



Aleena-Kristin Kruhl
Wolf-Jobst Siedler

VORSTANDS-TELEGRAMM

für DME 3/2019

1) Organisation



Der neue DEV-Pressesprecher Martin Thies

1.1) Pressearbeit

Der DEV-Vorstand freut sich, Herrn Martin Thies ab dem 1. August begrüßen zu dürfen. Er wird einen Teil der Pressearbeit übernehmen. Martin Thies ist seit 1981 freiberuflicher Redakteur (Texte und Fotos) und hat regelmäßige Veröffentlichungen in der Wochenzeitung „Das BLV“ Bremen-Nord zu allen Themen, die in einer Lokalredaktion anfallen. Ebenso berichtet er auch über den ÖPNV, Einführung des S-Bahnverkehrs sowie einzelne Beiträge über Museumsbahnen im Bremer Umland.

1.2) Informationstechnologie - IT

Wie jedes andere mittelständische Unternehmen kommt auch der Betrieb der Museums-Eisenbahn nicht mehr ohne eine signifikante Informationstechnologie aus. Hier wurde in der Vergangenheit viel Aufbauarbeit durch engagierte Aktive mit vielen Hardware-Spenden und günstigen Gelegenheitskäufen geleistet. Leider führte dies dazu, dass das entstandene Netzwerk immer leistungsfähiger, aber eben auch immer komplexer wurde. Dadurch wird Betrieb und Wartung immer aufwändiger, zumal Schadsoftware auch nicht vor gemeinnützigen Organisationen haltmacht und somit regelmäßig „digital nach dem Rechten“ gesehen werden muss. Dies überfordert auf Dauer die Möglichkeiten des aktuellen IT-Teams.

Zukünftig soll und muss daher das gewachsene System durch eine einfachere Struktur unter Verwendung aktueller Technologien und Konzepte (z.B. Virtualisierung) ersetzt werden. Leider wird dies voraussichtlich einiges an neuer Hardware erfordern. Unterstützung für Anschaffung und Konfiguration wäre herzlich willkommen.

2) Projekte und Marketing

2.1) Zertifizierung KinderFerienLand Niedersachsen

In Zusammenarbeit mit dem TourismusService wurde die Zertifizierung für das Programm „KinderFerienLand Niedersachsen“ angestoßen. Dies ist ein Informationsprogramm des Landes Niedersachsen über besonders familiengerechte Ausflugsziele. Die Zertifizierung ermöglicht uns den Zugang zu speziellen Informationskanälen (z.B. Internet-Portal). Außerdem ermöglicht der Zertifizierungsprozess den Blick auf unsere Angebote und Verbesserungsmöglichkeiten aus der Perspektive von externen Fachleuten für Familientourismus. Wir erhoffen uns davon eine bessere Wahrnehmung als Ausflugsziel für Familien, wenn wir zum Ausdruck bringen, dass Familien und insbesondere Kinder bei uns nicht nur geduldet, sondern ausdrücklich willkommen sind.

2.2) Café-Wagen

Wir haben bereits über den Verkauf des ehemaligen Buffetwagens 15 berichtet. Ein wohlmeinender Sammler hatte uns mit einem so vorteilhaften Kaufangebot unterstützt, dass die Restaurierung des

wertvollen niedersächsischen Kleinbahnwagens 7 (ehemals Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund/Kreisbahn Aurich) ganz wesentlich vorangebracht werden kann. Für die Zwischenzeit konnte nun eine Ersatzlösung in Betrieb genommen werden. Sie besteht aus einem Minibar-ähnlichen Vorratswagen für Getränke und Snacks. Diese DEV-Minibar wird über den Rollstuhl-Hublift in den Wagen 17 gehoben und für die Fahrt darin stationiert. Fahrgäste dieses Wagens werden am Platz bedient, eine Getränkemitnahme in andere Wagen ist selbstverständlich auch möglich. Für die Hinweise auf das gastronomische Angebot haben wir uns am Speise-Wagen der Rügenischen Kleinbahnen aus den 1920er Jahren orientiert und den Wagen mit zwei Fensterschildern und einem Zuglaufschild als „Café-Wagen“ kenntlich gemacht.



Die DEV-Minibar im Kleinbahnwagen 17

Die Minibar kann sehr gut von einer Person betreut werden. Es wird nach kontaktfreudigen Menschen gesucht, die auf den Planzügen mitwirken möchten, die Minibar im Café-Wagen (Wagen 17) zu betreiben. Interessenten melden sich bitte bei Gunther Meckmann: Gunther.Meckmann@museumseisenbahn.de

2.3) Archiv/Bibliothek

Das hier tätige Team hat sich stabilisiert und arbeitet den mittlerweile riesigen Arbeitsvorrat langsam, aber kontinuierlich ab. Es ist erfreulich, dass mittlerweile nicht mehr nur vor Ort katalogisiert wird, sondern schon erste Archivalien in digitalisierter Form online studiert werden können. Außerdem erfreulich ist die Akzeptanz der vom DEV eingerichteten Katalog-Software – hier laufen gerade die Vorbereitungen an für die Integration der Sammlungen weiterer Eisenbahnvereine.

2.4) Freiwilliges Soziales Jahr in der Denkmalpflege

Für junge Menschen, die nach dem Schulabschluss eine Berufstätigkeit (Ausbildung oder Studium) im sozialen Bereich erwägen, wurde die Institution des „Freiwilligen Sozialen Jahrs“ geschaffen. Dabei arbeiten die Teilnehmer mit Fachkräften zusammen und gewinnen so einen vertieften Einblick in das gewählte Tätigkeitsfeld. Es ist somit ein Bildungs- und Orientierungsjahr und kann für be-

stimmte Ausbildungen als Vorpraktikum anerkannt werden. Mittlerweile kann das Freiwillige Soziale Jahr unter der Schirmherrschaft der Deutschen Stiftung Denkmalschutz auch in der Denkmalpflege geleistet werden. Da die Museums-Eisenbahn ein Denkmal darstellt und in unserer Werkstatt ein enormes Wissen über historische Arbeitstechniken vorhanden ist, haben wir versucht, in diesem Programm Plätze für Jugendliche anbieten zu dürfen. Leider gestaltet sich die Kontaktaufnahme zur Deutschen Stiftung Denkmalschutz sehr schwierig und wir haben über mehrere Monate hinweg auf unsere Kontaktversuche noch keine Antwort erhalten.

2.5) Gleisbau/Rotte

Nach vielen erfreulichen Neuigkeiten gibt es hier leider schlechte Nachrichten. Mehrere Gleisabschnitte sind nach einigen Jahrzehnten so stark verbraucht, dass die Instandsetzung einerseits einem Neubau gleichkommt, aber andererseits bis zum Beginn der Fahrseason 2020 geschafft sein muss. Es handelt sich um einen Abschnitt bei Arbste und zwei Abschnitte bei Asendorf (insgesamt 800 Meter Gleislänge!). Gelingt uns das nicht, müssen wir damit rechnen, dass die Museumszüge nur noch auf einem verkürzten Laufweg verkehren können.

Die gute Nachricht ist, dass die Baustellen durch Fördermittel unterstützt werden. Doch wo Licht ist, ist auch Schatten – denn die Förderbedingungen erfordern, dass alle Maßnahmen bis zum kommenden Saisonanfang abgeschlossen sein müssen. Ausserdem liegen zeitlich mittendrin auch noch die Nikolaus-Fahrten, deren Ausfall wir unseren treuen großen und kleinen Besuchern nicht zumuten möchten.

