



NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Jens Böcker

Jahresbericht 2005

Verein

Mit der abgelaufenen Saison 2005 können wir zu Frieden sein. Die Aktivitäten sind ohne herausragende Probleme abgelaufen, und es haben sich wieder viele Besucher am Fahrbetrieb und den weiteren Aktivitäten erfreut. Es sind aber, wie im

DEV-Rufnummern 042 52 / 93 00-

- 10 **Museums-Eisenbahn allgemein**
- 12 DEV-Faxgerät
- 20 **Museum** (Gruppenruf 21, 22, 24)
- 21 Bahnhofsbüro, Petra Heindorf
an Wochentagen i. d. R. 9 – 11 Uhr
- 23 Museums-Shop, zu Fahrzeiten
- 24 Redaktion DME, Wolfram Bäumer
- 25 Bahnhofsbüro, Mobiltelefon
- 30 **Eisenbahn** (Gruppenruf 31, 32, 35, 36)
- 31 Verkehrsdienst
- 32 Betriebsleitung, öBl
- 33 Zugleiter (nur für Zuglaufmeldungen)
- 34 Fahrkartenschalter
- 35 Bahnsteigaufsicht BruVi
- 36 Betriebsleitung, Mobiltelefon
- 39 Besprechungsraum
- 40 **Werkstatt** (Gruppenruf 41 – 45)
- 41 Aufenthaltsraum
- 42 Drehbankbude
- 43 Wagenwerkstatt
- 44 Werkstatt, Klaus Schmidt
- 45 Werkstattbüro
- 46 Funkwerkstatt
- 47 Elektrowerkstatt

Tätigkeiten finden ehrenamtlich statt; die Rufnummern sind nicht mit Arbeitsplätzen verbunden. Daher ist die Erreichbarkeit eingeschränkt.

- 50 **Tourismus-Service** (Gruppenruf 54, 55)
mo – do: 8 – 17 Uhr, fr 8 – 12 Uhr
im Sommer auch an Wochentagen
- 53 Tourismus-Service Faxgerät
- 54 Tourismus-Service, Brunhilde Brems
- 55 Tourismus-Service, Jutta Filkowski

Vorjahr, wieder deutlich weniger Fahrgäste zu uns gekommen, als wir uns erhofft hatten. Dies schlägt sich natürlich auch auf die Einnahmen nieder, wengleich bekanntlich nur ein Teil der DEV-Einnahmen direkt aus dem Zugbetrieb stammt.

Die Mitgliederzahl hat sich in 2005 nur unwesentlich verändert und lag zum Jahresende bei 1124.

Zum dritten Mal wurde das polnisch-deutsche Jugendcamp im Rahmen der Partnerschaft mit Janowice durchgeführt. Es war wieder sehr erfolgreich, sowohl was die Aktivitäten als auch die entstandenen zwischenmenschlichen Kontakte angeht. Leider konnte der Flecken Bruchhausen-Vilsen keinen Kostenanteil übernehmen, glücklicherweise war die Fa. VILSA-Brunnen aber bereit, diesen Betrag zu spenden und dadurch das Camp doch noch zu ermöglichen.

Zum Jahresende begann die Beschäftigung von zwei Arbeitslosengeld-2-Kräften, und zwischen Weihnachten und Sylvester gab es in der Werkstatt Unterstützung durch einige Mitglieder des Vereins Steinhuder Meer-Bahn-Freunde.

Veranstaltungen

Die inzwischen traditionellen Osterfahrten waren gut besucht. Mehrzugbetrieb mit entsprechendem Rahmenprogramm gab es an den bewährten Sonderbetriebstagen (1. Mai, Historischer Tag, Tage des Eisenbahnfreundes, Tag des offenen Denkmals).

Im Mai gab es einen Dampfsonderzug mit 03 1010 von Hamburg nach Eystrup und mit V36 005 weiter nach Bruchhausen-Vilsen.

Im Juni reiste Lok FRANZBURG für ein Wochenende wieder in ihre alte Heimatstadt Barth, sie folgte damit einer Einladung zum 750-jährigen Stadtjubiläum. Im Juli war sie dann bei den Eisenbahntagen in Altenbeken.

Der Zubringerverkehr zum Brokser Markt wurde wie üblich im Auftrag der VGH und wieder mit Verstärkung durch einen Triebwagen der Verkehrsbetriebe Elbe-Weser durchgeführt.

Weiterhin wurde zur Präsentation der Vereinsaktivitäten und zur Gewinnung neuer Fahrgäste und Mitglieder vor Ort an der Kinderferienkiste und in Meiningen an den Dampfloktagen teilgenommen.

