

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Klaus Mertins

Neue DEV-Mitgliedsbeiträge

Die anwesenden Mitglieder haben mit großer Mehrheit auf der Jahreshauptversammlung 1991 dem Vorschlag des Vorstandes zu einer moderaten Beitragserhöhung für die DEV-Mitgliedschaft zugestimmt. Große Projekte wie die HUs der Lok »Spreewald« und des Wagens 18 aber auch die alljährlichen Gleisbaustellen und der geplante Bau einer vernünftigen Untersuchungsgrube erfordern heutzutage 5- und 6stellige Summen.

Der DEV ist mit mehr als 1000 Mitgliedern ein gewichtiger Trägerverein unserer Museums-Eisenbahn, der mit seinen Mitteln (d. h. mit Ihren Beiträgen und Spenden) solche Projekte überhaupt erst ermöglicht. Daher bitten wir nicht nur um Ihre Treue zu unserer gemeinsamen Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf, sondern auch um die Fortsetzung der sehr zu begrüßenden Sitte, den Mitgliedsbeitrag durch eine Spende möglichst kräftig aufzurunden.

Ab 1. Januar 1992 gilt folgende Beitragsordnung:

A. Einzelmitglieder

Erwachsene über 20 Jahre	DM	80
Jugendliche bis 20 Jahre, Schüler,		
Wehrpfl. u. Ersatzdienstleistende	DM	40
Studenten und Auszubildende	DM	55

B. Familien

1 Erwachsener + 1 Angehöriger	DM	120
1 Erwachsener + 2 Angehöriger	DM	140
1 Erwach. + 3 u. mehr Angeh.	DM	160

C. Mitglieder auf Lebenszeit DM 2500

D. Korporative Mitglieder auf Anfrage

Der Mitgliedsbeitrag ist im 1. Quartal eines jeden Jahres fällig. Ein Säumniszuschlag von DM 10,- kann erhoben werden, wenn der Beitrag erst nach Mahnung gezahlt wird. Bankeinzug sorgt für pünktliche Zahlung und erspart Ihnen und Ihrem Verein eventuelle Erinnerungen, unnützen Aufwand und damit Kosten.

Der Mitgliedsbeitrag ist nicht steuerbegünstigt im Sinne des Einkommenssteuergesetzes.

Bankverbindungen für Mitgliedsbeiträge:

Kreissparkasse Vilsen	
Kto.: 655	BLZ 291.517.55
Volksbank Bruchhausen-Vilsen	
Kto.: 42.25400.000	BLZ 291.616.82
Postgiroamt Hamburg	
Kto.: 1617-208	BLZ 200.100.20

Für Spenden, die steuerbegünstigt im Sinne des Einkommenssteuergesetzes geltend gemacht werden können, steht Ihnen folgendes Konto zur Verfügung:

Samtgemeindkasse Bruchhausen-Vilsen
Volksbank Bruchhausen-Vilsen
Kto.: 422.3165.500 BLZ 291.616.82

Kennwort: DEV-Spende, DEV-Schwellenspende

Dr. Otto Happel

Spendenaktion Lok »Spreewald«

Die Lokomotive »Spreewald« befindet sich derzeit in Hauptuntersuchung. Ohne Spenden könnte die Aufarbeitung der Maschine, deren Kosten sich auf mehr als 200 000 DM belaufen, nicht finanziert werden. In den vergangenen Monaten sind bereits eine Reihe Spenden zur Unterstützung der Hauptuntersuchung eingegangen. Dennoch bitten wir um weitere Spenden für die beliebte Maschine auf das Spendenkonto:

Samtgemeindkasse Bruchhausen-Vilsen
Volksbank Bruchhausen-Vilsen,
Kto.: 422.3165.500, BLZ 291.616.82,
Kennwort DEV-Spreewald.

Außerdem haben wir in freundlichem Entgegenkommen der Fa. Märklin ein Sondermodell mit einer Auflage von 560 Stück des Güterwagens G 10 mit Bremserhaus mit einem Hinweis auf die Spendenaktion Lok Spreewald bedrucken lassen. Der Wagen ist für 58,- DM im DEV-Bücherladen erhältlich. Davon kommen 28,- DM direkt der Hauptuntersuchung der Lok »Spreewald« zugute. Dieser Wagen ist somit ein bestens geeignetes Einstiegsmodell für Museums-Eisenbahner in die faszinierende Welt der Modellbahnen.

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Die Jubiläumsfahrtsaison liegt nun recht erfolgreich hinter und ein arbeitsreiches Winterhalbjahr 1991/92 vor uns! Jede Menge Ziele haben wir uns gesteckt und hoffen natürlich, daß wir sie auch erreichen können.

Zu den Zielen, die wir bisher noch nicht erreicht haben, zählt z. B. unser Grubenbauprojekt auf Gleis 6. Der Weg zu einer neuen Wartungsgrube hat sich als wesentlich unwegsamer herausgestellt, als zu befürchten war. Aber wir werden den einschlagenden Weg weiter verfolgen, denn eine Eisenbahn mit einem Fahrzeugbestand von über 80 Einheiten braucht eine moderne Grubenanlage.

