

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Uwe Franz, Theo Wiegmann

Muselbahn-Telegramm

Am 3. 10. 1994 endete zwar die 29. Fahrseason der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf, doch damit ist keineswegs Ruhe eingekchrt. Ganz im Gegenteil! Ein Teil der in DME 4/94 angeprochenen Vorhaben konnte bis zum Jahreswechsel bereits umgesetzt werden.

Der große Fortschritt beim Bau unseres Sozialgebäudes ist augenfällig. Nach einer langen, so nicht vorhersehbaren Genehmigungsphase wurde im Herbst mit dem Rohbau des ersten Bauabschnittes begonnen. Anfang Oktober war eine Abbruchfirma noch mit dem Abtragen des alten Gebäudes beschäftigt, und kurz vor Weihnachten konnte schon der Dachstuhl gerichtet werden, so daß bei günstiger Witterung die restlichen Maurerarbeiten und die Dachdeckung bis zum Frühjahr 1995 fertiggestellt sein können. Architektonisch fügt sich der Neubau sehr gut in die Bebauung des alten Gaswerkes ein.

Es muß an dieser Stelle noch einmal deutlich gemacht werden, daß der DEV aufgrund der finanziellen Lage und trotz einer ca. 55%igen Förderung durch den Flecken Bruchhausen-Vilsen, den Landkreis Diepholz und die Gemeinde Asendorf lediglich einen Rohbau bekommen wird. Weitere Bauleistungen werden in 1995 nicht finanziert werden können. Hierfür werden immer noch "Leute vom Bau" gesucht, die in Eigenleistung die erforderlichen Arbeiten zur Herrichtung der Spindräume, der Sanitärbereiche und den weiteren Innenausbau vornehmen können und wollen. So ist es auch erforderlich, das Gebäude mit Fenstern auszustatten, die nicht in den Rohbauarbeiten enthalten sind. Darüber hinaus wäre die organisatorische Hilfe eines fachlich vorgebildeten Betreuers aller noch kommenden Arbeiten als Fachbeauftragter hilfreich.

Der Güterschuppen des alten Bahnhofes Bruchhausen-Vilsen wurde vollständig ausgeräumt, wobei wieder einmal unglaubliche Gegenstände ans Tageslicht gelangten. Mit den noch halbwegs brauchbaren Sachen wurden 2 regelspurige G-Wagen bis unter das Dach gefüllt. Nachdem auch der Außenbereich des Güterschuppens von allerlei Wildwuchs und Unrat befreit war, konnte endlich mit den Restaurierungsarbeiten begonnen werden. Die Bausubstanz ist nicht mehr die Beste, aber mit etwas gutem Willen läßt sich einiges retten. Nicht mehr zu retten ist leider die Dachkonstruktion, die fast vollständig ersetzt werden muß. Im historisch weniger interessanten Anbau des Schuppens wurden bereits Wände eingezogen, die die Räumlichkeiten für unseren Bücherladen abtrennen werden.

Am 9. 10. 1994 reiste Lok Franzburg per Tieflader nach Vechelde bei Braunschweig, um bei dem dortigen Stadtfest etwas Werbung für unsere Nikolausfahrten zu machen.

Als Altlast der Streckenerneuerung zwischen Arbeste und der Asendorfer Kurve aus dem Jahre 1992 wurde am 15. 10. 1994 im Zusammenhang mit Straßenbauarbeiten der Bahnübergang am Haltepunkt Arbeste auf eine neue planmäßige Höhe gebracht, so daß die dort bestehende Langsamfahrstelle aufgehoben werden konnte.

Auch im Bahnhof Asendorf waren wir aktiv. Die Außenanlagen des Bahnhofes waren leider in letzter Zeit häufig durch Vandalismus in einen nicht mehr vorzeigbaren Zustand geraten. Der DEV hat deshalb mit einer schrittweisen Verbesserung der dortigen Situation begonnen. Auf der Grundlage gemeinsamer Planungen zusammen mit der Gemeinde Asendorf wurde die Fläche zwischen dem Umfahrgleis und der B 6 von Bewuchs geräumt und ein Bodenaustausch vorgenommen. Ersatz wurde im Umfeld des Bahnhofes durch die Gemeinde geschaffen, u. a. soll zwischen dem Gehweg an der B 6 und einem neuen Zaun eine neue Pflanzfläche entstehen. Der Zaun wurde im Dezember 1994 vom DEV hergestellt, der weniger zu Attacken Halbwüchsiger reizen soll. Insgesamt 45 Zaunfelder von 2,50 m Länge werden von kleinhahntypischen Zaunpfählen aus alten Schienen gehalten.

Die an allen 4 Adventwochenenden durchgeführten Nikolausfahrten waren wieder sehr erfolgreich. An manchen Tagen wurden Züge mit 13 und 14 Wagen gefahren. Die beiden eingesetzten Damploks Hermann und Franzburg mußten ihre letzten Reserven mobilisieren, um diese Wagenzüge zu ziehen/schieben und zu heizen. Lok Franzburg wurde sogar mit einem Dampfheizungsanschluß nachgerüstet. Am 3. Advent verkehrte ein zusätzlicher Diesellok, um die letzten Besucher des Asendorfer Weihnachtsmarktes abzuholen. Dieser Erfolg resultiert womöglich auch aus einem gelungenen Beitrag in N 3, der am 3. 12. dem Fernsehpublikum die Nikolausfahrten des DEV zeigte. Es war gelungen, in der letzten Novemberwoche ein Aufnahmeteam nach Bruchhausen-Vilsen zu holen.

