

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf

Jürgen Werder

Gleisbaurotte braucht Verstärkung

Die Gleisbaurotte unserer Museums-Eisenbahn braucht dringend Verstärkung, um die für 1997 anfallenden Arbeiten erledigen zu können. Die Schülerrotte (ab 15 Jahre, darunter nur in Begleitung eines Erwachsenen) trifft sich immer am zweiten Sonnabend, die „große“ Rotte am letzten Sonnabend im Monat jeweils um 8.00 Uhr in Bruchhausen-Vilsen.

In diesem Jahr wollen wir die Rollbockgrube in Bruchhausen-Vilsen an das Normal- und Schmalspurnetz anschließen. Die nächste Großbaustelle (zwischen Klosterheide und Arbste) ist vorzubereiten, und zahlreiche kleinere Gleisabschnitte sind nachzustopfen. Dabei kann jeder mitmachen, besondere Kenntnisse sind für neue Rottenmitglieder nicht erforderlich. Gewünscht werden neben entsprechender Arbeitskleidung nur gute Laune und eine positive Einstellung zu ehrenamtlicher Arbeit.

Nähere Auskünfte zu den Arbeitseinsätzen und zu möglichen Fahrgemeinschaften gibt es fernmündlich bei:

Jürgen Werder, ☎ 04 21 / 67 11 22 ab 18.00 Uhr

Markus Machatschek

Buffetwagenstatistik 1996

Konrad Machold	1.280 km
Therese Wessels	624 km
Katarina Freyer	439 km
Sabine Happel	422 km
Dagmar Thiede	359 km
Renate Jahnke	297 km
Kathrin Westendorf	258 km
Aenne Schröder	250 km
Dietmar Weber	188 km
Anke Böttcher	180 km
Anette Kempf	172 km
Renate Kindermann	156 km
Markus Machatschek	125 km
Dagmar Voss	110 km
Imke Beimbrink	94 km
Caroline Happel	94 km
Andreas Boye	78 km
Gudrun Hentzschel	78 km
Elisabeth Dühring	63 km
Ralf Hormann	55 km
Aletta Happel	47 km
Johanna Happel	47 km
Anne Biallas	32 km
Marion Kruhl	32 km

Die Aufstellung erfolgte nach Angaben des Dienstplanes im Bahnhofsbüro und ist deshalb ohne Gewähr.

Terminvorschau 1997 der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen

- 24. – 28. 2. Rentnermeeting
- 30., 31. 3. Ostern, Triebwagenfahrten ab Bruchhausen-Vilsen
- 12., 13. 4. Betriebsausflug
- 19. 4. Dienstunterricht für Eisenbahnbetriebsbedienstete
- 19., 20. 4. Putzwochenende
- 26. 4. 14.30 Uhr: DEV-Hauptversammlg. in Gehlbergen, Landhaus Reinecke, 13.45 Uhr: Sz ab Bf. BruVi mit T 1
- 1. 5. Eröffnung der 31. Fahrsaison, Triebwagen in Bruchhausen-Vilsen
- 3., 4. 5. Einstiegslehrgang für Schaffner
- 8. 5. Himmelfahrt, Normalbetrieb
- 18., 19. 5. Pfingsten, verst. Fahrbetrieb
- 31. 5. T 1-Fahrt zur Skiffle-Tour
- 15. 6. T 1-Planverkehr
- 21., 22. 6. Historischer Tag mit Güterverkehr
- 12. 7. Schlemmer-Express, Voranmeldung erforderlich
- 14., 15. 7. Schulfahrten
- 20. 7. T 1-Planverkehr
- 2., 3. 8. Tage des Eisenbahnfreundes 1997
- 8. 8. Kinder-Ferienkiste
- 17. 8. T 1-Planverkehr
- 22. – 26. 8. T 1-Verkehr zum Brokser Markt
- 5., 6. 9. Kartoffel-Express
- 14. 9. Tag des offenen Denkmals
- 20. 9. Dienstunterricht für Eisenbahnbetriebsbedienstete
- 21. 9. T 1-Planverkehr
- 3. 10. Saisonschluß
- 29., 30. 11. Nikolausfahrten
- 6., 7. 12. Nikolausfahrten
- 13., 14. 12. Nikolausfahrten
- 20., 21. 12. Nikolausfahrten

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

Achtung: Rentnermeeting

Das traditionelle „Rentnermeeting“ für Rentner und solche, die es werden wollen, findet statt:

24. – 28. 2. 1997

in Bruchhausen-Vilsen.