Bei einem anderen Projekt stehen wir allerdings kurz vor dem Zieleinlauf. Es handelt sich dabei um unsere neue Hallenheizung, von der wir annehmen, daß sie bereits ihren Dienst aufgenommen haben wird, wenn Sie, liebe Leser, diese Zeilen entziffern werden. Manch einer mag denken: „Was ist an einer Heizungsanlage denn so besonderes, daß man wertvolle Zeilen in der DME mit dem Hinweis auf dieselbe verschwendet? Eigentlich nichts, aber man sollte sich auch mal vor Augen führen, welche finanziellen Anstrengungen nötig sind, um eine Anlage installieren zu lassen, die in der Lage ist, unsere große Werkstatthalle ausreichend und kostengünstig zu beheizen.“

Bei aller Freude über frisch hauptuntersuchte Fahrzeuge, Neuanschaffungen von Fahrzeugen oder das historisch-museale I-Tüpfelchen auf irgendwelchen Dingen darf man nie den Blick vor den scheinbar unwichtigen Nebensachen wie z. B. eine neue Heizungsanlage oder dergleichen verschließen. Denn gerade die Fixkosten, die monatlich für solche „Banalitäten“ wie Heizung, Gas, Strom, Wasser, Versicherungen, Betriebsstoffe usw. usw. aufgewendet werden müssen, sind besonders in den letzten Wochen geradezu explosionsartig gestiegen.

Ich möchte natürlich kein Klagelied anstimmen, aber vielleicht macht sich der Eine oder Andere doch mal so seine Gedanken, was alles dazugehört, bis ein historischer Kleinbahnzug an uns vorüberfährt oder weshalb die Lok X und vielleicht der Wagen Y immer noch nicht aufgearbeitet sind, obwohl sie/er doch schon längst an der Reihe gewesen wären.

Wagen 4

Im Laufe des Winterhalbjahres wird der Personenwagen Nr. 4 mit neuen Zug- und Stoßvorrichtungen ausgerüstet. In der Vergangenheit fiel er gelegentlich durch seine, konstruktionsbedingt sehr labile Kupplungsbauart unangenehm auf. Anrisse und Bruchstellen an den Pufferkörben wurden zum Dauerproblem. Die neue, der DEV-Norm angepaßte, Kupplung wird diesen Mangel sicher dauerhaft beseitigen.

Wagen 11

Im Laufe der letzten Wochen und Monate ist es gelungen, ausreichend Einzelteile für den Wiedereinbau der Görlitzer Gewichtsbremse zu beschaffen, aufzuarbeiten oder auch neuzubauen. Nach Abschluß der Winterfahrten im Dezember sollen die erforderlichen Arbeiten durchgeführt werden, damit zum Saisonbeginn 1992 die komplette Franzburger Personenwagengarnitur gewichtsbremst einsatzbereit ist.

Wagen 18

In den letzten Wochen gab es wieder einige Fortschritte bei der Aufarbeitung des Wagens 18 zu verzeichnen. Nachdem die Nacharbeiten am Holzaufbau weitgehend abgeschlossen waren, wurden alle Teile des Holzgerippes, die später mit Blech verkleidet werden, mehrmals mit einem speziellen Farbanstrich versehen. Wenig später wurde mit der Verblechung der Seitenwände begonnen, die inzwischen abgeschlossen ist.

Parallel dazu machte auch der Innenausbau ganz erhebliche Fortschritte. So konnten die aus unseren Lagerbeständen stammenden Stirnwandschiebetüren ebenso aufgearbeitet und eingepaßt werden wie ein großer Teil der Innenwandverkleidungen. Hinzuzufügen ist noch der Hinweis, daß die gesamten Einzelteile des Innenausbau neu angefertigt wurden bzw. noch werden. Leider waren bei der Übernahme des Fahrzeugs keinerlei Gegenstände der ursprünglichen Innenverkleidung oder der Inneneinrichtung mehr vorhanden, weil der Wagen im Laufe der Zeit mehrfach umgebaut worden ist. Auch die ersten Vorarbeiten zum Nachbau der ursprünglich vorhandenen Holzlattensitzbänke haben begonnen. Einer unserer Tischler fertigt z. B. die 64 (vierundsechzig!) „Stuhlbeine“ für die neuen Bänke auf seiner Drechselbank in Heimarbeit an. Auch die Aufarbeitung der zum Einbau vorgesehenen OEG-Drehgestelle ist am letzten Septemberwochende angelaufen.

Wagen 129

Die Aufarbeitung des gedeckten Güterwagens Nr. 129 geht langsam aber sicher ihrem Ende entgegen. Falls keine größeren Probleme den Fortgang der Arbeiten behindern, hoffen wir, das Fahrzeug zum Jahreswechsel in Betrieb nehmen zu können. Wie bereits in DME 3/91 zu lesen war, sind mittlerweile die Seiten- und Stirnwände wieder verbrettert worden. Auch die fast ganz neu angefertigten seitlichen Schiebetüren haben wieder ihre Verbretterung erhalten. Der exakt nach den Fabrikzeichnungen angefertigte Bremsersitz hat ebenso seinen angestammten Platz eingenommen, wie auch die kombinierte Vakuum-/Druckluftbremsanlage. Zum Redaktionschluß wurde an den erforderlichen Rohrleitungen allerdings noch gearbeitet. Fertiggestellt wurde inzwischen die Außenlackierung, nachdem die Arbeiten an der neuen Dachhaut abgeschlossen waren. Als Abschluß dieser Hauptuntersuchung wird der Fußboden in den Wagen eingebaut, aber auch erst, wenn die Bremsanlage einwandfrei funktioniert und alle Einstellarbeiten abgeschlossen sind.

