

Wolfram Bäumer

Zur Aufarbeitung des Wagens DEV-BC4 Nr. 7

Die Autoren vorstehenden Beitrages gehen auf die Art der Restaurierung des Wagens 7 ein, indem sie den Wunsch zum Ausdruck bringen, er möge im Ursprungszustand Zeugnis von der Herrlichkeit der Kreisbahn Leer – Aurich – Wittmund (LAW) ablegen. Da diese Forderung – so stehengelassen – auf Widerspruch stoßen könnte, sei an diesem Beispiel die Entwicklung einer Restaurierungsphilosophie aufgezeigt.

■ **Zeitpunkt:** Es ist nie zu früh, darüber nachzudenken, ob und welche Eingriffe Museumsmitarbeiter an einem historischen Zeugen vornehmen werden. Daher besteht auch kein Grund, eine Diskussion um die Aufarbeitung des Wagens 7 als verfrüht auf später abzuschieben, obwohl dieser Wagen noch auf Jahre unter Dach vor Wind und Wetter gut geschützt unberührt gelassen wird.

■ **Technische Voraussetzungen:** Die Aufarbeitung in betriebsfähigen Zustand und die durchgeführten Restaurierungen bzw. Rekonstruktionen der Inneneinrichtungen und Bremsanlagen der Wagen 3, 4, 11, 21, 22, 23, 31, 53 und 137 sowie des z. Z. in Arbeit befindlichen Wagens 18 in der Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen zeigen, daß die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf in technischer Hinsicht jedes gewünschte Ergebnis erzielen kann.

■ **Wissen:** Wesentliche Voraussetzung für die Rekonstruktion eines bestimmten historischen Zustandes ist die genaue Kenntnis dessen. Dank der musealen Forschung durch die beiden Autoren kennen wir nun den Wagen 7 relativ gut, so daß eine Rekonstruktion eines überkommenen Zustandes auch seitens des Wissens möglich wurde.

■ **Inhalt:** Bevor Schritte zur Aufarbeitung eingeleitet werden, muß wohlüberlegt sein, welche Aussage der historische Zeuge später im Museum treffen soll. Ein Kleinbahnwagen soll nicht schön, niedlich, gemütlich oder romantisch werden, sondern der Vermittlung einer bestimmten Kleinbahntechnik, eines Kleinbahnverkehrs oder einer kleinbahnigen Betriebsweise dienen. Das fertige Exponat darf und sollte gleich mehrere Elemente des Kleinbahnwesens präsentieren.

■ **Ausgangssituation:** Technisch ist der Wagen 7 vom Spürkranz bis zur Dachhaut schrottreif. Der Übernahmestandard wurde ohne museale Überlegungen bei der Museums-Eisenbahn vor mehr

als 20 Jahren irreversibel abgeändert. Die Eingriffe erfolgten im Hinblick auf die betriebliche Verwendung als Buffetwagen – anders ausgedrückt: Ein historischer Zeuge wurde zur Museums-Infrastruktur »Cafeteria« degradiert. Eine Aufarbeitung in jeden denkbaren Zustand kann aufgrund der erheblichen Schäden nur durch weitgehenden Neubau erfolgen. Wichtige Zeit- oder Gebrauchsspuren zeigt der Wagen leider nicht mehr, so daß sie einem Neubau auch nicht entgegenstünden.

Es gilt daher, die Aussagekraft der 3 zur Diskussion stehenden Zustände gegeneinander abzuwägen, um sich letztendlich für die Rekonstruktion eines dieser Zustände zu entscheiden.

a) **Heutiger Zustand:** So wie jedes richtige Museum eine Cafeteria für die Besucher besitzt, bietet heute auch fast jede Museumsbahn ihren Fahrgästen Stärkung und Erfrischung in einem Buffetwagen an. Angestoßen wurde die Entwicklung sicher ganz entscheidend durch den erfolgreichen Einsatz des ersten Buffetwagens auf einer deutschen Museums-Eisenbahn – durch den Wagen 7 des DEV. Als Pionier dessen kommt dem Wagen fast schon denkmalsträchtiger Wert zu. Er könnte auch gut Exponat eines deutschen Museumsbahn-Museums sein. Doch ist die Aussagekraft als Buffetwagen zum Kleinbahnwesen eher verschwindend gering, und außerdem wird derartiges vom Wagen 15 viel besser vermittelt.

