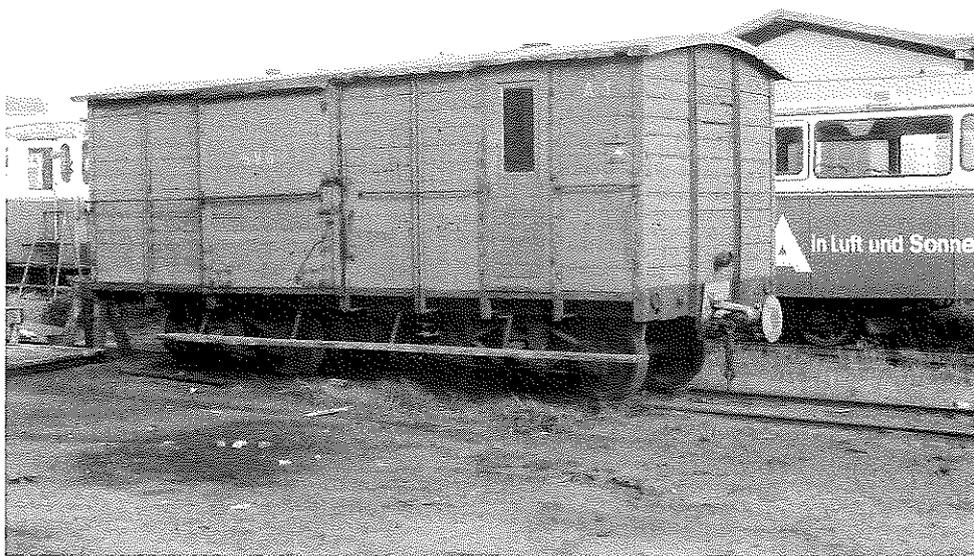


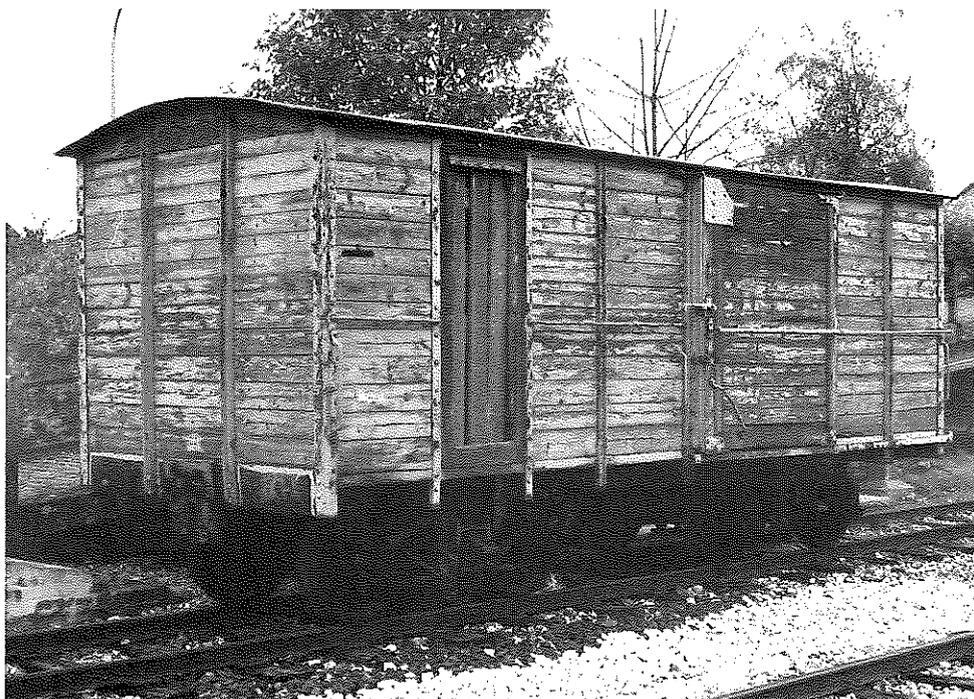
Günther Steinhauer

Aufarbeitung der ehemaligen Sylter 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.