Wagen 144

Die Arbeiten am gedeckten Güterwagen Nr. 144 haben gute Fortschritte gemacht. Die vorhandenen leider schrottreifen Radsätze wurden durch bauartgleiche Radsätze aus unserem Lagerbestand ersetzt. Die Gleitlager mußten entsprechend angepaßt, d. h. neu ausgegossen werden. Die Federschaken wurden ebenso erneuert wie alle dazugehörigen Bolzen. Die gesamte Verbretterung wurde entfernt und sämtliche Türen wurden ausgebaut. Die seitlichen Schiebetüren werden in einer Ausbildungswerkstatt komplett neu angefertigt. Fahrzeugrahmen und Aufbau wurden entrostet, wo nötig gerichtet, durchgerostete Teile wurden ersetzt und zum Schluß mehrfach mit Farbe behandelt. Auch die erforderlichen Arbeiten zum Einbau der DEV-Normkupplung sind weitgehend abgeschlossen. Gegenwärtig wird am Einbau einer einfachen Handbremsanlage gearbeitet. Leider ist kein einziges Teil der ursprünglichen Bremsanlage mehr vorhanden, so daß alle Einzelteile neu angefertigt werden müssen.

Wagen 152

Der Kesselwagen Nr. 152 erhielt Anfang September eine Hauptuntersuchung. Aufgrund seines überdurchschnittlich guten Zustandes konnte diese recht problemlos abgewickelt werden. Man muß in diesem Zusammenhang wissen, daß z. B. die Drehgestelle erst 1988 „so zwischendurch“ fast ganz neu angefertigt, die Radsätze profiliert und die Achslager neu ausgegossen wurden. So dienten die ausgeführten Arbeiten, von den vorgeschriebenen Fristarbeiten abgesehen, in erster Linie dem Werterhalt. Ganz besonderer Wert wurde dabei auf das Ausbessern der Innenbeschichtung des genieteten Tanks gelegt.

Triebwagen T 44

Wir kämpfen immer noch mit der berühmten berüchtigten Profilleiste, die die Stirnseiten des Triebwagens verschönern soll! Auf Anraten von Karoseriespezialisten wurden an den Stirnseiten sämtliche Bleche unterhalb der Fenster entfernt (wir hatten sie ja auch gerade erst gespachtelt und grundiert). Einmal mehr wurde sichtbar, mit welcher Sachkenntnis der Triebwagen vor einigen Jahren neu verblecht worden war. Offensichtlich hatte man beim Einbau der neuen Bleche und zum Teil auch neuen Profile wohl vergessen, das Triebwagendach an den Wagenenden abzustützen. Die logische Folge war, daß die vordere Fensterlinie, wo übrigens die alten Bleche beibehalten worden waren, z. T. um mehrere Zentimeter nach unten abgesackt ist. Diese Mängel müssen nun von uns erst behoben werden, bevor die neuen Bleche montiert werden können. Dach kein Schatten ohne Licht: Durch die Demontage der Stirnwandaußenverblechung wurden endlich die sonst fast unzugänglichen Taschen für die Einstiegstüren offen gelegt. Vorsorglich wurden die teilweise stark korrodierten Türführungsschienen an allen Türen erneuert und konserviert. Im Rahmen der Neuverblechung beider Stirnseiten werden nun auch die Fensterauschnitte wieder ihre ursprüngliche Größe und Aussehen zurück erhalten. Die in den Alurahmen mit Gummi eingefassten Fenster gehören somit der Vergangenheit an.

Dampflokomotive »Spreewald«

Auch die Arbeiten an der Lok »Spreewald« machen gute Fortschritte! Nachdem die Richtarbeiten am Rahmen abgeschlossen worden sind, wurden große Teile des Rahmens einschließlich des neuen Mannlochdeckels für den Rahmenwassertank bereits grundiert und, wo es nötig war, auch schon lackiert. Gegenwärtig werden die Achslagerführungen der Treib- und Kuppelradsätze mit den dazugehörigen Stellkeilen grundlegend überarbeitet. Anschließend werden sie genau zueinanderstehend an den Rahmenwangen mit Paßschrauben wieder befestigt. Außerdem wurden in den letzten Wochen sämtliche Ausgleichhebel und Stangen ausgebucht und mit neuen Bolzen versehen, so daß sie zusammen mit den grundüberholten Tragfedern bald wieder montiert werden können. Auch die Adams-Achse bewegt sich künftig wieder in den ihr zugeordneten Toleranzen. Die Geschichte von der Aufarbeitung der Adams-Achse und deren Zubehör würde wahrscheinlich eine extra Seite

in der DME füllen. Als „kleines Zwischenspiel“ gewissermaßen wurden die Blechverkleidungen der Zylinder und die Entwässerungsleitungen einschließlich Entwässerungshähne neu angefertigt bzw. grundüberholt.

