

## Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

## Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Klaus Thiede

## „Vatertag“ einmal anders

Nach einem Besuch im Jahre 1993 bei der Museums-Eisenbahn reifte beim Berliner Modell-eisenbahnclub „Weinbergsweg“ der Gedanke, einen Arbeitseinsatz in Bruchhausen-Vilsen zu starten.

Im Mai 1994 war es dann soweit. Am Himmel-fahrtstag reisten ca. 15 Mitglieder an. Der 12. Mai wurde ausgiebig zur Besichtigung und zum Hin-einriechen in den Betrieb genutzt. Der 13. und 14. Mai waren dann für Arbeitseinsätze vorgesehen. Modellbahnclub, „Pinzetten-Eisenbahner, was sollte das schon werden,“ so oder ähnlich war die vorherrschende Meinung. Wir wurden eines Besseren belehrt: Es stand die Aufarbeitung des TA 3 an, dabei bot sich die Gelegenheit, Arbeiten an einem unter Termindruck stehenden Fahrzeug auf den Weg zu bringen. Ein nicht unerheblicher Teil des Ab- und Ausbaues konnte Dank fach-männischer Arbeit erledigt werden, so daß unverzüglich der Beginn der Neubedachung mög-lich wurde.

Einen anderen Teil der Gruppe zog es in die Lok-abteilung zur »Spreewald«. Einer unserer Senior-Lokführer ließ durchblicken, daß die Leute gut, nein sehr gut seien. Er war hoch erfreut, daß schon lange liegengeliebene Arbeiten fachmän-nisch abgeschlossen werden konnten. Fachmän-nisch deshalb, weil ein Teil der Gruppe aus ehem-aligen DR- und jetzigen DB-AG-Werkstätten stammte. Unterbrochen von arrangierten Trieb-wagenfahrten an den Abenden klang der Arbeits-einsatz am 15. Mai aus.

Aus der Sicht des DEV bleibt nur zu hoffen, daß sich solche Arbeitseinsätze von hoch motivierten Nichtmitgliedern wiederholen. Deshalb möchte ich an dieser Stelle nicht nur „danke“ und „auf Wiedersehen“, sondern auch ein „herzliches Willkommen“ sagen.

Uwe Franz

## Musel-Bahn Telegramm

Aufgrund der guten Resonanz auf das ständig länger gewordene Vorwort zu den Werkstatt-Tele-grammen ist es an der Zeit, das Geschehen aus dem näheren und weiteren Umfeld der Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen ausführlich im chronolo-gischen Rückblick darzustellen. Diese lose Zu-sammenstellung soll nicht unbedingt vollständig sein, sondern einen Überblick über die wichtigs-ten Ereignisse und Aktivitäten vor Ort geben.

17. 4. 1994: Einweihung der sanierten VGH-Strek-ke (s. S. 6), das Betriebspersonal kam fast aus-schließlich vom DEV.

23./24. 4. 1994: Dank der guten Beteiligung am „Putzwochenende“ konnte der gesamte Reisezug-wagenpark von innen und außen auf Hochglanz gebracht werden. Parallel dazu fanden am 23. Befähigungsprüfungen vor dem OBI für angehende Betriebsbedienstete statt, dafür wurde eigens ein Prüfungs Sonderzug gefahren. Dabei können wir Andreas Boye, Jens Koopmann und Holger Hohenkamp für die Prüfung zum Nebenfahr-zeugführer, Wolf-Jobst Siedler zum Zugführer, Martin Heidrich zum Schaffner und Rangierlei-ter sowie Ulrich Gruhnert zum örtlichen Be-triebsbediensteten des Bahnhofes Asendorf gratu-lieren. Abends wurde der Dienstunterricht mit UVV-Belehrung in der Aula der Grundschule ab-gehalten. Daran nahmen 52 Museums-Eisenbah-ner teil!

30. 4. 1994: Jahreshauptversammlung des DEV im Gasthaus »Dillertal« in Heiligenberg, die An-reise erfolgte mit einem Sonderzug, der aus Lok »Franzburg« mit dazugehöriger Wagengarnitur gebildet wurde (100 Teilnehmer).

