

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf

Harald O. Kindermann

Was ist eine Kleinbahn?

Nun, was eine Kleinbahn nicht ist, ist im preußischen Kleinbahngesetz von 1892 definiert, seitdem vielfach kommentiert und DME-Lesern in allen ihren Ausprägungen durch die zahlreichen Veröffentlichungen sicher bestens bekannt. Nicht so unseren Besuchern. Als Kleinbahn-Museum wollen wir unsere Besucher eben genau über das Kleinbahnwesen informieren. Doch da ein umfassender Museumsführer noch nicht vorliegt und auch dann nicht von jedem gekauft wird, haben die Aktiven der museumswissenschaftlichen Arbeitsgruppe ein paar Informationsblätter im DIN-A-4-Format auf 10 x 21 cm gefaltet erarbeitet, die unter dem gemeinsamen Haupttitel „Informationen zum Kleinbahnwesen: Was ist eine Kleinbahn?“ einzelne Themen näher erläutern. Bis Redaktionsschluß dieser DME sind folgende Blätter erschienen:

Blatt 2: Streckenführung von Kleinbahnen

Blatt 3: Betrieb auf Kleinbahnen

Blatt 4: Güterverkehr auf Kleinbahnen

Blatt 7: Die Franzburger Kreisbahnen

Blatt 8: Bäderverkehr: Die Inselbahn

Die Faltblätter sind an den Bahnhöfen Bruchhausen-Vilsen und Vilsen Ort erhältlich und erfreuen sich einer regen Nachfrage.

Uwe Franz

Muselbahn-Telegramm

Das zweite Quartal 1998 war in Bruchhausen-Vilsen so ereignisreich, daß niemand über Langeweile klagen mußte. Es begann am 4. April mit einem von Holger Hohenkamp organisierten Betriebsausflug zu einer „alternativen Harztour“. Alternativ deswegen, weil die Harzer Schmalspurbahnen ausnahmsweise ausgespart blieben. Am frühen Morgen startete ein VGH-Bus mit DEV-Aktiven und fuhr als erstes die ABM-Werkstatt Blankenburg an. Unser Hauptinteresse galt dort unserem in Aufarbeitung befindlichen Wagen 17, bevor wir uns in der ehemaligen Kantine des FEW Blankenburg stärken konnten. Anschließend ging es weiter ins Mansfelder Land, wo zunächst in Klostermansfeld die Eisenbahnwerkstatt der MaLoWa besichtigt wurde. Hier interessierten uns die Arbeiten an einem Esslinger Steuerwagen, der passend zu den beiden auf der Strecke Klostermansfeld – Wippra eingesetzten Triebwagen aufgearbeitet wird. Anschließend befuhren wir selbstverständlich die schmalspurige Bergwerksbahn von Klostermansfeld bis Hettstedt-Eduardschacht und einige sonst nicht befahrene Streckenstücke mit einem Sonderzug. Am späten Abend trafen die um zahlreiche Eindrücke bereicherten DEV-Aktiven wieder wohlbehalten in Bruchhausen-Vilsen ein.

In den Wochen vor und nach Ostern verbrachten einige Aktive ihre Freizeit in der Werkstatt, um die vielen Fristarbeiten für den bevorstehenden Saisonbeginn zu erledigen. An beiden Osterfeiertagen, 12./13. April waren die Triebwagenfahrten auf Regel- und Schmalspur derart gut besucht, daß zum einen der „King-Size-Osterhase“ Streß bekam, seine Präsente unter den vielen Kindern gerecht zu verteilen, und zum anderen die Garnituren verstärkt werden mußten und zusätzliche Fahrten anfielen. Leckerbissen für die vielen Eisenbahnfreunde waren die Parallelfahrten der Triebwagen aus Hoya und Heiligenberg in den Bahnhof Bruchhausen-Vilsen.

Das folgende „Putzwochenende“, 18./19. April war ebenfalls erfreulich gut besucht, und zwar durch fleißige Helfer. Somit konnten alle betriebsfähigen Personen-, Gepäck- und Triebwagen am Sonnabend gründlich gereinigt werden, so daß für Sonntag nur noch gemütliche Restarbeiten übrig blieben. Außerdem wiesen am Sonnabend bei einem Prüfungssonderzug Jürgen Hunold und Raimund Kruhl vor unserer Betriebsleitung ihre Befähigung als Dampflokomotivheizer nach, Raimund zusätzlich als Rangierleiter. Herzlichen Glückwunsch zu den bestandenen Prüfungen im Eisenbahnbetriebsdienst und gute Fahrt. Abends nahmen 56 DEV-Aktive in der Aula der Realschule in Bruchhausen-Vilsen an dem Dienstunterricht für die Eisenbahnbetriebsbediensteten und eine Belehrung über die Arbeitssicherheit im Eisenbahnbetrieb teil.

Noch am Sonntag begannen die Vorbereitungen für den nächsten Höhepunkt: Die Frühjahrstagung der VDV-Landesgruppe Niedersachsen und Bremen in Bruchhausen-Vilsen. Diese Tagungen finden stets auf Einladung eines Mitgliedsunternehmens statt, in der Regel jedoch in Restaurants oder Hotels. Das einladende Unternehmen wird eher am Rande besichtigt, wenn der gemütliche Abend in der Betriebskantine stattfindet. Für uns wäre es neben der schwierigen Organisation von Übernachtungskapazitäten für 100 Tagungsteilnehmer in Bruchhausen-Vilsen leicht gefallen, die Tagung selbst in den Saal des Restaurants Dillertal zu legen. Doch das war uns zu wenig: Um eine ordentliche Portion Eisenbahnatmosphäre zu vermitteln, wurde in Zusammenarbeit mit den gastronomischen und logistischen Fähigkeiten des Restaurants Dillertal die Werkstatt Bruchhausen-Vilsen in ein ordentliches Tagungsort mit Gleisanschluß verwandelt. Zugleich sollte im Bahnhofsgelände eine Fahrzeugausstellung stattfinden. Also mußten noch am Sonntag Lok- und Wagenwerkstatt gründlich aufgeräumt und gesäubert werden. Dann wurden einige Fahrzeuge gleichmäßig auf der Hallenfläche verteilt und reihenweise Tische und gepolsterte Stühle aufgestellt. Ein moderner Schiebewandwagen der DB Cargo wurde aufgebockt und vor die Rollbockgrube postiert.

Am Dienstag, den 21. April begann die Frühjahrstagung in unserer Werkstatt mit dem ersten offiziellen Teil und der Arbeit der Fachausschüsse. Anschließend bereisten die Führungskräfte der Ver-

kehrsunternehmen die Museums-Eisenbahn mit einem Dampfzug. Als dieser nach seiner Rückkunft in die Werkstatt hineinrangierte, hatte sich das Tagungsort mittlerweile in ein Restaurant für ein rustikales Abendessen bei Kerzenschein verwandelt. Der gemütliche Abend wurde vom Dampflokpersonal eröffnet: Robert Angerhausen und Insa Konukiewicz spielten mit gewaschenen vier Händen Klavier und überzeugten die Fachleute von den außerordentlichen Qualifikationen der Museums-Eisenbahnbetriebsbediensteten. Mit einem umfangreichen Busverkehr mußten die Teilnehmer abends in die Übernachtungen der näheren und weiteren Umgebung gebracht werden, denn leider fehlt in Bruchhausen-Vilsen ein Hotel mit entsprechender Bettenkapazität. Am Mittwoch Morgen wurde die Tagung erweitert um den Glanz diverser Politprominenz fortgesetzt. Zum Abschluß gab es noch ein Mittagessen, bevor die Teilnehmer abreisten, nicht ohne zuvor Organisation und Verlauf der Veranstaltung gelobt zu haben. Was will man mehr als ein dickes Lob von den Profis?

Nach einem vergleichsweise erholsamen letzten Aprilwochenende wurden am Freitag, den 1. Mai die 32. Fahrsaison und zugleich das erste lange Betriebswochenende über drei Fahrtage eröffnet. Auf der Schmalspurstrecke gab es Mehrzuggetrieb mit ständig wechselnden Zugarnituren, und zwischen Heiligenberg und Eystrup pendelten T 1 mit TA 3 und V 36 005 mit VB 476 und einem SBB-Schiebewandwagen als Fahrradtransporter. Am Vormittag, den 2. Mai fand in Heiligenberg die DEV-Mitgliederversammlung statt, zu der die 111 ange-reisten DEV-Mitglieder mit einem Sonderzug kommen konnten. Vielleicht durch den günstigen Zeitpunkt fanden wieder mehr Mitglieder zur Versammlung als in den letzten Jahren. Nach einem harmonischen und pünktlichen Verlauf konnten die Mitglieder den ersten Planzug noch gut erreichen.

Oben: Besuch der MaLoWa und der Bergwerksbahn Klostermansfeld durch den DEV, 4. 4. 1998

2. Reihe: Triebwagenverkehr auf Regel- und Schmalspur am Ostern 1998

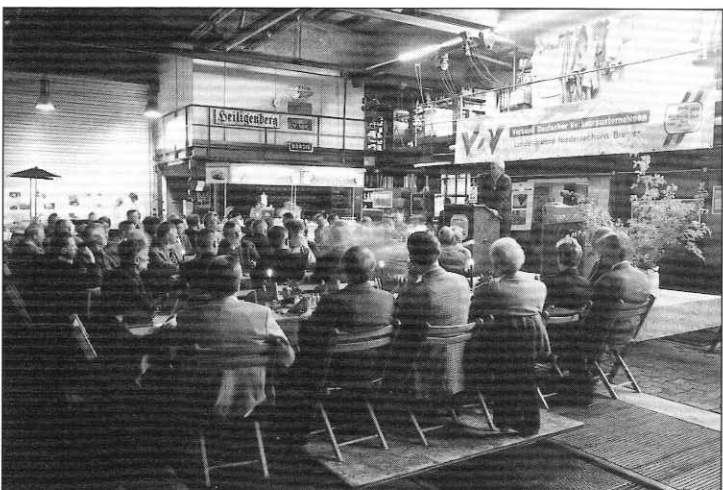
3. Reihe links: Eröffnung der VDV-Frühjahrstagung der Landesgruppe Niedersachsen und Bremen am 21. 4. 1998 in der DEV-Werkstatt Bruchhausen-Vilsen

3. Reihe rechts: Saisonöffnung, 1. 5. 1998

Unten links: Sonderzug für DEV-Mitglieder zur Mitgliederversammlung am 2. 5. 1998

Fotos: Uwe Franz

Unten rechts: Der erste planmäßige GmP mit aufgebocktem Güterwagen, 2. 5. 1998, Foto: Regine Meier



Anläßlich des Muttertages überließen wir am 10. Mai den gesamten Fahrbetrieb unseren Eisenbahnerinnen, sogar die Dampflokomotive wurde von zarter Hand bewegt. Die männlichen Kollegen fanden sich in einer Statistenrolle wieder oder durften bestenfalls rote Rosen an weibliche Fahrgäste verteilen. Uns ist bewußt, daß wir damit der Intention des Muttertages nur in sehr weitläufiger Interpretation gerecht werden, doch hat es allen viel Spaß gemacht, so daß wir die Veranstaltung bestimmt wiederholen werden.

