



NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Dr. Otto Happel

Menschliches, oder die Kleinbahn in unseren Tagen

Historischer Tag, 4. 7. 2004: Es ist kurz vor Mittag, der Himmel ein wenig bedeckt, aber trocken. Auf der Ladestraße des Bahnhofs Heiligenberg sitzen im Halbreis um eine provisorische Feuerstelle auf Strohhallen Frauen und Männer in einer Kleidung, wie sie vor 80 oder gar 100 Jahren üblich war. Holzschuhe sind in der Überzahl, weite, leinene Röcke in frischen Farben, weiße Blusen mit bunten Halstüchern geben einen bunten Kontrast zu den schwarzen Westen und dunklen Joppen der Männer. Alle tragen wollenen Socken, einige der Männer rauchen ein Pfeifchen. Auf der Feuerstelle kochen Kartoffeln und brutzeln Frikadellen, einige Männer in schwarzer Arbeitskleidung, mit rußgeschwärzten Gesichtern und ölverschmierten Händen stehen im Halbkreis zusammen und scheinen zu diskutieren. Auf einem kleinen Stand werden Erdbeeren, Kartoffeln, Rettich, Salat, Gurken, Eier, Honig und Wurst angeboten. Die Frauen haben Körbe dabei, aus denen Brot, Schmalz, Speck, Schinken, Salz, gekochte Eier, eingemachte Gur-

ken und dickbäuchige Getränkeflaschen hervorlugen. Vom Schluck bis zur Buttermilch scheint Alles vertreten zu sein. Neben dem durch die Blätter säuselnden Wind hört man den hart arbeitenden Auspuff eines HANOMAG-Schleppers, der sich mit einem Langholzhänger voller Baumstämme redlich abmüht.

Es kommt Leben in die Gesellschaft, schwarze Rauchwolken über blanken Schienen, ein Pfeifen und Bimmeln und ächzend und quietschend kommt die FRANZBURG mit einigen Personen- und Güterwagen am Bahnsteig zum Halten. Menschen steigen aus und ein, Säcke und Kisten werden verladen, einige Wagen hin und her rangiert, ein Teil der Fahrgäste versorgt sich mit Proviant, Personale in blanker Uniform geben Befehle, und mit einem hellen Pfiff verabschiedet sich der Zug in Richtung Asendorf.

Noch ist der letzte Auspuffschlag der kleinen Maschine nicht ganz verklungen, da kehrt wieder gemächliche Ruhe und Frieden ein, hier scheint die Zeit stehen geblieben zu sein. Und das ist der Erfolg einer wohlorganisierten Inszenierung, wie es sie mittlerweile bei vielen Freilichtmuseen zu besonderen Anlässen gibt. Auch in 2005 wird das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen wieder einen historischen Tag inszenieren, Sie können beim nächsten Mal dabei sein und mitwirken.

Am 14. 8. hält Zug 9 pünktlich um 16.25 Uhr im Vilser Holz, ein reger Fahrgastwechsel findet nicht statt, wie sollte er auch in dieser doch abgelegenen Gegend. Packschaffner Wilhelm gibt das Fertig-Zeichen zur Abfahrt, Zugführer Jürgen pfeift kurz, hebt die Hand, und der Zug setzt sich in Bewegung. Kurz darauf, drei kurze Pfeiffe, kreisförmiges Schwenken der Dienstmütze, der Zug hält. Besorgte, teilweise ängstliche aber auch interessierte Gesichter schauen aus allen Wagenfenstern, was ist passiert?

Da wird ein kleiner Junge aus dem Zug gehoben, sein Vater folgt ihm und in typischer Weise wird er abgehalten. Ein weithin sichtbarer Strahl beweist die Notwendigkeit des Zughaltes. Zufriedene Gesichter, verständnisvoll und teilweise schmunzelnd aus allen Wagenfenstern und von dem Maschinenpersonal. Sichtlich erleichtert wird der kleine Bursche wieder in den Zug gehoben, sein Vater folgt etwas verlegen, Wilhelm signalisiert erneut „fertig“, Jürgen pfeift Abfahrt, und mit geringer Verspätung setzt sich Zug 9 in Richtung Asendorf in Bewegung.

In vielen Kleinbahnbüchern gibt es ähnliche Geschichten, die eine Einstimmung in die Betulichkeit und das Menschliche dieser Bahnen geben sollen. Betulichkeit und Menschlichkeit in einem technikhistorischen Museum vermitteln zu wollen, erscheint als eine schwierige Aufgabe. Schön, daß unsere Fahrgäste uns manchmal ungeplant und unfreiwillig zu einer derartigen Spontan-Inszenierung verhelfen.

Wir Museums-Eisenbahner können glücklich und auch sehr stolz darauf sein, daß wir dieses Ambiente heute darstellen können, und das nicht nur am Historischen Wochenende oder am Tag des Eisenbahnfreundes. Es ist noch nicht so lange her, daß einem Fernsichteam – mit viel Mühe nach Bruchhausen-Vilsen geholt – eine Scheinanfahrt verweigert wurde, weil: „Der Fahrplan muß eingehalten werden!“ Mittlerweile sind wir unseren Zielen dank „reiferen“ Personalen näher gekommen.

