



Es werden vor allem für die [REDACTED] Veranstaltungen noch Organisatoren gesucht.

Datum	Veranstaltung	Status
12.04.2020	Ostern	vergeben
13.04.2020		
01.05.2020	Saisonöffnung	vergeben
10.05.2020	offene Sammlungsführung	vergeben
16.05.2020	Spargel-Express	
17.05.2020	Hermann-Tag	vergeben
31.05.2020	Pfingsten	vergeben
01.06.2020		
05.06.2020	Kleinbahner-Diplom	vergeben
06.06.2020		
07.06.2020		
07.06.2020	Teddybären-Tag	vergeben
14.06.2020	offene Sammlungsführung	vergeben
04.07.2020	Diesel-WE/ Inselbahn-WE	vergeben
05.07.2020		
12.07.2020	Mensch gegen Maschine	vergeben
01.08.2020	Kleinbahnvortrag	vergeben
01.08.2020	Kleinbahnvortrag	vergeben
01.08.2020	Tag des Eisenbahnfreundes	[REDACTED]
02.08.2020		
08.08.2020	Grill-Express	
09.08.2020	offene Sammlungsführung	vergeben

Datum	Veranstaltung	Status
21.08.2020	Festumzug zum 375. Brokser Markt-Jubiläum	
22.08.2020	zum Brokser Markt nur Verkehr mit Triebwagen	
23.08.2020	zum Brokser Markt nur Verkehr mit Triebwagen	
30.08.2020	Teddybären-Tag	vergeben
05.09.2020	Kleinbahnvortrag	vergeben
05.09.2020	Historisches Wochenende	vergeben
06.09.2020		
12.09.2020	Europe Blues Train Festival	
13.09.2020	offene Sammlungsführung	vergeben
20.09.2020	Hermann-Tag	vergeben
26.09.2020	Oktoberfest-Express	
03.10.2020	Maus-Tag	[REDACTED]
04.10.2020	Kartoffelmarkt	vergeben
28.11.2020	Nikolaus	vergeben
29.11.2020		
05.12.2020	Nikolaus	vergeben
05.12.2020	Enten-Express	
06.12.2020	Nikolaus	vergeben
12.12.2020	Nikolaus	vergeben
13.12.2020		
19.12.2020	Nikolaus	vergeben
20.12.2020		

### Nikolausfahrten

Die Nikolausfahrten im vergangenen Jahr 2019 waren ein Erfolg für den Verein. Der Kartenvorverkauf wird in jedem Jahr besser angenommen, dies ist für alle sehr erfreulich. Die Waggonen waren weihnachtlich geschmückt und der Nikolaus hatte für die kleinen Gäste Überraschungen dabei. In den Zügen sowie auf dem Güterboden wurden die Gäste mit Kinderpunsch, Kakao und Glühwein versorgt. Die Züge waren gut ausgelastet und die Fahrgäste sowie das Personal sehr zufrieden. In diesem Sinne möchten wir allen ehrenamtlichen Helfern für ihren Einsatz danken.

### Gleisbaustellen

Die Gleisbauarbeiten in Arbeste und Asendorf wurden im November 2019 fortgeführt und beide Gleisabschnitte rechtzeitig zu den Niko-

lausfahrten freigegeben, wenn auch noch mit Langsamfahrstellen. Die ersten Gleisbaueinsätze im Jahr 2020 gehören nun auch bereits der Vergangenheit an. Die Mitarbeiterzahl war im Januar noch überschaubar, dennoch wurden die Baustellen bzw. deren Vorbereitung weiter vorangebracht. Parallel zum Wintermeeting in der Werkstatt stand dann noch der Schwellenwechsel der Weichen 13/14 im Bf Bruchhausen-Vilsen an. Ohne vernünftige Gleise kann unsere Eisenbahn nicht fahren, daher ein Appell an alle Mitglieder, die Gleisbaurotte tatkräftig zu unterstützen. Die Gleisbaurotte und der Vorstand danken allen helfenden Händen!

Der Vorstand im Januar 2020

## Wolf-Jobst Siedler und Christian Fuhrmann-Kempe Überlegungen zur Errichtung einer Stiftung

Neue Töne hörten die Teilnehmer der ordentlichen Mitgliederversammlung des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. am 27. April 2019, nachdem die pflichtmäßigen Punkte der Tagesordnung erledigt waren. Frisch gewählt als Vorsitzender des DEV-Vorstandes, trug Wolf-Jobst Siedler neue Gedanken vor, die die Zukunftssicherung des Kleinbahn-Museums – und der Museums-Eisenbahn als dessen Teil – substanziell unterstützen sollen. Er wies zunächst auf die langfristig ungesicherte finanzielle Situation des Vereins hin: Der

große Fahrzeugbestand (sowohl betriebsfähige wie restaurierungsbedürftige Fahrzeuge) verursacht einen hohen laufenden Aufwand. Dem Zeitgeist geschuldete zahlreiche Aktionstage binden viele der Aktiven (die dann natürlich nicht zeitgleich in Werkstatt oder Gleisbau tätig sein können – und deren Zahl ohnehin leicht sinkt) und fehlende historische Gewerke erfordern eigentlich die Ausbildung und dauerhafte Beschäftigung von mehr eigenen Fachkräften.

Dieser Aufwand könnte, auf den ersten Blick, durch zusätzliche ehrenamtliche Mitarbeiter zu bewältigen sein. In den letzten Jahren schwankte die Zahl der ehrenamtlichen Mitarbeiter jedoch zwischen „konstant“ und „rückläufig“. Eine andere Möglichkeit wäre, durch Anstellung zusätzlicher Fachkräfte die Bewahrung des handwerklichen Fachwissens und die Zustandserhaltung der restaurierten Objekte zu sichern. Dies würde jedoch bedeuten, langfristige finanzielle Verpflichtungen einzugehen. Deshalb werden Überlegungen zur Errichtung einer „Stiftung Deutsches Kleinbahn-Museum“ (Arbeitstitel) angestellt, deren Zweck es sein soll, langfristig die finanzielle Unterstützung der musealen Aktivitäten zu sichern. Die Chancen und Risiken einer Stiftungsgründung wurden auf der Mitgliederversammlung ausführlich und mit positivem Tenor diskutiert; das Thema soll weiter verfolgt werden.

### **Warum ist die Errichtung einer Stiftung für das Kleinbahn-Museum zweckmäßig?**

Spenden an gemeinnützige Organisationen wie den DEV sind steuerbegünstigt. Stiftungen und Zustiftungen sind nach derzeitiger Rechtslage aber deutlich stärker begünstigt, insbesondere bei großen Zuwendungen. Der DEV darf nur unter Einschränkungen (für genau definierte Projekte) längerfristige Finanzreserven bilden, wenn er seinen Status als gemeinnütziger Verein erhalten will. Eine Stiftung hingegen darf Reserven bilden, ja, sie soll das sogar ausdrücklich, um ihren Zweck – die Finanzierung des satzungsmäßigen Langzeitprojektes – erfüllen zu können.

Eine Stiftung hat keinen Eigentümer, sie gehört sich vielmehr selbst. Eine organisatorische Überlappung oder juristische Verknüpfung mit dem DEV ist nicht notwendig. Der Stiftungsvorstand ist das wichtigste und gleichzeitig das einzige gesetzlich vorgeschriebene Organ einer Stiftung. Seine Aufgaben umfassen die Vertretung der Stiftung nach außen sowie die interne Leitung der Geschäfte. Je nach Erfordernis kann die Stiftungssatzung zusätzlich einen Stiftungsrat, auch Beirat oder Kuratorium genannt, vorsehen.

