

NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Regine Meier

Asendorfer Bhfs-Umbau-Telegramm

Im neuen Jahr starteten die Bauarbeiten im Bhf Asendorf Ende Januar mit dem Erdbau im südlichen Bereich (Fremdfirma). Die Gleisbau-Aktivitäten des DEV begannen mit dem Asendorf-Gleisbau-Meeting vom 16. bis 23. 2. 2008 (parallel zum Frühjahrs-/Rentnermeeting). Dieses Meeting stand

DEV-Rufnummern 042 52 / 93 00-

- 10 **Museums-Eisenbahn allgemein**
- 12 DEV-Faxgerät
- 20 **Museum** (Gruppenruf 21, 22, 24)
- 21 Bahnhofsbüro, Petra Heindorf
an Wochentagen i. d. R. 9 – 11 Uhr
- 23 Museums-Shop, zu Fahrzeiten
- 24 Redaktion DME, Wolfram Bäumer
- 25 Bahnhofsbüro, Mobiltelefon
- 30 **Eisenbahn** (Gruppenruf 31, 32, 35, 36)
- 31 Verkehrsdienst
- 32 Betriebsleitung, öBl
- 33 Zugleiter (nur für Zuglaufmeldungen)
- 34 Fahrkartenschalter
- 35 Bahnsteigaufsicht BruVi
- 36 Betriebsleitung, Mobiltelefon
- 39 Besprechungsraum
- 40 **Werkstatt** (Gruppenruf 41 – 45)
- 41 Aufenthaltsraum
- 42 Drehbankbude
- 43 Wagenwerkstatt
- 44 Werkstatt, Klaus Schmidt
- 45 Werkstattbüro
- 46 Funkwerkstatt
- 47 Elektrowerkstatt

Tätigkeiten finden ehrenamtlich statt; die Rufnummern sind nicht mit Arbeitsplätzen verbunden. Daher ist die Erreichbarkeit eingeschränkt.

- 50 **Tourismus-Service** (Gruppenruf 54, 55)
mo – do: 8 – 17 Uhr, fr 8 – 12 Uhr
im Sommer auch an Wochenenden
- 53 Tourismus-Service Faxgerät
- 54 Tourismus-Service, Brunhilde Brems
- 55 Tourismus-Service, Jutta Filikowski

unter der Leitung von Jens Böcker ganz im Zeichen des Weichenumbaus der Weichen 1 und 2. Am Wochenende Sa 16./So 17. 2. wurden die Schienen der Weiche 1 (Einfahrweiche) sehr mühevoll aus dem alten Bestand „ausgebuddelt“, da die Weiche nicht nur erneuerungsbedürftig war, sondern auch halb im Bahnübergang (BÜ) Hinterm Bahnhof (Nord) lag. Anfang der folgenden Woche wurden mit Hilfe der Fremdfirma die Schwellen ausgebaut, das Planum hergestellt sowie die neuen Weichenschwellen ausgelegt. Anschließend wurde die Weiche mit den verwendbaren Weichenschienen wieder aufgebaut. Parallel zur Montage der Weiche 1 wurden Weiche 2 demontiert und das Planum hergestellt. Dabei wurde der künftige Abzweig des in einer weiteren Bauphase vorgesehenen Ladegleises neben den Lokschuppen berücksichtigt. Zum Auslegen der Weichenschwellen wurde Verstärkung aus der Werkstatt geholt und anschließend mit der Montage begonnen. Bis zum Ende des Meetings am Sa, 23. 2. wurden beide Weichen bis auf Restarbeiten fertig montiert.

Nach drei Wochen Pause war am Sa, 15. / So 16. 3. ein wichtiges Asendorf-Gleisbau-Wochenende: Nach Sperren des BÜ Hinterm Bahnhof (Nord) und Rückbau des Straßenaufbaues wurden am Sonnabendmorgen mit Hilfe der Fremdfirma die alten Gleise ausgebaut, das neue Planum hergestellt, Splitt als Unterbau eingebracht und die neuen Gleise montiert. Probleme gab es, als da die Laschenbohrmaschine am Sonnabend Nachmittag ausfiel und statt Bohrungen in die Stege der Spurrillenschienen einzubringen abends zur Reparatur in die Werkstatt nach Bruchhausen-Vilsen mußte. Mit hartnäckiger Fehlersuche, diversen Probelaufen und letztlich unter Einsatz der Ersatz-Zündkerze des Kempfchen Rasenmähers konnte die Laschenbohrmaschine um ca. 23 Uhr reanimiert werden. Am So, 16. 3. wurde das Gleis im Bereich des BÜ mit den Wacker-Stopfern auf Höhe gebracht und anschließend die Spurrillenschienen einzeln abgelängt und montiert. Anfang der darauf folgenden Woche konnte die Fremdfirma planmäßig mit den Pflasterarbeiten des BÜ beginnen.

Ein weiteres Asendorf-Gleisbau-Meeting fand am Ostersamstag, 22. 3. und in der Woche nach Ostern (parallel zum Oster-Meeting) vom Di, 25. bis So, 30. 3. statt. Am Ostersamstag wurden Weiche 1 (Einfahrweiche) gestopft und der weitere Gleisbau vorangebracht. Ab Di, 25. 3. ging's weiter mit dem Gleisbau unter Leitung von Bodo Mertins. Die ersten beiden Tage waren ein Wechselbad zwischen Arbeit und Hagel- bzw. Schnee-Schauern. Trotzdem wurden kontinuierlich von Norden nach Süden die noch bestehenden Gleislücken geschlossen. Ab Mitte der Woche begann auch die Montage des Gleises 1 am neuen Bahnsteig (südlich BÜ Hinterm Bahnhof (Süd)) bis hin zur Bahnhofstraße sowie die Montage des Abstellgleises. Parallel hierzu wurden die bereits montierten Gleise verfüllt und gestopft, gestopft, gestopft.

Am Sa, 29. 3. konnte mit Skl FRIEDHELM der im Oktober 2007 rückgebaute alte HSA-Prellbock am Ende des Gleis 1 zur Bahnhofstraße in voller Länge (wieder) eingebaut werden (s. S. 47 unten). Am Sonnabend Mittag war das Gleis soweit hergestellt, daß eine Probefahrt bis ans südliche Ende der Museums-Eisenbahn stattfinden konnte. Anschließend gingen die Verfüll- und Stopfarbeiten im Gleis 1 weiter. Am Nachmittag wurde mit Hilfe der Fremdfirma das Gleis 2 (Umfahrungsgleis) in die richtige Lage gerückt. Die endgültigen Stopfarbei-

ten stehen hier noch aus. Am So, 30. 3. wurden mit stark reduzierter Mannschaft kleinere, aber wichtige Arbeiten erledigt. Hierzu zählten die Montage von Zungenrollern und das Auslegen des Verschlußfaches der Einfahrweiche mit Ziegelsteinen. Außerdem dienen nun altbrauchbare Schienen als Bahnsteigkante im Bereich des Lokschuppengleises.

