

die museums eisenbahn

4 – Viertes Quartal 1988 – Zeitschrift für Freunde der Dampf-Eisenbahn



**In diesem Heft: Die Dampflokomotive SPREEWALD
und: Der DE LIMON-Dampfsichtöler**

Die SPREEWALD

Dampflokomotive mit viel Geschichte

Seitdem die Firma LGB im Jahr 1987 ein Modell der DEV-Dampflokomotive SPREEWALD für die Gartenbahn herausbrachte, häufen sich die Anfragen an den DEV nach Fotos, die als Grundlage für „kosmetische“ Verbesserungen dienen sollen. Da das LGB-Modell der SPREEWALD sehr gut nachgebildet ist, mag der Wunsch nach Verbesserung auf den ersten Blick paradox erscheinen; aber er ist nicht, denn nur ein stimmiges Modell kann in eine Vitrinenstück umgearbeitet werden. Wir DEV-Mitglieder freuen uns natürlich sehr über das schöne LGB-Modell und auch über das Interesse der Gartenbahnfreunde am lebendigen Vorbild. Deshalb und weil zuletzt vor 10 Jahren ein Artikel über die SPREEWALD erschienen ist, scheint es rechtens, an dieser Stelle der Lok etwas Platz einzuräumen.

Die Dampflokomotive SPREEWALD ist die jüngste der gegenwärtig vier betriebsfähigen Dampfloks der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. Ihr Bau im Jahr 1917 hat eine bemerkenswerte Vorgeschichte. Der am 30. Juli 1914 erfolgten Generalmobilmachung im zaristischen Rußland antwortete das Deutsche Kaiserreich am 1. August 1914 seinerseits mit einer Mobilmachung und der Kriegserklärung an Rußland. Die einsetzenden Kämpfe in Ostpreußen verliefen im August siegreich für die russischen Truppen. Sie eroberten 2/3 von Ostpreußen, wurden dann aber bis zum 15. September 1914 wieder zurückgeschlagen. Die Kampfhandlungen hatten schwere Zerstörungen bewirkt. Betroffen davon waren auch die Eisenbahnen. Die im östlichsten Landkreis des Deutschen Reiches gelegene Pillkaller Kleinbahn war so zerstört, daß eine Reparatur nicht mehr möglich war.

Die Pillkaller Kleinbahn-A.G. (PKB) hatte am

23. Juni 1900 die Konzession zum Betrieb vom Regierungspräsidenten in Gumbinnen erhalten. Am 24. Dezember 1901 und am 7. November 1906 nahm sie ihre 60,83 km lange Strecke von der Kreisstadt Pillkallen nach Lasdehnen mit den Zweigen von Grumkowkaiten nach Schirwindt und von Kiauschen nach Doristhal in Betrieb. Sie war von der Firma Lenz & Co. mit 750 mm Spurweite nach denselben Richtlinien und mit den gleichen Fahrzeugen wie z. B. die bekannteren Rügenschens Kleinbahnen gebaut worden.

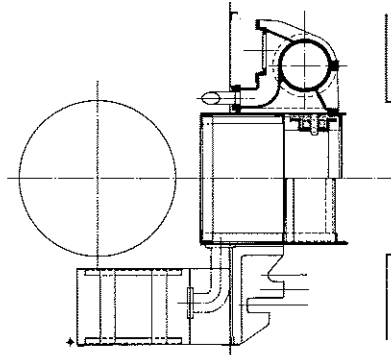
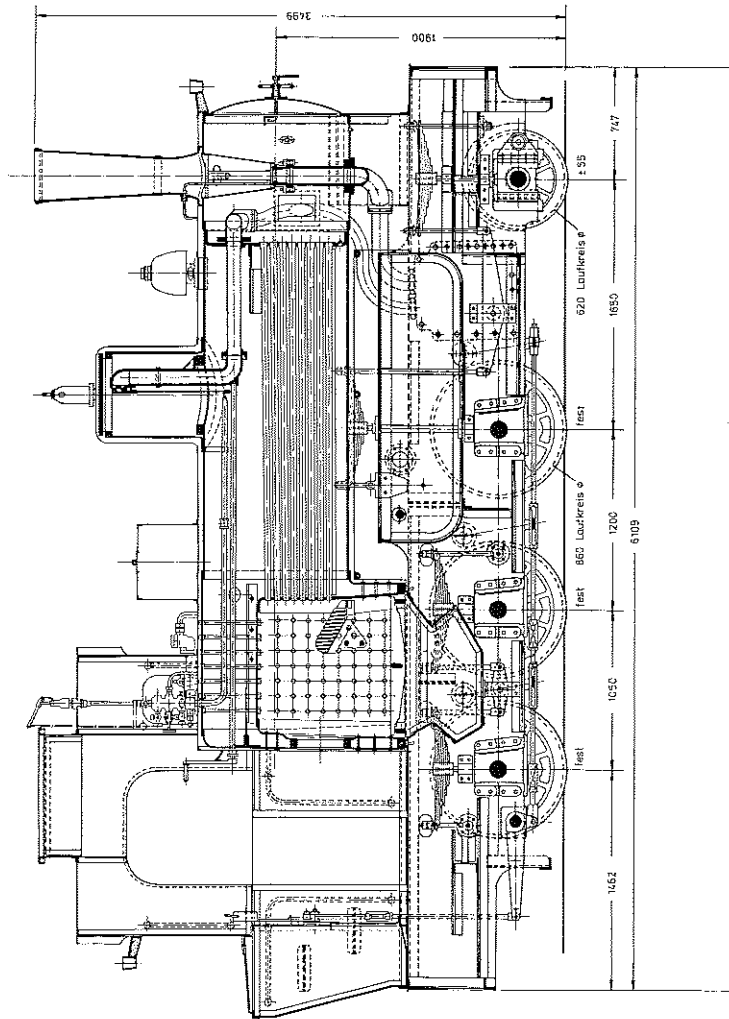
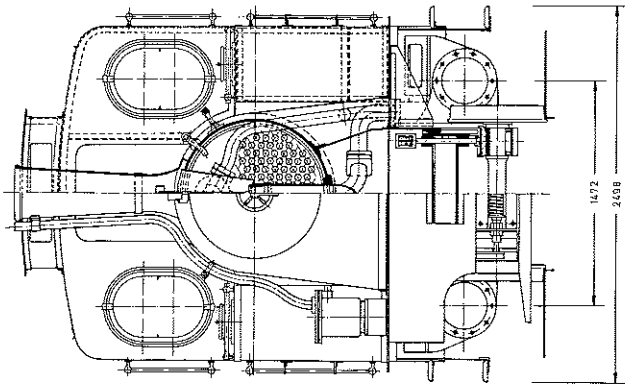
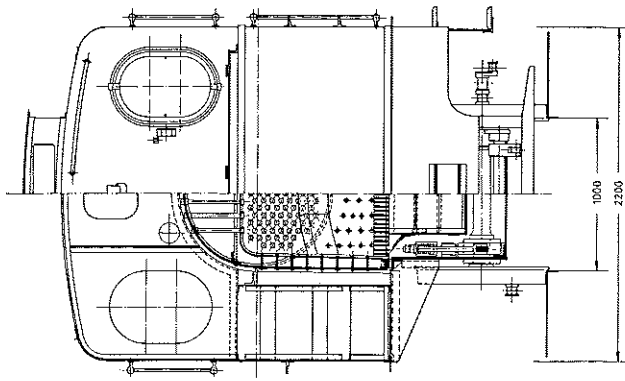
Trotz des fortdauernden Krieges strengte sich das Deutsche Reich an, die Kriegsschäden in Ostpreußen rasch zu beseitigen. Der Wiederaufbau der PKB erfolgte in Meterspur, was vermutlich durch die gewonnenen Erfahrungen mit der 1911 eröffneten Oletzkoer Kreisbahn (OKB) und der 1913 eröffneten Lycker Kleinbahn (LKB) verursacht wurde. Die OKB und die LKB lagen im Südosten Ostpreußens und

wurden ebenso wie die PKB von der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) in Königsberg betrieben, und auch sie waren beschädigt worden. Die OEG bestellte von der Lokomotivfabrik Jung einige Meterspurloks als Ersatz für zerstörte und abtransportierte Maschinen. Es waren durchweg Lokomotiven mit einer Adams-Vorlaufachse, und zwar handelte es sich im einzelnen um die Maschinen:

