

Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands

Bruchhausen-Vilsen—Heiligenberg—Asendorf

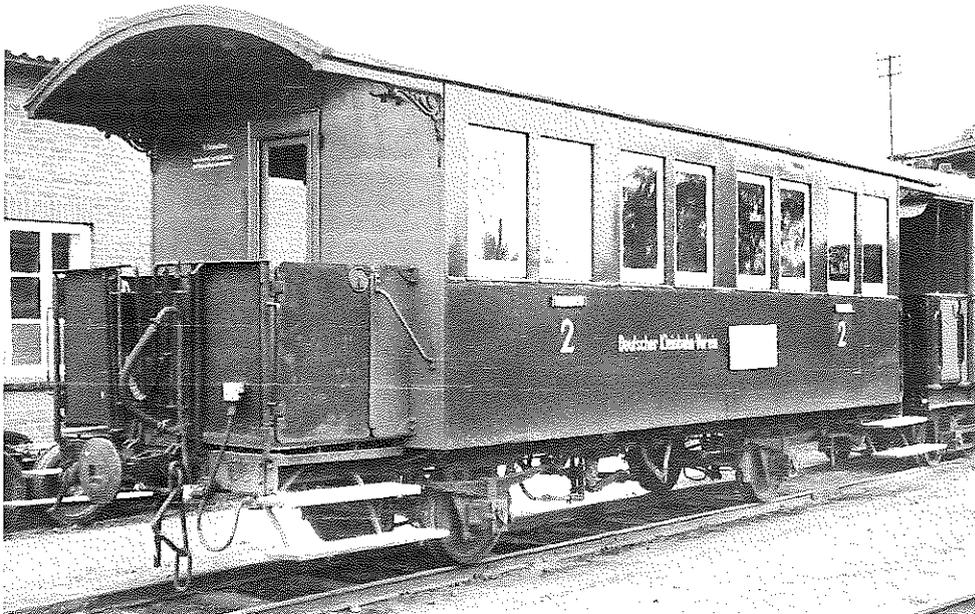
Wolfram Bäumer

Wagen 14 aufgefrischt

Im Winter und Frühjahr 1989 besuchte der Wagen 14 die Werkstatt der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen. Dazu gab es zwei Anlässe – einen optischen und einen betriebstechnischen.

Augenfällig war das Erscheinungsbild des Wagens nicht mehr das beste im Zugverband. Das lag natürlich daran, daß der Wagen zuletzt im Frühjahr 1981 einen neuen Anstrich erhalten hatte und dieser nach 8 Jahren stumpf geworden war. Der Lack war auch noch einige Jahre ganzjährig der Witterung ausgesetzt gewesen, denn bekanntlich stehen die Fahrzeuge der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf erst seit dem Winter 1985 bei Nichtinsatz in der großen Fahrzeughalle. Das Erscheinungsbild des Wagens 14 war auch deshalb nicht mehr das beste im Dampfzug, weil in den letzten Jahren nahezu alle anderen Wagen aufgearbeitet wurden oder zumindest einen neuen Anstrich erhielten. Daher nahmen sich nun die Museums-Eisenbahner des Wagens 14 gerne an, der innen und außen gründlich abgeschliffen und neu lackiert wurde. Nun erstrahlt er wieder im neuen Glanz und alter Frische.

Der betriebstechnische Anlaß war entscheidend dafür, den ersten Wagen des DEV für einige Zeit in die Werkstatt zu holen. Die Bremsgestänge waren nämlich so ausgeschlagen, daß die Bremsklötze überzulaufen begannen,



In diesem Zustand kam der Wagen 14 vor 23 Jahren zur Museums-Eisenbahn. Abgesehen von dem Kabel hat sich sein Äußeres bis heute nicht geändert, allerdings hat er schon mehrfach einen Neuanstrich erhalten, und die Eigentumsbezeichnung wurde aktualisiert, als der DKV 1968 in DEV umbenannt wurde. 1967. Foto: Dipl.-Ing. Michael Breitschwert

wie der Fachmann sagt. Was ist damit gemeint? Nun, durch die Belastungen auf das

Bremsgestänge reiben sich Bolzen und Bohrungen der Gelenke ab, wodurch die exakte Führung im Laufe der Zeit immer mehr nachläßt. Da die Bremsklötze beim Bremsvorgang nicht auf zylindrische Radscheiben sondern auf ein kegeliges Radreifenprofil gedrückt werden, erfahren sie durch die Abschrägung eine Kraft nach außen und wollen dadurch immer weiter fort vom Spurkranz wandern. Das Bremsgestänge soll das verhindern, doch wenn die Führung nachläßt, dann tritt irgendwann der Zustand ein, daß die Bremsklötze nicht mehr mit ihrer gesamten Breite auf den Radsatz wirken. Da dadurch die berechnete Bremskraft nachläßt und außerdem die Bremsklötze eingeschliffen werden, ist spätestens dann der Moment erreicht, an dem die Bremse aufgearbeitet werden muß.

Bei dem Wagen 14 war es soweit, er kam auf die Grube und die Bremse wurde ausgebaut. Da die ausgebauten Teile aber als nicht mehr aufarbeitungswürdig erachtet wurden, wurden neue Hängeisen und Ausgleichshebel ausgebrannt und gebohrt. Außerdem wurden sämtliche Bolzen neu gedreht und bei der Gelegenheit auf einen einheitlichen Durchmesser gebracht. Die einteiligen Bremsklötze wurden durch die zweiteilige Bauart ersetzt, die durch die Ausführung in einem Bremssohlenhalter und einer leicht auswechselbaren Bremssohle Vorteile bietet.

Die Arbeiten wurden mit einer amtlichen Hauptuntersuchung im Mai 1989 abgeschlossen. Seitdem steht der Wagen ebenso wie in den vergangenen 24 Jahren den Fahrgästen der ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands zur Verfügung.



Ein Treffen von Fern-Expreß und schmalspuriger Kleinbahn der fünfziger Jahre gab es am 30. April 1989 im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen als die DB im Rahmen ihres Ausflugsprogramms »Der schöne Tag« die erste Museums-Eisenbahn Deutschlands mit ihrem Museums-TEE besuchte. Nach mehr als 20 Jahren kam damit wieder ein Triebwagen der Baureihe 601 nach Bruchhausen-Vilsen. Der DEV setzt alles daran, daß in weiteren 20 Jahren ein erneutes Treffen möglich sein wird, hat aber gegen weitere Besuche nichts einzuwenden. Foto: Sven Hamann

