

Wolfram Bäumer

Eine Weyer-Wagen-Garnitur für das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen?

Irritationen allen ortens: Einerseits ist sich die DEV-Mitgliederversammlung einig in der Einschätzung des Wertes einer Weyer-Wagen-Garnitur für die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, doch andererseits verkündet ein (illoyaler?) Aktiver einem passiven Mitglied gegenüber, eine Weyer-Wagen-Garnitur sei völliger Blödsinn. Die Einen wissen sehr wohl stilreine Garnituren zu schätzen – andere meinen: Über einen Weyer-Wagen könne man vielleicht reden, mehr sei aber auf keinen Fall drin. Passive DEV-Mitglieder entnehmen dem Protokoll der Mitgliederversammlung breite Zustimmung, und andererseits schweigt sich DME 3/93 zu diesem Thema völlig aus.

Muß das jetzt sein?

Die durch Verkehrsmonopol und Insellage verursachte besondere Situation der Ostfriesischen Inselbahnen hat es ermöglicht, daß noch 1993 etwa 90 Jahre alte Transportgefäße im regulären ÖPNV auf Borkum und Langeoog verkehren. Dieses Idyll für Eisenbahnfreunde ist aber durch finanztechnische Gegebenheiten nicht mehr lange aufrecht zu erhalten. Denn durch die – zweifelsohne wichtige und erforderliche – Ausweitung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) auf Schienenfahrzeuge sind nunmehr Neubeschaffungen von schmalspurigen Lokomotiven und Reisezugwagen für die Betreiber der Inselbahnen bezahlbar geworden, so daß umfassende Aufträge vergeben wurden.

Die frei werdenden Fahrzeuge stehen anschließend einer anderweitigen Nutzung zur Verfügung, wie z. B. für einen Nostalgie-Zugbetrieb auf ihren angestammten Bahnen oder auf anderen Einsatzstrecken. Die Gefahr, daß die Fahrzeuge verschrottet werden, scheint hier nicht gegeben zu sein, aber dennoch besteht auch für die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf Entscheidungsbedarf. Und zwar jetzt, bevor Fahrzeuge auf lange Sicht in feste Hände übergegangen sind. Wenn wir der Gefahr begegnen wollen, in 5 oder 10 Jahren ein Versäumnis beklagen zu müssen, dann müssen wir jetzt handeln.

Was sollen wir denn damit?

Wenn sich die Entscheidung auch nicht aufschieben läßt, ergibt sich noch kein Zwang zur Anschaffung von Weyer-Wagen. Schließlich hat der DEV bereits eine umfangreiche Sammlung historisch wertvoller Kleinbahn-Fahrzeuge – und darunter auch viele Wagen. Das ist richtig! Eine Sammlung ist aber auch zwingende Voraussetzung und wesentlicher Bestandteil eines jeden ernsthaften Museums. Ja, vielfach sind Museen erst durch den Übergang einer Sammlung an einen gewillten Museumsträger und durch die fachliche Fortentwicklung zum Museum entstanden. Diese Entwicklung ist beim Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen nicht anders.

Die Gründungsmitglieder des Trägervereins suchten als erstes eine Strecke und dann Fahrzeu-

ge für den angedachten Museums-Kleinbahnbetrieb. Als beides gefunden war, konzipierten sie eine Sammlung von nicht zwingend betriebsfähigen Kleinbahnfahrzeugen, mit der ein Überblick über die historische Fahrzeugtechnik gegeben werden sollte. Das Sammlungskonzept konnte in den vergangenen 25 Jahren im wesentlichen umgesetzt werden. Im manchen Teilen wurde es weit übertroffen, auf anderen Feldern ist ein zufriedenstellender Erfolg noch nicht eingetreten.