Termine

- 26. 5. Fotosafari
- 27. 5. Spargel-Expreß
- 4./5. 6. Pfingstverkehr mit Sonder-Fpl
- 1. 7. Schlemmer-Expreß
- 1./2. 7. Jubiläumsveranstaltung
40 Jahre Museums-Eisenbahn
- 4. – 7. 8. Tage des Eisenbahnfreundes
- 9. 9. Kartoffel-Expreß
- 10. 9. Tag des offenen Denkmals,
Kindertag
- 30. 9. – 3. 10. Saisonabschluß, Railroadermeeting
- 1. 10. Neptun-Expreß
- 2. – 24. 12. Nikolausfahrten

Jeweils am zweiten und am letzten Sonnabend im Monat trifft sich die Gleisbaurotte und sind Werkstatt-Neueinsteiger besonders willkommen.

Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 1. 4. 2006

Zwei Filmtermine gab es in 2005: Vom NDR wurde ein Beitrag für die Sendung DAS über die Museumsbahn gedreht, ein kanadisches Filmteam nutzte unsere Fahrzeuge für eine Geschichtsdokumentation.

Die letzte Sonderfahrt fand am 24. Dezember in Form einer Triebwagenfahrt nach Asendorf statt und wurde sowohl von „Weihnachtsflüchtlings“ wie auch von auf die Bescherung wartenden Familien genutzt.

Eisenbahn-Betrieb

Auch in 2005 wurde der Fahrbetrieb wieder sicher und weitgehend routiniert durchgeführt. Zu Beginn der Saison haben wieder vier Mitglieder die Prüfung zum Betriebsbediensteten nach ESBO erfolgreich absolviert, davon drei zum Rangierer und einer zum Heizer und Rangierer. Trotzdem ist die Personalsituation weiterhin angespannt. Es ist auch nicht immer einfach, neue Mitarbeiter für den Betriebsdienst zu motivieren und auszubilden und dabei das richtige Maß zwischen notwendigen Anforderungen und perfektionistischen Wünschen zu finden.

Das Lebensalter unserer Betriebsbediensteten reicht übrigens von den mindestens erforderlichen 18 Lebensjahren bis in die 70, und weder auf die Jungen noch auf die Alten kann und will der DEV verzichtet. Viele erfolgreich umgesetzte Ideen sind erst durch die Zusammenarbeit verschiedener Generationen ermöglicht worden.

Fahrzeuge/Projekte

Das wichtigste Projekt war in 2005 natürlich die HOYA, die im letzten Jahr in Meiningen zu dem weitgehend erneuerten Kessel ein ebenso umfangreich instandgesetztes Fahrwerk bekam und bis zur „selbstständigen Bewegungsfähigkeit“ komplettiert wurde. Als sie im Juni nach Bruchhausen-Vilsen zurückkehrte, sah sie schon wieder wie eine richtige Lokomotive aus, und doch sind noch sehr viele Restarbeiten auszuführen gewesen, die aus ihr wieder eine betriebsfähige Lok machen.

Weiterhin in Arbeit war die PLETTENBERG, die eigentlich nur einen neuen Rohrsatz erhalten sollte. Allerdings wurde dann aus einer eher als Routine gedachten Nachschau der Achslager eine größere Fahrwerksaufarbeitung, denn die erst vor wenigen Jahren von einer Fachfirma aufgearbeiteten Lager waren wider erwarten bereits erneut schadhaf. Kulanterweise wurden aber sie aber von dieser Fa. wieder instandgesetzt. Leider glückte dies aufgrund eines Fehlers beim Aufmaß durch diese Firma erst im 2. Versuch. Erkenntnis daraus: Andere kochen auch nur mit Wasser, und es gibt verschiedene Gründe, warum ein und dieselbe Arbeit gelegentlich zweimal gemacht werden muß.

An der SPREWALD konnte die umfangreiche Fahrwerksaufarbeitung vor Saisonbeginn abgeschlossen werden. Leider sind dem Erfolg dieser Arbeiten Grenzen gesetzt, weil einige Bauteile im Gestänge 1917 nur für den Einsatz in den Ebenen Ostpreußens, nicht aber zum Erklimmen des Geestrandrückens mit längeren Museumszügen ausgelegt worden sind, sprich: Sie sind einfach zu schwach dimensioniert. Daß sich die Arbeiten dennoch gelohnt haben, zeigt sich aber an der größten und da-

bei störungsfrei erbrachten Laufleistung, welche die SPREEWALD bisher beim DEV in einem Jahr absolviert hat.

An der Mallet-Lok gab es keine nennenswerten Aktivitäten, da wir uns bewußt auf die HOYA konzentriert haben. Immerhin wurde der Kessel zur flächensparenden Lagerung und gleichzeitig um konstruktive Platzverhältnisse im Stehkesselbereich zu überprüfen, wieder auf den Rahmen aufgesetzt. So ist nun wieder „etwas mehr Malletlok“ an einem Punkt vereint.

Weiterhin wurde die in Blankenburg ausgeführte Aufarbeitung des gedeckten Rollbockzwischenwagens 136 abgeschlossen, so daß wir nun bei der Beförderung von Rollbockzügen nicht mehr auf das umständlichere Kuppeln mit Kuppelstangen angewiesen sind.