Während der Existenz der Museums-Eisenbahn musste noch nie eine derart große Gleislänge zwischen zwei Fahrseasonen gebaut werden. Es werden viele helfende Hände gebraucht, aber natürlich sind auch Spenden willkommen, um bei Engpässen Unterstützung durch Fachfirmen einkaufen zu können (z.B. für einen eventuellen Endspurt vor der Saisonöffnung). Bitte helfen Sie mit, den Rekord zu realisieren! Jeder Arbeitstag und jede Hand zählt!

Die Bautermine werden auf unserer Webseite, über Facebook und in der DME so früh wie möglich bekannt gemacht.

3) Fahrbetrieb / Veranstaltungen

3.1) Jahresprogramm 2020

Besondere Veranstaltungen erhöhen die Attraktivität und Bekanntheit der Museums-Eisenbahn. Aber sie erfordern Planung und Koordination der Mitwirkenden. Daher braucht es Freiwillige, die sich dazu bereit erklären, eventuell auch im Team, eine Veranstaltung im kommenden Jahr zu organisieren. Wer gerne eine Veranstaltung organisieren möchte oder weitere Ideen inkl. Organisation hat, meldet sich bitte unter: Vorstand@museumseisenbahn.de

<u>Veranstaltung</u>	<u>Organisator</u>
Osterfahrten (Triebwagen)	vergeben
Saisonöffnung	
„Mensch gegen Maschine“	vergeben
Hermann-Tag	vergeben
Teddybären-Tag	vergeben
Pfingsten	
Kleinbahnerdiplom	
Diesel- / Inselbahnwochenende	vergeben
Fotosafari / Tage des Eisenbahnfreundes	
Frauen und Technik	
Tag für neue Schulkinder / Einschulung	vergeben
Historisches Wochenende	
Maustag	
Laternenfahrt	
Kartoffelmarkt Asendorf	
Nikolausfahrten	
Sammlungsführungen	vergeben
Kleinbahnvorträge	vergeben

Der Abdruck des Protokolls der Jahreshauptversammlung vom 27. April 2019 erfolgt in DME 4/19.

Der Vorstand im Juli 2019

Die Museums-Eisenbahn erhalten

Der DEV sucht:

Archivare

Sie fühlen sich nicht sicher in Bezug auf schwere handwerkliche Arbeiten? Unterstützen Sie unsere Archivgruppe bei der Katalogisierung unserer Schriftgutsammlung und Öffnung unserer Bibliothek. Viele interessante und seltene Materialien können dabei entdeckt werden! Die Tätigkeit ist für jeden gut geeignet (auch für jung gebliebene Pensionäre), da sie leicht an Wochentagen und/oder zu Hause ausgeübt werden kann.

Handwerker

Sie sind im Metall-, Holz- oder Farbhandel tätig? Helfen Sie uns mit günstigen oder vielleicht sogar gespendeten Materialangeboten. Unser Werkstattleitungsteam erläutert gern, was gerade gebraucht wird.

Sägen, schrauben und feilen

Sie interessieren sich speziell für ein bestimmtes Fahrzeug? Fragen Sie unseren Werkstattleiter, wann welche Arbeiten an diesem Fahrzeug anstehen.

Sie kennen da jemanden...?

Sie haben gute Verbindungen und „kennen da jemanden“? Helfen Sie uns, Ausbildungsbetriebe und/oder Werkstätten zu finden, die z.B. im Rahmen von Ausbildung oder Qualifizierung Teile bzw. Baugruppen am jeweiligen Standort in Eigenregie anfertigen können. Wir finden gemeinsam Teile oder Teilgruppen, die die jeweiligen Möglichkeiten nicht überfordern.

Wir würden uns freuen, wenn Sie mit uns Kontakt aufnehmen würden! Wir helfen Ihnen dann, den richtigen Ansprechpartner zu finden.

vorstand@museumseisenbahn.de oder info@museumseisenbahn.de

oder an Wochentagen vormittags telefonisch: 04252-9300-21 • Bahnhof 1 • 27305 Bruchhausen-Vilsen



Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Bereits vor gut einem Jahr hatte ich an dieser Stelle vermutet, dass wir hier in Norddeutschland einen „Jahrhundert-Sommer“ erleben werden, wie er wohl in die Geschichtsbücher eingehen mag. Aber auch während diese Zeilen entstehen, brennt die Sonne unerbittlich vom Himmel, und es soll täglich noch wärmer werden. Der Klimawandel lässt grüßen! Anscheinend müssen wir uns darauf einstellen, in Zukunft mit den Folgen der Klimaerwärmung zu leben und unser Handeln darauf abzustimmen. In der laufenden Fahr-saison konnten wir bisher, trotz hoher Waldbrandwarnstufen, den Dampflokbetrieb auf unserer Strecke aufrechterhalten, was auch auf den umsichtigen Umgang mit diesem sensiblen Thema durch unsere Lok- und Zugpersonale zurückzuführen ist. Unnötige Anhängelasten und Scheinfahrten etc. werden möglichst vermieden, und an besonders kritischen Tagen wird der Zug mit einer Diesellok nachgeschoben, bis der Scheitelpunkt der Strecke erreicht ist und außerdem werden Brandwachen eingesetzt. Wir wollen natürlich vermeiden, dass es durch Funkenflug zu einem möglichen Brand kommt und es möglicherweise in Zukunft zu Einschränkungen des Dampflokbetriebes in den Sommermonaten kommt. Denn der regelmäßige Einsatz unserer Dampflokomotiven auf unserer Strecke ist für die Mehrzahl der Besucher der ausschlaggebende Faktor, um nach Bruchhausen-Vilsen zu kommen.

Die Sommermonate sind natürlich auch Veranstaltungsschwerpunkte in unserem Terminkalender, und so laufen zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts wieder die Vorbereitungen auf die „Tage des Eisenbahnfreundes“ und den „Marktverkehr zum Broker Heiratsmarkt 2019“ bereits auf Hochtouren. Ein besonderes Highlight bei den diesjährigen „Tagen des Eisenbahnfreundes“ wird der erstmalige Einsatz eines Güterzuges sein, der komplett aus mustergültig restaurierten offenen Güterwagen der damaligen Oberrheinischen Eisenbahn Gesellschaft (OEG) gebildet wird. Die elf für diesen Einsatz eingeplanten OEG-Güterwagen werden dankenswerterweise von dem holländischen Unternehmen Kleinbaan Service B.V. zur Verfügung gestellt und sollen vorrangig mit unserer Kastendampflokomotive PLETTENBERG zum Einsatz kommen und so die Erinnerung an die „Oberrheinische Eisenbahn Gesellschaft“ in Mannheim und Umgebung wach halten.

Weil diese OEG-Wagen erstmalig nach ihrer Restaurierung wieder zum Einsatz kommen werden, müssen alle 11 Wagen zuvor noch eine Untersuchung gem. §32 der ESBO bekommen. Die dafür notwendigen Arbeiten werden in unserer Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen in enger Zusammenarbeit mit einem Sachverständigen der Landeseisenbahnaufsicht in Niedersachsen durchgeführt. Wie man sieht, gibt es in Bruchhausen-Vilsen immer genug zu tun! Ein kurzer Rückblick auf das Geschehen in der Werkstatt im zweiten Quartal dieses Jahres soll jetzt folgen.

