

NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Termine

16. – 23. 2. Rentner-/Frühjahrsmeeting
22. – 29. 3. Ostermeeting
26. 4. DEV-Jahreshauptversammlung

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

Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 1. 10. 2007

DEV-Rufnummern 042 52 / 93 00-

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

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

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

Dirk Lonscher

Spendenaufwurf

Bundestag und Bundesrat haben kürzlich das Gesetz zur weiteren Stärkung des bürgerlichen Engagements verabschiedet, das rückwirkend ab 1. 1. 2007 in Kraft tritt. Durch großzügigere Regelungen des Gemeinnützigkeits- und Spendenrechts erhofft sich die Bundesregierung ein stärkeres persönliches und finanzielles Engagement der Bevölkerung im mildtätigen, gemeinnützigen und kirchlichen Bereich. So sind u. a. die Höchstgrenzen für den Spendenabzug auf einheitliche 20 % des Gesamtbetrages der Einkünfte (bisher 5 oder 10 %) bei Privatpersonen angehoben worden. Genaue Informationen zu den neuen Gesetzen sind im Internet nachzulesen unter www.bundesfinanzministerium.de/cln_05/nn_54/DE/Aktuelles/Pressemitteilungen/2007/09/20072109_PM97.html. Jeder kann somit für 2007 und die Zukunft Spenden an den DEV in doppelter Höhe wie bisher vom Gesamtbetrag der Einkünfte absetzen. Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen ist auf Ihre Spenden dringend angewiesen für die laufenden Projekte:

- Beschaffung der Lichtzeichenanlage Bahnübergang Homfelder Str. in Bruchhausen-Vilsen sowie die Vorbereitungen für den Aufbau und der teilweise Aufbau der Anlage in Eigenleistung
- Beschaffung von Schienen Form 5 aus Borkum inkl. Kleineisen und Schwellen für die Erhaltung des gesamten Gleises in der Heiligenberger Kurve in historischem Erscheinungsbild
- Vorbereitung der vom Flecken BruVi geplanten Gleisbaumaßnahmen im Bf Asendorf
- bauliche Sanierung des historischen Lokschuppens Asendorf
- Bw Bruchhausen-Vilsen: Sanierung und Isolierung des Hallendaches mit Einbau von Oberlichtern zur Senkung des Energieverbrauches
- Bf Bruchhausen-Vilsen: Herstellung des Schuppengleises zwischen der Laderampe und den RWG-Schuppen, Aufbau und Instandsetzung von Weichen für diverse Gleisbaumaßnahmen.
- Unterstützung der DEV-Jugendgruppe
- Instandsetzen Lokkessel HERMANN
- Instandsetzung der Lok Mallet 7^s

Die Durchführung dieser Projekte ist sehr arbeitsintensiv und erfordert in finanzieller Hinsicht eine große Anstrengung. Auch das Projekt „Wiederinbetriebnahme der Lok Hoya“ ist finanziell noch nicht abgeschlossen. Einige ortsansässige Unternehmen sowie die öffentliche Hand, viele Mitglieder und Freunde haben uns schon sehr bei der finanziellen Bewältigung der o. g. Projekte unterstützt, dafür an dieser Stelle herzlichen Dank!

Unglücklicherweise sind einige Projekte geballt auf uns zugekommen. Die Herausforderung, die Zeit ohne Fahrgeldeinnahmen im Herbst und Winter zu überstehen, ist ungleich größer geworden. Daher die Bitte an alle Freunde der Museums-Eisenbahn, die letzten Wochen des Jahres 2007 für eine Spende an den Museumsträger DEV zu nutzen und Ihre Steuer für 2007 noch zu senken.

DEV-Spendenkonto, Kreissparkasse Syke, Ktonr. 155 000 85 59, BLZ 291 517 00

Beträge bis zu 200 € können Sie steuerlich geltend machen, indem Sie einfach eine Kopie Ihres Kontoauszuges einreichen. Für höhere Spenden erhalten Sie von uns eine entsprechende Spendenbescheinigung zugesandt, bitte Ihre Anschrift gut lesbar angeben.

Kerstin Borman

Jugendgruppe SIGNAL 2007

Nach langer konzeptioneller und organisatorischer Vorbereitungszeit hatte sich im April 2007 die Jugendgruppe der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen gegründet, die als Jugendprojekt von der Mittelweserbahn finanziell gestützt wird. Seitdem treffen sich 16 Kinder und Jugendliche mit den Betreuern Gerd Skwarr und Kerstin Bormann regelmäßig ein bis zwei Mal wöchentlich, um gemeinsam in die große und vielseitige Welt der Eisenbahngeschichte einzutauchen. Die Altersspanne liegt zwischen sechs und 15 Jahren, wobei der Schwerpunkt zwischen zehn und zwölf Jahren liegt. Auch fünf Mädchen sind dabei. Die Jugendgruppe hat sich in einer geheimen Wahl ihren Namen gegeben und nennt sich seit Juni SIGNAL 2007.

Neben der Vermittlung von Technik, Kultur und Geschichte der Eisenbahn findet auch „normale“ Jugendarbeit statt, d. h.: Die pädagogische Arbeit mit den Kindern richtet sich nach deren Interessen und Belangen und soll situationsorientiert stattfinden. Sicherlich steht als großes Ziel in der Arbeit mit den Kindern und Jugendlichen, daß das Interesse an der Museums-Eisenbahn geweckt wird und erhalten bleibt. Wir hoffen, daß einige später in die Fußstapfen der langjährigen, alten Museums-EisenbahnerInnen treten werden und bis dahin noch vieles von ihnen lernen können. Motivation und Engagement sind unter den Kindern so verbreitet, daß man sie häufiger bremsen als antreiben muß.

Weitere Ziele unserer Jugendarbeit sind die Förderung der Persönlichkeitsentwicklung, Kreativität, Selbstständigkeit und Teamfähigkeit. Diese Fähigkeiten gelten heute als wichtige Kompetenzen in der Berufswelt. So finden z. B. auch Gruppenspiele mit pädagogischem Hintergrund statt, sowie Kochen, Backen, Ausflüge, Malen, Erzählen, Basteln und themenbezogene Projekte. Die Kinder sollen auch lernen, die selbst erstellten Planungen in aktive Handlungen umzusetzen und Zusammenhänge zu erkennen und zu begreifen, die Betreuer geben ihnen dazu ggf. die Impulse und Anregungen. In unserer konsum- und mediengesteuerten Welt ist es für viele Kinder schwierig, sich in ihrer Lebensumwelt zurechtzufinden und einen festen Platz einzunehmen, deshalb kann man Jugendarbeit auch immer als Präventionsarbeit betrachten!

