

NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Dr. Albert Schäfer

Wie macht man das: eine Museums-Eisenbahn?

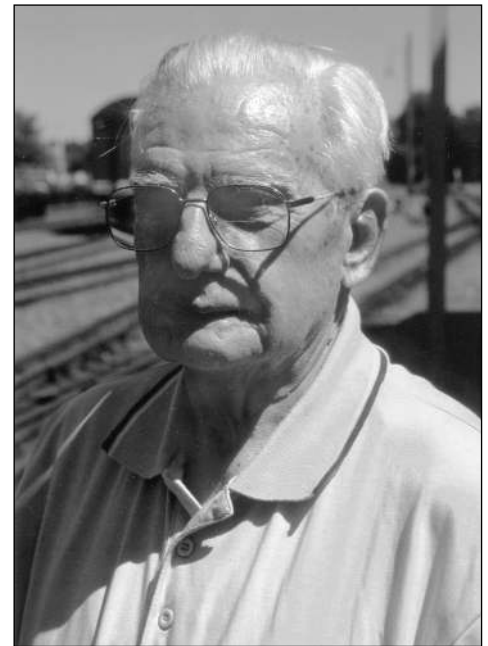
Letztes Jahr war das 40. Museums-Eisenbahn-Jubiläum, und ein Jahr später wird Wilhelm Leder 90 Jahre alt. Anlaß genug, an seine Rolle für die Museums-Eisenbahn zu erinnern. Zunächst waren da die „Vier Hamburger“, die Vereinsgründer mit der

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 Schmidt
- 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 Wochenenenden
- 53 Tourismus-Service Faxgerät
- 54 Tourismus-Service, Brunhilde Brems
- 55 Tourismus-Service, Jutta Filikowski



Wilhelm Leder bei der Eröffnung der Museums-Eisenbahn
am 2. 7. 1966 (links) und 40 Jahre später (oben).
2 Fotos: Dr. Albert Schäfer

Idee. Nur: Zu einer Museums-Eisenbahn braucht(e) es eine richtige Bahn, und die wurde zunächst bei der Walddörfer-Strassenbahn in Hamburg und der Steinhuder Meerbahn gesucht. Harald Kindermann, der mit seinem Motorroller die weitere Hamburger Umgebung nach Kleinbahnen bereiste, schrieb eines Tages eine Postkarte an den Betriebsleiter der HSAE, Dipl.-Ing. Wilhelm Leder. Herr Leder empfing uns freundlich und erläuterte die Situation seiner Bahn. Er hatte eine Umspurung von Meter- auf Normalspur in Aussicht genommen, um den Verkehr mit der HE durchzubinden und den aufwendigen Rollbockverkehr abzuschaffen. Aber wie finanzieren in einer Zeit des Kleinbahn-Massensterbens? Welchen Transport-Markt gab es in Hoya und Umgebung? Viele Bauern betrieben Schweinemast, und Schweine waren mit der Bahn abzutransportieren. Also sprach Leder zu den Bauern: „*Ich garantiere Euch den Abtransport, wenn ihr mir alle zuzubringenden Waren, Futter- und Düngemittel ebenfalls auf die Bahn verlagert und auf ihr laßt.*“ Erster Erfolgsschritt!

Zweiter Erfolgsschritt: Auch eine Kleinbahn muß hier und da schadhafte Schwellen auswechseln. Leder besorgte von der DB ausrangierte Schwellen und ließ sie mit Schmalspur benageln. So waren mehr und mehr Abschnitte mit Normalspurschwellen ausgestattet. Auch einige ausgediente Brücken waren schon erworben und gelagert. Als das ziemlich weit gediehen war, stellte sich die Frage: Wer spürt kostengünstig um? Nun gab es in der Nähe ein Bundeswehr-Panzer-Grenadierbataillon. Dessen Kommandeur ließ sich überzeugen: Umspurungen müssen Soldaten für den Ernstfall üben, war es nicht im letzten Krieg so in der Sowjetunion? Nicht daß man das im Kalten Krieg unmittelbar gefürchtet hätte, aber gute Ausbildung der Soldaten diente dem Frieden. Also könnte das Umnageln einer Kleinbahn geradezu den Frieden sichern helfen. Geplant – getan! Sogar mit übungsmäßigem Platzpatronen-Beschuß. So erreichte Leder eine normalspurige Nebenbahn Eystrup – Hoya – Bruchhausen-Vilsen – Syke.

Blieb nur der schwach ausgelastete Streckenast nach Asendorf als Problem, und so war Leder für die Idee offen, Lokomotiven und Wagen einem Verein zu überlassen, der eine Zusatznutzung für Strecke und Fahrzeuge durch historischen Zugbe-

trieb plante. Bald wurde man handelseinig und es kam zu dem ersten Museumsbahn-Verkehr in Deutschland. Das war der dritte Schritt des Erfolges, ohne Dipl.-Ing. Wilhelm Leder ebenfalls nicht zu denken. (s. auch DME 3/91, als Download www.museumseisenbahn.de/dme).

