



## NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Uwe Franz

### Museumsb.- und Werkstatt-Telegramm

Zu Beginn eines ereignisreichen 3. Quartals stand am 3./4. 7. das „Historische Wochenende“ auf dem Programm. Parallel feierte das Forsthaus Heiligenberg das „Rosenfest“ und hatten die Kaufleute und Wirte am Sonnabend Abend zur „Langen Shoppingnacht“ in den Vilser Ortskern eingeladen. Zur Verbindung dessen wurde an beiden Tagen nach einem Sonderfahrplan gefahren. Doch vermutlich aufgrund der hohen Temperaturen erwies sich das als Schlag ins Wasser, denn anscheinend haben es sich die Leute lieber im Freibad oder in der eigenen Badewanne bequem gemacht, als sich in historische Kostüme zu zwängen, Rosen anzusehen oder bei schummeriger Beleuchtung einzukaufen. Vielleicht wird es im nächsten Jahr besser.

Als voller Erfolg erwies sich am 6. 7. der Zwischenstopp einer 450 km langen Ausfahrt von mehr als 30 historischen Autos. Es schauen bei uns zwar des öfteren Old- und Jungtimer vorbei, aber dieser Fahrzeugkorso des Automuseums Melle war etwas besonderes, weil dabei kein Auto nach 1918 gebaut sein durfte. Auf unserer Ladestraße waren Autos aus den Baujahren von 1895 bis 1908 aufgereiht, darunter das „älteste Auto der Welt“, ein Dampfwagen, und Raritäten längst vergessener Hersteller wie White, Brush oder Léon Bollée. Mit sagenhaften 22,5 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit waren sie alle auf eigenen Rädern angereist! Schade war nur, daß diese tollen Fahrzeuge nicht einige Tage früher zum „Historischen Wochenende“ gekommen waren und vielleicht mehr Besucher angezogen hätten.

### Termine 2010/11

- 27.11.–19. 12. Nikolausfahrten
- 19. – 26. 2. Frühjahrsmeeting
- 16. – 23. 4. Ostermeeting
- 17./17. 4. Putzwochenende

Jeweils am zweiten und am letzten Sonnabend im Monat um 8 Uhr trifft sich die Gleisbaurotte und sind Werkstatt-Neueinsteiger besonders willkommen.

Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 1. 10. 2010

Unter ärztlicher Aufsicht, mit Sanitätswagen und Rettungspersonal ausgestattet ging am 16. 7. ein RTL-Fernsehteam in einem Selbstversuch mit zehn Freiwilligen im Normalspurtriebwagen T 2 der Frage nach: „Was passiert nach mehreren Stunden im unklimateisierten Eisenbahnwagen mit dem Körper?“ Die Antwort war in diesem Sommer so aktuell wie nie. Obwohl es schon recht warm war, wurde das Abteil zusätzlich mit Heizgeräten erwärmt, um reale ICE-Bedingungen zu erhalten.

Bei merklich gesunkenen Außentemperaturen und etwas Regen machte am 26. 7. ein Team des Radiosenders „Hit-Radio Antenne Niedersachsen“ mit einem knallroten „Showtruck“ bei uns Zwischenstopp auf seiner Rundtour durch Niedersachsen und sendete über drei Stunden live vom Bahnhofsgebäude Bruchhausen-Vilsen. Mit Unterstützung der unter Dampf stehenden FRANZBURG, konnten wir uns gut Gehör verschaffen, so daß auch die Wortbeiträge einiger unserer DEV-Aktiven den richtigen Rahmen erhielten.

Unter dem Motto „Berlin macht Dampf“ kamen am 31. 7. die Dampfklopfreunde Berlin e. V. und der Traditionszug Berlin e. V. zusammen mit einem Sonderzug nach Bruchhausen-Vilsen, geführt von Diesellok 119 158-4 von Berlin-Schöneweide über Friedrichstraße, Zoo, Wannsee und Potsdam. Hier nutzten die zahlreichen Fahrgäste das Angebot unserer Museums-Eisenbahn oder besichtigten den Ortskern. In den frühen Abendstunden fuhr der Sonderzug wieder zurück mit hoffentlich zufriedenen Fahrgästen.