Aufruf zur Finanzierung einer Mallet-Dampflok für den DEV

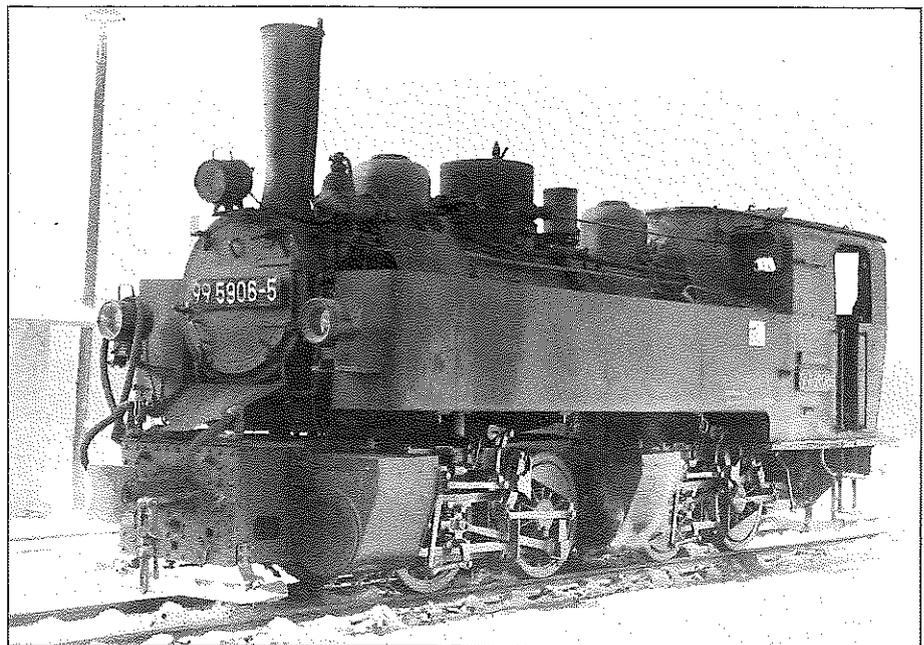
Die Mitglieder und Freunde des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. werden um Spenden für einen Sonderfonds zwecks **Erwerb einer Mallet-Lok** für den Verein gebeten.

Dieser Wunsch besteht schon seit vielen Jahren und könnte nun erfüllt werden, denn die bisher bei der Selketalbahn im Harz eingesetzten Mallets erfüllen die Anforderungen an den dortigen Betrieb nicht mehr und werden derzeit durch andere Loks ersetzt.

Es ergibt sich dadurch die **einmalige Gelegenheit**, eine Lok der Bauart Mallet aus dem Harz in den Bestand des DEV einzureihen. Bei den Mallet-Loks ist als Besonderheit das vordere der beiden Triebwerke als Drehgestell ausgebildet, während das hintere fest im Hauptrahmen gelagert ist. Es wird eine gute Kurvenläufigkeit erreicht.

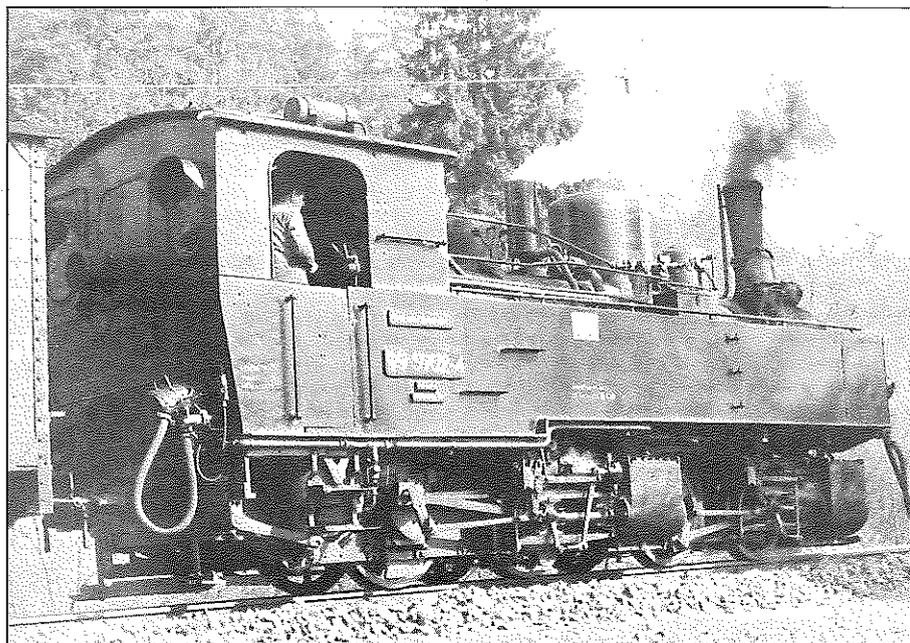
Die Finanzlage des DEV läßt den Kauf aus Eigenmitteln nicht zu. Deshalb wurde auf der Mitgliederversammlung am 29. 4. 1989 beschlossen, einen Sonderfonds einzurichten, um eine Mallet zu kaufen. Neben einer Spendenbescheinigung (auch für kleine Spenden) erhalten Spender für je 100 DM ein ideelles Anteils-Zertifikat.

Falls der Kauf nicht zustande kommen sollte, wird versucht, eine andere Dampflok zu erwerben oder das Geld wird für die betriebsfähige Erhaltung der jetzigen DEV-Dampfloks verwendet.



Gemrode 17. Februar 1978

Foto: Albrecht Seidel



Ausfahrt Alexisbad 10. April 1979

Foto: Albrecht Seidel

Spendenkonto:

Samtgemeindekasse
2814 Bruchhausen-Vilsen
Volksbank
Bruchhausen-Vilsen
Konto-Nr. 23165-700
BLZ 291 616 82

Kennwort:
DEV-Mallet-Spende

Absender bitte deutlich
angeben!

Wolfram Bäumer

Der schöne Tag 1989

33 Aktive des DEV schenkten einem weiteren Aktiven zu seinem 40. Geburtstag je zwei Tage ihrer wertvollen Freizeit. Das Opfer brachten sie natürlich nur, weil der Vierzigjährige seine Geburtstagsgäste zu einer Weser-Ems-Rundfahrt mit dem T 1 einlud. Von dieser Fahrt soll hier die Rede sein.

Am 5. Mai 1989 startete der Triebwagen am späten Vormittag – um Punkt 4.25 Uhr in Bruchhausen-Vilsen. Die frischen und ausgeschlafenen Teilnehmer bereisten die Strecke der VGH nach Syke, deren landschaftlichen Reize uns wohl bekannt sind, die sich nun jedoch in der Dunkelheit den neugierigen Blicken entzogen. In Syke wurde auf dem Übergabegleis zur DB ein Güterwagen für die VGH aufgespürt und aus dem Weg geräumt. Nach einem kurzen Sprint über die IC-Strecke Osnabrück – Bremen bog der T 1 in Kirchweyhe auf die BThE nach Huchting ab. Als Lotse begleitete uns dort in den dämmernden Tag hinein unser ÖBL, Herr Gottwald, der sich der weiteren Fahrt anschloß.



Im Bahnhof Bentheim Nord der BE kreuzen sich planmäßig zwei Güterzüge. Hinzu kam am 5. Mai 1989 noch unser Sonderzug. V. l. n. r.: BE D 23, BE D 13, BE D 22 und VGH/DEV T 1. Foto: Roland Hertwig

Von Huchting ging es in flotter Sperrfahrt nach Delmenhorst und weiter nach Wildeshausen. Dort hatten wir Kreuzung mit dem Güterzug, einem Nahverkehrszug (N 8321) und Überholung von einem Sonderzug, der anlässlich »75 Jahre Realschule Wildeshausen« verkehrte. Der Morgennebel verhinderte die genaue Betrachtung einer dort noch in Betrieb stehenden Viehverladeanlage, die uns in Zusammenhang mit dem Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen interessiert hätte.

