



Wolfram Bäumer

Der Tag, die Woche, das Fest: Das 25jährige Jubiläum der ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands

Lange Zeit haben Politiker jedweder Couleur mit einem groß angelegten Showkampf versucht, die museumseisenbahnfreien Städte Bonn und Berlin ins Gespräch zu bringen, doch dieser Versuch mußte fehlschlagen: Am 2. Juli 1991 redete von derartigen Ansiedlungen kein Mensch mehr, denn Bruchhausen-Vilsen stand ganz im öffentlichen Interesse! Dieser Erfolg für Bruchhausen-Vilsen kam nicht von ungefähr, denn hier fuhr genau 25 Jahre zuvor der erste Zug der ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands, der heutigen Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. Und um den 25. Geburtstag zu feiern, hatten die Museums-Eisenbahner ein paar Freunde eingeladen und einen großen „Geburts-tagskuchen“ gebacken.

Viele Pläne waren geschmiedet worden, wie das Jubiläum begangen werden könne. Manche Pläne wurden gleich wieder verworfen, andere erwiesen sich erst später als undurchführbar oder als zu aufwendig. Übrig blieben 5 große Aktivitäten:

- 1.) Die stationäre Ausstellung in und um der Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen,
- 2.) die Zugparade zwischen Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg,
- 3.) die Inbetriebnahme der Kasten-Dampflok »Plettenberg«,
- 4.) das Festessen und
- 5.) die Wiederholung der Eröffnungsfahrt von 1966.

Dies alles konnte nur gelingen, weil von langer Hand vorgeplant worden war und weil alle Beteiligten voll mitzogen. Natürlich gab es auch Pannen: So meinten z. B. einige (Museums-)Eisenbahner, die stationäre Ausstellung würde von den „Museums-Leuten“ binnen 3 Tagen aufgebaut und daß sie nichts damit zu tun hätten. Abgesehen davon, daß alleine das Freirangieren, Aufräumen und Ausfegen der Fahrzeughalle geschlagene 2 Tage in Anspruch nahm, mußten die aus der Halle rangierten Fahrzeuge ja auch irgendwo bleiben, wo sie nicht den Zugbetrieb behindern würden. Statt also alle Kräfte auf das Kommende zu konzentrieren, wurden obendrein die ABM-Museums-Eisenbahner in Urlaub geschickt. Zum Glück ließ sich unser Spezial-Holz-wurm umstimmen und fertigte die „Hardware“ für die Ausstellung.



Die gesamte Fahrzeughalle diente eine Woche lang der stationären Ausstellung.

Oben: Am Ausstellungseingang gaben 9 Bildtafeln einen Eindruck von der 25jährigen Geschichte der Museums-Eisenbahn.

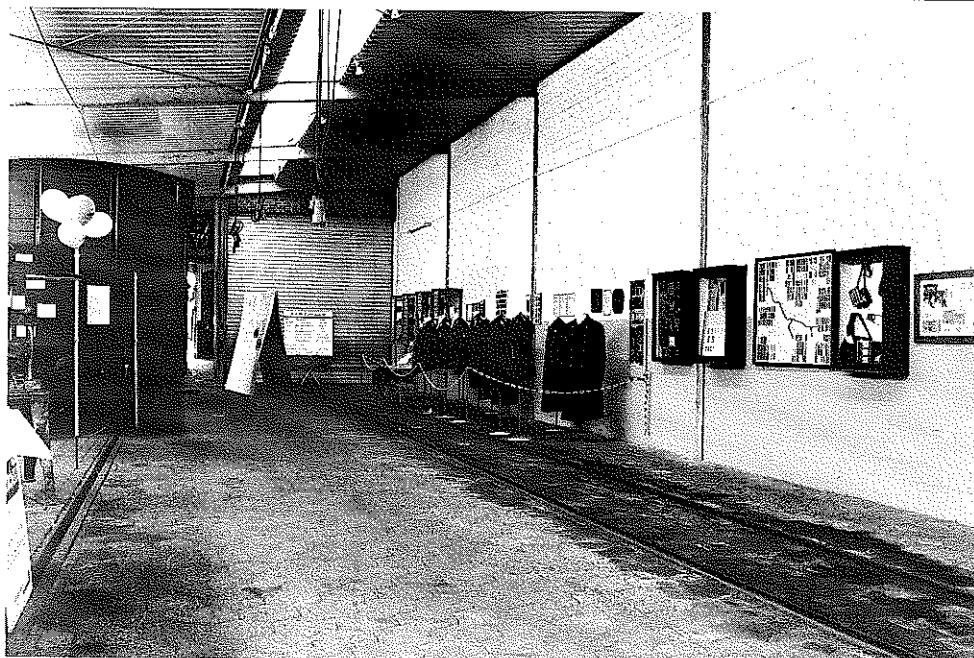
Mitte: Die Ausstellungseinheit »Dampflokaufrüstung« war sehr umfangreich, konnte doch die Lok »Spreewald« zerlegt in ihre Baugruppen und viele Einzelteile besichtigt werden. Als „Vitrine“ für Kesselwerkzeuge, Armaturen und kleine Einzelteile diente Wagen 133, auf dem alles geordnet und beschriftet präsentiert wurde.

