

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf

Robert Angerhausen

Lok „Franzburg“ bei der Selfkantbahn

Nachdem im Sommer Lok 99 6101 der Harzer Schmalspurbahnen einige Wochen auf der Selfkantbahn verbrachte, ist seit 20. 9. 1996 Lok „Franzburg“ des DEV dort im Einsatz. Noch kurz zuvor, am 14. 9. stellten sich anlässlich eines Schiebeeinsatzes auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf Probleme mit einer Strahlpumpe heraus. Ein DEV-Mitglied aus Bruchhausen-Vilsen fuhr Anfang der Woche extra nach Hilchenbach, um aus der Mollschen Werkstatt eine Ersatzpumpe zu holen. Sie wurde eingebaut und geprüft. Am 19. 9. konnte „Franzburg“ auf einen von der Selfkantbahn angemieteten Tieflader eines niederländischen Fuhrunternehmens verladen werden und traf am 20. 9. um 7.15 Uhr in Schierwaldenrath ein.

Um beim Abladen zu helfen, war der Autor mit dabei. „Zur Freude der Selfkantbahner“ stellte sich heraus, daß die Lok für den Einsatz auf der Selfkantbahn falsch herum auf dem Tieflader stand. Deshalb mußten wir zunächst die Wagenhalle freiräumen, den Tieflader hineinfahren, Rampe abladen und anbringen, die Lok losbinden und mit einem G-Wagen als Zwischenwagen vom Tieflader ziehen bis – ja bis die vorderen Bahnräume im Weg waren. Diese wurden schnell abgeschraubt, und um 8.45 Uhr stand Lok „Franzburg“ auf den Gleisen der Selfkantbahn.

Kurzentschlossen wurde für einen bestellten Sonderzug unsere „Franzburg“ angeheizt. Transportschäden wurden nicht festgestellt, und die anwesenden öBl und LfB gaben nach Durchsicht der Papiere ihre Zustimmung zum Einsatz der fremden Lok. So konnte um 13.00 Uhr mit Günther Steinhauer als Heizer, Willi Friedrichs als Lotsen und dem Autor als Lokführer – handgebremst – auf die Fahrt gehen.

Es ist schon ein merkwürdiges Gefühl, mit der „eigenen“ Lok auf einer anderen Strecke zu fahren. Von den Fachleuten wurde insbesondere der De-Limon-Dampfsichtöler bestaunt, und unser Lotse konnte sich als ehemaliger Lokführer der Geilenkirchener Kreisbahn noch gut an diese Öler erinnern. Auch von der Reisegruppe wurde die Lok bestaunt, und viele Fragen waren zu beantworten. Später trudelten auch die ersten IHS-Aktiven zum Wochenende ein und waren von der „süßen, niedlichen, kleinen Spielzeug-Lok“ begeistert. Mancher von ihnen kannte „Franzburg“ bislang nur von Bildern.

Am 22. 9. war „Franzburg“ mit Wolfgang Moll im Einsatz, und (nach Redaktionsschluß) wird der Autor zusammen mit DEV-HeizerInnen die Lok fahren. Am 3. und 6. 10. soll „Franzburg“ zusammen mit Lok 20 eingesetzt werden, am 4. und 5. 10. alleine und am 10. 11. zusammen mit Lok 5 „Regenwalde“ fahren – anlässlich der VDMT-Tagung und des 150. Geburtstages von Friedrich Lenz.

Dr. Otto Happel

Liebe Mitgliederinnen, liebe Mitglieder,

das Jahr neigt sich dem Ende zu, und der Deutsche Eisenbahn-Verein blickt auf eine unfallfreie Saison zurück, die Fahrgastzahlen konnten leicht gesteigert werden, ebenso wie der Umsatz.

Dafür zunächst einmal an alle den Dank des Vorstandes, an all diejenigen, die aktiv vor Ort zum Betrieb der Bahn beigetragen haben, ebenso aber auch an die, die durch ihren Beitrag und/oder durch Spenden den Betrieb überhaupt erst möglich gemacht haben.

Die allgemeine wirtschaftliche Situation, die eingeschränkte Verfügbarkeit privater Geldmittel wird auch Folgen für den Betrieb der Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands haben.

Dazu kommt ein verändertes Freizeitverhalten. Alle Organisationen und Vereine, die auf die ehrenamtliche Mithilfe von Frauen und Männern angewiesen sind, beklagen einen erheblichen Abmangel an freiwilligen Helfern. Das betrifft den Deutschen Feuerwehrverband ebenso wie Schützenvereine, das DRK ebenso wie einen Trachtenverein. Oder eben auch eine Museums-Eisenbahn.

Seit etwa 35 Jahren beklagen die Vorsitzenden des DEV und/oder aber die entsprechenden Verantwortungsträger den Mangel an Arbeitskräften. Es ist einfach so, daß die Aktiven vor Ort überlastet sind, jede zusätzliche Arbeitskraft eine Entlastung der über die Maßen beanspruchten Mitglieder der Rotte, der Werkstatt oder der allgemeinen Bediensteten.

Hier sind nicht nur qualifizierte Leute gefragt, hier kann jeder an irgendeiner Stelle helfen. Unser Betrieb ist so umfangreich, daß für jede Ausbildung, für jedes Alter, für jede Qualifikation sich ein entsprechender Platz findet.

Mit Stolz und Freude blicken wir auf die jüngste Generation unserer Lokführer zurück. Es ist die „Wachablösung“ derjenigen, mit denen vor 35 Jahren der Betrieb angefangen hat.

Um auch weiterhin engagierte und qualifizierte Mitarbeiter möglichst aus den eigenen Reihen rekrutieren zu können, denkt der Vorstand an den Aufbau einer Jugendgruppe. Hierzu ist es aber erforderlich, daß zunächst einmal sich ein oder zwei auf diesem Gebiet erfahrene Mitgliederinnen und Mitglieder finden, die den Kern dieser Mannschaft bilden und die Führung übernehmen.

