

Erinnerungen an 1966 und 1967

Die Geschichte der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf (Fortsetzung von Heft 2/1986)

Nachdem die offizielle Eröffnung der „Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands“ überstanden war, galt es, den regulären Betrieb zu organisieren und durchzuführen. Da noch keinerlei Erfahrungen mit dem Betrieb von Museums-Eisenbahnen in Deutschland vorlagen und bei der DB noch allenthalben Dampflokomotiven im Einsatz standen, hatten wir für das Jahr 1966 außer dem Eröffnungstag nur noch vier weitere Betriebstage angesetzt, und zwar den 30. 7., 13. 8., 27. 8. und 24. 9. (s. nachstehenden Fahrplan).

Gegen Ende des Monats Juli rief mich Herr Leder an und empfahl mir, den Zug am 30. Juli ausfallen zu lassen, da ausgerechnet zu der angesetzten Fahrzeit ein Fußball-Länderspiel übertragen werden sollte und daher wohl kaum ein Fahrgast kommen würde. Ich entgegnete, daß wir die Fahrt ja angekündigt hätten, und bat Herrn Leder, den Zug dennoch verkehren zu lassen, da mir die mögliche Verärgerung auch nur eines einzigen Besuchers schwerer wiegen würde als nicht durch Fahrgeleinnahmen gedeckte Betriebskosten. Absolute Zuverlässigkeit schien mir für unser junges Unternehmen sehr wichtig.

Ich selbst fuhr an dem betreffenden Wochenende allerdings nicht nach Bruchhausen-Vilsen, da ich keine besonderen Schwierigkeiten erwartete, die meine Anwesenheit erforderlich machen würden. Umso größer war meine Überraschung, als ich am Montag erfuhr, daß unser kleiner Zug etliche Male zwischen Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg pendeln mußte, um den unerwarteten Fahrgastandrang bewältigen zu können. Ich kann mir das nur so erklären: Damals, als noch nicht jeder seinen eigenen Fernseher zu Hause hatte, wurden bedeutende Fußballspiele in fast jeder Gaststätte gezeigt; und offenbar hatten viele derjenigen Gäste in Bruchhausen-Vilsen, die sich nicht für Fußball interessierten, die Fahrt mit der Museums-Eisenbahn als eine willkommene Möglichkeit angesehen, dem Länderspiel-Trubel in den Gaststätten zu entgehen.

Am 13. August trafen ein Packwagen (Nr. 32), ein geschlossener Güterwagen (Nr. 49), der mit Ofen, Tisch und Bänken als Aufenthaltswagen für die Rotte eingerichtet war, und ein offener Güterwagen (Nr. 113) in Bruchhausen-Vilsen ein, die unser Mitglied Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Hentzschei aus Bad Oeynhäusen mit großem Verhandlungsgeschick für zusammen nur 75,- DM von den gerade stillgelegten Herforder Kleinbahnen erstanden hatte.



Foto oben: 1966 und 1967 zog die BRUCHHAUSEN die Züge der Museums-Eisenbahn. Gerade ist sie mit ihrem Zug im Bahnhof Heiligenberg angekommen und wird gleich umsetzen. Den Anlagen in Heiligenberg sieht man deutlich an, daß der Personenverkehr auf der Strecke bereits stillgelegt war, 1967.

Foto: Friedrich Claus

unten: Fahrplan der ersten Fahrsaison, 1966.

Deutscher Kleinbahn-Verein e.V., Hamburg 70
Betriebsführung:
Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH.

219e Bruchhausen-Vilsen-Asendorf

(Schmalspurbahn)

				1) 33					km	Zug Nr.	Zug Nr.					1) 34
				2.						Klasse	Klasse					2.
...	...	...	...	14.30	...	...	...	0,0	ab Bruchhausen-Vilsen	219d	an	...	...	...	...	16.16
...	...	...	...	14.36	...	...	...	1,4	Wiede	⊕	↑	...	...	...	...	16.10
...	...	...	...	14.48	...	...	...	2,3	Vilser Holz	⊕	↑	...	...	...	...	...
...	...	...	...	an	...	...	...	3,9	Heiligenberg	⊕	↑	...	...	...	...	...
...	...	...	...		...	...	...	6,1	Arbste	⊕	↑	...	...	...	...	...
...	...	...	...		...	...	...	7,8	an Asendorf	⊕	ab	...	...	...	...	...