### 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 Werkstatbüro
- 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

Wie gewohnt beteiligte sich die Museums-Eisenbahn auch in diesem Jahr am 4. 8. mit einem Aktionstag an der „Ferienkiste“ Bruchhausen-Vilsen. bei der neben der obligatorischen Zugfahrt die Kinder bei verschiedene Einzelaktionen selbst ein wenig Hand anlegen konnten.

Einige Tage vor dem nächsten Großereignis am 7./8. 8. trafen in Bruchhausen-Vilsen, Hoya und Eystrup die ersten Fahrzeuge befreundeter Vereine und Bahngesellschaften ein. Anlaß war das 175-jährige Bahnjubiläum, das in Zusammenarbeit mit dem Museumsbahnen-Dachverband VDMT, den Delmenhorst Harpstedter Eisenbahnfreunden, der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg AVL, den Kleinbahnfreunden Leeste, DGEG und der MWB und VGH unter dem Motto „Privatbahnen in Norddeutschland“ bei uns gefeiert wurde. Mit regem Fahrbetrieb wurden die Schmalspurstrecke und die VGH-Strecken von Bruchhausen-Vilsen nach Syke und Hoya – Eystrup einbezogen. Wichtigster Betriebsbahnhof war Bruchhausen-Vilsen, wo es ständig Zugkreuzungen und -Neubildungen zu sehen gab. Zeit für die Aufstellung bestimmter Fahrzeuge zum Fototermin war auch vorhanden, u. a. auch für einen Vergleich von zwei unterschiedlichen Wismarer-Schienebussen.

Den Bogen der Fahrzeugschau in Eystrup spannten Triebwagen aus den 1930er Jahren über den LBE-Doppelstockwagen, MaK-Stangenloks aus den 50er Jahren, moderne Privatbahntriebwagen und Loks bis zu den neuesten Voith-Baureihen GRAVITA und MAXIMA. In einem Schiebewandwagen gab es Bilder einer Asendorfer Künstlerin zum Thema Eisenbahn und Fotos zur Eisenbahn zu sehen. Souvenir- und Verpflegungsstände waren ebenso zu finden wie Stände für die Unterhaltung der jüngeren Generation. Fahrten mit dem historischen Büssing-Bus der VHH-Hamburg nach Hoya und Asendorf ermöglichten Rundfahrten. Die Veranstaltung hat das Thema wohl gut dargestellt und das Andenken an die vielen ehemaligen norddeutschen Kleinbahnen, die es mal gegeben hat, lebendig gehalten. Hier sei nochmals allen Mitwirkenden und Organisatoren ein großes Lob und ein herzliches Dankeschön für die tolle Zusammenarbeit ausgesprochen! Vielleicht gibt es ja bald wieder einen denkwürdigen Anlaß für eine ähnliche gemeinsame Veranstaltung.

Am Abend des 14. 8. ging der diesjährige „Kartoffel-Express“ mit dem obligatorischen Halt in Heiligenberg für das Kartoffel-Buffer auf die Reise.

Auch in diesem Jahr waren die DEV-Aktiven für den Brokser Heiratsmarkt (27. – 31. 8.) im besonderen Maße gefordert. Neben den Dampfügen auf der Schmalspurstrecke war an den fünf Markttagen der normalspurige Fahrzeugpark auf der dann in zwei Streckenabschnitte aufgeteilten VGH-Strecke im Einsatz. Dabei sind die DEV-Aktiven teilweise sogar im Schichtbetrieb im Dienst. Weil wir mit

*Oben: Die Hitzwelle des Sommers sorgte auch für Gleisverwerfungen, die kurzfristig zu beseitigen waren, 1. 7. 2010, Fotos: Regine Meier*

*Mitte: Für das Historische Wochenende waren Fahrgäste und Ladungen angepaßt, 3./4. 7. 2010, Fotos: Regine Meier*

