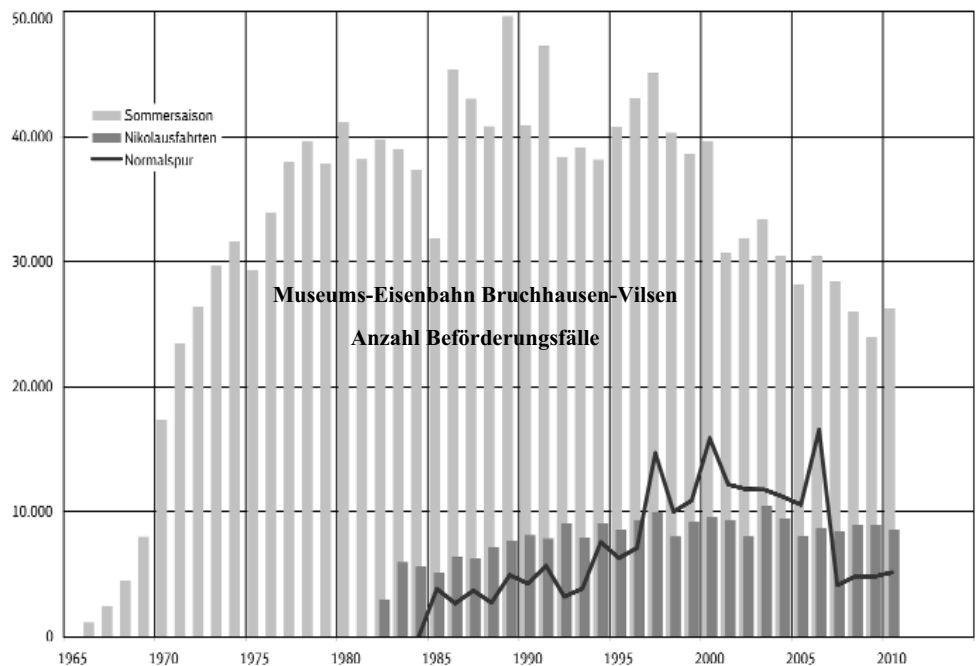


NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN



Jens Böcker

Jahresbericht 2010

Verein

Die Mitgliederzahl (Vorjahr 1.157) ist etwa gleich geblieben, auch wenn wir etwa zehn Ausschlüsse wegen ausbleibendem Mitgliedsbeitrag vornehmen mußten. Traurig auch, daß im vergangenen Jahr Mitglieder verstorben sind, die unseren Verein geprägt haben. Hierzu gehören Werner Hennings, der lange Jahre, fast bis zum Schluß zur Kernmannschaft unserer Gleisbaurotte gehörte, sowie Rudolf Haase und Otto Happel, die beide seit den sechziger Jahren den Verein mit Engagement, Ideen und finanziell unterstützt und zum Auf- und Ausbau der Museums-Eisenbahn beigetragen haben und beide auch, jedoch in verschiedenen Zeiträumen, im Vorstand gewesen sind.

Sehr erfreulich ist es, von der Neubesetzung einer im letzten Jahr vakanten Stelle berichten zu können. Mit Marc Dupree haben wir einen neuen, sehr engagierten Betreuer unserer Jugendgruppe bekommen, der unserem Nachwuchs die nötige Betreuung bietet und es dabei auch hinbekommt, die Jugendgruppe mit anderen Vereinsaktivitäten zu verknüpfen.