Bereits am 3. 12. 1994 fand das traditionelle Jahresabschlußessen im Gasthaus Dillertal statt. Zahlreiche DEV-Aktive hatten sich eingefunden, um sich neben dem gemütlichen Beisammensein mit leckerem "Kohl und Pinkel" den Bauch vollzuschlagen.

Am 23. 12. 1994 wurde mit den ABM-Mitarbeitern des DEV eine kleine Weihnachtsfeier im Aufenthaltsraum veranstaltet, und abends verkehrte Triebwagen T 42 als letzte bestellte Sonderfahrt noch einmal nach Asendorf und zurück.

Zwischen Weihnachten und Silvester wurde unser Aufenthaltsraum farblich aufgefrischt. Denn dieser hatte dank unermüdlicher Bemühungen der Raucher dampflokschuppenähnliche Gebrauchsspuren gezeigt, die jedoch nicht als historisch wertvoll eingeschätzt wurden. Die bewährte Farbgebung in neuem Glanz wurde mit einer zünftigen Silvesterparty eingeweiht.

Außerdem haben DEV-Aktive folgende Befähigungen nachgewiesen und können im Betriebsdienst auf der Museums-Eisenbahn eingesetzt werden:

Bodo Mertins, Triebfahrzeugführer für Diesellok-fahrzeuge bei der TWE, Lengerich,

Andreas Simme, Triebfahrzeugführer für Diesellok-fahrzeuge bei der DB AG, Hannover,

Andreas Schulz, Zugleiter beim DEV.

Den genannten Kollegen gratulieren wir zu den bestandenen Prüfungen und wünschen ihnen Unfallfreien Dienst.

Theo Wiegmann

Gleisbaustelle Heiligenberg - Klosterh.

Für den Zeitraum vom Januar bis 1995 wird im Streckenabschnitt zwischen Heiligenberg und dem Haltepunkt Klosterheide ein weiterer Abschnitt mit einer Länge von ca. 250 m erneuert werden können, da im November 1994 ein Zuschuß für das Eisenbahnunternehmen bewilligt wurde. Für diese Baustelle müssen altbrauchbare Schienen auf Länge geschnitten und gebohrt sowie entsprechende Kleineisen zum Einbau vorbereitet werden. Es werden etwa 430 neue Schwellen benötigt, die in einer Gleisbettung aus Schotter eingebaut werden, wie zwischen Arbeste und der Asendorfer Kurve.

Zur Vorbereitung und Durchführung dieser Baustelle trifft sich die Rotte zu den regelmäßigen Terminen jeweils am 2. und letzten Sonnabend im Monat um 8.00 Uhr am Bahnhof in Bruchhausen-Vilsen. Neue Mitarbeiter sind herzlich willkommen und werden weiterhin auch dringend benötigt, um die Gleisanlagen in einem betriebssicheren Zustand zu halten.

Zur Durchführung dieser Baumaßnahme ist anzumerken, daß uns Gleisab- sowie -aufbau obliegt, während die Erdarbeiten sowie der Einbau der unteren Gleisbettung einer Baufirma übertragen wird. Nach der Herstellung der unteren Gleisbettung werden wir den Gleisaufbau sowie das grobe Vorrichten durchzuführen haben. Das Stopfen wird dann wiederum von einer Gleisbaufirma erfolgen, wobei wir den Schotter der oberen Gleisbettung mit unserem Schotterwagen einzubringen haben. Nach dem Stopfen und Feinrichten durch die Gleisbaufirma werden wir die Strecke nochmals durchgabeln, sozusagen "staubwischen" müssen. Also: all hands on Deck!

Jürgen Werder

Spreewald-Spendenaktion läuft weiter

Die im April 1991 gestartete Spendenaktion zur Finanzierung der Hauptuntersuchung unserer Lok Spree-wald wird weiter fortgesetzt. Bis zum Jahresende 1994 sind fast 40.000 DM gespendet worden. Die Spender haben neben der Spendenbescheinigung für jeweils 100 DM ein ideales Anteilszertifikat an unserer Lok erhalten.

Da noch weitere Mittel zur Durchführung der HU erforderlich sind, wäre es wünschenswert und für unsere Vereinskasse notwendig, daß weitere Anteile gezeichnet werden. Das Spendenkonto der Samtgemeindekasse bei der Volksbank Bruchhausen-Vilsen (BLZ 256 916 33) ist Konto 422 3165 500 und bei der Kreissparkasse Bruchhausen (BLZ 291 517 51) Konto 83. Zur Vermeidung von Pannen und Rückfragen bitte den Absender mit Anschrift deutlich angeben.

Klaus Thiede

Modellbau-Ausstellung am Alex

Vom 28. 10. bis 6. 11. 1994 fand unter dem Föhnsehturm am Alexanderplatz in Berlin wieder die große Modellbahn- und Hobby-Ausstellung statt. Ausgerichtet wurde sie von dem Verein für Berlin-Brandenburgische Stadtbahngeschichte e. V. "Weinsbergweg". Der DEV war mit 3 Ausstellungsteilen daran beteiligt.

Im Eingangsbereich war unsere Motordraisine aufgestellt. Hier wurden auch die ersten Prospekte ausgelegt, und wie sich zeigte, auch gern mitgenommen.

An anderer Stelle wurden in einer Vitrine Informationen zu Bruchhausen-Vilsen mit dem Schwerpunkt "Historischer Tag 1995" gegeben. Als Blickfang war ein Bahnsteig mit Dampfzug und historischen Personen in Baugröße IIm aufgebaut.