Die Sammeltätigkeit durch Museen beschränkt sich allerdings nicht auf das Anhäufen nutzlos gewordener Gegenstände irgendwelcher Art, sondern strebt auch die qualitative Erhöhung der Sammlung – eingebettet in das Museumskonzept – an. Daher ist es durchaus üblich, daß Museen nicht nach der Eröffnung ihrer Ausstellung das Sammeln einstellen, sondern sogar dann einen Gegenstand in die Sammlung aufnehmen, wenn ein gleicher bereits vorhanden ist. Einbettung in das Museumskonzept bedeutet nämlich, daß die Art der angestrebten Präsentation sich auf die Sammlung auswirken muß. Konkret: Wir wollen Kleinbahnwagen im vormaligen Gebrauchszusammenhang zeigen – eben im Zugbetrieb auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. Daher kann es sinnvoll sein, einen gut erhaltenen und mit relativ geringen Mitteln wieder betriebsfähig zu restaurierenden Wagen in die Sammlung aufzunehmen, obwohl ein sehr ähnlicher, die gleichen Aussagen machender, aber sehr desolater Wagen bereits vorhanden ist. Ebenso sinnvoll wie ein Sammlungszugang kann dann auch der Abgang des desolaten Wagens sein, um die Qualität der Sammlung zu verbessern.

Der Wert eines Sammlungsgegenstandes wird neben der Qualität der übernommenen materiellen Substanz insbesondere durch seinen „Inhalt“ bestimmt, d. h. durch die Informationen, durch die ein Objekt zum historischen Zeugen für eine Aussage innerhalb des Museumskonzeptes wird. Z. B. können wir durchaus das Wesen norddeutscher Kleinbahnen mit einer Wagen-Garnitur aus Baden-Württemberg (Wagen 4, 9, 12, 14, 21 und 53) hinter Lok »Hermann« darstellen, doch optimal ist das nicht, auch wenn die meisten Fahrgäste bislang daran keinen Anstoß nehmen. Zur Vermittlung des Wesens norddeutscher Kleinbahnen eignen sich nun einmal Fahrzeuge norddeutscher Kleinbahnen besser als süddeutsche oder schweizer Wagen, da wird wohl niemand gegenteiliger Ansicht sein. Und daher läßt sich auf lange Sicht unsere Fahrzeugsammlung durch Fahrzeuge niedersächsischer Kleinbahnen noch aufwerten.

Präsentation im vormaligen Gebrauchszusammenhang bedingt aber nicht nur die Betriebsfähigkeit oder die Zusammenführung wertvoller Einzelstücke zu einem Zug, sondern nach Möglichkeit auch die Bildung von Garnituren solcher Fahrzeuge, die schon zuvor zusammen im Einsatz waren. Daher wurde in der Vergangenheit des öfteren ein Wagen passend zu bereits vorhandenen Wagen beschafft, um eine bestimmte

Garnitur zu bereichern. So gelang es dem DEV, stilreine Garnituren einer sauerländischen, einer pommerschen sowie einer brandenburgischen Kleinbahn in Bruchhausen-Vilsen zusammenzubringen.

Doch leider ist es dem DEV noch nicht gelungen, eine für Kleinbahnen in der ehemaligen Provinz Hannover typischen Reisezugwagen-Garnitur zu sammeln, obwohl gerade dieser Typ Kleinbahnen mit der Museums-Eisenbahn beispielhaft für Kleinbahnen in Deutschland den Besuchern präsentiert werden soll. Mit ein paar Güterwagen und einem Reisezugwagen können wir nach Restaurierung wohl einen GmP der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf zeigen, doch das ist auch kein Ersatz. Und genau diese Lücke, das Fehlen einer niedersächsischen Reisezugwagen-Garnitur, können wir durch die Aufnahme von vielleicht 4 Stück Weyer-Wagen in unsere Sammlung von historischen Zeugen der Kleinbahngeschichte schließen.

Sind Weyer-Wagen historische Zeugen nieders. Kleinbahngeschichte?

Die Waggonfabrik »Carl Weyer & Cie« hatte ab 1861 bestanden und wurde nach langjähriger Krankheit des Namensgebers unter Führung Großindustrieller am 13. Juli 1882 in die Aktiengesellschaft »Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, vorm. Carl Weyer & Cie« umgewandelt. Bei der Bezeichnung „Weyer-Wagen“ für Kleinbahnfahrzeuge handelt es sich demnach um einen heutigen Sprachgebrauch. Denn da Kleinbahnen im wesentlichen erst ab 1892 entstanden, baute die »Düsseldorfer Eisenbahnbedarf« – und nicht Carl Weyer – die entsprechenden Wagen.

