



NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Dr. Ulrich Holtin

Zur Entwicklung der Mitgliederzahl

„Die Beitragserhöhung 2002 um 9 € pro Zahlstelle wurde ohne nennenswerten Verlust an Mitgliedern umgesetzt. Es sind jetzt 7.000 € mehr in der Kasse.“ So könnte eine Erfolgsbilanz der Beitragserhöhung des Jahres 2002 dargestellt werden. Anhand der Tendenz bei der Entwicklung der Mitgliederzahlen kann man aber auch ganz anders argumentieren. Die nachfolgenden Zahlen erlauben verschiedene Deutungen.

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Zugänge	68	66	48	51	43	34
Austritte	31	25	24	39	35	43
Ausschlüsse	7	0	3	4	2	2
Todesfälle	5	5	5	5	5	5
Differenz	+25	+36	+16	+3	+7	-16

Demnach ist die Zahl der Neueintritte, die jahrelang bei 50 bis 65 lag, jetzt auf den niedrigsten Wert seit mehr als 10 Jahren gesunken. Die Zahl der Austritte mag als Folge der Beitragserhöhungen gestiegen sein. Außerdem führen hohe Eintrittszahlen stets auch zu vermehrten Kündigungen am Ende der Begeisterungsphase (2 bis 3 Jahre nach dem Eintritt).

Termine

- 5. - 9. 4. Ostermeeting
- 17./18. 4. Putzwochenende
- 24. 4., 15 Uhr DEV-Jahreshauptversammlung im Gasthaus Dillertal
- 24. 4., 19.30 Dienstunterricht für Eisenbahnbedienstete der Museums-Eisenbahn, Schulzentrum

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

Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 1. 1. 2004

Einige Fragen wollen wir uns aber rechtzeitig stellen. Stellungnahmen hierzu aus dem Mitgliederkreis, insbesondere von möglicherweise Betroffenen sind wirklich erwünscht. Setzen Sie sich bitte mit dem Verfasser des Artikel per Brief, Fax oder Email in Verbindung (Adresse siehe Impressum der Zeitschrift):

Jugend: Sind unsere Jahresbeiträge von 35 € für Jugendliche über 16 Jahre bis zum Ende der Berufsausbildung (spätestens mit 26 Jahren) so hoch, daß die jungen Leute vom Eintritt abgehalten werden? Oder ist der geringe Zuspruch unter jungen Leuten eher dem Zeitgeist entsprechend? Mit meinen eigenen vier Kindern zwischen 17 und 25 Jahren habe ich auch Erfahrungen mit dem Zeitgeist.

Arbeitslosigkeit: Bei einer Arbeitslosigkeitsquote von 10 % sind auch etliche DEV-Mitglieder von dieser gesellschaftlichen Seuche betroffen. Können wir mit einem Sockelbeitrag von 20 € für Arbeitslose unsere betroffenen Mitglieder bewegen, die Mitgliedschaft trotz Arbeitslosigkeit aufrechtzuerhalten? Oder wird die wirtschaftliche Situation von „Durchschnittsarbeitslosen“ von Jahr zu Jahr schlechter, so daß auch die 20 € gespart werden müssen?

Altersvorsorge: Die deutsche Gesellschaft altert, das Durchschnittsalter unserer Vereinsmitglieder, zumindest das der Zahlstellen-Inhaber steigt sicherlich noch schneller. In den nächsten zehn Jahren wird ein Großteil unserer Mitglieder von den Rentenkürzungen betroffen sein. Und die jungen Mitglieder werden mehr für die Alters-

vorsorge ausgeben müssen als heute. Moderate Mitgliedsbeiträge für alle, die im Arbeitsleben stehen und für die Ruheständler werden noch notwendiger sein als heute und als in der Vergangenheit. Weitere Beitragserhöhungen dürfen bei den erwarteten Veränderungen in den nächsten Jahren nicht erfolgen.

Ruhestand: Trotzdem müssen wir zur Kenntnis nehmen, daß für einen Teil der künftigen Rentner die 50 € Jahresbeitrag ein Finanzposten ist, über dessen Einsparung nachgedacht wird.

Ist die Einführung einer Beitragsstufe für „Leute mit kleinem Einkommen“ von 30 € oder 35 € das richtige Werkzeug, um dem erwarteten Mitgliederschwund entgegenzuwirken? Wenn anschließend die Hälfte aller Mitglieder den ermäßigten Tarif in Anspruch nimmt, ist allerdings das Ziel falsch kommuniziert worden.

Besserverdienende: Mitglieder, die mehr als den Standard-Beitrag zahlen wollen (und können), tun dies ja schon heute durch eine Familienmitgliedschaft bzw. durch Spenden. Da ein Großteil der Mitgliedsbeiträge (über 70 %) im Lastschrift-Einzugsverfahren abgebucht wird, könnte man all diese Mitglieder fragen, ob man regelmäßig Spenden über einen zu vereinbarenden Betrag abbuchen darf. Tatsächlich ist diese Option das Gegenstück zur Beitragsminderung für diejenigen, die sich den gegenwärtigen Jahresbeitrag eigentlich nicht leisten können.

Schwellenangst: In einer Zeit der Individualisierung werden Bindungen von vielen als Belastung empfunden. Viele Dienstleistungen halten über Schnupperangebote die Eintrittsschwelle niedrig. Ob sich eine „Schnuppermitgliedschaft“ auch für einen Museums-Trägerverein anbietet? Und wenn ja, sollte sie im ersten Jahr einen reduzierten Beitragssatz bieten und automatisch in eine (normale) Mitgliedschaft übergehen oder sollte sie auf ein Jahr Mitgliedschaft begrenzt sein und einer nochmaligen Willenserklärung vor Ablauf der Schnupperphase zur weiteren Mitgliedschaft bedürfen?

Die Schlußbemerkung hätte natürlich auch ganz am Anfang stehen können: Die Werbung eines neuen Mitglieds ist stets die beste Antwort auf alle Fragen zur künftigen Mitgliederzahl-Entwicklung in unserem Verein. Wir alle wissen, daß ein Teil unserer neuen Mitglieder aktiv sein will und deswegen Mitglied wird. Wir alle wissen aber auch, dass ein anderer Teil der Aktiven aus dem Kreisen der ursprünglich nur passiven Mitglieder bzw. Neu-Mitglieder kommt.

Ein Hinweis auf diesen Artikel bei der Einsendung eines Aufnahmeantrages ist selbstverständlich erwünscht. Vermutlich in DME 4/04 werde ich über die Reaktionen aus dem Kreise der Mitglieder berichten und über die Entwicklung der Mitgliederzahl in diesem Jahre.