So durfte Wilhelm Leder im letzten Jahr das Museumsbahn-Jubiläum zusammen mit dreien der „Vier Hamburger“ samt dem Zugpersonal der Ersten Stunde mitfeiern. Zu seinem 90. Geburtstags noch einmal vielen Dank und herzliche Glückwünsche! Mögen ihm noch viele schöne Erlebnisse vergönnt sein, einige davon bei „seiner“ VGH und „seiner“ Museums-Eisenbahn.

Jens Böcker

Jahresbericht 2006

Verein

Im vergangenen Jahr ist der DEV 42 Jahre alt geworden. In dieser Zeit hat er nur einmal seinen Namen, nie seinen Sitz und im Grundsatz auch nie seine Zielsetzung gewechselt. Zwar hat es Tief- und Höhepunkte gegeben, aber insgesamt hat der Verein bis heute eine auffallend stetige Entwicklung beim Auf- und Ausbau der Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands und des Niedersächsischen Kleinbahnmuseums beschrritten; ein erfreulicher Aspekt beim Rückblick auf das Jahr 2006.

Schön verfolgen kann man die Entwicklung anhand von Fotos. Während sich die Museumsfahrzeuge und die Bahnanlagen über die vier Jahrzehnte oftmals wenig verändert haben, erkennt man an an den mit abgebildeten Menschen, Autos und Gebäuden deutlich den Lauf der Zeit. So fordert uns der wachsende Anachronismus zwischen dem sich ständig wandelnden Umfeld unseres Museums und den von uns konservierten Kleinbahnanlagen, -betriebsweise und -atmosphäre heraus.

1966 mußte man lediglich einen Personenwagen kaufen, um mit einer noch vorhanden, fahrbereiten Dampflok auf einer vorhandenen Kleinbahnstrecke in einem vorhanden Umfeld mit vorhandenem Kleinbahnpersonal den ersten Museumszug fahren zu lassen. Das klingt einfach, war aber der Beginn des Versuchs, eine vorhandene Kleinbahn aus dem Wirtschaftskreislauf auszuklinken und die weiteren Veränderungen nach den DEV-satzungsgemäßen Museumszielen mitzugestalten. Dazu gehörte und gehört, noch Vorhandenes zu bewahren und Fehlendes zu ergänzen. Und unter den damaligen Voraussetzungen war die Gründung unserer Museumsbahn eine herausragende Leistung!

Mit den Jahren sind unsere Möglichkeiten hinsichtlich Know-how, verfügbaren Finanzen, Anzahl der Aktiven, Einfluß auf das Geschehen außerhalb des Vereins etc. gewachsen, parallel dazu aber auch die zu bewältigenden Aufgaben. Schon 1968 mußte sich der DEV um eine betriebsfähige Dampflok kümmern, Anfang der 1970er Jahre kamen Streckenunterhaltung und die Schaffung von Werkstattinfrastruktur sowie 1982 die eigene Betriebsführung hinzu. In den letzten 25 Jahren galt unser Augenmerk dem musealen und betrieblichen Umfeld, hier sind insbesondere zu nennen:

- Erhalt und Sanierung der VGH-Strecke (erl.),
- Sanierung der Güterverkehrsanlagen in Heiligenberg (erledigt),
- Entwicklung des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen zum Freilichtmuseum (Gleisanlagen, Rollbockgrube, Bahnhofsgebäude) (erledigt),
- Entwicklung des Streckenendes in Asendorf zu einem passenden Bahnhofsensemble (in Arbeit).

Damit sollen die parallel erzielten Erfolge im Fahrzeugsektor, die Hallenbauten und der mit fast 100 Fahrtagen pro Jahr dichte Fahrbetrieb nicht vergessen sein. Aber auch künftig werden wir uns bemühen müssen, das räumliche Umfeld des Kleinbahnmuseums in unserem Sinne mitzugestalten. Glücklicherweise lassen sich durch die gute Zusammenarbeit mit den Gemeinden und anderen Partnern oftmals gemeinsame Interessen umsetzen.

Zu diesen Partnern gehörte auch Heinrich Bomhoff, der kurz nach unserem Jubiläum verstorben ist. Er stand nie im Mittelpunkt des Vereinsgeschehens und hat doch vom ersten Tag an viel für den DEV getan. Dies fing mit den Kohlen für den Eröffnungszug am 2. Juli 1966 an und hörte z. B. bei den kulinarischen Sonderzügen oder der immer wieder leckeren Verpflegung unserer Aktiven noch lange nicht auf. Es ist sicher in seinem Sinne, wenn wir gemeinsam auch weiterhin die gute Zusammenarbeit mit der Familie Bomhoff pflegen.

