

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Habe abzugeben: Kursbücher 73/74, 75, 88, 89/90, 90/91, 91/92, MEB 1991, EM 83, 84, 90, Zeit der Züge (2 Bd.), Mit Uhrwerk, Dampf und Strom, Die Fahrkarte einschl. 250 Pappfahrk., Märklin F 800, TM 800, Wagen 312, 320 S, Manfred Gottwald, 040 / 672 64 86

Wolfram Bäumer

25 - 50 - 75 - 100

Verbindet man die in der Überschrift genannten Zahlenwerte mit der Einheit »Jahr«, so ergeben sich Zeitspannen als physikalische Größen, die auf die Menschen eine besondere Wirkung ausstrahlen. Vielleicht liegt es daran, daß mit der Zeitspanne von 25 Jahren gefühlsmäßig eine Menschengeneration verbunden wird, so daß man besonders gerne eine, zwei, drei oder vier Reproduktionsperioden zurückdenkt. Eltern werden dann an die Zeit erinnert, als sie so alt waren, wie gegenwärtig die Kinder, während Großeltern womöglich bei der Beobachtung ihrer Enkel um 50 Jahre zurückdenken.

Wenn Eheleute die Zeitspanne ihres gemeinsamen Lebens zählen und sich dessen nach 25 Jahren mittels der Silberhochzeit noch einmal deutlich bewußt werden wollen, dann verwundert auch nicht der Wunsch langjähriger DEV-Aktiver, hin und wieder zurückzudenken, was 25 Jahre zurückliegend die aktuellen Probleme der

Museums-Eisenbahn waren und wie sie damals gelöst werden konnten.

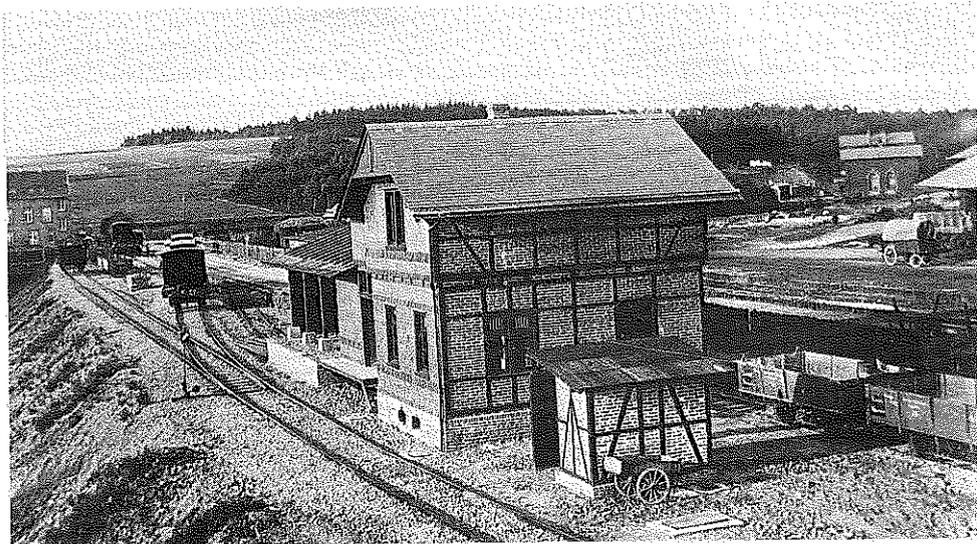
Die DME kann diese Rückschau problemlos leisten, denn vor genau 25 Jahren stellte der frischgebackene Redakteur Otto Kurbjuweit das Mitgliederrundschreiben »DKV-Kurier« zu der Zeitschrift »DEV-Kurier« um, „mit ausführlichen Berichten über das Geschehen bei der Museums-Eisenbahn; eine richtige Zeitschrift, auf die sich die Leser freuen, und die vor allem jene, die nicht so häufig Gelegenheit haben, nach Bruchhausen-Vilsen zu kommen, an unserem Wirken teilhaben läßt.“ Übrigens: Noch 1968 erweiterte Otto Kurbjuweit die Berichterstattung um allgemeine Themen aus der Kleinbahn-Geschichte, d. h. die DME ist in der inhaltlichen Konzeption als Zeitschrift für Kleinbahn-Geschichte auch schon 25 Jahre alt.

Man braucht also nur einen Blick in die 1968 erschienen Ausgaben des »DEV-Kuriers« zu werfen, um . . . Ach so, Sie gehören gar nicht zu den knapp 200 DEV-Mitgliedern von damals und besitzen diese Ausgaben nicht? Nun gut, dann sollte es uns eine Seite in aktuellen Ausgaben wert sein, besonders zeitgenössische Artikel aus den Rubriken »der Vorstand hat das Wort«, »Railroader-Meeting in BruVi« u. ä. von vor 25 Jahren noch einmal zu bringen, um einen Vergleich mit den aktuellen »Werkstatt-Telegrammen« zu ermöglichen.

