

**In eigener Sache**

Diese Zeitschrift soll der Erforschung und der Dokumentation des Kleinbahnwesens dienen und den Stand der Bewahrung bei Museen und Museumsbahnen abbilden. Da für diese Aufgabe guter Zugang notwendig ist, wurde die DME kürzlich in das international geführte Register der Periodika aufgenommen und erhielt eine ISSN (International Standard Serial Number).

Aus demselben Grund, aber auch um den Bezug durch den allgemeinen Buchhandel endlich zu ermöglichen, wurden die Publikationen unseres DEV-Bücherei-Verlages in das international geführte Buchregister aufgenommen. Da dort auch vergriffene Bücher und vergriffene Auflagen (falls sie sich durch Änderungen von den Neuauflagen unterscheiden) aufgenommen werden, ist die folgende Liste schon relativ lang, lieferbar sind natürlich nur die jeweils neuesten Auflagen der angeführten Publikationen.

Den Büchern wurden die folgenden ISBN (internationale Standard Buchnummer) zugeteilt:

- 3-9802233-0-2 Mit Rauch u Dampf, 1. Aufl.
- 3-9802233-1-0 Mit Rauch u Dampf, 2. Aufl.
- 3-9802233-2-9 In alter Frische, 1. Aufl.
- 3-9802233-3-7 In alter Frische, 2. Aufl.
- 3-9802233-4-5 Die Geschichte der HEG und der Klb. HSA, 2. Aufl.
- 3-9802233-5-3 Die Geschichte der HEG und der Klb HSA, 3. Aufl.

Zur Zeit befindet sich eine Abhandlung über die Kleinbahn Emden - Pewsum - Greetwil in Arbeit, deren geplantes Erscheinen zur Hauptversammlung 1990 durch den tragischen Tod des Autors sich wohl verzögern wird.

Mancher Leser könnte den Eindruck erhalten haben, es sei Aufgabe der Redaktion, Artikel zu schreiben. Das ist nicht der Fall, vielmehr sind Beiträge von allen Mitgliedern mehr als erwünscht. Gerade die Museums-Eisenbahner vor Ort können naturgemäß viel kompetenter berichten, als eine noch so bemühte ortsferne Redaktion.

Die manchmal geäußerten Befürchtungen, eingesandte Manuskripte würden geändert, ist unbegründet. Es kann nämlich nicht Aufgabe der Redaktion sein, eingegangene Artikel auszunivellieren, denn das würde zu einem langweiligen Einheitsbrei führen. Vielmehr lebt eine Zeitschrift - neben der inhaltlichen Qualität - von den stilistischen Unterschieden der Autoren und der Würze durch kontroverse Standpunkte. „Zensur“ findet nur statt, um den Lesern Dinge zu ersparen wie:

- aussagefreie Verlautbarungen („das ist ja wieder ein Wetter heute“),
- schlichte Meinungsäußerungen („ich finde Puffertellerwarnanstriche sehr hübsch“),
- unhaltbare Behauptungen („die Fahrgäste wünschen bunte Lokomotiven“),
- offensichtliche Fehler („K-Oberbau schont Schwellen und Gleisbett“) und
- Polemik („Es gibt natürlich besserwissende Strategen, die ...“).

Genug der langen Vorrede, nun heißt es: Seite frei für die Beiträge und viel Spaß beim Lesen! wb

Wolfram Bäumer  
**Betriebsergebnisse 1989**

Die Museums-Eisenbahn wird immer beliebter! Dieses Fazit drängt sich dem Betrachter der Betriebsstatistik förmlich auf. Herr Karl-Heinz Reddig, Leiter des Amtes für Kommunalaufsicht und Wirtschaftsförderung des Kreises Diepholz sprach im Namen von Landrat Meyer und Oberkreisdirektor Heise von der „überragenden Bedeutung der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf für den Kreis Diepholz“, als er auf einer kleinen Feierlichkeit Grüße überbrachte. Daß er damit recht hat, zeigen ein paar Zahlen:

647 Züge verkehrten in 1989 an insgesamt 112 Tagen auf der Museums-Eisenbahn. Davon handelt es sich um 47 Betriebstage nach Fahrplan und 50 Tage, an denen Sonderzüge verkehrten. An 15 Tagen fuhren Züge ohne Personenbeförderung zu Baustellen oder um Fahrzeuge zu überführen. Nahezu an jedem dritten Tag das gesamte Jahr über bewegten ehrenamtlich tätige Lokführer einen Zug. Man kann sich ausmalen, wieviel Idealismus hinter dieser Leistung steckt.

Der Erfolg für die genannten Bemühungen läßt sich an der Zahl der Fahrgäste ablesen, denn interessant ist stets, wieviel fröhliche Menschen auf der Museums-Eisenbahn glückliche Stunden erlebten. In 1989 waren es insgesamt 57 381 Beförderungsfälle, was gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung von absolut 9 385 Beförderungsfällen und relativ gut 19% Zuwachs entspricht. Die Nikolausfahrten legten dabei relativ wenig zu, sie stiegen um gut 8% auf 7 724 Beförderungsfälle, während in der sommerlichen Fahrplansaison im letzten Jahr mit 49 657 Beförderungsfällen immerhin 21% Menschen mehr die Museums-Eisenbahn besuchten.

Die Höhe der Zahlen - aber auch die Zuwachsraten - zeigen, daß die Museums-Eisenbahner den richtigen Weg eingeschlagen haben. Einziger Flop blieb die gute Idee des DEV-Vorstandes, DDR-Bürgern den Fahrpreis in den Nikolauszügen zu erlassen: Nur 7 Besucher aus der DDR zogen die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf den Kaufhäusern zwischen Lübeck und Hof vor.

Auch der vom DEV auf den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya (VGH) betriebene Personenverkehr war höher als je zuvor. Die Nachfrage stieg um 81% auf nunmehr 4 930 Beförderungsfälle.

