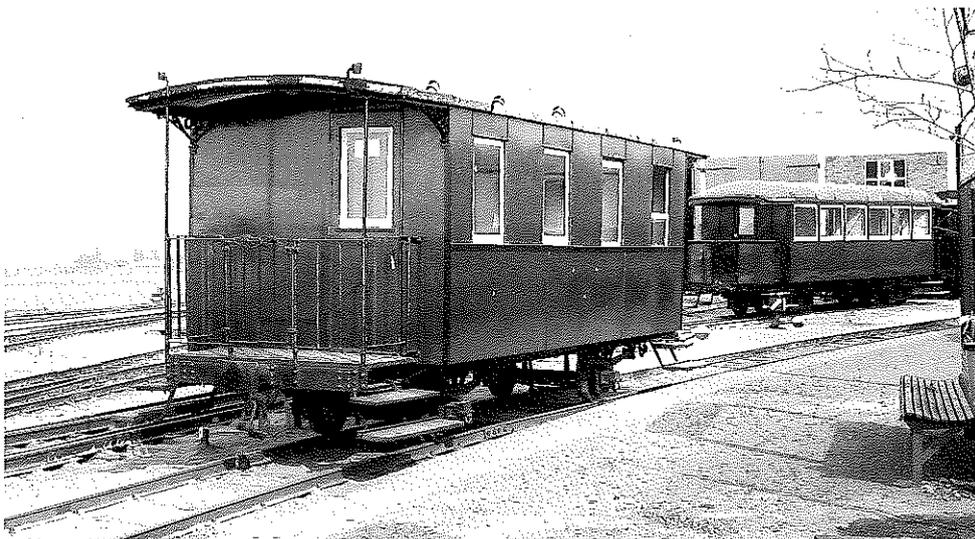
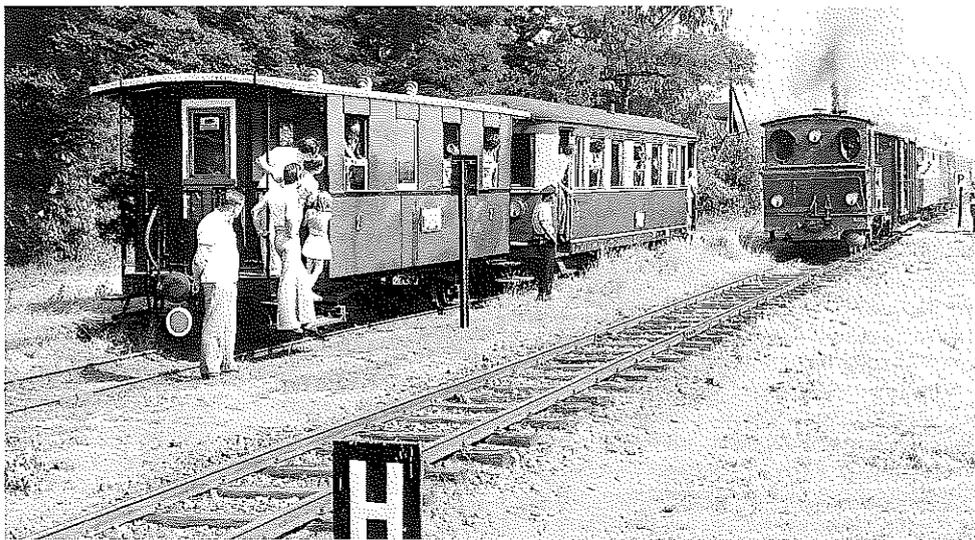


Wolfram Bäumer

100 Jahre ›Franzburg‹

Als zentrales Museum sammelt und bewahrt das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen nicht nur Gegenstände von nahegelegenen Kleinbahnen, sondern holt auch für das Thema bedeutsame Dinge von weit her nach Bruchhausen-Vilsen. Waren es anfangs vorwiegend technische und betriebliche Überlegungen, die zur Anschaffung manchen Fahrzeuges führten, überwiegen seit einiger Zeit die musealen Aspekte. Als Beispiel dafür können die Fahrzeuge von den vor 100 Jahren im Bau befindlichen ›Franzburger Kreisbahnen‹ (FKB) betrachtet werden.



Sammeln und betreiben

Als 1974 der Triebwagen T 2 der FKB, der heutige T 42 der Museums-Eisenbahn, nach zähen Verhandlungen erworben wurde, begründete man die Anschaffung mit dem Wunsch, ihn zum Herausziehen der Dampflok aus dem Schuppen nutzen zu wollen – also mit seiner betrieblichen Zweckmäßigkeit. Auch der Personenwagen Nr. 7 der FKB (heute DEV 11) wurde 1973 für den Museumsbahnbetrieb angeschafft, denn Personenwagen benötigte die Museums-Eisenbahn in Anbetracht der steigenden Fahrgastzahlen in immer größerer Zahl.

Zwar erkannte man durchaus den historischen Wert dieser beiden Fahrzeuge, aber dennoch hatte man keinerlei Bedenken, den Wagen mit den damaligen Möglichkeiten für den betrieblichen Einsatz herzurichten. Die nutzlose Gewichtsbremse wurde zu einer üblichen Handkurbelbremse umgebaut, wobei die nicht benötigten Dachrollen entfielen. Da der Wagen zuletzt als Bahndienstwagen genutzt worden war, fehlte jede Inneneinrichtung. Doch die Museums-Eisenbahner wußten sich zu helfen: Als Bestuhlung baute man Holzlattensitze der Berliner S-Bahn-Triebzüge ein, zur Beleuchtung diente elektrisches Licht mit Leuchtkörpern, die ebenfalls von der Berliner S-Bahn stammten. Auf eine Heizmöglichkeit konnte man in Anbetracht des (Sommer-)Fahrplans ganz verzichten, und in das Loch in der Zwischenwand setzte man ein Türblatt ein, das vormals die Speisekammer von der Küche eines Mitgliedes abgetrennt hatte.

Vor 20 Jahren konnten die DEV-Aktiven in Anbetracht der damaligen Museumsbahn-Landschaft zu Recht stolz auf die beschriebene „Aufarbeitung des Wagens 11“ sein. Denn schließlich war ein Fahrzeug nicht betriebsfähig übernommen worden, und man hatte auch nicht einen Wagen lediglich „neu angemalt“, sondern man hatte ein abgewirtschaftetes und betriebsuntüchtiges Eisenbahnfahrzeug technisch, betrieblich und verkehrlich seinem ursprünglichen Zweck, der Personenbeförderung auf einer Kleinbahn, erneut zugeführt – eine bemerkenswerte Leistung.

Es waren vorwiegend eisenbahnbetriebliche Überlegungen, die Ausschlag für die Anschaffung der ersten FKB-Fahrzeuge durch die Museums-Eisenbahn gaben.

Oben: DEV T 42 rangiert Wagen der Museums-Eisenbahn im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen, 31. 8. 1974

Mitte: Triebwagenzug bestehend aus T 42 und Wagen 11 (beide ex FKB) bei einer Zugkreuzung mit dem Dampfzug im Bahnhof Heiligenberg, 4. 7. 1976

Fotos: Eberhard Kunst

Unten: Wagen 11 war am 13. März 1976 „frisch eingetroffen“ aus dem „Aw Spandau“, wo Berliner Aktive des DEV unter freiem Himmel und mit Werkzeug aus dem Kofferraum einen ausgemusterten Bahndienstwagen (s. a. Foto S. 12 Mitte) in einen Reisezugwagen zurückverwandeln, Bruchhausen-Vilsen, 14. April 1976, Foto: Gerd Schrammen

Ein zweiter Dienstwagen der Bahnmeisterei Barth wurde nach Kauf (1973) und betriebstechnischer Untersuchung auf der Museums-Eisenbahn in gleicher Weise als Rottengerätewagen DEV 137 weitergenutzt. Die besondere Bauform (gedeckter Güterwagen aber mit Fenstern, Eingangsbühnen an beiden Enden und Stirntüren) stieß wohl auf das Interesse der Aktiven. Doch da sich der Wagen gerade durch diese Bauform ganz besonders gut als Rottengerätewagen eignete, hinterfragte man diese nicht weiter, sondern ließ es bei der angepaßten Weiternutzung bewenden.

Schließlich konnte man in Bruchhausen-Vilsen auch den Flachwagen mit Handbremse, DEV 133, sehr gut für den Gleisbau gebrauchen, so daß er gleich miterworben wurde.

In den folgenden Jahren fand eine konzeptionelle Weiterentwicklung statt, die in dem Ankauf von 3 ehemaligen FKB-Fahrzeugen vom Freizeitpark Minidom 1979 deutlich wird. Keines dieser 3 Fahrzeuge, Lok »Franzburg«, Wagen DEV 31 und DEV 146, dient nämlich einer Verbesserung oder einer kommerziellen Ausweitung des Museums-Eisenbahnbetriebes: Die Lok ist für den Planbetrieb zu schwach, der Reisezugwagen hat kaum Sitzplätze, und Güterwagen sind zur Personenbeförderung sowieso nicht geeignet und daher für eine Touristikbahn völlig überflüssig. Es waren also andere Erwägungen, die den Ausschlag zur Beschaffung dieser 3 ehemaligen FKB-Fahrzeuge gegeben hatten:

- Mancher fand die Fahrzeuge schlicht und ergreifend „niedlich“ und stützte darauf seine Zustimmung.
- Andere bezeichneten sie als „historisch wertvoll“ ohne diesen Wert näher belegen zu können.
- Es gab auch ein touristisch-werbetaktisches Argument: Die erheblich kleinere und leichtere Lok läßt sich bequemer zu Werbeausstellungen und Messen transportieren als die bereits vorhandenen Lokomotiven.
- Die breite Zustimmung für die Anschaffung beruhte jedoch in der Chance, die Fahrzeugsammlung sinnvoll zu ergänzen. Denn nun konnte man die Fahrzeuge zu einem Dampf- bzw. Triebwagenzug einer bestimmten und typischen norddeutschen Kleinbahn, nämlich den FKB, stilrein zusammenstellen.

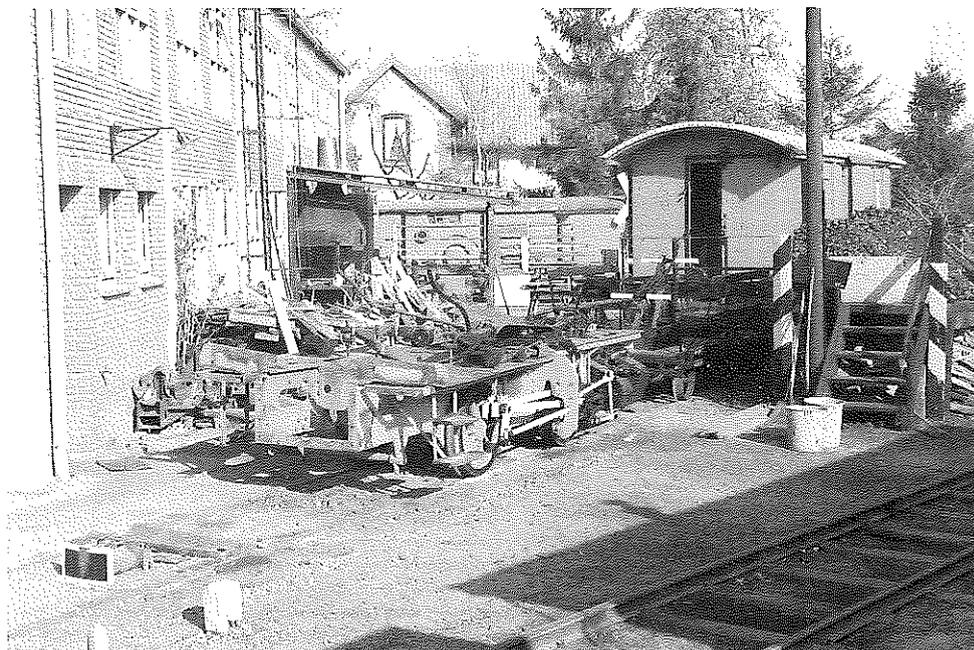
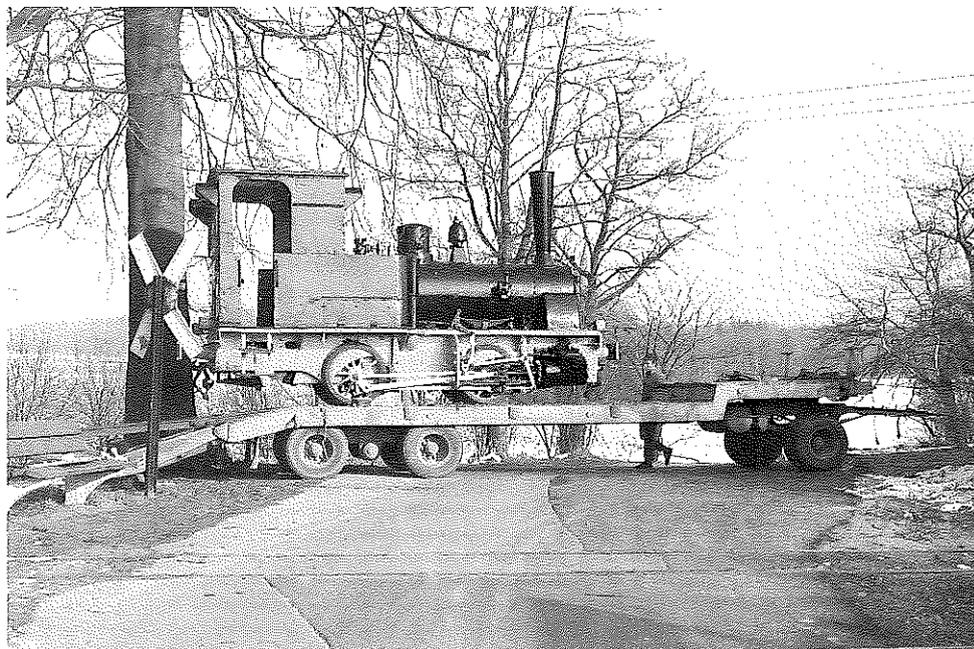
Und da Eisenbahn-Enthusiasten Fahrzeuge nicht nur betrachten und begehen, sondern auch betreiben wollen, setzten schon bald nach Ankunft der 3 Fahrzeuge die Arbeiten zwecks einer Wiederinbetriebnahme ein, und mittlerweile befinden sich alle vormaligen FKB-Fahrzeuge auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf wieder in Betrieb.

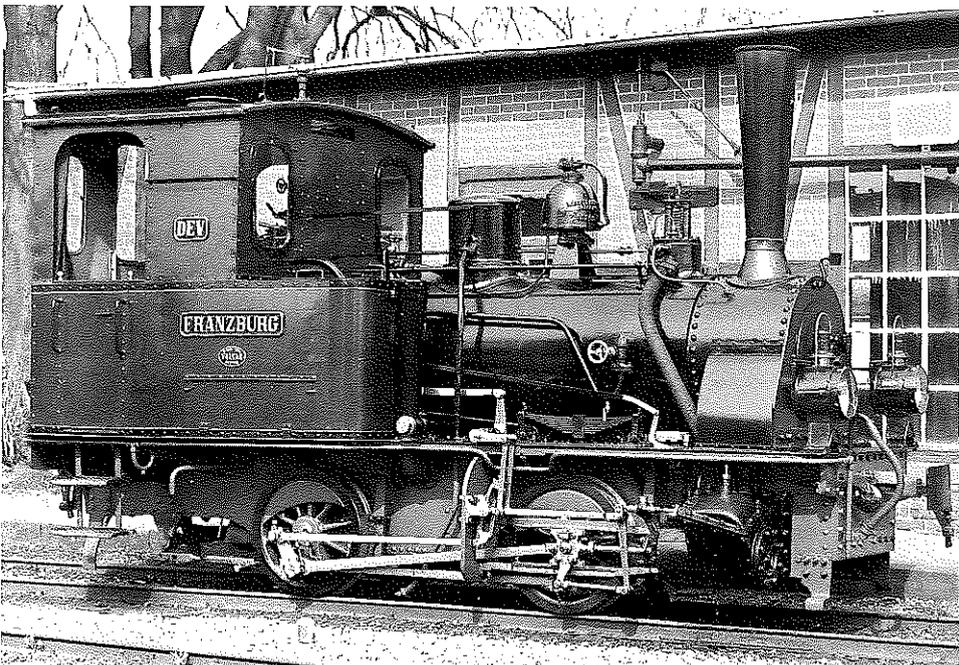
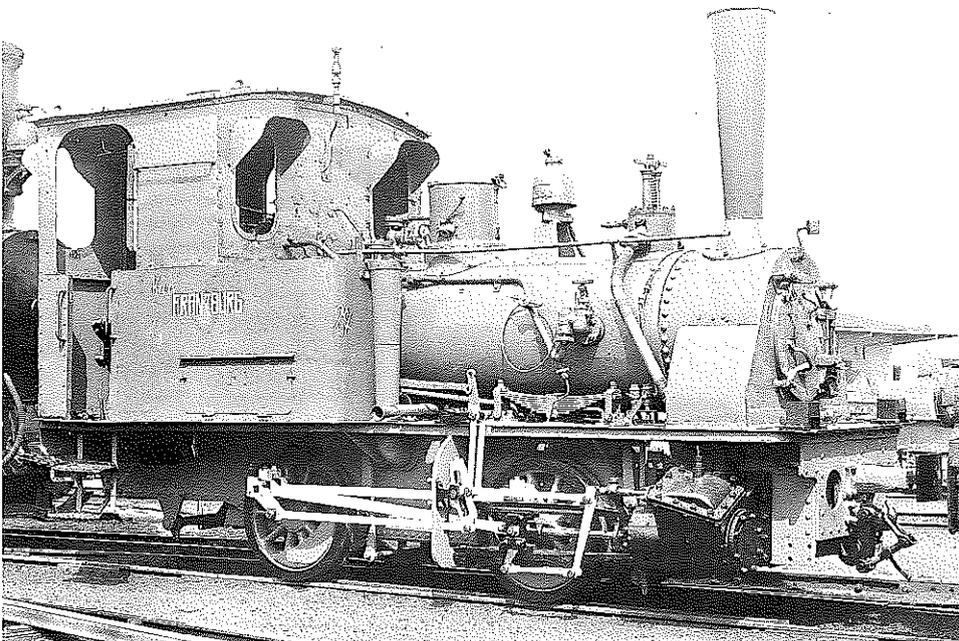
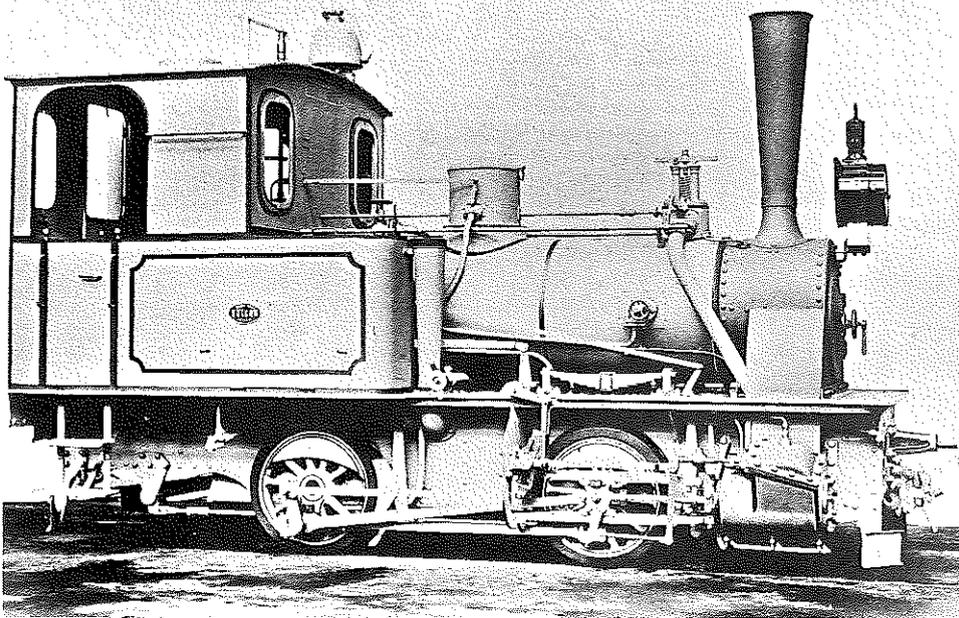
weiter auf S. 11

