



Karl-Heinrich Waack

VORSTANDSTELEGRAMM

für DME 3/2021

Ein Schwerpunkt im Frühjahr war die Online-Hauptversammlung am 25. April vorzubereiten, dafür mussten die technischen Voraussetzungen geschaffen werden. Mit 90 Teilnehmern ist sie aber gut über die Bühne gegangen. Von Mai bis Juli ist der wieder- und neu-gewählte Vorstand zu drei Online-Sitzungen zusammengekommen.

Corona-Pandemie

Glücklicherweise konnten Werkstatt- und Rottenarbeiten unter Beachten der Abstandsregeln und mit regelmäßigen Tests weitergeführt werden. Das Hygienekonzept dabei war anscheinend erfolgreich: Eine Ansteckung unter den Aktiven hat es bislang nicht gegeben. Da aber nicht wenige Aktive der Risikogruppe angehören, fuhren einige ihre Aktivitäten verständlicherweise zurück.

Ungewiss war lange Zeit der Saisonbeginn. Mit dem Landkreis und der Gemeinde mussten einerseits die Bedingungen abgeklärt werden, wie sich die Bestimmungen des Bundes und des Landes Niedersachsen einhalten lassen, andererseits sollten Fahrgäste und Mitarbeiter sich sicher fühlen können. Das Zugangskonzept am Bahnhof wurde angepasst und ein bebildeter Leitfaden für alle Personale und Mitarbeiter erstellt.

An Pfingsten konnte dann die Saison – noch mit Testpflicht – eröffnet werden. Nach Wegfall der Testpflicht nahm die durchschnittliche Zahl der Fahrgäste zu. So notwendig das Hygiene-Konzept auch ist, so ist es doch eine zusätzliche Herausforderung für die Personale, vor allem, wenn Fahrgäste die Pflicht einer Mund-Nase-Bedeckung nicht einsehen wollen.

Finanzen

Das Finanzielle gehörte zu jeder Sitzung. Welche Maßnahmen müssen durchgeführt werden, was kann eventuell noch verschoben werden? Die Corona-Beschränkungen und der Ausfall der Nikolausfahrten hat ein großes Loch bei den Einnahmen hinterlassen.

Der Vorstand hat sich um Gelder aus den Corona-Hilfen gekümmert, die für etwas Entspannung gesorgt haben. Auch waren mehrere Mitglieder bereit, zinslose Darlehen zu geben, so dass auch in den Monaten ohne Einnahmen die Zahlungsfähigkeit gesichert war und wohl auch bleiben wird.

Der Wagen 7, zu dem es Verträge gibt, soll aber so bald wie möglich fertig gestellt werden, an der technischen Ausstattung werden aber Einsparungen vorgenommen. Auch an der Malletlokomotive soll weitergearbeitet werden. Außerdem haben notwendige Instandhaltungs- und Fristarbeiten Priorität. Spenden in jeder Höhe sind auch weiterhin gern gesehen und zur Zeit besonders notwendig, um das Geleistete erhalten zu können.

Bahnhof Asendorf

Durch eine Spende ist es möglich, einen Nachbau der ehemaligen Rübenverladeranlage wieder aufzustellen. Mit ihr soll die Bedeutung

des Bahnhofes für den Güterverkehr auch vorführbar gemacht werden. Die Arbeiten dazu sollen so bald wie möglich anlaufen. Sobald Geld und Arbeitskapazitäten vorhanden sind, soll die Ladeanlage auch ein neues Ladegleis in alter Lage (Ostseite des Lokschuppens) mitsamt einer gepflasterten Ladestraße erhalten.

Am 26. Juni wurde eine Informationsveranstaltung in Asendorf durchgeführt, um Asendorfer Bürger und Funktionsträger über die Umgestaltung des Bahnhofes zu informieren. Eine Präsentation und ein Modell des Bahnhofes konnten den ehemaligen und geplanten Zustand deutlich machen. Die Mitglieder des Gemeinderates unterstützen das Bemühen. Der Lokschuppen in Asendorf benötigt eine Restaurierung zumindest der bisher nicht renovierten Ostseite. Nach Fachleuten und Geldern dafür wird gesucht.

Dienstkleidung

Ein größerer Posten Feuerwehr-Uniformjacken konnte erworben werden, um neuen Aktiven im Fahrdienst übergangsweise und günstig ein passendes Äußeres zur Verfügung stellen zu können, der gültige Uniformleitfaden wird aber beibehalten.

Betrieb

Es gibt derzeit Engpässe beim Betriebspersonal für die fahrplanmäßigen Fahrten und zwar sowohl beim Lok- als auch beim Zugbegleitpersonal (Zugführer, Schaffner). Hier ist jede Verstärkung willkommen, damit keine Betriebstage ausfallen müssen. Im Moment ergibt nahezu jeder Betriebstag einen kleinen Überschuss, der für die Instandhaltung dringendst benötigt wird.

Hermann Bunke verstorben

Lange Jahre war er am Fahrkartenschalter am Bahnhof Bruchhausen-Vilsen nicht wegzudenken: Hermann Bunke. Auch eine Gehbehinderung hinderte den Langwedeler nicht daran, jedem Fahrgast und Museumsbesucher zu seinem Ziel(tarif) und einer Fahrkarte dorthin zu verhelfen. Vor einigen Jahren zog er sich altersbedingt aus dem Raum Bremen und von der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf zurück, um seine Zeit bei Angehörigen im Weserbergland zu verbringen. Dort verstarb er am 12. Mai 2021 im Alter von 81 Jahren. Wir werden ihn sehr vermissen.

Aktive und Vorstand des DEV



An Pfingsten konnte die Museums-Eisenbahn mit Lockdown-bedingter Verspätung endlich in die neue Saison starten. Hier rangiert Dampflok HOYA (Hanomag 3341/1899) am Bahnhof Bruchhausen-Vilsen in Sichtweite ihrer Schwesterlok BRUCHHAUSEN (Hanomag 3344/1899). 23. Mai 2021, Foto: Torsten Klose



Am 10. Juni konnte die fertig restaurierte Denkmallok JOHANN REINERS mit Hilfe der Bremer Feuerwehr endlich auf ihren angestammten (und nun nicht mehr betongrauen) Sockel zurückkehren. Bremen-Findorff, 10. Juni 2021. Foto: Joachim Kothe



Wegen einer Straßenbaustelle verkehrte der MaK-Großraumwagen T 3 „Kaffkieker“ im Frühjahr zwischen Bruchhausen-Vilsen und Syke für einige Wochen als Busersatzverkehr und bot so Eisenbahnfreunden reizvolle Fotomotive mit blühenden Rapsfeldern wie hier bei Süstedt.



