

DEV-Projekt 17, ein Wagen für Mobilitätsbehinderte

Schon bald nach der Eröffnung der Museums-Eisenbahn kam der Wunsch auf, auch mobilitätsbehinderten Besuchern die Fahrt mit den historischen Dampfzügen zu ermöglichen. Aber in die 1966 allein zur Verfügung stehenden Reisezugwagen können beim besten Willen keine Rollstühle hinein- und herausgehievt werden. Seit Gepäckwagen den Museumszug bereichern, können Fahrgäste in Rollstühlen von vier Museums-Eisenbahnern in den Gepäckraum gewuchtet werden. Doch Menschen in Rollstühlen wie Ferkel oder Kälber regelrecht zu verladen, ist unwürdig. Und obwohl viele verständnisvolle Mobilitätsbehinderte dieses unwürdige Verladenwerden inkaufnehmen, können sie das eigentliche Fahrerlebnis mit der Museums-Eisenbahn nicht einmal erleben, denn bei den kleinen Gepäckwagenfenstern können sie kaum heraus schauen.

Um Besuchern im Rollstuhl wenigstens eine Fahrt gemeinsam mit ihren Familien bzw. Begleitpersonen zu ermöglichen, stehen heute der Fakultativwagen Gc 137 und der gemischte Wagen BCPw 31 zur Verfügung. Diese Wagen haben bereits in ihrer historischen Funktion den Bogen zwischen Gepäck- bzw. Güterwagen und Reisezugwagen gespannt. An der Verladung und der Fahrt im Gepäckwagen ändert das für mobilitätsbehinderte Besucher allerdings nichts.

Heute hat sich das Verständnis allgemein durchgesetzt, daß unsere Gesellschaft große Anstrengungen zur Integration mobilitätsbehinderter Mitmenschen vornimmt. Öffentliche Gebäude, öffentliche Verkehrsmittel und Kultureinrichtungen werden nach Kräften so ausgestaltet, daß Rollstuhlfahrer diese nutzen können – eben ohne andere Menschen um Hilfe bitten zu müssen. Aus diesem Verständnis heraus soll beispielsweise der vorgesehene Umbau des Bahnhofsgebäudes Bruchhausen-Vilsen im Zusammenhang mit seiner Rekonstruktion stufenlose Zugänge zu den Bahnsteigen, zu der Fahrkartenausgabe sowie zu einer behindertengerechten Toilette herstellen.

Während die Berücksichtigung von Stufenlosigkeit und entsprechender lichter Weiten das Bahnhofsgebäude weder in seinem historischen Erscheinungsbild noch in seiner historischen Funktion beeinträchtigen soll, erscheint das bei keinem der bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf vorhandenen historischen Fahrzeuge möglich. Aus diesem Grund wurde bislang kein historischer Reisezugwagen mit Hublift und breiten Eingangstüren ausgerüstet sowie seiner Bestuhlung (teilweise) entledigt.

Dennoch möchten wir Rollstuhlfahrern das „Fahren mit der Kleinbahn“ so vermitteln, wie anderen Besuchern auch. D. h. wir wollen Rollstuhlfahrern nicht etwa vermitteln, wie Kleinbahnen früher mit Rollstuhlfahrern umgegangen sind, falls jene nicht sowieso von jeder Mobilität ausgeschlossen waren. Sondern es gilt zu überlegen, wie Rollstuhlfahrer eine Fahrt mit der Kleinbahn erleben können, in einem richtigen Reisezugwagen mit großen und zu öffnenden Fenstern, zusammen mit anderen Fahrgästen und mit möglichst dem einzigen Unterschied, daß sie teilweise nicht auf Holzlattensitzbänken Platz nehmen können.

