

Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands

Bruchhausen-Vilsen—Heiligenberg—Asendorf

DEV-Betriebsergebnisse für 1988

Die DEV-Statistiker legten rechtzeitig für dieses Heft die Betriebsergebnisse von 1988 vor. Für die rasche Erledigung dieser mühseligen Arbeit gilt den drei wackeren Aktiven ein herzliches „Dankes schön“.

1988 beförderte die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf in 306 Personenzügen, 108 Triebwagenzügen, 22 GmP und 18 PmG 47.994 Fälle (-2,7% gegenüber 1987), wie es im schönsten Beamten-Deutsch heißt. Gemeint sind natürlich fröhliche Menschen, die die Züge der Museums-Eisenbahn benutzten. 40.853 Beförderungsfälle (-5,1%) wurden im Sommer und 7.141 (+13,7%) in Nikolauszügen abgefertigt. Auch 2 Kleinwagenfahrten fanden statt, dabei handelt es sich um die Hochzeitsfahrt mit der Handhebeldraisine. Außerdem führte der DEV 77 Güterzugfahrten, 36 Sperrfahrten und 22 Triebfahrzeug-Leerfahrten durch, die zum größten Teil durch die Gleisbaustelle im Einschnitt verursacht wurden. Leider wurde nicht erfaßt, an wievielen Tagen diese 591 Zugbewegungen stattfanden, es läßt sich jedoch abschätzen, daß nahezu jeder dritte Tag ein Betriebstag war und das über das ganze Jahr 1988.

Triebfahrzeugleistungen

HOYA	1408,6 km
HERMANN	732,6 km
T 42	634,6 km
FRANZBURG	514,8 km
V 3	428,6 km
SPREEWALD	226,2 km
T 41	171,6 km
T 46	129,6 km
V 1	86,4 km
181 (Handhebeldraisine)	7,8 km
PLETTENBERG	3,9 km

Wagenleistungen

14	2247,8 km
12	2137,2 km
15	2034,6 km
4	2020,2 km
53	1881,2 km
9	1639,4 km
3	1567,8 km
52	936,0 km
11	608,4 km
22	374,4 km
5	327,6 km
145	240,7 km
23	202,8 km
113	194,6 km
133	180,7 km
31	171,6 km
140	149,3 km
138	137,0 km
132	101,4 km
178	99,3 km
146	93,6 km
111	77,6 km
112	70,2 km
177	68,1 km
141	62,4 km
142	15,6 km
144	3,9 km

Personalleistungen

Wolfgang Schneider	1741,2 km
Volker Steffens	1460,0 km
Andreas Schulz	1241,6 km
Jens Hatesohl	846,6 km
Peter Grund	834,6 km
Dirk Lonscher	787,8 km
Elmar Böcker	671,8 km
Jens Böcker	669,3 km
F. Furchert	631,8 km
Robert Angerhausen	616,7 km
Markus Fuhrmann	616,2 km
Ralf Hormann	597,2 km
Christian Schröder	588,9 km
Karl Hunold	553,0 km
Stefan Oeters	538,2 km
Andreas Schad	516,2 km
Christian Speer	496,2 km
Wolfgang Moll	430,4 km
Claus Hanack	395,8 km
Rudi Linge	390,0 km
Andreas Simme	382,2 km
Wolf-Jobst Siedler	358,8 km
Uwe Heidegott	351,0 km
Wolfram Bäumer	351,0 km
Mechthild Schröder	335,4 km

Der regelspurige Triebwagen T 1 legte 1630,3 km auf der VGH-Strecke, 261,6 km auf DB-Strecken und auf der Wittlager Kreisbahn 67,6 km zurück. Dabei wurden 2725 Fälle befördert.

Die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1988 wird wieder unsere Schatzmeisterin auf der Mitgliederversammlung vortragen und erläutern, die am Samstag, dem 29. April 1989, stattfinden soll.

Elmar Böcker

Übersicht über die DEV-Konten

Durch einige Umstellungen bei der Absetzbarkeit von Spenden mußten die Bankverbindungen umorganisiert werden. Die folgende Übersicht soll Fehlbuchungen und Verzögerungen vermeiden helfen und die Angaben in den DEV-Veröffentlichungen berichtigen. Bitte beachten Sie bei allen Zahlungen die richtigen Konten.

Mitgliedsbeiträge

Kreissparkasse Vilsen	Kto. 655
BLZ 291 517 55	
Postgiroamt Hamburg	Kto. 313 281-200
BLZ 200 100 20	
Volksbank Bruchhausen-Vilsen	
BLZ 291 616 82	Kto. 25400 200

Die Mitgliedsbeiträge sind nicht steuerbegünstigt im Sinne des Einkommensteuergesetzes. Bankeinzug erspart Ihnen und Ihrem Verein Kosten und Mühe.

Versand

Postgiroamt Hamburg	Kto. 1617-208
BLZ 200 100 20	

Spenden

Volksbank Bruchhausen-Vilsen	
BLZ 291 616 82	Kto. 23165 700
Samtgemeindekasse Bruchhausen-Vilsen	
Kennwort: DEV-Spende oder DEV-Schwellenspende.	
Spenden sind steuerlich absetzbar.	



Sonderfahrt mit T 41 für den örtlichen Kindergarten, so würde es in einer offiziellen Verlautbarung heißen. Die Kinder gehören zur sogenannten „Mäusegruppe“ und daß der Schienenbus auch auf den Namen „Maus“ hört, dürfte bekannt sein. Daher handelt es sich um ein Mäusetreffen. Oktober 1988.

Foto: Elmar Böcker

Kleinbahn Emden - Pewsum - Greetsiel

Für die Dokumentation dieser weitgehend unbekanntenen Kleinbahn in der Reihe DEV-Bücherei werden noch gesucht:

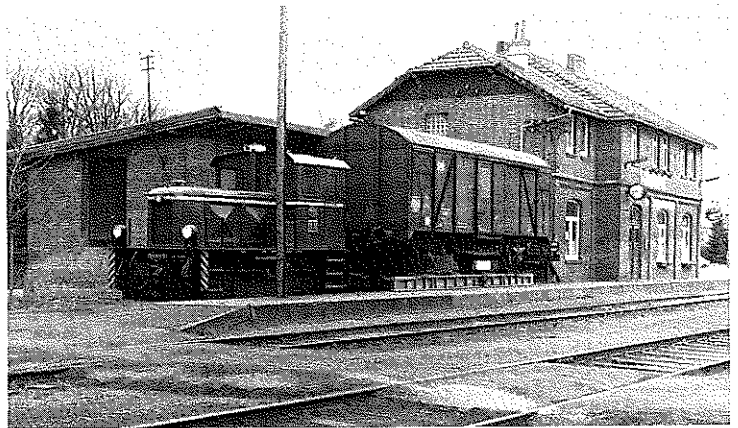
Informationen
Daten
Geschichten
Fotos
Zeichnungen

Wer kann helfen?

Jede Kleinigkeit kann wichtig sein, das Manuskript zu ergänzen und zu berichtigen.

Bitte schreiben Sie an:

Redaktion DME
Wolfram Bäumer
Kernerstraße 35
7000 Stuttgart 1



Güterzug im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen mit Stückgut nach Heuligenberg, Arbste und Asendorf am 2. Januar 1988.

Foto: Wolfram Bäumer



Rollwagenzug nach Heiligenberg in der Heiligenberger Kurve. 6. Januar 1988.

Foto: Wolfram Bäumer

Jürgen Werder

Gleisbau bei der Museums-Eisenbahn

Die „Jürgens-Samstags-Rotte“ setzt ihre Arbeitseinsätze ab Februar am jeweils letzten Sonnabend im Monat fort. Wir wollen bei offenem Wetter am 25. Februar 1989 die Weiche 2 im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen auswechseln und Gleis 1 neu anschließen.

Aufgrund der Beschwerden unserer Schüler, für die JSR weiterhin den in Niedersachsen schulfreien zweiten Sonnabend im Monat zu nehmen, soll eine Schülerrotte ins Leben gerufen werden. Damit zu-

mindest mit der Handhebeldraisine zum Einsatzort gefahren werden darf, muß sich noch ein/e im Betriebsdienst geprüfte/r Mitarbeiter/in zur Verfügung stellen. Dann könnte es eine zünftige Sache mit kleinem Gleisunterhalt werden; Gelegenheit ist genügend vorhanden.

