

Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands

Bruchhausen-Vilsen—Heiligenberg—Asendorf

Rekonstruktion des Wagens 18 Erster Teilabschnitt abgeschlossen

Der Wagen 18 erfährt zur Zeit eine komplette Aufarbeitung, wobei die meisten Teile neu angefertigt werden müssen. Im Laufe seiner 80 Jahre war er vielen Belastungen ausgesetzt. Die größten Schäden erhielt er durch den Einsatz in Seeluft und -wasser bei der Inselbahn Juist. Dort wurde auch durch Austausch der Holzlattensitze durch gepolsterte Bussitze der Reisekomfort erhöht.

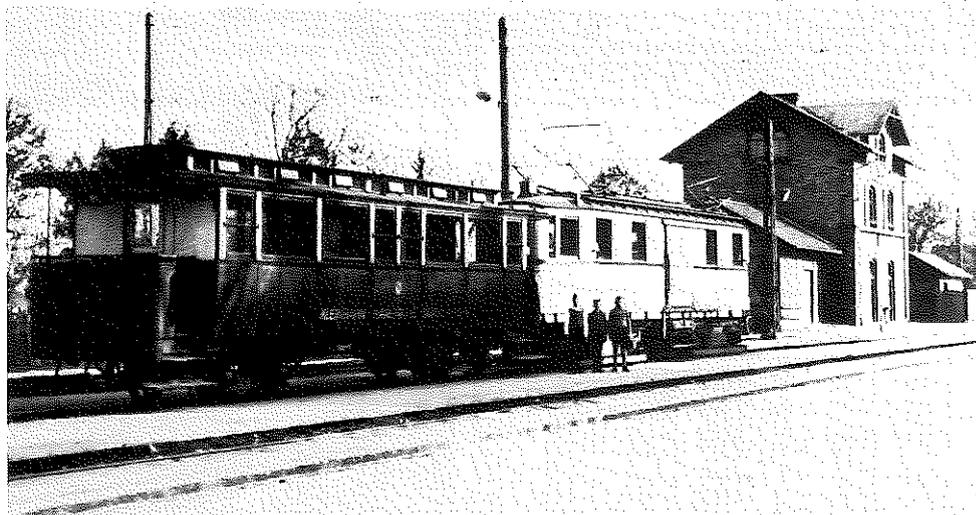
Als der Wagen 1970 zur Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands kam, war der Verein nicht in der Lage, die Holzlattensitze neu anzufertigen oder zu kaufen. Ideenreich wie Museums-Eisenbahner nun mal sind, entstand durch Tapezieren der Wände und Möblieren des Wagens mit Sesseln ein Salonwagen in Kleinbahntradition, denn viele Kleinbahnen hatten auch einen Salonwagen besessen, um bei Bereisung durch hochgestellte Persönlichkeiten, Aktionäre, Politiker und Beamte der Aufsichtsbehörde ein angemessenes Komfortangebot vorrätig zu haben. Von 1974 bis 1978 lief der Wagen 18 als Salonwagen in den Museumszügen, dann wurde er aufgrund von Korrosionsschäden abgestellt.

Natürlich sollte er so bald wie möglich aufgearbeitet werden, und zwar in seinem ursprünglichen Zustand als Wagen dritter Klasse, denn obwohl für eine Kleinbahn der Besitz eines Salonwagens typisch ist, muß der Wagen 18 wieder ein „C41“ werden, weil er so gebaut wurde. Salonwagen kann auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf nur ein ehemaliger Kleinbahn-Salonwagen sein; so ein Fahrzeug besitzt aber der DEV leider noch nicht.

Als erstes mußte recherchiert werden, wie der Wagen 18 überhaupt einmal ausgesehen hatte. Dabei half uns die DGEG sehr, denn sie erhält im Rhein-Neckar-Eisenbahn-Museum einen bauartähnlichen Wagen. Dieser Wagen ist zwar in den 1940er Jahren modernisiert worden, dennoch ließen sich einige Detailfragen klären. Auch der Kenner der Karlsruher Lokalbahn, bei der der Wagen ursprünglich im Einsatz war, Herr Wolfram-Christian Geyer, unterstützte uns mit Daten aus seinem Archiv.

Die Aufarbeitung in Bruchhausen-Vilsen begann mit dem Neubau der Zug- und Stoßvorrichtungen samt der Pufferbohlen. Als anschließend die Verkleidungsbleche am Wagenkasten entfernt wurden, kamen Balken zum Vorschein, die mehr verrottet waren, als der Gesamtzustand des Wagens hatte erahnen lassen. Ein Ausflicken kam nicht mehr in Frage, das Einbauen völlig neuer Balken wurde beschlossen. Nun mußte der Wagenkasten vom Rahmen getrennt werden; er wurde im Frühjahr 1987 mit den drei Kränen in der Werkstatt angehoben und komplett auf einen Rollwagen gesetzt. Dazu wurde ein Hilfsrahmen aus Holzbalken montiert, denn sonst wäre der Wagenkasten zerbrochen.

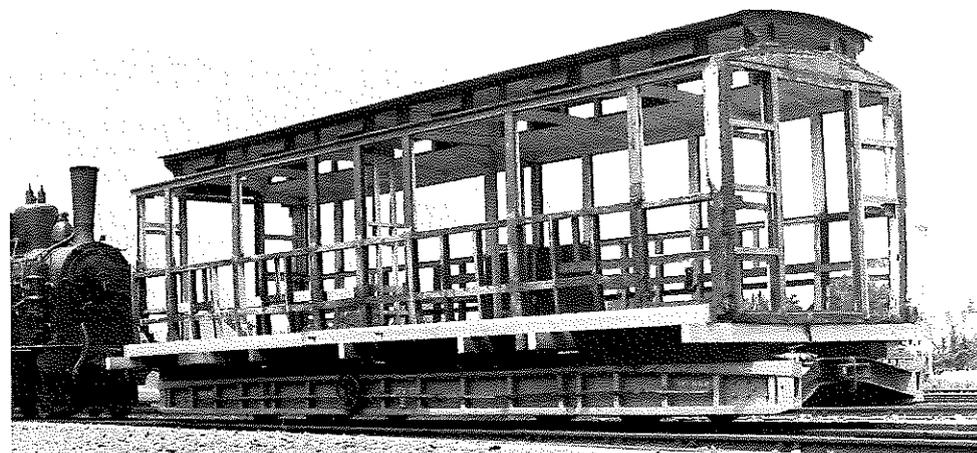
Jetzt war getrenntes Arbeiten an Rahmen und Wagenkasten möglich. Die Balkenkonstruktion wurde über den Sommer 1987 genau ver-



