

# Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

## Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf

### Gute Besserung, Otto!

Nach einer schweren Operation Ende 1997 befindet sich der DEV-Vorsitzende Dr. Otto Happel inzwischen wieder auf dem Weg der Besserung. Jedoch wird ihm die Genesung noch einige Monate beanspruchen. Wir alle wünschen Otto auf diesem Wege alles Gute. Den DEV vertreten so lange die beiden stellvertretenden Vorsitzenden Bruno Rebelmund und Christian Speer.

### Danke Franzburg – Danke DEV

„Eine Insel ohne Berge in dem tiefen blauen Meer ...“ verbindet die Inselbahn Wangerooge mit der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen. Beim vierwöchigen Einsatz auf der oldenburgischen Nordseeinsel hatte Lok Franzburg im Liniendienst stolze 7,5 km Gleislänge täglich zu bewältigen und den Fahrplan einzuhalten. Der Inselbahnbetrieb ist kein Zuckerschlecken, und doch seid Ihr zu uns gekommen und habt uns zur Verfügung gestellt:

- ein Schmuckstück von Dampflok,
- fachliches Know-how, das seinesgleichen sucht,
- die Bereitschaft zu arbeiten, von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang und manchmal noch länger,
- Humor,
- Freude am Eisenbahnbetrieb und
- Partnerschaft.

Wir konnten Euch bieten:

- Impressionen einer Inselbahn,
- Einblick in die Abläufe dieses Kleinodes der Deutschen Bahn,
- das Inselbahn-Wangerooge-Lied und
- Freunde.

Wir wünschen allen Museums-Eisenbahnern in Bruchhausen-Vilsen für 1998 alles Gute.

Deutsche Bahn AG

Geschäftsbereich Fernverkehr

Niederlassung Schiffsdienst und Inselbahn Wangerooge

i. V. gez. Theo Robbers

Jürgen Werder, Theo Wiegmann

### Gleisbaustelle 1998

Von Januar bis März 1998 wird der 225 m lange Streckenabschnitt von km 4,545 bis km 4,770 südlich des Haltepunktes „Klosterheide“ zu erneuern sein. Ursprünglich war beabsichtigt, die Erneuerung bis km 5,025 vorzunehmen, doch dafür konnten noch keine Finanzhilfen eingeworben werden. In bewährter Weise werden die Arbeiten zwischen Fachfirmen und dem DEV so aufgeteilt, daß die Museums-Eisenbahner Leistungen in Höhe des mit der Förderung verbundenen Eigenanteils erbringen und Fachfirmen vorwiegend die mit umfangreichem Maschineneinsatz besonders rationell auszu-

führenden Arbeiten.

So werden zunächst die Museums-Eisenbahner die alten Gleise abbauen, danach wird eine Gleisbau-firma die Erd- und Oberbauarbeiten durchführen. Auf der fertiggestellten Schotterbettung montieren DEV-Aktive Schwellen und Schienen und richten das Gleis profillfrei aus. Abschließend wird das Gleis maschinell gestopft, wobei der DEV ergänzenden Schotter einzufahren hat.

Die Gleisbaurotte hat also „ein volles Auftragsbuch“ mit ins neue Jahr bekommen. Neben den geschildderten und zum Erscheinungstermin dieser DME fortgeschrittenen Arbeiten hoffen wir auf die Bewilligung des Zuschusses für den anschließenden 225 m langen Abschnitt bis zum Bahnübergang „Sachsen“. Weitere 325 m Gleis müssen im Heiligenberger Grund vor, neben und in der neuen Fahrzeughalle verlegt werden. Für den Anschluß des Gleises neben der Fahrzeughalle muß auch eine Weiche zusammen- und eingebaut werden.

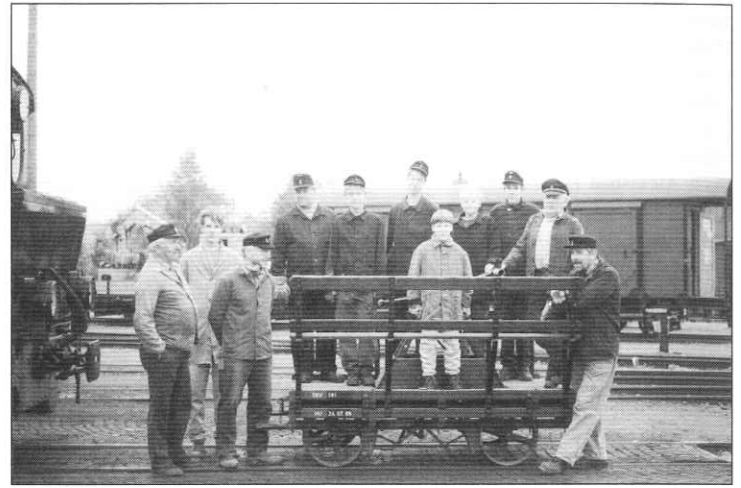
Mit all diesen Baustellen ist die Rote stärker als in den vergangenen Jahren ausgelastet, zumal die Kleinunterhaltung (Stöße stopfen, Einzelschwellen wechseln) an der Strecke aus Gründen der Betriebssicherheit und des Fahrkomforts für unsere Fahrgäste ebenfalls anfallen.

