

Hinrich Rudolfsen, Wolf-Jobst Siedler

Der Wagen Nr. 7 des DEV

Seit Jahren führt der Wagen 7 bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf mehr oder weniger ein Schattendasein. Dieses Fahrzeug, mit dem 1970 der erste Buffetwagenbetrieb einer deutschen Museums-Eisenbahn eröffnet wurde, ist seit dem 18. 3. 1981 auf wechselnden Abstellgleisen zu finden. Gravierende technische Mängel und die Tatsache, daß zu diesem Wagen eigentlich alles, außer dem Umstand, daß er früher anders aussah, unbekannt war, verhinderten bisher seine Aufarbeitung. Zudem stand seit 1978 der Wagen 15 (ex RhB) als Ersatz zur Verfügung, so daß auch keine betriebliche Notwendigkeit bestand, ihn aufzuarbeiten. So verschwand der Wagen 7 schließlich zum Dornröschenschlaf im Heiligenberger Schuppen.

Man sieht es ihm heute nach zahlreichen Umbauten nicht mehr an, aber dennoch verbirgt sich in diesem Wagen ein ungewöhnlich interessantes Kleinbahnfahrzeug. Obwohl nach der Einstellung des Schienenverkehrs seiner Besitzerin, der Kreisbahn Aurich GmbH, fast sämtliche Unterlagen vernichtet wurden, vermitteln die wenigen Reste noch ein einigermaßen klares Bild von der Geschichte des »DEV 7«. Ein Teil der folgenden Ausführungen muß sich allerdings auf Indizien und Analogieschlüsse stützen.

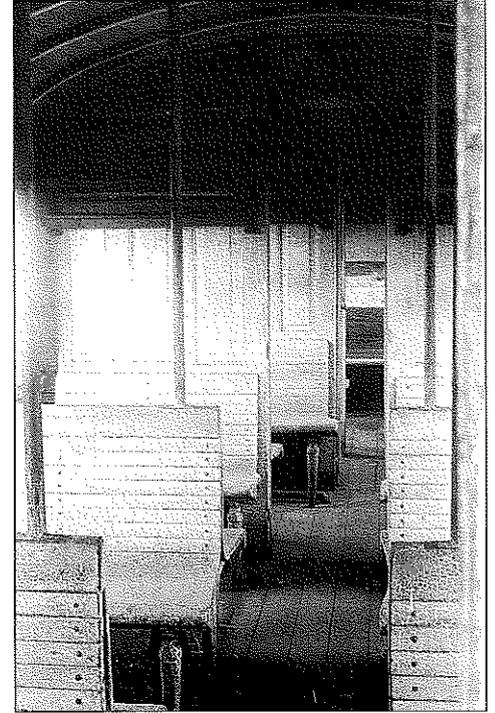
Hinter der noch heute bestehenden Kreisbahn Aurich GmbH verbirgt sich die frühere Kreisbahn Wittmund - Aurich - Leer, die unter wechselnden Bezeichnungen zwischen 1899 und 1969 ein aus 2 Strecken bestehendes, 84 km langes Meterspurnetz in Ostfriesland betrieb. Der Volksmund verpaßte der Bahn (LAW) trotz des beachtlichen Ausmaßes den Spitznamen „Jan Klein“.

Ende des ersten Jahrzehnts dieses Jahrhunderts plante die LAW, ihre Stammstrecke Leer - Aurich - Wittmund um eine Zweigstrecke von Ogenbargen über Esens nach Benseniel zu erweitern. Da Benseniel Fährhafen für einige Nordseeinseln war, erwartete man insbesondere zwischen dem Staatsbahnhof Esens (an der Strecke Jever - Norden) und Benseniel ein ho-

hes Verkehrsaufkommen durch zahlreiche Kur- und Urlaubsgäste. Um diesen erhöhten Verkehr abwickeln zu können und den Ansprüchen des Bäderpublikums gerecht zu werden, war die Beschaffung neuer Personenwagen unumgänglich geworden. Nachdem die Gesellschafterversammlung im Herbst 1908 einen entsprechenden Beschluß gefaßt hatte, bestellte die LAW umgehend 4 zusätzliche Personenwagen.