In der Jubiläumsbroschüre [Düsseldorfer Eisenbahnbedarf vorm. Carl Weyer & Cie, Zur Erinnerung an das 50jährige Bestehen, Düsseldorf 1911, Nachdruck Röhr-Verlag, Krefeld 1892, ISBN 3-88490-143-5] knüpft die Düsseldorfer Eisenbahnbedarf an Weyers Tradition unmittelbar an: „Schon unter der alten Firma Carl Weyer & Cie war Eisenbahnwagenbau die Hauptbeschäftigung des Werkes [. . .] Das Werk lieferte schon die ersten einfachen Personenwagen im Jahre 1863. [. . .] Als im Jahre 1896 [Druckfehler? d. Verf.] das Kleinbahngesetz entstand, nahm das Werk die Ausführung dieser in erster Zeit sehr einfachen, aber konstruktiv schwierigen Wagen auf, deren Form und Einrichtung mit den Jahren aber so vervollkommen wurden, daß sie heute den Staatsbahnwagen an Größe und Bequemlichkeit kaum nachstehen. Eine sehr große Anzahl von Kleinbahnen ist mit Düsseldorfer Wagen versehen.“

In einer anderen Selbstdarstellung heißt es: „Für Kleinbahnen mit Dampftrieb baut der ‚Düsseldorfer Eisenbahnbedarf‘ auch schon seit langen Jahren Personen-, Post-, Gepäck- und Güterwagen mit verschiedenen Spurweiten von 60 cm an bis Normalspur. An viele deutsche Kleinbahnen wurden Wagen geliefert, u. a. an die Altmärkische Kleinbahn in Cloetze, Priegnitzer Eisenbahngesellschaft, Ruhr-Lippe Kleinbahnen,

Kleinbahnen des Kreises Jerichow in Burg, Broeltalbahn, Steinhuder Meerbahn, Kleinbahnen des Kreises Osterode, Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahnen, Spessartbahn, Kleinbahn Philippsheim – Binsfeld, Kleinbahn Köslin – Natzlaff, Kehdinger Kreisbahn, Bielefelder und Herforder Kreisbahnen, Militärbahn der Garnisonsverwaltung Elsenborn, die Kleinbahnen der Kreise Hadersleben und Flensburg, die normalspurige Kleinbahn Lohne – Dinklage, die Inselbahnen auf Borkum, Wangerooog und Sylt. Ferner wurden Wagen für viele ausländische Kleinbahnen in Holland, Luxemburg, Portugal, Italien, Afrika, auf Sumatra u. a. mehr geliefert. Das für diese Bahnen gelieferte Material ist keine marktgängige Handelsware und stellt auch keine Typen dar, die auf Vorrat gebaut und in Katalogen angeboten werden, sondern es werden nur Kleinbahnwagen geliefert, die für die verschiedenen Verhältnisse jeder Bahn sorgfältig durchkonstruiert sind.

Die Ausstattung erfolgt auch hierbei je nach den Bedürfnissen in einfacher und reicher Weise. Vor allen Dingen wird auf eine sachgemäße und gediegene Ausführung großer Wert gelegt und erfreuen sich diese Wagen infolge ihrer bewährten Konstruktionen lebhafter Nachfrage, so daß das Werk auch laufend mit Aufträgen für Kleinbahnen beschäftigt ist." [Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, Verlag von Reimar Hobbing, Berlin 1911, Band II, S. 226]

Die deutlich herausgestellte Spezialisierung auf einzelne Kundenwünsche dürfte wohl eine Werbeaussage sein, denn tatsächlich sind sich die Weyer-Wagen durch ihre niedrige Bauweise konstruktiv so ähnlich, daß man sie leicht erkennen kann. Die Weyersche Niederflurbauweise war derart erfolgreich, daß sogar die renommierte »Hannoversche Waggonfabrik AG« (HAWA) mit dem Foto eines Lizenznachbaus für die Steinhuder-Meer-Bahn im selben Werk (S. 290) warb und die Waggonfabrik Herbrand & Co. einen derartigen Wagen zeichnerisch vorstellte.

Weyer-Wagen Nr. 42 oder 44 der Borkumer Kleinbahn als DEV-Fahrzeug in nachempfundener Ursprungslackierung, Modell M 1 : 10 und Foto: Andreas Schad

Am Beispiel der Weyer-Wagen der Borkumer Kleinbahn beleuchtet nachfolgender Beitrag diese Aspekte näher. Und da die Borkumer Kleinbahn exemplarisch für die vielen Kleinbahnen Niedersachsens mit starkem Ausflugsverkehr steht, kann verallgemeinernd festgestellt werden: Eine Weyer-Wagen-Garnitur ist zur Vermittlung des Wesens niedersächsischer Kleinbahnen sehr gut geeignet.

