

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf

Anne-Katrin Schwarze

Nachwuchs ist nicht zu bremsen.

Einmal nicht nur Besucher sein, ist der Wunsch vieler, die mit der Museums-Eisenbahn fahren. Ob acht oder 80, Uniform und Arbeitskleidung wirken einfach anziehend. All die zu motivieren, die sich wegen ihres Alters oder mangelnder Kenntnis nicht trauen mitzumachen, hat sich Annette Kempf zu Saisonbeginn zum Ziel gesetzt. Ihrem Aufruf folgten prompt elf DEV-Mitglieder, sechs von ihnen haben die Ausbildung zum Zugbegleiter spontan begonnen.

Los ging es mit Theorie. Daß es ohne Vorschriften und Sicherheitsmaßnahmen nicht geht, erläuterten öBI Manfred Nordloh und sein Stellvertreter Elmar Böcker nachdrücklich. Über Dienstbekleidung und Tarife berichtete Zugführer Dirk Lonscher.

Den Kopf voller neuer Begriffe erkundete die Gruppe das Gelände. Wie überquert man Gleise, wie funktioniert eine Weiche, was haben die weiß-roten „Dosen“ zwischen den Gleisen zu bedeuten? Fragen über Fragen prasselten auf die Ausbilder ein.

Natürlich blieb es nicht bei Theorie. Die Neuen sind seitdem auf nahezu jedem Zug zu sehen. Und sie nehmen ihre Sache ernst: Wer ohne Fahrschein erwischt wird, wird zu Dienst in der Gleisbau-Rotte nicht unter einem Tag verdonnert. Alle DEV-Mitglieder seien daher daran erinnert, bei einem Besuch der Museums-Eisenbahn ihre Ausweise mitzubringen.

Wer sich der stets fröhlichen Gruppe der Schaffner anschließen möchte, ist herzlich willkommen. Der Einstieg ist natürlich jederzeit möglich. Darüberhinaus wollen wir voraussichtlich zu Saisonbeginn 1998 wieder einen Einführungslehrgang anbieten.

Uwe Franz

Muselbahn-Telegramm

Nun ist die erste Hälfte der Sommersaison 1997 schon wieder herum, doch sei im Nachfolgenden von Ereignissen und Veranstaltungen des zweiten Quartals berichtet.

Am frühen Samstag Morgen des 12. April startete ein Reisebus der VGH mit knapp 50 DEV-Aktiven in Bruchhausen-Vilsen zu einem Betriebsausflug in Richtung Rheinland. Zunächst ging es nach einer Frühstückspause im Münsterland zur Brohltalbahn. Im Bahnhof Burgbrohl wurde in Triebwagen VT 30 umgestiegen, und von einigen Fotohalten unterbrochen ging es in flotter Fahrt zum Endbahnhof Engeln. Im dortigen erst vor wenigen Jahren im oberbayerischen Baustil errichteten Bahnhofsgelände gab es eine Stärkung durch (sicherheits-halber, denn man weiß nie, was einen in der Fremde erwartet) mitgebrachten „Bomhoffschen“ Kartoffelsalat mit Bockwurst und Schnitzel. Anschließend fuhren wir die Gesamtstrecke samt der Gleisanlagen im Brohler Rheinhafen ab und besichtigten die Betriebswerkstätte sowie die dort abgestellten Fahrzeuge. Mit Reisebus und Fähre setzten wir nach Königswinter über, bezogen Quartier und gaben uns der obligatorischen Schifffahrt auf dem Rhein hin.

Nach einem zeitigen Frühstück am Sonntag Morgen kamen wir mit der elektrischen Zahnradbahn dem topographischen Höhepunkt der Reise, dem Drachenfels, näher. Auch hier gab es Gelegenheit, die Triebwagen auf freier Strecke zu fotografieren und die herrliche Aussicht zu genießen. In Plettenberg-Hüinghausen befuhren wir mit einem Drei-Wagen-Zug gezogen von der Diesellok „Zukunft“ die Gesamtstrecke der neuerdings „Sauerländer Kleinbahn“ heißenden Museumsbahn und besichtigten auch dort die Betriebsanlagen und Werkstatt. Dann ging es nach Bruchhausen-Vilsen zurück. An dieser Stelle möchten wir den Kollegen für die freundliche Aufnahme bei ihren Bahnen danken und sie zu einer Revanche nach Bruchhausen-Vilsen einladen. Besonderer Dank gebührt unserem

Holger Hohenkamp, der mit seinem Team den wohl bestorganisierten „DEV-Betriebsausflug der Neuzeit“ ermöglicht hat.

Trotz Betriebsausflug führten am 13. 4. die Zurückgebliebenen auf der Normalspurstrecke zwischen Hoya und Hoyerhagen Pendelfahrten anlässlich des Hoyaer „Frühlingsmarktes“ mit T 1 durch.

Tags drauf wurde in den Räumlichkeiten des Arbeitsamtes Verden eine bis Ende Mai befristete Fotoausstellung über die die 30jährige Tätigkeit der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf eröffnet. Blickfang war die Handhebelraisine auf einem kurzen Gleisstück. Die Ausstellung kam in Verden so gut an, daß auch das Arbeitsamt Bremen Interesse bekundete und vom 6. bis 18. 6 die Eingangshalle seines Hauptgebäudes zur Verfügung stellte. Natürlich haben wir freudig die Gelegenheit genutzt, mit der einmal gemachten Arbeit doppelt für unsere Museums-Eisenbahn zu werben.

