

Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands

Bruchhausen-Vilsen—Heiligenberg—Asendorf

Freilicht-Museum Heiligenberg eröffnet

Die JSR (Jürgens Samstag Rotte) baute bei ihrem Juni-Einsatz die Dreiwegweiche im Heiligenberger Grund provisorisch ein und schloß damit die längst verlegten Gleise an die Strecke der Museums-Eisenbahn an. Anschließend konnten auf diese Gleise die nicht betriebsfähigen und die momentan nicht benötigten Güterwagen abgestellt werden. Das brachte gleich eine doppelte Verbesserung, denn zum einen sind die wenig attraktiv erscheinenden Wagen aus dem Blickfeld des Bahnhofs Heiligenberg verschwunden, was dem historischen Bahnhof sehr gut bekommt, und zum anderen stehen sie jetzt wohl geordnet auf einer übersichtlichen Fläche mit Zwischenraum, so daß sie gut besichtigt und fotografiert werden können.

Die Anlage im Heiligenberger Grund wirkt plötzlich wie ein Freilicht-Museum und als solches darf sie auch gelten. Man kann es leicht von der Ladestraße aus erreichen und ohne Eintritt besichtigen. Von dieser Möglichkeit machen die Fahrgäste der mittäglichen Triebwagenfahrt gerne Gebrauch, denn in Heiligenberg besteht planmäßig 20 Minuten Aufenthalt, den aufgeschlossene Triebwagenfahrer zu einer Führung durch das Freilicht-Museum nutzen und so den Fahrgästen tiefen Einblick in die Technikgeschichte der Schmalspurbahnen und in die Arbeit des DEV vermitteln.



Gruppenfoto der JSR bei ihrem Juni-Einsatz im Heiligenberger Grund, 11. 6. 1988, Foto: Heinz Esdorn; unten: So aufgeräumt sieht nun der Heiligenberger Grund aus, 17. 6. 1988. Foto: Bäumer.

