

Uwe Franz

Personenwagen Nr. 18 wieder im Einsatz

Die Wiederinbetriebnahme des DEV-Personenwagens Nr. 18 am 30. 7. 1994 soll Anlaß sein, einen kurzen Rückblick auf die bewegte Vergangenheit des Wagens beim DEV zu werfen. Ganz bewußt soll hier nur versucht werden, die Geschichte seit seiner Übernahme durch den DEV nachzuzeichnen. Denn dieser „Lebensabschnitt“ bringt schon genug Stoff für einen Artikel zusammen. Der Lebenslauf seit seiner Entstehung im Jahr 1906 bei der Gothaer Waggonfabrik wird das Thema eines weiteren Artikels werden, der vielleicht im nächsten Jahr erscheinen wird.

Die Geschichte des Wagens beim DEV begann Anfang 1971, als er zusammen mit den Zachsigen Wagen 22 und 23 von der Inselbahn Juist im Tausch gegen einen Flachwagen (ex OEG) übernommen wurde. Beim „3. Railroader-Meeting“ Mitte Oktober 1971 wurden die Kupplungen der damaligen DEV-Norm im „Freiluft-AW Heiligenberg“ angepaßt. 1973 wurde mit der betriebsfähigen Aufarbeitung des Wagens ebenfalls in Heiligenberg begonnen. Man entschloß sich damals wohl aufgrund des großen Erfolges mit dem „ersten Buffetwagen einer deutschen Museums-Eisenbahn“, den Wagen 18 als „Salonwagen“ herzurichten. Zuvor war er zwar nie Salonwagen gewesen, aber das sah man damals nicht so eng.

Der Wagen erhielt Übergangsbleche an den Stirnseiten, eine edle Mahagoni-Holzverkleidung im Innenraum und Tapeten an den Stirn- und Mittelwänden. Außerdem wurden ringsum neue Fensterrahmen ebenfalls aus Mahagoniholz eingebaut, ein Teppich verlegt, das Laternendach wieder verglast und als besonderer Clou wurden an jedem der Klappische Klingelknöpfe montiert, damit man Bedienungspersonal aus dem Buffetwagen herbeizitierten konnte.

Das damals beschaffte Polstergestühl war zwar etwas modern ausgefallen aber dem Zeitgeschmack. Einen Teil der Stühle kann man übrigens heute noch im Bahnhofsbüro in Bruchhausen-Vilsen bewundern. Frisch lackiert wurde der „Salonwagen“ am 1. 9. 1974 standesgemäß von Prinz Louis-Ferdinand von Preußen eingeweiht. Leider ist dieser Freund unserer Museums-Eisenbahn am 26. 9. 1994 im Alter von 86 Jahren verstorben. Die markanten Zierlinien und die Aufschrift „Salonwagen“ erhielt der Wagen erst 1975. Die Aufarbeitung des Wagens war unter den Bedingungen vor 20 Jahren durchaus ein Meilenstein in der Fahrzeugaufarbeitung, und die Museums-Eisenbahner konnten zu Recht stolz auf den Erfolg sein.

Doch die Freude wich schon bald der Ernüchterung. Bereits 1978 mußte der Wagen wegen gravierender technischer Mängel abgestellt werden. Er wurde von uns nun als Lager- und Schlafraum genutzt. Die überwiegende Zeit verbrachte er ohne jede museale Nutzung und war obendrein im Freien abgestellt. Der Wagen erhielt später eine Abdeckplane übergestülpt, aber diese gutgemeinte Maßnahme konnte den Verfall des ohnehin schon stark in Mitleidenschaft gezogenen Holzaufbaus nicht mehr aufhalten.

1983 und 1984 erhielt der Wagen neue Pufferbohlen und Puffer, und die stark korrodierten Drehgestellrahmen wurden durch Auftragschweißungen überarbeitet. Doch ließen die

Arbeiten eine rechte Konzeption vermissen und versickerten bald wieder.

Anfang 1987 wurde der Wagen aus der letzten Ecke der mittlerweile gebauten Fahrzeughalle hervorgeholt und in die Wagenwerkstatt gebracht. Damit wurde die bisher umfangreichste Aufarbeitung eines DEV-Personenwagens in die Wege geleitet. Klar war man sich zu diesem Zeitpunkt nur darüber, daß die Ursprungsausführung des Fahrzeugs möglichst exakt wiederhergestellt werden sollte. Wie diese im einzelnen aussehen haben könnte, war zwar im großen und ganzen bekannt, aber es war noch viel Forschungsarbeit zu leisten, bis alle Detailfragen geklärt werden konnten.

Über das ganze Jahr 1987 wurde der Wagen in seine Bestandteile zerlegt. Während der Zerlegung des Holzaufbaus konnten viele wertvolle Spuren gesichert werden, die unmittelbar in die Konstruktionszeichnungen übernommen wurden, die von uns für die spätere Rekonstruktion vor Ort angefertigt wurden. Nachdem der Wagen zerlegt war, wurde mit der Aufarbeitung der Hauptbaugruppen an verschiedenen Orten begonnen. Rahmen und Drehgestelle wurden in unserer Werkstatt aufgearbeitet und der Holzaufbau in der Werkstatt des „Bildungswerkes Niedersächsische Volkshochschule“ in Bassum nahezu vollständig neu angefertigt. Erst im Juli 1990 fanden sich die Baugruppen wieder in Bruchhausen-Vilsen zusammen, so daß hieraus die Umrisse des altbekannten Wagens 18 wieder sichtbar wurden.

