



## NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Jens Böcker

### Jahresbericht 2004

#### Verein

Die Fahrgastzahlen und die Fahrgeldeinnahmen blieben wesentlich hinter den Erwartungen zurück, dies entspricht dem Trend auch bei anderen Museumsbahnen. Insgesamt wurden 51.117 Personen befördert, davon etwa 1/5 auf Normalspur.

Positiv wurde von verschiedener Seite festgestellt, daß die Grundstimmung im Aktivenkreis besser geworden ist. Diese wohl nur subjektiv spürbare Größe ist allerdings bedeutend für die Leistungsfähigkeit und die Einsatzbereitschaft der Aktiven und hilft, finanzielle Defizite durch erbrachte zusätzliche Eigenleistungen zu kompensieren.

Im Sommer fand das 2. internationale (deutsch-polnische) Jugendcamp mit 25 Teilnehmern statt. Die Erfahrungen aus dem Vorjahr flossen in die Organisation ein und führten zu einer hohen Produktivität bei guter Stimmung – Fortsetzung folgt. Beteiligt hat sich der DEV auch wieder an der Kinder-Ferienkiste. Neben der Freude aller Teilnehmer hoffen wir auch immer, daß von den beteiligten Kindern später einmal die/der eine oder andere als Aktiver zu uns stößt.

Weiterhin hat sich der DEV wieder auf den Osna-brücker Dampfloktagen, auf den 10. Dampfloktagen in Meiningen und auf der Euromodell-Messe in Bremen präsentiert. Der Sinn der Teilnahme an

#### Termine

- 15./16. 5. Pfingstfahrten
- 3. 7. Historischer Tag
- 10. – 31. 7. 3. internationales Jugendcamp mit Teilnehmern aus Janowice und für alle DEV-Mitglieder
- 6./7. 8. Tage des Eisenbahnfreundes
- 11. 9. Tag des offenen Denkmals

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. 4. 2005

solchen Veranstaltungen wird immer wieder diskutiert. Zwar ist der Aufwand nicht zu unterschätzen, doch ist und bleibt Werbung sehr wichtig für unsere Fahrgastzahlen, und zum Glück haben wir ein bewährtes Aktiven-Team, die dankenswerterweise diese DEV-Auftritte gestalten und betreuen. Vom Engagement dieser Mitarbeiter könnte sich mancher „professionelle“ Standbetreuer der Touristikverbände eine Scheibe abschneiden.

#### Veranstaltungen

Erfreulich verlaufen sind die Sonderbetriebstage 1. Mai (mit ausgestellter neuester MWB- und einer SBB-Cargo-Lok), Historischer Tag (mit vielen Vorführungen) und Tage des Eisenbahnfreundes (mit Fotosafari). Beim Marktverkehr an allen fünf Markttagen kam zeitweilig neben dem T 2 mit Steuerwagen ein EVB-Triebwagen als 2. Garnitur zu Einsatz. Als Sonderfahrten zu uns kamen ein Sonderzug mit einer 012 (nur bis Eystrup) des DB-Museums Nürnberg sowie der VT 08 der DB.

Triebwagen T 2 hat Pfingsten eine Sonderfahrt von Bremen Hbf nach Bruchhausen-Vilsen (und zurück) gemacht und war im Juni auf der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn zu Gast. Außerdem gab es noch eine Tour nach Uelzen und eine zur Steinhuder Meer-Bahn.

#### Betrieb

Im Sommer fand die 2-jährliche Bereisung durch die Landeseisenbahnaufsicht statt, dabei wurde die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen als in allen Teilen betriebssicher festgestellt, in verschiedenen Bereichen, i. B. (in der Streckenunterhaltung) sind aber auch weiterhin einige Anstrengungen erforderlich um die Betriebssicherheit zu erhalten.

Der Betrieb verlief das ganze Jahr über weitgehend störungsfrei, und das ist sehr erfreulich und immer wieder erwähnenswert.

