

NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Jens Böcker

Jahresbericht 2008

Verein

Der DEV ist ein Verein, der mit seinen Aktivitäten stark in sein Umfeld eingebunden ist. Dies liegt einmal an der ca. 16 km langen Linie, mit der die von uns befahrene Bahnstrecke an öffentliche Straßen und Grünflächen, genauso aber auch an private Grundstücke stößt und entlang der wir sichtbar, hörbar und auch riechbar wahrgenommen werden. Zum anderen liegt es an der wirtschaftlichen Wechselwirkung. Wir bringen mit unseren Aktivitäten Menschen nach Bruchhausen-Vilsen und Asendorf und fördern damit die heimische Wirtschaft, dafür bekommen wir finanzielle Unterstützung zur Umsetzung unserer Ziele, ohne die der Museumsbahnbetrieb und das Kleinbahnmuseum in dieser Form nicht denkbar wären.

Diese finanzielle Unterstützung ist es z. B., die die Umgestaltung des Bahnhofs in Asendorf überhaupt möglich gemacht hat. Während die Arbeiten vor Ort knapp ein Jahr gedauert haben, bindet die Finanzierung für die erforderlichen Fremdleistungen und Materialien aber über vier Jahre eine Menge Geld, so daß wir derzeit noch sparsamer haushalten müssen, als wir das sowieso immer tun.

Auch die Anzahl der aktiven Mitglieder könnte natürlich größer sein, um durch mehr Eigenleistung Geld zu sparen. Vom Know-How her könnten wir fast alle Arbeiten selbst erledigen, für manches feh-

len uns aber die notwendigen Maschinen und Hilfsmittel und für vieles die helfenden Hände. Natürlich gibt es auch Schlüsselpersonen, die besonders wichtig sind – nein, gemeint sind jetzt mal nicht Lokführer, Schaffner oder Schlosser sondern:

- Vorführer, die unseren Besuchern die vielen Dinge vermitteln, die wir zeigen können, und in ihnen das Gefühl wecken, wieder kommen zu wollen,
- „Gern-Telefonierer“, die möglichst viele Aktive zu Arbeitseinsätzen zusammen rufen, um ein ausgiebiges Gemeinschaftserlebnis zu erfahren und
- eine gute Seele in unserer Küche, die mit wohl-schmeckender Verpflegung einen oft unterschätzten positiven Einfluß auf die Motivation unserer Aktiven ausübt.

Die Mitgliederzahl erhöhte sich im letzten Jahr um 18 und lag zum 31. 12. 2008 bei 1.159 Mitgliedern.

Veranstaltungen

Noch vor der Saison 2008 gab es, sozusagen als Auftaktveranstaltung, eine Fahrt mit dem T 2 zum DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen und nach Witten. Anlaß war das 25-jährige Bestehen der Eisenbahnfreunde Witten. Die Rückfahrt wurde gleich zur Überführung unserer hauptuntersuchten V 36 genutzt.

Nach den obligatorischen Osterfahrten begann die Saison der Museums-Eisenbahn am 1. Mai mit einem Sonderfahrplan und einer Ausstellung über den Postversand auf der Schiene in Zusammenarbeit mit dem Bundesverband Bahnpost aus Losheim im Saarland.

Es folgten die Teilnahme am auswärtigen historischen Wochenende des Vereins Brücke e. V. in Blankenburg im Harz im Mai sowie der eigene historische Tag im Juni, an dem aber leider mangels Organisator außer zusätzlichen Zügen kein weiteres Programm geboten werden konnte.

Glücklicherweise konnte im Juli wieder ein deutsch-polnisches Jugendcamp veranstaltet werden, bei dem sehr nützliche Arbeiten insbesondere an unserer Museumsstrecke geleistet wurden.

Die Tage des Eisenbahnfreundes boten in 2008 wieder ein neu zusammengestelltes Programm, dazu gehörte auch der längste bisher auf der Museums-Eisenbahn beförderte Zug.

Der Zubringerverkehr auf der Schiene zum Brokser Heiratsmarkt erfolgte in bewährter Kooperation zwischen dem DEV und der VGH sowie personeller Unterstützung durch die Kleinbahnfreunde Leerste und die Verden-Walsroder Eisenbahnfreunde.

Im September gab es neben dem alljährlichen Tag des offenen Denkmals noch etwas Besonderes: Für das Theaterstück „Mord im Grafenexpreß“ wurde unser Dampfzug zur fahrenden Theaterbühne.

Nach Abschluß der Saison veranstaltete der Vilsler Verschönerungs-Verein im alten Gaswerk neben unserer Werkstatt eine Ausstellung zur regionalen Eisenbahngeschichte, zu der der DEV natürlich seinen unterstützenden Beitrag geleistet hat.

Während der Nikolaussaison bot eine Triebwagen-sonderfahrt am 6. 12. wieder eine direkte Verbindung zwischen Bruchhausen-Vilsen und Bremen.

Betrieb

Der Betrieb konnte auch in der vergangenen Saison ohne nennenswerte Störfälle abgewickelt werden. Die Zahl unserer Fahrgäste ist leider niedriger als im Vorjahr ausgefallen, immerhin blieben aber die aus dem Fahrkartenverkauf erzielten Einnahmen auf Vorjahresniveau. Eine personelle Veränderung hat es in der Betriebsleitung gegeben: Mit Beginn dieses Jahres hat Andreas Wagner die Funktion des örtlichen Betriebsleiters von Elmar Böcker übernommen. Dies ist eine Funktion, die von unseren Fahrgästen kaum wahrgenommen wird, und doch ist es eine sehr anspruchsvolle Aufgabe, gilt es doch, unseren Eisenbahnbetrieb sicher und vorschriftenkonform zu organisieren und dabei unsere ehrenamtlichen Betriebsbediensteten so zu führen, daß sie motiviert als Team zusammen arbeiten. Dies ist nicht immer einfach, wir wünschen ihm aber gutes Gelingen und hoffen, daß ihn möglichst viele dabei tatkräftig unterstützen.

Fahrzeuge

An vielen unserer Fahrzeuge wurden kleinere und größere Instandsetzungsarbeiten durchgeführt. Bei Lok HERMANN wurden Steh- und Langkessel getrennt. Derzeit läuft noch die Suche nach einer Fachfirma für notwendige Schweißarbeiten an der kupfernen Feuerkiste, in der heutigen Zeit eine nicht ganz einfache Herausforderung. Während der T 42 mehr oder weniger planmäßig noch in Hauptuntersuchung ist, beschäftigt uns der T 44 außerplanmäßig mit seiner noch nie so richtig zufrieden stellenden Antriebskupplung. Mehrere Fachbetriebe haben sich nach einem Kupplungsschaden daran versucht, bisher noch ohne den gewünschten Erfolg. Diese beiden Beispiele zeigen die fortwährende Herausforderung, betriebsfähige Fahrzeuge dauerhaft einsatzbereit zu erhalten.

