

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Jürgen Werder

Gleiserneuerung in der Steigungsstrecke abgeschlossen

In Oktober und November 1991 wurden die letzten 240 m Streckengleis (Schienen Form pr 5) zwischen Wiehe und Vilsler Holz gegen altbrauchbare Schienen der Form pr 6 ausgewechselt. Damit ist die Steigungsstrecke jetzt durchgehend mit stärkerem Schienenprofil ausgestattet und bietet in den nächsten Jahren eine gut Voraussetzung für den Museumsbahn-Betrieb.

Die umfangreichen Arbeiten konnten in der relativ kurzen Zeit mit tatkräftiger Unterstützung durch DEV-Aktive aus Werkstatt und Betriebsdienst sowie den Einsatz des Bergungszuges des THW-Ortsverbandes Bremen-Osterholz abgeschlossen werden. Die THW-Helfer haben uns nun schon zum wiederholten Male durch die Vermittlung unseres Mitgliedes Uwe Franz bei der Arbeit geholfen. Sie haben auch angekündigt, bei einer anderen Baustelle 1993 wieder mit anzupacken.

Zum Stopfen der Kiesbettung hatten sich 8 Bürger aus Bruchhausen-Vilsen eingefunden, um auch wie in den Vorjahren ihre Verbundenheit zur Museums-Eisenbahn zu bekunden. Der Vorsitzende des Siedlerbundes, Richard Franz, entschuldigte sich sogar für die aus seiner Sicht zu geringe Beteiligung seiner Mitglieder.

Eigentlich müßte ein Verein mit mehr als 1000 Mitgliedern nicht auf fremde Hilfe angewiesen sein, zumal die Gleisbaurotte mit ihren regelmäßigen am zweiten und letzten Sonnabend im Mo-

nat stattfindenden Arbeitseinsätzen eine gute Gelegenheit zur Mitarbeit bietet. Neue Rottenmitglieder – monatliches Kommen ist nicht Voraussetzung, und ein Fehlen ist ohne Entschuldigung möglich – sind herzlich willkommen.

Konrad Machold Statistik Buffetwagen 1991

Caroline Happel	1388,4 km
Helge Harling	982,8 km
Birgit Landgrebe	733,2 km
Renate Jahnke	608,4 km
Renate Kindermann	608,4 km
Aenne Schröder	483,6 km
Torsten Adenau	374,4 km
Dagmar Thiede	249,6 km
Christa Rebbelmund	218,4 km
Anne Biallas	156,0 km
Michael Dettmer	156,0 km
Sabine Ruhnau	124,8 km
Andreas Simme	124,8 km
Hildegard Harling	109,2 km
Edith Küchholz	109,2 km
Konrad Machold	109,2 km
Anette Kempf	93,6 km
Claus-Jürgen Weiß	93,6 km
Sven Zummack	93,6 km
Ruth Böcker	31,2 km
Eva-Maria Bull	31,2 km
Peter Grund	31,2 km
G. Hentzschel	31,2 km
Ralf Hormann	31,2 km
Jens Koopmann	15,6 km

Uwe Franz

DEV in neuen Räumen

Seit Ende November 1991 hat der DEV die seit langem leer stehende Wohnung des Bahnhofsvorstehers im Obergeschoß des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen angemietet. In den nun zur Verfügung stehenden 5 Räumen sollen Lagermöglichkeiten für den DEV-Bücherladen, für das DEV-Archiv und die Verwaltung entstehen. Außerdem wird ein Raum als Büroraum für eine/n wissenschaftliche Mitarbeiter/in hergerichtet. In den verbleibenden Räumlichkeiten wird an der Einrichtung eines Geschäftszimmers bzw. Tagungsraumes für den DEV-Vorstand gearbeitet. Zusammen mit dem DEV-Bahnhofsbüro im Erdgeschoß und dem auch vom DEV genutzten Güterschuppen wird es in Zukunft endlich möglich sein, viele Dinge, die zur Zeit an den verschiedensten Orten eingelagert sind und dort verwahrt werden, an einem zentralen Punkt zusammen zu fassen.

