

# Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

## Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Gerd Schmidt

### Die Museums-Eisenbahn braucht Ihre Spenden!

Hoffentlich haben Sie den Zahlungsträger, der dieser Ausgabe der DME beiliegt, nicht schon verärgert der "Ablage 13" zugeführt, bevor Sie mit dem Lesen hier angelangt sind. Und hoffentlich haben Sie sich noch nicht gefragt, ob der DEV nichts Besseres zu tun habe, als Bittelformulare drucken und beilegen zu lassen. Dazu die nachfolgenden Erläuterungen:

1.) Der DEV benötigte sowieso neue Überweisungsträger, und da sich die Druckkosten bei der Auflagenhöhe von ein paar hundert Stück mehr oder weniger kaum unterscheiden, haben wir uns für eine große Auflage entschieden.

2.) Die DME ist ja nicht nur als "Zeitschrift für Kleinbahn-Geschichte" ein wichtiger Bestandteil unserer musealen Betätigung, sondern ebenso unsere Vereinszeitschrift und damit das goldrichtige Instrument für Spendenaufrufe und das Streuen von Überweisungsträgern. Denn mit den Berichten über die Arbeiten in Bruchhausen-Vilsen an Fahrzeugen, Gleisanlagen und Bauten wird einer besonders interessierten Leserschaft quartalsweise eine Art "Rechenschaftsbericht" über die Verwendung der Gelder und der personellen Anstrengungen vorgelegt.

3.) Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf kann ohne Spenden nicht auskommen! In 1995 gingen Spenden in Höhe von 340.000 DM ein, knapp 30 % mehr als 1994. Dadurch haben sich die Spenden mittlerweile zur Haupteinnahmenquelle entwickelt. Sie machen mehr aus als die Einnahmen aus Fahrkartenverkauf plus Erlösen des Buchladens und Buffetwagens zusammen. Somit ist die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf auch in wirtschaftlicher Hinsicht längst mehr ein >Museum< als eine >Eisenbahn< geworden. Die Ansicht, die museale Betätigung koste nur Geld und ginge zu Lasten der Eisenbahn, ist somit widerlegt. Doch der erreichte Stand kann nur bei kontinuierlicher Förderung durch Spenden auch gehalten werden.

An dieser Stelle sei daher ein ganz herzliches Dankeschön an alle Spender gerichtet. Durch die Spenden konnten DEV-Schatzmeister und -Vorstand erhebliche Geldmittel für die Bewahrung der Kleinbahngeschichte in Bruchhausen-Vilsen bereitstellen. Und damit konnten die DEV-Aktiven Stahl, Holz und Farbe kaufen, elektrisch schweißen und warm duschen. Als Schatzmeister möchte ich mich bei Ihnen auch für das zum Ausdruck gebrachte Vertrauen hinsichtlich eines ordentlichen Umganges mit Ihren Spenden danken.

Neben Spenden erhält die Museums-Eisenbahn erfreulicherweise auch Zuschüsse. Diese sind immer zweckgebunden und dienen im wesentlichen der Verbesserung von Bahnanlagen und Gebäuden. Zuschüsse sind allerdings auch immer an das Aufbringen von eigenen Mitteln in gleicher Höhe – zumindest jedoch einem Drittel des Projektvolumens – gebunden. Das bedeutet für den DEV-Vorstand häufig, daß wir z. B. 65.000 DM an Spenden einwerben müssen, bevor wir einen Zuschuß von 135.000 DM für eine Gleisbaustelle verwenden dürfen. Und die beispielhaft genannten 200.000 DM sind im Gleisbau schnell ausgegeben.

Die meisten Spenden sind nicht an einen bestimmten Verwendungszweck gebunden. Der DEV-Vorstand kann somit entsprechend der Vereinssatzung und den Zielen unserer Museums-Eisenbahn über die Mittel verfügen.

Ein Teil der Spenden ist zweckgebunden z. B. für bestimmte Fahrzeuge oder für Schwellenbeschaffungen. Der DEV-Vorstand betrachtet diese Beträge als eine Verbindlichkeit gegenüber den Spendern, die selbstverständlich ausschließlich für den angegebenen Zweck verwendet werden. Darüber wacht auch unser Buchhalter Jürgen Meyer, indem er bei den regelmäßig aufgestellten Gegenüberstellungen von Soll und Haben aller internen Konten auf die Verwendung der zweckgebundenen Spenden hinweist.

In den letzten 3 Jahren ist zweckgebunden am meisten für Inselbahnfahrzeuge gespendet worden. Eingegangen sind 38.866 DM, denen Ausgaben für Kauf, Transport, Einlagerung und Miete von bislang 32.185,35 DM gegenüberstehen. So wird deutlich, daß wir uns auf die Beschaffung von 2 Weyer-Wagen beschränken mußten, was allerdings auch als ausreichend gelten kann, um diese einstmals bei vielen niedersächsischen Schmalspurbahnen weit verbreiteten Wagen museal zu bewahren.

An zweiter Stelle in der Gunst der Spender liegt die Mallet-Lok, für die in den letzten Jahren mehr als 33.000 DM eingegangen sind. Diese Mittel sind durch Kauf, Transport und Anpassungsarbeiten aufgebraucht, so daß für die Kosten einer Inbetriebsetzung noch keine zweckgebundenen Mittel zur Verfügung stehen.

Mehr als 22.000 DM Spendengelder sind für die Aufarbeitung des Wagens 1 der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf eingegangen. Diese Mittel wurden und werden dazu verwendet, den Wagenkasten zu dem erzgebirgischen Stellmacher zu bringen und das Wagenkastengerippe teilweise erneuern zu lassen.