Schon immer war es so, daß der Nachwuchs aus den eigenen Reihen kam. Verstärkt durch engagierte und gutwillige Mitmenschen, die von außerhalb zu uns gestoßen sind. Die Ausbildung eines qualifizierten Nachwuchses für alle Betriebsbereiche in eigener Hand erscheint umso wünschenswerter, als sich die gesamten Freizeitbedingungen für junge Menschen durch Computer, Video, Techno und gestiegene Ansprüche an die Gesellschaft

verändert haben. Hier sehen wir eine Lücke, die wir gerne besetzen möchten. Fühlt sich jemand qualifiziert und berufen, hier Vorbild und Organisator zu sein?

Das geringer gewordene Spendenaufkommen, die eingeschränkten Mittel zwingen uns aber auch, über andere Formen des Betriebes nachzudenken. An dem Betrieb der Museums-Eisenbahn soll nach Möglichkeit nichts geändert werden, soweit sich das mit den finanziellen Ressourcen in Einklang zu bringen ist.

Die Normalspur wollen wir aber intensiver als Zubringer und auch als „Weser – Geestrand-Expreß“ touristisch nutzen, vielleicht den Betrieb hier sogar kommerzialisieren. Hierüber wird noch nachgedacht werden müssen. Hier wird auch auf der Mitgliederversammlung darüber diskutiert werden müssen.

Schon heute aber bitte ich diejenigen, die einen „zündenden Namen“ für unsere Normalspurstrecke haben, sich im Bahnhofsbüro zu melden. Unter „Museums-Eisenbahn“ kann sich der Kunde schon etwas vorstellen, unter „Normalspur-Triebwagen“ eben vor sehr wenig. Hier wäre eine griffige Bezeichnung eine erhebliche Marketing-Hilfe für das Bahnhofsbüro.

Der Vorstand benutzt die Gelegenheit, allen Mitgliedern, Freunden und Spendern an dieser Stelle ganz herzlich für ihre Einsatzbereitschaft für die Museums-Eisenbahn zu danken. Wir alle wünschen Ihnen schon heute einen gesunden Jahreswechsel und ein frohes Fest.

Wir würden uns freuen, Sie recht häufig in Bruchhausen-Vilsen begrüßen zu können,

Ihr Dr. Otto P. Happel und der DEV-Vorstand

Bund gemischt

Preußischer Zugführer

Potsdam/Bruchhausen-Vilsen (fri). Seit er seine erste elektrische Eisenbahn geschenkt bekam, dreht sich bei Oberstabsfeldwebel Bruno Rebbelmund aus Potsdam alles um die Bahn. Es sind aber nicht die großen und schnellen Züge, die es ihm angetan haben. Das Herz des Unteroffiziers hängt an den deutschen Kleinbahnen, mit allem was dazugehört. So ist er seit 15 Jahren im Vorstand des Deutschen Eisenbahn-Vereins und widmet diesem Hobby den Großteil seiner Freizeit. Unter anderem arbeitet er auch noch ehrenamtlich in der nationalen und internationalen Museumseisenbahnszene mit. Gewohnt Uniform zu tragen, bereitet OstfW Rebbelmund auch das Anziehen von historischen Dienstbekleidungen wie z. B. die eines preußischen Zugführers der Jahrhundertwende kein Problem.

[Heer, Die Truppenzeitschrift, 8/1996]

Terminvorschau der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen

- 30. 11. / 1. 12. 1996: Nikolausfahrten
- 7. / 8. 12. 1996: Nikolausfahrten
- 14. / 15. 12. 1996: Nikolausfahrten
- 21. / 22. 12. 1996: Nikolausfahrten
- 30. / 31. 3. 1997: Ostern, Triebwagenfahrten ab Bruchhausen-Vilsen
- 19. / 20. 4. 1997: Putzwochenende
- 19. 4. 1997: Dienstuderricht für Eisenbahnbetriebsbedienstete
- 26. 4. 1997: Jahreshauptversammlung
- 1. 5. 1997: Eröffnung der 31. Fahrsaison
- 8. 5. 1997: Himmelfahrt, Normalbetrieb
- 18. / 19. 5. 1997: Pfingsten, verst. Fahrbetrieb
- 21. / 22. 6. 1997: Historischer Tag, Güterverkehr, verstärkter Fahrbetrieb
- 12. 7. 1997: Schlemmer-Expreß, Voranmeldung erforderlich
- 14. / 15. 7. 1997: Schulfahrten
- 2. / 3. 8. 1997: Tage des Eisenbahnfreundes, verstärkter Fahrbetrieb
- 8. / 9. 8. 1997: Kinder-Ferienkiste
- 5. / 6. 9. 1997: Kartoffel-Expreß
- 20. 9. 1997: Dienstuderricht für Eisenbahnbetriebsbedienstete
- 3. 10. 1997: Saisonschluß, 18.00 Uhr Sondertrieb. nach Asendorf
- 29. / 30. 11. 1997: Nikolausfahrten
- 6. / 7. 12. 1997: Nikolausfahrten
- 13. / 14. 12. 1997: Nikolausfahrten
- 20. / 21. 12. 1997: Nikolausfahrten

Alle Angaben ohne Gewähr, für ev. Terminänderungen beachten Sie bitte auch die nächste DME.

„Das wollte ich schon immer ´mal machen!“

„Das wäre ´was für mich!“

Sie möchten die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf unterstützen? Wir wissen wie. Gesucht werden:

freundliche MitarbeiterInnen für den Zugbegleitdienst, SchaffnerInnen, Schaffner

Vorkenntnisse sind nicht erforderlich. Sie werden in einem Einstiegslehrgang einen Überblick über den Betriebs- und Verkehrsdienst und die Fahrzeuge der Museums-Eisenbahn in Theorie und Praxis erhalten. Termin und Ort des nächsten Einstiegslehrganges:

3./4. Mai 1997, 9.00 Uhr

Treffpunkt Bahnhofsbüro Bruchhausen-Vilsen

Wie wär´s? Mal hineinschnuppern?

- ☺ „Kann nur ab und zu.“ ☺ Bei uns sind Sie richtig!
- ☺ „Nur ´was für Männer“ ☺ Wir beweisen Ihnen das Gegenteil!
- ☺ „Auch ´was für junge Leute?“ ☺ Klar – Start ab 15 Jahre!
- ☺ „Bin dafür zu alt“ ☺ stimmt nicht, unser Motto: ab 80 halbtags!