Seit einigen Monaten macht sich der DEV Gedanken über einen Wagen für Rollstuhlfahrer unter der internen Bezeichnung: DEV-Projekt 17. Darunter verstehen wir die Beschaffung eines geeigneten Fahrzeuges, die betriebsfähige Aufarbeitung als Eisenbahn-Regelfahrzeug sowie Beschaffung und Einbau von 2 Hubliften zur Überwindung der Höhendifferenz zwischen Bahnsteig und Wagenboden inklusive aller Planungsleistungen. Das Projekt wird voraussichtlich von einem Bildungswerk getragen und von einem Arbeitsamt als ABM gefördert. Der DEV muß einen geeigneten Spenderwagen für den Umbau stellen sowie einen finanziellen Eigenanteil erbringen.

Zunächst wurde vom DEV die technische und finanzielle Machbarkeit untersucht. Dazu wurden folgende Prämissen an die technische Ausgestaltung des Wagens definiert:

- Reisezugwagen mit großen, zu öffnenden Fenstern,
- Einsatzmöglichkeit als Regelfahrzeug im Dampfzug- und Triebwagenbetrieb, d. h. Zug- und Stoßvorrichtungen nach HSA-Norm, kombinierte Saug- und Druckluftbremse, Dampfheizung sowie triebfahrzeugunabhängige ölgefeuerte Warmluftheizung,
- Platz für mindestens 16 Rollstühle und Begleitpersonen, d. h. 4achsiger Drehgestellwagen,
- offene Plattformen an den Wagenenden mit Übergangsmöglichkeiten,
- 2 elektrohydraulische Hebelifte für Bahnsteige an beiden Wagenseiten an einer Plattform mit triebfahrzeugunabhängiger Energieversorgung,
- Stirnwandtüren mit entspr. lichter Weite,
- möglicher Einsatz zusammen mit Buffetwagen DEV 15 für das leibliche Wohl der Fahrgäste im Rollstuhl,
- etwa 1/3 des Fahrzeuginnern als Freifläche und 2/3 mit nach Bedarf leicht zu montierenden Tischen und Bänken,
- Einfügen des Wagens in das Erscheinungsbild des historischen Kleinbahnzuges.

Mit diesen Anforderungen wurde zunächst der DEV-Fahrzeugpark abgeglichen: Die betriebsfähigen 4achsigen Reisezugwagen 2, 3, 4, 12, 18 und 21 scheiden für einen derartigen Umbau aufgrund ihres Wertes als historische Zeugen der Kleinbahngeschichte aus. Der Umbau des Buffetwagens DEV 15 scheidet ebenfalls aus, denn ein Buffetwagen wird im Museumsbetrieb weiterhin benötigt, und sonst müßte ein historischer Wagen zum Buffetwagen umgebaut werden. Auch die noch nicht betriebsfähigen Wagen 1, 5 und 7 scheiden als wichtige niedersächsische Kleinbahnwagen für einen gravierenden Umbau aus. Somit wäre aus musealen Erwägungen lediglich ein Umbau eines der beiden Weyer-Wagen (DEV 16, 19) vertretbar. Doch die Weyer-Wagen zeichnen sich gerade durch ihre niedrige Drehgestellbauart aus, durch die ihre Rahmen niedriger liegen als die der übrigen DEV-Wagen. Deshalb sind die Weyer-Wagen für einen Übergang zum Buffetwagen technisch ungeeignet, ein Umbau dieser Wagen scheidet somit ebenfalls aus.

Dann wurden Fahrzeuge außerhalb der DEV-Sammlung „durchforstet“. Historische und betriebsfähige Wagen anderer Museumsbahnen kamen natürlich ebensowenig in Frage, wie auch Wa-

gen schweizer Schmalspurbahnen, die unser Zugbild beeinträchtigen würden. Näher geprüft wurde die Übernahme eines noch vorhandenen ehemaligen Umbauwagens von der Inselbahn Wangerooze, die aber wegen der extremen Gesamthöhe des Fahrzeuges, der für Rollstuhlfahrer ungeeigneten Übersetzfenster sowie der nicht bremstechnisch ausrüstbaren Drehgestelle ausschied.

