

Uwe Breitmeier

Der Wismarer Schienenbus T 141 des Eisenbahn-Museums Darmstadt-Kranichstein

Das Sammlungskonzept des Eisenbahn-Museums Darmstadt-Kranichstein (EDK) sieht die Erhaltung eines Triebfahrzeuges vor, das die ersten Versuche dokumentiert, mit denen aufwendige dampflokbetriebene Reisezüge durch motorgetriebene Fahrzeuge abgelöst worden sind.

Die ersten erfolgreichen Übernahmen von Motoren aus dem Kfz-Bereich in Schienenfahrzeuge erfolgten mit leichten Fahrzeugen wie Triebwagen und Kleinlokomotiven. Bereits in den 20er Jahren konkurrierten Omnibusse den Schienenpersonennahverkehr. Ein dampflokbetriebener Zug mit Personenwagen, Gepäckwagen und hohem Personalaufwand war bei schwacher Auslastung schon damals nicht kostendeckend zu betreiben. Die Kleinbahnen erhofften sich daher vom Einsatz von Omnibussen auf Schienen erhebliche Kostenersparnisse.

Doch die damaligen Verbrennungsmotoren waren noch zu schwach. Die Leistungen lagen zwischen 20 und 50 PS, zu wenig für die erheblich stabiler und damit schwerer als Straßenfahrzeuge ausgeführten Schienenfahrzeuge

Auch die Kraftübertragung vom Motor auf die Antriebsräder war noch nicht gelöst: Es gab keine geeigneten Getriebe, mit denen hohe Leistungen übertragen werden konnten. Mit mechanischen Schaltgetrieben ließen sich keine schweren Lasten auf der Schiene anfahren. Dies wird jedem Kraftfahrer klar: Wenn er mit seinem Pkw eine für Eisenbahnen kleine Last von 100 t anfahren wollte, würde er entweder seinen Motor abwürgen, wenn er die Kupplung „kommen läßt“ oder die Kupplung würde das „Schleifen“ nicht lange aushalten.

Erst die Umformung der Motorleistung über Generator in elektrische Energie, ließ die Übertragung großer Leistungen zu. Doch die elektrische Leistungsübertragung war für Triebwagen zu schwer, zu teuer und zu aufwendig. Erst die Verfügbarkeit hydraulischer Getriebe zur Übertragung größerer Motorleistungen bis ca. 400 PS brachte mit den für die deutsche Wehrmacht entwickelten Diesellokomotiven WR 360 C 14, den späteren V 36 der DB, einen Durchbruch für den Einsatz motorgetriebener Schienenfahrzeuge.

Ende der 20er Jahren, im Zeichen der Weltwirtschaftskrise, konnten sich viele Kleinbahnen und privaten Eisenbahnen, die meist kleine Zweigbahnen betrieben, teure Dampfzüge mit wenig Fahrgästen nicht mehr leisten. Das Landeskleinbahnamt Hannover als Betriebsführerin vieler Kleinbahnen im heutigen Bundesland Niedersachsen schrieb deshalb einen Leichttriebwegentyp aus, der das Bestehen der Kleinbahnen gegen die Straßenomnibus-Konkurrenz ermöglichen sollte.

Die damalige Ausschreibung gewann die Waggonfabrik Wismar mit ihrem Schienenbus. Firmenintern wurde er nach dem Auftraggeber als Typ „Hannover“ bezeichnet, bei den Kunden hieß er nach seiner Herkunft „Wismarer Schienenbus“ und bei Fahrgästen und Eisenbahnfreunden ob seiner Motorvorbauten „Schweineschnauze“ oder „Spitzmaus“. Ab 1932 wurden in zwei Grundtypen so-

wohl in Normal- als auch Schmalspur bis 1941 ca 100 Fahrzeuge gebaut. Davon ging etwa die Hälfte in den Export, hauptsächlich ins damals ebenfalls faschistische Spanien.

