



Die restaurierte Lok mit ihren Waggons – einem Packwagen der ehemaligen Freiengrunder Eisenbahn, zwei alten Personenwagen der einstigen Eisern-Siegener Eisenbahn und einem zweiachsigen Durchgangspersonenwagen mit offener Plattform (Bi) – auf dem Kleinbahn-Bahnhof in Weidenau. Von dort ging es am 1. Mai 1971 nach Deuz.

Fotos: Archiv Wolfgang Kraus

Das zweite Leben der T3

WEIDENAU / ERNDTEBRÜCK Vor 50 Jahren dampfte die Lok mitsamt ihren Waggons von Weidenau nach Deuz

Wolfgang Kraus fungierte damals als Heizer. Er hatte während seines Studiums seine Heizerprüfung bei der DB abgelegt. Hier seine Erinnerungen.

sz ■ Vor 50 Jahren begann das zweite Leben der T3 – Henschel 1910, Fabriknummer 10037 –, der späteren 89 7159. Angeregt durch die T3-Werklok im ehemaligen Ausbesserungswerk Siegen, hatte Gerhard Moll, Lokführer aus Vormwald, den Plan, eine der letzten bei der DB noch existierenden originalen T3 der Nachwelt zu erhalten. Die DB machte dieses Ansinnen damals mit unerfüllbaren Forderungen unmöglich.

So sah er sich bei den noch einigermaßen gut erhaltenen Werkloks um. Mit Erfolg. Das Profilleisen-Walzwerk Schwerte besaß eine sehr gut erhaltene originale T3 nach Musterblatt M III-4e (2) als Reserve-lok. Da die Werksleitung dem Ansinnen wohlwollend gegenüberstand, konnte Gerhard Moll die Lok mit Unterstützung einiger Gleichgesinnter für einen niedrigen vierstelligen Betrag erwerben. Der erste Schritt war getan.

Jetzt musste die Lok irgendwie nach Erndtebrück kommen. Inzwischen hatte sich in den Köpfen einiger führender DB-Mitarbeiter ein Wandel vollzogen. Besonders Herr Baumeister, Amtsvorstand des Maschinenamts Siegen, unterstützte Gerhard Moll. Baumeister ließ es sich später

nicht nehmen, die Abnahme der Lok im Bahnbetriebswerk (Bw) Siegen vor Sonderfahrten persönlich vorzunehmen mit dem Ergebnis: Die Lok ist auf DB-Gleisen zugelassen! Wenn Gerhard Moll verhindert war, heizte Wolfgang Kraus die Lok im Bahnbetriebswerk Siegen an und nahm anschließend die Abnahme mit Herrn Baumeister vor.

Für die Überführung von Schwerte nach Erndtebrück wurde ein „zufälliger“ interner Plan erstellt: Durch einen geplanten Rangierfehler in der Nacht zum 15. Dezember 1968 im Güterbahnhof Kreuztal war ein Wagen stehen geblieben, der dringend nach Schwerte gebracht werden musste. Eine V 100 des Bahnbetriebswerks Siegen wurde dafür eingesetzt. Lokführer war zufällig Gerhard Moll. „Bei der Rückfahrt nach Kreuztal“, so Wolfgang Kraus, „hing dann wieder zufällig die T3 am Haken der 211 234. Für diese Rückfahrt mit einer maximalen Geschwindigkeit von 40 km/h existierte ein interner Plan, den mir Gerhard Moll zukommen ließ. Dies hört sich rückblickend etwas märchenhaft an, aber diese private Überführungsfahrt musste offiziell gerechtfertigt und verbucht werden. Deshalb diese geplanten Zufälle.“

”

Können Sie noch eine Fahrt bis Irmgarteichen machen?

Günther Wagener
KWD-Betriebsleiter

Um in Kreuztal das Umsetzen der V 100 zu vermeiden, wurden dort beide Loks zusammen auf der Drehscheibe des ehemaligen Bahnbetriebswerks gedreht. Ein Problem bereitete das rechte Lager der hinteren Kuppelachse. Das Öl kochte. Um die letzten fast 30 Kilometer bis Erndtebrück zu schaffen, wurde der Achsstellkeil noch etwas gelockert.

