

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf

DEV-Projekt 17

Der Beitrag aus DME 1/97 ist bei DME-Lesern auf Interesse gestoßen. Nachfolgend sei aus Briefen von Rolf Höhmann, Günther Steinhauer und Günther König der Beitrag ergänzt (W. B.).

Von den Personenwagen der pommerschen Kleinbahnen ist im Gegensatz zu den Güterwagen bei der PKP wenig erhalten geblieben. Einige der zweiachsigen Wagen wurden zu Güterzugbegleitwagen umgebaut, der größere Teil der Zwei- und Vierachser erhielt in den fünfziger Jahren neue Aufbauten. So sind noch zwei Zweiachser in Greifenberg vorhanden, die z. Z. in der Wagenwerkstatt Regenwalde neue Aufbauten erhalten – mangels Zeichnungen im angenäherten Ursprungszustand. Ein weiterer Vierachser, ein Neuaufbau mit modernen Fenstern auf einem unidentifizierten Fahrgestell, läuft seit einiger Zeit im Ciuchia-Retro-Expres. In Regenwalde sind noch ein für Pommern untypischer unbekannter vierachsiger Wagen vorhanden sowie ein möglicherweise von Wismar gebautes Fahrgestell. (Stand: Dez. 1996)

Mit Dampflokomotive PKP Tyn 6-3613 (ex RKB 5, Borsig 1930/12250) kamen 1977 zwei meterspurige Personenwagen mit Reko-Aufbau zu Désiré Jans, Kuringen (bei Hasselt, Belgien). Bei beiden Personenwagen sind die Herkunft Pommern sowie der Hersteller Wismar nachgewiesen. Mit dem Kauf der Lokomotive mußte die Selkantbahn auch beide Reisezugwagen miterwerben. Aus Platz- und konzeptionellen Gründen sollten die Wagen keineswegs nach Schierwaldenrath kommen. Über ihre Vergangenheit war nichts bekannt, allerdings wurden damals von der IHS auch keine Nachforschungen angestellt. Verhandlungen mit dem Öchsle scheiterten an den Transportproblemen, bis die Märkische Museumsbahn einsprang.

Lok 5 wurde am Freitag, dem 25. Mai 1984 nach Gillrath transportiert. Am Freitag, dem 22. Juni 1984 trafen je ein Tieflader aus Plettenberg sowie Sittard in Kuringen ein. Nach erheblichen Problemen mit der Zufahrt und Verladung traten der heutige DEV 17 auf dem Plettenberger Fahrzeug die Reise nach Hüinghausen und der Zweiachser nach Schierwaldenrath an, da der Lkw sonst nicht mehr rechtzeitig vor dem Sonntagfahrverbot heimgekommen wäre. Wegen einer Umdisposition sowie erst später festgestellter fehlender Zulassung des niederländischen Tiefladers in Deutschland mußte der Wagen jedoch kaum angekommen, Schierwaldenrath wieder verlassen und in Sittard abgeladen werden. Erst am Mittwoch, dem 27. Juni 1984 erreichte der Zweiachser ebenfalls Plettenberg.

Die Kombination von historischem Erscheinungsbild mit Behindertenfreundlichkeit ist aus folgenden Gründen schwer umsetzbar:

- Die Normen für rollstuhlgerechtes Planen nennen als Länge 1.400 mm und als Wendekreis 1.800 mm. Die Wagenbühnen sind jedoch nur 1.000 mm breit, d. h. die 885 – 900 mm breiten Rollstühle könnten zwar gerade durchgeschoben werden, kaum jedoch in das Wageninnere abbiegen. Und die ursprüngliche Abteilbreite ist mit 1.550 mm

ebenfalls sehr knapp.

- Nach DIN 32.983, 4.23.4 muß man wohl von geschlossenen Bühnen ausgehen. Nach 4.22.5 muß die Tür am Lift eine Türschließenanlage erhalten, da am Lift die üblichen Trittbretter für den normalen Fahrgastwechsel fehlen und so ein Insleerretreten verhindert werden muß. Falls die Museums-Eisenbahn keine Ausnahmegenehmigung erhält, muß die Liftfunktion auch mit einer Anfahrsperrung kombiniert werden, was durch ein Ventil zur Hauptluftleitung möglich würde.