Am folgenden Wochenende war „richtig was los“. Zwar startete am Morgen des 19. 4. das Putzwochenende mit nur einer Handvoll Hilfwilliger recht schwach, doch im Laufe des Tages erhöhte sich die Belegschaftsstärke derart, daß noch am selben Tag alle betriebsfähigen Personen-, Gepäck- und Triebwagen innen und außen gründlich gereinigt werden konnten. Einige Feinarbeiten wie das Wachsen und Bohnern der Linoleumböden (bei einigen Wagen originalgetreu rekonstruiert) fanden Sonntag statt. Nebenbei für die meisten, nicht für die Kandidaten wiesen einige DEV-Aktiven Befähigungen vor der Betriebsleitung ab. Wir gratulieren Annette Kempf, Markus Machatschek und Michael Pastowski zu ihren Prüfungen zur/m Schaffner/in und Rangierleiter/in sowie Andreas Simme zu seiner Prüfung zum Zugleiter. Samstag Abend gab es den Dienstunterricht für die Eisenbahnbetriebsbediensteten, an dem 51 DEV-Aktive teilnahmen.

Die am 26. 4. stattfindende 33. DEV-Jahreshauptversammlung wurde in das Landhaus Reinecke in Gehlbergen, an der Normalspurstrecke zwischen Bruchhausen-Vilsen und Hoya gelegen, verlegt, wobei wie immer stilvoll mit historischen Fahrzeugen

Neu!

Es gibt wieder ein Fahrzeugverzeichnis der
**Museums-Eisenbahn
 Bruchhausen-Vilsen – Asendorf!**
 über 100 Fahrzeuge, Stand Frühjahr 1997
26 S., DIN A 4, geheftet, 6 DM
 im DEV-Bücherladen ständig vorrätig,
 auch Versand (zzgl. Versandkosten)

Gesucht

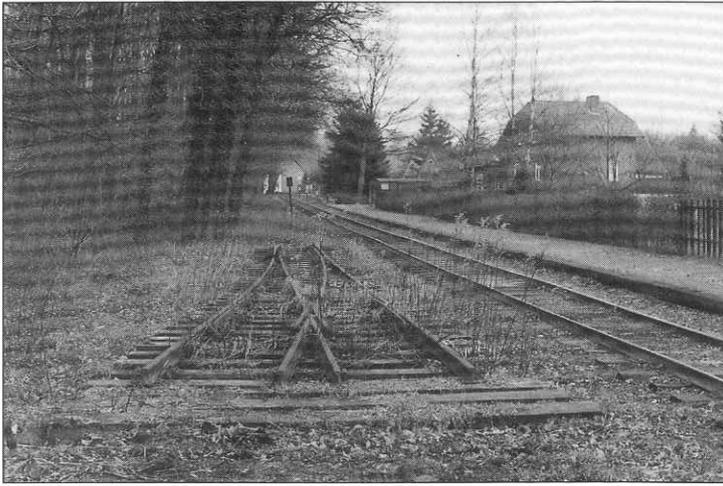
Zum Betrieb einer Eisenbahn und auch einer Museums-Eisenbahn mit eigener Werkstatt und Strecke ist ein ständig verfügbarer Klein-Lkw mit Pritsche heutzutage einfach erforderlich. Seit 1968 wurden je ein Goliath-Dreirad-Lkw, ein Ford-Transit sowie ein Daimler-Benz 208 dem Härtesten unterzogen. Nun benötigen wir wieder einmal einen gut erhaltenen gebrauchten

Lieferwagen, offene Pritsche, zul. Gesgew. 2,8 – 3,5 t,
 möglichst mit Dieselmotor und Anhängerkupplung.

Kann jemand der Museum-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf einen derartigen Klein-Lkw (steuerwirksam) spenden?

Spenden- oder auch Verkaufsangebote bitte an:

DEV-Betriebswerkstatt, Hans-Peter Kempf, ☎ 0 42 52 / 93 00 40



Oben links: Die "Nur-so-da-Weiche" im Noch-Haltepunkt Vilsen Ort liegt bereit, nach dem als schwierig angesehenen Planfeststellungsverfahren eingebaut zu werden, 22. 2. 1997.

Oben rechts: Für die Zerlegung der Malletlok 7 s erhielt beim Rentner-Meeting der Kesseltransportwagen eine Aufarbeitung, 23. 2. 1997.

2. Reihe links: Das Werden des Sozialgebäudes, 30. 3. 1997, 3 Fotos: Regine Meier

2. Reihe rechts: Betriebsausflug in Engeln, Brohltalbahn, 12. 4. 1997, Foto: Sven Hamann

3. Reihe: Neue und langjährige Zugbegleiter in Bruchhausen-Vilsen, links bei Schaffner-Seminar am 4. 5., rechts Bastian Schmidt und Peter Grund im Einsatz am Historischen Tag 22. 6. 1997

Rechts: Die diesjährige Ausstellung in Bruchhausen-Vilsen hat Klaus Thiede dem Thema Dienstkleidung von Eisenbahnern gewidmet. 6. 7. 1997, 3 Fotos: Wolfram Bäumer



gen an- und abgereist wurde. Was zunächst als Notlösung für bereits ausgebuchte Tagungslokale an der Schmalpurbahn ausgesehen hatte, erwies sich als Volltreffer für die gemeinsamen Überlegungen hinsichtlich einer Belegung der VGH-Regelspurbahn. Samtgemeindedirektor Jürgen Lülfschrieb uns mit seinen Grußworten ins Stammbuch, zusammen mit den Anliegergemeinden dafür nichts unversucht zu lassen und dankte für das bisherige Engagement. Unserer Zustimmung konnte und kann er sicher sein.