Auch am folgenden Wochenende, 16./17. Mai gab es nicht nur den üblichen Fahrbetrieb, sondern es stand der Einstiegslehrgang für angehende Schaffner auf dem Programm. Erfreulicherweise waren einige wirkliche Neueinsteiger erschienen, aber auch bereits aktive Schaffner gaben ihre Erfahrungen weiter bzw. konnten aus den Erfahrungen der Kollegen dazulernen. Das Lernprogramm sah in groben Zügen so aus: Zunächst wird theoretisches Wissen aus dem Eisenbahnbetriebsdienst und über die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen vermittelt. Schon am Tag drauf wird es ernst, wenn Neueinsteiger zusammen mit je einem Altgedienten die neuerworbenen Kenntnisse im Museumszugbetrieb anwenden können. Offenbar hat sich unser Einstiegsangebot so gut eingeführt und herumgesprochen, daß am Sonnabend ein Fernschteam des NDR den ganzen Tag über Aufnahmen vom Schaffnerlehrgang und natürlich auch vom sonstigen Geschehen machte.

Am darauffolgenden Sonnabend, den 16. Mai startete erstmals der „Spargelexpress“ nach Asendorf mit ausgiebigem Halt in Heiligenberg, wo im Restaurant Dillertal das Edelm Gemüse in allen Variationen gereicht wurde.

Himmelfahrt, der 21. Mai wird nicht nur in Bruchhausen-Vilsen als „Vatertag“ von gewordenen Vätern und solchen, die es noch werden wollen, mit feuchtfröhlichen Fahrradtouren zünftig begangen. Die Museums-Eisenbahn stellte sich mit einem Bierauschank im Bahnhof Asendorf und kostenlosem Fahrradtransport auf dieses Ereignis ein.

Nach einem normalen Fahrtenwochenende 23./24. Mai stand für Montag, 25. Mai die Bereisung der Museums-Eisenbahn durch die niedersächsische Landeseisenbahnaufsicht an. Bei diesen zweijährlichen Bereisungen überzeugt sich die Aufsichtsbehörde von der lückenlosen Sicherstellung des Eisenbahnbetriebes durch den Obersten Betriebsleiter und den von ihm beauftragten Aufsichtspersonen in den Elementen Anlagen, Betriebsmittel, Sicherungseinrichtungen und Betriebsdurchführung einschließlich Eisenbahnbetriebsbedienstete und bemängelt eventuelle Lücken oder Defizite. Neben diesen Feststellungen nahm die Aufsichtsbehörde die neu angelegte Rollbockgrube ab und einen Ortstermin am BÜ Homfelder Straße wahr. Trotz des Mammutprogramms verlief alles planmäßig.

Am folgenden Dienstag Morgen reisten einige DEV-Aktive nach Wernigerode, um bei der Präsentation und Übernahme des Personenwagens 17 dabei zu sein (s. ges. Bericht).

Am nächsten Wochenende 30. Mai bis 1. Juni war Pfingsten und damit schon wieder ein dreitägiges Fahrprogramm mit z. T. verstärktem Fahrplan. Für vermeintliche Frühaufsteher verkehrte am Pfingstsonntag um 7:30 Uhr der „Orpheus-Express“ zum nächtlichen Pfingstsingen im Vilser Holz. Tagsüber gab es den üblichen Zweizugbetrieb auf der

Schmalspurbahn, und T 1 pendelte nach Sonderfahrplan an beiden Feiertagen auf der VGH-Strecke. Wohl aufgrund des reichen Veranstaltungsangebotes an Pfingsten blieben die Fahrgastzahlen deutlich hinter unseren Erwartungen zurück, was insbesondere die Fahrten mit T 1 betraf.

Freitag drauf, den 5. Juni verkehrte zwischen Bruchhausen-Vilsen und Eystrup der gut besuchte „Country- + Oldy-Train“, bestehend aus T 1 und VB 476. Aufgrund der witterungsbedingten Verdünnungsgefahr von oben wurde der Freiluft-Aperitif in den Zug verlegt, bevor das reichhaltige Buffet im Landhaus Reinicke in Gehlbergen und die Countrysongs des Duos Ballyhoo das schlechte Wetter vergessen ließen. Insgesamt war es eine runde Veranstaltung, und einige Fahrgäste haben ihre Teilnahme im nächsten Jahr bereits zugesichert.

Vom 5. bis 8. Juni unternahm Lok Spreewald per Straßentiefleder einen „Last-minute-trip“ anläßlich des 100. Jubiläums der Lübben – Cottbuser Kreisbahnen in ihre langjährige Heimat. Zwar war der Termin länger geplant, aber bis zuletzt standen einige bürokratische Hemmnisse entgegen. Ort der Feierlichkeiten war das ehemalige Bahnhofsgelände von Burg, das der Kleinbahnfreund und Bahnhofswirt Werner Motzek seit 1990 im Andenken an die Spreewaldbahn pflegt. Das Bahnhofsgelände wurde verbildlich restauriert, und auf wieder verlegten Meterspurgleisen stehen einige ausstellungsgerechte hergerichtete Fahrzeuge der Spreewaldbahn, die z. T. sogar von der Bahnhofsgaststätte mit bewirtschaftet werden. In der Bahnhofswirtschaft bringt kein Kellner das Bier zum durstigen Gast an Tisch 7, sondern eine LGB-Modellbahn z. B. nach Bahnhof Goyatz. Die vorhandene Gleisanlage wurde nun eigens um 160 m als Auslauf für die unter Dampf stehende Spreewald erweitert. An beiden Festtagen pendelte die Lok ungezählte Male hin und her und bildete so den Mittelpunkt der Veranstaltung. Unter den rund 5.000 Besuchern machten zahlreiche ehemalige Eisenbahner der Spreewaldbahn ihrer Lok „33“ (in Anlehnung an die DR-Nummer 99 5633) die Aufwartung. Man erinnerte sich an ihre Einsätze bis 1969, gab viele Anekdoten und Geschichten rund um die ehemalige Spreewaldbahn zum besten und lobte den sehr guten Erhaltungszustand der Lok. Bei Temperaturen jenseits von 30° im Schatten versahen Lokführer und Heizer Karl und Jürgen Hunold schweißtreibenden Dienst. Auf- und Abladen gelang in jeweils zwei Stunden, wobei rund 20 m fliegendes Gleis verlegt wurde. Die Lok überstand das schadlo, nicht jedoch der Straßentiefleder, dessen Hinweg durch einen Reifenschaden um rund 5 Stunden Zwangspause in Magdeburg verlängert wurde.

Das Wochenende 13./14. Juni bot unter dem Motto „Historischer Tag“ wieder in Bruchhausen-Vilsen, Heiligenberg und Asendorf viele lebendige Ausstellungseinheiten für die „Zeitreisenden“, wie die Fahrgäste an diesem Wochenende genannt wurden. Güterzüge und Güterumschlag mit einfachen Hilfsmitteln gab es wie in den vergangenen Jahren zu sehen und erstmals den neu ermöglichten Rollbockverkehr. An beiden Tagen konnte man das Auf- und Abbocken mittels Dampflokomotive besichtigen, und am Sonntag verkehrte ein Güterzug mit aufgebockten Regelspurwagen bis Heiligenberg und zurück.

Besonders am Sonnabend waren wieder einige Gruppen, Vereine und Einzelreisende in verschie-

denen historischen Kostümen erschienen, um den früheren Kleinbahnalltag noch realistischer nachzuspüren. Von einem ebenfalls historisch gekleideten Fotografen wurde ein Gruppenbild auf die Glasplatte gebannt. Hinten in der Betriebswerkstatt gab es auf einer Modellbahnanlage (0e) ebenfalls lebendigen Schmalspurbahnbetrieb zu bewundern, und manches dort eingesetzte Modell konnte dem unmittelbaren Vergleich mit dem Vorbild standhalten. Neben der gelungenen Organisation trug zum Gelingen erstmals seit längerem auch gutes Wetter bei. Offenbar hatte man „an höherer Stelle“ Einsehen gehabt und bescherte uns nach zwei verregneten „Historischen Wochenenden“ diesmal strahlenden Sonnenschein.

Am 20. Juni konnten unsere Nachwuchsschaffner am „ersten Aufbaulehrgang“ teilnehmen, der zusammen mit dem Fremdenverkehrsamt Bruchhausen-Vilsen als ausgedehnter Ortsrundgang angeboten wurde. Als Bindeglied zwischen den Besuchern und der Museums-Eisenbahn sowie der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen sollen unsere Schaffner schließlich auch über soviel Ortskenntnis verfügen, um Wege zu Sehenswürdigkeiten oder Gaststätten beschreiben zu können.

Nach den überaus erfolgreichen Fahrten im letzten Jahr auf Wangerooog trat Franzburg am 26. Juni erneut eine Seereise dorthin an. Diesmal wurde sie sogar vom Bürgermeister Bruchhausen-Vilsens begleitet, der sie am Wangeroooger Westanleger symbolisch zu treuen Händen seines Wangeroooger Amtskollegen übergab. Jener war von einem großen Empfangskomitee begleitet worden, das die Lok für ihren Aufenthalt bis zum 28. Juli freudig begrüßte.

An nahezu jedem Wochenende des zweiten Quartals und an vielen Werktagen dazwischen gab es offenbar nicht nur das übliche aktive Geschehen auf unserer Museums-Eisenbahn, sondern fast immer auch irgend etwas Besonderes zu tun. Dabei mußten die Arbeiten am Sozialgebäude leider zurücktreten. Die Warmwasserbereitung wurde in Betrieb genommen und im Obergeschoß ein weiterer Raum bezogen. Damit stehen jetzt die Duschen für Herren und Damen sowie sieben Schlafräume zur Verfügung.

Die Umfassungswände der Wagenremise Heiligenberg wurden geschlossen und Tore und Türen eingebaut. Damit ist die Halle jetzt abschließbar. Neben der Halle hat unsere Gleisbaurotte ein rund 90 m langes Gleis und in ihr die Rillenschienengleise bereits verlegt und verschweißt. Das rechte Gleis ist angeschlossen, so daß die Fahrzeuge aus dem bisherigen Abstellschuppen nach hier umgesetzt wurden. Anschließend wurden die beiden Gleise und der Boden des Holzschuppens aufgenommen. Für mehr Lagerfläche soll künftig nur noch ein Gleis mit rund 25 m Nutzlänge im Holzschuppen liegen, so daß die Giebelseite für eine kleinere Tor-einfahrt umgebaut wurde und das künftige Zufahrtgleis bis kurz vor den Schuppen verlegt wurde.