Ein herzliches Dankeschön sei an dieser Stelle an unsere langjährige ehemalige Schatzmeisterin Anna Brünjes gerichtet! Was viele von uns nicht wissen: der DEV hat über viele Jahre hinweg die ehemaligen Geschäftsräume von Anna Brünjes für einen eher symbolisch zu nennenden Mietpreis mit seinen Habseligkeiten gefüllt. Durch den kürzlich erfolgten Verkauf des Gebäudekomplexes mußte sich der DEV nach einer Unterbringungsmöglichkeit für die Produkte seiner Vereinstätigkeit umsehen. Die Gelegenheit, für diesen Zweck die leerstehende Wohnung im Bahnhofsgebäude anmieten zu können, ergab sich somit genau im richtigen Augenblick.

Uwe Franz

Aus gegebenem Anlaß - oder die Sache mit den „Sachspenden“

Wie bereits in der Überschrift angedeutet, geht es hier um die vielen Sachspenden, die wir von vielen, nur Gutes für uns und unseren Verein wollenden Mitmenschen erhalten. Grundsätzlich gilt natürlich, daß wir auch in Zukunft auf Sachspenden angewiesen sein werden und diese auch gerne annehmen. Doch scheint mit der allgemeinen Problematik der Abfallbeseitigung die Vorliebe anzusteigen, die Museums-Eisenbahn als billige Sondermülldeponie für sich zu nutzen.

Seit dem wir für den innerbetrieblichen Gebrauch den Müll zur umweltgerechten Entsorgung sortieren, werden wir von „Sachspenden“ geradezu überrollt. Die Spendenbereitschaft kennt dabei kaum Grenzen. Die Spanne reicht von Omas altem Nachtschränkchen, neuwertigen Farben (garantiert erst 10 Jahre in halbvollen Dosen kellerlagert) bis zu Autobatterien, Ölfiltern und Altöl. Die fachgerechte Entsorgung solcher Präsente kostet uns leider sehr viel Geld und geht somit auf Kosten von Werkstatt, Gleisbau und unseren anderen Aktivitäten.

Daher unsere dringende Bitte an alle: Bringt keine noch so gut gemeinten Sachspenden ohne vorherige Absprache mit zur Museums-Eisenbahn!!!



„Frohes neues Jahr 1992“ wünschten die Aktiven der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf auf der Neujahrtsfahrt allen Betrachtern des von der VGH V 36 005 (wegen baldigem Fristablauf) gezogenen Zuges. Bf Liebenau, 1. 1. 1992, Foto: Wolfram Bäumer

Uwe Franz

Ein neues Fahrzeug in Bruchhausen-Vilsen

Nach Jahren des vergeblichen Suchens ergab sich Anfang Dezember 1991 die Möglichkeit, einen gut erhaltenen 4achsigen Flachwagen von der Rhätischen Bahn aus der Schweiz zu erwerben. Der geforderte Kaufpreis lieferte allerdings Diskussionsstoff für beinahe ein ganzes Wochenende. Doch siegte die Einsicht, daß die Aufarbeitung des vorhandenen Flachwagens 164 ähnliche Summen verschlingen würde und somit der Kaufpreis angemessen erscheint.

Als am 23. 12. 1991 der Wagen als „Weihnachtsgeschenk“ in Bruchhausen-Vilsen eintraf, waren sich wohl alle einig, einen guten Einkauf getätigt zu haben. Der Flachwagen stammt aus einer Serie von 18 Stück mit den Nummern RhB-Rkp 8201 bis -18. Unser Wagen wurde als Langholzswagen, zuletzt mit der Nummer »Xak 9326«, eingesetzt und wird künftig DEV-164 heißen. Er wurde als Gebrauchsfahrzeug für Gleisbau und Werkstatt beschafft und gehört somit nicht zur Sammlung historischer Zeugen deutscher Kleinbahngeschichte, sondern ebenso wie SKL 01 »Friedhelm« und Schotterwagen 163 zur Museums-Infrastruktur. Nach einigen Anpaßarbeiten (Zug- und Stoßvorrichtungen) wird Wagen 164 in Kürze in Nutzung gehen können.

