

## Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

# Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Jürgen Werder

### Spendenaktion Mallet

Die vor einem Jahr gestartete Spendenaktion zum Kauf einer Mallet-Lok von der Selketalbahn hat bisher einen Betrag von ca. 25.000 DM erbracht. Durch die Wende in der DDR sind inzwischen die Verhandlungen zum Kauf wieder neu aufgenommen worden. Z. Zt. sind aber konkrete Ergebnisse noch nicht greifbar, zumal die Entscheidung über die Zukunft der Selketalbahn und Harzquerbahn noch offen ist.

Die Spendensumme reicht für einen eventuellen Kauf sicher nicht aus. Das Spendenkonto bleibt daher weiter bestehen und wird übergangsweise als interne Rücklage zur Überbrückung von Zahlungsgipfeln vor Saisonbeginn genommen. Weitere Spenden sind über Einzahlungen bei der Samtgemeindekasse Bruchhausen-Vilsen (Volksbank Bruchhausen-Vilsen Kto 23165-700, BLZ 291 616 82) erwünscht.

Im Dezember 1989 war der bisherige Einsatzstellenleiter der Selketalbahn, Herr Helmut Luther, mit seiner Frau nach Bruchhausen-Vilsen übersiedelt. Bei schwierigen Lokreparaturen stand er uns mit Rat und Tat zur Seite und fand schnell Kontakt zu unseren Aktiven in der Werkstatt. Leider verstarb er im April in Folge eines Herzleidens. Wir waren sehr bestürzt über seinen plötzlichen Tod. Seine jahrelange Praxis im Umgang mit Mallet-Lokomotiven wäre für unseren Wunsch, Kauf einer Mallet außerordentlich hilfreich gewesen.

Uwe Franz

### Neues aus dem Fahrbetrieb

Wie auch schon in den vergangenen Jahren so wurden auch in diesem Jahr wieder einige Prüfungen von unseren aktiven Museums-Eisenbahnern abgelegt. Dies ist eigentlich nichts besonderes, so mag manch einer wohl meinen. Doch in Wirklichkeit wird hier ein großer zusätzlicher Teil der Freizeit geopfert, von der gestiegenen Verantwortung gegenüber den Fahrgästen, dem Verein und den Aufsichtsbehörden nicht einmal zu sprechen. Trotzdem ist die Beteiligung an diesen vorgeschriebenen Prüfungen recht hoch und wird mit viel Freude an der Sache bewältigt.

Neu eingesetzt werden nachfolgende Museums-Eisenbahner:

- Schlosser Gunnar Teschke als Lokheizer und Rangierleiter,
- Auszubildender Holger Hohenkamp als Lokheizer und Rangierleiter,
- Baumaschinenführer Heinrich Wohlers als Nebenfahrzeugführer und Rangierleiter,
- Baumaschinenführer Werner Hennings als Nebenfahrzeugführer und Rangierleiter,
- Abiturient Andreas Schulz als Schaffner und Rangierleiter,
- Abiturient Bodo Mertins als Rangierleiter,
- Zugführer Elmar Böcker als Dieseltriebfahrzeugführer, Lokrangierführer und Nebenfahrzeugführer,
- Dieseltriebfahrzeugführer und Lokheizer Uwe Franz als Dampflokführer,

- Dieseltriebfahrzeugführer und Lokheizer Wolfgang Moll als Dampflokführer.

Der Trend zum Universal-Museums-Eisenbahner ist deutlich ablesbar. Mit Wirkung vom 1. Mai 1990 wurden in die Ausbildung zum Lokheizer und Rangierleiter übernommen:

- Feinwerktechnikstudentin Mechthild Schröder,
- Schülerin Insa Konukiewitz,
- Auszubildender Thomas Walczyk.

Die 2 künftigen Heizerinnen unterstützen unsere seit vielen Jahren aktive Zugführerin Frauke Schröder dabei, den Eisenbahnbetrieb nicht reine „Männersache“ bleiben zu lassen.

Uwe Franz

### Werkstatt-Telegramm

Nun liegt die Fahrseason 1990 auch schon fast wieder hinter uns. „Leute, wie die Zeit vergeht!“ Aus der Sicht der Betriebswerkstatt können wir mit der hinter uns liegenden Fahrseason eigentlich ganz zufrieden sein. Von größeren Schäden und Ausfällen sind wir weitgehend verschont geblieben. Diesem Umstand ist es dann auch zu verdanken, daß die anstehenden Arbeiten trotz dünner Personaldecke weitgehend planmäßig abgelaufen sind.