An der Malletlok wurde im vergangenen Jahr aus Geld- und Personalmangel nicht weitergearbeitet, wir hoffen aber in diesem Jahr auf neue Aktivitäten. Im Gegensatz dazu haben Lok V 2 und Wagen 30 bei der BEKA in Wilhelmshaven sowie Wagen 9 in eigener Werkstatt Fortschritte gemacht. Neu in Betrieb genommen wurde Wagen 130 nach einer Aufarbeitung mit weitgehender Wiederherstellung des Ablieferungszustandes, während Wagen 148, der u. a. als offener Aussichtswagen eingesetzt werden soll, noch auf Restarbeiten wartet, die sich länger hinziehen als gehofft.

Von der Langeooger Inselbahn konnte der letzte dortige Weyer-Wagen übernommen werden. Anders als in der Vergangenheit stand nicht der museale Wert dieses einen Fahrzeuges oder die Ergänzung der Garnitur einer speziellen Kleinbahn beim Erwerb im Vordergrund, sondern die Bildung eines nun aus drei, fast bauartgleichen Wagen bestehenden Zuges, wie er für norddeutsche Kleinbahnen kaum typischer sein könnte.

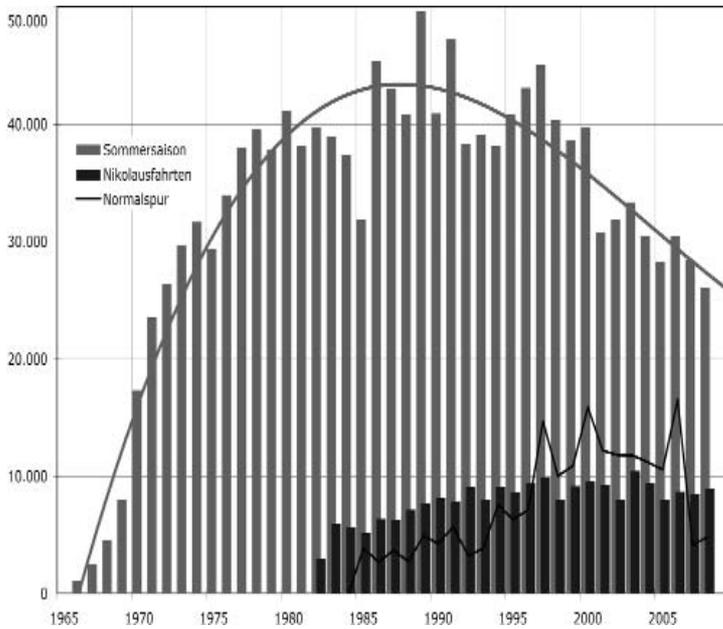
Ein weiterer Zugang ist der Zwischenwagen 165 von der HSB. Dieser ist wegen seiner versetzten Zug- und Stoßvorrichtung zum Rangieren regelspuriger Fahrzeuge mit schmalspurigen Triebfahrzeugen auf unseren Dreischienengleisen interessant. Dies ist eine bisher fehlende Komponente für die gemischtspurigen Betriebsabläufe im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen und wird nach seiner hoffentlich bald möglichen Aufarbeitung manches Rangiermanöver vereinfachen.

Termine 2009

- | | |
|---------------|---|
| 30. 5./1. 6. | Pfingsten |
| 4./5. 7. | Rosenfest, Candlelight-Shopping, Modellbahnausstellung Heiligenb. |
| 1./2. 8. | Tage des Eisenbahnfreundes |
| 21. – 25. 8. | Brokser Heiratsmarkt |
| 13. 9. | Tag des offenen Denkmals und Kindertag |
| 28.11.–20.12. | Nikolausfahrten |

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

Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 1. 4. 2009



Oben: Das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen gehört nicht nur zu den ältesten Museen Niedersachsens, sondern auch zu den meistbesuchten. Und dabei werden gezählt ausschließlich die Besucher, die einen Eintritt zu dem vergleichsweise aufwendigen Vorführbetrieb (Dampfzüge, historische Triebwagenfahrten) entrichten. Diese hohe Zustimmung ist überaus wertvoll, zumal wir das nahezu ausschließlich ehrenamtlich leisten. Nicht zu vergessen: Unser Museum beschäftigt ausschließlich 1 1/2 hauptamtliche Kräfte und erhält vergleichsweise geringe Fördermittel. Das Allermeiste kommt aus der Kraft der Mitgliedschaft des großen Trägervereins DEV mit seinen aktiven und passiven Mitgliedern sowie aus privaten Geldspenden. Auch wenn wir mit der sinkenden Nachfrage voll im Trend der technikhistorischen Museen liegen, denken wir über die Zukunft intensiv nach. Immerhin halten wir unser Angebot seit Jahrzehnten gleichbleibend auf höchstem Niveau, aber vielleicht wäre etwas Abwechslung im Fahrplan auch nicht schlecht.

Darunter: Das neue Jahr begann mit einer schönen Dampfzugfahrt nach Asendorf, 1. 1. 09, Foto: Uwe Franz

Es gibt auch Fahrzeugabgänge zu vermelden. Der Wagenkasten 24 (Traglastenwagen der Thüringer Schmalspurbahnen) sowie die beiden mehr oder weniger unauffällig zu uns gestoßenen ehemals Hallischen Rollböcke wurden an die IG Hirschbergbahn abgegeben. Bei den Rollböcken wurde leider erst nach dem Verkauf deutlich, daß sie bei unseren Rollbockvorführungen als Vertreter einer sehr verbreiteten, von unseren HSA-Rollböcken abweichenden Bauart fehlen würden. Daher stellt uns die

IG Hirschbergbahn freundlicherweise die Rollböcke vorerst als Leihgabe weiterhin zur Verfügung, und wir werden versuchen, diese Lücke wieder zu schließen.

Dies verdeutlichte einmal mehr, daß es noch immer an einem beschlossenen Konzept für unsere Sammlung sowie dessen konsequenter Umsetzung hinsichtlich Fahrzeugzu- und -abgängen fehlt.