Ein dem Wagen 18 bauartähnlicher Wagen der Karlsruher Lokalbahn im Bahnhof Durmersheim um 1935.
Foto: Slg. Wolfram-Christian Geyer



Der Wagen 18 auf der ersten Probefahrt noch ohne die Salonwagen-Beschriftung im Bahnhof Heiligenberg, 1974.
Foto: Gerd Schrammen



Der Wagenkasten ruht verstärkt mit einem Hilfsrahmen auf einem Rollwagen, 19. Juni 1987.
Foto: Wolfram Bäumer

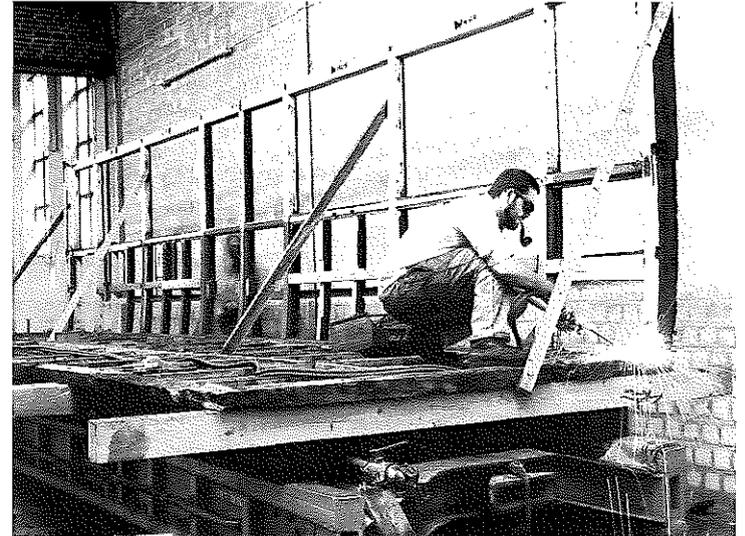
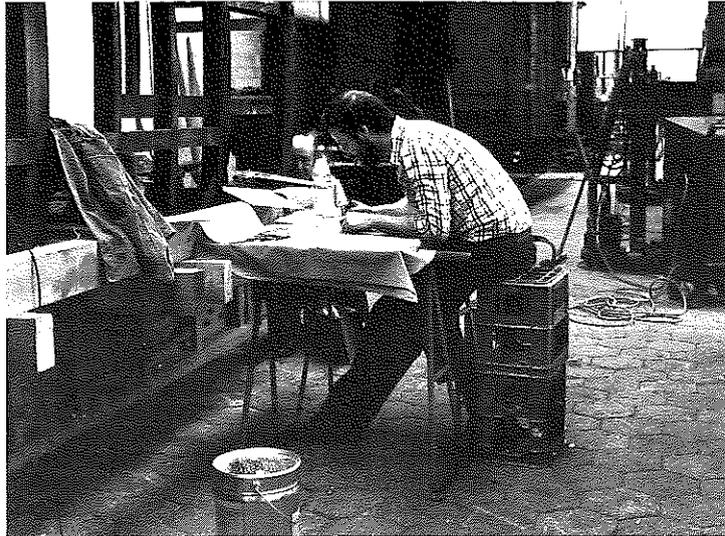


messen, stückweise zerlegt und dabei immer wieder vermessen und skizziert. So konnte eine Bauzeichnung erstellt werden, nach der der Wagen später wieder zusammengesetzt werden kann, und nach der die einzelnen Balken und Stäbe zugeschnitten, gehobelt und gezapft werden. Das geschieht zur Zeit in einer Berufsschule.

links: Starke Abzehrungen wie an dieser Wagenkastenecke sind bei vielen Wagen aus der Jahrhundertwende der Grund für die DEV-Werkstatt zu einem Neuaufbau.

Mitte links: Bevor der Wagenkasten zerlegt wurde, wurde er gründlich vermessen und aufgezeichnet, damit der Neuaufbau auch wirklich den Ursprungszustand wiedergibt.

Mitte rechts: Vorsichtig und mit größter Umsicht wird der Wagenkasten zerlegt, so daß die Teile als Muster erhalten bleiben.
Unten: Am 2. August 1987 war der Wagen 18 weitgehend zerlegt. Vorne links lehnt an der Hallenwand der Fußboden, dahinter die beiden Seitenwände. Das Dach des Wagen 18 liegt auf dem Wagen 146, wie man in Bildmitte sehen kann, und auf dem rechten Gleis steht der Rahmen, an dem bald darauf die Arbeiten begannen.