#### Fahrzeuge/Projekte

Vor dem Bahnhof Vilsen-Ort wurden ca. 200 m Gleis erneuert sowie in kleinerem Umfang weitere Instandhaltungsarbeiten an der gesamten Strecke ausgeführt. Die inzwischen als dringlich anzusehende Oberbauerneuerung vor Arbste konnte leider aus Geldmangel wieder nicht begonnen werden, lange läßt sich dies aber nicht mehr aufschieben. Dafür gelang es aber mit Hilfe der Teilnehmer des anfänglich erwähnten Jugendcamps 200 m Gleis entlang der B 6 zu stopfen.

Im Herbst wurde von inzwischen bekannten Tätern, bei denen aber nichts zurückzuholen ist, aufgearbeitetes Kleineisen gestohlen. Der Schaden besteht hierbei nicht nur im Materialwert sondern vor allem im Aufwand, der getrieben werden muß, um historisches Kleineisen wiederzubeschaffen, denn Laschen und offene Unterlagsplatten für Form-6-Schienen sind schon lange nicht mehr gebräuchlich. Im wahrsten Sinne des Wortes neben den Gleisen wurde auch gearbeitet, durch eine Fachfirma wurden wesentliche Abschnitte des Bahnseitengrabens zwischen Heiligenberg und Asendorf ausgebaggert und neu profiliert.

Geschenkt wurde dem DEV eine kleine normalspurige Diesellok von einer Ölverladestation der Exxon-Mobile. Da aber weder eine sinnvolle Verwendung, welche die Unterhaltung rechtfertigen würde, noch eine dauerhafte Unterstellungsmöglichkeit und auch keine entsprechende museale Bedeutung

gesehen wurde, wurde die Lok an den befreundeten Verein Brücke e. V. in Blankenburg weitergegeben, der gerade eine solche Lok suchte. Er wird ihr sicherlich eine gute Heimat sein.

Von der Werkstatt des eben erwähnten Vereins wurde unser normalspuriger Kleinviehverschlagwagen Gw 8 sowie der schmalspurige O-Wagen 143 in hoher Qualität aufgearbeitet. Nun verfügen wir mit dem Verschlagwagen über ein absolut typisches „Ladegut“ der späten HSA-Jahre und somit über ein Highlight in unserer Sammlung.

Neu begonnen wurde in Blankenburg die Aufarbeitung unseres G-Wagens Nr. 136, der dort wieder in seinen letzten Verwendungszustand als Zwischenwagen für Rollbockzüge zurückversetzt wird. Vorausgegangen waren diesem Projekt intensive Diskussionen, ob es finanziell realisierbar ist. Die Aufarbeitung eines Güterwagens verschlingt i. d. R. keine Unsummen, und ihren Preis wert sind die Arbeiten in Blankenburg allemal, aber es kommen eben doch Material-, Verwaltungspauschal- und andere Kosten zusammen, die der Schatzmeister nicht mal so eben aus der permanent gebeutelten Vereinskasse bezahlen kann.

*Fotos S 43: Gute Stimmung und einige Erfolge konnten die Aktiven des Rentnermeetings genießen: SPREEWALD wieder im Einsatz, Drehscheibe in Grube gesetzt, Febr. 2005, 2 Fotos: Hans-Jürgen Wietig, 1 Foto: Uwe Franz*

#### 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, öB1
  - 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 Woschenenden
  - 53 Tourismus-Service Faxgerät
  - 54 Tourismus-Service, Brunhilde Brems
  - 55 Tourismus-Service, Jutta Filikowski



## Modellbahnen Uwe Hesse



Sie erleben die faszinierende  
Eisenbahnwelt bei der  
Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen  
und in klein für daheim bei:

### Modellbahnen Uwe Hesse

Inh. Martina Hesse

Landwehr 29 · 22087 Hamburg

Telefon 040 / 25 52 60

Telefax 040 / 250 42 61

Öffnungszeiten: Di – Fr. 9 – 13 Uhr und 15 – 18 Uhr, Sa. 9 – 13 Uhr

### Aktiven-Fotos gesucht

In einer Ausstellung zum 40. Jubiläum soll 2006 eine Fotoreihe von aktiven Mitgliedern gezeigt werden, die über die Jahre mehr oder weniger zum Aufbau und Erhalt unserer Museums-Eisenbahn beigetragen haben. Es soll ein kleines Dankeschön sein und längst vergangene Aktive noch einmal in Erinnerung rufen. Zu diesem Zweck werden Fotos gesucht, auf denen nicht irgendein Objekt, sondern das aktive Vereinsmitglied in ehrenamtlicher Tätigkeit im Vordergrund steht. Gefragt sind Bilder aus allen vergangenen 40 Jahren.