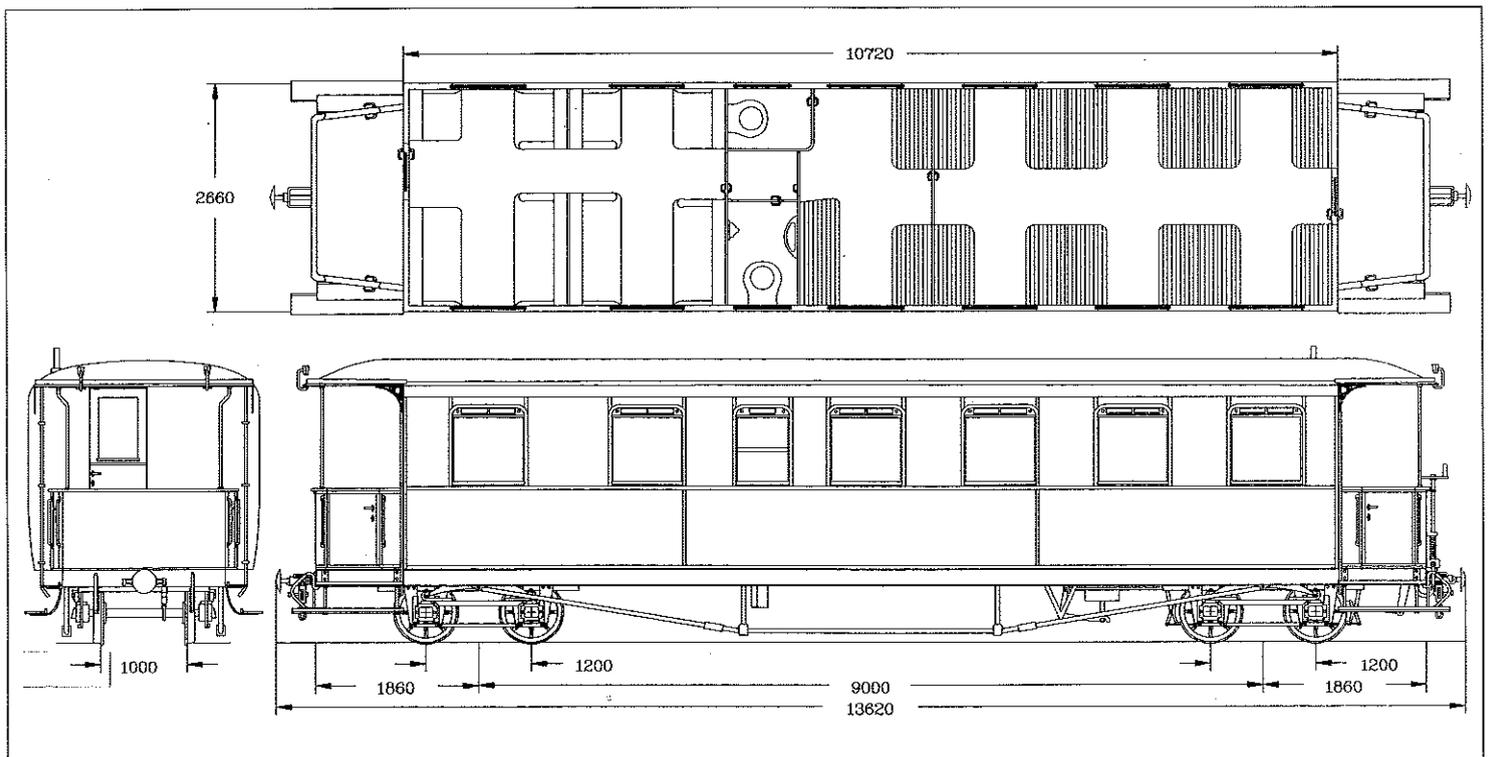
Den Zuschlag erhielt die Waggon-Actien-Gesellschaft in Köln, vormals Herbrand & Co, der Hauslieferant der LAW. Sie lieferte 1909 die 4 Wagen zum Stückpreis von 10.500 Mark ab. Es handelte sich um sehr ansprechend gestaltete Vierachser ohne Übergänge, die 12 Plätze der zweiten und 31 Plätze der dritten Klasse besaßen. Neben einer auf ein Drehgestell wirkenden Handbremse besaßen die Wagen auch eine auf dasselbe Drehgestell wirkende Saugluftbremse sowie eine Dampfheizung.