**Triebfahrzeuglaufleistungen**

HERMANN	2137,2 km
T 42	1018,2 km
FRANZBURG	722,2 km
V 3	435,2 km
V 4	335,4 km
T 41	171,6 km
V 1	127,6 km
HOYA	117,0 km
181 (Handhebeltrainsine)	11,7 km
T 46	7,8 km

**Wagenlaufleistungen**

12	2542,8 km
4	2488,2 km
15	2238,6 km
9	2018,6 km
14	1918,8 km
52	1723,8 km
3	1357,2 km
11	1045,2 km
23	678,6 km
22	616,2 km
31	436,8 km
5	312,0 km
53	265,2 km
145	216,7 km
133	174,5 km
140	114,1 km
152	93,6 km
138	78,0 km
113	58,2 km
146	39,0 km
178	35,1 km
132	31,2 km
142	7,8 km
143	5,7 km
111	3,9 km
144	3,9 km
177	3,9 km
190	3,9 km
191	3,9 km
192	3,9 km
193	3,9 km

**Personalfahrleistungen**

Wolfgang Schneider	1756,2 km
Andreas Simme	1677,0 km
Volker Steffens	1575,6 km
Elmar Böcker	1543,0 km
Christian Schröder	1201,2 km
Karl Hunold	1001,2 km
Peter Grund	975,0 km
Thorsten Adenau	951,6 km
Andreas Schulz	867,6 km
Claus Hanack	794,8 km
Birgit Landgrebe	748,8 km
Dirk Lonscher	748,8 km
Ralf Hormann	746,4 km
Renate Kindermann	639,6 km
Jens Böcker	637,5 km
Andreas Boye	636,2 km
Robert Angerhausen	630,6 km
Hans-Peter Kempf	628,4 km
Konrad Machold	608,4 km
Gunnar Teschke	577,2 km
Renate Jahnke	546,0 km
Rudi Linge	546,0 km
Stefan Oeters	546,0 km
Anne Schröder	530,4 km
Markus Fuhrmann	526,5 km

## Frohes neues Jahr 1990

wünschten zahlreiche Museums-Eisenbahner allen Menschen auf der traditionellen Neujahrsfahrt, die in diesem Jahr nach Diepholz führte. Die Route führte über die nur im Güterverkehr aktive Strecke Nienburg - Diepholz. Dort bildete eine Firmenbesichtigung der Schöma den Höhepunkt der Fahrt.

Christian Schröder

### „Hallo, Fräulein vom Amt . . .“

In der Sammlung unserer Ausstattungsgegenstände befinden sich 4 hölzerne Fernmeldeeinrichtungen, von denen wir nicht wissen, wann, wie und woher sie zu uns kamen. Die große Handvermittlung stammt höchstwahrscheinlich vom OHE-Bf Celle, darauf läßt die Beschriftung der Klappen schließen. 2 Telefonapparate mit Kurbelinduktor weisen keinerlei Merkmale auf, welche Rückschlüsse auf ihre Herkunft zulassen. Auch von der Kleinhandvermittlung ist uns nichts bekannt.

Herkunft, Beschaffungszeitpunkt und der vormalige Gebrauchszusammenhang sollten jedoch für eine ordentliche Inventarisierung der Gegenstände in die Sammlung des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen bekannt sein, darum sei hiermit die Bitte um Aufklärung an Leser gerichtet, die dazu etwas wissen.

Albrecht Seidel

### Mallet-Spendenaktion

Seit dem Aufruf zur Finanzierung einer Mallet-Dampflokomotive für das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen sind bisher Spendengelder in Höhe von DM 16 000 eingegangen (Stand Dezember 1989). Das ist schon ein sehr schöner Erfolg, wofür auch an dieser Stelle allen Spendern herzlich gedankt sei.

Allerdings fehlen noch einige Tausender, um den Ankauf der Lok realisieren zu können. Die Vereins-Kassenlage macht derzeit eine Restfinanzierung nicht möglich, so daß weiterhin Spenden erbeten werden. Hier nochmals das Spendenkonto:

Samtgemeindekasse Bruchhausen-Vilsen

Kennwort: DEV-Mallet-Spende

Volksbank Bruchhausen-Vilsen

Konto-Nr. 23165-700

BLZ 291 616 82

Absender bitte deutlich angeben!

