

NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Vorwort des Vorstands des DEV

Am 20. 10. 2012 hatte der Vorstand des DEV zu einem Treffen mit den aktiven Mitgliedern eingeladen, um verschiedene Grundsatzthemen aus der Vereinsarbeit anzusprechen, bei denen der derzeitige Stand jeweils zu hinterfragen ist und ggf. für die Zukunft neue Zielsetzungen zu definieren sind. Sehr erfreulich war die von einigen Aktiven bereits im Vorwege geleistete thematische Vorbereitung sowie die engagierte Diskussionsbeteiligung. Es sollen nun in den kommenden Monaten sowohl hinsichtlich der internen Vereinsarbeit wie auch des Betriebes der Museumseisenbahn sowie weiterer Aktivitäten des Kleinbahnmuseums Handlungsbedarfe und Leitlinien herausgearbeitet werden. Die größte Bedeutung ist hierbei den Themenfeldern *Internes Leitbild* und *Marketing* zugemessen worden, wobei gerade Erstgenanntes auch schon eine fundamentale Bedeutung für die Bearbeitung der Themen selbst hat.

Um möglichst viele Ideen und Fachkenntnisse aus dem Bereich der Mitglieder und Interessierter einfließen zu lassen, wurde die Bildung von offenen Arbeitsgruppen angestoßen, in denen die einzelnen Themen bearbeitet werden sollen. Einige Mitglieder haben sich erfreulicherweise bereits während des Treffens für die Mitarbeit in verschiedenen Gruppen gemeldet, für eine erfolgreiche Arbeit werden sich hoffentlich noch weitere Mitarbeiter finden.

Diese Arbeitsweise soll auch aufzeigen, dass jedes Vereinsmitglied nicht nur die Möglichkeit zu strategischer Mitarbeit hat, sondern dass in einem so komplexen Vereins- und Tätigkeitsgebilde wie dem DEV auch die engagierte und konstruktive Mitarbeit vieler erforderlich ist, um die zukünftigen Herausforderungen bewältigen zu können. Und weil uns auch die Meinung von Nichtmitgliedern wichtig ist, werden diese Fragebögen gesondert in Mitglieder/Nichtmitglieder aufgeteilt.

Die Arbeitsgruppe, die sich mit dem Leitbild des DEV beschäftigt, möchte mit dem folgenden Fragebogen Informationen und Meinungsbilder be-

kommen, um mit ihrer Arbeit möglichst „nah an den Mitgliedern“ ansetzen zu können. Dies ist, wie wir als Vorstand finden, ein sehr guter Ansatz und daher bitten wir gemeinsam mit den Mitarbeitern der Arbeitsgruppe alle Aktiven diesen Fragebogen offen und mit konstruktiven Informationen auszufüllen und zurück zu senden.

Vielen Dank fürs Mitmachen!

Vorstand des DEV

Liebe Mitglieder des Deutschen Eisenbahnvereins, liebe Freunde der Eisenbahn,

Stillstand ist bekanntlich Rückschritt und auch beim DEV spüren wir, dass wir etwas tun müssen: Fahrplanreduzierung, abgesagte Sonderveranstaltungen, kürzere Züge, sinkende Einnahmen ... ein beginnender Teufelskreis!

Was keiner will, aber vielleicht eintritt, ist: Ein großer (und der erste!!!) Eisenbahnverein Deutschlands, der hinter seinen Möglichkeiten zurückbleibt!

Gute Ideen und Initiativen hat es auch in 2012 gegeben, aber noch ist eine Trendumkehr nicht erreicht.

Wir, die „AG Ziele und Visionen“ möchten uns, in Absprache mit dem Vorstand des DEV, ein möglichst umfassendes Meinungsbild zu den Wünschen und Meinungen der Mitglieder machen, um auf dieser Basis Vorschläge zu einer Zukunftskonzeption für unseren Verein erarbeiten zu können. Und natürlich interessieren uns auch Meinungen von Freunden, die unserer Museumsbahn gerne einen guten Rat mit auf den Weg geben möchten.

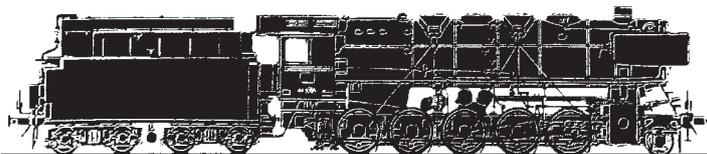
Deshalb ist es wichtig, dass wir möglichst viele Fragebögen ausgefüllt und an uns zurückgesandt werden.

Bitte nehmt euch die Zeit und füllt den folgenden **zweiseitigen** Fragebogen möglichst vollständig und ausführlich aus.

Insbesondere interessiert uns auch Ihre Einschätzung, welche Stärken und welche Schwächen Sie heute erkennen und welche Chancen und Gefahren Sie für die Zukunft sehen.

Das Ausfüllen der Felder kann mit Schlagworten oder kurzen Sätzen erfolgen, je präziser, desto besser.

Modellbahnen Uwe Hesse



Sie erleben die faszinierende Eisenbahnwelt bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen und in klein für daheim bei:

Modellbahnen Uwe Hesse

Inh. Martina Hesse

Landwehr 29 · 22087 Hamburg

Telefon 040 / 25 52 60

Telefax 040 / 250 42 61

Öffnungszeiten: Di – Fr. 9 – 13 Uhr und 15 – 18 Uhr, Sa. 9 – 13 Uhr

Bitte unbedingt zurück an uns bis zum 8. 4. 2013, wobei Sie die untenstehenden vier Möglichkeiten zur Rücksendung haben.

Ganz herzlichen Dank schon jetzt für eure Mitarbeit!

DEV, „AG Ziele und Visionen“

Axel Burmeister, Carsten- Wilm Müller, Wolf-Jobst Siedler, Gerd Schmidt

Wer das folgende Blatt aus der DME nicht heraustrennen möchte, kann auch gerne eine Fotokopie verwenden. Auch auf unserer DEV-Website steht die Datei für Sie bereit unter: http://www.museumseisenbahn.de/images/dev_dme/Fragebogen2013.pdf.

Für die Abgabe bzw. Rücksendung haben Sie vier Möglichkeiten:

- Bahnhofsbüro oder Briefkasten am Bahnhofsgebäude Bruchhausen-Vilsen
- Post an Deutscher Eisenbahn Verein, Postfach 1106, D-27300 Bruchhausen-Vilsen
- Fax an 04252 / 9300-12
- Email an bahnhofsbuero@museumseisenbahn.de



Befragung zur Zukunft des Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV)

Bitte zutreffendes ankreuzen:

Mitglied

Nichtmitglied

1. Was sind Ihre Erwartungen an das Kleinbahn-Museum/den DEV?

Mehrfachantworten möglich

- a) Schönes und geselliges Vereinsleben
 ja nein keine Angaben
- b) Kameradschaft
 ja nein keine Angaben
- c) sinnvolle Freizeitbeschäftigung
 ja nein keine Angaben
- d) persönliche Erfüllung finden durch Mitarbeit
 ja nein keine Angaben
- e) regelmäßig schriftlich informiert werden über Aktivitäten des Vereins
 ja nein keine Angaben
- f) Weitere Erwartungen bzw. Wünsche

.....
.....

2. Ihre Entfernung vom Wohnort nach Bruchhausen-Vilsen?

- wohne am Ort im Umkreis von 20km
- im Umkreis von 50 km zwischen 50 - 100 km
- zwischen 100 - 200 km mehr als 200 km entfernt

3. Welcher Altersgruppe gehören Sie an?

- zwischen 10 und 16 zwischen 17 und 25
- zwischen 26 und 40 zwischen 41 und 55
- zwischen 55 und 70 älter als 71

4. Ich bin

- männlich weiblich

5. Kennen Sie erfolgreiche Beispiele für Sonderveranstaltungen oder Aktivitäten anderer Museumseisenbahnen?

- Nein Ja:
-

6. Wie schätzen Sie Ihre Aktivitäten im DEV ein?

- Aktiv Eher aktiv Eher passiv Passiv

7. Falls Sie sich als eher passiv einschätzen: Was müsste passieren, damit Sie sich aktiver in die Museums- oder Vereinsarbeit einbringen und was ist Ihr bevorzugter Einsatzbereich?