Die Zahl der Mitglieder ist geringfügig gestiegen und lag zu Jahreswechsel bei 1.130, das freut uns natürlich.

Im April richtete der DEV die 50. Tagung des Verbandes Deutscher Museums- und Touristikbahnen aus. Dazu mußte neben der Museumsbahn-Präsentation für die Teilnehmer auch das „Drumherum“ organisiert werden., wie Transport, Unterbringung und Verpflegung der zahlreichen Teilnehmer. Das Ganze wurde zu einer gelungenen Veranstaltung, und die Mühen der Organisatoren wurden mit viel Anerkennung belohnt.

Werbung

Es wurden diverse Ausstellungen und auswärtige Veranstaltungen besucht. So war der DEV im Ja-

nuar in Oldenburg, im März in Northeim und Heiligenfelde, im April in Bückeberg, im September bei den Meininger Dampfloktagen, dem Osnabrücker Dampflokfest, im Oktober bei der Modellbahnausstellung in Berlin Wuhlheide, auf der Infä in Hannover und schließlich beim Brokumer Markt in Lentförden vertreten. Und zu jeder Ausstellung gehören Vorbereitung, Hin- und Rückfahrt mit dem Transport der kleineren oder größeren Ausstellungsobjekte sowie die Nachbereitung mit dem „Alleswiederwegräumen“. Dieser Aufwand wird selbst unter uns Aktiven oft nicht wahrgenommen.

Veranstaltungen

Im Mai gab es nach der Saisoneroöffnung mit Sonderprogramm an einem weiteren Wochenende einen Tag unter dem Motto „Frauen und Technik“, bei dem interessierte Frauen von unseren DEV-Damen in die Werkstatt und die Fahrzeugtechnik eingeführt wurden. Diese Aktion hat allen Beteiligten, auch den (geduldeten) Männern viel Freude gemacht. Vielleicht findet die eine oder andere Teilnehmerin wieder den Weg zu uns. Ebenfalls im Mai wurde wieder eine Fotosafari veranstaltet, eine Präsentationsform, bei der einer kleinen Teilnehmergruppe ein großes Erlebnis geboten wird.

Anfang Juli wurde das 40. Gründungsjubiläum der Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands durch den DEV gefeiert. Schwerpunkt war die „lebendige Ausstellung“, bei der die vielen anwesenden Aktiven selbst zu Exponaten wurden und sich sowie ihre Motivation für die Mitarbeit im DEV präsentierten, sowie ein Open-Air-Vortrag über die Meilensteine in der Vereinsgeschichte, bei der unsere Dampflokotivisten als wesentliche Akteure mitspielten. Zahlreiche Gäste aus Politik und Wirtschaft, die eine entscheidende Rolle bei der Entwicklung des DEV gespielt haben und auch zukünftig spielen werden, wurden zu einer Feierstunde im Restaurant Dillertal eingeladen.

Offiziell eröffnet wurde am Jubiläumswochenende auch die Ausstellung im alten Raiffeisen-Schuppen, bei der etliche Exponate und Bilder zu verschiedenen Themen zu sehen waren. Leider mußte diese Ausstellung, die von unseren Besuchern sehr gut angenommen wurde, noch während der Saison wieder abgebaut und eingelagert werden, da das Gebäude verkauft wurde und kurzfristig mit einem Umbau begonnen werden sollte.

Mit einer Sonderfahrt besuchte uns der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e.V. mit dem LBE-Doppelstockwagen. Zu den Tagen des Eisenbahnfreundes wurde an drei Tagen jeweils ein Schwerpunkt auf den Diesellok-, Dampflok- und Triebwagenbetrieb gelegt.

Die VGH feierte die Wiedereröffnung des Streckenabschnitts Heiligenfelde – Syke. Als Gäste waren der Dampfzug der MME sowie als Vision für die Zukunft ein Citadis-Hybridtriebwagen der Regiobahn Kassel zu Besuch. Zusammen ergab sich bei schönstem Wetter eine hochinteressante und sehr gut besuchte Veranstaltung. Zum Brokser Heiratsmarkt wurde die VGH personell und fahrzeugmäßig durch den DEV unterstützt. Unser Personal wiederum wurde dabei dankenswerterweise durch einige Kollegen der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde sowie der Kleinbahn Leeste verstärkt. Neu in 2006 waren Zubringerfahrten aus Syke mit dem Citadis-Triebwagen.

Im September war der DEV mit seiner V 36, einigen Güterwagen und etlichen Aktiven bei den

Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunden zu deren 30-jährigem Jubiläum zu Gast.

Auch der Kindertag wurde veranstaltet, um vielen Kindern als sehr interessierte Besucher unser Kleinbahnmuseum näher zu bringen und dafür zu sorgen, daß sie ihre Familie wieder zu einem Wiederholungsbesuch inspirieren.