*Unten: Die Eheleute Hofmann (links, ganz links) und Grooten fuhren mit dem Wismarer Schienenbus bzw. mit dem FRANZBURG-Zug zur standesamtlichen Trauung, Fotos: Nadine Seebold, 22. 7. 2010, Hannah Maria Gerlach, 23. 7. 2010*

diesem intensiven Personaleinsatz schon länger an unsere Kapazitätsgrenzen gestoßen sind, erhalten wir dankenswerterweise personelle Unterstützung von den benachbarten Museumsbahnvereinen DHEF und Kleinbahnfreunden Leeste. Auch für diese Unterstützung sei nochmals ein herzliches Dankeschön an die „Marktverkehrshelfer“ gerichtet! Ohne Euch geht es nicht! Hoffentlich seit Ihr auch im nächsten Jahr wieder dabei, wenn in Bruchhausen-Vilsen die „5. Jahreszeit“ ausgerufen wird! Die Fahrten zum Brokser-Heiratsmarkt sind immer etwas besonderes, das weiß jeder, der schon mal dabei war. So war es auch in diesem Jahr, als aus einer gewissen Fahrzeugknappheit heraus improvisiert werden mußte. Als besonderes Schmankerl wurde ein „GDT-Doppelpack“ aus den MaK-Großraumtriebwagen DEV-T 3 und dem AVL-Schwesterfahrzeug eingesetzt. Diese Fahrzeug-

komposition im Einsatz zu erleben, war ein besonderes Erlebnis. Ganz besonders die Geräuschkulisse, die die vier luftgekühlten Deutz-12-Zylinder-Motoren beim Anfahren entfesselten. Nicht vergessen werden sollen Heidi Dräger und Hans-Jürgen Wöll, die an allen fünf Markttagen unermüdlich den DEV-Infostand im Gewerbebezelt betreut haben! Auch dafür ein herzliches Dankeschön!

Für Entspannung blieb keine Zeit, denn bereits am folgenden Wochenende, dem 4./5. 9. war eine Abordnung unter der Leitung von Hans-Joachim Bull mit einem Ausstellungsstand bei den XVI. Dampfloktagen im Werk Meiningen im Einsatz. Auch dieser aufwendige Einsatz hat sich gelohnt, denn es gelang wieder, umfangreiches Infomaterial über unsere Eisenbahn und Bruchhausen-Vilsen an die zahlreichen Besucher zu verteilen. Ein ganz beson-

derer Dank geht an Hans-Joachim Bull, der aus gesundheitlichen Gründen im letzten Jahr nicht nach Meiningen fahren konnte, aber in diesem Jahr wieder auf dem Posten stand, als wäre nichts gewesen. Hochachtung für diese Einsatzbereitschaft!

Am Wochenende 11./ 12. 9. war in Bruchhausen-Vilsen das „Kleinbahnwochenende“, „Kindertag“ und am Sonntag auch „Tag des offenen Denkmals“. Neben Zügen nach Sonderfahrplan und Führungen durch unsere Fahrzeughalle fanden Diesellok- und Dampflokerklärungen für Kinder viel Anklang, die von Insa Drechsler-Konukiewitz mehrmals wiederholt wurden. Sehr positiv wurde von unseren kleinen Besuchern aufgenommen, daß sie nicht nur zum Zuhören verdammt, sondern auch aktiv in die Erläuterungen von Insa zur Funktion einer Lokomotive eingebunden waren.



Anlässlich eines „Tages der offenen Tür“, im Kinderhospiz Löwenherz pendelte am 18. 9. unser T 1 auf der VGH-Strecke im Halbstundentakt ab 10.30 Uhr zwischen den Haltepunkten Syke-Hansahaas und Steimke-Burdorf für die Besucher.

Zum Ende der Sommerfahrtsaison gab es am Abend des 2. 10. in der Werkstatthalle eine kleine Abschlussveranstaltung für die DEV-Aktiven. Am 3. 10. hielt die IG-Asendorf unmittelbar am Bahnhof Asendorf den „Kartoffelmarkt“ ab. Dieses Jahr hatten die Asendorfer mehr Glück mit dem Wetter, so daß zahlreiche Besucher auf dem Markt und in unseren Zügen zu verzeichnen waren.