Denn die meisten Kleinbahnen im heutigen Niedersachsen dienten zwar vornehmlich dem Transport landwirtschaftlicher Produkte aber an Wochenenden auch einem starkem Ausflugsverkehr. Auf Meterspur waren dies: die Inselbahnen auf Juist, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooog, die Kleinbahnen Emden – Pewsum – Greetiel, Leer – Aurich – Wittmund, Hoya – Syke – Asendorf und Bremen – Tarmstedt, die Steinhuder-Meer-Bahn, die Kehdinger Kreisbahn und die Südharz-Eisenbahn. Einige der beispielhaft aufgelisteten meterspurigen Kleinbahnen dienten sogar vorwiegend dem Tourismus und nicht nur nebenbei. Was heißt hier „beispielhaft“? Da wurden doch alle aufgezählt. Nun, es gab im heutigen Niedersachsen offenbar keine meterspurige Kleinbahn, die nicht mindestens an Wochenenden lange Reisezüge fahren ließ!

Wenn wir über das technische Detail »Spurweite« hinaus schauen, kommen die Borkumer Kleinbahn, in Regelspur mindestens noch die Delmenhorst – Harpstedter, Bremervörde – Osterholzer, Rinteln – Stadthager und Vorwohle – Emmertaler Eisenbahn und einige Kleinbahnen der heutigen Osthannoverschen Eisenbahnen sowie mit 750 mm Spurweite die Kreisbahn Osterode – Kreiensen und die Gartetalbahn hinzu.

Die Reisezüge der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf stellen daher die Bewahrung des Themas »Wochenend-Ausflugsverkehr auf niedersächsischen Kleinbahnen« in optimaler Weise dar. Seit 1900 fahren an Sonntagen fröhliche Ausflügler mit der Kleinbahn nach und durch Bruchhausen-Vilsen. Was ist mehr zu wünschen, als daß dieses auch (wenigstens hin und wieder) mit Wagen geschieht, die typisch für meterspurige Kleinbahnen in Niedersachsen sind?

Es gilt also noch zu klären, ob Weyer-Wagen typisch für meterspurige Kleinbahnen in Nieder-

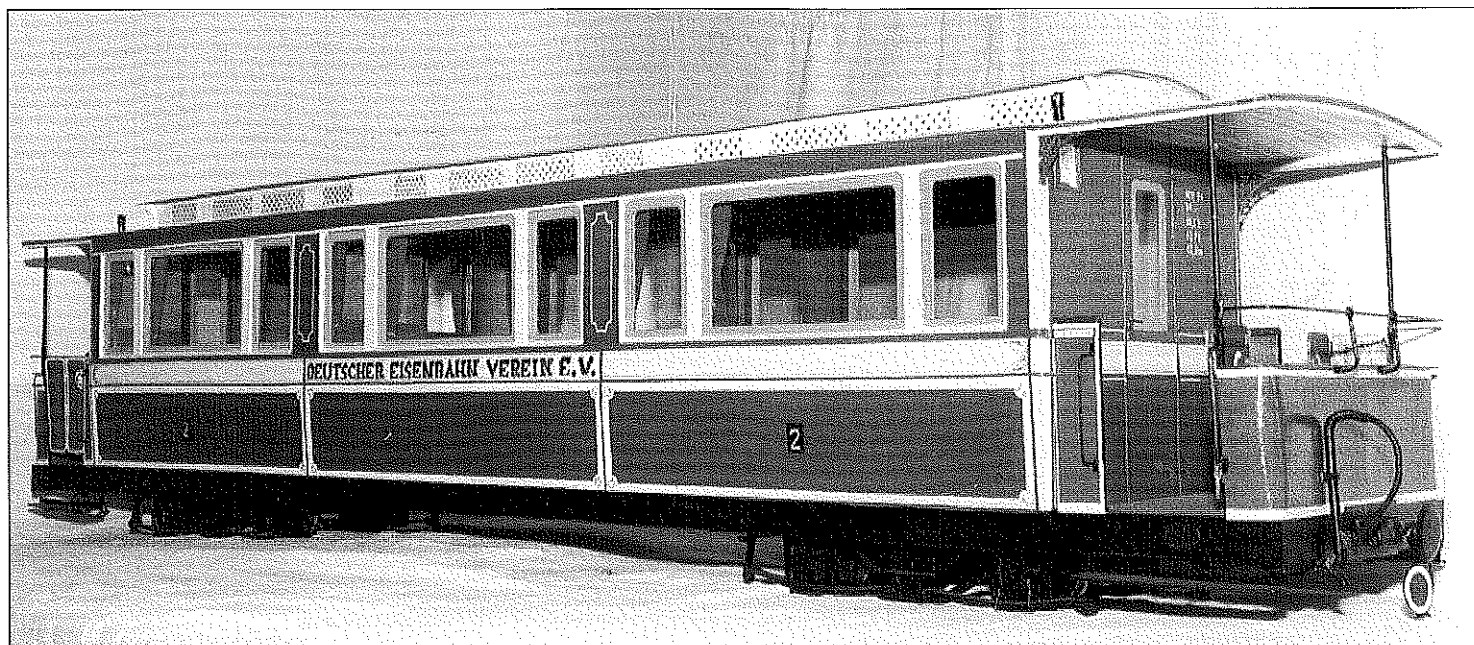
sachsen sind. Auch diese Frage kann man bejahen, denn sie waren immerhin bei 5 Bahnen vertreten. Im Gegensatz zur Provinz Pommern, wo fast alle Kleinbahnen von einem Unternehmen gebaut und auch mit Fahrzeugen ausgerüstet wurden, war das Erscheinungsbild niedersächsischer Kleinbahnen eher uneinheitlich.