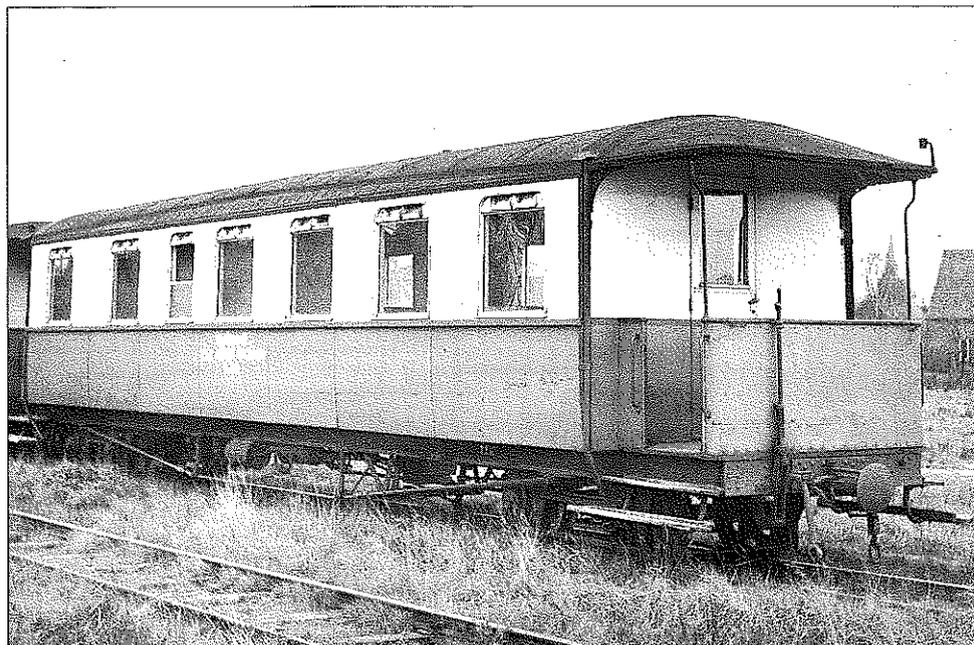
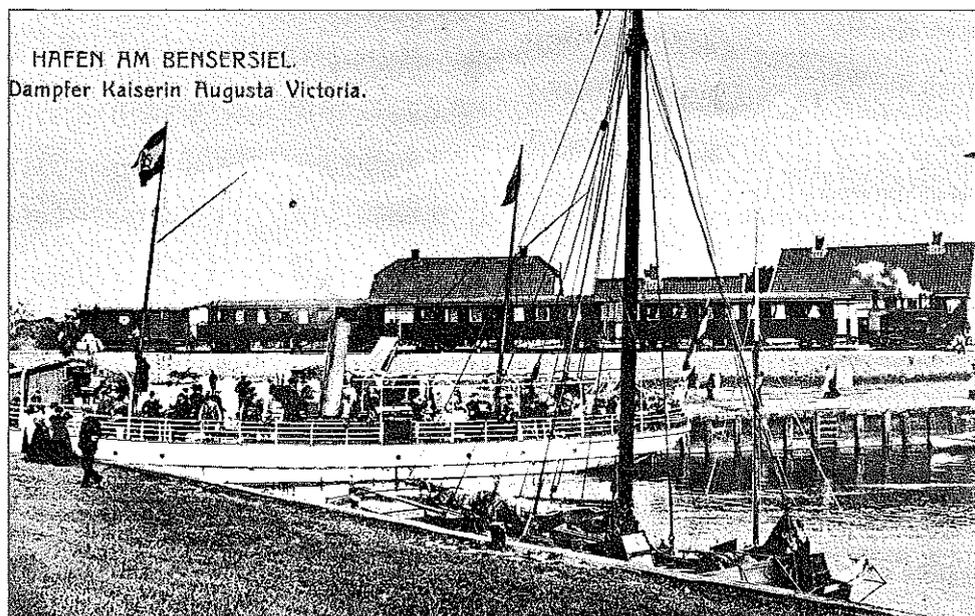
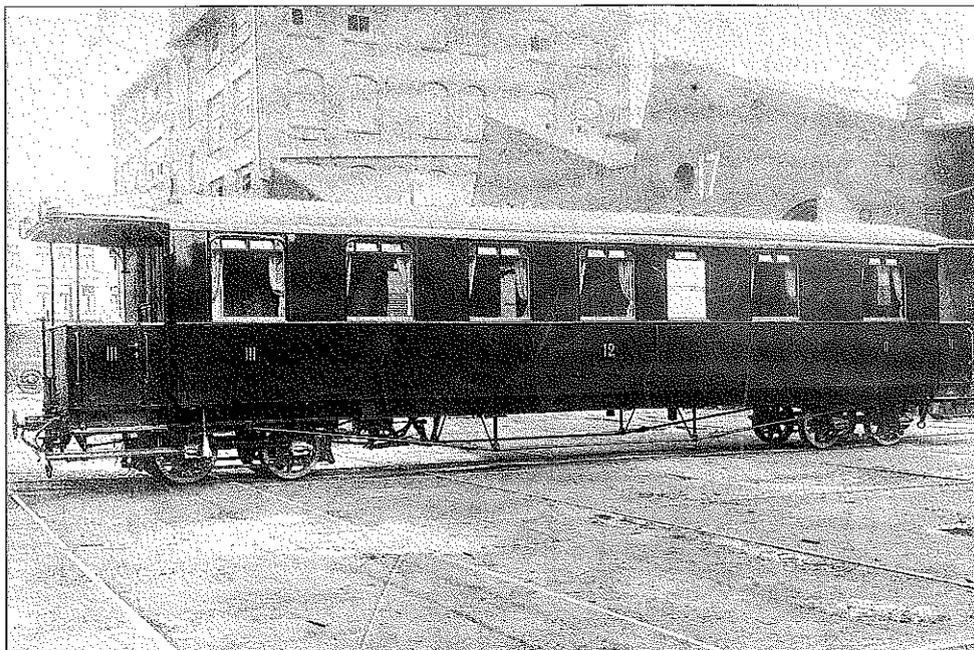
Eine Besonderheit bilden die nach Wagenklassen getrennten Toiletten in der Wagenmitte. Das WC der zweiten Klasse ist über einen abgeteilten Vorraum zugänglich und mit Toilettenpapier und Waschbecken ausgestattet. Diese Einrichtungen fehlen in der der dritten Klasse zugeordneten Toilette. Auch auf die Anordnung eines Vorraumes wurde verzichtet. Ebenfalls bemerkenswert ist



