



NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Jens Böcker

Erneuerung der Weiche 11 im Bf. Bruchhausen-Vilsen

Die Weiche 11 des Bf. Bruchhausen-Vilsen wurde 1967 von Aktiven der Museums-Eisenbahn eingebaut, um ein Abstellgleis für die immer zahlreicher werdenden DEV-Fahrzeuge zu schaffen. Die VGH hatten sie den Museums-Eisenbahnern aus dem Fundus der mit der Umspurung ihrer Strecke Syke – Hoya freigewordenen Weichen überlassen. Diese damals schon altbrauchbare Weiche wurde dann

mehr als drei Jahrzehnte lang als Einfahrweiche von allen Museumszügen und anfänglich auch von den noch verkehrenden Güterzügen befahren. Seit der Umgestaltung der Gleisanlagen 1995 mit der Rückverlegung der Abfahrt unserer Schmalspurzüge an den ursprünglichen Bahnsteig am Bahnhofsgelände wird die Weiche zwar nicht mehr zum Umsetzen der Lokomotiven benötigt, aber gerade bei Mehrzugbetrieb vereinfacht sie manches Rangiergeschäft.

Nachdem bereits in der Vergangenheit einige Schwellen gewechselt wurden, stand nun aufgrund der abgängigen Schwellen und des ausgeschlagenen Kleineisens eine Grunderneuerung an. Obendrein wollten wir dabei eine Trassierungsverbesserung erreichen. Die vorhandene Weiche der Bauform EW 6d-120-1:9 I Gz wies nämlich einen Abzweigradius von nur 120 m sowie eine recht starke Überscheidung (das ist ein Ausdruck für fehlende Anfangsausrundung des Abzweiggleises zugunsten einer Weichenverkürzung) auf, die beim Überfahren der Zungenspitze stets einen starken Seitenruck verursachte. Das war auch deshalb schädlich, weil die Abzweigung das von Zügen befahrene Hauptgleis bildet, der gerade Strang dagegen nur das Nebengleis für Rangierfahrten. Deshalb sollte nun eine Weiche der besseren Bauform EW 6e-190-1:9 I Fsch Verwendung finden.

Auch diese Weiche haben wir altbrauchbar von den VGH übernommen. Sie stammt aus einer Lieferung, die die damalige Klb. HSA in den Jahren 1935 – 1939 vom Weichenwerk des Bochumer Verein für Gußstahlfabrikation erhielt. Zu den Merkmalen dieser Weiche der Schienenform Preußen 6 zählen Federschienenzungen, Hakenspitzenverschlüsse, Herzstücke mit sanften Einlauf und überhöhten Flügelschienen sowie ein bis ins Herzstück hineinlaufender Bogen mit 190 m Radius.

Es handelt sich somit um eine für eine schmalspurige Kleinbahn sehr solide und damals sehr moderne Weiche. Man mag sich fragen, wieso die – nicht nur damals – am Rande der Wirtschaftlichkeit operierende Klb. HSA scheinbar überdimensionierte und damit zu teure Weichen beschaffte. Der Grund lag in der möglichen Umspurbarkeit dieser Weichen von Meter- auf Regelspur, wie eine entsprechende Zeichnung belegt. Die Umspurung der Strecke Hoya – Syke war bereits in den 1930er Jahren in der Diskussion und wurde schließlich 1963 bis 1965 (s. DME 2/00) verwirklicht.

Daß der Umbau dabei nicht ganz fachgerecht und wohl auch ohne die entsprechende Zeichnung ausgeführt wurde, kann man den damaligen VGH-Mitarbeitern angesichts der großen, beim Umbau der gesamten Strecke erbrachten Leistungen nicht verdenken (s. DME 3/91). Als normalspurige Weiche lag sie dann bis 1993 im Bf. Bruchhausen-Vilsen im Hauptgleis der VGH, nach dem Ausbau im Rahmen der VGH-Sanierung wurden die Teile von der Museums-Eisenbahn eingelagert.

Beim Rückbau auf Meterspur in den Jahren 2001 und 2002 mußten wir alle Einzelteile sorgfältig instandsetzen und aufarbeiten. Dazu wurde u. a. das Herzstück vollständig zerlegt, entrostet und neu montiert, ebenso die Radlenker und die Zungenvorrichtung. Ein Teil der Unterlagsplatten mußte neu angefertigt bzw. aus unseren altbrauchbaren Beständen ergänzt werden. Klemmplatten, Schrauben und Laschen wurden ebenfalls altbrauchbar eingesetzt. Anschließend montierten wir die Wei-

che auf einem neuen Schwellensatz aus Eiche auf einem dafür geschaffenen Platz gegenüber der Straßenmeisterei vor. Die letzten Arbeiten fielen auf das Wochenende 26./27. 10. 2002.

Vom 7. bis 10. 11. 2002 stand der Einbau der „neuen“ Weiche 11 an. Unter erbärmlichen Witterungsverhältnissen wurde ab Donnerstag die alte Weiche 11 demontiert und ausgebaut. Danach wurde mittels Bagger zunächst das Planum ausgekoffert, wobei die neu eingebaute Sandbettung angesichts des lehmigen, schlecht entwässernden Unterbaus etwas dicker ausgeführt wurde als ursprünglich vorgesehen. Auf dem gut verdichteten Bettungsplanum wurden die vormontierte Weiche in drei Teilen mit dem Bagger ausgelegt und die Gleisanschlüsse hergestellt.

Dabei war es aufgrund der größeren Baulänge der Weiche erforderlich, das Gleis 13 im Bereich des anschließenden Bahnüberganges zu verschwenken, was einige Mühen verursachte. Da die hier querende Straße „Am Bahnhof“ (früher „Am Gaswerk“) derzeit sowieso eine Baustelle ist, wurde die Befahrbarkeit des BÜ zunächst durch die Auffüllung mit Mineralgemisch wiederhergestellt, bevor jener im Frühjahr zusammen mit der Straße neu gepflastert wird. Bei dieser Gelegenheit wurden auch hier die bewährten Spurrillenschienen eingebaut.