Hier befindet sich der Triebwagen auf der Rückfahrt nach Bruchhausen bei Wachendorf kurz vor der Überquerung der Kreisstraße nach Süstedt. 26. Mai 2021. Zwei Fotos: Wolfgang Kaniecki



Dampflok SPREEWALD nach erfolgter Hauptuntersuchung beim Gasteinsatz in Plettenberg im Sauerland: Hier rangiert sie gerade vor der Fahrzeughalle in Herscheid-Hüinghausen mit einem Personenwagen der früheren Walhallabahn.



Die SPREEWALD vertritt die BIEBERLIES der Märkischen Museums-Eisenbahn (MME), bis deren HU abgeschlossen ist. Hüinghausen, 20. Juni 2021. Zwei Fotos: Uwe Busch

Jens Böcker

DEV-Gleisbauwoche Frühjahr 2021

Die Notwendigkeit zur fortlaufenden Instandhaltung eines Schienenfahrwegs basiert auf zwei wesentlichen Faktoren: 1. Verschleiß durch den Fahrbetrieb (spielt bei unserem reinen Museumsbetrieb aber eine untergeordnete Rolle) und 2. witterungsbedingter Verfall insbesondere der Holzschwellen (maßgebend für unser fortlaufendes Gleisbauprogramm).

Um den Substanzverlust aus Punkt 2 zu kompensieren, fand auch in diesem Frühjahr wieder eine Gleisbauwoche statt, coronabedingt dieses Mal aber erst im April, um bei höheren Temperaturen den Aufenthalt in geschlossenen Räumen zur Minimierung der Infektionsgefahr so gering wie möglich halten zu können. Auf dem Programm standen die Erneuerung des Gleises 3 im Bf. Heiligenberg (Zufahrt zur Fahrzeughalle) auf 60 m Länge sowie der Beginn der Schwellenerneuerung an der doppelten Kreuzungsweiche 19 im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. In beiden Fällen wurden Kunststoffschwellen aus unserem Vorrat eingebaut, die im Vorwege auf Länge geschnitten und teilweise gebohrt wurden.

Am Sonnabend, dem 10. April, ging es, nachdem für alle Teilnehmer ein negatives Corona-Testergebnis vorlag, nach Heiligenberg. Dort wurde das Gleis 3 zwischen dem Fußgängerüberweg am Güterschuppen und der Doppelweiche 11/12 ausgebaut. Schienen und Sandbettung wurden neben der Baustelle für den Wiedereinbau gelagert, während die abgängigen Altschwellen bzw. deren Restbestandteile zur Entsorgung bereitgelegt wurden. Schwellen und Bettung wurden in bewährter Weise von Ralf Hormann mit dem Gemeinde-Radlader bewegt. Zur Herstellung des Planums haben wir dabei zum ersten Mal unseren neuen Rotationslaser eingesetzt, der dankenswerterweise auf Anregung und durch die Spende eines Rottenmitarbeiters beschafft werden konnte. Dadurch konnte das Planum in der Höhe sehr genau hergestellt werden, was die Gleismontage an den beiden folgenden Tagen deutlich erleichterte. Vorteilhaft war auch, dass wir auf die von Gerd Schrammen mit seiner unendlichen Ausdauer auf Vorrat per Nadelhammer entrosteten Unterlagsplatten zurückgreifen konnten.

Am Montagabend war das Gleis dann komplett montiert. Zusätzlich wurden nebenbei noch die Bockschwellen der Weiche 11/12 ausgetauscht, da diese schon sehr marode waren und die Weichenböcke nur noch bedingt sicher darauf standen. Dabei wurden auch die bisherigen Weichenböcke mit den um die Stellhebel schwenkbaren Gewichtsauslegern gegen klassische Weichenböcke ausgetauscht. Hierdurch lassen sich die beiden Zungenpaare ohne Spitzenverschluss nun deutlich einfacher und sicherer bedienen.

Am Dienstag, dem 13. April, wurde das Gleis dann wieder mit Sand verfüllt, ausgerichtet, mit der Stopfmaschine gestopft und final eingedeckt. Bei der Höhenausrichtung des Gleises hat sich der Rotationslaser zum zweiten Mal bewährt, können doch die beim Stopfen frei werdenden Gleiswinden gleich wieder eingesetzt und das Gleis fortlaufend weiter auf Höhe gebracht werden. Wir haben sozusagen das „KLS“ verwendet, das „Kontinuierliche Lasergestützte Stopfverfahren“!

Ab Mittwoch verlagerten sich der Arbeitsschwerpunkt dann in den Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. Hier ging es nun an die DKW. Der Eichenschwellensatz war zwar erst 27 Jahre alt, aber schon deutlich von Fäulnis betroffen. So kamen bei der Demontage auch bei wei-

tem nicht mehr alle Schwellenschrauben durch Drehen linksherum selbsttätig aus der Schwelle heraus. Seit zu Beginn der 1990er Jahre die Verwendung von Teerölen für die Schwellentränkung strenger geregelt bzw. der Wirkstoffanteil begrenzt worden ist, hat sich die Lebensdauer von Holzschwellen deutlich spürbar verkürzt. Dies ist auch ein wesentlicher Grund für den Einsatz von Kunststoffschwellen.

Zum Herausheben der Altschwellen und zum Ausbau des Schotters kam ein geliehener Minibagger zum Einsatz, der sehr fachmännisch und gefühlvoll von Ralf mit seinem „Baumaschinen-Gen“ bedient wurde. Auch dies eine erhebliche Arbeiterleichterung. Zu Feierabend lagen dann zwölf neue Langschwellen in der Weiche und acht kurze Schwellen im Anschlussbereich unter den ausgerichteten Schienen. Den größten Zeitaufwand erforderte hier dann am Donnerstag, dem 15. April, das Ausrichten der vorher wieder von Gerd, diesmal „just in time“, entrosteten Platten auf den Schwellen sowie das genaue Körnen und Bohren der Schwellenschraubenlöcher in den Kunststoffschwellen. Die fachgerechte Montage der in fast allen unseren Weichen verwendeten Knaggenklemmplatten erfordert einfach deutlich mehr Sorgfalt und Geschick als die heute üblichen Schienenbefestigungen, aber durch die gegenseitige Qualitätskontrolle passen alle auf, dass kein Pfusch unter der reichlich verwendeten schwarzen Bitumenfarbe versteckt wird!

