

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

20. 9. 1992 - Weltkindertag

Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf trägt das ihr Mögliche zum Weltkindertag bei: Am 20. 9. 1992 gilt für Kinder der Nulltarif! Also, schnappt Euch Eure Eltern und nix wie hin nach Bruchhausen-Vilsen.
Bruno Rebbelmund

Achtung! DEV-Mitglieder

Irgendwelche Änderungswünsche zum Protokoll der Jahreshauptversammlung 1992 sind von keiner Seite eingegangen. Bitte streichen Sie daher auf dem Ihnen zusammen mit DME 2/92 zugegangenen Exemplar den Vermerk „Vorläufiges“, vermerken am Schluß „gez. Dr. Happel, Versammlungsleiter“ und nehmen es zu Ihren Unterlagen. Wolfram Bäumer

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Wie nicht anders zu erwarten, wurde der Arbeitsablauf in unserer Werkstatt in den zurückliegenden Monaten im wesentlichen vom Bau der neuen Wartungsgrube auf Gleis 6 geprägt. Binnen kürzester Zeit hatten die mit dem Bau beauftragten Firmen unser Betriebsgelände und die Werkstatt in eine Großbaustelle verwandelt. Ein hohes Maß an Rück-, Vor- und Nachsicht während der Bautätigkeit von allen Beteiligten und Betroffenen haben dafür gesorgt, daß der Bau der neuen Grube relativ reibungslos durchgeführt werden konnte. Obwohl auch nicht verheimlicht werden soll, daß von den Aktiven so manche Arbeitsstunde nicht mehr so ganz freiwillig geleistet werden mußte, damit der Zeitplan und das Zusammenspiel mit den Baufirmen funktionierte. Aber das Ergebnis der Mühen spricht eigentlich für sich und läßt die zahlreich ausgesprochenen Flüche sowie manche Schweißperle, die geflossen ist, schnell vergessen.

Weil diese ganze Thematik mit der Bauerei uns soviel Freude bereitet, läuft ja auch der zweite Bauabschnitt zum Gesamtkomplex Wartungsgrube, das in DME 2/92 bereits erwähnte Öllager mit Tankstelle, parallel zum eigentlichen Grubenbau. Für das zukünftige Gebäude, das übrigens ganz in Eigenleistung entsteht, wurden zwischenzeitlich das Fundament geschüttet und ein paar Reihen Ziegelsteine gemauert. Die Betonfläche unter den Gleisen, die eventuell überlaufenden Kraftstoff vom Erdreich fernhalten wird, ist auch schon fertiggestellt und mit speziellen roten Klinkersteinen für eine bessere Optik getarnt worden. Auch das aus Altschienen gefertigte Regal für die Einlagerung der verschiedenen Ölfässer wurde bereits fertiggestellt.

Oben: Teilnehmer der Exkursion in und hinter einem Spielplatz-Reisezugwagenkasten vor dem Raw Wittenberge, 16. 4. 1992, Foto: Jens Koopmann

Unten: Fundament des Öllagers und Auffangwanne in Bruchhausen-Vilsen, Foto: Uwe Franz

Daß aber zwischen der reichlich vorhandenen Arbeit auch noch Zeit für andere Dinge war, zeigt der Betriebsausflug am 16. 4. 1992. Schon früh am Morgen, noch vor dem Wachwerden, hatten sich über 40 DEV-Museums-Eisenbahner anlässlich einer Tagesfahrt in eines der neuen Bundesländer am Bahnhof in Bruchhausen-Vilsen versammelt. Die Fahrt ging überwiegend über Landstraßen nach Wittenberge, um das dortige Raw der DR zu besichtigen. Besonderes Interesse erweckte hier natürlich die Rekonstruktion der Schmalspurreisezugwagen von der Inselbahn Wangerooge.

