

## NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Regine Meier

### Bhf Asendorf – Umbau hat begonnen

Die Arbeiten begannen mit der Asendorf-Gleisbau-Meeting-Woche von Sonnabend, den 6. bis Sonnabend, den 13. 10. 2007. Vor dem Meeting hatte schon das Rollbock-Denkmal den Platz gewechselt, und das Bahnhofsschild war auch schon in Bewegung dank der tatkräftigen Hilfe von Elmar Böcker mit dem Zweibege-Unimog.

Am Sonnabend, 6. 10. fanden sich über 30 Museums-Eisenbahner und -Freunde in Asendorf ein, um mit dem Großen Umbau zu beginnen. Aufgrund vielen fleißigen Hände und des dazugehörigen Werkzeuges waren bis mittags die Schienen und das Kleineisen vom Umfahrgleis demontiert. Nach dem Ausbau wurde das rückgebaute Gleismaterial sortiert und entsprechend weitertransportiert um Platz zu schaffen. Die Schwellen mußten regelrecht ausgegraben werden, so waren sie bereits mit dem Untergrund „verwachsen“. Als Krönung des Tages wurde am späten Nachmittag der alte Gleisabschluß vom Gleis 1 durch tatkräftige Unterstützung des Zweibege-Unimogs ausgegraben; die gefühlte Einbindetiefe reichte nahe an den Erdmittelpunkt heran. Die Gleisachse des neuen Umfahrgleises wurde eingemessen und abgesteckt. (s. DME 3/06, S. 22/23 und 3/07 S. 43)

#### Termine

- 23. 2. Gleisbau in Asendorf
- 16. – 23. 2. Rentner-/Frühjahrsmeeting und Gleisbau in Asendorf
- 8. 3. Gleisbau in Asendorf
- 15./16. 3. Gleisbau in Asendorf
- 29. 3. Gleisbau in Asendorf
- 22. – 29. 3. Ostermeeting und Gleisbau in Asd
- 12. 4. Gleisbau in Asendorf
- 19./20. 4. Gleisbau in Asendorf
- 26./27. 4. Putzwochenende u Gleisbau in Asd.
- 3. 5. DEV-Jahreshauptversammlung

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. 1. 2008

Am Sonntag konnten – bei vorliegender Arbeitsgenehmigung unter Vermeidung unnötigen Lärms – die Arbeiten weitergehen. Nach Ankunft der Aktiven mit dem Arbeitszug in Asendorf wurde erstmalig Aufstellung genommen für ein Gruppenfoto, und dann ging es weiter mit Hacke und Schaufel zur Herstellung des Fein-Planums für das Umfahrgleis sowie für die neue Weiche 3 vor dem Bahnübergang „Hinterm Bahnhof“. Alles in allem ein gelungenes Auftakt-Wochenende an dem sich die Organisatoren gefreut haben, daß so viele Museumsbahner und deren Freunde teilgenommen haben und daß allen die Teilnahme am Asendorf-Gleisbau-Meeting so gut gefallen hat!

An den folgenden Werktagen nahmen täglich zwischen zehn und 15 Museumsbahner teil, so daß auch in dieser Zeit viel geschafft bzw. vorbereitet werden konnte. Am Montag, den 8. 10. wurden die Weichenschienen und das Kleineisen der neuen Weichen 3 und 4 vervollständig, in Bruchhausen-Vilsen auf einen Arbeitszug verladen und nach Asendorf gebracht. Auch die Weichenschwellen wurden noch am selben Tag nach Asendorf geliefert und dort in Empfang genommen.

Am Dienstag wurde zuerst in Bruchhausen-Vilsen das erste (Teil-)Stück des Ladegleises gestopft und anschließend im Bf Asendorf weitergebaut. Hier wurden zuerst die Weichenschwellen für die neue Weiche 3 in der richtigen Reihenfolge auf dem Bahnsteig ausgelegt, um am Mittwoch in dieser Reihenfolge auf das zwischenzeitlich vorbereitete Fein-Planum umgesetzt zu werden. Alles in allem ein ordentlicher Kraftakt für die Teilnehmer, die sich nach dem Mittag ein kurzes Mittagsschläfchen neben dem neuen Bahnsteig gönnten. Mit Hilfe von Skl FRIEDHELM wurde das inzwischen abgeladene Weichengestänge auf die Schwellen gesetzt, und die Weichenmontage konnte beginnen. Stück für Stück wurden die Schwellen und das Weichengestänge eingemessen, ausgerichtet und festgeschraubt.