Das Asendorfer Automuseum unter Leitung von Joachim Pett hat nach 30 Jahren, am 3. 10. mit einem kleinen Oldtimertreffen seine Pforten geschlossen. Wir hoffen, daß sich ein neuer Betreiber für diese Asendorfer Institution findet, das bisher unser Goliath-Dreirad („Moppel“) beheimatet.

#### Dampflokomotive HOYA

befindet sich weiterhin in Hauptuntersuchung. Der neue Rohrsatz ist beschafft, nun müssen die Rohrenden aufgeweitet bzw. eingezogen werden, um sie in den Kessel einzuziehen zu können. Um das mit hydraulischer Unterstützung zu erleichtern, konstruieren und bauen wir z. Z. eine Vorrichtung. Nachdem vor einiger Zeit das komplette Triebwerk und die Steuerungselemente sowie das Bremsgestänge der Lok demontiert wurden, konnten wir nun die Lok mit unserer Windenbockanlage anheben und die Radsätze ausbauen. Die Achslager wurden demontiert, gereinigt und befinden sich in der Nachbearbeitung durch unsere Werkstattmitarbeiter.

#### Dampflokomotive HERMANN

Die Instandsetzungs-Schweißarbeiten an der Kupferfeuerkiste zeigten beim Röntgen der Nähte Fehler, die ein weiterer Fachbetrieb nachbearbeiten muß. Für den Nachbau eines neuen Langkessels werden die ersten Entwurfszeichnungen gefertigt. Damit das Projekt „Langkessel“ möglichst zeitnah in die Realität umgesetzt werden kann, sind wir weiter auf Spenden angewiesen. Für die eingegangenen Spenden möchten wir ganz herzlich danken und um weitere Spenden bitten.

#### Malletlok 7s

befindet sich weiter in Aufarbeitung. In den vergangenen Wochen wurden zahlreiche Kleinarbeiten an den verschiedenen Lokbauteilen ausgeführt, u. a. wurde einer der Hochdruckzylinder durch einen Fachbetrieb in unserer Region ausgespindelt und an den Dicht- und Gleitflächen bearbeitet.

#### Diesellokomotive V 2

Die Restaurierungswerkstatt des BeKA e. V. arbeitet weiter an der Verrohrung und Verkabelung.

#### Diesellokomotive V 29

Das Ende der Hauptuntersuchung ist in Sicht, so daß die Lok Nikolauszüge wohl fahren wird.

#### Triebwagen T 42

personelle Engpässe und technische Probleme im Antriebsstrang verzögern die Wiederinbetriebnahme nach der Hauptuntersuchung.

#### Triebwagen T 46

weiter in Hauptuntersuchung

#### Personenwagen 9

Nach der Hauptuntersuchung wird der Wagen bei den Nikolausfahrten wieder eingesetzt. Der Wagen präsentiert sich heute äußerlich weitgehend in dem Aussehen, mit dem er 1893 die Werkhallen von van der Zypen & Chalier verlassen hat.

#### Personenwagen 16

befindet sich seit Anfang Oktober nach dreijähriger Abstellzeit in Hauptuntersuchung. Restaurierungsziel ist der Ablieferungszustand von 1909 von der Düsseldorfer Waggonfabrik vorm. Carl Weyer. Das Ziel wird nicht leicht zu erreichen sein, denn der vormalige Wagen 5 der Inselbahn Langeoog hat in den 1950er Jahren sein Laternendach und die Abteiltrennwände eingebüßt. Diese Modernisierungen und einige Korrosionsschäden müssen nun korrigiert werden. Da wir die oben genannten Baugruppen bereits vor Jahren vom Verein Brücke e. V., Blankenburg, auf Vorrat haben nachbauen lassen, stehen sie uns heute einigermaßen einbaufertig zur Verfügung. Ein Glück, denn heute könnten wir so einen Auftrag nicht mehr finanzieren! Unter den drei in Bruchhausen-Vilsen später eingesetzten Weyer-Personenwagen, die ohnehin alle verschieden sind, wird der Wagen 16 später bestimmt eine Sonderstellung einnehmen.

