

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Uwe Franz

100 Jahre Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf oder das Projekt DEV-Personenwagen Nr. 1

Vor kurzem konnte in Bruchhausen-Vilsen das Projekt zur Aufarbeitung des Personenwagens Nr. 1 gestartet werden, des letzten noch vorhandenen HSA-Reisezugwagens. Dieses Projekt stellt die erste Stufe unseres Vorhabens dar, zum 100jährigen Bestehen der Kleinbahn HSA im Jahre 2000 eine komplette betriebsfähige Garnitur ehemaliger HSA-Fahrzeuge auf der ehemaligen HSA-Strecke Bruchhausen-Vilsen - Asendorf im Einsatz vorführen zu können. Weitere Stufen des Vorhabens sollen die Aufarbeitung von Lok »Hoya« sein und die des 4-achsigen Post/Gepäckwagens Nr. 54. Wir wünschen uns natürlich auch noch die Instandsetzung des Zwischenwagens Nr. 162 mit einigen dazugehörigen Rollböcken, um einen typischen GmP der Kleinbahn HSA zeigen zu können. Aber das ist Zukunftsmusik.

Inwieweit uns die Umsetzung dessen möglich sein wird, hängt insbesondere vom Spendenaufkommen ab. Wir hoffen, daß sich auf regionaler Ebene der Fahrzeuge insbesondere potentielle Spender aus der Umgebung Bruchhausen-Vilsens angesprochen fühlen und ihren Beitrag zur Erhaltung dieser Sachzeugen regionaler Verkehrsgeschichte leisten möchten. Beispielfähig ist dafür auch gerade das Projekt DEV-Personenwagen Nr. 1.

Die Aufarbeitung dieses Wagens wird nämlich zu einem nicht unerheblichen Teil aus Mitteln der niedersächsischen Sparkassenstiftung finanziert. Einen fast gleichhohen Anteil der Aufarbeitungskosten bringen einzelne DEV-Mitglieder auf, so daß die finanzielle Seite für die Vergabe grundlegender Arbeiten geklärt ist. Sicher im Sinne aller DME-Leser sei den Spendern ein herzliches Dankeschön ausgesprochen.

Unter dem Begriff „grundlegende Arbeiten“ ist zunächst der Neubau des bei Übernahme durch den DEV nicht mehr vorhandenen Fahrzeugrahmens zu verstehen. Die Arbeiten dafür wurden entsprechend vorliegender Originalzeichnungen des Wagens bereits abgeschlossen. Als nächstes soll die Aufarbeitung des hölzernen Wagenkastens in Angriff genommen werden. Die umfangreichen Arbeiten werden wir aber nicht in eigener Werkstatt ausführen, sondern aufgrund der guten Erfahrungen mit der Aufarbeitung des Kastens des Wagens Nr. 13 an denselben Fachbetrieb vergeben.

Als Ergebnis der Aufarbeitung soll der Zustand angestrebt werden, in dem der Wagen zum Schluß bei der Kleinbahn HSA eingesetzt worden war. Das bedeutet zwar, daß der Wagen geschlossene Plattformen erhalten und im Innenraum recht schummrig beleuchtet sein wird. Diese Bauform stellt dennoch das

interessanteste Erscheinungsbild dar und hatte auch am längsten Bestand. Die noch heute sichtbaren Spuren der mehrfachen Umbauten sollen unbedingt gesichert werden, auch wenn der Wagen ästhetisch weniger hermachen wird als durch Rekonstruktion seines ursprünglichen Erscheinungsbildes.

Abschließend nur ein kurzer Hinweis auf die Geschichte des Wagens: Er wurde 1901 von der Waggonfabrik Uerdingen für die Kleinbahn HSA gebaut, die ihn mit der Betriebsnummer 8 in Dienst stellte. Insgesamt hatte die Kleinbahn HSA in zwei nahezu baugleichen Lieferungen 9 Reisezugwagen aus Uerdingen bezogen, zu denen sich 1906 und 1908 noch je ein Personenwagen einer anderen Waggonfabrik hinzugesellten. Weitere Informationen und Zeichnungen dazu seien einem in absehbarer Zeit erscheinenden Beitrag zu den Wagen vorbehalten.

Uwe Franz

Ausblick auf das Winterhalbjahr

Der vor uns liegende Zeitraum wird so arbeitsreich sein wie kaum ein anderer je zuvor! Von den an allen vier Adventwochenenden stattfindenden Nikolausfahrten wollen wir hier nicht einmal reden, die sind ja schon zur Routine geworden.