Während sich der Nebel zugunsten eines sonnigen Tages hob, fuhr der T 1 – unterbrochen nur von einer Zugkreuzung mit N 8323 in Neuenkirchen – nach Osnabrück-Eversburg. Via RVM durchreilten wir das hügelige Tecklenburger Land und machten Fotohalt in Mettingen. Dort fragte ein Fahrteilnehmer unseren T1-Spezialisten Karl Hunold, ob es seine Richtigkeit habe mit der Bewandnis, daß der T 1 am Bahnsteig Wasser läßt. Ein kurzer Blick genügte um festzustellen, daß der Ablauf des Wasserkreislaufes der Bahnsteigkante zum Opfer gefallen war. Da der Motor mit Luft gekühlt wird und da der sonnige Tag den Ausfall der Heizmöglichkeit einigermaßen erträglich erscheinen ließ, setzten wir ohne Reparatur die Fahrt über Rheine nach Bad Bentheim fort.



Nur selten befährt ein Personenverkehrsfahrzeug die Emlichheimer Hafenbahn. Der T 1 konnte dort am 5. Mai 1989 fotografiert werden. Foto: Roland Hertwig

In der Gaststätte des BE-Bahnhofs gab es ein Mittagessen und dort begrüßte uns Herr Eisenbahndirektor Hoffmann und wünschte uns eine erkenntnisreiche Exkursion. Und die hatten wir dann auch: Begleitet von Herrn Halsmeier, der als Mitglied der Geschäftsführung alle Fragen aus erster Hand beantworten konnte, befuhren wir zunächst bis Achterberg die alte Gronauer Strecke und dann die Neubaustrecke nach Ochtrup-Brechte. Bereichert um einen Tankaufenthalt und Werkstättenbesichtigung in Neuenhaus, um ein Befahren der Hafenbahn Emlichheim und um eine Kreuzung mit dem Güterzug in Emlichheim reisten wir nach Holland. Kaum hatten wir die Grenze hinter uns gelassen, schon verhinderte ein Kanal bzw. eine nicht darüberführende weil geöffnete Drehbrücke die Einfahrt in den Bahnhof Coevorden der NS. Der Brückenkopf diente als Bühne für das Gruppenfoto, dann ging es zurück nach Bad Bentheim. Um 21.08 Uhr in Meppen angekommen, bezogen die Teilnehmer nach einem langen Tag müde, hungrig und verschwitzt die Übernachtungen.



Gruppenfoto auf dem Widerlager der Drehbrücke der BE in Coevorden, 5. Mai 1989. Foto: Roland Hertwig

Der nächste Morgen brachte uns Regenwetter. Über Lathen und mit Fotohalt an der Kreuzung mit einer z. Z. stillgelegten High-Tech-

Bahn fuhren wir nach Werlte. Dort besichtigten wir die Werkstatt der HKB und entdeckten ein historisches Nivelliergerät, das uns die HKB freundlicherweise für das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen schenkte. Zum Glück hatte es zu regnen aufgehört, und so konnten wir den Ausflug mit einer Fahrt von Werlte über Lathen und Meppen zu einer Lokschuppenbesichtigung in Vormeppen bei der MHE fortsetzen. Die rings um das Bahnhofsgebäude angeordneten Baulichkeiten wirkten keineswegs militärisch, sie bewirkten jedoch ein Fotografierverbot. Wir hielten uns daran – leider, muß man fast sagen, denn einerseits war nichts Kriegsentscheidendes zu sehen und andererseits hatte das Wachpersonal unsere Ankunft gar nicht registriert: Erst als der T 1 mit lautem Signal den Bahnübergang hinter Vormeppen befuhr, schienen die Mitarbeiter der »Vormepper Lach- und Schießgesellschaft« aus ihrem samstäglichem Elf-Uhr-Loch zu erwachen und bemühten sich sichtlich erregt, das Nummernschild des T 1 zu notieren. Guten Morgen!

Auf diese Weise von der Schlagkraft des westlichen Verteidigungsbündnisses von neuem überzeugt, sahen wir unserem Mittagessen in Haselünne entgegen. Mit vollem Bauch und einem Abstecher nach Herzlake setzten wir die Fahrt nach Lönningen fort. Dort stießen wir bei einer Zugkreuzung auf die Eisenbahnfreunde Hasetal; ein Gespräch oder Erfahrungsaustausch mit den Kollegen unterbanden jedoch zwei Lautsprecher und die aus ihnen entweichende Musik höchst wirkungsvoll. Nachdem in Essen (Oldb) der DB-Stellwerkswärter von einem Reiseteilnehmer, der zu Fuß vorausging, geweckt worden war, erhielten wir Einfahrt in den Bahnhof und konnten nach Kopfmachen nach Oldenburg weiterfahren. Ein Fotohalt zusammen mit der Aufsichtsbeamtin lockerte die Fahrt angenehm auf.

In Bad Zwischenahn ging der T 1 auf die NE-Bahn nach Edewechterdamm über. Auf dieser liebenswerten Bahn begleiteten uns der OBL, Herr Hemmeoltmanns, und Herr Gemeindegamster Lüers. Beide kümmerten sich in exzellenter Weise um unsere Fragen und Wünsche. Daneben gab es Fotohalte im Bahnhof Edewecht, im Bw Edewecht zusammen mit der Diesellok und auf der Brücke über den Küstenkanal. Im Bahnhof Edewechterdamm verursachte eine neben dem Gleis stehende Signalfahne, verbunden mit einem Kasten Bier, eine Schnellbremsung, und aus dem Gebüsch erschien ein uns wohlbekannter Bauingenieur, der sich anlässlich einer wirtschaftswissenschaftlich/bierologischen Jahrestagung mit seinen ehemaligen Kommilitonen in Bad Zwischenahn aufhielt und auf diese Weise die Gelegenheit zu einem Treffen mit seinen Vereinsfreunden nutzte.

Als wir in Bad Zwischenahn wieder auf die DB übergangen und nun in direkter Fahrt unseren Heimatbahnhof anstrebten, waren die Teilnehmer schon mittelschwer ermattet. In Delmenhorst verließen uns die ersten Reisenden und in Kirchweyhe setzten wir auch Herrn Gottwald ab. Wie gewohnt brachte uns der T 1 – diesmal auf Gegengleis – über Syke nach Bruchhausen-Vilsen zurück, wo einige die Heimreise und andere ein Abendessen antraten.

Da Statistik nicht das bevorzugte Spezialgebiet des Berichterstatters darstellt, muß der Leser an dieser Stelle auf Angaben zur Gesamtreiseweite, Reisezeit, Reisegeschwindigkeit, Anzahl der Fahrtrichtungswechsel und ähnlich bedeutsame Daten leider verzichten und sich mit dem folgenden Resümee begnügen: Es waren zwei phantastische Tage mit tollen Erlebnissen, die zweifelsohne zu den Höhepunkten im Leben eines Kleinbahnfreundes zählen.



