

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Uwe Franz

Salonwagen für die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Als kleine Sensation darf man wohl die Nachricht bezeichnen, daß es uns im Jahr 1992 gelungen ist, einen noch relativ gut erhaltenen 1000-mm-spurigen 2achsigen Personenwagen mit einem Salonabteil zu erwerben. Bei dem Fahrzeug handelt es sich um den ehemaligen Wagen Nr. 4 der Gera - Meuselwitz - Wuitzer Eisenbahn (GMWE), der bei der DDR-Reichsbahn zuletzt die Betriebsnummer 901-251 getragen hat. Künftig wird er die Betriebsnummer DEV 13 tragen.

Der 1901 bei der Waggonfabrik Görlitz hergestellte Salonwagen überlebte nach der Betriebs-einstellung der GMWE vor 23 Jahren als Geräte-raum in einer Kindertagesstätte. Ganz so gut wie auf dem nachstehenden Fabrikfoto sieht der Salonwagen heute natürlich nicht mehr aus. Im Laufe der Zeit mußte der, übrigens mit unserem Wagen 14 weitgehend baugleiche Wagen, einige Veränderungen über sich ergehen lassen: So verlor er als erstes sein Laternendach und lief mit glattem Dach bis 1969. Seiner Inneneinrichtung und den Radsätzen beraubt, begann dann ein zweiter Lebensabschnitt als Lagerraum für Spielgeräte. Weil der Wagen über die Jahre hinweg stets gut gepflegt worden ist, hat sich der Verfall am Holzaufbau und am noch komplett vorhandenen Fahrzeugrahmen in Grenzen gehalten. Wir sind daher optimistisch und hoffen, den Wagen in Kürze einer Hauptuntersuchung zuführen zu können. Die Möglichkeit, den Holzaufbau kurzfristig wieder instand zu setzen, soll von einem Stellmacherbetrieb in den neuen Bundesländern überprüft und ggfls. auch ausgeführt werden. Der Wagen wird daher nicht erst nach Bruchhausen-Vilsen überführt, sondern wird direkt von seinem jetzigen Standort an den Stellmacherbetrieb abgeliefert. Über die weitere Entwicklung werden wir im »Werkstatt-Telegramm« in der DME laufend berichten.

Technische Daten:

Lüpf:	8.900 mm
Achsstand:	4.000 mm
L. ü. Wagenkasten:	6.300 mm
Breite Wagenkasten:	2.450 mm
Höhe ü. SO:	3.300 mm
Gewicht:	7.400 kg
Sitzplätze 3. Kl.:	16
Sitzplätze 2. Kl.:	7

Oben: Keine eisenbahnbetriebliche Ausbildung bedarf der Einsatz an der Schraubeneindrehmaschine, wenn auch die damit umgehenden Museums-Eisenbahner die Unfallverhütungsvorschriften kennenlernen müssen. 1989 gelang der Schnappschuß von einer Ausbildungsfahrt auf o. g. Maschine. Foto: Gunnar Teschke

Rechts: Werkfoto des Wagens GMWE 4, des heutigen Wagens DEV 13 auf der Schiebebühne der »Aktien-Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn-Material zu Goerlitz« mit Datum 1901. Auf dem Rahmen ist lesbar: »GEW. D. W. 23 PERS. RADST. 4,00 m FREIE LENKACHSEN GERA - MEUSELWITZ - WUITZ UNT. I. VIII. 01.« Foto: Slg. W. Theurich

Uwe Franz

Neue „Betriebsbedienstete“ bei der Museums-Eisenbahn

Die »Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung« sowie die »Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen« machen genaue Vorgaben über die im Eisenbahnbetrieb beschäftigten Betriebsbediensteten. Wie schon in den vergangenen Jahren, so wurde auch in diesem Jahr wieder eine ganze Reihe von Prüfungen abgelegt, durch die die nunmehrigen Betriebsbediensteten zu echten (Museums-)Eisenbahnern geworden sind. Nach erfolgreich abgelegten Prüfungen wurden mit Wirkung vom 25. 4. 1992 die nachfolgenden Museums-Eisenbahnerin und -Eisenbahner in ihren neuen Aufgabenbereichen eingesetzt.

Nebenfahrzeugführer und Kranführer: Jens Böcker, Jens Hatesohl, Ralf Hormann, Bodo Mertins und Jürgen Werder,