Wie immer ist die Teilnahme unverbindlich, freiwillig und kostenlos. Wer mitmachen möchte, kann morgens gegen 8.00 Uhr in Bruchhausen-Vilsen erscheinen, oder besser noch, er/sie kann sich mit einer kleinen Postkarte anmelden bei:

Jürgen Werder
Ritzenbütteler Straße 75
2874 Lemwerder

Eimar Böcker

DEV-Terminplan für 1989

Die nachfolgenden Termine sollen einen Überblick über die Aktivitäten des DEV geben. Vereinzelt sind noch Änderungen möglich.

Kohlfahrten T 1

4., 11., 18. und 25. Februar und 4. März

Jürgens-Samstags-Rotte

25. Februar, 25. März, 29. April, 27. Mai, 24. Juni, 29. Juli, 26. August, 30. September, 28. Oktober und 25. November

Ausstellungen

ABF Hannover 4. bis 12. Februar
Freiz. u. Reise Oldenburg 24. bis 26. Februar
Urlaub 89 Bremen 16. bis 19. März
HAFA 89 Bremen 12. bis 21. Mai

Stadtfest Hoya

9. April
Putzwochenende 22. und 23. April
Mitgliederversammlung 29. April

Saisoneröffnung

30. April
Pfungsten-Sonderfahrplan 14. Mai
FKB-Wochenende 3. und 4. Juni
Schulfahrten 4. bis 8. Juli
Tage d. Eisenbahnfreundes 19. u. 20. Aug.
Nachtzüge 16. u. 30. September
Saisonende 1. Oktober

Verkehrstage T 1

30. April, 28. Mai, 25. Juni, 23. Juli, 20. August und 17. September

Nikolausfahrten

2., 3., 9., 10., 16. und 17. Dezember

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

1989

Termine

	Februar	März	April	Mal	Juni
Januar	1 Mi	1 Mi	1 Sa	1 Mo Fahrtag	
1 So Neujahr	2 Do	2 Do	2 So	2 Di	
2 Mo	3 Fr	3 Fr	3 Mo	3 Mi	1 Do
3 Di	4 Sa Kohlfahrt T 1	4 Sa	4 Di	4 Do Fahrtag	2 Fr
4 Mi	5 So	5 So Kohlfahrt T 1	5 Mi	5 Fr	3 Sa FKB
5 Do	6 Mo	6 Mo	6 Do	6 Sa	4 So Wochenende
6 Fr HL.drei Könige	7 Di Faschnacht	7 Di	7 Fr	7 So Fahrtag	5 Mo
7 Sa	8 Mi	8 Mi	8 Sa	8 Mo	6 Di
8 So	9 Do	9 Do	9 So	9 Di	7 Mi
9 Mo	10 Fr	10 Fr	10 Mo	10 Mi	8 Do
10 Di	11 Sa Kohlfahrt T 1	11 Sa	11 Di	11 Do	9 Fr
11 Mi	12 So	12 So	12 Mi	12 Fr	10 Sa
12 Do	13 Mo	13 Mo	13 Do	13 Sa	11 So Fahrtag
13 Fr	14 Di	14 Di	14 Fr	14 So Sonderfahrplan	12 Mo
14 Sa	15 Mi	15 Mi	15 Sa	15 Mo Fahrtag	13 Di
15 So	16 Do	16 Do	16 So	16 Di	14 Mi
16 Mo	17 Fr	17 Fr	17 Mo	17 Mi	15 Do
17 Di	18 Sa Kohlfahrt T 1	18 Sa	18 Di	18 Do	16 Fr
18 Mi	19 So	19 So	19 Mi	19 Fr	17 Sa Fahrtag
19 Do	20 Mo	20 Mo	20 Do	20 Sa	18 So Fahrtag
20 Fr	21 Di	21 Di	21 Fr	21 So	19 Mo
21 Sa Kohlfahrt T 1	22 Mi	22 Mi	22 Sa	22 So	20 Di
22 So	23 Do	23 Do	23 So Wochenende	23 Di	21 Mi
23 Mo	24 Fr Karfreitag	24 Fr	24 Mo	24 Mi	22 Do
24 Di	25 Sa JSR u. Kf. T 1	25 Sa JSR	25 Di	25 Do	23 Fr
25 Mi	26 So Ostermontag	26 So Ostermontag	26 Mi	26 Fr	24 Sa JSR
26 Do	27 Mo	27 Mo Ostermontag	27 Do	27 Sa JSR	25 So Fahrtag T 1
27 Fr	28 Di	28 Di	28 Fr	28 So Fahrtag T 1	26 Mo
28 Sa Kohlfahrt T 1	29 Mi	29 Mi JSR	29 Sa	29 Mo	27 Di
29 So	30 Do	30 Do	30 So Fahrtag T 1	30 Di	28 Mi
30 Mo	31 Fr	31 Fr		31 Mi	29 Do
31 Di					30 Fr

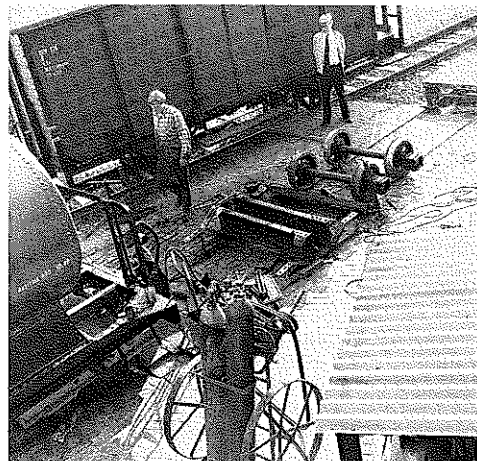
Rückblick auf das Jahr 1988 für die Museums-Eisenbahn

Silvester und Neujahr bei der Museums-Eisenbahn, dann Heimfahrt und Redaktions-schluß für Heft 1 des neuen Jahres, das ist der Jahreswechsel aus der Sicht des Redakteurs. Jedes Jahr der gleiche Ablauf und immer wieder schön. Mit frischen Eindrücken aus Bruchhausen-Vilsen im Kopf fällt der Blick ein Jahr zurück leicht. Aus diesen Eindrücken entstanden die folgenden Zeilen. Es handelt sich also weder um einen wissenschaftlichen noch vollständigen Beitrag, der sicher auch nicht objektiv sein kann.

Die letztjährige Neujahrtsfahrt fand traditionell am 1. Januar statt (das sei für die Kleinbahn-historiker vermerkt, die den genauen Tag als Datum auf ihren Fotos vermerken wollen) und führte mit dem T 1 nach Liebenau. Damit begann das Jahr sehr angenehm und wenig aufregend. Große Aufregung verursachte das Angebot der VGH ein paar Tage später, einen Dachbodenraum ausräumen zu dürfen. Neben Fahrkartenverkaufsschranken gab es dort Datumstempler und viele Fahrkarten der Kleinbahn HSA.

Der Betrieb auf der Museums-Eisenbahn begann 1988 recht spät – am 2. Januar. Als mobiler Lagerraum für das in den Heiligenberger Schuppen lagernde Material mußte ein leerer regelspuriger Güterwagen aufgebockt werden. Es gelang und stolz darauf, daß es gelungen war, wurde die Garnitur am Bruchhausen-Vilsener Güterschuppen so hingestellt, als sollte gleich der Güterzug mit Stückgut für Heiligenberg, Arbste und Asendorf losfahren. Tatsächlich brachte erst am 6. Januar ein Güterzug den G-Wagen nach Heiligenberg, aus ausbildungsbetrieblichen Gründen mit der V 1 bespannt, und aus fotografischen Gründen mit dem 146, der Holzwerkstatt, behängt.

Schon seit Jahren ist es üblich, neue Fahrzeuge der Museums-Eisenbahn für den Erstein-satz einer sparsamen betrieblichen Haupt-untersuchung zu unterziehen und sie dann später, wenn dafür Zeit ist, völlig zu zerlegen und gründlich aufzuarbeiten. So geschehen zuletzt am Kesselwagen 152; er erhielt am 18. Juli 1984 seine Zulassung, ist aber in den letzten vier Jahren nicht in Betrieb gewesen. Denn kaum in Dienst gestellt, wurden die Drehgestelle doch für nicht tauglich genug befunden und ausgebaut. Die interessanten Diamond-Drehgestelle wirken von der Bauart sehr einfach. Doch wenn die Einzelteile neu zusammen-gesetzt sind – das war 1988 der Fall, dann ist es sehr diffizil, die in die verschiedenen Dimensionen ragenden Teile so auszu-richten, daß sie zueinander parallel bzw. win-



Drehgestellauflastung am DEV Nr. 152, 22. Mai 1988
Foto: Wolfram Bäumer

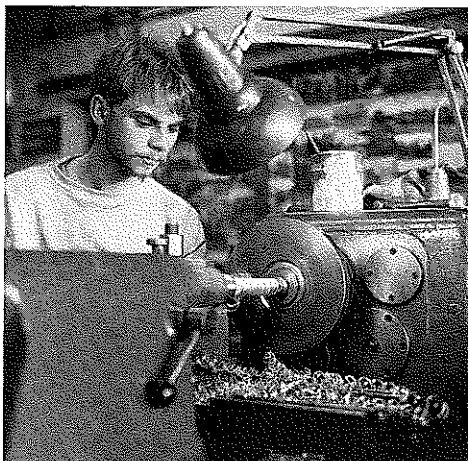


Auf dem Bahnhof Bruchhausen-Vilsen, März 1988.