Mit den ersten beiden April-Wochenenden begann der Endspurt für den Bahnhofsumbau: Am Wochenende 5./6. 4. wurden die Lokschuppenweiche auf Höhe gebracht und endgültig gestopft sowie auch hier das Verschlußfach mit Ziegelsteinen ausgelegt. Am Sa, 12. 4. wurde das (Bahnsteig-)Gleis 1 im Bereich vom BÜ Hinterm Bahnhof (Nord) bis zur Weiche 2 endgültig auf Höhe gebracht und noch einige Arbeiten südlich des BÜ Hinterm Bahnhof (Süd) durchgeführt. Am diesem Tag unterstützten uns die Aktiven der Interessengemeinschaft Asendorf (IGA) bei den begleitenden Arbeiten zum Bahnhofsumbau. Detlef Reimann mit seinen Söhnen begann mit der Komplettierung bzw. Ausbesserung des vorhandenen Zaunes zur B 6. Hierfür schon einmal vielen Dank!

Allen Teilnehmern der Asendorf-Gleisbau-Meetings, -Wochenenden und -Tage sei ganz herzlich gedankt, Ihr habt tolle Arbeit geleistet! Hervorheben möchte ich die Unterstützer der Museums-Eisenbahn aus der Asendorfer Nachbarschaft. Hier gilt ein besonderer Dank Cord Schlüterbusch, der uns fachkundig als Gleisbauer im Ruhestand mehrere Sonnabende (und auch mal dazwischen) unterstützte! Für das leibliche Wohl sorgten wieder Elke Reimann mit ihrem Team vom Bistro „Gleis 1“ in Asendorf sowie Gregor Böhm in Bruchhausen-Vilsen – auch hier noch mal ein ganz herzliches Dankeschön für die gute Verpflegung!

Oben links: Nachmittags blicken die Rentner von der Bank aus auf ihre Arbeit, v.l.n.r.: Klaus Babbel, Gerd Schrammen, Hans-Jürgen Wietig, Cord Schlüterbusch, 23. 2. 2008

Oben rechts: „Alle mal herkommen zum Schienen Aufsetzen!“ Es warten rechts Cord Schlüterbusch und Mirko Fischer, dahinter Jürgen Hunold, Steffen Pöppel und Robin Eckert. Vom Rottenwagen her kommt Joachim Meier mit der nächsten Schienenzange, 15. 3. 2008

2. Reihe links: Am Oster-Dienstag gab es mit einem kurzen Hagelschauer eine Weiter-Überraschung. Aber davon lassen sich Museums-Eisenbahner nicht abhalten, 25. 3. 2008

2. Reihe rechts: Vom Schwellenwagen aus gibt es einen guten Blick über den nördlichen Bahnhofsteil, 26. 3. 2008

3. Reihe links: Eisenbahnarchäologie in Asendorf: Zwischen den neuen Schwellen und dem BÜ sind als dunkle Stellen – um eine halbe Schwellenlänge und 2 -höhen versetzt – die Reste alter HSA-Schwellen noch zu erkennen, 27. 3. 2008

3. Reihe rechts: Wieder vom Schwellenwagen aus der Überblick über den südlichen Bahnhofsteil, 27. 3. 2008

Unten links: Jürgen Hunold und Robin Eckert beim Einbringen von Laschenlochbohrungen im neuen Abstellgleis, 28. 3. 2008

Unten rechts: Das Verfüllen mit Stopfmateriale geht von Hand: Manuel Koch, Steffen Pöppel und Jonas Schilling bringen mit der Schubkarre Nachschub. Albrecht Seidel, Jürgen Werder, Otto Schröder und Jonathan Günther machen so lange kleine Pause vom Stopfen. 29. 3. 2008

8 Fotos: Regine Meier



Jens Böcker

Jahresbericht 2007

Verein

Zu Beginn des Berichts über das Jahr 2007 soll von einer Institution berichtet werden, die hoffentlich von vielen jungen Menschen für den Einstieg ins aktive Museumseisenbahnerleben genutzt wird: die DEV Jugendgruppe „Signal 2007“. Sie wurde im April gegründet und wird von der Mittelweserbahn unterstützt. Ziel ist es, mit vielfältigen Aktivitäten rund um die Museums-Eisenbahn die Jugendlichen für eine aktive Mitarbeit zu gewinnen. Das Interesse war größer als erwartet, Probleme bereitet jedoch teilweise die nötige fachliche Betreuung durch erfahrene DEV-Mitarbeiter.

Die Anzahl der DEV-Mitglieder stieg von 1.130 auf 1.141. Das ist eine Steigerung um rechnerisch zwar nur 1 %, doch in dieser von Individualismus geprägten Zeit für einen traditionellen Verein und Museumsträger wie den DEV sicher als erfreuliche Entwicklung wahrzunehmen.

Leider ist auch im letzten Jahr wieder ein Mensch verstorben, der eine ganz besondere Beziehung zur Museums-Eisenbahn hatte: Lissy Schierholz. Eigentlich muß man sagen, sie war samt ihrer Gaststätte ein Bestandteil unseres Freilichtmuseums. Museumsbahner und Besucher konnten in Natura erfahren, wie eine Gaststätte in Zeiten regulären Kleinbahnbetriebs ausgesehen hat. Kein Museum kann eine solche Atmosphäre so perfekt bewahren bzw. wiederherstellen, wie Lissy es, für sie völlig selbstverständlich, getan hat. Leider ist das jetzt Geschichte, aber wir werden uns noch lange und gern an sie erinnern.

Werbung

In 2007 wurden wieder verschiedene auswärtige Veranstaltungen besucht, um den DEV zu repräsentieren und für einen Besuch zu werben. Dazu gehörten sowohl allgemeine Messen wie die Grüne Woche in Berlin und die ABF in Holzminden, aber auch fachspezifische Veranstaltungen wie die Altenbekener Eisenbahn- und Kulturtag und die Meininger Dampfploktage.

Veranstaltungen

Bemerkenswerte Veranstaltungen in 2007 waren im Mai das Wochenende „Frauen und Technik“, wobei am Sonntag der planmäßige Zugbetrieb fast vollständig von weiblichem Personal abgewickelt wurde.

Es folgten in den folgenden Wochen ein Besuch der Eisenbahnfreunde Witten mit einem von einer V 100 geführten Sonderzug sowie Filmaufnahmen des Südwestdeutschen Rundfunks, die allen Beteiligten viel Freude gemacht haben und aus denen eine sehr gut gemachte Folge der Sendereihe „Eisenbahnromantik“ produziert wurde.

Im Juli wurde mit einem entsprechenden Programm der 90. Geburtstag der Lokomotive SPREEWALD gefeiert.

Traditionell schlossen sich im August der Tag des Eisenbahnfreundes mit dem entsprechend umfangreichen Zugbetrieb und der Brokser Markt an, bei dem durch die VGH auf ihrer Strecke wieder aus

Wolfram Bäumler

Burkhard Ostersehlte ist tot!