Fast jeden Abend wurde unter Scheinwerferlicht bis zur völligen Erschöpfung geschuftet, alles wurde montiert, gestopft und gerichtet, damit am späten Nachmittag des 10. 11. die Weiche und die anschließenden Gleisbereiche wieder befahrbar waren. Zu den Nikolausfahrten waren die Arbeiten nahezu abgeschlossen und wir können unsere Gedanken der nächsten Weichenbaustelle zuwenden...

Termine

- | | |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------|
| 17. – 23. 2. | Rentner-Meeting |
| 14. – 20. 4. | Ostermeeting |
| 26./27. 4. | Putzwochenende |
| 30. 4. | 19 Uhr Dienstunterricht für Eisenbahnbetriebsdienstete |
| 1. 5. | Saisoneroöffnung mit T1-Einweihung, Kreiseltest und BRUCHHAUSEN-“Enthüllung“ |
| 24. 5. | Spargel-Expresß, 28 Euro |
| 8./9. 6. | Pfingsten mit Sonderverkehr |
| 21./22. 6. | Einstiegseminar für ZugbegleiterInnen |
| 5. 7. | Schlemmer-Expresß, 33 Euro |
| 6. 7. | Historisches Wochenende, Güterverkehr mit Zügen und Lkw |
| 7./8. 7. | Schulfahrten |
| 2./3. 8. | Tage des Eisenbahnfreundes |
| 6. 9. | Kartoffel-Expresß, 23 Euro |
| 7. 9. | Tag des offenen Denkmals |
| 13. 9. | Dienstunterricht für Eisenbahnbetriebsdienstete |
| 4. 10. | Neptun-Expresß, 43 Euro |
| 11. 10. | Europ. Wein-Expresß, 42 Euro |

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

Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 1. 1. 2003

Oben: Vorher/Nachher-Vergleich: Die ungünstige Lage der alten Weiche 11 im Radius im Vergleich mit der neu eingebauten Weiche, Juli bzw. 24. 11. 2002, Fotos: Thomas Jahn, Jens Böcker

2. Reihe links: Vormontierte Weiche auf Eichenschwellen und einer Schienenbettung zur Erleichterung des Verschiebens der Schwellen bei der Montage. Im hinteren Bereich ist nur die rechte Schiene mit dem Schwellensatz befestigt. Im nächsten Schritt wurde mittels einer Schmur das Verschiebemaß auf die Weiche übertragen. Dabei wird die rechte Außenschiene ver-rückt. Anschließend wurde das Herzstück und die linke Außenschiene mit einem Spurmaß nach Weichenzeichnung ausgerichtet. Im letzten Schritt wurde die Weiche komplett am Schwellensatz befestigt und war dann einbaufertig, Juli 2002, Foto: Thomas Jahn

2. Reihe rechts: Jens Böcker überprüft die Einbautiefe. Die Sandbettung ist fertig für das Einschwenken der Zungenvorrichtung. Gut zu sehen ist hier, daß die neue Sandbettung Abschnittsweise angelegt wurde. So konnte der Bagger im festen alten Gleisbett bis zur Einbauabschnitt vorfahren.

3. Reihe links: Von der Weichenspitze aus wurde zuerst die Zungenvorrichtung ausgelegt und angepaßt.

3. Reihe rechts: Nach dem Auslegen der Zungenvorrichtung wurde der zweite Teil der Kiesbettung eingebracht und verdichtet. Gut zu sehen ist die mit 50 - 70 cm großzügige Bettungshöhe.

Unten: Anschließend wurden das Mittelteil und dann das Herzstück ausgelegt und angepaßt,

5 Fotos: 8. 11. 2002, Fotos: Eckhard Thureau

weitere Fotos auf S. 37



Uwe Franz

Museumsbahn-Telegramm

Die meisten Leser von DME 4/02 haben es vielleicht gar nicht recht bemerkt: Es lag der Fahrplanprospekt für 2003 bei. Ging dieser Prospekt in der Vergangenheit mehr oder weniger sein Eigenleben, wurde er 2001 von der DME-Redaktion übernommen, und schon im Jahr darauf konnten wir uns noch vor Schluß der Saison 2002 über einen aktuellen, übersichtlich gemachten und mit lauter neuen Bildern illustrierten Prospekt für die Saison 03 freuen. Wie man hört, hat die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten DEV-Aktiven, den Werbeträgern und den beiden am Druck beteiligten Unternehmen aus Bruchhausen-Vilsen und der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen so gut funktioniert, daß nun sogar überlegt wird, die bisherigen Prospekte der Gemeinde (Gastgeberverzeichnis 6.200 Stück, Ferienprospekt rd. 7.000 St) mit unserem mittlerweile 80.000 Stück Auflage umfassenden Werbeträger für Bruchhausen-Vilsen und seine Museums-Eisenbahn zu einem Druckobjekt zusammenzufassen. DME-Leser und alle anderen Freunde der Museums-Eisenbahn werden dann noch leichter zu einem Besuch anreisen, wenn ihnen zusammen mit dem Programm auch gleich ein Verzeichnis aller Pensionen und Hotels zur Verfügung steht.

Vom 30. 9. bis 6. 10. fand das Herbstmeeting statt. Eines der High-lights war der Vortrag von Gerhard Moll über Pflege und Reparatur von Dampfstrahlpumpen am Abend des 3. 10. in der Betriebswerkstatt. Anhand verschiedener Bauteile stellte er die Funktionen den zahlreichen Anwesenden sehr anschaulich dar.

Der 3. 10. war nicht nur der letzte Betriebstag der Sommersaison 2002, sondern auch ein besonderer Tag für die Kollegen vom Straßenbahn-Museum Stuttgart, die uns im Rahmen eines mehrtägigen Betriebsausfluges besuchten. Zur Überraschung der zahlreichen Teilnehmer und auf Bestellung der Organisatoren hatten wir den Sonderzug aus Fahrzeugen der Strecke Nagold – Altensteig der ehem. Württembergischen Schmalspurbahnen mit Zuglok V 29, Güterwagen GGw 147 und Personenwagen B4i 4 gebildet. Ein Muß war natürlich der Wagen 21 (Ravensburg – Weingarten), da dieser mal zum Bestand des Vorläufervereins der heutigen Stuttgarter Historischen Straßenbahnen gehört hatte. Um die freundschaftlichen Beziehungen zwischen dem Stuttgarter Straßenbahn-Museum und dem Niedersächsischen Kleinbahn-Museum weiter zu vertiefen, wurden wir zu einem Gegenbesuch eingeladen, den wir hoffentlich in Bälde abstaten können.