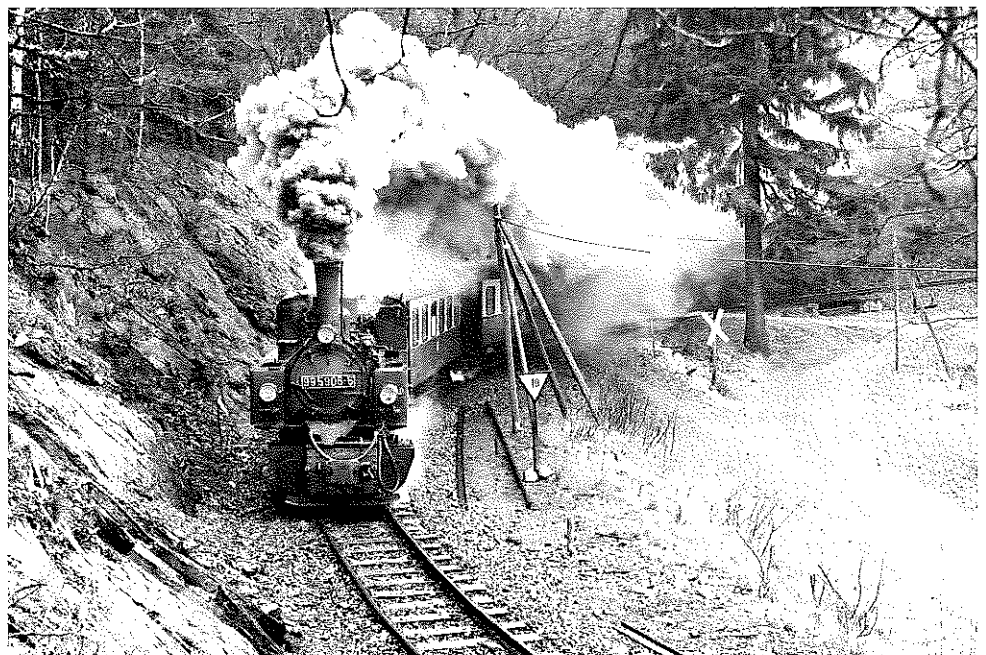
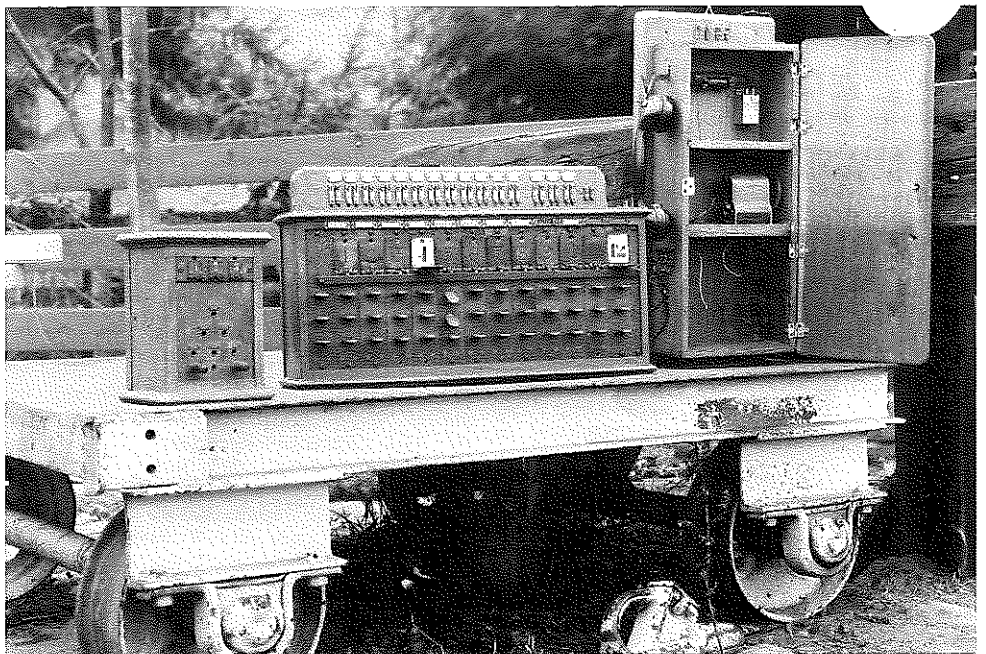
Das Lok-Zertifikat ist bereits in Arbeit, die Spender haben den Entwurf schon erhalten.

Unser Mitglied Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Hentschel führt für den DEV die Verhandlungen mit der Deutschen Reichsbahn. Zur Zeit stehen noch 2 Maschinen auf der Seiketalbahn im Reserveeinsatz. Nach der Umspurung zusätzlicher Diesellokomotiven kann voraussichtlich im Laufe des Jahres 1990 auf diese Reserve verzichtet werden. Die DME wird weiterhin berichten.

oben: Neujahrsausflug der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf im Bahnhof Rehden-Wetschen.

Mitte: Das Foto zeigt v.l.n.r. die Kleinhandvermittlung, die große Handvermittlung und einen der beiden Telefonapparate, 13. 1. 1990

unten: Mallet-Lokomotiven stellen eine besondere Konstruktion zur Kurvenläufigkeit dar. Darum plant der DEV, eine solche Maschine im Rahmen des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen zu präsentieren. Am 20. 2. 1989 zog 99 5906-5 den GmP 69717 kurz vor Drahtzug nach Harzgerode. Fotos: Wolfram Bäumer



# Aufruf zur Finanzierung einer Mallet-Dampflok für den DEV

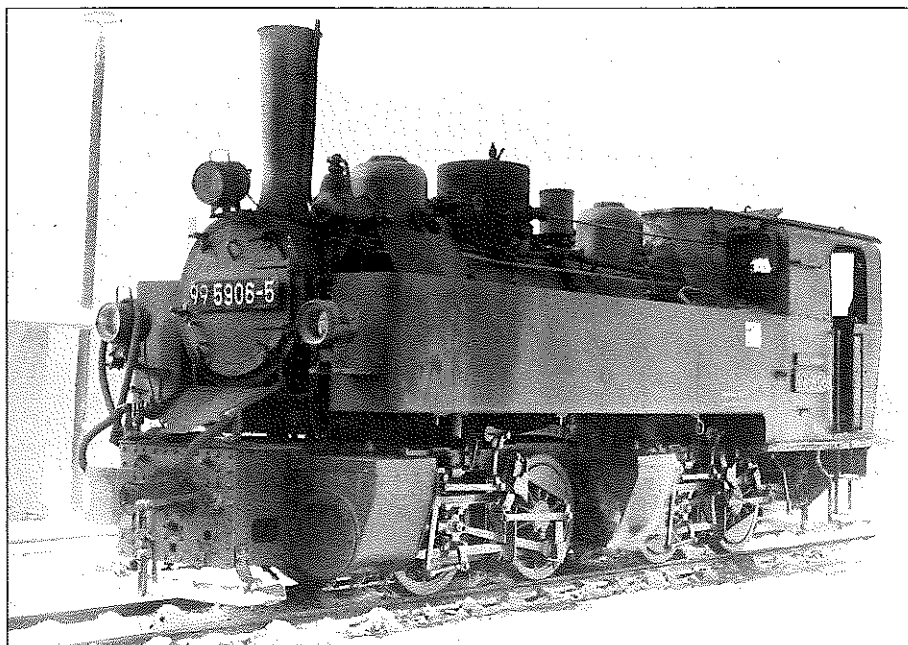
Die Mitglieder und Freunde des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. werden um Spenden für einen Sonderfonds zwecks **Erwerb einer Mallet-Lok** für den Verein gebeten.

Dieser Wunsch besteht schon seit vielen Jahren und könnte nun erfüllt werden, denn die bisher bei der Selketalbahn im Harz eingesetzten Mallets erfüllen die Anforderungen an den dortigen Betrieb nicht mehr und werden derzeit durch andere Loks ersetzt.

