

Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands

Bruchhausen-Vilsen—Heiligenberg—Asendorf

Wolfram Bäumer
FRIEDHELM

Als Arbeitsgerät und Werkzeug bei Unterhalt und Pflege der Eisenbahnanlagen stiftete unser Gleisbau-Ingenieur der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf den Kaufpreis für einen SKI (Schwer-Kleinwagen). Daraufhin suchte sich der DEV im Ausbesserungswerk Sebaldsbrück den im März 1989 abgestellten DB SKL 519244 aus, der zuvor zum Bestand des Bahnbetriebswerkes Oberhausen gehört und dem Gleisbauhof Duisburg-Wedau gedient hatte. Die DB bezeichnet die Fahrzeuge dieser Bauart als „Rottenwagen“ der Bauartnummer 516. Da der am 11. August 1989 in Bruchhausen-Vilsen eingetroffene »DEV SKL 01« aus betrieblichen Erwägungen beschafft wurde und museal nicht begründet wird, zählt er nicht zu den historischen Zeugen in der DEV-Fahrzeugsammlung und kann auch kein Exponat des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen werden.

Ausgesprochen kleinbahntypisch verhielten sich jedoch die DEV-Aktiven, indem sie die aufsichtsbehördlich notwendige Betriebsnummernvergabe zwar zur Kenntnis nahmen, dem Fahrzeug aber sogleich den treffenden Namen FRIEDHELM verpaßten, um eine erleichterte Benennung zu ermöglichen.

Foto
Kurz nach der Umspurung absolvierte FRIEDHELM eine Probefahrt, 16. August 1989. Foto: Uwe Franz



Unser Freund

Max Knippschild

verunglückte kurz vor seinem zwanzigsten Geburtstag in den Schweizer Bergen.

Max war uns allen in kürzester Zeit als Mensch und Kleinbahnfreund lieb geworden, insbesondere ragte er durch seine Arbeit über die Kleinbahn EPG heraus.

Wir trauern um ihn.

Die Aktiven der
Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Uwe Franz Zum »Werkstatt - Telegramm«

In dieser neuen Rubrik im Teil des Deutschen Eisenbahn-Vereins in dieser Zeitschrift soll künftig in kurzer Form über das aktuelle Geschehen im Bereich der Betriebswerkstatt Bruchhausen-Vilsen berichtet werden. Der Sinn dieser Berichterstattung soll sein, daß auch dem Außenstehenden etwas mehr Einblick in die Werkstattarbeit gegeben

wird, damit auch die passiven DEV-Mitglieder und die übrigen Freunde der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf einen ungefähren Eindruck davon bekommen, wie lange gewisse Arbeiten dauern und mit welchen Problemen sie behaftet sind. Ein besonderes Augenmerk wird innerhalb des »Werkstatt-Telegramms« auf die Arbeiten im Bereich der Wagenwerkstatt gerichtet sein. Zum einen, weil der Verfasser dieser Zeilen überwiegend hier tätig ist, und zum anderen, um diesem weniger publikumswirksamen Teil unserer Arbeit die nötige Anerkennung angedeihen zu lassen.

Die folgende Aufstellung an ausgeführten Arbeiten erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, denn hier sollen nur einige markante Punkte und Ereignisse aufgezeigt werden. Die zahlreichen Routinearbeiten, die von uns allen so ganz nebenbei ausgeführt werden, finden leider keine detaillierte Erwähnung, denn das würde den engen Rahmens eines Telegramms ganz sicher sprengen. Aus redaktionellen Gründen ist diese erste Ausgabe des »Werkstatt-Telegramms« auf das Geschehen vom Januar 1989 bis Anfang Oktober 1989 beschränkt, das Weitere wird natürlich nachgeliefert.

Künftig wird das »Werkstatt-Telegramm« nicht nur nachliefern, sondern über das aktuelle Geschehen im Bereich der Fahrzeugaufarbeitung quartalsweise unterrichten!

