

NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Doreen Schmidtchen

Vorstandstelegramm

Im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten hat sich der Vorstand dazu entschlossen, die IT-Infrastruktur des Vereins auf einen zeitgemäßen Stand zu bringen.

Die Vorbereitungen für das Jubiläum 2016 laufen auf Hochtouren! Nachdem der allgemeine Ablauf und die einzelnen Veranstaltungen feststehen,

geht es nun in die Feinabstimmung. Für die zahlreichen Veranstaltungen in der Saison 2016 freuen wir uns über jegliche Unterstützung. Wer sich vorstellen kann, auf und neben der Strecke das Jubiläum zu einem Erfolg werden zu lassen, kann sich unter jubiläum@museumseisenbahn.de melden und Informationen erhalten, welche Veranstaltungen noch helfende Hände benötigen. Wir freuen uns über jeden engagierten Helfer!

Insgesamt gesehen wird für die Saison 2015 (bis zu diesem Moment) ein leichter Anstieg der Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet. Als ein Höhepunkt der Saison kann das erste Wochenende im August „Die Tage des Eisenbahnfreundes“ benannt werden. Bei strahlendem Wetter fanden zahlreiche Besucher, auch aus dem europäischen Ausland, ihren Weg zur Museums-Eisenbahn. So war eine Reisegruppe aus England zu Gast in Bruchhausen-Vilsen.

In Zusammenarbeit mit dem DEV hat der Verein Kleinbahn Leeste e. V. (Pingelheini) am 11. 7. einen Triebwagensonderzug mit unseren Fahrzeugen nach Bad Zwischenahn sowie am 15. 8. zur Sail nach Bremerhaven organisiert, der von den Fahrgästen sehr gut angenommen worden ist. Am 12. 12. ist ein weiterer gemeinsamer Sonderzug nach Oldenburg geplant. Darüber hinaus hat der DEV mit seinen Normalspurtriebwagen in Zusammenarbeit mit dem Verein Verdener Eisenbahnfreunde e. V. an einigen Tagen in dieser Saison den Museumsbahnbetrieb auf der Strecke Verden – Stemmen der Verden-Walsroder Eisenbahn durchgeführt.

Fahrplan 2016: Ab 2016 wird der erste Dampfzug am Sonnabend wieder um 14 Uhr abfahren. Diese Änderung wird aufgrund des betrieblichen Ablaufs vorgenommen.

Das neue Fahrplanheft wird wie auch im letzten Jahr pünktlich zu den Nikolausfahrten vorliegen und im Zeichen des Jubiläums stehen. Zahlreiche Sonderveranstaltungen ergänzen den normalen Fahrplan und sorgen für ein abwechslungsreiches Programm, bei dem für jeden Geschmack etwas dabei sein wird.

Zur Saison 2016 wird der DEV die Fahrpreise leicht erhöhen. Grund hierfür sind die steigenden Betriebskosten.

Auch in diesem Jahr finden wieder die Nikolausfahrten an allen vier Adventswochenenden statt. Neben Kakao und Glühwein für die Fahrgäste wird auch der Nikolaus wieder zusteigen und den Kindern eine Überraschung übergeben. Am Sonntag den 13. Dezember verkehren anlässlich des Weihnachtsmarktes in Asendorf zusätzliche Züge. Traditionell werden wir auch in diesem Jahr wieder mit unserem Normalspurtriebwagen am 5. 12. zum Weihnachtsmarkt nach Bremen fahren und die Bremer zu einem Ausflug mit dem Nikolausdampfzug nach Bruchhausen-Vilsen bringen.

Der Vorstand möchte allen Aktiven für ihre geleistete Arbeit und Unterstützung im Jahr 2015 danken sowie allen ein schönes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins Jahr 2016 wünschen!

Deutscher Kleinbahn-Verein e.V.

