

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Markus Machatschek

Buffetwagenstatistik 1993

Markus Machatschek	702 km
Konrad Machold	484 km
Aletta Happel	421 km
Renate Kindermann	421 km
Sabine Happel	328 km
Elisabeth Dühring	281 km
Dagmar Thiede	218 km
Ralf Hormann	203 km
Katrin Westendorf	203 km
Caroline Happel	140 km
Claus Hanack	140 km
Renate Jahnke	140 km
Christa Rebbelmund	140 km
Claus-Jürgen Weiß	125 km
Eva-Maria Bull	109 km
Regina Rebbelmund	109 km
Andreas Boye	94 km
Anette Kernpf	94 km
Edith Küchholz	94 km
Ilmo Maaß	62 km
Sabine Ruhnu	62 km
Thorsten Adenau	47 km
Anne Biallas	47 km
Johanna Happel	47 km
Anne Schröder	47 km
Annegret Wegst	47 km
Heidi Dreyer	31 km
Mirko Fischer	31 km
Insa Konukiewitz	31 km
Eckhard Pritsch	31 km
Anne-Katrin Schwarzer	31 km
Andreas Simme	31 km
Bernd Fütting	31 km
Jens Koopmann	16 km
Birgit Landgrebe	16 km

Natürlich hätten es die meisten von uns gerne gesehen, wenn die Wagen möglichst schnell umgespurt, auf die Gleise unserer Museums-Eisenbahn gestellt und eingesetzt worden wäre. Wir haben uns jedoch entschlossen, den noch überdurchschnittlich gut erhaltenen Wagen erst auf unsere Gleise zu bringen, wenn wir ihm einen Platz in der Fahrzeughalle bieten können, was im Augenblick noch nicht der Fall ist. Bevor der Wagen bzw. der Wagenkasten über ein provisorisches Gleis auf Robel-Achsen verladen in den Tiefen der Scheune verschwand, wurden die Drehgestelle gelöst und später separat in unsere Betriebswerkstatt transportiert. Wir wollen schließlich die Zeit nutzen, während der Wagen in der Scheune eingelagert ist, um die Radsätze von 900 auf 1000 mm Spurweite umzuspuren und die Drehgestellrahmen inklusive Bremsanlage einer gründlichen Aufarbeitung zu unterziehen.

Der Kauf des Wagens konnte nur realisiert werden, weil viele Freunde der Weyer Wagen innerhalb kurzer Zeit eine nicht unerhebliche Spendensumme zusammengetragen haben. Auch im Namen des DEV-Vorstandes recht herzlichen Dank für Euer Engagement bei der Erhaltung der Weyer-Wagen.

Der DEV möchte aber weiterhin an die Spendenbereitschaft der Weyer-Wagen-Freunde appellieren, weil mit dem Ankauf des Borkumer Wagens Nr. 100 die Spendenaktion noch nicht abgeschlossen ist. Ganz im Gegenteil: Die Aktion läuft unvermindert weiter, weil sich der DEV auch um den Ankauf der 3 Weyer-Wagen von der Inselbahn Langeoog bemüht, die voraussichtlich zum Jahresende 1994 zum Verkauf kommen werden. 2 der 3 auf Langeoog vorhandenen Wagen stammen von unserer ehemaligen Nachbar-Schmalspurbahn, der Steinhuder Meer-Bahn, und sind deshalb ganz besonders interessant für uns.

Sollte die Beschaffung weiterer Weyer-Wagen nicht zustandekommen, so sind die eingegangenen Spendengelder natürlich nicht verloren oder verschwinden in irgendwelchen „dunklen Kanälen“, sondern sie werden ausschließlich für die Umspurung, Unterstellung und Aufarbeitung des vorhandenen DEV-Weyer-Wagens verwendet. Zum Schluß also noch einmal das bekannte Spendenkonto für die Aktion Weyer-Wagen: Samtgemeindekasse Bruchhausen-Vilsen, Volksbank Bruchhausen-Vilsen, BLZ 256 916 33, Kto 422 3165 500
Kennwort Inselbahnen DEV
Für Spenden an den DEV erhalten Sie auf Wunsch eine Spendenquittung, daher bitte den Absender gut lesbar und mit vollständiger Anschrift angeben.

Technische Daten des DEV C4 19

Hersteller: Düsseldorfer Eisenbahnbedarf
Baujahr: 1901
L. ü. P.: 10.900 mm Breite: 2.550 mm
Höhe: 3.100 mm Gewicht: 9,85 t

Theo Wiegmann

Gleisbaustelle

Heiligenberg - Klosterheide

Nachdem im Spätherbst des vergangenen Jahres endgültig das „grüne Licht“ für die Erneuerung eines 270 m langen Abschnittes südlich des Bahnhofes Heiligenberg gegeben werden konnte, wurden die Vorbereitungen mit dem Schneiden der Schienen und deren Transport in den Baustellenbereich getroffen. Durch die Nikolausfahrten waren dort weitere Arbeiten an der Strecke nicht möglich, im Bahnhof Heiligenberg wurde aber schon mit der lange geplanten Erneuerung des Ladegleises begonnen, s. a. DME 1/94, S. 28.

