

## Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

## Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Uwe Franz

**Werkstatt-Telegramm**

Nachdem nun die zweite Hälfte des Winterhalbjahres mit der Eröffnung der 26. Fahrseason am 1. Mai 1991 abgeschlossen wurde, ist es wieder Zeit, eine kurze Bilanz zu ziehen.

Jahreszeitlich und witterungsbedingt war die Werkstatt zum Jahresanfang nur von ein paar „Unentwegten“ bevölkert. Den großen Aufschwung gab es dann zum traditionellen Wintermeeting vom 28. Januar bis 1. Februar. Zahlreiche Arbeiten konnten erledigt werden oder wurden erst so richtig in Angriff genommen. So wurde z. B. die Lok »Spreewald« restlos in ihre Bestandteile zerlegt, außerdem wurden Gründungsarbeiten für den Erweiterungsbau der Maschinenwerkstatt durchgeführt.

Wie bei Kleinbahn-Werkstätten üblich, müssen die Gebäude und Anlagen ständig mit den steigenden Anforderungen des Bahnbetriebes schritthalten. Aus diesem Grund wird auch unserer Werkstatt ständig erweitert und ausgebaut. Die Erweiterung der Drehbankbude wurde erforderlich, um Platz für eine zweite leistungsfähige Drehbank zu schaffen. Als nächste Erweiterungsmaßnahme ist der Bau einer neuen Untersuchungsgrube auf Gleis 6 in der alten Halle geplant. Wenn die Finanzierung für dieses Projekt gesichert ist, soll noch in diesem Jahr mit den Bauarbeiten angefangen werden. Und weil aller guten Dinge drei sind, haben wir noch ein mittleres Großprojekt in Vorbereitung: Im Laufe des Jahres soll auch unsere Hallenheizung noch auf den neuesten Stand der Technik gebracht werden. Das bedeutet in unserem Fall den kompletten Neubau der Heizungsanlage.

Ach ja, so ganz nebenbei läuft natürlich auch noch das 25-jährige Jubiläum unserer Museums-Eisenbahn – man kann sich also gut vorstellen, daß jede helfende Hand gebraucht wird, um die gesteckten Ziele auch erreichen zu können.

