

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Einladung zum Ostermeeting

Vom 23. März bis 1. April 1991 veranstaltet unser Gleisbau-Ingenieur Friedhelm Burda wieder das traditionelle Ostermeeting. Als Programm ist „kleine Gleisunterhaltung“ angesagt, d. h. leichte aber wichtige Unterhaltungsmaßnahmen sollen durchgeführt werden, wie Stöße stopfen, einzelne Schwellen wechseln etc.

Am 26. März 1991 wiederholen wir nach genau 25 Jahren die erste Probefahrt der ersten Museums-Eisenbahn mit Lok »Hoya« und dem Wagen 14. Dabei können die Teilnehmer des Ostermeetings selbstverständlich mitfahren. Anschließend ist ein gemütliches Beisammensein mit Buttermilch und Haferschleim vorgesehen.

Interessenten wenden sich bitte an:

Dipl.-Ing. Friedhelm Burda, Mainwiesenweg 66, 8750 Aschaffenburg



Hartwig Harms

Herbstbaustelle im Vilser Holz

Direkt nach Beendigung des fahrplanmäßigen Betriebs in der Sommersaison 1990 wurde mit der Streckenerneuerung des ersten Viertels des auf dem Damm im Vilser Holz liegenden maroden Gleises begonnen. Die Vorbereitungen dazu - wie Schienen schneiden, Schwellen stapeln, Kleineisen sortieren - waren bereits während der Fahrsaison getroffen worden.

Am 6. Oktober 1990 wurden die vorgesehenen 150 m Gleis (Form 5) abgebaut und -transportiert. Nach maschineller Planierung konnten am 13. Oktober 1990 sieben Jochlängen in Form-6-Gleis mit neuen Schwellen verlegt werden. Am 20. Oktober folgten die restlichen 4 Jochlängen und bereits wieder die Schließung der Gleislücke. Ein Erlebnis war hier für alle Beteiligten die mittlerweile unter Dampf stehende »Plettenberg« als Arbeitszuglok, mit der abschließend das neuverlegte Gleis befahren wurde (mit anschließender „Lustfahrt“ nach Asendorf).

Nach Stopfen des Neubaugleises (der Kies wurde erstmals mit dem Schotterwagen Nr. 163 verteilt) konnte am 10. November für die Neubauten 150 m Gleis die Langsamfahrstelle aufgehoben werden.

Die restlichen „alten“ 450 m des Dammgleises sollen in gleicher Weise, davon noch einmal 150 m vor der Jubiläumssaison 1991 erneuert werden. Dafür bitten wir bei den DEV-Mitgliedern um tatkräftige Unterstützung.

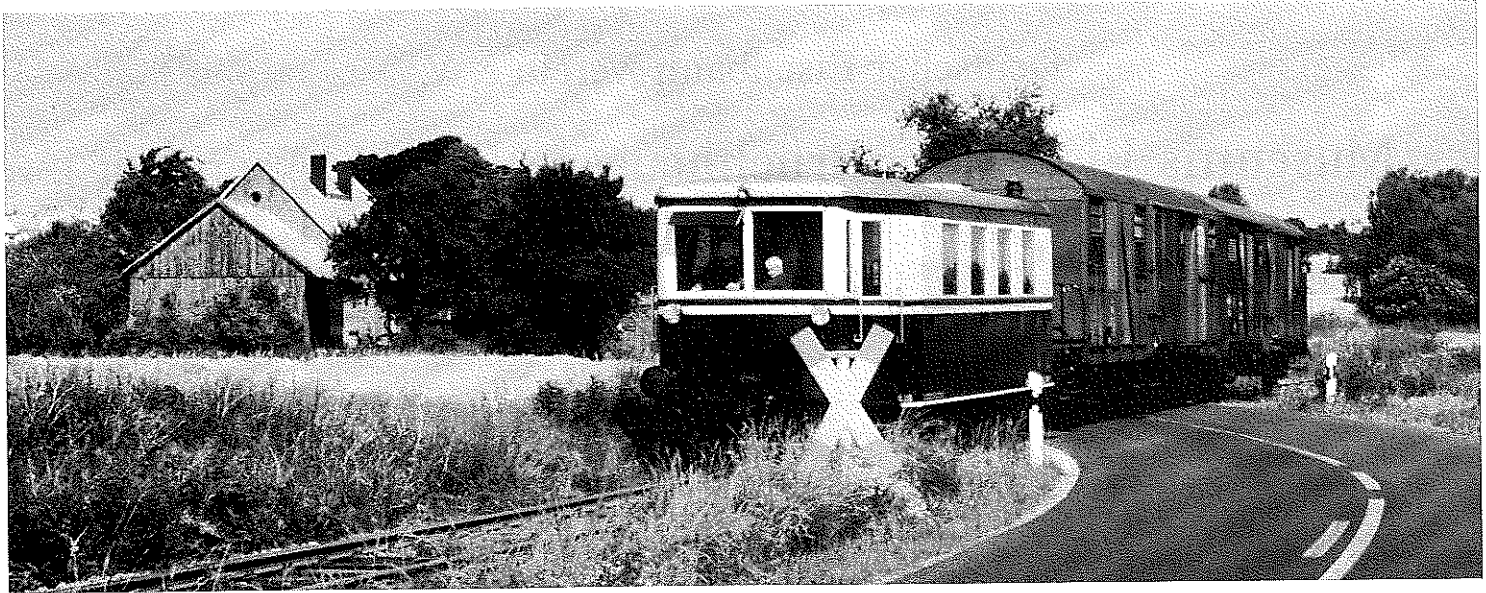


Oben: Durchtrennen der alten Schienen, 6. Oktober 1990

Mitte: Beginn des Gleisabbaus, 6. Oktober 1990

Unten: Anschluß des letzten Form-6-Joches an das vorhandene Streckengleis, 20. Oktober 1990