Anfang September wurde der vorgefertigte Langkessel mit neuer Rohrwand und Rauchkammer an das Raw Görlitz abgeliefert. Mit auf die Reise gingen unzählige Kleinteile wie Armaturen, Ventile und dergleichen. Besonders erwähnt werden sollte vielleicht das vordere neue Abschlußblech der Rauchkammer mit der neuen gewölbten Rauchkammertür, wie sie ursprünglich vorhanden war. Sogar das Handrad für den Zentralverschluß der Rauchkammertür wurde für die »Spreewald« neu gegossen. Wir hoffen, daß der fertige Kessel zum Jahreswechsel 1991/92 in Bruchhausen-Vilsen eintrifft.

An dieser Stelle sei vielleicht nochmals auf die Spendenaktion „Lok Spreewald“ hingewiesen, mit der ein Beitrag zur Aufarbeitung der Lok geleistet werden kann. Für die Modelleisenbahner unter unseren Lesern möchte ich in diesem Zusammenhang auf ein limitiertes Sondermodell (560 St.) der Firma Märklin hinweisen. Dieser gedeckte Güterwagen wurde auf Wunsch des DEV besonders beschriftet und kann nur beim DEV zum Preis von 58,- DM erworben werden. Weil auch diese Aktion der Lok »Spreewald« zugute kommt, erhält jeder Käufer zusammen mit dem Wagen ein nummeriertes Zertifikat mit einer kurzen Zusammenfassung vom Lebenswandel der Lok.

Dampflokomotive »Franzburg«

Die Lok »Franzburg« hat z. Z. innere Kesseluntersuchung. Dazu mußten alle Siederohre ausgebaut und der Kessel gründlich gereinigt werden. Wie auch schon bei anderen Kesseln, so mußten wir auch hier Stillstandskorrosionen im Bodenbereich zur Kenntnis nehmen. Nachdem in den letzten Jahren die Kesselwasserpflege wesentlich verbessert wurde, ist es nun an der Zeit, die für Dampfkessel ungünstige Betriebsart, über eine lange Zeit mit Wasser abgestellt zu stehen, grundlegend zu überdenken. Nach dem derzeitigen Stand der Dinge wird das Denkmodell favorisiert, in dem stets nur eine Lok über mehrere Wochen im Einsatz ist während die anderen Maschinen, die nicht unbedingt betrieblich benötigt werden, trockengelegt stehen. Betriebstage mit 2 Dampfloks wären immer dann denkbar, wenn die eine Lok ihre Fahrperiode beendet und die andere Lok ihren Zyklus beginnt. Nach diesem kleinen Ausflug in die Welt der Theorie und Praxis wieder zurück zur Lok »Franzburg«:

Nachdem der TÜV Hannover den Kessel abgenommen hat, kann jetzt wieder mit dem Einziehen der Siederohre begonnen werden. Wir hoffen, die Lok rechtzeitig zu den Winterfahrten wieder betriebsbereit zu haben, weil sie sich als Schiebelok für die Nikolauszüge sehr gut bewährt hat. Nach den Nikolausfahrten soll die »Franzburg« dann ausgeacht werden, um einerseits die Achslager und ihre Führungen überarbeiten und andererseits im Rahmen der ohnehin fälligen Ganzlackierung besser die Farbe auf Radsätze und Fahrzeugrahmen verteilen zu können. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Kontrolle des Rahmenwassertanks. Eventuelle Korrosionsschäden müssen natürlich sofort behoben werden, außerdem ist das Einschweißen von neuen Mannlochdeckeln in den Rahmentank vorgesehen.