Oben: Auch als Betriebsmittel zur Gleisunterhaltung, d. h. als Werkzeug für die Museums-Infrastruktur, wurden T 42 und Flachwagen 133 gerne genutzt. Frank Schäfer rangiert im Bahnhof Heiligenberg, Juli 1979, Foto: Heribert Löbbert

Mitte: Lokomotive »Franzburg« wurde gerade auf den Tieflader gezogen, um zu einer Werbeausstellung gebracht zu werden, 14. 2. 1981.

Unten: Von der Ausstellung zurückgekehrt wurde Lok »Franzburg« zur Wiederinbetriebnahme unverzüglich in ihre Bestandteile zerlegt. Vorne Fahrwerk Lok »Franzburgs, dahinter Rottengerätewagen DEV 137 (beide ex FKB), 16. 4. 1981.





Der Vergleich von Fotos, die die ehemaligen FKB-Fahrzeuge im vorbildlichen historischen, im übernommenen sowie im aktuellen Erscheinungsbild auf dieser und weiteren Seiten zeigen, bezeugen die ernsthafte und konsequente Restaurierung der Fahrzeuge durch das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen.

Oben: Werkfoto einer Lokomotive des Lenz-Typs 1 mit Glocke auf dem Dach im Fotografieranstrich. So ging natürlich keine Maschine in den Regeldienst. Man fotografierte die neue Lok bevorzugt im Grundierungsanstrich (zumeist Mennige). Meterweise wurden zur Zierde Papierstreifen vorklebt oder mit Wasserfarben Zierlinien gezogen. Foto: Slg Hinze

Mitte: In diesem Erscheinungsbild nahm das Kleinbahn-Museum die Lok »Franzburg« in die Sammlung auf, 26. April 1980, Foto: Gerhard Moll

Unten: Im Winter 1992/93 wurde der Anstrich der Lok dem historischen Vorbild angeglichen, Asendorf, 14. 4. 1993, Foto: Gerhard Moll

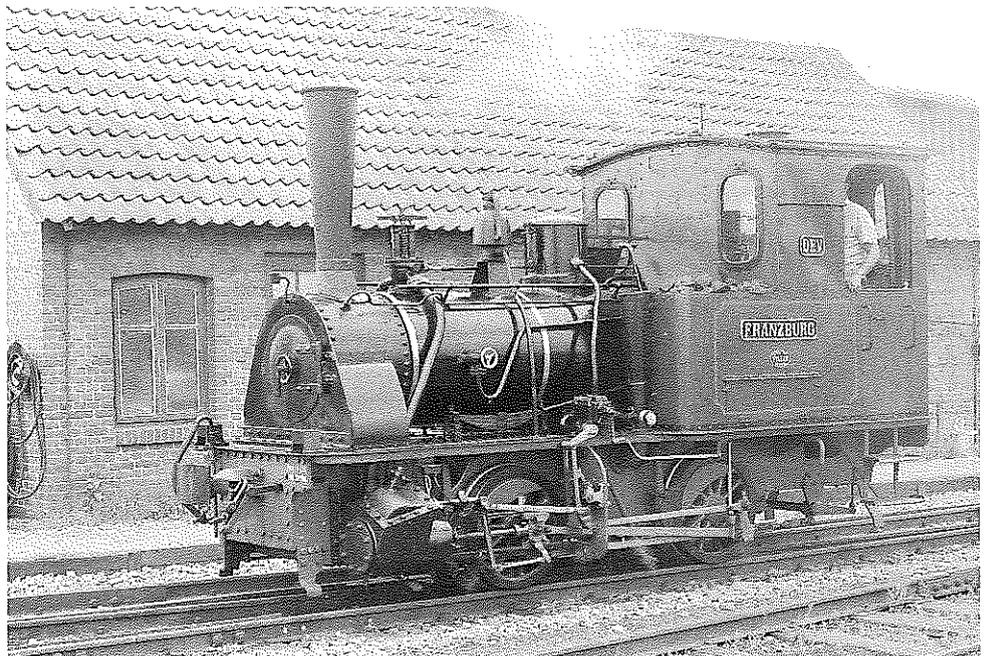
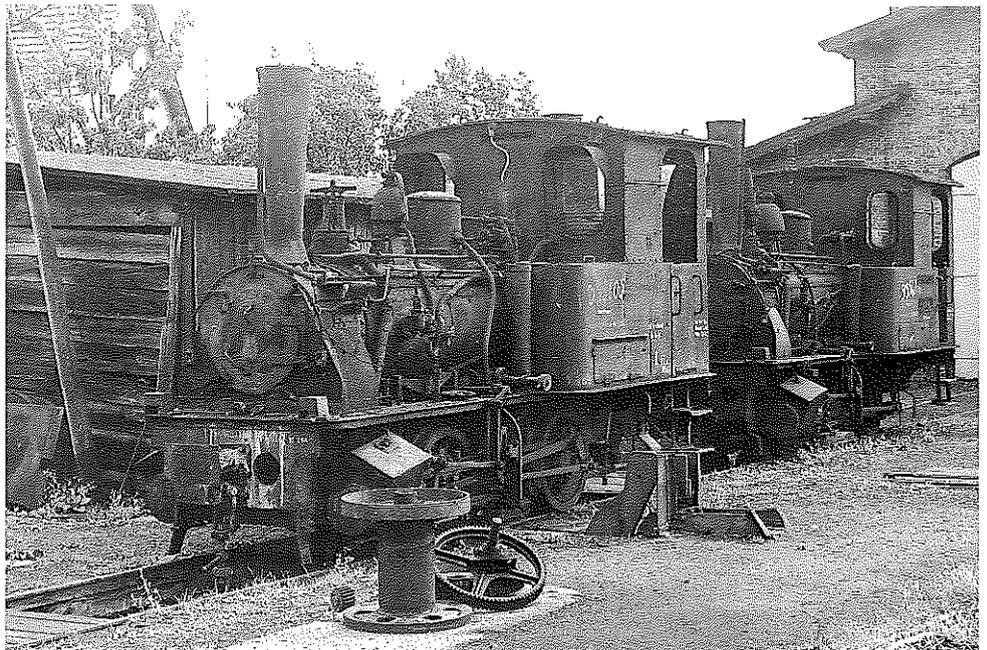
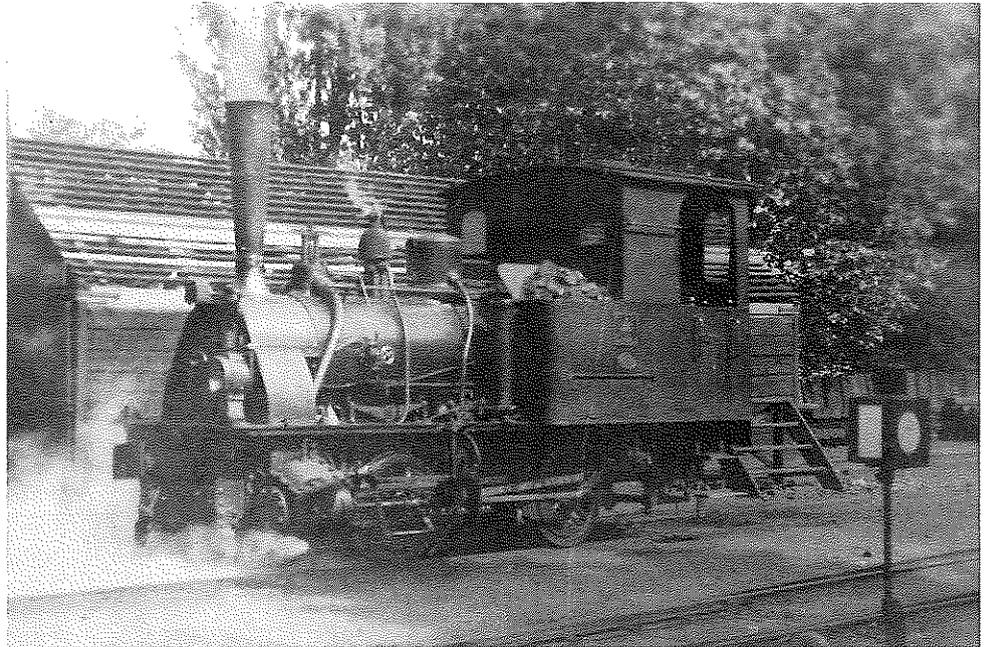
Forschen und Dokumentieren

Zur selben Zeit – zu Beginn der 80er Jahre – machte sich unter den Aktiven die Befürchtung breit, daß die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf trotz einer bedeutsamen Fahrzeugsammlung und trotz des in Bruchhausen-Vilsen gegebenen günstigen Umfeldes eine Art Disneyland-Bimmelbahn werden könnte. Zwar war die Entwicklung hin zu einer königlich preußischen Nostalgie-Tourismus-Bahn mit Applikationen schweizer Schmalspurbahnen erfolgreich gestoppt worden, zwar waren der falsche Salonwagen abgestellt, der Ideen-Wettbewerb für einen Umbau des Bahnhof Heiligenberg mit Ringlokschuppen und Drehscheibe wieder abgeblasen und der Einsatz einer „pflegeleichten Garnitur“ verworfen worden, doch ein Ziel hatte die breite Masse nur recht unscharf vor Augen.

Daß deutlicher war, was man nicht wollte, als das, was man wollte, kann wieder an der Fahrzeugbeschaffung demonstriert werden: Der schweizer Akku-Triebwagen T 46 wurde angeschafft und ein Kaufgesuch an die Deutsche Reichsbahn eine die großen Neubauloks im Harz betreffend vorwiegend aufgrund zu schwachen Oberbaus nicht gestellt aber gleichwohl ernsthaft erwogen. Während die Beschaffung derart für Kleinbahnen untypischer Fahrzeuge diskutiert wurde, wurde zugleich vorgeschlagen, die kleinbahntypische Trambahnlok »Plettenberg« wieder abzugeben.

Harald Kindermann kann für sich das Verdienst in Anspruch nehmen, in diesen Jahren mit einer Engelsgeduld immer wieder auf die originale Kleinbahn-Strecke Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, auf die vorhandenen Kleinbahnfahrzeuge und auf den historischen Kleinbahn-Betrieb hingewiesen zu haben sowie darauf, daß alle diese Schätze zusammengenommen eine erstklassige Museums-Kleinbahn ergeben und daß zugleich gar keine Notwendigkeit für verändernde Umbauten bestünde.

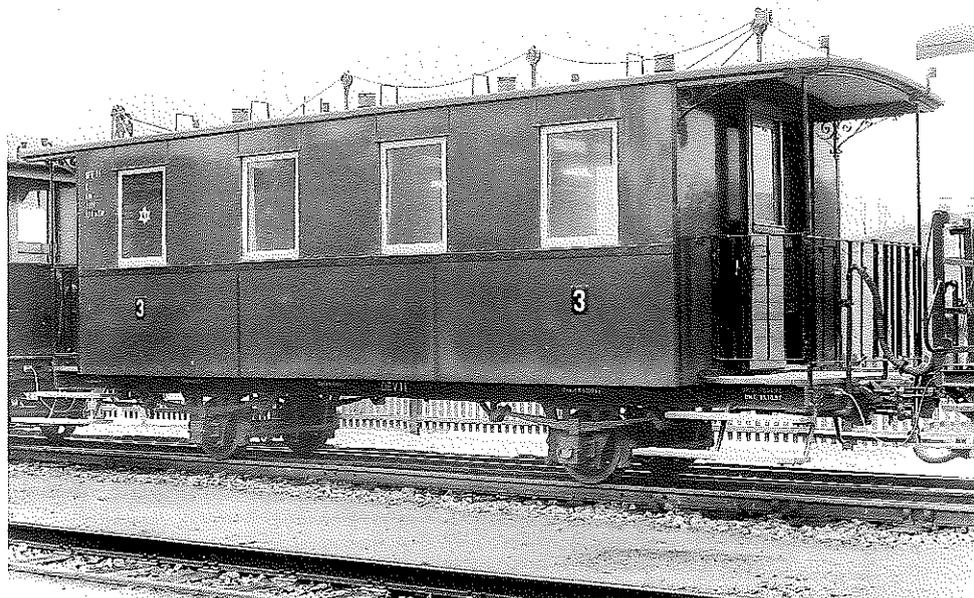
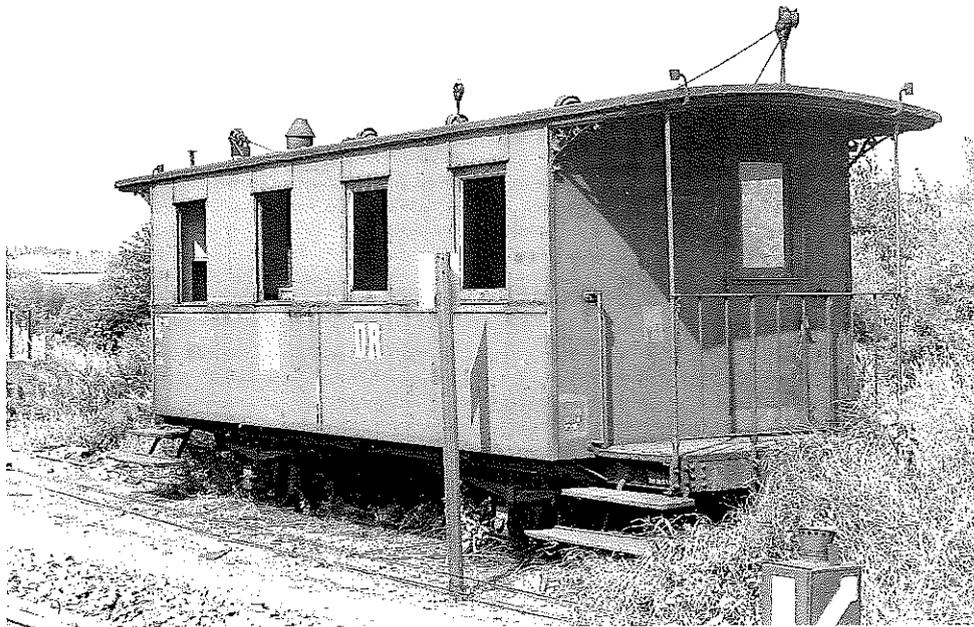
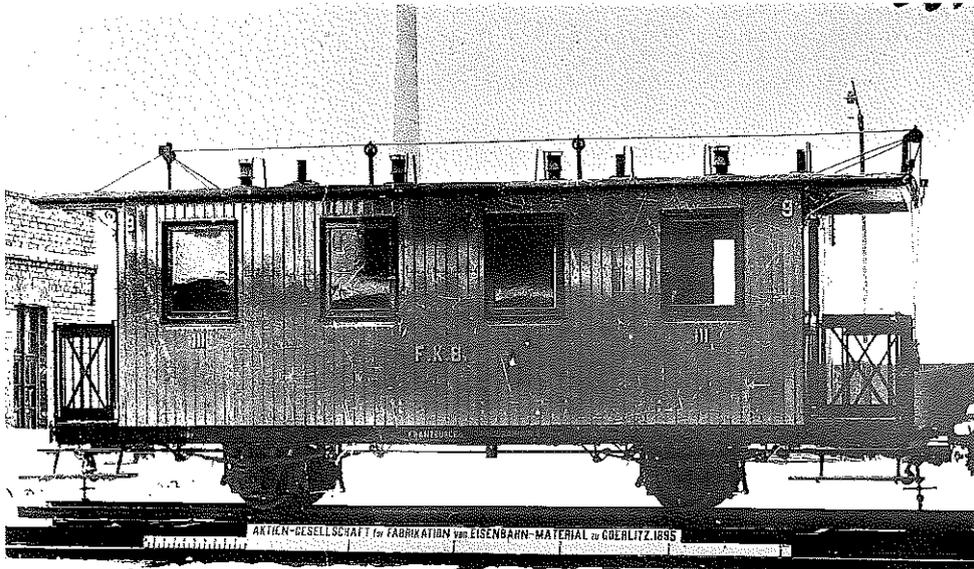
Tatsächlich fiel seine Idee, ein Verkehrsmuseum (nämlich das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen) mit der Ganzheitlichkeit und Lebendigkeit eines modernen Freilichtmuseums zu betreiben (und zwar als Museums-Kleinbahn), bei den Museums-Eisenbahnern auf fruchtbaren Boden. Mit der Beschränkung auf das Kleinbahnwesen als Thema und auf ein Museum als institutionalen Rahmen war eine Basis akzeptiert worden, auf der sich ein schlüssiges (Museums-)Konzept aufbauen ließ. Wie hilfreich sich das Museums-Konzept erweist, um nicht aus dem Bauch heraus, sondern durch gedankliches Entwickeln vom allgemeinen zum speziellen Entscheidungen zu treffen, kann beispielhaft im folgenden wieder an einem Wagen von den FKB dargelegt werden:



Oben: Lokomotive »Franzburg« als FKB 4i unter Dampf in Barth, 1939, Foto: Karl-Julius Harder

Mitte: Als DR 99 5605 abgestellt in Barth, dahinter Lok 99 5606, die heute bei LGB in Nürnberg steht, August 1971, Foto: Klaus Kieper

Unten: Unter Dampf in Bruchhausen-Vilsen, 6. 7. 1986



Die Aufarbeitung des vom Freizeitpark übernommenen Gepäck-/Personenwagens DEV 31 stand 1984 an. Die äußerliche Aufarbeitung barg weder konzeptionell noch in der technischen Ausführung größere Probleme, da der Wagen soweit noch komplett war. Sie wurde zu einem erheblichen Teil von Schülern der Berufsschule in Syke vorgenommen. Von der Inneneinrichtung waren dagegen nur noch die beiden Zwischenwände vorhanden. Schnell kam die Idee auf, den Wagen so auszustatten, daß sich Besucher im Rollstuhl zusammen mit Begleitpersonen hier wohlfühlen könnten – wieder eine betriebliche Vorgabe an die Aufarbeitung eines Fahrzeugs.

Diese Aufarbeitung fand unter weitaus besseren Voraussetzungen als bis dahin durch den ABM-Museums-Eisenbahner Gerd Schrammen in Bruchhausen-Vilsen statt. Da sich die betriebliche Vorgabe durch eine Rekonstruktion des Wagens in den Ursprungszustand als BCPw leicht einbeziehen ließ, wurde auf den Einbau von Ausstattungsgegenständen der Berliner S-Bahn verzichtet. Aber was war statt dessen einzubauen? Wie hat der Wagen im Ursprungszustand denn ausgesehen? All das mußte erst noch erforscht werden, um Fertigungsvorgaben für die handwerkliche Ausführung treffen zu können.

Auf teilweise stark gewundenen Wegen unter den damals noch herrschenden Schwierigkeiten beschaffte sich Gerd die für die Rekonstruktion benötigten Informationen auch von ostdeutschen Kennern der FKB. Hier ist insbesondere die sehr ergiebige Zusammenarbeit mit Klaus Kieper zu nennen, die uns – nicht ohne Rückschlüsse aus Informationen zu anderen Lenzschen Kleinbahnen für die FKB ziehen zu müssen – in die Lage versetzte, das Wageninnere bis in die Details originalgetreu zu rekonstruieren. Noch einmal: Die museale Forschung war mühsam, aber sie hat die fachlich einwandfreie Wiederherstellung des Wagens ermöglicht, so wie er 1894 schon einmal ausgesehen hat.

Es soll hier nicht verschwiegen bleiben, daß selbstverständlich die Anfertigung all dieser Teile, d. h. das Biegen der Sitzgestelle, das Sägen und Hobeln der Sitzlatten und der Türblätter, die Montage sowie die Lackierungen – kurz, die handwerkliche Rekonstruktion – um ein vielfaches aufwendiger ausfielen als die Adaption allbrauchbarer Accessoires und erst recht als die theoretischen Vorarbeiten im Stillen. Dennoch war es namentlich die museale Forschung, die das Ziel der Aufarbeitung bestimmte und auch Maßstäbe für die Qualität der Arbeiten setzte.

Da die Ergebnisse der musealen Forschung sowie die Erfahrungen bei der Rekonstruktion dokumentiert blieben, war es 1 Jahr später ein leichtes, unter diesen Voraussetzungen auch das Wageninnere des Personenwagens Nr. 11 in das Aussehen des Ursprungszustandes zurückzusetzen – ein Beispiel für den Nutzen einer ordentlichen Dokumentationstätigkeit.

Oben: Werkfoto des Schwesterwagens FKB 9

Mitte: Wagen DEV 11 als DR 901-312 abgestellt in Barth, August 1971. In den 30er Jahren hatten viele Kleinbahnen die abgängigen Holzwände durch Blechtafeln ersetzt, und die DR hatte später die Inneneinrichtung entfernt.

Foto: Klaus Kieper

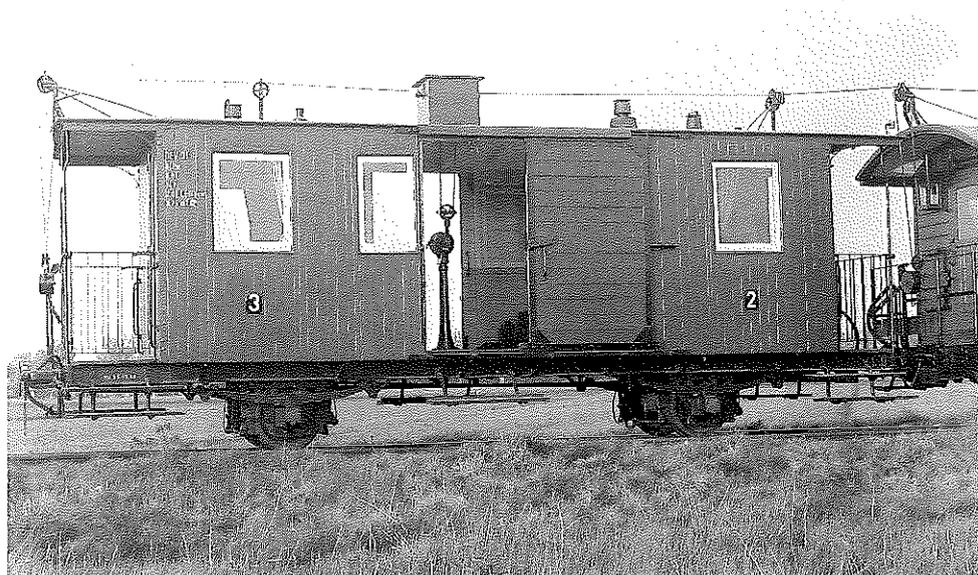
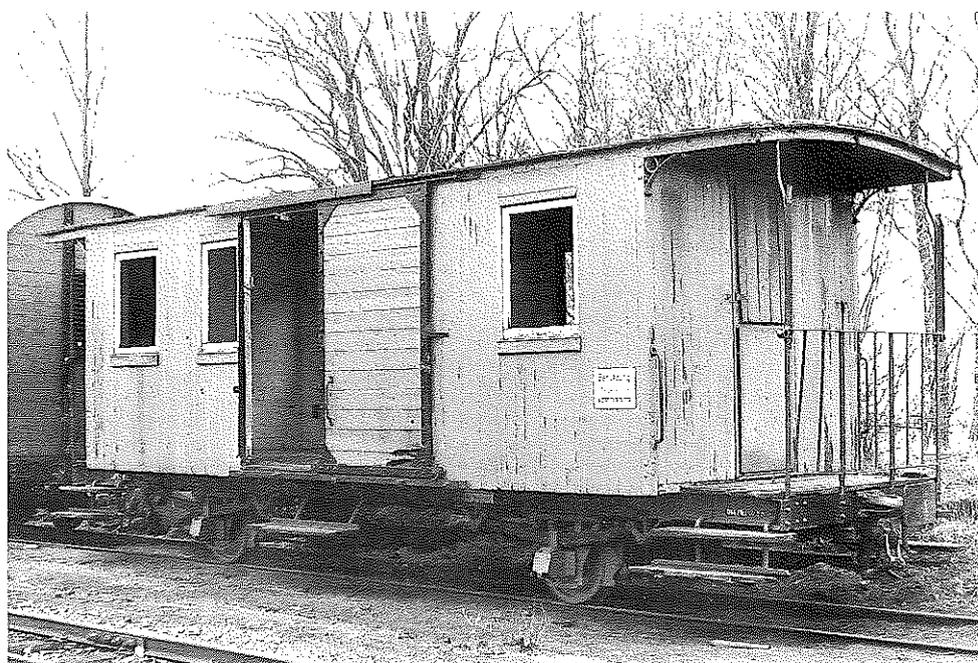
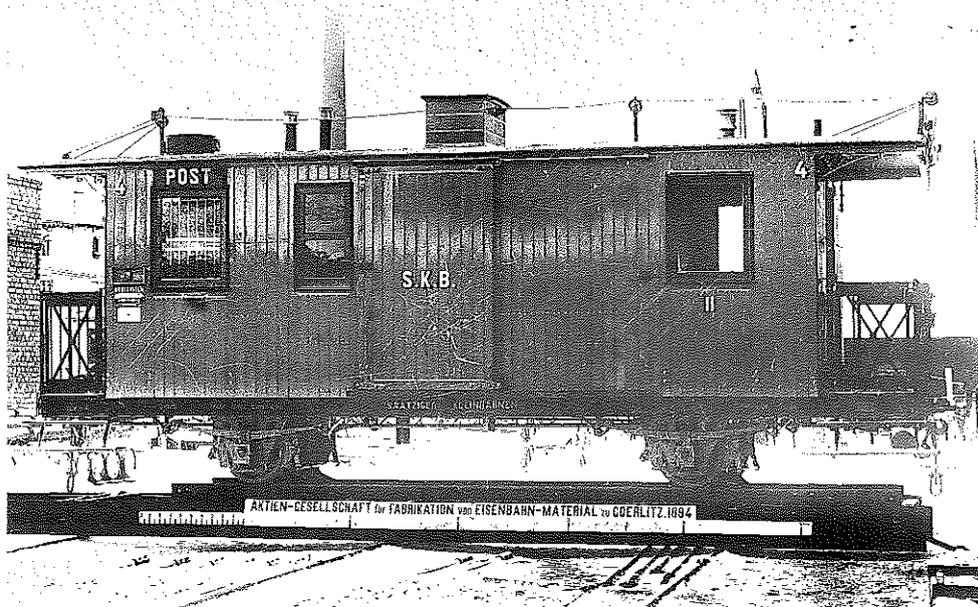
Unten: Wagen DEV 11 restauriert in das letzte Erscheinungsbild, das der Wagen als Reisezugwagen ab den 30er Jahren gehabt hat, 18. 12. 1993

Soweit zum »warum« und »wie« der musealen Forschung und Dokumentation, doch wie läßt sich das am Beispiel FKB mit dem Thema des Kleinbahn-Museum in Einklang bringen und in das Museumskonzept integrieren? Welche Entscheidungen die FKB-Fahrzeuge betreffend wurden denn getroffen gestützt auf gedankliches Entwickeln vom allgemeinen zum speziellen, wie es oben so blumig hieß? Dies sei im folgenden am Beispiel »Verhältnis Güterverkehr/Personenverkehr auf Kleinbahnen« verknüpft mit Wagen DEV 31 ausgeführt.

Kleinbahnen in den strukturschwachen Provinzen Nord- und Ostdeutschlands dienten im allgemeinen dem landwirtschaftlichen Güterverkehr. Daher überwog die Anzahl der Güterwagen gegenüber Reisezugwagen bei den hier betrachteten Kleinbahnen ganz erheblich. Die Lenzschen Kleinbahnen in Pommern betrieben bis in die 30er Jahre so gut wie keine Reisezüge, sondern hängten den Güterzügen möglichst wenig Reisezugwagen für die wenigen Reisenden an. Um dennoch für alle Ansprüche gewappnet zu sein, wurden mehrfach kombinierte Wagen beschafft, wie z. B. der BCPwi, der heutige DEV 31. Schon wenn dieser eine Wagen am Güterzug hing, konnte man Sitzplätze in der II. und III. Wagenklasse anbieten, Gepäck und Expreßgut mitnehmen, den Zugschluß bremsen und dem Zugführer einen heizbaren Aufenthaltsraum mit Schreispult für die betrieblichen Aufschreibungen bieten. Daß das Kleinbahn-Museum mit dem übernommenen Bahndienstwagen eine vormals »eierlegende Wollmilchsau« in die Sammlung aufgenommen hatte, trat freilich erst durch gezielte museale Forschung zu Tage, ebenso wie die Idee des Kleinbahn-Unternehmers, die hinter diesem mehrfach kombinierten Wagen steckt.

Und nun schließt sich der Kreis: Die allgemeinen Aussagen zum Verhältnis von Güter- zum Personenverkehr auf Kleinbahnen lassen sich speziell am Wagen DEV 31 nach seiner Rekonstruktion festmachen. Denn beim Betrachten und Betreten dieses Wagens weckt seine besondere Bauart bei Besuchern Interesse dafür, warum dieser Wagen derart gebaut ist. Nach eigenen Erfahrungen lassen sich Besucher sehr gern schildern, welche Philosophie hinter dieser Bauart steckt bis hin zum schon recht abstrakten Thema »Verhältnis Güterverkehr / Personenverkehr auf Kleinbahnen«.

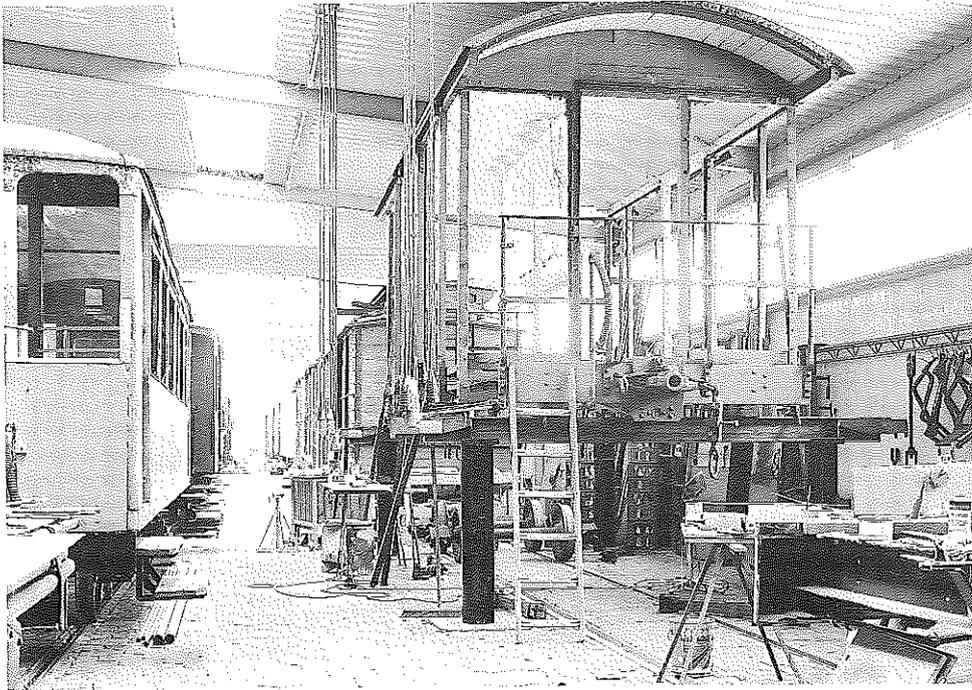
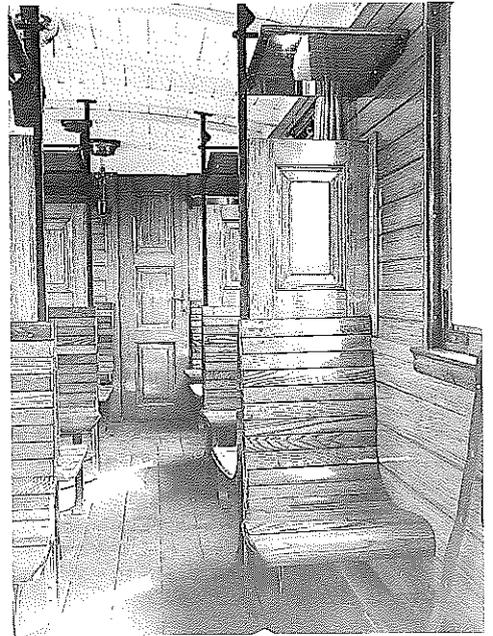
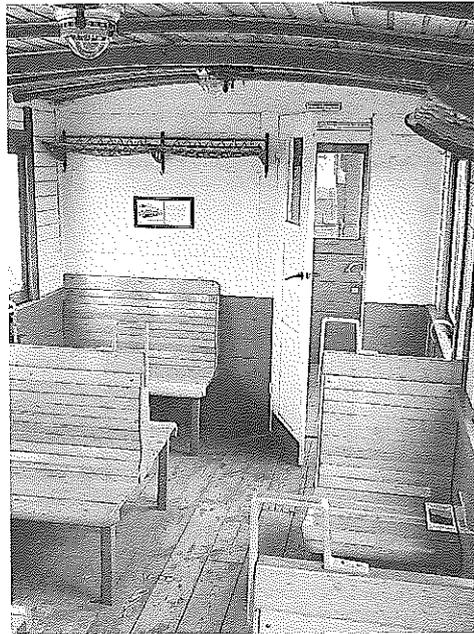
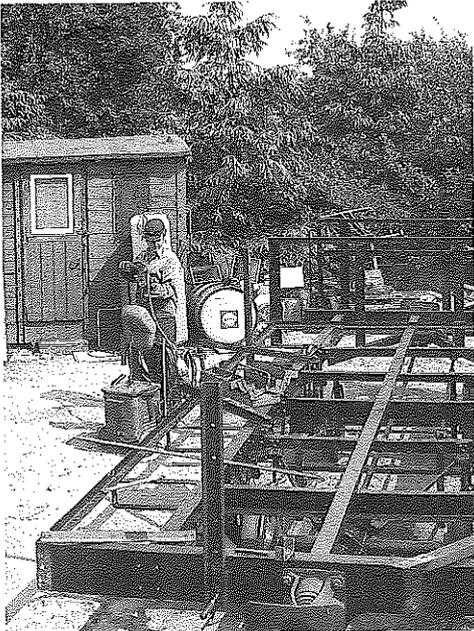
weiter auf S. 15



Oben: Werkfoto des Schwesterwagens 4 für die Saatziger Kleinbahnen, statt eines 3.-Klasse jedoch mit Postabteil

Mitte: Wagen DEV 31 im Übernahmezustand durch das Kleinbahn-Museum, 3. 2. 1980, Foto: Jürgen Werder

Unten: Wagen DEV 31 in den Ursprungszustand rekonstruiert, 18. 5. 1991



Oben links: Vor 20 Jahren waren die Museums-Eisenbahner völlig zu recht stolz auf ihre Arbeit, wenn sie nach Austausch abgängiger Bauteile gegen geeignete ein schrottreifes Fahrzeug wieder in seinem vormaligen Funktionszusammenhang in Betrieb nehmen konnten.

