

Uwe Franz, Wolfram Bäumer

## Neuer Personenwagen DEV 2

Mit Belegung der Betriebsnummer 2 ist ein lang gehegter Wunsch vieler Museums-Eisenbahner des DEV in Erfüllung gegangen. Dieser besondere Platz im Nummernschema wurde über Jahre hinweg für den Fall freigehalten, daß sich eines

Tages ein Personenwagen einfindet, der einmal auf der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf (HSA) im Einsatz gewesen ist. Mit dem Ankauf des Wagens 63 122 von der DB aus dem Überbestand der nicht im Raw Wittenberge zu rekonstruierenden Fahrzeuge der Inselbahn Wangerooge ist dieser Fall nun eingetreten.

1982 kam unser neuer Wagen Nr. 2 zusammen mit 3 anderen Personenwagen und einem Triebwagen von der stillgelegten Inselbahn Wangerooge nach Wangerooge. Die DB als Betreiber der Inselbahn auf Wangerooge reichte die 4 Wagen mit den Nummern 63 120 bis 63 123 in ihren Fahrzeugpark ein. Drei der 4 Personenwagen, die Wagen 63 120 – 63 122 unterscheiden sich kaum, denn sie erhielten gemeinsam 1948 bei der Waggonfabrik Talbot in Aachen neue Wagenkästen.

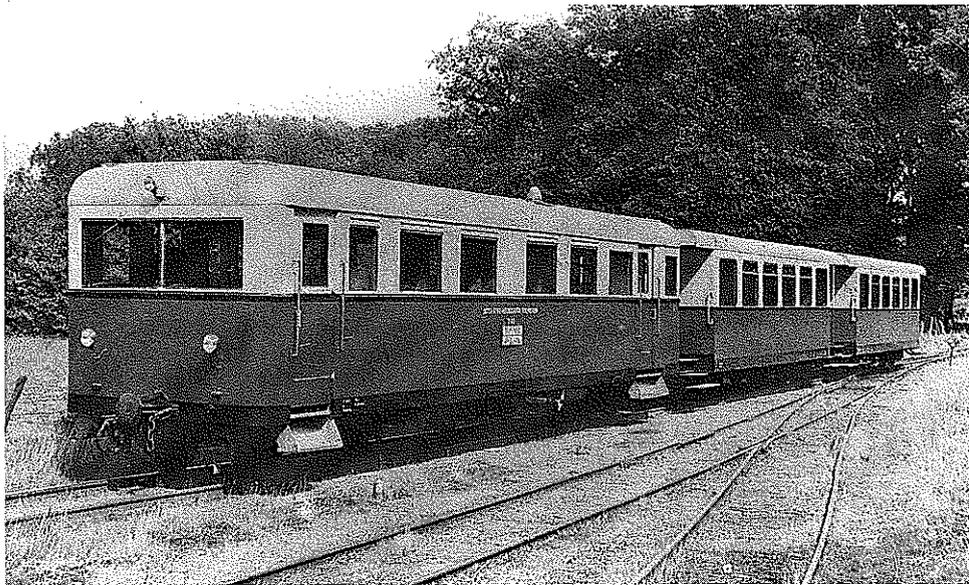
Es handelt sich um Personenwagen, die 1897 von Herbrand und 1900 von der Düsseldorfer Waggonfabrik vorm. Weyer für die Geilenkirchener Kreisbahn (GKB) gebaut worden waren. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren die Aufbauten so desolat, daß die GKB für Ersatz sorgen mußte. Statt aber neue Wagen zu beschaffen, wählte man die billigere Lösung eines Neuaufbaues auf den noch altbrauchbaren Fahrgestellen. Und statt selber herumzuwerkeln, gab die GKB den Auftrag an die unweit gelegene Waggonfabrik. Nach Fertigstellung setzte sie die „neuen“ Wagen vorwiegend als Beiwagen im Triebwagenverkehr ein.

1956 kaufte die HSA 2 der Fahrzeuge und setzte sie mit den Nummern 555 und 556 ebenfalls als Beiwagen ein. 1958 folgte auch der dritte Wagen. Er kam bei der HSA allerdings nicht zum Einsatz und behielt auch seine alte GKB-Nummer, die Nr. 3. In Anbetracht der baldigen Umspurung verkaufte die HSA die 3 Wagen 1962 an die Inselbahn Spiekeroog, die sie mit den Nummern 18 bis 20 versah.

Mit dieser Geschichte weisen die 3 Wagen nicht nur für die Regionen hohen lokalen Bezug auf, die vormals durch die GKB bzw. die HSA erschlossen wurden. Sondern diesen Fahrzeugen kommt bei der Betrachtung der sozialen Dimension in der technikgeschichtlichen Bewertung große Bedeutung zu:

Nach Krieg und Abklingen des Hamsterverkehrs war das baldige Ende der Kleinbahnen in Westdeutschland absehbar geworden. Der abgewirtschaftete Zustand von Anlagen und Betriebsmittel hätte eine sofortige Stilllegung erfordern, doch waren alternative Verkehrssysteme noch unzureichend entwickelt. Viele Kleinbahnen mußten somit in die Fahrzeuge Investitionen tätigen, die in einer kalkulierten Lebensdauer von nur 10 – 15 Jahren abzuschreiben sein mußten.