DEV-Rufnummern 042 52 / 93 00-

- 10 Bahnhof (Gruppenruf 21, 22, 25, 34)
- 12 Faxgerät
- 20 Museum (Gruppenruf 21, 22, 24)
- 21 Bahnhofsbüro, Petra Heindorf
- 22 Bahnhofsbüro, Doris Schröder
- 23 Museums-Shop
- 24 Redaktion DME, Wolfram Bäumer
- 25 Bahnhofsbüro, Mobiltelefon
- 30 Eisenbahn (Gruppenruf 31, 32, 35, 36)
- 31 Verkehrsdienst
- 32 Betriebsleitung, öBI
- 33 Zugleiter
- 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. Das Bahnhofsbüro (Nr. 21 bzw. 22) sind i. d. R. an Wochentagen zwischen 9 und 11 Uhr besetzt.

Hilfe gesucht für den Bücherladen!!!

Unser Team im Museums-Shop in Bruchhausen-Vilsen braucht dringend Verstärkung für den Verkauf. Wir bieten unseren Museumsbahnbesuchern eine große Auswahl an Eisenbahnliteratur sowie Souvenirartikeln.

Voraussetzung ist nur ein freundliches Auftreten und entsprechender Umgang mit unseren Kunden. Wer Lust hat, immer die neueste Fachliteratur zu studieren (man will ja wissen, was man verkauft) und dem Verein zu zusätzlichen Einnahmen für die Erhaltung der Museums-Fahrzeuge und Anlagen zu verhelfen, der sollte sich im Bahnhofsbüro melden oder bei:

Wolfgang Kaniecki Tel: 0421 / 37 34 61 oder 0171 / 219 38 59

Wir freuen uns auf Verstärkung!



Ristorante - Pizzeria
Italienische Speisen und Weine
Im Ausschank: Haake-Beck-Platz

27305 Bruchhausen-Vilsen, Brautstr. 15
Telefon (0 42 52) 22 75
Inhaber: Giuseppe Prosiniani

geöffnet von 18.00 bis 24.00 Uhr
dienstags Ruhetag

An den Deutschen Eisenbahn-Verein e. V.
Postfach 1105, 27300 Bruchhausen-Vilsen

Beitrittsklärung

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

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

als _____ Jahresbeitrag _____

Einzelmitglied (Erwachsener) 50 Eur
 Jugendlicher bis 18 Jahre 25 Eur
 Jugendlicher bis 20 Jahre, Auszubildender, Student bis 28 Jahre 35 Eur
 1 Erwachsener + 1 Angehöriger 70 Eur
 1 Erwachsener + 2 Angehörige 80 Eur
 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 Weiteres
auf Lasten meines/unsere Kontos einzuziehen:

Konto-Nr.: _____
 Kreditinstitut: _____
 Bankleitzahl: _____

Datum und Unterschrift _____

Bitte unterstützen Sie uns durch Ihre Mitgliedschaft im Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. Unsere Fahrgeldentnahmen 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 Mitgliedsbeiträgen direkt einen Beitrag dazu leisten. Bitte beachten Sie die auf S. 3 (Impressum) angegebenen Bankverbindungen. Vielen Dank

Sonderfahrplan für Samstag, den 1. Mai 2004 – Saisonöffnung

Schmalspur

Saisonöffnung um 11.15 Uhr
mit Vorpennlokomotive Franzburg
4 verschiedene Zugkombinationen zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf
Dampflokotiven Franzburg (Vulcan 1894) und Pletzenberg (Henschel 1927) im Einsatz
Diesellokomotive Y 29 (Jung 1952) mit GmP
Wiederinbetriebstellung des hauptuntersuchten Personenzugwagens 14 (Gorliz 1904) und des Gepäckwagens 31 (Gorliz 1894)
Parallelfahrten mit Normalspursonderzug VT 09 um 15.00 Uhr und 16.15 Uhr
18.00 Uhr stiftet FB Personenzug mit Dampflokotiv Franzburg und den Wagen 11 und 31 nach Asendorf und zurück

Normalspur

Sonderzug VT 08 (Dowag/MAN 1952) aus Braunschweig
Triebwagenfahrten mit dem T 1 (Gotha 1936)
Scheindurchfahrten in Unzen (historische Ortsdurchfahrt)
Zugkreuzung mit VT 08 und T 1 in Unzen von 13.50 Uhr bis 14.10 Uhr
Mit dem bekannten Weltmeistertriebwagen VT 08 nach Hoya und zurück um 15.00 Uhr ab Bruchhausen-Vilsen (öffentliche Fahrt)
Parallelfahrten mit Schmalspursonderzug in Bruchhausen-Vilsen Richtung Hoya und Asendorf um 15.00 Uhr und 16.15 Uhr

Bruchhausen-Vilsen – Asendorf und zurück

km	P 105	GmP 501	P 401	P107	P 403	GmP 503	P 109	P 405
0,0 Bruchhausen-Vilsen Bf	11:15	12:05	13:30	14:00	15:00	15:40	16:15	18:00
0,9 Vilsen Ort Bf	11:19	12:09	13:34	14:04	15:04	15:44	16:19	x18:03
1,4 Wieke Kurpark Hp	11:22	12:12	13:37	14:07	15:07	15:47	16:22	x18:05
2,3 Vilsen Holz Hp	11:24	12:14	13:39	14:09	15:09	15:49	16:24	x18:06
3,9 Heiligenberg Bf anc	11:42	12:27	13:47	14:22	15:17	15:57	16:32	18:14
3,9 Heiligenberg Bf ab:	11:43	12:30	13:48	14:27	15:20	16:00	16:35	18:15
4,6 Klosterheide Hp x	I	12:32	I	I	16:02	I	16:17	I
6,1 Arfstle Hp x	11:51	12:38	13:56	14:35	15:28	16:08	16:43	18:23
7,8 Asendorf Bf	11:57	12:44	14:02	14:41	15:34	16:13	16:49	18:29

* = Ankunft 10 Minuten früher, Fotohalt und Schahnenfahrt
 * = Abfahrt 5 Minuten früher, Fotohalt
 x = Zug hält nur bei Bedarf
 Geplante Triebfahrzeugkategorie: Personenzug mit Dampflokotiv Franzburg
 P 105/106, P107/108, P 109/110; Pletzenberg P 401/402, P 403/404, P 405/406; Franzburg P 105/106; Franzburg als Vorpenn

km	P 106	GmP 502	P 402	P108	P 404	GmP 504	P 110	P 406
0,0 Asendorf Bf	12:15	12:55	14:10	15:00	15:44	16:20	17:00	18:00
1,7 Arfstle Hp x	12:21	13:01	14:16	15:06	15:50	16:26	17:06	18:06
3,2 Klosterheide Hp x	I	13:03	I	I	I	16:32	I	18:12
3,9 Heiligenberg Bf anc:	12:29	13:09	14:24	15:14	15:58	16:34	17:14	18:14
3,9 Heiligenberg Bf ab:	12:30	13:10	14:27	15:20	16:00	16:36	17:16	18:16
4,6 Wieke Kurpark Hp x	12:37	13:17	14:34	15:26	16:06	16:43	17:21	18:21
5,5 Vilsen Holz Hp x	12:40	13:20	x14:37	15:29	x16:09	16:46	17:24	18:24
6,4 Vilsen Ort Bf	12:42	13:22	14:40	15:31	16:11	16:49	17:27	x19:27
7,8 Bruchhausen-Vilsen Bf	12:45	13:25	14:43	15:34	16:14	16:52	17:30	18:30