Man kann guten Gewissens behaupten, daß sich die Jugendgruppe SIGNAL 2007 in den letzten sechs Monaten gut zusammen gefunden hat. Nach der intensiven Kennenlernphase mit verschiedenen Aktionen haben sich die Kinder und Betreuer kennen- und einschätzen lernen können. Die Jugendgruppe ist eine bunt gemischte, liebenswerte und lebendige Truppe geworden, die ganz unterschiedliche Interessen und Fähigkeiten aufweist. Wir Betreuer sind sehr stolz auf die Jugendlichen und freuen uns auf eine weitere, gute und spannende Zusammenarbeit. Siehe auch: www.dev-jugendgruppe.de.vu.

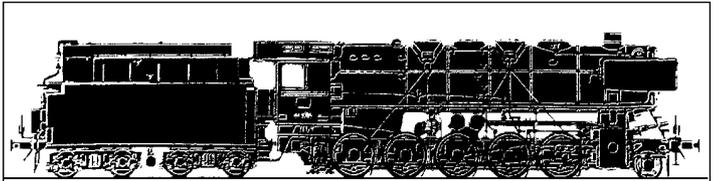
Oben: Jeanina Bormann und Denise Serifovic als Foto-Reporterinnen im Triebwagen T 44

Mitte: „Alles Gute zum Geburtstag“ wünscht die Jugendgruppe dem DEV-Gründer Harald Kindermann

Unten links: Der 15jährige Steffen Pöppel wird von Schaffner Jörg-Dieter Dieckhoff angeleitet.

7. 7. 2007, 3 Fotos: Regine Meier

Unten rechts: Alexander Wolf hilft, wo er kann. 9. 9. 2007, Foto: Jörn Bardewyck



Modellbahnen Uwe Hesse

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

Digitale Modellbahn
anspruchsvolles Zubehör
Weinert Modellbau

Wir sind für Sie da:

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

Sa.: 9.00 – 13.00 Uhr

Landwehr 29, 22087 Hamburg

Tel. 040 / 25 52 60, Fax 040 / 250 42 61

E-Mail: info@Hesse-Hamburg.de



Schmalspur-Spaß à la Bruchhausen-Vilsen



mit HO-Modellen von



WM WEINERT MODELLBAU

Mittelwendung 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



Uwe Franz, Wolfram Bäumer

Museumsbahn-Telegramm

Ausnahmsweise sei hier über zwei Quartale berichtet, wobei die Chronologie noch nicht einmal vollständig sein kann. An vielen Wochenenden gab es parallel zu dem ganz normalen Fahrbetrieb zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf Besonderheiten, über die intensiver berichtet wird.

Das Ostermeeting diente der Betriebssicherheit der einsatzfähigen Fahrzeuge. An den Osterfeiertagen wurden Fahrten mit dem Triebwagen T 2 zwischen Hoya und Bruchhausen-Vilsen durchgeführt, wobei nach jahrelanger Abwesenheit auch der „King-Size-Osterhase“ wieder Schokoladenostereier an die Kinder verteilte.

Dann brach im April der Hochsommer aus. Bei anhaltend schönem Wetter und hohen Temperaturen wurde am 21./22. 4. das Putzwochenende zum Erfolg. Zahlreiche Aktive haben sich an den Reinigungsarbeiten beteiligt, so daß die bereitgestellten Wagen schon rasch sauber waren. Bezeichnenderweise fand der eh immer im Freien stehende Triebwagen-Beiwagen 2 dabei keine Beachtung, er verlor erst am 7. 6. durch einen Triebwagenfahrer seinen Weihnachtsschmuck und die klebrigen Reste von Weihnachtssüßigkeiten. Ganz wichtig waren die Vorarbeiten von Gerd Schrammen an den Wagen und seine Vegetationskontrolle im Einschnitt. Ja, seine jahrelange Arbeit hat dazu geführt, daß der Urwald mittlerweile einem guten Strauchbewuchs gewichen ist. Schließlich legten am 21. 4. sieben DEV-Eisenbahner Verwendungsprüfungen als Heizer, Zugführer, Schaffner bzw. Rangierer ab, und abends gab es noch den Dienstunterricht.

Das folgende Wochenende stand im Zeichen der DEV-Jahreshauptversammlung am 28. 4., über die in DME 3/07, S. 40 berichtet wurde.

Der Saisonstart begann mit einem abwechslungsreichen Rahmenprogramm aus Mehrzugbetrieb auf der Museums-Eisenbahn, der ausgestellten jüngsten Lok der MWB V 23 05 und Kaffkieker-Fahrten mit dem MaK-Triebwagen MWB T 3. Leider wurde schon die erste Fahrgastfahrt des Kaffkickers abrupt unterbrochen durch das Unvermögen einer 77jährigen Autofahrerin, die Straßensignale des Bahnüberganges in Hoya zu beachten und dem Triebwagen den ihm zustehenden Vorrang zu ge-

währen. Fahrerin und Beifahrerin wurden zum Glück nur leicht verletzt, der Totalverlust des Pkw erfreut die Autoindustrie, doch leider hatte die Bremsanlage des T 3 einige Blessuren davongetragen, so daß der geplante Festakt für die Lokalprominenz etwas sparsamer ausfiel und der Ersatz-Triebwagen DEV T 2 einen Umlauf mit Verspätung zu absolvieren hatte. Nachmittags übernahm T 3 wieder die Fahrten im Plan.