Etwas schade war das gesunkene Interesse aus der Mitgliedschaft, trotz Vorstandswahlen waren nur 87 DEV-Mitglieder erschienen, von denen sogar einige ohne Besuch der Museumsbahn-Anlagen in Bruchhausen-Vilsen ebenso unauffällig mit ihrem Pkw entschwanden, wie sie gekommen waren. Schade deshalb, weil sich die DEV-Aktiven über das Interesse der Vereinsmitglieder an ihrer Arbeit durchaus freuen. Womöglich ist das Interesse der Mitglieder aber gar nicht so gering, wie es am 26. 4. den Anschein hatte, sondern möglicherweise fühlten sich jene durch die Berichterstattung in der DME sowie durch die ausführlichen schriftlich vorab versandten Rechenschaftsberichte auch ohne Besuch vor Ort schlicht bestens über das Geschehen informiert.

Am 1. 5. begann die 31. Fahrtsaison der Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands. Der von Lok Spreewald geführte Eröffnungszug wurde am Bf. Vilsen Ort vom Posaunenchor Vilsen musikalisch empfangen. Im übrigen stand der Fahrttag unter dem Motto „Triebwagenverkehr“, an dem auf der Schmalpurbahn verstärkt gefahren wurde, erstmals nach der Hauptuntersuchung wieder mit T 42. Auf der Normalspurbahn waren T 1 sowie der von den Buxtehude-Harsefelder Eisenbahnfreunden betreute „Wumag-Triebwagen“ T 175 im Einsatz. In der Fahrzeughalle waren T 43 und T 46 ausgestellt.

Das verlängerte Wochenende 2. bis 4. 5. nutzten unsere Berliner Freunde vom Verein für Berlin-Brandenburgische Stadtbahngeschichte e. V. erneut, um unsere Werkstatt zu unterstützen und beispielsweise die Aufarbeitung des PwPost 54 voranzutreiben. Vielen Dank nochmals für die Hilfe.

Am 3. und 4. 5. organisierte Annette Kempf erstmals ein eigenes „Schaffnerseminar“, an dem langjährige Zugbegleiter ihr Know how auffrischen und Neugierige einen guten Einstieg in die Museums-Eisenbahn-Laufbahn finden konnten. Denn nicht jeder kann oder möchte seine Tätigkeit in Gleisbau oder Werkstatt beginnen, sondern hat mehr Interesse an der Arbeit mit Menschen. Solchen Neueinsteigern haben wir bislang den Einstieg nicht gerade erleichtert, was sich durch dieses Seminar ändern soll. Zu unserer freudigen Überraschung fand das Seminar regen Zuspruch, so daß wir seither einige neue DEV-Aktive haben. Sogar ein Mitglied des DEV-Vorstandes fand Gelegenheit, sich von der ebenso administrativ leitenden wie verantwortungsvollen und im übrigen ausgesprochen sorgenschweren Vorstandstätigkeit zu lösen und Freude und neue Motivation zusammen mit DEV-Aktiven zu finden. Im praktischen Einsatz stand jedem Schaffner-Anwärter ein erfahrener Kollege zur Seite, so daß das Personalaufkommen an einen Betriebsausflug erinnerte.

An Pfingsten, 18. und 19. 5., kamen Spreewald und Franzburg im Zeizugbetrieb zum Einsatz. Auch der traditionelle „Orpheus-Express“ zum morgendli-

chen Pfingstsingen fuhr.

Vom 22. bis 25. 5. räumten DGEA-Aktive die noch verbliebenen Reste der ehemaligen Schmalpursammlung aus dem Betonwerk. An drei Tagen unterstützten DEV-Aktive die Kollegen mit Kraft, Werk- und Fahrzeugen.

Erstmals verkehrte am Abend des 31. 5. in Zusammenarbeit des Fremdenverkehrsamt Bruchhausen-Vilsen, dem Gasthaus Dillertal und dem DEV von Bruchhausen-Vilsen nach Hoya der „Skiffle-Express“. Der gut besetzte Zug aus T 1 und TA 3 brachte die Reisenden ans Weserufer, wo die HaHeHo-Skiffleband mit flotten Rythmen und die Leute des Gasthauses Dillertal mit einem mobilen Grill bereits warteten. Die Veranstaltung erwies sich als eine „runde Sache“, die wir als Anfangserfolg für eine künftig noch auszuweitende touristisch geprägte Tätigkeit auf der Normalspurbahn werten.

Ebenfalls neu ist die Kooperation mit der „Fahrtgastschiffahrt Mittelweser“. Ab sofort können wir kombinierte Rundreisen Bahn/Schiff ab Bruchhausen-Vilsen, Heiligenberg, Hoya, Eystrup, Verden oder Nienburg anbieten.

Nienburg war Ort des diesjährigen „Tages der Niedersachsen“ vom 13. bis 15. 6. Trotz des relativ großen Aufwandes haben wir Lok Franzburg dorthin gebracht, da so viele Besucher aus allen Regionen Niedersachsens und damit potentielle Besucher der Museums-Eisenbahn selten zusammenkommen.

Das Wochenende 21. und 22. 6. stand als „Historischer Tag“ wieder ganz im Zeichen historischen Kleinbahnverkehrs mit Personen und Gütern. Leider wollte, ebenfalls schon fast traditionell, das Wetter nicht so recht am Gelingen der Veranstaltung beitragen, doch geboten wurde wieder sehr viel. Es gab reine Güterzüge, Güterzüge mit Personenverkehr, stilreine Garnituren der FKB und KAE und eine stilreine Triebwagengarnitur der HSA. Langholz und Stückgüter wurden zwischen Straße und Schiene hin- und hergeladen, und Franzburg nahm mit ihrem Elevator Wasser aus einem eigens aufgestellten Vorratsbehälter. Das Ganze wurde mit Erläuterungstafeln bzw. mündlich näher erklärt. Am 22. 6. holte T 1 von Bremen Hbf eine auf Deutschlandrundreise befindliche Gruppe von LGB-Freunden aus den USA zur Museums-Eisenbahn ab, wo sie einen wohl unvergeßlichen Tag erlebt haben.

