

# Die historische Triebwagen-Garnitur der Dampfbahn Fränkische Schweiz e.V. — ein Beitrag zur Denkmalspflege

Als im August 1980 die Signale für die 16 Kilometer lange Museumsbahn im Wiesental nach über sechsjähriger Aufbauphase auf „Freie Fahrt“ gestellt wurden, da stand dem Verein gerade ein einziges betriebsfähiges Triebfahrzeug zur Verfügung: der Dieseltriebwagen VT 1. Bei aller Freude über die Betriebsöffnung sahen viele Fahrgäste und ehrenamtliche Mitarbeiter dieses Ereignis „nur“ als einen wichtigen Schritt in Richtung auf die ersehnte Renaissance der Dampflokomotive zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle. Verständlich, daß dem Triebwagen in dieser Erwartungshaltung nicht die Wertschätzung entgegengebracht wurde, die er, gemessen an seiner eisenbahngeschichtlichen Bedeutung, verdient.

Heute, nachdem sich der Dampfbetrieb bestens eingespielt hat und jährlich ca. 10000 Fahrgäste anlockt, ist es eher möglich, die Triebwagen-Garnitur gerecht zu würdigen. Grund dazu besteht in reichem Maße: Der Triebwagen feierte 1987 seinen 50. „Geburts-tag“ und die Garnitur, bestehend aus Motor- und Beiwagen wurde kürzlich vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege in die Liste der beweglichen Denkmäler aufgenommen.

## Frühe Rationalisierungs- bemühungen der Deutschen Reichsbahn

Die Entstehungszeit des heutigen DFS-Triebwagens fällt in eine Epoche, in der die Deutsche Reichsbahn angesichts der drohenden Konkurrenz des Automobils bereits ernsthaft über Rationalisierungsmaßnahmen auf schwächer frequentierten Nebenbahnen nachdenken mußte. So wurden in den zwanziger und frühen dreißiger Jahren verschiedene Prototypen zweiachsiger Nebenbahntriebwagen mit Verbrennungsmotoren beschafft. Bei diesen Fahrzeugen wurden verschiedene Antriebs- und Kraftübertragungssysteme erprobt. In den Jahren 1936 und 1937 wurde dann erstmals eine größere Serie von insgesamt 64 Fahrzeugen aufgelegt, zu der auch der heute von der DFS erhaltene Triebwagen gehört. Als VT 135 069 wurde das von der Waggonfabrik Busch in Bautzen gebaute Gefährt 1937 von der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt.

Diese Triebwagenbaureihe zeichnet sich rein äußerlich durch eine sehr gefällige Formgebung aus, die auch heute noch anspricht und kaum vermuten läßt, daß das „Design“ bereits ein halbes Jahrhundert alt ist. In technischer Hinsicht muß insbesondere die Leichtbauweise hervorgehoben werden. Das Fahrzeug verfügt über einen MAN-6-Zylinder-Reihenmotor mit einer Leistung von 150 PS. Die Kraftübertragung erfolgt mechanisch über ein Mylius-Getriebe auf eine der beiden Achsen. Der mit einem Gepäckabteil ausgerüstete Motorwagen bietet 46 Sitzplätze. An beiden Enden befindet sich jeweils ein Führerstand.

## Stets in Bayern beheimatet

Der Museumstriebwagen der DFS war Zeit seines Schienenlebens in bayerischen Gefilden zu Hause; die meiste Zeit sogar in Franken. Seine Abnahmefahrt führte ihn von Nürnberg aus über die berühmte „Schiefe Ebene“ bei Neuenmarkt-Wirsberg. Zunächst war er bis September 1938 beim Bahnbetriebswerk



Die DFS-Triebwagengarnitur noch in der alten grün-weißen Farbgebung bei Gasseldorf.

Foto: Richard Neun



Mutet spartanisch an: Führertisch des Triebwagens.