Gründer der ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands

DKV - Kurier

Nr. 9

Hamburg, den 5. Oktober 1967

Sehr geehrtes Mitglied!

Sicher werden Sie auf dieses Rundschreiben schon lange, in den vergangenen Monaten mussten wir uns jedoch vorrangig um die Werbung für unsere Eisenbahn, um Möglichkeiten zur Finanzierung der Hauptuntersuchung der Museums-Lok und Ähnliches mehr bemühen, so daß manches andere liegen bleiben mußte. Sofern Sie uns geschrieben haben und noch keine Antwort erhalten haben, bitte ich Sie ganz persönlich um Verständnis dafür, daß auch die Vorstandsmitglieder sich Beruf und Familie widmen müssen und daher nicht unbeschränkte Zeit für die Vereinsarbeit zur Verfügung haben. Sie können gewiß sein, daß wir trotzdem jede Anregung denkbar begrüßen und auch sorgfältig auswerten.

Wir stehen jetzt am Ende der zweiten Betriebs-Saison unserer Museums-Eisenbahn. Der Erfolg unserer Werbung für die Museums-Fahrten ist nicht ausgeblieben: Wir haben weit mehr als doppelt soviel Fahrgäste befördert wie im vergangenen Jahr: insgesamt 2.600. Obwohl alle drei Personenzüge ständig im Einsatz standen und je Betriebsstag zwei Zugpaare gefahren wurden, waren einige Züge im Juli und August so überfüllt, daß wir Beschwerden seitens der Fahrgäste hinnehmen mußten.

Ihren diesjährigen Höhepunkt erlebte unsere Eisenbahn jedoch erst einige Tage nach ihrem offiziellen letzten Betriebstag: Kurt Hoffmann, der „Filmregisseur mit der glücklichen Hand“, bekannt durch die Filme „Das Wirtshaus im Spessart“, „Schloß Gripsholm“ und viele andere, drehte am 31. August und 1. September mit der Museums-Eisenbahn einige kleine Szenen seines neuen Farbfilms „Rheinsberg“ nach Kurt Tucholskys gleichnamigem Buch. Die Hauptrollen des Films, der im Jahre 1910 spielt, sind mit Cornelia („Conny“) Prohász und Christian Wolff als „Claire“ und „Wolf“ bestens besetzt. Ein „großes Geschäft“ ist die Filmerei für uns allerdings leider nicht geworden. Die Einnahmen wurden durch die Betriebs- und Personalkosten zum großen Teil wieder aufgezehrt. Immerhin hat die Museums-Eisenbahn durch die Filmaufnahmen erheblich an Popularität gewonnen.

Trotz des guten Betriebsergebnisses in diesen Jahren sind unsere Sorgen nicht geringer geworden: Die Hauptuntersuchung der Lok 31 wird weit mehr kosten als erwartet. Die Mitgliederentwicklung ist zudem häufiger meinen Erwartungen zurückgeblieben. Ich hatte den Deutschen Kleinbahn-Verein seinerzeit gegründet, weil ich der Meinung war, daß diejenigen, die sich „Eisenbahnfreunde“ nennen, nicht nur vergangener Romantik nachzueuern und von den Eisenbahnverwaltungen die Erhaltung historischer Fahrzeuge fordern können, sondern auch bereit wären, etwas für die Verwirklichung ihrer Wünsche zu geben, wenn nur jemand die Organisation in die Hand nimmt. Ich stand damals und ich stehe auch heute noch auf dem Standpunkt, daß man von den Eisenbahnen, die in unserer Zeit alle hart um ihre Existenz ringen müssen, nicht auch