Unten: Ebenfalls sehr großzügig war die Ausstellungseinheit »Waggonaufarbeitung« gestaltet worden. Nebenbei wurden die in der Ausstellung befindlichen Wagen auch genutzt, um etwas über den Verkehr mit diesen Wagen und über ihre Technik zu erläutern.

1. Juli 1991, Fotos: Wolfram Bäumer

Um die Zersplitterung zu vervollkommen, wurde auch noch das Video-Team des »Eisenbahn-Kurier« eingeladen, um ausgerechnet in der Woche vor dem Jubiläum spezielle Aufnahmen für das Video über unsere Museums-Eisenbahn zu drehen. Die Freunde des EK-Video-Teams mußten ihren Terminkalender umkrempeln, um die Einladung wahrzunehmen, was sie auch taten. Als sie nun mit großer Ausrüstung und großen Plänen in Bruchhausen-Vilsen anlangten, blieb uns natürlich nichts anderes übrig, als unseren Teil für die Aufnahmen beizutragen. So waren Flexibilität, Nachtschichten und gegenseitige Rücksichtnahme von den Museums-Eisenbahnern gefordert, um durch die Filmaufnahmen nicht die Rangierarbeiten für Ausstellung und Fahrzeugparade zu behindern und um andererseits nicht mit einer Rangiereinheit durch die Filmaufnahmen zu fahren. Es soll zwar nichts verraten werden, doch soviel sei angedeutet: Das was der EK gefilmt hat, wird einen Film entstehen lassen, der alles Bisherige in den Schatten stellen wird. Auch eingefleischte (Amateur-)Fotografen wie der Chronist ließen sich davon begeistern, wie professionell das EK-Video-Team die Möglichkeiten des bewegten Bildes ausschöpfte, um Funktionsabläufe, Betriebs- und Handlungsweisen aufzuzeichnen. So dürfte sich die Mühe sicher gelohnt haben.

Die »Museumsleute« bauten in der Zwischenzeit die Ausstellung auf. Als roter Faden zog sich das Thema »Kleinbahn« durch alle Abteilungen. Doch muß zugegeben werden, daß die Ausstellung zu wenig vorbereitet wurde, so daß sehr viele Kompromisse geschlossen werden mußten. So beschränkte man sich auf die Themen Wartung und Aufarbeitung von Lokomotiven und Wagen bei Kleinbahnen und bei der Museums-Eisenbahn, Personen-, Güter-, Stückgut- und Postverkehr auf Kleinbahnen, Kleinbahn-Uniformen und -Fahrkarten und gab einen bildlichen Überblick über die 25jährige Geschichte der Museums-Eisenbahn. Im hinteren Hallenende bauten die Modelleisenbahner des Freundeskreises Schmalspurbahn Kiel eine große Modulanlage auf, die ebenfalls die (schmalspurige) Kleinbahn zum Thema hatte. Wenn auch mancher Besucher die heiße Nadel bemerkt haben mag, mit der die Ausstellung gestrickt worden war, so wurde doch zweierlei bewirkt: Die Besucher bekamen eine Menge gezeigt, was es sonst nicht zu sehen gibt und die Museums-Eisenbahner haben etwas mehr Verständnis für Ausstellungen mitnehmen können, so daß künftig wohl des öfteren kleinere temporäre Ausstellungen zu erwarten sind.