Betrieb und besondere Veranstaltungen

Der unerfreuliche Trend bei den Fahrgastzahlen setzt sich fort, wenn auch das 175-Jahre-Jubiläumswochenende die Summe der Sommersaison-Beförderungsfälle höher ausfallen läßt. Verteilt über das Jahr 2010 gab es neben dem üblichen Wochenend-Betrieb diverse wiederkehrende aber auch neue Veranstaltungen bzw. Ereignisse. In chronologischer Reihenfolge soll zunächst die Vermietung unseres Wagens 12 an die Harzer Schmalspurbahnen ab Mitte Februar erwähnt werden, wo er den Traditionszug verstärkte. Im März wurden dann auf unserer Strecke einige Szenen für den vor kurzem erstausgestrahlten

Film „Max Windmüller“ gedreht. Im April besuchten wir mit FRANZBURG die Brohltalbahn zu deren 175-Jahr-Feierlichkeiten, wo sie sich, obwohl eher eine Flachlandmaschine, ganz gut geschlagen haben soll.

Am 1. Mai begann mit erweitertem Zugbetrieb die 45. Saison. Zwei Wochen später begann als Projekt „Kunstschiene“ die Zusammenarbeit mit der Asendorfer Künstlerin Gabriele Beutner-Kijewski. Bei Ihrer Präsentation von Werken verschiedener Künstler ist die Museums-Eisenbahn zugleich Motiv, Ausstellungsraum, Beförderungsmittel für die Besucher und Werbepartner. Nach den ersten Erfahrungen können wir von einer gelungenen Symbiose sprechen und dankbar sein für die Initiative.

Nach dem Pfingst-Programm folgten das Modellbahnwochenende im Juni und das historische Wochenende im Juli. Am 26. 7. berichtete Hitradio Antenne live von unseren Aktivitäten, was zur Mitte der Saison natürlich immer eine gute Werbung ist. Zum Ausklang des Julis besuchte uns der Verein Traditionszug Berlin mit einem Sonderzug, bevor am folgenden Wochenende die Tage des Eisenbahnfreundes folgten. Diese standen ganz im Zeichen der 175-Jahrfeier der deutschen Eisenbahnen und parallel zum Betrieb auf der Strecke nach Asendorf fand die Schwerpunktveranstaltung zum Thema Privatbahnen mit Fahrzeugausstellung und umfangreichem Rahmenprogramm in Eystrup statt.

Beim Brokser Markt wurde der inzwischen sehr umfangreiche Zubringerverkehr durch die VGH wieder in bewährter Weise mit Personal von DHEF, Kleinbahn Leeste und DEV unterstützt. An den Folgewochenenden ging es gleich weiter mit der Teilnahme an den Meinigener Dampfloktagen und auf unserer Strecke mit der Kombination aus Kleinbahn- und Kindertag sowie dem Tag des offenen Denkmals.

Vor den Nikolausfahrten gab es eine weitere Live-Übertragung im Radio aus der Werkstatt. Eine Neuerung war die Möglichkeit, Fahrkarten

mit Reservierung per Internet über Nordwest-Ticket zu kaufen. Am dritten Advent brachte unser T 2 als Sonderfahrt der Zeitung Weserkurier Fahrgäste aus Bremen zur Museums-Eisenbahn und wieder zurück.

Anfang Dezember fand die 2-jährliche Streckenbereisung durch die Landeseisenbahnaufsicht statt. Neben der Bestätigung, daß unser Betrieb sicher durchgeführt wird, wurden einige Handlungsbedarfe aufgezeigt. Hierbei geht es nicht nur um Instandsetzungsarbeiten an Strecke und Fahrzeugen, sondern auch um Anpassungen hinsichtlich auch bei uns gültiger, neuer Vorschriften und Regeln im nationalen bzw. zunehmend europäisierten Eisenbahnwesen. Dazu gehören sowohl die durchaus sinnvolle Dokumentation von Prozessen und Verantwortlichkeiten wie auch die Suche nach möglichen Kompromissen in der immer größer werdenden Spanne zwischen historischen Betriebsabläufen und neuzeitlichen Vorschriften.