Es läßt sich aber feststellen, daß bei schmalspurigen Kleinbahnen die 4achsigen Reisezugwagen dominierten und daß unter diesen die Weyer-Wagen einen beträchtlichen Anteil bildeten. Leider haben wir nicht mehr die Wahl zwischen einer Garnitur HAWA-, Herbrand-, van-der-Zypen- oder Weyer-Wagen. Und hätten wir die Wahl, dann könnte es gut möglich sein, daß wir uns aufgrund ihrer weiten Verbreitung für die Weyer-Wagen-Garnitur als historischen Zeugen niedersächsischer Kleinbahn-Reisezugwagen entscheiden würden.

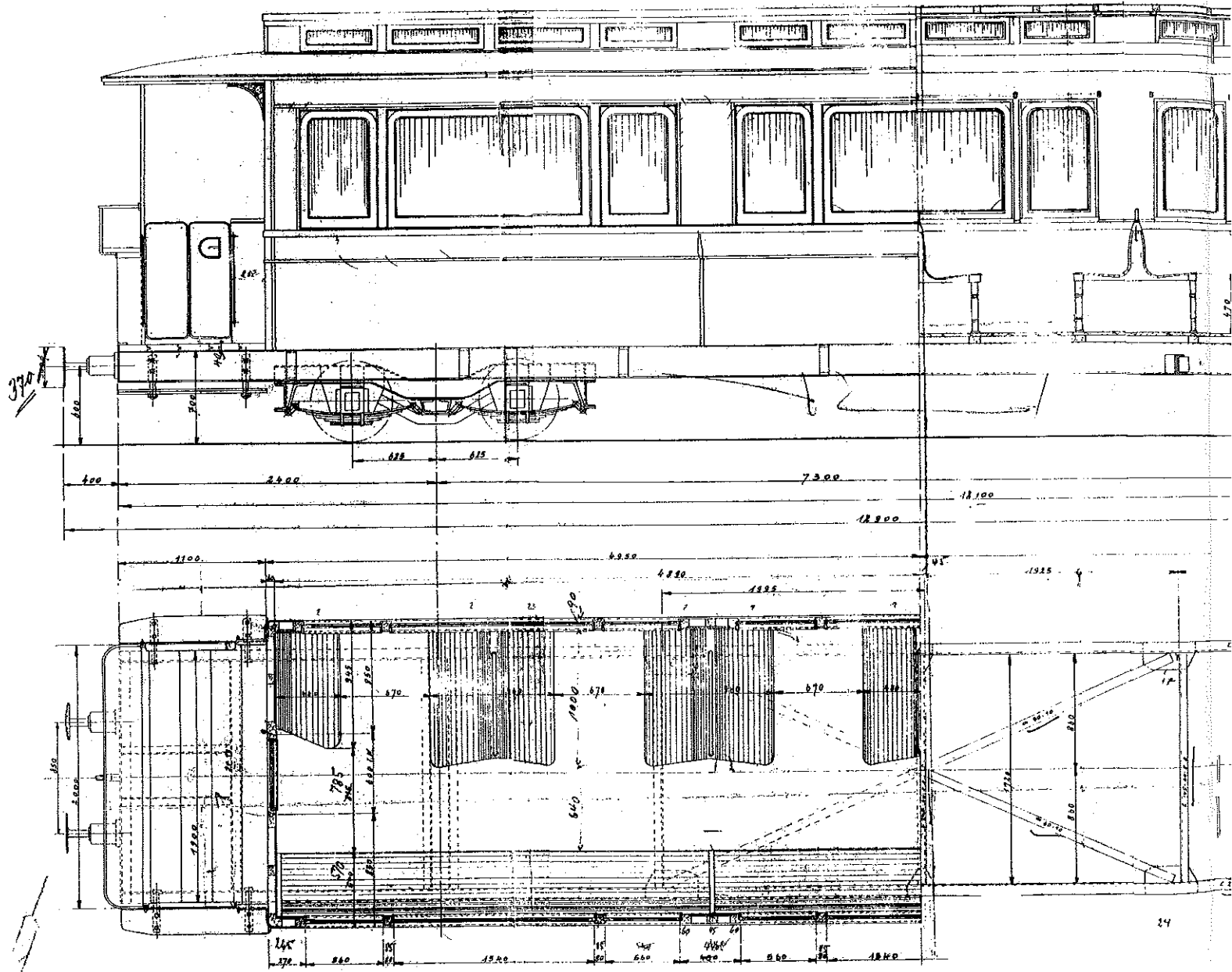
Wer soll die ganze Arbeit machen?