Leider findet kein „bike and ride“ mit Triebwagen in Werlte (HKB) statt, wie das Foto vom 6. Mai 1989 erahnen lassen könnte.
Foto: Wolfram Bäumer



Samstägliches Mittagessen liegt über dem Bahnhof Haselünne der MHE, am Güterschuppen steht Lok HKB L 1, 6. Mai 1989.
Foto: Wolfram Bäumer



Vermutlich hat zuvor noch kein Triebwagen vor dem Bahnhofsgebäude in Edewecht Porträt gestanden. Am 6. Mai 1989 präsentiert sich der T 1.
Foto: Wolfram Bäumer

Aus für Lok SPREEWALD

Die Aktiven der Museums-Eisenbahn hatten eigentlich mit einem Einsatz der Dampflokotive SPREEWALD für 1989 gerechnet. Erst nach der diesjährigen Saison sollte sie zur HU abgestellt werden. Bei den Vorbereitungsarbeiten zur Frist-Verlängerung wurden jedoch Schäden festgestellt: es waren fünf Deckenanker undicht. Vielleicht hätte man mit einigen (faulen) Tricks eine Verlängerung erreichen können, die dann den Einsatz in dieser Saison gestattet hätte. Doch das Verantwortungsbewußtsein dem Leben der Besucher und dem eigenen Leben gegenüber ließ die Museums-Eisenbahner von derartigen „Reparaturen“ Abstand nehmen. Sicherlich werden alle DEV-Mitglieder und Freunde der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf nicht nur Verständnis für das Abstellen der SPREEWALD aufbringen, sondern darüber hinaus den Werkstattmitarbeitern für ihr sicherheitsbewußtes Verhalten danken.

Selbstverständlich soll die SPREEWALD so bald wie möglich aufgearbeitet werden. Die Aufarbeitung stellt sich wegen des insgesamt recht schlechten Gesamtzustandes der Maschine sehr aufwendig dar. Daß das Know-how vorhanden ist, beweisen die Aufarbeitungen der FRANZBURG und die bereits durchgeführten Arbeiten an der Lok PLETTENBERG. Doch gerade die PLETTENBERG hat auch gezeigt, wie lange so eine vollständige Rekonstruktion dauert, wenn ehrenamtlich gearbeitet wird und nicht ein geschweißter Neubaukessel verwendet werden soll. Auch der Kessel der SPREEWALD wird wohl in weiten Teilen neu gebaut werden müssen, der DEV plant jedoch auch hier die vorbildgetreue Rekonstruktion mit den typischen Nietverbindungen. Das Argument, viele Nieten seien später nicht sichtbar, wird nicht akzeptiert, weil es auch die Kenntnis um die Arbeitsvorgänge des klassischen Kesselbaus zu erhalten gilt.

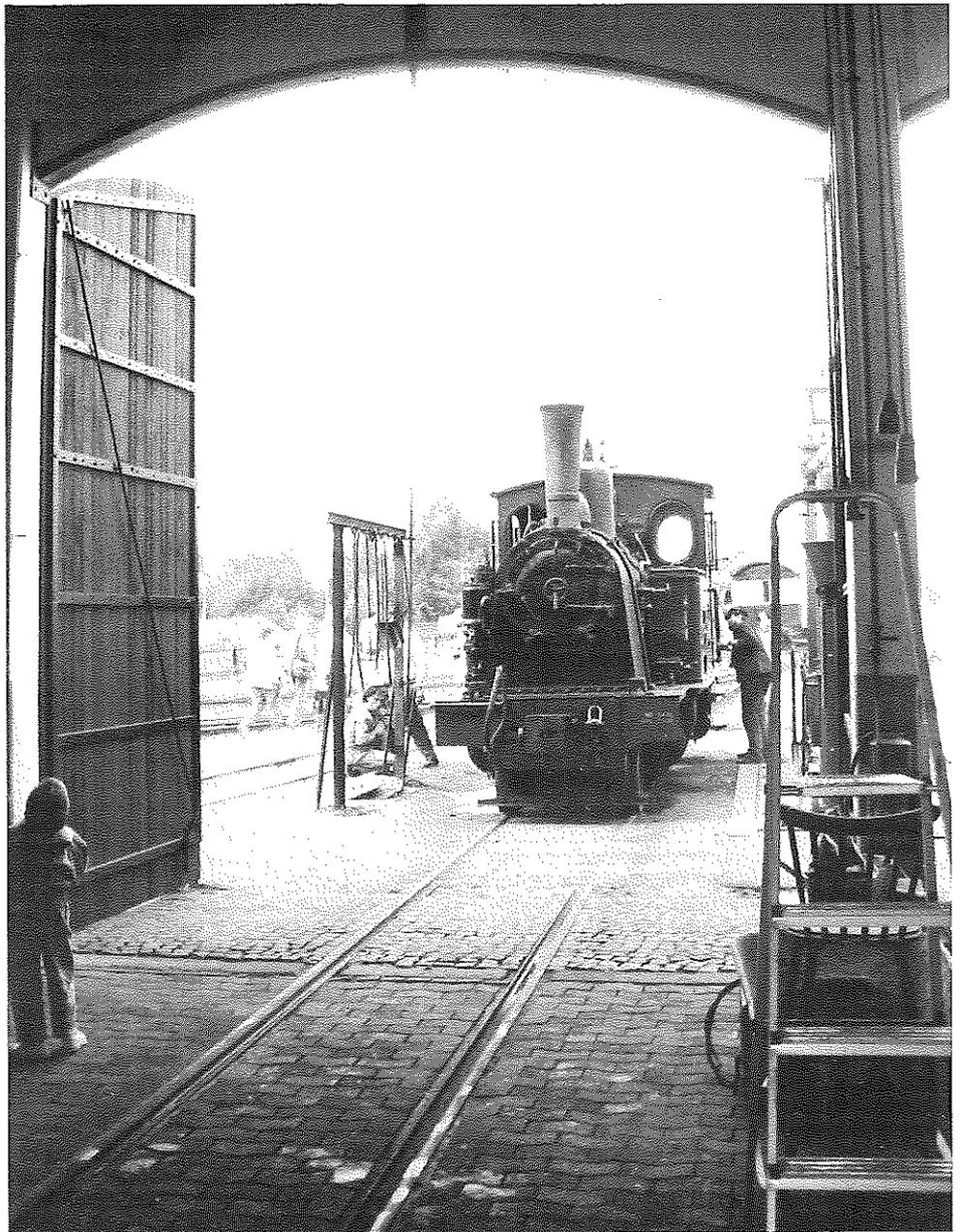
Die SPREEWALD wird daher die nächsten Jahre abgestellt stehen bleiben müssen, denn zunächst soll selbstverständlich die PLETTENBERG fertiggestellt werden. Für die anschließende Zeit der Aufarbeitung wird die SPREEWALD nur noch in Teilen zu besichtigen sein. In welchem Jahr die SPREEWALD wieder in neuem Glanz erstrahlen wird, ist nicht abzusehen. Abzusehen ist dagegen, daß der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf dann eine weitere neuwertige und gleichzeitig weitgehend im Ursprungszustand befindliche Lok zur Verfügung stehen wird.