Nach einem vorzüglichem Mittagessen im Betriebsrestaurant des Raw Wittenberge ging die Fahrt weiter in die benachbarte Kreisstadt Perleberg. Dort wurden wir, wie bereits in Wittenberge, vom Abteilungsleiter der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge, Herrn Dipl.-Ing.-Ök. Jürgen Baum, durch die Hallen geführt. Bei der Kaffeepause am Nachmittag im Versammlungsraum gab es die Möglichkeit, viele offene Fragen zu diskutieren. Von dieser Möglichkeit

wurde nach einem sehr aufschlußreichen Vortrag von Herrn Baum auch reger Gebrauch gemacht. Am späten Nachmittag wurde dann die Rückreise nach Bruchhausen-Vilsen angetreten.

Im zweiten Quartal 1992 gab es wieder ein kleines „Roll Out“ in Bruchhausen-Vilsen. Nicht weniger als 3 frisch hauptuntersuchte Güterwagen verließen kurz hintereinander unsere Werkstatt. Alle 3 Güterwagen haben bisher noch nicht im Betriebseinsatz bei unserer Museum-Eisenbahn gestanden. 2 der 3 Wagen, die Wagen 109 und 144, wurden nahezu komplett neu aufgebaut. Damit erhöht sich der Bestand an betriebsfähigen Güterwagen auf 19 Stück. Nicht betriebsfähig sind 16 Güterwagen inklusive Rollböcke. In Aufarbeitung befinden der Drehschemelwagen Nr. 110 (ex OEG 710) sowie die Personenwagen Nr. 3, 8 und 18.

Was aber außer dem Fliesen der Grube und dem Sandschaukeln noch alles in der Werkstatt erledigt wurde, lesen Sie bitte im Anschluß an diese kleine Rückblende auf S. 50.



Wagen 3

Auch beim Personenwagen Nr. 3 kam, was kommen mußte: Um die Verkleidungsbleche der Fensterposten erneuern zu können, mußten die Seitenbleche unterhalb der Fenster in Fahrtrichtung Asendorf auf der rechten Seite abgenommen werden. Was dort zu Tage trat, erschüttert schon keinen Museums-Eisenbahner mehr. Denn fast alle Holzriegel unter den Fenstern, die Fenstertaschen und Teile des Grundbalkens sind leider restlos durchgefault. Nachdem wir uns mit dieser Situation einigermaßen abgefunden hatten, wurde mit dem Austausch der verfaulten Eichenholzbalken begonnen. Diese Arbeiten sind inzwischen abgeschlossen worden, so daß das Holzgerippe mit einem Schutzanstrich versehen werden konnte. Anschließend wurden die Seitenbleche, nachdem sie den Blechen der gegenüberliegenden Seitenwand optisch angeglichen waren, wieder montiert. Auch die zahlreichen Flacheisen, die die Nahtstellen der Verblechung überdecken, wurden in der Anordnung der vor etwa 10 Jahren komplett neu angefertigten gegenüberliegenden Seitenwand angepaßt. Sobald die doch umfangreicher als gedacht aufzuarbeitenden Drehgestelle wieder ihre angestammten Plätze unter dem Fahrgestell eingenommen haben, wird der Personenwagen Nr. 3 eine komplette Neulackierung erhalten.

Wagen 8

Der Wagenkasten wurde von der Firma Bremer Waggonbau fertiggestellt und an uns abgeliefert. Bis das Fahrgestell auch fertig war, wurde der Wagenkasten in einer Scheune zwischengelagert. Die rechtzeitige Fertigstellung des Fahrgestells hatte sich durch den überaus schlechten Zustand einiger Bauteile verzögert. Die Holzlattensitzbänke, die von einer Übungswerkstatt angefertigt wurden, sind zwischenzeitlich auch in Bruchhausen-Vilsen eingetroffen und wurden bis zum Zeitpunkt ihres Einbaus im Wagenkasten eingelagert. Wenn Sie, liebe Leser, diese Zeilen in den Händen halten, werden wahrscheinlich Wagenkasten und Fahrgestell des Personenwagens Nr. 8 wieder zueinander gefunden haben.