Außerdem hatte Insa Drechsler-Konukiewitz ein Museumsbahn-Quiz vorbereitet, an dem alle Besucher teilnehmen konnten, die beim Fahrkartenkauf eine der postkartengroßen Teilnahmekarten mitnahmen. Die sieben z. T. kniffligen Fragen waren mit einem aufmerksamen Besuch, genauer Beobachtung und etwas Rechnen zu beantworten; etwa drei von vier Besuchern machten dabei mit. Die ausgefüllten Karten konnten auf dem Bahnsteig Bruchhausen-Vilsen bei Insa abgegeben werden. Mit vorbereiteten Lösungsschablonen konnte der Gewinn schnell errechnet werden, damit sich keine Warteschlangen bildeten. Bei den Gewinnen wurde zwischen Kindern und Erwachsenen differenziert, als Preise gab es: Malbücher, Kinder ABC, Museumsbahnbecher, 3-€-Gutscheine für den Buffetwagen, Freikarten für Plan- und Nikolauszüge, Buch „Mit Tempo 20 über Land“, Fahrzeugliste, DME-Hefte, Schlüsselanhänger, Postkarten, Stoffbeutel, Trillerpfeifen, Schlüsselbänder und Schokoriegel. Als Ersten Preis gab es eine betreute Mitfahrt auf dem Führerstand einer Dampflok zu gewinnen, und da auf etwa 20 Karten alle Fragen richtig beantwortet waren, wurde ein junger Gewinner durch Los ermittelt.

War schon der Saisonbeginn durch die anhaltende Trockenheit des Aprils nur mit erheblichen Vorkehrungen mit Dampfbetrieb machbar, mußte am folgenden Wochenende 5./6. Mai die Dampflok kalt bleiben. Zum Glück haben wir die 55 Jahre alte historische Strecken-Diesellok V 29, die die Traktion der gewohnten Zugbildung ermöglichte und die für einige Gruppenanmeldungen gebildete Anhängelast von 100 t locker das Vilsener Holz hinaufzog. An gut sichtbaren Stellen am Bahnhofsgelände und auf dem Weg zur Fahrkartenausgabe wurden Hinweise auf die Waldbrandgefahr und die historische Diesellok ausgehängt. Das Zugpersonal informierte die Museumsbesucher auf dem Bahn-

Verehrte Museumsbesucher
Aufgrund der hohen Waldbrandgefahr dürfen wir an diesem Wochenende nicht mit Dampf fahren.

Statt dessen setzen wir unsere historische Streckendiesellok V 29 ein (Baujahr 1952).



Für Fragen steht Ihnen das Zugpersonal sehr gerne zur Verfügung.
Vielen Dank für Ihr Verständnis

steig mündlich. Aus der Diesel-Betriebsweise heraus konnten wir ein paar Erkenntnisse gewinnen:

Niemand hat deswegen vom Museumsbesuch abgesehen, auch wurden keine Begehrlichkeiten nach Preisnachlässen geäußert. Manche Fahrgäste zeigten sich über die Hinweise überrascht; sie wußten gar nicht, daß unsere Museums-Eisenbahn sonst mit Dampf fährt. Viele Fahrgäste waren mit Gut-scheinen gekommen und hatten keinerlei Vorkenntnisse über unsere Produktqualität. Sogar Gewinner von Freifahrten aus der Bremer Tombola wußten nicht, daß wir normalerweise mit Dampf fahren, obwohl ihnen die Präsenz der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen als Bremer durchaus bekannt war.

Oberhalb: Aktive der Jugendgruppe Annika Eilers, Denise Serifovic mit Insa Drechsler-Konukiewitz und Kerstin Bormann, 7. 7. 2007, 3 Fotos: Regine Meier

S. 39 oben: Die Saisonöffnung war gekennzeichnet durch Hitze und wochenlange Trockenheit, Dampftrieb war nur mit vorausschauender Bewässerung und Dieselnachschub möglich. 1. 5. 2007, Foto: Regine Meier

Oben rechts: Insa Drechsler-Konukiewitz beim Auswerten der Quizkarten, Foto: Uwe Franz

2. Reihe: Trockenheit und eine lange Steigung führten dazu, daß am 2. Mai-Wochenende die Faszination Dampflok ausfallen mußte, Fotos: Frank Bechmann, Heike Schlasse

3. Reihe links: Wagenzug der Sonderfahrt der Eisenbahnfreunde Witten in BruVi, 13. 5. 2007, Foto: Uwe Franz

3. Reihe rechts und unten: Das SWR-3-Filmteam fängt Arbeiten, Vorgänge und Erzählungen ein, Pflingsten, 3 Fotos: Bernd Furch



Das Zugpersonal erläuterte die Streckentrassierung mit der Höhendifferenz, die Anlage von Einschnitt und Bahndamm und Wald durch die Kl. HSA sowie das starke Arbeiten von Dampflok zur Überwindung dieser Höhendifferenz samt Funkenflug. Besonders eindrucksvoll läßt sich das am Hp Vilser Holz beim „Fotohalt“ erläutern. Nach vorheriger Ankündigung im Zug sind bei allen bergwärts fahrenden Zügen nahezu alle Fahrgäste ausgestiegen und nach vorne gekommen – fotografiert hat nur ein kleiner Teil der Museumsbesucher.

Nicht wenige Besucher erkundigten sich interessiert nach der V 29, und zusammen mit der mitgeführten DME 4/99 konnte die Botschaft vermittelt werden, daß V 29 als historisches Objekt in unserer Museumssammlung sehr wichtig ist, daß es sich mithin keineswegs um „zweite Wahl“ oder eine zweitklassige Lok vor dem Museumszug handelt. Bei der Verabschiedung äußerten viele Museumsbesucher große Zufriedenheit über unsere Museums-Eisenbahn und ihre Absicht, bald mal für einen Dampftrieb wiederzukommen zu wollen. Kein einziger Fahrgast hat sich über den Dieseltrieb beschwert! Fazit: Es ist überhaupt kein Problem, unser Produkt gegenüber unseres Angebotsversprechens einzuschränken (z. B. Diesel statt Dampf). Bedingung dabei, daß ein für unsere Museumsbesucher einleuchtender Grund vorliegt und daß ihnen diese Information vor dem Kauf der Fahrkarte zugeht. Schön auch, daß das das einzige dampflose Wochenende bleiben konnte, denn trotz vielem schönen Wochenendwetters gab es für den Rest der Saison genug Feuchtigkeit im Wald und im Boden und an manchen Wochenenden auch von oben.