Wolfram Bäumer

Exponate für das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen

Mitglieder des DEV haben bereits mit der Einladung zur Mitgliederversammlung 1988 ein paar grundsätzliche Gedanken zum Kleinbahn-Museum erfahren können. Der Öffentlichkeit ist das Projekt mit einigen Beiträgen in der regionalen Tagespresse und einem Beitrag in »Die Museums-Eisenbahn« (Heft 1/89, S. 23) bekanntgemacht worden. Die anfänglich stark konträr geführte Diskussion über das geplante Museum ist mittlerweile der Erkenntnis gewichen, daß das Museum sinnvoll und hilfreich ist, wenn es sorgfältig konzipiert wird. Ein Grobkonzept für das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen existiert seit einigen Monaten; es wurde am Tage der Mitgliederversammlung der Öffentlichkeit vorgestellt.

Nun ist es die Aufgabe, die bestehende Sammlung zu komplettieren und zu inventarisieren. Ein Museum kann in der heutigen Zeit nur gegründet werden, wenn eine entsprechende Sammlung vorhanden ist. Der DEV



Am 20. August 1988 hat noch niemand mit einem baldigen Ausscheiden der SPREEWALD aus dem Zugförderungsbestand der Museums-Eisenbahn gerechnet. Hier wird sie gerade im Bw Bruchhausen-Vilsen zwischen zwei Einsätzen am letztjährigen »Tag des Eisenbahnfreundes« gepflegt.

Foto: Gerd Uwe Dettlefsen

sammelt seit 25 Jahren vorwiegend Fahrzeuge von Kleinbahnen. Daneben haben einzelne Mitglieder typische Ausrüstungsgegenstände und Utensilien für den DEV gesammelt, genannt seien nur Fahrkarten, Laternen, Schilder, Fahrkartenzangen, Uniformen, Schienenstücke und Dampflokaggregate. In letzter Zeit hat auch der DEV selbst ein paar Gegenstände in seine Sammlung aufgenommen, die typisch für eine Kleinbahn sind. Zwar ist noch nicht entschieden, welche dieser Gegenstände zur Ausrüstung der ersten Säule des Kleinbahn-Museums, der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, genutzt werden, oder ob sie in der zweiten Säule, der begleitenden Ausstellung, den Besuchern gezeigt werden, doch das ist momentan auch gar nicht von Bedeutung.

Um die Sammlung nachweisen zu können, ist eine Inventarisierung unumgänglich. Dazu genügt es nicht, eine Bestandsaufnahme als Liste anzulegen, sondern es müssen alle Details festgehalten werden, die zu den jeweiligen Exponaten bekannt sind. Zum Beispiel bleibt ein abgesägtes Schienenende nur ein kaltes Stück Stahl, solange nur das nachmeßbare

Schienenprofil bekannt ist. Es wird erst zu einem interessanten Sammelstück, wenn dazu festgehalten wird, daß diese Schiene von der Kleinbahn XY stammt, im Bahnhof A gelegen hat und aus einer von der Hütte B für das Land C gewalzten Lieferung stammt, die aber aus bestimmten Gründen nicht dorthin geliefert wurde und die somit die Kleinbahn XY billig erwerben konnte.

Die Inventarisierung bedeutet für einige Jahre Forschungs- und Dokumentationsarbeit. Die dritte Säule des Kleinbahn-Museums, diese Zeitschrift und die Publikationen in der DEV-Bücherei-Reihe, kann ein Forum für diese Arbeit darstellen. Somit können die Leser ständig informiert werden. Damit sind aber auch die Bewahrer der Gegenstände aufgefordert, in Ruhe zunächst alles aufzulisten und dann aufzuschreiben, was sie zu den jeweiligen Gegenständen wissen, z. B. wie der Gegenstand in die Sammlung kam, wozu er zuvor diente, was sich mit ihm ereignet hat. Als Beispiel für die Inventarisierung sollen die im folgenden vorgestellten drei Gegenstände dienen, die sich unmittelbar in der Sammlung des DEV in Bruchhausen-Vilsen befinden.

Sackkarre

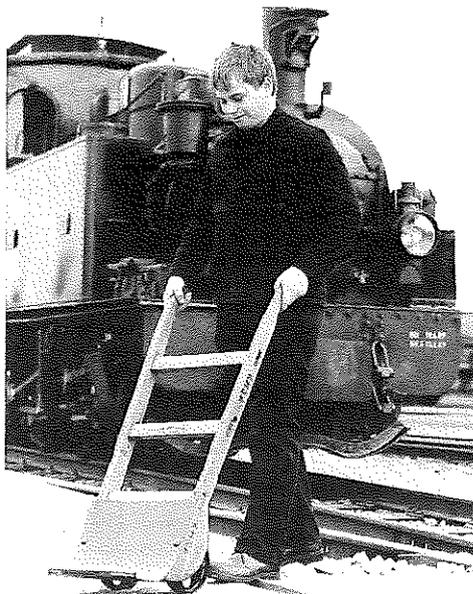
Noch von der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf stammt die Sackkarre. Sie hatte sich all die Jahre im Güterschuppen Heiligenberg befunden und fiel den Museums-Eisenbahnern auf, als sie im Herbst 1987 die Schuppen für die Restaurierung ausräumten. Im Winter 1988/89 wurde die Sackkarre von einer Museums-Eisenbahnerin gründlich aufgearbeitet, dabei wurden die Einzelteile der Sackkarre jedoch nicht durch neue ersetzt, sondern blieben mit allen Gebrauchsspuren erhalten, die sie durch die Nutzung von Kleinbahn-Mitarbeitern und -Kunden erhalten hatten.

In Zukunft soll die Sackkarre in einem Güterschuppen der Museums-Eisenbahn wieder dazu dienen, Säcke und Kisten zu bewegen. Deshalb wurde die Karre auch nicht in dem Zustand konserviert, in dem die in die Sammlung gelangte, sondern zur Funktionsfähigkeit und in so ein Erscheinungsbild restauriert, wie bei einer Kleinbahn gepflegte Gegenstände aussehen. So kann sie den Besuchern des Kleinbahn-Museums zeigen, wie Stückgüter zu einer Zeit umgeschlagen wurden, als es weder Euro-Paletten noch Gabelstapler gab.

Schweinerampe

Die Wittlager Kreisbahn eröffnete am 1. Juli 1914 ihre Strecke von Bohmte nach Damme. Im etwa auf halber Strecke gelegenen Bahnhof Hunteburg wurden Schweine als Schlachtvieh in erheblicher Stückzahl abgefahren. Dafür war dort eine Schweinerampe vorhanden, deren Baujahr unbekannt ist; es kann aber angenommen werden, daß sie zur Betriebseröffnung beschafft wurde. Ende der sechziger und in den siebziger Jahren paßte die Wittlager Kreisbahn ihre Anlagen den veränderten Bedürfnissen an, so wurde 1977 das Bahnhofsgebäude in Hunteburg abgerissen.

