

Gerd Schrammen

„Es geschah vor 30 Jahren.“ oder: Als der Bahnhof Bruchhausen-Vilsen das Prädikat „alt“ bekam

Manchem unserer Besucher, besonders wenn er unsere Museums-Eisenbahn nicht schon seit Jahrzehnten kennt, mag es noch gar nicht aufgefallen sein. Die wenigsten derer, denen an der Stirnseite unseres Bahnhofgebäudes der Name des Restaurants ins Auge fällt ALTER BAHNHOF werden sogleich nach dem „Neuen“ fragen. Meist werden sie eingefangen von der ganz eigenen Atmosphäre unseres Kleinbahn-Museums und vergessen diese Frage ganz schnell wieder. Denn hier beginnt schließlich eine abenteuerliche „Zeitreise“ über ganze 8 km in der Länge bis Asendorf, in der Breite allerdings oftmals nur so weit, die der Reisende individuell befähigt ist, über neuzeitliche Siedlungspolitik und Bundesfernstraßenausbau hinwegzusehen. Was aber ist nun mit dem „neuen Bahnhof“? Es sei hier schon verraten: Seit mehr als sieben Jahren existiert er schon gar nicht mehr. Insofern ist die Namenswahl des seit gut zwei Jahren bestehenden Restaurantes eher ungewöhnlich. Aber sei's drum: Wir schauen einmal 30 Jahre zurück.



Eine ganze Generation ist es nun schon her, als die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya und mit ihnen auch unsere Museums-Eisenbahn einen tiefgreifenden Umbruch durchlebten. Mit Ende des Sommerfahrplans 1972 wurde der Schienenpersonenverkehr Eystrup – Syke eingestellt, und am folgenden Tag, dem 1. 10. 1972 hielten auch die Museumsbahn-Züge letztmalig am angestammten Bahnsteig in Bruchhausen-Vilsen. Warum nur dieser „Exodus“ vom „alten Bahnhof“? Der damalige stellvertretende Vereinsvorsitzende Ulf D. Otto erläuterte als Bauleiter den DEV-Mitgliedern die neue Lage im DEV-KURIER Nr. 29 unter der Überschrift: „Zur Situation“ kurz und knapp:

„Die Verkehrsbetriebe der Grafschaft Hoya werden mit Beginn des November 1972 ihre Betriebsanlagen auf dem Bahnhof Bruchhausen-Vilsen verändern. Das Schmalspurgleis, auf dem bisher mit Hilfe von Rollböcken die Lagerhallen der Genossenschaft versorgt wurden, soll abgebaut werden. Durch diesen Umbau können in der Fahrseason 1973 die Züge der Museums-Eisenbahn nicht mehr vom Bahnhof der VGH abgefertigt werden. Außerdem entfällt auch die Möglichkeit des Umsetzens der Triebfahrzeuge. Es ist somit unbedingt erforderlich geworden, in den kommenden Arbeitseinsätzen Herbst 1972 und Frühjahr 1973 die entsprechenden Betriebsanlagen aus dem Betriebsbereich der VGH auf das Betriebsgelände der Museumsbahn zu verlegen.“

Sodann folgten recht detaillierte Vorstellungen der künftigen Anlagen und die Bitte an alle Mitglieder, sich nach ihren Möglichkeiten an den Arbeitseinsätzen zu beteiligen.

An dieser Stelle soll in Erinnerung gerufen werden, daß zu jener Zeit unsere Museums-Eisenbahn keineswegs einen eigenständigen Betrieb führte, wie wir ihn seit 20 Jahren betreiben und heute für selbstverständlich halten. Vielmehr ließ der DEV seine historischen Fahrzeuge als Sonderzüge unter der Regie der VGH verkehren. In den ersten sechs Jahren war dies problemlos möglich gewesen: So-

Oben: Als „Alter Bahnhof“ präsentiert sich das wieder zum Eingangstor unseres Kleinbahn-Freilichtmuseums gewordene Bahnhofgebäude in Bruchhausen-Vilsen, 30. 12. 2002

Unten: Von 1966 bis 1972 fuhren die Züge der Museums-Eisenbahn aus der „angestammten“ Abfahrtsituation aus dem Drei-Schienen-Hauptgleis vor dem Bahnhofgebäude Bruchhausen-Vilsen ab. 19. 8. 1972,

Alle Fotos: Gerd Schrammen

lange die VGH Personenverkehr auf ihrer Hauptstrecke durchführten, war der Bahnhof Bruchhausen-Vilsen mit einem Fahrdienstleiter besetzt gewesen. Während der Betriebszeiten auf der Normalspur regelte er den Verkehr auf den gemeinsam genutzten Gleisen. Während der Betriebsruhe war dies nicht erforderlich, und die Verantwortung für den Schmalspurverkehr – auch im Dreischienengleis – trug allein der VGH-Lokführer Karl Hünold.