- Die üblichen Hublifte haben Einbaumaße, die den Einbau in den Wagen und die Freihaltung von Drehgestell- und Bremsteilen anspruchsvoll werden lassen. Das Gewicht von Lift plus Rollstuhlfahrer ist sicher höher, als die von der Waggonfabrik Wismar veranschlagte Belastung der Bühne. Die Festigkeit der Konstruktion muß demnach geprüft werden.

- Auch die vorhandenen Bahnsteigbreiten sind zu prüfen, um die Plattform auch wirklich auf dem Bahnsteig abzusetzen.

Statt komplizierte, aufwendig zu unterhaltende und im Bedarfsfalle dann doch nicht funktionierende Technik ins Fahrzeug zu bauen, passen Verkehrsunternehmen lieber die komplementären Anlagen an die Bedürfnisse von Rollstuhlfahrer, Fahrgästen mit Kinderwagen und Fahrrädern und älteren Leuten an: Bahnsteige werden zumindest in kürzeren Bereichen erhöht, so daß nicht an allen Türen, aber an einigen, niveaufrei ein- und ausgestiegen werden kann (z. B. Hamburger U-Bahn), oder es wird mit Überfahrblechen aus Aluminium zwischen Erhöhungen an Bahnsteigenden und Fahrzeugboden ein akzeptabler Kompromiß erreicht (z. B. Inselbahn Wangerooe). Gerade letzteres Beispiel kann aufgrund der relativ ähnlichen Betriebsweise gut herangezogen werden und bietet als weitere Vorteile:

1. Auch Gruppen von Rollstuhlfahrern können noch einigermaßen rasch und nach eigenem Willen ein- und ausfahren.
2. Diese Lösung ist nicht auf den einzelnen Wagen 17 beschränkt, sondern mit anderen Fahrzeugen (Fakultativwagen, Packwagen) zumindest kompatibel. Wenn Wagen 17 z. B. zur Hauptuntersuchung in der Werkstatt weilt oder der Ansturm von Rollstuhlfahrern entsprechend groß ist, ändert sich lediglich der Fahrkomfort nicht jedoch die für Mobilitätsbehinderte schlimmer eingeschätzte Ein- und Ausstiegssituation.

Es gibt demnach gute Gründe für den DEV, nicht einzelne Komponenten zu optimieren und den einen Wagen 17 mit Technik zu überfrachten, sondern eine Systemlösung für mobilitätsbehinderte Fahrgäste zu suchen. Damit dürfte nicht nur den Rollstuhl- und Fahrradfahrern sowie Fahrgästen mit Kinderwagen besser geholfen sein, sondern auch den sich mit klemmendem Lift und ähnlichem Ungemach herumärgern den Zugbegleitern und Lokpersonalen sowie später wohl auch den Museumsbahnern in der Werkstatt.

Jürgen Werder

Spendenaufwurf für Schienenbus T 41

Unser Wismarer Schienenbus befindet sich seit dem 17. Oktober 1996 beim Verein Beratung, Kommunikation und Arbeit e. V. in Wilhelmshaven und wird für eine Vollaufarbeitung vorbereitet. Die damit dem DEV entstehenden Kosten (voraussichtlich 70.000 DM) können nur mit Ihrer Spende getragen werden.

Seit dem Spendenaufwurf in DME 1/97 sind 1.500 DM Spenden eingegangen, es stehen somit noch 1.985 ideelle Anteilscheine zur Verfügung. Die Serie ist auf 2.000 Stück zu je 100 DM limitiert. Auch ideelle Anteilscheine für Spreewald und Franzburg gibt es noch. Das dafür gespendete Geld wird aber für T 41 verwendet. Natürlich können Sie auch für die Hauptuntersuchung der Malletlok spenden, für den Kauf von V 29 01, das Sozialgebäude oder auch ohne Zweckbindung.