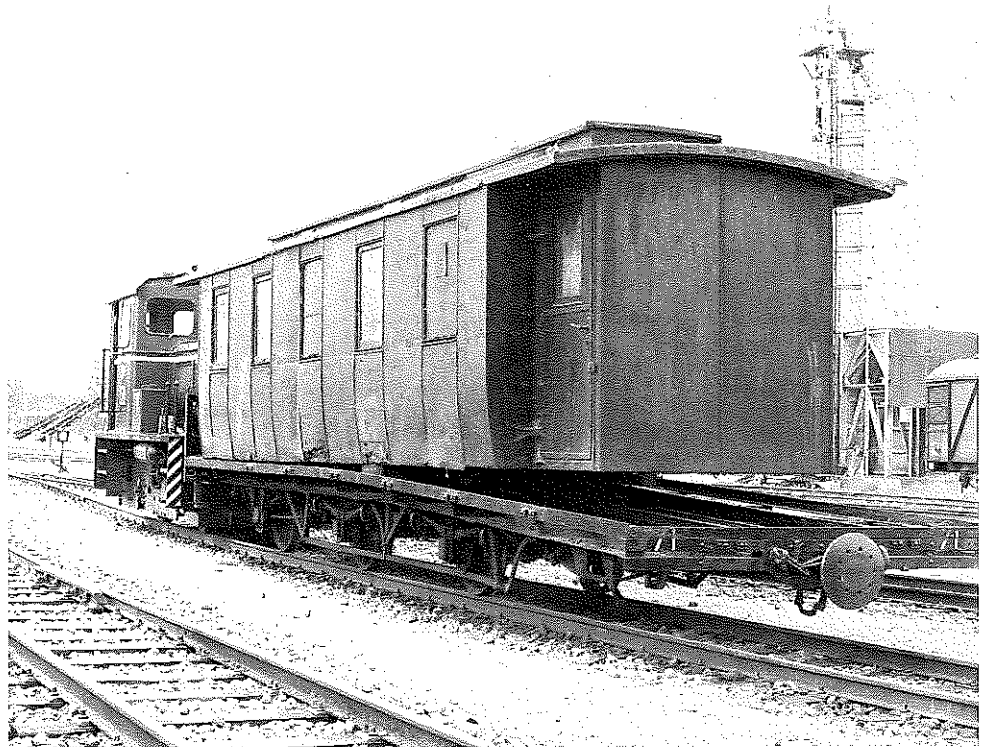


Wieder ein (Fahrzeug-)Zugang

Im Mai 1988 kam ein weiterer Güterwagen zur Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands. Wegen seiner interessanten Technik wollten ihn die DEV-Aktiven schon seit langem erhalten wissen. Leider war er im Frühjahr an einer Entgleisung beteiligt, der nachschiebende Zug verformte ihn so stark, daß eine Aufarbeitung für die DB nicht mehr in Frage kam und sie den Wagen abgab. Die DEV-Aktiven begrüßten den Neuling mit sehr gemischten Gefühlen, denn ihnen wäre ein weiterer Einsatz auf Wangerooze lieber gewesen, als der Besitz eines Fahrzeugwracks.

Zunächst wurde dem Wagen so viele Teile abgenommen, bis er rollfähig wurde, und er kam in das neu eröffnete „Freilicht-Museum Heiligenberg“. Dann kam die Idee auf, ihn mit dem Kasten des Wagens 1 zu beladen und später beide wertvollen Stücke im Heiligenberger Schuppen platzsparend und wettergeschützt unterzustellen. Am 16. Juni 1988 wurde der Wagen mit Schrittgeschwindigkeit nach Bruchhausen-Vilsen überführt und sofort bepackt. Das ist natürlich nur ein Provisorium für die nächsten Jahre, denn beide Wagen sollen in (ferner) Zukunft aufgearbeitet werden.

Falls es, wie auf der Jahreshauptversammlung berichtet, zu einem gemeinsamen Schmalspurkonzept von DEV und DGEG kommen sollte, könnte auch über eine Abgabe des 147 nachgedacht werden.



Beide „Wagen“, der 1 und der 147, sind nur mit Blick in die Zukunft aufhebenswert, einstweilen werden sie unter Dach ein geschütztes Dasein in trauter Zweisamkeit führen, 16. 6. 1988. Foto: Bäumer.

**Sind noch Fragen zur Geschichte der HEG oder
der Klb. HSA offen?
Das muß nicht sein!
Denn jetzt gibt es das Standardwerk:**

Die Geschichte der Hoyaer Eisenbahngesellschaft und der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf

Die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH (VGH) begehen 1988 das Jubiläum ihres 25jährigen Bestehens. Aus diesem Anlaß gibt der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. (DEV) eine Broschüre heraus, die die Geschichte der VGH und der beiden Vorgängerbahnen Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft (HEG) und Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf (HSA) geschlossen darstellt.

Die schon über einhundertjährige Geschichte der Eisenbahnen im Kreis Grafschaft Hoya war sehr wechselhaft und weist Höhepunkte auf wie den Brückenschlag über die Weser und die Umspurgung der Strecke Hoya – Syke. Der Autor schildert sie auf angenehm lesbare Weise aus der Sicht eines Bewohners der Region. Er erspart dem Leser mühsame Datensammlungen (sie befinden sich im Anhang) und zeigt eindrucksvoll die Zusammenhänge der Entwicklungen der Bahnen untereinander und in Relation zur Gesamtentwicklung auf. Bahnhofsszeichnungen, Zeitungsausschnitte aus der Zeit vor der Jahrhundertwende und Fahrpläne runden das Bild ab.

Wer das Heft zu lesen beginnt, wird schon bald gefesselt sein von der Entwicklung der Verkehrsunternehmen in der Region Hoya, die sich der Zeit und dem modernen Verkehr angepaßt haben und heute als VGH ihren Beitrag zur Mobilität der Menschen und als Partner der Industrie leisten.

Ingo Westermann

Die Geschichte der Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft und der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf

DEV-Bücherei Nr. 3 Bruchhausen-Vilsen 1988

Format DIN A 4, 44 Seiten, 3 Farb- und 26 S/W-Fotos, 51 Umzeichnungen, eine Übersichtskarte, kartonierter Umschlag

Bezug: Durch Überweisung von 15,- DM (inkl. 2,- DM Versandkosten) auf Postgirokonto 1617-208, Postgiroamt Hamburg (BLZ 200 100 20).
Kennwort: Die Geschichte

18 die museums-eisenbahn 3/1988