Fündig wurde der DEV bei der Märkischen Museumseisenbahn, die einen Wagen mit einem Omnibus-ähnlichen Wagenkasten in Hüinghausen abgestellt vorhält (vorm. PKP 0-380044204-2, Foto s. S. 5). Der Wagen stammt vom pommerschen Meterspurnetz, wurde nach 1945 von der polnischen Staatsbahn neu aufgebaut und gelangte über einen belgischen Eisenbahnfreund nach Hüinghausen. Der sehr schlechte Erhaltungszustand des Wagenkastens stand einem Einsatz bisher entgegen.

Rahmen und Drehgestelle des Wagens dürften von einem zwischen 1911 und 1914 von der Waggonfabrik Wismar gebauten Reisezugwagen mit Oberlichtdach stammen. Die Franzburger Kreisbahnen besaßen 2 derartige Wagen, die auch von den Saatziger und Greifenberger Kleinbahnen in nicht bekannter Stückzahl beschafft wurden. Vielleicht hatten auch die Regenwalder sowie die Kolberger Kleinbahnen solche Wagen. Ein derartiger Wagen stand schon lange auf der heimlichen Wunschliste mancher DEV-Mitglieder als Ergänzung unserer FKB-Garnitur. Doch die beiden Wagen der FKB

Uwe Franz

DEV-Fahrzeugbestand zum 31. 12. 1996

Meterspurfahrzeuge betr.	abg.	in HU	ges.	
Dampflokomotiven	4	2	–	6
Diesellokomotiven	2	1	1	4
Triebwagen	2	2	2	6
Personenwagen	14	6	2	22
Gepäckwagen	3	4	1	8
Güterwagen	20	10	–	30
Nebenfahrzeuge	5	6	–	11
Regelspurfahrzeuge				
Triebwagen	1	1	–	2
Personenwagen	1	–	–	1
Güterwagen	1	3	–	4
Summe	53	34	6	94

Obere Reihe: Werksbilder der Waggonfabrik Wismar der meterspurigen Reisezugwagen samt Drehgestell für pommersche Kleinbahnen

Mitte links: baugleicher Wagen FKB 14, Foto: Barthel

Mitte rechts: baugleiches Drehgestell des Wagens in Hüinghausen, 25. 4. 1988, Foto: Aschauer

sind schon lange verschrottet, und auch in Polen ist die Existenz eines derartigen Wagens (uns) nicht bekannt.

Nach der Veröffentlichung der Arbeit über die Kleinbahnen in Pommern kamen die Kleinbahnfreunde der Märkischen Museumsbahn und des DEV zu obiger Einschätzung des völlig anders wirkenden Wagens in Hüinghausen. Aus unserer musealen Sicht erscheint von dem Fahrzeugwrack demnach lediglich der Rahmen mit den Drehgestellen bewahrenswert. Der Wagenkasten ist bereits derart verrottet, daß selbst bei einer angestrebten Bewahrung des mittlerweile ja ebenfalls historischen Umbauzustandes die materielle Substanz völlig auszutauschen wäre.

