

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Robert Angerhausen

Gleisbau in Heiligenberg

Unser ursprüngliches Vorhaben, etwa 250 m Gleis ab Bahnhof Heiligenberg in Richtung Asendorf komplett zu erneuern, hatte sich wegen der noch ausstehenden Zuschußbewilligung und der davon abhängigen Materialbeschaffung zunächst zerschlagen. Nun blieb uns nur die Möglichkeit der Gleiserneuerung mit bereits vorhandenem Material, wofür sich das ebenfalls abgängige Ladestraßengleis in Heiligenberg anbot.

Am 30. Oktober 1993 machten wir uns mit einer schlagkräftigen Rotte (10 Personen und die von Friedhelm Burda gespendeten Geräte) bei eisigem Wind, rutschigen Schienen und guter Stimmung mit dem Arbeitszug auf nach Heiligenberg. Von Weiche 3 aus demontierten wir ca. 60 m Ladestraßengleis, wobei die neue Schraubmaschine erstmals zur vollsten Zufriedenheit aller ihre Nützlichkeit unter Beweis stellen konnte. Sehr hilfreich war wieder einmal der Skl, der uns das Heben schwerer Lasten abnahm. Das Altmaterial wurde auf die dafür rangierten Güterwagen verladen, noch brauchbares Material für den Wiedereinbau aussortiert. Bei den Schienen wurden die verschlissenen Laschenkammern abgetrennt.

Der im Arbeitszug mitgeführte Wagen 6 bot uns zwischendurch Gelegenheit zum Fachsimpeln bei einer zweiten Frühstückspause und vor allem Schutz vor dem Wind. Mittags war das Gros der Arbeiten schon geschafft, so daß wir genügend Zeit hatten, uns beim Mittagessen in Bruchhausen-Vilsen aufzuwärmen. Freuen konnten wir uns auch über die Mitteilung unseres Vorstandsmitgliedes Theo Wiegmann über den am Morgen eingegangenen Bewilligungsbescheid für den Zuschuß zum Gleisumbau Heiligenberg.

Nach der ausgedehnten Mittagspause brachte uns der Arbeitszug wieder nach Heiligenberg, wo wir die Schienen auslegten. Wir entschieden uns nach kontroverser Diskussion für die von der Klb. HSA verwendeten Form 23, um den Gesamteindruck des Ensembles in Heiligenberg zu bewahren. Eine Gruppe bohrte die Laschenlöcher, eine andere Gruppe legte auf der Ladestraße die Schwellen aus, um sie dann zu körnen und mit der neuen Handbormaschine zu bohren.

Rechtzeitig vor der schon früh hereinbrechenden Dunkelheit hatten wir unser Arbeitspensum geschafft, Schwellen und Gerät verladen und ließen uns vom Arbeitszug nach Bruchhausen-Vilsen zurückbringen.

Vor dem nächsten, am 13. 11. 1993 stattfindenden Arbeitseinsatz wurde das Gleisplanum maschinell geschoben, so daß wir sofort mit dem Gleisneubau beginnen konnten. Als wir – diesmal leider nur 4 Leute – mit unserem Arbeitszug in Heiligenberg ankamen, lud Heinrich Wohlers gerade die Altsschwellen vom Waggon auf den Lkw um. Trotz der kleinen Mannschaft gelang es uns, die ersten Joche der an die Weiche anschließenden Kurve auszulegen, teilweise zu verschrau-

ben und grob auszurichten. Bei wiederum eisigem Wind wurden wir für unseren Arbeitseifer zumindest mit einigen Sonnenstrahlen belohnt, nur die sehr früh hereinbrechende Dunkelheit ließ unser Tun vorzeitig enden. Der Arbeitszug brachte dann 4 zufriedene Museums-Eisenbahner nach Bruchhausen-Vilsen zurück.

Auch Sie, liebe Leserinnen und Leser, können demnächst dazugehören; wir treffen uns an jedem 2. und letzten Wochenende im Monat um 8.00 Uhr in Bruchhausen-Vilsen und fahren dann zur Baustelle (s. DME 4/93, S. 34).

Fotos gesucht

Für die Berichterstattung über die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf in der Presse aber auch für Werbemaßnahmen sind ständig gute s/w- und Farbfotos erforderlich. Deshalb ergeht an die Mitglieder der Aufruf, von ihren dafür infrage kommenden Aufnahmen Hochglanzvergrößerungen im Format 9 x 13 bzw. 10 x 15 cm zur Verfügung zu stellen an untenstehende Adresse. Bitte geben Sie hierbei neben Ihrer vollständigen Anschrift möglichst noch das jeweilige Aufnahmedatum an, damit nicht verwendete Bilder zu Dokumentationszwecken gesammelt werden können.

