

DEV-KURIER

MÄRZ 1968 — NR. 11





Liebe Leser:

Heute legen wir Ihnen den "Kurier" zum ersten Mal in völlig neuer Aufmachung vor, mit Fotos und Berichten und auch mit Anzeigen. Wir möchten, daß eine richtige Zeitschrift daraus wird, die nicht nur die wichtigsten Fakten aufzählt - dazu reichte das vielfältigste Rundschreiben, sondern die ausführlich über das Geschehen bei der Museumseisenbahn und alle Vereinsaktivitäten berichtet, eine Zeitschrift, auf die sich die Leser freuen und die vor allem jene, die nicht so häufig Gelegenheit haben, nach Bruchhausen-Vilsen zu kommen, an unserem Wirken teilhaben läßt.

Vielleicht ist uns das alles mit dieser ersten Nummer noch nicht gelungen. Vielleicht stellen Sie sich Ihre Vereinszeitschrift anders vor. Bitte schreiben Sie uns Ihre Meinung! Nennen Sie Ihre Wünsche und Erwartungen.

Vielleicht schreiben Sie auch selbst einmal einen Bericht oder senden uns ein Foto ein (besonders interessant sind Fotos der Bahnen, von denen unsere Fahrzeuge stammen). Auch eisenbahnhistorische Dokumente drucken wir gern ab.

Ihr

Titelbild: "Winterschlaf"
Aufnahme: Kurbjuweit. Jan. 68

Eigentlich ist es schon etwas spät im Jahr für einen Rückblick auf das vergangene, aber erst die neue Aufmachung unseres Kuriers als Zeitschrift gibt uns den nötigen Raum für eine Betrachtung, die über den Rahmen der reinen Information hinausgeht.

Das Jahr 1967 begann für die Museums-Eisenbahn mit dem großen Arbeitseinsatz am 11. und 12. März, bei dem endlich das schon 1966 begonnene Abstellgleis für unsere Fahrzeuge fertig wurde. Damit wurde beinahe im letzten Moment ein Chaos verhütet, das sich auf den Gleisen der VGH in BruVi anbahnte. Nur ein alter Schuppen, der früher zur Schweineverladung gedient hatte, gebot den Gleisbauern Einhalt. Da das Gleis noch zu kurz war, wurde flugs ein zweites in Angriff genommen, das jedoch mangels Platz und mangels Weiche bisher nicht angeschlossen werden konnte und noch immer als Stummel sein Dasein fristet. Unsere Männer scheuten auch keine Mühe, den KAE-Wagen Nr. 380 mit Hilfe von Winden auf den Gleisstummel hinüberzuwuchten, wo er noch heute steht. Er wurde inzwischen provisorisch als Werkstattwagen eingerichtet und beherbergt neben unserem spärlichen Werkzeug vor allem Material zur Instandhaltung der Fahrzeuge, wie Farbeimer, Puffer, Kuppelungen etc.

Am 1. April kam unser dritter Personenwagen in BruVi an, der ehemalige Nr. 5 der Steinhuder Meer-Bahn. Sein schmucker rot-beiger Anstrich hat seit der Farbfilmverbrauch in Bruchhausen-Vilsen spürbar erhöht.

Die Betriebssaison 1967 hatte deutlich aufsteigende Tendenz: Nachdem die ersten Fahrten sozusagen "für den Schaffner" stattfanden, füllten sich die Züge von Mal zu Mal mehr, bis sie schließlich bei den letzten Fahrten hoffnungslos überfüllt waren. Die Notwendigkeit weiterer ein bis zwei Personenwagen für die kommende Saison war offenbar.

Der erste und bisher einzige "Betriebsunfall", der zur Blamage zu werden drohte, wurde stattdessen zum Erfolg:

Rückblick auf 1967

An einem regnerischen Nachmittag blieb der gute alte 33 mangels Zug im Feuer der Dampf weg, und auf der Steigung zwischen Wiehe und dem neuerrichteten Hp. Vilser Holz blieb sie schließlich resignierend und qualmend im Walde stehen. Augenzeugen, die im Zuge saßen, als auch solche, die den Zug vergeblich in Vilser Holz erwarteten und dann am Gleis hinterliefen, wußten von einem einmalig schönen und stimmungsvollen Bild zu berichten, das "echte Kleinbahnromantik atmete".

Einer der interessantesten Betriebstage war auch der 17. Juni, als eine größere Gruppe "Hamburger Verkehrsamateure", zwei Monate später als ursprünglich geplant, mit einem Wismarer Schienenbus der Osthannoverschen Eisenbahnen anrollte. Das gab einen guten Vorgeschmack auf die Zeiten,

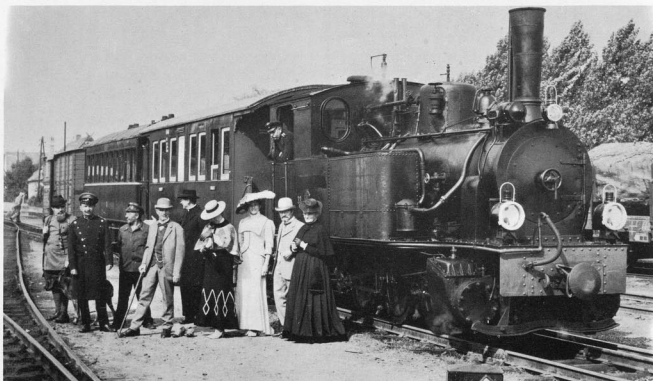
wenn unser eigener Wismarer, der T 41, endlich auf der Museumsstrecke einsetzbar sein wird.