Mallet-Dampflok 7^s

An der Restaurierung der Mallet-Lokomotive 7^s wird mit einer kleinen Gruppe von DEV-Aktiven weiter intensiv gearbeitet! Obwohl die Arbeiten in kleinen Schritten weiter gehen, sind schon einige Fortschritte am Lokrahmen erkennbar geworden. Der Schwerpunkt der Arbeiten liegt weiterhin bei der Instandsetzung und Montage der diversen Lagerböcke, Führungen und Halter für die Steuerwellen und die Steuerung der Triebwerke an beiden Rahmenseiten. Der

schlechte Zustand der Auflagewinkel für die oberen und unteren Kreuzkopfgleitbahnen an den jeweiligen Zylindern machte die Nachfertigung dieser komplexen Bauteile erforderlich. Auch andere Bauteile und Passschrauben aus dem Fahrwerksbereich wurden durch einen Fachbetrieb nachgefertigt. Die hinteren Zylinderdeckel an allen vier Zylindern wurden zwischenzeitlich instandgesetzt und montiert. Die acht Kreuzkopfgleitbahnen und der sogenannte Steuerbock, für die Umsteuerung der Lokomotive von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt und umgekehrt, wurden zur Befundung und Angebotserstellung an einen Fachbetrieb weitergereicht. Der Steuerbock befindet sich bereits in Aufarbeitung. Ebenfalls weitgehende Nachfertigungen werden die seitlich am oberen Ende des Hauptrahmens befindlichen Auflagewinkel für die Wasserkästen sein, die bereits weitgehend fertiggestellt sind, aber noch genietet werden müssen. Und wie immer am Schluss dieses kurzen Berichts möchte ich gerne auf die weiterhin laufende Spendenaktion zu Gunsten der DEV-Malletlok 7^s hinweisen! Für die weitere Instandsetzung der Malletlok sind wir auch in Zukunft auf Ihre finanzielle Unterstützung angewiesen, bis sie eines Tages (wieder) über unsere Gleise dampfen kann. Für die bisher eingegangenen Spenden möchten wir uns an dieser Stelle nochmals ganz herzlich bedanken!

Dampflokomotive HERMANN

Wie bereits in der letzten DME-Ausgabe ausführlich berichtet wurde, gab es bei der planmäßig nach dem Ablauf der dreijährigen Kesselfrist erforderlichen Druckprobe Anfang dieses Jahres Probleme mit undichten Schweißnähten an den Siederohren in der Feuerbüchse der Dampflokomotive HERMANN. Ein Schaden, wie er bei einem erst drei Jahre alten Kessel noch nicht auftreten dürfte. Zur fachgerechten Behebung des Schadens war der Austausch des kompletten Rohrsatzes erforderlich. Durch die Kulanz des Kesselherstellers, der kurzfristig einen neuen Rohrsatz und einen geprüften Schweißer zur Verfügung stellte, und der Flexibilität der TÜV-Sachverständigen ist es den DEV-Aktiven gelungen, die Lok HERMANN Anfang Mai diesen Jahres wieder einsatzbereit hergerichtet zu haben. So konnte die Lok HERMANN erstmals an dem nach ihr benannten ersten „Hermann-Tag“ am Sonntag, dem 26. Mai 2019, erfolgreich teilnehmen.

Dampflokomotive FRANZBURG

Die im Winterhalbjahr 2018/2019 an der Lok FRANZBURG ausgeführten Instandsetzungsarbeiten waren erfolgreich, sodass die Lok FRANZBURG seit dem Saisonbeginn am 1. Mai 2019 ohne Beanstandungen im Einsatz ist. Im nächsten Jahr steht dann allerdings auch für diese Lokomotive wieder eine große Untersuchung gem. ESBO §32/§33 an.

Dampflokomotive PLETTENBERG

Auch an der Lokomotive PLETTENBERG wurden im Winterhalbjahr 2018/2019 einige Instandhaltungsmaßnahmen ausgeführt, die sich leider etwas länger, als eigentlich geplant war, hingezogen haben. Seit Mitte Juni diesen Jahres ist die Lok PLETTENBERG wieder betriebsfähig, sodass wir jetzt wieder vier betriebsfähige Dampflokomotiven für die laufende Saison zur Verfügung haben. Aber auch für diese Lokomotive steht im nächsten Jahr wieder eine große Untersuchung gem. ESBO §32/§33 an. Die anstehenden Arbeiten werden also nicht weniger.

Diesellokomotive V 3

Nach etwas mehr als zwei Jahren Werkstattaufenthalt konnte die Diesellokomotive V 3 am 1. Mai 2019 nach erfolgreich abgeschlossener Hauptuntersuchung wieder in Betrieb gehen. Obwohl auch einige Großbauteile wie z. B. der Motor instandgesetzt oder ausge-

tauscht wurden, ist die Diesellokomotive V 3 seitdem weitgehend störungsfrei im Einsatz.

Triebwagen T 44

Erstmalig seit seiner Ankunft bei uns in Bruchhausen-Vilsen Anfang der 1980er Jahre ist der von den Euskirchener Kreisbahnen stammende Triebwagen wieder auf Reisen gegangen. Allerdings nur vorübergehend! Bereits seit längerem gab es Gespräche mit den Harzer Schmalspur Bahnen (HSB) in Wernigerode bezüglich der Gestellung eines Triebwagens für Pendelfahrten zwischen den Bahnhöfen Gernrode und Quedlinburg anlässlich des diesjährigen Sachsen-Anhalt-Tages 2019, der in Quedlinburg in der Zeit vom 31. Mai bis 2. Juni 2019 begangen wurde. Die Wahl fiel auf den Triebwagen T 44, der eigentlich sehr robust ist und am besten für diesen Einsatz geeignet schien. Am 27. Mai 2019 wurde der T 44 von einem Tieflader der Fa. Kübler in Bruchhausen-Vilsen abgeholt und nach Gernrode gebracht. Schon am nächsten Tag begannen die Probefahrten auf dem genannten Streckenabschnitt. Die zahlreichen Pendelfahrten zwischen den Bahnhöfen Gernrode und Quedlinburg absolvierte der Triebwagen T 44 ohne größere Beanstandungen. Mitte Juni fand die Überführungsfahrt von Gernrode nach Wernigerode statt, die als Fotosonderfahrt von der HSB vermarktet wurde. Der nächste geplante Einsatz für den DEV-Triebwagen sollten Pendelfahrten am 22. und 23. Juni 2019 zwischen Wernigerode Hbf. und Bf. Hasserode sein, aber leider versagte der T 44 plötzlich seinen Dienst, sodass an den genannten Tagen mit den Neubau-Triebwagen der HSB gefahren werden musste. Zum Redaktionsschluss dieser DME-Ausgabe war die Ursache für den Ausfall des T 44 noch nicht abschließend geklärt, aber vermutlich gibt es ein Problem mit der Kupplung zwischen Motor und Getriebe. Wir arbeiten hier aber ganz eng mit den Fachleuten der HSB-Werkstatt zusammen und sind daher ganz optimistisch, den Schaden zeitnah beheben zu können. Wir wollen ja schließlich noch mit dem T 44 auf den Brocken fahren und ihn in das Gipfelbuch eintragen, wo der T 42 ja auch schon vermerkt ist.

