

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Jürgen Werder

Spendenaktion »Spreewald«

An der im April 1991 gestarteten Spendenaktion zur Finanzierung der Hauptuntersuchung unserer Dampflokomotive »Spreewald« haben sich bis Weihnachten 1992 immerhin 148 DEV-Mitglieder und Förderer der Museums-Eisenbahn beteiligt. Für die gezahlten Spenden in Höhe von rund 27.000 DM wurden die ideellen Anteils-Zertifikate 1 – 286 inzwischen zugestellt bzw. bei Beträgen unter dem Nennwert von 100,- DM für den jeweiligen Spender bis zu erforderlichen Restzahlung reserviert. Zwei Zertifikate konnten aufgrund fehlender Anschrift noch nicht zugestellt werden.

Für die Gesamtfinanzierung der Hauptuntersuchung wäre es wünschenswert, wenn weitere DEV-Mitglieder sich an dieser Spendenaktion beteiligten und damit den Verein bei der Finanzierung anderer Aufgaben (z. B. den Bau des Sozialgebäudes) entlasten würden. Die Anteilsscheine 287 bis 2000 sind noch zu vergeben.

Hier noch einmal unser Spendenkonto:
 Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen
 Volksbank Bruchhausen-Vilsen
 Konto 422 31 65 500, BLZ 256 916 33
 Absender bitte deutlich lesbar angeben.

Jens Hatesohl, Jens Koopmann

DEV im Harz

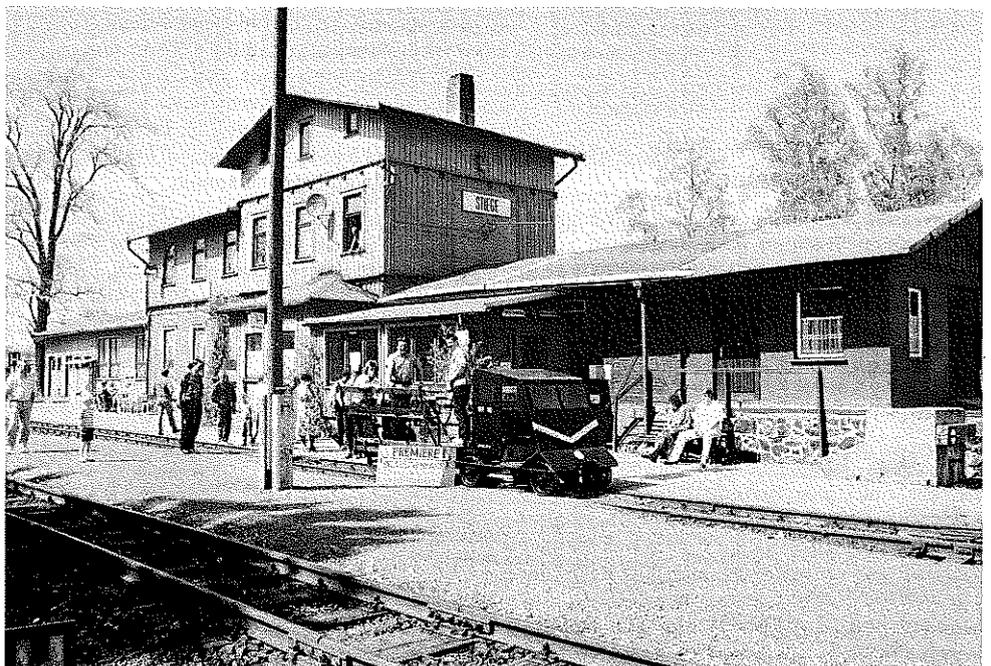
Am 16. und 17. Mai 1992 fand auf den Bahnhöfen Stiege und Hasselfelde der Selketalbahn im Ostharz ein Bahnhofsfest statt. Mitglieder des DEV sind mit Motor- und Handhebeldraisinen im Gepäck der Einladung des Vereins »Freundeskreis Selketalbahn« gefolgt und Freitag Nachmittag nach Stiege gefahren. Dort wurden sie von Mitgliedern des Freundeskreises freundlich empfangen und, nachdem man mit vereinten Kräften die Draisinen abgeladen hatte, zu ihrer Unterkunft im Ortskern von Stiege gebracht. An Samstag und Sonntag wurden bei strahlendem Sonnenschein Besuchermittfahrten im Bahnhof Stiege und in der Kehrschleife durchgeführt. Mehrere hundert Fahrgäste ließen es sich nicht nehmen, mit eigener Muskelkraft durch die Kehrschleife zu „hebeln“. Neben einer Fahrzeugausstellung in Hasselfelde pendelte der Triebwagen GHE T 1 zwischen beiden Bahnhöfen. Das Wochenende hat nicht nur den DEV-Aktiven viel Spaß und Freude bereitet. Es wurde von allen Beteiligten als voller Erfolg gewertet. Über weitere gemeinsame Aktivitäten wurde bereits nachgedacht.

Christian de Vries

Ehemalige Kleinbahner vom Betrieb beeindruckt

Besonders beeindruckt zeigten sich jetzt die ehemaligen Mitarbeiter der Kleinbahnen, die früher zwischen Hoya, Syke und Asendorf tätig waren, über den Betrieb der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. Die DEV-Aktiven hatten die Pensionäre zu einem gemütlichen Nachmittag eingeladen, auch um ihre Verbundenheit zu den Vorgängern auszudrücken. Nach

einer Hallenbesichtigung waren die Teilnehmer eingeladen, mit dem Triebwagen nach Asendorf zu fahren. Anschließend ließen es sich die Museums-Eisenbahner nicht nehmen, den jüngsten Videofilm vorzuführen. Zahlreiche Geschichten rund um die Kleinbahn ließen mit Musik und plattdeutschen Döntjes das Wiedersehen oft nach vielen Jahren zu einem schönen Erlebnis werden. Nach nunmehr 14 Jahren sah auch Wilhelm Leder, ehemaliger Betriebsleiter der VGH, zahlreiche seiner Mitstreiter wieder.