Gepäckwagen 51 – mit Bezeichnung A 1 – am 20. September 1971 im Bf. Westerland der SVG.
Foto: Günther Steinhauer



In diesem Zustand ging der Wagen 51 an die Übungswerkstatt Hilfarth, 24. Oktober 1987.
Foto: Rolf Mennicken

Aufarbeitung des Gepäckwagens 51

Daß es uns gelingen würde, ein solches Projekt noch einmal durchzuführen, hatten wir kaum zu hoffen gewagt, schon gar nicht nach so kurzer Zeit. Und doch kam es so. Die Kreis-Handwerkerschaft des Kreises Heinsberg, in dem die Selfkantbahn liegt, betreibt unter anderem im Hückelhovener Ortsteil Hilfarth eine kleine Übungswerkstatt. Bedingt durch die rege Berichterstattung über das Euskirchener Projekt in allen Medien war es natürlich auch in Hilfarth bekannt. Im Laufe des Jahres 1987 – nach ersten Vorgesprächen mit der Selfkantbahn – reifte der Entschluß, etwas ähnliches auch einmal hier zu versuchen. Die Wahl fiel auf den Post-/Gepäckwagen 51. Auch bei ihm mußten wir natürlich darüber beschließen, wie er aussehen sollte. Wir entschieden uns für den Einbau einer bei der Selfkantbahn sehr wichtigen Toilette und eines Zugführerabteils sowie der Schaffung von Übergängen an beiden Enden. Da ein Gepäckwagen bei der Selfkantbahn immer auch der Stromversorgung des Zuges zur Beleuchtung dienen muß, mußte auch dies berücksichtigt werden. Das ehemalige Postabteil konnte unter diesen Umständen bei dem nur 6 Meter langen Wagenkasten nicht wieder erstehen, erhalten bleiben sollten hingegen die Posttüren und die posttypischen langen Trittbretter. Die äußerlich sichtbaren Veränderungen gegenüber dem Ursprungszustand beschränken sich somit auf den Einbau dreier zusätzlicher Fenster, den Ofenrohraufsatz sowie die für die Übergänge nötigen Teile und Türen, wobei letztgenannte so unauffällig wie möglich sein sollten.

Nachdem der als Lager genutzte Wagen geräumt und sämtlicher noch brauchbarer Beschlagteile beraubt war, konnte der Aufbau, der bei einem in Güterwagenbauart konstruierten Wagen nicht ohne weiteres vom Rahmen zu trennen ist, am 4. November 1987 nach Hilfarth transportiert werden; die Drehgestelle sollten wiederum bei der Selfkantbahn aufgearbeitet werden. Der Ablauf der Herrichtung war diesmal jedoch ein anderer als beim 122. Zwar konnte auch hier wieder nur das Dach als Ganzes erneut verwendet werden, doch waren von den eisernen Teilen des Rahmens und des Aufbaus einige wenige Träger – zumindest in Stücken – noch brauchbar. Da der Wagen zudem im Freien stehen mußte und im Winter nur sporadisch an ihm gearbeitet werden konnte, wurden die erforderlichen Teile Stück für Stück in der Werkstatt nach Muster gebaut und nach und nach gegen die abgängigen gewechselt. Wegen der geringen Größe des Wagens konnten wir uns diesmal sogar dazu durchringen, den Rahmen als Ganzes verzinken zu lassen. Die Aufgabe der Schreinerei war kaum weniger anspruchsvoll als die derjenigen in Euskirchen. Zwar entfielen hier die aufwendigen Fräsarbeiten für die Sitze, doch mußten etliche bewegliche Klappen und Türen für die Inneneinrichtung gefertigt werden, deren Aussehen den Ansprüchen eines Museumsfahrzeuges zu genügen hatte.