Am Freitag wurde mit Hilfe des Skl-Baggers der Schotter wieder in die Weiche eingebracht. Auf den Einbau von historisch authentischerer Kiesbettung, wie bei den Weichen 12 und 13/14, wurde in diesem Fall verzichtet, da auch alle vier an die DKW anschließenden Gleise langfristig in Schotter liegen bleiben werden. Ein Einsatz unserer Stopfmaschine im Bereich von Radlenkern und Herzstück ist nicht möglich, daher erfolgten die Stopfarbeiten per Handstopfung mit zwei Wacker-Stopfhämmern. Diese Arbeit ist zwar nur bedingt beliebt, aber der eine oder andere wollte es dann doch auch einmal selbst ausprobieren, und so war es recht schnell erledigt. Freitagabend war auch diese Baustelle fertig und alle Beteiligten geschäftig, aber sehr zufrieden. Am Sonnabend, unserem „Reservetag“, konnten wir uns daher ganz dem Aufräumen und der Maschinenpflege widmen. Besonders unsere Schraubmaschine dürfte sich über die Zuwendung mit dem Auffüllen von Motor-, Getriebe- und Hydrauliköl gefreut haben.

Auch wenn wir teilweise unsere Pausen mit den Mahlzeiten aufgrund der Corona-bedingten Abstandsregeln nicht auf den gepolsterten Stühle im Aufenthaltsraum, sondern auf harten Biertischgarnituren in der Werkstatt verbringen mussten, so war es für alle Beteiligten doch eine sehr erfolgreiche und wohltuende Woche jenseits des Alltags.

Nachtrag

zum Protokoll der DEV-Jahreshauptversammlung 2021, abgedruckt in DME 2/21:

Die Jahreshauptversammlung fand am 24. April 2021 statt.



Die Holzschwellen vom Hallenanschlussgleis 3 in Heiligenberg waren völlig abgängig und wurden nun durch haltbarere, aber optisch kaum störende Kunststoffschwellen ersetzt. Zum Teil wurden zur Materialausnutzung Reststücke als Halbschwellen verwendet. Hier der Baustellenstand vom 10. April 2021.



Am 13. April sind die neuen Schwellen schon verbaut und der Gleisrost wieder fertig montiert. Hier sind die Aktiven gerade dabei, die Sand-Kies-Bettung wieder aufzufüllen. Anschließend kann die Stopfmaschine die Schwellen stopfen. Auch die Stellbockschwellen der folgenden Weiche wurden mit erneuert.



Nils Böcker montiert noch am selben Tag die neuen Weichenstellböcke an der Heiligenberger Doppelweiche: Die erst in Heiligenberg an die Weiche montierten alten, langen Stellhebel mit schwenkbaren Gewichten haben ausgedient.



Kaum ist man in Heiligenberg fertig, geht es gleich am folgenden Tag weiter am Bahnhof Bruchhausen-Vilsen mit der einzigen doppelten Kreuzungsweiche der Museumseisenbahn. Mit Hilfe unserer Schienenumsetzkräne wird das schwere Herzstück am Syker Weichenende herausgehoben.



Ralf Hormann hilft Nils Böcker mit einem Minibagger beim Raushieven der maroden Altschwellen. Die Kleiseisen sind schon eingesammelt und bei Gerd Schrammen zum Entrostern. Die neuen Kunststoffschwellen liegen links schon zum Einbau bereit.



Schon am Folgetag, dem 15. April, sind die neuen Schwellen eingebaut, gebohrt und die Schienen wieder befestigt. Mit Bitumenlack werden die Kleiseisen vor Korrosion geschützt. Jetzt noch Schottern und Stopfen, und dann ist der Syker Teil der DKW wieder betriebsbereit! Sechs Fotos: Lars Böcker



Uwe Franz Werkstatt- Telegramm

Das Thema Corona nimmt einfach kein Ende und wird uns auch in der Zukunft noch weiter beschäftigen. Dank der z. Zt. sinkenden Inzidenzwerte im ganzen Land und durch eine hohe Anzahl von geimpften Personen in der Bevölkerung konnten auch im Land Niedersachsen die Corona-Regeln weiter gelockert werden, sodass wir am Pfingstsonntag, dem 23. Mai 2021, dann auch endlich mit unserer Eisenbahn in die Fahrseason 2021 starten konnten. Alle vorhergehenden Termine, wie z. B. der geplante Saisonstart am 1. Mai 2021, mussten bis dahin leider abgesagt werden. Die Nachricht vom bevorstehenden Saisonstart kam zwar etwas spontan, aber wir hatten im Vorfeld schon einige Fahrzeuge für den Einsatz vorbereitet, sodass am Pfingstwochenende mehr als ausreichend Fahrzeuge für den Betrieb zur Verfügung standen.

Besonders in Corona-Zeiten hat sich gezeigt, dass es wichtig ist, wenn man Leute an seiner Seite hat, die einen in schwierigen Situationen unterstützen. Deshalb sei an dieser Stelle den DEV-Aktiven, Freunden unserer Museums-Eisenbahn und nicht zuletzt den zahlreichen Spendern, Darlehensgebern usw. herzlich für ihr Engagement gedankt, in welcher Form auch immer dieses eingebracht wurde und hoffentlich auch noch weiterhin wird! Halten Sie bzw. haltet Ihr durch Ihre/Eure Beiträge unsere Museums-Eisenbahn irgendwie „am Laufen“! Denn nur durch die z. Zt. eher bescheidenen Fahrgeldeinnahmen allein können wir in der derzeitigen Situation unsere Eisenbahn nicht auf Dauer betreiben.