Strecke/Anlagen

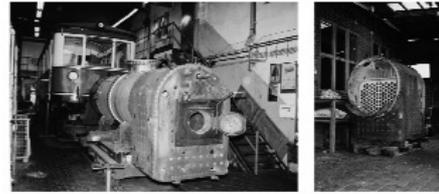
Fertig gestellt werden konnte im Sommer der Umbau bzw. die fast vollständige Erneuerung der Gleisanlagen des Bahnhofs Asendorf. Mehrfach genutzt wurde seit dem schon das neu geschaffene Abstellgleis. Erfreulich sind auch die persönlichen Kontakte, die bei oder durch den Umbau entstanden bzw. vertieft worden sind.

Der Spruch „was lange währt, wird endlich gut“ gilt ganz besonders für die neue Lichtzeichenanlage am BÜ Homfelder Straße. Im Sommer konnte sie endlich fertig gestellt und abgenommen werden. Hoffen wir, daß die vereinzelt Unfälle und Beinahekollisionen an diesem Bahnübergang nun der Vergangenheit angehören.

Unsere Betriebswerkstatt hat ein neues, isoliertes Dach bekommen, wozu auch zwei Oberlichtaufsätze gehören. Zusammen mit den Fenstern in den Hallentoren ist es jetzt tagsüber richtig hell in der

Spendenaufrufe zweckgebunden – mit Stichwort:

Stichwort: „Hermann“
Für die Aufarbeitung des „Hermann“-Kessel, damit er bald wieder fahren kann!



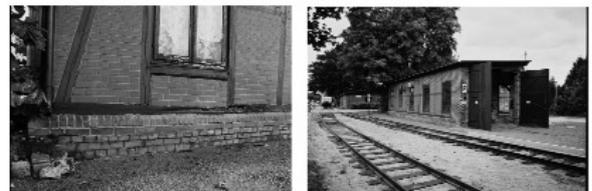
Stichwort: „Mallet“
Damit die „Hausätze“ nicht mehr in der Halle hin- und hergeschoben werden müssen ...



Stichwort: „Gleisbau“
Für Schwellenspenden und Firmeneinsätze, wenn's ganz viele Hände nicht mehr schaffen ...



Stichwort: „Lokschuppen Asendorf“
Damit T 41 „Maus“ auch die nächsten Jahre ein „Dach über dem Kopf“ behält!



Stichwort: „Sozialgebäude“
Um die Unterkunft für die fleißigen Aktiven weiter erhalten und modernisieren zu können ...

Halle, wodurch wir manche Kilowattstunde Strom und diverse Kubikmeter Gas Ersparnis erhoffen.

Projekte außerhalb des DEV

Zwei bedeutende Ereignisse aus dem vergangenen Jahr sollen hier aufgeführt werden. Zum einen ist dies das zehnjährige Jubiläum der MWB, des kommerziellen und mächtig empor gesprossenen Ablegers des DEV. Wir wünschen und hoffen natürlich auf einen weiteren, erfolgreichen Verlauf der MWB-Geschäfte und freuen uns über die vielen kleinen Gelegenheiten, bei denen uns die MWB besonders hinsichtlich normalspurigen Aktivitäten und Fahrzeuge unterstützt.

Als zweites ist die Erneuerung der VGH-Brücke über die Weser in Hoya zu nennen. Man mag den Verlust der alten, geschichtsträchtigen, durch die HSA erbauten Brücke bedauern. Für die Zukunftssicherung der VGH-Strecke ist dies aber eine unverzichtbare Investition. Neben dem hohen infrastrukturellen Wert, den die VGH-Strecke für die Region hat, ist eine Anbindung der Museums-Eisenbahn an die große weite Normalspurwelt ein wichtiger Bestandteil für unser Kleinbahnmuseum. Der Gemeinschaftsbahnhof mit der technischen und betrieblichen Verknüpfung beider Spurweiten ist in der heutigen Zeit eine echte Rarität.

Jens Böcker, Regine Meier

Aufarbeitung einer historischen Weiche für das Ladegleis in Bruchhausen-Vilsen

Das Vervollständigen des Bahnhof Bruchhausen-Vilsen als Bestandteil unseres 8 km langen Freilichtmuseums erfolgt weiter nach der Planung aus dem Jahr 1993. Das meiste ist umgesetzt, jetzt wird das bis Anfang der 1970er Jahre vorhandene Gleis auf der Südseite des Gleisfeldes am jüngst renovierten, ehemaligen Raiffeisen-Schuppen (wieder-) aufgebaut. Dieses Gleis wird über eine einfache Gleisverbindung an Gleis 11a (Güterschuppen-gleis) angeschlossen. Während die Weiche im Gleis 11a bereits vor vielen Jahren aus dem Bestand eingebaut wurde, suchten wir als Gegenstück noch eine Weiche in der zu Beginn des letzten Jahrhunderts bei Kleinbahnen üblichen Bauform.

Wir hatten viel Glück: Im Sommer 2005 bot uns die Mecklenburgische Bäder-Bahn GmbH, „Molli“ ihre kurz zuvor aus dem Bahnhof Kühlungsborn West ausgebauten, wohl letzten Gelenkzungenweichen an zum Schrottpreis. Es handelt sich um eine Rechts- und eine Linksweiche, Neigung 1 : 8. Der Zustand war mäßig, aber für uns erscheinen die Weichteile aufarbeitbar, wenn auch das Klein-eisen wohl größtenteils erneuert werden muß. Besondere Merkmale dieser Weichen sind:

- Gelenkzungen ohne durchlaufenden Bogen (die Zungen waren sowohl für Rechts- wie auch für Linksweichen verwendbar)
- die auf eine durchgehende Zungenplatte aufgenieteten Gleitstühle
- ein Weichenbock mit oberhalb der Schwellen angreifender Stellstange, der ohne Spitzenverschluß auf die Zungen wirkt
- das Herzstück ohne durchlaufenden Bogen (gleich für Rechts- und Linksweichen)
- eine aus einem Block hergestellte Herzstückspitze mit angeschraubten Anschlußschienen
- Radlenker aus dem Regelschienenprofil
- Befestigung der Schienen auf den Schwellen mit offenen Unterlagsplatten

Die Museums-Eisenbahn hatte noch vier Weichen mit diesen Merkmalen von der Klb. HSA bzw. VGH übernommen, jene wurden jedoch später ersetzt und verschrottet, da der historische Wert damals nicht erkannt wurde. Um die Lücke in unserer Sammlung zu schließen, nahmen wir das Angebot vom Molli an. Wir wollten die Teile gewinnen, um später einmal zumindest eine der Weichen zu verlängern und in einem Nebengleis als einfache Weichenausführung in unserem Freilichtmuseum zu zeigen.