LKB 1"	1'Bn2t	Jung	1915/2290
LKB 2"	1'Bn2t	Jung	1915/2291
OKB 3"	1'Bn2t	Jung	1915/2293
LKB 3"	1'Cn2t	Jung	1916/2358
LKB 4"	1'Cn2t	Jung	1916/2359
PKB 21	1'Cn2t	Jung	1917/2517
PKB 22	1'Cn2t	Jung	1917/2518
PKB 23	1'Cn2t	Jung	1917/2519
PKB 24	1'Cn2t	Jung	1917/2520
PKB 25	1'Cn2t	Jung	1917/2521
LKB 5	1'Cn2t	Jung	1919/3054

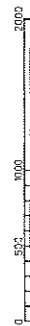
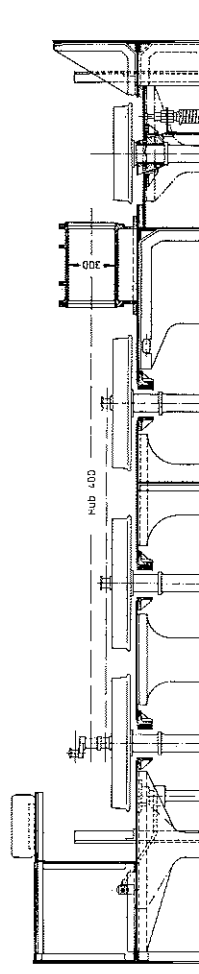


Lokomotive SPREEWALD mit Zug der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf bei der Einfahrt in den Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. 22. Mai 1988
Foto: Wolfram Bäumer



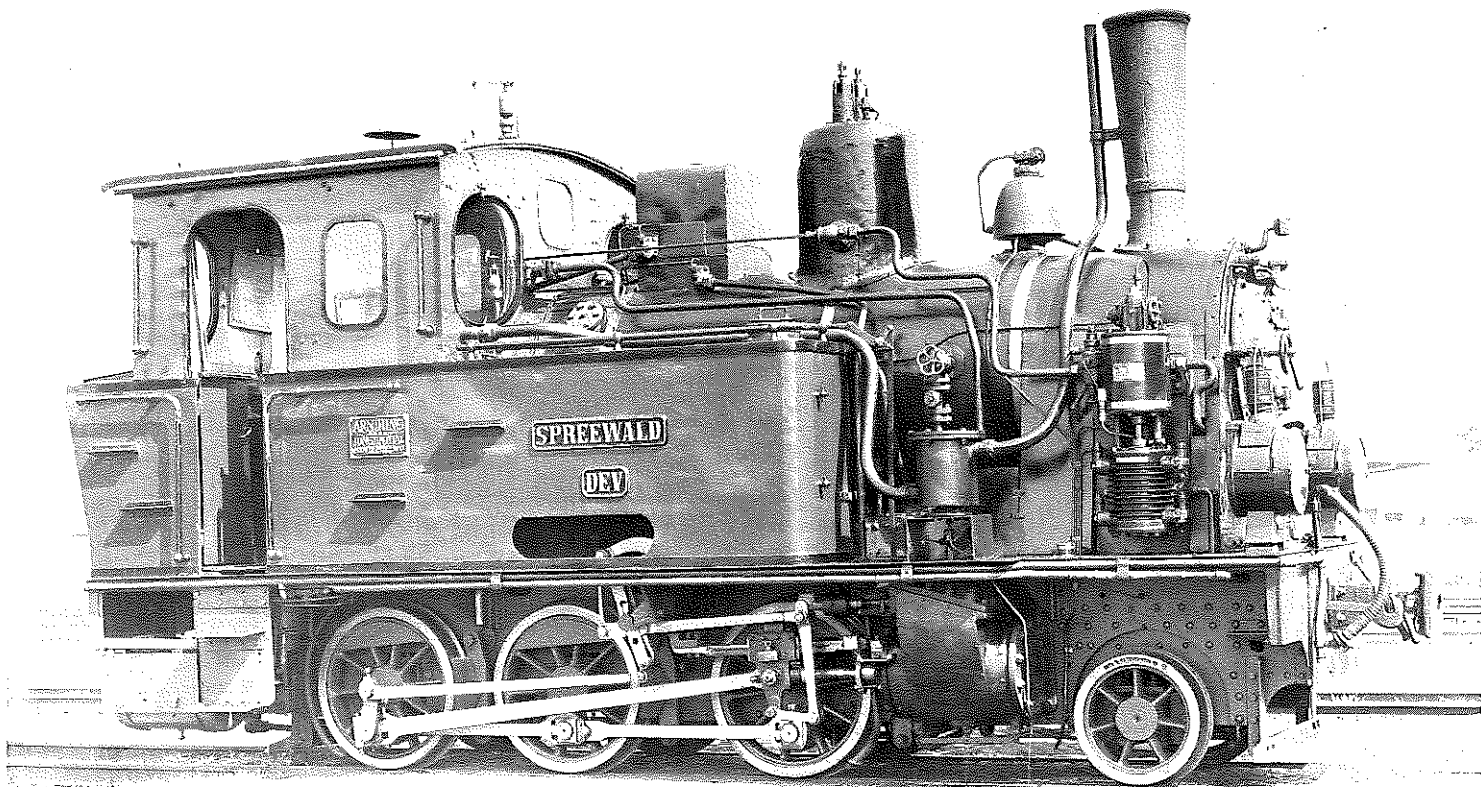
Pillkaller Kleinbahn AG
Betriebsnummern 21-25

Jung - Fabriknummern
2517 - 2521 / 1917



Dieter Kreuz / 1987

Die Zeichnung erstellte Dieter Kreuz mühsam aus Zeichnungsresten, Aufschreibungen von Gerhard Moll, Unterlagen der DB-Lok 99 241 und dem Betriebsbuch der SPREEWALD.



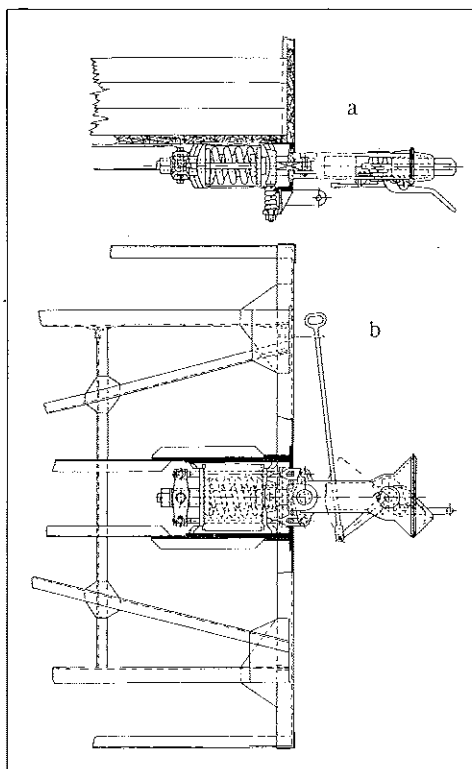
Die SPREEWALD ist ein Schmuckstück der Museums-Eisenbahn und im Modell auch mancher Gartenbahn. Hier wird sie gerade im Bw Bruchhausen-Vilsen angeheizt. 27. Mai 1988.