Bitte nennen Sie Vor- und Familiennamen der Abgebildeten, Aufnahmedatum und den Fotografen. Die Bilder werden kopiert und die Originale dem DEV-Archiv mit dem Recht eventueller Veröffentlichung in der DME zur Verfügung gestellt. Eine Rücksendung der Bilder ist nicht vorgesehen. Bilder können auch in gängigen Formaten auf CD-ROM gespeichert übersandt werden.

Wer zu der kleinen „Ahnengalerie“ beitragen will, sendet seine Fotos bitte an:  
Klaus Thiede, Rudower Straße 134, D – 12351 Berlin

PostScript-Bild

Anzeige Vilsen 210x70v (Page 1)

Weiterhin läuft in Blankenburg das Projekt für neue Uniformen für DEV-Zugpersonal, etwas am Rande, aber für einen ernsthaften Museumsbahnbetrieb genauso wichtig wie historische Fahrzeuge.

Die Arbeiten an der MALLETT-Lok in der DEV-Werkstatt ruhten kapazitätsbedingt, allerdings spendete die Fa. Vossloh auf Initiative der MWB eine Sanierung der Seitenbleche des zweiteiligen Rahmens, was eine gute Grundlage für weitere Arbeiten ist. Hier wird sich aber erst nach Fertigstellung der HOYA wieder nennenswert etwas tun.

Nachdem in Meiningen der HOYA-Kessel fertig gestellt wurde, konnte auch der Auftrag für eine Rahmen- und Fahrwerksaufarbeitung erteilt werden. Durch den sehr schlechten Zustand des Rahmens war es kaum möglich, alte Substanz zu erhalten. Der Verlust wurde weitestmöglich durch neue Nietverbindungen bzw. deren Imitation aufgefangen, um auf jeden Fall das Erscheinungsbild nicht zu verändern. Schließlich ist HOYA eines unserer wertvollsten Exponate, wenn nicht das wertvollste überhaupt. Die Zusammenarbeit mit dem Dampflokwerk Meiningen ist gut, dies liegt auch an der sorgfältigen Projektbetreuung durch den DEV-Werkstattleiter. Die HOYA erhält mit den in 2004 beauftragten Arbeiten die umfangreichste Hauptuntersuchung, die je an einer DEV-Lok ausgeführt wurde. Sie wird uns dies hoffentlich lange Zeit mit einer hohen Zuverlässigkeit und relativ geringen Instandhaltungsaufwendungen danken.

Begonnen wurde in 2004 auch mit der Sanierung der Lok EMDEN. Jahrelang war versucht worden, den Originalmotor im Betrieb zu halten, wobei zuletzt auf einen Betriebsstag etwa vier Tage Reparaturversuche in der Werkstatt kamen. Nun haben wir einen Tauschmotor ähnlicher Bauart installiert, da dies ohne nennenswerte Veränderungen an der Lok möglich war. Der Originalmotor wird als Ausstellungsstück mit Option auf eine spätere, gründliche Aufarbeitung und Wiedereinbau aufbewahrt.

Ende 2004 war gut 2/3 aller DEV-Fahrzeuge betriebsbereit. Die in Hauptuntersuchung befindlichen Fahrzeuge mitgerechnet, sind es sogar mehr als 3/4. Darauf können wir angesichts des nicht gerade kleinen Fahrzeugbestandes und des vom DEV erreichten guten Durchschnittszustandes stolz sein.

### Projekte außerhalb des DEV

Da ist die Fertigstellung des Tourist-Info-Gebäudes vor dem Bahnhof Bruchhausen-Vilsen zu nennen. Wichtiger als die bauliche Bereicherung ist für uns hierbei die hoffentlich bald greifende organisatorische Unterstützung i. B. des Bahnhofsbüros.

Weiterhin wurde das erste Drittel der VGH-Strecke zwischen Heiligenfelde und Syke saniert, so daß Bruchhausen-Vilsen hoffentlich wie geplant in 2006 auch wieder von Syke her mit der Bahn erreicht werden kann.

