

oben: Wagen № 130, der vormalige Stern & Hafferl № 20 304 im Depotbahnhof Heiligenberg.

unten: Wagen № 131 war bei Stern & Hafferl der Wagen № 20 441, Dezember 1989.

Fotos: Uwe Franz

Uwe Franz Neue Fahrzeuge der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Im Herbst 1989 gelangten 7 hochinteressante und historisch wertvolle Fahrzeuge nach Bruchhausen-Vilsen. Um diesen Kurzbericht etwas übersichtlicher zu gestalten, wurde er in 2 Teile gegliedert und enthält nur die wichtigsten Daten und Hintergründe. Eine ausführliche Beschreibung der einzelnen Fahrzeuge soll in Form der bewährten „Nachrüstblätter“ für unsere Fahrzeugliste in alter Frische in den nächsten Ausgaben folgen.

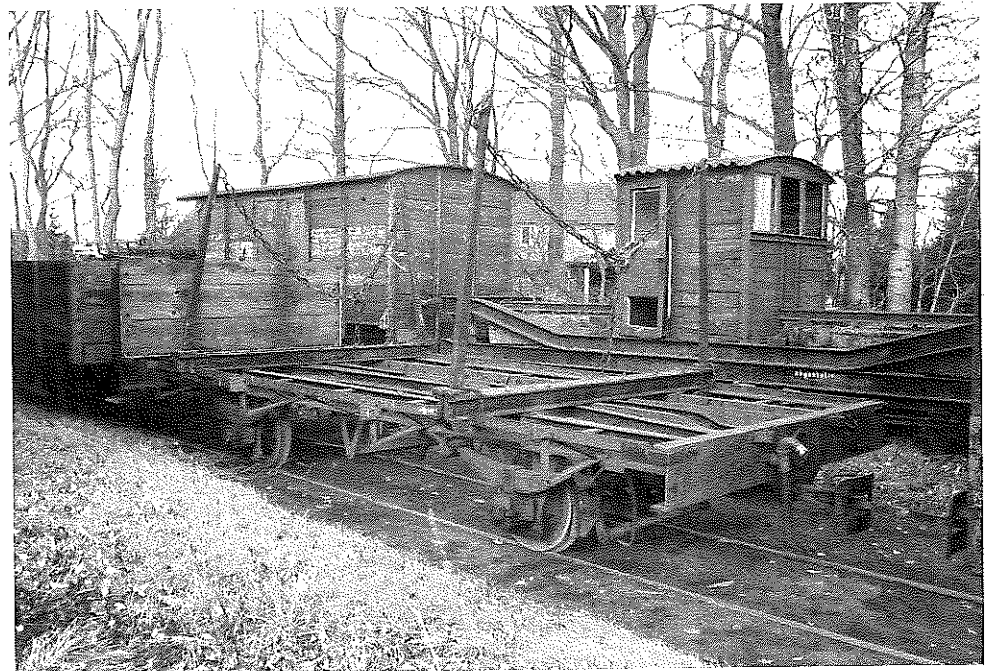
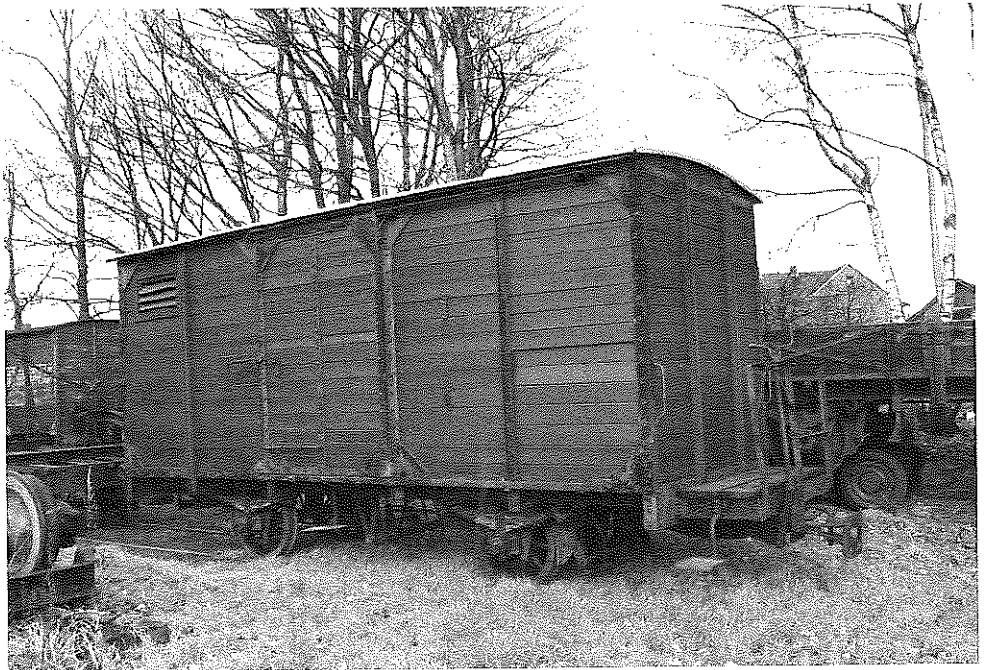
Die Österreich Aktion

