



NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Uwe Franz

Museumsbahn-Telegramm

Zunächst ein Dank an die vielen DME-Leser, die nach dem Ausfall der Berichterstattung in DME 4/05 ihre Enttäuschung äußerten und damit mittelbar der bisherigen Erscheinungsweise Anerkennung zollten. Wir alle bedauern das, aber leider ist es eine Konsequenz der Ehrenamtlichkeit, daß sich auch einmal ganz andere Prioritäten nach vorne

DEV-Rufnummern 042 52 / 93 00-

- 10 **Museums-Eisenbahn allgemein**
- 12 DEV-Faxgerät
- 20 **Museum** (Gruppenruf 21, 22, 24)
- 21 Bahnhofsbüro, Petra Heindorf
an Wochentagen i. d. R. 9 – 11 Uhr
- 23 Museums-Shop, zu Fahrzeiten
- 24 Redaktion DME, Wolfram Bäumer
- 25 Bahnhofsbüro, Mobiltelefon
- 30 **Eisenbahn** (Gruppenruf 31, 32, 35, 36)
- 31 Verkehrsdienst
- 32 Betriebsleitung, öBl
- 33 Zugleiter (nur für Zuglaufmeldungen)
- 34 Fahrkartenschalter
- 35 Bahnsteigaufsicht BruVi
- 36 Betriebsleitung, Mobiltelefon
- 39 Besprechungsraum
- 40 **Werkstatt** (Gruppenruf 41 – 45)
- 41 Aufenthaltsraum
- 42 Drehbankbude
- 43 Wagenwerkstatt
- 44 Werkstatt, Klaus Schmidt
- 45 Werkstattbüro
- 46 Funkwerkstatt
- 47 Elektrowerkstatt

Tätigkeiten finden ehrenamtlich statt; die Rufnummern sind nicht mit Arbeitsplätzen verbunden. Daher ist die Erreichbarkeit eingeschränkt.

- 50 **Tourismus-Service** (Gruppenruf 54, 55)
mo – do: 8 – 17 Uhr, fr 8 – 12 Uhr
im Sommer auch an Wochentagen
- 53 Tourismus-Service Faxgerät
- 54 Tourismus-Service, Brunhilde Brems
- 55 Tourismus-Service, Jutta Filkowski

schieben können. Im folgenden sei die Chronologie vervollständigt, aufgrund der Menge und der Einzelbeiträge in DME 4/05 nun aber nur in Stichworten und inhaltlich auf das über den Regelbetrieb Hinausgehende begrenzt:

1. – 3. 7.: Teilnahme mit Lok FRANZBURG bei den Eisenbahn- und Kulturtagen „Vivat Viadukt 05“ in Altenbeken
2. 7.: Schlemmer-Expreß
- 2./3. 7.: Zubringerfahrten Hoya – Eystrup zum „Ölmühlenfest“ der historischen Senffabrik Lehmann in Eystrup
3. 7.: Historischer Tag, Sonderbetriebstag mit umfangreichem Fahrbetrieb auf Schmal- und Regelspur, Umladetätigkeiten mit histor. Lkw
10. – 21. 7.: Jugendworkcamp mit Polnischen und Deutschen Jugendlichen
- 9./10. 7.: Hand- und Motordraisine auf einer Ausstellung im Straßenbahn-Museum Sehnde
30. 7.: Dienstunterricht für Betriebseisenbahner
- 6./7. 8.: Tage des Eisenbahnfreundes mit umfangreichem Fahr- und Rahmenprogramm, u. a. drei Dampfloks und Fahrten mit T 41
6. 8.: Unvorsichtiger Pkw-Fahrer mißachtet Vorrang der Eisenbahn am Bü Homfelder Straße.
20. 8.: Grillabend für Museums-Eisenbahner
26. – 30. 8.: Brokser Heiratsmarkt mit Eröffnungs-sonderzug, Marktverkehr mit T 2, TA 4 und EVB VT 150 und Ausstellungsstand im Gewerbezelt
- 3./4. 9.: Ausstellungsstand bei den 10. Meininger Dampftagen im Dampfloswerk
3. 9.: Kartoffel-Expreß
11. 9.: Tag des offenen Denkmals und Kindertag mit kindgerechten Vorführungen zur Dampfloks-technik, Draisinenfahrten in Heiligenberg und Pendelfahrten mit T 41