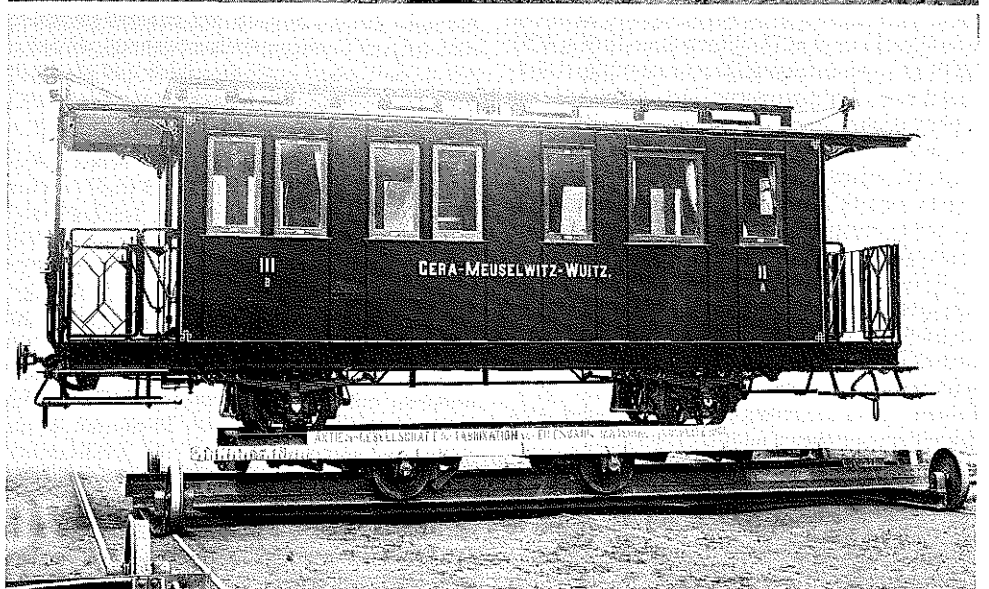
Kranführer: Wolfgang Schneider,

Lokheizerin: Insa Konukiewitz,

Zugführer: Dirk Lonscher, Andreas Schulz,

Rangierleiter und Schaffner: Thorsten Adenau, Jürgen Hunold, Jens Koopmann, Wolf-Jobst Siedler, Andreas Simme und Thomas Walczyk.

An dieser Stelle sei den Museums-Eisenbahner-Kolleginnen und -Kollegen für ihren zusätzlichen persönlichen Einsatz zur Erhaltung unserer Museums-Eisenbahn gedankt. Auch zu großem Dank verpflichtet sind wir unserem bisherigen örtlichen Betriebsleiter, Herrn Gottwald, der aus beruflichen Gründen sein Amt zum 30. 4. 1992 niederlegen mußte. Mit Wirkung vom 1. 5. 1992 hat Herr Manfred Nordloh aus Sulingen die Aufgaben des örtlichen Betriebsleiters der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf übernommen. Wir alle sollten Herrn Nordloh bei der Wahrnehmung seines großen Aufgabenbereiches tatkräftig unterstützen.



Dr. Otto P. Happel

Vorstands-Telegramm

Für diejenigen, die sich nicht vor Ort über unsere Museums-Eisenbahn informieren kann, muß oft ein anders Bild über die Vorgänge in Bruchhausen-Vilsen entstehen, als es tatsächlich sich dort bietet. Es kann aber auch in Presseveröffentlichungen nicht über aktuelle Pläne und Vorhaben des DEV berichtet werden, es sei denn an dieser Stelle und in dieser, unserer Zeitung.

Seit nunmehr 3 Jahren sind die „Werkstatt-Telegramme“ eine unter DEV-Mitgliedern höchst beliebte Rubrik in der DME. In den letzten Monaten hat sich auch außerhalb der DEV-Werkstatt viel Neues ergeben. Ich möchte deswegen einige Themen anreißen, die den DEV-Vorstand im Augenblick beschäftigen und die sicherlich für DEV-Mitglieder und alle Freunde der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf von allgemeinem Interesse sind.

1.) Erwartungsgemäß hat am 9. 6. 1992 das Kreisgericht Wernigerode in Sachen Mallet-Lok ganz in unserem Sinne entschieden! Es hat die einstweilige Verfügung aufgehoben, die uns die Umsetzung der Lok in unsere Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen bislang verbat. Die einstweilige Verfügung wurde am 25. Februar 1991 mit der Begründung erlassen, die Eigentumsverhältnisse der Lok seien unklar und bedürften einer gerichtlichen Klärung. Natürlich konnte die Gegenseite aber für ihre Behauptung keinerlei Nachweise erbringen, so daß der ordnungsgemäße Eigentumsübergang der Mallet-Lok 99 5906 am 16. 1. 1991 von der DR an den DEV heute nicht mehr strittig ist.

Wir bedauern sehr, daß sich die Emotionen im Harz an dieser Lokomotive derart entzündet haben, zumal da die Maschine offenbar als Vehikel zur Verdrängung der wirklichen Probleme im Osthaz erhalten mußte. Durch Erlaß der einstweiligen Verfügung wurde die Lok vom Gerichtsvollzieher beschlagnahmt und in sein Gewahrsein genommen. Der Gerichtsvollzieher ist somit auch für alle seit dem Januar 1991 eingetretenen Schäden an der Lok haftbar.

2.) Schon länger wird im DEV die Frage diskutiert, ob und welche Exponate unseres Museums auch denkmalwerte Eigenschaften aufweisen und unter Denkmalschutz gestellt werden müssen. Wolfram Bäumer hat zu dem Thema in DME 1/92 S. 18 seine Überlegungen veröffentlicht und diese auch in seinem Referat auf dem Symposium »Eisenbahn und Denkmalpflege II« von ICOMOS (der internationale Denkmalrat) an Denkmalpfleger herangetragen. Der DEV-Vorstand schließt sich ganz der Argumentation der Denkmalpflege-Profis an: Wenn ein Objekt denkmalwert ist, dann muß es auch unter Denkmalschutz gestellt werden. Die Unterschutzstellung ist völlig unabhängig davon zu sehen, ob das Denkmal bereits denkmalgerecht bewahrt wird (z. B. in einem Museum) oder ob das Denkmal von Abriss oder Verfall bedroht ist. Für uns ist ebenfalls einsichtig, daß die Prüfung des Denkmalwertes sowie die Unterschutzstellung eine rein wissenschaftliche Angelegenheit ist, die in keinem Zusammenhang mit irgendwelchen Fördermitteln zu sehen sind und sein sollten.