Fotos: Hartwig Harms



Uwe Franz

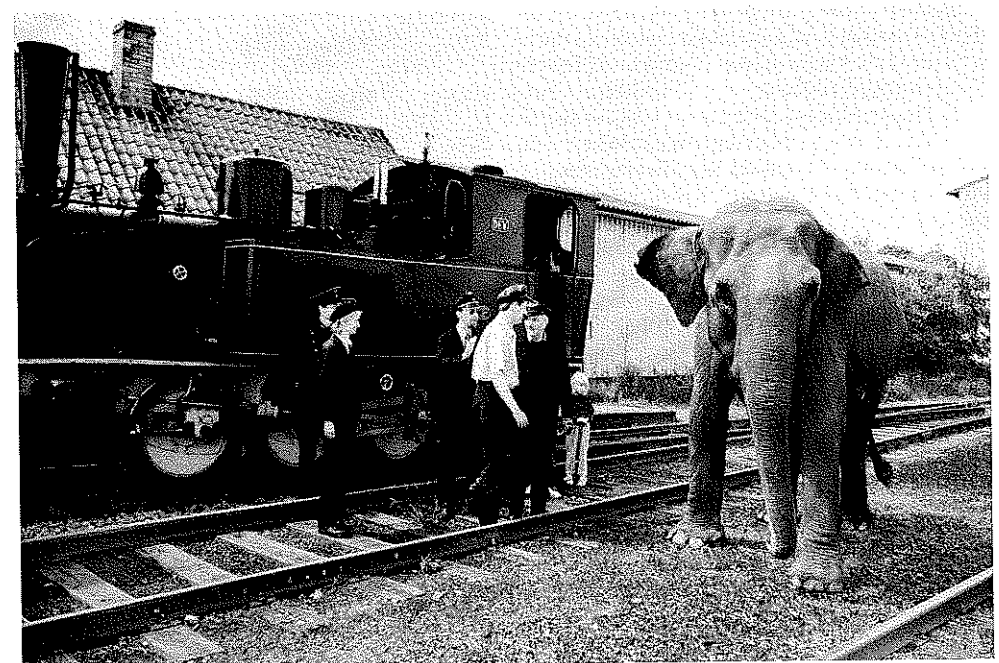
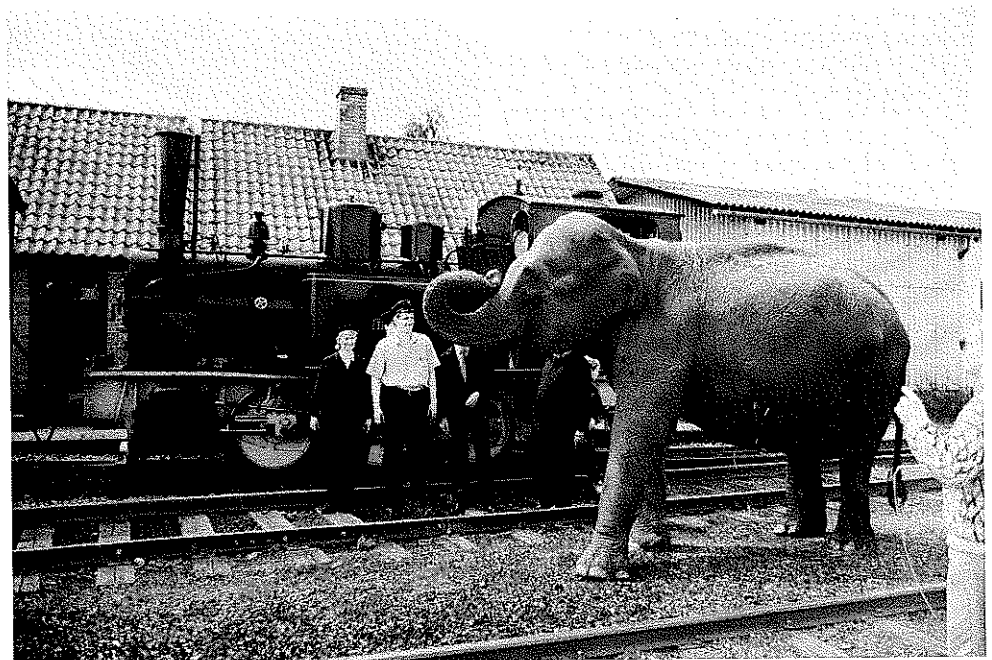
Nachlese 1990 - „Können Sie unsere Elefanten abholen?“

Was sich am Telefon zuerst wie ein verspäteter Aprilscherz anhörte, hatte einen durchaus ersten Hintergrund. Der bei den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya anrufende, aufgeregte Kunde war der Zirkusdirektor vom Zirkus Corty-Althoff, der in der ersten Juli-Woche 1990 in Bruchhausen-Vilsen gastierte.

Während der übrige Zirkus per Straße anreiste, zeigten die 5 indischen Zirkuselefanten ökologisches Fingerspitzengefühl und hatten ihre Anreise per Bahn angetreten. Aus unerklärten Gründen landeten die Elefanten in ihren 2 G-Wagen im Bahnhof Syke, statt wie avisiert in Eystrup. Nun mußten sie rasch nach Bruchhausen-Vilsen gebracht werden, denn derart treue und sensible Bahnkunden möchte man nicht gerne verärgern. Aber wie sollte man sie herbekommen? Ausgerechnet an diesem Tag war der VGH-Güterzug voll ausgelastet. So kam es, daß sich einige aktive Museums-Eisenbahner spontan bereit erklärten, mit dem T 1 nach Syke zu fahren und den Elefanten eine eindrucksvolle Sonderfahrt zu bieten.

Unter großer Anteilnahme der regionalen Presse, die anlässlich der Schulfahrten am 3. Juli 1990 gerade bei der Museums-Eisenbahn zugegen war, und des örtlichen Kindergartens, traf gegen Mittag der T 1 mit seiner gewichtigen Fracht (30 to.) in Bruchhausen-Vilsen ein. Kurz nach Ankunft des Zuges ging die Rangierfahrt sofort an die große Seitenrampe im Bahnhof, denn für solche Fahrgäste ist der bequemste Bahnsteig gerade gut genug.

Die Elefanten konnten es verständlicherweise kaum erwarten, endlich aus den dunklen Güterwagen befreit zu werden. Sofort stürzten sie sich auf alles, was grün und eßbar auf dem Bahnhofsgelände schien. Nur mit Mühe konnten die Museums-Eisenbahner verhindern, daß die immerhin teilweise ebenfalls grün lackierte Lokomotive »Hoya« als leckeres Elefantenfutter betrachtet wurde.



Oben: T 1 mit den beiden Elefanten-Wagen kurz vor Wachendorf, 3. Juli 1990, Foto: B. Walbersloh

Mitte und unten: Ganz offensichtlich ist der Elefant sehr erfreut, die Museums-Eisenbahn besuchen zu dürfen und wendet sein Interesse erst nach der Erkenntnis ab, daß sich für ihn kein passender O-Wagen im Zug befindet. 3. Juli 1990, Fotos: Uwe Franz

Annette Kempf

Nikolausfahrten 1990

Viele fleißige Hände verkauften insgesamt 270 l Glühwein und 260 l Kakao dazu noch etliche Liter Kaffee, Tee usw. An dieser Stelle herzlichen Dank für die tolle Mitarbeit.

Wolfram Bäumer

Betriebsergebnisse 1990

Wie nicht anders zu erwarten, haben sich die Grenzöffnung zum Harz und die deutsche Vereinigung auf die Fahrgastzahlen in Bruchhausen-Vilsen negativ ausgewirkt. So zählte der DEV im Sommer 1990 mit 40.940 immerhin 8.697 Beförderungsfälle und damit 17,5 % weniger als 1989 und liegt damit wieder auf dem Niveau von 1988. Die Nikolausfahrten konnten dagegen um weitere 5,2 % zulegen und beförderten 8.124 „Beförderungsfälle“.

Auf den Regelspurgleisen der VGH konnte der DEV 4.258 (-32,8 %) Beförderungsfälle zählen. Insgesamt liegen die Aktivitäten des DEV mit 53.322 Beförderungsfällen auf dem recht hohen Niveau von gut 50.000, das wir seit 1986 alljährlich gewohnt sind.

Die Höhe der Zahlen und die geringer als erwartet ausgefallenen Einbußen belegen die Beliebtheit der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. Denn wenn man nun auf leichte und bequeme Art auch in den Harz reisen und dort die Dampfbahnen in atemberaubender Umgebung genießen kann, muß die Museums-Eisenbahn eine ganze Menge dagegen setzen. Das tut sie auch – durch hohe Qualität des touristischen Angebotes wie:

- Sauberkeit,
- Zuverlässigkeit,
- gute Bewirtschaftung des Buffetwagens,
- freundlicher Service,
- und was viel zu häufig unterschätzt wird:
- saubere Toiletten an beiden Endbahnhöfen.

