

DM 4,90

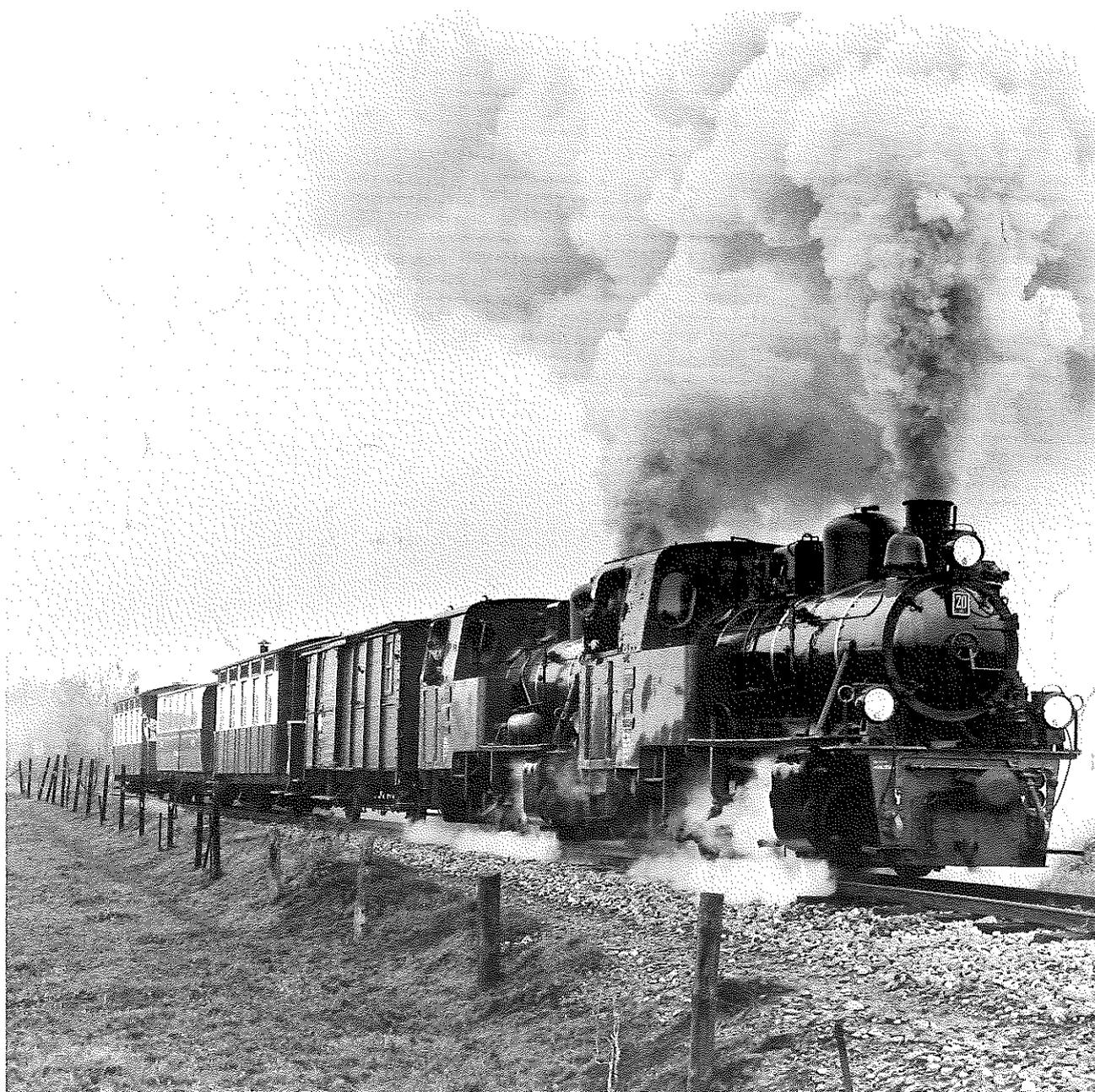
ISSN 0936-4609

H 21 393 F

25. Jahrgang

Die Museums-Eisenbahn

3 - Drittes Quartal 1989 — Zeitschrift für Freunde der Dampf-Eisenbahn



**In diesem Heft: Aufarbeitung der Sylter Wagen der Selfkantbahn
Der Triebwagen-Typ IV der DWK**

Günther Steinhauer

Aufarbeitung der ehemaligen Sylder Wagen der Selfkantbahn

Bei der Selfkantbahn befinden sich seit Anfang der siebziger Jahre drei Wagen des HAPAG-Bäderexpress, der auf der Insel Sylt verkehrte. Zwei dieser Wagen sind seit kurzem in Betrieb. Die Umstände, unter denen ihre Herrichtung erfolgte, dürften so ungewöhnlich sein, daß manch ein Museumsbahner von ihrer Beschreibung profitieren mag. Die folgende Schilderung eines Beteiligten soll auch anschaulich machen, welche Überlegungen vor dem Zuschneiden des ersten Bleches und dem Legen der ersten Schweißnaht bisweilen angestellt werden müssen, um nicht nur ein betriebsfähiges Eisenbahnfahrzeug, sondern ein Museumsfahrzeug zu erhalten. Zum Verständnis dieser Überlegungen ist die Kenntnis der Fahrzeuggeschichte nützlich.

Die Wagen bei der Sylder Südbahn

Am 1. Juli 1901 eröffnete die „Hamburg-Amerikanische Packet-Fahrt-Aktiengesellschaft“, kurz HAPAG genannt, den Betrieb der meter-spürigen Sylder Südbahn, die mit einer Streckenlänge von 14,5 Kilometern den Ort Westerland mit Hörnum an der Südspitze der Insel Sylt verband. Die Bahn diente der Verteilung der mit Schiffen der HAPAG in Hörnum ankommenden Badegäste auf die Orte des Südtails der Insel. Nach der Eröffnung des Hindenburgdammes im Jahre 1927, der Westerland einen direkten Normalspuranschluß an die Reichsbahn bescherte, konnte sie diese Verteilerfunktion weiterhin ausüben, nur jetzt eben in umgekehrter Richtung.

Die nach Sylt kommenden Badegäste waren zur Zeit der Jahrhundertwende nicht eben die ärmsten Deutschlands. Auf die Bedürfnisse dieses Kundenkreises waren auch die Bahnanlagen und Fahrzeuge der Südbahn zugeschnitten. Die Wagen waren ausschließlich vierachsrig, die Personenwagen cremefarben lackiert. Zur Erstausrüstung gehörte eine Serie von fünf großen Personenwagen (Nummern 121 bis 125), die von den Stahlbahnwerken Freudenstein + Co. AG, Berlin, gebaut worden waren. Ihnen gesellte sich am 1. Juli 1902 ein etwas merkwürdig anmutender Post-/Gepäckwagen mit der Nummer 51 zu, der ebenfalls von Freudenstein stammte und mit seiner geringen Wagenkastenhöhe (man kann kaum aufrecht darin stehen), der für ein Drehgestellfahrzeug geringen Länge über Puffer von nur 7,1 Metern sowie den amerikanisch wirkenden Drehgestellen in auffälliger Weise aus der Menge der Kleinbahnfahrzeuge hervorstach.

