

# Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

## Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf

Wolfram Bäumer

### Vilser Rottenrock

Vor rund 20 Jahren herrschte bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen noch der händische Gleisbau vor. Statt mit wenigen Leuten kräfteschonend – aber mit Kapselgehörschutz auf dem Kopf – motorische Maschinen zu bedienen, mußten viele Museumseisenbahner schwer arbeiten. Und wenn z. B. vier Mann im Team stundenlang Schwellen stopften, dann wurden gute Ideen geboren, Konzepte entwickelt, Überlegungen angestellt, aber natürlich auch Witze und Tratsch verbreitet, bei der Bundeswehr erlerntes (hinreichend schmutziges) Liedgut durch häufiges Absingen den Nachgeborenen bewahrt oder schlicht Schlager aus der Hitparade in die Vilser Heide zum Besten gegeben. Vor 20 Jahren war es eine Sangesgruppe aus Torfmoorholm, einem kleinen Ort an der Ostküste des Landesteiles Schleswig, die mit ihrem Wikinger-/Folk-/Traditional-/Oldie-Gesang, kurz „Torfrock“, zum einen leicht und laut nachzuvollziehendes Kulturgut anbot und zum umdichten anregte.

Die Lieder „Rut mit'n Torf (... dat matscht so schön)“ (1977) und „Die Butterfahrt“ (1978) ließen sich Titel auf die Belange der Gleisbaurotte umtexten. So entstand der Vilser Rottenrock. Dankenswerterweise hat damals jemand die Texte getippt, die nun beim Aufräumen wieder auftauchten. Zwar liegt keine unbedingte Notwendigkeit zur Dokumentation vor, aber bevor sich womöglich eines

Tages niemand mehr erinnern kann, seien sie im folgenden wiedergegeben. Und vielleicht werden sie auch erneut in das Repertoire der Museums-eisenbahner aufgenommen.

### Rut mit die Schwell'n (dat matscht so schön)

- 1) Morgens um elf geh'n wir raus aus'm Dorf und wüten in Torf und wüten in Torf. Unser Chef heißt Robert Angerhausen, wir machen die Arbeit und er die Pausen. Robert will noch schnell vor'n Essen die Spurweite mit die Schublehre messen.

Refr. Und wir steh'n alle ratlos davor und singen zusammen in'n Musbahnerchor:  
//: Rut mit die Schwell'n,  
hau rin und hol rut,  
dat matscht so schön  
und tut so gut. //

- 2) Nun fang'n wir an und wühlen im Dreck, unser Maxe knattert die Schrauben weg. Den Schraubenpflug bedient er präzise, die Schrauben flieg'n bis auf'e Wiese.
- 3) Robert brüllt: „Nu' alle mal ran!“  
Doch da kommt Frauke mit'n Kaffee an. Der Kaffee schmeckt kein'n von uns und denn fühl'n wir uns wie in'ne Ferien.  
Robert ist das egal; er versucht schon seit Stunden,  
die eckigen Schwellen abzurunden.

### Die Butterfahrt (der Betriebsausflug)

- 1) Wir fühlen uns alle als Aktivisten von'ne Museumsbahn. Die Rotte besteht aus lauter Artisten, die haben ständig ein' in' Kahn.

Refr. Und ist die Steigung noch so stark, wir donnern das Vilser Holz hinauf. Die Schienen sind alt, die Schwellen sind Torf,

und dennoch fahr'n wir nach Asendorf.  
//: Und der Hermann, frisch und munter,  
schleicht den Berg auch wieder runter. //

- 2) Wir haben auch einen Buffetwagen voll Kaffee warm und dünn. Bei jedem dritten Schienenstoß schwappt er aus der Tasse auf die Plünn'n.

- 3) Das Personal ist immer müde von der durchzechten Nacht. Die muß man alle zärtlich wecken, sonst wird keine Musbahnfahrt gemacht.

- 4) Jetzt sind wir bei der Selkantbahn von die IHS. Und eines kann man ruhig sag'n: daß hier auch nicht vieles anders ist.