1. 5. 1994: Eröffnung der 29. Fahrsaison der Mu-seums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asen-dorf. Außerdem wurde die Sonderausstellung im Wagen 129 über die 100 Jahre alte Lok »Franz-burg« und ihre Wagen eröffnet. Ehrengast war wieder der Museums-VT-08 (Eierkopf) der DB AG aus Braunschweig, erstmals jedoch mit dem frisch aufgearbeiteten Steuerwagen als 3teilige Garnitur. Mit dem VT 08 wurde ein Fotosonder-fahrt zur beliebten Ortsdurchfahrt in Uenzen durchgeführt, die gleich mehrfach befahren wur-de. Während des ganzen Tages machte ein Fern-sehteam des NDR von unserer Eisenbahn Fern-schaufnahmen für die Sendung »Nordtour«, die am 8. 5. 1994 in N 3 ausgestrahlt wurde.

21. 5. 1994: Da offenbar bis zum Rathaus gedrun-gen war, daß sich die Kenntnis manches DEV-Aktiven vom Ort Bruchhausen-Vilsen mit der Kenntnis des Bahnhofes deckt, waren wir zu ei-ner ganztägigen Informationsveranstaltung ein-geladen. Unter fachkundiger Führung der Frem-denverkehrsfachkraft Frank Kaldenbach gab es eine Ortsführung durch Bruchhausen-Vilsen, eine Busfahrt zur Behlmer Mühle und ins Heu-hotel der Familie Heidhoff, einen Dia-Vortrag, eine Präsentation des Ortswerbkonzeptes und

schließlich ein zünftiges Mittagessen für die 32 Teilnehmer im Restaurant »Leineweber«. So gut in Sachen Fremdenverkehr vorbereitet ging die DEV-Mannschaft in bisher noch keine Fahrsai-son. Den Verantwortlichen in der Samtgemeinde sei an dieser Stelle unser außerordentlicher Dank für dieses gelungene Tagungsprogramm aus-gesprochen und insbesondere für die Wertschät-zung der aktiven Museums-Eisenbahner als Multiplikatoren für den Fremdenverkehr.

26. 5. 1994: Die Asendorfer Gastwirtin Lissi Schierholz feierte ihren 70. Geburtstag. Grund genug, einen Sonderzug mit Lok »Franzburg« noch Asendorf zu fahren und die Glückwün-sche der Aktiven persönlich zu überbringen.

27. 5. 1994: Im Rahmen einer kleinen Festveran-staltung wurde der Wagen 144 von der Gleisbau-rotte als Mannschaftswagen eingeweiht.

28. 5. 1994: Mit großem Erfolg wurde dieser ein historischer Tag in Asendorf veranstaltet. Neben den Planzügen verkehrte auch die „Franzburger Garnitur“ für Reisende in historischer Klei-dung. Triebwagen T 1 hatte einen Zusammen-stoß mit einem Pkw in Heiligenfelde (s. S. 28).

30. 5. 1994: Die Landes-Eisenbahnaufsicht führ-te die wiederkehrende Streckenbereisung unse-rer Museums-Eisenbahn durch. Die Prüfung von Strecke, Betriebsanlagen, Fahrzeuge und des Be-triebsdienstes ergab keine gravierenden Mängel, so daß wir unsere Eisenbahn uneingeschränkt weiter betreiben dürfen.

1. 6. 1994: In unserer Fahrzeughalle wurde eine Informationsveranstaltung der Telekom über die Vorzüge digitaler Telefonanschlüsse durchge-führt. Zahlreiche Telekom-Kunden sind der Ein-ladung nachgekommen und nutzten den Anlaß auch zu einer Besichtigung unserer Fahrzeuge.