Der dritte Teil war der eigentliche Informations- und Verkaufsstand des DEV. Er wurde in bewährter Manier als Gemeinschaftsstand mit dem veranstaltenden Verein betrieben. Der Bekanntheitsgrad unserer Museums-Eisenbahn in Berlin ist erstaunlich, trotz allem konnten noch eine Reihe interessanter Informationsgespräche geführt werden. Bei mehr als 33.000 Besuchern ein lohnendes Arbeitsfeld. Das ausgesuchte Sortiment unseres DEV-Bücherladens fand ebenfalls Anklang bei vielen Käufern, so daß wieder eine nicht unbeträchtliche Einnahme für unsere kulturellen Ziele in Bruchhausen-Vilsen überwiesen werden konnte.

Obwohl diese Ausstellung von alten Messehasen betreut wurde, können auch nicht aktive DEV-Mitglieder mit Ideenreichtum und Engagement in anderen Teilen Deutschlands bei ähnlichen Veranstaltungen durch ihren Einsatz an wenigen Tagen im Jahr viel erfolgreiche Arbeit für unsere Museums-Eisenbahn leisten.

Annegret Wegst

Modelle gesucht!

Neben der lebendigen Ausstellung der Museums-Eisenbahn könnten Modelle von bestimmten kleinbahntypischen Situationen interessante Zutaten des Kleinbahn-Museums sein. Wenn beispielsweise ab 1995 die Züge der Museums-Eisenbahn wieder am Bahnhofsgebäude abfahren werden, könnten Dioramen interessierten Fahrgästen auch zeigen, wie das Bahnhofsgebäude zur Streckeneröffnung 1900 ausgesehen hat, in welcher Form Veränderungen durch die Umspurung der Strecke zunächst nur von Hoya bis Bruchhausen-Vilsen eingetreten sind und wie das Gelände umgestaltet werden mußte, als die aufstrebende Museums-Eisenbahn die Gleise mit den damals noch im Personenverkehr auf der Schiene agilen VGH teilen mußte. So können auch "tote" Dioramen eine lebendige Entwicklung vermitteln, wenn sie entsprechend konzipiert werden.

Als sehr interessant dürften sich auch Modelle aller Gebäude zwischen den Bahnhöfen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf erweisen, zumal wenn bestimmte Gebäude mehrfach mit den Veränderungen der Zeit nachgebaut werden.

Auch Modelle von topographischen Gegenheiten sind erwünscht. Das Modell einer Ortsdurchfahrt, die Situation um den Tunnel der KAE, die unterschiedlichen Anlagen von Verknüpfungsbahnhöfen Kleinbahn / Staatsbahn - es könnte so vieles von Interesse sein.

Wer hat Lust, geeignete Dioramen oder auch funktionsfähige Modelle zu bauen? Zwar ist gegenwärtig noch kein geeigneter Ausstellungsraum vorhanden, doch sollten interessierte Modellbauer schon jetzt den Kontakt zur Museums-Eisenbahn suchen, damit man

sich über nachbauenswerte Motive, den jeweiligen Maßstab und Ausmaße der Modelle abstimmen kann. Immerhin dauert das Zusammentragen der notwendigen Informationen und erst recht der Bau eines Modells ja auch seine Zeit.

Interesse geweckt? Dann melden Sie sich bitte unter Telefon-Nummer 0 42 52 / 93 00-21 oder hinterlassen Ihren Namen und Telefonnummer unter 0 42 52 / 93 00-0 telefonisch oder unter 0 42 52 / 93 00-12 als Fax, damit wir Sie zurückrufen können.

*Unten links: Rote bei Arbeiten am BÜ Arbste, 15. 10. 1994
Foto: Theo Wiegmann*

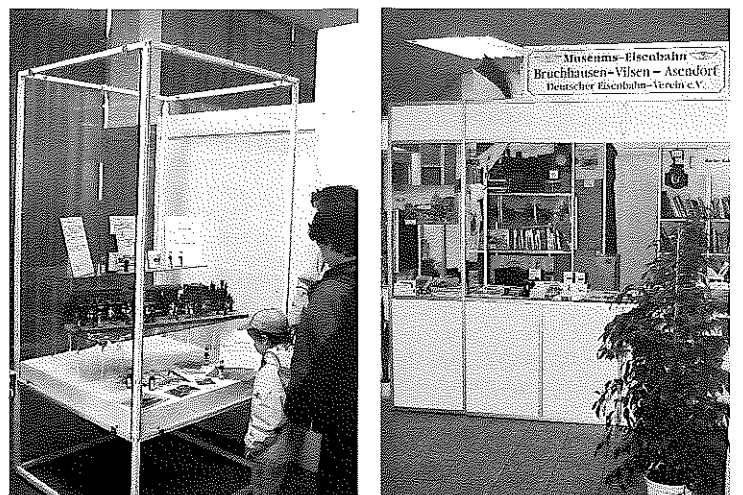
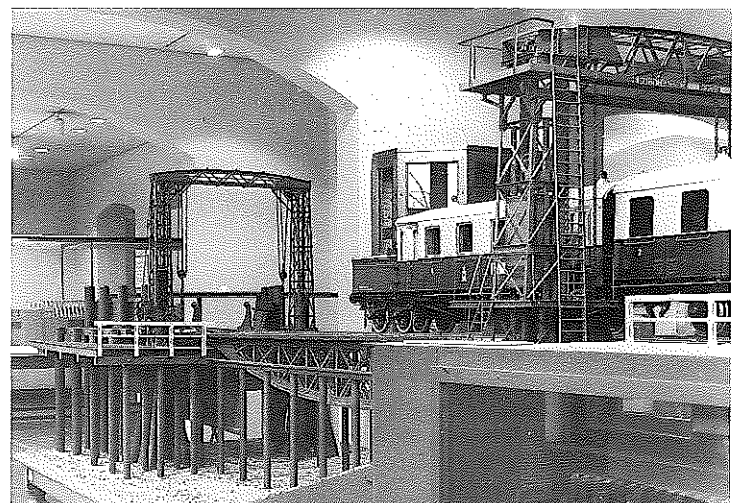
Unten rechts: Als Beispiel für den Einsatz von Modellen in der Ausstellung eines Verkehrsmuseums das Modell einer Fähranlage im Museum für Verkehr und Technik Berlin, 20. 12. 1993, Foto: Wolfram Bäumler