Unsere Überlegungen hinsichtlich einer Unterschutzstellung zielten zunächst auf unsere Lokomotive »Hoya«, die seit 92 Jahren durch Bruchhausen-Vilsen dampft und auf die Güterverkehrsanlagen in Heiligenberg. Doch ohne unser

Zutun ist nunmehr ein ganz anderes Objekt in unserer Sammlung ein Denkmal: Die Mallet-Lok 99 5906, die im April 1992 von der unteren Denkmalschutzbehörde beim Landkreis Wernigerode unter Schutz gestellt wurde. Wir begrüßen diese Unterschutzstellung ganz besonders, schließlich ist sie ein Zeichen der Anerkennung für unsere Arbeit. Denn wenn der DEV die Lok nicht gekauft hätte, wäre sie im Frühjahr 1991 verschrottet worden und hätte ein Jahr später nicht mehr unter Denkmalschutz gestellt werden können. Da das Bundesland Sachsen-Anhalt im Herbst 1991 ein modernes Denkmalschutzgesetz erlassen hat, scheint uns nunmehr die Lok gut geschützt zu sein. Denn jetzt sind „Rekonstruktionen“, wie sie zu DDR-Zeiten an Anlagen und Fahrzeugen der Harzer Schmalspurbahnen trotz DDR-Denkmalschutz vorgenommen wurden, unmöglich geworden. Statt also Umbau auf Druckluftbremse und andere für den Touristikbetrieb im Harz notwendige Veränderungen hinnehmen zu müssen, kann nun der DEV alle Schritte einleiten, um das Denkmal »Mallet-Lok 99 5906« so denkmalgerecht wie möglich als technikkulturelles Erbstück der Nachwelt aufzuheben. Bis Ergebnisse sichtbar werden, wird vermutlich noch einige Zeit verstreichen, was aber in Anbetracht des nunmehr Erreichten dem Objekt nicht mehr schadet.

3.) Um dem wissenschaftlichen Anspruch eines echten Museums gerecht werden zu können, bemühen wir uns um eine wissenschaftliche ABM-Kraft, wobei wir wertvolle Unterstützung des Museumsverbandes für Niedersachsen und Bremen erhielten. Mehrere Bewerber haben sich gemeldet, so daß wir in ganz enger Verbindung mit dem Verwaltungsausschuß des Fleckens Bruchhausen-Vilsen sehr aufschlußreiche Bewerbungsgespräche führen konnten. Die von uns allen bevorzugte Expertin, eine erfahrene Kraft, steht derzeit aus arbeitsrechtlichen Gründen leider noch nicht zur Verfügung. Wir hoffen aber, eine für alle tragbare Lösung gegen Ende des Jahres zu finden. Schließlich könnten wir ihre Hilfe besser gestern als heute gebrauchen.

4.) Die Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen hat in der Person von Herrn Dipl. Geograph Frank Kaltenbach einen Spezialisten für die Fremdenverkehrswerbung eingestellt. Aus mangelnder Bettenkapazität läßt sich Bruchhausen-Vilsen noch nicht als Langzeit-Urlaubsort vermarkten; es soll daher der Tagestourismus gefördert werden, wobei die Museums-Eisenbahn einen gewichtiger Faktor darstellt. Bei gutem Einvernehmen mit der Samtgemeindeverwaltung wird derzeit geprüft, ob und wie finanziell und personell auch an Werktagen ein Dieselzug angeboten werden kann.

Kontakte mit örtlichen und überörtlichen Reisebüros wurden aufgenommen und ergaben eine grundsätzlich positive Resonanz. Dennoch zeigen Wirtschaftlichkeitsberechnungen einige Risiken zumindest in der Anlaufphase. Der DEV-Vorstand hat im Februar 1991 von einem Verkehrswissenschaftler eine Kostenrechnung auf Basis der Mehrkosten für einen derartigen täglichen Betrieb erhalten, die den jährlichen Aufwand auf mindestens 200.000 DM beziffert. Die Finanzen setzen uns bei den Planungen somit recht enge Grenzen, so daß die Realisierung auch seitens der Zusagen der angesprochenen Busunternehmer sowie seitens des Personaleinsatzes (wie können z. B. ehrenamtlich tätige Mitarbeiter auch während der Woche, wo sie das Geld für ihr Hobby verdienen müssen, in Bruch-

hausen-Vilsen tätig sein?) ganz besonders genauer Prüfung und Überlegungen bedarf.

Ein werktäglicher Triebwagen- oder Diesellok-betrieb würde aber sicher die Attraktivität Bruchhausen-Vilsens als Luftkurort steigern und außerdem – so glaube ich persönlich – auch die Attraktivität unserer Museums-Eisenbahn. Bei der Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands ist eben immer öfter etwas los!

