

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Uwe Franz

»Friedhelm« wieder in Fahrt

Am 15. Januar 1990 konnte die DEV-Werkstätte die Hauptuntersuchung an unserem Schwerkleinwagen (Skl) abschließen und anschließend dem Betrieb übergeben. Die offizielle Einweihung mit Taufe und Umtrunk fand am 10. März 1990 statt - aber das kriegen wir später. Dieses Ereignis soll Anlaß sein, um die Fahrzeuggeschichte etwas genauer zu beleuchten, denn es handelt sich bei unserem Skl 1 ja auch schon fast um einen Oltimer.

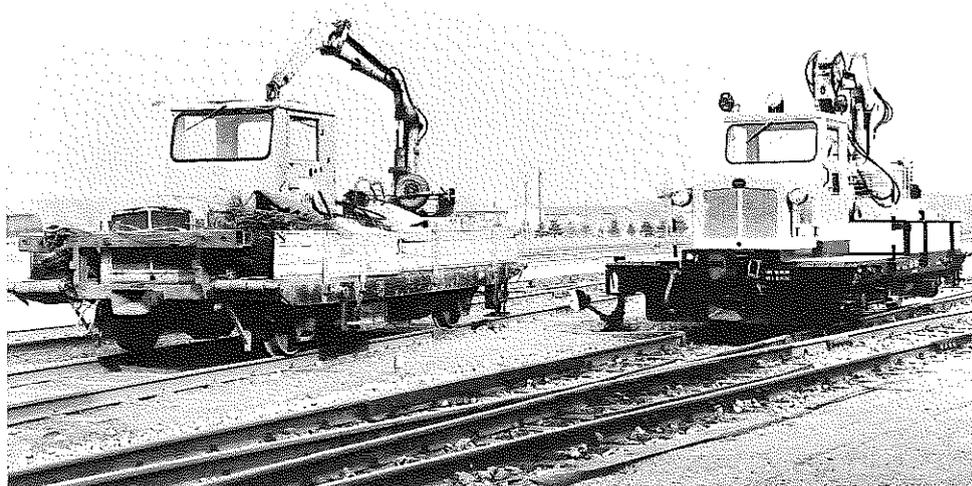
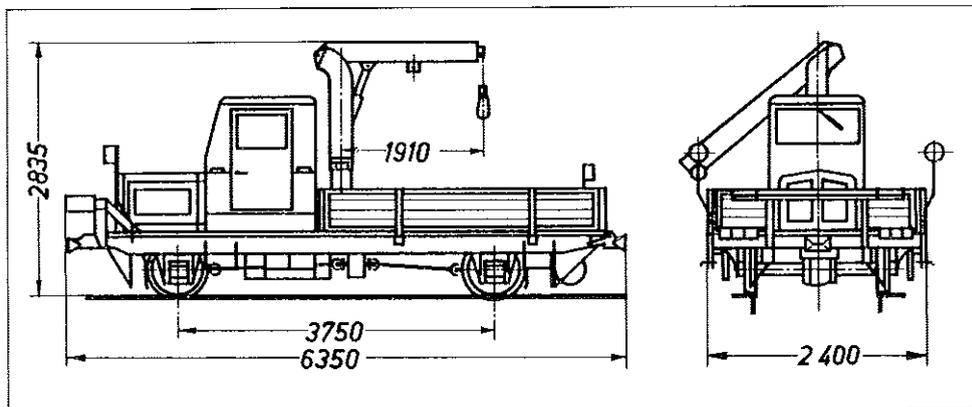
Er wurde 1964 von der Sollinger Hütte in Sollingen bei Uslar mit der Fabriknummer K 1208 gebaut und anschließend an die Deutsche Bundesbahn abgeliefert. Die DB versah ihn mit der Betriebsnummer „Klv 51-9244“ und bezeichnete ihn als „Bauart 516“. Am 14. Januar 1965 übernahm ihn die Bahnmeisterei Arnsberg. Weitere Einsatzorte waren die Nm Kreuztal, Bm Hagen I, Bb Hagen II, Bw Hamm 1 und zum Schluß die Nm Oberhausen. Nach der Ausmusterung am 24. November 1988 kaufte am 12. Dezember 1988 ein DEV-Mitglied diesen Skl für die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf, worauf er bei einem Betrieb in Bremen untergestellt wurde. Damit hatte das lange Suchen nach einem geeigneten Rottenfahrzeug ein Ende gefunden, denn nur wenige Skl-Typen aus dem Bestand der DB lassen sich mit einigermaßen vertretbarem Aufwand umpfen.