Zum Ende der Saison wurde der MaK-Triebwagen T 3 der MWB von seinem AVL-Bruder aus Lüneburg besucht. So waren gleich zwei dieser durchaus auch kleinbahntypischen Fahrzeuge auf der VGH-Strecke unterwegs.

Die Nikolausfahrten wurden im bewährten Verfahren mit zeitweiligem Mehrzug- und Mehrnikolausbetrieb abgewickelt. Selbst am 24. Dezember als letztem planmäßigen Betriebstag konnten etliche Fahrgäste begrüßt werden. Wie kann man das Warten auf's Christkind auch besser verbringen als mit einer stimmungsvollen Zugfahrt?

Betrieb

Der Betrieb verlief auch in 2006 ohne nennenswerte Zwischenfälle. Wie gewohnt war die Personaldecke knapp, und wir bemühen uns um Nachwuchs im Betriebsdienst, auch wenn Ausbildungen und Prüfungen aufwendig sind und das Ganze auch nicht immer konfliktfrei verläuft. Die Zahl der Fahrgäste ist gegenüber dem Vorjahr etwas zurückgegangen, und dies trotz Jubiläum und HOYA-Wiederinbetriebnahme.

Im Herbst fand die Bereisung durch die Landes-eisenbahnaufsicht statt. Ergebnis war die Feststellung der Betriebssicherheit, der ordnungsgemäßen Instandhaltung von Fahrzeugen und Anlagen, der Durchführung des Betriebes gemäß der geltenden Vorschriften sowie die Bestätigung, daß einige Streckenabschnitte kurzfristig Instandsetzungs- bzw. Erneuerungsarbeiten erfordern.

Fahrzeuge

Höhepunkt war neben den Jubiläumsfeierlichkeiten die Wiederinbetriebnahme unserer Lok HOYA. Die Aufarbeitung hat insgesamt 310.500 € gekostet, zusätzlich fielen unzählige Arbeitsstunden unserer Werkstattmitarbeiter für selbst aufgearbeitete Bauteile, Betreuung der extern ausgeführten Arbeiten sowie die Inbetriebnahme an. Auch waren zahlreiche Nacharbeiten erforderlich, z. B. ein Neuausguß aller Stangenlager durch das Werk Meiningen vor

Oben links: Wichtige Voraussetzung für gutes Gelingen ist gute Verpflegung, wie sie „Chefkoch“ Greogor Böhm zubereitet, hier mit Kartoffelschälunterstützung durch Florian Jühlke und Robert Angerhausen, 20. 2. 07

Oben rechts: Aufräumen im Güterschuppen Heiligenberg: Bernd Furch und Robert Angerhausen sortieren, konservieren und stapeln neue Radlenker-Schrauben, 21. 2. 07

Unten links: Ralf Hormann und Florian Jühlke (hinten) bearbeiten den neuen Regleraufsatzes der PLETTENBERG 18. 2. 07

Unten rechts: Arbeiten am Gw 130 mit dem Fußboden Joachim Meier (li) und Heinrich Götz (re), 20. 2. 07

4 Fotos: Regine Meier



Modellbahnen Uwe Hesse

Ihr Fachgeschäft
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

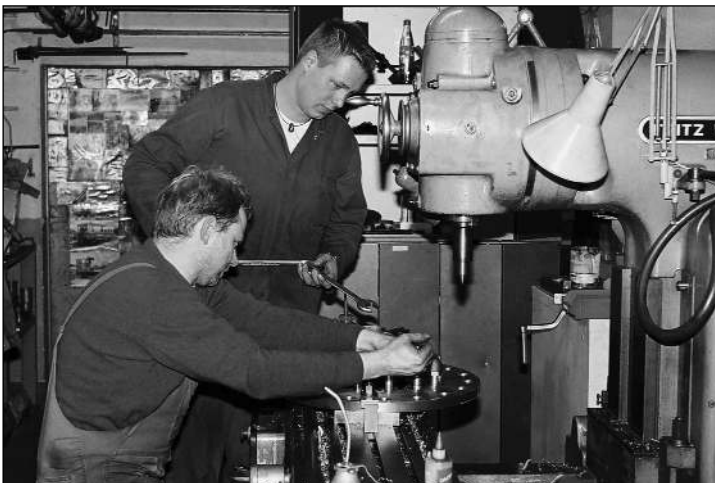
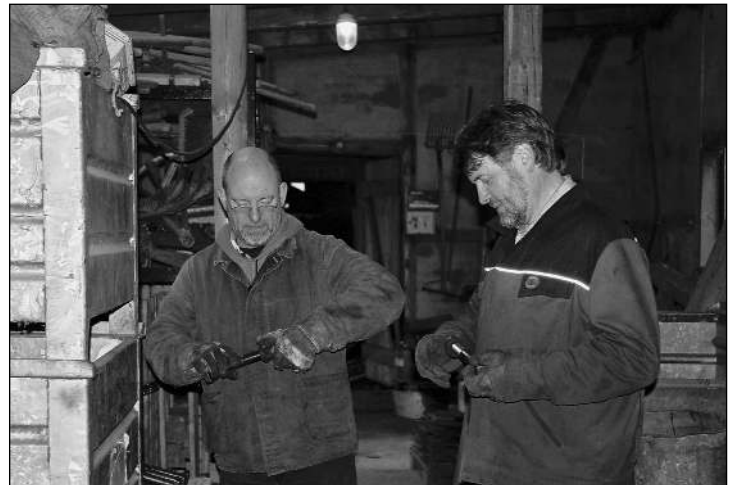
Mehr von Bahn + Bus. 10 Jahre Regionalverkehr.