Termine

18. – 26. 2. Rentner- oder Frühjahrsmeeting
31. 3. – 2. 4. VDMT-Frühjahrstagung in BruVi
8. – 15. 4. Ostermeeting
- 16./17. 4. Osterfahrten Hoya – BruVi
- 22./23. 4. Putzwochenende, Dienstunterricht
29. 4. DEV-Jahreshauptversammlung
30. 4. Sz mit Lok HOYA für Spender
1. 5. Saisoneroöffnung
mit Inbetriebnahme Lok HOYA
13. 5. „Frauenwerkstatt“
26. 5. Fotosafari
27. 5. Spargel-Expreß
- 4./5. 6. Pfingstverkehr mit Sonder-Fpl
1. 7. Schlemmer-Expreß
- 1./2. 7. Jubiläumsveranstaltung
40 Jahre Museums-Eisenbahn
4. – 7. 8. Tage des Eisenbahnfreundes
9. 9. Kartoffel-Expreß
10. 9. Tag des offenen Denkmals,
Kindertag
30. 9. – 3. 10. Saisonabschluß, Railroadermeeting
1. 10. Neptun-Expreß
2. – 24. 12. Nikolausfahrten

Jeweils am zweiten und am letzten Sonnabend im Monat trifft sich die Gleisbaurotte und sind Werkstatt-Neueinsteiger besonders willkommen.

Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 1. 1. 2006

1. 10.: Ausfall des Neptun-Expreß' wegen zu niedriger Nachfrage
3. 10.: Ende der 39. Fahrseason mit besinnlichem Ausklang der Aktiven bei der letzten Fahrt
26. 11. – 18. 12.: Nikolauszüge nach verdichtetem Sonderfahrplan mit SPREEWALD, HERMANN, V 4 und V 29, am 3. Advent unterstützt durch T 44. Am 2. und 4. Adventswochenende herrliche Winterlandschaft mit viel Schnee
24. 12.: Nachmittäglicher Sondertriebwagen für „Weihnachtsflüchtlinge“
26. 12. – 1.1.: Weihnachts-Meeting

Das seit Jahren immer wieder undichte Teerpappendach des der hölzernen Fahrzeughalle in Heiligenberg erforderte ständige Reparaturen. Dank einer Bezuschussung sind wir nun in der Lage, das Hallendach und die Asendorfer Giebelseite in standsetzen und dauerhaft sichern zu lassen. Sobald es die Witterungsverhältnisse zulassen, werden das Dach mit einer ortsüblichen Eindeckung aus roten Tondachziegeln und der Giebel mit einer Beton-Deckelschalung in der bereits verwendeten Bauform gesichert.

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Schon aus personellen und finanziellen Gründen wurden in der zweiten Hälfte des Jahres 2005 vorrangig laufende Projekte weiterbearbeitet. Das Ergebnis läßt sich in der folgenden Tabelle gut erkennen: Vier Fahrzeugaufarbeitungen konnten abgeschlossen werden, der Bestand der betriebsfähigen Fahrzeuge ist im Jahr 2005 von 74 auf 78 angestiegen. Unter den fertiggestellten Fahrzeugen befinden sich auch zwei, die zwar seit über 30 Jahren im Bestand sind, bisher aber nicht eingesetzt werden konnten.

DEV-Fahrzeugbestand zum 31. 12. 2005

Meterspur	betrf.	abg.	in HU	ges.
Dampflokomotiven	3		3	6
Diesellokomotiven	3	1	1	5
Triebwagen	2	2	2	6
Personenwagen	18	7	1	26
Gepäckwagen	6	2		8
Güterwagen	25	4	2	31
Nebenfahrzeuge	11	2		13
Zw-Summe Metersp.	68	18	9	95
Regelspur				
Diesellokomotiven	1			1
Triebwagen	2			2
Personenwagen	2			2
Güterwagen	5	3		8
Zw-Summe Regelsp.	10	3		13
Summe	78	21	9	108