Gemeint sind die Bautätigkeiten: So wird sich u. a. das gesamte Bahnhofsgelände in eine riesige Baustelle verwandeln. Im Schmalspurtell wird kaum eine Weiche an ihrem bisherigen Standort verbleiben. Als wichtigstes Bindeglied zu den dreischienigen Gleisanlagen wird die vor kurzem fertiggestellte Doppeltkreuzungsweiche eingebaut werden. Außerdem ist noch in fast allen Regelspurgleisen die dritte Schiene für die Meterspur zu befestigen - die Schienen sind bereits ausgelegt. Eigentlich müssen auch noch eine Dreischienenweiche zusammengebaut und die Rollbockgrube fertiggestellt werden. Wichtiger ist aber die Verlängerung und die Reparatur des Bahnsteiges am Bahnhofsgebäude, denn dort sollen ab dem 1. Mai 1995 die Museumszüge abfahren und ankommen. Der vorhandene Bahnsteig der Museums-Eisenbahn wird nach 20 Jahren Nutzung wieder abgetragen, um der neuen Gleisführung den nötigen Platz zu verschaffen.

Parallel dazu wird auf der dem Bahnhofsgebäude gegenüberliegenden Seite des Bahnhofsgeländes der neue Busbahnhof mit zahlreichen P + R-Plätzen entstehen. Das wäre kein Problem, wenn wir nicht quer über den Busbahnhof eine dreischienige Rillenschienengleisanlage mit Ausfädelung der Schmalspur zur zukünftigen Umladehalle verlegen müßten.

In Vorbereitung befindet sich auch eine größere Gleisbaustelle am Haltepunkt „Klosterheide“, wo Schienen und Schwellen zu ersetzen sind und ein Bahnübergang erneuert werden muß.

Bereits im Baustadium befindet sich der Neubau des ersten Bauabschnitts unseres Sozialgebäudes. Im September ist das alte Gebäude geräumt worden und soll Anfang Oktober abgerissen werden. Auch bei diesem Projekt ist viel Arbeit in Eigenleistung von uns zu erbringen, bis das neue Gebäude bezugsfertig ist.

In Angriff genommen wurde Ende September auch die Restaurierung des am Bahnhofsgebäude in Bruchhausen-Vilsen angebauten Güterschuppens. Nach seiner Restaurierung soll der Güterschuppen als Ausstellungsraum genutzt werden und dem Bücherladen eine neue Unterkunft bieten. Mit in dieses Paket gehört die Aufarbeitung des Wagens 147 (ex DB GGsm Stg 92), der uns im letzten Jahr dankenswerterweise von der DGEG geschenkt wurde. Auch er soll als mobiler Ausstellungs- und Lagerraum dienen. Für die Durchführung der umfangreichen Projekte aus dem „Museumsbereich“ mitsamt der begleitenden Ausstellungen wurden vier ABM-Kräfte eingestellt, die mit der Ausführung dieser Arbeiten betraut wurden.

Auch auf die Gefahr hin, daß wir uns ständig wiederholen: Liebe Leser, helfen Sie und in Bruchhausen-Vilsen bei der Bewältigung dieses umfangreichen Arbeitspensums! Wir erwarten Sie gerne im Winterhalbjahr 1994/95 oder auch nur an einzelnen Tagen zum Anfasseln! Auf wiedersehen in Bruchhausen-Vilsen!!

