

Wolfram Bäumer

Anmerkungen zum Einsatz des T 41

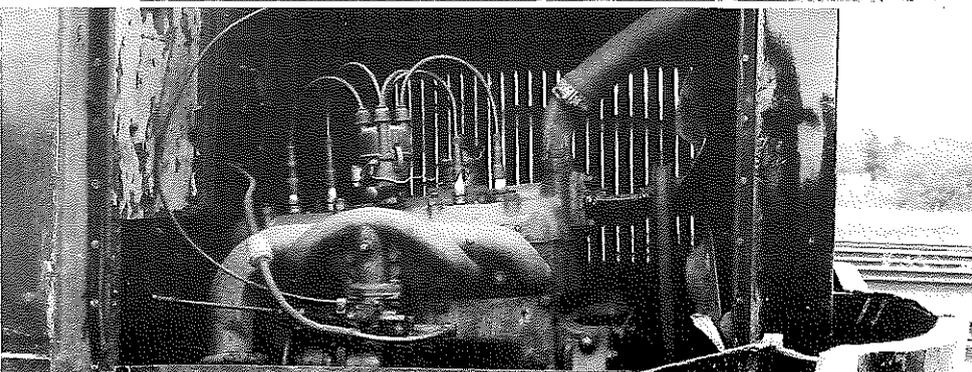
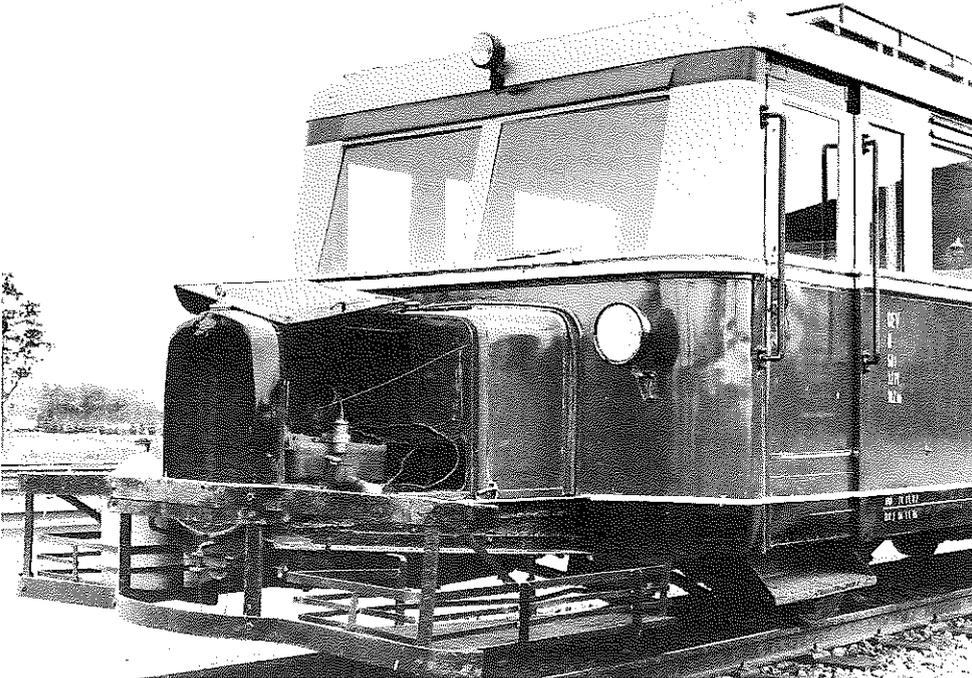
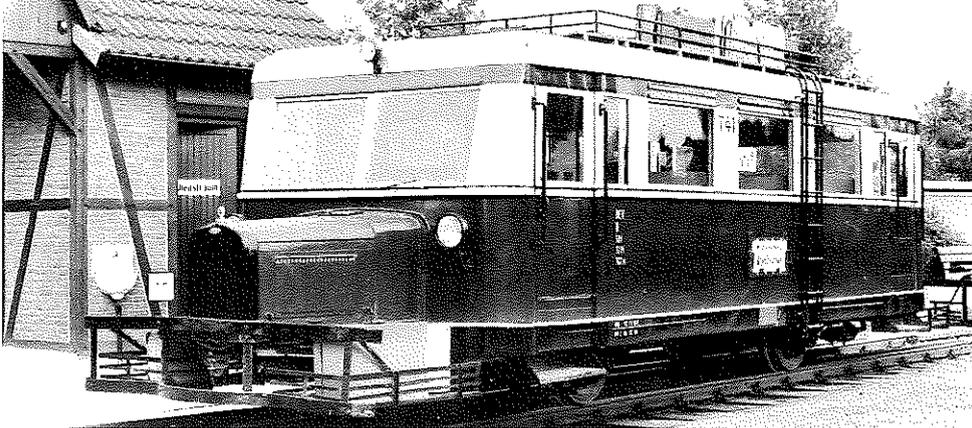
Die 57 Wismarer Schienenbusse - und der T 41 der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf ist das zweite Fahrzeug aus dieser Serie - entstammen einer Entwicklung auf Anregung des Niedersächsischen Landeskleinbahnamtes für den Einsatz auf sehr schwach frequentierten Strecken. Diese Serie war so rationell konstruiert, daß die Fahrzeuge bereits mit 4 zahlenden Fahrgästen wirtschaftlich fahren, das ist ein hochinteressantes Detail aus der Kleinbahnwelt. Der Beitrag von Claus Hanack macht die Problematik deutlich, die für die Museums-Eisenbahn mit dem Einsatz des T 41 auftritt.