Termine 2011

- | | |
|-----------------|---|
| 28./29. 5. | Oldimertreffen und Modellbahnwochenende |
| 12./13. 6. | Pfingsten und Kunstschiene |
| 25. 6. | Schlemmer-Expres |
| 1. – 3. 7. | Viaduktfest Altenbeken |
| 8. – 10. 7. | Rosenfest Heiligenberg |
| 6./7. 8. | Tage des Eisenbahnfreundes |
| 13. 8. | Kartoffel-Expres |
| 26. – 30. 8. | Brokser Heiratsmarkt |
| 11. 9. | Tag des offenen Denkmals, Kindertag |
| 24. 10. | Oktoberfest-Expres |
| 3. 10. | Saisoneende |
| 15./16. 10. | Betriebsausflug nach Witten |
| 27.11. – 18.12. | Nikolausfahrten |
| 10. 12. | Enten-Expres |

Jeweils am letzten Sonnabend im Monat trifft sich die Gleisbaurotte und sind Werkstatt-Neueinsteiger besonders willkommen.

Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 1. 4. 2011

Fahrzeuge

Glücklicherweise verfügt der DEV über ausreichend Fahrzeuge, um größere Instandsetzungen ohne Termindruck ausführen zu können. Das ist ein gewisser Luxus, der nicht selbstverständlich ist und bei uns früher auch nicht war. Große Herausforderungen bietet unsere Werkstatt trotzdem.

Bei Lok HOYA war dies z. B. die beim Ersatz des leider sehr vorzeitig schadhaft gewordenen Rohrsatzes erstmalig vollständig selbst durchgeführte Bearbeitung der neuen Siederohre. Hier wurden mit einer relativ einfachen aber wirkungsvollen Vorrichtung zum Aufweiten bzw. Einziehen der Rohrenden gut 3.000 € für Fremdleistungen gespart. Nebenbei sollen im Fahrwerk auch letzte Schwachstellen beseitigt werden, die neben sehr viel gut ausgeführter Arbeit noch aus der Aufarbeitung in Meinungen übrig geblieben sind.

An Lok HERMANN konnten die Risse an der kupfernen Feuerkiste bisher nicht erfolgreich beseitigt werden. Hier gab es hauptsächlich einen Gewinn an nicht immer erfreulichen Erkenntnissen sowie einiges an Kosten, dafür aber wenig wirkliche Fortschritte. Abgesehen vom Kessel wartet die Lok aber immerhin in relativ gutem Zustand auf ihre Wiederinbetriebnahme.

Der Wiederinbetriebnahme des T 42 haben eine Vielzahl kleinerer Probleme im Antriebsbereich entgegen gestanden. Da mit dem T 44 aber inzwischen wieder ein großer Triebwagen zur Verfügung steht, ist dies für den Betrieb weniger kritisch (s. o.).

Die Erfahrungen zeigen einmal mehr: Vertrauen in extern ausgeführte Arbeiten ist bequem in vielen Fällen aber unberechtigt und erfordert teilweise umfangreiche Nacharbeiten: Die V 29 hat im Rahmen der HU einen extern überholten Motor bekommen, der sich aber leider als nicht wirklich instandgesetzt erwiesen hat, bei V 36 005 paßte eine in einem Fachbetrieb nach Muster neu hergestellte Wellen-Kupplung im ersten Anlauf überhaupt nicht. Beim Wagen 148 mußten die in einer Fremdwerkstatt eigentlich revidierten Drehgestelle noch mal überarbeitet werden, und der als teilinstandgesetzt von der Inselbahn Langeoog übernommene Wagen 27 offenbarte bis dahin nicht bekannte, erhebliche Schäden im Drehgestellbereich, die mit der laufenden HU behoben werden konnten.

Wir müssen uns auch eingestehen, daß der Betreuungsaufwand von uns in vielen Fällen unterschätzt wird bzw. nicht im erforderlichen Umfang geleistet wird bzw. werden kann. Trotz aller Herausforderungen und Widrigkeiten werden immer wieder Projekte fertig, dazu zählten in 2010 der T 2 samt TA 4, dessen Hauptuntersuchung beim Verein Brücke e. V. in Blankenburg erfolgreich abgeschlossen wurde.