DEV-Kurier Nr. 9

Seite 2

nach verlangen kann, daß sie erhebliche finanzielle Mittel für die Pflege ihrer Geschichte aufwenden, und ich meine, daß es eine schöne Aufgabe für die Freunde der Eisenbahn ist, sich um die Erhaltung kulturhistorischer Objekte auf den Gebieten des Verkehrswesens zu bemühen. Diese meine Hoffnungen haben sich zu meinem größten Bedauern jedoch nicht erfüllt. Obwohl im Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde mehr als 4.000 Freunde der Eisenbahn organisiert sind und die Zeitschrift „Moderne Eisenbahn“ zum Beispiel über 22.000 Leser hat, hat unsere Mitgliederzahl gerade erst die 160 überschritten. Der größte Teil unserer Mitglieder kommt zudem nicht aus dem „Lager“ der Eisenbahnfreunde, sondern gehört keiner solchen Vereinigung an. Tröstlich ist hingegen, daß die bekanntesten Idealisten unter den Eisenbahnfreunden wie Carl Bellingrodt, Prof. Dr. Walter Hävernick, Ernst-Wilhelm Holländer, Karl-Ernst Maedel, Gerhard Moll, Josef Slezak u.a. bei uns Mitglied sind.

Auf unserer letzten Mitgliederversammlung haben wir auf Anregung des Vorsitzenden der „Eisenbahnfreunde Hannover“ beschlossen, den Vereinigungen von Eisenbahnfreunden einen ermäßigten Beitrag für die korporative Mitgliedschaft im DKV von monatlich 5.-- DM zu gewähren. Dieser Beschluss ist allen Vereinigungen von Eisenbahnfreunden über den BDF mitgeteilt worden. Außer den „Eisenbahnfreunden Hannover“, die zudem freiwillig einen höheren als den Mindestbeitrag zahlen, ist daraufhin nur noch eine einzige Vereinigung uns beigetreten, die aber bisher noch nicht einen Pfennig Beitrag entrichtet hat. Ich kann daraus nur schließen, daß den Vereinigungen von Eisenbahnfreunden selbst 5.-- DM im Monat an Aufwendungen für die Erhaltung historischer Eisenbahn-Fahrzeuge zu viel sind. Von allen Vereinigungen von Eisenbahnfreunden in Deutschland zusammen einschließlich des BDF erhalten wir jährlich 530.-- DM, das sind im Monat 44,17 DM.

Trotz dieser nicht so erfreulichen Entwicklung habe ich durchaus Hoffnung, daß wir auch vom nächsten Frühjahr ab weiter mit Dampf fahren werden. Es zeichnet sich bereits eine Lösung des Problems ab, und ich hoffe sehr, Ihnen im nächsten Rundschreiben Erfreuliches berichten zu können. Für weitere Spenden sind wir nach wie vor dankbar.

Obwohl unsere Mitgliederzahl trotz der weiter oben geschilderten Situation laufend im Steigen begriffen ist, halte ich es für erforderlich, künftig weitere Kreise anzusprechen als bisher, wenn wir auf die Dauer bestehen wollen. Hierbei ist unser Name „Deutscher Kleinbahn-Verein“, den ich seinerzeit bei der Gründung selbst vorgeschlagen hatte, jedoch weitgehend auf Unverständnis gestoßen. Viele denken dabei an Garten-Eisenbahnen oder Ähnliches. Der Begriff „Kleinbahn“ ist eben vielen Menschen heute schon nicht mehr geläufig. Anderen wieder ist dies Interessengebiet zu speziell. Auch Eisenbahnverwaltungen, mit denen wir im Laufe unseres Bestehens über den Ankauf von Fahrzeugen u.ä. verhandelt haben, haben zu erkennen gegeben, daß sie unseren Namen nicht für glücklich halten. Ein Vereinsname, der das Wort „Museums-Eisenbahn“ enthält, ist ebenfalls nicht zu empfehlen, da er die Jugend nicht anspricht. Ich möchte Ihnen deshalb die Umbenennung des DKV in „Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.“ vorschlagen, wobei in der Satzung und zunächst auch auf den Briefköpfen der Zusatz „vormals Deutscher Kleinbahn-Verein e.V.“ angebracht wäre, damit niemand annehmen kann, es handle sich schon wieder um einen neuen Verein. Der Name „Deutscher Eisenbahn-Verein“

DKV-Kurier Nr. 9

Seite 2

wird meines Erachtens den in Art. 2 unserer Satzung festgelegten Zielen unseres Vereins auch besser gerecht.