Foto: Richard Neun

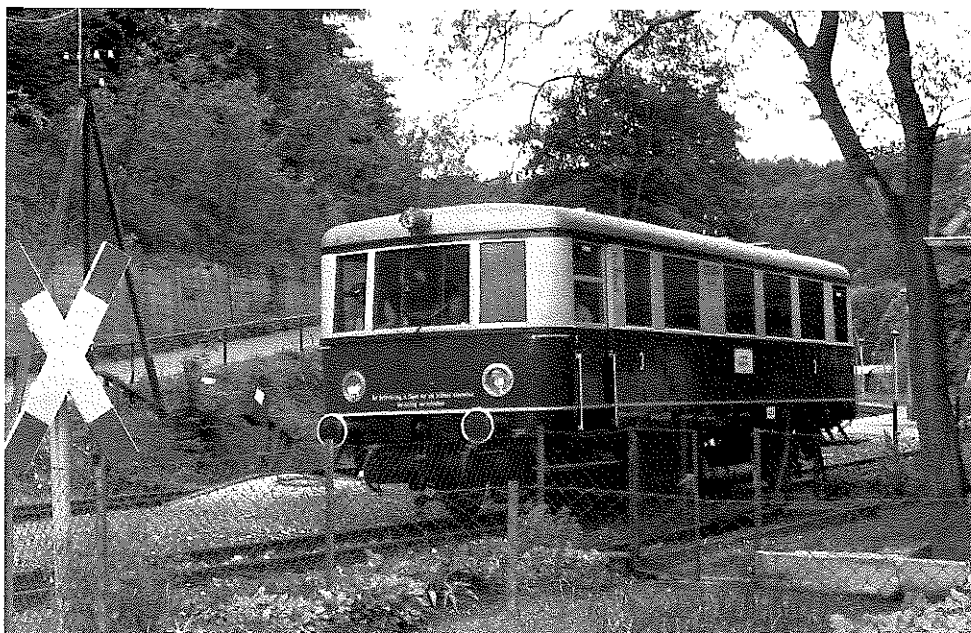
Nürnberg Hbf beheimatet, um anschließend bis zum Jahre 1955 in Gemünden/Main eine neue Heimat zu finden. Während des Krieges war er jedoch die meiste Zeit abgestellt. Der Dieselmotorkraftstoff wurde in dieser Zeit nicht in Nebenbahntriebwagen verbrannt... Nach einem kurzen Intermezzo in Nürnberg gelangte der Triebwagen im Frühjahr 1956 nach Bamberg. Mittlerweile hatte er bei der Deutschen Bundesbahn auch eine neue Bezeichnung erhalten und lief als VT 70 919. Bis

1960 blieb er in der oberfränkischen Domstadt und befuhr in diesen Jahren auch seine heutige Stammstrecke im Wiesental. Fotos aus jenen Tagen belegen diese Einsätze. 1963 begann schließlich die Privatbahn-Karriere unseres Fahrzeuges: Die Lokalbahn Lam – Kötzing im Bayerischen Wald erwarb ihn von der DB. Dort blieb er bis in die späten siebziger Jahre hinein im Einsatz, wenn auch zuletzt nur noch als Reserve. Im Bayerischen Wald erhielt er auch den grün-weißen Anstrich.

## Seit 1979: Karriere als Museumsfahrzeug

Im Sommer 1979 konnte die Dampfbahn Fränkische Schweiz e.V. (DFS) den wertvollen Triebwagen erwerben und im Rahmen einer unvergessenen Sonderfahrt mit eigener Kraft von Lam nach Ebermannstadt überführen. Gut ein Jahr später leistete er als Pionier des Museumsbahnverkehrs wichtige Dienste. Schließlich zeigte sich jedoch 1982, daß grundlegende Arbeiten zur weiteren Erhaltung des Fahrzeugs unumgänglich. Anfang 1984 begann die DFS dann mit der gründlichen Aufarbeitung. In dem vom Zahn der Zeit bereits angegriffenen Wagenkasten mußten zum Teil neue Bleche eingeschweißt werden; der gesamte Aufbau wurde neu lackiert. Der grün-weiße Privatbahnanstrich wich dabei dem weinrot-elfenbeinfarbenen Farbschema der Deutschen Reichsbahn. Auch die Innenrichtung wurde überholt.

1985 war das DFS-Fahrzeug Glanzstück bei zahlreichen Veranstaltungen zum 150. Geburtstag der deutschen Eisenbahnen. So war er bei den Nürnberger Jubiläumsparaden dabei und fuhr mit eigener Kraft auch zur großen Fahrzeugschau in Bochum-Dahlhausen.



A b d r u c k

Nr. 0084

Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege

Denkmalisten nach Denkmalschutzgesetz

Teil C: Bewegliche Denkmäler

Nr. 0084

### Unveränderliche Kennzeichen

11	Gegenstand	Nebenbahntriebwagenzug der Deutschen Reichsbahn
	Beschreibung	Diesellokomotiv mit Beiwagen
12	Bezeichnung	VT 135 069 und VB 140 321
13	Urheber / Datierung und Entstehungszeit	Busch/Bautzen, M.A.N. u. a. 1936/37
14	Material	verschiedene
15	Maße	Normalspur 1,435 m
16	Provenienz	
17	Inventarnummer der Zentralen Denkmälerkartei	