Oben: Innenansicht des 3.-Klasse-Abteils vom Wagen 579, 10. April 1960, Foto: Helmut Schubert

Unten: Zeichnung der Wagen 9^{er} - 12^{er} der Kreisbahn Leer - Aurich - Wittmund im Maßstab 1 : 87, Zchn.: Wolf-Jobst Siedler





die Ausführung der Tür zwischen dem Toilettenvorraum der zweiten Klasse und dem kleineren Abteil der dritten Klasse: Diese Tür erhielt nur auf einer Seite einen normalen Türgriff. Die zur Holzklasse gewandte Seite wurde lediglich mit einem Vierkantschloß versehen und war in dieser Richtung nur für das Zugpersonal – nicht für das drittklassige Publikum – durchlässig.

Die neuen Wagen erhielten die Betriebsnummern 9" bis 12". Vorhandene Indizien lassen den Schluß zu, daß der heutige »DEV 7« ursprünglich die Nummer 9" trug. Fotografien aus den 20er und 30er Jahren belegen, daß die Wagen bestimmungsgemäß fast ausschließlich im Bäderverkehr zwischen Esens und Benersiel Verwendung fanden. Auf der Stammstrecke zwischen Leer und Wittmund herrschte der „Bimmelbahnverkehr“ ländlicher Erschließungsbahnen vor; dort wurden die Wagen der Ursprungs-ausstattung eingesetzt.

Obwohl die Wagenunterhaltung mehrfach wegen schwerer wirtschaftlicher Krisen stark eingeschränkt werden mußte, wurden alle Wagen immer wieder aufgearbeitet. Auch während des 2. Weltkrieges litt die Wagenunterhaltung wieder sehr stark, da fast alle männlichen Kleinbahnbediensteten zur Wehrmacht eingezogen wurden.

Nach Kriegsende dürfte der Zustand des Wagens Nr. 9" der schlechteste gewesen sein, so daß er um 1950 eine ungewöhnliche Aufarbeitung erhielt: Über die alte Beblechung des Wagenkastens wurden neue, komplett geschweißte Wandbleche gesetzt. Bei dieser Gelegenheit wurden auch die über den Fenstern liegenden Lüftungs-klappen mit abgedeckt; für die Belüftung wurden auf die Außenhaut schmale Lufthutzen gesetzt.

Vermutlich während dieses Umbaus wurde auch ein Polterklassenabteil entfernt; als Ersatz erhielt das Abteil an der Wand verlaufende Latensitzbänke, so daß nun ein Traglastenabteil entstanden war.

Aus dem Jahr 1952 datiert der erste Beweis für die neue Verwendung des Wagens als Triebwagenanhänger. Die LAW hatte zwar bis 1947 drei ihrer vier Triebwagen durch Unfall bzw. Feuer verloren, sich aber durch den Umbau dreier ehemaliger Wehrmachtsdraisinen zu sog. Zugmaschinen Ersatz geschaffen. Da diese Draisinen-triebwagen selbst aber nur sehr wenige Sitzplätze besaßen, bestand in der Folge ein erhöhter Bedarf an Beiwagen. Da an die zusätzliche Mitnahme eines Gepäckwagens nicht zu denken war, mußte der Beiwagen auch das o. g. Traglastenabteil erhalten. Für diese Verwendung hatte der Wagen 9" eine Druckluftbremse und eine unter dem Wagenkasten angebrachte ölgefeuerte Warmluftheizung (Webasto) erhalten. Dazu wurde auch eine weitere äußere Veränderung vorgenommen: Um den Heizungs-auspuff zum Dach durchführen zu können, mußte das Fenster des kleinen 3.-Klasse-Abteils versetzt werden. Um hierfür genügend Platz zu haben, entfiel die der 3. Klasse zugeordnete Toilette. Durch den Fort-

Oben: Fabrikfoto des Wagens LAW 12", Herbrand 1909

Mitte: Bäderzug vor 1925 der LAW auf der Mole in Benersiel; der Zug besteht nur aus Wagen der 1909 gebauten Serie. Fotos: Slg. Siedler

Unten: Wagen 580 von der anderen Seite, Nov. 1957, Foto: Reinhard Todt

fall des dazugehörigen Fensters entstand die heute noch sichtbare, unsymmetrische Fenstererteilung. Der nun entstandene Freiraum im Innern wurde für eine weitere Längssitzbank genutzt.

Um 1952 begann das Niedersächsische Landes-Eisenbahn-Amt (NLEA) auf den seiner Betriebsführung unterstellten Bahnen ein einheitliches Nummernschema einzuführen, um jedes Fahrzeug dieser Bahnen anhand seiner Nummer eindeutig identifizieren zu können. Für die 11 vierachsigen Personenwagen der LAW standen die Nummern 570 bis 580 zur Verfügung, die allem Anschein nach in der Reihenfolge der aufsteigenden LAW-eigenen Nummern besetzt wurden. So erhielt der Wagen 9⁷ die neue Nummer 577.