Das Lagerproblem trat bei den ersten Sonderfahrten erneut auf. Da die Gleise des Schwerter Walzwerks überwiegend im Bogen lagen, war das Fahrwerk immer einseitig belastet worden. Dies war vermutlich die Ursache des Lagerproblems. Erst nachdem im Bahnbetriebswerk Siegen später Rahmen und Triebwerk genau vermessen worden waren, konnte dieses Problem behoben werden.

Als „Aböler“ fuhr Wolfgang Kraus dann von Kreuztal bis Erndtebrück auf der T3 mit, um bei jedem planmäßigen – oder auch von uns unplanmäßig – eingelegten Halt das Lager abzuölen. Da die T3 Oberkastenschmierung hat, ist dies schnell auszuführen.

So gelangte die T3 vor 50 Jahren nach Erndtebrück. Eine kleine Arbeitsgruppe traf sich regelmäßig im Bw Erndtebrück zum Einsatz. Die komplette Lok wurde de-

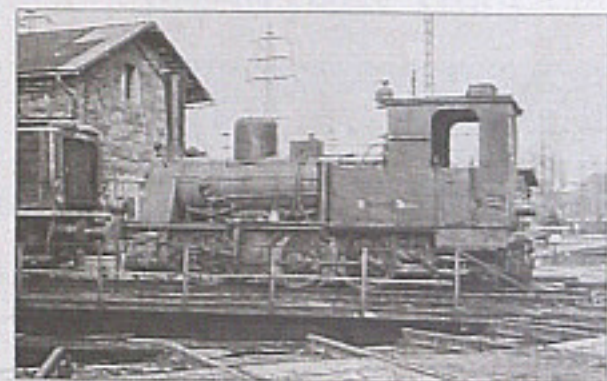
montiert, und alle Einzelteile wurden – auch mit Unterstützung von Firmen – aufgearbeitet. Die Firma Krupp stiftete für den Kessel einen kompletten Satz Heizrohre. Der Kessel wurde in Erndtebrück entroht und für eine Hauptuntersuchung vorbereitet, die als Spende der DB im Bundesbahnausbesserungswerk Lingen ausgeführt wurde. Somit befand sich das wichtigste Teil der Lok nach einer Ultraschalluntersuchung und Wasserdruckprobe in einem hervorragenden Zustand und hatte alle Dokumente für eine problemlose Abnahme. Defekte Gussteile ließ Erich von Gumpert als großzügiger Unterstützer des Projekts in seiner Deuzer Walzengießerei nachgießen.

So konnte die Arbeitsgruppe mit der Endmontage der Lok beginnen. Im April jenes Jahres führte sie die Restarbeiten durch und machte intern eine Abnahme unter Dampf samt Leer- und Lastfahrt.

Am 29. April 1971 wurde die Lok angeheizt, um sie abends unter Dampf mit einer Köf III (Kleinlok mit Öl/Diesel-Motor und Flüssigkeitsgetriebe) nach Siegen ins Bahnbetriebswerk zu schleppen – Gerhard Moll als Lokführer auf der Köf und Wolfgang Kraus als Heizer auf der T3. Tags darauf fand die amtliche Abnahme im Bw Siegen statt. Da die Lok in einem technisch tadellosen Zustand war, wurden keine Mängel festgestellt, und der Sonderfahrt am nächsten Tag auf der Kleinbahnstrecke Weidenau-Deuz stand nichts im Wege. Erstmals durfte eine private Dampflokomotive mit einer offiziellen DB-Zulassung über die Staatsbahn-Gleise fahren.