Um die Umbenennung zu beschließen, haben wir für den 26. Oktober 1967, 18 Uhr, eine außerordentliche Mitgliederversammlung einberufen. Die Versammlung soll in meiner Wohnung in Hamburg 22, Friedenstraße 6, stattfinden. Die Einladung finden Sie dabei. Da nur über diesen einen Tagesordnungspunkt abgestimmt ist und Art. 7 Abs. 5 unserer Satzung die schriftliche Stimmabgabe nicht für persönliche Erscheinungen nicht vorseht, es genügt, wenn Sie den der Einladung anhängenden Stimmzettel ausfüllen und uns so rechtzeitig zurücksenden, daß wir ihn bis zur Versammlung auswerfen können, damit Ihre Stimme in Ihrem Sinne berücksichtigt wird.

Mit freundlichen Grüßen
auch an Ihre Familie
Ihr



Bericht über die Mitgliederversammlung am 15. April 1967 in Hannover

Für diejenigen Mitglieder, die an unserer diesjährigen Hauptversammlung nicht teilnehmen konnten, geben wir nachstehend einen kurzen Überblick über die gefaßten Beschlüsse:

Zunächst die wichtigsten Satzungsänderungen:

Der Beitrag für Jugendliche bis 18 Jahre wurde auf monatlich 1,-- DM festgesetzt.

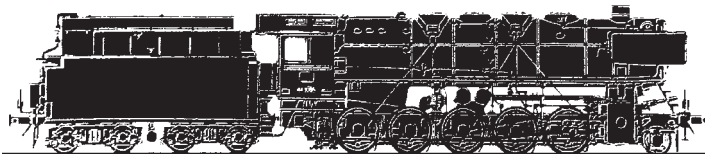
Neu eingeführt wurde nach dem Vorbild der britischen Eisenbahn-Vereinigungen ein Beitrag auf Lebenszeit: Mitglieder, die innerhalb von zwei Jahren insgesamt 120,-- DM Mitgliedsbeitrag entrichten, erwerben damit die Mitgliedschaft auf Lebenszeit ohne weitere Beitragszahlung. Im Hinblick darauf, daß die Zeit drängt, um die letzten noch vorhandenen historischen Eisenbahn-Fahrzeuge vor der Verschrottung zu bewahren, bitten wir alle, die dazu in der Lage sind, von der Mitgliedschaft auf Lebenszeit Gebrauch zu machen. Bitte geben Sie auf dem Überweisungsabschnitt "Beitrag auf Lebenszeit" an.

Für Vereinigungen von Eisenbahnfreunden als korporative Mitglieder wurde ein ermäßigter Mindestbeitrag von monatlich 5,-- DM eingeführt. Bedauerlicherweise zogen sich die Beratungen über den Satzungs-Entwurf sehr in die Länge, so daß die wichtigeren Punkte der Tagesordnung deshalb in ziemlicher Kürze behandelt werden mußten.

Der bisherige 3. Vorsitzende und Mitbegründer des Vereins, Herr Albert Schäfer, hatte sein Amt zum 15. April 1967 zur Verfügung gestellt, da er durch sein Studium voll in Anspruch genommen ist und sich infolgedessen nicht mehr aktiv an der Vereinsführung beteiligen kann. Die Mitgliederversammlung wählte zum 3. Vorsitzenden Herrn Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Hentzschel, 497 Bad Oeynhausen, Dr.-Braun-Straße 6. Zum Schatzmeister, dessen Amt bisher der 1. Vorsitzende zusätzlich innehatte, wurde Herr Erhard Franks, 2 Hamburg 70, Schumburstraße 14 gewählt.

