

## Neue Heimat für den Triebwagen Bde4/4. Von der Schweiz in die Märkische Schweiz



Foto: Bahnmuseum Kallnach, Fam. Wymann

Liebe Eisenbahnfreunde.

Wir möchten mit diesem Dokument auf die drohende Verschrottung eines historischen und seltenen Fahrzeuges aufmerksam machen. Wir gehen davon aus viele von euch werden weder von diesem Fahrzeug noch von einer Eisenbahnlinie Orbe – Chavornay in der Westschweiz gehört haben. Das ging uns ebenso bis wir im vergangenen Jahr eine E- Mail von dessen jetzigen Eigentümer des Fahrzeuges erhalten haben. Er hat uns dringend gebeten uns dieses Fahrzeuges anzunehmen. Warum gerade wir? Nun auch dort wurde vorher recherchiert. Unsere Bahn ist die einzige wo das Fahrzeug einen adäquaten Platz für die nächsten Jahre finden kann. Unsere Bahn wiederum besitzt kein wirklich historisches Fahrzeug was der Museumsbahn einen historischen Charakter geben kann. Die Zeit drängt leider. Nur noch bis spätestens Anfang März besteht die Möglichkeit das Fahrzeug ohne Kran verladen und abtransportieren zu können. Später geht das nur noch mit Kran was die Kosten unnötigerweise erhöhen würde. Und in naher Zukunft droht gänzlich dessen Ende findet sich kein Weg dem Fahrzeug eine neue Bleibe zu bieten. Die Sammlung muss aufgelöst werden. Wir selber werden unter uns sammeln und zudem ein Fahrzeug abgeben welches nicht mehr benötigt wird. Aber all das wird noch nicht genügen. Daher bitten wir, helft uns mit die notwendigen Kosten für den Transport decken zu können. Dazu haben wir uns folgendes ausgedacht.

Gespendet werden kann erst einmal jeder Betrag. Aber!

Ab 25€ bekommt jeder Spender der Name und Anschrift hinterlässt eine Urkunde.

Ab 100€ bekommt jeder Spender eine Urkunde und eine Projektmappe dazu.

Weiterhin besteht die Möglichkeit gemäß einer vorgefertigten Liste symbolisch Teile des Fahrzeuges zu kaufen. Dazu gibt es ebenfalls eine Urkunde und die Projektmappe. In der Urkunde wird dann das jeweilige Bauteil eingetragen. Dazu gibt



es eine Fahrzeugskizze wo der Einbauort eingetragen ist. Wo möglich werden diese Teile mit einem Namensschild versehen. Wo dies nicht geht wird an geeigneter Stelle im Fahrzeug eine Tafel mit den Bauteilen und den dazugehörigen Namen angebracht.

Alles was über die notwendigen Überführungskosten eingesammelt werden kann geht zudem in die Schaffung einer Unterstellmöglichkeit für das Fahrzeug.

Für Spenden zu diesem Projekt steht folgende Bankverbindung zur Verfügung

Museumsbahn Buckower Kleinbahn e.V.  
Sparkasse Märkisch Oderland  
IBAN: DE0317054040 3000 353240  
BIC: WELADED1MOL  
Kennwort: Spende für Triebwagen O-C 13

Für Bestimmte Bauteile steht die nachfolgende Auflistung zur Verfügung. Dazu bitte vorher anfragen ob die gewünschten Bauteile noch verfügbar sind.

[epost@buckower-kleinbahn.de](mailto:epost@buckower-kleinbahn.de)

Wir hoffen sehr auf eure Mithilfe.

Bauteil	Preis CHF
Sitzbank groß (11Stk)	320
Sitzbank klein (06Stk)	215
Führerstand 1	2500
Führerstand 2	2500
Stromabnehmer	1600
<del>Drehgestell 1</del>	<del>3000</del>
<del>Drehgestell 2</del>	<del>3000</del>
Raucherabteil	4000
Nichtraucherabteil	3000
<del>Gepäckabteil</del>	<del>2000</del>

Weitere Informationen zur Bahnline Orbe – Chavornay, zur Geschichte des Fahrzeuges, zur Buckower Kleinbahn, zum Transport und wie es danach weiter gehen soll sind zudem auch auf den nachfolgenden Seiten zu finden

Wir hoffen sehr auf eine Teilnahme und Unterstützung in dieser Sache.

Bei Fragen kontaktiert uns auch gerne.