Oben: Pensionäre der VGH bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf, Foto: Schwarze, mit freundlicher Genehmigung der Kreiszeitung Syke

Unten: Die beiden Draisinen der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf als Gastfahrzeuge im Bahnhof Stiege der Harzer Schmalspurbahnen, Foto: Jens Koopmann

Jürgen Werder

Gleiserneuerung zwischen Arbste und der Asendorfer Kurve

Die mit 584 m Länge durchgeführte Erneuerung unseres Gleises zwischen Arbste und der Asendorfer Kurve konnte rechtzeitig zum Beginn der Nikolausfahrten soweit abgeschlossen werden, daß die Züge mit Schrittgeschwindigkeit diesen Abschnitt befahren durften.

Diese Baustelle hat aufgrund ihres Umfanges, der Terminbindung zur Auszahlung eines Landeszuschusses in Höhe von 100.000 DM, nicht vorhandener Kapazitäten bei Tiefbauunternehmen und der späten Lieferung gebrauchter Schienen aus der VGH-Sanierung viele Telefonate und Nerven bei den beteiligten DEV-Mitgliedern gefordert. Daß zum Schluß trotzdem alle zufrieden waren, liegt an der tatkräftigen Mithilfe folgender Beteiligter:

- THW-Ortsgruppe Hoya,
- Jugendwerkstatt Bassum,
- THW-Ortsgruppe Bremen-Osterholz,
- Heinrich Wohlers mit Sohn Heiko

sowie vielen Helfern aus allen Bereichen des DEV, die in rund 1.300 Arbeitsstunden bei allen Wetterlagen im Oktober und November 1992 das Gleis erneuert haben.

Der gesamte Abschnitt wurde in Schotter verlegt, um die Höhenlage des Gleises wegen der Entwässerung der Bundesstraße 6 besser halten zu können. Im Vergleich zur vielen Handarbeit beim Ab- und Aufbau des Gleises war es für die eingesetzte Stopfmaschine aus Ostdeutschland eine Kleinigkeit, den gesamten Abschnitt in mehreren Stopfgängen nur an einem Tag zu mehrern und zu richten. Ganz nebenbei wurde die Asendorfer Kurve noch mitgestopft.

Ich gehe davon aus, daß bei entsprechender Finanzierung weitere Abschnitte zwischen Heiligenberg und Arbste in gleicher Weise erneuert werden können. Auf die Gleisbauart warten als nächste Aufgabe umfangreiche Anschlußarbeiten, die durch die VGH-Sanierung und den damit verbundenen Umbau im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen erledigt werden müssen. Neue Mitarbeiter sind jeweils am 2. und letzten Sonntag eines jeden Monats willkommen.

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

In der ersten Ausgabe eines neuen Jahrganges ist es fast schon Tradition geworden, einen kurzen Rückblick auf die erste Hälfte der Winter-Arbeitssaison zu werfen – in diesem Fall auf den Jahreswechsel 1992/93. Wie bereits bekannt stand bzw. steht dieses Winterhalbjahr unter dem Motto: Gleisbau am laufenden Meter und im speziellen.

Unter Zurhilfenahme auch der letzten personellen Reserven ist es gelungen, zwischen Anfang Oktober und Ende November 1992 das Gleisstück vom Haltepunkt Arbste bis zur „Asendorfer Kurve“ auf einer Länge von 584 m komplett zu erneuern. Es gelangten einige hundert Tonnen Schotter, Schienen der Form pr. 6 und überwiegend Hartholzschielen zum Einbau. Rechtzeitig zu den Nikolausfahrten war der bereits ge-

nannte Streckenabschnitt wieder befahrbar. Das abschließende Stopfen und Richten wurde von einer dem Gleisbau Geiselal gehörenden Nivelier- und Stopfmaschine ausgeführt, die schon beim Neubau der Brockenbahn im Einsatz war.

Parallel dazu wurde im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen an der Anpassung und Überholung der zum Einbau vorgesehenen Dreischienenweichen gearbeitet, damit sie auch rechtzeitig für den Einbau durch die mit der VGH-Streckensanierung beauftragte Firma bereitstanden. Zum Jahreswechsel waren bereits 2 der Weichen montiert und eingebaut.

An dieser Stelle möchte ich nochmals auf die personelle Ausstattung eingehen. Die oben verwendete Redewendung „unter Zurhilfenahme auch der letzten personellen Reserven“ ist durchaus wörtlich zu nehmen. Trotz aller Aufrufe, Appelle und Hilfesuche wurde leider kein einziges DEV-Mitglied zusätzlich aus der Passivität gerissen, um an der gemeinsamen Sache mitzuwirken. Ganz im Gegenteil: Angefangen vom Vorstand über Werkstatt, Fahrbetrieb bis zum jüngsten Postkartenverkäufer haben sich alle Aktiven zusätzlich im Gleisbau engagiert!

Den Leuten, die uns speziell bei der Gleisbaustelle geholfen haben ohne Mitglied in unserem Verein zu sein, wie z. B. den THW-Ortsverbänden Hoya und Bremen-Osterholz, zahlreichen Bürgern aus Bruchhausen-Vilsen und Asendorf sowie allen anderen Beteiligten und Förderern sei an dieser Stelle nochmals unser Dank ausgesprochen.