Uwe Franz

Museumsbahn-Telegramm

Im 3. Quartal gab es für die wenigen Aktiven jede Menge Arbeit beim Betrieb und dem Unterhalt der Museums-Eisenbahn. Es begann am Sonnabend 3. 7. vormittags mit der regelmäßig alle zwei Jahre stattfindenden Bereisung durch die Landeseisenbahnaufsicht. Nach einer Streckenbereisung mit T 42 wurden die betrieblichen Unterlagen über Anlagen, Fahrzeuge und Personale sowie fahrdienstliche Aufschreibungen durchgesehen. Dabei wurde die zuverlässige Organisation für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes festgestellt und den (ehrenamtlichen) Museums-Eisenbahnern ein dickes Lob ausgesprochen. Dennoch wurden „Verbesserungspotentiale identifiziert“, so daß wir uns auch nicht auf irgendwelchen Lorbeeren ausruhen dürfen.

Am Sonntag, den 4. 7. gab es den „Historischen Tag“ mit vielen Zugfahrten in Regel- und Schmalspur, alten Lkw, Bauernmarkt, „Urgroßmutter Waschtag“ und Langholzverkleidung in Heiligenberg und zahlreiche Vorführungen.

Eine Woche später startete das über drei Wochen angelegte „2. internat. Jugendworkcamp“ mit 25 polnischen und deutschen Jugendlichen. Unter Anleitung von Jürgen Werder, Harald Kindermann und Robert Angerhausen wurde ein beachtliches Arbeitspensum für unsere Museums-Eisenbahn bewältigt. Besonders an der Strecke konnten viele aufgeschobene Arbeiten abgeschlossen werden, und auch der 300 m lange Holzlattenzaun am Bf Bruchhausen-Vilsen erhielt einen neuen Anstrich.

DEV-Rufnummern 042 52 / 93 00-

- 10 Bahnhof (Gruppenruf 21, 22, 25, 34)
- 12 Faxgerät
- 20 Museum (Gruppenruf 21, 22, 24)
- 21 Bahnhofsbüro, Petra Heindorf
- 22 Bahnhofsbüro, Doris Schröder
- 23 Museums-Shop
- 24 Redaktion DME, Wolfram Bäumer
- 25 Bahnhofsbüro, Mobiltelefon
- 30 Eisenbahn (Gruppenruf 31, 32, 35, 36)
- 31 Verkehrsdienst
- 32 Betriebsleitung, öBI
- 33 Zugleiter
- 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. Das Bahnhofsbüro (Nr. 21 bzw. 22) sind i. d. R. an Wochentagen zwischen 9 und 11 Uhr besetzt.

Termine

- 20./21. 11. Vorbereitung Nikolauszüge
- 26.11., 20.00 Dienstunterricht
- 27.11. – 19.12. Nikolausfahrten
- 27.12. – 2. 1. Silvestermeeting
- 19. – 27. 2. Rentner- oder Frühjahrsmeeting
- 26. 3. – 3. 4. Ostermeeting
- 27./28. 4. Osterfahrten auf Normalspur
- 1. 5. Saisonöffnung m. Rahmenprogr.
- 15./16. 5. Pfingstfahrten
- 3. 7. Historischer Tag
- 6./7. 8. Tage des Eisenbahnfreundes
- 11. 9. Tag des offenen Denkmals

Jeweils am zweiten und am letzten Sonnabend im Monat trifft sich die Gleisbaurotte und sind Werkstatt-Neueinsteiger besonders herzlich willkommen.

Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 1. 10. 2004

Für die langfristige Erhaltung unserer Diesel-Triebfahrzeuge suchen wir gut erhaltene und preisgünstige Dieselmotoren und Ersatzteile folgender Hersteller und Typen:

Klöckner-H-Deutz: A2L 514, A4L 514, A6L 614, A8L 614, A6M 517

MAN: W4V 17,5

Henschel: 6R1115 (513 DC)

MW-Schönebeck: 6 KVD 14,5 RW

Mercedes-Benz: OM 352, OM 321

Schenkungen bzw. Preisangebote richten Sie bitte an:

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.
z. Hd. Uwe Franz
Postfach 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen

Der Buffetwagen sucht Unterstützung

Sie mögen die Museumseisenbahn?

Sie haben Freude am Umgang mit Menschen?

Sie möchten eigenverantwortlich in einem netten Team mitarbeiten?

Dann sind Sie bei uns richtig!

Der Buffetwagen der Museumseisenbahn verwöhnt die Fahrgäste mit Kaffee und Kuchen, kalten Getränken und Würstchen. Für seine Bewirtschaftung benötigen wir Ihre ehrenamtliche Mitarbeit!