Ebstrop – Hoya – Bruchhausen-Vilsen – Unzen – Heiligenfelds (-Sylke) und zurück									
Ankunft von Bruchhausen-Vilsen					Ankunft von Hoya				
km	18:18	18:21	18:24	18:27	km	18:28	18:31	18:34	18:37
2,9 Ebstrop	18:18	18:21	18:24	18:27	22,2 Heiligenfelds	18:28	18:31	18:34	18:37
5,2 Hoya	18:21	18:24	18:27	18:30	22,4 Hoya	18:31	18:34	18:37	18:40
4,1 Hoya-Isle	18:24	18:27	18:30	18:33	17,8 Ebstrop	18:34	18:37	18:40	18:43
8,0 Hoya	18:27	18:30	18:33	18:36	15,5 Unzen	18:37	18:40	18:43	18:46
1,1 Hoya	18:30	18:33	18:36	18:39	14,0 Unzen	18:40	18:43	18:46	18:49
4,6 Hoya-Isle	18:33	18:36	18:39	18:42	11,0 Bruchhausen-Vilsen	18:43	18:46	18:49	18:52
7,2 Heiligenfelds	18:36	18:39	18:42	18:45	0,0 Bruchhausen-Vilsen	18:46	18:49	18:52	18:55
9,9 Heiligenfelds	18:39	18:42	18:45	18:48	0,0 Bruchhausen-Vilsen	18:49	18:52	18:55	18:58
11,1 Bruchhausen-Vilsen	18:42	18:45	18:48	18:51	0,0 Bruchhausen-Vilsen	18:52	18:55	18:58	19:01
Abfahrtsnach Asendorf	18:45	18:48	18:51	18:54	0,0 Bruchhausen-Vilsen	18:55	18:58	19:01	19:04
Abfahrtsnach Heiligenfelds	18:48	18:51	18:54	18:57	0,0 Bruchhausen-Vilsen	18:58	19:01	19:04	19:07

Uwe Franz

Museumsbahn Telegramm

In DME 4/03 fehlte das Telegramm, weil durch berufliche und private Zwangslagen des Autors keine zeitlichen Reserven vorhanden waren. Deshalb berichten wir jetzt über den Zeitraum 1. 7. – 31. 12. 2003!

Am Sonnabend Abend, 5. 7. 2003 verkehrte der fast bis auf den letzten Platz ausverkaufte „Schlemmer-Express“. An den Unterwegsstationen wurden für die Fahrgäste die Vorspeisen serviert, bevor sich die Reisenden auf der Rückfahrt von Asendorf im Restaurant Dillertal, das auf der gegenüberliegenden Seite des Bf. Heiligenberg liegt, verwöhnen lassen konnten.

Der „Historische Tag“ am 6. Juli stand unter dem Motto „Das ländliche Leben am Anfang des letzten Jahrhunderts“. Unsere Fahrgäste hatten die Möglichkeit, den historischen Kleinbahngüterverkehr wie zu „Omas Zeiten“ hautnah mitzuerleben. Schon am frühen Morgen konnten einige Frühaufsteher das Anheizen der Dampflok verfolgen, bevor die ersten Dampfzüge ab 9.30 Uhr auf die Strecke gingen. Es wurde ein abwechslungsreicher Fahrplan geboten, der neben dem stilreinen FKB-Zug mit FRANZBURG, einigen GmPs, reinen Güterzügen, Rollbock- und Rollwagenzügen und natürlich den Einsatz der Triebwagen T 41 und T 42 bot. Auf der Normalspurstrecke pendelte Triebwagen T 2 hin und her. Ergänzt wurde die Veranstaltung durch einen Bauernmarkt in der Umladehalle Bruchhausen-Vilsen mit heimischen Erzeugnissen und dem mit Muskelkraft betriebenen Kinderkarussell, das unermüdlich seine Runden drehte.

Den Tag über wurden Stückgüter in Lkw-Veteranen verladen und zwischen den Bahnhöfen Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg transportiert und auf die Eisenbahn umgeschlagen, so wie es früher auf vielen ländlichen Bahnstationen üblich war. In den Pausen konnten die Lkw in Bruchhausen-Vilsen besichtigt werden. Ein weiterer Zuschauermagnet war die „Vilser Fiesta“, die den Vilser Ortskern in ein großes Freiluftgasthaus verwandelt hatte, so daß Besucher beide Veranstaltungen miteinander verbinden konnten.

Für einige DEV-Aktive war am Sonntagabend das Wochenende in Bruchhausen-Vilsen noch nicht zu Ende, denn am Montag, 7. und Dienstag 8. Juli wurden Sonderfahrten für Schulklassen und Kindergärten durchgeführt.

Viel Zeit zum Verschnauften blieb den DEV-Aktiven nicht, denn am Samstag 12. Juli verkehrte vor den planmäßigen Zügen ein Hochzeits-Dampfzug für die Trauung im Salonwagen Nr. 13. Parallel dazu führte Jürgen Werder im Rahmen der Aktionen für die diesjährige „Ferienkiste“ einen Aktionstag unter dem Motto „Eisenbahn zum Anfassen“ mit einigen Jugendlichen durch. Am Abend verkehrte ein Triebwagen als zusätzlicher „Schlemmer-Express“.

Neben dem planmäßigen Fahrbetrieb am Sonntag 13. Juli war auch unsere Werbeabteilung mit unserer Motordraisine als Blickfang auf der 150-Jahr-Feier des Eisenbahnviaduktes in Altenbeken. Auf der Ausstellungsmeile in der Altenbekener Innenstadt konnte das Infomaterial des DEV schnell bis auf den letzten Prospekt verteilt werden.

Am Sonntag 27. Juli war neben dem Fahrbetrieb

Heinrich Wohlers verstorben

Am 18. 11. 2003 verstarb unser Mitarbeiter Heinrich Wohlers nach kurzer schwerer Krankheit im Alter von 63 Jahren. Heinrich Wohlers war seit 1974 Mitarbeiter der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen und hat im Rahmen einer Nebentätigkeit für die Museums-Eisenbahn viele Arbeiten zur Pflege und Unterhaltung unserer Bahnanlagen erledigt. Ein Anruf bei seiner Frau Anita genügte, und schon klappte es.

Sein Spezialgebiet bestand darin, Transporte mit dem Gemeinde-Unimog, bzw. Lkw und dem Landkreis-Tieflader durchzuführen. Bei längeren Strecken haben zahlreiche DEV-Mitglieder Heinrich Wohlers als Fahrer oder Beifahrer begleitet. So war er für unsere jungen Aktiven auch Ausbilder und Fahrlehrer zugleich und hat in seiner ruhigen Art und mit seinem Geschick und Können uns immer hilfreich zur Seite gestanden.