Hans-Peter Kempf bessert den Rahmen des Wagens DEV 133 (ex FKB) durch Einschweißen neuer Halbzeuge aus, Juni 1976, Foto: Claus Hanack.

Oben Mitte: Zur Wiederinbetriebnahme im Personenverkehr hatte Wagen DEV 11 Sitzbänke, Gepäckraufen und Beleuchtungskörper aus Berliner S-Bahn-Triebzügen erhalten. Die Zwischentür stammte aus dem häuslichen Küchenbereich eines Museums-Eisenbahners. Aufgrund der handwerklich gelungenen Adaption der genannten Teile in den Wagen fiel unvorbelasteten Besuchern die Nichtoriginalität nicht einmal auf - sie ordneten den Wagen der „Bimmelbahn in der guten alten Zeit“ zu, 1. 7. 1985

Oben rechts: Nach der originalgetreuen Rekonstruktion des Innern des Wagens DEV 11 in das ursprüngliche Aussehen hat sich das Bild deutlich gewandelt. Die in sich harmonische Innenarchitektur des Konstrukteurs wurde wiederhergestellt, und die Sitzverhältnisse wurden deutlich enger, 21. 8. 1989

Mitte: Voraussetzung für eine handwerklich einwandfreie Restaurierung der historischen Objekte ist u. a. eine geeignete und gut ausgestattete Museums-Werkstatt. Wagen DEV 137 wurde 1988 und 1989 gänzlich für die ursprüngliche Funktion als Fakultativwagen rekonstruiert, 2. 5. 1988.

Unten: Sparsamkeit und Normung als Unternehmensphilosophie Lenzscher Kleinbahnen gipfelten in der planmäßigen Nutzung von gedeckten Güterwagen als Personenwagen. Dazu wurden begehbare und mit Fenstern versehene „Fakultativwagen“ mit Sitzbänken ausgestattet. Diese konstruktive Universalität an einem originalen Sachzeugen den Besuchern in Bruchhausen-Vilsen vermitteln zu können, ist ein ganz besonderer Glücksfall. Allerdings erschließt sich dieses Element des Transportsystems Kleinbahn den Besuchern nicht von alleine, so daß die Notwendigkeit einer Erläuterungstafel im Wageninneren des DEV 137 besonders gegeben ist, 1. 7. 1991.

Besuchern Inhalte vermitteln

Besucher sind in der Regel nicht durch einschlägige Fachkenntnisse vorbelastete Eisenbahnfreunde. Die Mehrzahl der Fahrgäste kann nur ahnen, daß die erlebte Mitfahrt von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf und zurück inklusive Kaffeetrinken im Buffetwagen eher ein Zerrbild vom Kleinbahnwesen darstellt als eine stimmige Präsentation typischen Kleinbahnbetriebes. Doch wie läßt sich Fahrgästen einer Museums-Eisenbahn nahebringen, daß es die erlebten langen Reisezüge an Wochenenden auf vielen Kleinbahnen sehr wohl gegeben hat, daß diese jedoch in Anbetracht des alltäglichen Güterverkehrs eher eine Randerscheinung blieben? Immerhin handelt es sich dabei um eine der zentralen Aussagen zum Kleinbahnwesen, die allen Besucher vermittelt werden sollte.

Dazu ist eben, der aufmerksame Leser ahnt es schon, die Zugarnitur der FKB bestens geeignet. Es reicht jedoch nicht aus, Lok »Franzburg« mit 5 FKB-Wagen ohne weitere Erläuterungen auf der Museums-Eisenbahn hin- und herfahren zu lassen, denn sonst sehen unvorbelastete Besucher nicht mehr als eine sehr harmonisch wirkende, „geradezu niedlich“ erscheinende Zugarnitur. Um die Inhalte des mehrfach kombinierten Wagens DEV 31, des Fakultativwagens DEV 137 oder des ganz normalen Reisezugwagens DEV 11 Fahrgästen wenigstens anzubieten, können schon kurz gefaßte aber gut lesbare Texttafeln im Wageninneren das Ihre leisten. Auch wenn uns Eisenbahnfreunden beim Gedanken an Museums-Texttafeln in unseren Schmuckstücken graust, 99 % unserer Fahrgäste werden sich bestimmt über sie freuen.

Um die erwähnten Inhalte zu vermitteln, ist die Inbetriebsetzung der FKB-Garnitur nicht einmal zwingend notwendig. Es wäre sogar von Vorteil, die Garnitur an Fahrtagen (kalt) Besuchern zugänglich im Stand vorzuführen. Denn dann könnten jene während der Fahrt die einen Aspekte aus der Kleinbahngeschichte miterleben und sich bei Interesse zuvor oder hinterher beim Durchgang durch die FKB-Garnitur über weitere informieren. Natürlich kann auch die KAE-Garnitur vergleichbares mit anderen Inhalten leisten, während die FKB-Garnitur gerade nach Asendorf dampft.

Keine Bange, es folgt kein Plädoyer für das Abstellen der FKB-Garnitur. Vielmehr sei unterstrichen, daß die inzwischen 100 Jahre alten Fahrzeuge der ehemaligen FKB viel zu interessant sind, um sie in der großen Depothalle den Blicken der Besucher zu entziehen. Außerdem sei angeregt, den offenen Güterwagen DEV 133 ebenfalls in sein Aussehen von 1894 zu rekonstruieren.

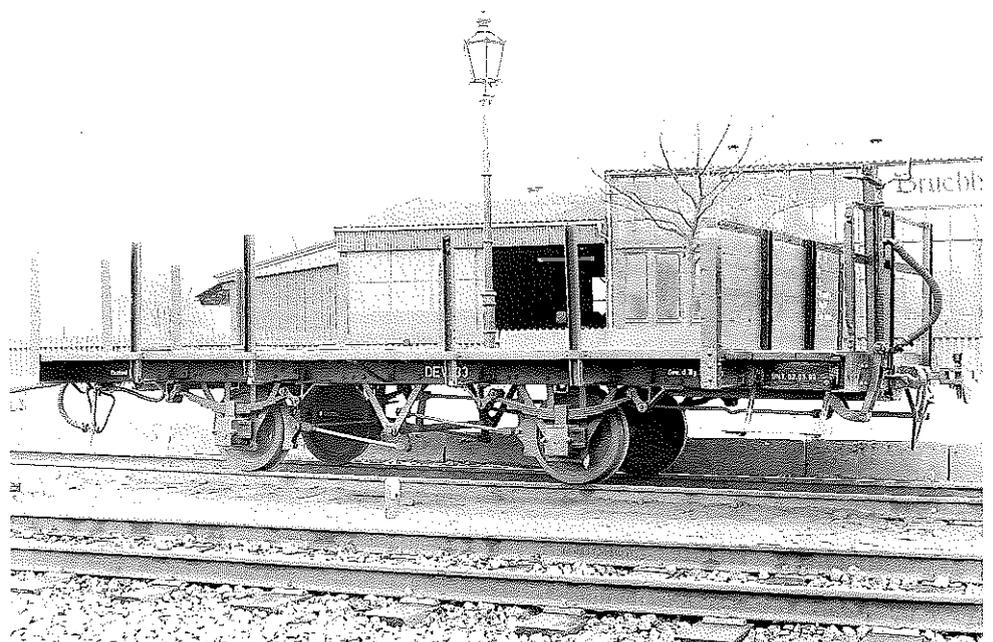
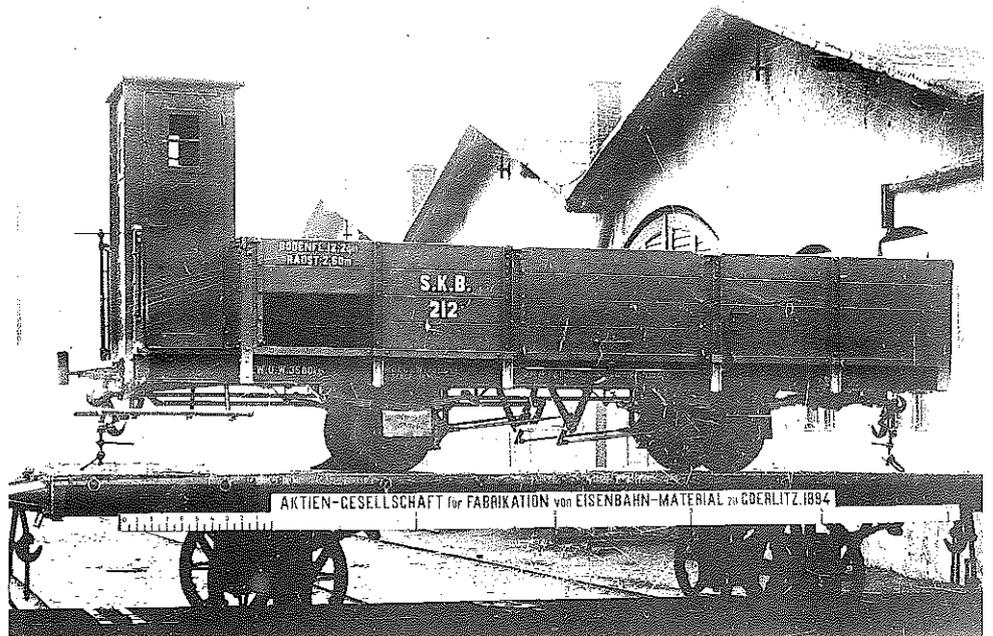
weiter auf S. 17

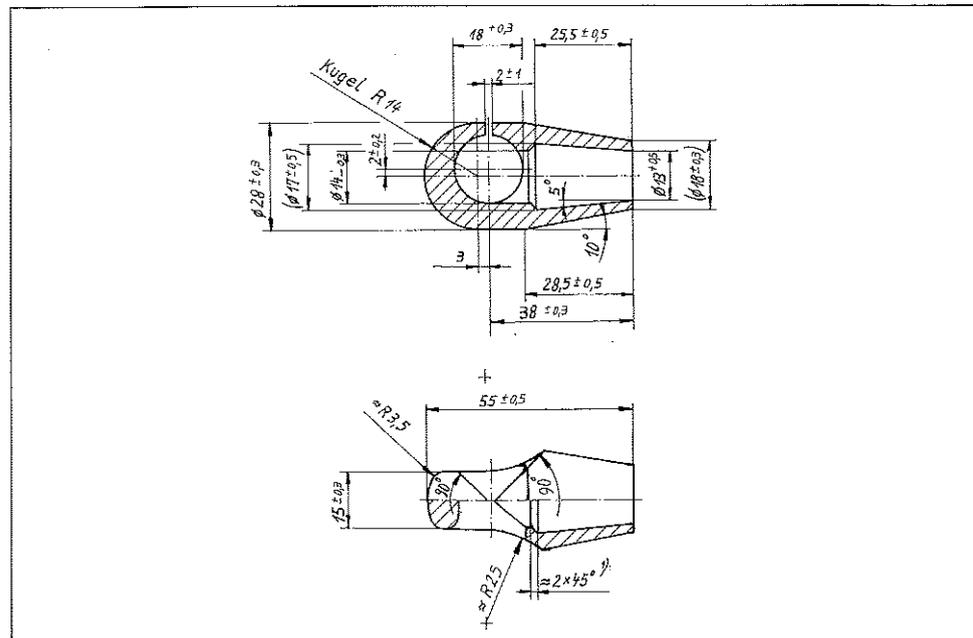
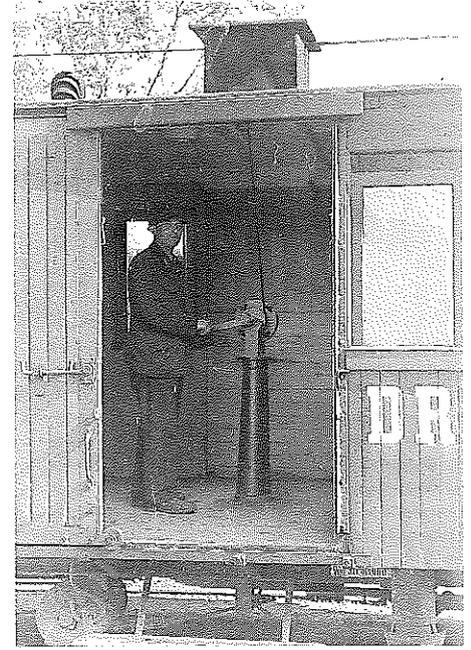
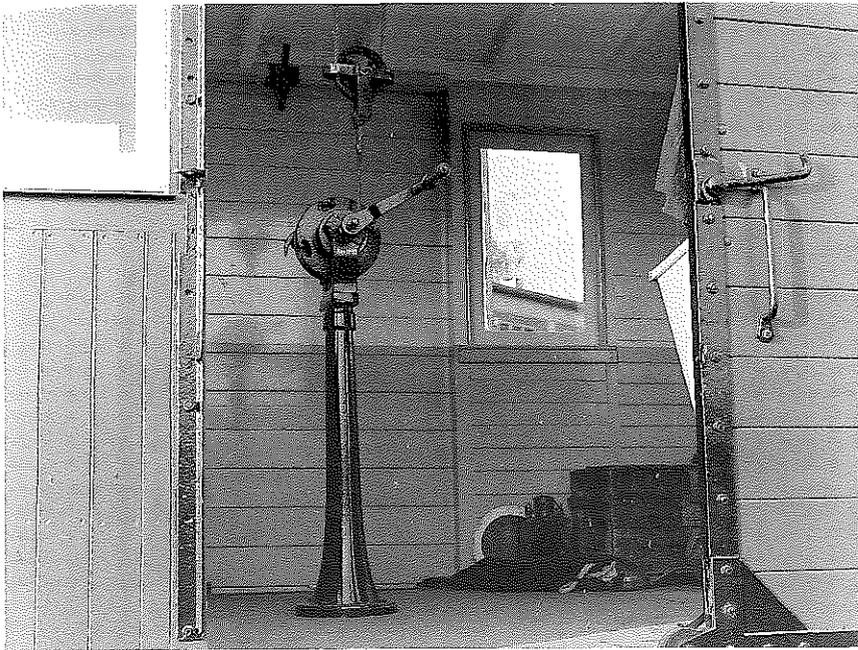
Als einziger der vormaligen FKB-Wagen befindet sich der offene Güterwagen DEV 133 gegenwärtig noch in einem museal unbefriedigenden, lediglich eisenbahnbetrieblich orientierten Zustand.

Oben: Werkfoto des Schwesterwagens 212 der Saatziger Kleinbahnen mit einem ungewöhnlichen Bremsenhaus

Mitte: Wagen DEV 133 als DR 99-32-43 noch weitgehend im ursprünglichen Erscheinungsbild, Bf. Barth, 19. 8. 1966, Foto: Klaus Kieper

Unten: Durch Rekonstruktion der Steckwände und der hängenden Klappen ließe sich Wagen DEV 133 relativ leicht als passendes Exponat für die FKB-Garnitur museal aufbereiten, 7. 4. 1989





Ohne die Wiederinbetriebsetzung der vormaligen „Görlitzer Gewichtsbremse“ (s. DME 1/89 S. 16 ff.) wäre die Restaurierung der FKB-Garnitur unvollständig geblieben. Denn die Verwendung einer ganz besonders vereinfachten Bremskonstruktion, die für die Verhältnisse Lenzscher Kleinbahnen individuell zugeschnitten worden war, ist ein markantes Element des Transportsystems Kleinbahn. Die Wiederherstellung der Bremsausrüstung konnte durch fachliche und sachliche Hilfe vieler ostdeutscher Kleinbahnfreunde sehr gut gelingen, wobei auch die Neufertigung einzelner Bauteile unumgänglich war.