Vor 50 Jahren und vor 75 Jahren war Deutschland im Krieg. Vermutlich erinnert sich daran niemand gerne, daher lassen wir es an dieser Stelle. Vor 100 Jahren aber, da waren die Kleinbahnen das modernste Transportsystem in Stadt und Land. Vor 100 Jahren gab es schon eine Anzahl von Kleinbahnen, doch den meisten stand ihr Bau noch bevor. Daher liegt es nahe, in der DME auch hin und wieder um 100 Jahre zurückzublicken und zu sehen, wie sich z. B. ein bestimmtes Objekt einer Kleinbahn verändert hat. Interessante damals/heute-Vergleiche von DME-Lesern sind daher willkommen.

Werkstatt-Konzeptgruppe

Im Frühjahr 1993 hat sich im HEG-Wagen eine Gruppe vormaliger Werkstatt-Museums-Eisenbahner zusammengefunden, die an Wochenenden darüber nachdenkt, wie die DEV-Werkstatt wieder in Schwung gebracht werden könnte. Erste zukunftsweisende Ergebnisse werden in Kürze erwartet; sie sollen dann DME-Lesern nicht vorenthalten werden. Das für den Herbst erwartete Gesamtkonzept soll an Interessierte abgegeben werden. wb



100 Jahre liegen zwischen den beiden Fotos vom Ronsdorfer Güterbahnhof, der die Verbindung der 1891 eröffneten, meterspurigen Ronsdorf - Milingstener Eisenbahn mit der Preußischen Staatsbahn herstellte [s. DME 3/80].

Oben: 1891, Foto: Hoffotograf Stütting, Slg. Josua Halbach

Unten: 3. 6. 1992, Foto: Wolfram Bäumer

Harald O. Kindermann

Verehrte Mitglieder und Freunde der Eisenbahn!

In den vergangenen Monaten durften wir zu unserer Freude eine Welle der Hilfsbereitschaft erfahren. Es ist mir daher aufrichtiges Bedürfnis, allen denjenigen Unternehmen, Organisationen und Einzelpersonen von Herzen Dank zu sagen, die uns ihre Hilfe angedeihen ließen und dadurch in hervorragender Weise zur Verwirklichung unserer kulturellen Ziele beigetragen haben.

Im besonderen haben wir der Deutschen Bundesbahn zu danken, die uns durch ein mehr als großzügiges Angebot in die Lage versetzt hat, die Hauptuntersuchung der uns von den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya GmbH zur Verfügung gestellten Dampflokomotive Nr. 31 im DB-Ausbesserungswerk Bremen-Sebaldsbrück ausführen zu lassen. Das Wunder, mit dem noch vor einem guten dreiviertel Jahr kaum jemand gerechnet hatte, ist eingetreten: Die Lok 31 konnte, fabriken glänzend, am 18. Mai den Museumszug von der Lok 33 übernehmen, die nun, nachdem sie 66 Jahre der Kleinbahn Hoya — Syke — Asendorf und den VGH und anschließend zwei Jahre uns treue Dienste geleistet hat, in den verdienten Ruhestand geht. Sie wird jedoch nicht verschrottet, sondern der Nachwelt erhalten bleiben.

Ohne die Unterstützung seitens der Deutschen Bundesbahn hätten wir wenigstens zwei bis drei Jahre mit dem Betrieb aussetzen müssen und darüber hinaus während dieser Zeit keine weiteren historischen Fahrzeuge vor der Verschrottung bewahren können. So aber konnte die alljährliche Saisonöffnung auch in diesem Jahre stattfinden.

Unser Dank gilt auch allen Bediensteten des AW Sebaldsbrück, insbesondere den Lehrlingen des 3. und 4. Lehrjahres, die sich mit großer Sorgfalt und bewunderswerter Liebe der Wiederherrichtung der Lok 31 gewidmet haben.

Gleichzeitig danken wir an dieser Stelle der Betriebsleitung der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH für die großzügige Überlassung der Lok 31 und des Streckenabschnittes Bruchhausen-Vilsen — Heiligenberg zum Betrieb der Museums-Eisenbahn und für das hochherzige Entgegenkommen, das sie uns jederzeit entgegengebracht hat. Ohne die Förderung durch die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya gäbe es heute ohne Zweifel noch keine Museums-Eisenbahn in Deutschland.

Ferner danken wir der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft dafür, daß sie ihren historischen Dampfzug (Trambahnlok 102 und 2 Personenwagen) der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte als Geschenk überlassen und damit den entscheidenden Schritt dazu getan hat, daß diese historisch wertvollen und interessanten Fahrzeuge der Nachwelt erhalten bleiben können.

Oben: Frisch hauptuntersucht: Lok Hoya, die im Text mit ihrer NLEA-Nr. 31 genannt wird, 28. 5. 1968, Foto: Gerhard Moll

Unten: Frisch eingetroffen: Wagen 112 der OEG, der via DGEG zur Museums-Eisenbahn gelangen konnte, 6. 4. 1968, Foto: Harald O. Kindermann

Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte hat einen der beiden historischen Personenwagen an uns weitergegeben, wofür wir ebenfalls unseren herzlichsten Dank sagen. Der Wagen ist am 6. April wohlbehalten in Bruchhausen-Vilsen eingetroffen.

