

# Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

## Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Gerd Schmidt

### Neues zum Spendenrecht

DEV-Mitglieder sowie Freunde und Förderer des DEV werden bestimmt wissen, daß Spenden an den DEV bei der Steuererklärung vom zu versteuernden Einkommen abgezogen werden, daß Spenden für die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen — Asendorf somit nicht nur dem Bewahren von Kleinbahngeschichte helfen, sondern sich auch für den Spender selbst steuergünstig auswirken. Die meisten DEV-Mitglieder und viele Nichtmitglieder haben in der Vergangenheit von dieser Möglichkeit auch regen Gebrauch gemacht. Zur Erinnerung: Spenden an den DEV bis zu einer Höhe von 10 % vom zu versteuernden Jahreseinkommen kann jeder Spender von der Steuer absetzen. Das Spendenkonto lautet: Samtgemeindekasse Bruchhausen-Vilsen, Volksbank Bruchhausen-Vilsen, Ktonr. 422 3165 500, BLZ 256 916 33, Kennwort DEV-Spende.

Um Spenden von der Steuer abzusetzen, müssen dem Finanzamt Spendenquittungen vorgelegt werden. Die Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen hat bislang entsprechende Spendenbescheinigungen in der jeweiligen Höhe des gespendeten Betrages — und sei er noch so klein — ausgestellt und den Spendern zugesandt. Nun hat jedoch der Gesetzgeber das Verfahren etwas vereinfacht: Ab sofort können Spenden bis zu einer Höhe von 100 DM auch ohne Spendenbescheinigung von der Steuer abgesetzt werden, wenn dem Finanzamt eine Kopie des Überweisungsauftrages vorgelegt wird und diesem der Verwendungszweck und Angaben über die Freistellung von der Körperschaftsteuer aufgedruckt sind.

Was kompliziert klingen mag, ist ganz einfach!

**Fall A)** Sie wollen dem DEV bis zu 100 DM spenden: Dann nutzen Sie bitte den diesem Heft beigelegten Überweisungsträger und heben die von der Bank abgestempel-

te Durchschrift für die Vorlage beim Finanzamt auf.

**Fall B)** Sie wollen dem DEV mehr als 100 DM spenden: Das ist noch einfacher als Fall A, denn dann können Sie jeden geeigneten Überweisungsträger nutzen einschließlich des diesem Heft beigelegten Exemplars. Vermerken Sie bitte auch Ihre Anschrift gut lesbar auf dem Überweisungsträger. Sie erhalten ohne besondere Aufforderung eine Spendenbescheinigung für Ihre Steuererklärung zugesandt.

**Fall C)** Sie wollen dem DEV spenden und die Spende nicht von der Steuer absetzen: Das können Sie mit jedem geeigneten Überweisungsträger tun, Sie können Ihre Spende auch bar einzahlen oder die im Werkstattbereich aufgestellten Spendenlaternen nutzen.

**Fall D)** Sie wollen dem DEV nicht spenden: Dabei handelt es sich um den denkbar ungünstigsten Fall! Denn der DEV ist auf Ihre Spende dringend angewiesen. Es ist ja nicht nur das Sozialgebäude für unsere fleißigen Aktiven in Bruchhausen-Vilsen, das uns viel Geld kostet oder der Bahnhofsumbau, sondern auch für die Hauptuntersuchungen von Lok Hoya und Franzburg brauchen wir noch dringend Unterstützung. Außerdem sei daran erinnert, daß der Triebwagen T 42 nach 20jähriger Einsatzzeit auf der Museums-Eisenbahn gründlich — sprich: teuer — aufgearbeitet werden muß und daß auch der Wismarer Schienenbus in Kürze viel Geld benötigt, wenn er nicht als totes Ausstellungsstück enden soll.

DEV-Mitglieder bitten wir bei dieser Gelegenheit noch einmal darum, Mitgliedsbeiträge auf eines der DEV-Geschäftskonten (s. S. 3 Impressum) und nicht auf das Spendenkonto zu überweisen. Ihrem Verein und Ihnen würden Sie die Kassenführung mittels einer Einziehungsermächtigung natürlich noch weiter vereinfachen.

So, nun machen Sie bitte von den beiliegenden Überweisungsträgern regen Gebrauch! Vielen Dank!

Theo Wiegmann

**Gleisbaustelle Klosterheide — Arbeste**

Zwischen Oktober und Dezember 1995 sowie zwischen den Haltepunkten Klosterheide und Arbeste wird ein Gleisabschnitt auf einer Länge von 200 m zu erneuern sein. Dafür hat das Eisenbahnunternehmen einen Landeszuschuß beantragt. Für die Baustelle müssen altbrauchbare Schienen auf Länge geschnitten und gebohrt sowie entsprechende Kleineisen zum Einbau vorbereitet werden. Es werden etwa 340 neue Schwellen benötigt, die in einer Gleisbettung aus Schotter eingebaut werden. In diesem Zusammenhang soll auch der Bahnübergang "Sachsen/Hornfelder Heide" erneuert werden, was sehr dringend ist.