⊕ Bedarfshaltstelle Reisende, die auf der Station Wiede einsteigen, haben Fahrkarten beim Zugführer ohne Zuschlag zu lösen
1) Dampfzug; Verkehrstage: Samstag 2.7., 30.7., 13.8., 27.8. und 24.9.

Am Morgen des 13. August luden wir zunächst den Packwagen ab, um für unseren Zug am Nachmittag bereits einen zweiten Wagen zu haben. Doch wie groß war unser Erstaunen, als wir feststellen mußten, daß sich die beiden Wagen trotz äußerlich gleicher Kupplungen nicht kuppeln ließen: Auf einer Seite standen sich die beiden Kuppelhaken, auf der anderen die Kuppelisen gegenüber! Niemandem von uns war bisher aufgefallen, daß es die bei den Schmalspurbahnen weit verbreitete, allseits bekannte Balancier-Kupplung in zwei unterschiedlichen Versionen gab, nämlich mit Kuppelhaken rechts oder links. So mußte denn unser kleiner Zug auch am 13. August noch einmal mit nur einem Wagen verkehren, bis wir die Kupplungen entsprechend angepaßt hatten.

Ich schildere diese kleine Episode deswegen hier so ausführlich, um deutlich zu machen, daß wir selbst einfachste eisenbahntechnische Grundkenntnisse, die uns heute, wo unsere Aktiven seit Jahren Hauptuntersuchungen an Lokomotiven und Wagen in eigener Werkstatt ausführen, selbstverständlich sind, erst mühsam erfahren mußten. Wir besaßen eben nichts als die Idee einer Museums-Eisenbahn und den festen Willen, sie zur Realität werden zu lassen.

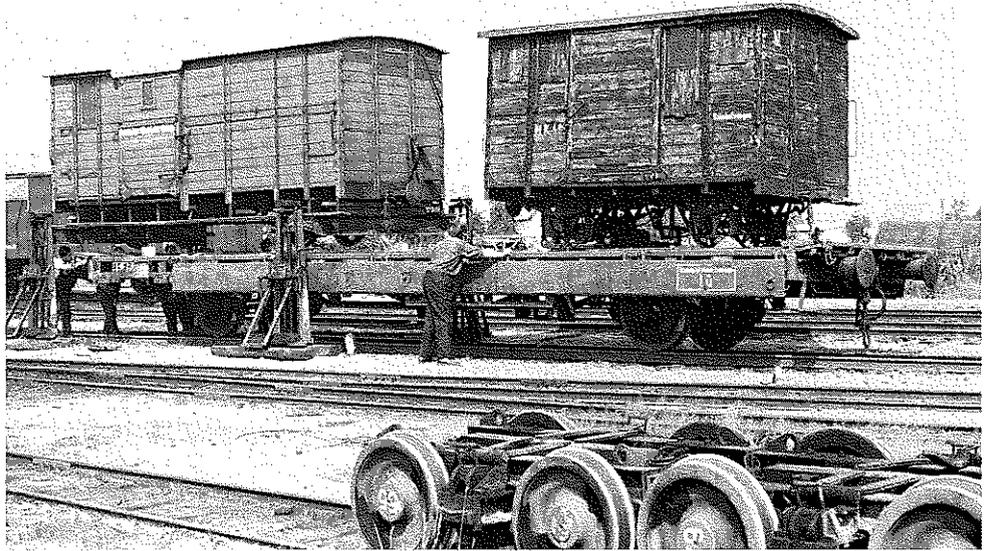
Im Laufe des Monats August gelang es mir endlich in vielen Verhandlungen, einen weiteren historischen Personenwagen für die Museums-Eisenbahn zu erwerben: Die Kreis Altenaer Eisenbahn verkaufte uns ihren letzten Personenwagen (Nr. 3) und den geschlossenen Güterwagen Nr. 380. Die Wagen trafen gerade rechtzeitig ein, um eine Reisegruppe aus Großbritannien befördern zu können, die sich für den 27. August angekündigt hatte. Es war die erste angemeldete Reisegruppe auf der Museums-Eisenbahn.

Das Abladen der beiden Waggons bereitete uns diesmal keine Sorgen; denn bei unserer Ankunft standen sie zu unserer Überraschung bereits auf dem Gleis. Die Eisenbahner der VGH, zu denen wir während meiner gesamten Zeit als Vorsitzender ein herzliches Verhältnis pflegten, hatten uns die Wagen auf Veranlassung von Bahnhofsvorsteher Helmut Rippe kostenlos abgeladen. Ich war froh, daß wir jetzt wenigstens zwei Personenwagen hatten, konnten wir doch nun bei eventuellem Ausfall eines Wagens immer noch mit einem Personenwagen fahren. Mit zwei Personenwagen und einem Packwagen besaßen wir nun auch schon einen richtigen Kleinbahn-Personenzug.