Diesellokomotive V 29

Nach acht Betriebsjahren sind die Untersuchungsfristen für unsere Diesellokomotive V 29 vorerst abgelaufen. Aufgrund der umfangreichen Instandsetzungsarbeiten, die vor mittlerweile 16 Jahren in der Werkstatt des Vereins „Brücke e.V.“ in Blankenburg/Harz ausgeführt wurden, befindet sich die Lok eigentlich noch in einem recht guten Zustand. Was ihr fehlt, ist eigentlich nur eine kleine, fachlich vorbelastete Mannschaft, die sich mit den verschiedenen Eigenheiten der Lok befassen und auseinander setzen will, sodass sich die Handhabung der Lok in Zukunft vielleicht etwas verbessern lässt und sie dadurch vielleicht auch etwas häufiger zum Einsatz kommt, als das in der Vergangenheit der Fall war. Von dem nötigen Tausch eines Antriebsmotors mal abgesehen, sollte es keine unlösbaren Probleme geben, sodass sich die Lok mit überschaubarem Aufwand zeitnah wiederbeleben lassen würde.

Personenwagen Nr. 7

Wie bereits berichtet wurde, wird der Personenwagen DEV-Nr. 7 (ex LAW-Nr. 9“, NLEA-Nr. 570) nach über 40 Jahren Einsatz- und Abstellzeit allein bei unserer Eisenbahn einer umfangreichen Restaurierung unterzogen. Zur Umsetzung dieses Vorhabens wurde der hölzerne Wagenkasten vom Fahrgestell abgehoben und bereits Ende September letzten Jahres nach Zwönitz ins Erzgebirge transportiert. Ein Stellmacherbetrieb soll dort die Restaurierung des Wagenkastens übernehmen. Nach gut fünf Jahren Vorbereitungs- und Wartezeit auf ein „offenes Zeitfenster“ in diesem Stellmacherbetrieb haben jetzt die ersten Arbeiten zur Instandsetzung der sogenannten

Bodenplatte für den späteren Wagenkasten tatsächlich begonnen. Aufgrund des schlechten Zustandes des bisherigen Wagenbodens können vermutlich nur wenige Teile wieder verwendet werden. Aber wir sind natürlich bestrebt, so viel altes Material wieder zu verwenden, wie es möglich und sinnvoll ist. Noch nicht ganz geklärt ist in diesem Zusammenhang auch die zukünftige Gestaltung der Seitenwände des Wagenkastens im Bereich der Fenster, denn dort ist leider nicht mehr genug Originalmaterial vorhanden, von dem man ableiten könnte, wie die Fensterausschnitte ursprünglich ausgesehen haben.

Für die Umsetzung der sehr anspruchsvollen Fahrzeugrestauration wurde zur Finanzierung dieses Projekts eine Spendenaktion ins Leben gerufen. Hiermit haben Sie, liebe Leser, die Möglichkeit dieses einmalige Vorhaben, neben ihrer Mitarbeit, auch finanziell zu unterstützen!

Personenwagen Nr. 14

Im Berichtszeitraum wurde am Wagen 14 eine Hauptuntersuchung mit abschließender Neulackierung des Wagens durchgeführt. Aufgrund personeller Engpässe wurde die Lackierung des Wagens an einen Malerbetrieb vergeben. Der ursprünglich von der Schmalspurbahn Mosbach – Mudau stammende und gleichzeitig erste Personenwagen, der für unsere Eisenbahn überhaupt beschafft wurde, ist von ein paar kürzeren Werkstattaufenthalten abgesehen seit dem Jahr 1966 auf unserer Strecke im Einsatz und dürfte damit eines der wenigen Fahrzeuge in Deutschland sein, das über einen so langen Zeitraum nur für eine Museums-Eisenbahn im Einsatz war bzw. ist. Hoffentlich mögen noch sehr viele Jahre dazu kommen.

Personenwagen Nr. 16

Wie bereits berichtet wurde, haben die Arbeiten am hölzernen Wagenkasten des Wagens 16 während des diesjährigen Frühjahrsmeetings gute Fortschritte gemacht. Nach dem Abschluss der eigentlichen Holzarbeiten am Wagenkasten wurde mit der Montage der Blechhaut zur Verkleidung des hölzernen Wagenkastens begonnen. Erstmalig wurde ein Teil des Wagenkastens mit rostfreien Edelstahlblechen verkleidet. Leider sind die Arbeiten im Berichtszeitraum etwas ins Stocken geraten, weil der maßgebliche Mitarbeiter an diesem Projekt leider z. Zt. erkrankt ist. Wir wünschen auf diesem Wege nochmals gute Besserung!

Gepäckwagen Nr. 51

Am 1. Mai 2019 wurde der von den Herforder Kleinbahnen stammende Gepäckwagen DEV 51 fast auf den Tag genau 50 Jahre nach der ersten Hauptuntersuchung beim DEV, damals noch als DKV (Deutscher Kleinbahn Verein) bezeichnet, offiziell wieder in Betrieb genommen. Seitdem ist er in fast allen Planzügen ohne nennenswerte Störungen im Einsatz.

Tankwagen Nr. 152

Viele Jahre war der von der Kleinbahn Emden – Pewsum – Greetiel stammende vierachsige Kesselwagen auf unserer Eisenbahn als fester Bestandteil des Feuerlöschzuges im Einsatz und stand in den Sommermonaten stets mit Wasser gefüllt für den Ernstfall in Bereitschaft. Nachdem sich nun vor Kurzem das Einsatzkonzept der Ortsfeuerwehr geändert hat, braucht unser Feuerlöschzug nicht mehr vorgehalten zu werden.

Daher haben wir uns entschlossen, den Wagen 152 einer außerplanmäßigen Instandsetzung und vor allem einer umfassenden Konservierung zu unterziehen. Wichtigster Bestandteil ist das Sandstrahlen und Beschichten des Kesselwagens von innen und außen. Diese Arbeiten werden durch einen befreundeten Beschichtungsfachbetrieb ausgeführt.

Zwischenwagen Nr. 165

Wie bereits berichtet wurde, hat sich die Jugendgruppe der DEV-Betriebswerkstatt an die Aufarbeitung des Zwischenwagen Nr. 165 herangewagt. In loser Folge wird nun an dem von den Harzer Schmalspurbahnen (HSB) übernommenen „Offenen Rangier Dienstwagen“ (ex HSB Ord 99-09-89) gearbeitet. Im Berichtszeitraum konnten allerdings keine nennenswerten Fortschritte bei der Aufarbeitung dieses Fahrzeugs erzielt werden.

Normalspur Triebwagen T 1

Die Reparaturarbeiten am Differenzial der Antriebsachse des Triebwagens T1, die in einem Fachbetrieb ausgeführt werden, dauern noch an. Unsere Beharrlichkeit hat nun doch endlich zum Erfolg geführt, sodass wir jetzt endlich eine Firma gefunden haben, die in der Lage ist, die gewünschten Bauteile für das defekte Achsdifferenzial anzufertigen. Dafür sind wir sehr dankbar! Wir hoffen nun, dass die Nachfertigung der Bauteile nicht allzu viel Zeit in Anspruch nehmen wird, sodass wir vielleicht noch in diesem Jahr die fertig reparierte Antriebsachse in den Triebwagen T 1 einbauen können.