Ebenfalls noch im Rahmen des Herbstmeetings gab es die traditionelle Versammlung der Triebfahrzeugpersonale, diesmal im Restaurant Dillertal. Hauptthemen waren der Erfahrungsaustausch und ein Ausblick auf die bevorstehenden Tätigkeiten für 2003.

Am 12. 10. verkehrte die Esslinger Garnitur erstmalig als „Europa-Expreß“ zwischen Bruchhausen-Vilsen – Süstedt und in Gegenrichtung bis Hoyers-Tivoli. Ganz im Zeichen italienischer Gastlichkeit wurden in der Süstedter Mühle verschiedene Weine gereicht und im Hoyahof Nähe Tivoli italienische Speisen, Getränke und die passende Musik aufgetischt, bevor die Fahrt gegen 23 Uhr zurück nach Bruchhausen-Vilsen ging.

Zur Vorbereitung der Nikolausfahrten packten am Nachmittag des 13. 11. einige DEV-Aktive mehrere hundert Nikolausbeutel mit Süßigkeiten und einem Plüschteddy für unsere kleinen Fahrgäste und verstauten sie in Kisten.

S. 37 oben: Nach dem Auslegen der Weichenteile und dem Einbringen von Bettungstoffen beginnt das Stopfen und Verschrauben. 8. 11. 2002, Fotos: Wolfram Bäumler

2. Reihe links: Die neuen Schienen für die Verbindung von der Weiche zum Nebengleis werden ausgelegt. Dabei (und bei vielen anderen Tätigkeiten) macht sich FRIEDHELM sehr nützlich. 8. 11. 2002, Foto: Wolfram Bäumler

2. Reihe rechts: Bis in die Dunkelheit hinein wurden die Joche noch zusammengelacht. 8. 11. 2002, Foto: Eckhard Thureau

3. Reihe links: Für die richtige Position und das Verschieben des Weichenendes wird präzise eingemessen. 9. 11. 2002, Foto: Uwe Franz

3. Reihe rechts: die Lücke in der Umfahrung wird geschlossen. Jens Böcker arbeitet gerade mit seinem Lieblingswerkzeug (Gas und Sauerstoff) und richtet mittels Erwärmen die Schienenstücke. 9. 11. 2002, Foto: Eckhard Thureau

Unten: Die Weiche wird mit Kies verfüllt und die Randbettung eingebracht, 9. 11. 02, Fotos: Eckhard Thureau

S. 36 unten: Eine stilreine württembergische Garnitur gab es als Sonderzug für die Aktiven des Straßenbahnmuseums Stuttgart zu sehen und zu fotografieren. 3. 10. 2002, Fotos: Uwe Franz (3), Gerd Schrammen (1)





Donnerstag, den 14. 11. wurden wir durch zwei Brandstiftungen in Bruchhausen-Vilsen, eine davon im Anmachholz unter unserem Kohlenbansen, die andere 150 m entfernt unter der Güterschuppenrampe bei der Raiffeisengenossenschaft aufgeschreckt. Durch das rasche Eingreifen der freiwilligen Feuerwehr blieb der Schaden gering, doch macht so ein Ereignis deutlich, wie sensibel die Bewahrung unserer wertvollen Fahrzeuge gegenüber dem umgreifenden Vandalismus ist.

Das Kreismuseum Syke baute in unserem Güterschuppen Bruchhausen-Vilsen für die vier Adventswochenenden einen „historischen“ Kaufmannladen auf, damit sich die Besucher mit hausgemachter Marmelade, Gelee und Bonbons eindecken und – selbstverständlich – zu einem baldigen Besuch des Kreismuseums animieren ließen. So wurde es in Verbindung mit unserem Bücherladen und Glühweinstand im sonst als Ausstellungseinheit des Güterverkehrs eingerichteten Güterschuppens richtig gemütlich, und manch einer stillte den dabei aufkommenden Hunger keine 20 Schritte weiter in der Bahnhofsgaststätte.

Auf der Schiene boten die Nikolauszüge viel Abwechslung. Denn zu den Planzügen verkehrten mehrere Zusatzzüge, so daß an fast allen acht Nikolaus-Betriebstagen die Dampfloks HERMANN und PLETTENBERG im Einsatz bewundert werden konnten. Diesellok V 29 bewährte sich als Schiebelok. Bei den schweren Nikolauszügen konnte sie zeigen, was in ihr steckt, was sie denn auch in Verbindung mit einer historischen Lärmkulisse tat.

Am 6. 12. gab es wieder einmal – zusätzlich zu den Nikolauszügen – einen Hochzeitszug zu fahren, und tags darauf lud die Familie Bomhoff zum traditionellen „Kohl- und Pinkelessen“ für die DEV-Aktiven ins Gasthaus Dillertal ein.

Bei eisigem Wind und bitterer Kälte konnten wir am Nachmittag des 13. 12. einen großen Teil der Belegschaft der Borkumer Kleinbahn und der Reederei AG Ems im Rahmen eines Betriebsausfluges aufs Festland begrüßen. Die Borkumer staunten nicht schlecht, als sie nicht den bestellten Triebwagen vorfanden, sondern ihre ehemalige Lok EMDEN sowie Personenwagen 100 (heute DEV 19). Einige von ihnen, die die Lok noch von ihrer Zeit auf Borkum kannten, ließen es sich trotz Kälte nicht nehmen, auf dem Führerstand der von Andreas Schad geführten Lok mitzufahren.