Als letzter Punkt ist ein fast unbemerkter Neuzugang zu nennen: Der normalspurige T 3 gehörte bislang der MWB und wurde der VGH über den DEV zur Verfügung gestellt. Nun wurde er dem DEV von der MWB geschenkt, wird

aber weiterhin durch die VGH für den Kaffkieker eingesetzt und instandgehalten. Daher ist dieser Fahrzeugzugang bisher aufwandsneutral.

Strecke/Anlagen

Neben kleineren Instandsetzungsarbeiten an Gebäuden und Gleisen wurde das seit 17 Jahren geplante neue Ladegleis samt Anschlußweiche fertiggestellt. Noch fehlen kleinere Restarbeiten, bevor es von der Landeseisenbahnaufsicht als neu erstellte Gleisanlage abgenommen und dem Betrieb übergeben werden kann.

An der Drehscheibe wurde weitergearbeitet. Die anfangs konzeptlos und voreilig ausgeführten Arbeiten mußten in erheblichem Umfang nachgearbeitet werden. Auch die erfolgte Umsetzung des Wasserkrans zum neuen Kohlenbansen kann nur als voreilig bezeichnet werden, muß doch seitdem zum Wassernehmen mit den Dampfloks eine zusätzliche Rangierfahrt an den Wasserkran vor der Halle gemacht werden, was den Betrieb nicht gerade vereinfacht. Die beim Abbau des Wasserkrans am alten Kohlenbansen von Manchem geäußerte Meinung, man könne den neuen Standort kurzfristig über die noch nicht fertiggestellte Drehscheibe erreichen, kann angesichts der auch für uns gültigen Vorschriften über die Neuerstellung von Bahnanlagen nur als laienhaft bezeichnet werden.

Ohne jegliche Auswirkung auf den Betrieb ist eine neue Einnahmequelle für den DEV: Die Dachfläche auf unserer Fahrzeughalle wurde für die Errichtung einer Photovoltaikanlage verpachtet, so daß der DEV nun nicht nur fossile Brennstoffe verbraucht, sondern indirekt auch an der regenerativen Erzeugung von elektrischer Energie beteiligt ist.

Uwe Franz

Museumsbahn- u. Werkstatt-Telegramm

Wie zuvor war auch der Winter 2010/11 von strengem Frost und seit Anfang Dezember 2010 von einer geschlossenen Schneedecke begleitet. Dieser Zustand zog sich in Bruchhausen-Vilsen bis Ende Februar hin, so daß alle Aktivitäten im Freien wie Arbeiten an den Gleis- und Außenanlagen auf später verschoben werden mußten. Lediglich unsere Gleisbaurotte zeigte sich weitgehend unbeeindruckt und hat trotz eisiger Außentemperaturen u. a. den Bewuchs an der Strecke vom Bf. Heiligenberg bis zum Bf. Asendorf soweit zurückgeschnitten, daß jetzt auch wieder aufgebockte gedeckte Normalspurgüterwagen fahren können. Der Bewuchs im Bodenbereich wurde wie immer von einem Lohnunternehmer mit seinem Spezialtraktor mit verschiedenen Anbaugeräten gemäht.

Gute Resonanz fand die Lokpersonalbesprechung, die am Sonnabend, den 15. 1., im Aufenthaltsraum der Betriebswerkstatt stattfand.

Bei milderem Temperaturen fand das Frühjahrsmeeting vom 19. – 26. 2. statt. Wie zuvor war es sehr gut von DEV-Aktiven besucht, so daß zahl-

reiche Aufgaben erledigt werden konnten. Einen Tag nahmen wieder die TÜV-Abnahmen an unseren Dampflokomotiven in Anspruch. Wie versprochen haben uns auch wieder Mitglieder des „Hirzbergbahn-Verein“ aus Thüringen tatkräftig unterstützt. Vielen Dank noch einmal dafür!