Normalspur Triebwagen T 2, T 3 und TA 4

Mit dem Ablauf der Untersuchungsfristen am Esslinger T 2 und auch am Steuerwagen TA 4 Ende August 2018 befinden sich die genannten Fahrzeuge in der Werkstatt der Verkehrsbetriebe der Grafschaft Hoya in Hauptuntersuchung. Dort werden die anfallenden Arbeiten überwiegend durch VGH-Werkstattmitarbeiter durchgeführt. Das ursprüngliche Ziel, den Triebwagen T 2 mit dem Steuerwagen TA 4 bis zum diesjährigen „Brokser Heiratsmarkt“ fertigzustellen, konnten wir aufgrund des eingetretenen zeitlichen Verzuges bei den Arbeiten an den Fahrzeugen leider nicht mehr erreichen. Das Problem waren, wie bereits geschildert, nicht die Mitarbeiter der VGH-Werkstatt, sondern eher die Lieferzeiten bestimmter Bauteile.

Weil sich diese Entwicklung bereits frühzeitig abzeichnete, hatte sich die VGH-Betriebsleitung in Abstimmung mit uns dazu entschlossen, die ebenfalls fällige Untersuchung des MaK-Triebwagens T 3 vorzuziehen. Die Untersuchung des Triebwagen T 3 konnte daraufhin am 2. Mai dieses Jahres erfolgreich abgeschlossen werden und seitdem steht der T 3 wieder für Einsätze auf der VGH-Strecke zur Verfügung.

Die Arbeiten am T 2 und am Steuerwagen TA 4 wurden zwischenzeitlich wieder intensiviert, sodass u. a. die Korrosionsschäden an der Außenhaut des T 2 beseitigt sind und der gesamte Wagenkasten nach Abschluss der umfangreichen Vorarbeiten bereits erste neue Lackschichten erhalten hat. Der erste luftgekühlte KHD-Motor des Triebwagens wurde zwischenzeitlich überholt und wieder in

den Triebwagen eingebaut. Der zweite KHD-Motor steht in einer Spezialwerkstatt für historische LKW demnächst fertig zur Abholung bereit. Außerdem steht der Triebwagen wieder auf seinen eigenen, ebenfalls grundüberholten Drehgestellen, sodass wir guter Hoffnung sind, dass der T 2 in absehbarer Zeit erste Fahrversuche unternehmen kann.

Normalspur-Diesellokomotive V36 005

Die Diesellokomotive V36 005 ist aufgrund der derzeitigen räumlichen Enge in Hoya durch die dort stattfindenden Fahrzeuguntersuchungen immer noch auf „Tournée durch Norddeutschland“. Die Lok wurde u. a. nach Lüneburg überführt und hat dort vorübergehend im Lokschuppen der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg (AVL) Unterschlupf gefunden. Dort wurden auch einige Wartungs- und Reparaturarbeiten ausgeführt. Von Lüneburg ausgehend war unsere V36 005 auch schon vor verschiedenen Zügen der AVL im Streckennetz der OHE im Einsatz. Nach einem geplanten Einsatz auf dem „Pingelheini“ in Leeste Ende Juli dieses Jahres soll die V36 005 zu den „Tagen des Eisenbahnfreundes“ am ersten Augustwochenende wieder zurück auf ihre Stammstrecke kommen.

Dampflokomotive JOHANN REINERS

Seit dem 28. Februar 2019 ist die Denkmallokomotive JOHANN REINERS der ehemaligen Kleinbahn Bremen – Tarmstedt zur äußerlichen Instandsetzung in unserer Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen. Die Lokomotive gehört heute dem Bürgerverein in Bremen-Findorff, der die Lokomotive seit vielen Jahren betreut und pflegt. Die Witterung hat der Denkmalslokomotive in den letzten Jahren stark zugesetzt und die dadurch entstandenen Schäden sind mit ein wenig Farbe und Pinsel nicht mehr zu reparieren. Deshalb haben wir uns entschlossen, den Bürgerverein Findorff e. V. mit Rat und Tat bei der äußerlichen Instandsetzung der Lokomotive zu unterstützen.

Das Hauptproblem bei der äußerlichen Instandsetzung dieser Lokomotive ist die vollkommen desolante Kesselverkleidung und die Verkleidung der Dampfzylinder. Bevor wir die alte Kesselverkleidung entfernen konnten, mussten zunächst alle Rohrleitungen und Armaturen am Kessel der Lok entfernt und eingelagert werden. Die alte Kesselverkleidung kann nur noch als Vorlage dienen, um eines Tages eine neue Verkleidung anzufertigen. Hinter der Kesselverkleidung haben sich wahre Berge an Rostpartikeln angesammelt, die jetzt erst einmal entfernt werden müssen. Danach soll der eigentliche Kessel entrostet und mit einem Schutzanstrich versehen werden, bevor die neue Kesselverkleidung montiert wird.



Im Sommerhalbjahr hat die Pflege des Einsatzbestands Vorrang vor Restaurierungsprojekten in der Werkstatt: Mechthild Schröder beim Putzen der FRANZBURG. Bruchhausen-Vilsen, 9. Juni 2019. Fotos: RM

Gastgeber gesucht!

Wir sind stolz auf die älteste Museums-Eisenbahn Deutschlands und freuen uns, dass Sie dies durch Ihre DEV-Mitgliedschaft oder Ihren Erwerb unserer Museums-Zeitschrift mittragen. Immer wieder werden wir von Reisegruppenorganisatoren nach Rahmenprogrammen gefragt. Dies kann rund um Gruppenfahrten in unseren planmäßigen Zugfahrten stattfinden oder im Rahmen einer Sonderfahrt bis hin zum Hochzeitszug. Das bedeutet auch, dass die Besucher sowohl an Werktagen wie auch am Wochenende nach Bruchhausen-Vilsen kommen können. Die Anmeldung und Vorbereitung dieser Programme erfolgt über das Bahnhofsbüro Bruchhausen-Vilsen.

Wir suchen nun Sie als ehrenamtlichen Gästebetreuer(in) für diese Programme!

Der Ablauf wird durch das Bahnhofsbüro vorab mit dem Kunden abgestimmt. Eventuelle Materialien werden besorgt und sind am Besuchstag vorbereitet. Das Betriebspersonal kümmert sich um die eingesetzten Fahrzeuge. Sie stehen der Aufgabe also nicht allein gegenüber, sondern sind Teil eines Teams.

Ihre Rolle könnte beispielsweise umfassen:

- Unterstützung bei der Vorbereitung/Reinigung der vorgesehenen Fahrzeuge
- Begrüßen der Gäste
- Einweisungen zu den reservierten Plätzen oder Fahrzeugen
- Begleiten der Fahrt
- Erklärungen vor und während der Fahrt
- Reichen kleinerer gastronomischer Angebote, wie z.B. Getränke
- Verabschiedung

Tiefgehendes Fachwissen über die Eisenbahn ist dabei keine Voraussetzung. Wir wünschen uns vom/von der Gastgeber(in) in erster Linie, den Gästen das Gefühl zu geben, willkommen bei der Museums-Eisenbahn zu sein und sich wohl zu fühlen. Der Zeitaufwand für eine Veranstaltung bewegt sich typischerweise zwischen zwei und fünf Stunden pro Veranstaltung. Eine Mindeststunden- oder Einsatzzahl gibt es nicht. Eine Ausbildung im Eisenbahnbetrieb mit all ihren Anforderungen ist nicht notwendig, wäre aber bei Interesse möglich. Diese Aufgabe könnte sehr gut von jung gebliebenen Ruheständlern unter unseren Mitgliedern, z.B. aus dem nordwestdeutschen Raum, mit überschaubarem Aufwand ausgeführt werden – gerne auch zusammen mit dem Partner/der Partnerin. Aber auch über gelegentliche Unterstützung nur am Wochenende freuen wir uns.