Jetzt kostenlos Probeheft anfordern und einen von
25 Modellbussen in den Farben der Niebüller
Verkehrsgesellschaft im Maßstab 1:87 gewinnen.

An der Verlosung nehmen alle Einsender teil, die bis
31. Juli 2007 per E-Mail, Brief oder Postkarte (es
gilt der Poststempel) unter dem Stichwort »Museum«
ein Probeheft bestellen. Die Gewinner werden
schriftlich benachrichtigt, der Rechtsweg ist ausge-
schlossen.

E-Mail: vertrieb@regionalverkehr.de

Anschrift: Regionalverkehr · Hans-Momsen-Str. 25 ·
25899 Dagebüll-Fahrtroft



den Nikolausfahrten. Da wir aber über Erfahrung in der Inbetriebnahme von aufgearbeiteten Fahrzeugen verfügen, traf uns das Maß dieser Arbeiten nicht unerwartet, und gemeinsam mit den Mitarbeitern des DLW Meiningen haben wir über die Saison fast alle Mängel beseitigt, so daß uns die HOYA hoffentlich für lange Zeit als zuverlässige Lok zur Verfügung stehen wird.

Sorgen machte uns in Februar Lok PLETTENBERG, bei der sich nach Einbau neuer Rauch- und Siederohre unmittelbar vor der Kesselprüfung durch den TÜV ein Schaden am Regleraufsatz des Kessels zeigte, der sich nur durch eine Neufertigung des entsprechenden Gußteils beheben ließ, welches im Dezember eintraf. Für Arbeiten an der Malletlok fehlte uns Zeit und Geld, sie konnte dennoch, zerlegt aber mit allen Einzelteilen, am Jubiläum teilnehmen. Der T 42 bekommt nach vielen Betriebsjahren die erste umfassende HU beim DEV. Wesentliche Arbeiten (Überholung von Motorrahmen und Getriebe) sind in der erfreulicherweise wiedereröffneten Werkstatt des BeKA e.V. in Wilhelmshaven ausgeführt worden.

Im Wagenbereich sind als herausragende Projekte die Wagen 9, 130 und 148 zu nennen. Personenwagen 9 wird sorgfältig grundinstandgesetzt, G-Wagen 130 erhält bei der betriebsfähigen Aufarbeitung sein gründlich recherchiertes Ursprungssehen zurück, und der offene Güterwagen 148 erhält bei seiner Aufarbeitung beim BeKA in Wilhelmshaven herausnehmbare Bänke, um auch als offener Aussichtswagen in Personen- und Güterzügen eingesetzt werden zu können.

Im Normalspurbereich erlitt unser T 1 einen Motorschaden, dessen Reparatur kapazitätsbedingt noch aussteht, glücklicherweise haben wir auch im Normalspurfahrzeugbereich gute Redundanz.

Strecke und Anlagen

Am Streckengleis konnte die dringend erforderliche Erneuerung des Abschnitts vor Arbste durchgeführt werden. Damit sind wir diese Sorge los, aber es zeichnen sich die nächsten Erneuerungsbedarfe in der Gleisinstandhaltung deutlich ab.

Unsere Werkstatthalle hat drei neue Einfahrtstore bekommen. Notwendig wurde dies durch Korrosionsschäden an den Stahlrohrrahmen sowie durch eine Rangierabteilung, die vor wenigen Jahren nicht mehr rechtzeitig vor einem der Tore zum Halten gekommen war. Der Aufwand hat aber sein Gutes: Durch die verglasten Oberteile gelangt viel Tageslicht in die Halle, was die Werkstattarbeit erleichtert.