Ende August und Anfang September gab es dann ein regelrechtes „Roll-Out“: Nicht weniger als 3 frisch hauptuntersuchte Fahrzeuge haben die Werkstatt verlassen. Für das kommende Winterhalbjahr 1990/91 haben wir natürlich auch wieder einiges vor, man darf gespannt sein, was im Endeffekt davon auch in die Tat umgesetzt sein wird.

**Wagen 18:** Die Bodenplatte wurde weitgehend fertiggestellt und auf den Fahrzeugrahmen aufgesetzt. Anschließend wurden die Seiten-, Stirn- und Mittelwand zusammengesetzt und auf die Bodenplatte montiert. Als nächstes wird das noch recht gut erhaltene Dach in seine Bestandteile zerlegt, gereinigt, ausgebessert und dann Stück für Stück auf dem neuen Wagenkasten wieder zusammengesetzt.

Eine Ausbildungswerkstatt hat gerade die nach Originalteilen angefertigten neuen Dachbretter abgeliefert und ist jetzt mit dem Nachbau der vollkommen unbrauchbaren Bühnendächer beschäftigt.

**Wagen 21:** Nachdem die Montage der Wandverkleidungen abgeschlossen ist und die Holzlattebänke eingebaut worden sind, wird letzte Hand an die Elektrik und die unzähligen Kleinigkeiten der Innenausstattung gelegt.

Die Arbeiten an der Außenlackierung stehen kurz vor dem Abschluß. Die zukünftige rot/beige Lackierung wird leicht von den Triebwagen abweichen, die sich dem Reichsbahnschema anlehnen. Die Lackierung des Wagens 21 erfolgt entsprechend dem Ablieferungszustand der DEV-Triebwagen T 42 (s. DME 2/89, S. 14 u 15) und T 44, da das die kleinbahntypische Lackierung darstellt.



So kannten und mochten wir ihn: Helmut Luther, umzingelt von wißbegierigen Museums-Eisenbahnern, ließ uns gerne von seinen umfangreichen Kenntnissen und dem Erfahrungsschatz aus seiner langen Dienstzeit bei der Deutschen Reichsbahn profitieren. Foto: Wolfram Bäumer

Die Hauptuntersuchung des Wagens 21 wird voraussichtlich im Oktober abgeschlossen, so daß die ersten offiziellen Fahrten im Dezember bei den Nikolausfahrten stattfinden werden. Für die feierliche Übergabe an den Fahrbetrieb zu Anfang Dezember hoffen wir, einige Vertreter der Vorbesitzer begrüßen zu können. Die verschiedenen Phasen der Aufarbeitung des Wagens werden anhand einer kleinen Bildreportage in einer der nächsten Ausgaben dargestellt.

**Wagen 129:** Für das kommende Winterhalbjahr ist die betriebsfähige Aufarbeitung des gedeckten Güterwagens 129 (ex OEG 365) vorgesehen. Sein überdurchschnittlich guter Erhaltungszustand und das Bestreben, die vorhandene Substanz zu bewahren, gaben den Ausschlag für diese kurzfristig angesetzte Hauptuntersuchung. Die vorhandene Druckluftbremse soll wieder aktiviert und eine durchgehende Vakuumbremseleitung verlegt werden. Die Scharfenbergkupplungen werden durch die üblichen DEV-Zug- und Stoßvorrichtungen ersetzt. Die noch recht gute Verbretterung des Bodens und der Seitenwände soll unbedingt erhalten werden, nicht zuletzt um die im Innenraum sichtbaren und unwiederbringbaren Gebrauchsspuren zu bewahren, ein nach unserem heutigen Kenntnisstand sehr wichtiges Ziel eines richtigen Museums. Der Dachbelag muß allerdings komplett erneuert werden, ebenso die Außenlackierung.