Foto: Jörg Meier

klig stehen. Zu allem Überfluß müssen auch noch die Maße stimmen. Der geneigte Leser wird die enormen Schwierigkeiten bereits erahnen.

Recht erfreuliche Fortschritte machte im Frühjahr die Aufarbeitung des PLETTENBERG-Kessels. Die Feuerkiste wurde eingebaut und mußte mit Stehbolzen arretiert werden. Da man aber passende PLETTENBERG-Kessel-Stehbolzen nicht im Laden um die Ecke kaufen kann, kam unsere Drehbank wieder einmal zu Ehren. In tagelanger Fließbandarbeit wurden ca. 300 Stehbolzen gedreht, das ist eine ganze Menge. Damit die Arbeit nicht allzu eintönig würde, haben unsere Vorgänger die PLETTENBERG-Kessel-Stehbolzen-Maße durch häufige Reparaturen variiert, so daß äußerste Konzentration gefordert war. Mannigfache Verwechslung war geboten und wurde auch hinreichend genutzt. Eine gewisse PLETTENBERG-Kessel-Stehbolzen-Maße-Normung hatte man aber dennoch erreicht, denn alle Gewinde besitzen dieselbe Steigung. Für diese PLETTENBERG-Kessel-Stehbolzen-Norm-Gewindesteigung konnte ein passendes Werkzeug beschafft werden, so daß das Gewindeschneiden mit dem PLETTENBERG-Kessel-Stehbolzen-Maße-Norm-Gewinde-Strahler das Gewinde schneller geschnitten werden konnte, als sich der Wort-Wurm aussprechen läßt.



Gewindestrahler eines Stehbolzens in der Werk-statt Bruchhausen-Vilsen, 28. Februar 1988

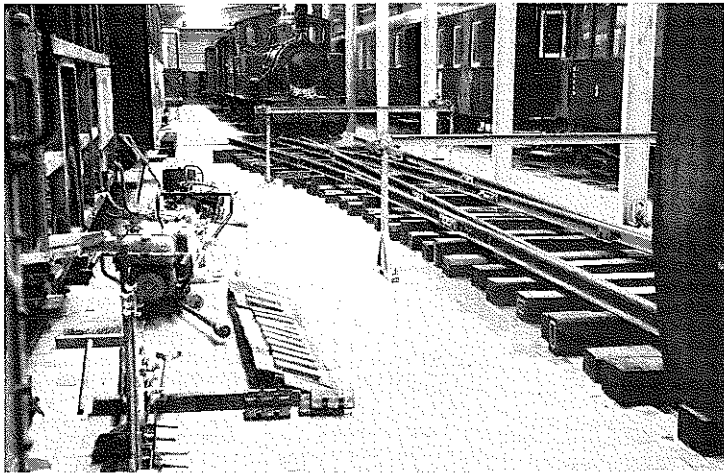
Foto: Wolfram Bäumer

Hohen Besuch erhielt die Museums-Eisenbahn am 1. April. Die Lok AURICH der Kleinbahn Speer-Aurich-Widmung hatte auf der Durchreise von ihrem sauerländischen Heimat-Bw Borkum zu einem Ostermarsch Zwischenhalt in Bruchhausen-Vilsen eingelegt. Sie nutzte den Aufenthalt zu einer umfassenden Arbeitstagung mit den betriebsfähigen Dampflokomotiven der Museums-Eisenbahn. Ein gemeinsames Abschlußkommuniqué scheiterte am Veto der FRANZBURG, die dadurch eine mit der 1992 eintretenden Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes verbundenen Harmonisierung der technischen Voraussetzungen boykottiert, daß sie eine Saugluftbremsanlage ablehnt und damit Europa um Jahre zurückwirft. So erhielt die FRANZBURG am 8. April statt der Saugluftbremse eine Hauptuntersuchung, ihre erste seit der Wiederinbetriebnahme auf der Museums-Eisenbahn.

Die Arbeit am Kessel der PLETTENBERG ging weiter. Nach den Stehbolzen sollten die Rohre eingezogen und gewalzt werden. Dazu wurde erst einmal die fahrbare Rohrwalzmaschine etwas umgeändert und aufgearbeitet, insbesondere ordentlich gespritzt.

Den gesamten Winter über montierte die Gleisbaurolle als Schlechtwetterarbeit in der Wagenhalle eine neue Weiche, welche die Weiche 2 im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen ersetzen soll, an der das Stichgleis vom Hauptgleis abzweigt. Sie wird im Zuge des dritten Abschnittes des Bahnhofsumbaus eingebaut werden und ist bis dahin in zwei Teilen zerlegt im Bahnhofsgelände zwischen der Museums-Eisenbahn und den VGH zwischengelagert.

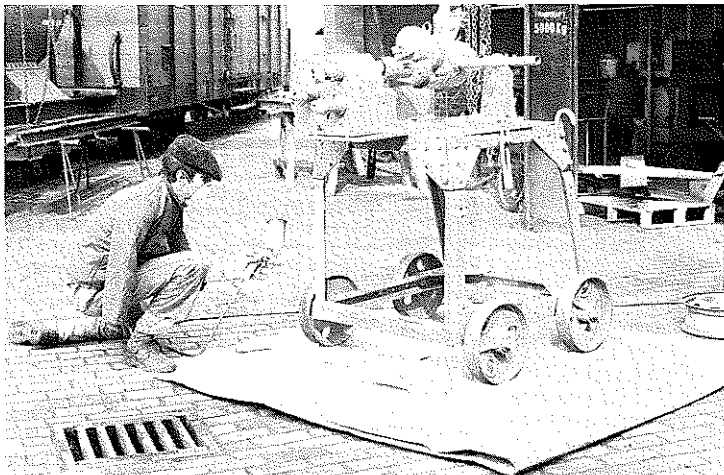
Übrigens, die Anlagen der Museums-Eisenbahn werden vom DEV ebenso wie die Fahrzeuge bei Bedarf ausgebessert oder erneuert und dabei möglichst in den Ursprungszustand zurückversetzt oder diesem zumindest angenähert. Genau in die entgegengesetzte Richtung gehen manche Entwicklungen in der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen. Dort werden auch heute noch Kopfsteinpflasterstraßen begradigt, verbreitert und asphaltiert, obwohl der Wert solcher Maßnahmen für die Lebensqualität allgemein als zweifelhaft erkannt ist. Stück für Stück werden die Details zerstört, die den Ort Bruchhausen-Vilsen bislang zu einem Kleinod machten. Letztes Jahr liefen Beratungen über den Bau eines moder-



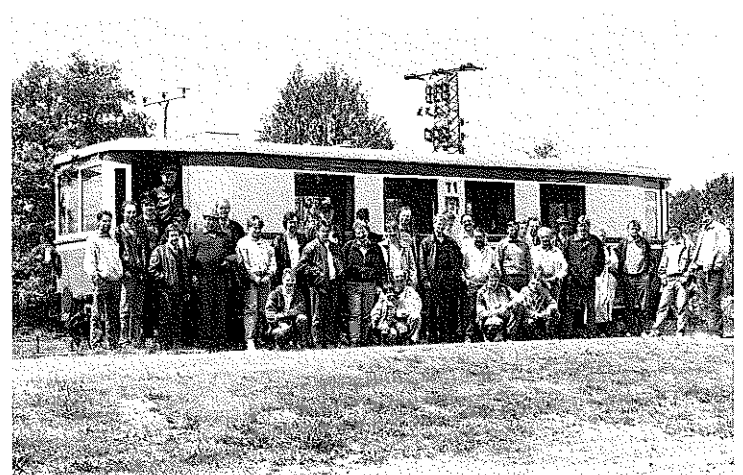
Umspurung und Montage der künftigen Weiche 2 des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen in der Wagenhalle des DEV, 14. Januar 1988.
Foto: Robert Angerhausen



Sonderzug für DEV-Mitglieder nach Asendorf zur Jahreshauptversammlung, 30. April 1988.
Foto: Regine Köster



Lackierung der Rohrwalzmaschine, 29. April 1988.
Foto: Wolfram Bäumer



Gruppenfoto mit T 1 im Haltepunkt Schwege der Wittlager Kreisbahn, 20. Mai 1988.
Foto: Wolfram Bäumer

nen Einkaufs- und Dienstleistungszentrums im Ortskern von Vilsen, für das unmittelbar eine alte Villa und mittelbar das gesamte Ortsbild geopfert werden sollten. Fortschrittliche Gemeinden um Stuttgart korrigieren heute mit erheblichem finanziellen Aufwand solche Fehler, die sie in den sechziger Jahren begingen – muß Bruchhausen-Vilsen sie mit 25 Jahren Verspätung wirklich nachmachen? Es wäre schade, wenn eines Tages die Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands in Bruchhausen-Vilsen zum Fremdkörper würde.

