen bestehende Untergestell ist mit Fenstersäulen und Dachstrebein über Brüstungsurte und Dachrahmen zu einem verwindungssteifen Verband verschweißt.

Fahrgastraum: Der Fahrgastraum ist durch eine Zwischenwand in ein Raucher- und ein Nichtraucher-Abteil unterteilt. Eine Pendeltür mit zusätzlicher Endarretierung ermöglicht den Durchgang. Die festen Sitze sind Latten-sitze, die Innenverkleidung der Seitenwände besteht oberhalb der Fensterbrüstung aus naturlackiertem Eichensperrholz mit Eschenleisten und ist im unteren Bereich mit Jaspé bezogen. Der Fußboden ist mit braunem Linoleum belegt und die Innendecke eifenbein lackiert. Die zahlreichen und großen Fenster gewähren eine gute Aussicht, je drei der Seitenfenster und je eines der Stirnfenster sind vollständig herablaßbar und unterstützen wirkungsvoll die Belüftung durch Lüftungsschlitze über den fünf großen Seitenfenstern. An den Seitenwänden sind oberhalb der Fenster Längsgepäcknetze angeordnet. Die Heizung geschieht mittels einer Warmwasser-Umlaufheizung, die direkt aus dem Motorkühlkreislauf gespeist und durch einen unterflur angeordneten Kohleofen ergänzt wird.

Fahrwerk: Die zweiachsigen wiegenlosen Drehgestelle sind in verwindungssteifer Konstruktion aus Blechen und Stahlprofilen genietet. Der Achsstand beträgt 1.400 mm, die im Durchmesser 700 mm messenden Radsätze sind an ihren Außenschnecken mit Rollenlagern versehen und über Blattfedern mit zusätzlichen Gummipuffern abgedefert.

Bremse: Der Wagen ist mit einer einlösigem, achtklötzigen Westinghouse-Druckluftbremse ausgerüstet. Der Kompressor wird über Keilriemenantrieb vom Motor angetrieben. Als zweite Bremse dienen 2 Handbremsen, deren Handräder an jedem Führerstand angeordnet sind, und die auf das jeweils naheliegende Drehgestell wirken. In jedem Abteil ist ein Notbremszugkasten gut erreichbar angeordnet.

Ausrüstung: Die beiden Führerstände sind vollkommen gleich ausgestattet. Auf dem Führerstandstisch sind in gut übersichtlicher Anordnung alle notwendigen Bedienungshebel und Instrumente eingebaut: Hebel für Motor und Getriebe (Brennstoff-, Gangwähler-, Kupplungs- und Wendeschalthebel), das Führerbremseventil für die Druckluftbremse und ein Handrad für die Handbremse. Das Armaturenbrett enthält alle für die Ingangsetzung und Überwachung der Maschinenanlage erforderlichen Schalt- und Meßinstrumente, sowie eine Ladekontrolllampe für die Lichtmaschine, Glühkerzenschalter mit Kontrollspirale zum Vorglühen und Anlassen des Dieselmotors, Öldruckkontrolllampe, Geschwindigkeitsmesser mit Kilometerzählwerk, Manometer für Druckluft-Getriebebeschaltung, Doppelmanometer für die Bremse, Fernthermometeranlage für Motorkühlwasser und je ein Ventil für Lätwerk, Typhon und Sandstreuer. Das Führerstandsfenster besitzt einen elektrisch betriebenen Scheibenwischer. Mit dem Brennstoffhebel für die Motorregulierung ist eine Totmanneinrichtung verbunden, die in jedem Führerstand über ein Führerüberwachungsventil wirksam wird. Während der Fahrt drückt der Fahrer den Brennstoffhebel dauernd nieder, nimmt er infolge Unachtsamkeit oder plötzlicher Erkrankung die Hand von diesem Hebel, spricht die Totmanneinrichtung durch Abstellen der Brennstoffzufuhr und durch verzögertes Einsetzen der Luftbremse an, so daß der Triebwagen oder der Zug zum Halten gebracht wird.