Die besondere Konstruktionsidee dieses Bremssystems liegt in der vorhergehenden Verrichtung der Bremsenergie durch Muskelarbeit in jedem gebremsten Wagen. Die genial einfache technische Ausführung der Bremse wurde durch erhöhten Aufwand bei Kuppeln der Fahrzeuge sowie durch Begrenzung auf relativ wenige Bremswagen erkaufte, was unter den besonderen Verhältnissen Lenzscher Kleinbahnen kaum ein Problem darstellte.

Oben: Vergleich der Bremsseilwinden im Schwesterwagen DR 907 003 am 27. 8. 1965, Foto Klaus Kiewer, mit der (nicht original übernommenen) Winde im DEV 31, 18. 5. 1991.

Mitte: Lediglich einen Satz Seilrollen konnte das Kleinbahn-Museum vom Original übernehmen, 9. 9. 1988. Nach diesem wurden weitere Bauteile gesammelt oder neu gefertigt.

Unten: Aus der Vermessung eines originalen Seil-Kuppelstückes, eines gegossenen „Frosches“, wurde eine Fertigungszeichnung entwickelt, M 1 : 2, Zeichnung: Mechthild Schröder

Die Inhalte der FKB-Garnitur

Sparsamkeit und Normung, das waren die beiden grundlegenden Ideen, die Friedrich Lenz zu einer Unternehmensphilosophie entwickelte und vermarktete. Die konsequente Umsetzung dieser Unternehmensphilosophie bei Planung, Bau, Ausrüstung und Betrieb ermöglichte einerseits die Erschließung auch der abgelegensten Regionen durch Kleinbahnen und machte andererseits die Firma Lenz & Co in Stettin zum erfolgreichsten Kleinbahn-Unternehmen in Deutschland. Sie hat mehr als 100 Kleinbahnen zwischen Geilenkirchen und Memel sowie zwischen Kiel und Sigmaringen gebaut oder maßgeblich beeinflußt.

Die Sparsamkeit wirkte sich dahingehend aus, daß möglichst wenig Bahnhöfe, Gebäude, Gleise und Fahrzeuge beschafft wurden. Dafür mußten die beschafften Fahrzeuge wiederum möglichst universell einsetzbar sein, d. h. Lok »Franzburg« mußte gleichermaßen für Personen- als auch Güterverkehr geeignet sein, wenn diese Verkehre überhaupt getrennt betrieben wurden.

Normung der Fahrzeuge führte zu großen Stückzahlen bei der Bestellung ganzer Fahrzeuge aber auch einzelner Baugruppen. Dadurch ließen sich unmittelbar Stückkosten senken, und mittelbar reduzierte sich der Aufwand für Reservevorhaltung und Ersatzteillager, da ggfls. von anderen Bahnen gleichartige Fahrzeuge schnell umgesetzt werden konnten. Normung der Fahrzeuge hat sich bis auf den heutigen Tag insbesondere bei den fahrzeugreichen Staatsbahnen bewährt, aber sogar bei Kleinbahnen mit jeweils nur geringem Fahrzeugbestand, wenn diese durch überregional aktive Kleinbahnunternehmen ausgerüstet und betrieben wurden.

Die nunmehr 100 Jahre alten Fahrzeuge der FKB-Garnitur in Bruchhausen-Vilsen verkörpern das Lenzsche Bemühen um Sparsamkeit und Normung in eindrucksvoller Weise. Sie entstammen jeweils größeren Bauserien und stehen damit beispielhaft für Kleinbahn-Zuggarnituren in fast allen Teilen Deutschlands. Maschinen wie Lok »Franzburg« der Lenz-Gattung »K« fanden z. B. Verbreitung von Ostpreußen bis ins Rheinland. Erwähnt sei hier noch die Görlitzer Gewichtsbremse, mit der die FKB-Garnitur ausgerüstet ist, denn diese Bremse vereint geradezu ideal Robustheit, Zuverlässigkeit, Unempfindlichkeit mit einer einfachsten Bauausführung und kann dem Besucher aufzeigen, daß für Kleinbahnen durchaus spezielle Techniken entwickelt wurden, die in ihrer Verbreitung dann auch auf Kleinbahnen beschränkt blieben.

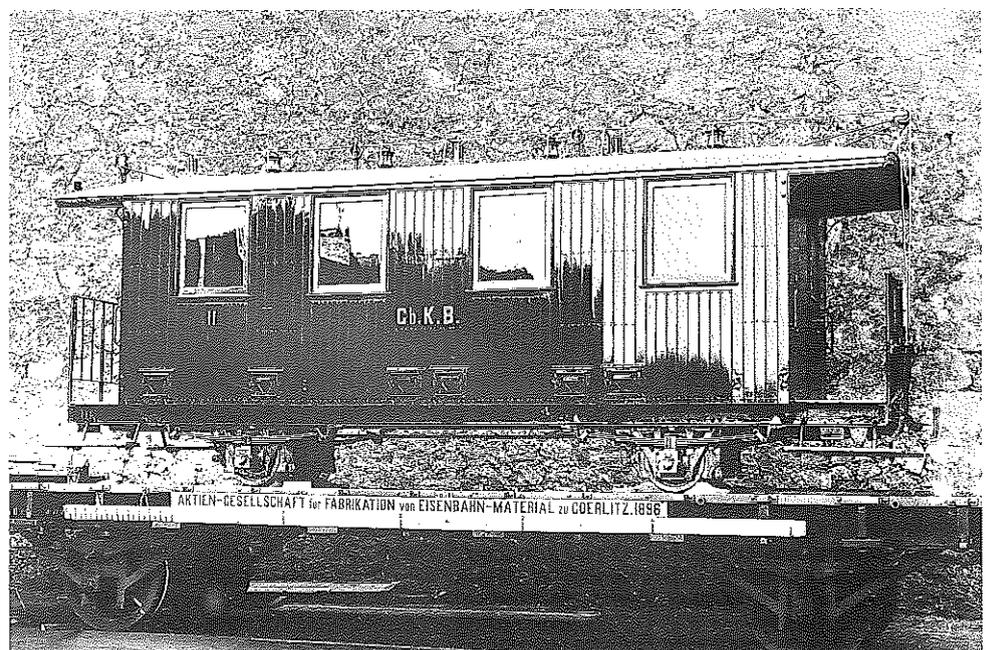
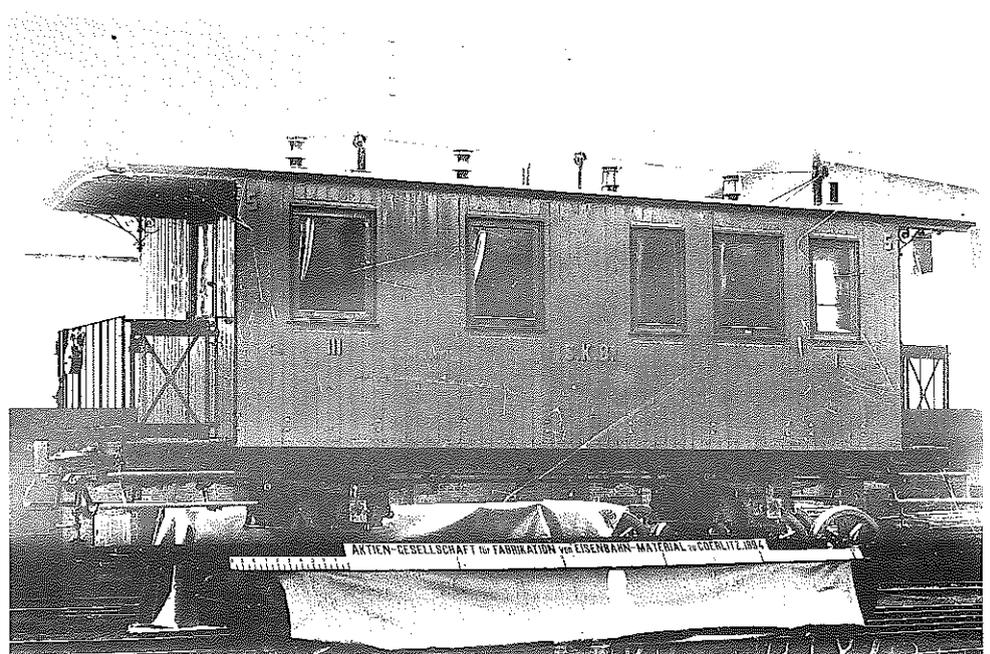
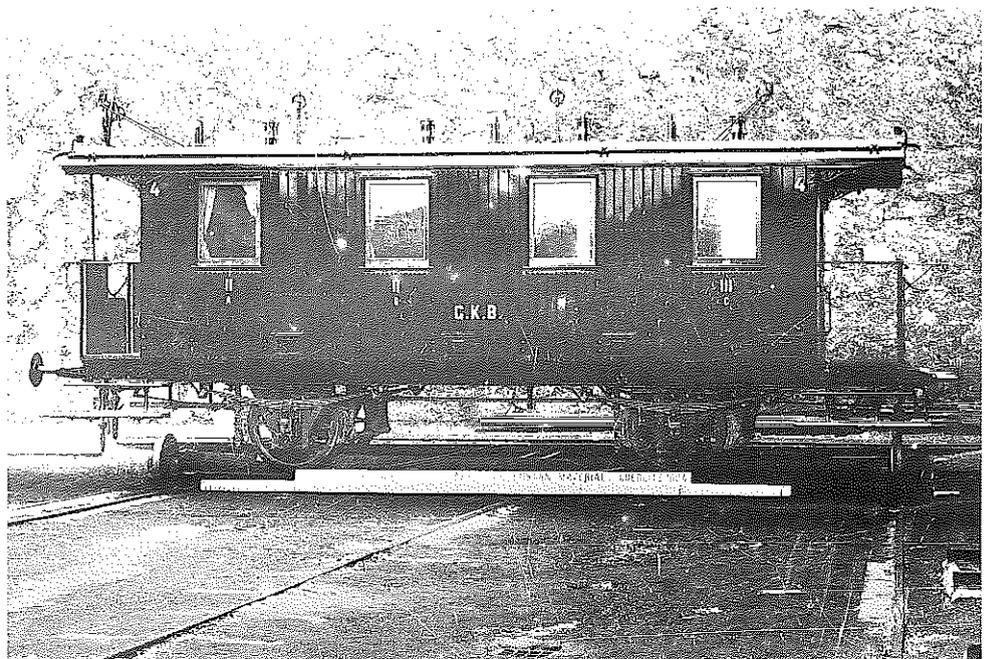
weiter auf S. 22

Vor 100 Jahren baute und betrieb die Fa. Lenz & Co in Pommern zahlreiche Kleinbahnen in den gängigen Spurweiten 1435 mm (Regelspur), 1000 mm (Meterspur), 750 mm sowie 600 mm und rüstete diese mit einheitlich proportionierten Fahrzeugen aus. Vergleichen Sie bitte auch die hier abgebildeten Wagen mit den auf den Seiten 12 und 3 gezeigten Wagen FKB 9 und SKB 4.

Oben: Wagen 4 der regelspurigen Greifenhagener Kreisbahn

Mitte: Wagen 5 der meterspurigen Saatziger Kleinbahnen. Auch dieser Wagen weist die Proportionen der 4fenstrigen Wagen auf, besitzt jedoch zur Hälfte ein Salonabteil Erster Klasse mit einer 3fenstrigen Fenstergruppe. Einen baugleichen Wagen hatten übrigens auch die FKB erhalten.

Unten: Wagen 1 der zunächst 750-mm-spurigen Greifenberg-Kleinbahn, die erst später auf Meterspur umgespurt wurde.



Quellen zur Technik von Lok »Franzburg«

Originale bei Ernst Julius Harder† und H. Hintze, zusammengestellt und teilweise rekonstruiert von Gerhard Moll

Vulcan Werke AG. Stettin-Bredow

Beschreibung der 2/2 gekuppelten Kleinbahn-Tenderlokomotive von ca. 60 Pferdestärken Leistung für eine Spurweite von 1000 mm. geliefert an die Eisenbahnbau- und -Betr.-Gesellschaft Lenz & Co. sowie an die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft.

Typenbezeichnung "Pommern", Raddruck 3,5 to, Zugkr. 1.588 Kg (0,6 p.), Höchstgeschw. 30 km/Stunde

Diese leichte und sehr leistungsfähige Locomotive wurde erstmals von uns in Zusammenarbeit mit der Eisenbahnbau- u. -Betr. Ges. im Jahre 1893 entwickelt und gebaut, sie ist inzwischen in größerer Anzahl zur größten Zufriedenheit der Bahnverwaltungen im Betriebe.

Die Lokomotive ist nach der Bauart der im Rahmen liegenden Wasservorräte gefertigt und ruht auf 2 Achsen, welche untereinander gekuppelt sind. Die Achsen sind einzeln abgedeckt und gibt der Achsstand von 1,7 m der Loc. eine ausgezeichnete Laufruhe im geraden wie im gebogenen Geleise. Die Konstruktion und die Abmessungen des Lauf- und Triebwerkes sind aus der anliegenden Zeichnung zu ersehen. Die Dampfmaschine ist in normaler Art erstellt, die Steuerung ist aber nach der Bauart Heusinger/Waldeck ausgeführt worden, welche die neuzeitlichste ist. Der Kessel normaler Bauart hat eine kupferne Feuerbüchse, seine Feuerrohre sind nach vorne steigend angeordnet. Der Kessel besteht aus 2 Langschüssen, auf dem vorderen Teil befindet sich der Regulatorstutzen mit dem Regulator mit einem Hülfsschieber nach Art der KPEV. und dem Doppelsicherheitsventil nebst Blashahn. Auf dem hinteren Kesselschuss befindet sich ein Mannloch mit günstigen Abmessungen.

Die Kesselausrüstungsteile sind die heute üblichen und vorgeschriebenen. Es sind dies: zwei saugende 60-Liter-Injektoren nach Schäffer und Budenberg, ein Wasserstandsglas und zwei Probierhähne gleicher Firma. Alle Griffe und Ventile sowie die Züge sind für den Führer und Heizer gut zugänglich angeordnet. Oberhalb des Bodenringes ist ein Kesselablaßhahn neuerer Bauart angebaut und kann dieser über eine Verlängerung von außen gut gehandhabt werden.

Die neueren Locomotiven können auch mit Dampfdom und normalem stehenden Regulator gefertigt werden, sie sind bereits mit Erfolg im Betriebe bei einer Westdeutschen Bahn.

Das Blasrohr liegt hoch und ist unterhalb von diesem ein Platten-Funkenfänger eingebaut. Neuere Loc. erhalten wegen der nun innen liegenden Hauptdampfrohre einen Funkenfänger nach Patent Holzapfel. Der gut zugängliche und geräumige Aschekasten hat Bodenfallklappe und über Gestänge zu bewegende Luftklappe.

Die Feuerungsvorräte werden beiderseits neben dem Stehkessel mitgeführt.

Das Führerhaus ist sehr geräumig ausgeführt und sorgen die großen Fenster vorne und hinten für gute Sicht auf die Strecke.

Die Locomotive ist ansonsten ausgerüstet mit:

dem De-Limon-Fluhmeschen Patent-Schmierapparat,

4 Bahnräumern, welche zweckmäßigerweise mit seitlichen starken Blechscharen versehen sind,

einer großen Laterne vorne und hinten, oder nach Wünschen der Bahnverwaltungen mit 4 normalen Signallaternen nebst einer Führerhauslaterne und den üblichen Armaturleuchten für Öl,

einem Sandstreuer mit patentiertem Verschluss mit Zugstange und in der Regel je einem Fallrohr,

einem großen Dampfbläutwerk Patent R. Latowski, Breslau,

einem Wasserheber neuerer Bauart, einem je rechts und links unter dem Führerhaus angeordneten Patenthahn zum Pulsometerbetrieb und Anschluss zum Auswaschrohr, Handbremse nach Exterschen System.

Neuere Locomotiven wurden auch mit der selbst. Luftsaugbremse Hardy bestellt und damit geliefert, die Bufferung und Kupplungen entspr. in der Regel den Bestimmungen der Eisenb.-Bau- und -Betr.-Ges. wurden aber bei den neuern Loc. auch geändert ausgeführt.

Den Locomotiven wird mitgegeben: Reichliches Werkzeug, die Feuerungsgeräte, Ölkannen und Ölgießer, Behälter aus Weißblech für Talg, Kasten für Fahrplan mit Glas-türe, Führerdienstmappe aus Weißblech, 3 Rohrpfropfen, ein Setzer dazu, Stopfbuchsen-Auszieder.

Alle verwendeten Materialien sowie der sehr sorgfältig ausgeführte Ölfarbenanstrich entsprechen den Vorschriften der Königl. Pr. Staatsbahn.

Jeder Locomotive werden die vorgeschriebenen Genehmigungspapiere und Urkunden nebst Dampfesselzeichnung in dreifacher Ausführung beigegeben.

Ausschnitt eines Briefes von E. J. Harder an Gerhard Moll, April 1981

(...) Alle pommerschen Maschinen, die ich kenne und mit denen ich dann als Vertreter der Reichsbahn-Aufsichtsbehörde zu tun hatte, waren meistens dunkelgrün und ohne jeden "Firlifanz" gestrichen. Schon recht früh erkannte man den Vorteil des schwarz/roten Anstrichs.