Bild oben rechts:
Das Wagenkastengerippe des Wagens 18 in Bassum,
September 1989. Foto: Uwe Franz

Bild 2. Reihe:
„Halbzeit“ bei der Aufarbeitung des Wagens 21. Nun
wird die zweite Hälfte angegangen, 2. Juni 1989.
Foto: Uwe Franz

Bild 3. Reihe
Bei dem Wagen 53 ist bereits ein Teil der Lackie-
rung abgebeizt, 2. Juni 1989 Foto: Uwe Franz

Bild unten:
Und so sieht ein Fahrzeug (DEV 113) aus, das un-
sere Werkstatt verläßt. Vergleichen Sie dieses Bild
einmal mit den Fabrikfotos in DME 1/1989 S. 17 ff,
März 1989 Foto: Uwe Franz



Uwe Franz Werkstatt-Telegramm

Wagen № 14
erhielt eine Hauptuntersuchung, die im
Juni 1989 abgeschlossen wurde. Der
Wagen wurde von außen komplett neu
lackiert und innen zum größten Teil
überarbeitet. Die gesamte Bremsanlage
wurde neu angefertigt. (s. DME 3/1989
S. 20)

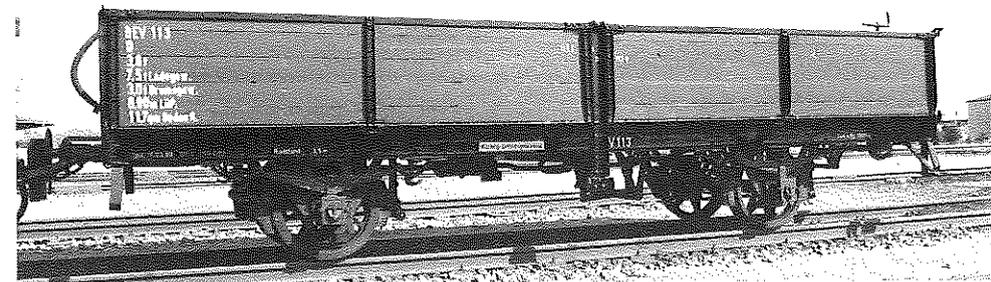
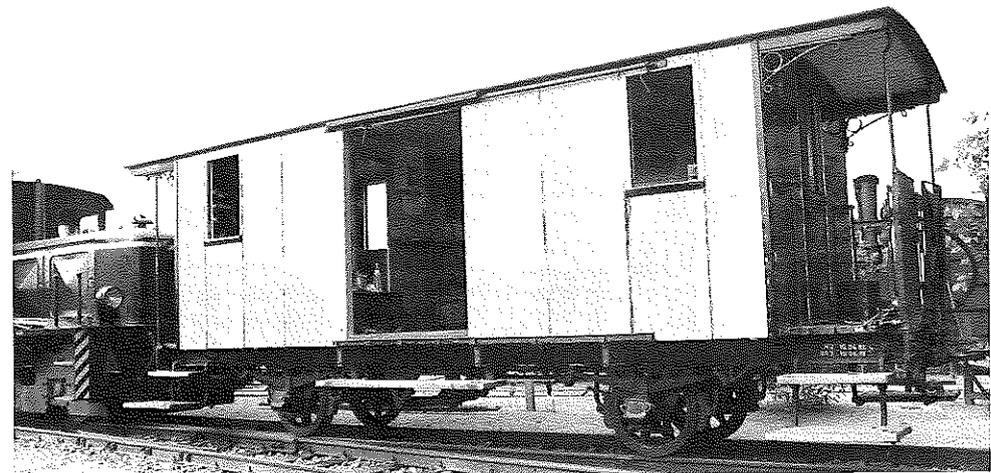
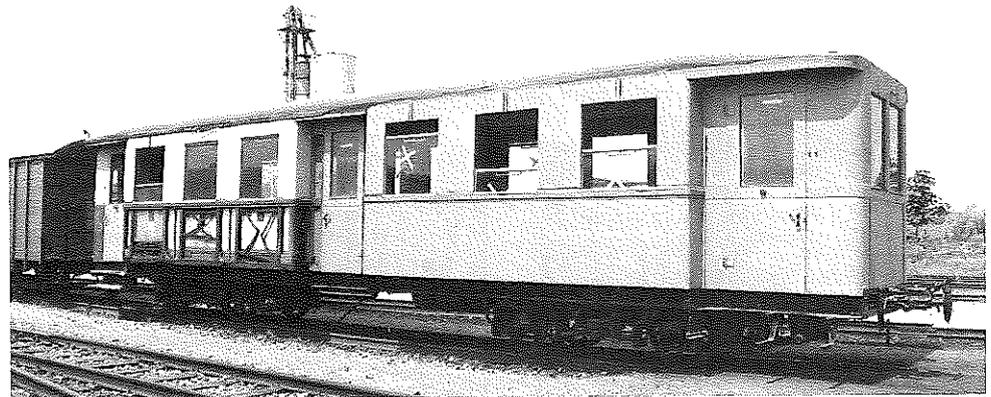
Wagen № 15
Hauptuntersuchung wurde im April 1989
abgeschlossen. Aufgrund des sehr
guten technischen Zustandes wurden die
Mehrzahl der anfallenden Arbeiten im
Innenausbau und Wirtschaftsbereich ver-
richtet.