Nachdem Anfang dieses Jahres der Abbau der Gleise und die Lieferung von Schwellen und Kleineisen erfolgte, sollte von einer Baufirma der Erdbau begonnen werden. Just zu diesem Zeitpunkt machte uns jedoch der Winter klar, daß es ihn noch gibt. Nach seinem Gastspiel mit frostigen Temperaturen ging es mit der Herstellung einer Drainageleitung entlang der Bundesstraße 6, des Planums und der unteren Gleisbettung schnell voran. Auch der Bahnübergang „Bürgermeister-Ahlers-Straße“ wurde beseitigt, da hier von der Samtgemeinde ein straßenrechtliches Verfahren zur Aufhebung der Einmündung in die B 6 abgeschlossen werden konnte.

Im Rahmen der regelmäßigen Rotteneinsätze und zusätzlich eingeschobener Termine wurden die Schwellen ausgelegt und die Gleise bis Ende März montiert, so daß eine eingeschränkte Befahrbarkeit dem öBl gemeldet werden konnte. Die nächsten Rotteneinsätze werden dem Stopfen und Richten sowie der Verfüllung mit Bettungsmaterial dienen, wobei der schon auf der Ladestraße im Heiligenberg liegende Frostschutzkies mit dem Schotterwagen in die Baustrecke gebracht wird. Für Interessenten: Die regelmäßigen Rotteneinsätze sind dem Terminplan in DME 4/93 sowie der Einladung zur Mitglieder-versammlung 1994 zu entnehmen. Der erneuerte Abschnitt wird dann der Höhenlage der B 6 angepaßt sein, so daß unsere Museums-Eisenbahn dort im wahrsten Sinne des Wortes auf höherem Niveau fahren wird.

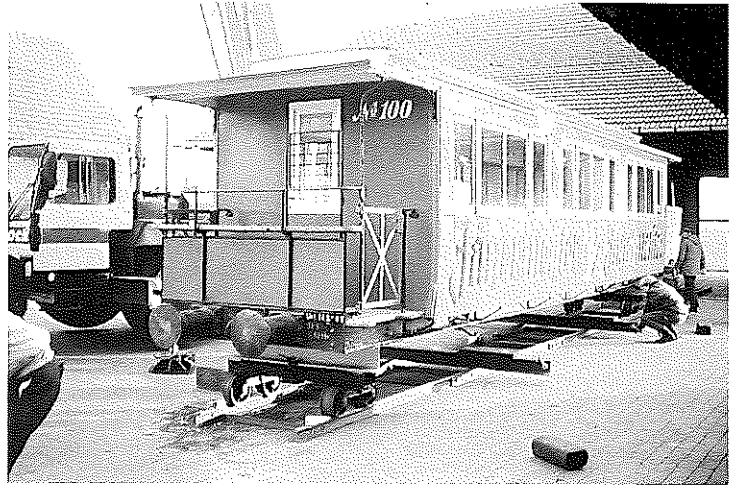
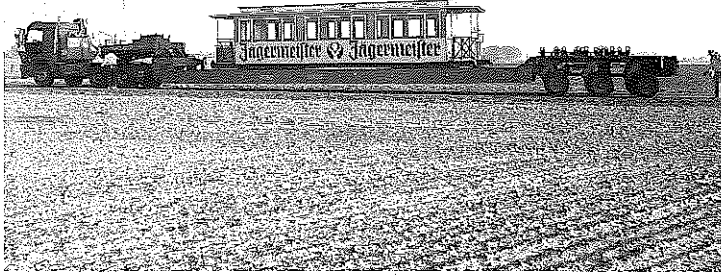
In diesem Zusammenhang war für den Bericht-ersteller die Zeichnung des Querschnitts der Chaussee mit der Eisenbahn aus dem Jahre 1898 sehr interessant, die in DME 1/94 zu finden war. Dokumentiert diese doch eine ursprünglich höhengleiche Lage der Fahrwege, wobei die Eisenbahn dort durch mehrfache Verstärkung der Fahrbahn der späteren Reichs- und Bundesstraße arg ins Hintertreffen geraten war und „in der Versenkung“ verschwand.

Uwe Franz

Weyer-Wagen der Borkumer Kleinbahn in Bruchhausen-Vilsen

Wie bereits in DME 1/94 kurz mitgeteilt, ist es dem DEV gelungen, den Weyer-Wagen Nr. 100 von der Borkumer Kleinbahn zu erwerben. Am Donnerstag, dem 17. Februar 1994 traf der Wagen auf einem Spezialtieflader, der am Tag zuvor einen neuen Personenwagen nach Borkum gebracht hatte, in Bruchhausen-Vilsen ein. Bis kurz vor dem Eintreffen des Wagens war die Frage der Unterbringung noch offen gewesen. Wir hatten zwar mehrere „Eisen im Feuer“, doch wo der Wagen nun entladen werden konnte, hing im wesentlichen von der Wetterlage am Anlieferungstag ab. Ausnahmsweise hatten wir Glück, daß es schon seit Tagen ordentlich gefroren hatte und wir direkt mit dem immerhin 26,5 m langen Tieflader den Weyer-Wagen in seine neue Unterkunft bringen konnten.

Der heute als DEV 19 bezeichnete Weyer-Wagen hat für die nächsten Jahre sein Quartier in einer großen Scheune in einem anderen Ortsteil von Bruchhausen-Vilsen bezogen, wo er unter Verschuß und vor allem trocken hinterstellt wurde.



