

Andreas Schad

Geschichte der Personenwagen Bauart „Weyer“ der Borkumer Kleinbahn

Den aktuellen Diskussionen innerhalb des DEV entsprechend über den umstrittenen möglichen Ankauf der unter dem Kürzel bekannten „Weyer-Wagen“ der Borkumer Kleinbahn sei in diesem Artikel einmal ausführlich über Geschichte und Umfeld der von der Borkumer Kleinbahn neu beschafften Fahrzeuge berichtet. Den gebraucht erworbenen Weyer-Wagen wird sich ein Folgebeitrag in DME 1/94 widmen.

Im Jahre 1861 entstand aus den ehemaligen Produktionsstätten der in Konkurs gegangenen Firma Overweg & Bünger, gegründet 1856, eine der ersten und bekanntesten Waggonfabriken Deutschlands: die »Eisenbahnwaggon- u. Maschinenfabrik von Carl Weyer & Cie.« in Düsseldorf-Oberbilk. Der Serienbau u. a. von bis zu 1.500 Güterwagen jährlich (Stand 1873) für die damaligen Länderbahnen bildeten zunächst das Gros der Fertigung.

Nach Umwandlung der Firma 1882 in die Aktiengesellschaft »Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, vormals Carl Weyer u. Co.« spezialisierte sich das Unternehmen im neuen Zweigwerk in Reisholz auch auf Konstruktion und Bau von Triebwagen wie auch Speise-, Schlaf- und Salonwagen und eben besonders auf Schmalspurfahrzeuge aller Art und Spurweiten für das In- und Ausland.

Als revolutionärste Entwicklung auf dem letztgenannten Sektor ist dabei das um die Jahrhundertwende konstruierte und patentierte Schmalspurdrehgestell mit unter den Achslagerkästen angeordneter Federung anzusehen, welches für die damalige Zeit einen bisher nicht gekannten Fahrkomfort bot, wie auch eine bemerkenswerte tiefe Lage über Schienenoberkante für 4achsige Schmalspurwagen ermöglichte (dadurch geringe Einstiegshöhe bei Personen- und größere Ladehöhe bei Güterwagen).

Kleinbahnen mit Beständen von Serienfahrzeugen Personenwagen Bauart „Weyer“

Herforder Kleinbahnen	19 St.
Mindener Kreisbahnen	18 St.
Bielefelder Kreisbahnen	14 St.
Kehdinger Kreisbahn	11 St.
Steinhuder-Meer-Bahn	8 St.
Flensburger Kreisbahn	8 St.
Ruhr – Lippe Eisenbahn	? St.
Klb. Steinhelle – Medebach	2 St.
Rhein – Sieg Eisenbahn AG	12 St.

Einsätze gebraucht erworbener Wagen u. a. bei: Eckernförder Kreisbahnen, Franzburger Kreisbahnen, Inselbahn Langeoog, Oberrheinische Eisenbahn Ges. (hier u. a. aus Flensburg, Minden und Bielefeld), Auflistung nicht vollständig

Neben der Anschaffung von großen Stückzahlen 3.-Klasse-Wagen mit Holzsitzebänken war es in der Blütezeit der einzelnen Bahngesellschaften geradezu ein Muß, für die Beförderung hochgestellter Herrschaften im Zuge auch einen Salonwagen anzubieten, zumindest aber einen Wagen mit Polstersitzebänken. Entsprechend baute Düsseldorfer Eisenbahnbedarf auf Basis ihres standardisierten Angebotes auch Schmalspurwagen des gehobenen Komforts mit offenen oder geschlossenen Bühnen, im übrigen aber äußerlich erkennbar an der gefälligeren Fenstergestaltung mit oben abgerundeten Rahmenkanten und im Innenraum mit oft als beinahe verschwenderisch zu bezeichnendem Luxus.

2- und 4-achsige Weyer-Wagen des gehobenen Komforts

Bauj.	Besteller	Nr.	Gat.
1899	Kehdinger Krb.	?	BC4
1903	Herforder Klb.	9	Sal4
	Sylter Südbahn	109	Sal4
1904	Sylter Südbahn	110,111	B
1905	Sylter Südbahn	112,113	B
	Borkumer Klb.	38	Sal/A
1907	Klb. Kr. Norderdithm.	22	Sal/B4
1912	Sylter Südbahn	114,115	B

Auflistung nicht vollständig

Anfang der 30er Jahre gab die Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, die inzwischen mit den Firmen Killing & Sohn, Hagen, sowie Van der Zypen & Charlier, Köln, zur »Vereinigte Westdeutsche Waggonfabriken AG« (Westwaggon) fusioniert hatte, ihre Düsseldorfer Werke auf. Auch Westwaggon stellte nach Übernahme durch die Klöckner-Humboldt-Deutz AG 1969 die Produktion von Schienenfahrzeugen ein.

Geschehen auf Borkum

Auf Borkum konnte nach 5jähriger Vorplanung am 16. Juni 1888 der Betrieb einer Schmalspurbahn mit 900 mm Spurweite auf der Basis einer ehemaligen Pferdebahn zum Materialtransport unter Leitung der Emdener Baufirma Habich & Goth von dem Borkum im Watt vorgelagerten hölzernen Schiffsanleger zum Dorf eröffnet werden. 2 gebaute Baulokomotiven und 5 umgebaute ehemalige Emdener Pferdestraßenbahnwagen sowie diverse kleine Holzloren bildeten die bescheidene Grundausrüstung der Bahn.

