

# Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

## Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen — Asendorf

Uwe Franz

### Museumbahn-Telegramm

Auch am 1. 1. 1995 wurde wieder eine zünftige Neujahrsfahrt von den DEV-Aktiven durchgeführt. Nach der Silvesternacht konnte mancher offenbar eine ordentliche Briese vertragen, daher ging die Fahrt ab Bf. Achim mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Langeoog. Dort wurde eine inoffizielle Abschiedsfahrt mit den alten Inselbahnfahrzeugen durchgeführt. Die neuen Fahrzeuge wurden — soweit bereits vorhanden — in der Fahrzeughalle besichtigt.

Der strenge Frost Anfang Januar ließ die Wasserleitung im Bf. Asendorf bersten, worauf das austretende Wasser den Raum und einen Teil des Bahnsteiges geflutet hat. Die nicht unbeträchtlichen Schäden wurden mittlerweile behoben.

Im Februar beteiligte sich der DEV an 2 Messen mit einem eigenen Stand: die Freizeitausstellung in Oldenburg sowie die ABF auf dem Messegelände in Hannover.

Völlig unerwartet verstarb am 5. 2. 1995 im Alter von 72 Jahren unser langjähriger Zugführer Rudolf Linge. Rudi ist im Bahnhof Berxen aufgewachsen und war von 1946 bis zu seiner Pensionierung Mitarbeiter der Kleinbahn HSA, zunächst als Schaffner dann als Busfahrer. Nach seiner Pensionierung sprang er in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs wohnende Rudi bei der Museums-Eisenbahn häufig ein, wenn "Not am Mann" war. Mit seinen Lebenserfahrungen und aufgrund seines freundlichen Wesens war er bei den Museums-Eisenbahnern beliebt. Wir trauern um ihn.

Witterungsbedingt konnten im 1. Quartal 1995 am Neubau des Sozialgebäudes und bei der Restaurierung des Güterschuppens keine großen Fortschritte erzielt werden. Allerdings wurde im Innern des Schuppens weitergearbeitet: z. B. wurden sämtliche Türen restauriert, alter Putz entfernt und die Fachwerkbalken freigelegt. Als nächstes ist die Erneuerung der gesamten Dachbalkenlage und der Holzschalung vorgesehen.

Der zeitweilig vom DEV sogenannte "Asendorfer Bahnhof" in Bruchhausen-Vilsen ist bei Erscheinen dieser DME bereits Historie! Am 11. 3. 1995 verkehrte T 42 als bestellter Sonderzug letztmalig vor diesem insgesamt 20 Jahre bestehenden Provisorium. Ab 1. 5. 1995 beginnen und enden die Züge in Bruchhausen-Vilsen dort, wo es sich für Kleinbahnzüge gehört und wo sie vom 6. 6. 1900 bis 1974 ebenfalls verkehrten: am Bahnhofsgebäude Bruchhausen-Vilsen. Mitte März wurde vom DEV nahezu das gesamte Gleisfeld vor unserer Fahrzeughalle demontiert und wenige Tage später begann eine Tiefbau-Firma mit der Herstellung des Planums für die neue Gleislage. Wiederum einige Tage später rückte eine Gleisbau-Firma an, um den Aufbau der künftigen Gleisanlagen in Angriff zu nehmen. Diese Arbeiten sollen bis zum Osterwochenende abgeschlossen sein. Natürlich wird im

Mai noch vieles improvisiert erscheinen, aber der Anfang ist gemacht.

Wolfram Bäumer

### Malletlok beim DEV

Nach einem jahrelangen Hickhack um die Mallet-Lok 99 5906 wurde die Lücke in der DEV-Fahrzeugsammlung endlich geschlossen. Dienstag, 28. 3. 1995, wurde die Mallet-Lok des DEV an ihrem Standort unter Aufsicht von Gerhard Moll auf einen Tieflader verladen. In der folgenden Nacht kam sie nach Bruchhausen-Vilsen und wurde am Mittwoch, den 29. 3. 1995, abgeladen, rollfähig gemacht und neben der Fahrzeughalle abgestellt. Denn da die Gleise z. Z. unterbrochen sind, konnte sie nicht gleich in die Halle hineinrangiert werden.