Oben: Teilnahme von Lok Spreewald am 100. Jubiläum der Spreewaldbahn in Burg, Juni 1998, Fotos: Bruno Rebbelmund

Mitte: Nachtrag zum Rentnermeeting, Joachim Meier und Mechthild Schröder bei Tapezierarbeiten im Obergeschoß des Sozialgebäudes, 7. 2. 1998, Fotos: Regine Meier

Unten: Die Fahrzeugremise Heiligenberg Ende Mai 1998, Fotos: Uwe Franz



Termine 1998

- Mai – Sept.: Sonderausstellung "Das Bett der Bahn", Gleisbaugeschichte
- 20./21. 7.: Schulfahrten, Motto: „Reise in die Vergangenheit“
- 1./2. 8.: Tage des Eisenbahnfreundes
- 16. 8.: Planverkehr mit T 1
- 17. 8.: Kinder-Ferienkiste
- 21. – 25. 8.: Marktverkehr, Fahrten auf der Normalspurstrecke zum Brokser Heiratsmarkt
- 4./5. 9.: Kartoffel-Expresß
- 13. 9.: Tag des offenen Denkmals
- 19. 9.: Dienstunterricht
- 20. 9.: Planverkehr mit T 1

- 4. 10.: Saisonschluß
- 10. 10.: Neu! Neptun-Expresß
- 28./29. 11.: Nikolausfahrten
- 5./6. 12.: Nikolausfahrten
- 12./13. 12.: Nikolausfahrten
- 19./20. 12.: Nikolausfahrten

Jeweils am zweiten und am letzten Sonnabend im Monat trifft sich die Gleisbau-rotte und sind Werkstatt-Neueinsteiger besonders herzlich willkommen.

Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 30. 6. 1998

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Bei den vielen Aktivitäten und Veranstaltungen mußte allzu oft das Werkstattpersonal „mal eben“ mit aushelfen, so daß einige Baustellen unverhältnismäßig lange anhalten. Die alljährlich um Ostern anfallende „große Fahrzeugdurchsicht“ vor Saisonbeginn einschließlich der Verlängerungsuntersuchungen und Bremsrevisionen Br 1 verlief ausgesprochen erfolgreich. Durch die vielen terminlichen Zwänge und die Zwangspause des Werkstattbetriebes von gut einer Woche für die VDV-Frühjahrstagung unmittelbar vor Saisonbeginn waren Probleme absehbar. Deshalb opferten einige DEV-Aktive ihre Ferien- und Urlaubstage, so daß wir die Arbeiten an den Fahrzeugen noch vor dem Putzwochenende abschließen konnten.

Obwohl die Wagenremise in Heiligenberg von Fremdfirmen errichtet wird, waren zwei unserer ABM-Kräfte fast ständig irgendwie mit unterstützenden Tätigkeiten ausgelastet und fehlten in der Werkstatt. Andererseits beschäftigen wir aufgrund der z. Z. sehr günstigen Konditionen mit neun ABM-Kräften mehr als je zuvor in unserer Werkstatt. Dabei freuen wir uns ganz eigennützig über jede helfende Hand und außerdem über das z. T. wiedervermittelte Selbstwertgefühl dieser Menschen, das sie beim Aufbau einer sinnvollen Sache bekommen. Es bleibt zu hoffen, daß die günstigen Konditionen für ABM anhalten und sich nicht als bloße Taktik für eine Aufschwungillusion vor einer Bundestagswahl erweisen.

Mallet-Lok 7s

Der Langkessel hat über alle drei Kesselschüsse einen neuen Boden erhalten, und die Nietbohrungen sind eingebracht. Die vordere Rohrwand wurde neu angefertigt und soll in Kürze montiert werden. Gegenwärtig wird die Rauchkammer erneuert.

Franzburg

Wie so oft wollten wir eigentlich nur ein paar ausgeschlagene Lager überholen, doch es wurde eine Vollaufarbeitung des Triebwerks. Viele Teile erwiesen sich nach mehr als 15 Betriebsjahren als nicht mehr reparaturfähig und mußten erneuert werden. Das dauert seine Zeit, und so konnte die Lok gerade rechtzeitig vor ihrer Verladung nach Wangerooge noch einige Probefahrten in Bruchhausen-Vilsen absolvieren.

Diesellok V 2

Im April verkaufte der DEV nach fast dreißigjähriger Abstellzeit die Lok an die DB. Nach einer äußerlichen Aufarbeitung in einer ABM-Werkstatt soll sie zusammen mit einigen anderen Fahrzeugen im ehemaligen Bahnhof Harlesiel aufgestellt werden. Mit dem Verkauf haben wir die Lok nicht etwa abgeschrieben, sondern sind unseren Satzungszielen, nach öffentlicher Zugänglichkeit und Einsatz näher gekommen. Nachdem die Maschine jahrzehntelang ihr Dasein in unzugänglichen Schuppen oder unter Planen fristete, kann man sie bald ungehindert besichtigen. Außerdem hat sich der DEV den Erhalt der Maschine sowie ein Rückkaufrecht nach 5 bzw. 10 Jahren von der DB zusichern lassen. Die Lok kann demnach weder verschrottet noch aus Norddeutschland entfernt werden, und womöglich stehen die Zeichen für eine betriebsfähige Aufarbeitung beim DEV in 2003 oder 2008 besser als heute.

Triebwagen T 41

Die weitgehende Neuverblechung wurde abgeschlossen und präsentiert sich außen in rotbrauner Rostschutzfarbe. Innen ist der Wagenkasten in dunkelgrauem Lack endlackiert, und der hölzerne Fußboden wurde erneuert. Alle vier Einstiegsschiebetüren wurden erneuert und eingebaut. Von den alten Türen konnten leider nur die Beschläge weiterverwendet werden. Die beiden Vorbauten mit den Benzintanks und die vier Sandbehälter wurden grundüberholt und haben ihre angestammten Plätze wieder eingenommen.

SKL 1

Nach der Hauptuntersuchung steht Friedhelm wieder für die nächsten Jahre dem Betrieb zur Verfügung.

Motordraisine 182

Nach Abschluß ihrer Vollaufarbeitung unter Wertschätzung aller Details in der Werkstatt des Wilhelmshavener BKA e. V. ist die Draisine eine wahre Augenweide. Sie befindet sich praktisch in neuwertigem Zustand.

Personenwagen Nr. 1

Der hölzerne Wagenkasten wurde neu verblecht. Eine erste Grundierung wurde aufgetragen, bevor die Stahlprofile über die Stoßkanten montiert werden. Die aus Eiche neu gebauten Fensterrahmen wurden eingepaßt, und die neu geschmiedeten Trittbretthalter haben zusammen mit ebenfalls neuen Trittbrettern ihre angestammten Plätze eingenommen. Aufwendiger als vermutet erwies sich die Aufarbeitung der Einstiegsdrehüren, die unter Verwendung möglichst vieler Originalteile doch weitgehend erneuert werden müssen.

Personenwagen Nr. 9

Als kleine „Zwischendurchaktion“ wurde der Wagen innen und außen farblich aufgefrischt. Dabei wurden einige Leisten neu befestigt oder erneuert und einige andere Kleinreparaturen ausgeführt.

Personenwagen Nr. 13

Als wir das Fahrzeugwrack von einem Kindergarten übernahmen, hatte kaum jemand zu hoffen geglaubt, daß der Wagen in relativ wenigen Jahren voll aufgearbeitet werden könnte. Anhand eines Fabrikfotos und der vielen bei der Aufarbeitung sichergestellten Spuren am Objekt konnten wir uns ein ziemlich genaues Bild vom Aussehen des Wagens samt seiner Innenausstattung machen und dieses als Restaurierungsziel anstreben. Nach Abschluß der Außenlackierung geht auch die Rekonstruktion des Salonabteils ihrem Ende entgegen. In Fensterhöhe wurden die Wände tapeziert und hell gestrichen, unterhalb der Fenster mit rotem Samt bespannt. Die Abdeckleisten wurden in hellem Mahagoniton gebeizt und klar lackiert. Wenn die ebenfalls mit rotem Samt bezogenen Sitzmöbel sowie der kleine Tisch in Abteilmitteln eingebaut sind, wird ein sehr gediegenes Salonabteil entstanden sein. Für winterliche Einsätze wurden eine Dampfheizung ergänzt und vier Petroleumlampen rekonstruiert. Noch konnten wir keine passenden Blattfedern besorgen, aber wir hoffen, den Wagen am Tag des Eisenbahnfreundes am 1. und 2. August einsetzen zu können.

Personenwagen Nr. 17

Die Aufarbeitung wurde Mitte Mai abgeschlossen (s. ges. Beitrag).

Gepäckwagen Nr. 53

Nachdem genügend betriebsfähige Gepäckwagen zur Verfügung stehen, kann eines der meistgenutzten Fahrzeuge unserer Museums-Eisenbahn eine gründliche „Zwischenhauptuntersuchung“ erhalten: Zu erneuern sind die gesamte Elektrik, der Außenanstrich, beide Pufferbohlen und die Zug- und Stoßvorrichtungen, die nach DEV-Norm gebaut werden. Außerdem erhalten die Endbühnen wieder Drehfalltüren, und der Antrieb der Handbremse wird geändert.

Post-/Gepäckwagen Nr. 55

Da der Kasten des ursprünglich von den Franzburger Kreisbahnen stammenden Wagens nicht länger am Bahnhof Vilsen Ort abgestellt bleiben konnte und kein anderer Abstellplatz in Frage kam, traten wir die Flucht nach vorne an und nahmen ihn in die Werkstatt. Hier erhält der insgesamt noch recht gut erhaltene Wagen wieder Radsätze und Zug- und Stoßvorrichtungen, um auf Schienen bewegt werden zu können. Eine Aufarbeitung ist jedoch nicht in Sicht.

Rollböcke 171 und 172

Nach ihrer Aufarbeitung stehen uns seit Anfang Mai insgesamt 6 Rollböcke von der Kleinbahn HSA betriebsfähig zur Verfügung.

Normalspurbeiwagen VB 476 und 478

An beiden Wagen fielen Kleinunterhaltungsmaßnahmen an wie das Wechseln defekter Scheiben, Gangbarmachen von Türschlössern, Abdichten der Wagendächer, Einbau von Aschenbechern und Reinigen bzw. Instandsetzen von Innenverkleidungen.

Normalspurgüterwagen Gw 1

Nach Ausscheiden des bisherigen Gw 1 wurde der bisherige Gw 6, Bauart G 10, in Gw 1“ umgenummert. Seit Anfang Juni wird er in einer ABM-Werkstatt betriebsfähig aufgearbeitet. Ein Anfang Mai als Lagerraum von der DB übernommener Güterwagen der Bauart Gos trägt jetzt die Nr. Gw 6“.