Zu diesen Arbeiten trifft sich die Schülerrotte jeweils am 2. Sonnabend im Monat und die Rote am letzten Sonnabend im Monat. Treffzeit ist 8.00 Uhr an der Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen. Zusätzliche Helfer sind immer gern willkommen.

### Termine 1998

14. – 22. 2.:	Messe ABF Hannover	10./11. 7.:	Schlemmer-Expres
12./13. 4.:	Ostern, Triebwagenfahrten auf Normal- und Schmalspurbahn	16./17. 7.:	Schulfahrten, Motto: „Reise in die Vergangenheit“
18./19. 4.:	Putzwochenende	19. 7.:	Planverkehr mit T 1
19. 4, 19 Uhr:	Dienstunterricht	20./21. 7.:	Schulfahrten, Motto: „Reise in die Vergangenheit“
28./29. 4.:	VDV-Landesgruppentagung Nieders.-Bremen in BruVi	1./2. 8.:	Tage des Eisenbahnfreundes
1. – 3. 5.:	Saisoneröffnung, Sonderveranstaltungen unter dem Motto: „Bock auf Eisenbahn“	16. 8.:	Planverkehr mit T 1
Mai – Sept.:	Sonderausstellung "Das Bett der Bahn", Gleisbaugeschichte	17. 8.:	Kinder-Ferienkiste
2. 5., 10.30 Uhr:	DEV-Jahreshauptversammlung, Ort wird noch bekanntgeg.	21. – 25. 8.:	Marktverkehr, Fahrten auf der Normalspurstrecke zum Brokser Heiratsmarkt
10. 5.:	Muttertag, Züge verkehren mit weiblichem Personal „von Frauen für Frauen“	4./5. 9.:	Kartoffel-Expres
16. 5.:	Neu! Spargel-Expres mit T 1	13. 9.:	Tag des offenen Denkmals
16./17. 5.:	Einstiegslehrgang für Schaffner	19. 9.:	Dienstunterricht
17. 5.:	Planverkehr mit T 1	20. 9.:	Planverkehr mit T 1
21. 5.:	Himmelfahrt, Bierauschank für Vatertagstouren und kostenloser Fahrradtransport auf der Schmalspurbahn	4. 10.:	Saisonschluß
31. 5. / 1. 6.:	Pfingsten, Familienveranstaltung, verstärkter Fahrplan	10. 10.:	Neu! Neptun-Expres
5. 6.:	Country- & Oldie-Train mit T 1	28./29. 11.:	Nikolausfahrten
13./14. 6.:	Historischer Tag, Historischer Güterverkehr	5./6. 12.:	Nikolausfahrten
19. 6. – 28. 7.:	voraussichtlicher Einsatz Franzburg auf Inselbahn Wangerooge	12./13. 12.:	Nikolausfahrten
20. 6.:	Schaffnerlehrgang mit Ortsrundgang	19./20. 12.:	Nikolausfahrten
21. 6.:	Planverkehr mit T 1		Jeweils am zweiten und am letzten Sonnabend im Monat trifft sich die Gleisbaurotte und sind Werkstatt-Neueinsteiger besonders herzlich willkommen.

Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 31. 12. 1997



Ganz oben links: Gleisbauarbeiten in Klosterheide, 14. 1. 1995, Foto: Theo Wiegmann

Ganz oben rechts: Rotte mit Handhebeldräse, 27. 9. 1997, Foto: Kirsten Maury

Oben: Hermann im Harz, links Abladen in Hasserode, 30. 12. 1997, rechts Pendelfahrten zusammen mit Lok 99 6102 in Wernigerode, 2. 1. 1998, Fotos: Andreas Krause

Uwe Franz

### Fahrgastzahlen 1997

Die Fahrgastzahlen waren in 1997 so hoch, daß es sich hinsichtlich der Besucherakzeptanz um das erfolgreichste Jahr in der Betriebsgeschichte der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen gehandelt hat. Insgesamt haben wir in unseren historischen Fahrzeugen fast 70.000 Beförderungsfälle gezählt, die sich wie folgt zusammensetzen:

Sommer Bruchhausen-Vilsen – Asendorf	45.075
Nikolaus Bruchhausen-Vilsen – Asendorf	9.945
Zwischensumme Schmalspur	55.020
T 1 auf VGH-Strecke	11.843
T 1 auf DB- und anderen NE-Strecken	2.866
Zwischensumme Regelspur	14.709
Summe 1997	69.729

War schon die Sommersaison auf der Schmalspurstrecke so erfolgreich, daß die Fahrgastzahlen an die durch besondere Aktionen herausragenden Jubiläumsjahre (1986 und 1991) heranreichen, übertrafen die Nikolausfahrten im 15. Jahr des Angebots wieder einmal alle vorherigen Ergebnisse.

Auf der VGH-Strecke zwischen Eystrup und Heiligenfelde führen bei den Plan-, Kohl- und Pinkel-, Pendel-, Sonder- und Dienstfahrten mehr als doppelt soviele Fahrgäste mit, wie in den sowieso schon gut besuchten letzten drei Jahren. Die gute Nachfrage an Schienenverkehrsleistungen auf der VGH-Strecke erfüllt uns mit demselben Stolz wie die Akzeptanz unserer Museums-Eisenbahn, denn wir haben uns für den Erhalt der Strecke ja auch stark eingesetzt.