### **Was soll das Ziel der Stiftung sein?**

Die Stiftung soll primär die musealen Aktivitäten des Kleinbahn-Museums und der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf langfristig absichern. Dies soll alle Aspekte eines attraktiven Dokumentations-, Vorführungs- und Bildungsangebots abdecken. Insbesondere sollen der dauerhafte Erhalt der musealen Objekte und die Wissensvermittlung zum Kleinbahnwesen an das breite Publikum gesichert werden. Räumlich soll der Schwerpunkt auf der schmalspurigen Museums-Eisenbahn und – soweit möglich – musealen Aktivitäten auf der benachbarten Normalspurbahn der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya (als Nachfolger der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf bzw. Hoyaer Eisenbahn) liegen. Zunächst wird es um den Aufbau eines Stiftungsvermögens gehen. Dieses Stiftungsvermögen kann zum Beispiel aus Geldmitteln, aber auch Immobilien mit regelmäßigen Mieterträgen, bestehen. Ziel ist es, aus dem Stiftungsvermögen über sehr lange Zeit regelmäßige Erträge zu generieren. Zustiftungen sind entsprechend den Regularien in der Satzung möglich.

### **Was soll nicht das Ziel der Stiftung sein?**

Der DEV soll weder abgelöst werden noch soll das Eigentum/Vereinsvermögen des DEV an die Stiftung übertragen werden.

### **Warum sollen Verein und Stiftung parallel existieren?**

Beide Organisationen dienen gleichermaßen der Sicherung von Kleinbahn-Museum und Museums-Eisenbahn nach den Intentionen der DEV-Gründer. Sie bieten aber für Förderer/Unterstützer jeweils ein Instrument für unterschiedliche persönliche Zielrichtungen an.

Zuwendungen für den Verein (DEV) ermöglichen schwerpunktmäßig die Unterstützung aktueller Projekte, deren Erfolg der Gönner verfolgen möchte. Wenn allerdings das Projekt abgeschlossen und das Projektbudget investiert wurde, sind keine Folgeaktivitäten mehr abgedeckt. Wenn also z. B. ein Dampflokom-Restaurierungsprojekt abgeschlossen wurde, dann müssten für nach ein bis zwei Hauptuntersuchungs-Perioden eventuell notwendige Großreparaturen erneut Spendenmittel gesucht werden.

Zuwendungen an die Stiftung sind gedacht als Unterstützung für die „Ewigkeit“. Sie sind damit ein Instrument für sehr langfristig planende Gönner, die das Kleinbahn-Museum und die Museums-Eisenbahn über lange Zeit und gegebenenfalls auch weit über das eigene Erleben hinaus verlässlich unterstützen möchten. Über ein solches Instrument könnte z. B. die Stiftung dem Verein die langfristige Anstellung qualifizierter Fachhandwerker finanzieren. Zur Vermeidung von Missverständnissen sei ganz deutlich ausgesprochen, dass beide Unterstützungsformen gleichermaßen wertvoll sind.

### **Etwas Rechtliches...**

Die rechtlich selbstständige Stiftung des Privatrechts ist in den §§ 80 bis 88 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) geregelt. Zur Errichtung einer Stiftung beschließen und unterzeichnen der oder die Stifter die Willenserklärung, die „Stiftungsgeschäft“ heißt und deren Teil die Satzung ist. Die Satzung muss mindestens regeln: den Namen, den Sitz, den Zweck, das Vermögen und die Bildung des Vorstands der Stiftung. Das Stiftungsgeschäft mit Satzung wird bei der zuständigen Stiftungsaufsicht zur Anerkennung eingereicht. Mit dieser Anerkennung ist die Stiftung rechtsfähig. Nach dem in der Satzung bestimmten Sitz der Stiftung bestimmt sich die zuständige Aufsichtsbehörde im Bundesland des Sitzes, denn Stiftungsrecht ist Landesrecht. Sobald der Stifter die Einzahlung des Stiftungsbeitrages (=Stiftungsvermögen) erfüllt, verliert er den Zugriff darauf und kann keinen Einfluss auf das Vermögen mehr nehmen. Die Errichtung der Stiftung kann nach Anerkennung durch die Aufsichtsbehörde nicht mehr rückgängig gemacht werden. Soll die Stiftung gemeinnützigen Charakter erhalten, ist vor Einreichung der Dokumente bei der Aufsicht das zuständige Finanzamt zu ersuchen, die Steuerbegünstigung in Aussicht zu stellen. Eine errichtete Stiftung kann durch Zustiftungen und/oder Spenden weiteres Vermögen aufbauen.

### **Was wurde bisher unternommen?**

Im Zuge der Überlegungen haben wir einen ersten Überblick über die Satzungen bestehender rechtsfähiger wie auch nicht-rechtsfähiger Stiftungen mit und ohne Museumsbahnbezug gewonnen. Außerdem gab es bereits Gespräche mit Vertretern anderer Stiftungen, um deren Erfahrungen im Umgang mit dem Stiftungsrecht und dessen Anwendung kennenzulernen. Weitere Gespräche fanden mit Vertretern der Politik statt, um Analogien zu regionalen Stiftungen (z. B. Stiftung Naturschutz im Landkreis Diepholz) zu bewerten.

### **Wie geht es weiter?**

Einer der nächsten Schritte wird sein, einen Fachjuristen hinzuzuziehen, der – wenn möglich auf Basis bisher erstellter Entwürfe – die Dokumente Stiftungsgeschäft und Satzung weiterentwickelt, bevor ein Kontakt zur Stiftungsaufsicht wie auch zum Finanzamt geknüpft werden wird. Die DEV-Mitglieder werden in der DME und in Mitgliederversammlungen informiert und bei Erfordernis um ihre Zustimmung gebeten werden. Die Autoren weisen darauf hin, dass rechtliche Bezugnahmen und Erläuterungen in diesem Beitrag ausschließlich der Information im Zusammenhang mit den hier vorgestellten Überlegungen dienen.

Axel Burmeister

## Betriebsausflug nach Rügen



Erste Station der Reise war die 900-mm-spurige Bäderbahn „Molli“. Am Endbahnhof Kühlungsborn West setzt 99 323 (O&K 12402/1932) gerade um. 17. Oktober 2019, Foto: RM

„Oh Land der dunklen Haine, oh Land der dunklen See, Oh Eiland, das ich meine, wie thut's mir nach dir weh“.

Möglicherweise hat manch einer der 33 Teilnehmer des diesjährigen Betriebsausflugs auch schon wieder „Heimweh nach Rügen“, so wie Ernst Moritz Arndt, der mit gleichnamigen Gedicht seine tiefe Verbundenheit zu Deutschlands größter Insel ausdrückt. Auf jeden Fall aber werden die Teilnehmer des diesjährigen DEV-Betriebsausflugs die Insel Rügen in bester Erinnerung behalten!

Dieser begann frühmorgens am Donnerstag, dem 17. Oktober 2019, in Bruchhausen-Vilsen, und wir trafen gegen Mittag am ersten Etappenziel, dem Bahnhof Kühlungsborn West, dem Endpunkt der Mecklenburgischen Bäderbahn ein. Die im Volksmund „Molli“ genannte, gut 15 km lange Schmalspurbahn ist in 900 mm Spurweite ausgeführt und ein touristischer Anziehungspunkt. Wir bestiegen einen der langen und gut gefüllten Züge und gelangten über Heiligendamm nach Bad Doberan, wo vor allem die straßenbahnähnliche Ortsdurchfahrt durch wunderschön restaurierte Häuserzeilen einen bleibenden Eindruck hinterließ. Am Ziel konnten wir im Rahmen einer Führung die hochmoderne Werkstatt nebst Abstellhallen für die kompletten Zuggarnituren besichtigen.