Bekanntlich waren Mallet-Loks bei Kleinbahnen weit verbreitet — nicht nur im Gebirge, wie heute vielfach angenommen, sondern auch bei zahlreichen ländlichen Flachlandbahnen von den Franzburger Kreisbahnen bis zur Püllkaller Kleinbahn. Aus diesem Grund stand ein Exemplar dieser Bauart schon seit 25 Jahren auf der Beschaffungsliste für die Fahrzeugsammlung des Kleinbahn-Museums. Bereits 1971 hatte der DEV von der DR ein Vorkaufsrecht auf die Mallet-Lok 99 5906 eingeräumt bekommen. Als die DR die Maschine 1990 verschrotten wollte, wurde der Eigentumsübergang an den DEV realisiert und die Maschine durch den DEV vor der Verschrottung gerettet.

Anschließend jedoch wurde im Harz ein mehrjähriges Trauerspiel inszeniert, in vielen Akten mit zahlreichen Darstellern aber ohne eine erkennbare Regie. Unter dem Deckmantel des Denkmalschutzes wurde planlos die Rechtspflege mißbraucht, ein Richter fällte ein Urteil, das einem rechtsstaatlichen Rechtssystem nur vage zu entsprechen vermag, es wurden Resolutionen erlassen und sogenannte Konzepte erstellt — aber das Wurschteln gegen den "Buhmann DEV" war nicht zu übersehen.

Der DEV-Vorstand verhielt sich souverän: Er beauftragte einen kompetenten Rechtsanwalt mit der Wahrung der DEV-Interessen, setzte bei den wirklichen Entscheidungsträgern auf Vertrauensbildung, verzichtete auf jedes "Druck machen", beruhigte die DEV-Mitglieder und vor allem, der DEV blieb am Ball. Dieses Vorgehen sollte sich als richtig erweisen, denn nur so konnte der DEV am 20. 1. 1995 durch die entscheidende Unterschrift auch in den tatsächlichen Besitz einer heiß ersehnten Mallet-Lok kommen!

Mehr Informationen über die Maschine und die mittlerweile dokumentierungswürdigen Schritte zur Aufnahme der Mallet-Lok sollen einem eigenen Beitrag vorbehalten bleiben. Im Moment wollen wir uns über den erzielten Erfolg freuen und vor allem: Vielen Dank für die Unterstützung an Diejenigen, die dem DEV in dieser Sache so entgegengekommen sind.

Stefan Oeters

### Beförderungszahlen bleiben im Trend

Die Beförderungszahlen des Sommers 1994 konnten nur knapp an die vorherigen Jahre anknüpfen. Sie bleiben mit 38.178 Beförderungsfällen im Trend (1992: 38.383; 1993: 39.140). Trotz eines Rückgangs der Einzelreisenden konnten diese Zahlen durch einen Anstieg der Sonderfahrten um rund 30% gegenüber dem Vorjahr gehalten werden. Dagegen konnten wir bei den Nikolausfahrten einen neuen Höchststand mit 9.119 Beförderungsfällen verzeichnen.

Auf der Normalspur wurden im letzten Jahr erstmalig mehr als 7.500 Beförderungsfälle verzeichnet. Hierzu trugen vor allem die Fahrten anlässlich der Einweihung der VGH-Schienenstrecke am 17. April bei.

Die gesamten Beförderungsfälle seit 1966 belaufen sich für den DEV nunmehr auf 1.065.732.

Stefan Oeters

### Neue Fahrpreise ab 1.1.1995

Mit Beginn des neuen Jahres gilt zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf ein neuer Tarif. Die Hin- und Rückfahrkarte für einen Erwachsenen auf der gesamten Strecke kostet jetzt 12,- DM statt bisher 9,80 DM.

Alle Kurzstreckenfahrer können aufatmen. Die einfache Fahrt im Nahbereich wurde auf 3,- DM gesenkt (3,20 DM). Bei der dazugehörigen Hin- und Rückfahrkarte gibt es sogar einen Preissturz um 2,- DM auf 4,40 DM.