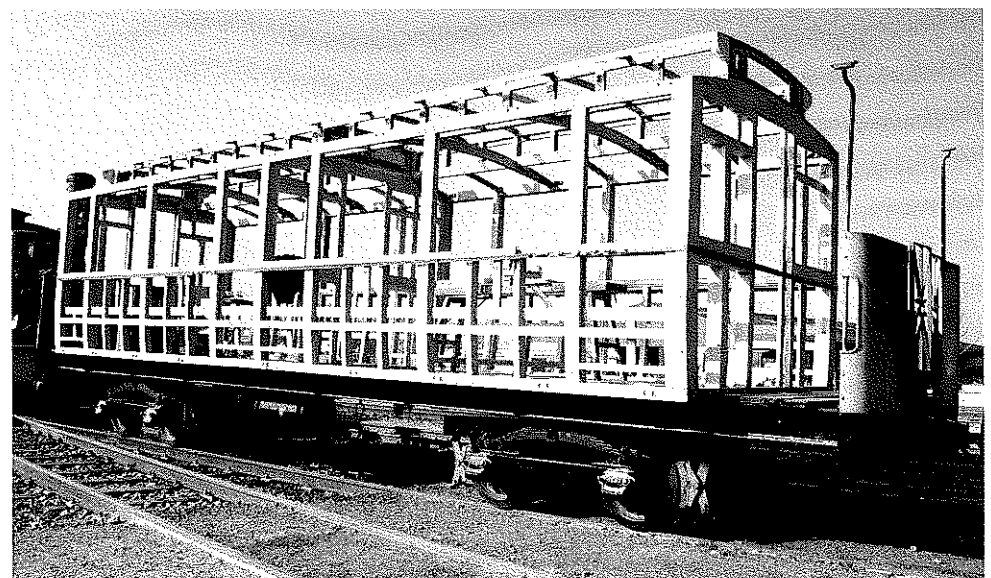
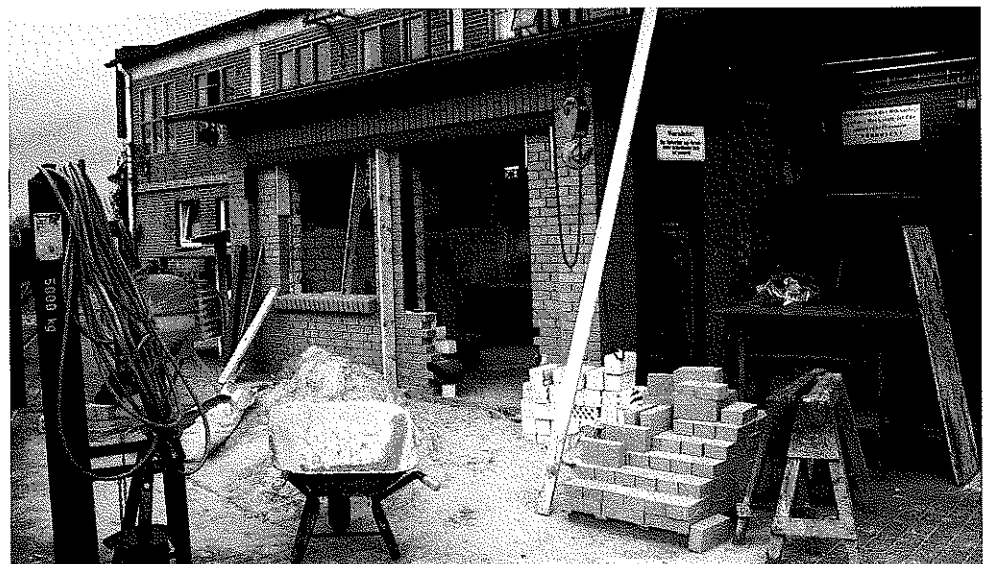
Den Abschluß der Wintersaison bildete wie in jedem Jahr die große Wagendurchsicht und Bremsrevision aller betriebsfähigen Personen- und Güterwagen im April.

**Wagen 6:** Der schon länger abgestellte Personewagen Nr. 6 wird gegenwärtig mit einfachen Mitteln zum Mannschaftstransportwagen für den Gleisbautrupps hergerichtet. Er soll dann gelegentlich bei Einsätzen der Gleisbaurotte zum Einsatz kommen. Der Wagen wurde seinerzeit abgestellt, da sein Gesamteindruck nicht mehr für den Personeneinsatz genügte – für den Bahndienstverkehr ist er durchaus noch geeignet.

*Oben: Kohl- und Pinkelfahrten 1991 mit T 1. Um der großen Nachfrage gerecht zu werden, wurde ein Beiwagen von den Verdener Eisenbahnfreunden angemietet, Bf. Bruchhausen-Vilsen, Feb. 1991.*

*Mitte: Baustelle Anbau Drehbankbude, März 1991*

*Unten: Das zusammengesteckte neue Holzgerippe des Wagenkastens auf dem Rahmen, Wagen 18, März 1991  
Fotos: Uwe Franz*



**Wagen 9:** Das Bremsgestänge wurde unter Verwendung einiger altbrauchbarer Teile neu angefertigt und gleichzeitig konstruktiv verbessert. Wesentliches Merkmal dieser Neukonstruktion ist die Befestigung der Hängeeisen für die Bremsklötze an jeweils einem neu eingezogenen U-Eisen im Fahrzeugrahmen. Diese Maßnahme hat die Stabilität und die Verwindungssteifigkeit des Bremsgestänges erheblich gesteigert. Endlich kann die Bremse am Wagen 9 wesentlich genauer eingestellt werden. Die zuletzt nur noch halbseitig am Federpaket gehaltene Hängeeisenbefestigung hat sich als zu instabil und unterdimensioniert erwiesen.

Außerdem wurden alle 4 Blatt-Tragfederpakete von einem Fachbetrieb instandgesetzt und auf Urmaß gebracht. Während der abschließenden Brems- und Funktionsproben der neuen Bremsanlage fiel der vorhandene Bremszylinder häufig durch nicht vorhandene Dichtigkeit auf. Daher wurde er jetzt komplett gegen einen bauartgleichen Hardy-„Pott“ getauscht.