Weil in der DEV-Werkstatt zum damaligen Zeitpunkt alle Kapazitäten ausgeschöpft waren und wir trotzdem die Aufarbeitung des Skl voran treiben wollten, um ihn möglichst schnell einsatzbereit zu bekommen, wurde schon in Bremen bei einem befreundeten Unternehmen mit dem Ausbau zahlreicher Teile begonnen. Folgende Arbeiten wurden an Fremdfirmen vergeben:

- Grundüberholung und Erweiterung des 3t-Atlas-Kranes auf Greiferbetrieb,
- Anfertigung neuer Achswellen,
- Auf- und Abpressen der Radscheiben und Profildrehen derselben,
- Erneuerung sämtlicher Lager,
- Überholung der Achsgetriebe und
- Umbau der Bremsanlage.

Nach und nach wurde das Fahrzeug wieder mit den überholten bzw. neuen Teilen bestückt und kam begrenzt fahrtüchtig am 10. August 1989 in Bruchhausen-Vilsen an. Unmittelbar nach dem Abladen wurde eine Werkstattprobefahrt durchgeführt, um Anhaltspunkte für das weitere Vorgehen in der Aufarbeitung zu gewinnen.

In den folgenden Monaten wurde geradezu fiberhaft an der Fertigstellung des Skl 1 gearbeitet,



und folgendes verrichtete die DEV-Werkstätte:

- Rahmen um ca. 20 cm verlängert und Motorvorbau sowie Kran um ca. 15 cm höher gelegt für den Einbau einer Schmalspur-Zug- und Stoßvorrichtung,
- neue Pufferbohlen montiert,
- fast alle Rohrleitungen erneuert,
- elektrische Verkabelung erneuert,
- Handbremsvorrichtung neu konstruiert und gebaut,
- Bremsbeläge erneuert,
- sämtliche Ölfilter und Schläuche erneuert,
- Aggregate durchgesehen,
- Kardanwellen erneuert,
- mehrere Graugußgewichte ausgebaut und aus Platzgründen durch 4 qm Grobblech (40 mm dick) ersetzt,
- Fahrzeugboden erneuert,
- komplett neu lackiert.

Als am 10. März 1990 am 17,00 Uhr bei Nieselregen Friedhelm Burda das von den Museums-Eisenbahnern nach seinem Spender benannte Fahrzeug taufte (ganz stilecht mit einer Flasche Sekt), hatte der DEV-Skl 1 schon einige Arbeitstage auf der Museums-Eisenbahn ohne Beanstandungen hinter sich gebracht.

oben: Übersichtszeichnung eines Klv 51 der Einheitsbauart.

aus: Übersicht der Nebenfahrzeuge der DB, Februar 1962

unten: Vergleich des unveränderten und im fleißigen Gebrauch bei den VGH stehenden Klv mit »Friedhelm« der Museums-Eisenbahn. Hier sind die Änderungen wie Höherlegen des Motors gut ersichtlich, 15. März 1990 in Bruchhausen-Vilsen. Foto: Wolfram Bäumer

Skl 1, »Friedhelm«

technische Daten

Hersteller:	Sollinger Hütte
Bauj./Fabrnr:	1964 / K 1208
LüP:	6,96 m
Höhe ü SOK:	3,30 m
Breite:	2,6 m
Achsstand:	3,75 m
Gewicht:	6,50 to
Ladegewicht:	8,0 to
Motor:	KHD, A4L 514
Leistung:	72 PS
Kran:	Atlas-Ladekran AK 3001 DB
Hebefähigkeit:	3,0 to
Bremse:	Dr-Scheibenbr., Westingh.
v _{max} :	50 km/h
Anhängelast:	25 to



Wolfram Bäumer »Friedhelm«, Skl oder Klv?