Die Nikolausfahrten an den 4 Adventswochenenden waren wieder gut besucht und sind ohne nennenswerte Probleme verlaufen. Die eingesetzten Zuggarnituren mit zumeist 2 Dampflok, bis zu 12 Personenwagen und einem Triebwagen erinnerten manchen der älteren Fahrgäste an die Hamsterzüge der Nachkriegszeit. Die Lokomotiven »Hoya«, »Hermann« und »Plettenberg« wechselten sich ab, so daß auch Eisenbahnfreunde, die länger vor Ort blieben, auf ihre Kosten gekommen sind. Uns selbst macht natürlich so ein abwechslungsreicher Fahrzeugumlauf ebenso viel Spaß und entschädigt für manche Mühe der letzten Wochen.

Am Abend des vorletzten Nikolausfahrtages, dem 19. 12. 1992, fand im Restaurant Dillertal zum 10. mal das „Kohl- und Pinkelessen“ als Jahresabschlußveranstaltung für die aktiven Museums-Eisenbahner statt. Neben dem Dank an die 60 erschienenen Aktiven wurde dieses Jahr Simon Köhler besonders geehrt, der sein 10-jähriges Dienstjubiläum als Nikolaus bei der Museums-Eisenbahn begehen konnte.

Nachdem unsere neue Wartungsgrube den letzten Schliff erhalten hat, nur der Grubenheber ist noch nicht angeliefert worden, konnte Ende November auch das neue Gebäude mit Öllager und Diesel-Tankstelle in Betrieb genommen werden. Das Verfugen und die farbliche Endbehandlung sollen im Frühjahr noch folgen. Die aus den 50er Jahren stammende Tanksäule wurde mit Unterstützung des Mineralölhandels Lüthmann aus Hoya betriebsfähig und geltenden Richtlinien entsprechend instandgesetzt und in den alten Farben der DEA lackiert sowie dem entsprechenden Firmenlogo versehen. Dafür gilt der Firma Lüthmann ganz herzlicher Dank.

Der bisher in der Werkstatt für das Öllager beanspruchte Raum soll für die sachgerechte Aufstellung unseres Kaltreiniger-Teilebades und ei-

nes Werkzeugschranks für die Druckluftwerkzeuge genutzt werden. Außerdem soll das Handwaschbecken durch einen „Waschtrog“ ersetzt werden, der 3 bis 4 Aktiven zugleich zur Verfügung steht.

Bekanntlich hat unser Lieferwagen einen schweren Unfall erlitten. Da die Entschädigung um einiges hinter unseren Erwartungen zurückblieb, schied die Beschaffung eines gleichwertigen Fahrzeuges aus finanziellen Gründen aus, so daß wir die Reparatur in Kauf nehmen mußten. Durch Vermittlung eines Mitgliedes wird eine Fachwerkstatt den Lieferwagen unter Verwendung einiger Gebrauchtteile im Rahmen der Lehrlingsausbildung wieder instandsetzen. Nach einer TÜV-Vollabnahme soll das Fahrzeug ab Mitte Januar 1993 wieder zur Verfügung stehen.

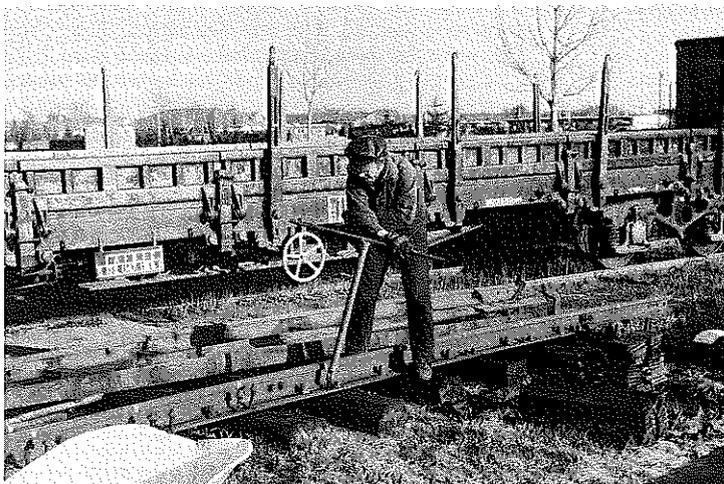
Personenwagen 2

Rechtzeitig zum Jahresende erhielten wir die in Aussicht gestellte Bezuschussung für die Aufarbeitung. Dadurch können wir einen ersten Bauabschnitt mit allen grundlegenden Arbeiten ausführen lassen. Dazu gehören das Erneuern der Bühnendächer, teilweise Erneuerung der Fenster- und Stirnseitenverblechungen, Austausch einiger Stahlprofile des Wagenkastengerippes, Instandsetzen der Schiebetüren und Klappfenster, Montage neuer Pufferbohlen und Korrosionsschutz des Wagenkastens einschließlich des Fahrgestells. Zur weiteren Sicherung des durch Korrosion und einfachste Reparaturen arg in Mitleidenschaft gezogenen Wagenkastens werden noch finanzielle Anstrengungen nötig sein. Wir würden daher über weitere Spenden zugunsten des Wagens 2 sehr freuen.

Was ist bisher geschehen? Nach einer Ausschreibung erhielt die Firma Bremer Waggonbau GmbH in Bremen den Zuschlag, wo auch der Wagenkasten unseres Wagens 8 aufgearbeitet worden war. Ende Oktober wurde der Wagen zum Versand vorbereitet: Ausbau der gesamten Inneneinrichtung, Innenwandverkleidungen, Deckenverkleidung und der Befestigungshölzer für die Auskleidungen am Wagenkastengerippe. Auch zahlreiche hinterrostete Nieten des Gerippes mußten entfernt werden. Zu unserer großen Überraschung präsentierte sich die Dachverblechung bis auf die Bühnendächer in einem guten Zustand, so daß wir sie innen bereits vom Flugrost befreien und mehrfach grundiert und lackiert haben. Noch im Oktober wurde der Wagenkasten auf einem Tieflader nach Bremen gebracht, wo unverzüglich mit den Arbeiten begonnen wurde, und erste Fortschritte schon bald ersichtlich wurden.

