

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Bruno Rebbelmund

Europäischer Verband der Museums-eisenbahnen in Gründung

Auf Einladung des DEV richtete ARPS, der Dachverband der britischen Kollegen, die 2. Konferenz europäischer Museumseisenbahnen am 6. Juli 1991 in Hameln aus. Nach einem Grußwort von EG-Verkehrskommissar Karel van Mirth und einem Referat des Abgeordneten im Europäischen Parlament und Mitglied des Verkehrsausschusses Günter Lüttge setzte eine lebhaft Diskussionsunter den 51 Vertretern von Vereinen und Verbänden aus 9 Staaten in 3 Sprachen ein.

Man war sich einig in der Einschätzung, daß europäische Richtlinien zunehmend die nationale Gesetzgebung beeinflussen werden und daß daraus (unangenehme) Auswirkungen für die Museumseisenbahnen resultieren können. Ein europäischer Verband könnte in Brüssel die Interessen wirkungsvoller vertreten, als einzelne nationale Verbände oder gar einzelne Vereine. Dieser europäische Verband ist in 2 Versionen denkbar:

1. Als Arbeitskreis im MOROP (eur. Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde),
2. Als Neugründung eines eigenen Dachverbandes.

Vor- und Nachteile eines MOROP-Arbeitskreises:
 + MOROP besteht seit 38 Jahren und hat einen Verwaltungsunterbau und somit eine funktionierende Infrastruktur für die Administration,
 + MOROP verfügt über viele Erfahrungen und Verbindungen durch die übergreifenden Aktivitäten der Arbeitskreise Modelleisenbahn und Eisenbahnfreunde,

- + MOROP hat ev. eine Stimme in Brüssel,
- + MOROP-Beiträge werden auf eine größere Anzahl Mitglieder verteilt,
- MOROP legt sein Schwergewicht auf die Modelleisenbahn,
- MOROP-Satzung, -Statuten und -Regularien müßten für einen weiteren Ausschuß geändert werden,
- MOROP hat seinen Sitz im Nicht-EG-Land Schweiz.

Vor- und Nachteile eines eigenen Verbandes:

- + Alle Nachteile zu 1 werden kompensiert,
- + kein Interessenskonflikt mit anderen Arbeitskreisen,
- + professionellen Bahnen mit touristischem Geschäftsbereich (z. B. MOB, RhB, Harzbahnen) stünde der eigene Verband offen,
- hoher Aufwand für den Aufbau einer eigenen Administration,
- höhere Betriebskosten,
- Verband ist kleiner und hat dadurch möglicherweise geringeres politisches Gewicht.

Alle Delegierten stimmten der Einsetzung einer Arbeitsgruppe zur Gründung eines Verbandes auf Europaebene zu. Der Standpunkt des MOROP zu einer Ausweitung könnte auf der Jahrestagung in Nantes im September 1991 ein Diskussionsthema sein. Dr. Thiele, Präsident des MOROP, gab sich in Hameln hoffnungsvoll: „Nutzen wir die Zeit der Renaissance der europäischen Eisenbahnen, um zum Erfolg zu kommen.“

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Wenn Sie, liebe Leser, diese Zeilen in den Händen halten, ist der größte Teil der Jubiläumssaison 1991 schon fast „gelaufen“. Aber blicken wir erst einmal zurück, was denn so alles „gelaufen“ ist – oder auch nicht.

Zur vollsten Zufriedenheit aller Beteiligten konnte im Mai dieses Jahres die Erweiterung der Maschinenwerkstatt abgeschlossen werden. Gewissermaßen den krönenden Abschluß bildete das Aufstellen der zweiten, für unsere Verhältnisse, großen Drehbank. Diese gebrauchte Maschine konnte mit reichlichem Zubehör recht preisgünstig erworben werden und bildet zusammen mit der bereits vorhandenen Drehbank quasi das Kernstück der neuen, vom Sonnenlicht durchfluteten Maschinenwerkstatt. Zusätzlich montierte Kranbahnen ermöglichen auch das Hantieren mit etwas gewichtigeren Werkstücken bzw. -zeugen.