Dem Technischen Hilfswerk, Ortsverband Hoya, haben wir zu danken für die großzügige Hilfe, die wir am 6. April in Anspruch nehmen durften. Infolge dieser Hilfe konnten an einem Tage 2 Fahrzeuge abgeladen und aufgegleist und darüberhinaus noch wesentliche Fortschritte beim Bau des Betriebsbahnhofes erzielt werden, Arbeiten, für die wir allein mehrere Selbsthilfe-Einsätze benötigt hätten.

Unser Dank gebührt allen Spendern, die mit großen und kleinen Geldbeträgen wesentlich zum Aufbau unserer Museums-Eisenbahn beigetragen haben, und — last not least — danke ich von ganzen Herzen allen denen, die mit ihrer Hände Arbeit die Museums-Eisenbahn zu dem gemacht haben, was sie heute ist.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch einmal hervorheben, daß wir mit der Museums-Eisenbahn bekanntlich einen doppelten Zweck verfolgen:

Zum Einen wollen wir auf dem Wege der betriebsfähigen Erhaltung historisch wertvoller Eisenbahnfahrzeuge die geistige Leistung ihrer Konstrukteure in Ehren halten und das Verständnis für die geschichtliche Entwicklung der Technik fördern. Sicher werden Sie nun fragen, ob es hierzu nicht genügt, die

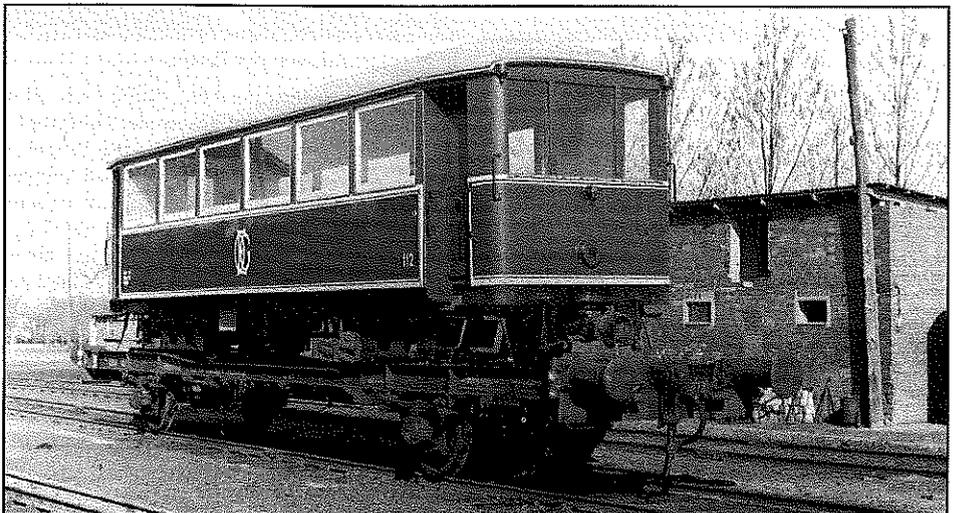
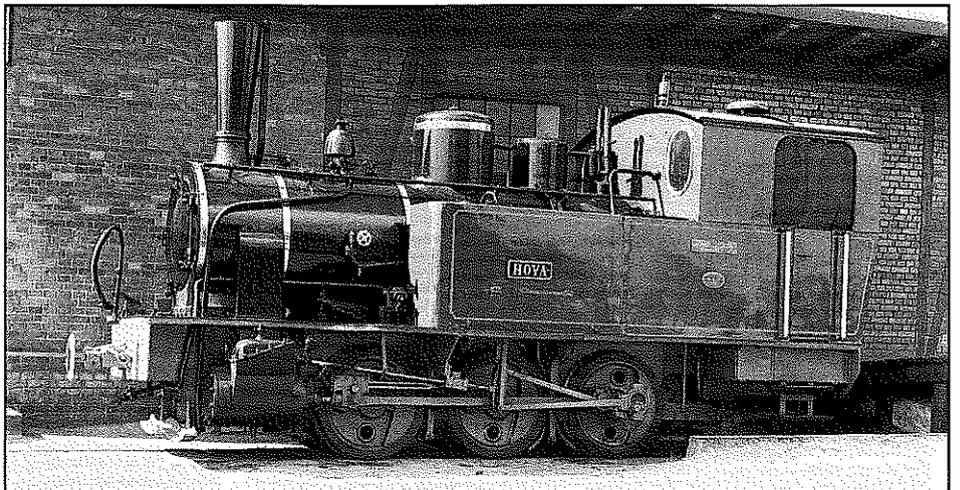
Fahrzeuge einfach in einer Halle aufzustellen und zur Besichtigung zugänglich zu machen. Diese Frage muß verneint werden. Ein Verkehrsmittel muß — und das gilt auch für jede andere Maschine — im Betrieb gezeigt werden, wenn es wirklich als technische Leistung erlebt werden soll, ähnlich, wie der Wert eines hervorragenden Musikinstrumentes erst offenbar wird, wenn man es erklingen läßt.

Der zweite, vielleicht noch wichtigere Zweck der Museums-Eisenbahn ist es, im Vergleich zwischen den historischen und den heute auf den Eisenbahnen verkehrenden Fahrzeugen den ungeheuren Fortschritt deutlich zu machen, der sich in den letzten Jahren im Eisenbahnwesen vollzogen hat, und auf diese Weise für die Eisenbahnen zu werben. Wir hoffen, daß es uns allzeit gelingen möge, weite Kreise auf die Vorteile des Schienenweges aufmerksam zu machen und damit der Deutschen Bundesbahn wie auch den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen neue Kunden zu gewinnen.