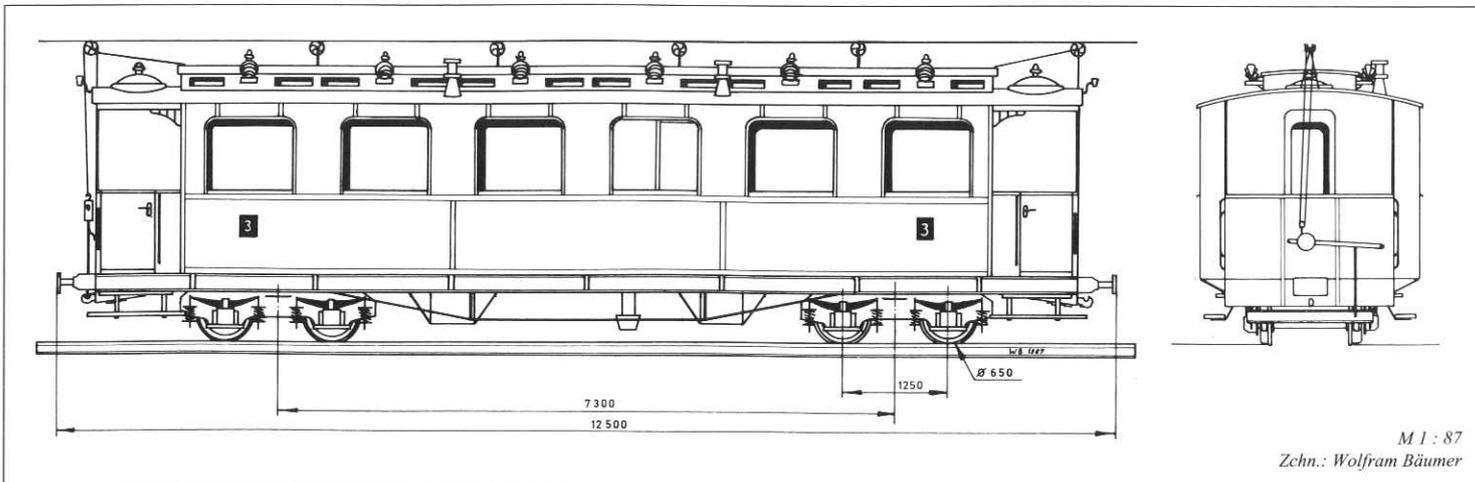
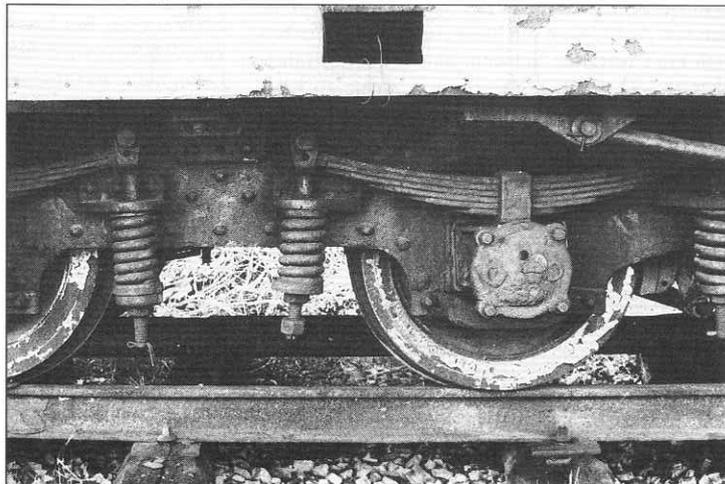
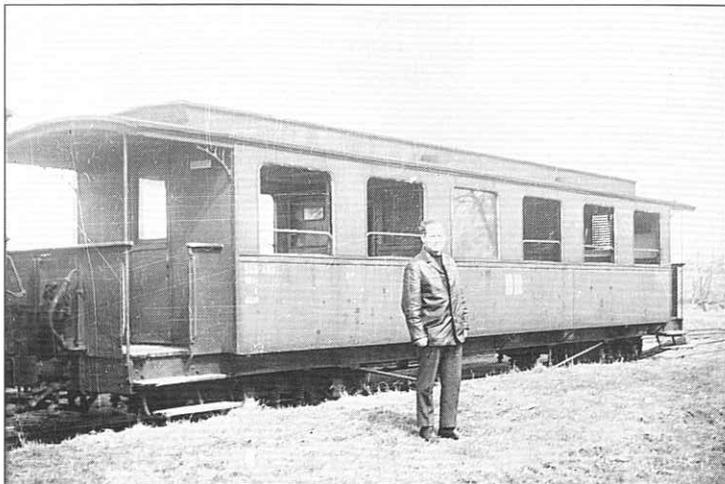
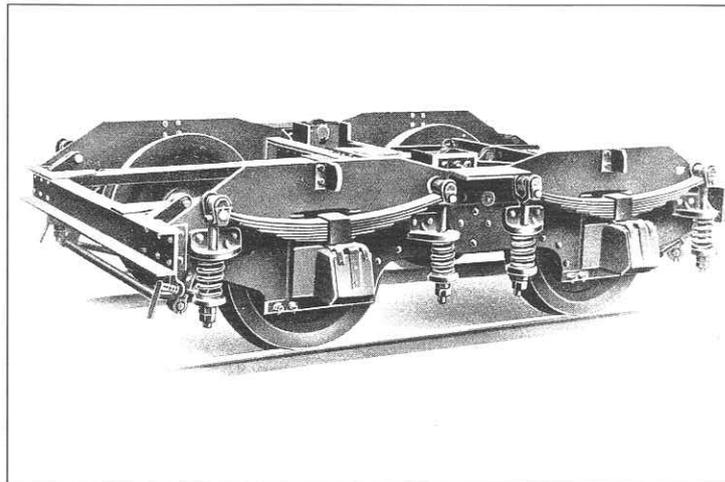
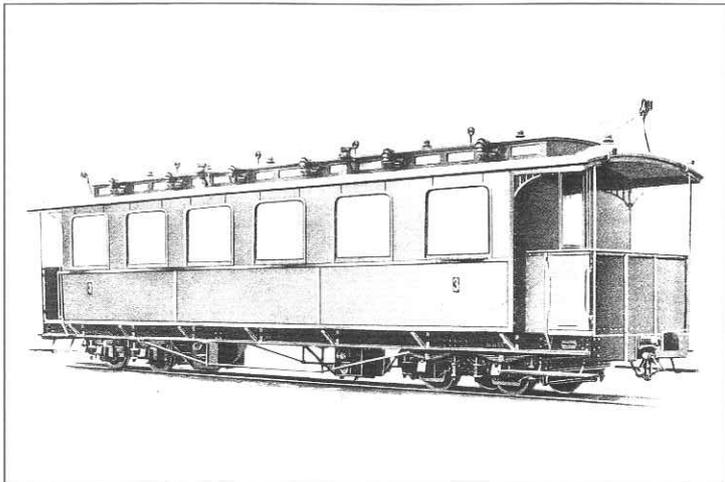
Ob im Ausschen des Ablieferungszustandes oder