Es war für ihn und seine Familie selbstverständlich, einen großen Proviantkorb dabei zu haben, damit in den Pausen keiner Hungern

mußte und wir möglichst schnell wieder daheim waren. Auf diese Weise konnten Transporte für den DEV äußerst günstig durchgeführt werden und zahlreiche Fahrzeuge, Geräte und Schienen wurde so bewegt.

Mit Übernahme der Dampflok FRANZBURG war es uns auf diese Weise möglich, viele Ausstellungen und Veranstaltungen zu besuchen und für unsere Museumsbahn zu werben. Nachdem Heinrich Wohlers aus dem aktiven Dienst bei der Samtgemeinde ausgeschieden war, wurde die Werbung mit der FRANZBURG wieder verstärkt aufgenommen. Heinrich Wohlers letzte Fahrt für uns war am 20. 9. 2003 mit der FRANZBURG zum Bahntag nach Bremen-Sebaldsbrück.

Die zahlreichen DEV-Mitglieder, die Heinrich Wohlers als Fahrer oder Beifahrer bei diesen Fahrten begleiteten oder mit ihm zusammen gearbeitet haben, werden ihn sicher in guter und dankbarer Erinnerung behalten.

Jürgen Werder

auf der Schmalspurstrecke auch auf der Normalspurstrecke wieder ein Aktionstag. Hauptanziehungspunkt war die Gemeinde Heiligenfelde, wo sich die Fahrgäste des Triebwagen T 2 im Maislabyrinth in Clues vergnügen konnten, oder bei der Roggenernte in Gessel zusehen konnten.

Einer der Höhepunkte der diesjährigen Sommersaison waren die „Tage der Eisenbahnfreunde“ am 2. und 3. August. Nach fast einjähriger Vorbereitungszeit unter Leitung von Anica und Nanning Brueshaber gingen an diesem Wochenende über 60 Züge auf die Strecke, und 40 betriebsfähige Fahrzeuge konnten im Einsatz bewundert werden, darunter drei Dampflokomotiven, drei Dieselloks und fünf Triebwagen mit den dazugehörigen Güter- und Personenwagen. Als Lohn der vielen Mühe durften wir viele Fahrgäste in gut gefüllten Zügen begrüßen. Eingebettet war der Fahrbetrieb in einem interessanten Rahmenprogramm.

in Bru-Vi: Auf- und Abbocken von Rollbock- und Rollwagenzügen, Durchfahrt der Rollwagenzüge in Richtung Syke, Modellbahnanlagen in der Werkstatt sowie ein Präsentations-Doppelstockomnibus der Firma Hübner.

in Heiligenberg: Anlagen der Arbeitsgemeinschaft LAW in der Fahrzeughalle mit Nachbildungen der Kleinbahn Leer – Aurich – Wittmund, der Inselbahnen Spiekerooog und Wangerooge eingearbeitet von Originalfahrzeugen der oben genannten Schmalspurbahnen.

Am 2. August startete das Workcamp des „Internationalen Jugendgemeinschaftsdienstes e. V.“ Für drei Wochen waren 17 Jugendliche aus Deutschland und Polen im Einsatz, um Arbeiten an der Strecke oder in der Werkstatt auszuführen. Untergebracht waren die Jugendlichen im DEV-Sozialgebäude und in eigens dafür hergerichteten Gepäckwagen in der DEV-Fahrzeughalle. Die Arbeitseinsätze waren jeweils am Vormittag, und die Nachmittage hatten die Jugendlichen zur freien Verfügung. Auch die Versorgung bewerkstelligten die Jugendlichen in Eigenregie. Nach ein paar Anlaufschwierigkeiten hatte man sich eingespielt,

und so konnten viele Arbeiten rund um unsere Eisenbahn erledigt werden. Neben der Arbeit bei z. T. subtropischen Temperaturen kam das Vergnügen nicht zu kurz, und so kommt es nicht von ungefähr, daß fast alle ihre Teilnahme auch für ein Workcamp in 2004 angekündigt haben.

Thema dieses Sommers war die Hitzewelle, die ganz Europa wochenlang in einen Backofen verwandelt hat. Hitze und Trockenheit führten dazu, daß der Dampfbetrieb ab 9. August für gut einen Monat eingestellt werden mußte. Auch der Sonderzug für die Politprominenz am Eröffnungstag des „Brokser Heiratsmarktes“ am Freitag, 22. August, blieb davon nicht ausgeschlossen. Die Fahrgäste wurden mit Aushängen in den Bahnhöfen und in den Zügen auf die bestehende Waldbrandgefahr hingewiesen und um Verständnis gebeten. Mit Erfolg, denn die Fahrgäste akzeptierten ausnahmslos den Dieselbetrieb.

Am 17. August wollte unser Lokführer Gerhard Moll seinen 70. Geburtstag ganz harmonisch im Kreise seiner Familie zu Hause feiern. Doch „zur Familie gehören auch wir“, dachten sich einige DEV-Aktive und organisierten einen Überfall. Im „Handgepäck“ hatten wir Lok FRANZBURG auf einem Tieflader mitgebracht, die in Hilchenbach außerhalb der Sicht- und Hörweite der Familie Moll angeheizt wurde. Dann wurde sie vorsichtig bis unmittelbar vor die Bahnunterführung im Watzenseifen geschoben, um dort mit Läutewerk und Dampfpeife dem Geburtstagskind mit unverwechselbarer Stimme höchstselbst zu gratulieren. Fassungslos und sichtlich gerührt kam Gerhard Moll angelaufen – ein Augenblick, den alle Beteiligten noch lange in Erinnerung behalten!

Oben: Heinrich Wohlers in ungewohnte Umgebung, 13. 10. 1985, Foto: Wolfram Bäumer

2. und 3. Reihe: Foto-Nachlese zu den Tagen des Eisenbahnfreundes, 2. 8. 2003, 4 Fotos: Regine Meier

Unten: Die 119-jährige FRANZBURG „gratuliert“ dem 70-jährigen Gerhard Moll, Unterführung Watzenseifen in Hilchenbach, 17. 8. 2003, Fotos: Elmar Böcker



Für die langfristige Erhaltung unserer Diesel-Triebfahrzeuge suchen wir gut erhaltene und preisgünstige Dieselmotoren und Ersatzteile folgender Hersteller und Typen:

Klößner-H-Deutz: A2L 514, A4L 514, A6L 614, A8L 614, A6M 517

MAN: W4V 17,5

Henschel: 6R1115 (513 DC)

MW-Schönebeck: 6 KVD 14,5 RW

Mercedes-Benz: OM 352, OM 321

Schenkungen bzw. Preisangebote richten Sie bitte an:

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.
z. Hd. Uwe Franz
Postfach 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen



Für Gerhard gehört FRANZBURG allemal zur Familie. Kaum einer hat sich so um sie verdient gemacht, wie Gerhard es auch heute noch tut. Auch die anderen Dampfloks betreut er liebevoll, so manche Armatur oder andere Ausrüstungsgegenstände wurden in der Mollschen Kellerwerkstätte aufgearbeitet und später auf den DEV-Dampfloks montiert. Für die in der Aufarbeitung befindlichen Dampfloks HOYA und 7^s hat Gerhard fast alle Armaturen aufgearbeitet, so daß wir bei Bedarf die fertigen Teile aus dem Regal nehmen können. Das ist im wahrsten Sinne des Wortes ein Schatz von unschätzbarem Wert! Von den unzähligen Petroleumleuchten, die bisher durch seine Hände bzw. durch seine Werkstatt gegangen sind, und die vielen Streckenkilometer die Gerhard Moll in 37 Jahren in Bruchhausen-Vilsen zurückgelegt hat, wollen wir lieber gar nicht erst anfangen.