70.000 Beförderungsfälle mögen im Vergleich mit anderen Verkehrsunternehmen wenig sein, aber wir haben diese Verkehrsleistung mit ungezählten Stunden ehrenamtlich tätiger Eisenbahnerinnen und Eisenbahner erbracht. Geholfen haben uns sicher die von Profis gut organisierten Rahmenprogramme aus musikalischen und kulinarischen Genüssen. Offenbar ist der Fahrgast von heute an Erlebnissen interessiert, bei denen die Eisenbahnfahrt von B nach A und zurück nur ein Teil des Ganzen darstellt.

Unsere ureigensten „Zusatzleistungen“ sind historische Authentizität der eingesetzten Fahrzeuge mit der dargestellten Betriebsweise, die stimmige Umgebung mit Bahnhofsgelände, Lok- und Güterschuppen, Führungen durch die Fahrzeugsammlung und eisenbahnbetriebliche Besonderheiten wie (künftig) Auf- und Abbocken, Vorspannfahrten, De-Limon-Dampfsichtöler und sichtbar funktionierende Görlitzer Gewichtsbremse. Mit diesen Pfunden werden wir auch in Zukunft wuchern, aber wir müssen auch gut aufpassen, damit sich unsere Museums-Eisenbahn im immer enger werdenden Markt behaupten kann.

Uwe Franz

### Hermann im Harz

Nachdem es Franzburg gewohnheitsgemäß in ihrem Sommerurlaub an die See gezogen hatte, wollte Hermann mal wieder in die Berge. Und da es im Sauerland ja keine richtig bergig trassierte Kleinbahn mehr gibt, buchte Hermann dieses Mal für den Jahreswechsel im Harz.

Tatsächlich war der Einsatz von Lok Regenwalde 5 der Selkantbahn bei der vom Freundeskreis Selkentalbahn e. V., den Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) sowie dem Reisebüro Scheer geplanten viertägigen (1. bis 4. 1. 1998) Sonderveranstaltung „Mit Volldampf ins neue Jahr“ vorgesehen. Doch da deren Kessel bei der MaLoWa in Klostermansfeld nicht rechtzeitig fertiggestellt sein würde, baten uns Mitte Dezember 1997 die Kollegen von der Selkantbahn, mit einer Lok einzuspringen.

Der Kreis der DEV-Aktiven ließ sich nicht lange bitten, und nach Erledigung der erforderlichen Formalitäten zwischen Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen und HSB konnte Hermann am 30. 12. 1997 verladen und nach Wernigerode-Hasserode gebracht werden. Auf einem Nebengleis wurde er entladen und von einer Diesellok zum Bahnbetriebswerk Wernigerode-Westerntor gezogen.

Zu dem umfangreichen Programm auf den Strecken der HSB gab es u. a. auch einen Zubringer-Dampfzug mit 52 8148 und 24 083 von Köln über Düsseldorf und Bielefeld nach Wernigerode. Anschließend sollten beide Dampfloks zwischen Halberstadt und Wernigerode pendeln, doch fiel die 24er schon bald mit Triebwerkschaden aus.

Hermann pendelte am 2. 1. 1998 zusammen mit HSB-Lok 99 6102 und zwei für Reisende freigegebenen Güterwagen den ganzen Tag zwischen Wernigerode Hbf und der Rollbock-/Rollwagenanlage hin und her. Abends wurde ein langer Lokzug zusammengestellt, um die zahlreichen Fahrzeuge nach Alexisbad zu überführen. In einer fast sieben Stunden andauernden Fahrt ging es über Drei Annen Hohne, Benneckenstein, Eisfelder Talmühle, Stiege, Straßberg und Alexisbad nach Gernrode, wo in der Bw-Einsatzstelle Betriebsstoffe ergänzt werden konnten.

Am frühen Morgen des 3. 1. 1998 wurde der Lokzug zum Hauptveranstaltungsort des Tages nach Alexisbad überführt, wo auf den wenigen Gleisen eine wahre „Rangierorgie“ anhub, bis das Fahrzeugkneuel entwirrt war, und alles seinen vorbestimmten Platz gefunden hatte. Dabei geriet allerdings bereits morgens der Fahrplan weitgehend aus den Fugen. Hermann konnte sich zusammen mit Malletlok NWE 13 auf einen ruhigen Außenposten zurückziehen und pendelte im Stundentakt zwischen Alexisbad und Harzgerode. Gegen 14 Uhr beendete starker Regen mit nicht weniger starken Sturmböen den Reiz der Veranstaltung. Nur noch hartgesottene Eisenbahnfreunde blieben im Freien.

Abends wurde Hermann wieder im Lokzug nach Wernigerode-Westerntor überführt, wo er am frühen Morgen des 4. 1. anlangte. Dort wurde er abgerüstet und transportfähig gemacht. In der Mittagszeit ging es erneut nach Wernigerode-Hasserode, wo der Tieflader schon bereitstand. Nach einer problemlosen Verladung trat der Lkw aufgrund des Sonntags-Fahrverbotes die Fahrt nach Bruchhausen-Vilsen erst um 22 Uhr an.