Hat nun nach den Lokomotiven »Spreewald« und »Franzburg« auch »Friedhelm« eine falsche Bezeichnung bekommen? Es wurde die Frage aufgeworfen, ob dieses Fahrzeug etwa gar kein Skl sondern ein Klv sei.

Also: »Friedhelm« ist ein „Rottenwagen“ der Bauartnummer 516 oder auch ein „Kraftrottenzugwagen“ der Bauart Klv 51 (Kleinfahrzeug mit Verbrennungsmotor, wie er vor der Computernummern-Zeit hieß und gehört zu den Nebenfahrzeugen. „Nebenfahrzeuge sind Fahrzeuge mit oder ohne Kraftantrieb für die innerbetriebliche Verwendung; sie sind durch eine besondere Anchriftentafel gekennzeichnet“ [DS 408, Fahrdienstvorschrift der DB, § 4,6].

Die Fahrdienstvorschrift gibt auch Hinweise zu Fahrten mit Nebenfahrzeugen. Dort heißt es: „Nebenfahrzeuge werden fahrdienstlich in Kleinwagen und Schwerkleinwagen eingeteilt“ [FV § 99,1a]. Während für Kleinwagenfahrten „Kl“ Hauptsignale und Streckenblock nicht betätigt werden [FV § 100,4a], sind bei Fahrten mit Schwerkleinwagen „Sk1“, die auf die Strecke übergehen, die für Zugfahrten geltenden Vorschriften anzuwenden [FV § 102,1a]. Jetzt wissen wir es genau: »Friedhelm« gehört innerhalb der Gruppe Nebenfahrzeuge maschinentechnisch zu den Klv und fahrdienstlich zu den Skl.

Nun gehört »Friedhelm« aber nicht mehr der DB, sondern dem DEV, und die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf unterliegt auch nicht der DS 408 FV der DB, sondern der Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseseigene Eisenbahnen (FV-NE). Dort werden Nebenfahrzeuge zunächst genauso definiert wie in der FV, dann aber werden Züge unterteilt in u. a.: „Nebenfahrzeuge mit einer Radsatzlast von mindestens 3,5 t sind Schwerkleinwagen (Sk1). Die Sk1 sind als solche am Fahrzeug gekennzeichnet oder werden besonders bekanntgegeben. Sie sind im Betrieb wie Züge zu behandeln.“ [FV-NE § 41].

Während also die DB bei Fahrten mit Sk1 die auf Zugfahrten geltenden Vorschriften anwendet behandeln die NE Sk1 im Betrieb wie Züge. Nun ist auch die letzte Klarheit ausgeräumt: Ein Sk1 ist also kein Gegenstand, sondern eine Zugfahrt, wiegt aber dennoch mindestens 3,5 t pro Achse; ein Sk1 ist aber auch wieder nicht ein temporärer Vorgang wie eben eine Zugfahrt, denn sonst könnte die DB ja nicht auf Fahrten mit ihm die für Züge geltenden Vorschriften anwenden.

Ob nun das Fahrzeug oder ob die Fahrt damit Sk1 genannt wird, kann uns egal sein, denn »Friedhelm« weist mit seinem Leergewicht von 6,5 t unbeladen gar nicht jene 3,5 t Radsatzlast auf, die die FV-NE als Mindestgewicht für Sk1 nennt. Unser Sk1 ist daher leer mit Sicherheit kein Sk1, ist aber mit »SKL« beschriftet und wird als Sk1 behandelt. Sk1 oder nicht Sk1... Hauptsache ist, daß Friedhelm auch weiterhin der Rotte hilft, unsere Gleise in Ordnung zu halten.

oben: »Friedhelm« im Einsatz beim Rotteneinsatz am 27. Januar 1990. Auch das Freihalten der Gräben gehört zur Rottentätigkeit.
Foto: Heinz Esdorn