Sofern Sie vor dem 15. April 1967 eingetroffen sind und noch keine neue Satzung erhalten haben, bitten Sie sich zu entschuldigen.

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

DKV-Kurier Nr. 9

Seite 4

Anerkennung der Förderungswürdigkeit des DKV

Die Anerkennung der Förderungswürdigkeit durch das zuständige Finanzamt ist immer noch nicht abgeschlossen. Schwierigkeiten haben sich dadurch ergeben, daß unser Betrieb von dem der üblichen Museen abweicht.

Ausbau unseres Betriebsbahnhofes Bruchhausen-Vilsen

Die VGH haben uns einen in Hoya stehenden Wellblech-Triebwegenschuppen aus der Schmalspurzeit, der nicht mehr benötigt wird, angeboten. Wir wollen diesen Schuppen abbauen und in Bruchhausen-Vilsen wieder aufstellen. Er würde Platz zum Unterstellen für zwei Dampflok- und den Wiesener Schienenbus bieten. Einen entsprechenden Bauantrag haben wir bereits gestellt.

Um das Gelände für den Aufbau des Schuppens vorzubereiten, wollen wir uns am

21. Oktober und am

18. November

wieder zu freiwilliger Selbsthilfe in Bruchhausen-Vilsen treffen. Wir bitten um reger Beteiligung.

Für die Instandhaltung unserer Fahrzeuge und die übrigen erforderlichen Arbeiten fehlen uns in Bruchhausen-Vilsen noch etliche Werkzeuge, und zwar schwere Hämmer, Schraubenschlüssel aller Maulweiten bis über 50 mm, Kneifzangen, Schraubstock, kräftige Rohrzange, Feilen und Sägen. Für entsprechende Spenden - auch gebrauchter Werkzeuge - wären wir sehr dankbar.

Informationsschrift über unsere Eisenbahn

Zur Information über unsere Eisenbahn haben wir eine 20seitige Druckschrift mit dem Titel "Die Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen" herausgegeben. Die Schrift, die 13 Abbildungen enthält, kann gegen Überweisung von 1,-- DM + 0,50 Pf Versandkosten auf eines unserer Konten bezogen werden.

Gründung der "Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte".

Am 22. April dieses Jahres wurde in Karlsruhe die "Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte" (DGEG) gegründet. Die DGEG, die ihren Sitz in Karlsruhe hat, hat sich die folgenden Ziele gesetzt:

1. Herausgabe von Veröffentlichungen auf dem Gebiet der Eisenbahngeschichte,
2. Veranstaltung von Studienfahrten,
3. Veranstaltung von Vorträgen, Führungen und Ausstellungen,
4. Schaffung eigener Sammlungen,
5. betriebsfähige Erhaltung eisenbahngeschichtlich besonders wertvoller Fahrzeuge,
6. die fördernde Zusammenarbeit mit anderen Vereinigungen und Institutionen, deren Ziele mit einem der oben genannten übereinstimmen.

In Punkt 5 überschneiden sich die Ziele der DGEG mit den unseren. Die

DKV-Kurier Nr. 9

Seite 5

DGEG wird deshalb nördlich der Mainlinie auf diesem Gebiet nicht tätig werden. Auch wird die DGEG den Betrieb der von ihr geplanten Museums-Eisenbahnen nicht in eigene Hände nehmen, wie wir es getan haben, sondern lediglich die Durchführung von Fahrten mit historischen Fahrzeugen mit einer Eisenbahngesellschaft vereinbaren. Die DGEG will deshalb auch keine historischen Wagen erwerben, sondern lediglich historisch besonders wertvolle Triebfahrzeuge. Als erstes Fahrzeug konnte die DGEG kürzlich die 1888 von Krauss gebaute Lok Nr. 74 der stillgelegten Nebenbahn Zell - Todtnau erwerben.