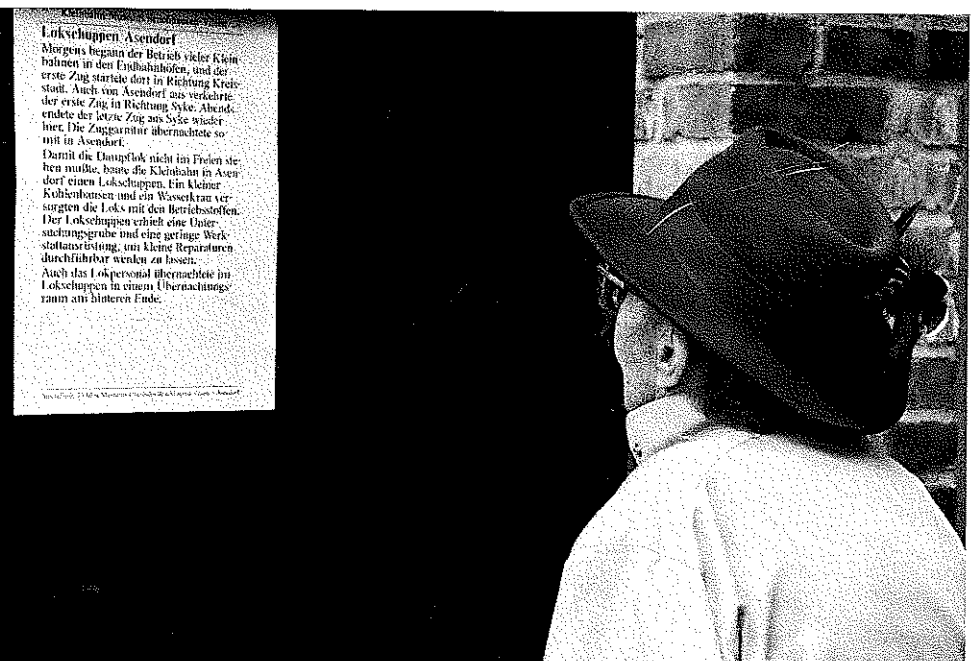


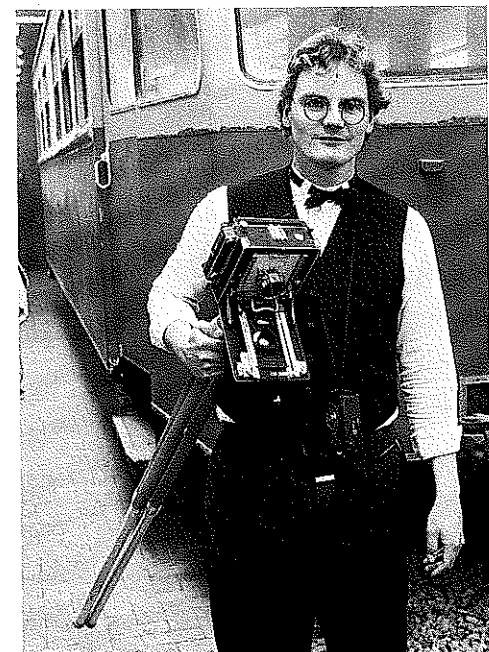
Lokschuppen Asendorf
 Morgens begann der Betrieb vieler Kleinbahnen in den Endbahnhöfen, und der erste Zug startete dort in Richtung Kreisstadt. Auch von Asendorf aus verkehrte der erste Zug in Richtung Sylke. Abends endete der letzte Zug aus Sylke wieder hier. Die Zugpersonnel übernachtete so mit in Asendorf.
 Damit die Dampflok nicht im Freien stehen mußte, baute die Kleinbahn in Asendorf einen Lokschuppen. Ein kleiner Kohlenhaufen und ein Wasserkran versorgten die Lok mit den Betriebsstoffen. Der Lokschuppen erhielt eine Untersuchungsgrube und eine geringe Werkstatteinrichtung, um kleine Reparaturen durchführbar machen zu lassen.
 Auch das Lokpersonal übernachtete im Lokschuppen in einem Überwachungsraum am hinteren Ende.

Oben: Die Ausstellungseinheiten »Kleinbahn-Fahrkarten«, »Kleinbahn-Uniformen« und »Postverkehr auf Kleinbahnen« waren länger vorbereitet und besser durchgestaltet.

Mitte: Die Erscheinungsbilder von ländlichen und städtischen Kleinbahnen wurden von den Kieler Modelleisenbahnern im Maßstab 1 : 45 vermittelt. Da es auf der großen Modulanlage aber noch weit mehr zu sehen gab, stellte die Modellbahn nicht nur eine Belustigung für die Besucher dar, sondern eine echte Bereicherung der Ausstellung, 1. Juli 1991, Fotos: Wolfram Bäumler

Unten: Museumstexte sind ein Thema, bei dem auch die ausgeglichensten Museumswissenschaftler in Fahrt kommen können. M. w. erstmalig bei einer Museums-Eisenbahn wurde zum Jubiläum auf den objektfetischistischen Datensalat (Baujahr, Fabriknummer, Dienstgewicht etc.) verzichtet und statt dessen ein Überblick über viele Bereiche aus dem Kleinbahnwesen gegeben, 29. Juni 1991, Foto: Sven Hamann