Für Fragen und Anmeldungen wenden Sie sich bitte an:

Annette Kempf

☒ **DEV, Postfach 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen**

☎ **0 42 52 / 93 00 40**

Gesucht: Schaffner-Taschen u. Schaffner-Zangen

Nach 30jährigem Betrieb ist bei diesen Zurüsteinen ein gewisser Schwund festzustellen. Wir benötigen daher dringend Schaffner-Taschen und -Zangen (auch im Kombi- und Doppelpack) für den Einsatz auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. Pflöge Behandlung und Wartung wird zugesichert. Angebote (neu oder gebraucht), auf Wunsch auch vertraulich bitte an: DEV, Postfach 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen

Aktuelle Neuerscheinungen des LOK Report



P. Slaughter,
A. Wassiljew,
R. Beier
Baureihe 52
ca. 128 Seiten, A4
ISBN 3-921980-60-7
DM 36,-
(zzgl. Versand)



R. Garn (Hrsg.)
Reichsbahn ohne Reich
208 Seiten, A4
ISBN 3-921980-52-6
DM 88,-
(zzgl. Versand)



H. G. Hesselink,
N. Tempel
Eisenbahnen im Baltikum
144 Seiten, A4
ISBN 3-921980-51-8
DM 78,-
(zzgl. Versand)



K. Koschinski (Hrsg.)
LOK Report Reiseführer 96/97
336 Seiten,
Format 11x18 cm
ISBN 3-921980-59-3
DM 29,-
(zzgl. Versand)

Eine illustrierte Geschichte der BR 52 mit Einzelnameraufstellung aller DRB-Lokomotiven und Angabe zum Nachkriegsverbleib in Ost und West: Umzeichnungen, Verkäufe und Ausmusterungen. Ausführliche Details zu den sowjetischen Maschinen aus offiziellen Quellen. Nachkriegsbauten, Verzeichnis erhaltener Lokomotiven. Ca. 65 Abbildungen.

Band 1 der dreiteiligen Reihe über die Nachkriegsgeschichte der Deutschen Reichsbahn behandelt den Zeitraum 1945–1955 und liest sich streckenweise wie ein Eisenbahn-Polit-Krimi. Der von namhaften Fachautoren geschriebene Band besticht durch reichhaltige Bilderung mit raren Nachkriegsfotos, die im Duplex-Verfahren wiedergegeben werden.

Die eng mit der deutschen Eisenbahngeschichte verknüpfte Entwicklung der Eisenbahnen in den baltischen Staaten Litauen, Lettland und Estland wird hier erstmals ausführlich aufgearbeitet und mit vielen seltenen historischen Fotos und Karten illustriert. Breite Darstellung der Lokomotivgeschichte mit detaillierten Fahrzeuglisten.

Die neue Ausgabe des Europa-Reiseführers für Eisenbahnfreunde gibt einen Überblick über das Bahngeschehen in Deutschland und allen anderen Ländern Europas. Fahrzeugtabellen, Einsatzhinweise, Streckenbeschreibungen, Foto- und Reisetips bilden einen unentbehrlichen Helfer zum Besuch der Staats-, Privat-, Werk- und Museumsbahnen in Europa.

Ladenverkauf für alle LOK Report Publikationen in Berlin: Lokomotive Fachbuchhandlung, Sigmaringer Straße 26, 10713 Berlin

Bitte bestellen Sie bei Ihrem Buchhändler oder bei: LOK Report, Postfach 1280, D-48002 Münster, 0251-23 41 82

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

In den Sommermonaten wurde in der DEV-Werkstatt Einiges bewegt – und um es gleich vorweg zu bemerken: nicht nur Fahrzeuge. Zunächst mußte mit dem Austausch einiger defekter Leuchtstoffröhren gegen neue die Beleuchtung verbessert werden. Das wäre nicht der Rede wert, wenn dazu nicht extra ein Fahrgerüst besorgt und in der Halle mehrmals auf- und abgebaut werden müßte. Leider kostet das jedesmal viel Zeit, die wir lieber in die Pflege der Fahrzeuge stecken würden. Ohne großes Aufheben haben wir die Druckluftversorgung vollständig erneuert. Die beiden bisherigen getrennten Kompressoren wurden durch 3 auf einem Maschinengestell montierte Kompressoren ersetzt, die nach Luftbedarf und Leistung einzeln von der Werkstatt aus zuschaltbar sind. Statt der liegenden Druckluftbehältern wurden 2 stehende, verzinkte Behälter mit je 1.000 Liter Fassungsvermögen aufgestellt. Gegenwärtig befindet sich unsere kleine Untersuchungsgrube „in Hauptuntersuchung“: Zwei Bodenabläufe wurden eingebaut und der Boden gefliest, und jetzt kommen eine neue Einstiegstreppe, ein heller Innenanstrich und eine Beleuchtung hinzu. Somit nimmt auch die Unterhaltung des Werkstattgebäudes und der haustechnischen Ausrüstung breiten Raum ein.

Dampflokomotive „Franzburg“

Seit ihrer Inbetriebnahme am 21. 6. 1996 befindet sie sich nahezu störungsfrei im Einsatz. Am 19. 9. 1996 wurde sie auf einen Tieflader verladen und zur Selfkantbahn gebracht, um an den dortigen 25-Jahr-Feierlichkeiten teilzunehmen. Zusammen mit der IHS-Lok 5 „Regenwalde“ von 1930 werden dort die älteste und die jüngste erhaltene Dampflokomotive Lenz-Bahnen gemeinsam eingesetzt, u. a. bei der VDMT-Tagung am 9./10. 11. 1996. Mitte November soll „Franzburg“ nach Bruchhausen-Vilsen zurückkommen.