Wagen № 18
befindet sich weiterhin in der Hauptun-
tersuchung - oder vielmehr in der Re-
konstruktion. Wie bereits in DME
2/1988 S. 14 ff geschildert, sind die
Arbeiten am Fahrzeugrahmen bereits
seit über einem Jahr abgeschlossen.
Große Probleme gab es jedoch mit dem
hölzernen Aufbau, der komplett aus
Eichenholz neu angefertigt wird. Auf-
grund personeller Schwierigkeiten in der
Ausbildungswerkstatt der Niedersächsi-
schen Volkshochschule Bassum, die sich
der Holzarbeiten angenommen hat, ver-
zögerte sich der Weiterbau des Wagen-
kastens. Wir sind optimistisch und hof-
fen, daß der Wagenkasten dennoch bis
Jahresende 1989 fertig wird und an-
schließend auf das Fahrgestell montiert
werden kann.

Wagen № 21
Der „Ravensburger“ erhält eine Haupt-
untersuchung, bei der gegenwärtig
„Halbzeit“ erreicht sein dürfte. Z. Z.
wird mit dem Neuaufbau der zweiten
Hälfte begonnen. Auch die Holzbänke,
die für die eine Wagenhälfte neu an-
gefertigt werden mußten, sind bereits
von der Übungswerkstatt Hoya der Nie-
dersächsischen Volkshochschule fertig-
gestellt worden und warten auf den Ein-
bau.

Wagen № 22
Hauptuntersuchung wurde im Februar
1989 abgeschlossen. Dabei erhielt er
eine Dampfheizungsanlage und die elektri-
sche Beleuchtung wurde wieder einge-
baut.

56 Die Museums-Eisenbahn 4/1989



Wagen № 53
Z. Z. in Hauptuntersuchung. Dabei wird
er von innen und außen einen komplett
neuen Anstrich erhalten. Außerdem wird
seine Petroleumbeleuchtung in den Stirn-
und Mittelwänden wieder funktionstüchtig
hergerichtet, sobald die dafür erforder-
lichen Dachdurchführungen montiert wur-
den.

Wagen № 111
Der Rungenwagen erhielt im April eine
Hauptuntersuchung, die sich aufgrund

seines des sehr guten technischen Zu-
standes auf das Ausbessern des Boden-
belages und des Anstriches beschränken
konnte.

Wagen № 113
Hauptuntersuchung konnte im März
1989 erfolgreich abgeschlossen werden.
Auch dieser Wagen präsentierte sich in
einem so guten Zustand, daß man es bei
einer kompletten Neulackierung im we-
sentlichen bewenden lassen konnte.