Refr. Und ist die Steigung noch so stark, sie donnern den Berg nach Birgden hinauf. Die Schienen sind alt, es knarrt manches Rad und trotzdem geht's nach Schierwaldenrath.  
//: Und der Helmut, froh und munter,  
schleicht den Berg auch wieder runter. //

### Termine 1999

20. 2.	Kohlfahrten	26. 6.	Barbeque/Grill-Expreß
22. – 26. 2.	Wintermeeting	9./10. 7.	Schlemmer-Expreß
28. 2., 19 Uhr	Klönabend mit DEV-Vorstand	18. 7.	Planverkehr mit T 1
29. 2.	Kohlfahrten	19./20. 7.	Schulfahrten Motto: „Reise in die Vergangenheit“
4./5. 4.	Ostern, Triebwagen Hoya – Bruchhausen-Vilsen – Heiligenberg	6. 8.	Dienstbesprechung für „Tag des Eisenbahnfreundes“
24./25. 4.	Saisonvorbereitung, Putzwochenende	7./8. 8.	„Tag des Eisenbahnfreundes“, Mehrzugbetrieb
30. 4., 19 Uhr	Dienstunterricht	22. 8.	Planverkehr mit T 1
1. 5.	Saisoneröffnung mit Sonderfahrplan	27. – 31. 8.	„Marktverkehr“ Bruchhausen-Vilsen – Eystrup
1. 5. – 3. 10.	Sonderausstellung: Leichtbau-Schienenomnibus Wismar	29. 8., 19 Uhr	Klönabend mit DEV-Vorstand
2. 5.	Sonderfahrplan	3./4. 9.	Kartoffel-Expreß
8. 5., 10 Uhr	Sonderzug zur DEV-Jahreshauptversammlung	18. 9.	Dienstunterricht
9. 5.	Muttertag, Thema: Von Frauen für Frauen	19. 9.	Planverkehr mit T 1
13. 5.	Himmelfahrt, zus. Zug um 18 Uhr	2. 10.	Saisonabschlußgespräch mit DEV-Vorstand
15./16. 5.	Einstiegslehrgang für Schaffner	3. 10.	Saisonschluß, zus. Triebwagen nach Asendorf
16. 5.	Planverkehr mit T 1	9. 10.	Neptun-Expreß
23./24. 5.	Pfingsten, verstärkter Fahrplan	28. 11., 19 Uhr	Klönabend mit DEV-Vorstand
29. 5., 19 Uhr	Spargel-Expreß	27./28. 11.	Nikolausfahrten
30. 5., 19 Uhr	Klönabend mit DEV-Vorstand	4./5. 12.	Nikolausfahrten, 2-Zugbetrieb
12. 6.	Samba-Expreß	11./12. 12.	Nikolausfahrten, 2-Zugbetrieb
18. 6.	Dienstbesprechung für „Historischen Tag“	18./19. 12.	Nikolausfahrten
19./20. 6.	„Historischer Tag“ mit Güterverkehr		Jeweils am zweiten und am letzten Sonnabend im Monat trifft sich die Gleisbaurotte und sind Werkstatt-Neueinsteiger besonders herzlich willkommen.
20. 6.	Planverkehr mit T 1		Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 1. 1. 1999

Theo Wiegmann

### Gleisbaustelle bei Klosterheide

Von Januar bis Ende März 1999 wird ein weiterer Gleisabschnitt, und zwar von km 4,770 bis 5,025 zu erneuern sein. Wie bisher schon vielfach entlang der Budnesstraße 6 in den letzten Jahren bewährt, wird der DEV wieder in Eigenleistung den Abbau der alten Gleise zu besorgen haben, danach wird eine Fremdfirma die Erd- und Oberbauarbeiten durchführen. Auf der dann fertigen unteren Schotterbettung wird der DEV in Eigenleistung die neuen Schwellen und Schienen zu montieren haben. Dazu gehört auch das Vorrichten, bevor dann wieder eine Fremdfirma die Stopf- und Richtarbeiten durchführen wird. Dazu hat der DEV mit seinen Fahrzeugen den Gleisschotter einzufahren.

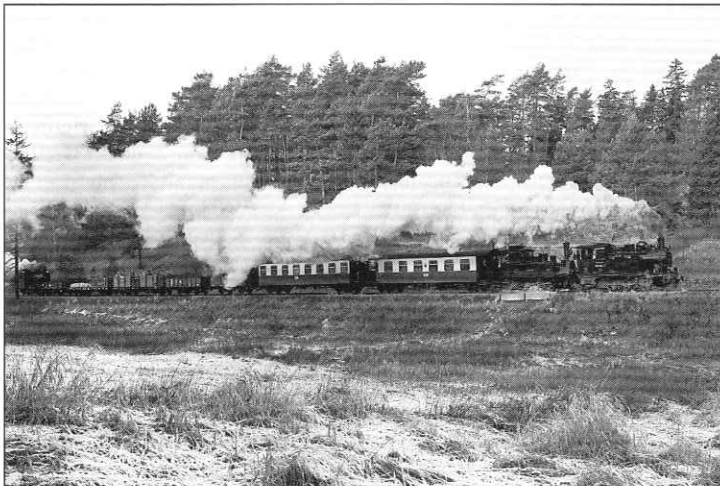
Zur Vorbereitung und Durchführung treffen sich die Mitglieder zu den bekannten Terminen der Roteneinsätze. Zusätzliche Termine werden sicher auch erforderlich sein!