Hans-Jürgen Hentzschel, In der Feldmark 3, 32545 Bad Oeynhaus

Uwe Franz

„Putzwochende“

Am 1. Mai 1994 beginnt die 29. Fahrseason der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen. Das Wochenende zuvor, 23./24. April 1994 dient wie in jedem Jahr zur gründlichen Vorbereitung des Saisonstarts. Alle Reisezugwagen sollen gründlich gereinigt werden, und es wird tiefe Einblicke in die vielen Bereiche unserer Vereinsaktivitäten geben. Einsteiger sind daher gerade an diesem Wochenende ganz besonders willkommen.

Beginn der Aktion ist am 23. April um 8.00 Uhr in Bruchhausen-Vilsen. Preisgünstige einfache Übernachtungsmöglichkeiten stehen in beschränktem Umfang zur Verfügung. Für den Abend ist der Dienstunterricht mit Unfallbelehrung vorgesehen. Die Teilnahme ist für alle Betriebsbediensteten gemäß FV-NE Pflicht, aber auch alle anderen interessierten Mitarbeiter dürfen natürlich sehr gerne teilnehmen.

Klaus Thiede

Modellbahnausstellung in Berlin

Vom 29. 10. bis 7. 11. 1993 fand in Berlin-Mitte in den Messehallen unter dem Fernsehturm am Alexanderplatz zum 2. Mal die vom Verein für Berlin-Brandenburgische Stadtbahngeschichte e. V. „Weinsbergweg“ organisierte Modellbahnausstellung statt. Der DEV nahm dies zum Anlaß, wieder in Berlin an die Öffentlichkeit zu gehen. Mit einem kleinen Stand wurde die Museums-Eisenbahn ins Gespräch gebracht. Grund für diese Initiative war, ein breites Publikum zu erreichen und die Eisenbahnfreunde aus den neuen Bundesländern mit unserer Bahn bekannt zu machen und sie zu einem Besuch in Bruchhausen-Vilsen zu ermuntern.

Am 5. 11. 1993 fand ein interner Modellbahnabend auf den Ausstellungsanlagen statt. Bei dieser Gelegenheit stellte sich der DEV in „Bohrer's kleinem Video-Kino“ mit unserem Film „Liebele mit der Kleinbahn“ und einem Schluck aus der Buddel vor. Selbstverständlich wurden auch Werbeunterlagen verteilt. Mit Erstaunen konnte festgestellt werden, daß der DEV auch in Modellbahnerkreisen recht gut bekannt ist. Am nächsten Tag stand abends noch ein kaltes Buffet auf dem Programm, das ein interner Abschluß der gelungenen Ausstellung war. Geschlossen wurde die Ausstellung am Sonntag mit über 28.000 Besuchern. Der Einsatz auf der Ausstellung hat sich sicher für den DEV gelohnt.

Die oberen 4 Fotos zeigen das Abbauen sowie die vorbereitenden Arbeiten am 30. 10. 1993, und die unteren den Neubau des Ladestraßengeleises am 13. 11. 1993, Fotos: Robert Angerhausen



Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Schon zum Ende der Fahrseason zeichnete sich ab, daß bei fast allen Aktiven „die Luft raus“ war, vermutlich deshalb, weil sie schon über den letzten Jahreswechsel „unter Volldampf“ gearbeitet hatten und nun die Kräfte aufgezehrt waren. Dennoch wurde wieder eine Menge geschafft, und die Nikolausfahrten 1993 wurden mit immerhin 8 vollen Betriebstagen ebenfalls ein Erfolg.

Die obligatorische Saisonabschlußfeier fand bereits am 2. Oktober statt, weshalb „Erholungssuchende“ den 3. Oktober für diesen Zweck nutzen konnten. Die abendliche „Fahrt ins Blaue“ führte uns stilschlecht mit der von Lok »Franzburg« geführten FKB-Garnitur über Asendorf zurück zum Bf. Heiligenberg, wo wir „vollkommen überraschend“ ein vorzügliches Abendessen im Gasthaus »Dillertak« einnahmen. Mit von der Partie waren auch einige Eisenbahnfreunde aus Bad Doberan, die sich um den Erhalt der 900-mm-spurigen Schmalspurbahn Bad Doberan – Kühlungsborn bemühen.