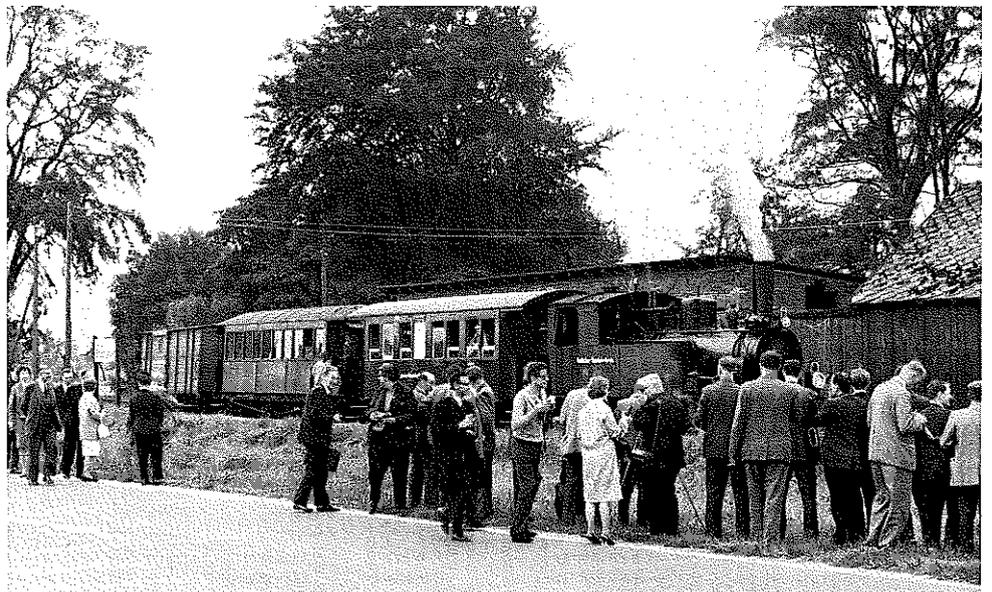
Die Anschaffung der drei Güterwagen stieß bei den VGH zunächst auf wenig Verständnis, und Herrn Leders Worte: „Was wollen Sie denn damit?“ klingen mir noch heute im Ohr. Aber zu einer Eisenbahn gehören nun einmal auch Güterwagen. Der Rottenwagen 49 diente uns jahrelang im Sommer als Übernachtungsraum (Spitzname »Hotel 49«). Der G-Wagen 380 als Packwagen-Ersatz und der O-Wagen 113 waren uns viele Jahre unentbehrlich, und auch heute werden wir sie wohl kaum missen wollen.

Trotz der nur fünf Betriebstage beförderten wir im ersten Betriebsjahr 1966 1.139 zahlende Fahrgäste, also im Durchschnitt 228 pro Betriebstag. Bei anfangs nur einem, später zwei Personenwagen und nur einem Zugpaar pro Betriebstag mußten wir zahlreiche zusätzliche Fahrten einlegen, um diesen Andrang überhaupt bewältigen zu können.

Da die Schmalspur-Gleisanlagen des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen bei der Umspurung der Strecke Hoya – Syke auf das allernotwendigste beschränkt worden waren, war unser wachsender Fahrzeugpark den VGH bei den