Das dringlichste Projekt ist z. Z. die Fertigstellung des Sozialgebäudes für unsere Aktiven. Die Arbeiten sind aufgrund fehlender Mittel ins Stocken geraten, was jedoch sehr schädlich für den fertigen Rohbau ist. Zumindest Fenster, Türen und die Heizungsanlage müssen schnellstens eingebaut sowie das Mauerwerk schützende Außenputz aufgebracht werden.

Deshalb wollen wir Sie ganz herzlich bitten, von den beiliegenden Überweisungsträgern großzügigen Gebrauch zu machen. Vielen Dank dafür!

### Wer kann helfen?

Wir suchen dringend jemanden, die oder der in Heimarbeit oder in unserer Werkstatt eine überschaubare Anzahl Gepäcknetze knüpfen mag. Die Rahmen für die Gepäcknetze sind fertig aufgearbeitet und können bespannt werden.

Wer kennt eine Firma, die solche Netze knüpfen kann?

Hinweise, Tips oder "Hier-Rufe" richten Sie bitte an unsere Vereinsanschrift (s. S. 3)

Vielen Dank

Klaus Thiede

### Wieder ein Stück nach vorn

Anders als andere Bahnen war die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf auf Grund des Platzmangels immer auf sporadische, zeitlich begrenzte Ausstellungen angewiesen. Genannt seien hier die Ausstellungen zum 20- und 25-jährigen Jubiläum der Museums-Eisenbahn sowie die Fotoausstellungen anlässlich 50 Jahre Jumbo (1989) und 100 Jahre Franzburger Kreisbahnen (1994). Insbesondere die Ausstellung zum Gleisbau auf Kleinbahnen, die im Sommer 1986 inmitten unserer damals noch neuen Fahrzeughalle Besucher begeistert hat, wäre es wert gewesen, dauerhaft zu verbleiben oder zumindest wiederholt zu werden. Doch leider haben wir keine geeignete Ausstellungshalle.

Aber mit der Fertigstellung des Wagens 147 steht ein großräumiges Fahrzeug für kleinere Ausstellungen uneingeschränkt zur Verfügung. Er wurde mit der notwendigen elektrischen Ausrüstung und einem Messeschnellbausystem ausgestattet – ein vielversprechender Anfang. In ihm wird den Sommer 1996 über an allen Fahrtagen die Ausstellung "Ein Billett bitte ... Ein Blick in die Welt der Fahrkarte" zu sehen sein. Wir möchten damit unseren Fahrgästen einen kleinen Einblick in die Geschichte der Fahrausweise geben, die nicht auf Kleinbahnen beschränkt ist.

Diese Ausstellung soll der Einstieg in eine dauerhafte Vermittlungstätigkeit sein, die über die Museums-Zugfahrt hinausgeht. Besucher, die auf den Zug warten, können sich nicht nur die Zeit vertreiben, sondern schon vor der Zugfahrt darauf einstellen, ein Freilichtmuseum zu besuchen. Für künftige Ausstellungen denken wir an Themen wie:

Geschichte der Kleinbahnen (allg.)  
Geschichte der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf  
Geschichte der Kreis Altenaer Eisenbahn  
Geschichte der Spreewaldbahn  
Inselbahnen und Bäderverkehr auf Kleinbahnen  
Leben von Kleinbahnern  
Verladewesen (Lade- und Umladetechnik)  
Gleisbautechniken  
Modellausstellungen  
Uniformausstellungen  
Film- oder Diavorführungen  
Eisenbahnaktien und Notgeld  
Geschichte unserer Museums-Eisenbahn  
Die Eisenbahn in der Malerei.

Themen gibt es also genug. Und viele DEV-Mitglieder und Kleinbahnfreunde haben Schätze von Kleinbahnen gesammelt, die im Rahmen einer temporären Ausstellung einen Sommer lang von Tausenden Besuchern beachtet werden könnten.

Natürlich ist jeder Sammler und Kleinbahnfreund herzlich eingeladen, eine Ausstellung zu gestalten oder seine Schätze für eine Ausstellung leihweise zur Verfügung zu stellen. Da die Zeit zwischen dem 3. Oktober und dem 1. Mai für Abbau und Neubau einer Ausstellung zwar völlig ausreichend ist aber nicht überbemessen, würde ich mich über eine baldige Kontaktaufnahme freuen von Leuten, die die Ausstellungstätigkeit unterstützen können oder die sogar eine Ausstellung in 1997 (mit)gestalten wollen.

Klaus Thiede, Rudower Str. 134, 12351 Berlin, Tel + Fax 030 / 662 43 03.

Uwe Franz

**Triebwagen T 45**

Wie in DME 1/1996 erwähnt, hat der DEV am 19. 1. 1996 Triebwagen 699 101-2 vom AW Wittenberge übernommen. Der Beschaffung war eine Diskussion vorausgegangen, die bereits zu seiner aktiven Zeit auf der Insel Wangerooge um 1992 einsetzte. Wie immer gab es eine Menge von Argumenten für und gegen die Beschaffung abzuwägen. Alle ernstzunehmenden sachlichen Argumente müssen bewertet und gegeneinander abgewogen werden; ein Prozeß, der im Verlauf von Monaten und Jahren immer wieder nach pro und contra ausschlagen kann. Wir haben uns die Entscheidung in diesem Falle wirklich nicht leicht gemacht.