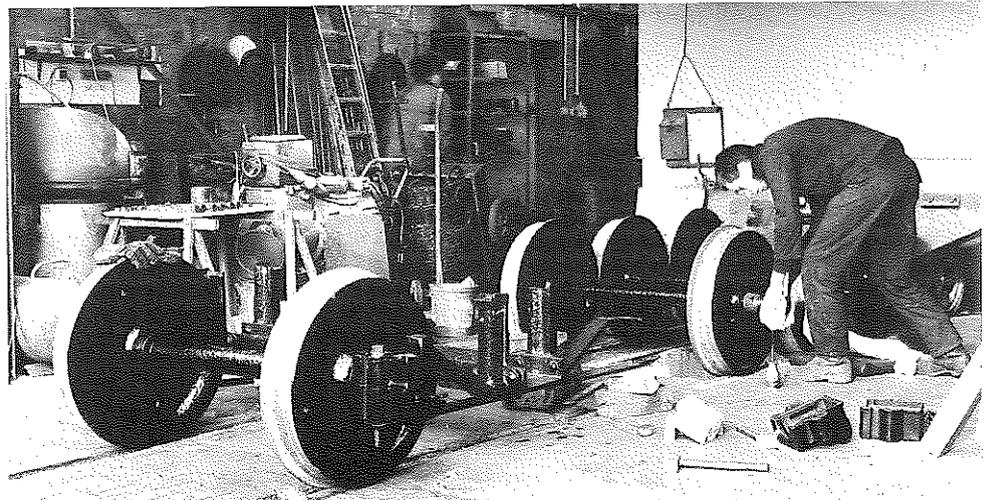
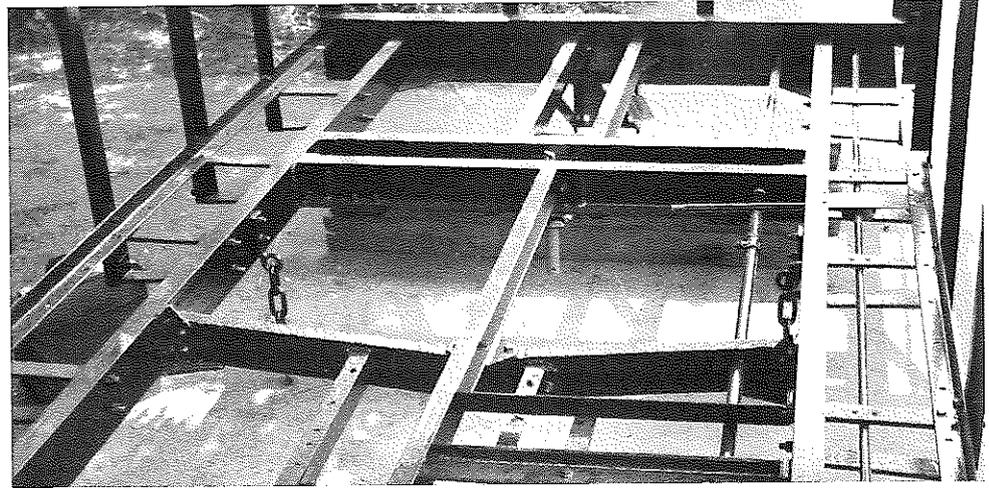
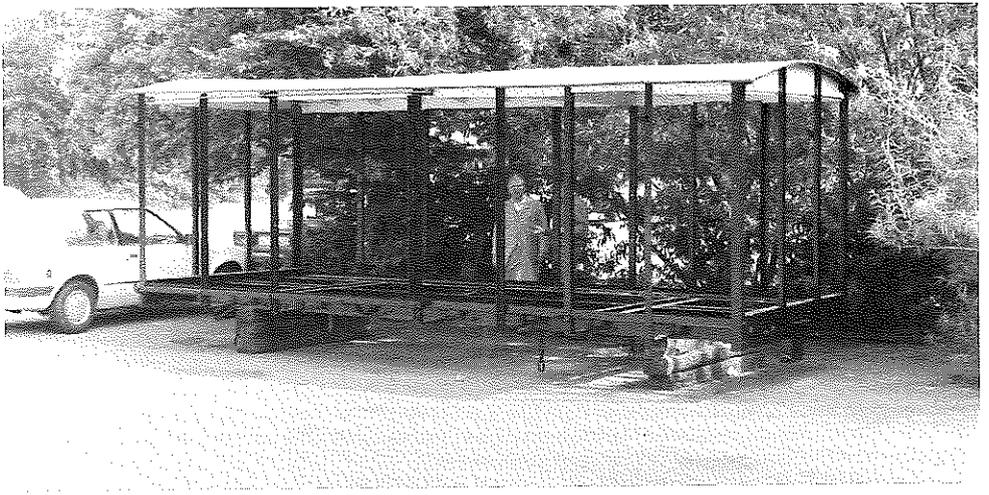
Stück für Stück entstand so ein neuer Wagen. Es dauerte, da die Werkstatt in Hilfarth wesentlich kleiner ist als die in Euskirchen, naturgemäß auch um einiges länger als dort,