Das ursprüngliche Aussehen der Personenwagen läßt sich nur anhand eher mäßiger Fotos rekonstruieren. Die Zeichnung (1) dürfte

den Ursprungszustand ziemlich genau wiedergeben. Öffnungsfähig waren die drei kleinen Fenster, die übrigen besaßen Sonnenschutzrollos. Vermutlich gab es zumindest zwischen einigen Abteilen halbhohe Trennwände. Wagenübergänge waren vorhanden, und später vorgefundene Indizien lassen vermuten, daß die Wagen zunächst Klapptüren zu den Plattformen hatten.

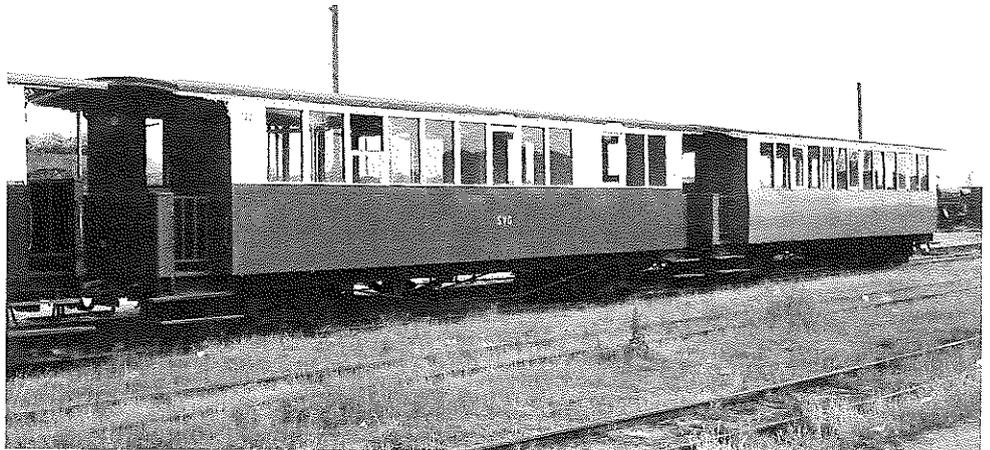
Ansonsten gibt es jede Menge Rätsel. Die Herstellerfirma Freudenstein existiert seit 1907 nicht mehr, diese Quelle scheidet also aus. Die einzige bisher veröffentlichte Monographie zur Sylder Inselbahn (Hans-Jürgen Stöver: Von der Inselbahn und den Baderschiffen Sylts, Schleswiger Druck- und Verlagshaus, Schleswig 1979) ist bezüglich der Fahrzeuglisten bereits bei den bequem nachprüfbaren Angaben dermaßen fehlerbehaftet, daß man auch alle anderen Daten getrost für Makulatur halten kann. Als einigermaßen zuverlässige

Teil 1

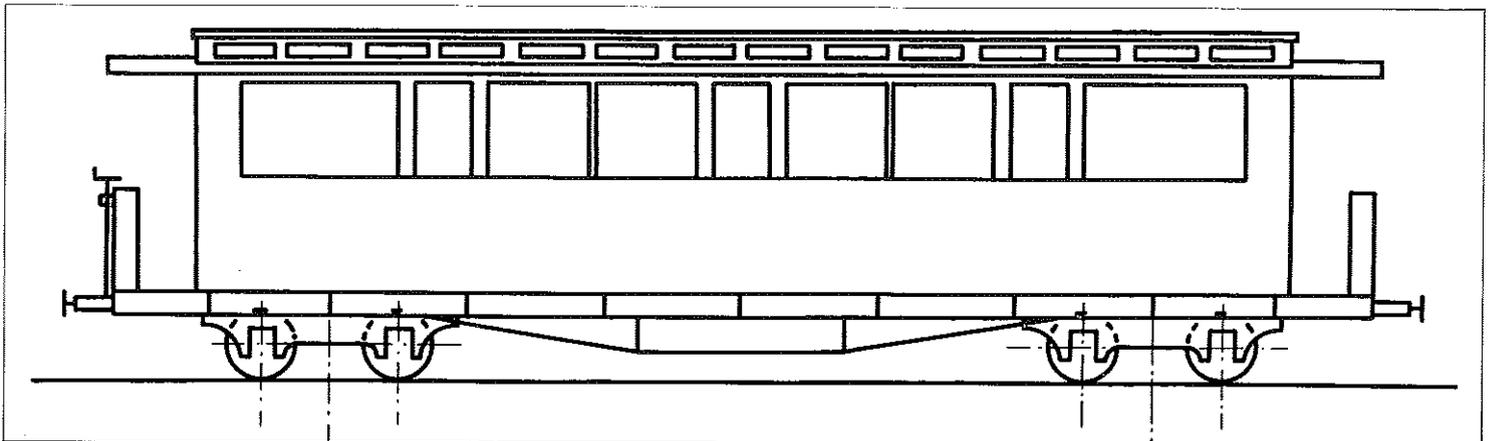
Zweiter Teil und Schluß in DME 1/90

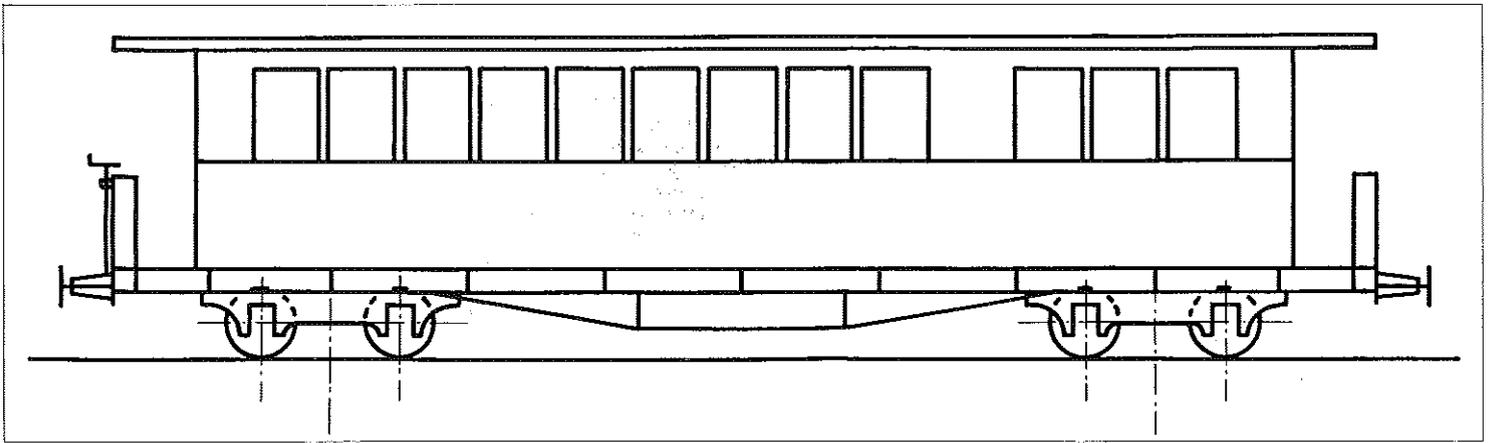
Quellen können somit nur noch die Listen von Hötigge (Straßenbahn auf der Insel Sylt eingestellt, in: Der Stadtverkehr, Heft 3/1971) und Wolff (Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 1, Verlag Zeunert, Gifhorn 1972) gelten. Leider läßt sich eine Reihe von Fotos auch mit diesen Listen nicht in Einklang bringen. Hierfür sind zwei Ursachen denkbar: entweder sind die Listen unvollständig, d. h. es gab bei der Südbahn Personenwagen, die hier nicht aufgeführt sind, oder aber es haben mindestens zwei der Wagen 121 bis 125 Umbauzustände durchlaufen, die bisher nicht dokumentiert sind. Da die Wagen 121, 123 und 125 bereits in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre verschrottet wurden, ist diese Frage möglicherweise nie mehr zu klären.