Frühjahrs-Meeting 1995

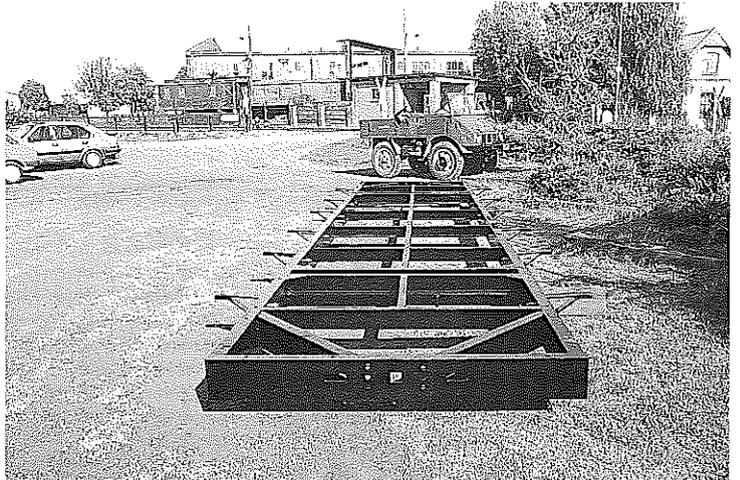
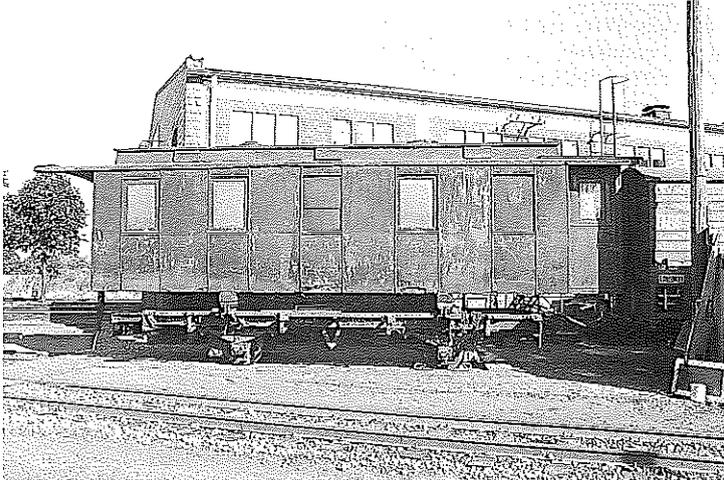
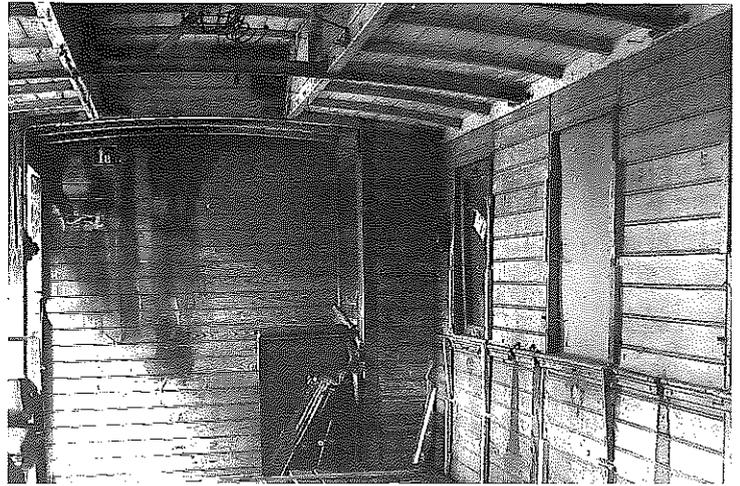
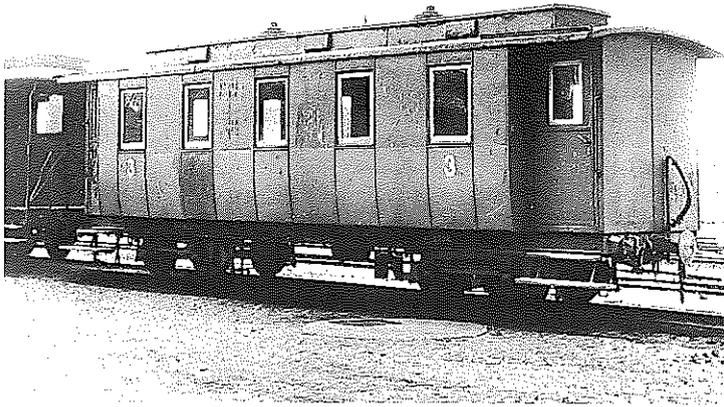
Das nächste traditionelle „Rentner- oder Frühjahrsmeeting“ wird vom 6. bis 12. 2. 1995 in Bruchhausen-Vilsen stattfinden. Der Schwerpunkt der anstehenden Arbeiten wird wieder im Bereich der Triebfahrzeugunterhaltung liegen. Für tatkräftige Unterstützung von Ihnen, liebe Leser, wären wir sehr dankbar. Bitte melden Sie sich in der Zeit zwischen 9.00 und 11.00 Uhr im Bahnhofsbüro telefonisch an: 042 52 / 93 00-0.

S. 29 oben links: Wagen DEV 1 als HSA 8 noch betriebsfähig, Foto: Reinhard Todt,

Oben rechts: Die originale Verbreiterung und einige Beschlagteile sind innen noch vorhanden, 6. 8. 1989, Foto: Wolfram Bäumer

2. Reihe: links steht der Wagenkasten DEV 1 zur Abholung bereitgestellt auf einem Flachwagen, und rechts ist der neugefertigte Rahmen zu sehen, 6. 10. 1994, Fotos: Uwe Franz

Unten: Die DKW wurde im vergangenen halben Jahr weitgehend zusammengebaut, links 23. 4. 1994, Foto: Regine Meier, rechts 6. 10. 1994, Foto: Uwe Franz



Burkhard Ehlen

100 Jahre Franzburg

Angeregt durch den einschlägigen Aufsatz in DME 2/94 begab sich der Autor an Pfingsten nach Bruchhausen-Vilsen. Neben dem Museumsbetrieb mit der Franzburg-Garnitur war die kleine – aber feine – Ausstellung zum Thema „100 Jahre Franzburg“ im Güterwagen in Bruchhausen-Vilsen ein besonderer Anziehungspunkt.