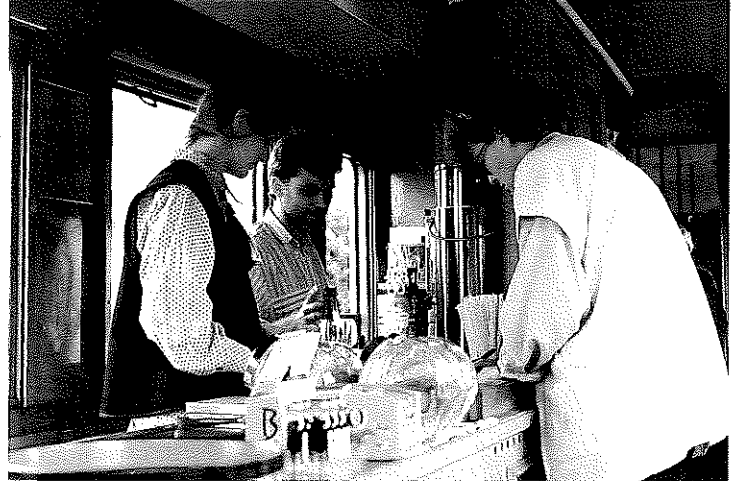
*Oben: Als Nachtrag zur letzten DME 2 Bilder vom Gleisbaueinsatz am 26. 3. 1994, Fotos: Heinz Esdorf*

*2. Reihe links: Mit vereinten Kräften macht Wagenputzen Spaß, 23. 4. 1994, Foto: Uwe Franz*

*2. Reihe rechts: „Und sonst ist alles klar . . .“ im Buffetwagen, 22. 5. 1994, Foto: Regine Meier*

*3. Reihe: Saisonöffnung mit Highlights, 1. 5. 1994, Fotos: Hans-Jürgen Hentzschel (l), Hartwig Harms (r)*

*Unten: offenbar macht es allen viel Spaß, in entsprechender Kleidung mit der 100jährigen FKB-Garnitur zu fahren, 28. 5. 1994, Fotos: Sven Hamann*



Uwe Franz

**Werkstatt-Telegramm**

Mitte April 1994 erhielt der größte Teil des DEV-Wagenparks im Rahmen einer mehrtägigen Aktion Bremsuntersuchungen, und allgemeine technische Nachschauen wurden an allen betriebsfähigen Wagen durchgeführt. Im 2. Quartal konnte auch die Werkstatt-Infrastruktur weiter verbessert werden. Durch Spenden einzelner Mitglieder konnte eine fast neuwertige große Säulenbohrmaschine und eine ebenfalls gut erhaltene Kantbank für Stahlbleche bis 1650 mm Breite angeschafft werden.

Das Aufstellen der neuen Bohrmaschine zog eine Umgestaltung des Werkstattbereiches nach sich, weil der Platzbedarf wesentlich geringer wurde. So konnte endlich ein ausreichend großer Werkzeugschrank für die Aufnahme der zahlreichen Bohrer und Schweißelektroden aufgestellt werden, und die weit verstreut stehenden Miniaturwerkzeugschränke haben jetzt auch ausgedient.

**Normalspur-Beiwagen TA 3**

Wie in DME 2/94 angedeutet, waren wir auf der Suche nach einem geeigneten Beiwagen für T 1, um der steigenden Nachfrage auf der VGH-Strecke gerecht werden zu können. Wie so oft im Leben liegt das Gute ganz in der Nähe, und deshalb haben wir uns entschlossen, den bereits seit 9 Jahren in unserem Eigentum befindlichen Triebwagen-Beiwagen TA 3 aufzuarbeiten. Die im DEV-Schema abweichende Betriebsnummer liegt in der Einfügung in das VGH-Schema begründet. Der heutige DEV TA 3 hat eine sehr bewegte Vergangenheit, s. dazu DME 1/86 S. 11 und 12 sowie DME 4/87, S. 20 und 21, und die Weichen für die Zukunft wurden bereits gestellt.