doch am 11. November 1988 traf der weitgehend fertige Wagenkasten in Schierwaldenrath ein. Zwar konnte er noch nicht direkt auf seine Drehgestelle gesetzt werden, weil die noch nicht fertig waren, die Komplettierungs- und Lackierungsarbeiten gingen aber auch so voran. Am 23. Januar 1989 wurde er auf seine Drehgestelle gesetzt und nach Ausführung weiterer, teils umfangreicher Arbeiten am 26. März in Betrieb genommen.

Glückliche Umstände haben dazu geführt, daß inzwischen auch die Restaurierung des letzten Südbahn-Wagens (124) in Angriff genommen werden konnte. Für die Ausführung dieser Arbeiten fand sich das Berufsbildungszentrum Köln, eine dem Euskirchener BZE vergleichbare Einrichtung, bereit. Ein gewisser Bewußtseinswandel bei den Mitarbeitern der Seflkantbahn zeigt sich in der Tatsache, daß nun – nach langen Diskussionen – dieser Wagen doch wieder seine ursprünglich vorhandenen großen Fenster erhalten wird, auch wenn auf die Erstellung des Oberlichtaufbaus vorläufig noch verzichtet wird. Das gewählte Arbeitsverfahren weicht erheblich von dem bei der Rekonstruktion des Wagens 122 ab und berücksichtigt die bei diesem gemachten Erfahrungen. Nach Fertigstellung des Wagens wird hierüber gerne wieder berichtet werden.

Erfahrungen aus den Aufarbeitungen

Dieser Bericht mag nun manch einen Museumsbahner dazu animieren, in seiner Umgebung nach geeigneten Werkstätten und bei seiner Museumsbahn nach für die Aufarbeitung unter solchen Umständen geeigneten



oben: Wagenkasten des IHS-Gepäckwagens 51 in der Kreishandwerkerschaftswerkstätte Hilfarth, 3. Juni 1988. Foto: Klaus Prömper