Begonnen, aber entgegen unserer Planung nicht abgeschlossen, wurde die technische Sicherung des Bahnüberganges Homfelder Straße. Die Tiefbauarbeiten wurden von ehrenamtlich Aktiven ausgeführt, doch läßt sich nicht immer die (Frei-)Zeit aufbringen, wie man gern möchte und es fürs Projekt hilfreich wäre. Wir sind um die Fertigstellung bemüht, dies sind wir nicht zuletzt Frau Rodekohr schuldig, die uns den auf den DEV entfallenden Kostenanteil spendet.

In Heiligenberg wurde der hölzerne Fahrzeugschuppen saniert. Dies war eine weniger registrierte, doch wichtige Arbeit, lagern dort doch zahlreiche Ersatzteile für unsere Werkstatt.

Für den vorgesehenen Umbau der Gleisanlagen in Asendorf wurde neben einigen planerischen Arbeiten mit der Aufarbeitung der beiden erforderlichen Weichen begonnen.

Projekte außerhalb des DEV

Im August wurde zwischen Heiligenfelde und Syke das letzte Stück der sanierten VGH-Strecke wieder in Betrieb genommen. Damit ist nun, nach Abschluß noch ausstehender Restarbeiten im Bereich Syke, wieder die Gesamtstrecke befahrbar. Für den in 2007 anlaufenden Tourismusverkehr „Kaffieker“ erfolgten die Planungen. Er wird sich hoffentlich zu einem Standbein für die Zukunftssicherung der Strecke entwickeln.

In Asendorf wurde durch die Gemeinde der Bahnhofplatz sowie die Bahnsteigkante im Bereich südlich des BÜ errichtet. Der optische Eindruck dieses Bereichs hat sich damit deutlich verbessert. Ein Umbau der Gleisanlagen in 2006 war leider noch nicht möglich, erst für dieses Jahr besteht die reale Chance auf den durch die Gemeinde zu beantragenden und für den Umbau unbedingt erforderlichen Zuschuß.

Den Raiffeisen-Schuppen in Bruchhausen-Vilsen erwarb nach der Ausstellungsnutzung durch den DEV die Familie Bomhoff für eine geplante Event-Gastronomie. Das widerspricht jedoch der planfestgestellten Konzeption der Gemeinde Bruchhausen-Vilsen für das Museumsgelände sowie dem Ziel des DEV, diesen Schuppen in seiner Anmutung als Landhandels-Güterschuppen zu bewahren. Außerdem eignet sich der Landhandelsschuppen aufgrund seiner Lage zwischen Bahnhof und Fahrzeughalle wie kein zweites Gebäude für eine begleitende Museumsausstellung mit den geplanten Themen: Kleinbahnwesen in Niedersachsen, Regionalgeschichte der Kl. HSA und der HEG mit ihrer Wirtschaftsgeschichte für Bruchhausen-Vilsen. Der im Herbst 2006 durch den Investor erfolgte Abriß der in den 1970er Jahren entstandenen Korn-trocknungsanlage samt Asbestentsorgung und Ein-ebnung der Ladestraße war jedenfalls ein Schritt in die richtige Richtung. Die nun wiedererstandene Kubatur der historischen Gebäude erfreut die Augen und öffnet die Sinne für gute Gespräche.

Mittlerweile zeichnet sich ein Kompromiß ab: Der der Museums-Eisenbahn ja sehr verbundene Investor möchte eventuell auf bauliche Veränderungen für museumsfremde Eventgastronomie verzichten und den Raiffeisenschuppen für eine Vermietung als Büroräume baulich sanieren. Damit könnte das historische Gebäude langfristig bewahrt und optisch als Landhandelsschuppen mit Schiebetoren, Rampen und Ladegleis restauriert werden. Die Fläche zwischen den Gebäuden könnte in der Anmutung einer Ladestraße wiederentstehen, die möglicherweise von uns museal „bespielt“ werden (historische Lkw etc.) bzw. von Bomhoff mit einem Festzelt ergänzt das Potential der Bahnhofsgaststätte temporär ausweiten kann. Entgegen den Befürchtungen (DME 1/07) scheint sich das Projekt zu einer guten Verbindung zwischen Kommerz und Kultur zu entwickeln. Immerhin war der Raiffeisenschuppen in der Vergangenheit nie wirklich für uns gesichert und kann nun ohne überstrapazierende Kraftakte durch den DEV optisch in den historischen Kleinbahnbetrieb integriert und sogar mit einer Ladestraße ergänzt werden. Vorteil für den Investor: Gastronomische Veranstaltungen im Einklang mit der Einbindung der Aura eines Freilichtmuseums ohne das Investitionsrisiko, das ein baulicher Fremdkörper mit sich gebracht hätte. Eine „win-win-Situation“, die die Verhandlungspartner konsequent anstreben.