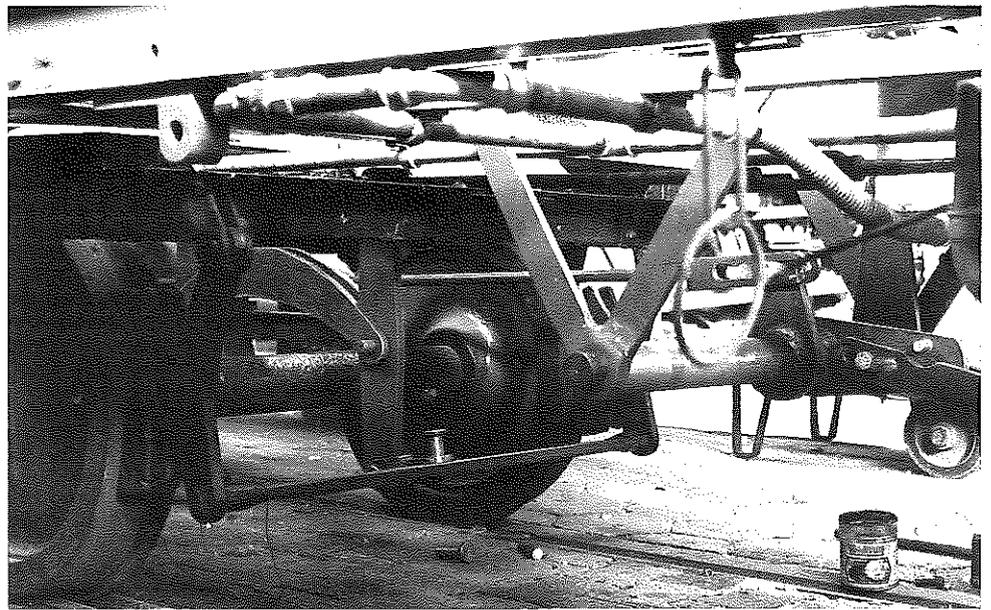
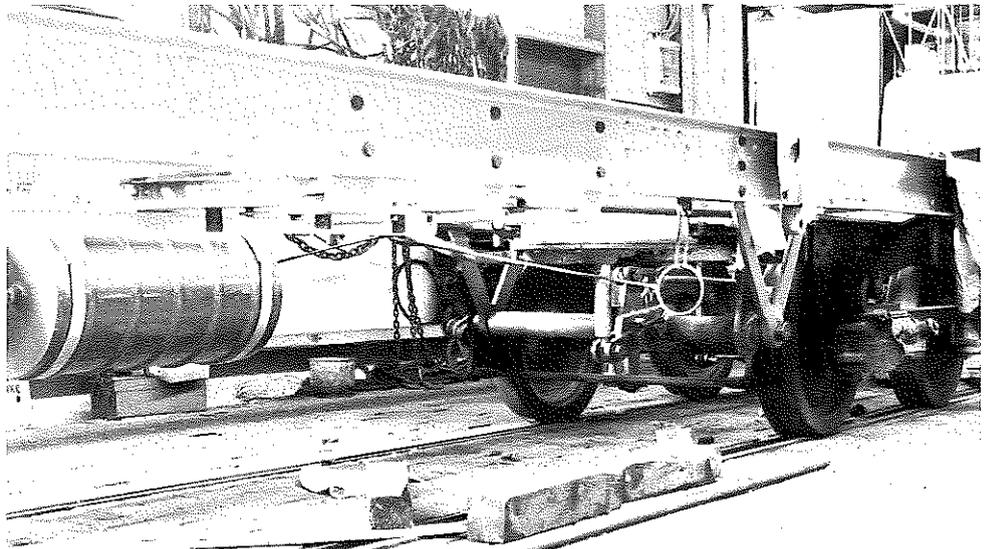


Die Arbeiten am Rahmen führten die Museums-Eisenbahner in der Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen selber aus. An den Rahmenträgern waren korrodierte Stellen auszubessern; das geschah entweder durch Auftragschweißen oder durch Einsetzen neuer Stücke. Die meiste Arbeit fiel aber beim Bau einer Bremsanlage an, denn da der Wagen ohne Bremse zur Museums-Eisenbahn gekommen war, mußte die komplette Anlage neu erstellt werden. Zwar verlangt die Fahrdienstvorschrift von uns nicht, daß jeder Wagen eine Bremse haben muß, es würde genügen, wenn jeder dritte Wagen gebremst wäre. Doch je mehr Bremsen im Zug sind, desto schneller kommt er zum Halten und desto freizügiger lassen sich die einzelnen Wagen einsetzen. Nachem der Umbau der Bremse am Wagen 12 zu einem günstigen Bremsverhalten geführt hatte und das die Richtigkeit und die Anwendbarkeit der Berechnungsrichtlinien bewiesen hatte (ausführlicher Bericht mit Erläuterung der theoretischen Grundlagen siehe Heft 2/1987, S. 24), konnte für den Wagen 18 relativ schnell ein Bremsgestänge berechnet werden. Gegeben waren nur der Rahmen mit den Drehgestellen, ein Bremsstopf, eine Bremswelle mit Aufhängung, ein Mittenausgleichsgestänge und die Bremsklötze. Da alles andere neu gebaut werden mußte, war die Konstruktion durch wenig Einschränkungen eingegrenzt. Dadurch und weil der Rahmen reichlich Platz bietet, konnte eine ideale Bremse entworfen werden, die den folgenden Ansprüchen genügt:

1. Abbremsung 80% d. h. Bremsgewicht 8 t,
2. Dimensionierung der Bauteile auf lange Lebenszeit,
3. leicht zerlegbar und montierbar,
4. doppelt ausgeglichen,
5. konstante Übersetzungsverhältnisse in allen Übersetzungen.

Der Sinn der Ansprüche 1 bis 3 ist einleuchtend, doch die beiden letzten Punkte bedürfen einer Erklärung.

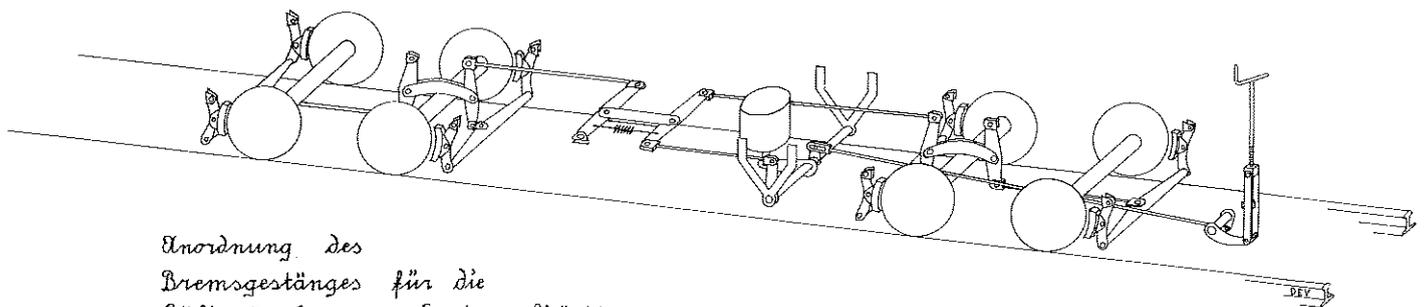
Der Ausgleich dient dazu, daß alle Bremsklötze stets mit der genau gleichen Kraft an die Radreifen gedrückt werden, denn sonst könnten bei einer starken Bremsung einzelne Achsen schon blockieren während andere kaum bremsen. Für einen Drehgestellwagen gilt diese Forderung doppelt, denn da muß für Ausgleich innerhalb der Drehgestelle und der Drehgestelle untereinander gesorgt sein.