Der normalspurige T 2 wurde nach einem Getriebschaden wieder instandgesetzt. Durch den Vorteil der beiden unabhängigen Antriebsanlagen konnte der Triebwagen aber auch zwischendurch einige Fahrten absolvieren und anschließend mit eigener Kraft in die Werkstatt überführt werden.

Für die seit längerem geplante und inzwischen noch dringlicher gewordene Oberbauerneuerung vor Arbste standen auch in 2005 keine Geldmittel zur Verfügung, 30 m Gleis und einige Einzelwellen mußten aber trotzdem erneuert werden um die Betriebssicherheit nicht zu gefährden.

Eine andere, nicht unbedingt Aufsehen erregende, aber trotzdem erwähnenswerte Arbeit konnte auch endlich durchgeführt werden. In der Asendorfer Kurve führte seit Jahren eine je nach Schienentemperatur mehr oder weniger stark ausgeprägte, leichte Gleisverwerfung zu Schaukelbewegungen i. B. des Büffetwagens. Hier konnte durch das Instandsetzen der benachbarten Stöße und das Richten des Gleises hoffentlich eine nachhaltige Verbesserung erreicht werden.

Der Drehscheibe geht es ein bisschen wie der Mallet-Lok. Sie ist ein überaus interessantes Projekt, und doch muß sie hinter anderen, drängenderen Arbeiten zurückstehen. Immerhin konnten der Schienenring ausgerichtet und montiert werden. Fortschritte wurden auch bei dem noch zu erbringenden statischen Nachweis für die Drehscheibenbrücke erreicht. Dies ist übrigens bei einem Alter der Konstruktion von über 120 Jahren und dem Fehlen jeglicher Konstruktionsunterlagen kein ganz einfaches Unterfangen, zumal eine Drehscheibe gemäß den Vorschriften als vollwertiges Brückenbauwerk zu behandeln ist!

Von der Raiffeisenwarengenossenschaft in Bruchhausen-Vilsen konnte der zur langfristigen Erhaltung und Integration in unser Freilichtmuseum vorgesehene, östliche Teil der Lagerschuppen am Bahnhof zunächst mietweise übernommen werden. Hier stehen uns nun endlich gut erreichbare Räumlichkeiten für Ausstellungen zur Verfügung, die direkt am „Besucherstrom“ zwischen Bahnhof und Fahrzeughalle liegen.

Für den Bahnübergang Homfelder Straße, an dem es im letzten Jahr zu einem Unfall mit einem unachtsamen Pkw-Fahrer kam, konnte die Planung für die mittelfristig unumgängliche technische Sicherung durch eine Lichtzeichenanlage eingeleitet werden. Ermöglicht hat uns dies Frau Elisabeth Rodekoher, die Inhaberin von VILSA-Brunnen, mit einer Spendenzusage über den sonst von uns als Baulasträger der Schiene zu leistenden Kostendritteln.

Mit der Übergabe an das Eisenbahnmuseum Warschau abgeschlossen werden konnte schließlich das Projekt über die Dokumentation der Pommerschen Schmalspurbahnen.

Projekte außerhalb des DEV

Nach vielen Diskussionen über Ideen und Wünsche der verschiedenen Beteiligten und deren Umsetzbarkeit steht in Asendorf nun ein neues Haus am Standort des alten Bahnhofgebäudes. Es gibt darin Toiletten und einen Dienstraum, die vom Museumsbahnpersonal bzw. den Fahrgästen zukünftig genutzt werden können. Der DEV hätte an dieser Stelle natürlich gern ein richtiges Bahnhofgebäude gehabt, um sowohl unseren Museumsbahnhof wie auch das Ortsbild stilvoll zu bereichern. Leider konnten wir aber aufgrund unserer sehr begrenzten finanziellen Möglichkeiten die Entwicklung nicht in diese Richtung lenken. Sehr freuen tun wir uns aber über die Erweiterungsmöglichkeit der Gleisanlagen. Durch die anstehende Umgestaltung werden Bahnsteig und Umfahrgleis verlängert, sowie ein zusätzliches Abstellgleis errichtet. Hierdurch wird sich die betriebliche Situation wesentlich verbessern.

Als letzter Punkt soll die Instandsetzung des 2. Gleisabschnitts der VGH-Strecke zwischen Heiligenfelde und Syke erwähnt werden, der wie geplant ausgeführt wurde. Damit wird die Gesamtstrecke zwischen Syke und Eystrup in 2006 nach dem 3. und letzten Bauabschnitt wieder durchgängig befahrbar sein.