Am 27. 6. 1997 ging beim DEV eine Ära zu Ende! Fast 30 Jahre lang haben DEV-Aktive in ausgemusterten Eisenbahnwagen geschlafen, gegessen und getrunken, sprich: gewohnt. Vor 30 Jahren rollten erste mutige DEV-Aktive ihre Schlafsäcke im „Hotel 49“ aus, dem von der Herforder Kleinbahn übernommenen Bahndienstwagen und heutigen DEV 161. Zeitweise bewohnten wir bis zu vier regelspurige Eisenbahnwagen, die von den VGH übernommenen „HEG-Wagen“. Mit dem Bau der Fahrzeughalle konnten erste Betten in einem festen Gebäude aufgestellt und die doch ziemlich verrosteten Wagen gegen zwei von der DB übernommene besser geeignete Bauzugwagen ersetzt werden. Was über viele Jahre von DEV-Aktiven als tolles Angebot empfunden wurde, war einfach nicht mehr zeitgemäß, und nun können wir auf unser richtiges Sozialgebäude stolz sein. Übrigens hat der DEV durch die Nutzung als Wohn- und Schlafwagen die Wagen über die Ausmusterungswellen

gerettet und mit Ausnahme des TA 2, der der Feuerwehr als Übungsobjekt diente, an interessierte normalspurige Museumsbahnen weitergereicht. Auch die beiden Bauzugwagen sind ihrer Verschrottung entgangen, sie werden von den Kleinbahnfreunden Leeste bewahrt.

Zuvor hatte das Sozialgebäude den Kanalanschluß und die letzten Fenster erhalten, so daß der Innenausbau voranschreiten konnte. Im Mai wurden die ersten Räume bezugsfertig und bezogen. Die Bodenfliesen im Obergeschoß liegen und nach Einbau einer Zwischendecke sind die Umkleide- und Duschräume „Damen“ im Erdgeschoß fertig. Nun gilt das Augenmerk dem Sanitärbereich „Herren“ ebenso wie dem erbetenen Spendeneingang (Spendenkonto s. Impr. S. 3), denn noch sind viele Rechnungen zu begleichen.

Am 28. 6. wurde G-Wagen 129 verladen und eine wohl einmalige Aktion in gang gebracht! Zum 100jährigen Bestehen der Inselbahn Wangerooze wird nämlich eine Dampflok des DEV vom 3. bis 27. 7. fast täglich auf der Insel im Einsatz sein. Was niemand zu träumen wagte: Lok Franzburg wird vom Eisenbahn-Bundesamt auf Strecken der DB zugelassen. Natürlich wird die Lok nur von DEV-Aktiven gefahren, wofür einige ihre Urlaube opferten. Der Güterwagen wird mit einer Ausstellung über unsere Museums-Eisenbahn ebenfalls auf Wangerooze sein. Wir helfen der DB nicht nur sehr gerne für ein zünftiges Jubiläum, sondern erhoffen uns auch möglichst viele neue Besucher.

Für den Bau der zweiten Wagenremise in Heiligenberg wurden Ende Mai die Gleise demontiert und im Juni auch die Dreiwegeweiche frei- und ca. 10 m zurückverlegt, damit künftig bessere Gleisradien entstehen.

Die Dreischienenweiche des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen wurde Anfang Mai fertig zusammengebaut und Mitte Mai mit einem Autokran in ihre Einbaulage gehoben. An nur einem Wochenende wurde die Weiche angeschlossen sowie das etwa 50 m lange Anschlußgleis zur Rollbockgrube hergestellt, die nun auch von der Normalspurseite aus angeschlossen ist. Mit ca. 80 t Schotter wurden Weiche und Gleis bis Ende Juni gestopft. Falls die Baustelle bis Ende Juli fertiggestellt (worden) ist, soll bereits am Tag des Eisenbahnfreundes Anfang August auf- und abgebockt werden. Ob es gelingen wird, erfahren Sie im nächsten Heft: Bleiben Sie dran.

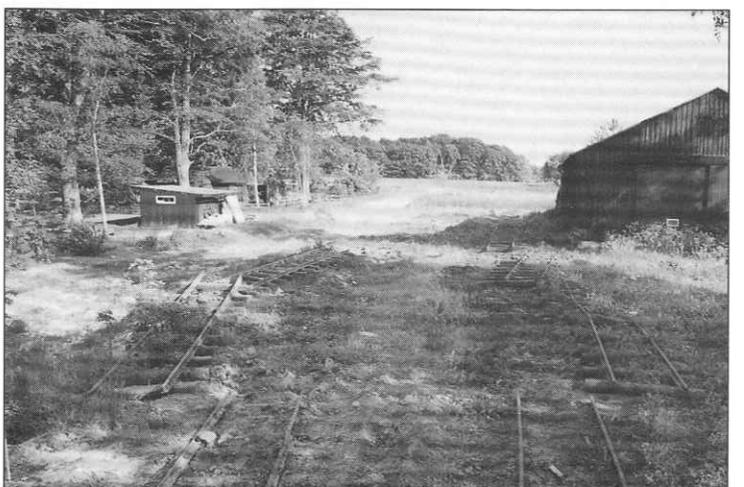
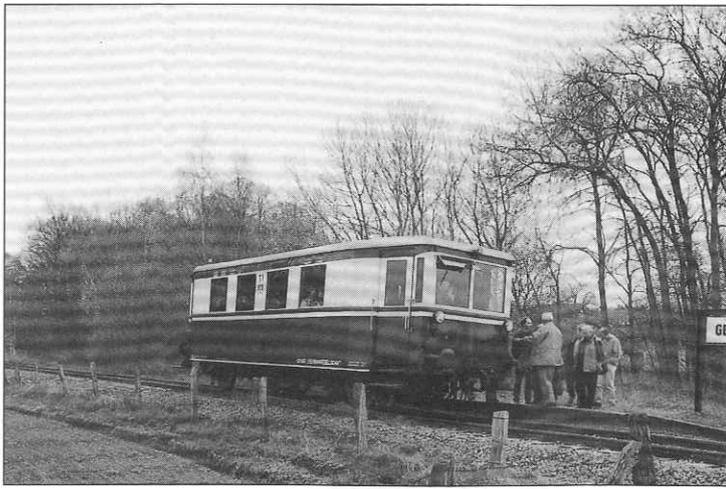
Oben: Triebwagen zum Tagungsort der DEV-Jahreshauptversammlung, 26. 4. 1997 und Triebwagenparade mit BHE VT 175, DEV T 1, T 42 und T 44 zur Saisonöffnung, 1. 5. 1997, Fotos: Uwe Franz