Oben: T 41 in der Restaurierungswerkstatt des BKA e. V. Wilhelmshaven, Juni 1998

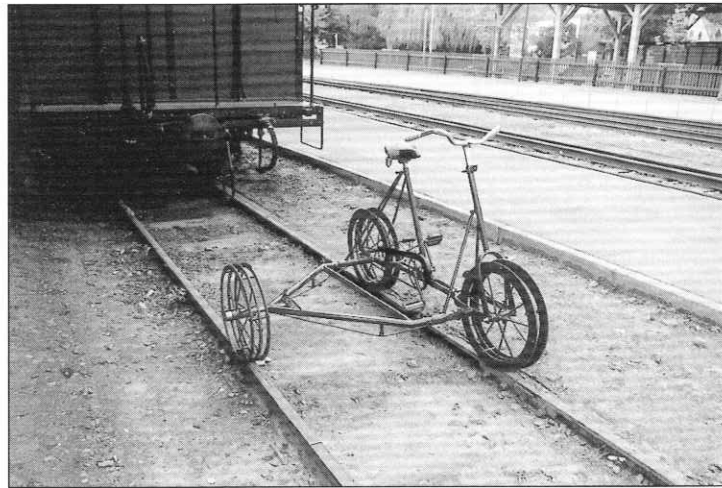
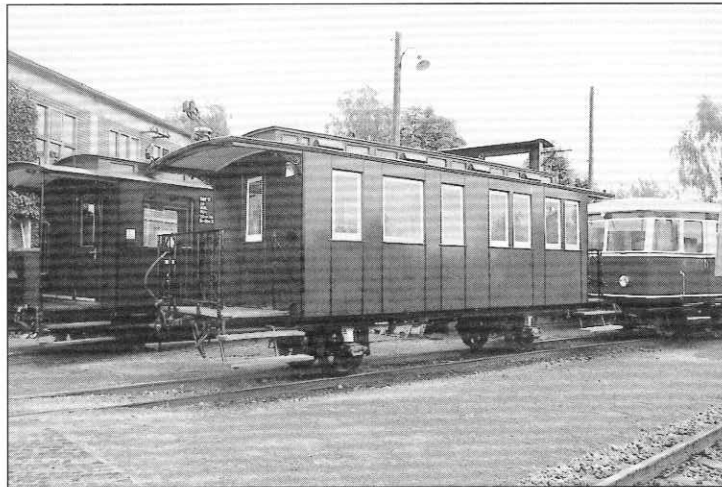
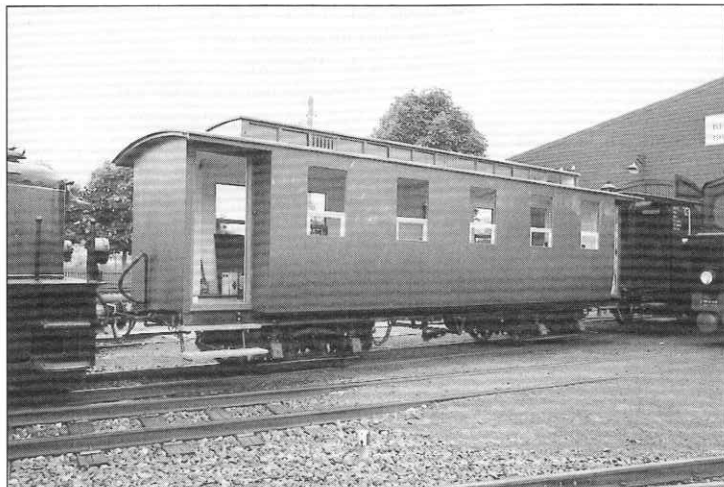
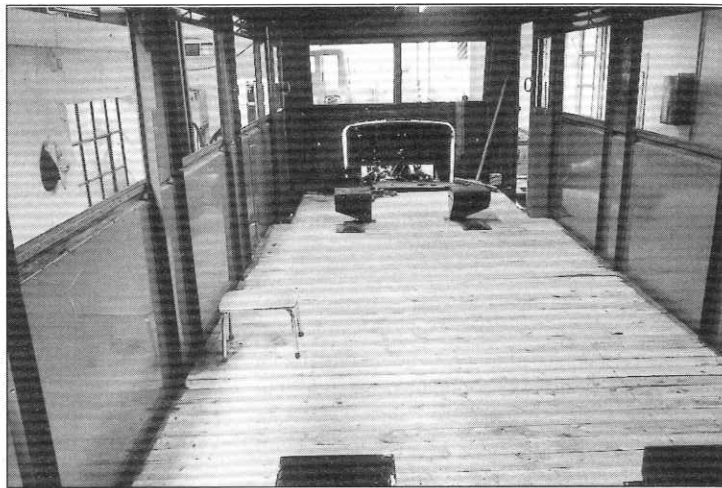
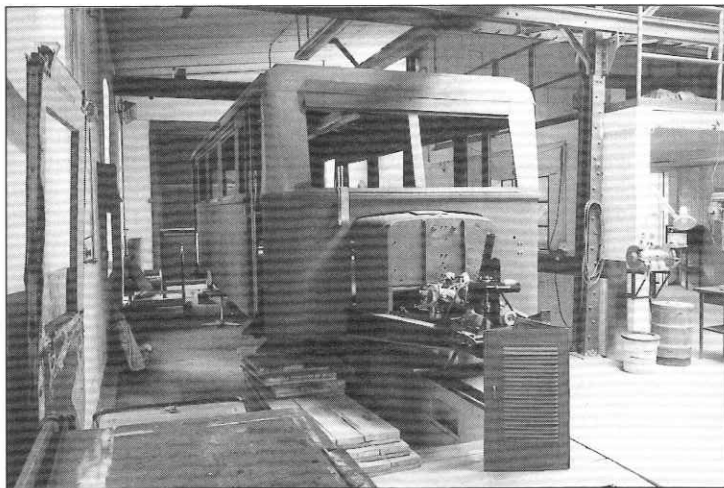
2. Reihe: Wagen 1 und 13 in Bruchhausen-Vilsen, Juni 1998

Fotos: Uwe Franz

3. Reihe links: Wagen 17 kurz nach der Ankunft in Bruchhausen-Vilsen, 12. 6. 1998, Foto: Sven Hamann

3. Reihe rechts: Friedhelm wieder in Betrieb, 2. 5. 1998, Foto: Regine Meier

Unten: Motordraisine 182 nach ihrer Aufarbeitung und das umgespurte Schienenfahrzeug, Fotos: Uwe Franz



Bastian Schmidt, Wolfram Bäumer

Farbe der Fensterrahmen unserer Personenwagen

Über Farben, Namensgebung und Nummern läßt sich bestens streiten. Zum einen werden die Meinungen zu diesen Themen sehr vom Geschmack geprägt und sind demnach stets sehr subjektiv. Erleichtert wird die Meinungsbildung durch das vermeintlich leichte Verstehen der Zusammenhänge, so daß auch fast niemand mit seiner Meinung hinter dem Berg halten möchte. Und obendrein argumentieren gerade jene besonders heftig mit, die im selben Atemzug das Themenfeld eigentlich für unterhalb ihres Niveaus erklären. Zum anderen gibt es auch objektiv ein breites Konzeptspektrum: Wollen wir historische Objekte mit ihrer individuellen historischen Farbgebung zeigen, oder wollen wir zugunsten eines einheitlichen Zugbildes unsere Fahrzeuge einem typischen historischen Erscheinungsbild ggf. anpassen?

Bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen haben wir uns für die Einheitlichkeit entschieden. Aber welches typische historische Erscheinungsbild soll es denn sein? Unsere Fahrzeuge stammen überwiegend aus den ersten drei Jahrzehnten dieses Jahrhunderts, sie werden auch liebevoll mit längst verlorenen Petroleumlampen ausgestattet, und dann in einem Farbschema lackiert, das Kleinbahnen erst viel später übernahmen. Die gravierendsten Abweichungen stellen die roten statt grünen Dieselloks dar sowie die braunen statt grauen Güterwagen. Vielleicht finden wir ja eines Tages den Mut, auch diese Entscheidungen zu korrigieren. Die gegenwärtigen Verhältnisse in DEV-Vorstand und Werkstattleitung lassen allerdings einen noch sehr langfristigen Umdenkungsprozeß befürchten.

Auch die vor etlichen Jahren festgelegte beige Lackierung der Fensterrahmen setzte sich bei Kleinbahnen erst Ende der vierziger und Anfang der fünfziger Jahre durch. Wir haben mittlerweile eindeutige Forschungsergebnisse zusammengetragen:

- bei der Ablieferung wurden für die Fensterrahmen edle Hölzer verwendet, die mit Klarlack überzogen waren.
- Ausnahme ist der Wagen 12, der jedoch erst 1948 mit billigen Materialien gebaut wurde.
- Erst nach dem Zweiten Weltkrieg, als beschädigte und heruntergekommene Fahrzeuge mit relativ einfachen Mitteln instandgesetzt wurden, setzte sich ein heller, alle Schadstellen überdeckender Anstrich durch.
- Z. T. wurden Wagen als Beiwagen von Triebwagen farblich angepaßt, d. h. auch die Fensterrahmen wurden optisch den Metall-Fensterrahmen der Triebwagen angeglichen.
- Einige der DEV-Wagen haben selbst in den 50er Jahren und später keine beige Fensterrahmen erhalten, z. B. Wagen 9.
- „Unedle Hölzer“, die z. T. für Fensterrahmen der dritten Klasse verwendet wurden, wurden mit Bierlasur ebenfalls braun gestrichen.

Wenn wir diese Ergebnisse und unser Konzept, Fahrzeuge im Aussehen ihres vormaligen Funktionszusammenhangs zeigen zu wollen, wirklich ernst nehmen, sollten wir ab sofort Fensterrahmen

nicht mehr nach Hauptuntersuchungen und Bedarfsinstandsetzungen beige lackieren, sondern klar oder mit Bierlasur. Das bedeutet keine Mehrarbeit und beeinträchtigt das Zugbild auch während der langjährigen Übergangsphase nicht. Ein eindeutiges Votum des DEV-Vorstandes zu diesen vorgebrachten Sachverhalten lag zum Redaktionsschluß leider noch nicht vor.

Uwe Franz

ABM-Projekt: Aufarbeitung des Wagens 17 einschließlich behindertengerechtem Ausbau

Mit der Übergabe am 26. Mai 1998 in Wernigerode Hbf fand ein überaus erfolgreiches ABM-Projekt sein vorläufiges Ende. Da Projekt und Wagen-geschichte bereits ausführlich vorgestellt wurden (s. DME 1/97 S. 34, 35), soll hier nur die jüngere Geschichte geschildert werden. Ein paar DEV-Aktive griffen 1996 die Idee auf, den bislang stiefmütterlich behandelten Umgang mit Rollstuhlfahrern in den Zügen der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen zu verbessern. Nicht nur das bloße Transportieren im Gepäckwagen, sondern das Vermitteln eines Reiseerlebnisses in einem ganz normalen Reisezugwagen sollte angestrebtes Ziel sein.