Sehr gut hat die Öffentlichkeitsarbeit funktioniert. Denn während das 20jährige Jubiläum ein „Geheimtip“ geblieben ist, wußte diesmal die ganze Region von unserem Jubiläum. Das haben wir den Redaktionen der beiden großen seriösen Tageszeitungen »Weser Kurier« (Bremen und umzu) und »Kreiszeitung« (Kreis Diepholz) zu verdanken, die ihre Wochenendbeilagen zum 29./30. Juni ganz und in Farbe dem Thema »Jubiläum der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen« widmeten. Erfolg dessen war ein noch nicht dagewesener Fahrgastansturm, so daß der bereits dichte Jubiläums-Fahrplan durch Einlegen spontaner Sonderzüge noch weiter verdichtet wurde. Der Ansturm überzeugte auch den letzten Kritiker und bewirkte einen willkommenen Motivationsschub bei den Akteuren: „Stell dir vor, es ist Jubiläum, und es sind tatsächlich Leute da.“ „Da muß irgendwo eine undichte Stelle gewesen sein,“ dieser Wortwechsel unter Museums-Eisenbahnern beschreibt die Stimmung.

Als Auftakt der Jubiläumswoche verkleideten sich Fahrgäste und Museums-Eisenbahner mit Kleidung, die etwa zur Eröffnung der Kleinbahnen getragen wurde. Als einige Herren in Pluderhosen und Wams erschienen, wurde deutlich, daß der Begriff »Kleidung der Jahrhundertwende« offen läßt, welche Jahrhundertwende denn gemeint ist. Die Beantwortung der Frage eines Schaffners, ob die Herren aus dem Mittelalter auch in den Genuß der den historisch gekleideten Fahrgästen versprochenen Fahrpreisermäßigung kommen sollten, erwies sich als unnötig, denn die Herren waren Mitarbeiter der Kreissparkasse Syke und wollten gar nicht mit dem Zug fahren, sondern prägten in der Fahrzeughalle an einer historischen Presse Jubiläums-Gedenkmünzen.

Von Sonntag abend bis Dienstag morgen bestimmte die geplante Zugparade das Geschehen im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. Wer nicht glauben mag was es bedeutet, auf wenigen Gleisen mit einer einzigen Umfahrung ein dutzend Zuggarnituren in einer ganz bestimmten Wagenfolge aber auch in einer ganz bestimmten Zugfolge so zusammenzustellen, daß bis zum Schluß noch rangiert werden kann und daß die Dampflokomotiven an Kohle, Wasser und Waschplatte gelangen können, darf gerne versuchen, auf einer Modellbahn das nachzuvollziehen, was dem Planer der Parade und den beteiligten Museums-Eisenbahnern gelungen ist. Obendrein fand am Montag auch noch ganz normaler Fahrbetrieb statt. Natürlich dauerte das Rangiergeschäft seine Zeit; dem Vernehmen nach soll jedoch in beiden Nächten zwischen 1.00 und 4.00 Uhr nicht rangiert worden sein.

Am Wochenende 29./30. Juni 1991 zogen viele Besucher und Museums-Eisenbahner Kleidung an, wie sie etwa zur Eröffnung der Kleinbahnen getragen wurde. Auch der Photograph war mit seiner Plattenkamera erschienen, 29. Juni 1991, Fotos: Sven Hamann

Dienstag morgen begrüßte ergiebiger Regen die zahlreichen bereits am Vortag angereisten Gäste und die Museums-Eisenbahner. Alles deutete darauf hin, daß Parade und Taufe im wahrsten Sinne „ins Wasser fallen“ oder in einer Flut von Regenschirmen unsichtbar bleiben würden. Als um 10.00 Uhr Dr. Otto Happel die Gäste in der (natürlich leerrangierten) Werkstatt begrüßte, ging der Regen gerade in tristes Nieseln über. Doch als nach dem kleinen Umtrunk und einem Rundgang durch die Ausstellung ein Ortswechsel zum Hp Vilsen-Ort vollzogen wurde, hatte auch das Nieseln aufgehört zu nieseln, und die Sonne schickte sich gerade an, die Wolkendecke zu durchdringen mit dem Resultat, daß die relative Luftfeuchtigkeit bei 1 (oder 100 %) gelegen haben dürfte. Als unser Ehrengast, Seine kaiserliche Hoheit Dr. Louis Ferdinand Prinz von Preußen kurz vor 11.00 Uhr auf dem Bahnsteig anlangte, kam die Sonne durch, so daß die Presse am Mittwoch den Begriff „Kaiserwetter“ völlig zu recht in die Schlagzeilen heben konnte.

