

Sauerländer Kleinbahn

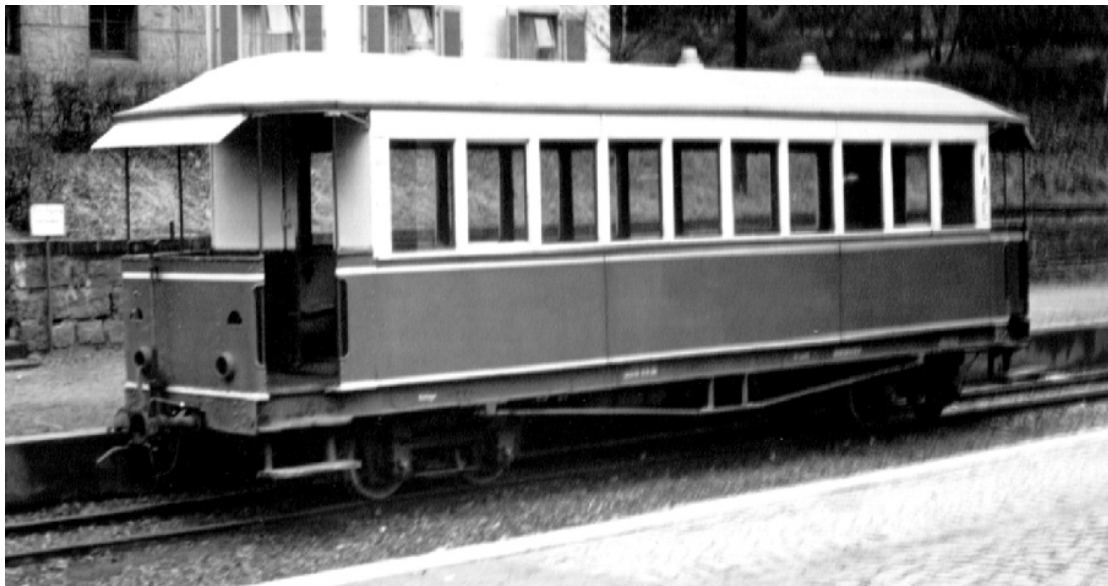
Märkische Museums-Eisenbahn e.V., Plettenberg



Personenwagen KAE 33

Betriebsfähige Wiederherstellung im Erscheinungsbild der 1950er Jahren

Stand: 26.02.2020



Inhaltsverzeichnis

1	Herkunft des Wagens	3
1.1	Hersteller, Baujahr, Bauart und technische Daten	3
1.2	Geschichte des Fahrzeugs	3
2	Maßnahmen zur Wieder-Inbetriebnahme als KAE-33	4
2.1	Geplante Tätigkeiten	4
2.2	Begründung der Förderfähigkeit	5
2.2.1	Verkehrshistorisches Kulturgut	5
2.2.2	Erhaltungsmaßnahme und Pflege	5
2.2.3	Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit	5
3	Bilddokumentationen	5
3.1	Generelles Erscheinungsbild der 50er Jahre	5
3.2	Übersichtszeichnung des Erscheinungsbild der 50er Jahre	5
3.3	Aktuelles Erscheinungsbild	6
4	Quellenangaben	6

Änderungsverzeichnis

Lfd. Nr.	Bemerkung	Ort	
		Datum	Name
1	Ersterstellung	26.02.2020	Steiner
2			
3			
4			

1 Herkunft des Wagens

1.1 Hersteller, Baujahr, Bauart und technische Daten

Der Wagen wurde 1930 von der Vereinigten Westdeutschen Waggonfabriken AG (Westwaggon), Werk Düsseldorf, unter der Fabriknummer 153 641 hergestellt und an die Kreis Altenaer Eisenbahn (KAE) geliefert und dort unter der Betriebsnummer Nr. 33 geführt.

Bei dem Wagen handelt es sich um einen vierachsigen Personenwagen des Typs BC4 mit folgenden technischen Daten /1/:

- Eigengewicht: 10,47 t
- LüP: 10900 mm
- Achsstand: 1100 mm
- Drehzapfenabstand: 6200 mm
- Plätze: 12/18

1.2 Geschichte des Fahrzeugs

Folgende Eckdaten ergeben sich aus dem Lebenslauf des Fahrzeugs /1/:

- 1930 Gebaut von der Vereinigten Westdeutschen Waggonfabriken AG. Inbetriebnahme bei der KAE als Nummer 33.
- 1955 Umbau durch die KAE als VB4.
In Verbindung mit den Bemühungen zur Modernisierung des Personenverkehrs bei der KAE durch den Einsatz von zwei Triebwagen, die die Aachener Waggonfabrik Talbot 1955 lieferte, entstand auch Bedarf an geeigneten Beiwagen. Drei Personenwagen, wozu auch der Wagen Nummer 33 gehörte, wurden technisch an die Triebwagen angepasst. Die ursprüngliche Balancierkupplung wurde durch eine passende automatische Mittelpufferkupplung der Bauart Scharfenberg ersetzt, die Bremsanlage von einer Saugluftbremse in eine Druckluftbremse umgebaut und anstelle der Dampfheizung eine Webasto-Warmluftheizung eingebaut. Ferner wurden die Fahrzeuge äußerlich durch eine an die Farbgebung der Triebwagen angepasste Lackierung optisch angeglichen.
- 1961 Nach der Einstellung des Personenverkehrs der KAE wurde der Wagen an die Inselbahn Langeoog verkauft, wo er als VB 4 bezeichnet wurde.
- 1963 Der alte Aufbau wurde durch die Inselbahn Langeoog durch einen neuen selbstgebauten Wagenkasten, der weitgehend an die von der KAE gebauten Aufbauten der VB 1 und 2 angelehnt war, ersetzt.
- 1995 Durch die Modernisierung des Fahrzeugparks der Inselbahn Langeoog, wurde das Fahrzeug überflüssig und konnte durch die MME übernommen und am 24.01.1995 wieder in seine alte Heimat überführt werden.

2 Maßnahmen zur Wieder-Inbetriebnahme als KAE-33

2.1 Geplante Tätigkeiten

Für den geplanten Einsatz des Fahrzeugs im Museumsbahnbetrieb ist an eine Rekonstruktion des früheren Aufbaus gedacht, um dem Wagen sein ursprüngliches Aussehen zurückzugeben. Dies entspricht im äußeren Erscheinungsbild dem gewohnten Bild der Personenwagen der KAE.

Hierzu sind folgende Tätigkeiten erforderlich:

- Entfernen des aktuellen Aufbaus.
Der aktuelle Aufbau wurde durch die Inselbahn Langeoog 1963 erstellt und ist in dieser Form nicht erhaltenswert und weist durch die lange Abstellzeit inzwischen entsprechende Schäden auf.
(Eigenleistung)
- Reinigung des Rahmens.
(Fremdleistung)
- Einbau der KAE-typischen Stoßeinrichtung.
Das Fahrzeug verfügte zuletzt über eine Scharfenbergkupplung. Diese ist inzwischen nicht mehr vorhanden und das Fahrzeug verfügt über keine Zug- und Stoßeinrichtung. Hier sollen wieder die typischen großen rechteckigen Puffer nach KAE Vorbild montiert werden.
(Eigenleistung)
- Rekonstruktion der Bremse.
Bei der Inselbahn Langeoog ist die Bremsanlage ausgebaut worden (durch die nicht nennenswerten Steigungen offenbar nicht erforderlich) und muss daher rekonstruiert werden.
(Eigenleistung)
- Rekonstruktion des Aufbaurahmens / Gerippes
Hier muss das hölzerne Rahmengerippe des Aufbaus komplett neu hergestellt werden.
(Fremdleistung)
- Verblechung des Aufbaus
(Fremdleistung)
- Rekonstruktion und Einbau von Fenstern
(Fremdleistung)
- Aufarbeitung der Radsätze
(Fremdleistung)
- Rekonstruktion der Sitzplätze
Die Holzsitze müssen wieder komplett rekonstruiert werden, da die durch doppelte Holzschalensitze ersetzt wurden.
(Fremdleistung)

Für die Rekonstruktion dienen, neben diversen vorhandenen Zeichnungen, auch die noch vorhandenen KAE-Personenwagen Nr.3 (beim Deutschen Eisenbahnverein (DEV)) sowie der Wagen Nr. 7 im Stadtmuseum Lüdenscheid.

2.2 Begründung der Förderfähigkeit

2.2.1 Verkehrshistorisches Kulturgut

Bei dem zu fördernden Objekt handelt es sich um ein verkehrshistorisches Kulturgut, das mit dem Land Nordrhein-Westfalen in doppelter Hinsicht verbunden ist. Zum einen wurde das Fahrzeug in Nordrhein-Westfalen hergestellt, zum anderen wurde es an die Kreis Altenaer Eisenbahn („KAE“ auch „Schnurre“ genannt) im Raum Lüdenscheid, Altena und Werdohl geliefert und von ihr dort 30 Jahre lang betrieben.

Die KAE war die älteste und wohl auch bekannteste Schmalspurbahn im westlichen Sauerland und hat entscheidend zur Entwicklung der Region beigetragen und war für die Bevölkerung ein wichtiges Transportmittel. Noch 1955 konnte die Bahn 3,5 Millionen Personen befördern /1/.

Die Buchstaben KAE waren weit in Deutschland und teilweise darüber hinaus bekannt. Sie standen für Kleinbahn pur, für Sauberkeit, Gepflegtheit, Liebenswürdigkeit und Offenheit /2/.

In seiner Art ist das Fahrzeug sehr regionalspezifisch.

2.2.2 Erhaltungsmaßnahme und Pflege

Die Märkische Museums-Eisenbahn e.V. (MME) konnte das Fahrzeug am 24.01.1995 von der Inselbahn Langeoog übernehmen, an die das Fahrzeug 1961 durch die KAE verkauft worden war und somit vor der Verschrottung bewahren. Da die Inselbahn Langeoog 1963 den zuletzt bei der KAE eingesetzten Aufbau durch einen neuen, selbstgebauten Wagenkasten, der weitgehend an die von der KAE gebauten Aufbauten der Fahrzeuge VB 1 und 2 angelehnt war, ersetzte, ist eine Rekonstruktion des Aufbaus erforderlich, um das typische regionalspezifische Aussehen des Fahrzeugs wieder herzustellen.

