

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

**Gleisbau**

Am 9. März 1990 kippte ein Lkw mit Hänger und Ladung von der Bundesstraße 6 auf die Strecke der Museums-Eisenbahn (s. DME 2/90 S. 4). Dabei zerstörte er nicht nur die Leitplanke, sondern auch den Oberbau der Museums-Eisenbahn auf einer Länge von 84 Metern. Da der Lkw nicht nur allgemein die Luft verpestet, sondern ganz speziell auch noch 3 Schienen verbogen hat, mußten wir rasch handeln. Vorschläge, das Gleisstück durch eine Firma mit Schienen der Form pr. 6 „sanieren“ zu lassen, wurden aus musealen und praktischen Erwägungen rasch verworfen.

Statt dessen konnte unsere schlagkräftige und gutgelaunte Rote wieder einmal zeigen, was sie kann. Bereits am 10. März wurde trotz Dauerregens das beschädigte Gleis abgebaut. Schlechte Schwellen und verbogene Schienen wurden entsorgt und nachdem auch die Ladung des Lkw (21 to Glas) wieder eingesammelt war, konnte das Planum geschoben werden. Am 31. März wurde das Gleis neu verlegt, und am 10. April konnte man schon wieder ein tadellos liegendes und dem historischen Erscheinungsbild entsprechendes Gleis besichtigen.



Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Gleich am Anfang möchte ich etwas richtig stellen, was mir besonders am Herzen liegt: Die in DME 2/90 gemachte Aussage, wir seien mit dem TÜV-Norddeutschland einig, ist nicht ganz richtig. Vielmehr ist es der TÜV-Hannover, mit dem wir schon seit einigen Jahren erfolgreich zusammen arbeiten! Entschuldigung!

Gegen Ende April wurde in einer Großaktion der gesamte betriebsfähige Wagenpark einer eingehenden Durchsicht unterzogen, wie dies in jedem Jahr der Fall ist. Den krönenden Abschluß fand diese Aktion in einem „Putzwochenende“ kurz vor Saisonbeginn. Besonders erfreulich ist, daß einige neue Aktive dabei waren.

Nach Saisonbeginn flachen die Aktivitäten in der Werkstatt stets etwas ab, weil zahlreiche Mitarbeiter sich auch im Fahrdienst betätigen. Trotzdem kommen die Arbeiten nicht zum Erliegen, denn wir haben schon länger das 38,5 Stundenwochenende. Aber keine Angst, so ernst nehmen wir es damit nicht - sehr ernst nehmen allerdings ca. 60 Aktive die Einladung zu einem kleinen Hallenfest am Pfingstsonntag Abend in der Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen. Unter



oben: Während noch Morgennebel walt, ist die Rote der Museums-Eisenbahn bereits fleißig.

Mitte: Fofftein!

unten: Jürgens Samstags Rote am Feierabend nachdem das Gleis wieder befahrbar gemacht wurde, 31. März 1990. Fotos: Heinz Esdorn

Einwirkung zahlreicher Bratwürstchen und einiger Fässer Bier, wurde bis in die frühen Morgenstunden diskutiert und gefachsimpelt. Solche Feiern gehören zu einer Eisenbahn wie der unsrigen dazu, denn wie sonst könnten wir der Fülle von Aufgaben gerecht werden, als durch das Zusammengehörigkeitsgefühl unter den aktiven Museums-Eisenbahnerinnen und -Eisenbahnern.

Wagen 4

Aufgrund seines hervorragenden technischen Zustandes konnten die erforderlichen Arbeiten der im Juni durchgeführten Hauptuntersuchung ohne Probleme durchgeführt werden. Schließlich ist der komplette Wagen von 1980 bis 1982 nahezu fabrikmäßig aufgearbeitet worden. Der im Laufe der Zeit leicht angegriffene Lack soll möglichst nach Saisonschluß erneuert werden.

Wagen 5

Mit Ablauf seiner Untersuchungsfrist wurde der bei den Fahrgästen wegen seiner großen offenen Bühnen sehr beliebte Wagen 5 im April abgestellt. Der gesamte Aufbau und der Fahrzeugrahmen sind derart desolat, daß nur ein kompletter Neubau unter Verwendung einiger alter Teile in Frage kommt. Angesichts der Auslastung unserer Werkstatt ist damit erst in ein paar Jahren zu rechnen. Die Drehgestelle wurden bereits 1983 erneuert (s. DME 3/83, S. 15 und 3/85, S. 24) und erhielten Bremsgestänge. Wagen 5 könnte gut zur Aufarbeitung an eine Waggonfabrik gegeben werden, da sich noch fast alle Teile im Originalzustand befinden und ohne langwierige museale Forschung, die einer professionell arbeitenden Firma nicht zugemutet werden kann, als Vorlage dienen. Aber zu derartigen finanziellen „Kraftakten“ ist der DEV in absehbarer Zeit sicher nicht in der Lage.

Wagen 18

Erste Einzelteile des neuen Wagenkastens wurden bereits im Mai nach Bruchhausen-Vilsen gebracht, der Hauptteil folgte im Juli. Z. Zt. wird an der Vormontage der Grundplatte gearbeitet.