Steigende Fahrgastzahlen im Trend des entstehenden Bäderverkehrs nach Borkum bedingten die Indienststellung weiterer Personenwagen. Doch mangels vorhandener Umschlaggeräte an der Landebrücke baute die kleine Borkumer Werkstatt zwischen 1889 und 1905 selbst insgesamt 17 zweiachsige Personenwagen, darunter 5 offene Sommerwagen. Eigenwillig und völlig unterschiedlich in Aussehen und Konstruktion genügten diese Fahrzeuge jedoch schon bald nicht mehr den Ansprüchen der eher im gehobenen, bürgerlichen Milieu angesiedelten Badegäste.

Die Verwaltung der seit 1903 als »Borkumer Kleinbahn u. Dampfschiffahrts AG« geführten Gesellschaft suchte auf dem Festland nach geeigneten Herstellern neuer Fahrzeuge. Bei Verhandlungen mit der Düsseldorfer Lokomotivfabrik »Hohenzollern« über den Ankauf neuer Dampflokomotiven wurde die Kleinbahn auch auf das Angebot der Düsseldorfer Eisenbahnbedarf aufmerksam.

Seiner geografischer Lage als westlichste deutsche Insel war es Borkum neben Norderney, Wangerooge und Sylt vergönnt, um die Jahrhundertwende das besondere, militärisch bedingte Interesse des deutschen Kaisers Wilhelm II. zu



Links: Innenfabrikschild eines Borkumer „Weyer-Wagens“, Foto: Andreas Schad

wecken, der ja bekanntlich die Zukunft Deutschlands auf dem Wasser sah. 1902 wurde Borkum zur Seefestung erklärt und die militärische Ausrüstung der Insel geplant.

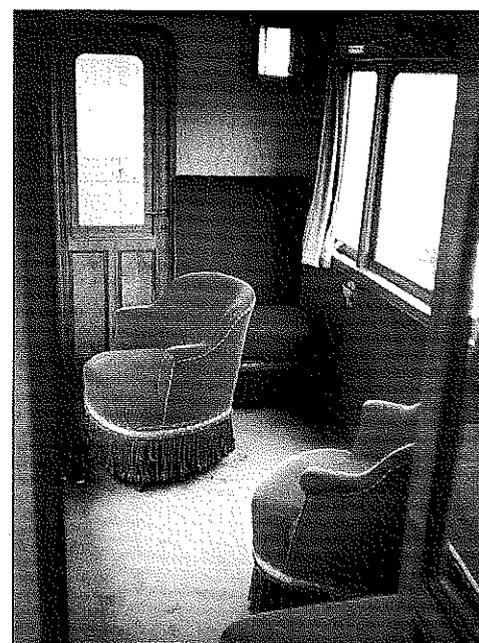
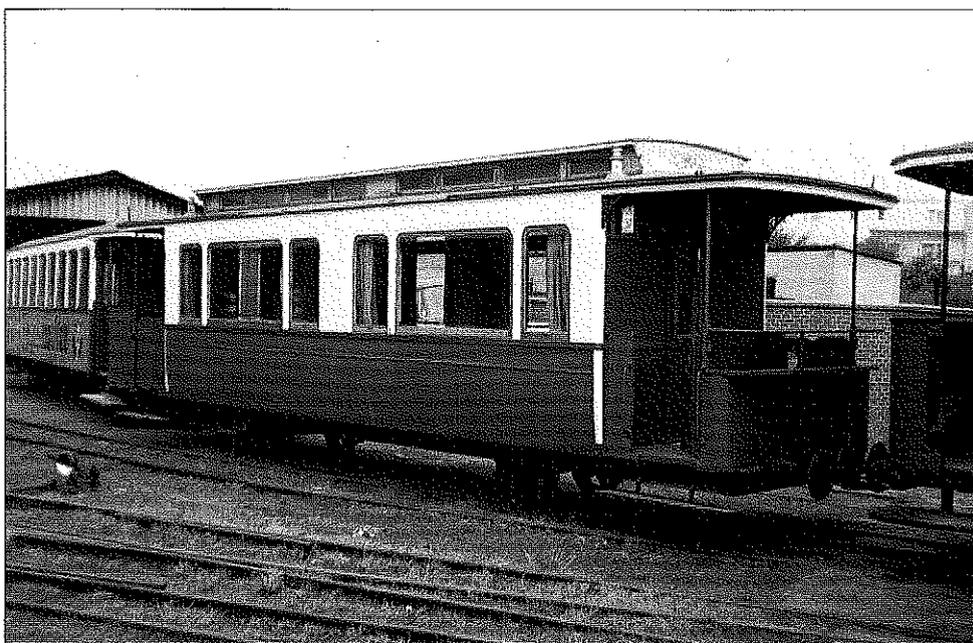
Als Bedingung für die Ausbauprojekte von Militär und Kleinbahn zur Errichtung eines Hafens auf Borkum war nun eine einhellige Allianz gefordert. Doch von wegen! Ständige Querelen zwischen beiden Interessenten sollten 6 Jahre lang das Inselleben beschäftigen. Trotzdem hielt es die Kleinbahn für notwendig, den „hochherrschafflichen Besuchern aus Berlin“ werbewirksam gehobenen Reisekomfort anbieten zu können und bestellte bei Düsseldorfer Eisenbahnbedarf einen zachsigen Salonwagen mit 1.-Klasse-Abteil.

Der 1905 gebaute und abgelieferte Waggon entsprach äußerlich den für die Sylter Südbahn gebauten 2.-Klasse-Wagen, die Inneneinrichtung war in ihrem Luxus für damalige Begriffe kaum zu überbieten. Wertvolle Intarsienarbeiten aus Mahagoniholz, Stoffpolstersessel, geprägte Goldstrukturtapete sowie Damastverhänge an den Fenstern brachten dem als Nr. 38 bezeichneten Fahrzeug auf Borkum schnell den Spitznamen „Kaiserwagen“ ein, obwohl der deutsche Kaiser ihn nie benutzt hat.