Es ergibt sich dadurch die **einmalige Gelegenheit**, eine Lok der Bauart Mallet aus dem Harz in den Bestand des DEV einzureihen. Bei den Mallet-Loks ist als Besonderheit das vordere der beiden Triebwerke als Drehgestell ausgebildet, während das hintere fest im Hauptrahmen gelagert ist. Es wird eine gute Kurvenläufigkeit erreicht.

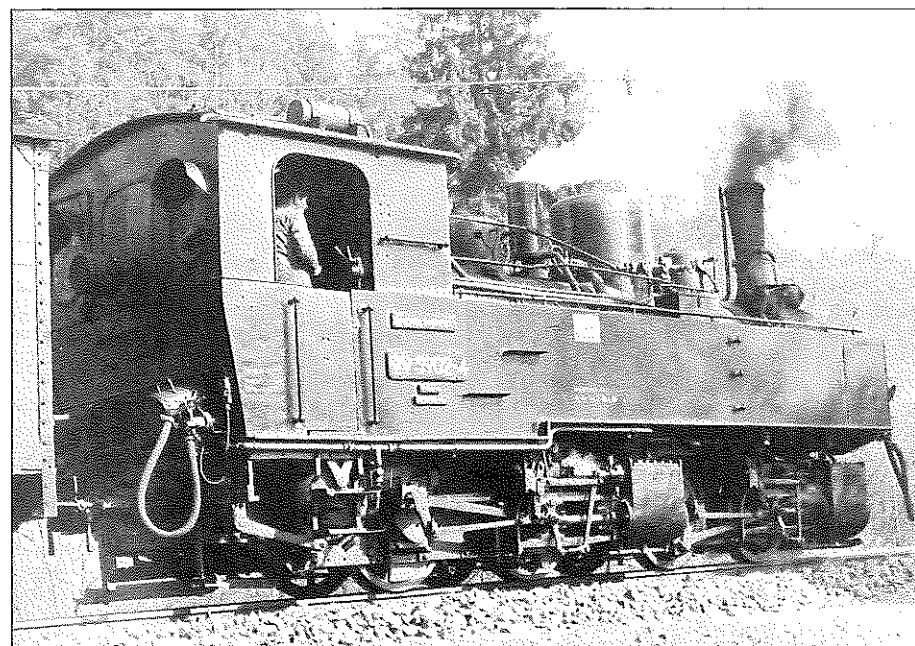
Die Finanzlage des DEV läßt den Kauf aus Eigenmitteln nicht zu. Deshalb wurde auf der Mitgliederversammlung am 29. 4. 1989 beschlossen, einen Sonderfonds einzurichten, um eine Mallet zu kaufen. Neben einer Spendenbescheinigung (auch für kleine Spenden) erhalten Spender für je 100 DM ein ideelles Anteils-Zertifikat.

Falls der Kauf nicht zustande kommen sollte, wird versucht, eine andere Dampflok zu erwerben oder das Geld wird für die betriebsfähige Erhaltung der jetzigen DEV-Dampfloks verwendet.



Gernrode 17. Februar 1978

Foto: Albrecht Seidel



Ausfahrt Alexisbad 10. April 1979

Foto: Albrecht Seidel

## Spendenkonto:

Samtgemeindekasse  
2814 Bruchhausen-Vilsen  
Volksbank  
Bruchhausen-Vilsen  
Konto-Nr. 23165-700  
BLZ 291 616 82

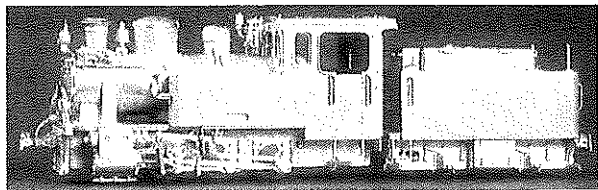
Kennwort:  
DEV-Mallet-Spende

Absender bitte deutlich  
angeben!

# roland modellbahnstudio

GmbH & Co. KG

Gröpelinger Heerstraße 165 2800 Bremen 21  
Tel.: (0421) 61 3076



Das kleine Modellbahnfachgeschäft mit der großen Auswahl. Kommen Sie bei uns vorbei oder bestellen Sie per Post. Ein Versand erfolgt gegen Nachnahme oder Vorausrechnung.



Es ist ein Brauch von alters her,  
wer Sorgen hat, hat auch Likör.\*  
Wer aber Sorgen will vergessen,  
der komm' zu uns zum Essen.

\*Wilhelm Busch

## DielenGrill RESTAURANT

2814 Bruchhausen-Vilsen, Bahnhofstr. 51, Tel. (04252) 611

Claus Hanack

### Ausklang der Fahrseason 1989

In den letzten Ausgaben der DME haben die Gedanken zu den Planungen des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen breiten Raum eingenommen. Dadurch sollte allerdings nicht der Eindruck entstehen, als hätten DEV und die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf „keine anderen Probleme“ mehr. Im Gegenteil: Auch bei uns sind es häufig die vielen kleinen Dinge, die dann, wenn sie nicht vernünftig organisiert oder geregelt sind, einiges an Spaß und Freude mit der Museums-Eisenbahn vermiesen können.

Claus Hanack, langjähriger Museums-Eisenbahner in Bruchhausen-Vilsen schildert daher seine Eindrücke vom letzten Betriebstag der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf. Seine Botschaft: "Trotz aller Museumsplanungen den normalen Betrieb nicht vergessen!"

Sonnabend 30. September 1989, 8.30 Uhr: Abfahrt des Arbeitszuges für die Gleisbaurotte mit Lok FRANZBURG bis Heiligenberg. Dort erwarten uns bereits die Baustelle »Bahnübergang« und ein 3 Mann starkes Fernsehteam vom NDR. 4 Museums-Eisenbahner werden für 1 1/2 Stunden abgeteilt, um Show-Fahrten mit der Handhebelraisine zu vollführen. Es muß viele Male vom Einschnittbeginn bis zur Baustelle gehebelt werden, bis die Einstellung im Kasten ist. Das Fernsehteam macht dann Aufnahmen von der gesamten Rote. Gegen 12.00 Uhr fahren 2 Gleisbauer (nämlich ein Schaffner und der Zugführer für den nachmittäglichen Fahrbetrieb) mit der Hebelraisine nach Bruchhausen-Vilsen. Auch hier ist das Fernsehteam aktiv und schickt die Werkstattmitarbeiter etwa 20 mal mit Rohren in der Hand um die Lok PLETTENBERG herum.