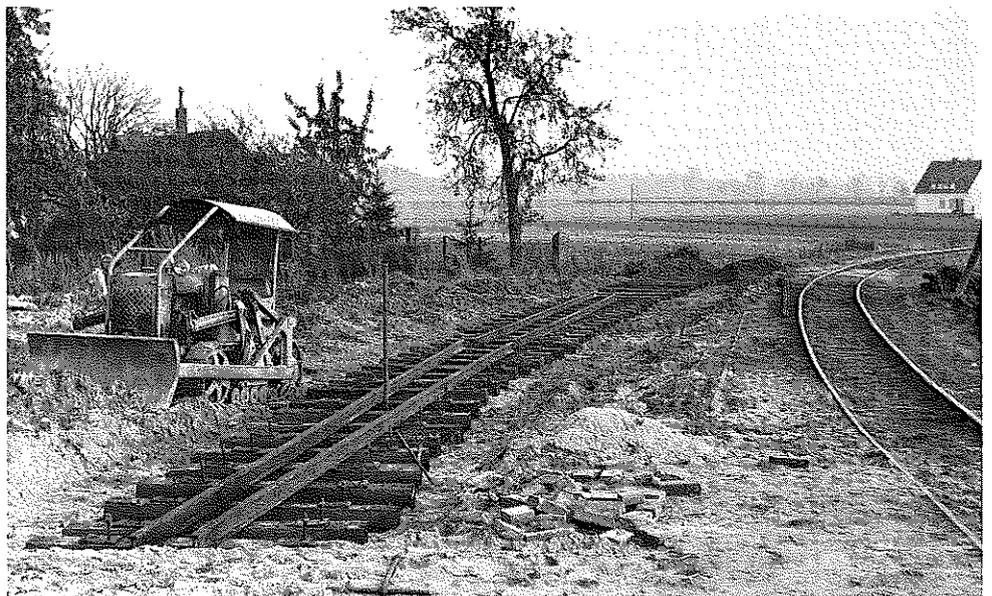


Packwagen Nr. 32 und G-Wagen Nr. 49, gekauft von den Herforder Kleinbahnen, werden auf dem Bahnhof Bruchhausen-Vilsen abgeladen; in der Mitte steht der 2. Vorsitzende des Vereins, Herr Peter Peckny, 13. August 1966. Foto: Harald O. Kindermann



„Die Engländer“ sind da: Die erste Reisegruppe auf der Museums-Eisenbahn mit dem Museumszug (Lok BRUCHHAUSEN, Wagen Nr. 14, 3 und 32) auf dem Bahnhof Heiligenberg, 27. August 1966.

Foto: Harald O. Kindermann



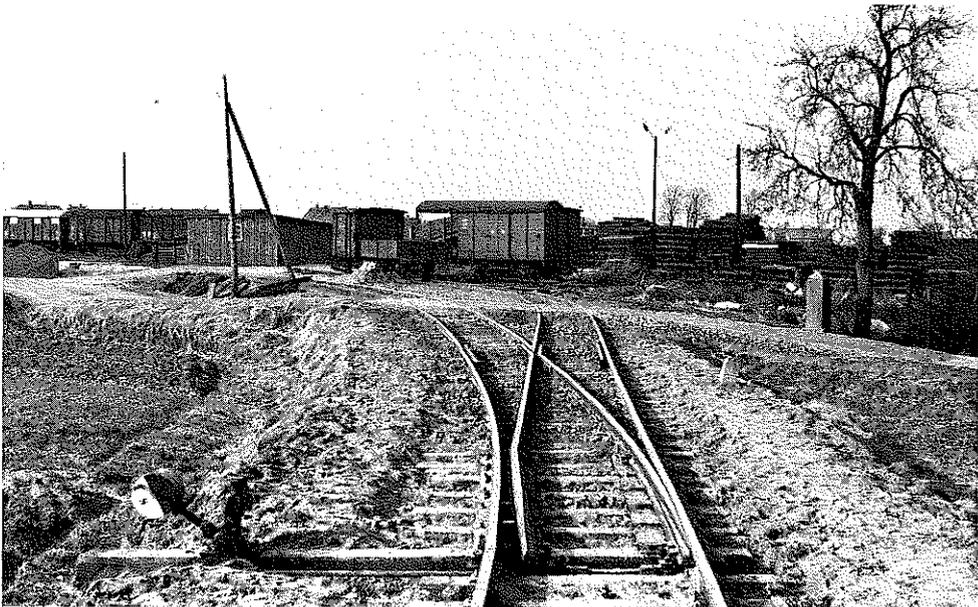
Bau des ersten eigenen Abstellgleises im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen, 22. Oktober 1966.

Foto: Harald O. Kindermann



Die erste Weiche zu unserem eigenen Betriebsbahnhof wird eingeschottert; von links: Vorne Friedrich Claus und Erhard Franke, hinten Alfred Jungenitz und Andreas Gabriels, 11. März 1967.

Foto: Harald O. Kindermann



Das erste Gleis unseres Betriebsbahnhofs ist fertig! 12. März 1967.

Foto: Harald O. Kindermann



Kleinbahn-Romantik par excellence: Personenzug der »Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands«, geführt von Lok 33 BRUCHHAUSEN, auf dem Bahnhof Heiligenberg, 12. August 1967.