Die weiteren Wochenenden im Berichtszeitraum verliefen eher unspektakulär. Gut angenommen werden in der Zwischenzeit die monatlichen „Samstags-Meetings“, die am letzten Sonnabend eines jeden Monats für die Bereiche Werkstatt, Gleisbau und Jugendgruppe stattfinden und zu denen wir auch an dieser Stelle nochmals herzlich einladen wollen! Treffpunkt ist um 8.00 Uhr für die Erwachsenen an der Betriebswerkstatt in Bruchhausen-Vilsen!

Dampflokomotive HOYA

weiter in Hauptuntersuchung! Die in unserer Werkstatt vorgefertigten Kessel-Siederohre wurden in den Kessel eingebaut, eingewalzt und von einem Kesselschweißer in der Feuerkiste verschweißt. Gegenwärtig werden die letzten Einbauteile montiert, und anschließend wird der Dampfdomdeckel aufgesetzt und der Kessel verschlossen. Wenn alles nach Plan läuft, soll er Anfang April 2011 dem TÜV-Sachverständigen für die Wasserdruckprobe vorgestellt werden. Nach umfangreichen Reinigungsarbeiten an Rahmen und Radsätzen der Lok, wurde mit dem Vermessen des Lokrahmens und dem Einpassen der dazugehörigen Achslager begonnen.

Dampflokomotive SPREEWALD

ist betriebsfähig und wird in der Saison 2011 im Fahrbetrieb zu erleben sein!

Dampflokomotive HERMANN

Alle Versuche, die Reparaturschweißungen an der Kupferfeuerkiste durch Fachfirmen ausführen zu lassen, sind gescheitert! Wie befürchtet muß das Konzept neu bewertet und durchdacht werden!

Dampfloks FRANZBURG und PLETTENBERG

Beide haben im Frühjahr 2011 die turnusmäßige Zwischenuntersuchung ihrer Dampfkessel erfolgreich abgeschlossen und stehen in der Saison 2011 für alle Einsätze zur Verfügung! Für 2012 stehen wieder große Hauptuntersuchungen an beiden Loks an!

Oben: Mario Bredenkamp bereitet die Waschlukken für Lok HOYA vor, 19. 2. 2011, Foto: Regine Meier

2. Reihe links: Manuel Koch fädelt die Siederohre in die Rohrwand ein, 22. 2. 2011, Foto: Uwe Franz

2. Reihe rechts: Nach Einsetzen der Siederohre folgen die Aggregate für den Hoya-Kessel, Eric Arndt paßt genau auf, 26. 3. 2011

3. Reihe links: Erster Vorgeschmack auf die diesjährige Sonderausstellung im Wagen 47, Hans-Jürgen Wietig erläutert, 19. 2. 2011

3. Reihe rechts: Uwe Franz bringt einen Beschriftungssatz am Wagen 9 an, 20. 2. 2011

Unten: Vergleich der Wagenkästen der beiden Weyer-Wagen 16 (links) und 27 (rechts), 29. 1. und 12. 2. 2011

4 Fotos: Regine Meier



N-tram



WB

Vertrieb: hammerschmid präzisionsmodelle
Pfarrer-Behr-Weg 12 • D-82402 Seeshaupt
Tel. u. Fax +49 (8801) 1744
www.hammerschmid.de

www.n-tram.de
Schmalspurbahnen
im Maßstab 1:160 (Nm)



Mallet-Dampfloks 7s

weiter in Hauptuntersuchung!

Diesellokomotive V 2

Aufgrund anhaltend schwieriger personeller Verhältnisse ist die V 2 auch weiterhin in der Restaurierungswerkstatt des BeKA e. V. in Arbeit! Es wird in kleinen Schritten an der Verrohrung und Verkabelung der Lok gearbeitet.