Im Alter von 86 Jahren verstarb am 29. 3. 2008 der DEV-Aktive Burkhard Ostersehlte. Viele DEV-Aktive werden Burkhard möglicherweise gar nicht kennen, und doch gehört er unbedingt dazu. Burkhardts Gesundheit hat es ihm nicht ermöglicht, in Gleisbaurotte, Werkstatt oder Fahrbetrieb mitzumachen, und so bot er seine Arbeitskraft stets im Verwaltungsbereich an. Über zwei Jahrzehnte kümmerte er sich um die Anzeigen in der DME, kommunizierte mit den Anzeigenkunden, versandte die Belegexemplare und sorgte für die finanziell korrekte

Abrechnung. Mit seiner Genauigkeit und Zuverlässigkeit erreichte er, daß diese Aufgabe über all die Jahre bei ihm in guten Händen lag.

Und dabei trat Burkhard immer hilfsbereit und bescheiden auf. Er selbst bezeichnete seine Tätigkeit als „Mini-Amt“ und machte keinerlei Aufhebens darum. Hin und wieder gab er aus dem Schatz seiner Lebenserfahrung wichtige Tips an die Redaktion, doch auch das nie von oben herab oder besserwisserisch vor Dritten, sondern stets als sehr lesenswerte Briefe von Mensch zu Mensch. Burkhard hat bewiesen, daß man auch im kleinen eine wichtige Hilfe für die Museums-Eisenbahn sein kann.

Wir trauern um Burkhard Ostersehlte.

beiden Richtungen Zubringerverkehr durchgeführt wurde. In bewährter Weise stellte der DEV den T 2 samt Steuerwagen sowie ein umfangreiches Personalkontingent, zusätzlich unterstützt durch Mitglieder der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde und der Kleinbahnfreunde Leeste.

Im September folgten der Tag des offenen Denkmals mit entsprechendem Programm sowie eine Fahrt mit dem T 2 zum Triebwagentreffen nach Obernkirchen.

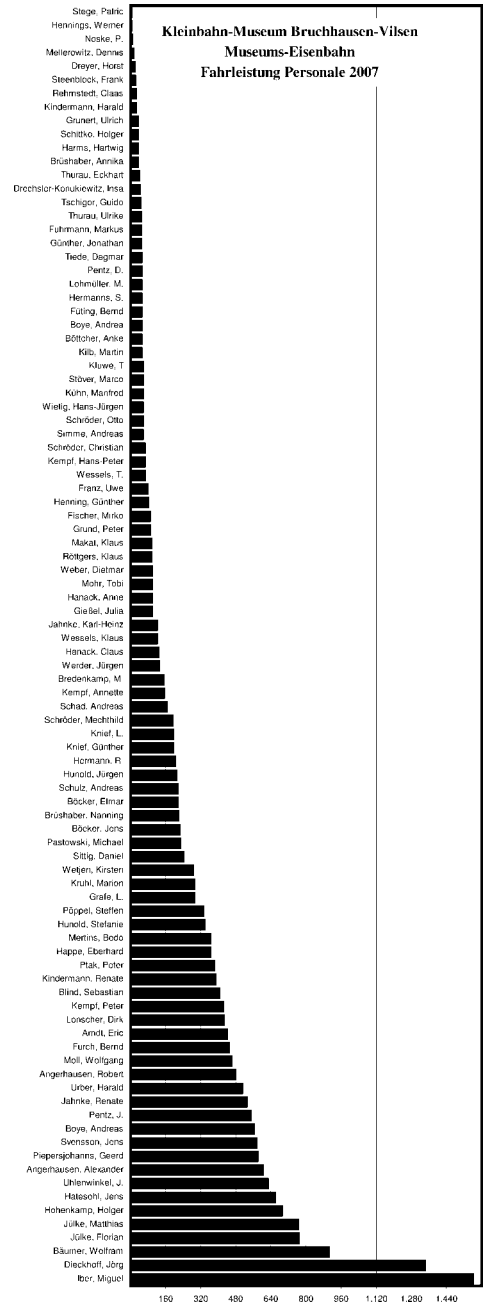
Ebenfalls im September erhielten wir Besuch aus Japan von Herrn Nakayama, der an hoher Stelle an der Bewahrung technischen Kulturguts in Japan mitwirkt. Auf seinem Besuchsprogramm standen neben unserem Kleinbahnmuseum das Deutsche Bergbaumuseum in Bochum und das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven. Das empfinden wir als große Ehre.

Zu den Nikolausfahrten im Dezember gab es am 2. Advent einen Zubringerverkehr mit dem T 2 nach bzw. ab Bremen Hbf, der gut angenommen wurde und in 2008 wiederholt werden soll. Am 3. und 4. Advent besuchte uns jeweils die Seelzer Schienenbusgarnitur und brachte zusätzliche Fahrgäste für die Dampfzüge nach Asendorf.

Betrieb

Der Betrieb wurde wieder zuverlässig und ohne nennenswerte Vorfälle abgewickelt. Zu Beginn der Saison legten 7 Mitarbeiter ihre Prüfung für den entsprechenden Einsatz im Betriebsdienst ab. Gleich im Mai gab es aufgrund der Trockenheit und Waldbrandgefahr das erste und einzige dampffreie Wochenende während der Saison 2007. Die Besucher wurden entsprechend informiert mit dem Hinweis, daß auch die eingesetzte Diesellok ein besonderes Museumsstück ist. Manch einer kommt hierdurch vielleicht noch ein weiteres Mal, um auch noch eine Dampfzugfahrt zu erleben.

Die Fahrgastzahlen sind erneut leicht gesunken, sie betragen in der Sommerfahrtsaison 28.415 (-6,7 %), in den Nikolauszügen 8.479 (-2,4 %). Dabei sind insbesondere Gruppenfahrten von der Schmalspur zur Regelspur abgewandert. Profitiert hat auch der von der VGH betriebene „Kaffkieker“, so daß die vom DEV geführten Regelspurfahrten (nur) noch 4.122 Beförderungsfälle zählten, was das Abschmelzen auf 1/4 des Vorjahresergebnisses bedeutet. Die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf haben sich gegenüber 2006 nicht nennenswert verändert.



Rechts oben: Gute Stimmung beim Rentnermeeting 2008, auf Wagen 132 positioniert sich die Werkstatt-Mannschaft. 23. 2. 2008, Foto: Uwe Franz

Drei Diagramme zur Verdeutlichung der 2007 eingesetzten Personal- und Materialressourcen sowie des Erfolges. Als sommerliche Normal-Zuggarnitur war Lok HOYA mit 3 Sitz- und Gepäckwagen unterwegs. Die vermeintlich „krummen“ Werte für die Gitternetzlinien zeigen jeweils 10 Zugpaare an.