Am darauffolgenden Wochenende brach mit dem Brokser Heiratsmarkt die „fünfte Jahreszeit“ aus. Vom 22. bis 26. August gab es für die Aktiven neben viel Vergnügen in den Abendstunden auch jede Mende Arbeit. Neben dem normalen Fahrbetrieb bestritten wir auch den umfangreichen Marktverkehr Eystrup – Bruchhausen-Vilsen Marktplatz mit Triebwagen T 2 und Steuerwagen TA 4. Am letzten Tag des Brokster Heiratsmarktes, dem Dienstag, der gleichzeitig der Haupttag des Marktes ist, kam zusätzlich noch eine zweite Zuggarnitur zum Einsatz aus VGH-Lok 600 21, DEV-Beiwagen TA 3, einem Triebwagen der Verdener Eisenbahnfreunde und Lok DEV-V 36 005. Außerdem beteiligte sich der DEV mit einem Stand im Gewerbebezirk „Schaufenster der Gemeinden“. Was sich so leicht und flüssig liest, war in Wirklichkeit sehr viel Arbeit. Neben der Vor- und Nachbereitung des Ausstellungsstandes mußte auch die Standbetreuung über die fünf Marktstage sichergestellt werden. Bei den hohen Außentemperaturen war das eine schweißtreibende Angelegenheit.

Am 30. August feierten wir nach der letzten planmäßigen Fahrt abends im „Hotel 49“ (Wagen 161) eine zünftige Grillparty anlässlich der Hochzeit unserer Vereinsvorsitzenden Insa Drechsler-Konukiewicz mit unserem Eisenbahnbetriebsleiter Georg Drechsler. Parallel dazu konnten nach vielen Jahren wieder einige Wagen des historischen Rheingold-Zuges von 1928 bzw. 1961 in Bruchhausen-Vilsen begrüßt werden anlässlich der Geburtstagsfeier von Hans-Peter Kempf. Dabei sei erwähnt, daß Hans-Peter Kempf seine „Karriere“ als Museumseisenbahner und technischem Geschäftsführer der Mittelweserbahn mit der Restaurierung von Rheingold-Wagen vor über 30 Jahren in Köln gestartet hatte. Nachdem seine Geburtstagsgäste Platz gefunden hatten, verließ der Rheingold-Zug Bruchhausen-Vilsen, gezogen von der brandneuen MWB-Lok V 2302 in Richtung Eystrup. Von hier aus ging es über Verden und Bremen nach Osterholz-Scharmbeck, und weiter nach Worpsswede. Im Bf. Worpsswede endete die Fahrt und nach einem kräftigen Abendessen, auf dem Bahnsteig des mustergültig restaurierten Bahnhofes Worpsswede, ging die Reise im letzten Tageslicht zurück nach Bruchhausen-Vilsen. Ebenfalls am 30. August hat auch Triebwagen T 2 die Stammstrecke verlassen und war nach Sandkrug bei Olbenburg (Oldb.) gefahren, um eine Hochzeitsgesellschaft abzuholen, die in der „Nolteschen Mühle“ in Süstedt an der VGH-Strecke eine Hochzeit gefeiert hat.

Am Abend des 6. September fuhr auf der Schmalspurstrecke der beliebte „Kartoffel-Express“, der

wieder bis auf den letzten Platz ausverkauft war.

Der 7. September war bundesweit „Tag des offenen Denkmals“, an dem wir das Kleinbahnmuseum Bruchhausen-Vilsen von seiner besten Seite präsentierte. Neben fachkundigen Führungen und dem planmäßigen Fahrbetrieb konnten interessierte Besucher einen Blick hinter die Kulissen werfen und für die kleinen Fahrgäste wurden Mitmachaktionen rund um das Thema Kleinbahn geboten.

Neben bzw. während des regulären Fahrbetriebes wurde am 13. September ein Praxistraining für Rangierleiter und Zugschaffner durchgeführt. Nachmittags fand eine Fortbildung für Zugleiter im Bf. Bruchhausen-Vilsen statt. Abends wurde der 2. Dienstunterricht des Jahres für alle DEV-Betriebs-eisenbahner wiederum im Schulzentrum Bruchhausen-Vilsen abgehalten. Über 30 DEV-Aktive nahmen an dieser Veranstaltung teil.

Das folgende Wochenende hatte es in sich: Am Samstag 20. September war neben dem regulären Fahrbetrieb Triebwagen T 1 auf dem Werksgelände der Firma OXXYNOVA in Steyerberg für einen „Tag der offenen Tür“ im Einsatz und führte zahlreiche Pendelfahrten durch. Am selben Tag befand sich die Dampflokomotive FRANZBURG auf einem Tieflader anlässlich des „Bahn-Tages“ im Werk Bremen der DB als Ausstellungsstück. Parallel dazu war eine Abordnung DEV-Aktiver mit den Hand- und Motordraisinen auf einer Sonderveranstaltung in Wolfenbüttel und bei einer mehrtägigen Veranstaltung in Nauenburg im Einsatz. Zum „Katharinen-Markt“ in Hoya verkehrte T 2 am Sonntag 21. Sep. als Zubringer auf der gesamten VGH-Strecke.

Die Sommersaison endete am Freitag 3. Oktober. Als „planmäßiger Sonderzug“ fuhr am Abend des 4. Oktober der „Neptun-Express“ und war somit der letzte Schmalspurzug der Sommersaison.

Für die Liebhaber edler Tropfen verkehrte am Abend des 11. Oktober der „Europäische Weinexpress“ auf der Normalspurstrecke Bruchhausen-Vilsen – Eystrup. Thema des Abends waren spanische Küche und Folklore. Beides wurde unweit des Eystruper Bahnhofs im Hotel Parmann präsentiert. Obwohl die spanischen Köstlichkeiten sehr übersichtlich am Buffet angeordnet waren, verhalten die „Niedersächsischen Flamenco-Tänzer“ und vor allem zwei echt spanische Gitarrenvirtuosen dem Abend doch noch zum Erfolg, und so konnten die Fahrgäste kurz vor Mitternacht wieder den Triebwagen T 2 besteigen um aus dem „spanischen“ Eystrup sicher ins niedersächsische Bruchhausen-Vilsen zu gelangen.