Letztendlich hat die drohende Verschrottung des Wagens den Ausschlag für die Beschaffung gegeben. Denn entgegen unserer Vermutungen interessierte sich keine andere Museumsbahn für den Wagen, und auch die zeitweise geplanten Umbauten zu einem offenen Aussichtstriebwagen oder zu einem zweimotorigen Schlepptriebwagen für die Harzer Schmalspurbahnen hatten sich ebenso zerschlagen wie Überlegungen, den Triebwagen durch die Lehrwerkstatt als Traditionsfahrzeug ausstellungsgerecht aufzuarbeiten. Durch die Unterstützung einiger spendenwilliger "Triebwagenfans" konnte der DEV für Kaufpreis, Transport und etwa 8 bis 10jährige Einlagerung in einer Scheune finanziell aufkommen, so daß der Vorstand schließlich die Zustimmung gab. Den Spendern gilt ein dickes Dankeschön!

Am 19. 1. 1996 kam T 45 von Wittenberge nach Bruchhausen-Vilsen. Und hier kann ich noch einmal für eine Spende danken: Die Fa. Harry Rhode Tiefbau aus Syke-Wachendorf hat uns für den Transport ihr Tiefladergespann samt Fahrer kostenlos überlassen! Und schließlich können wir uns bei der Werkleitung des AW Wittenberge bedanken, die durch ihre Unterstützung und ihr großzügiges Entgegenkommen den Erhalt des Fahrzeuges überhaupt erst ermöglicht hat!

Am Morgen des 20. 1. wurde der aus 3 Teilen bestehende "Bausatz" auf einem Gleisjoch vor einer Scheune in Bruchhausen-Vilsen zusammengesetzt. Die beiden Drehgestelle waren vor längerem ausgebaut worden, um den Wagenkasten auf regelspurigen Hilfsstellen im Werk verfahren und den Umbau besser planen zu können. In die Scheune mußte erst ein zusätzliches Tor eingebaut werden, so daß sich bei dem langen Winterwetter der Einzug bis zum 30. 3. verzögert hat. Mittlerweile steht der Triebwagen aber gut geschützt zusammen mit den Wagen 10, 20 und 114 in besagter Scheune.

**DEV T 45, Technische Daten**

|                          |                       |
|--------------------------|-----------------------|
| Hersteller:              | Waggonfabrik Wismar   |
| Baujahr:                 | 1933                  |
| Fabriknr.:               | 20 222                |
| Werksbezeichnung:        | Typ Frankfurt         |
| Gattung:                 | VT 4 dm               |
| Achsfolge:               | 2'B'                  |
| Höchstgeschwindigkeit:   | 45 km/h               |
| Sitzplätze:              | 42                    |
| Stehplätze:              | 16                    |
| Länge über Puffer:       | 11,95 m               |
| Breite:                  | 2,55 m                |
| Höhe:                    | 3,05 m                |
| Gesamtachsstand:         | 9,25 m                |
| Drehgestellachsst.:      | 1,60, 1,70 m          |
| Drehzapfenabstand:       | 6,25 m                |
| Raddurchmesser:          | 750 mm                |
| Dienstgewicht unbesetzt: | 11,5 t                |
| Dienstgewicht besetzt:   | 15,0 t                |
| Bremmengewicht:          | 8,6 t                 |
| Motor ab 1966:           | Daimler-Benz OM 352   |
| Motorleistung:           | 78 kW = 106 PS        |
| Getriebe ab 1966:        | Voith Diwabus 145 U 2 |
| Druckluftbremse:         | Westinghouse          |

**Geschichte des T 45**

In den 30er Jahren lieferte die Waggonfabrik Wismar nicht nur den legendären Wismarer Schienenbus in verschiedenen Spurweiten an niedersächsische Kleinbahnen, sondern 1933 bis 1937 auch vierachsige meterspurige Triebwagen des dem T 45 entsprechenden Typs. Nach dem Sitz des Auftraggebers benannte die Waggonfabrik Wismar die vom Landeskleinbahnamt Hannover initiierten Schienenbusse als "Typ Hannover" und die vierachsigen Meterspurtriebwagen als "Typ Frankfurt". Letztere Bezeichnung läßt sich dem Sitz der >Aktiengesellschaft für Bahnbau und Betrieb< zuordnen, die damals den Betrieb der Kleinbahn Bremen – Tarmstedt (Klb. Br – T) führte. Der Typ Frankfurt wurde für niedersächsische Kleinbahnen entwickelt, gebaut und jahrzehntelang auf niedersächsischen Strecken eingesetzt, so daß eine besondere regionale Zugehörigkeit für die Rettung des T 45 sprach.

Technisch weist der Triebwagen viele gleiche Konstruktionsmerkmale wie der Schienenbus T 41 der Museums-Eisenbahn auf. So wurde z. B. gleichermaßen konsequent auf Leichtbau gesetzt sowie Baugruppen aus der Serienfertigung des Kraftfahrzeugbaus übernommen. Sogar die heute noch bei T 41 vorhandenen Trommelbremsen gab es ursprünglich auch im Triebwagen "Frankfurt". Erst 1952 erhielt T 45 eine eisenbahntypische Druckluftbremse bei der Kleinbahn Emden – Pewsum – Greetsiel (EPG).

Der Triebwagen war ab 1933 auf der EPG im Krummhörn unterwegs. Zunächst hieß er einfach EPG T 1, und ab 1950 trug er die vom Niedersächsischen Landeseisenbahnamt (NLEA) zugewiesene Bezeichnung T 61. Nach Stilllegung der EPG wurde er 1964 an die Inselbahn Spiekeroog (IBS) verkauft. Dort absolvierte er am 9. 6. 1964 als IBS T 5 seine Abnahmefahrt und wurde fortan vor bis zu 8 Wagen langen Zügen zwischen dem Schiffsanleger und dem Ortsbahnhof eingesetzt. Für derartige Einsätze war der Leichtbautriebwagen nicht konzipiert, so daß er zwischen dem 13. 12. 1965 und dem 9. 6. 1966 bei der Fa. Schöma in Diepholz grundlegend umgebaut werden mußte. Außerdem hatte der Wagen die technische Nutzungsdauer – 30 Jahre – überschritten, so daß eine Sanierungsanstand. Der Triebwagen bekam einen neuen Motor, ein Strömungsgestriebe Voith Diwabus und eine Westinghouse-Druckluftbremse. Derart modernisiert erlebte der Triebwagen 1981 die Stilllegung der IBS.