Pünktlich um 11.00 Uhr startete die Fahrzeugparade: Zum Auftakt kam die Handhebeldraisine von 2 Museums-Eisenbahnern angetrieben am Bahnsteig vorbeigehebelt. Sie wurde mit Schmunzeln und Beifall begrüßt. Was in den folgenden 25 Minuten gezeigt wurde, läßt sich zwar beschreiben, aber die Wirkung dessen läßt sich kaum in Worte kleiden. Schlag auf Schlag rollten die Dampfzüge, Dieselmzüge und Triebwagen minutiös vorbei, jedesmal von unserem Werkstattdirektor Hans-Peter Kempf mit wenigen passenden Sätzen angekündigt und mit großem Beifall zur Kenntnis genommen. Der Bahnsteig in Vilsen-Ort und alle bekannten Fotostandorte waren voller Menschen, doch da abgesehen von Vorstand, Werkstattdirektor und dem Chronisten jeder geprüfte Museums-Eisenbahner für den Betrieb der Parade gebraucht wurde, konnten leider gerade die Aktivsten der Museums-Eisenbahn nicht recht miterleben, welchen großartigen Eindruck die Zugparade machte und mit wieviel Begeisterung sie von den vielen Gästen, die zum größten Teil keine Eisenbahnfreunde sind, zur Kenntnis genommen wurde. Von allen Seiten waren wohlwollende Worte zu hören, denn man registrierte durchaus die Leistung der Museums-Eisenbahner, die in den Fahrzeugen stellvertretend für die gesamte Museums-Eisenbahn zur Geltung kam.

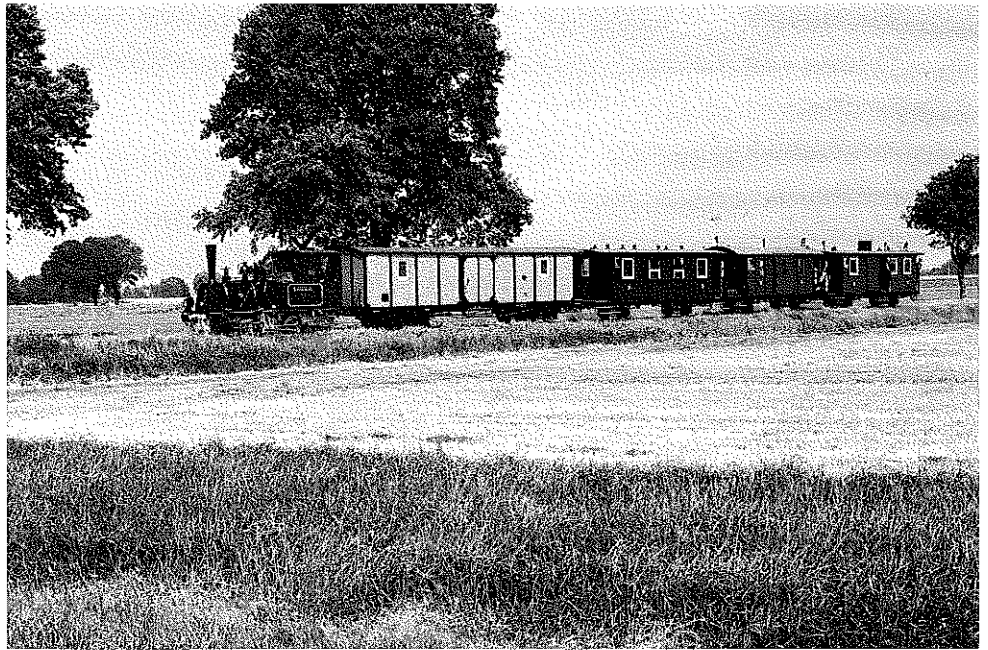
Nebenbei bemerkt: Zwar hat es auf Museumsbahnen schon viele Dampfspektakel und andere Fahrzeugansammlungen zu sehen gegeben, doch erstmalig hat eine Museums-Eisenbahn ganz alleine eine eindrucksvolle Fahrzeugparade geboten, wie sie zuvor nur von Staatsbahnen veranstaltet wurden. Und dabei war sogar die DB auf die Hilfe vieler Museumsbahnen angewiesen, als sie 1985 eine Fahrzeugparade zeigte.

Die 3 Fotos vom 2. Juli 1991 zeigen zwar 3 Garnituren aus der Fahrzeugparade, doch die Stimmung, die während des perfekten Ablaufes „rüberkam“ läßt sich weder in Fotos noch Worten festhalten. Diese Lücke wird das EK-Video über die Museums-Eisenbahn schließen.