Die Bremsanlage war am 10. Oktober 1987 bereits komplett, aber erst provisorisch zusammengesteckt.

Personenwagen III Klasse
Deutscher Eisenbahn Verein
Nr 18

□ Diese Zeichnung darf ohne unsere Genehmigung weder vervielfältigt noch ändern. Bestehen, insbesondere zum Gebrauch, mitgeteilt werden.
Dessau vom 15ten Juni 1870 187-53
GOTHAER WAGGONFABRIK
VORN. FRETZ, BÖHMANN & GLOCH
ACTIEN. GESELLSCHAFT



Anordnung des
Bremsgestänges für die
Lüftsäugebremse System Körting

Neuzeitliche Fahrzeuge besitzen Bremsen mit ausgeglichenen Gestängen, doch Dampflokomotiven und ältere Schmalspurwagen haben das häufig nicht.

Die Übersetzung im Bremsgestänge wandelt die Kraft des Bremszylinders in die Klotzkraft um, die durch das erwünschte Bremsgewicht vorgegeben ist. Die Übersetzung kann fast nie in einem Schritt erfolgen, sondern geschieht in Stufen hintereinander. Die Hebel sind schon deshalb erforderlich, um die Kraft von einem Zylinder auf acht Bremsklötze zu verteilen. Dabei ist es ungünstig, wenn die eine Übersetzung die Kraft erhöht und eine andere sie wieder senkt. Dabei wird unnötige Reibungsarbeit in den Gelenken verrichtet. Statt dessen sollen alle Übersetzungen in die gleiche Richtung wandeln; das wurde beim Wagen 18 erreicht, sogar so, daß jede Übersetzung mit fast gleichem Faktor arbeitet – mit konstantem Übersetzungsverhältnis.

Nachdem die Konstruktion durchgeführt war, mußte die Bremse noch gebaut werden. Die Hebel wurden zumeist aus dicken Blechtafeln ausgebrannt, die Zugstangen aus Rund- und Flacheisen gefertigt und die Bolzen aus Rund-eisen gedreht. Das läßt sich gut in einem knappen Satz schreiben, doch benötigt ein Schlosser einige Wochenenden, bis die Teile fertig sind. Für die Luftseite der Bremse mußten Rohrleitungen verlegt und Aggregate (Hilfsluftbehälter, Löseventil und ein Brems- absperrhahn) montiert werden. Mit all diesen Arbeiten waren in der zweiten Jahreshälfte 1987 an den Wochenenden einige Museums-Eisenbahner beschäftigt. Mit einigem Stolz konnte anschließend die einwandfreie Funktion der Bremse beobachtet werden. Seitdem der Rahmen auch gründlich konserviert ist, gilt der erste wichtige Schritt zu einem aufgearbeiteten Wagen 18 als getan.

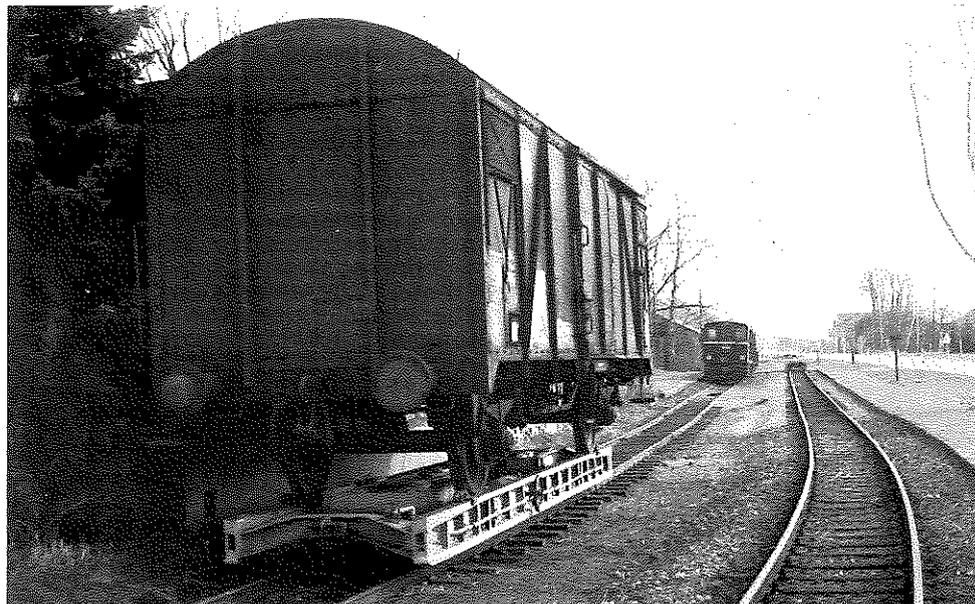


Der Rotteneinsatz vom März 1988

Bei nahezu winterlichen Verhältnissen ging es bei Schneeregen am 12. März 1988 mit einem Arbeitszug nach Heiligenberg. Dort wurden die Arbeiten an der Baustelle im „Grund“ wieder aufgenommen, um die zwei Schuppengleise und die zwei weiteren Abstellgleise neben dem Schuppen endlich an die Strecke anschließen zu können. Die Dreiwegweiche von der Rhätischen Bahn und zwei Gleisstücke wurden vormontiert und ausgerichtet. Wenn die Gleisverbindung zum Schuppen befahrbar ist, soll auch die PLETTENBERG aus ihrem Dornröschenschlaf erwachen und in die Werkstatt nach Bruchhausen-Vilsen gelangen.