Wer nach Bruchhausen-Vilsen zur Museums-Eisenbahn kommt, weiß ganz genau, daß man sich auch mit hellen Hosen auf die Holzlattensitze setzen kann, daß die im Fahrplan verzeichneten Züge auch wirklich mit Dampf gezogen werden, daß im Buffetwagen der Kuchen lecker und der Kaffee heiß sind und daß man sich um ihn kümmert.

Nicht zu vergessen sei das kulturelle Angebot:

- Die Fahrzeuge stammen tatsächlich aus der Zeit der Jahrhundertwende und geben das damalige Erscheinungsbild ab,
- Die Betriebsweise entspricht exakt jener der vormaligen Kleinbahnen,
- An Kleinbahntagen und zu besonderen Anlässen verkehren auch GmP und sogar Güterzüge, um die Bedeutung der Kleinbahnen als Verkehrsmittel zu verdeutlichen.

Diese Aufstellung kann DEV-Mitgliedern unsere Stärken deutlich machen, sie soll aber auch allen aktiven Museums-Eisenbahnern zeigen, wo wir uns keine Nachlässigkeit leisten können und wo noch Steigerungsmöglichkeiten bestehen. So könnten beispielsweise Führungen durch die Fahrzeughalle von einem technisch und geschichtlich kompetenten Museums-Eisenbahner zu festen und damit einkalkulierbaren Zeiten den Besuchern einen umfassenden Überblick über die Entwicklung der Kleinbahn-Fahrzeuge und ihre Bandbreite geben. Solange wir noch keine richtige Ausstellungshalle besitzen, ist unsere Fahrzeugsammlung neben dem Fahrbetrieb unsere größte Stärke und braucht nicht versteckt zu werden.



Wolfram Bäumer

Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf wird 25

In der Woche vom 29. Juni bis 7. Juli 1991 wird der DEV als schwerpunktmäßige Jubiläumsveranstaltung das 25jährige Bestehen der ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands feiern. Statt wie zunächst angepeilt war, Themen aus den Bereichen „Kleinbahn in der Gesellschaft“ und „Mensch und Kleinbahn“ in der Theorie aufzuarbeiten und beim Jubiläum den Besuchern vermitteln zu wollen, konzentrieren wir uns jetzt lieber auf das, was wir gut können:

Auf die Praxis!

Da die Museums-Eisenbahn als Säule des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen Geburtstag hat und nicht das Kleinbahn-Museum als kulturelle Institution, erscheint ein breitgefächertes Fahrbetrieb (Personenzüge, GmP, Güterzüge, Rollbock- und Rollwagenverkehr) mit begleitenden Ausstellungen zum technischen Hintergrund auch sinnvoll. Daher sind zunächst 3 größere Ausstellungen mit den Themen Dampflokaurarbeitung, Waggonaurarbeitung und Gleisbau eingeplant, die zusammen mit Fahrkarten-, Uniform- und Modell-Schmalspurbahnausstellungen alles Wissen über „das Wie“ des Transportsystems Kleinbahn und damit auch der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf vermitteln werden. Es dürfte sich daher lohnen, den Urlaub mit einem nicht zu knappen Besuch in Bruchhausen-Vilsen zu verbinden.

Was für Besucher gilt, gilt natürlich erst recht für alle aktiven DEV-Mitglieder und jene, die bei dieser Gelegenheit einmal mit anpacken möchten. Die Vorbereitungen und der Abbau der Ausstellungen in den Wochen vor und nach der Veranstaltung kann unmöglich allein auf den Schultern der Werkstattleute, der Rotte und des Zugpersonals ruhen. Tafeln beschriften, Stellwände aufstellen, Gegenstände anordnen, Fotos aufhängen oder sich bei den vielen unvorhergesehenen Kleinigkeiten nützlich machen, das kann wirklich jeder! Daß sogar diese Dinge viel Spaß bereiten und daß auch die Abende nicht langweilig werden, braucht man wohl kaum zu erwähnen. Falls Sie Lust haben, ein paar Tage zwischen Mitte Juni und Mitte Juli in Bruchhausen-Vilsen mitzuhelfen, dann wenden Sie sich bitte an: Bruno Rebbelmund, Poststr. 4, 4420 Coesfeld.

Foto: Aus der Sammlung betrieblicher Vorschriften: „Den Anweisungen des Nikolaus' ist unverzüglich Folge zu leisten.“ 1. Dezember 1990, Foto: Uwe Franz

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Die Nikolausfahrten des Jahres 1990 liegen nun recht erfolgreich hinter uns und somit auch ein arbeitsreiches aber dennoch erfolgreiches Jahr 1990. Natürlich gibt es da den Einen oder Anderen, der meint, es hätte noch mehr geschafft werden können und die anfallenden Arbeiten müßten noch effizienter ausgeführt werden.

Doch man sollte auch die kleinen Erfolge zu würdigen wissen und diese als Bestätigung für die Richtigkeit des eingeschlagenen Weges werten. Jüngstes Beispiel war der überaus große Zuspruch der Nikolausfahrten, so daß an manchen Tagen mit allem, was zur Personenbeförderung taugt, gefahren werden mußte. Und das ist für unsere Verhältnisse schon allerhand, wie das folgende Zahlenspiel verdeutlicht. Noch nie zuvor hat es bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf so viele betriebsfähige Personen- und Güterwagen gegeben wie zum Jahresausklang 1990.

Wagenbestand zum 1. 1. 1991:

| | betrf. | in HU | abg. | Summe |
|-------------------|--------|-------|------|-------|
| Personenwagen | 10 | 1 | 7 | 18 |
| Pack- u. komb. Wg | 3 | | 2 | 5 |
| Güterwagen etc | 15 | 1 | 22 | 38 |

Doch wo Licht ist, ist auch Schatten. Die in der letzten Ausgabe an dieser Stelle bekanntgegebenen Termine, insbesondere die der Wagentreffs an jedem ersten Wochenende im Monat, sind scheinbar ungehört verhallt. Denn die gewünschte Resonanz blieb weitgehend aus. Es haben sich leider nur wenige Leute angesprochen gefühlt, und diese haben überwiegend auch nur deshalb angerufen, um die angegebenen Telefonnummern auf ihre Richtigkeit hin zu überprüfen. Der Schwerpunkt der Werkstattarbeit im Frühjahr 1991 wird sicherlich bei den Vorbereitungen zum bevorstehenden 25. Geburtstag unserer Museums-Eisenbahn liegen. Einige Fahrzeuge müssen noch den letzten Schliff erhalten, und außerdem gibt es auch viele Dinge, die man eigentlich schon längst erledigen wollte.

Wagen 9: Nach Abschluß der Nikolausfahrten sollen einige der schon länger anstehenden Arbeiten durchgeführt werden. So soll z. B. das Bremsgestänge im wesentlichen neu angefertigt und neu gehaltert werden. Außerdem sollen die Blatt-Tragfedern grundüberholt und auf Urmaß gebracht werden.

