

Andreas Schad

Geschichte der Personenwagen Bauart „Weyer“ der Borkumer Kleinbahn

Fortsetzung und Schluß des Beitrages aus DME 4/93 S. 22 bis 30

Die geschichtliche Entwicklung in den Jahren 1939 bis 1945 machte auch vor Borkum nicht halt und bescherte ebenfalls der Kleinbahn bezüglich ihres Wagenparks die üblichen Kriegsverluste. Die großen Weyer-Wagen überstanden diese Zeit jedoch unbeschadet, da sie für die militärischen Gleisbereiche im Ostland der Insel aufgrund ihres Gewichtes und ihrer Länge nicht einsetztauglich waren. Von den 1939 noch 13 zweiachsigen Selbstbauwagen überstanden aber nur 8 Fahrzeuge mehr schlecht als recht die ausschließlich für das Marine-Artillerie-Depot gefahrenen Leistungen im Truppentransport.

Zwei von der Marine 1947 übernommene ehemalige Lazarettwagen (Görlitz 1914 bzw. 1922, spätere BoKlb Nr. 2 und 1) boten nur bedingt Ersatz für diese Verluste, um den langsam wieder einsetzenden Bäderverkehr nach Borkum zu bewältigen. So stiegen beispielsweise die gefahrenen Achskilometer der Fahrzeuge von 432.000 km im Jahr 1949 auf 748.000 km 1956 an, Leistungen, bei denen vorrangig die großen Vierachser gefordert wurden. Deren Erhaltungszustand verschlechterte sich dabei zunehmend, da kaum Zeit für sinnvolle Unterhaltung zur Verfügung stand. Da erschien 1954 das Angebot der Bielefelder Kreisbahnen gerade recht, die nach Einstellung des Personenverkehrs ihren gesamten Wagenpark bestehend aus 14 Weyer-Wagen zum Verkauf anboten.

Weyer-Wagen in Bielefeld u. Herford

Mit Betriebsbeginn am 1. 4. 1901 waren die Bielefelder Kreisbahnen neben den Mindener Kreisbahnen und den Herforder Kleinbahnen die letzteröffnete meterspurige Kleinbahn im ostwestfälischen Raum, mit Stilllegung am 1. 8. 1956 im übrigen auch die erste bei der Betriebseinstellung.

Wie bei den Mindener und Herforder Bahnen avancierte auch in Bielefeld die Düsseldorfer Eisenbahnbedarf zum Lieferanten des gesamten Wagenmaterials. So standen neben 3 Post-Gepäck- und 24 Güterwagen zur Eröffnung auch 10 vierachsige 3.-Klasse-Sitzwagen, Baujahr 1901, einsatzbereit. Mit den bewährten Drehgestellen, der Fensterteilung 3 mal klein-groß-klein, der Plattform Sitzbank und den Klappfalttüren vor den Bühnenausstiegen entsprachen die Fahrzeuge den heute als Standardtyp bekannten Weyer-Wagen.

Mit den Betriebsnummern 11 bis 14 folgten für die Streckenerweiterung nach Eckendorf 1909

nochmals 4 Wagen, erkennbar an der höher geschwungenen Dachform und der bereits werksseitig ausgeführten Teilung der großen Fenster-scheiben mittels zusätzlicher Holme. Später teilte man bei allen Sitzwagen der Bielefelder wie auch bei anderen Kleinbahnen die großen Fenster in jeweils 2 kleine. Denn der Ersatz der großen Scheiben war aufgrund der Bewegungen der nicht gerade verwindungssteifen Wagenkästen nicht selten vonnöten.

Überhaupt wurden die Wagen bei den Bielefelder Kreisbahnen des öfteren umgebaut. So wurden Fenster der Oberlichter festgelegt, bzw wie die Petroleumbeleuchtung einfach entfernt, die

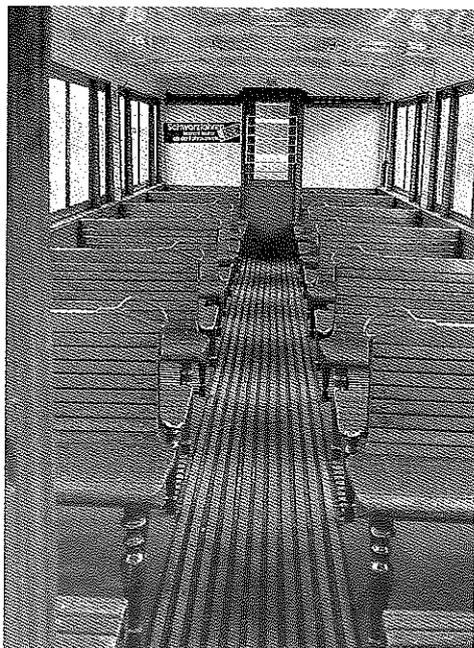
zweigeteilten Klappfalttüren zu einem Bühnengitter verschweißt, und es verschwanden wie auch auf Borkum durch den Einbau größerer Bleche die Profilleisten auf den Nähten der Seitenbeblechung.