Sie ist unser!

Plettenberger Klb. Nr. 3

Anfang dieses Jahres wurde ein lange gehegter Wunsch Wirklichkeit: Der DEV kaufte von der Plettenberger Kleinbahn die Lok Nr. 3 (Henschel 1927/20.822). Die Lok ist bereits bezahlt, steht aber noch in Plettenberg im Schuppen, da zur Zeit kein Geld für die Überführung vorhanden ist.



Jürgen Ranger

Wangerooger Triebwagen

Ich möchte auf diesen Triebwagen aufmerksam machen, denn er würde in technischer und geschichtlicher Hinsicht die DEV-Sammlung ergänzen. Es dürfte sich hierbei um den ersten von Wismar gebauten Vierachs-Triebwagen handeln, der obendrein das letzte im ursprünglichen Erscheinungsbild erhaltene Exemplar in Deutschland darstellt. Mit einem Antriebsdrehgestell sowie darüber liegendem Motor unterscheidet er sich von T 42 und T 44. Im Gegensatz zu T 43 könnte er mit vertretbarem Aufwand in Betrieb genommen werden. Zudem ist das Fahrzeug baugleich mit T 62 der HSA. Zusammen mit den Wagen 2 oder 7 ließe sich ein artgetreuer Bäderzug zusammenstellen.

Harald O. Kindermann

Eine Museums-V-36 für die VGH

Ihre traditionelle Winterfahrt führte die Eisenbahnfreunde Hannover, die seit langem mit dem DEV freundschaftlich verbunden sind, wieder einmal zur Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. Wie üblich, reisten die Eisenbahnfreunde mit der Eisenbahn an. Von Eystrup nach Bruchhausen-Vilsen und zurück wurde hierzu ein Sonder-GmP bestehend aus einem Triebwagen-Beiwagen der Verdener Eisenbahnfreunde und einigen Güterwagen eingesetzt. Der GmP wurde von der letzten betriebsfähigen V 36 der VGH, von Lok V 36 008, gezogen, die hierzu noch einmal zum Einsatz gelangte, bevor in etwa 2 Monate, im Juli 1993, auch ihre Fristen ablaufen werden.

Dank sorgfältiger Vorbereitung der mittlerweile recht betagten Diesellok – insbesondere Versorgung sämtlicher Lager mit den nötigen Schmiermitteln – durch Museums-Eisenbahner Thomas Walczyk, der auch als Beimann auf der Lok mitfuhr, verlief die Fahrt ohne Zwischenfälle. Ab Bruchhausen-Vilsen benutzten die Eisenbahnfreunde Hannover unsere Triebwagen T 41 und T 42. Am Haltepunkt Vilsen-Ort wurde ein Fotohalt eingelegt. Bei der Rückfahrt von Bruchhausen-Vilsen nach Eystrup wurde an den Sonder-GmP noch der T 1 der VGH angehängt, der mit einer anderen Reisegruppe unterwegs war und bis Hoya mitliefe. Obwohl zur Enttäuschung der Fotografen leider den ganzen Tag über Nebel herrschte, war es doch eine rundum gelungene Fahrt.

In Kürze ist also eine rund 30 Jahre währende Epoche Kleinbahn-Geschichte in der Grafschaft Hoya zu Ende gegangen. Haben doch diese seinerzeit zu günstigen Konditionen von der DB erhaltenen Diesellokomotiven es der ehemaligen HEG und der Kleinbahn HSA ermöglicht, bis heute zu überleben. Sie haben damit die Geschichte einer ehemals schmalspurigen Kleinbahn nach deren Umspürung fortgeschrieben. Bleibt nur zu hoffen, daß es gelingen möge, wenigstens eine dieser bewährten Maschinen dort betriebsfähig zu erhalten, wo sie so lange im Einsatz standen. Dies wäre durchaus eine wichtige Aufgabe für das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen.



Die letzte einsatzfähige V 36 der VGH, V 36 008 mit Foto-GmP für die Eisenbahnfreunde Hannover im Bahnhof Bruchhausen-Ost, 13. 2. 1993, Foto: Harald O. Kindermann

Eberhard Moll ist tot

Mit unserem langjährigen Mitglied Eberhard Moll verloren wir am 21. 1. 1993 einen Aktiven der ersten Stunde. Gleich als er von der Gründung des Deutschen Kleinbahn-Vereins e. V. erfahren hatte, trat Eberhard 1965 als Kleinbahnfreund dem jungen Verein bei. Er bekam die Mitgliedsnummer 18.

Seit es planmäßigen Fahrbetrieb auf der ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands gibt, war Eberhard aktiv am Geschehen beteiligt. Wie es die räumliche Entfernung, sein Berufs- und Familienleben sowie seine Gesundheit zuließen, half Eberhard im Fahrbetrieb mit oder reparierte Wagen und Gleise. Dabei zögerte er auch nicht, seine Frau und die 2 heranwachsenden Töchter gelegentlich mitzubringen.