„Am 1. Mai 1971“, erinnert sich Wolfgang Kraus, „dampften wir zum ersten Male offiziell über DB-Gleise nach Weidenau-Kleinbahn-Bahnhof. Dort stand der Zug bereit – bestehend aus einem Packwagen der ehemaligen Freiengrunder Eisenbahn, zwei alten Personenwagen (ohne Luftdruckbremse) der ehemaligen

Eisern-Siegener Eisenbahn und einem Bi – zweiachsiger Durchgangspersonenwagen mit offener Plattform 2. Klasse (B) – der Kleinbahn Weidenau-Deuz. Für die T3 war diese Last kein Problem. In Deuz angekommen, sahen wir Menschenmassen, die sich am Bahnhof aufhielten, da die 55 3528 als Denkmal neu aufgestellt worden war und der historische Omnibus fuhr. Leider mussten wir feststellen, dass ein dicker Wasserstrahl aus dem Verbindungsrohr der beiden Rahmenwasserkästen schoss. Sofort habe ich die Strahlpumpe betätigt und den Kesselwasserstand hochgezogen.“



Von Schwerte gelangte die Werklok zunächst nach Kreuztal.

letzten Fahrt von Weidenau nach Deuz herrschte an den Bahnhöfen wegen des sonnigen Wetters immer noch Hochbetrieb, und da die Bahnhofsgaststätten noch existierten, wurde uns an fast allen Bahnhöfen ein Bierglas gereicht. [...] Als wir abkuppeln wollten, gab es Protest von Reisenden auf dem Bahnsteig: „Wir müssen noch nach Hause!“ KWD-Betriebsleiter Günther Wagener fragte: „Können Sie noch eine Fahrt bis Irmgarteichen machen?“ Gerhard (Moll, d. Red.) sagte nur: „Guck mal, wie viel Wasser wir noch haben.“ Der Füllstandshahn am Rahmen zeigte noch mehr als halbvolle Wasserkästen an. So sind wir nur mit dem Packwagen gefahren – und immer wenn einer aus dem Wagen „Halt“ rief, haben wir angehalten, und die Personen sind auf freier Strecke ausgestiegen. Eigentlich wollten wir abends wieder im Bahnbetriebswerk Siegen sein. Nach Rücksprache mit Herrn Wagener, der auf der Lok mitfuhr, haben wir die Lok im Deuzer Lokschuppen abgestellt, den Kessel vollgepumpt und das kleine Restfeuer – wir waren die letzten Kilometer nur noch auf Wasserstand gefahren – einfach ausgehen lassen.“