Oben: Ankunft des Wagens DEV 19 am 17. 2. 1994 in Bruchhausen-Vilsen, links Foto: Uwe Franz, rechts Foto: Christian Schröder

Rechts: Weyer-Wagen 4, 5 und 7 der Inselbahn Langeoog, 11. 11. 1993, Foto: Uwe Franz

3. Reihe links: Im Februar 1994 stellte eine Baufirma das Planum für die Gleisbaustelle her, Foto: Uwe Franz

3. Reihe rechts: Schwellenausteilen, „it's a lang way to Tipperary...“

Unten links: Das Kleineisen wurde ausgeteilt.

Unten rechts: Wenn die Schienen wieder liegen, sieht es schon ziemlich fertig aus, 12. März 1994, Fotos: Theo Wiegmann



Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Das Jahr 1994 begann ebenso, wie das alte Jahr ausgeklungen war: mit viel Arbeit. Gleich zu Beginn des Jahres hieß es Abschied nehmen von unserer Diesellok V 120. Sie wurde an die in Kirchweye ansässige Firma R.B.S. verkauft, die sich mit der Reinigung und Instandhaltung von Kesselwagen beschäftigt. Die V 120 ist also gewissermaßen in der Nachbarschaft gut untergekommen und nicht ganz „aus der Welt“. Zum Verkauf der Lok kam es, weil sich der DEV und die VGH-Führung nicht auf ein gemeinsames Nutzungskonzept einigen konnten. Außerdem sind die VGH bemüht, die Streckenhöchstgeschwindigkeit wieder auf 40 km/h heraufzusetzen, und dabei ist die Lok mit nur 25 km/h Höchstgeschwindigkeit trotz der vorhandenen Funkfernsteuerung kaum wirtschaftlich einsetzbar. Der Streckendienst wird wie gehabt mit den zahlreich vorhandenen Kleinlokomotiven der Bauart Köf 2 und einer mit großem Kostenaufwand aufgearbeiteten V 36 durchgeführt.

Nur wenige Tage später mußten wir abermals Abschied nehmen. Plötzlich und unerwartet verstarb am 11. Januar unser langjähriges Mitglied und von allen sehr geschätzter Werkstatt-Aktiver Lothar Böcker, der unseren Drehbänken stets Höchstleistungen an Präzision und Paßgenauigkeit abgerungen hat. Er war für viele DEV-Aktive stets ein guter Freund und Vorbild. Wir trauern um Lothar!

Recht erfolgreich verlief wieder einmal das alljährliche „Rentner-Meeting“, das Ende Januar durchgeführt wurde. Wie vorgesehen wurde überwiegend an unseren Triebfahrzeugen, speziell an Lok »Spreewald« und Triebwagen T 44 gearbeitet. Auch die Beleuchtungssituation in der Werkstatt wurde erneuert und erweitert.

Mit großem Erfolg wurden wieder die im Bremer Umland beliebten „Kohl- und Pinkelfahrten“ mit dem T 1 zwischen Hoya und Bruchhausen-Vilsen durchgeführt. In diesem Jahr fungierte ein 3achsiger DR-Umbauwagen von den Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunden als Beiwagen. Bei diesem recht ungewöhnlichen Gespann wußte man zeitweise nicht, wer hier eigentlich wen vor sich herschiebt oder -zieht. Die überaus erfolgreichen Kohlfahrten mit dem T 1 haben natürlich die Diskussion um die Aufarbeitung des vorhandenen Beiwagens neu entfacht. Wie die Diskussion ausgehen wird, ist zur Zeit noch offen. Sicher ist nur, daß etwas passieren muß, um der steigenden Nachfrage nach Fahrten auf der VGH-Strecke gerecht werden zu können und das Serviceangebot für den Fahrgast zu verbessern.

Das letzte Wochenende im Januar nutzten die Mitglieder der Interessengemeinschaft Brohltal Schmalspurreisenbahn für einen Betriebsausflug nach Bruchhausen-Vilsen. Neben einigen Fahrten auf der VGH- und der DEV-Strecke sowie einer Führung durch die Betriebsanlagen des DEV in Bruchhausen-Vilsen stand auch die Teilnahme an einer „Kohl- und Pinkelveranstaltung“ mit auf dem Programm. Dort konnten die Kollegen vom Rhein sicher ganz neue Erkenntnisse gewinnen und miterleben, wie im hohen Norden ordentlich gefeiert wird.

Wie im Jahresbericht des DEV-Vorstandes für 1993 zu lesen ist, wurde die Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen mit einem digitalen ISDN-Telefonanschluß ausgestattet. Das wäre

noch nichts besonderes, wenn da nicht noch ein paar Nebentätigkeiten für die DEV-Aktiven abgefallen wären. Was bei der anfänglichen Euphorie über die neue Technik mit lediglich einem statt der bislang 5 Hauptanschlüssen wohl kaum einer bedacht hatte, war, daß die Werkstatt und die Fahrkartenausgabe „telefonmäßig“ an den neuen Hauptanschluß im Keller des Bahnhofgebäudes angeschlossen werden mußten. Daher blieb uns nichts anderes übrig, als einmal quer über das gesamte Bahnhofsgelände die erforderlichen Kabel zu verlegen. Es gelang uns aber noch, aus der vermeintlichen Not eine Tugend zu machen, indem wir die erforderlichen Erdbewegungen nutzten, um hoffentlich alle für den späteren Ausbau des Bahnhofsgeländes erforderlichen Versorgungleitungen (Strom, Wasser, Telefon) gleich mit zu verlegen und teilweise auch schon anzuschließen. (Wie hilfreich sich neue Techniken insbesondere dann erweisen, wenn man aufgrund vieltägiger Beförderungsdauer von Päckchensendungen auf sie wirklich einmal angewiesen ist, zeigt sich an dem Unvermögen der neuen Telefonanlage, an Karsamstag den Text für dieses Werkstatt-Telegramm zur Redaktion zu faxen. Nach vielen vergeblichen Versuchen klappte es schließlich dank der Unterstützung einer befreundeten Firma mittels des glücklicherweise nicht digitalisierten Faxgerätes, die Texte nach Niebüll zu faxen. d. Red.)