Wie bereits berichtet wurde, sind die Arbeiten zum Erhalt der Fahrzeuge und an der Strecke nie untersagt worden und dürfen jetzt sogar mit einem etwas erweiterten Personenkreis stattfinden. Aber ganz sind die Einschränkungen noch nicht vom Tisch, sodass bei den anstehenden Arbeiten immer noch die Hygienevorschriften, Abstandsregeln usw., wenn auch in etwas gelockterter Form, beibehalten werden müssen. Auch die Nutzungseinschränkungen für das Sozialgebäude und die Aufenthaltsräume haben weiterhin Bestand, aber das sollte Sie/Euch nicht davon abhalten, uns weiterhin zu unterstützen und damit den Erhalt unserer Eisenbahn auch für die Zukunft sicherzustellen. Im Berichtszeitraum wurde in der Werkstatt auch ein wenig in die Zukunft investiert: Dank einer großzügigen Spende waren wir in der Lage, einen großen Teil der Werkstattbeleuchtung auf moderne Leuchtmittel mit LED-Technik umzustellen. Wir erhoffen uns dadurch eine Verbesserung der Beleuchtungssituation in der Werkstatt und langfristig auch eine Energieeinsparung, um den Anteil der allgemeinen Kosten weiter zu reduzieren.

Mallet-Dampflokomotive 7^s

Auch unter „Corona-Bedingungen“ gehen die Arbeiten an der Mallet-Lokomotive in unserer Werkstatt weiter. Im Berichtszeitraum wurden z. B. die schon vor einiger Zeit mit Auftragsschweißungen versehenen Unterkästen der Achslagerkästen in unserer Werkstatt gefräst und gebohrt. Im Nachgang musste dann noch jeder Unterkasten individuell an den jeweiligen Achslagerkasten bzw. das Achslagergehäuse angepasst werden. Bei insgesamt acht Achslagern ist das schon eine anspruchsvolle Tätigkeit, von der man später leider nichts mehr sehen wird.

Wie bereits berichtet wurde, konnte durch verschiedene zweckgebundene Spenden der Auftrag vergeben werden, die noch erforder-

lichen Arbeiten an den Lokradsätzen zum Abschluss zu bringen. Während an den Kuppelradsätzen nur wenige Nacharbeiten erforderlich waren, mussten die beiden Treibradsätze der Lok bei einer Maschinenbaufirma in Sachsen mit vier neuen Treibzapfen und neuen Gegenkurbeln ausgestattet werden. Diese Arbeiten sind nun erfolgreich abgeschlossen worden und die vier Radsätze befinden sich seit Anfang Juli wieder in unserer Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen. Die vier Radsätze wurden jetzt erst einmal eingelagert, bis in einem nächsten Schritt die Achslager an die Achswellen angepasst werden können.

Damit die Arbeiten an der Mallet-Lokomotive auch in Zukunft weiterlaufen können, wenn auch manchmal nur in kleinen Schritten, sei an dieser Stelle, wie immer am Ende der Berichterstattung über die jüngsten Arbeiten, auf die weiterhin laufende Spendenaktion zu Gunsten der DEV-Mallet-Lok 7^s hingewiesen und die Möglichkeit, dieses Projekt auch weiterhin finanziell oder durch ihre Mitarbeit zu unterstützen!

Dampflokomotive PLETTENBERG

Die Arbeiten an der seit Ende Dezember 2019 in Hauptuntersuchung befindlichen Dampflokomotive PLETTENBERG gehen in unserer Werkstatt leider auch nur in kleinen Schritten weiter. Auch hier fehlt es in erster Linie am Personal, das sich corona-bedingt etwas zurückhält. Trotzdem gehen die Arbeiten in überschaubaren Schritten weiter. So konnte kürzlich der Dampfregler unter Verwendung einiger nachgefertigter Teile wieder montiert werden.

Dampflokomotive SPREEWALD

Dampflokomotive SPREEWALD befindet sich weiterhin leihweise bei der Märkischen Museums Eisenbahn (MME) in Herscheid-Hüinghausen im Einsatz, wo sie die MME-Lok BIEBERLIES bis zum Abschluss von deren Hauptuntersuchung vertreten soll.

Dampflokomotiven HOYA und HERMANN

Die Dampflokomotive HOYA und die ebenfalls betriebsfähige Dampflokomotive HERMANN stehen in diesem Jahr für Einsätze auf unserer Strecke wechselweise zur Verfügung bzw. sind an bestimmten Sonderbetriebstagen auch gemeinsam im Einsatz.

Diesellokomotive V 1

Die Arbeiten zur Hauptuntersuchung an der von der Rendsburger Kreisbahn stammenden Diesellokomotive V 1 stehen kurz vor dem Abschluss. Wir hoffen die Diesellok V 1 erstmals bei den diesjährigen „Tagen des Eisenbahnfreundes“ Anfang August 2021 wieder einsetzen zu können.

Triebwagen T 41

Bei einem seiner letzten Einsätze in diesem Jahr, zum „Inselbahnwochenende“ Anfang Juli, hat der Wismarer-Schienenbus am bergseitigen Fahrzeugende Richtung Asendorf leider einen kapitalen Motorschaden erlitten, sodass er das geplante Fahrtenprogramm an diesem Tag nicht mehr abschließen konnte und außer Betrieb genommen werden musste. Aufgrund der zeitlichen Nähe zu den „Tagen des Eisenbahnfreundes“ Anfang August 2021 wurde der defekte Motor kurzfristig aus dem Triebwagen ausgebaut und einer Fachwerkstatt zur Befundung zugeführt in der Hoffnung, dass der Schaden vielleicht doch nicht so groß ist und wir den T 41 bis zu den „Tagen des Eisenbahnfreundes“ eventuell wieder reparieren können.

Aber schon nach Demontage der ersten Bauteile an dem FORD BB-Motor durch die Fachwerkstatt konnten wir alle Hoffnungen auf eine kurzfristige Genesung des Motors begraben. Mindestens zwei Kolben des Motors haben einen sogenannten „Kolbenfresser“ er-

litten, der die Kolben völlig zerstört hat. Auch die Kurbelwelle und ein Teil der Pleuellager wurden in Mitleidenschaft gezogen. Der zu erwartende Kostenaufwand wird jetzt gerade durch die besagte Fachwerkstatt ermittelt. Um die Kosten einigermaßen im Rahmen zu halten, wollen wir versuchen aus den vorhandenen Ersatzmotoren und diversen Bauteilen kurzfristig einen betriebsfähigen Motor wiederaufzubauen, damit der allseits beliebte Wismarer Schienenbus möglichst noch in dieser Saison wieder in Fahrt kommt. Wenn Sie ein Freund unserer „Maus“ sind und die Urlaubskasse vielleicht noch ein paar Restbestände hat, die sinnvoll verwendet werden wollen, helfen Sie uns mit einer Spende, damit der T 41 bald wieder durch die Landschaft fahren kann!