Zurück zur reinen Lehre: Zur Museums-Eisenbahn. Ende April hatte HERMANN zwar keinen „Platten“ und auch nicht „Rad ab“, aber einen Federbruch. Wenn kurz vor Saisonbeginn eine Lokomotive ausfällt, ist das nicht sehr angenehm, zumal, wenn die Museums-Eisenbahn den Schaden nicht selbst beheben kann und sie somit auf Lieferfirmen angewiesen ist. Doch nur einen Monat lang war HERMANN außer Gefecht. Daß es mit der Reparatur so schnell gehen würde, hatten wir nicht zu hoffen gewagt.

Die jährlich stattfindende Jahreshauptversammlung zelebrierte der Verein am 30. April 1988 in Asendorf. Dorthin ging es natürlich mit einem Sonderzug der Museums-Eisenbahn, der extra aus den zweiachsigen Wagen zusammenrangiert wurde, um den DEV-Mitgliedern etwas Besonderes zu bieten. Recht verletzend war das Verhalten vieler Mitglieder den Aktiven gegenüber, die trotz des gelungenen Sonderzuges meinten, mit ihrer „Verkehrsdose“ nach Asendorf fahren zu müssen. Nicht zum Fotografieren und auch nicht, weil der Zug überfüllt gewesen wäre – sie fuhren ohne nachvollziehbaren Grund. Es muß für einen Außenstehenden schon sehr befremdlich

wirken, wenn der Parkplatz eines Gasthofes, in dem die Jahrestagung eines Eisenbahnfreunde-Vereins stattfindet, restlos vollgeparkt ist. Liebe Mitglieder, bitte denkt doch daran, die Eisenbahn zu benutzen, wenn es darum geht, Entfernungen zu überwinden! Nach der Jahreshauptversammlung konnte mit Dampfzug zurück nach Bruchhausen-Vilsen gefahren werden. Dort wurde ganz basisdemokratisch ein Triebwagenfahrer zum Nicht-Biertrinker gewählt, so daß eine Sonderfahrt nach Syke mit dem T 1 zum Besuch der an der Strecke liegenden gastronomischen Betriebe stattfinden konnte.

Im Mai begaben sich zwei große Ereignisse für die Museums-Eisenbahn. Zum einen wurde am 1. Mai die Saison eröffnet (das ist ein Ereignis, auch wenn es nun zum 23. Mal passierte). Das zweite Ereignis (nein es wurde kein DEV-Aktiver Vater, was Ihr nur denkt) ist der Kauf der vierten Diesellok. Mit der neuen V 4, der ehemaligen EMDEN der Borkumer Kleinbahn, sind alle drei Übertragungstechniken der Verbrennungsmaschinen auf der Museum-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf vertreten. Ohne viel Aufhebens begannen die Arbeiten zur Umspurung der Lok von 900 auf 1000 mm Spurweite und der Umbau der Zug- und Stoßvorrichtungen auf das Mittelpuffersystem. Langwierige Diskussionen verursachte aber gleichzeitig der Abschluß der Arbeiten – die Neulackierung, denn es ging wieder einmal um das allseits beliebte Thema: Welche Farbgebung soll die Lok bekommen?

Freitag vor Pfingsten machte ein Teil der Aktiven einen T 1-Ausflug zur Wittlager Kreisbahn. Bei nicht fotooptimiertem Wetter ging die

Fahrt über Syke, Bassum und Holzhausen-Heddinghausen nach Schwegermoor, um dann in Schwege das obligatorische Gruppenfoto zu schießen und Mittag zu essen, zu dem uns unser Mitglied und dortiger Universal-Kleinbahner Willi Davidsmeyer einlud. Es konnten noch ein paar Fotohalte eingelegt werden, dann reisten wir bei bester Laune zurück nach Bruchhausen-Vilsen. In Rahden wurde der T 1 auf der Drehscheibe gewendet, dann bogen wir in Sulingen ab und fuhren über Nienburg und Eystrup nach Hause.

Pfingstsonntag waren stets zwei Züge auf der Strecke der Museums-Eisenbahn unterwegs, die HOYA mit einer Garnitur zweiachsiger Personenwagen und die SPREEWALD mit den Vierachsern. Außerdem waren die Triebwagen T 41 und T 42 im Einsatz. Sonniges Wetter und schöne Zuggarnituren ließen die Herzen der Eisenbahnfreunde höher schlagen. Als weitere Attraktion war unser Mitglied Gerd Reinking mit einer Camping-Garnitur, bestehend aus einem Lanz-Eilbulldog und einem rekonstruierten Zirkuswagen, angereist. Diese Garnitur paßt durch ihre Aufarbeitung sehr gut zur Museums-Eisenbahn, denn auch sie besticht durch „Klasse statt Masse“.

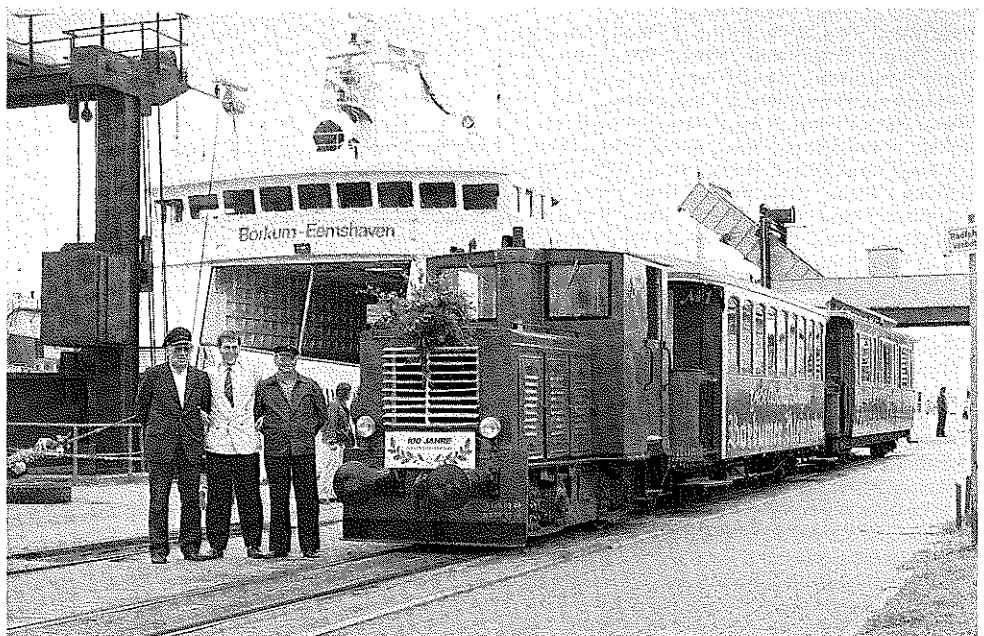
Kommen wir noch einmal auf den Kesselwagen zu sprechen. Im Frühjahr ließ die Museums-Eisenbahn die Radsätze neu profilieren. Die Arbeit an den Drehgestellen ging weiter. Zuerst wurde das Asendorfer Drehgestell fertig und unter den Wagen gesetzt. Dann ging das Syker Drehgestell in Arbeit; es mußte auch mit einem neuen Bremsgestänge versehen werden, denn die Handbremse des 152, die auf ein Drehgestell wirkt, war nicht mehr reparaturwürdig.