Technische Daten

Hersteller:	Rastatt
Baujahr	1913
Länge über Puffer:	15,94 m
Ladelänge:	15 m
Ladegewicht:	25 t
Leergewicht:	13,4 t
Breite:	2,4 m
Drehzapfenabstand	10,4 m

Ausrüstung: Luftsaugbremse System »Hardy« mit Lastwechsel und Bremsgestängesteller Bauart SAB, Rollenschlager, klappbare Seitenrungen und abnehmbares Bühnengeländer der Bremserbühne.

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Mehr als die Hälfte der Winter-Arbeitssaison wird zum Erscheinungstermin bereits vorüber sein; somit ist es Zeit, eine kleine Zwischenbilanz zu ziehen.

Unmittelbar vor dem ersten Kälteeinbruch dieses Winters hat unsere neue Hallenheizung ihren Betrieb aufgenommen. Abgesehen von ein paar noch zu behebenden Kinderkrankheiten arbeitet die mit Erdgas gefeuerte Infrarot-Strahlungsheizung sehr gut und vor allem gibt sie ihre Wärme mit einem wesentlich geringeren Geräuschpegel ab, als das bei der alten Gasgebläseheizung der Fall war. Zum geplanten Neubau unserer Untersuchungsgrube gibt es nichts Neues zu berichten. Wir hoffen jedoch, in der nächsten Ausgabe schon Konkretes dazu sagen zu können. Im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Hallenheizung und dem geplanten Bau der Untersuchungsgrube mußte wieder einmal ein großer Teil der Hallenbeleuchtung bzw. der Stromversorgung zwischen den Arbeitsständen umgebaut werden.

Einen interessanten Neuzugang hat auch unsere Maschinenwerkstatt zu verzeichnen: Anfang Dezember 1991 gelang der Ankauf einer gut erhaltenen Fräsmaschine, die Werkstücke auf eine Länge von fast einem ganzen Meter bearbeiten kann. Mit dieser Fräsmaschine kann unsere Maschinenwerkstatt jetzt als komplett ausgestattet gelten. Ich hoffe, daß wir diese Aussage bald auch auf dem Holzbearbeitungssektor treffen können.

Die an 4 Wochenenden im Dezember 1991 durchgeführten Nikolausfahrten sind weitgehend störungsfrei abgelaufen. In der Zeit vom 13. bis 19. Januar wird das schon traditionelle „Rentner-Meeting“ mit dem Arbeitsschwerpunkt Lokwerkstatt stattgefunden haben, über die Ergebnisse werden wir in DME 2/92 berichten.