Im Oktober und November 1992 bestimmte die Gleisbaustelle zwischen Arbste und der „Asendorfer Kurve“ das Geschehen. Außerdem wurden in Bruchhausen-Vilsen die Teile für die Dreischienenweichen vorbereitet. Am 15. 12. 1992 stopfte eine Gleisstopfmaschine den Abschnitt durch. Auch ein Bild vom Flachwagen 164 in seiner Verwendung für die Gleisbauarbeiten darf hier nicht fehlen.

5 Fotos: Uwe Franz, 3 Fotos: Wolfram Bäumer



Personenwagen 3

wurde rechtzeitig zu den Nikolausfahrten fertiggestellt. Probleme gab es bei der Probefahrt mit den nachgearbeiteten Achslagern und den neuen Schmierpolstern. Die Ursache wurde aber schnell gefunden und behoben.

Personenwagen 8

Aus Personalmangel schreiten die Arbeiten langsamer fort als erhofft. Dennoch wurden die Einzelteile der Zug- und Stoßvorrichtungen aufgearbeitet, die Verblechung der Bühnentüren und der Bühnenumrandung zugeschnitten und ggfls vorgebogen. Für die Bühnentüren wurden neue Winkeleisenrahmen gefertigt. Auch neue Belagbretter aus Eichenholz für die Einstiegsplattformen und die Tritte wurden angefertigt. Das Bremsgestänge wurde komplettiert, und diverse Holzprofile für die Innenwandverkleidungen sind ebenfalls vorgefertigt worden.

Personenwagen 13

Aufgrund einer namhaften Spende eines aktiven DEV-Mitgliedes konnten wir den Auftrag für die Aufarbeitung des hölzernen Wagenkastens bereits vergeben. Wagenkasten und Rahmen unseres künftigen Salonwagens wurden zwischenzeitlich zu einem Stellmacherbetrieb im Erzgebirge transportiert. Dort wurde die Außenverblechung demontiert und im Innenraum alles entfernt, was nicht zur Inneneinrichtung eines Eisenbahnwagens gehört. Das nun freiliegende hölzerne Wagenkastengerippe macht noch einen ganz passablen Eindruck, so daß wir größere Erneuerungsarbeiten im Bereich des Daches oder der Seiten- und Stirnwände nicht zu erwarten haben. Allerdings ist der gesamte Fußbodenbereich einschließlich aller Grundbalken komplett erneuerungsbedürftig. Von weiteren Spenden wird die weitere Aufarbeitung abhängen, die Kapazität des Auftragnehmers reicht jedenfalls aus.

Personenwagen 18

Auch hier gibt es wieder Positives zu berichten. Die gesamte hölzerne Verkleidung der Fahrgasträume ist jetzt fertiggestellt worden und steht für die farbliche Behandlung bereit. Die leider erforderlichen Nachbesserungsarbeiten an den Innenwandverkleidungen haben mehr Zeit als zu erwarten war in Anspruch genommen. Auch die zunächst nur provisorisch eingepaßten Eingangsschiebetüren wurden stellenweise nachgearbeitet, mit Führungsschienen versehen und endgültig eingebaut. Die Eingangsplattformen an beiden Wagenenden wurden mit neuen Eichenholzbohlen belegt, und der Umbau der Bühnenverblechung gemäß den vorliegenden Werkzeichnungen in Angriff genommen. Die aus diversen Flachisen bestehenden Untergestelle für die Bestuhlung wurden von einer Übungswerkstatt in genieteter Ausführung fertiggestellt und anschließend endlackiert. Für das Frühjahr ist in einer Übungswerkstatt die Anfertigung der Holzlatten und die Endmontage der Bänke vorgesehen. Zum Jahreswechsel wurden die ersten Schichten Grundierung auf den vorbehandelten Wagenkasten aufgebracht.

Drehschemelwagen 110

Unsere Hoffnungen auf die Fertigstellung des Wagens zum Jahreswechsel haben sich leider

nicht erfüllt. Aufgrund der Gleisbauarbeiten sind die Arbeiten hier fast zum Erliegen gekommen. Dennoch wurden die Arbeiten an den Achslagern, Tragfedern und den dazugehörigen Einzelteilen abgeschlossen, so daß der Wagen wieder eingeacht werden konnte. Die für den Einbau der Zug- und Stoßvorrichtungen nach unserem System benötigten Einzelteile wurden zwischenzeitlich angefertigt und warten auf ihren Einbau. Silvester befanden sich die Diagonalverstreben zur Verstärkung der Pufferbohlen und ein paar andere abgängige U-Träger des Rahmens noch in der Nachbauphase.

Dampflokomotive »Spreewald«

Gemäß dem von Gerhard Moll beschriebenen Restaurierungskonzept wurden die Arbeiten fortgesetzt. Z. Z. befindet sich der Kohlenkasten in Aufarbeitung. Die Arbeiten an dem durch planwirtschaftlich bedingte Improvisationen gekennzeichneten Objekt gestalten sich erheblich aufwendiger, als das vorhersehbar war. Viele „einschneidende Maßnahmen“ waren erforderlich, um den in allen Himmelsrichtungen verzogenen Kohlenkasten wieder in Form zu bringen. Sehr arbeitsintensiv sind auch die Bemühungen, den irgendwann durch eine Schweißkonstruktion ersetzten vormals genieteten Kasten zumindest optisch wieder in seinen Ursprungszustand zurückzusetzen. Außerdem wurden der Schornstein aufgesetzt und die Halterungen für die Luftpumpe und den Turbo-Generator an der Heizerseite montiert. Zum Jahreswechsel wurden die Halterungen für das Läutewerk, für Pumpen und Armaturen sowie für Rohrleitungen am Kessel angebracht. Im Anschluß soll im Frühjahr mit der Montage der Kesselverkleidung begonnen werden.