Fortan wurde er auch auf den anderen Strecken bis zur Einstellung des Personenverkehrs eingesetzt. Nachdem dies am 17. Mai 1956 zwischen Leer und Aurich geschehen war, beschränkte sich sein Betätigungsfeld wie zuvor auf den Bäderverkehr zwischen Esens (DB) und Bengersiel. Nachdem der hier eingesetzte Triebwagen nach einem Getriebebruch zum Beiwagen umgebaut werden sollte und der Verkehr nach Bengersiel am 6. Februar 1967 aus politischen Gründen eingestellt wurde, war er auch dort überflüssig geworden. Danach machten die beiden vorhandenen Personenwagen 577 und 591 (ex Steinhuder Meer-Bahn) noch die Abschiedspressefahrt am 14. April 1967 mit. Während Wagen 591 kurz darauf an den DEV verkauft wurde (alte DEV-Kuriere nennen den 1. 4. 1967 und Hr. Kindermann den Herbst 1966 als Ankunftsdatum für den Wagen 5), stellte man den Wagen 577 für eine gelegentliche Verwendung als Bereisungswagen am Bw in Aurich ab. Irgendwann danach, eventuell bei seiner letzten Revision bei der LAW am 15. 9. 1968, muß die für den neuen Verwendungszweck nicht unbedingt erforderliche Bremse entfernt worden sein, denn während seines Einsatzes im Bäderverkehr besaß er sowohl Hand- wie auch Druckluftbremse noch.

Bis zur Stilllegung des Rest-Güterverkehrs zwischen Leer und Esens zum 31. Dezember 1969 hatte sich immer noch kein Käufer für den Wagen 577 gefunden. Durch diesen Umstand konnte der DEV den Wagen übernehmen. Mindener THW-Helfer verladen ihn am 26. 2. 1970 mit erheblichem Aufwand auf einen aufgebockten Normalspur-Güterwagen, der den weiteren Transport zur Museums-Eisenbahn nach Bruchhausen-Vilsen übernahm.

