

Gerd Schrammen

Versuch der Rekonstruktion des Erscheinungsbildes vom Salonabteil im Wagen DEV 13

Wie in DME 4/92 S. 31 berichtet, besitzt der DEV in der Fahrzeugsammlung mittlerweile einen Reisezugwagen, der anfangs ein Abteil zur Beförderung „Höchster und Allerhöchster Fahrgäste“ besaß. Der Wagen wurde 1901 bei der „Actien-Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn-Material zu Görlitz“ als Wagen Nr. 4 der Gera - Meuselwitz - Wuitzer Eisenbahn (GMWE) hergestellt. Tariflich war er zwar ebenso wie drei weitere Fahrzeuge der Bahn mit gepolsterten Sitzbänken in die 2. Klasse eingereiht, doch unterschied er sich von seinen ungleichen Brüdern durch ein echtes Salonabteil. Wie dem noch einmal gezeigten Werkfoto entnommen werden kann, weist der Wagen zahlreiche Parallelen zu anderen Wagen der Görlitzer Waggonfabrik auf. Diese offensichtliche „Werksarchitektur“ erweist sich zur Rekonstruktion des ursprünglichen Erscheinungsbildes des Salonabteils als Glücksfall, denn Werkszeichnungen oder Innenaufnahmen von dem Fahrzeug gelten bislang als verschollen.

Der fragliche Innenraum war bei Übernahme des Wagenkastens durch den DEV vom Gestühl leergeräumt. Ausparungen an den Türleisten zeugen von relativ hochbeinigen Hartpolstersitzen mit Rahmen, wie sie bei der DR vor ca. 40 Jahren auch in sächsische Schmalspurbahnwagen eingebaut wurden. Auch einige Gepäcknetze an den Stirnwänden sowie die elektrische Deckenlampe und ein Dachlüfter belegen die Verwendung als „normales“ Sitzabteil. An einer Längswand durchlief einst eine Notbremsleitung das Abteil. Das vorhandene Werkfoto zeigt jedoch, daß der Wagen ursprünglich mit Görlitzer Gewichtsbremse sowie Petroleumbeleuchtung abgeliefert worden war. Die in der Literatur erwähnte Gasbeleuchtung kann somit – wenn überhaupt – nur nachträglich eingebaut worden sein, denn es fehlen auf dem Foto die auffälligen Installationen unterhalb des Rahmens wie z. B. der Gasbehälter.

Das Werkfoto belegt außerdem, daß der Wagen ursprünglich mit einem Oberlichtaufbau versehen war, dessen Dachfläche später abgesenkt und unmittelbar in das untere Dachrahmenwerk integriert wurde. Spätere Neuverbretterungen vernichteten alle Spuren der ursprünglichen Öffnungen für Beleuchtung und Lüftung.

Im Wagenboden des Abteils sind dagegen die Durchbrüche der Heizleitungen bis zuletzt erhalten geblieben und konnten vor dessen Erneuerung noch vermessen werden. Die Wandflächen sind auf den Innenseiten teilweise noch mit Originalbrettern verkleidet. Von späteren Verbretterungen sind diese durch eine größere Deckbreite leicht zu unterscheiden. Diese breiten Bretter finden sich auch in der 3. Klasse und sind dort am eingefrästen Stabprofil als ursprünglich zu erkennen. Im Salonabteil findet sich dieses Profil allerdings nirgendwo, auch nicht auf ursprünglicher Bausubstanz. Dieser Umstand führt zu dem Schluß, daß hier die Wand- und Deckenflächen zusätzlich verkleidet waren.

Die Ausgangsinformationen über das Salonabteil waren zunächst sehr dürftig, lediglich die Sitzplatz-Anzahl war bekannt. Die Ausrüstung mit 7 Sitzplätzen ist durch Statistiken belegt.

Sofort auffällig war die gleiche Fensteraufteilung wie bei dem Salonabteil des Wagens Nr. 1 der Franzburger Kreisbahnen (FKB), 1894 in Görlitz gebaut. Im übrigen entspricht der Wagen (abgesehen von dem Salonabteil) den 3.-Klasse-Wagen der Bahn Mosbach – Mudau (MME) in fast allen Details, welche 1904 beim gleichen Hersteller entstanden waren. Die Rekonstruktion basiert somit auf der Synopse beider Konstruktionsformen. Von beiden verwandten Wagentypen konnten Werkszeichnungen im Maßstab 1:20 beschafft werden, aus denen die entsprechenden Konstruktionselemente übernommen wurden.