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

Dem DEV wird der Abbau der vorhandenen Gleise, das Einbringen der unteren Lage der Schotterbettung, der Gleisbau und das Einbringen der oberen Lage Schotter obliegen, während das Stopfen und Richten einer Gleisbaufirma übertragen werden soll. Der Aufwand für den DEV ist also höher, als an dem im April 1995 fertiggestellten Bauabschnitt nördlich des Haltepunktes Klosterheide.

**(Bremen / Hannover) - Eystrup - Hoya - Bruchhausen-Vilsen-Marktplatz**

**Sonderfahrplan, gültig an 26., 27. und 29. 8. 1995**

Anschlußzüge der Deutschen Bahn AG								
Bremen Hbf	ab	6.21	8.21	12.21	14.21	16.21	17.21	19.21
Verden/Aller	ab	6.44	8.44	12.44	14.44	16.44	17.44	19.44
Eystrup	an	6.53	8.53	12.53	14.53	16.53	17.53	19.53
Hannover Hbf	ab	6.21	8.21	12.21	14.21	16.21	17.21	19.21
Nienburg/Weser	ab	6.54	8.54	12.54	14.54	16.54	17.54	19.54
Eystrup	an	7.03	9.03	13.03	15.03	17.03	18.03	20.03

Verkehrstage	Zug Nr.	nur Dienstag, 29. August 1995		Samstag, 26. August 1995 Sonntag, 27. August 1995 Dienstag, 29. August 1995				
		T 602	T 604	T 610	T 612	T 614	T 616	T 618
Eystrup	ab	7.05	9.05	13.05	15.05	17.05		20.05
Hassel Bf.	ab	7.14	9.14	13.14	15.14	17.14		20.14
Hassel Ida (Gr. Jäger)	ab	7.17	9.17	13.17	15.17	17.17		20.17
Hoya	an	7.28	9.28	13.28	15.28	17.28	1)	20.28
	ab	7.30	9.30	13.30	15.30	17.30	18.30	20.30
Tivoli	ab	7.39	9.39	13.39	15.39	17.39	18.39	20.39
Hoyerhagen	ab	7.43	9.43	13.43	15.43	17.43	18.43	20.43
Gehlhbergen	ab	7.49	9.49	13.49	15.49	17.49	18.49	20.49
Bruchh.-Vilsen Marktpl.	an	7.57	9.57	13.57	15.57	17.57	18.57	20.57

Verkehrstage	Zug Nr.	nur Dienstag, 29. August 1995	Samstag, 26. August 1995 Sonntag, 27. August 1995 Dienstag, 29. August 1995						Nächste Sa/So 24./27. und Di/MI 29./30. August 1995
			T 607	T 611	T 613	T 615	T 617	T 619	
Bruchh.-Vilsen Marktpl.	ab	12.00	14.00	16.00	18.00	19.00	21.00	23.00	1.00
Gehlhbergen	ab	12.08	14.08	16.08	18.08	19.08	21.08	23.08	1.08
Hoyerhagen	ab	12.14	14.14	16.14	18.14	19.14	21.14	23.14	1.14
Tivoli	ab	12.18	14.18	16.18	18.18	19.18	21.18	23.18	1.18
Hoya	an	12.27	14.27	16.27	18.27	19.27	21.27	23.27	1.27
	ab	12.28	14.28	16.28	2)	19.28	21.28	23.28	1.28
Hassel Ida (Gr.Jäger)	ab	12.39	14.39	16.39		19.39	21.39	23.39	1.39
Hassel Bf.	ab	12.42	14.42	16.42		19.42	21.42	23.42	1.42
Eystrup	an	12.51	14.51	16.51		19.51	21.51	23.51	1.51

Anschlußzüge der Deutschen Bahn AG									
Eystrup	ab	12.53	14.53	16.53	18.53	19.53	21.53	23.53	kein Zuganschluß
Nienburg/Weser	an	13.01	15.01	17.01	19.01	20.01	22.01	0.02	
Hannover Hbf	an	13.39	15.39	17.39	19.39	20.39	22.39	0.39	
Eystrup	ab	13.03	15.03	17.03	19.03	20.03	22.03	0.03	kein Zuganschluß
Verden/Aller	an	13.11	15.11	17.11	19.11	20.11	22.19	0.11	
Bremen Hbf	an	13.41	15.41	17.41	19.41	20.38	22.44	0.41	

1) nur Dienstag, 29.08.1995: Busanschluß: Eystrup ab 18.15, Hoya an 18.30  
 2) nur Dienstag, 29.08.1995: Busanschluß: Hoya ab 18.30, Eystrup an 18.45  
 Auf verspätete Anschlußzüge der DB AG wird bis zu 10 Min. gewartet.  
 Es gelten die in den Bussen der VGH gültigen Fahrprestarife.

Weitere Busfahrten:  
 Siehe Sonderfahrplan der VGH



**Anne Brünjes ist tot!**

Am 24. April 1995 verstarb unsere frühere Schatzmeisterin Anne Brünjes im Alter von 76 Jahren.