*Oben: Wagen 164 in Bruchhausen-Vilsen
Unten: Fräsmaschine und Wagen DEV-8*

Wagen 3

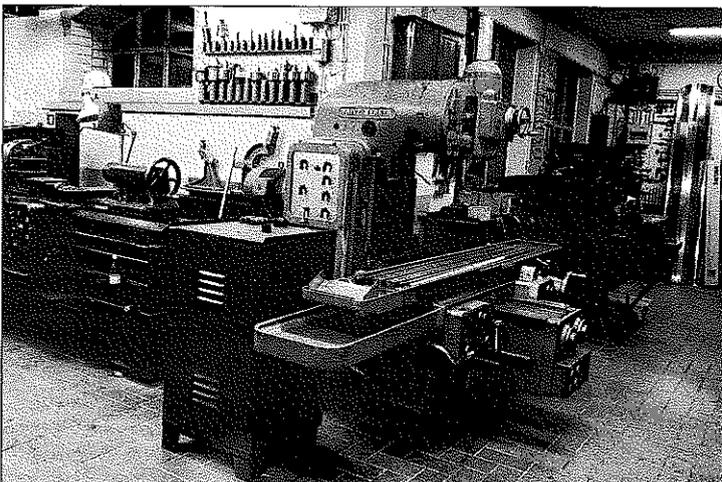
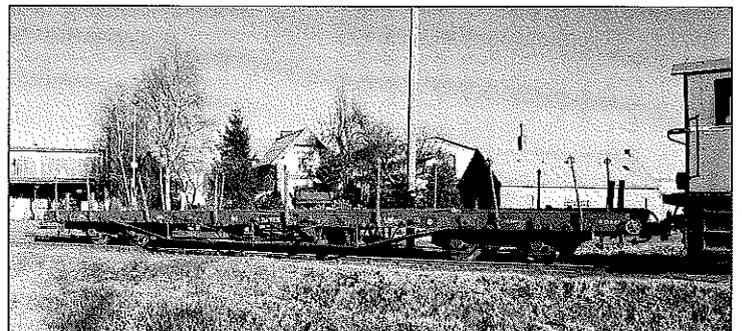
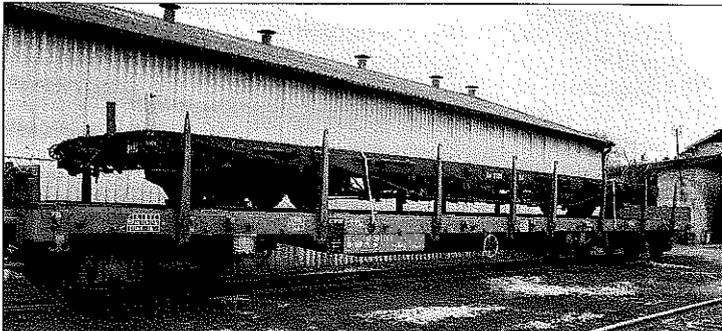
Im Frühjahr 1992 ist der ehemalige KAE-Personenwagen Nr. 3 für eine Hauptuntersuchung vorgesehen. Größere Arbeiten sind dabei jedoch nicht zu erwarten, weil der Wagen erst vor wenigen Jahren grundüberholt wurde.

Wagen 8

Was viele von uns sich schon lange gewünscht hatten, wird nun Realität: die betriebsfähige Aufarbeitung des kleinsten Personenwagens im Sammlungsbestand des DEV.

Schon längere Zeit hielt sich hartnäckig das Gerücht, daß eines Tages möglicherweise eine größere Geldsumme für die Aufarbeitung eines Personenwagens bereitgestellt würde. Daraufhin wurden im Laufe des Jahres 1991 zahlreiche einschlägig bekannte Eisenbahnwagenbau- und -reparaturbetriebe um Angebotsabgaben gebeten. Mehrere Fahrzeuge mit unterschiedlich großem Reparaturaufwand wurden ausgewählt, um passende Projekte für eine ganze Spanne von möglichen Spendenvolumina in der Schublade zu haben. Die abgegebenen Angebote ließen jedoch von vorne herein nur die Realisierung des kleinsten Projektes (d. h. des kleinsten Wagens) mit der in Aussicht gestellten Summe vereinbaren. Sicherlich wäre es aus betrieblichen Gründen sinnvoller, ein Fahrzeug mit 48 Sitzplätzen statt des 8er mit seinen 18 Plätzen den Vorrang zu geben. Trotzdem glauben wir, mit der Entscheidung für den Wagen 8 einen Schritt in die richtige Richtung getan zu haben. Denn dieser Personenwagen (ex KAE 32, Killing & Sohn 1929) stellt ein einmaliges Kleinod dar: Richtig zur Geltung kommt dieser kleine unscheinbare Personenwagen sicher erst, wenn er eines Tages mit seinen „Verwandten von der KAE“ den stilreinen KAE-Zug auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf bereichern wird.