Bisher wurde gem. ideeller Anteilscheine gespendet:

Stand	Dez. 1996	März 1997
Spreewald	451	452
Malletlok	391	398
Franzburg	154	156
T 41	0	15

Für den im ersten Quartal gespendeten Betrag von 2.400 DM herzlichen Dank!

Vielleicht kommt es im Laufe des Jahres noch zu einer kräftigen Steigerung.

Das Spendenkonto entnehmen Sie bitte dem Impressum auf S. 3. Bitte geben Sie den Spendenzweck im unteren Bereich des Überweisungsträgers an, da die obere Zeile leider nicht im Kontoauszug erscheint. Wir vermeiden so Rückfragen. Danke.

Wer hat 'ne Großmutter für uns?

Wir suchen für unsere Doppelte Kreuzungsweiche im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen ein beleuchtetes Flügelsignal der Bauart DR bzw. DB, auch Großmutter, Hundehütte oder Hampelmann genannt. Unsere aus dem Bahnhof Hoya stammende DKW war früher mit einem derartigen Signal ausgerüstet, so daß der Adaption keine musealen Bedenken entgegenstehen. Und betrieblich kann das Signal das Erkennen des Fahrweges durch das Schienenge-wirr erleichtern.

Das Signal sollte möglichst mitsamt dem Gestänge und brauchbar oder besser sein. Wer uns einen Tip geben oder sogar ein solches Signal besorgen kann, melde sich bitte bei der DEV-Vereinsanschrift oder bei:

Jens Böcker Tel/Fax: 05 31 / 31 67 96.

Uwe Franz

Muselbahn-Telegramm

Wie 1996 hatte uns auch zum Jahresanfang 1997 der harte und langanhaltende Winter fest im Griff. Allerdings konnten die Gleisbauer das Wetter gelassener hinnehmen und sich ohne dem Druck einer Großbaustelle der kleinen Streckenunterhaltung widmen. Am 2. Februarwochenende wurde die Rollbockgrube von der Schmalspurseite aus mit Gleisen angeschlossen und noch kurz vor Einbruch der Dunkelheit mit einem rasch herbeigeholten Rollbock eingeweiht. Aufgrund unbeherrschbarer Wärmespannungen im regelspurigen Hauptgleis des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen wurden einige gelaschte Stöße angelegt. Große Fortschritte hat es beim Zusammenbau der Dreischienenweiche gegeben, die künftig die Rollbockgrube von der Regelspurseite aus anschließt. Die im Laufe der Jahre abhanden gekommenen Kleineisen wurden in Handarbeit nachgebaut und werden jetzt montiert. Beim jetzigen Tempo sind wir zuversichtlich, daß die Weiche bis zum Sommer 1997 eingebaut und somit die z. Z. letzte große Baustelle im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen geschlossen wird.

Die bislang in diversen Scheunen untergestellten Fahrzeuge sollen auf die Gleise der Museums-Eisenbahn kommen und bei uns wetter- und diebstahlgeschützt bewahrt werden. Dabei sollen die heutigen Mieten als Finanzierung für eine Wagenremise in Heiligenberg im Anschluß an die dort schon bestehende Wagenhalle dienen, so daß für den DEV keine Mehrkosten gegenüber heute entstehen. Natürlich bedeutet das Projekt Arbeit für die DEV-Hoch- und Tiefbauabteilung, die nach Projektierung und Plangenehmigung noch während der Frostperiode mit dem Abziehen der im „Heiligenberger Grund“ bislang im Freien stehenden Güterwagen sowie mit der Baufeldfreimachung begann. Wir rechnen mit einem Baubeginn noch in der zweiten Jahreshälfte 1997.

Die Frost- und Winterperiode eignet sich hervorragend zum Vegetationsrückschnitt. Wie in den vergangenen Jahren mußten auch in 1997 die üppig sprießenden Sträucher, Büsche und Bäumchen entlang der Bahnstrecke profilfrei zurückgeschnitten werden. Nach dem „Frisieren“ wurden die Seitengräben und Durchlässe vom Bewuchs befreit und ihrer zugeordneten entwässernden Funktion erneut zugeführt. Eine zwei- bis dreiköpfige „Grabkolonne“ hat dafür wochenlang gearbeitet.