Über rege Beteiligung und möglichst telefonische Anmeldung im Bahnhofsbüro (0 42 52 / 93 00 0) würden wir uns sehr freuen.

Jürgen Werder

Spendenaufwurf für Schienenbus T 41

Durch die Generalüberholung des „Maus“ in Wilhelmshaven entstehen dem DEV Kosten in voraussichtlicher Höhe von rd. 70.000 DM. Dieser Betrag läßt sich nur sehr schwer aus den Fahrgeldeinnahmen finanzieren, denn auch viele andere Ausgabenpositionen müssen laufend bedient werden.

Der DEV hat daher zur Finanzierung eine neue Auflage ideeller „Anteilsscheine“ mit dem Motiv des T 41 in Auftrag gegeben. Die Serie ist mit 2.000 Anteilsscheinen zu je 100 DM limitiert. Damit wird die Serie der Anteilsscheine an den Dampflokomotiven „Mallet“, der Spreewald und der Franzburg fortgesetzt. Für diese wurden bislang gespendet:

Malletlok	391 Anteile
Spreewald	451 Anteile
Franzburg	154 Anteile

Da die Dampflokomotiven Spreewald und Franzburg inzwischen wieder im Einsatz sind, wollen wir das ab jetzt für diese Lokomotiven gespendete Geld für den T 41 verwenden. So können Sammler auch weiterhin noch alle bisher erschienenen „Anteilsscheine“ in ihre Sammlungen aufnehmen. Das Spendenkonto für die Malletlok wird unverändert weitergeführt, denn nur mit großzügigen Spenden kann ihre Aufarbeitung in den nächsten Jahren ermöglicht werden.

Spenden sollten möglichst den Betrag von mindestens 103,00 DM aufweisen, um den leider unumgänglichen Verwaltungsaufwand in Relation zum Spendenaufkommen möglichst zu minimieren. Natürlich ist uns jede Spende – ob zweckgebunden oder nicht und sei sie noch so gering – willkommen für die Umsetzung der Ziele der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf.

Bitte Absender (und Objekt, falls zweckgebunden) deutlich und vollständig auf dem Überweisungsvordruck angeben. Eine Spendenbescheinigung für das Finanzamt geht Ihnen bei Beträgen über 100 DM automatisch zu.

Das Spendenkonto lautet:

Samtgemeindekasse Bruchhausen-Vilsen,
Kennwort DEV-Spende,
Volksbank Bruchhausen-Vilsen,
Kto 422 3165 500, BLZ 256 916 33

Fotos nächste Seite

Obere Reihe: Die bei der Selkantbahn gerne eingesetzte DEV-Franzburg zog am 4. 10. 1996 einen Sonderzug für die Teilnehmer der Schmalspur-Expo. Links in Bf. Birgden, rechts zusammen mit DEV-Personal, Fotos: Robert Angerhausen

Unten: Unsere fleißige Schülerrotte, Foto: Jürgen Werder

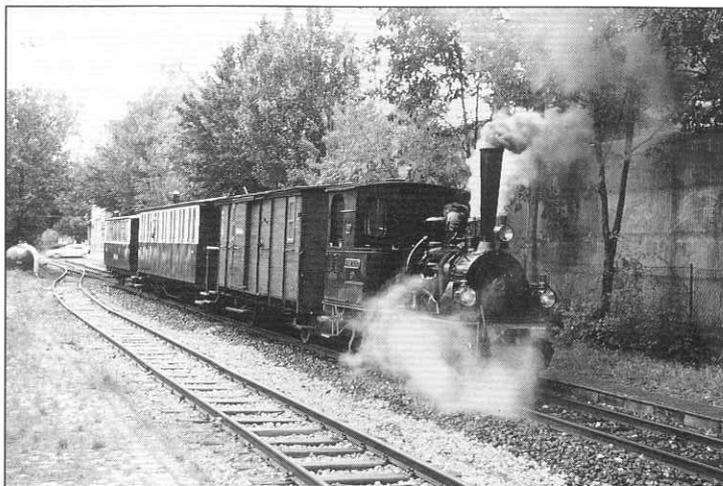
Uwe Franz

Muselbahn-Telegramm

Nach einer gut verlaufenden Sommersaison 1996 gab es auch nach dem 3. Oktober an nahezu jedem zweiten oder dritten Tag Sonderzüge zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf. Erstmals seit Jahren unterbrach in diesem Herbst nämlich keine große Gleisbaustelle die Strecke bis zu den Nikolausfahrten. Natürlich arbeiteten die aktiven Museums-Eisenbahner an jedem Wochenende in der Werkstatt und der Unterhaltung der Anlagen.