Foto: Harald O. Kindermann

für den Güterverkehr nach Asendorf notwendigen Rangierarbeiten mehr und mehr im Wege. Wir mußten also so schnell wie möglich einen eigenen Betriebsbahnhof bauen. Herr Leder bot uns hierfür das Dreieck zwischen dem Asendorfer und dem Hoyaer Streckengleis und dem Gaswerk an. Außerdem fehlte uns dringend ein Lokschuppen; alle notwendigen Arbeiten an den Fahrzeugen mußten im Freien verrichtet werden.

Im September 1966 begannen wir mit den Arbeiten. Zunächst mußte das Gelände aufgeschüttet werden, da es erheblich niedriger lag als das Bahnniveau. Danach konnte mit dem Verlegen eines ersten Abstellgleises begonnen werden. Die Schienen durften wir aus nicht mehr benötigten Gleisen der VGH gewinnen. Leider war die Beteiligung an diesen „Arbeitseinsätzen“ anfangs nur gering, so daß die Arbeiten nur langsam vorankamen.

Am 11. März 1967 schließlich sollte mit dem Einbau der Weiche 1 der erste Bauabschnitt abgeschlossen werden. Da der Einbau einer Weiche für uns damals kein Kinderspiel war, hatte ich alle Mitglieder zusammengetrommelt, die auch nur irgendwie helfen konnten. 22 Mann waren gekommen, darunter auch Fahrsteiger Hans-Joachim Fischer, Gleisbau-Fachmann der Erzbahn Dörnten – Vosspass. Er schaffte mit seinen Fachkenntnissen und seiner Kraft und Ausdauer allein so viel wie fünf von uns übrigen „Schreibtischtätern“. 22 Mann, das war ein Fünftel aller eingetragenen Mitglieder! Wenn wir doch heute einen so hohen Anteil an Aktiven hätten!

Wie groß aber war unsere Überraschung, als wir die Weiche bereits eingebaut vorfanden! Die Rote der VGH hatte uns den größten Teil der Arbeit abgenommen. Wir brauchten die Weiche nur noch einzuschottern und das Abstellgleis anzuschließen.

Von der Firma Borries in Hannover, die den Altschotter der Deutschen Bundesbahn verkaufte, hatte ich einen Waggon Altschotter geordert, wobei ich Herrn Borries persönlich unser Vorhaben ausführlich dargelegt hatte. Der Schotter war auch pünktlich eingetroffen, und so machten wir uns sofort an die Arbeit. Als mich Herr Leder fragte, woher ich denn den Schotter habe, erwiderte ich wahrheitsgemäß, daß es Altschotter von der Bundesbahn sei. Seine Antwort: „So guten Schotter hat man mir noch nie als „Altschotter“ verkauft.“

Dank der Vorarbeiten der VGH hatten wir unser Abstellgleis am selben Tage fertig und konnten es einweihen. Nun konnten wir wenigstens einen Teil unserer Fahrzeuge auf dem eigenen Gleis abstellen, so daß sie den VGH nicht mehr im Wege waren.

Da der Bahnübergang „Am Gaswerk“ beiderseits des Asendorfer Streckengleises stark abfiel, hatten wir unser neues Gleis einfach oben auf die Straßendecke gelegt und bis an Schienenoberkante eingeschottert. Nachdem sich ein paar Autofahrer über den schlechten Zustand des Überganges beschwert hatten, hat die Gemeinde den Übergang asphaltiert.

Nach Fertigstellung des ersten Abstellgleises konnten wir auch den im Herbst 1966 von der Kreisbahn Aurich gekauften Personenwagen 5 nach Bruchhausen-Vilsen holen. In der Saison 1967 standen uns nun schon drei Personenwagen und ein Packwagen zur Verfügung. Mit seiner elfenbein/roten Farbgebung stellte Wagen 5 einen Farbtupfer in unserem Zuge dar, wie Anfang der fünfziger Jahre, als die Kleinbahnen des Niedersächsischen Landes-eisenbahnamtes begannen, ihren Personenwagenpark von grüner auf elfenbein/rote Farbgebung umzulackieren.

Um den Besuchern Bruchhausen-Vilsens mehr Möglichkeiten zu geben, bei ihren Wanderungen und Spaziergängen die Museums-Eisenbahn zu benutzen, hatten wir schon 1966 beschlossen, an der Kreuzung zweier Wanderwege mit der Bahnstrecke am Ausgang des Vilser Holzes einen Haltepunkt mit Namen „Vilser Holz“ anzulegen. Diese Stelle eignete sich auch hervorragend für einen Fotohalt. Im Frühjahr 1967 begannen wir mit den notwendigen Arbeiten, und schon zum Saisonbeginn 1967 wurde der neue Haltepunkt eingeweiht.