Sie haben Fragen? Wir informieren Sie gerne:

Stefanie Hunold Tel: 04257/300 E-Mail stofi@t-online.de

Marion Kruhl Tel: 04242/80800 E-Mail marion.kruhl@ewetel.net

Hilfe gesucht für den Bücherladen!!!

Unser Team im Museums-Shop in Bruchhausen-Vilsen braucht dringend Verstärkung für den Verkauf. Wir bieten unseren Museumsbahnbesuchern eine große Auswahl an Eisenbahnliteratur sowie Souvenirartikeln.

Voraussetzung ist nur ein freundliches Auftreten und entsprechender Umgang mit unseren Kunden. Wer Lust hat, immer die neueste Fachliteratur zu studieren (man will ja wissen, was man verkauft) und dem Verein zu zusätzlichen Einnahmen für die Erhaltung der Museums-Fahrzeuge und Anlagen zu verhelfen, der sollte sich im Bahnhofsbüro melden oder bei:

Wolfgang Kaniecki Tel: 0421 / 37 34 61 oder 0171 / 219 38 59

Wir freuen uns auf Verstärkung!

Für eine Dokumentation des

Rollwagen- und Rollbockwesens auf Meterspurbahnen

suchen wir

Informationen, Hinweise und Fotos
über:

Rappoltweiler Straßenbahn (Elsaß), erbaut 1879

Wülfel-Döhrener Straßenb. (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



Verkauf

Bahnhof Bruchhausen-Ost

Grundstück 937 m²

VB 100.000 Euro

Ansprechpartner:

Gemeinde Bruchhausen-Vilsen

Andreas Schreiber

Tel.: 042 52 / 391 117

Am Abend des 14. 7. sendete von 19.30 bis 20 Uhr das NDR-Fernsehen live vom Bahnhof Bruchhausen-Vilsen aus.

Weiterer Höhepunkt waren die „Tage des Eisenbahnfreundes“ am 7./8. 8. mit umfangreichem Fahrbetrieb in allen erdenklichen Zugkompositionen, stilreichen Garnituren (HSA, FKB, KAE, Nagold – Altensteig) und Rahmenprogramm. Die „Fotosafari“ mit speziellem Programm für (zahlende) Fotofreunde war ein großer Erfolg, wenn man den zufriedenen Gästen glauben darf. Ebenfalls neu im Programm war die Übernachtung von HERMANN und FRANZBURG samt Personale und Sympasanten in Heiligenberg samt zünftigem Abendausklang bzw. Dienstbeginn am Sonntag. In den Fahrzeughallen gab es diverse Modellbahn-Aktivitäten.

Sonnabend, den 14. 8. leitete Jürgen Werder die Aktion der „Ferienkiste“ für Kinder und Jugendliche, bei der die Teilnehmer einige kleinere Arbeiten ausführten und eine Fahrt über die Museums-Eisenbahn unternahmen. Am selben Tag besuchte uns der traditionsreiche VDVA (Verband Deutscher Verkehrs-Amateure) stilecht per Bahn mit einer Triebwagenfahrt Eystrup – Bruchhausen-Vilsen und anschließender „Dampfstraßenbahn“-Tour nach Asendorf.

Vom 27. bis 31. 8. brach mit dem Brokser Heiratsmarkt wieder die „5. Jahreszeit“ aus. In diesem Jahr eröffnet vom niedersächsischen Minister für Inneres und Sport Uwe Schünemann als Heiratsvermittler h. c. fuhr der Sonderzug (FRANZBURG + Salonwagen 13) für die politische Prominenz ausnahmsweise von Asendorf nach Bruchhausen-Vilsen. Standvermögen – im doppelten Wortsinne –

bewiesen Hans-Joachim Bull, Friedhelm Burda und Harald Kindermann auf dem Ausstellungsstand im Gewerbezelt. An allen fünf Markttagen waren T 2 + TA 4 zwischen Bruchhausen-Marktplatz und Eystrup im dauernden Pendeleinsatz unterwegs, tageweise verstärkt durch den von MWB-Tf gefahrenen Triebzug VT 151 der Elbe-Weser Verkehrsbetriebe.

Auch das folgende Wochenende verlangte den Aktiven einiges ab: Neben dem Planverkehr in Bruchhausen-Vilsen waren wir mit FRANZBURG beim Osnaabrücker Dampflokkfest sowie mit unserem Ausstellungsteam bei den 10. Dampflokktagen in Meiningen vertreten. Dort mußten wir feststellen, daß viele der mit Sonderzügen aus Süddeutschland angereisten Eisenbahnfreunde die Museums-Eisenbahn maximal vom Hörensagen kannten und ein ganz erhebliches Informationsdefizit mitbrachten. Dieses schlossen wir nach Kräften, was wir auch dem sehr guten Standplatz in der Kesselschmiede neben dem HOYA-Kessel und unweit des Bearbeitungszentrums, auf dem gerade der HOYA-Rahmen aufgespannt war, zu verdanken hatten. Auch die weithin sichtbare mitgebrachte Motordraisine zog viele Besucher zu unseren Stand.