Am 12. 10. 1996 hatte der DEV-Vorstand wieder zum „Meckerabend“ eingeladen. Die Aktiven hatten die Möglichkeit, ihrem Ärger Luft zu machen oder Verbesserungen zur Diskussion zu stellen. Davon machten sie auch regen Gebrauch, so daß sich die Veranstaltung bis in die späten Abendstunden hinzog.

Am 22. 11. 1996 fand eine Besprechung der Dampflokpersonale statt. Diskutiert wurden die Einsätze und Betriebserfahrungen in 1996, die vorgesehenen Einsätze in 1997, der aktuelle Stand der Kesselwasseraufbereitung, Unfallverhütungsmaßnahmen im Dampflokbetrieb und das weitere Vorgehen bei den bevorstehenden Hauptuntersuchungen. Gerade letztgenannter Punkt bot reichlich Zündstoff für Diskussionen, denn die mit Betrieb, Unterhaltung und Instandsetzung unserer Dampflokomotiven betrauten Museums-Eisenbahner interessieren sich sehr für die Fragen, ob als nächstes Lok Hoya oder die Malletlok angefaßt werden sollen und in welcher Form die Kesselarbeiten ausgeführt werden können (s. DME 1/96 S. 18, 19).



Tags drauf hatte der DEV-Vorstand alle „Funktionsträger“ (man könnte auch „Abteilungsleiter“ sagen) zu einer Schwachstellenanalyse und einer Standortbestimmung geladen. Dabei wurde die vereinsinterne Kommunikation als noch steigerbar festgemacht. Tatsächlich hatte es vermeidbare „Reibungsverluste“ gegeben, weil Informationen fehlten oder die Richtung von manchem anders gesehen wurde, als es dem Vereinsziel entspricht.

Am 30. 11. 1996 startete um 14.00 Uhr mit dem ersten Nikolauszug die Winterfahrzeit. Nach einem gewohnt beschaulichen Auftakt zog die Nachfrage ab dem zweiten Advent derart an, daß erstmals 15-Wagen-Züge mit den Dampfloks Hermann und Plettenberg gefahren wurden und Langzüge mit 13 oder mehr Wagen zur „Regelgarnitur“ avancierten. Natürlich freuen wir uns über den Publikumsandrang sehr, bestätigt er uns doch in unserem Hobby. Doch leider bleibt bei dem Menschengewimmel und Gedränge die vorweihnachtliche Ruhe und Besinnlichkeit im wahrsten Sinne des Wortes „auf der Strecke“. Der Nikolaus muß sich richtig sputen, um bei der begrenzten Fahrzeit allen kleinen Fahrgästen ein Geschenk überreichen zu können.

Wegen Bauarbeiten im Ortskern zu Anfang Dezember wurde der freitags stattfindende Wochenmarkt in Bruchhausen-Vilsen „ausnahmsweise“ von der Brautstraße auf das Bahnhofsgelände verlegt. Doch fand das schützende Dach der Umladehalle bei Marktbesuchern und Kunden derart großen Anklang, daß der Wochenmarkt seitdem regelmäßig dort stattfindet.

Mitte Dezember traf in Bruchhausen-Vilsen eine

meterspurige Drehscheibe aus der Schweiz ein. Sie soll von 12 m auf 9 m Durchmesser gekürzt und vor dem gegenüber der Straßenmeisterei geplanten Dampflokscuppen eingebaut werden.

Gerade rechtzeitig vor Einbruch der Kältewelle konnten das Regelspurgleis vollständig auf den Stützmauern der Rollbockgrube befestigt und das schmalspurige Zufahrtgleis, das künftige Gleis 2 c (s. DME 3/95 S. 37), bis unmittelbar an der Grube verlegt werden. Dann verhinderte der Wintereinbruch das Schottern, Stopfen und Richten der Gleise.