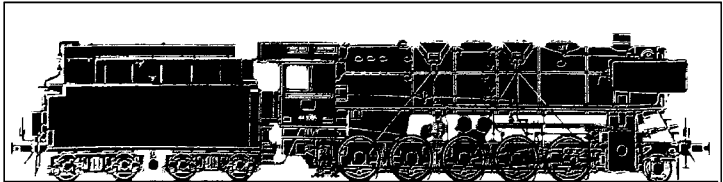
N-tram



WB

Vertrieb: hammerschmid prazisionsmodelle
 Pfarrer-Behr-Weg 12 D-82402 Seeshaupt
 Tel. u. Fax +49 (8801) 1744
 www.hammerschmid.de

www.n-tram.de
 Schmalspurbahnen
 im Mastab 1:160 (Nm)



Modellbahnen Uwe Hesse

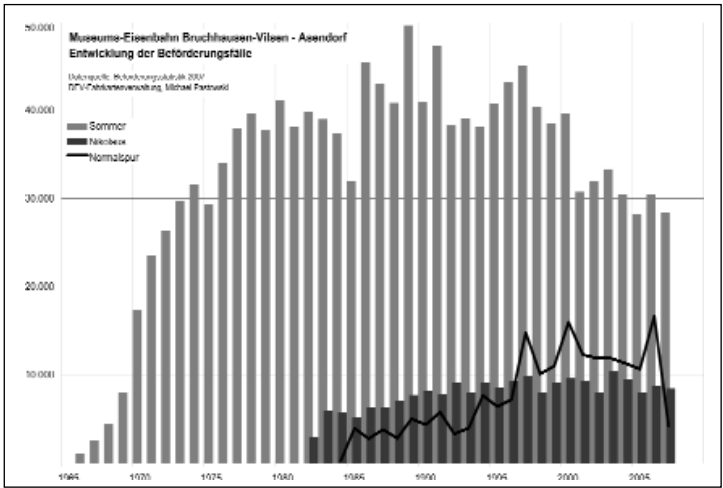
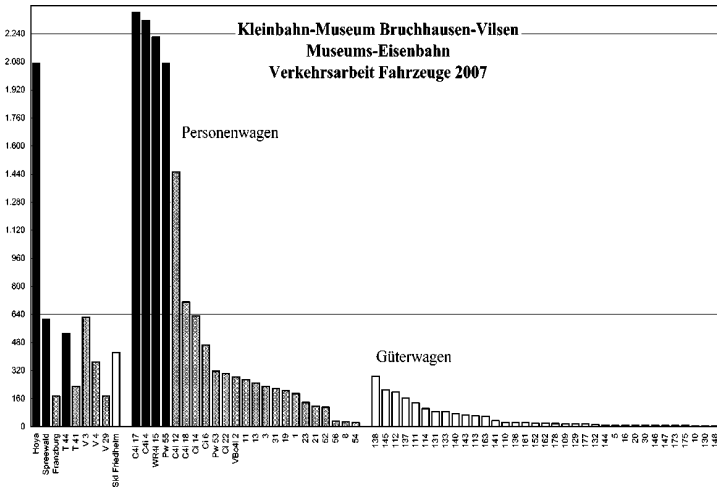
Ihr Fachgeschäft in Hamburg
 für die Spurweiten HO – TT – N
 unabhängige Beratung + Service für

Digitale Modellbahn
 anspruchsvolles Zubehör
 Weinert Modellbau

Wir sind für Sie da:

Di – Fr.: 9.00 – 13.00 Uhr und 15.00 – 18.00 Uhr
 Sa.: 9.00 – 13.00 Uhr

Landwehr 29, 22087 Hamburg
 Tel. 040 / 25 52 60, Fax 040 / 250 42 61
 E-Mail: info@Hesse-Hamburg.de



Schmalspur-Spaß à la Bruchhausen-Vilsen



mit HO-Modellen von



WEINERT MODELLBAU

Mittelwending 7 • 28844 Weyhe-Dreye • www.weinert-modellbau.de

Hauptkatalog und Neuheiten €13,- • Beim Fachhändler oder direkt bei uns gegen V-Scheck oder Briefmarken • Bestellnr. 1000-2000

Fahrzeuge

An unserem Fahrzeugpark werden permanent kleinere und größere Instandhaltungsarbeiten ausgeführt. Herausragend waren die Bearbeitung und Montage des nachgegossenen Regleraufsatzes der PLETTENBERG, dies war in dieser Form auch eine für uns neue Herausforderung. Nach weiteren Arbeiten im Fahrwerksbereich war die Lok im Dezember wieder fahrbereit und kann in 2008 wieder eingesetzt werden.

Bei Lok HERMANN wurden der Kessel ausgebaut und die ersten Vorbereitungen für die nötigen Instandsetzungsarbeiten ausgeführt.

HOYA war häufig im Einsatz, leider sind trotz umfangreicher Gewährleistungsarbeiten des DLW Meiningen immer noch Nacharbeiten am Fahrwerk erforderlich.

Bei der Beka in Wilhelmshaven befinden sich z. Z. V 2 und Wagen 30 zur Aufarbeitung. Diese Fahrzeuge haben zwar weder einen gegenüber anderen Fahrzeugen in unserer Sammlung herausragenden musealen Wert, noch werden sie für den Betrieb als besonders wichtig angesehen. Da sich aber die Zusammenarbeit mit der Beka nach deren vorübergehender Schließung wieder positiv entwickelt hat, ergaben sich hier sehr gute Voraussetzungen für die Aufarbeitung der beiden Fahrzeuge. Das bedeutet modern ausgedrückt, die Kennzahl (musealer Wert + betrieblicher Gebrauchswert) / (Aufarbeitungsaufwand + Aufarbeitungskosten) = hoch.

In dieser Werkstatt wurden auch die beiden dringend benötigten Motoren für den T 1 (Reparatur, wieder eingebaut) und den Skl (Austausch, erfolgt bei anstehender HU) aufgearbeitet.

Abschließend soll noch erwähnt werden, daß im Rahmen der sehr guten Zusammenarbeit der TA 3 von Mai bis August an die Verden-Walsroder Eisenbahnfreunde verliehen wurde und Wagen 8 über den Jahreswechsel hinweg die für ihn völlig ungewohnte Aufgabe hatte, an der Bremer Kunsthalle die Besucher der Ausstellung „Paula in Paris“ als thematisch passendes Kassenhäuschen zu begrüßen. Beide Fahrzeuge sind zwischenzeitlich wohlbehalten zurückgekehrt.

Strecke und Anlagen

Hinsichtlich unserer Infrastruktur soll zuerst eine eher nebensächlich erscheinende Tätigkeit erwähnt werden: Beim Wintermeeting im Februar wurde unser Gleisbaulagerschuppen in Heiligenberg aufgeräumt. Es hat ca. 25 Mann- (bzw. Frau-)tage gekostet, Unmengen an Schrauben, Unterlagsplatten, Weichteilen, Werkzeugen etc so zu sortieren, daß der Überblick über das vorhandene Material wieder gewonnen werden konnte. Dies hat sich bereits bei den vorbereitenden Arbeiten für den Umbau des Bf. Asendorf mehr als ausgezahlt.

Im Bf. Bruchhausen-Vilsen wurde die Drehscheibenbrücke mit einem weiteren Anstrich versehen und wieder eingehoben, so daß unser Weihnachtsmann, bei dem man sich ja immer fragt, was er das restliche Jahr so tut, mit der Montage der Stützrollen beginnen konnte.