Die DB legte mit gleicher Intention ein umfangreiches Umbauprogramm für die altbrauchbaren Reisezugwagen aus der Länderbahnzeit auf. Im Gegensatz dazu wurde von vielen Kleinbahnen der Neuaufbau von Kleinbahn-Reisezugwagen mit Buskarosserien oder vergleichbaren Konstruktionen in eigener Werkstatt oder bei der nächstgelegenen Waggon- oder Karosseriefabrik vorgenommen. Die so entstandenen „neuen“ Wagen wurden zumeist im beschleunigten Triebwagenverkehr eingesetzt und blieben so den Fahrgästen als Symbol der modernen Kleinbahn



Bilder aus der Einsatzzeit bei der Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf (HSA)

Oben: HSA T 63 + C4 556 als Zug 12 nach Hoya, Bf Sellingsloh, 8. 8. 1958, Foto. Dipl.-Ing. Gerd Wolff

Mitte: HSA T 63 mit beiden Wagen in Gehlbergen, Urh.: unbekannt, DEV-Archiv

Unten: Diesen Zug werden wir bald auf der Museums-Eisenbahn mit T 44 und Wagen 2 bilden können. HSA T 67 mit einem Wagen zum Brokser Markt ca. 1960, Hp. Bruchhausen-Marktplatz, Urh.: unbekannt, DEV-Archiv

in guter Erinnerung. Da in den 60er und 70er Jahren fast alle derartigen Wagen – wie kalkuliert – verschrottet wurden und die beiden auf Wangerooge verbliebenen Wagen demnächst im Raw Wittenberge bis zur Unkenntlichkeit modernisiert werden, wird Wagen DEV 2 bald der letzte historische Zeugen für dieses Element, die bescheidene Modernisierung unabhängiger Kleinbahnen, aus der deutschen Kleinbahngeschichte übrig bleiben. Dieser Aspekt ist auch aus museumswissenschaftlicher Sicht der Grund, warum wir diesen Wagen in unsere Sammlung aufnehmen wollten.

Da sich heute auf einem Teilstück der GKB die Selfkantbahn als Museum den rheinischen Kleinbahnen und sich auf einem Teilstück der HSA das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen als zentrales Museum dem Kleinbahnwesen widmen, hatten wir aus regionalgeschichtlichen Überlegungen angestrebt, 2 der 3 Wagen zu kaufen, um einen an die Selfkantbahn weitergeben zu können. So wollten wir eine perfekte Rückführung in den vormaligen Gebrauchszusammenhang für diese Denkmale erreichen. Leider ließ sich das nicht verwirklichen, denn aus nicht nachvollziehbaren Gründen bot die DB lediglich einen dieser Wagen an und außerdem den ehemaligen Mosbach – Mudauer BPw.

Um welchen Wagen der GKB es sich beim heutigen Wagen DEV 2 handelt und ob der Wagen als 555 oder 556 bei der HSA im Einsatz gewesen ist, oder ob er als GKB 3 lediglich 4 Jahre lang in Hoya abgestellt herumstand, wissen wir z. Z. noch nicht. In den 50er Jahren besaßen alle 3 Wagen Weyer-Drehgestelle und waren mit Flacheisen an den Wagenlängsbänken versehen. Die beiden bei der HSA im Einsatz befindlichen Wagen unterschieden sich durch je 4 Klappfenster pro Seitenwand von dem GKB 3 mit nur 2. Da Wagen DEV 2 ebenfalls nur 2 Klappfenster besitzt, liegt der Schluß nahe, es handele sich um den Wagen GKB 3.

Aber halt! Die 1981 auf Spiekeroog geschossenen Fotos zeigen alle 3 Wagen mit nur 2 Klappfenstern pro Seite. Somit sind ikonographische Rückschlüsse auf HSA- oder GKB-Zeiten nicht mehr möglich. Das Foto zeigt aber, daß der mittlere Wagen (IBS Nr. 20) der einzige Wagen ist, der glatte Seitenwände aufweist. Im Sommer 1983 war die Werkstatt der Inselbahn Wangerooge gerade dabei, dem Wagen 63 121 die Flacheisen zu entfernen, während Wagen 63 120 mit Flacheisen im Einsatz war. Wagen 63 122 war ebenfalls im Einsatz: Man hatte offensichtlich lediglich den Schriftzug »Inselbahn Spiekeroog« übermalt sowie DB-Embleme und die Betriebsnummer aufgebracht. Die Fotos dürften Beweis genug sein, daß es sich bei dem Wagen DEV 2 vormals DB 63 122 um den vormaligen IBS 20 handelt.

Technische Daten des Wagens Nr. 2  
 gr. Höhe: 3100 mm  
 gr. Breite: 2600 mm  
 LüP: 11900 mm  
 Leergewicht: 11,5 t

*Oben: GKB 3 abgestellt in Hoya, April 1961, Foto: Harald O. Kindermann*

*2. Reihe: Umsetzen des Triebwagens T 5 um die Wagen IBS 19, 20 u. 18, Bf Spiekeroog Dorf, 16. 5. 1981*

*3. Reihe: DB 63 122 im Einsatz auf Wangerooge, 13. 8. 1983, 2 Fotos: Wolfram Bäumer*

*Unten: DB 63 122 kurz vor der Übernahme durch den DEV auf Wangerooge, 30. 4. 1992, Foto: Uwe Franz*