Mit Schließung des Fahrkartenschalters wurde zugleich auch die Stelle des Fahrdienstleiters abgeschafft, denn die VGH mußten sparen. Gleichwohl sollte es auch nach Einstellung des Triebwagenverkehrs noch recht lebhaft auf dem Bahnhof Bruchhausen-Vilsen zugehen. Zwei bis drei Güterzugpaare – je nach Jahreszeit – rangierten werktätlich (also auch sonnabends) ihre Frachtwagen zu den Entladestellen am Genossenschaftsschuppen, der Ladestraße und dem „Rübenngleis“. Es war damals undenkbar, die Museums-Eisenbahn ohne örtliche Aufsicht in das Hauptgleis des Bahnhofs einfahren zu lassen. Ein neuer Schmalspur-Bahnhof bot sich als einzig gangbar erscheinende Lösung an.

Diese neue Verkehrs- und Betriebsanlage sollte nun in der Ausfahrtkurve Richtung Asendorf entstehen, etwa im Anschluß an die damalige VGH-Bahnmeisterei, besser bekannt als „Karls Bude“. Zur Zeit der Museumsbahngründung gehörte dieser Gleisabschnitt bereits zur freien Strecke und verlief erhöht auf einem Damm. In den Folgejahren war die nordöstlich angrenzende Fläche aufgeschüttet und mit einer Umfahrung, einem Stichgleis und den Zufahrten zum Werkstattgebäude bebaut worden. Nun also mußte die Fläche zwischen dem Ausfahrtgleis und der Straße angeschüttet werden und sollte den Bahnsteig sowie ein neues paralleles Stichgleis im Innenbogen aufnehmen, um eine weitere Bahnsteigkante zu ermöglichen. Da alle schmalspurigen Betriebsgleise unmittelbar vor dem Genossenschaftsschuppen zusammenliefen, war ein Ziehgleis in der Verlängerung unabdingbar. Jener mußte aber auch durch das neu anzulegende Normalspurgleis erreichbar sein. Es bedeutete schon einen großen Vertrauensbeweis gegenüber unseren Betriebseisenbahnern, daß die VGH hier eine mehrspurige Lösung zuließen: Ein Teil des Ladegleises an der Genossenschaft sollte als Dreischienengleis entstehen.

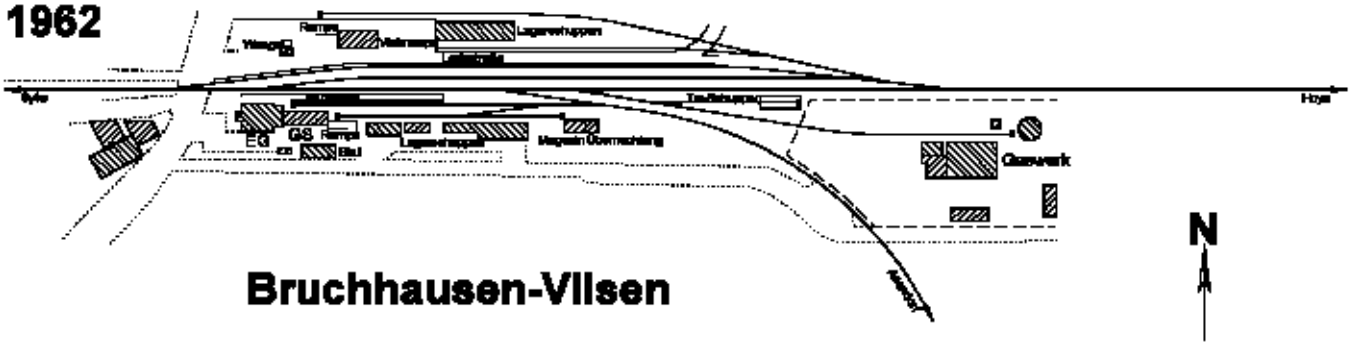


Oben: So zeigte sich bis 1972 die Ausfahrt aus dem Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. Links im Bild das Areal des späteren „neuen“ Bahnhofs. Vorne „Karls Bude“, hinten ein ausfahrender Dampfzug nach Asendorf, 22. 8. 1971

