



Aleena-Kristin Kruhl
Wolf-Jobst Siedler



für DME 4/2020

Vorwort

Beim Schreiben dieser Zeilen liegt die Sommersaison fast hinter uns. Wie schon früher geschrieben, unterschied sich nicht nur das Museums-Eisenbahn-Jahr, sondern auch die Sommersaison deutlich von den vorherigen Jahren. Wir vermuten, dass die meisten von Ihnen die Begriffe „Corona“, „Pandemie“ etc. schon mehr als ausreichend häufig gehört und gelesen haben werden. Dass sie in diesem Vorstandstelegramm leider ebenfalls öfter vorkommen werden, liegt schlicht und einfach daran, dass sie auch die DEV-Vorstandsarbeit seit Monaten dominieren.

Nach der jüngsten Prognose sind die Fahrgeldeinnahmen in den zurückliegenden Monaten um rund 60% zurückgegangen. Allerdings muss man sagen, dass sich die Entscheidung zur Aufnahme des Fahrbetriebs unter wirtschaftlichen Aspekten als richtig erwiesen hat. Denn nach schwachen ersten Wochen konnte in den letzten Wochen einigermaßen verlässlich ein Überschuss über die reinen Bahnbetriebskosten hinaus erwirtschaftet werden. Durchschnittlich bewegte sich dieser pro Wochenende im kleinen dreistelligen Bereich. Das ist unter den aktuellen Zeitumständen erfreulich, glättet aber die Sorgenfalten auf der Stirn des Schatzmeisters nur bedingt. Wie schon in DME 2/20 beschrieben, haben uns auch weiterhin zahlreiche Rechnungen für Aufträge aus der Zeit lange vor der Corona-Pandemie erreicht und die monatlichen Fixkosten laufen weiter. Neue Projekte werden derzeit nicht begonnen, alle Kräfte werden auf die Erhaltung der Substanz konzentriert.

Glücklicherweise haben etliche Gönner und Förderer, innerhalb und außerhalb des DEV, dem Verein und damit der Museums-Eisenbahn mit Spenden und zinslosen Darlehen großzügig geholfen. Diese Unterstützung verdient allerhöchste Anerkennung und wir bedanken uns im Namen der Museums-Eisenbahn!

Unglücklicherweise macht der jüngste Anstieg der Infektionszahlen es der Museums-Eisenbahn nun erneut ein bisschen schwerer: Ursprünglich hatten wir gehofft, zumindest mit den Nikolausfahrten den Besucherrückgang (und damit natürlich auch den korrespondierenden Fahrgeldeinnahmerückgang) aufzuhalten, ja vielleicht sogar die Besucherzahlen wieder etwas verbessern zu können. So, wie es jetzt aussieht, könnte das durchaus schwierig werden.

Die Durststrecke ist in diesem Jahr besonders drückend, weil voraussichtlich im ersten Quartal 2021 größere Zahlungen in der Dimension von mehr als 50.000 € für den Wagen 7 anstehen (mehr zum Stand dieses herausragenden Restaurierungsprojekts finden Sie im Werkstatt-Telegramm) und natürlich die laufenden Kosten weiterhin anfallen. Deshalb müssen wir an dieser Stelle leider erneut an Sie, liebe Leserinnen und Leser, und an Ihre Großzügigkeit appellieren: Bitte prüfen Sie, ob Sie der Museums-Eisenbahn über die Durststrecke der Winterpause mit einer Spende helfen können!

1) Organisation

Winter-Meeting:

Vom 20. – 27. Februar 2021 findet das jährliche Winter-Meeting statt. Werkstattleitung und Vorstand hoffen auf eine günstige Gesundheitslage und rege Beteiligung. Aus reiner Vorsicht müssen wir davon ausgehen, dass auch auf diese Veranstaltung die Corona-Pandemie Einfluss nehmen wird. Vorsichtshalber richten wir uns wie schon in diesem Jahr auf reduzierte Übernachtungsmöglichkeiten im Sozialgebäude (Gemeinschaftsunterkunft!) ein. Bitte geben Sie deshalb bei der Anmeldung unbedingt im Sozialgebäude gewünschte Übernachtungsmöglichkeiten mit an. Bitte bei Interesse eine kurze Info an den Werkstattleiter Uwe Franz: uwe.franz@museumseisenbahn.de

2) Projekte und Marketing

Marketing:

Pandemiebedingt sind viele Präsenzmarketingveranstaltungen leider abgesagt worden. Wir versuchen dies, so gut es geht, durch medien- und internetbasierte Informationen zu ersetzen. Die Unterstützung der großen regionalen Tageszeitungen (Kreiszeitungs-Gruppe und Weser-Kurier-Gruppe) dabei ist sehr erfreulich.

Gleisbaustellen:

In der zweiten Saisonhälfte blieb auch die Rotte nicht untätig und hat – immer unter den Corona-Restriktionen – viel geschafft: So wurden im August die noch fehlenden Pflasterrahmen für drei kleine Bahnübergänge in Asendorf eingebaut und der Kunststoffschwellschwellenvorrat in Bruchhausen-Vilsen zu Sätzen sortiert. Im September wurde die Bahnsteigkante in Arbste weiter gebaut, die Kunststoffschwelle fertig sortiert und Schwellensätze für die Weichenerneuerungen im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen vorbereitet. Im Oktober schließlich fand im Rahmen einer ganzen Bauwoche die Erneuerung eines kompletten Weichenschwellensatzes (Weiche 12) und von über 60 Schwellen im Gleisbereich vor der Tankstelle statt. Alle Schwellenerneuerungen wurden mit Kunststoffschwellen und (dankenswerterweise von einem Mitglied gespendetem) Kiessplitt ausgeführt, so dass sowohl langlebige Arbeitsergebnisse erreicht als auch das kleinbahntypische Erscheinungsbild bewahrt werden.