Am 14. 12. 1996 eröffneten etwa 60 DEV-Aktive im Gasthaus Dillertal die „Kohl- und Pinkel-Saison 96/97“. Wir konnten uns von der Qualität der Oldenburger Palme, einer hiesigen Grünkohlsorte, überzeugen, die sich hoffentlich positiv auf die bevorstehenden Kohl- und Pinkelfahrten im Frühjahr 1997 auswirkt.

Am 15. 12. 1996 bereicherte der Asendorfer Weihnachtsmarkt das Fahrerlebnis mit den Nikolauszügen. Der Asendorfer Lokschuppen wurde erneut zum Puppentheater für die kleinen Fahrgäste und Weihnachtsmarktbesucher umfunktioniert. Abends brachte ein zusätzlicher Triebwagen noch zahlreiche Fahrgäste vom Weihnachtsmarkt nach Bruchhausen-Vilsen zurück.

Nach den erfolgreichen und unfallfreien Nikolausfahrten trafen sich am 22. 12. 1996 die Aktiven zu einer abendlichen Adventsfeier, um im selbstlosen Einsatz das überschüssige Weihnachtsgebäck, den Glühwein und den Kakao vor dem Überschreiten des Haltbarkeitsdatums zu bewahren. Dabei wurde natürlich manches erneut diskutiert und auch man-



Gesucht

Zum Betrieb einer Eisenbahn und auch einer Museums-Eisenbahn mit eigener Werkstatt und Strecke ist ein ständig verfügbarer Klein-Lkw mit Pritsche heutzutage einfach erforderlich. Seit 1968 wurden je ein Goliath-Dreirad-Lkw, ein Ford-Transit sowie ein Daimler-Benz 208 dem Härtesten unterzogen. Nun benötigen wir wieder einmal einen gut erhaltenen gebrauchten

Lieferwagen, offene Pritsche, zul. Gesgew. 2,8 – 3,5 t,
möglichst mit Dieselmotor und Anhängerkupplung.

Kann jemand der Museum-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf einen derartigen Klein-Lkw (steuerwirksam) spenden?

Spenden- oder auch Verkaufsangebote bitte an:

DEV-Betriebswerkstatt, Hans-Peter Kempf, ☎ 0 42 52 / 93 00 40

cher guter Vorsatz für 1997 gefaßt.

Sehr gute Fortschritte hat der Ausbau des Sozialgebäudes gemacht. Der Innenputz wurde aufgebracht, mit der Installation der Heizungsanlage sowie der Wasserver- und entsorgung begonnen, Duschtassen eingebaut und die Sanitärräume im Erdgeschoß teilweise gefliest und gekachelt. Auch die beiden flächenmäßig größten Außenwände wurden noch vor Wintereinbruch verputzt. Nun hoffen wir auf milderes Wetter, damit die Arbeiten zügig weitergehen können. Denn im nächsten Winter sollen die Aktiven nicht mehr in zugigen und feuchten Bauwagen übernachten müssen.

Über die Weihnachtsfeiertage war es bei der Museums-Eisenbahn relativ ruhig, denn die meisten Aktiven sind dann im Familienkreis besonders gefordert. Doch schon am 27. und 28. 12. traf man sich erneut. Mit einer zünftigen Silvesterfeier wurde bei klirrender Kälte draußen im gemütlich geheiztem Aufenthaltsraum das Jahr 1996 verabschiedet.

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

1996 war auch aus der Sicht der Werkstatt ein erfolgreiches Jahr bei der Museums-Eisenbahn. Die Umgestaltung des Bahnhofes Bruchhausen-Vilsen ist vorangegangen, der Bau der Umladehalle wurde abgeschlossen, die Dampflokomotiven Spreewald und Franzburg sind erneut in Betrieb gegangen, der Triebwagen T 46 ist wieder einsatzbereit, und mit den Wagen 8 und 131 sind zwei bislang noch nicht betriebsfähige Wagen nun im Einsatz. Das konnte gelingen trotz des zusehends enger werdenden finanziellen und personellen Spielraumes durch den unermüdlichen Einsatz der aktiven Museums-Eisenbahner in Bruchhausen-Vilsen und durch die breite Unterstützung der Arbeit durch die passiven DEV-Mitglieder und die eingegangenen Spenden. Vielen Dank dafür!