Am 12. 5. waren es Frauen, die sich bei der Wiederholung der Aktion „Frauen und Technik - na klar“ in der Werkstatt für die Fahrzeugtechnik und im Betrieb einsetzten. Am 13. 5., Muttertag, übernahmen die Eisenbahnerinnen den Zugbetrieb nahezu ganz. An diesem Tage besuchten uns die Eisenbahnfreunde Witten mit einem aus der DGEG-V 100 (212 007-9) und Wagen der BFS Bürgerbahn Brügge gebildeten und als „Graf von Hoya“ titulierten Zug.

An Himmelfahrt, Do den 17. 5. fuhren wir nach dem Sonntagsfahrplan, während Würstchen- und Bierstände mit live-Musik in der Umladehalle viele Vatertagsausflügler anzogen. Am Sonnabend

Abend, den 19. 5. verkehrte der Spargel-Expreß auf der Schmalspurbahn.

Triebwagen-Beiwagen TA 3 wurde von Mai bis Mitte August an die Verdener Eisenbahnfreunde ausgeliehen, um den dortigen Fahrzeugengpaß zu lindern.

Am letzten Mai-Wochenende war Pfingsten, und wir fuhren traditionell im Mehrzugbetrieb samt „Orpheus-Expreß“ am Morgen des Pfingstsonntages. An Pfingstmontag hatten wir drei Triebwagen-Umläufe im Programm, die z. T. sogar mit Beiwagen gefahren werden konnten. Für die Museums-Eisenbahner war Pfingsten aber aus einem anderen Grund etwas ganz besonderes: Durch die Aufnahmetätigkeiten des SWR-3-Eisenbahnromantik-Teams bei uns. Redakteurin Susanne Mayer-Hagmann, Kameramann Joachim Krug, Kameraassistent Albert Gratz und Tonmann Uwe Schober nahmen sich über das gesamte lange Wochenende Zeit, die Aktiven und das vielfältige Museumsangebot bei uns zu filmen und das trotz der z. T. sehr schwierigen Lichtverhältnisse bei dem nicht durchgängig guten Wetter. Das Filmteam engagierte sich von morgens bis abends derart einsatzfreudig, daß es damit auch die Museums-Eisenbahner ansteckte, so daß spontan sogar noch eine Leer-Filmfahrt mit dem Wismarer Schienenbus eingelegt wurde und das Wochenende mit dem Einrücken des Schienenbusses in den Loksuppen Asendorf endete.

Der SWR sendete am 23. 9. eine halbstündige Fassung des fertigen Filmes über unsere Museums-Eisenbahn. Wir sind mit dem Ergebnis mehr als zufrieden, ist es dem SWR-Team gelungen, die Breite unserer Museums-Vermittlung zu zeigen sowie die Ideen und die Menschen, die ehrenamtlich seit z. T. mehr als 40 Jahren dahinter stecken. Unser Dank gilt insbesondere Susanne Mayer-Hagmann, der es mit ihrem Auffassungs- und Einfühlungsvermögen zusammen mit „ihren Männern“ gelungen ist, aus dem Wust der auf sie einstürzenden Eindrücke und Informationen einen informativen, spannenden und obendrein repräsentativen Film über uns zusammenzustellen.

Durch ein Versehen beim Übertragen der Feiertagskennzeichnungen vom Kalendarium 2006 auf 2007 hatten wir statt Himmelfahrt den 7. Juni als Verkehrstag mit Sonntagsfahrplan angekündigt.

Das war Fronleichnam, ein Feiertag in Nordrhein-Westfalen, doch bei uns ein ganz normaler donnerstäglicher Werktag, mit Besuchern war also kaum zu rechnen. Andererseits wollten wir niemanden enttäuschen, der unseren Fahrplan für bare Münze nimmt und sich auf einen Museumsbesuch bei uns freut. Also entschieden wir, alle Züge des Sonntagsfahrplanes mit der historischen Triebwagengarnitur aus T 44 und Wg 2 zu fahren. Eine Meldung in der regionalen Presse und das Bemühen um Gruppenanmeldungen ergaben, daß wir zwar den Beiwagen nicht benötigten, im Triebwagen aber durchaus einigen Menschen einen besonders intensiven Museumsbesuch bieten konnten. Darunter war eine Familie, die den Geburtstag eines Sohnes bzw. Neffen ganz unter sich mit einem Triebwagen-Umlauf feiern konnten, für den Jungen ein erkennbar sehr eindrucksvolles Erlebnis. Zwei Erfahrungen können wir ziehen: Erstens können mit einem Triebwagen im Ein-Mann-Betrieb auch unter der Woche ein gutes Angebot gestalten und zweitens sind die Leser des Fahrplanes zu beschäftigen oder zu gut informiert, um unter der Woche zu uns zu kommen.

S. 41 oben: Lok FRANZBURG zusammen mit Benjamin, Andrea, Robert und Alexander Angerhausen, 27. 5. 2007

2. Reihe links: Lokführer Andreas Schad bei „seiner“ Lok V 4, 27. 5. 2007,

2. Reihe rechts und 3. Reihe: Peter Kempf und Jens Hatesohl feierten den SPREEWALD-Geburtstag als Lokpersonal, während Jörg Petzold und Insa Drechsler-Konukiewitz Erläuterungen zur Lokgeschichte gaben und Zeitzeugen befragten, 7. und 8. 7. 2007, 5 Fotos: Regine Meier

S 41 unten: Einheben der Drehscheibenbrücke am 10. 7. 2007, Fotos: Uwe Franz, Gerd Schrammen

Unten links: Mit dem Höhenband lassen sich die Streckentrassierung mit Einschnitt, Bahndamm und dem Vilser Holz als „ökologische Ausgleichsmaßnahme“ gut erklären, 9. 9. 2007, Foto: Melanie Kohlhus

Unten Mitte und rechts: Zugführerin Annette Kempf an Muttertag, 13. 5. und Lokführer Robert Angerhausen bei der Vorbereitung der Triebwagenfahrten am 7. 7. 2007, 2 Fotos: Regine Meier



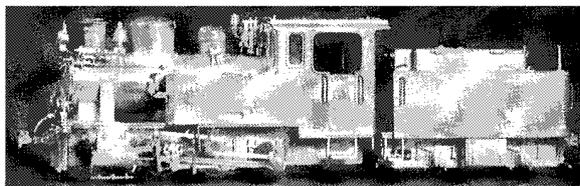


roland modellbahnstudio

GmbH & Co. KG

Gröpelinger Heerstraße 165 28237 Bremen

Tel.: (04 21) 61 30 78 Fax (04 21) 6 16 09 03



Das kleine Modellbahnfachgeschäft mit der großen Auswahl. Kommen Sie bei uns vorbei oder bestellen Sie per Post. Ein Versand erfolgt gegen Nachnahme oder Vorausrechnung.