Schon drei Wochen nach dem T1-Ausflug reisten die DEV-Aktiven wieder zu einer Kleinbahn. Solche Betriebsausflüge dienen zwar in erster Linie dem Vergnügen der Teilnehmer, doch bei guter Organisation und Betreuung bringen sie der Museums-Eisenbahn auch Nutzen, denn die Aktiven motiviert so eine gemeinsame Exkursion zu neuen Taten, und außerdem können sie eine Menge Informationen mitnehmen. Das beweist der Betriebsausflug nach Borkum am 18. Juni. Schon die gute Vorbereitung und rechtzeitige Bekanntgabe ließen Großes erwarten, und es meldeten sich so viele Teilnehmer, daß zwei große VGH-Reisebusse gebraucht wurden. Auf Borkum erwartete uns ein Sonderzug, der völlig dem Eisenbahnfreunde-Geschmack entsprach. Er traf auch den Geschmack der übrigen Borkum-Reisenden, denn viele Leute wollten in den Zug statt in den von der Kleinbahn bereitgestellten Omnibus einsteigen, der bei schwachem Fahrgastaufkommen die Züge vertritt. Das beweist wieder einmal, daß die Reisenden Züge eben doch bevorzugen, wenn sie eine faire Wahl haben. Unser bewirtschafteter Sonderzug legte natürlich Fotohalte ein. Die Werkstattbesichtigung unter sachkundiger Führung brachte viele neue Eindrücke. Besonders neidisch blickten die DEV-Werkstättler auf die Untersuchungsgrube. Eine solche Untersuchungsgrube fehlt der Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen doch sehr. In der Wandelhalle am Meer war eine Jubiläumsausstellung zum 100jährigen Bestehen der Borkumer Inselbahn eingerichtet, die viel Beifall fand.

Der 19. Juni war ein ganz normaler Fahrtag für die Museums-Eisenbahn; er war derart normal, daß er langweilig zu werden drohte. Um dem entgegenzuwirken, beschlossen Lok- und Zugführer spontan, die drei Güterwagen, die auf Gleis 1 in Bruchhausen-Vilsen standen, mit dem 14.00-Uhr-Zug nach Heiligenberg zu fahren und mit dem 17.00-Uhr-Zug wieder zurückzubringen. Das gab einen sehr schönen GmP, der auch die Fotografen anzog. Offenbar lohnt es sich, häufig zur Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf zu fahren. Das sei den Eisenbahnfreunden mit der Abschiedsfahrt-Mentalität einmal gesagt, denn Abschiedsfahrten hat die Museums-Eisenbahn nicht im Programm.

Gleich zwei ehemalige FKB-Wagen befanden sich im Sommer in Aufarbeitung. Der Rungenwagen 133 erhielt im August eine gründliche HU, die Umbauten im Rahmen, Änderung der Zug- und Stoßvorrichtungen, Neuerbreiterung und Neuanstrich umfaßte. Diese umfangreichen Arbeiten konnten nur durch präzise Planung und optimale Harmonie bei der Zusammenarbeit von Idealisten und ABM-Museums-Eisenbahnern in weniger als einem Monat ausgeführt werden. Der Fakultativwagen 137 ist schon seit einem Jahr in HU. Da zeitweise nur ein einziger Aktiver an ihm arbeitet und dieser auch noch zum Heizen häufig abgezogen wird, dauert seine Aufarbeitung länger. Im Sommer waren die Arbeiten an Rahmen, Fahrwerk und Bremse abgeschlossen, so daß nun der Wagenkasten neu gebaut wurde und noch wird. Zu der Aufarbeitung des Fakultativwagens wird es nach Fertigstellung noch einen ausführlichen Beitrag in dieser Zeitschrift geben.

Die Aufarbeitung des Wagens 21 begann im vergangenen Sommer. Der ehemalige Ravensburg-Weingartener Personenwagen bietet einige Vorteile, die eine vorgezogene Aufarbeitung geboten scheinen lassen. Vorgezogen deshalb, weil der Wagen 18 noch nicht fertig ist, und daran anschließend erst der Wagen 5 an der Reihe wäre. Aber am Wagen 18 stocken wieder mal die Arbeiten, diesmal, weil die Niedersächsische Volkshochschule, welche die Anfertigung der Balken zugesagt hat, momentan kein Personal dafür findet. Das Fahrwerk ist fertig, mehr kann in der Werkstatt



Bahnpersonal auf Borkum, 18. Juni 1988.

Foto: Wolfram Bäumer



GmP mit 10 Wagen auf der Fahrt nach Heiligenberg, 19. Juni 1988.

Foto: Wolfram Bäumer



Personenwagen DEV Nr. 21 bei der Schadensaufnahme. Vorne ist der Grundbalken bereits zur Erneuerung ausgebaut. 1. August 1988.

Foto: Wolfram Bäumer

in Bruchhausen-Vilsen an dem Wagen nicht gearbeitet werden, solange die Balken fehlen. Der Wagen 5 ist noch einsatzfähig und wird auch gebraucht, so daß er erst nach Fertigstellung eines anderen Vierachsers in die Werkstatt einziehen kann. Dieser Vierachser sollte eigentlich der Wagen 18 sein. Die Museums-Eisenbahn besitzt zur Zeit drei nicht betriebsfähige vierachsige Personenwagen, von denen einer begonnen werden sollte: Der Wagen 1 scheidet aus, denn er besitzt weder einen Rahmen noch Drehgestelle, der Wagen 7 ist von Kopf bis Fuß oder von Dach bis Spurrkranz schrottreif, er wird in hoffentlich nicht allzu ferner Zukunft völlig neu gebaut werden müssen, was übrig blieb, war der Wagen 21. Dieser ist noch gar nicht lange bei der Museums-Eisenbahn und hat inzwischen neu gebaute Zug- und Stoßvorrichtungen erhalten, also waren die Puffer schon mal fertig. Rahmen und Drehgestelle befinden sich in erfreulich gutem Zustand, neue Träger müssen nicht eingezogen werden, also ist der zweite Punkt einer Aufarbeitung auch abgehakt. Passende Saugluftbremse hat der Wagen auch bereits; die hat er in Österreich bei Stern & Hafferl erhalten und braucht nicht einmal umgeändert zu werden. Da aber der Wagen 21 als Triebwagen-Beiwagen eingesetzt werden soll, muß er auch eine Druckluftbremse erhalten. Doch das ist kein großes Problem. Was an Arbeiten anfällt, und das ist leider mehr als in der ersten Euphorie angenommen, ist das Ausflicken fast aller Balken des Wagenkastens sowie das Anfertigen der Innenverkleidung und der halben Bestuhlung. Genau diese Arbeiten sind die Stärken der ABM-Museums-Eisenbahner, kurzum der 21 bot die idealen Voraussetzungen, um eine Aufarbeitung so schnell wie möglich zu beginnen.

Die durchschnittliche Jahrestemperatur lag 1988 etwas höher als in anderen Jahren. Wissenschaftler diskutieren, ob es sich um Auswirkungen des Treibhauseffektes handelt oder ob es nur zufällig so warm war. An dieser Diskussion beteiligen sich die Aktiven der Museums-Eisenbahn nur wenig oder gar nicht, aber die Auswirkungen der Temperaturen machten ihnen doch zu schaffen. Ausgeprägte Nordlichter wußten dann die Abkühlung durch „Lokwasser“ sehr zu schätzen.



„... Und das tut gut!“ 14. August 1988.

Foto: Wolfram Bäumer

Am 20. und 21. August fand der »Tag des Eisenbahnfreundes« auf der Museums-Eisenbahn statt. Der reine Güterzug wurde durch einen aufgebockten Regelspurwagen verstärkt, und der Wagen 133 war mit Stroh beladen, eine gute Idee, um den Güterverkehr einer ländlichen Kleinbahn zu demonstrieren.