Diesellokomotive V 1

Am „Tag des Eisenbahnfreundes“ am 17. 8. 1996 hatte sie Pech mit einem heißgelaufenen Achslager und mußte außer Betrieb genommen werden. Wenige Tage später wurden die Lok ausgeacht und alle Achslager aufgenommen. Dabei zeigte sich, daß noch ein weiteres Achslager in Mitleidenschaft gezogen war. Auch die zugehörigen Gleitflächen der Achswellen waren beschädigt, so daß diese durch Prägepolieren in einer Fachwerkstatt zu reparieren waren. Bei der Gelegenheit ließen wir auch die Radreifen neu profilieren – das einzige Positive des Schadens. Offenbar hatte in die Lager eingedrungenes Wasser die Ölschmierung verhindert und den Schaden hervorgerufen. Um künftig dagegen gefeit zu sein, bekamen alle 4 Achslager Kontrollöffnungen, aus denen Öl/Wassergemisch abgelassen werden kann. V 1 soll noch im Oktober wieder zu Verfügung stehen.

Triebwagen T 41

Am 8. 9. 1996 absolvierte unser Wismarer Schienenbus seine vorerst letzten Fahrten. Aber keine

Bange: T 41 wird in den nächsten 2 bis 3 Jahren vom „Verein Beratung, Kommunikation und Arbeit e. V.“ in Wilhelmshaven im Rahmen einer ABM ebenso gründlich restauriert wie T 141 des Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein (s. DME 3/96, S. 19 – 21). Neben der Vollaufarbeitung des Wagenkastens, der Motore und Getriebe, der Radsätze, der elektrischen Anlage und der Bremsanlage ist auch die Restaurierung des Fahrgastraumes vorgesehen. Restaurierungsziel ist der angenäherte Lieferzustand von 1933, wobei allerdings die zwar später hinzugefügten aber gerade für unseren T 41 so typischen Gepäckkörbe neben den Motorvorbauten erhalten bleiben sollen. Trotz der Finanzierung der ABM durch das Arbeitsamt wird die Restaurierung des T 41 den DEV auch viel Geld kosten. Deshalb bitten wir alle Wismarer-Fans um Spenden für die Aufarbeitung, die Herausgabe eines Spendenzertifikats durch den DEV ist geplant.

Triebwagen T 42

Die Hauptuntersuchung hat große Fortschritte gemacht. Der Wagenkasten wurde außen in rot/beige vollständig neu lackiert, und nun erhält die Innendecke einen Neuanstrich. Die Drehgestelle werden wieder zusammengebaut. Die beiden verschlissenen Kardanwellen mußten durch neu angefertigte ersetzt werden, die von einem Fachbetrieb stammen. Gegenwärtig wird die Maschinenanlage instandgesetzt.

Personenwagen 1

Der Wagenkasten steht nach fast zweijähriger Arbeit durch den Stellmacher im Erzgebirge kurz vor seiner Fertigstellung und soll noch in 1996 nach Bruchhausen-Vilsen zurückkommen. Der aus Eichenholz stammende Wagenkasten wurde dort fachmännisch instandgesetzt, d. h. morsche Balken wurden durch neue ersetzt bzw. morsche Stellen an sonst noch brauchbaren Balken ausgebessert. Diese Arbeiten sind zeitaufwendig – sprich teuer. Und da leider die eingeplanten Fördermittel nicht bewilligt wurden, sind wir noch auf viele Spenden angewiesen, um diesen einzigen noch erhaltenen Wagen von unserer Stammbahn, der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf, weiter aufarbeiten zu können.

Personenwagen 4

„Was lange währt, wird endlich gut,“ sogar der schon länger geplante, dann aber immer wieder wegen dringenderer Arbeiten verschobene Neuanstrich des Wagenkastens. Immerhin trägt der Wagen noch nach 14 Jahren seinen ersten Lack, den er im Zusammenhang mit seiner mehrjährigen Aufarbeitung 1982 erhalten hatte. Wer sich noch an die früheren Ausbesserungsintervalle erinnert, der wird in Anbetracht der nunmehrigen langen Dauer und des dabei sogar noch relativ guten Zustandes der Lackierung den Wert unserer großen Fahrzeughalle für den Bewahrungsauftrag unserer Museums-Eisenbahn voll ermessen können. Doch nun heißt es: „Der Lack ist ab,“ denn dem Wagenkasten wurde mit Schwingschleifern „zu Leibe gerückt“, um den Untergrund für eine Neulackierung vorzubereiten. Diese sowie einige kleinere Instandsetzungen sollen vor den Nikolausfahrten abgeschlossen sein.

Personenwagen 8

Wie geplant konnte unser kleinster Personenwagen am 17. 8. 1996 in Betrieb gehen und bereichert die nunmehr 7 Originalfahrzeuge zählende KAE-Garnitur der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen. Gegenwärtig bemüht sich Wagen 8 mit seinen 18 Sitzplätzen die Lücke in unserer Stammgarnitur zu schließen, die die Arbeiten an den Wagen 4 und 14 dort gerissen haben.

Personenwagen 14

Die Umbauarbeiten an der Vakuumbremse waren zum Redaktionsschluß noch nicht abgeschlossen. Die eingetretene Verzögerung nutzen wir für die Erneuerung der 8 Trittbretter sowie des Außenanstriches der Fensterrahmen. Zu den Nikolauszügen soll der Wagen aber wieder im Einsatz sein.

Post-/Gepäckwagen 54

Ebenso wie den Personenwagen 1 möchten wir den von der Kleinbahn HSA stammenden Post-/Gepäckwagen 54 (s. DME 2/95) zum 100jährigen Jubiläum unserer Stamm-Kleinbahn 2000 wieder in Betrieb nehmen. So wurde Ende Juni mit der Aufarbeitung des Wagens begonnen. Doch die Witterung sowie teilweise rauher Umgang bei verschiedenen Umsetzungen des Wagenkastens haben ihm schwere Schäden zugefügt. Gegenwärtig werden die fast vollständig weggerosteten äußeren Langträger und beide Pufferbohlen erneuert.

Güterwagen 131

Nach nur viermonatiger Aufarbeitung konnte der Wagen Ende August unsere Werkstatt schon wieder verlassen. Er hat nun doch keine Bremserbühne erhalten, sondern lediglich eine feste Stirnwand mit einem darauf befindlichen Bremseritz, da die Bühne erst nachträglich von Stern & Hafferl angebracht wurde und nicht typisch für dieses Fahrzeug war.