Das aufgrund der Jubiläumsfeierlichkeiten erhöhte Zugangebot forderte natürlich aus seinen Tribut. Wie sich gezeigt hat, war der Verschleiß an Mensch und Material auch nicht ganz unerheblich. Während jeder mit seinen persönlichen Erschöpfungs- und Ausfallerscheinungen selber fertig werden mußte (und konnte), hatte das nicht im Fahrdienst tätige Werkstattpersonal zeitweilig alle Hände voll zu tun, ebensolche Erscheinungen an den Fahrzeugen in Grenzen zu halten. Abgerissene Brennschläuche und Versorgungskabel waren ebenso an der Tagesordnung wie defekte Türschlösser und Fenster, die sich weder öffnen noch schließen lassen wollten.

Bedingt durch die zahlreichen Aktivitäten im Rahmen der Jubiläumsfeierlichkeiten mußten die Arbeiten an den Fahrzeugen einige Wochen mehr oder weniger auf „Sparflamme“ kochen. Die Werkstatt- und Fahrzeughalle wurde an mehreren Tagen als Tanzsaal oder Ausstellungsfläche benötigt, und das Personal wurde gleich mit eingespannt. Dieser Umstand führte dazu, daß nur wenig neue Arbeiten in Angriff genommen wurden, denn die vorhandenen „Baustellen“ mußten mit wenigen Handgriffen zum Verfahren bereit gemacht werden können. Eine gute Seite an dieser Situation war natürlich auch schnell gefunden: Es wurde 'mal wieder gründlich aufgeräumt und außerdem bot sich die Möglichkeit, liegengeliebenes und Restarbeiten zu erledigen.

In Zusammenarbeit mit dem VVV (Verkehrs- und Kneipp-Verein Vilsen) entstand in diesem Zusammenhang in der DEV-Werkstatt unter anderem ein von alten Schienen umrahmtes Informationsschild für die Denkmalslok »Bruchhausen« mit den wichtigsten technischen Daten der Lokomotive. Dieses Schild wurde unter reger Anteilnahme der örtlichen Bevölkerung in den Grünanlagen, die sich im Umfeld der Lok befinden, aufgestellt.

Wagen 18

Aufgrund personeller Engpässe macht der Wagen 18 z. Z. leider keine großen Baufortschritte. Das verbliebene Personal ist mit dem Nacharbeiten des Holzaufbaus beschäftigt. Außerdem werden gerade Regenwasserauffangwannen für die Fenstertaschen in den Seitenwänden angefertigt. Der Nachbau der aus Blech bestehenden Luftansaugstutzen des Oberlichtaufbaus konnte abgeschlossen werden.

Es hat aber auch seine guten Seiten, wenn die Arbeiten sich an einem Fahrzeug etwas in die Länge ziehen: Man kann die neu gewonnen Ergebnisse der Nachforschungen über die Vorgeschichte des Fahrzeugs gleich in die Aufarbeitung einfließen lassen.

So wird es auch beim Wagen 18 der Fall sein. Die jüngsten Forschungen haben beispielsweise ergeben, daß der Wagen ursprünglich nicht die Drehgestelle der Bauart „Herbrand“ besaß, sondern mit Drehgestellen der Bauart „Rastatt“ ausgerüstet war. Wir haben uns daher entschlossen, derartige Drehgestelle neu anzufertigen. Wie sich jeder denken kann, ist das keine Sache, die von heute auf morgen zu schaffen ist und die sicher ihre Zeit braucht. Die vorhandenen Herbrand-Drehgestelle können bei der Aufarbeitung bzw. Rekonstruktion des Wagens 1 (ex Klb. Hoya – Syke – Asendorf, NLEA 557) wieder Verwendung finden. In der Übergangsphase wird der Wagen 18 erst einmal mit bei uns auch vorhandenen Drehgestellen von der OEG bestückt, die denen der Bauart Rastatt in einigen Punkten ähnlich sind. So haben wir die Möglichkeit, die verschiedenen Projekte zeitgleich und trotzdem unabhängig voneinander zu verfolgen.

Auch im Bereich der Einstiegsböden werden sich aufgrund der musealen Forschung und deren Erkenntnissen einige Änderungen ergeben. Die wichtigsten Merkmale werden der ersatzlose Entfall der Wagenübergänge und das stärkere Herumziehen der Bühnenverblechung um das Wagenende sein. Das ursprüngliche Aussehen des Wagen einer Dampftrambahn, die die Karlsruher Localbahn ja nun einmal war, soll stärker herausgestellt werden.