Von Mitte Januar bis Anfang März waren Triebwagen T 1 und Beiwagen TA 3 jeden Sonnabend für die hier beliebten „Kohl- und Pinkelfahrten“ im Einsatz. Die Nachfrage ist im Gegensatz zu 1996 wieder angestiegen.

In Zusammenarbeit mit der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen wurde kräftig die Werbetrommel gerührt: Die Bremer Bürgerparktombola wurde mit zahlreichen Preisen bestückt und nahezu zeitgleich warben wir auf der „Freizeit + Reisen“ in Oldenburg sowie auf der „Auto, Boot und Freizeit“ in Hannover. Anlässlich des 25jährigen Bestehens letztgenannter Ausstellung bat uns die Ausstellungsleitung um Lok Franzburg als Mittelpunkt einer entsprechenden Sonderschau. Damit waren wir auf dieser Ausstellung sogar an zwei Stellen gut vertreten, was will man mehr? Dabei fand auch unser, erstmals im corporate design mit dem Werbematerial der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen erstellter Fahrplanprospekt reißenden Absatz.

Aufgrund des guten Zuspruches in 1996 legten wir auch 1997 Osterfahrten mit T 1 und TA 3 auf der Normalspurstrecke sowie mit T 44 auf der Schmalspurstrecke ein. Der Erfolg war überwältigend! Es mußten schon bald zusätzliche Züge fahren, und der in Bruchhausen-Vilsen stationierte Osterhase bekam richtig Streß. Mit den Paralleleinfahrten der Triebwagengarnituren in Bruchhausen-Vilsen kamen auch die Eisenbahnfreunde auf ihre Kosten.

Die Anfang Februar 1997 fertiggestellte Zentralheizung des Sozialgebäudes konnte trotz tiefster Außentemperaturen und z. T. nur mit Folie verschlossenen Fensteröffnungen eine Arbeitstemperatur herstellen und einen beschleunigten Fortgang des Innenausbaus ermöglichen. In beiden Sanitärräumen wurden die Wasserver- und -entsorgung verrohrt und ein 300 ltr. fassender Warmwasserbereiter eingebaut. Da noch ein Rohr der kommunalen Gasversorgung von einer Fachfirma umgelegt wird, muß der Kanalschluß noch warten. Die von einem DEV-Aktiven gebaute Treppe wurde eingebaut und mit provisorischen Holzstufen begehbar gemacht. Im Obergeschoß wurden Estrichverlegung sowie Deckenverkleidung mit Fermacell-Platten abgeschlossen sowie vier Schlafräume und ein Teil des Flures gefliest. Zwar gehen die Arbeiten am Sozialgebäude mit großen Schritten voran, doch noch fehlt uns Geld. Deshalb erneuern wir unsere Bitte um Spenden. Jede Spende hilft! (Spendenkonto s. S. 3, Impressum).

Fotos S. 29

Oben: Fertig; die Schmalspurseite der Rollbockgrube ist angeschlossen, Februar 1997

Mitte: DEV-Aktive helfen mit Unterstützung des THW Bremen-Osterholz Mitte März der DGEG beim Verladen der beiden elektrischen Triebwagen und holten Diesellok V 29 01 auf die Gleise der Museums-Eisenbahn, 14. 3. 1997

Unten: Ostern 1997 bei der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen, 30. 3. 1997