Zum Schluß sei eine besondere Dienstleistung des DEV erwähnt: Während die Verkehrspolitik bei der Bereinigung des Eisenbahnnetzes von Schmalspurbahnen recht erfolgreich gewesen ist, ist ihr dies in Bezug auf Straßenbahnen weitaus weniger gelungen. So kam es, daß eine Baufirma unseren Schotterwagen für Bauarbeiten bei der meterspurigen Bielefelder Straßenbahn auslieh und ihn nach intensiver Nutzung mit museal sehr zu begrüßenden und bestimmungsgemäß erzeugten Gebrauchsspuren zurückgab.

Otto Happel

### Kein Winterschlaf

Ein eiskalter Ostwind treibt einige Schneeflocken am 5. 3. 2005 vor sich her. Kein Mensch auf der Straße, zwei Autos begegnen mir und hinter einigen Fenstern sehe ich das bläuliche Licht der Fernseher. Die kalt-rosige Sonne steht kurz über dem Horizont, es ist eine einsame, unwirkliche Stimmung. Der Flecken Bruchhausen-Vilsen scheint um 17.30 Uhr im Winterschlaf zu sein.

Der ganze Ort? Nein, nach Öffnen der Werkstatttür höre ich fröhliche Stimmen: „Schön, daß Du wieder reinschaust,“ „hallo, wie geht es denn“ und ähnliches klingt mir entgegen. Es herrscht eine friedvolle, einträchtige Emsigkeit. Uwe bringt am Wagen 141 die Beschriftung an, wurde früher mit dem Pinsel getupft, so wird heute mit einer kleinen Malerrolle gerollt. Es ist eine piepselige und zeitaufwendige Arbeit, sie gehört halt zu unserer Bahn und wird – wie so vieles – nie recht gewürdigt.

Holger schraubt, sticht, kratzt und ölt an einer Palette ausgedienter Kühler, denen man unschwer ein hartes Leben ansieht. Sie dienen später einmal als Ersatzteile für unsere V 3. Mit leuchtenden Augen wird über die Fortschritte der Aufarbeitung unserer HOYA in Meiningen berichtet, mit niedergeschlagenen Augen über die Kosten. Das Rentnermeeting war offensichtlich ein voller Erfolg, die SPREEWALD steht wieder auf ihren „Beinen“, kleinere Einstellarbeiten stehen noch an. So werden gerade die Zylinderablaßhähne neu von Matthias justiert.

Der G-Wagen 130 sieht auch so aus, als hätten viele fleißige Hände halbe Wunder vollbracht, sein Dach „schwebt“ zwar noch über dem Aufbau, aber Fortschritte in der Rekonstruktion sind zu erkennen. Alle Winkelbleche sind ersetzt, durch die Konstruktion des Wagens mußten sie gestuft angefertigt werden. Da wir zwar viele Arbeitsmaschinen haben, aber keine Tiefziehpresse, ist die Arbeitsleistung enorm gewesen, ausschneiden, mittig anwärmen und zwei Mal biegen. Es muß Stunden gedauert haben, aber sie sitzen jetzt so paßgenau, daß mit einem Fingernagel jedenfalls ich nicht dahinter fassen kann. Ein Meisterstück, später wird es überlackiert, wer sieht es dann kaum noch, wer denkt an die Arbeit.

Die Gelenkwellen des T 42 sind ausgebaut, das sieht nicht nach einer normalen Hauptuntersuchung aus und riecht nach Kosten. Eckard mit Brille, Schublehre, Bleistift und Papier beschäftigt sich mit den neu gelieferten Heizrohren für die PLETTENBERG. Natürlich sollen sie alle gleich sein, aber die Fertigungstoleranzen ... Von den Fahrgästen wird kaum einer sie zu sehen bekommen.

Es wird gefachsimpelt, über Planungen diskutiert, Probleme angeschnitten. Es ist eine kaum zu beschreibende, kameradschaftliche, nein: freundschaftliche Stimmung! Ich fühle mich wie bei meiner Familie. Mit Hans-Joachim trinke ich noch einen Kaffee und muß dann leider weiter. Bei der Museums-Eisenbahn ist eben immer etwas los.