Folgender Ablauf ist geplant:

DEV-Gleisabbau	bis Ende der 4. Woche
Erd- und Oberbau	5. u. 6. Woche
DEV-Gleisaufbau	7. bis 10. Woche
Schotterlieferung	9. bis 11. Woche
Richten und Stopfen	12. u. 13. Woche

Um rege Beteiligung bei den Gleisbauarbeiten wird gebeten, dieses gilt auch für Mitglieder, die im Gleisbau tätig werden wollen, bisher die Kurve aber noch nicht bekommen haben.

*Lok Hermann, Regenwalde der IHS sowie 99 6102 und 99 5903 im Einsatz auf den Harzer Schmalspurbahnen, Alexisbad, 2. 1. 1999 Fotos: Steffen Reiser*



### Restaurant Gesellschaftsräume

Familie Bornhoff  
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

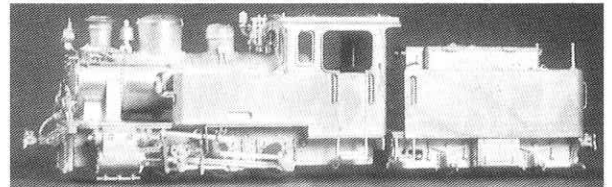
Hausschlachtung  
Partyservice

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

## roland modellbahnstudio

GmbH & Co. KG

Gröpelinger Heerstraße 165 28237 Bremen  
Tel.: (04 21) 61 3076



Das kleine Modellbahnfachgeschäft mit der großen Auswahl. Kommen Sie bei uns vorbei oder bestellen Sie per Post. Ein Versand erfolgt gegen Nachnahme oder Vorausrechnung.

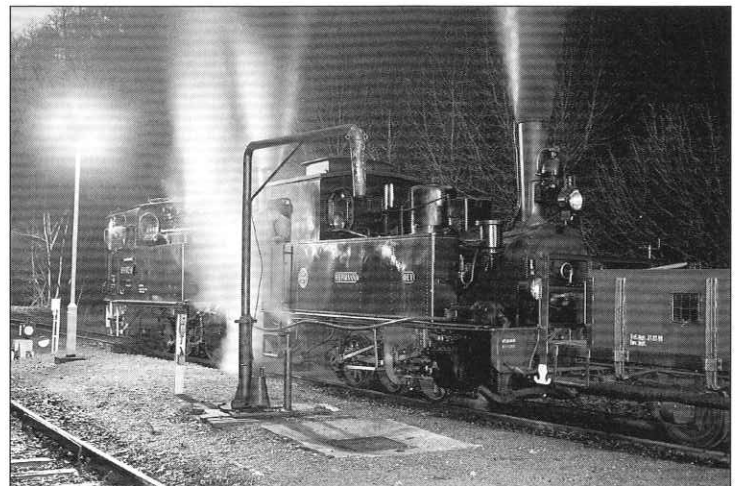
## Wohnen im Bahnhof

### Ein Traum für Eisenbahnfreunde

Der Flecken Bruchhausen-Vilsen beabsichtigt, im Rahmen der Sanierung des Bahnhofsgebäudes jeweils eine Eigentumswohnung im 1. Stock sowie im Dachgeschoß zu erstellen. Die beiden Wohnungen mit ihrem individuellen Zuschnitt weisen eine Größe von 60 bzw. 46 qm auf.

Investieren Sie in die Zukunft des Bahnhofs der größten Museums-Eisenbahn in Niedersachsen und erfüllen Sie sich den Wunschtraum, den Eisenbahnbetrieb rund ums Jahr hautnah erleben zu können.

Für weitere Auskünfte steht Ihnen Frau Buchholz gern zur Verfügung, Fachbereich Bauwesen, Lange Straße 11, 27305 Bruchhausen-Vilsen, Tel.: 0 42 52 / 391-415.



Uwe Franz

## Museumsbahn-Telegramm

Für die zahlreichen Weihnachts- und Neujahrsgrüße möchten wir uns an dieser Stelle ganz herzlich bedanken. Wir haben uns sehr darüber gefreut und wünschen auch allen Freunden der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen für das Jahr 1999 alles Gute und vor allem Gesundheit! Gute Wünsche für 1999 haben wir anscheinend auch bitter nötig, denn auch im letzten Quartal des Jahres 1998 blieb uns unsere Pechsträhne treu. Aber dazu später.