Willy Davidsmeyer, Mitarbeiter der Wittlager Kreisbahn, rettete damals die Rampe vor dem Verschrotten und holte sie nach Bohmte. Das geschah, um sich eine Möglichkeit vorzuhalten, schweres Stückgut auf Lkws laden zu können. Doch da schon bald die Wittlager Kreisbahn solche Lkws mit hydraulischer Hubbühne beschaffte, wurde die Rampe nicht gebraucht und stand in der Nähe des Bohmter Lokschruppens ungenutzt herum. Ein Museums-Eisenbahner stöberte sie dort bei unserem Ausflug mit dem T 1 am 20. Mai 1988 auf und äußerte den Wunsch, die Rampe für das zu der Zeit schon in Planung befindliche Kleinbahn-Museum zu übernehmen. Im Winter 1989 begann die Wittlager Kreisbahn mit dem Aufräumen des Geländes um den Bohmter Lokschruppen. Glücklicherweise teilte man dem DEV dieses mit, und schon bald darauf,



In gebrauchsfähigem Zustand wurde die Sackkarre von der KHSA (Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf) konserviert. Alle Gebrauchsspuren sind erhalten geblieben, 7. Mai 1989. Foto: Wolfram Bäumer

am 11. April 1989, holten zwei Museums-Eisenbahner die Rampe nach Bruchhausen-Vilsen. Da an der Rampe die Gebrauchsspuren durch die Spuren von Wind und Wetter verdrängt worden waren, beschlossen wir, die Rampe in den angenommenen Ursprungszustand zu rekonstruieren. Am 13. April 1989 nahm sich die Niedersächsische Volkshochschule in Hoya der Aufarbeitung der Rampe an. Bereits Anfang Juni war die Rekonstruktion erfolgreich beendet: Abgerostete Verbindungselemente und die verrotteten Bretter sind ersetzt worden und alle Teile wurden gegen die Einflüsse der Witterung geschützt.

Künftig wird die Rampe zur Ausgestaltung der Museums-Eisenbahn dienen, denn auch die Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf wickelte regen Schweinetransport ab. Die Rampe kann daher ohne Stilbruch auf der Ladestraße in Heiligenberg aufgestellt werden; sie kann aber auch im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen zur Demonstration der Viehverladung dienen, wenn dort später eine Ladestraße der Museums-Eisenbahn zur Verfügung stehen wird.

Nivelliergerät

Als am 6. Mai 1989 der DEV im Rahmen eines Ausfluges mit dem T 1 die Hümmlinger Kreisbahn besuchte, entdeckte ein Museums-Ei-

senbahner in einem hinter dem Bw Werlitz abgestellten Schmalspurwagenkasten dieses hölzerne Nivelliergerät.

Die Hümmlinger Kreisbahn war am 15. August 1898 als Schmalspurbahn mit 750 mm Spurweite eröffnet worden. Schon im Jahre 1926 wurde die Umspurung der Strecke auf Regelspur vom Kreistag beschlossen. In den folgenden drei Jahren verlegte die Hümmlinger Kreisbahn auf rund 13 km Länge Regelspurschwellen und darauf Schienen der Form pr 6 und S 49 mit 750 mm Spurweite. Die Weltwirtschaftskrise verhinderte die weitere Vorbereitung einer Umspurung, die erst zu Beginn des Zweiten Weltkrieges wieder aufgenommen wurde. Personal- und Materialknappheit ließen die Arbeiten 1942/43 wieder zum Erliegen kommen. Erst im Herbst 1955 nahm man die Umspurungsarbeiten wieder auf, die bald darauf mit der Eröffnung des Regelspurbetriebes am 13. November 1957 abgeschlossen wurden.

Leider ist nicht bekannt, wann sich die Hümmlinger Kreisbahn das für Regelspurgleise konstruierte Nivelliergerät zulegte. Die Ausföhrung des Gerätes legt die Vermutung nahe, daß es bereits in den zwanziger Jahren beschafft wurde. Denkbar ist jedoch auch, daß es erst später in gebrauchtem Zustand zur Hümmlinger Kreisbahn kam. Da es defekt ist und bereits seit vielen Jahren nicht mehr benutzt wurde, durften es die Museums-Eisenbahner mitnehmen. In einem Vorraum des T 1 gelangte es stillecht nach Bruchhausen-Vilsen.

Die Museums-Eisenbahner erwogen spontan eine »Umspurung« des Nivelliergerätes auf Meterspur. Doch erscheint das Absägen dieses geschichtsträchtigen Gegenstandes als Frevel, und da der Gleisbaurotte der Museums-Eisenbahn seit Jahren ein modernes Nivelliergerät aus Aluminium zur Verfügung steht, wird das hölzerne Nivelliergerät der Hümmlinger Kreisbahn sicher seinen Platz in der begleitenden Ausstellung finden. Dabei stellt sich die Frage, ob wir das Gerät im heutigen Zustand konservieren, oder ob es besser ist, es zu vervollständigen und dann mit augenscheinlicher Funktionsfähigkeit und mit samt seinen Gebrauchsspuren ausstellen. Diese Frage sollte besser durch einen Museums-Wissenschaftler als durch uns Laien beantwortet werden. Das Nivelliergerät wird den Betrachtern nicht nur die typische Ausföhrung früherer Gerätschaften aufzeigen, sondern kann auch eine Ausstellung bereichern, die sich mit der Problematik der schmalspurigen Kleinbahnen nach dem Ersten Weltkrieg und den damals häufig erwo-genen Umspurungen beschäftigt.



In Bohmte wurde die Schweinerampe mit Hilfe eines WKB-Stückgut-Lkws verladen, 11. April 1989. Foto: Wolfram Bäumer



Dem Nivelliergerät fehlt das Wichtigste: die Libelle. Dennoch wird es sicher zu den Schätzen in unserem Kleinbahn-Museum zählen, 7. Mai 1989.

Foto: Wolfram Bäumer

Ein neuer „alter“ Bahnhof für die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf

Seit drei Jahren befindet sich unmittelbar an unserer Museums-Eisenbahn-Strecke, etwa 40 m vom jetzigen Haltepunkt „Fischteiche“ entfernt, eine Baustelle, und immer wieder fragen Mitglieder und Fahrgäste, was denn dort eigentlich entsteht. Da das Bauvorhaben nun in ein konkretes Stadium gelangt ist, will ich das „Geheimnis“ gern lüften; doch ist das eine längere Geschichte.

Vor etlichen Jahren nutzte ich die Gelegenheit, einen 110 m langen, aber nur 7 m breiten Geländestreifen gegenüber dem Haltepunkt „Fischteiche“, der schon früher für Zwecke der Kleinbahn HSA in den Bebauungsplänen als „Verkehrsfläche“ ausgewiesen war, käuflich zu erwerben, da ein auf so großer Länge parallel zu unserer Strecke gelegenes Gelände für die Museums-Eisenbahn in jedem Fall einmal nützlich sein könnte.