Am 3. Adventssonntag waren sogar drei Zuggarnituren eingeplant, um den erwarteten Fahrgastandrang zum Asendorfer Weihnachtsmarkt zu bewältigen. Soweit die Theorie, doch ein im Wetterbericht angekündigter Eisregen riet den Menschen, zu Hause zu bleiben, was sie denn auch taten. Leider wiederholte sich das am vierten Adventswochenende, so daß auch hier die Nachfrage an Zugfahrten Wünsche offen ließ.

Für den Bahnhof Asendorf scheint sich eine gute Perspektive aufzutun. Zum einen haben wir eine Förderzusage für die Restaurierung des Übernachtungsraumes im hinteren Teil des Lokschuppens erhalten. Die aus der Befragung alter Kleinbahner gewonnenen Informationen über die einstmalige Gestaltung des Raumes werden wir mit den gesammelten Möbeln zu einer historisch stimmigen Wiedereinrichtung nutzen. Ein kompetenter Projektleiter wurde unter den DEV-Aktiven gefunden, so daß womöglich schon bald diese wichtige Ausstellungseinheit in unserem lebendigen Freilichtmuseum gezeigt werden kann. Wichtig deshalb, geht es

hierbei doch um die personale Dimension der Kleinbahn-Geschichte, um die menschlichen Aspekte bestimmter Mitarbeiter, die in diesem Raum sowie in einem ähnlichen in Syke einen großen Teil ihres Berufslebens übernachteten mußten.

Auch für die Wiedereingliederung des Bahnhofsgebäudes Asendorf in die Museums-Eisenbahn gibt es mittlerweile eine große Koalition: Die Gemeinde Asendorf hat einen Förderantrag gestellt, um eine historisch anmutende Fassade anzustoßen. Mit dem Werbeslogan „Asendorf macht Dampf“ bekennt sich die Gemeinde nunmehr ganz offen zu ihrer Museums-Eisenbahn. Die Eigentümerin wird auch weiterhin das Gebäude bewohnen und ist an einer Gleisverlängerung bis direkt vor das Bahnhofsgebäude sehr interessiert. Noch geprüft wird, inwieweit das Gebäude künftig mit Fremdenzimmern, Fahrradverleih, Gaststätte und Bahn-Agentur bewirtschaftet werden kann.

Wir Museums-Eisenbahner haben allen Grund, uns über diese Entwicklung zu freuen. Vielleicht dauert es keine 20 Jahre mehr, wie im Beitrag von DME 2/02 S. 32 – 38 ausgeführt, bis Asendorf ebenso wie Bruchhausen-Vilsen (und z. B. Worswede) über ein repräsentatives, historisch anmutendes Bahnhofsgebäude verfügt, das seinen Teil zu einem stimmigen Ortsbild und zur Identifikation der Asendorfer mit ihrer Heimatgemeinde beiträgt. Und das auch zu einem attraktiven Anlaufpunkt für unsere Museumsbesucher wird.

Wir tun nichts lieber, als unsere Gleisplanung an die neue Situation anzupassen und nicht nur ein kurzes Ziehgleis vorzusehen, sondern so wie ab 1900 mit dem gesamten Zug bis vor das Bahnhofsgebäude zu fahren. Das hat zwar eine leichte Überarbeitung der bisherigen Planung zur Folge, denn aus dem Bahnsteiggleis würde Umsetzgleis und aus dem Ziehgleis würde Bahnsteiggleis und erzwingt einen betrieblichen Mehraufwand zum künftigen Umsetzen der Züge. Doch in Anbetracht des erheblichen Gewinns unserer Museums-Ausstellung um genau dieses Rangiergeschehen sowie die Einbeziehung des Bahnhofsgebäudes als Fahrkartenausgabe und womöglich Bahnhofsgaststätte betrachten wir diese Entwicklung als einmalige Chance.

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

In den letzten Tagen eines alten Jahres zieht man gerne Bilanz, so auch hier: In 2002 gab es mit dem regelspurigen Viehwagen einen Fahrzeug-Zugang, so daß der Bestand von 105 auf 106 wuchs. Mit 75 betriebsfähigen Schmal- und Regelspurfahrzeugen, das sind zehn mehr als Ende 2001, wurde ein neuer Höchststand in der Geschichte des Kleinbahn-Museums erreicht. Durch Fertigstellungen hat sich die Zahl der in Hauptuntersuchung befindlichen Fahrzeuge von 16 (Ende 2001) auf sieben reduziert. Die Anzahl der auf eine Restaurierung wartenden Fahrzeuge ist mit 24 Stück konstant geblieben.

DEV-Fahrzeugbestand zum 31. 12. 2002

Meterspur	betrf.	abg.	in HU	ges.
Dampflokomotiven	3		3	6
Diesellokomotiven	4	1		5
Triebwagen	4	2		6
Personenwagen	18	7	1	26
Gepäckwagen	5	2	1	8
Güterwagen	23	8		31
Nebenfahrzeuge	10		1	11
Zwischensumme	67	20	6	93
Regelspur				
Diesellokomotiven	1			1
Triebwagen	1		1	2
Personenwagen	2			2
Güterwagen	4	4		8
Zwischensumme	8	4	1	13
Summe	75	24	7	106

Alle Museums-Eisenbahner können stolz auf diese Entwicklung sein. An erster Stelle sind hier natürlich die fleißigen DEV-Aktiven zu nennen, die unermüdlich für Erhalt und Aufarbeitung der Fahrzeuge, der Strecke und den Anlagen des Kleinbahn-Museums tätig sind.

Wichtige Unterstützung dabei ist die Hilfe von außen durch Komponentenfertigung bis zur kompletten Fahrzeug-Hauptuntersuchung. Anfangs halfen uns Qualifizierungswerkstätten des zweiten Arbeitsmarktes in Bassum, Syke und Hoya, und in den zurückliegenden Jahren haben besonders die Werkstätten in Wilhelmshaven und Blankenburg so manches Fahrzeug „in Fahrt gebracht“. In der DME wurde über diese Erfolge für die Bewahrung von Kleinbahn-Geschichte stets berichtet.