Triebwagen T 42

Der von den Franzburger Kreisbahnen stammende Triebwagen T 42 befindet sich weiterhin in unserer Werkstatt in Hauptuntersuchung. Der Wagenkasten wurde von den Drehgestellen abgehoben, die Drehgestelle wurden in ihre Bestandteile zerlegt und befinden sich in Aufarbeitung. Wie bereits berichtet wurde, befinden sich die Antriebsachsen bei einem Fachbetrieb zur Befundung, ein Achsdifferenzial machte uns etwas Sorgen, weil es dort gelegentlich zu einer Geräuschbildung kam. Wie sich jetzt aber herausgestellt hat, befinden sich die sogenannten „Tellerräder“ und die Antriebsritzel in einem relativ guten Zustand und müssen nur ein wenig manuell bearbeitet sowie die Lager nachjustiert werden, was sich hoffentlich kostenmildernd auswirken wird.

Personenwagen Nr. 7

Mit der Rücküberführung des fertig restaurierten Wagenkastens vom Personenwagen Nr. 7 am Freitag, dem 25. Juni 2021, von Zwönitz nach Bruchhausen-Vilsen ist ein weiterer Meilenstein bei der Restaurierung dieses Fahrzeugs erreicht worden. Bereits am Donnerstag, dem 24. Juni 2021, wurden die Vorbereitungen für den Abtransport des Wagenkastens in Zwönitz getroffen, der Wagenkasten aus der Montagehalle geschoben und von einem Autokran auf den bereitstehenden Tieflader gehoben. Anschließend wurde der gesamte hölzerne Wagenkasten in bereitliegende Planen eingehüllt, um den Wagen während des Transports vor Nässe und Feuchtigkeit zu schützen. Der Verpackungskünstler Christo hätte hier sicher seine Freude gehabt.

So verpackt, erfolgte in der Nacht vom 24. auf den 25. Juni 2021 der Rücktransport nach Bruchhausen-Vilsen, wo der Wagenkasten dann am Freitagmorgen wohlbehalten am Bahnhof ankam und - ebenfalls von einem Autokran - auf den bereitstehenden Fahrzeugrahmen von Wagen 7 aufgesetzt werden konnte, nachdem ein paar kleinere Anpassungsarbeiten erfolgreich ausgeführt wurden. So fügen sich die einzelnen Bauteile langsam wieder zu einem kompletten Personenwagen zusammen. Etwas fremd wirkt der Wagen im Moment noch durch seinen dunkelgrauen Holzschutzanstrich und die unten jetzt wieder eingezogenen Außenwände. Generationen von DEV-Aktiven kennen den Wagen 7 ja auch nur in einer leuchtend roten Farbgebung und einem sehr kantigen Aufbau des Wagenkastens, aber an das neue Erscheinungsbild wird man sich sicher schnell gewöhnen. Einer der nächsten Arbeitsschritte wird sein, den Wagenkasten durch zahlreiche Schrauben und Bolzen wieder sicher mit dem Fahrzeugrahmen zu verbinden.

Wie bereits berichtet wurde, sind die Drehgestelle bereits in ihre Bestandteile zerlegt und die Radsätze und die Tragfedern sind an entsprechende Fachbetriebe zur Aufarbeitung weitergegeben. Dass wir auch in Corona-Zeiten solch ein Projekt überhaupt stemmen und weiterführen können, verdanken wir nur der finanziellen Unterstützung unserer zahlreichen Spender, den Darlehensgebern und Freunden unserer Museums-Eisenbahn!

Dafür gilt Ihnen allen ein herzliches Dankeschön! Wie immer am Schluss meines kurzen Berichts zum Fortgang der Arbeiten am Wagen 7 möchte ich wieder auf die Möglichkeit hinweisen, dieses einmalige Projekt weiterhin mit ihrer Spende zu unterstützen. Denn mit der Fertigstellung des Wagenkastens ist das Projekt ja noch nicht ganz abgeschlossen: Bei neuen Kreuzfahrtschiffen würde man auf der Werft jetzt wohl sagen: „Der Dampfer kommt an die Ausrüstungspier!“ So ähnlich ist das bei unserem Wagen 7 nun auch: Die grundlegende Fahrzeugschubstanz und ein großer Teil der Innenausstattung ist fertig, aber die ganze Fahrzeugtechnik, die Verblechung, die Dachhaut, Lackierung usw. müssen noch fertiggestellt werden, bevor der Wagen 7 auf seine „zweite“, erste große Fahrt gehen kann. Deshalb sind wir auch noch weiterhin auf Ihre finanzielle Unterstützung in Form einer Spende oder Ihrer Mitarbeit angewiesen!

Personenwagen Nr. 16

Im Berichtszeitraum wurde an unserem Weyer-Wagen DEV 16 wieder fleißig gearbeitet. Gewissermaßen im „Home-Office“ hat unser Tischlermeister Kai Holst unzählige hölzerne Wandvertäfelungen in der heimischen Werkstatt angefertigt und vor kurzem im Wagen montiert. Die besonderen Herausforderungen waren hier die recht unterschiedlichen Einbaumaße der einzelnen Wandverkleidungen. Jede einzelne musste separat an die örtlichen Gegebenheiten angepasst werden. Diese Arbeiten sind nun abgeschlossen und die Innenwandverkleidung am Wagen 16 wieder vollständig, entsprechend des historischen Vorbilds, montiert. Ein nächster Arbeitsschritt ist dann der erste Farbanstrich im Wageninnern des Wagen 16.