Nachdem der Bahnhof der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen an seine heutige Stelle verlegt worden war und es dem damaligen Vorstand 1972 nicht gelang, das originale Bahnhofsgebäude in Asendorf für die Museums-Eisenbahn zu erhalten, besitzt unsere Eisenbahn kein einziges historisches Bahnhofsgebäude mehr. Ich stellte deshalb Überlegungen an, ob es nicht möglich sei, auf dem erworbenen Geländestreifen ein Bahnhofsgebäude in historischem Stil zu errichten, um unseren Fahrgästen wenigstens ein kleinbahntypisches Bahnhofsgebäude zeigen zu können. Hier, am östlichen Rand der bis 1929 selbständigen Gemeinde Vilsen, nur 400 m von den gastronomischen Betrieben im Vilsener Ortskern entfernt, wäre ein Bahnhof sicher sinnvoll. Doch leider erwies sich das Grundstück für diesen Zweck als zu schmal.

Nach einigen Jahren, als ich meinen Plan schon fast wieder begraben hatte, wurde mir ein angrenzendes, ca. 1.100 qm großes Grundstück zum Kauf angeboten. Damit war die Möglichkeit gegeben, auf diesen beiden Grundstücken einen richtigen Kleinbahnhof im Stil von 1900 anzulegen. Der Erwerb dieses zweiten Grundstücks hätte mich jedoch finanziell so belastet, daß es mir zu meinen Lebzeiten nicht mehr möglich gewesen wäre, auch noch ein Gebäude darauf zu errichten. Doch fand ich glücklicherweise in unserem Vorsitzenden Dr. Otto Happel einen Partner, der sofort von der Idee begeistert war und sich bereit fand, nicht nur einen großen Teil der zusätzlich benötigten Grundfläche zu erwerben, sondern auch einen passenden Anbau zu dem von mir entworfenen Bahnhof „Vilsen Ost“ zu errichten.

Aufgrund der gegebenen Geländeverhältnisse konnte leider kein real existierendes, historisches niedersächsisches Kleinbahn-Bahnhofsgebäude einfach nachgebaut werden, sondern ich mußte ein Gebäude entwerfen, welches alle wesentlichen Stilelemente eines solchen Kleinbahn-Bahnhofsgebäudes enthält und so aussieht, als sei es etwa 1899 von der Kib HSA als Bahnhofsgebäude errichtet worden. Bei der Realisierung des Planes war uns Herr Architekt Dipl.-Ing. Ulrich Dunker aus Schwarme, der auch den Anbau für Herrn Dr. Happel entworfen hat, ein unentbehrlicher Helfer.

Bevor mit dem Bau des Bahnhofsgebäudes begonnen werden konnte, mußten zunächst der an der Strecke entlangführende Graben verlegt und Teile der Grundstücke auf die Höhe der Museums-Eisenbahn aufgefüllt werden. Da das Gelände jedoch so feucht war, daß selbst Unimogs und Radlader im Schlamm steckenblieben, haben mein Sohn



Bf. „Vilsen Ost“ im Bau. Links der Happelsche Güterschuppen und rechts das Kindermannsche Empfangsgebäude, 2. April 1989.
Foto: Harald O. Kindermann

und ich – von Zeit zu Zeit unterstützt durch tatkräftige Hilfe weiterer DEV-Mitglieder – einen Teil der notwendigen Erdarbeiten in derselben Weise ausgeführt wie seinerzeit die Erbauer der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf: Mit Schaufel und Feldbahn. Wir konnten dabei reiche Erfahrungen sammeln, wie mühsam doch unsere Vorväter Arbeiten verrichten mußten, die heute mit entsprechenden Maschinen und Geräten im „Nullkommanix“ erledigt sind. Aber trotz aller Mühe hat es uns Spaß gemacht. Da wir nur in unserer Freizeit, also meist am Wochenende, auf unserer Baustelle tätig sein können, erfreut sich die Feldbahn eines regen Interesses bei den Fahrgästen der vorüberfahrenden Museums-Eisenbahn-Züge.

1988 konnte nach Überwindung mancherlei Schwierigkeiten nun endlich mit dem Bau des Bahnhofsgebäudes begonnen werden. Der Rohbau ist inzwischen fertiggestellt und Dr. Happel ist mit seiner Familie in seinen Teil des Gebäudes bereits eingezogen. Der weitere Innenausbau und die Gestaltung des Geländes werden noch etwas Zeit in Anspruch nehmen, da ich – zusammen mit meiner Frau und meinem Sohn – vieles selbst mache, um Kosten zu sparen. Wie das Gebäude nach Fertigstellung aussehen wird, zeigt die Zeichnung. In seinem Inneren enthält es einen Warteraum für Fahrgäste, eine Fahrkartenausgabe sowie „Dienstwohnungen“ für die Familie Happel und die meine, ferner einen Raum, wo sich auch einmal kleinere Gruppen von Museums-Eisenbahnern zu „Fachgesprächen“ und Diavorführungen zusammenfinden können.

Am 26. August vorigen Jahres wurde das Richtfest gefeiert. Wegen des regnerischen Wetters fand das anschließende Beisammensein bei Speis' und Trank in unserem Buffetwagen stilgerecht vor dem neuen Bahnhof statt. Die »Kreiszeitung« berichtete über das

Ereignis in ihren Ausgaben vom 27. und 30. August 1988.

An der Stelle des jetzigen Haltepunktes „Fischteiche“, der bei Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs „Vilsen Ost“ in nur 40 m Entfernung überflüssig wird, könnte einmal ein Nebengleis angelegt werden. Dadurch entstünde dann einer jener typischen Bahnhöfe mit nur einer einzigen Weiche, wie es sie bei etlichen norddeutschen Kleinbahnen gab. Ferner wäre es dann möglich, Fahrzeuge, die auf dem Bahnhof Bruchhausen-Vilsen im Wege stehen, in verhältnismäßig geringer Entfernung (Bruchhausen-Vilsen – Vilsen Ost etwa 900 m) abzustellen oder an Tagen mit besonders starkem Betrieb (z. B. Tage des Eisenbahnfreundes) hier zusätzlich Zugkreuzungen durchzuführen, so daß die Fahrplangestaltung für solche Anlässe noch vielseitiger und interessanter wird. Die Kleinbahn HSA hatte ja von ihrer Eröffnung an einen regen Ausflugsverkehr von (Bremen –) Syke nach Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg zu bewältigen. Zusätzliche Züge waren daher keine Seltenheit. Aus diesem Ausflugsverkehr erklärt sich auch die verhältnismäßig große Anzahl und die Bauart der Personenwagen der Kib HSA mit ihren ursprünglich durchgehenden Fensterfronten, damit die Fahrgäste schon vom Zuge aus die landschaftlichen Schönheiten dieser Gegend genießen konnten. Bei besonders großem Andrang wurden sogar zusätzlich gedeckte Güterwagen für die Beförderung der Ausflügler eingesetzt.