Uwe Franz

Museumsbahn- und Werkstatt-Telegramm

Ein Winter mit langanhaltenden Frostperioden, der auch Ende März noch nicht an Kraft verloren hat, ließ die Aktivitäten außerhalb der Betriebswerkstatt in Bruchhausen-Vilsen stark einschränken bzw. ausfallen. Lediglich die Vegetationskontrolle fand im gewohnten und erforderlichen Maße statt, wobei sich neben einem Lohnunternehmer und unserer Gleisbaurotte erneut Gerd Schrammen als „Herr des Dschungels“ verdient machte. Vielen Dank für seinen unermüdlichen und für den Bahnbetrieb so wichtigen Einsatz.

Die Aktivitäten außerhalb Bruchhausen-Vilsens für unser Kleinbahn-Museum liefen wie gewohnt umfangreich. Bereits im November 2005 war der DEV gleich zweimal auf der neuen Reismesse sowie der Euromodell-Ausstellung im Bremer „AWD-Dome“, der bisherigen Stadthalle, vertreten, um für die Nikolausfahrten und die neue Saison zu werben. Vom 20. bis 22. 1. waren wir zusammen mit dem Tourismus-Service Bruchhausen-Vilsen in der Oldenburger Weser-Ems-Halle zu finden, am 4. und 5. 3. in Wulfen bei Northeim und am 4. 3. in Heiligenfelde.

Aufgrund geringer Nachfrage wurden in diesem Jahr keine Kohl- und Pinkelfahrten auf der VGH-Strecke durchgeführt, hoffentlich ergeben sich nächstes Jahr zusammen mit der Wiederherstellung der Strecke bis Syke neue Attraktivitätsmöglichkeiten.

Für die Werkstatt bildete das Rentermeeting vom 18. bis 26. 2. das erste große Ereignis, und es wurde mit bis zu 30 Aktiven und viel Freude ein erheb-

liches Arbeitspensum bewältigt, mehr dazu weiter unten. Schwerpunkt der Tätigkeiten waren die Arbeiten und die Probefahrten mit Lok Hoya.

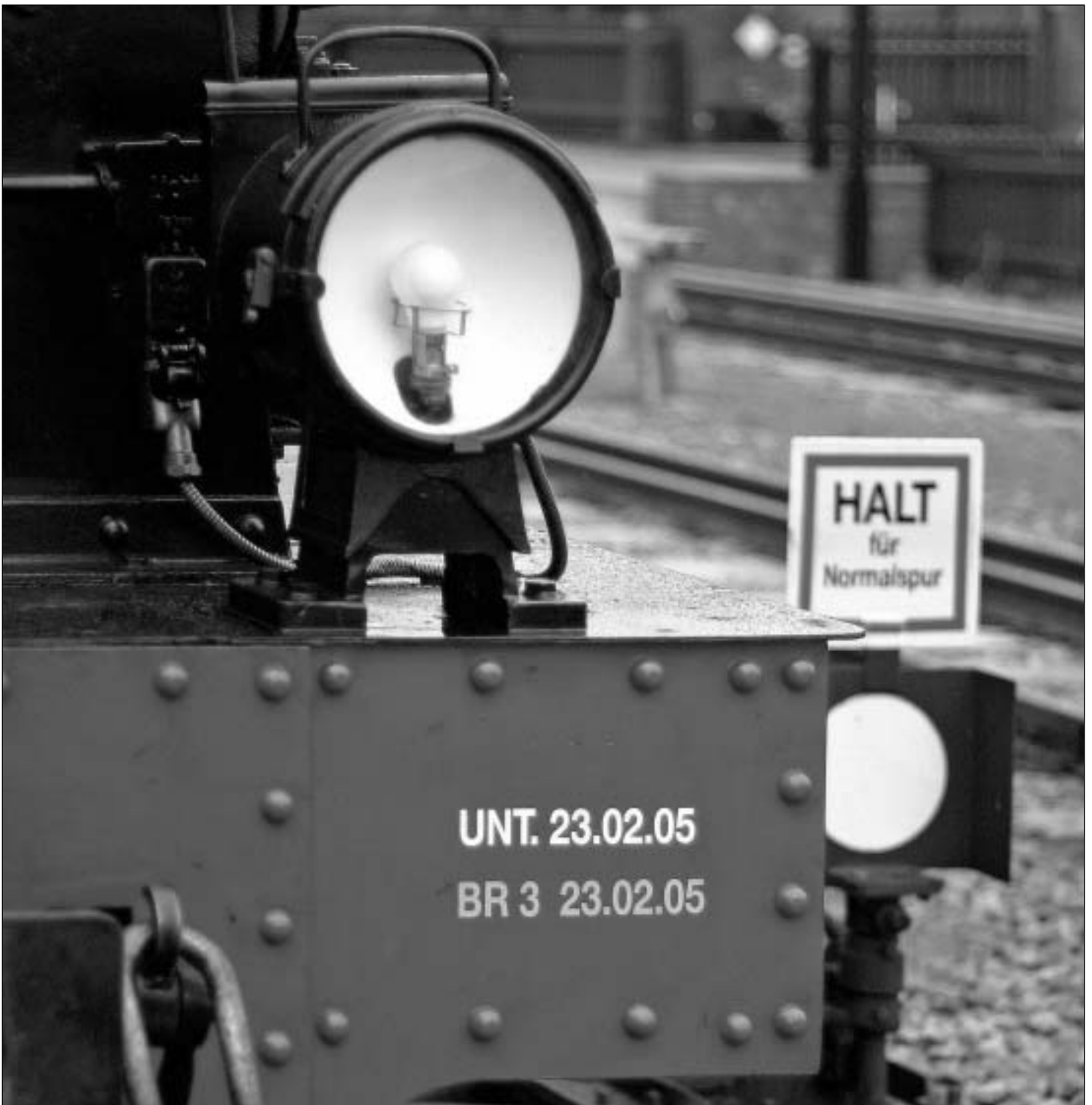
Einige Monate Organisationsaufwand erforderte die Ausrichtung der 50. VDMT-Museumsbahner-tagung, die wir nach 15 Jahren erneut anlässlich eines Jubiläums nach Bruchhausen-Vilsen eingeladen hatten. Für das gesamte Wochenende war die Werkstatt zum Festsaal umfunktioniert worden, was ein umfangreiches Auf- und Umräumen im Vorfeld bedeutete. Ausstattung und Bewirtschaftung hatten die Fachleute von Rathkamp und Bomhoff in professioneller Weise übernommen, und in drei der vier Raumecken stand eine betriebsfähig restaurierte Dampflokomotive. So kam schon am Freitag Abend beim „1000-t-Stammtisch“ gute Arbeitsatmosphäre auf.