2. Reihe: Blick auf den rekonstruierten Rahmen, Luft- und Stromleitung liegen bereits, 3. Juni 1988. Foto: Klaus Prömper

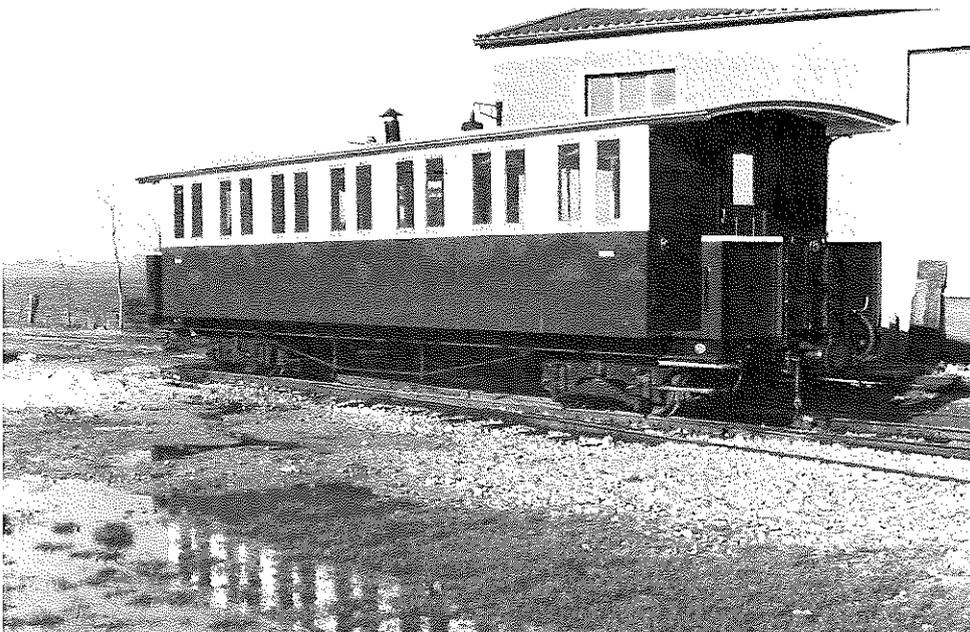
3. Reihe: Aufarbeitung der Diamond-Drehgestelle in der IHS-Werkstätte Schierwaldenrath, 21. Januar 1989. Foto: Wolfram Bäumer

unten: Die Museumsbahner der IHS geben dem aufgearbeiteten Wagenkasten den letzten Schliff im Gelände der Werkstätte Schierwaldenrath, 21. Januar 1989. Foto: Wolfram Bäumer



Kurz nach Inbetriebnahme präsentiert sich der Wagen 51 in alter Frische. Man erkennt aber auch einige Veränderungen, die für den Betrieb auf der Selkantbahn erforderlich sind, April 1989.

Foto: Klaus Prömper



Abschließend noch ein Foto des schon früher fertiggestellten Wagens 122 der IHS. Die Überlegungen und Arbeiten, die zur Wiederherstellung dieses Wagens notwendig waren, wurden ausführlich geschildert in DME 3/1989, S. 14 ff., Februar 1989.

Foto: Klaus Prömper

Technische Daten (Stand: 1989)

Fahrzeug-Nummer	IHS 51	IHS 122
Gattung	Pw4i	C4id
Hersteller	Stahlbahnwerke	Freudenstein, Berlin
Baujahr	1901	
Ersteinsatz	Sylter Südbahn	
bei Selkantbahn seit	Januar 1973	Juli 1971
Inbetriebnahme nach Rekonstruktion	26. 3. 1988	28. 11. 1987
Länge über Puffer	7,10 m	13,30 m
größte Breite	2,64 m	2,68 m
größte Höhe über SO	3,20 m	3,40 m
Leergewicht	6,2 t	10,5 t
Dienstgewicht	10,2 t	15,5 t
Bremsgewicht	8 t	6 t
Drehzapfenabstand	3,40 m	8,00 m
Gesamtradstand	4,70 m	9,35 m
Anzahl der Sitzplätze	—	52
Ladefläche	7,0 m ²	—