Außerdem stellte die V 3 den zweiten G-Wagen per Rollwagen am Güterschuppen Heiligenberg bereit. Der Güterschuppen soll renoviert werden, d. h. er wird Stein für Stein zerlegt, ein neues Fachwerk wird errichtet, dann werden die Original-Steine wieder eingemauert. Das ist zur Zeit noch Planung, aber das in dem Schuppen gelagerte Material wird bereits in die regelspurigen Güterwagen verlagert. Bereits beim Rotteneinsatz vom Februar wurde der erste G-Wagen in Heiligenberg beladen und anschließend im VGH-Teil des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen hinterstellt.

Hartwig Harms



Alle Fotos: Hartwig Harms, 12. März 1988

„Kleinvieh“ macht auch Mist

In der DEV-Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen gab es 1987 neben den großen Projekten T 44, Wagen 11, 12, 18, 138 und der PLETTENBERG eine Menge „Nebenkriegsschauplätze“, an denen viele hitzige Scharmützel stattfanden.

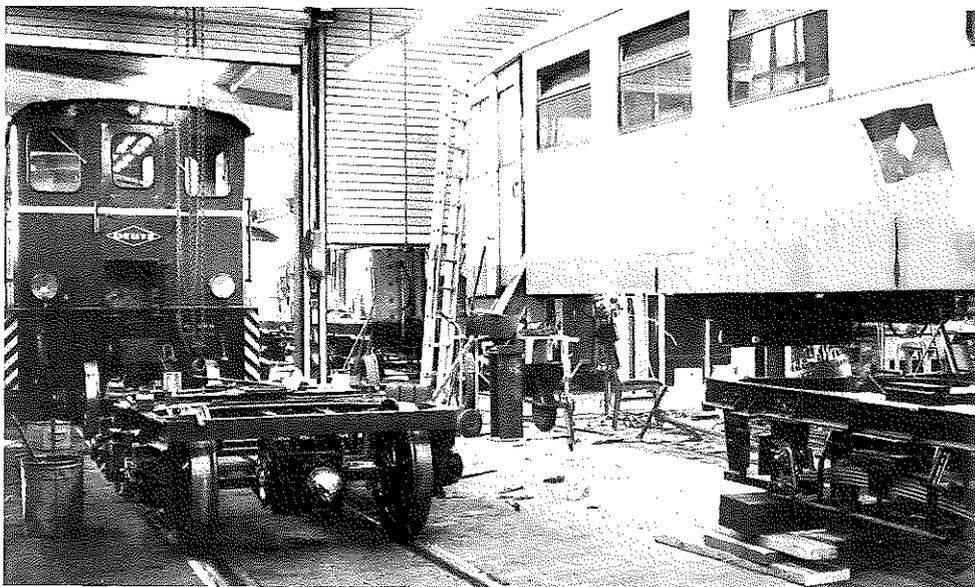
Die vier betriebsfähigen Dampflokomotiven ließen und lassen unsere schwarzen Gesellen nicht zur Ruhe kommen; kein Wunder, schließlich werfen sie zusammen 321 Jahre Betriebserfahrung in die Waagschale, und mit dem Durchschnittsalter von 80,25 Jahren gehören sie eigentlich seit 50 Jahren zum alten Eisen, um nicht zu sagen auf den Schrottplatz. Menschlich wie die vier alten Damen nun mal sind, lassen sie sich gerne von unserem Lokdoktor und seinen Assistenten pflegen und verwöhnen, d. h. sie lassen sich irgendetwas verbinden, einrenken oder salben.

Für die „Dieselfritzen“ der Lokwerkstatt hatte der T 42 etwas auf Lager. Im Frühjahr erhielt er eine Hauptuntersuchung mit kleinen Verbesserungen, aber insgesamt befand er sich in recht gutem Zustand. Später, mitten im Sommer, ließ er an der Wasserpumpe einen Gehäuseriß auftreten und näbte somit sichtbar Lokschuppen und Gleis, um nicht in Vergessenheit zu geraten. Das wäre wirklich nicht nötig gewesen, denn ein kleiner Teil der Aktiven ist gerade dem „Jumbo“ mit soviel Zuneigung, ja, Liebe, verbunden, daß er sich und uns dieses Mätzchen hätte ersparen können. Zum Glück konnte relativ schnell Ersatz beschafft werden, so daß der T 42 bald wieder einsatzbereit war.

Die Wagenwerkstatt litt auch nicht gerade unter Langeweile, denn bei so vielen Fahrzeugen gibt es eigentlich ständig irgendwelche Kleinigkeiten zu reparieren oder zu verbessern. Dabei zähle ich bereits das Ausachsen eines Wagens, Profildrehen der Radsätze, Überholen der Achslager, Zusammensetzen und Wiedereinachsen zu den Kleinigkeiten. So geschehen im Winter 1987 am Buffettwagen (Nr. 15). Im Winter 1987/88 entrostete ein Buffettwagenkellner die Bühnen auch so ganz nebenbei. Bleiben wir bei diesem Wagen: Ende Mai 1987 löste mitten an einem Betriebstag die Bremse nicht mehr aus. Also mußte am Samstag darauf der Wagen auf die Grube, der Bremszylinder wurde losgeschraubt und dann wuchteten vier starke Museums-Eisenbahner („die vier Muskel-Tiere“) mit hochroten Köpfen (soweit man das unter dem Wagen überhaupt erkennen konnte) den Pott an die Seite. Beim weiteren Zerlegen wurde klar, daß der Rollring klemmte. Eigentlich soll er nur den Kolben im Zylinder abdichten und nicht festklemmen. Das wurde auch dem Rollring mit Nachdruck erklärt, als Anreiz für weiteres Wohlverhalten wurde er ordentlich mit dem besten Rollringfett belohnt, denn wir erziehen antiautoritär, und anschließend wieder eingebaut. Als dann die vier Starken den Pott unter den Wagen hoben und als weitere Schwierigkeitsstufe auch genau zu positionieren hatten, trieb ihnen die schwere Last des Bremszylinders, der Rollring trägt nur wenig dazu bei, wieder das Blut in die Köpfe und wüste Flüche auf der Zunge. Wer das nicht glaubt, darf gerne beim nächsten Zylinder mithelfen.

