

Die Umbauwagen der DHEF (Wg. 4 + 5)

- Ein Artikel für eine Fachzeitschrift -

1985 kauften die Delmenhorst - Harpstedter Eisenbahnfreunde e.V. ein Pärchen Umbauwagen B3yge (87049 und 88394, zuletzt Ludwigshafen), um den steigenden Nostalgieverkehr auf der Delmenhorst - Harpstedter Eisenbahn (DHE) bewältigen zu können.



Die Entscheidung für Umbauwagen fiel zum einen, weil ältere Bauarten wie Endbühnenwagen zu dieser Zeit nicht verfügbar waren, und zum anderen, weil Umbauwagen oftmals leihweise auf der DHE im Einsatz waren. So fuhr am letzten Tag des planmäßigen Personenverkehrs ein Zug mit einem Umbauwagenpärchen und der Dampflokomotive 4, und auch der Sonderzug zur letzten Fahrt der Lok 4 wurde aus geliehenen Umbauwagen gebildet.

Die beiden DHEF-Wagen wurden 1987 erstmals auf der DHE eingesetzt.

1988 wurde ein dritter Wagen erworben. Hierbei handelt es sich um den Bahnhofswagen 63061, einen früheren AB3yg, der 1972 zum Bauzugwagen 99 23174-8 umgebaut worden war. Ein Fabrik Schild am Längsträger gab den Umbau zum AB3yg für das Jahr 1954 im AW Karlsruhe an, weitere Daten aus der Geschichte waren nicht bekannt. Zu der Zeit waren diese Daten für den Verein uninteressant, da das Konzept eines nostalgischen Tourismusverkehrs verfolgt wurde und der Wagen als Gesellschaftswagen mit Tanzfläche hergerichtet werden sollte.

In der Aufarbeitung der folgenden Jahre setzte sich immer mehr der Museumsgedanke durch, so daß alle Fenster und Türen, die beim Umbau zum Bauzugwagen zugeschweißt worden waren, wieder eingebaut wurden. Von außen wirkte der Wagen damit wie ein AB3yg. Das kleine Sitzabteil wurde mit Umbauwagenbestuhlung (gemischt aus 3- und 4-Achsern) ausgestattet. Die 1.Klasse-Abteile wurden jedoch nicht wieder hergerichtet. Die fehlende Trennwand zwischen den 1.Klasse-Abteilen wurde weggelassen, in dem Großabteil wurden Sitze aus Byl-Wagen und Tische, ferner ein Tresen, eingebaut. So ging der Wagen unter der Nummer DHEF 5 im Jahr 1992 zusammen mit der DHEF-Dampflokomotive 1 in Betrieb. In den folgenden Jahren bildeten die drei Umbauwagen bis zum Erwerb der drei BCi- bzw. Ci-Wagen von der Teutoburger Wald-Eisenbahn das Rückgrat des Betriebes.

2013 wurde der Wagen DHEF 6 (87049) an die Bahnbetriebe Blumberg verkauft.

2018 war der Wagen DHEF 4 (88394) nach 32 Jahren Museumsbetrieb so weit verschlissen, daß eine grundlegende Aufarbeitung erforderlich wurde. Neben umfangreichen Blecharbeiten am Aufbau mit Neulackierung von Dach und Seitenwänden wurde der Innenraum komplett entkernt. Die Beleuchtung wurde auf 24V-LED-Röhren umgestellt, das historische Erscheinungsbild durch die Lampenschirme jedoch belassen.

Eine Auswahl der weiteren Arbeiten:

- Entrosten, Ausbessern und Konservieren der Beblechung von innen.
- Entlacken des Daches, Neuanstrich in Weißaluminium.
- Erneuerung des Fußbodens im Bereich der Seitenwände.
- Aufarbeitung der Übersetzfenster, Ersatz der verhärteten Dichtungen.
- Anfertigung neuer Innenverkleidung mit neu beschaffter Original-Tapete.
- Fußboden mit neuem Linoleum ausgelegt.
- Sitzpolster aufgearbeitet und neu bespannt.



- Fenster-Tischchen mit Linoleumbelag nachgebaut.
- Ähnlichen Vorhangstoff beschafft und neue Vorhänge genäht (das Nachweben des Originalstoffes mit DB-Schriftzug war dann doch zu teuer).
- Aufarbeitung der WC-Anlage, Neubau des Wassertanks.

Im Fahrwerksbereich wurden neue Federschaken und Schakenrollen eingebaut. Ferner ergab sich die Möglichkeit, fabrikneue rollengelagerte Radsätze der Bauart 025 zu beschaffen und einzubauen (das Erscheinungsbild der BA025 gleicht dem der vielfach in Umbauwagen eingesetzten BA022, einschließlich der Lagergehäuse).

Das Bremsgestänge wurde neu gebuchst und gelotzt.