Uwe Franz

### Museumsbahn- und Werkstatt-Telegramm

Ganz so sonnig, wie das neue Jahr mit einer Sonderfahrt für die DEV-Aktiven mit T 2 begrüßt wurde, blieb das 1. Quartal leider nicht. Ungewöhnlich ausdauernd und mit Eis und Schnee sowie Temperaturen bis -17 °C hielt der Winter die Region fest im Griff, so daß praktisch gar nicht an der Strecke gearbeitet werden konnte. Erst anschließend konnten der Vegetationsrückschnitt erfolgen und die schlimmsten Gleisjoche zwischen Klosterheide und Arbeste erneuert werden. Für den Streckenabschnitt zwischen dem Bü „Kommunenhaus“ und Arbeste wollten wir Form-6-Kleiseisen verwenden, das uns Ende 2004 von Schrottdieben gestohlen wurde. Mittlerweile haben wir erste Angebote für Ersatzbeschaffungen, doch noch immer suchen wir weiteres Kleiseisen der Form 6.

Trotz der Winterstimmung fiel die Nachfrage nach den „Kohl- und Pinkelfahrten“ wenig erfreulich aus, lediglich am 19. 2. war T 2 mit einer sehr übersichtlichen Gruppe „Kohlfahrer“ unterwegs. So werden wir über die künftige Gestaltung dieses Angebotes noch einmal nachdenken müssen.

Sehr erfreulich war hingegen die Teilnahme am diesjährigen „Rentner-“ oder auch „Frühjahrs-Meeting“ vom 19. bis 27. 2. mit bis zu 30 Mitmachern in der DEV-Betriebswerkstätte. Es sei noch einmal erwähnt, daß wieder der „Verein für brandenburgische Stadtbahngeschichte Weinsbergweg e. V.“ aus Berlin dabei war, der mindestens einmal pro Jahr mit acht bis zehn Aktiven nach Bruchhausen-Vilsen kommt. Neben den im Vordergrund stehenden Arbeiten an den Triebfahrzeugen wurde auch wieder mal an der Drehscheibe gearbeitet: Dabei wurde der Schienenring in der Drehscheibengrube ausgerichtet und unterfüttert. Anschließend wurden die Drehscheibe eingesetzt und erste Drehversuche unternommen. Nun können wir mit der Aufarbeitung der vier Stütz- und Laufräder fortfahren.

DEV-Vorstand und Fachbereichsrat haben das 1. Quartal genutzt, um das Kleinbahn-Museum und insbesondere die für 2006 geplante 40-Jahr-Feier intensiv zu planen. Auch während des Frühjahrsmeeting wurden fleißig Ideen und Anregungen gesammelt und werden z. Z. ausgewertet. Wer noch Ideen hat, möge sie bitte äußern. Ebenfalls intensiv haben wir die Messen und Ausstellungen genutzt, um Besucher für die Sommersaison zu werben.

Die Osterfahrten am 27./28. 3. mit T 2 auf der VGH-Strecke waren sehr gut besucht. Auch dieses Mal ist es nicht gelungen, jemanden für den Osterhasen-„Dienst“ zu finden, so daß das Zugpersonal die Süßigkeiten an junge Fahrgäste verteilten.