Die Gepäckraumtüren des Pw Post 52 mußten 1987 neu verbrettert werden, da haben wir 1982 wohl etwas gefuscht. Bei der Gelegenheit wurden auch die Fensterrahmen abgeschliffen und neu gestrichen, das geschah übrigens auch am Wagen 14.

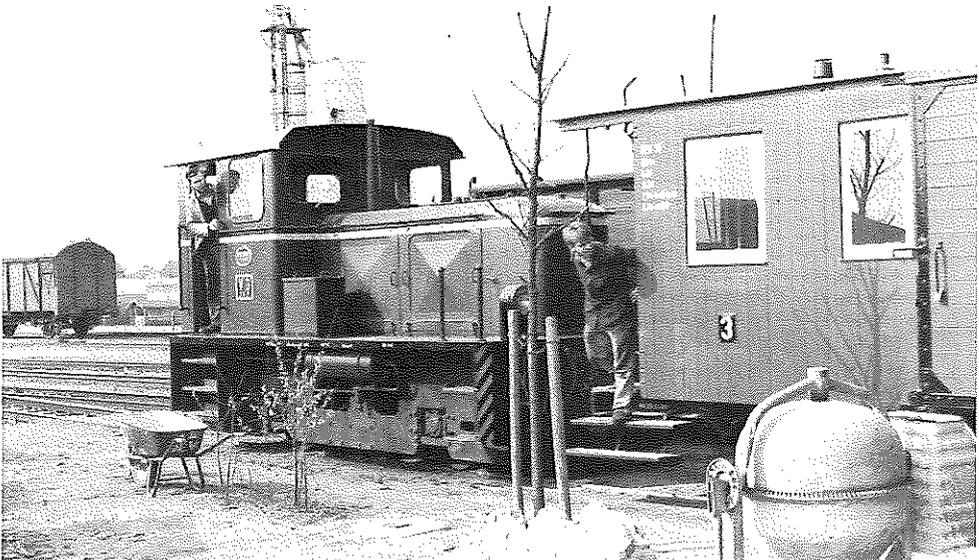
Eine etwas größere Kleinigkeit stellt die Aufarbeitung des Güterwagens 141 dar, eigentlich war sie gar keine Kleinigkeit, denn es gab viel Arbeit an dem Wagen. Obwohl der Wagen direkt aus dem museumswagen-freundlichen Klimaraum Süddeutschland ohne den rost-



Nichts unterscheidet unsere Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen von einem professionellen PAW (Privat-Ausbesserungswerk). Für dieses Foto sind ein knappes Dutzend Aktive zur Seite getreten, denn sie hätten schwerlich 40 Sekunden stillhalten können – so lange benötigt eine Großformatkamera bei Blende 45, um alles aufzunehmen.



Probeabdrücken des Kassels der FRANZBURG für die Hauptuntersuchung 1988.



Zu Ostern jedes Jahres erhalten die Wagen ihre Bremsuntersuchungen, zu der sie einzeln auf die Grube rangiert werden müssen.

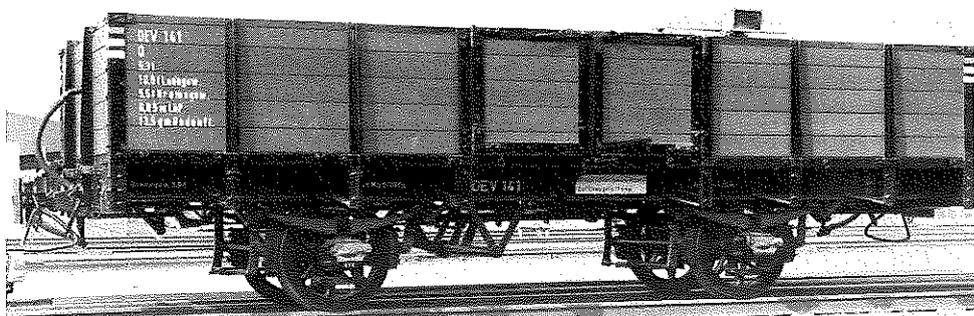
fressenden Umweg über eine Nordseeinsel zur Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands kam, mußten einige Rahmenteile durch neue ersetzt werden. Fast schon Routine ist der Neubau der Zug- und Stoßvorrichtungen. Das Konservieren und Verbrettern gehört auf jeden Fall zu den gängigen Tätigkeiten. Als Pluspunkt für den Betrieb wurde noch die Druckluftbremse rekonstruiert.

Auch die „Rottenburschen“ hatten ihre Nebenspielplätze. Wenn sie nicht mit Lokheizen oder -fahren beschäftigt werden, widmen sie sich der Historisierung der bestehenden Anlagen. Damit ist nicht gemeint, daß sie die Schwellen düngen oder Unkraut (pardon: Wildkraut) pflanzen – das tun sie zwar auch manchmal, aber nur in besonders ausgewählten Gleisbiotopen – sondern sie rüsten die Weichen mit solchen Signalscheiben aus, wie sie früher bei Kleinbahnen üblich waren. Überhaupt kann an dieser Stelle auch mal klargestellt werden: Nicht ein gammeliges, buckeliges und im Gras versunkenes Gleis ist Kleinbahn-typisch (das wurde es erst als Folge des Strukturwandels hin zum Individualverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg), sondern ein einfach trassiertes Gleis mit leichtem Oberbau, und der wurde im allgemeinen von einer starken Mannschaft gepflegt. Diese Tradition wird auch auf der Museums-Eisenbahn so gut wie möglich beibehalten.