Diesellok V 3

Die Hauptuntersuchung wurde Ende November abgeschlossen. Die Lok befindet sich seit dem wieder im Betriebsdienst und konnte bei den Nikolausfahrten schon manchem Zug „über den Berg“ helfen. Der geplante Einbau einer zusätzlichen Vakuumbremsanlage konnte noch nicht erfolgen, weil es Probleme bei der Beschaffung der letzten Zubehörteile gibt. Insbesondere das Fehlen eines geeigneten Führerbremssventils verhindert dies. Vielleicht kann uns jemand aus dem Leserkreis einen Hinweis geben, wo sich ein entsprechendes Teil beschaffen läßt.

Diesellok V 120

Durch den Einsatz des gesamten VGH-Personals bei der Streckensanierung ruhen die Arbeiten an der z. Z. in Hauptuntersuchung befindlichen Maschine fast ganz. Trotzdem wurde insbesondere weiter an der Funkfernsteuerung gearbeitet, so daß die Anlage ihre erste Bewährung im „Labor-Versuch“ schon bestanden hat und als nächstes der Einbau in die Lok bevorsteht. Eine erste Probefahrt wäre dann möglich.

Triebwagen T 44

Durch den Mangel an Fachkräften sind der mechanische und elektrische Teil in kaum nennenswerter Weise voran gekommen. Die umfangreichen Holzarbeiten im Innenraum schreiten jedoch stetig voran, so daß diese voraussichtlich in

der ersten Jahreshälfte 1993 weitgehend abgeschlossen werden können. Als nächstes müßten die Seitenwände von innen unterhalb der Fenster ebenso wie der Fußboden mit braunem Linoleum beklebt werden. Anschließend werden der Einbau der Heizungsrippenrohre und der gepolsterten Sitzbänke erfolgen.

Hans-Peter Kempf**Dampflokomotive »Hermann«**

Wie in DME 4/92 berichtet, erlitt »Hermann« durch Unachtsamkeit beim Austrocknen des Lokkessels eine Überhitzung, die zu einem Kesselschaden führte. Eine erste optische Untersuchung ließ Schlimmstes befürchten, hatten doch sogar die Rauchrohre geglüht. Nach Rücksprache mit und nach Besichtigung der Feuerbuchse durch mehrere Sachverständige wurde diese mit diversen Rißprüfverfahren auf Risse untersucht. Aufgefundene Risse wurden ausgeschliffen, auf Durchgängigkeit geprüft, die Restwandstärke gemessen und berechnet. Ein Rohr wurde ausgebaut und einer Materialuntersuchung im Labor des TÜV unterzogen. Nachdem sich die Ergebnisse als insgesamt positiv herausstellten, wurden die undicht gewordenen Nieten, Stehbolzen, Deckenanker und Rohre nachgedichtet. Das zur Prüfung zerstörte Rohr wurde durch ein neues ersetzt. Am 23. November fand eine amtliche Wasserdruckprüfung statt, die ebenfalls ohne wesentliche Beanstandungen bestanden wurde. Dann wurde die Lok angeheizt. Da auch hierbei keine Schäden zu erkennen waren, konnte die Lok nach der obligatorischen Probefahrt wieder in Betrieb genommen werden.

Die »Hermann« – oder sager wir besser: wir – sind mit „einem blauen Auge“ davongekommen, und ich bitte alle Beteiligten, diesen Vorgang, der durch mangelnde Aufsicht beim Troklegen ausgelöst wurde, nicht auf die leichte Schulter zu nehmen. Auch beim täglichen Umgang mit einer Dampflokomotive soll man sich über Gefahrpunkte und Werte einer solchen Dampflokomotive im klaren sein.

Vielen Dank auch an die fleißigen Helfer, die diese nicht geplanten schmutzigen und kräfteintensiven Arbeiten ausgeführt haben. Der Schuldige hat sich übrigens vom ersten bis zum letzten Tag daran voll beteiligt. Trotz alledem sind Kosten in vierstelliger Höhe entstanden. Der Bau einer neuen Kupferfeuerbuchse hätte allerdings etwa 200.000 DM gekostet: Glück gehabt »Hermann«!

Oben links: Nikolausfahrten 1992

Oben rechts: Die neue Dieseltankstelle samt Öllagerraum und Auffangwanne in Bruchhausen-Vilsen