Parallel zu den Tiefbauarbeiten wurde mit der Aufarbeitung unserer Doppelten Kreuzungsweiche begonnen, die z. Z. noch als Riesenpuzzlespiel zerlegt ist und als erstes gründlich gereinigt werden muß. Leider ist fast das gesamte Kleiseisen für die DKW im Laufe der Jahre abhanden gekommen und muß jetzt mühsam von uns angefertigt werden. Die DKW ist ein wichtiges Bindeglied zwischen den neu entstandenen 3schiennigen Gleisanlagen im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen und der vorhandenen Schmalspurgleisanlage. Der Zusammenschluß beider Gleisanlagen ist für das Frühjahr 1995 vorgesehen. Bis dahin muß also die DKW einbaufertig sein. Wie Sie sehen, gibt es auch in diesem Jahr wieder ein abwechslungsreiches Programm an Tätigkeiten für jeden, der bei unserer Eisenbahn mit anpacken möchte.

Was in der Werkstatt im zurückliegenden Quartal alles angepackt wurde, können Sie jetzt im Anschluß lesen.

Personenwagen Nr. 2

Die Konservierung des Metallgerippes im Wageninnern konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Ein großer Teil der für die Befestigung der Wandverkleidungsplatten erforderlichen Holzunterkonstruktionen mußten neu angefertigt und eingebaut werden. Im Anschluß wurden die Seitenwände und die Decke im Innern des Wagens mit einer Wärmedämmung ausgekleidet.

Personenwagen Nr. 8

Aus personellen Gründen geht die Aufarbeitung weiterhin sehr schleppend voran, Trotzdem sind einige wenn auch kleinere Fortschritte feststellbar. Am Asendorfer Wagenende wurden die neuen Türen beblecht und in die Bühnenenumrandung eingepaßt. Analog zum Wagen 3 werden die ganz neu anzufertigenden Türverriegelungen ausgeführt.

Personenwagen Nr. 13

An den Einzelteilen für den hölzernen Wagenkasten wird weiterhin gearbeitet. Fertiggestellt wur-

den die Speichenradsätze mit den dazugehörigen Achslagern. Die Aufarbeitung, Umrißbearbeitung und Ultraschallprüfung wurde im Raw Görlitz ausgeführt.

Personenwagen Nr. 18

Die Bühnenverkleidungen konnten in der Zwischenzeit weitgehend fertiggestellt werden, und die zusammenfaltbaren Bühnentüren sind auch so gut wie fertig. Entgegen der vorhandenen Fabrikzeichnung für den Wagen wurden die Bühnen mit Übergängen von einem Wagen zum anderen versehen. Trotzdem konnten alle Details, die sich ursprünglich an der Außenseite der Bühnenverkleidung befanden, wieder montiert werden. Besonders charakteristisch dürften in diesem Zusammenhang wohl die Auslösezüge für die Notbremse sein, die sich ebenfalls „außenbords“ befinden. Ohne größere Kompromisse eingehen zu müssen, konnten die Trittbretthalter und Trittbretter angefertigt und montiert werden. Als nächsten Arbeitsschritt steht die Endlackierung des Fahrzeuges auf dem Programm. Mit der Inbetriebnahme des Wagens ist im Laufe des Sommers 1994 (!) zu rechnen.

Güterwagen 144

Der von der Brohltalbahn stammende Wagen 144 (s. a. DME 3/92, S. 51) soll einer neuen Nutzung zugeführt werden. Bekanntlich ist dieser Wagen mit einer kompletten Einrichtung als Aufenthaltsraum für das Standpersonal auf Ausstellungen möbliert. In dieser Form ist er seit seiner Aufarbeitung aber nur ein einziges Mal zum Einsatz gekommen und wird wohl auch künftig nicht mehr als Werbeträger in Erscheinung treten. Deshalb soll der Wagen in Zukunft als Aufenthaltswagen für die Gleisbauabteilung eingesetzt werden, bis er eines Tages vielleicht durch den bisher leider noch nicht aufgearbeiteten Wagen 128 abgelöst wird, der ebenfalls als Mannschaftswagen eingerichtet ist.

Güterwagen 147

Aufgrund der bereits in großem Maße geleisteten Vorarbeiten wird angestrebt, den von der DGE übernommenen Lenkachswagen noch in diesem Jahr betriebsfähig aufzuarbeiten. Viel Arbeit wird voraussichtlich das recht komplizierte und leider ziemlich verschlissene Fahrwerk bereiten.

weiter auf S. 30

Oben links: Am 29. Januar 1994 präsentierten sich die Besucher aus dem Brohltal vor unserer Garnitur bestehend aus T 1 und einem angemieteten Rekowagen.

