

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen — Asendorf

Hans-Jürgen Hentzschel

Karl Hunold wurde 75!

Deutschlands allererster und dienstältester und einer der prominentesten Museums-Eisenbahn-Lokführer konnte 1995 seinen 75sten Geburtstag feiern: Unser Karl Hunold aus Hoya an der Weser. Er war es, der 1966 am Regler der Dampflok "Bruchhausen" stand, die zusammen mit nur einem Personenwagen den ersten Museumszug Deutschlands bildete und zugleich des europäischen Festlandes. Sowohl seinem ganz besonderen Berufsethos als auch seiner großen Begeisterung für die Sache ist es zu verdanken, daß dieses seinerzeit in Fachkreisen kaum ernstgenommene Wagnis einer von Eisenbahnfreunden betriebenen historischen Eisenbahn nicht im Anfangsstadium scheiterte. Denn hätte er damals nicht unter den primitivsten Bedingungen ohne schützendes Dach bei jedem Wetter in selbstlosem Handeln für die ständige Einsatzbereitschaft der ersten und jahrelang einzigen Museumsdampflok gesorgt, wäre dem Museumsbahngedanken schon bald der Dampf ausgegangen. Für diesen Einsatz wurde Karl 1986 das Bundesverdienstkreuz verliehen.

Das Bewundernswerteste an Karl Hunold ist aber, daß man ihn nach 60 Jahren aktiver Eisenbahnerzeit und nach 30 Jahren aktiver Museums-Eisenbahnerzeit 1995 immer noch unermüdetlich auf den Führerständen der Museumszüge zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf sowie zwischen Heiligenfelde und Eystrup und außerdem nahezu täglich in der DEV-Betriebswerkstatt antreffen kann. Karls meistgetragene Kleidungsstücke sind auch heute noch die schwarzen Eisenbahner-Arbeitsanzüge. Vielleicht nicht mehr ganz so schnell wie die jungen Leute aber beständig bis zum Erfolg scheut Karl keine Arbeit und gibt obendrein dabei sein Wissen an alle jungen Museums-Eisenbahner weiter. Für seine Leistungen bis auf den heutigen Tag gebührt Karl höchste Anerkennung sowie der Dank aller Eisenbahnfreunde verbunden mit den besten Wünschen für die Zukunft.

Uwe Franz

Sonderfahrt "75 Jahre Karl Hunold"

Seitdem er 1966 am Regler des ersten Zuges der "Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands" in Bruchhausen-Vilsen stand, ist unser Karl Hunold bis auf den heutigen Tag als Lokführer auf unserer Museums-Eisenbahn im Einsatz. Er ist die "gute Seele" der Bahn und zugleich Vorbild für viele Generationen von Museums-Eisenbahnern geworden. Er kann aus einem Erfahrungsschatz schöpfen wie kaum ein zweiter, denn er ist seit über 60 Jahren aktiver Eisenbahner und davon rund 50 Jahre als Lokführer unterwegs.

Wir Museums-Eisenbahner haben lange gegrübelt, was wir diesem Karl Hunold denn noch zu seinem 75. Geburtstag Besonderes schenken könnten. Die zündende Idee lieferte ein Foto, das ihn und seine Frau Gertrud im Jahre 1951 mit dem Triebwagen T 1 in Bodenwerder zeigt. Weil dieses Foto in Hunolds Haus an einem Ehrenplatz hängt, vermuteten wir, daß Karl und Gertrud besonders schöne Erinnerungen mit dem damaligen Betriebsausflug der Stadtverwaltung Hoya verbinden. Zu einer solchen Fahrt, die auch eine Schifffahrt auf der Weser mit einschloß, ließ man sich 1951 von der eigenen Kleinbahn kutschieren, und Karl war als Lokführer mit von der Partie, wobei er seine Frau mitnahm.

Diese Fahrt wollten wir für Karl und Gertrud — nun als Geburtstags- und Ehrengäste — nach 44 Jahren noch einmal durchführen, zumal sogar die damals befahrenen Schienenwege immer noch vorhanden sind, was in Niedersachsen schon als glücklicher Zufall bezeichnet werden muß. Es erforderte allerdings außerordentlich mühsame und langwierige Verhandlungen, um die Fahrt zu ermöglichen. Denn zwar steht aufgrund der neuen Eisenbahngesetzgebung bekanntlich der Schienenweg der DB AG nunmehr allen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei offen, doch scheint es innerhalb des DB-Konzerns noch Informations-Übertragungslücken zu geben, was zu kommentieren uns aber nicht ansteht. Immerhin wäre zu begrüßen, wenn auch bei der DB AG langsam bis zu maßgeblichen Stellen durchsickern könnte, daß die Eisenbahn zwischen Bruchhausen-Vilsen und Hoya seit mehr als 30 Jahren umgespurt ist, daß es sich bei den Fahrzeugen somit nicht etwa um Schmalspurtriebwagen handelt, die zweifelsohne beim Befahren von IC-Strecken unter mancherlei technischen Problemen leiden würden, von denen diejenigen im Zusammenhang mit dem Begegnungsverbot mit Schnellfahrten noch die Geringsten darstellten. Am Tage seines 75. Geburtstages, 7. August 1995, erhielt Karl zusammen mit seiner Frau diese Sonderfahrt als Geschenk.