Ganz unten links: DEV-Motordraisine im Eingangsbereich der Modellbau- und Hobby-Ausstellung am Alex

Ganz unten Mitte: Vitrine mit IIm-Modellen

Ganz unten rechts: Unser Stand auf der Ausstellung am Alex

3 Fotos: Klaus Thiede



Uwe Franz, Jürgen Werder

DEV-Terminplan 1995

6. - 12. 2.: Frühjahrs-Meeting mit Schwerpunkt Triebfahrzeugunterhaltung

25. 2.: Gleisbaurotte, 8.00 Uhr Bf. Bruchh.-Vilsen

11. 3.: Gleisbaurotte, 8.00 Uhr Bf. Bruchh.-Vilsen

25. 3.: Gleisbaurotte, 8.00 Uhr Bf. Bruchh.-Vilsen

8. 4.: Gleisbaurotte, 8.00 Uhr Bf. Bruchh.-Vilsen

22./23. 4.: Putzwochenende! Sämtliche Personenwagen müssen zum Saisonbeginn gründlich gereinigt werden. Beginn am 22. um 8.00 Uhr, es darf jedoch jederzeit dazugestoßen werden. Kostenlose Übernachtungen stehen in beschränktem Umfang bereit

22. 4.: Dienstunterricht mit UVV-Belchrung! Für Betriebsbedienstete ist die Teilnahme Pflicht. Treffpunkt 19.30 Uhr in der Aula der Grundschule Bruchhausen-Vilsen.

29. 4.: Gleisbaurotte, 8.00 Uhr Bf. Bruchh.-Vilsen

29. 4.: Jahreshauptversammlung des DEV um 15.00 Uhr im Gasthaus Uhlhorn in Asendorf. Um 13.30 Uhr verkehrt ein Sonderzug ab Bruchhausen-Vilsen.

1. 5.: Eröffnung der 30. Fahrsaison mit zusätzlichen Dampfzügen.

13. 5.: Gleisbaurotte, 8.00 Uhr Bf. Bruchh.-Vilsen

20. 5.: Konzertveranstaltung in der DEV-Betriebswerkstatt, veranstaltet vom Verein "Der Kulturbeutel", Bruchhausen-Vilsen.

27. 5.: Gleisbaurotte, 8.00 Uhr Bf. Bruchh.-Vilsen

4./5. 6.: Erweiterter Pfingstfahrplan mit zusätzlichen Dampfzügen.

10. 6.: Gleisbaurotte, 8.00 Uhr Bf. Bruchh.-Vilsen

17./18. 6.: Historischer Güterverkehr mit Vorführungen verschiedener Art

19./20. 6.: Werktagliche Fahrten für Schulen, Kindergärten und sonstigen Gruppenreisen.

24. 6.: Gleisbaurotte, 8.00 Uhr Bf. Bruchh.-Vilsen

8. 7.: Gleisbaurotte, 8.00 Uhr Bf. Bruchh.-Vilsen

29. 7.: Gleisbaurotte, 8.00 Uhr Bf. Bruchh.-Vilsen

29. 7.: Schlemmerexpress, Abfahrt 19.00 Uhr Bf. Bruchhausen-Vilsen, Kulinarische Reise mit 5 Menü-Stationen

12. 8.: Gleisbaurotte, 8.00 Uhr Bf. Bruchh.-Vilsen

19./20. 8.: Tage des Eisenbahnfreundes mit besonderem Programm

26. 8.: Gleisbaurotte, 8.00 Uhr Bf. Bruchh.-Vilsen

30. 9.: Kartoffel-Express, Abfahrt 19.00 Uhr Bf. Bruchhausen-Vilsen, Spätfahrt mit rustikalem Abendessen

9. 9.: Gleisbaurotte, 8.00 Uhr Bf. Bruchh.-Vilsen

30. 9.: Gleisbaurotte, 8.00 Uhr Bf. Bruchh.-Vilsen

14. 10.: Gleisbaurotte, 8.00 Uhr Bf. Bruchh.-Vilsen

28. 10.: Gleisbaurotte, 8.00 Uhr Bf. Bruchh.-Vilsen

11. 11.: Gleisbaurotte, 8.00 Uhr Bf. Bruchh.-Vilsen

25. 11.: Gleisbaurotte, 8.00 Uhr Bf. Bruchh.-Vilsen

2./3. 12.: Nikolausfahrten

9./10. 12.: Nikolausfahrten

16./17. 12.: Nikolausfahrten

23. 12.: Nikolausfahrten

24. 12.: Weihnachtsfahrt der Museums-Eisenbahn

Alle Angaben ohne Gewähr und Anspruch auf Vollständigkeit. Planungsstand 31. 12. 1994, Änderungen vorbehalten. Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an das DEV-Bahnhofsbüro Tel. 0 42 52 / 93 00-0, bzw. bei Rückfragen zu den Rottenterminen ab 18.00 Uhr an Jürgen Werder, Tel. 0421 / 67 11 22.