Der Präsident der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Herr Dr. Joachim Hotz, hat uns auf unsere Einladung hin am letzten Betriebsstag unserer Eisenbahn in diesem Jahre, dem 26. August, in Bruchhausen-Vilsen besucht. Dabei brachte er seine Anerkennung über das bisher von uns Geleistete zum Ausdruck und informierte uns über die Pläne der DGEG. Um von vornherein zu vermeiden, daß sich die DGEG und der DKV künftig gegenseitig in Konkurrenz liegen, sind wir mit Herrn Dr. Hotz übereingekommen, auf dem Gebiete der Erhaltung historischer Eisenbahn-Fahrzeuge und der Einrichtung weiterer Museums-Eisenbahnen eng zusammenzuarbeiten.

Wir wünschen der DGEG vollen Erfolg bei ihren Bemühungen und sind fest davon überzeugt, daß sich die Zusammenarbeit DGEG - DKV für alle Beteiligten förderlich auswirken wird.

Einrichtung einer Museums-Eisenbahn in Süddeutschland

Die Zahl unserer süddeutschen Mitglieder reicht noch nicht aus, um neben Bruchhausen-Vilsen einen weiteren Museums-Eisenbahn-Betrieb finanzieren zu können. Um trotzdem möglichst bald zu einer Museums-Eisenbahn in süddeutschen Raum zu kommen, werden wir in dieser Angelegenheit in besonderer mit der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte zusammenarbeiten.

Die vor 48 Jahren erschienene neunte Ausgabe des „DKV-Kuriers“ ließ die Vereinsmitglieder an den wesentlichen Neuerungen und Veränderungen teilhaben, um für die Mitgliedschaft und das Mitgestalten in Bruchhausen-Vilsen zu werben - von den Themen her eher ein „Vorstands-Telegramm“. Am 18. 1. 1968 erschien die zehnte Ausgabe.

Mit „Nr 11“ wurde im März 1968 die nun „DEV-Kurier“ heißende Mitglieder-Information eine im Offsetdruck hergestellte und illustrierte Zeitschrift, anfangs zwar mit nur 12 Seiten Umfang aber schon damals als Museums-Periodikum angelegt.

Termine 2016

20. – 27. 2. Frühjahrs-Meeting

26. 3. – 2. 4. Oster-Meeting

Jeweils am letzten Sonnabend im Monat treffen sich ab 8 Uhr die Werkstatt und die Gleisbaurotte und sind Werkstatt-Neueinsteiger besonders willkommen.

Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 1. 10. 2015

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Die Sommermonate haben die Aktivitäten in der Werkstatt auf ein Mindestmaß reduziert, denn alle verfügbaren Kräfte wurden im Fahrdienst benötigt. Trotzdem wurden im Berichtszeitraum zahlreiche Arbeiten zum Erhalt und Fortbestand unserer Eisenbahn durchgeführt, die summarisch vorgestellt seien.

Dampflokomotive HERMANN

Die Hauptuntersuchung macht weiterhin gute Fortschritte, es wird intensiv an der Lok gearbeitet. Einige Rohrleitungen und Armaturen wurden montiert, müssen aber vor der Endmontage und zur farblichen Behandlung teilweise nochmals demontiert werden. Der untere Teil der Führerhausrückwand wurde auf der Innenseite grundlegend aufgearbeitet und hat seinen angestammten Platz wieder eingenommen. Die Außenseite der Führerhausrückwand wird mit der Neulackierung der Lok einen neuen Anstrich erhalten. Auf der Rauchkammer wurden zwei Nietreihen eingezogen und der Schornstein samt Läutewerk montiert. Bei der Montage der Abdampfleitungen von den Zylindern zum Schornstein ist leider das „Hosenrohr“ bzw. das Blasrohr beschädigt worden, so dass es erneuert werden muss. Gegenwärtig wird die Kesselverkleidung neu angefertigt und montiert. Dies ist eine sehr mühselige Arbeit, denn jedes Blechteil und jedes Teil der Unterkonstruktion muss häufig angepasst werden, bevor alles perfekt sitzt. Abschließend sei auf unsere Spen-

denaktion für Lok HERMANN hingewiesen, denn es sind noch erhebliche Aufwendungen und viele Arbeitsstunden nötig!