Am Abend des Donnerstag war Weiche 3 schon fast fertig montiert. Nach Herstellung des Fein-Planums an der Bahnsteigverlängerung neben dem Bistro GLEIS EINS konnte auch mit der Montage der neuen Weiche 4 begonnen werden. Am Freitag war hier wieder die ganze Muskelkraft der Museums-Eisenbahner erforderlich, um die Weichenschwellen auszuliegen, die Schienen wurden anschließend mit einem Bagger aufgesetzt. Parallel hierzu wurde mit Verfüllen und dem ersten Verdichten an der neuen Weiche 3 begonnen – mit Schaufel und Stopf-Paddel eine ganz schön langwierige Sache.

Am Sonnabend, 13. 10. wurde sowohl an der neuen Weiche 3 mit Verfüllen und Stopfen weitergemacht, als auch an der neuen Weiche 4 die restlichen Schienen aufgesetzt und die Montage ordentlich vorangebracht. Am Nachmittag konnten dann alle Teilnehmer erschöpft aber glücklich über den erzielten Baufortschritt nach Bruchhausen-Vilsen zurückkehren und den Rest des Wochenendes genießen!

Ein besonderer Dank für die gute Verpflegung vor Ort an Elke Reimann mit ihrem Team vom Bistro GLEIS EINS in Asendorf, für die gute Verpflegung in Bruchhausen-Vilsen an Gregor Böhm und natürlich an alle Teilnehmer des Asendorf-Gleisbau-Meetings für ihren großartigen Einsatz!

Im Laufe des Oktobers konnten einige der Ausschreibungsverfahren des Flecken Bruchhausen-

Vilsen (als Eisenbahn Infrastruktur-Unternehmen und damit Träger der ganzen Umbau-Maßnahme) für die Vergabe von Fremdleistungen abgeschlossen werden. So z. B. die Verfahren für die Bahnübergangsarbeiten, die Erdarbeiten, Schienenschweißungen und Stofflieferungen. Dadurch konnten – wie geplant wegen der erforderlichen Straßensperrung – in den Herbstferien die Bahnübergangsarbeiten am Bahnübergang „Hinterm Bahnhof Süd“ stattfinden (Rückbau der Bahnübergangsbefestigung, des Gleises sowie der Neubau aller drei Gleise im Bereich des Bahnüberganges und die damit verbundenen Pflasterarbeiten).

Weiter ging es wieder mit Gleisbau durch den DEV mit einem Rotteneinsatz am Sonnabend, 3. 11.. Neben Restarbeiten an der neuen Weiche 3 wurde auch – mit Unterstützung durch entsprechendes Großgerät – die alte Weiche 3 ausgebaut.

Damit die Nikolausfahrten nach Asendorf nicht mitten im Bahnhof enden, fanden an den Sonnabenden 17. und 24. 11. noch zwei Rotteneinsätze statt. Der Lückenschluß für die ausgebaute alte Weiche 3 wurde hergestellt mit Anschluß an die neue Gleislage im Bahnübergang und an die neue Weiche 4 an der Bahnsteigverlängerung sowie verfüllt und gestopft, gestopft, gestopft.

In der 48. Kalenderwoche fanden die Oberbau-schweißarbeiten an den neu hergestellten Weichen und den Gleisverbindungen statt, so daß – gerade rechtzeitig zu den ersten Nikolausfahrten – ein erster (Teil-)Abschnitt des großen Bahnhofsumbaues im Bf Asendorf geschafft wurde!

Nach der „Erholungspause“ über Weihnachten und Neujahr muß der Bau weitergehen, denn die Formalien der Bezuschussung des Bahnhofsumbaues in Asendorf beinhalten einen Abschluß der Bau-maßnahmen bis spätestens 30. 4. 2008. Es ist noch viel zu tun:

Die Einfahrweiche 1 muß ausgebaut, mit neuen Weichenschwellen versehen, das Weichengestänge überarbeitet und die ganze Weiche wieder eingebaut werden in enger Abstimmung mit den Arbeiten am Bahnübergang „Hinterm Bahnhof“.