Oben: Die bei den Tagen des Eisenbahnfreundes am ersten Augustwochenende gefahrenen „Bäderbahnzüge“ wurden nach einer Idee der Selkambahn von einem als Matrose auftretenden Zugführer begleitet. Foto: Bodo Mertins

2. Reihe: 72 1/2 Jahre liegen zwischen den beiden Bildern, und doch ähneln sie sich weitgehend. Wie im Frühjahr 1933 in Stolzenau präsentieren sich auch am 11. 9. 05 in Bruchhausen-Vilsen die Personale nicht ohne Stolz vor dem Schmuckstück Wismarer Schienenbus T 41. Fotos: Hartwig Harms und Slg. Harald O. Kindermann



Im November bzw. Dezember konnte unser hauptamtlicher Kollege Klaus Schmidt zwei ALG-2-Kräfte einarbeiten. Schon jetzt leisten die beiden neuen Mitarbeiter wertvollen Beitrag beim „Tagesgeschäft“ im Erhalt der betriebsfähigen Fahrzeuge.

Das Weihnachtsmeeting in der letzten Woche des Jahres nutzten einige Aktive und eine Gruppe Hilfswilliger des Vereins „Steinhuder Meer-Bahn-Freunde“, Fortschritte bei der Aufarbeitung der Fahrzeuge zu erzielen und ein paar schöne Tage mit Gleichgesinnten zu verbringen. Das gelang, und so gilt zunächst ein herzliches Dankeschön an die Freunde der StMB.

Schon jetzt sei auf das Ostermeeting vom 8. bis 15. 4. 2006 hingewiesen, bei dem wir die Vorbereitungen für die Eröffnung unserer 40. Fahrsaison treffen wollen. Jede Hilfe ist erwünscht.

Dampflok HOYA

Die „Rest“-Arbeiten an Lok HOYA lasten uns intensiv aus. Schließlich steht für Ende Februar die TÜV-Abnahme des Kessels an, wenn die Lok pünktlich zur Saisonöffnung fertig werden soll. Auch sei noch einmal an die Spendenbereitschaft der DEV-Mitglieder und aller DME-Leser appelliert: Noch ist ein beträchtliches finanzielles Loch zu schließen, bevor sich der DEV irgendeiner neuen Aufgabe widmen könnte. Beachten Sie bitte die Angabe des Spendenkontos auf S. 3.

Dampflok SPREWALD

Nach dem Tausch eines Siederohres im ersten Halbjahr 05 gab es keine weiteren Probleme, so daß wir den bevorstehenden Rohrwechsel auf das Winterhalbjahr 2006/07 verschieben.

roland modellbahnstudio

GmbH & Co. KG

Gröpelinger Heerstraße 165 28237 Bremen
Tel.: (04 21) 61 30 78 Fax (04 21) 6 16 09 03



Das kleine Modellbahngeschäft mit der großen Auswahl. Kommen Sie bei uns vorbei oder bestellen Sie per Post. Ein Versand erfolgt gegen Nachnahme oder Vorkassezahlung.



Dampflok PLETTENBERG

Die Erneuerung der Siederohre sowie die anderen Kesselarbeiten sind abgeschlossen, der Kessel steht zur TÜV-Abnahme an. Viel Kummer haben uns die Radsätze und die Achslager bereitet. Erst im dritten Anlauf und nach zweifacher Reklamation bei dem beauftragten Fachbetrieb konnten die Radsätze endlich verwendet werden und der Anbau des Triebwerks beginnen. Trotz des Zeitverzuges sind wir zuversichtlich, die Hauptuntersuchung noch im ersten Halbjahr 2006 abschließen zu können.

Dampflok HERMANN

Die Lok befindet sich in einem guten Zustand, so daß wir hoffen, bei der mit Fristablauf im März bevorstehenden Hauptuntersuchung nur vergleichsweise wenige Schäden ausbessern zu müssen. Wir

beginnen die Arbeiten mit der Kesselprüfung durch den TÜV Ende Februar und legen anschließend den Untersuchungsumfang fest. Möglicherweise kann es gelingen, in unserer 40. Fahrsaison erstmals fünf betriebsfähige eigene Dampflokmotiven einzusetzen.