Am Sonnabend, 9. 6. gab es morgens einen Triebwagen-Sonderzug, wieder für eine Geburtstags-Familienfeier. Dieses Mal in etwas größerem Rahmen mit Getränken und Blumenstrauß in Vilsen-Ort und Präsentationen in Vilsen Holz und Asendorf. Die Familie konnte während der Saison noch einige Male in unseren Zügen gesehen werden, zuletzt sogar als Helfer im Buffetwagen. Fazit: Triebwagen-Sonderzüge können über den unmittelbaren finanziellen Erfolg auch eine längere positive Wirkung entfalten.

Fester Bestandteil der „Altenbekener Eisenbahn- und Kulturtag“ ist unsere Lok FRANZBURG geworden, die vom 29. 6. bis 1. 7. durch ihre Anwesenheit für einen Besuch bei uns warb.

Ihren 90. Geburtstag konnten Lok SPREEWALD und ihre vielen Freunde am Wochenende 7./8. 7. mit Mehrzugbetrieb und am Sonnabend Abend einen GmP mit aufgebockten Regelspurgüterwagen feiern. Für die Geburtstagsfotos haben wir die drei von der Spreewaldbahn stammenden Reisezugwagen aus den Depots hervorrangiert auch wenn sie sich im Übernahmestand zeigen. Der Fachmann für ostpreußische Kleinbahngeschichte Jörg Petzold und Insa Drechsler-Konukiewicz erläuterten den Interessierten die sehr wechselhafte Geschichte der Lok, die nun schon 3 1/2 Jahrzehnte unser Museum belebt. Die Jugendgruppe unterstützte das Angebot für das leibliche Wohl durch einen Waffelstand, der der Henry Fordschen Fließbandfertigung in nichts nachstand. Unter uns feierten wir den Lok-Geburtstag mit einem langen Grillabend.

Die Anstricharbeiten an der Drehscheibenbrücke wurden abgeschlossen, so daß jene am 10. 7. durch einen THW-Autokran in die Grube gehoben werden konnte. Nach mühsamer Vorarbeit insbesondere an den Gleitlagern konnten auch die vier Laufräder montiert werden. Das folgende Wochenende verlief normal einschließlich des Schlemmer Expresses am Sonnabend Abend, den 14. 7. 2007.

Höhepunkt für die vorbereitenden Arbeiten und die Präsentation der Züge sind Anfang August die „Tage des Eisenbahnfreundes“, in diesem Jahr am 4./5. 8. Wie immer waren fast alle betriebsfähigen Fahrzeuge daran beteiligt und wurden am Sonnabend in 34 und an Sonntag in 36 Zügen auf der Strecke nach Asendorf gezeigt.

Ende August war es der Brokser Heiratsmarkt, der die Aktiven beschäftigte, z. B. durch die Einbindung in den Ausstellungsstand im Gewerbebezelt „Schaufenster der Gemeinden“. Der Niedersächsische Finanzminister Hartmut Möllring eröffnete den Heiratsmarkt und befuhr zusammen mit den hiesigen Politikern am Freitag mit einem Dampfzug unsere Museums-Eisenbahn. Steigende Beanspruchung bedeutet allerdings der Zubringerverkehr auf der VGH-Strecke, der zum 2. Male wieder bis Syke ging. Unterstützt wurde unsere Triebwagen garnitur bestehend aus T 2 und TA 4 durch eine VT-628-Garnitur der Elbe-Weser-Verkehrsbetriebe und unser Personal durch Kollegen von den Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunden und den Kleinbahnfreunden Leeste, ohne die wir das Pensum nicht hätten absolvieren können.

Am folgenden Wochenende, den 1./2. 9. waren wir erneut unterwegs: Hans-Joachim Bull und Friedhelm Burda gaben in der Kesselschmiede im Dampflokwerk an den von rund 16.000 Eisenbahnfreunden besuchten Meininger Dampfloktagen zusammen mit unserer Motordraisine Einblicke von unserer Museums-Eisenbahn.

Am folgenden Sonnabend führte Robert Angerhausen unsere Jugendgruppe in die Geheimnisse der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und der Arbeitssicherheit beim Rangieren ein. Dazu gab es auch ein paar praktische Übungen, wobei Kinder und Jugendliche unter 15 Jahren natürlich nicht mit gefahrgeneigten Tätigkeiten beschäftigt werden. Anschließend erhielten die Teilnehmer ein Zertifikat, das sie stolz nach Hause brachten. Am Sonnabend Abend verkehrte noch der Kartoffel-Expreß.

Daß ein Museum keine langweilige Veranstaltung für Erwachsene sein muß, stellten wir am Tag des offenen Denkmals, Sonntag den 9. 9. nicht nur mit Mehrzugbetrieb, Rollbockvorführungen, Dampfloklerläuterungen, Wismarer-Schienenbus-Fahrten und Vorführungen der Feldbahn in Vilsen Ort unter Beweis, sondern mit Unterstützung unserer Jugendgruppe Signal 2007 auch mit Draisinenfahrten und anderen Einbindungen für Kinder.

Am 15. 9. besuchte der Abteilungsleiter für technische Denkmale des nationalen japanischen Instituts für die Erhaltung des kulturellen Erbes, Herr Nakayama, das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen nach Teilnahme des internationalen Denkmalpflegekongresses „Big Stuff“ im Deutschen Bergbaumuseum Bochum und vor einem Besuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven. Mit den zwei staatlichen deutschen Forschungs-Museen und dem Kleinbahn-Museum in Bruchhausen-Vilsen konnte er einen guten Überblick über den Stand musealen Bewahrens und Vermitteln in Deutschland mit allen Facetten gewinnen. Natürlich sind wir stolz, von so einem hochkarätigen Fachmann von der anderen Seite der Erdkugel besucht zu werden. Herr Nakayama zeigte sich von der Ganzheitlichkeit + Lebendigkeit unseres Technikhistorischen Freilichtmuseums sehr beeindruckt. Geradezu begeistert war er insbesondere über das Vermögen des Museumsträgers, den historischen AEG-Benzol-Triebwagen von 1924 seit 1981 unter optimalen konservatorischen Bedingungen zu erhalten und innerhalb des begehbaren Museumsdepots auch zu zeigen und dabei auf Veränderungen oder Eingriffe in die historische Substanz vollständig zu verzichten.