Oben links: „Diesel ohne Unterleib“ – V 1 zur Bedarfsausbesserung in der Werkstatt, 9. 1996

Oben rechts: Das fast fertig aussgesserte Eichengerippe von Wagen 1, 2. 8. 1996

2. Reihe links: Einweihungsfeier von Wagen 8 mit unseren ABM-Eisenbahnern und Angehörigen, 20. 9. 1996

2. Reihe rechts: Wagen 14 – ein Nachtrag zu DME 3/96, S. 36, 9. 1996

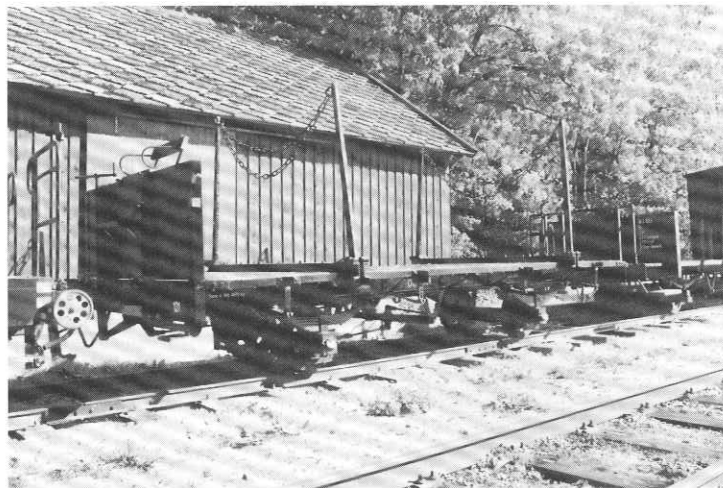
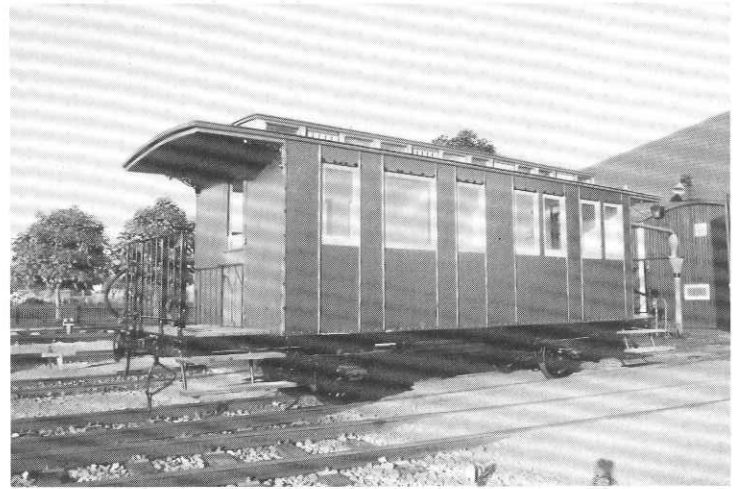
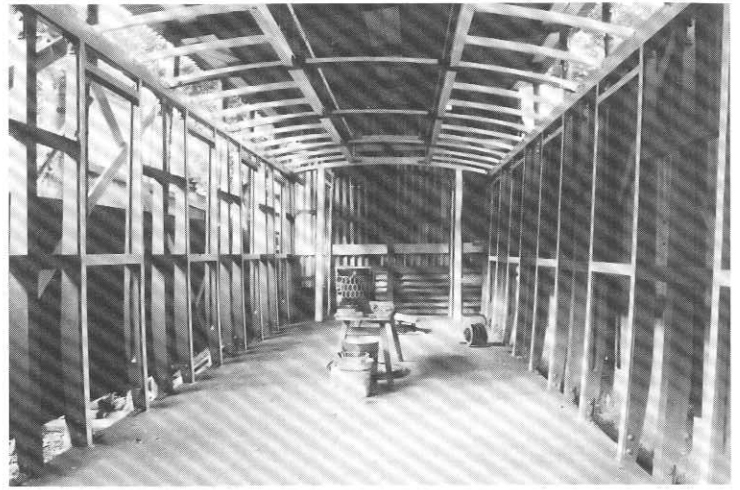
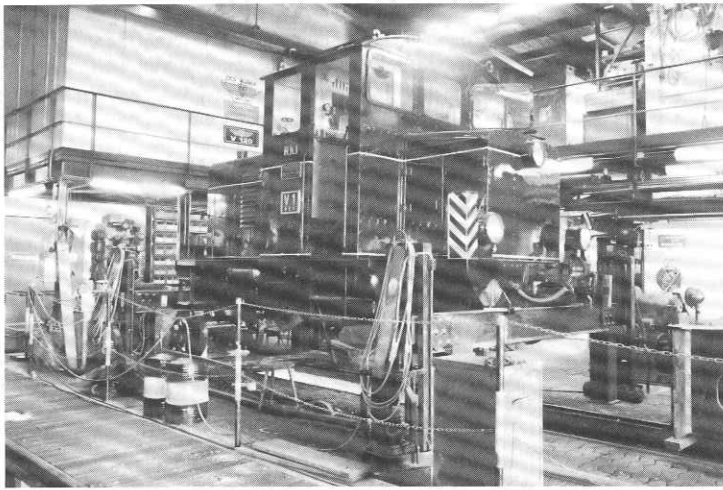
3. Reihe links: Wagen 131 ist fertig aufgearbeitet, 9. 1996

3. Reihe rechts: Für den „Tag des Eisenbahnfreundes“ wurden die Betriebsbediensteten vom öBl eingenordloht, 16. 8. 1996

Unten links: „Marktshuttle“ als nachfrageorientiertes SPNV-Angebot am Bahnhof Bruchhausen-Ost, 25. 8. 1996

Unten rechts: Aktueller Zustand der Rollbockgrube in Bruchhausen-Vilsen, 9. 1996

Alle Fotos: Uwe Franz



Uwe Franz

Muselbahn-Telegramm

Die 30. Fahrtsaison der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen wird am 3. 10. 1996 enden. Die Sommersaison scheint sehr erfolgreich gewesen zu sein, nun hoffen wir auf einen ebensolchen Erfolg bei den Nikolausfahrten.