Eberhard gehörte stets zu den vorausschauenden Köpfen im Verein. Als noch die Mehrheit dem Einsatz eines Buffetwagens skeptisch gegenüberstand, gehörte er zu den Finanziers der „Museums-Speisewagen Gesellschaft“, die 1970 den Wagen 7 herrichten ließ, um ihn anschließend der Museums-Eisenbahn zur Aufnahme des Buffetwagenbetriebes zu schenken. Als vor 10 Jahren das Bahnhofsgebäude in Bruchhausen-Vilsen verkauft und abgerissen

zu werden drohte, trieb Eberhard die Formierung einer Auffanggesellschaft voran, die aus alten Herren des Vereins gebildet werden sollte, um Mittel für Erwerb und Rettung des Gebäudes bereitzustellen. Nicht zuletzt dieses Engagement hat das Umdenken bewirkt, das den Erhalt des Bahnhofsgebäudes heute als Eingangstor zum Kleinbahn-Museum selbstverständlich erscheinen läßt. Auch als es galt, die Museums-Eisenbahn zu einem ernsthaften Museum weiterzuentwickeln, war Eberhard sofort mit von der Partie.

Eberhard war immer da, wenn wir ihn brauchten. Er half beim Texten der Fahrzeugliste, indem er aus seinem Archiv viele Wissenslücken schloß, er brachte unsere Bemühungen um den Wagen 21 zum Erfolg, indem er sein privates Sparbuch plünderte und so als einziger der Interessenten die Formen einer Zwangsversteigerung erfüllte, und außerdem war sein (kostenloser) Rat als Rechtsanwalt und Notar bei zahlreichen juristischen Fragen und Problemen für uns eine unschätzbare Hilfe. Außerdem sei hier seine Gastfreundschaft nicht vergessen: Wenn ein aktiver Museums-Eisenbahner im Rhein-Main-Gebiet zu tun hatte, so konnte er sicher sein, bei Eberhard und seiner Familie ein warmes Bett, viel köh-

les Bier und satt zu essen zu bekommen.

Schließlich war Eberhard ein Sammler. Er hob vorausschauend alles auf, was wir künftig zur Ausgestaltung des stationären Teils unseres Museums benötigen. Nicht nur den allgegenwärtigen Fahrkarten, Uniformteilen und Lokschildern galt sein Interesse, er bewahrte auch alle möglichen Akten und Vorgänge auf, die bei diversen Kleinbahnunternehmen zum Altpapier gelangt wären. Die nicht selten lediglich aus Fassungsvermögen seines Kofferraumes und Länge der Mittagspause irgendeines „Eisenbahndirektors“ determinierte Zugauswahl der Papierberge hat einen wertvollen Fundus ergeben. Diesen hat er dem Kleinbahn-Museum zur Archivierung und Ausstellung versprochen.

Eberhard Moll hatte in den Aktiven der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf nicht nur Vereinskameraden, sondern auch viele Freunde. Mit seinem Wissen, seiner Langmut, seinem Humor, seiner Weitsicht und seiner Großzügigkeit wird er uns fehlen. Wir trauern um ihn.

Vorstand und Mitglieder

des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V.

**Uwe Franz
Werkstatt-Telegramm**

Wieder ist in recht erfolgreiches Winterhalbjahr zu Ende gegangen, und der Fahrbetrieb rückt erneut in den Mittelpunkt des Geschehens in Bruchhausen-Vilsen.

Wie ein roter Faden zog sich bis zum Schluß vor allem der Gleisbau durch die Aktionen im zurückliegenden Winterhalbjahr 1992/93. Vieles wurde geschafft bei der großen Gleisbaustelle in Arbste und beim Umbau der Gleisanlagen im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen, auch wenn die Arbeit in der Werkstatt zeitweise darunter gelitten hat. Es wäre aber auch falsch gewesen, die sich beim Umbau des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen bietenden Gelegenheiten ungenutzt verstreichen zu lassen. Jeder, der selbst schon einmal Hand im Gleisbau angelegt hat, wird ermessen können, wieviel Arbeit in den „paar Metern Gleis“ steckt. Auch wenn verschiedene Firmen uns bei der Ausführung der Arbeiten unterstützt haben, so blieb und bleibt noch ein ganz ordentliches Stück Arbeit für uns übrig, bis eines Tages wieder der gesamte Bahnhof Bruchhausen-Vilsen für Schmalspurfahrzeuge befahrbar ist.

Die Bilder vermitteln Eindrücke vom dreischienigen Neubau der Gleisanlagen im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. Neben den musealen und betrieblichen Erfolgen, die mit dieser Rekonstruktion des Gleisplanes verbunden sind, kommen auch Modellbahner voll auf ihre Kosten - gibt es doch die unterschiedlichsten Weichenkonstruktionen als Vorbild zu sehen.

Oben: 13. 3. 93, Fotos: Sven Hamann

Unten: 3. 93, Fotos: Uwe Franz

Recht erfolgreich waren auch die von Januar bis Anfang März mit T 1 durchgeführten „Kohl- und Pinkelfahrten“ zwischen Hoya und Bruchhausen-Vilsen. Zur Verstärkung des Triebwagens wurde wieder zeitweise der Beiwagen VEF 16 der Verdener Eisenbahnfreunde eingesetzt.