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Im vierten Quartal 1994 wurden in der DEV-Betriebswerkstatt nur noch die notwendigsten Arbeiten ausgeführt. Das hat nichts damit zu tun, daß auch die letzten Mitarbeiter das Handtuch geworfen hätten, sondern damit, daß für den bevorstehenden Bahnhofsumbau und die anderen zahlreichen Gleisbaustellen im Winter 1994/95 jede Arbeitskraft benötigt wird. Für Außenstehende sind allein die umfangreichen Vorbereitungsarbeiten unvorstellbar umfangreich. Hinzu kommt wieder einmal der Zeitdruck: Am 1. Mai 1995 sollen unsere Züge wieder am alten Bahnhofsgebäude in Bruchhausen-Vilsen abfahren! Sicher ein ehrgeiziges Ziel, aber anders ist der Umbau kaum realisierbar. Denn da kaum eine Weiche an ihrem heutigen Platz liegen bleiben wird, kann während der Fahrsaison der Umbau nicht erfolgen. Trotzdem haben wir in der Werkstatt noch ein paar Arbeiten durchführen können, und von denen soll im Nachfolgenden die Rede sein.

Normalspur-Beiwagen TA 3

Rechtzeitig zum Jahresende 1994 konnte unser Beiwagen TA 3 soweit fertiggestellt werden, daß er am 29. 12. 1994 eine bahnamtliche Abnahme erhielt. Bis dahin war es jedoch ein arbeitsreicher Weg. Sämtliche Deckenverkleidungen, Trennwände, Wandverkleidungen, Türen, die Elektroinstallation und der Fußbodenbelag mußten vollständig erneuert und eingebaut werden. Die ursprünglich vorhandenen Gepäckträger an den Seitenwänden, die Polstersitzbänke und die Klappsitze in den Einstiegstüren haben nach teilweise mühseliger Aufarbeitung ebenfalls ihre angestammten Plätze im Fahrzeug wieder eingenommen. Von einem Fachbetrieb wurde eine neue Webasto-Warmluftheizung eingebaut. Die für den Betrieb der Heizung erforderlichen Geräte und Batterien haben am Handbremsende des Wagens in einem neu angefertigten Gerätekasten ihren Platz gefunden. Die Verlebung der Innenwände und der letzte Klarlackanstrich werden noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Zu den Mitte Januar einsetzenden "Kohl- und Pinkelfahrten" wird TA 3 schon eingesetzt. Leider konnte ein kostengünstiges WC-System noch nicht beschafft werden, so daß das geschlossene WC noch fehlt.

Personenwagen Nr. 1

Mitte Oktober 1994 wurden Wagenkasten und Fahrzeugrahmen ins Erzgebirge zu unserem Stellmacher-Fachbetrieb transportiert. Dort soll der hölzerne Wagenkasten aufgearbeitet und im Anschluß daran auf den vorbereiteten Rahmen aufgesetzt werden. Diese Arbeiten werden etwa 2 Jahre dauern.

Personenwagen Nr. 2

Die Drehgestelle der Bauart "Weyer" wurden in ihre Bestandteile zerlegt, die Drehgestellrahmen und die Radsätze gestrahlt und grundiert. Die gegossenen Lagerschalen sind verschlissen und müssen erneuert werden. Ebenso erneuerungsbedürftig sind die Federschenkeln, sämtliche Tragbolzen und die Bolzen, die die Achslager auf den Federpaketen befestigen.

Personenwagen Nr. 8

An der Verblechung der Einstiegsbühnen wurden wieder einige Nietarbeiten ausgeführt.

Personenwagen Nr. 13

Als "Rückfracht" der Wg.-I-Überführung wurde Mitte Oktober 1994 der weitgehend in seinen Ursprungs-

stand rekonstruierte Wagenkasten und der dazugehörige Rahmen (s. DME 4/94 S. 34/35) nach Bruchhausen-Vilsen gebracht. Hier angekommen wurden Rahmen und Wagenkasten zur weiteren Bearbeitung getrennt. Der Wagenkasten wurde auf dem Langholzwagen Nr. 130 zwischengelagert und steht jetzt in der Wagenwerkstatt. Der Rahmen wurde von allen nicht zum Ursprungszustand gehörenden Teilen befreit und zum Sandstrahlen gebracht.

Personenwagen Nr. 19

Die Weyer-Drehgestelle des Wagens (ex Borkumer Kleinbahn Nr. 100) wurden ebenfalls zerlegt, gestrahlt und grundiert. Aufgrund der Bauartgleichheit mit den Drehgestellen des Wagens 2 werden die Drehgestelle "in Serie" aufgearbeitet.

Güterwagen Nr. 147

Der Wagen wurde angehoben und auf Böcken abgestellt. Ein Lenkgestell wurde mit dem zugehörigen Radsatz ausgebaut und wird z. Z. aufgearbeitet. Teile des Rahmens wurden bereits entrostet und grundiert. Eine durchgehende Saugluftbremsleitung wurde verlegt. Entgegen dem bisherigen Vorhaben mußten wir den gesamten Holzboden demontieren, weil erst jetzt der schlechte Zustand der Bodenbretter sichtbar wurde.