Wagen 30

Wagen Nr 30? Falls Ihnen bei dieser DEV-Nummer Zweifel kommen, seien Sie ganz beruhigt. Es ist kein Druckfehler, sondern die betriebsinterne Bezeichnung des DEV für einen Neuzugang im Wagenbestand. Bei dem „neuen“ Fahrzeug handelt sich um einen kombinierten zweiachsigen Gepäck-/Personenwagen der ehemaligen Spreewaldbahn. Das 1924 bei der Waggonfabrik Werdaubau gebaute Fahrzeug trug bis zur Betriebseinstellung der Spreewaldbahn 1971 die Betriebsnummer 905-011. Durch die Verkettung glücklicher Umstände gelang dem DEV die Übernahme des Wagens von einem Betrieb in den „FNL“, wo er als Lagerraum entbehrlich wurde. Zusammen mit Lok »Spreewald«, den Personenwagen Nr 10, 20 und jetzt auch 30 verfügt die Museums-Eisenbahn über einen kompletten Reisezug der ehemaligen Spreewaldbahn!



12.06.91

PSF 56, Radebeul 1, 8122

Liebe Eisenbahnfreunde !

Als vor 25 Jahren der erste deutsche Museumsbahn-Zug das Abfahrtsignal erhielt, konnte wohl noch niemand ahnen, was sich in einem Vierteljahrhundert daraus entwickeln würde.

Um so mehr könnt Ihr heute mit Stolz und Befriedigung zurückschauen auf die Vorgeschichte und die Geschichte Eurer Museumsbahn selbst und auch darauf, wer nicht alles diesem Beispiel inzwischen gefolgt ist.

Wir sind natürlich froh, daß es seit 1974 auch im östlichen Teil Deutschlands möglich war, den Museumsbahngedanken in die Praxis umzusetzen, wenn auch ausschließlich auf Staatsbahngleisen. Doch bei allen Unterschieden der Organisationsformen sehen wir das verbindende Element vor allem in der ehrenamtlichen Tätigkeit unserer Mitglieder, die sich gar nicht wesentlich unterscheidet.

Für unsere Eisenbahnfreunde haben sich mit den Grenzen auch Horizonte geöffnet und eine ganze bunte Welt von Museumseisenbahnen in den verschiedensten Ländern.