So fuhren Wolfram Bäumer und Jens Böcker an einem Septemberwochenende 2005 nach Kühlungsborn und luden die Teile samt einer zusätzlichen Schiene für die Umspurung auf einen Expeditions-Lkw. Dann gewährte uns der Molli-EBI Jan Methling nicht nur Einblicke in den dortigen Dampfbahn-Betrieb, sondern ließ uns auch alle vorhandenen Zeichnungen über die Form-11-Weichen aus zum Einschannen für die Objekt- und Restaurierungsdokumentation des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen. Unser Dank gilt der Aufmerksamkeit und der Kooperation beim Molli.

Drei Jahre lang wurden die Teile in Heiligenberg gelagert und nun nach Bruchhausen-Vilsen geholt und neben dem neuen Kohlenbansen abgelegt zur Aufarbeitung. Unsere Weichen bestehen aus Schienen der Form Preußen 11a, (27 kg/m, 115 mm hoch, 100 mm Fußbreite) mit Walzjahr 1912 und haben (bzw. hatten, s.u.) eine Endneigung 1 : 8. Von den Einzelteilen haben wir Zeichnungen, aber leider keinen Lageplan der gesamten Weiche, aus dem der Radius erkennbar wäre. Dieser könnte 80 m betragen haben. Da wir die Weiche umspuren, ergibt sich so oder so eine Veränderung der Geometrie. Folgende Arbeiten sind bereits erfolgt:

- Sichten und Aufmessen der Einzelteile
- Erstellen eines Lageplans mit angepaßter Geometrie (Spur von 900 auf 1.000 mm, Herzstückwinkel von 1 : 8 auf 1 : 7 geändert, passend zur eingebauten Weiche der Gleisverbindung)
- Aufarbeiten des Herzstücks mit Umarbeitung der Neigung auf 1 : 7

Die weiteren Arbeitsschritte umfassen:

- Aufarbeiten der Zungenvorrichtungen (in Arb.)
- Ablängen der Schienen für die neue Geometrie mit Herstellen der Laschenbohrungen
- Herstellen der fehlenden Unterlagsplatten
- Montieren des Gestänges auf dem neuen Eichenschwellensatz
- Einbau in das bereits hergestellte Planum
- Anschluß an die bereits montierten Gleisstücke
- Aufarbeitung und Montage des Weichenbocks (ex. Klb. HSA) mit Gestänge

Durch die Umspurung sowie anderer Endneigung wird die Weiche zwar nicht in ihrem Ursprungszustand erhalten, es soll aber unter weitest möglicher Erhaltung der alten Substanz ein authentisches Exponat geschaffen werden. Auch wenn unsere Gleisanlagen den meisten Besuchern weitaus weniger ins Auge fallen als die Fahrzeuge, so gehören sie doch in gleicher Weise zum Kleinbahnmuseum.

Als erstes hatte Jens Böcker das Herzstück in die Werkstatt geholt zur schweißtechnischen Aufarbeitung. Im Verlauf des Frühjahrsmeetings wurden hierfür weitere Teile gefertigt, so daß das Herzstück mit den anschließenden Teilen am Sonnabend, 21. 2. 2009 bis zum Dunkelwerden nahezu fertig montiert werden konnte. Parallel zur Aufarbeitung des Herzstückes waren auch die Zungen an die Werkstatt gebracht worden und wurden von Lars Hauschildt und Christian Wilkening von altem Fett und Dreck gesäubert.

Kurz vor dem Mittag wurde eine Pause in der Werkstatt genutzt, um mit vereinten Kräften die Backenschienen auf den „Molli“ zu verladen und auch diese an der Schmiede abzulegen zur weiteren Bearbeitung. Nach der Stärkung machte sich Robert an die undankbare Aufgabe, die Backenschienen zu „knatern“ (Onomatopöia für: *Entrostet mit dem Druckluft-Nadelhammer*) und somit von altem Rost und Dreck zu befreien – was'n Lärm.

Als wieder Ruhe war, konnte Jan Hauschildt die langen Weichenplatten durch Einschweißen neuer Bleche instandsetzen, während Andreas Schmidt die Backenschienen bearbeitete. Mit diesen Arbeiten ist die Weiche ein ganzes Stück vorwärts gekommen, ein schöner Erfolg.

Regine Meier

Frühjahrsmeeting 2009 – nicht nur Werkstatt

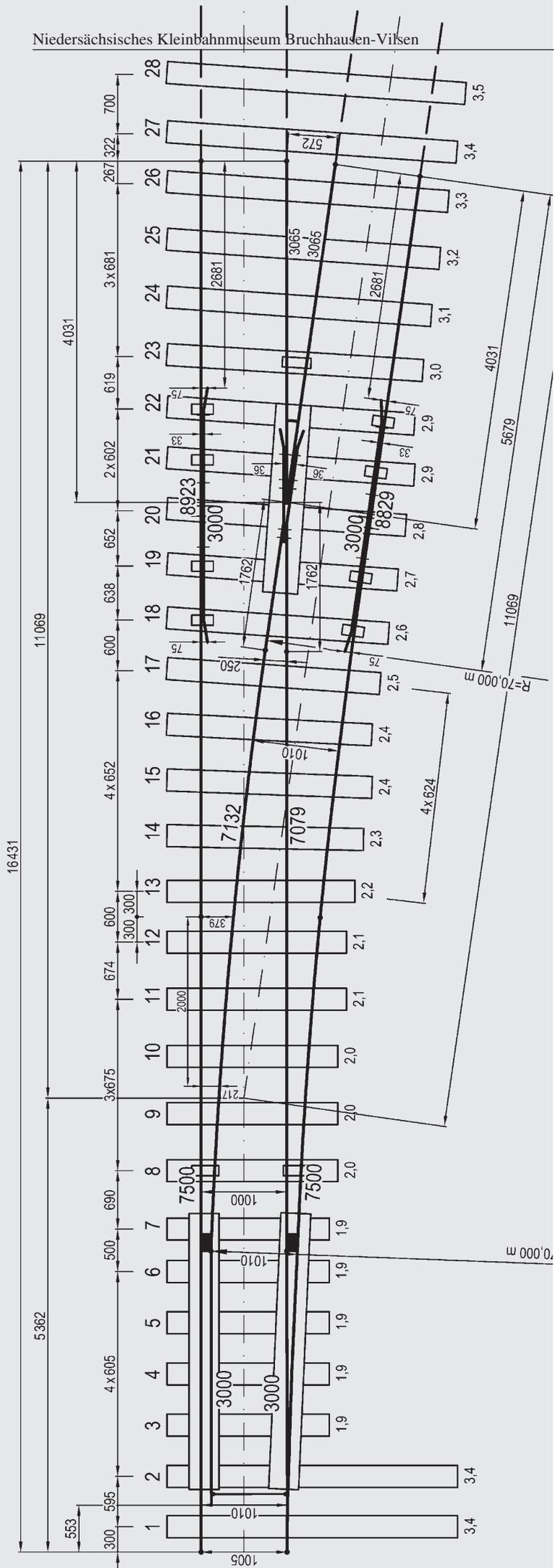
Zu Beginn des Frühjahrsmeetings hatten wir Besuch von zwei Mitgliedern der IG Hirzbergbahn: Ulf Haussen und Steffen List. Diese kümmern sich dort um die Erhaltung von thüringischen Meterspur-Zeitzeugen, wollten aber beim Besuch unserer Museums-Eisenbahn auch mit anpacken. Nachdem sie am Sonnabend vieles in der Werkstatt gesehen hatten, haben die beiden in den folgenden Tagen Robert Angerhausen und Jens Böcker beim Bau des Ladegleises vor den RWG-Schuppen geholfen, so daß das Gleis mittlerweile fast komplett montiert dort liegt – vielen Dank für die tatkräftige Unterstützung an Steffen und Ulf.