Seit Anfang 1986 stand der Wagen unter einer Plane im Bf. Hoya abgestellt, bis er Anfang Mai 1994 zur Arbeitsaufnahme nach Bruchhausen-Vilsen überführt wurden. Hier wurde sofort mit der Demontage der Inneneinrichtung und der Wandverkleidungen begonnen. Bei der Aufarbeitung dieses Fahrzeugs wird weniger Wert auf die Wiederherstellung des Ursprungszustandes gelegt als vielmehr darauf, mit geringem Aufwand einen Verstärkungswagen für T 1 zu bekommen. Trotzdem soll natürlich die historische Substanz – wo noch vorhanden – möglichst erhalten bleiben. Erhalten bleibt auch der Toilettenraum, wenn auch der Einbau eines geschlossenen WC-Systems geplant ist. Der Fahrgastraum soll im ursprünglichen Erscheinungsbild wiederhergestellt und mit einer neuen Warmluftheizung temperiert werden. Änderungen werden sich in den stirnseitigen Vorräumen ergeben, wo auf der einen Seite eine Reihe von Notsitzen eingebaut wird und auf der anderen eine Stellfläche für Getränkeboxen und eventuell eine mobile Theke entstehen sollte. Äußerlich wird TA 3 dem T 1 angepaßt und auch einen blau/beigen Anstrich erhalten.

Das alles soll bis zu den „Kohl- und Pinkelfahrten“ im Dezember 1994 abgeschlossen sein, ein ehrgeiziges Ziel. Um es zu erreichen wird z. Z. jeder verfügbare Mitarbeiter bei der Aufarbeitung des TA 3 benötigt, was wiederum die Fertigstellung der meterspurigen Fahrzeuge verzögert. Aber wir wollen die sich jetzt bietenden Gelegenheiten unbedingt nutzen und der ständig wachsenden Nachfrage nach Fahrten auf der VGH-Strecke möglichst schnell und optimal gerecht werden.

Was ist bisher geschehen? Nun, der Wagenkasten ist innen restlos ausgeräumt worden. Das

verquollene Sperrholz und die Verblechung der Stirnseiten wurden vollständig abgenommen. Die z. T. beschädigte Holzunterkonstruktion des Wagendaches wurde ausgebessert, anschließend konnten neue Sperrholzplatten montiert werden, wobei uns die Herstellung der abgerundeten Dachkanten besonders viel „Freude“ bereitete. Nachdem das Dach zunächst provisorisch abgedichtet war, wurde der hölzerne Fußboden entfernt und der frei liegende Fahrzeugrahmen erst einmal „vom Staub der Geschichte“ befreit. Vereinzelt mußten abgängige Verstrebungen des Rahmens ersetzt werden. Weitgehend neu aufgebaut werden müssen die Stirnwände an den Fahrzeugenden, die leider vollständig von Rost zersetzt sind. Außerdem sind große Teile der Seitenwände unterhalb der Fenster mit einer neuen Verblechung zu versehen. Die stark verschlissenen Zug- und Stoßvorrichtungen wurden bereits instandgesetzt und stehen zum Einbau bereit.

Es hat sich schon einiges am TA 3 bewegt, doch mindestens die gleiche Wegstrecke liegt noch vor uns, bis dieser Wagen wieder betriebsfähig ist. Daß sich am TA 3 überhaupt etwas bewegt, der ursprünglich „außer der Reihe“ aufgearbeitet werden sollte, haben wir im wesentlichen 2 Mitgliedern zu verdanken, die einen finanziellen Grundstein für dieses Vorhaben gelegt haben. Auch ihnen sei an dieser Stelle 'mal ein herzliches Dankeschön ausgesprochen.

**Normalspur-Triebwagen T 1**

Auf einer Sonderfahrt für die freiwillige Feuerwehr Bruchhausen-Vilsen zu einer Feuerwehrveranstaltung in Heiligenfelde wurde T 1 auf der Rückfahrt durch eine Kollision mit einem Pkw erheblich beschädigt und entgleiste zudem mit einem Radsatz. An dem Pkw entstand Totalschaden, doch glücklicherweise gab es keine Personenschäden. Ironie des Schicksals: Der Fahrer des Pkw war ein Feuerwehrmann, dem die Bahnfahrt zu teuer erschienen war und der deshalb mit seinem Pkw von derselben Veranstaltung in Heiligenfelde kam, die auch die Bahnreisenden besucht hatten. Wie man sich vorstellen kann, kam bei dem Anblick des Pkw-Wracks unter den Kameraden im T 1 „nicht die Spur“ von Schadenfreude auf. T 1 konnte zwischenzeitlich hergerichtet werden, so daß er wieder für den Fahrbetrieb zur Verfügung steht.