Die Reise selbst fand am 9. September 1995 statt. Pünktlich um 5.10 Uhr rollte T 1 zusammen mit TA 3 aus dem Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. Bevölkert von fast 70 Personen aus Karls weitläufigem Verwandten-, Bekannten- und Freundeskreis strebte das Triebwagenspann dem Bf. Eystrup zu. Dort wurde zur DB AG umgesetzt, und mit allem, was in ihm steckt, eilte der T 1 durch die Bahnhöfe Nienburg, Leese-Stolzenau und Minden Richtung Stadthagen, wo das Gespann zur Rinteln — Stadthagener Eisenbahn überwechselte. Über die Höhenzüge des Weserberglandes ging die Fahrt nach Rinteln, wo erneut die Fahrtrichtung gewechselt wurde. Weiter ging es nach Hameln,

wo erneutes "Kopf-Machen" angesagt war. Über Emmerthal mit Übergang auf die Vorwohle — Emmerthaler Verkehrsbetriebe ging die Fahrt zum Mittagessen in das dem Haltepunkt Buchhagen gegenüberliegende Gasthaus "Mittendorf".

Außerdem bestand Gelegenheit, das "Eisenbahnwerk Bodenwerder-Linse" zu besichtigen und anschließend eine Fahrt mit der "Dampfzug-Betrieb-Gemeinschaft Hildesheim" durchzuführen. Von dieser Gelegenheit wurde auch reichlich Gebrauch gemacht. Leider war die zugesagte Dampflok 24 083 nicht in Bodenwerder, so daß der Zug mit einer Reichsbahn-V-60 ähnlichen Diesellok bespannt werden mußte. In zügiger Fahrt ging es nach Vorwohle und anschließend zurück nach Bodenwerder-Linse, wo bereits T 1 für die Rückfahrt nach Emmerthal bereitstand. Dort setzte T 1 zu einem zweieinhalbstündigen Endspurt über Hameln, Neustadt a. R., Seelze, Wunstorf und Eystrup Richtung Heimat an.

Während des ganzen Tages wurden die Fahrgäste von unserem "Service-Team" Gregor Böhm und Hans-Jürgen Wietig aus dem im Beiwagen TA 3 eingerichteten "Bord-Bistro" ganz hervorragend versorgt. Gegen 22.00 Uhr fand die außergewöhnliche Sonderfahrt in Bruchhausen-Vilsen ihr Ende. Wir schätzen uns glücklich, Karl Hunold eines seiner schönsten Geburtstagsgeschenke überhaupt bereitet zu haben!