Am Morgen des 5. Oktober starteten die DEV-Aktiven zu einem weitgehend eisenbahnfreien Betriebsausflug, der vom internen Reiseunternehmen „SCHECKI-Reisen & Ferdinand-Tours“ organisiert wurde. Weil es schon etwas Besonderes sein mußte, wurde ein Mercedes-Bus O 3500 von der Firma Prüser aus Neuenkirchen angemietet und fachmännisch bewegt von den DEV-Mitgliedern Gerd Lamping und Elmar Böcker. Über schier endlose Landstraßen ging die Fahrt in dem mustergültig restaurierten Bus im Morgengrauen nach Lauenburg / Elbe. Dort wartete bereits der über 100 Jahre alte Raddampfer KAISER WILHELM auf die letzten Fahrgäste für seine Saisonabschlußfahrt nach Bleckede. Nach einer knapp dreistündigen Fahrt elb- aufwärts erreichten wir Bleckede. Den Aufenthalt in Bleckede nutzten wir, um dem „Bleckwerk“, dem Ausbesserungswerk der Osthannoverschen

Eisenbahn, einen Besuch abzustatten. Unter Führung von Werkleiter Pries wurde jeder Winkel des Werkes besichtigt und natürlich jede Menge gefachsimpelt, bevor es mit dem Dampfer zurück nach Lauenburg und weiter mit dem Bus nach zum Schiffshebewerk Scharnebeck ging. Mit dem letzten Tageslicht ging die Reise später zurück nach Bruchhausen-Vilsen.

Die Zeit von Mitte Oktober bis Ende November 2003 wurde in Bruchhausen-Vilsen für umfangreiche Erdarbeiten für die zukünftige Drehscheibe genutzt, bevor der Wintereinbruch diese Arbeiten unmöglich machen würde. Eigentlich war das bereits für den Sommer geplant, doch organisatorische Schwächen der mit der Bauausführung der Drehscheibengruben beauftragten Baufirma ließen den Termin für den Beginn der weiteren Erdarbeiten im Kalender immer weiter nach hinten rutschen. Dennoch ist es uns gelungen, die erforderlichen Versorgungsleitungen für den später geplanten Dampflokschuppen quer durch den Bahnhof von der Werkstatt zu dem geplanten Standort des Schuppens zu verlegen. Sceptiker würden sagen: „Das hat doch noch Zeit, wer weiß ob wir den Schuppen überhaupt jemals bauen können.“ Die Bedenken sind zwar nicht unberechtigt, aber es wäre fatal gewesen, die Versorgungsleitungen nicht zu verlegen, so lange das Gelände noch weitgehend unbebaut ist. Im Anschluß an Verlegung der Versorgungsleitungen wurden das Gelände weitgehend eingeebnet und die Gleistrassen für das Zufahrtsgleis zur Drehscheibe und das spätere Stichgleis zur geplanten neuen Bekohlungsfläche ausgehoben. Ebenfalls noch vor Wintereinbruch konnte die Pflasterung der Drehscheibengrube mit altbrauchbaren roten Klinkersteinen ausgeführt werden.

Unter dem Motto „Zukunft kommt von Herkunft“ feierte die Mittelweserbahn in Bruchhausen-Vilsen am Freitag 21. November mit Freunden, Gesellschaftern, Geschäftskunden und Mitarbeitern das fünfjährige Geschäftsjubiläum. Was vor wenigen Jahren im kleinen Kreise von ein paar DEV-Aktiven in der Drehbankbude der Betriebswerkstatt seinen Ursprung hatte, ist heute ein bundesweit tätiges Unternehmen mit 28 Lokomotiven und 85 Mitarbeitern. Die MWB ist dem DEV an vielen Stellen eng und freundschaftlich verbunden, und man hilft sich gegenseitig, wo es möglich ist. Das scheint sich auch in der Bahnindustrie herumgesprochen haben, denn der DEV konnte auf der Festveranstaltung der MWB zwei Schecks über 22.000 Euro für die Aufarbeitung der Mallet-Lok 7^s von der Firma Vossloh entgegen nehmen. An dieser Stelle seien Vossloh und der MWB für die unerwartete und großzügige Unterstützung ganz herzlich gedankt! Nach der Festveranstaltung nutzten viele Gäste die Möglichkeit, mit einem bereitstehenden Dampfzug die „Herkunft“ der MWB und vieler anderer Eisenbahnen im wahrsten Sinne des Wortes zu erfahren.

Oben: FRANZBURG auf der Geburtstagsfeier von Gerhard Moll, Hilchenbach, 17. 8. 2003, Fotos: Elmar Böcker

2. Reihe: Sonderzug zum 50. Geburtstag von Hans-Peter Kempf in Bruchhausen-Vilsen und Worpsswede, 30. 8. 2003, Fotos: Uwe Franz

Betriebsausflug der Museums-Eisenbahner mit einem historischen Bus zum Dampfer Kaiser Wilhelm in Lauenburg, 5. 10. 2003, Foto: Uwe Franz



Doch „wo Licht ist, ist auch Schatten,“ sagt ein altes Sprichwort. Am 22. November trafen sich viele DEV-Aktive wieder, um der Beisetzung von Heinrich Wohlers beizuwohnen bzw. um ihm das letzte Geleit zu geben. Viele mögen den Namen noch nicht gehört haben, und dennoch war Heinrich Wohlers über viele Jahre ständig für den DEV tätig, wenn es darum ging, Transporte oder Unterhaltungs- und Bauarbeiten entlang der Strecke, mit allen möglichen Baumaschinen und hier speziell mit dem Bagger-Unimog durchzuführen. Ungezählt und unerreicht sind die Kilometer, die Heinrich Wohlers mit dem Lkw bzw. Unimog und Tief-lader für den DEV zurückgelegt hat. Die letzte große Aktion, die Heinrich Wohlers begleitet hat, war der Transport des Zuges von Spiekeroog nach Bruchhausen-Vilsen im Dezember 2000. Wenig später erkrankte Heinrich schwer und konnte seine Tätigkeiten nicht mehr weiter ausüben.