1987 war das Jahr der Wiederaufnahme des kombinierten Verkehrs auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, jetzt aber mittels Rollwagen. Obwohl die Rollbockgrube der Hallenerweiterung geopfert werden mußte, wollten wir auf die Möglichkeit der Beförderung regelspuriger Güterwagen nicht verzichten. Aus einer alten Culemeyer-Rampe entstand in der DEV-Werkstatt eine Rampe, mit der auf einem symmetrischen Vierschienengleis auf die Rollwagen auf- und abgebockt werden kann.

Zum Schluß sei auf unsere kleinste „Kostenstelle“ hingewiesen: Die Signalmeisterei. Da die ortsfesten Signale einer Kleinbahn in der Regel (nur) aus verschiedenen Tafeln bestehen, kann die Signalmeisterei mit einem Handwerker und einem Hund auskommen, die ganz ohne Verwaltung tätig sind, eine im öffentlichen Dienst ausgesprochen selten anzutreffende Wirkungsweise. Sie wird auch nur dadurch ermöglicht, daß die anderen Signale, wie z. B. die Rangiersignale oder der Abfahrtspfliff, nicht rosten können. An Tagen mit Betriebsruhe kommt so die Handhebeldraisine als Arbeitsfahrzeug zu Ehren, bepackt mit Werkzeug und aufgearbeiteten Signalen geht es los, zumeist weil Kfz- und/oder alkoholgeschädigte Andreaskreuze ausgetauscht werden müssen.

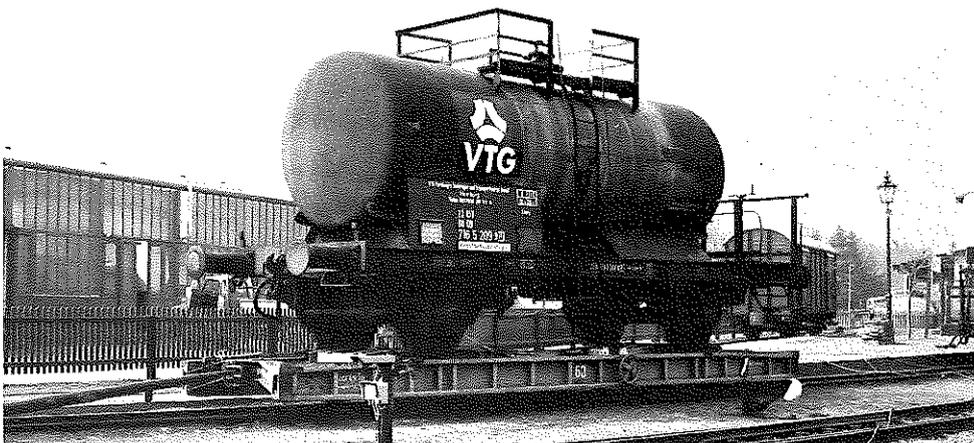
Mit all den genannten Kleinigkeiten (viele habe ich bestimmt vergessen) und mit den Großprojekten geht ein Jahr schneller dahin, als man so glaubt, und nebenbei findet ja auch noch der Betrieb statt. Eines Nachmittags hängen plötzlich Luftschnangen im Aufenthaltsraum, dann merkt man, daß schon wieder Silvester ist und fragt sich: „Was wurde im vergangenen Jahr eigentlich geschafft?“ Erst ein Blick in den Stapel Fotos, wenn man welche gemacht hat, sonst geht es nicht, oder in einen Jahrgang „die museums-eisenbahn“ offenbart, daß eigentlich doch eine ganze Menge geschafft wurde.



Ein Schmuckstück ist unser 141 geworden, fast zu schade für den Einsatz als Güterwagen. Zunächst wurde er mit Motor und Getriebe des T 44 beladen und steht in der Halle.

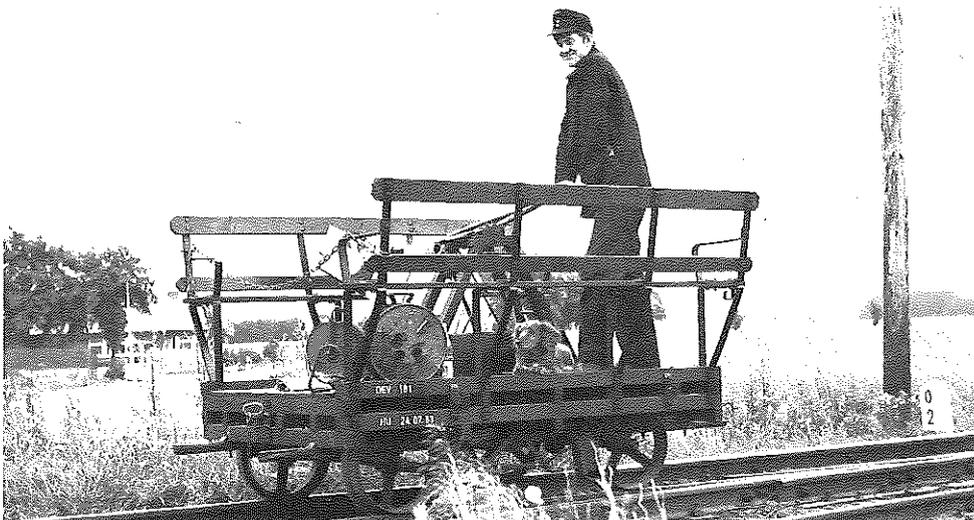


Kleinbahn-typischer Weichenhebel mit Signalscheibe im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. Die roten Ecken am Stellgewicht weisen auf eine Weiche ohne Verschluß hin.



Der erste aufgebockte Güterwagen war ein leerer Kesselwagen, der probeweise im April 1987 im Schmalspurteil des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen rangiert wurde.

Foto: Gerhard Moll



In der heutigen auf das Auto fixierten Zeit fällt der nützliche Einsatz des Spielzeugs Handhebeldraisine auf, doch es gibt genügend Anlässe, durch ein bißchen Nachdenken zu viel praktischeren Lösungen zu kommen, statt sich gedankenlos in das Auto zu setzen.