Am Sonntag, 15. 2. 2009 ging's richtig los. Zuerst wurde das Baufeld freigeräumt. Die Weichenschwellen wurden zur Vormontage der Weiche neben dem Kohlenbansen ausgelegt und die Schienen mit dem Ski FRIEDHELM zum Einbau umgesetzt. Auf der anderen Seite des Kohlenbansens, auf dem dort bereits liegenden Gleis, wurden die Gleischwellen abgelegt zum Vorbohren und -nageln. Nach dem Einschlagen der äußeren Schienennägel wurden die vorgenaagelten Schwellen mit dem „Molli“ zum Einbauort vor den RWG-Schuppen gefahren und dort ausgelegt – mittlerweile schneite es. Na ja, es war eben noch Winter. Die Hallischen Rollböcke wurden auf dem bereits fertiggestellten Teil des Ladegleises abgesetzt, wo sie nun wieder für die Rollbockvorführungen zugänglich sind.

Sonnabend, 21. 2. 2009: Für den Gleisbau gab's Verstärkung zum Wochenende aus Hamburg: Jan und Lars Hauschildt sowie Andreas Schmidt mit Jonna kamen und wurden auch gleich eingespannt. Jan Hauschildt und Robert Angerhausen nagelten die letzten Schwellen des Ladegleises an den ehem. RWG-Schuppen und anschließend sah das Ladegleis fast fertig aus – nur die Weiche fehlt noch (na ja ein bißchen mehr schon noch – ein paar Fuhren Sand und viiiiiiele fleißige Hände zum Stopfen).

Rechts: Lageplan für den Neuaufbau, der neue Radius von 70 m und der Abstand des Herzstückes vom Weichenanfang ergeben sich aus der Geometrie der Zungen und des Herzstücks. Durch die geraden Zungen beginnt der Radius erst am Zungenende, Konstruktion und Zeichnung: Jens Böcker

Fotos: Oben ist die Mannschaft beim Abladen der aus Heiligenberg herangebrachten Weichteile, darunter Regine Meier beim Abfegen, Robert Angerhausen beim „Knatern“ unten Jens Böcker, Robert Angerhausen und Andreas Schmidt bei der Montage des Herzstücks. 21. 2. 2009, Alle Fotos: Regine bzw. Joachim Meier



Gleis- und Bahnübergangerneuerung am Bf Vilsen Ort

Die Gleiserneuerung im Bf Vilsen Ort war schon länger fällig, mußte aber in den letzten 1 1/2 Jahren zurückgestellt werden für den Bahnhofsumbau in Asendorf. Bereits am Freitag, 27. 2. 2009 hatte – dank bereitgestellter Spenden – eine Firma den Straßenbelag entfernt, das Gleisjoch im Straßenbereich ausgebaut und zur Demontage beiseite gelegt sowie das neue Planum im Bereich der Straße mit dem Bagger hergestellt. Zum Rottentermin am Sonnabend, 28. 2. 2009 fanden sich über 15 Aktive ein, und los ging es mit Wagen 2 und V 4 EMDEN (geschoben) zur Baustelle. Leider war mal wieder BÜ-Wetter, d. h. wie in Asendorf vor knapp einem Jahr regnete es, aber das konnte uns kaum in unserem Elan bremsen.

Als erstes wurden die vorgelagerten Schwellen auf dem Planum und das Kleineisen ausgelegt und anschließend mit vereinten Kräften die neuen Schienen herangetragen und aufgesetzt. Immer noch bei „strahlendem Regen“ wurden der Stoß zum bestehenden Gleis auf der Bruchhauser Seite hergestellt und die Montage des Gleises im BÜ vorangebracht. An der Straße „Im Wiehe“ erfolgte die Demontage des alten Gleisjoches aus dem BÜ-Bereich. Auf der Asendorfer Seite des BÜ wurden die Altschienen in handliche Stücke getrennt, ausgebaut und zum Abtransport verladen sowie anschließend die Schwellen aus dem Modder befreit und zum Abtransport auf dem Bahnsteig zwischengelagert.

Nach einem Frühstück von Otto Schröder ging's weiter mit der Montage der Spurrillenschienen, und es wurde von der Firma mit dem Bagger das Planum für die auf Asendorfer Seite zu erneuernden beiden Gleislängen hergestellt. Das Gleisrost wurde ausgerichtet, die Schwellen des anschließendes Gleises ausgelegt, dann die Schienen herangeschleppt und aufgesetzt. Beim Schrauben-Eindreihen ließ sich Nick Kusmenkow von Guido Tschigor die Handhabung der Schraubmaschine zeigen und machte dann mit Christian Wilkening weiter.