Beschränken wir uns im folgenden auf das Schicksal der Wagen 122, 124 und 51. Als gesichert können folgende Angaben gelten:



Die beiden heutigen Wagen 122 und 124 der Selfkantbahn um 1964 im Bahnhof Westerland der SVG. Foto: O. Iskov





- Die beiden Personenwagen erhielten eine andere Fensterteilung, dies erfolgte beim Wagen 122 spätestens im Jahre 1950 (Bleistiftnotizen auf der Innenseite der Wandverkleidung). Die Lage der bestehenden Fensterholme wurde hierbei nicht verändert, jedoch wurden zusätzliche eingebaut, die die Anzahl der Fenster auf 12 (Wagen 122) bzw. 13 (124) pro Seite erhöhten. Diesen Zustand gibt Zeichnung (2) wieder, die den 122 zeigt. An der Stelle des fehlenden Fensters entstand eine Trennwand mit Durchgang. Welchem Zweck das dadurch erzeugte kleine Abteil dienen sollte, ist unbekannt, die ebenfalls bei dieser Gelegenheit eingebaute Deckenverkleidung läßt jedoch vermuten, daß ein „besseres“ Abteil entstehen sollte. Der Wagen 124 hat diese Trennwand nicht.
- Zum Zeitpunkt des Fensterumbaus wurden auch die Oberlichtaufsätze entfernt.
- Mindestens der Wagen 122 verfügte auch nach dem Umbau noch über eine Dampfheizung.
- Die Schiebetüren zu den Plattformen sind ebenfalls anlässlich eines Umbaus – nicht notwendig dem gleichen – entstanden. Da die Plattformen in der Tat recht klein sind und die ursprünglichen Klapptüren vermutlich nach außen aufgingen, ist dieser Umbau verständlich.
- Die Seitenwände aller Sylter Freudenstein-Wagen waren gerade, die des 124 sind jedoch heute in der unteren Hälfte gewölbt, wie dies bei manchen Personenwagen üblich war. Warum dieser aufwendige Umbau erfolgte, ist völlig rätselhaft.
- Der Post-/Gepäckwagen 51 ist bis zum Jahre 1956 nicht nennenswert verändert worden.

Einsatz als Straßenbahnwagen

1957 wurde die Sylter Inselbahn, die zu diesem Zeitpunkt außer aus der Südbahnstrecke noch aus der Nordbahn Westerland – List bestand, als einzige deutsche Kleinbahn zur Straßenbahn umkonzessioniert. Dies hatte zwar betriebliche Erleichterungen zur Folge, was auch der Grund für diese Umwidmung war, hätte jedoch nach den Vorschriften der nunmehr maßgeblichen Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) umfangreiche Umbauten an den Fahrzeugen erfordert, denen sich die Inselbahn in den meisten Fällen durch reihenweise beantragte (und erteilte) Ausnahmegenehmigungen entziehen konnte. Bei den Wagen 122 und 124 wie auch den meisten anderen der Inselbahn betrafen diese:

- die Fahrzeugumgrenzung,
- den Wegfall der Bahnräume,
- den Wegfall der zweiten, unabhängigen Betriebsbremse,
- die Zulassung ermäßigter Betriebsbremsverzögerungswerte,
- den Wegfall der Bremsleuchten und der Fahrtrichtungsanzeiger
- und schließlich – als wichtigste – den Verzicht auf die Forderung nach einem Ganzstahlaufbau.

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein als zuständige Technische Aufsichtsbehörde stellte sich auf den richtigen Standpunkt, daß diese Bestimmungen der BOStrab für Straßenbahnen, die im Straßenraum verkehren und somit einer größeren Gefährdung ausgesetzt sind, gedacht waren; diese Verhältnisse lagen bei der Sylter Inselbahn aber nicht vor.

Nach einigen Adaptionsarbeiten gingen die drei Wagen am 15. November 1956 (51, nunmehr A 1 genannt), 16. Januar 1957 (122) und 1. Juli 1958 (124) als Straßenbahnfahrzeug neu in Betrieb. Der Wagen 51 war nun Hilfsgerätewagen. Die ursprüngliche Trennwand zwischen Gepäck- und Postabteil wurde entfernt und durch eine anders gelegene ersetzt, ferner erhielt er eine Druckluftleitung, die im Mai 1960 um eine Druckluftbremse ergänzt wurde, sowie einen fest eingebauten Stromerzeuger. Ansonsten wurde sein Äußeres nicht verändert; selbst die Briefschlitze blieben erhalten. Auch die beiden anderen Wagen erhielten zusätzlich zur Saugluftbremse eine Druckluftbremse in der auf Sylt seit 1956 üblichen Autobauart und eine Druckscheiben-Sicherheitsverglasung. Die Betriebsbücher weisen für die beiden Personenwagen eine behelfsmäßige Ofenheizung aus. In der Tat war es bei den Wagen der Inselbahn nach Aufgabe des Dampfbetriebes üblich, im Winter eine Sitzbank zu entfernen und an ihrer Stelle einen Kohleofen zu installieren, dessen Rohr einfach durch ein zu diesem Zweck mit Holz oder Blech statt Glas ausgefülltes Fenster geführt wurde. Trotz der Notiz ist zu vermuten, daß dieser Winterumbau bei unseren Wagen nicht ausgeführt wurde. Anfang der sechziger Jahre wurde die ursprünglich auf Sylt ausschließlich verwendete Saugluftbremse ausgebaut, da mittlerweile alle Triebfahrzeuge über eine Druckluft-Bremseinrichtung verfügten. Schließlich wurden 1961 die Abschlußketten der Plattformen durch selbstgebaute Türen aus Vierkantrohr ersetzt.

Die Laufleistungen der drei Wagen sind – ein seltener Fall für Kleinbahnfahrzeuge – in den Betriebsbüchern festgehalten. Sie betragen zwischen 1956 und 1968 160.000 Kilometer beim 122, 142.000 Kilometer beim 124 und nur 3.500 Kilometer beim A 1 (= 51), was durch seinen Einsatz als Hilfsgerätewagen leicht zu erklären ist.

Die ersten Jahre auf der Selfkantbahn

Im Jahre 1970 wurde die Sylter Inselbahn abschnittsweise stillgelegt, der letzte offizielle Zug verkehrte am 29. Dezember 1970. Die im Aufbau befindliche Museumseisenbahn „Selfkantbahn“, deren Trägerverein Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V. (IHS) im Herbst 1970 den Betrieb mit ersten eigenen Fahrzeugen auf den Gleisen der Geilenkirchener Kreisbahnen (GKB) aufgenommen hatte, sah sich zu dieser Zeit natürlich nach meterspurigen Fahrzeugen um. Der einzige Betrieb, bei dem infolge der gerade erfolgten oder bevorstehenden Stilllegung geeignete Fahrzeuge in nennenswertem Umfang frei wurden, war – neben der Mittelbadischen Eisenbahngesellschaft – die Sylter Inselbahn, bei der im Sommer 1971 sechs und im Sommer 1972 weitere fünf Fahrzeuge ge-



Fabrikschild des Wagens 122, 21. Januar 1989.