Mitte: Bahnhofsvorsteher Rippe fertigte den für mehr als 20 Jahre lang letzten Dampfzug am „alten“ Bahnhof ab, v. l. n. r.: Besucher mit Kind, Lothar Böcker, Helmut Rippe, Johannes Joosten, Otto Tochtenhagen, Ulf D. Otto, Claus F. Hanack, Christian Speer, Henning Piecker, 1. 10. 1972

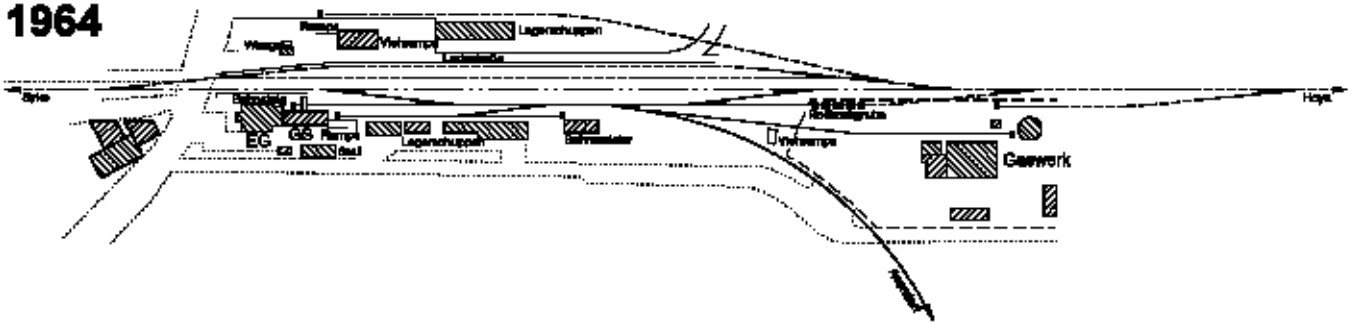
Unten: Die Arbeiten begannen mit dem Räumen der Fahrzeuge. Diesellok V 122, die heutige, andersherum gedrehte DEV V 3 schiebt alle entbehrlichen Wagen nach Heiligenberg. 2. 10. 1972