Dies war eine besonders herausragende Leistung aller Rottenarbeiter, hat aber auch manchen an die Grenze der Erschöpfung geführt. Als besonders hilfreich hat sich auch hier wieder die maschinelle Unterstützung durch die (maßgeblich durch den Flecken Bruchhausen-Vilsen finanzierte) Stopfmaschine und einen (unermüdlich durch Ralf Hormann bedienten) Leihradlader erwiesen. Die Museums-Eisenbahn dankt allen Rottenarbeitern! Es würde den Rahmen dieses Telegramms sprengen, die Arbeiten im Detail zu beschreiben. Als zusätzlich Informationsquelle seien allen Lesern die Bild-

berichte aus dem Kleinbahnforum (<https://forum.kleinbahn-museum.de/>) empfohlen.

In den kommenden Monaten soll der Bahnsteig in Arbste fertiggestellt werden. Außerdem ist eine Bauwoche (20. – 27. März.2021) zum Schwellentausch an der Weiche 15 und am Gleis 18 vor der Fahrzeughalle geplant. Erneut hier sollen wieder Kunststoffschwelen und Kiessplitt zum Einbau kommen. Auch wenn dieses Jahr im Gleisbau als Erfolg angesehen werden kann, so gibt es doch zukünftig weiteren Unterstützungsbedarf: Wir wünschen uns dringend eine(n) weitere(n) Unterstützer(in) mit Oberbau-/Tiefbaukenntnissen, die/der sich zukünftig bei der Ausführungsplanung, Durchführung und Abrechnung bezuschusster Projekte mit einbringen möchte.

Zeitnah (eventuell im Sommer 2021) steht eine umfangreiche Hauptuntersuchung unseres Rottenwagens 145 (ehemals Privatwagen bei der Kreis Altenaer Eisenbahn) an. Außerdem muss unser Gleisbaumaschinenbestand in Teilen weiter instandgesetzt/erneuert werden (z. B. Motorentechnik), damit die Geräte bei den Arbeitseinsätzen zuverlässig zur Verfügung stehen. Über Unterstützungangebote freut sich im Namen der Museums-Eisenbahn Jens Böcker (jens.boecker@museumseisenbahn.de). Die Gleisbaurotte und der Vorstand danken allen helfenden Händen.

Bibliothek/Archiv:

Die Schenkung der Bibliothek des (leider ehemaligen) Instituts für Schienenfahrzeugtechnik (Hannover) ist eine herausragende Aufwertung unserer musealen Aktivitäten und führte bereits zu Anfragen aus dem gesamten Bundesgebiet. Leider ist der Platz in den vorhandenen Räumlichkeiten der Bibliothek bereits nach dem Auspacken von rund 25 % der Bestände nun erschöpft. Wir suchen derzeit nach zusätzlicher Räumlichkeit im Bereich der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen. Erste Angebote liegen bereits vor und werden auf ihre finanzielle Realisierbarkeit geprüft. Wenn Sie dabei und/oder bei der Raumherrichtung helfen können, nehmen Sie bitte Kontakt auf zu Christian Schröder (bibliothek@kleinbahn-museum.de).

FSJ Denkmalpflege:

Seit dem 1. September absolviert Lars Böcker wochentags sein Freiwilliges Soziales Jahr in der Denkmalpflege in der Restaurierungswerkstatt der Museums-Eisenbahn. Der Wechsel von der Schüler- zur Arbeitnehmerperspektive ist gewiss nicht einfach, doch wir hoffen auf ein gutes Gelingen und gemeinsame Erfolge. Ebenfalls in der Fahrzeugwerkstatt tätig ist seit Oktober Belana Wetjen als Praktikantin. Auch sie heißen wir willkommen. Aktueller Arbeitsschwerpunkt sind Restaurierungs- und Konservierungsarbeiten an Güterwagen, weil eben diese ein wichtiges Merkmal der Museums-Eisenbahn sind.

3) Fahrbetrieb / Veranstaltungen

Mittlerweile wurde ein (zunächst noch bewusst einfaches) Veranstaltungs-Controlling etabliert. Ziel ist es, für die Vorführungs- und Aktionstage einen groben Erfolgsmesser in Form der Einnahmen und Kosten zu bekommen. Auch wenn es noch viel zu früh ist für langfristige Erkenntnisse, so ist doch eine erste erfreuliche Schlussfolgerung die oben bereits geschilderte Wirtschaftlichkeit des diesjährigen Sommerfahrbetriebs.

Doch wo Licht ist, ist meist auch Schatten nicht weit: Diese Sommersaison war ein enormer Kraftakt und hat die im Betriebsdienst tätigen Personale auf das Äußerste strapaziert, da die Arbeit auf deutlich weniger Personen verteilt werden konnte. Ihrer Ausdauer und Zähigkeit gebührt besonderer Dank!

Insbesondere im Zugbegleitdienst haben oft dieselben Personale über Monate hinweg an nahezu jedem Wochenende Dienst getan. Es steht zu befürchten, dass es zu verringerter Mitarbeit aufgrund Motivationsverlustes kommt.