Wagen 18: Richtig große Fortschritte sind am „Karlsruher“ bis zum Jahresende 1990 leider nicht zu vermelden, weil der hier tätige Mitarbeiterstamm an anderen Projekten bisher aushelfen mußte. Aber es gibt dennoch ein paar Teilerfolge. So konnten die neuen Bühnendächer inzwischen ebenso fertiggestellt werden, wie die neuen Fußbodenbretter. Auch ein Teil der Spanten des Laternendaches wurde von unserer Holzwerkstatt aus Eichenholz originalgetreu angefertigt.

Wagen 20: Ja, Sie haben richtig gelesen: Wagen 20! So heißt nämlich der Personenwagen, der seit Herbst 1990 unseren Fahrzeugpark bereichert. Er stammt ursprünglich von der Spreewaldbahn und diente zuletzt als Aufenthaltsbude für die Werkstätigen eines Betriebes in den „FNL“. Noch sind zu wenig Details bekannt, daher wurde der Wagen auch noch nicht in der DME vorgestellt. Im Rahmen eines „Kupplungsbauprogrammes“ erhielt auch der Wagen 20 eine der DEV-Norm entsprechende Zug- und Stoßvorrichtung. Besonderer Wert wurde darauf gelegt, daß das für die Spreewaldbahn typische Erscheinungsbild weitgehend beibehalten wird.

Zur Erläuterung des Begriffes „Kupplungsbauprogramm“ sei an dieser Stelle folgende Ausführung gestattet: Dahinter verbirgt sich der Versuch, auch die nicht betriebsfähigen Fahrzeuge nach und nach mit einer passenden Kupplung auszurüsten. Diese Maßnahmen werden immer dann durchgeführt, wenn geeignetes Ausgangsmaterial und Werkstattkapazität zur Verfügung stehen. Da durch den Platzmangel das Rangieren mit noch nicht aufgearbeiteten Fahrzeugen an der Tagesordnung ist, erleichtert natürlich jedes Fahrzeug, das mit einer ordnungsgemäß ausgestatteten Kupplung versehen ist, diese Arbeiten.

Wagen 21: Die HU und weitgehende Wiederherstellung im Ursprungszustand konnte am 1. 12. 1990 im Rahmen einer kleinen internen Feierstunde abgeschlossen werden. Das Ergebnis kann sich nach unserer Meinung durchaus sehen lassen. Als Ehrengäste konnte die Familie Knoll aus Österreich begrüßt werden. Herr Dipl.-Ing. Knoll ist Betriebsleiter bei den Stern & Hafferl Bahnen in Österreich, wo unser Wagen 21 einen großen Teil seines bewegten Lebens verbrachte.

Nachdem unser Vorstandsmitglied Klaus Mertins die Geschichte des Wagens kurz beschrieben und auch Herr Knoll einige anerkennende Worte an das versammelte Publikum gerichtet hatte, entleerte Frau Knoll die obligatorische Flasche Sekt über den Puffer und wünschte dem Wagen 21 allzeit gute Fahrt mit fröhlichen Fahrgästen auf der Museums-Eisenbahn.

Anschließend erfolgte die erste Fahrt in einem planmäßigen Personenzug nach Asendorf und zurück. Als Fahrgäste waren fast alle dabei, die in irgendeiner Weise mit diesem Wagen in Verbindung gestanden bzw. an seiner Aufarbeitung beteiligt waren. Nach der Rückkehr in Bruchhausen-Vilsen fand dieser schöne Abend bei kaltem Buffet und heißen Würstchen seinen Abschluß.

Wagen 129: Weil bisher kein Werkstattplatz für den G-Wagen (ex OEG 365) vorhanden ist, ist

auch die Aufarbeitung noch nicht in dem erhofften Maße vorangeschritten. Auch die Nachforschungen um das ursprüngliche Aussehen dieses Fahrzeugs sind noch nicht ganz abgeschlossen. Lediglich die Scharfenbergkupplungen und der Rammenschutzbügel konnten mittlerweile entfernt und durch die besagte DEV-Norm-Kupplung ersetzt werden.

Wagen ex Franzburger Kreisbahnen: Mit der gelungenen Aufarbeitung unserer schon länger im Fundus befindlichen Seilhaspel konnte eine Grundvoraussetzung für die Wiederinbetriebnahme der Görlitzer-Gewichtsbremse bei den FKB-Wagen 137, 31 und 11 geschaffen werden.

Wagen 164: Ende Dezember 1990 wurde zur Ermittlung des zu erwartenden Arbeitsumfanges der gesamte Bretterbelag des Flachwagens (ex OEG 704) entfernt. In welcher Form dieser ehemalige Personenwagenrahmen in Zukunft genutzt werden kann und soll, bedarf noch einiger Überlegungen. Die vorhandenen Korrosionsschäden und ein größerer Unfallschaden am Asendorfer Wagenende erleichtern nicht gerade die Entwicklung einer sinnvollen Aufarbeitungsstrategie.

T 42: Anfang Dezember, rechtzeitig zu den bevorstehenden Winterfahrten, versagte Jumbos Anlasser seinen Dienst. Aus Lagerbeständen konnte kurzfristig Ersatz eingebaut werden.

T 44: Um den Talbot-Triebwagen wieder beweglich werden zu lassen, wurde in den letzten Wochen fieberhaft mit jedem verfügbaren Mitarbeiter an seiner neuen Blechhaut gearbeitet. Mitte Dezember 1990 war es dann soweit: Die neuen Seitenwände mit ihrer ursprünglichen Blechstärke von 2 mm waren fertig montiert. Von außen wurde der gesamte Triebwagen daraufhin geschliffen, gespachtelt, nochmals geschliffen und zum Abschluß mehrmals mit Rostschutz- bzw. Vorstreichfarben behandelt. Besonderer Wert wurde auf den Korrosionsschutz gelegt. Alle Hohlräume und andere schwer zugängliche Stellen am Aufbau wurden mit speziellen Hohlraum-Konservierungstoffen behandelt. Auf die Innenseiten der Seitenverblechung wurde eine Schalldämmpaste (Antidröhn) aufgetragen und anschließend überlackiert. Mit dem Einbau der Tragleisten für die hölzerne Innenverkleidung wurde begonnen.

Der absolute Höhepunkt der „Verblechungsarie“ stellte jedoch die Montage der ursprünglich vorhandenen Tragleisten dar. Da außer der Dachleiste kein für die Stabilität des Wagenkastens wichtiger Querverband mehr vorhanden war, mußten diese angefertigt werden. Das wurde von einem befreundeten Unternehmen anhand der Talbot-Originalzeichnung als Vorlage aus Nirosta-Blechen (für Techniker: V2A) ausgeführt. Besonderer Dank sei an dieser Stelle an unsere ABM-Museums-Eisenbahner gerichtet, die sich beim Bohren von einigen hundert neuen Schraubenlöchern und dem anschließenden Einbau von fast 3000 Schrauben besonders verdient gemacht haben.

Lok »Hermann«: Der alte Anstrich wurde weitgehend entfernt bzw. angeschliffen, so daß in Kürze mit dem Aufbringen einer neuen Außenlackierung begonnen werden kann. Wie mittlerweile alle anderen DEV-Dampflokomotiven, erhielt auch »Hermann« ein Gestra-Abschlammentil am Kessel eingebaut.

Lok »Plettenberg«: Nachdem die in DME 4/90 beschriebenen Restarbeiten erfolgreich abgeschlossen sind, geht die Lok in die Obhut der Malerwerkstatt über, um hier den letzten Schliff zu erhalten.