Guten Zuspruch erfreute sich das in der ersten Februarwoche abgehaltene „Rentner-Meeting“, bei dem zwar der Altersdurchschnitt sicher höher angesiedelt ist als sonst üblich aber keineswegs nur Rentner vertreten sind. Die Schwerpunkte waren Arbeiten an der Dampflokomotive »Spreewald« und der Umbau von Beleuchtung und Elektro-Installation in der Wagenwerkstatt-halle. Für eine abwechslungsreiche Gestaltung der Feierabende war natürlich auch gesorgt worden.

Ebenfalls im Februar war der DEV auf 2 Ausstellungen vertreten. Bei der Messe „Freizeit und Reisen“ in Oldenburg waren wir mit der Handhebeldraisine dabei, und auf der „Auto-Boot-Freizeit“ in Hannover warb Dampflokomotive »Franzburg« für Bruchhausen-Vilsen und die Museums-Eisenbahn.

Besonders hart und vollkommen unerwartet trafen uns die von der Bundesregierung durchgesetzten Sparbeschlüsse im Bereich der ABM und der beruflichen Aus- und Weiterbildung. Von heute auf morgen mußten die beruflichen Werkstätten die in der Vergangenheit auch so manches Teil für unsere Museums-Eisenbahn gefertigt hatten, bis auf eine ihre Tore schließen. Was blieb, war Ratlosigkeit auf allen Seiten. Weil wir über Jahre hinweg in erster Linie Holzarbeiten an diese Werkstätten vergeben hatten, konnte unser Defizit in diesem Bereich weitgehend ausgeglichen werden. Wie wir den Mangel an Holzbe-

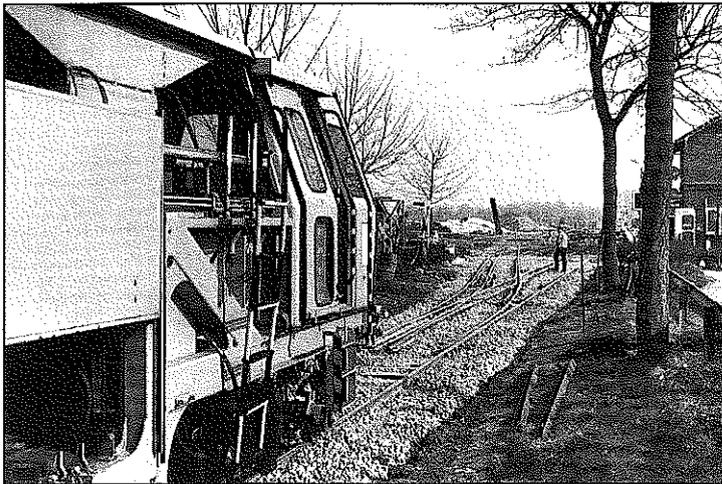
arbeitungsfachkräften in Zukunft kompensieren können, ist noch offen. Von der Kohlschlagpolitik der Bundesregierung sind bisher unsere beiden in der Werkstatt tätigen ABM-Mitarbeiter, deren Maßnahmen noch bis Oktober dieses Jahres weiterlaufen, verschont geblieben.

Personenwagen Nr. 2

Die Aufarbeitung hat bei der Firma Bremer Waggonbau gute Fortschritte gemacht. Die Arbeiten an dem durch Rostfraß stark in Mitleiden-schaft gezogenen Stahlaufbau konnten weitgehend abgeschlossen werden. Um die vorhandene Beblechung erhalten zu können, mußten einige Verstärkungswinkel zusätzlich in die Seitenwände eingezogen werden. Dadurch konnte die wellige Außenhaut des Wagenkastens ganz erheblich geglättet werden, und wir kamen um eine kostenaufwendige Neuverblechung herum. Die ursprünglich vorhandene Handbremskurbel und die Dachdurchführung für das Abgasrohr der Heizanlage haben ihre angestammten Plätze am Fahrzeugaufbau wieder eingenommen.

Doch wo Licht ist, ist auch Schatten: Die für eine baldige Inbetriebnahme des Wagens erforderlichen Arbeiten sind derart umfangreich und kostenintensiv, daß der DEV mit eigenen Mitteln gegenwärtig diesen „zweiten Bauabschnitt“ nicht finanzieren kann. Auch zahlreiche erst bei der Demontage festgestellten defekte Kleinigkeiten haben die Wiederherstellungskosten enorm in die Höhe schnellen lassen. Um dennoch möglichst ohne große Verzögerung an dem Fahrzeug weiterarbeiten zu können, wurde ein zusätzlicher Antrag auf Bezuschussung gestellt.

Weiter auf S. 28



Personenwagen Nr. 3

Nach den Winterfahrten wurde die Wagenbeschriftung vervollständigt. Im Hinblick auf die zukünftige Beschriftung des Wagens Nr. 8, die sich nur schwer in unser DEV-Schema einpassen ließe, hat Wagen Nr. 3 eine an die KAE angelehnte Beschriftung erhalten. Besonders charakteristisch ist dabei der große Schriftzug »DEV 3« auf den Seitenwänden. Diese Abwandlung soll auf die beiden von der KAE stammenden Personenwagen beschränkt bleiben. Aber wir sind für eine Diskussion offen und dankbar, ob diese stärkere Betonung der Herkunftsbahn wünschenswert ist oder ob dadurch der einheitliche Eindruck des Zugbildes gestört wird.