Güterwagen Nr. 129

Die Restaurierung und betriebsfähige Aufarbeitung des gedeckten Güterwagen Nr. 129, ehemals Oberrheinische Eisenbahn Gesellschaft AG (OEG) Nr. 365, konnte zwischenzeitlich weitgehend abgeschlossen werden. Bei den bevorstehenden „Tagen des Eisenbahnfreundes“ am 7. und 8. August 2021 soll der fertiggestellte Wagen erstmals nach dem Abschluss seiner Aufarbeitung wieder in den Betriebseinsatz gehen. Die für seinen geplanten Einsatz, als „Küchen- oder Spülwagen“, erforderliche Innenausstattung wird zu einem späteren Zeitpunkt nachgerüstet, wenn die finanziellen Mittel dafür zur Verfügung stehen und wir überhaupt größere Veranstaltungen wieder durchführen können.

Normalspur-Triebwagen T 1

Unter den gegebenen Umständen und einer leider sehr dünnen Personaldecke ruhen die Restarbeiten zur Durchführung der noch fälligen Hauptuntersuchung am Triebwagen T 1 im Moment weitgehend. Die Antriebswelle wurde von einem Fachbetrieb instandgesetzt und steht jetzt zum Einbau bereit.

Normalspur-Triebwagen T 2 und -Steuerwagen TA 4

Vor kurzem ereilte uns die Nachricht, dass es auch in diesem Jahr wieder keinen „Brokser Heiratsmarkt“ geben wird - zumindest nicht in der Form, wie wir ihn seit Jahrzehnten kennen und mögen. Aufgrund der Corona-Pandemie fällt dieses beliebte Volksfest jetzt schon das zweite Jahr in Folge aus und damit auch die Zubringerfahrten mit unseren Normalspurfahrzeugen. Wir haben uns daher entschlossen, auch die weiteren Arbeiten am Triebwagen T 2 und auch am Steuerwagen TA 4 bis auf Weiteres ruhen zu lassen, bis die Zeiten etwas günstiger sind und es wieder sinnvoll ist, die beiden seit Ende August 2018 in Hauptuntersuchung befindlichen Fahrzeuge wieder in Betrieb zu nehmen.

Dampflokomotive JOHANN REINERS

Am Ende ging dann doch noch alles ganz schnell! Mit Unterbre-

chungen wurde die Lokomotive JOHANN REINERS seit Ende März 2021 bei einem Bremer Beschichtungsfachbetrieb mit einem neuen Außenanstrich versehen, der diese Denkmalslokomotive fit machen soll für weitere Jahrzehnte auf dem Denkmalssockel in Bremen-Findorff. Dies ist meiner Meinung nach auch sehr gut umgesetzt worden und die Lok hat eine hochwertige Beschichtung aus dem Bereich der Seeschifffahrt erhalten und kann damit hoffentlich möglichst lange den Witterungseinflüssen standhalten, denen sie ja leider ausgesetzt ist. Über die Farbgebung der Lok kann man natürlich trefflich streiten, ob die nun authentisch ist oder nicht, oder vielleicht zu hell oder zu dunkel geraten ist. Zum Thema Farben kann ja eigentlich jeder was beitragen, ob er nun gefragt wurde oder nicht. Weil dann eben nicht abschließend geklärt werden konnte, welche Farbgebung nun die absolut „richtige“ ist, hat man einen Kompromiss gewählt und sich für das DEV-Farbschema entschieden, das wir in der Regel für unsere Dampflokomotiven verwenden. Eine gute Wahl, wie ich finde. Am Mittwoch, dem 2. Juni 2021, erfolgte im Beisein aller Personen, die an der Aufarbeitung der Lok beteiligt waren, die Endabnahme der Lokomotive JOHANN REINERS in dem besagten Bremer Beschichtungsfachbetrieb und bereits am Donnerstag, dem 10. Juni 2021, wurde die Lok wieder mit Hilfe eines Krans der Bremer Feuerwehr auf ihrem Denkmalssockel aufgestellt. Der Denkmalssockel hatte in der Zwischenzeit auch eine Wandlung durchgemacht und hat sich - vermutlich mit Hilfe eines Graffiti-Künstlers - von einem grauen Betonklotz in einen grü-

nen Bahndamm mit allerlei Gräsern, Blumen und einem Gleisbett verwandelt. Damit ist das Kapitel Denkmalslokomotive JOHANN REINERS für uns erst einmal abgeschlossen. Aber wer weiß: Vielleicht haben wir ja eines Tages noch einmal die Möglichkeit, diese Lokomotive zu erwerben und dadurch ihren Erhalt auch langfristig zu sichern.

Werkstatt- und Gleisbau-Termine 2021

Zum Redaktionsschluss dieser DME-Ausgabe waren die monatlichen Werkstatt- und Gleisbaumeetings jeweils am letzten Samstag im Monat sowie die weiteren Arbeiten in der Werkstatt und im Gleisbau weiterhin nur unter bestimmten Auflagen möglich. Wir hoffen natürlich, dass sich die Situation bei der Corona-Pandemie möglicherweise bald entspannen wird. Deshalb informieren Sie sich bitte in diesem Zusammenhang auf der DEV-Homepage im Internet über die aktuellen Entwicklungen, bevor Sie vielleicht den Weg nach Bruchhausen-Vilsen vorgebens antreten.

Alles Gute und bleiben Sie gesund!

Im Güterschuppen
des Bahnhofs
Bruchhausen-Vilsen

DER BÜCHERLADEN des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V.

Mit einem Kauf
im Bücherladen tragen
Sie zum Erhalt unserer
Museumseisenbahn bei!



Damals bei der Moselbahn
Die Kleinbahn Trier-Bullay
Das legendäre „Saubahnchen“
von Kenning, **69,95 €**



Verlag Kenning
Von Nordfriesland
bis in die
Lüneburger Heide
49,95 €



NEU Verlag Endlich
Verbrennungstriebwagen
auf Deutschen
Schmalspurbahnen
28,50 €



NEU Verlag
Neddermeyer
Westhavelländische
Kreisbahn
29,80 €



NEU EK
Baureihe 01 Bd 2
49,90 €



NEU DEV-Kalender 2022 **19,80 €**

Weinert Modellbahn Bausätze: DEV-Fahrzeugen, alternativ jeweils in H0e oder H0m



Artikel: 6091 H0e / 6291H0m
(Personenwagen DEV Nr. 1)



Artikel: 6092 H0e / 6292 H0m
(DEV Zwischenwagen)

Hinweis: Vorbestellpreis: **103,- €**
Achtung begrenztes Kontingent.
Auslieferung voraussichtlich noch in 2021.