Bitte unterstützen Sie die Museums-Eisenbahn! Die erfolgreiche Durchführung solcher Programme beschert dem DEV-Schatzmeister nicht nur dringend benötigte Zusatzeinnahmen. Sondern zufriedene Gäste wirken als Multiplikatoren und erhöhen den Bekanntheitsgrad von Deutschlands erster Museums-Eisenbahn.

Weitere Informationen gibt Ihnen gern Petra Heindorf vom Bahnhofsbüro Bruchhausen-Vilsen unter petra.heindorf@museumseisenbahn.de oder Tel.: 04252-9300-21

Werkstatt-Termine 2019

Monatliche Werkstatt- und Gleisbaumeetings,
jeweils am letzten Samstag im Monat, ab 8.00 Uhr!
Treffpunkt ist in der
Betriebswerkstatt in Bruchhausen-Vilsen!



Zum Saisonauftakt am 1. Mai kam ein Bundesbahn-typischer Sonderzug der Eisenbahnfreunde Vienenburg mit 211 054-2 nach Bruchhausen-Vilsen.



Weiter ging es mit FRANZBURG und ihrer Zuggarnitur durchs Vilsler Holz und die leuchtend gelben Rapsfelder nach Asendorf.
1. Mai 2019, zwei Fotos: RM



Zum Wettlauf „Mensch gegen Maschine“ am 12. Mai 2019 trat DEV-seitig diesmal Dampflok FRANZBURG an, hier mit Läuferinnen und Läufern am Bahnhof Bruchhausen-Vilsen.



Dampflok HOYA schob den Zug, der für die FRANZBURG sonst etwas zu schwer geworden wäre. Hier bei der Fahrtvorbereitung am Bahnhof Bruchhausen-Vilsen.



Lokführer Eric Arndt (links) nimmt den Wettbewerb mit den Läuferinnen und Läufern auf, darunter auch die DEV-Kollegen Mirko Fischer und Insa Drechsler-Konukiewitz.



„So, nun aber mal rein in den Zug! Wir wollen abfahren!“ Bahnhofsvorsteher Manfred Nordloh kurz vor Erteilung des Abfahrtauftrags.



Der festlich geschmückte Zug kurz vor dem Bahnhof Asendorf. Ob es diesmal zum Sieg reicht und alle Läuferinnen und Läufer überholt wurden?



Ankunft im Bahnhof Asendorf: Wieder nicht Erster geworden! Aber Spaß hat es offenbar trotzdem wieder gemacht. 12. Mai 2019, alle Fotos: RM



Pfingsten stand ganz im Zeichen des 125. Geburtstags der Dampflok FRANZBURG und ihrer fast genauso alten, stilreinen Zuggartur der Franzburger Kreisbahnen.



Mit seinen 80 Lenzbahn-Lenzen ist der ebenfalls von den Franzburger Kreisbahnen stammende Triebwagen T 42 geradezu noch ein junger Hüpfen.



Wie vor rund 125 Jahren reist diese historisch gekleidete Familie standesgemäß mit der Lenz-Kleinbahn. Hier beim Zustieg am Bahnhof Heiligenberg.



Zugführer Simon Keller bremst den Zug vom Gepäckwagen 31 aus mit der Haspel und den Seilzügen der Görlitzer Gewichtshebelbremse.



Nebenan im 2.-Klasse-Abteil hat es sich die historisch gekleidete Familie derweil gemütlich gemacht. 9. Juni 2019. Alle Fotos auf dieser Seite: RM



Der Ausleihbetrieb in der Kleinbahnbibliothek kann starten: Wer einen Benutzerausweis besitzt, kann sich nun Bücher ausleihen ...



... die dann mittels Barcodescanner verbucht werden können, wie hier von Christian Schröder-Thurau gezeigt. Bruchhausen-Vilsen, 11. Mai 2019. zwei Fotos: RM



Um Himmelfahrt befand sich DEV-T 44 im Leiheinsatz bei den Harzer Schmalspurbahnen und pendelte u. a. zwischen Quedlinburg und Gernrode: Hier steht er am Bahnhof von Quedlinburg ...



... und hier am Bahnhof von Gernrode, wo er seinen jüngeren und stärkeren Talbot-Bruder von 1955 trifft, den Triebwagen 187 013-8. 1. Juni 2019, zwei Fotos: RM



Am ersten Juliwochenende blieben die Dampfloks im Schuppen, und die Dieseltriebfahrzeuge übernehmen den kompletten Zugdienst. In Heiligenberg treffen V 4 EMDEN, V 1 und T 42 aufeinander.



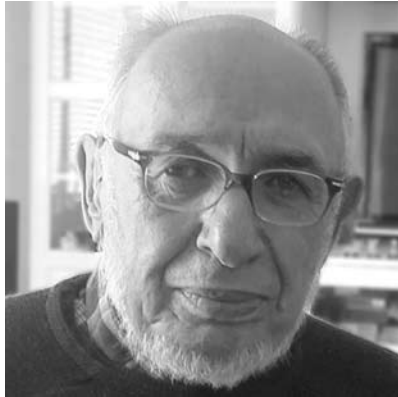
Zugführerin Frauke Lehmann beim Rangieren eines kurzen GmP in Asendorf mit Diesellok V 1, wie er in ähnlicher Form einst auf der Rendsburger Kreisbahn fuhr.



Einen kurzfristig ausgefallenen Triebwagen vertritt diese kuriose Garnitur mit SKL 1 „Friedhelm“ und Wagen 2, hier bei der Einfahrt in Bruchhausen-Vilsen. 7. Juni 2019, drei Fotos: Martin Kursawe



An Denkmaldampfloks JAN REINERS wurden mittlerweile die völlig korrodierten Kesselbleche abgenommen, so dass sich der Kessel derzeit recht nackt zeigt. Bruchhausen-Vilsen, 1. August.2019, Foto: DM



Nachruf für **Friedhelm Burda**

Er hatte schon alles dafür gepackt, um nach Bruchhausen-Vilsen zu reisen. Dort wollte er mit seinen Vereinskollegen und langjährigen Freunden seine 50-jährige Mitgliedschaft im Verein feiern. Er wollte sich nur noch einmal vor der großen Fahrt in den Norden hinlegen. Und wachte dann einfach nicht mehr auf. Friedhelm ist am Freitag den 26. Juli 2019 im Alter von 83 Jahren gestorben. Die Nachricht von seinem Tode hat uns alle schmerzlich getroffen.

Fröhlich, korrekt und bescheiden, so kannten wir unseren Friedhelm über Jahrzehnte. Mit seinem liebenswerten Wesen ist er uns allen schnell ans Herz gewachsen. Ein Mensch, der anderen Menschen viel Gutes tat und Freude bereitete und gewiss kein Kind von Traurigkeit war.