Parallel zum letzten Betriebswochenende in Bruchhausen-Vilsen, verstärkt durch den Käse-Expreß am Sonnabend, fuhr Triebwagen T 2 zum Triebwagentreffen nach Obernkirchen und traf dort Fahrzeuge der Dampfisenbahn Weserbergland sowie Triebwagen der Eurobahn und der Interessensgemeinschaft Schienenbus Seelze. Das Treffen soll den Menschen an der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn den Wert der Eisenbahninfrastruktur vermitteln, steht diese lange Zeit sehr bedeutsame Privatbahn doch vor der Stilllegung. Passend zum traurigen Anlaß regnete es ununterbrochen, so daß die Politiker und Bürger der Region scheinbar keinen Anlaß sahen, die Pendelfahrten auf der Strecke und die Fahrzeugausstellung in nennenswerter Anzahl zu besuchen.

Am Mittwoch, den 3. 10. endete die 41. Sommerfahrtsaison der Museums-Eisenbahn. Für das bevorstehende Winterhalbjahr haben wir uns einiges vorgenommen: Neben dem Fahren der Nikolauszüge an allen vier Adventwochenenden sollen z. B. an dem Aufbau der Blinklichtanlage für den Bü Homfelder Straße weitergearbeitet, das Hallendach der Betriebswerkstatt in Bruchhausen-Vilsen saniert und gleich zu Beginn die Gleisanlage in Asendorf umgebaut werden.

Unser größtes Objekt, die 8 km lange historische Eisenbahnstrecke, verdient unser besonderes Augenmerk. In der Vergangenheit waren es nicht selten „Sachzwänge“, die zu Verbesserungen führten, die aus unserer heutigen Sicht nicht immer wünschenswert waren. Doch daraus lernen wir. So herrscht heute z. B. Konsenz, daß der Streckenabschnitt „Heiligenberger Kurve“ nicht mit moderneren Schienenprofilen verändert werden soll. Leider sind die dort liegenden Schienen durch den jahrzehntelangen Kleinbahnbetrieb, insbesondere von dem einmaligen starken Güterverkehr sehr verschliffen und müssen ersetzt werden. Zu unserer Freude ist es gelungen, bessere Schienen der preußischen Form 5 in der benötigten Menge von 1.500 m Länge für unser Museum zu gewinnen. Die Borkumer Kleinbahn wird bei der Streckensanierung solche Schienen im Oktober ausbauen, und die Baufirma Matthäi wird uns im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen. Jens Böcker hat die geeigneten Schienen gekennzeichnet, die Fa. Matthäi wird für uns die Schienen beim Ausbau jeweils am Schweißstoß auf 15 m schneiden (Originallänge) und auch für den Transport verladen. Für den Transport hat uns die Spedition Donzelmann aus Stuhr, die das gesamte Material für den Gleisumbau transportiert, einen guten Preis gemacht. Sie kennt auch die besonderen organisatorischen und technischen Anforderungen für die Fährüberfahrt.

Wie es sich auf der Jahreshauptversammlung schon andeutete, zeichnet sich für den historischen Landhandelsschuppen in Bruchhausen-Vilsen nun eine gute Zukunft ab. Die Pläne einer alpenländisch gewürzten Erlebnisgastronomie wurden zugunsten einer Museums-kompatiblen Nutzung zurückgestellt. Denn nun steht die bauliche Sanierung des Gebäudes mit Wiederherstellung des äußeren Erscheinungsbildes des vormaligen Landhandelsschuppens bevor. Innen wird ein modernes Büro-Ambiente entstehen, Mieter wird die mittlerweile aus allen Nähten platzende Mittelweserbahn sein. Wie Karin Neukirchen-Stratmann im Syker Kurier vom 8. 8. 2007 berichtete, behält Heiner Bomhoff einen Teil des Gebäudes als Veranstaltungsraum zunächst selber. Auch an dem Plan, im vorderen Bereich noch einen Anbau vorzusetzen, hält er fest, „aber das muß sich in den nächsten Jahren alles entwickeln.“ „Das Ganze soll nach dem Muster der Speicherstadt in Hamburg umgewandelt werden“, erklärte Hans-Peter Kempf, Geschäftsführer der Mittelweserbahn. Mit dem Bau des Anschlußgleises für den Landhandelsschuppen in genagelter Bauform pr V wurde bereits begonnen.

Oben: Lok V 4 mit 70 t Anhängelast in der Heiligenberger Kurve und mit einem Spurweiten-Problem, 2 Fotos: Jörg Bekaen

2. Reihe: Günther Heise als Postensicherung und Martin Kilb als Bremser im Einsatz, 2 Fotos: Frank Bechmann

3. Reihe: Robert Angerhausen führt die harte Arbeit des Aufbockens vor, Fotos: Frank Bechmann, Ingo Teschke

6 Fotos: 4. 8. 2007

Unten: Robert und Alexander Angerhausen bzw. Ralf Hormann beim Aufbocken, 9. 9. 2007, 2 Fotos: Melanie Kohl



Auch einem anderen, das Museum berührenden Gebäudeensemble wird Aufmerksamkeit geschenkt. Beim Erhalt und für eine gute Weiternutzung des Gaswerkes engagieren sich der Flecken Bruchhausen-Vilsen stark und wirbt Fördermittel ein sowie der Verkehrs- und Verschönerungsvereins, der zusammen mit der Landjugend die kulturelle Nutzung der Gebäude initiierte. Problem sind die erwarteten und tatsächlich vorhandenen Bodenbelastungen. Zur Zeit wird der Sanierungsbedarf ermittelt, was sich auf die Finanzierung stark auswirken dürfte. Gemeindedirektor Horst Wiesch erklärte auf einer Gemeinderatsitzung Mitte August, es gebe Hoffnung, die anstehenden Maßnahmen durch ein EU-Programm für die Sanierung ehemaliger gewerblicher Grundstücke bezuschußt zu bekommen und betonte ausdrücklich, daß keine Gesundheitsgefahr durch die gefundenen Altlasten bestehe – auch nicht für den nahen Wassererlebnisplatz.