Leider rückte dann das am Wasserkasten unserer 33 mit weißer Farbe angemalte Datum schnell näher und die ganze Herrlichkeit war bald zuende: die Kesselfrist der Lok war abgelaufen. An eine Verlängerung war nicht zu denken. Sie durfte unwiderruflich nicht mehr angeheizt werden.

Mit dem Ende der Betriebssaison kamen auch die alten Sorgen, die ja den ganzen Sommer über nicht aus den Köpfen der Vorsitzenden und anderer aktiver Mitglieder gewichen waren, wieder an die Oberfläche: Wie sollte der Verein die teure Hauptuntersuchung bezahlen? Die 33 kam dafür sowie so nicht mehr infrage. Doch glücklicherweise hatten die VGH in dem kleinen roman-



Aufnahmen (2): Kindermann



Aufnahme: Kindermann

tischen Lokschuppen in Syke noch die Schwestermaschine 31 stehen, die bezüglich des Kessels weit besser erhalten ist. Aber auch für ihre Hauptuntersuchung wurden Kosten veranschlagt, die unser Verein nicht aufbringen konnte.

Dann, eines Tages im November, war es geschehen: Die 31 war aus dem Syker Lokschuppen verschwunden. Es war wie ein Wunder. Eine besonders großzügige Hilfe hatte die Hauptuntersuchung ermöglicht.

Am 18. Mai dieses Jahres zur ersten planmäßigen Fahrt wird die Maschine Nr. 31 stolz dampfend und fabrikneu glänzend in Bruchhausen-Vilsen bereitstehen.

Während des Sommers war auch noch, fast unbemerkt, etwas für uns sehr erfreuliches geschehen: Der Schweineschuppen auf unserem Betriebsgelände war abgerissen worden, so daß nun der Weiterbau unserer Abstellgleise ins Auge gefaßt werden konnte. Doch so einfach war es nun auch wieder nicht. Noch steckten die dicken Betonfundamente des Schuppens im Boden. An mehreren Arbeitseinsätzen im Oktober und November konnten sie größtenteils entfernt werden. In diesem Jahr werden wir nun hoffentlich unser zweites Abstellgleis mit einer Weiche anschließen können. Auch hoffen wir, ein eigenes Umfahrgleis bauen zu können. Das ist nämlich für den für die Zukunft geplanten Sonntagsverkehr Voraussetzung, da wir in den sonntags unbesetzten

Bahnhof Bruchhausen-Vilsen mit unseren Zügen nicht einfahren dürfen.

Bei den Arbeitseinsätzen konnte auch sonst noch so manche Aufgabe gelöst werden. Zum Beispiel bauten wir einen einfachen Kohlebansen, so daß unsere kostbare Kohle nicht mehr im Sand liegen muß. Eine mühselige, aber äußerst wichtige Arbeit war auch das Umstapeln einiger tausend Schwellen, um für einen Wellblechschuppen Raum zu schaffen, den wir freundlicherweise von den VGH bekommen werden und der als provisorischer Lokomotivschuppen dienen soll.

Das Schönste an den Arbeitseinsätzen waren immer die Frühstückspausen im Mannschaftswagen 49, wo man fachsimpelte und sich so recht als Eisenbahner fühlte.

Als Lokschuppengleis ist das ehemalige Gaswerkgleis vorgesehen, das nicht mehr benötigt wird, nachdem das Gaswerk, das über die VGH Flüssiggas bezieht, einen normalspurigen Anschluß von der Ostseite her erhalten hat. Auf dem schmalspurigen Gleis stehen zur Zeit noch ein alter Triebwagen, der bald in den Schrott wandern wird, und einige Rollblöcke. Wir hoffen jedoch, daß das Gleis im Frühjahr auch für unsere Museumsfahrzeuge zur Verfügung stehen wird.

Bleibt noch zu erwähnen, daß 1967 die Lokomotive Nr. 15 der Kreis Altenaer Eisenbahn von einem Mitglied für die Museumsbahn erworben wurde, und im Laufe dieses

Jahres auch in BruVi eintreffen wird und daß zwei andere Mitglieder einen weiteren Personenwagen für uns erworben haben (mehr darüber im nächsten Heft).

Alles in allem, so glauben wir ohne Übertreibung sagen zu können, war das Jahr 1967 für die Museumsbahn ein Erfolg, und das Jahr 1968 verspricht ein noch besseres zu werden.