Zuvor wurde noch im Dezember 1990 das Führerhausdach mit einem neuen Bretter- und Teerpappenbelag versehen. Auch die typische Entlüftungshaube und das Dampfblätwerk fanden auf dem neuen Dach wieder ihre angestammten Plätze.

Die sich bei den Probefahrten ergebenden Probleme mit den Überhitzerelementen konnten weitgehend abgestellt werden. Langfristig wird jedoch die Beschaffung eines neuen Überhitzersatzes unumgänglich sein.

Lok »Spreewald«: Im November 1990 wurde mit dem Zerlegen der Lokomotive in ihre Bestandteile begonnen. Im Dezember wurde der Kessel vom Fahrwerk abgehoben und wird gegenwärtig zur besseren Beurteilung seines Erhaltungszustandes wiederum in seine Einzelteile zerlegt. Der Zustand der kupfernen Feuerbüchse scheint weitaus besser als erwartet zu sein, genaueres läßt sich natürlich erst nach ihrer Freilegung sagen. Die angelaufenen Arbeiten sollen in erster Linie der Ermittlung des Arbeitsumfanges und des damit verbundenen Finanzbedarfes dienen.

Sobald die erforderlichen Mittel bereitstehen, soll umgehend mit der Aufarbeitung der Lok begonnen werden. Im Rahmen der bevorstehenden Aufarbeitung wird die Lok auch in einen vormaligen Zustand zurückversetzt: Am Augenfälligsten werden dabei das ursprüngliche Führerhaus mit der eigenwilligen Dachform und die gewölbte Rauchkammertür mit Zentralverschluß sein. Das bisherige Führerhaus wird nicht wieder instand gesetzt, weil es sich hierbei um einen Neubau nach einem Unfallschaden handelt. Allerdings ist nicht geplant, die Lok in den Fabrikzustand zurückzusetzen, sondern wir denken, daß die »Spreewald« das geeigneteste Exponat ist, um das typische Erscheinungsbild einer Kleinbahn-Dampflokomotive in der Zeit nach Einführung der Druckluftbremse und der elektrischen Beleuchtung zu vermitteln. Denn in den 30er Jahren haben diese technischen Neuerungen auch auf zahlreichen Kleinbahnen Eingang gefunden und sollten daher vom Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen (in diesem Falle der Museums-Eisenbahn) nicht übergangen werden.

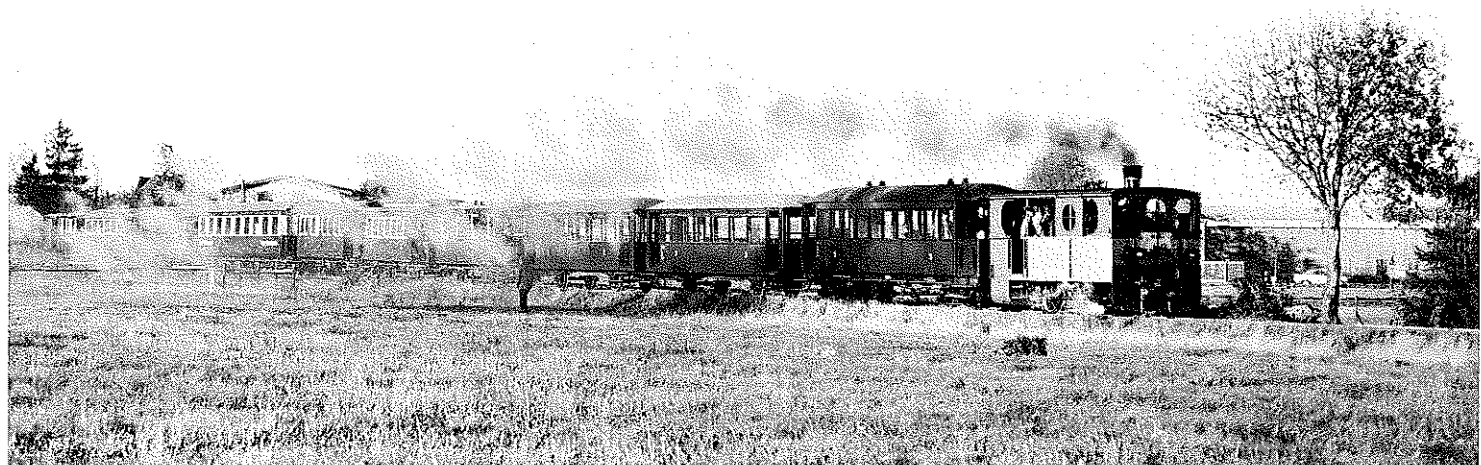
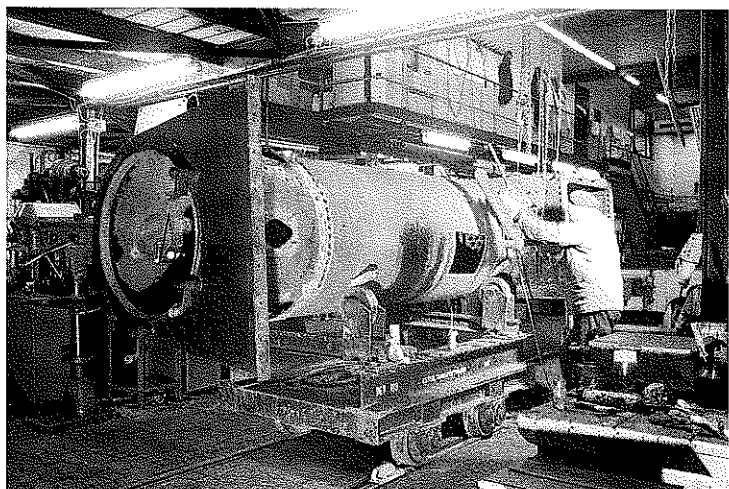
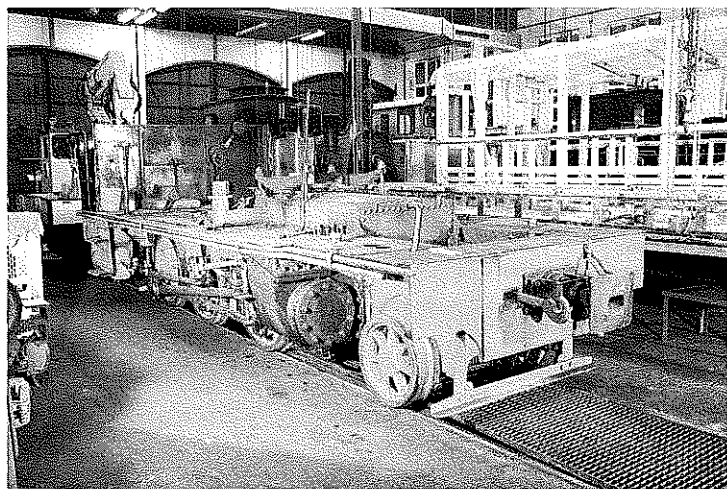
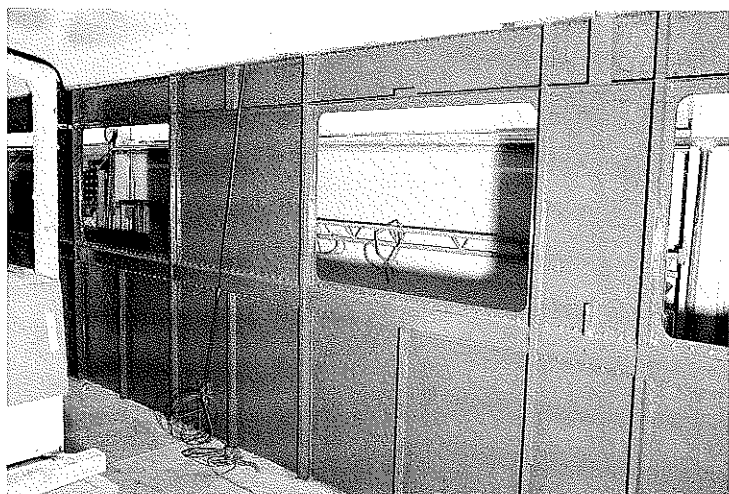
Oben: Ehrengäste und kleine Feier anlässlich der Einweihung des Wagens 21 am 1. Dezember 1990