Am 25. 6. 1981 wurde er mit dem Landeboot Harlestrand zur Nachbarinsel Wangerooge umgesetzt. Die dortige zur damaligen Deutschen Bundesbahn (DB) gehörende Inselbahn erteilte dem Triebwagen die computergerechte Betriebsnummer 699 001-4. Mit Verfügung der ZZZ Mainz der DB vom 18. 12. 1991 wurde der Triebwagen für ein einheitliches Bezeichnungsschema von DB und Deutscher Reichsbahn (DR) am 13. 8. 1992 in 699 101-2 umgezeichnet. Zu dem Zeitpunkt waren allerdings die Untersuchungsfristen seit einem guten halben Jahr abgelaufen. Offiziell abgestellt wurde der Triebwagen am 28. 7. 1993, nachdem bei einer Sonderfahrt die Bremsen versagt hatten und der Triebwagen ungebremst in Richtung des ehemaligen Ostanlegers durch den Bahnhof Wangerooge gefahren war.

Der Triebwagen war auf Wangerooge längst nicht mehr der Star, der er bei EPG und IBS gewesen ist, sondern wurde als günstiger Gelegenheitskauf behandelt. Anfangs wurde er noch regelmäßig nach den Einsätzen in den Lokschnitten gefahren, was aber seltener wurde. Vom mehrjährigen Verbleib unter freiem Himmel in gesunder, salzhaltiger Nordseeeluft gekennzeichnet, verließ der Triebwagen am 13. 9. 1993 die Insel. Nach einem Zwischenstopp im Bahnhof Sande kam er Anfang Oktober im Ausbesserungswerk Wittenberge an. Da sich o. g. Umbaupläne nicht umsetzen

ließen, stand Ende 1995 die Verschrottung an, die durch den DEV abgewendet wurde.

**Überlegungen zur musealen Nutzung**

Der heutige DEV T 45 ist zusammen mit dem bei der Härtsfeld-Museumsbahn vorhandenen T 33 der letzte erhaltene Triebwagen des Typs Frankfurt in der kurzen Bauform. In der längeren und stärkeren Bauform sind der zum Schlepptriebwagen umgebaute ehemalige T 100 der Geilenkirchener Kreisbahn bei der Selbkantbahn sowie WEG T 34 bei den Ulmer Eisenbahn-

**Lebensläufe Triebwagen vom Typ Frankfurt**

Wismar 1934 / 10 955

|         |  |
|---------|--|
| 1934    | an LAW                                 |
| 1950    | ⇒NLEA T 62                             |
| 1955    | Umbau zu (1A)'(A1)' bei StMB, Wunstorf |
| 1955    | an HSA T 62                            |
| 1963    | ⇒VGH T 62                              |
| 1967    | ausgemustert                           |
| 7. 1968 | verschrottet                           |

Wismar 1933 / 20 222

|             |                             |
|-------------|-----------------------------|
| 5. 1934     | an EPG T 1                  |
| 1950        | ⇒NLEA T 61                  |
| 1964        | an IBS T 5                  |
| 1966        | Umbau bei Schöma, Diepholz  |
| 25. 6. 1981 | an DB 699 001-4             |
| 1. 1. 1992  | ⇒DB 699 101-2               |
| 24. 7. 1993 | abgestellt                  |
| 9. 1993     | in AW Wittenberge verbracht |
| 19. 1. 1996 | an DEV T 45                 |

Wismar 1934 / 20 233

|             |  |
|-------------|--|
| 7. 5. 1934  | an Klb. Br. – T T 1                        |
| 1942 – 49   | abgestellt                                 |
| 3. 1956     | an Härtsfeldbahn WN T 33                   |
| 1960 – 62   | Neubau Wagenkasten bei Auwärter, Stuttgart |
| 1964        | Umbau Antriebsanlage                       |
| 27. 5. 1964 | Inbetriebnahme                             |
| 6. 6. 1973  | an Nb. Amstetten – Laichingen WEG T 33     |
| ab 1975     | Ersatzteilsender                           |
| 1984        | an Härtsfeld-Museumsbahn, HMB T 33         |
| 1985 – 1991 | Restaurierung in Neresheim                 |
| 9. 8. 1992  | Inbetriebsetzung                           |

Wismar 1935 / 20 249

|      |                             |
|------|-----------------------------|
| 1935 | an HSA T 1                  |
| 1950 | ⇒NLEA T 63                  |
| 1963 | ⇒VGH T 63                   |
| 1967 | abgestellt und verschrottet |

Wismar 1935 / 20 255

|             |  |
|-------------|--|
| 15. 5. 1935 | an Klb. Br. – T. T 2                         |
| 1942 – 49   | abgestellt                                   |
| 1956        | an Nb. Amstetten – Laichingen, Ersatzteilsp. |
| 1961        | verschrottet                                 |

Wismar 1936 / 20 264

|             |                               |
|-------------|-------------------------------|
| 1936        | an Geilenkirchener Krb. T 100 |
| Ende 50er   | Umbau zu Schlepptriebwagen    |
| 30. 6. 1971 | abgestellt                    |
| 1975        | an Selbkantbahn, IHS T 100    |