Neu: ab einem Warenwert von 75 € pro Bestellung erfolgt die Lieferung versandkostenfrei!
Jetzt bequem von Zuhause aus am PC bestellen!
www.kleinbahn-museum.de/shop



3/2021



Das rekonstruierte Innere des Wagens 7, lediglich dezent ergänzt um Tische als Bestandteil der zukünftigen Büffetwagen-Einrichtung. Zwönitz, 11. Juni 2021. Foto: Veikko Hübner



Der Rahmen von Wagen 7 ist bis auf die Drehgestelle fertig restauriert und bereit für die Aufnahme des Wagenkastens. Bruchhausen-Vilsen, 21. Juni 2021. Foto: RM



Am selben Tag trifft der für den Transport wetterfest eingepackte Wagenkasten per Lkw in Bruchhausen-Vilsen ein und kann per Auto-kran auf den Rahmen gesetzt werden. Foto: Nils Böcker



Das Innere der Dampflok PLETTENBERG, die gerade eine HU erhält: Teile der Kesselverkleidung, der Armaturen und des Dachs sind demontiert. Bruchhausen-Vilsen, 21. Juni 2021. Foto: RM



Am Inselbahnwochenende fiel der Triebwagen T 41 wegen eines Motorschadens aus: So sieht ein Kolbenfresser aus. Die Reparatur wird aufwändig und teuer... 22. Juli 2021. Foto: Lars Böcker

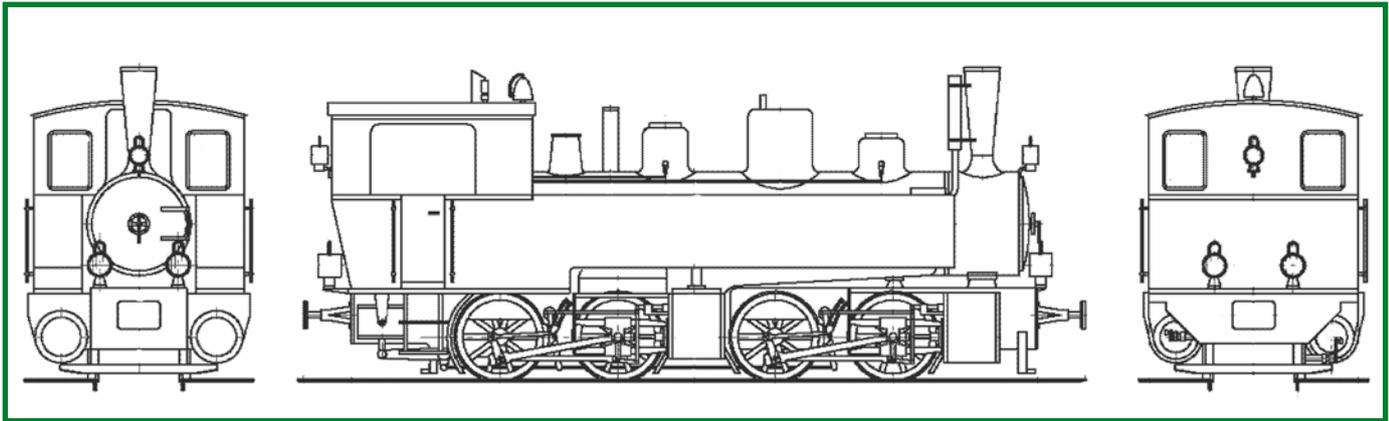


Im Weyerwagen Nr. 16 schreitet der Innenausbau mit großen Schritten voran. Große Teile der Wandverkleidungen sind montiert und gestrichen. 23. Mai 2021. Foto: RM



Güterwagen Nr. 129 ist neu verblettert und frisch lackiert wieder bereit für den Einsatz im Museumszug. Bruchhausen-Vilsen, 3. August 2021. Foto: Ralf Hormann

Die Malletlok 7^s der Albtalbahn



7 Punkte zu mir, der Mallet-Dampflok 7^s der Albtalbahn:

- Meine Nummer war bislang keine Glückszahl, denn:
- Fast 70 Jahre lang stand ich im harten Einsatz.
- Fast 30 Jahre rostete ich auf dem Denkmalsockel.
- Fast 30 Jahre bin ich nun schon in der Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen.
- Ich will jetzt endlich mal fertig werden und wieder fahren!
- Zumindest will ich erstmal wieder auf meine Räder...
- Hilf mir bitte und den Profis in der Werkstatt, dieses Ziel zu erreichen!

Mein Spendenkonto: **IBAN DE62 2915 1700 1550 0085 59**
Kennwort „Malletlok 7s“.
Vielen Dank für Deine Spende!



Mittlerweile fertig gerichtet, befindet sich der hintere Lokrahmen der Malletlok 7^s hier im Herbst 2020 auf einem Bohrwerk der Firma Ehnert in Leubsdorf. Vor der Endlackierung und -montage müssen immer wieder aufgearbeitete und nachgefertigte Anbauteile testweise montiert, demontiert und nachgearbeitet werden – eine Sisyphusarbeit, die es außenstehenden Laien mitunter schwer macht, die tatsächlichen Erfolge und Arbeitsfortschritte zu erkennen. Erst wenn Rahmen und Fahrwerk fertiggestellt sind, kann der Kessel eingepasst und weiter restauriert werden. Die weiteren Aufbauten und Armaturen sind bereits weitgehend einbaufertig vorhanden. Foto: Thomas Meyer

• Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe 1478/1898



Die vier Treib- und Kuppelradsätze sind in einem Fachbetrieb in Olbernhau in Sachsen fertig aufgearbeitet worden: Hier die Treibradsätze nach Korrektur der erneuerten Treibzapfen mit aufgesetzter Gegenkurbel.