Einer der Höhepunkte war am 20. Juli der um 19.00 Uhr startende „Schlemmer-Expreß“ mit fünf „Menü-Stationen“ auf der Fahrt nach Asendorf.

Am 23. Juli 1996 verlieh der Landrat des Kreises Siegen Walter Nienhagen unserem Lokführer und angeblick „Lokprofessor“ genannten Gerhard Moll das Bundesverdienstkreuz. Dabei lobte er die Leistungen Gerhards für die Bewahrung von Eisenbahngeschichte in unserem Land.

Der Höhepunkt der Fahrtsaison waren wohl die „Tage des Eisenbahnfreundes“ am 17. und 18. 8. 1996. Das gebotene Programm übertraf alles Bisherige auf unserer Museums-Eisenbahn. Alle betriebsfähigen Fahrzeuge – und das sind mittlerweile eine ganze Menge – waren im Einsatz: Am Sonnabend in 33 und am Sonntag in 25 Zügen auf der nur 3 Bahnhöfe umfassenden Museumsstrecke. Neben den stilreinen FKB- und KAE-Garnituren gab es viele Vorspann- und Nachschubleistungen, Scheinanfahrten und vieles mehr. Natürlich pendelte auch T 1 auf der VGH-Strecke. Damit alles klappte, mußte jede Zugfahrt und jede Rangierbewegung minutiös funktionieren. Und dafür wurden die Betriebsbediensteten in einem Dienstunterricht tags zuvor von unserem öBI Manfred Nordloh gründlich vorbereitet. Diese Einnordlohung hat sich bewährt: Alles verlief weitgehend reibungslos und vor allem unfallfrei. Die zahlreichen Besucher und Fahrgäste waren der Dank für die Mühen, so daß wir nächstes Jahr ähnliches wieder veranstalten möchten. Trotz der Erschöpfung ließen wir es uns nicht nehmen, am Sonnabend Abend noch ein zusätzliches Geburtstags- und Bundesverdienstkreuzverleihungsehrengriffest für Gerhard Moll abzuhalten.

Zum Verschnaufen gab es keine Gelegenheit, denn schon am Wochenende drauf setzte der von uns organisierte „Marktverkehr“ an allen 5 Tagen des Brokser Heiratsmarktes ein. Mit 2 von den Verdenner Eisenbahnfreunden angemieteten Bgh-Wagen und 2 Köfs der VGH an jedem Ende shuttlete der Zug mit vielen Marktbesuchern zwischen Eystrup und Bruchhausen-Marktplatz. Aufgrund der guten Nachfrage mußte an mehreren Tagen unser TA 3 diese Garnitur noch verstärken.

Ebenfalls aufgrund der guten Nachfrage verkehrte der „Kartoffel-Expreß“ an 2 Tagen, nämlich am 6. und 7. 9. 1996.

An dem „Tag des offenen Denkmals“ am 8. 9. beteiligte sich die Museums-Eisenbahn mit ihren zahlreichen Exponaten. Zusätzlich gab es Triebwagenfahrten nach Asendorf, wo die „Alteisen AG“ und die IG-Asendorf wieder den „historischen Erntetag anno dazumals“ organisierten. Dazu verkehrte vorerst letztmalig auch T 41 (s. Werkstatt-Telegramm), und die Fahrgäste des letzten Zuges durften sich mit ihrer Unterschrift an der Seitenwand des Triebwagens „verewigen“.

Bereits am 28. 9. gab es das Saisonabschließen

im Gasthaus Dillertal.

Neues vom Sozialgebäude

Nach einer Phase der Besinnung führen einige aktive Museums-Eisenbahner die anstehenden Arbeiten zum Fortgang des Sozialgebäudes in Eigenregie durch. Zunächst wurden alle Öffnungen mit provisorischen Folienfenstern verschlossen, damit das Raumklima angenehmer wurde. Dann wurde das Dach mit Steinwolle isoliert und die Elektroinstallation fertiggestellt. Anschließend wurde im Dachgeschoß eine Holzverschalung eingebaut, auf der die Fermacellplatten montiert wurden. Noch in diesem Jahr soll ein Fachbetrieb Innen- und Außenputz aufbringen. Auch die Fenster wurden in Auftrag gegeben und sollen noch in 1996 eingebaut werden. Seit kurzem gibt es auch Anschlüsse von Strom, Gas und Wasser im künftigen Heizraum. Viele Mitglieder haben den Fortgang der Arbeiten mit Spenden unterstützt, und wer selbst mit anpacken möchte, kann dieses an jedem 2. Sonnabend oder Sonntag im Monat tun.

Neues von der Rollbockgrube

Während noch im Mai eine große Baugrube im Bahnhofsgelände gähnte, konnten vor kurzem die Betonarbeiten von einem Bauunternehmen abgeschlossen werden. Die Konstruktion der Rollbockgrube wurde übrigens anhand der Pläne aus den 40er Jahren der Kleinbahn HSA vorgenommen. Für das Schmalspurgleis wurde bereits eine Lage Kies eingebracht. Nach dem Verlegen wird das Schmalspurgleis in der Grube bis zum Schienenkopf mit Kies angefüllt, um sie besser begehbare zu machen. Zur Zeit werden die Regelspurschienen auf den Stützmauern befestigt. Auch die dreischienige Anschlußweiche befindet sich im Bau. Leider ist kaum Kleineisen dafür vorhanden, so daß fast alle Unterlagsplatten einzeln nach Aufmaß angefertigt werden müssen. Es gibt also immer viel zu tun in Bruchhausen-Vilsen, und wir freuen uns über jeden alten oder neuen Aktiven, der mit anpacken möchte.

Otto O. Kurbjuweit

Gmp, Gmp! Vier Dampfloks und spannende Züge bei den Tagen des Eisenbahnfreundes bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf

Die Sonderfahrpläne mit den vielen Spezialzügen und Bespannungen werden bestimmt lange vor dem 17. und 18. August 1996 gedruckt worden sein. Als langjähriges DEV-Mitglied und bekanntlich an derartigen Veranstaltungen nicht uninteressiert bekam ich ihn erst vor Ort zu sehen, die meisten anderen Eisenbahnfreunde wohl auch.