Personenwagen Nr. 8

Die Aufarbeitung schreitet langsam aber stetig voran. Das Dach wurde mit der bewährten Rhepanol-Dachhaut überspannt und mit einer Abschlussleiste an der Dachkante versehen. Es wurde beim Aufbringen der Dachbahnen besonders darauf geachtet, daß zumindest optisch der Eindruck des ursprünglich vorhandenen Blechdaches mit seinen einzelnen Segmenten erhalten bleibt. Am Asendorfer Wagenende wurde die Zug- und Stoßvorrichtung nach gründlicher Aufarbeitung wieder eingebaut, und die Einstiegsplattform wurde mit neuen Eichenbohlen belegt. Gegenwärtig wird die Bühnenumrandung vollkommen neu aufgebaut.

Personenwagen Nr. 13

Die Erneuerung der defekten Teile des Holzaufbaus macht gute Fortschritte. Aufgrund seiner Größe mußte der Wagenkasten den Winter unter einer Plane im Garten des mit der Aufarbeitung beauftragten Stellmacher-Betriebes verbringen. Noch vor Wintereinbruch wurden Musterstücke aus dem Holzgerippe entnommen bzw. wurden Skizzen der noch zu fertigenden Einzelteile angefertigt. Über den Winter entstanden auf diese Weise viele Teile in der Werkstatt neu, die nunmehr in den Wagenkasten eingebaut werden sollen.

Personenwagen Nr. 18

Gute Arbeitsfortschritte können auch hier festgestellt werden. Auch dieser Wagen hat eine neue Rhepanol-Dachhaut erhalten, und die Arbeiten außen am Laternendach konnten nach einer abschließenden Lackierung abgeschlossen werden. Ein Teil des Laternendaches konnte bereits wieder mit der charakteristischen „Eisblumenmuster“-Verglasung versehen werden. Das Personenabteil am Bruchhausen-Vilsener Wagenende wurde im Bereich oberhalb der Fensterbrüstung geheizt und wird in Kürze die erste Klarlack-schicht erhalten. Die Fensterbänke aus Messingblech konnten nach ihrer Aufarbeitung wieder zum Einbau gelangen. Sämtliche neu angefertigten Fensterrahmen wurden eingepaßt und von innen und außen endlackiert. Gegenwärtig werden die Fensterrahmen in einem Fachbetrieb mit Einscheiben-Sicherheitsglas ausgerüstet und anschließend in den Wagenkasten eingebaut. Die Endmontage der Holzlattensitzbänke ist durch den völligen Zusammenbruch der für uns tätigen ABM-Werkstätten ziemlich ins Stocken geraten. Mit etwas Glück konnte noch eine Werkstatt vor ihrer Schließung zur Fertigung der Laternen überredet werden.

Drehschemelwagen Nr. 110

Der Wagen geht mit großen Schritten seiner Vollendung entgegen. Nachdem die letzten Trä-

ger in den Fahrzeugrahmen montiert waren, wurden auch die Zug- und Stoßvorrichtungen eingepaßt und montiert. Der Bretterbelag wurde ebenfalls bereits passend zugeschnitten und wird z. Z. abschließend farblich konserviert, bevor er zum Einbau gelangt. Vor der Montage der letzten Einzelteile soll der ganze Wagen nochmals eine schützende Lackschicht erhalten.

Dampflokomotive »Spreewald«

Erhebliche Fortschritte hat die »Spreewald« über sich ergehen lassen. Neben der weitgehenden Fertigstellung des Kohlenkastens gelangte die überholte Wurfhebelbremse wieder zum Einbau. Erste Rohrleitungen für die Bremsanlage wurden eingebaut, Steckdosen für die elektrische Lokbeleuchtung ebenso angebracht wie Absperrhähne für die Dampfheizung. Sämtliche Griffstangen am Aufbau und am Kessel wurden nach vorliegenden Unterlagen neu angefertigt und an die ursprünglich dafür vorgesehenen Plätze angebracht. Zu guter letzt wurden noch die seitlichen Wasserkästen in Angriff genommen. Sie wurden nach dem Abnehmen ihrer Deckbleche per Nadelhammer von innen entrostet. Der Wasserkasten auf der Lokführerseite erhielt bei dieser Gelegenheit auch seinen ursprünglich in den Wasserkasten integrierten Werkzeugkasten zurück. Dadurch verringert sich der Wasservorrat geringfügig, was aber für unsere Streckenverhältnisse kaum ins Gewicht fallen dürfte. Gegenwärtig wird eine völlig neue Kesselverkleidung montiert. Nachdem alle Teile angepaßt sein werden, wird die Kesselverkleidung ein letztes Mal für die notwendige Lackierung abgenommen.