## 1. Projektziel

Das private Bahnmuseum von Rolf Wymann und Sohn Roger im schweizer Kallnach in der Nähe von Bern beherbergt eine Reihe von Einzelstücken der Schweizer Eisenbahngeschichte. Allerdings muss das Museum 2017 schließen. Die Firma Giesserei Camponovo auf dessen Anschlussgleis die Fahrzeugsammlung untergebracht ist hat für das derzeit noch genutzte Gelände einen Eigenbedarf angemeldet. Mangels Alternativen zum Umzug muss die Sammlung aufgelöst werden. Finden sich keine Interessenten für die Fahrzeuge droht deren Verschrottung. Die Familie Wymann hat sich auf der Suche nach einem neuen Eigentümer für ein besonderes Fahrzeug an den Verein Museumsbahn Buckower Kleinbahn e.V. gewandt. Die Buckower Kleinbahn selbst besitzt kein Fahrzeug aus der Zeit der Aufnahme des elektrischen Betriebes im Jahr 1930. Für die Buckower Museumsbahn bietet sich somit die einmalige Chance ein historisches Fahrzeug aus der Zeit ihrer Umwandlung zu einer elektrischen Bahnlinie zu erwerben und es so vor der Verschrottung zu bewahren.

### 1. Geschichte des Triebwagen Bde 4/4 Nummer 13

Um dem Ort Orbe und dessen Industrie einen Zugang zum Schweizer Bahnnetz zu verschaffen wurde am 17. April 1894 die Strecke von Orbe nach Chavornay eröffnet. Die Strecke ist nur 4km lang und wurde von Anbeginn elektrisch betrieben. Betreiber war die Gesellschaft Chemin de fer Orbe-Chavornay. Die Spannung beträgt 750V Gleichstrom. Die Strecke ist zudem die erste elektrische normalspurige Bahnlinie der Schweiz. Der Triebwagen Bde 4/4 wurde 1920 mit einem baugleichen Fahrzeug als Nummer 13 in Dienst gestellt. Anfang der 1950er Jahre erfolgte eine kleine Modernisierung. Der Holzaufbau wurde mit einer Blechkarosserie verkleidet und die elektrische Anlage leicht modifiziert. Im Inneren jedoch findet sich der originale Zustand aus dem Jahr 1920. Dank der hervorragenden Pflege war der Triebwagen noch bis 2013 im täglichen Einsatz ehe er durch Neuanschaffungen ersetzt wurde.



Fotos: Vincent Bory

## 2. Die Geschichte der Buckower Kleinbahn

Mit dem Bau und der Eröffnung des letzten Teilstückes der preussischen Ostbahn von Berlin nach Gusow am 1.10.1867 rückte die große Welt der Eisenbahn immerhin schon gut 5km nah an den Ort Buckow heran. Ein direkter Anschluss blieb den Stadtvätern jedoch weiterhin vergönnt. Bewohner und Besucher mussten den Weg vom Bahnhof Dahmsdorf nach Buckow zu Fuß oder mit Pferdefuhrwerken bewältigen. Es sollte noch bis 1897 dauern ehe auch der Ort Buckow mit der Eisenbahn zu erreichen war. Am 26.Juli 1897 eröffnete man eine 750mm Dampfeisenbahn. Die Erwartungen wurden alsbald übertroffen. Der eigene Erfolg drohte die Eisenbahn selbst zu überholen. So wurde in den 1920er Jahren ein Umbauprojekt erarbeitet. Am 1. Mai 1930 eröffnete man eine neue Eisenbahn in Normalspur und mit elektrischem Betrieb. Auch hier wurde eine Spannung von 750V Gleichstrom ausgewählt. Die Schmalspurbahn stellte erst am gleichen Tag den Betrieb ein. Von den damals in Dienst gestellten drei Triebwagen und Steuerwagen ist heute leider kein Fahrzeug vorhanden. Der Betrieb wird heute mit Neubaufahrzeugen aus den Jahren 1980 bis 1982 durchgeführt.



Fotos. Sammlung Hauschild MBK e.V. li. Buckow 1.Mai 1930, re. Bf. Müncheberg im März 1950

Seit Februar 1992 kümmert sich ein örtlicher Verein um den Erhalt der als Buckower Kleinbahn bezeichneten Bahnlinie. Bis zur politischen Wende im Jahr 1989 hatte die Bahnlinie alle Stilllegungsabsichten überstanden. Ende der 1970er Jahre entschied man sich sogar für eine Modernisierung. Die Fahrleitung, die elektrischen Anlagen zur Bahnstromversorgung und die Fahrzeuge wurden erneuert oder modernisiert. Die Strecke entwickelte sich mit 24 Zugpaaren pro Tag von 3:30 Uhr bis 1:50 Uhr zur am besten ausgelasteten Nebenstrecke der Deutschen Reichsbahn. Der starke Urlauberverkehr war auch weiterhin maßgebend für die Bedeutung dieser Bahnlinie. 1989 wurde mit der vollständigen Erneuerung des Oberbaus begonnen.