Die Arbeiten an der Lichtzeichenanlage für den Bü Homfelder Straße wurden fortgesetzt, leider zieht sich das Ganze wesentlich länger hin als vorgesehen, und wir sind auch voll des schlechten Gewissens gegenüber unserer Sponsorin, Frau Rodekohr. Gegen Ende des Jahres haben die Arbeitsfortschritte wieder zugenommen, so daß wir ganz fest auf eine Fertigstellung in 2008 hoffen dürfen.

Anfang des Jahres bekamen wir von einem bei der Borkumer Kleinbahn arbeitenden Mitglied den Hinweis, daß dort durch den Umbau des östlichen Streckengleises größere Mengen sehr gut erhaltener Form-5-Schienen entbehrlich würden. Dies bot die Gelegenheit, relativ neue Schienen (Walzjahr 1979 – 1982) dieses kleinbahntypischen Profils für die Erneuerung der Heiligenberger Kurve zu vertretbaren Kosten zu beschaffen. Nach Abstimmung mit der ausführenden Baufirma, an die das Material vertragsgemäß übergang und die unser Anliegen im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützte, konnten wir dann insgesamt 1700 lfdm. = 40 t dieser Schienen übernehmen. Das Ganze hat etwa 8.000 € gekostet, die wir fast vollständig von Kleinbahnfreunden für diesen Zweck gespendet erhielten.

Den Schwerpunkt in dieser Rubrik bildete natürlich die Vorbereitung und der erste Abschnitt der Umbauarbeiten im Bf. Asendorf. Nachdem endlich die finanzielle Förderung für das Eisenbahnverkehrsunternehmen absehbar wurde, konnten wir beginnen, die notwendigen Materialien zu beschaffen bzw. aufzuarbeiten, und der Flecken Bruchhausen-Vilsen, die erforderlichen Fremdleistungen aususchreiben. Von Anfang Oktober bis zu den Nikolausfahrten wurde das bereits seit Jahren abgängige gesamte Umfahrgleis neu aufgebaut, zwei Weichen eingebaut und durch eine Fremdfirma der südliche Bahnübergang erneuert. Die weiteren Arbeiten sind zu Beginn dieses Jahres ausgeführt worden. Dieser Bahnhofsumbau ist, besonders unter dem Aspekt, daß wir den größten Teil der Arbeiten in Eigenleistung innerhalb eines überaus anspruchsvollen Terminplans ausführen, die umfangreichste Maßnahme, die der Verein bisher innerhalb eines Winterhalbjahres bewältigt hat. Und was uns besonders freut, sind das Interesse und die zufriedenen Gesichter, mit der viele Asendorfer den Fortgang der Baumaßnahmen verfolgt haben.

Projekte außerhalb des DEV

Der von den VGH betriebene Kaffkieker hat seine erste Saison erfolgreich hinter sich gebracht. Somit wurde das Ziel erreicht, daß erstmals seit 1972 die VGH wieder selbst planmäßigen Personenverkehr auf ihrer Strecke durchführte.

Der ehemalige RWG-Schuppen ist zwischenzeitlich saniert worden. Der größte Teil ist von der Mittelweserbahn als Büroraum angemietet worden, der übrige Raum wird von der Familie Bomhoff für besondere Veranstaltungen genutzt. Damit geht das Gebäude einer gesicherten Zukunft im weitgehend erhaltenem Erscheinungsbild entgegen. Mit dem Wiederaufbau des Ladegleises vor dem Schuppen einschließlich der Anschlußweiche in 2008/09 werden die Güterverkehrsanlagen im Bf. Bruchhausen-Vilsen komplettiert sein.

Uwe Franz

Museumsbahn-Telegramm

Mit einer traditionellen Neujahrshfahrt starteten einige DEV-Aktive mit Diesellok EMDEN und Personenwagen 2 in ein neues und hoffentlich erfolgreiches Jahr für die Museums-Eisenbahn.

Bereits am 12. 1. wurde die erste Besprechung für die DEV-Triebfahrzeugpersonale in diesem Jahr in Bruchhausen-Vilsen abgehalten, zu der sich immerhin 20 Teilnehmer im Aufenthaltsraum der DEV-Betriebswerkstatt eingefunden hatten.

Am Sonntag, den 20. 1., verkehrte auf der VGH-Strecke unter dem Motto „Mit dem Paula-Kieker nach Bremen“, ein Triebwagensonderzug gebildet aus dem DEV-Triebwagen T 2 und dem MWB-T 3 mit 175 Kunstinteressierten, von Bruchhausen-Vilsen nach Hoya, Eystrup und auf der DB-Strecke nach Bremen zur Ausstellung „Paula in Paris“. Am Bremer Hauptbahnhof warteten Sonderstraßenbahnen auf die „Kulturinvasion vom Lande“, um diese bis unmittelbar vor die Bremer Kunsthalle zu chauffieren. Nachmittags ging es wieder zurück auf's Land, diesmal allerdings über Syke. Veranstalter waren der Kunst- und Kulturverein (KuK) aus Bruchhausen-Vilsen und die VGH. Aufgrund der positiven Resonanz planen die Organisatoren weitere Fahrten dieser Art.

Einen langen Einsatz hatten die Feuerwehren am 21. 1. auf Bahnhof Heiligenberg erlebt. Während des Einsatzes kam es zeitweise zur Vollsperrung der Bundesstraße 6. Was war passiert? Das normalerweise unterirdisch die B 6 querende Regenwasser hatte sich aufgrund einer defekten Pumpstation aufgestaut und drohte, in den Keller des Restaurants Dillertal einzudringen. Die Feuerwehren mußten das Wasser von einem Abwasserschacht zum nächsten umpumpen, wofür Schläuche quer über die Bahnhofsgleise und die B 6 gelegt wurden. Wie sich später herausstellte, war auch eines der Rohre direkt unter unserer Ladestraße defekt, das mit Hilfe eines fast 4 m tiefen Kraters in den darauf folgenden Wochen repariert wurde. Noch heute kann man die Schadensstelle an dem nur provisorisch verfüllten Bodenbelag auf der Ladestraße im Bf. Heiligenberg erkennen.

Aufgrund der milden Witterung konnte im Januar und Februar die Sanierung des Werkstatt-Hallen-daches abgeschlossen werden. Ohne Rücksicht auf die Witterung waren unsere Gleisbauer in jeder zur Verfügung stehenden freien Minute im Bf. Asendorf tätig, um den knappen Zeitplan bei der Grundsanierung der Gleisanlagen einhalten zu können (s. S. 38 u 39).