Malletlok

weiter in HU, Arbeiten ruhen z. Z.

Diesellok V 1

weiter in HU

Diesellok V 4, EMDEN

Rechtzeitig für die Nikolausfahrten wurde die Lok mit einer Vakuumbremsleitung samt Führerbremsventil ausgestattet, so daß sie sich bereits als Schub- und Zuglok bewähren konnte.

Triebwagen T 42

weiter in HU, Arbeiten z. Z. zurückgestellt

Triebwagen T 46

weiter in HU

Personenwagen 9

Die HU dauert an, der hölzerne Wagenkasten wurde umfangreich ausgebessert, z. Z. werden Schächden am Oberlichtaufbau beseitigt. Die vielen Einzelteile der Fenster und Oberlichter werden aufgearbeitet und für den Einbau vorbereitet.

Personenwagen 16

Die Werkstatt des Brücke e. V. in Blankenburg/Harz rekonstruiert die ursprünglich vorhandenen Abteiltrennwände und das hölzerne Laternendach.

Güterwagen 136

Offensichtlich hat das Dach des aus einem geschlossenen Güterwagen umgebauten Zwischenwagens für den Rollbockverkehr die lange Abstellzeit doch nicht so gut überstanden wie angenommen. So fielen für uns umfangreiche Nacharbeiten an, die die Wiederinbetriebnahme bis in den No-

vember verzögerten. Aber dafür haben wir jetzt ein weiteres Schmuckstück und interessanten Zeugen niedersächsischer Kleinbahngeschichte erstmals im Einsatz.

Güterwagen 144

Dieser als Aufenthaltswagen für unsere Gleisbaurotte genutzte gedeckte Güterwagen erhielt im Dezember eine Bedarfsausbesserung zur Beseitigung von ersten Korrosionsanzeichen und Witterungsschäden am Anstrich. Bei der Gelegenheit wurde der Wagen mit elektrischer Zugbeleuchtung ausgestattet, wie sie unsere Reisezugwagen aufweisen.

Normalspurtriebwagen T 2

Gerade rechtzeitig zu den Fahrten für den Brokser Heiratsmarkt konnte das schadhafte Getriebe repariert werden. Die Einsätze hat der Triebwagen zur vollsten Zufriedenheit absolviert.

Normalspurgüterwagen Gw 6

Dieser gedeckte Güterwagen präsentiert sich in der frühen DB-Beschriftung als ein prachtvolles Schmuckstück. Das ist das Verdienst des aktiven Museums-Eisenbahners Dr. Wolfgang Spengler, der sehr viele der Sommer- und Herbsttage dazu nutzte, um unermüdlich, mit kleinem Gerät und ohne Unterstützung abzufordern, den Wagenkasten im Freien Stück für Stück zu reinigen, entrostet, grundieren, lackieren und zu beschriften. Dieser Einsatzbereitschaft und dem Können des Unruheständlers zollt das Ergebnis bereits hohe Anerkennung und gilt unser aller Dank.

Ersatzteilspeicher

Die vormalige Köf II VGH V 125 wurde von uns weitgehend zerlegt und „ins Regal geräumt“. In Kürze sollen noch Motor und Getriebe ausgebaut werden, der Rest geht den Weg alten Eisens. Noch immer suchen wir Ersatzteile für unsere Motoren und können abgeben:

2 St. KHD A8L 714 luftgekühlt, V-Motor

2 St. KHD A8L 814, luftgekühlt, V-Motor

1 St. KHD F6L 913, luftgekühlt, Reihenmotor

Bodo Mertins

Die Asendorfer Kurve(n)

Die Asendorfer Kurve liegt schon seit vielen Jahren in Schotter, und schon lange gibt es Probleme an warmen Sommertagen. Dann dehnen sich die Schienen durch Wärme aus, schließen die Stoßlücken und lassen das Gleis zu Seite ausknicken, die befürchteten „Hitzschläge“. Die Gleisbaurotte versuchte immer wieder, das Gleis wieder in seine alte Lage zurückzuzwingen, detaillierte Ursachenforschung wurde bisher nicht betrieben. In diesem Sommer war es wieder extrem: Zwei Hitzschläge erforderten sehr vorsichtige Fahrweise.