Anfang Juni 1989 erhielten wir von einem Eisenbahnfreund aus Österreich den Tip, daß bei der Lokalbahn Vöcklamarkt - Attersee ein paar alte Güterwagen der ehemaligen Waldbahn Ruhpolding - Reit im Winkl zur Verschrottung bzw. zum eventuellen Verkauf anstehen. Da wir bereits mit unserem Personenwagen № 9 ein ehemaliges Fahrzeug dieser Waldbahn besitzen, war unser Interesse natürlich groß, und so wurde schnell Kontakt mit dem Betreiber der Bahn, dem Eisenbahnunternehmen Stern & Hafferl in Gmunden, aufgenommen. Nach einer eingehenden Prüfung und Besichtigung der Fahrzeuge vor Ort zufällig war der Schreiber dieser Zeilen nur wenige hundert Kilometer entfernt im Österreichurlaub, wurden die Bemühungen zum Ankauf verstärkt.

Anfang Oktober führten sie zum Erfolg, und der DEV konnte 2 der 4 ausgemusterten Güterwagen erwerben. Es handelt sich dabei um die Wagen № 20 441 und № 20 304. Der außerdem noch vorhandene Wagen № 20 302 wurde an die Kärntner Museumsbahn verkauft und der Wagen № 20 442 anschließend verschrottet.

Nur wenige Tage nach Eingang der Verkaufsbestätigung war unser Tieflader mit 2 besonders bewährten und verladungserprobten Museums-Eisenbahnern unterwegs nach Österreich. Von Hannover ging es - wie es sich gehört - mit der „rollenden Landstraße“ nach München und von dort weiter per eigener Achse über Bad Reichenhall (der Aufenthalt an der Grenze dauerte Stunden) und Salzburg nach St. Georgen im Attergau. Die Rechnung für die Bahnverladung auf die „Rollende Landstraße“ wurde von einem Museums-Eisenbahner aus Bruchhausen-Vilsen gespendet.

In St. Georgen wurde zuerst der Holztransportwagen № 20 441 auf unseren Tieflader verladen und dann zum ÖBB-Bahnhof Frankenmarkt gebracht. An der dortigen Kopframpe wurde er dann innerhalb weniger Minuten - sehr zum Erstaunen einiger Bahnarbeiter - auf einen bereitgestellten Kbs-Wagen verladen und verzurrt. Im Anschluß daran ging die Fahrt wieder zurück nach St. Georgen, wo der gedeckte Güterwagen № 20 304 verladen wurde.