Daß wir nicht nur feiern, sondern auch arbeiten können, wurde z. B. von der Gleisbaurotte wieder einmal bewiesen, in dem sie nicht nur das Ladestraßengeleis in Heiligenberg erneuerten, sondern sich auch noch den Streckenabschnitt von der Ausfahrtweiche Bf. Heiligenberg bis zum ersten Bahnübergang mit einer Länge von 250 m vornahmen.

Neben den Nikolausfahrten kamen andere Aktivitäten fast gänzlich zum Erliegen. »Hermann« und »Plattenberg« beförderten zumeist gemeinsam die schweren Züge nach Asendorf. Trotz erheblicher Belastung von Mensch und Material verliefen die Nikolausfahrten 1993 weitgehend störungs- und vor allem unfallfrei.

Am 11. Dezember bedankte sich der DEV bei den THW-Ortsverbänden Bremen-Osterholz und Hoya für die 1992 geleistete Unterstützung bei der Sanierung des Streckenabschnitts vom Haltepunkt Arbste bis zur Asendorfer Kurve mit einem Ausflug mit unserem Triebwagen T 1. Tags drauf brachte der DB-Museumstriebwagen VT 08 eine ca. 200 Personen starke Gruppe aus Seen und Umgebung zu unseren Nikolausfahrten. Nach soviel „Action“ war noch einmal eine kleine Feier fällig: das traditionelle „Kohl- und Pinkelessen“ als Jahresabschlußfeier der Aktiven. Mit T 42 fuhren ca. 60 Museums-Eisenbahner, die unsere Museums-Eisenbahn mit ihrer Schaffenskraft im zurückliegenden Jahr gestaltet haben und dies auch noch viele weitere Jahre tun wollen, nach Heiligenberg zum Gasthaus »Dillertak«. Im Laufe des Abends wurde uns vor Augen geführt, was Grünkohl aus einem Menschen machen kann, oder lag es etwa an dem gereichten „Verdauungskorn“?

Zum Jahresende wurden auch die letzten berufsqualifizierenden Werkstätten geschlossen, die für uns z. T. über Jahre hinweg viele Teile und Baugruppen gefertigt haben. Natürlich hoffen wir, daß diese für die Menschen aber auch für unsere Museums-Eisenbahn äußerst sinnvollen Einrichtungen eines Tages wiederbelebt werden. Im Hinblick auf das Superwahljahr 1994 vielleicht nicht ganz unerwartet, wurden nunmehr wieder finanzielle Mittel für ABM zur Verfügung gestellt, so daß wir z. Z. 3 Mitarbeiter auf dieser Basis in der Werkstatt beschäftigen können.

Wollen wir nun endlich zum Thema kommen, nämlich zur Berichterstattung über das Geschehen in der DEV-Werkstatt im letzten Quartal 1993: An mehreren Wagen wurden Bremsunter-

suchungen durchgeführt und kleinere Reparaturen vorgenommen, auf die nicht im einzelnen eingegangen werden soll.

Personenwagen Nr. 2

Mitte Oktober 1993 wurde der Wagenkasten bei der Fa. Bremer Waggonbau abgeholt. Für kurze Zeit stand er auf seinen Drehgestellen, um einige Demonstrationsfahrten zu absolvieren und um anschließend in der Werkstatt zu verschwinden. Dort wurde er von den noch aufzuarbeitenden Drehgestellen gehoben. Das von innen gut zugängliche Metallgerippe wird z. Z. mit einigen Farbschichten konserviert, damit bald der Einbau der Holzkonstruktion für die Wand- und Deckenverkleidungen begonnen werden kann.

Personenwagen Nr. 8

Verschiedene Teile der Bühnenumrandung wurden bereits vernietet, doch da wir uns nicht zerteilen können, sind die Arbeiten wieder einmal ins Stocken geraten.

Personenwagen Nr. 13

Wie in DME 4/93 zu sehen war, findet die Aufarbeitung des hölzernen Gerippes im Freien statt. Deshalb werden über Winter die vielen kleineren Bauteile in der Werkstatt des beauftragten Stellmachers vorgefertigt und erst bei trockenem Wetter eingepaßt.