Foto: Wolfram Bäumer

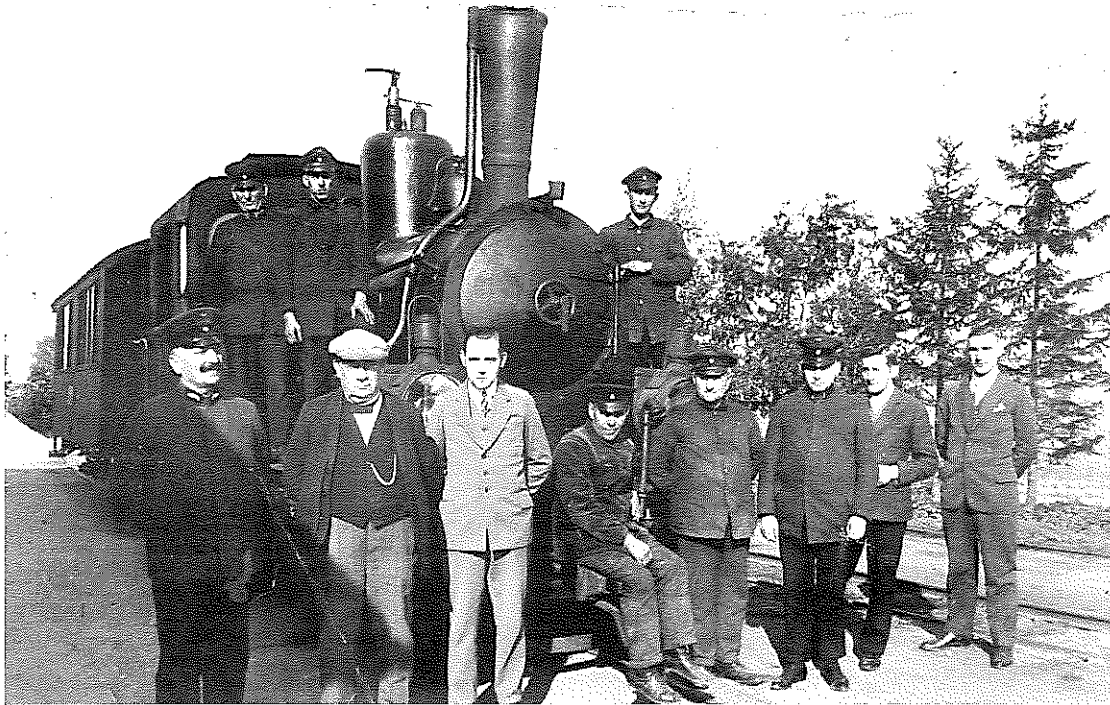
Da die OEG in der Jung-Lieferliste als Besteller aufgeführt ist, handelt es sich nicht um für Kolonialbahnen gebaute Maschinen, die dann von der OEG als Gelegenheitskauf übernommen wurden. Zum Glück ließ die Lokomotivfabrik Jung von der PKB 25 ein Fabrikfoto anfertigen, das die Lok in Fotografieranstrich zeigt. Besonders auffallend auf dem Foto ist die große Aussparung in der Pufferbohle. Sie war für die Aufnahme der automatischen Mittelpufferkupplung Bauart Scharfenberg (Schaku) notwendig. Die Schaku fertigte die Waggonfabrik L. Steinfurt GmbH in Königsberg; ihr Vorstand des technischen Büros, Obering. Karl Scharfenberg, hatte sie im Jahre 1908 erfunden. Sie hatte ihre Betriebstauglichkeit bereits bei der Memeler Kreisbahn, der OKB und der LKB bewiesen und wurde in der Hauptwerkstätte der OEG in Königsberg in die Maschinen eingebaut.

Die fünf Lokomotiven der PKB sind baugleich; die LKB 5 ist ihnen im Aussehen ähnlich, weist aber geringe technische Abweichungen auf. Alle sechs Maschinen hatten eine kompakte, aber doch sehr ausgewogene Bauform mit einem geräumigen Führerhaus und einem verhältnismäßig hoch liegenden Kessel. Trotz des eigenwillig gerundeten Führerhausdaches gelten sie als sehr formschön. Als Dienstgewicht werden 26,1 t angegeben, als Reibungsgewicht 23 t. Die Achsanordnung 1'C ergibt gute Laufeigenschaften. Die Anordnung der

Zeichnung der Scharfenberg-Kupplung in ihrer ersten Bauform; sie wurde in den zwanziger Jahren verändert, aus »Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart«, 1911.



Zylinder zwischen Lauf- und erster Kuppelachse bedingt eine lange Treibstange, die schwingungsarmen Lauf ermöglicht. Die Dampfverteilung besorgt eine Heusinger-Steuerung mit hintenliegendem Hängeeisen, die die Flachschieber antreibt. Der Kessel von normaler Bauart war ursprünglich mit einer Stahlfeuerkiste ausgestattet; erst nach 1920, als Buntmetalle wieder erhältlich waren, wurde sie durch eine Kupferfeuerkiste ersetzt. Zwei Jung-Sicherheitsventile befinden sich auf dem Dampfdom. Die Kesselarmaturen sind herkömmlicher Bauart, die Speisung geschieht mittels zweier selbstsaugender Strube-Injektoren mit je 75 l/min Fördermenge. Der Flachschieberregler ist in einem Dom in Kesselmitte untergebracht. Die Lok hat einen Wasserkastenrahmen und zusätzliche seitliche Wasserkästen mit zusammen 2,4 m³ Fassungsvermögen und einen an der Führerhausrückwand angeordneten Kohlekasten mit 1 t Fassungsvermögen. Jung rüstete die Lok mit einer Exterschen Wurfhebelbremse und einer Körting-Saugluftbremse aus. Als weitere Ausrüstung sind der Sandkasten auf dem Kesselschitel zwischen Dom und Führerhaus, ein Dampfplätewerk, eine Dampfpeife und die Petroleumlampen zu nennen. Die Höchstgeschwindigkeit der Lokomotive ist auf 40 km/h festgelegt, die allerdings auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf nicht zulässig ist.



In Pillkallen steht um 1930 eine der Loks mit ihren großen Petroleumlaternen. Dieses Foto ist, obwohl bereits einige Male veröffentlicht, all denen gewidmet, die die heutigen Laternen als zu groß erachten. Das Litho stellte freundlicherweise der Bufo-Fachbuch-Verlag zur Verfügung. Sammlung Rohde

1917 begann der Betrieb auf der modernisierten PKB. Aus den Friedensjahren sind kaum besonderen Ereignisse bezüglich der fünf Lokomotiven bekannt. Herausragendes Ereignis ist der Unfall, der zum Umstürzen einer Lokomotive führte. Vermutlich handelt es sich dabei um die Lok 23, darauf lassen Spuren an der SPREEWALD schließen. Im Jahr 1944 mußte die Lok PKB 23 in die Werkstatt, ob zur Hauptuntersuchung oder zur Behebung von Schäden ist nicht überliefert. Die bahneigene Werkstatt in Schloßberg (so hieß Pillkallen mittlerweile) war wegen Personalmangels nicht mehr in der Lage, die Arbeiten auszuführen; deshalb wurde die Lok verladen, um zur Werkstatt der OEG nach Königsberg gebracht zu werden, wie uns ein ehemaliger Mitarbeiter der PKB berichtete. Da aber mindestens zwei PKB-Lokomotiven nach 1945 mit Heeresfeldbahnnummern im Harz aufgefunden wurden, könnte die PKB 23 noch im Herbst 1944 im Einsatz gewesen sein, als die Bahn von der Wehrmacht übernommen wurde. Nachdem Schloßberg am 16. Januar 1945 verloren war, könnten die Lokomotiven für Festungsarbeiten im Harz dorthin transportiert worden sein.