(z.B. Mitarbeit im direkten Kundenkontakt, Mitarbeit im musealen Bereich wie z.B. Aufbereitung/Präsentation von Exponaten, Erläuterung bei Führungen, Einsatz im operationellen Betrieb wie z.B. Vorbereitung und Durchführung des Fahrbetriebs, am rollenden Material, im administrativen Bereich, wie z.B. Personalplanung, Budgetüberwachung, Buchhaltung, Marketing, Öffentlichkeitsarbeit etc.

.....
.....
.....
.....
.....

Und nun die letzte Frage auf dieser Seite:

8. Zwei Mitglieder des DEV unterhalten sich darüber, wie das Kleinbahn-Museum in 10 Jahren dasteht. Welcher der beiden hat Ihrer Meinung nach eher Recht, A oder B?

A. Unser Kleinbahn-Museum ist moderner und aufgeschlossener als heute. Kommunikation und Vertrieb spielen eine größere Rolle. Die musealen Angebote werden kommerziell attraktiv vermarktet. Durch ein professionelles Management ist eine solide Basis gelegt worden für ein zukünftiges Weiterbestehen des Kleinbahn-Museums und seiner Museumseisenbahn. Der DEV bildet eine tragende Säule des Museums.

wird eher so sein

B. Das Kleinbahn-Museum und der DEV werden in 10 Jahren kaum anders sein als heute, der DEV sollte wie bisher seine Arbeit in bewährtem Rahmen fortsetzen. Die finanzielle Lage wird nicht einfach sein, aber das war ja immer so. Eine Öffnung für neue Angebote oder in Richtung Kommerzialisierung beeinträchtigt die Vereinsidee und bringt nur Unruhe.

wird eher so sein

Bitte füllen Sie auch die nächste Seite aus!



Mit der Beantwortung der folgenden Fragen ermöglichen Sie eine Analyse der Stärken und Schwächen unseres Kleinbahn-Museums und des DEV als den das Museum tragenden Vereins. Ihre Antworten zu den Chancen, aber auch zu den Risiken in der Zukunft tragen dazu bei, eine Strategie für die Zukunft zu erarbeiten.

9. Welche Stärken hat der Deutsche Eisenbahn-Verein (DEV)?

10. Welche Schwächen hat der Deutsche Eisenbahn-Verein (DEV)?

11. Welche Chancen sehen Sie zukünftig für den Deutsche Eisenbahn-Verein (DEV)?

12. Welche Risiken sehen Sie zukünftig für den Deutsche Eisenbahn-Verein (DEV)?



Amai Rodekohl übergibt dem DEV-Vorsitzenden Markus Fuhrmann eine Spende für das Jugendprojekt Pw 51, 25. 10. 2012, Foto: Regine Suling

Regine Suling, Katriedestraße 2, 31582 Nienburg / Weser

N-tram

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

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

Termine 2013

16. – 23. 2. Rentner-Meeting

23.3. – 28. 3. Ostermeeting

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

Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 1. 1. 2013

Georg Drechsler ist tot!

Am 20. 12. 2012 starb viel zu früh unser ehemaliger Eisenbahnbetriebsleiter Georg Drechsler im Alter von 63 Jahren. Georg kam am 14. 7. 1949 in Karlsruhe zur Welt, wuchs in Köln auf und begann schon früh, sich für Straßenbahnen zu interessieren. Bereits als Schüler abonnierte er den STADTVERKEHR und verfolgte das Geschehen in seiner Heimatstadt akribisch. Während seines Studiums an der Technischen Hochschule Karlsruhe jobbte er als Straßenbahnfahrer und trat 1975 als Bauingenieur bei den Verkehrsbetrieben Karlsruhe ein. In den folgenden 22 Jahren brachte sich Georg bei den Verkehrsbetrieben, der Altbahn und dem Karlsruher Verkehrsverbund in leitenden Funktionen bei den Projekten ein, die heute kurz als „Karlsruher Modell“ europaweit – wenn nicht weltweit – bekannt sind.

1997 wechselte Georg als Technischer Vorstand und Vorstandssprecher zur BSAG nach Bremen. Ab 15. 3. 2000 nahm Georg den Vorsitz des BSAG-Vorstandes wahr. Hier konnte er mit seinem Wissen und seinem Engagement viel erreichen, so werden seine Weitsicht, sein Durchsetzungsvermögen und seine Ausdauer betont, mit dem Georg durch eine Restrukturierung des Unternehmens, die Ausweitung der Schienenstrecken und neue Vertriebsangebote so viel für den ÖPNV in Bremen und umzu erreicht hat. Dabei half ihm auch die für Vorstände von ÖPNV-Unternehmen hohe Praxiserfahrung, die sich Georg durch gelegentliche Übernahmen von Straßenbahnfahrten bewahrte, bei denen ihm die unverhofft abgelösten Fahrerinnen und Fahrer ganz viel Betriebliches erzählt haben.

Hier seien insbesondere seine Verdienste für den Fortbestand der regionalen Eisenbahnen in und um Bremen hervorgehoben. Jahrelang zeichnete

Georg auch für Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH und die Verkehrsbetriebe Grafenschaft Hoya verantwortlich und sorgte dafür, daß die im Bremer Umland wichtigen Eisenbahninfrastrukturen für spätere Projekte unangetastet bleiben. Georgs großes Ziel, wie in Karlsruhe die Eisenbahnstrecken für den ÖPNV im Bremer Raum noch stärker zu nutzen, konnte er in der Vollendung nicht mehr erleben.



Georg Drechsler mit Tochter Paula, 29. 6. 2008, Foto: Regine Meier

Bei einem Besuch in Hoya entdeckte Georg die Esslinger Beiwagen, die der DEV von der Altbahn übernommen hatte, und war begeistert. Bei der VDV-Landesgruppensitzung in Bruchhausen-Vilsen im Frühjahr 1998 lernte Georg die spätere DEV-Vorsitzende Insa Konukiewitz

kennen, und bei einer Sonderfahrt für Georg und seinen Freund Gunter Mackinger aus Salzburg wurde der Kontakt an der Malletlok enger. DEV-Mitglied wurde Georg am 1. 10. 2000. Konsequenterweise übernahm Georg auch die EBI-Verantwortung vom 1. 7. 2001 bis zum 31. 12. 2011 nicht nur für die BThE und die VGH, sondern auch für die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. Großes Interesse hatte Georg gerade an der Aufarbeitung der Malletlok 7^s, die er aus Karlsruhe bestens kannte.

Als schwerer Schlag erwiesen sich die ersten Diagnosen im Frühjahr 2008 mit Hinweisen auf eine Erkrankung, die Anfang 2009 eine Herztransplantation erforderlich machte. Auch wenn diese Ende Mai glücklich ausgegangen war, handelt es sich doch um einen sehr schwerwiegenden Eingriff in die gesundheitliche Stabilität, so daß Georg zum Jahresende 2010 in den Ruhestand treten mußte. Doch noch zwei Wochen vor seinem Tod kümmerte sich Georg in Hoya als Vorsitzender des Aufsichtsrates um die Zukunft der VGH.

Wir Museums-Eisenbahner haben Georg als einen humorvollen und sehr warmherzigen Menschen erlebt, der aber auch die Zuhörer mit sachlicher Argumentation für ein Projekt oder ein Ziel einnehmen konnte. Er war ein Menschenfischer und konnte begeistern. Dabei half ihm seine ganz uneitle Art, sich selbst nahm er immer sehr zurück. Mit Insa gründete er in Bremen eine Familie und wurde noch einmal Vater von zwei Kindern.

Insa, Paula und Enno gehört unser Mitgefühl, wir trauern um Georg Drechsler.

Vorstand und Aktive
Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Hans-Jürgen Hentzschel ist tot!