Doch könnte diese Erfolgsgeschichte ein schnelles Ende finden. Die Zuwendungskürzungen durch die Bundesanstalt für Arbeit sowie Streichungen von Komplementärmitteln durch kommunale Gebietskörperschaften werden wohl zur Schließung der Werkstätten in Wilhelmshaven und Blankenburg noch in der ersten Jahreshälfte 2003 führen. Neben den persönlichen Schicksalen der dort beschäftigten Menschen wäre das auch ein herber Verlust des dort in den letzten Jahren mühsam erarbeiteten technischen und restauratorischem Know-hows.

Ähnlich sieht es auch mit DEV-Betriebswerkstätte aus. Seit Mitte der 1980er Jahre beschäftigen wir hier zwischen zwei und sieben ABM-Kräfte und

S. 39 oben links: Strahlpumpen-Unterweisung durch Gerhard Moll in der Restaurierungswerkstatt Bruchhausen-Vilsen, 3. 10. 2002, Foto: Gerd Schrammen

Oben rechts und 2. Reihe: Zur Vorbereitung der Nikolausfahrten wurde eine Besprechung dazu genutzt, ganz nebenbei die Prospekte zu falten, 8. 11. 2002, Fotos: Wolfram Bäumer

3. Reihe und unten: Bilder vom Nikolaus-Planzug und einer Verstärkungsgarnitur mit V 29, 7./8. 12. 2002, Fotos: Gerd Schrammen



haben in guter Kooperation mit dem Arbeitsamt sowie in unserer Beschränkung auf wenige, dafür aber willige Mitarbeiter zusammen mit kontinuierlicher Anleitung und Führung durch in Bruchhausen-Vilsen ansässige DEV-Aktive hervorragende Ergebnisse erzielt. Zur Zeit sind es zwei ABM-Kräfte, deren Maßnahme jedoch am 11. 2. endet. Eine Verlängerung ist beantragt, doch ist ihre Bewilligung momentan sehr ungewiß.

Bei diesen Aussichten ist es schon ein Wunder, daß wir zum 1. 12. 2002 eine vom Arbeitsamt geförderte Vollzeitstelle in unserer Werkstatt einrichten und mit dem aus vergangenen Maßnahmen bekannten Klaus Schmidt aus Schwarme besetzen konnten. Er ist der erste unbefristet angestellte Vollzeitmitarbeiter des DEV. Doch sind damit natürlich nicht alle Probleme gelöst: Hr. Schmidt ist für die kontinuierliche Koordination, das Vorhalten des Knowhows der Restaurierungsarbeiten sowie für die Erreichbarkeit unserer Werkstatt unter der Woche für unsere Partner unentbehrlich, er kann aber nicht „mal eben“ das eine oder andere Fahrzeug alleine restaurieren.

Somit bleiben die aktiven und passiven DEV-Mitglieder auch weiterhin für unsere Museums-Eisenbahn im Kleinbahn-Museum unersetzbar. Umso schmerzlicher ist, daß das geplante Silvester-Meeting vermutlich durch die extremen Witterungsverhältnisse in der Weihnachtszeit flach gefallen ist. So seien alle Hilfwilligen noch einmal ganz ausdrücklich auf die nächsten Meetings hingewiesen, s. Terminkalender.

Im letzten Quartal des Jahres 2002 bestimmte die Sanierung der Straße „Am Bahnhof“, vormals „Am Gaswerk“ zwischen dem Bahnhofsgebäude und unserer Werkstatt das Geschehen. Wir mußten dazu den langen Lattenzaun samt seiner Pfähle aus Altschienen sowie die am ehemaligen „neuen Bahnhof“ aufgestellten Laternen demontieren, bergen und für die Wiederverwendung vorbereiten. Außerdem bauten wir das Abstellgleis 21 ab und lagerten die dortigen Gleisbaustoffe um. Auch das Suchen nach bereits in weiser Voraussicht schon vor Jahren verlegter Versorgungsleitungen und der ehemaligen HSA-Wasserzisterne hatte durchaus seine Reize. Leider schreitet der Straßenbau nicht wie erwünscht voran, so daß wir mit dieser lästigen Baustelle wohl noch einige Zeit leben müssen.

Dampflokomotive HOYA

Nach Klärung einiger Detailfragen Anfang Dezember konnte das DLW Meinigen den Nachbaukessel frist- und qualitätsgerecht zum Jahresende fertig stellen. Eine interne Wasserdruckprobe war erfolgreich, im Januar soll die Abnahme durch den Sachverständigen erfolgen. Da wir keine sinnvolle Unterstellmöglichkeit haben, werden der historische und der Nachbau-Kessel noch eine Zeit lang als Referenz in Meinigen verbleiben können. Als nächstes soll der Lokrahmen weiter zerlegt werden, um die Bauteile zu begutachten und instandzusetzen. Noch sind nicht alle Fragen geklärt, aber schon jetzt ist sicher, daß wir um die Vergabe einiger abgängiger Teile nicht umhin kommen.

Denkmallokomotive BRUCHHAUSEN

Die Arbeiten, die der DEV auf Wunsch des Flekens Bruchhausen-Vilsen ausführt, gehen gut voran. Nach Beseitigung der zahlreichen Korrosionsschäden an Fahrwerk und Kesselverkleidung wur-

de bereits der erste Anstrich aufgebracht. Zur Zeit werden auf das neue Bodenblech die erneuerten Aufbauten probeweise montiert und angepaßt, bevor sie für die farbliche Konservierung wieder abgenommen werden.

Dampflokomotive SPREEWALD

Die HU verläuft planmäßig: Der Rahmen wurde neu lackiert, die Blatt-Tragfedern befinden sich bei einem Fachbetrieb zur Aufarbeitung und ein von Gerhard Moll vorzüglich aufgearbeiteter De-Limon-Dampfsichtöler wurde für die künftige Ölversorgung auf dem Führerstand montiert.

Dampflokomotive FRANZBURG

Im Rahmen einer Zwischenuntersuchung erhält der Kessel eine Wasserdruckprobe, so daß die Lok noch ein weiteres Jahr bis zur nächsten Hauptuntersuchung eingesetzt werden kann.

Malletlokomotive 7s

Dank Vermittlung eines DEV-Mitgliedes können wir den Vorderwagen im Januar einem Fachunternehmen anvertrauen, das uns die Schweiß- und Richtarbeiten zu sehr günstigen Konditionen ausführen wird.