Am Sonntag, den 12. 9., nahmen wir den internationalen Denkmaltag zum Anlaß, um „Mitmachaktionen“ für Kinder und Führungen durch die Depothalle anzubieten.

Am letzten Betriebswochenende 2./3. 10. gab es den „Neptun-Expreß“ sowie eine Saisonausklaffung der Aktiven, die den letzten Zug mit Fachgesprächen und Stimmungen genießen wollten.

An der Drehscheibenbaustelle gab es aus Personal-

mangel keine nennenswerten Fortschritte. Allerdings haben Helmut Wilkening, Jan Hauschild und Andreas Schmidt unter wesentlicher Mithilfe ihrer Söhne das Zufahrtgleis fertiggestellt. Also liebe DME-Leser und Söhne und Töchter: Es gibt immer was zu tun in Bruchhausen-Vilsen!

Acht Bilder dieser Doppelseite zeigen Inszenierungen und Zuggarnituren am Historischen Tag, 4. 7. 2004.

Unten Langholzverladen, nächste Seite oben Diesellok V 3, Triebwagen T 42 und einer Goliath-„Dreikantfeile“ in Heiligenberg,

Oben rechts: Zuggarnitur der Schmalspurbahn Nagold – Altensteig mit Lok V 29, Wagen GG 147 und B4i 4

2. Reihe: Auch Schienenbusse und Triebwagen phaszinieren die Besucher, zumindest dann, wenn sie sie so gut erläutern bekommen wie die Besucher in Heiligenberg von Robert Angerhausen

3. Reihe: Lok FRANZBURG nimmt vor der FKB-Garnitur stilecht aus einem Bach Wasser, Lok HERMANN mit Güterzug

4. 7. 2004, 8 Fotos: Gerd Schrammen

Unten: VDVA-Besuch mit stilreiner Zuggarnitur einer Überland-Straßenbahn, 14. 8. 2004, Foto: Ingo Teschke

Unten: DEV-Triebwagen T 2 vor der Abraumhalde Bokeloh auf der Steinhuder Meerbahn, 2. 10. 2004, Foto: Claas Rehmstedt

An den Deutschen Eisenbahn-Verein e. V.
Postfach 1108, 27300 Bruchhausen-Vilsen

Beitrittsklärung

(Bitte eine Beitrittsklärung je Person, bei Bedarf bitte kopieren)

Hiermit beantrage ich die Aufnahme als Mitglied
in den Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. ab

als	Jahresbeitrag
<input type="checkbox"/> Einzelmitglied (Erwachsener)	50 Eur
<input type="checkbox"/> Jugendlicher bis 16 Jahre	25 Eur
<input type="checkbox"/> Jugendlicher bis 20 Jahre, Auszubildender, Student bis 28 Jahre	35 Eur
<input type="checkbox"/> 1 Erwachsener + 1 Angehöriger	70 Eur
<input type="checkbox"/> 1 Erwachsener + 2 Angehörige	80 Eur
<input type="checkbox"/> 1 Erwachsener + 3 oder mehr Angehörige	90 Eur

Familienname

Vorname

Beruf

Straße und Hausnummer

Postleitzahl Wohnort

Geburtsdatum Telefon

Datum und Unterschrift

Bei Minderjährigen Unterschrift eines Erziehungsberechtigten

Bankinzugs-Ermächtigung

Hiermit ermächtige ich den Deutschen Eisenbahn-Verein e.V.,
den von mir/uns zu entrichtenden Mitgliedsbeitrag bis auf Weiteres
zu Lasten meines/unserer Kontos einzuziehen:

Konto-Nr.:

Kreditinstitut:

Bankleitzahl:

Datum und Unterschrift

Bitte unterstützen Sie uns durch Ihre Mitgliedschaft im Deutschen Eisenbahn-Verein e. V.

Unsere Fahrgeldeinnahmen reichen nicht aus, den Ausbau des Niedersächsischen Kleinbahn-Museums mit seinem Fahrbetrieb auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf zu finanzieren. Das alles hängt von den aktiven und passiven DEV-Mitgliedern ab, die mit ihrer Mitgliedschaft Interesse an unserer Arbeit bekunden und mit ihren Mitgliedbeiträgen direkt einen Beitrag dazu leisten.

Bitte beachten Sie die auf S. 3 (Impressum) angegebenen Bankverbindungen. Vielen Dank





Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Die Sommerfahrzeit ist vorbei, die Urlaubszeit in den Sommer- und Herbstfreien ist ebenso Geschichte wie die Erinnerung an einen durchwachsenen Sommer. Manche mögen die Aussicht auf kürzere Tage und tiefere Temperaturen bedauern und sehnen das Ende der kalten Jahreszeit bereits herbei. Für viele Leute beginnt jetzt die „Hauptsaison“ in heimischen Modellbahnkellern oder in den Werkstätten von Museumsbahnen. Denn die kommenden Ereignisse (Nikolausfahrten, nächste Saisonöffnung) wollen gut vorbereitet sein. Aus diesem Grund sei schon jetzt auf die Werkstatt-Wochen in Bruchhausen-Vilsen hingewiesen: Alle DME-Leser sind herzlich eingeladen, unsere Werkstätten-Eisenbahner an den Meeting-Terminen zu verstärken. Aber auch dazwischen muß niemand in Winterdepressionen verfallen, denn an fast allen Wochenenden bis Ende April gibt es in Werkstatt oder Gleisbaurotte in Bruchhausen-Vilsen Tätigkeitseinsätze mit vielen netten Leuten, an denen man sich sehr gerne beteiligen kann.