Dampflokomotive Franzburg

Die Nikolausfahrten 1994 bedeuteten für die Lok ihre vorerst letzten Einsätze, denn mit dem Jahr 1994 lief die Kesselfrist ab. Der Kessel hat nach nur 12 Einsatzjahren auf der Museums-Eisenbahn auch in den erneuerten Kesselteilen die Grenze der Betriebssicherheit erreicht, und die Erneuerung des Stehkessels, des Langkessels, der Feuerbuchse sowie der Siederöhre ist unumgänglich. Fahr- und Triebwerk der Lok sind noch gut erhalten, so daß nur der übliche Verschleiß nachgearbeitet werden mußte. Trotzdem ist z. Z. ungewiß, ob und wann die mit erheblichem Kostenaufwand verbundenen Arbeiten ausgeführt werden können.

Dampflokomotive Spreewald

Unsere Hoffnung auf Probefahrten noch in 1994 hat sich leider nicht erfüllt. Triebwerk und Verrohrung sind zwar weitgehend fertiggestellt, doch fehlt es wie so oft an den vielen Kleinigkeiten bzw. an dem Personal, das sich dieser Kleinigkeiten annehmen würde.

Oben: Rohbau des neuen Sozialgebäudes kurz vor Weihnachten, 21. 12. 1994, Fotos: Theo Wiegmann

2. Reihe links: Fleißige Hände beim Bau des neuen Zauns, 21. 12. 1994, Foto: Theo Wiegmann

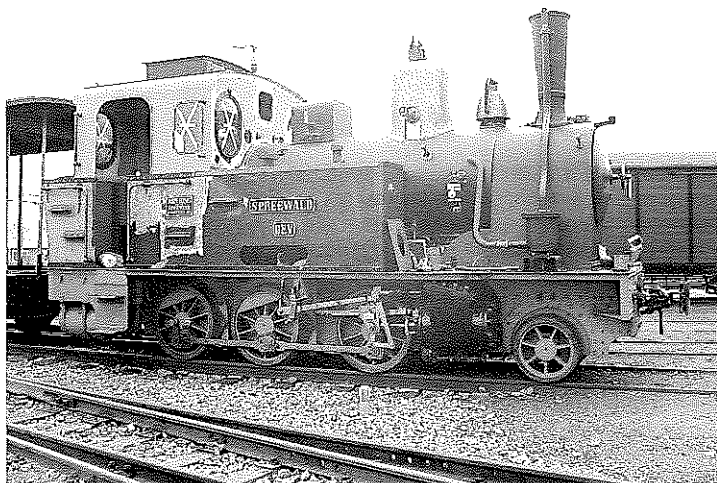
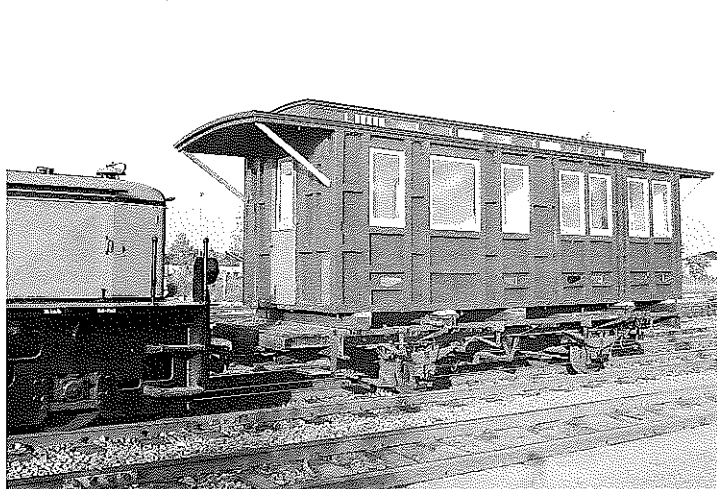
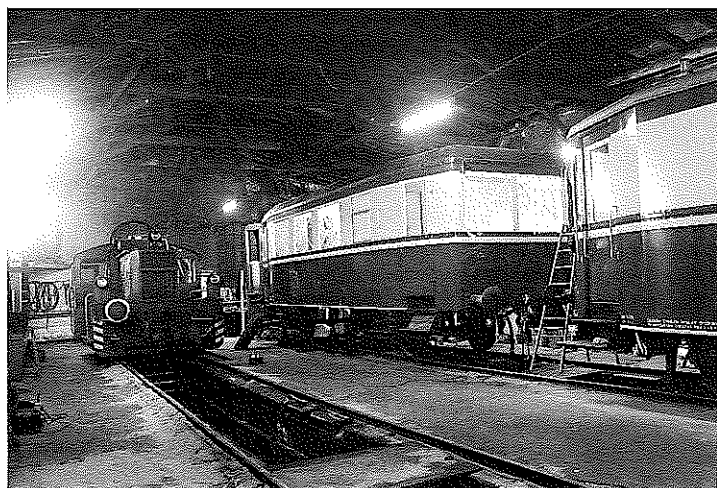
2. Reihe rechts: TA 3 im Lokschuppen Hoya, Nov. 1994

3. Reihe: Wagen 13 wurde am 12. 10. 1994 nach Bruchhausen-Vilsen überführt, wo der Wagenkasten z. v. B. auf ein vorhandenes Fahrzeug geladen wurde.

Unten links: Im November 1994 stand Wagen 147 noch auf eigenen Rädern, seitdem wartet er ohne Radsätze in der Werkstatt auf seine Aufarbeitung.