Viel Zeit zur Besinnung gab es nicht, bereits am folgenden 1. Adventswochenende rollten die Nikolauszüge auf der Schmalspurbahn. Zuvor mußten viele Vorbereitungsarbeiten geleistet werden. Die Spanne reichte vom Packen der Nikolausbeutel für die kleinen Fahrgäste, von denen immerhin 1.940 Beutel während der vier Adventswochenenden „an das Kind gebracht wurden“, über das Schmücken der Wagen und Lokomotiven, sowie des Güterschuppens Bruchhausen-Vilsen mit Weihnachtsdekoration, bis zum Aufrüsten der Lokomotiven und des Buffetwagens, um nur einen Teil der erforderlichen Arbeiten zu nennen. An allen vier Adventswochenenden waren Samstags und Sonntags jeweils zwei Zuggarnituren im Einsatz, am 14. Dezember sogar noch eine dritte Zuggarnitur, weil der „bäuerliche Weihnachtsmarkt“ unmittelbar am Asendorfer Bahnhof statt fand. Im Gegensatz zu 2002 gab es bei den Nikolausfahrten 2003 keine nennenswerten Probleme mit dem Wetter, so daß wir einen sehr guten Fahrgastzuspruch verzeichnen konnten. Der definitiv letzte Dampfzug in 2003 verkehrte am Montag 22. Dezember für ca. 120 behinderte Fahrgäste mit ihren Betreuern. Großen Anklang fand unser rollstuhlgerecht eingerichteter Personenwagen 17, die Rollstuhlfahrer waren begeistert. Die Kosten für den Sonderzug übernahmen ortsansässige Firmen als Weihnachtsgeschenk für behinderte Mitmenschen.

Die letzten Arbeitseinsätze fanden am Wochenende 27./28. Dezember statt. Vorrangig wurden hier die Lokomotiven PLETTENBERG und HERMANN ausgewaschen und für die Wintermonate konserviert abgestellt. Eine kleine Gruppe DEV-Aktive verbrachte den Jahreswechsel in Bruchhausen-Vilsen und war somit die Ersten, die im Jahr 2004 Hand angelegt haben, damit unsere Eisenbahn auch im Jahr 2004 wieder in Fahrt kommt.

Rückblickend auf das Jahr 2003 kann man sagen, trotz der Hitzeperiode im August und ständig steigender allgemeiner Preisentwicklung, war das Jahr 2003 für die Museums-Eisenbahn ein gutes und erfolgreiches Jahr. Die Fahrgastzahlen haben sich positiv entwickelt und das Vorjahresniveau bei weitem überschritten. Das liegt in erster Linie an der Nachfrage nach Sonder- und Themenfahrten. Dem gegenüber sind die planmäßigen Fahrten ohne große Steigerungen gegenüber den Vorjahren verlaufen. Hier gilt es für die Zukunft nach Verbesserungspotential zu suchen, denn die Wertschöpfung für den Erhalt unserer Eisenbahn auch in Zukunft ist hier am größten. In diesem Sinne sind alle DME-Leser zu Gedanken eingeladen, wie man den Planverkehr noch attraktiver gestalten kann.

DEV-Fahrzeugbestand zum 31. 12. 2003

Meterspur	betrif.	abg.	in HU	ges.
Dampflokomotiven	3		3	6
Diesellokomotiven	3	1	1	5
Triebwagen	3	2	1	6
Personenwagen	18	7	1	26
Gepäckwagen	5	2	1	8
Güterwagen	23	7	1	31
Nebenfahrzeuge	11	2		13
Zwischensumme	66	21	8	95
Regelspur				
Diesellokomotiven			1	1
Triebwagen	2			2
Personenwagen	2			2
Güterwagen	4	3	1	8
Zwischensumme	8	3	1	13
Summe	74	24	10	108

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Der Fahrzeugbestand hat sich gegenüber 2002 kaum geändert. Lediglich zwei Rollböcke (DEV 169 und 170) sind hinzugekommen, die zwar schon seit 1998 im Eigentum des DEV standen, doch erst mit der Umsetzung am 30. 6. 2003 aus der Nähe der Selfkantbahn nach Bruchhausen-Vilsen in der Liste Eingang fanden (s. DME 4/03, S. 24). Die Zahl der in Hauptuntersuchungen befindlichen Fahrzeuge hat sich mit 10 (2002: 7) leicht erhöht, 4 davon sollen 2004 abgeschlossen werden. Solche Zahlen könnten Euphorien unter Schmalspurbahnfreunden auslösen, aber Achtung: Die hohe Zahl betriebsfähiger Fahrzeuge in Verbindung mit der gesetzlich auf höchstens 8 Jahre begrenzten Nutzungszeit zwischen zwei Hauptuntersuchungen ergibt schon rein rechnerisch, daß jedes Jahr 9 bis 10 Fahrzeuge zur Hauptuntersuchung anstehen und in der Werkstatt gründlich untersucht und repariert werden müssen, um nur den Status-quo zu erhalten. Deshalb wieder einmal der Appell an alle DME-Leser: Unterstützen Sie uns durch Spenden, durch Ihre (passive) Mitgliedschaft im DEV oder durch Mithelfen in unserer Fahrzeugwerkstatt oder der Gleisbaurotte. Zu tun gibt es immer genug, und gerade auch das Ostermeeting vom 5. bis 9. 4. 04 bietet sich für Neueinsteiger an.

Im vierten Quartal 2003 gab es mit dem Fortgang des Drehscheibenbaus in Bruchhausen-Vilsen die augenfälligste Neuerung. Die Fundamente sind eingebracht, und die Grube wurde mit altbrauchbaren Klinkersteinen gepflastert. Aber bis die Drehbrücke eingebaut werden kann, sind noch viele Arbeiten nötig. Gerade noch rechtzeitig fertig wurden die neue Waschplatte und der Ölabscheider vor der Werkstatt.

Dampflok HOYA

Zunächst einmal vielen Dank für die gut 5.000 Euro Spenden, die im Dezember eingegangen sind und die den weiteren Fortgang der Arbeiten im Dampflokwerk Meiningen ermöglicht haben. Im Dezember wurden dort die Dampfzylinder aufgearbeitet und mit der Aufarbeitung des stark verschlissenen Lokrahmens begonnen. Aufgrund der starken Korrosionsschäden des Rahmenwassertanks müssen hier viele Bleche erneuert werden. Auch die Arbeiten an den Treib- und Kuppelstangen halten an. Und noch immer werden gut 100.000 Euro an Spenden gebraucht.

Dampflok SPREEWALD

Rahmen und Radsätze sind fertig lackiert, doch die Achslager konnten aufgrund personeller Engpässe noch nicht bearbeitet werden.

Malletlok 7s

Die im Rahmen der 5-Jahre-Mittelweserbahn-Feier erhaltene zweckgebundene Spende über gut 20.000 Euro vom Vossloh-Diesellokwerk Kiel ermöglicht uns, ein paar weiterführende Arbeiten ausführen zu lassen.

Dampflok FRANZBURG

Für ihren „runden Geburtstag“ in diesem Jahr wird die 110 Jahre alte Jubilarin ab Januar 2004 hauptuntersucht. Anschließend sind Neuanstrich von Rahmen und Radsätze vorgesehen. Wir hoffen, die Arbeiten Ende Februar mit dem Wiedereinachsen der Lok abschließen zu können, um anschließend den Kessel zu revidieren.