Was ist bereits geschehen? Kurz gesagt: Sehr viel – in Anbetracht des kurzen Handlungszeitraumes. Wie üblich, fand eine Ausschreibung der



einzelnen Gewerke statt. Den Zuschlag für die Aufarbeitung des Wagens 8 erhielt die Firma »Bremer Waggonbau« in Bremen. Dieses Unternehmen hat sich in der Fachwelt einen Namen mit der Aufarbeitung z. B. der »Orient-Express« und der »Rheingold-Wagen« gemacht.

Kurz nach Auftragsvergabe wurde der hölzerne Wagenkasten vom Fahrgestell abgehoben und nach Bremen transportiert. Um weitere Kosten einsparen zu können, wollen wir nur den hölzernen Wagenkasten beim »Bremer Waggonbau« neu anfertigen und verblechen lassen. Das Fahrgestell hingegen werden wir in unserer eigenen Werkstatt aufarbeiten. Zu diesem Zweck ist es bereits von sämtlichen Anbauteilen befreit worden und wartet nun auf einen freien Platz in der Werkstatt. Die beiden Radsätze befinden sich zur Neuprofilierung bereits in einem einschlägigen Fachbetrieb. Für die Anfertigung der nicht mehr vorhandenen Inneneinrichtung hoffen wir, eine Ausbildungswerkstatt gewinnen zu können.

Der Wagen 8 soll natürlich soweit wie möglich in den Ursprungszustand zurück versetzt werden. In einem Punkt lassen sich jedoch schon jetzt Probleme absehen. Sehr gerne würden wir die vorhandene Gasbeleuchtung betriebsfähig restaurieren, doch lassen die vorhandenen Gasbehälter und -leitungen einen Betrieb unter heutigen Sicherheitsvorschriften nicht zu. Die Anlage müßte derart verändert werden, daß der Wagen seinen Charakter verliere. Stellen Sie sich bitte einmal Camping-Propangasflaschen unter dem Wagenkasten statt des zylindrischen Behälters vor. Vielleicht müssen wir eine andere Beleuchtungsart vorsehen. Petroleumlampen kommen natürlich nicht in Frage, denn sie wären zwar romantisch, doch ist der Umbau von Gas- auf Petroleumbeleuchtung alles andere als historisch belegbar. Vielleicht bauen wir elektrische Beleuchtung ein, wobei noch zu überlegen ist, ob die prägnanten Gasbehälter dennoch unter dem Wagen verbleiben, oder ob wir damit einen falschen Eindruck vermitteln. Denn derartige ist ebenfalls nicht historisch belegbar. Die Überlegungen zu dem Thema sind noch nicht abgeschlossen; vielleicht können auch Leser der DME Rat geben. Außerdem benötigen wir die 2. Gaslaterne aus dem Wagen 3, die vor vielen Jahren ein Mitglied zur Aufarbeitung mit nach Hause genommen hat.

Wagen 18

Aufgrund personeller Engpässe sind die Arbeiten am Wagen 18 leider nicht in dem Maße vorangeschritten, wie wir es uns erhofft hatten. Insbesondere das Fehlen von Holzbearbeitungsfachkräften macht sich sehr unangenehm bemerkbar. Dennoch sind einige Fortschritte zu verzeichnen. Wie bereits in DME 4/91 kurz angesprochen, wurden die zum Einbau vorgesehenen OEG-Drehgestelle komplett zerlegt. Die Drehgestellrahmen wurden gesandstrahlt und mehrfach lackiert. Sämtliche Anbauteile der Drehgestelle wurden ebenso gründlich entrostet und konserviert, wie auch die 4 dazugehörigen Speichenradsätze. Die Achslager wurden zerlegt, gereinigt, wo nötig nachgearbeitet und anschließend wieder an den Achsschenkeln montiert. Anfang Januar 1992 werden die unzähligen Einzelteile wieder zu kompletten Drehgestellen zusammengefügt. Die Arbeiten an der Verblechung des Oberlichtes dauern z. Z. noch an, weil jedes Einzelteil dieses Blechpuzzels einzeln angefertigt und angepaßt werden muß. Nach der Fertigstellung der neuen Petroleumlampen für die Wageninnenbeleuchtung, wurde mit dem Bau der sehr

aufwendig gestalteten Lampenkästen begonnen.