**Wagen 137:** Am 14. September 1990 konnte die Hauptuntersuchung vom Wagen 137 abgeschlossen werden. Schon tags darauf konnte er am „Kleinbahnwochenende“ eingesetzt werden. Zusammenfassend werden die während der Hauptuntersuchung ausgeführten Arbeiten aufgelistet:

- Entrostung und Konservierung des Rahmens,
- Anfertigung neuer Kupplungen unter Verwendung möglichst vieler FKB-Originalteile,
- Grundüberholung der Bremsanlage und Vorbereitung zum späteren Betrieb der „Görlitzer Gewichtsbremse“, Montage der Seilrollen auf dem Dach,
- Erneuerung der Stirn- und Seitenwände,
- Neuanfertigung sämtlicher Fenster und Türen, der Petroleumlampenkästen und der Inneneinrichtung,
- Anfertigung und Montage des klappbaren Bremsersitzes,
- Erneuerung des Dachbelages und Einbau der Kamine für die Petroleumbeleuchtung,
- komplette Neulackierung innen und außen.

**Wagen 140:** Aufgrund der Tatsache, daß einige Aktive wesentliche Teile ihres Sommerurlaubs opferten, konnte die Hauptuntersuchung des Wagens 140 (ex OEG 1011) verhältnismäßig zügig abgewickelt werden. Somit steht der offene Güterwagen seit Ende September für die umfangreichen Streckensanierungsarbeiten nach Saison-schluß wieder zur Verfügung.

**T 41:** Durch einen unerwartet aufgetretenen Schaden an der Antriebswelle am Asendorfer Wagenende konnte der Wismarer Schienenbus leider nicht an den Kleinbahntagen im August teilnehmen. Der Schaden konnte aber recht schnell durch einen Fachbetrieb behoben werden, so daß der Triebwagen schon Ende August wieder einsatzbereit war.

**T 44:** Die Deckenverkleidung ist mittlerweile wieder eingebaut und auch der Spantenaufbau ist entrostet und lackiert worden. Die neue Blech-

haut, nach der Werkszeichnung angefertigt, ist komplett angeliefert worden. Nachdem die Blechrückseiten konserviert worden sind, wird mit der Montage der Bleche angefangen. Zuvor wird der jetzt auf Baustützen ruhende Wagenkasten noch vorgespannt, damit er später in der Mitte nicht durchhängt.

**V 2:** Anfang September traf nach einem über zehnjährigen Aufenthalt in Berlin die »Spiekerooog« wieder in Bruchhausen-Vilsen ein. Leider hatte sich die ursprünglich gegebene Möglichkeit einer betriebsfähigen Aufarbeitung dieser Lokomotive aus den verschiedensten Gründen zerschlagen. Viele Jahre stand sie in einem kleinen Holzschuppen in Berlin, der jetzt geräumt werden mußte. Ihre vorerst letzte Ruhestätte hat die V 2 im Freigelände des Bahnhofs Heiligenberg gefunden, denn aus Platzgründen kann sie leider nicht unter Dach abgestellt werden. Die gesamte Lok einschließlich des Reservemotors ist in einem derart desolaten Zustand, daß eine betriebsfähige Aufarbeitung in der absehbaren Zeit dieses Jahrtausends wenig wahrscheinlich erscheint.

»Hermann«: »Hermann« steht wieder unter Dampf! Ende August bzw. Anfang September konnten einige Probefahrten recht erfolgreich durchgeführt werden. Abgesehen von den üblichen kleinen Leckagen, die problemlos abgestellt werden konnten, bewährten sich auch die neue Zentralschmierung und der überholte Regler ganz ausgezeichnet. Der etwas lädierte Anstrich wurde zunächst einmal provisorisch ausgebessert und soll während der Wintermonate erneuert werden.

»Plettenberg«: s. gesonderten Bericht

Zum Schluß sei noch auf das traditionelle „Mikys-Winter-Meeting“ (MWM) in der Zeit vom 28. Januar bis 1. Februar 1991 hingewiesen. Wie bereits in den vergangenen Jahren werden auch diesmal wieder einige besonders „harte Nüsse“, speziell auf dem Triebfahrzeugsektor zu knacken sein. Helfende Hände sind auch im kommenden Jahr gern gesehen.

Durch den Erfolg der Lok- und Rottenmeetings bestärkt, hat sich auch die Wagenabteilung zur Organisation derartiger Treffen durchgerungen. Ab sofort findet an jedem ersten Wochenende im Monat ein „Wagentreffen“ statt, zu dem alle Interessierten herzlich eingeladen sind. Zur Zeit wird am Dach des Wagens 18 gearbeitet. Für Fragen stehen Rede und Antwort:

Ralf Hormann (0 42 52) 17 97  
Stephan Schad (0 43 49) 16 17.