Derweil fährt der T1 nach Syke, um dort Besuch von der Sefkantbahn abzuholen. Um 13.00 Uhr kommen von Heiligenberg Lok FRANZBURG und der Wagen 9 mit der Gleisbaurotte zum Essen nach Bruchhausen-Vilsen. Der Kantinenzug bringt auch den beladenen Rollwagen 178 mit.

Der Planzug um 14.00 Uhr geführt von Lok HERMANN ist heute recht kurz, er wird trotzdem von der Lok FRANZBURG nachgeschoben, die anschließend wieder Arbeitszugdienst in Heiligenberg aufnimmt. Gegen 17.30 Uhr ist der Besuch mit dem T1 eingetroffen: 17 Leute von der IHS, d.h. Kollegen von der Sefkantbahn.

Der GmP um 18.00 Uhr hat die Zusammenstellung V3 (ex Euskirchen), Personenwagen 12 (ex OEG), PwPost 52 (ex StMB) und den leeren Rollwagen 177 (ex Hohenlimburg). Die Gäste von der befreundeten Vereinigung, die auf Kinderzweitagesfahrkarte für DM 7,50 fahren dürfen, bevölkern mit anderen Fahrgästen den Personenwagen. Der Experte wird bemerken, daß wir den Zug druckluftgebremst fahren können. Die Bergfahrt geschieht im

Schrittempo, da die Diesellok mit ihrem automatischen Getriebe wohl den langsamen Gang für angemessen hält. Unsere Gäste sind sehr erstaunt, die Dampflok FRANZBURG in Heiligenberg im Arbeitszugdienst zu sehen, während eine Diesellok den GmP führt. Der Rollwagen wird abgehängt und weiter geht es nach Asendorf. Auf der Rückfahrt hängt sich der gesamte Arbeitszug bestehend aus 5 Wagen und FRANZBURG an. Es muß in der Dämmerung ein interessanter Anblick sein: Diesel zieht und Dampflok schiebt.

Um 20.00 Uhr wird der „Nachtzug“ von der FRANZBURG geführt. Zuvor breitet sich Hektik aus, weil der Zug um 19.30 noch zusammenrangiert werden muß. Infolge Zeitmangel wird auf die Mitnahme des petroleumbeleuchteten Wagens 11 verzichtet. Der Zug besteht nur aus der FRANZBURG, dem Buffetwagen, Wagen 12 und PwPost 52. Immerhin ist er jetzt mit 50 Fahrgästen gut gefüllt. Nachdem in Heiligenberg Gäste vom Essen dazu kommen, geht die Stimmung hoch.

Der Ort der planmäßigen Fahrpause wird mit Zustimmung der Fahrgäste auf Asendorf verschoben. Der Buffetwagen hatte es aufgrund des mangelhaften Durstes 2 Wochen zuvor versäumt, ausreichend Bier mitzunehmen. . . schließlich ist es alle. Abhilfe wird mit Hilfe des Bahnhofspersonals Asendorf geschaffen: PKW-Fahrt nach Bruchhausen-Vilsen und 3 Kästen Bier holen.

Die Akkus der elektrischen Beleuchtung halten durch, dafür geht die petroleumbeleuchtete Schlußlaterne während der Rückfahrt aus. Traurig sieht es beim Personal aus, das mit elektrischen Taschenlampen unterwegs ist, weil für die vorhandenen historischen Leuchten kein Karbid aufzutreiben war. Man sitzt nach Rückkunft in Bruchhausen-Vilsen noch lange zusammen.

Am Sonntag, den 1. Oktober 1989 sind glücklicherweise mehrere geprüfte Zugführer

und ein Zugleiter dienstbereit. Am Vormittag wird Zugleitverfahren eingeführt, um 2-Zug-Betrieb zu ermöglichen und den sonst viel zu selten eingesetzten T41 vorführen zu können. Auf den Dampf-Planzug um 10.10 Uhr folgt um 10.35 Uhr der Wismarer Schienenbus (T41), der dann in Asendorf auf Gleis 2 einfährt. Die Rückfahrt gestaltet sich so, daß „Maus“ dem Planzug nach Verlassensmeldung aus Heiligenberg auf Fahrerlaubnis des Zugleiters folgt.

Der Triebwagenzug um 12.00 Uhr wird von Lok FRANZBURG geführt. Dieser Zug ist mit seinen 62 Sitzplätzen voll ausgelastet. Gegen 13.30 Uhr verlassen uns die Gäste von der IHS mit dem T1 in Richtung Eystруп.