Die eine Maschine ist bekanntlich die PKB 21; sie trug die Heeresfeldbahn-Nummer 2700, kam 1945 in die Pfalz, wo sie später die DB-Nr. 99 2700 und dann 99 241 erhielt und am 16. August 1957 ausgemustert wurde.

Die PKP 23 wurde laut Betriebsbuch-Zweitschrift 1947 ohne Papiere übernommen. Sie wurde auf das Streckennetz der Lübben-Cottbuser Kreisbahn, der sogenannten Spreewaldbahn, umgesetzt, die vom Landesverkehrsamt Brandenburg betrieben wurde. Angeblich vergab die Betriebsführerin die Nummer 09-27 an diese Lokomotive und setzte sie auch ein. Der etwa 1949 erstellte erste, nicht offizielle Entwurf eines Nummernplans für die zu übernehmenden Privatbahnlokomotiven der DR sieht für die Lok die Nummer 99 5621 vor. Doch tatsächlich erhält sie bei der Übernahme am 1. Januar 1950 die DR-Nummer 99 5631. Ein Einsatz in dieser Zeit von 1945 bis 1950 ist sehr fraglich, zumindest lassen es die Daten im Betriebsbuch nicht zu. In jener von Not und Improvisation gekennzeichneten Zeit hatten Vorschriften und Gesetze vielleicht nicht ganz so große Bedeutung, wie sonst, so

daß ein Einsatz der Lok ohne Papiere durchaus denkbar wäre, das geschah dann aber heimlich und ohne daß eine Nummer vom Landesverkehrsamt dazu vergeben werden mußte.

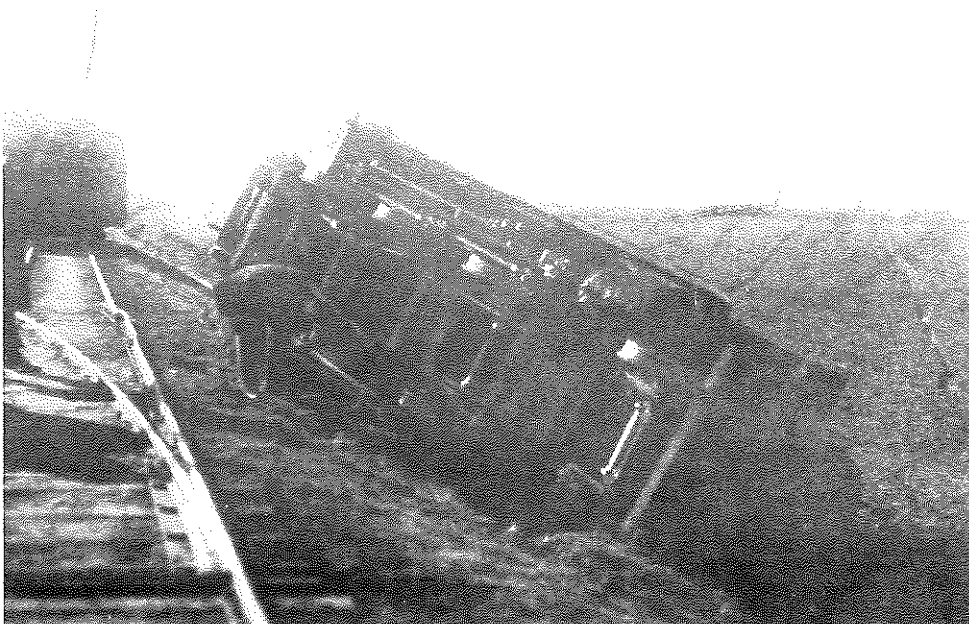
Die erste Hauptuntersuchung, eine L 4, erhielt die 99 5631 vom 6. März bis 21. November 1950 im RAW Schlauroth. Dabei wurden unter anderem beide Zugvorrichtungen erneuert. Diese wage Formulierung sagt leider nicht aus, ob die Lok zu der Zeit noch die Schaku besaß, oder bereits irgendeine Mittelpufferkupplung. Die am 25. September 1950 durchgeführte Kesseldruckprobe ergab keine nennenswerten Mängel und auch die am 21. November 1950 von Straupitz nach Cottbus und zurück vollzogene Probefahrt ergab keine Beanstandungen, so daß die 99 5631 in Betrieb gehen konnte.

Schon im folgenden Monat Dezember 1950 war die Lok nur drei Tage im Einsatz und stand den halben Monat schadhafte im Bw Straupitz oder im RAW, vermutlich mußte bis zum 6. Dezember 1951 an der Maschine weiter repariert werden. Während der folgenden Betriebszeit erhielt sie 1952 die neue DR-Nummer 99 5633, die sie bis zur Übernahme durch den DEV auch behielt. Die Nummernschilder fertigte das Bw Straupitz in Handarbeit an, daher waren die Ziffern so auffallend eckig.

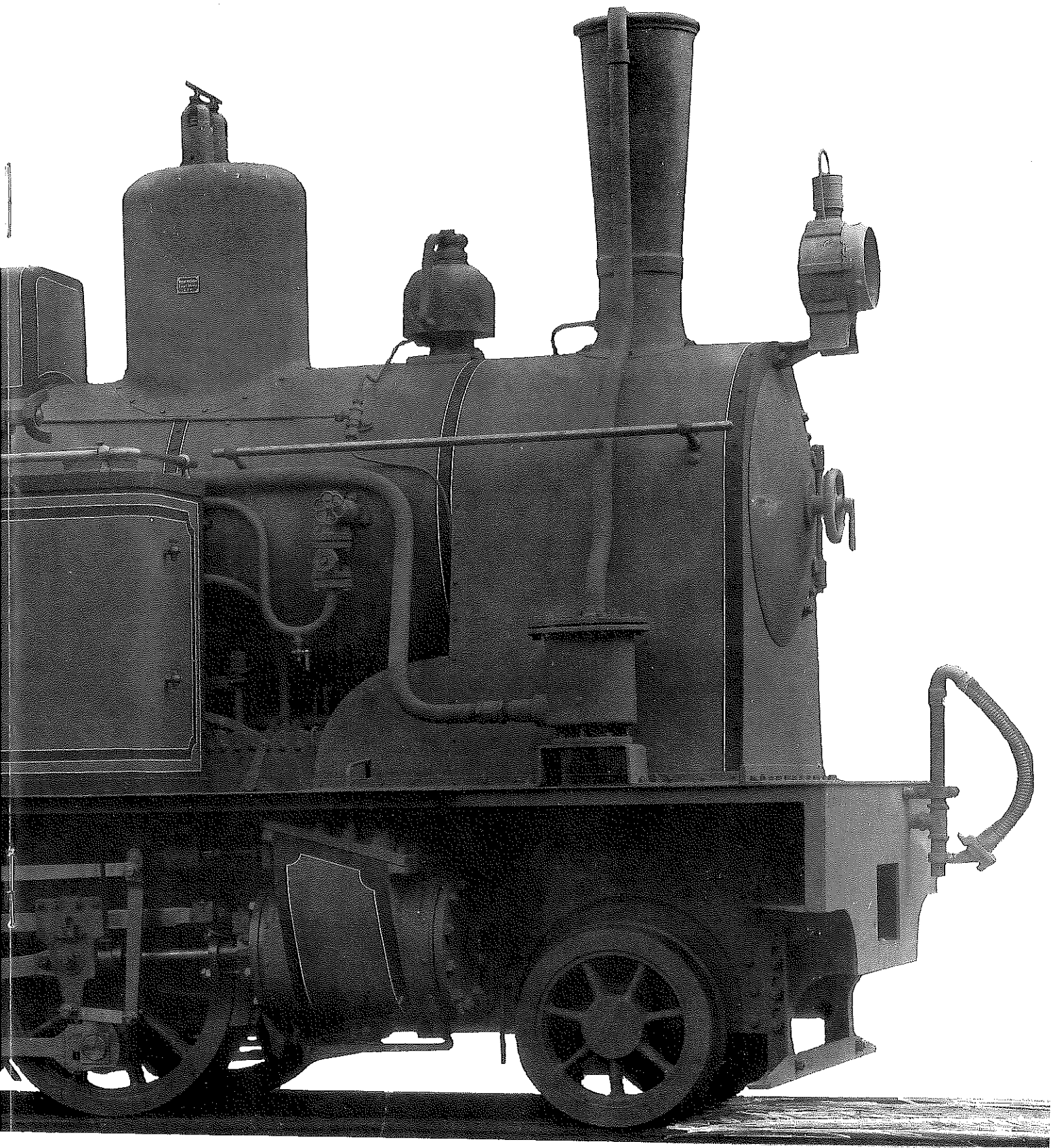
Das Bw Straupitz führte vom 8. April bis zum 18. Juni 1953 eine L 2 durch, bei der unter anderem die „Zug- und Stoßvorrichtung aufgearbeitet, Pufferstand um 10 cm erhöht“ wurde. Das ist leider wieder unpräzise formuliert, das kann bedeuten, daß ein Puffer verbogen war und durch einen längeren ersetzt wurde, bis dahin, daß beide Zug- und Stoßvorrichtungen durch neue ersetzt wurden.