Diesellokomotiven V 3 und V 4

Während des Frühjahrsmeetings wurden umfangreiche Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten ausgeführt, so daß beide auch in der kommenden Fahrsaison zur Verfügung stehen.

Diesellokomotive V 29

Technische Probleme an dem ausgetauschten und eigentlich überholten Motor konnten weitgehend behoben werden, aber allerlei Restarbeiten samt Personalmangel verzögern den Abschluß der Hauptuntersuchung noch ein wenig.

Triebwagen T 41

Während des Frühjahrsmeetings wurde der Motor auf der Asendorfer Fahrzeugseite gegen einen vermeintlich aufgearbeiteten Motor getauscht. Leider stellte sich die Hoffnung auf bessere Funktion als trügerisch heraus: Der „aufgearbeitete“ Motor ist nicht gebrauchsfähig und wurde wieder ausgebaut. Deshalb griffen wir wieder einmal zu Eigenleistung, setzten den „Asendorfer“ Motor instand und bauten ihn wieder ein. Doch haben wir die Hoffnung nicht aufgegeben, aus unserem Teilevorrat einen funktionstüchtig aufgearbeiteten Ersatzmotor ins Lager legen zu können.

Triebwagen T 42

Weiterhin verzögern personelle Engpässe und technische Probleme die Wiederinbetriebnahme, so daß T 42 weiterhin in Hauptuntersuchung ist.

Triebwagen T 46

weiterhin in Hauptuntersuchung! Allerdings können wir nach langer Zeit ein paar Fortschritte melden: Beim Frühjahrsmeetings wurden beide Batteriesätze ausgebaut und in die Heiligenberger Fahrzeughalle umgelagert, wo die Batterien geprüft werden sollen. Das war eine sehr aufwendige und mühselige Arbeit, denn die Batterieträger haben zusammen ein Gewicht von ca. 4 t und sind nicht gerade besonders handlich. Gegenwärtig werden die weiteren Arbeiten abgestimmt.

Personenwagen 16

Wie berichtet wollen wir diesen Weyer-Personenwagen seinem Lieferaussehen von 1909 annähern. Mittlerweile wurde die Unterkonstruktion des neuen Laternendachs nach historischem Vorbild mit dem Wagendach verleimt und ver-

schraubt. Die Innendecke ist von alten Farbresten befreit, und defekte Bretter der Dachverschalung wurden durch altbrauchbare Profilbretter ersetzt. Die desolaten Bühnendächer wurden demontiert und unter Verwendung von noch brauchbaren Konstruktionshölzern und aufgearbeiteten Profilholzbrettern wieder in ihrer ursprünglichen Form hergerichtet.

Personenwagen 27

Gute Fortschritte macht die Aufarbeitung dieses Weyer-Personenwagen: Beide Drehgestelle sind weitgehend fertig und stehen für das Aufsetzen des Wagenkastens bereit. In dem ursprünglich mit einer Bremse ausgerüsteten Drehgestell wurde die Bremsanlage nachgefertigt und wieder montiert. Im Fahrgastraum wurden alle Sitzbänke demontiert und nach dem Einbau der Dampfheizungsrohre wieder montiert. Bei der Gelegenheit wurden die teilweise wackligen Holzlattensitzbänke einer Aufarbeitung unterzogen. Gegenwärtig werden die neuen Rohrleitungen für die Dampfheizung, Vakuumbremsanlage und Kabelleerrohre verlegt.

Gepäck.-/Personenwagen 30

in der Restaurierungswerkstatt des BeKA e. V. in Wilhelmshaven weiter in Arbeit. Das künftige Personenabteil ist fertig lackiert und eingerichtet. Auch das Gepäckabteil geht seiner Fertigstellung entgegen. Der Wagenkasten wurde komplett von außen gespachtelt, geschliffen und mit einem dunkelgrünen Voranstrich versehen. Gegenwärtig erhält der Wagen eine neue Verkabelung im Fahrzeuginnern.