Im Bereich des BÜ wurde das Gleisrost inzwischen mit Splitt verfüllt und konnte dann mit den Kraftstopfern gestopft werden – Robin Eckert und Jürgen Hunold wurden dabei mächtig „durchgewobelt“. Für eine ordentliche Entwässerung wurde der die Bahnstrecke querende Graben ordentlich freigeschaufelt, „nu löppt he wedder“. Zum Abschluß des Tages wurden die Schienenstöße hergestellt.

Am Sonntag, 1. 3. ging's nach Ausschlafen und einem gemütlichen Frühstück sowie Reinigung des Wagens 2, der am Sonnabend unter den Regensand-verdreckten Arbeitsklamotten gelitten hatte, kurz nach 11 Uhr wieder los auf die Baustelle. Auf der Bruchhauser Seite des BÜ wurde eine weitere Gleislänge auf Höhe gebracht und von Hand gestopft, gestopft, ... Zur Vorbereitung der auf der Heiligenberger Seite erforderlichen Schienenschweißung wurden beide Gleisenden ausgerichtet und der Anschlußbereich des alten Gleises gestopft. Rechtzeitig zum sonntäglichen Kaffeetrinken waren wir fertig. Auf der Heiligenberger Seite des BÜ fehlte noch der Bettungs-Kies. Dieser wurde in der elften Kalenderwoche geliefert, und dieser Gleisabschnitt wurde beim nächsten Rottentermin am Sonnabend, 14. 3. ebenfalls gestopft.

Uwe Franz

Museumsbahn- und Werkstatt-Telegramm

Am Nachmittag des 1. Januar verkehrte erstmals nach Jahren Pause der traditionelle „Neujahrzug“ mit einer Dampflok. Bei herrlichem Winterwetter ging die Fahrt mit Lok HOYA und drei Wagen nach Asendorf. Im Bahnhofsbistro Gleis 1 wurden die DEV-Aktiven zum Neujahrsempfang mit einem Glas Sekt von Wirtin Elke Reimann erwartet.

In den ersten Monaten des Jahres erschwerte die schlechte Witterung mit langen Frostperioden die Arbeiten an unserer Strecke und den Außenanlagen. Mit diesem Problem hatte auch die Firma zu kämpfen, die von der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen beauftragt war, das den Bahnhof Heiligenberg querende defekte Abwasserrohr auszutauschen. Um ausreichend Platz für die riesigen Betonrohre zu schaffen, mußten alle drei Bahnstreckengleise für mehrere Wochen gesperrt und abschnittsweise demontiert werden. Die neuen Abwasserrohre wurden im offenen Verfahren verlegt, und bei 4 m Verlegetiefe gab es einen stattlichen Rohrgraben. Mit einem wahren „Herzschlagfinale“ gelang es der Baufirma, die Gleisanlagen für einen bestellten Sonderzug herzurichten.

Am Sonntag, 8. 2. brachte der Dampfsonderzug der Dampfisenbahn Weserbergland (DEW) Fahrgäste von Rinteln nach Bruchhausen-Vilsen, von wo es mit o. g. Sonderzug mit Lok PLETTEBERG nach Asendorf weiterging. Die Anreise mit DEW-Lok 52 8038 mit den ehemaligen DR-Reisezugwagen war ein historisches Ereignis, denn die alte Brücke hatte nicht die Tragfähigkeit für solche Großdampflok. Leider kam die 52er bereits mit einem Lagerschaden am Triebwerk und verspätete die Anreise mehr als 2 Stunden. Unsere Fahrt und das Grünkohlessen im Gasthaus Uhorn mußten folglich drastisch gekürzt erfolgen, hoffentlich waren die Gäste dennoch zufrieden. Währenddessen hatte die Lokmannschaft der DEW mit der Reparatur des Hauptkuppelstangenlagers und Wasserfassen in Bruchhausen-Vilsen alle Hände voll zu tun, doch konnten sie eine Abfahrtsverspätung für die Rückfahrt nicht ganz vermeiden.

Ab 14. 2. fand das traditionelle Frühjahrsmeeting oder auch „Rentnermeeting“ statt. Es hat sich auch in diesem Jahr als die mit Abstand beliebteste Veranstaltung erwiesen, wenn man vom Kohlessen absieht. Bis zum 21. 2. waren über 40 DEV-Aktive tätig, teilweise nur tageweise. Große Aufgabe war die Vorbereitung der Dampflokomotiven auf die Abnahmen, HOYA und SPREEWALD wurden durch den TÜV-Sachverständigen geprüft. Ein weiteres Betätigungsfeld war eine groß angelegte Aus- und Umräumaktion im Gebäude des ehemaligen Gaswerks und in den Fahrzeughallen in Heiligenberg. Beide Aktionen nahmen mehrere Tage in Anspruch, wobei auch schweres Gerät zum Einsatz kam, um die teilweise tonnenschweren Ersatzteile zu bewegen. Die Gleisbauarbeiten seien hier nur erwähnt. Für die Sicherheit wurde am Mittwoch, den 18. 2. eine UVV-Unterweisung im Aufenthaltsraum abgehalten, an dieser Pflichtveranstaltung haben 27 DEV-Aktive teilgenommen. Zwischen der Arbeit brachte am 19. 2. ein Sonderzug aus den Normalspurtriebwagen T 2 und T 3 Fahrgäste aus Bremen-Hbf über Eyrstrup und Hoya nach Bruchhausen-Vilsen, wo es nach einer Hallenführung mit dem Dampfsonderzug nach Heiligenberg

weiterging. Wie beim Frühjahrsmeeting üblich, gab es auch ein kleines Rahmenprogramm: Neben allabendlichem Erfahrungsaustausch in gemütlicher Runde gehörte die Triebwagensonderfahrt mit T 1 am Freitag, den 20. 2., über die gesamte VGH-Strecke dazu. So war das diesjährige Frühjahrsmeeting sehr erfolgreich und harmonisch, wozu auch Küchenchef Gregor Böhm beigetragen hat, der unermüdlich für die Verpflegung sorgte. An dieser Stelle noch einmal ein großes Dankeschön!