Die Wismarer Schienenbusse heben sich durch ihre augenfällige Verwandtschaft zu den Straßenbussen von anderen Triebwagen deutlich ab. Schon der Motorvorbau fällt auf, wie er von Lastkraftwagen und Omnibussen der 30er Jahre her bekannt ist. Die Waggonfabrik Wismar übernahm aus der Lkw-Produktion von Ford die Antriebsblöcke mit 4-Zylinder-Benzinmotor, Schaltgetriebe, Achsgetriebe, Bremsen und Motorhaube. Die Übernahme von Großserienteilen als kostengünstige und bewährte Antriebe bedeutete für die Kleinbahnen auch den Verzicht auf teure Ersatzteillager, da von jeder Fordwerkstatt sofort die passenden Verschleißteile sowie das Instandsetzungs-Know-how bezogen werden konnten.

Der Einsatz von Seriengetrieben aus dem Kfz-Bereich mit 4 Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang zwang zum Einbau von 2 Antriebsanlagen an beiden Fahrzeugenden. Es wurde jeweils nur die in Fahrtrichtung vordere Antriebsanlage benutzt, die den führenden Radsatz des zweiachsigen Fahrzeuges antrieb. Lediglich für Rangierbewegungen wurde der Rückwärtsgang verwendet. Der Einbau zweier kompletter Antriebsanlagen aus dem Lkw-Serienbau war immer noch billiger, als der Einbau eines speziellen Wendetriebes.

Eine andere Innovation war die Verwendung der Schweißtechnik. Die Waggonfabrik Wismar arbeitete damals mit der Wissenschaft eng zusammen und übernahm als erste das neue Verfahren im Schienenfahrzeugbau. Im Vergleich zum Nieten konnten Rahmen und Wagenkasten leichter konstruiert werden.

Die Einfachheit und Leichtigkeit der Wismarer Schienenbusse erlaubte keinen Einbau normaler Zug- und Stoßvorrichtungen. Sie weisen lediglich eine Stoßstange an jedem Wagenende auf, wie sie auch bei Lkw zur Anwendung kamen. Damit konnten diese Triebwagen nicht in Züge eingestellt werden. Die Triebwagen verkehrten daher wie Straßen-Omnibusse als alleinfahrende Fahrzeuge.

Es handelt sich also um frühe Vorläufer der jetzt wieder neu entwickelten Generation von Leichttriebwagen, die ab 1995 in Dienst gestellt werden und denen die gleiche Aufgabe wie damals schon als Retter von schwach belasteten Zweigstrecken zukommt. Denn die Entstehungsgeschichte des Wismarer Schienenbusses kann verglichen werden mit dem Bemühen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen 60 Jahre später, die Schienenfahrzeugtechnikindustrie zur Entwicklung leichter Nahverkehrsfahrzeuge zu bewegen.

Geschichte des T 141

Bei der Lüchow – Schmarsauer Eisenbahn GmbH (LSE) handelte es sich um eine schwach belastete Kleinbahn, die ab 1911 das östlich von Lüchow gelegene Gebiet bis zur Elbe mit einer 17,2 km langen Strecke in landwirtschaftlich geprägter Region erschloß. Als eine der ersten Bahnen bestellte sie sofort nach Erscheinen einen Wismarer Schienenbus, der mit der Fabrik-Nr. 20203 am 16. 2. 1933 im RAW Stendal bahnamtlich abgenommen und mit der Betriebsnummer VT 1 in Dienst gestellt.

Mit dem Schienenbus konnte die LSE den Reisezugverkehr rationalisieren. Nur noch in den Hauptverkehrszeiten mußten lokbespannte Züge eingesetzt werden. In den Schwachlastzeiten reichte der neue Triebwagen völlig aus. VT 1 erreichte dabei Laufleistungen von jährlich 40.000 km. Für eine so kurze Einsatzstrecke stellt dies eine beachtliche Leistung dar, die dem Triebwagen eine hohe Verfügbarkeit bescheinigt, die durch wenige und kurze Standzeiten für Reparaturen geprägt ist. Die erhaltenen Originalunterlagen des Betriebsbuches weisen Standzeiten fast nur für die gesetzlich vorgeschriebenen planmäßigen Untersuchungen auf.