Am 14. 12. 2012 verstarb unser früherer 1. Vorsitzender Hans-Jürgen Hentzschel im Alter von 81 Jahren. Hans-Jürgen stammte aus Halle (Saale), wo er am 19. 4. 1931 geboren wurde. Er studierte Technik und arbeitete als selbständiger Patentingenieur in Bad Oeynhausen.

Hans-Jürgen war ein engagierter Kleinbahnfreund und trat dem Deutschen Kleinbahn-Verein e. V. bereits wenige Monate nach dessen Gründung am 10. 8. 1965 bei. Damals und erst recht nach Eröffnung des Fahrbetriebes zwischen Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg galt das Augenmerk der Fahrzeugsammlung. Hans-Jürgen engagierte sich hier stark: Im Sommer 1966 beschaffte er von den Herforder Kleinbahnen die Wagen Pw 32, G 49 und O 113 für die Museums-Eisenbahn – und zwar zu dem sagenhaft niedrigen Preis von zusammen 75 DM. Als 1967 der geplante Kauf der Lok HERMANN von der KAE an der durch den bevorstehenden Fristablauf der Lok BRUCHHAUSEN angespannten Vereinskasse zu scheitern drohte, stellte Hans-Jürgen den geplanten Kauf eines neuen Pkw zurück und erwarb stattdessen die Lok, um sie vor der drohenden Verschrottung zu bewahren und für die Museums-Eisenbahn zu erhalten.

Hans-Jürgen engagierte sich auch früh in der Vereinsleitung und wurde am 15. 4. 1967 zum zweiten Stellvertreter des Vereinsvorsitzenden (damals als 3. Vorsitzender bezeichnet) gewählt. In dieser Funktion kümmerte er sich um die Öffentlichkeitsarbeit und gab Ende August 1967 eine Pressekonferenz mit den Botschaften, die Zukunft der jungen Museums-Eisenbahn sei durch Fristablauf von Lok BRUCHHAUSEN gefährdet und nur die DB könne helfen, z. B. mit einer Lehrwerkstatt. Damit erzielte er sehr große Resonanz, auch überregionale Zeitungen bis zur BILD-Zeitung berichteten darüber, und legte den Grundstein dafür, daß es zur Hauptuntersuchung der Lok HOYA in der Lehrwerkstatt des DB-Aw Sebaldsbrück gekommen ist.

Als nach dem vorausgegangenem Rücktritt des Vereinsgründers und Vorsitzenden Harald Kindermann größere Veränderungen im Raum standen, ließ sich Hans-Jürgen auf der DEV-Jahreshauptversammlung am 15. 3. 1969 zum Vorsitzenden wählen und sorgte für Kontinuität in der begonnenen Aufbauarbeit unserer Museums-Eisenbahn. Aus heutiger Sicht ist diese Leistung sehr hoch anzuerkennen, zumal es damals ganz unterschiedliche Vorstellungen über den einzuschlagenden Kurs unter den DEV-Aktiven gab. In einer Zeit, als es in Deutschland noch keine Erfahrungen mit eisenbahnbetrieblichen und

museologischen Aspekten für Museumsbahnen gab, schien noch vieles möglich und anstrebenswert, z. B. ausufernde Fahrzeugansammlungen oder Disneyland-ähnliche Bespaffungen. Statt dessen hat Hans-Jürgen das Gewicht auf kaufmännische Ordnung gelegt und mit insbesondere zwei Projekten die Museums-Eisenbahn zugleich weit vorangebracht und konsolidiert: Bau der Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen als Basis für ein dauerhaftes Bewahren und Restaurieren der Eisenbahnfahrzeuge und Beschaffung einer zweiten betriebsfähigen Dampflokomotive, der Lok SPREEWALD.

Der Inhaber Arthur Konrad des damals florierenden Betonwerks in Bruchhausen-Vilsen zeigte sich von der Öffentlichkeitswirkung der Museums-Eisenbahn stark beeindruckt und wollte jene sowohl unterstützen als auch von ihrem positiven Image profitieren. Offenbar konnte zwischen Hans-Jürgen Hentzschel und Arthur Konrad ein Vertrauens- und Arbeitsverhältnis entstehen, um eine für den DEV technisch-betrieblich angepaßte und zugleich finanzierbare Hallenlösung zu realisieren. Dazu leisteten auch die Gemeinde Bruchhausen-Vilsen und der Landkreis Grafschaft Hoya größere Zuschüsse. Doch auch für den DEV bedeutete der Hallenbau mit den erheblichen Eigenleistungen eine große Kraftanstrengung über viele Jahre, wozu der Vereinsvorsitzende die erforderliche Überzeugungsarbeit leistete.



Oberhalb: Hans-Jürgen Hentzschel und ein weiterer Museums-Eisenbahner laden Schwellen auf, Bruchhausen-Vilsen, 24. 9. 1966, Foto: Harald Kindermann

Hans-Jürgen hatte einen Freund bei der DR und nutzte den Kontakt, für die Museums-Eisenbahn die zuletzt auf der verstaatlichten Lübben-Cottbuser Kreisbahn „Spreewaldbahn“ eingesetzte Lok 99 5633 samt der im Bw Wernigerode-Westerntor auszuführenden Hauptuntersuchung zu erwerben und als Reservelock nach Bruchhausen-Vilsen zu holen. Seit nun mehr als 40 Jahren ist die Lok als SPREEWALD im Museumsbahneinsatz.

Mit den „Railroader-Meetings“ erfand Hans-Jürgen ein gutes Instrument, um mit damals ver-

gleichsweise wenigen Aktiven mächtige Wirkungen zu erzielen. Dieses Instrument hat sich bewährt, auch heute werden an den Meetings wesentliche Leistungen für die Fahrzeugaufarbeitung und für Instandhaltungen ehrenamtlich erbracht.

In die Zeit seiner Vorstandstätigkeit fielen das 5jährige Museumsbahn-Jubiläum, die Aufarbeitung des Wismarer Schienenbusses T 41 im DB-Aw Bremen-Sebaldsbrück und die Aufstellung der Lok BRUCHHAUSEN als Denkmal in Bruchhausen-Vilsen.

Durch seine guten Kontakte zur DR war es ihm möglich, für den DEV die Malletlok 99 5906 zu reservieren (was die DR in den Wirren der Nachwendejahre nicht daran hinderte, die Lok zugleich der HSB GmbH zu übertragen und sie dem DEV zu verkaufen, und für einen Rechtsstreit zwischen DEV, DR und HSB zu sorgen), Lok 99 5605 und zwei Wagen an den Freizeitpark Minidom in Ratingen zu vermitteln (heute Lok FRANZBURG, Wagen 31 und Wagen 146) und sogar die Spremberger Dampflokomotive zu einer Museumsbahn nach Frankreich.

Mit seiner zurückhaltenden Art, Ordnungsliebe und nicht immer einfachem Charakter war er nicht der Mann, die Teambildung der DEV-Aktiven aus der storming- in die forming-Phase weiterzuführen. Die divergierenden Interessenslagen und Kommunikationsweisen führten immer wieder zu Konflikten innerhalb der Mannschaft und mit dem Vorstand. Heckenschüsse, Vorhaltungen und die betrieblich erforderliche Regentschaft durch Wilhelm Leder und Karl Hunold ließen den Vereinsvorsitzenden zermürben. So trat er bereits Ende 1971 von seinem Amt zurück. Mit der Erfahrung von heute wäre ihm eine längere Wirkungsdauer als Vorsitzender sehr zu wünschen gewesen.

In den 1980er Jahren kümmerte sich Hans-Jürgen erneut um die DEV-Pressearbeit und pflegte einen guten Draht insbesondere zu Zeunerts Schmalspurbahn-Magazinen und zur LGB-Depesche. Die Berichte über die Museums-

Eisenbahn und die bei LGB entstandenen Modelle von der Lok SPREEWALD und weiteren Fahrzeugen der Museums-Eisenbahn stellten eine gute Werbung zum Besuch dar. Noch in jüngster Zeit hatte Hans-Jürgen mit der dokumentarischen Aufarbeitung der damaligen Vorstandsarbeit für eine Dokumentation zum 50-jährigen Jubiläum begonnen.