Die Kreis Altenaer Eisenbahn (KAE) hatte uns ihre Dampflokomotive »Hermann«, deren Untersuchungsfrist abgelaufen war, zum Schrottpreis angeboten. Die Lok war für uns technisch sehr wertvoll, weil sie im Gegensatz zur »Bruchhausen« Allan-Steuerung besitzt und zusammen mit unseren beiden KAE-Wagen schon einen stillreinen kleinen Zug dieser interessanten Kleinbahn abgegeben hätte. Angesichts der bevorstehenden Hauptuntersuchung unserer Lok »Bruchhausen« war jedoch an weitere Fahrzeugkäufe überhaupt nicht zu denken. Aus dieser Klemme half uns unser Mitglied Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Hentzschel: Er verzichtete auf den eigentlich notwendigen Kauf eines neuen Autos und erklärte sich bereit, die Lok privat für die Museums-Eisenbahn zu finanzieren. So konnten wir diese schöne Lokomotive im Frühjahr 1967 für uns reservieren lassen.

Für 1967 hatten wir sieben Betriebstage angesetzt mit je zwei Zugpaaren (s. Fahrplan). Erstmals erschien unser Fahrplan 1967 auch im Kursbuch der DB, und zwar unter seiner alten Nr. 219e. Im September konnten wir nicht mehr fahren, da die Untersuchungsfrist der Lok »Bruchhausen« unwiderruflich ablief.

Die VGH veranschlagten die Kosten einer Hauptuntersuchung mit etwa 10.000,- bis 15.000,- DM, konnten diese aber in ihrer Werkstatt nicht mehr ausführen, da die Einrichtungen für die Instandsetzung von Dampflokomotiven nicht mehr vorhanden waren. Um uns zu helfen, die Kosten so niedrig wie möglich zu halten, bot uns Herr Leder die in Syke abgestellte Lok »Hoya« im Tausch gegen die »Bruchhausen« an. Die »Bruchhausen« sollte dann statt der ursprünglich dafür vorgesehenen »Hoya« auf dem VGH-Gelände in Hoya als Denkmal aufgestellt werden. Die Untersuchungsfrist der »Hoya« war zwar ebenfalls abgelaufen, doch war ihr Zustand wesentlich besser als die stark verschlissene »Bruchhausen«.

Ich schrieb an eine Reihe einschlägiger Firmen und forderte Kostenanschläge für die Hauptuntersuchung der Lok »Hoya« an. Das günstigste Angebot, das wir erhielten, lautete über 43.797,60 DM!

15.000,- DM hätte unser junger Verein ja gerade noch aufbringen können, notfalls mit Hilfe eines Darlehens, aber das Dreifache? Nun war guter Rat teuer; jetzt hieß es, „betteln gehen“. Und mit jedem Tag rückte das Ende der Untersuchungsfrist unserer einzigen Lok, der »Bruchhausen«, näher.

Fortsetzung folgt

Triebwagen VT 0508 der Ostthannoverschen Eisenbahnen AG zu Gast bei der »Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands« in Bruchhausen-Vilsen, 17. Juni 1967. Foto: Harald O. Kindermann



Bau des Haltepunktes »Vilser Holz«; von links: Henning Piecker, Hans-Joachim Fischer, Peter Endert, Ernst-Günter Lichte und Friedrich Claus, 23. April 1967. Foto: Harald O. Kindermann

Fahrplan

Die Züge verkehren an folgenden Sonnabenden:
3., 17., Juni, 1., 15., 29. Juli, 12., 26. August 1967

Bruchhausen-Vilsen – Heiligenberg

km	Zug-Nr. Klasse	33 2.	35 2.
0	Bruchhausen-Vilsen ab	14 ³⁰	15 ⁴⁰
1	Wiehe (Bad) ↓	14 ³⁶	15 ⁴⁶
2	Vilser Holz ↓	14 ⁴¹	15 ⁵¹
4	Heiligenberg an	14 ⁴⁸	15 ⁵⁸

Heiligenberg – Bruchhausen-Vilsen

km	Zug-Nr. Klasse	34 2.	36 2.
0	Heiligenberg ab	15 ⁰⁰	17 ²⁰
2	Vilser Holz ↓	15 ⁰⁶	17 ²⁶
3	Wiehe (Bad) ↓	15 ¹⁰	17 ³⁰
4	Bruchhausen-Vilsen an	15 ¹⁶	17 ³⁶

Fahrplan der Museums-Eisenbahn von 1967.