Dampflokomotive FRANZBURG

Die Lok war an einigen Betriebstagen zur vollsten Zufriedenheit von Personal und Fahrgästen im Einsatz. Die meisten Kilometer dürfte sie aber auf einem Tieflader verzurrt auf der Autobahn zurückgelegt haben. Aufgrund ihrer kompakten Abmessungen und geringen Gewichts ist sie besonders geeignet, extern für unser Museum und den Luftkurort Bruchhausen-Vilsen zu werben. So war FRANZBURG in Bremen, Oldenburg, Hamburg und Altenbeken zu sehen und zum Redaktionsschluss auf der Selfkantbahn sowie auf der Märkischen Museumsbahn im Einsatz.

Mallet-Dampflokomotive 7^s

Im kleinen Umfang gehen auch die Arbeiten zur Hauptuntersuchung an der Mallet-Lok weiter. Die Radsätze befinden sich weiterhin in einem Fachbetrieb zur Bearbeitung. Vor kurzem wurden die weitgehend fertiggestellten Hochdruck-Dampfzylinder am hinteren Rahmenteil provisorisch montiert. Für die endgültige Befestigung der Zylinder müssen die diversen Schraubenbohrungen aufgerieben werden für den Einbau der noch zu beschaffenden Passschrauben. Nun können wir die Achsstichmaße der hinteren Radsätze festlegen.

Triebwagen T 44

Aus personellen Gründen wird die Hauptuntersuchung derzeit nur sehr langsam weitergeführt.

Personenwagen 2

Rechtzeitig für die Tage des Eisenbahnfreundes zu Anfang August waren die ausgebauten und in einem Fachbetrieb neu profilierten Radsätze wieder eingebaut und die Flachstellen der Nikolausfahrten 2014 beseitigt.

Personenwagen 16

Die hölzerne Unterkonstruktion der einen Hälfte der Stirnwand am Asendorfer Wagenende ist fertiggestellt, und die zweite Hälfte hat sichtbare Fortschritte gemacht.

Personenwagen 22

Aufgrund von personellen Engpässen ruhen die Arbeiten zur Hauptuntersuchung vorübergehend.

Gepäckwagen 51

Aufgrund von personellen Engpässen sind die Arbeiten kaum voran geschritten

Diesellokomotive V 241

An unserer Köf III haben VGH-Mitarbeiter die Hauptuntersuchung abgeschlossen, so dass die Lok langfristig an die VGH vermietet werden konnte und als Betriebsreserve in Hoya dient. Aus Zeitgründen trägt die Lok noch ihren blau/gelben Anstrich der Mittelweserbahn, mittelfristig ist aber eine neue Lackierung vorgesehen.

Oben: Lok FRANZBURG bei der Selfkantbahn und in Hüninghausen, 27. 9., 3. 10. 2015, Fotos: Ulrich Clees, Ludger Kenning

2. Reihe links: Frisch geborgen aus Vaters Keller eine Bohrererlängerung, Ralf Hormann, 12. 9. 2015

2. Reihe rechts: Frauke Lehmann, Frank Bechmann und Mechthild Schröder, 1. 8. 2015

3. Reihe: Eine Eisenbahn ohne Papier und Schreibkram ist schlicht unvorstellbar. li: Alexander Angerhausen, Frank Muth, vorne Manfred Nordloh, Mitte Dieter Mattick in der Fka Asendorf, Andreas Schad 31. 7., 2. 8. und 12. 9. 2015