Nikolausfahrten 1995 Bruchhausen-Vilsen — Asendorf

Sonnabends, 2., 9. 16. und 23. Dezember:
14.00 Uhr, 16.15 Uhr

Sonntags, 3., 10. und 17. Dezember:
11.15 Uhr, 14.00 Uhr, 16.15 Uhr

Heiligabend, 24. Dezember:
11.15 Uhr, 14.00 Uhr

Abfahrt jeweils ab Bf. Bruchhausen-Vilsen

Auskünfte:
Tel. (0 42 52) 93 00 0

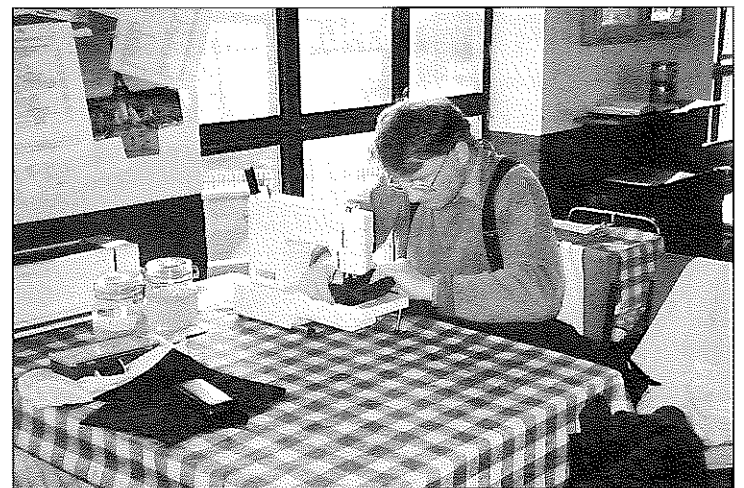
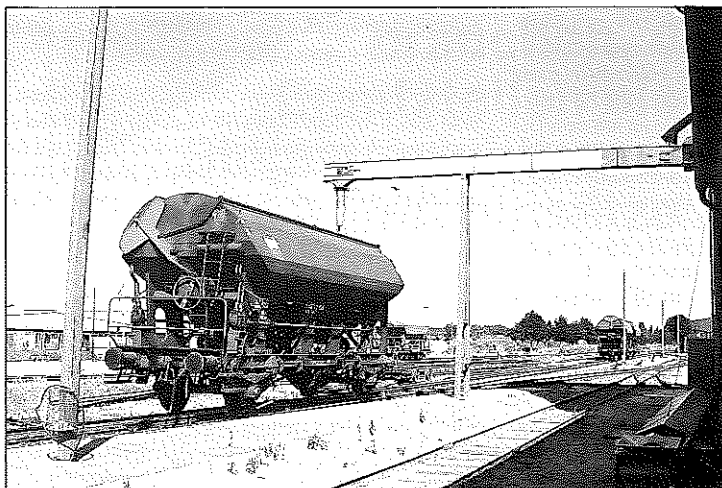
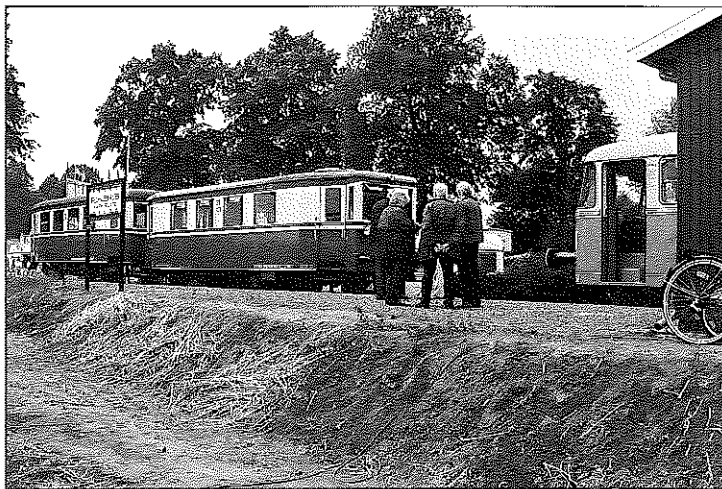
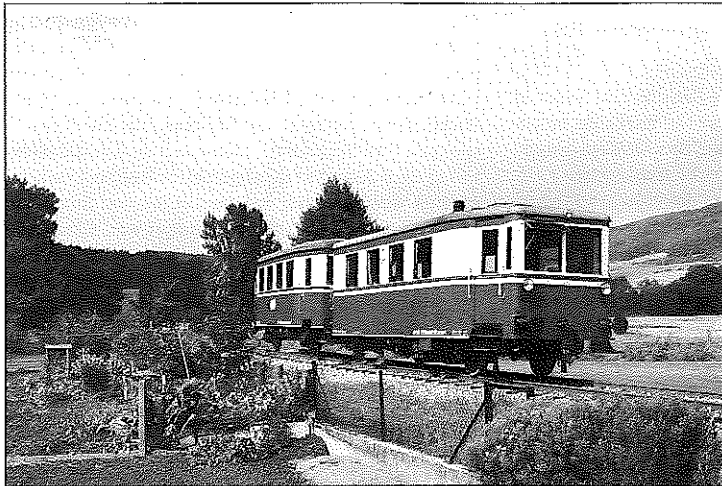
Oben und 2. Reihe: Fotos von der Sonderfahrt nach Bodenwerder mit T 1 und TA 3, Gruppenbild in Emmerthal, Triebwagenspann im Weserbergland, kleines Gruppenbild mit Gertrud und Karl Hunold in Bildmitte und Hp Buchhagen, 9. 9. 1995, Fotos: Uwe Franz

3. Reihe links: Eröffnung des Brokser Heiratsmarktes mit T 1, TA 3, VT 50 und dem neuen Haltepunkt, 25. 8. 1995, Foto: Uwe Franz

3. Reihe rechts: VT 50 der Museumsbahn Westmünsterland in Bruchhausen-Vilsen, Foto: Uwe Franz

Unten links: Geänderte Verladeanlage für die Genossenschaft in Bruchhausen-Vilsen, Foto: Uwe Franz

Unten rechts: Instandsetzung von "Arbeitsklamotten" in der Restaurierungswerkstatt der Museums-Eisenbahn. An der Maschine Eckhard Pritsch, Foto: Klaus Wessel



Uwe Franz

Muselbahn-Telegramm

Am 3. Oktober 1995 ging die erste Fahrseason mit dem neuen — eigentlich schon alten — Bahnhof Bruchhausen-Vilsen zu Ende. Viele waren skeptisch, ob die geplante Betriebsweise funktionieren oder ob alles in einem heillosen Chaos versinken würde. Doch die Planung war erfolgreich, denn nach einigen anfänglichen "Geburtswehen" hat sich die Betriebsabwicklung gut eingespielt und läuft mittlerweile weitgehend reibungslos. Die noch verbesserungswürdigen Dinge bekommen wir mit gutem Willen aller Beteiligter sicher auch noch in den Griff.

Seit dem 1. Mai 1995 sind viele Änderungen deutlich geworden. So wurde z. B. eine neue Be- und Entladeeinrichtung am Genossenschaftsgebäude aufgestellt, die auf den ersten Blick zwar den optischen Eindruck des Museumsbahnhofs beeinträchtigt, die jedoch bei näherer Betrachtung zur Belebung der Szenerie beiträgt. Denn die regelspurigen Güterwagen dienen einem (echten) Güterverkehr, und das Umschlaggeschäft sowie die notwendigen Rangiertätigkeiten auch mit Schmalspurfahrzeugen finden sehr publikumswirksam statt.