Am 4. 10. endete die 32. Sommerfahrtsaison. Bereits am 10. 10. war in Bruchhausen-Vilsen wieder „ordentlich was los“. Während sich tagsüber die Gleisbauer in einer zweiten großen Aktion bemühten, einige Sandberge in der neuen Fahrzeughalle in Heiligenberg möglichst gleichmäßig zu verteilen, verkehrte am Abend erstmalig der sogenannte „Neptun-Express“ (s. DME 4/98). Am selben Tag ereignete sich noch eine kleine museale Sensation. Wie so oft regnete es wieder mal in Strömen, als sich plötzlich im Randweg neben Gleis 11b im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen ein Loch auftat. Erst kurz zuvor war noch eine Schaffnerin darüber gelaufen. Was anfangs wie eine harmlose Unterspülung aussah, entpuppte sich bei genauerer Überprüfung als 0,80 x 1,50 m großen Einstiegschacht zu einem gemauerten Brunnen mit ca. 2,50 m Innendurchmesser und derzeitig rund 3 m Tiefe. Der Brunnen ist mit einer ebenfalls aus roten Klinkersteinen gemauerten Gewölbedecke abgedeckt, in der sich zwei Einstiegsöffnungen befinden, eine noch abgedeckt und die andere zufällig freigelegt. Letztere muß wohl mit Holzbohlen abgedeckt worden sein, die im Laufe der Jahre vermodert und jetzt bei dem nassen und schweren Boden nachgegeben haben. Nach fachkundigem Urteil befindet sich das Bauwerk in noch sehr guten Zustand.

Unsere Kleinbahnarchäologen haben mittlerweile Zeichnungen studiert und Zeitzeugen befragt. Im Ergebnis handelt es sich wohl um einen 1899 für die Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf gebohrten Brunnen, der bis etwa 1937, dem Anschluß Bruchhausen-Vilsens an die Fernversorgung durch die Harzwasserleitung, genutzt wurde. Im Brunnen fanden sich denn auch noch Reste eines Saugrohrs. Der Brunnen ist interessant, weil er ein Relikt der vormaligen autarken Wasserversorgung und damit ein Stück Kleinbahn-Dampfbetriebs-Infrastruktur der HSA darstellt und weil er bei dem guten Erhaltungszustand sogar für die Museumsbahn-Züge genutzt werden könnte. Die kurzfristige Reaktivierung scheitert zwar an finanziellen Mitteln, und so wurde der Brunnen erst einmal wieder abgedeckt.

Am Nachmittag des 17. 10. fand in gemütlicher Atmosphäre und dem Aufenthaltsraum ein Klönabend mit dem DEV-Vorstand statt. Die Aktiven machten regen Gebrauch von der Möglichkeit, gute und schlechte Erfahrungen zu äußern oder Luft abzulassen, so daß dieses Forum ab Anfang 1999 zur festen Einrichtung werden soll. Erst recht, da insbesondere die vereinsinterne Kommunikation als verbesserungswürdig festgestellt wurde.

Ein Unwetter fegte am 28. 10. über Norddeutschland und verursachte großflächige Überschwemmungen in Bruchhausen-Vilsen. Die Museums-Eisenbahn kam relativ glimpflich davon, lediglich die Bettung vor der neuen Fahrzeughalle in Heiligenberg wurde ausgewaschen und unterspült, und die Halle selbst stand zu einem Drittel unter Wasser.

Die Schäden wurden mittlerweile behoben.

Die Dienstbesprechung der Dampflokpersonale am 7. 11. diente dem Erfahrungsaustausch und brachte das Vorgehen bei den bevorstehenden Nikolausfahrten zur Sprache sowie die Planungen für 1999.

Am 14. 11. gab es den Dienstunterricht für alle Eisenbahnbetriebsbedienstete. Neben einer theoretischen Unterweisung wurden an einzelnen Fahrzeugen auch Vorführungen und Übungen veranstaltet, um das Zugpersonal für die Besonderheiten bei den Nikolausfahrten zu sensibilisieren.

Mit den üblichen Anlaufschwierigkeiten starteten wir am 28. 11. die Nikolausfahrten. An beiden Tagen des 1. Advents verkehrte planmäßig eine Zuggarnitur in drei Zugpaaren. Daß der Zug am 29. 11. um 16:15 Uhr der vorerst letzte Zug nach Asendorf sein würde, konnte noch niemand ahnen. Im Laufe der folgenden Woche hatte es nämlich ein Lohnführerunternehmen für nötig erachtet, sein Zuckerrübenverladegerät kurz hinter dem Bahnübergang „Auf dem Sachsen“ und dem Haltepunkt Arbste auf unseren Bahndamm zu lenken, um seine auf der B 6 stehenden Lkw besser beladen zu können. Bei seiner fast 200 m weiten Fahrt durch das Gleis zog die tonnenschwere Maschine eine Spur der Verwüstung. Die Maschine schob die Bettung komplett in den Bahnseitengraben oder zog zumindest eine 60 cm tiefe Furche durch unser Gleis.