Die Franzburger Lokn. waren so: Kessel, Aufbau dunkelgrün, Rauchkammer schwarz (oft auch der ganze Kessel), Rad und Rahmenwerk dunkelrot, Schilder, Armaturen, Trieb- und Steuerungsgänge blank. Zu der Frage mit der Glocke: Wo die noch auf dem kleinen Dach waren, klagte das Personal allenthalben über argen Lärm. Soviel ich aber noch weiß, war das bei den Franzburger Maschinen nicht der Fall, die Glocken saßen m. W. alle auf dem Kesselscheitel.

Zu meiner Zeit kann ich mich nicht an eine Luftpumpe an so einer Bt. erinnern, wohl aber bei der Ct Nr. 9. Man liest das ja immer wieder mit dem "VT-Ersatz" — ich weiß es nicht! Saughlft-Bremsen hatten die in Pommern nicht, aber im Westen gab's das bei den Bt-Lok. (wohl nur Hardy, wie es auch Vulcan schreibt). (...)

Zu den Fotos auf S. 19:

Die Arbeiten zur Wiederinbetriebnahme der Lokomotive »Franzburg« begannen ohne die wünschenswerte museumsfachliche Begleitung. Daher sind leider eine Reihe von Fehlern unterlaufen, die aber nach beträchtlicher Forschungs- und Dokumentations-tätigkeit durch Museums-Eisenbahner bis 1993 größtenteils behoben werden konnten, wie der Vergleich der Bilder deutlich macht.

Dennoch ist die Rekonstruktion noch nicht abgeschlossen. Denn ein Teil der zur Buntnetallgewinnung gegen DR-Einheitsarmaturen getauschten Original-Kesselarmaturen konnte bislang noch nicht wieder rückeretzt werden.

Ein Hauptdampfentnahmestutzen preuß. Bauart, wie ihn die »Franzburg« ursprünglich besaß, sollte im Raw Görlitz gerade in den Schrott wandern, als er glücklicherweise durch zufällig anwesende Museums-Eisenbahner als für »Franzburg« passende Ergänzung identifiziert und gerettet werden konnte. Da er wirklich schrottreif ist, wird seine Aufarbeitung mit allem Zubehör etwa 2 Jahre in Anspruch nehmen.

S. 19, oben links: Lok FKB 3i 1937 vor dem Kohlenbansen in Barth, Foto: Ernst Julius Harder

Oben rechts: Lok »Franzburg« 1989 vor dem Wasserkran in Bruchhausen-Vilsen

2. Reihe links: Lok KKB 6i (Kolberger Kleinbahn) am 27. 4. 1939 in Groß Jestin, die Glocke befindet sich auf dem Dach und ist nur deshalb nicht zu sehen, weil Herr Böttcher vermutlich mit einer Box aus einer niedrigen Perspektive fotografiert hat.

Foto: Werner Böttcher

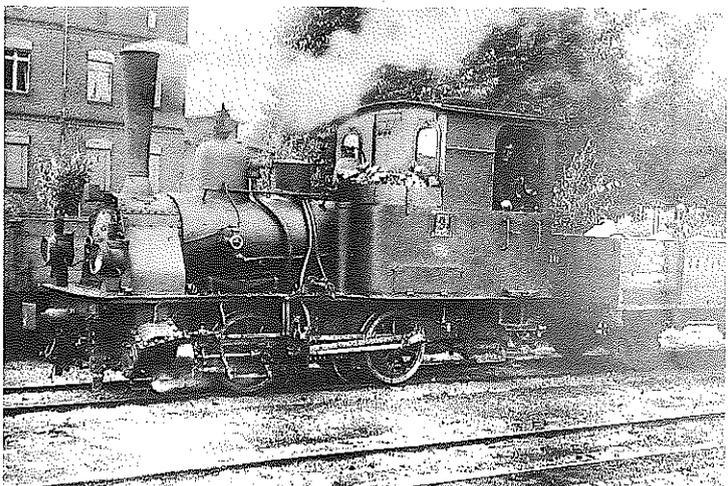
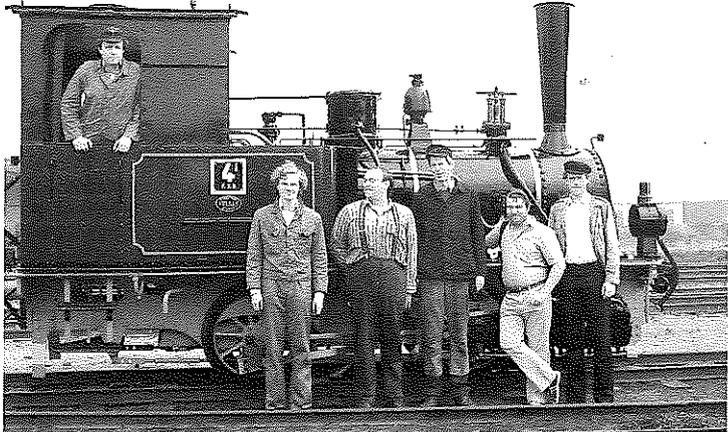
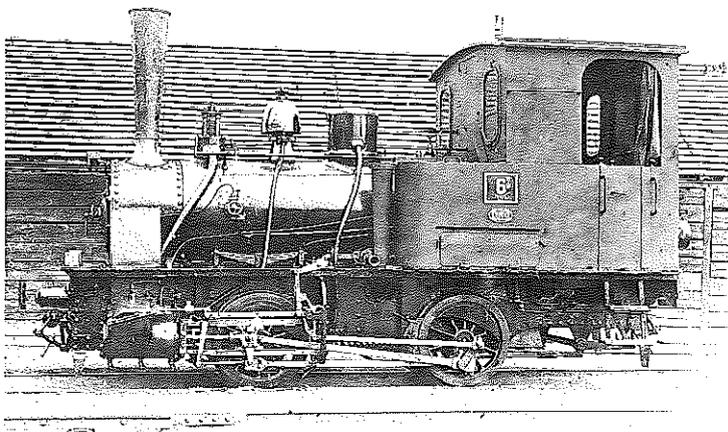
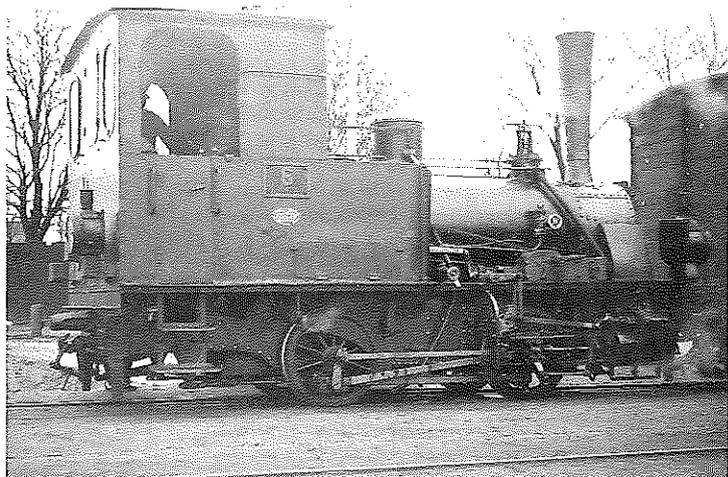
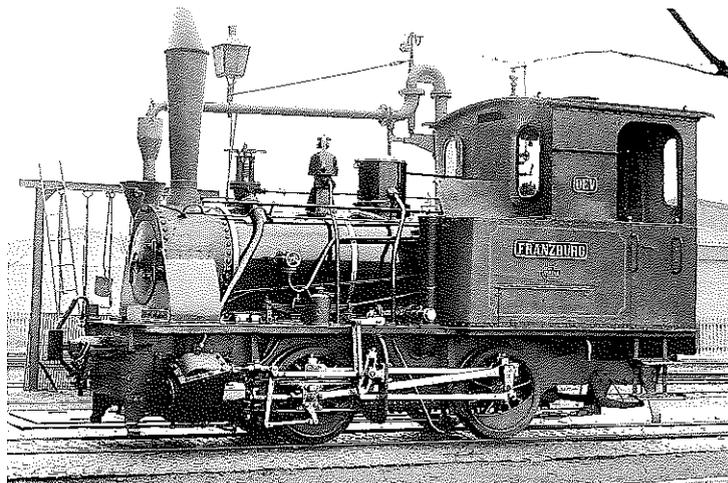
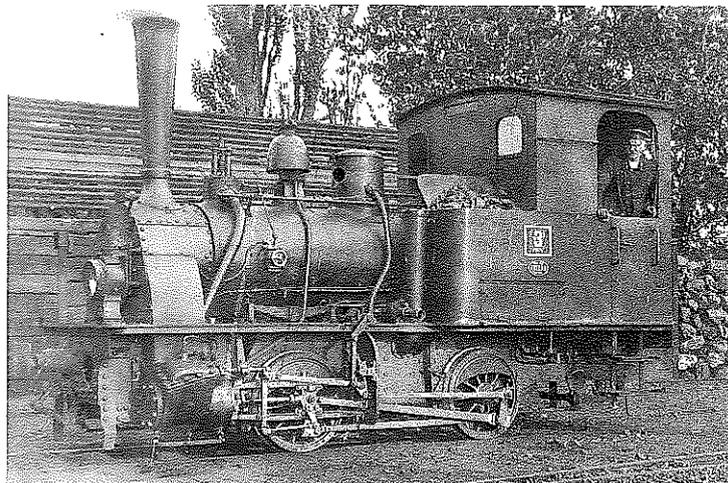
2. Reihe rechts: Die baugleiche Lok »Franzburg« 50 Jahre später aus einer ähnlichen Perspektive in Bruchhausen-Vilsen. Nach 6 Betriebsjahren war eine Kesseldruckprobe fällig, v. l. n. r.: Jens Hatesohl, Holger Hohenkamp, Werner Kuchholz. Mittlerweile war u. a. ein De-Limon-Dampfsichtöler eingebaut worden, 7. 4. 1988.

3. Reihe links: Heizerseite von Lok FKB 6i 1936 in Barth; der Anstrich war sehr schlicht: Führerhaus und Kohlenkästen dunkelgrün mit unterem schwarzem Rand, Kessel schwarz, Fahrwerk dunkelrot, Foto: Carl Bellingrodt

3. Reihe rechts: Lokführerseite von Lok »Franzburg« am 21. 5. 1982 in Bruchhausen-Vilsen; die Wiederinbetriebnahme nach nur 13 Monaten Aufarbeitungszeit durch ehrenamtlich tätige Museums-Eisenbahner stellt in Anbetracht des beträchtlichen Rekonstruktions-Aufwandes eine tolle Leistung dar. Vor der offiziellen Inbetriebnahme und Loktaufe wurde in der Tradition vieler Kleinbahnwerkstätten ein „Werkstattfoto“ mit einigen der an der Inbetriebnahme beteiligten Museums-Eisenbahner gestellt, v. l. n. r.: Hans-Peter Kempf, Wolfram Bäumer, Max Demmler, Christian Speer, Hans-Jürgen Wietig, Andreas Schad. Ein aus Pappe mit 4 angeklebten Haftmagneten provisorisch rekonstruiertes Nummernschild offenbart das bereits vorhandene Interesse der Museums-Eisenbahner an der Erforschung und Dokumentation der Geschichte pommerscher Kleinbahnen.

Unten links: Lok SKB 9i wurde bereits mit einem Dampfdom gebaut, 1935 in Stargard, Foto: Ernst Julius Harder

Unten rechts: Nach der Verstaatlichung der Kleinbahnen zeichnete die Deutsche Reichsbahn die Maschinen um. Die Umzeichnung erfolgte zunächst recht einfach, bevor richtige Lokschilder angefertigt waren. Um 1950 in Stralsund-Ost, Foto: Ernst Julius Harder



Baureihenliste

Lenz-Typ i

1347 25. 9.1893 FKB 1i PLB 119 N 2206 DR 99 5601 18. 9.1962 letzter Einsatz 25. 4.1963 † Kessel HU Raw Görk. 13. 1.1965 auf Lok 99 5605	1363 13. 1.1894 FKB 4i PLB 122 N 2206 DR 99 5805 13. 1.1965 Kessel von 1347 12. 1.1968 letzte Fahrt 10. 4.1968 † 1973 an Freizeitpark Minidom 11. 1.1980 an DEV 23. 5.1982 HU 08. 4.1988 HU	1704 1899 WEG RME 1i 1916 an ZVTM, NL	Anmerkungen Es wurden 38 Lokomotiven gebaut. Ab Fabrnr 1475 erhielten die Lokomotiven Dampfdom. Eine Lok lief bei der ehem. Bayer. Kleinbahn Wallersdorf – Münchshöfen, durch Foto belegt. Lok mit Fabrnr 1776 soll erst bei SKB als 10i gewesen sein. Die alten Lokexperten Hager, Fricke, Kemper, Wölper, Harder usw. haben jahrelang versucht, die Fabrnr 1803 und 1804 zu klären. Es wurde gelegentlich behauptet, diese Loks seien Cn2t gewesen. Vermutlich liegt der Fehler jedoch bei den Vulcan-Listen. Die nach 1945 im Spreewald vorgefundene Lok Fabrnr 1804 war jedenfalls eine Bn2t. Umzeichnung auf PLB-Nummer erfolgte ab 1940 Umzeichnung auf DR-Nummer erfolgte ab 1.4.1949.
1348 2.10.1893 FKB 2i PLB 120 N 2206 DR 99 5602 8. 8.1962 letzter Einsatz 25. 4.1963 † 1967 verkauft	1374 best. f. WEG WBE II 1896 RME II ev Werklok VDM Werdohl an KAE	1775 1899 Lenz SKB 9i PLB 118 N 2206 PKP T2 3044 28. 8.1948 †	
1349 6.10.1893 FKB 3i PLB 121 N 2206 DR 99 5603 17. 9.1961 †	1375 1894 WEG Baulok 1	1776 1899 Lenz IKB 2i 1903 GbKB 3i PLB 108 N 2206 vor 1945 † oder Kriegsverlust	
1350 1893 SKB 2i PLB 112 N 2206 PKP T2 3038 28. 4.1948 †	1376 1894 WEG EME	1777 1899 Lenz 3i 21. 2.1900 KKB 2i" PLB 102 N 2206 5. 3.1943 I. HU	
1354 1894 SKB 3i ca. 1896 RKB 1i (ca. 1910 GbKB 7i)? um 1930 †	1377 1894 WEG Baulok verm EME	1778 1899 Lenz 7.11.1899 KKB 8i in KKB 1i" PLB 101 N 2206 7.11.1941 I. HU vor 1945 † oder Kriegsverlust	Aufgestellt von Gerhard Moll mit Hilfe durch Fricke, Harder, Wölper und Hinze
1355 1894 SKB 4i PLB 113 N 2206 PKP T2 3039 28. 4.1948 †	1378 1894 SKB 8i PLB 117 N 2206 PKP T2 3043 28. 4.1948 †	1803 1901 IKB 3i 17. 2.1902 Abnahme 1921 – 24 IKB 22, IKB 1i 21. 6.1934 Ers.K. Union 03 303 1942 IKB 21	
1356 1894 SKB 5i PLB 114 N 2206 PKP T2 3040 28. 4.1948 †	1379 1. 3.1894 FKB 5i PLB 123 N 2206 DR 99 5606 30.12.1967 letzter Einsatz 10. 4.1968 † 29. 2.1972 bei LGB, Nürnberg	1804 1901 IKB 1i 1908 IKB 4i 1923 Nr ? 1934 IKB 2i 1941 IKB 22 Ers.Kessel Union 03 324 1945 bei LCK vorgefunden	
1357 1894 SKB 6i (oder GbKB 1i)? PLB 115 N 2206 zeitw. GbKB 1i PKP T2 3041 28. 4.1948 †	1380 1894 KKB 4i 17. 4.1895 Abnahme (1914 GbKB 8i)? 1928 RKB 4i PLB 106 N 2206 9.10.1944 I. ZU PKP T 2 3034 28. 4.1948 †	1926 1902 IKB 31i GbKB 4i PLB 109 N 2206 PKP T2 3035 28. 4.1948 †	
1358 1894 SKB 7i PLB 116 N 2206 PKP T2 3042 28. 4.1948 †	1381 1894 KKB 5i 17. 4.1895 Abnahme PLB 103 N 2206 3. 8.1944 I. HU PKP T2 3031 27.12.1951 †	1927 1902 IKB 32i GbKB 5i PLB 110 N 2206 PKP T2 3036 28. 4.1948	Abkürzungen DR Deutsche Reichsbahn EME Engelskirchen – Marienheider Eisenbahn FKB Franzburger Kreisbahnen GbKB Greifenberger Kleinbahn HU Hauptuntersuchung IKB Insterburger Kleinbahn, als Betriebsführer der Kleinbahn Pogegen – Schmallingken KAE Kreis Aitenaer Eisenbahn KKB Kolberger Kleinbahn LCK Lübben – Cottbusser Kreisbahn, "Spreewaldbahn" PKP Polnische Staatsbahn PLB Pommersche Landesbahnen RME Ronsdorf – Müngstener Eisenbahn SKB Saatziger Kleinbahnen WBE Wermelskirchen – Burger Eisenbahn WEG Westdeutsche Eisenbahn Ges. ZU Zwischenuntersuchung
1359 1894 FKB 6i verm. für SKB bestellt PLB 124 N 2206 DR 99 5604 vor 1957 †	1382 1894 KKB 6i 22. 6.1895 Abnahme PLB 104 N 2206 4. 2.1941 I. HU PKP T2 3032 27.10.1950 †	1928 1902 IKB 33i GbKB 6i PLB 111 N 2206 PKP T2 3037 14. 7.1951	
1360 1894 KKB 1i 1906 GbKB 1i PLB 107 N 2206	1383 1894 RKB 2i ev. SKB 1i PLB 105 N 2206 PKP T2 3033 28. 4.1948 †	1929 1902 IKB 23i IKB 34i 1945 bei LCK vorgefunden Umb zu Schneepflug DR 99-51-53	
1361 1894 KKB 2i 1896 GbKB 2i ev f. FKB best. vor 1938 †	1475 1895 RKB 3i vor 1938 †		
1362 1894 KKB 3i um 1925 † oder verk.	1476 1895 WEG 33i Baulok für Sigmaringen 1914 – 16 Leihl. b. Kerkerbb.		