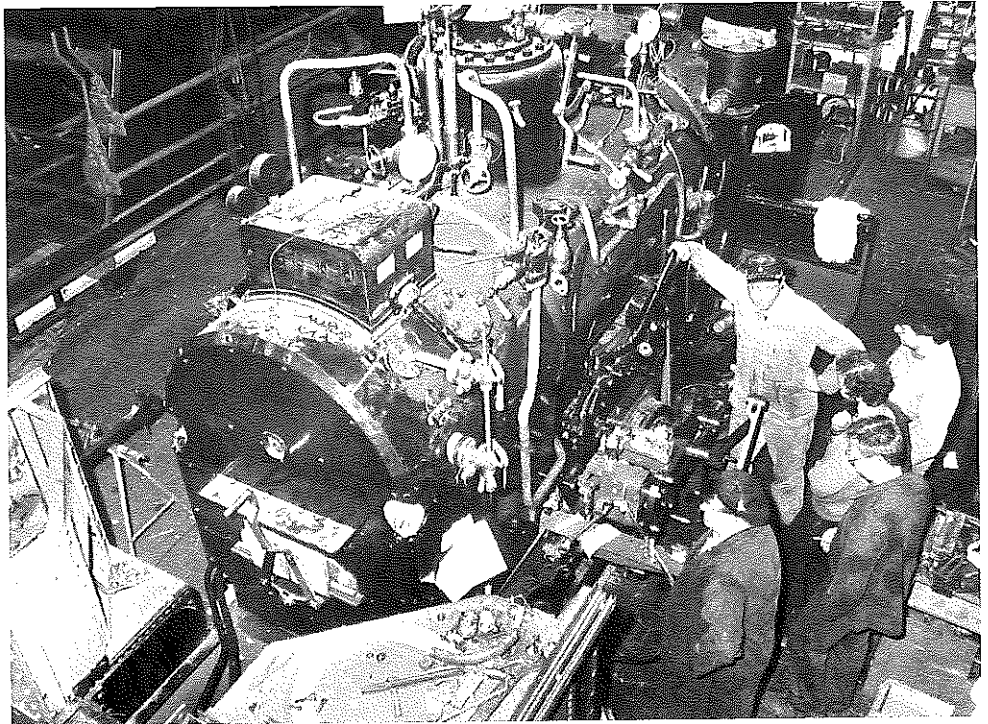
Im Dampfzug - jetzt mit HERMANN - um 14.00 Uhr hätten es ruhig ein paar Fahrgäste mehr sein können. Nach Rückkunft um 15.32 Uhr wird eine Sonderfahrt mit dem Wismarer bis Heiligenberg und zurück eingelegt. Einige Fahrgäste nutzen auch diese Gelegenheit. Beim folgenden Dampfzug um 16.15 Uhr gibt es lediglich Abwechslung im Gepäckwagen durch die Beförderung von mehr als 20 Fahrrädern für eine Schülergruppe. Die Buffetwagenmannschaft hat allerdings eine Fehlinformation erhalten: Die Gruppe wurde irrtümlich zum Kaffeetrinken angemeldet - Ergebnis: 5 Liter Kaffee werden umsonst gekocht. Bei der Rückkunft in Bruchhausen-Vilsen hält der leere Zug längere Zeit vor dem Getränkelager, damit der Buffetwagen abgerüstet werden kann.

Die Sommersaison klingt aus, indem der Wismarer um 18.00 Uhr wieder als Sonderfahrt mit 2 zahlenden Fahrgästen nach Asendorf zum Winterschlaf in den dortigen Lokschuppen fährt. Es sind auch 10 Museums-Eisenbahner dabei, die den Ausklang bei Lissi d.h. in der Gaststätte Schierholz feiern. Rückholung mit PKW durch Bekannte zu später Stunde.



oben: Das Bild auf die Lok PLETTENBERG zeigt die vielen Aggregate und Rohre am Kessel, die im Herbst montiert wurden, November 1989. Foto: Sven Hamann

unten: FRIEDHELM mit hochgelegtem Motorvorbau, neuen Pufferbohlen und unseren Zug- und Stoßvorrichtungen, 18. November 1989. Foto: Wolfram Bäumer



### Uwe Franz Werkstatt-Telegramm

Nachdem die Fahrseason und die Nikolausfahrten für das Jahr 1989 erfolgreich abgeschlossen werden konnten, geht nun die Arbeit im Werkstattbereich erst richtig los. Im laufenden Winterhalbjahr 89/90 wurde die Zielsetzung auf die Beseitigung von „Karteileichen“ und anderen angefangenen Arbeiten gesetzt. Die Inangriffnahme von spektakulären Großbauteilen wird also nicht erfolgen.

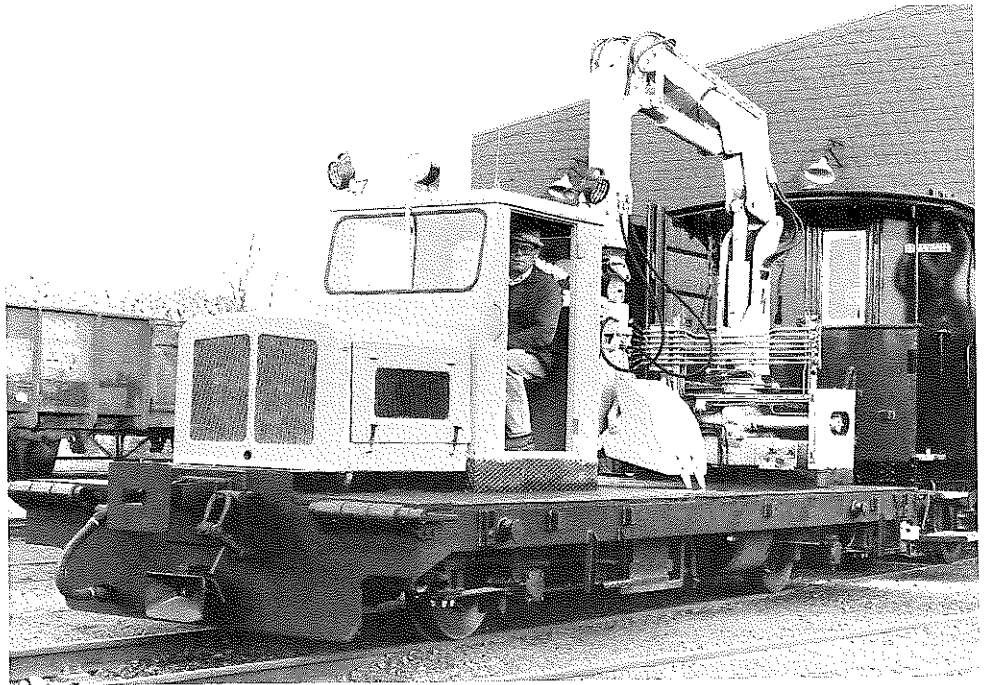
In diesem Zusammenhang sei auch die Fertigstellung des zweiten und letzten Bauabschnittes der neuen Wasserverteilung auf dem Museumsbahnhofs Gelände in Bruchhausen-Vilsen genannt. Für viele Leute dürfte neu sein, daß bereits 1985/86 mit dem Um- bzw. Neubau der Hauptwasserverteilung eine Querschnittserweiterung von 25 auf 100 mm begonnen wurde. Die Fertigstellung des neuen Wasseranschlusses wurde wegen der hohen Anschlusskosten immer wieder aufgeschoben. Erst durch das Entgegenkommen des Wasserbeschaffungsverbandes und durch die Möglichkeit, die erforderlichen Teile günstig zu beschaffen, war es dann doch noch möglich, relativ kurzfristig diese „Karteileiche“ im November 1989 zu den Akten zu legen. Das sonn- und feiertägliche Chaos beim Wassernehmen der Dampflokomotive dürfte jetzt wohl der Vergangenheit angehören. Mögen die Wasserleitungen stets ausreichend Wasser führen!