Gleisbau wie noch nie

Gleich nach Saisonschluß 1988 wartet auf die Rötze der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf eine Gleisbaustelle mit 540 m Länge. Der Oberbau im Einschnitt ab Haltepunkt Vilsen Holz muß dringend erneuert werden. Das gesamte Gleismaterial soll am 7. und 8. Oktober 1988 ausgebaut und per Schiene zum Bahnhof Heiligenberg gefahren werden. Anschließend wird eine Tiefbaufirma die Seitengraben und drei Durchlässe erneuern und ein Schotterbett einbringen. Per Rollwagenzug werden fertige Gleisjoche, die von der Stuttgarter Straßenbahn stammen, in den Einschnitt gefahren, mit einem Kran abgeladen und eingebaut. Zu einem späteren Zeitpunkt wird das Gleisbett mit Schotter aufgefüllt und gestopft werden.

Wegen der „Nikolausfahrten“ muß das Gleis bis zum Dezember wieder befahrbar sein. Diese, für unsere Verhältnisse riesige Baustelle, erfordert von der Rötze und vielen zusätzlichen Kräften sehr viel Zeit und Arbeit. Die DEV-Mitglieder und Freunde der Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands werden daher **dringend** gebeten, sich an dieser Baustelle zu beteiligen. Dazu werden die an jedem zweiten Samstag im Monat regelmäßig stattfindenden Arbeitseinsätze um den jeweiligen Freitag davor erweitert und um zusätzliche Wochenenden ergänzt. Wer sich beteiligen möchte, schicke bitte eine Postkarte an die Vereinsadresse.

Jürgen Werder

Auto Boot Freizeit (ABF) 1988

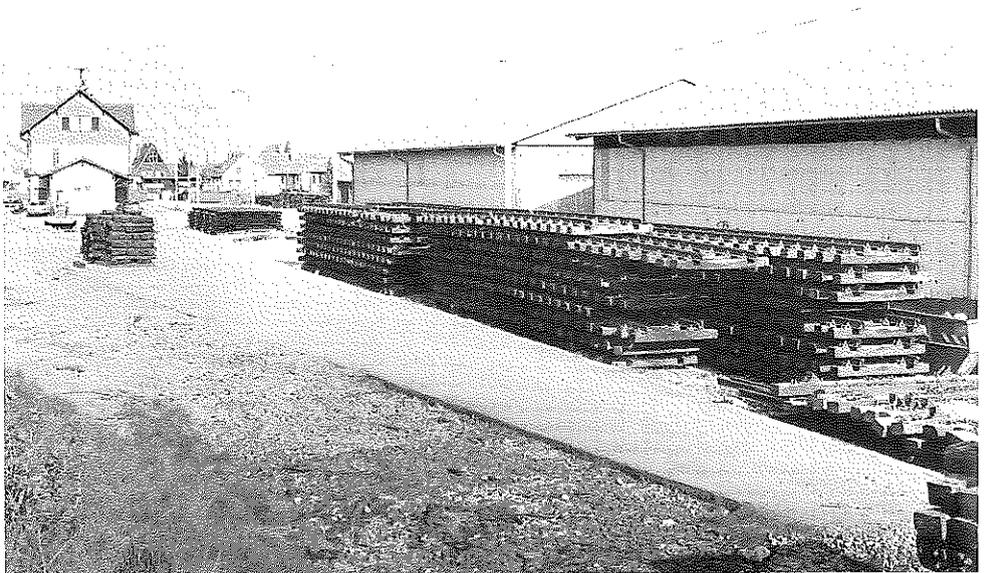
Vom 20. bis 28. Februar 1988 fand in Hannover die Messe ABF '88 statt. Den Mittelpunkt der Halle „Freizeit und Tourismus“ bildete der Gemeinschaftsstand der Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands und der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen. Die Dampflokomotive FRANZBURG, der Wagen 11, Bahnsteig, Bahnhofsgebäude und die allseits bewunderte Landschaftsgestaltung mit Büschen, Blumen und einem Springbrunnen bildeten ein harmonisches Bild und stellten einen gelungenen Anziehungspunkt für die ca. 88.000 Besucher dar. Großes Erstaunen beim Publikum rief immer wieder die Tatsache hervor, daß die FRANZBURG betriebsfähig und im stolzen Alter von 94 Jahren immer noch aktiv ist. Gleichmaßen Beachtung fand die historisch rekonstruierte Inneneinrichtung des Wagens 11. Kindheitserinnerungen wurden bei vielen älteren Besuchern wach. 10.000 Fahrplanprospekte und ein Gewinnspiel mit attraktiven Preisen veranlaßten die Messebesucher, den Stand genau zu betrachten. Urlaubswochen in Bruchhausen-Vilsen, Reiterwochenenden, Spanferkelessen, Freikarten und andere Preise wurden täglich verlost.

Den Stand betreuten Mitarbeiter des Fremdenverkehrsamtes Bruchhausen-Vilsen, örtliche Zimmervermieter und Museums-Eisenbahner. Letztere waren leider nicht sehr zahlreich vertreten, obwohl eigentlich jedem Museums-Eisenbahner klar sein müßte, wie wichtig gerade diese Werbung auf Messen und Ausstellungen für uns ist. Immerhin haben ca. 75% der Standbesucher geäußert, hier zum ersten Mal etwas von der Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands in Bruchhausen-Vilsen gehört zu haben. Das sollte uns allen zu denken geben, zumal Hannover ja praktisch vor der Haustür liegt! Auch für die Werbung gilt:

Es gibt viel zu tun,
warten wir es nicht ab!

Die nächste ABF findet 1989 statt.

Elmar Böcker



Diese Gleisjoche sollen im Einschnitt auf der Museums-Eisenbahn eingebaut werden. Am 19. April 1988 lagen sie noch im Bahnhof Neuhausen, der seit einigen Jahren stillgelegten Filderstrecke.



Von Ungarn bis Bruchhausen-Vilsen von seiner besten Seite waren es auf der ABF nur einige Schritte. Fotos: Elmar Böcker