Wir haben mit Hans-Jürgen Hentzschel einen wichtigen Mitstreiter aus der Pionierphase unseres heutigen Museumsträger-Vereins verloren. Seiner Frau Gudrun gilt unser Mitgefühl.

Vorstand und Aktive
Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Hannoversche Allgemeine Zeitung

Montag, 21. August 1967

Dampflok bereitet große Sorgen

20 000 Mark fehlen für die fällige Inspektion / Museumsbahn war ein Erfolg

Eigener Bericht

Bruchhausen-Vilsen / Kreis Grafschaft Hoya (ro). Am Sonnabend, 26. August, fährt in Bruchhausen-Vilsen zum letztenmal ein Zug der ersten deutschen Museumseisenbahn ab. Mitglieder und Freunde der Amateurrvereinigung begeisterter Eisenbahnliebhaber, die für den Betrieb auf der vier Kilometer langen Schmalspurstrecke Bruchhausen-Vilsen-Heiligenberg verantwortlich zeichnen, schließen damit zwar zunächst nur die Saison 1967 ab. Es ist zur Zeit jedoch ungewiß, ob im kommenden Jahr die erst ein Jahr alte Touristenattraktion des Luftkurortes Bruchhausen-Vilsen wieder in Betrieb genommen werden kann.

Grund für den Pessimismus in den Reihen der 150 Mitglieder des Deutschen Kleinbahnvereins, der die Bahn betreibt, ist die erste und derzeit einzige vereinseigene Dampflok. Das 1899 von der Hanomag in Hannover gebaute Dampftröb darf nur noch bis Ende des Monats fahren, dann muß es zur Reparatur abgestellt werden. Alle vier Jahre müssen sich Dampflokmaschinen nämlich einer sogenannten Hauptuntersuchung unterziehen, in der sie vollständig auseinandergenommen und wieder zusammengesetzt werden. In diesem vierten Jahr befindet sich nun die kleine Lok.

Abgesehen von der Tatsache, daß ohnehin immer weniger Firmen sich auf Untersuchungen von Dampflokmaschinen verstehen, müßte der Kleinbahnverein mindestens 20 000 Mark ausgeben, um seinen dampfenden Stolz wieder fit zu bekommen. Und dieses Geld hat Vereinsvorsitzender Harald Kindermann trotz aller Sparsamkeit nicht zusammenkratzen können.

Dabei hatte seine Museumsbahn erstaunliche Erfolge zu verzeichnen. Sie verkehrte in der Sommersaison alle 14 Tage am Wochenende und zählte mit ihrem nur zweimal an diesem Tag fahrenden Zug allein letztesmal mehr als 400 begeisterte Fahrgäste. Ausflugsbusse aus Bremen, Hamburg, Oldenburg und anderen Städten gaben sich an den Betriebstagen der Museumsbahn im Luftkurort Bruchhausen-Vilsen ein Stelldichein.

Diese gute Resonanz der im Spätsommer des Jahres 1966 eröffneten Museums-Schmalspurbahn verleiht den Eisenbahnamateuren jenes Fünkchen Hoffnung, an dem sie auch im kommenden Jahr das Feuer ihrer Dampflok wieder anzünden möchten. Auf eigene Rechnung hat sich der dritte Vorsitzende des Klubs, H.-J. Hentzschel, eine weitere Dampflok von einer stillgelegten Kleinbahn im Sauerland für seinen Verein besorgt, die nur noch nach Bruchhausen-Vilsen gebracht werden muß.

Diese Lok könnte noch zwei Jahre laufen, wenn die technische Aufsicht der dafür zuständigen Bundesbahn ihren Segen erteilt. Die Bundesbahn hat sich bisher für das private Unternehmen der Eisenbahnenthusiasten nicht sonderlich interessiert. Inzwischen trösten sie sich mit dem Verständnis, das ihnen von Seiten der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya entgegengebracht wird. Diese Gesellschaft, die eine 39 Kilometer lange Privatbahn zwischen Eystrup und Syke betreibt, hat ihnen seinerzeit kostenlos die vier Kilometer lange schmalspurige Nebenstrecke überlassen, auf der sonst nur noch Güterverkehr betrieben wird. Nur hat die Privatbahn nicht die Möglichkeiten, eine Dampflok zu einem Vorzugspreis zu untersuchen. Das könnte heute nur ein Ausbesserungswerk der Bundesbahn, unter Umständen als Sonderauftrag für Lehrlinge.

Die Hannoversche Allgemeine Zeitung berichtete vor 45 Jahren wohlwollend über die Museums-Eisenbahn und Hans-Jürgen Hentzschel, Slg. Klaus Babel

Rechts oben: Die Richtlinie für das Railroader-Meeting lässt ein hohes Maß an Überlegungen und Vorbereitungen erkennen, Slg. Robert Angerhausen

Rechts unterhalb: Vor Lok SPREWALD stehen Hans-Jürgen Hentzschel, Karl Hunold und Peter Wickfelder, Bahnhof Drei Annen Hohne, verm. 25. 6. 1971, Urh. unbekannt

RICHTLINIEN

für Meeting vom 1. April bis 5. April 1970
in Bruchhausen - Vilsen

1. Alle Teilnehmer melden sich bitte nach Eintreffen in Bruchhausen-Vilsen bei Herrn Block oder Herrn Puckhaber jun. im Deutschen Haus.
2. **Arbeitseinsatz** 1.4. - 4.4.70 von 8.30 bis 18.00 Uhr }
Sonntag 5.4.1970 von 8.30 bis 13.00 Uhr } Leitung
Einteilung: Bahnhof Bruchhausen-Vilsen } Herr Hentzschel
3. **Verpflegung** 7.45 Uhr Kaffee
12.30 Uhr Mittagessen
18.45 Uhr Abendessen

Sonderveranstaltungen:

- 1.4. - 5.4. Modellbahn-Schau im Deutschen Haus
- 1.4. Foto-Tauschbörse Bahnhofsgelände
- 2.4. ca. 20.00 Uhr DIAS-Abend mit humorigen Bemerkungen } Deutsches Haus
- 3.4. ca. 20.00 Uhr Filmvorführungen von Eisenbahn-Freunden } Deutsches Haus
- 4.4. 20.00 Uhr P a l a v e r n }
evtl. Tanz nach Schallplattenstimmung nach Laune der Teilnehmer } Deutsches Haus
- 5.4. gegen 12.00 Uhr eventuell eine kleine Überraschung zwischendurch

Freitag, 28. November 1969

Hannoversche Allgemeine Zeitung

„Volksaktien“ von Museumseisenbahn

Zinslose 20-Mark-Zertifikate sollen dem Bau einer Fahrzeughalle dienen

Eigener Bericht

Bruchhausen-Vilsen (ro). Der Deutsche Eisenbahn-Verein in Bruchhausen-Vilsen (Kreis Grafschaft Hoya), Gründer der ersten Museumseisenbahn Deutschlands, will für seine inzwischen auf fast zwei Dutzend Stück erweiterte Fahrzeugsammlung eine Lokomotiv- und Wagenhalle bauen. Die Oldtimer-Loks und dazugehörigen Wagen, die bislang im Freien stehen, würden sonst der rauen Witterung im Winter nicht mehr lange standhalten können.

Der Verein benötigt für den Bau einer 450 Quadratmeter großen Halle in Bruchhausen-Vilsen 90 000 Mark. Da dieser Betrag nicht allein von den Mitgliedern aufgebracht werden kann, hat er frei verkäufliche Zertifikate im Wert von 20 Mark herausgegeben, die von jedermann erworben werden können. Diese „Museumseisenbahn-Volksaktien“ werden dem Käufer zwar in voller Höhe zurückgezahlt - frühestens von 1972 an -, doch nicht verzinst. Vereinsvorsitzender Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Hentzschel hofft dennoch, daß genügend Interessenten die Scheine zeichnen, damit die Finanzierung für das Bauvorhaben sichergestellt

wird. Zertifikate können beim Schatzmeister des Vereins, Rudolf Hase, 3161 Heebel (Kreis Burgdorf), Heisterkampsweg 80, angefordert werden.