### Veränderliche Kennzeichen

21	Eigentümer oder sonstiger Berechtigter	Name: Dampfbahn Fränkische Schweiz e.V. Anschrift: Postfach 1 8553 Ebermannstadt
22	Eintrag in den Eigentümerwechsel erfolgt am:	
23	Eigentümerwechsel	Name: Anschrift:
24	Korrektur des Eigentümerwechsels erfolgt am:	
25	Standort	
26	Eintrag in den Standortnachweis erfolgt am:	
27	Standortwechsel	
28	Korrektur des Standortnachweises erfolgt am:	
29	Zuständige Untere Denkmalschutzbehörde	
30	Eintragung der Unteren Denkmalschutzbehörde bekannt gegeben am:	

### Bemerkungen

31	Datum der Erhebung	17.7.1986	Unterschrift	<i>[Signature]</i>
32	Datum der Eintragung	20.11.1986	Unterschrift	<i>[Signature]</i>
33	Benachrichtigung des Eigentümers erfolgt am:	20.11.1986		
34	Sonstige Bemerkungen			

Das Foto oben zeigt den Triebwagen im Juni 1987 auf seiner Hausstrecke in Muggendorf. Foto: Christoph Katter. Rechts ist es schwarz auf weiß zu lesen: die Triebwagen-Garnitur ist ein „echtes“ Kulturdenkmal.

Zum schwarzen Tag wurde dann jedoch der 25. Oktober 1986. Bei einer Sonderfahrt erlitt der Triebwagen einen schweren Motorschaden. In der Folgezeit konnte die DFS neben zwei bereits vorhandenen Reservemaschinen zwei weitere Ersatzmotoren der MAN-Originalbauart erwerben.

Eine Nürnberger Motoren-Spezialfirma überholte im Winter und Frühjahr 1987 einen der Ersatzmotoren. Er hatte der Regentalbahn als aufarbeitungsfähige Reservemaschine geübt und gelangte über den Eisenbahn-Kurier, der seit Herbst 1986 das Schwesterfahrzeug VT 135 071 unter seiner Obhut hat, zur DFS.

Seinen ersten Einsatz nach dem Motortausch erlebte der DFS-Triebwagen Pfingsten 1987. Anfang August vergangenen Jahres war er zu Sonderfahrten nach Bamberg und Höchstadt unterwegs, mit denen zugleich der 50. Geburtstag des Fahrzeugs gefeiert wurde.

Die größte Tour absolvierte er schließlich am ersten Oktober-Samstag 1987 im Rahmen des Betriebsausfluges der aktiven Museumsbahner. Ziel waren reizvolle Nebenbahnen rund um Bad Neustadt/Saale in Unterfranken: die Strecke nach Bischofsheim/Rhön, die einstige Hauptbahn Richtung Meiningen, die freilich nur noch bis Mellrichstadt befahrbar ist, sowie die seit 1976 für den Reisezugverkehr stillgelegte Linie nach Bad Königshofen im Grabfeld – einst Domizil der Schweinfurter 98er, die dort bis 1968 für Lokalbahnatmosphäre sorgten. Auch diesen beachtlichen Ausflug meisterte der Oldtimer mit Bravour.

Doch auch in der Winterpause 1987/88 beschäftigte man sich in der Ebermannstädter Werkstatt mit der Triebwagen-Garnitur, denn die DFS rettete nicht nur den Motorwagen, sondern auch zwei Beiwagen, von denen die Reichsbahn einst 80 Exemplare beschafft hatte: den VB 140 274 sowie den VB 140 321. Letzterer wird gegenwärtig einer Generalinspektion mit Hauptuntersuchung unterzogen. Das Fahrzeug konnte 1979 zusammen mit dem Triebwagen von der Regentalbahn erworben werden, während der zur Zeit noch

abgestellte VB 140 274 nicht direkt aus dem Bayerischen Wald ins Frankenland gelangte, sondern noch einen Umweg über die Schwäbische Alb (Hohenzollerische Landesbahn und Eisenbahnfreunde Zollernbahn) einlegte.