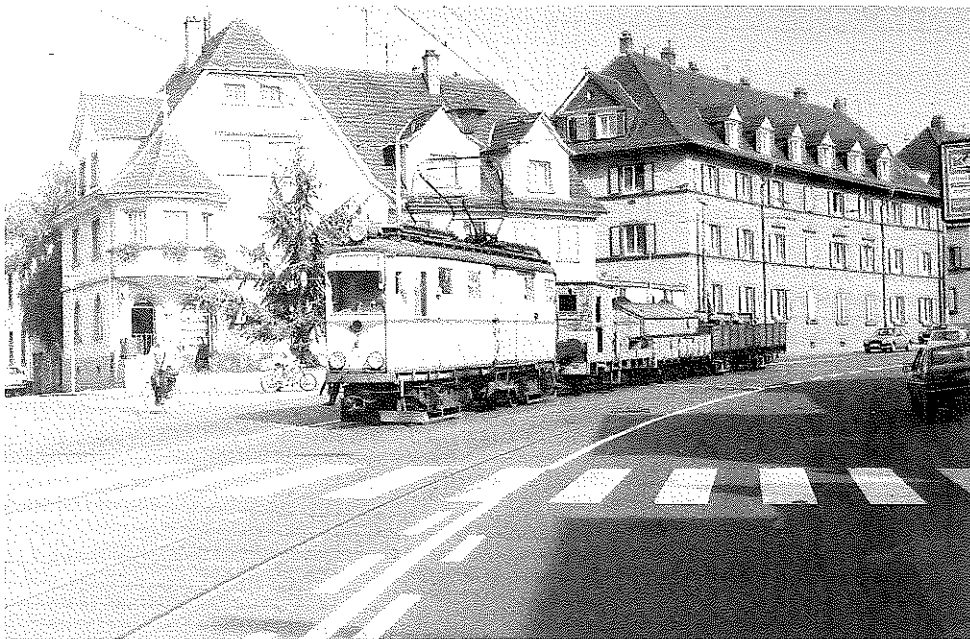


Am nächsten Morgen wurde die Heimfahrt angetreten, die jetzt allerdings ganz auf der Autobahn abgewickelt werden mußte. Die für einen Schmalspurgüterwagen schon ganz beachtlich Höhe von 3,30 m und die von der Bundesbahn in Aussicht gestellten hohen Kosten für die Gestellung eines Spezialwagens zwangen uns zu dieser wenig attraktiven Lösung.

Die Aktion konnte am 29. Oktober 1989 mit der Ankunft und dem Abladen des Wagens № 20 304 in Bruchhausen-Vilsen im wesentlichen abgeschlossen werden. Im sogenannten „Nachtsprung“ (Werbetext DB) traf eine Woche später auch der № 20 441 per Schiene in Bruchhausen-Vilsen ein. Der gedeckte Güterwagen erhielt sofort einen neuen Außenstrich, da die Bretter noch relativ gut erhalten sind und auf diese Weise für die nächsten Jahre konserviert wurden. Anschließend kamen beide Wagen nach Heiligenberg in den dort befindlichen Depotbahnhof.

Nun verfügt der DEV über 3 Wagen der Waldbahn Ruhpolding - Reit im Winkl, der nur ein recht kurzes Dasein (vom 1. Januar 1924 bis 31. Oktober 1931) bestritten war. Beide Güterwagen erhielten bei Stern & Hafferl Bremserbühnen und eine Vakuumbremse. Die Luftbremsen sind zwischenzeitlich wieder ausgebaut worden, so daß die Fahrzeuge jetzt nur noch eine Handbremse besitzen. Bei der geplanten Aufarbeitung der Wagen soll ihr ursprüngliches Erscheinungsbild - soweit rekonstruierbar - wiederhergestellt werden. Die nachträglich montierten Bremserbühnen sollen wieder demontiert werden und der Holztransportwagen seine steckbaren Stirnwände und Seitenrungen bzw. -wände zurückerhalten.

Von sehr großem Interesse für uns ist es, den ursprünglichen Einsatzort der Wagen bzw. den Erstbesitzer zu erfahren. Noch ein Hinweis: auf einem Achslagerdeckel des G-Wagens stehen die Buchstaben »L & G«. Wenn ein Leser einige Angaben zu der Geschichte der Fahrzeuge machen könnte, wären wie ihm sehr dankbar.



oben: Erst 1983 überführte die OEG ihre letzten Güterwagen nach Viernheim, wo sie im Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseum bewahrt werden sollten. Gütertriebwagen 18 schleppt den Zwischenwagen 732, den Eichwagen 697 und den offenen Güterwagen 809 (DEV Nr 148) durch Weinheim. Foto: Gerhard Hüther

unten: Der DEV Nr 148 wird im DB-Bahnhot Viernheim auf einen Kbs-Wagen verladen, 23. November 1989. Foto: Wolfram Bäumer



gen und Fahrzeuge durchgeführt. Als Geschenk erhielten wir bei dieser Gelegenheit 2 Schweinetransportkästen, die bei der DB ausgedient hatten. Sie wurden früher benötigt, um Schweine als Stückgut befördern zu können. Stillecht wurden die besagten Kästen, die von den Güterabfertigungen Alsfeld und Gelnhausen stammen, in dem mitgeführten OEG-Güterwagen Nr 365 verladen und weiter ging die Fahrt nach Bruchhausen-Vilsen, wo der Neuankömmling gleich abgeladen wurde. Am Montag den 27. November kam auch der Rest der Fuhre per Bahn in Bruchhausen-Vilsen an und wurde sofort abgeladen.

Durch diesen Zugang hat sich der Bestand an Wagen von der OEG bei der Museums-Eisenbahn auf 10 Einheiten verdoppelt. Vier davon sind bereits aufgearbeitet. Aufgrund des überdurchschnittlich guten Erhaltungszustandes der 5 Neuankömmlinge wird eine Aufarbeitung sicherlich in absehbarer Zeit in Angriff genommen werden können. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß es bereits Überlegungen gibt, den Drehschemelwagen zumindest einseitig je eine Scharfenbergkupplung zu belassen, um auch die Funktion einer solchen Kupplung dem Besucher demonstrieren zu können.

Zusammenstellung der bereits bekannten Daten aus den Lebensläufen der beschriebenen Güterwagen:

DEV Nr 109	Wagf. Ludwigshafen 1894
23. 11. 1989	ex OEG 709"
1958	+ OEG 794
DEV Nr 110	Wagf. Ludwigshafen 1894
23. 11. 1989	ex OEG 710"
1958	+ OEG 794

DEV Nr 129	Fuchs 1915
23. 11. 1989	ex OEG 365
1919	ex DWM, KA (KLB)
1915	OEG best 6 G-Wg., jedoch ev direkt an DWM geliefert

DEV Nr 130	Lindner oder Rastatt 1917
Anf 10. 1989	ex St & H 20 304 VA
1943	+ G 4
7. 1939	ex Waldb. Ruhpold. - Reit

DEV Nr 131	(?) 1896
Anf 10. 1989	ex St & H 20 441 VA
1943	+ H 1
10. 1940	ex Waldb. Ruhpold. - Reit

DEV Nr 148	Wagf. Ludwigshafen 1893
23. 11. 1989	ex OEG 809
1958	+ OEG 757

DEV Nr 164	Herbrand 1890
23. 11. 1989	ex OEG 704"
1958	+ OEG 743
20. 10. 1949	Umb aus C 4 Nr 232
nach 1898	ex KLB 232, ev nur verm.
vor 1897	ex SEG 159

Güterwagen von der OEG

Aus dem süddeutschen Freundeskreis der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf wurden wir auf einige alte OEG-Güterwagen aufmerksam gemacht. Auch hier wurden schnell die nötigen Kontakte geknüpft, und so war es möglich, kurzfristig einen Lokaltermin mit der OEG zu vereinbaren. Bei den Fahrzeugen handelt es sich um Überbleibsel des ehemaligen »Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseums« der DGEg. Weil zahlreiche Fahrzeuge in OEG-Eigentum verblieben waren, wurden sie nach Auflösung des Museums in Viernheim zurückgelassen und sollten eigentlich verschrottet werden, weil scheinbar kein Interesse bestand.

Bei der Auswahl aus dem Angebot kam es uns nicht darauf an, möglichst viele Wagen anzuschaffen, sondern nur die zur Ergänzung unserer Fahrzeugsammlung wichtigsten Stücke zu erwerben. Zahlreiche hinzugekommene Mitbewerber erleichterten natürlich die Kaufverhandlungen nicht gerade, aber trotzdem konnten wir uns mit der OEG einigen. Der DEV konnte somit im November 1989 insgesamt 5 Güterwagen erwerben.

Während noch die letzten Fragen mit der OEG telefonisch geklärt wurden, rollte der Transport der Fahrzeuge von Viernheim nach Bruchhausen-Vilsen bereits an. Unser Tieflader mit der bewährten Mannschaft wurde in Marsch gesetzt und unsere Aschaffburger und Hochheimer Mitglieder verständigt. Auch die DB zeigte sich überraschend flexibel, sie schaffte es, binnen 4 Tagen 3 Kbs-Wagen im DB-Bahnhof Viernheim bereitzustellen.

Am 23. November 1989 wurden in Viernheim die Güterwagen verladen. Trotz der erforderlichen Pendelfahrten mit Autokran und Tieflader zwischen den Viernheimer Bahnhöfen von OEG und DB war die Verladeaktion in wenigen Stunden abgeschlossen. Für den reibungslosen Ablauf sprachen uns die verantwortlichen Herren der OEG große Anerkennung aus. Über solches Lob von Fachleuten freuen wir uns natürlich ganz besonders.

Auf dem Rückweg wurde dann noch im Frankfurter Feldbahnmuseum der befreundeten Dampfbahn Rhein-Main Station gemacht und eine ausgiebige Besichtigung der Betriebsanla-