Die acht Kilometer lange schmalspurige Museumseisenbahn im Kreis Grafschaft Hoya fährt im nächsten Sommer wieder jedes Wochenende nach festem Fahrplan. Dabei soll für besonders durstige Fahrgäste erstmals ein Buffetwagen mit Getränken mitgeführt werden.



Schmalspur-Spaß à la Bruchhausen-Vilsen



mit H0-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

Michael Schnippering

Signallaterne

In der ersten Ausgabe der Heftreihe DIE KLEINBAHN vom 1. 12. 1965, brachte Wolfgang Zeunert unter dem Stichwort „Signallaterne“ am Schluß einige aktuelle Ergänzungen. Auch bei der Wiederbelebung der Heftreihe 1988 behielt Zeunert dieses Prinzip bei. In diesem Sinne und ähnlich dem Werkstatttelegramm sei hier aktuell aus dem Geschehen der Signalmeisterei berichtet.

Strecke

Die Bahnübergänge Heiligenberg und Arbeste werden mit neu gegossenen Lf-6- und Lf-7-Signalen im Stil der Killing-Gießerei ausgerüstet. Noch ist offen, ob und in welchem Ausmaß die Museums-Eisenbahn die erforderlichen und bis zur „Energiewende“ (Maisanbau) auch unstrittigen Sichtdreiecke des BÜ Arbeste durchsetzen kann. In den letzten Jahren zeigte sich der Bauer in seinem Ertragsstreben durchsetzungsfähiger als die Betriebsleitung der Museums-Eisenbahn. Auch die Vegetationskontrolle durch den neuen Eigentümer des ehemaligen Agenturgebäudes Arbeste läßt zu wünschen übrig. Die Blechtafeln der Signale Ne 5 und Zs 3 werden im Laufe des Jahres gegen Gußtafeln getauscht.

Die Kilometersteine an der B6, die nach der Renovierung auf die rechte Gleisseite gesetzt wurden, werden wieder auf die linke Gleisseite in den Graben gestellt. Die Betonsteine werden an diesen Stellen durch Gußtafeln ersetzt, die einen Meter über Schienenoberkante gut sichtbar an Schienenstücken aufgestellt werden. Die Betonsteine sind infolge der Vegetation auf beiden Seiten der Bahn nicht genügend sichtbar, so daß sie regelmäßig dem Mähwerk zum Opfer fallen. Die getauschten Betonsteine werden eingelagert.

Temporäre Ausstellung

Die Ausstellung im Ausstellungswagen GGw 147 wird derzeit umgebaut und bekommt neue interessante Akzente. Sie wird auch im Jahr 2013 zu sehen sein und eine wertvolle Leihgabe aus dem DB-Museum Nürnberg zeigen.

Öffentlichkeitsarbeit

Im Jahr 2012 konnte eine Zusammenarbeit mit bedeutenden Museen erreicht werden. So durfte z. B. der Autor mit Hilfe von Ulf Gottfried aus Remagen dabei mithelfen, die einschlägigen Objekte im Depot des DB-Museums Nürnberg zu inventarisieren. Das DB-Museum hat unser Fachwissen dazu gerne an- und einige von uns wiederhergestellte alte Signaltafeln übernommen. Des weiteren wurden Kontakte zum Verkehrs-Museum Dresden (VMD) und zum Deutschen Museum in München aufgenommen. Für die Jahre 2015/16 ist in München ganzjährig eine temporäre Ausstellung mit Signaltafeln des Kleinbahnmuseums Bruchhausen-Vilsen vorgesehen, die sowohl die Bereiche des Schienen- und Straßenverkehrs zeigen wird.

Ausstellung am Bf Asendorf

Um unseren Museums-Besuchern den Aufenthalt noch interessanter zu gestalten und die Museums-Einheit Bahnhof Asendorf weiter aufzuwerten, soll unweit des Bahnhofs ein Schilderpark entstehen, in dem 15 Verkehrszeichen gezeigt werden. Es sind auf eigene Kosten (der Museumsträger DEV muß das nicht bezahlen) hergestellte Neugüsse der ersten Verkehrszeichen in Deutschland, die zwischen 1907 und 1924 an deutschen Straßen aufgestellt wurden. Deutschlandweit zeigt kein Museum eine solche Sammlung! Die Verkehrszeichen entsprechen der Zeitepoche der Kleinbahnen und bilden eine Brücke zum Automuseum in Asendorf. Da die Ausstellung sehr kostenintensiv ist, wird auf einigen Verkehrszeichen wie früher üblich Reklame örtlicher Firmen erscheinen. Diese Firmen beteiligen sich mit einem Kostenbeitrag an den Tafeln. Die Eröffnung des Schilderparks ist für den 1. 5. 2013 vorgesehen.

Carsten-Wilm Müller

Faszination Eisenbahn für Studierende

Eisenbahnwesen will gelernt sein – das müssen auch Studierende des Eisenbahnwesens immer wieder feststellen. Der Autor verdient sein Brot an der Hochschule Bremen als Professor bei den Bauingenieuren. Dort steht auch Verkehrsweisen auf dem Lehrplan, auch Eisenbahnen. Im Rahmen der Vorlesung Schienenverkehr geht es zwar weniger um Schmalspurbahnen und deren museale Erhaltung, sondern um Eisenbahnen im Groben und im Speziellen.

Damit die Studierenden auch einen praktischen Eindruck von System Eisenbahn bekommen, steht einmal pro Semester ein ganzer Tag praktische Arbeit auf dem Programm. Das heißt, dass sich Studierende und Lehrender dort treffen, wo Eisenbahn noch mit der Hand gemacht wird, um Oberbau, Schwellen, Schienen und Weichen im wahrsten Sinne des Wortes zu begreifen. Was liegt näher, als das bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen zu erleben?

Dipl.-Ing. (FH) Guido Tschigor von der DEV-Gleisbaurotte nimmt die Studierenden in Empfang und erklärt das Prinzip Eisenbahn vor Ort. Die Theorie haben sie ja schon in der Vorlesung bekommen, er ist mit dabei und arbeitet mit. Dann werden Schwellen gewechselt, Schotter entfernt, gestopft und das Gleis neu ausnivelliert oder unwillige Motoren wieder zum Leben erweckt, die die Gleisbaumaschinen antreiben sollen. Die Museums-Eisenbahn trägt also ihren Teil dazu bei, das Prinzip des eisernen Weges und der damit verbundenen Mühen erlebbar zu machen und den zukünftigen Bauingenieurinnen und Bauingenieuren einen Einblick in die zukünftige Tätigkeit zu geben, auch wenn später viel maschinell gemacht wird – Zukunft braucht Herkunft.

Gleichzeitig werden für die Museums-Eisenbahn einige Meter Gleis gerichtet und wieder befahrbar gemacht und in wiederkehrenden Abständen junge Leute mit der Museumsbahn in Kontakt gebracht. Also etwas auf Gegenseitigkeit, von dem alle etwas haben.

Im April und Oktober sind wechselweise Studentinnen und Studenten der Hochschule Bremen und der TU Hamburg-Harburg, wo der Autor das Gleiche im Lehrauftrag anbietet, an einem Sonnabend anzutreffen, um die Eisenbahn und unsere Museumsbahn kennen zu lernen. Und wenn dann noch eine Dampflok auf Lastprobefahrt ist, leuchten auch beim erschöpftesten Studierenden die Augen, wenn alle mal auf die Lok dürfen: Faszination Eisenbahn. Auf der Museums-Eisenbahn kann man sie erleben.

Bruno Rebbelmund

Jubiläum 50 Jahre – es wird konkret.

Als Michel Platini und die Europäische Fußballunion die Termine der Europameisterschaft 2016 in Frankreich festlegten, dachten sie vielleicht nicht an das Jubiläum „50 Jahre Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands“ im Juli 2016. Denn die Spiele der Endrunde sollen in der Woche nach dem 2. 7. stattfinden, das Endspiel am Sonntag, den 10. 7., an dem wir unsere Festwoche beenden wollen. Damit das Museumsbahn-Jubiläum den Fußball nicht aus den Medien drängt, könnte auch die Festwoche von der eigentlichen Jubiläumswoche getrennt werden. Dann bietet sich das zweite Augustwochenende im Rahmen der „Tage des Eisenbahnfreundes“ als Beginn der Festwoche an. Aber auch hier würden wir ein sportliches Großereignis gefährden: die Olympischen Sommerspiele in Brasilien. Ob und ggf. in welchem Ausmaß sich beide Sportereignisse auf Gäste und Besucher der Museumsbahn-Festwoche auswirkt, kann noch nicht eingeschätzt werden.