Wagen 109

Im November 1991 wurde mit der Aufarbeitung des Drehschemelwagens 109 (ex OEG 709, s. DME 1/1990, S. 21) begonnen. Der Wagen wird in den nächsten Wochen und Monaten vom »Werkstatt-Nachwuchs« instandgesetzt. Die sich selbst als »Wutz-Azubi Gesellschaft mit beschränkter Hoffnung« bezeichnende Mitarbeitergruppe suchte schon länger nach einem geeigneten Objekt, um die gelernten Fertigkeiten unter Beweis stellen zu können. Weil der Wagen 109 von seinen Maßen und dem Arbeitsumfang ein überschaubares Projekt darstellt, wurde er dafür ausgewählt. Nach dieser Zwischenprüfung plant die »Wutz-Azubi GmbH« die frisch erworbenen Erfahrungen aus dem Wagen 109 bei der Aufarbeitung des Wagens 110 als Gesellenstück nutzbringend anzuwenden. Was ist bisher geschehen? Das gesamte Wagen wurde in seine Bestandteile zerlegt. Die nicht mehr benötigte Schaku wurde ebenfalls demontiert und für museale Zwecke eingelagert. Der Wagen erhält die DEV-Normkupplung, die der von 1894 bis 1928 vorhandenen Zug- und Stoßvorrichtung sogar ähnelt. Zahlreiche Rahmenverstrebungen mußten ersetzt werden. Der Fahrzeugrahmen wurde gründlich entrostet und gereinigt, um dann entsprechend konserviert zu werden. Der Drehbalken, der zur Aufnahme der Langhölzer während des Transportes dient, ist ebenfalls schon einbaufertig hergerichtet. Lediglich die durch eine Kette verbundenen Klapprungen des Drehschemels müssen noch neu angefertigt werden.

Wagen 129

Die betriebsfähige Aufarbeitung und Rekonstruktion des gedeckten Güterwagens 129 (ex OEG 365, s. DME 1/1990, S. 21) wird voraussichtlich Mitte Januar abgeschlossen. Im Dezember 1991 wurden die letzten Handgriffe an dem sehr umfangreichen Bremssystem (Druckluft- + Saugluft- + Handbremse) ausgeführt. Die Handbremsanlage samt Bremseritz wurde anhand den originalen Werkszeichnungen der Waggonfabrik Fuchs nachgebaut. Anschließend wurde der Wagenboden wieder eingebaut. Zum Redaktionsschluß waren die Arbeiten an der Beschriftung noch nicht abgeschlossen. Der Wagen wird in Bruchhausen-Vilsen stationiert, um bei großem Fahrradansturm die Planzüge zu verstärken.

Wagen 144

Diverse Bretter der Dachbeschulung mußten durch neue ersetzt werden, außerdem wurden 2 Dachspriegel erneuert. Nachdem die Reste des alten Dachbelages entfernt waren, wurde auch dieser Wagen mit der bewährten Rhepanol-Dachhaut eingedeckt. Die Bremserplattform wurde wieder mit Eichenholzbalken belegt. Das Holz für Seiten- und Stirnwände sowie für den Fußboden wurde zugeschnitten und schon mehrfach farblich behandelt. Die Bretter können bei Bedarf sofort eingebaut werden. Die Seiten- und Stirnwandtüren stehen ebenfalls kurz vor der Fertigstellung. Die Handbremsanlage wurde vollkommen erneuert. Auch die durchgehende Vakuumbremseleitung ist schon verlegt. Wir hoffen, den für Ausstellungszwecke vorgesehenen Wagen 144 rechtzeitig für die ersten Messeinsätze zu Anfang Mai fertigzustellen.