Dies gilt sogar für die Zeit im Zweiten Weltkrieg, obwohl der Wagen durch behördliche Anordnung ab März 1940 nicht mehr mit Benzin betrieben werden durfte, sondern auf Treibgas umgerüstet werden mußte. Auch unter den erschwerten Betriebsbedingungen des Krieges bewährte sich VT 1 und erreichte fast 25.000 km jährliche Laufleistungen. Diese Einsätze dauerten bis 30. 6. 1944, dann wurde VT 1 abgestellt mit dem Vermerk im Betriebsbuch: „Durch Kriegseinwirkung stark beschädigt“. Dabei düfte es sich um Schäden durch Fliegerbeschuß handeln. Immerhin war der Wagen seit seiner letzten Untersuchung am 13. 8. 1943 noch 17.400 km gelaufen und hatte ohne Ausfall sein Fahrplansoll weiter erfüllt.

Als sich die Nachkriegsverhältnisse zu ordnen begannen, erfolgte in der Werkstatt der LSE die Reparatur des Triebwagens. Diese wurde am 17. 3. 1949 vom niedersächsischen Landeseisenbahnamt Hannover abgenommen. Immer noch mit Treibgasanlage erreichte VT 1 mit 40.000 km/Jahr wieder Laufleistungen wie vor dem Krieg mit Benzinantrieb. Dies bestätigt den eingebauten Ford-Motoren des Types AA eine außerordentliche Robustheit, was durch die geringe Höchstdrehzahl von 2.200 U/min erklärlich ist.

Das Landeseisenbahnamt ordnete ab 1950 die Triebfahrzeuge der von ihm betriebenen Bahnen mit neuen Betriebsnummern, um Doppelbesetzungen auszumerzen. So erhielt VT 1 die Betriebsnummer T 141.

Leider enden nach 1950 die Aufschreibungen der Laufleistungen des Triebwagens. Interessant ist aber, daß T 141 mehrfach leihweise auf anderen Strecken im Einsatz war. So wurde eine Frist-Ver-

längerungsuntersuchung am 15. 9. 1954 bei der Buxtehude – Harsefelder Eisenbahn durchgeführt.

Nach der Auflösung des Landeseisenbahnamtes übernahm 1960 die Osthannoversche Eisenbahn AG (OHE) die Betriebsführung der LSE, die auch für die Durchführung der Untersuchungen und deren Abnahmen zuständig war. In diese Zeit schlägt sich die zunehmende Konkurrenz des Straßenverkehrs in Werkstattaufenthalten nieder: Mehrfach wurde T 141 in Zusammenstöße auf Bahnübergängen mit Straßenkraftfahrzeugen verwickelt.

Die letzte Untersuchung dauerte vom 6. 9. 1964 bis zum 15. 1. 1965, mithin 4 Monate als Anzeichen dafür, daß der Wagen nicht mehr dringend benötigt wurde und nur noch Reservefahrzeug war. Die LSE hatte zuvor 2 gebrauchte Motoren des Types Ford-BB von der Wilstedt – Zeven – Tostedter Eisenbahn gekauft, die bei 2.800 U/min 50 PS leisten und deren Typ auch von der Waggonfabrik Wismar bei jüngeren Schienenbussen verwendet wur-

de. Diese wurden in T 141 eingebaut. Mit Fristablauf stellte die LSE am 15. 1. 1968 den Wagen ab, obwohl er sich noch in gutem Zustand befand.

In den 35 Betriebsjahren hat T 141, einer der am längsten im Regelbetrieb eingesetzten Wismarer Schienenbusse, seine Betriebsfähigkeit trotz der Leichtbauausführung als für rauhen Eisenbahnbetrieb geeignetes Fahrzeug unter Beweis gestellt. Mit den bekannten Einsatzzeiten läßt sich die Gesamtleistung mit rund 750.000 km ermitteln.

Der LSE leistete er treue Dienste sowohl in der Anschaffung, als auch im Unterhalt und im Betrieb billiges Fahrzeug. Der Wagen fuhr bereits wirtschaftlich im Regelverkehr bei einer Besetzung von 6 vollzahlenden Fahrgästen. Damit konnte die LSE den Schienenpersonenverkehr noch bis 1966 aufrecht erhalten. Inzwischen ist mit dem Rückzug der Eisenbahn aus der Fläche die Strecke von Lüchow nach Schmarsau abgebaut worden, nachdem kein lohnender Güterverkehr mehr verblieben war.