#### Personenwagen 27

Der Weyer-Personenwagen befindet sich weiterhin in Hauptuntersuchung. An den stark durch Verschleiß und Korrosionsschäden gezeichneten Drehgestellen wird z. Z. intensiv gearbeitet, auch die Bremse in dem einen der beiden Drehgestelle hat Fortschritte gemacht. Gegenwärtig wird die Dampfheizungsanlage eingebaut.

#### Gepäck-/Personenwagen 30

wird in der Restaurierungswerkstatt Wilhelmshaven weiterhin bearbeitet.

#### Güterwagen 123

Die Hauptuntersuchung, des von der Inselbahn Langeoog übernommenen Flachwagens 12 konnte zwischenzeitlich abgeschlossen werden. Seinen ersten größeren Einsatz hatte der Wagen bei den „Tagen des Eisenbahnfreundes“, an denen er natürlich mit typischem „Inselbahn-Ladegut“ im „Inselbahnzug“ mit lief.

#### Güterwagen 140

befindet sich weiterhin in Hauptuntersuchung. Dabei hat er eine vollständig neue Verbretterung der Bordwände und Türen erhalten. Sämtliche Stahlprofile des Wagenkastens wurden zuvor entrostet und mit Rostschutzfarbe vorgestrichen. Gegenwärtig erhält der Wagen seinen neuen Endanstrich.

#### Güterwagen 148

ist weiterhin in Hauptuntersuchung. Ende September haben wir endlich den lange ersehnten vierten Radsatz von der beauftragten Fachfirma zurückerhalten und können die Gleitlager anpassen und montieren. Die nächsten Arbeitsschritte werden der Einbau der Radsätze in das Drehgestell und das Montieren des Drehgestells unter dem Wagen sein.

#### Triebwagen T 2 und Steuerwagen TA 4

Rechtzeitig zum „Brokser Heiratsmarkt“ konnte die Hauptuntersuchung an der Esslinger-Triebwagengarnitur erfolgreich abgeschlossen werden. Abgesehen von ein paar „Kinderkrankheiten“, die bei einer so langdauernden Hauptuntersuchung nichts Ungewöhnliches sind, standen beide Fahrzeuge an allen fünf Markttagen im Einsatz.

#### Normalspurtriebwagen T 3

Sie haben richtig gelesen: Am 1. 8. 2010 schenkte die Mittelweserbahn GmbH ihren Triebwagen T 3 (MaK 1959, ursprünglich OHE GDT 0520) dem DEV. Nach der HU im Winterhalbjahr 10/11 soll der nunmehrige DEV-T 3 auch weiterhin unter der Regie der VGH auf deren Stammstrecke als KAFFKIEKER zum Einsatz kommen.

#### Drehscheibe, Außenanlagen und Gebäude

In den zurückliegenden Monaten wurde beharrlich und mit einer kleinen aber motivierten Truppe an den Außenanlagen im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen gearbeitet. Sichtbares Ergebnis sind das fertig montierte Gleis neben dem ehemaligen Raiffeisen-schuppen und das Freiladegleis für die Ladestraße im Bf. Bruchhausen-Vilsen. Lediglich die beiden Stellenrichtungen für die bereits liegenden Weichen müssen noch montiert werden, bevor das Gleis in Betrieb gehen kann.

Die Arbeiten an den Lokbehandlungsanlagen (Kohlenbühne, Wasserkran usw.) sind ebenfalls weitgehend fertiggestellt. Nur die Drehscheibe befindet sich noch nicht im angestrebten Zustand. Das selbst gesteckte Ziel, die Drehscheibe spätestens zu den diesjährigen Nikolausfahrten in Betrieb zu nehmen, wird sich kaum erreichen lassen.

Im September wurde mit der Montage einer Photovoltaik-Anlage auf dem hinteren Teil der Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen begonnen. Diese Anlage wird erstellt und später betrieben von der ortsansässigen Firma „Windpark Barbusch Betriebsgesellschaft mbH & Co. KG“. Aus der Nutzung unserer Dachflächen für eine derart umweltfreundliche Form der Energiegewinnung wird auch ein kleiner Beitrag für die gebeutelte DEV-Ver-einskasse zu erwarten sein.