Die Darstellung von Hintergrundwissen zu den Bereichen:

- Verhältnis zwischen Güterverkehr und Personenverkehr auf Kleinbahnen,
- Eisenbahnbau- und -betriebsunternehmen Lenz & Co. in Stettin,

- Fahrzeugnormung und technische Ausstattung bei Lenz-Kleinbahnen,
- Funktionsweise der Görlitzer Gewichtsbremse sowie
- Einpassung der Fahrzeuge in ihren technisch-ökonomisch-sozialen Zeitrahmen

erfolgte dabei auf eine Weise, die dazu anregte, bei der Fahrt mit dem Museumszug näher hinzuschauen und sich beispielsweise durch die Kleinbahnpersonale die Görlitzer Gewichtsbremse im Einsatz demonstrieren zu lassen. Für das „Kleinbahnmuseum im Aufbau“ bot der Güterwagen, in dem die Ausstellung eingerichtet war, einen sehr passenden Rahmen: Das Ausstellungsstück als Ausstellungsraum.

Eine kleine Trübung erfuhr die Ausstellung durch Eisenbahnmodelle verschiedener Baugrößen. Der Ausstellungsraum wirkte dadurch überladen und einige Text- und Fototafeln wurden verdeckt. Da die Modelle durchaus interessant und eine gute Ergänzung zur Ausstellung waren, ist anzuregen, ob künftig ein weiterer Güterwagen beigestellt werden könnte.

Das Kleinbahnmuseum Bruchhausen-Vilsen hat sich nach eigenem Bekunden der Aufgabe gestellt, die vielschichtigen Wechselwirkungen zwischen technischen, wirtschaftlichen, rechtlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen des Kleinbahnwesens aufzuzeigen. Viele Ansätze zur Verwirklichung dieser Aufgabe sind gemacht und auch schon vollzogen worden. Die Ausstellung „100 Jahre Franzburg“ ist einer davon.

Uwe Franz

Muselbahn-Telegramm

Zum Abschluß der Fahrsaison 1994 soll an dieser Stelle wieder ein Blick auf einige markante Ereignisse der letzten Monate geworfen werden. Trotz der großen Hitze der Sommermonate können wir auf eine recht gute Saison in Bruchhausen-Vilsen zurückblicken, obwohl mit einer spektakulären Steigerung der Fahrgastzahlen nicht zu rechnen ist. Das amtliche Endergebnis steht noch aus!

Trotz der anhaltenden Trockenheit brauchte der Dampfbetrieb nicht eingeschränkt zu werden, was nicht zuletzt ein Verdienst der „witterungsangepaßten Fahrweise“ unserer Lokführer ist. Zur Sicherheit stand aber trotzdem unser Feuerlöschzug jederzeit einsatzbereit in Bruchhausen-Vilsen, und jeder Dampfzug wurde von Brandwachen begleitet.

Aber blicken wir nun zurück auf die Aktivitäten der jüngsten Vergangenheit bei der Museums-Eisenbahn. Wie immer erhebt die Zusammenstellung keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

19. 6. 1994: Kleinbahnntag mit dem Schwerpunkt „Triebwagenverkehr“. Auf der Schmalspur verkehrten zusätzliche Triebwagen zwischen den Dampfzügen, wobei die eingesetzten Triebwagen häufig wechselten. Triebwagen T 1 war auf der Normalspur wieder als Zubringer im Einsatz.

16. 7. 1994: Mit großem Erfolg verkehrte der „Kartoffel-Expres“ von Bruchhausen-Vilsen über Asendorf nach Heiligenberg. In diesem Jahr wurde allerdings nicht auf der Ladestraße im Bahnhof Heiligenberg getafelt, sondern in dem großen Garten des Gasthauses „Dillertal“. Die waschechten Eisenbahnfreunde unter den Fahrgästen mochten vielleicht die Eisenbahnatmosphäre zum Kartoffelbuffet etwas vermissen, sie wurden aber zum Abschluß der Veranstaltung mit einer herrlichen Nachtfahrt nach Bruchhausen-Vilsen belohnt.

18., 19. 7. 1994: Anlässlich der Wiederinbetriebnahme des Personenwagens Nr. 18 wurde ein Sonderzug mit Lok »Franzburg« und Wagen 18 nach Asendorf und zurück gefahren. Im Anschluß daran wurde der festlich geschmückte Wagen in die Werkstatt rangiert und bildete dort den passenden Hintergrund für ein kleines Hallenfest anlässlich seiner Inbetriebnahme.

21. 8. 1994: Kleinbahnntag mit zusätzlichen Dampfzügen. An diesem Tag wurde die FKB-Garnitur im Einsatz gezeigt. Für die meisten Fahrgäste war die Funktion der Görlitzer Gewichtsbremse an den FKB-Wagen wieder einmal ein phantastisches Phänomen, das einiger Erläuterungen unsererseits bedurfte.

26. 8. 1994: Im Anschluß an die Eröffnung des diesjährigen „Brokser Heiratsmarktes“ verkehrte ein Dampfsonderzug für die örtliche Prominenz aus Politik und Wirtschaft. Als besonderen Ehrengast konnten wir den niedersächsischen Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Herrn Karl-Heinz Fanke, in unserem Dampfzug begrüßen und ihm während der Fahrt nach Asendorf einiges Wissenswertes über die Ziele der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen vermitteln.