Unten rechts: Sieht sie nicht toll aus? Unsere rekonstruierte Lok "Spreewald" gewinnt endlich ihr kompaktes, ausgewogenes Erscheinungsbild zurück, dessen sie in Publikationen schon immer gelobt wurde., November 1994

5 Fotos: Uwe Franz



Uwe Franz

Probefahrten auf der Museums-Eisenbahn

Zum wiederholten Male wurde die Strecke der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf als Teststrecke für neue Produkte der Schienenfahrzeugindustrie genutzt. Diesmal war es die Bremer Waggonbau GmbH, die mit einem neu entwickelten Fahrzeug, dem Personenwagen Nr. 94/01 der Inselbahn Langeoog, hier auf Probefahrt ging. Auf Wunsch des Kunden, wurden die Probefahrten möglichst diskret durchgeführt, um nicht schon vor der Einweihung die Werbewirkung des neuen Materials verpuffen zu lassen.

Am 22. 7. 1994 im Morgengrauen rollte der Wagen per Straßentiefblader an und wurde wenig später auf unsere Gleise gesetzt. Es galt, die völlig neu konstruierten Drehgestelle zu erproben, bevor sie womöglich auf Langeoog mit erheblichem Kostenaufwand hätten nachgebessert werden müssen. Schon nach wenigen Metern Fahrt stellte sich die Probefahrt als voller Erfolg heraus: Die Drehgestelle waren verbesserungsfähig, die Probefahrt wurde abgebrochen und der Wagen kurzerhand nach Bremen zurückgebracht.

Drei Monate später, am 21. 10. 1994 wurde der Wagen erneut auf unsere Gleise gesetzt. Augenfällige Änderung der Drehgestelle war die Wiege, die die Drehgestelle mit dem Drehkranz verbindet. Nun wurden im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen alle möglichen Kurvenradien und Weichenkombinationen anstandslos durchfahren. Dadurch ermutigt ging es geschoben von V 3 mit Wagen 144 als Zwischenwagen mit der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit in zügiger Fahrt auf die Strecke nach Asendorf. Dabei wurde der Wagen mit den ganz unterschiedlichen Oberbauverhältnissen spielend fertig. Dieser Erfolg wurde spontan zu einem Zwischenhalt auf der Rückfahrt im Gasthaus Dillertal zu einem deftigen Frühstück genutzt und dabei entsprechend gewürdigt. Wenig später stand der Wagen 94/01 in seiner hellblauen Farbgebung schon wieder in Bruchhausen-Vilsen auf dem Tieflader und wurde eilig nach Bremen gebracht, um letzte Hand anzulegen. Denn der Liefertermin, der 26. 11. 1994, für die ersten 6 Wagen rückte bedrohlich näher.

Wir wünschen dem Wagen und seinen Brüdern alles Gute und immer ein paar Meter Gleis unter den Rädern. Vielleicht trifft man sich eines Tages in Bruchhausen-Vilsen wieder, wer weiß?

Jürgen Werder

Gleisbaurotte gerät unter Druck

Durch den Bahnhofsumbau in Bruchhausen-Vilsen, einen Neubauabschnitt zwischen Heiligenberg und Klosterheide, die Erneuerung der Umfahrung Heiligenberg sowie viele kleinere Unterhaltungsmaßnahmen an unserer Strecke gerät die Gleisbaurotte zunehmend unter Druck. Eine Firma würde sich bestimmt über ein so dickes Auftragspolster freuen, wir sind aber aufgrund der finanziellen Enge beim DEV zu verstärkten Eigenleistungen aufgefordert. Die regelmäßigen Rottentermine, jeweils am zweiten und letzten Sonnabend im Monat werden bei der jetzigen Mannschaft nicht ausreichen, um die erforderlichen Arbeiten auszuführen.

Die Rotte bittet daher alle Leser um verstärkte Unterstützung. Aus- und Vorbildung sind nicht erforderlich. Auch die gelegentliche Mitarbeit in der Rotte ist für uns eine Hilfe und ein positives Signal zum Erhalt und Ausbau unserer Museums-Eisenbahn. Wir treffen uns zu den angegebenen Terminen immer um 8.00 Uhr im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. Bei Interesse einfach vorbeikommen und bei Rückfragen:

Jürgen Werder, Tel. 0421 / 67 11 22, ab 18.00 Uhr.

Uwe Franz

Noch ein Weyer-Personenwagen

Am 28. 11. 1994 konnten wir einen weiteren typischen Weyer-Personenwagen in Bruchhausen-Vilsen in Empfang nehmen. Der Begriff "typischer Weyer-Wagen" ist allerdings als relativ anzusehen, wie sich mittlerweile herausgestellt hat. Die von Düsseldorf Eisenbahnbedarf, vorm. C. Weyer, hergestellten schmalspurigen Personenwagen waren sich äußerlich zwar sehr ähnlich, weil sie nach einheitlichen Baugrundsätzen gefertigt wurden, aber in den Details wurde doch vielfach der spezielle Kundenwunsch berücksichtigt. Was sich in unterschiedlichen Dach- und Fensterformen und den verschiedenen Maßabweichungen z. B. bei den Drehzapfenabständen widerspiegelt.

Bei unserem jüngsten Neuzugang handelt es sich um den ehemaligen Personenwagen Nr. 5 der Inselbahn Langeoog. Dieser im Jahre 1908 für die Mindener Kreisbahnen (MKB) gebaute Personenwagen war noch in der zurückliegenden Sommersaison häufig auf Langeoog im Einsatz. Nachdem am 26. 11. 1994 die ersten Neubaupersonenwagen auf die Insel kamen, war der Wagen jedoch entbehrlich und wurde zusammen mit dem Wagen Nr. 4 auf das Festland transportiert (s. auch Bericht in Am Bahndamm).