**Wagen 18:** In den letzten Wochen hat sich wieder einiges am Wagen 18 getan. Der größte Fortschritt ist die Tatsache, daß das sehr aufwendig restaurierte Laternendach wieder seinen angestammten Platz auf dem Wagenkasten einnehmen konnte. Im Gegensatz zum übrigen Holzgerippe konnten hier zahlreiche Teile nach ihrer Aufarbeitung in mühsamer Kleinarbeit wieder verwendet werden. Nachdem alle erforderlichen Versteifungswinkel und Schrauben im gesamten Dach- und Bodenbereich montiert und angezogen waren, wurden die Fußbodenbretter ein- und die Dachlattung aufgebaut.

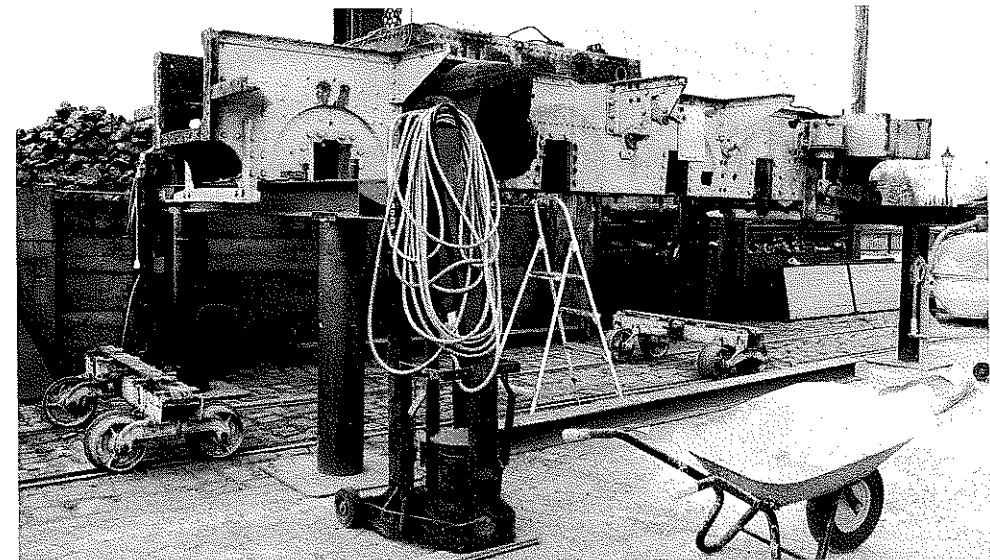
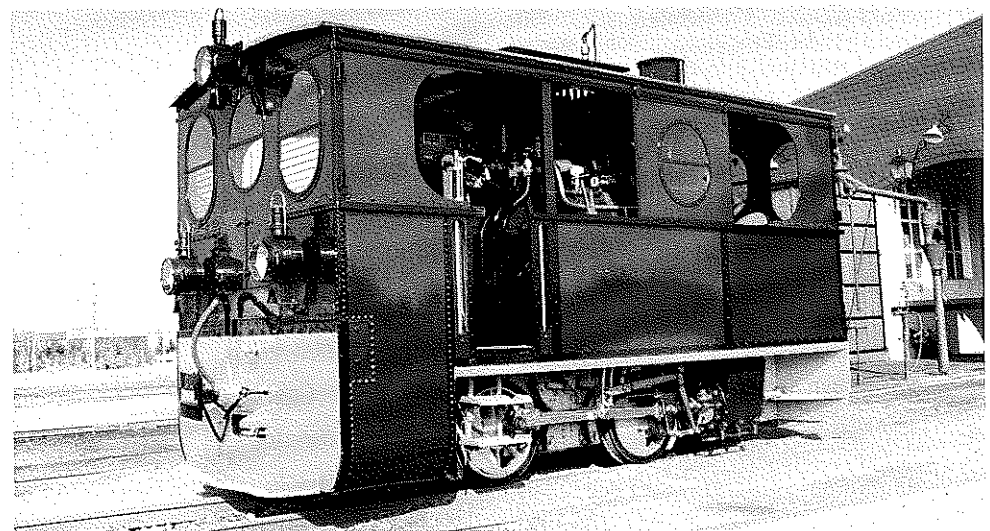
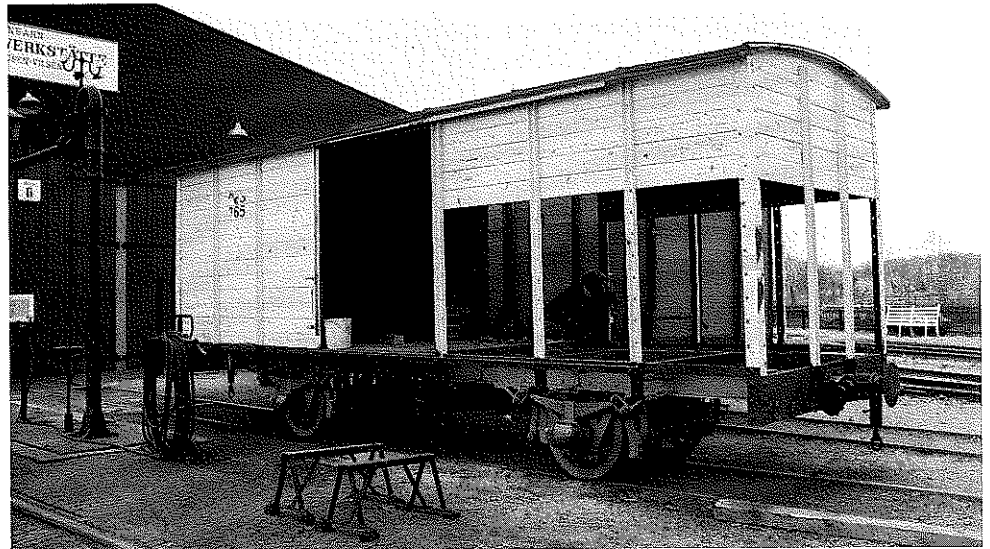
Gegenwärtig wird der gesamte Aufbau verschraubt und im Anschluß daran, wenn alles ordnungsgemäß durchgeführt worden ist, wird der Wagenkasten ein letztes mal vom Fahrgestell abgehoben. Dies ist erforderlich, um die Oberseiten der Stahlträger des Fahrgestells mit einer Korrosionsschutzbinde belegen zu können. Sobald dies geschehen ist, wird der neue Wagenkasten wieder auf das Fahrgestell herabgelassen und mit demselben endgültig verschraubt.