Unabhängig vom Zeitpunkt sollte ein herausragendes Ereignis im Mittelpunkt stehen. So konnten wir zum 25. Jubiläum die Lok PLETTENBERG mit unserem Ehrengast Prinz Lous Ferdinand von Preußen feierlich in Betrieb nehmen. Eine solche Wiederinbetriebnahme unserer letzten nicht betriebsfähigen Dampflok wäre 2016 mit der Maltekk 7^s wünschenswert. Aber mit Blick über die Schulter des Schatzmeisters in die Kasse des DEV ist das reine Theorie und ein entsprechender Sponsor nicht in Sicht. Deshalb wurde ein anderer Vorschlag favorisiert: die Aufarbeitung der Wagen C4i 5 und Pw 51.

Beide Wagen kamen bereits 1966 nach Bruchhausen-Vilsen und bildeten zusammen mit dem Ci 14 in der ersten Saison 1966 den betrieblichen Personenzug. Der Pw 51 ist bereits ein Projekt der jugendlichen Nachwuchseisenbahner, müßte also nur noch der C4i 5 zu einem Projekt befördert werden. Vorteil dabei ist, daß die Drehgestelle des C4i 5 bereits vor Jahren aufgearbeitet wurden. Bei der geplanten Fahrzeugparade, die dem Betrachter alle unsere betriebsfähigen Fahrzeuge zeigen soll, würde dieser „museale Erstzug“ die Parade anführen, vielleicht mit einem prominenten Ehrengast als „Zugführer“.

Aber nicht nur die rollenden, sondern auch unsere umfangreichen stationären Objekte sollen vorgeführt werden. Für eine solche Ausstellung bietet sich die große Werkstatt- und Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen an. Durch einen Rundgang



Oberhalb: Studierende der Tu Hamburg-Harburg werden von Guido Tschigor über die Grundlagen des Gleisbaus aufgeklärt, 6. 5. 2012

und die gemischte „Azubi-Gleisbaurolle“ mit Studierenden der Hochschule Bremen und regulären Mitgliedern der Gleisbaurolle rückt das Gleis, 27. 10. 2012, Fotos: Carsten-Wilm Müller



Rechts: Replika von Verkehrszeichen von 1907 mit Sponsorennamen, Fotos: Michael Schnippering



können die Aspekte der Fahrzeugrestauration und -instandhaltung als auch die Gleisunterhaltung witterungsunabhängig gezeigt werden. Für kleinere Ausstellungen stehen die Umladehalle in Bruchhausen-Vilsen, die Hallen in Heiligenberg, der Lokschuppen Asendorf, als auch der Ausstellungswagen GGw 147 zur Verfügung.

Großen Zuspruch erhoffen wir uns auch von außerhalb, d. h. wir wünschen uns viele unterschiedliche Sonderzüge, die nach Bruchhausen-Vilsen kommen. Hier wurden bereits die ersten Führer ausgestreckt. Aber es gibt auch noch andere meterspurige Fahrzeuge, die wir gerne einmal als Gastfahrzeuge auf unseren Gleisen fahren sehen würden. Doch davor muß das Transportproblem gelöst werden.

2016 wird unsere Dampflok SPREEWALD 99 Jahre alt. Das ist zwar kein runder Geburtstag, aber ein außergewöhnlicher, wenn man das Schicksal dieser Lok betrachtet. Hier bietet sich ein separates Wochenende an, vielleicht mit dem dann fertigen Pwi 30. Allerdings ist fraglich, inwieweit die optisch „repilkallisierte“ Lok heute noch an die vergleichsweise kurze Einsatzzeit auf der Strecke der vormaligen Lübben-Cottbuser Kreisbahnen anknüpfen soll.

Zur Wiederinbetriebnahme der historischen Bahnpost laufen z. Z. die notwendigen Recherchen, um die Rahmenbedingungen abzuklären. Nach unseren Vorstellungen soll die Bahnpost wieder zu einer Dauereinrichtung werden und nicht nur auf das Jubiläum beschränkt sein. In die-

sem Zusammenhang soll es auch ein Jubiläums-Sonderpostamt mit Sonderstempel geben.

Ein weites Thema wäre die Modelleisenbahn. Hier bieten sich an einzelnen Betriebstagen die Möglichkeiten zu unterschiedlichen kleinbahntypischen Ausstellungen oder auch zu einer ganzen Woche mit mehreren thematisch unterschiedlichen Vorführanlagen. Auch die Modellbahnhersteller sind aufgefordert, sich mit einem (Sonder-) Modell (1991 hatten wir von Märklin einen G 10 mit DEV-Beschriftung) am Jubiläum zu beteiligen, denn alle unsere Fahrzeuge sind geeignete Vorbilder. Und was wäre schöner, als ein neues Modell am Original zu präsentieren.

Damit der Nachwelt auch etwas vom Jubiläum erhalten bleibt, soll es wieder einen Videofilm geben. Entsprechende Kontakte sind geknüpft.

Keine der genannten Ideen ist ein Selbstläufer, nichts davon ist leicht zu haben, sondern erforderte konzentrierte Projektarbeit für die Umsetzung. Doch Projekte brauchen nicht nur ein Ziel und einen Kümmerer, sondern einen fähigen Projektleiter, ein Projektbudget und die moralische Unterstützung durch den Vorstand und die Mannschaft. Man wird sehen, ob und inwieweit diese Voraussetzungen vorliegen können.

Laufen die bisher genannten Ideen auf eine aktualisierte und qualitätsvolle Wiederholung der Veranstaltungen zum 25. Jubiläum im Sommer 1991 hinaus, könnte der DEV das 50-Jährige Jubiläum auch zum Anlass nehmen, etwas Neues in der

Museumsbahnen-Landschaft auszuprobieren. Solche Ideen könnten sein:

- Fachkongress zum Stand der Museumsbahnen nach 50 Jahren und Lehren für die Zukunft
- 50 Jahre Museumsbahnen sind auch 50 Jahre Dachverband. Hier sollte sich der VDMT einbringen.
- Gedruckter Museumsführer (kein Fahrzeugkatalog)
- verstärkte Ausstellung der personalen Dimension der Kleinbahngeschichte (z. B. Übernachtungsraum im Lokschuppen Asendorf, Ausstellung zum Leben Wilhelm Leders)
- Überarbeiten unserer „Dauerausstellung“ mit einem „roten Faden“ für das Zugpersonal

Natürlich können im Rahmen dieses Artikels nicht alle Aspekte beleuchtet werden. Aber alle Mitglieder, Freunde und Förderer des DEV sind weiterhin aufgerufen, sich mit Gedanken und Ideen an der Planung – in welcher Form auch immer – zu beteiligen. Nichts kann so schlecht sein, als daß es nicht eingebracht werden soll. Dafür steht sogar eine E-Mail Adresse zur Verfügung jubilaeum@museumseisenbahn.de.

Der Vorstand hat zugestimmt, dem Thema Jubiläum auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung einen eigenen TOP zu widmen, um den Mitgliedern breiten Raum zur Diskussion zu geben.

Uwe Franz

Museumsbahn- und Werkstatt-Telegramm

Am letzten Betriebstag der Sommersaison wurde am 3. 10. 2012 ein „Türöffner-Tag“ für Kinder durchgeführt. Die „Sendung mit der Maus“ hatte eingeladen, unsere Eisenbahn beim Anschauen, Basteln, Malen und während einer Mitfahrt kennen zu lernen. Zahlreiche Familien mit ihren Kindern waren gekommen, um diesen Tag bei uns zu erleben! Die Maus war persönlich leider nicht dabei, trotzdem war es ein toller Erfolg für uns! Mit einer zünftigen Saisonabschlussveranstaltung verabschiedeten die DEV-Aktiven am Abend die abgelaufene Fahrsaison.