Oben rechts: Innenansicht des Wagens 2 mit eingebrachten Dämmplatten, 21. März 1994

2. Reihe links: Die Radsätze trafen als erste Teile des Wagens DEV 13 in Bruchhausen-Vilsen ein, 21. März 1994

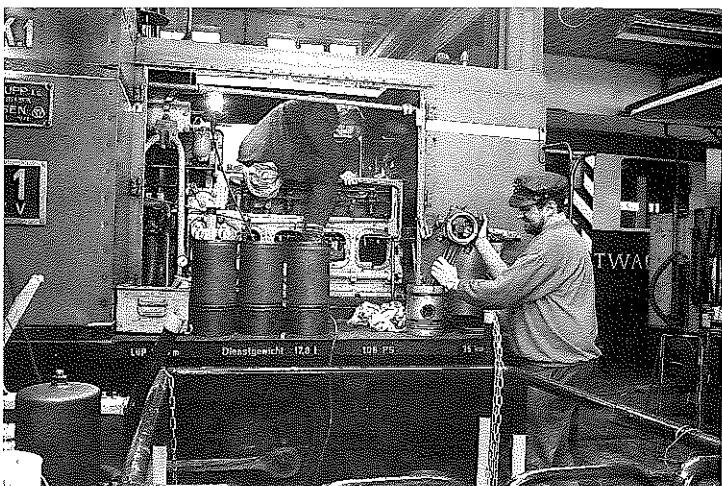
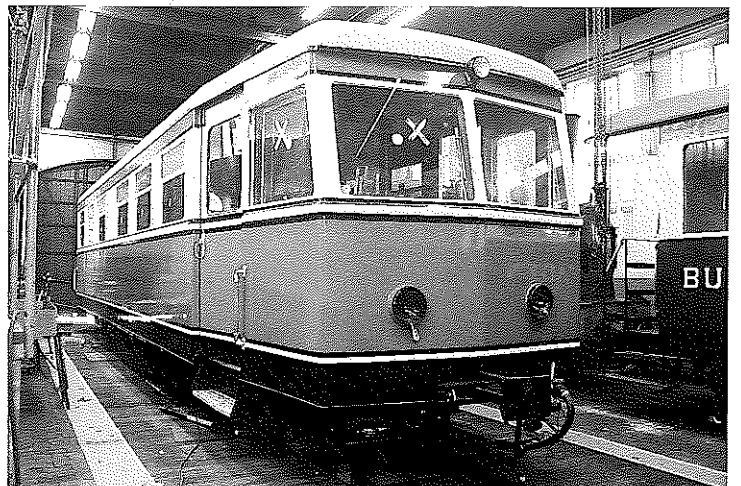
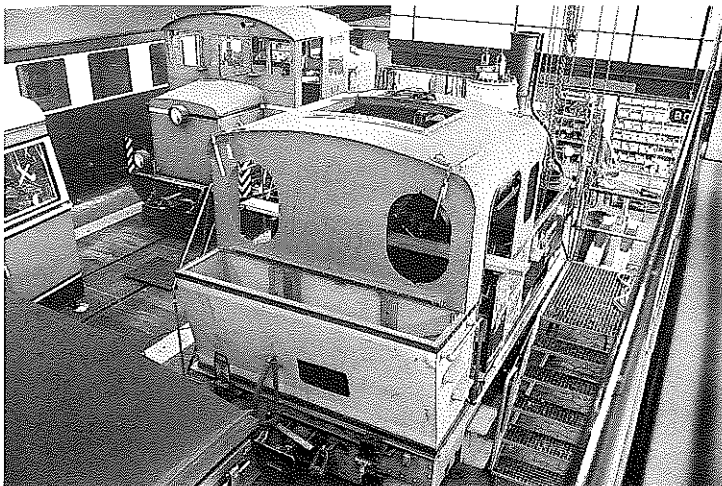
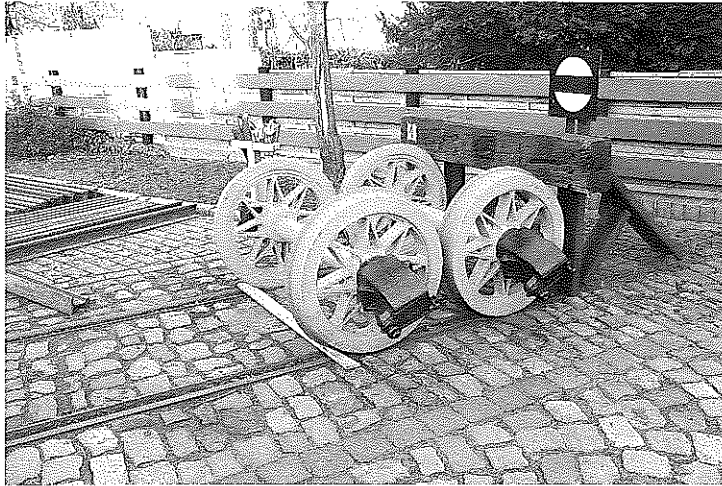
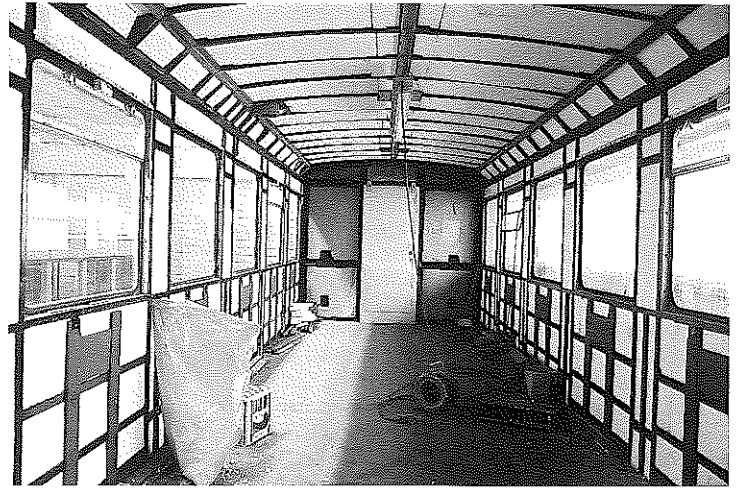
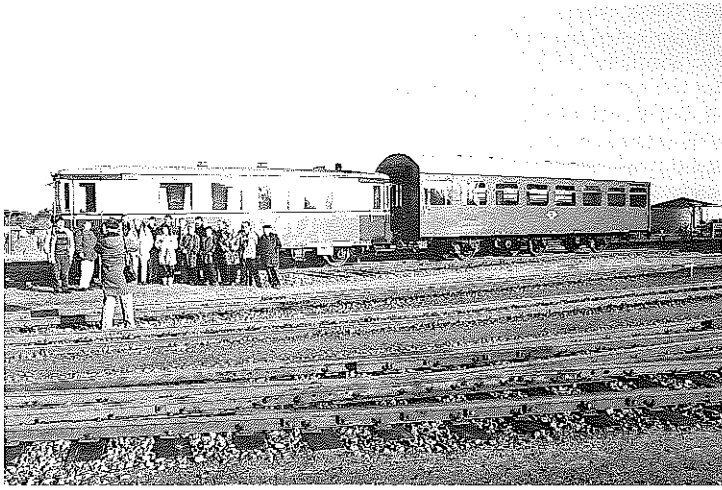
2. Reihe rechts: Wagen 110 hat auch seinen Drehschemel mit Spannkette zurückgehalten, 18. März 1994