Mit einer bis Ende September laufenden Maßnahme für schwerbehinderte Menschen schneiderte ein Team des Brücke e. V. in Blankenburg (Harz) über 40 Uniformen in zwei Ausführungen für unsere Betriebseisenbahner. Wir hoffen, die Maßnahme um fünf Monate verlängern zu können, so daß ca. 10 bis 12 weitere Uniformen folgen.

Dampflokomotive HOYA

Die Arbeiten im Dampflokomotivwerk Meiningen laufen auf einen guten Abschluß hin. Durch die Lieferzeit für die Abgüsse der neuen Radscheiben des Mittellagers kam es zu Verzögerungen, doch bei den Meiningener Dampftagen am 4./5. 9. wurde der Lokrahmen publikumswirksam auf dem großen Bearbeitungszentrum zahlreichen Besuchern vorgeführt. Gegenwärtig wird der Kessel für die Montage auf dem Lokrahmen vorbereitet, so daß in Kürze die Endmontage beginnen kann. Kurz nach Erscheinen dieser DME soll die Lok nach Bruchhausen-Vilsen zurückkommen. Nicht fehlen darf der noch immer erforderliche Hinweis auf die Notwendigkeit weiterer Spenden, damit die Aufarbeitung der Lok HOYA für den DEV auch in finanzieller Hinsicht einen guten Abschluß finden kann.

Dampflokomotive SPREWALD

Am Triebwerk wird weiter fleißig gearbeitet. Die erste Kuppelachse mußte für ein paar Nacharbeiten noch einmal ausgebaut werden, bevor die Kuppelstangen nun endgültig montiert wurden. Entgegen der Meldung in DME 3/04 wurden nicht die Kreuzköpfe durch einen Fachbetrieb erneuert, sondern die dazugehörigen Gleitbahnen. Ziel ist weiterhin, SPREWALD zum 1. 5. 2005 in Fahrt zu geben.

Dampflokomotive PLETTENBERG

Ihre vorerst letzten Fahrten wird die Lok an den diesjährigen Adventswochenenden absolvieren. Anschließend sollen die Siederohre ausgebaut und damit die zweite Hauptuntersuchung seit Wiederinbetriebnahme begonnen werden.

Diesellokomotive V 1

Die im Rahmen der Hauptuntersuchung vom Sachverständigen geprüften Druckbehälter wurden wie-

der eingebaut, auch an der Fahrzeugelektrik wurden einige Reparaturen ausgeführt und die Zugbeleuchtung an die aktuelle DEV-Norm angepaßt.

Diesellokomotive V 4

EMDEN fährt wieder mit eigener Kraft! Im Rahmen der Instandsetzungsarbeiten an dem vorhandenen Henschel-Motor wurde auch der seit Jahren in Reserve stehende Henschel-Motor, Typ 520D6 genauer auf Verwendbarkeit geprüft. Die bisher im Raum stehende Aussage: „Der paßt nicht“, hat den Aktiven Karl-Heinz Jahnke nicht ruhen lassen, bis er durch penibles Nachmessen das Gegenteil bewiesen hat. Da er ein Mann der Tat ist, holte er den Reservemotor in die Werkstatt und „erweckte ihn zum Leben“. Was sich so leicht lesen läßt, war in Wirklichkeit mehrere Tage harte Arbeit. Doch der Lohn der Arbeit war umso schöner: Schon nach wenigen Umdrehungen des Anlagers lief der Motor ruhig und ohne Beanstandungen. Erste Probefahrten im Bahnhofsbereich verliefen zufriedenstellend, so daß wir hoffen, die Hauptuntersuchung in Kürze abschließen zu können.

Triebwagen T 44

Die Hauptuntersuchung steht kurz vor dem Abschluß, so daß der Triebwagen möglicherweise schon zu den Nikolausfahrten eingesetzt wird.

Triebwagen T 46

befindet sich weiter in Hauptuntersuchung.

Personenwagen 12

Der Wagen erhielt eine neue Dachhaut, die Fenster wurden neu gestrichen. Nach Beseitigung einiger Korrosionsschäden an der Außenverblechung erhält der Wagen z. Z. einen neuen Außenanstrich. Der Wagen soll zu den Nikolausfahrten fertig sein.

Personenwagen 19

Für Einsätze im Winter erhält dieser von der Bielefelder Kreisbahn stammende Weyer-Wagen z. Z. eine Dampfheizung.