Der hohe Anschaffungspreis von 5.680 Mark stand in keinem günstigen Verhältnis zu den offiziellen Beförderungszahlen: 1935 nutzte ihn Hitler bei einem Besuch des militärischen Bereichs der Insel, und 1955 ließ es sich die Kleinbahn nicht nehmen, unter reger öffentlicher Beteiligung den letzten aus russischer Kriegsgefangenschaft heimkehrenden Borkumer Bürger als Ironie der geschichtlichen Entwicklung, die mit diesem „Staatsgast“ verbunden werden darf, von der Reede zum Dorf im Kaiserwagen zu befördern.

Der große Achsstand von 4 Metern als auch die sehr schmalen Radbandagen ließen die freizügige Nutzung des Waggon auf allen Kleinbahngleisen wegen oft enger Radien und der an einigen Stellen miserabel zu nennenden Gleislage sowie so nicht zu. Bei einem Transportmittel mit eher wichtigen Persönlichkeiten an Bord ein kurioser, aber doch glücklicher Umstand, da er den Nr. 38 in 2 Weltkriegen vor dem Einsatz im Militärdienst auf der von Eisenbahnpionieren/Marine betriebenen Strecken im Ostteil der Insel bewahrte.

So ist der Kaiserwagen als stets wohlgehüteter Augapfel der Kleinbahner bis heute nahezu in allen Teilen im Originalzustand von 1905 erhalten geblieben. Erst die fragwürdige denkmalähnliche Aufstellung im Freien am Kurhaus seit 1978 hat erhebliche Witterungsschäden zu Folge. Geplant ist jetzt ist im Zuge der Neubeschaffung von Personenwagen seine Aufarbeitung durch die Waggonfabrik Bautzen. Anschließend ist mit einer aktiven Nutzung des wieder fahrberreiten Kaiserwagens in einem dampflokomotivgeführten Traditionszug auf Borkum zu rechnen.



Oben und Mitte: Weitestgehend im Originalzustand von 1905 erhalten: Der Kaiserwagen mit Salon- und 1.-Klasse-Abteil vor seiner „Denkmalzeit“, Juli 1977, Fotos: Andreas Schad

Unten: Weyer-Wagen-Garnitur gezogen von Lok »Dollart« an der Betriebswerkstatt, 12. 7. 1959, Foto: Slg. Andreas Schad

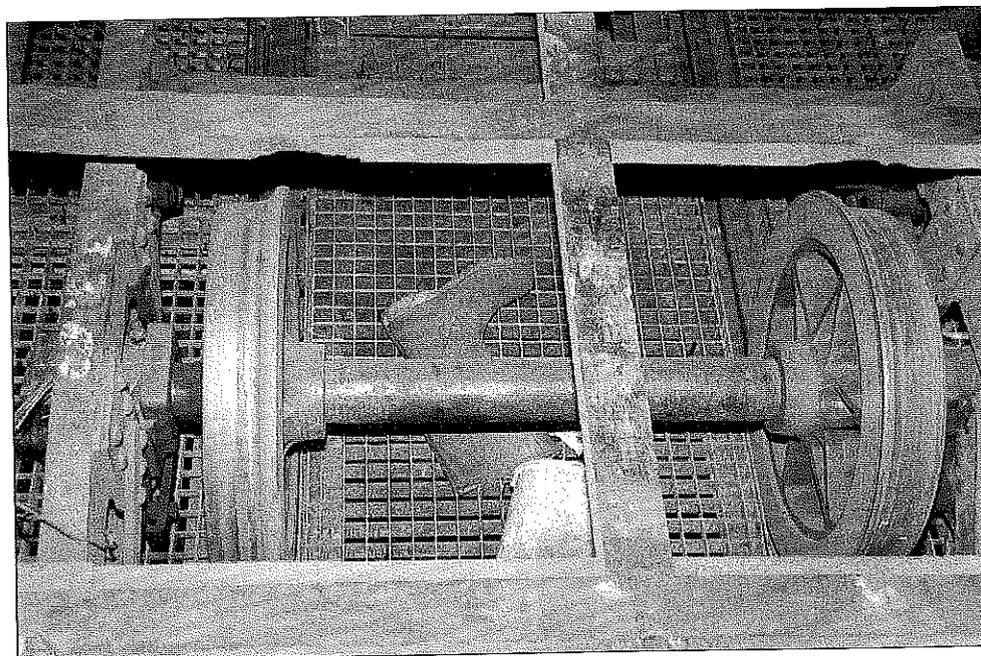


Borkumer Weyer-Wagen

Die 1908 abgeschlossenen Verhandlungen mit der Kaiserlichen Fortifikation Wilhelmshaven hatten den sofortigen Baubeginn eines festen Hafens sowie die dortigen Aufstellung eines 20-t-Krans vorrangig für Militärumschläge zur Folge. Dieser ermöglichte aber auch den Umschlag von Kleinbahnfahrzeugen aus Schiffen.

Die Bestellung der Kleinbahn von 1905 bei Düsseldorfer Eisenbahnbedarf umfaßte neben dem 2achsigen Salonwagen auch die Order von 4achsigen Wagen: 1 PwPost, 5 geschlossene Güterwagen und 3 Personenwagen, von denen 2 mit Polstersitzen auszustatten waren. Nicht zu klären ist bislang, warum die Fahrzeuge zwischen 1908 und 1914 im Dreijahresrhythmus auf die Insel versandt wurden. Ebenso kurios ist die entsprechend der Anlandung fortlaufende Numerierung durch die Kleinbahn – egal ob es sich um Personen- oder Güterwagen handelte.