Auch für 1997 haben wir uns viel vorgenommen; halten Sie alle uns somit bitte die Treue. Neben der laufenden Unterhaltung des umfangreichen betriebsfähigen Fahrzeugbestandes und der weiteren Abwicklung der begonnenen Projekte, wie z. B. die Generalüberholung des Wismarer Schienenbusses und die betriebsfähige Aufarbeitung der Wagen 1 und 13, soll die Aufarbeitung entweder von Lok Hoya oder der Malletlok begonnen werden. In Anbetracht der allgemeinen finanziellen Situation rechnen wir nicht mehr mit einer umfassenden Förderung der Aufarbeitung, so daß diese weitgehend in Eigenleistung der DEV-Aktiven erfolgen dürfte. Das ist nicht zwar nicht zu beklagen, denn wir verfügen über das Know-how und die notwendigen Werkstatteinrichtungen, doch dauert die Aufarbeitung dann 8 – 10 Jahre, wie bei den Loks Plettenberg und Spreewald auch. Auch das wäre nicht weiter schlimm, wenn bis dahin die Fristen der anderen Dampfloks nicht ablaufen würden. Daher bedeutet der Beginn der Aufarbeitung von Lok Hoya oder der Malletlok nicht etwa die Aufarbeitung der fünften Maschine, sondern lediglich die Sicherung des bereits erreichten Standes.

Dampflokom Franzburg

Nach ihrem zweimonatigem Ausflug zur Selkantbahn traf die Lok am 11. 11. 1996 wieder wohlbehalten in Bruchhausen-Vilsen ein. Wie die Selkantbahner und die die Lok dort betreuenden DEV-Aktiven aus NRW berichten, war Franzburg ohne nennenswerte Störungen ein gern gesehener Gast. In Bruchhausen-Vilsen wurde sie gründlich gereinigt und für die lange Winterpause konserviert und abgestellt.

Diesellok V 1

Eigentlich sollte alles viel schneller gehen, denn vor der Störung hatten die Teile der Achslager ja auch zusammengepaßt. Doch irgendwie kam alles ganz anders, so daß ein paar Anläufe nötig waren, bis die Lok wieder auf ihre „Füße“ zu stehen kam. Seit Ende Oktober ist die „Rappelkiste“ wieder einsatzbereit und verrichtet zur allseitigen Zufriedenheit ihren Dienst.

Diesellok V 4

Nach Abschluß der Reparatur von V 1 wurden die seit über einem Jahr ruhenden Arbeiten an Lok Emden wieder aufgenommen. Zunächst wurden Motorhaube und Kühler demontiert, um am teilzerlegten Motor besser arbeiten zu können. Dann stellte sich allerdings heraus, daß die Aufarbeitung des Motors in einer Fachwerkstatt durchgeführt werden muß. Mit etwas Glück fanden wir einen Partner, der den Motor quasi als „Füllarbeit“ und dementsprechend kostengünstig reparieren kann. Nachdem wir uns einig waren, wurde der Motor, oder was davon noch übrig war, ausgebaut und an den Instandsetzungsbetrieb weitergereicht. Außerdem bemühen wir uns z. Z. um die Beschaffung eines baugleichen Tauschmotors, um auch in Zukunft die Lok stets mit dem für sie typischen Henschel-Dieselmotor antreiben zu können.

Triebwagen T 41

Am 16. 10. 1996 wurde der Wismarer Schienenbus verladen und tags drauf nach Wilhelmshaven gebracht. Dort wird er bei dem Verein Beratung, Kommunikation und Arbeit e. V. (BKA) in den nächsten 2 – 3 Jahren eine Vollaufarbeitung erhalten (s. DME 4/96, S. 24). Der DEV muß dazu einen erheblichen finanziellen Anteil in voraussichtlicher Höhe von 70.000 DM übernehmen, wofür wir auf Spenden dringend angewiesen sind. Mittlerweile gibt es für Spender auch einen ideellen „Anteilsschein“.