*Oben: Die Esslinger Garnitur (T 2 + TA 4) sind nach der Hauptuntersuchung aus Blankenburg in Bruchhausen-Vilsen eingetroffen, und T 44 steht vor der Depothalle. 25. 7. 2010, Fotos: André Fischer*

*2. Reihe links: Das neue, genagelte „Raiffeisen-Anschlußgleis“ in Bruchhausen-Vilsen*

*2. Reihe rechts: Wagen 123 wird von Andreas Schad mit inselbahntypischem Ladegut beladen*

*3. Reihe: Der Dampfzug der DHEF mußte etwas neuzeitlich beladen werden und beeindruckte die Fahrgäste und Fotografen mit seinem guten Zustand,*

*Unten: Mit einer Fotoausstellung sowie lebendigen Erläuterungen der Dampftechnik gab es Informationen außerhalb der Zugfahrten*

*6 Fotos vom Jubiläumswochenende 7./8. 8. 2010, Fotos: Regine Meier, Uwe Franz*



## Otto Happel ist tot!

Am 13. 10. 2010 starb unser Mitglied Dr. Otto P. Happel im Alter von 72 Jahren. Der DEV verliert mit ihm einen Mann der ersten Stunde und langjährigen Mitmacher. Der am 12. 4. 1938 zur Welt gekommene Otto trat dem Verein am 16. 6. 1965 als 27-jähriger Medizin-Student bei und erhielt die Mitgliedsnummer 8. Nach Eröffnung der Museums-Eisenbahn gehörte er auch zu den ersten Aktiven und machte sich im Gleisbau und bei Arbeiten an den Fahrzeugen nützlich. Schwerpunkt seiner Arbeit war allerdings die Fahrzeugsammlung. Er hatte eine Hand dafür, Fahrzeuge für den DEV zu sichern, und der Wert der heutigen Sammlung wäre ohne sein Wirken überhaupt nicht denkbar. Am 2. 5. 1987 wählte ihn die DEV-Mitgliederversammlung zum Vereinsvorsitzenden, und Otto füllte das Amt 14 Jahre voll aus, bis seine Gesundheit es erzwang, am 12. 5. 2001 nicht mehr zu kandidieren. Auch danach kam er trotz gesundheitlicher Probleme oft nach Bruchhausen-Vilsen und blieb bis zuletzt ein gern gesehener Berater.

Die Liebe zur Kleinbahn war seine Motivation und setzte ihm die Ziele für sein Engagement bei der Museums-Eisenbahn. Selbstbestätigung oder Anerkennung konnte er aus seiner erfolgreichen Berufstätigkeit als Frauenarzt mit Spezialisierung auf Reproduktionsmedizin schöpfen. Als Vater von sieben Kindern konnte er auch manch einem Museumsbahn-Aktiven Nestwärme bieten. Zahlreiche Fahrzeuge hat Otto „vor“-finanziert, dann aber weder auf die Erstattung seiner Auslagen bestanden noch auf besondere Anerkennung dessen. Viele DEV-Mitglieder werden diese finanzielle Unterstützung nicht einmal wissen können.

Als stattlicher Mann konnte Otto kräftig selbst anpacken. Und wenn das nicht reichte, brachte er einfach das THW samt Kränen und Straßenfahrzeugen mit, denn auch dort war er sehr aktiv. Die von ihm beschafften Fahrzeuge stellte er also auch gleich selbst in Bruchhausen-Vilsen aufs Gleis, ohne daß der DEV Geld oder Arbeit damit gehabt hätte. Dadurch war es manchmal etwas

viel, was da auf die noch junge Museums-Eisenbahn einstürzte. Kein Wunder also, daß sich die damaligen DEV-Vorsitzenden nicht selten von Otto unter Druck gesetzt fühlen mußten.