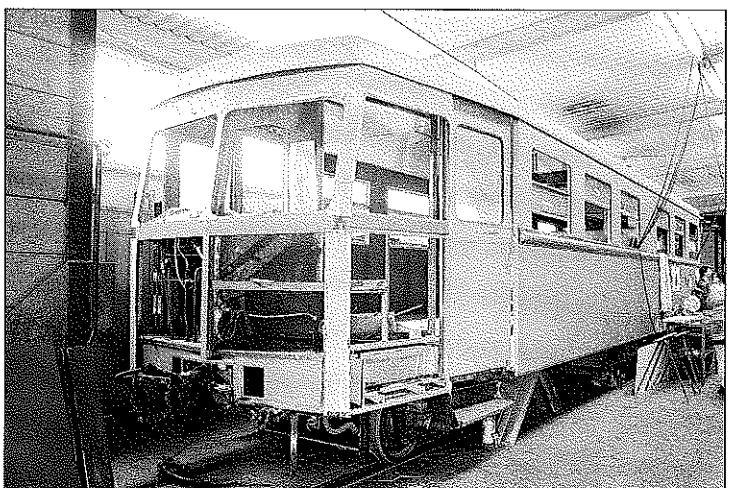
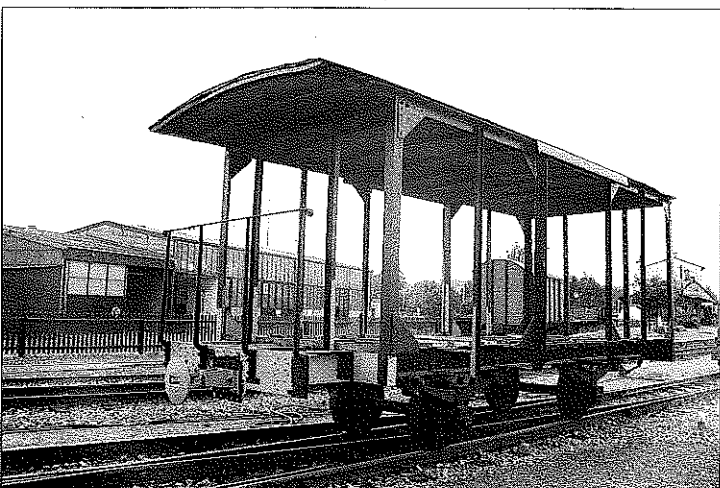
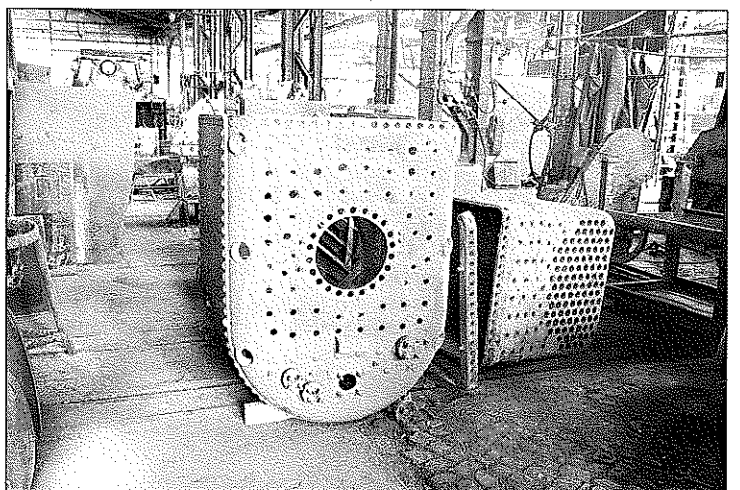
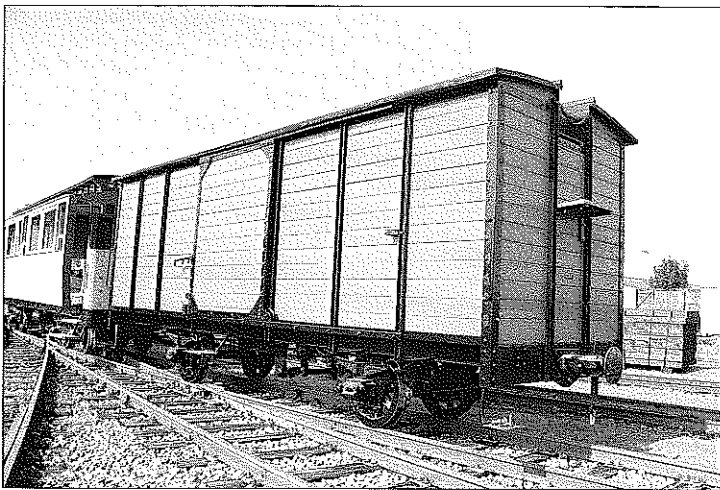
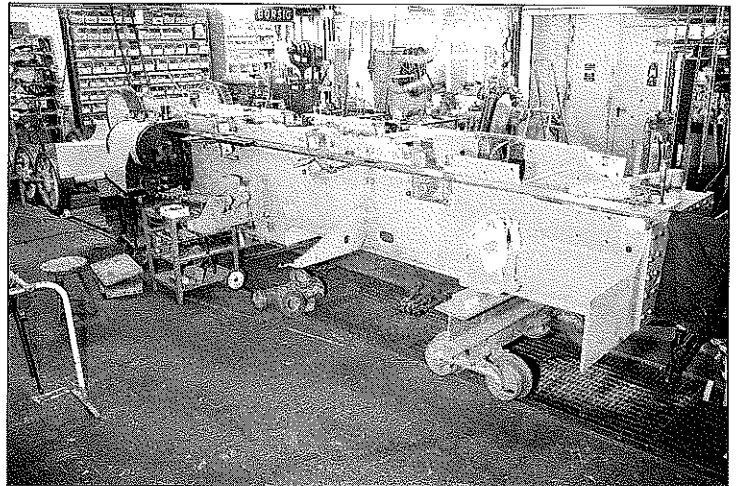
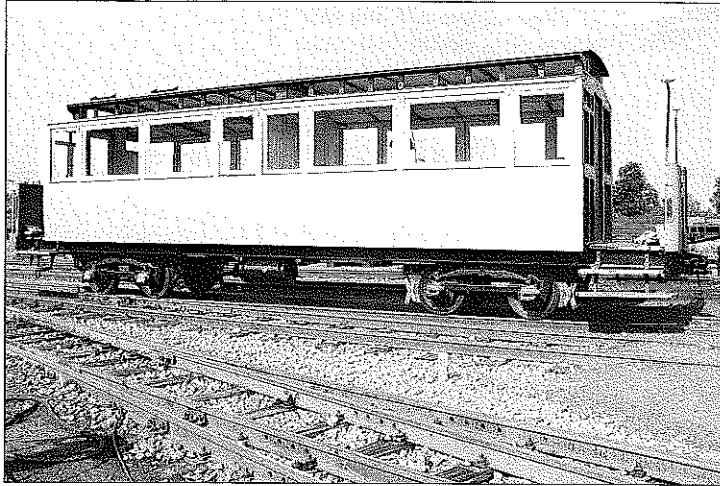
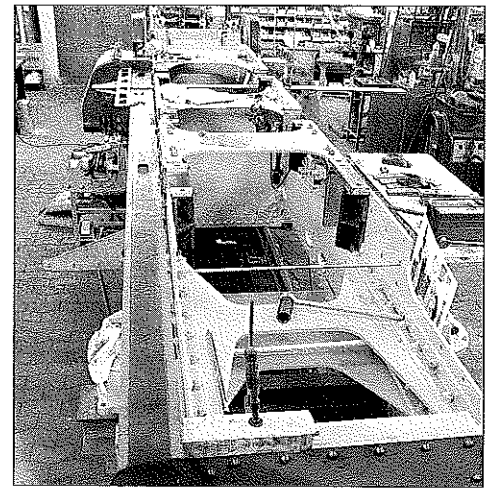
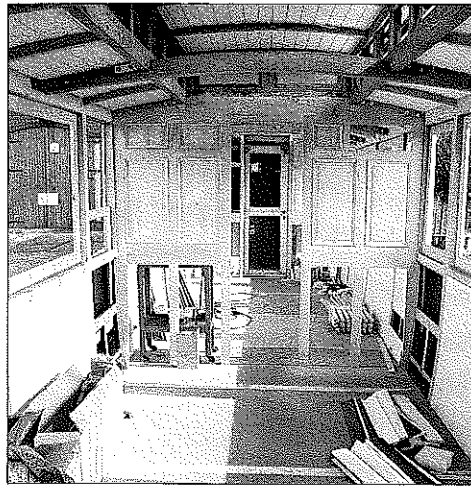
Rechts und 2. Reihe links: Wagen 18 ist seitlich neu verblecht, z. Z. wird an der Innenverkleidung gearbeitet. 3. Reihe links: Wagen 129 ist äußerlich weitgehend fertiggestellt.