Geschichte als Museumsfahrzeug

T 141 verdankt sein Überleben der Initiative der „Arbeitsgemeinschaft Historische Eisenbahn“, die die stillgelegte DB-Strecke Bodenburg – Sibbesse übernahm. Dort sollte der Wismarer Schienenbus im Museumsbetrieb eingesetzt werden. Anfang der siebziger Jahre kam T 141 nach Bodenburg. Leider verzögerten behördliche Auflagen die Betriebsaufnahme jahrelang. So stand der Schienenbus ungeschützt in Bodenburg im Freien abgestellt und verfiel, da der Verein mit anderen Aufgaben ausgelastet war.

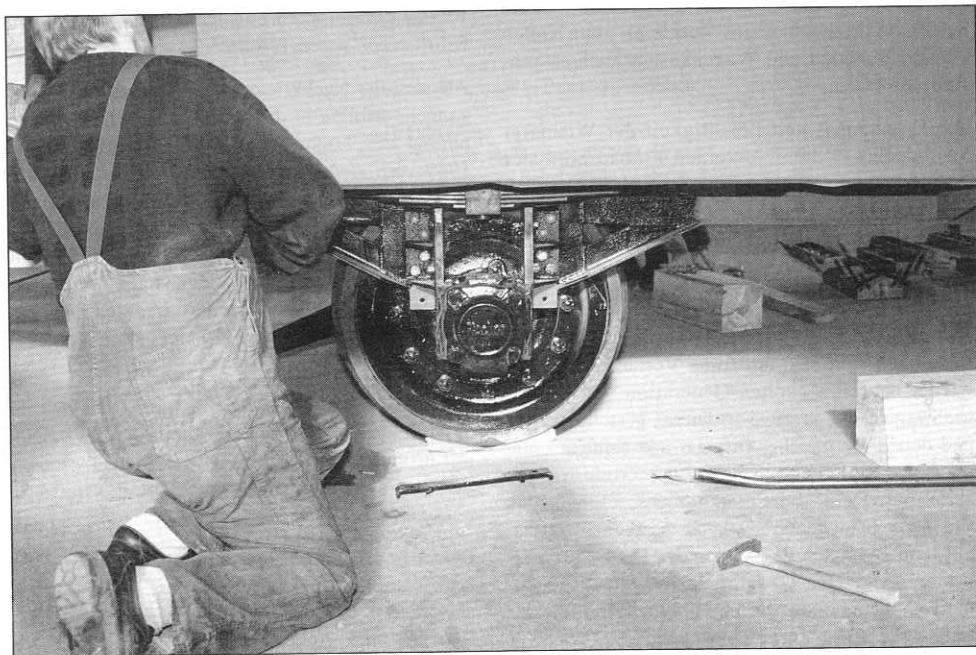
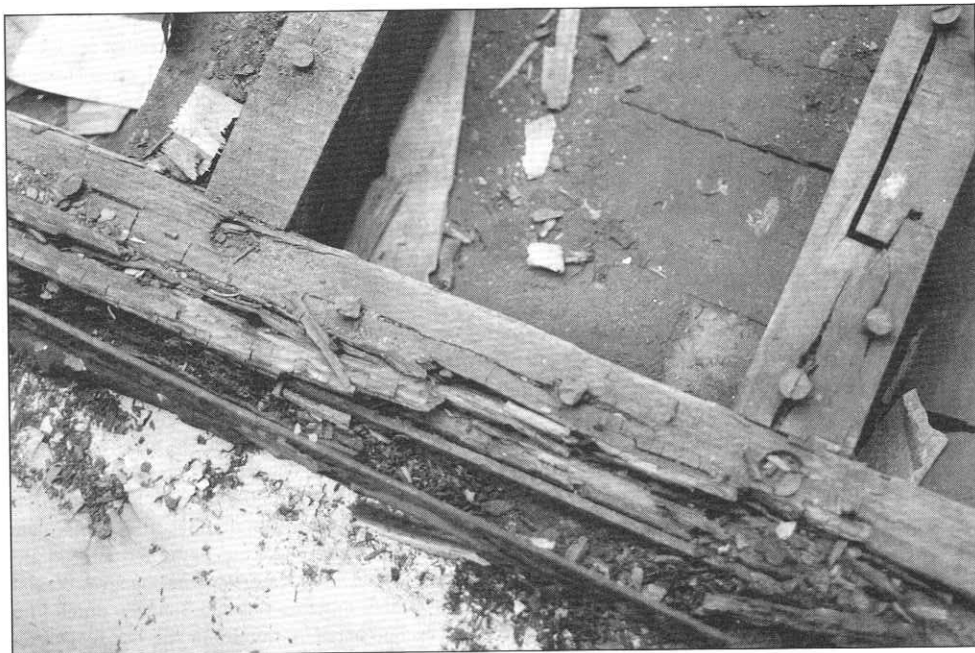
Daher wollte man den Schienenbus zur Bestandsicherung an eine andere Museumsbahn abgeben. Neben zwei weiteren Interessenten war das EDK am schnellsten zu einer Entscheidung fähig, so daß der Wagen für 4.000 DM gekauft wurde. Ende September 1985 traf er auf einem Niederbordwagen in Darmstadt ein.