Mitte: Durstige Blicke begleiten die Taufe am 10. März 1990.
Foto: Sven Hamann

unten: Fahrzeugportraits von »Friedhelm« mit gestelltem Einsatz, 16. März 1990.
Foto Uwe Franz

Uwe Franz Werkstatt-Telegramm

Ganz ohne spektakuläre Großbaustelle, wie in DME 1/90 beschrieben, ging die zweite Hälfte des Winterhalbjahres 1989/90 denn doch nicht zu Ende: Die Lok »Hermann« hielt nämlich eine Überraschung für uns bereit, auf die wir gut hätten verzichten können.

Obwohl unsere Werkstatt nicht gerade mit zahlreichen Arbeitswilligen gesegnet ist, wurde doch Einiges geschafft. Besonders in der Wagenwerkstatt machte sich der Personalmangel unangenehm bemerkbar, einige Projekte, die schon längst hätten in Angriff genommen werden müssen, wurden wieder auf die berühmte „lange Bank“ geschoben.

Als einer der werkstattmäßigen Höhepunkte des letzten Winters ist sicherlich das traditionelle „Rentnermeeting“ im Januar anzusehen. Es hatten sich wieder zahlreiche Aktive aus dem Winterschlaf erhoben und waren nach Bruchhausen-Vilsen gereist. An den Lokomotiven »Franzburg«, »Plettenberg«, »Hermann«, dem SKL und dem T 41 konnte ein großer Teil der anstehenden Arbeiten bewältigt werden. Viel Zeit und Sorgfalt wurde auch auf den Umbau der Werkstatt einrichtung verwandt, ganz nebenbei wurden fast 3 to (drei Tonnen!) Holz- und Schloßschrauben einsortiert, die der DEV günstig erworben hatte.

Die Winter-Arbeitssaison wird voraussichtlich mit der großen Wagendurchsicht und Bremsrevision im April kurz vor Fahrsaisonbeginn ihr Ende finden.

Wagen 18

Die Ankunft des Wagenkastens verzögert sich weiter. Die für den Zusammenbau erforderlichen Knotenbleche und Verstärkungswinkel konnten durch personelle Probleme in der damit betrauten Übungswerkstatt nicht termingerecht abgeliefert werden. Deshalb konnten diese wichtigen Teile erst im März zum Verzinken gegeben werden. Als nächstes wird das Holzgerippe des Wagenkastens in Bassum völlig zerlegt und in Einzelteilen nach Bruchhausen-Vilsen transportiert. Dieses umständlicher und zeitraubende Verfahren mußte gewählt werden, weil der Wagenkasten auf einem Dachboden über der Holzwerkstatt in Bassum vormontiert worden ist.

Wagen 21

Die Verblechung des Wagenkastens ist wieder komplett. Auch die Fensterheber mit den dazugehörigen Fenstern konnten im Fahrgastraum am Bruchhausen-Vilser Wagenende wieder eingebaut werden. Sämtliche elektrischen Verbindungen wurden erneuert, ebenso die Seilzüge für die Dachlüfter und die Notbremse. Die Innendecken wurden mit Sperrholz verkleidet und mehrmals gestrichen. Mit der Montage der Eichenholzvertäfelung wurde begonnen. Der alte Dachbelag wurde entfernt und wird gegenwärtig durch eine Repanol-Dachhaut ersetzt.

Wagen 137

Die Lackierarbeiten innen und außen befinden sich im Endstadium. Auf dem Dach wurden die für den Betrieb der Görlitzer Gewichtsbremse erforderlichen Umlenkrollen montiert. Nach dem gegenwärtigen Stand der Dinge werden noch anzufertigende Länksbänke nicht mehr rechtzeitig

zur Inbetriebnahme des Wagens fertig werden, so daß man vorerst mit dem äußerlich im Ursprungszustand restaurierten Fahrzeug vorlieb nehmen muß.