Die Weiche zum Lokschuppen (W 2) muß ca. 10 m Richtung Süden verschoben werden, um Platz für den späteren Einbau einer Weiche zum Abstellgleis neben dem Lokschuppen zu gewinnen. Außerdem müssen alle Gleise erneuert und der veränderten Gleislage angepaßt werden. Der Bahnsteig muß ebenfalls neu gebaut werden in den Bereichen, in denen sich die Gleislage gegenüber der alten verändert. Und schließlich muß noch das Abstellgleis zwischen Gleis 1c und der B6 neu gebaut werden. Jeder kann mithelfen!

*Oben: Ausbau des Umfahrgleises, 6. 10. 2007*

*2. Reihe: Abstecken der neuen Lage des Umfahrgleises und Montage der neuen Weiche 3, 7. 10. 2007*

*3. Reihe: „Nur gemeinsam sind wir stark“, das Auslegen von Weichenschwellen und Schienen, 9. und 12. 10. 2007*

*Unten: Steffen und Jannis bei der Montage der neuen Weiche 4 am Bahnsteig, 13. 10.*

*Unten rechts: Am 24. 11. wurde das neue Gleis verfüllt und provisorisch gestopft, sieben Tage später wurde es für die Nikolausfahrten benötigt.*

*2 Fotos: Bernd Fütting, 6 Fotos: Regine Meier*



Michael Pastowski

**Neue Fahrzeugnummern**

Die regelspurigen Fahrzeuge des DEV waren unter den ersten, die gemäß TEIV beim europäischen Zentralregister mit aufgenommen wurden. Innerhalb des „VKM“ (vehicle keeper market) konnten wir unser Halterkürzel DEV behalten, die vollständigen Nummern lauten jetzt:

T 1	95 80 0301 001-3 D-DEV
T 2	95 80 0301 001-2 D-DEV
V 36 005	98 80 3236 237-4 D-DEV
TA 3	56 80 24-06 001-0 Bs D-DEV
TA 4	56 80 80-06 001-1 Bf D-DEV
Gw 1	27 80 1139 000-4 Gs D-DEV
Gw 2	27 80 3230 000-8 Kklm D-DEV
Gw 3	27 80 5110 000-8 Elo D-DEV
Gw 4	27 80 1321 000-2 Gkkl D-DEV
Gw 5	27 80 1321 001-0 Gkkl D-DEV
Gw 6	27 80 1501 000-4 Gbs D-DEV
Gw 8	27 80 1100 000-9 Gkk D-DEV

Uwe Franz

**Museumsbahn-Telegramm**

Auch nach Ende der 41. Fahrsaison am 3. 10. gab es keine Gelegenheit, in Winterschlaf zu verfallen. Ganz im Gegenteil, neben den Vorbereitungen für die Nikolausfahrten wurden zwei Großbaustellen gestartet: Umbau der Gleisanlagen im Bahnhof Asendorf (s. S. 40) und der 1. Bauabschnitt für die Sanierung des Hallendaches der Betriebswerkstatt in BruVi.

Im Oktober sind zwei Lkw-Ladungen Form-5-Schienen aus Borkum eingetroffen und wurden in Heiligenberg eingelagert. Diese aus Spenden von DEV-Aktiven finanzierte Beschaffung dient der Sanierung der Heiligenberger Kurve auf 800 m Länge in historischem Bild (s. DME 4/07, S. 42).

Dann gab es etwas besonderes zu feiern: Den schon etwas zurückliegenden 90. Geburtstag des damaligen VGH-Chefs Wilhelm Leder, der vor gut 40 Jahren die Fahrten der Ersten Museums-Eisenbahn eisenbahnrechtlich verantwortet hat. Wir

wollten ihm eine besondere Freude bereiten, und er hatte sich schon immer eine Rundfahrt mit einem eigenen Triebwagen von Hoya über Eystrup – Verden – Bremen – Syke – Bruchhausen-Vilsen – Hoya gewünscht, wie er es gerne in den 1960er Jahren als Regelverkehr durch die VGH eingerichtet hätte. Nachdem das erst seit 2006 betrieblich überhaupt wieder möglich ist, haben die VGH zusammen mit der MWB und uns diese Fahrt am Sonnabend, den 10. 11. mit dem Triebwagen T 2 organisiert. Neben den DEV-Aktiven hatte Herr Leder alle VGH-Beschäftigte und Pensionäre und ein paar persönliche Gäste eingeladen. Für alle war das ein großartiges Erlebnis, zumal die Alten Herren sichtlich viel Freude an der Fahrt hatten.