Anne war über 2 Jahrzehnte die "Mutter" des DEV. Nach dem frühen Tod ihres Ehemannes mit zwei Töchtern und einem Bierverlag auf sich gestellt, mußte Anne schnell lernen, Verantwortung für das Wohl von Familie, Unternehmen und Mitarbeitern zu tragen. Später hat sie ihre Organisations- und Führungsqualitäten ehrenamtlich auf den DEV konzentriert, der diese auch dringend benötigte.

Anne war vor Ort die zentrale Anlaufstelle des Vereins, konnte so tagsüber telefonisch Kunden betreuen und hat alle finanziellen Dinge geregelt. Über

viele Jahre war Anne als Schatzmeisterin Mitglied des DEV-Vorstandes, und de facto war sie Geschäftsführerin der Museums-Eisenbahn.

Bei all diesem Engagement ist Anne immer eine warmherzige und humorvolle Frau geblieben. Die Aktiven haben gerne die Verauslagung von ein paar Mark für Schrauben oder Farben zum Anlaß genommen, Anne zu besuchen. Fast immer durfte man sich dann ein Bier aus der Küche holen und es sich in dem Sessel vor ihrem Schreibtisch gemütlich machen. Anne konnte zuhören und raten. Zwar hielt sie sich aus technischen, betrieblichen oder museologischen Fragen völlig heraus, aber bei finanziellen, organisatorischen und auch menschlichen Problemen fand man bei ihr stets guten Rat. Anne hatte auch ein offenes Ohr für ganz private

Sorgen. Ihre Ratschläge waren auch deshalb gern gefragt, weil Anne nicht mit dem Zeigefinger argumentierte, sondern sie aus ihren Erfahrungen heraus diese in Schilderungen eigener Erlebnisse zu verpacken verstand.

Anne hat Statussymbole aller Art, Orden, Ehrenzeichen, formelle Auszeichnungen ebenso verabscheut wie Wichtigtuerei und Imponiergehabe. Sie hat dergartiges auch nicht gebraucht, um zum Ziel zu kommen. Dennoch hat sie die Ehrenmitgliedschaft im DEV angenommen, was für den DEV von besonderer Bedeutung ist.

Wir trauern um Anne Brünjes.  
 Vorstand und Aktive des DEV

Uwe Franz

## Werkstatt-Telegramm

Im zurückliegenden Quartal hielten sich die Aktivitäten in der Werkstatt auf Sparflamme. Die Umbauarbeiten der Gleisanlagen im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen banden nämlich nicht nur die Arbeitskräfte, sondern mangels erforderlicher Gleisverbindungen konnten Fahrzeuge zeitweise nicht einmal in die Werkstatt gelangen. Auch nach dem Umzug am 1. Mai mußten noch Weichenstellvorrichtungen und -schlösser montiert, Gleislagen nachgearbeitet, Rangier- und Verkehrswege angelegt oder wiederhergestellt, überschüssiger Erdaushub verteilt und Gelände eingeebnet werden. Bis zur Fertigstellung der Bahnhofsanlagen wird das "multifunktionale" Werkstattpersonal wohl noch einige Male mit anpacken müssen.

### Personenwagen Nr. 1

Völlig unerwartet zog vor kurzem die Niedersächsische Sparkassenstiftung ihre Förderzusage für die Restaurierung des letzten erhaltenen Wagens der vormaligen Kleinbahn Hoya — Syke — Asendorf zurück. Daher wird zunächst Klarheit über ein neues Finanzierungsmodell erzielt werden müssen, bis die Arbeiten wieder aufgenommen werden können.

### Personenwagen Nr. 2

Die Restaurierung macht gute Fortschritte. Wand- und Deckenverkleidungsplatten sind vollständig montiert, so daß mit der Verleistung innen begonnen werden konnte. Die Neuverkabelung ist weitgehend abgeschlossen und die Drehgestelle nahezu fertiggestellt. Lediglich der Nachbau der Bremsanlage in den Drehgestellen ist noch offen, da buchstäblich jedes Bauteil einzeln von Hand angefertigt werden muß. Denn wie bei Inselbahnen üblich, wurde auch dieser Wagen von allen Bremsteilen "befreit", so daß die Rekonstruktion der vormaligen Konstruktion sehr viel Überlegungen erfordert.

Als weiteres Problem beschäftigt uns die Restaurierung der Gepäcknetze. Die Stahlrohrrahmen sind vorhanden, doch die Netze müssen neu geknüpft werden. Wer kann uns hier mit Tat oder Rat (Nennung von Adressen mögl. Auftragnehmer) helfen? Bitte wenden Sie sich ggfls. an die Vereinsanschrift (s. S. 3).

### Gepäckwagen Nr. 56

Hinter einer neuen Betriebsnummer verbirgt sich ein alter Bekannter: die "Moppel-Garage". Dieser kleine G-Wagen wurde 1899 von der Waggonfabrik Uerdingen unter der Betriebsnummer 35 an die Kleinbahn Hoya — Syke — Asendorf abgeliefert. Vermutlich mit Aufnahme des Triebwagenverkehrs zur Mitte der 30er Jahre baute die HSA den Wagen zum Gepäckwagen um und glich ihn auch farblich den Triebwagen an. So lief er bis zur Umspurung im Personenverkehr unter der Betriebsnummer NLEA 545.

