

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf

Uwe Franz

Termine 1996

16./17. 3.	Wochenendmeeting
30. 3. – 8. 4.	Ostermeeting
23. 3.	Gleisbaumeeting
7./8. 4.	T 1-Fahrten auf VGH
13. 4.	Gleisbaumeeting
20. 4.	Dienstunterricht gem. FV-NE
20./21. 4.	Putzwoche und Wochenendmeeting
27. 4.	Gleisbaumeeting
27. 4.	Jahreshauptversammlung, Gasthaus Dillertal
27./28. 4.	Saisonvorbereitung
1. 5.	Saisonöffnung mit Sonderfahrten, Einweihung von Lok "Spreewald" und des Bahnhofes Bruchhausen-Vilsen mit Rahmenprogramm
11. 5.	Gleisbaumeeting
16. – 19. 5.	Himmelfahrtmeeting
25. 5.	Gleisbaumeeting
26./27. 5.	Erweiterter Pfingstfahrplan
8. 6.	Gleisbaumeeting
15./16. 6.	Wochenendmeeting
22. 6.	Gleisbaumeeting
22./23. 6.	Historisches Wochenende mit Güterverkehr und Vorführungen
24./25. 6.	Schulfahrten
13. 7.	Gleisbaumeeting
20. 7.	Schlemmerexpress
27. 7.	Gleisbaumeeting
10. 8.	Gleisbaumeeting
17./18. 8.	Tage des Eisenbahnfreundes
24. 8.	Gleisbaumeeting
6./7. 9.	Kartoffel-Express
8. 9.	Tag des offenen Denkmals, Erntetag in Asendorf, zus. Triebwagenfahrten
14. 9.	Gleisbaumeeting
28. 9.	Gleisbaumeeting
12. 10.	Gleisbaumeeting
26. 10.	Gleisbaumeeting
9. 11.	Gleisbaumeeting
23. 11.	Gleisbaumeeting
30.11./1. 12.	Nikolausfahrten
7./8. 12.	Nikolausfahrten
14./15. 12.	Nikolausfahrten
21./22. 12.	Nikolausfahrten

Ansprechpartner für Werkstattmeetings u. a.:
Insa Konukiewitz, Tel. 05 11 / 39 40 619
Jens Böcker, Tel. 05 31 / 31 67 96
Eckhard Pritsch, Tel. 030 / 26 27 423

Ansprechpartner Gleisbaumeetings:
Jürgen Werder, Tel. 04 21 / 67 11 22

Uwe Franz

Letzte Meldung!

Am 19. 1. 1996 wurde Schmalspurtriebwagen ex DB 699 101-2 (Wismar 1933) vom AW Wittenberge nach Bruchhausen-Vilsen überführt. Von 1982 bis 1993 war der Triebwagen auf der Inselbahn Wangerooge im Einsatz, seitdem in Wittenberge abgestellt. Mehr über den Wagen in der nächsten DME.

Amerikanische Reisegruppe besuchte Bruchhausen-Vilsen

Am 5. 12. 1995 besuchte auf Vermittlung der Fa. Ernst Paul Lehmann Patentwerk eine Gruppe amerikanischer LGB-Modelleisenbahner die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. Zu unserer besonderen Freude begleitete unser langjähriges Mitglied und Firmenchef Wolfgang Richter sen. die Reisegruppe persönlich, trotz des laufenden Weihnachtsgeschäftes. Über den Besuch berichtete Peter Schmidt-Bormann im Weserkurier vom 6. 12. 1995 so angelegt, daß wir der Beitrag auch unseren Lesern anbieten wollen:

„Die Aufregung glich ungefähr der kurz vor der Bescherung am heiligen Abend: Noch zwei Minuten, und dann würde die ‚Spreewald‘ in voller Größe auf den Gleisen vor der Fahrzeughalle stehen. Und dort, nur dort, soll unser Fotograf das Erinnerungsbild schießen.