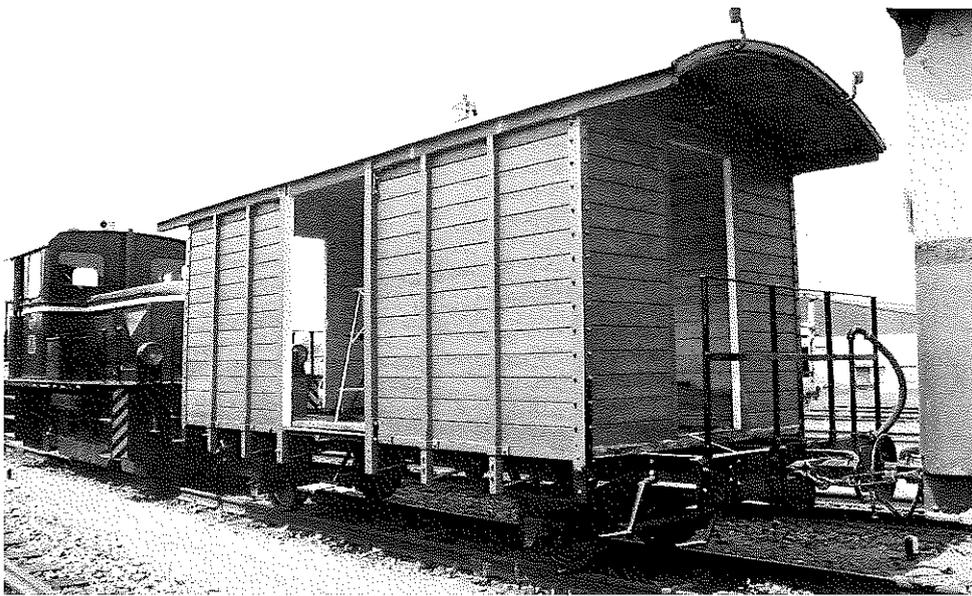
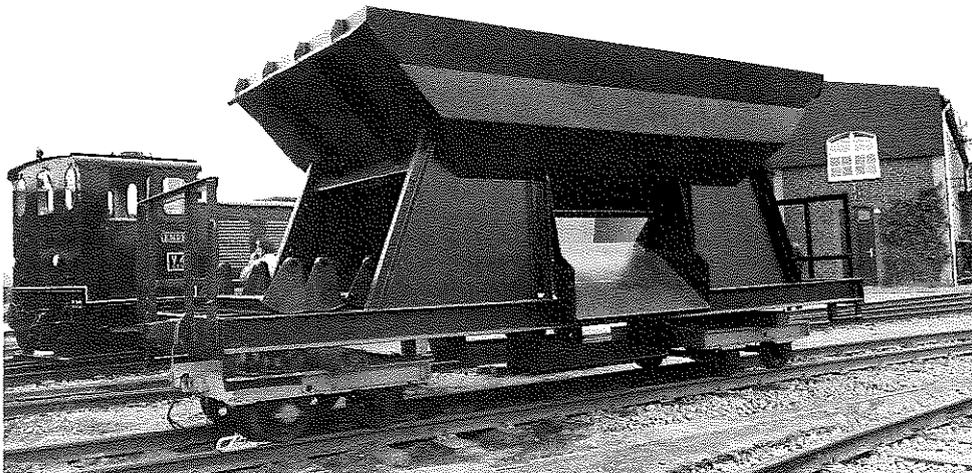


Bild oben:
Der Fakultativwagen mit erneuertem Wagenkasten,
2. Juni 1989
Foto: Uwe Franz

Bild Mitte:
Schon viel Arbeit steckt in dem Schotterwagen,
als er sich so auf 2 Hilfsgestellen präsentierte,
April 1989.
Foto: Uwe Franz

Bild unten:
Man kann bereits erkennen, daß das eine Kastenlo-
komotive wird, 16. August 1989. Foto: Uwe Franz



Wagen No. 137

Die Hauptuntersuchung des Fakultativwagens macht z. Z. wieder ganz gute Fortschritte, obwohl sie eigentlich nur als Füllarbeit gegen Langeweile gedacht war. Der Rahmen und die Bremsanlage wurden grundüberholt und der Holzaufbau komplett neu angefertigt. In der Zwischenzeit sind auch die Schiebetüren fertig geworden und der Dachbelag wird auch wohl bald aufgebracht sein.

Wagen No. 163

Die Hauptuntersuchung des Schotterwagens, die eigentlich schon fast einem Neubau gleich kommt, geht z. Z. etwas schleppend voran. Der Grund dafür liegt bei den für diesen Wagen vorgesehenen Drehgestellen. Da nach dem Sandstrahlen von denselben nämlich nicht mehr ganz viel Brauchbares übrig geblieben ist, beschlossen wir, die Drehgestelle im wesentlichen lieber neu zu bauen und zu verstärken, was sich bis zum heutigen Tage als sehr problematisch und langwierig herausgestellt hat.