Wie auch immer: Die Museums-Eisenbahner hatten aufgeben, nicht was Küche und Keller, wohl aber was Werkstatt und Fahrzeughalle an Betriebsfähigem hergaben: Vier Dampflokomotiven, zwei Dieselloks, zwei Triebwagen und je ein Dutzend oder mehr Güter- und Personenwagen. Wer hat, der hat!

Es kommt darauf an, was man draus macht. Nach meinen Beobachtungen haben die Museums-Eisenbahner mit dem gegebenen Material weit mehr gemacht, als je zuvor, so viel, daß eigentlich keine Wünsche offen geblieben sind. Stilreine Züge der Franzburger Kreisbahnen oder der Kreis Altenaer Eisenbahn, das kann hat nur der DEV bieten, und er bot.

Güterzüge und gemischte Züge, das kann nicht nur der DEV bieten, wie sich herumgesprochen hat. Das haben andere Bahnen mit weniger Material bisher besser gemacht. Das aber wollte man sich auf Dauer wohl nicht nachsagen lassen, denn nun stand plötzlich der ganze Bahnhof Bruchhausen-Vilsen voller Güterwagen, und zwar so, daß man gleich sah, die sollen rollen. Und sie rollten. Da lachte das Herz des Kleinbahnfreundes. Hier hätte es eigentlich heißen müssen „der Kleinbahnfreunde“, aber von der Spezies waren nicht allzu viele zu sehen. Das war praktisch zum Fotografieren aber Sinn der Sache sicher nicht.

Wo waren sie bloß? Nun ja, die DEV-Pressemitteilung enthielt keinen Fahrplan, der den Umfang der geplanten Aktivitäten dargelegt hätte. Im Falblatt „Sonderveranstaltungen 1996“ waren anderen Veranstaltungen größere Absätze gewidmet, den Tagen des Eisenbahnfreundes mußte eine Zeile reichen: „Sonderfahrplan der Museums-Eisenbahn“. Dazu die Fußnote, daß Informationen ab Juni gegen Freiumschatz zu erhalten seien. Ein bisschen wenig, gell?

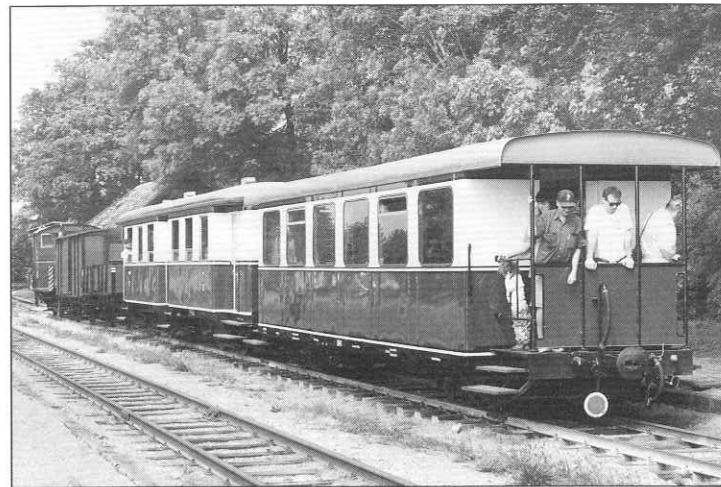
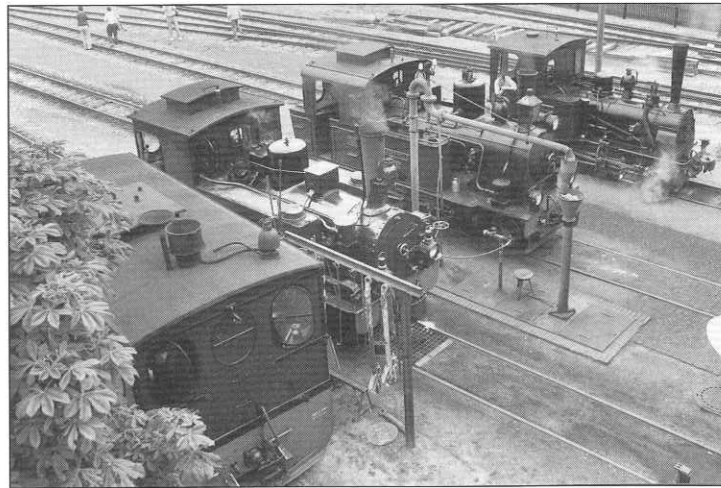
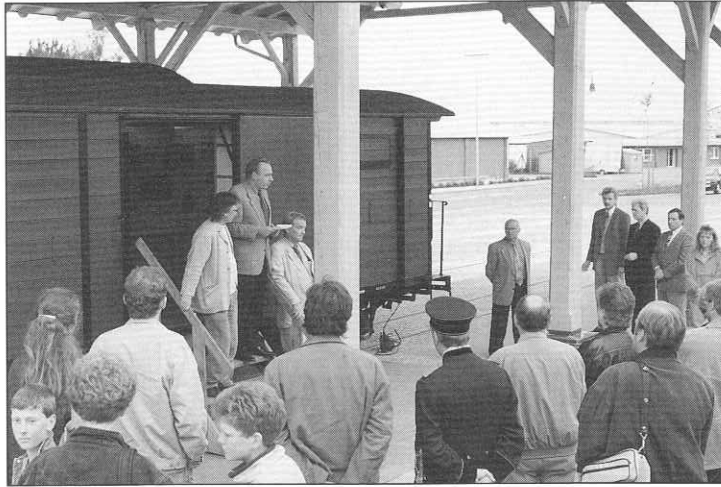
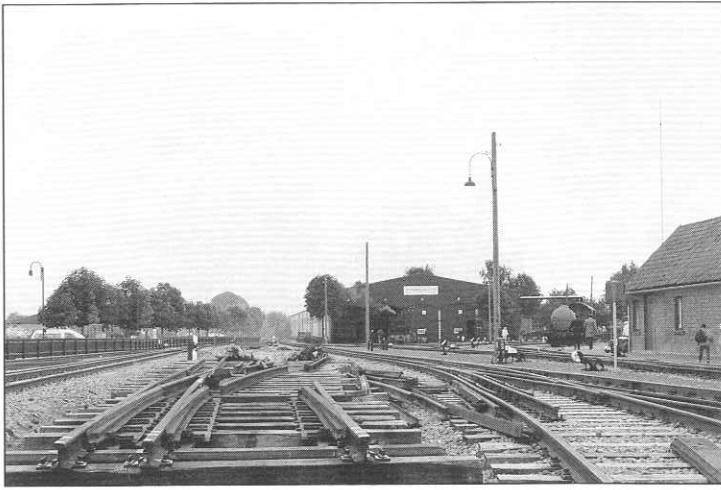
Von den 13 Zügen, die am Samstag von Bruchhausen-Vilsen abfahren, waren acht GmP, am Sonntag sieben von zehn. Und GmP ist hier wörtlich zu nehmen: Güterzug mit Personenbeförderung, nicht umgekehrt. Der GmP 803 z. B. fuhr am Sonntag mit sieben Güterwagen und zwei Personenwagen, gezogen von Lok „Hermann“. Der kurz zuvor gestartete GmP 813 hatte „nur“ zwei Flachwagen dabei, die allerdings zur Freude der Fans historischer Straßenfahrzeuge mit alten Unimogs beladen waren. Typisch DEV: alle Fahrzeuge, insbesondere die Güterwagen, waren in bestem Unterhaltungszustand.