Winterbedingt endeten diese Arbeiten auf der halben Strecke am Haltepunkt Waldsiefersdorf. Die Arbeiten wurden dann allerdings im neuen Jahr nicht mehr fortgeführt. Der Niedergang nach der Wende war da bereits absehbar.

Zunächst konnte der Verein die Stilllegung noch bis zum 27. September 1998 weiter verhindern. Der elektrische Bahnbetrieb wurde wegen der maroden Bahnstromanlagen jedoch bereits am 22. Mai 1993 eingestellt. Zu hoch wären die Investitionen in deren Erneuerung gewesen. Fortan befuhren Dieseltriebwagen die Strecke. In den Folgejahren konnten nach langwierigen Verhandlungen alle Anlagen von der Deutschen Bahn AG übernommen werden. Seit dem 14. September 2002 fahren wieder Züge zwischen Buckow und Müncheberg. Und das auch dann sofort wieder elektrisch!



Fotos. A. Hauschild, li. Erste elektrische Probefahrt am 16.08.2002, re. Müncheberg Sommer 2003



### 3. Wie soll es weiter gehen?

Wunsch unseres Vereines ist es dieses Fahrzeug weiter zu erhalten und ihm eine neue Heimat zu geben. Technisch ist das Fahrzeug kompatibel. Wir sind uns durchaus bewusst, dass es sich um eine Bauart handelt die mit den in Deutschland üblichen Bauweisen und Aussehen nichts gemein hat. Es gibt Zustimmung wie auch Ablehnung wobei letztere Meinung in der Minderheit ist. Jedoch bietet die historische Substanz und die Kompatibilität des Stromsystems für den Verein die eine einmalige Chance ein fast originales Fahrzeug aus den 1920er Jahren zu erwerben. Überdies kann so der Verlust der originalen Buckower Fahrzeuge durch einen doch recht adäquaten Ersatz kompensiert werden. Es gibt in Deutschland keine weitere Museumsbahn wo eine weitere Nutzung möglich wäre. Die Buckower Kleinbahn bekommt auf diese Weise ein weiteres Alleinstellungsmerkmal was dem Charakter einer Museumsbahn in jeder Weise gerecht wird. Zunächst soll das Fahrzeug erst einmal gesichert und als funktions- und vorführbares Ausstellungsstück hier untergebracht werden. Im Jahr des 120ten Geburtstages der Buckower Kleinbahn wäre das „Die Attraktion“ überhaupt.

### 4. Was wird benötigt?

Um das gestellte Ziel zu erreichen sind jedoch nicht unerhebliche finanzielle und logistische Anstrengungen notwendig. Wir benötigen zudem Partner die vor Ort den Abbau der Dachrüstung und Hilfestellung bei der Verladung ermöglichen. Wir haben mit der Firma UTM – Universaltransport aus Eisenhüttenstadt immerhin einen Partner gefunden der bereit ist das Fahrzeug per Straßentiefelader zu einem Unkostenpreis von Kallnach nach Müncheberg zu befördern. Allerdings sind dazu noch immer 15.000€(ohne Kran(25.000€ mit Kran)) an finanziellen Aufwendungen notwendig. Zuzüglich Mehrwertsteuer und sonstige Gebühren.

Mittelfristig ist zudem eine Wettergeschützte Unterstellmöglichkeit herzustellen. Die geschätzten Kosten für ein zusätzliches Gleis und Wagenhalle liegen bei rund 35.000 – 45.000€ Des Weiteren ist zu wünschen den Triebwagen Nummer 13 äußerlich in die Lackierungsvariante der 1950er Jahre zurück zu versetzen.

Langfristig ist eine Wiederinbetriebnahme als betriebsfähiges Fahrzeug anzustreben. Dazu sind wir jedoch auf fachkundige Hilfe angewiesen. Es ist eine Hauptuntersuchung durchzuführen und es der Nachweis zu erbringen, dass das Fahrzeug den deutschen Normen entspricht. Hier hoffen wir sehr auf die Unterstützung der früheren Betreiber und Hersteller des Fahrzeuges. Einzusetzen wäre das Fahrzeug dann zu besonderen Anlässen und auf Bestellung gegen einen Exklusivpreis.