Mit dem den Straßenverkehrsteilnehmern und erst recht dem Speditionsgewerbe stets vorschnell zugesprochenen Verantwortungsbewußtsein hielten es weder dieser Fuhrunternehmer noch der auftraggebende Landwirt für nötig, dem Eisenbahnunternehmen die beigebrachten Schäden zu melden, obwohl dieser gefährliche Eingriff in den Eisenbahnverkehr sogar für Bahn-Laien erkennbar gewesen sein mußte. Die Beschädigung selbst sind übrigens Ordnungswidrigkeiten gegen § 64 der EBO und das Schweigen ein strafbewehrter Verstoß. Ein sicherer Güterverkehr ist offenbar doch nur auf der Schiene möglich, selbst wenn es sich nicht um Gefahrgüter, sondern lediglich um Zuckerrüben handelt. Es war einem zufällig vorbeifahrenden DEV-Mitglied zu verdanken, daß die Eisenbahnstrecke vor den Nikolauszügen des 2. Advents gesperrt wurde. Die noch kurzfristig geplante Instandsetzung scheiterte an dem plötzlich einsetzenden Schneefall mit fast 20 cm Neuschnee.

Also mußten wir den geplanten Zweizugbetrieb in einen Wendezugbetrieb bis Heiligenberg umdisponieren. Für den Nikolaus wurden die Unterwegshalte entsprechend verlängert. Um den Fahrgästen das entgangene Fahrerlebnis bis Asendorf einigermaßen schmackhaft zu machen, half uns das Restaurant Dillertal mit einem integrierten Glühwein- und Bratwurststand mit historischen Tiefpreisen im Heiligenberger Güterschuppen. Dafür noch einmal ganz herzlichen Dank an die Familie Bomhoff. Diese Unterstützung und das herrliche Winterwetter trugen zur Besänftigung der Fahrgäste bei. Es war einfach traumhaft: Heiligenberg wirkte wie ein belebter Wintersportort, Ski-Langläufer kamen vorbei, Kinder bauten Schneemänner oder lieferten sich oder Erwachsenen eine Schneeballschlacht, und andere ließen sich Glühwein und Bratwürste schmecken.

In der Woche drauf verwandelte Tauwetter die weiße Pracht erst in eine schmutzige Brühe, dann die Bahnseitengräben in Gewässer, die Gräben im Vilser Holz zu Wildwasserläufen und Durchlässe

in Treibgutsammelstellen. Schlammmassen von den höhergelegenen Äckern machten den Bahnübergang im Vilser Holz unpassierbar. Kanalisiert durch die Schienen bewegte sich ein munterer Bach die Bahnstrecke vom Einschnitt hinunter bis zum Haltepunkt Wiehe und türmte am Fußwegübergang im Vilser Holz einen Haufen aus Zweigen und Blättern auf. Mit unserem Skl „Friedhelm“ und einigen Helfern örtlicher Bauunternehmen konnte die Strecke rechtzeitig vor dem 12. 12. wieder befahrbar gemacht werden.

Das Tauwetter hatte auch sein Positives: Ein Bauunternehmen und unsere Gleisbauabteilung nutzten die Tage, um die Schäden der auf die Straße verlagerten Zuckerrübenabfuhr zu beheben und die Strecke bis Asendorf notdürftig befahrbar herzurichten. So konnte am 3. Adventswochenende ein Zweizugbetrieb bis Asendorf und dem dortigen Weihnachtsmarkt stattfinden. Dieses Wochenende hatte auch andere guten Seiten mit dem Eisstockschießen und dem gemütlichen Beisammensein am Freitag und der Eröffnung der Kohl- und Pinksaison im Gasthaus Dillertal am Sonnabend. Zur Einstimmung auf eine bessere als die letztjährige Saison vertilgten die rund 50 DEV-Aktiven eine rekordverdächtige Menge von der gut gereiften „Oldenburger Palme“.

Am 4. Advent verkehrte wieder eine Zuggarnitur dreimal nach Asendorf. Im Vorgriff auf den erfolgreichen Abschluß der Nikolausfahrtsaison wurde bereits am Sonnabendabend wie in den zurückliegenden Jahren unter Zurückstellung aller gesundheitlichen Bedenken der Vorrat an Weihnachtsgebäck, Glühwein und Kakaogetränk auf ein verwertbares Maß verzehrt.