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Aufgrund des Ausfalls im letzten Heft umfaßt der Berichtszeitraum ausnahmsweise 2 Quartale und beginnt mit dem Ostermeeting, das mit einer kleinen aber hochmotivierten Mannschaft vom 31. 3. bis 8. 4. stattfand. Zur Vorbereitung der Fahrsaison wurden die betriebsfähigen Waggonen technisch durchgesehen. Der knappe Personalbestand zeichnete sich dann aber über die gesamte Fahrsaison ab und leider nicht nur in der Werkstatt. Hinzu trat der längere Ausfall unserer hauptamtlichen guten Seele in der Werkstatt, Klaus Schmidt, so daß wir auch die beiden 1-€-Kräfte nicht mehr betreuen und weiterbeschäftigen konnten. Schon jetzt wird deutlich, wieviel „Basisarbeit“ liegenbleibt.

Dampflokomotive HOYA

Noch immer sind Fahr- und Triebwerk die „Archillesferse“ der Lok. Mehrfach mußte an und zwischen den Fahrtagen Hand angelegt werden, um die Lok einsatzfähig zu halten. Nach den Nikolausfahrten sollen Fahr- und Triebwerk nochmals und noch gründlicher geprüft und ggf. nachgearbeitet werden.

Dampflokomotive PLETTENBERG

Die Treib- und Kuppelstangen sowie die Überhitzerelemente wurden wieder montiert. Die anschließenden „ersten Gehversuche“ verliefen vielversprechend, so daß wir davon ausgehen, die Lok zum Saisonbeginn 2008 wieder einzusetzen.

Dampflokomotive FRANZBURG

Die Lok war 2007 an mehreren Tagen in Betrieb und das ohne jede Beanstandungen. Aber Anfang April 2008 laufen die Fristen ab, daher ermitteln wir z. Z. den Umfang der Untersuchungsarbeiten.

Dampflokomotive HERMANN

Der Kessel erweist sich in weniger gutem Zustand als bisher angenommen, so daß Langkessel, Rauchkammer und Rohrwand erneuert werden müssen. Am gut erhaltenen Stehkessel werden wir vorausschauend einige Deckenanker und Nieten erneuern. Mehr Sorge macht uns die kupferne Feuerkiste, an der kleinere Schweißarbeiten anfallen, für deren Ausführung wir aber noch keine Fachfirma gefunden haben. Aber wir suchen weiter, da wir die historische Bauart unbedingt erhalten möchten. Größte Unwägbarkeit bei der Instandsetzung der Lok ist die Finanzlage, Lok HERMANN benötigt dringend Ihre Spenden.

Dampflokomotive SPREEWALD

Seit der letzten Kesselhauptuntersuchung sind schon wieder drei Jahre vergangen, so daß im Februar 2008 eine Druckprobe mit TÜV-Abnahme anfällt. Wir erwarten allerdings keine Überraschungen und gehen von einem fleißigen Einsatz der Lok in der Saison 2008 aus.

Malletlokomotive 7s

Das größte Lokrestaurierungsprojekt tritt aufgrund fehlender Kräfte und aufgebrauchter Spendensumme auf der Stelle.

Diesellokomotive V 1

weiter in Hauptuntersuchung

Diesellokomotive V 2 „Schneller Eduard“

Diesen Spitznamen hatte die vormalige V 4 der In-

selbahn Spiekeroog bis zu ihrer Abstellung unter freiem Himmel vor dem Bahnhofsgebäude auf der Insel getragen. Vorschnelle Denkmalswünsche der Kommunalpolitiker haben zusammen mit dem salzhaltigen Nordseeklima der Lok stark zugesetzt. Doch nun soll sie in der Restaurierungswerkstatt des BKA e. V. in Wilhelmshaven restauriert werden. Die Lok wurde dort bereits zerlegt, und die Aufarbeitung der Teile hat begonnen. Die Lok wurde nach ihrer Bergung 2000 schon einmal nach Wilhelmshaven als Arbeitsvorrat gebracht, die damalige Aufarbeitung scheiterte jedoch an der unabsehbaren Schließung der Werkstatt.

Die durchaus in ihrer Daseinsberechtigung zu hinterfragenden Lok ist eine reine „Niedersächsin“, was man außer ihr lediglich Lok HOYA zubilligen kann. Die Lok wurde 1957 bei Schöma in unserer Kreisstadt Diepholz für die Inselbahn Spiekeroog gebaut und hat dort ihr gesamtes Lok-„Leben“ verbracht. Sie war das erste Neubaufahrzeug nach dem Zweiten Weltkrieg und dasjenige, das 1981 die Streckenabbauzüge zog. Sie ergänzt die in Bru-Vi bereits vorhandenen Loks um den dieselhydraulischen Gelenkwellenantrieb und um ganz besonders mißlungenes Design, das ihr die Spitznamen „Hemmschuh“ und „Unterlegkeil“ eingebracht hat.

Triebwagen T 42

Einige Arbeitsfortschritte sind zu verzeichnen: Der aufgearbeitete Batteriekasten wurde montiert, einige Kabel unter dem Wagenboden verlegt. Die Führerstandsarmaturen wurden aufgearbeitet. Die Restaurierungswerkstatt des BeKa in Wilhelmshaven hat die Motor-Getriebe-Einheit fertiggestellt.