Gerhard Moll, Uwe Franz

»Plettenberg«

Nachdem die Arbeiten an der Lok »Hermann« nun weitgehend abgeschlossen waren, wurde mit vereinten Kräften an der Lok »Plettenberg« weiter gearbeitet. Ziel war die Inbetriebsetzung der Lok verbunden mit einigen Lastprobefahrten noch bevor Anfang Oktober das Streckenstück zwischen dem Haltepunkt Wiehe und der Kurve im Vilser Holz zwecks Erneuerung demontiert wird.

Am 13. September 1990 wurde die Lok nach Erledigung einiger Restarbeiten erstmals angeheizt. Es waren anwesend: Karl Hunold, Gerhard Moll, Karl-Heinz Jahnke, Jens Hatesohl und etwas später auch Hans-Peter Kempf. Die

Lok hatte gegen 13.00 Uhr den vollen Kesseldruck, und die Sicherheitsventile konnten eingestellt werden. Nach der Beseitigung der üblichen Undichtigkeiten an den Pumpen, Armaturen usw. öffnete Karl Hunold gegen 15.00 Uhr erstmals den Regler und die Lok fuhr nach über 20-jähriger Abstellzeit wieder mit eigener Kraft vom Betriebswerk in den Bahnhof Bruchhausen-Vilsen.

Nun erfolgte eine eingehende Dichtigkeits-Überprüfung der Ein- und Ausströmröhre, der Überhitzerelemente, Armaturen, Speisepumpen usw. mit dem Ergebnis: Keine größeren Mängel! Gegen 17.00 Uhr erfolgte eine Leerfahrt bis zum Haltepunkt Vilser Holz und zurück.

Am nächsten Morgen wurde die Lok wieder angeheizt. Nach dem wiederholten Überprüfen der Schmierung und des Stangenstichmaßes wurden alle Zylinder- und Schieberentwässerungsventile gesäubert und nachgearbeitet. Nachmittags wurde wieder eine Leerprobefahrt bis zum Haltepunkt Vilser Holz durchgeführt. Wenige Stunden später verlief dann eine Lastprobefahrt mit einem kurzen Grp über die gesamte Strecke bis Asendorf und zurück recht erfolgreich. Folgende erste Eindrücke konnten auf den Probefahrten gewonnen werden:

- Die Leistung der Lok ist gut, die Last von ca. 30 t wurde anstandslos gefahren.
- Die Laufruhe ist für eine Zachsige Lok mit nur 1,5 m Achsstand mit gut zu bezeichnen.
- Die Dampferzeugung ist gut.
- Wasser- und Kohleverbrauch sind nach ersten Schätzungen gering.
- Beide Injektoren fördern genügend Wasser.
- Die wieder eingebaute Körting-Luftsaugebremse arbeitet sehr gut.
- Die vom Schmidt'schen Kleinrohr-Überhitzer mit nur 11,5 qm Heizfläche gelieferte Heißdampf-temperatur von 200° - 240° C wurden schon bei 6 - 8 bar Schieberkastendruck erreicht.

Weniger erfreulich ist die Tatsache, daß das hintere rechte Achslager wiederholt zu heiß wurde. Um der Sache auf den Grund zu gehen, wurde die Lok wieder ausgeacht, der Fehler festgestellt und beide Achslager der Treibachse neu ausgegossen. Dagegen sind Undichtigkeiten am Regler und ständig weiter brennende Asche im Aschkasten regelrechte Banalitäten.

S. 23 oben links: Der ganz aus Eichenholz neu gebaute Wagenkasten des Wagens 18 auf dem Rahmen aufgesetzt, 18. August 1990, Foto: Heinz Eisdorn

Oben rechts: Das Dach des Wagens 18 liegt fertig zur Behandlung auf Operationstisch Nr. 164, August 1990