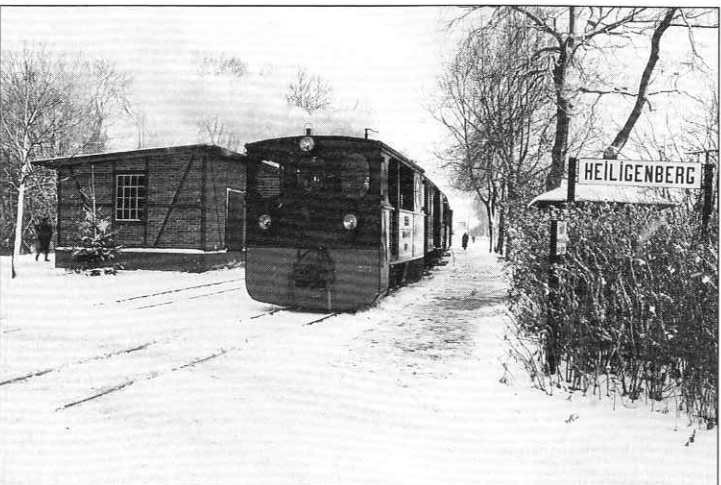
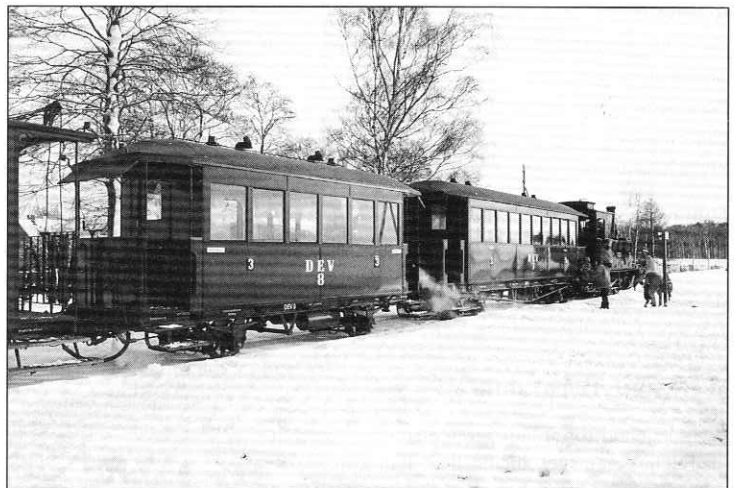
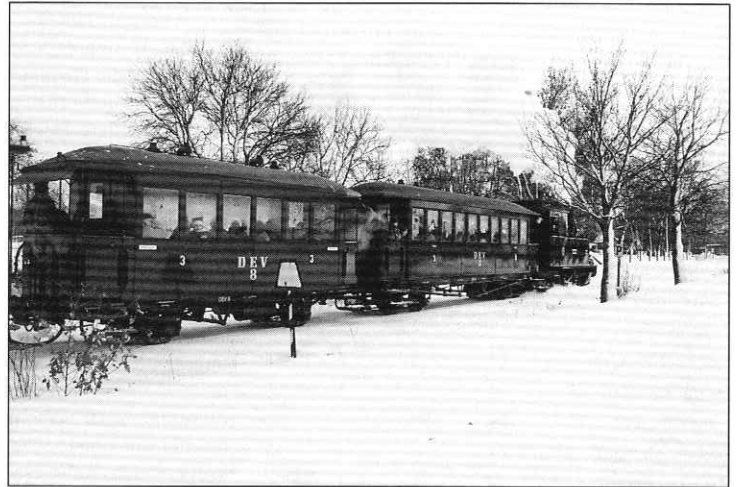
Damit waren die Aktivitäten 1998 noch nicht beendet, denn am 30. 12. wurde Lok Hermann in Kooperation mit der Selketalbahn zu einem Einsatz auf der Selketalbahn verladen. Der Spezialtieflader brachte Lok Regenwalde der IHS und Hermann nacheinander in den Harz. Am 2. und 3. 1. 1999 pendelte Hermann zusammen mit Regenwalde und 99 6102 zwischen Alexisbad und Harzgerode und traf am 4. 1. wieder wohlbehalten in Bruchhausen-Vilsen ein.

Gerade noch rechtzeitig vor dem Wintereinbruch konnten die Arbeiten im Eingangsbereich des Sozialgebäudes weitgehend abgeschlossen werden. Ein vor die Eingangstür aus Betonsteinen gemauerter und mit Klinkern verblendeter Tritt mit einer kleinen Rampe für Rollstuhlfahrer und die Auffüllung der Umgebung mit Mineralgemisch lassen jetzt das Gebäude trockenen Fußes erreichen. Der Estrich im Erdgeschoß des Treppenhauses wurde eingebracht und der Boden gefliert. Einige Putzarbeiten wurden durchgeführt und im Herren-WC eine Dek-

*Bei herrlichem Winterwetter führen die Nikolauszüge am zweiten Advent 1998. Noch abends erteilte die als Stationsvorsteher verkleidete Schneefrau mit dem Reisigbesen das Zugsignal Zp 9.*

5. 12. 1998, alle Fotos: Uwe Franz





ke mit Feuchtraumpaneelen verkleidet und WC-Kabinen montiert. Eine Kabine wurde behindertengerecht ausgestattet, um wenigstens ein entsprechendes WC auf dem Bahnhofsgelände im Bedarfsfall zur Verfügung zu haben. Der Duschbereich wurde durch eine Pendeltür abgetrennt und mit Trennwänden zwischen den Duschen versehen.