Wagen 52 und 140

Der Post/Packwagen und der offene Güterwagen haben Fristablauf und werden umgehend der Werkstatt zugeführt.

Wagen 146

Die Hauptuntersuchung konnte im März 1990 erfolgreich abgeschlossen werden.

Wagen 163

Der Schotterwagen geht mit großen Schritten seiner Vollendung entgegen. Die beiden Drehgestelle sind fertiggestellt worden, ein Drehgestell wurde mit einer komplett neu konstruierten Bremsanlage versehen. Die Bühnenblechung wurde ebenso fertiggestellt wie die Restarbeiten beim Anstrich. Der Wagen erhielt außerdem je eine Durchgangsleitung für Vakuum- und Druckluftbremse. An einer Aufstiegsleiter zur Kontrolle des Trichterinhaltes wird noch gearbeitet.

SKL 1, »Friedhelm«

Die Hauptuntersuchung konnte am 15. Januar 1990 abgeschlossen werden; er befindet sich seitdem ohne Beanstandungen im Einsatz.

Triebwagen T 41

Die ständig nachlassende Leistung des Asendorfer Motor unseres Wismarer Schienenbusses »Maus« veranlaßte uns, ihn auszubauen und zu zerlegen. Sämtliche anfallenden Arbeiten werden in unserer Werkstatt von einem Feinwerktechnik-Ingenieur und seiner Freundin in bewährter Art und Weise ausgeführt. Lediglich das Honen und Feinschleifen des Zylinderkopfes mußte an eine Fremdfirma vergeben werden.

Dampflokomotive »Plettenberg«

Die Anstreifarbeiten im Rahmenwassertank wurden abgeschlossen. An der Stehkesselvorderwand wurde ein Gestra-Abschlammentil eingebaut. Die Zentralschmierung konnte fertiggestellt werden, es kamen fast 50 m Kupferrohr mit 6 mm Durchmesser zum Einsatz. Kernstück der Anlage ist eine hervorragend restaurierte und beheizte De-Limon-Schmierpumpe. Das Oberteil des Führerhauses wurde bei einer Fremdfirma gesandstrahlt und grundiert. Unmittelbar nach seiner Ankunft in Bruchhausen-Vilsen wurde es aufgesetzt.

Dampflokomotive »Hermann«

Wie bereits im Vorwort kurz angesprochen, lieferte »Hermann« eine Großbaustelle, was wäre die Winter-Werkstattssaison auch ohne eine solche gewesen? Zu unser aller Erstaunen präsentierte sich nach dem Ausbau der Siederöhre der in den Jahren 1978/79 teilerneuerte Kessel nicht mehr so ganz jungfräulich. Punktueller Rostfraß besonders an dem damals nicht erneuerten Langkesselschuß hat dem Kessel stark zugesetzt. Man hätte ihn zwar noch einige Jahre gefahrlos betreiben können, doch wir entschlossen uns, den Weg der größten Sicherheit zu gehen und waren uns in Absprache mit dem TÜV-Norddeutschland schnell einig, eine aufwendige Kesselreparatur durchzuführen. Bei einer „Betriebsversammlung“ wurde das weitere Vorgehen abgesprochen, man entschied sich, die Ma-

schine komplett zu zerlegen!

Das geschah bereits am folgenden Wochenende. Bei dieser Gelegenheit ließen wir gleich den gesamten Langkesselboden erneuern; leider fehlen uns die Werkzeuge und Maschinen, um solche Arbeiten in eigener Werkstatt auszuführen. Ein befreundeter Schiffbaubetrieb übernahm diese Arbeiten gerne für uns und nach nur zweiwöchigem „Krankenhausaufenthalt“ konnten wir mit den erforderlichen Niet- und Stemmarbeiten in Bruchhausen-Vilsen fortfahren.