**Wagen 129:** Auch beim G-Wagen Nr. 129 (ex OEG 365) hat sich in der jüngsten Vergangenheit einiges getan. Die Nachforschungen bezüglich seines ursprünglichen Aussehens können als weitgehend abgeschlossen angesehen werden. Ende letzten Jahres erhielten wir einen Satz Zeichnungen, der von den Werkszeichnungen der Firma Fuchs, Heidelberg kopiert wurde. Aus den Zeichnungen geht hervor, daß die Wagenserie, aus der unser Wagen 129 stammt, bereits 1915 mit einer kombinierten Vakuum- und Druckluftbremsanlage ausgerüstet war. Außerdem war eine Handbremse vorhanden, die von einem in der Stirnseite ins Dach eingelassenen Bremsersitz aus bedient wurde. Gegenwärtig wird an der Beseitigung einiger Korrosionsschä-

den am Fahrgestell des Wagens gearbeitet. Dafür wird es erforderlich sein, einen großen Teil der Verbreiterung auszubauen. Da aber die Bretter in einem guten Erhaltungszustand sind, werden sie nach Abschluß der Konservierungsarbeiten wieder eingebaut. Lediglich die stark verfaulten Bretter der Seitenschiebetüren werden durch neue ersetzt und von der Innenseite werden sie den übrigen Brettern farblich angepaßt. Diese Maßnahme ist erforderlich, weil die Wand- und Boderbretter auf gar keinen Fall nachlackiert werden sollen, um die vorhandenen Ge-

brauchsspuren nicht zu zerstören.