2. Reihe: Ende Oktober ging der Kasten des Wagens 2 zur Aufarbeitung zum Bremer Waggonbau.

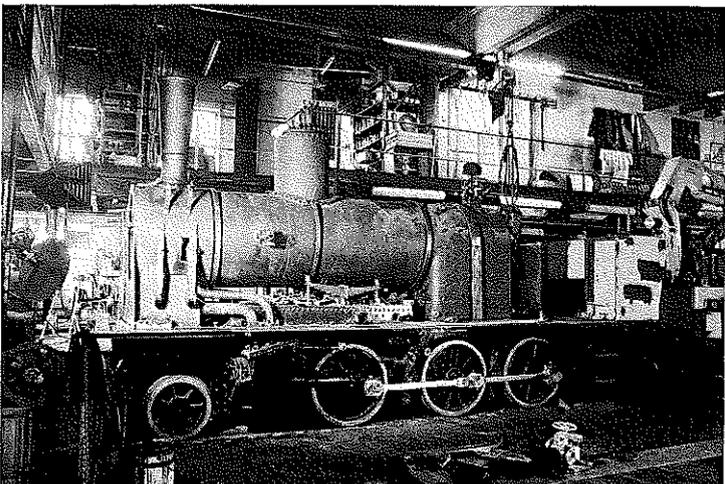
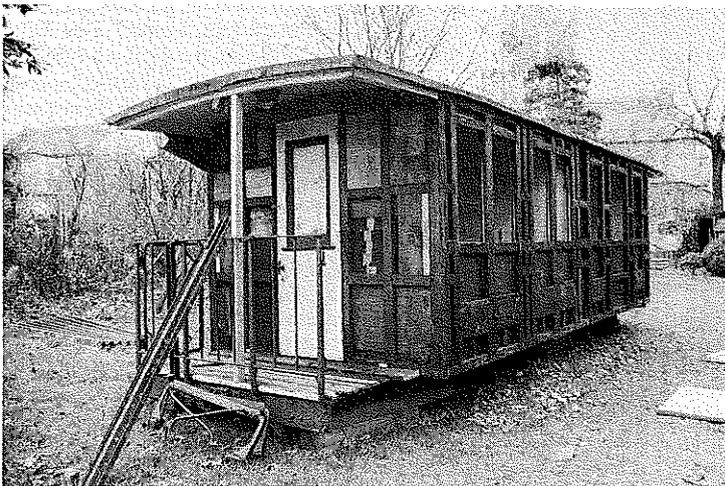
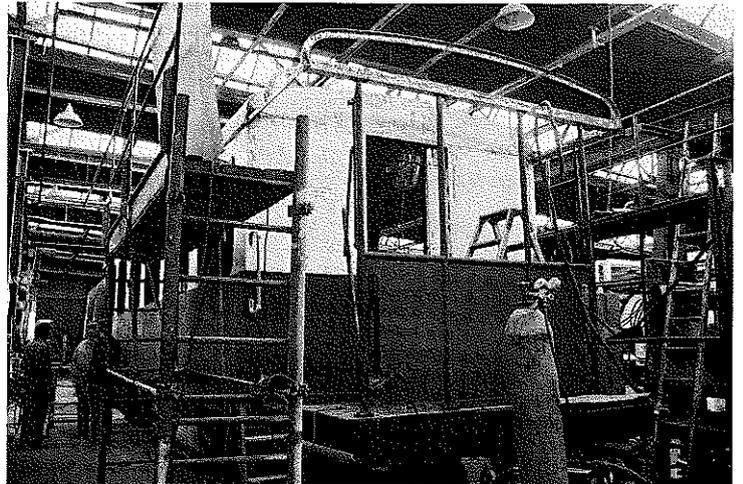
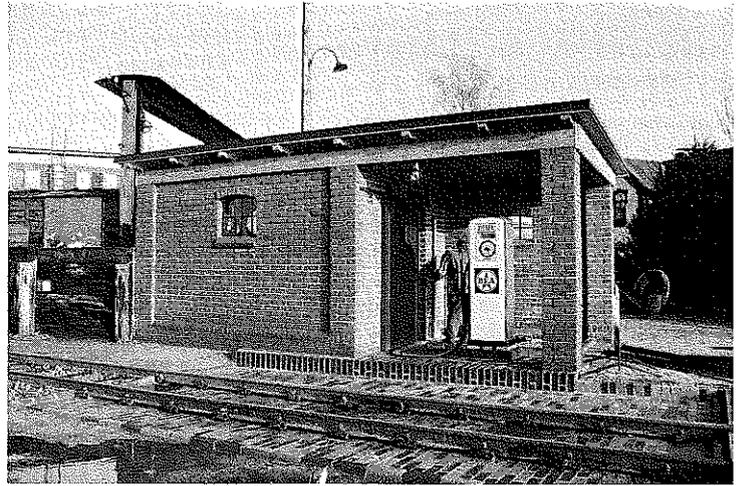
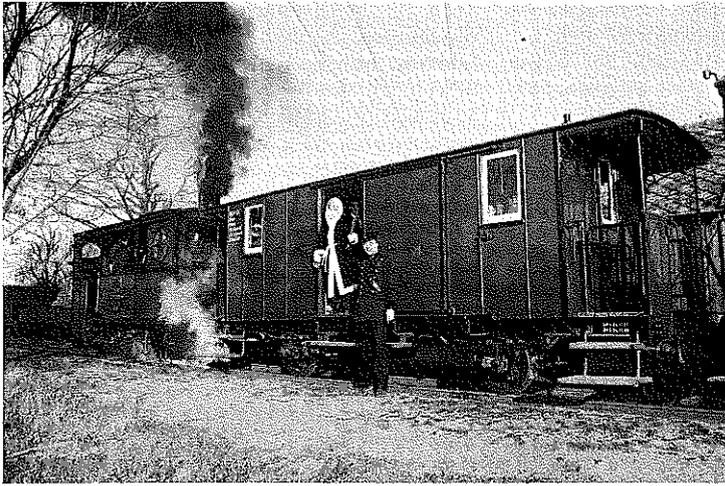
3. Reihe links: Wagen 13 zur Aufarbeitung der Holzteile

3. Reihe rechts: Statt vom Wagen 110 ein Bild vom baugleichen 109. Zusammen mit dem Pkw erhöht der Wagen die Kapazität des Museumszuges um 5 Sitzplätze. 31. 10. 1992, Foto: Sven Hamann

Unten links: Lok »Spreewald« in der Werkstatt

Unten rechts: Lok »Hermann« im Dezember 1992 wieder unter Dampf. Hier mit einem Zug für die Dreharbeiten für den 2. EK-Videofilm.