Hermann hat auf den Strecken der HSB etwa 280 km ohne jede technische Probleme zurückgelegt und dabei für einen Besuch bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen geworben. Die DEV-Aktiven hatten schon lange den Wunsch gehegt, die für schwierige Bergstrecken konstruierte Lok Hermann einmal auf einer Strecke einzusetzen, die den KAE-Strecken nicht nachstehen würde, d. h. im Harz. Dieser Wunsch ist nun in Erfüllung gegangen. Dafür, für die freundliche Aufnahme und für die gute Zusammenarbeit gilt unser Dank allen Beteiligten bei der HSB. Schon jetzt freuen wir uns auf das nächste Mal, wenn Hermann wieder über den Harz dampft.

Uwe Franz

### Muselbahn-Telegramm

Zunächst möchten wir uns für die zahlreichen Weihnachts- und Neujahrsgrüße ganz herzlich bedanken, die uns in großer Zahl erreicht haben. Wir haben uns sehr über die Anteilnahme gefreut.

Nach einem unspektakulär verlaufenden Oktober 1997 riß am 1. November lautes Sirenengeheul die DEV-Aktiven aus ihrem morgendlichen Tiefschlaf. Das nicht enden wollende Sirenengeheul wurde optisch vom Blaulichtgewitter des Bahnhofsgebäude umkreisenden Schwarms zahlreicher Einsatzfahrzeuge von Polizei, Feuerwehr und Rotem Kreuz untermalt. Offenbar war etwas furchtbares passiert, und die Museums-Eisenbahn war mittendrin. Aber keine Panik: Bahnhofsgebäude und Betriebswerkstatt waren lediglich Gelände für eine groß angelegte Übung des örtlichen Katastrophenschutzes.

Angeblieh war ein kleines Flugzeug in einen in den Bahnhof einfahrenden Personenzug gestürzt, so daß zahlreiche Verletzte geborgen werden mußten. Unsere Werkstatt war mit Hilfe einiger Rauchpatronen „in Brand geraten“ und obendrein war justament unser einziger Kesselwagen „leckgeschlagen“, so daß ausgelaufenes und auslaufendes Gefahrgut geborgen werden mußte. Vermummte Atemschutzträger retteten Verletzte aus der dunklen und verqualmten Werkstatt. Im Verlauf der Übung klappte alles ganz gut, so daß wir derartigen Katastrophen nun ruhiger entgegensehen können.

Am Abend des 21. 11. fand eine Dienstbesprechung der Dampflokpersonale statt, bei denen die Betriebserfahrungen zur Sprache kamen, das Vorgehen bei den Nikolausfahrten und der für 1998 geplante Einsatz von Franzburg auf Wangerooge diskutiert wurden. Die erstmals im Zweizugbetrieb durchzuführenden Nikolausfahrten waren denn auch Gegenstand des Dienstunterrichtes für alle Eisenbahnbetriebsbediensteten am Abend drauf.

An allen Nikolaus-Fahrttagen wurden zwei Dampfloks angeheizt. Bei geringer Nachfrage sollten beide Loks einen Zug bespannen, doch tatsächlich waren fast immer zwei Züge im Einsatz. Dann gab es einen Vorzug, während der zweite Dampfzug zu den Fahrzeiten gemäß Fahrplan verkehrte. Zumeist war der Planzug wiederum so lang, daß Diesellok V 1 nachschieben mußte, und der Zug in Anbetracht der zu kurzen Umsetzgleise in Asendorf als Wendezug verkehrte.

Schon bei einem langen Planzug hat der Nikolaus es schwer genug, sich allen Kindern aufmerksam zu widmen. Bei Einsatz von zwei Zügen geht der Trend zwangsweise zum Zweitnikolaus, was auch ganz gut klappte. Allerdings mußten sich die Nikolausläuse während der Zugkreuzung im jeweiligen Gepäckwagen verstecken, um die Eltern aufmerksamer Kinder nicht in Erklärungsnotstand ob der kindergartennotorischen Einzigartigkeit des Nikolaus zu versetzen. Der Zweizugbetrieb hat sich insgesamt so gut bewährt, daß wir ihn beibehalten werden, solange die Nachfrage anhält.

Winterzeit ist Hauptjahreszeit des MSW (Muselbahn-Sozial-Werk), das am 12. 12. zum Eisstockschießen auf der Kunsteisbahn in Bruchhausen-Vilsen geladen hatte mit anschließendem gemütlichem Beisammensein.

Tags drauf wurde nach getaner Arbeit die „Kohl- und Pinkelsaison 97/98“ von 70 DEV-Aktiven und Freunden der Museums-Eisenbahn eröffnet. Traditionsgemäß testeten wir die in den frostigen Nächten zuvor gut gereifte Oldenburger Palme im Gasthaus Dillertal und sehen den bevorstehenden Kohlfahrten optimistisch entgegen.

Rund um den Asendorfer Bahnhof fand am 14. 12. ein bäuerlicher Weihnachtsmarkt statt, zu dem derart viele Besucher aus Bruchhausen-Vilsen unsere Nikolauszüge als ÖPNV nutzten, daß die beiden Triebwagen T 42 und T 44 als dritte Zuggarnitur eingesetzt wurden.