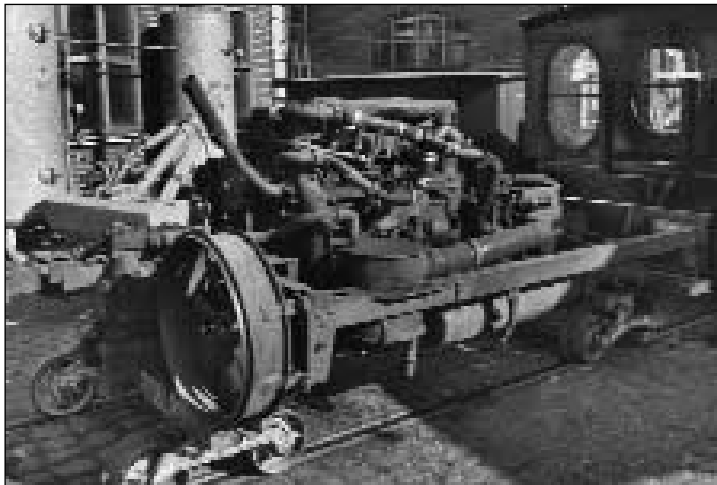
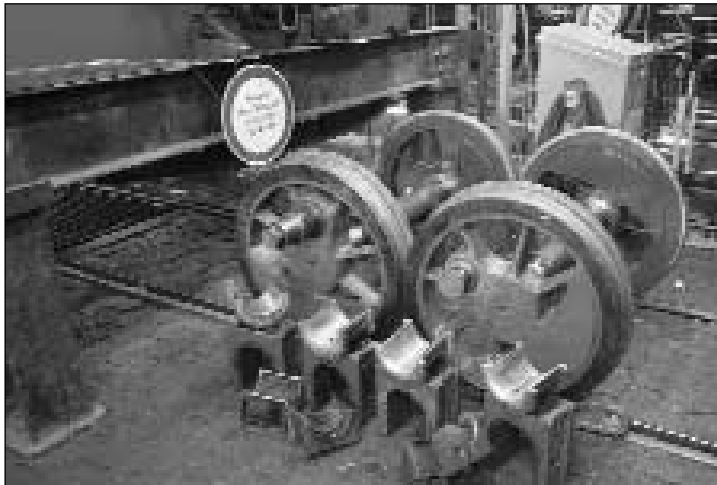
*Oben: Lok HOYA wieder auf eigenen „Beinen“, SPREEWALD wieder unter Dampf*

*2. Reihe: Radsatzausbau bei PLETTENBERG, kritisch beobachtet von Eberhard Happe*

*3. Reihe: Antriebsblock u. Drehgestell des Triebwagens T 42*

*Unten: Diesellok V 3 in Arbeit und V 4 wieder rangierbereit*

*Jan-Febr. 2005, 1 Foto: Dlw Meiningen, 1 Foto: Bernd Fütting, 2 Fotos: Hans-Jürgen Wietig, 4 Fotos: Uwe Franz*



Vom 26. 3. bis 3. 4. fand das Ostermeeting statt, um die vielen betriebsfähigen Wagen zu prüfen, zu schmieren und erforderlichenfalls mit einer Bremsrevision zu versehen. Vermutlich wegen der kurzen Folge auf das Frühjahrsmeeting waren deutlich weniger Mitmacher gekommen als gewünscht.

#### Dampflokomotive HOYA

Den Spendern sei dank: Sie haben ermöglicht, daß wir die Rechnung für den Hauptauftrag mittlerweile bezahlen konnten. Darüberhinaus unterstützt uns die Stiftung eines örtlichen Kreditinstitutes, so daß wir auch den Auftrag über die Restarbeiten an das Dampflokomotivwerk Meiningen vergeben können. Daß wir in diese gute Lage gekommen sind, war bis vor kurzem nicht abzusehen – nun sind wir darüber aber sehr glücklich. Doch bleibt die finanzielle Belastung für den DEV sehr hoch, und auch nach Lieferung der Lok bleibt bestimmt noch einiges zu tun, bis HOYA wieder durch den nach ihr benannten Landkreis dampfen kann. Es gibt also immer noch dankbare Kleinbahnfreunde zur Entgegennahme Ihrer Unterstützung.

#### Dampflokomotive SPREEWALD

„Drei Jahre war die SPREEWALD krank, jetzt raucht sie wieder – Gott sei Dank,“ so das Aufatmen nach der Kesseluntersuchung durch den TÜV-Sachverständigen am 23. 2. und ersten Probefahrten. Gegenwärtig wird die Lok neu lackiert, so daß sie am 1. Mai in alter Frische zur Verfügung stehen wird.

#### Dampflokomotive PLETTENBERG

Ebenfalls am 23. 2. untersuchte der TÜV-Sachverständige den entrohrten Kessel und wenn nicht technische und personelle Probleme entgegengestanden hätten, hätte auch der neue, im Dampflokomotivwerk Meiningen angefertigte Rohrsatz eingebaut werden können. Doch dafür wurde die Lok beim Meeting ausgeacht und von unten gereinigt. Dabei wurden auch die Achslager untersucht, deren Ausgüsse nunmehr erneuert werden müssen.