Die 4achsigen Personenwagen, zum jeweiligen Stückpreis von 9.800 Mark erworben und als Nr. 42, 44 und 45 im Bestand eingenummert, entsprechen im Aufbau dem Salonwagentyp der Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, sind aber in ihren äußeren Abmessungen speziell für die Borkumer Kleinbahn konstruiert. Lediglich die Drehgestelle entstammen dem Serienbau der Meterspur versehen mit Achsen von 900 mm Spurweite.



Oben: Wagen Nr. 45 noch in altem Blechkleid mit den erwähnten Halbrundprofilen zeigt sich auch mit 50 Jahren noch elegant, August 1976

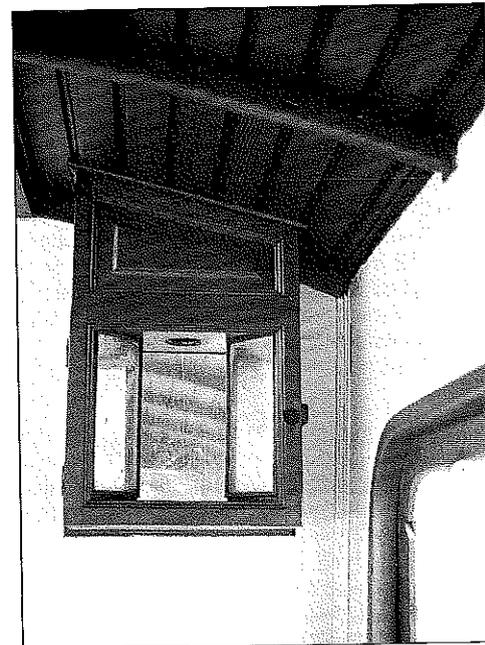
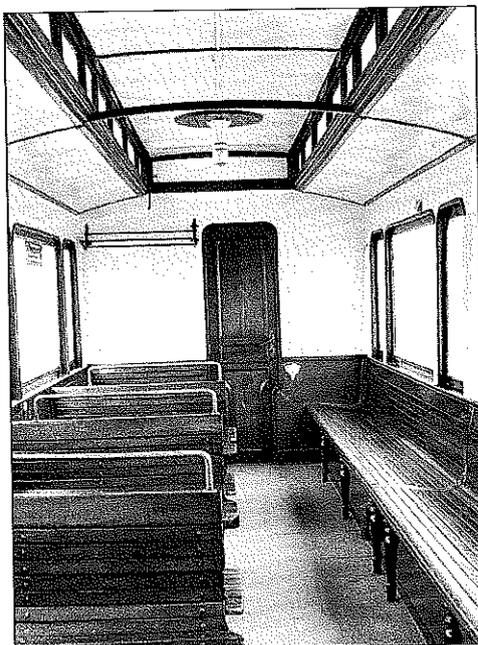
Links: Erkennbar ein Meterspurdrehgestell mit 900-mm-Radsatz, wen hat's denn da erwischt?

Unten links: Innenraum des Wagens Nr. 44 mit noch vorhandenem Spiegel in der Mitteltür

Unten Mitte: Das kleine Abteil des Wagens Nr. 45, im Mai 1985 leider schon ohne Spiegel und mit entwendetem Aschenbecher

Unten: Bis heute sind die originalen Beleuchtungskästen der Plattformbeleuchtungen noch vorhanden.

Fotos: Andreas Schad



Auch die Innenraumgestaltung wurde den Borkumer Belangen entsprechend ausgeführt mit Sitzanordnung von jeweils Bänken mit 2 Plätzen quer und einer Längsbank auf der gegenüberliegenden Seite – ein bis in die heutige Zeit funktionell bewährtes Design, welches eine reibungslose Beförderung der Fahrgäste mit ihrem oft zahlreichen Gepäck gestattet, ohne daß sich größere Behinderungen im Waggon ergeben. Die Ausführung der Fahrzeuge entspricht der abgedruckten Beschreibung später folgender Nachbauten durch die Waggonbauanstalt Oldenburg AG.

Abweichend davon ist bei den Düsseldorfer Wagen noch die Trennwand im Fahrgastraum zu nennen, die entsprechend der Fensterteilung eine Abteilmöglichkeit von 1/3 zu 2/3 ergab. Die Mitteltür dieser Wand war beidseitig mit einem facetteschliffenen Spiegel versehen. Bedingt durch groben Unfug beendeten erst in den letzten Jahren diese Spiegel ihre Existenz in Form von Glasscherben. Die Beleuchtung erfolgte über in den Stirn- und Trennwänden angeordneten Petroleumlampen mit Reflektoren sowie über 3 Petroleumlampen in großvolumigen Zylindern im Oberlicht mit nach außen führenden Kaminen, aufgeteilt entsprechend den Abständen der großen Fenster.

Neben Dampfheizung in allen Wagen waren Nr. 42 und 44 bei Ablieferung mit Stoffpolstersitzen ausgestattet, die noch heute in Form von Kunstlederpolstern erkennbar sind. Wagen Nr. 45 weist dagegen noch immer seine originale Holzbestuhlung auf. Strukturierte Golddrucktapete oberhalb der Fenster, Griffe und Beschläge aus Messing und wertvolles Teakholz sowie die Polstersitze verliehen gerade den Nr. 42 und 44 den Stand eines 2.-Klasse-Wagens, obwohl es bei der Borkumer Kleinbahn nie einen tariflichen „Klassenunterschied“ gab.

Um den großformatigen Wagenkästen ein ele-

gantés Äußeres zu geben, waren die creme-weiß/grün gehaltenen Fahrzeuge aufwendig mit Zierleisten, Mustern und nicht zuletzt mit dem Eigentumsvermerk »BORKUMER KLEINBAHN A. G. in goldenen Lettern mit angedeuteter schwarzer Schattierung lackiert. Überhaupt besaßen fast alle von Düsseldorfer Eisenbahnbedarf für verschiedene Bahnen gelieferte Wagen eben wegen ihrer großen Außenflächen zur gefälligeren Gestaltung mindestens einen 2farbigen Anstrich, oder es wurden die über den Nähten der Außenbeplattung verlaufenden Halbrundprofile farblich abgesetzt.