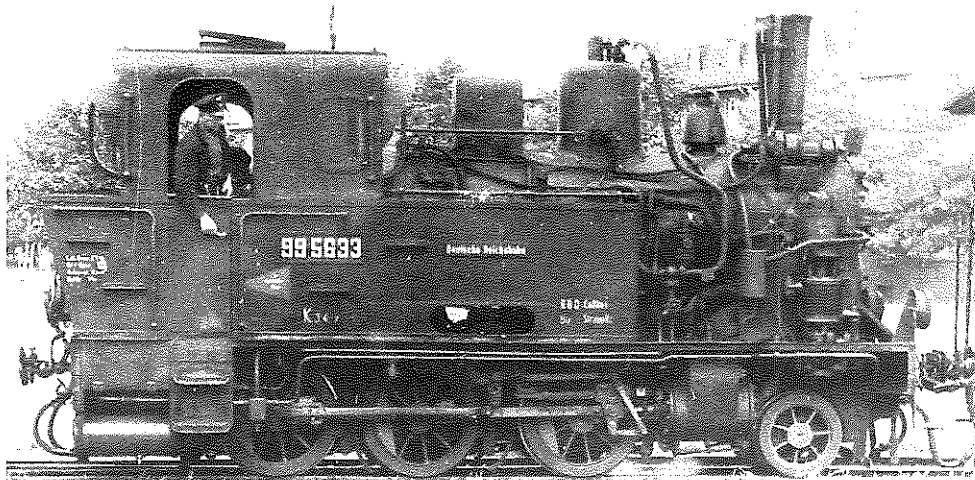
Nach nur 17 188 km Laufleistung wurde die 99 5633 am 8. Mai 1954 zu einer Hauptuntersuchung nach der L0 in das RAW Chemnitz eingeliefert. Neben der Beseitigung von Schäd-

Unfall bei Sallehnen.
Archiv Heimatkreis Schloßberg
Foto nächste Doppelseite: Werkfoto der Lokfabrik Jung von der Pillkaller Lok Nr. 25. Die elektronische Bildaufnahme (scannen) ermöglicht heute den Abdruck auch sehr flauer Vorlagen, wie es die Glasplatte der Lok 25 leider ist.









Um 1960 war die Lok längst verstaatlicht, doch trotz Nummernschild, Einheits-Luftpumpe, elektrischer Beleuchtung und Fensterschirme hat sie sich ein individuelles Äußeres bewahren können.
Sammlung Gerhard Moll



Auf dem Umlauf an der Heizerseite war bei der Reichsbahn der Hauptluftbehälter angeordnet. Im Mai 1966 nimmt die 99 5633 im Bw Cottbus Ast Straupitz Wasser, während hinten die LIEBEROSE rangiert.
Foto: Dipl.-Ing. Klaus Kleper



Umsetzen bei der Probefahrt auf der Harzquerbahn der ehemaligen Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahngesellschaft im Bahnhof Drei Annen Hohne. 25. Juni 1971. Foto: Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Hentzschel

den wurde eine Druckluftbremse eingebaut, da zu der Zeit die auf der Spreewaldbahn verwendete Heberleinbremse gegen die Knorr-Druckluftbremse ausgetauscht wurde. Eine zweistufige Luftpumpe wurde an die Lokführerseite und der Hauptluftbehälter an der Heizerseite auf den Umlauf montiert. Schon am 17. Juni 1954 kam die Lok in das heimatliche Bw Straupitz zurück.

Vom 14. Dezember 1956 bis zum 30. März 1957 erhielt die heutige SPREEWALD eine L4 im Bw Straupitz. Sie hatte seit der letzten Hauptuntersuchung immerhin 193 313 km Laufleistung erbracht. Dabei wurde sie mit einer elektrischen Lichtanlage ausgerüstet, rechts an der Rauchkammer wurde der Turbogenerator installiert, und die Maschine bekam Laternen, wie sie an den Kriegslokomotiven der Baureihen 42 und 52 in Gebrauch waren.

Bei der nächsten Untersuchung Anfang 1959 im Bw Straupitz wurde der Sandstreuer auf Druckluftbetrieb umgestellt. Bei diesen Untersuchungen in den fünfziger Jahren waren Änderungen am Aussehen vorgenommen worden, die nicht in den Berichten im Betriebsbuch erwähnt werden, so daß die genauen Daten für diese Umbauten unbekannt sind. Vor die Streckenfenster setzte man Fensterschirme und die Rauchkammertür wurde durch sechs nachträglich montierte Vorreiber abgedichtet. Dadurch konnte der Zentralverschluß entfallen und das Nummernschild in die Mitte rücken. Ein Foto von 1960 zeigt die Lok mit den nachträglich montierten Aggregaten und den zahlreichen Rohren in ihrer ganzen Schönheit.

Die nächste L3, die das Bw Straupitz zwischen dem 1. August 1960 und dem 3. April 1961 ausführte, brachte der 99 5633 das dritte Spitzenlicht. Anfang der sechziger Jahre löste man das Bw Straupitz auf, es wurde dem Bw Cottbus angeschlossen. Als Lokeinsatzstelle degradiert, führte es vom 14. Februar bis zum 17. Juli 1964 wieder eine L4 an der Lok durch, dabei wurden die Sandstreuorohe vor die erste Kuppelachse und hinter die Treibachse gelegt. Bis dahin sandeten sie die 2. Kuppelachse.