Da T 141 ein Jahrzehnt Witterung und Vandalismus preisgegeben war, wies er einen erbärmlichen Zustand auf. Eine betriebsfähige Instandsetzung war kurzfristig ausgeschlossen, nur eine grundlegende Restaurierung konnte das Fahrzeug retten. Im Eisenbahnjubiläumjahr 1985 war man mit Instandsetzungen von Fahrzeugen für Jubiläumsveranstaltungen voll ausgelastet, so daß T 141 unter Planen geschützt weiter abgestellt werden mußte.

In den folgenden Jahren wurde auf eine günstige Gelegenheit zur Aufarbeitung gewartet. 1989 kam Kontakt mit einem Karosseriebauunternehmen im Odenwald zustande, das Old-Timer-Autos restauriert. Doch die Verhandlungen über die Restaurierung von T 141 ließen sich nicht konkretisieren. Immerhin war jetzt das Augenmerk auch auf den Bereich der Autoindustrie gelenkt, die als Förderer der Restaurierung dafür interessiert werden sollten. Die größten Erwartungen wurden dabei auf die Ford-Werke in Köln gelegt, die aber in keiner Weise auch nur Ansatz eines Interesses zeigten.

Für die spätere Restaurierung und anschließenden Betriebseinsatz wurde vorab beschlossen, statt der Originalmotoren neuere Dieselmotoren einzubauen, um mit Abgasvorschriften keine Probleme zu bekommen. Die Aussicht von der Fa. Opel Dieselmotoren zu erhalten, ließ sich auch nach mehreren Anläufen nicht realisieren.

Die entscheidende Idee für die Restaurierung des Wagens erhielt der Leiter des EDK Ende 1990 in einem Wartezimmer beim Lesen der „Auto-Bild“ vom 8. 10. 1990. Dort war beschrieben, wie mit



Fotos: Vorgefundener Zustand und Werdegang der Arbeiten

einer ABM 15 Arbeitslose in Wilhelmshaven alte Busse betriebsfähig restauriert hatten. Dabei fiel der Untertitel auf: „Hier restaurieren Arbeitslose innerhalb eines Jahres für ein Berliner Museum einen Bus-Oldie“. Das Museum für Verkehr und Technik Berlin war in den Jahren zuvor in Museumskreisen beneidet worden wegen der hunderte von Millionen DM, die im Rahmen der Berlin-Förderung in dieses Museum geflossen waren.

Da die finanzielle Lage der meisten Museen mehr als kläglich bezeichnet werden muß, durfte es doch nicht wahr sein, daß hier ein höchst subventioniertes Museum auch noch mit ABM billig Exponate restaurieren läßt. Noch am selben Tag wurde von der Museumsleitung des EDK ein Brief an das Arbeitsamt Wilhelmshaven mit der Bitte um Erläuterung geschickt. Die Antwort war erfreulich: Die ABM werden von dem „Verein Beratung, Kommunikation und Arbeit e. V.“ abgewickelt, der sich an dem Eisenbahnfahrzeug interessiert zeigte. Nun wurden sich Verein und EDK schnell handelseinig. Am 9. 9. 1992 wurde T 141 mit einem Transport über die Straße auf dem Coulemeyer-Roller der Paderborner Spedition Guttwein nach Wilhelmshaven zur Restaurierung geschickt.