Desweiteren durchmisst seit kurzem ein neuer Stakezzaun den Bahnhof fast auf seiner gesamten Länge und bildet dadurch eine vor allem optische Trennung zum gegenüberliegenden Busbahnhof, der übrigens auch schon fast fertig ist und sich den Umständen entsprechend gut in die Umgebung einfügt. Auf die in DME 2/95 zeigte, futuristische Warthalle wurde zugunsten einzelner Warthäuschen mit Satteldächern verzichtet.

Direkt am Bahnübergang entsteht dem Bahnhofsgebäude gegenüber der Bahnsteig für regelspurige Züge, damit T 1 künftig dort Fahrgäste aus- und einsteigen lassen kann und nicht mehr vor das Bahnhofsgebäude rangiert werden muß. Die Fahrgäste können über den Bahnübergang von einem Bahnsteig zum nächsten gelangen. Die Betriebsabwicklung wird sich dadurch erheblich vereinfachen.

Noch in diesem Jahr soll mit dem Bau der Umladehalle gleich hinter dem Regelspur-Bahnsteig begonnen werden. Dort soll später der Umschlag zwischen Güterwagen verschiedener Spurweiten gezeigt werden können. Außerdem wollen wir im Winterhalbjahr die Gleise 2a und 2b bauen sowie die Dreischienenweiche 6 montieren (Gleisplan s. DME 3/95, S. 37).

Somit ist in Bruchhausen-Vilsen eigentlich immer was los. Ein Besuch lohnt sich somit ebenso wie erst recht eine Mitarbeit an den zahlreichen Aufgaben.

Rückblick auf die 2. Hälfte der Fahrseason 1995

13. Juli 1995: Sonderzug für "Ferienkiste 1995". Diese Aktion wurde von der Gemeinde Bruchhausen-Vilsen für zu Hause gebliebene Kinder und Eltern durchgeführt. Seit Jahren ist die Aktion bei dem attraktiven Programm sehr erfolgreich, dieses Mal auch für die Museums-Eisenbahn.

16. Juli 1995: Der Fahrer eines anschließend nur noch Schrottwert aufweisenden Pkw verwechselte den T 1 zwischen Süstedt und Wachendorf mit einem Omnibus, mißachtete konsequenterweise den Vorrang des Schienenverkehrs an einem Bahnübergang und verursachte eine Kollision mit unserem Triebwagen. Zum Glück wurde niemand verletzt, und der Sachschaden an T 1 hielt sich in Grenzen.

29. Juli 1995: Der "Schlemmer-Express", zu dem an verschiedenen Stationen einzelne Gänge eines gehobenen Menüs gereicht werden, war bei bestem Sommerwetter noch erfolgreicher als in 1994. Hauptspeise und Dessert wurden im Garten des Restaurants "Dillertal" eingenommen.

7. August 1995: Karl Hunolds 75. Geburtstag

19./20. August 1995: Anlässlich der Tage des Eisenbahnfreundes konnten wir mit zahlreichen Kleinbahntypischen Zuggarnituren die Vielseitigkeit der ehemals über 500 deutschen Klein- und Privatbahnen zeigen. Die Palette reichte vom Einsatz verschiedener Triebwagen über eine Inselbahn- bis hin zur Dampfstraßenbahngarnitur. Außerdem wurden reine Güterzüge gefahren und auch GmPs, die FKB-Garnitur mit Görlitzer Gewichtsbremse war im Einsatz, und Lok Hermann betätigte sich vor dem Planzug. Dieses Angebot ist ganz offensichtlich bei Eisenbahnfreunden aus Nah und Fern sehr gut angekommen, denn bei dem hervorragenden Fotowetter war die Veranstaltung besucht, wie schon lange nicht mehr.

21. August 1995: Freudentag für die Pfadfinder in Bruchhausen-Vilsen. An diesem Tag wurde die bereits am 5. 7. zum neuen Haltepunkt "Bruchhausen-Vilsen-Marktplatz" an der VGH-Strecke transportierte alte Fahrkartenausgabe des DEV an die örtlichen Pfadfinder übergeben. Statt die nicht mehr benötigte Bude für Anheizzwecke der Dampflokotivn umzunutzen, wollte der DEV den von Raumnot geplagten Pfadfindern gerne helfen und transportierte das hölzerne Gebäude per Schiene zu seinem neuen Standort. Rechtzeitig vor Eröffnung des "Brokser Heiratsmarktes" erhielten die Wände einen neuen Anstrich und das Dach eine neue Lage Dachpappe. Während die DEV-ABM-Mitarbeiter den Bahnsteig auf dem Marktplatz und das Fundament für die Pfadfinderbude anlegten, übernahm die Jugendwerkstatt Bassum die Renovierung der Bude.