Foto: Wolfram Bäumer

kauf wurden. Leider wurden damals, wie heute selbstkritisch anzumerken ist, nicht die interessantesten und historisch wertvollsten Fahrzeuge beschafft, sondern solche, bei denen man – leider z. T. zu Unrecht – einen geringen Aufwand zur Inbetriebnahme erwartete. Unter ihnen befanden sich auch die beiden Wagen 122 und 124, die – neben anderen – im Juli 1971 in Geilenkirchen eintrafen.

Zu dieser Zeit führte die GKB noch Schienengüterverkehr durch. Die Anlage des Schmalspurbahnhofs in Geilenkirchen erlaubte die Abstellung von sechs neuen Fahrzeugen ohne das Erfordernis ständigen Umrangierens nicht, weshalb sofort nach ihrer Ankunft fünf von ihnen auf ein seit längerer Zeit nicht mehr benutztes Freiladegleis in der Nähe des benachbarten Bahnhofs Bauchem gebracht wurden; lediglich der heute dem DEV gehörende T 23 (= DEV T 43) verblieb in Geilenkirchen. Beim Rangieren kippte eine Schiene dieses Gleises infolge des schlechten Schwelenzustandes um, ein Drehgestell des 124 entgleiste und der Wagen überpufferte mit dem folgenden, was wiederum ein seitliches Ausknicken eines Rahmenendes um mehr als 100 Millimeter zur Folge hatte – ein überaus deutlicher Hinweis auf seinen Zustand!

Das erwähnte Gleis in Bauchem befand sich unmittelbar neben einer Wohnsiedlung der britischen Streitkräfte. Innerhalb weniger Tage waren ein Großteil der Fensterscheiben der Wagen eingeworfen und die Bleche massiv zerkratzt; die heute zu Vandalismuszwecken bevorzugt eingesetzten Farbsprühdosen, mit deren Verwendung ohne Zweifel eine Erleichterung der schweren körperlichen Arbeit des Beschädigens von Eisenbahnfahrzeugen verbunden ist, hatten zur damaligen Zeit noch keine nennenswerte Verbreitung gefunden. Als die bei Bauchem abgestellten Fahrzeuge nach wenigen Wochen nach Geilenkirchen zurückgeholt wurden, war – mit einer Ausnahme – an eine kurzfristige Inbetriebnahme nicht mehr zu denken.

Im Herbst 1972 mußte die Teilstrecke Geilenkirchen – Gillrath aufgegeben werden, die Fahrzeuge der IHS traten in zwei langen, trostlosen „Flüchtlingszügen“ den Weg zum Endbahnhof Schierwaldenrath der verbliebenen Strecke an, der zum neuen Betriebsmittelpunkt ausgebaut werden sollte. Unter ihnen befanden sich auch die bereits damals halb zerfallenen Wagen 122 und 124, denen sich am 15. Januar 1973 der Wagen 51 zugesellte. Er war zuvor infolge Platzmangels bei der Selfkantbahn zusammen mit einigen anderen Fahrzeugen für einige Monate auf dem Betriebshof Speldorf der Mülheimer Straßenbahn abgestellt gewesen.

Die Selfkantbahn brauchte nahezu zehn Jahre, um die erdrückenden Schwierigkeiten der Anfangsjahre zu überwinden. Zwar wurden Fahrzeuge aufgearbeitet und hauptuntersucht, die die Betriebsdurchführung ermöglichen; es wurden die Arbeitsmöglichkeiten und damit die Qualität der Herrichtung einschneidend verbessert, an eine Aufarbeitung der mit weitem Abstand schlechtesten Wagen 122 und 124 wie auch des 51 war jedoch nicht zu denken. 1975 wollte ein in Bonn tätiges Mitglied den Wagen 122 auf dem Hof seiner Werkstatt aufarbeiten und verlegte zu diesem Zweck auch bereits ein Meterspurgleis vor Ort, doch zerschlug sich auch dieses Vorhaben.

Konzeption der Aufarbeitung des Wagens 122

Hier kam nun im Jahre 1986 der Zufall zur Hilfe. Ein Mitarbeiter der Selfkantbahn, von Beruf Fernsehjournalist, hatte im Berufsbildungszentrum Euskirchen (BZE), einer großen

überbetrieblichen Ausbildungsstätte mit breit gestreutem Ausbildungsspektrum, zu tun. Die spontan und eher scherzhaft gemeinte Frage an den Leiter dieser Einrichtung, ob er nicht Lust habe, einmal einen Eisenbahnwagen restaurieren zu lassen, fand ein unerwartetes Echo. Die Kontakte wurden enger, Besprechungen und Besichtigungen folgten, und schließlich stand fest: Das BZE übernimmt im Rahmen eines Förderprogrammes des Bundesministers für Bildung und Wissenschaft (Förderung der Ausbildung von benachteiligten Jugendlichen) die kostenlose Aufarbeitung des Selfkantbahn-Wagens 122; lediglich Material- und Transportkosten sind von der Selfkantbahn zu tragen. Was dieses „lediglich“ dann letztlich bedeutete, dazu später mehr.

Ein unter solchen Umständen abgewickelter Projekt dieser Größenordnung hatte es bisher – nach unserer Kenntnis – bei einer bundesdeutschen Museumseisenbahn noch nicht gegeben, denn es stand nach eingehender Besichtigung fest: der Wagen mußte unter Verwendung der Drehgestelle, des Daches und einiger Beschiagteile neu gebaut werden. Sämtliche Rahmenträger waren so stark abgezehrt, daß eine Herrichtung nicht mehr infrage kam. Die Verwendung irgendwelcher Holzteile des Aufbaus (wie erwähnt, mit Ausnahme des Daches) stand völlig außer Diskussion, die Beblechung hatte sich entweder weitgehend in Rost verwandelt oder war abgefallen, und die teilweise noch vorhandenen Sitze, von denen zunächst angenommen worden war, daß zumindest Teile von ihnen zu retten waren, erwiesen sich bei ersten Demontageversuchen als ebenso marode wie der Rest des Wagens.

Folgende Vorgehensweise wurde festgelegt:

- Der Aufbau wird in Schierwaldenrath vom Rahmen abgehoben, der Rahmen geht als Muster zur Neuanfertigung einer Schweißkonstruktion an eine Stahlbaufirma. Die Anfertigung des Rahmens überstieg die Möglichkeiten des BZE, und so fanden wir in der Gangelter Stahlbaufirma Trepels einen verständnisvollen und leistungsfähigen Partner, der zudem dankenswerterweise mehr als die Hälfte der Auftragssumme als Spende zur Verfügung stellte.
- Der neue Rahmen wird wieder auf die Drehgestelle gesetzt, die Konstruktion unter den Aufbau gefahren und dieser provisorisch befestigt. Rahmen und Aufbau gehen dann nach Euskirchen, wo über diesem Wagentorso ein Zelt errichtet wird, in dem die Montagearbeiten stattfinden.
- Während der Abwesenheit des Wagenkastens arbeiten die Mitarbeiter der Selfkantbahn die Drehgestelle auf und bereiten die Bremsanlage sowie weitere Teile, die in Euskirchen aus Gründen des einfacheren Transportes noch nicht montiert werden sollen, zur Montage vor.
- Nach der Rückkehr des neuen Wagenkastens wird dieser direkt auf die Drehgestelle gesetzt und in Schierwaldenrath komplettiert.