**Wagen ex Franzburger Kreisbahnen:** Der Wiederinbetriebnahme der Görlitzer Gewichtsbremse an den Wagen 11, 31 und 137 steht fast nichts mehr im Wege. Am Wagen 31 und 137 wurden inzwischen die baulichen Voraussetzungen schon insoweit geschaffen, daß es im März bereits einige „Trockenübungen“ im Stand gegeben hat. Während der Wagen 137 seine Zubehörteile für den Betrieb der Görlitzer Gewichtsbremse weitgehend im Rahmen seiner jüngst ab-



*Oben: Wagen 129 in der Aufarbeitung der Stahlteile, März 1991*

*Mitte: Zwar ist die »Plettenberg« noch längst nicht fertiggestellt oder im Einsatz, doch steht ihr das neue Farbkleid schon ganz gut, März 1991.*

*Unten: Die »Spreewald« existiert zur Zeit nur in (zahlreichen) Einzelteilen bzw. Baugruppen. Der Rahmen befindet sich noch im Stadium des weiteren Zerlegens, März 1991.*

Fotos: Uwe Franz

geschlossenen Hauptuntersuchung erhalten hat, mußten diese beim Gepäck-Personenwagen Nr. 31 erst noch montiert werden.

Das bedeutete im wesentlichen den Rückbau der Handbremse vom Kurbelantrieb auf Gewichtshebelbetätigung, Einbau der Seilhaspel und den kompletten Neubau eines Dachaufbaus für die Unterbringung der Umlenkrollen für die Führung des Bremsseiles zur Haspel.

Wir sind aufgrund der gemachten Fortschritte eigentlich ganz optimistisch, anlässlich des 25-jährigen Jubiläums zumindest an 2 Fahrzeugen die Görlitzer Gewichtsbremse im Betriebseinsatz vorführen zu können.

**T 44:** Die Arbeiten am T 44 sind gegenwärtig in ein etwas ruhigeres Fahrwasser gelangt. Nach der hektischen Betriebsamkeit zum Jahreswechsel ist jetzt wieder die nötige Ruhe für die Spezialisten eingekehrt. Gegenwärtig ist man mit dem Einbau der Fenster in die Seitenwände beschäftigt. Während des Wintermeetings wurden alle Teile, die wieder Verwendung finden sollen, sorgfältig aufgearbeitet. Das Einpassen der neu angefertigten Fensterleisten ist ein wahres Geduldspiel. Allein für die 12 Seitenfenster sind pro Fenster 8 verschiedene Leisten anzupassen. Mit dem Auskleiden der Stirnseiten mit Nußbaumfurniertem Sperrholz wurde begonnen. Unterhalb der Fenster sollen die Innenwände wieder mit Linoleum beklebt werden.

Ebenfalls kurz vor der Verzweigung steht der Kollege, der die Tragleisten aus einem nichtrostenden Stahlprofil um die Stirnseiten herumführen soll. Die zahlreichen unterschiedlichen Rundungen des „Triebwagen-Geschichtes“ füh-

ren dazu, daß dieses Profil unzählige Male angepaßt werden muß.

**Dampflokomotive »Hermann«:** Die Arbeiten an der Außenlackierung sind abgeschlossen und die Arbeiten im Führerhaus werden auch zum Saisonbeginn zum Abschluß gekommen sein. Das Führerhaus mußte doch gründlicher vorgearbeitet werden, als man es anfangs vermutet hatte, der Untergrund erwies sich als zu wenig tragfähig für einen neuen Lackaufbau.

**Dampflokomotive »Plettenberg«:** Sie hat den in DME 1/91 erwähnten letzten Schliff in der Malerwerkstatt erhalten und präsentiert sich nun von innen und außen auf Hochglanz poliert. Da es bei der »Plettenberg« nicht so einfach war, sie in irgendein Farbschema zu pressen, stellt ihre jetzige Lackierung einen Kompromiß dar. Aus der Vielzahl der Möglichkeiten wurde, wie wir meinen, ein ganz ansprechendes Ergebnis erzielt, indem wir die feststehenden Grundfarbtöne des DEV-Farbschemas mit der Farbaufteilung von Fabrikfotos und Bildern aus den letzten Betriebstagen verbunden haben.