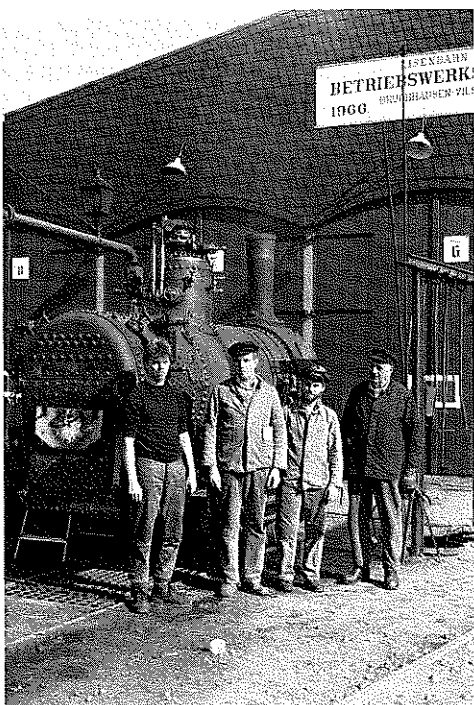
Die Arbeiten am Kessel der PLETTENBERG konnten Anfang September im wesentlichen

abgeschlossen werden, und die TÜV-Abnahme am 30. September 1988 segnete das Geleistete ab. Damit in der Lokwerkstatt keine Langeweile ausbricht, wurden am 2. September feierlich Fahrwerk und Gehäuse der Lok aus Heiligenberg geholt, so daß die Dampfmaschinen weiterspielen konnten. Das taten sie auch gleich ausgiebig: Das Dach wurde abgenommen, der Rest der Lok gründlich gedampft und dann begutachtet.

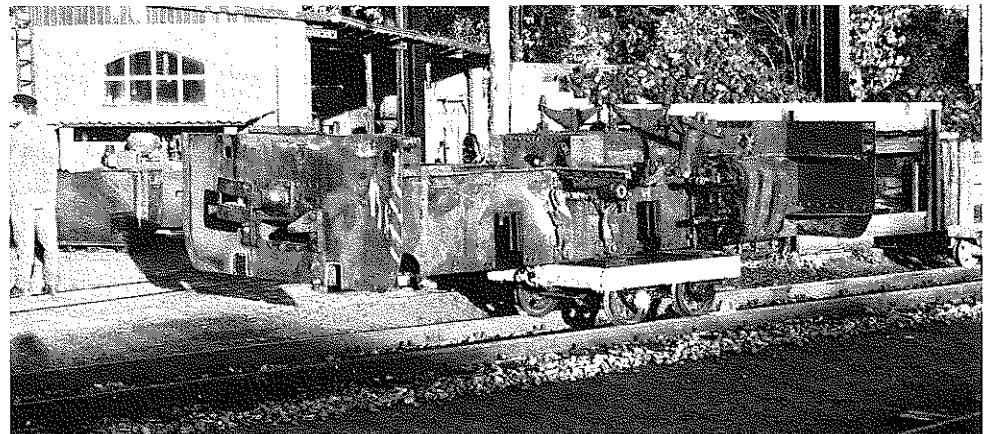


„Nein, so viel Arbeit!“ 8. September 1988.

Foto: Wolfram Bäumer



Gruppenfoto mit TÜV-geprüfem PLETTENBERG-Kessel, 30. September 1988 Foto: Roland Hacke



Rahmen der PLETTENBERG, 8. Oktober 1988.

Foto: Claus Hanack

Am 8. September wurde wieder einmal ein Hochzeitszug gefahren, doch er bestand „nur“ aus der Handhebelraisine, die Hartmut und Heike Drewes aus Bruchhausen-Vilsen mit einem Teil ihrer Hochzeitsgäste nach Heiligenberg brachte.

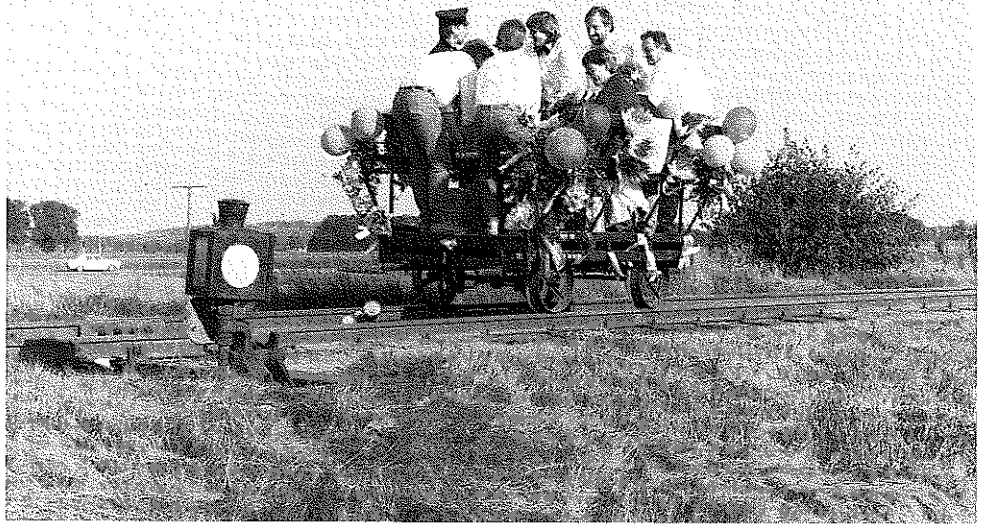
Am 1. Oktober stieß ein weiterer Zugang zur Fahrzeugsammlung der Museums-Eisenbahn. Von der RAG war ein Schotterwagen des 900-mm-Braunkohlentagebau-Netzes gekauft worden. Da eine Umspurung nach dem Patent Selkantbahn geplant ist, d. h. der Wagen erhält zwei meterspurige Drehgestelle, bekam er die Nummer 148 passend zu den Vierachsern 145 bis 147. Doch weil es sich bei diesem Fahrzeug eindeutig um einen Bahndienstwagen handelt, wurde er am 6. Januar 1989 umgenummert in 163. Schotterwagen sind nahezu immer Bahndienstfahrzeuge, die nur zu Baumaßnahmen eingesetzt werden. Es gab aber auch Ausnahmen, wenn nämlich ein Steinbruch an einer Kleinbahn für Schottertransporte als Ladegut sorgte. Das ist aber auf norddeutschen Kleinbahnen nicht der Fall gewesen, daher wäre die Güterwagen-Nummer ein Stillbruch gewesen. Haarspaltere! Vielleicht, aber kulturelle Arbeit mit wissenschaftlichem Anspruch wirkt auf Außenstehende stets als Kleinkrämerei.

Anfang Oktober kam der große Tag für den Kesselwagen. Er wurde auf das zweite aufgearbeitete Drehgestell gesetzt. Es folgte eine Leerprobefahrt, die eine geringe Erwärmung von zwei Achslagern hervorrief, eine Lastprobefahrt konnte leider nicht stattfinden, da von den notwendigen 130 Hektolitern Bier der Füllung zu viel durch Lecks im Tank verlorengegangen wäre. Mit der Abdichtung durch zweimaligen Anstrich mit Bitumenfarbe wurde daher umgehend begonnen. Noch im November wurde der Wagen endgültig fertiggestellt.

Einen neuen Innenanstrich erhielt auch der G 138. Bislang besaß dieser gedeckte KAE-Güterwagen Regale für die Aufbewahrung der zahlreichen Petroleumlaternen. Nach dem Bau eines abschließbaren Laternenregals in der Fahrzeughalle Bruchhausen-Vilsen beschlossen die Aktiven, den 138 künftig als zweiten Rottenwagen zu nutzen. Im Winter 1987/88 entfernten sie die Regale. Weil die Aktiven der Rotte aber so sehr mit Gleisbau und den damit verbundenen Arbeiten ausgelastet sind, wurde der Wagen im Herbst von einem ABM-Museums-Eisenbahner innen abgeschliffen und neu lackiert. Geplant ist, den Wagen später mit Stühlen, einem Tisch und einem Ofen auszustatten, damit die Rotte die Möglichkeit erhält, die Arbeitspausen bei schlechtem Wetter geschützt vor Nässe und Kälte zünftig zu verleben. Bis dahin kann der Wagen bei besonderen Anlässen (z. B. »Tag des Eisenbahnfreundes«) als echter Güterwagen im Stückgutverkehr oder ähnlicher Verwendung gezeigt werden, denn alle anderen gedeckten Güterwagen dienen der Museums-Eisenbahn als fahrbare Lager oder Werkstatt und können nur äußerlich den Güterverkehr demonstrieren.