1962

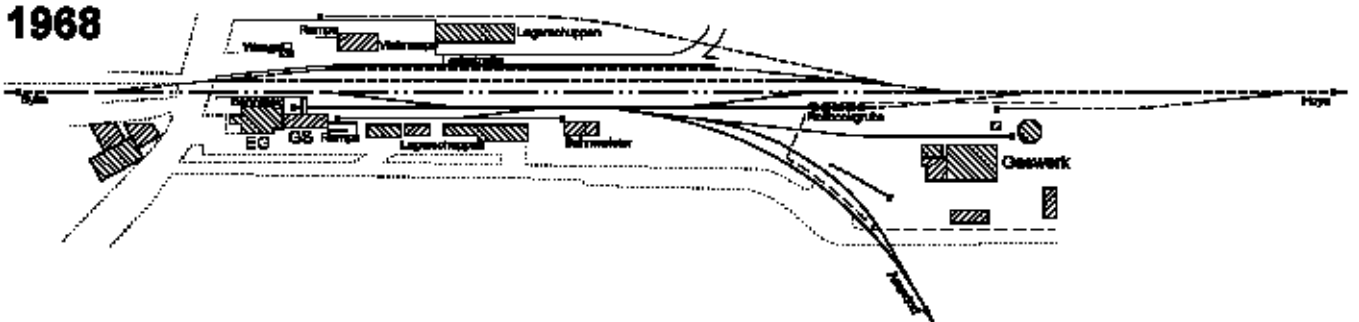


Bruchhausen-Vilsen

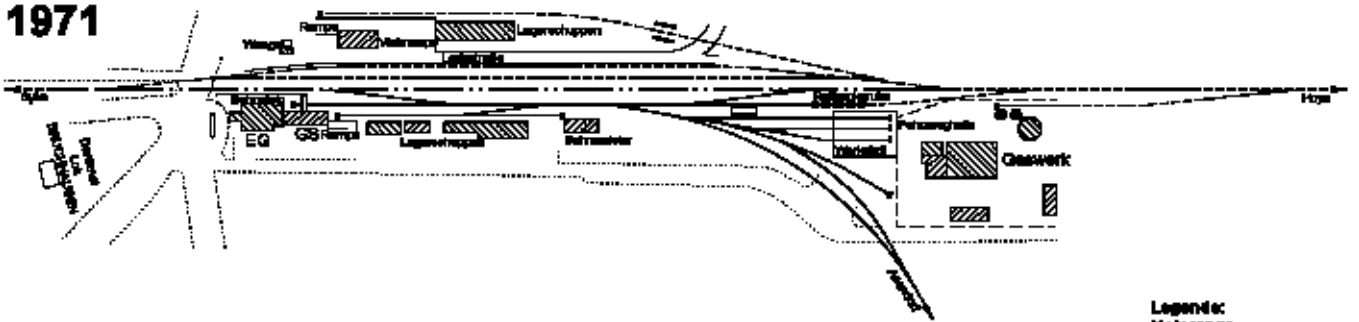
1964



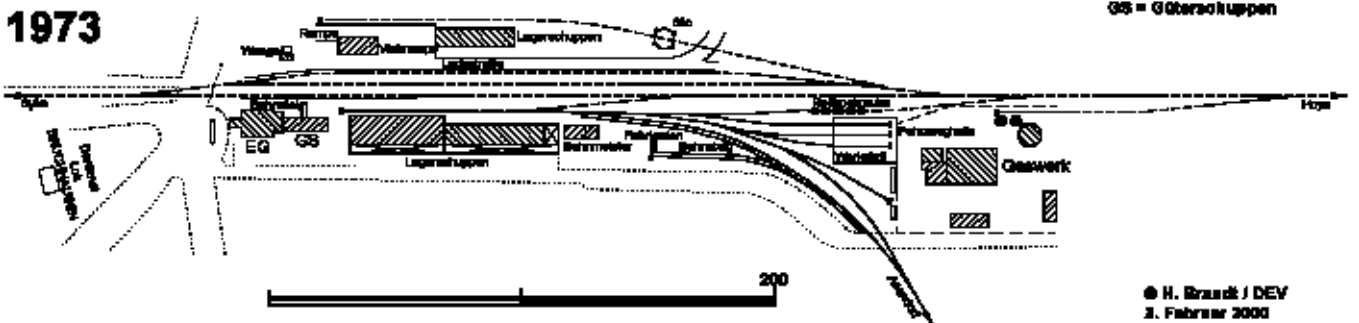
1968



1971



1973



- Legend:**
- Mehrspur
 - - - - - Regelspur
 - Dreiseitigen Gleis
 - Verschiebungslinie
- EG = Empfangsgebäude
GS = Güterschuppen

Auch wenn es damals selbstverständliche Sache der VGH-Rotte war, die Schmalspuranlagen zu demontieren und durch ein Normalspurgleis zu ersetzen, sollte es Aufgabe der 40 Teilnehmer am „Railroader-Meeting“ im Herbst 1972 werden, die Gleisanlage der Museums-Eisenbahn anzupassen und in das neue „Gemeinschaftsgleis“ einzuführen.

Kaum war der letzte Regelzug der Saison 72 eingefahren, wurde es lebhaft im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. In guter Tradition der vorausgegangenen zwei „Meetings“ hatte die DB auf dem kleinen Dienstweg einen Liegewagen als Gemeinschaftsunterkunft zur Verfügung gestellt. Warum dieser nun mitten im Bahnhof abgestellt wurde und die VGH „um ihn herum“ rangieren mußten, bleibt geheimnisvoll. Vielleicht lag es daran, daß ausgerechnet jetzt noch einmal Fracht für die Genossenschaft kam und das Rollbockgleis dafür frei bleiben mußte.

Am 2. 10. 1972 wurde also letztmalig „echt“ aufgebockt und Frachtgut schmalspurig durch den Bahnhof rangiert. Ein „Räumzug“, geschoben von der mittlerweile solo fahrenden V 122, beförderte einige Personen- und Güterwagen nach Heiligenberg, um Platz auf den Schmalspurgleisen in Bruchhausen-Vilsen zu schaffen, denn es sollte noch eng werden in den kommenden Tagen.

Kaum war der hinderliche Güterwagen entladen, wurde er vom Lagerschuppen fortrangiart, doch aufgebockt wurde er noch nicht sofort. Also fast unter seinen Rädern demontierte die am 4. 10. angerückte VGH-Rotte das Genossenschaftsgleis, das Rangiergleis vor dem Güterschuppen sowie die Weichenverbindung in das dreischienige Hauptgleis. Die zugehörigen Weichen der Form pr. 5 wurden auf ihren Schwellensätzen belassen, freigelegt und vorsichtig aus der Bettung gehoben und der Museums-Eisenbahn zur Weiterverwendung in ihren neuen Anlagen überlassen.