Aktionstage:

Historisches Wochenende:

Am 5. und 6. September wurde das Historische Wochenende be- gangen. Da in diesem Jahr die Kleinbahnstrecke von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf 120 Jahre alt wurde, ergab sich das Veranstaltungsmotto beinahe wie von selbst. Wie bei Kleinbahnen vor 120 Jahren üblich, war der Güterverkehr sehr präsent. Es verkehrten gemischte Züge (später als „GmP“ bekannt), die durch zusätzliche Güterzüge ergänzt wurden. Dass immerhin 15 Güterwagen eingesetzt werden konnten, ist gerade unter Corona-Bedingungen eine herausragende Vorbereitungsleistung der Museums-Eisenbahn-Werkstatt. Das betriebliche Bild der frühen Kleinbahnzeit wurde durch zahlreiche Rangiermanöver auf den Stationen anschaulich dargestellt. Das Gesamterscheinungsbild der Landkleinbahn wurde durch zahlreiche kostümierte Darsteller trotz aller Belastungen höchst anschaulich: Von den Landfrauen über den Gendarm bis zu den Honoratioren der Gesellschaft war das gesamte Spektrum der Gesellschaft vertreten. Der „Courier“ stellte das Programm in Stil einer historischen Tageszeitung vor und wurde gegen Spende abgegeben.

Auch zahlreiche Fotografen hatten den Weg zur Museums-Eisenbahn gefunden. Bedauerlich war, dass nur relativ wenige das Angebot des Fotopakets mit Hintergrundinformationen (als Co-Finanzierung einnahmefreier Güterzüge) genutzt haben. Erfreulich war dagegen die Spendenbereitschaft der Besucher. Als Abendveranstaltung wurde der 16. Kleinbahnvortrag angeboten. Leider musste der zunächst avisierte Vortrag über die Butjadinger Bahn gesundheitsbedingt verschoben werden. Der Ersatzvortrag über die Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf mit zahlreichen bisher unveröffentlichten Materialien war aber, trotz der streng eingehaltenen Abstandsregeln, ein voller Erfolg.

Leider gab es in diesem Jahr praktisch keine Mitwirkung externer Partnerorganisationen. Das bedauern wir natürlich, führen es aber auf die allgemeine Verunsicherung durch die dynamische Entwicklung der Infektionslage zurück. Erfreuliche Ausnahme war die Interessengemeinschaft Deutsche Bundespost, die zum ersten – aber hoffentlich nicht letzten – Mal seit vielen Jahren ein mit Postschaffnern besetztes Postabteil samt Sendungsentgegennahme und Sonderstempel vorführten.

„Saisonabschluss“:

Der „Türöffnertag mit der Maus“ und damit der inoffizielle Kindertag wurde vom WDR aufgrund der Infektionsvorsorge abgesagt. Stattdessen wurde im Rahmen eines kleineren Aktionswochenendes ein gemischter Zug und seit langer Zeit wieder der stilreine Zug der Kreis Altenaer Eisenbahn eingesetzt. Durch zusätzliche Rangier- und Verladevorführungen wurde das Programm ergänzt, um im Rahmen der Möglichkeiten Anschauliches für die Besucher zu bieten. Die Überschrift dieses Abschnitts steht übrigens deshalb in Anführungszeichen, weil sich der Vorstand kurzfristig noch entschlossen hat, die Sommersaison noch bis zum Ende der Herbstferien zu verlängern.

Sammlungsführungen:

Trotz der Auflagen konnten wir die regelmäßigen Sammlungsführungen regelkonform durchführen. Erstaunlicher- aber auch erfreulicherweise wollten sich zu jedem angekündigtem Führungstermin zwischen zwei und zehn Personen über die Hintergründe der

Museums-Eisenbahn informieren. Auch hier gilt der Dank allen Sammlungsführern, denn eine bis zu zweistündige Führung trotz einer Maske lebendig und interessant zu gestalten, ist eine enorme Herausforderung.

Nikolausfahrten:

Angesichts der Einnahmeentwicklung der Sommersaison wurden die Nikolausfahrten 2020 zum finanziellen Hoffnungsträger. Nach der Reduzierung des öffentlichen Lebens im November hoffen wir auf eine günstige Entwicklung der Infektionslage und bereiten weiterhin eine Durchführung von Fahrten zumindest vom 2. bis zum 4. Advent mit unserem Infektionsschutzkonzept vor. Gerade deshalb wird es vieler helfender Hände bedürfen. Bitte prüfen Sie Ihre Unterstützungsmöglichkeiten. Voranmeldungen sind bereits jetzt unter dienstplan.nikolausfahrten@museumseisenbahn.de möglich. Bitte geben Sie auch hierfür bei der Anmeldung unbedingt im Sozialgebäude gewünschte Übernachtungsmöglichkeiten mit an.

4) Jahreshauptversammlung 2020

Angesichts der Pandemieentwicklung hat der Vorstand entschieden, von der Durchführung einer „Not-Hauptversammlung“ im November abzusehen. In der Entscheidungsfindung der vergangenen Wochen wurde das Risiko immer deutlicher, dass eine solche Versammlung erneut in letzter Minute abgesagt werden müsste, weil

Infektionslage und/oder Hygieneauflagen sich zu kaum überwindbaren Hindernissen entwickeln könnten. Vor diesem Grund muss aus Sicht des Vorstands der Gesundheitsschutz der Mitglieder Vorrang vor allem anderen haben. Wir werden in den kommenden Wochen den geprüften Jahresabschluss und den Tätigkeitsbericht des Vorstands an die Mitglieder per Post versenden. Auf der Jahreshauptversammlung 2021 soll dann die Entlastung des Vorstands jeweils für das Jahr 2019 und das Jahr 2020 getrennt durchgeführt werden.