Im November begann o. g. Sanierung des Hallendaches. Dabei geht es nicht nur um die Erneuerung der Dachhaut, sondern auch um den Einbau einer anständigen Wärmedämmung sowie zunächst zweier Echtglas-Lichtbänder. Damit werden sich die Heizkosten reduzieren und zugleich die Lichtverhältnisse weiter deutlich verbessern. Die Leistung des DEV besteht in einer ehrenamtlichen Bauleitung und der die Vereinskasse stark strapazierenden Finanzierung der von Fachfirmen auszuführenden Arbeiten. Dabei erhalten wir kräftige finanzielle Unterstützung durch den Landschaftsverband Weser-Hunte, ohne die dieses doppelt wichtige Vorhaben nicht in Angriff genommen werden könnte. Sobald die Mittel es ermöglichen, wird ein drittes Lichtband ergänzt.

Die Nikolausfahrten an allen vier Adventswochenenden banden alle verfügbaren Kräfte. Mit HOYA und SPREEWALD waren zwei Dampflok im Einsatz, zeitweise unterstützt durch Loks V 4 und V 29 zum Nachschieben. Den stärksten Verkehr mit einem dritten Zugpaar von Lok V 3 gezogen gab es wie erwartet am 3. Advent, als in Asendorf Weihnachtmarkt war. Da die Familie Bomhoff traditionell für Sonnabend-Abend dieses Wochenendes zum Grünkohl-Essen eingeladen hatte und sich dazu 100 DEV-Aktive angemeldet hatten, schien die personelle Besetzung der Züge problemlos möglich. Aber weit gefehlt: Die Dienstleister hatten größte Mühe, die Züge und Bahnhöfe entsprechend zu besetzen. Liebe Leute, das kann es nicht sein!

Hans-Peter Kempf

**Nachruf auf Lissi Schierholz**

Im Alter von 83 Jahren verstarb am 10. 12. 2007 die Asendorfer Gastwirtin Lissi Schierholz im DRK-Seniorenheim Bruchhausen-Vilsen. Geboren am 26. 5. 1924 in Asendorf war sie ihr ganzes Leben lang mit der Gaststätte gegenüber des Asendorfer Lokschuppens verbunden. Ihr Gasthaus war ihr Leben, schon als Kind stand Sie hinter der Theke, und dort wollte sie auch sterben. Aus gesundheitlichen Gründen mußte sie jedoch die letzten Monate im Altenheim leben.

Einen gewichtigen Anteil hatte Lissi auch an der Asendorfer Kleinbahngeschichte. Schon die HSA-Lokpersonale gingen in Schierholz' Gaststube, vor allem weil sie dort den strengen Blicken des im Bahnhof wohnenden Bahnhofsvorstehers entzogen waren. Der Übergang verlief unmerklich und nahtlos: Als in den 1960er Jahren noch die hauptamtlichen VGH-Personale die Züge der Museums-Eisenbahn nach Asendorf fuhren, setzten sie rasch um, ließen die Lok leicht vor sich hin qualmend im Ruhefeuer stehen und verschwanden in dem in der Nachkriegszeit nur leicht modernisierten Gasthaus mit Landwirtschaft auf der anderen Straßenseite.

Bei meinem ersten Besuch folgte ich dem Lokpersonal und nahm an einem der Gästetische Platz. Die Gastwirtin in weißer Schürze mit Bügelfalten nahm meine in Anbetracht der baldigen Zugabfahrt eilige Bestellung auf, doch erwiderte sie resolut und auf plattdeutsch, bei ihr gebe es nur ein richtiges Bier und das dauere nun einmal 7 Minuten. Außerdem wies sie auf die am anderen Tisch sitzenden Lokpersonale hin und klärte mich auf, daß der Vorgang des sorgfältigen Bierzapfens in keinerlei Zusammenhang mit irgendeiner Zug-Abfahrtszeit stehe.