Natürlich mußte, auch während die Maler schon tätig waren, noch hier und da eine Rohrleitung geändert werden und die eine oder andere Abdeckung montiert werden. Aber das gehört einfach dazu: Wer arbeitet, macht schließlich auch Fehler. Die offizielle Inbetriebnahme der Lok »Plettenberg« wird am 2. Juli 1991 in Bruchhausen-Vilsen im Rahmen einer Feierstunde erfolgen.

**Dampflokomotive »Spreewald«:** Die Lok ist zur Zeit voll-

kommen in ihre Bestandteile zerlegt. Während sich der Kessel im Januar in seine Einzelteile „aufgelöst“ hatte, wurde in den letzten Wochen mit der Demontage des Fahrgestells begonnen. Einige Teile befinden sich bereits in der Aufarbeitung, so konnte schon ein Teil der Armaturen grundüberholt und einbaubereit auf Lager gelegt werden.

Am Kessel sind jedoch umfangreiche Arbeiten nötig, so müssen z. B. die Rauchkammer, der gesamte Langkessel, die vordere Rohrwand, große Teile des Stehkessels und die Feuerbüchse erneuert werden. Im Falle der Feuerbüchse war der Optimismus wohl doch etwas verfrüht, denn erst nach deren Ausbau wurden die tatsächlichen Schäden sichtbar. Aufgrund der enormen Kosten, die eine neue Kupferfeuerbüchse verursachen wird, erwägen wir z. Z., eine neue Stahlfeuerbüchse anfertigen zu lassen.

Einige Kleinteile und der Kohlenkasten wurden bereits gesandstrahlt; die gleiche Prozedur ist auch für den Lokrahmen vorgesehen. Zum einen, um Korrosionsschäden zu beseitigen und zum anderen, um Risse und Rahmenbrüche erkennen zu können, die gerade bei Dampflokomotiven sehr häufig vorkommen.

Wer die vorangegangenen Zeilen aufmerksam gelesen hat, wird eine ungefähre Vorstellung davon bekommen, welche Kosten auf uns zu kommen werden. Aus diesem Grund plant der DEV, ein spezielles Konto für die Aufarbeitung der Lokomotive »Spreewald« einzurichten, man kann natürlich auch jetzt schon ein zweckgebundene Spende mit dem Stichwort „Aufarbeitung der Lok Spreewald“ an die bekannten Konten senden.

## Ausnahmsweise: Ein Leserbrief

Die letzten Hefte der DME und das aktuelle Geschehen veranlassen mich zu diesem Schreiben:

■ Daß der DEV immer noch neue Fahrzeuge sammelt, wie z. B. den Wagen 20 von der Spreevaldbahn, ist ein ganz wichtiger Punkt. Auch wenn eines Tages kein Schmalspurfahrzeug mehr zur Verschrottung ansteht, wird das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen auf einen reichhaltigen Fundus historisch wertvoller Zeugen deutscher Kleinbahngeschichte zurückgreifen können. Das Beispiel der Lokomotiven »Hermann« und »Plettenberg« macht deutlich, daß es weniger wichtig ist, Fahrzeuge aufzuarbeiten, als vielmehr, sie zu bewahren.

■ Als Spender für den Kauf einer Mallet-Lokomotive wünsche ich mir das Gelingen des Erwerbs. Doch haben mich einige Beiträge dazu verwirrt. Einerseits war zu lesen: „... Dazu kommt, daß das Rollmaterial unter Denkmalschutz steht, weshalb die Mitarbeiter der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf kürzlich unverrichteter Dinge wieder gehen mußten. Sie wollten die bereits gekaufte Lok 99 5906 abtransportieren. Der Verkauf dieser Lokomotive war vermutlich illegal.“ [Bahn Welt, 3 + 4/91, S. 5]. Andererseits heißt es, die Harzbahnen würden auf einen Restbetrieb zum Brocken mit Dieseltriebwagen reduziert, wobei an einen Traditionsdampfbetrieb nicht gedacht sei [ek 3/91 S. 15].