Güterwagen 138

Die Bedarfsausbesserung ist weitgehend abgeschlossen, nach einer Neuverbleterung und Neulackierung konnte lediglich das gut erhaltene Dach weiterverwendet werden.

Güterwagen 141

Der Fahrzeugrahmen wurde vollständig entrostet, grundiert und lackiert. Den noch gut erhaltenen Bodenbelag erhält der Wagen z. Z. zurück, auch die neuen Bordwandbretter liegen bereit.

Güterwagen 143

Nach einem guten halben Jahr Bearbeitungszeit traf der vorbildlich restaurierte Wagen Anfang September wieder in Bruchhausen-Vilsen ein. Durch die abgerundeten und jetzt wieder abnehmbaren Stirnwände und die herunterklappbaren Bordwände ist der Wagen zugleich eine optische Bereicherung wie betrieblich gut nutzbar.

Güterwagen 163

Auf Vermittlung der Selfkantbahn wurde der Wagen für zwei Monate an die Fa. Schreck-Mieves vermietet und machte sich auf der Bielefelder Straßenbahn nützlich.

Normalspurdiesellokomotive V 5

Anfang September wurde die erst im Februar vom Erdölfeld Lastrup der Exxon-Mobile zu uns gelangte Deutz-Diesellokomotive an den Verein Brücke e. V. in Blankenburg weitergegeben. Für ein geplantes kleines technisches Museum in Blankenburg (Harz) ist die Lok sicher eine Bereicherung.

Normalspurgüterwagen Gw 1 und Gw 3

Nach den Aufarbeitungen fehlten noch die passenden Beschriftungen. Da die letzten DB-Nummern nicht bekannt sind, wurde Gw 1 mit (irgend)einer für die 50er Jahre typischen Beschriftung eines G 10 der DB versehen, während der Hochbordwagen Gw 3 eine aus demselben Zeitraum stammende DR-Beschriftung erhält. Lediglich am Rahmen werden die aktuellen DEV-Beschriftungen tragen.

Kleinvierverschlagwagen Gw 8

Anfang September kam der Wagen mit einer Diesellokomotive der Mittelweserbahn von Blankenburg nach Bruchhausen-Vilsen, wobei der Lokführer ehrenamtlich arbeitete und die MWB lediglich die Selbstkosten verrechnete – vielen Dank dafür. Z. Z. wird die Beschriftung ergänzt.

Günter Henning

Museums-Eisenbahner, schreibt eure Memoiren!

Dieser Aufruf klingt im ersten Moment merkwürdig, und zielt auch nicht darauf ab, daß jeder frischgebackene Museums-Eisenbahner seine alltäglichen Erlebnisse aufschreiben möge. Aber es gilt zu bedenken, daß seit der Gründung des Deutschen Kleinbahn-Vereins im November 1964 vierzig Jahre vergangen sind und das Vergehen des ersten Zuges der „Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands“ fast vier Jahrzehnte zurückliegt. Die Zeitzeugen der „ersten Stunde“ waren auch nicht die Allerjüngsten. Und wenn man ihnen noch viele Jahre und Jahrzehnte wünschen mag, so läßt doch das Erinnerungsvermögen nach, und es wäre schade, wenn das Wissen um die Entstehung der heute so weit gefächerten Palette aus Museums-Eisenbahnen, Eisenbahn-Museen, historischen Zügen, Nostalgiefahrten und so weiter verloren ginge.

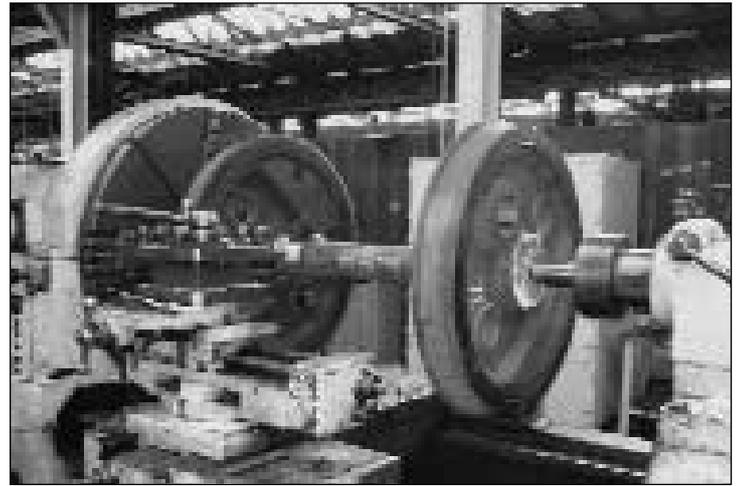
weiter S. 50

Oben und 2. Reihe: Bilder von der Aufarbeitung der Lok HOYA im Dampflokomotivwerk Meiningen, Rahmen aufgespannt auf dem Bearbeitungszentrum, Aufsetzen des Kessels, spanende Bearbeitung einer der neu gegossenen Radscheiben und Bearbeitung der Lagerfläche einer Achswelle, 4 Fotos: Dampflokomotivwerk Meiningen