Als Ersatz für 3 im Zweiten Weltkrieg zerstörte Personenwagen kauften die Bielefelder Kreisbahnen 1947 von der Steinhuder Meer-Bahn den ursprünglichen Salonwagen (Weyer 1907) der Kleinbahn des Kreises Norderdithmarschen sowie 2 Weyer-Wagen von den Herforder Kleinbahnen. Am 13. 2. 1954 stellten jedoch die Bielefelder Kreisbahnen die Personenbeförderung auf ihren Strecken ein.



Oben: Kurzzug mit Diesellok »Ernden« und Wagen Nr. 103 sowie 102 am Haltepunkt Jacob-van-Dyken-Weg, 1984, Foto: Jörg Bekaun

Unten: Beim Wagen Nr. 100 mit Handbremse handelt es sich um den ehemaligen Wagen Nr. 2 der Bielefelder Kreisbahnen, Bf. Borkum, 4. August 1976, Foto: Andreas Schad



Aus dem Wagenpark gelangten 6 Fahrzeuge von Bielefeld zunächst leihweise an die Herforder Kleinbahnen. Diese hatten ihren eigenen Bestand an Weyer-Wagen ab den 30er Jahren vermehrt zu Beiwagen für den elektrischen Betrieb umgerüstet oder an die Eckernförder Kreisbahn veräußert. Sie benötigten daher für ihre noch fallweise dampfgeführten Personenzüge dringend Verstärkung. Doch auch hier hatten die Wagen nach Beendigung des Dampfbetriebes bereits am 1. 5. 1954 ausgedient.

Bielefelder Wagen auf Borkum

Die Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft erwarb 1955 aus Bielefeld 5 Weyer-Wagen, und für die 6 nach Herford verliehenen Fahrzeuge zeigte die Borkumer Kleinbahn Interesse. Nach Umbau der Wagen in der gemeinschaftlich von den Bielefelder und Herforder Bahnen betriebenen Hauptwerkstatt in Enger auf 900 mm Spurweite, Ausbau der Vakuumbremsen, bzw. Leitungen und mit dem für Borkum notwendigen Kuppelsystem mit Doppelpuffer versehen, trafen die Wagen nach und nach ab Frühjahr 1956 auf der Insel ein. Hier erhielten sie die Nummern 100 bis 105.

Die 6 „Bielefelder“ paßten optisch als eigener Zugverband in das Bild der Inselbahnzüge. Sobald sie aber zusammen mit anderen Wagen liefen, fielen selbst unbedarften Fahrgästen einige gravierende Unterschiede auf: Tiefer liegende Wa-

Oben: Deutlich erkennbare Unterschiede zwischen dem Bielefelder Wagen Nr. 102, rechts, und Oldenburger Wagen 51, 18. 10. 1993

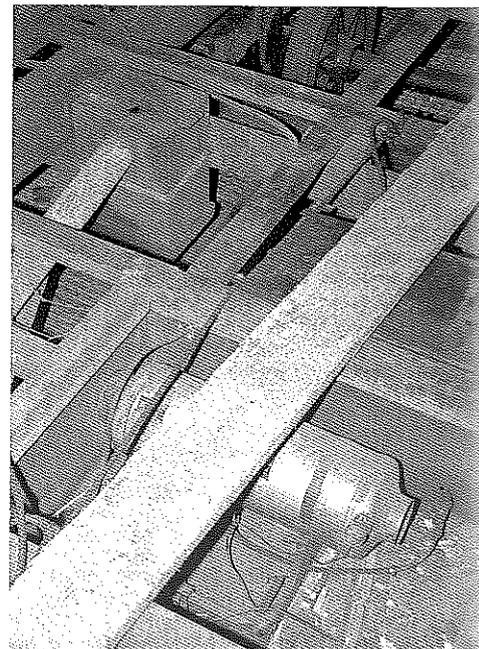
Mitte: Wagen 103 noch vor der großen Aufarbeitungswelle 1977/78 mit hölzernen Verblendungen unter den Fenstern. Rechts Gepäckwagen Nr. 48 aus der Oldenburger Fertigung von 1926, August 1976