O. O. K.

DEV-Sonderfahrt auf der Brohltalbahn



Aufnahme: E. Moll

Eine Sonderfahrt auf einer Schmalspurbahn spricht sich anscheinend besonders schnell herum. Ohne große Ankündigung waren die 70 verfügbaren Plätze bald vergeben, und froh trafen sich Mitglieder und andere Eisenbahnfreunde am 14. Oktober 1967 im ehemaligen Personenbahnhof Brohl der BEG.

Leider war das Wetter recht trübe und neblig, aber wer achtet schon auf so etwas, wenn gleich nebenan eine meterspurige Mallet ruhig vor sich hinqualmt? Die Unter-

suchungsfrist dieser letzten Dampflokomotive der BEG läuft noch bis zum Juni dieses Jahres, doch ist sie auf den Steilstrecken der Bahn nicht mehr einsetzbar - und der Qualm? Der stammte von einigen öligen Putzlappen her, die das freundliche Personal für uns Narren "verfeuert" hatte. Für diese nette Geste und das schöne Fotomotiv nochmals herzlichen Dank.

Die Fahrt selbst ging dann mit einiger Verspätung los, wir im sogenannten "Direktionswagen", dem ehemaligen VT⁴ 50, gezo-

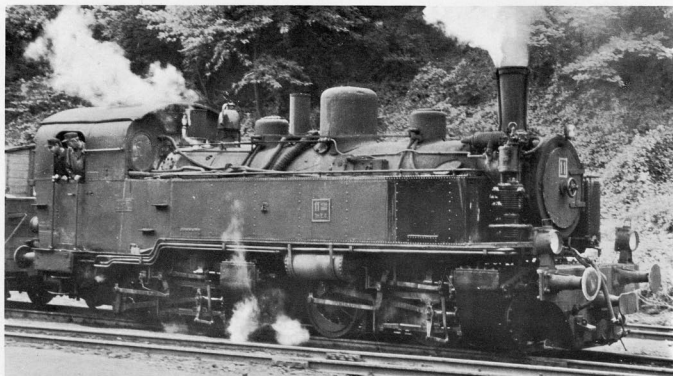


Foto: E. Moll

gen von der erst im September ausgelieferten O&K-Diesellok 3. Unbeschreiblich ist die fast bizarre Landschaft, das enge Brohltal, der große Viadukt und die kahle Hochebene der Vulkaneifel. Wieviele Meter Film werden wohl an den Fototalen verknüpft worden sein? 24 km lang ist die Strecke nach Kempenich und voller Überraschungen. Nach ausgiebiger Mittagspause (wer vermißt

hier oben schon ein Restaurant?) ging es in etwa 2 Stunden wieder hinunter nach Brohl; die Eisenbahnfreunde hatten etwas "erlebt" und zerstreuten sich wieder in alle Richtungen. Für die DEV-Mitglieder schloß sich noch ein angeregtes Gespräch in der Bahnhofsgaststätte an.

Gs.

DER VORSTAND HAT DAS WORT:

Einladung

zur Dampflok-Sonderfahrt von Jülich nach Puffendorf u. zurück am 23. 3. 68 mit einer 1' C-Tenderlok (Elna). Treffpunkt auf dem Kreisbahnhof Jülich um 9. 50 Uhr. Fahrpreis 5,-DM, Mitglieder des DEV und der DGEg 2, 50 DM. Anmeldung durch Einzahlung des Fahrpreises auf unser Postscheckkonto Hamburg 31 32 81. Da nur eine beschränkte Anzahl Plätze zur Verfügung steht, empfehlen wir baldige Anmeldung.

Ki.

Selbsthilfe-Einsätze

Die nächsten Arbeitseinsätze in BruVi finden am 30. 3., 6. und 20. 4., 1. bis 5. 5., 11. 5., 1. 6. und 13. bis 16. Juni statt. Wir bitten um starke Beteiligung, da außerordentlich viel zu tun ist. Besonders wichtig ist der 6. 4., an dem ein Personenwagen abgeladen werden muß. Weitere Schwerpunkte sind der 4. 5. und 15. 6.

Ki.

Werkmuseum der Firma

Linke - Hofmann - Busch

Am Montag, dem 8. April findet für DEV- und DGEg-Mitglieder eine kostenlose Besichtigung des Werkmuseums der LHB statt. Treffpunkt 14. 30 Uhr am Bahnhof Salzgitter-Watenstedt (DB-Strecke 206 d). Ausstellungsstücke sind vier in den Lieferzustand zurückversetzte Dampfloks (P8, P10 und zwei Schmalspurloks) der Baujahre 1813-26, ein Dieseltriebwagen der Bauart Köln von 1938, der Salonwagen der letzten deutschen Kaiserin von 1911 sowie ein 1869 gebauter Güterwagen.

Leider mußte der Besuch wegen samstäglichem Betriebsruhe auf einen Werktag gelegt werden. Da es sich um eine einmalige Gelegenheit handelt, bitten wir dennoch um möglichst zahlreiches Erscheinen der Mitglieder.

He.