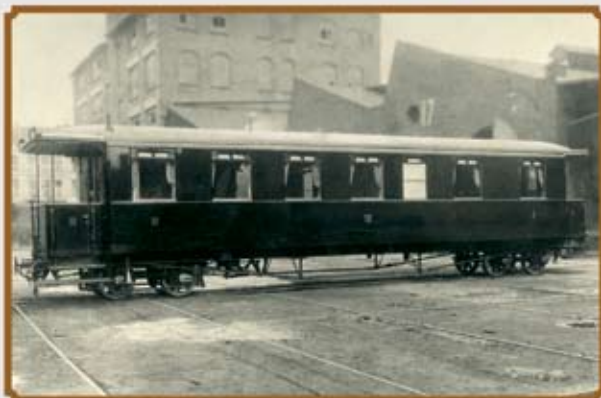
Eine kleine zusätzliche Unterstützungsmöglichkeit bietet sich noch für die Nutzer des Versanddienstleisters Amazon: Bei Bestellungen über die URL <https://smile.amazon.de> kann (bei gleichen Zugangsdaten, funktioniert auch über die Mobiltelefon-App) „Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.“ als begünstigte Organisation eingetragen werden. Bei identischen Verkaufspreisen lässt das Unternehmen dem DEV 0,5% des Einkaufswerts zukommen.

Die Zeiten sind herausfordernd. Passen Sie auf sich auf und vor allem: Bleiben Sie gesund!

Frohe Weihnachten und alles Gute für 2021.

Der Vorstand im November 2020

Wagen 7



**So schick wie 1909 soll er wieder aussehen.
So authentisch wie 1909 wird er wieder aussehen!
Als Büffetwagen wird er seine Gäste verwöhnen.
In fast jedem Museumbahn-Planzug wird er mitlaufen.
Viel ist schon geschafft – Vieles muss noch...**

**Bis es soweit ist, braucht es... genau, SIE!
Genauer gesagt: Ihre **Spende**. Jeder Euro hilft!
Gerade in Corona-Zeiten mehr denn je...
Und zwar an **DE62 2915 1700 1550 0085 59**.
Kennwort „**DEV 7**“. Vielen Dank!**

Café



Café



Uwe Franz Werkstatt- Telegramm

Im Berichtszeitraum war natürlich die Corona-Pandemie das große Thema, dass bei allen Überlegungen irgendwie berücksichtigt werden musste. Ob nun im privaten Bereich oder, wie in unserem Fall, dem Betrieb und der Unterhaltung unserer Eisenbahn. Ob man es nun wollte oder nicht, in irgendeiner Form war und ist man plötzlich mit Herausforderungen konfrontiert, über die man vor einem Jahr nicht mal im Traum nachgedacht hätte.

Wie bereits berichtet wurde, mussten wir unsere aktiven Mitglieder auf dem bisherigen Höhepunkt der Corona-Pandemie von März bis Ende Mai dieses Jahres von der Werkstatt und dem Vereinsgelände fernhalten, um den gesetzlichen Forderungen zu entsprechen und eine mögliche Ausbreitung des Virus zu unterbinden. Eine richtige Entscheidung, wie wir heute wissen, denn bis zum Redaktionsschluss dieser DME-Ausgabe hat es keinen bekannten Corona-Fall unter den Aktiven gegeben. Die seinerzeit eingegangenen Verpflichtungen bezüglich der Belegung des Sozialgebäudes, den Abstandsregeln, Hygienevorschriften usw. werden auch heute noch gewissenhaft eingehalten, um eine mögliche „Lockdown-Situation“, wie im Frühjahr dieses Jahres, möglichst zu verhindern. Auch wenn das dazu geführt hat, dass nicht allen Wünschen der Aktiven nach einer Übernachtungsmöglichkeit im Sozialgebäude entsprochen werden konnte und teilweise eine Priorisierung der Tätigkeiten vorgenommen werden musste. Eine ganz unglückliche Situation für uns, wo wir doch eigentlich auf jede helfende Hand angewiesen sind.

Das zweite große Thema, das ganz besonders zu Corona-Zeiten ein wichtiges Thema ist, sind die Vereinsfinanzen. Der verspätete Saisonstart erst Ende Mai, die aufgrund der Abstandsregeln nur mäßig gefüllten Züge und der fast völlige Ausfall der finanziell interessanten Sonderveranstaltungen haben ein großes Loch in die Vereinskasse gerissen. Um diese Situation zu entschärfen, kann die jetzt bis zum 25. Oktober 2020 verlängerte Sommerfahrtsaison vermutlich auch nur einen geringen Beitrag leisten. Unsere Hoffnungen ruhen daher jetzt auf den noch bevorstehenden Nikolausfahrten, um finanziell einigermaßen durch den Winter zu kommen. In den zurückliegenden Monaten war natürlich auch schon ein strenger Sparkurs gefahren worden und nur die größeren Projekte im Fahrzeugbereich, die mit einem entsprechenden Spendenaufkommen versehen waren, konnten weiter verfolgt werden. Ansonsten rückte die laufende Unterhaltung der bereits in Betrieb befindlichen Fahrzeuge wieder in den Vordergrund, wo in der Regel nur ein geringer Materialeinsatz und somit geringere Kosten zu erwarten waren. Neue Projekte wurden bis auf weiteres ganz „auf Eis gelegt“. Im Zuge dieser Unterhaltungsarbeiten erhielten mehrere unserer schmal- und normalspurigen Güterwagen, die bisher eher stiefmütterlich behandelt wurden, einen neuen Anstrich mit Beschriftung und sind jetzt erst mal wieder für die nächsten Jahre besser gegen Witterungseinflüsse geschützt.