Gerade noch rechtzeitig kam der Bewilligungsbescheid für einen Gleisbau-Zuschuß. Damit können wir im Frühjahr 1999 den abgängigen Abschnitt von Bahn-km 4,770 bis 5,025 zwischen Haltepunkt Klosterheide und dem Bahnübergang „Sachsen / Homfelder Heide“ erneuern.

Bereits seit Mitte Dezember ist der neue DEV-Fahrplanprospekt verfügbar. Auf 28 überwiegend farbig gedruckten Seiten erhalten Interessenten und Fahrgäste eine Fülle von Informationen über die Museums-Eisenbahn und das Umfeld. Es gibt auch einige Neuheiten zu entdecken. Der Prospekt kann mit einem mit 2,20 DM frankierten Rückumschlag angefordert werden.

### DEV-Fahrzeugbestand zum 31. 12. 1998

Meterspur	betrif.	abg.	in HU	ges.
Dampflokomotiven	4	1	1	6
Diesellokomotiven	3	1		4
Triebwagen	3	2	1	6
Personenwagen	14	6	4	24
Gepäckwagen	4	3	1	8
Güterwagen	19	10	1	30
Nebenfahrzeuge	11			11
Zwischensumme	58	23	8	89
<b>Regelspur</b>				
Diesellokomotiven	1	4	1	6
Triebwagen	1		1	2
Personenwagen	3			3
Güterwagen	1	3	2	6
Zwischensumme	6	7	4	17
<b>Summe</b>	<b>64</b>	<b>30</b>	<b>12</b>	<b>106</b>

Uwe Franz

### Werkstatt-Telegramm

Ein vorsichtig formuliert „ereignisreiches“ Jahr der jüngeren Vereinsgeschichte liegt hinter der DEV-Betriebswerkstatt. Neben erfreulichen Ereignissen und Entwicklungen sind insbesondere die Fahrzeugausfälle u. a. aufgrund Unfälle auf der VGH-Strecke durch Straßenverkehrsteilnehmer zu beklagen. In der Folge sind immer wieder wertvolle Arbeitskräfte gebunden, die sonst sinnvoller eingesetzt werden könnten. Die Fahrzeugaufstellung zeigt aber auch die Erfolge der Werkstatt: Der Bestand betriebsfähiger Fahrzeuge stieg von 57 auf 64 Fahrzeuge, z. Z. werden 12 Fahrzeuge in Bruchhausen-Vilsen, Blankenburg und Wilhelmshaven betriebsfähig restauriert oder sogar rekonstruiert. Der relativ hohe Zugang (nicht betriebsfähiger) Fahrzeuge resultiert aus Gelegenheitsübernahmen regelspuriger Fahrzeuge und wird in 1999 wieder abgebaut. Der Verkauf der Loks V 36 006 und 8 erfolgt in Kürze, V 36 004 wird im Frühjahr zur Ersatzteilgewinnung verschrottet, und sogar für die Reste von V 127 (Köf II) gibt es Kaufinteresse.

### Mallet-Lok 7s

Ende Oktober traf der stählerne Lang- und Stehkessel wieder ein. Die von einer Fachfirma ausgeführten Arbeiten sind handwerklich sehr gut ausgeführt worden und bilden eine gute Grundlage für die weitere Bearbeitung. Gegenwärtig werden die Nietbohrungen geschliffen und paßgenau aufgerieben, um in Kürze mit den Einziehen der ersten Nieten beginnen zu können.

### Lok Plettenberg

Für das Frühjahr steht eine Hauptuntersuchung mit umfassender Fahr- und Triebwerksrevision an. Anfang Januar soll mit Demontage des Triebwerks und Ausbau der Radsätze begonnen werden.

### Triebwagen T 41

Die hervorragend gute Arbeit der Wilhelmshaver Werkstatt läßt die unverwechselbaren Konturen des Wismarer Schienenbusses wieder erkennen. Sogar die charakteristischen Gepäckkörbe neben den Motorvorbauten wurden zwischenzeitlich wieder montiert. Doch aufgrund von Personalmangel im Holzverarbeitungsbereich haben sich die Fortschritte verzögert. Eine Inbetriebnahme zum 1. Mai 1999 ist wohl nicht mehr möglich.