Vor 30 Jahren startete der Wagen seine 2. Karriere als Autogarage. In den 70er Jahren nutzte der DEV ihn als Unterstellplatz für das vereins eigene Goliath-Dreirad "Moppel", so kam der Wagen zu seinem Spitznamen. Seitdem "Moppel" die Ausstellung des Automuseums Asendorf bereichert, störte der seiner Funktion entbehrlich gewordene Wagenkasten die DEV-Aktivitäten beim Zuparken der Werkstatt-Einfahrt mit ihren privaten Pkw. Ein Aktivier verließ vor 10 Jahren den Wagenkasten als Baubude und setzte damit den restlichen DEV vor vollendete Tatsachen. Bei den "Häusle-Bauern" in Bruchhausen-Vilsen erfreute sich der Wagen großer Beliebtheit, so daß er viel im Ort herumge-

reicht wurde. Seit Anfang Juli befindet sich der Wagen wieder in der Obhut der Museums-Eisenbahn im Gelände des Bahnhofs Heiligenberg. Dort kann er bis zu seiner Aufarbeitung bleiben.

### Güterwagen Nr. 147

Das Lenkachs-Fahrwerk ist fertig! Auch die sehr ungewöhnliche Druckluft-Bremsanlage ist wieder betriebsstüchtig. Die ordnungsgemäße Funktion von Fahrwerk und Bremse konnte bei mehreren Probefahrten erfolgreich demonstriert werden. Eine Gruppe Berliner Eisenbahnfreunde schloß auch die Verbreiterung des Wagenbodens ab. Auch ein Teil der Seitenwandbretter wurde bereits montiert. Gegenwärtig wird das Wagendach innen von alten Anstrichen befreit und mit einem neuen Farbaufbau versehen. Wir wollen den Wagen noch in 1995 in Betrieb nehmen.

### Triebwagen T 42

Nach gut 20 Einsatzjahren auf unserer Museums-Eisenbahn ohne größere Ausfälle ist der Franzburger Triebwagen "Jumbo" seit 1. Mai untersuchungspflichtig abgestellt. Noch wurde der Arbeitsumfang nicht ermittelt, doch sicherlich werden Antriebsanlage, Bremse, Fahrwerk, Rahmen, Aufbau, Dach, Inneneinrichtung und Farbanstrich sehr umfangreiche Arbeiten erfordern. Wir werden wohl einige Zeit auf einen Einsatz des eleganten und zuverlässigen Fahrzeugs verzichten müssen, doch "Jumbo" hat sich einen ausgiebigen Kuraufenthalt wirklich verdient.

### Triebwagen T 44

Durch Lieferverzug der neuen Blattfedern konnte der Triebwagen nicht am 1. Mai in Betrieb gehen. Doch das Warten hat sich gelohnt: Mit bisher nicht gekannten guten Laufeigenschaften ist T 44 seit Mitte Mai, von ein paar "Kinderkrankheiten" abgesehen, zu unserer Zufriedenheit im Einsatz.

### Triebwagen T 46

Die Hauptuntersuchung ist fast abgeschlossen. Auch hier haben uns die Eisenbahnfreunde aus Berlin ein großes Stück weitergeholfen, in dem die mitgebrachten Kenntnisse in der Unterhaltung von S-Bahn-Fahrzeugen eingebracht haben. Beide Controller für die Fahrschalter wurden aufgearbeitet und eingebaut.

### Dampflokomotive "Plettenberg"

Eine vom TÜV überwachte Wasserdampfprobe des Kessels im April verlief erfolgreich. Doch für das kommende Winterhalbjahr ist eine Nacharbeit der Radsätze und Achslager erforderlich, zu der die Lok ausgeacht werden muß.

### Dampflokomotive "Franzburg"

Am 2. Mai wurde der Kessel abgehoben und anschließend zum Aw Görlitz gebracht. Bis Ende Oktober soll dort ein neuer Kessel entstehen. Parallel dazu werden Armaturen und Sicherheitseinrichtungen aufgearbeitet, damit sie rechtzeitig zur Endmontage fertig sind.

### Dampflokomotive "Spreewald"

Ende April wurde eine Wasserdampfprobe des Kessels ohne Beanstandungen durchgeführt. Die Arbeiten an der Lok sind so weit fortgeschritten, daß bereits ein-

zelne Vorarbeiten für die Endlackierung abgeschlossen werden konnten. Allerdings fehlen noch Verrohrung und Verkabelung für die elektrische Beleuchtung.

### Dampflokomotive "7s"

Der Funktion als Klettergerüst dienende Anbauten sowie die erst mit Einführung des Rollwagenverkehrs auf der Altbahn nachträglich angebaute Druckluftbremsanlage wurden mit sporadischen Arbeitsersparnissen demontiert. Daneben erhält die Mallet-Lok z. Z. Zug- und Stoßvorrichtungen nach DEV-Norm, um kuppel- und rangierbar zu werden. Um den Kupplungen den nötigen Halt zu geben, werden die stark verrosteten Pufferbohlen gleich mit erneuert.