Mallet-Dampflokomotive 7^s

Wie bereits berichtet wurde, wird seit der Lockerung der Corona-Maßnahmen auch in unserer eigenen Werkstatt wieder an der Mallet-Lokomotive gearbeitet. Dank ihrer Spendenbereitschaft sind wir auch in der Lage, die Restaurierungsarbeiten an einigen Bauteilen der Mallet-Lokomotive 7^s bei den Eisenbahn-Werkstätten Krefeld

(EWK) weiterzuführen. Dank einer großzügigen Einzelspende konnte zwischenzeitlich ein Meilenstein bei der Restaurierung der Lok erfolgreich abgeschlossen werden: Die Bearbeitung der beiden Fahrwerksteile auf einem Bohr- und Fräszentrum! Für die Bearbeitung der beiden Rahmenteile war ein Transport per Tieflader zur Firma BAF in Leubsdorf in Sachsen erforderlich..

Innerhalb einer Woche wurden dort bei Arbeiten im Schichtbetrieb alle erforderlichen Dreh-, Bohr- und Fräsarbeiten an den Bauteilen erfolgreich abgeschlossen. Um einen möglichst reibungslosen Ablauf der Arbeiten zu gewährleisten, waren zwei fachlich versierte DEV-Aktive in dieser Zeit ständig vor Ort und konnten somit den Fachleuten an den Maschinen mit Rat und Tat zur Seite stehen. Dies hat sich letztendlich auch wieder kostensparend ausgewirkt, da alle offenen Fragen direkt vor Ort geklärt werden konnten und ohne große Wartezeiten durchgearbeitet werden konnte. Gegenwärtig werden die nachgefertigten Achsgabelstege erstmalig an den Rahmenteilern montiert, und die auf dem Bohr- und Fräszentrum bearbeiteten Achslagerführungen, die exakt parallel gefräst wurden, müssen jetzt noch einmal demontiert werden, damit sie in unserer Werkstatt noch endbearbeitet werden können.

Damit die Restaurierung auch in Corona-Zeiten weiterlaufen kann, möchte ich Sie gerne wieder auf die weiterhin laufende Spendenaktion zu Gunsten der DEV-Mallet-Lok 7^s hinweisen und die Möglichkeit, dieses Projekt auch weiterhin finanziell zu unterstützen!

Dampflokomotive PLETTENBERG

Die Dampflokomotive PLETTENBERG befindet seit Ende Dezember 2019 in unserer Werkstatt in Hauptuntersuchung. Ein großer Teil der Kesselarmaturen ist zwischenzeitlich überholt und montiert worden. Der Kessel ist erfolgreich einer Untersuchung durch den TÜV-Nord unterzogen worden. Ein neuer Satz Kesselrohre ist bestellt, war aber bis zum Redaktionsschluss dieser DME-Ausgabe noch nicht ausgeliefert.

Dampflokomotive SPREEWALD

Wie bereits in der letzten DME-Ausgabe berichtet wurde, befindet sich die Dampflokomotive SPREEWALD aufgrund einer Anfrage der Märkischen Museums Eisenbahn (MME) in Hüinghausen, wo sie vorübergehend als Vertretung für die Lok BIEBERLIES benötigt wird, weil bei dieser die Untersuchungsfristen abgelaufen sind. Für die Dauer der Untersuchung an der Lok BIEBERLIES soll die Lok SPREEWALD diese möglichst würdig vertreten. Weil doch einige Arbeiten an der SPREEWALD zu erledigen sind, bevor sie wieder fahren kann und weil die Kapazitäten in unserer Werkstatt derzeit nicht verfügbar sind, um zusätzlich und kurzfristig eine Untersuchung an einer Dampflok zu stemmen, wird die MME-Werkstatt jetzt als „verlängerte Werkbank“ für unsere Werkstatt tätig und führt die erforderlichen Arbeiten mit unserer fachlichen Begleitung in Hüinghausen durch.

Am 21. Juli 2020 traf die Lok SPREEWALD auf einem Tieflader in Hüinghausen ein, wo unmittelbar mit den ersten Arbeiten begonnen wurde. Die Hoffnung auf eine Inbetriebnahme der Lok SPREEWALD im September/Oktober dieses Jahres hat sich leider nicht erfüllt, weil der Umfang der Arbeiten an der Lok SPREEWALD doch größer ist, als erwartet wurde. Bis zu den geplanten Nikolausfahrten dieses Jahr bei der MME soll sie aber wieder betriebsfähig sein.

Triebwagen T 42

Der von den Franzburger Kreisbahnen stammende Triebwagen T 42 ist derzeit mit abgelaufenen Untersuchungsfristen abgestellt. Zur Ermittlung des zu erwartenden Arbeitsumfangs wurde der Wagenkasten von den Drehgestellen abgehoben, um diese eingehend prüfen zu können. Parallel dazu wird zunächst eine Arbeitsliste er-

stellt, bevor vielleicht im nächsten Jahr mit der Untersuchung des Triebwagens begonnen werden kann.