### Personenwagen 6

Gewissermaßen als Muster für den inzwischen fertiggestellten Wagen 17 wurde Wagen 6 bereits Ende 1997 nach Blankenburg gebracht. Das bewährte Zusammenspiel verschiedener Bildungsträger bietet nun die Chance zur Aufarbeitung auch dieses Wagens. Das Fahrgestell und die übrigen Metallteile werden in Blankenburg aufgearbeitet, während der Holzaufbau komplett in einer ABM-Werkstatt in Wernigerode restauriert wird. Anschließend soll die Endmontage in Blankenburg erfolgen.

### Personenwagen 17

Rechtzeitig zu den Nikolausfahrten konnte die Warmluftheizung eingebaut und in Betrieb genommen werden. Auch die neu angefertigten 12 Klappische wurden eingebaut und von den Fahrgästen dankbar angenommen.

### Personenwagen 19

Als erster der beiden Weyer-Wagen wurde der von der Borkumer Kleinbahn übernommene Wagen in die Werkstatt überführt. Die Zug- und Stoßvorrichtungen wurden auf das DEV-Mittelpuffersystem umgebaut und die Leitungen für Vakuumbremse, Dampfheizung und elektrische Beleuchtung verlegt. Der leider undichte Dachbelag wurde entfernt und wird gegenwärtig gegen die bewährte Rhexpanol-Dachhaut ersetzt. Die durch das langjährige Eindringen von Regenwasser beeinträchtigte Deckenverkleidung im Wageninneren muß leider komplett erneuert werden. Auch die Elektroinstallation wurde instandgesetzt. Offenbar verkehrte der Wagen in den letzten Jahren nur bei Tageslicht, denn die Deckenlampen fehlen schon länger. Die charakteristische blau-weiße Farbgebung mit der typischen Jägermeister-Reklame an den Seitenwänden wollen wir noch möglichst lange erhalten.

### Gepäckwagen 53

Gerade noch rechtzeitig zu den Nikolausfahrten wurde der Wagen wieder in Betrieb genommen.

### Güterwagen 113

Der offene Güterwagen wurde Ende November in die Werkstatt genommen, um die zahlreichen Korrosionsschäden an Rahmen und Aufbau zu beseitigen, alle Metallteile zu konservieren und alle Bord- und Bodenbretter zu erneuern. Auch die Anfertigung und Montage des ursprünglich vorhandenen Bremsersitzes soll erfolgen.

### Güterwagen 140

Ende November konnte die Hauptuntersuchung mit einer Neulackierung und Beschriftung erfolgreich abgeschlossen werden.

### Diesellok V 36 005

Anfang Oktober wurde die Lok mit zwei Autokranen auf schmalspurige Werkstattfahrgestelle gehoben und in die DEV-Betriebswerkstatt überführt. Dort wurde sofort mit der Reparatur der zahlreichen Unfallschäden begonnen. Zwischenzeitlich wurde das Führerhaus vollkommen neu aufgebaut und gerichtet. Z. Z. wird der Außenanstrich im letzten Farbschema der VGH vollständig erneuert.

### Triebwagen T 2

Seit Anfang Oktober wird an der auf zwei Jahre Dauer angelegten betriebsfähigen Aufarbeitung und an der Beseitigung der Unfallschäden gearbeitet, die eine große deutsche Bahn seinem Voreigentümer 1991 beigebracht hat. Dazu gelangte der Esslinger Triebwagen bereits im Frühjahr 1998 zur Arbeitsaufnahme nach Blankenburg. Der Triebwagen wurde bereits in seine Bestandteile zerlegt, der Rahmen gerichtet und die deformierten Teile des Wagenkastens aufgearbeitet oder erneuert.

### VB 478

Die Unfallschäden vom 26. 8. werden gegenwärtig von einer Fachwerkstatt behoben.

### Güterwagen Gw 1

Leider stellte sich bei genauerem Hinsehen das Dach als doch nicht so gut heraus, und einige Dachsparren sind durchgebrochen. Somit wurde eine Dacherneuerung unumgänglich. Z. Z. wird das verbliebene Wagengerippe entrostet und anschließend konserviert.

*Oben links: Kessel von Malletlok 7s, Anfang Dezember 1998*

*Oben rechts: Schienenbus T 41 in Wilhelmshaven, November 1998*

*2. Reihe: Neubau des Kastens von Wagen 6 nach dem verrottenen Muster in Wernigerode, November 1998*

*3. Reihe: Am 9. 10. 1998 gelangte V 36 005 in die Werkstatt, wo das Führerhaus bis Dezember schon weitgehend wieder instandgesetzt war.*

*Unten: Triebwagen T 2 und Güterwagen Gw 1 in Blankenburg, November 1998*

*alle Fotos: Uwe Franz*