Wagen 21

Die Montage der Innenverkleidungen mit ihren zahlreichen Leisten usw. konnte weitgehend abgeschlossen werden. Wenn die letzten Klarlack-schichten aufgebracht sind, kann mit dem Einbau der teilweise neu angefertigten Holzlattenbänke begonnen werden.

Anfang Mai wurde der Wagenkasten von den Drehgestellen abgehoben, um sie aufzuarbeiten. Die Drehgestelle sind inzwischen komplett zerlegt und anschließend sorgfältig aufgearbeitet worden. Ihr guter Erhaltungszustand überraschte uns; es hat den Anschein, als seien sie vor der Ausmusterung des Wagens noch einmal gründlich überholt worden.

Auch die Rohrlegearbeiten konnten abgeschlossen werden. Dabei gelangten über 40 m verzinktes Stahlrohr für die Druckluft- und Vakuumbremsleitungen sowie fast 50 m Kupferrohr für die Dampfheizung zum Einbau. Die Mengen an Rohrfittings und anderen Kleinteilen aufzuführen, sei den Lesern erspart. Bevor der Wagen wieder auf seine Drehgestelle gesetzt wird, erhält die Wagenunterseite noch einen letzten Schlußanstrich. Sobald er wieder auf eigenen „Füßen“ steht, soll mit den Vorarbeiten für die Außenlackierung begonnen werden. Der Wagen soll seine ursprüngliche rot/beige Lackierung zurück erhalten, die ihn als Triebwagenbeiwagen früher kenntlich machte und künftig wieder

kennzeichnen wird.

Wagen 52

Fieberhaft wurde im April an der Hauptuntersuchung des Post-/Packwagens 52 gearbeitet und termingerecht wenige Tage vor den Postfahrten (500 Jahre Post) Anfang Mai fertig gestellt. Der gesamte Metallteil des Aufbaus wurde „abgenadelt“ (Insidern und langjährigen Lesern der DME auch als „geknattert“ bekannt) und entrostet, um wenig später zusammen mit dem Holzaufbau einen neuen Anstrich zu erhalten. Die Holzteile wurden erstmals bei diesem Wagen mit einer seidenglänzenden Farbe auf Wasserbasis gestrichen, die dem Wagen ein sehr gefälliges Erscheinungsbild gibt. Technisch befindet sich der Wagen in einem sehr guten Zustand, denn auch er wurde erst 1981/82 fast gänzlich neu aufgebaut.

Wagen 137

Durch die Priorität des Wagens 52 trat der Fakultativwagen - wie schon des öfteren - ins „zweite Glied“. Seine für 1988 geplante Inbetriebnahme mußte auch am 1. Mai 1990 ausfallen. Im Juni wurden die in DME 2/90 erwähnten Längsbänke von der DEV-Holzwerkstatt angefertigt und stehen zum Einbau bereit. Wem bekannt ist, unter welch einfachen Verhältnissen die DEV-Holzwerkstatt arbeitet, wird unseren Stolz über diese hervorragend gelungenen Bänke verstehen.

Wagen 140

Der offene Güterwagen 140 (ex OEG 1011) befindet sich seit Anfang Juni in Aufarbeitung. Sein fast achtjähriger Einsatz in zahlreichen Arbeitszügen auf der Museums-Eisenbahn hat ihm stark zugesetzt. Weil der Wagen aber technisch noch recht gut beieinander ist, wollten wir eigentlich nur ein paar beschädigte Bretter austauschen und ihm einen neuen Anstrich gönnen. Doch wie schon so oft erlebt, treten die richtigen Schäden erst beim Demontieren der Bretter zu Tage, so daß in der Werkstatt der Spruch „nur ein paar Bretter wechseln“ mittlerweile zum Synonym für Totalaufarbeitungen geworden ist.

Auch beim Wagen 140 wurden alle Bretter demontiert und zahlreiche Stahlprofile des Aufbaus erneuert oder aufgearbeitet. Auch die 4 Laderaumtüren sind z. T. Neubauten. Als Zugeständnis an den Betriebseinsatz wird der Wagen einen durchgehenden Stahlblechboden erhalten. Äußerlich wird er dem vor 2 Jahren aufgearbeiteten Wagen 141 (ex OEG 1026) weitgehend angeglichen. Doch Wagen 140 wird eine Handbremskurbel mit Bremsersitz erhalten, wie sie ursprünglich vorhanden waren und erst in den 20er Jahren durch die OEG-typischen Handräder ersetzt wurden.

Wagen 163

Die Hauptuntersuchung des Schotterwagens konnte nach fast 19monatiger Frist gegen Ende April abgeschlossen werden. Seitdem war er schon einige Male im Einsatz und verrichtet seine Aufgaben ohne Beanstandungen.

Triebwagen T 41

Noch vor Saisonbeginn konnte die Aufarbeitung des Motors auf der Asendorfer Seite zur vollsten Zufriedenheit abgeschlossen werden. Erneuert wurden u. a. alle 4 Kolben und sämtliche Dichtungen. Die Pleuellager wurden in unserer Werkstatt neu ausgegossen und bearbeitet. Abschließend wurde der gesamte Motorraum einschließ-

lich des Motors in den Originalfarbtönen endlackiert.