Personenwagen Nr. 7

Die umfangreichen Restaurierungs- und Instandsetzungsarbeiten am DEV-Personenwagen Nr. 7 (ex LAW-Nr. 9“, ex NLEA-Nr. 577) konnten dank der finanziellen Unterstützung einiger Spender erfolgreich weitergeführt werden. Der hölzerne Wagenkasten wird im Stellmacherbetrieb Hübner in Zwönitz im Erzgebirge umfangreich restauriert und instandgesetzt. Die Restaurierungsarbeiten am hölzernen Wagenkasten wurden mit der Montage der Dachbretter und der Bühnendächer im Wesentlichen abgeschlossen. Gegenwärtig werden die Farbarbeiten im gesamten Wageninnern ausgeführt. Die Wandverkleidungen werden größtenteils mit der traditionellen Bierlasur versehen. Im 2.-Klasse-Abteil kommen auch Edelhölzer zum Einbau. Die Einrichtung mit einem Tresenbereich in diesem Abteil für ein kleines gastronomisches Angebot in unserem Zug befindet sich ebenso im Bau wie auch die Holzlattensitzbänke für das 3. Klasse-Abteil. Die bisherigen Sitzbänke der 3. Klasse konnten aufgrund von Schädlingsbefall und Witterungsschäden leider nicht wiederverwendet werden.

In unserer eigenen Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen wurde mit der Instandsetzung des Fahrzeugrahmens begonnen. Auch hier gilt es wieder die Schäden zu beseitigen, die durch den normalen Gebrauch im Eisenbahnbetrieb und die salzhaltige Luft in seiner ehemaligen Heimat über viele Jahrzehnte entstanden sind. Am Ende dieses kurzen Berichts möchte ich wieder auf die Möglichkeit hinweisen, dieses Projekt weiterhin mit ihrer Spende zu unterstützen. Jetzt befinden wir uns in der „heißen Phase“ des Projekts und sind deshalb ganz besonders auf ihre finanzielle Unterstützung in Form einer Spende angewiesen!

Personenwagen Nr. 16

Aus personellen Gründen ruhen die Arbeiten an unserem Weyerwagen DEV-Nr. 16 zur Zeit. Wie bereits berichtet wurde, ist die aus Edelstahl bestehende Blechverkleidung des Wagenkastens inzwischen fertiggestellt worden und im Innern des Wagenkastens wurde unterhalb der Fenster die sogenannte „Stabschalung“ im gesamten Wagenkasten montiert. Auch die rekonstruierten Außentüren des Wagenkastens stehen zum Einbau bereit.

Güterwagen Nr. 129

Mit der Instandsetzung des Güterwagens Nr. 129, ehemals Oberrheinische Eisenbahn Gesellschaft AG (OEG) Nr. 365, wurde im Berichtszeitraum begonnen. Der Wagen 129 war schon viele Jahre bei uns im Einsatz, u. a. seinerzeit ein paar Sommer mit der Lok FRANZBURG auf Wangerooge, aber sein allgemeiner Erhaltungszustand macht jetzt eine umfassende Instandsetzung erforderlich. Um an die teilweise stark korrodierten stählernen Bauteile des Wagens heranzukommen, wurden bis auf die noch gut erhaltenen Dachbretter alle anderen hölzernen Bauteile des Wagenkastens demontiert. Gegenwärtig wird der Wagen in seine Bestandteile zerlegt und parallel dazu wurde mit der Instandsetzung der korrodierten Stahlprofile begonnen. Im Anschluss an die erforderlichen Stahlbauarbeiten soll der Wagen in einem Fachbetrieb sandgestrahlt, beschichtet und endlackiert werden.

Güterwagen Nr. 130

Im Berichtszeitraum erhielt auch der gedeckte Güterwagen Nr. 130, ehemals Waldbahn Ruhpolding-Reit im Winkl Nr. G 4, einen kompletten neuen Anstrich mit Beschriftung.

Güterwagen Nr. 138

Im Berichtszeitraum ebenfalls fertiggestellt wurde der von der Kreis Altenaer Eisenbahn stammende, gedeckte Güterwagen Nr. 138 (KAE-Nr. 380). In unserer Werkstatt erhielt der Wagen einen komplett neuen Anstrich mit Beschriftung, nachdem einige hölzerne Bauteile im Dachbereich ausgetauscht worden waren. Der alte Dachbelag musste ebenfalls vollständig erneuert werden.

Kesselwagen Nr. 152

Mitte September konnten die umfangreichen Arbeiten an dem vierachsigen Kesselwagen DEV-Nr. 152 mit der Abnahme der Untersuchung gem. §32 ESBO erfolgreich abgeschlossen werden. Der von der Kleinbahn Emden-Pewsum-Greetsiel (EPG) stammende und später bei der Inselbahn Spiekeroog im Einsatz stehende Wagen wurde nach dem Abschluss der Untersuchung bereits mehrmals wieder für museale Zwecke eingesetzt.

Normalspur-Triebwagen T 1

Die Arbeiten am Triebwagen T 1 gehen aus personellen Gründen leider nur in kleinen Schritten voran. Zwischenzeitlich wurde unsere Windenbockanlage nach Hoya gebracht und montiert, sodass wir in Kürze den Einbau der reparierten Antriebsachse ausführen können. Die Durchführung der noch fälligen Hauptuntersuchung des Fahrzeugs wollen wir im Anschluss an diese Arbeiten in Angriff nehmen, sodass wir den Triebwagen möglichst zum 1. Mai 2021 wieder in Betrieb nehmen können.