Erfreulicherweise können die Familien nach wie vor für 29,- DM nach Asendorf und zurück fahren. Die Familienrückfahrkarte ist jetzt für 2 Erwachsene einer Familie und alle ihre Kinder von 4 bis 17 Jahren gültig.

Ermäßigungen werden auch weiterhin für Gruppen ab 20 Personen gewährt. Die jeweiligen Fahrpreise sind bei den Fahrkartenausgaben zu erfragen.

Alle neuen Fahrpreise (einf. Fahrt/Hin- u. Rückfahrt) im Überblick:

	Vilsen Holz	Heiligenbg.	Asendorf
BruVi	3,-/4,40	5,20/9,-	7,40/12,-
Vilsen Holz		3,-/4,40	5,20/9,-
Heiligenberg			3,00/4,40

Kinder von 4 bis 11 Jahren zahlen die Hälfte

Familienrückfahrkarte	9,00 DM
Wanderrückfahrkarte	9,80 DM
Tagesfahrkarte	23,00 DM
Jahresfahrkarte	55,00 DM
Hundefahrkarte	1,00 DM
Fahrradkarte	1,00 DM

Der Zuschlag bei den Nikolausfahrten beträgt weiterhin pro Person 1,- DM.

Die neuen Tarifbestimmungen sind auch als Prospekt für Einzel- bzw. Gruppenreisende erhältlich. Sie können mit einem frankierten Rückumschlag beim Bahnhofsbüro angefordert werden.

Uwe Franz

**Werkstatt-Telegramm**

Trotz der zusätzlichen Belastungen der DEV-Aktiven im Winterhalbjahr 1994/95 durch die umfangreichen Gleisbauarbeiten und den Bahnhofsumbau in Bruchhausen-Vilsen wurde in der DEV-Betriebswerkstatt auch noch kurz vor dem Saisonauftakt 1995 einiges bewegt. Maßgeblichen Anteil hatten daran 2 Arbeitstreffen, zum einen das "Rentner-Meeting" im Februar und zum anderen die sich spontan ergebende "Studenten-Arbeitswoche" im März. Beide Veranstaltungen hätten zwar noch ein paar Teilnehmer mehr vertragen können, aber wir wollen uns über künftige Zuwachsraten freuen.

**Normalspur-Beiwagen TA 3**

Ab 21. 1. 1995 wurde TA 3 zu den Kohl- und Pinkelfahrten mit T 1 eingesetzt, und bis Anfang März war er an jedem Wochenende mehrfach auf der VGH-Strecke im Einsatz. Dazwischen wurde weiter an der Komplettierung der Innenausstattung gearbeitet. Lediglich ein geeignetes WC-System konnte immer noch nicht gefunden werden.

**Normalspur-Triebwagen T 1**

T 1 erhielt nach den Kohlfahrten eine allgemeine Durchsicht, die von DEV-Aktiven im Hoyaer Lokschuppen durchgeführt wurde. Neben zahlreichen anderen Arbeiten wurden z. B. sämtliche Luftbehälter ausgebaut, um sie der wiederkehrenden Überprüfung durch den TÜV zuführen zu können. Die geplante Neulackierung mußte aus zeitlichen und personellen Gründen verschoben werden.

**Personenwagen Nr. 2**

Die Aufarbeitung der Weycr-Drehgestelle gestaltet sich leider sehr mühselig, geht aber dennoch verhältnismäßig gut voran. Die Drehgestellrahmen, die Achslager, Radsätze und Blattfedern sind vollständig aufgearbeitet und befinden sich gegenwärtig in Zusammenbau. Nun wird nach der Fertigstellung des TA 3 auch an der Innenausstattung des Wagens 2 wieder intensiv gearbeitet. Die hölzernen Unterkonstruktionen, die später die Wand- und Deckenverkleidungen halten, sind vollständig eingebaut, so daß in Kürze die Deckenplatten montiert werden können. Die Untergestelle der Sitzbänke erhalten einen neuen Anstrich. Die noch sehr gut erhaltenen, mit Kunstleder bezogenen Sitzpolster vermitteln das Flair der 50er und 60er Jahre.