25. August 1995: Per Schiene, wenn auch nur auf dem letzten Stück des Weges, reiste der diesjährige Ehrengast Manfred Carstens, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, zur Eröffnung des Brokser Heiratsmarktes an. Zusammen mit der Lokalprominenz entstieg er an dem wieder in Betrieb genommenen Haltepunkt "Marktplatz" dem T 1 und übergab zusammen mit Frau Bürgermeisterin Mestwerdt den Haltepunkt seiner verkehrlichen Bestimmung. Nach der Markteröffnung ging es für den Ehrengast und die örtliche Prominenz zu Fuß zum Bahnhof Bruchhausen-Vilsen und von dort nach Besichtigung der Betriebsanlagen der Museums-Eisenbahn mit einem Dampfzug nach Asendorf.

26., 27. und 29. August 1995: Personenverkehr zwischen Eystrup, Hoya und Bruchhausen-Vilsen im 2-Stunden-Takt mit T 1 und TA 3 sowie dem von der Museumsbahn Westmünsterland e. V. angemieteten VT 50, einem Uerdinger Schienenbus. Der nach 20jähriger Unterbrechung wieder aufgenommene "Marktverkehr" auf der Schiene war ein voller Erfolg und soll 1996 wieder angeboten werden. Am 29. mußte eine VGH-Köf für T 1 wegen Probleme mit dem Getriebe einspringen, und im nächsten Jahr soll eine längere Zuggarnitur und voraussichtlich an allen Tagen des Heiratsmarktes eingesetzt werden.

8. September 1995: Ein großer, von der Böschung des Einschnittes auf das Gleis herabgestürzter Baum unterbrach die Dampfsonderfahrt einer Reisegruppe vor Heiligenberg. Die "auf dem kleinen Dienstweg" verstärkte freiwillige Feuerwehr Bruchhausen-Vilsen beseitigte das Hindernis so fachmännisch und schnell, daß die Reisegruppe die unfreiwillige Unterbrechung mit Humor nehmen konnte und die Bereicherung der Sonderfahrt um die ungeplante Einlage sogar mit einer besonderen Spende für unsere Eisenbahn honorierte.

9. September 1995: Während ein großer Teil unserer Aktiven mit T 1 und TA 3 auf Sonderfahrt waren, wickelten die Daheimgebliebenen nicht nur den Planbetrieb (2 Zugpaare) ab, sondern nahmen auch noch den vollen Zuggleitbetrieb mit 2 Zuggarnituren und Zugkreuzung in Heiligenberg auf. Auch wenn man es sich nicht gerade wünscht: Bei ungeplantem Zusammentreffen mehrerer Erfordernisse zeigt sich, zu welchen eisenbahnbetrieblichen Leistungen unserer ehrenamtlichen Betriebseisenbahner fähig sind! Daß eine derartige, unvorhergesehene Betriebsausweitung überhaupt möglich ist, daß dabei selbstverständlich sämtliche Betriebs- und Verkehrsvorschriften bis ins Detail eingehalten werden und daß ein sicherer Eisenbahnbetrieb das konsequente Ergebnis dessen ist, ist schließlich ein Beweis für die herausragende fachliche Kompetenz unserer Betriebseisenbahner und für den souveränen Umgang mit dem Know-how.

10. September 1995: "Tag des offenen Denkmals". Die Museums-Eisenbahn beteiligte sich an dieser Aktion mit ihren denkmalwerten Anlagen und Fahrzeugen. Außerdem wurde unter großer Anteilnahme der Bevölkerung und der Fahrgäste in Asendorf ein "Rollbockdenkmal" enthüllt: ein Rollbock mit einem regelspurigen Speichenradsatz. Damit soll an den jahrzehntelang nach Asendorf durchgeführten Rollbockverkehr erinnert werden, durch den der Ort mit der überregionalen Verkehrsinfrastruktur verknüpft war. Eine Hinweistafel erklärt diesen Zusammenhang. Uns ist natürlich bewußt, daß es sich bei dem "Rollbockdenkmal" aus kultureller Sicht nicht um ein Denkmal, sondern um eine museale Inszenierung zur Vermittlung eines vorgmaligen Funktionszusammenhangs handelt.

17. September 1995: Der auch in diesem Jahr von der "Alteisen-AG" veranstaltete Erntetag in Asendorf zog viele Besucher an, die z. T. mit der Museums-Eisenbahn anreisten. Gegenüber dem Bahnhof, hinter dem Gelände des Landmaschinenhändlers zeigten viele alte Maschinen ihr Können und ernteten vor den Augen der Staunenden den eigens dafür angelegten Acker mit vielen unterschiedlichen Feldfrüchten ab. Auch alte Handwerke wurden demonstriert. Aufgrund des guten Zuspruchs wollen wir 1996 den Fahrplan am Erntetag verstärken.

23. September 1995: Im Aufenthaltsraum der Werkstatt bot unser öBl am Vor- und Nachmittag Dienstunterricht an, damit möglichst viele der mehr als 50 geprüften Betriebseisenbahner der Museums-Eisenbahn Gelegenheit zur Teilnahmen fänden.