Am späten Nachmittag kamen wir in der Hansestadt Stralsund an und nahmen an einer Führung durch die ehemalige Stralsunder Brauerei teil, die nach Übernahme durch einen Wildeshauser Getränkegroßhändler nach der Wende heute vor allem mit der Marke



Auch die Kultur kam nicht zu kurz: Dieser alte Fachwerkspeicher dient heute als Hotel und steht in Wolgast am Hafen. Wolgast, 18. Oktober 2019, Foto: RM



Erhaltener Triebwagen der ehem. Werks-S-Bahn der Heeresversuchsanstalt Peenemünde auf Usedom. Später fuhr er umgebaut bei der Bundesbahn als Baureihe ET 26. Peenemünde, 18. Oktober 2019, Foto: RM

„Störtebecker“ bekannt und erfolgreich ist. Wir erfuhren in Theorie und Praxis Wissenswertes über die Bierbraukunst, und unser vielzitiertes „Trinkwiderstand“ bei der anschließenden Verkostung hielt sich in engen Grenzen. Anschließend brachen wir nach Lauterbach auf Rügen auf, wo wir im Badehaus Goor für die folgenden drei Nächte komfortabel untergebracht waren.

Am Freitag, den 18. Oktober 2019, entschieden sich einige Mitreisende für ein individuelles Wellnessprogramm im Hotel, während rund 30 Personen in Richtung Insel Usedom starteten. Unser erstes Ziel waren dort die ehemaligen Versuchsanstalten Peenemünde, in denen zwischen 1936 und 1945 an der damals völlig neuen Raketechnologie geforscht wurde. Wir nahmen an einem informativen Vortrag des Historisch-Technischen Museums Peenemünde teil, der sehr ausgewogen die Entwicklung der sogenannten Vergeltungswaffen V1 und V2, ihre Produktion unter menschenunwürdigen Bedingungen, ihre letztlich eher geringe militärische Wirkung im Zweiten Weltkrieg, aber auch ihre Bedeutung als Grundlage für die Erforschung des Weltraum ab den 1950er Jahren darstellte.

Am Nachmittag besichtigten wir nach einem Mittagessen im schönen Speicher der Stadt Wolgast die Dampffähre „Stralsund“, dem mit Baujahr 1890 ältesten Eisenbahndampffährschiff der Welt. Dieses Schiff stand von 1949 bis 1990 im Dienst der Deutschen Reichsbahn und stellte zuletzt die Eisenbahnverbindung der Insel Usedom mit dem Festland sicher. Drei Mitarbeiter eines Förderver-



Hauptattraktion der DEV-Ausflügler war die fast 130-jährige Dampf-Trajektfähre „Stralsund“, die einst die Eisenbahnen Rügens und später Usedom mit dem Festland verband. 18. Oktober 2019, Foto: Harald Uhle

# vom 17. – 20. Oktober 2019



Auf Sonderfahrt auf der Rügenschon Bäderbahn begegnete dem DEV-Sonderzug unterwegs ein Planzug mit 99 4801 (Henschel 24367/1938). Garfütz, 19. Oktober 2019, Foto: RM



Fotohalt im Wald bei Sellin: Alle Fotografen haben Stellung bezogen, und der stilrein im DR-Zustand der 1960er Jahre restaurierte Kleinbahnzug der RüKB-Nordstrecke kann passieren. 19. Oktober 2019, Foto: Joachim Meier

eins berichteten stolz über die Geschichte der Fähre und den Kampf um ihren Erhalt, vor allem in den Wirren der Nachwendezeit. Aktuell scheint erfreulicherweise der Erhalt dieses technischen Denkmals gesichert.

Am Abend besuchten wir dann auf der Rückfahrt das BW Putbus der Rügenschon Bäderbahn, im Volksmund bekannt als „Rasender Roland“. Hier hatten uns unsere Vereinsmitglieder Manuel Koch, Karl Alms, Mathias Bartels mit Aleena, die allesamt bei der PRESS beschäftigt sind, zu einer Werkstattführung eingeladen. Manuel Koch übernahm dies souverän in seiner Funktion als Werkstattdleiter, bevor wir alle zusammen in der Bahnhofsgaststätte einkehrten und den Abend zünftig ausklingen ließen.

Am Samstag, den 19. Oktober 2019, starteten wir gegen Mittag bei bestem Ausflugswetter mit dem Motorschiff „Sellin“ vom nahegelegenen Anleger Lauterbach über die Ostsee bis nach Baabe, wo uns dann unser Sonderzug abholte. Hierbei handelte es sich um eine ganz besondere Zuggarnitur, nämlich einen stilreinen Zug der legendären und längst abgebauten Nordstrecke der Rü.K.B. (Rügenschon Kleinbahnen) zwischen Bergen auf Rügen und Altenkirchen. Zuglok war die ehemalige Heeresfeldbahnlokomotive HF 110 C (Henschel 25983/1941), auf Rügen unter der Nummer 99 4652 im Einsatz. Mit diesem besonderen Zug fuhren wir bei besten Wetter- und Fotobedingungen auf der landschaftlich schönen und erstaunlich steigungsreichen Strecke von Sellin nach Binz, dann bis Göhren und

schließlich nach Sellin zurück. Unterwegs kamen die Eisenbahnbegeisterten und Fotofreunde auf ihre Kosten, denn unsere Jungs hatten Fotohalte und Scheinanfahrten organisiert. In Sellin dinierten wir in der neu aufgebauten Seebrücke, bevor uns unser Sonderzug zurück nach Lauterbach brachte.

Am darauf folgenden Sonntag, den 20. Oktober 2019, mussten wir leider schon unsere Rückreise antreten, wobei wir in Klütz noch einen Zwischenstopp einlegten. Hier betreibt die Stiftung Deutsche Kleinbahnen ein kleines Teilstück der ehemaligen Verbindung ins rund 15 km entfernte Grevesmühlen, das von Normalspur auf 600 mm Spurweite umgebaut wurde und heute unter dem Namen „Lütt Kaffeebrenner“ betrieben wird. Wir konnten im Rahmen einer Führung das Bahnhofsgelände und die Fahrzeughalle besichtigen, in der einige Feldbahnfahrzeuge u. a. von Schöma und Diema aus Diepholz zu sehen waren. Anschließend nahmen wir an einer beschaulichen Fahrt zum vorläufigen Endpunkt der Strecke, Reppenhagen, teil.

Nach Rückkehr in Klütz und anschließendem Mittagessen traten wir die Heimreise in Richtung Bruchhausen-Vilsen an, wo wir gegen 20 Uhr wohlbehalten ankamen. Uns allen wird der diesjährige Betriebsausflug mit seinem vielfältigen und perfekt vorbereitetem Programm in bester Erinnerung bleiben. Wir danken Kathrin Hormann und Andreas Wagner für die hervorragende Organisation und Mario Kressig und seiner Miriam für die souveräne und sichere Fahrt nebst Kaffeebewirtung im modernen VGH-Reisebus.



Die beleuchtete Seebrücke in Sellin zur blauen Stunde. Hier gab es für die Ausflüger ein zünftiges Abendessen. Sellin, 19. Oktober 2019, Foto: RM



Letzte Station der Reise beim „Klützer Kaffeebrenner“: 329 501-1 (Gmeinder 4378/1952) fuhr einst meterspurig bei der DB auf Wangerooge, heute fährt sie auf 600 mm. Reppenhagen, 20. Okt. 2019, Foto: RM



Uwe Franz

## Werkstatt-Telegramm

Für einige unserer Mitglieder ist die Winterzeit die Zeit im Jahr, in der es keinen regelmäßigen Fahrbetrieb auf unserer Strecke gibt, die schönste Zeit des Jahres. Dann ist Werkstattzeit! Jetzt ist wieder Zeit und Gelegenheit, die Projekte anzupacken, für die bisher in der laufenden Saison keine Zeit war. Oder für die einfach das nötige Personal fehlte, weil viele DEV-Aktive zum Teil in Doppel- und Dreifachfunktionen im regulären Fahrbetrieb eingespannt sind. Zum Jahresende ist dann eigentlich schon wieder Halbzeit in der Winterpause, und schon bald fällt wieder der Startschuss für die neue Fahrseason 2020. Deshalb möchte ich an dieser Stelle eine kleine Rückschau auf die Geschehnisse im letzten Quartal des Jahres 2019 in der Werkstatt halten.