5.) Unsere bisher konzipierten Vorstellungen zu den Ausstellungsbaulichkeiten des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen mußten durch Fachleute in machbare Planungen umgesetzt werden. Dazu konnte mit den Architekten Sunder-Plassmann Münster (Westf.) und Kappeln an der Schlei zwei in der Sache renommierte Fachleute gefunden und beauftragt werden. Eine Vorstudie erbrachte die Wiederherstellung der alten KammLösung des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen aus dem Jahre 1899 als Perspektive für die Zukunft. Zur Zeit werden in ersten Schritten koordinierende Arbeiten der Architekten, der Gleisplanungsfirma zur Sanierung der VGH und der Straßenbauer für einen Omnibusbahnhof im Bereich des alten Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen durchgeführt. Dies ist der erste sichtbare von vielen kleinen und größeren Schritten, um das Ziel eines stationären Ausstellungsbereiches für das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen zu verwirklichen.

Ausgangspunkt ist dabei die Restaurierung des vorhandenen Bahnhofsgebäudes, die Wiederherstellung des nicht mehr vorhandenen Pferdeschuppens des ehemaligen Vilser Hotels Dörgeholz, des Güterschuppens der Firma Vassmer, des Toiletten-Häuschens und die Umgestaltung der Gleisanlagen, die z. T. ja schon in Angriff genommen wurde. Den Willen zu einem solchen Museum haben die aktiven Mitglieder des DEV und die Mitgliederversammlung wiederholt bekundet. Die Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen hat ihn sich zum Anliegen gemacht und die angesprochenen Politiker gaben und geben uns dabei wertvolle Tips und Anregungen.

Einen Teil der ehemaligen Wohnungen im Bahnhofsgebäude nutzen wir schon. Uwe Franz hat darüber bereits in der DME berichtet. Die Nutzung des gesamten Komplexes steht ins Haus, wir müssen uns schon jetzt auf diese Chance einstellen.

6.) Die Sanierung der VGH-Strecke von Hoya nach Bruchhausen-Vilsen macht Fortschritte. Wir rechnen damit, daß zum Saisonbeginn 1993 die Strecke Eystrup – Bruchhausen-Vilsen wieder voll betriebsfähig sein wird, wenn auch einige Altlasten auf dem Bahnhofsgelände in Hoya zunächst erhebliche Probleme mit sich brachten.

Die Umgestaltung des Bahnhofsbereiches Bruchhausen-Vilsen bindet derzeit die gesamten Kräfte der DEV-Aktiven, da unsere Wünsche – z. B. der Einbau von 3-Schienen-Weichen – selbstverständlich nicht auf Kosten der VGH umzusetzen sind. Hier ist jede Hand gefragt, hier wünschen sich die Aktiven vor Ort tatkräftige Unterstützung.

Übrigens wird die Raiffeisen-Genossenschaft gegen Ende 1993 / Anfang 1994 ihre bisher genutzten Gebäude im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen verlassen. Die Korntrocknungsanlage aus den 1970er Jahren dürfte sich als museal wenig bedeutsam erweisen und wird dann abgerissen. Doch die älteren Landhandelsschuppen verdienen einige Überlegungen. Sie hatten einstmal

auch Gleisanbindung, doch wann sie gebaut wurden, wissen wir noch nicht. Zunächst wollen wir die Räumlichkeiten zwischen „Karls Bude“ und der Trocknungsanlage wegen der großen Innenfläche und wegen des Vorhandenseins von Toiletten-, Keller- und Büroräumen als Ausstellungsraum nutzen, um hier auf das Kleinbahnwesen und insbesondere auf unser Projekt des Kleinbahn-Museums aufmerksam zu machen. Hier ist jeder mit Ideen und Vorschlägen gefordert.

7.) Der DEV verfügt über eine große Fahrzeugsammlung, die die bedeutendste Sammlung von Kleinbahnfahrzeugen in Deutschland darstellt. Daher liegt unser Streben keineswegs in der Anschaffung weiterer Fahrzeuge. Trotzdem gibt es noch Lücken in unserer Fahrzeugsammlung, die wir gerne schließen möchten, wenn ein passendes Fahrzeug angeboten wird. So fehlen uns z. B. noch ein Wagen mit Traglastenabteil und ein richtiger Salonwagen – beides Wagengattungen, die auf Kleinbahnen weit verbreitet waren.

In langwierigen Verhandlungen ist es gelungen, letztgenannte Lücke nunmehr auch zu schließen: Wir konnten den zweiachsigen Personenwagen mit Salonabteil Nr. 4 der Gera – Meuselwitz – Wuitzer Eisenbahn (GMWE), zuletzt DR 901-251, in Meuselwitz erwerben. Unsere Wagentechniker bescheinigen ihm einen Zustand, der den Wiederaufbau lohnend erscheinen läßt. Ein großzügiger Spender ist mit einer sehr namhaften Summe eingestiegen, so daß derzeit Teile des Wagenkastens in einer anerkannten Fachwerkstatt im Erzgebirge historisch stimmig aufgearbeitet werden.

8.) Die Planungen des Sozialgebäudes für die DEV-Aktiven in Bruchhausen-Vilsen sind abgeschlossen. Die Bauunterlagen wurden eingereicht und harren der Baugenehmigung, und die Finanzierung ist durchdacht. Dabei kommen auf unseren Verein erhebliche Kosten zu, die nicht durch Eigenleistungen reduziert werden können. Ich hoffe, in diesem uns unter den Nägeln brennenden Punkt auch bald konkretere Angaben machen zu können.