In der Belegung der Tische und Stühle herrschte strenge Hierarchie: Ein Stammtisch mit Fächern für Kartenspieler, einem Sofa und einem Gemälde der Brooklyn-Bridge, ein kleiner Tisch für Lokpersonale, ein weiterer für Fremde und eine wohl aus den 30er Jahren stammende Theke mit drei Stühlen davor. Die Gaststube dunkel und rauchgeschwängert, doch lagen auf den dunklen Tischen blitzsaubere und gestärkte Tischdecken. Hinter einer Glas-Schiebetür gab es noch einen Gastraum für Feierlichkeiten – normalerweise unbeheizt. Zwischen Theke und Stammtisch am Eingang zur Küche

stand ein Stuhl mit Armlehnen, auf dem Lissi ihre Pausen einlegte. Niemand hätte sich getraut, sich auf diesen Stuhl zu setzen oder gar hinter die Theke zu kommen.

Die Kleinbahngeschichte ist voller Anekdoten von Zugpersonalen und Gaststätten, in Asendorf vermittelte Lissi das zusammen mit der Museums-Eisenbahn bis ins 21. Jahrhundert. Die ehrenamtlichen Zugpersonale lebten die Tradition der Kleinbahner weiter und nahmen gerne vertraute Fahrgäste als Geheimtip mit. Lissi tolerierte die Sprachbarriere großzügig (sie blieb beim Platt), sah uns auch die Wissenslücken hinsichtlich Landwirtschaft, Feuerwehr, Schützenverein und Kommunalpolitik nach und sorgte für eine gute Gesprächsatmosphäre in der Gaststube. Einzige Veränderung in der 40 Jahre dauernden Koexistenz wurde der Wechsel der Zugpersonale von Bier und Korn zu Wasser und Cola, im übrigen schien die Zeit stillzustehen.

Dazu entwickelte sich ein jahre-, jahrzehntelanger Kult, sonnabends mit dem 18-Uhr-Triebwagen zu Lissi zum Schinkenbrotessen zu fahren. 25 Schinkenbrote und mehr waren keine Ausnahme und wurden in Spitzenzeiten vom Bf. Bruchhausen-Vilsen vorbestellt.

Tradition wurde auch, Heiligabend den T 41 nach Asendorf in den Lokschuppen zu bringen. Zunächst betrieblich erforderlich, wurde später auch ohne so geplant, um zusammen mit den Kindern dem heimischen Weihnachtsvorbereitungsstreß zu entkommen. Nach dem Einrücken des Triebwagens ging es selbstverständlich zu Lissi, wo die Kinder durch die Gaststube tobten, während die Väter Tee mit Rum tranken oder umgekehrt. Dabei erzählte uns Lissi aus der Zeit, als Zugpersonale noch im Asendorfer Lokschuppen übernachteten, daß ihre Eltern die am Weihnachtsabend dort endenden Männer an den Weihnachtstisch der Familie Schierholz einluden.

Lissis Gaststube war Mittelpunkt vieler, vieler Stammgäste, Vereine, Geburtstage, Hochzeiten, Konfirmationen und Beerdigungen. Mancher Gast hatte Familienanschluß, und als alleinstehende Frau hat sie manchem Gast die Leviten gelesen oder auch nur zugehört, wenn es mal mit Arbeit oder Geld oder sonst nicht so klappte.

Lissi Schierholz war in Asendorf eine liebgewonnene Institution. Die Aktiven der Museums-Eisenbahn trauern um sie.

*Oben: Mittagspause im GLEIS EINS, DEV-Pressesprecher Bernd Furch bei der Konzeption einer frischen Pressestrategie, 7. 10. 2007, 2 Fotos: Bernd Fütting*

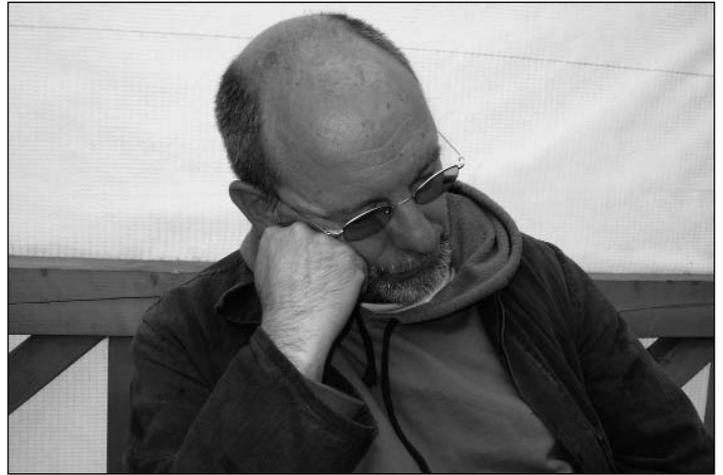
*2. Reihe: Nach getaner Arbeit wird noch gefachsimpelt, Jonathan Günther und Manuel Koch ganz vertieft, Gerd Schrammen ganz entspannt, 7. 10. 2007*