Nun galt es einen geeigneten Wagen rollstuhl-gerecht herzurichten. Unsere Gedanken, Wünsche und Vorstellung flossen in ein Lastenheft für den Aufbau eines geeigneten Reisezugwagens ein. Damit fanden wir ein offenes Ohr beim Arbeitsamt Halberstadt, das im November 1996 seine Unterstützung für ein entsprechendes ABM-Projekt „Wagen 17“ in Blankenburg zusagte. Wenig später konnten wir von der Märkischen Museumsbahn ein geeignetes Spenderfahrzeug erwerben. Der für eine pommersche Meterspurbahn gebaute Wagen hatte längst seinen historischen Wagenkasten gegen einen Neubau von der polnischen Staatsbahn verloren, der in unserem musealen Zusammenhang unbedeutend eingeschätzt wurde. Dieser Wagen wurde zum VHS-Bildungswerk nach Blankenburg gebracht, wo ab Ende Februar 1997 an der Aufarbeitung des künftigen Wagen 17 gearbeitet wurde. Anfangs mußten noch alle Arbeiten im Freien ausgeführt werden, weil die von der DB zugesagte Halle noch nicht zur Verfügung stand.

Erst im Mai konnten die ca. 20 ABM-Kräfte witterungsgeschützt an dem Wagen arbeiten. Das geschah übrigens auf historischem Boden: Es handelt sich um eine ehemalige Werkstatthalle der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Dankenswerterweise durfte auch die benachbarte ehemalige Lehrwerkstatt des Forschungs- und Entwicklungswerkes der Deutschen Reichsbahn mitbenutzt werden, so daß keine Metallbearbeitungsmaschinen angeschafft werden mußten. Unter der Anleitung von zwei Ingenieuren arbeiteten eine technische Zeichnerin sowie einige Schlosser, Schweißer, Elektriker, Tischler und Hilfskräfte intensiv zusammen. Geschlossert wurde ausschließlich in Blankenburg, während die Tischlerarbeiten in einer Holzwerkstatt in Wernigerode ausgeführt wurden. Erst in der Schlußphase kam der hölzerne Wagenkasten zer-

legt in seinen Einzelteilen nach Blankenburg und wurde dort auf dem Rahmen zusammengesetzt.

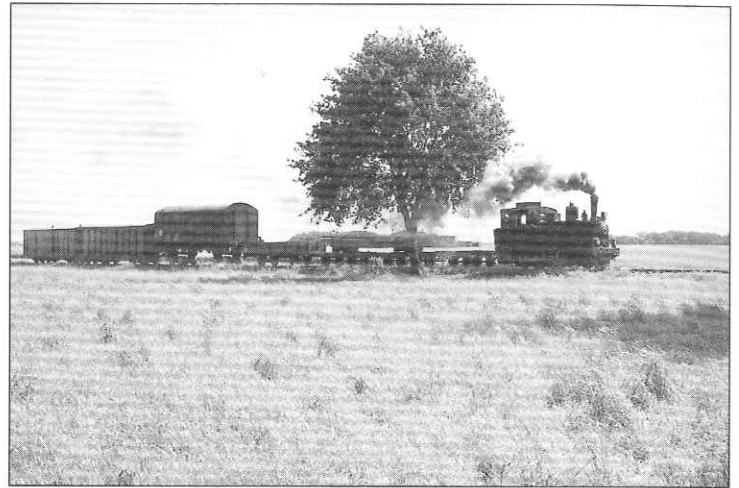
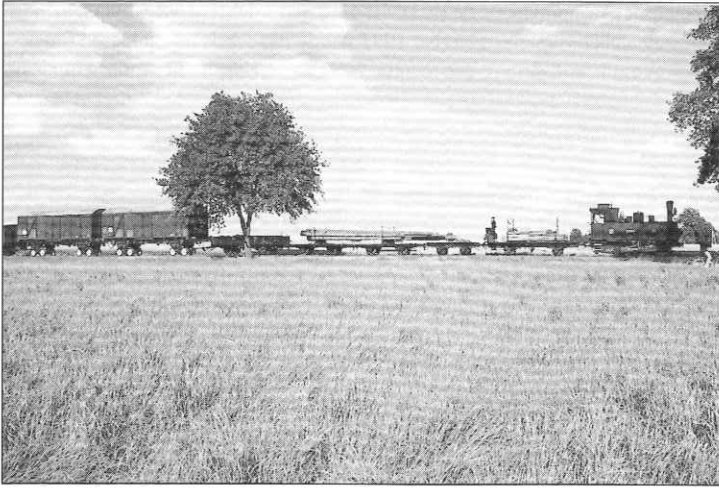
Viel Arbeit und Verdruß bereitete die Anpassung der beiden hydraulischen Hublifte, mit denen Rollstühle vom Bahnsteig in den Wagen zu hieven sind. Anfangs wollten die eigentlich für Reisebusse entwickelten Hublifte nicht in den Schmalspurpersonenwagen passen, und ein Anheben von Rollstühlen war in der serienmäßigen Ausführung schon gar nicht möglich. Doch durch das Konstruktions- und Organisationstalent der beiden Projektleiter Krause und Horn ließen sich die beiden Hublifte entsprechend anpassen. In Ruhestellung befinden sich diese mit zusammengeklappter Plattform im Innenraum des Wagenkastens. Dann deutet äußerlich nichts auf die Ausstattung hin, und das neue historische Erscheinungsbild des Wagens 17 wird gewahrt. Für die Ingangsetzung werden die faltbaren Stirnwände des Wagenkastens geöffnet und der Hublift ausgeschwenkt. Nach dem Auseinanderfalten der Plattform ist der Hublift betriebsfähig. Seine Energie bezieht er aus einem Batteriesatz mit 24 Volt Spannung, der unter dem Wagenboden untergebracht ist. Wer das im Dampfzug in Aktion gesehen hat, kann ermessen, welche Leistungen für den reibungslosen Betrieb eingebracht wurden.

Rollstuhlfahrgerecht wurden die Seitenfenster mit Handkurbeltrieben ausgerüstet, so daß sie auch sitzend geöffnet bzw. geschlossen werden können. Auch die übrige Innenausstattung weist einige Besonderheiten auf: Dem historischen Ambiente entsprechend wurden Holzlattensitzbänke entweder fest oder als Klappsitze eingebaut. Die festen Sitzbänke sind in zwei Gruppen im Wageninneren verteilt und vermitteln dadurch den Eindruck eines üblichen Reisezugwagens. Wenn die beweglichen Sitze zugunsten von Standplätzen für Rollstühle herabgeklappt sind, können 30 Personen auf Sitzplätzen und 6 – 8 Rollstuhlfahrer transportiert werden. Man kann aber auch mit wenigen Handgriffen die Holzlattensitzbänke ausbauen, so daß man ohne großen Aufwand Platz für 16 Rollstühle plus Begleitpersonen erhält. Diese variable Innenraumgestaltung dürfte wohl einmalig sein, zumal mit einem historischen Erscheinungsbild.

Wagen 17 bietet noch ein paar andere technische Feinheiten, die ihm auf dem ersten Blick nicht anzusehen sind. Für einen freizügigen Einsatz des Wagens wurde eine kombinierte Druckluft- und Vakuumbremseanlage ergänzt durch eine Spindelhandbremse eingebaut. Der Innenraum kann durch eine Webasto-Warmluft-Heizung erwärmt werden. Mit dieser Ausstattung kann der Wagen ebenso in sommerlichen Dampfzügen wie auch hinter Dieseltriebfahrzeugen laufen und zwar zu jeder Jahreszeit. Der Batteriesatz speist ggf. auch die Beleuchtung des Wagens und sogar die des ganzen Zuges. Nach Betriebsschluß können die Batterien mittels eines ebenfalls eingebauten Ladegeräts stationär aufgeladen werden.

Fotos nächste Seite:

Güterzüge, GmPs mit aufgebockten Güterwagen, Dampfselektion und Triebwagenfahrten gab es am "Historischen Wochenende" ebenso zu sehen wie Vorführungen der Rollbockgrube in Bruchhausen-Vilsen, Umschlag von Langholz mittels historischer Zugmaschinen in Heiligenberg und viele Menschen in historischer Kostümierung, 13./14. 6. 1998, Fotos: Hans-L. Overdick



Natürlich war die Vollaufarbeitung eines mit soviel Technik ausgestatteten Wagens auch mit fast 20 Personen nicht innerhalb eines Jahres zu schaffen. Aber durch die gesetzlichen Bestimmungen über die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen mußten im Februar 1998 die meisten ABM-Mitarbeiter entlassen werden. Mit einer Handvoll später Hinzugestößener konnte die um 3 Monate verlängerte Maßnahme erfolgreich zu Ende gebracht werden. An dieser Stelle sei nochmals allen am Wagen 17 beteiligten Personen und Institutionen ganz herzlich für ihr großes Engagement gedankt! Denn ohne ihr Durchhaltevermögen und Improvisationstalent würde es den Wagen 17 in seiner heutigen Form wohl kaum geben. Besonders danken wollen wir auch dem Malereibetrieb Pink aus Blankenburg, der sämtliche Malerarbeiten für den guten Zweck kostenlos ausgeführt hat.

Am 12. Mai 1998 war der Tag des „Roll-Outs“ gekommen. In den frühen Morgenstunden wurde der Wagen in Blankenburg verladen und mit einem Straßentiefelader nach Wernigerode-Hasserode transportiert. Bald darauf stand der Wagen auf den Gleisen der Harzer Schmalspurbahnen (HSB), um erprobt, bahnamtlich abgenommen und erstmals öffentlich präsentiert zu werden. Am Nachmittag beförderte der von Diesellok 199 871 gezogene HSB-Hilfszug den Wagen und Mallet-Lok 995 902 zum Bahnhof Wernigerode-Westerntor.

Der 13. Mai wurde für ein paar Rest- und Einstellarbeiten genutzt, bevor am 14. Mai eine ausführliche Probefahrt stattfinden konnte. Der Zug bestand aus der frisch hauptuntersuchten Diesellok 199 871, Wagen 17 und einem Gepäckwagen. Da das Strömungsgetriebe der Diesellok eingestellt werden sollte, wurden alle Geschwindigkeitsbereiche mehrfach durchfahren, die Wagen 17 ohne Beanstandungen meisterte. Zwischen Wernigerode-Westerntor und Drei Annen Hohne wurden dabei Geschwindigkeit bis über 50 km/h erreicht. Dabei zeichnete sich Wagen 17 durch große Laufruhe aus. Nachmittags erfolgte die Abnahme des Wagens durch den Sachverständigen.

Sonntag, den 17. Mai, vervollständigten DEV-Aktive die Wagenanschriften in der Zentralwerkstatt Wernigerode-Westerntor. Für die offizielle Übergabe räumten ABM-Kräfte aus Blankenburg und Wernigerode das Bahnhofsgelände auf, bepflanzten Blumenschalen und verzierten Bahnsteiglaternen mit Girlanden. So bot sich den zahlreich ange-reisten Ehrengästen am 26. Mai ein festlicher Rahmen. Nach den zahlreichen Grußworten und Ansprachen wurden unter großer Aufmerksamkeit aller Beteiligten zahlreiche erscheinene Rollstuhlfahrer in den Wagen 17 befördert. Dieser Vorgang ging so schnell und reibungslos vonstatten, daß die Anwesenden begeistert applaudierten. Wenig später setzte sich der von Mallet-Lok 99 5901 gezogene Sonderzug in Richtung Wernigerode-Hasserode in Bewegung, wo er leider schon wieder umkehren mußte. Doch mit diesem Sonderzug endete der Einsatz des Wagens bei der Harzer-Schmalspurbahn noch nicht: Nun kam er erst richtig in Fahrt.