Dampflok Hoya

Unmittelbar nach der Neujahrsfahrt am 1. Januar 2009 wurde mit der Zwischenuntersuchung des Kessels begonnen. Außerdem wurden fast alle Triebwerks- und Steuerungsteile zum Nacharbeiten demontiert. Nachdem ein defektes Siederrohr getauscht war, wurde während des Frühjahrsmeetings in Zusammenarbeit mit dem TÜV-Nord eine innere Besichtigung des Kessels mit Druckprobe erfolgreich durchgeführt. Wenn die Warmdruckprobe im April ebenso erfolgreich verläuft, wovon wir ausgehen, wird uns Lok HOYA ein weiteres Jahr zur Verfügung stehen, bevor im nächsten Jahr die große Kesselhauptuntersuchung ansteht. Dabei wird allerdings der Kessel vollständig von den Siederrohren befreit werden müssen, denn die innere Untersuchung des Kessels hat gezeigt, daß trotz guter Kesselwasserpflege die Siederrohre schon bald das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht haben werden. Das wäre die kürzeste Einsatzdauer eines Siederrohrsatzes, der je in einer DEV-Dampflokomotive in Betrieb war!

Dampflok SPREEWALD

Wie geplant, hat ein Kesselschweißer Anfang Januar alle 103 Siederrohre in die Stahlfeuerbüchse eingeschweißt. Während des Frühjahrsmeetings wurden die Siederrohrenden in der Feuerbüchse und der Rauchkammerrohrwand eingewalzt. Auch der neue, in eigener Werkstatt gefertigte Domdeckel, steht bereits einbaufertig zur Verfügung. Lediglich die Beschaffung der neuen Stehbolzen und Muttern mit Zollgewinden stellte den Zeitplan ein wenig auf den Kopf. Die eigentlich schon beim Frühjahrsmeeting geplante Kesseldruckprobe wird daher erst beim Ostermeeting erfolgen können.

Dampflok HERMANN

Im Januar wurde der Stehkessel zu einem Schweißfachbetrieb im Raum Hannover transportiert für die Kupfer-Schweißarbeiten. Trotz vorheriger Absprache war man offenbar schon mit dem Abladen des Stehkessels überfordert, so daß wir den Stehkessel wieder mit zurück nach Bruchhausen-Vilsen nehmen mußten. Schade, wieder ein Tag wertvoller Freizeit vertan, ohne einen Schritt weiter gekommen zu sein. Von solchen Rückschlägen lassen wir uns natürlich nicht entmutigen und suchen weiterhin einen geeigneten Fachbetrieb für die Instandsetzung der Feuerkiste.

Am nötigsten brauchen wir allerdings Ihre finanzielle Unterstützung, liebe DME-Leser! Nur durch ausreichend Spenden können wir in absehbarer Zeit die notwendigsten Arbeiten, die wir nicht selber durchführen können, an Fachfirmen vergeben. Bitte unterstützen Sie dieses Projekt mit Ihrer Spende, damit Lok HERMANN bald wieder auf unserer Strecke dampfen kann!



Oben: Während des Frühjahrsmeeting wurde intensiv an Lok HOYA gearbeitet, Eberhard Happe kümmert sich um den Sanddrom, 15. 2. 2009

2. Reihe: Hans-Jürgen Wietig bereitet die nächste temporäre Ausstellung über den Bahnhof Asendorf vor und ist der Erbauer der beiden Lokmodelle in der Papierbauweise im Maßstab M 1 : 10, 21. 2. 2009

3. Reihe: Diesellok V 2 beim Wiederaufbau in Wilhelmshaven, während Mario Bredenkamp und Christian Wilkening die Radsätze von Diesellok V 3 zum Wiedereinbau in Bruchhausen-Vilsen vorbereiten, 15. 2. 2009

Rechts: Das Ladegleis vor dem RWG-Schuppen entsteht mit genageltem Oberbau, Jan Hauschild und Robert Angerhausen, 21. 2. 2009

Fotos: Regine Meier (5), Uwe Franz (2)



Mallet-Dampflok 7s

Die Lok befindet sich weiter in Hauptuntersuchung. Auch bei diesem Projekt brauchen wir Ihre finanzielle Unterstützung, liebe DME-Leser. Nur durch ausreichend Spenden, können wir in absehbarer Zeit die notwendigsten Arbeiten, die wir nicht selber durchführen können, an entsprechende Fachfirmen vergeben. Bitte unterstützen Sie dieses Projekt mit Ihrer Spende!

Diesellokomotive V 1

Nachdem während des Frühjahrsmeetings intensiv an der Beseitigung der noch offenen Restarbeiten gearbeitet wurde, steht die Hauptuntersuchung kurz vor dem erfolgreichen Abschluß, so daß wir die „Rappelkiste“, wie sie im Kreise der DEV-Aktiven genannt wird, zum Saisonbeginn 2009 wieder auf unserer Strecke einsetzen können.

Diesellokomotive V 2

An der Diesellok wird weiterhin in der Restaurierungswerkstatt des BeKa e.V. in Wilhelmshaven gearbeitet. Das Verlegen von elektrischen-, pneumatischen- und hydraulischen Leitungen nimmt nach wie vor noch einige Zeit in Anspruch.

Diesellokomotive V 3

Während des Frühjahrsmeetings wurde eine fast vollständige Hauptuntersuchung durchgeführt. Das Team um den Organisator Peter Kempf hat in wenigen Tagen ein enormes Arbeitspensum bewältigt. Neben dem fast traditionellen Demontieren der Motorhaube mindestens einmal im Jahr (ist bei uns Pflicht) wurde der Kühler demontiert, von einer Fachfirma gereinigt und instandgesetzt. Im Anschluß wurde die Lok mit unserer Windenanlage angehoben und die Radsätze, die Antriebsketten und das gesamte Bremsgestänge demontiert. Unmittelbar danach wurden die Radsätze zur Bearbeitung an einen Fachbetrieb weitergegeben.

Die Hauptarbeit war allerdings der Getriebetausch. Erschwerend kam hinzu, daß wir in Ermangelung einer entsprechenden Krananlage das Getriebe nur nach unten ausbauen konnten, was das mehrfache Anheben und Absenken der Lok mit den Winden erforderte. Nach dem Ausbau des Getriebes und der Demontage weiterer Bauteile wurde die Lok mit Dampfstrahl von der Unterseite gereinigt. Die Montage der zuvor gereinigten und instandgesetzten Bauteile erfolgte in umgekehrter Reihenfolge. Fast hätte es noch in der Meetingswoche mit einer ersten Probefahrt geklappt, aber leider kamen die neu profilierten Radsätze erst in der Woche danach zurück. So mußte die mit Spannung erwartete Probefahrt um eine Woche verschoben werden. Ihr positives Ergebnis entschädigte für die Verzögerung. Das aus der vor wenigen Jahren bei uns zerlegten VGH-Köf stammende Getriebe arbeitet wesentlich besser als das bisher eingesetzte. Ein schöner Lohn für die schwere Arbeit. Gegenwärtig wird der Anstrich noch ein wenig aufgefrischt, bevor auch sie mit einer frischen Hauptuntersuchung in die neue Saison starten kann.