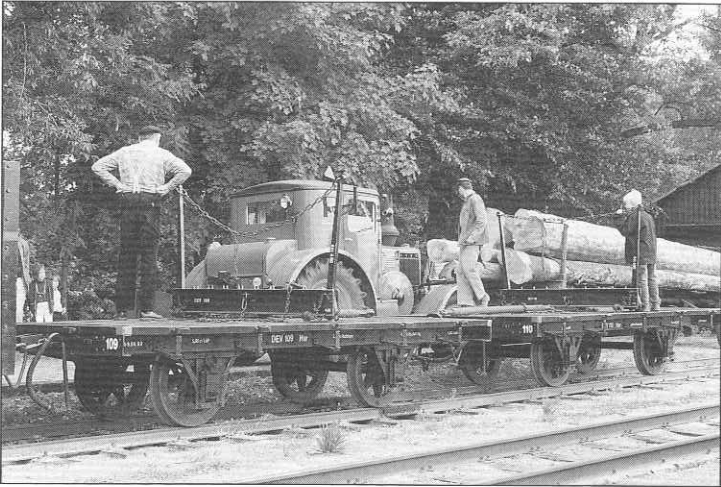
Der DEV hatte nichts zu feiern. Es ging lediglich darum, zu demonstrieren, was auf Schmalspurbahnen in ihrer Blütezeit los war. Und dieser Aufgabe entledigten sich Fahrplangestalter und Fahrpersonal in geradezu vorbildlicher Weise. Bitte im nächsten Jahr wieder! [Der Mittelpuffer, Heft 8, Sep. 1996]

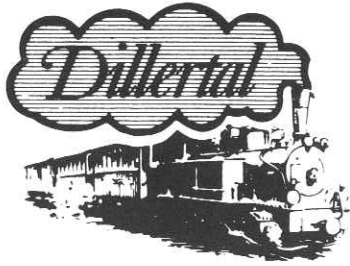
Oben: Die im Aufbau befindliche Dreischienenweiche und die Baugrube, gedacht für den künftigen Rollbockbetrieb, 22. 6. 1996, Fotos: Regine Meier

2. Reihe: Politiker erkennen die Leistungen der Museums-Eisenbahner an. Links eröffnet Samtgemeindedirektor Lülff am 22. 6. 1996 die Umladehalle in Bruchhausen-Vilsen, und rechts steckt am 23. 7. 1996 der Siegener Landrat Gerhard Moll das Bundesverdienstkreuz an. Fotos: Hans Overdick

3. Reihe und unten: Bilder vom Tag des Eisenbahnfreundes, die die Palette der Motive anreißen, 17. 8. 1996. Fotos: Sven Hamann







Restaurant
Gesellschaftsräume

Familie Bomhoff
Am Museumsbahnhof
Heiligenberg (B6)
27305 Bruchhausen-Vilsen
Telefon (042 52) 26 80

Regionale und
internationale Küche
wechselnde Aktionen
Klubräume für
Tagungen und
Gesellschaften von
12 bis 350 Personen

Kegelbahnen,
Biergarten

Hausschlachtung
Partyservice

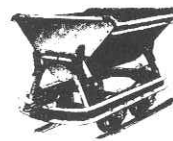
Unter gleicher Leitung
Restaurant Kartoffel
Am Bürgerpark 18
27305 Bruchhausen-Vilsen
Telefon (042 52) 23 96

FROSININI

Ristorante - Pizzeria
Italienische Speisen und Weine
Im Ausschank: Haake-Beck-Pils

27305 Bruchhausen-Vilsen, Brautstr. 15
Telefon (0 42 52) 22 75
Inhaber: Guisepppe Frosinini

geöffnet von 18.00 bis 24.00 Uhr
dienstags Ruhetag



Feldbahn in HOe und HO f

Großes Sortiment
von Muldenkippern in verschiedenen
Größen und Ausführungen, Drehschemel-,
Plattform-, Stirnwand- und Schweißwagen

Das lieferbare Schmalspurprogramm umfaßt 40 Fahrzeuge in HO / HOm / HOe,
30 Feldbahnwagen in HOe / HO f sowie viele interessante Zubehörartikel

Informationsmaterial erhalten Sie gegen 8.- DM V.-Scheck oder Briefmarken
Timmerhorner Straße 4 22949 Ammersbek Tel. 04532 / 22652 Fax 04532 / 5327

PANIER
Schmalspurbahnen



Der Historische Tag mit der
Inszenierung von Güterverkehr und
Güterumschlag war ein voller
Erfolg. Die Museums-Eisenbahner
aber auch viele Besucher in alter
Kleidung hatten ihren Spaß dabei.

Die Bilder auf dieser Doppelseite
entstanden am 22. 6. 1996.

Fotos links (S. 28): Regine Meier

Fotos rechts (S. 29): Hans Overdick