Lenz-Lokomotive

im Spurweite

Typo Pommeren vom 1899

Zugkraft 06 p. d. % = 1588 kg

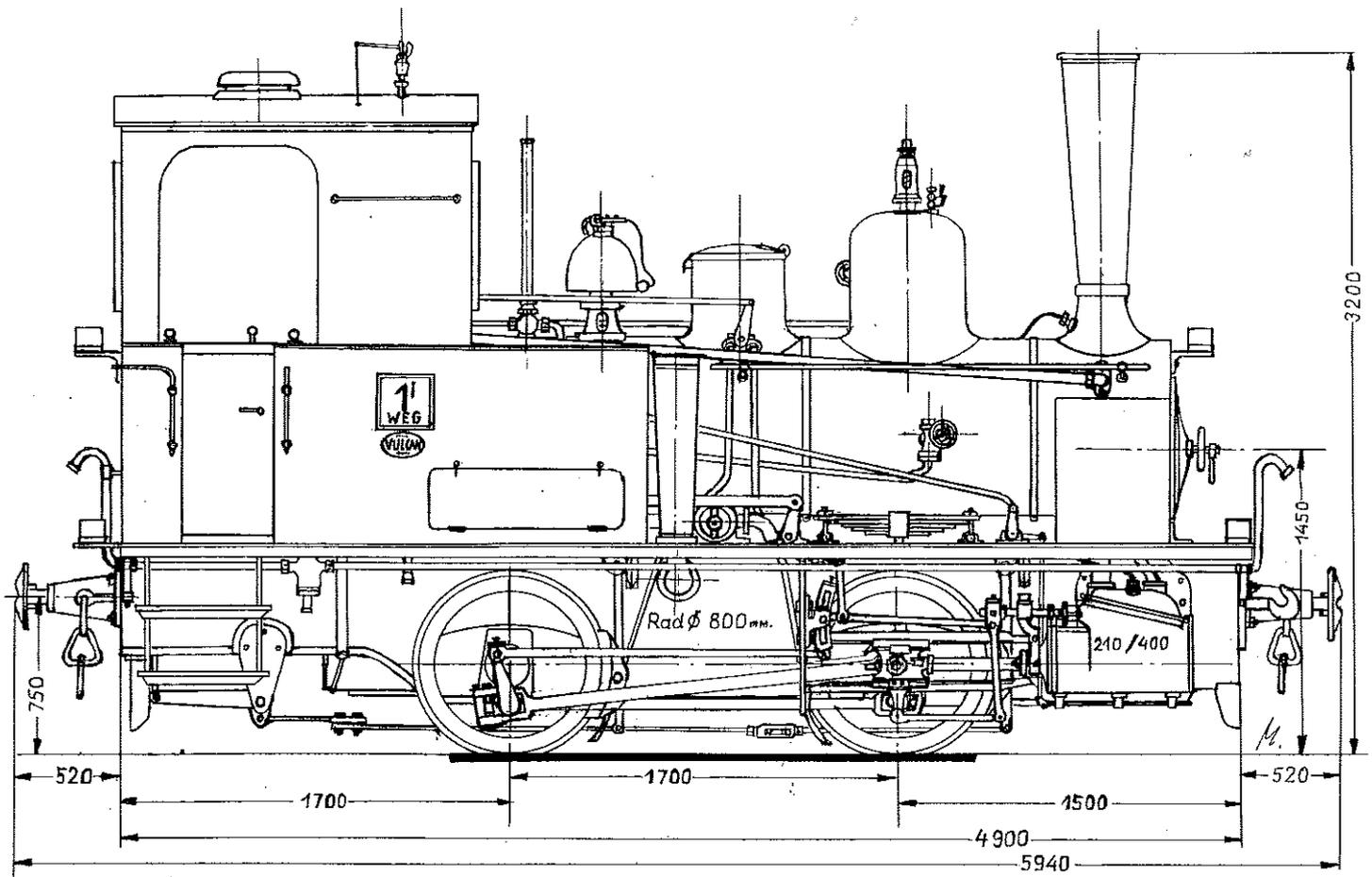
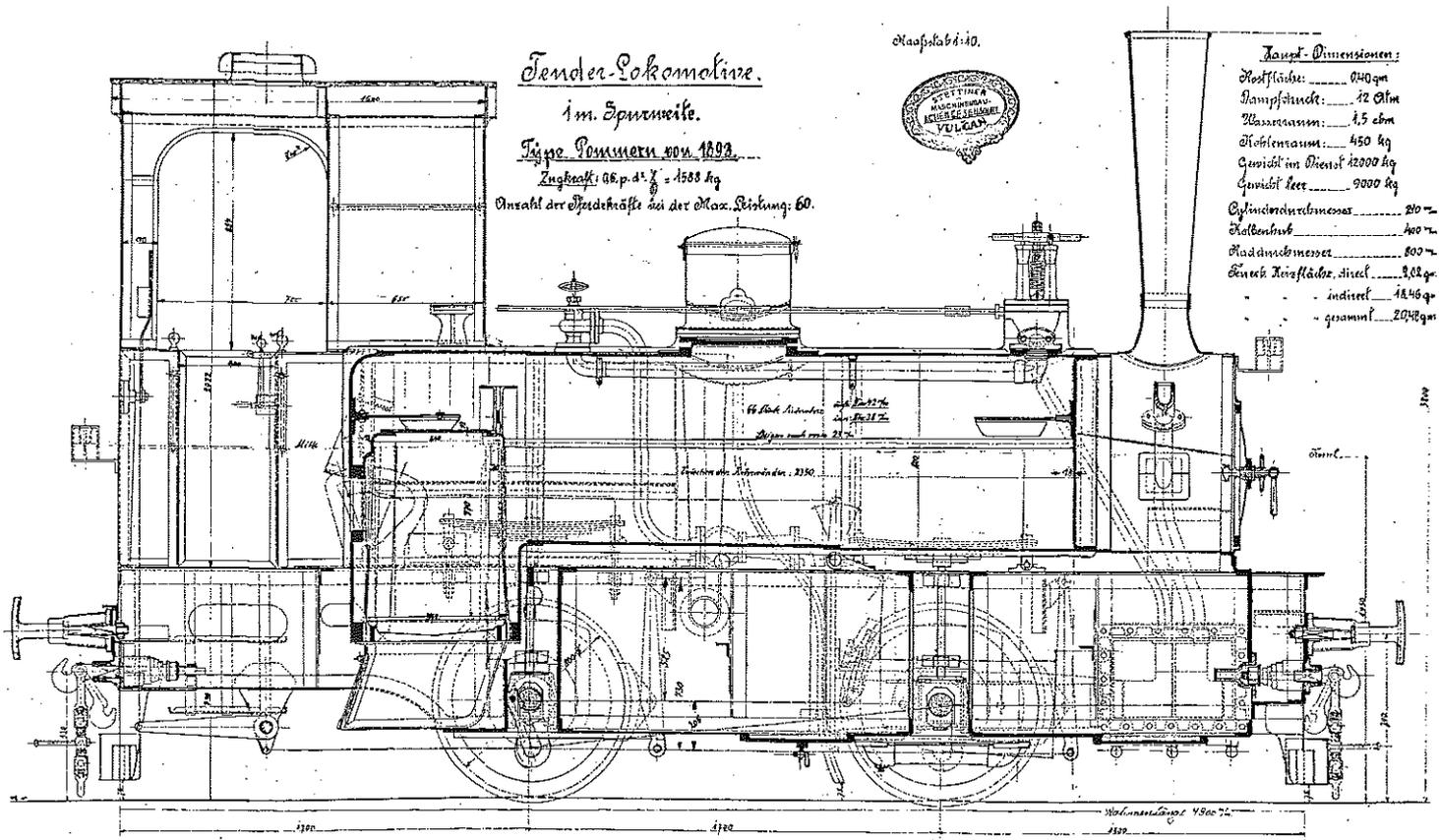
Anzahl der Speisepfanne für die Max. Leistung: 60.

Maßstab 1:10



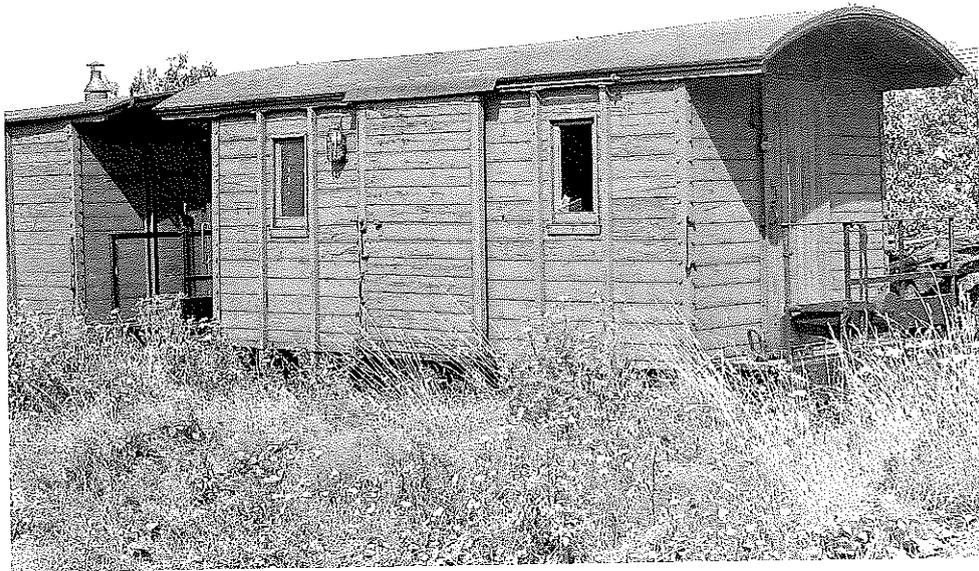
Haupt-Dimensionen:

Bohlfläche:	040 qm
Dampfdruck:	12 Atm
Wasserspann:	1,5 cbm
Wohlvolumen:	450 kg
Gewicht im Dienst:	12000 kg
Gewicht leer:	9000 kg
Cylindermessener:	200 mm
Halbhoh:	400 mm
Radmesser:	800 mm
Reich Kraftfläche, Einzel:	2,88 qm
- individuell:	18,46 qm
- gesamt:	20,46 qm



Oben: Werkszeichnung des Lenz-Typ i, M 1 : 32

Unten: Zeichnung des Lenz-Typ i mit Dampfdom, M 1 : 32, Zchn: Gerhard Moll



Übersicht über Fahrzeuge der Franzburger Kreisbahnen

FRANZBURG	Vulcan 1894/1364, FKB 4i, PLB 122 N 2206, DR 99 5605
1968	betriebsunfähig abgestellt
1979	an DEV
1982	Indienststellung und Taufe auf Namen Franzburg
T 42	Dessau 1939/3214, FKB T 2, PLB T 1124, DR VT 137 532, DR VT 187 101-1
1974	an DEV
1975	Indienststellung
C 11	Görlitz 1895, FKB C 7, PLB C 432, DR 10.232 p, DR 901-312
1968	betriebsunfähig abgestellt
1973	an DEV
1976	Indienststellung
1987	Rekonstruktion der Inneneinrichtung
BCPw 31	Görlitz 1894, FKB BCPw 3, PLB BCPw 532, DR 10.287 p, DR 907-002, DR 908-002
1970	betriebsunfähig abgestellt
1979	an DEV
1986	Indienststellung nach Restaurierung
O 133	Görlitz 1894, FKB O 1853, DR Ow 10.685 p, DR 99-32-43
1973	an DEV
1976	Indienststellung
Go 137	Beuchelt 1906, FKB Ge 54, PLB 908, DR Gw 10.239, DR 99-30-63, DR 99-39-02
1973	an DEV
1978	Indienststellung als Rottengerätewagen
1989	Rekonstruktion als Fakultativwagen
GG 146	Beuchelt 1913, FKB GG 551, PLB 1560, DR 10.488 p, GGw 73-50-03, 70-03-48, 99-39-01
1979	an DEV

Rückwirkungen der inhaltlichen Betrachtung auf das Sammlungskonzept

Indem an die zu erforschenden sowie zu vermittelnden Inhalte der Sachzeugen angeknüpft wird, wurde oben der Anspruch an das Sammeln und Bewahren in einem zentralen Spezialmuseum wieder einmal erneuert. Ebenfalls in diese Richtung zielte ein Beitrag über den Sinn der Aufnahme von Weyer-Wagen in die Sammlung des DEV (DME 4/93, S. 20 u. 21). Leider wurde letztgenannter Beitrag von einigen Museums-Eisenbahnern dahingehend mißverstanden, als könne und solle die museumswissenschaftliche Überlegung (nachträglich) hinreichend Gründe für die Anschaffung aller möglichen Objekte liefern und diese dadurch rechtfertigen. Dem ist aber nicht so!

Museumswissenschaftliche Überlegungen dienen vielmehr dazu, vor der Anschaffung eines Objektes dieses auf seinen Inhalt hin abzueckeln und diesen Inhalt mit den erwünschten Inhalten aus dem Museumskonzept zu vergleichen. Dabei ist auch festzustellen, ob die inhaltlichen Aussagen des zur Diskussion stehenden Objektes bereits durch in der Sammlung vorhandene Sachzeugen präsent sind, und falls das Ergebnis negativ ausfällt, die Anschaffung durchzuführen. In allen anderen Fällen (Objekt hat keine Aussage, gleiche Aussage treffende Objekte bereits vorhanden) ist die Anschaffung aus musealen Gründen abzulehnen.

Ein Beispiel für das beschriebene Vorgehen: Die Anschaffung des Triebwagens von der Inselbahn Wangerooze steht momentan zur Diskussion. Die museale Prüfung der Inhalte des Triebwagens ergibt in etwa das Folgende:

Technisch: Dieselmotor als bewährter Antrieb mit druckluftbetätigtem Zahnradgetriebe (nicht mehr vorhanden), Ganzstahlwagenkasten in der Technologie und dem Design der 30er Jahre,

betriebsgeschichtlich: Rationalisierung durch schnellere und weniger personalintensive Triebwagen, Trennung Personen- vom Güterverkehr, später erfolgter Umbau zu Schlepptriebwagen mit Flüssigkeitsgetriebe,

gesellschaftlich: Mobilitätswachstum auch auf dem Lande in den 30er Jahren,

menschlich: keine Inhalte bekannt, auch nicht zu erwarten,

architektonisch: Funktion und Design entsprechen dem üblichen, keine Besonderheiten,

historisch: Einsatz und Besitzerwechsel ohne Besonderheiten,

regional: Einsatzorte Emden, Spiekeroog, Wangerooze – alle im heutigen Bundesland Niedersachsen,

industriegeschichtlich: Erweiterung der Produktpalette einer renommierten Waggonfabrik um den Triebwagenbau.

Es sind somit eine ganze Menge von Inhalten, die den Wangeroozer Triebwagen als „historisch wertvoll“ erscheinen lassen. Ist er aber deshalb

Als abgewirtschafteter Dienstwagen gelangte der Fakultativwagen DEV 137 in die Sammlung.

Oben: DR 99-39-02 abgestellt in Barth, August 1971, Foto: Klaus Kieper

Mitte: Rekonstruierter Fakultativwagen DEV 137, 1.7.1991

S. DME 3/02 Am Barth

eine Bereicherung der Sammlung des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen? Der Vergleich der inhaltlichen Aussagen der Triebwagen T 41, T 42, T 43, T 44, der Wagen 4, 5, und 7 läßt alle technischen, gesellschaftlichen, historischen, regionalen und industriegeschichtlichen Aspekte, die der Wangerooger Triebwagen bietet, bereits abgedeckt erscheinen. Übrig bleiben einzig der Umbau zum Schlepptriebwagen, der in der Sammlung noch durch keinen Sachzeugen dokumentiert ist, sowie die Tatsache, daß sich genau dieser Triebwagen noch nicht in unserer Sammlung befindet.

Da aber kein Museum jedes aussagekräftige Objekt zu bewahren vermag, muß es eine kritische Auswahl hinsichtlich der Machbarkeit treffen. Die Auswahl erfordert wesentlich mehr Überlegungen (und auch Mut) als die unkritische Anhäufung aller möglicher Objekte. Und in Anbetracht der schon sehr aussagekräftigen Sammlung in Bruchhausen-Vilsen, des schlechten Erhaltungszustandes des Wangerooger Triebwagens, des arg beschränkten Stellplatzes und der im Vergleich zum vorhandenen Triebwagen T 42 doch sehr marginalen Restaussage kann aus musealer Sicht auf die Anschaffung getrost verzichtet werden. Auch die bestehenden Spendenzusagen von insgesamt 3.000 DM können in Anbetracht der um mehrere Zehnerpotenzen höheren Transport-, Unterstell- und Restaurierungskosten die Entscheidung kaum beeinflussen. Soweit zu diesem Beispiel.