Das im Frühjahr 2006 durch Brand beschädigte Bahnhofsgebäude Bruchhausen-Ost (s. DME 2/06,

S. 41 und 4/04, S. 45) wurde mittlerweile vom Flecken Bruchhausen-Vilsen übernommen und wird nun zu einem sehr günstigen Preis angeboten. Idee dahinter ist, das architektonische Kleinod durch eine Wohnnutzung für das Ortsbild und die Eisenbahnstrecke zu erhalten. Gesucht wird ein Käufer, der statt des Baues eines gewöhnlichen Einfamilienhauses die Bausumme lieber für die Sanierung eines historischen Gebäudes mit entsprechender Ausstrahlung einsetzen möchte, z. B. ein Eisenbahnfreund. Interessenten wenden sich bitte an: Flecken Bruchhausen-Vilsen, Hr. Schreiber, Tel.: 04252 / 391-408, andreas.schreiber@bruchhausen-vilsen.de.

Uwe Franz

Museumsbahn- u. Werkstatt-Telegramm

Auch das „verkehrsarme“ Erste Quartal war wieder voller Aktionen. Es begann mit der Ernennung unseres Vereinsgründers Harald Kindermann zum „verdienten Bürger“, die höchste Auszeichnung, die Bruchhausen-Vilsen für seinen unermüdlichen Einsatz für die Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen vergeben kann.

Hochsaison war's für die Messebetreuer: Wir waren u. a. auf der „Grünen Woche“ in Berlin und der ABF in Holzminden und haben auch in der näheren Umgebung zahlreiche Fahrplanprospekte verteilt.

Höhepunkt im 1. Quartal war das Frühjahrsmeeting vom 17. bis 25. 2. mit bis zu 25 Aktiven im Einsatz. Viel wurde an den Fahrzeugen gearbeitet, u. a. für die anstehenden TÜV-Untersuchungen der fälligen Dampfkessel und Druckbehälter. Darüber hinaus war in Heiligenberg Großes Aufräumen angesagt: Der für Gleisbaustoffe genutzte Fachwerk-schuppen im Bahnhof wurde tagelang aufgeräumt, vieles wurde aussortiert, in der neuen Fahrzeughalle wurden Schwerlastregale aufgestellt und mit vorhandenen Ersatzteilen gefüllt.

Eine ganz wichtige Arbeit in jedem Frühjahr ist der Vegetationsrückschnitt. Wieder einmal hat sich Gerd Schrammen als „Herr des Dschungels“ im Einschnitt verdient gemacht. Das Mähen der Böschungen und Gräben vergeben wir regelmäßig einem Lohnunternehmer mit Zweiradtraktor. Den Profildrehschnitt haben wir von einem aufgebockten Regelspurgüterwagen aus manuell vorgenommen.

Die Sauberkeit unserer betriebsfähigen Fahrzeuge ist uns sehr wichtig, und erstmals haben wir am 3. und 24. 3. ein neues Reinigungs-Event in Anlehnung an schon bestehende flat-rate-Erfahrungen ins Leben gerufen unter dem Motto: „All you can clean“. Jeder Teilnehmer durfte also unbegrenzt viele Waggons innen von den Spuren der Nikolausfahrten reinigen, wie er schaffte. Aber im Ernst, es war für Abwechslung gesorgt: Nachmittags gab's das Angebot, sich von einem Gästeführer die Sehenswürdigkeiten Bruchhausen-Vilsens zeigen zu lassen.

Am 31. 3. begann das Ostermeeting, doch dazu in der nächsten DME mehr. Abends berichtete uns die Tourismusmarketing-Fachfrau Renate Linkenbach über die Möglichkeiten, Bruchhausen-Vilsen und die Museums-Eisenbahn touristisch weiterzuentwickeln und für Besucher noch interessanter zu machen. Am Sonntag vermittelte Frau Linkenbach 13 Museums-EisenbahnerInnen aus dem Zugfahr-dienst und der Tourismuszentrale in einem Intensivkurs noch viele Informationen und Tips für den Umgang mit Fahrgästen und für mehr Sicherheit im Kundenkontakt. Auch wenn das „richtig Geld



v. l. n. r.: Brunhilde Brems, Jens Svensson, Marko Stöver, Harald Urber, Kirsten Wejfen, Miguel Iber, Petra Heindorf, Renate Linkenbach, Insa Drechsler-Konukiewitz, Regine Meier, Jörg Dieckhoff, Renate Jahnke, Andreas Schulz, 1. 4. 2007, Foto: Wolfram Bäumler

gekostet“ hat, erscheint es uns wichtig, die Qualität der restaurierten Fahrzeuge und Anlagen sowie des historischen Fahrbetriebes durch ein gutes Kommunikationsverhalten der Museums-Eisenbahner unseren Besuchern gegenüber so richtig zur Geltung zu bringen. Denn es heißt: „Für den Ersten Eindruck gibt es keine zweite Chance!“

Dampflok HOYA

Nachdem das Dampflokwerk Meiningen im November die erforderlichen Gewährleistungsarbeiten erbracht und die Lok die Nikolausfahrten erfolgreich bestanden hat, blieben nur wenige Nacharbeiten übrig, z. B. Überholung und konstruktive Verbesserung der Sandstreubedienenelemente, Innenanstrich des Sandstreubehälters (!) und ein paar Nacharbeiten an den Kreuzköpfen. Der Handbremshebel wurde erneuert und ein paar Wartungsarbeiten ausgeführt.