**Personenwagen 13**

Das hölzerne Gerippe des Wagenkastens ist vollständig wiederhergestellt und bereits mehrfach farblich behandelt worden. Einen besonders gediegenen Eindruck vermittelt schon jetzt das komplett neu angefertigte und aufgesetzte Laterndach. Die ebenfalls neuen Dachbretter wurden mit einem Voranstrich versehen und montiert. Die stirnseitigen Eingangstüren wurden aufgearbeitet und stehen zum Einbau bereit. Wenn jetzt noch die Dachhaut aufgearbeitet ist, die Fensterrahmen nachgefertigt sind und die Innenwandverkleidungen eingepaßt wurden, kann der Wagen nach Bruchhausen-Vilsen überführt werden.

**Personenwagen 18**

Nach einer Aufarbeitungszeit von mehr als 7 Jahren ist der Wagen mittlerweile so gut wie fertiggestellt. Aus diesem Anlaß wird am 30. 7. 1994 ein kleines Hallenfest stattfinden. Zuletzt wurden die Dreh-Falttüren exakt nach Fabrikzeichnungen unter großem Zeitaufwand neu gefertigt, sogar die 4 Türschlösser mußten nahezu „aus dem Vollen“ herausgearbeitet werden, weil

es derartige Schlösser nicht zu kaufen gibt. Zu guter Letzt erhielt der Wagen die übliche dunkelgrüne Farbgebung mit hellereisenfarbenen abgesetzten Fensterrahmen. Beschriftet wurde der Wagen wieder als 3.-Klasse-Wagen mit einem Raucher- und einem Nichtraucherabteil. Für DME 4/94 ist eine Fotoreportage über die Stationen der Aufarbeitung geplant.

**Triebwagen T 44**

Bis auf kleine Restarbeiten konnte die Aufarbeitung erfolgreich abgeschlossen werden. Der nun weitgehend fertiggestellte Innenraum hat wieder das Flair der frühen 50er Jahre angenommen, lediglich die z. Z. noch nicht verfügbaren Gepäckablagen trüben den sehr guten Gesamteindruck noch etwas. Wir hoffen jedoch, daß die Gepäckraufen nachgerüstet sein werden, wenn der Wagen in den Planbetrieb übernommen wird.

**Dampflokomotive »Spreewald«**

Das neue Führerhausoberteil ist weitgehend fertig und wurde fest mit den übrigen Aufbauten der Lok verbunden. Etwas ungewohnt erscheint noch der Lüftungsaufsatz auf dem Dach, der ebenfalls den Fabrikzeichnungen entsprechend angefertigt wurde. Auch die restaurierte Dampfpeife hat in der Zischenzeit ihren angestammten Platz auf dem Dach der Lok eingenommen. Auf dem Führerstand konnten die Verrohrungsarbeiten für die Versorgung des Kessels weitgehend abgeschlossen werden. Der Bedienungskasten für die elektrische Beleuchtung und eine elektrische Führerstandsbeleuchtung wurden ebenso montiert, wie die zahlreichen Kleinigkeiten als da wären Halterungen für die Schürhaken, Betätigungsgriffe für die Lüftungsklappen im Dachaufsatz usw. In Bälde werden die Wasserkästen noch ein letztes Mal angehoben, um noch anstehende Restarbeiten an denselben ausführen zu können und damit der Kessel an den später nicht mehr zugänglichen Stellen bereits endlackiert werden kann.

*Oben links: TA 3 in Aufarbeitung, 21. 5. 1994, Foto: Regine Meier*

*Oben rechts: Drehfalttür an Wagen 18, 6. 1994*

*2. Reihe: Restaurierung des Wagenkastens und Oberlichtes von Wagen 13, 6. 1994*

*3. Reihe rechts: Wagen 129 gibt seinen Laderaum für die Wechselausstellung „100 Jahre Franzburg“ frei, 30. 4. 1994, Fotos: Uwe Franz*

*unten links: Jens und Insa führen eine „kleine Weichenunterhaltung“, 23. 4. 1994, Foto: Regine Meier*

*Unten rechts: Einweihung des neuen Rottenwagens, 28. 5. 1994, Foto: Sven Hamann*