### Diesellokomotive "Emden"

Eigentlich sollte am Motor nur das Notwendigste repariert werden, doch wo man schon dabei ist, kann man ihn auch völlig zerlegen. Gecagt, getan: Nun haben wir Gelegenheit alle Teile des großen Puzzlespiels eingehend zu prüfen und ggfls zu ersetzen. Die Zylinderköpfe sind stark verschliffen, lassen sich aber wohl noch einmal überarbeiten. Doch wir hätten gern noch ein paar Zylinderköpfe und andere Verschleißteile in Reserve. Kann ein Leser uns eine Bezugsquelle für Ersatzteile für Henschel-Motoren vom Typ 6 R 1115 (513 DC) nennen? Dieser Typ wurde auch in Kässbohrer-SETRA-Busse eingebaut.

### Der Bagger ist immer noch der natürliche Feind des Kabels

Darum suchen wir nach wie vor eine(n) Fachmensch, die oder der ehrenamtlich die unterirdischen Versorgungsleitungen im Bahnhofsgelände in einen Lageplan einmessen kann. Ein überschaubares Projekt also, das uns in kommenden Jahren viel Ärger und Geld ersparen kann. Da unter den Aktiven das Know-how nicht vorhanden ist, möge sich doch bitte ein Leser an die Vereinsadresse wenden.

*Oben: Mallet-Lok mit Gerhard Moll am 16. 4. und der fast fertiggestellte T 44 am 5. 3. 1995, Fotos: Regine Meier*

*2. Reihe links: Als Alternative zum "Rentner-Meeting" haben sich vom 6. bis 10. 3. 1995 die jungen und jung geliebten Aktiven getroffen, Foto: Jens Koopmann*

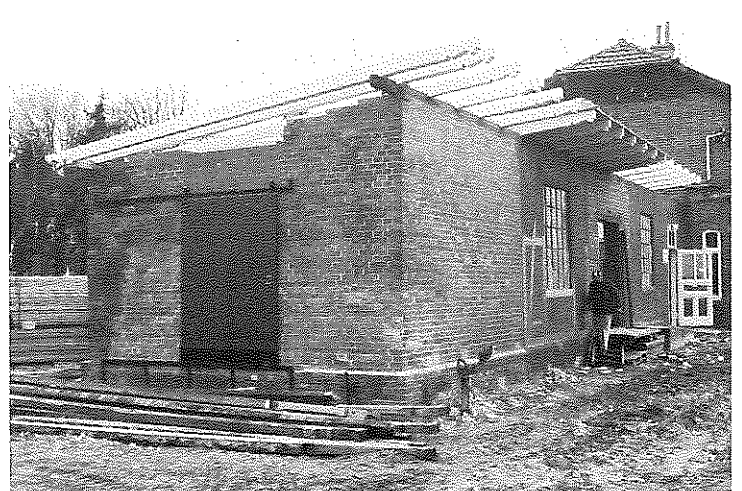
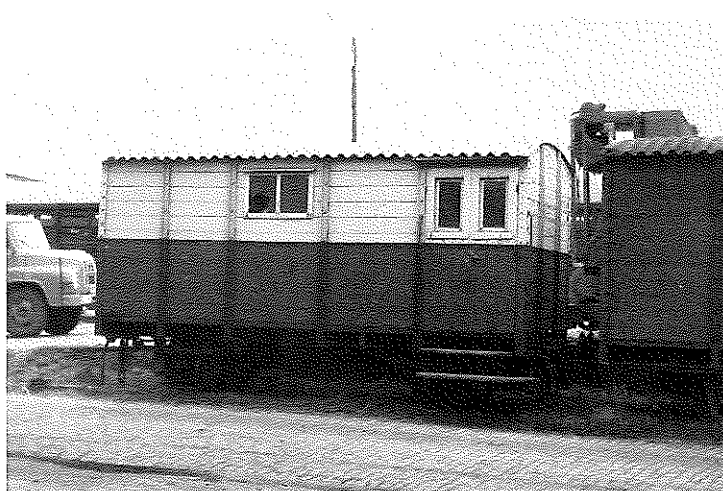
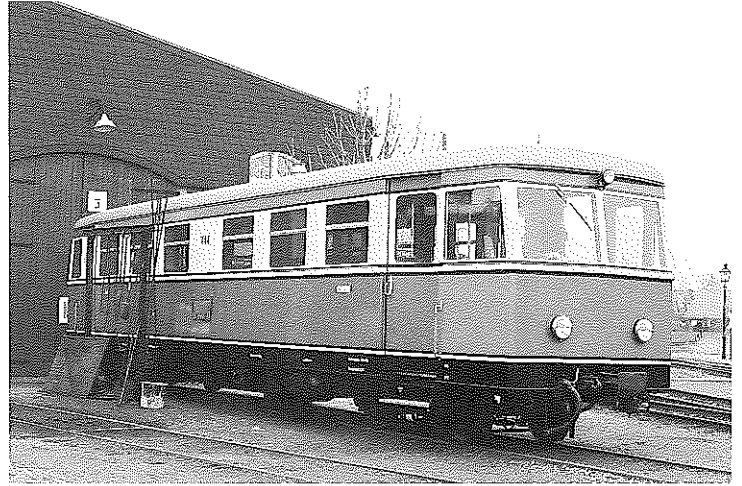
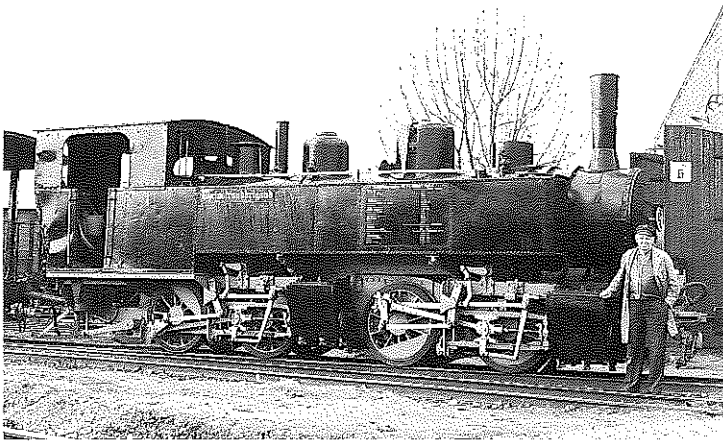
*2. Reihe rechts: Aktive vor dem Bahnhofsgebäude*