30. September 1995: Mit überwältigendem Erfolg wurde in Zusammenarbeit mit dem Gasthaus "Dillertal" der "Kartoffel-Express" gefahren. Mehr als 300 Fahrgäste ließen sich zu einer kulinarischen Reise in das "Reich der Kartoffel" entführen, um sich an verschiedenen Kartoffel-Gerichten satt zu essen. Bei dem Erfolg wollen wir in 1996 den Kartoffel-Express an 2 aufeinanderfolgenden Tagen verkehren lassen, denn weniger ist in diesem Fall mehr.

2. Oktober 1995: Mit einer abendlichen Triebwagenfahrt mit T 44 ließen etwa 40 Museums-Eisenbahnerinnen und -bahner die Fahrseason etwas vorzeitig ausklingen. Zunächst wurde bei Lissi in Asendorf Bier getrunken, dann wurde in Heiligenberg "etwas für die schlanke Linie getan" und nach der Rückkehr wurden die Fachgespräche in den "Leinenweber" verlegt, um dort z. T. bis in die frühen Morgenstunden ausdiskutiert zu werden.

3. Oktober 1995: Einige Kollegen fielen mit argen Kopfschmerzen aus. Der letzte Betriebstag bescherte uns ein ansehnliches Fahrgastaufkommen, so daß wir mit einem guten Ergebnis die erste Fahrseason mit dem alten Bahnhof in Bruchhausen-Vilsen beenden konnten.

Eckhard Pritsch

Werkstattmeetings erste Hälfte 1996

In letzter Zeit mußten wir feststellen, daß in der Werkstatt immer weniger Aktive tätig sind. Da wir aber keinen so großen Mitgliederschwund haben, dürften eigentlich noch genügend interessierte Mitglieder vorhanden sein, die gerne einmal mitarbeiten wollen. In Gesprächen zu diesem Thema haben sich folgende Punkte als mögliche Ursachen für den beklagenswerten Zustand herauskristallisiert:

- Sehr aktive Museums-Eisenbahner sind gefrustet, weil an Wochenenden wenig Werkstattpersonal tätig ist.
- Es fehlt ein Ansprechpartner. Ein Besuch der Werkstatt gleicht einem Sprung ins kalte Wasser, und wer macht das schon gerne?
- Manche Aktiven wollen gerne mit anderen zusammenarbeiten, doch es fehlt an der Koordination gemeinsamer Termine.

Dem setzen wir nun ein Ende!

1.) Als Ansprechpartner stellen sich für Koordination und Terminabsprache zur Verfügung:

Insa Konukiewicz Tel. 0511 / 39 40 619

Jens Böcker Tel. 0531 / 31 67 96

Eckhard Pritsch Tel. 030 / 26 27 423

2.) Für die erste Jahreshälfte bieten wir Werkstattmeetings an Terminen, an denen zu 99%iger Sicherheit etwas los ist. Telefonisch können Fragen beantwortet und Unsicherheiten ausgeräumt werden.

29. 12. 1995 bis 7. 1. 1996

20. / 21. 1. 1996

Silvestermeeting

Wochenendmeeting

im Februar 1996

24. 2. bis 3. 3. 1996

16. / 17. 3. 1996

30. 3. bis 8. 4. 1996

20. / 21. 4. 1996

16. bis 19. 5. 1996

15. / 16. 6. 1996

Rentnermeeting

(Termin stand zu Redschl. noch nicht fest)

Studentenmeeting

Wochenendmeeting

Ostermeeting

Wochenendmeeting

Himmelfahrtmeeting

Wochenendmeeting

Übrigens kommen die Begriffe "Studenten-" und "Rentnermeeting" aus der DEV-Geschichte. Natürlich sind alle Frauen und Männer zur Mitarbeit eingeladen. Aus Gründen des Versicherungsschutzes müssen Jugendliche jedoch das 15. Lebensjahr abgeschlossen haben, d. h. sie müssen 15 Jahre alt sein.



Restaurant
Gesellschaftsräume

Familie Bornhoff
Am Museumsbahnhof
Heiligenberg (B6)
27305 Bruchhausen-Vilsen
Telefon (042 52) 26 80

*Regionale und internationale Küche
wechselnde Aktionen
Klubräume für
Tagungen und
Gesellschaften von
12 bis 350 Personen*

*Kegelbahnen,
Biergarten*

*Hausschlachtung
Partyservice*

Unter gleicher Leitung
Restaurant Kartoffel
Am Bürgerpark 18
27305 Bruchhausen-Vilsen
Telefon (042 52) 23 96

CHAMPEX - LINDEN

Modellspielwaren

Gnadentaler Allee 27
41468 NEUSS

Telefon und Telefax
0 21 31 - 10 13 33

Ständig
Sonderangebote
sowie große Auswahl
an **LGB**® Artikeln !

Besuch und Besichtigung
der Schauanlage nach
Voranmeldung möglich !!