2. Reihe: T 44 in neuer Verblechung und mit Antidröhn-Anstrich 20. Dezember 1990

3. Reihe: Rahmen und Kessel von Lok »Spreewald« wurden bereits freigelegt, 20. Dezember 1990

Fotos: Uwe Franz

Unten: Probefahrt mit Lok »Plettenberg«, 21. Oktober 1990, Foto: Roland Hacke





Uwe Franz

Wagen 21 dem Fahrbetrieb übergeben

Am 1. Dezember 1990 begann für den Wagen 21 ein neuer, ein guter Lebensabschnitt. Er wurde nach einer über 2 Jahre dauernden Restaurierung als Museumsfahrzeug wieder zum Leben erweckt. Dies war Anlaß für die Zusammenstellung der folgenden Bilder. Sie zeigen einige markante Punkte der sehr aufwendigen Aufarbeitung, die in der Werkstatt der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf überwiegend von den ABM-Museums-Eisenbahnern durchgeführt wurde. Die Bilder lassen leider nur erahnen, welche Fülle von Arbeiten, Problemen und Kosten mit der Instandsetzung dieses Wagens verbunden waren. Um so höher dürften jedoch die Herzen der Kleinbahnfreunde beim Anblick dieser schönen Triebwagengarnitur am Schluß der Bildfolge schlagen.

Auf technische Daten und einer nochmaligen Auflistung der ausgeführten Arbeiten soll an dieser Stelle bewußt verzichtet werden. Diese kann man den vorangegangenen Ausgaben der DME und der Fahrzeugliste »In alter Frische« entnehmen.

Links: Innenansicht des fertigen Wagens

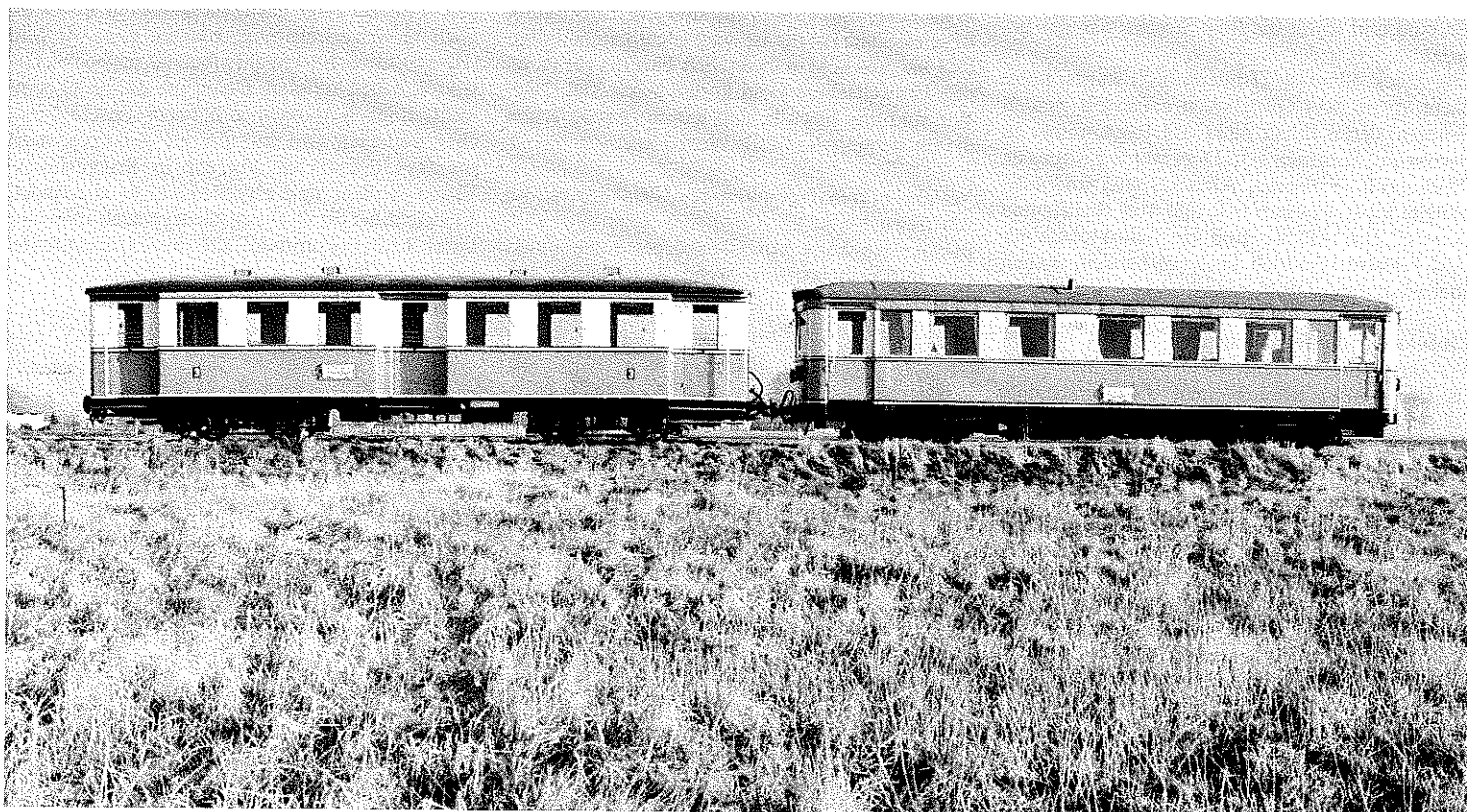
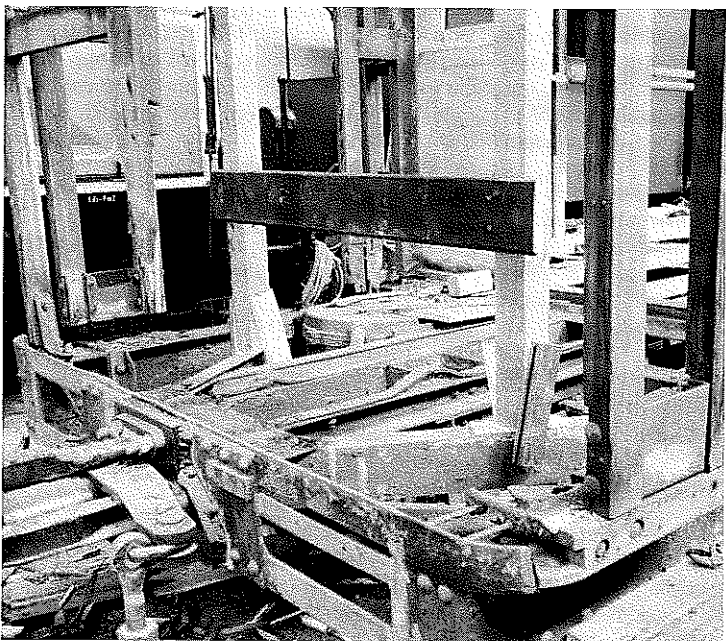
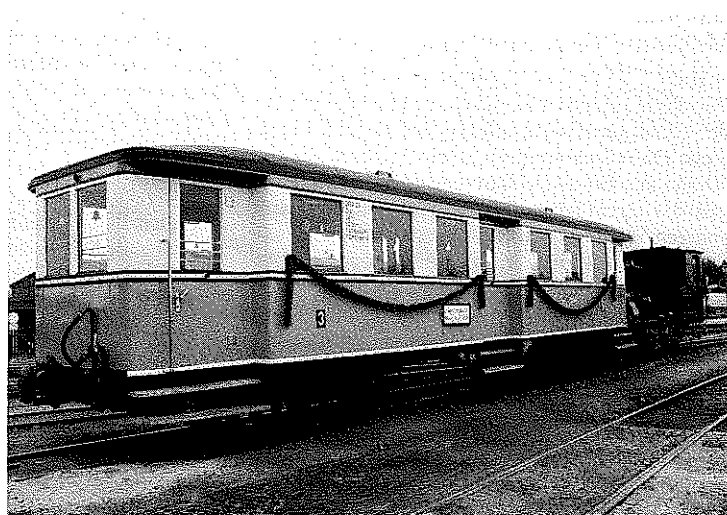
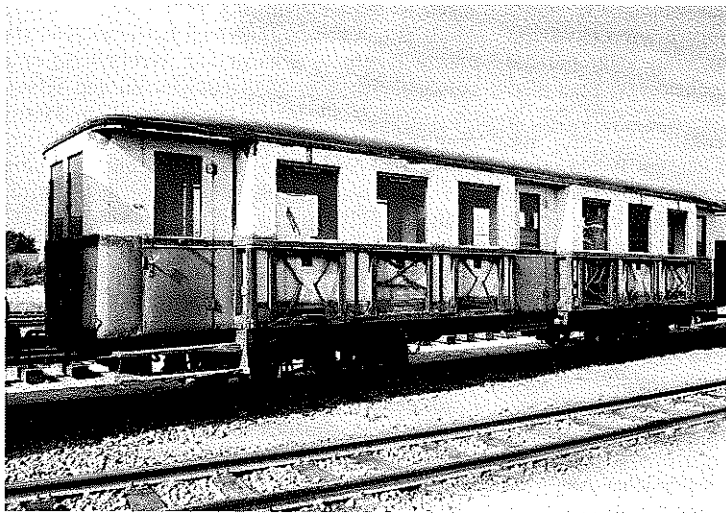
Unten und nächste Seite unten: T 42 und Wagen 21 als eleganter Triebwagenzug, 20. Dezember 1990