Nach dem erfolgreichen Abschluß der Nikolausfahrten trafen sich die DEV-Aktiven am 20. 12. zu einer kleinen Adventsfeier, um unter Zurückstellung aller gesundheitlicher Bedenken überschüssiges Weihnachtsgebäck, Glühwein und Kako vor dem Erreichen des Verfalldatums zu bewahren.

Damit waren die DEV-Aktivitäten in 1997 immer noch nicht abgeschlossen: Am Tag vor Silvester

verluden wir Hermann für seinen Winterurlaub, und weil manch einer ihn in den Harz begleitete, fiel die Silvesterparty etwas kleiner aus als sonst. Auch der traditionelle Neujahrsausflug wurde verschoben: Am 2. 1. 1998 ging es zu Hermann in den Harz.

Der Sanitärbereich Herren unseres Sozialgebäudes ist weitgehend fertiggestellt, d. h. die Fliesen kleben an Wänden und auf dem Fußboden und Wasch-, Urinal- und WC-Becken sind einschließlich ihren Armaturen montiert. Die Decken wurden einmal gestrichen und die Heizkörper endlackiert. Die beiden letzten Räume und der Flur im Obergeschoß konnten noch nicht wie erhofft fertiggestellt werden.

Noch im Dezember 1997 wurde der Bau der neuen Wagenremise in Heiligenberg begonnen, bald darauf jedoch wegen des anhaltend schlechten Wetters wieder eingestellt.

Nach Redaktionsschluß: Am 6. 1. 1998 trafen die lang ersehnten Esslinger Beiwagen VB 476 und 478 der AVG vom Bw Menzingen in Bruchhausen-Vilsen ein. Die Beiwagen sind betriebsfähig und werden schon zu den Kohlfahrten eingesetzt.

Uwe Franz

### Werkstatt-Telegramm

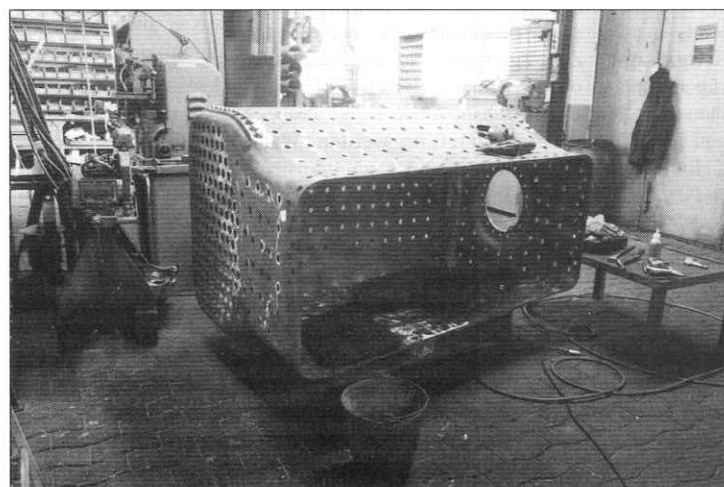
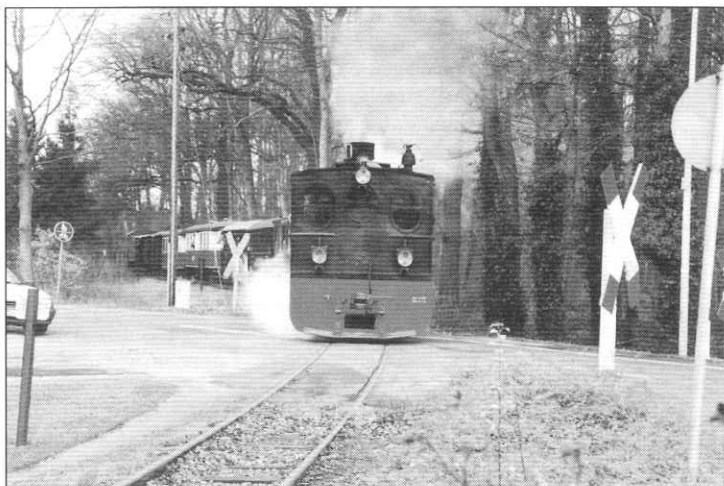
Silvester endete für die DEV-Betriebswerkstatt ein schwieriges aber dennoch erfolgreiches Jahr. Es waren weniger technische Probleme, die uns zusetzten, als die schon seit Jahren geradezu explosionsartig ansteigenden Nebenkosten für Strom, Gas, Wasser, Müllabfuhr usw. sowie die zeitweise sehr dünne Personaldecke. Erst vor diesem ganz alltäglichen Hintergrund bekommt man ein stimmiges Gefühl für die Leistungen der DEV-Aktiven sowie der ABM-, LKZ- und BSHG-Kräfte.