**Personenwagen Nr. 13**

Der Fahrzeugrahmen wurde zwischenzeitlich gesandstrahlt, grundiert und mit einer Lackschicht überzogen. Nach und nach wird der Rahmen vervollständigt, bis er seinem Zweck als "fahrbarer Untersatz" wieder nachkommen kann. Die Zug- und Stoßvorrichtungen wurden bereits entsprechend der DEV-Norm angefertigt und eingebaut. Die Blattfedern werden entsprechend der Originalvorlage zur Zeit in einem Fachbetrieb nachgefertigt.

**Buffetwagen Nr. 15**

Mit der gewohnten "Gewalt-Aktion" wurde der Hardy-Bremszylinder ausgebaut, der Rollring gewechselt und mit 5 Mann wieder eingebaut. Da der Rollring ein Verschleißteil darstellt, ist diese Prozedur leider in regelmäßigen Abständen erforderlich. Die nötigen Ersatzteile wurden eigens aus der Schweiz beschafft. Außerdem wurden einige Verkleidungsplatten und Leisten der Verkaufstheke ausgetauscht, die durch Einwirkung von Feuchtig-

keit beschädigt waren.

**Post-/Gepäckwagen Nr. 52**

Eigentlich sollten nur die verschlissenen Bremsklötze gewechselt werden, doch wie so oft im Museumsbahner-Alltag wurde fast ein Neubau der Bremsanlage daraus. Um die neuen Bremsklötze überhaupt einbauen zu können, mußten fast alle Hängeeisen erneuert oder umgebaut werden. Und weil man schon 1 mal dabei war, wurden zahlreiche Bohrungen aufgerieben und fast ebensoviele Bolzen gedreht und eingebaut. Das Steuerventil, der selten benutzten Druckluftbremse wurde ausgebaut und einer gründlichen Überholung unterzogen.

**Güterwagen Nr. 147**

Das aufwendige Lenkachslaufwerk wurde weitgehend in seine Bestandteile zerlegt, entrostet, farblich konserviert und anschließend wieder zusammengebaut. Überraschend gut war der Zustand der 4 Radsätze, so daß eine Umrißbearbeitung nicht erforderlich war. Parallel dazu wurden die zukünftigen Wand- und Bodenbelagsbretter grob auf Länge geschnitten und schon mehrfach farblich behandelt, bevor sie zum Einbau gelangten. Für die Fertigung passender Bremsklötze wurde in eigener Werkstatt ein hölzernes Gußmodell angefertigt, das einer Gießerei den Nachguß ermöglicht hat.

**Triebwagen T 44**

Der Triebwagen ist nach der 8 Jahre andauernden Hauptuntersuchung soweit fertiggestellt, daß er am 1. Mai 1995 dem Fahrbetrieb übergeben werden kann. Probleme gab es allerdings während der Probefahrt mit den Blattfedern in den Drehgestellen, die Ausbau und Nachbearbeitung erforderlich machten.

**Triebwagen T 46**

Der Akku-Triebwagen befindet sich in Hauptuntersuchung. Aufgrund seines guten Zustandes und der geringen Laufleistung werden sich die anstehenden Arbeiten voraussichtlich in einem überschaubaren Rahmen bewegen. Die beiden Hauptluftbehälter wurden für die Druckproben ausgebaut.

**Dampflokomotive Hermann**

Anfangs 1995 erhielt Hermann einen neuen, gegossenen Schornstein. Der alte Grauguß-Schornstein war so dünnwandig geworden, daß er zu zerbrechen drohte. Der Nachguß wurde nach alten Zeichnungen und dem Vorbild mittels Holzmodell mit Kerneinlage von einer Gießerei durchgeführt. Der Nachguß wurde bereits aufgesetzt und lackiert. Er ist so gut gelungen, daß auch Eingeweihte den bereits vollzogenen Tausch nicht bemerkt haben.