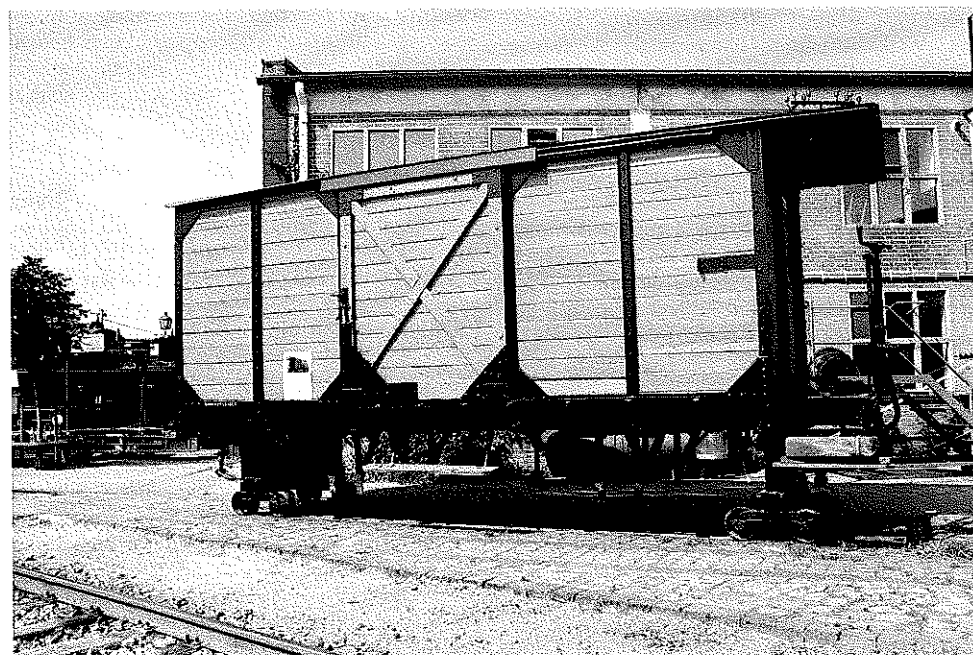
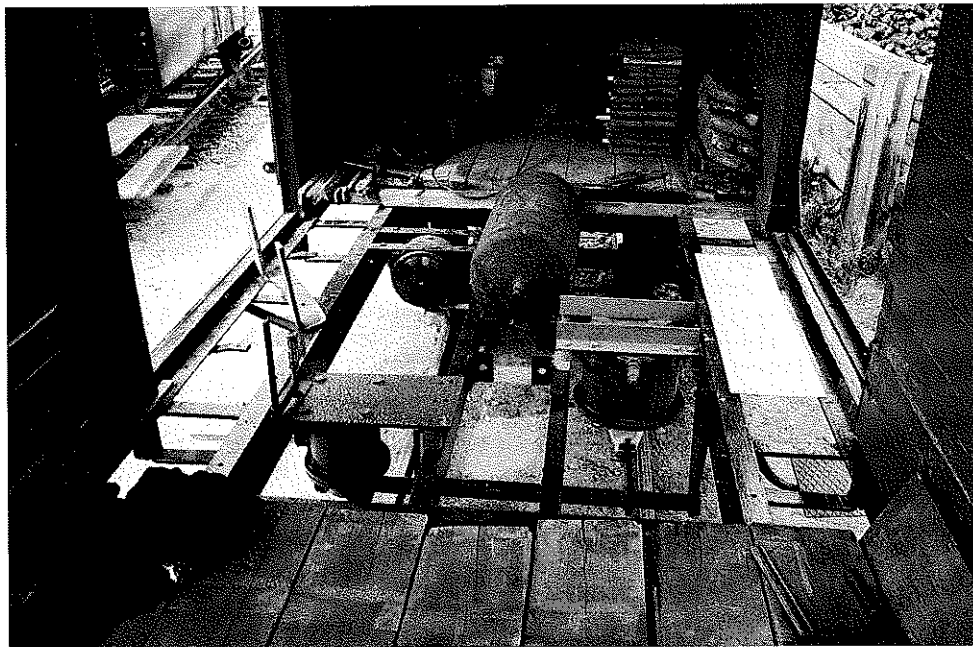
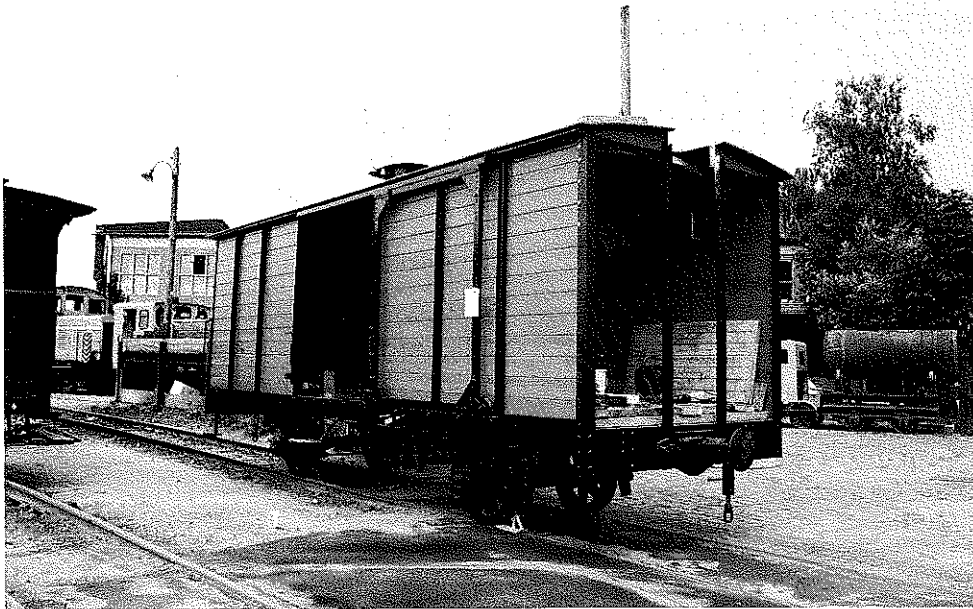
Daß Eure Bahn dabei zu den unbedingt besuchenswerten gehört (obwohl von Dresden leider nicht in einer Tagesreise zu erreichen), ist wohl in erster Linie dem Enthusiasmus und der Einsatzbereitschaft Eurer aktiven Mitglieder sowie aller Freunde und Förderer der meterspurigen Bahn zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf zu verdanken - und den Ergebnissen ihrer Arbeit. Der beachtliche Fahrzeugpark und seine vorbildlich geschützte Abstellung, aber auch Eure guten Erfahrungen in allen Bereichen der Museumsbahner-Tätigkeit machen Bruchhausen zu einem Mekka für aktive Eisenbahnfreunde.