Wismar 1937 / 20 270

|             |                           |
|-------------|---------------------------|
| 27. 5. 1937 | an Klb. Br. – T T 3       |
| 1942 – 49   | abgestellt                |
| 1956        | an Härtsfeldbahn, WN T 32 |
| 1972        | verschrottet              |

Wismar 1937 / 20 279

|             |   |
|-------------|---|
| 17. 8. 1937 | an Klb. Br. – T. T 4,                   |
| bis 1950    | mietweise bei Euskirchener Kreisbahn    |
| 1956        | an Nb. Amstetten – Laichingen, WEG T 34 |
| 1960        | Umbau bei Auwärter, Stuttgart           |
| 1982        | abgestellt                              |
| 1985        | an Ulmer Eisenbahnfreunde, UEF T 34     |

freunden erhalten geblieben. Alle 4 Triebwagen wurden im Laufe der Zeit gründlich umgebaut, insbesondere T 33 und T 34 haben mit ihren neuen Wagenkästen kaum noch Ähnlichkeit mit dem ursprünglichen Erscheinungsbild.

Da von 1955 bis 1967 ein baugleicher Triebwagen bei der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf (HSA) eingesetzt wurde, paßt T 45 besonders gut nach Bruchhausen-Vilsen. Wenn wir auch nicht die HSA nachstellen wollen, haben wir als Nebeneffekt mit T 45 alle Bauformen der von der HSA einstmals eingesetzten Triebwagen im wesentlichen nun auch bei der Museums-Eisenbahn, wie nachstehende Aufstellung zeigt:

HSA T 42 ➤DEV T 41, Wismarer Schienenbus  
HSA T 62 ➤DEV T 45, Wismar, Typ "Frankfurt"  
HSA T 65 ➤DEV T 44, Talbot, Typ "Eifel"  
HSA T 67 ➤DEV T 43, AEG-Benzoltriebswagen

Triebwagen vom Typ Frankfurt waren im heutigen Niedersachsen am weitesten verbreitet und bei folgenden Kleinbahnen im Einsatz:

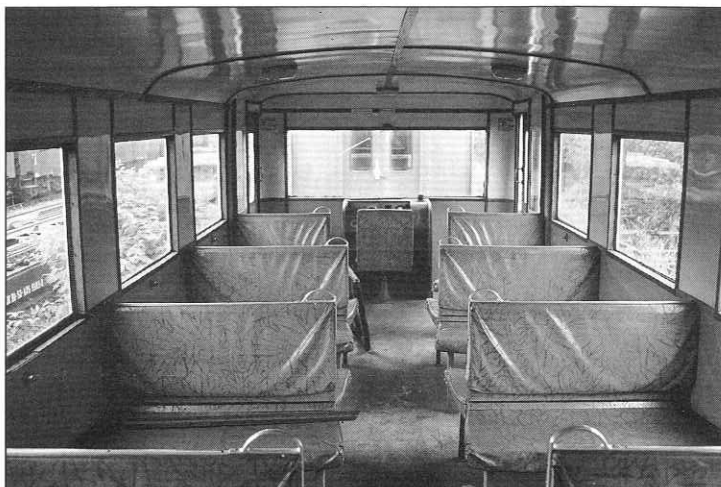
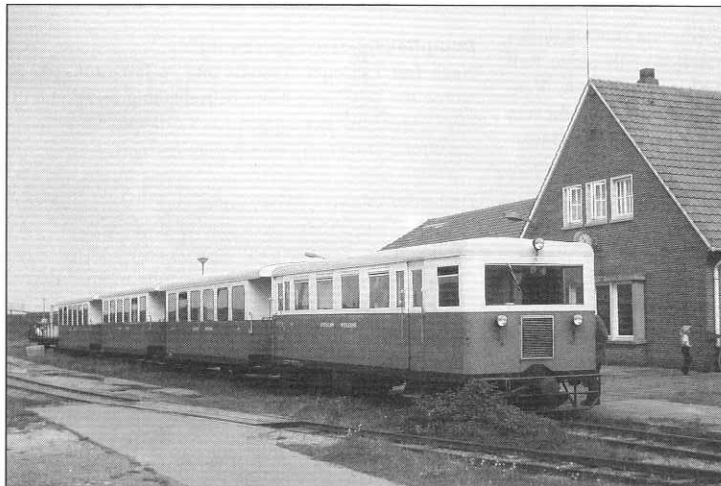
Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf  
Kleinbahn Bremen – Tarmstedt

*Oben links: Eine harmonische Zugarnitur bilden Trieb- und Beiwagen der Inselbahn Spiekeroog. Triebwagen und ein Beiwagen befinden sich heute in Bruchhausen-Vilsen. 12. 8. 1980, Foto: Christian Schröder*

*Oben rechts: Der Wagenkasten auf Hilfsgerüsten im AW Wittenberge, Juni 1994*

*Unten: Innenansicht und das angetriebene Drehgestell, 1995, AW Wittenberge*

3 Fotos: Uwe Franz



Kreisbahn Emden – Pewsum – Greetsiel  
Kleinbahn Leer – Aurich – Wittmund  
Steinhuder Meer-Bahn  
Inselbahn Spiekeroog  
Inselbahn Wangerooge  
Regenwalder Kleinbahn  
Euskirchener Kreisbahn  
Geilenkirchender Kreisbahn  
Nebenbahn Amstetten – Laichingen  
Härtsfeldbahn

Von einigen der genannten Kleinbahnen befinden sich weitere Fahrzeuge bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. Somit könnten wir nach einer Aufarbeitung mit T 45 mehrere Züge bilden, wie sie zuvor auf Kleinbahnen im Einsatz waren.

Doch nach derzeitigem Planungsstand liegt eine Wiederherstellung des Triebwagens in ferner Zukunft. Denn obwohl der Wagenkasten etwas besser zu sein scheint, als der des T 44 bei Kauf des Triebwagens, muß von einem etwa gleichen, mehrjährigen Arbeitsaufwand ausgegangen werden. Und in der Werkstatt genießen die langjährig bei der Museums-Eisenbahn eingesetzten Triebwagen T 41 und T 42 erst einmal Vorrang. Demzufolge müssen die noch nicht verbrauchten Spendengelder mittelfristig für die Kosten der Unterbringung verwendet werden.

Dennoch haben wir uns schon einige Gedanken über die Aufarbeitung des Fahrzeuges gemacht. Momentan gehen wir von einer Wiederherstellung seines letzten Zustandes – also als Schlepptriebswagen im Erscheinungsbild der 60er und 70er Jahre aus. Denn auch diesen Zeitraum gilt es zu dokumentieren, und eine Rekonstruktion des ursprünglichen Zustandes würde einen neuen Triebwagen nahezu ohne jede übernommene historische Substanz entstehen lassen. Aber darüber können wir ja noch jahrelang diskutieren.

Hartmut Brandt

## Schwesterfahrzeuge des T 45

Am 6. 8. 1964 fiel mir Triebwagen T 5 auf Spiekeroog, der heutige DEV T 45, durch sein extrem gepflegtes Äußeres auf. Zusammen mit 2 grün lackierten der 3 von der HSA übernommenen Reisezugwagen gab es eine besonders ansprechende Personenzugarnitur. Da der DEV mit Wagen 2 inzwischen einen dieser 3 früher auf der HSA verkehrenden Personenwagen gerettet hat, kann in Bruchhausen-Vilsen sowohl eine stilreine IBS- als auch eine entsprechende HSA-Garnitur gebildet werden.

Denn ein dem T 45 baugleicher Triebwagen wurde an die Kreisbahn Leer – Aurich – Wittmund (LAW) geliefert, doch kam er später als T 62 zur HSA. Dafür wurde er in der Werkstatt der Steinhuder Meer-Bahn in Wunstorf grundlegend umgebaut, da die Werkstattkapazität in Hoya nicht ausreichte. Der Wagenkasten von T 62 wurde durch einen 17 cm hohen Rahmen verstärkt und der Motor unter den Wagenboden verlegt, wodurch das Fahrzeug insgesamt höher wurde und auch etwas hochbeinig wirkte. Die Kühleröffnung in der motorseitigen Stirnwand wurde mit einem Blech verschlossen. Später war der Triebwagen ohne Motor in Bruchhausen-Vilsen abgestellt, bis er unter Aufsicht der Feuerwehr "warm abgebrochen" wurde. In letzten Moment soll man sich noch des Dieselrestes im Tank erinnert haben.

Die nicht weit gelegene Kleinbahn Bremen – Tarmstedt war mit 4 Triebwagen dieser Bauart sogar eine Art "Hochburg". Nach Stilllegung dieser Kleinbahn am 29. 1. 1956 war den Triebwagen zunächst ein besseres Schicksal beschieden, denn die Frankfurter Betriebsführungsgesellschaft hatte eine Verwendung auf 2 schwäbischen Schmalspurbahnen.

Manfred Nordloh

## Betriebsstatistik 1995

Aus Fahrtberichten, Belegblättern, Zugnummernlisten, Fahrplananordnungen und Aufzeichnungen des örtlichen Betriebsleiters wurden nachfolgende Ergebnisse ermittelt, soweit die Unterlagen verfügbar und lesbar waren. Da gerade letzteres herzustellen, einem namhaften Schriftsachverständigen Arbeit bereitet hat, sei die Bitte um entsprechende Sorgfalt an alle Eisenbahn-Betriebsbediensteten gerichtet.

Als wichtigstes Betriebsergebnis ist für 1995 festzuhalten, daß der umfangreiche Betrieb auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf entsprechend einer Nichtbundeseigenen Eisenbahnordnungsgemäß und vor allem unfallfrei durchgeführt wurde! Dafür gilt unser Dank allen Eisenbahn-Betriebsbediensteten.

An 180 Betriebstagen in 1995 und damit an rechnerisch jedem zweiten Tag im Jahr wurde Betrieb auf der Museums-Eisenbahn durchgeführt. An 49 Tagen gab es Planbetrieb, an 43 Tagen fuhren Sonderzüge und an 88 Tagen fuhren Arbeits- und Dienstzüge.

Insgesamt fanden 690 Zugfahrten statt. Darunter waren 319 Dampfzüge nach Planbetrieb und 44 dampfgeführte Sonderzüge. Es gab 118 Triebwagenfahrten, von denen 42 als Sonderzüge verkehrten. Insgesamt 209 Dienstzüge verkehrten betriebsintern.

Da relativ häufig an Fahrplantage auch Sonder- und Dienstzüge verkehrten, mußte die Zugleitung an 21 Betriebstagen besetzt werden. D. h. der Mehrzugbetrieb im Zugleitverfahren ist auf unserer Museums-Eisenbahn mittlerweile eine gewohnte Betriebsform geworden.

Die Laufleistungen der Triebfahrzeuge summieren sich auf 5.121 km und die der Wagen auf 15.926 km. Die Personale führen in der Summe 20.019 km auf unserer Museums-Eisenbahn, auf 7,8 km Streckenlänge immerhin eine halbe Weltumrundung. Der Schnitt von 4 Personenkilometer auf einen Triebfahrzeugkilometer offenbart auch den hohen Personalaufwand dampfgeführter Reisezüge.

All diese Leistungen sind natürlich gering im Verhältnis zur Bremer Straßenbahn AG und anderen großen Verkehrsbetrieben. Aber sie übersteigen schon so manche Güter-Eisenbahn, und bei ihrer Einschätzung darf nicht verkannt werden, daß sie alle von Menschen in ihrer Freizeit erbracht wurden. Und obendrein ist nur ein geringer Anteil der Museums-Eisenbahn-Betriebsbediensteten auch beruflich Eisenbahnerin oder Eisenbahner – die meisten haben sich das benötigte Know-how und die erforderlichen Prüfungen nebenberuflich angeeignet bzw. abgelegt. Wir können wohl mit Recht stolz auf unsere Museums-Eisenbahn sein, und bei dieser Aussage sei einmal vom örtlichen Betriebsleiter das Schwergewicht auf "Eisenbahn" im Wort Museums-Eisenbahn gelegt.

Uwe Franz

## An alle Aktiven und ehemaligen Aktiven

Für unsere Türen und Vorhängeschlösser betreiben wir eine umfangreiche Schließanlage mit mehr als 150 Schlüsseln verschiedener Abstufungen. Doch durch neue Einsteiger und neue Qualifikationen müssen dauernd Schlüssel nachbestellt werden, und jeder Schlüssel kostet etwa 40 DM. Da andererseits mancher Museums-Eisenbahner mittlerweile nur noch selten kommen kann oder das Geschehen als passives DEV-Mitglied verfolgt, würden wir gerne die kaum noch bzw.

die nicht mehr benötigten Schlüssel den aktiveren Museums-Eisenbahnern zuteilen

Deshalb bitten wir jede/n Museums-Eisenbahner/in um Prüfung, ob sie oder er den erhaltenen Schlüssel wirklich noch benötigt oder diesen auch gut zurückgeben kann. Natürlich wollen wir mit diesen Zeilen niemanden von der Mitarbeit bei der Museums-Eisenbahn ausschließen – auch nicht von einer nur gelegentlichen Mitarbeit. Im Gegenteil wollen wir damit erreichen, daß Neueinsteiger und Aktive so schnell, so unkompliziert und so billig wie möglich mit Schlüsseln versorgt werden können. Natürlich gilt das auch für alle Museums-Eisenbahner, die auf diesen Aufruf hin ihren Schlüssel zurückgeben und zu einem späteren Zeitpunkt wieder stärker mitmachen wollen.

Wir würden uns freuen, wenn nicht mehr benötigte Schlüssel bis zum 3. Oktober an die Vereinsanschrift (s. Impr. S. 3) geschickt oder im Bahnhofsbüro oder bei Uwe Franz in Bruchhausen-Vilsen persönlich abgegeben würden. Vielen Dank für Euer Verständnis.

Uwe Franz

## Muselbahn-Telegramm

Durch den langen und harten Winter, der auch Ende März kaum von seiner Kraft verloren hatte, kamen fast alle Aktivitäten unter freiem Himmel zu Erliegen. Besonders hart traf es unsere Gleisbauer, die am 25. Januar ca. 225 m Gleis zwischen Klosterheide und Arbste in der Absicht demontiert hatten, diese ohne großen Zeitdruck zu erneuern. Doch ist nun so großer Verzug eingetreten, daß zur Saisonöffnung entweder Schienenersatzverkehr zwischen Heiligenberg und Arbste stattfindet oder es bis dahin ein "Herzschlagfinish" gegeben hat.

Auch Bau der Umladehalle sowie des Busbahnhofes ist bis 1. Mai kaum fertigzustellen. Auf jeden Fall werden Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen, Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya und DEV an diesem Tag das Vorhandene feierlich einweihen. Die Bauarbeiten an der Umladehalle lassen die beeindruckenden Ausmaße bereits erkennen. Vom Bahnsteig aus gesehen, wird die Halle den dahinterliegenden Supermarkt gut verdecken.

Trotz des Winterwetters wurde weiter am Sozialgebäude gearbeitet. Mit Hilfe einiger Heizlüfter und warmer Gedanken wurde der Spindraum verputzt und Ende Januar bezogen, damit der teure Wohncontainer zurückgegeben werden konnte. Nun sollen so schnell wie möglich Fenster und Außentüren gebaut und eingesetzt werden, um das Bauwerk abzudichten.

Von Mitte Januar bis Anfang März fuhren T 1 und TA 3 an jedem Sonnabend für "Kohl- und Pinkelfahrten", z. T. schneebedingt jedoch nur zwischen Eystrup und Hoya.

Gemeinde Bruchhausen-Vilsen und DEV haben im ersten Quartal verstärkt um Fahrgäste für die 30. Fahrseason unserer Museums-Eisenbahn geworben. Im Februar wurden die Messen "Freizeit + Reisen", Oldenburg, "Auto – Boot – Freizeit", Hannover und die Bremer Bürgerpark-Tombola besichtigt. Auch sonst haben unser Kundenbetreuer Erhard Hinterthaler und seine Frau gezielt Schulen, Verwaltungen, Banken und andere Unternehmen in der Umgebung angesprochen.

Diese Werbung ist notwendig für den Erfolg: In 1995 gab es 55.270 Beförderungsfälle, eine Steigerung gegenüber 1994 um 2 % und das drittbeste Ergebnis (1989 62.311, 1991 60.809 Beförderungsfälle). Dabei nahmen Gruppenfahrten in planmäßigen Zügen um 14 % gegenüber dem Vorjahr zu, was Bestätigung für

gezielte Werbung sowie gute Koordination ist.

Am Sonnabend, den 17. 2. 1996, haben wir uns in Anbetracht des herrlichen Winterwetters mit Schnee und Sonnenschein spontan eine Sonderfahrt mit Lok "Plettenberg" nach Heiligenberg gegönnt, statt des geplanten Arbeitszuges mit Diesellok. Die eiligst herangeflogenen Fotografen und unsere Gleisbauer erlebten bei zahlreichen Scheinfahrten allerbesten optischen und akustischen Genuß. Bei einem derartigen Erlebnis wird man sich des Erfolges und der Entschädigung für die Mühen und Ärgernisse erst so richtig bewußt.

Uwe Franz

## Werkstatt-Telegramm

In unserer gut heizbaren Werkstatt halle spielten klirrende Kälte und Schnee keine Rolle. Es wurde fleißig gearbeitet, und insbesondere das "Rentermeeting" zu Anfang Februar war ein Erfolg. Lok "Franzburg" wurde zusammengesetzt und ist bis auf einige fehlende Rohrleitungen und Endlackierung so gut wie fertig. Mit "Spreewald", V 1 und T 46 werden zum 1. Mai drei Triebfahrzeuge nach z. T. mehrjährigen Aufarbeitungen wieder dem Fahrbetrieb übergeben.

Ende März konnte eine aus 8 Windenböcken bestehende Hebeanlage übernommen werden. Auch ein anderer langgehegter Wunsch ging in Erfüllung: Von der DB AG wurde ein Güterwagen der Bauart G 10 zwar mit fehlendem Bremsenhaus aber in verhältnismäßig gutem Zustand übernommen (DEV/VGH Gw 6). Die Verbreiterung muß erneuert werden, um den Wagen mittelfristig betrieblich als Fahrradtransportwagen und museal als "normaler gedeckter Güterwagen" zur Demonstration des kombinierten Verkehrs auf Schmalspurbahnen zu nutzen

### Dampflokomotive "Spreewald"

Nach fast 7jähriger Abstell- und Aufarbeitungsdauer wurde die Lok Ende März betriebsfähig fertiggestellt. Nach Abschluß der letzten Lackierungsarbeiten wurden Probefahrten erfolgreich durchgeführt.

### Dampflokomotive "Franzburg"

Am 25. 1. 1996 traf der neue Kessel aus dem AW Görlitz in Bruchhausen-Vilsen ein und wurde noch am selben Tag aufgesetzt. Nach dem Montieren der Kes-

*Oben links: "Sonne, Dampf und Pulverschnee" war schon immer eine beeindruckende Kombination. Lok "Plettenberg" mit Zug in Heiligenberg, 17. 2. 1996*

*Oben rechts: Geschafft, T 45 kann geschützt in einer Scheune untergebracht werden, 30. 3. 1996*

*Mitte links: Kessel von Lok "Franzburg" am Tag der Dampfdruckprobe im AW Görlitz, 23. 1. 1996, Foto: Gerhard Moll*

*Mitte rechts: DEV/VGH Gw 6 in Hoya, 30. 3. 1996*

*Unten: Das dem Ursprung angenäherte Erscheinungsbild von Lok "Spreewald" läßt die Liebe zur ästhetischen Perfektion der Konstrukteure erneut aufleben, 6. 4. 1996*

5 Fotos: Uwe Franz

selverkleidungen wurden die seitlichen Kohlenkästen und das Führerhaus-Oberteil angebaut. Durch den neuen Schornstein wirkt die Lok schon fast fertig, es fehlen aber noch Rohrleitungen. Zum Redaktions-schluß wird die Lok weiter komplettiert und lackiert, so daß sie Anfang Mai ausgestellt werden kann. Bis zur Jahresmitte wollen wir die Maschine betriebsfähig fertigstellen und entsprechend lackieren.

#### Dampflokomotive "Hermann"

erhielt einen neuen Aschkasten, dessen Montage besonders schwierig war, weil der Stehkessel im eingebauten Zustand schlecht zugänglich ist. Der Rahmen-wassertank wurde entrostet und konserviert.

#### Diesellok V 1

Nach vierjähriger Aufarbeitung von Motor und Lok wird V 1 voraussichtlich ab Mitte April wieder betriebsfähig sein.

#### Triebwagen T 42

Die Dachhaut wurde vollständig erneuert und einige aufgequollene Wand- und Deckenverkleidungsplatten innen wurden erneuert. Die Einstiegstüren wurden neu hergestellt und die Schürzen an beiden Längsseiten neu verblecht. Die Zug- und Stoßvorrichtungen werden grundüberholt.

#### Triebwagen T 44

Die Beläge der Kupplung zwischen Motor und Getriebe wurden Ende Januar erneuert.

#### Triebwagen T 46

Nach fast 2jähriger Abstell- und Aufarbeitungsdauer wurde die Hauptuntersuchung erfolgreich abgeschlossen. Aufgrund der geringen Laufleistung und des guten Zustandes fielen keine größeren Arbeiten an. Allerdings wurden die Fußcontroller, die das Überreißen von Funken verhindern und den Fahrschalter

schonen sollen, unter jedem Führerstand aufwendig instandgesetzt und eingebaut.

#### Personenwagen 8

Der Innenraum ist verkleidet, lasiert und endlackiert worden. Die Fenster sind neu verglast und von innen bereits verleistet. Die Außenlackierung ist fertiggestellt. Gegenwärtig wird die Dampfheizung eingebaut und die Verrohrung für die Saugluftbremse montiert.

#### Personenwagen 13

An der Rekonstruktion der Görlitzer Gewichtsbremse wird weiterhin gearbeitet. Da bis auf das gußeisene Bremsgewicht alle Teile neu angefertigt werden müssen, ist sie sehr aufwendig.

#### Güterwagen 132

Der kleinste Flachwagen kam Ende März zur Hauptuntersuchung in die Werkstatt.