Fotos: Uwe Franz

happy times!
gut essen + trinken
immer ab 12 uhr

Vilser Diele
im von Bruchhausen-Vilsen
Bahnhofstr.51 Tel 04252-611

Gesucht

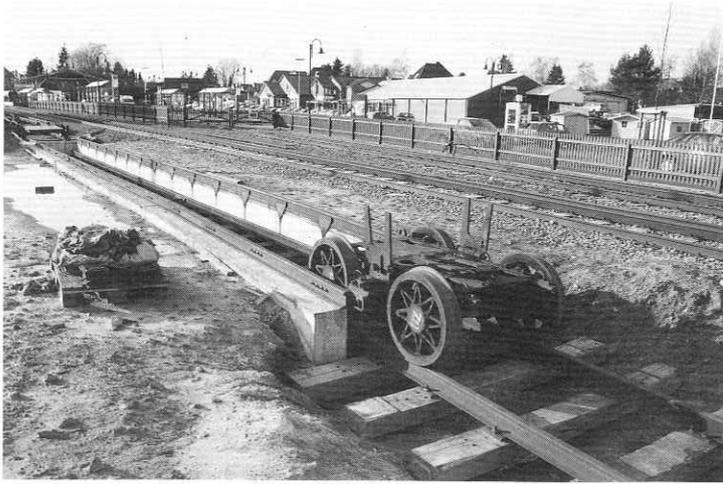
Zum Betrieb einer Eisenbahn und auch einer Museums-Eisenbahn mit eigener Werkstatt und Strecke ist ein ständig verfügbarer Klein-Lkw mit Pritsche heutzutage einfach erforderlich. Seit 1968 wurden je ein Goliath-Dreirad-Lkw, ein Ford-Transit sowie ein Daimler-Benz 208 dem Härtesten unterzogen. Nun benötigen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



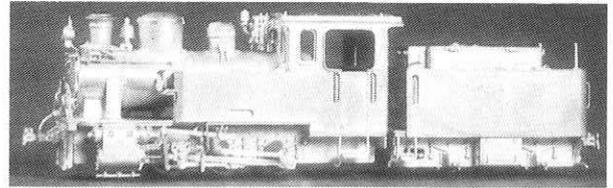
roland modellbahnstudio

GmbH & Co. KG

Gröpelinger Heerstraße 165

28237 Bremen

Tel.: (04 21) 61 3076



Das kleine Modellbahnfachgeschäft mit der großen Auswahl. Kommen Sie bei uns vorbei oder bestellen Sie per Post. Ein Versand erfolgt gegen Nachnahme oder Vorausrechnung.



Schmalspurdampflok 99 5906 der Harz Querbahn

Weißmetall Komplettbausatz mit Messingfeingußteilen, Ätzbeschriftung, Neusilbergußrädern und feingeätzter Steuerung sowie vormontiertem Fahrwerk.

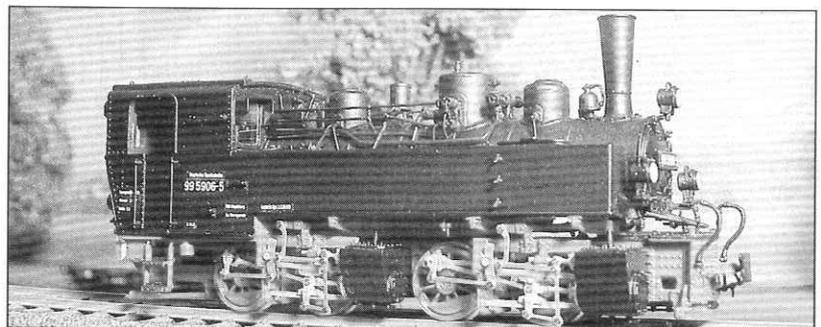
Best.-Nr.: 6013 (H0e) mit Mabuchi-Motor

Best.-Nr.: 100105 (H0e) mit Faulhaber Motor

Best.-Nr.: 6213 (H0m) mit Mabuchi Motor

Best.-Nr.: 100106 (H0m) mit Faulhaber Motor

Unseren Gesamtkatalog erhalten Sie gegen 14,- DM in Briefmarken oder gegen V-Scheck.



WEINERT MODELLBAU - Mittelwendung 7 - 28844 Weyhe-Dreye

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

In der gut beheizten Werkstatt bereiteten weniger tiefe Temperaturen als zu wenige Aktive Probleme. Herausragendes Ereignis war das Rentnermeeting vom 24. bis 28. Februar mit bis zu 20 Aktiven, von denen eine Gruppe eine Woche lang im Sozialgebäude durchgearbeitet hat.