Otto war ein kreativer Kopf und hat die Museums-Eisenbahn gerade in der Frühphase entscheidend vorangebracht. Dabei war er sich für keine unkonventionelle Idee zu schade, um seine Ziele zu erreichen. Als er z. B. bei einem Besuch in Wunstorf die zwei Draisinen der StMB einsam abgestellt an einem zuwachsenden Gleisende entdeckte, wuchtete er sie vollends ins Gebüsch. Die mittlerweile ganz auf das Regelspur- und Busgeschäft ausgerichtete StMB vermißte ihre beiden Meterspur-Draisinen auch nicht. Nachdem genügend „Gras drüber gewachsen“ war, holte Otto die Draisinen ab und brachte sie nach BruVi. Oder als der DEV noch glaubte, den Museumsbesuchern keine Getränke anbieten zu sollen, gründeten Otto, Anna Brünjes und Hans-Joachim Block eine eigene „Speisewagengesellschaft“, legten das Geld für den Kauf und Herrichtung des Buffet-Wagens DEV 7 zusammen und ließen den Wagen von der Museums-Eisenbahn gegen Geld befördern. Nachdem der DEV die Sinnhaftigkeit eines Buffetwagens im Zug akzeptiert hatte, überließen Otto und die beiden anderen den Wagen dem DEV – kostenlos natürlich. Auch als Karl Hunold nicht so recht an den Erfolg des von Otto von Druckluft- auf Saugluftbremse umgebauten Wagens Pw 53 glaubte und eine Erprobung immer wieder verschob (keine Zeit), beeindruckte Otto mit einer Alternative, bei der er die Saugluftbremse ohne Karls Hilfe testen konnte: Mit seinem Staubsauger.

Otto dachte und argumentierte sachlich, besonnen, ausgleichend und kompromißbereit. Mit diesen Eigenschaften füllte er das Amt des Vereinsvorsitzenden aus. Otto betonte immer, „primus inter pares“ zu sein, weil seine Führungsautorität auch so erkennbar war. In der Vorstandsarbeit war ihm Teambildung ein Anliegen, und er hat regelmäßig zu solchen Aktivitäten ermutigt und diese mit viel Kompetenz gefördert. Er hatte

Freude an historischen und technischen Zusammenhängen, und seine plastische Art, Probleme zu erklären, war sprichwörtlich. Mit konstruktiven Vorschlägen und kreativen Ideen hat Otto viele Projekte vorangebracht, z. B. den seinerzeit festgefahrene Kauf einer Malletlok von der DB.

Stets zeigte Otto Langmut und Souveränität. Als er sich z. B. nach seiner Wahl zum Vorstandsvorsitzenden einen Namensstempel mit dem Amt zugelegt hatte, soll ihn Anne Brünjes gefragt haben: „Otto, hast Du das nötig?“ Das hatte er nicht, und so kennt man im DEV die Geschichte nur als Erzählung, den Stempel hat Otto nie eingesetzt. Gerne übernahm Otto auch die selbstironische Rolle bei den „Historischen Tagen“, wenn er als Landarzt mit Melone und zeitgenössischem Arztköffchen im Zug fuhr.

Otto war mit Titeln, Orden und Ehrenzeichen großzügig, und setzte das auch bei anderen voraus. Deshalb brachte er hin und wieder die Namen, Parteizugehörigkeiten und Gebietskörperschaften von Bürgermeistern und Landräten durcheinander. Da mußte manch einer auch mal kräftig schlucken, aber wirklich übelnehmen konnte ihm das bei seiner sachlich ausgerichteten Art auch wieder niemand.

Für die Sache stellte Otto alles Persönliche zurück. So half er z. B. Harald Kindermann dabei, sich an der Strecke sein Traumhaus zu verwirklichen. Passend zum Bahnhofsgelände Vilsen Ort finanzierte Otto den Güterschuppen samt Grundstück. Baurechtlich ein Reihenhaus, tatsächlich konnte so ein passender Bahnhof als weitere Ausstellungseinheit der Museums-Eisenbahn entstehen. Und dabei waren sich die beiden Museumsbahn-Urgesteine noch immer per „Sie“.