Die Tagung mit Plenum und Arbeitsgruppen fand im fußläufig erreichbaren Schulzentrum statt, wobei sich die dortigen Foren und Hygieneeinrichtungen als ebenso zweckmäßig und leistungsfähig erwiesen wie die Raumwechsel der Gastronomie auch die erforderlichen Ver- und Entsorgungstätigkeiten ermöglichten. Zeitweise waren bis zu 30 DEV-Aktive mit ihren Leistungen eingebunden. Problem ist in Bruchhausen-Vilsen die Unterbringung von mehr als 150 Übernachtungsgästen, so daß Hotels und Pensionen im Umkreis von 20 km einbezogen wurden und die drei Klein- und ein Groß-Busse zusammen 1.200 km für die vielen Verbindungsfahrten leisteten. Auch das Rahmenprogramm mit Fahrten auf der VGH-Strecke und Wismarer-Schienenbusfahrten auf der Schmalspurbahn am Sonnabend sowie einem Dampfzug am Sonntag fand viel Beifall unter den Teilnehmern.

Ende März konnte die lang zurückgestellte Bautätigkeit endlich aufgenommen werden. Alle drei Hallentore in Bruchhausen-Vilsen werden z. Z. erneuert und mit Fensterband versehen. Der Bahnübergang Homfelder Straße erhält eine technische Sicherung, die nach dem langen Winter nun nicht mehr – wie geplant – bis zum 1. Mai fertig werden dürfte. Ebenfalls Ende März wurde mit der Sanierung der hölzernen Fahrzeug- und Lagerhalle in Heiligenberg begonnen. Zunächst wurde das Gebäude eingerüstet und die Lattung für das neue Ziegeldach montiert, im Anschluß daran soll noch die hölzerne „Boden-Deckel-Schalung“ an der Giebelwand Richtung Süd-Osten erneuert werden. Und schließlich wurde eine Gleisbaustelle kurz vor dem Haltepunkt Arbste in Angriff genommen. Der 250 m lange, von Grund auf zu sanierende Streckenabschnitt soll durch eine Gleisbaufirma in historischer Bauform mit Kiesbettung ausgeführt werden, lediglich die Schienenform wird von Form pr. 5 auf pr. 6 etwas verstärkt.

Oben: Nach der Initiative des Fleckens Bruchhausen-Vilsen (s. DME 4/04, S. 45) für das seit Jahren ungenutzte Bahnhofsgelände Bruchhausen-Ost hat es Interessenten gegeben, doch erwiesen sich die Preisvorstellungen des Eigentümers für zu hoch. Und plötzlich soll das Gebäude erneut verpachtet gewesen sein, doch schon bald kam es zu einem Brand, der die eigentlich noch gute historische Substanz in Mitleidenschaft gezogen hat. Schade um das schöne Objekt ganz in der Nähe unseres Museums, 17. 4. 2006, Foto: Patrik Stege, daneben zum Vergleich um 1914, Slg. Harald Kindermann

Unten: „Halt für Normalspur“ nennt der Urheber sein Bild, 2. 4. 2006, Foto: Thomas Becker