Rechts: Die ersten Weyer-Wagen kennzeichnete eine prachtvolle Außenlackierung, Wagen 45, Reede, ca. 1925, Foto: Slg. Andreas Schad

Unten: Beschreibung der Wagen 18 und 19 der Waggonbauanstalt Oldenburg



Beschreibung

der viachsigen Personenwagen III. Klasse ohne Bremse nach Zeichnung I.D./81 1000 mm Spur.

Radsätze: Die Radsätze erhalten S.M.Achsen und Bandagen, sowie geschmiedete Sternradkörper mit 7 Speichen. Die Bandagen sind mit Schrumpfnuß auf die Radkörper aufgezogen. Eine besondere Bandagenbefestigung ist nicht vorgesehen. Für die Radsätze wird eine Leistung von 80000 Wagenkilometer garantiert.

Achsbüchsen: Das Achsbüchsengehäuse ist aus Gußeisen, die Lagerschalen für den Schenkel 130 x 65 mm Ø aus Einheitsmetall. Auf dem durch 2 Schrauben gehaltenen Achsbüchsenende ist ein besonderer Schmierdeckel angebracht. Der Oelkasten erhält einen Rost und 2 Schmierpolster. An der Achsseite ist die Achsbüchse durch einen Staubsring abgedichtet.

Drehgestell u. Tragfedern: Die Drehgestelle sind aus starkem Formeisen gebildet, die mittels kräftiger Winkel und Platten fest und dauerhaft miteinander verbunden sind. Die Achshalter sind aus 13 mm dicken Blech hergestellt. Der Drehzapfen in Kugelform ist aus Stahlguss. Die seitlichen Gleitrollen sind im gefederten Gehäuse im Untergestell angeordnet. Jeder Achsschenkel ist für sich durch eine unterhalb der Achsbüchse angeordnete Tragfeder abgedeckt. Die Tragfedern aus bestem Rippenstahl haben 6 Lagen 25 x 11 mm eine Länge von 900 mm, in gestrecktem Zustand von Mitte bis Mitte Feder an gemessen. Die Federn ruhen auf Blättern, die durch Schrauben mit der Achsbüchse verbunden und gehalten werden. Sämtliche Federböcke sind aus Schmiedeeisen hergestellt. Die Drehpfannen sind aus Gusseisen.

Untergestell: Auch der Untergestellrahmen ist aus kräftigen Formeisen mit starken Verbindungsplatten und Winkeln hergestellt. Die Hauptabmessungen des Untergestelles sind:

Gesamte Länge	42400 mm
Drehzapfenabstand:	7300 mm
Überhang je	2400 mm
Maß zwischen den Langträgern	17700 mm

Die Träger weisen nachstehende Profile auf:

Langträger	U 235 x 90 x 10x/2
Kopfträger	U 300 x 75 x 10
Drehzapfenquerträger	U 145 x 60 x 8
Querträger	U 200 x 75 x 8,5
Kopfstückabstetig.	U 145 x 60 x 8

Puffer und Kupplung: An jeder Stirnseite sind 2 Puffer mit Hülsen aus Flusseisen angebracht. Je ein Puffer ist mit gewölbtem resp. geradem Feller versehen. Der gefederte Zughaken ist in der Mitte des Wagens angeordnet. An dem Zughaken hängt die Schraubenkupplung.

Wagenkasten: Das Kastengerippe aus Eichenholz hat Oberlichtaufbau und ist außen mit Blech bekleidet. Der Wagen ist von den offenen Plattformen aus durch die in den Stirnwänden befindlichen Wägen Drehtüren zugänglich. Eine Zwischenwand ist im Wagen nicht vorgesehen, sodass der ganze Wagen nur aus einem großen Abteil besteht. Hierfür ist eine besonders starke Querverbindung in der Dachkonstruktion notwendig. Diese ist durch vier mit Flachseisen armierte Spriegel gegeben, wovon zwei nach der Stirnwand zu liegende zweiseitig und zwei nach der Mitte des Wagens zu liegende, einseitig armiert sind. Die seitlich angebrachten Armierungen sind hochkantig über die ganze Breite des Wagens durchgehend angeordnet.

Borkumer Kleinbahn Dampfschiffahrt

- 2 -
Achtung! -

Plattform: An jeder Stirnseite ist eine offene Plattform, die durch Blechtüren abschließbar ist. Nach vorne ist die Plattform durch eine 700 mm hohe Blechwand abgeschlossen. Oberhalb dieser ist ein Sitzbrett mit Geländer vorgesehen. Die Plattform ist überdacht. Das Dach ist vorne von Säulen gestützt. Über dem Einstieg sind auf dem Perrondach Leitern angebracht, die das Regenwasser nach der Seitenwand hin ablaufen lassen.

Ausstattung: Die Ausstattung des Wagens ist ganz in Teakholz gehalten und naturlackiert. Seiten- und Stirnwände sind von oben bis unten vertäfelt. Die innere Decke ist weiß lackiert und durch Leistenwerk in größere Felder geschmackvoll eingeteilt. Die Latten- und Sitzbänke werden gleichfalls in Teakholz ausgeführt. Der Fußboden ist mit Linoleum belegt. Die Scheiben in den Seitenwänden und Stirnwänden sind aus facettierten Spiegelglas, während die Aufbautenfenster in Mauseisenglas ausgeführt werden. Die Fallfenster erhalten lange Riemen für die Betätigung. Auf die Brustleisten dieser Fenster wird je ein Emailschild mit der Aufschrift: „Nicht hinauslehnen“ aufgeschraubt. An den Seitenwandfenstern sind Gardinen vorgesehen, die auf Stangen verschiebbar sind. Die Beschläge sind in Rotguss ausgeführt. An den Stirnwänden ist je ein Gepöcknetz und an den Längsseiten sind Kleiderhaken angebracht. Auf den Hakenlehnen der Doppelsitzbänke sind Rotgüßbügel zum Schutze gegen das Eisberühren vorgesehen. Ausser an der Backseite sind längsseits des Wagens Leinwandhalter für die Notignalleine angebracht.