3. Reihe links: »Spreewald« vejängt ihr Aussehen zusehends, 23. März 1994

3. Reihe rechts: Wie „Phönix aus der Asche“ wird auch das „häßliche Entchen“ bald wieder auferstehen, T 44, 23. März 1994

Unten: Damit V 1 bald wieder rappeln kann, bauen Wolfgang Moll, Insa Konukiewitz und Holger Hohenkamp ihren Motor wieder zusammen, 21. März 1994

Alle Fotos: Uwe Franz



Diesellok V 1

An der Diesellok V 1 wird wieder intensiv gearbeitet. Der total zerlegte Motor wurde bereits weitgehend wieder zusammengebaut, wobei für uns sehr von Vorteil war, daß unser Motortyp in zahlreichen Binnenschiffen noch in Gebrauch ist und somit wenigstens keine Ersatzteilprobleme auftraten, wie wir anfangs befürchtet hatten.

Triebwagen T 44

Die Lackierungsarbeiten sind abgeschlossen. Lediglich die Beschriftung muß noch aufgebracht und die Hauptscheinwerfer eingebaut werden. Im Innenraum gab es zunächst einen ordentlichen Rückschritt, den wir in diesem Fall jedoch gerne in Kauf nahmen. Der örtliche Raumausstatter Gerd Meier hatte sich angesichts der vorhandenen Polster und Bezüge spontan bereit erklärt, alle Sitzpolster und Rückenlehnen neu mit rotem Kunstleder zum Selbstkostenpreis zu beziehen. Inzwischen sind alle Sitze neu bezogen, was natürlich den Gesamteindruck ganz beträchtlich angehoben hat. Ansonsten wird an der Montage der Inneneinrichtung intensiv gearbeitet.

Dampflokomotive »Franzburg«

Die Lok wird 1994 vorläufig ihre letzten Einsätze im Fahrdienst erleben, denn nach Ablauf der Untersuchungsfristen muß der Kessel recht umfangreich erneuert werden.

Dampflokomotive »Hoya«

Auch Lok »Hoya« wird in diesem Jahr ihre vorerst letzten Fahrten unternehmen, denn auch bei ihr laufen die Fristen aus. Bis sich »Hoya« wieder

zurückmeldet, wird es wohl etwas länger dauern, denn der Kessel, das Fahrwerk und die Aufbauten müssen größtenteils ebenfalls erneuert werden.

(Wir halten es für sinnvoll, die Kesselaufarbeitung in der Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen selbst durchzuführen, obwohl es einfacher, schneller und vielleicht sogar billiger wäre, einen neuen Kessel in Schweißkonstruktion in Auftrag zu geben. Die heutigen Anbieter vorwiegend aus dem ehemaligen Ostblock können uns zwar verlockende Angebote machen, doch aus 2 Gründen tun wir uns mit der Annahme schwer: Zum einen bedeutet der Austausch eines genieteten Kessels mit Kupferfeuerkiste gegen eine geschweißte Stahlkonstruktion einen nicht unbedeutlichen Verlust an historischer Substanz der 1899 gebauten Dampflok, auch wenn man die neuzeitliche Kesselkonstruktion dem normalen Besucher leicht verbergen kann. Zum anderen betrachten wir nicht nur Aufbewahrung von mehr oder weniger totem Material als Aufgabe unserer Museums-Eisenbahn, sondern unser Interesse gilt insbesondere auch den technischen Möglichkeiten, den Handfertigkeiten und der Handhabung der Kleinbahnfahrzeuge durch Kleinbahner in ihrer Arbeitswelt.