Dampflokomotive HOYA

Die Hauptuntersuchung mit den umfangreichen Restarbeiten in unzähligen Arbeitsstunden durch unsere DEV-Aktive endete am 22. 2. mit der Abnahme des Dampflokessels durch einen Sachverständigen vom TÜV-Nord. Nach abschließenden Probefahrten tags drauf und ein paar daraus resultierenden Nacharbeiten kam die Lok Mitte März in die Hände der Maler der Fa. Guber, die sie in ein wahres Glanzstück verwandelt haben. Wie detailgetreu die Lok restauriert worden ist, zeigte sich bei den Probefahrten: Der schon in der Vergangenheit beim Anfahren für viel Verdruss sorgende Totpunkt war bei allen Bemühungen des Dampflokwerks Meiningen hervorragend erhalten geblieben. So viel Detailtreue bei einer Restaurierung hat sich auch in Fachkreisen herumgesprochen, und so kam es, daß HOYA mit Bescheid vom 21. 2. durch das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege als bewegliches Denkmal in das Verzeichnis der Kulturdenkmale aufgenommen worden ist. Darüber freuen wir uns sehr.

Wir freuen uns aber auch ganz besonders über die jüngste Förderung mit 10.000 durch die Kreissparkasse Syke sowie 30.000 durch die Niedersächsische Sparkassenstiftung. Mit diesem Förderbetrag konnte die Finanzierung des Projektes abgeschlossen werden, was die fristgerechte Fertigstellung der Lok erst ermöglicht hat. Das seit sechs Jahren laufende Restaurierungsprojekt hat ein Volumen von rund 310.000, das zu 2/3 durch Spenden von Freunden der Lok Hoya gestemmt werden konnte. Zur Erinnerung: Es begann mit einer Einzelspende eines Eisenbahnfreundes über 150.000 DM für die Kesselerneuerung.

145.000	Spenden von Eisenbahnfreunden
64.000	Spende Erbfall Kurt Morisse
5.000	Spende EWE-Stiftung
48.000	Zuschuß Landsch.verb. Weser-Hunte
30.000	Zuschuß Sparkassenstiftung
10.000	Zuschuß Kreissparkasse Syke
8.000	Zuschuß Stadt Hoya
310.000	Projektsumme

Allen Spendern und Freunden sowie Zuschußgebern noch einmal ein ganz herzliches Dankeschön, denn ohne diese Beiträge wäre es nicht möglich geworden, Lok HOYA auch im 106. Lebensjahr durch Bruchhausen-Vilsen und das Hoyaer Land dampfen zu lassen.

Auch wenn die obige Kostenaufstellung (Stand März 2006) es nicht erkennen läßt, dennoch hat das Projekt „HOYA“ auch die DEV-Vereinskasse z. T. erheblich strapaziert. Da mußte vorab Material gekauft oder Leistungen erst einmal bezahlt werden, bevor sich die Hoffnungen auf Spendeneingänge oder Zuschüsse erfüllten. Und die laufenden Kosten des Museumsbahn-Betriebes (Kohle, Diesel, Schmiermittel, Schwellen, Farben, Strom, Gas, Wasser, Müll- und Abwassergebühren, Telefon, Porti, laufende Verbrauchsmaterialien) mußten schließlich auch stets pünktlich bezahlt werden. So verstehen wir auch die drastischen Maßnahmen unseres „Schatz“-Meisters, der uns zu äußerster Sparsamkeit anhielt und sogar zur drakonischen Maßnahme der Haushaltssperre greifen mußte. Doch selbst dafür zeigten alle DEV-Aktive großes Verständnis. Es wurde von allen so mitgetragen, daß Außenstehende davon nichts mitbekamen und auch

„freiwillige Leistungen“ wie das Erscheinen der DME nicht in Frage gestellt wurden. Geholfen hat uns dabei auch die Bereitschaft einiger DEV-Aktiver, die dem DEV unverzinsliche Darlehen in Höhe von 70.000 gewährten. Auch jenen ein Dankeschön für die schnelle und höchst wirksame Hilfe.

Nicht ohne Stolz sei dies alles hier mal ausgeführt, denn für einen rein ehrenamtlich geleiteten Verein handelt es sich schon um ein erhebliches Projekt, über sechs Jahre lang Geldein- und -ausgänge über 310.000 in rechnerischer, sachlicher, buchhalterischer und steuerlicher Hinsicht stets 100-%ig sauber zu verbuchen und verwalten, so daß Finanzamt, Zuschußgeber, Spender und Darlehensgeber vollständig zufrieden sein können. Nun sehen wir einer Inbetriebnahme der Lok am 30. 4 / 1. 5. mit großer Zuversicht entgegen, so daß dann auch unsere Kassensführer künftig wieder zur Normalität zurückkehren können.