Nach dem Erfolg im vergangenen Jahr wurde am Sonntag, den 14. 10. 2012, ein Sonderzug von Syke nach Sulingen zum dort stattfindenden Herbstmarkt gefahren wieder mit der Esslinger Triebwagengarnitur T 2 und TA 4. Die Initiative ging wieder vom „Aktionsbündnis Eisenbahnstrecke Bassum-Bünde“ aus, das sich seit einiger Zeit bemüht, den Bahnverkehr auf dem ehemaligen Sulinger-Kreuz wieder aufzunehmen. Dazu hatten Mitglieder des Aktionsbündnisses einige Bahnsteige zwischen Diepholz und Sulingen wieder begehbar hergerichtet. Zahlreiche Fahrgäste nahmen das Angebot an, so dass der Zug gut besetzt in Sulingen angekommen ist. Langfristig haben das Aktionsbündnis und der Verkehrsclub Deutschland die Vision, das „Sulinger Kreuz“ in Abschnitten von der Deutschen Bahn zu übernehmen und wieder in Betrieb zu nehmen.

Für Sonnabend 20. 10. hatte der DEV-Vorstand zu einem Treffen der DEV-Aktiven in den Veranstaltungsraum im ehemaligen Raiffeisenschuppen in Bruchhausen-Vilsen geladen. Wo sonst eher die Geselligkeit im Vordergrund steht, wurde nun sehr intensiv über ernsthafte Themen zwischen dem DEV-Vorstand und zahlreichen DEV-Aktiven diskutiert.

Für die Landtagswahl am 20. 1. 2013 lud Anfang Dezember 2012 die SPD-Landtagskandidatin für den Wahlkreis Nienburg-Nord Birgit Menzel zu einem Eisenbahngipfeltreffen in Bruchhausen-Vilsen. Neben Kommunalpolitikern war der Landtagsabgeordnete und Schattenminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Olaf Lies (SPD)

DEV-Fahrzeugbestand zum 31. 12. 2012

Meterspur	betrf.	abg.	in HU	ges.
Dampflokomotiven	4		2	6
Diesellokomotiven	3		2	5
Triebwagen	3	2	1	6
Personenwagen	18	6	2	26
Gepäckwagen	6		2	8
Güterwagen	28	3	4	35
Nebenfahrzeuge	11			11
Zwischensumme	73	11	13	97
Regelspur				
Diesellokomotiven	1			1
Triebwagen	3			3
Personenwagen	2			2
Güterwagen	5	3		8
Zwischensumme	11	3		14
Summe	84	14	13	111

anwesend. Die Fraktion der Eisenbahnen wurde vertreten von Ulrich Koch und Hans-Peter Kempf (Gf der MWB), Uwe Roggatz (Gf der VGH) und Theo Wiegmann (Vorstandsmitglied des DEV). Themen waren u. a. Verbesserung der Schieneninfrastruktur im ländlichen Raum, Erhalt der Landeseisenbahnaufsicht in Hannover, Eindämmung der Regulierungswut aus Brüssel und nicht zuletzt die Anerkennung der ehrenamtlichen Leistungen zum Erhalt und Ausbau des Kleinbahnmuseums in Bruchhausen-Vilsen. Ein Thema das uns schon lange am Herzen liegt und das wir auch in Zukunft mit Nachdruck betreiben werden!

An allen Adventswochenenden boten wir die beliebten Nikolausfahrten mit den Dampflokok Hoya und PLETTENBERG und den Dieselloks V 3 und V 29, die für den nötigen Schub von hinten sorgten. An bestimmten Betriebstagen kam auch Triebwagen T 44 mit Wagen 2 als Verstärkergarnitur zum Einsatz. Für die tolle Weihnachtsdeko in den Zügen sorgte der örtliche Kindergarten! Hier ist besonders die „Hasen-Gruppe“ zu erwähnen, die wirklich alles gegeben hat, damit unsere Wagen ein weihnachtliches Ambiente vorweisen konnten. Nochmals vielen Dank dafür! Der Zuspruch bei den Nikolausfahrten war zeitweise so groß, dass an manchen Betriebstagen drei Zugarnituren gleichzeitig eingesetzt werden mussten. Das ist natürlich kein Problem für uns, diesen Umstand wünschen wir uns an mehr Betriebstagen im Jahr! Das 3. Adventwochenende mit dem Weihnachtsmarkt am Bahnhof Asendorf war wieder der Betriebstag mit den meisten Fahrgästen im ganzen Jahr 2012! Am 8. und 15. 12. fanden wieder Triebwagen-Sonderfahrten von Bruchhausen-Vilsen über Hoya und Eystrup nach Bremen statt. Dieses mal so herum, weil im Ortsbereich Süstedt das Gleis saniert wird und so nicht über Syke gefahren werden kann. An beiden Fahrterminen wurden die DEV-Triebwagen T 2 und T3 eingesetzt, die sehr gut ausgelastet waren!

Parallel dazu verkehrte am Abend des 8. 12. der sehr gut besetzte „Enten-Express“ nach Asendorf und Entenessen im Gasthaus Dillertal.

Leider hat im Advent 2012 das Wetter nicht mitgespielt: Am ersten Adventwochenende war es zwar noch relativ kalt, und ein wenig Schnee hatte für etwas Winterstimmung gesorgt. Doch anschließend war es mild und schmuddelig. Das Grünkohlessen der DEV-Aktiven fand am 22. 12. im Gasthaus Dillertal statt.

Alle Jahre wieder verkehrte an Heiligabend-Nachmittag ein Sondertriebwagen zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf, so konnte die Wartezeit auf die Bescherung verkürzt werden.

In der Woche zwischen den Feiertagen fanden sich einige DEV-Aktive in der Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen zusammen, um die letzten Tage des Jahres nicht ungenutzt verstreichen zu lassen. Den Jahreswechsel verbrachten DEV-Aktive ebenfalls in geselliger Runde und feierten eine Silvester bis in die frühen Morgenstunden des neuen Jahres! Die Neujahrsfahrt fand in diesem Jahr mit dem T 42 statt. Traditionell warteten in Asendorf schon die Wirtsleute vom „Gleis 1“ mit einem kleinen Neujahrsempfang auf den mit zahlreichen DEV-Aktiven und deren Familienangehörigen gefüllten Triebwagen!

Dampflokok HOYA

ist betriebsfähig und wird im Jahr 2013 zum Einsatz kommen!

Dampflokomotive SPREWALD

ist betriebsfähig und wird nach einer hoffentlich erfolgreichen Kesselzwischenuntersuchung im Februar auch im Jahr 2013 eingesetzt.

Dampflokok HERMANN

ist weiter in Hauptuntersuchung! Gegenwärtig werden Informationsangebote für die Fertigung eines Nachbaukessels bei den einschlägigen Fachbetrieben eingeholt und anschließend bewertet. Eine Spendenaktion wird z. Z. vorbereitet, aber Spenden zur betriebsfähigen Aufarbeitung schon jetzt herzlich willkommen!

Dampflokomotive FRANZBURG

Die Dampflokomotive FRANZBURG ist betriebsfähig und wird auch im Jahr 2013 vor unseren Museumszügen zum Einsatz kommen!

Dampflokomotive PLETTENBERG

ist betriebsfähig und wird im Jahr 2013 zum Einsatz kommen!

Mallet-Dampflokok 7^s

ist weiter in Hauptuntersuchung! Im derzeit laufenden Winterhalbjahr sind nach langer Pause wieder Arbeiten geplant! Wenn genügend Hilfspersonen anpacken, können wir hier vielleicht einen entscheidenden Schritt weiter kommen!