Beim Blick in die Kinderaugen kann man dem Wunsch einfach nicht widersprechen. Das Rausfahren der ‚Spreewald‘ wird trotz eisiger Kälte abgewartet, und dann stürmen die Fans vor die 1' Cn2t-Dampflok und posieren für die Kamera. Auch dem Bahnpersonal in historischen Uniformen werden Kameras in die Hand gedrückt, um diesen Moment auch für das heimische Fotoalbum festzuhalten.

Diese Szene spielte sich gestern vormittag auf dem Bahnhof der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen ab, und die leuchtenden Augen gehörten nicht Kindern, sondern sie verriet das ‚Kind im Manne‘ oder sogar ‚in der Frau‘. Zu Gast waren 18 Leser und Leserinnen der in den USA erscheinenden Clubzeitschrift ‚LGB-Telegram‘, mit der sich die US-Fans der in Nürnberg hergestellten Lehmann-Groß-Bahn (. . .) auf dem Laufenden halten.

(. . .) Bisher führten die Trips, die nach dem amerikanischen Grundsatz ‚time is money‘ nur wenige Tage dauern, stets nach Österreich oder in die Schweiz. ‚Wir sind stolz darauf, daß wir unsere amerikanischen Eisenbahnfreunde endlich auch nach Bruchhausen-Vilsen lotsen konnten‘, berichtet Hans-Jürgen Hentzschel, der (. . .) ein alter Bekannter von Lehmann-Inhaber Wolfgang Richter ist.

Der wiederum spürt jetzt hautnah, welche große Freude er seinen US-Kunden mit dem Abstecher nach Norddeutschland gemacht hat. Der DEV sorgte gestern dafür, daß die Modellbahn-Freaks schon vor der Ankunft eingestimmt wurden. Claus Hanack begrüßte die Gruppe bereits in ihrem Hotel in Hannover beim Frühstück in historischer Zugführer-Uniform, und unterwegs im Bus wurde ihnen per Video die Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands im Betrieb auf der Strecke Bruchhausen-Vilsen – Asendorf vorgeführt.

Das steigerte die Vorfreude auf den Augenblick, wo der Star von Katalogseite 44/45 in Originalgröße und unter Dampf vor ihnen stehen würde. DEV-Experte Wolf-Jobst Siedler, der den Gästen in besten Eisenbahner-Englisch auch einige Waggon vorstellte, die als Vorbild für Lehmann-Modelle im Maßstab 1 : 22,5 dienten, hatte selten derart interessierte Besucher. Am Schluß der Dampfzugfahrt nach Asendorf wurde dort als krönender Abschluß noch ein Kurztrip mit dem Wismarer Schienenbus angeboten, ehe es weiter ging zur Harzquerbahn nach Wernigerode."

Markus Machatschek

Buffetwagenstatistik 1995

Konrad Machold	1.030 km
Renate Jahnke	437 km
Dagmar Thiede	375 km
Therese Wessels	343 km
Sabine Happel	312 km
Katarina Freyer	214 km
Dagmar Voss	203 km
Kathrin Westendorf	180 km
Ralf Hormann	164 km
Markus Machatschek	150 km
Andreas Boye	141 km
Anette Kempf	141 km
Elisabeth Dühring	125 km
Dietmar Weber	125 km
Claus-Jürgen Weiß	125 km
Aenne Schröder	125 km
Thorsten Adenau	110 km
Jens Hatesohl	110 km
Caroline Happel	110 km
Anke Böttcher	95 km
Gudrun Hentzschel	95 km
Karen Dinklage	78 km
Mirko Fischer	78 km
Andrea Gaspar	78 km
Aletta Happel	78 km
Renate Kindermann	63 km
Mechthild Schröder	47 km
Anne-Katrin Schwarze	47 km
Gunnar Teschke	47 km
Günter Busch	32 km
Johanna Happel	32 km
Holger Hohenkamp	32 km
Eckhard Pritsch	32 km
Edith Kückholz	16 km
Christa Rebbelmund	16 km

Aufgestellt am 28. 12. 1995

Oben links: Die US-Reisegruppe mit dem Firmenchef von E.P. Lehmann, Herrn Wolfgang Richter sen., und dem DEV-Personal vor Lok "Spreewald", 5. 12. 1995