Der angewachsene Park betriebsfähiger Wagen erfordert auch mehr Arbeit bei den jährlichen Bremsrevisionen. Dabei erweist sich die große Untersuchungsgrube als besonders hilfreich, auf der zugleich zwei vierachsige Personwagen Platz finden und alle Brems- und Fahrwerksteile gut zugänglich sind.

Dampflok Spreewald

Die aus der ersten Fahrseason nach der Hauptuntersuchung erkannten Verbesserungsmöglichkeiten wurden genutzt, z. B. erneuter Umbau des Sandstreuers auf Druckluftbetrieb, neue Kreuzkopf-Lagerschalen aus Rotguß, Richten der einen sowie Planschleifen beider Kolbenstangen, Erneuern der zugehörigen Tragbuchsen sowie Einstellen des Stichmaßes der Radsätze. Außerdem wurden Wartungsarbeiten ausgeführt.

Dampflok Mallet 7s

Nach der Entscheidung für die Aufarbeitung der Lok wurde beim Rentnermeeting der Kessel ausgebaut, wobei die Kleinteile und das Führerhausdach in Hochbordwagen 112 eingelagert wurden. Die seitlichen Wasserkästen befinden sich mittlerweile zur Aufarbeitung in einer ABM-Werkstatt. Nun wird ein Konzept für die Aufarbeitung des Kessels erstellt, während das Fahrwerk zunächst komplett und in der Fahrzeughalle zu besichtigen bleibt.

Dampflok Hoya

Leider ist das Spendenaufkommen für die Aufarbeitung erheblich geringer ausgefallen als erhofft, und auch die angepeilten öffentlichen Mittel werden wohl nicht fließen können. Deshalb bleibt die Lok unangetastet, damit sie 1999 zum Jubiläum 100 Jahre Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf wenigstens als Ganzes ausgestellt werden kann.

Diesellok V 4

Mitte Februar traf der grundüberholte Dieselmotor wieder ein und wurde nach Nacharbeiten eingebaut, so daß beim Rentnermeeting einige Probefahrten stattfanden. Trotz des erheblichen Repara-

turaufwandes (z. B. Anfertigen neuer Zylinderlaufbuchsen „aus dem Vollen“) blieben die Kosten im kalkulierten Rahmen – bei historischem Material wohl eine seltene Ausnahme. Mit der Erneuerung der Kraftstoffleitungen und Schläuche wurde begonnen, eine Neuverkabelung ist vorgesehen. Ohne Motorhaube konnten der Motorraum, die Aggregate sowie die Haube selbst gereinigt und lackiert werden. Übrigens konnten wir tatsächlich einen Reservemotor beschaffen, der allerdings selber überholungsbedürftig ist.

Diesellok V 29 01

Durch die Auflösung der DGEG-Schmalspursammlung kam der DEV am 15. März 1997 in das Eigentum und den Besitz dieser insbesondere aus betrieblichen Überlegungen wichtigen Maschine. Der von der DGEG ursprünglich sehr hoch angesetzte Kaufpreis wurde mit Leistungen von DEV-Aktiven beim Verladen von zwei elektrischen Triebwagen (OEG Tw 2, RHB 1122) für die Rückführung nach Bad Dürkheim auf ein finanzierbares Maß verrechnet. Ein DEV-Mitglied streckte den Rest-Kaufpreis vor, und nun bitten wir die Liebhaber dieser Maschine noch dringend um Spenden, Kennwort V 29. Zusammen mit wertvoller Unterstützung des THW Bremen-Osterholz konnten 25 bis 30 Hilfskräfte die Triebwagen aufladen und die Lok auf den Gleisen der Museums-Eisenbahn abstellen. Nach einer Durchsicht der von schweren Transportschäden gekennzeichneten Lok wurde sie nach Asendorf geschleppt und dort untergestellt.