Damit war der Ablauf im groben festgelegt, nicht jedoch die Frage nach dem Aussehen beantwortet, die in diesem konkreten Fall von großer Bedeutung war.

Der Aufbau des Wagens ist, wie oben beschrieben, vor 1950 umgebaut worden. Nun baut eine Kleinbahn einen Personenwagen sicherlich nicht um, weil er dann besser aussieht, das Innere mehr Licht erhält oder die Tochter des Betriebsleiters Gefallen an einem anderen Aussehen gefunden hat, sondern weil technische oder betriebliche Gründe es erzwingen. Im vorliegenden Fall dürfte der Grund für die drastische Verkleinerung der

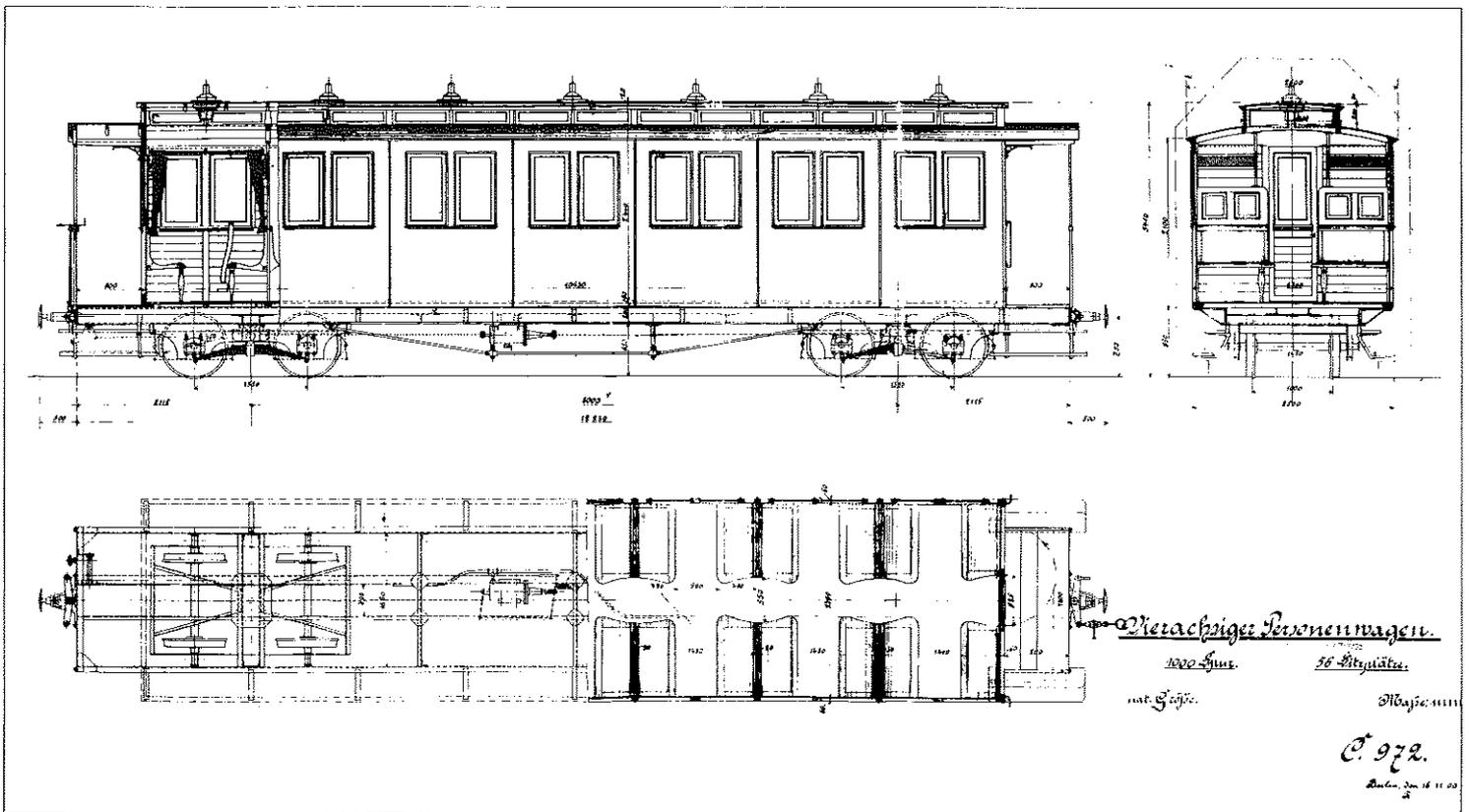
Fenster bei gleichzeitiger Vergrößerung ihrer Anzahl im hohen Unterhaltungsaufwand der großen Fenster mit Scheiben von nahezu 1,5 Metern Länge gelegen haben. Der Entfall des sicher ebenso unterhaltungsaufwendigen Oberlichtes, für den es viele Parallelen bei anderen Kleinbahnen gibt, hatte zweifellos denselben Grund. Die Selfkantbahner mußten dies bei ihren Überlegungen berücksichtigen, und so wurde beschlossen, auf die Wiederherstellung des Ursprungszustandes zugunsten einer einfacheren Unterhaltung zu verzichten. Damit war natürlich die Frage noch nicht beantwortet, wie er stattdessen aussehen sollte. Am einfachsten wäre es sicherlich gewesen, den Zustand zu wählen, in dem er nach 1950 auf Sylt gefahren war. Aber: hierbei oder zu anderen Zeitpunkten war die Innenverkleidung geändert oder vereinfacht worden. Da das Aussehen der ursprünglichen Verkleidung aus Fragmenten weitgehend bekannt war und natürlich rekonstruiert werden sollte, wäre ein Bastard entstanden, ein Wagen, den es in dieser Form nicht gegeben hätte, ganz abgesehen davon, daß dann jeder am Fenster sitzende Fahrgast einen Fensterholm vor der Nase gehabt hätte. Für einen Bastard entschieden wir uns dann doch, jedoch für einen anderen.

Im Betriebsbuch des Wagens war eine große Original-Blaupause des Herstellers Freudenstein aus dem November 1900 vorhanden, auf der mit der Schrift des in den fünfziger und sechziger Jahren für die Sylter Inselbahn tätigen Betriebsleiters Haas vermerkt war: „Wagen Nr. 122 und 124“. Auf dieser – sehr detaillierten – Zeichnung ist ein Wagen zu sehen, der in Drehgestellen, Rahmen, Trittbrettern, Sprengwerk, Oberlichtaufbau, Sitzen und Grundriß völlig mit dem genannten Wagen übereinstimmt, jedoch Abweichungen hinsichtlich Plattformabschlüssen, Dachstützen, Gepäckraufen, Abteiltrennwänden sowie Anzahl der Beleuchtungskörper und schließlich – als markanteste Abweichung – der Fensterteilung aufweist (Zeichnung 3). Mit Bleistift war der Verlauf einer Dampfheizung eingezeichnet. Da der Hersteller Freudenstein wahrscheinlich nur die bekannten fünf Personenwagen nach Sylt geliefert hatte, nahmen wir natürlich zunächst an, daß diese Zeichnung den Ursprungszustand wiedergab, eine Annahme, die sich als mit Sicherheit falsch erwies.