Wagen 18

Die Aufarbeitung des Personenwagen Nr. 18 geht leider weiterhin sehr schleppend voran. Immerhin konnten in den zurückliegenden Wochen an beiden Wagenenden unsere DEV-Normkupplung angebaut werden. Für den Einbau der Kupplungen mußten die Bühnengeländer und die Übergangsbleche wieder demontiert werden. Zum Redaktionsschluß waren die Lüftungsschieber und die aus Flacheisen bestehenden Untergestelle für die Sitzbänke noch in Arbeit.

Wagen 109 und 110

Anfang Juni konnte Wagen Nr. 109 nach abgeschlossener Hauptuntersuchung dem Fahrbetrieb übergeben werden. Der 1894 gebaute Drehschemelwagen präsentiert sich jetzt weitgehend im Zustand, wie er und sein Schwesterfahrzeug Nr. 110 wahrscheinlich bei Ablieferung durch die Waggonfabrik Ludwigshafen ausgesehen haben. Zum Redaktionsschluß fehlten allerdings noch die umklappbaren Rungen auf dem Drehschemel, die von einem Fachbetrieb angefertigt werden.

Unmittelbar nach Fertigstellung des einen wurde der bauartgleiche Wagen Nr. 110 unserer Werkstatt zugeführt und weitgehend in seine Bestandteile zerlegt. Mit seiner Aufarbeitung befindet sich jetzt der Dritte von den 5 Wagen in Hauptuntersuchung, die wir 1989 von der OEG in Viernheim übernommen haben.

Wagen 144

Die Hauptuntersuchung konnte Ende April erfolgreich abgeschlossen werden. Nur wenige Tage später wurde er bereits für seinen ersten Messe-Einsatz auf der HAFA in Bremen verladen. Dabei hat er sich nach Aussage des Standpersonals gut als Aufenthaltsraum und Ausstellungsstück bewährt. Nach seiner Rückkehr zur Museums-Eisenbahn hat der Wagen Nr. 144 schon zahlreiche Fahrten in Plan- und Sonderzügen absolviert. Besonderes Interesse fand er beim Publikum am „Kleinbahntag“, dem 21. 6. 1992, der unter dem Motto „Güterverkehr auf Kleinbahnen“ stand. Die leider zum Abschluß der HU noch nicht verfügbaren Oberwagenlaternenhalter sowie die Trittbrethalter unter den Ladetiüren wurden inzwischen in unserer Schmiede angefertigt und montiert.

Wagen 161

Der 1900 für die Herforder Kleinbahn gebaute kleine gedeckte Güterwagen und später zum Aufenthaltswagen für die Gleisbaurotte der HKB umgebaute Wagen wurde Anfang April ausgeacht. Diese Aktion war schon lange geplant aber immer wieder verschoben worden. Notwendig wurde das Ausachsen, weil bei einer schon Jahre zurückliegenden größeren „Radsatzneuprofilierungsmaßnahme“ die Radsätze und Achslager mit dem ebenfalls aus Herford stammenden Gepäckwagen Nr. 51 vertauscht wurden. Nachdem die Radsätze aus beiden Fahrzeugen ausgebaut waren, wurden sie entrostet und mehrfach lackiert. Außerdem mußten die Achslagerkästen vom Wagen 161 sehr aufwendig repariert werden, weil die Befestigungslaschen der Tragfedern von fast allen Lagerkästen abgebrochen waren. Anschließend wurden die Achslager neu ausgegossen und den Achsschenkeln der Radsätze angepaßt. In Kürze sollen die Radsätze ihren angestammten Platz unter dem Wagen 161 einnehmen, damit das Fahrzeug wieder ohne Probleme bewegt werden kann.