Oben: Pump- und Reparaturarbeiten in Heiligenberg nach dem „Hochwasser“ vom 21. 1. 2008, 2 Fotos: Gerd Schrammen

2. Reihe: Der Welper Tunnel in Hattingen gibt einen schönen Hintergrund für einen Fotohalt mit dem T 2 ab, während rechts das Zugpersonal Zf Dirk Lonscher und Tj Wolfgang Moll sich kurz abstimmen, 8. 3. 2008, 2 Fotos: Harald Urber

3. Reihe: Ende Februar 2008 wurde der Kessel von Lok HERMANN für die Instandsetzung zerlegt, Ralf Hormann, Wolfgang Moll, 2 Fotos: Uwe Franz

unten rechts: Aufbauten der Diesellok V 2 in der Restaurierungswerkstatt Wilhelmshaven, 18. 3. 2008, Foto: Uwe Franz



Während des vom 16. bis 24. 2. durchgeführten „Rentner- oder Frühjahrs-Meetings“, war ordentlich was los! Durch den gleichzeitigen Einsatz von DEV-Aktiven aus den Bereichen Gleisbau und Werkstatt waren an manchen Tagen über 30 Personen im Einsatz und haben eine ganze Menge Arbeit erledigt. Die Stimmung unter den Teilnehmern war sehr gut, und die Organisatoren des Meetings hoffen, daß sich der Schwung, die gute Stimmung und vor allem die hohe Motivation der Beteiligten auch auf die bevorstehende Fahrsaison und den Rest des Jahres überträgt!

Ein besonderer Tag während des Meetings ist auch immer der Tag, an dem der TÜV-Nord seinen bzw. seine Sachverständigen zu uns schickt, um die notwendigen Prüfungen an unseren Dampfloks durchzuführen. Am 21. 2. war es wieder soweit: FRANZBURG, PLETTENBERG und SPREEWALD wurden einer intensiven Prüfung durch zwei Sachverständige des TÜV-Nord unterzogen. Die Erkenntnisse waren durchweg positiv, so daß wir auch in der kommenden Fahrsaison mit drei betriebsfähigen Dampfloks (inkl. HOYA) starten können.

Der diesjährige DEV-Betriebsausflug fand am 8./9. 3. statt. Am Samstag ging die Fahrt mit Triebwagen T 2 von Bruchhausen-Vilsen über Eystrup, Nienburg, Minden, Hamm, Dortmund, Essen-Steele nach Bochum-Dahlhausen ins DGEG-Eisenbahnmuseum. Nach Mittagessen und Zeit für einen gründlichen Rundgang ging die Fahrt weiter über die Ruhrtalbahn über Hattingen und Herbede nach Wengern-Ost, weiter nach Witten Hbf und zur Übernachtung im Parkhotel. Am Sonntag konnte man an den Feierlichkeiten zum 25 jährigen Bestehen der Eisenbahnfreunde Witten teilnehmen. Neben verschiedenen Aktionen rund um Witten, wurden Panoramafahrten über das Ruhrviadukt angeboten. Zusammen mit unserer dazu gestoßenen Diesellok V 36 005, ging die Fahrt am Nachmittag, ab Witten Hbf. über Witten Annen-Nord, Dortmund, Hamm, Minden, Nienburg und Eystrup nach Bruchhausen-Vilsen zurück.

Vom 22. bis 29. 3. waren zum Ostermeeting wieder Gleisbauer und Werkstattmitarbeiter parallel im Einsatz, um die Vorarbeiten für die Sommerfahrsaison rechtzeitig abzuschließen. Wenn auch die Mann- und Frauschaften übersichtlicher waren als beim Frühjahrsmeeting, wurden wichtige Arbeiten vorangetrieben wie der Umbau des Bfs Asendorf und die alljährlichen Wagen-Bremsuntersuchungen. Parallel dazu fanden an den Osterfeiertagen Triebwagensonderfahrten mit T 2 und Steuerwagen TA 4 zwischen Hoya und Bruchhausen-Vilsen statt. Ein überlebensgroßer Osterhase, in dem einer unserer DEV-Aktiven steckte, verteilte kleine Ostereier an die mitreisenden Kinder. Dank des guten Wetters am Tag vorher mußten einige Osterfeuer abgesagt werden. Wegen eines Unwetters war die Esslinger-Triebwagengarnitur bei fast allen Fahrten gut besetzt.

Der erste Hochzeitssonderzug des Jahres ging am 29. 3. mit Lok FRANZBURG auf unsere Strecke Richtung Asendorf.

Seit Jahresanfang wird auch wieder intensiv an der Blinklichtanlage Homfelder Straße in Bruchhausen-Vilsen gearbeitet. In Eigenleistung wurden die letzten Mastfundamente in den Boden eingebracht und die Masten für die Straßen- und Überwachungssignale aufgestellt, so daß man schon jetzt einen guten Eindruck gewinnt. Die Fertigstellung der Anlage durch einen Fachbetrieb soll im Mai erfolgen.

Dampfloks PLETTENBERG

Am 21. 2. wurde der Kessel vom TÜV-Nord geprüft und ohne Beanstandungen abgenommen! Gegenwärtig erhält die Lok innen und außen eine neue Lackierung. Zusammen mit Lok FRANZBURG wird sie am 1. Mai die Sommerfahrsaison 2008 eröffnen.

Dampfloks FRANZBURG

Der Kessel wurde am 21. 2. ebenfalls dem TÜV-Sachverständigen vorgeführt. Aufgrund des guten Zustandes verlief die Abnahme des Kessels problemlos und so können wir voraussichtlich weitere drei Jahre mit FRANZBURG auf Strecke gehen.

Dampfloks HERMANN

Während des Rentner-Meetings im Februar wurde am Kessel gearbeitet. Es sind zwar z. Z. noch Demontearbeiten, aber auch diese sind notwendig, bevor etwas neues entstehen kann. Im ersten Schritt wurde der verschlissene Langkessel abgetrennt, um besser am erhaltungswürdigen Stehkessel arbeiten zu können. Die abgezehrten Deckenanker, ein Queranker und ein paar Niete wurden bereits demontiert. Was wir z. Z. am nötigsten brauchen, ist Ihre finanzielle Unterstützung liebe DME-Leser. Nur mit Spenden können wir in absehbarer Zeit die notwendigsten Arbeiten, die wir nicht selber durchführen können, an entsprechende Fachfirmen vergeben.

Dampfloks SPREEWALD

Unmittelbar nach den Nikolausfahrten 2007 wurde mit der Demontage des kompletten Rohrsatzes begonnen. Im Anschluß daran wurden alle zugänglichen Stellen im Kessel intensiv gereinigt und für die Innere Kesseluntersuchung vorbereitet. Die genannte Untersuchung durch den Sachverständigen des TÜV-Nord ergab keine Beanstandungen, so daß wir bald wieder mit dem Einbau des neuen Siederohrsatzes beginnen können.

Mallet-Dampfloks 7s

weiter in Hauptuntersuchung!

Diesellok V 1

Nachdem einige andere Dauerbaustellen erfolgreich abgearbeitet wurden, wird wieder an der Hauptuntersuchung an unserer „Rappelkiste“ fleißig gearbeitet. Während die Luftbehälter geprüft waren, wurden die Anlaßluftflaschen bei unserem TÜV-Termin Ende Februar ebenfalls geprüft und abgenommen. Die Bremsuntersuchung wurde durchgeführt und der Motor komplettiert, so daß ein paar Probeläufe des Motors bereits durchgeführt werden konnten.

Diesellokomotive V 2

Unsere kleinste Diesellokomotive befindet sich in der Restaurierungswerkstatt des BeKa e.V., in Wilhelmshaven weiterhin in Hauptuntersuchung. Die aufgearbeiteten Baugruppen werden z. Z. montiert.