Am 29. Mai wurde Wagen 17 zusammen mit dem Traditionszug und Mallet-Loks 99 5901 und 99 5903 nach Nordhausen überführt. Am nächsten Tag fuhr er in einem Sonderzug der IG Harzer Schmalspurbahnen zum Brocken und zurück. Einige kurzentschlossene Rollstuhlfahrer mit Begleitpersonen konnten so von Drei Annen Hohne nach

Nordhausen unerwartete Reiseeindrücke sammeln. Die Freude darüber können Sie sich sicher vorstellen. Die Nacht verbrachte der Wagen auf dem Gleis der IG im Betriebswerk Nordhausen, wo er wegen seines reichlichen Platzangebotes als Übernachtungsmöglichkeit genutzt wurde.

Tags drauf bereicherte der Wagen erneut einen ausverkauften Sonderzug von Nordhausen zum Brocken und zurück. Diesmal diente er als normaler Sitzwagen, die Hublifte wurden nur zu Demonstrationzwecken vorgeführt. Obwohl der Wagen überwiegend über Klappsitze verfügt, wurde er von den Fahrgästen wegen seines Platzangebotes und der großen Fenster gelobt, die vollständig zu öffnen sind.

Am 31. Mai wurde der Wagen zusammen mit dem Traditionszug nach Wernigerode-Westerntor zurückgebracht. Seinen letzten Einsatz im Harz absolvierte er am 10. Juni als Kurswagen von Wernigerode zum Brocken und zurück als Danke-Schönfahrt für alle Beteiligten an dem Projekt. Trotz, vielleicht auch gerade wegen des typischen Brockenwetters war auch diese Fahrt für alle Teilnehmer einschließlich 3 Rollstuhlfahrern ein unvergeßliches Erlebnis. Auf dem Brocken war es derart kalt und neblig, daß man das Bahnhofgebäude fast nur ertasten konnte. Während des Aufenthaltes der Mannschaft auf dem Brocken fuhr der Wagen nochmals leer zurück nach Drei Annen Hohne und wieder zum Brocken hinauf. Damit dürfte Wagen 17 das erste Fahrzeug der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen sein, das auf dem höchsten Berg Norddeutschlands gewesen ist, und das gleich mehrfach. Anfang dieses Jahres war es uns ja leider noch nicht gelungen, mit Lok Hermann auf den Brocken vorzudringen. Rund 450 km hat Wagen 17 auf dem Streckennetz der HSB zurückgelegt und zwar völlig störungsfrei. Das spricht für die gute Qualität und die Sorgfalt, mit der die Arbeiten in Blankenburg ausgeführt worden sind.

Am 11. Juni wurde der Wagen in Wernigerode verladen und nach Bruchhausen-Vilsen gebracht. Tags drauf wurde er abgeladen und verschwand in der Fahrzeughalle, wo er den Mittelpunkt einer Ausstellung über seinen Werdegang bildete. So wurde er erstmals an „Historischen Wochenende“ präsentiert. In den folgenden Wochen sollen noch einige Probefahrten erfolgen, und sicherlich wird auch die eine oder andere Verbesserung in die Tat umgesetzt. Der Öffentlichkeit in Bruchhausen-Vilsen soll der Wagen am 10. Juli feierlich vorgestellt werden. An den folgenden Wochenenden wird er in allen planmäßigen Dampfzügen mitfahren. Er wird zur Stammgarnitur gehören und direkt hinter dem Buffet-Wagen laufen, um kurze Wege zu Speisen und Getränken zu ermöglichen.

Harald O. Kindermann

Ach, „nur“ ein Güterwagen

Er stand lange in desolatem Zustand in unserer Wagenhalle: der gedeckte Güterwagen 136. Zuletzt wurde er zur Unterbringung diverser Holzbearbeitungsmaschinen genutzt, bis er nach Aufarbeitung des PwPost 54 in dieser Funktion überflüssig wur-

de (s. DME 4/97 S. 40, DME 1/98 S. 34). Noch im Herbst 1997 wurde das Dach instandgesetzt, damit der Wagen bis zu einer späteren Aufarbeitung im Freien abgestellt werden kann. Schon zuvor hatten sich die Aktiven im lockeren Rahmen einer museumswissenschaftlichen Arbeitsgruppe einige Gedanken über die Stellung des Wagens innerhalb unserer Fahrzeugsammlung und über das anzustrebende Restaurierungsziel gemacht.

Wagen 136 gehört zu den typischen vierachsigen Güterwagen, wie sie die Firma Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, vorm. C. Weyer um die Jahrhundertwende in großer Stückzahl und in verschiedenen Spurweiten an mehrere, vorwiegend nord- und westdeutsche Kleinbahnen lieferte. Entgegen früheren Annahmen und Veröffentlichungen gehen wir heute davon aus, daß der Wagen 1901 (gem. Aufzeichnungen bei der StMB) für die Bielefelder Kreisbahnen (BK 91) gebaut wurde und nach deren Stilllegung 1957 zur Steinhuder Meer-Bahn (StMB) gelangte. Nach dem Bezeichnungsschema des Niedersächsischen Landeseisenbahnnetzes wurde der Wagen beschriftet als: St.M.B. 1583.

Die nicht überdachte Endbühne besaß der Wagen ursprünglich nicht. Womöglich ließ die Bielefelder Kreisbahn diese anbringen, um den Wagen besser als Hilfsgepäckwagen in Personenzügen nutzen zu können. Jedenfalls war diese Endbühne nützlich, um durch eine Tür in der Stirnwand den Wagen zu betreten und die Handspindelbremse zu bedienen. Ein Foto vom April 1961 zeigt den Wagen bei der StMB.

Damals beförderte diese Kleinbahn regelspurige Güterwagen auf Rollwagen. Auf Anraten und durch Vermittlung des Autors übernahm die StMB 1963 und 1964 Rollböcke, Rollbockgruben in Metallausführung und zwei Zwischenwagen von den gerade stillgelegten Meterspurbahnen Kreisbahn Emden – Pewsum – Greetsiel und der Südharz Eisenbahn. Mit diesem Material wurde auf Rollbockverkehr umgestellt.

Rund ein Jahr später baute die StMB den Güterwagen 1583 zusammen mit der am 1. 12. 1965 abgenommenen Hauptuntersuchung zu einem Zwischenwagen für Rollbockverkehr um. Dazu erhielt er an der der Endbühne abgewandten Seite eine hochgesetzte Pufferbohle mit Regelspur-Zug- und Stoßvorrichtungen. Natürlich konnte man die Pufferbohle nicht einfach an den Wagenkasten schrauben, sondern mußte die dort einzuleitenden horizontalen Zug- und Druckkräfte über kräftige Knotenbleche in den Fahrzeughahmen leiten.

Oben: Einweihung des Wagens 17, Wernigerode, 26. 5. 1998, Fotos: Uwe Franz

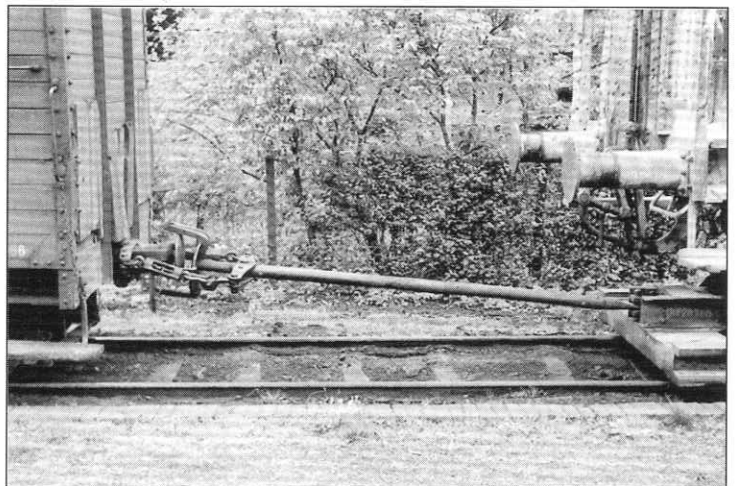
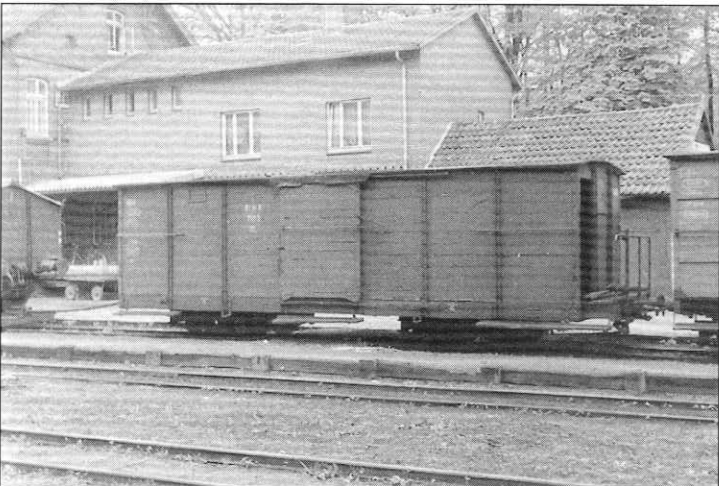
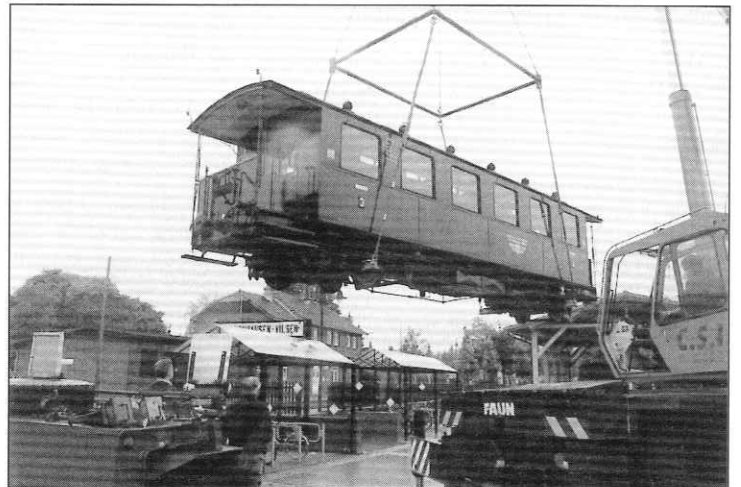
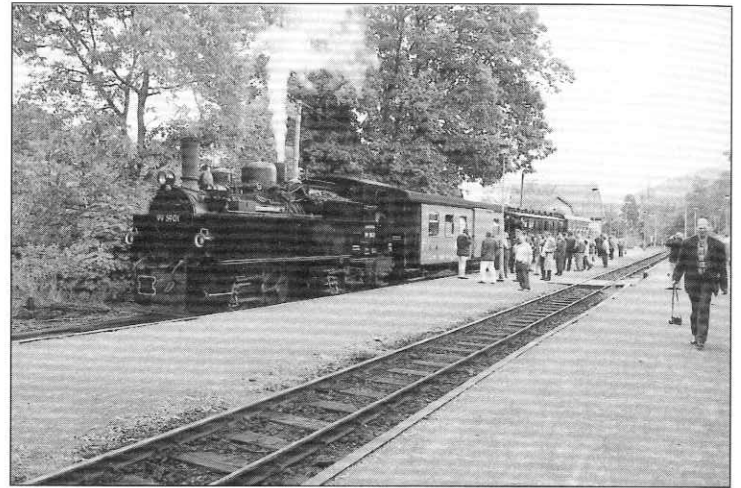
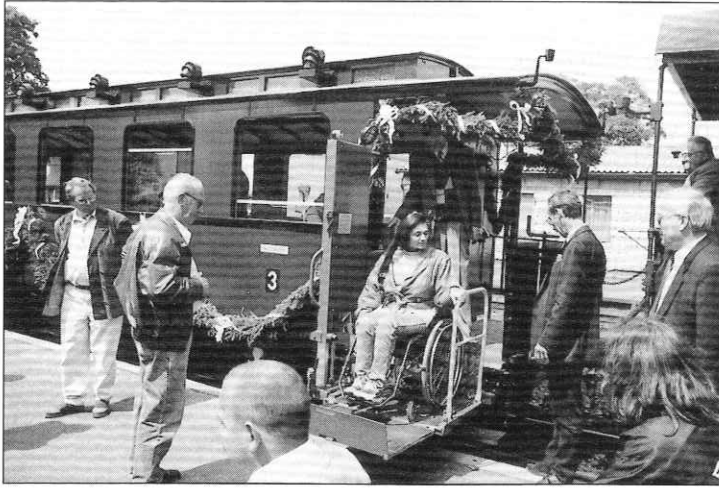
2. Reihe links: Sonderfahrt zum Brocken, 10. 6. 1998: Foto: Uwe Franz