10. 9. 1994: Tagsüber wurde das Gelände um das alte Spindgebäude aufgeräumt, um Platz für die Baumaßnahme Sozialgebäude zu schaffen. Am Abend verkehrte erstmals der „Schlemmerexpres“ zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asen-

dorf. Bei diesem Zug wird an jedem Haltepunkt ein Gang eines insgesamt fünfgängigen Menüs vom Restaurant „Dillertal“ den Fahrgästen serviert. Aufgrund der guten Resonanz beim Publikum wird wahrscheinlich im nächsten Jahr wieder ein „Schlemmerexpres“ auf die Reise geschickt. Am selben Abend verkehrte außerdem eine Triebwagengarnitur nach Asendorf, die zahlreiche Fahrgäste zum Laternenumzug des Heimatvereins Asendorf dorthin brachte und sie später auch wieder zurückfuhr.

11. 9. 1994: Natürlich beteiligte sich die Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen zum „Tag des offenen Denkmals“ mit immerhin 10 Objekten an diesem denkwürdigen Tag. Auch der DEV nutzte den Tag zur Präsentation seines 8 km langen Freilichtmuseums.

Bereits am frühen Morgen fuhr Triebwagen T 1 mit zahlreichen Ehrengästen von Bruchhausen-Vilsen nach Uenzen, um dort ein neues eisenbahnhistorisches Denkmal zu enthüllen. Am dortigen Bahnhof hatten sich bereits einige Leute eingefunden, um bei der feierlichen Übergabe des Denkmals dabei zu sein. Die meisten der anwesenden Uenzer Bürger ahnten allerdings nicht, was wohl das neue Denkmal sein könnte. Nur einige aufmerksame Beobachter hatten den tags zuvor aufgestellten Schmalspurradsatz als die neue Attraktion des Uenzer Bahnhofs ausgemacht. Womit sie allerdings nur z. T. Recht hatten, denn bei dem eigentlichen Denkmal handelt es sich um die 200 m lange, 1899 von der Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf erbaute und 1965 auf Regelspur umgespurte letzte Ortsdurchfahrt in Niedersachsen. An dem besagten Radsatz wurde noch eine vom DEV gestiftete Gedenktafel angebracht, die ab jetzt auf diese eisenbahnhistorische Rarität hinweisen soll, deren Bedeutung bislang nicht einmal die Einwohner Uenzens gesehen hatten.

Der Gründer unserer Museums-Eisenbahn, Harald O. Kindermann, ging bei der Enthüllung des Radsatzes auf die eisenbahnhistorischen Aspekte ein. Denn Kleinbahntrassen wurden meistens am Ortsrand um die erschlossenen Dörfer herumgeführt. Wenn dies jedoch nicht möglich war oder wenn Grundstückskosten eingespart werden sollten, dann wurde die Kleinbahn auf der Straße mitten durch einen Ort hindurchgeführt. Derartige Lösungen wurden durch das Kleinbahngesetz von 1892 absichtlich ermöglicht. Da die Ortsdurchfahrten in den 50er und 60er Jahren überall als Hindernisse des Straßenverkehrs empfunden wurden, waren sie nicht selten Anlaß für die vorzeitige Stilllegung der jeweiligen Eisenbahnstrecke.

Nachmittags verkehrte noch ein Sondertriebwagen nach Asendorf, in dem Harald Kindermann interessierten Fahrgästen das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen mit seinen Fahrzeugen und Anlagen erläuterte.

17. 9. 1994: Während ein Teil der aktiven Museums-Eisenbahn mit dem Umräumen der Spinde aus dem alten Spindgebäude in einen angemieteten Wohncontainer beschäftigt war, bemühten sich die übrigen Muselbahner, den diesjährigen Güterverkehrstag zu gestalten. Zu den ohnehin Güterverkehrsdampfszügen wurden zusätzliche Güterzüge mit Personenbeförderung und ein reiner Güterzug eingesetzt. Im Bahnhof Heiligenberg war ausreichend Aufenthalt für die Fahrgäste vorgesehen, um die historischen Ladegeschäfte miterleben und die aufwendigen Rangiermanöver verfolgen zu können. Eine der

Hauptattraktionen in Heiligenberg war sicherlich die Verladung einiger bis zu 15 m langer Baumstämme von einem Straßenlangholzwagen auf unsere beiden Drehschemelwagen 109 und 110 mittels einer Seilwinde, die an dem Lanz-Eilbulldog von unserem Mitglied Gerhard Reinking montiert ist. Auch die weniger spektakuläre Verladung von Kisten, Holzfässern, landwirtschaftlichem Gerät und einigen Strohbällen kam beim Publikum sehr gut an. Bis auf das „etwas druchwachsene“ Wetter war die Veranstaltung ein großer Erfolg.