Noch am letzten Tag des alten Jahres mussten wir leider von unserem guten Freund und DEV-Aktiven, Gregor Böhm, Abschied nehmen. Er verstarb nur wenige Tage nach seinem 80. Geburtstag. Es gibt in dieser DME-Ausgabe auch noch einen offiziellen Nachruf auf Gregor Böhm, aber ich möchte an dieser Stelle die herausragende Bedeutung von Gregor Böhms über 40-jähriger Tätigkeit insbesondere in der DEV-Betriebswerkstatt herausstellen. Was viele der heutigen DEV-Aktiven vielleicht gar nicht wissen, Gregor Böhm war selbstständiger Malermeister und hat schon in den Kindertagen unserer Museums-Eisenbahn versucht, den Kampf gegen die Korrosion an unseren Fahrzeugen aufzunehmen. Mit Erfolg, wie wir heute wissen, denn ein großer Teil unserer Fahrzeuge befindet sich in einem ganz ansehnlichen Zustand. In diesem Bereich hat er schon sehr früh Maßstäbe gesetzt, und so mancher Topf Farbe hat den Weg aus der heimischen Werkstatt seines Einmannunternehmens ganz unbürokratisch in die DEV-Werkstatt gefunden. Das war eine wertvolle Starthilfe für den damals noch jungen Verein! Parallel dazu hat er auch Generationen von jungen DEV-Aktiven die Grundzüge des Malerhandwerks vermittelt, sodass dieser Wissenstransfer bis in die heutige Zeit funktioniert. Immer, wenn sein fachlicher Rat gefragt war, hat er die Werkstattmannschaft unterstützt und viele Jahre auch selbst Hand angelegt. Parallel dazu hat er auch stets das leibliche Wohl der DEV-Aktiven im Blick gehabt und mindestens genau so viel Zeit in der Küche wie in der Werkstatt verbracht. In den letzten Jahren lag sein Schwerpunkt allerdings mehr in der „Mannschaftsverpflegung“, wo er stets eine feste Größe war und auch vor Großveranstaltungen wie unseren Werkstatt-Meetings nicht zurückgeschreckt hat. Die Lücke, die unser Freund Gregor Böhm hinterlassen hat, wird nur sehr schwer wieder ausgefüllt werden können! Unser Mitgefühl über den Verlust dieses lieben Menschen gehört voll und ganz seinen Angehörigen.

Vielen Dank, lieber Gregor, dass wir so viele schöne Jahre mit Dir verbringen durften!

### Mallet-Dampflokomotive 7<sup>s</sup>

In kleinen Schritten geht die Restaurierung der Mallet-Lokomotive 7<sup>s</sup> weiter voran. Eine kleine Gruppe von DEV-Aktiven bemüht sich weiterhin intensiv um diese Lokomotive. Die erzielten Fortschritte am Lokrahmen sind deutlich sichtbar geworden. Die Instandsetzung und Montage der diversen Lagerböcke, Führungen und Halter für die Steuerwellen und die Steuerung der Triebwerke steht an beiden Rahmenhälften kurz vor dem vorläufigen Abschluss. Die weitere Bearbeitung der diversen Lagerstellen auf das gewünschte

Endmaß soll dann zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, wenn die beiden Rahmenteile auf einem Bohrwerk bearbeitet werden können. Bei der Fa. EWK in Krefeld werden gerade die Gleitbahnen und die Kreuzköpfe für die Hoch- und Niederdrucktriebwerke bearbeitet.

Am Ende dieses kurzen Berichts möchte ich Sie gerne wieder auf die weiterhin laufende Spendenaktion zu Gunsten der DEV-Mallet-Lok 7<sup>s</sup> hinweisen und somit auf die Möglichkeit, dieses Projekt auch weiterhin finanziell zu unterstützen! Für die weitere Instandsetzung der Malletlok sind wir auch in Zukunft auf Ihre finanzielle Unterstützung angewiesen, damit sie eines Tages über unsere Gleise dampfen kann. Für die bisher eingegangenen Spenden möchten wir uns an dieser Stelle nochmals ganz herzlich bedanken. Ohne diese wertvolle Hilfe hätten wir den bisher erreichten Stand unserer Arbeiten nie erreichen können!

### Dampflokomotive FRANZBURG

Ende Februar 2020 werden an der Lok FRANZBURG die Untersuchungsfristen unweigerlich ablaufen. Für eine möglichst zeitnahe Durchführung der dann erforderlichen Untersuchung gem. ESBO §32/§33 ist zunächst vorgesehen, sich einen Überblick über den Erhaltungszustand des Kessels zu verschaffen. Deshalb wird beim bevorstehenden Frühjahrsmeeting im Februar 2020 der TÜV-Nord eine innere Untersuchung des Kessels vornehmen. Von dem Ergebnis dieser Kesselprüfung wird dann der Umfang der erforderlichen Arbeiten abhängen und damit natürlich auch der Zeitraum, bis wir die Lok wieder in Betrieb nehmen können. Ein wesentlicher Faktor werden hier auch die personellen Kapazitäten unserer Werkstatt sein.

### Dampflokomotive PLETTENBERG

Auch bei der Lok PLETTENBERG werden die Untersuchungsfristen im Februar 2020 ablaufen. Aus diesem Grund wurde die Lok PLETTENBERG unmittelbar nach den Nikolausfahrten im Dezember 2019 außer Betrieb genommen und unserer Werkstatt zugeführt. In der letzten Woche des Jahres 2019 wurden für die bevorstehende innere Kesseluntersuchung alle Siederohre aus dem Kessel entfernt und der Kessel zunächst von innen grob gereinigt. Ein großer Teil der Kesselarmaturen wurde ebenfalls bereits demontiert und befindet sich teilweise schon in der Aufarbeitung. Ob und wann die Lok wieder in Fahrt kommt, hängt jetzt zunächst vom Urteil der TÜV-Sachverständigen ab, die den Kessel zusammen mit dem Kessel der Lok FRANZBURG im Februar 2020 besichtigen möchten.

### Triebwagen T 44

Seit Anfang September 2019 befindet sich der T 44 nach seinem Einsatz auf den Harzer Schmalspurbahnen in unserer Werkstatt, um die im Harz leider aufgetretenen Schäden an der Kupplung zwischen Motor und Getriebe beheben zu können. Die in enger Zusammenarbeit mit einem Fachbetrieb instandgesetzte Kupplung konnte noch zum Jahresende 2019 fertiggestellt werden. Der Einbau der neuen Kupplung konnte aber bisher noch nicht erfolgen, weil die Standplätze auf unseren Wartungsgruben in der Werkstatt leider dauerhaft von anderen Fahrzeugen blockiert wurden. Die Arbeiten stehen leider unter einem gewissen Zeitdruck, denn im April 2020 laufen die Untersuchungsfristen vom Triebwagen T 42 unweigerlich ab, und spätestens bis dahin sollte der T 44 wieder einsatzbereit sein.