*3. Reihe: Gleisabbau zwischen Heiligenberg und Klosterheide bei Schlechtwetter und Beregnung durch Gischtflammen des B6-Verkehrs, 28. 1. 1995, Foto: Theo Wiegmann*

*3. Reihe rechts: Sonderzug auf dem erneuerten Abschnitt vor Klosterheide, Ende April 1995, Foto: Theo Wiegmann*

*Unten links: Packwagen HSA 545 im Bf. Hoya, April 1961, Foto: Harald Kindermann*

*Unten rechts: Dacherneuerung des Güterschuppens in Bruchhausen-Vilsen, 10. 4. 1995, Foto: Uwe Franz*



Uwe Franz

## Muselbahn-Telegramm

Das zentrale Thema der letzten Wochen und Monate war der Umbau der Gleisanlagen des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen und der Umzug der Personenverkehrsinfrastruktur in das Bahnhofsgebäude von 1899, den "alten Bahnhof". Und in Anbetracht des Ausmaßes dieses Kraftaktes und der dafür zur Verfügung stehenden Zeit sei uns einmal ein Eigenlob verziehen: Die Leistungen verdienen nun wirklich die allergrößte Anerkennung! Viele aktive Museums-Eisenbahner haben ihre gesamte Freizeit und Urlaub für das Ziel eingesetzt, ab 1. Mai 1995 wieder am Bahnhofsgebäude abzufahren. Bei jeder Wetterlage haben sie zusammen mit den beauftragten Firmen Gleisanlagen umgebaut.

Einige hundert Meter Gleis wurden verlegt, darunter knapp 200 m Dreischienengleis und z. T. sogar mit Rillenschienen. Fünf Weichen, eine Doppelteckrungsweiche und eine zungenlose Ausfädelung der Regelspur aus dem Dreischienengleis wurden zusammen mit fast 800 t Schotter eingebaut. Eine entsprechende Menge Boden war auszuheben und abzufahren bzw. an anderer Stelle wieder einzubringen. Zugute kam, daß wir bereits 1994 fast 800 m Schienen als dritte Schiene in die Regelspurgleise des Gemeinschaftsbahnhofs eingebaut hatten, so daß wir uns nun auf den Umbau des Weichenfeldes im Meterspurteil konzentrieren konnten und zugleich fast alle Gleise im Bahnhofsbereich zum 1. Mai 1995 für Schmalspurfahrzeuge befahrbar wurden.

Neben den Gleisbauarbeiten war aber noch viel mehr zu tun: Bau eines ca. 125 m langen Bahnsteiges am Bahnhofsgebäude, Aufstellen von Lampenmasten und Umzug von Betriebsbüro und Bücherladen in das Bahnhofsgebäude. Dort mußte zuallererst eine zeitgemäße und leistungsstarke zentrale Elektroinstallation geschaffen werden. Auf "historischem Boden" befinden sich nunmehr Warteraum, Fahrkartenausgabe und Fahrdienstleitung in den auch von der HSA dafür genutzten Räumlichkeiten.

Vom Warteraum aus können Besucher und Museums-Eisenbahner seit Jahresbeginn 1995 wieder eine Bahnhofsstätte aufsuchen. Die angebotenen 3-Länder-Spezialitäten entsprechen zwar weniger dem vormaligen Angebot einer dörflichen Bahnhofskneipe, doch nutzen unsere heutigen Fahrgäste das zeitgemäße gastronomische Angebot in unmittelbarer Nähe zur Museums-Eisenbahn offensichtlich ebenso gerne, wie früher Kleinbahn-Fahrgäste, die auf ihren Zug warteten.