Die im Innenraum des Salonabteils aufgenommene lichte Breite von 2,30 m entspricht nicht ganz dem auf der MME-Zeichnung angegebenen Breitenmaß von 2,45 m. Das Längenmaß des Abteils von 3,18 m dagegen deckt sich mit der Länge des Salons bei den FKB, jedoch ist jener Wagenkasten mit 2,25 m etwas schmaler. Es können also vom FKB-Wagen die Längsaufteilung und vom MME-Wagen bei leicht gestauchter Breite die Höhe des Kastens und die Form des Oberlichtes übernommen werden. Die Ausstattung der MME-Wagen mit Licht- und Lüfteröffnungen wurde entsprechend des Werkfotos an die Länge des Salonabteils angepaßt. Als günstig für die Rekonstruktion erwies sich auch, daß die Zeichnung des MME-Wagens die Petroleumbeleuchtung und die Dampfheizung darstellt, mit der auch der GMWE-Wagen offensichtlich einmal ausgerüstet war.

Die Ausformung der Polstersitze wurde vom FKB-Salonwagen übertragen. Jener unterschied sich allerdings durch eine höhere Sitzplatzzahl (9 Plätze) trotz geringerer Grundfläche. Aus der kleineren Kapazität unseres Wagens kann auf das vormalige Vorhandensein eines mobilen Tisches geschlossen werden, wie er sich mehrfach auf Fotos und Zeichnungen von anderen Görlitzer Salonwagen nachweisen läßt. Die unsymmetrische Anordnung der Heizkörper, 3 an den Stirnseiten und einer an einer Längsseite, belegt, daß der Tisch und eine Doppelsitzbank beweglich aufgestellt waren. Ihre Anordnung ließ wahlweise Seiten- oder Mittelgang zu. Denkbar ist auch, daß statt der mobilen Sitzbank 2 einzelne Sessel halber Breite vorhanden waren, da so noch individuellere Gruppierungen ermöglicht wurden.

Die Deckenflächen waren unter der Verbretterung ursprünglich mit Sperrholztäfelung abgedeckt und mit Leistenwerk aufgeteilt. Die Wände waren, wie auch schon in dem 2.-Klasse-Abteil des Wagens DEV Nr. 31 nachgewiesen, mit einer Lincrusta-Tapete bespannt, von der sich sogar unter einer Abdeckung ein größeres Stück erhalten hat. Ob sich eine solche, nach dem Zeitgeschmack des Jugendstils mit ornamentalem Muster dekorierte, Prägetapete beschaffen läßt, kann vielleicht mit Hilfe des Deutschen Tapeten-Museums in Kassel geklärt werden.

Damit sind wir bei der Planung der Vorgehensweise zu einer Wiederherstellung angelangt. Wie im Werkstatt-Telegramm zu lesen soll der Wagen in der Waggonwerkstatt in Bruchhausen-Vilsen komplettiert werden, nachdem der Wagenkasten außerhalb wiederhergestellt wurde. Der Innenausbau des 3.-Klasse-Abteils stellt für den DEV mittlerweile Routine dar, zumal die Sitzbänke denen in den DEV-Wagen 11, 14 und 31 entsprechen. Doch was passiert dann? Soll der Wagen solange unbenutzt stehen bleiben, bis sein Salon ebenfalls wiederhergestellt sein wird? Und

was soll geschehen, wenn sich die Aufarbeitung des Salons auf Jahre als zu zeit- und kostenintensiv erweisen sollte?

In diesem Fall sei eine unkonventionelle Idee zur Diskussion gestellt: Ein möglicher Weg ist die Wiederherstellung des Wagens in absehbarer Zeit als Eisenbahnfahrzeug mitsamt dem 3.-Klasse-Abteil bei kalkulierbarem Aufwand unter den Möglichkeiten der DEV-Waggonwerkstatt mit ihren bewährten Verbindungen. Da sich nach unserer Erfahrung jedwede Kompromisse später in fast allen Fällen als doppelte Arbeit herauskristallisiert haben, sollte die Wiederherstellung des Salonabteils entweder ebenfalls authentisch oder vorerst überhaupt nicht in Angriff genommen werden. Letzteres scheint ein gangbarer Weg zu sein und steht der Wiederinbetriebnahme des Wagens auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf nicht einmal im Wege.