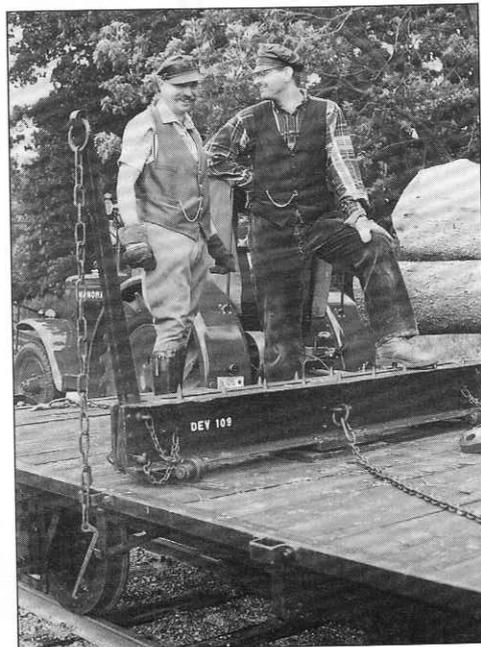
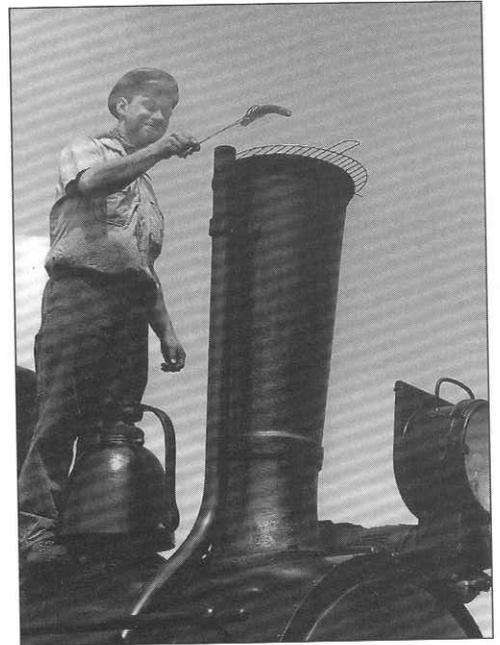
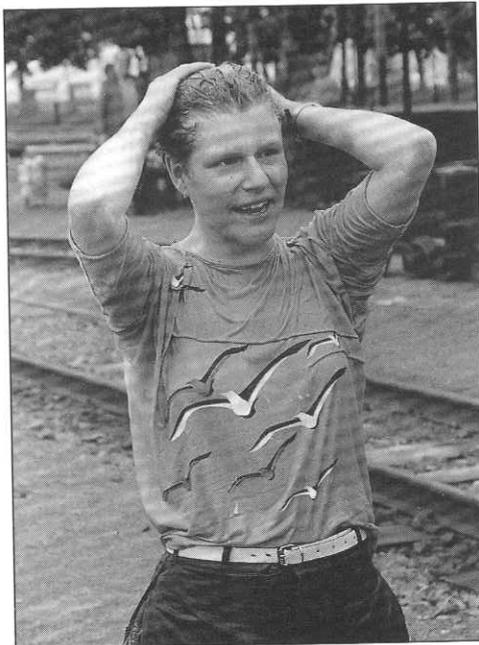
2. Reihe links: Und es war Sommer. Andreas Boye macht es sich auf V 3 luftig, Foto: Uwe Franz

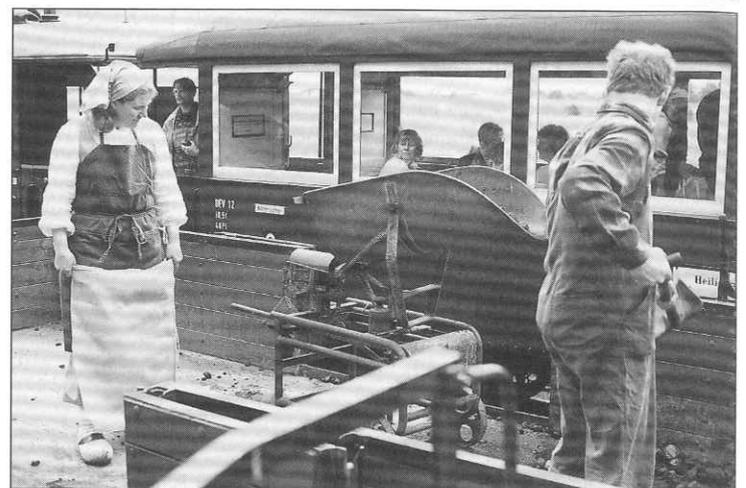
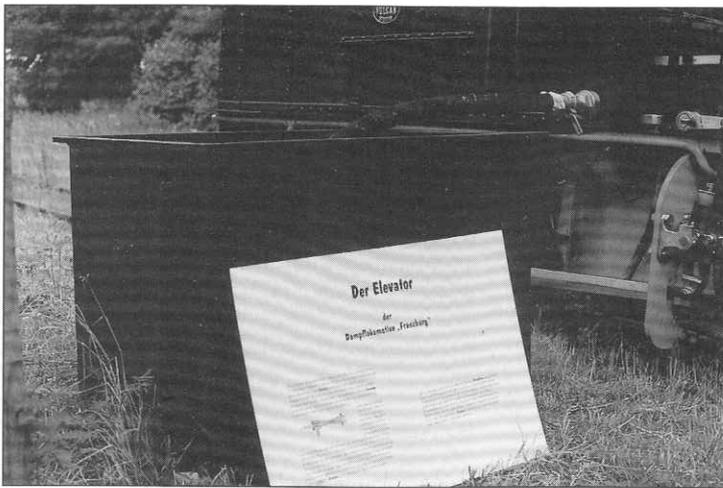
2. Reihe rechts: Bei sommerlichen Temperaturen stört Gunnar Teschke und Hans-Jürgen Wietig das Fehlen der Bauzugwagen nicht mehr, Foto: Kirsten Maury