Am 22. September 1966 erlitt die Maschine einen Unfall, der das Führerhaus zerstörte. Bei der anschließenden Ausbesserung wurde es verändert, es erhielt ein Dach in konventioneller Form. Ab dem 21. November 1966 war die Lok in neuem Look wieder im Einsatz. Schon ein Dreivierteljahr später wurde die Lok am 1. August 1967 schadhaft in ein RAW eingeliefert. Von der Ausbesserung liegt kein Bericht vor, bekannt ist nur, daß die 99 5633 dabei am 17. Dezember 1967 einen neuen Hauptluftbehälter bekam, von dem die Maße bekannt sind: 500 mm Durchmesser und 2100 mm Länge. Silvester 1967 wurde die Lok zum letzten Mal zur Spreewaldbahn überführt.

Am 3. Januar 1970 fuhr der letzte planmäßige Zug auf der Spreewaldbahn, doch der letzte Einsatz der 99 5633 hatte bereits im Dezember 1969 stattgefunden. Sie stand nun kalt im Bw Straupitz und wäre längst verschrottet und vergessen, wenn nicht der DEV Interesse an der Maschine gezeigt hätte. Der noch junge Verein war damals nicht in der Lage, eine Hauptuntersuchung durchzuführen. Deshalb wurde die 99 5633 am 18. April 1971 zum Bw Wernigerode-Westertor gebracht und dort für den Einsatz auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf hergerichtet. Am 25. Juni 1971 wurde eine Probefahrt auf der Harzquerbahn bis nach Drei Annen Hohne durchgeführt, die zur Zufriedenheit der anwesenden Museums-Eisenbahner verlief. Anschließend erfolgte der Transport der Lok nach Bruchhausen-Vilsen; dort traf sie am 4. Juli 1971 ein.

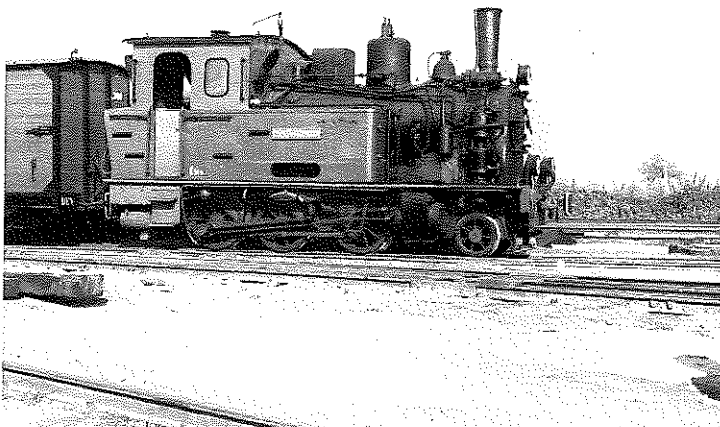
Nichts – aber auch gar nichts – ist noch so wie auf den Fotos dieser Seite aus den Jahren 1971 und 1972. Die SPREEWALD befindet sich heute technisch und optisch in weit besserem Zustand, aber das meiste andere hat sich eher zum Nachteil verändert.



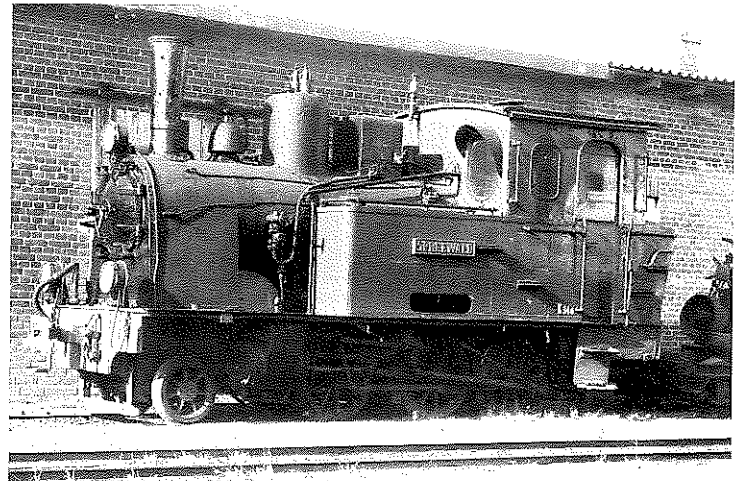
Übergangsmöglichkeit in Bruchhausen-Vilsen für Reisende aus Asendorf nach Hoya mit dem T 3 der VGH. 16. September 1972. Foto: Gerd Schrammen

Bei der Museums-Eisenbahn erhielt sie eine komplette Körting-Saugluftbremsanlage, wie sie sie mindestens bis 1946, vermutlich sogar bis 1952, besessen hatte. Außerdem beließ man die Druckluftbremse bei, die aber nur noch für die Lok selbst gebraucht wurde. Aus optischen Gründen ersetzten die Museums-Eisenbahner den großen Hauptluftbehälter auf dem Umlauf der Heizerseite durch zwei kleine Hauptluftbehälter unter dem Führerhaus.

Als Höhepunkt der Jubiläumsfeier zum fünfjährigen Bestehen der Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands wurden die neue Lok des DEV auf den Namen SPREEWALD getauft. Die Namensgebung war nicht konsequent, denn eigentlich sollten die Dampflokomotiven nach Ortschaften ihrer Herkunft benannt werden; in Anlehnung an die BRUCHHAUSEN und die HOYA bekam die PLETTENBERG ihren Namen. Somit hätte die neue Lok PILLKALLEN oder SCHLOSSBERG heißen müssen, doch leider hatten die Berichte über „die Spreewaldlok“ den Namen SPREEWALD schon so geprägt, daß eine Umbenennung nicht mehr ratsam erschien. Sechs Jahre lang setzte der DEV die Lok so ein, wie sie gekommen war, also mit allen Zutaten, die sie bei der DR erhalten hatte.



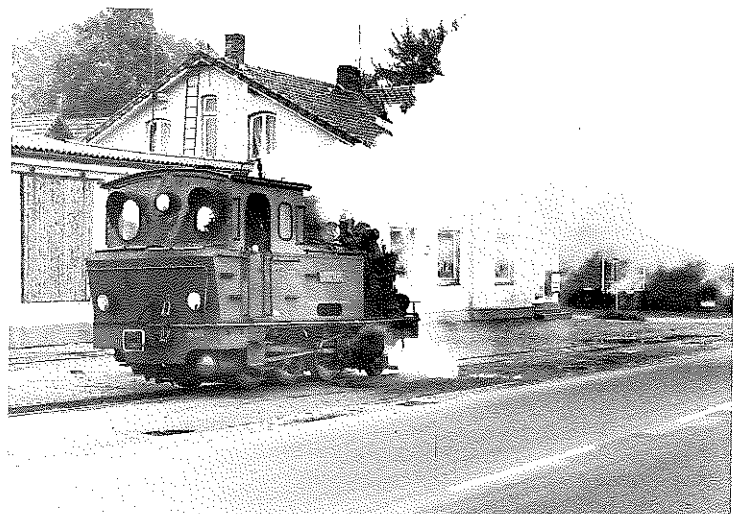
Von 1971 bis 1976 sah die Lokführerseite recht wild aus, aber immerhin echt, denn sie steht für die Kleinbahn der fünfziger und sechziger Jahre. Bahnhof Bruchhausen-Vilsen, 6. Oktober 1972. Foto: Gerd Schrammen



Die Heizerseite im selben Zeitraum. Statt des gemauerten Schuppens steht dort heute eine Wellblechhalle. 24. Juni 1972. Foto: Gerd Schrammen



Die SPREEWALD wird angeheizt, die HOYA steht kalt am Güterschuppen. Die Schuppen links sind durch eine Wellblechhalle ersetzt, der Schuppen rechts abgerissen, die Gleisanlage vereinfacht und die Bäume gefällt worden. 21. August 1971. Foto: Gerd Schrammen



SPREEWALD setzt in Asendorf um. Die elektrische Beleuchtung war keine Zierde für die Lok. 16. September 1972. Foto: Gerd Schrammen

1977 liefen die Fristen ab. Nun erhielt die SPREEWALD ihre erste Hauptuntersuchung (HU) beim DEV, ausgeführt von Amateuren. Neben den vorgeschriebenen technischen Arbeiten wurde bei dieser HU das Aussehen der Lok verändert. Die elektrische Beleuchtung entfiel. Die verbliebenen Rohre und Leitungen konnten daraufhin harmonischer für den Gesamteindruck verlegt werden. Die HU wurde am 18. März 1978 abgeschlossen, nachdem Kesselprüfer und Sachverständiger grünes Licht gegeben hatten.

