

Eisenbahnmuseum Dahlhausen

door **John Brendel**

van **Hans, Jitse, Joop, Martien, Pascal**

Ons clublid Everard van der Velden had deze excursie naar Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen georganiseerd voor de MVA-leden op zondag 2 oktober. We waren met 16 personen. Met vier auto's reden we naar de Heimat. Het was wel apart om die zondagmorgen om half acht als enige auto over de John Frostbrug te zoeven en te genieten van de opkomende zon.

Tegen tien uur reden we het terrein van het museum op. Na even rondgekeken te hebben werd klokslag (Pünktlichkeit!) tien uur het hek geopend en konden we naar binnen. Tijdens de kaartjesceremonie viel mijn oog op de Museumsführer 2002. Bleek dat er een uitgebreide omschrijving van de bezienswaardigheden in stond en dat voor € 5,-.

Het museum maakt deel uit van Der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, opgericht in 1967. De verzameling in Dahlhausen bestond uit meer dan 200 voertuigen, waarvan er een aantal operationeel zijn voor ritten over de museumbaan.

Na de rit hadden we zin in koffie en zochten we de restauratie op. Er stond een machine waar je na inworp van een euro kon kiezen uit koffie, cappuccino en chocolade. Tijdens het nuttigen zagen we dat de inhoud van de bekertjes verschillend was, maar het vreemde was, dat ze alle drie gelijk smaakten. We werden losgelaten met de afspraak dat we om half twaalf zouden vertrekken naar Herdecke voor de museumrit met de Schienenbus.

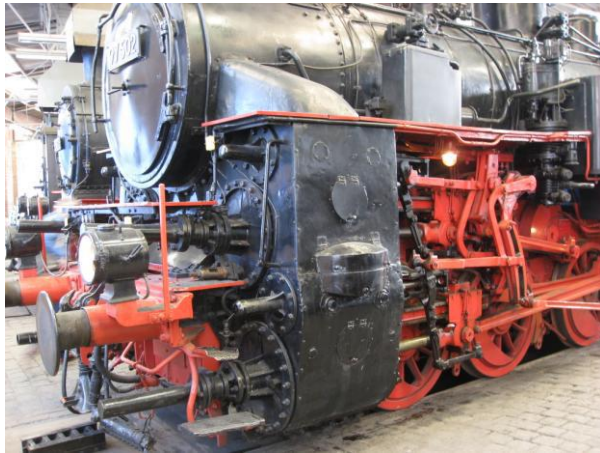


We zwierven uit. Zelf was ik benieuwd naar de echte 55, een vierasser met tender. Ik heb namelijk een Fleischmann 55 3100 waarvan het nummer is doorgestreept en erboven NS 4105 is toegevoegd. Deze loc is na de oorlog in Nederland achtergelaten, maar na een aantal jaren weer aan de DB teruggegeven.



Ik trof daar de 55 3345. Gebouwd in 1915; er zijn er meer dan 5.000 van geweest. Bijzonder in die tijd waren de dikte van het frame, 30 mm en de hoge stoomdruk van 14 bar. Door de oververhitter was het de zuinigste loc in die jaren. Tevens was er al een drukvluchtrem en een watervoorverwarmer gemonteerd. Toch wel jammer, dat al die mechanische techniek niet meer wordt gebruikt. Tegenwoordig is alles elektronisch, handeltje bewegen en knopjes indrukken. In de locloods (Ringlokschuppen), waarvoor een mooie draaischijf lag, stonden verder een twintigtal locs, veel stoomtreinen, diesels en een paar E-locs.

Bron: **Het Zijspoor** - clubblad van de Modelbouw Vereniging Arnhem e.o.



Er stond o.a. een sneltreinloc, een 2C1 van de serie 01. Deze met nummer 01 008 was de 12.000^{ste} die geproduceerd was door Henschel (met dank aan de Museumsführer). Wat een gevaarte. Drijfwielen van 2 meter doorsnee en totaal 24 meter lang; je voelt je nietig als je er naast staat. Maar je kon in de cabine en er werd driftig gefotografeerd. Dampflokomotivführer Pascal en Heizer John zijn in ieder geval op de gevoelige plaat gezet. (Vroeger maakten we grappen over Duitse beroepen. Weet je wat een Eisenbahnknotenpunkt-hinundher-schieber is? Een wisselwachter.) Ook stond er een stoomloc met een tweede drijfslag, die vanaf de stoomcilinder naar een blinde as liep. Na goed zoeken bleek deze een groot tandwiel aan te drijven; het was een tandradloc. Verder stonden er op het terrein o.a.:

- gedeckter Güterwagen, twee-assig uit ca 1853. Ongeveer de helft van de planken was weggerot.
- Schlafwagen der Reichsregierung uit 1937. Deze had al dubbelglas en viervoudig geveerde draaistellen.
- Rangeerloc met accu-aandrijving; lijkt op onze Sik qua bediening vanaf de treeplanken.
- Elektrische locomotief uit 1913 die de Kaiserliche Postwagons trok. Een BoBo met een topsnelheid van 20 km/u. (Anders werd de keizer overbelast door de snelheid van de aangeleverde poststukken, denk ik.)