2. Reihe links: Wagen 21 während der Arbeiten an der Außenlackierung, Ende September 1990

2. Reihe rechts: Fakultativwagen 137 mit Görlitzer Gewichtsbremse und Vilser Bremser, 14. September 1990

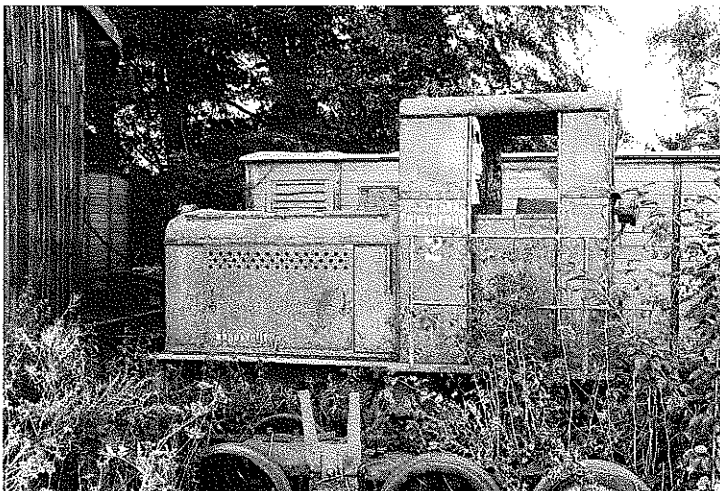
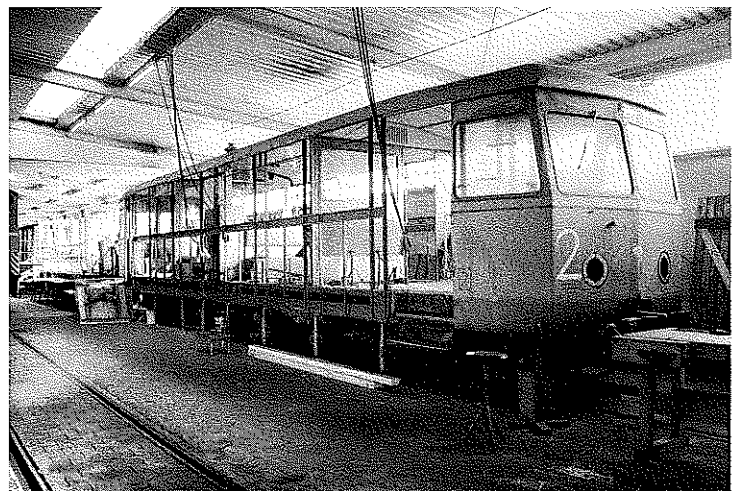
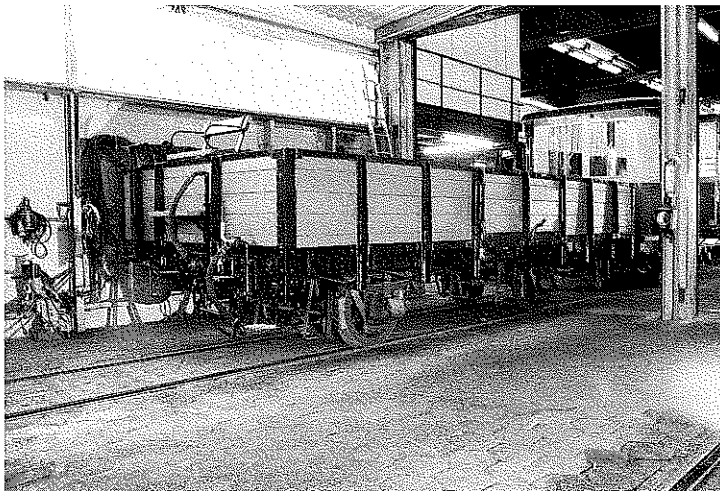
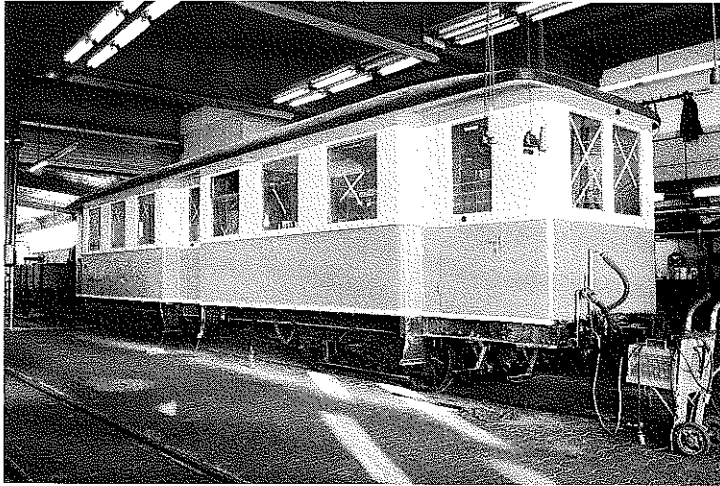
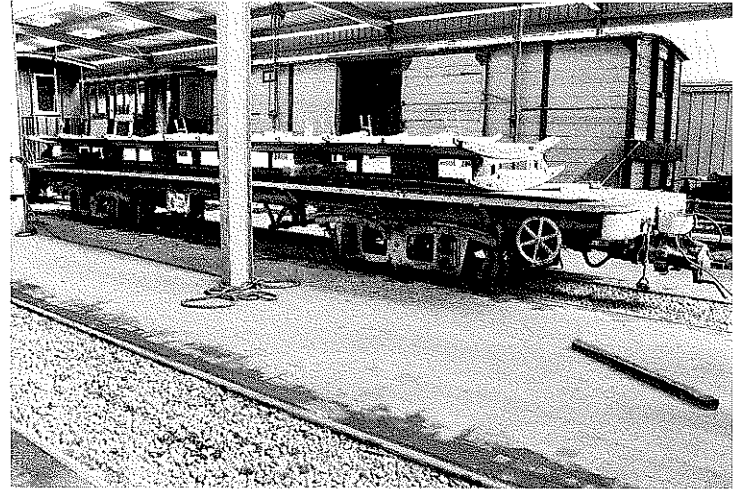
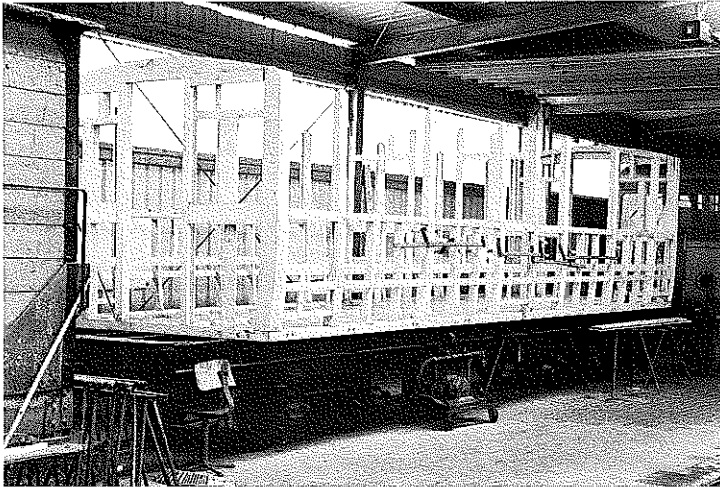
3. Reihe links: Wagen 140 kurz vor seiner Fertigstellung, noch fehlt die Beschriftung, Ende September 1990