Die Einweihung des neuen „alten“ Bahnhofs „Vilsen Ost“ ist für 1991, das Jahr des 25jährigen Bestehens der ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands, der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, vorgesehen. Aber vielleicht schaffen wir es auch schon etwas früher.

Museales unterhalb der Schienoberkante

Als Oberbau bezeichnet man bei der Eisenbahn den Gleiskörper, bestehend aus der Bettung, den Schwellen, dem Kleineisen und den Schienen. Wir haben davon bei der Museums-Eisenbahn 9 km einschließlich 12 einfacher Weichen sowie 2 verschränkte Doppelweichen, auch als Dreiwegeweichen bezeichnet.

Beim Bau der Kleinbahnen wurde die Ausführung des Oberbaus sehr durch die gebotene Sparsamkeit bestimmt. So wurden häufig nur die zum Betrieb wirklich notwendigen Anlagen geschaffen. Hinterher zeigte sich oft, daß das gewählte Material den Beanspruchungen nur unzureichend gewachsen war. Typisch für die Entwicklung vieler Kleinbahnen ist daher, daß schon in den ersten Betriebsjahren der Oberbau verstärkt werden mußte. Bei meterspurigen Kleinbahnen wurden beim Bau oft Schienen von einem Metergewicht von nur 15 kg verwendet, bei geringerer Spurweite und kleineren Achslasten auch noch leichtere. Diese wurden auf Schwellen mit einem Abstand von einem Meter genagelt. Das Ganze lag auf einer Kiesbettung von 30 cm Bettungshöhe. Oft wurden dann nach und nach Schienen von 20 oder 24 kg/m Gewicht (z. B. Form Preußen 5) eingebaut, der Schwellenabstand verringert und die Bettung verstärkt. Bei der Schienenbefestigung blieben offene Platten, anfangs zum Teil genagelt, später geschraubt, die Regel. Die Stöße wurden anfänglich als schwebende Stöße mit Winkellaschen ausgebildet, später dann mit stabileren Doppelwinkellaschen, oder aber es wurden gar feste Stöße mit Doppelschwellen eingebaut.

An Weichen wurden ausschließlich Gelenkzungenweichen einfachster Bauart ohne Spitzenverschleiß verwendet. Typisch ist auch der Weichenbock mit dem hochstehenden Weichensignal, bei dem die Stellstange am Hebel oberhalb des Gelenks angreift. Später wurden zumindest in den Hauptgleisen häufig Weichen stärkeren Profils mit Spitzenverschleiß eingebaut, welche eine größere Betriebssicherheit gewährleisteten. Auch die Weichenböcke wurden im Laufe der Zeit vielfach, spätestens bei Einbau von Weichen mit Spitzenverschleiß, durch solche der heutigen Bauform ersetzt.

Die Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf gehörte zu den Bahnen, die schon von Anfang an auf Schienen mit einem Metergewicht von 20 bzw. 24 kg fuhrten. Mit Einführung des Rollbockbetriebes zu Beginn der vierziger Jahre wurde aber ein Großteil der Strecke mit Schienen der Form Preußen 6 (33,4 kg/m) ausgerüstet. Dieses war, von Ausnahmen abgesehen, das stärkste Profil, das bei ländlichen schmalspurigen Kleinbahnen vorkam, und das auch nur bei starkem Betrieb oder größeren Achslasten durch Rollfahrzeugverkehr.

Die Asendorfer Strecke bestand bei der Übernahme durch den DEV jedoch noch fast ausschließlich aus Schienen der Ursprungsausstattung von 1899. Davon sind inzwischen Abschnitte von zusammen etwas über 2 km Länge umgebaut auf Form 6, dazu kommen knapp 200 m Form SBB V, einer der Form 6 ähnlichen Schweizer Schiene, sowie die im letzten Herbst im Einschnitt eingebauten 500 m S 41 (41 kg/m). Fast sämtliche von der HSA/VGH übernommenen Schienen sowie ein Großteil der Form 6 liegen auf offenen Platten, die restlichen Schienen liegen auf Hakenplatten bzw. auf Rippenplatten (K-Oberbau, S 41). Ca. 1 km Gleis liegt in Schotterbettung, der Rest in Kies. Die Weichen sind bis auf die beiden Doppelweichen (Schweizer Form C, 31 kg/m) inzwischen alle aus Form 6. Davon wiederum haben noch sechs Gelenkzungen, die anderen Federzungen.



Am Haltepunkt Fischteiche liegt kleinbahntypisches Gleis mit kleinem Profil, schwebenden Stößen und offenen Platten. Museums-Eisenbahner kratzen und fegen am 29. April 1989 die Spurrillen frei, damit es zur Saisonöffnung keine Pannen gibt. Foto: Sven Hamann

Diese Auflistung zeigt, daß wir uns durch die bisherigen Arbeiten leider ein Stück vom typischen Oberbau einer Kleinbahn entfernt haben. Es ist nichts gegen Form-6-Schienen zu sagen, solange auch noch längere Stücke Form 5 o. ä. vorhanden sind. Die S 41 ist aber nur als ein Kompromiß in Hinblick auf ihre günstige Beschaffung zu akzeptieren. Museal ist sie für die erste Säule des Kleinbahn-Museums, der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, wertlos, auch wenn sie hohen Fahrkomfort bietet. Auch Schotter ist für eine norddeutsche Kleinbahn untypisch und kann allenfalls in geringen Mengen in Kauf genommen werden, um die Rotte vor zusätzlichen Arbeiten durch schlechte Gleisentswässerung zu bewahren. Form-6-Weichen sind museal darstellenswert und nebenbei für den Betrieb vorteilhaft. Nebenher sollten wir aber auch die ursprüngliche Weichenform zeigen können (s. o.). Die letzten Gelenkzungenweichen aus 24 kg/m

Schienen sind erst vor wenigen Jahren verschrottet worden. Auch die letzten Teile eines alten Weichenbocks sind hierbei von uns gegangen. Sicher, diese Dinge waren nicht mehr im besten Zustand. Auch weisen die neueren Weichenbauarten verschiedene Vorteile auf. Aber verbieten sich solche Argumente bei einer Museums-Eisenbahn nicht vom Selbstverständnis her?

Auch der Verfasser dieses Artikels hat hierbei einige Unterlassungssünden begangen. Die Fehler vergangener Tage wieder gutzumachen, weggeschmissene Teile soweit möglich wiederzubeschaffen oder neu herzustellen, bedarf einiger Mühe. Wir sollten aber unseren Oberbau als vollwertigen Teil unseres lebendigen Museums ansehen und nicht nur einfach über ihn hinwegrollen. Die FRANZBURG auf dem neuen S-41-Gleis mit K-Oberbau in Schotter im Einschnitt sieht nun mal aus wie ein Blumenstrauß in einem Plastikeimer.



Der Oberbau aus Schienen der Form S 41 auf Rippenplatten (K-Oberbau) in Schotterbettung ist für die Museums-Eisenbahn ein Kompromiß. Die Rotte staunt am 29. April 1989 nicht schlecht, wie gut sich die Kennplättchen der Schwellenspenden befestigen lassen. Foto: Sven Hamann