Oben rechts: Rückgabe Betriebsbuch und Fabrikschild von Lok 99 5906 an den Geschäftsführer der HSB bei der Wiederinbetriebnahme der Lok, 17. 12. 1995, Bf. Gernrode, v. l. n. r.: Jörg Bauer, Geschäftsführer HSB, H. P. Kempf, O. Happel, B. Rebbelmund, DEV, Fotos: Hans-Jürgen Hentzschel

Unten links: Lok "Hermann" vor Nikolauszug am 24. 12. 1995

Unten rechts: Triebwagen DEV T 45 noch auf Wangerooge, April 1992, Fotos: Uwe Franz

Hans-Jürgen Hentzschel

Früheres gutes Verhältnis zwischen DEV und HSB ist wiederhergestellt

Nach fast 5 Jahren hat am 17. 12. 1995 das um die Mallet-Lok 99 5906 zwischen dem DEV und den Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) entstandene Tauziehen endgültig sein glückliches Ende gefunden. An diesem Tage wurde die Maschine auf der Selketalbahn, der Teilstrecke der HSB, auf der sie in den Jahren zuvor bevorzugt eingesetzt war, im Anschluß an ihre Aufarbeitung im Ausbesserungswerk Meiningen wieder in Betrieb genommen.

Dem DEV überließ die Altbahn auf Vermittlung der DB AG im März 1995 zum Ausgleich für den Verzicht auf seine Eigentumsrechte an Lok 99 5906 die bauartgleiche, jedoch 20 Jahre ältere und somit für die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf historisch weitaus wertvollere Malletlok 7s. Die Lok hat mittlerweile beiderseitig neue Pufferbohlen sowie betrieblich angepaßte Zug- und Stoßvorrichtungen erhalten. Außerdem konnten von DEV-Lokführer Gerhard Moll bereits die meisten Kesselarmaturen aufgearbeitet werden. Aber eine Aufarbeitung der Maschine wird noch einige Jahre auf sich warten lassen müssen, da dem DEV erheblich weniger finanzielle Mittel zur Verfügung stehen als der HSB. Deshalb sei erneut ein Appell an die Spendenbereitschaft der Eisenbahnfreunde gerichtet, die für eine 100-DM-Spende jeweils einen ideellen Anteilsschein in der Form einer historischen Kleinbahnaktie erhalten (Spendenkonto: Samtgemeindekasse Bruchhausen-Vilsen, Ktonr.: 422 3165 500, Kennwort DEV-Spende Malletlok, Volksbank Bruchhausen-Vilsen, BLZ 256 916 33). Natürlich können auch kleinere und größere Beträge gespendet werden. Die Spenden können steuer-günstig geltend gemacht werden.

Als Resümee des fünfjährigen Tauziehens ist ein Ge-

winn auf ganzer Linie für den DEV, die HSB, alle Eisenbahnfreunde und Harz-Touristen festzustellen. Es hat den DEV zwar viele Anfeindungen, Schreiarbeit, Ärger und Mühe bereitet, doch der Erfolg kann sich zweifelsohne sehen lassen. Denn ohne die jahrzehntelangen zähen Kaufverhandlungen mit dem Verkehrsministerium der DDR und ohne den raschen Kauf im Januar 1991 gäbe es die bereits zur Verschrottung nach Görlitz verfügte Lok 99 5906 heute nicht mehr. Schließlich wurde noch nach der Wende die unter demselben Denkmalschutz wie Lok 99 5906 stehende Malletlok 99 5904 auf Anweisung der Deutschen Reichsbahn verschrottet. Und ohne das zähe Bestehen des DEV auf die erworbenen Eigentumsrechte an Lok 99 5906 würde Lok 7s heute sicher immer noch nicht zum Bestand der muscal erhaltenen Dampflokomotiven gehören. DEV, HSB, DB AG und Altbahn haben somit erreicht, daß heute 2 Malletloks mehr im passenden Umfeld der Nachwelt bewahrt werden können als ohne ihr Zutun.

Uwe Franz

Muselbahn-Telegramm

Ein ereignisreiches Jahr 1995 hat Spuren hinterlassen! Die Umgestaltung des Bahnhof Bruchhausen-Vilsen hat für alle sichtbare Spuren hinterlassen und die daraus erwachsenden finanziellen Verpflichtungen werden sich auf Jahre in den Bilanzen abzeichnen. Doch hinterlassen derartige, von allen gewollte aber nur von wenigen umgesetzte, Großaktionen Spuren bei den Museums-Eisenbahnern in Form von Verschleißerscheinungen und Frustration. Deshalb gab es nach Saisonschluß zunächst eine ruhigere Phase, in der allerdings das "MSW", das Muselbahn-Sozialwerk, umso aktiver war. Vom Kegelabend über Eisstockschießen, Besuch des Bassumer Hallenbades bis zum Knei-

penbummel durch Bruchhausen-Vilsen gab es ein Zusatzprogramm neben der Kleinbahnbegeisterung, die die Aktiven zur Museums-Eisenbahn zieht.

Rechtzeitig vor Wintereinbruch wurde der Rohbau des Sozialgebäudes mitsamt Dach fertig. 1996 sollen Außenputz, Fenster und Elektroinstallation folgen, was aber von den finanziellen Möglichkeiten abhängt. Die Spende eines Mitgliedes ermöglicht die baldige Fertigstellung des künftigen Spind- und Umkleideraumes, so daß ein angemieteter Wohncontainer zurückgegeben werden kann.

Durch den frühen Wintereinbruch hat sich die Möblierung des Busbahnhofes verzögert.

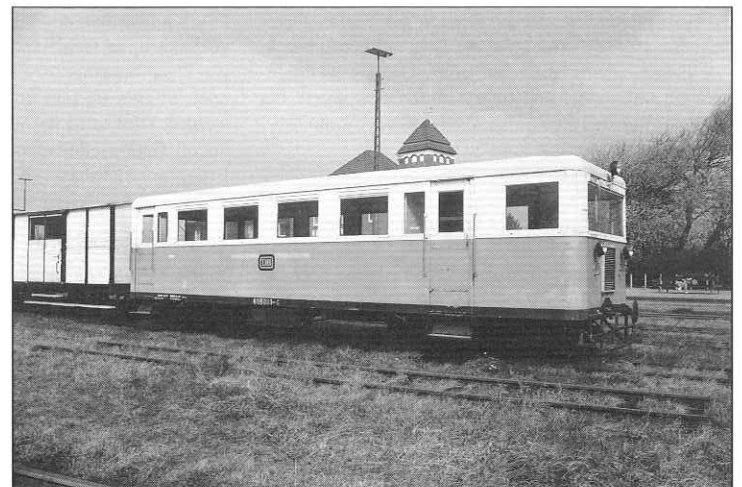
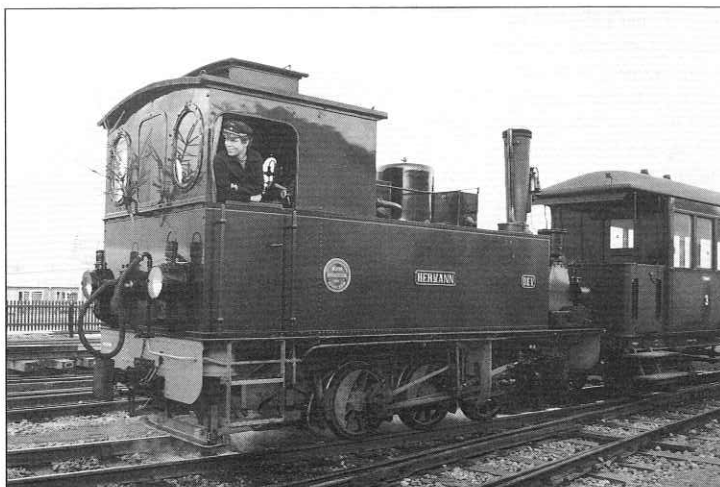
Am 5. 12. gab es eine Sonderfahrt für amerikanische LGB-Fans, s. bes. Bericht.

Am 17. 12. ging mit der Übergabe des Betriebsbuches der Lok 99 5906 ein Tauziehen zu Ende, s. bes. Bericht.

Die Nikolauszüge, erstmals vom "neuen" alten Bahnhof abfahrend, waren wieder gut ausgelastet, so daß häufig "Hermann" und "Plettenberg" im Vorspannbetrieb eingesetzt wurden. Auch zusammen waren sie voll gefordert, was sie weitgehend störungsfrei bewältigten. Daneben erhielt auch unser bewährter "Nikolaus" Simon Köhler Unterstützung von anderen Aktiven, so daß jeder nur ein Wochenende lang den Nikolaus darstellen mußte.

Am 3. Adventwochenende führen wir Sonderzüge zum unmittelbar neben unserem Bahnhof stattfindenden "Asendorfer Weihnachtsmarkt" und stellten auch unseren Lokschuppen als Raum für ein Kaspertheater zur Verfügung.

Nach einer zünftigen Silvesterparty gab es Neujahr statt der obligatorischen Sonderfahrt einen ordentlichen Spaziergang durch die nähere und weitere Umgebung von Bruchhausen-Vilsen.



Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Ende 1995 gab es Grund zur Freude: Mit den Wagen 2 und 147 konnten gleich 2 Wagen nach mehrjährigen Aufarbeitungen dem Fahrbetrieb übergeben werden. Beide sind auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf neu und stellen eine willkommene Ergänzung dar. Durch den Einsatz des Personenwagens 2 konnte erstmals bei den Nikolauszügen auf die Mitnahme von Triebwagen verzichtet werden.

1995 wurde trotz chronischen Personalmangels in der Werkstatt eine Menge bewegt. Dabei sind - wohl durch das umsichtige Handeln der Beteiligten - keine Arbeitsunfälle zu verzeichnen gewesen, was wir als Ziel für 1996 ebenfalls anstreben. Überhaupt haben wir uns für 1996 viel vorgenommen: Lok "Spreewald" soll am 1. Mai in Betrieb gehen und Lok "Franzburg" im Laufe des Jahres folgen. Außerdem streben wir die Fertigstellung der Diesellokomotiven V 1 und V 4 sowie des Akkutriebwagens T 46 an. Weiterer Schwerpunkt wird der Erhalt der betriebsfähigen Fahrzeuge sein. Der Verzicht auf die Inangriffnahme weiterer Großprojekte ist leider personell und finanziell zwingend vorgegeben, so daß manches wünschenswerte Projekt nach hinten verschoben werden muß.

Dampflok "Spreewald"

Die Installation der elektrischen Anlagen ist abgeschlossen, und die Lok wird endlackiert. Die Lok soll am 1. Mai 1996 in Betrieb gehen.

Dampflokomotive "Franzburg"

Der im Werk Görlitz fertiggestellte Kessel wird im Januar auf den Rahmen der Lok gesetzt. Die Tragfedern der Lok wurden von einem Fachbetrieb erneuert. Außerdem geschah in eigener Werkstatt: Aufhängungen der Federn erneuert, Halterungen für Dampfheizungs-hähne an Pufferbohlen angebracht, Bock der Umsteuerung grundüberholt, Aschkasten weitgehend erneuert, fast alle Armaturen und Ventile überholt. Außerdem wird der Schornstein in ursprünglicher Form wiederhergestellt, um den Schornsteinzug wieder an Steinkohlefeuerung anzupassen und damit die Kesselleistung etwas zu verbessern. Denn für die Verbrennung minderwertiger Brennstoffe änderte in den 50er Jahren das Raw Görlitz das Blasrohr und vergrößerte die Schornstein-Taille.

Dampflok 7s

Der Umbau der Pufferbohlen mit Einbau der Zug- und Stoßvorrichtungen nach DEV-Norm sowie den Anpassungen der Rahmenvertreibungen ist abgeschlossen. Auch die Bremszylinder befinden sich wieder an ihren angestammten Plätzen unter dem Führerhaus. Damit sind die notwendigen Anpassungs- und Sicherungsarbeiten dieses historischen Zeugen der Kleinbahngeschichte abgeschlossen, und die Lok hat ihren Platz in der Fahrzeughalle gefunden. Hier wird sie wettergeschützt aufbewahrt und Interessierten präsentiert, bis sie eines fernen Tages aufgearbeitet werden kann.

Diesellok V 1

Die Lackierungsarbeiten waren zum Redaktionsschluß nicht abgeschlossen.

Triebwagen T 42

Nach fast 25 Jahren störungsarmen Betriebes wurde im Dezember mit der Hauptuntersuchung begonnen. Zunächst werden Dachbeplankung ausgebessert und die Dachhaut erneuert. Rostschäden an der Verblechung des Wagenkastens werden ausgebessert und mindestens 2 der 4 Einstiegstüren neu verblecht. Die

Zug- und Stoßvorrichtungen werden grundüberholt. Die typischen eckigen Puffer bleiben selbstverständlich erhalten. Anschließend sollen die Drehgestelle, die Antriebsanlage und die Elektroinstallation hauptsächlich untersucht werden, darüber in den Werkstatt-Telegrammen der nächsten Jahre mehr.

Normalspur Triebwagen T 1

Im November wurden die Blattfedern von einem Fachbetrieb aufgearbeitet und die Federschaken erneuert. Am 28. 12. führte der Triebwagen die letzte Sonderfahrt 1995 zur allgemeinen Zufriedenheit durch.

Personenwagen Nr. 1

Durch Spenden unserer Vereinsmitglieder können wir trotz Ausfall der erwünschten Fördermittel zunächst die hölzerne Grundplatte des Wagenkastens entstehen lassen. Diese wird auf den fertigen Stahl-Rahmen gesetzt. Der weitere Fortgang der Arbeiten hängt vom Spendenfluß ab, nur mit Ihrer Spende kann der einzige vorhandene originale Wagen der Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf das 100jährige Jubiläum der Bahn betriebsfähig erleben.

Personenwagen Nr. 2

Der Wagen konnte rechtzeitig zu den Nikolausfahrten in Betrieb gehen. Der Wagen kam am 11. 7. 1992 nach Bruchhausen-Vilsen (zur Vorgeschichte s. DME 4/1992) und wurde einmal probegefahren. Mit Fördermitteln und nach einer Ausschreibung konnten wir den Wagen bei Bremer Waggonbau GmbH ausbessern lassen. Dort wurde vom 25. 11. 1992 bis 22. 10. 1993 erledigt: Ausbesserung der Rahmenlangträger durch Ersetzen korrodierter Bereiche und Montage der vom DEV beigestellten Pufferbohlen, Anbringen einer Spindel-Handbremse, weitgehende Neuverblechung des Wagenkastens mit Wiederherstellung der Wagenkastenversteifungen, Aufarbeitung der Einstiegstüren, Erneuerung der Bühnenverkleidungen, Wiederanbringung der Flachbänder auf dem Wagenkasten, Entfernen aller alter Anstriche und Neuaufbau einer Korrosionsschutzlackierung, Verglasung aller Fenster mit Sekurit-Einscheibensicherheitsglas, Ausbesserung des hölzernen Fußbodens.

In eigener Werkstatt wurde erledigt: Aufarbeitung der Drehgestelle, Bau neuer Zug- und Stoßvorrichtungen, Einbau einer Saugluft-, einer Druckluft- und einer Handbremse, Erneuerung der elektrischen Installation, Einbau einer Dampfheizung und einer Diesel-Warm- luftheizung (Webasto), Einbau Isolierplatten an Seitenwänden und Decke, Verkleidung der Wände und Decke mit Verleistung, Verlegung des Linoleum-Fußbodenbelages, Aufarbeitung der Sitzgestelle und -polster sowie der Rückenlehnen, Anfertigung und Montage der Gepäcknetze, Lackieren des Fahrwerkes und schließlich das Aufbringen der Beschriftung.