Wir wünschen der ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands weiterhin gute Fahrt und viele Besucher, früher oder später die Realisierung des Kleinbahn-Museums, stets feste Schwellen und blanke Schienen sowie keinen Ärger mehr mit der 99 5906.

Selbstverständlich werden auch wir unsere Kräfte einsetzen, um uns unter den neuen Bedingungen als Sächsische Museumseisenbahn weiter zu profilieren, trotz aller evtl. zu erwartenden Schwierigkeiten. Auf jeden Fall würden wir uns sehr freuen, wenn wir auch Ihre Mitglieder in der nächsten Zeit einmal in Radebeul begrüßen könnten.

Mit freundlichen Grüßen

Claus Burghardt
Dipl.-Ing. Burghardt
Vorsitzender

**Wagen 129:**

Die Aufarbeitung der z. T. stark korrodierten Metallteile des Fahrzeugs ist weitgehend abgeschlossen. Nachdem Stahlaufbau und Rahmen mehrfach lackiert sind, wurden die zuvor überarbeiteten Seitenwandbretter wieder montiert. Gegenwärtig ist man mit dem Einbau des neu angefertigten Bremssersitzes in das Wagendach beschäftigt. Auch die weitgehend nach den Originalplänen im Bau befindliche kombinierte Bremsanlage nimmt langsam Formen an. Der Dachbelag wurde entfernt und mit dem Einbau eines ursprünglich im Bereich des Bremssersitzes vorhandenen Dachspriegels wurde begonnen.

Wagen 144:

Der gedeckte Güterwagen 144 soll in den nächsten Monaten eine gründliche Aufarbeitung erhalten. Wie auch schon in der Vergangenheit soll der Wagen auch in Zukunft als „Ausstellungswagen“ dienen. Leider ist sein derzeitiger Zustand wenig repräsentativ für unsere Museums-Eisenbahn, das soll sich jedoch bald ändern. Äußerlich soll er möglichst seinem ursprünglichen Aussehen entsprechen und auch fahrtüchtig sein, so daß er bei Bedarf im normalen Zugverkehr mitlaufen kann. Von innen wird er jedoch zum Aufenthaltsraum für das Ausstellungspersonal hergerichtet und eine für diesen Zweck geeignete Einrichtung erhalten.

Z. Z. werden die erforderlichen Anpassungsarbeiten an die DEV-Normkupplung durchgeführt. Aufgrund des schlechten Zustandes der beiden Radsätze hat man sich entschlossen, diese durch ein Paar andere zu ersetzen. Dabei werden auch die Achslager neu ausgegossen.

Wagen ex Franzburger Kreisbahn

Wie bereits in DME 2/91 angekündigt, ist es uns rechtzeitig zum 25jährigen Jubiläum unserer Museums-Eisenbahn gelungen, an den Wagen 31 und 137 die Görlitzer Gewichtsbremse wieder in Betrieb zu nehmen. Die Bremswirkung und die Möglichkeit zum feinfühligem Dosieren dieser Bremse hat unsere Erwartungen weit übertroffen. Angespornt durch die guten Erfahrungen wird auch Wagen 11 die Görlitzer Gewichtsbremse sicher bald erhalten.