**Wir haben fast alles, was Sie für
Ihr Eisenbahnhobby der Spur II m
brauchen, von Original **LGB**® und Pola
Ersatzteilen bis zu Zubehörteilen wie
Biegevorrichtungen für Flexgleise, oder
spezial Raucheinsätze (z.B. für PIKO Fabrikschornsteine).**

Neuware zu günstigen Preisen. - Preisliste mit Lieferprogramm
und Informationen erhalten Sie gegen Einsendung von 4,- DM
in Briefmarken, die beim Kauf erstattet werden.

LGB® ist ein eingetragenes Warenzeichen der Firma ERNST PAUL LEHMANN PATENTWERK, Nürnberg

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Die Unterhaltung der zahlreichen Hochbauten und der Außenanlagen entlang der Strecke Bruchausen-Vilsen — Asendorf bringt einen ständig wachsenden Aufwand für den DEV mit sich. Im zurückliegenden Berichtszeitraum wurde die anhaltend gute Wetterlage zu farblichen Auffrischungen genutzt. So wurden in Asendorf das Fachwerk des Bahnhofgebäudes und des Lokschuppens mehrfach mit Wetterschutzfarbe behandelt. Außerdem wurden die Stahlrahmen der Lokschuppenfenster entrostet und neu lackiert sowie fast alle Fenster neu verglast und der Dachbelag erneuert. Der neue Staketenzaun im Bahnhof Asendorf wurde vorsorglich nochmals mit Wetterschutzfarbe gestrichen.

In Heiligenberg erhielten beide Lagerschuppen am Ladegleis einen neuen Anstrich. Der Fahrzeugschuppen im "Heiligenberger Grund" wurde z. T. neu verbrettert und ebenfalls zur Gänze neu gestrichen.

Das Blockhäuschen am Haltepunkt "Vilsen Holz" wurde grundlegend saniert. Die gesamte Dachkonstruktion mußte erneuert werden, und anschließend wurde das Wartehäuschen analog zu den beiden anderen Wartehäuschen grün/weiß gestrichen.

Auch am Werkstattgebäude fielen "konservatorische Maßnahmen" an, so erhielten z. B. die 4 Hallentore einen neuen Anstrich.

Am 2. September fand eine große Ausräum- und Umlagerungsaktion statt, um einen weiteren Hallenplatz auch für unsere Mallet-Lok zu schaffen. Die beiden nicht betriebsfähigen Personenwagen Nr. 10 und 20 (ex Spreewaldbahn) wurden in eine Scheune in der Nähe ausgelagert, wo auch der bisher im Freien stehende O-Wagen 114 untergebracht wurde.

Unsere Elektrowerkstatt ist nun in das ehemalige Bahnmeistergebäude auf Bahnhof Bruchausen-Vilsen umgezogen. Bis Ende letzten Jahres hatten die Elektriker eine Hälfte des Güterschuppens mit ihren Schätzen gefüllt, von wo diese in einen bis unter das Dach gefüllten Normalspur-Güterwagen vertrieben wurden.

Dampflokomotive Spreewald

Nach mehr als 6 Jahren Harren und Aufarbeiten bewegte sich Spreewald am 28. Juli um 16.41 Uhr erstmals wieder mit eigener Dampfkraft durch den Bahnhof. Anfangs bewegte sich sie noch vorsichtig und unsicher, denn die Gleisanlagen waren ihr so fremd, doch mit Karl Hunold am Regler, den sie gleich wieder erkannte, hatte sie einen fachkundigen Führer an Bord. Nach Beseitigung der üblichen Undichtigkeiten und der sonstigen nachbesserungswürdigen Unzulänglichkeiten traute man sich noch am selben Tag mit einem kurzen Güterzug nach Heiligenberg und wenig später auch schon nach Asendorf. Sämtliche Fahr- und Bremsproben und was sonst zu einer richtigen Probefahrt gehört, verliefen zur größten Zufriedenheit. Tags drauf wurden noch ein paar Verbesserungen in die Tat umgesetzt und immer wieder Probefahrten durchgeführt. Am 5. 8. 1995 fand eine Lastprobefahrt statt: Spreewald wurde als Vorspann vor dem Planzug eingesetzt. Dabei zog sie den aus 10 Wagen bestehenden Zug inklusive der zu Untätigkeit verdammt Plettenberg ohne Beanstandungen nach Asendorf und zurück. Nach der abschließenden Feinarbeit wurde die Lok für die noch anstehende Endlackierung freigegeben. Am 1. Mai 1996 wollen wir die Maschine feierlich dem Fahrbetrieb zurückgeben.

Dampflok 7s

Die Mallet-Lok hat mittlerweile neue Pufferbohlen und die der DEV-Norm entsprechenden Zug- und Stoßvorrichtungen erhalten. Hinter den Pufferbohlen müssen allerdings noch ein paar Verstrebungen zwischen den Rahmenwangen wieder eingebaut werden, die vorübergehend entfernt werden mußten, um Platz für die Innenbalanciers der Kupplungen zu schaffen. Parallel dazu wurde der Kessel vollständig seiner Rohre entledigt und gründlich gereinigt. Der Zustand des Kessels läßt ein wenig Optimismus aufkommen, was aber nicht über die erheblichen finanziellen und organisatorischen Anstrengungen zu einer späteren Wiederinbetriebnahme hinwegtäuschen soll. Noch einmal: Die bisherigen Arbeiten dienen keineswegs einer Aufarbeitung der Lok, sondern lediglich ihrer Erhaltung sowie dem Gewinnen eines Überblickes der späteren Arbeiten.