Der DEV hat mit Dr. Otto Happel eine bedeutende Persönlichkeit verloren, dem die Museums-Eisenbahn viel zu verdanken hat. Wir trauern um ihn.

Vorstand und Aktive  
des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V.

## Rudolf Hase ist tot!

Am 29. 8. 2010 verstarb unser Mitglied Rudolf Hase im Alter von 87 Jahren. Rudolf kam am 5. 1. 1924 zur Welt und trat am 1. 8. 1966 dem Verein bei – Mitglieds-Nummer 76. Als Geschäftsmann, er leitete mit einem Partner eine Firma für hochwertigen Laborbedarf in Hannover, war er von 1969 bis 1977 als Schatzmeister Mitglied des Vorstandes. Rudolf Hase war der Vater einer geregelten Buchführung des DEV, er hat sich besonders um die Anerkennung der Förderungswürdigkeit mit Erfolg bemüht. Bei der Fahrzeugbeschaffung half er oft mit eigenem Geld aus. Auch an Finanzierung und Bau der ersten Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen war Rudolf Hase beteiligt.

Vorstandssitzungen fanden in seinem Hause und in seinem Garten in Heebel, heute ein Teil von Burgdorf, statt. Damals war man noch nicht sehr förmlich, und jeder, der im Verein Aufgaben übernommen hatte, war gern gesehener Gast.

Auf diese Weise hatten alle den gleichen Wissensstand. Seine 1972 dem DEV beigetretene Ehefrau, liebevoll „Häsin“ genannt, kümmerte sich um das leibliche Wohl der Versammlung, und wurde es sehr spät, konnte man auch im Hause Hase übernachten. Bei Hases kam immer eine familiäre Stimmung auf, und es wurde auch über Kinder, deren Studienfortschritte und andere persönliche Dinge gesprochen. Auf Grund seiner Lebenserfahrung hatte Rudolf für jeden einen persönlichen Tip und zeigte sich auch als liebevoller Vater seiner beiden Töchter. Es war immer mehr ein Familientreffen als eine offizielle Vorstandssitzung. Vor zwei Jahren überließ Rudolf Hase uns seine Exemplare des DEV-Kuriers, so daß wir seither einen vollständigen Satz unserer Museumspublikation im Original besitzen. Wir werden Rudolf Hase in ehrendem Gedenken halten. Unser Mitgefühl gilt seiner Ehefrau Elvira und seinen Töchtern.

Vorstand und Aktive  
des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V.

*Oben links: Der Sonderzug aus Berlin verdeutlicht in Bruchhausen-Vilsen den Größenunterschied der Regelspur- zu den Meterspurfahrzeugen, 31. 7. 2010, Foto: Uwe Franz*

*Oben rechts: „Inselbahn“-Zug nach Asendorf am Jubiläumswochenende, 7./8. 8. 2010, Foto: Regine Meier*

*2. Reihe links: Fahrzeugparade in Eystrup, 7. 8. 2010, Foto: Wulf Pompetzki*

*2. Reihe rechts: Durch den Niveaunterschied der Gleise in der Umladehalle fällt die größere Höhe des Regelspurtriebwegens DGEG BThE T 2 zum DEV T 41 leider nicht mehr auf, 7. 8. 2010, Foto: Regine Meier*

*3. Reihe links: Übergangreisende fanden Bus- und Bahnanschluß, AVL-GDT und VHH-Bus (beide in passender Lackierung) in Eystrup, 7. 8. 2010, Foto: Regine Meier*

*3. Reihe rechts: Lok FRANZBURG mit (nahezu) stilreinem FKB-Zug, 7. 8. 2010, Foto: Markus Janke*

*Unten links: Triebwagen HEG T 1 wurde zu einer Zeit gebaut, als Lackierungen nach Herstellern bei Pkw üblich waren. Die Gothaer Waggonfabrik lieferte Mitte der 1930er Jahre Triebwagen in blau/beige aus, was der DEV mit T 1 dokumentiert, 7./8. 8. 2010, Foto: Regine Meier*

*Unten rechts: Herbststimmung bei der Fahrt mit T 44 am Sonnabend, 2. 10. 2010, Foto: Regine Meier*