In einer recht eigenwillig anmutenden Kombination aus Diesellok-verstärkter Gewalt und Fingerspitzengefühl wurden die Weichen nicht nur durch den halben Bahnhof zum neuen Einbauort geschleift, gedreht und verschwenkt: Mit ein wenig Ziehen, Drücken Los- und Neuverschrauben entstanden sogar je eine Außen- und Innenbogenweiche. Ihre Geometrie mag wohl etwas unorthodox gewesen sein, doch es ging eben nicht anders und hat mehr als zwei Jahrzehnte lang sicheren Eisenbahnbetrieb ermöglicht!



S. 30: Gleisp-Prinzip-Pläne des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen im M 1 : 3.000, alle Zeichnungen: Hartmut Brandt

Diese Seite: Das „Railroader-Meeting“ war hinsichtlich der anfallenden Gleisbauarbeiten ein großer Erfolg. 4. 10. 1972

Mitte: Diesellok V 121 wartet samt der davor liegenden Regelspur-Radsätze auf das neue passende Gleis.



Nicht alles Notwendige wurde in jener Meeting-Woche geschafft und mußte mit weiteren Arbeitseinsätzen bis zum Frühjahr 1973 erledigt werden. Auch manches Vorhaben, das vom Bauleiter vorgestellt worden war, erwies sich als nicht durchführbar. So wurde anstelle des Dreischienen-Ziehgleises unter Zuhilfenahme eines gewöhnlichen Weichenherzstückes ein asymmetrisches Vierschienenngleis hergestellt, also eine halbe Gleisverschlingung verschiedener Spurweiten.

Ebenso konnte die VGH-Rottenunterkunft nicht wie geplant als neues Bahnhofsgebäude bezogen werden. Statt dessen „erbten“ wir von den VGH die nicht mehr benötigte Fahrkartenausgabe vom Saison-Haltepunkt am Marktplatz, die einst aus einem ausgedienten Güterwagen der Klb. HSA entstanden war.

Am Ostersonntag, dem 22. 4. 1973 wurde der neue Bahnhof in Bruchhausen-Vilsen eingeweiht. Der alte hatte nach sechs Jahren Museumsbahnbetrieb seine Schuldigkeit getan und schien in ihrer Geschichte zur Episode werden.

Wenn auch nur wenige Mitglieder stolz auf den „neuen Bahnhof“ waren, so hatten sich doch viele von den „Sachzwängen“ beeindrucken lassen und in die neuen Verhältnisse gefügt. Andere jedoch, die weniger eine Touristikbahn als vielmehr ein ganzheitliches Kleinbahn-Museum im Sinn hatten, erlebten den Exodus im Herbst 1972 gleichsam als Trauma. Auch wenn sie mitunter als „Käseglocken-Träumer“ belächelt wurden, hörten sie nicht auf, den „alten Bahnhof“ immer wieder als zentralen Punkt des Museumskonzeptes in Erinnerung zu rufen. Je mehr der Bahnbetrieb mit seinen ständig zahlreicher werdenden Fahrzeugen wuchs, strebten aber auch die Betriebseisenbahner seine Wiederinbetriebnahme an.

Im Frühjahr 1995 war es schließlich soweit: Der neue Bahnhof verschwand ebenso schnell, wie er gekommen war. Doch im Gegensatz zum alten Bahnhof verschwand er nicht nur substanziiell, sondern auch ebenso so schnell aus dem Gedächtnis der Museums-Eisenbahner. Kein Mensch spricht heute noch von ihm, und niemand weint ihm auch nur eine einzige Träne nach: Der „neue Bahnhof“ wurde zur – abgeschlossenen – Episode. Der „Alte Bahnhof“ lebt, schöner denn je!



Oben: Ostersonntag war es soweit: Der „neue“ Bahnhof Bruchhausen-Vilsen wurde eröffnet. 22. 4. 1973

Mitte: Mehr als 20 Jahre lang war der „alte“ Bahnhof von allen Schmalspurgleisen befreit. V 121 mit den beiden HEG-Wagen der Museums-Eisenbahn, 20. 3. 1976

Unten: Ohne Güterverkehrsanlagen mußten Umladearbeiten bei Eintreffen von Gleisbaustoffen mitten im Gleisfeld erfolgen. Im Hintergrund ist das 4-Schienen-Gleis zu erkennen. V.l.n. r.: Christian Speer, (?), Dieter Draheim, Helmut Wilkening, Andreas Schad (?), Okt. 1977