Probefahrten mit der erneuerten und unter Denkmalschutz stehenden Lok Hoya mal alleine und mal mit einem GmP. Natürlich wurden die Fahrten und das schöne Wetter auch genutzt, die Beteiligten mit abzubilden. Schön auch, daß Heiner Bomhoff wichtige Kleinbahn-Traditionen von seinem Vater übernommen hat und in historischer Weise fortführt.
23. 2. 2006, Fotos: Uwe Franz

Helfen Sie den Finanzministern sparen!**Entwickeln Sie Ihr Sparprogramm für den Staatshaushalt. Sparen Sie Steuern durch eine Spende an den DEV!**

Spenden an den DEV in einer Höhe von bis zu 10 % des zu versteuernden Gesamtbetrages der Einkünfte senken gem. Nr. 4b der Anl. 7 der Einkommensteuerrichtlinien die Höhe der zu zahlenden Einkommensteuer. Bei Jahreseinkünften von z. B. 30.000 kann man eine Spende an den DEV über 3.000 komplett von der Steuer absetzen. Wer also den Finanzministern beim Steuern-Sparen helfen will, kann seine Spende überweisen an:

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Kontonummer: 1550008559

Kreissparkasse Vilsen, BLZ: 291 517 00

Bei Spenden über 53 und mehr senden wir Ihnen unaufgefordert eine Spendenbescheinigung für Ihre Steuererklärung. Vermerken Sie deshalb bitte Ihre Anschrift gut lesbar auf dem Überweisungsträger. Bei Spenden bis 50 akzeptiert Ihr Finanzamt die Quittung der Überweisung zum Nachweis der Spende.

Der DEV braucht Ihre Spenden dringend, z. B. für die Aufarbeitung der Malletlok, die Streckenunterhaltung und den laufenden Museumsbahn-Betrieb. Denn auch bei der tollen Unterstützung durch ABM-Werkstätten sind die Kosten für Materialbeschaffungen und besondere Fremdleistungen vom DEV zu tragen. Die DEV-Aktiven in Bruchhausen-Vilsen benötigen Ihre Spenden, um fleißig zum Erreichen der Vereinsziele arbeiten können. Bitte helfen Sie mit Ihrer Spende dabei. Vielen Dank!

100 Jahre**Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf**

Sonderheft DME 2/00, 60 S.,
geheftet, farbiger Umschlag,
8,50 E. (inkl. Versandkosten)

Reich bebilderte Betriebsgeschichte einer der interessantesten meterspurigen Kleinbahnen bis zur heutigen Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen. Durch Auswertung von Unternehmensarchivalien und -Fotos konnten viele neue Erkenntnisse und bisher unveröffentlichte Bilder einfließen.



Erhältlich an Fahrtagen im Bfs-Bücherladen Bruchhausen-Vilsen

Bestellschrift: Dr. Holtin, Hollenmoor 9, 21406 Melbeck

Telefax: 0 41 31 / 705-18, Email: vertrieb-dme@museumseisenbahn.de

Lieferung erfolgt gegen Rechnung



Dampflokomotive PLETTENBERG

Die neuen Siederöhre sind eingebaut und die überholten Armaturen wieder am Kessel montiert. Der vorgesehene Kesselprüfung durch den Sachverständigen stand ein bei einer Druckprobe zuvor entdeckter Riß im gußeisernen Regleraufsatz entgegen, der mit unseren Möglichkeiten nicht zu reparieren ist. Also wieder herunter mit der Baugruppe vom Kessel und hinein in eine Fachwerkstatt zur intensiven Prüfung. Zusammen mit dem TÜV-Nord suchen wir zur Zeit einen Schweißfachbetrieb, der dieses komplizierte Gußteil, das zudem veränderlichen Druck- und Wärmebelastungen sicher standhalten muß, fachgerecht schweißtechnisch instandsetzen kann. Andernfalls steht uns eine überaus kostspielige Neuanfertigung ins Haus. Die Lok wurde wieder auf ihre erfolgreich überarbeiteten Radsätze abgestellt, die Treib- und Kuppelstangen sowie die aufgearbeiteten Gleitbahnen und Kreuzköpfe wurden montiert. Teile der Steuerung und die Schwingen befinden sich im Dampflokwerk Meiningen zur Aufarbeitung.

Dampflokomotive HERMANN

Der Kessel wurde am 22. 2. vom Sachverständigen des TÜV-Nord abgenommen, so daß wir immerhin vier betriebsfähige Dampflokomotiven für den Einsatz in unserer Jubiläumssaison zur Verfügung haben. Allerdings sei nicht verschwiegen, daß ein paar „Verbesserungspotentiale“ gefunden wurden, die in nicht allzu ferner Zukunft unserer Aufmerksamkeit bedürfen.

Malletlok

Zur personellen und finanziellen Konzentration auf die Fertigstellung von Lok HOYA ruhen die Arbeiten an der Malletlok weiterhin.

Diesellokomotive V 1

weiter in HU

Diesellokomotive V 4 EMDEN

Nach den Nikolausfahrten zeigten sich starke Alterungs- und Verschleißerscheinungen an der Periflex-Gummikupplung zwischen Motor und Generator, da daß wir uns kurzfristig entschlossen haben, die Kupplung zu demontieren und durch eine Voith-Kupplung (wie bei V 29) zu ersetzen. Hoffentlich gelingt es, V 4 bis zum Saisonstart betriebsbereit herzurichten.