#### Dampflokomotive HERMANN

Als Dritte im Bunde wurde auch ihr Kessel am 23. 2. vom TÜV-Sachverständigen untersucht und für gut befunden. Damit kann HERMANN ein weiteres Jahr eingesetzt werden, doch dann wird auch hier der Rohrsatz erneuert werden müssen.

#### Diesellokomotive V 1

weiter in Hauptuntersuchung

#### Diesellokomotive V 3

Fast schon Tradition, daß beim Frühjahrsmeeting an V 3 gearbeitet wird. Dieses Jahr wurde die Motorhaube abgehoben, um Leckagen am Kühlwassersystem aufzuspüren und den verschlammten Kühler zu reinigen. Wie so oft eskalierte auch hierbei der Arbeitsumfang, und so konnte erst beim Ostermeeting ein guter Abschluß gefunden werden.

#### Diesellokomotive V 4 EMDEN

Ende März wurde die Hauptuntersuchung erfolgreich abgeschlossen. Lediglich die wünschenswerte Neulackierung mußten wir verschieben.

#### Diesellokomotive V 29

Neben zahlreichen Wartungsarbeiten mußten auch die Getriebeölkühler für die Reparatur einer Leckage aus- und wieder eingebaut werden.

#### Triebwagen T 42

Für die anstehende Hauptuntersuchung wurde der Triebwagen von den Drehgestellen gehoben und aufgebockt. Das Traggestell für Motor und Getriebe wurde ebenfalls ausgebaut und gereinigt. Da ein grundüberholter Austauschmotor (ebenfalls VEB Motorenwerke Schönebeck) bereitsteht, wollen wir einen Motortausch vornehmen und dabei auch alle Schläuche, Drahtzüge und Kabel unterhalb des Wagenbodens erneuern.

#### Triebwagen T 44

Die Hauptuntersuchung ist abgeschlossen, der Triebwagen steht ab 1. Mai zur Verfügung.

#### Triebwagen T 46

weiter in Hauptuntersuchung

#### Personenwagen 9

Die Hauptuntersuchung macht sehr gute Fortschritte. Zahlreiche defekte Stellen des Eichenholzaufbaus konnten repariert bzw. ausgetauscht werden, und auf einer Seite wurden auch bereits alle Fenster wieder herabbläubar hergerichtet.

#### Güterwagen 130

Die Arbeiten haben sehr gute Fortschritte gezeigt. Restaurierungsziel des mehrfach umgebauten Wagens ist der Lieferzustand der Waggonfabrik Gottfried Lindner von 1917 an die Karlsruher Lokalbahn, wobei wir auch das Wagendach wieder um 30 cm herabsetzen. Die Verbretterung ist abgenommen und viele der abgängigen Stahlprofile wurden bereits erneuert. Z. Z. wird der Fahrzeugrahmen entrostet und grundiert.

#### Güterwagen 136

Die Restaurierung in der Werkstatt Blankenburg macht gute Fortschritte. Die Schlosserarbeiten am Wagenkasten und den Drehgestellen sind samt der Anstriche weitgehend abgeschlossen. Die Stirn- und Seitenwände und die seitlichen Schiebetüren wurden in ursprünglicher Form neu verbrettert. Am 14. Mai und im Rahmen der „historischen Tage in Blankenburg“ soll uns der Wagen feierlich übergeben werden.

#### Normalspurtriebwagen T 2

Zur Reparatur des Getriebeschadens an der einen Antriebsanlage soll der Triebwagen in eine Fachwerkstatt fahren. Doch kann er das gegenwärtig nicht, weil die Eisenbahnüberführungen der VGH in Hoya in Arbeit sind und die Strecke unterbrochen ist.

#### Dieselmotoren

Unsere Such- und Angebotsaktion läuft weiter, um dringend benötigte Ersatzteile zu gewinnen. Folgende Motoren möchten wir gerne abgeben:

2 St KHD A8L 714, luftgekühlt, V-Motor

2 St KHD A8L 814, luftgekühlt, V-Motor

1 St KHD F6L 913, luftgekühlt, Reihenmotor

div. Teile für Stopfmaschinen Plasser + Theurer

*Unten: Wagen 9 und 130 in ihren Arbeitszuständen, Februar 2005, Fotos: Claas Rehmstedt, Bernd Fitting*