2. Reihe rechts: Abladen in Bruchhausen-Vilsen, 12. 6. 1998, Foto: Sven Hamann

3. Reihe: Wagen 136 des DEV besaß die offene Endbühne vor Umbau zum Zwischenwagen für den Rollbockverkehr. Die umständliche Kuppelstange zwischen schmalspurigen Regelfahrzeugen und Rollfahrzeugen bei der StMB, Bf. Bad Rehburg, April 1961, Fotos: Harald O. Kindermann

Unten links: DEV-Zuggarnitur gezogen von V 36 005 auf der VGH-Strecke, 2. 5. 1998

Unten rechts: Beiwagen VB 478 und 476 in Hoya, November 1997, Fotos: Uwe Franz



1971 übernahm der DEV den bereits abgestellten Wagen. Nachdem eine damals geplante Verwendung als Tanzwagen wieder verworfen war, wurde die Aufarbeitung aufgrund anderer Prioritäten bisher nicht in Angriff genommen. Lange Zeit mußte der Wagen sein Dasein in Heiligenberg unter freiem Himmel fristen, bis er vor mehr als 10 Jahren in die große Fahrzeughalle kam. Dort stand er vor Wind und Wetter und vor Vandalismus gut geschützt, bis durch Unüberlegtheit und Voreiligkeit eines einzelnen DEV-Mitgliedes 1997 die Endbühne abgeschnitten wurde.

In unserem Konzept der musealen Einordnung der historischen Objekte von 1996 haben sich die Aktiven der museumswissenschaftlichen Arbeitsgruppe dafür ausgesprochen, Wagen 136 in seinem letzten Funktionszusammenhang bei der Steinhuder Meer-Bahn zu zeigen, d. h. als Zwischenwagen für den Rollbockverkehr, aus folgenden Gründen:

1. Mit Wagen 145 und 146 zeigen wir bereits gedeckte Drehgestellgüterwagen in ihrer Ursprungsform, so daß Wagen 136 im Ursprungszustand keine zusätzlichen Aussagen treffen könnte.

2. Gerade die Zwischenwagen bezeugen Innovationsfähigkeit für wirtschaftlicheren Güterverkehr und – bei Selbstbau durch die jeweilige Kleinbahn – technisches Vermögen der Meister und Mitarbeiter in der Werkstatt. Häufig mußten sich Kleinbahnen geeignete Zwischenwagen selbst schaffen, um das unfallträchtige Kuppeln von Schmalspurfahrzeugen und Rollböcken mittels Stange und Korbkuppelung zu vermeiden. Wohl nicht ohne Grund hießen die Kuppelstangen im Munde der Betriebsbediensteten der Kleinbahn HSA makaber: „Arm-amputierer“. Bei Verwendung ungebremster Rollböcke benötigte man Zwischenwagen auch zum Abbremsen des Güterzuges, dann lief mindestens ein zusätzlicher Zwischenwagen als gebremster Schlußwagen mit, um bei Zugtrennungen ablaufende Wagen abzubremesen.

3. Im Gegensatz zu dem von der Kleinbahn HSA übernommenen Zwischenwagen 162 bot der Zwischenwagen 136 auch Platz für Stückgüter und Gepäck, so daß die StMB mit ihrer Konstruktion die Notwendigkeit des Mitführens eines Gepäckwagens vermied. Der konstruktive Unterschied der beiden beim DEV vorhandenen Zwischenwagen rechtfertigt den Weiterhalt beider Wagen in dieser Funktion.

4. Auch für den Museumsbahnbetrieb sind zwei Zwischenwagen sinnvoll, wenn nicht sogar unbedingt erforderlich. Denn da auch unsere Rollböcke ungebremst sind und zwischen Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg eine nicht unbeträchtliche Steigungsstrecke liegt, benötigen wir einen Zwischenwagen zwischen der ziehenden Lok bzw. dem vorderen Zugteil aus Meterspurwagen und den aufgebockten Güterwagen und einen zweiten Zwischenwagen als Bremswagen am Zugschluß.

5. Die zusätzliche Pufferbohle steht einer Nutzung als normaler G-Wagen nicht entgegen. Der Wagen kann zur Verdeutlichung von (historischen) Stückguttransporten auf der Schiene oder ganz pragmatisch zum Transport von Fahrrädern unserer Museumsbahn-Fahrgäste dienen.

Demnach spricht alles dafür, den Wagen im Zustand von 1970 zu erhalten. Die abgetrennte Endbühne wurde von Uwe Franz aufgemessen und kann eines Tages wieder hergestellt werden.

Uwe Franz, Wolfram Bäumer

Zwischenbericht Normalspur-Fahrzeuge

DEV-Mitglieder konnten in Eisenbahnfreunde-Zeitschriften lesen, daß der DEV Eigentümer von diversen Kleinlokomotiven und Maschinen der Baureihe V 36 geworden ist, und fragen sich zu Recht, ob unsere Museums-Eisenbahn mit 100 historischen Meterspurfahrzeugen und einer 8 km langen eigenen Eisenbahnstrecke nebst 3 Bahnhöfen nicht ausgelastet sei. Und ob!

Was 1985 mit der Indienstellung des historischen Triebwagens T 1 und seinem Einsatz auf der VGH-Strecke Eystrup – Bruchhausen-Vilsen – Syke ganz harmlos begann, hat eine Eigendynamik entwickelt, die zwar nicht vorhersehbar war, doch auch keineswegs unwillkommen ist. Die Nachfrage an Fahrten auf der VGH-Strecke nach Fahrplan und die vielen Sonderfahrten bzw. Fahrten zum Brokser Heiratsmarkt und anderen Anlässen haben neben vielen anderen guten Gründen zur Sanierung der VGH-Strecke (leider nur bis Heiligenfelde) geführt, und damit unserer Museums-Eisenbahn das Schicksal eines „Inselbahn-Daseins“ erspart.

Allein im letzten Jahr konnten wir einen Fahrgastzuwachs von 66 % verzeichnen, und ein „Ende der Fahnenstange“ ist noch nicht in Sicht. Und da einerseits der historische Triebwagen T 1 mit seiner sensiblen Technik für einen Massenverkehr zu klein, zu anfällig und viel zu wertvoll ist und andererseits sich einige günstige Gelegenheiten ergaben, ist mittlerweile eine Sammlung normalspuriger Fahrzeuge zusammengekommen, die mancher Regelspur-Museumsbahn zur Ehre gereichte.

Zunächst wurden für T 1 Personenwagen befreundeter Museumsbahnen angemietet, bis er nach Aufarbeitung des TA 3 ab 1994 einen eigenen passenden Beiwagen erhielt. Daneben schien die Anschaffung eines vierachsigen und zweimotorigen Triebwagens sinnvoll, um ein angemessenes und zuverlässiges Fahrzeug für den Personenverkehr auf höherem Niveau einsetzen zu können, das obendrein auch mindestens einen vierachsigen Beiwagen ziehen kann. Sicher auch unterstützt durch eine gewisse mentale Bindung einiger DEV-Mitglieder zu den anmutigen Rundungen der Esslinger Triebwagen fanden sich schnell entsprechend potente Geldgeber zusammen, als T 2 der Nordfriesischen Verkehrsbetriebe nach einer Fehlhandlung im Niebülller DB-Stellwerk einen wirtschaftlichen Totalschaden erhielt und erwarben das Fahrzeug. Die exorbitante Höhe der Instandsetzungskosten ließen bislang eine Aufarbeitung als langfristige Zukunftshoffnung erscheinen. Erst jüngste Entwicklungen rücken eine Aufarbeitung in finanzieller Nähe, so daß wir womöglich bereits in DME 4/98 Positives berichten können.

Wo T 2 auf absehbarer Zeit nicht zur Verfügung stehen würde und bei der VGH durch Fristablauf einiger Lokomotiven ein Engpaß absehbar war, mußte ein eigenes Reservefahrzeug für T 1 beschafft werden. Unter sehr glücklichen Umständen konnten wir von der DB eine Köf III erwerben, die umgehend in der DEV-Betriebswerkstatt aufgearbeitet wurde. Der geplante Verkauf an die VGH scheiterte, da jene zwischenzeitlich eine Diesellok von der OHE (MaK 1959/600.155, ex OHE 60021) übernommen hatte. So blieb uns V 241 erhalten.

Um bei diversen Umräumaktionen oder Bauarbeiten über zusätzliche Lagerflächen zu verfügen und

als Bahndienstfahrzeuge oder als Ladegut für den angestrebten Rollbockverkehr auf der Meterspurbahn wurden einige Güterwagen günstig erworben, zuletzt im Mai 1998 ein Gos, der in Bremen als Bahnhofswagen gedient hat.

Nach langer Suche konnten im Januar 1998 von der Albtalbahn mit den Esslinger Beiwagen VB 476 und VB 478 zwei stilistisch zum T 2 passende Beiwagen beschafft werden, die von V 241 gezogen mit ihren zusammen fast 200 Sitzplätzen schon jetzt das Rückgrad des Touristikverkehrs auf der VGH-Strecke geworden sind.