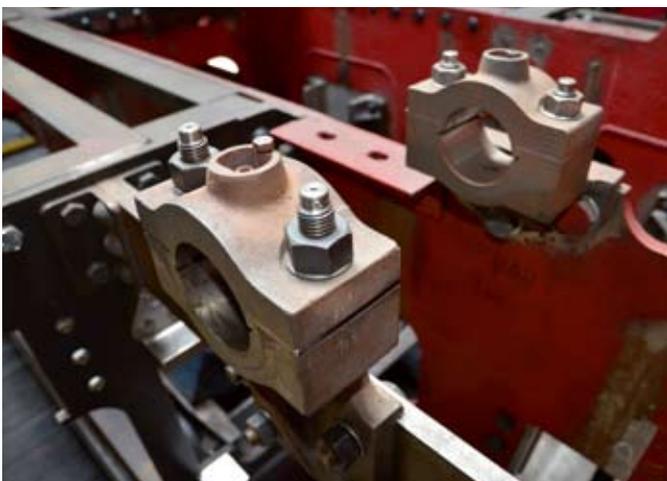
Viel Arbeit und Kosten verursachten die aufwändig erneuerten Treibstangenzapfen und Gegenkurbeln. Hier eine neu angefertigte Gegenkurbel auf dem Treibzapfen einer Antriebsachse. 31. Mai 2021. Zwei Fotos: Thomas Reichelt



Nachbearbeitung durch Fräsen der aufgeschweißten Achslagerunterkästen in der Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen. Diese Bauteile sind die einzigen der vielen Bauteile eines Radsatzlagers, die nicht vollständig erneuert werden mussten.



Bis auf den Achslager-Unterkasten vollständig neu gefertigtes Achssatzlager (auf dem Kopf stehend). Auch die anderen sieben Lager im Hintergrund mussten entsprechend bearbeitet werden. Vor dem Einbau müssen u. a. die Lagerausgüsse noch an die Achswellen angepasst werden.



Wenn möglich, werden alte Bauteile wieder montiert und zeigen so weiterhin ihre Fertigungs- und Nutzungsspuren. So sieht man hier am aufgearbeiteten Lager für die hintere Steuerwelle mit Aufwerfhebel heute noch die Schlagmarkierung R 2 für „rechts hinten“.



Das zerlegte Kuppelstangenlager „links hinten“ (Hochdrucktriebwerk) nach Reinigung zur Festlegung der notwendigen Instandsetzungsarbeiten. Kolben, Kreuzkopf und Steuerbock sind momentan noch bei einer Fachfirma in Arbeit, dann zeichnet sich auch beim Triebwerk „Licht am Ende des Tunnels“ ab. 22. Juni 2021. Vier Fotos: Thomas Meyer



Mit Pfingstlaub verziert passiert Dampflok HOYA den Lokschuppen und die blühende Kastanie an der Einfahrt vom Bahnhof Asendorf.



Auch Diesellok V 3 war am selben Tag mit einem kurzen GmP unterwegs und hat nun den Endbahnhof Asendorf erreicht. 23. Mai 2021, zwei Fotos: RM



Genau einen Monat später ist Dampflok HOYA unterwegs mit einem kurzen Sonderzug: Lokführerin Insa Drechsler-Konukiewitz ist bereit zur Abfahrt...



...doch Zugführerin Frauke Lehmann muss vorher noch in Ruhe auf der Bahnsteigbank den nötigen Papierkram erledigen. Bruchhausen-Vilsen, 23. Juni 2021. Zwei Fotos: RM



Ein Inselbahn-Dieselzug am Inselbahnwochenende Anfang Juli am Bahnhof Asendorf. Die Fahrzeuge stammen von den Inselbahnen Borkum, Langeoog und Spiekeroog...



...während der Triebwagen T 44 dereinst auf Juist im Einsatz war. Asendorf, 3. Juli 2021. Zwei Fotos: RM



Der 4. Juli beginnt traditionell mit einem Geburtstagsbesuch beim Mitgründer des Kleinbahnmuseums Bruchhausen-Vilsen, Harald Kindermann, am Bahnhof Vilsen Ort. Herzlichen Glückwunsch!



Diesellok V 1 durfte wegen noch nicht abgeschlossener HU nicht fahren, konnte aber ein paar Runden auf der Drehscheibe am Bahnhof Bruchhausen-Vilsen drehen.



Triebwagen T 44 ist mit zwei Personenwagen als Beiwagen unterwegs in den Feldern kurz vor Erreichen des Bahnhofs Heiligenberg.



Triebwagen T 41 beim Zwischenhalt am Bahnhof Vilsen Ort. Bahnhofsvorsteher Wolf-Jobst Siedler wird gleich den Abfahrtsbefehl Richtung Asendorf erteilen. 4. Juli 2021, vier Fotos: RM



Hier sitzt Insa Drechsler-Konukiewitz auf der Bruchhausen-Vilsener Bahnhofsbank und bereitet als Inselbahn-Zugführerin eine Diesellok-Führung vor.



Am Bahnhof Heiligenberg angekommen, versammeln sich Zugführerin Insa und Bremser Leon Mohring mit Bahnhofsvorsteher Hartwig Harms und Assistent Norbert Bredow zum Gruppenfoto.



Hier konnte der T 41 noch aus eigener Kraft fahren und begegnete am Bahnübergang am Beginn des Vilsener Einschnitts einem alten Lanz-Traktor. 4. Juli 2021, drei Fotos: Martin Kursawe



Film-Schnappschuss am Inselbahn- und Diesel-Wochenende in Asendorf, v.l.n.r.: Elmar Böcker, Hauke Tschigor und Wolfgang Gerwien. 4. Juli 2021, Foto: Rhys MacGearloose



Die DEV-Filmgruppe am Inselbahn- und Diesel-Wochenende 2021. Der Film ist unter „DEV Wochenschau 7“ im Internet auf einer einschlägig bekannten Video-Plattform zu finden. Hinten v.l.n.r.: Wolfgang Gerwien, Tina Moo McNulty, Martin Kruzig, Holger Gatz, Rhys MacGearlose. Vorne v.l.n.r.: Ulrich (Max) Gluch, Sonne Ankenstein, Susanne Beuß. 4. Juli 2021, Foto: Maren Wolter



Dampflok JOHANN REINERS frisch lackiert bei einem Bremer Lackierbetrieb und bereit für die Rückkehr auf den Denkmalsockel. Die roten Zierlinien nach „DEV-Norm“ an Seitenkästen und Führerstand wurden erst „last Minute“ nach dieser Aufnahme angebracht. 2. Juni 2021, Foto: Uwe Franz