Parallel zu den Aktivitäten im Bahnhof Heiligenberg wurde in Bruchhausen-Vilsen vom Ersten Vorsitzendem, Dr. Otto Happel, und seinem Stellvertreter, Bruno Rebbelund, der Ein-Millionste Fahrgast der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf begrüßt, Frau Katharine Enkelmann aus Asel bei Wittmund. Sie erhielt zur Erinnerung 4 LGB-Fahrzeuge nach Vorbildern von der Museums-Eisenbahn.

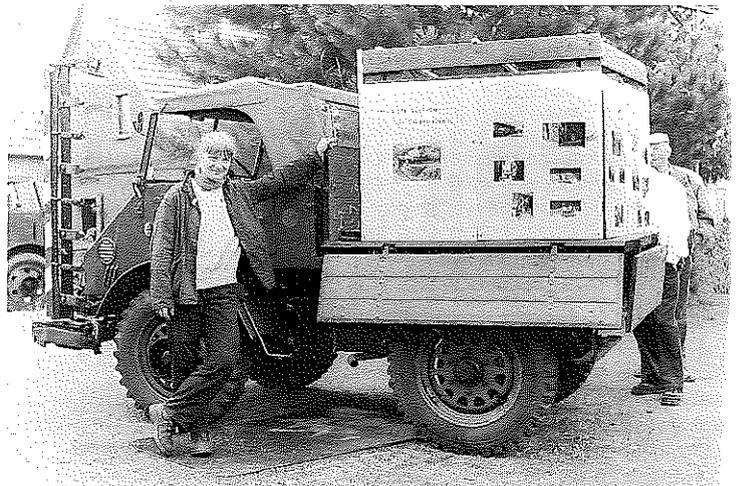
18. 9. 1994: An diesem Tag verkehrten ebenfalls zusätzliche GmPs nach Asendorf. Erstmals wurden von der „Alteisen AG“ des Heimatvereins Asendorf in Bahnhofsnähe und in Zusammenarbeit mit einem Landmaschinenhändler historische Landmaschinen im Einsatz vorgeführt. Die lebendige und sehr breit gefächerte Ausstellung vermittelte neben der Landtechnik auch die Landwirtschaft allgemein und im historischen Rückblick sowie die naturkundliche Basis dazu. Und da die Natur nicht „von heute auf morgen“ arbeitet, ist ganz besonders die für eine Tagesausstellung ungewöhnlich weit vorausschauende Ausstellungenkonzeption mit den Vorarbeiten zu loben. Immerhin gab es nicht nur den auch aus verschiedenen Freilichtmuseen bekannten Kräutergarten zu sehen, sondern es waren extra für Vorkührungen mit historischen Mähreschern und Kartoffelrodmern entsprechende Felder angelegt worden. Ein großes Beiprogramm ergänzte die Vorkührungen mit Musik, Speisen und Getränken. Wer wollte, konnte sich außerdem mit allerlei landwirtschaftlichem Gerät für den täglichen Bedarf eindecken.

24. 9. 1994: Unser öBl Manfred Nordloh hatte zu zwei Dienstunterrichten eingeladen, in denen aktuelle Themen des Eisenbahnbetriebes durchgenommen und Einblicke in die Planungen des zukünftigen Betriebsablaufes in dem neuen Bahnhof Bruchhausen-Vilsen gewährt wurden.

1. 10. 1994: Abends fand wieder die traditionelle Saisonabschlußbesprechung zwischen Aktiven und dem DEV-Vorstand statt. Hier hatte jeder Gelegenheit, Kritik oder Zustimmung zu formulieren und zur Diskussion zu stellen.

2. 10. 1994: Wie in den vergangenen Jahren auch startete am Abend ein Sonderzug zur Saisonabschlußveranstaltung der Museums-Eisenbahner in Richtung Asendorf. Der Zug legte in Heiligenberg einen längeren Zwischenhalt ein, damit im Gasthaus „Dillertal“ der Abschluß gebührend gefeiert werden konnte.

Die Bilder auf S. 29 geben einen Eindruck vom Güterverkehrstag mit Stammverladung, Stückgutumschlag, den Erläuterungstafeln auf einem Unimog mitsamt der Organisatorin Insa sowie den Vorkührungen der Alteisen AG des Heimatvereins Asendorf am 17. und 18. 9. 1994. Fotos: Gerd Schrammen (oben), Hans Overdick (2. Reihe), Uwe Franz (3. Reihe links) und Wolfram Bäumer (unten)



Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Auch in der zweiten Jahreshälfte konnte die Werkstatt-Infrastruktur weiter verbessert werden. Von einem Metallverarbeitungsbetrieb aus Syke konnten wir eine gut erhaltene Feilmaschine übernehmen. Mit dieser Maschine ist es nun problemlos möglich, Langlöcher oder alle Variationen von rechteckigen bis kreisförmigen Öffnungen in Bleche und in Vollmaterial einzubringen. Außerdem wurde die Sanierung der alten Wartungsgrube in Gleis 5 unserer Werkstatt in Angriff genommen. Der Boden der Grube wurde mit 2 Bodenabläufen ausgestattet und anschließend neu gefliest. Desweiteren sind noch eine zweite Ausstiegstreppe einzubauen und eine 24-V-Beleuchtungsanlage zu montieren. Abschließend sollen die Betonwände einen hellen freundlichen Anstrich erhalten.