3. Reihe: Erste „Gehversuche“ von Lok SPREWALD und Wagen 114

Unten: Wagen 143 und Gw 8 nach der Aufarbeitung in Blankenburg/Harz,

September 2004, 4 Fotos: Uwe Franz



Wer sieht, auf welch großes Engagement heute die Einrichtung bzw. der Betrieb mancher Bahn bei den kommunalen Entscheidungsträgern in Gemeinden, Städten oder Kreisen und auch bei staatlichen Dienststellen trifft, der kann sich kaum vorstellen, daß dies einmal völlig anders aussah. Wem etwa ist heute noch bewußt, daß die erste Museums-Eisenbahn beinahe auf dem Reststück der damals gerade in Stillelegung befindlichen Steinhuder Meer-Bahn entstanden wäre? Infrastruktur und Fahrzeuge waren vorhanden, auch Personal, auf das man für die historischen Bahnfahrten hätte zurückgreifen können. Und man stelle sich den Erfolg einer solchen Bahn vor den Toren der Landeshauptstadt Hannover vor, verbunden mit dem Ausflugsziel Steinhuder Meer, dem Dinopark Münchshagen und dem „Romantik-Bad Rehburg“, das als Museum und Ausstellung an die Zeiten des hannöverschen Staatsbades Rehburg erinnert! Beförderungszahlen ähnlich denen der „Sauschwänzlebahn“ im süd-deutschen Wutachtal wären sicher nicht utopisch.

Damals aber galt der Grundsatz, daß nicht sein kann, was nicht sein darf. Und somit traute es die „öffentliche Hand“ keinem Verein zu, eine Eisenbahn mit ehrenamtlich tätigen Kräften zu betreiben, selbst wenn diese nur unterstützend aktiv geworden wären, etwa im Verkehrsdienst (Fahrkartenverkauf, Schalterbesetzung), während den eigentlichen Betrieb Berufseisenbahner geführt hätten. So jedenfalls soll das Konzept des DKV damals ausgesehen haben. Interessant wäre hier z. B. auch ein Blick „hinter die Kulissen“: Welche Dienststellen etwa waren es, an deren Veto die ganze Sache gescheitert ist? War es tatsächlich die Forstverwaltung, wie gemunkelt wird?

Bei Wilhelm Leder, dem damaligen OBl der VGH,

war mehr Weitblick vorhanden, als er dem DKV nicht nur die Lok BRUCHHAUSEN, sondern auch 4 km Strecke zur Nutzung anbot. Doch bei aller Vorausschau hat auch er nicht ahnen können, welchen Weg die Museums-Eisenbahn einmal nehmen und zu welch umfangreichem Eisenbahnbetrieb sie mit den Jahren wachsen würde. Dabei bietet Leder sogar das lobenswerte Beispiel der Überlieferung seines Wissens: Er nahm sich viel Zeit, seine Erlebnisse, seine Strategien und Möglichkeiten zum Fortbestand und zur Weiterentwicklung der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf zu schildern (DME 3/91). Statt die Bahn stillzulegen, wie vom Landeskleinbahnamt vorgegeben, fusionierte er sie mit der Hoyaer Eisenbahn, spürte sie um, beschaffte Triebwagen und Busse, führte als 2. Bahn in Deutschland den funkgestützten Zugleitbetrieb ein und baute Werbung und Vertrieb auf, was wir heute Marketing nennen würden. Noch heute erzählt man sich über seine persönlichen Bemühungen, Kunden für den Güterverkehr (zurück)zugewinnen. Oder die Schwellentauschaktionen im Rahmen der laufenden Gleisunterhaltung, bei denen „heimlich“ Schmalspurschwellen gegen Normalspurschwellen getauscht wurden. Wer kennt seinen Traum, mit VGH-Triebwagen einen Ringzugverkehr Hoya – Syke – Bremen – Eyrstrup – Hoya aufzubauen?

Auch in Bruchhausen-Vilsen war man eher skeptisch eingestellt. Für die Bevölkerung waren die Museums-Eisenbahner schlicht „die Europäers“, weil der ländlichen Bevölkerung die „Idee Europa“ in den 1960er Jahren genauso unsinnig erschien, wie die Idee einer Museums-Eisenbahn: Wer sollte wohl aus Vergnügen mit der „ollen“ Bahn fahren, wenn das schon mit der „modernen“ VGH kaum einer tat?

Des Weiteren wären die Schwierigkeiten mit der Haftpflichtversicherung zu erwähnen, als Karl Huhnold nach seinem Unfall als Lokführer ausfiel. Da bei der VGH Dampflokführer dünn gesät waren, schaute man sich bei anderen Bahnen nach Freiwilligen um und wurde bei der OHE fündig. Aber die Versicherung hatte auf VGH-Bedienstete am Regler bestanden und forderte nun, dem OHE-Lokführer einen VGH-Bediensteten mit der Berechtigung als Dampflokführer, der bei Bedarf die Bedienung der Lok in eigener Verantwortung übernehmen könne, beizugeben. Im Klartext sollte also dem voll ausgebildeten (Fremd-)Lokführer ein weiterer VGH-Lokführer an die Seite gestellt werden – was die Museums-Eisenbahn natürlich keinen Schritt weiter brachte, hatte man doch die Suche gerade wegen der fehlenden VGH-Lokführer begonnen.