Normalspur-Triebwagen T 2 und Steuerwagen TA 4

Wie bereits berichtet wurde, befinden sich der Triebwagen T 2 und auch der Steuerwagen TA 4 seit Ende August 2018 in der Hoyaer Werkstatt der Verkehrsbetriebe der Grafschaft Hoya (VGH) in Hauptuntersuchung. Die geplante Wiederinbetriebnahme des fast fertiggestellten Triebwagens T 2 wurde u. a. aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie um mindestens ein Jahr verschoben. Auch die Arbeiten am Steuerwagen TA 4, der ja ebenfalls fast fertiggestellt ist, werden nur noch bis zu einem bestimmten Punkt weitergeführt und dann werden die Arbeiten an dem Fahrzeug vorübergehend eingestellt, bis diese eines Tages unter günstigeren Bedingungen wieder aufgenommen werden können. Zwischenzeitlich sind die in einem Fachbetrieb instandgesetzten Blatt- und Schraubenfedern des Steuerwagens TA 4 wieder in der Werkstatt in Hoya eingetroffen und diese werden gegenwärtig wieder in die Drehgestelle eingebaut, sodass der Wagenkasten bald wieder auf seine Drehgestelle abgesetzt und das Fahrzeug wieder verfahren werden kann.

Dampflokomotive JOHANN REINERS

Am 6. Oktober 2020 hatte die Wartezeit für die Denkmallokomotive JOHANN REINERS in unserer Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen ihren Abschluss gefunden. Nachdem die Corona-Maßnahmen zu der Zeit ja noch etwas gelockert waren, konnte die Feuerwehr Bremen mit ihrem Autokran die Lokomotive im Rahmen einer Übung auf einen Tieflader verladen, der die Lok dann nach Bremen zu einem Beschichtungsfachbetrieb brachte. Dort wird die Lokomotive sandgestrahlt und bekommt auch noch ihre Endlackierung, bevor sie wieder auf dem Denkmalssockel in Bremen-Findorff aufgestellt werden wird.

Bilderserie Jan Borchers zum Historischen Wochenende 2020:



<https://www.bahnfotokiste.de/blog/2020/09/05/index.html>
<https://www.bahnfotokiste.de/blog/2020/09/06/index.html>

Werkstatt-Termine 2020/2021

Zum Redaktionsschluss dieser DME-Ausgabe waren die monatlichen Werkstatt- und Gleisbaumeetings jeweils am letzten Samstag im Monat sowie die weiteren Arbeiten in der Werkstatt und im Gleisbau unter Auflagen wieder möglich. Wir planen auch für das kommende Frühjahr wieder ein Winter-Meeting für Gleisbau und Werkstatt durchzuführen, dass dann in der Zeit von Samstag, dem 20. Februar 2021 bis Samstag, dem 27. Februar 2021 in Bruchhausen-Vilsen stattfinden soll. Außerdem soll möglichst auch wieder das traditionelle Oster-Meeting in der Zeit von Samstag, dem 27. März bis zum Donnerstag, dem 1. April 2021 stattfinden (Mailkontakte zur Voranmeldung siehe Vorstandstelegramm).

Ob die Meetings aufgrund der anhaltenden Entwicklung bei der Corona-Pandemie und den damit verbundenen möglichen weiteren Einschränkungen überhaupt möglich sein werden, ist im Moment nicht absehbar. Bitte informieren Sie sich auf der DEV-Homepage im Internet über die aktuellen Entwicklungen, bevor Sie vielleicht den Weg nach Bruchhausen-Vilsen vergebens antreten.

Beförderungstatistik 2019

Jahr	Beförderungsfälle* seit 1966				Gesamt
	Sommer	Nikolaus	Schmalspur	Normalspur	
1966	1139				
1967	2500				
1968	4511				
1969	8000				
1970	17353				
1971	23525				
1972	26371				
1973	29657				
1974	31659				
1975	29376				
1976	33974				
1977	37980				
1978	39612				
1979	37820				
1980	41183				
1981	38199		402859		
1982	39784	3024	42808		
1983	39002	5973	44975		
1984	37387	5680	43067		533709
1985	31903	5155	37058	3851	40909
1986	45423	6353	51776	2675	54451
1987	43035	6282	49317	3700	53017
1988	40853	7141	47994	2725	50719
1989	49657	7724	57381	4930	62311
1990	40940	8124	49064	4258	53322
1991	47253	7874	55127	5682	60809
1992	38383	9060	47443	3206	50649
1993	39140	7963	47103	3863	50966
1994	38178	9119	47297	7573	54870
1995	40818	8611	49429	6304	55733
1996	43124	9367	52491	7113	59604
1997	45075	9945	55020	14709	69729
1998	40350	8018	48368	10010	58378
1999	38588	9166	47754	10909	58663
2000	39685	9610	49295	15887	65182
2001	30757	9286	40043	12201	52244
2002	31926	8008	39934	11808	51742
2003	33356	10456	43812	11772	55584
2004	30457	9457	39914	11203	51117
2005	28243	8026	36269	10570	46839
2006	30448	8689	39137	16558	55695
2007	28415	8479	36894	4122	41016
2008	26045	8932	34977	4847	39824
2009	23977	8960	32937	4809	37746
2010	26296	8598	34894	5160	40054
2011	22770	8180	30950	3420	34370
2012	20156	6742	26898	3159	30057
2013	22632	8455	31087	1754	32841
2014	21178	8729	29907	6391	36298
2015	22309	9263	31572	4054	35626
2016	28594	8511	37105	7101	44206
2017	18827	8111	26938	2774	29712
2018	18379	7976	26355	5071	31426
2019	19936	8858	28794	1111	29905
Gesamt:	1.666.138	307.905	1.974.043	235.280	2.209.323

* 1 einfache Fahrt = 1 Beförderungsfall; 1 Hin- und Rückfahrt = 2 Beförderungsfälle