### Personenwagen Nr. 7

Wie bereits in der letzten DME-Ausgabe berichtet wurde, befindet sich der Personenwagen DEV-Nr. 7 (ex LAW-Nr. 9<sup>a</sup>, NLEA-Nr. 577) nach 50 Jahren Einsatz- und Abstellzeit alleine bei unserer Eisenbahn in einer umfangreichen Restaurierungsmaßnahme. Zur Umsetzung dieses Vorhabens wurde der hölzerne Wagenkasten vor

über einem Jahr vom Fahrgestell abgehoben und nach Zwönitz ins Erzgebirge transportiert. Ein Stellmacherbetrieb übernimmt dort die aufwendige Restaurierung des Wagenkastens. Gut fünf Jahre Vorbereitungs- und Wartezeit waren notwendig, um ein offenes Zeitfenster in diesem Stellmacherbetrieb zu ergattern. Zwischenzeitlich haben die Arbeiten zur Instandsetzung der sogenannten Bodenplatte für den späteren Wagenkasten begonnen bzw. wurden sogar schon abgeschlossen. Der Unterboden erhielt einen Schutzanstrich, bevor der Boden gewendet werden konnte. Gegenwärtig werden die hölzernen Säulen und Profile für die Seiten- und Stirnwände angefertigt.

Wenn Sie, liebe Leser, noch überlegen, ob Sie einen finanziellen Beitrag für die Restaurierung des Wagens Nr. 7 leisten wollen, dann sei der Hinweis gestattet, dass jetzt der richtige Zeitpunkt ist! Denn mit dem Baufortschritt an dem Wagenkasten von Wagen 7 werden in naher Zukunft auch die dazugehörigen Rechnungen bei uns eintreffen, die natürlich bezahlt werden wollen.

Deshalb haben wir für die Umsetzung dieser sehr anspruchsvollen Fahrzeugrestauration schon vor einiger Zeit eine Spendenaktion ins Leben gerufen. Hiermit haben Sie die Möglichkeit, dieses einmalige Vorhaben neben ihrer Mitarbeit auch finanziell zu unterstützen!

### Personenwagen Nr. 16

Die Arbeiten an unserem Weyer-Wagen DEV-Nr. 16 haben in den letzten Wochen wieder gute Fortschritte gemacht. Neben den Instandsetzungsarbeiten an den zahlreichen Holzlattensitzbänken wurde auch intensiv an der neuen Blechverkleidung des Wagenkastens, die aus Edelstahlblechen bestehen wird, gearbeitet. Eine Wagenlängsseite und eine Stirnwand wurden zwischenzeitlich komplett fertiggestellt, sodass der Wagen in Kürze gedreht und die andere Wagenseite bearbeitet werden kann.

### Kesselwagen Nr. 152

Unser vierachsiger Kesselwagen, der von der Kreisbahn Emden-Pewsum-Greetsiel stammt, erhält gegenwärtig eine außerplanmäßige Instandsetzung und Konservierung des gesamten Fahrzeugs. Um der fortschreitenden Korrosion insbesondere im Innern des Kessels Einhalt zu gebieten, hatten wir uns entschlossen, den Wagen 152 einer umfassenden Konservierung zu unterziehen, dessen wichtigster Bestandteil das Sandstrahlen und Beschichten des Kesselwagens von innen und außen gewesen ist. Diese Arbeiten wurden durch einen befreundeten Beschichtungsfachbetrieb ausgeführt. Nachdem der Kesselwagen und die dazugehörigen Drehgestelle in ihre Bestandteile zerlegt wurden, erfolgte Anfang September 2019 der Transport des Wagens in den bereits genannten Beschichtungsfachbetrieb. Dort wurden die erforderlichen Arbeiten bereits durchgeführt, sodass wir den Kesselwagen und das dazugehörige „Teilepuzzle“ bereits Anfang Oktober 2019 in frischem Lack und bestens konserviert in Bruchhausen-Vilsen wieder in Empfang nehmen konnten. Während des bevorstehenden Frühjahrsmeetings 2020 sollen die Drehgestelle wieder montiert und der gesamte Wagen komplettiert werden.

### Normalspur Triebwagen T 1

Die Reparaturarbeiten am Differenzial der Antriebsachse des Triebwagens T 1, die in einem Fachbetrieb ausgeführt werden, gehen anscheinend langsam dem Ende entgegen. Die Auslieferung der instandgesetzten Antriebsachse wurde uns für Ende Januar 2020 in Aussicht gestellt. Wenn dieser Termin eingehalten wird, können wir die fertig reparierte Antriebsachse in den Triebwagen T 1 einbauen und mit der ebenfalls fälligen Hauptuntersuchung des Fahrzeugs in naher Zukunft beginnen.

### Normalspur Triebwagen T 2 und Steuerwagen TA 4

Seit dem Ablauf der Untersuchungsfristen am T 2 und auch am Steuerwagen TA 4 Ende August 2018 befinden sich die genannten Fahrzeuge in der Werkstatt der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya (VGH) in Hauptuntersuchung. Dort werden die anfallenden Arbeiten überwiegend durch VGH-Werkstattmitarbeiter und Fremdfirmen durchgeführt. Die Arbeiten am T 2 wurden zwischenzeitlich weitgehend abgeschlossen, sodass Ende November 2019 erste Probefahrten im Bahnhof Hoya durchgeführt werden konnten. Auf Antrieb funktionierten alle wichtigen Komponenten des Triebwagens ohne größere Probleme, sodass die daraus resultierte Liste der Restarbeiten recht kurz ausfiel. Zum Abschluss der Arbeiten am T 2 wird der gesamte Wagenkasten seine letzten neuen Lackschichten erhalten. Wie berichtet wurde, sind die beiden luftgekühlten KHD-Motoren des Triebwagens von einer Spezialwerkstatt für historische LKW grundlegend überholt und wieder in den Triebwagen eingebaut worden. Die ersten Einsätze der überholten KHD-Motoren sind bisher sehr zufriedenstellend verlaufen, sodass die mit nicht unerheblichen Kosten verbundene Instandsetzung der Motoren gerechtfertigt erscheint.

Durch den zwischengeschobenen Austausch eines Antriebsmotors am Triebwagen T 3 in der VGH-Werkstatt in Hoya hat sich der Beginn der Untersuchung am Steuerwagen TA 4 zeitlich etwas nach hinten verschoben. Damit die schon lange fälligen Reinigungs- und Aufräumarbeiten in der Fahrzeughalle in Hoya wie geplant stattfinden können, wird am Steuerwagen TA 4 als erste Maßnahme zur Instandsetzung der gesamte Wagenkasten angeschliffen, um eine erneute Verschmutzung der Halle durch Schleifstaub zu verhindern.

### Normalspur Viehverschlagwagen GW 8

Nach fast einem Jahr Pause wird seit Anfang Oktober 2019 wieder an unserem normalspurigen Viehverschlagwagen gearbeitet. Nach unserem Kenntnisstand müsste es der letzte erhaltene Wagen dieser Bauart in Deutschland sein, und schon allein deshalb genießt dieser Wagen unsere besondere Aufmerksamkeit. Hinzu kommt, dass diese Wagenbauart früher typisch war für unsere Region, denn viele tausend Schweine haben ihre letzte Reise von Bruchhausen-Vilsen z. B. über den Bahnhof Syke in Richtung Ruhrgebiet angetreten. Umso schmerzlicher war für uns die Tatsache, dass der Zahn der Zeit und die Witterungseinflüsse schon heftig an dem Aufbau des Wagens genagt hatten. Deshalb hatte sich die damalige Jugendgruppe entschlossen, den Farbanstrich dieses Wagens zu erneuern. Wie sich später herausstellte, war das Projekt doch wohl „eine Nummer zu groß“ für die Jugendlichen bzw. es traten doch größere Schäden als erwartet auf.