Die Aufgaben eines Museums sind bekanntlich: Das Sammeln, Bewahren, Präsentieren, Forschen und Dokumentieren. Drei dieser 5 Aufgaben

sind erledigt, denn der T 41 ist bereits in der Sammlung des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen, und auch seine Geschichte ist bereits erforscht und dokumentiert worden.

Die Präsentation eines Exponates im Museum sollte möglichst so erfolgen, daß die Besucher einen Eindruck von der früheren Verwendung bzw dem ursprünglichen Zweck erhalten. Der T 41 sollte zur Präsentation im Rahmen des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen in der Regel zu schwachen Zeiten mit wenigen Fahrgästen eingesetzt werden. Doch das widerspricht den (betriebswirtschaftlichen) Interessen der Museums-Eisenbahn und auch dem Interesse der Besucher, die begeistert in großen Scharen herbeieilen, wenn sich der T 41 dem Bahnsteig nähert. Ein heillos überfüllter T 41 kommt jedoch nicht dem Anspruch an Präsentation des Kleinbahnwesens nach.

Auch dem Anspruch, das Fahrzeug der Nachwelt zu bewahren, ist so nicht gedient, denn neben dem überhöhten Verschleiß sind alle Fahrzeuge durch den Einsatz in einer real existierenden Autofahrerwelt schon sowie gefährdet. Optimal aufbewahrt wäre der T 41 in einer Halle stehend. Doch das würde der Pflicht nach Präsentation in keiner Weise gerecht, denn gerade bei diesem Fahrzeug reicht ein Betrachten und Betasten nicht aus, um einen Eindruck von den Wismarer Schienenbussen mit dem für sie typischen Motorgeräusch und den weichen Laufeigenschaften zu erhalten. Geschweige denn, daß der Besucher auf diese Weise einen eindrucksvollen Einblick in die Not der Kleinbahnen zu Beginn der 1930er Jahre erhält, die ja ausschlaggebend für die Entwicklung eines derart unkonventionellen Fahrzeuges war.



Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf hat sich zu einem Kompromiß durchgerungen, der der Bewahrung und der Präsentation des T 41 gerecht werden möchte: Der „Maus“ wird ganz bewußt nicht den Anforderungen an den Betrieb angepaßt, weil z. B. der Einbau von robusten, leistungsstarken und sparsamen Dieselmotoren das Fahrzeug nicht bewahren, sondern es unzulässig verändern würde. Auch die Präsentation des Reiseerlebnisses mit dem typischen Benzingeräusch würde dadurch unmöglich gemacht. Statt dessen wird der Schienenbus in dem Zustand erhalten, in dem er auf der Steinhuder Meer-Bahn in Betrieb stand. Eingesetzt wird der T 41 selten oder auf besonderen Wunsch oder ohne große Werbung als zusätzliche Fahrgelegenheit, wenn nicht mit einer allzugroßen Nachfrage zu rechnen ist, wie eben an jenem Wochenende, das Claus Hanack beschreibt.

Somit ist seitens des DEV der Bewahrung des Fahrzeuges gegenüber seiner Präsentation oberste Priorität eingeräumt worden. Dieses Vorgehen dürfte wohl bei allen Triebwagenfreunden auf Zustimmung stoßen, auch wenn sie im einzelnen enttäuscht sind, weil sie den T 41 so selten im Betrieb erleben können.

oben: Der T 41 der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf ist der älteste, der erhalten gebliebenen Wismarer Schienenbusse. Er befindet sich unverändert in einem Zustand, in dem er auch bei seinem vorherigen Eigentümer - der Steinhuder Meer-Bahn - in Betrieb stand. Dazu mußte allerdings die Museums-Eisenbahn einige Teile neu anfertigen bzw beschaffen, da jene im Laufe der Zeit verworlost oder fortgefallen waren. 19. August 1989 im Bahnhof Asendorf

Mitte: Die prägenden Motorvorbauten, die dem Fahrzeug zu dem Spitznamen „Maus“ verhalfen, sind mitsamt Motor und Getriebe Zulieferteile aus der LKW-Fertigung in den Ford-Werken, Köln. Gerade die Verwendung von kompletten Antriebsseinheiten ließen die Gesteungskosten für diese Schienenbusse so gering ausfallen, daß das Fahrzeug zum Retter zahlreicher Kleinbahnen avancieren konnte.

unten: Ein Blick unter die Motorhaube läßt den Ford A Benzinmotor erkennen. Man mag ihn für ein weniger wichtiges technisches Detail halten, wer jedoch dieses Motor einmal in Betrieb erleben durfte, wird zustimmen, daß jeder Motortausch ein großer Verlust für die Bewahrung des Kleinbahnwesens wäre. 19. Mai 1988

Fotos: Wolfram Bäumer