Diesellokomotive V 1

Nach den Tagen des Eisenbahnfreundes 2012 wurde die Lok zur Instandsetzung ihres Antriebsmotors außer Betrieb genommen. Gegenwärtig wird der verschlissene Motor in einem Fachbetrieb grundüberholt. Dank der weitgehenden Kostenübernahme durch einen Spender wird die strapazierte Vereinskasse etwas entlastet. Parallel dazu wurde in unserer Werkstatt mit den Instandsetzungsarbeiten am Fahrzeuguhrahmen begonnen. Die Lok wurde angehoben, die Antriebsradsätze demontiert, gereinigt und die Achslager nachgearbeitet. Die Farbschichten auf den Seitenwangen des Lokrahmens wurden entfernt und der Rahmen auf eventuelle Schäden überprüft. Im Anschluss daran wurden die Seitenwangen des Rahmens und die Radsätze neu lackiert. Um das Erscheinungsbild der Lok in den Zustand vor ihrem übergangsweisen Umbau auf Regelspur wieder herzustellen, wurden die Verbreiterungen der Umläufe und der Pufferbohlen rückgängig gemacht. Gegenwärtig werden die leicht abgerundeten Kantenprofile der Umläufe nachgefertigt und montiert. Schon jetzt lässt sich das zukünftig wesentlich filigranere Erscheinungsbild der Lok erahnen. Leider konnte

Rechts: Nikolaus Dennis Mellerowity und Engel Jessica Hornmann erwarten auf dem Bahnsteig Vilsen Ort den von Lok Hoza gezogenen Nikolauszug.

Ganz rechts: Weyer-Wagen-Werkstatt: links Pw51 vor dem Wieder-Einachsen auf Hilfsfahrgestellen und rechts Wg16 weiter in Rekonstruktion des Ursprungszustandes

15. 12. 2012, Fotos: Regine Meier

man sich bisher nicht durchringen für diese Lok auch die historisch richtige Farbgebung in dunkelgrün-rot anzuwenden.

Diesellokomotive V 2

Aufgrund der Ende Juli 2012 erfolgten Schließung der Restaurierungswerkstatt mussten die Arbeiten an der Lok eingestellt werden. Am 23. 10. 2012 erfolgte die Rücküberführung der Lok zusammen mit den übrigen DEV-Fahrzeugen von Wilhelmshaven nach Bruchhausen-Vilsen.

Diesellokomotive V 4

Die Untersuchungsfristen der Lok werden im April 2013 ablaufen. Wenn es die personelle Situation zulässt, sollen die ersten Arbeiten zur Hauptuntersuchung bereits während des Frühjahrsmeetings in Angriff genommen werden.

Triebwagen T 42

Nach seinen Einsätzen auf dem Streckennetz der Harzer Schmalspurbahnen und bei der Brohltalbahn ist T 42 in den frühen Morgenstunden des 28. 9. 2012 wieder wohlbehalten in Bruchhausen-Vilsen eingetroffen. Anschließend gab es noch einige Einsätze auf der Heimatstrecke, und auch im Jahr 2013 wird T 42 eingesetzt.

Triebwagen T 44

Viele Jahre hat T 44 die Hauptlast der Triebwageneinsätze getragen und steht im Frühjahr zur Hauptuntersuchung an. Er wird im April 2013 außer Dienst gestellt. Aufgrund seines sehr guten Erhaltungszustandes hoffen wir, T 44 bald wieder in Betrieb nehmen zu können!

Triebwagen T 46

weiter in Hauptuntersuchung!

Personenwagen 2

Triebwagen-Beiwagen 2 hat Ende November 2012 eine neue WEBASTO-Warmluftheizung erhalten, was durch finanzielle Unterstützung durch den Landschaftsverband Weser-Hunte möglich wurde, vielen Dank dafür!

Personenwagen 3 und 8

Die von der Kreis Altenaer Eisenbahn stammenden Wagen haben auch den Jahreswechsel bei der

Märkischen Museumsbahn in Hüinghausen verbracht! Ein geplatzter Transporttermin und die Tatsache, dass die vereinseigene Dampflok BIEBERLIES der MME erst zum Ende ihrer Jubiläumsfahrsaison in Betrieb genommen werden konnte, haben uns bewogen, die beiden Wagen noch zur weiteren Nutzung zur Verfügung zu stellen. Die Rücküberführung nach Bruchhausen-Vilsen soll Ende Februar erfolgen!

Personenwagen 16

An der Instandsetzung des hölzernen Wagenkastens wird in unserer Werkstatt gearbeitet. Die Arbeiten an der weitgehend zu erneuernden Seitenwand sind sehr mühselig, weil möglichst viel der alten Substanz erhalten werden soll.

Personenwagen 27

Leider ruhen die Arbeiten an dem zweiten Weyer-Personenwagen aufgrund anderer Prioritäten in unserer Werkstatt noch immer und durch den Nachschub von weiteren „Halbfertigprodukten“ hat sich die Lage nicht gerade verbessert.

Gepäck.-/Personenwagen 30

Der Wagen wurde zusammen mit den übrigen von der Werkstattschließung betroffenen Fahrzeuge am 23. 10. 2012 nach Bruchhausen-Vilsen überführt. Obwohl die Arbeiten weit gediehen sind, wird der Wagen bis auf weiteres in der Fahrzeughalle Heiligenberg eingelagert, bis die Arbeiten eines Tages zum Abschluss gebracht werden können. Im Moment ist das aus Kapazitätsgründen leider nicht möglich!

Gepäckwagen 51

Gute Fortschritte werden an dem von den Herforder Kleinbahnen stammenden zweiachsigen Gepäckwagen erzielt. Die Aufarbeitung ist ein Projekt unserer jugendlichen Nachwuchseisenbahner. Zwischenzeitlich wurden der Fahrzeugrahmen und die Stahlprofile des Wagenkastens von Rost und unzähligen Farbschichten befreit und mit einem neuen Grundanstrich versehen. Einige Profilstähle an denen der „Zahn der Zeit“ zu sehr genagt hatte, müssen noch ausgetauscht bzw. ausgebessert werden. Defekte Bretter der Dachverbreterung wurden ausgetauscht, die Reste der alten Dachhaut entfernt und die Oberfläche des hölzernen Wagendachs wurde geglättet, sodass in

Kürze eine neue Dachhaut aufgebracht werden kann. Auch die Radsätze, Achslager, Blatttragfedern usw. wurden eingehend geprüft und bei Bedarf nachgearbeitet.

Güterwagen 148

Nach vielen Jahren in Wilhelmshaven und der DEV-Werkstatt rückt das Ende seiner Aufarbeitung in greifbare Nähe. Oft mussten die Arbeiten für vermeintlich noch wichtigere Arbeiten eingestellt werden, aber nachdem die Bremse fertig instandgesetzt ist, kann der Wagen die Werkstatt hoffentlich bald verlassen und fahren.

Güterwagen 165

Durch die Werkstattschließung in Wilhelmshaven mussten auch die Arbeiten an diesem Fahrzeug bis auf weiteres eingestellt werden! Der von den HSB übernommene „Offene Rangier-Dienstwagen“ wurde am 23. 10. 2012 nach Bruchhausen-Vilsen gebracht. Im kleinen Rahmen wird z. Z. die fehlende zweite Schmalspurkupplungsdeichsel rekonstruiert und die Vorhandene instandgesetzt.

Ausstellungswagen 166

Wie in DME 4/12 berichtet, fehlt nur das Finish mit Zierlinien, Beschriftung usw., dafür hat es nicht mehr gereicht. Dieser Wagen wurde ebenfalls am 23. 10. 2012 nach Bruchhausen-Vilsen überführt.

Normalspurtriebwagen T 3

Unser langfristig an die VGH vermietete MAK-GDT T 3 ist seit dem 10. 12. 2012 wieder regulär im Einsatz: Als „Busersatzverkehr“ gibt es damit nach 40 Jahren Unterbrechung nun wieder werktägliche Reisezüge auf der VGH-Strecke zwischen Hoya und Eystrup! Durch unseren Triebwagen können sich die die VGH die Beschaffung eines weiteren Gelenkbusses ersparen. Dieses Pilotprojekt ist zunächst auf ein Jahr befristet!

Drehscheibe

Die Drehscheibe ist fertiggestellt aber noch nicht in Betrieb, weil die bahnamtliche Abnahme für das Gesamtprojekt: Erneuerung Kohlenbansen, Drehscheibe und Ladegleis noch nicht erfolgt ist.