7 Fotos: Uwe Franz



Uwe Franz

Veränderungen im Fahrzeugbestand der Museums-Eisenbahn

Wenn man als Museums-Eisenbahn einen Fahrzeugbestand von annähernd 100 Einheiten sein Eigen nennen kann und dem die Anzahl der aktiven Vereinsmitglieder gegenüberstellt, sollte man weiteren Fahrzeugbeschaffungen sehr kritisch gegenüberstehen, insbesondere wenn es sich um weitere Güterwagen handelt. Diesen kritischen Blick mußten alle Fahrzeuganschaffungen der letzten Jahre über sich ergehen lassen, und trotzdem wurde der Fahrzeugbestand immer umfangreicher. Ein Beispiel dafür, daß es auch einmal anders sein kann, folgt im Anschluß an diese Zeilen. Was lernen wir daraus? Keine Regel ohne Ausnahme.

Anfang August 1992 erreichte uns von den »Bahnfreunden Rhein-Neckar-Pfalz e. V.« eine Angebotsliste über 6 Güterwagen, die der Verein von der Rhein – Haardt-Bahn (RHB) übernommen hatte. Nach einem kurzen Briefwechsel, zahlreichen Telefongesprächen und einer Besichtigung der Fahrzeuge in Bad Dürkheim stand fest, daß der DEV 2 der angebotenen Güterwagen übernehmen wollte.

Parallel dazu wurden 2 Güterwagen aus dem DEV-Bestand ausgesucht, von denen man sich trennen konnte, ohne daß eine Lücke in betrieblicher wie in musealer Hinsicht im Fahrzeugpark entstehen würde. Die Wahl fiel zum einen auf den ehemaligen G-Wagen 134 (ex Brohltalbahn, BEG 122), der doppelt vorhanden ist, und auf den O-Wagen 142 (ex OEG 1014), der mit den Wagen 140 und 141 bis auf kleine Abweichungen dreifach in unserem Wagenpark vorhanden ist. Die DEV-Wagen wurden verschiedenen Eisenbahnbetrieben angeboten. Den Zuschlag erhielt nach Ablauf der Gebotsfrist die Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebsgesellschaft in Brohl. Unsere Wagen werden im Frühjahr 1993 ihre Reise in ihre neue bzw. alte Heimat antreten.

Der Erlös wird für den Ankauf der „neuen“ Wagen wiederverwendet, um dem Vorstandsbeschluß genüge zu tun, der besagt, daß beim Ankauf neuer Fahrzeuge dem Verein keine finanziellen Belastungen entstehen dürfen. Ganz besonders sei an dieser Stelle erwähnt, daß die Mitglieder der Gleisbaurotte den Kaufpreis für den ihnen zugeordneten Wagen in eigenen Reihen komplett zusammengetragen haben! Unser Fahrzeugbestand ist dadurch zwar nicht gesunken, aber immerhin auch nicht gestiegen.

Bei unseren Neuzugängen handelt es sich um den offenen Güterwagen RHB 33 und den gedeckten Güterwagen RHB 28, die beide ursprünglich zur Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) gehörten und zusammen mit 6 weiteren Güterwagen 1973 an die RHB gelangten.

Der aus der Anfangszeit der OEG stammende G 28 wurde im Laufe seiner Dienstzeit bei der RHB mit 4 Fensteröffnungen versehen und diente bis zum Schluß als Mannschaftswagen. Bis der beim DEV bereits vorhandene Mannschaftswagen 161 (ex Herforder Kleinbahn 49) wieder einsatzfähig ist, soll der nunmehrige DEV 128 ebenfalls als Mannschaftswagen für unsere Gleisbaurotte weitergenutzt werden.

Der heute als Wagen 114 bezeichnete offene Güterwagen (ex RHB 33, ex OEG 870) stammt aus

einer Serie von 20 baugleichen Fahrzeugen, die 1899 an die OEG geliefert wurden. Nach der Übernahme durch die RHB wurde der Wagen mit 3 Schwesterfahrzeugen (OEG 865, 866, 869) im Bahndienstverkehr eingesetzt.

Den genauen Lebenslauf soll in einer der nächsten Ausgaben nachgezeichnet werden. Aufgrund des überdurchschnittlich guten Allgemeinzustandes und der Betriebsfähigkeit (1. HU Dez. 1989) sollen beide Wagen möglichst kurzfristig für den Betrieb der Museums-Eisenbahn hergerichtet werden.

Zum Schluß sei nochmals allen an der »Aktion RHB-Güterwagen« beteiligten Helfern, Firmen und Spendern für ihr Engagement gedankt. Unseren ganz besonderen Dank sei an dieser Stelle den Mitarbeitern der RHB-Betriebswerkstätte in Bad Dürkheim, dem Transportunternehmen Titschkus/Mennen + Wittrock und natürlich den Bahnfreunden Rhein-Neckar-Pfalz e. V. für ihre tatkräftige Unterstützung ausgesprochen. Zur Nachahmung empfohlen werden kann übrigens der nette Gruß (s. Foto), den die Bahnfreunde für unsere Museums-Eisenbahn angebracht haben. Ein wirklich nette Geste, wie wir alle fanden.

technische Daten

Wagen:	128	114	
Herst:	Herbr	Horney u. Rödler	
Bauj:	1889	1899	
Gew.:	4,9		t
Lik.:	6250	6100	mm
Breite:	2240	2450	mm
Höhe:	3000	1490	mm
Bodenfl.:	11,37	10,81	qm
Ladegew.:	5	7,5	t
Radst.:	2,4	3	m
Bremse:	Kbr/Hbr.	Kbr	

Wolfram Dehmel

Aufruf zum weiteren Sammeln

Es ist durchaus verständlich, daß Aktive in Bruchhausen-Vilsen entsetzt die Hände über dem Kopf zusammenschlagen, wenn die Rede auf neue Fahrzeuge für die Museums-Eisenbahn oder das Kleinbahn-Museum kommt. Während man mühsam und mit hohen Kosten gerade ein Fahrzeug aufarbeitet, rollen vor der Tür 3 neue „Wracks“ an. Der Schrott-Frust ist durchaus erklärbar und hat schon seine Opfer gefordert: Der Langeooger Wagen, der „Wellblech“ und die „Moppel-Garage“ haben nach dem Weggang die Herzen manches Aktiven erleichtert.