3. Reihe: Arbeiten an der Rollbockgrube und der anschließenden Dreischienenweiche, links 31. 5. 1997, Foto: Sven Hamann, rechtes Foto: Uwe Franz

Unten: Abbau der Gleise in Heiligenberg zur Schaffung von Baufreiheit für die neue Remise, links 31. 5. 1997, Foto: Sven Hamann, rechtes Foto: Uwe Franz







Fotos vorherige Seite

Oben: Karen Dinklage wird als neues DEV-Mitglied zwangsgetauft, Ralf Hormann nutzt die Mehrzweckdampflok sinnfälliger gegen Kohldampf, 31. 5. 1997, Fotos: Sven Hamann
Mitte und unten: Karen Dinklage, Kirsten Maury, Mechthild Schröder, Annette Kempf, Insa Konukiewitz und einige Herren am Historischen Tag, 22. 6. 1997, Fotos: Wolfram Bäumer

Fotos diese Seite:

Oben: Erläuterungstafel des Elevatorbetriebes bei Lok Franzburg und Abwiegen und Verpacken von Eierkohlen, Fotos: Wolfram Bäumer
2. Reihe: Die bahnamtliche Rollfuhrspedition von Jens Hattesoehl und Andreas Boye und Umschlag von Langholz, Fotos: Wolfram Bäumer, Hans Overdick
3. Reihe: Essen und Trinken hält Leib und Seele zusammen. In der Kantine stehen Anne-Katrin Schwarze und Annette Kempf. Fotos: Hans Overdick
Rechts: Gruppenbild DEV-Aktive in historischer Verkleidung, Foto: Hans Overdick



Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Bevor am 1. Mai der erste Zug auf die Reise nach Asendorf geschickt werden konnte, waren wieder zahlreiche Vorarbeiten in der Werkstatt zu erledigen. Und da der 1. Mai ebenso überraschend über uns hereinbricht wie Weihnachten und andere unvorhersehbare Ereignisse, mußte schließlich manches „noch ´mal eben“ erledigt werden.

In der Vergangenheit kam es auf beiden Seiten zu Unverständnis und Resignation, wenn interessierte Neueinsteiger in den Werkstattbetrieb auftauchten, wenn potentielle Ansprechpartner als Lokführer oder Heizer gerade unterwegs waren oder aus sonstigen Gründen eben nicht ansprechbar waren. Unsere Versuche mit der Nennung von Anlauftelefonnummern für Verabredungen hat auch nur wenig Erfolge beschieden, so daß wir statt dessen lieber eine feste Zeit anbieten: An jedem letzten Sonnabend im Monat wird in der Werkstatt ab 8 Uhr ein kompetenter Ansprechpartner bereit stehen, um interessierten Neueinsteigern mit Rat und Tat zur Verfügung zu stehen, damit sie schon am ersten Tag auch zu Erfolgserlebnissen kommen.

Zu Jahresbeginn mußten wir durch diskutierte Änderungen in der Arbeits- und Sozialgesetzgebung um unsere ABM-Stellen und die aufgrund des Bundessozialhilfegesetzes geförderten Stellen in der Werkstatt bangen. Doch haben sich die Befürchtungen vorerst als unbegründet erwiesen, und so konnten wir zu finanziell gerade noch erträglichen Eigenanteilen wieder je zwei ABM- und BSHG-Mitarbeiter einstellen, die wir für die Sicherung des derzeitigen technischen Zustandes unserer Fahrzeuge auch dringend benötigen.

Dampflok Hermann

Mitte Juni wurde eine Kesselprüfung mit Wasserdruckprobe erfolgreich durchgeführt. Sämtliche Treib- und Kuppelstangenlager wurden neu ausgegossen und den Zapfen angepaßt. Die Dampfstrahlpumpe auf der Heizerseite wurde ausgetauscht, und der Schornstein erhielt einen neuen Funkenfänger. Am Morgen des Historischen Tages war eine Lage einer Tragfeder so ungünstig gebrochen, daß Hermann sofort außer Betrieb genommen und durch Spreewald auch vor dem ansonsten stilreinen KAE-Zug gedoubelt werden mußte. Die Tragfeder wird z. Z. noch in einem Fachbetrieb ausgebaut.

Dampflok Spreewald

Die einstufige Luftpumpe bereitete zunächst Probleme und fiel dann ganz aus. Dann ist es von Vorteil, eine weitere betriebsfähige Luftpumpe in der Halle an der Wand hängen zu haben, so daß beide in einer „Nacht-und-Nebel-Aktion“ ausgetauscht werden konnten. Nun, ganz so einfach ging es nicht vonstatten, aber Hauptsache war, daß Spreewald tags drauf wieder einsatzfähig war. Nach ihrer Zerlegung wurde der Fehler an der defekten Pumpe rasch gefunden und behoben, so daß die Pumpen schon vor dem übernächsten Betriebstag zurückgetauscht werden konnten.