9.) Besonders erfreulich für uns ist das Engagement der Gemeinde Asendorf in Sachen Museums-Eisenbahn. Hier liegen konkrete Pläne vor, die jedenfalls einen Teil des ursprünglichen Gleisplanes im Bahnhof Asendorf wiederherstellbar machen lassen. Ziel ist es, das heutige Bahnsteiggleis so zu verlängern, daß auch bei längeren Zügen umgesetzt werden kann und daß einige historische Fahrzeuge in Asendorf dauerhaft ausgestellt werden können.

Zum Schluß ein herzlicher und guter Rat: Besuchen Sie Ihre/unsere Museums-Eisenbahn, so oft Sie können. Am Wochenende ist immer etwas los, und tatkräftige Mitstreiter sind immer gesucht.

Im Namen des gesamten DEV-Vorstandes darf ich allen DEV-Mitgliedern und allen Freunden der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen ein gesegnetes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr wünschen. Und wenn Sie uns bei der Umsetzung unserer Ziele möglichst wirkungsvoll helfen möchten, dann überweisen Sie bitte als allererste Handlung im neuen Jahr Ihren Mitgliedsbeitrag für 1993, falls Sie nicht schon am Lastschrift-Einzugsverfahren teilnehmen.

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Aus Sicht der DEV-Betriebswerkstatt ist das nun schon fast abgelaufene Jahr 1992 eigentlich recht erfolgreich gewesen. Es gab einige Höhepunkte, wie z. B. den Neubau der Wartungsgrube oder der Dieseltankstelle mit Öllager. Die Werkstatt konnte mit einer neuen Heizungsanlage ausgerüstet werden, und einige interessante Fahrzeuge aus unserer Sammlung konnten nach abgeschlossener Hauptuntersuchung dem Fahrbetrieb übergeben werden. Es gab jedoch auch, besonders in der zweiten Jahreshälfte, ein paar Rückschläge, die auch hier erwähnt werden sollten. Wir möchten nämlich den Eindruck vermeiden, beim DEV in Bruchhausen-Vilsen würde immer alles glatt und ohne Probleme ablaufen. Das wäre zwar sehr schön, aber entspricht leider nicht der Realität. Dies auch zu schildern, macht eine glaubwürdige Vereinszeitung aus. Schönfärberei würde sie zur „Hurra-Postille“ verkommen lassen.

Knapp an einer Katastrophe bzw. Leitplanke schrammten 2 unserer Museums-Eisenbahner mit unserem Lieferwagen »Spielmobil« entlang. Ohne eigenes Verschulden wurde unsere auf einer Dienstreise im norddeutschen Raum befindlichen Mannschaft von einem überaus sportlich veranlagten Autofahrer in einer Autobahnausfahrt in die Leitplanken befördert. Der Pkw, der auf unseren Lieferwagen auffuhr, soll zum Zeitpunkt der Kollision noch mit einer Geschwindigkeit jenseits der 100-km/h-Marke unterwegs gewesen sein. Zur allseitigen Erleichterung wurden unsere Museums-Eisenbahner nur leicht verletzt. An unserem, wie in DME 2/92 beschrieben, gerade erst frisch hauptuntersuchten Lieferwagen entstand allerdings Totalschaden. In Anbetracht des recht geringen Zeitwertes von unserem immerhin auch schon 13 Jahre alten Lieferwagen wird die zu erwartende Entschädigung wahrscheinlich entsprechend gering ausfallen, so daß die Ersatzbeschaffung eines vergleichbaren Fahrzeuges in absehbarer Zeit aus finanziellen Gründen wohl nicht möglich sein wird.

Für das bevorstehende Winterhalbjahr haben wir uns auch wieder einiges vorgenommen. Auf dem Triebfahrzeugsektor sollen die Arbeiten an der Lok »Spreewald«, dem T 44, der V 3 und der V 120 wieder intensiviert werden. Auch im Bereich der Wagenwerkstatt warten einige Schätzchen wie die Wagen 2, 8, 18 und 110 auf viele fleißige Hände, die sich an ihnen zu schaffen machen.

In diesem Winterhalbjahr wird wirklich jede helfende Hand bei der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen benötigt! Neben der reichlich vorhandenen Arbeit in der Werkstatt wird auch ein besonders großes Engagement im Bereich des Gleisbaus von uns erwartet. Da ist zum einen eine große Baustelle zwischen dem Haltepunkt »Arbste« und der „Asendorfer Kurve“, wo die Strecke auf einer Länge von 650 m komplett saniert werden muß. Und zum anderen werden wir eine der größten Bahnhofsumbauaktionen unserer Vereinsgeschichte im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen starten. Im Zusammenhang mit der Sanierung der VGH-Strecke von Eystrup bis zunächst nach Heiligenfelde und der Verwirklichung der Pläne für das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen sind gerade im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen erhebliche Umbauarbeiten in der gesamten Gleisanlage nötig. In einem ersten Bauabschnitt müssen noch in diesem Jahr mindestens 4 Dreischienenweichen für Meter- und Normalspur einbaufertig bereitstehen und

eingebaut werden.