*3. Reihe links: Intensive Baugrunduntersuchung auf Standfestigkeit. Die Köpfe ausgerichtet auf der baldigen Gleisachse, 10. 10. 2007.*

*3. Reihe: Guido Tschidor, Helmut Wilkening und Hans-Jürgen Wietig, 24. 11. 2007.*

*Unten links: Am Kindertag führte die Jugendgruppe Fahrten mit der Handhebelraisine im Bahnhof durch, 9. 9. 2007, 5 Fotos: Regine Meier*

*Unten rechts: „Alle Neune“, kein Verzapfen, sondern die Jugendgruppe beim Kegel-Nachmittag in Heiligenberg, 1. 12. 2007, Foto: Kerstin Bormann*





Im Güterschuppen BruVi waren an den Nikolausfahrten die Bilder der Kinder-Malaktion ausgehängt, so gab es mit Kakao oder Glühwein in der Hand sogar noch etwas zu sehen, solange man auf den Zug wartete. Außerdem führen einige Sonderzüge zur und auf der Museums-Eisenbahn: Am 1. 12. ein Dampfsonderzug für die Fördergemeinschaft BruVi mit 195 Fahrgästen, vorwiegend Kinder. Zum Schluß liefen die Kinder mit Fackeln vom Haltepunkt Wiehe mit Fackeln in den Ortskern, wo der Weihnachtsmarkt eröffnet wurde.

Am 7. 12. verkehrte ein DEV-Sonderzug bestehend aus unserem T 2 anlässlich einer Firmenweihnachtsfeier von Bremen Hbf nach Oldenburg. Auch tags darauf war der T 2 wieder unterwegs um mit Hilfe des TA 4 Leute aus der Region zum Weihnachtseinkauf mit Weihnachtsmarktbummel nach Bremen zu bringen und den Bremern die bequeme Anreise auf der Schiene zu den Nikolauszügen der Museumseisenbahn zu ermöglichen. Das zweite Zugpaar tauschte nachmittags die Fahrgäste zurück, und wir konnten auf einen für alle Seiten erfolgreichen Normalspursonderzugtag zurückblicken. Aufgrund der großen Resonanz auf unser Angebot werden wir diesen Sonderzugtag am 6. 12. 2008 in ähnlicher Weise wiederholen.

#### DEV-Fahrzeugbestand zum 31. 12. 2007

Meterspur	betrif.	abg.	in HU	ges.
Dampflokomotiven	3		3	6
Diesellokomotiven	3	0	2	5
Triebwagen	2	2	2	6
Personenwagen	18	7	1	26
Gepäckwagen	6	1	1	8
Güterwagen	26	3	2	31
Nebenfahrzeuge	11	2		13
Zwischensumme	69	15	11	95
<b>Regelspur</b>				
Diesellokomotiven			1	1
Triebwagen	2			2
Personenwagen	2			2
Güterwagen	4	3	1	8
Zwischensumme	10	3		13
<b>Summe</b>	<b>77</b>	<b>18</b>	<b>13</b>	<b>108</b>

Besonders gefreut haben wir uns über die Besuche der Interessengemeinschaft Schienenbus Seelze, die am 16. und 23. 12. mit jeweils 70 bis 80 Fahrgästen nach Bruchhausen-Vilsen zu den Nikolauszügen kamen. Die letzte öffentliche Fahrt auf der Museums-Eisenbahn fand am 24. 12. statt, doch auch nach Weihnachten führen noch Züge: Die letzten zwei Zugpaare waren an Silvester unterwegs, um alle offenen Güterwagen für die Aufnahme von Schwellen an die Ladestraße in Heiligenberg zu setzen und die Reisezugwagen in die Depothalle Heiligenberg optimal zu plazieren.

#### Dampflok PLETTENBERG

Aus den Lastprobefahrten im Dezember ergaben sich nur wenige Nacharbeiten. Ende Februar werden wir die Lok dem TÜV-Nord zur Kesselabnahme vorstellen und sie anschließend neu lackieren.