Anstrich und Anschriften: Untergestell und Drehgestelle werden schwarz gestrichen. Der Anstrich des Wagenkastens erfolgt in Farbe und Anstrich nach Wahl.

Waggonbauanstalt Oldenburg A.G.

Durch die Reichsbahnbehörde geprüft
Münster (Westf.), den 3. Januar 1926
M.H. 79/26 Reichsbahndirektion

Kurc



Nachbeschaffungen

Überalterung der ersten Selbstbauwagen sowie der zu Beginn der 20er Jahre verzeichnete Anstieg der Fahrgastzahlen erforderten dringend die Erweiterung des Fahrzeugparks. Es lag nahe, neben einer neuen Dampflok, wiederum bei Hohenzollern geordert, 2 Wagen nach vorhandenen Zeichnungen bei Düsseldorfer Eisenbahnbedarf zum Endpreis von 27.000 RM zu bestellen. Aus Sparsamkeit der in der Inflationszeit schwer angeschlagenen Kleinbahn wurden die Wagen nicht mehr ganz so edel wie die erste Serie ausgestattet. Im äußeren Anstrich etwas dezenter weichen sie kaum von den Nr. 42 - 45 ab, im Innenraum aber ohne Trennwand und Goldtapete, lediglich über die beiden Stirnwandpetroleumlampen beleuchtet sowie mit Holzsitzbänken versehen, waren die noch immer elegant zu bezeichnenden Wagen etwas spartanischer ausgefallen.

Dem eigenwilligen Nummernschema der Kleinbahn – inzwischen belegte man auch frei gewordene Wagennummern in aufsteigender Folge neu – ist es zu verdanken, daß die jüngeren, 1925 gebauten und abgelieferten Wagen die Ordnungsnummern 18 und 19 erhielten.

Mit diesen beiden Fahrzeugen endete die Geschäftsverbindung zwischen Borkumer Kleinbahn und Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, obwohl noch 5 gleiche Wagen nach selbem Bauplan von anderen Herstellern nach Borkum kamen. Vermutlich endete mit diesen beiden Wagen auch der Bau von „Weyerwagen“ bei Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, da nach Recherchen kein weiterer Wagen dieses Types die Düsseldorfer Produktion verließ.



Oben: Wagen Nr. 19 am Wagenschuppen, Aug. 1977

Links: Alle Wagentypen von 1908 bis 1928 sind in diesem Zug auf der Fahrt zum Bahnhof vertreten, 7. 5. 1985

Unten links: Wagen Nr. 52 noch im Originalzustand von 1926, August 1976

Unten: Innenräume der Wagen Nr. 51 - 53 sind baugleich zu Nr. 18 und 19. Am Oberlicht sind die starken Querverbindungen in der Dachkonstruktion gut zu erkennen.

Fotos: Andreas Schad



Der nach gelungener Werbekampagne seitens der Reederei AG Ems und der Borkumer Kleinbahn um 1925/26 verstärkt einsetzende Urlaubsstrom nach Borkum forderte sehr schnell eine erneute Verstärkung des Wagenplatzangebots. Von den Vorteilen der 4achsigen Wagen restlos überzeugt aber noch immer zu äußerster Sparsamkeit verpflichtet, suchte die Verwaltung der Kleinbahn nach preiswerteren Herstellern für weitere Wagen.

Man wurde bei der Waggonbauanstalt Oldenburg AG in Oldenburg/Oldenbg. fündig, die der Kleinbahn Nachbauten der Wagen zum Stückpreis von ca. 15.000 RM anbot. Drehgestelle dazu lieferte Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, die Aufbauten hingegen wurden in Oldenburg einfach nach der von der Kleinbahn vorgelegten Originalzeichnung nachgebaut. Bis auf wenige Details entstanden so 1926 drei den Wagen 18 und 19 gleiche Personenwagen. Neben 3 geschlossenen Güterwagen wurden die Sitzwagen mit den Nummern 51 bis 53 in den Bestand der Kleinbahn nach ihrer Ablieferung im Frühjahr 1927 eingereiht. Die genaue Beschreibung der Wagen sei dem abgedruckten Angebot der Waggonbauanstalt Oldenburg AG entnommen.

Mit Auslieferung der Oldenburger Wagen sollte die Neubeschaffung von Fahrzeugen laut Unterlagen der Kleinbahn eigentlich als beendet angesehen werden, verfügte man doch jetzt über den stattlichen Wagenpark von 16 zwei- und 8 vierachsigen Personenwagen mit einer Gesamtkapazität von fast 800 Sitzplätzen. Zusätzlich wurden geschlossene Güterwagen als Fakultativwagen mit Holzbänken in Reserve gehalten.

Aber gerade wegen der schweren Vierachser ergab sich bei der oft notwendigen Zugbildung von Einheiten mit bis zu 52 Achsen das betriebliche Problem, daß die nur auf der Lok und den Gepäckwagen bedienten Handbremsen nicht mehr die erforderlichen Bremswege des Zuges garantierten. Nach ständigen Ermahnungen der Aufsichtsbehörde, diesen unsicheren und unzulässigen Mißstand zu beseitigen, sah es die Kleinbahn als die beste Lösung an, eben noch 2 weitere Wagen anzuschaffen, diesmal mit je einer Handbremse ausgerüstet.