Diesellok V 1

Der Schaden am Ölkühler konnte behoben werden, und die Hauptuntersuchung ist weitgehend abgeschlossen. Die Lok wird z. Z. lackiert.

SKL 01, Friedhelm

Da der Kraftstofftank an einigen Stellen stark korrodiert war und mit "Auflösungserscheinungen" gerechnet wurde, erhielt Friedhelm einen neuen Tank aus Edelstahl.

Normalspur-Triebwagen T 1

Über 3 Wochen hinweg hielt uns das Mylius-Getriebe in Atem. Rechtzeitig zur Eröffnung des Brokser Heiratsmarktes traten Mitte August die ersten Probleme auf, die den Ausbau des Getriebes erforderten. In eigener Werkstatt wurde es zerlegt und ein defektes Kugellager ausgetauscht. Daraufhin war T 1 einige Fahrten im Einsatz, bis am letzten Markttag das Getriebe erneut unangenehm auf sein Vorhandensein aufmerksam machte. Vorsorglich wurde der Triebwagen aus dem Fahrbetrieb genommen, um keinen schweren Getriebeschaden zu riskieren. Noch voll routiniert wurde das Getriebe am 30. 8. wieder ausgebaut und in seine Bestandteile zerlegt. In kürzester Zeit konnte der Schaden behoben und das Getriebe eingebaut werden. Die nachfolgenden Probefahrten verliefen so erfolgreich, daß dem Triebwagen die über 400 km lange Fahrt nach Bodenwerder und zurück zugetraut wurde. Dabei enttäuschte er uns nicht.

Normalspur-Beiwagen TA 3

Speziell für Sonderfahrten erhielt der Beiwagen herausnehmbare Tische und einen mobilen Tresen. Mit einer in Schweden weit verbreiteten Humus-Toilette haben wir nun ein passendes, geschlossenes Toiletten-System gefunden. Dieses System wurde eingebaut. Die Toilette benötigt zwar kein Wasser, doch für die Versorgung des Handwaschbeckens wurden 2 etwa 200 ltr. Wasser fassende Tanks installiert.

Personenwagen Nr. 2

Der Innenraum ist nahezu fertig, lediglich die Sitzbänke müssen noch eingebaut werden. Als Fußbodenbelag wurde braunes Linoleum verlegt, das allerdings etwas heller ausgefallen ist als bei unseren anderen Wagen. Denn nach Auskunft unseres Lieferanten ist der bekannt rotbraune Farbton nicht mehr erhältlich. Unter dem Wagenboden wurden Rohrleitungen für die

Druck- und die Saugluftbremsen sowie eine durchgehende Dampfheizleitung verlegt. An den Wagenenden fehlen noch Leitungsstücke. Die Weyer-Drehgestelle wurden mit komplettem Bremsgestänge fertiggestellt und der Wagenkasten aufgesetzt. Sobald die Sitzbänke und eine (lokunabhängige) Warmluftheizung eingebaut sind, soll der Wagen noch zu den Nikolausfahrten 1995 eingesetzt werden.

Güterwagen Nr. 147

Die Verbretterung und die Rahmenhölzer für die Lüftungsklappen wurden vollständig erneuert, und der gesamte Wagenkasten erhielt innen und außen einen Neuanstrich. Zum Redaktionsschluß fehlten lediglich Beschriftung und die elektrische Installation für die künftige Nutzung als Ausstellungswagen. In dieser Funktion soll der Wagen 1996 eine temporäre Ausstellung anlässlich des 30jährigen Bestehens der Museums-Eisenbahn beherbergen.



Oben links: Einweihung des "Rollbockdenkmals" in Asendorf, 10. 9. 1995. Position des "Denkmals" und insbesondere das dahinter stehende wenig Kleinbahn-typisch gestaltete Stationsschild stellen zum Glück einen relativ leicht korrigierbaren Eingriff in die Museums-Eisenbahn dar, wenn zu einem späteren Zeitpunkt Bahnhof Asendorf zum Endpunkt vormaliger Bedeutung rückgeführt werden kann.

Oben rechts: Zum diesjährigen Brokser Heiratsmarkt wurde nach 20 Jahren wieder Personenverkehr auf der Schiene angeboten. Dazu wurde auch der Haltepunkt instandgesetzt. Die "Architektur" des Stationsschildes läßt Gestaltungsspielraum für die Zukunft offen. 25. 8. 1995, Fotos: Uwe Franz

2. Reihe: Am Tag des Eisenbahnfreundes verkehrten in Inselbahn- und ein Dampfstraßenbahnzug, 19. 8. 1995
Fotos: Hans Overdick

3. Reihe: Tag des Eisenbahnfreundes in Bruchausen-Vilsen, 20. 8. 1995, Fotos: Uwe Franz

Unten: Probefahrt mit Spreewald, 7. 1995, Fotos: Uwe Franz