Vieles ließe sich noch aufzählen, was es Wert wäre, der Nachwelt bewahrt zu werden. Und dies geschieht am Besten, wenn die Betroffenen „aus erster Hand“ berichten. Denn getreu dem Ausspruch „Zukunft braucht Herkunft“ sehen manche Entwicklungen und Gegebenheiten im Lichte der Geschichte doch ein wenig anders aus, als dies im ersten Moment zu sein scheint.

Andernfalls mag es wie mit der Begebenheit sein, die sich alte Brokser erzählen: Bei der 1932 durchgeführten Kreisreform sollte der Flecken Bruchhausen-Vilsen Sitz des neuen Landkreises aus den Kreisen Syke und Hoya werden, da man weder Syke noch Hoya zu sehr „wehtun“ wollte – mit allen Vorteilen, die sich aus Sicht des Eisenbahnfreundes für die Kleinbahn HSA und die HEG hätten ergeben können. Der Rat des Fleckens soll aber damals sinngemäß entschieden haben: „Wir sind Bauern, wir bleiben Bauern. Die Beamten wollen wir hier nicht haben!“ (natürlich auf Platt). Dies soll den Ausschlag gegeben haben, Syke als Kreissitz und Hoya als Namensgeber des neuen Landkreises Grafschaft Hoya zu nehmen, der bis zur Kreisreform 1977 Bestand hatte.

Auch manche Anekdote ist es Wert, bewahrt zu werden. Da war zum Beispiel vor einigen Jahren der kleine Junge, der sich sehr für die Dampflok interessierte. Und auch der Vater schien großes Interesse zu haben. Also erläuterte der DEV-Lokführer geduldig, gut verständlich und eine ganze Zeit lang die Funktion der Dampflok im Allgemeinen und die der SPREEWALD im Besonderen. Sich wieder den Armaturen auf dem Führerstand zuwendend, hörte er noch, wie eben dieser Vater seinem Sohnmann mit Hinweis auf den Rahmen-Wasserkasten der Lok erklärte: „Und da unten, hinter der Verkleidung sitzt der Dieselmotor, der das Ganze dann antreibt.“ Das Gesicht des „Meisters“ soll ein Foto wert gewesen sein, und ob er den Biß in den Putzlappen verdaut hat, ist nicht überliefert.

All das zeigt, daß es besser ist, wenn die eine oder andere Aufzeichnung zunächst einmal „nur“ ins Archiv des DEV oder der DME wandert, als wenn dieses kostbare Wissen mit der Zeit verloren geht. Also noch einmal die Bitte an alle, die gerade aus den ersten Jahren und Jahrzehnten etwas zur Geschichte der Museums-Eisenbahn, des DEV und und und beizusteuern haben: Schreibt eure Memoiren auf oder sucht euch einen „Ghostwriter“, der eure Erzählungen und Berichte zu Papier bringt. Auch den kommenden Generationen der Museumsbahnerinnen und Museumsbahner würdet ihr damit einen großen Dienst erweisen.

Unser Gründungsmitglied Peter Pekny ist tot!

Am 14. 8. 2004 verstarb mit 61 Jahren unser Mitglied Nr. 2 Peter Pekny nach langer schwerer Krankheit, die er mit bewundernswerter Geduld klaglos ertragen hat.

Peter gehörte zu den „Männern der ersten Stunde“ der Museums-Eisenbahngeschichte in Deutschland. Bereits in den frühen 1960er kämpfte er gemeinsam mit Pascal H. Lehne und Harald Kindermann um die Erhaltung einer Reststrecke der vormaligen Elektrischen Kleinbahn Altrahlstedt – Volksdorf – Wohldorf als erste Museums-Eisenbahn Deutschlands. Nachdem dieses Projekt Ende 1964 an der ablehnenden Haltung der Hamburgischen Regierung gescheitert war, gehörte Peter zu den wenigen, die die Idee nicht aufgaben.

Zusammen mit drei anderen Kleinbahnfreunden wagte er am 21. November 1964 mit Gründung des heutigen Trägervereins DEV einen Neuanfang. Dem Verein war er als 2. Vorsitzender (bis 1969), vielen Arbeitseinsätzen und bis zuletzt durch Spenden sehr verbunden.

Im Laufe seines Lebens hat Peter ein umfangreiches Privatbahn- und Werkbahn-Archiv aufgebaut.



Trotz seiner Krankheit blieb Peter bis zu seinem Tode ein stets humorvoller Mensch. Unser Mitgefühl gilt seiner Ehefrau Edith Pekny.

Vorstand und Aktive des Deutschen Eisenbahnvereins e. V.