Die alte Beschriftung der Längsträger wurde freigelegt und dokumentiert. Bemerkenswert ist, daß die Beschriftung noch in Chromgelb ausgeführt war. Nach dem Neuanstrich der Längsträger wurde die Beschriftung nach Befund wieder hergestellt. Während das Schriftfeld am Wagenkasten den Wagen als DHEF 4 ausweist, ist er am Rahmen als 88394 Stuttgart beschriftet, analog zu einem von einer NE-Bahn übernommenen DB-Wagen, bei dem man sich nicht die Mühe gemacht hat, auch am Rahmen die Anschriften anzupassen. Halter und Identität des Wagens werden zweifelsfrei durch die heute leider unvermeidliche, aber dezent angebrachte NVR-Nummer belegt.

Ende 2021 war der Buffetwagen DHEF 5 zur Hauptuntersuchung fällig. Da der Betrieb in der ausklingenden Pandemie eher verhalten anlief, war Gelegenheit, umfangreichere Arbeiten zur Hauptuntersuchung des Wagens auf das gesamte Jahr 2022 auszudehnen.

Analog zum Wagen 4 wurden die Federaufhängungen erneuert, fabrikneue Radsätze Bauart 025 eingebaut und das Bremsgestänge aufgearbeitet.

Das Dach wurde entlackt und im Ursprungsfarbtönen Weißaluminium neu beschichtet.

Die Beblechung des Wagenkastens wurde repariert. Bei der Konservierung von innen wurden Schraubenreste im Bereich der Klassenbeschriftung gefunden, d.h. dieser Wagen gehörte zu den frühen Umbauwagen, die noch mit aufgesetzter Klassenbeschilderung aus Aluminium ausgestattet waren.

Die Innenverkleidung mußte wegen Feuchtigkeitsschäden ausgebessert werden.

1992 wurden mangels passender Sitzbänke im kleinen Sitzabteil zwei Bänke aus einem Vierachser-Umbauwagen eingebaut. Nun waren passende große Sitzbänke aus einem Dreiachser verfügbar, wodurch es einen Zuwachs um vier Sitzplätze gab.

Inzwischen war auch die Geschichte des Wagens von Interesse und hielt einige Überraschungen bereit. Bisläng waren nur die Bauzugwagennummer und das Fabrikschild von 1954 bekannt.

Basierend auf den Erfahrungen mit den Längsträgerbeschriftungen am Wagen 4 wurde die Farbe am Längsträger des Wagens 5 Schicht für Schicht abgetragen. Es kamen etliche Anschriften aus den Zeiten als Bauzugwagen und als Personenwagen zutage. Die Anschriften wurden sorgfältig dokumentiert, da sie zum Sichtbarmachen der nächsten Schicht leider zerstört werden mußten. Die unterste Schicht wurde belassen und wieder übergestrichen, um spätere Untersuchungen zu ermöglichen.

Leider wurde nirgendwo die Wagennummer freigelegt, dennoch konnte diese recherchiert werden.

Neben den Heimatbahnhöfen Duisburg Hbf. und Kiel Hbf., der Direktion Essen, dem AW Krefeld-Oppum, mehrerer Symbole für 3000 mm Treibriemenlänge und mehrerer Bremsanschriften, fand sich das Datum der ersten Untersuchung nach dem Umbau: 19.11.1954. Ferner wurde die eingestempelte Zahl „18020“ gefunden.



Auffällig an der Bauweise des Fahrzeugrahmens ist, daß er nicht verlängert, sondern gekürzt wurde. In der Mitte der Längsträger ist eine diagonale Schweißnaht. Abdrücke der alten Trittbretthalter finden sich nur an den Enden, dazwischen sind nur die zugeschweißten Bohrungen der Wagenkastenstützen. Die Achshalter wurden versetzt, der mittlere anscheinend hinzugefügt. Spenderwagen war demnach wahrscheinlich kein preußischer Abteilwagen, sondern ein Zweiachser mit Einstiegen an den Wagenenden. Ferner ist auffällig, daß die Träger untereinander nicht durch Knotenbleche, sondern nur durch Winkel verbunden sind.

Mit dem Untersuchungsdatum, der Bauart AB3yge und dem Umbauort Karlsruhe ließ sich das Feld mit Hilfe des Betreibers der Seite „Eisenbahnmuseumsfahrzeuge.de“ auf vier Wagen eingrenzen. Zwei der Wagen fielen raus, da sie erst nach 1972 ausgemustert wurden. Der dritte Wagen fiel raus, da es sich um einen preußischen Spenderwagen handelte.

Die auf der Seite „Reisezug-Wagen.de“ hinterlegte Wagenkarte des vierten Wagens weist als Spenderwagen einen PKP-Wagen mit der Nummer 18020 aus, genau die Nummer, die am Längsträger eingestempelt gefunden wurde. Damit war die DB-Nummer des Wagens mit hoher Wahrscheinlichkeit gefunden: 37218 Esn.

Laut Reisezug-Wagen.de wurde der Spenderwagen 1917 von Ringhoffer in Prag gebaut. Die Verifizierung dieser Angaben und die Ermittlung des ursprünglichen Aussehens werden Gegenstand weiterer Forschungen sein.

Nach dem Anstrich des Längsträgers wurden die vermutlich ältesten Anschriften neu aufgebracht.

Der andere Längsträger ist dann bei der nächsten Hauptuntersuchung zu erforschen.

Delmenhorst, Januar 2023