Antriebsanlage: Motor, Kupplung und Getriebe sind auf einem gemeinsamen Maschinenrahmen gelagert, der an vier Punkten unter Zwischenschaltung von Pufferelementen am Wagenkastenunterteil zwischen den Drehgestellen aufgehängt ist. Damit bleibt der Wagenkasten von Vibrationen unberührt. Die dabei erzielte tiefe Schwerpunktlage der Maschinenanlage gibt dem Wagen einen besonders ruhigen Lauf. Der Motor befindet sich unter einer Sitzbank, die gegen Geruch und Geräusche gut verkleidet ist. Die Motorsitzbank ist aufklappbar konstruiert und gewährleistet neben großen Bodenklappen eine einwandfreie Zugänglichkeit zu den zu unterhaltenden Bauteilen des Motors und Getriebes. Zwei Kardanwellen stellen die Verbindung vom Getriebe zu den innenliegenden Achsen der Drehgestelle her.

Motor: Das Fahrzeug wurde mit einem Mercedes-Benz-Motor (Baujahr 1939), Fabrik-Nr. 306 705 307, geliefert. Der Sechszylinder-Dieselmotor vom Typ OM 67 ist als Viertakter gebaut. Die Brennstoffpumpe spritzt den Kraftstoff nicht direkt in die Zylinder, sondern in Vorkammern ein. Dort wird ein Teil verbrannt und dadurch der Rest vorgewärmt in die Zylinder gedrückt. Der Verdichtungsdruck beträgt ca. 35 atm und der Verbrennungsdruck ca. 40 atm. Das Vorkammerverfahren arbeitet mit ca. 85 atm Einspritzdruck, gegenüber mehr als 300 atm bei dem Direkteinspritzer.

Die technischen Daten:

Bohrung	110 mm
Hub	130 mm
Gesamthubraum	7400 cc
Nennndrehzahl	2000 U/min
Nennleistung	95 PS = 70 kW
Gewicht	620 kg
Kraftstoffverbrauch	200 g/PS

Der Motor ist mit den folgenden Aggregaten ausgerüstet: Bosch-Einspritzpumpe, 6 Zerstäuber, 6 Glühkerzen, Ölfilter, Lichtmaschine (24 V, 500 W) und Bosch-Anlasser (4 PS).

Geschwindigkeitswechselgetriebe: Das vierstufige Wechsel-Wendegetriebe, System Mylius, der Deutschen Getriebe GmbH in Berlin, Typ bw, ist ein spezielles, für den Triebwagenbetrieb entwickeltes Zahnradgetriebe in einfachster Bauart und leichter Zerlegbarkeit bei bestem Wirkungsgrad. Die Achsgetriebe besitzen ebenso wie das Wechsel-Wendegetriebe reichlich bemessene und sorgfältig verzahnte Räder. Die Zahnräder befinden sich in stetigem Eingriff, der Kraftschluß für die Gänge wird jeweils durch druckluftbetätigte Kupplungen hergestellt. Die Kupplung ist handbedient und garantiert somit feinfühliges Bedienung. Sämtliche Wellen laufen in kräftig dimensionierten Rollenlagern.

Achsgetriebe: Die Achsgetriebe der Deutschen Getriebe GmbH in Berlin Typ M sind ausreichend bemessene und dennoch leichte Kegelradgetriebe ohne Fahrtrichtungswendung. Durch die Anordnung der Wechselräder im Antriebsrahmen wurde erreicht, die ungefederten Massen möglichst gering zu halten.

Kompressor: Der Kompressor der Knorr-Bremse vom Typ V 70/150 ist bei einer Antriebsleistung von 3 kW und 1500 U/min auf eine Lieferleistung von 425 l/min ausgelegt. Drei Zylinder mit einem Durchmesser von 75 mm und einem Hub von 36 mm arbeiten in einem einstufigen Verdichtungsprozeß.