Also Leute, es gibt viel zu tun, versammelt euch in Bruchhausen-Vilsen!!!

Wagen 2

Der in einem Hauptartikel dieser DME ausführlich vorgestellte Personenwagen 2 wird wahrscheinlich bald betriebsfähig aufgearbeitet. Sobald die Finanzierung für dieses Vorhaben gesichert ist, soll mit den erforderlichen Arbeiten begonnen werden. Die umfangreichen Arbeiten am Stahlaufbau und am Fahrzeugrahmen werden von einem Fachbetrieb ausgeführt werden. Entsprechende Angebote werden zur Zeit eingeholt. Es ist geplant, den Personenwagen wieder als Triebwagen-Beiwagen einzusetzen und ihn weitgehend in den Zustand zurück zu versetzen, wie er bis vor 30 Jahren bei der HSA im Einsatz gewesen ist. Aus diesem Grund wird sein äußeres Erscheinungsbild unseren vorhandenen Triebwagen mit den Farben rot/elfenbein angepaßt. Für den Betrachter weniger augenfällig wird der Einbau einer kombinierten Druckluft- / Vakuumbremsanlage sein, die den freizügigen Gebrauch des Wagens in dampf- und dieselgeführten Zügen ermöglicht.

Um auch im Winterbetrieb hinter einem Triebwagen eingesetzt werden zu können, wird der Wagen voraussichtlich eine ölgefeuerte Warmluftheizung (Webasto) erhalten, die für die Beheizung eines einzelnen Fahrzeuges einige Vorteile bietet. Nach unserem gegenwärtigen Informationsstand waren unser Wagen und sein Schwesterfahrzeug zu HSA-Zeiten ebenfalls mit einer derartigen Heizung ausgerüstet. Für den Einsatz in den dampfgeführten Nikolauszügen wird der Wagen mit einer durchgehenden Dampfheizungsleitung ausgerüstet. Obwohl für die anstehenden Arbeiten am Stahlaufbau die gesamte Inneneinrichtung inklusive Innenwandverkleidungen ausgebaut werden muß, soll sich an dem eigentlich noch ganz ansprechendem Aussehen der Innenausstattung zunächst nichts ändern. Lediglich die Durchführung des Abgasrohres an seinem angestammten Platz und die voraussichtliche Erneuerung des Bodenbelages werden etwas Veränderungen in die Innenraumgestaltung bringen.

Wagen 3

Die Arbeiten am Personenwagen Nr. 3 gehen mit großen Schritten ihrer Vollendung entgegen. Nachdem die Arbeiten an der Verblechung abgeschlossen waren, wurde der komplette Wagen nach entsprechender Vorarbeit mehrfach grundiert und anschließend lackiert. Noch bevor die Lackierungsarbeiten abgeschlossen waren, wurden an den Zug- und Stoßvorrichtungen an beiden Wagenenden die Pufferfedern gegen ein paar neue Federn ausgetauscht. Die eigentliche nur zu Überholungsarbeiten an einen Fachbetrieb abgegebenen Blatttragfedern der Drehgestelle mußten verschleißbedingt neu angefertigt werden. Nachdem alle Einzelteile der Drehgestelle wieder zueinander gefunden hatten, wurde der Wagenkasten auf die in frischem Lack glänzenden Drehgestelle abgesetzt. Nach Abschluß der Arbeiten an der Beschriftung wird der Personenwagen Nr. 3 für die diesjährigen Nikolausfahrten wieder zur Verfügung stehen.

Wagen 8

Mitte August wurde der Wagenkasten auf das mühsam restaurierte Fahrgestell montiert. Leider war es nicht mehr rechtzeitig möglich, die komplette Bremsanlage in das Fahrgestell einzubauen. Lediglich die „Großbauteile“ wie Bremszylinder, Bremswelle und der Hilfsluftbehälter

konnten noch vor dem Aufsetzen des Wagenkastens montiert werden. Die Ereignisse überstürzten sich etwas, weil der in einer Halle zwischen gelagerte Wagenkasten gewissermaßen „von heute auf morgen“ seinen Unterstellplatz verlassen mußte. Die Endmontage von Bremsanlage, Vakuumleitung, der Dampfheizungsleitung und den Einzelteilen der Gasbeleuchtung wird nun von der Grube aus erfolgen. Als nächstes ist die Überholung der sehr desolaten Zug- und Stoßvorrichtungen vorgesehen. Anschließend soll mit dem Aufbau der Bühnenverblechung und dem teilweisen Neubau der Bühnentüren begonnen werden.