SKL-01 FRIEDHELM

Während des Frühjahrsmeetings wurde intensiv am Abschluß der Hauptuntersuchung gearbeitet. Die Erneuerung des Anstrichs und der Umbau der Sandstreueinrichtung auf Drucklufttechnik konnten

zwischenzeitlich abgeschlossen werden. Gegenwärtig wird noch an der Betätigungseinrichtung der Feststellbremse gearbeitet.

Triebwagen T 42

Mit vereinten Kräften wurde während des Frühjahrsmeetings an der Vollendung der Fahrzeugelektrik gearbeitet und gute Arbeitsfortschritte erzielt. Bei beiden Führerständen wurden in der Zwischenzeit die elektrischen, pneumatischen und mechanischen Funktionen wieder hergestellt. Auch das Kühl- und Heizungswassersystem hat bereits eine Erstbefüllung überwiegend erfolgreich absolviert, so daß wir bald mit der Inbetriebsetzung der überholten Maschinenanlage beginnen können.

Triebwagen T 44

Weiterhin blieben die Reparaturversuche an der Zweischeibenkupplung mit einschlägigen Fachbetrieben weitgehend erfolglos, obwohl wir den Kreis der möglichen „Problemlöser“ mittlerweile bis nach Holland ausdehnt haben. Aber wir sind nach wie vor optimistisch, auch dieses Problem in absehbarer Zeit in den Griff zu bekommen!

Triebwagen T 46

weiter in Hauptuntersuchung!

Personenwagen 9

Der Wagen mußte in den zurückliegenden Monaten für „noch wichtigere“ Arbeiten zurückstecken, aber trotzdem können wir ein paar Fortschritte vermelden: Die neue Blechverkleidung des hölzernen Wagenkastens ist bis auf ein paar Restarbeiten fertig, und die zahlreichen Fenster wurden endgültig montiert. Grundsätzlich haben die jetzt wieder herablaßbaren hölzernen Fensterrahmen gut in die Führungsnuten gepaßt, aber ein wenig Nacharbeit war trotzdem erforderlich, bis alles reibungslos funktionierte. Gegenwärtig werden die Türen der Einstiegsplattformen überarbeitet und soweit wie möglich der ursprünglichen Form angepaßt.

Personenwagen 27

An der Hauptuntersuchung des Weyer-Personenwagens wird in unserer Werkstatt weiter gearbeitet. Die Wagenstirnseite in Richtung Asendorf hat eine neue Pufferbohle mit einem neuen Satz Außenbalancierkupplungen erhalten. Im Zuge dessen wurden auch die Umlenkwellen der Handbremse einer Sanierung unterzogen, mit neuen Lagerböcken versehen und unter der neuen Pufferbohle befestigt.

Gepäck-/Personenwagen 30

An der Instandsetzung des ehemaligen Gepäckwagens der Spreewaldbahn wird in der Restaurierungswerkstatt des BeKa e.V. in Wilhelmshaven wieder intensiv gearbeitet. Nachdem die umfangreichen Holzarbeiten weitgehend abgeschlossen sind, erhalten die Abteile ihren ersten Anstrich. Gegenwärtig wird an der Montage der Verblechung des Wagenkastens gearbeitet. Dabei konnten fast alle der alten Bleche wieder verwendet werden, nachdem sie durch die Mitarbeiter der Restaurierungswerkstatt hergerichtet wurden.

Güterwagen 148

Der Güterwagen ist weiterhin in Hauptuntersuchung. Gegenwärtig wird am Wagenende Richtung Bruchhausen-Vilsen an der möglichst originalgetreuen Wiederherstellung der Handbremse mit dem Bremseritz und den dazugehörigen Trittstufen und Griffstangen gearbeitet.

Normalspurtriebwagen T 2**Steuerwagen TA 4****Güterwagen Gw 3**

Ende März 2009 wurden der Regelspurtriebwagen T 2, der dazugehörige Steuerwagen TA 4 und der Hochbordwagen Gw 3 nach Blankenburg in die Werkstatt des Vereins Brücke e. V. überführt, damit Trieb- und Steuerwagen eine Hauptuntersuchung erhalten. Der Güterwagen Gw 3 ist als Arbeitsvorrat mitgereist, wenn Zeit und Geld vorhanden ist, soll er eine Auffrischung des Außenanstrichs erhalten. Als erstes soll T 2 in Arbeit genommen werden, weil seine Frist Ende April abläuft und er an der Jubiläumsveranstaltung „10 Jahre Brücke e. V.“ zu Pfingsten teilnehmen soll. Schließlich war T 2 eines der ersten Fahrzeuge, das durch den damals noch jungen Verein aufgearbeitet wurde. Der Steuerwagen TA 4 folgte ein Jahr später und steht nun ebenfalls zur Hauptuntersuchung an. Spätestens Mitte August erwarten wir unsere Esslinger-Triebwagengarnitur zurück, um sie beim Brokser Heiratsmarkt im Zubringerverkehr einsetzen zu können. Die nicht unerheblichen Kosten für die Durchführung der Hauptuntersuchungen werden im wesentlichen durch Spenden eines einzelnen Mitgliedes abgedeckt, aber trotzdem sind wir auf weitere Spenden dringend angewiesen! Bitte unterstützen Sie uns, damit dieses Vorhaben auch für unsere Vereinskasse ein gutes Ende nimmt!

Oben links: Tiefbauarbeiten zur Sanierung einer Abwasserleitung querens das Bahnhofsgelände Heiligenberg, 31. 1. 2009

Oben rechts: 18 Jahre nach der Wiedervereinigung besucht eine stilreine DR-Zuggarnitur der Dampfisenbahn Weserbergland das Kleinbahn-Museum, 8. 2. 2009

2. Reihe: Gleisbau und Werkstatttätigkeiten zum Frühjahrsmeeting, 15. 2. 2009

3. Reihe links: Sonderfahrt mit T 1 in Syke, 20. 2. 2009

3. Reihe rechts und unten: Unsere Gleisbaurotte sanierte im Februar das Gleis am Bahnübergang und Bahnsteig von Vilsen Ort in klassischer Arbeitsweise, zeitweise unterstützt durch einen 2-Wege-Bagger, 28. 2. und 1. 3. 2009

Fotos: Regine Meier (6), Uwe Franz (2)