Mit gegen Ende 1997 insgesamt 57 betriebsfähigen Fahrzeugen hat die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen inzwischen einen Fahrzeugpark zu betreiben, der den Vergleich mit mittleren und größeren Nichtbundeseigenen Eisenbahnen standhält. Weitere 10 Fahrzeuge befinden sich in Aufarbeitung z. T. außerhalb Bruchhausen-Vilsens. Möglich wurde dieser Stand natürlich zunächst durch die vielen aktiven und passiven DEV-Mitglieder, dann aber auch durch die breite Unterstützung seitens der öffentlichen Hände, die vielen Freunde, Förderer und Spender und die zahlreichen Fahrgäste, die mit ihrem Besuch unsere Arbeit anerkennen. Ihnen allen gilt unser Dank für die vielfältige Unterstützung.

*Oben, 2. und 3. Reihe: Nikolausfahrten 1997, Wendezug- und Zweizugbetrieb, Lösen der angefrorenen Kohle mittels Friedhelm*

*Unten: Nietarbeiten an der Feuerkiste von Malletlok 7*

*Fotos: Regine Meier, Uwe Franz*



Das Jahr 1997 endete so wie es angefangen hatte, nämlich arbeitsreich. Die Nikolausfahrten waren sehr erfolgreich, die eingesetzten Fahrzeuge haben die Beanspruchung gut überstanden und waren störungsfrei im Einsatz.

Nach „nur“ 16 Einsatzjahren bei der Museums-Eisenbahn ging unser Mercedes-Lieferwagen mit einem Getriebschaden den Weg allen Irdischen. Gerade noch rechtzeitig konnte ein 13 Jahre alter VW-Transporter beschafft werden, was aber nur eine Übergangslösung darstellt. Eigentlich wollen wir einen gut erhaltenen Lieferwagen mit etwas höherer Tragfähigkeit erwerben, wenn wir es uns leisten können. Die Suchanzeige in der DME blieb bisher leider ohne Resonanz.

#### Malletlok 7s

Die Arbeiten an Lang- und Stehkessel waren Ende 1997 so weit gediehen, daß wir mit Rückkehr des bei einem Fachbetrieb befindlichen Kessels gegen Ende Januar 1998 rechnen. Die kupferne Feuerkiste wurde durch Glasstrahlen auf Hochglanz gebracht, um eventuelle unter Kesselstein verborgene Risse entdecken zu können. Anschließend wurden die Grate an den Wandungen egalisiert und abgezeigte Stahlmieten entfernt. Noch in den letzten Dezembertagen wurden fast 180 Niete erneuert. Dabei machte sich ein kurz zuvor beschaffter elektrischer Nietglüher nützlich. Gegenwärtig werden die Nietköpfe dampfdicht von innen und außen verstemmt.

#### Dampflok Franzburg

Fahrwerk und Gestänge sind vollständig zerlegt und werden gegenwärtig aufgearbeitet.

#### Diesellok Emden

Die Undichtigkeiten an einem Zylinderkopf des Henschel-Motors konnten hoffentlich nachhaltig behoben werden. Die Lok ist wieder einsatzfähig.

#### Triebwagen T 1

Kurz vor Saisonschluß erlitt T 1 einen kapitalen Motorschaden und mußte dann als Beiwagen von einer Diesellok geschleppt werden. Vermutlich sind durch einen defekten Luftansaugschlauch Sand- und Schmutzpartikel in den Motor gelangt. In Hoya wurde das komplette Maschinengestell ausgebaut, nach Bruchhausen-Vilsen gebracht, hier wurde die Maschinenanlage grundgereinigt und der Motor an einen Fachbetrieb weitergereicht. Bei dieser Gelegenheit wurden auch das Myliusgetriebe und der Luftpresser untersucht. Die stark verschlissenen Kupplungsscheiben wurden neu belegt. Rechtzeitig für Zubringerfahrten zu den Nikolauszügen konnten die Maschinengruppen wieder zusammengesetzt und eingebaut sowie einige Probe- und Einstellfahrten durchgeführt werden. Was bleibt, sind die außerplanmäßige Reparaturkosten und damit Geld, das an anderer Stelle fehlen wird.

#### Triebwagen T 41

Das Wagenkastengerippe wurde sandgestrahlt und mit Rostschutzfarbe grundiert. Anschließend wurde der Wagenkasten gerichtet, denn Kollisionen mit Straßenfahrzeugen haben ihre Spuren hinterlassen. Gegenwärtig werden korrodierte Profileisen gegen neue ausgetauscht und die Radreifen der bereits grundüberholten Antriebsradsätze in einem Fachbetrieb neu profilert.

#### SKL 01 Friedhelm

Unser SKL ist in den letzten acht Jahren zu einem der am meisten in Gebrauch befindlichen Fahrzeuge geworden und steht zu seiner ersten Hauptuntersuchung bei der Museums-Eisenbahn an. Ende Dezember wurde mit den Arbeiten begonnen.

#### Motordraisine 182

Wie so oft wurde auch aus der Bedarfsreparatur dieses Fahrzeuges eine Vollaufarbeitung. Der ILO-Motor wurde von der Wilhelmshavener BKA-Werkstatt grundüberholt und mit einer neuen Auspuffanlage ausgestattet. Außerdem wurde der ursprünglich vorhandene Kick-Starter nachgebaut und montiert. Neben zahlreichen anderen Verbesserungen wurde auch eine Hebevorrichtung zum einmännigen Wenden der Draisine im Gleis eingebaut. Wir rechnen mit der Rückkehr des Fahrzeugs noch im Frühjahr.