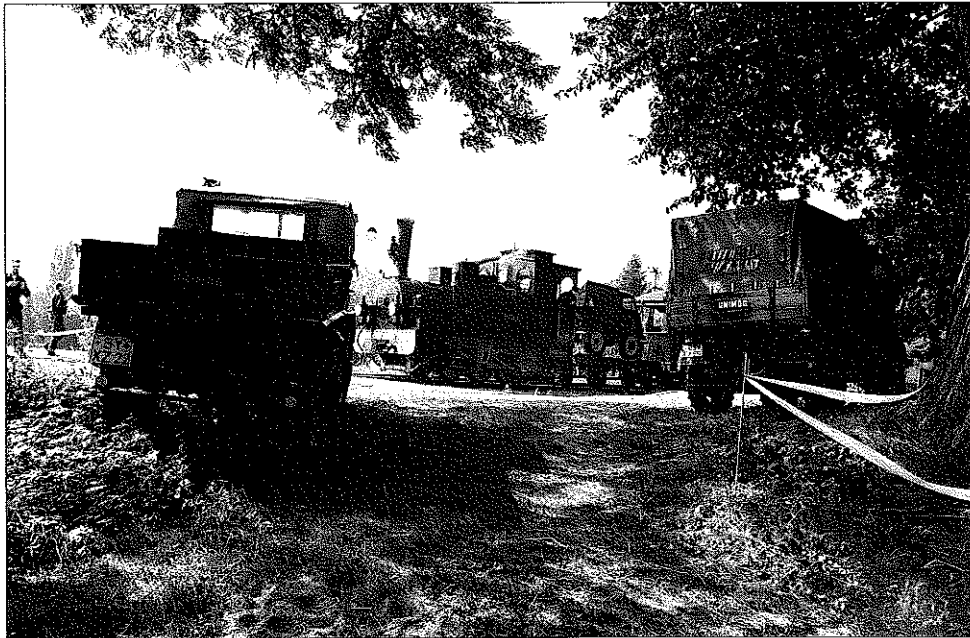
Unten links: Wagen 144 erhält neugebaute Zug- und Stoßvorrichtungen während das Stahlgerippe entrostet und konserviert wird.

Unten rechts: Die Stirnseiten des T 44 werden nach umfangreichen Richtarbeiten neu verblecht.

3. Reihe rechts: Stehkesselmantel, Bodenring und Feuerkiste von Lok »Spreewald« im Raw Görlitz Ganz rechts und 2. Reihe rechts: Rahmenaufarbeitung in unserer Werkstatt, das bedeutet nicht nur entrostet und neu anmalen! Mit Hilfe eines langen Lincals und einer Winkelschiene werden z. B. die Gleitstücke so bearbeitet und eingebaut, daß später alle Achslager für sich selber, für das Gegenüber derselben Achse aber auch für alle anderen Achsen präzise geführt werden, denn da die Radsätze später durch Kuppelstangen verbunden sind, müssen alle Maße genau eingehalten werden und alle Richtungen exakt fluchten.