Triebwagen T 42

Anfang März konnten wir auch für diesen Triebwagen einen Reservemotor bekommen. Beim Rentnermeeting wurden der Wagenkasten auf die Drehgestelle gesetzt und die Gelenkwellen eingebaut. Der Triebwagen soll zur Saisonöffnung in Einsatz kommen.

Triebwagen T 44

Nach einer langen Suche konnten wir zwei Museums-Eisenbahner überzeugen, die Gepäcknetze in Heimarbeit neu zu knüpfen. Kurzerhand wurden die Halterungen ausgebaut und frei Haus angeliefert, um die Basis für kurzweiligen Zeitvertreib an langen Winterabenden zu bilden.

Personenwagen Nr. 1

Anfang Februar traf der Wagenkasten wieder in Bruchhausen-Vilsen ein, und bald darauf wurden neu gefertigte Zug- und Stoßvorrichtungen angebaut. Nun sieht der Wagen wieder nach einem Ei-

senbahnfahrzeug aus, auch wenn die geschlossenen Bühnen etwas gewöhnungsbedürftig erscheinen. Die vorgesehenen Drehgestelle werden noch aufgearbeitet und sollen in Kürze untergebaut werden.

Personenwagen Nr. 9

Wieder einmal wollten wir „nur ein paar Bretter wechseln“, d. h. konkret die Führungen der Fallfenster nachbessern. Und wieder wurde eine größere Aktion daraus: Nach Ausbau der Sitzbänke und Demontage der Innenverkleidung fanden wir ohne langes Suchen manches Holzteil mit Erneuerungsbedarf. Dies wurde bereits erledigt, und weil das Wageninnere gerade so schön frei ist, werden noch die Decke gestrichen, die Gepäcknetze repariert und eine Dampfheizung eingebaut.

Personenwagen Nr. 13

Die vier Lampenkästen für die vormalige Petroleumbeleuchtung wurden nachgebaut und haben ihre angestammten Plätze bereits eingenommen. Die nach Vorbild des weitgehend baugleichen Wagen 14 nachgefertigten Sitzbankgestelle für das 3.-Klasse-Abteil sind fertig und warten auf die Montage der Holzlaten. Auch die fehlenden Bühnentüren und Haltegriffe werden nach vorhandenen Vorbildern nachgefertigt und eingebaut. Dabei werden die Türschlösser z. Z. „aus dem Vollen“ gefräst.

Personenwagen Nr. 17

Anfang Januar wurde der Wagen von Hüinghausen zum VHS-Bildungswerk in Blankenburg/Harz gebracht. Für den Umbau in einen behindertengerechten Wagen war der polnische Reko-Aufbau Ende März bereits entfernt und mit der Aufarbeitung des Fahrgestells begonnen worden.

Post-/Gepäckwagen Nr. 54

Nach Einbau der Drehgestelle wurden die Anlage der Saugluft- und der Fußtrittfeststellbremsen einschließlich Verrohrung montiert. Anschließend wurden Generationen von Dachpappe entfernt, einige Dachspiegel sowie die Dachvertretterung erneuert, und gegenwärtig wird die bewährte Rhenopol-Dachhaut verlegt.

Oben: Demontage der Malletlok 7s, 21. 2. 1997, Fotos: Sven Hamann

2. Reihe re.: Lok Emden, Anf. März 1997, Foto: Uwe Franz

3. Reihe: Fahrwerk und Kessel der Malletlok getrennt, 28. 2. 1997, Fotos: Uwe Franz

Unten: V 29 01 in Bruchhausen-Vilsen, 22. 3. 1997, Fotos: Uwe Franz (li), Hans-Jürgen Hentzschel (re)



Restaurant
Gesellschaftsräume

Familie Bomhoff
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

Hauschlachtung
Partyservice

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

Neu!

Es gibt wieder ein Fahrzeugverzeichnis der
Museums-Eisenbahn
Bruchhausen-Vilsen – Asendorf!
über 100 Fahrzeuge, Stand Frühjahr 1997
26 S., DIN A 4, geheftet, 6 DM
im DEV-Bücherladen ständig vorrätig,
auch Versand (zzgl. Versandkosten)