In der Vergangenheit haben uns gestandene Lokführer und Mitarbeiter aus Kleinbahnwerkstätten sehr viel Wissen von diesen Handfertigkeiten und Techniken beigebracht, so daß mittlerweile Bruchhausen-Vilsen womöglich der einzige Ort in Deutschland oder sogar in Mitteleuropa ist, wo heute das nötige Know-how vorliegt. In fast allen Freilichtmuseen wird getöpfer, ge-

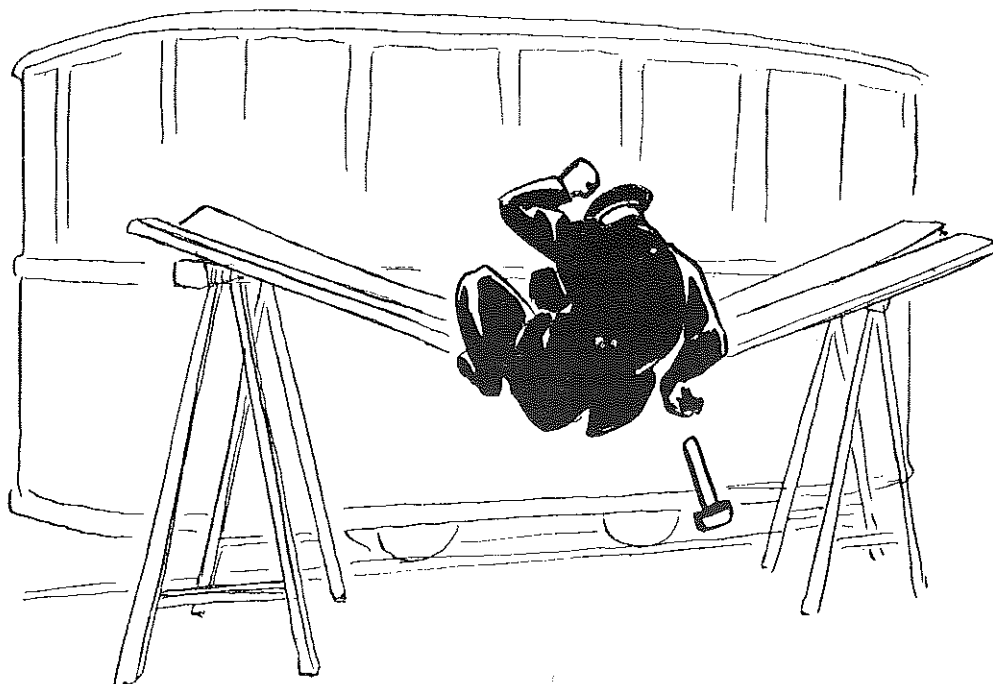
backen, sowie in Handarbeit Holzschuhe hergestellt, in Hagen werden auch Zigarren von Hand gerollt und Sensen geschmiedet, aber die klassische Kesselbearbeitung, wie sie 150 Jahre die Industrialisierung begleitete, die wird nur noch in Bruchhausen-Vilsen praktiziert! Und damit dieses Können und Wissen nicht verloren geht, wollen die Museums-Eisenbahner sich in der Kesselnetzung etc. in Übung halten. Deshalb ist es dringend geboten, den Kessel von Lok »Hoya« in unserer Werkstatt selbst aufzuarbeiten. W. B.)

Dampflokomotive »Spreewald«

Die Aufarbeitung macht z. Z. gute Fortschritte. So konnte in den zurückliegenden Wochen die neue nach den alten Werkszeichnungen angefertigte Rauchkammertür mit dem Zentralverschluß an der Rauchkammer montiert werden. Dadurch wurde das Erscheinungsbild der Lok erheblich aufgewertet. Auch das neue Führerhausoberteil, welches jetzt ebenfalls der Ursprungsausführung entspricht, ist im Rohbau weitgehend fertiggestellt worden. Nach dem probeweisen Zusammenbau mußte es wieder in seine Einzelteile zerlegt werden, um die noch unbehandelten Profile und Bleche mit einem Korrosionsschutz versehen zu können. Der für die »Spreewald« vorgesehene Luftsauger ist auch schon aufgearbeitet und wurde probeweise montiert, um die zukünftige Rohrführung festlegen zu können. Die Kreuzkopfgleitbahnen wurden bei einem Fachbetrieb aufgearbeitet und sind jetzt ebenfalls einbaufertig vorhanden, so daß mit der Montage des Antriebsgestänges in Kürze begonnen werden kann.

B. Unfallverhütung

Die leidigen Wagengerüste



Ein 25jähriger Schlosser stand auf einem, an einem Wagen aufgestellten Gerüst. Infolge Überlastung brachen die Gerüstbretter durch, der Schlosser stürzte ab und zog sich Quetschungen zu.

Hans-Jürgen Hentzschel

Verehrte Mitglieder und Freunde!

(. . .) Das kommende Jahr (1969, d. Red.) stellt uns nun wiederum vor eine ganze Reihe von Aufgaben; denn weitere Weichen und Gleise sind zu verlegen, und mehrere Fahrzeuge warten auf ihre Überholung. Am wichtigsten ist jedoch nach wie vor die Errichtung eines Lokomotivschuppens, damit unsere Maschinen endlich ein richtiges Dach über ihren Kessel bekommen und nicht wie jetzt mit einer zwar genialen aber trotzdem auf die Dauer unzureichenden Lösung zufrieden sein müssen.