#### Personenwagen 1

Die Neuanfertigung aller Holzlatten-Sitzbänke in einer ABM-Werkstatt wurde fortgesetzt. Im übrigen wurde zu Gunsten von Wagen 54 an diesem Wagen nur sporadisch gearbeitet.

#### Personenwagen 13

Im Salonabteil wurden der Fußboden mit Linoleum belegt und die nachgefertigten Möbelstücke probeweise aufgestellt und nachgearbeitet. Zur Zeit polstert ein Fachbetrieb die Sitzmöbel auf und bezieht sie mit rotem Samt. Im übrigen koche auch die Aufarbeitung dieses Wagens auf Sparflamme.

#### Personenwagen 17

Der weitgehend fertiggestellte Fahrzeugrahmen wurde auf die aufgearbeiteten Drehgestelle gesetzt. Auch der hölzerne Wagenkasten ist unter Verwendung einiger noch brauchbarer Altteile weitgehend fertig. Die stählernen Portalrahmen für die Hublifte an beiden Enden des aus Eichenholz bestehenden Wagenkastengerippes anzubringen, war besonders schwierig. Nach Abschluß der Lackierarbeiten am Rahmen soll der Wagenkasten aufgesetzt werden. Zwölf auf das Laternendach gehörende Grovedachlüfter wurden nach einem Muster nachgebaut und stehen zum Aufsetzen bereit.

#### Post-/Gepäckwagen 54

Mit vereinten Kräften wurde der Wagen zu den Nikolausfahrten fertiggestellt. Dabei konnte er gleich seine Betriebstauglichkeit unter Beweis stellen, was er auch tat. Wer den Wagen heute sieht, mag kaum glauben, daß es sich um den bereits in den letzten Betriebsjahren ziemlich heruntergekommenen Wagen HSA 596 handelt. Sein Schicksal schien bereits Mitte der sechziger Jahre besiegelt, als er in Syke und später ohne Drehgestelle in Bruchhausen-Vilsen abgestellt war (s. DME 2/95). Die Museums-Eisenbahn hätte ihn wegen Aussichtslosigkeit um ein Haar verschrottet, doch zum Glück überlebte er schließlich in Heiligenberg.

Die Museums-Eisenbahn mußte eine gehörige Portion Mut, Ausdauer und finanzielles Engagement in eines der letzten noch erhaltenen Fahrzeuge der Kleinbahn HSA investieren. Das Erscheinungsbild wurde dem Aussehen gegen Ende der fünfziger Jahre angenähert, weil so zusammen mit Lok Hoya, dem ebenfalls im Aussehen dieser inter-

essanten Epoche aufzuarbeitenden Wagen 1 (ex HSA 557) und dem bereits entsprechend restaurierten Wagen 2 (ex HSA 556) ein stimmiger HSA-Zug entstehen wird. Daher wurde auf die Restaurierung des Postabteils für den Bahnpostverkehr verzichtet, weil die HSA damals keine Post mehr beförderte. Statt dessen zog die DEV-Holzwerkstatt in diesen Wagen ein, von dieser Nutzung ist von außen allerdings nichts zu sehen.

Für Interessierte sollen die Arbeiten am Wagen 54 noch einmal aufgelistet werden: Austausch beider Langträger und der Pufferbohlen, Anfertigung und Montage neuer Zug- und Stoßvorrichtungen, Erneuerung aller senkrechten U-Profile des Aufbaus, Richten und Anschuhlen der vier Winkelprofile an den Wagenkastenecken, Vollaufarbeiten von zwei Drehgestellen aus dem DEV-Lagerbestand, Einbau einer Vakuumbremsanlage einschließlich Notbremsventil und einer Fußtritt-Feststellbremse, Verlegen von Leitungen für die Dampfheizung und Bremsanlage, Erneuern aller Boden- und Wandbretter, Restaurieren des Daches einschließlich des Belages, Anfertigen aller Fenster und Türen, Einbauen von Ladegerät, Batterien und Batteriekästen, Verkabeln der Elektroinstallation für 24 V, 220 V und 380 V, Lackieren, Beschriften des Wagens.