Was das äußere Erscheinungsbild nach Abschluß der ersten DEV-HU der SPREEWALD angeht, so muß heute selbstkritisch zugegeben werden, daß dies keineswegs dem historischen Vorbild entsprach. Dies ist wohl insbesondere daraus zu erklären, daß es zu jener Zeit (mehr als heute) wichtig war, die Fahrzeuge schnellstens wieder „ans Laufen“ zu bekommen, da eine Auswahl unter den Dampf-

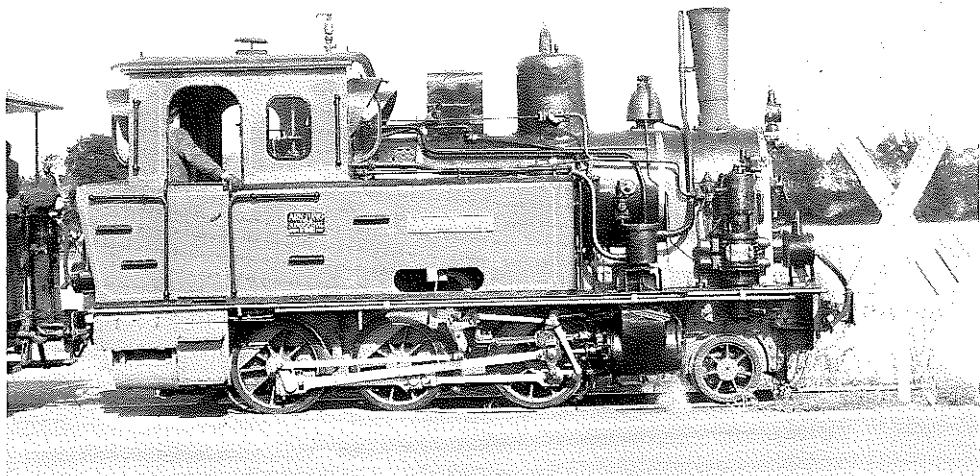
loks auf zwei (HOYA und SPREEWALD) beschränkt war. Zudem herrschte innerhalb des DEV und seines Vorstandes Uneinigkeit, ob man sich etwa für das Farbschema der preußischen Staatsbahn oder der alten Berliner Dampf-S-Bahn entscheiden sollte (mit verschiedenfarbigem Anstrich für die verschiedenen Wagenklassen und Verwendungszwecke), oder ob das unscheinbarere Tannengrün vorherrschen sollte. Auch meinte man, daß Kleinbahn-Dampflokomotiven unbedingt Zierstreifen haben müßten. „Bunt ist Werbung“ lautete eine andere Meinung, die in tiefstem Herzen zu den DB-Pop-Wagen zu tendieren schien. Und da auch die Abstimmung untereinander nicht ganz funktionierte (aufgrund von Cliquen- und damit „Meinungsinselformation“, läßt sich heute nur noch sagen, daß die Farbgebung der SPREEWALD recht unglücklich ausfiel. Sie war insbesondere geprägt durch:

- Pufferteller-Warnanstrich
- Petroleumlaternen mit auffallend breitem weißen Schirm
- Edelstahl-Ring um den Dampfdom
- ein Fahrwerk, dessen rot zu hell ausgefallen war (es erinnerte eher an einen Feuermelder)
- Führerhaus und Wasserkästen in zu hellem („Laubfrosch“-) grün
- hellrote Zierlinien, wie sie „bei Preußens“ eigentlich den Schnellfahrlokomotiven vorbehalten waren

Da der Einsatz auch noch vor einem mehrfarbigen Zug erfolgte, hatte sie bei den DEV'lern bald den Spitznamen „Zirkuspferd“ weg.

Mit dieser kritischen Anmerkung soll keinem Aktiven in irgendeiner Weise zu nahe getreten werden. Damals stand – wie gesagt – die Betriebsfähigkeit im Vordergrund, alles andere war nur bedingt von Interesse. Und so muß man auf jeden Fall die Leistung anerkennen, die hinter der Tatsache steckt, daß eine HU in eigener Regie und in relativ kurzer Zeit ohne jede Beanstandung seitens der Aufsichtsbehörden durchgeführt worden war.

Heute aber, wo der DEV sich mehr und mehr bemüht, wirklich nicht nur irgendwie mit Dampfzügen zu fahren, sondern ein echtes, lebendiges Museum zu sein, in dem auch das Erscheinungsbild von Fahrzeugen, Personal, Stationen usw. historischen Vorbildern entsprechen soll und muß, werden manche Dinge eben aus einer geänderten Perspektive gesehen. Heute hat man aufgrund des umfangreichen Fahrzeugparks und der in über 22 Jahren gewonnenen Erfahrungen eben eher die Möglichkeit, in oft mühseliger Sucharbeit ein Fahrzeug nicht nur instanzzusetzen, sondern zugleich eine historisch exakte Rekonstruktion vorzunehmen, bis hin zu den kleinsten Details. Nicht zuletzt deshalb ist aus dem kunterbunten Zirkuszug in den letzten zehn Jahren wieder ein echter Kleinbahnzug geworden.