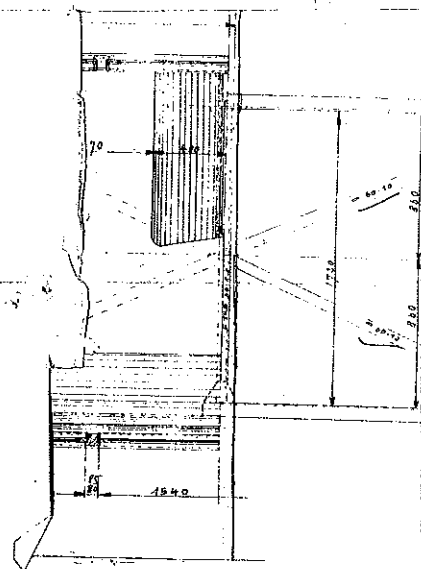
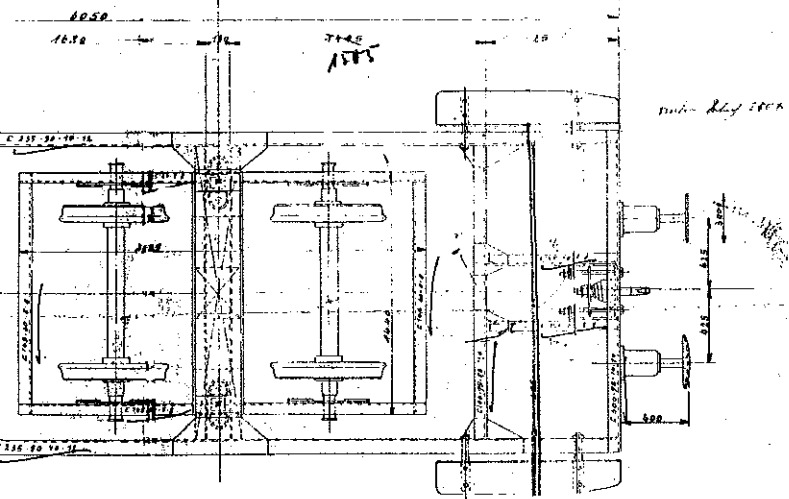
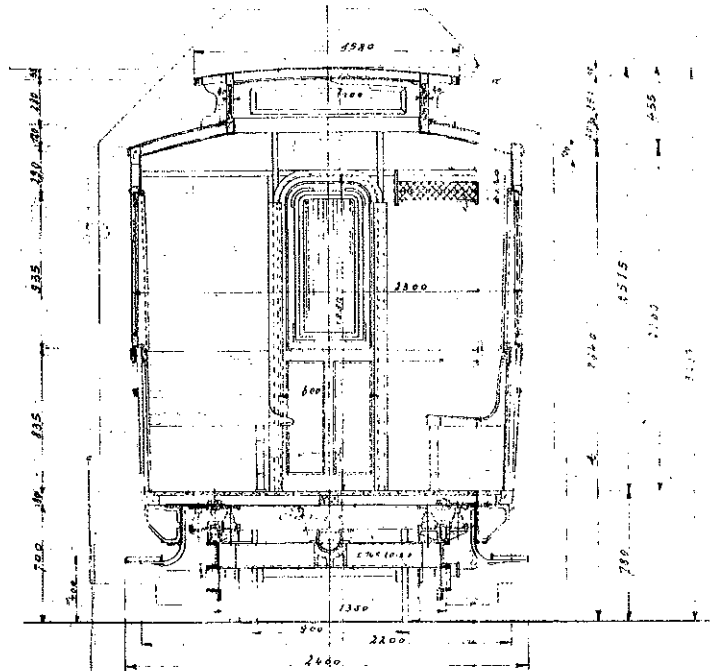
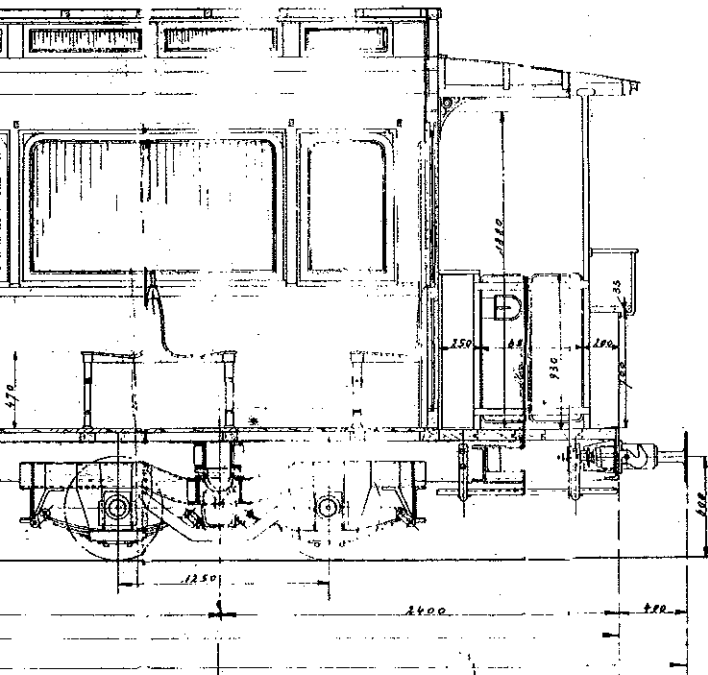
Die Aktiven in Bruchhausen-Vilsen leiden keineswegs unter Langeweile. Es ist aber falsch, ein Junktim von Sammlungskonzeption und aktueller Werkstattbelegung zu konstruieren. Wenn das schon früher gemacht worden wäre, dann hätten wir heute keine »Hermann«, keine »Plettenberg« und keine »Franzburg«. Wagen 8 wäre dann heute ebenso verschrottet wie die FKB-Mallet, die wir jetzt so gerne hätten.

Wer außer uns selbst zwingt uns, zur Sammlung hinzugestoßene Objekte unverzüglich einer Restaurierung zu unterziehen? Und wenn die Aktiven in Bruchhausen-Vilsen nicht so viel Freude bei der Aufarbeitung von Kleinbahnfahrzeugen empfinden, warum wollten sie dann einen exotischen württembergischen Güterwagen betriebsfähig machen? Außerdem gibt es unter den Aktiven in Bruchhausen-Vilsen eine Lobby, die die Sicherstellung von Objekten für den Museumsbetrieb unabhängig von der Frage nach dem Zeitpunkt einer Inbetriebnahme für wichtig hält – wie z. B. im Falle eines regelspurigen Esslinger Triebwagens. Dieselben Aktiven werden sich ihrer Zustimmung zur Beschaffung einer Weyer-Wagen-Garnitur nicht entziehen wollen, denn wie wir alle wissen: Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben!



Bayerische Kleinbahn u. Dampfschiffahrt
Agten-Gesellschaft





Durch die Reichsbahnbehörde geprüft
 Münster (Westf.), den 3. Juni 1946
 Nr. 746 Reichsbahndirektion

Körner

ID. 21.