Diesellok V 1

Seitdem Diesellok V 3 und V 4 wieder in Betrieb stehen, wurde mit einigen längst fälligen Arbeiten an V 1 begonnen. Als erstes wurde der Motorvorbau teilweise zerlegt, um an den zu Störungen anlaßgebenden Kühler heranzukommen. Der große Kühlerblock ist dreigeteilt und dient jeweils zu einem Drittel der Kühlung des Motorkühlwassers, des Motoröls und des Getriebeöls. Während die teilweise verstopften Ölkühler noch repariert werden konnten, mußte der Kühlwasserblock von einem Fachbetrieb komplett erneuert werden. Die nicht unerheblichen Kosten wurden von einem unserer aktiven Mitglieder gespendet – herzlichen Dank dafür!

Um einigen ungewöhnlichen Geräuschen während des Motorlaufes und dem Leistungsverlust auf die Spur zu kommen, wurde der Motor mehr oder weniger komplett in seine Bestandteile zerlegt. Beim Überprüfen der Bauteile fiel eine durchgeblasene Zylinderkopfdichtung als erstes ins Auge, und die Lagerschalen der Kurbelwelle sowie die Kurbelwelle selbst werden wohl um eine Instandsetzung nicht herumkommen.

Bei dem zu erwartenden Arbeitsumfang braucht man sicher kein Prophet zu sein um zu vermuten, daß für V 1 die Saison 1993 schon jetzt gelaufen sein dürfte. Auch bei dieser Reparatur ist wieder einmal jede helfende Hand nötig, um den Aufenthalt der Lok in der Werkstatt nicht unnötig in die Länge zu ziehen.

Diesellokomotive V 120

Die Arbeiten zur Inbetriebnahme laufen wieder planmäßig. Nachdem die rein mechanischen Arbeiten weitgehend abgeschlossen sind, werden gegenwärtig die letzten Handgriffe im Bereich der Elektrik und Elektronik für die Funkfernsteuerung ausgeführt. Wir hoffen, daß die Lok spätestens im Juli 1993 in Einsatz geht, weil dann

die letzte V 36 wegen Fristablauf aus dem Fahrbetrieb ausscheiden wird. Ansonsten stehen den VGH z. Z. nur noch die 3 Kleinlokomotiven V 124 bis 126 betriebsfähig zur Verfügung.

Triebwagen T 1

Der normalspurige Triebwagen befindet sich nach seinem Fristablauf ebenfalls in Hauptuntersuchung. Die anfallenden Arbeiten werden von DEV-Aktiven im Lokschuppen Hoya ausgeführt. Das Fahrzeug wurde ausgeachst, um zum einen die Gleitachslager bearbeiten und zum anderen die Radsätze einer Ultraschall-Prüfung unterziehen zu können. Das Mylius-Getriebe mußte ebenfalls zerlegt werden, damit 2 defekte Zahnräder getauscht und die zahlreichen im Getriebe enthaltenen Kugellager auch erneuert werden können. Um Zeit und Geld zu sparen, wurden die Rohlinge für die neuen Zahnräder in unserer eigenen Werkstatt soweit wie möglich vorgedreht und bearbeitet. Das Verzahnen erfolgt in einer Zahnradfabrik. Um den auf der DB zugelassenen T 1 auch künftig freizügig nutzen zu können, wird er mit Indusi und Zugbahnfunk ausgerüstet werden. Wir arbeiten mit Hochdruck an der Fertigstellung, damit T 1 für die ersten Fahrten in diesem Jahr am 16. Mai wieder zur Verfügung stehen kann.

Triebwagen T 44

Die Arbeiten am Innenausbau gehen voran. Probleme gab es bei der Beschaffung des vom Farbton her passenden Linoleums. Zwischenzeitlich ist aber der Ankauf in der von uns gewünschten Menge geglückt, so daß in Kürze nach dem Ausbau des alten Belages das neue Linoleum im Fahrzeug verlegt werden kann. Neben umfangreichen Lackierungsarbeiten im Innern konnten an beiden Führerständen auch die Armaturenräder im Führertisch erneuert werden.

Oben links: Bei der Sanierung des Streckenabschnittes Bruchhausen-Vilsen - Heiligenfelde kommt eine selbstfahrende Schienenschweißmaschine russischer Bauart zum Einsatz. Kurz vor Wachendorf beim Schweißen der 3. Schiene für die meterspurige Fortführung der Museums-Eisenbahn-Strecke, 1. April 1993

Oben rechts: T 1 und VEF VB 16 bei einer „Kohl- und Pinkelfahrt“ im Bf. Bruchhausen-Vilsen im März 1993, Fotos: Uwe Franz

2. Reihe links: Ganz nebenbei fegten 2 Rottenmitarbeiter 25 Müllsäcke zu je 120 ltr Volumen aus der „Asendorfer Kurve“ und fuhren sie mit »Friedhelm« ab, denn „Recycling lebt vom Mitmachen!“, 13. 3. 93, Foto: Sven Hamann

2. Reihe rechts: Wagenkasten des DEV 2 bei »Bremer Waggonbau GmbH«

3. Reihe: Fertig beschrifteter Wagen DEV 3 und fortgeschrittener Wagen DEV 18

Unten: Wagen DEV 110 und DEV V 1 ohne Kühler März 1993, Fotos: Uwe Franz