Normalspur-Beiwagen TA 3

Bei besonders intensiver Arbeit konnte im Berichtszeitraum das Dach mit einer neuen Dachhaut versehen werden. Der Wagenkasten wurde zu $\frac{3}{4}$ neu verblecht, wobei zu erwähnen ist, daß die aus Stahlprofilen bestehende Unterkonstruktion beider Stirnwände komplett neu zu bauen war. Die vier Einstiegsdrehtüren mußten sehr aufwendig instandgesetzt werden, ihre Aufarbeitung kommt ebenfalls fast einem Neubau gleich. Die Zug- und Stoßvorrichtungen wurden wieder montiert. Der Rahmen und der gesamte Wagenkasten wurden von innen und außen entrostet und farblich behandelt. Die Druckluftbremsanlage wurde instandgesetzt, wobei einige Teile des Bremszylinders neu angefertigt oder ausgetauscht werden mußten. Nach Abschluß der genannten Arbeiten wurde der Wagen nach Hoya überführt, wo er im Lokschuppen der VGH bereits seine Endlackierung in blau/beige erhalten hat. Parallel dazu wurde ein ganz neuer Fußboden aus Siebdruckplatten eingebaut. Gegenwärtig werden die Fenster und die ersten Innenwandverkleidungsplatten eingebaut.

Personenwagen Nr. 2

Die Zug- und Stoßvorrichtungen wurden der DEV-Norm entsprechend vollständig neu angefertigt und an beiden Wagenenden montiert. Mit der Rekonstruktion der zu HSA-Zeiten vorhandenen, kombinierten Druckluft- und Vakuumbremsanlage wurde begonnen. Leider sind zur „Inselbahnzeit“ alle Teile der Bremsanlage abhanden gekommen, so daß wir heute fast jedes Bauteil neu anfertigen müssen.

Personenwagen Nr. 13

Die Aufarbeitung des hölzernen Wagenkastens wurde erfolgreich von einem Fachbetrieb im Erzgebirge abgeschlossen. Anfang Oktober soll der Wagenkasten mit dem Rahmen nach Bruchhausen-Vilsen überführt werden. Zuletzt wurde das Laternendach äußerlich mit einem Anstrich versehen und anschließend verglast. Das ganze Wagendach wurde bereits mit einer neuen Dachhaut abgedichtet, und die hölzernen Verkleidungen der Innenwände wurden eingebaut und mit Farbe konserviert.

Personenwagen Nr. 18

Der Wagen wurde am 30. 7. 1994 offiziell dem Fahrbetrieb übergeben und ist seitdem ohne Beanstandungen im Einsatz (s. bes. Beitrag).

Güterwagen Nr. 145

Beide Drehgestelle wurden einer gründlichen Überholung zugeführt. Nach Ausbau der Drehgestelle wurden dieselben in ihre Bestandteile zerlegt und gereinigt. Sämtliche Achslager wurden nachgearbeitet und teilweise sogar mit neuem Lagermetall ausgegossen. Außerdem wurden alle Schmierpolster erneuert. Die restlos verschlissene Bremsanlage wurde vollständig entfernt und durch eine neu angefertigte Anlage ersetzt. Angenehmer Nebeneffekt ist, daß jetzt beide Drehgestelle zur Abbremsung des Fahrzeugs herangezogen werden und sich dadurch die Abbremsung dieses schweren Wagens spürbar verbessert hat. Abschließend wurden die Drehgestelle und die neue Bremsanlage farblich konserviert.

Güterwagen 147

Wie im Muselbahn-Telegramm bereits angesprochen ist die betriebsfähige Aufarbeitung des Lenkachswagens für das kommende Winterhalbjahr vorgesehen. In DME 1/94 wurden die Arbeiten als Vorleistungen beschrieben. Gegenwärtig ist eine Hälfte des Wagenkastens von der Verbretterung befreit worden, so daß nun die Stahlprofile des Aufbaus entrostet und anschließend lackiert werden können. Die andere Hälfte des Wagens bleibt zunächst verschont, um als Arbeitsvorlage zu dienen, so kann man die Dokumentation vereinfachen. Nach dem Abschluß der Aufarbeitung soll der Wagen als Ausstellungsraum oder bei Bedarf als Lagerraum für die „Museums-Abteilung“ dienen. Sein Äußeres wird sich allerdings nicht verändern, ebenso wie die Technik im großen und ganzen wie bisher erhalten bleiben wird.