In vollständig restauriertem Gebäude zeigt sich auch der Güterschuppen dem Museumsbesucher in etwa so, wie er in den 40er und 50er Jahren von der Kleinbahn HSA als Güterumschlag- und -lagerplatz genutzt wurde. Der Rückbau des Schuppens in den Ursprungszustand wurde zwar auch in Betracht gezogen, doch wegen der baulichen Einheit mit dem Bahnhofsgebäude und des finanziellen Aufwandes verworfen. Die gute Wirkung des gesamten Ensembles wird durch die rekonstruierte Laderampe noch unterstrichen, die lediglich aufgrund des Platzmangels nicht vollständig wiederhergestellt werden konnte. Unser Dank gilt auch den ABM-Kräften, die das Gebäude mit viel Motivation und Einsatzbereitschaft restaurierten.

Der DEV-Bücherladen zog in den Anbau des Güterschuppens um, wo sich heute das Angebot an Kleinbahnliteratur in einer modernen und zweckmäßigen Ladeneinrichtung dem Besucher eröffnet.

Somit hat Bruchhausen-Vilsen nach mehr als 20 Jahren wieder einen richtigen funktionierenden Bahnhof erhalten. Und das Freilichtmuseum >Museums-Eisenbahn< hat endlich einen ordentlichen Anlauf- und Informationspunkt für Besucher. Allerdings ist noch nicht alles fertiggestellt. Auf der gegenüberliegenden

Seite nimmt der künftige Busbahnhof erste Formen an. Die postmoderne ZOB-Halle (s. DME 2/95) wird jedoch nicht gebaut werden.

Neben Um- und Ausbaurbeiten fallen auch Rückbauten an: Das hölzerne Gebäude, das bisher auf dem Bahnsteig der Museums-Eisenbahn als Fahrkartenausgabe gedient hat, wurde Anfang Juli zum wieder eingerichteten Haltepunkt "Bruchhausen-Vilsen-Markt-platz" umgesetzt, wo es den Pfadfindern als Versammlungsraum dient. Das weniger kompakte Holzgebäude des Bücherladens wird abgebrochen. Der Bahnsteig des "Asendorfer Bahnhofs" wurde bereits abgeräumt.

Außerdem erneuerte unsere Gleisbaurotte noch ein etwa 250 m langes Gleisstück zwischen Heiligenberg und Klosterheide. Das Herrichten des Planums und das Einschottern und Stopfen wurde an Firmen vergeben. Einige dabei gewonnene Gleisjoche sollen im Ladegleis des Bahnhofs Heiligenberg wieder verwendet werden.

Am 22. und 23. April fanden die letzten Vorbereitungsarbeiten für den Saisonbeginn statt. Leider fanden sich nur sehr wenige Aktive, um die Reisezugwagen innen und außen gründlich zu reinigen. Das ist sehr schade, denn die Fahrzeuge sind das Aushängeschild der Museums-Eisenbahn, ihre Sauberkeit ist für unsere Besucher eminent wichtig. Abends trafen sich immerhin 60 (!) DEV-Betriebs-Eisenbahner zum alljährlichen Dienstunterricht. Die umfangreichen Themen bedingten das Bilden von 2 Arbeitsgruppen, und auch der öBl der VGH, Herr Haasner, war unter den Referenten.

Am 29. April fuhr T 42 mit Wagen 21 DEV-Mitglieder nach Asendorf zur Jahreshauptversammlung, und tags drauf startete die 30. Fahrsaison der Museums-Eisenbahn — am alten Bahnhof. Dies wäre bestimmt eine Feier wert gewesen, doch wollen wir uns die bis 1996 aufheben, wenn die Museums-Eisenbahn auf eine 30jährige Geschichte zurückblicken kann und die Bauarbeiten allesamt abgeschlossen sind.

Im Mai wurden die Wartehäuschen von Hp. Wiehe und Bf. Heiligenberg gegen neue ausgetauscht, die wie ihre Vorgänger dem Erscheinungsbild den dort von der HSA aufgestellten Häuschen exakt entsprechen.

Am Wochenende 13./14. Mai besuchte uns eine große Gruppe ehemaliger Eisenbahner von der Spreewaldbahn. Man war von der fast fertiggestellten Lok "Spreewald" sehr beeindruckt und gab der Hoffnung Ausdruck, daß bald eine komplette Spreewaldbahn-Garnitur nach Asendorf dampfen könnte. Abends machten am Biertisch zahlreiche Geschichten und Anekdoten aus dem Leben mit der Spreewaldbahn die Runde.

Im erweiterten Pfingstfahrplan waren "Hermann" und "Plettenberg" im Einsatz, und T 44 absolvierte seine ersten planmäßigen Fahrten.