Wagen 164

Die Aufarbeitung des von der Rhätischen Bahn stammenden vierachsigen Rungenwagens konnte Mitte Juni ebenfalls erfolgreich abgeschlossen werden. Seitdem befindet er sich bei zahlreichen Arbeitszügen im Einsatz, selbst wenn er nur zeitweise als Lagerfläche für Baumaterial dient. Da bei Redaktionsschluß die Beschriftung noch nicht ganz vollständig war, wird erst in DME 4/92 ein Foto von dem Wagen 164 im DEV-Look erscheinen.

Lok »Franzburg«

Rechtzeitig zum Beginn der Ausstellung HAFA in Bremen konnten Zusammenbau und komplette Neulackierung der Lok abgeschlossen werden. Nachdem unsere Werkstatt wieder nutzbar war, wurden die Restarbeiten in Angriff genommen.

Der Rahmenwassertank wurde von innen farblich endbehandelt. Anschließend wurden die grundüberholte Schwimmermechanik für die Inhaltsanzeige des Rahmentanks ebenso wie die Saugrohre der Dampfstrahlpumpen wieder eingebaut. Zum Abschluß der Hauptuntersuchung wird »Franzburg« neue Bremsklötze erhalten, für deren Einbau allerdings die Hängeseisen des Bremsgestänges erneuert werden müssen. Nach den erforderlichen Probe- und Einregulierungsfahrten wird »Franzburg« voraussichtlich bis zu den Winterfahrten oder vielleicht auch bis zum Saison 1993 in Reserve vorgehalten.

Lok »Hermann«

In der Rauchkammer wurde eine Nässeinrichtung nachgerüstet. Außerdem wurden die Dampfstrahlpumpen einer Grundüberholung unterzogen.

Lok »Spreewald«

Aufgrund des stark eingeschränkten Werkstattbetriebes durch den Grubenbau sind auch die Arbeiten an Lok »Spreewald« nicht in erhofftem Maße vorangegangen. Als nennenswerter Fortschritt kann im Moment nur die Montage der Kuppelstangen und der komplette Neubau der Ein- und Ausströmrohre von den Dampfzylindern gemeldet werden.

Triebwagen T 41

Der im Asendorfer Lokschuppen stationierte Wismarer Schienenbus T 41 hatte sich in der Saison 1991 einen Pleuellagerschaden im „Asendorfer Motor“ zugezogen. Nach der teilweisen Zerlegung des Motors konnte dieser Schaden in unserer eigenen Werkstatt beseitigt werden. Seit Anfang Juni steht der „Maus“ wieder für Einsätze zur Verfügung.

Triebwagen T 44

Weil während der Bauphase für unsere neue Grube auch die bereits vorhandene Grube nicht genutzt werden konnte, mußten leider alle Arbeiten an der Maschinen- und Druckluftanlage bis auf weiteres verschoben werden. Die Arbeiten am Innenausbau konnten jedoch ungehindert fortgesetzt werden, so daß hier schon einige Fortschritte zu verzeichnen sind. Neben den Einstiegsschiebetüren sind auch die neu angefertigten Türen für die Triebfahrzeugführerräume eingebaut worden. Im Juli wurde mit dem Einbau der neuen Sicherheitsscheiben begonnen. Zur Befestigung der Glasscheiben in den hölzernen Rahmenprofilen wurden nach der Werkszeichnung zahlreiche Aluminium-Eckstücke und Flachmaterialstücke angefertigt und eingebaut.

S. 51 oben: Wartungsgrube, Holzarbeiten an Wagen 3

2. Reihe: Kasten von Wagen 8, »Wutz-Azubi GmbH bei der Arbeit am Wagen 109, 3. 5. 1992

3. Reihe: Fast fertiger Wagen 109 beladen mit den Drehgestellrahmen des Wagens 3, Wagen 144 aufgearbeitet und fertig beschriftet

Unten: Lok »Franzburg« in Kleinbahn-gerechter Lackierung, frisch überholter Motor des T 41, 17. 5. 1992

Fotos: Uwe Franz