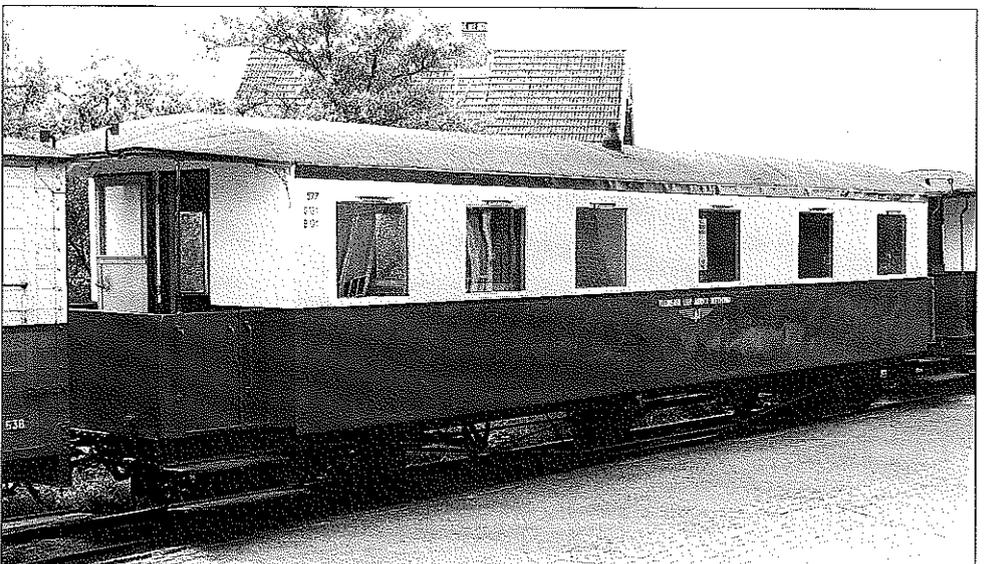
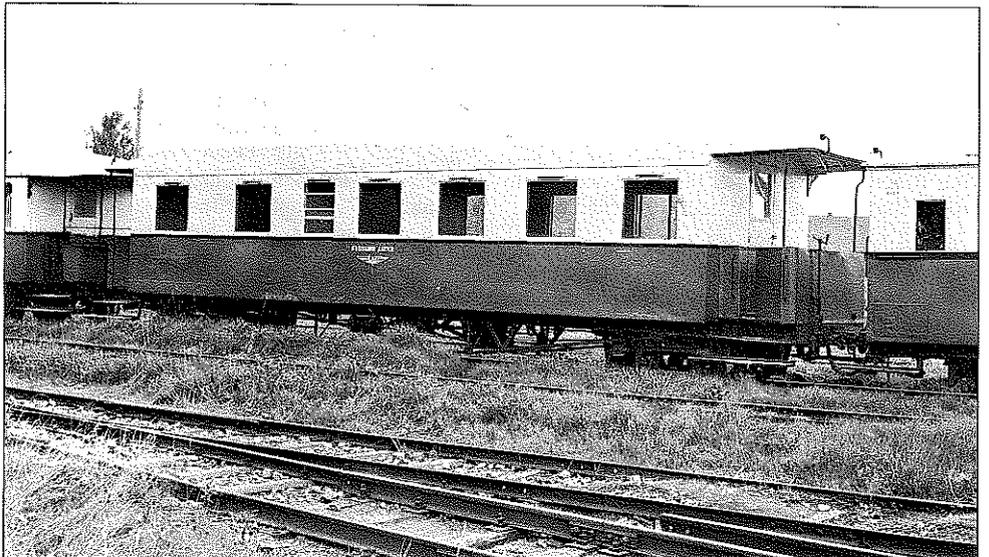
Normalerweise sollte dort zu jener Zeit jeder Wagen seine älteste bekannte Betriebsnummer erhalten. Da aber beim Eintreffen des Wagens seine Geschichte noch im Dunkeln lag, erhielt er in Anlehnung an seine NLEA-Nr. 577 die neue DEV-Nr. 7.

Zur Saison 1970 wurde der Wagen 7 erstmals als Buffetwagen eingesetzt. Zu diesem Zweck war die ohnehin nicht ursprüngliche Einrichtung des ehemaligen Polsterklasseabteils durch einen Verkaufstresen ersetzt worden, während zwischen

den Sitzen des 3.-Klasse-Abteils Tische installiert wurden. Ferner erhielt er behelfsmäßige Übergangsbleche, so daß sich das Gesamterscheinungsbild wesentlich veränderte.

Es bleibt zu hoffen, daß auch der ehemalige Wagen 9⁷ der LAW irgendwann einmal die Werkstatt der Museums-Eisenbahn in originalgetreu restauriertem Zustand verlassen kann, um von der längst vergangenen Herrlichkeit einer großen ostfriesischen Kleinbahn zu künden.

In diesem Zusammenhang sei noch eine Bitte an die Leser gestattet: Die Kleinbahn LAW besaß früher ein reich ausgestattetes Zeichnungsarchiv. Es sollen einige Lokomotiv-, Personen- und Gepäckwagenzeichnungen nach der Einstellung des Schienenverkehrs an Eisenbahnfreunde gegangen sein. Im Zuge einer von uns geplanten Dokumentation dieser Bahn sind wir auf diese Zeichnungen angewiesen. Wir wären daher für Hinweise oder Fotokopien sehr dankbar.



Oben: Wagen 579 mit bloßgelegter Seitenwand abgestellt auf dem Bahnhof Aurich, 26. Aug. 1958, Foto: Dipl.-Ing. Gerd Wolff

Mitte: Wagen 577 in umgebauter Form am 28. Aug. 1958, Foto: Harald O. Kindermann

Unten: Ansicht der um ein Fenster ärmeren Seite des Wagens 577 am 10. Juni 1961, Foto: Dipl.-Ing. Gerd Wolff