Trotz der Unterstützung unserer Werkstatt-Jugendgruppe durch eine ABM-Kraft ist es aufgrund der Wetterlage vor dem Wintereinbruch 2018/2019 leider nicht mehr gelungen, den Außenanstrich des normalspurigen Viehverschlagwagens GW 8 vollständig zu erneuern. Deshalb wurde der GW 8 in der Umladehalle im Bf. Bruchhausen-Vilsen untergestellt, und sobald es die Witterungsverhältnisse zulassen, sollten die Anstricharbeiten an diesem Fahrzeug weiter gehen. Die Witterungsverhältnisse waren zwar zwischenzeitlich gut, aber leider waren keine Leute verfügbar, die das Werk hätten vollenden können. Durch eine neue Fördermaßnahme nach dem Teilhabechancengesetz konnten wir dann im Herbst 2019 zwei Mitarbeiter an diesem Fahrzeug einsetzen.

Das Problem war nun wieder die ungünstige Witterung, die alle Arbeiten mit Farbe und Pinsel im Freien unmöglich machte. Also musste der Wagen irgendwie in unsere Halle bugsiert werden. Aufgrund der Größe des Fahrzeugs war das kein einfaches Unterfangen. Erst der Ausbau der Radsätze und das Absetzen des restlichen Wagens auf kleine Hilfsfahrwerke hatte hier den Durchbruch ge-

bracht. Seitdem der Wagen nun in der geheizten Halle steht, haben die erforderlichen Arbeiten auch schon gute Fortschritte gemacht. Ein weiteres interessantes Kapitel an diesem Wagen ist das Thema Radsätze. Da wir die Radsätze ja ausgebaut hatten und wir eine Abnahme des Wagens gem. EBO §32 anstreben, mussten die Radsätze einer Fachwerkstatt zugeführt werden.

Obwohl sich die Radsätze in einem äußerlich guten Zustand präsentierten – schließlich hatten sie seit ihrer Aufarbeitung vor 16 Jahren im Radsatzwerk Ilsenburg keine nennenswerte Kilometerleistung erreicht – mussten diese Radsätze letztendlich ausgemustert werden, weil die damals mitgelieferten Papiere den heutigen Ansprüchen leider nicht mehr genügen. Dass es sich hier um ein museal genutztes Fahrzeug handelt, interessiert in diesem Zusammenhang leider niemanden. Also waren wir gezwungen, für unseren Viehverschlagwagen fabrikneue Radsätze zu erwerben, bei denen jetzt auch die Papierlage stimmt. Der Umfang der Dokumentation pro Radsatz umfasst jetzt sage und schreibe 32 DIN-A4 Seiten. Da bekommt man wenigstens was für sein Geld! Apropos Geld: Die zusätzlichen Kosten für die neuen Radsätze waren natürlich nicht eingeplant und haben deshalb ein Loch in die Vereinskasse gerissen. Wir würden uns daher sehr freuen, wenn sich vielleicht auch ein paar Spender für dieses einmalige Fahrzeug erwärmen könnten und die Vereinskasse dadurch etwas entlastet wird.

#### Dampflokomotive JOHANN REINERS

Nach fast einem Jahr Aufenthalt der Denkmallokomotive JOHANN REINERS der ehemaligen Kleinbahn Bremen-Tarmstedt in unserer Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen neigen sich die Schlosserarbeiten an der Lokomotive langsam dem Ende entgegen. Wie bereits berichtet wurde, gehört die Lokomotive heute dem Bürgerverein in Bremen-Findorff, der die Lokomotive seit vielen Jahren betreut und pflegt. Die Witterungseinflüsse haben der Denkmallokomotive stark zugesetzt, sodass die dadurch entstandenen Schäden mit ein wenig Farbe und Pinsel nicht mehr zu reparieren waren. Wir hatten uns daher entschlossen, den Bürgerverein Findorff e. V. mit Rat und Tat bei der äußerlichen Instandsetzung der Lokomotive zu unterstützen.

Im Laufe des Jahres wurden die vorhandenen Rohrleitungen und Armaturen am Kessel der Lokomotive demontiert, um die vollkommen desolate Kesselverkleidung und die Verkleidungen der Dampfzylinder entfernen zu können. Die alte Kesselverkleidung diente nur noch als Vorlage für die zwischenzeitlich komplett aus Edelstahlblechen angefertigte neue Verkleidung. Wiederverwendbar war lediglich der alte Sanddom der Lokomotive. Die Dampfdomverkleidung musste leider auch erneuert werden. Gegenwärtig werden die letzten Rohrleitungen und Armaturen wieder montiert. Voraussichtlich Ende Februar 2020 wird die Lokomotive JOHANN REINERS unsere Werkstatt wieder verlassen und in einem Bremer Beschichtungsfachbetrieb im wahrsten Sinne des Wortes „den letzten Schliff“ und auch den letzten Anstrich erhalten, bevor sie wieder auf ihrem Sockel in Bremen-Findorff aufgestellt wird.

#### DEV-Fahrzeugbestand zum 31. Dezember 2019

Meterspur	betrf.	abgest.	in HU	ges.
Dampflokomotiven	3	2	1	6
Diesellokomotiven	3	2	0	5
Triebwagen	3	3	0	6
Personenwagen	18	4	2	24
Gepäckwagen	7	0	1	8
Güterwagen	23	6	2	31
Nebenfahrzeuge	10	1	0	11
Zwischensumme	67	17	7	91
<b>Regelspur</b>				
Diesellokomotiven	2	0	0	2
Triebwagen	1	0	2	3
Personenwagen	0	1	1	2
Güterwagen	2	5	1	8
Zwischensumme	5	6	4	15
Summe	72	23	11	106

#### Gleisbautermine 2020:

##### Der Gleisbau geht weiter – es werden noch Mitstreiter gesucht!

Nachdem im Jahr 2019 bereits viel geschafft wurde, geht's im Jahr 2020 gleich weiter. Die Baustellen in Asendorf und Arbste müssen abgeschlossen werden und eine weitere Gleisbaustelle – ebenfalls in Asendorf – muss aufgrund Gewährung von Zuschüssen auch noch bis zum Saisonbeginn im Mai abgearbeitet werden.

Somit ist der „Arbeitszettel“ der DEV-Gleisbaurotte gefüllt wie lange nicht, und es werden dringend zusätzliche Mitstreiter weiter gesucht. Für Verpflegung wird gesorgt, Unterkunft im DEV-Sozialgebäude möglich. Gute Laune garantiert!

Habt keine Scheu, euch bei Interesse zu melden, die Gleisbauarbeiten sind ideal zum „mal Reinschnuppern“ bei der Museums-Eisenbahn. Neben der Gleisbaurotte sucht auch die Küche nach Verstärkung. Anmeldungen bitte an: [jens.boecker@museumseisenbahn.de](mailto:jens.boecker@museumseisenbahn.de).

##### Gleisbaurotte Frühjahr 2020 (kurzfristige Änderungen vorbehalten):

**14. – 15. März:** Beginn Gleismontage Asendorf 2

**28. März – 5. April:** Fortsetzung Gleismontage Asendorf 2, Einbau der Kiesbettung, Ausrichten und Stopfen. Außerdem Nachstopfen des im Herbst 2019 umgebauten Abschnittes Asendorf 1 (1. Woche Osterferien)

**6. – 11. April:** Restarbeiten und Neubau Bahnsteig(-kante) am Hp. Arbste (Ostermeeting)

#### Werkstatttermine 2020:

**Grundsätzlich jeweils am zweiten und letzten Samstag im Monat ab 8.00 Uhr.**

**Treffpunkt ist in der Betriebswerkstatt in Bruchhausen-Vilsen.**

#### Werkstatt-Meetings

##### Frühjahr 2020:

4. – 9. April: Oster-Meeting





Bei einem Fachbetrieb in Sachsen befindet sich der rekonstruierte hölzerne Wagenkastenbodenrahmen von Wagen Nr. 7 in Arbeit.