#### Güterwagen 136

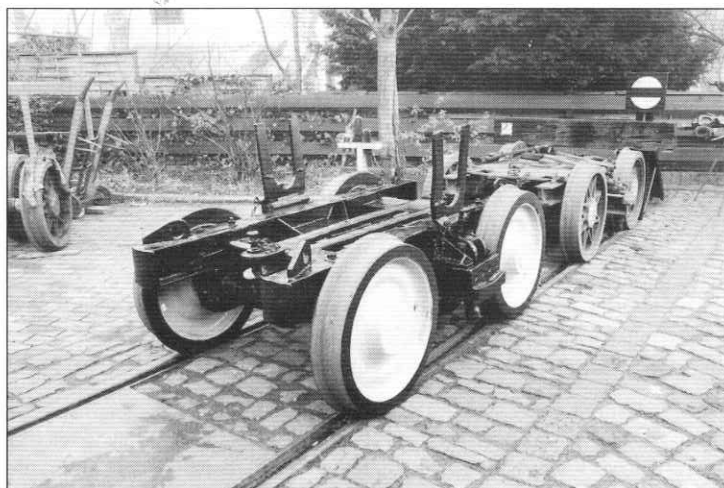
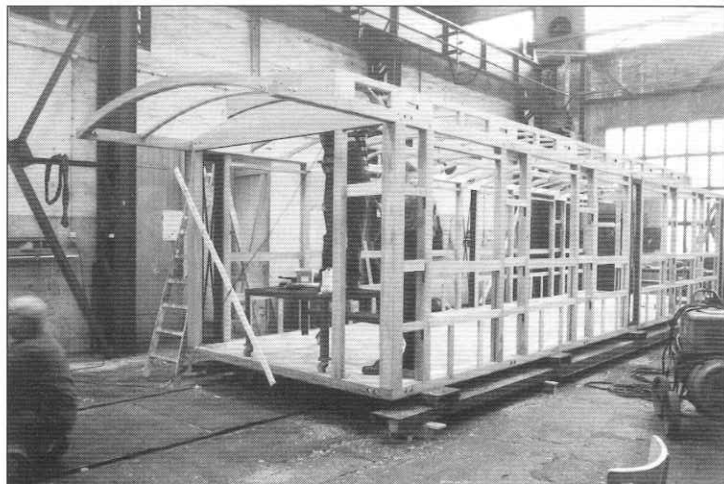
Nach Entfernen diverser Schichten Dachpappe offenbarte sich ein schlechter Zustand der Dachverbretterung, so daß diese vollständig erneuert werden mußte. Auch zwei Dachspiegel, die beiden oberen Stirwandbretter und ein Teil der hölzernen Dachlangträger mußten erneuert werden. Nach der farblichen Behandlung der Konstruktion wurde mit der Verbretterung des Daches begonnen. Nachdem die im Wagen gelagerten Holzbearbeitungsmaschinen in Wagen 146 umgelagert und einige äußerliche Sicherungsmaßnahmen durchgeführt wurden, wird der Wagen ins Freigelände umziehen müssen, wo er hoffentlich nicht mehr allzu lange auf eine Aufarbeitung warten muß.

#### Güterwagen 146

Nach Auszug der Holzwerkstatt wurde das Wageninnere farblich aufgefrischt und die Elektroinstallation fachgerecht den künftigen Erfordernissen angepaßt. Anschließend wurden die Holzbearbeitungsmaschinen aus Wagen 136 umgelagert und sollen hier einen festen Standplatz erhalten.

#### Rollböcke 171 bis 176

Nach dem erfolgreichen Probelauf der Rollbockgrube Ende August 1997 (s. DME 4/97) wurde vor einer ordentlichen Aufnahme des Rollbockbetriebes mit der Aufarbeitung der Rollböcke 175 und 176 begonnen. Dabei spielte sich das Team derart gut auf die Restaurierung der teilweise sehr stark verschlissenen Nebenfahrzeuge ein, daß nun alle sechs vorhandenen Rollböcke „in einem Aufwasch“ aufgearbeitet werden sollen. Dabei handelt es sich um je ein Paar von drei verschiedenen Bauarten, die z. T. von der HSA-Werkstatt selbst gebaut wurden. Ende November 1997 waren die Rollböcke 175 und 176 betriebsfähig, und Mitte Dezember auch die Rollböcke 173 und 174. Gegenwärtig wird am letzten Rollbockpaar gearbeitet. Nummernplan Rollböcke:



- DEV 171: ex HSA 42, verschiedene Radsätze
- DEV 172: ex HSA 70, Speichenradsätze
- DEV 173: ex HSA 77, Scheibenradsätze
- DEV 174: ex HSA 79, Scheibenradsätze
- DEV 175: ex HSA 85, Scheibenradsätze
- DEV 176: ex HSA 87, Scheibenradsätze

**Normalspurgüterwagen Gw 1**

Der jahrelang in Heiligenberg auf zwei Rollböcken abgestellte Niederbordwagen wurde Anfang November 1997 an das Westfälische Industriemuseum verkauft. Auf der wiederaufgebauten Zechenbahn in Dortmund-Bövinghausen neben den Jugendstil-Anlagen der Zeche Zollern II/IV wird dem Wagen sicher eine bessere Zukunft beschieden sein als auf absehbare Zeit bei uns.

Uwe Franz

**Fahrzeugbestand zum 31. 12. 1997**

Meterspur	betrf.	abg.	in HU	ges.
Dampfloks	4	1	1	6
Dieselloks	3	2		5
Triebwagen	3	2	1	6
Personenwagen	13	7	4	24
Gepäckwagen	4	4		8
Güterwagen	20	10		30
Nebenfahrzeuge	7	1	3	11
<b>Regelspur</b>				
Triebwagen	1	1		2
Personenwagen	1			1
Güterwagen	1	2		3
Summe	57	30	9	96

*Oben: Wagenkastengerippe und Einzelteile eines Motors von T 41 in Wilhelmshaven, Dezember 1997*

*Mitte: Motordraisine 182 in Wilhelmshaven und Wagenkastengerippe von Wagen 17 in Blankenburg, November 1997*

*Unten: Gepäckwagen 54 im Einsatz bei den Nikolauszügen und Rollböcke 174 und 171 in der Hauptuntersuchung, Dezember 1997*

Fotos: Uwe Franz