*Oben: Franzburg-Zug in der Heiligenberger Kurve,
Foto: Jörg Kreuzberg*

*Mitte: Dieselmzug kurz nach Durchfahrt beim Hp Vilsen-Ort,
Foto: Hans-Jürgen Wietig*

*Unten: Zum Abschluß knatterte die Motordraisine mit einem Bahnmeisterwagen und 2 Kästen Bier an den Gästen auf dem Bahnsteig Vilsen-Ort vorbei,
Foto: Sven Hamann*





Abschluß der Parade bildete Lok »Plettenberg« mit Zug. Die Garnitur hielt am Bahnsteig an, und nach ein paar Sätzen zur Dauer der Aufarbeitung kam unser Ehrengast zu Wort. Dr. Louis Ferdinand äußerte seine Freude darüber, eine Lokomotive der Museums-Eisenbahn auf den Namen »Plettenberg« taufen zu dürfen. Der Name Plettenberg bedeute ihm sehr viel, denn ein Mitarbeiter seines Hauses namens Plettenberg habe nach dem Attentat auf Adolf Hitler den Freitod einer erwarteten Folter vorgezogen und so mittelbar das Leben seiner kaiserlichen Hoheit gerettet. Nach diesen Worten herrschte für einige Sekunden Schweigen. Damit hatte wohl niemand gerechnet, daß unser Ehrengast nicht nur die üblichen Worte sagen: „... taufe ich Dich auf ... und allzeit gute Fahrt ...“, sondern daß er eine so enge Verbindung zur Lok »Plettenberg« und unsere Museums-Eisenbahn deutlich machen würde. Zwar ist Dr. Louis Ferdinand als Eisenbahnfreund bekannt und auf unserer Museums-Eisenbahn auch kein Neuling, nun aber war klar, daß kein geeigneterer Taufpate für die Lok hätte gefunden werden können. Nachdem die Gäste den Inhalt der Rede verdaut hatten, honorierten sie die Worte mit Beifall.

Nach Parade und Taufe stieg man in den »Plettenberg«-Zug ein und fuhr nach Heiligenberg, um ins Gasthaus Dillertal einzukehren. Dort waren je ein umfangreiches warmes und kaltes Buffet aufgebaut. Der heutige Senior-Chef des Gasthauses, Heinrich Bomhoff, hatte vor 25 Jahren der Museums-Eisenbahn den ersten Sack Kohle gestiftet, eine nicht unbeträchtliche Anschubfinanzierung. Nun ließ er sich wieder nicht lumpen und stiftete die Getränke für das Festessen. Das hat man dann davon.

Um das Essen nicht kalt bzw. welk werden zu lassen, änderte Otto den gewohnten Ablauf und räumte zunächst 30 Minuten zum essen ein, um dann genügend Muße für die Ansprachen zu haben. Er bat, zügig zu kauen, damit sich nicht die ersten Redner mit einer mümmelnden Herde konfrontiert sehen müßten. Diese Ermahnung wurde sichtlich ernst genommen, denn auf den Startschuß hin stürzte sich alles auf das Buffet. Die gastronomischen Qualitäten des Hauses Bomhoff zu loben, hieße Spätzle nach Stuttgart zu tragen, und sicher ist auch jeder satt geworden.

Otto eröffnete die Redefolge mit einem kurzen Überblick über die Museums-Eisenbahn. Er begrüßte die 3 anwesenden der 4 Gründungsmitglieder und freute sich über die große Beständigkeit der Museums-Eisenbahn-Geschichte, die durch die Anwesenheit der Gründungsmitglieder 27 Jahre nach Vereinsgründung wohl deutlich zum Ausdruck komme.

Unser Ehrengast, Seine kaiserliche Hoheit Dr. Louis Ferdinand Prinz von Preußen, stellte in seiner Taufrede deutlich heraus, daß er gerne zur Loktaufe gekommen ist. Dem unteren Bild ist wohl anzusehen, daß die Taufe für ihn keine ungeliebte Pflichtveranstaltung war.
2. Juli 1991, Fotos: Sven Hamann

Die Grußworte der Politiker von kommunaler Ebene bis zum Staatssekretär aus dem Bundesverkehrsministerium waren geprägt mit Anerkennung der ehrenamtlichen Leistungen der Museums-Eisenbahner, die in 25 Jahren aus einer (spinnerten) Idee eine so bedeutende Museums-Eisenbahn gemacht haben. Mit Ausnahme des Landkreis-Politikers spannten die Redner den Bogen über die (nicht geäußerte) Weisheit »sich regen, bringt Segen« zum Thema Sanierung der VGH. Auch hier gelte es sich zu engagieren, denn »von nichts kommt nichts!«