Malletlok 7s

Der Kesselprüfer hat dem Kessel einen relativ guten Zustand bescheinigt, und die entnommene Materialprobe hat im Labor die Schweißbarkeit des vorgefundenen Kesselbleches unter Beweis ge-

stellt. Der Kessel kann demnach mit normalen Mitteln betriebsfähig wiederhergestellt werden, d. h. er muß nicht etwa zur Gänze erneuert werden. Und da Lok Hoya für das anstehende HSA-Jubiläum nicht zerlegt werden soll, fiel der Beschluß zur vorgezogenen Aufarbeitung des Mallet-Kessels. Die mehrjährig angelegten Arbeiten wollen wir nicht ins AW Meinigen oder eine andere Fachwerkstatt vergeben, sondern soweit möglich in unserer eigenen Werkstatt ausführen, um zum einen Kosten zu sparen und zum anderen das Know how und die notwendigen Handfertigkeiten für Kesselarbeiten in Bruchhausen-Vilsen präsent zu halten. Die Arbeiten sind:

- Demontage und vollständige Erneuerung von Rauchkammer und vorderer Rohrwand,
- Erneuerung der Kesselböden in zwei oder allen drei Schüssen des Langkessels,
- Ausbau der Stehkesselrückwand und der Feuerkiste,
- Erneuerung einiger Nietverbindungen der kupfernen Feuerkiste,
- Einschweißen neuer Luken- und Flanschfutter,
- Anfertigen aller Decken- und Bodenanker sowie aller Stehbolzen aus Kupfer,
- Einbau der Feuerkiste, Verstemmen der Anker und Stehbolzen.

Trotz der angestrebten Eigenleistungen werden erhebliche Geldsummen für den Kauf von Kupfer und Kesselblechen, für die Beauftragung qualifizierter Kesselschweißer und Röntgenprüfungen der Schweißnähte anfallen. Deshalb sei an dieser Stelle noch einmal auf das Spendenkonto (s. Impr. S. 3) hingewiesen.

Dampflok Franzburg

Für den Einsatz auf Eisenbahnen des Bundes mußten die Zug- und Stoßvorrichtungen denen der Inselbahn Wangerooze geringfügig angepaßt werden.

Diesellok Emden

Nachdem der überholte Dieselmotor seine Funktionstüchtigkeit unter Beweis gestellt hat, haben wir uns dem umfangreichen elektrischen Innenleben der Lok gewidmet. Unter den alten Kabeln waren einige „verdächtige Kandidaten“ entdeckt worden, und einige Kabel konnten entfallen. Wieso dies? Offensichtlich hatte man bei früheren Kabelschäden defekte Kabel nicht ersetzt, sondern durch parallelgeschaltete neue Kabel ergänzt. Dieser Kabelvermehrung haben wir mit der vollständigen Neukabelung ein Ende gesetzt. Mitte Juni konnten erste Probefahrten durchgeführt werden.

Triebwagen T 41

Mitarbeiter des BKA e. V. Wilhelmshavens zerlegen den Triebwagen in seine Bestandteile und dokumentieren den Befund schriftlich, fotografisch und zeichnerisch, damit eines Tages aus dem Puzzle wieder der Wismarer Schienenbus entstehen kann.

Triebwagen T 42

Nach zweijährigem Werkstattaufenthalt ging „Jumbo“ am 1. 5. wieder in Betrieb. Es wurden ausgeführt:

- Grundüberholen der Maschinenanlage,
- Anfertigen und Einbau neuer Gelenk-Antriebswellen,
- Umrißbearbeiten aller Radsätze,
- Neubau der Bremsgestänge der Drehgestelle und

Einbau neuer Bremsklötze nach DEV-Norm,

- Grundüberholen und teilweiser Neubau der Zug- und Stoßvorrichtungen,
- Erneuern der vier Einstiegstüren aus austenitischem Stahl,
- Erneuern der seitlichen Blechschürzen am Wagenkasten,
- Ausbeulen einer Stirnfront und Überholen der Lampengehäuse,
- Erneuern der Dachhaut,
- Neulackierung und Beschriftung des Wagenkastens außen,
- Erneuern des Deckenanstriches innen.

Personenwagen 1

Die Aufarbeitung der stark verschlissenen Drehgestelle wurde abgeschlossen, doch ihre Anpassung an den Fahrzeugrahmen bedingte noch einige Nacharbeiten. Besonders mühsam waren Einbau der Drehzapfen, Gleitstücke, Bremszylinder, Bremswelle und des Hilfsluftbehälters im „Überkopfverfahren“, weil der Fahrzeugrahmen nur von unten zugänglich ist.

Personenwagen 9

Nun wurde aus den zunächst als laufende Unterhaltung geplanten Arbeiten doch noch eine Hauptuntersuchung. Innen war viel auszubessern, und eine Dampfheizung wurde eingebaut. Mit Umbau und Erweiterung der Bremsanlage entschieden wir uns für das Vorziehen der ohnehin in Bälde fälligen Hauptuntersuchung und führten die Routinearbeiten aus. Schließlich erhielt der Wagen seine ursprünglich vorhandenen Oberwagenlaternenhalter zurück und konnte Mitte Juni wieder in Betrieb gehen. Im Nachgang wurde noch die Verkabelung wie beim Wagen 12 verstärkt.