Wenige Tage später war er schon mit Bohlen versehen. Das Bild zeigt die spätere Unterseite. Januar 2020, zwei Fotos: Slg. Uwe Franz



Der ausgeachte Normalspur-Viehwagen Gw 8 wurde abgeschliffen und erhielt in der DEV-Werkstatt eine Neulackierung. 23. November 2019, Foto: Christian Uhle



Torben Kleist beim Montieren eines Puffers am neu lackierten Kesselwagen Nr. 152 auf dem Gleis neben der Werkstatt. 24. November 2019, Foto: Christian Uhle

Mein  
DEV-  
Schatz



WEINERT MODELLBAU

info@weinert-modellbau.de

28844 Weyhe-Dreye • Mittelwendung 7 • www.weinert-modellbau.de • www.mein-gleis.de



Auch bei mäßigem Wetter musste gearbeitet werden: Mit dem Robel wurden die Schienen festgeschraubt. Asendorf, 12. Oktober 2019.



Am Haltepunkt Arbste waren bereits die neuen Schwellen ausgelegt. Das alte Gleis war zuvor zurückgebaut und ein Schotterplanum erstellt worden.



Lars Böcker transportierte die letzten fehlenden Schwellen mit dem Bahnmeisterwagen in der Asendorfer Baustelle.



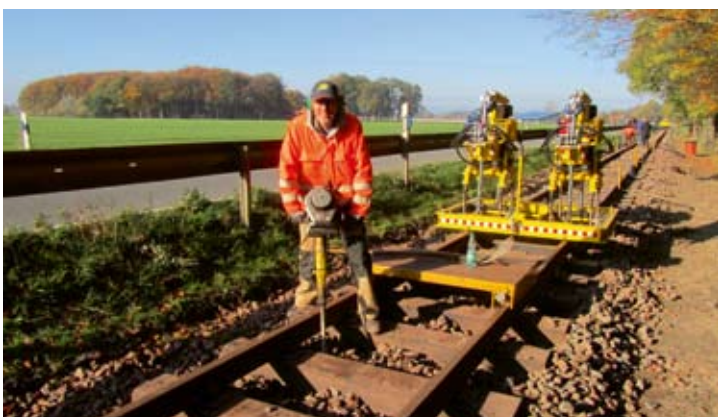
Einen Tag später in Asendorf bei Sonnenschein: Jens Böcker und Jonas Kindermann montierten Schienenstöße und versahen sie mit einem Schutzanstrich. Vier Fotos: RM



Die Stopfmaschine bewährte sich nach dem Einschottern in Arbste: Jürgen Hunold und Helmut Wilkening freuten sich über das Arbeitsergebnis, 9. November 2019.



Zwischen den Stopfgängen wurde mit der Wasserwaage nivelliert und ggf. nachgestopft. Arbste, 9. November 2019, Zwei Fotos: Christian Uhle



Einzelne Gleisbereiche wurden von Christian Uhle mit dem Stopfhammer von Hand gestopft, eine kräftezehrende Tätigkeit. Arbste, 10. November 2019, Foto: Slg. Christian Uhle



Nach dem Verfüllen und Stopfen konnten Jürgen Werder und Bernhard Öhler die neue Kiesbettung in Asendorf eibebnen. 9. November 2019, Foto: RM



Am 16. November 2019 wurde die „Villa Gleisbett“, der ehemalige Bahnhof Bruchhausen Ost der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf, nach mehrjähriger Restaurierung durch die Genossenschaft OBaMa eG als modernes Gästehaus eröffnet. Zur Vermietung stehen fünf Doppelzimmer zur Übernachtung mit Küchenbenutzung oder Frühstücksservice auf Wunsch zur Verfügung. Alle fünf Doppelzimmer sind mit eigenem Duschbad/Toilette ausgestattet. Gruppen können auch das ganze Haus mieten. Details unter: [www.villa-gleisbett.de](http://www.villa-gleisbett.de). Foto: Wolfgang Wessels



Nikolaus Rolf Gerdes wartete zusammen mit seinen Engeln Maite und Mayra auf den einfahrenden Nikolauszug am Bahnhof Vilsen Ort.



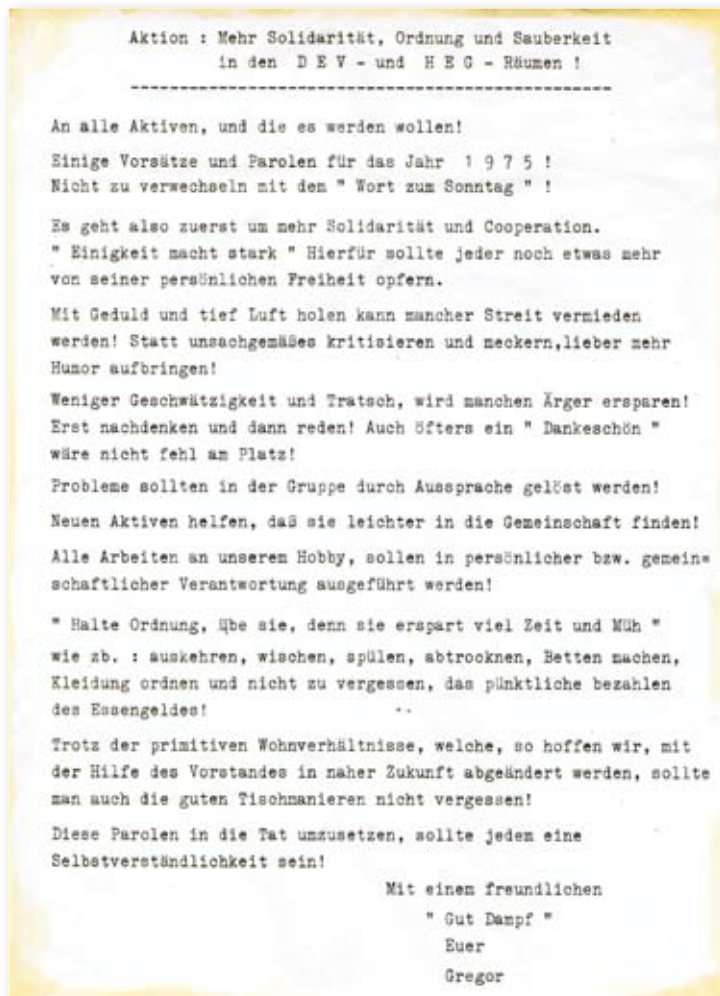
Bei strahlendem Sonnenschein erreichte HERMANN am 15. Dezember 2019 den Bahnhof Asendorf zum Weihnachtsmarkt.



„Was hatten die lieben Kleinen denn ins Wunschbuch eingetragen?“ Ob sich Nikolaus und Engel von den Wunschideen selbst was wünschten? Ebenfalls Vilsen Ort, 30. November 2019.



Als Lok PLETTENBERG am 1. Dezember 2019 in Asendorf eintraf, herrschte trübes Novemberwetter, aber die festliche Bahnhofsbeklebung stimmte auf die Vorweihnachtszeit ein. Vier Fotos: RM



An Ordnung, Sauberkeit, Gemeinsinn und Höflichkeit muss (leider) immer wieder mal erinnert werden. Schon 1975 hatte Gregor Böhme diese „Parolen“ zusammengestellt. Slg. Robert Angerhausen



Gregor Böhme als Aktiver in der DEV-Werkstatt Bruchhausen-Vilsen, hier am 12. Juni 1993 bei Arbeiten am Triebwagen T 44. Foto: RM



Wenn alle satt und zufrieden waren, wusste Gregor, dass er ein gutes Tagewerk vollbracht hatte. Bruchhausen-Vilsen, 6./7. Juni 2010.