Erste
Museums-Eisenbahn
Deutschlands
31. MAI 2020
Verkehrsdienst



In der Tischlerei in Zwönitz stehen die Holzarbeiten am Aufbau von Wagen 7 am 21. Oktober 2020 kurz vor dem Abschluss, während das Fahrwerk in Bruchhausen-Vilsen restauriert wird. Foto: Veikko Hübner



Güterwagen Nr. 129 ist ausgeachst und bis auf das Gerippe entkleidet. Er kann nun gesandstrahlt werden. Bruchhausen-Vilsen, 23. Oktober 2020. Foto: Uwe Franz



Güterwagen Nr. 130 ist über den Sommer optisch aufgearbeitet und neu lackiert und beschriftet worden. Bruchhausen-Vilsen, 23. Oktober 2020. Foto: Uwe Franz



Anlässlich des „Historischen Wochenendes“ erstrahlt auch der frisch restaurierte Kesselwagen Nr. 152 wieder in neuem Glanz. Bruchhausen-Vilsen, 6. September 2020. Foto: Martin Kursawe



Vorderes Triebgestell der Mallet auf dem Bohrwerk: Die Achslagerführungen und andere Bauteile können passgenau ausgefräst und gebohrt werden. Leubsdorf, 15. September 2020, Foto: Thomas Meyer



JOHANN REINERS verlässt Bruchhausen-Vilsen und kommt nach dem Sandstrahlen und Lackieren zurück auf den Denkmalsockel in Bremen-Findorff. 6. Oktober 2020, Foto: Ralf Hormann



Ein Highlight der „Tage des Eisenbahnfreundes“ waren die Einsätze der V 36 005 und passenden Donnerbüchsen und Umbauwagen der Kleinbahn Leeste auf der VGH-Strecke. Heiligenfelde, 1. August 2020. Foto: RM



Auch dieser Sommer war warm und trocken, so dass die alte Borgward-Feuerwehr eines DEV-Mitglieds am Einschnitt im Vilser Holz für alle Fälle bereitstand. 2. August 2020, Foto: RM



Am „Historischen Wochenende“ kamen überwiegend Fahrzeuge aus der Zeit um 1900 zum Einsatz und entsprechend gekleidetes Personal. Heiligenberg, 6. September 2020. Foto: Martin Kursawe



Am Bahnhof Heiligenberg konnten die Besucher direkt in das rege Treiben am Bahnhof Heiligenberg wie vor über 100 Jahren eintauchen. 6. September 2020, Foto: Martin Kursawe



Nur einen kurzen Güterzug am Haken hat Dampflok HOYA beim Verlassen des Einschnitts hinter dem Vilser Holz. 6. September 2020, Foto: Martin Kursawe



Mit einem langen GmP hingegen kehrt Lok HERMANN am Sonntagnachmittag nach Bruchhausen-Vilsen zurück. Bruchhausen-Vilsen, 6. September 2020. Foto: Martin Kursawe



Restarbeiten am erneuerten Gleisabschnitt kurz vor dem Bahnhof Asendorf: Die Stahlkästen für die Pflasterung des Überwegs werden gesetzt. 29. August 2020, Foto: Robert Angerhausen



Auch der andere erneuerte Streckenabschnitt am Haltepunkt Arbste nähert sich der Vollendung: Setzen der neuen Bahnsteigkanten am Bahnsteig. 26. September 2020, Foto: Robert Angerhausen



Für die Gleiserneuerung am Bahnhof Bruchhausen-Vilsen mussten die Kunststoffschwellen gebohrt werden, wie hier von Nils Böcker (links) und Max Hunold. 26. September 2020, Foto: Robert Angerhausen



Weiche 12 und das Tankstellengleis waren diesen Herbst an der Reihe: Der Gleisrost ist schon entfernt und der Untergrund planiert. Bruchhausen-Vilsen, 10. Oktober 2020. Foto: RM



Noch am selben Tag waren die neuen Schwellen ausgelegt, und anschließend konnten die Schienen wieder aufgelegt werden. Bruchhausen-Vilsen, 10. Oktober 2020. Foto: RM



Bei laufendem Betrieb (die Saison wurde ja um drei Wochen verlängert) wurde weitergearbeitet: Am 14. Oktober schraubte Joachim Gorr die Schienen mit dem Robel fest. Foto: Robert Angerhausen



Joachim Gorr, Richard Wilkening und Jens Böcker (v.l.n.r.) beim Montieren der Weiche 12 und Einstreichen der Schienenlaschen mit Korrosionsschutz. 16. Oktober 2020, Foto: Robert Angerhausen



Die Sechs von der Tankstelle am selben Tag nach dem ersten Stopfdurchgang (v.l.n.r.): Max Hunold, Richard Wilkening, Jens Böcker, Robert Angerhausen, Joachim Gorr, Gerd Schrammen.



Trotz der benachbarten B 6 eignet sich der Bahnhof Heiligenberg mit seinen Schuppen und der Kopfsteinladestraße besonders gut als Freilichtbühne für historische Vorführungen, auch wenn die jungen Damen mit dem Bollerwagen ihre liebe Müh' hatten. Heiligenberg, 6. September 2020. Foto: Martin Kursawe



Wohin es die festlich gekleideten Damen führt? Vielleicht wie vor 120 Jahren zu einem Sonntagsspaziergang zum Forsthaus und zur Wassermühle Heiligenberg? Wir wissen es nicht. Aber vielleicht ahmt sie ja der oder die eine oder andere DME-Leser/in nach? Heiligenberg, 6. September 2020. Foto: Martin Kursawe