Bei der Museums-Eisenbahn hat der Wagen seine alte MKB-Betriebsnummer 16 zurückerhalten. Der Wagen war als B/C geliefert worden, die Reste der Zwischenwände sind noch gut zu erkennen. Das 2.-Klasse-Abteil war ursprünglich mit Polstersesseln, die 3. Klasse mit Holzlattensitzbänken ausgestattet, und letztere noch durch eine weitere Zwischenwand in ein Raucher- und ein Nichtraucher-Abteil untergliedert.

1950 wurde der Wagen zusammen mit 3 Güterwagen an die Inselbahn Langeoog verkauft. Dort war er zunächst abgestellt, bis er Mitte der 50er Jahre zusammen mit den bereits 1937 von der Steinhuder-Meer-Bahn erworbenen 4 Weyer-Personenwagen aufgearbeitet und modernisiert wurde. Dabei verloren die Wagen die Oberlichtaufsätze, und dieses "Schicksal" erlebte auch die Wagen Nr. 6 und 7, die erst 1959 von der Steinhuder-Meer-Bahn nach Langeoog kamen. Bei mindestens 5 der nun 7 Weyer-Wagen wurden neue Fenster mit klappbarem Oberteil in Aluminiumrahmen eingebaut, so auch bei unserem Wagen. Außerdem wurde die vorhandene Verbretterung der Innenwände mit den damals wohl modernen Hartfaserplatten verkleidet und überlackiert, wodurch die hölzernen Profile verloren gingen. Teilweise neu verblecht und mit neuem Fußboden versehen, hat unser Wagen in frischem hellgrünen Lack die Jahrzehnte auf Langeoog gut überstanden.

1980 erhielt der Wagen an einem Wagenende eine automatische Scharfenbergkupplung und konnte so zusammen mit den beiden anderen noch vorhandenen Weyer-Wagen als feste Dreiwagengarnitur mit den Triebwagen eingesetzt werden. Dankenswerterweise wurde unser Wagen noch kurz vor dem Verkauf wieder mit der ursprünglich vorhandenen Mittelpufferkupplung rückgebaut, so daß ein Umbau bei uns entfällt.

Im übrigen befindet sich der Wagen dank der Pflege durch die Inselbahn Langeoog noch in einem recht guten Erhaltungszustand, der auch einen befristeten Einsatz des Wagens bei uns zugelassen hätte. Doch leiden wir so sehr unter Platzmangel und wollten weder diesen Wagen noch einen anderen unter freiem Himmel abstellen, daß wir ihn lieber zu seinem Kollegen aus Borkum in bewußte Scheune einlagerten, wo er vor Witterung und unerwünschten Zugriffen geschützt steht. Zwischen den beiden Wagen hat auch noch der Herforder Güterwagen DEV 161 Platz gefun-

den, der bislang im Heiligenberger Schuppen untergebracht war. Der frei gewordene Platz in Heiligenberg wurde mit der Unterstellung des Wagens G 128 belegt, so daß ein weiteres historisches Fahrzeug unter Dach gekommen ist.

An dieser Stelle sei nochmals den Spendern ganz herzlich gedankt, die erst den Ankauf der für unser museales Thema so wichtigen Wagen ermöglicht haben. Vielleicht können wir aus dem Kreis der Leser noch weitere Angaben und Informationen über unsere beiden Weyer-Wagen erhalten; Fotos, Zeichnungen usw. - alles ist willkommen, damit die Lücken in der Fahrzeuggeschichte unserer Wagen Nr. 16 und 19 geschlossen werden können.

Technische Daten:

Hersteller:	Düsseldorfer Eisenbahnbedarf
Baujahr:	1909
Länge über Puffer:	11,67 m
Breite:	2,61 m
Höhe ü. SOK:	2,92 m
Achsstand gesamt:	7,85 m
Drehgestellachsstand:	1,25 m
Drehzapfenabstand:	6,60 m
Gewicht:	9.500 kg
Sitzplätze:	48
Handbremse auf ein Drehgestell wirkend.	

Uwe Franz

DEV-Fahrzeugbestand

Stand 31. 12. 1994

	betrf.	abg.	in HU	ges.
Meterspur				
Dampflok	3	2	1	6
Diesellok	2	1	1	4
Triebwagen	2	1	2	5
Personenwagen	12	6	4	22
Gepäckwagen	3	4		7
Güterwagen	18	11	1	30
Nebenfahrzeuge	5	6		11
Regelspur				
Triebwagen	1	1		2
Personenwagen	1			1
Güterwagen	2	1		3
Summe	49	33	9	91

Oben: Wagen 5 der Inselbahn Langeoog am 11. 11. 1994 noch auf der Insel und am 28. 11. als DEV 16 beim Abladen.

2. Reihe links: Die Innenansicht verdeutlicht die Modernisierungen, 11. 11. 1994

2. Reihe rechts: v. l. n. r. DEV 16, 161, 19 nach dem Einräumen, 28. 11. 1994

3. Reihe links: Der schon von der Herforder Kleinbahn zum Bahndienstwagen umgebaute ehemalige Güterwagen, DEV 161, kam dank des Umräumens für einige Stunden ans Tageslicht, 28. 11. 1994

3. Reihe rechts: Die Drehgestelle der Langeooger Wagen zeigen nicht nur die ungewöhnliche MEG-Federung, sondern offenbaren dem Fachmann durch die Erdungsseile auch das Vorhandensein einer elektrischen Zugenergieversorgung.

Unten: Das erste Probefahren am 22. 7. 1994 und Gruppenfoto mit Kunden und Mitarbeitern des Herstellers bei der erfolgreichen Probefahrt in Asendorf am 21. 10. 1994

Alle Fotos: Uwe Franz