Dampflok PLETTENBERG

Das neue gußeiserne Dampfreglergehäuse wurde in eigener Werkstatt mechanisch bearbeitet und ist fertig. Der Dampfdomdeckel wurde ebenfalls in der Museumsbahnwerkstatt hergestellt und montiert. Ende Februar nahm der TÜV den mit neuen Siederöhren ausgebaute Lokkessel ab, und der Sachverständige zeigte sich von der ausgeführten Arbeitsqualität so begeistert, daß er Ralf Hormann und Florian Jülke dafür große Anerkennung aussprach. Natürlich nicht erneuert wurden die Treib- und Kuppelstangen (eine durch redaktionelle Verkürzung entstandene „Zeitungsente“ in DME 1/07, S. 42), sondern lediglich das Lagermetall in den Stangenlagern. Sie werden z. Z. mechanisch bear-

beitet. In Kürze wollen wir die Überhitzerelemente einbauen, dann kann es mit den Probefahrten losgehen.

Dampflok FRANZBURG

Der Lokkessel erhielt nach 3 Betriebsjahren eine Wasserdruckprobe und innere Besichtigung durch den TÜV-Sachverständigen zur erfolgreichen Verlängerung. Nächstes Jahr jedoch ist die Hauptuntersuchung fällig.

Dampflok HERMANN

Der Kessel wurde entrohrt und zur inneren Besichtigung vorbereitet. Der TÜV-Sachverständige stellte dann auch mehr „Problemzonen“ fest als zu befürchten war, mit einer Neuberohrung ist es nicht getan. Also wurde die Lok beim Frühjahrsmeeting zerlegt und der Kessel auf den Kesseltransportwagen gelagert. Zusammen mit dem TÜV konzipieren wir gerade das weitere Vorgehen.

Malletlok 7^s

Als nächstes steht das Vermessen der Lokrahmen an sowie die zu erwartenden Richtarbeiten, denn nur auf einem soliden Fundament kann ein gutes Werk entstehen. Wir würden den Auftrag gerne dem Dampflokwerk Meiningen erteilen und die Rahmen dorthin bringen, doch das Spendenaufkommen reicht dafür leider nicht aus. Deshalb die Bitte an Sie: Unterstützen Sie uns mit Ihrer Spende, jene ist steuerlich abzugsfähig (s. S. 3).

V 1, T 42, T 46, Wagen 9

weiter in Hauptuntersuchung

roland modellbahnstudio

GmbH & Co. KG

Gröppelinger Heerstraße 165

28237 Bremen

Tel.: (04 21) 61 30 78

Fax (04 21) 6 16 09 03



Das ideale Modellbahngeschäft mit der großen Auswahl. Kommen Sie bei uns vorbei oder bestellen Sie per Post. Ein Versand erfolgt gegen Nachnahme oder Vorauszahlung.

Gepäckwagen 53

Seit Ende Februar befindet sich dieser Wagen in der Werkstatt zur Fahrwerkuntersuchung. Radsätze und Tragfedern werden in Fachbetrieben, das Bremsgestänge in eigener Werkstatt aufgearbeitet.

Güterwagen 130

Das Frühjahrsmeeting hat erhebliche Fortschritte gebracht: Der Wagenboden ist neu verblettert, die Dachspiegel wurden aus Eiche fertiggestellt und eingebaut, das Dach verblettert und mit Rhepanol-Dachhaut schon abgedichtet. Gegenwärtig werden die Seiten- und Stirnwände verblettert.

Güterwagen 148

Das BeKA in Wilhelmshaven hat den Wagen weitgehend aufgearbeitet und beschäftigt sich nun mit der Zusatzausstattung: herausnehmbare Sitzbänke, klappbare Einstiegshilfen, steckbare Geländeraufsätze. Mit etwas Glück kann der Wagen noch in dieser Sommersaison zum Einsatz gelangen.

Schotterwagen 163

HU Ende März erfolgreich abgeschlossen.

Normalspurtriebwagen T 1

Während des Frühjahrsmeetings wurden der Triebwagen angehoben und die Motor-/Getriebeeinheit ausgebaut. Z. Z. wird der defekte Motor zur Schadensbeseitigung demontiert.

Drehscheibe

Nach langer Pause geht es wieder voran: Die Brücke wird entrostet und z. Z. gestrichen.

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