Nach seiner Satzung will der DEV jedoch Zeugen der Kleinbahnzeit retten und erhalten. Nimmt man die Finanzfrage hinzu, dann ergibt sich ein wirklicher Konflikt. Z. Z. scheinen die Aktiven in Bruchhausen-Vilsen diesen Konflikt mit einer – wie mir scheint – falschen Entscheidung gelöst zu haben: „Die Schallgrenze ist erreicht. Wir haben genug Fahrzeuge. Wer soll all die Fahrzeuge aufarbeiten?“ Dies ist der Tenor einiger Gespräche, die ich 1992 vor Ort führen konnte.

Nun wurde in der DME die Museumsarbeit mehrfach ausführlich erörtert mit dem richtigen Schluß, daß das Sammeln am Anfang aller Arbeit steht! Englische Museumsbahnen haben aus diesem Grund vor anderen Investitionen erst einmal Magazin-Hallen errichtet, in denen die gesammelten Schätze verschwinden konnten. Aus psychologischen Gesichtspunkten hat man solche Hallen nicht am Ausgangspunkt einer Bahn erstellt, sondern irgendwo an der Strecke.

Auch für Vereinsmitglieder sind diese Hallen verschlossen. Je nach Möglichkeiten wird ein Fahrzeug hervorgeholt, in die Werkstatt überführt und in den Arbeitsprozeß eingegliedert.

So gesehen ist die Halle in Heiligenberg ideal. Bemerkenswerterweise hat nämlich kein Aktiver Frust in Hinblick auf den erbärmlichen Zustand des Rendsburger Triebwagens geäußert. Man sieht ihn nicht und fühlt sich daher auch nicht belastigt. Entscheidend aber ist, daß dieses und andere äußerst wertvolle Fahrzeuge erhalten werden. Ob eine Aufarbeitung im Jahre 2012 oder 2018 begonnen wird, ist völlig nebensächlich.

Da der Heiligenberger Schuppen nur 4 Fahrzeuge beherbergen kann, plant der DEV den Bau einer weiteren Magazinhalle, was mir sehr wichtig erscheint. Denn man kann nicht sagen: „85 Fahrzeuge sind genug.“ Mit derartigem Schallgrenzen-Denken könnte allenfalls eine Touristikbahn-Betriebsgesellschaft argumentieren, nicht aber ein Kleinbahn-Museum.

Es gibt einen aktuellen Anlaß für diesen Appell, die musealen Aufgaben ernst zu nehmen: Im Jahre 1993 wird sich vielleicht die letzte Gelegenheit ergeben, einen reinen Personenwagenstamm von der Borkumer Kleinbahn zu erwerben. Im Herbst 1992 hörte ich in Bruchhausen-Vilsen nur ablehnende Stimmen zu dieser Chance, „Ja, vielleicht einen Wagen . . .“ Doch hier geht es nicht darum, die Sammlung von Einzelstücken um ein weiteres Einzelstück zu vergrößern, sondern um die mögliche Anschaffung einer Reisezugwagen-Garnitur abzurunden, wie sie typischer für norddeutsche Kleinbahnen nicht sein könnte.

Natürlich ist der DEV finanziell arg strapaziert, aber ein solcher Ankauf läßt sich ganz sicher allein über die etwa 1.100 passiven DEV-Mitglieder durchführen. Warum unterschätzen die Aktiven dieses Potential immer wieder? Der DEV sollte den passiven Mitgliedern das Gefühl besser vermitteln, wichtig zu sein. Immer wieder. Wenn ich als passives Mitglied immer nur lesen muß, daß die Aktiven dieses Fest gefeiert oder jene Lustfahrt unternommen haben, dann fühle ich mich vom Mitglied zum Beitrags-Zahler degradiert. Und selbst da ist mir die letzte Aktivität dank Bankeinzug genommen.

Noch einmal: Natürlich sollen DEV-Vorstand und die Aktiven in Bruchhausen-Vilsen die Vereinsfinanzen in Ordnung halten. Doch darf die Betrachtung der Finanzen nicht alle Chancen für die Zukunft verspielen.

Oben links: Lok RHB 01 mit den sechs Güterwagen 22, 33, 32, 30, 28 und 29 am 29. 11. 1992 in Ellerstadt, Foto: Günter König

Oben rechts und 2. Reihe: Mit einem Gruß erreichten 2 RHB-Wagen am 5. 12. 1992 Bruchhausen-Vilsen, wo sie nach dem Abladen zu einer stimmigen Garnitur zusammengestellt wurden, 3 Fotos: Uwe Franz

3. Reihe links: Ohne vorausschauendes Sammeln hätten diese 7 Güterwagen nicht am 31. 10. 1992 an der Ladestraße in Heiligenberg fotografiert werden können. Foto: Sven Hamann

3. Reihe rechts und unten: Mit dem von Manfred Meißner und seiner Frau gebauten Modell des Bahnhofs Asendorf im LGB-Maßstab war der DEV auf der internationalen Modellbahnausstellung in Köln vertreten. Dabei konnten sehr viele Messebesucher auf unsere Museums-Eisenbahn aufmerksam gemacht werden. 1 Foto: Heiko Meißner, 2 Fotos: Sven Hamann