Was soll das bedeuten? Was nutzt den Harzer Eisenbahnern der Denkmalschutz, wenn ihre Dampflokomotiven nicht mehr fahren? Was nutzt den Eisenbahnern und dem Harz eine unter Denkmalschutz stehende Eisenbahn, die sich in der (denkmalschutzten) Form mit mehr als

600 Mitarbeitern und einem monatlichen Defizit von 2 bis 3 Millionen DM nicht weiter betreiben läßt und komplett stillgelegt wird? Wem nützen 3 betriebsunfähige Mallet-Lokomotiven, die im Freien Wind und Wetter ausgesetzt stehen? Wer kann wirklich verhindern, daß nicht plötzlich wieder eine Maschine verschrottet wird, so wie es noch im Frühjahr 1990 mit der Lok 99 5904 geschah?

Solange diese Fragen offen bleiben, scheint die Lok 99 5906 in Bruchhausen-Vilsen in der großen Fahrzeughalle am besten aufgehoben zu sein! Ob sie wirklich in (ferner) Zukunft nach Asendorf dampft oder ob sie in der Ausstellungshalle des Kleinbahn-Museums präsentiert wird, ist momentan völlig unerheblich. Daher meine Bitte an Vorstand und die DEV-Aktiven: Bleibt bitte am Ball!

■ Zum Sammlungskatalog »In alter Frische«: Derartige Fahrzeuglisten gibt es von vielen Eisenbahnvereinen. Doch einzig der DEV hat in der Vergangenheit die sich durch Herausgabe einer periodisch erscheinenden Zeitschrift gegebene Möglichkeit genutzt, den Katalog mit Ergänzungsblättern auf aktuellem Stand zu halten. Derartige Blätter vermisse ich jedoch für die Wagen 20, 109, 110, 130, 131, 148 und 164. Wird der Katalog noch ergänzt? Jürgen Radke

Anmerkungen dazu:

■ Das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen nimmt alle 5 Aufgaben eines Museums sehr ernst: Sammeln, Bewahren, Präsentieren, Forschen und Dokumentieren. Da Mitarbeiter und Mittel wie bei jedem Museum jedoch sehr begrenzt sind, lassen sich nicht alle 5 Aufgaben für sich betrachtet optimal erfüllen – vielmehr müs-

sen sie insgesamt in einen Kompromiß münden. Wo dieser Kompromiß liegt, wird jeweils unter Vorstand und Aktiven des DEV in Bruchhausen-Vilsen diskutiert: Nützt ein neues Fahrzeug der Sammlung oder erschwert es die Bewahrung dieses oder eines anderen „wertloseren“ Fahrzeuges? Die Anschaffung des Wagens 20 erfolgte einmütig, trotzdem sind zustimmende oder ablehnende Äußerungen von passiven DEV-Mitgliedern sehr erwünscht, um die Rückendekung einschätzen zu können.

■ Pünktliches Erscheinen und Aktualität einerseits und gründliche Recherche andererseits müssen von allen Zeitungs- und Zeitschriftenredaktionen irgendwie unter einen Hut gebracht werden. Erhält man kurz vor Redaktionsschluß einen (vermeintlich) wichtigen Beitrag, so kann man in den seltensten Fällen um Durchsicht oder Stellungnahme bitten. Warum allerdings Tageszeitungen im Harz oder Eisenbahnfreundezeitschriften solche Worte wie „Diebstahl“ oder „illegal“ im Zusammenhang mit dem DEV gebrauchen, ohne die andere Seite zuvor zu hören, läßt sich nicht nachvollziehen.

■ Tatsächlich ist das Erscheinen der Ergänzungsblätter eingeschlafen. Eigentlich sollten nämlich auch solche Blätter von den beiden regelspurigen O-Wagen erscheinen, doch erwies es sich als schwierig, Daten sowie eine Zeichnung zu erhalten. Beides war bei den OEG-Wagen zwar kein Problem, doch dann schienen stets andere Beiträge wichtiger zu sein. Mittlerweile ist die 2. Auflage des Sammlungskataloges nahezu vergriffen, so daß nun das ganze Heft überarbeitet wird. Vielleicht schon zur Saison 1992 wird eine konzeptionell und textlich völlig neue 3. Auflage erscheinen. Wolfram Bäumer