Dampflokomotive HOYA

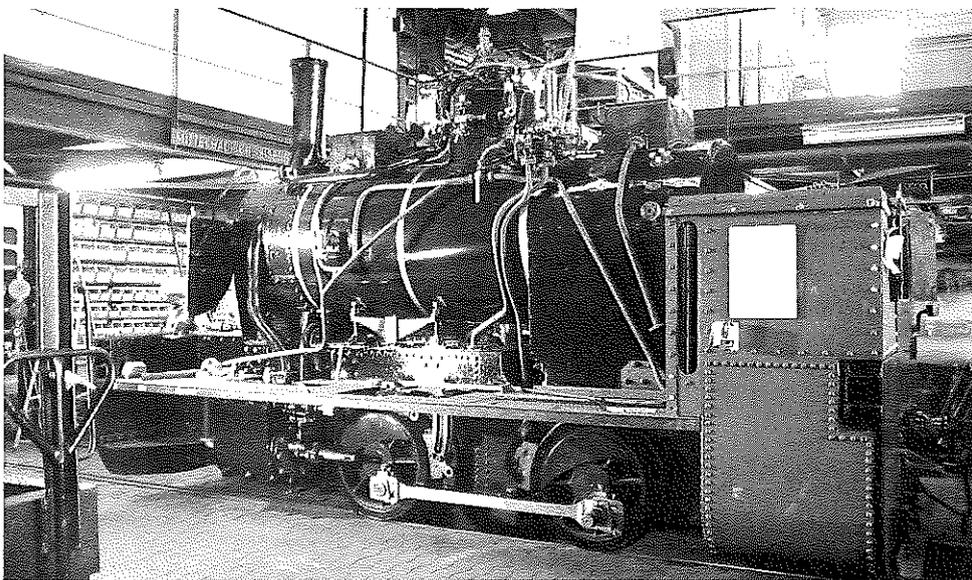
Die Hauptuntersuchung der HOYA konnte im Frühjahr erfolgreich und zur allgemeinen Zufriedenheit abgeschlossen werden. Langfristig wird man sich allerdings – nach Auskunft von Fachleuten – über eine größere Kesselinstandsetzung Gedanken machen müssen. So ganz nebenbei wurde der Kessel in unserer Werkstatt komplett neu bohrt und die Lokomotive neu lackiert. Das jetzt gewählte Anstrichschema dürfte der Ursprungslackierung recht nahe kommen. Auch die im Rahmen dieser HU grundüberholten zahlreichen Armaturen geben Anlaß zur Freude!

Dampflokomotive PLETTENBERG

Geradezu rasant verläuft die Entwicklung an der PLETTENBERG. Nachdem im Frühjahr dieses Jahres der Lokrahmen und der TÜV-abgenommene Kessel wieder zueinander bzw. aufeinander gefunden haben, ist man gegenwärtig mit der Montage von Triebwerk, Kesselverkleidung, und Rohrleitungen befaßt.

Schwer-Kleinwagen FRIEDHELM

Fieberhaft wird gegenwärtig an unserem SKL gearbeitet, schließlich soll FRIEDHELM noch im kommenden Winterhalbjahr im Gleisbau zum Einsatz gelangen. Nun ist man damit beschäftigt, die unbedingt notwendigen Schmalspur Zug- und Stoßvorrichtungen einzubauen; dieses Vorhaben erfordert aber eine Reihe von Umbaumaßnahmen, so z. B.: Verlängerung des Fahrzeugrahmens, Anheben des Motorvorbaues und des Hydraulikkranes um ca 20 cm (um nur das Wichtigste zu nennen).



Diesellokomotive EMDEN

Trotz einiger personeller und technischer Probleme konnte die Hauptuntersuchung der EMDEN relativ zügig abgewickelt werden, so daß die V4 seit Ende April fast störungsfrei zur allgemeinen Zufriedenheit im Einsatz steht. Unter „fast störungsfrei“ ist ein defektes Getriebelager zu verstehen, das bei dieser Gelegenheit erneuert bzw. umkonstruiert wurde.

Triebwagen T44

Nicht für Jedermann ersichtlich, aber es hat sich doch Einiges in der jüngsten Vergangenheit am T44 getan. Nachdem die Unterseite des Triebwagens nun als fertig (d.h. fabrikneu) anzusehen ist, geht es jetzt daran, auch das Äußere und den Innenraum wieder in den Ursprungszustand zurück zu versetzen. Als „Sofortmaßnahme“ wurde zunächst die gesamte Innenverkleidung ausgebaut, um sich einen Überblick zu verschaffen.