Diesellok V 4 EMDEN

Der defekte Henschel-Motor sowie der vorhandene Tausch-Motor warten auf einen Fachmann, der sich ihrer annimmt. Die Arbeiten können in Bruchhausen-Vilsen oder auch in einer heimischen Werkstatt ausgeführt werden. Also: Wer mag sein Können an 60 Jahre alten historischen Dieselmotoren einsetzen? Bitte ggf. an den Autor oder die Redaktion wenden.

Diesellok V 29

Rechtzeitig zu den Nikolausfahrten konnte eine dafür eigens angefertigte Voith-Kühsele-Kupplung zwischen Motor und Getriebe auf der Bruchhausen-Vilsener Seite eingebaut werden, so daß die Lok kräftig, lautstark und störungsfrei die Nikolauszüge nachschieben konnte.

Triebwagen T 44

Die Luftbehälter wurden von einem Sachverständigen geprüft und wieder eingebaut. Im übrigen laufen die Arbeiten zur Hauptuntersuchung des Fahrwerks weiter.

Personenwagen 14

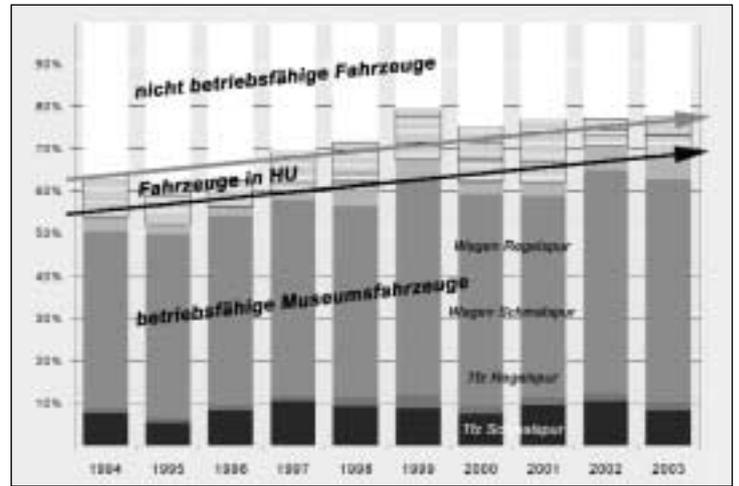
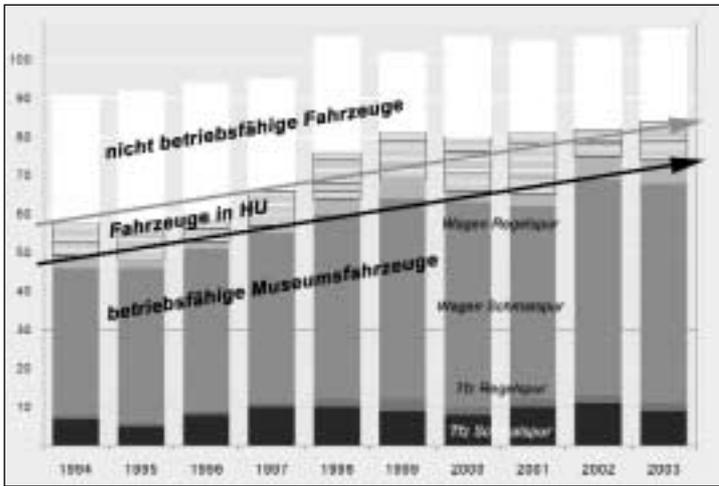
Die Restaurierung der Inneneinrichtung wurde im Dezember 2003 abgeschlossen, z. Z. wird der Wagen neu lackiert und anschließend beschriftet. Damit steht seine Wiederinbetriebnahme kurz bevor. Das ist auch gut so, denn dieser Wagen – der erste Wagen der Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands – wird in diesem Jahr 100 Jahre alt. Wenn das kein Grund zum Feiern ist...

Gepäck-/Personenwagen 31

Auch bei diesem Wagen sind nur noch ein paar Handgriffe erforderlich, um die Hauptuntersuchung abzuschließen.

Güterwagen 114

Die umfangreichen Arbeiten an Rahmen und an den Bordwänden sind fast abgeschlossen, so daß bald mit der Lackierung begonnen werden kann.



Güterwagen 138

Starke Witterungsschäden an Wand- und Bodenbrettern erzwingen umfangreiche Erneuerungen. Äußerlich sah der Wagen zwar noch passabel aus, dennoch mußten wir den Wagen im Dezember außer Betrieb setzen. In den nächsten Wochen und Monaten soll der Wagen instandgesetzt werden.

Kleinviehwagen Gw 8

In Blankenburg wurde der Wagen entrostet, korrodierte Stahlprofile erneuert und mittlerweile wieder lackiert und die beiden Wagenböden eingezogen. Die Radsätze wurden neu profiliert, die Achslager kontrolliert und neu gefettet und Druckluftbremsanlage grundüberholt, die Br 3 ist bereits abgeschlossen. Gegenwärtig werden die Stirn- und Seitenwandbretter montiert, die zur besseren Witte-

rungsbeständigkeit nunmehr aus Eiche bestehen, und das Dach mit dem bewährten Rhepanol bezogen. Der Wagen soll am Sonnabend, 29. 5. im Rahmen des Blankenburger „Historischen Wochenendes“ an uns übergeben werden, bis dahin ist allerdings noch viel zu tun.

Welcher Leser hat jetzt nicht Lust bekommen, bei dem einen oder anderen Projekt mitzuhelfen? Wir freuen uns über jede helfende Hand. Für Neueinsteiger und Interessierte sei nochmals auf den jeweiligen zweiten Sonnabend im Monat hingewiesen, an denen sich Werkstatt und Gleisbaurotte ab 8.00 Uhr über jedes neue und bekannte Gesicht freuen. Außerdem der Hinweis auf das Ostermeeting 5. bis 9. April, an dem die Arbeiten zur Saisonvorbereitung besonders viel Abwechslung versprechen. Also, bis bald in Bruchhausen-Vilsen!

Oben: Diagramme Fahrzeugentwicklung absolut und relativ. In 10 Jahren hat sich der Bestand der restaurierten Museumsfahrzeuge um 2 Dutzend erhöht, und trotz der Neuzugänge ist der Anteil der abgestellten Fahrzeuge von gut 1/3 auf weniger als 1/4 gesunken. Die größten Zuwächse sind unter den meter- und regelspurigen Wagen und Nebenzugängen zu verzeichnen. Dieser Erfolg hat viele Väter, wichtige Voraussetzung ist aber gerade auch die „moralische“ Unterstützung durch die breite Trägerschaft vieler (passiver) DEV-Mitglieder sowie der Spendentätigkeit. Ohne dem hätten die DEV-Aktiven sowie die beauftragten Werkstätten ihre anerkanntswerten Leistungen nicht erbringen können. Diagramme: Wolfram Bäumer

2. u. 3. Reihe: Drei Bilder vom Stand des Drehscheibenbaus in Bruchhausen-Vilsen, Kleinviehwagen Gw 8 in Blankenburg, Okt 2003, Fotos: Uwe Franz