Triebwagen T 41

In den Monaten April bis Juni dieses Jahres erhielt der Wismarer Schienenbus eine Hauptuntersuchung. Aufgrund seines guten technischen Zustandes konnten die anfallenden Arbeiten weitgehend problemlos abgewickelt werden. Da der Motor vom Asendorfer Wagenende bereits im Jahre 1990 komplett überholt wurde, konnte man sich nun der Bremsanlage widmen. Obwohl der T 41 mit nicht unbedingt eisenbahntypischen Trommelbremsen ausgerüstet ist, wurde

Oben und Mitte: Wagen 129 erhält einen Bremssersitz in das Wagendach und zur Druckluft- auch eine Saugluftbremse.

Unten: Während der Aufarbeitung der Achslager wird der Wagen 144 vorläufig auf 2 Robel-Achsen abgesetzt.
Juli 1991, Fotos: Uwe Franz

das Neubelegen der Bremsbacken relativ schnell bewerkstelligt. Außer den unzähligen kleinen Reparaturen sei noch das Wechseln sämtlicher Motor- und Getriebeöle sowie der Einbau der ursprünglich vorhandenen Benzinabsperrhähne mit integriertem Filter besonders erwähnt. Die von zahlreichen „Gebrauchsspuren“ gekennzeichnete Inneneinrichtung bzw. Außenhaut des Fahrzeugs soll nach Abschluß der umfangreichen Arbeiten am T 44 in Angriff genommen werden.

Triebwagen T 44

Die in DME 2/91 beschriebenen Arbeiten an der Profilleiste für die Stirnwände konnten bisher noch nicht zu einem befriedigenden Abschluß gebracht werden. Lieferschwierigkeiten einiger Bauteile und Probleme bei der fachgerechten Befestigung der Profilleiste erschweren den Fortgang der Arbeiten. Solange man diese Problematik nicht im Griff hat, kann mit der Montage der Innenverkleidung noch nicht begonnen werden. Trotzdem wurden schon zahlreiche Vorarbeiten für die Montage der Innenverkleidung wie beizen, schleifen und lackieren der Sperrholzplatten geleistet.