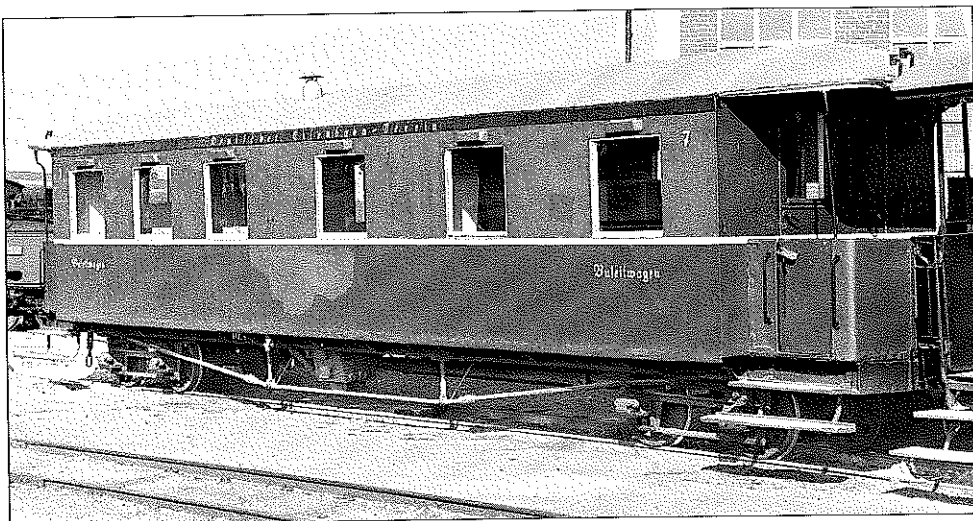
b) **Umbauzustand:** Um 1950 richtete die LAW diesen Wagen mit einfachen Mitteln zum Triebwagen-Beiwagen um. Dieser Umbau ist typisch für die Zeit, als man bereits das Ende der Kleinbahnen am Horizont erkennen konnte. Statt große Investitionen in neue Schienenfahrzeuge zu tätigen, beschaffte man lieber (staatlich gefördert) Busse und verlängerte die Lebensdauer der Kleinbahnfahrzeuge mit geringem Aufwand lediglich um ein paar Jahre. Da sehr viele Kleinbahnen so vorgingen, dürfte es sich hierbei um ein im Kleinbahn-Museum darstellungswertes Detail handeln. Ein zum Beiwagen umgebauter Personenwagen aus der Dampfzugzeit wäre z. B. ein geeignetes Exponat, die beschriebene Aussage zu treffen. Bedingung des Museumsbetriebes ist jedoch, daß ein technisch gelungener Umbau gezeigt wird und kein Murks, denn schließlich möchten wir den Wagen mit Fahrgästen ohne elementare Sicherheitsmängel einsetzen. Die

beim Wagen 7 zusätzlich aufgebrachte Verbleichung entspricht jedoch nicht den anerkannten Regeln der Technik und ist selbst nach einer sorgfältigen Rekonstruktion aufgrund der Korrosionsanfälligkeit kein Garant für eine lange Lebensdauer des Wagens. Somit scheidet der Wagen 7 aus technischen Erwägungen zur Präsentation der Umbautätigkeit aus, obwohl er inhaltlich gut dafür geeignet wäre. Es ist zu prüfen, wie gut die Wagen 5 oder 12 die beschriebene Aussage treffen können.

c) **Ursprungszustand:** Der Bäderverkehr verhalf vielen Kleinbahnen zwischen Sylter Inselbahn, Steinhuder Meer-Bahn und Chiemseebahn sowie zwischen Borkumer Kleinbahn und Königsberg – Cranzer Eisenbahn zu beachtlichem Fahrgastaufkommen. Die Badegäste aus den Großstädten stellten höhere Komfortansprüche als die Landbevölkerung, die zur ländlichen Erschließungsbahn nur eine Alternative kannte: Fußmarsch. Das stark steigende Fahrgastaufkommen zu den Sommerfrischen zwang die Kleinbahnen zu Fahrzeugbeschaffungen; es wurden aber nicht die kleinen und dunklen Wägelchen nachbeschafft, sondern i. d. R. großzügig verglaste und elegante Drehgestellwagen, die schon in der 3. Klasse ein gehobenes Ambiente boten. Typisches Beispiel hierfür ist der Wagen 7 mit seiner Gesamtlänge, den 2 Klassen und den beiden Toiletten. Da kein anderer Wagen im Fahrzeugpark des DEV gleichwertig Aussagen zum Komfort im Bäderverkehr auf Kleinbahnen treffen kann, ist hier ein gewichtiger Grund für die Rekonstruktion des Wagens 7 in den Ursprungszustand gegeben. Auch die Bäderbahn-Wagen 22 und 23 können hier nicht mithalten.

Andererseits existieren in Mecklenburg und Vorpommern 2 Museums-Bäderbahnen (wenn man sich dort auch noch nicht zu der Bezeichnung »Museums-Eisenbahn« durchringen konnte) sowie am Chiemsee eine dritte, die in originalem Bäderbahn-Umfeld mit originalen Bäderbahn-Fahrzeugen Bäderverkehr sogar in Dampftraktion abwickeln. Auch die Bahnen auf den Nordseeinseln Borkum, Langeoog und Wangerooge leisten vergleichbares wenn auch z. T. mit neuen Fahrzeugen. Daher darf hinterfragt werden, ob das Thema »Bäderverkehr auf Kleinbahnen« innerhalb der Präsentation des Kleinbahn-Museums wirklich ein zentrales Anliegen darstellt.

■ **Resümee:** Da 2 der 3 denkbaren Zustände aus technischen oder inhaltlichen Gründen als Ziel einer Rekonstruktion ausscheiden, verbleibt einzig der Ursprungszustand als erstrebenswert. In diesem Zustand wird der Wagen in unserem Zug kein Fremdkörper sein, sondern zum stimmigen Gesamtbild eines Kleinbahnzuges beitragen. Das ist viel wert, denn wir streben mit unserer Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf kein Raritätenkabinett an, sondern die »Präsentation einer typischen Kleinbahn stellvertretend für dieses Transportsystem in ihrer ursprünglichen Funktion mit ihren Betriebsmitteln als technik- und sozialgeschichtlich relevantes Kulturgut«, wie es im Museumskonzept heißt.



Als Buffetwagen (in falscher Schreibweise) kam der Wagen DEV 7 auf der Museums-Eisenbahn zum Einsatz, Okt. 1972, Foto: Eberhard Kunst