Wie kommt nun diese Zeichnung in das Betriebsbuch? Zwei Fälle sind denkbar: entweder hat es einen solchen Wagen bei irgendeiner Bahn, die allerdings nicht die Sylter Südbahn sein kann (und auch nicht die Nordbahn, die hatte zunächst nur Zweiachser), gegeben, und diese Bahn hat die Zeichnung aus irgendeinem Grund nach Sylt abgegeben, oder aber es handelte sich um eine Angebotszeichnung, von der dann bei der Ausführung abgewichen wurde. In Unkenntnis dieser Tatsache hat dann Betriebsleiter Haas, der diese Tätigkeit nur nebenbei ausübte (er war hauptberuflich Betriebsleiter der Stadtwerke Flensburg – Verkehrsbetriebe), die Zeichnung falsch beurteilt. Da auf der Zeichnung keine Bahngesellschaft vermerkt ist und wir zudem trotz intensiven Suchens in der einschlägigen Literatur keine weiteren meterspurigen Freudenstein-Wagen gefunden haben, neigen wir der zweiten Hypothese zu.

Folgendes stand nun fest oder wurde beschlossen:

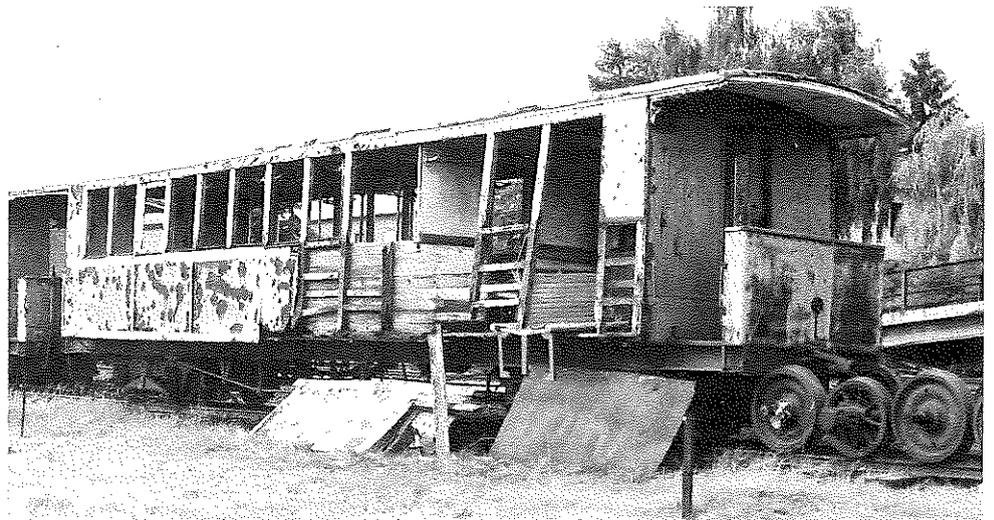
- Der Ursprungszustand des Wagens ist nicht in allen Details mit hinreichender Genauigkeit festzustellen.
- Der letzte Betriebszustand sollte nicht rekonstruiert werden.
- Die betrieblichen und technischen Belange der Selfkantbahn müssen ausreichend berücksichtigt werden. Dies betrifft besonders



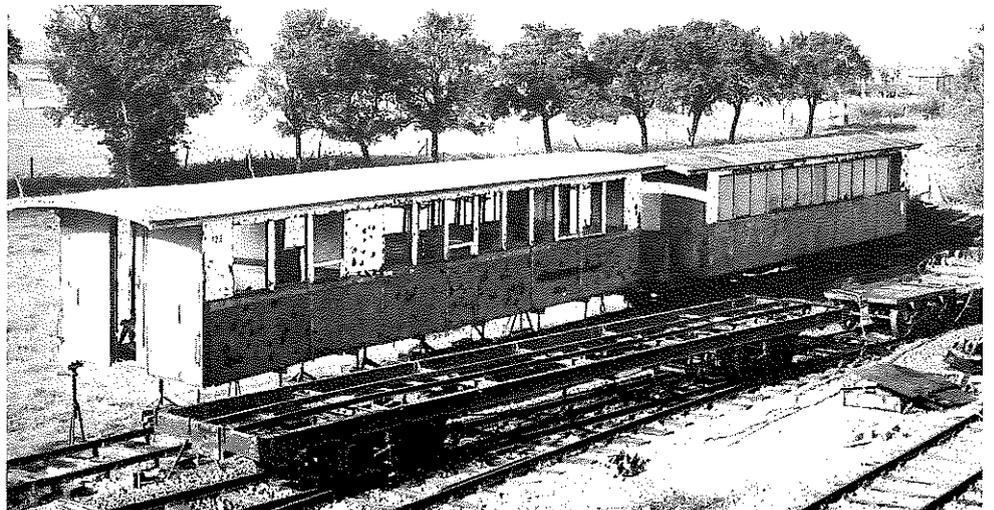
das Erfordernis von Übergängen und einer Ofenheizung, Zug- und Stoßvorrichtungen, Bremsausrüstung und Beleuchtung.

- Details der vorhandenen Freudenstein-Zeichnung, die ja immerhin einen weitgehend verwandten Wagen zeigt (mag es ihn nun gegeben haben oder nicht), sollten soweit wie irgend möglich übernommen werden. Das betraf auch die Fensterteilung.

Damit hatten wir uns dafür entschieden, einen Wagen zu erstellen, den es in der Form, in der er heute auf der Salkantbahn fährt, nicht gegeben hat. Das war natürlich für eine Museumseisenbahn, die ihren selbstformulierten Anspruch, die Eisenbahn der Vergangenheit zeigen zu wollen, ernst nimmt, keine leichte Entscheidung. Sie ist auch bis heute nicht unumstritten. Es ist jedoch bei der Salkantbahn so, daß keineswegs die Philosophie vorherrscht, man müsse Fahrzeuge anlässlich von Grundüberholungen in den Ablieferungszustand versetzen, wo immer dies technisch, finanziell und zeitlich möglich ist. Infolge der geringen Anzahl von Personenwagen (acht Stück, davon derzeit sieben betriebsfähig), die eine Auswahl für bestimmte Betriebszwecke im allgemeinen nicht erlaubt, müssen alle Wagen universell einsetzbar sein, dies betrifft insbesondere die Kuppelbarkeit und die Übergänge. Leider müssen - wegen des chronischen Personalmangels und der Unterbringung im Freien - auch alle Wagen die Grundforderung nach Pflegeleichtigkeit und dauerhafter Witterungsbeständigkeit erfüllen, und dieser Forderung mußten im vorliegenden Fall die großen Fenster und der Oberlichtaufbau weichen. Daß aus verwandten Gründen auch die komplizierte Bremsanlage geändert und bei gleicher Wirksamkeit stark vereinfacht wurde, dürfte als minder wichtig gelten, ebenso die Umgestaltung der Plattformbühnen nach dem Vorbild anderer, bei der Salkantbahn vorhandener Wagen. Immerhin: von Einzelheiten abgesehen, hätte es den Wagen in seiner grundlegenden Ausgestaltung geben können. In allen Konstruktionsdetails haben wir uns bemüht, das jeweilige Vorbild so genau wie möglich zu rekonstruieren, ob es nun als Rudiment noch erkennbar (z. B. Kassetie-



Eigentlich nur noch Schrott, was da von dem Wagen 122 so steht. Bf. Schlierwaldenrath, 9. August 1986. Foto: Rolf Mennicken



Rahmen und Wagenkasten des Wagens 122 sind voneinander getrennt, damit der Rahmen zu einer Stahlbaufirma gebracht werden kann. Foto: Rolf Mennicken

rung der Stirnwände innen, Sitze) oder aber der Zeichnung zu entnehmen war (z. B. Fensterbereiche, Wandverkleidung).