Laut Vertrag sollte T 141 Anfang 1994 fertiggestellt sein. Das EDK hatte die Verwaltungskosten des BKA Wilhelmshaven zu tragen und die anfallenden Materialkosten. Die Löhne der an der Restaurierung Beteiligten wurden vom Arbeitsamt getragen, bis zur Fertigstellung immerhin eine Summe von über 1 Mio DM!

Vom EDK wurde ein Restaurierungskonzept erarbeitet. Der Triebwagen sollte in seinem letzten Erscheinungsbild der fünfziger Jahre instand gesetzt werden. Zu einer Fülle von Detailfragen konnten anfangs aber keine Antworten gegeben werden. Auch eine Anfrage an die noch als Restbetrieb existierende LSE brachte keine neuen Informationen. Glücklicherweise konnte Dr. Brüning helfen, der den Triebwagen in den letzten Einsatzjahren mit Farbdias aufgenommen hatte, sogar mit Fotos aus dem Innenraum. Er bot bereitwillig seine Unterlagen zur Einarbeitung in das Restaurierungskonzept an. So konnten korrekte Vorgaben für die anlaufenden Arbeiten in Wilhelmshaven gegeben werden.

Eingebaut wurden zwei gebrauchte 5-Zylinder Dieselmotoren von Mercedes-Transportern. Die höhere Motorenleistung ist wünschenswert für die betriebliche Verwendung des Triebwagens. Denn zur Museumsstrecke muß T 141 von Darmstadt-Kranichstein nach Darmstadt-Ost über DB-Gleise

gelangen. Dafür wäre die alte Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h hinderlich, so daß die Zulassung für 60 km/h erreicht werden soll.

Der Wismarer Schienenbus hätte auch damals mit entsprechender Achsübersetzung für 60 km/h zugelassen werden können, da Konstruktion und Bemessung der Bremsleistung dafür ausgelegt worden waren. Auf der LSE durften aber nur 40 km/h gefahren werden.

In Wilhelmshaven wurde das Fahrzeug bis auf den Rahmen zerlegt, sandgestrahlt und wieder neu aufgebaut. Auch die Inneneinrichtung entstand neu, wie sie 1932 gebaut worden war. Bei diesen Arbeiten wurde bereits der spätere Einbau von Indusi und Zugbahnfunk ohne Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes berücksichtigt. Sorgfalt und Einfühlungsvermögen der BKA-Mannschaft garantierten eine hervorragende Restaurierung, wovon sich die Mitarbeiter des EDK bei mehrfachen Besuchen in Wilhelmshaven überzeugen konnten.

In der Zeit vom 18. 4. – 20. 4. 1996 fanden auf der Wilhelmshavener Hafenhafen erste Probefahrten

statt. Am 13. 5. 1996 kehrte T 141 mit dem selben Coulemeyer-Transporter von Wilhelmshaven nach Darmstadt zurück. Hier wurde er erstmals der Öffentlichkeit beim Dampflokfest im EDK vom 16. 5. – 19. 5. 1996 vorgestellt. Dabei wurden Pendelfahrten zum Stellwerk R 1 nicht nur für Mitfahrten des Publikums genutzt, sondern auch erste Erfahrungen mit dem wieder neuen Wagen gemacht. Seine erste Bewährungsprobe im Betrieb hat T 141 dabei bestens bestanden. Der Mannschaft des BKA Wilhelmshaven kann für diese Arbeit nur größtes Lob gezollt werden.

In Darmstadt muß jetzt der Triebwagen noch mit den für die Zulassung auf DB erforderlichen Anlagen ausgerüstet werden. So soll der Wagen ab Saison 1997 in den Regelbetrieb des Museums übergehen. Wenn auch die Arbeiten 2 Jahre länger als geplant gedauert haben, so ist der Gegenwert das Abwarten allemal wert gewesen. Das Schönste ist aber, daß als Folgeprojekt Triebwagen VT 70 921 nach Wilhelmshaven geschickt wurde, nachdem sich BKA und EDK als gute Partner zusammengefunden haben.



Oben: Restaurierung des Wagenkastens in der Wilhelmshavener Werkstatt

Rechts: T 141 zusammen mit einem Bus des Darmstädter Bus- und Trambahn-Clubs am 17. 5. 1996 in Darmstadt-Kranichstein.

Fotos: Archiv Eisenbahn-Museum Darmstadt-Kranichstein