#### Dampflokomotive HERMANN

HERMANN wurde nach Saisonschluß ausgeacht, damit der arg lädierte Anstrich des Rahmens und der Achsen erneuert werden konnte. Bei dieser Gelegenheit wurden auch gleich sämtliche Lager des Fahr- und des Triebwerks überprüft und ggfls nachgearbeitet. Außerdem soll im Frühjahr 1990 noch der komplette Rohrsatz des Kessels gewechselt werden.

#### Dampflokomotive PLETTENBERG

Die Montage von Rohrleitungen, Armaturen und dem Triebwerk konnte weitgehend abgeschlossen werden. Gegenwärtig ist man mit der Montage des z. T. neuen und verzinkten Umlaufbleches, sowie mit der Neuanfertigung des unteren Teils des Führerhauses beschäftigt.



#### SKI FRIEDHELM

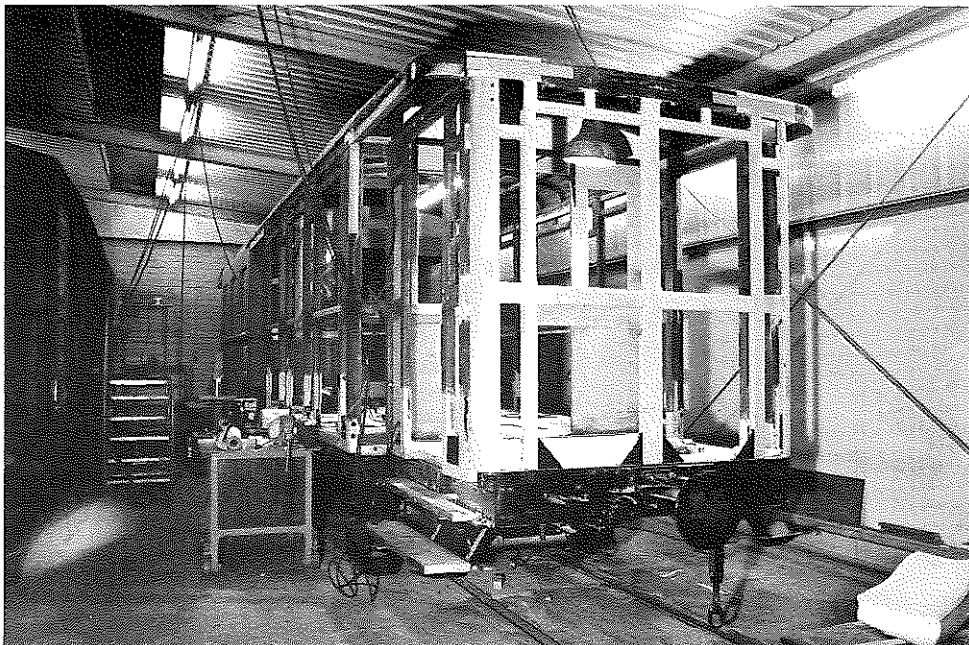
Die in DME 4/89 beschriebenen Arbeiten sind ausgeführt. Darüber hinaus mußten noch zahlreiche Rohrleitungen und fast die gesamte Elektrik neu installiert werden. Durch seine neuen Streckenlampen und die 2 Arbeitsscheinwerfer, die jetzt alle fest am Fahrzeug montiert sind, erhält FRIEDHELM ein sehr markantes aber durchaus gefälliges Äußeres. Als eine der letzten Maßnahmen erhielt das Fahrzeug einen neuen Bodenbelag, der z. T. aus 40 mm starken Stahlplatten besteht, um zum einen das auch zuvor gegebene hohe Fahrzeuggewicht wiederherzustellen und zum anderen um die „Durchschlagkraft“ des Greifers durch den Fahrzeugboden in Grenzen zu halten. Gegenwärtig erhält FRIEDHELM in der Malerwerkstatt seinen letzten Schliff. Mit der endgültigen Inbetriebnahme dürfte Mitte Januar 1990 zu rechnen gewesen sein.

#### Triebwagen T 44

Der im DME 4/89 angekündigte Ausbau der Innenverkleidung förderte leider wenig Erfreuliches zu Tage. Wie bereits befürchtet, wurde der Triebwagen bei einer Neuverblechung vor vielen Jahren nicht von innen verstärkt, sondern im Gegenteil auch noch mit dünneren als den ursprünglichen Blechen versehen. Nach Rücksprache mit der Herstellerfirma Talbot steht nun fest, daß eine Neubeblechung zusammen mit der Montage der ebenfalls tragenden „Zierleiste“ wohl unumgänglich ist. Einen Vorteil hat es: Die Seitenfenster lassen sich dann auch wieder in der ursprünglichen Form wiederherstellen.

#### Wagen Nr 18

Das Holzgerüst des Wagenkastens wurde im November 1989 fertiggestellt. Der Aufbau wird aber noch ein paar Wochen in Bassum bleiben, um die neu anzufertigenden Fenster und die Bühnendächer noch an Ort und Stelle anzubringen bzw. einpassen zu können.



#### Wagen № 21

Sämtliche tragenden Holzteile sowie der gesamte Vorbau mit Stirnwand des Bruchhausen-Vilsener Wagenendes wurden ganz neu in Eichenholz erstellt bzw. ausgetauscht. Mit der Montage der neuen bzw. aufgearbeiteten Außenbleche wird im Januar 1990 begonnen werden können.