Aufarbeitung des Wagens 122

Kehren wir zurück zur eigentlichen Aufarbeitung. Im Herbst 1986 und im darauffolgenden Winter wurden die beschriebenen Vorbereitungsarbeiten durchgeführt, und am 9. März 1987 ging die Wagenkastenruine auf dem neuen, gesandstrahlten und grundierten Rahmen nach Euskirchen. Das Anheben des Wagenkastens ohne Rahmen war übrigens keineswegs so schwierig wie befürchtet; 16 Bauspindeln, auf denen der Kasten dann auch für einige Monate stehenbleiben konnte, leisteten diese Arbeit ohne Probleme.

Nachdem – bereits am folgenden Tag – ein 15 Meter langes Zelt über dem Wagen errichtet wurde, konnten die insgesamt etwa 70 Auszubildenden und Ausbilder an die Arbeit gehen. Aus einem gut aufgeschnittenen, abgelagerten Eichenbaum entstanden innerhalb weniger Wochen komplett neue Wagenwände in einer Fachwerkkonstruktion. Diese wurden in mehreren Einzelteilen in der Werkstatt vorgefertigt und aus Platz- und Gewichtsgründen erst im Zelt zusammengefügt. Nachdem das Dach etwas angehoben worden war, konnten die Wände – ohne Hebezeuge! – eingesetzt werden. Parallel dazu lief die Herstellung der Teile für die Innenverkleidung und die Sitze. Insgesamt 200 Meter Bretter für die Innenverkleidung wurden in sechs Arbeitsgängen gehobelt und profiliert. Einige hundert Leisten wurden aus Esche geschnitten und 26 Beine für die Sitzbänke von Hand gedreht. Besonders aufwendig war die Herstellung der geschweiften Seitenteile der Bänke: sie mußten in vielen Arbeitsgängen mittels extra angefertigter Schablonen gefräst werden.

Doch auch die Metallarbeiter hatten genug zu tun. Ihnen oblag die Anfertigung aller möglichen Winkel, Bleche und Leisten, die z. T. erst zum Schluß zu montieren waren, z. T. aber auch zu bestimmten Zeiten den Schreibern zur Verfügung stehen mußten, um deren Arbeit nicht zu behindern. Diese Zusammenarbeit zwischen Auszubildenden verschiedener Sparten, zu denen selbstverständlich auch die Maler gehörten, war für das BZE etwas Neues und machte das Projekt auch pädagogisch interessant. Die einzige Arbeit, die das BZE nicht in den eigenen Werkstätten ausführen konnte, war die Herstellung speziell profilierter Abdeckleisten für die Beblechung, die auch im Handel nicht erhältlich waren und von denen immerhin etwa 90 Meter gebraucht wurden. Für ihre Herstellung erstellte eine niederländische Maschinenfabrik eine eigene Vorrichtung und nahm eine kleine Serienproduktion auf. Daß – natürlich nach dem Anpassen und Bohren – fast alle Eisenteile noch verzinkt wurden, versteht sich fast von selbst.

Parallel zu den Arbeiten in Euskirchen arbeiteten die Mitarbeiter der Selfkantbahn die Drehgestelle auf. Ihnen hatte die Korrosion in der Sylter Salzlufte merkwürdigerweise weit weniger zugesetzt als dem Fahrzeugrahmen, weshalb sich die Aufarbeitung von den sonst bei Fahrzeuguntersuchungen üblichen Arbeiten kaum unterschied.

Am 12. November 1987 wurde der Wagenkasten in die Lackierhalle der Kreisbahn Geilenkirchen gebracht, um dort unter besten Bedingungen seinen Anstrich (der natürlich gespritzt wurde) zu erhalten; die Lackierung im nicht heizbaren Zelt in Schierwaldenrath am 17. November stand er wieder auf seinen Drehgestellen, und nun waren noch ganze 9 Tage Zeit, um ihn zu komplettieren. Es mußten noch montiert werden: die Zug- und Stoßvorrichtungen samt zugehörigen Abstützungen,



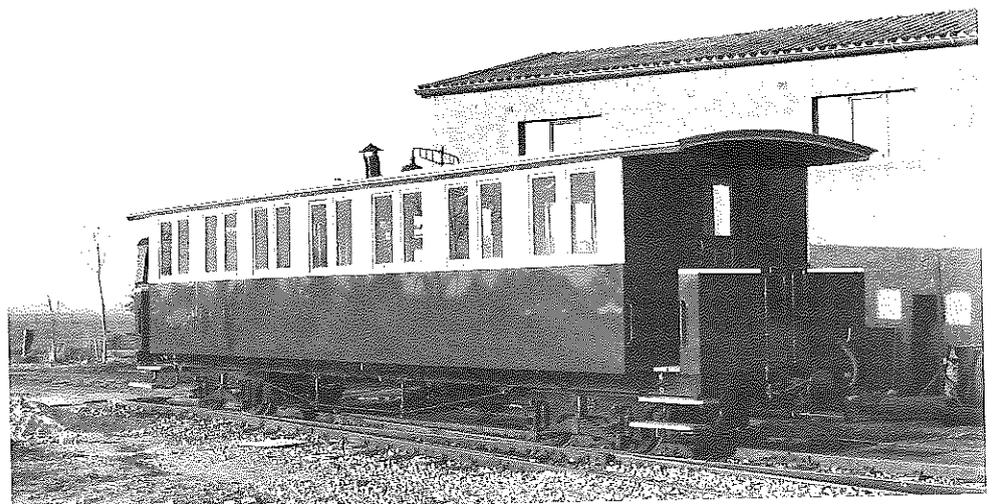
Das Gefährt 122 (alter Aufbau auf neuem Rahmen) steht in Schierwaldenrath mit IHS-Aktiven fertig zum Abtransport nach Euskirchen, 7. März 1987.
Foto: Rolf Mennicken