Triebwagen T 42

Im Rahmen der laufenden Hauptuntersuchung wurden die Batteriekästen grundlegend aufgearbeitet und die Behälter in einem Fachbetrieb der einschlägigen Druckprobe durch den Sachverständigen unterzogen. Sie erwiesen sich als sicher und stehen wieder zum Einbau bereit.

Triebwagen T 46

weiter in HU

Personenwagen 9

Aufgrund des unerwartet schlechten Zustandes einzelner Bauteile dauert die Aufarbeitung von Wagendach und Oberlichtaufbau noch an. Sie wird aber in Kürze mit dem Eindecken mit der bewährten Rhepanol-Dachhaut abgeschlossen sein.

Güterwagen 144

Die Ausbesserung des hölzernen Wagenkastens ist soweit abgeschlossen, daß mit dem Anstrich begonnen wurde.

Normalspurtriebwagen T 1

Beim Rentner-Meeting erhielt T 1 eine neue Kupplung zwischen Motor und Mylius-Getriebe, in der anschließenden Probefahrt erwies sich der Triebwagen wieder als uneingeschränkt einsatzfähig.

Ersatzteilspender

Die letzten Reste der Köf II VGH V 125 wurden beim Rentner-Meeting „mundgerecht“ zerlegt und von einem örtlichen Schrotthändler übernommen. Die Lok „existiert“ damit (nur noch) als wertvolle Ersatzteile in unserem Regal.

S 45 oben: Aufachsen des Wagens 130 und Abtransport der letzten Reste der ehemaligen Köf II VGH 125, 23. 2. 2006, 2 Fotos: Uwe Franz

Mitte: Anzeige vom Mai 1943

Unten: Der Fachmann, 2. 4. 2006, Foto: Thomas Becker

Unten: Unfallwarnplakate aus den 1950er Jahren, Slg. DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen





Schnee- und eisfreie Weichen durch die F & G-WEICHENHEIZUNG DRGM

FELTEN & GUILLEAUME CARLSWERK AG

Gewußt wo ...

Gesamtinhaltsverzeichnis DME

Das wichtigste Hilfsmittel für die tägliche Arbeit mit der DME: Das Gesamtinhaltsverzeichnis des letzten Jahrtausends über 35 Jahrgänge

auf Papier (gegen Einsenden von 1,45 Euro in Briefmarken an Dr. Holtin, Hollenmoor 9, 21406 Melbeck)

im Internet: <http://www.museumseisenbahn.de/dme.htm>



An den Deutschen Eisenbahn-Verein e. V.
Postfach 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen

Beitrittserklärung

(Bitte eine Beitrittserklärung je Person, bei Bedarf bitte kopieren)

Hiermit beantrage ich die Aufnahme als Mitglied in den Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. ab _____

- | | |
|--|---------------|
| als | Jahresbeitrag |
| <input type="checkbox"/> Einzelmitglied (Erwachsener) | 50 Eur |
| <input type="checkbox"/> Jugendlicher bis 16 Jahre | 25 Eur |
| <input type="checkbox"/> Jugendlicher bis 20 Jahre, Auszubildender, Student bis 28 Jahre | 35 Eur |
| <input type="checkbox"/> 1 Erwachsener + 1 Angehöriger | 70 Eur |
| <input type="checkbox"/> 1 Erwachsener + 2 Angehörige | 80 Eur |
| <input type="checkbox"/> 1 Erwachsener + 3 oder mehr Angehörige | 90 Eur |

Familienname

Vorname

Beruf

Straße und Hausnummer

Postleitzahl Wohnort

Geburtsdatum Telefon

Datum und Unterschrift _____

Bei Minderjährigen Unterschrift eines Erziehungsberechtigten _____

Bankeinzugs-Ermächtigung

Hiermit ermächtige ich den Deutschen Eisenbahn-Verein e.V., den von mir/uns zu entrichtenden Mitgliedsbeitrag bis auf Widerruf zu Lasten meines/unseres Kontos einzuziehen:

Konto-Nr.:

Kreditinstitut:

Bankleitzahl:

Datum und Unterschrift _____

Bitte unterstützen Sie uns durch Ihre Mitgliedschaft im Deutschen Eisenbahn-Verein e. V.

Unsere Fahrgeldeinnahmen reichen nicht aus, den Ausbau des Niedersächsischen Kleinbahn-Museums mit seinem Fahrbetrieb auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf zu finanzieren. Das alles hängt von den aktiven und passiven DEV-Mitgliedern ab, die mit ihrer Mitgliedschaft Interesse an unserer Arbeit bekunden und mit ihren Mitgliedbeiträgen direkt einen Beitrag dazu leisten.

Bitte beachten Sie die auf S. 3 (Impressum) angegebenen Bankverbindungen. Vielen Dank