Der Umstand, daß die Arbeiten am Kessel noch etwas Zeit in Anspruch nehmen, wird natürlich genutzt, um zahlreiche damit im Zusammenhang stehende Arbeiten zu erledigen. So z. B.: Das Überholen sämtlicher Armaturen, Neubau und teilweise Umkonstruktion des Funkenfängers, Verlegung und Verstärkung der Zentralschmierung vom Umlauf in den Führerstand. Bereits abgeschlossen sind die Arbeiten am Flachschieberregler, der etwas umgebaut und konstruktiv verbessert wurde. Außerdem wurden die normalerweise nicht zugänglichen Teile des Fahrgestells gereinigt und neu lackiert.

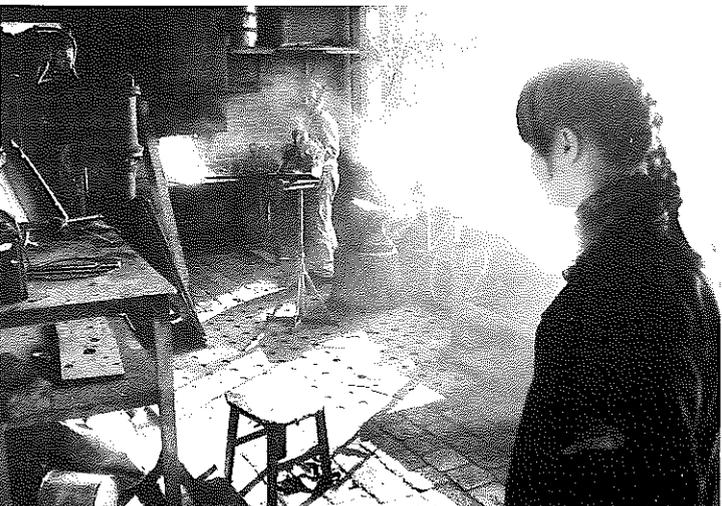
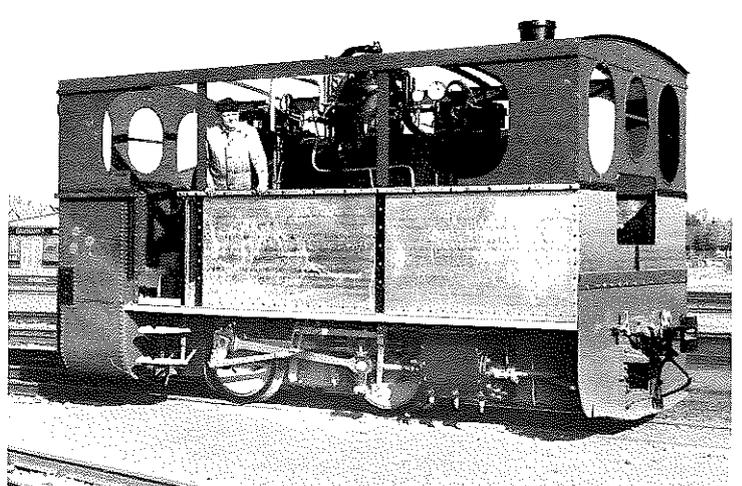
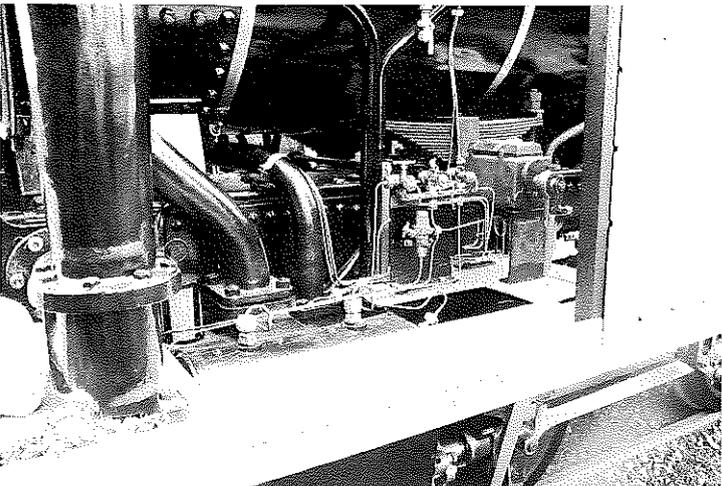
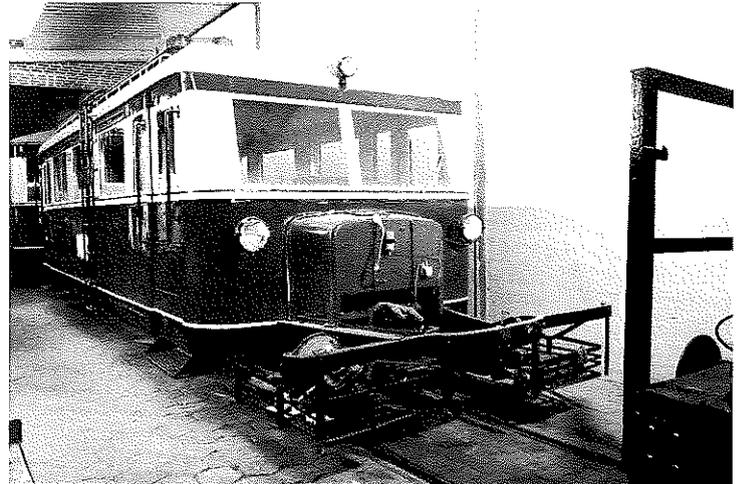
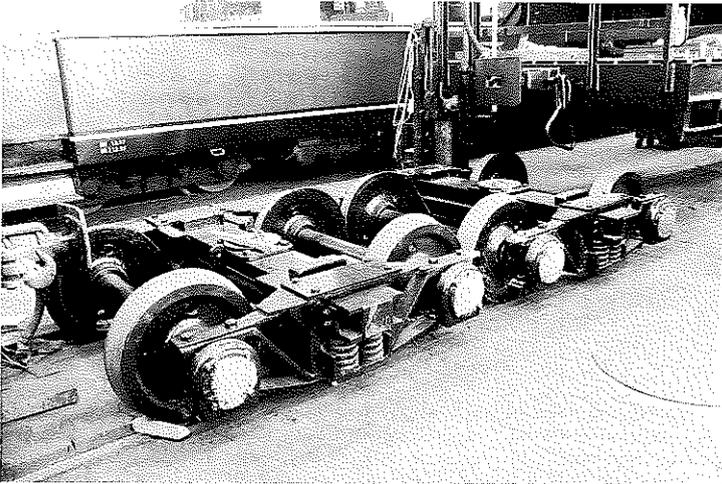
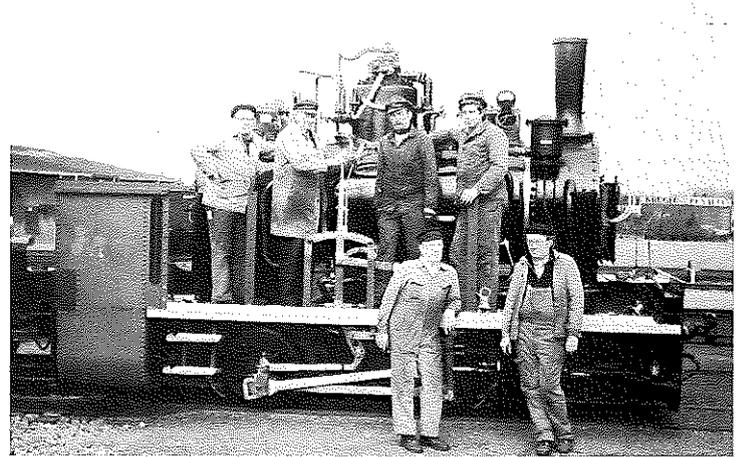
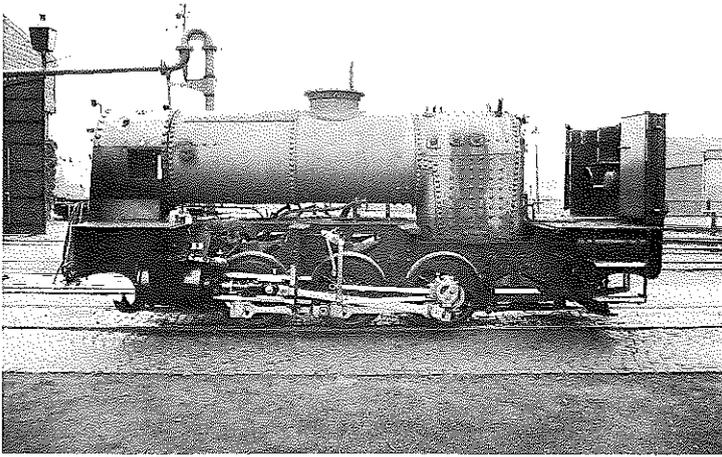
Gerhard Moll