Holzbearbeitung am Wagen 122 im BZE Euskirchen.
Foto: Klaus Prömper



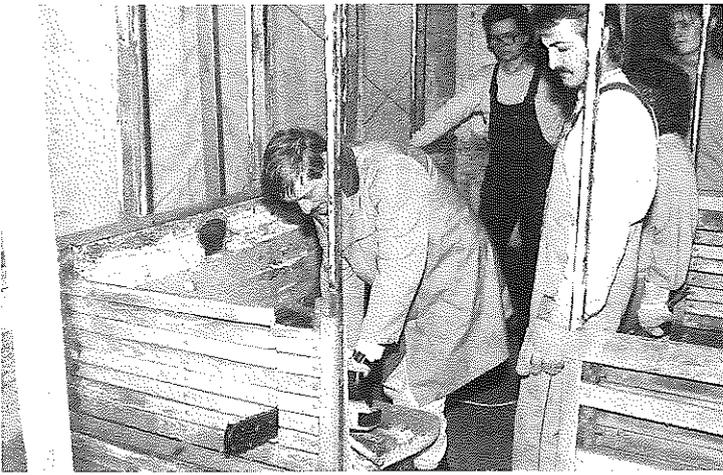
Probleme gab es mit der original gebliebenen Decke: Wochen nach Entfärbung des Daches mußten mehrfach ausgetretene Salzkristalle entfernt werden, bevor mit der Lackierung begonnen werden konnte.
Foto: Klaus Prömper



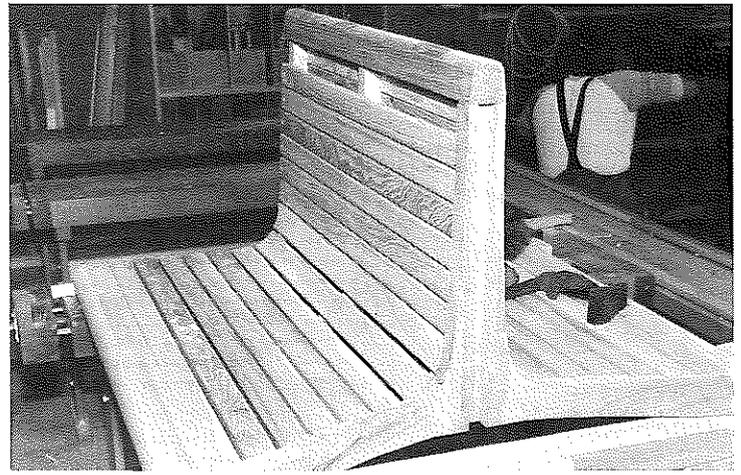
Fertiger Wagen 122. Später erhielt er noch die „Nichtraucher“-Schilder, November 1987.
Foto: Klaus Prömper

Übergangsbleche, Plattformböden, Aufstiegs- tritte, seitliche Drehgestellstücke, der komplette Druckluftteil der Bremsanlage, die Sprengwerke, Funkenschutzbleche, Verkabelung in Schutzrohr, Deckenleuchten, Ofen mit Schuttkorb, Schornsteinaufsatz und etli-

che Kleinigkeiten mehr. Am 28. November beförderte der Wagen die ersten Fahrgäste in den Nikolauszügen und ist seither ohne nennenswerte Probleme ständig im Einsatz; bis zum Ende des Jahres 1988 hat er bereits 2.600 Kilometer zurückgelegt.



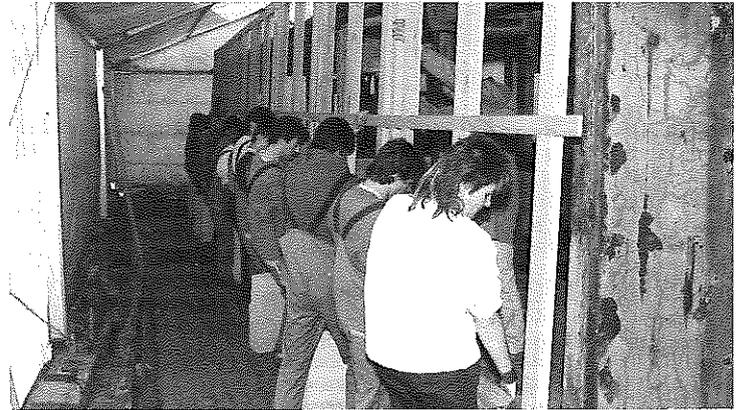
Auch eine Kettensäge kann ein Werkzeug zur Rekonstruktion von Eisenbahnwagen sein. Um neue Rahmen für die Bänke fertigen zu können, mußten Schablonen angefertigt werden. Eine alte Bank wird zersägt, um ein Muster zu erhalten.
Foto: BZE Euskirchen, Prinz



Zu den aufwendigsten Arbeiten gehörte das Anfertigen der Sitzbänke.
Foto: BZE Euskirchen, Prinz



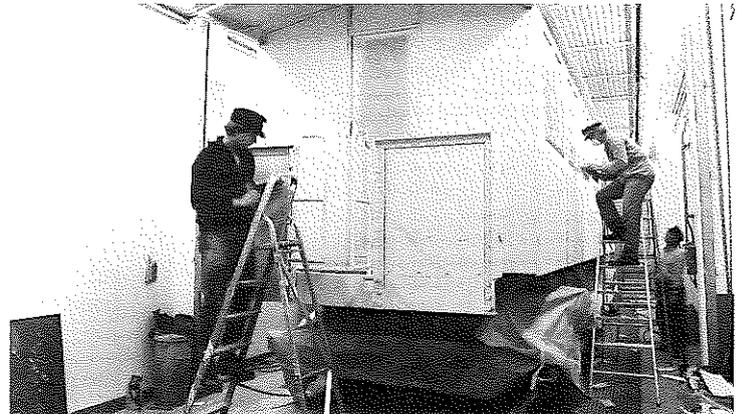
Die Wagenwände bestehen aus mehreren, in der Werkstatt vorgefertigten Fachwerkteilen, die vor Ort zusammengesetzt werden.
Foto: BZE Euskirchen, Prinz



Wenn alle mit anfassern, lassen sich viele Dinge auch ohne großen maschinellen Aufwand leicht erledigen.
Foto: Klaus Prömper



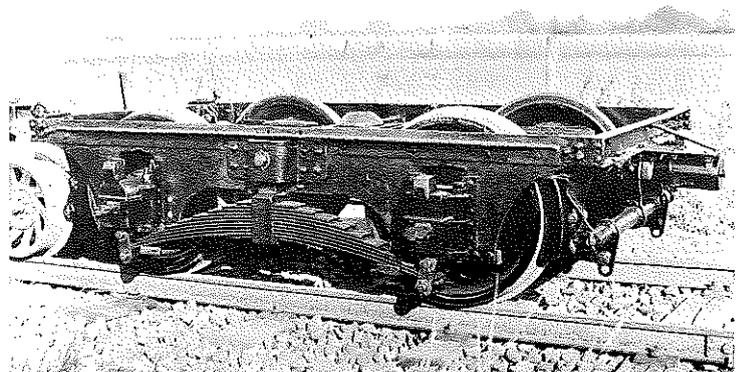
Der Leiter des BZE, Herr Bergk, übergibt den fertigen Wagenkasten an die IHS, 12. November 1987.
Foto: Klaus Prömper



Aus Zeit- und Temperaturgründen wurde die Lackierung des Wagens 122 in einer Bus-Spritzkabine durchgeführt, 14. November 1987.
Foto: Selbstausslöser



Der fertige, aber noch unlackierte Wagen 122 wird aus Euskirchen abtransportiert, 12. November 1987.
Foto: Rolf Mennicken



Die in der IHS-Werkstätte Schierwaldenrath aufgearbeiteten Drehgestelle des Wagens 122 waren schon vorzeitig fertiggestellt, 16. August 1987.
Foto: Wolfram Bäumer