Da das Fahrzeug seit seiner Anschaffung durch die MME mangels Anschubfinanzierung und des recht hohen Aufwandes bislang nicht angegangen werden konnte, drohen inzwischen auch Schäden an der Substanz des Fahrzeugs.

Die Maßnahme dient zum einem der Instandsetzung, zum anderen zum Erhalt dieses Fahrzeugs.

2.2.3 Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit

Nach der betriebsfähigen Aufarbeitung steht das Fahrzeug der Öffentlichkeit zur Verfügung und kann von ihr an Betriebstagen genutzt werden. Unabhängig von der betriebsfähigen Aufarbeitung / des Betriebs des Fahrzeug kann es auf dem Betriebsgelände der Märkischen Museums-Eisenbahn – nahe seiner ursprünglichen Heimat – an Wochenenden besichtigt werden.

3 Bilddokumentationen

3.1 Generelles Erscheinungsbild der 50er Jahre

Ein unmittelbar nachweisliches Bild, auf dem eindeutig die Nummer 33 zu erkennen ist, liegt nicht vor. Es existiert jedoch ein Bild des bereits durch die KAE zum Triebwagenbeiwagen umgebauten Fahrzeugs. Der Aufbau entspricht daher praktisch noch dem originalen Zustand. In der Lackierung wurde das Fahrzeug jedoch an den Triebwagen angepasst und es wurden Zugbeleuchtungen an den Endbühnen montiert.

Optisch ist ferner die Scharfenbergkupplung vorhanden.

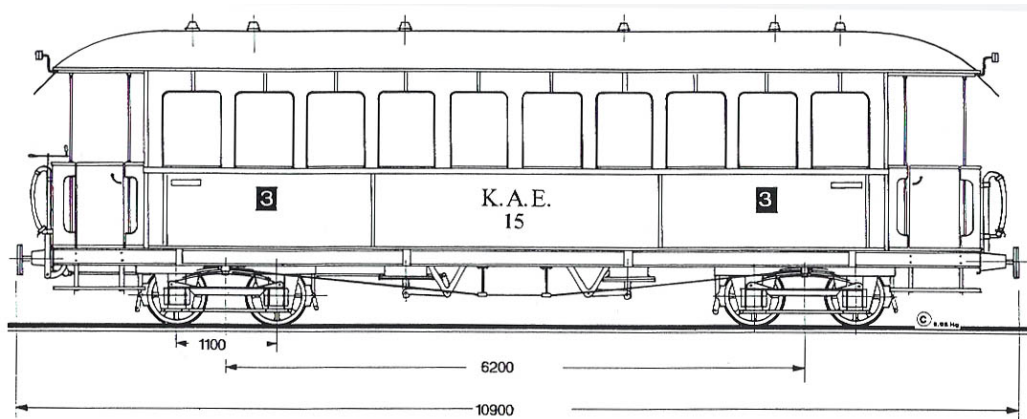
Das Bild des Fahrzeugs in diesem Zustand ist auf der Titelseite dieses Dokuments vorhanden.

3.2 Übersichtszeichnung des Erscheinungsbild der 50er Jahre

Das Fahrzeug Nr. 15 (Zweitbesetzung), dessen Zeichnung hier dargestellt ist, entsprach dem des Wagens Nr. 33. Die vierachsigen Wagen mit den Nummer 15, 30 und 33 wurden zwischen 1924 und 1930 als letzte

KAE-33 Rekonstruktion	Bahnhof Hüinghausen – Elsetalstraße 46 58849 Herscheid - Hüinghausen	Seite 5 von 6
--------------------------	---	---------------

vierachsige Personenwagen von verschiedenen Herstellern geliefert, jedoch nach den gleichen Grundsetzen gebaut. Insofern entspricht die Nr.15 in ihrem Erscheinungsbild dem der Nr. 33. /1/



3.3 Aktuelles Erscheinungsbild

Das Fahrzeug befindet sich auf dem Betriebsgelände des Bahnhof Hüinghausen. Der aktuelle Zustand ist auf dem Foto ersichtlich. Das Fahrzeug ist nicht betriebsfähig.



4 Quellenangaben

Folgende Quellen liegen den historischen Daten und Aussagen zugrunde. Teils ist aus Ihnen zitiert:

Nr.	Titel	Form	Dok.Nr / Internetlink / Quelle
/1/	Die Kreis Altenaer Eisenbahn	Buch	Verlag Kenning (ISBN 3-927587-45-1)
/2/	Deutsche Klein- und Privatbahn	Buch	EK-Verlag (ISBN 3-88255-662-5)
/3/	Die Kreis Altenaer Eisenbahn	Buch	EK-Verlag (ISBN 3-88255-541-6)
/4/	Kreis Altenaer Eisenbahn	Internet	https://de.wikipedia.org/wiki/Kreis_Altenaer_Eisenbahn#Personen-_und_Güterwagen