Wiederum versandte man die Konstruktionszeichnung der Düsseldorfer Eisenbahnbedarf an verschiedene Hersteller und bat um Angebote. Nicht bekannt ist, warum die Waggonbauanstalt Oldenburg AG nicht einfach einen Anschlußauftrag erhielt, lag doch die Ablieferung der Wagen 51 – 53 erst ein paar Monate zurück. Neben anderen erreichte auch ein Angebot der bekannten Waggonfabrik Wismar die Borkumer Kleinbahn.

Den Auftrag für die Fertigung der beiden „Bremsen“, wie die 1928 gebauten Wagen Nr. 56 und 57 später im Kleinbahnerjargon kurzerhand hießen, erhielt jedoch die Hannoversche Waggonfabrik AG in Hannover-Linden. Ausschlaggebend dafür war letztendlich der Komplettpreis von 34.798 RM für beide Wagen, den die HAWA konkurrenzlos günstig der Kleinbahn bot.

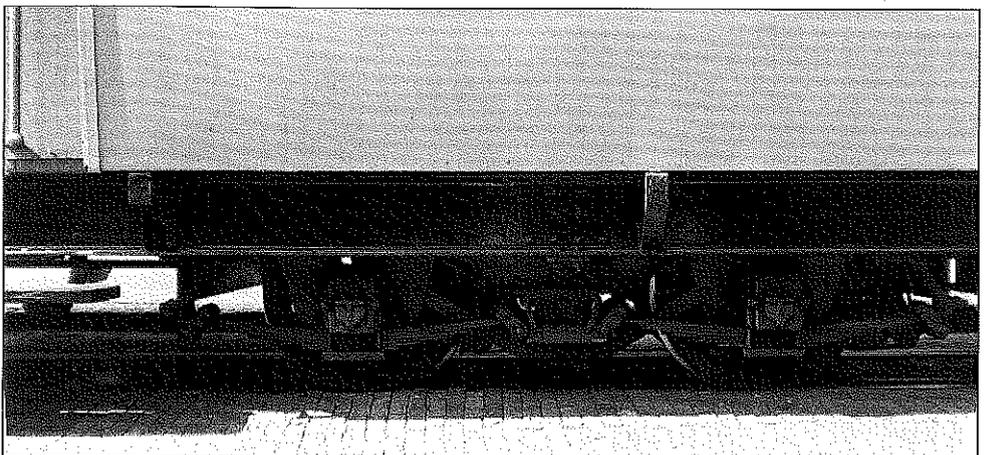
Die Wagen waren entsprechend der vorhandenen Vierachser jedoch in Anstrich und einigen Details noch etwas schlichter ausgeführt. Je ein Drehgestell wird mit einseitig je Achse angeordneten Bremsklötzen abgebremst. Die Bedienung erfolgt über ein unter der Plattformbank der über dem Drehgestell befindlichen Bühne angeordneten Handbremsrad. Ein kleiner auf dem äußeren Ring des Handbremsrades aufsteckbarer und zur Betätigung der Bremse notwendiger Handgriff war gegenüber unbefugter Benutzung bei Nichtgebrauch über eine Kette seitlich an der Plattformwand mit einem Vorhängeschloß gesichert angebracht.

Die beiden Wagen wurden bereits mit elektrischen Glühlampen im Innenraum beleuchtet, die aus einer 24-V-Batterie gespeist wurden, deren Aufladung nur über einen stationären Stromanschluß bei Stilllager der Fahrzeuge möglich war. Begeistert über die wartungsarme elektrische Innenbeleuchtung rüstete die Kleinbahn im Winter 1928/29 ihre anderen 8 Vierachser ebenfalls zum Gesamtpreis von 5.900 RM in eigener Werkstatt auf dieses System um. Die dazu notwendigen

Batterien fanden wie bei den HAWA-Wagen unter der jeweils ersten Doppelquerbank in einer schlichten Holzkiste ihren Platz. Die Sitzbänke konnten weggeklappt werden, um an die Batterien zu gelangen.

Mit den ab 1929 eingesetzten Bremswagen war die Neubeschaffung von Sitzwagen für die Borkumer Kleinbahn bis in die heutige Zeit beendet. Ein kurios festzuhaltener Umstand, denn welche Eisenbahn erhielt ihren letzten neugebauten Personenwagen Anfang der 30er Jahre und besonders: Auf welcher Nordseeinsel war es sonst möglich, Fahrzeuge mit Holzaufbau, die tagtäglich dem widrigen Seeklima ausgesetzt sind, mehr als 60 Jahre lang zu erhalten?