Friedhelm trat 1969 in den Verein ein. Aber so richtig aktiv wurde er erst Mitte der 1970er Jahre. Als Bauingenieur und mit seinen Kenntnissen aus der Straßenbauverwaltung übernahm er damals die Leitung der Gleisbaurotte. Ende der 1970er wurde Friedhelm in den Vorstand gewählt. Er packte mit an und füllte seine Ehrenämter mit ganzer Person und großer Leidenschaft aus. In dieser Zeit konnte er für den Gleisbau und damit für die gesamte Museums-Eisenbahn viel bewegen und mitgestalten, z. B. durch die Organisation von Arbeitseinsätzen bei Ostermeetings. Dadurch hat er viele junge Leute an die Museums-Eisenbahn nachhaltig herangeführt. Früh erkannte er, dass sich die noch relativ junge Museumsbahn mit ausreichend Gleisbaumaterial eindecken musste. Die Erfindung der „Schwellenspende“ mit Nummernplakette wird ihm zugeschrieben.

Unvergesslich sind die vielen unterschiedlichsten Aktionen, die wir alle mit ihm unternommen und erlebt haben: Ein gutes Beispiel sind die Maßnahmen zur Materialgewinnung für den Gleisbau, von der heute noch die älteren Vereinskollegen erzählen, z. B. der Abbau von Form-6-Weichen und -Schienen der von Anschlussbahn der Bong'schen Mahlwerke bei Aschaffenburg, deren Trasse Friedhelm dann mit einer Autobahn überbauen sollte.

Einige Vereinsmitglieder erinnern sich bestimmt noch an den Bahnübergang in Heiligenberg. Anfang der 1980er hat er dort Betonschwellen mit Schotterunterbau eingebaut. Auf die Frage der früheren Vorstandsmitglieder hin, warum er nicht den Vorstand um Erlaubnis gefragt habe, antwortete er: „Ihr hättet mir die Betonschwellen doch sowieso nicht freigegeben. Das muss so sein und hält ewig, andernfalls fahren uns die LKWs von Vilsa-Brunnen den Bahnübergang in kürzester Zeit wieder kaputt.“

Friedhelm war maßgeblich an Kauf und Aufarbeitung des SKL beteiligt und setzte dessen Beschaffung auch gegen Stimmen einiger Vereinsmitglieder durch, die dieses Fahrzeug als „nicht sammelwürdig“ ansahen, obwohl es die Arbeit der Rotte erheblich erleichterte. Sein Spruch, mit dem er dann immer konterte, war: „In der Werkstatt fließt genügend Milch und Honig, dann kann die Rotte auch einmal etwas vom Honig abbekommen“. Der nach ihm benannte SKL „Friedhelm“ ist heute nicht mehr wegzudenken. Auch vieles anderes Gerät wurde durch ihn beschafft und erleichtert die Arbeit der Gleisbaurotte bis heute.

Fast jeder von uns hat mit Friedhelm so manch unvergessliche Silvesterfeier im „HEG-Wagen“ gefeiert, auch wenn Friedhelm oft erst fünf Minuten vor dem Jahreswechsel eintraf. Auf den Jahreswechsel anstoßen konnte man mit ihm immer. Viele von Euch werden sich an diese oder ähnliche Anekdoten mit Friedhelm erinnern. Man hat viel mit ihm organisiert und unternommen, wartete auch oft auf ihn, aber man wartete gern auf ihn, und nach seinem Eintreffen verflog jeglicher Hauch von Missmut, der eventuell schon in einem aufgestiegen war. Man konnte ihm einfach nicht böse sein. So war er und so haben wir ihn lieben und schätzen gelernt.

Mach es gut, Friedhelm, du wirst uns fehlen!

Aktive und Vorstand des DEV

Text: Thoralf Nerling

Fotos: Thoralf Nerling und Frank Pöschel

Kleinbahnerdiplom beim Deutschen Eisenbahn Verein (DEV) in Bruchhausen-Vilsen!



Der Lohn der Mühe – das Diplom

War es nicht immer schon ein großer Traum, mal selbst am Regler einer Dampflok zu stehen? Mal richtig Kohlen schaufeln, Feuer machen, abschmieren und beim Aufrüsten einer Dampflok mitmachen? Meine Familie hat mir das ermöglicht und zum 50. Geburtstag ein Wochenende beim DEV mit Lokführer-Diplom geschenkt! Um es gleich vorweg zu nehmen: Es war einfach toll und ich kann jedem Dampflok-Fan nur empfehlen, das auch mal zu machen! Da der DEV ein Museumsbahnverein ist, geht es hier doch sehr engagiert, aber auch professionell entspannt zur Sache. Davon möchte ich gerne berichten und auch ein paar Bilder zeigen.

Das „Diplom-Wochenende“ begann an einem Freitag um 17:00 Uhr mit einem Empfang vor dem Lokschuppen. Bei einem Kaltgetränk machten sich die vier Teilnehmer und die beiden Lokführer Insa und Eric miteinander bekannt. Die beiden sind schon lange im DEV aktiv und oft als Lokpersonal an den Wochenenden hier anzutreffen. Insa besitzt als Pädagogin und Lokführerin ein immenses Wissen, das sie gerne und verständlich vermittelt. Es gab eigentlich keine Frage, auf die sie keine Antwort wusste. Auch Eric war ein guter Lehrer (mit einer ordentlichen Portion Humor: Was haben wir wieder vergessen?). Nach der Vorstellungsrunde gab es dann eine Werkstatt-Führung, bei der wir viele der Fahrzeuge bestaunen konnten. Alles super in Schuss, kann man da nur sagen. Auch das Objekt der Begierde für das Wochenende konnten wir uns im Lokschuppen ansehen: Unser „Pferd“ für das Wochenende sollte der HERMANN sein, ein Dreikupppler mit Allan-Steuerung.

Da eine Grundverpflegung mit zum Programm gehört, wurde ganz stilecht zum Essen gefahren. Mit einem Mini-Zug speziell für uns, bestehend aus Diesellok und einem Wagen, fuhren wir zum Endpunkt Asendorf. Dort gab es ein leckeres Schnitzel. Auf der Fahrt dorthin und zurück durften alle abwechselnd die Diesellok steuern. Sie ist technisch ungefähr vergleichbar mit einer Köf III, meinte Insa. Morgens wurde zuerst der kalte HERMANN per Dieselschub vor den Schuppen gezogen. Dann wurde alles von oben bis unten erstmal richtig geputzt. Eine kleine Einstimmung auf die schmutzigen Hände, die man das ganze Wochenende haben wird! Leider kamen unserer Heizermützen, die im Preis mit enthalten sind, nicht rechtzeitig an. Man hätte sie gut gebrauchen können ... Dann mussten einige Schubkarren Holz herbeigeschafft werden, mit der die Lok dann „angesteckt“ wurde (Originalton Insa und Erik). Nebenbei erklärte Insa alles an Technik einer Dampflokomotive wie



HERMANN. Sehr schön und hilfreich dabei waren die vorbereiteten Bilder und Schema-Zeichnungen. Bei den vielen Erklärungen und Fragen ging mehrere Male das Feuer fast aus, aber irgendwann quoll schöner Rauch aus dem Schlot. Es wurde Zeit, um die Lok zur Bekohlung zu fahren und das Feuer für die Abfahrt vorzubereiten. Der gesamte Anheiz-Vorgang der kalten Lok zieht sich übrigens über ca. vier Stunden hin.