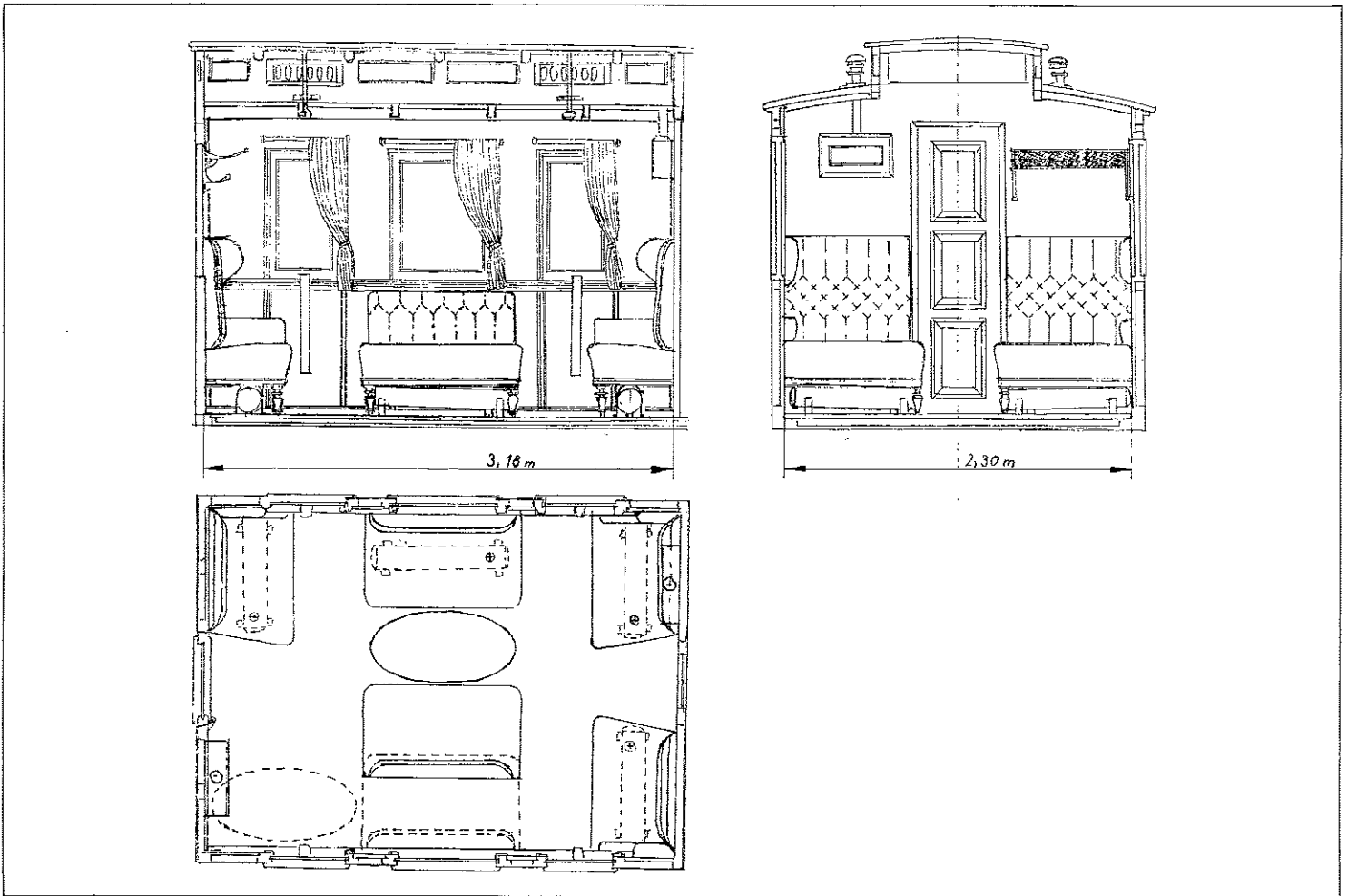
Denn eine ganz einfache Bestuhlung z. B. mit Gartenmöbeln aus dem Baumarkt, aber unter Nachempfindung der ursprünglichen Anordnung, kann die bewußten 7 Sitzplätze erbringen. Die kahlen Wände können durch partielle und konservatorisch gesicherte Freilegung der noch vorhandenen Tapetenreste zur Anschauung ihrer selbst dienen und als Platz für Erläuterungstafeln. Denn natürlich muß man den erstaunten Fahrgästen die unerwartete (Nicht)Möblierung erklären. Vielleicht kann man mit einer kleinen, am Tisch angeleiteten Broschüre Aussagen zur Bedeutung von Salonabteilen auf Kleinbahnen und ihre Ausstattung treffen. Daneben können Hinweise auf den vorhandenen Tapetenrest und die Spuren im Fußboden Interesse für die Forschungsarbeit des DEV und die gesellschaftlichen Verhältnisse zur Bauzeit des Wagens wecken, zumal ein Vergleich mit dem benachbarten und vollständig rekonstruierten 3.-Klasse-Abteil naheliegt.

Auf diese Weise könnte der Wagen 13 nicht nur in absehbarer Zeit in den Betriebsmittelpark der Museums-Eisenbahn eingestellt werden, sondern wäre ein ebenso besonders interessantes Stück wie z. B. der Fakultativwagen auch. Über weitere Anregungen und Ideen seitens der Leser wären wir ebenso erfreut wie über Korrekturen und Ergänzungen zu der dargelegten Rekonstruktion des Salonabteils. Denn diese mag wohl plausibel sein, aber der Anspruch auf absolute Sicherheit würde ihrem Urheber heilsamerische Fähigkeiten abverlangen. Durch die publikumsnahe Präsentation unserer Forschungsarbeit im noch „unberührten“ Salonabteil ließen sich vielleicht völlig unbekannt externe Quellen erschließen, die dann nicht zwangsläufig in dem Ruf stehen müssen, wieder einmal nachträglich alles längst besser gewußt zu haben.

Oben: Skizze des durch Rekonstruktion vermuteten Erscheinungsbildes des Salonabteils im Wagen 13, M 1 : 45, Zchn.: Gerd Schrammen

Mitte links: Freigelegter Tapetenrest im Salonabteil, 6. 1994, Foto: Uwe Franz

Mitte rechts: Werkfoto des Wagens DEV 13, Sig.: DEV



**Schmalspurdampflok 99 5906
der Harz Querbahn**

Weißmetall Komplettbausatz mit Messingfeingußteilen, Ätzbeschriftung, Neusilbergußrädern und feingeätzter Steuerung sowie vormontiertem Fahrwerk.

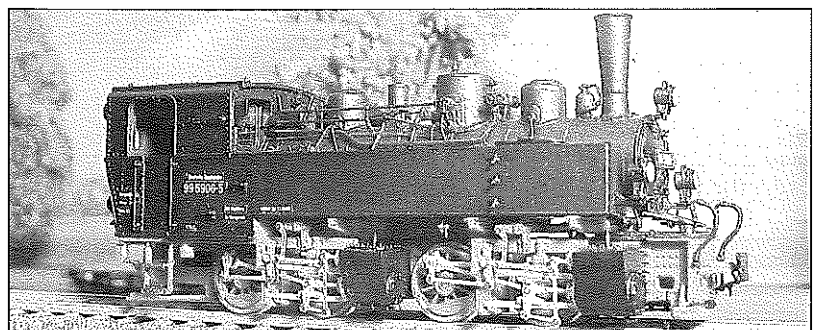
Best.-Nr.: 6013 (H0e) mit Mabuchi-Motor

Best.-Nr.: 100105 (H0e) mit Faulhaber Motor

Best.-Nr.: 6213 (H0m) mit Mabuchi Motor

Best.-Nr.: 100106 (H0m) mit Faulhaber Motor

Unseren Gesamtkatalog erhalten Sie gegen 14,- DM in Briefmarken oder gegen V-Scheck.



WEINERT MODELLBAU - Mittelwendung 7 - 28844 Weyhe-Dreye