Triebwagen T 42

Ende Juni wurde die Rohrführung an beiden Wagenenden des „Jumbo“ geändert, um den Betrieb mit Beiwagen oder weiterem Triebwagen zu erleichtern.

Triebwagen T 44

Nach einer langen Zwangspause wird nun wieder am T 44 gearbeitet. Als erstes wurde ein Teil der Deckenverkleidung demontiert, um Rostschäden am Innendach beheben zu können. Nachdem diese Arbeiten weitgehend abgeschlossen waren, wurde mit der Demontage der alten Außenbeblechung begonnen. Gegenwärtig wird an der Entrostung der filigranen Blechprofile des selbsttragenden Spantenaufbaus gearbeitet.

Triebwagen T 46

Um die Verfügbarkeit des Akku-Triebwagens zu erhöhen, wurde ein leistungsstärkeres Ladegerät beschafft und von unseren Elektrofachkräften grundüberholt. In Zukunft wird das „Trudi“ wohl des öfteren im Einsatz auf der Museums-Eisenbahn zu sehen sein.

Dampflokomotive »Hermann«

Die Kesselarbeiten konnten inzwischen abgeschlossen werden und fanden mit der TÜV-Abnahme ihren Abschluß. Der nun wieder fast neuwertige Kessel wurde auf das Fahrgestell montiert und wenig später mit seiner Verkleidung versehen. Nachdem die Rohre eingezogen waren, wurden die Wasserkästen und das Führerhaus aufgebaut. Auch die zahlreichen überholten Armaturen wurden wieder eingebaut. An der Steuerung wird gegenwärtig noch gearbeitet, weil wir uns entschlossen haben, einige Teile zu erneuern bzw. aufzuarbeiten.

Dampflokomotiven »Franzburg«

Der Regleraufsatz wurde wieder mit einer Blechverkleidung versehen, ebenso wurde die Betätigungsvorrichtung für den Hilfsbläser in den Ursprungszustand zurückversetzt. Außerdem wurden die freiliegenden Einströmrohre mit einer Wärmeschutzisolierung umwickelt.

Dampflokomotive »Plettenberg«

Durch die Arbeiten an »Hermann« mußten die Arbeiten an »Plettenberg« natürlich etwas „gebremst“ werden. Aber es wurde dennoch einiges geschafft. Die nach dem Sandstrahlen am Oberteil des Führerhauses aufgetretenen Schäden wurden beseitigt und die Restarbeiten bei der Bohrung ausgeführt. Außerdem wurde der Funkenfänger auf dem Schornstein nahezu neu angefertigt.

Denkmallokal »Bruchhausen«

Termingerecht wurde »Bruchhausen« Anfang Mai fertiggestellt und konnte sogleich auf der HAFA in Bremen ausgestellt werden, bevor sie wieder auf ihren Sockel gehievt wurde. Äußerlich wurde sie ihrer Schwesternmaschine »Hoya« angeglichen und entspricht somit dem DEV-Farbschema. Aufgrund des engen finanziellen Rahmens sind die Arbeiten, die an der »Bruchhausen« ausgeführt wurden, trotz einiger neuer Bleche mehr von „kosmetischer Natur“. Hoffentlich wird es in ein paar Jahren möglich sein, diese für uns so wichtige Maschine endlich geschützt vor Witterungseinflüssen auszustellen oder vielleicht sogar aufarbeiten zu können.

rechts: Der Fakultativwagen Gc 137 erhält neue Sitzbänke, die unsere Holzwerkstatt nach Fotos anderer Fakultativwagen anfertigt. Anfang Juni 1990

2. Reihe links: Die Aufarbeitung des Wagenkastens des 21 ist weitgehend abgeschlossen. Nun steht er hochgebockt und auf Stempeln abgesetzt, damit Arbeiten an der Wagenunterseite und an den Drehgestellen leicht ausgeführt werden können. Ende Juni 1990

2. Reihe rechts: Die Drehgestelle des Wagens 21, Juni 1990

3. Reihe links: Wagen 140 ohne Bretter und Farbe, Juni 1990

3. Reihe rechts: „Fabrikfoto“ des Schotterwagens 163, Mai 1990

unten links: Anfang Juni 1990 waren Kessel und Fahrwerk von Lok »Hermann« bereits wieder vereint.

unten rechts: »Bruchhausen« und »Hoya« präsentieren sich zum Abschied voneinander ein letztes Mal zusammen auf den Gleisen der Museums-Eisenbahn. Ein Fahrzeugpark aus lauter Einzelstücken ist wenig typisch für Kleinbahnen, vielmehr wurden Loks und Wagen in Kleinserien beschafft. Daher ist es sehr zu wünschen, daß wir eines Tages auch die »Bruchhausen« wieder in Betrieb nehmen können, um wenigstens 2 baugleiche Loks zu besitzen, Juni 1990

Alle Fotos: Uwe Franz