Unten links: Geräumiger da höher der Innenraum von Wagen 104, Oktober 1993

Unten Mitte: Innenraum von Wagen 102 noch mit Emailschild über der Tür: „Das Auf- u. Abspringen während der Fahrt ist verboten! Bielefelder Kreisbahnen“, August 1976

Unten rechts: Anlage der Webstoheizung im Nr. 52 während der HU, 27.7.1987

Fotos: Andreas Schad



genkästen, klotzige Normalspurpuffer und eine andere Sitzplatzanordnung waren jedoch nur der geringfügigste Unterschied zu den vorhandenen Weyer-Wagen. Komplizierter war es da schon mit der anderen Wagenkastenbreite: Die „Bielefelder“ waren mit 2,55 m als reine Meterspurfahrzeuge 15 cm breiter als die Borkumer Wagen! Diese Differenz bedingte wegen des oft geringen Gleisabstandes der 2gleisigen Strecke, daß die „Bielefelder“ nie aufgeteilt in 2 Zügen laufen durften. Aber auch sonst geht es noch heute bei Zugkreuzungen oft im wahrsten Sinne des Wortes haarscharf aneinander vorbei.

Der Traktionswechsel auf Borkum von Dampf auf Dieselbetrieb (neben 2 von der Marine übernommenen Verbrennungsmotoren, Lok »Leer« und die heutige DEV V 4, »Emden«, folgte 1957 eine dritte, neugebaute Lok »Münster« von Schöma) verlangte für die damals auch im Winter durchgeführten Fahrten den Umbau der Reisezugwagen von Dampf- auf eine lokunabhängige Heizöl-Heizung mit Luftheizgeräten der Firma Webasto. Die heute nur noch sporadisch zur Überprüfung der veralteten Anlagen angewandte Heizmethode kann nicht mehr recht überzeugen, denn statt mit wohliger Wärme füllt sich das Wageninnere oft nur noch mit blaugefärbten Abgasen.

Noch einige Anmerkungen zu den wechselnden Außenlackierungen der Borkumer Wagen: Die ersten 3 Wagen (Nr. 42, 44 und 45) trugen prachtvolle Verzierungen in Form von Zierstreifen und farblich abgesetzten Ornamenten. Die folgenden Anstriche an den weiteren Wagen waren etwas dezenter gehalten: dunkelgrün lackierte Flächen mit weiß abgesetzten Profilleisten auf der Beblechung. Verständlich, daß bei den in den folgenden Jahren erforderlichen Neulackierung der Maler der Kleinbahn es kaum schaffen konnte, die aufwendige Erstaussführung der Anstriche zu erhalten. Auch aufgrund wirtschaftlichen Ermessens wurde die Lackierung bis Mitte der 60er Jahre auf die 2farbige Variante vereinfacht: wie bei den Bielefelder Wagen Stirn- und Seitenwände unten dunkelgrün sowie um die Fensterpartien herum creme-weiß. Bis dahin hatte sich aber der unter dem mittleren Fenster angebrachte Schriftzug „BORKUMER KLEINBAHN“ gehalten, zunächst noch in goldenen Buchstaben, nach 1945 nur noch in weißer Farbe mit schwarzer Schattierung und ohne den Zusatz „AG“.

Die einsetzende, alles überschwemmende Reklamewelle machte auch vor den alten Personenwagen nicht halt, und bald zierte ein bekannter Schriftzug mit dem Hirschkopf-Logo die untere Hälfte der Wagenkästen. Immerhin brachte dies einen kleinen Zugewinn in die stets gebeutelten Kassen der Kleinbahn.

Die Anfang der 70er Jahre durch die DB begonnenen Experimente, Reisezugwagen in sogenannten Popfarben optisch eleganter zu gestalten, gipfelten in Borkum in den gewagtesten Auswüchsen. Um die Fensterflächen herum wurden alle Wagen jeweils kunterbunt lackiert, ab 1975 noch in recht verhaltenen Pastelltönen, bis heute in unterschiedlich leuchtend kräftigen Farben. Man mag geteilter Meinung über diese Farbvariationen sein, sie ließen aber die Züge der Kleinbahn eher unpassend spielzeugartig wirken.

Wagen 104, der vormalige Wagen 11 der Bielefelder Kreisbahnen, nach der Restaurierung durch die Borkumer Kleinbahn. 16. Juni 1988, Foto: Andreas Schad

Seit 1961, nach Ausmusterung der letzten Zachsigen Selbstbauwagen, stehen ausschließlich die 16 Weyer-Wagen im Einsatz, wobei 2 Zuggarnituren aus je 8 Wagen zuzüglich je einen Gepäckwagen gebildet werden. Die Wagen sind bis heute dank den in den letzten Jahren durchgeführten Unterhaltungsarbeiten mit z. T. neuen Holzaufbauten und Neuverblechungen technisch in gutem Zustand.