Unten und S. 45 obere Reihen: Die Faszination von Dampfloks und Schienenbussen fotografisch eingefangen, 9. 9. 2007, 7 Fotos: Melanie Kohlus

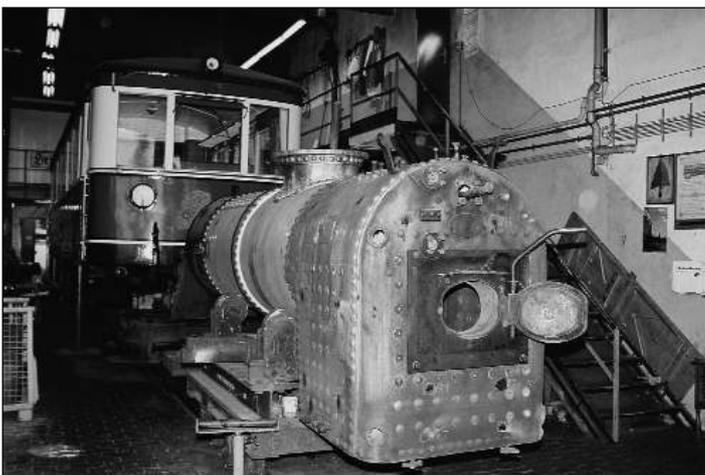
3. Reihe links: Triebwagentreffen in Obernkirchen, 29. 9. 2007, Foto: Hans-Werner Rogl

3. Reihe rechts: Erhaltenswerte Oberbauform in der Heiligenberger Kurve, doch die Schienen sind am Ende, 27. 5. 2007, Foto: Regine Meier

Unten: Ausgebauter Kessel von Lok HERMANN, dahinter T 42 in Arbeit in der Werkstatt, 27. 5. 2007, Foto: Regine Meier

Unten rechts: Gepäckwagen 53 und Reisezugwagen 9 in der Restaurierungswerkstatt, 1. 5. 2007, Foto: Jörn Bardewyck





Triebwagen T 44

Kurz vor Saisonende fiel T 44 mit defekter Kupplung aus. Die Motor-Getriebe-Einheit wurde zur Reparatur ausgebaut und nach Wilhelmshaven verbracht. Wir hoffen auf eine rechtzeitige Fertigstellung zu den Nikolauszügen.

Triebwagen T 46

Weiter in Hauptuntersuchung

Personenwagen 8

Der kleine KAE-Personenwagen kommt vom 13. 10. 2007 bis 24. 2. 2008 zu Ehren der international bedeutsamen Kunstausstellung „Paula in Paris“. Die Kunsthalle Bremen hat sich der Reisen der Worpweder Malerin Paula Modersohn-Becker nach Paris und deren Einfluß für ihr Kunstschaffen angenommen. Der Wagen wird vor der Kunsthalle zusammen mit einer Bahnhofszenerie die weite Eisenbahnreise thematisieren und zugleich als zusätzliche Verkaufsstelle dienen.

Personenwagen 9

Weiter in Hauptuntersuchung

Gepäckwagen 30

Seit Ende August befindet sich der vormalige Spreewaldbahn-Gepäckwagen (zuletzt DR 905 011) zur Aufarbeitung in der BeKa-Werkstatt in Wilhelmshaven. Restaurierungsziel ist der letzte Betriebszustand als CPw, wofür das ganz zuletzt als Zugführerabteil umgenutzte Personenabteil wiederhergestellt wird.

Gepäckwagen 53

Die Radsätze wurden neu profiliert und die Achslager aufgearbeitet. Die vier Blatt-Tragfedern mußten neu angefertigt werden, was mehrere Monate Lieferzeit zur Folge hatte. Zu den bevorstehenden Nikolausfahrten soll der Wagen fertig sein.

Güterwagen 130

Die Fortschritte sind ersichtlich, die Seiten- und Stirnwände die komplett verbrettert, lediglich die Schiebetüren müssen noch ihre hölzerne Auskleidung erhalten. Auch die Tritte und der Bremsersitz auf der Asendorfer Stirnseite wurden nach dem Werkfoto zeichnerisch und materiell rekonstruiert und montiert.

Güterwagen 148

Ende August wurde der Wagen von Wilhelmshaven nach Bruchhausen-Vilsen überführt. Hier soll er eine kombinierte Druck-/Saugluftbremse erhalten, bevor er mit seinen Sitzbänken zu Cabrio-Einsätzen kommen wird. Außerhalb der Einsatzzeit ist der Wagen mit Spriegeln und einer Plane abgedeckt, was für den Betrieb in Holzkisten unter den Sitzbänken verschwinden kann.

Normalspurtriebwagen T 1

Der defekte Dieselmotor wurde beim BeKa in Wilhelmshaven instandgesetzt, auch das Getriebe und die Kupplung wurden eingehend untersucht. Zur Zeit erhält der Motor eine neue Auspuffanlage, bevor die Motor-Getriebe-Einheit nach Hoya zurücküberführt und eingebaut werden kann.

Normalspurdiesellok V 36 005

Seit Fristablauf im April befindet sich die Lok in Hauptuntersuchung. Da in Hoya die Möglichkeiten sehr begrenzt sind, wurde die Lok für die Untersuchung des Fahrwerkes zu der im ehemaligen Bw Krefeld angesiedelten Fachwerkstätte überführt, die obendrein bereits über erhebliches Know-how über die Lok-Baureihe V 36 verfügt.

S. 47 oben: Zur Saisonöffnung verkehrten u. a. die stilreine Garnitur der Franzburger Kreisbahnen und der Regelspurtriebwagen T 2 bis nach Syke, 1. 5. 2007, Fotos: Frank Bechmann, Uwe Franz

2. Reihe links: Frische Farben im Einschnitt, Lok V 29 kann bei Trockenheit eine Dampflok ersetzen, 4. 8. 2007, Foto: Frank Bechmann

2. Reihe rechts: Triebwagenzug am regnerischen Pfingstmontag, 28. 5. 2007, Foto: Regine Meier

3. Reihe links: Geburtstags-GmP mit Lok Spreewald in Heiligenberg, 7. 7. 2007, Foto: Gerd Schrammen

3. Reihe rechts: Farbenfroh die Jugendlichen am Waffelstand, 9. 9. 2007, Foto: Oliver Siedenberg

S. 47 unten: Inselbahn-Zug mit Lok V 4 und Beiwagenzug mit Lok V 3, 4. 8. 2007, 2 Fotos: Ingo Teschke

Unten: Lok V 2 und Pw 30 wurden am 22. 8. verladen und waren am 4. 9. in der Werkstatt des BeKa e. V. in Wilhelmshaven schon mächtig in Arbeit genommen, 4 Fotos: Uwe Franz