September 1991, Fotos: Uwe Franz





Uwe Franz Jahrestreffen des UNIMOG-Veteranen Clubs in Bruchhausen-Vilsen

Aus Anlaß des 25jährigen Bestehens unserer Museums-Eisenbahn fand das jährliche Treffen der Mitglieder und Freunde des UNIMOG-Veteranen Clubs (UVC) dieses mal in Bruchhausen-Vilsen statt. Am Wochenende vom 16. bis 18. August 1991 fanden sich ca. 40 Fahrzeuge im Bahnhof Heiligenberg ein, wo unter anderem auch ein Festzelt eigens für diesen Zweck aufgestellt wurde. Aufgrund der angebotenen Menge an Fahrzeugen konnte ein repräsentativer Querschnitt durch mehr als 35 Jahre UNIMOG-Produktionsvielfalt dargestellt werden. Die Palette reichte von dem ersten »Böhringer-UNIMOG« zu Beginn der 50er Jahre bis zum High-Tech-UNIMOG von Mercedes Benz der Gegenwart, wie ihn wohl fast jeder schon irgendwo im Einsatz gesehen hat.

Die z. T. mit sehr viel Liebe zum Detail restaurierten Fahrzeuge standen natürlich nicht das ganze Wochenende über auf der Ladestraße im Bahnhof Heiligenberg herum, sondern beteiligten sich auch aktiv an den zugleich stattfindenden Kleinbahntagen der Museums-Eisenbahn. Auf passenden Anhängern wurde jede Menge Stückgut zu den in Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg bereitgestellten Güterwagen transportiert. Ein UNIMOG wurde sogar auf einen Flachwagen verladen und den Zügen gewissermaßen als »Werbe-Gag« beigegeben.

Beim Lesen dieser Zeilen mag sich manch einer fragen, was haben UNIMOGs eigentlich mit unserer Eisenbahn zu tun? Diese Frage ist relativ einfach zu beantworten: Die Idee, einen UNIMOG überhaupt als etwas Erhaltenswertes anzusehen, wurde von einem DEV-Mitglied aus Bruchhausen-Vilsen ins Rollen gebracht, indem er m. w. den ersten UNIMOG für diesen musealen Zweck aufbewahrt hat. Andere, dem DEV ebenfalls nahestehende UNIMOG-Infizierte gründeten dann wenig später den UVC. Was lag da näher, als das Jahrestreffen 1991 nach Bruchhausen-Vilsen bzw. Heiligenberg zu legen?



Die UNIMOG-Ausstellung in Heiligenberg stieß auf so erhebliches Interesse der Fachwelt, daß die IAA in Frankfurt a. M. einen deutlich geringeren Besucheransturm als in den Vorjahren zu verzeichnen hatte. Auch die mit einer großangelegten Werbekampagne geplante Vorstellung des neuen Larifari TI von Mercopel-VauWedi zog nicht, da sich selbst für das himmelgrüne Öko-Sondermodell mit adiabatem Doppelrekompensor, Thermophylversager und Kofferraum-Quadrofonie in Anbetracht der zahlreichen UNIMOGs in Heiligenberg niemand so recht erwärmen mochte. Wie es nach einer kurzfristig einberufenen Krisensitzung aus gut informierten Kreisen hieß, wollten die IAA-Veranstalter künftig Terminüberschneidungen mit dem UVC-Jahrestreffen schon im Vorfeld vermeiden und die IAA ggfls um ein bis zwei Wochen verschieben oder nach Heiligenberg verlegen.