Aufgrund ihres guten Zustandes wurde im Frühjahr mit der ehemaligen Lok 1 der Firma Nienburger Glas eine Köf II mit geschlossenem Führerhaus übernommen, hauptuntersucht und als DEV V 127 in Dienst gestellt. Mit beiden Kleinloks und den Beiwagen haben wir einen leistungsfähigen „Wendezug“ für Shuttleverkehre zur Verfügung, wie sie zum Brokser Heiratsmarkt anfallen.

Seit den 60er Jahren haben eine Reihe von Nichtbundeseigenen Eisenbahnen durch Ankauf vormaliger Wehrmachtlokomotiven von der DB den Traktionswechsel Dampf/Diesel vorgenommen. Und gerade die vor unserer Haustür aktiven VGH haben fast 40 Jahre lang mit diesen Maschinen Güterverkehr betrieben. So sahen wir Handlungsbedarf, als nach dem Kauf einer neueren Diesellok die VGH auf einen Schlag ihre vier noch vorhandenen Lokomotiven der Baureihe V 36 abgeben wollten. Denn einige DEV-Aktive hatten sich schon länger gewünscht, mit dem Erhalt einer V 36 in Hoya eine für die VGH-Geschichte so typische Maschine zu erhalten. Und um sich nicht mit einem wahllosen Verkauf der Maschinen und Ersatzteile abfinden zu müssen, hat der DEV zunächst alles übernommen, um auswählen und gezielt vermarkten zu können. Der Weiterverkauf soll dem langfristigen Erhalt einer Maschine auf der VGH-Strecke dienen. Zusammen mit den VGH wurde folgendes Konzept entwickelt:

V 36 005 bleibt als Museumsfahrzeug und als Reserve für die MaK-Lok in Hoya betriebsfähig erhalten.

V 36 004 ist derart desolat, daß sie zerlegt wird. Noch brauchbare Teile werden eingelagert oder verkauft.

V 36 006 ist mit Getriebschaden vollständig und witterungsgeschützt erhalten. Sie soll verkauft werden.

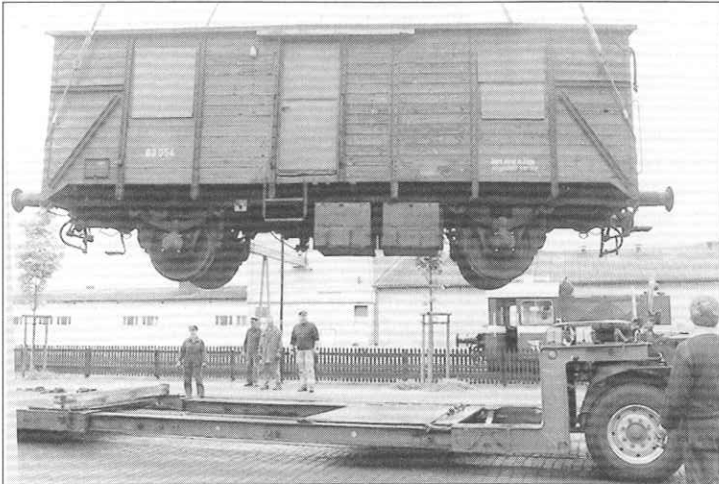
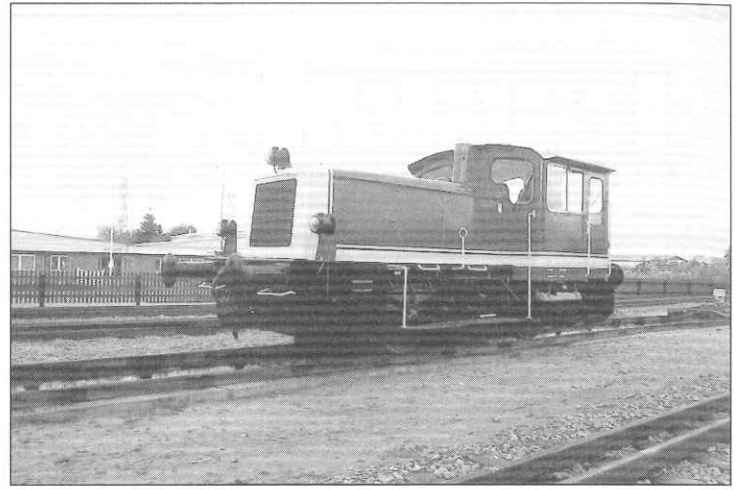
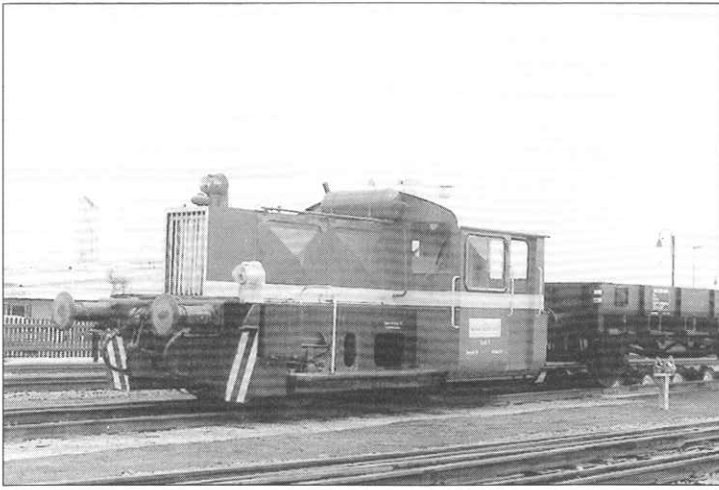
V 36 008 ist seit Fristablauf 1993 vollständig und witterungsgeschützt erhalten. Sie soll verkauft werden.

Oben links: DEV V 127 mit Güterwagen Ow 2, 28. 2. 1998, Bruchhausen-Vilsen, Foto: Regine Meier

Oben rechts: DEV V 241, November 1997, Foto: Uwe Franz

Unten links: Verladen zur Aufarbeitung des Gw1!, Bruchhausen-Vilsen, 12. 6. 1998, Foto: Sven Hamann

Unten rechts: Gw 4 und 5 auf der Rollbockgrube in Bruchhausen-Vilsen, 13. 6. 1998, Foto: Hans-L. Overdick



Fast alle Normalspurfahrzeuge wurden durch zweckgebundene Spenden finanziert, so daß die DEV-Vereinskasse bislang für Kauf und Unterhaltung kaum in Anspruch genommen werden mußte. Dennoch läßt sich nicht ausschließen, daß das Engagement im Normalspurbereich auch auf Kosten unserer meterspurigen Museums-Eisenbahn geht. Denn zwar können wir nicht bestimmen, für welche Zwecke jemand spendet, doch erscheint fraglich, warum die Triebwagenfreunde soviel Zeit und Geld in den Esslinger Triebwagen T 2 investieren und den meterspurigen, historisch sicher wesentlich bedeutsameren T 43 vernachlässigen. Verdient hat T 43 das jedenfalls nicht, und waren es 1981 nicht dieselben Triebwagenfreunde, die sich für die Übernahme des T 43 stark gemacht haben?

Fast alle Normalspurfahrzeuge wurden nicht aufgrund eines langfristig angelegten und von einer DEV-Mitgliederversammlung gebilligten Sammlungskonzeptes beschafft, sondern aufgrund jeweils günstiger Umstände durch die Entscheidungen einiger Weniger. Das ist für den Trägerverein einer Museumsbahn auch dann wenig befriedigend, wenn museale Aspekte für den Regelspurverkehr ausgeblendet bleiben sollen. Denn richtig trennen können wir die musealen Aktivitäten in Meterspur von angeblich rein touristischen Aktivitäten in Regelspur sowieso nicht, wie das leidenschaftliche Engagement für die historisch wertvollen Regelspur-Fahrzeuge T 1, TA 3 und eine V 36 deutlich macht.

Das Normalspurenengagement des DEV bzw. der DEV-Aktiven seit 1985 bietet nicht nur Chancen für unsere Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vil-

sen, sondern auch Risiken. Diesen wollen wir uns bewußt bleiben, blinde Euphorie unter Mitgliedern, Aktiven, Entscheidungsträgern oder gar Vorstandsmitgliedern für die sogenannte Professionalisierung unserer Museums-Eisenbahn erscheint eher schädlich. Profis würden nämlich zuerst einen Businessplan ausarbeiten, bevor sie sich in neue Abenteuer stürzen, doch dazu fehlt uns das Know-how.

„Schuster bleib bei deinen Leisten“, lautet eine Volksweisheit, die in den vergangenen drei Jahrzehnten nicht selten die Entscheidungen des DEV geprägt hat. Rückblickend haben sich die konservativen Entscheidungen zumeist als die richtigen für die Fortentwicklung unserer Museums-Eisenbahn erwiesen. „Wer wagt, gewinnt“, war stets zum Scheitern verurteilt, wenn es Entscheidungen zur Einführung eines neuen Farbschemas oder zum Rückbau von Bahnhöfen beeinflusst hat.

So soll der gegenwärtig hohe Fahrzeugbestand in Regelspur bald auf ein sinnvolles und notwendiges Maß reduziert werden. Und natürlich gilt es, für diese Fahrzeuge eine sichere und witterungsgeschützte Unterbringung vorzusehen. Angesichts des Verfalls der Lok- und Triebwagenschuppen in Hoya ist Eile geboten. Zur Zeit planen wir zusammen mit den VGH die Errichtung einer einfachen Fahrzeughalle, angegliedert an die VGH-Buswerkstatt, die Platz für beide DEV-Triebwagengarnituren, V 36 005, eine Kleinlok und die MaK-Lok der VGH bietet sowie einfache Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten ermöglicht.

Nachstehende Liste enthält die DEV-Normalspurfahrzeuge mit Stand 30. 6. 1998. Sie enthält nicht die Kittellok, die Personenwagen der Siegener

Kreisbahn und der NVAG, die neben anderen Fahrzeugen schon lange nicht mehr im Bestand des DEV sind.

Lokomotiven

V 36 004	ex DB V 36 222	abg. zur Zerlegung
V 36 005	ex DB V 36 237	betrf. Museumslok
V 36 006	ex DB V 36 412	abg. zum Verkauf
V 36 008	ex DB V 36 114	abg. zum Verkauf
V 127	Köf II	betrf.
V 241	ex DB 332 002	betrf.

Triebwagen

T 1	ex HEG T 1	betrf.
T 2	ex NVAG T 2	abg., Unfallschaden

Triebwagen-Beiwagen

TA 3	ex WWB VS 201	betrf.
VB 476	ex AVG	betrf.
VB 478	ex AVG	betrf.

Güterwagen

Gw 1 ^{oo}	ex DB G 10	in Aufarbeitung
Ow 2	ex DB Niederbw.	betrf.
Ow 3	ex DB „Klagenfurt“	abg.
Gw 4	ex DB Gbs	Bahnhofswagen
Gw 5	ex DB Gbs	Bahnhofswagen
Gw 6 ^{oo}	ex DB Gos	Bahnhofswagen