Angestachelt durch die Äußerung „an die Asendorfer Kurve traust sich keiner 'ran“, bestiegen am 8. 10. 2005 fünf Unerschrockene Lok EMDEN, Skl FRIEDHELM „als Geheimwaffe“ im Schlepp, und machten sich im Morgennebel auf. In Heiligenberg wurde der Bauzug noch um den Rottenwagen 145 und einen O-Wagen ergänzt. Nach dem Umsetzen mit Gruppenfoto in Asendorf steuerten wir unsere Baustelle an.

weiter auf S. 46

Unten links und Mitte: Auch in der schwäbischen Diaspora wird für die Aufarbeitung von Lok HOYA gesammelt: Eine gebürtige Hoyaerin hat zu ihrem runden Geburtstag in Stuttgart mit einem Plakat und einer passenden Spendendose gesammelt und damit einen schönen Erfolg erzielt. Eine Idee zum Nachahmen. 2 Fotos: Dr. Susanne Thies-Tenschert

*Unten rechts und S. 45 2. Reihe: Vorgefundene Situation in der Asendorfer Kurve und die Mannschaft, 8. 10. 2005
3 Fotos: Bodo Mertins*

S. 45 oben: Auch im Bahnhof Asendorf mußte die Gleisbaurotte im Dezember noch einmal tätig werden, um anstehende Gleismängel zu beseitigen. Foto: Hartwig Harms

S. 45 3. Reihe und unten: Am 2. und 4. Advent meinte es der Wettergott gut mit uns und verlieh den Nikolausfahrten den passenden Rahmen mit Schnee und Eis. 4 Fotos: Uwe Franz





LGB Fachgeschäft
Modelleisenbahn Für
Drinnen und Draussen

- Verkauf
- Beratung
- Service
- Zubehör
- Musteranlage
- Digitalisierung
- LGB/Lanz/Zimo/E6U
- Digital-Seminare

Komplette Sortimente
 der verschiedenen Hersteller
 zu **Niedrigpreisen am Lager**

U. Ohliger
Spielwaren

Zur Kleinen Moorweide 77 . 37529 Bielefeld (bei Bremen)
 Telefon: 04204 919129 . Telefax: 04204 91973
 Internet: www.lgb-ohliger.de . e-mail: info@lgb-ohliger.de
 Öffnungszeiten: Fr. 15 - 18 Uhr + Sa. 9 - 12 Uhr
 und nach Vereinbarung



Dort angekommen wurde zuerst einmal Bestandsaufnahme gemacht: Die Asendorfer Kurve ist weitgehend geschweißt und weist nur drei gelaschte Stöße auf. Richtung Asendorf liegen mehrere private Bahnübergänge zu Anliegern. Der erste Stoß hinter der Kurve liegt bereits hinter einem der Übergänge und schien auf den ersten Blick in Ordnung zu sein, worauf wir ihn aus weiteren Untersuchungen ausschlossen. Richtung Arbste ist der Anschlußstoß zu einem späteren Schotter-Baubachschnitt und liegt nahe bei einem der beiden Hitzschläge lag. Obwohl es noch recht kühl war, waren die drei Stoßlücken der Bogeninnenschiene schon geschlossen. Die Bogenaußenschiene wies wenigstens noch kleine Lücken auf.

Wir begannen, die vier Stöße der Reihe nach zu zerlegen, zu vermessen, ggfs. bauliche Unzulänglichkeiten zu beseitigen und sie unter Verwendung von konservierender Bitumenfarbe wieder zusammenzubauen. Der erste Stoß (vor der Kurve) hatte keinerlei Mängel und wurde nach Reinigung wieder montiert. Die drei Stöße in der Kurve wiesen nahezu identische Baumängel auf:

Problem 1 waren die zu geringen Stoßlücken, z. T. hervorgerufen durch schräge Trennschnitte.