Personenwagen 12

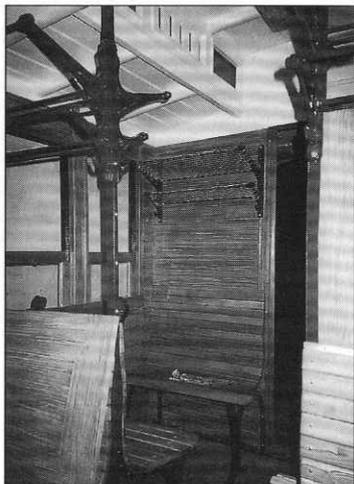
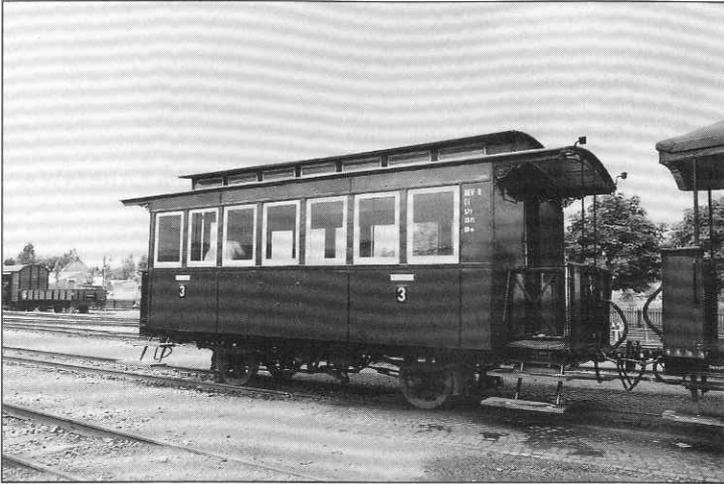
Mit Erneuerung beider Pufferbohlen konnte ein Schwachpunkt beseitigt werden. Die beiden „Dreibein-Kupplungen“ waren verschlissen und wurden durch neu angefertigte Zug- und Stoßvorrichtungen nach DEV-Norm mit innenliegendem Balancier ersetzt. Die Verrohrungen für Heizung und beide Bremssysteme wurde unter den Bühnen geändert und die elektrische Verkabelung als erste im DEV-Wagenpark gegen eine verstärkte Ausführung ersetzt. Beide Bühnenböden wurden mit neuen Eichenbohlen erneuert und die arg lädierten Bühnenumrandungen neu gestrichen.

Personenwagen 13

Im Dritte-Klasse-Abteil sind Innenanstrich samt Bierlasur abgeschlossen. Die bereits montierten Sitzgestelle werden mit vorbereiteten Holzlatten bestückt.

Personenwagen 17

Die Aufarbeitung des Fahrgestells ist in der Blankenburger Werkstätte weit gediehen, und beide Pufferbohlen sind erneuert. Die desolaten Tragfedern und Federaufhängungen an den Drehgestellen bereiteten einige Probleme, die durch Ausschlichten zweier Drehgestelle aus dem DEV-Lagerbestand gelöst werden konnten. Radsätze und Gleitlager wurden von einem Fachbetrieb profiliert und aufgearbeitet. Erste Teile des hölzernen Wagenkastens werden z. Z. vorgefertigt. Der erste Hublift wird in Kürze probeweise am Fahrgestell montiert, um den weiteren Aufbau des Wagens planen zu können.



Post-/Gepäckwagen 54

Entgegen DME 2/97 wurde die Dachverbretterung nicht erneuert, sondern weitgehend erhalten und mühsam von diversen Anstrichen befreit. Mittlerweile hat die Decke wieder einen weißen Anstrich erhalten. Die Freunde vom Verein für Berlin-Brandenburgische Stadtbahngeschichte e. V. konnten die Seiten- und Stirnwände weitgehend neu verbrettern. Gegenwärtig werden die seitlichen Schiebetüren entsprechend ihrer letzten Bauform rekonstruiert. Auch die Halter für die durchgehenden seitlichen Trittbretter werden z. Z. in eigener Werkstatt geschmiedet und anschließend montiert.

Güterwagen 111

Im Rahmen einer Hauptuntersuchung erhielt der Wagen auch einen neuen Anstrich, und die Steck-

rungen wurden entsprechend der heute verfügbaren Werkszeichnung gekürzt bzw. verlängert und mit Spannketten versehen.

Güterwagen 129

Nach der Beseitigung einiger Korrosionsschäden mußte der Wagen außerplanmäßig innen und außen vollständig neu lackiert werden. Die Wiederverwendung der alten Verbretterung bei der Aufarbeitung 1992 hat sich somit bewährt. Anschließend wurde der Wagen als Ausstellungs- und Werbewagen hergerichtet, um an exponierter Stelle im Bahnhof Wangerooze die dortigen Feriengäste zu einem Besuch Bruchhausen-Vilsen anzuwerben.

Oben links: Zerlegen der Malletlok 7s, 22, 2. 1997.

Foto: Regine Meier

Oben rechts: Der Neuanstrich von T 42 erfolgte kleinbahntypisch mit weniger Zierlinien als der vorherige DR-Anstrich. Nun passen T 42, Wagen 2 und T 44 farblich perfekt zueinander. Foto: Uwe Franz

Mitte: Wagen 9 mit Oberwagenlaternenhaltern und Wagen 12 mit neuen Zug- und Stoßvorrichtungen. Die Bühnenumrandung wurde noch farblich ausgebessert. Fotos: Uwe Franz

Unten links: Das originalgetreu rekonstruierte 3.-Kl.-Abt. von Wagen 13 macht sich sehr gut. Gut zu erkennen sind der Anstrich mit Bierlasur und die neu geknüpften Gepäcknetze.

Unten Mitte: Wagen 54 wird neu verbrettert, und neu angefertigte Türen und Fenster liegen bereit. 6. 7. 1997, Fotos: Wolfram Bäumer

Unten rechts: Ausstellungs- und Werbewagen 129 ganz im Erscheinungsbild eines Stückgutwagens, 22. 2. 1997, Foto: Regine Meier