des Umbauzustandes: Die Wiederinbetriebnahme des Fahrzeuges führt auf jeden Fall zu einem neuen Wagenkasten ohne jede historische materielle Substanz. Die Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätsbehinderter Fahrgäste bei einem Neubau des Wagenkastens ist somit ohne Verlust auch nur der geringsten historischen Substanz möglich. Aus diesem Grund bietet sich die Verwendung dieses Wagens geradezu an. Die Märkische Museumsbahn hat für unseren Wunsch Verständnis gezeigt und die Bereitschaft zum Verkauf des Wagens an den DEV erklärt.

Gegenwärtig konzipiert der DEV den Neuaufbau des Wagens, äußerlich an das ursprüngliche Erscheinungsbild als pommerscher Kleinbahnwagen angenähert. Falls das Projekt umgesetzt wird, soll der Wagen die Bezeichnung DEV 17 erhalten. Der

Neuaufbau des Wagens wird natürlich alle o. g. Prämissen berücksichtigen und behindertengerecht ausgestattet.

Leider verfügen wir noch nicht über Zeichnungen und Fotos, die uns einen historisch gesicherten Aufbau ermöglichen würden. Daher die Bitte an DME-Leser: Kann uns jemand mit Zeichnungen und Fotos helfen oder mit Informationen, wo diese wohl in Kopie beschafft werden könnten? Weiß ein DME-Leser, in welchen Details die ebenfalls von der Waggonfabrik Wismar in jenen Jahren gebauten Bäderbahnwagen für die Schmalspurbahnen Bad Doberan – Kühlungsborn und Putbus – Göhren baugleich waren und die heute noch existierenden Fahrzeuge als Vorbild dienen können? Für Informationen und Ideen zu dem beschriebenen Projekt 17 sind wir allemal dankbar.



M 1 : 87
Zchn.: Wolfram Bäumer