Problem 2 hob die Wirkung der zu kleinen Stoßlücken auch noch auf: Etwa die Hälfte der Stegbohrungen war bis zu 8 mm abweichend positioniert, wodurch die Laschenbolzen auf Spannung saßen und die Beweglichkeit der Schienen in den Laschen dahin war. Ein Stoß war nachträglich eingebaut worden, dort hatte die Stoßlücke nur die Breite einer Trennscheibe und war extrem schräg aber mit parallelen Schnittflächen geschnitten. Die dazugehörigen Bohrungen wa-

ren an der falschen Position.

Problem 3 waren stark korrodierte Laschen und Laschenkammern und sehr fest angezogene Schrauben.

Nun ging es an das Beheben der Mängel. Zuerst wurden ausreichende Stoßlücken mit dem Schienentrennjäger eingefügt, was einfacher klingt als es ist. Bei zu dünnen Scheiben rutscht die Trennscheibe irgendwann ab, und der Schnitt wird schief. Die neuen Lücken können keine Schönheitswettbewerbe gewinnen und sind etwas größer als nötig, erfüllen aber sicher ihren Zweck!

Das zweite Problem war schwieriger zu beheben: Vorhandene Laschenlöcher lassen sich nicht verschieben, schon beim Versuch würde der Bohrer in die alten Löcher abrutschen und die Bohrerführung könnte Schaden nehmen. Also blieb nur die Möglichkeit die Löcher um rund 10 mm aufzuboehren. Ein solcher Bohrer gehört nicht zur Ausrüstung unseres Rottenwagens. Da die derzeitige Stegbohrmaschine ein Standardbohrfutter besitzt, konnte ein passender Bohrer aus der Werkstatt zur Baustelle geliefert werden, mit dem wir im Laufe des Tages 24 Laschenlöcher aufgebohrt haben. Gut die Hälfte der Arbeit wurde bis zur Mittagspause geschafft, danach ging es mit nur noch drei Mitarbeitern an die restliche Arbeit.

Es war schon kurz vor Sonnenuntergang, als wir den letzten Stoß wieder zusammengesetzt hatten, doch ein Problem blieb: Die beiden Hitzschläge mußten ja noch gerichtet werden, was mit drei Mann nicht möglich ist. Um das Gleis zu bewegen, hatten wir den Skl mitgenommen. Der Kranarm hat zwar nicht annähernd die Kraft, um bei voller Länge irgendetwas zu verschieben, aber wozu gibt es

die Physik? Nachdem wir die Schwellenköpfe freigelegt hatten, kam das Massenträgheitsgesetz zur Anwendung: Der Baggerkorb wurde randvoll mit Erde gefüllt und dann mit vorsichtigem Schwung und zwischengelegtem Balken gegen die Schiene geschwenkt. Der Impuls des Korbs reicht aus, die Schwellen im Schotterbett zu verschieben. Diese Methode wurde auch schon bei früheren Baustellen eingesetzt und hat sich bestens bewährt.

Danach mußten nur noch alle Laschenschrauben endgültig angezogen werden, und wir hinterließen alle Stöße frisch konserviert. Geschafft und zufrieden traten wir die Heimfahrt an, setzten in Heiligenberg die Güterwagen aus, und nach elf Stunden schlossen sich die Hallentore wieder hinter der EMDEN – Feierabend!

Ein erfolgreicher Arbeitseinsatz, denn bis dahin hatte keiner der drei Stöße in der Asendorfer Kurve auch nur die geringste Möglichkeit, seiner Aufgabe des Längenausgleichs nachzukommen. Die Hitzschläge waren damit fest programmiert, zumal im Gleisbogen noch begünstigt. Nun soll die Beweglichkeit wohl ausreichen. Falls es doch wieder zu Verwerfungen kommt, müßte man die Gleisschrauben leicht lösen und das Gleis richten, um eventuelle noch vorhandene Spannungen abzubauen. Doch sind wir zuversichtlich, daß das nicht einmal erforderlich sein wird.

Unten: Vorgefundene und ihrer Funktion entthobene Ausführung der Stoßverbindungen in der Asendorfer Kurve

Ganz unten: Mit Köpfchen, Fleiß und Maschineneinsatz läßt sich viel erreichen.

8. 10. 2005, 4 Fotos: Bodo Mertins