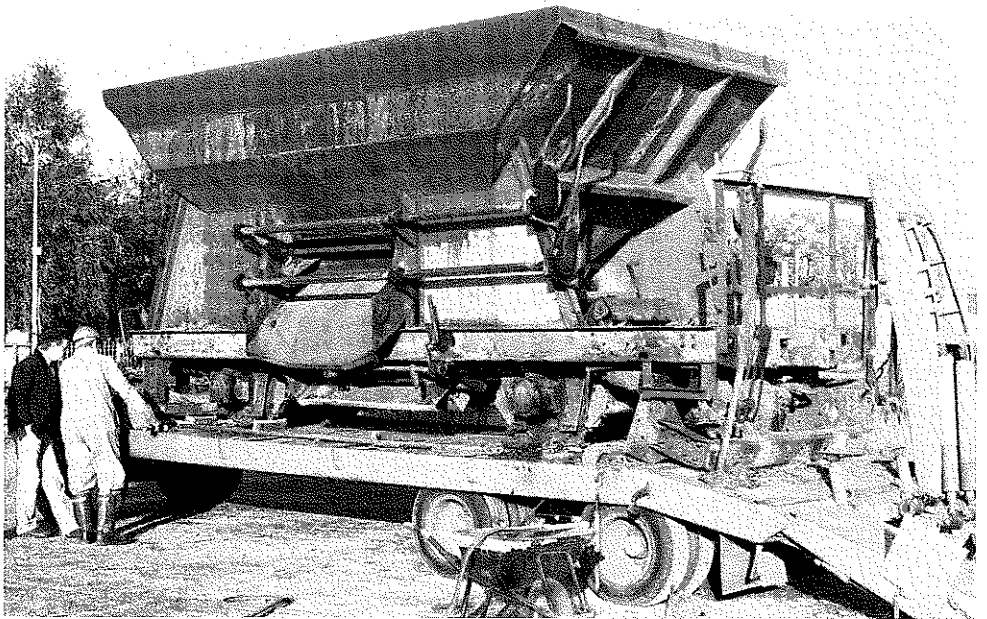
Im November erfuhr die Ausleuchtung der Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen durch den Neuanstrich der zur Fahrzeughalle stehenden Wand mit weißer Farbe eine deutlich sichtbare Verbesserung.

Umfangreiche Aktivitäten fanden auch außerhalb der Werkstatt statt: Die Arbeiten an der Gleisbaustelle im Einschnitt wurden bis auf kleine Restarbeiten pünktlich in der Woche vor den Nikolausfahrten abgeschlossen; ein ausführlicher Bericht über diese technisch und organisatorisch interessante Baumaßnahme folgt demnächst.



Per Muskelkraft in die Flitterwochen, 8. September 1988.

Foto: Wolfram Bäumer



Ankunft des Schotterwagens DEV Nr. 163 in Bruchhausen-Vilsen, 1. Oktober 1988.

Foto: Hartwig Harms



Die Aufarbeitung beginnt erst einmal mit dem Abbrennen der unbrauchbaren oder verbogenen Teile, 11. November 1988.

Foto: Wolfram Bäumer

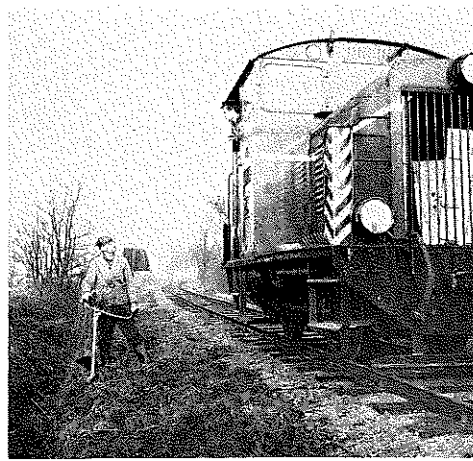
Daneben mußten die Gräben zwischen Heiligenberg und Asendorf grundlegend gereinigt werden, um die Wasserabführung zu verbessern und Schwierigkeiten mit den Anliegern aus dem Weg zu gehen. Durch die damit verbundene Ausholzung der Buschreihe hat sich die Optik stark geändert. Denn fuhr der Zug bislang zwischen einer Leitplanke zur Rechten und einer Buschreihe zur Linken kaum sichtbar nach Asendorf, so sind nun zahlreiche attraktive Fotostandpunkte entstanden, an denen der Zug zusammen mit einigen kleinen Bäumchen – vormals großen Büschen – abgelichtet werden kann.

Die Bw-Ast in Hoya des DEV, die der VGH-Zentralwerkstatt räumlich angegliedert ist, war mit der Wartung und der Pflege des T 1 gut ausgelastet. Nennenswerte Arbeit machte im Oktober die Kupplung, denn sie war kaputt: Aus den Kupplungsscheiben waren Stücke herausgebrochen. Eine neue Kupplung wurde bestellt und bezahlt und auch eingebaut. Leider hatte man uns aber eine falsch dimensionierte Kupplung geschickt, so daß nach einem Fahrtag auch die neue Kupplung wieder ausgebaut und gegen eine andere ersetzt werden mußte.

Das in den letzten Jahren praktizierte „Fahrzeudreißer“ zu Silvester – gemeint ist das Zerlegen der untersuchungspflichtigen Fahrzeuge – fiel Silvester 1988 aus. Das lag vorwiegend an der geringen Aktiven-Mannschaft an jenem Wochenende. Das einzige spektakuläre Silvester-Ereignis war die Kraftstoff-Verbrauchsfahrt mit der V 4 im Bahnhofsgelände.

Am Neujahrsmorgen um 10.00 Uhr erschien im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen der T 1 zur traditionellen Neujahrsfahrt. Sie fand in aller Ruhe statt, zunächst ging es nach Syke, damit ein Aktiver seinen Zug nach Hause erreicht. Dann fuhren wir zurück nach Bruchhausen-Vilsen, wobei wir es nicht versäumten, in den an der Strecke liegenden Gastwirtschaften ein frohes neues Jahr zu wünschen. Nach einem Mittagessen, bestehend aus den Resten vom Vorabend, fuhr der Triebwagen T 41 mit den Aktiven nach Asendorf, wo die Gastwirtschaft von Frau Schierholz aufgesucht wurde. Die Rückfahrt wurde nur noch durch einen Besuch eines an der Strecke wohnenden Aktiven unterbrochen, dann ging es nach einem Umsteigen in Bruchhausen-Vilsen weiter nach Hoya, wo der Bahnhofswirtschaft die Ehre gegeben wurde. Zwar waren nur wenige Aktive dabei, aber vielleicht gerade deswegen waren sowohl Silvester als auch die Neujahrsfahrt diesmal ganz besonders gelungen.

Der Rückblick war recht umfangreich – das mußte er auch sein, denn es wurde auch sehr viel unternommen und erreicht. Die zurückliegenden Leistungen verblassen in den Augen der im Tagesgeschäft stehenden Aktiven häufig und werden nicht mehr ihrer Bedeutung entsprechend gewertet. Darum soll dieser Beitrag nicht nur der Dokumentation dienen und den Mitgliedern und anderen Lesern vom DEV berichten sondern auch gerade die Mitarbeiter an ihre eigenen Erfolge erinnern. In letzter Zeit kommt manchmal in der Werkstatt eine depressive Stimmung auf: „Wer soll das alles schaffen?“ Gerade jetzt, im Winter 1988/89 stehen 9 Wagen zu Hauptuntersuchungen an, das ist ein Viertel des gesamten Wagenparks. Doch was auf den ersten Blick als drohender Untergang erscheint, sollte nicht als solcher dargestellt werden, das trägt keineswegs zur Motivation bei. Denn bei genauem Hinsehen stellt man fest, daß sich alle diese 9 Wagen in tadellosem Zustand befinden; sie wurden allesamt erst in den letzten 15 Jahren von uns aufgearbeitet. Außer den routinemäßigen Arbeiten und kleineren Reparaturen fällt nichts weiter an. Natürlich müssen die Untersuchungen abgearbeitet werden, und außerdem sollen 3 Wagen einen neuen Außenan-



Kleiner Schnack zwischendurch beim Freischneiden der Strecke, 4. Januar 1989
Foto: Wolfram Bäumer



Abfahren der Zweige, Bahnhof Heiligenberg, 4. Januar 1989
Foto: Wolfram Bäumer



Diesellokopparade in Bruchhausen-Vilsen, v.l.n.r.: V 3, V 1, V 4. 31. Dezember 1988.

Foto: Wolfram Bäumer



Der harte Kern der Silvesterparties in Syke, 1. Januar 1989.

Foto: Selbstaurlöser

strich erhalten; die Aktiven finden also hinreichend Möglichkeit zur Betätigung.