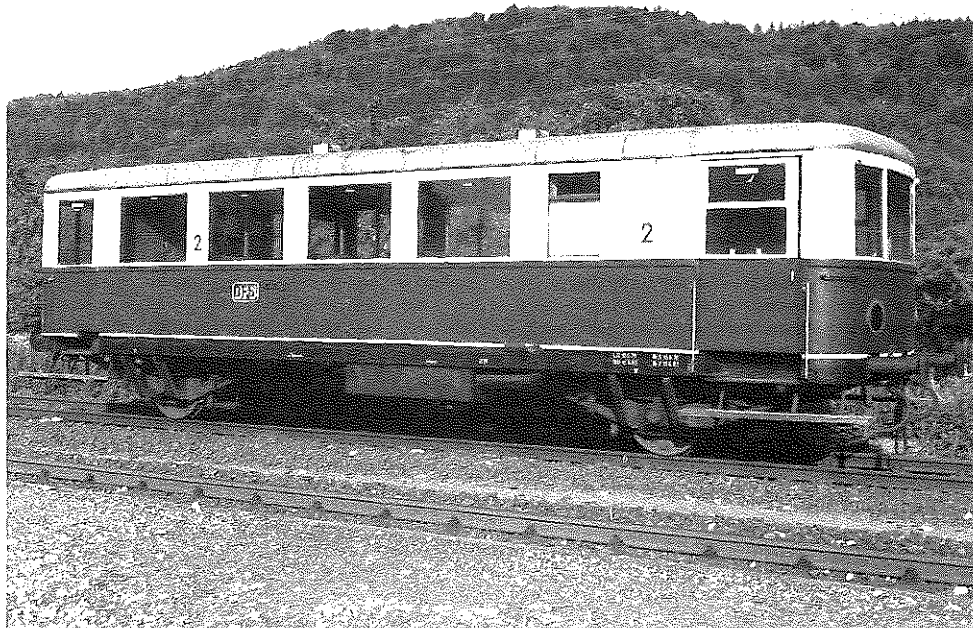
Es ist geplant, den VB 140 321 möglichst noch 1988 wieder in Betrieb zu nehmen. Dazu wurden bereits die beiden vom Zahn der Zeit angenagten Langträger komplett ersetzt. Ebenso stehen Teile der Beblechung zur Erneuerung an. Das Fshwerk und die Bremsanlage werden den vorgeschriebenen Untersuchungen unterzogen und auch der Innenraum grundsätzlich renoviert. So sind noch viele fleißige Hände gefragt, bevor auch der Beiwagen im Glanz der Deutschen Reichsbahn zur Verfügung steht und die DFS anhand einer kompletten Triebwagen-Garnitur demonstrieren kann, welche Anstrengungen die Deutsche Reichsbahn in den dreißiger Jahren unternahm, um den Verkehr auf Nebenbahnen möglichst attraktiv und wirtschaftlich zu gestalten. Hinsichtlich des Komforts braucht sich die Museums-Triebwagen-Garnitur nicht vor den DB-Schienenbussen zu verstecken, die noch heute eingesetzt werden.

Darüber hinaus leistet die DFS mit ihrer Nebenbahntriebwagen-Garnitur einen Beitrag zur lokalen Eisenbahngeschichte, indem sie einen Zug, wie er für die Wiesentalbahn der fünfziger Jahre typisch gewesen ist, der Nachwelt betriebsfähig erhält.

Daß dieses Engagement nicht nur ein hohes Maß an Eigenleistung, sondern auch beachtliche finanzielle Mittel erfordert, sollte dabei nicht vergessen werden. Allein die Aufarbeitung des Motors beanspruchte ca. 35.000,- DM. Eine zweite Maschine will man sich in Ebermannstadt vollaufgearbeitet auf Lager legen, was nochmals eine ähnliche Investitionssumme erfordern dürfte. Schließlich wird auch die Restaurierung des Beiwagens trotz der Arbeitsleistung der Dampfbahner über 20.000,- DM verschlingen. Da versteht es sich von selbst, daß die DFS für jede Spende zugunsten der Triebwagen-Garnitur dankbar ist. Jeder Spender erhält automatisch eine Spendenbescheinigung. Die Spendenkonten des DFS: Nr. 40725 bei der Sparkasse Ebermannstadt (BLZ 763 510 40) und Nr. 117 77-852 beim Postgiroamt Nürnberg (BLZ 760 100 85).

Richard Neun

Erweiterter und aktualisierter Nachdruck mit freundlicher Genehmigung der DFS und des Fränkische-Schweiz-Vereins.



Die beiden obigen Aufnahmen lassen erahnen, welche Arbeit und finanzielle Anstrengung noch nötig sein wird, um auch den VB 1 (140 321) wieder „ans Laufen“ zu kriegen. Fotos: Richard Neun

## Technische Daten der Trieb- und Beiwagen

DFS-Fahrzeugnummer	VT 1	VB 1	VB 2
DR-Fahrzeugnummer 1930	135 069	140 321	140 274
Bauart	A1 CvT	C Post v-36	C Post v-36
Baujahr	1937	1938	1937
Hersteller	Busch/Bautzen	Talbot	Talbot
Fabriknummer	3	80 287	80 233
Höchstgeschwindigkeit	km/h	75	75
Leistung	kW/PS	110/150	
Kraftübertragung		mechanisch	
Länge über Puffer	mm	12 280	12 280
Achsstand	mm	7000	7000
Raddurchmesser	mm	900	900
Dienstgewicht	t	18	11
Sitzplätze		46	50
Vorbesitzer	RAG	RAG	EFZ
Zugang zur DFS	1979	1979	1982



Dampfbahn  
Fränkische Schweiz e. V.

Postfach 1  
D-8553 Ebermannstadt