Gregor als Smutje in seinem „Reich“ während des Wintermeetings am 18. Februar 2010. Mit seinem Wirken war er allen Aktiven Freund und Vorbild. Zwei Fotos: Robert Angerhausen

## Gregor Böhm †



Unser Gregor verstarb am Silvestertag 2019, nur sechs Tage nach seinem achtzigsten Geburtstag. Sein Tod macht uns sehr traurig. Gregors Interesse galt der Straßenbahn, den Insel- und Feldebahnen sowie der Eisenbahn. Im Verein wurde er am 10. Dezember 1969 Mitglied, sicherlich auch wegen der Fahrzeuge der Herforder Kleinbahn, die bei der Museumsbahn eine neue Bleibe gefunden hatten. Als Bad Salzuflener kannte er die Bahn gut und hat uns oft davon erzählt. Mit seinen Modellbahnanlagen und der Gartenbahn sind viele Museumsbahner und deren Kinder groß geworden.

Seine Herzlichkeit und seine positive Art haben das Miteinander geprägt und die Zusammengehörigkeit gefördert. Vielen war er ein guter Zuhörer und Ratgeber! Überaus geschätzt wurde er auch wegen seines selbstlosen – christlich geprägten – Verhaltens. In dieser Hinsicht wurde er schon früh ein Vorbild und ist es immer geblieben!

Durch ihn und unter seiner Anleitung wurde in den 1970er und 1980er Jahren manches Fahrzeug lackiert. Als selbständiger Malermeister hatte er das entsprechende Wissen. Wer dabei war, erinnert sich gerne daran. Immer wieder war er zu Scherzen aufgelegt und konnte auch ganz spontan so richtig Blödsinn machen! Besonders gut konnte er mit Kindern und Jugendlichen umgehen, was zu seiner Beliebtheit bei allen Generationen beigetragen hat.

Eine große Leidenschaft war das Kochen. Schon früh, wir lebten und wohnten damals noch in den HEG-Wagen, hat er sich auch um die Verpflegung der Aktiven gekümmert. Wir waren damals überwiegend Schüler, Studenten und Auszubildende. Das Geld, um uns beim Essen Großartiges zu leisten, hatten wir nicht. So manches Mal hat Gregor (ohne ein Wort darüber zu verlieren) einen Teil der Kosten aus eigener Tasche bezahlt, auch wenn er es sich nicht unbedingt leisten konnte. Ihm war es immer wichtig, dass es allen möglichst gut geht und sie zufrieden sind.

Da er die Woche über beruflich malern konnte, verlagerte sich mit der Zeit der Schwerpunkt seiner Tätigkeit in Vilsen immer mehr Richtung Küche. Im Laufe der Jahre rückte er dann unangefochten in die Position des Küchenchefs, der auch nicht davor zurückschreckte für 50 Personen zu kochen. An der Einrichtung der von Heinrich Bomhoff gestifteten Küche in der Fahrzeughalle war er maßgeblich beteiligt. Diese Küche wurde für unseren Gregor dann auf Jahrzehnte sein Tätigkeitsfeld. Die Arbeit dort lag ihm, immer auf unser Wohl bedacht, sehr am Herzen. Unzählige Male ist er mit seinem Auto, mit Malersachen, aber vor allem mit Lebensmittelvorräten bepackt, von Bad Salzuflen nach Vilsen gefahren! Wenn es der Platz irgendwie erlaubte, packte er obenauf noch eine seiner kleinen transportablen Modellbahnanlagen, sehr zur Freude der kleinen und auch großen Kinder.

Auch gesundheitliche Probleme hielten ihn nicht davon ab, weiter nach Vilsen zu kommen. In den letzten gut zehn Jahren haben dann einige von uns ihm zumindest durch Mitnehmen bzw. Chauffieren die An- und Abreise erleichtern können.

Noch am 10. November 2019 hat er für die Rotte gekocht und gemeinsam mit uns in Arbste im Wagen 144 gegessen. Eines seiner Lieblingsgerichte – Reibekuchen – hatte er schon länger für die Nikolausfahrten geplant. Leider konnte er diese Idee nicht mehr umsetzen.

Alleine die Nachricht „Gregor kommt“ oder „Gregor ist da“ sorgte für Freude und Wohlfühlstimmung. Für manch einen war das schon Anlass genug zur Bahn zu kommen, und sei es nur für ein Schwätzchen. Wie haben wir es genossen, schon zum Frühstück an einem reichlich gedeckten Tisch mit frischen Brötchen Platz nehmen zu können, mittags mit einer schmackhaften warmen Mahlzeit begrüßt zu werden, zur Kaffeezeit Kuchen oder Plätzchen vorzufinden und auch abends wieder reichhaltig beköstigt zu werden. Auch Blumen, die er so sehr liebte, fanden oft den Weg in unseren Aufenthaltsraum oder in die Küche. Dass Essen Leib und Seele zusammenhält, konnte man gerade an solchen Tagen merken. Gutes Arbeitsklima und auch Arbeitsleistung waren die Folge dieser hervorragenden Bewirtung!

Gregors Platz an der Tafel war der am Kopfende, wenn er denn nicht gerade aufsprang, um etwas aus der Küche zu holen oder nachzulegen. Wir haben immer versucht, ihm die Arbeit zu erleichtern oder teilweise abzunehmen. Aber, liebenswerter Dickkopf, der er war, hat er vor allen Dingen das eigentliche Kochen lieber alleine gemacht. Auch und gerade bei den gemeinsamen Mahlzeiten und geselligen Runden kam seine humorvolle Seite ans Tageslicht. Sehr spontan kamen Sprüche oder er machte aus heiterem Himmel irgendwelchen Blödsinn, den man eher einem Kind als ihm zugetraut hätte. Wie oft haben wir dabei Tränen gelacht. Bei jedem, der häufiger mit ihm zusammen war, wird sich irgendein Scherz im Gedächtnis verankert haben, an den er gerne und mit Schmunzeln zurückdenkt. Und das Schöne an ihm war, dass er auch über sich selber lachen konnte.

Im Laufe seines Museumsbahnerdaseins entstanden viele Freundschaften, die in gegenseitigen Besuchen mündeten. So kam er durch die halbe Republik, für Exkursionen, Urlaube, Familienbesuche oder auch um bei der Renovierung von Wohnungen zu helfen. Die Landschaft manch einer Modellbahn ist dabei unter seinen Händen entstanden. Wie oft hat er sich gerade der jüngeren Museumsbahner angenommen und mit ihnen Ausflüge und Reisen zu anderen Bahnen unternommen! Wie oft waren wir, teilweise mit Kindern, bei ihm in Bad Salzuflen und wurden von ihm bewirtet. Wir haben zusammen gegessen, miteinander geklönt oder haben mit seinen Modellbahnanlagen gespielt. Bis zum Schluss hat er an seinen Modellbahnanlagen gebaut und gebastelt. Das Ergebnis hat er seinen Besuchern immer wieder stolz präsentiert.

Uns bleibt nun die Erinnerung an eine liebenswerte Person, die mit ihrer besonderen Art sehr vielen Menschen Freude gemacht hat. Lieber Gregor, wir vermissen dich! In unseren Gedanken wirst du immer einen Platz haben!

Unser Mitgefühl gilt seiner Familie und seinen Angehörigen!

Aktive und Vorstand der Museums-Eisenbahn



Die DEV-Aktiven auf Reisen: Ein Highlight war der Besuch bei der Rügensch-Bäderbahn (RüBB), wo standesgemäß in einem Zug aus zweiachsigen Lenz-Kleinbahnwagen mit Görlitzer Gewichtsbremse gefahren wurde. Zuglok war die Original-Rüganerin 99 4652 (Henschel 25983/1941) vom Typ HF 110 C. Göhren, 19. Oktober 2019, Foto: RM



Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des DEV-Vereinsausflugs versammeln sich zum Gruppenfoto vor dem mustergültig sanierten Bahnhofsgebäude Klütz (Meckl.) der 600-mm-Touristikbahn „Klützer Kaffeebrenner“, 20. Oktober 2019, Foto: RM