Wer nach dem Lesen dieses Artikels Lust bekommen haben sollte, an der Arbeit, den Exkursionen und den Erfolgen der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf teilzunehmen, ist herzlich willkommen. Mitzu-

bringen sind gute Laune und Arbeitskleidung, mehr ist nicht erforderlich. Wer im Laufe des Jahres 1989 Fotos von der Museums-Eisenbahn macht und sie für eine Veröffentlichung zur Verfügung stellen möchte, kann sie gerne an die Redaktion einsenden und schließlich: Hat jemand Lust, den Jahresrückblick 1989 zu schreiben?

Es fing ganz harmlos an

Ein unscheinbarer Notizzettel verkündete am Freitag, dem 9. Dezember 1988, daß ein japanisches Fernseherteam am Sonnabend im und um den Nikolauszug filmen wolle. Das Team wurde also in Empfang genommen und der Ablauf der Nikolausfahrten erklärt. Bei einem kurzen Gespräch erfuhr man, daß ein kleiner Nikolaus-Werbezeitel die Ursache des Besuches war. Es wurden Aufnahmen gemacht, die Herren waren begeistert. Zum Schluß eine kurze Frage: Ob denn die Museums-Eisenbahn auch am Heiligen Abend fahren würde. Die Antwort war ebenso kurz: „Weihnachten und speziell am Heiligen Abend ist hier niemand überhaupt ... An einem Wochenende im Jahr ... Familie ...“ Das Fernseherteam bedankte und verabschiedete sich und fuhr zurück nach Bonn. Das unergründliche asiatische Lächeln zum Abschied hätte uns stutzig machen müssen.

In der kommenden Woche lief dann das Telefon heiß: „Ob nicht vielleicht doch ... Es soll eine Live-Sendung aus London, Brüssel und Asendorf für das japanische Fernsehpublikum werden, dazu soll ein Dampfzug auf dem Bahnhof Asendorf stehen.“ Am Wochenende waren dann schon technische Einzelheiten zu klären. Am folgenden Dienstag konnte dann eine endgültige Zusage für einen Dampfzug gegeben werden. Lokführer, Heizer, Zugführer, Sicherungsposten und Buffetwagenpersonal hatten sich bereiterklärt, ausnahmsweise sogar am 24. Dezember Dienst zu tun. Doch dies war nur ein Teilschritt, denn es sollten ja auch Fahrgäste im Zug sitzen! Zeitungen und auch Radio Bremen 4 und die Fernsehsendung im Regionalprogramm von Radio Bremen „Buten und Binnen“ am Freitag waren dabei behilflich.

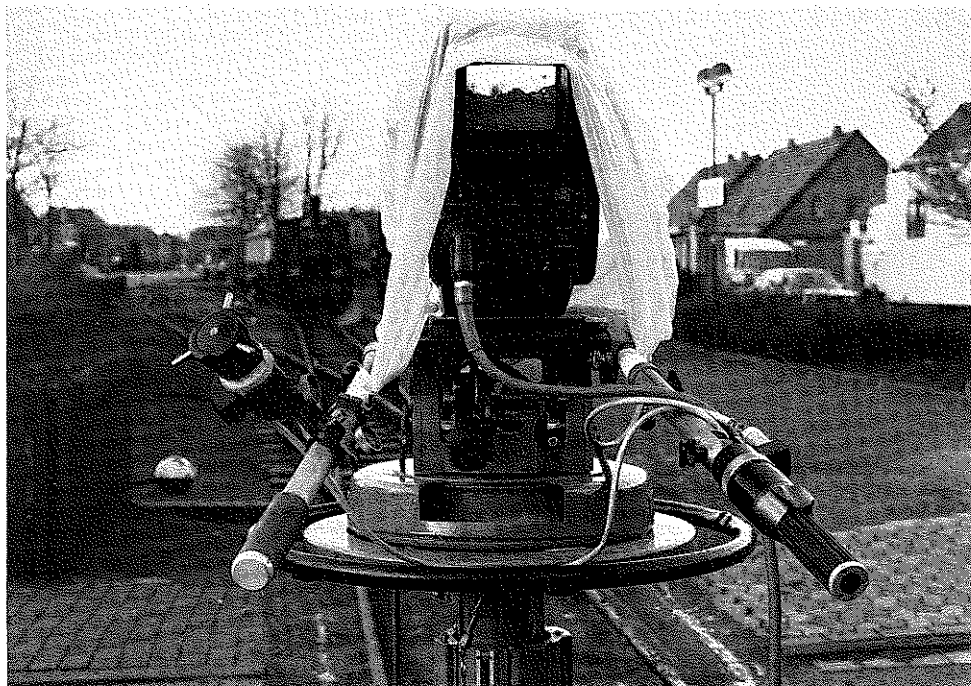
Am 23. Dezember fiel dann in Asendorf die Technik ein. Kabel wurden verlegt, ein Sendemast errichtet und die Ü-Wagen fahren auf. Auch bekam der Bahnhof Asendorf noch schnell einen Weihnachtsbaum!

Am 24. Dezember begannen die „harten“ Vorbereitungen am frühen Vormittag. Für Außenstehende war sicherlich nur an Scheinwerfern und Kameras zu erkennen, daß hier etwas Größeres entstehen sollte. Das Aufnahmeteam war mit einem Ameisenhaufen vergleichbar und das Sprachgewirr babylonisch: schwäbische, hamburgische, rheinische, englische und japanische Anweisungen waren zu hören. Zum Sendebeginn um 17.00 Uhr füllten ca. 50 Fahrgäste den Buffetwagen, und ungefähr 100 Zuschauer sahen vom Bahnsteig aus zu, wie Fernsehen gemacht wird. Eine geplante Generalprobe wurde kurzerhand wegrationalisiert; es klappte auch so: Der Zug hielt zentimetergenau und keiner stolperte über die vielen Kabel. Im Zug wurden die Fahrgäste gefilmt und dann in einem Haus am Bahnhof Asendorf eine familiäre Weihnachtsfeier gezeigt. Um 19.00 Uhr war dann die Übertragung beendet, und blitzartig wurde abgebaut. Um 20.00 Uhr war es dann auf dem Bahnhof Asendorf wieder weihnachtlich ruhig. Im Buffetwagen wurde bei einem Glas Glühwein festgestellt, daß es allen Spaß gemacht hatte. Mit asiatischem Lächeln verabschiedete sich das japanische Team.



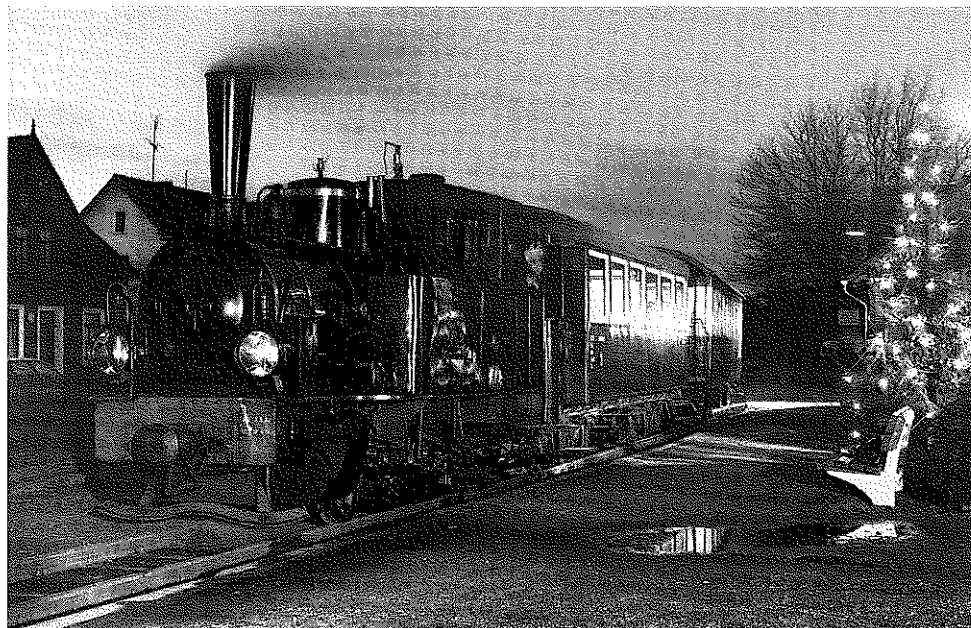
Aufbau der Kameras im Bahnhof Asendorf, 24. Dezember 1988.

Foto: Uwe Franz



Blick durch die Kamera, 24. Dezember 1988.

Foto: Wolfram Bäumer



So sah es in Asendorf kurz vor den Aufnahmen aus. 24. Dezember 1988.

Foto: Wolfram Bäumer