#### Wagen № 53

Die Hauptuntersuchung des Gepäckwagens konnte Ende November mit den in DME 4/89 beschriebenen Arbeiten abgeschlossen werden. Lediglich die Bühnengitter bzw. Bleche wurden nicht lackiert, weil hier nach Abschluß der Winterfahrten noch etwas geändert werden soll.

#### Wagen № 137

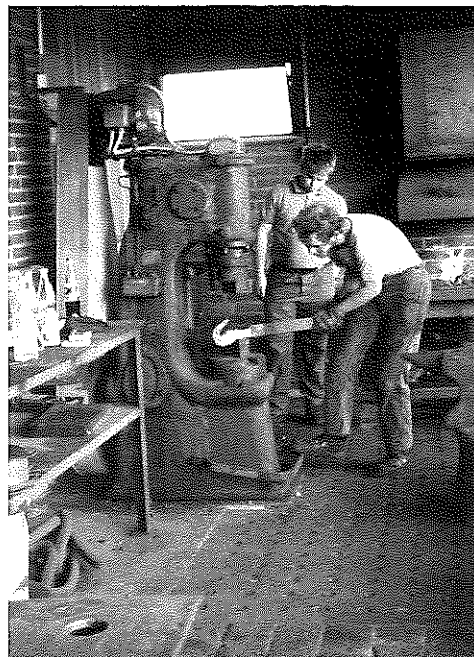
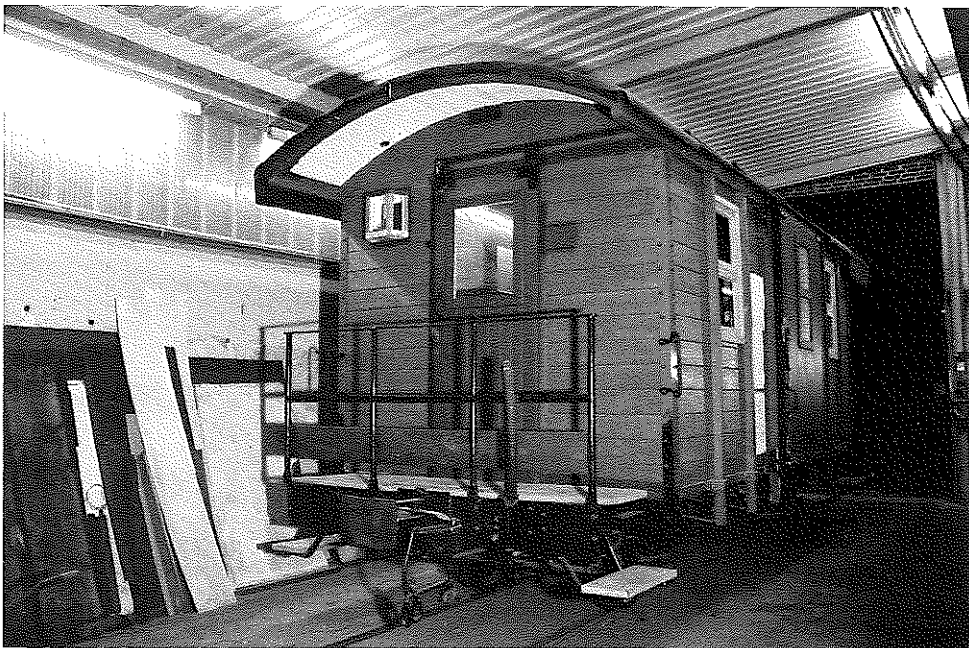
Die Schiebetüren mit den jetzt wieder eingebauten Fenstern, die Holzübersetzer in den Seitenwänden und der Eichenholzbelag der Einstiegsplattformen wurden mittlerweile ebenso eingebaut wie die ursprünglich vorhandenen Petroleumlampenkästen in den Stirnwänden des Fakultativwagens.

#### Wagen № 146

Gegenwärtig wird der Wagen 146 eine Hauptuntersuchung erhalten, die sich aufgrund seines guten technischen Zustandes im wesentlichen auf einen kompletten Neuanstrich und das „kleinbahnmäßige“ Reparieren von ein paar Brettern beschränken wird. Bei der ohnehin fälligen Revision der Bremsanlage wird man wohl auch die Ursache für die vorhandene leichte „Schlagseite“ ergründen und abstellen.

#### Wagen № 163

Nachdem nun alle (z. T. neu angefertigten) Klappen eingebaut sind, wurde der Wagen wieder auf Windenböcke gesetzt und zur Montage der Bremsanlage sowie der Drehzapfenführungen angehoben. Parallel dazu wurde der neue Bühnenbelag aus Stahlwarzenblech probeweise aufmontiert und gebohrt. Die Bühnenbleche sind inzwischen aus der Verzinkerie zurück und werden, nachdem die Arbeiten an der Wagenunterseite abgeschlossen sind, auf den dafür vorgesehenen Distanzstücken aus Kunststoff montiert. Diese „aufgeständerte Bauweise“ wurde gewählt, um die Bildung von Paßrost zwischen dem Bühnenbelag und den Längsträgern zu vermeiden. Die Aufarbeitung der Achslagerkästen und der Achslagerschalen gestaltet sich aufgrund des desolaten Zustandes der Teile äußerst schwierig und zeitaufwendig. Viele Teile müssen mit großem Aufwand neu angefertigt werden.



oben: Hell heben sich die neuen Balken von den noch brauchbaren des Wagens 21 ab. Dezember 1989  
Foto: Uwe Franz

Mitte: Die Fenster in Türen und Seitenwänden sowie die Einstiegsbühnen unterscheiden den Fakultativwagen № 137 von einem üblichen geschlossenen Güterwagen. Dezember 1989.  
Foto: Uwe Franz

unten links: Nach vollendeter Hauptuntersuchung der HOYA wurde sie für den ersten Einsatz herausgeputzt. Ein Museums-Eisenbahner versieht den Reglerhebel mit einem Pfauenaugenmuster. 25. März 1989.  
Foto: Hans-Jürgen Wietig

unten rechts: Ein Museums-Eisenbahner schmiedet am Luftschmiedehammer einen Zughaken aus, Juni 1989.  
Foto: Hans-Jürgen Wietig