3. Reihe rechts: Der T 44 wird zu seiner Neuverblechung vorbereitet, Ende September 1990

Unten links: Lok »Spiekerooog« abgestellt in Heiligenberg, Anfang September 1990

Unten rechts: Lok »Plettenberg« beim ersten Anheizen, 13. September 1990

Fotos: Uwe Franz





Hartwig Harms

**Streckenerneuerung im Einschnitt**

In DME 4/1988 ist der Abbau des maroden Gleises im Einschnitt zwischen Vilser Holz und Vilser Heide Anfang Oktober 1988 mit Bild und Text dokumentiert worden. Fotos in weiteren Ausgaben wie das Titelfoto von DME 1/1990 belegen, daß das nach dem Gleisabbau vorhandene Planum der Trasse nicht zu einem Radwanderweg umfunktioniert worden ist, so wie es leider schon manch andere Bahnstrecke erwischt hat.

Die Streckenerneuerung dieses 550 m langen Gleisabschnittes zwischen km 2,325 und km 2,875 der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf hatte für den DEV in Art und Umfang eine bislang nicht gekannte Dimension im Gleisbau. Diese Größenordnung konnte von den ehrenamtlichen Arbeitskräften der aktiven DEV-Mitglieder bei weitem nicht bewältigt werden, so daß größere Arbeitsanteile an Fremdfirmen vergeben werden mußten. Auch in finanzieller Hinsicht brachte das Investitionsvolumen von mehr als 230.000 DM selbst einen derart soliden Verein wie den DEV an seine Leistungsgrenze.