Triebwagen T 44

Nach achtjährigem Einsatz steht der Triebwagen zur Hauptuntersuchung an. So wird er in 2003 durch T 42 vertreten, bis jener in zwei Jahren selbst zur HU fällig ist.

Personenwagen 14

Die Montage der neuen, in verzinktem Stahlblech ausgeführten, Verblechung ist weit fortgeschritten. Diese Arbeiten sind sehr mühsam, weil fast jedes Blech an den leider doch nicht so rechtwinkligen Wagenkasten von Hand angepaßt werden muß. Die von einem Fachbetrieb aufgearbeiteten Blatt-Tragfedern wurden wieder eingebaut, so daß der Wagen voll rangierfähig ist.

Gepäck-/Personenwagen 31

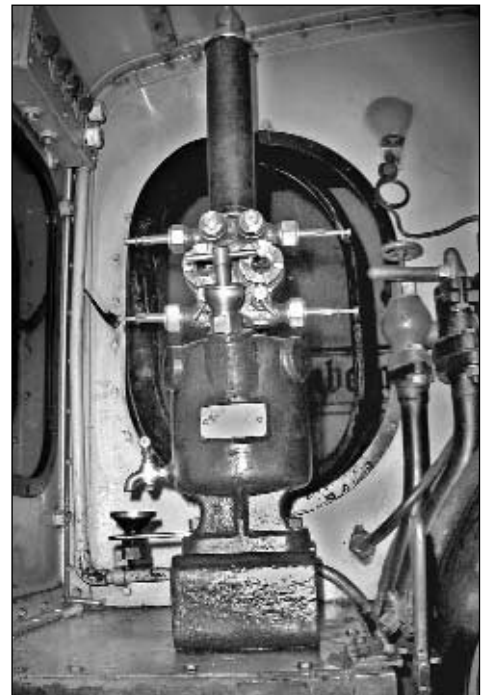
Der hölzerne Wagenkasten erhält einen neuen Anstrich, und die aufgearbeiteten Fensterrahmen werden mit Sicherheitsglas verglast.

Rollwagen 177 und 178

Mitte Oktober wurde die Hauptuntersuchung des Rollwagens 178 erfolgreich abgeschlossen. Durch seinen silbergrauen, bei der Hohenlimburger Kleinbahn üblichen Anstrich hebt sich das Fahrzeug von den übrigen ab und unterstreicht damit seinen Charakter als „Spezialwagen“. Auch Rollwagen 177 war Ende Dezember fast fertig, so daß wir in 2003 wieder zwei Rollwagen einsetzen und präsentieren können.

Normalspurtriebwagen T 1

Anfang Oktober schleppte eine MWB-Lok den Triebwagen für uns kostenlos von Blankenburg nach Hoya, da die MWB alle Kosten übernahm und die Lokführer dafür ihre Freizeit einsetzten. Ein herzliches Dankeschön dafür. Nun fallen noch einige Restarbeiten an z. B. das Nacharbeiten der sich auf der Überführungsfahrt starke Erwärmung offenbarenden Gleit-Radsatzlager.



Oberhalb: Der aufgearbeitete De-Limon-Dampfsichtöler vormontiert auf Lok Spreewald. Die Anschlüsse fehlen noch, 8. 11. 2002, Foto: Wolfram Bäumer

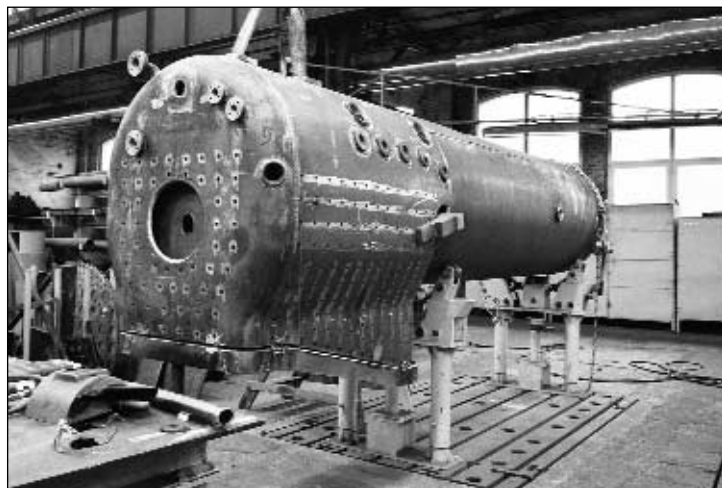
S. 41 oben: Zwei Bilder des „Neubaukessels“ für Lok HOYA im DLW Meinigen und mit Gerhard Moll, 2. 12. 2002

2. Reihe: Arbeitsfortschritte am Lok BRUCHHAUSEN und Wagen 31 vom Oktober 2002

3. Reihe: links Beginn der Hauptuntersuchung von Rollwagen 177, während rechts Schwesterwagen 178 bereits fertig ist. Okt. 2002

Unten: Probefahrt in Blankenburg/Harz mit dem in zwischen wieder in Hoya eingetroffenen Triebwagen T 1

8 Fotos: Uwe Franz



Wolfram Bäumler

Überlegungen zum Sammlungsbestand

Den Zuwachs von „nur“ einem Güterwagen in 2002 mag man im Hinblick auf höhere Zahlen in vergangenen Jahren zunächst als Mißerfolg interpretieren, doch wir sehen hierin ein Indiz für den längst gelungenen Abschluß einer langwährenden Sammlungstätigkeit: Gab es in 2002 außer dem Verschlagwagen nichts Verfügbares, was eine Lücke in unserer Sammlung hätte schließen können.

Das wird anscheinend von den aktiven und passiven Mitgliedern des Trägervereins ebenso empfunden, denn im Gegensatz zu anderen Jahren waren auch keine Ambitionen erkennbar, aufgetauchte Objekte nach Bruchhausen-Vilsen zu holen. Im Gegenteil, DEV-Aktive haben sogar die Übernahme historisch wertvoller Fahrzeuge durch andere Institutionen vermittelt. Die Qualität unserer Fahrzeugsammlung wird demnach von allen Interessierten einhellig als sehr hoch eingeschätzt.