Ein paar Veränderungen hatten sich jedoch ergeben, die sofort jedem Betrachter auffielen: Da sind zum einen die wieder in den Ursprungszustand zurückversetzten Stirnwände zu nennen mit den jetzt wieder einfachen Schiebetüren, die seinerzeit auf Juist durch doppelte Schiebetüren ersetzt worden waren. Außerdem war die Zwischenwand im Wageninneren wiederhergestellt worden.

Während Innenausbau und Verblechung des Wagens im Jahr 1991 bereits weit vorangeschritten waren, erhielten wir einen fast kompletten Zeichnungssatz, der unseren Wagen in seiner Ursprungsausführung in allen Details zeigt. Wie man sich sicher vorstellen kann, waren wir auf die vielen „Fehler“ in unserer Rekonstruktion gespannt. Zu unserer großen Erleichterung hatten wir den Ursprungszustand doch recht genau getroffen, so daß wir den Wagen nicht zu einem Flachwagen abwracken mußten, wie Bedenkenträger befürchtet hatten, sondern konnten die Arbeiten gestärkt von neuen Erkenntnissen weiterführen. Lediglich die bereits angelaufene Produktion der Holzlattensitze wurde gestoppt und anschließend mit geänderten Vorgaben wieder aufgenommen.

Von 1992 bis 1994 wurde der Wagen entsprechend der Originalunterlagen Stück für Stück zusammengefügt. Natürlich mußten einige Kompromisse eingegangen werden, wie z. B. der Einbau der Wagenübergänge an den Plattformen oder der Tausch der Drehgestelle kurz vor Abschluß der Hauptuntersuchung. Wie man sich denken kann, haben diese Veränderungen intern für reichlich Gesprächsstoff gesorgt, doch gibt es auch noch andere Aspekte zu beachten als die rein musealen. Im Fahrbetrieb der Museums-Eisenbahn und zur Beförderung von Fahrgästen stehen Sicherheitsaspekte an erster Stelle.

Und die Betriebssicherheit war mit den vorhandenen Drehgestellen nicht mehr zu ge-

währleisten, weil sie sich durch die Bearbeitung eines Schweißfachmannes beim Schweißen verzogen hatten. Sie beziehen heute ihren Wert aus der Chance als technologisches Anschauungsmaterial. Auf lange Sicht wollen wir die ursprünglich vorhanden gewesenen Drehgestelle nachbauen, aber dafür fehlen uns z. Z. sowohl das Personal als auch die finanziellen Mittel. Daher wurden übergangsweise Drehgestelle von dem Wagen OEG 704 eingebaut, wie sie bei der OEG auch unter unserem Wagen 18 baugleichen Wagen liefen. Das momentane Erscheinungsbild stellt somit keinen Stilbruch dar und kann u. E. als Übergangslösung auch über mehrere Jahre toleriert werden.

Alles in allem hat die zweite Aufarbeitung des Wagens 18 in Bruchhausen-Vilsen ein für alle Seiten zufriedenstellendes Ergebnis erbracht. Dabei hat die DEV-Fahrzeugwerkstatt einen neuen Qualität in der Fahrzeugaufarbeitung erreicht. Obwohl die Grenzen dessen, was die meisten in ihrer Freizeit zu leisten bereit zu sein scheinen, an vielen Stellen während der über 7 Jahre dauernden Aufarbeitung zu Tage getreten sind.

Die Mühen waren schnell vergessen, als am 30. 7. 1994 der Wagen mit Girlanden geschmückt zu seiner Einweihungsfahrt nach Asendorf und zurück fuhr. Dieser Artikel sollte interessierten Lesern etwas Hintergrundwissen vermitteln und ganz bewußt nicht berichten, welche Schrauben und Bretter wann und wie von wem unter welchen Temperatur- und Beleuchtungsbedingungen mit welchen Werkzeugen von wem gespendet gewechselt (oder auch nicht) wurden. Derartige Berichte findet man im „Werkstatt-Telegramm“ in jeder DME.

Die Bilder auf S. 33 können nur schlaglichtartige Eindrücke von der Aufarbeitung des Wagens 18 vermitteln - für eine repräsentative Übersicht fehlt hier der Platz. Es sei auch auf die laufende Berichterstattung der letzten 7 Jahre verwiesen.

Oben links: Ankunft der 3 Juister Wagen in Heiligenberg, 20. 3. 1971, Foto: Christian Speer

Oben rechts: Vergleich der Inneneinrichtungen einst und jetzt, dazwischen liegen 18 Jahre, Fotos: Claus Hanack (6. 1976) und Hans Overdick (9. 1994)

2. Reihe: Die jeweils erste Probefahrt nach der Aufarbeitung - am 3. 8. 1974 und am 28. 7. 1994, Fotos: Eberhard Kunst und Uwe Franz

3. Reihe links: Der Befund war eindeutig - hier handelt es sich nicht um erhaltenswerte Gebrauchspuren, sondern um Korrosion und Fäulnis. 7. 1987, Foto: Uwe Franz

3. Reihe rechts: Das Zerlegen des Wagenkastens geschah Stück für Stück, wobei die Arbeiten von einer meßtechnischen und zeichnerischen Bestandsaufnahme sorgfältig begleitet wurden. 1. 8. 1987, Foto: Wolfram Bäumer

Unten links: 4 Jahre später war ein neues Wagenkasten-Gerippe nach den Bestandszeichnungen gefertigt und aufgesetzt worden. 5. 1991, Foto: Uwe Franz

Unten rechts: „Wenn einem so viel Arbeit ward beschert, das ist schon einen Sonderzug mit Franzburg wert“, Einweihung Wagen 18, 30. 7. 1994, Foto: Heinz Esdorn