Triebwagen T 42

Auch T 42 profitiert vom Fertigwerden anderer Baustellen in der Werkstatt: Seit kurzem wird an „Jumbo“ wieder verstärkt gearbeitet. Die Verkabe-

lungsarbeiten unter dem Fahrzeugboden konnten weitgehend abgeschlossen werden, so daß der Triebwagen in naher Zukunft wieder auf seine Drehgestelle abgesetzt und der Motor eingebaut werden kann.

Triebwagen T 46

weiter in Hauptuntersuchung!

Personenwagen 8

In der Nacht 5./6. 3. erfolgte der Rücktransport von der Kunsthalle in Bremen, nach Bruchhausen-Vilsen, wo er in den frühen Morgenstunden von den DEV-Aktiven abgeladen wurde. Der Wagen diente vom 13. 10. 2007 bis 24. 2. 2008, als Ausstellungsstück und gleichzeitig als Kartenverkaufsstelle für die Besucher der Ausstellung „Paula in Paris“ der Kunsthalle Bremen.

Personenwagen 9

Gute Arbeitsfortschritte können gemeldet werden: Nachdem das Laternendach fertig instandgesetzt und die aufgearbeiteten Gepäckablagen im Wageninnern montiert wurden, werden z. Z. die ersten verzinkten Stahlbleche für die zukünftige Verblechung des Wagenkastens montiert.

Personenwagen 24 (Kasten)

Im Gegenzug zu zwei Fahrzeugneuerwerbungen werden in den nächsten Wochen drei Fahrzeuge aus dem Bestand ausscheiden: der im September 1998 als DEV 24 übernommene Wagenkasten des thüringischen Traglastenwagen 900-301 (zuletzt Gera – Meuselwitz – Wuitz) und die beiden von der Industriebahn Halle stammenden Rollböcke DEV 169 und 170. Die drei Fahrzeuge wurden an die thüringische IG-Hirzbergbahn e. V. verkauft und werden sobald wie möglich dorthin gelangen.

Oben: Abladen des Weyer-Wagens DEV 27 auf dem ZOB Bruchhausen-Vilsen, 27. 3. 2008, Foto: Regine Meier

2. Reihe links: Die Aufarbeitung von Wagen 130 macht in der Restaurierungswerkstatt Wilhelmshaven gute Fortschritte. 18. 3. 2008, Foto: Uwe Franz

2. Reihe rechts: Aufladen des künftigen Zwischenwagens DEV 165 in Wernigerode, 20. 2. 2008, Foto: Uwe Franz

3. Reihe links: Die von der Industriebahn Halle stammenden Rollböcke werden an die IG Hirzbergbahn gehen, 25. 3. 2008, Foto: Uwe Franz

3. Reihe rechts: Nach der Hauptuntersuchung in Krefeld kehrte V 36 005 im Rahmen des DEV-Betriebsausfluges gemeinsam mit T 2 nach Hoya zurück, Bhf Dortmund, 9. 3. 2008, Foto: Harald Urber

Unten: Schon lange nicht mehr gezeigt, doch der historische Triebwagenzug aus HEG T 1 (links) und dem Beiwagen TA 3 (rechts) existiert noch. Beide Fahrzeuge stehen in der Halle in Hoya unter konservatorischen Gesichtspunkten optimal. 15. 3. 2008, Fotos: Uwe Franz



roland modellbahnstudio

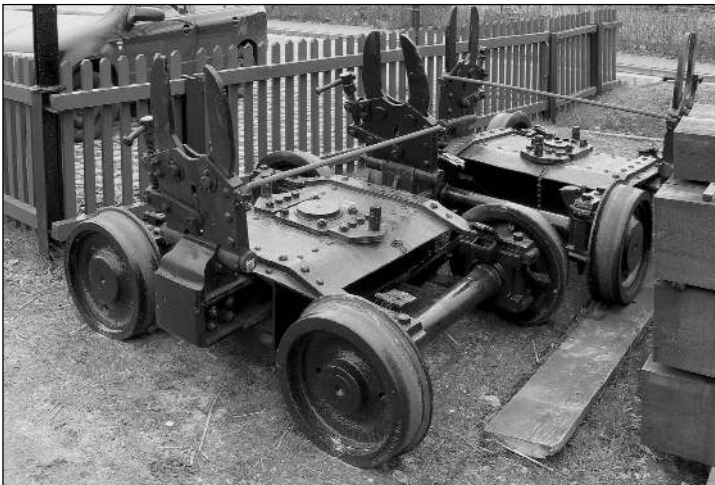
GmbH & Co. KG

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.





Personenwagen 27

Am Donnerstag den 27. 3. konnte ein wertvolles Fahrzeug übernommen werden: den letzten historischen Personenwagen der Inselbahn Langeoog (Nr. 7). Der um die vorletzte Jahrhundertwende von der Düsseldorfer Waggonfabrik vorm. Carl Weyer gebaute Wagen lief vermutlich bis 1959 bei der Steinhuder Meer-Bahn, bis er 48 weitere Jahre auf der Insel genutzt wurde. Bei uns ergänzt der Wagen die beiden Weyer-Wagen zu einer Dreiwagen-Garnitur, wie sie für Kleinbahnen im heutigen Niedersachsens früher sehr typisch war. Und obwohl alle Wagen vom selben Hersteller produziert und nach den gleichen Baugrundsätzen gestaltet wurden, sind sie dennoch leicht unterschiedlich ausgeführt. Der Erhaltungszustand des Wagens ist insbesondere im Fahrgastraum sehr gut. An den Drehstellen und im Bereich der Pufferbohlen sowie den Einstiegsplattformen wurde vor wenigen Jahren bei den „Fahrzeugwerken Mirastraße“ in Berlin mit einer Hauptuntersuchung begonnen und nicht zu Ende geführt. In diesem angearbeiteten Zustand der Weyer-Wagen Jahre in Berlin abgestellt, von wo wir ihn übernommen haben. Sobald unsere Werkstatkapazitäten es zulassen, soll die Hauptuntersuchung abgeschlossen werden.

Gepäck-/Personenwagen 30

In der Restaurierungswerkstatt der BeKA e.V. in Wilhelmshaven wird fleißig am Wagen 30 gearbeitet. Während die Arbeiten am im Freien abgestellten Fahrzeugrahmen über die Wintertage weitgehend zum Erliegen gekommen waren, wurde im Innern der Halle am hölzernen Wagenkasten gearbeitet. Die Schäden am Wagenkasten wurden zwischenzeitlich beseitigt, und gegenwärtig wird an der Nachfertigung von Sitzbänken und Übersetzfenstern aus Holz gearbeitet.

Güterwagen 130

Die Restaurierung geht mit großen Schritten seiner Vollendung entgegen. Die Anstricharbeiten außen und innen sind abgeschlossen. Jetzt muß nur noch die Beschriftung des Wagens erfolgen, bevor er in den regulären Fahrbetrieb übernommen werden kann.