#### Dampflok FRANZBURG

Auch ihr Kessel wird Ende Februar dem Sachverständigen vorgeführt.

#### Dampflok HERMANN

Der vorgefundene schlechte Erhaltungszustand des Langkessels erfordert leider eine weitgehende Erneuerung. Der Stehkessel läßt sich hingegen noch instandsetzen. Für die ebenfalls erforderlichen Instandsetzungsarbeiten an der kupfernen Feuerkiste fallen Schweißarbeiten an, deren Ausführung bei diversen Fachfirmen angefragt wurde. Die Chancen stehen gut, daß die Feuerkiste auf diese Weise instandgesetzt werden kann. Nun erfordert das alles zum einen erhebliche Arbeitsleistungen in der Werkstatt BruVi als auch zum anderen Ihre Spenden für die Fremdleistungen.

#### Dampflok SPREEWALD

Zwei undichte Siederohre mußten verschlossen werden; der Rohrsatz scheint sich dem Ende seiner Nutzungsdauer anzunähern. Ein neuer Rohrsatz wurde vorausschauend schon in 2006 beschafft und kann bei Bedarf eingebaut werden. Da wir in 2008 mit HOYA, PLETTENBERG und FRANZBURG ausreichend Zugmaschinen im Einsatz haben, sind wir hier ganz entspannt.

#### Malletlok 7s

Es fehlen helfende Hände, und das Spendenvolumen ist auch aufgezehrt. Viele Baugruppen liegen aufgearbeitet bereit, aber vieles ist auch noch zu tun. Bitte unterstützen Sie uns mit Ihren Spenden für unser größtes Lokprojekt.

#### Diesellok V 1

weiter in Hauptuntersuchung

#### Diesellok V 2

Mit der nötigen Ruhe und Sorgfalt schreitet die Instandsetzung in der Restaurierungswerkstatt des BEKA e. V. in Wilhelmshaven voran. Die wichtigsten Baugruppen Rahmen, Radsätze, Motor, Kühler, Getriebe, Führerhaus, Motorvorbauten und weitere Kleinteile stehen fertig aufgearbeitet für die kommende Montage bereit.

#### Triebwagen T 42

weiter in Hauptuntersuchung

*Oben links: Lok PILLKALLEN (alias SPREEWALD) auf dem Titelbild stimmt die Leser des Schloßberger Heimatbriefes auf einen zweiseitigen Bericht des DME-Autors Jörg Petzold über die Erhaltung der Lok in Bruchhausen-Vilsen ein.*

*Oben Mitte und rechts: Jeanina Bormann, Otto Schröder und Denise Serifovic als „himmlisches“ Trio bei den Nikolausfahrten, Philip Ewald backt die zugehörigen Plätzchen, 1. 12. 2007, 2 Fotos: Kerstin Bormann*

*S. 45 oben: Probefahrt mit PLETTENBERG, 9. 11. 2007, Foto: Bernd Fütting*

*2. Reihe: Diesellok V 2 in Aufarbeitung in Wilhelmshaven, 15. 11. 2007, 2 Fotos: Uwe Franz*

*3. Reihe: Wagen 8 als zusätzliches Kassenhäuschen für die Kunsthalle Bremen, 20. und 24. 11. 2007, Fotos: Ingo Teschke, Uwe Franz*

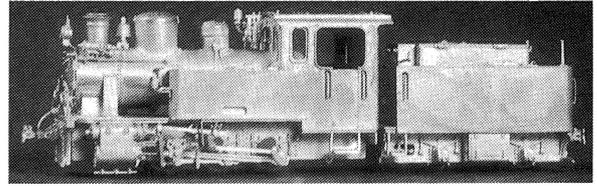
*Unten: Rahmen und Wagenkasten des Gepäckwagens 30 in Wilhelmshaven, 15. 11. 2007, Fotos: Uwe Franz*



## roland modellbahnstudio

GmbH & Co. KG

Gröpelinger Heerstraße 165 28237 Bremen  
Tel.: (04 21) 61 30 78 Fax (04 21) 6 16 09 03



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



**Triebwagen T 44**

Gerade rechtzeitig zu den Nikolausfahrten konnten wir die reparierte Motor-Getriebe-Einheit aus Wilhelmshaven abholen und einbauen. Die Doppelscheibenkupplung mußte erneuert werden, und das Mylius-Getriebe wurde überholt. Der wassergekühlte Deutz-Motor erhielt umfangreiche Wartungsarbeiten, anschließend wurde alles lackiert und wirkte wie frisch aus der Fabrik gekommen. Dank des unermüdlichen Einsatzes von Holger Hohenkamp und Helfern war der Triebwagen zum 15. 12. wieder einsatzbereit und konnte voll besetzt die DEV-Aktiven zum Grünkohlessen nach Heiligenberg und anschließend zurück bringen.