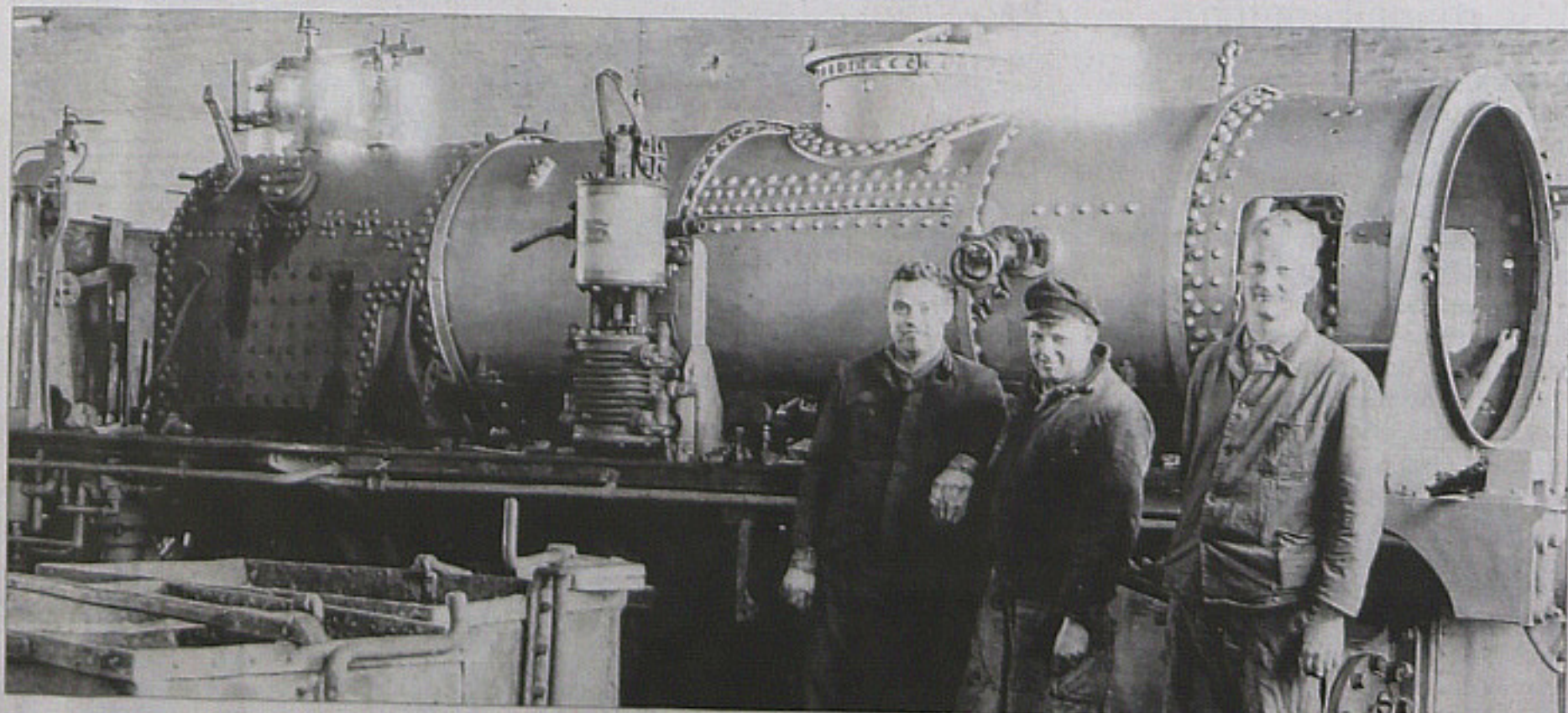
Kraus' Eltern packten ihn und Gerhard Moll ins Auto und fuhren nach Hause. Drei Tage später heizten die beiden die Lok erneut an und fuhren auf dem „kleinen Dienstweg“ nach Erndtebrück.

”
Wir sind fast ununterbrochen gefahren.

Wolfgang Kraus
zurückblickend

Was war passiert? Um bei den langen Standzeiten der Lok die Wasserkästen komplett entleeren zu können, hatte die Crew in das Verbindungsrohr der beiden Wasserkästen einen Ablasshahn eingelötet. Dieser war zu lang und ragte etwas aus dem Profil, sodass er an einem Bahnübergang abgerissen worden war. Wolfgang Kraus: „Wir ließen die Wasserkästen leerlaufen und fuhren in den Schuppen der KWD auf die Grube. Unser Alleskönner Günther Faust hatte bereits die Gasflaschen entdeckt und fing sofort an, das Loch zuzulöten. Nach wenigen Minuten war der Schaden behoben. Wir konnten Wasser nehmen und die Zeit nutzen, den Kohlenkasten wieder zu füllen.“

Einen Fahrplan gab es nun nicht mehr: „Wir sind fast ununterbrochen gefahren“, erinnert sich Wolfgang Kraus: „Bei der



Im Bahnbetriebswerk Erndtebrück wurde die komplette Lok demontiert und in ihre Einzelteile zerlegt. Im Bild (v. l.): Georg Wahl, Gerhard Moll und Günther Faust.



IM FOKUS: DIE GESCHICHTE UNSERER REGION

Es geht um Historisches, Erinnerungen an bedeutende Begebenheiten und Alltagserfahrungen.



Wenn Sie Bilder, Texte oder Themenvorschläge haben, wenden Sie sich bitte an:

Peter Helmes
Redaktion Heimatland
E-Mail: p.helmes@siegener-zeitung.de
Telefon: (0271) 5940-222