Dann wurde es ernst und der Zug wurde an den Bahnsteig rangiert. Natürlich machten wir alle Tätigkeiten mit, die erforderlich waren, um den Zug abfahrtsbereit zu machen: Rangiersignale geben, kuppeln, Weichen stellen, Bremsprobe machen. So kam irgendwann der Abfahrtspfiff und wir fuhren den gesamten Samstags-Plan mit unserer Garnitur. Dieser umfasst zwei dampfbespannte Zugpaare, so dass jeder von uns je eine Strecke als Heizer und eine als Lokführer auf dem Führerstand mitfuhr. Die heftige Steigung über den Geestrand lag aber immer vorsichtshalber in der Hand der beiden Profis. Da der Führerstand recht eng und kuschelig ist, fuhren zwei von uns immer im Packwagen mit und übernahmen obligatorische Aufgaben. Dazu gehört z. B. auch das Beobachten der Strecke wegen der Waldbrandgefahr. Tatsächlich hatten wir an einer Stelle auf der Steigung kleine Brandnester gelegt. Diese wurden von der den Zug begleitenden Brandwache vorbildlich schnell abgelöscht.

Leider habe ich von der Arbeit auf der Lok keine eigenen Bilder. Aber es war schon wirklich interessant, mal selber alles zu tun, was Heizer und Lokführer auf so einer Lok machen. Es gehört schon eine Menge Gefühl, Gehör und Erfahrung dazu, solche Schätzchen zu fahren. Wir Ungeübten machten natürlich vieles falsch und verbrannten uns auch ungeschickt so manches Mal die Arme an den heißen Armaturen ...



Empfang der Diplomanden am Lokschuppen in Bruchhausen-Vilsen



„Unser“ HERMANN, das Studienobjekt



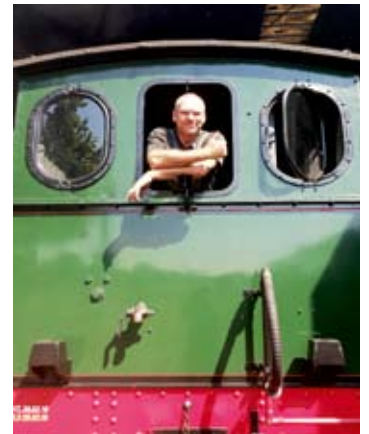
HERMANN wird von Insa „angesteckt“



Endlich qualmt es – lieber vor der Fahrt nochmal die Theorie studieren ...



Die Lok ist geputzt – Zeit für ein gemeinsames Feierabend-Bierchen. Thoralf, Frank, Insa und Eric.



Ein sehr zufriedener Kleinbahner-Diplomand

Wie es sich gehört, machten wir eine Mittags- und Kaffeepause und freuten uns nach dem letzten Zug darauf, mal ein paar Minuten zu sitzen. Aber dann ging es weiter mit den vielfältigen Abschlussarbeiten: Zug abstellen, Lok putzen und für die Nacht abstellen, alle Weichen im Bahnhof auf Ruhstellung bringen und verschließen, Papierkram erledigen usw., es gab also einiges zu tun, wir hatten bis zum Abend keine Langeweile. Irgendwann war dann auch mal Feierabend und wir haben mit ein paar Aktiven zusammen in der Schmiede gesessen. Auch hier gab es wieder eine Top-Bewirtung: Es wurde für uns gegrillt! Danke an Michi für die „Bratwurst Spezial“ und das andere leckere Essen. Gemütlich war es mit dem schönen Feuer unter der Esse, wir haben einiges an Lokführer-Latein erzählt bekommen. Der Höhepunkt war das Likörchen von Carla, von dem wir bis Mitternacht nicht nur eine Flasche verdampft haben. Gegen halb eins in der Nacht fuhren wir dann in die Pension und ich fiel recht erledigt ins Bett. Der Wecker war für 7:30 Uhr gestellt, wir sollten um 8:00 Uhr wieder am Lokschuppen sein.

Am Sonntagmorgen haben wir mit etwas schweren Gliedern den Tag damit begonnen, das über Nacht herunter gebrannte Feuer wieder neu zu legen. Der Kesseldruck war auf fast 0 Bar zurück gegangen. Das kommt davon, wenn das Personal in der Nacht nur ans Flüssige denkt. Eric schaute sich unterdessen ein Lager an der Treibachse an, das am Vortag ungewöhnlich warm geworden war. Interessiert zuschauend war ich überrascht, wie einfach sich das Lager außerhalb der Werkstatt ohne Hilfsmittel ausbauen ließ – tolle Technik eben! Beim Prüfen der Lagerschalen war zu sehen, dass das Weißmetall an einer Stelle angeschmolzen war und einen kleinen Riss hatte. Damit wir die Lok trotzdem weiter nutzen konnten, schabte Eric das Lager aus und baute es wieder ein. Ansonsten lief wieder alles wie gehabt beim Aufrüsten der Lok: Putzen, ölen, feu-

ern, Wasser und Kohle nehmen. Allerdings waren die Temperaturen um einiges knackiger als am Vortag. Zwei Zugpaare waren mit unserem HERMANN zu fahren, also konnten wir unsere Heizer- bzw. Lokführer-Lehrstunde fortsetzen. Vieles ging schon besser als am Vortag, obwohl man doch immer was durcheinander brachte. Die Wärme des Kessels im Führerhaus und draußen forderten uns ganz gut. So waren wir allesamt doch ziemlich platt, als die Lok nach dem Dienst wieder am Lokschuppen eintraf. Eigentlich war damit das Wochenend-Programm vorbei, Insa lud uns aber noch ein, die Lok mit abzurüsten. Diese Einladung konnten wir nicht ausschlagen und halfen noch ein wenig mit. Dann kam das Ende aber doch und es gab eine Abschlussbesprechung. Mit einem kühlen Blondem wurde angestoßen und uns wurde das Diplom überreicht. Gott sei Dank gab es keine Prüfung.

Was gibt's noch zu sagen?

Es war ein wirklich gelungenes und interessantes Wochenende mit ganz tollen, sehr engagierten DEVLern. Es war alles perfekt organisiert und wir konnten eine Menge lernen. Insbesondere Insa hat eine ganz tolle Art, die Dinge zu vermitteln. Ich muss sagen, dass ich einen Riesen-Respekt davor habe, was die Aktiven des Vereins jedes Wochenende für uns Eisenbahnfreunde leisten, um den Planverkehr abzuwickeln. Wenn man einmal erlebt hat, was für eine tolle Atmosphäre in diesem Verein herrscht, dann möchte man am Liebsten gleich aktiv mitmachen.

Vielen Dank an den DEV, dass er ein solches Erlebnis für Eisenbahnbegeisterte anbietet.

Ich würde den Kurs glatt nochmal machen!





Saisonaufakt beim Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen am 1. Mai 2019: Zugkreuzung zweier GmP in Heiligenberg mit Diesellok V 3 und Dampflok FRANZBURG im frischen Frühlingsgrün. Foto: RM



Die Diesellok V 1 „Rappelkiste“ und Gastdenkmallok JOHANN REINERS sonnen sich in der Abendsonne. Bruchhausen-Vilsen, 1. Mai 2019. Foto: RM