Nächste Seite oben: Vergleich Wagen vor der Aufarbeitung (August 1988) und am Tag der Einweihung (1. Dezember 1990)

Nächste Seite Mitte: Vergleich Einstiegsraum während (August 1989) und nach der der Aufarbeitung (Dezember 1990)

Alle Fotos: Uwe Franz





Uwe Franz

Museums-Eisenbahn und Umweltschutz

Bei dieser Überschrift denkt wahrscheinlich Jeder sofort an tiefschwarz qualmende und öltriebende Dampflokomotiven sowie an blaue Rauchfahnen aus Diesellokführern. Wie so oft liegen die eigentlichen Probleme auf einem ganz anderen Sektor. Was uns und vermutlich auch anderen Eisenbahnen in Zukunft noch einiges Kopfzerbrechen bereiten wird, ist nämlich viel mehr der „alltägliche Umweltschutz“.

Die ständig weiter verschärften Umweltschutzbestimmungen werden von uns Museums-Eisenbahnern in Bruchhausen-Vilsen sehr begrüßt und keineswegs als nutzlos angesehen. Wir haben uns mittlerweile daran gewöhnt, nicht abzuwarten, bis das eine oder andere Produkt verboten wird, sondern schon vorher alles uns Mögliche zu tun, um unsere Welt durch unser Hobby nicht zu beeinträchtigen. Natürlich ist auch die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf in dieser Hinsicht noch nicht perfekt, aber eine Menge Umweltsünden werden von uns nicht mehr begangen.

Baumaßnahmen für mehr Umweltschutz

Ein augenfälliges Beispiel für das heutige Umweltbewußtsein ist die große Waschplatte im Gleis 7 vor der Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen. Freiwillig erstellten wir sie in den Jahren 1985/86 aus ölundurchlässigem Beton, um eine ordnungsgemäße Entsorgung des verschmutzten Waschwassers zu ermöglichen. Seit 1986 werden alle Loks nur noch auf dieser Platte gewaschen. Aus musealen Gesichtspunkten wurde die Platte mit Blaubasaltköpfen gepflastert. Kern der Anlage wird später ein Ölabscheider mit Schlamm-sammelbehälter sein, der bislang aus finanzierungstechnischen Gründen leider noch zurückstehen muß. Immerhin kann heute kein Waschwasser mehr in den Boden sickern.

Etwa zur selben Zeit baute unsere Werkstatt fast alle Gleitlager an den Triebfahrzeugen auf Fettschmierung um, weil diese leichter dichtzuhalten sind und somit die freie Strecke weniger belasten.

Ein Stück unseres „Hinterhofes“ wurde überdacht, damit dort Gitterboxen aufgestellt werden konnten, deren Inhalt nicht mit Regenwasser in Berührung kommen soll. Dort werden Altpapier, Sondermüll (Farbreste, Altlacke, etc.) und NE-Metalle separat gesammelt und von Fachfirmen entsorgt. Ein Altglas- und ein Schrottkontainer sind selbstverständlich auch vorhanden, stehen aber nicht unter Dach.

Einführung umweltschonender Verfahren und Stoffe

Es sind häufig Kleinigkeiten, die zum Erfolg führen. So nahm sich unsere Werkstatt zu Herzen, was bei der DEG bereits Prüfungsfrage an angehende Diesellokführer ist: Der Motor einer Diesellok oder eines Dieselloktriebwagens wird abgestellt, wenn das Fahrzeug länger als 2 Minuten steht – das Laufenlassen gilt als Indiz für mangelhafte Werkstattwartung. Mit Ausnahme der betagten Maschine der Lokomotive V 1 können alle Diesellokführerfahrzeuge der Museums-Eisenbahn abgestellt und zuverlässig gestartet werden, so daß kein längerer Leerlauf notwendig ist.

Als direkte Folge der neuen Waschplatte wurde der Gebrauch von Kaltreinigern zur Lokwäsche und in der Werkstatt ganz eingestellt und die Lokreinigung auf ein ölabscheidergängiges Verfahren umgestellt.