Unten: Alexander Angerhausen als Bremser, Mirko Fischer als Führer des T 42 und Hartmut Klein als Bahnsteigaufsicht in Asendorf sowie das vorsichtige Verladen einer Arzneimittelkiste als Expressgut nach Asendorf durch Bahnhofsvorsteher Wolf-Jobst Siedler unterstützt durch Sohn Tobias mit dem Frachtzettel in Vilsen Ort, 31. 7., 2. 8. und 12. 9. 2015

8 Fotos: Regine Meier



Als letzter Planzug P 208 kehrten FRANZBURG, Wg 31 und 11 sowie T 42 nach Bru-Vi zurück. Ein weiter Blick über die Vilsener Wiesen auf die stilreine Franzburger Garnitur zum Abschluss eines wunderschönen Wochenendes. 2. 8. 2015, Foto: Regine Meier





Die Dampflokomotiven (v.l.n.r.) SPREWALD, FRANZBURG, HOYA und PLETTENBERG können sich dank der Drehscheibe nun abends mit der Rauchkammer voraus sonnen. Bruchhausen-Vilsen, 1. 8. 2015, Foto: Regine Meier

Ein gemischter Zug, gebildet ausschließlich aus Fahrzeugen der Klb. HSA wartet an der Ladestraße im Bahnhof Heiligenberg auf die Kreuzung mit dem Gegenzug. Am späten Sonntag-Nachmittag ist die Stimmung bei Heizer Manuel Koch, Zugführerin Frauke Lehmann, Schaffner Mario Bredenkamp und Lokführer Robert Angerhausen bestens, so wie das Wetter; 2. 8. 2015, Foto: Regine Meier



Mein DEV- Schatz



WEINERT MODELLBAU

info@weinert-modellbau.de

28844 Weyhe-Dreye • Mittelwendung 7 • www.weinert-modellbau.de • www.mein-gleis.de

Bücherladen des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. im Güterschuppen des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen

An den Fahrtagen der Museums-Eisenbahn bieten wir im Bücherladen eine Riesenauswahl an Eisenbahn-Literatur (auch Antiquariat), ausgewählte Modellbahnartikel (speziell Schmalspur- und Kleinbahnen) und Eisenbahn-Souvenirs und Postkarten an.

Auszug aus unserem aktuellen Angebot :

Kellner-Verlag: Kleinbahndampf in Bruchhausen-Vilsen	14,90 €
Railway Media Group: Der Südast der Waldvierteler Schmalspurbahn	37,00 €
Transpress Verlag: Deutsche Schmalspurbahnen	29,80 €
Modell Lok Hoya, H0m, Weinert-Bausatz	335,00 €
Modell Lok FRANZBURG von LGB	529,95 €
H0e-Modelle von Mintrans (www.minitrans.eu), Brigadelok grün	129,50 €

Auch Versand möglich, Anfragen und Bestellung an: buecherladen@museumseisenbahn.de

Mit einem Kauf im Bücherladen tragen sie zum Erhalt unseres Kleinbahn-Museums bei.

- ♥ BESCHRIFTUNGEN
ALLER ART
- ★ GRAFIK/DESIGN
- ✿ WERBEKONZEPTE
- ♠ DRUCK ♠ SCHILDER
- ◆ MESSESTÄNDE

www.PRINTHAUSsyke.de

Insenzierungen sind seit Jahrzehnte im Kleinbahn-Museum gang und gäbe. Die VGH-Strecke gehört aber nicht zum Museum, und so ist das Arrangement aus historischen Eisenbahn- und Straßenfahrzeugen vor schöner Kulisse auch nicht mehr als eine Freude für die fotografierenden Eisenbahnfreunde. Inhalte aus der Kleinbahngeschichte werden auf diese Weise nicht vermittelt. Triebwagen T 1 rangiert mit Gw 6 in der Ortsdurchfahrt Uenzen, hinten wartet V 36 005. 1. 8. 2015, Foto: Regine Meier