Triebwagen T 44

Endlich haben wir die beiden Stirnseiten des

Triebwagens »in den Griff bekommen«. Beide Stirnseiten wurden in den letzten Monaten neu verblecht und zeigen sich jetzt wieder im Zustand der Ablieferung durch die Fa. Talbot 1950. Auch die schon so oft beschworene und beschriebene Profilleiste hat ihren angestammten Platz an den Stirnseiten eingenommen. Was sich jetzt in wenigen Worten sagen läßt, ist ein hartes Stück Arbeit gewesen. Alle Beteiligten sind sich einig, daß sich der Aufwand gelohnt hat. Weil bei der beschriebenen Neuverblechungsaktion ohnehin ein Teil der Führerstandeinrichtung demontiert werden mußte, wurden die Führerbremseventile ausgebaut und einem Fachbetrieb zur Grundüberholung zugeführt. Als nächster Schritt ist der Einbau der Innenwandverkleidung vorgesehen.

Dampflokomotive »Franzburg«

Die Lok konnte rechtzeitig zu den Nikolausfahrten 1991 wieder dem Betrieb übergeben werden. Jetzt sollen einige notwendige Arbeiten wie das Überholen der Achslager und Erneuerung des Anstriches ausgeführt werden. Auch ein defekter Stehbolzen in der Stehkesselseitenwand wird ausgetauscht.

Dampflokomotive »Spreewald«

Die Arbeiten machen z. Z. gute Fortschritte. Der Rahmen konnte bereits endlackiert werden. Nachdem die grundüberholten Achslager auf die Radsätze aufgepaßt waren, wurden alle Radsätze in den immer noch »auf dem Rücken liegenden« Rahmen eingebaut und befestigt. Kurz vor Jahreswechsel drehte ein Autokran das Fahrgestell um, so daß nun wieder alle Räder bis auf die Schiene reichen. Holzklötze ersetzen z. Z. noch die Tragfedern, aber das soll sich spätestens beim Rentner-Meeting ändern. Das nach den Werkszeichnungen rekonstruierte Tragfederwerk mit den neu angefertigten Blatt-Tragfedern soll dann nämlich eingebaut werden.

Auch vom Kessel gibt es Neues zu berichten. Anfang Dezember 1991 war die Generalreparatur im Raw Görlitz so weit fortgeschritten, daß 2 unserer Mitarbeiter für die letzten Handgriffe am Kessel nach Görlitz reisen konnten. Am Freitag, den 13. Dezember fand die Wasserdruckprobe und die anschließende Übergabe an den DEV statt. Noch am selben Tag wurde der Kessel auf das eigens angereiste UNIMOG-Gespann verladen und nach Bruchhausen-Vilsen abtransportiert.

Entgegen der ursprünglichen Absicht haben wir aus Kostengründen auf eine Kesselnietung verzichtet. Lediglich der Dampfdom wurde wieder aufgenietet – der Rest wurde geschweißt. Ein großes Dankeschön soll an dieser Stelle noch an die Mitarbeiter des Raw Görlitz gerichtet werden. Zum einen für die sehr gute Ausführungsqualität an unserem Auftrag und zum anderen für die freundschaftliche Aufnahme unserer mit der Betreuung des Kessels beauftragten Mitarbeiter. Die uns entgegen gebrachte Herzlichkeit erscheint keineswegs selbstverständlich in heutiger Zeit!

S. 37 Oben: Wagenkasten des DEV-8 bei Bremer Waggonbau und Fahrwerk in Bruchhausen-Vilsen
2. Reihe: Wagen DEV-109 in Arbeit und DEV-129 fertig bis auf Rahmenbeschriftung
3. Reihe links: Neue Bremsteile für DEV-144
3. Reihe rechts: Fertig verblechter T 44
Unten: Kessel und Fahrwerk von Lok »Spreewald« Dezember 1991, Fotos: Uwe Franz