Nach Abbau des Gleises wurden noch im Oktober 1988 die notwendigen Erd- und Entwässerungsarbeiten von Fremdfirmen durchgeführt, sowie die Schottergrundlage für das neue Gleis aufgebracht und durch Walzen verfestigt.

Am Wochenende 23./24. Oktober 1988 lief nach generalstabsmäßiger Planung der Wiederaufbau des Streckenabschnittes mit den im Bahnhof Heiligenberg vorbereiteten kompletten Jochen der Stuttgarter Strassenbahn ab. Die Steifigkeit der Gleisjoche (K-Oberbau) ermöglichte diese

für die Museums-Eisenbahn ungewöhnliche Verlegeart. Der Arbeitsablauf stellte sich wie folgt dar: Im Bahnhof Heiligenberg wurde per Autoteleskopkran ein vorbereitetes Gleisjoch auf 2 mit aufgesetzten Eisenrahmen versehene Rollwagen gehievt, die von der Diesellok V 3 Richtung Baustelle Bü Vilser Heide geschoben wurden. Dort wurde das Joch per Seil durch Radlader von den Rollwagen heruntergezogen und auf dem Schotterbett genau plaziert. Während der Arbeitszug leer zurück nach Heiligenberg fuhr, laschte die Rotte das Gleisjoch an das bestehende Gleis an und richtete es aus.

Zwischenzeitlich hing im Bahnhof Heiligenberg bereits das nächste Gleisjoch am Haken des Krans, um nach Eintreffen des Arbeitszuges sofort auf die Rollwagen aufgeladen zu werden. Nachdem sich der beschriebene Arbeitsablauf eingespielt hatte, wurden die Intervalle von einer Jochverlegung bis zur nächsten immer kürzer, obwohl der Weg des Arbeitszuges jedes mal um eine Jochlänge wuchs. Auch die Ablängung der Schienen im Kurvenbereich des Einschnittes und die Neuschotterung des Bü Vilser Heide bewirkten keine Zwangspausen im Arbeitsablauf. Wohlverdiente Stärkungspausen gab es dennoch.

Am 23. Oktober 1988 waren bereits 2 Drittel der Gleisjoche verlegt; tags drauf folgte das letzte Drittel und damit bereits die Schließung der Gleislücke. An- und abschließende Arbeiten wie Schweißen und Schleifen der Schienen, Vervollständigen des Schotterbettes sowie erforderliche Stopf- und Richtarbeiten wurden überwiegend durch Fremdfirmen durchgeführt.

Unten links: Am Bü „Vilser Heide“ wirkt das Pfeifsignal ohne Gleis etwas verloren, 1. Oktober 1988, Foto: Hartwig Harms.

Unten rechts: Erdarbeiten am Bü „Vilser Heide“, Foto: Hartwig Harms

Ganz unten links: Blick vom Vilser Holz in den Einschnitt nach Vorbereitung des neuen Planums, 14. Oktober 1988, Foto: Theo Wiegmann

Ganz unten rechts: Blick aus dem Einschnitt in Richtung Vilser Heide, gewalztes Schotterbett und neue Entwässerungsrinne, Foto: Hartwig Harms

S. 25 oben links: Verladung der Gleisjoche im Bahnhof Heiligenberg auf Rollwagen per Autoteleskopkran, 23. Oktober 1988, Foto: Hartwig Harms

Oben rechts: Herunterziehen eines Gleisjoches per Radlader vom Rollwagen am Bü „Vilser Heide“, 23. Oktober 1988, Foto: Hartwig Harms

2. Reihe links: Anlaschen und Richten des neuen Gleisjoches an das bestehende Gleis am Bü „Vilser Heide“, 23. Oktober 1988, Foto: Hartwig Harms

2. Reihe rechts: Kürzen der Innenschienen im Kurvenbereich des Einschnitts, 23. Oktober 1988, Foto: Hartwig Harms

3. Reihe links: Schottern des Bü „Vilser Heide“, 23. Oktober 1988, Foto: Claus Haenack

3. Reihe rechts: „Stilleben“ während der Mittagspause, 23. Oktober 1988, Foto: Hartwig Harms

Unten links: Schließen der Gleislücke am Vilser Holz, 24. Oktober 1988, Foto: Theo Wiegmann

Unten rechts: Nacharbeiten des geschotterten Bü „Vilser Heide“ durch die DEV-Rotte, 12. November 1988, Foto: Theo Wiegmann