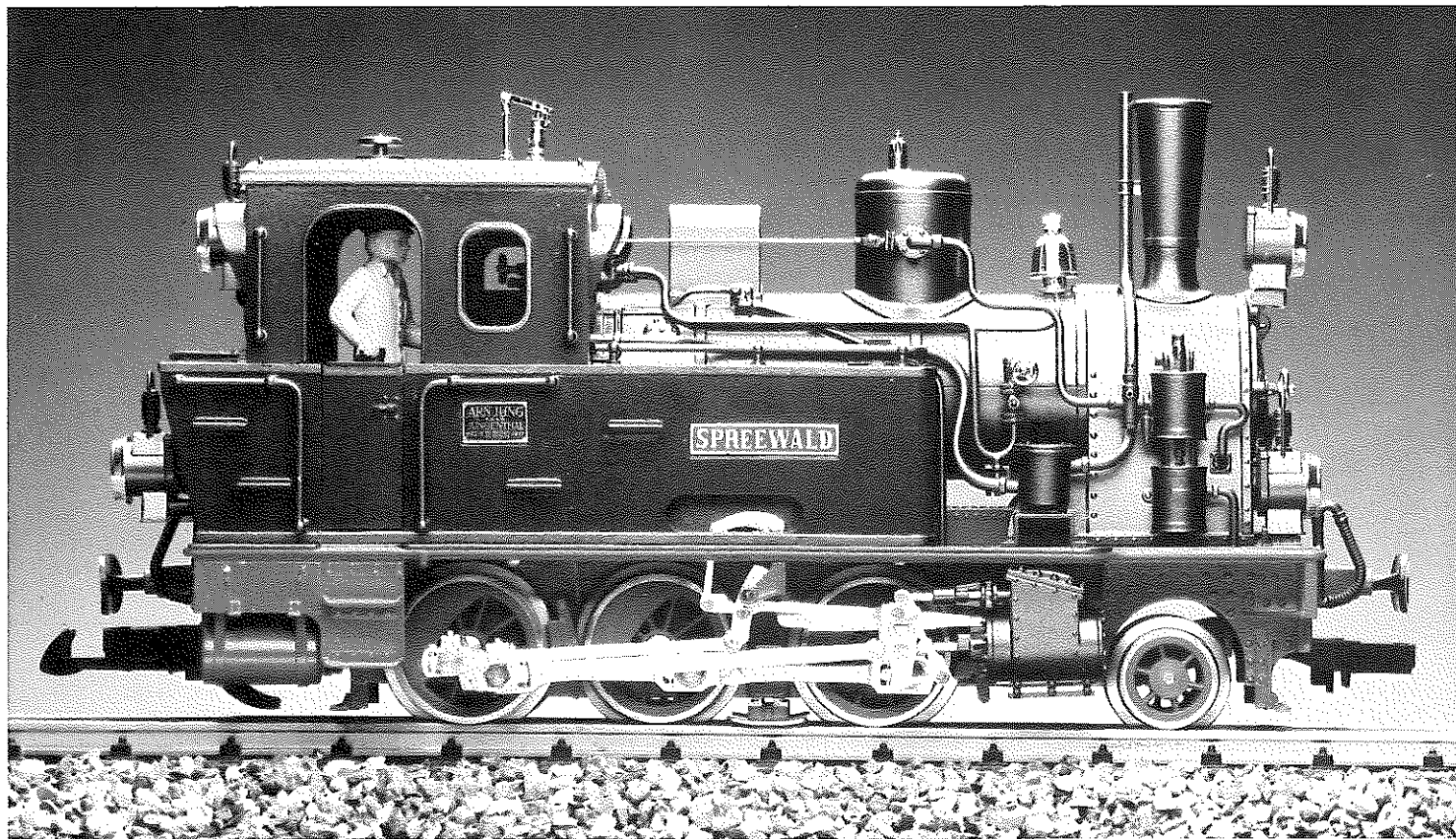


oben: Lokführerseite des „hübsch-niedlichen Zirkuspferdes“ des Dampf-Touristik-Nostalgie-Zuges so gelungen fotografiert, daß das Foto fast noch werbewirksam eingesetzt werden könnte.

Foto: Karl-Heinz Steiner

unten: Das LGB-Modell aus derselben Perspektive mit einstufiger Luftpumpe und Fensterschirmen. So ist die SPREEWALD zwar nie gelaufen, doch durch die Farbgebung und Ausstattung wirkt das Modell ebenso kleinbahn-echt wie das heutige Vorbild.

Foto: LGB



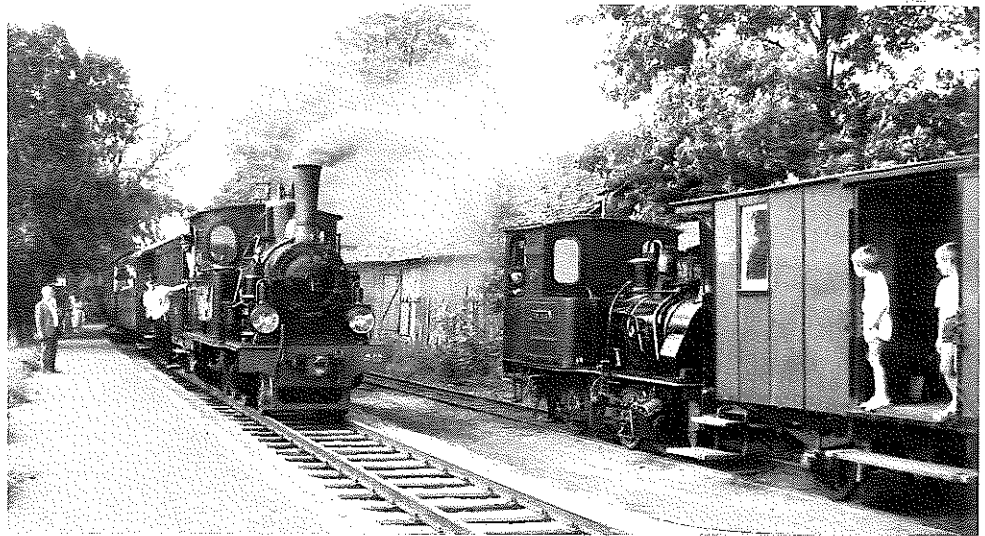
Bis 1983 lief die SPREEWALD mit dem oben geschilderten Erscheinungsbild. Im Winter 1983/84 erhielt sie die zweite HU beim DEV. Neben den Arbeiten an Rahmen, Kessel und Bremse wurde nun auch gezielt für das Aussehen der Lok gearbeitet. Wichtigster Schritt ist der Ersatz der großen zweistufigen Luftpumpe durch eine kleinere und neuwertig aufgearbeitete einstufige Luftpumpe, wie sie auf Kleinbahnlokomotiven üblich war. Da es früher viele Schmalspurlokomotiven mit Saugluftbremsen für den Zug und Druckluftbremse für die Lok gegeben hatte (z. B. die T 33 im Pfälzer Netz), sollte dieses kleinbahntypische Detail auf der Museums-Eisenbahn dokumentiert werden. Die SPREEWALD besaß bei der Übernahme Druckluftbremse, somit wurde beschlossen, diese später auch beizubehalten. Bei der PKB waren große preußische Petroleum-Laternen über Jahre üblich, deshalb erhielt die SPREEWALD ebensolche, auch wenn nun einige Leute darin einen Stilbruch vermuten. Auf die Fensterschirme konnte endlich verzichtet werden. Doch die auffallendste Änderung ist die Farbgebung: Das Grün ist so dunkel, wie Lokgrün sein sollte; das belegen einige Farbfotos und wird auch von älteren Eisenbahnern bestätigt. Auf die roten Zierlinien verzichtete man zugunsten des historisch richtigen Erscheinungsbildes.

Seit 1984 ist die SPREEWALD unverändert in diesem Aussehen im Einsatz. Bereits jetzt steht fest, daß bei der nächsten HU das Führerhaus in den Ursprungszustand zurückversetzt werden soll, egal ob der Einzelne dies nun schöner oder häßlicher findet. Was zählt, kann für unsere Museums-Eisenbahn nur das historische Vorbild sein.

Hoffentlich sind nach all diesen Ausführungen nun die stolzen LGB-SPREEWALD-Besitzer nicht verwirrt und entmutigt. Das ist nicht nötig, besser wäre es, sich an dem LGB-Modell zu erfreuen, wie es ist, es in eine der beschriebenen Epochen zu versetzen, oder es nach eigenem Geschmack zu verändern. Und wem das zu trivial erscheint, der darf gern bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf aktiv werden und dazu beitragen, daß möglichst viele Originale möglichst lange in möglichst gutem Zustand im Einsatz bleiben, so daß die Firma LGB auch weiterhin so gelungene Modelle von lebendigen Vorbildern auf den Markt bringen kann.



Richtige Kleinbahnzüge zieht die richtige Kleinbahnlokomotive SPREEWALD seit 1984 auf der Museums-Eisenbahn.
oben: „Haltestelle“ Asendorf, Pfungsten 1984.
unten: Zugkreuzung am Tag des/r Eisenbahnfreundes/din, 31. August 1985. Fotos: Regine Köster



SPREEWALD und Wagen 9 – beide Museumsstücke sind als LGB-Modelle den Modelleisenbahnern inzwischen wohlbekannt. Freitag, den 27. Mai 1988, wird ein Sonderzug zusammenrangierte.
Foto: Wolfram Bäumer