Wagen Ausschau zu halten. Hierbei sollten jedoch einige wesentliche Aspekte berücksichtigt werden. Zunächst einmal ist eine Motivation aller bei einem solchen Vorhaben beteiligten Nicht-Museumsbahner unerlässlich. Es nützt nichts, wenn die Werkstattleitung Feuer und Flamme ist und die letztlich maßgebenden Meister keine Lust haben. Das Wichtigste überhaupt ist jedoch eine kontinuierliche Betreuung, die sich nicht im gelegentlichen „Vorbeischauen“ erschöpfen darf. Im Falle des 122 sah das so aus, daß ein Mitarbeiter der Selkantbahn glücklicherweise in der Nähe wohnte und fast wöchentlich in Euskirchen mit irgendwelchen Fragen konfrontiert wurde, die er dann auch beantworten mußte, um den Arbeitsfortschritt zu gewährleisten. Da der Wagen zudem nur teilweise nach einem vorhandenen Muster gebaut werden konnte (das betraf eigentlich nur die Sitze, die Schiebetüren und einen Teil der Stirnwandverkleidung), mußte der gesamte Rest in Form von Konstruktionszeichnungen vorgegeben werden. Für diesen Wagen erstellte ein Mitarbeiter der Selkantbahn einen Satz von 31 vermaßten Zeichnungsblättern mit zusätzlichen Erläuterungen, die so detailliert sein mußten, daß eine mit dem Waggonbau bisher nicht in Berührung gekommene Werkstatt danach arbeiten konnte. Daß auch dies bisweilen nicht reichte, mag ein Beispiel verdeutlichen. Heutige Schreiner arbeiten fast nur noch mit Kreuzschlitzschrauben, deren Verwendung bei einem Museumsfahrzeug ein Sakrileg darstellt. Darauf war mehrfach hingewiesen worden. Wer beschreibt unser Entsetzen, als wir plötzlich die gesamte Fußbodenverbreiterung mit deutlich sichtbaren Kreuzschlitzschrauben montiert vorfanden? Die ausführenden Mitarbeiter hatten das schlicht vergessen.

Die Betreuung des Wagens 51 war nicht so schwierig und aufwendig, da Hilfarth nur 20 Autominuten von Schierwaldenrath entfernt liegt und zudem wesentlich mehr Teile nach einem vorhandenen Muster gebaut werden konnten.

Und schließlich noch etwas zu den Kosten. Eine Werkstatt arbeitet einen Wagen kostenlos auf – das hört sich doch gut an, oder? Der Wagen 122 hat die Selkantbahn (netto) 57.000,- Mark gekostet, von denen lediglich 10.000,- Mark aus Spenden und Zuschüssen stammen.

Sie setzen sich zusammen aus rund 16.000,- Mark für Holz, 18.500,- Mark für Metall, Schrauben und Werkzeug, 5.000,- Mark für Farbe, 9.500,- Mark für Transporte und Zeltmiete und 8.000,- Mark für Sonstiges. Der Wagen 51 war zwar preiswerter zu haben, hat aber trotzdem noch etwa 16.000,- Mark gekostet, von denen nur etwa 1.500,- Mark aus zweckgebundenen Spenden stammen. Eine Museumsbahn sollte sich also schon überlegen, ob sie sich dieses „kostenlos“ leisten kann.

Schlußwort

Für alle Freunde der Sylter Inselbahn ist es sicher erfreulich, daß von den insgesamt 8 Fahrzeugen dieser Bahn, die sich heute bei der Selkantbahn befinden, im Jahre 1989 7 betriebsfähig sind. Der oben erwähnte und mit dem Wagen 122 baugleiche Wagen 124 wird sich ihnen – als letztes Fahrzeug – demnächst zugesellen. Mit dem Berufsbildungszentrum Köln, einer dem BZE ähnlichen, jedoch weit größeren Ausbildungsstätte, wurde im April 1989 die Aufarbeitung dieses Wagens zu gleichen Konditionen vereinbart; die Vorbereitungen sind in vollem Gange. Die bisher gemachten Erfahrungen bei Maßnahmen dieser Art werden in das Projekt (hoffentlich kostenmindernd) einfließen.

Mitarbeit: Rolf Mennicken, Ernst Pfeffer