Die Einführung eines Schmierplanes für die Achslager der Wagen und häufige Belehrungen über die Funktion hydrodynamischer Gleitlager gibt allen Betriebsbediensteten die Sicherheit für ausreichende Schmierung, so daß solche Weisheiten wie: „Lieber einmal zuviel als einmal zuwenig nachgefüllt“, „wer gut schmiert, der gut fährt“ und „viel hilft viel“ über Bord geworfen wurden und der jährliche Ölverbrauch um fast 400 Liter sank.

In der Hoffnung, daß unsere Versuche an einigen Wagen mit Schmierstoffen auf rein pflanzlicher Basis keine technologischen Nachteile ergeben, beabsichtigen wir möglichst bald die komplette Umstellung auf Pflanzenöle zur Achslagerschmierung.

Auch schon seit längerem verabschiedete sich die Werkstatt von blei- und chromhaltigen Grundierungen und sonstigen giftigen Farben. Im Holzschutzbereich werden fast ausschließlich wasserverdünnbare Farben (schon mit blauem Engell) verwendet.

Korrosionsschutzanstriche auf Wasserbasis haben sich allgemein noch nicht bewährt, doch einer unserer Museums-Eisenbahner sieht sich beruflich damit konfrontiert und setzt derartige Anstriche unter Praxisbedingungen einer Eisenbahn in enger Zusammenarbeit mit der Herstellerfirma bereits ein. Wir hoffen mit Nachdruck, daß auch diese Versuche außer Haus zum Erfolg führen werden und daß wir vom erworbenen Know-How profitieren können.

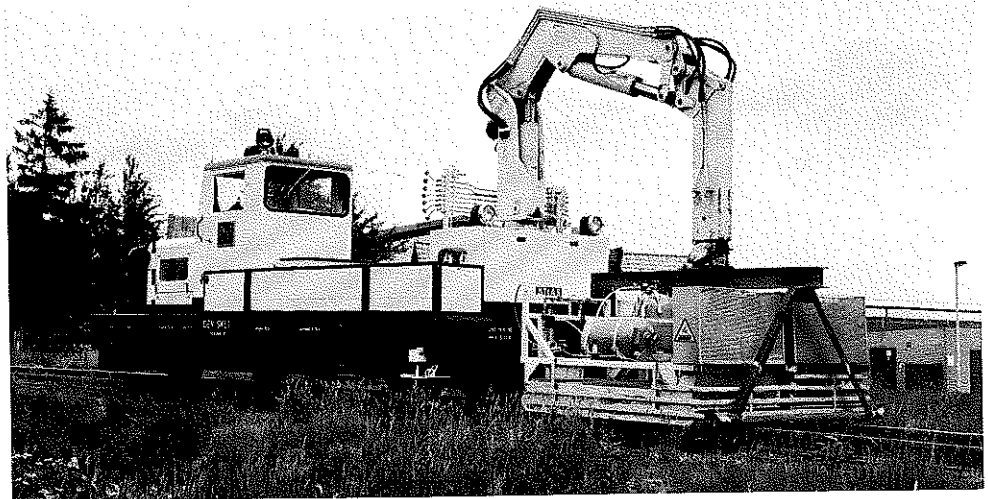
Durch die Abfallseparierung, die mit der Bereitstellung der o. g. Container einherging, wurde das „Müllaufkommen“ in unserem Hausmüll-Container mehr als halbiert! Das ermutigte uns, einen nur noch halb so großen Müllcontainer zu ordern, doch die Freude über die gesparte Müllgebühr war nur von kurzer Dauer. Wenig später wurden nämlich die Müllgebühren im Landkreis Diepholz verdoppelt, und die Entsorgung unseres Sondermülls ist auch nicht gerade billig. Das hat uns sehr schmerzlich bewußt gemacht, daß Umweltschutz Geld kostet, sogar viel Geld. Wir sind uns bewußt, daß wir am besten schon die Entstehung des Mülls vermeiden.

Verfahren zum Freihalten des Gleiskörpers von Bewuchs

Bekanntlich kann ein Gleiskörper seine Funktion nur wahrnehmen, wenn Regenwasser gut

abgeleitet wird. Darum stören Pflanzen im Gleis, da sie ja das genaue Gegenteil bewirken. Gerade unsere Kiesbettung neigt zur Verkräutung und zur Schlammabfuhr bei Regen. Bislang setzen Eisenbahnen allgemein Herbizide (d. h. Pflanzengifte) zur Unkrautvertilgung ein. Doch im Einsatz der Spritzzüge tickt eine Zeitbombe, die von den Meisten wohl weit unterschätzt wird. Einige Straßen- und Eisenbahnen haben die ersten „Bombensplitter“ bereits abbekommen. Jüngstes Beispiel ist das Verbot auf der Bodensee-Gürtelbahn – schon einige Jahre vorher wurde der Kasseler Straßenbahn der Einsatz von Unkrautvertilgungsmitteln verboten. Während die DB noch nach geeigneten Methoden zur Unkrautbekämpfung sucht, wird bei der Kasseler Straßenbahn schon ein neues Verfahren erprobt. Es beruht darauf, die Pflanzen kurzzeitig auf über 75 °C zu erhitzen und dadurch das Eiweiß gerinnen zu lassen. Die Verstopfung der Adern läßt die Pflanze absterben. Technisch realisiert wird das mittels großflächigen, mit Flüssiggas betriebenen Infrarotbrennern. Ermutigt durch die in Kassel gemachten Erfahrungen entschloß sich der DEV, dieses Verfahren auf die eigenen Bedürfnisse hin weiter zu entwickeln. Mit finanzieller Unterstützung der Fa. Vilsa-Brunnen, O. Rodekohe in Bruchhausen-Vilsen war es Anfang Juni möglich, 2 dieser Geräte für einen einjährigen Probetrieb zu erhalten. Unmittelbar nach dem Eintreffen der Geräte wurde mit der Montage eines, zuvor in langen Diskussionen erdachten, ersten „Erprobungsträgers“ begonnen. Falls sich mit diesem Verfahren für uns akzeptable Ergebnisse erzielen lassen, wollen wir ein auf unsere Verhältnisse maßgeschneidertes Gerät anfertigen lassen. Einfacher und billiger wird das Gleisfreihalten damit aber ganz bestimmt nicht – nur eben umweltfreundlicher!

Dieser Artikel zeigt wieder einmal auf, was es auch außerhalb des eigentlichen Eisenbahnbetriebes und der Werkstattarbeit zu bedenken gibt, wenn man eine Eisenbahn mit allen Konsequenzen im positiven und im negativen Sinne betreiben will. Er zeigt auch, daß, obwohl es sicher noch Verbesserungsmöglichkeiten gibt, wir Museums-Eisenbahner nicht allzuviel schlechtes Gewissen haben müssen. Denn am wenigsten umweltfreundlich müssen sich leider unsere Besucher verhalten um zu uns zu gelangen, weil sonntags öffentlicher Verkehr in Bruchhausen-Vilsen schlicht und ergreifend nicht stattfindet. Vielleicht hat durch diesen Beitrag auch mancher Leser Lust bekommen, auf der „Umweltschiene“ beim DEV mit zu machen.



»Friedhelm« mit dem geliehenen Gerät zur Unkrautbekämpfung, Mai 1990, Foto: Uwe Franz