Güterwagen 128

Den 1889 von der Waggonfabrik Herbrand gebauten und damit älteste Fahrzeug in unserer Sammlung möchte die DEV-Jugendgruppe in den kommenden Monaten oder vielleicht auch Jahren aufarbeiten mit dem Ziel, ihn möglichst seinem Lieferzustand wieder anzugleichen.

Güterwagen 148

weiterhin in Hauptuntersuchung! Der Wagen ruht zwar wieder auf seinen eigenen Drehgestellen, doch sind keine Werkstattkapazitäten frei, um die Restarbeiten auszuführen.

Güterwagen 165

Weiter bei der Restaurierungswerkstatt des BeKA e. V. in Wilhelmshaven in Arbeit. Gegenwärtig wird der Austausch der völlig desolaten Radsätze gegen bauartgleiche Radsätze aus dem DEV-Lagerbestand vorbereitet.

Normalspurtriebwagen T 3

Der ehemalige OHE GDT 0520 und spätere T 3 der Mittelweserbahn befindet sich noch zur Hauptuntersuchung in der VGH-Werkstatt in Hoya, soll aber zum Saisonbeginn 2011 wieder zur Verfügung stehen.

Drehscheibe

Nachdem die Natur von Schnee und Eis befreit war, wurde wieder an der Drehscheibe gearbeitet. Die Fahrschienen auf der Drehbrücke wurden endgültig befestigt und die Verriegelungen an den einzelnen Gleisenden hergestellt und montiert. Die Gleisenden der bis jetzt an die Drehscheibe angeschlossenen Gleise wurden mit dem um die Drehscheibengrube verlaufenden Winkelprofil fest verbunden. Anschließend wurden die einzelnen Winkelprofilelemente zu einem großen Ring miteinander verschweißt und auf der Betoneinfassung befestigt. Gerne würden wir die Drehscheibe zum bevorstehenden Saisonbeginn in Betrieb nehmen, doch dazu fehlt uns das Personal. Schade, denn das gegenwärtige praktizierte Provisorium bei der Versorgung der Dampflokomotiven mit Kohle und Wasser ist sehr umständlich und damit unnötig zeitaufwendig!



PULSO-
Einmann-
Wagenschieber
verbrauchsbescheiden
leistungsstark
erfolgsreicher
Mit 12 PS bewegt er bis zu 160 t.

HL
Heinz Lorenz
Eisen- und Waggonbau
Neudorf, Bachmühlstraße 100
Telefon 09 55 736 Faxnummer 09 55 772

Oben links: Einsatzbesprechung für die Rotte, 29. 1. 2011

Oben rechts: Großgerät im Einsatz für den Freischnitt des Lichtraumprofils, Hp Klosterheide, 12. 2. 2011

2. Reihe links: Drehscheibe, 21. 2. 2011, Foto: Uwe Franz

2. Reihe rechts: Arbeitsstand an Lok V 2 bei BeKA, Wilhelmshaven, 24. 3. 2011, Foto: Uwe Franz

3. Reihe links: Geerd Piepersjohanns und Robert Angehausen beim Ausbau des „Asendorfer“ Motors von T 41, 19. 2. 2011

3. Reihe rechts: Uwe Franz weist auf erhaltene Reste historischer Farbanstriche hin, Wagen 16, 12. 2. 2011

Unten links: Peter Schäfer versieht Radsatzwellen für Wagen 27 mit Korrosionsschutzanstrich, 19. 2. 2011

Unten rechts: Lagebesprechung in der DEV-Werkstatt: Werkstattleiter Uwe Franz und Holger Hohenkamp vor dem mit Bremse neu ausgerüsteten Drehgestell für den Weyer-Wagen 27.

6 Fotos: Regine Meier