**Triebwagen T 46**

weiter in Hauptuntersuchung

**Personenwagen 8**

In der Nacht 9./10. 10. reiste dieser kleine Sitzwagen auf einem Tieflader von BruVi vor die Kunsthalle Bremen, um dort während der Betriebspause der Bremer Straßenbahn ab 1 Uhr mit einem Autokran auf ein vorbereitetes Gleisjoch gesetzt zu werden. Die Kunsthalle hat mit ihrer Ausstellung „Paula in Paris“ über die Worpsweder Malerin Paula Modersohn-Becker eine temporäre Ausstellung erarbeitet, wie man es heute wohl mit „Mega-Event“ bezeichnet. Der Wagen 8 stimmt die Besucher auf die Reisetätigkeit der Künstlerin mit der Eisenbahn ein und dient zugleich als Außen-Kassenhäuschen für den Eintritt. Die Ausstellung geht noch bis 24. 2. 2008, anschließend werden wir den Wagen wohlbehalten zurück erhalten.

**Personenwagen 9**

Nach der Genesung unseres hauptamtlichen Museums-Eisenbahners Klaus Schmidt gehen die Arbeiten weiter. Am Laternendach und an den Führungen der Seitenfenster gibt es Fortschritte. Künftig werden alle 14 Seitenfenster beweglich sein, bisher nur 4, dafür wurden alle Fensterbänke, Führungsschienen und Auffangwannen aus rostfreiem Stahl neu hergestellt, die sich langlebiger erweisen dürften als ihre Vorgänger.

**Gepäckwagen 30**

Die Aufarbeitung in der Restaurierungswerkstatt des BEKA in Wilhelmshaven zeigt gute Fortschritte. Gleich nach seiner Ankunft wurde der Wagen zerlegt, einige Teile sind schon aufgearbeitet und für die Montage eingelagert. Der Wagenkasten wurde vom Rahmen abgehoben, an beiden Hauptbaugruppen wird fleißig gearbeitet. Die Radsätze wurden neu profiliert, die Tragfedern befinden sich ebenfalls bei einer Fachfirma.

**Gepäckwagen 53**

Rechtzeitig zu den Nikolausfahrten konnten die Arbeiten am Fahrwerk abgeschlossen werden, der Wagen ist seither wieder im Einsatz.

**Güterwagen 130**

Die Holz- und Metallarbeiten sind weitgehend abgeschlossen; mit Endanstrich und Beschriftung geht der Wagen seiner Wiederindienststellung entgegen.

**Normalspurtriebwagen T 1**

Die Aufarbeitung der Motor-Getriebe-Einheit wurde in der Restaurierungswerkstatt des BEKA in Wilhelmshaven weitgehend abgeschlossen, lediglich ein paar Ersatzteile müssen noch für den Einbau geliefert werden.

**Normalspurdiesellok V 36 005**

Die Lok befindet sich weiterhin in einer im ehemaligen Bw Krefeld heimischen Fachwerkstatt in Hauptuntersuchung. Neben umfangreichen Arbeiten am Fahrwerk werden auch eine Sifa- und eine Indusi-Anlage nachgerüstet. Z. Z. wird an der Druckluftanlage gearbeitet.

**Normalspurbeiwagen TA 3**

Der zweiachsige Beiwagen war von Mitte Mai (Himmelfahrt) bis Ende August an die Verdener Eisenbahnfreunde ausgeliehen, die ihn auf der Strecke Verden – Stemmen vielfach eingesetzt haben.

*Unten: Ein Blick in die „Komponentenfertigung“ der Restaurierungswerkstatt in Wilhelmshaven zeigt die Motor-Getriebe-Einheiten von V 2, T 44, Skl FRIEDHELM und T 1, 15. 11. und 11. 12. 2007, 4 Fotos: Uwe Franz*