Personenwagen Nr. 18

Die Bühnenverkleidungen nehmen langsam Gestalt an. Es ist zwar sehr mühsam, alle Einzelteile getreu den uns vorliegenden Werkszeichnungen anzufertigen, aber schon die ersten Ergebnisse begeistern alle Beteiligten und Beobachter.

Drehschemelwagen Nr. 110

Die HU konnte Ende Oktober 1993 abgeschlossen werden. Seit dem steht das Drehschemelwagen-Paar 109 und 110 im Einsatz. Gegenwärtig wird eine passende Kuppelstange aufgearbeitet, um bei Bedarf die Ladelänge des Paares zu erhöhen.

Gedeckter Güterwagen Nr. 145

Die HU konnte Anfang Oktober abgeschlossen werden, so daß der Wagen der Gleisbaurotte wieder zur Verfügung steht. Möglichst bald sollen allerdings noch die Drehgestelle einer gründlichen Aufarbeitung unterzogen werden, wobei auch eine auf beide Drehgestelle wirkende Handbremse eingebaut werden soll. Die zahlreichen Bauteile dafür wurden bereits vorbereitet.

Gedeckter Güterwagen Nr. 147

Ganz so schnell, wie einige Eisenbahnfreunde-Zeitschriften es berichteten, können wir die betriebsfähige Aufarbeitung nicht durchführen. Denn aufgrund der 20-jährigen Abstellzeit und nicht unerheblicher Transportschäden erscheint eine „Hau-ruck-Aufarbeitung“ wenig angebracht zu sein. Die DEV-Werkstatt pflegt Hauptuntersuchungen gründlich durchzuführen, d. h. das Fahrzeug wird zerlegt und in allen Baugruppen sorgfältig überprüft bzw. ausgebessert.

Inzwischen hat der Wagen eine neue Dachhaut bekommen, und einige Bretter der Seitenwände wurden zunächst provisorisch gewechselt. Die Zug- und Stoßvorrichtungen wurden dem DEV-System angepaßt, die Bremserbühne gerichtet, farblich behandelt und wieder montiert. Gegenwärtig werden die seitlichen Schiebetüren aufgearbeitet. Sie wurden gesandstrahlt, anschließend gerichtet und ausgebessert. Eine Tür wurde

größtenteils neu gebaut, da Wesentliches nach dem Sandstrahlen nicht mehr vorhanden war. Da an dem Wagen mehr sporadisch gearbeitet wird, werden noch einige Monate verstreichen, bis der Wagen unsere Züge bereichern kann.

Normalspurgüterwagen Gw 2

Da die 3 regelspurigen Güterwagen des DEV in den Fahrzeugpark der VGH eingestellt sind, paßt die Numerierung nicht zum Nummernschema des DEV für die meterspurigen Fahrzeuge. Um in unserer Werkstatt eine HU erhalten zu können, wurde der Niederbordwagen auf einen Rollwagen verladen. Neben den erforderlichen Fristarbeiten wurden alle Bordwände erneuert und der Boden ausgebessert. Auch die Rangiertritte mußten ersetzt werden. Anschließend wurde der Wagen dem DEV-Farbschema entsprechend lackiert und beschriftet.

Diesellok V 1

Aus Personal- und Ersatzteilmangel ruhen die Arbeiten leider noch. Hoffentlich ändert sich die Situation in 1994.

Triebwagen T 44

Das Ende der langjährigen Aufarbeitung wird langsam sichtbar. Der Triebwagen wurde äußerlich lackiert, und die ersten Zierlinien wurden bereits gezogen. Auch im Inneren wird „das große Finale eingeläutet“. Die letzten Leisten werden montiert, und die Technik verschwindet hinter allerlei Verkleidungen und unter den Sitzpolstern. Noch etwas Kopfzerbrechen bereitet uns der Nachbau der Gepäckablagen, die alle verschieden groß und mit geknüpften Netzen ausgestattet sind. Leider ist kein Muster der ursprünglichen Gepäckablagen mehr vorhanden, und die Werksunterlagen geben nur wenig brauchbare Hinweise. Wir sind aber zuversichtlich, auch dieses Problem in den Griff zu bekommen.

Dampflokomotive »Spreewald«

Es wurden wieder einige Rohrleitungen montiert und die seitlichen Wasserkästen probeweise aufgesetzt, da es an ihnen noch einiges zu tun gibt. Die alte Führerlaube wurde vor kurzem zerlegt. Noch brauchbare Originalteile wurden sorgfältig demontiert, gereinigt und ggf. repariert. Sie sind nun einbaufertig für das neue, ursprüngliche Führerhausdach.