Wagen 18

Seit Ende Juli wird am Wagen 18 wieder intensiv gearbeitet. Erste Erfolge sind auch schon nach kurzer Zeit unübersehbar geworden. Es ist nun endlich gelungen, das Laternendach fertig zu verblechen und die Lüftungshutzen zu montieren. Auch die gesamte Verblechung des Wagenkastens ist einschließlich der Montage zahlreicher Flacheisen zum Verdecken der Blechnahtstellen abgeschlossen worden. Sogar die zu reichlich Diskussionen anlaßgebende seitliche Scheuerleiste aus Eichenholz konnte an ihren angestammten Platz im unteren Drittel der Seitenwände wieder angebracht werden. Ebenfalls am Wagenkasten montiert wurden die komplett neu aus Eichenholz angefertigten Rahmen der Bühnendächer. Im Innenraum mußten einige fehlerhaft eingesetzte Bretter der Seitenwandverkleidung wieder demontiert und erneuert werden. Mehr Aufwand als erwartet bereitete das Anfertigen der 14 Lüftungsschieber, die für den Einbau in das Laternendach vorgesehen sind. Die exakt nach der vorliegenden Fabrikzeichnung der Waggonfabrik Gotha angefertigten Lüftungsschieber werden holzseitig von einer Übungswerkstatt und metallseitig von einem Museums-Eisenbahner, der eigentlich mehr auf Pumpen und Armaturen spezialisiert ist, in mühsamer Handarbeit hergestellt.

Wagen 53

Einen kurzen Werkstattaufenthalt legte Mitte September der Gepäckwagen Nr. 53 ein. Seine in sehr engen Toleranzen laufenden Gleitachslagerschalen waren mal wieder zum Nacharbeiten bzw. verschleißbedingt zum teilweisen Neuausgießen fällig. Aufgrund der günstigen Wetterlage konnte das Aus- und Einachsen des Fahrzeugs gewissermaßen „ambulant“ im Freien mit unserem Kran erfolgen.

Wagen 110

Der Drehschemelwagen 110 wurde zwischenzeitlich komplett in seine Einzelteile zerlegt. Nach dem Beseitigen einiger Korrosionsschäden am Fahrzeugrahmen und dem Nachrüsten einiger Bauteile für den Einbau unserer DEV-Normkupplung wurde der Fahrzeugrahmen gesandstrahlt und mehrfach grundiert. Gegenwärtig befinden sich die Radsätze, die Achslager, die Aufhängungen der Federn und die Federpakete in Aufarbeitung. Der Drehschemel selber ist bereits weitgehend fertiggestellt und wartet auf seinen Einbau. Wir hoffen, daß der Wagen bis zum Jahreswechsel einsatzfähig ist.

Lok »Hermann«

Wie bereits im Vorwort kurz angesprochen waren unsere Aktivitäten in der zweiten Jahreshälfte von keinem besonders guten Stern beschienen. Daß mit dem Verlust unseres Lieferwagens die Talsohle noch nicht durchlaufen sein würde, ist uns Mitte September besonders schmerzlich bewußt geworden. Durch ein etwas zu heftig ausgefallenes Holzfeuer, das eigentlich die Aufgabe hatte, den entleerten und ausgewa-

schenen Kessel die Restfeuchtigkeit zu entziehen, wurde die kupferne Feuerbüchse so stark in Mitleidenschaft gezogen, daß der Kessel bzw. die Lok bis auf weiteres außer Betrieb genommen werden mußte. Wann, wo und wie der Schaden behoben werden kann, ist zur Zeit noch völlig unklar.

Lok »Spreewald«

Nachdem sich die Bauaktivitäten im zentralen Werkstattbereich etwas gelegt hatten, wurden die Arbeiten an Lok »Spreewald« wieder aufgenommen. Große Teile des Umlaufes bzw. des Bodenbleches der Lok mit ihren zahlreichen Verstrebungen wurden inzwischen getreu der Jung-Werkzeichnungen neu angefertigt und montiert. Auch die charakteristischen Werkzeugkästen unter dem Umlauf sind nahezu vollständige Neubauten geworden. Nach einem langen Aufenthalt in einem Fachbetrieb ist der gußeiserner Schornstein der Lok nach Bruchhausen-Vilsen zurückgekehrt. Einige Risse und im Laufe der Zeit entstandene Schwächungen des Materials konnten in der besagten Firma behoben werden. Auch zahlreiche Armaturen, wie z. B. Dampfheizungshähne sind mittlerweile aufgearbeitet und stehen für den Einbau bereit. Für die ersten Fahrten bei Dunkelheit stehen auch schon 6 elektrische Loklaternen zum Aufstecken bereit. Allein die Aufarbeitung dieser Loklaternen ist schon eine Meisterleistung für sich, besonders wenn man die Fragmente vorher gesehen hat, aus welchen dann diese Laternen entstanden sind. Zum Redaktionsschluß wurde bereits der gesandstrahlte und grundierte Kohlenkasten „hervorgekramt“, um ihm das nötige technische „Finish“ zu verpassen, bevor er wieder auf den Lokrahmen montiert werden kann.

Diesellok V 3

Ende Juli wurde mit der Hauptuntersuchung begonnen. Die Maschinenanlage und das Getriebe wurden egehend überprüft und nicht ganz unerwartet für gut befunden. In diesem Zusammenhang muß man wissen, daß erst vor wenigen Jahren Getriebe und Motor grundüberholt worden sind bzw. ausgetauscht wurden. So konnte man sich in diesem Bereich auf das Wechseln sämtlicher Öle und Filter und auf Reinigungsarbeiten beschränken. Neben den vorgeschriebenen Fristarbeiten ist noch der Umbau der Handbremsnachstellvorrichtung und das Nachspannen der Antriebsketten vorgesehen. Sobald alle erforderlichen Einzelteile vorhanden sind, soll die V 3 zusätzlich mit einer Vakuumbremse ausgestattet werden. Die dafür erforderlichen Rohrleitungen wurden in weiser Voraussicht schon vor einigen Jahren eingebaut, so daß wir uns jetzt voll auf den nicht ganz unkomplizierten Einbau der Vakuumpumpe und des Führerbremsventiles konzentrieren können. Weil die letztgenannten Arbeiten sich ausschließlich im Innern der Lok abspielen, wurde die Außenlackierung bereits weitgehend erneuert. Dabei wurde das Farbschema rot / schwarz beibehalten, lediglich die Anordnung der beige und schwarzen Zierlinien wurde etwas anders gewählt als bisher üblich, was aber zu einem durchaus gefälligeren Aussehen der Lok geführt hat. Wir hoffen, die Hauptuntersuchung bis zum Jahreswechsel abgeschlossen zu haben.