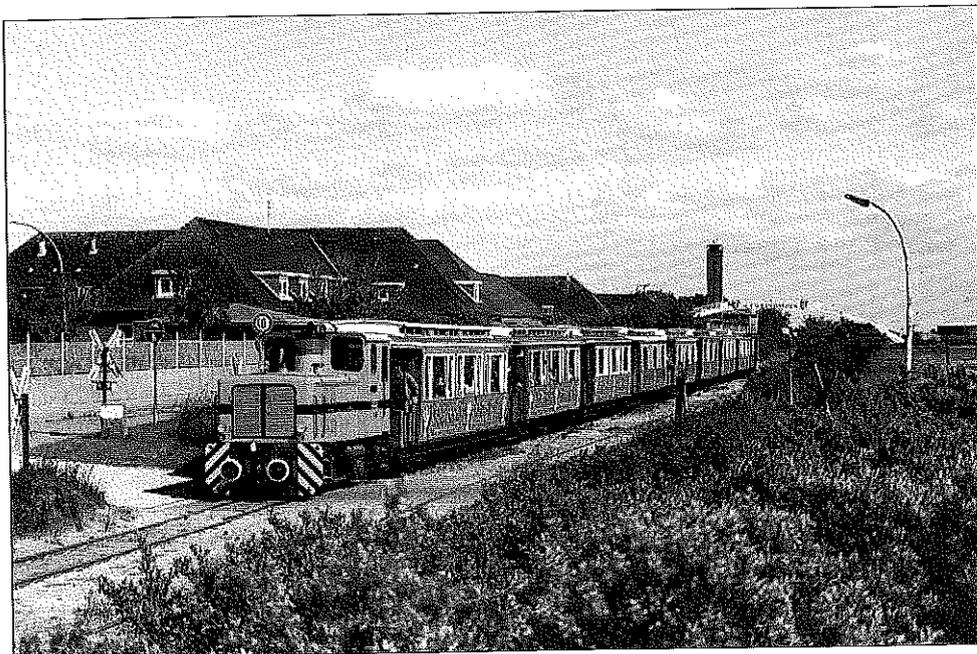
So war es nicht zuletzt trotz ständigen Strebens nach sparsamster Betriebsführung bis in die 40er Jahre hinein für die Verwaltung ein Anliegen, die bei alten Kleinbahnern noch bekannte Oma Köhler als Putzfrau ausschließlich für die Reinigung der Wagen zu beschäftigen. Stets hätten Spiegel, Fenster wie auch die Messing- und Rotfußbeschläge und Griffe nur so geblitzt und gefunktelt! Heute sind diese Beschläge einfach in



Oben: Gut erkennbar die Bremsplattform des Wagens Nr. 56, Bf. Borkum, Juli 1977

Rechts: Das Bremsdrehgestell des Wagens Nr. 57

Fotos: Andreas Schad



der jeweiligen Wagenfarbe überlackiert.

Noch einmal zum Thema „Bremsen bei der Kleinbahn“: Noch heute bremsen Lokführer und Schaffner über Handbremsen den Zug. Fahren gerade in fahrgastreichen Sommermonaten Züge mit mehr als 40 Wagenachsen, so werden entsprechend einschlägiger Vorschrift, der SbV, die soweit vorhandenen Bremswagen mit Personal besetzt, um die Handbremsen zu bedienen. Da kommt es schon einmal vor, daß der Oberste Betriebsleiter (OBl) persönlich Hand anlegen muß. Somit ist den bestehenden Vorschriften Genüge getan. Aber was auch immer Technik und Forschung bisher an ausgeklügelten Bremssystemen auf den Markt brachten – auf Borkum stand diesbezüglich die Zeit still.

Eher als erschreckend müssen jedoch die Betriebszustände in den Anfangsjahren der Kleinbahn bezeichnet werden. Gerade die langen Vierachser erforderten beim Durchfahren von engen Weichen- und Kurvenradien sehr lange Kuppelketten zwischen den Wagen. Bei Anfahrt mit Puffer an Puffer stehenden Fahrzeugen strecken sich die Ketten eine nach der anderen – beim letzten Wagen verständlicherweise oft mit einem gehörigen Ruck verbunden. Schadenfrohe Fahrgäste konnten dabei oftmals ihre nicht mit sicheren Halt versehenen Mitmenschen unter lauten Flüchen zu Boden gehen sehen.

Schlimmer war jedoch, daß sich die langen Kuppelketten durch den Ruck selbsttätig oder auch unter Einflußnahme bekannter böser Buben aus dem zugehörigen Kuppelhaken aushakten, so daß die freigesetzten Fuhre ausrollte und stehenblieb oder sich dem Laufweg des Zuges entgegengesetzt entfernte. Zurückrollende Güterwagen sollen sogar einmal eine Kuh erlegt haben. Da sich Fälle dieser Art häuften, versuchte die besorgte Verwaltung der Kleinbahn das Problem mit Notsignalleinen in den Griff zu bekommen, respektive zu verhindern. Zumindest jeder Personenwagen erhielt eine Strickleine, welche auf dem Ende des Wagendaches seitlich in spiralförmig gewendelten Eisen lag. Kleinbahner nannten diese Eisen „Schweineöhrchen“. An den Seilenden befanden sich Karabinerhaken zwecks Verbindung der Seile über alle Wagen des Zuges bis zur Lok. Dort wurde es an einer gespannten, hammerähnlichen Vorrichtung befestigt, die bei Seilriß die Lokpfeife bediente. Auf diese Weise erfuhr der Lokführer von der Zugtrennung, bremste ab und begab sich mit dem Zugpersonal auf die Jagd nach dem Ausreißer. Soweit sie ihn dann oft unter Mithilfe freundlicher Fahrgäste gestellt hatten, schob man den oder die Wagen wieder an den Zug. Wehe nur, wenn man beim Rangieren die Trennung der Notleine vergessen hatte. Leider endete diese lautstarke Tradition Anfang der 50er Jahre mit dem verstärkten Einsatz von Diesellokomotiven. Die Kuppelketten hingegen sind noch heute sehr lang, aber gegenüber unbeabsichtigten Zugtrennungen mit einem Sicherungssplint gesichert.

Fortsetzung in DME 1/1994

Oben: Die im Text erwähnten langen Kuppelketten, hier zwischen 2 Oldenburger Wagen, Juni 1965, Foto: Schad

Mitte: Leider liegt nur ein einziges Foto mit Notleine vor, Zug mit Lok »Ermden« und Selbstbauwagen an der Haltestelle Hohenzollern der Strandbahn, Ca. 1935, Foto: Slg. Andreas Schad

Unten: Die derzeit noch modernste Lok der Borkumer Kleinbahn, Die »Ermden« unterwegs mit einer Weyer-Wagen-Garnitur an der Reede, 11. 6. 1985, Foto: Andreas Schad