Eisenbahndirektor Hoffmann von der Bentheimer Eisenbahn machte deutlich, daß die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf ein richtungsweisendes Mitgliedsunternehmen im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen ist, daß aber gerade die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen eine große Angebotsbandbreite für alle denkbaren Transportprobleme entwickeln könnten. So engagiert, wie die DEV-Aktiven in Richtung Museums-Eisenbahn gingen, lohne sich auch das Engagement in andere Richtungen. Auch die Stilllegung der Bentheimer Eisenbahn habe einmal zur Diskussion gestanden, was heute kein Thema mehr sei. Er beglückwünschte die Museums-Eisenbahn zur Wahl des Taufpaten, denn: „Minister kommen und gehen, kaiserliche Hoheiten bleiben.“

Herr Keweloh, Leiter des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven und Vorsitzender des Museumsverbandes für Niedersachsen und Bremen legte Wert auf den ersten Teil des Namens, denn bislang sei immer von Eisenbahnen geredet worden, aber schließlich handele es sich bei der Museums-Eisenbahn um ein Museum und auch um eine Eisenbahn. Er freue sich zu erkennen, daß hier ein technikhistorischer Ansatz ernsthaft verfolgt wird und daß in Bruchhausen-Vilsen nicht Nietenzähler und Pufferküsser am Werk seien. Die Ernsthaftigkeit hebe die Museums-Eisenbahn aus der großen Masse der Museums-Neugründungen hervor, so daß er uns für das Kleinbahn-Museum viel Erfolg wünschen könne, wenn er auch sonst aus Sicht der bereits bestehenden Museen Neugründungen eher skeptisch begegne.

Es folgten noch viele Grußworte aller Vereine aus Bruchhausen-Vilsen, ein Lied über die Museums-Eisenbahn, Grüße befreundeter Eisenbahnvereine und des Raw Görllitz. Da dies kein Protokoll ist, sei dem Chronisten gestattet, die Reden nicht repräsentativ zu dokumentieren, sondern nur sehr oberflächlich das widerzugeben, was ohne Notizen hängen geblieben ist.

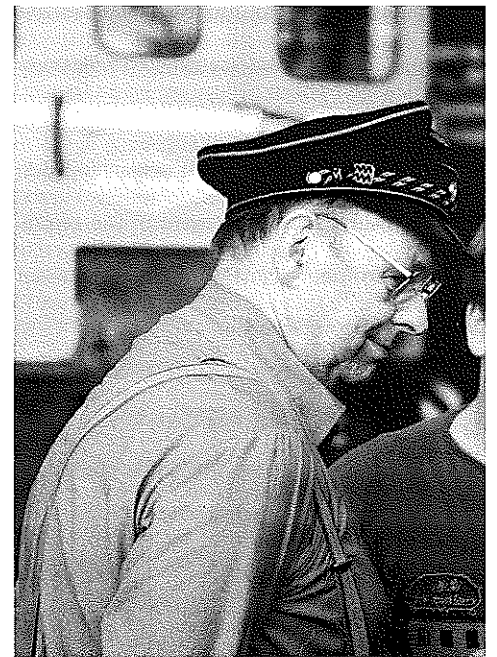
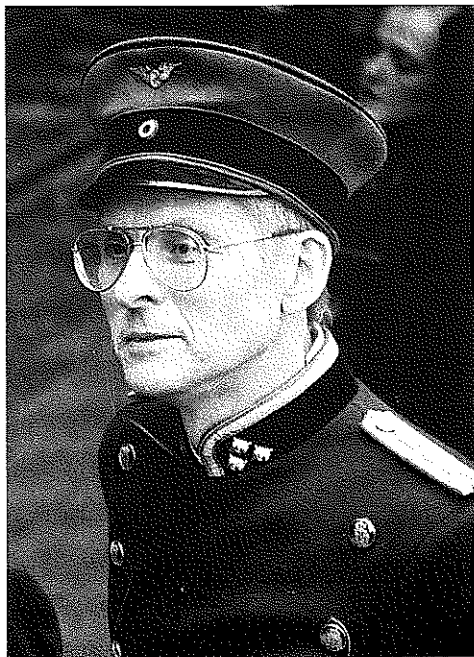
Die Redehalte aber auch die gekonnte Moderation von Otto ließen keine Langeweile aufkommen, obwohl der Zeitpunkt der geplanten Rückfahrt längst verstrichen war. So mußte kurzerhand der Fahrplan geändert werden: Die geplante Rückfahrt des Sonderzuges vor der Wiederholung der Eröffnungsfahrt von 1966 wurde auf eine Zeit nach Ankunft des „Eröffnungszuges“ in Heiligenberg verschoben.