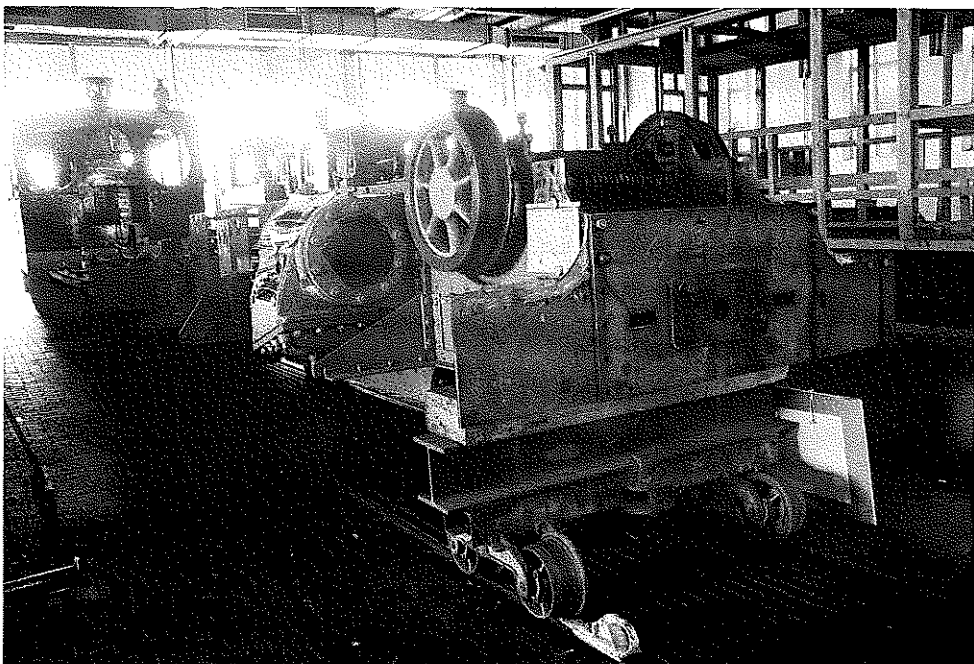
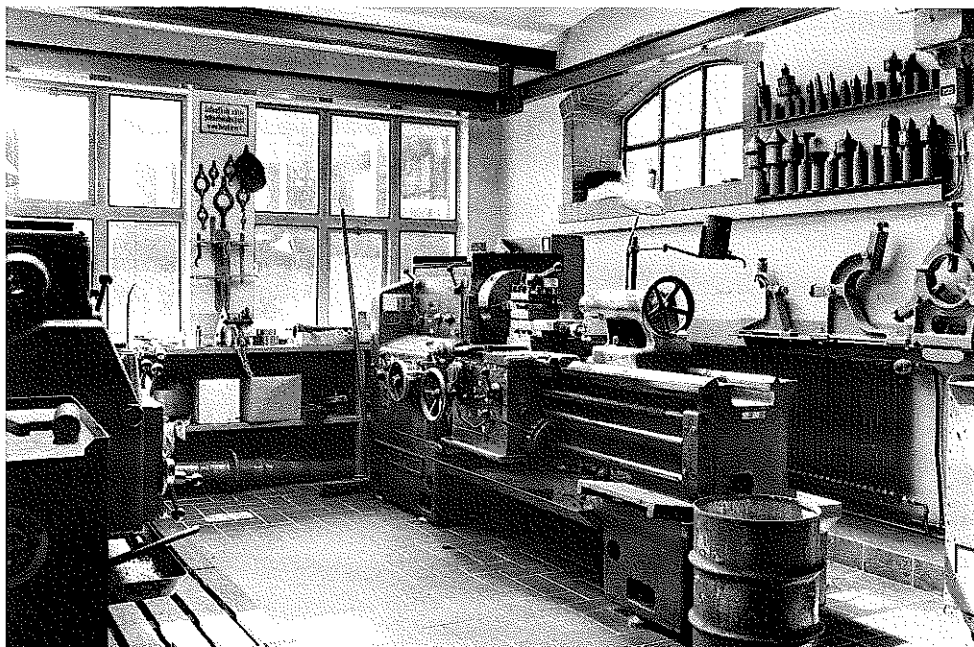
Dampflokomotive »Plattenberg«

Am 2. Juli 1991 erfolgte die feierliche Übergabe der Lokomotive an den Fahrbetrieb. Im Rahmen der Jubiläumswoche stand die Lok fast täglich im Einsatz und verrichtet ihren Dienst ohne Beanstandungen zur vollsten Zufriedenheit aller Beteiligten.

Dampflokomotive »Spreewald«

Die Hauptuntersuchung ist im vollen Gange. Während der Kessel in Zusammenarbeit mit dem Raw Görlitz aufgearbeitet wird, werden die umfangreichen Arbeiten am Fahrwerk und Rahmen in unserer eigenen Werkstatt durchgeführt. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß bereits Blechverstreben und Versteifungen sowie die beiden Pufferbohlen mit einem Blechbedarf mit einem Gewicht von über einer Tonne, verarbeitet wurden. Im Vorfeld waren natürlich umfangreiche Richtarbeiten am Rahmen auszuführen.

Wie bereits angedeutet, entsteht der Kessel in enger Zusammenarbeit mit dem Raw Görlitz fast neu. Zusammenarbeit bedeutet in diesem Fall, daß von uns der komplette neue Langkessel mit neuer Rohrwand und Rauchkammer vorgefertigt an das Raw geliefert und dort mit dem Stehkessel und seiner neuen Stahlfeuerbüchse endmontiert wird. Die dabei gewissermaßen überzählige Kupfer-Feuerbüchse wird natürlich nicht verschrottet, sondern aufbewahrt, um sie eines Tages zu reparieren und wieder einzubauen, wenn die finanziellen und personellen Möglichkeiten besser sind.



Oben und Mitte: Blick in die ebenso neue wie helle Maschinenwerkstatt mit den beiden Zug- und Leitspindeldrehmaschinen sowie dem Zubehör

Unten: Die Rahmenaufarbeitung von Lok »Spreewald« wurde weitgehend abgeschlossen. Vorn die vormontierte neue Pufferbohle oben die eingebaute Adams-Achse Juli 1991, Fotos: Uwe Franz