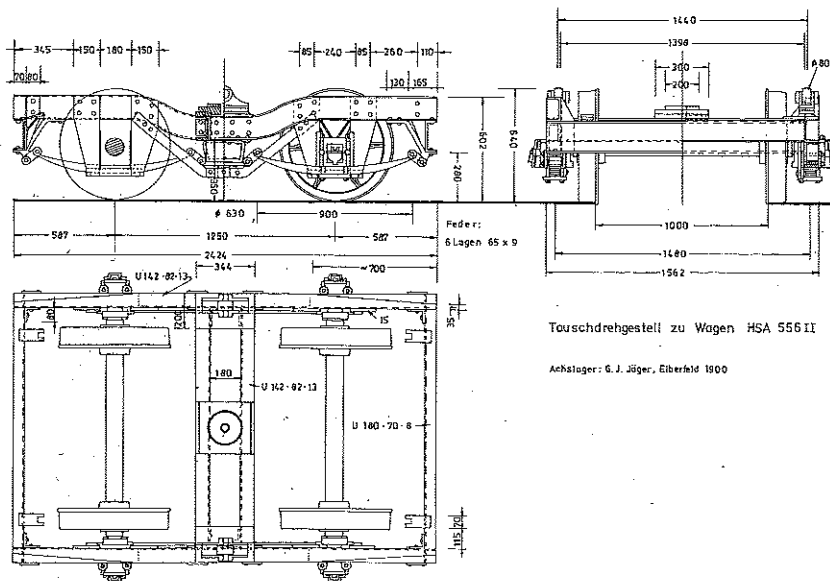
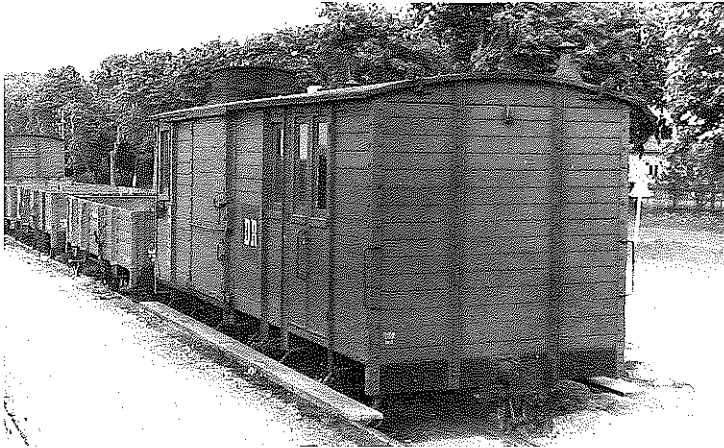
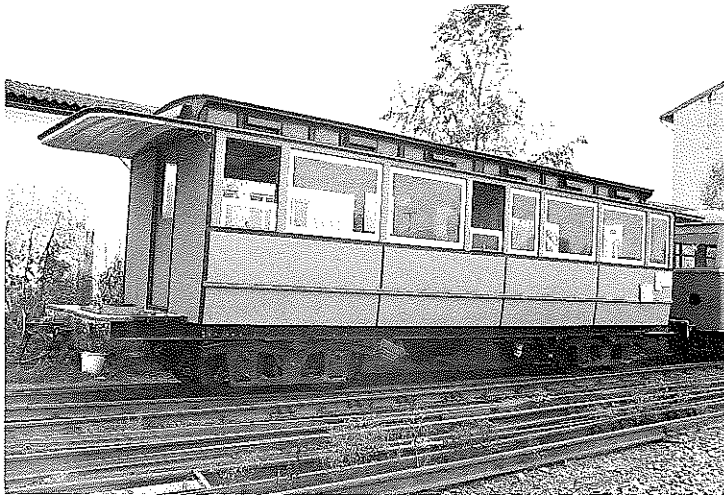
Oben links: Zustand des Wagens 18 am 22. 10. 1993

Oben rechts: Gw 2 nach der HU, 12. 12. 1993

Fotos: Uwe Franz

Mitte: So kann er einmal wieder aussehen: DEV PwPost 55 als DR 905-101 in Barth, 18. 6. 1962 bzw. 1964.

Fotos: Günter Meyer



Drehgestelle des Wagens DEV 2, M 1 : 43,5, Zeichnung, Günter König