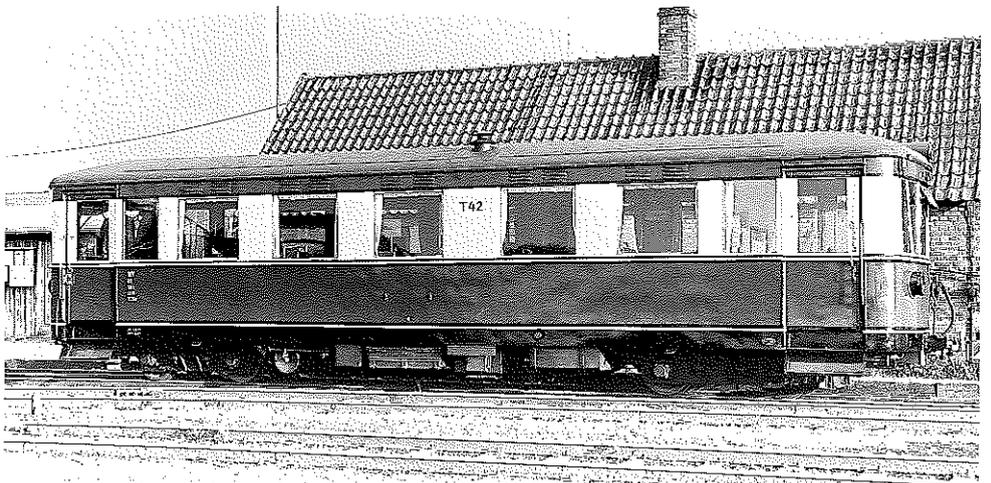
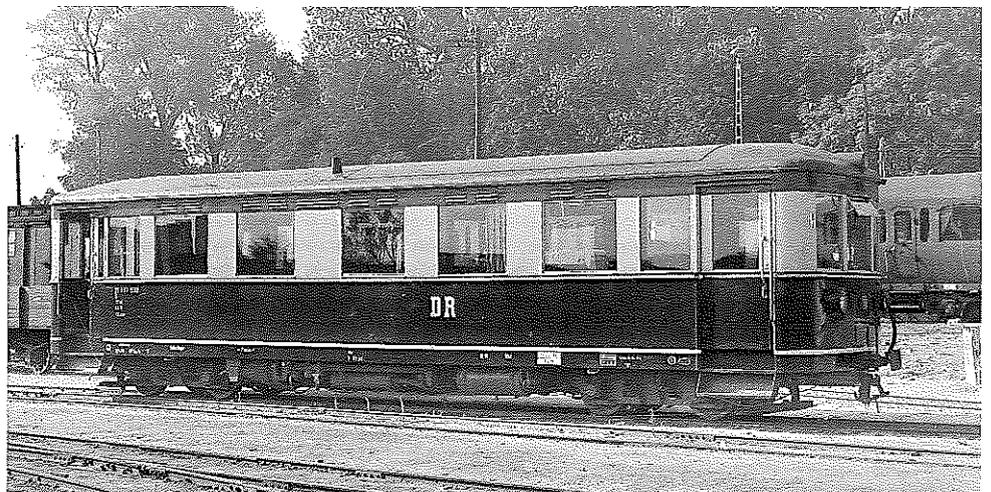
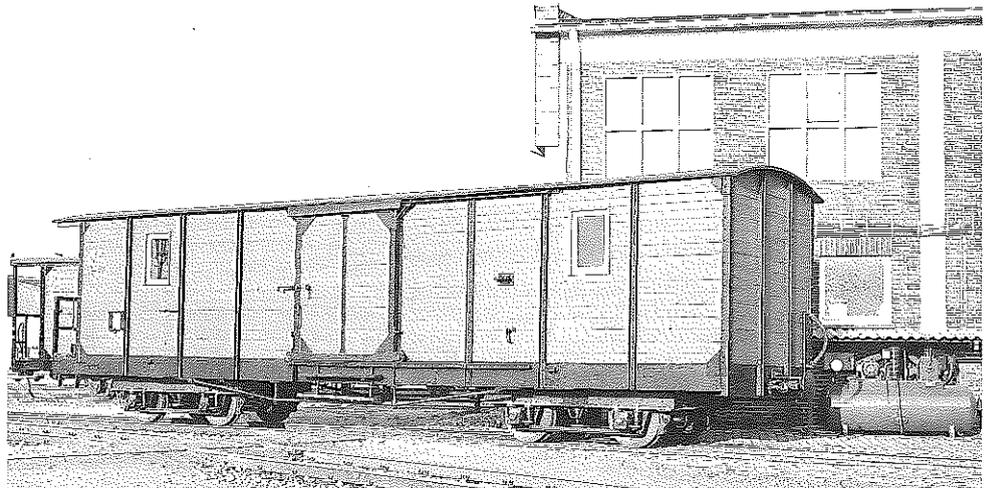
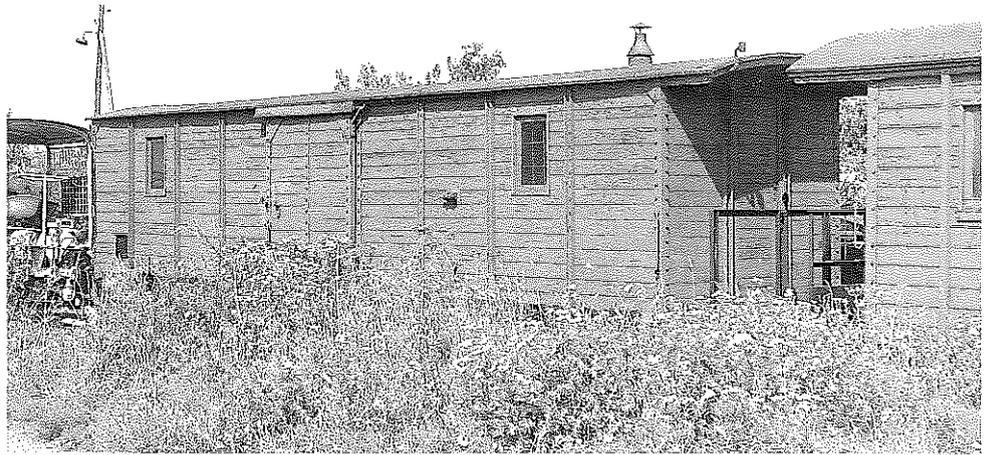
Abchecken der inhaltlichen Aussage ist auch bei allen bereits in der Sammlung befindlichen Objekten sinnvoll. Denn erstens wurden diese teilweise ohne museale Überlegungen beschafft, und zweitens können sich die inhaltlichen Aussagen aufgrund neuer Erkenntnisse der musealen Forschungstätigkeit seit der Anschaffung verändert haben. Dieses Abchecken ist heute aufgrund einer im wesentlichen abgeschlossenen Fahrzeugsammlung und aufgrund der erschöpften Platzverhältnisse dringend erforderlich. Denn es gilt zum einen das „Modell Wehmingen“ nicht auf Bruchhausen-Vilsen zu übertragen und zum anderen der Gefahr zu begegnen, daß mit Hinweis auf die vorhandene hohe Objektanzahl der Zugang eines womöglich noch dringend benötigten Sachzeugen verhindert wird. Letzteres wäre beinahe in Sachen Weyer-Wagen geschehen.

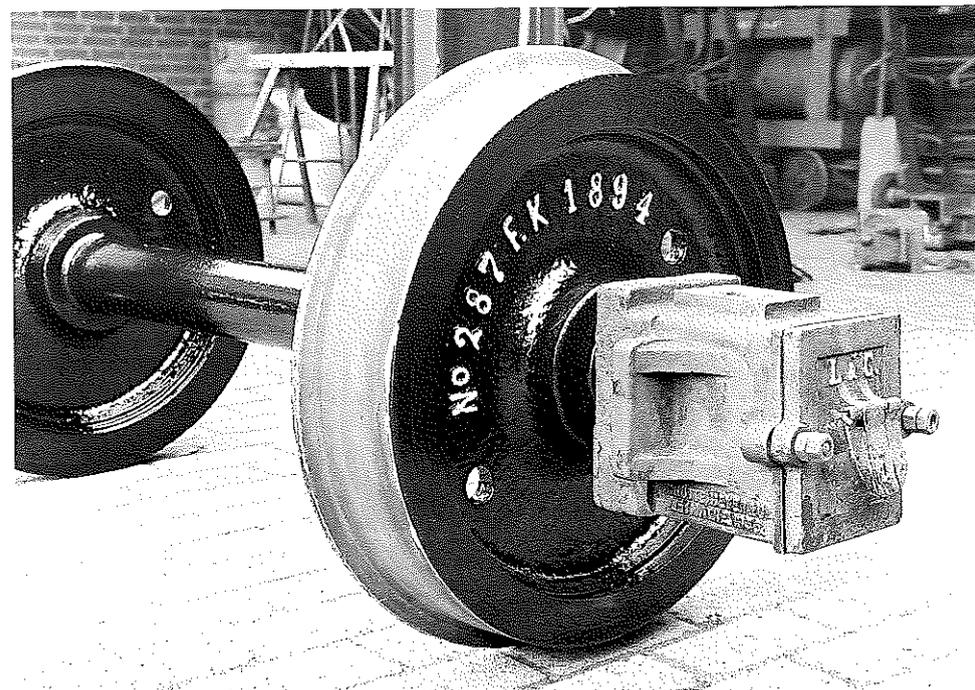
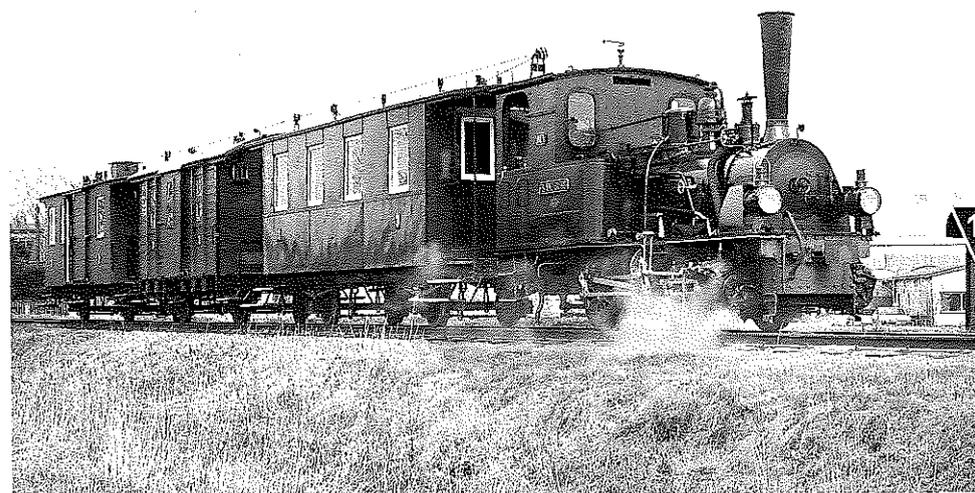
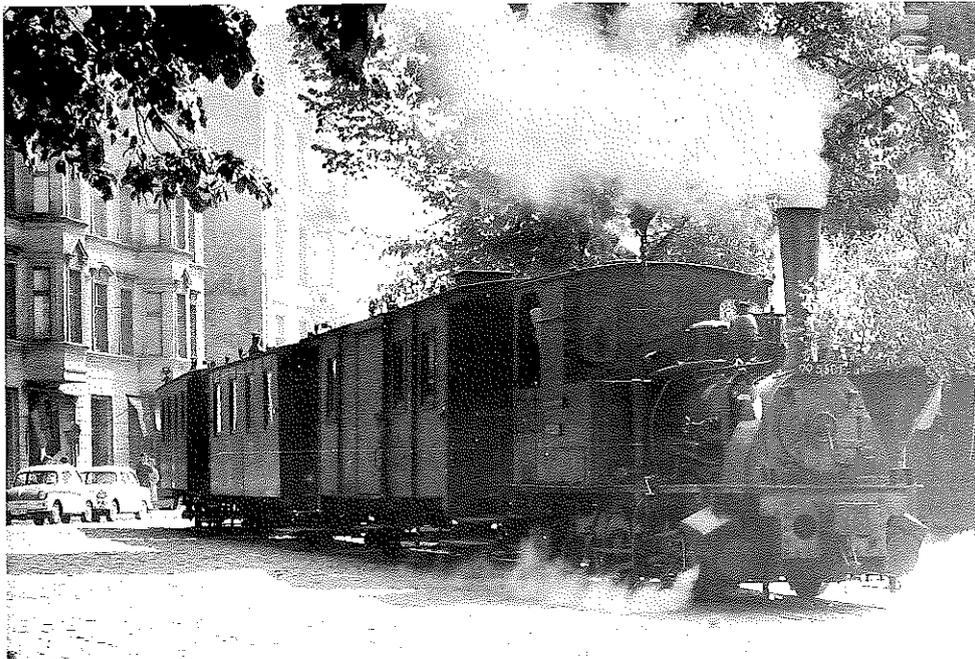
Als Ergebnis des Abcheckens kann sich nämlich herausstellen, daß in unserer Sammlung mehr inhaltliche Dubletten vorhanden sind, als aus betrieblicher Sicht für die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf benötigt werden. So kann z. B. die inhaltliche Aussage der 3 Wagen von der Spreewaldbahn zusammengefaßt werden darauf, daß es offensichtlich auch im Spreewald eine ländliche Kleinbahn gab, deren Wagen etwas anders aussahen als die Wagen gleichgearteter Kleinbahnen in Niedersachsen und Pommern. Mehr als das sagen die 3 Wagen in unserer Sammlung leider nicht aus, auch

In relativ gutem Zustand gelangten Wagen DEV 146 und Triebwagen T 42 in die Sammlung.

Oben u. 2. Reihe: Wagen 146 abgestellt in Barth, August 1971, Foto: Klaus Kieper und nach seiner Wiedereinbetriebnahme als gedeckter Güterwagen in Bruchhausen-Vilsen, 8. 1. 1988

3. Reihe und unten: Triebwagen T 42 in Barth, 8. 1966, Foto: Klaus Kieper und in Bruchhausen-Vilsen, 27. 5. 87





wenn einer der Wagen geschlossene Bühnen aufweist. Auch das Argument, passende Wagen für unsere Lok »Spreewald« zu benötigen, kann nicht überzeugen, denn aufgrund nachkriegsbedingten Hinzustoßens der Lok zur Spreewaldbahn ergeben die 4 Fahrzeuge keine stilreine Garnitur von der inhaltlichen Qualität der KAE- oder FKB-Garnitur. Zur Lok »Spreewald« paßt eine Garnitur niedersächsischer Wagen gleichermaßen wie die 3 Spreewaldbahn-Wagen. Und obendrein wird Lok »Spreewald« z. Z. in Bruchhausen-Vilsen aufwendig „pillkallisiert“, d. h. als wichtigster Bezug zum Spreewald und der dortigen Kleinbahn verbleibt einzig das unglückliche und ohne historischen Bezug angebrachte Namensschild der Lok.

Die Beschaffung der 3 Wagen von der Spreewaldbahn ist auch insofern ein gutes Beispiel, als das heutige negative Ergebnis nicht abzusehen war. Denn als Wagen 10 vor 20 Jahren beschafft wurde, war an die Wagen 1 und 21 noch nicht zu denken. Und die Wagen 20 und 30 wären sicher den Weg allen Irdischens gegangen, wie es auch die Mallet-Lok 99 5906 heute nicht mehr gäbe, wenn der DEV diese Fahrzeuge nicht rechtzeitig durch Kauf vor dem Hochofen gerettet hätte.

Museum und Denkmalschutz

Kommen wir noch einmal zurück auf die 100-jährigen Fahrzeuge der FKB. Die FKB-Fahrzeuge in Bruchhausen-Vilsen sind schließlich auch ein Beispiel für die gelungene Bewahrung historischer Zeugen deutscher Kleinbahngeschichte durch ein zentrales Spezialmuseum. Dies sei in einer Zeit, in der sich die Anliegen zentraler Museen in Deutschland nicht selten mit denen lokal agierender Denkmalschützer entgegenstehen, noch einmal ausdrücklich betont. Verglichen mit den Denkmälern in Gommern, Friedland i. M., Werdohl und anderswo fristet die FKB-Garnitur nicht ihr kaum beachtetes Dasein zwischen Kurzparkern und Imbißbuden auf Bahnhofsvorplätzen, sondern legt in Bruchhausen-Vilsen bededtes Zeugnis für ein ganz bestimmtes Stück deutscher Kleinbahngeschichte ab.

Daß heute dieses aus denkmalpflegerischer Sicht durch den Eigentümer optimal restaurierte, konservierte und weitergenutzte technische Denkmal pommerschen Kleinbahnwesens überhaupt Bestand hat, liegt auch daran, daß 1971 die Denkmalschützer in Vorpommern glücklicherweise nicht in Erscheinung traten oder aufgrund des Devisenhungers der ehemaligen DDR nicht beachtet wurden.

Auf 100 Jahre pommersche Kleinbahngeschichte macht die vom Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen erhaltene und restaurierte Zuggarnitur der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen aufmerksam.

Oben: In Stralsund mußten die Franzburger Kreisbahnen in den 60er Jahren dem motorisierten Straßenverkehr weichen, Foto: Fritz Witt

Mitte: In Bruchhausen-Vilsen bewahrt der DEV mit einigen Sachzeugen sowie der Forschungs- und Dokumentationsarbeit den Franzburger Kreisbahnen stellvertretend für die Lenzschen Kleinbahnen in Norddeutschland ein technisches Denkmal. 14. 4. 1993, Foto: Gerhard Moll

Unten: Ein vor 100 Jahren für den Güterwagen 287 der Franzburger Kreisbahnen vorgesehener Radsatz befindet sich unter dem Wagen DEV 11. Auch der Achslagerdeckel ist mit angegossenen Buchstaben versehen, L & C für Fa. Lenz & Co., 14. 8. 1987



GEPRC

FRANZBURG

VULCAN