Oben: Am 1. Juli waren fleißige Hände mit dem Schmücken unseres Täuflings beschäftigt, Foto: Sven Hamann

Mitte: Nach der Taufe befördert Lok »Plettenberg« die Gäste nach Heiligenberg, 2. Juli 1991, Foto: Jörg Kreuzberg

Unten: Geschafft! 2. Juli 1991, Foto: Uwe Franz



Als gegen 15.00 Uhr der „Eröffnungszug“ in Heiligenberg eintraf, machte Otto deutlich, daß nicht nur Lok und Wagen, sondern auch Lokführer und Heizer 1966 dabei waren (Lok mit Kompromissen). Karl Hunold und Gerhard Moll ertneten daraufhin großen Beifall. Doch Gerhard nörgelte, etwas Wichtiges fehle, was 1966 geklappt habe. Natürlich wollte Otto wissen, was denn schiefgegangen sei. Gerhard behauptete, den Schnaps am Haltepunkt Wiehe zu vermissen. Niemand, der Gerhard kennt, glaubt ihm das, doch Heinrich Bomhoff verstand den Wink und schoß los, um gleich darauf mit einer Flasche eisgekühltem Korn und 2 Gläsern wieder zurückzukommen. Er schenkte ein Glas ein und reichte es Gerhard herauf, doch Karl griff schnell zu mit der Bemerkung, 1966 habe er den ersten Schnaps bekommen, das wisse er noch ganz genau. Sprach's und ließ den Schnaps nicht warm werden. Gerhard bekam dann das 2. Glas hochgereicht. Karl betonte nun, sichtlich um historische Authentizität bemüht, auch 1966 habe man nicht auf einem Bein stehen können und reichte Heinrich sein leeres Schnapsglas herunter. Brav füllte Heinrich nach, und Karl und Gerhard ließen auch diesen Schnaps nicht warm werden. Karl sammelte Gerhards Schnapsglas ein, gab Heinrich beide Gläser zurück, das ganze mit der Bemerkung: „Gerhard, es wird spät, wir müssen weiter,“ und mit einem behenden Griff zog er zugleich Heinrich die noch fast volle Schnapsflasche aus der Hand, die er hinter sich auf dem Führerstand der Lok verstaute. Daraufhin dampfte er wortlos ab. Diese Szene war weder geplant noch eingeübt, doch so perfekt abgelaufen, daß tosender Beifall den logischen Abschluß bildete.

Nach der Rückfahrt mit dem Sonderzug nach Bruchhausen-Vilsen reisten die meisten Gäste ab, doch einige blieben noch eine Weile, so daß man in Ruhe bei kühlem Faßbier zusammensitzen konnte.

In 25 Jahren ihres Bestehens hat die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf 4mal ein Jubiläum gefeiert, das 5jährige, das 10jährige, das 20jährige und das 25jährige, von dem hier die Rede war. In den nächsten 25 Jahren sind keine zugkräftigen Termine zu erwarten, denn ein 30- oder ein 35jähriges Jubiläum feiert man normalerweise nicht. Unsere Museums-Eisenbahn hat nun das Alter einer Menschengeneration. Sie ist damit über die Phase des Erwachsenwerdens, in der man Geburtstage zählt, hinaus. So ist es nur folgerichtig, wenn wir uns jetzt wieder anderen Zielen zuwenden.

S. 70 oben: Mit einer Lok und dem Wagen 14 hat der Museums-Eisenbahn-Betrieb begonnen. Zum Jubiläum verkehrte dieser „Eröffnungszug“ (allerdings mit Lok »Hoya« statt Lok »Bruchhausen«) wieder,
Foto: Jörg Kreuzberg

S. 70 Mitte: Nicht nur die Fahrzeuge, auch die Museums-Eisenbahner des Eröffnungszuges sind auch heute noch aktiv bei der Museums-Eisenbahn. Die Fotos zeigen den Schöpfer der Idee Harald O. Kindermann, den damaligen Lokführer Karl Hunold und den „Heizer“ Gerhard Moll am 2. Juli 1966, Fotos: Dr. Albert Schäfer

S. 70 unten: Dieselben Herren am 2. Juli 1991,
Fotos: Sven Hamann

S. 71 und 72: Die gesamte Jubiläumswoche über war viel los in Bruchhausen-Vilsen. Die Bilder sollen einen Eindruck von der tollen Stimmung und der guten Laune vermitteln, mit der die Museums-Eisenbahner den Geburtstag ihrer Museums-Eisenbahn feierten. Wer nicht dabei war, ist selber schuld!

Fotos: Hans-Jürgen Wietig (I), Hans Overdick (II)