**Dampflokomotive Franzburg**

Eine gute Nachricht: Während wir noch vor kurzem das weitere Schicksal der Lok für offen hielten, ermöglicht nun der Zuschuß einer örtlichen Institution die Durchführung der Kesselaufarbeitung in einem Fachbetrieb. Aus der Ausschreibung der Arbeiten ist das Aw Görlitz als Sieger hervorgegangen, das den Kessel zwischen April und Oktober 1995 aufarbeiten wird. Daneben verbleiben natürlich immer noch wesentliche finanzielle und personelle Lasten beim DEV. Daher wird in Kürze eine Spendenaktion ähnlich der für Lok Spreewald anlaufen. Ende März wurden die Aufbauten der Lok demontiert, so daß der Kessel abgehoben werden kann, wenn die Gleisanlagen dies zulassen.

**Diesellok V 1**

Der Motor ist wieder zusammengebaut und hat bereits einige Probelaufe absolviert. Probleme gab es allerdings mit dem neuen Ölkühler, der leider an einer Stelle undicht ist. Für die Behebung dieser Reklamation muß leider der große, dreigeteilte Kühlerblock noch einmal ausgebaut werden.

**Diesellok V 4**

Lok Emden hat z. Z. ebenfalls Motorprobleme, die einen Werkstattaufenthalt erzwingen. Erneut hat nämlich der kühlenseitige Zylinderkopf einen Haarriß, und die zugehörige Kopfdichtung bläst auch wieder durch. Nun wollen wir dem Problem auf den Grund gehen, um die Probleme dauerhaft abzustellen. Außerdem versuchen wir, die erforderlichen Ersatzteile für den Henschel-Motor zu beschaffen.

**"Der Bagger ist der natürliche Feind des Kabels!"**

Darum suchen wir eine Fachfrau oder einen Fachmann, die oder der ehrenamtlich die unterirdischen Versorgungsleitungen (Wasser, Strom, Telefon u. s. w.) unterhalb der Gleisanlagen des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen in einen Lageplan maßstabsgerecht einzeichnen kann. Ein überschaubares Projekt also, das uns in kommenden Jahren viel Ärger und Geld ersparen kann. Wer Lust dazu hat, möge sich bitte an die Vereinsadresse wenden (s. Impressum S. 3 unter Herausgeber und Verlag).

Markus Machatschek

**Buffetwagenstatistik 1994**

Markus Machatschek	499 km
Thorsten Adenau	390 km
Konrad Machold	359 km
Renate Jahnke	344 km
Anette Kempf	344 km
Dagmar Thiede	344 km
Renate Kindermann	327 km
Aletta Happel	281 km
Claus-Jürgen Weiß	281 km
Kathrin Westendorf	273 km
Dagmar Voss	266 km
Sabine Happel	234 km
Christa Rebbelmund	234 km
Caroline Happel	179 km
Ralf Hormann	164 km
Therese Wessels	110 km
Elisabeth Dühring	78 km
Eckhard Pritsch	78 km
Aenne Schröder	78 km
Anne-Katrin Schwarze	78 km
Jana Seifert	78 km
Regina Rebbelmund	62 km
Christa Buchholz	47 km
Jens Koopmann	47 km
Birgit Landgrebe	47 km
Jens Hatesohl	32 km
Mechthild Schröder	32 km
Wolf-Jobst Siedler	32 km
Annegret Wegst	32 km

Oben: Links der "neue" TA 3, rechts angelegter Radsatz des Wagens 147, Februar 1995

Mitte links: Ankunft der DEV-Mallet am 29. 3. 1995 - Lok 7<sup>S</sup> der Albtalbahn (Karlsruhe 1897/1478, 1966 abgestellt)

Fotos: Uwe Franz

Mitte rechts: Der letzte Zug, der am DEV-Bahnsteig in Bruchhausen-Vilsen abfuhr, war T 42 mit einer Sonderfahrt, 11. 3. 1995, Foto: Elmar Böcker

Unten: Bahnhof Bruchhausen-Vilsen, 25. 3. 1995, und am 1. Mai sollen die Züge wieder fahren können! (?)  
Foto: Sven Hamann