Leider bestehen aber gerade in dieser Angelegenheit zahlreiche Meinungsunterschiede, weshalb nach meiner Ansicht auf der nächsten Hauptversammlung noch einmal abschließend von möglichst vielen Mitgliedern hierüber diskutiert werden sollte. Das läßt sich allerdings nur dann durchführen, wenn der Termin der HV in das zeitige Frühjahr fällt, weil mit dem Beginn der Bauarbeiten nicht bis zur Saisonöffnung gewartet werden kann. (. . .) Vielleicht nehmen die DEV-Mitglieder einmal selbst zu dieser Frage Stellung und erleichtern dem Vorstand dadurch seine diesbezüglichen Entscheidungen.

(. . .) Am 10. August (1969, d. Red.) haben wir unter Anwesenheit des Betriebsleiters eine erste Probefahrt nach Asendorf unternommen und gleich beschlossen, in der nächsten Saison regelmäßig mit einem der 3 Zugpaare bis dorthin zu fahren. Zwar haben diese zusätzlichen 4 Kilometer nicht den landschaftlichen Reiz wie unsere bisherige Strecke durch das Vilsener Holz. Aber die Fahrt an der Bundesstraße 6 entlang dürfte sehr werbungintensiv sein. Außerdem hat es immer wieder begeisterte Fahrgäste gegeben, denen eine Reise in die Vergangenheit von 20 Minuten Dauer zu kurz war. Der Fahrplan wird so gestaltet, daß in Asendorf hinreichend Zeit zum Einkehren und zur Besichtigung des Ortes bleibt.

Glücklicherweise haben wir die Möglichkeit, noch einige der letzten HSA-Wagen zu retten: In Syke stehen noch 2 GG-Wagen und ein PwPost4 sowie ein vierachsiger Zwischenwagen. Letzterer ist ein Umbau aus dem Untergestell eines abgewrackten Personenwagens. Das zugehörige Oberteil steht noch in einer Sandgrube in der Nähe von BruVi und soll uns überlassen werden. Der Transport der Fahrzeuge nach BruVi wird in Kürze erfolgen.

Neues aus Bruchhausen-Vilsen

(. . .) Das neue Jahr sah zunächst einige Mitglieder im Bahnhof Bad Rehburg der Steinhuder Meer-Bahn, wo eine Rechtsweiche ausgebaut wurde, die anschließend den Weg zur Museums-Eisenbahn antrat. Wann sie eingebaut werden kann, ist noch nicht sicher. Ganz sicher ist jedoch, daß wir noch mehrere Abstellgleise benötigen, zu deren Bau man eben unbedingt Weichen braucht. Zur Zeit sind unsere Gleisanlagen in BruVi so vollgestopft, daß man nicht einmal mit dem Bahnmeisterwagen hin- und herfahren kann. Einige Fahrzeuge, die wir noch geschenkt erhalten sollen, können solange nicht nach BruVi gebracht werden, bis die nötigen Gleislängen fertiggestellt sind!

Auch ein Fahrzeug ist in diesem Jahr in BruVi eingetroffen: Von der Steinhuder Meer-Bahn kam der Flachwagen 281 (. . .)

GESCHENKT bekamen wir ein wahres Kleinod unter den Kleinbahnfahrzeugen: Die Firma Stern & Hafferl in Österreich überließ uns ihren Wagen 26 203 kostenlos. Es ist der erste Laternendachwagen, den wir erhalten konnten. Er stammt ursprünglich

von der ziemlich unbekannteren Bahn Rhein - Ettenheimmünster und lief viele Jahre als Wagen 9 bei der Waldbahn Ruhpolding - Reit im Winkel. (. . .)

Zwei Mitglieder aus Westfalen kauften für die Museumsbahn die kleine Diesellok 2 (Deutz 1940) von der Inselbahn Spickeroog. Die Maschine, wenn gleich mit ihren Kuppelstangen und Preßluftanlasser schon recht museal anmutend, ist weniger ein Museumsstück, denn als Arbeitspferd gedacht. An Arbeitstagen kann sie Bauzüge ziehen, an Betriebstagen Verschubdienst leisten oder einen Personalzug ziehen, wenn die Dampflok noch nicht fahrbereit ist. Die Lok ist einsatzbereit, soll jedoch bis zum Sommer gründlich aufgearbeitet werden. Unter anderem soll sie mit einer Luftsauganlage für die durchgehende Bremse und mit elektrischer Beleuchtung ausgerüstet werden.

In diesem Zusammenhang von Interesse ist, daß 2 unserer Mitglieder vor kurzem die Prüfung als Kleinlokkführer abgelegt haben. In absehbarer Zukunft wird der DEV allen seinen Mitgliedern, die die gesetzlich geforderten Voraussetzungen erfüllen, die Möglichkeit zu dieser Ausbildung geben können.



Rechts: Vor 25 Jahren weitete die Museums-Eisenbahn den planmäßigen Zugbetrieb bis Asendorf aus, wo damals noch parallel zum Museums-Eisenbahnverkehr lebhafter Güterverkehr mit aufgeböckelten Regelspurgüterwagen herrschte. 1969, Foto: Michael Breitschwert