Zukunft der Weyer-Wagen

Durch bereitgestellte Finanzierungsbeihilfen aus dem Topf des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes ist es nunmehr möglich, einen neuen Wagenpark anzuschaffen. Überlegungen, den nostalgischen Charakter der Kleinbahn zu erhalten, führten kurioserweise zum Auftrag an die Waggonbau Bautzen, 16 Sitzwagen mit Druckluftbremse, Lautsprecheranlagen und automatischer Kupplung exakt nach den alten Vorlagen der Düsseldorfer Eisenbahnbedarf zu bauen. Mit ebenfalls 2 neuen Gepäckwagen, u. a. mit Dieselgenerator für elektrische Zugheizung ausgestattet, präsentiert sich ab Frühjahr 1994 die Borkumer Kleinbahn ihren Fahrgästen mit neuen Fahrzeugen.

10 alte Wagen, darunter 2 ehemalige „Bielefelder“, bleiben als 3. Zuggarnitur in Reserve und als Traditionszug auf Borkum erhalten. Als Triebfahrzeuge stehen dafür u. a. die ehemalige Marine-Diesellok »Leer« und die erst 1988 beschaffte Lok »Emden« zur Verfügung aber auch zur Freude von Fahrgästen und Eisenbahnfreunden: die »Dollart«, eine 1941 von MBA, vormals Orenstein & Koppel Werk Babelsberg, gebaute Dampflok. Diese 1961 abgestellte Maschine wird z. Z. im tschechischen Ceska Lipa mit Ölhauptfeuerung für einmännigen Betrieb neu aufgebaut.

Nach den zu Ausmusterung und Verkauf anstehenden Wagen Nr. 19, 52 sowie den „Bielefeldern“ Nr. 100, 102, 103 und 105 entstand erwartungsgemäß seitens verschiedener Museumsbahnen eine rege Nachfrage. Der DEV hat nach einer eiligst einberufenen Spendenaktion den Wagen Nr. 100 erworben, wo die anderen Wagen verbleiben werden, stand zum Redaktionsschluß noch nicht fest.

Dem DEV bereitet neben Finanzierung von Kauf und Transport die spätere Unterbringung

des Wagens ein absehbares Problem, da aus verständlichen Gründen nicht sogleich mit Umspurung und Aufarbeitung in der DEV-Werkstatt gerechnet werden kann. Daher sei an dieser Stelle erneut ein Appell gestattet, unsere kleine Schar von aktiven Mitarbeitern in unserer Kleinbahnwerkstatt zu unterstützen. Jede helfende Hand ist willkommen!

Vielleicht kann der DEV zu einem späteren Zeitpunkt noch einen weiteren Wagen der Borkumer Kleinbahn in die Sammlung aufnehmen. Vorerst sei entgegen den Träumen von einem langen aus mehreren Weyer-Wagen gebildeten Zug angemerkt, daß auch nur ein ehemaliger Bielefelder Personenwagen zusammen mit dem von den Herforder Kleinbahnen stammenden PwPost 51 des DEV einen durchaus realistischen Zug der ehemaligen ostwestfälischen Kleinbahnen museal repräsentiert.

Gedankt für die Unterstützung bei der Zusammenfassung dieses Berichtes sei den Herren G. Hänel und P. Scheidig aus Borkum, Günther Steinhauer aus Dortmund sowie besonders Herrn Dipl.-Ing. G. Stein, OBI der Borkumer Kleinbahn und seinem Mitarbeiterteam in Büro und Werkstatt. Posthum danke ich auch all jenen Kleinbahnern, die leider ihre Augen für immer geschlossen haben, mir aber noch bis in ihr hohes Lebensalter geduldig all jene Fakten und Geschichten um „ihre“ Borkumer Kleinbahn in den letzten 30 Jahren vermittelt haben.

Quellenangaben

- Firmenarchiv der Borkumer Kleinbahn und Reederei AG EMS, Emden, daraus u. a. Geschäftsberichte von 1903 bis 1945 und diverse Korrespondenzen
- persönliche Sammlung und Aufzeichnungen 1965 bis heute
- Archiv des Heimatvereins Borkum
- IHS intern, Mitteilungen von der Selfkantbahn, Nr. 39, 3/87
- Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Bd 1 bis 6, Gifhorn
- Schweers, Der Borkumer Dünenexpress, Aachen 1976
- Kappelhoff, Die Fähre zum Festland, Eigenverlag Reederei AG EMS, 1989