Diesellok V 4 »Emden«

Noch kurz vor ihrem großen Auftritt anläßlich ihres 50-jährigen Geburtstages bereitete uns die Lok noch etwas Kummer. Schon länger sendete der Motor seine „Warnzeichen“ in Form von erhöhtem Ölverbrauch und einer leicht blauen Auspuffahme aus. Um am 20. September dem

„Kleinbahntag“ mit dem Motto »Inselbahnen nicht auf der Strecke zu bleiben, wurde kurzfristig beschlossen, die Ursache für die genannten Unregelmäßigkeiten abzustellen. Schon beim Abnehmen des ersten Doppelzylinderkopfes wurde unsere Reparaturmannschaft fündig: Der Zylinderkopf wies einen Stegriß auf, und außerdem hatte die Kopfdichtung an mehreren Stellen „durchgeblasen“. Mit Unterstützung der Borkumer Kleinbahn AG konnte schnell Ersatz beschafft und anschließend eingebaut werden. ein ebenfalls defekter Kühlwasserstutzen aus Aluminium wurde als Schweißkonstruktion aus Stahlrohr nachgebaut und montiert. Seitdem diese Instandhaltungsarbeiten ausgeführt wurden, befindet sich die Lok wieder ohne Beanstandungen im Einsatz. Eine Grundüberholung des alten Henschel-Motors wird sich auf lange Sicht trotzdem nicht vermeiden lassen.

Diesellok V 120

Die Arbeiten zur Hauptuntersuchung der normalspurigen Doppel-Diesellok V 120 sind angefallen. Nachdem die beiden Lohälften wieder gekuppelt waren, wurde die Lok nach Hoya in die dortige Werkstatt geschleppt. Wie bereits in DME 3/92 angekündigt, wird die Hauptuntersuchung von Mitarbeitern der VGH und des DEV gemeinsam durchgeführt. Außer zahlreichen kleineren Arbeiten, die bisher ausgeführt wurden, ist noch der Aus- und Einbau sämtlicher untersuchungspflichtiger Behälter wie z. B. Druckluftbehälter und Anlaßluftflaschen zu nennen. Außerdem ist es gelungen, weitgehend alle erforderlichen Teile für die Reaktivierung der Funkfernsteuerung wieder zusammenzutragen. Die erforderlichen Verkabelungsarbeiten auf der Lok sind schon recht weit gediehen. Zur Zeit gehen die Arbeiten an der Lok allerdings etwas schleppen voran, weil das gesamte VGH-Personal bei der Sanierung der Strecke im Einsatz ist.

Triebwagen T 44

Während es im technischen Bereich in der letzten Zeit wenig nennenswerte Fortschritte gab, hat sich bei Innenausbau des T 44 schon einiges getan. Bis auf wenige Stellen an den Stirnseiten des Fahrzeugs ist der gesamte Innenraum ausgekleidet. Schwieriger als erwartet stellten sich die Verglasungsarbeiten heraus, aber auch diese Arbeiten sind mittlerweile abgeschlossen. Noch ein wenig Zeit wird die abschließende Einfassung der Glasscheiben mit den bereits beschriebenen Aluminium- und Holzleisten in Anspruch nehmen, denn für die Einfassung der 20 Außenfenster müssen pro Fenster bis zu 15 Leisten und Deckbleche verarbeitet werden. Auch die Blechverkleidungen des Schornsteins für den unter dem Wagenboden angeordneten Heizkessel konnten in der Zwischenzeit angefertigt und probeweise montiert werden.

Oben: Das Tankstellengebäude wächst, und die Wartungsgrube ist fertig.

2. Reihe: Laufwerk und Wagenkasten des Wagens 8 sind wieder zusammen, während Wagen 110 auseinandergeplückt wird.

3. Reihe: In gleichem Anstrich präsentieren sich nun V 3 und V 4. Historisch richtig wäre allerdings eine grüne Farbgebung.

Fotos: Uwe Franz, 8. und 9. 92

*Unten: Die Gleisbaurolle mußte am 29. 8. 92 einen Schienenbruch im Heiligenberger Gleis 2 beheben und bereitete die Herbstbaustelle vor. Fotos: Heinz Esdorn
Letzteres Foto würde auch gut in die Zeitschrift der Fachkräfte für Arbeitssicherheit als abschreckendes Beispiel passen. Hier soll das Bild als Anlaß veröffentlicht werden, die mindestens 3 Verstöße gegen den Unfallschutz im Dienstunterricht zu diskutieren.*