17. August 1991, Fotos: Uwe Franz

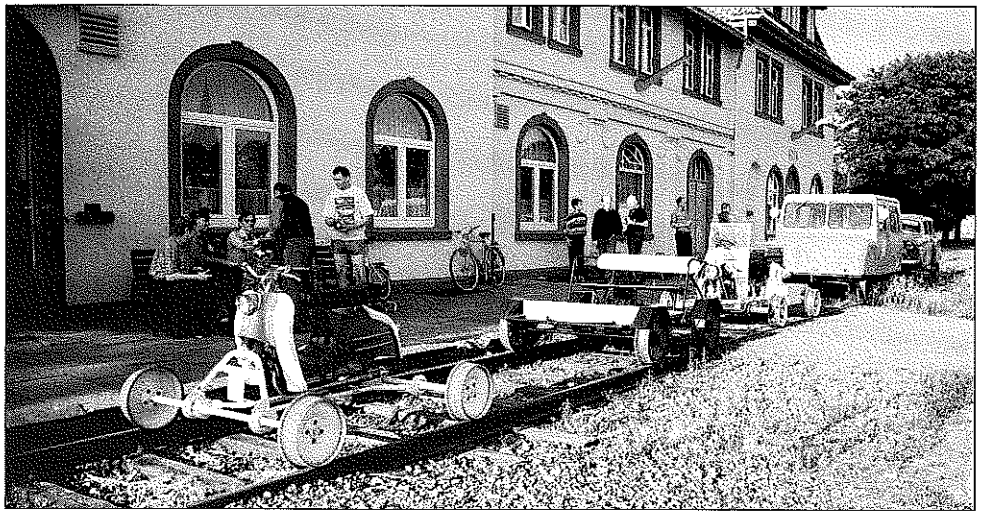
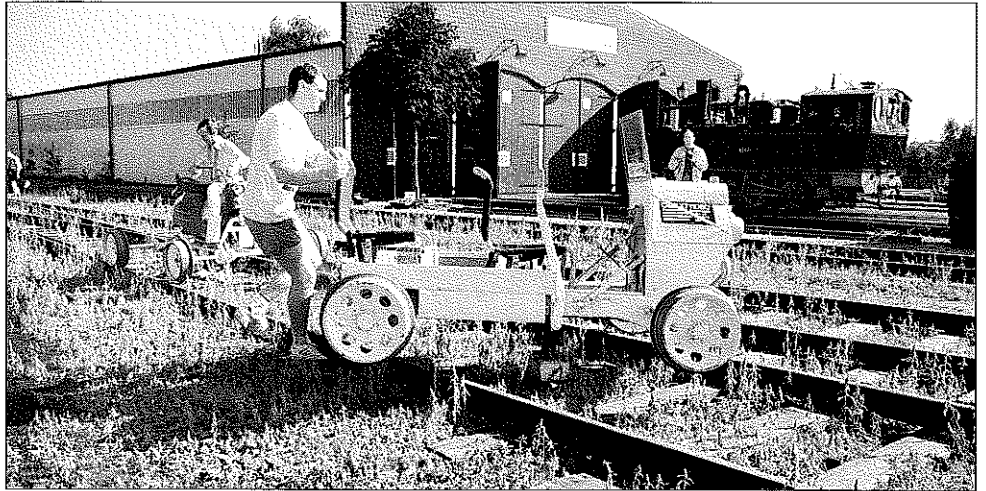
Uwe Franz

Draisinentreffen in Bruchhausen-Vilsen

Für das Wochenende 14./15. September 1991 hatte der DEV zum Draisinentreffen nach Bruchhausen-Vilsen eingeladen. Es war die 2. Veranstaltung dieser Art in Deutschland; das erste Treffen wurde 1990 von den Eisenbahnfreunden Wetterau in Bad Nauheim durchgeführt. Dieser Verein bemüht sich besonders um die Erhaltung dieser unscheinbaren aber dennoch sehr interessanten Schienenfahrzeuge und kann eine relativ große Anzahl Draisinen sein eigen nennen. Bereits im letzten Jahr reiften die Pläne, eine solch erfolgreiche Veranstaltung anlässlich des 25-jährigen Bestehens unserer Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen stattfinden zu lassen. Unserer Einladung folgten immerhin 8 Vereine, die insgesamt 13 Draisinen unterschiedlichster Bauarten mitbrachten:

- Buxtehude – Harsefelder Eisenbahnfreunde,
- Dampflok-Gemeinschaft 41 096, Salzgitter,
- Eisenbahnfreunde Uetersen,
- Eisenbahnfreunde Wetterau, Bad Nauheim
- Nienburger Eisenbahn- und Modellbahnclub,
- Dampfisenbahn Weserbergland, Rinteln,
- Berliner Eisenbahnfreunde, B-Pankow,
- Berliner Draisinenfreunde.

Da an Wochenenden auf den VGH-Gleisen Betriebsruhe herrscht, hatten die ausschließlich normalspurigen Handhebel- und Motordraisinen reichlich „Auslauf“ im Bahnhofsgelände Bruchhausen-Vilsen. Besonders gut kam bei den Veranstaltungsteilnehmern die am Samstagabend angesetzte „große Ausfahrt“ an. Während sich der Convoy motorgetriebener Draisinen unter streckenkundiger Führung nach Hoya bewegte, ließen die Bediener der Handhebeldraisinen ihre Muskeln spielen und „hebelten“ sich ebenfalls mit streckenkundigem Lotsen nach Heiligenfelde! Rechtzeitig zur Abfahrt des planmäßigen Nachtzuges waren alle Teilnehmer wieder versammelt und begaben sich fachsimpelnderweise auf die Reise nach Asendorf. Am Sonntagabend waren Alle einhellig der Meinung, daß dies sicher nicht das letzte Draisinentreffen in Bruchhausen-Vilsen gewesen sein wird.



Oben: Vor so vielen Handhebel- und Motordraisinen in „Normalspur“ (1000 mm) und „Breitspur“ (1435 mm) kann Werkstattleiter Hans-Peter Kempf auf der DEV-Handhebeldraisine nur noch die Augen verschließen.

2. Reihe: Stefan John aus Bad Nauheim wendet eines seiner ürtümlichsten Geräte im Bf. Bruchhausen-Vilsen.

3. Reihe: 5 Motordraisinen geben sich nach einer Ausfahrt im Bahnhof Hoya ein Stelldichein.

Unten: Star der Veranstaltung dürfte wohl die hervorragend restaurierte Draisine der Buxtehude - Harsefelder Eisenbahn (kleinbahntypisch ein umgebautes Kfz, ein Opel Olympia) gewesen sein.

14. September 1991, Fotos: Uwe Franz