Die Aufarbeitung des Wagens 2 hat rund 125.000 DM gekostet - viel Geld, das gut angelegt sein dürfte. Wagen 2 war bis kurze Zeit vor seinem Zugang zum DEV noch in Betrieb und konnte komplett übernommen werden. Dies sollte nachdenklich stimmen, bevor auch der allerletzte total verwitterte Wagenkastentorso nach Bruchhausen-Vilsen geholt werden soll.

Personenwagen Nr. 8

Nun konzentrieren wir uns auf die Fertigstellung dieses Wagens. Die Arbeiten am Dach sind weitgehend abgeschlossen, die umlaufende die Dachhaut einfassende Holzleiste und die KAE-typischen Funken-schutzbleche sowie die Oberwagenlaternenhalter wurden montiert. Das fertig ausgebesserte Wagenkastengerippe wurde sorgfältig mit Holzschutzanstrichen behandelt, und mit der Montage der Innenverkleidung begonnen. Die Metallrahmen der 4 Fallfenster werden

erneuert und in die Führungen eingepaßt. Die Trittbretter mußten wir zur Sicherheit unserer Fahrgäste um eine Trittstufe ergänzen, ein, wie wir meinen, notwendiges Abweichen vom Ursprünglichen.

Personenwagen Nr. 13

Nach 25jähriger Unterbrechung steht das Fahrgestell seit Ende November auf eigenen Speichenradsätzen auf unseren Schienen. Z. Z. wird an der Wiederherstellung der Bremsanlage gearbeitet, die noch vor dem Aufsetzen des ausgebesserten Wagenkastens fertiggestellt werden soll.

Güterwagen Nr. 147

Seit Ende November steht der 4achsige Lenkachswagen nach 2jähriger Aufarbeitung als Eisenbahnfahrzeug und als Ausstellungsraum zur Verfügung. Der Wagen mußte in all seinen Metall- und Holzteilen gründlich ausgebessert werden, wie wir es von der Aufarbeitung von Güterwagen gewohnt sind. So wurden bis auf das Dach sämtliche hölzernen Teile gegen neue ausgewechselt. Das Dach wurde neu gedeckt. Die Metallteile wurden entrostet und lackiert, der Ersatz korrodierter Baugruppen war hier anders als z. B. bei vormaligen Inselbahnwagen nicht notwendig. Aber dafür hatten es Demontage und erst recht Montage der Fahrwerksteile in sich. Wer das Sammelsurium der vielen Teile gesehen hat, kann den Aufwand wohl ermessen, und obendrein sollten die Teile nicht nur zusammenpassen, sondern auch gut funktionieren! Nun sind wir stolz auf den interessanten Wagen, den wir in Anlehnung an sein Erscheinungsbild im Nagoldtal auch etwas abweichend von der DEV-Norm beschriftet haben.

Uwe Franz

DEV-Fahrzeugbestand

Stand 31. 12. 1995

Meterspurfahrzeuge	betrf.	abg.	in HU	ges.
Dampfloks	2	2	2	6
Dieselloks	1	1	2	4
Triebwagen	2	1	2	5
Personenwagen	13	6	3	22
Gepäckwagen	3	5	-	8
Güterwagen	19	11	-	30
Nebenfahrzeuge	5	6	-	11
Regelspurfahrzeuge				
Triebwagen	1	1	-	2
Personenwagen	1	-	-	1
Güterwagen	1	2	-	3
Summe	48	36	9	92

Oben: Links Fahrwerk Lok "Franzburg" und rechts Mallet-Lok 7s in der Fahrzeughalle, Dezember 1995

2. Reihe links: Wagen 8, 19. 12. 1995

2. Reihe rechts: Wagen 2, 6. 12.

3. Reihe: Einst und jetzt; Wagen 2 als HSA 556" ca. 1956, Foto Schreiber, und fast 40 Jahre später am 19. 12. 1995

Unten links: Fahrgestell des Wagens DEV 13, 19. 12. 1995

Unten rechts: Wagen 147 noch ohne Rahmenbeschriftung, 8. 12. 1995

Sieben Fotos: Uwe Franz