Dampflokomotive »Franzburg«

Die Großreparatur an der Lok »Hermann« sorgte in diesem Winter für Vollbeschäftigung in der Werkstatt. Trotzdem sollten nun endlich die längst fälligen Arbeiten am Triebwerk der Lok »Franzburg« durchgeführt werden. Die schon fast 100 Jahre alte Lok nach den Lenz-Normalien hatte leider im und besonders nach dem Krieg manche Buntmetallteile gegen solche aus minderwertigem „Heimstoffen“ opfern müssen. Obwohl wir bereits einige wichtige Buchsen und Lager wieder auf Rotguß umgestellt hatten, war eine Gesamtaufarbeitung unumgänglich. Nun wurden alle Teile der Steuerung aufgearbeitet und auf Urmaß gebracht. Viel Arbeit und Fachwissen erforderte die völlig neue Befestigung der mühsam überholten Schwingenkonsolen und der Schwingen. Bei dieser Gelegenheit wurden auch die Schmiergefäße und andere Kleinteile durch solche nach alten Normen ersetzt bzw. angefertigt. Schließlich ist es eine Museumslokomotive und da sollten nicht irgendwelche Bauteile belassen oder angebaut werden. Nun sollten noch die beiden Achsen ausgebaut werden, um auch hier „nach dem Rechten“ zu sehen, doch dazu reichte die Zeit leider nicht mehr. Den vielen Freunden dieser Lok sei gesagt, daß - sobald es die Zeit der Werkstattleute erlaubt - auch dieser Lok der ursprüngliche Anstrich wiedergegeben wird.

Denkmallokomotive »Bruchhausen«

Seit Mai 1989 befindet sich die »Bruchhausen« in der DEV-Werkstatt und wartet auf ihre dringend notwendige optische Auffrischung. Wind und Wetter hatten ihr stark zugesetzt, so daß eine äußere Instandsetzung zwingend notwendig wurde. Dabei handelt es sich nicht einfach um einen neuen Anstrich, sondern eine ganze Reihe von Blechen ist so verrostet, daß sie neu angefertigt und angepaßt werden müssen. Die anfallenden Arbeiten erledigt ein ABM-Mitarbeiter des Verschönerungs-Vereins-Vilsen (VVV). Für die fachgerechte Ausführung der Arbeiten wird ein fast zwölfmonatiger Werkstattaufenthalt notwendig sein.



oben links: Freigelegter Kessel von »Hermann« wird nach Aufnahme dieses Bildes mit unserem Bockkran abgehoben, Januar 1990.

oben rechts: erfolgreiches Wintermeeting beendet - erste Funktionsprüfung der »Plettenberg«, 2. März 1990

2. Reihe links: Die (neuen) Drehgestelle des Schotterwagens 163, 16. März 1990.

2. Reihe rechts: »Maus« ist in Behandlung beim „Tierarzt“, 16. März 1990.

3. Reihe links: Zentralschmierung der »Plettenberg« ist fertig angeschlossen.

Fotos: Uwe Franz

3. Reihe rechts: Schon recht ansehnlich präsentiert sich »Plettenberg« am 11. März 1990.

links: Die eingezogenen bzw. aufgeweiteten Rohrenden des »Hermann«-Kessels werden vor dem Einbau gegläht, 11. März 1990.

Foto: Sven Hamann