Zwischenwagen 165

Nach langjährigen Bemühungen konnten wir Ende Februar einen bei den Harzer Schmalspurbahnen (HSB) „Ord“ genannten offenen Rangierdienstwa-

gen übernehmen. Den zuletzt als HSB 99-09-89 bezeichneten Wagen baute 1922 die Waggonfabrik Wismar für die damalige Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE). Mit der Beschaffung von zunächst zwei Zwischen- und Bremswagen vereinfachte die NWE im Jahre 1922 den Rollbockbetrieb erheblich, denn die schwere Arbeit mit den bis dahin im Rollbockverkehr gebräuchlichen Kuppelstangen konnte weitgehend entfallen. Offensichtlich war der Einsatz der damals mit den NWE-Betriebsnummern „Ord 1001“ und „Or 1011“ bezeichneten Wagen ein Erfolg, denn bereits in den Jahren 1924 wurden drei und im Jahre 1926 noch einer dieser „Kuppelwagen“ nachgeliefert.

Zwischen den sechs „Adapterwagen“ gab es Unterschiede vor allem in der Anordnung der Puffer und Zughaken. So sind die Wagen 99-09-89 und 99-09-91 unsymmetrisch gebaut: Am einen Ende mit hochliegenden Puffern können aufgebockte Normalspurwagen angekuppelt werden, am anderen Ende sind außermittig angeordnete Zug- und Stoßvorrichtungen für den Verschub von Regelspurwagen im Dreischienengleis montiert. Die ebenfalls, zumindest teilweise noch vorhandenen Schmalspur-Zug- und Stoßvorrichtungen am Wagen 99-09-89 sind um 90° schwenkbar montiert und müssen bei der Benutzung der Regelspur-Zug- und Stoßvorrichtung seitlich aus dem Kupplungsbereich geschwenkt werden. Die anderen vier Zwischenwagen waren beidseitig für das Kuppeln aufgebogter Normalspurwagen vorgesehen. Von den ursprünglich sechs bei der NWE vorhandenen Ord- und Or-Wagen existieren noch vier Wagen: drei bei der HSB und einer jetzt in Bruchhausen-Vilsen.

Die Instandsetzung des sehr desolaten Wagens soll zeitnah in der Restaurierungswerkstatt des BeKA e.V. in Wilhelmshaven erfolgen, um später im Bhf Bruchhausen-Vilsen für den Verschub von Regelspurwagen im Dreischienengleisbereich eingesetzt werden – die optimale Wiedereinbindung in den ursprünglichen Funktionszusammenhang.

Rollböcke 169 und 170

s. Text Personenwagen 24 (Kasten)

Normalspurtriebwagen T 1

Nach fast einjähriger Zwangspause ist T 1 wieder einsatzbereit! Während des Rentner-Meetings Ende Februar wurden die grundlegend überholte Motor-/Getriebeeinheit eingebaut und erste Probefahrten erfolgreich durchgeführt.

Für eine Dokumentation des
Rollwagen- und Rollbockwesens auf Meterspurbahnen
 suchen wir
Informationen, Hinweise und Fotos
 über:

Rappoltsweiler Straßenbahn (Elsaß), erbaut 1879

Wülfel-Döhrener Straßent. (bei Hannover), erbaut 1881/82

Hinweise bitte an: Robert Angerhausen
 Königsberger Str. 40, 47495 Rheinberg

Tel: 02843 / 50990, E-Mail: robert.angerhausen@t-online.de

Normalspurdiesellok V 36 005

Auch die Hauptuntersuchung unserer Normalspurdiesellok wurde Anfang März erfolgreich abgeschlossen. Die Lok wurde anschließend von den Eisenbahnwerkstätten Krefeld nach Witten (Ruhr) überführt, wo sie unseren Normalspurtriebwagen T 2 traf. Beide Fahrzeuge nahmen am Wochenende 8./9. 3. 2008 an den Jubiläumsfeierlichkeiten der Eisenbahnfreunde Witten teil und fuhr anschließend mit eigener Kraft zurück nach Hoya.

Normalspurbeiwagen TA 3

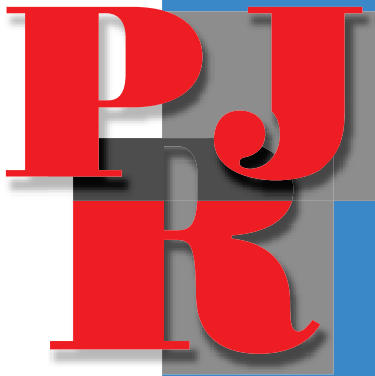
Wie im vergangenen Jahr wird unser Triebwagenbeiwagen auch in diesem Jahr von April bis Mitte August bei den Verdener Eisenbahnfreunden auf der VWE-Strecke Verden – Stemmen im Einsatz sein, weil noch nicht genügend vereinseigene Fahrzeuge für den regen Personenverkehr zur Verfügung stehen.

Oben: Ankunft des neuen Wagens DEV 27 (ex Inselbahn Langeoog 7) in Bruchhausen-Vilsen. Der Wagen befindet sich in gutem Zustand, Drehgestelle und Rahmen sind bereits instandgesetzt worden. Innen liegen Teile der Bühnen, auch darunter ist der Rahmen gut erhalten.

Lediglich die Schaku wird durch unsere Regel-Zug- und -Stoßvorrichtung zu ersetzen sein. Die Inneneinrichtung wollen wir ganz bewußt nur reinigen, damit der Charme des genutzten und gut erhaltenen Wagens erhalten bleibt. 27. 3. 2998, Fotos: Regine Meier, Uwe Franz

Unten links: Die Drehscheibe im DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen ist ein gern genutzter „Laufsteg“, um die hübschen „Models“ in unterschiedlichen Positionen fotografieren zu können. Triebwagen DEV T 2 kam im Zuge des Betriebsausfluges dort vorbei und wurde vorausschauend gedreht, damit er nach seiner Rückkehr in Hoya wieder in gewohnter Richtung eintrifft. 8. 3. 2008, Foto: Harald Urber

Unten rechts: Mit dem Skl FRIEDHELM wird der alte HSA-Prellbock am Ende vom Gleis 1 gut fundamementiert, damit die Züge der Museums-Eisenbahn nicht auf der Bahnhofstraße landen. 29. 3. 2008, Foto: Regine Meier



Paul-Joachim Rodatz Versicherungsmakler

Wolsteinkamp 47 • 22607 Hamburg • Telefon: 0 40 / 87 00 79 52
Telefax: 0 40 / 87 00 79 53 • Mobiltelefon: 01 70 / 3 47 24 05

Ich versichere nicht nur Ihre kleinen und großen Bahnen, Ihre Technik,
Ihre Museen, Ihre Schiffe, sondern auch alles Andere!

Rundum-Sorglos-Versicherungsschutz!

Nutzen Sie mein langjähriges »*Know-how*«.
Ich besuche Sie gern auf Anfrage und erstelle Konzepte.

Erteilung von sofortigen Deckungszusagen!

Über 40 Jahre Versicherungserfahrung nicht nur rund um die Bahnen.

Wenden Sie sich vertrauensvoll an mich.

Ich bin für Sie da!

...der richtige Rodatz!

Mitglied im Bundesverband
Deutscher Versicherungskaufleute