Doch auch wenn die Anzahl der nicht restaurierten Objekte bzw. der nicht begonnenen Restaurierungen mit 23 % des Gesamtbestandes niedrig ist, geht uns keineswegs die Arbeit aus. Denn in diesem Fundus befinden sich einige Objekte, die aus dem Museums-Depot (d. h.: unsere Fahrzeughalle) in die lebendige Dauerausstellung (d. h.: in den Museums-Zugbetrieb) überführt werden sollen, z. B. der StMB-Wagen 5 und der LAW-Bäderzug-Wagen 7. Als typische und aussagekräftige Vertreter für die Ausprägung niedersächsischer Kleinbahnen dürften die betriebsfähigen Aufarbeitungen einhellig auf Konsens stoßen, die jedoch aufgrund der großen Diskrepanz zwischen eisenbahnbetrieblich sicherem Zustand und überkommener Substanz sehr aufwendig ausfallen werden.

Manche Museums-Eisenbahner halten die betriebsfähige Aufarbeitung jedes übernommenen Fahrzeuges über kurz oder lang als einzig sinnvolle Perspektive, doch sind mindestens zwei Alternativen denkbar:

1. Die Abgabe einstmals als wichtig empfundener Objekte an andere Museen: In der Vergangenheit wurden von DEV-Aktiven nicht wenige historisch wertvolle Kleinbahnfahrzeuge nach ihrer Entdeckung vor dem Untergang bewahrt, indem sie nach Bruchhausen-Vilsen geholt und unter Dach gestellt wurden. Dieses ist eine sehr anzuerkennende Leistung. Durch das „Glück der frühen Geburt“ kann das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen auf eine 40-jährige Samm-

lungstätigkeit zurückblicken und leichter als andere, später begonnene Initiativen historisch wertvolle Objekte sammeln. In diesem Zeitraum wurde manches Objekt – erst einmal zur Sicherheit – in die Sammlung aufgenommen, und später konnte ein weiteres, noch besser passendes oder besser erhaltenes Objekt hinzustoßen. Dann wäre es konsequent, das weniger geeignete Objekt weiterzureichen. Selfkantbahn und DGEH haben diese Erkenntnis schon vor Jahren beherzigt und durch die Weitergabe von Fahrzeugen – auch an den DEV – etwas Positives für die Bewahrung von Eisenbahn-Geschichte geleistet.

2. Die nicht-betriebsfähige Konservierung: Prinzipiell findet diese in Bruchhausen-Vilsen schon heute statt. Denn der DEV hat in den letzten 20 Jahren sehr große Anstrengungen in die Errichtung von zwei Fahrzeughallen verwendet und bietet damit heute auch für jedes seiner nicht im Zugbetrieb der Museums-Eisenbahn eingesetzten Sammlungsobjekte einen sicheren Platz unter Dach. Im Gegensatz zu früher und zu anderen „Museums“-Standorten ist somit die Sammlung des Kleinbahn-Museums schon länger nicht mehr durch fortschreitende Verwitterung und Verwahrlosung gefährdet, sie ist mithin konserviert. Somit besteht kein Anlaß, die nicht begonnene Restaurierung z. B. des AEG-Benzol-Triebwagens T 43 als Defizit bzw. als drängenden Arbeitsvorrat für die DEV-Werkstatt zu empfinden. Dieser Triebwagen ist eisenbahnbetrieblich ein Wrack und zugleich hat er seit 1981, als er in die Sammlung der Kleinbahn-Museums stieß, seinen kleinbahnhistorisch unersetzlichen Dokumentcharakter in keinsten Weise eingebüßt.

Beide genannten Alternativen eignen sich hervorragend, die Qualität unserer Sammlung weiter zu erhöhen. Denn die Qualität einer Sammlung entsteht weniger aus dem zahlenmäßigen Ausmaß an Objekten, sondern aus materiellen Substanz sowie der inhaltlichen Aussagekraft der einzelnen Objekte und vor allem: aus dem inhaltlichen Zusammenspiel zueinander.

Ein technikhistorisch brillantes Objekt, hervorragend restauriert und vermittelt kann sogar einer Sammlung schaden, wenn es nicht oder nur mit erkennbarer argumentativer Mühe zur Sammlung paßt. Was auf den ersten Blick selbstverständlich erscheint, wird brisant, wenn man den Akku-Triebwagen T 46 als Beispiel anführt. Er spiegelt eine brillante technische Lösung wieder, wurde hervorragend restauriert und kann auf der Museums-Eisenbahn mit Fahrgästen eingesetzt werden. Doch im technikhistorischen Blickwinkel hat dieser Triebwagen sehr viel mit schweizerischen Lösungen für die Erschließung von Seitentälern der alpinen Bergwelt zu tun (Bau eines Stausees samt Wasserkraftwerks, günstig verfügbare elektrische Energie) und sehr wenig mit (nord-)deutschen Kleinbahnen. Somit bereichert er unsere Sammlung nicht um ein Kleinbahnfahrzeug.

Und da er nicht einmal für Bahndienstzwecke eingesetzt wird, erweckt seine Existenz den Anschein, die Fahrzeuge seien willkürlich in Bruchhausen-Vilsen angesammelt worden. Wir wissen, daß das nicht zutrifft und daß T 46 in der Hinsicht eine Ausnahme darstellt, aber so gesehen schadet der Verbleib dieses Triebwagens in unserer Sammlung mehr als er uns nützen kann.

Mancher Leser dieser Zeilen wird entsetzt reagieren. Es ist aber ganz normal, daß sich Sammler nicht von einmal gesammelten Objekten trennen mögen. Und noch sind viele der DEV-Aktiven, die sich in der Vergangenheit für die Übernahme des einen oder anderen Fahrzeugs stark gemacht oder sogar dafür gespendet haben, nicht nur unter den DME-Lesern zu finden, sondern sie sind sogar in Werkstatt, Gleisbaurotte oder DEV-Vorstand für unser Kleinbahn-Museum aktiv.