Das Wochenende 17./18. Juni stand ganz im Zeichen des Güterverkehrs auf der Museums-Eisenbahn und des "Historischen Tages in Asendorf". Leider gab es am Sonnabend anhaltenden Dauerregen, so daß buchstäblich einige Aktionen "ins Wasser fielen". Trotz des schlechten Wetters ließen wir uns aber die Stimmung nicht verdrießen, und auch zahlreiche Fahrgäste waren in historischen Kostümen erschienen. Immerhin waren umfangreiche Vorbereitungen getroffen worden wie ein zusätzlicher GmP-Zug, der den ganzen Tag pendelte, und ein reiner (Schau-)Güterzug. In Heiligenberg wurde fleißig mit Güterwagen rangiert und zahlreiches Kleingut sowie einige Baumstämme zwischen Straße und Schiene hin und her umgeladen. Erstmals konnte auch der Güterschuppen in Bruchhausen-Vilsen mit in die Inszenierung einbezogen

werden, wo allerdings parkende Besucher die geplante straßenseitige Zustellung und Abholung mittels unseres Goliath-Dreirades verhinderten. Hier müssen wir künftig noch besser absperren. Auch die Betreuung unserer Museums-Besucher bei solchen Anlässen muß besser werden, wenn die ganze Arbeit mit Erfolg — sprich Zuschauern — gekrönt sein soll. Schließlich können die Fahrgäste nicht von alleine wissen, daß der Zug deswegen in Heiligenberg Aufenthalt hat, damit sie dort eine Inszenierung verfolgen können; unsere Schaffner dürfen sie dann durchaus zum Aussteigen und Zuschauen einladen!

Ohne Verschnaufpause ging es am 19. und 20. Juni mit den werktäglichen Fahrten für Schulen, Kindergärten und sonstige interessierte Gruppen weiter. Die Fahrten wurden sehr gut angenommen, die Fahrgastzahlen haben sich gegenüber 1994 fast verdoppelt.

Zum Schluß sei noch auf den zusammen mit den VGH wieder aufgenommenen "Marktverkehr" hingewiesen. Zwischen Eystrup und dem gegenüber dem ehemaligen Haltepunkt "Bruchhausen-Vilsen-Marktplatz" neu eingerichteten Haltepunkt wird an Sonnabend 26., Sonntag 27. und Dienstag 29. August T 1 zusammen mit weiteren Triebwagen pendeln.

Klaus Thiede

## Beinahe schon ein Stück Tradition

Auch in diesem Jahr verbrachten einige Mitglieder des Vereins für Berlin-Brandenburgische Stadtbahngeschichte e. V. "Weinsbergweg" den verlängerten Ausflug am "Herrentag" auf eine sinnvolle Weise: Es fanden sich ca. 20 Arbeitswillige am Freitag und Sonnabend nach Himmelfahrt bei der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen ein. Hier wartete Dank vorheriger Absprache einiges an Arbeit auf unsere Freunde.

Im Mittelpunkt stand der Güterwagen 147, der mit den Lenkachsen. Der Wagen bekam einen neuen Bodenbelag und einige Wände wurden teilweise verbrettert. Für 2 Tage eigentlich ein schönes und sichtbares Arbeitsergebnis. Einige der Vortagsausflügler zog es zur Lokabteilung. Immerhin braucht Lok "Spreewald" neue Führerstandstüren, damit sich Lokführer und Heizer fotogen aufstützen können. Andere zog es in den hintersten Teil der Depothalle, wo "Trudi" döste. Es wurden Teilarbeiten für die fällige Bremsuntersuchung durchgeführt. Als krönender Abschluß stand eine Triebwagenfahrt auf dem Programm. Nach zwei quirligen Tagen wurde es dann wieder still in der Halle, und die ewig selben Aktiven warten seither auf den Ansturm hunderter von Interessenten, die es den Berliner Nicht-DEV-Mitgliedern gleichtun wollen.

Bis bald in Bruchhausen-Vilsen!

*Oben links: Vorläufiger Gleisplan, Gleis 2a, 2b, 2c und Weiche 6 sind noch in Bau ebenso die Rollbuck- und Rollwagenrampe, Zeichnung: Einar Böcker*

*Oben rechts: Unsere fleißigen Aktiven bei den Umbauarbeiten, v. l. n. r.: Jens Böcker, Alexander Angerhausen, Sebastian Angerhausen, Robert Angerhausen, Joachim Meier, Andrea Angerhausen, 15. 4. 1995, Foto: Regine Meier*

*2. Reihe: Vergleich vorher/nachher der Gleisanlagen links 1994, Foto: Uwe Franz, rechts 1. 5. 1995, Foto: Sven Hamann*

*3. Reihe links: Innenansicht des restaurierten Güterschuppens*

*3. Reihe rechts: Karl-Heinz Landgrebe im neuen Bücherladen*

*Unten links: Am Bahnübergang genießt die Eisenbahn Vorrang. Deshalb muß Goliath-Dreirad "Moppel" warten.*

*Unten rechts: Trotz des Dauerregens war die Stimmung am "historischen Tag" unter den Aktiven gut. 17. 6. 1995, Fotos: Wolfram Bäumer*