Triebwagen T 42

Der Motor wäre zum Jahreswechsel schon fertig aufgearbeitet, wenn uns eine Zulieferfirma nicht fehlerhafte Zylinderkopfdichtungen geliefert hätte. Die Drehgestelle mitsamt den Achsantrieben wurden fertiggestellt, das Aufsetzen des Wagenkastens ist für Ende Januar 1997 vorgesehen.

Personenwagen 1

Der frühe Wintereinbruch mit den für das Erzgebirge typischen Schneehöhen hat die Überführung des Wagenkastens nach Bruchhausen-Vilsen bislang ausgeschlossen. Bei günstigerem Wetter soll er umgehend abeholt werden. Unsere Werkstatt arbeitet bis dahin fleißig an der Aufarbeitung und Anpassung der Drehgestelle aus unserem Vorrat. Es handelt sich dabei um Drehgestelle, die ursprünglich unter Wagen der Harzquerbahn liefen. Die Verwendung dieser statt der für HSA-Wagen typischen „Herbrand“-Drehgestelle fußt auf dem

Fehlen der originalen Drehgestelle und stellt natürlich einen Kompromiß dar. Denn für einen Neubau von Drehgestellen der ursprünglichen Bauart fehlen uns Zeit, Geld und Arbeitskräfte. So bleibt uns als langfristiges Ziel erhalten, eines Tages einmal eine Kleinserie aufzulegen für den Neubau von 8 „Herbrand“-Drehgestellen für die drei HSA-Wagen 1, PwPost 54 und Zwischenwagen 162 sowie den Wagen 18.

Personenwagen 4

Rechtzeitig für den Fahrgastansturm am 2. Adventswochenende ging der frisch lackierte und beschriftete Wagen wieder in Betrieb.

Personenwagen 9

„Aus gegebenem Anlaß“ erhielt der Wagen acht neue Trittbretter aus Eichenholz, und die Trittbretthalter wurden korrigiert und nachlackiert.

Personenwagen 14

Länger als abzusehen war, dauerte der Umbau der Saugluftbremse (s. DME 3/96 S. 36) durch die erforderliche fast vollständige Erneuerung ihrer Verrohrung. Auch die Verrohrung der Dampfheizung mußte ungeplant ausgebessert werden. Gerade noch rechtzeitig für das zweite Adventswochenende wurde der Wagen fertiggestellt.

Post-/Gepäckwagen 54

Die Aufarbeitung macht gute Fortschritte. Die Arbeiten am Fahrzeugrahmen sind weitgehend abgeschlossen einschließlich des Einbaus der Zug- und Stoßvorrichtungen nach DEV- und HSA-Norm. Dann ging es dem Wagenkasten zu Leibe: Die vier äußeren Pfosten aus Winkelstahl waren nach Richten und Anschuhlen verwendungsfähig. Dagegen mußten alle senkrechten U-Träger erneuert werden. Und da es die seinerzeit verwendeten Profilgrößen heute nicht mehr zu kaufen gibt, mußten die heute verfügbaren Profile durch Abfräsen der Schenkel an das ursprüngliche Maß angepaßt werden. Das war zwar eine „Heidenarbeit“, doch das Ergebnis spricht für sich. Parallel zu den Arbeiten am Wagenkasten wurden geeignete Drehgestelle aus dem DEV-Vorrat aufgearbeitet und angepaßt (s. Wg. 1). Aufgrund des starken Verschleißes der Drehgestelle waren die Arbeiten sehr umfangreich. Dennoch konnte der Wagen noch vor Jahreswechsel wieder auf eigene „Füße“ gestellt und durch den Bahnhof Bruchhausen-Vilsen bewegt werden. Das hätte noch vor einem Jahr niemand für möglich gehalten.

Oben links: Die Brücke der frisch eingetroffenen Drehscheibe

Oben rechts: Das z. T. außen verputzte Sozialgebäude

2. Reihe: Winterfahrten 1996

3. Reihe links: Dichte Bebauung und Dreischienengleis – jetzt fehlen nur noch die asymmetrisch angeordneten Regelspurpuffer, damit sich Lok Plettenberg wie zuhause „fühlen“ kann.

3. Reihe rechts: Abtransport des Wismarer Schienenbusses T 41, 16. 10. 1996

Unten: Der frisch lackierte Wagen 4 und PwPost 54

Alle Fotos: Uwe Franz