Doch ist emotionales Empfinden gutmeinender Sammler kaum geeignet, sachlich und vernünftig eine Museums-Sammlung qualitativ fortzuentwickeln. Zum Glück ist der Handlungsdruck nicht sehr hoch, denn wie oben ausgeführt stehen bis auf einige ansehnlich restaurierte Güterwagen alle empfindlichen Fahrzeuge sicher unter Dach. Das sollte uns aber nicht entgegenstehen, Gedanken über Umfang und Aussehen unserer Fahrzeugsammlung z. B. im Jahr 2016 (50 Jahre nach Eintreffen des Wagens 14) Gedanken zu machen. Wollen wir uns durch die Zufälle der Vergangenheit an Entdeckungen und Übernahmen dauerhaft leiten lassen, oder wollen wir später einmal auf eine konzeptionell durchdachte Fahrzeugsammlung zur (nord-)deutschen Kleinbahngeschichte blicken können?

In DME 4/02 wurden Aspekte zur Restaurierung der gesammelten Objekte dargelegt. Auch hier stellt sich die Frage, wollen wir künftig alle Fahrzeuge betriebsfähig für den Museums-Zugbetrieb herrichten oder sind Ausnahmen konsensfähig? Sollte ein Objekt, dessen Übernahmestand vom dokumentarischen Wert gegenüber der materiellen Substanz gekennzeichnet ist (z. B. T 43) und das seit 21 Jahren unsere Ausstellung als Standobjekt bereichert, auch künftig unberührt bleiben dürfen?

Wie schon häufiger in der Vergangenheit sei mit diesen Ausführungen wieder einmal bewußt provoziert, um einen Gedankenaustausch mündlich in Bruchhausen-Vilsen oder sehr gerne auch in der DME anzuregen.



Links: Vor 70 Jahren erhielt das (Niedersächsische) Landeskleinbahnamt Hannover die ersten als Typ HANNOVER bezeichneten Wismarer Schienenbusse. Das erste Serienfahrzeug war auch das erste Objekt, das vor knapp 40 Jahren die Sammlung des heutigen Niedersächsischen Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen begründete. Nach vier Jahren Unterstellung bei der Steinhuder Meer-Bahn wurde der Schienenbus 1968 nach Wunstorf überführt, um von dort über eine Restaurierung in Bremen nach Bruchhausen-Vilsen zu gelangen.

S. 43: Die beiden Fotos zeigen die schlechten konservatorischen Bedingungen vor 30 Jahren. Bis zur Errichtung der beiden Fahrzeughallen standen die Fahrzeuge ungeschützt vor der Witterung und den Eingriffen Fremder auf Abstellgleisen in Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg. 1970 und 1971,

3 Fotos: Claus F. Hanack

An den Deutschen Eisenbahn-Verein e. V.
Postfach 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen

Beitrittsklärung
(Bitte eine Beitrittsklärung je Person, bei Bedarf bitte kopieren)

Hiermit beantrage ich die Aufnahme als Mitglied
In den Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. ab _____

als	Jahresbeitrag
<input type="checkbox"/> Einzelmitglied (Erwachsener)	50 Eur
<input type="checkbox"/> Jugendlicher bis 18 Jahre	25 Eur
<input type="checkbox"/> Jugendlicher bis 20 Jahre, Auszubildender, Student bis 26 Jahre	36 Eur
<input type="checkbox"/> 1 Erwachsener + 1 Angehöriger	70 Eur
<input type="checkbox"/> 1 Erwachsener + 2 Angehörige	80 Eur
<input type="checkbox"/> 1 Erwachsener + 3 oder mehr Angehörige	90 Eur

Familienname _____

Vorname _____

Beruf _____

Straße und Hausnummer _____

Postleitzahl _____ Wohnort _____

Geburtsdatum _____ Telefon _____

 Datum und Unterschrift

Bei Minderjährigen Unterschrift eines Erziehungsberechtigten _____

Bankelzugs-Ermächtigung
 Hiermit ermähliche ich den Deutschen Eisenbahn-Verein e.V.,
 den von mir/uns zu entrichtenden Mitgliedsbeitrag bis auf Wi-
 derruf zu Lasten meines/unsere Kontos einzuziehen:

Konto-Nr.: _____
 Kreditinstitut: _____
 Bankleitzahl: _____

 Datum und Unterschrift

Bitte unterstützen Sie uns durch Ihre Mitgliedschaft im Deutschen Eisenbahn-Verein e. V.

Unsere Fahrgeldeinnahmen reichen nicht aus, den Ausbau des Niedersächsischen Kleinbahn-Museums mit seinem Fahrbetrieb auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf zu finanzieren. Das alles hängt von den aktiven und passiven DEV-Mitgliedern ab, die mit ihrer Mitgliedschaft Interesse an unserer Arbeit bekunden und mit ihren Mitgliedbeiträgen direkt einen Beitrag dazu leisten.

Bitte beachten Sie die auf S. 3 (Impressum) angegebenen Bankverbindungen. Vielen Dank

roland modellbahnstudio
 GmbH & Co. KG
 Gröpelinger Heerstraße 165 28237 Bremen
 Tel.: (04 21) 61 30 78 Fax (04 21) 6 16 09 03



Das kleine Modellbahnfachgeschäft mit der großen Auswahl. Kommen Sie bei uns vorbei oder bestellen Sie per Post. Ein Versand erfolgt gegen Nachnahme oder Vorkassezahlung.

Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf sucht

**freundliche MitarbeiterInnen für den
Zugbegleitdienst (Schaffnerinnen, Schaffner)**

Vorkenntnisse sind nicht erforderlich. Wir geben Ihnen einen Überblick über den Betriebs- und Verkehrsdienst sowie Fahrzeuge und Anlagen der Museums-Eisenbahn in Theorie und Praxis am:

Sonnabend/Sonntag, 21./22. Juni 2003, 10:00 Uhr
 Treffpunkt am Bahnhofsgebäude Bruchhausen-Vilsen

Fragen und Anmeldungen bitte an:
DEV, Michael Pastowski, Pf 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen

