

Hans-Peter Kempf, Frauke Lehmann

Den Packwagen, den machen wir im Winter...

Spätsommer 1969! Zum ersten Mal hatte ich – als finanziell minderbemittelter Schüler – die Möglichkeit, zur Museums-Eisenbahn nach Bruchhausen-Vilsen zu kommen. Und das kam so:

In meiner Nähe wohnte Otto Straznicky, ein begnadeter H0-Modellbahner, der in der Szene als OSTRÄ sehr bekannt war. OSTRÄ war nicht nur H0-Modellbahner, sondern ein Museumseisenbahner der ersten Stunde und hatte ein offenes Herz für alle Spurweiten. Und so nutzte er die Gelegenheit und erwarb von der Jülicher Kreisbahn eine Dampflokomotive, die er in seinen Garten stellte und nach seiner Frau „Änne“ nannte. Um die Lok gegen Wetter- und andere Unbilden zu schützen, baute er einfach einen Blechschuppen drum herum, und dabei durfte ich ihm helfen. Und quasi als Belohnung für meine Hilfe nahm er mich mit nach Bruchhausen-Vilsen. Er fuhr seinerzeit einen Renault R4, heute ein Kultauto, damals ein echtes Transportwunder. Dieser wurde mit Werkzeugen gepackt – mit VIEL Werkzeug. Dazu kamen Elektro-Schweißgerät und Winkelschleifer. Die Lücken füllten wir mit Blech, diversen Stahlprofilen, Schrauben jeder Größe (denn bei der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen gab es ja fast nichts) klemmten uns auf die Vordersitze und machten uns auf den Weg.

Samstags bauten wir unter größten technischen Schwierigkeiten (es gab nicht einmal ausreichend starken Strom, und beim Einsatz des Winkelschleifers musste immer jemand am Sicherungskasten stehen) aus den mitgebrachten Altmaterialien Ruhehalterungen für die Kuppelisen des KAE-Güterwagens 380, der heute 138 heißt. Nicht nur der Wagen, auch die Ruhehalterungen sind noch heute im Einsatz.

Sonntags gab es Zugverkehr, und als MB (auch damals ging es nicht ohne Fachbegriffe und Abkürzungen für Eingeweihte: MB hieß einfach Museumsbahner) durften wir im Packwagen 32 mitfahren.

Packwagen 32 (jetzt DEV 51) war bereits 1966 betriebsfähig von der Herforder Kreisbahn nach Bruchhausen-Vilsen gekommen, gehörte somit zur Grundausrüstung und war Packwagen der ersten Stunde. Leider war das Fahrzeug trotz Betriebsfähigkeit in einem suboptimalen Zustand: Die Federn waren ausgeleierte, einige Lagen waren sogar gebrochen, und beim Fahren schlug der Wagen bei fast allen Schienenstößen „durch“. Denn auch der Oberbau der Strecke, die wir befuhren, war suboptimal. Und Karl Hunold, der einzige technische Fachmann, den wir hatten, antwortete auf meine Frage, wann denn die nach meiner unfachmännischen Meinung betriebsunsicheren Federpakete gemacht werden:

„Den Packwagen, den machen wir im Winter...“

Der Saisonschluss des Jahres 1969 wurde am letzten Betriebstag in feucht-fröhlicher Runde im Wagen der damaligen Speisewagen-Gesellschaft begossen, und man verabschiedete sich bis zur



Der heutige DEV-Gepäckwagen Nr. 51 noch im Einsatz als Nr. 32 bei den Herforder Kleinbahnen. Bereits seit den 1930er Jahren fehlte ihm das Postabteil samt Klapptüren. Der rechts daneben erkennbare Nr. 34 besaß bereits ab Werk kein Postabteil, wie man an seinen gleichmäßiger verteilten Kastenprofilen leicht erkennen kann. Zuletzt wurden die Wagen als Lager- und Gerätewagen eingesetzt. Enger, Mai 1960, Foto: Harald Kindermann

Saisonöffnung im nächsten Jahr. Die Speisewagen-Gesellschaft war ein Konstrukt aus der Not geboren und ermöglichte dem DEV ein kleines Zubrot, auf das nicht verzichtet werden sollte. Aber das ist eine andere Geschichte und soll ein andermal erzählt werden.

An den nächsten freien Tagen rangierte Karl Hunold die einzige betriebsfähige Dampflokomotive HOYA an den Prellbock des Güterschuppens am Bahnhofsgelände. Vorher wurden das Wasser abgelassen, der Kessel ausgewaschen und alle Armaturen zum Schutz vor Frost abgebaut und eingelagert.

Dann nahm er noch das eine oder andere Bauteil ab, um es in der Werkstatt in Hoya zu reparieren. Anschließend wurden zwei Telegraphenstangen genommen, an den Lokenden befestigt und schräg an den Güterschuppen gelegt. Darüber kam eine alte Zeltplane, und das Winterquartier der HOYA war fertig.

Die wenigen MB, die außerhalb der Fahrsaison nach Bruchhausen-Vilsen kamen, durften unter Anleitung von Karl Hunold kleinere Farbarbeiten an den Personen- und Güterwagen übernehmen. Metallarbeiten an Kupplungen, Bremsen u. a. wurden von ihm selbst erledigt. Die geplante Federreparatur am Herforder Packwagen wurde verschoben, denn es standen wichtigere Arbeiten an. Und unter den damals herrschenden primitiven Bedingungen Blattfederpakete ausbauen, zerlegen, glühen, biegen, wieder zusammenbauen schien schier unmöglich. Also wurde es in diesem Winter mit der Aufarbeitung nichts.

So war der Herforder zu Saisonbeginn 1970 nicht mehr betriebsfähig. Und als Ersatz wurde der geschlossene KAE-Güterwagen 380 (der mit den im Vorjahr neu gebauten Ruhehalterungen für die Kuppelisen, heute DEV 138) so weit hergerichtet, daß er als Packwagen eingesetzt werden konnte.

Dann kamen andere Arbeiten: Hallenbau, der T 41, die SPREEWALD und vieles andere. Unter großem Einsatz der Berliner Mitglieder wurde nach und nach der Post-Gepäckwagen der Steinhuder-Meer-Bahn (damals Nr. 44, heute Nr. 52) fertiggestellt. Im Laufe des Jahres 1970 ersetzte er den KAE-Notpackwagen.

Der ehemalige Herforder Packwagen diente fortan als Lagerraum. Im Herbst 1970 landete er mit Hilfe eines großen Gabelstaplers auf dem provisorischen Abstellgleis, das ohne Weichenanschluss einfach im Grünen verlegt worden war, in Heiligenberg – und verfiel dort langsam. Und auch im folgenden Winter wurde es mit der Aufarbeitung nichts.

Die Jahre gingen ins Land, und als bei passender Gelegenheit etwas Geld übrig war, wurden die Blattfederpakete zur Reparatur an eine Fachfirma gegeben. Da man schon einmal dabei war, sollten auch die stark abgefahrenen Radsätze auf die Drehbank. Bei dieser Gele-

genheit wurden die Radsätze getauscht mit denen des ebenfalls von den Herforder Kleinbahnen stammenden Wagen 49 (heute DEV 161). Dieser Wagen hat den Spitznamen „Hotel 49“. Warum, das ist eine andere Geschichte und soll ein andermal erzählt werden. Ergebnis des Radsatztauschs war, dass nun beide Fahrzeuge nicht mehr betriebsfähig waren und jahrelang nahezu unbeweglich auf Holzklötzen in Heiligenberg standen. Und auch in den folgenden Wintern wurde es mit der Aufarbeitung nichts.

Viele Jahre später, 2001 bis 2002, wurde das „Hotel 49“ von der damaligen Jugendgruppe der Museums-Eisenbahn aufgearbeitet. Bei dieser Gelegenheit wurden dann die Radsätze zurückgetauscht, bei beiden Wagen die Lager erneuert und die seit Jahren eingelagerten Federpakete eingebaut. Jetzt war der Herforder Packwagen zumindest wieder rollfähig.



HK-Schwesterwagen Nr. 33 hatte bis zuletzt die Klapptüren des Postabteils behalten. In den Hundeabteilen befanden sich zuletzt die Batterien für die elektrische Beleuchtung. Kleinbahnhof Herford, 20. Oktober 1963. Foto: Slg. Harald Kindermann



Die heutigen DEV-Wagen 113, 51 und 161 („Hotel 49“) wurden für 75,- DM an den damaligen Deutschen Kleinbahn-Verein verkauft und auf dem beinahe beräumten Herforder Kleinbahnhof zum Abtransport auf Normalspurwagen verladen. 9. August 1966, Foto: Slg. Harald Kindermann



Nach der Ankunft in Bruchhausen-Vilsen am 12. August 1966 wird einen Tag später zuerst der Packwagen abgeladen: Seinen geplanten Ersteinsatz im Museumszug am selben Tag (!) vereitelte die Balancier-Kupplung: Bei den HK waren Haken und Kette genau andersherum angeordnet ... Foto: Harald Kindermann

Aber auch in den nächsten Wintern wurde es mit der Aufarbeitung nichts. So gingen die Jahre ins Land. Man schrieb jetzt 2012, und es entstand erneut eine Jugendgruppe, die unter Leitung von Uwe Franz den Herforder Packwagen nun endlich in die Werkstatt holte und weitestgehend zerlegte. Radsätze und Federn waren ja nun in Ordnung, aber das Dach war seit Jahren undicht gewesen, und der Aufbau somit weitestgehend verfault. Über die Arbeiten der letzten Jahre an diesem Wagen ist wiederholt im Werkstatt-Telegramm von Uwe Franz berichtet worden, so auch in dieser Ausgabe.

Jetzt, im Frühjahr 2017, geht der Wagen tatsächlich auf die Fertigstellung zu. Nach Abnahme nach den geltenden Vorschriften EBO-S und BREVO Slb wird der Herforder Packwagen voraussichtlich noch dieses Jahr wieder in Betrieb gehen.

Manches mag beim DEV dauern, manches dauert etwas länger. Aber es ist noch immer alles fertig geworden. Das eine oder andere Projekt erfordert viel Durchhaltevermögen, und es verschieben sich die Wertigkeiten und damit die Prioritäten. Letztendlich werden die Projekte aber dann doch von einer neuen Generation Museumsbahner mit gleichem Willen, Fachwissen und Enthusiasmus im Sinne der früheren Generation/en zu Ende geführt.

„Den Packwagen, den machen wir im Winter...“ Es wurden 47 Winter daraus. Aber Karl Hunold hat Recht behalten.



Am 14. Mai 1967 stand Dampflok BRUCHHAUSEN in Heiligenberg abfahrtsbereit mit dem damals noch als Nr. 32 bezeichneten, nur wenige Jahre eingesetzten Packwagen sowie den Personenwagen 3, 5 und 14 (damals noch Nr. 141). Foto: Harald Kindermann



Baugleiche Schwesterwagen zu den Herforder (Post-)Gepäckwagen Nr. 31-34 besaßen auch die benachbarten Bielefelder Kreisbahnen (Nr. 35-38): PwPost Nr. 38 entsteht bei der Märkischen Museums-Eisenbahn aus geborgenen Wagenkasten-Überresten neu. Plettenberg-Hüinghausen, 23. Mai 2015, Foto: DM



DEV-Packwagen 51 war jahrzehntelang abgestellt, mal unter Dach, mal unter freiem Himmel. Am 3. Januar 2012 wartet er in der Fahrzeughalle Bruchhausen-Vilsen auf den Beginn seiner unmittelbar bevorstehenden Restaurierung.



Vor Beginn der Arbeiten wurde die noch aus Herforder Zeiten fast unverändert erhaltene Inneneinrichtung des Wagens fotografisch dokumentiert. Bruchhausen-Vilsen, 3. Januar 2012



Die DEV-Jugendwerkstatt vor dem bereits entbretterten Wagen. Obere Reihe (v.l.n.r.): Andreas Pöppel, Torsten Löchte, Jonas Schilling, Mario Bredenkamp; untere Reihe (v.l.n.r.): Fabian Schiller, Patric Stege und Manuel Koch. Bruchhausen-Vilsen, 25. Februar 2012



Am 30. April 2012 durfte das Gerippe des Packwagens 51 mal an die frische Luft vor der Werkstatt und traf dabei auf seinen Herforder Bruder, Wagen 161.



Das Dach vom Pw 51 ist noch recht gut erhalten, nur einzelne Bretter mussten ausgetauscht werden. Bruchhausen-Vilsen, 15. Dezember 2012



Am 14. Dezember 2013 waren die Schlosserarbeiten beinahe abgeschlossen und die Bremse bereits weitgehend montiert. Gut zu erkennen ist die Achstrommel für den Lichtmaschinenriemen.



Bernd Fütting beim Einpassen der Fußbodenbohlen. Bruchhausen-Vilsen, 15. Februar 2014. Alle Fotos auf dieser Seite: RM