Bron: **Het Zijspoor** - clubblad van de Modelbouw Vereniging Arnhem e.o.

Buiten reed een Schienenbus met twee motorkappen, een Wismar, bouwjaar 1936. Naast de motorkappen waren treeplanken waar je fietsen op kon zetten.

Verder werden we verrast door een P8 die een aantal wagons trok, waarin dagjesmensen zaten. Hij werd losgekoppeld en kwam aanrangeren en stopte boven de asput. De gereedschapskist ging open, want er moest kennelijk iets gerepareerd worden. We hebben het niet afgewacht, want het was half twaalf. De Loc, een 2C, bouwjaar 1918, heeft 1180 pk en kan 100 km/u rijden. Achteruit rijden mocht met 50 of 80 km, dat lag aan het type tender. De loc wordt ingezet voor museumritten. Hij is toen voorzien van Indusi (Induktive Zugsicherung), die zorgt dat er bij negeren van een rood licht of snelheidsoverschrijding de remmen geactiveerd worden) en van Zugbahnfunk, de telefonische verbinding met de treindienstleiding. Er zijn er 3561 van gebouwd en deze machines waren vele jaren de ruggengraat van het personenvervoer. Ze zijn ingezet van 1906 tot 1928.



Al met al een leuk museum, waar je gerust een hele dag kunt vertoeven, als je iets hebt met treintjes.



Een ritje van een half uur naar Herdecke, waar de auto's bij het station geparkeerd werden. De railbus stond al klaar. De combinatie bestond uit een motorwagen en twee aanhangwagens, waarvan de laatste voorzien was van een stuurstand. De motorwagen heeft twee motoren van 150 pk en een topsnelheid van 90 km. De motoren zijn van Büssing. Deze heeft liggende cilinders en daardoor een geringe inbouwhoogte.



De organisator had een plaats in de motorwagen gereserveerd. Ik had mijn videocamera bij me en bij het instappen mocht ik, na nederig verzoek, bij Ausnahme op een klapzitje naast de Lokführer zitten. De rit begon en even later reden we via een hoog viaduct over de Har Kortsee naar Hagen. Soms reden we door de mooie natuur over enkelspoor. Dan over een derde spoor naast dubbelspoor, waar ook ICE's over zoeven, naar Haspe. Ook achter langs sloperijen en industrieterreinen.

Na vertrek in Hagen greep de Indusi in. Onze machinist zat nogal veel te praten met de zoon van de conducteur en was te laat om actie te ondernemen, toen de Indusi begon te piepen. Maar gelukkig hadden we een Zugbahnfunk en moest hij even bellen om vrijgave. Daarna ging het weer verder, eerst over de hoofdbaan waar we dik 80 reden.

Verderop gingen we een nevenbaan op. De conducteur moest uitstappen om de beveiliging te activeren in een gebouwtje naast de baan, want op het traject naar Kluterthöhle was de automatische regeling niet meer actief. Bij kruisingen met wegen moest de conducteur uitstappen (ik mocht hem de rood-witte vlag aanreiken, die naast mijn zitje in een houder stond). Na gebruik van de treinfluit reden we dan verder. De snelheid lag zo rond 30 km.

Bij Gevelsberg-Nirgena had de trein moeite om op gang te komen. Het was gaan miezeren en de wielen slipten door. De 20tons motorwagen had moeite om met de twee maal 10tons wagens op gang te komen. Er werd driftig met de versnellingsbak geschakeld maar de voeten werden goed geveegd (doorslippende wielen volgens NS-jargon). Maar we hadden een goede machinist. Door naar de volgende kruising. Hier moest de conducteur eruit om de overwegbomen naar beneden te zwingelen. De volgende stop was bij Gevelsberg-Erlebnispark. Hier ging de conducteur de verkeerslichten inschakelen, want de rails liep over de rijbaan, die onder een tunnel doorliep. Heel leuk.

Tijdens een stop kreeg ik uitleg over de bediening van de Schienenbus. Er zit een zesversnellingsbak met hydraulische koppelmvormer in. Bij 1000 toeren begint olie tegen een schoepenwiel te slingeren, dat dan mee gaat draaien. Het kiezen van de versnelling gebeurt met een draaiknop op het dashboard en gas geven doet de machinist met een knuppel aan zijn linkerkant. Hier bedient hij ook de koppeling me, waarmee hij de versnellingen kan schakelen.

Hierna reden we weer terug naar het beginpunt. Jitse stelde voor om naar Emmerich te gaan om wat te eten bij zijn onderbuurman, Steiger1. Tijdens een lekker etentje werd de organisator bedankt en keerden we met een rond buikje huiswaarts. Was een prima, leerzaam, gezellig en voedzaam dagje uit. Graag tot een volgende keer.



Nabranders. Ik droom de laatste tijd veel over treinen. Zou dat komen omdat de Museumsführer op mijn nachtkastje ligt?

Terugkijken? Bekijk hier mijn filmverslag! <https://www.youtube.com/watch?v=4-IVvozBzJA>