Diesellok V 1

Der Motor konnte weitgehend wieder zusammengebaut werden. Im Anschluß daran erfolgte eine Generalüberholung der Maschinenanlage und des Motorvorbaus. Kurz darauf wurde der teilweise neu angefertigte Kühler wieder eingebaut und farblich nachbehandelt.

Dampflokomotive »Spreewald«

Die Verrohrung der Lok und die Konservierung der Wasserkästen konnten im wesentlichen abgeschlossen werden. Die Schieberkästen und die Dampfzylinder wurden wieder verschlossen. Auch die Steuerung ist nach mühevoller Kleinarbeit nahezu fertig montiert, so daß nur noch die Treibstangen und die Schieberstangen angepaßt werden müssen. Bei der Montage des Triebwerkes war viel Anpassungsarbeit nötig, weil sich jetzt der Rahmen wieder im Urmaß befindet und sich dadurch viele der bisherigen Maße verändert haben. Wir hoffen, daß wir vielleicht zum Jahreswechsel die Lok soweit fertiggestellt haben werden, daß erste Probefahrten stattfinden können. Mit einer Inbetriebnahme der Lok wäre dann zum 1. Mai 1995 zu rechnen, wenn alles nach Wunsch verläuft.

Lieber Harald,

als ich so alt war, wie Du jetzt geworden bist, haben wir uns zum ersten Mal gesehen. Ich weiß noch genau, wie meine Schwestern und ich Dich mit Deinem Motorroller belächelt haben. Wer von uns hätte damals gedacht, daß es gerade Deiner Initiative zu verdanken sein würde, daß meiner Schwester »Bruchhausen« und mir noch eine lange Zukunft beschert würde. Denn dadurch durften wir weiterhin auf einem Teil unserer alten Strecke zur Freude der Menschen weiterdampfen.

Doch damit nicht genug; im hohen Alter von fast 70 Jahren wurde mir — auch durch Dein Engagement — eine Kur in der Schwarzmanklinik Sebaldsbrück ermöglicht. Und jetzt, da ich wieder einmal an vielen Gebrechen leide, nimmst Du Deinen sechzigsten Geburtstag zum Anlaß, Spenden für eine weitere Behandlung zu sammeln, denn leider bin ich noch nicht pflegeversichert. Ich weiß gar nicht, wie ich Dir dafür danken kann.

Auf jeden Fall wünsche ich Dir auf deinem weiteren Lebensweg ebenso wohlgesonnene Menschen und vor allen Dingen Gesundheit, denn schließlich möchte ich in 5 Jahren meinen hundertsten Geburtstag zusammen mit Dir feiern,

Deine »Hoya«

Liebe »Hoya«,

ein ganz herzliches Dankeschön für Deine Geburtstagsgrüße. Auch ich hätte 1958 nicht gedacht, daß wir beide einmal eine so lange Freundschaft eingehen könnten. Ich kann Dir aber versichern, daß Du neben mir noch viele andere Freunde hast, denn die Spendenaktion für Dich hat an meinem Geburtstag 5.074,05 DM zusammengebracht.

Da es mein Ziel ist, Dich zusammen mit dem Wagen Nr. 1 bis zu Deinem 100sten Geburtstag in 1999 wieder betriebsfähig zu haben, wollen wir auch weiterhin für Deine Kurbehandlung sammeln. Sei also bitte nicht erbost, wenn wir Dir demnächst eine Spenden-Sammelbüchse an den Wasserkasten montieren. Außerdem hoffen wir auch auf Spenden seitens der Leser der DME, die bekanntlich durch Überweisung auf das Konto der Samtgemeindekasse Bruchhausen-Vilsen (Kto.-Nr. 422 3165 500) bei der Volksbank Bruchhausen-Vilsen (BLZ 256 916 33) unter Nennung des Kennwortes „Spende DEV“ oder „Spende DEV, Lok Hoya“ ganz leicht und bequem etwas Gutes für Dich tun können. Dafür erhalten sie sogar eine Spendenquittung, die sie steuerwirksam anrechnen können. Aber das weiß ja schon fast jeder.

Wenn Deine Kur finanziell gesichert ist, stehen Dir noch einige harte Jahre bevor, ehe Du wieder in alter Frische dampfen kannst. Jede gute Medizin schmeckt bitter, und so wirst Du Dich sicher schon auf die Operationen an Kessel, Fahrwerk und Aufbauten vorbereitet haben. Hoffen wir, daß alles gelingt, nämlich daß noch viele Spenden eingehen und die Museums-Eisenbahner all ihr Können für Dein Wohl einsetzen werden.

Dann können wir Deinen hundertsten Geburtstag so feiern, daß Du in alter Frische wieder nach Asendorf dampfen kannst,

Dein Harald O. Kindermann