



NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Jens Böcker

Jahresbericht 2003

Verein

Zunächst ein Wort zur Mitgliederzahl. Diese hat sich in 2003 erstmalig, wenn auch nur geringfügig um 16, reduziert. Hierfür gibt es sicher verschiedene Ursachen, in Zeiten, in denen viele Leute immer weniger Geld im Portemonnaie haben oder dies zumindest so empfinden, wird natürlich auch an Vereinsbeiträgen gespart. Wir hoffen, daß sich dieser Trend bald wieder umkehren möge.

Generell muß gesagt werden, daß wir mit der derzeitigen Zahl an Aktiven am absolut unteren Minimum für die derzeit durch den DEV ausgeführten Aktivitäten liegen. Es gilt also mehr denn je, vorhandene Aktive mehr zu motivieren, interne Reibungsverluste zu verringern, neue Aktive zu gewinnen und finanzielle bzw. arbeitsmäßige Unterstützung außerhalb des Vereins zu finden und zu nutzen. Hier ist jeder aufgerufen, im Interesse unseres gemeinsamen Hobbys seinen Teil beizutragen und es gibt keinen, der hier nicht irgendwelche Möglichkeiten hätte.

Termine

- | | |
|-----------------|---|
| 22. 5., 19.30 | Spargel-Expresß, 28,50 Euro |
| 30./31. 5. | Pfingstverkehr, |
| 3. 7., 19.30 | Schlemmer-Expresß, 33,50 Euro |
| 4. 7. | Historischer Tag, Güterverkehr
Schiene/Straße mit hist. Lkw,
Langholzverladung, Wism. Schb. |
| 10. 7. – 1. 8. | Internationales Jugend-Workcamp,
Organisation: Jürgen Werder |
| 7./8. 8. | Tage des Eisenbahnfreundes |
| 4. 9., 19.30 | Kartoffel-Expresß, 23,50 Euro |
| 2. 10., 19.30 | Neptun-Expresß, 43,50 Euro |
| 27.11. – 19.12. | Nikolausfahrten |

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

Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 1. 4. 2004

Während der Fahrsaison ist es daher relativ ruhig in der Werkstatt, da in dieser Zeit die meisten Aktiven in den Betrieb eingebunden sind. Glücklicherweise sind aber die Fälle, in denen wir unsere Halle abschließen müssen, weil keiner mehr darin arbeitet, nach wie vor sehr selten, so daß unseren Gästen fast immer ein Einblick in unsere Werkstatttätigkeit gegeben werden kann.

Nun gibt es auch einige politische Entscheidungen, die Vereine wie den DEV besonders betreffen. Hierzu gehört der fast vollständige Entfall der Förderung von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, ABM, und ähnliche vom Arbeitsamt unterstützte Maßnahmen. Über den Sinn eines „zweiten“ Arbeitsmarktes kann man sicher diskutieren. Vielen arbeitslosen Mitbürgern wurde aber so jegliche Chance auf eine sinnvolle Beschäftigung genommen und uns fehlen diese Arbeitskräfte i. B. bei allgemeinen Werkstattarbeiten und der Fahrzeuginstandhaltung. Das Arbeitsspektrum der im Laufe der Zeit beim DEV eingesetzten ABM-Kräfte reichte von einfachen Arbeiten wie Entrosten und Grundieren bis zu hochwertigen Stahlbau und Tischlerarbeiten. Diese Arbeiten müssen zukünftig wieder ausschließlich durch ehrenamtlich Aktive erledigt werden – oder bleiben eben unerledigt.

Manch einer wird sagen: „Das haben wir früher auch selbst gemacht“. Man muß aber hierbei berücksichtigen, daß die ABM-Kräfte mit ihren Tätigkeiten weniger den Ehrenamtlichen die Arbeit weggenommen als vielmehr die Möglichkeit gegeben haben, bei dem immer umfangreicher werdenden „Unternehmen Museumsbahn“ sich auf andere Tätigkeiten in neuen Aufgabenbereichen zu spezialisieren.

DEV-Rufnummern 042 52 / 93 00-

- 10 Bahnhof (Gruppenruf 21, 22, 25, 34)
- 12 Faxgerät
- 20 Museum (Gruppenruf 21, 22, 24)
- 21 Bahnhofsbüro, Petra Heindorf
- 22 Bahnhofsbüro, Doris Schröder
- 23 Museums-Shop
- 24 Redaktion DME, Wolfram Bäumler
- 25 Bahnhofsbüro, Mobiltelefon
- 30 Eisenbahn (Gruppenruf 31, 32, 35, 36)
- 31 Verkehrsdienst
- 32 Betriebsleitung, öBl
- 33 Zugleiter
- 34 Fahrkartenschalter
- 35 Bahnsteigaufsicht BruVi
- 36 Betriebsleitung, Mobiltelefon
- 39 Besprechungsraum
- 40 Werkstatt (Gruppenruf 41 – 45)
- 41 Aufenthaltsraum
- 42 Drehbankbude
- 43 Wagenwerkstatt
- 44 Werkstatt, Klaus Schmidt
- 45 Werkstattbüro
- 46 Funkwerkstatt
- 47 Elektrowerkstatt

Tätigkeiten finden ehrenamtlich statt; die Rufnummern sind nicht mit Arbeitsplätzen verbunden. Daher ist die Erreichbarkeit eingeschränkt. Das Bahnhofsbüro (Nr. 21 bzw. 22) sind i. d. R. an Wochentagen zwischen 9 und 11 Uhr besetzt.

Eine wesentliche Verminderung der Kapazität, i. B. bei der Wagenaufarbeitung, kann als Rückschritt gewertet werden, positiv betrachtet wurde aber nicht zuletzt durch die ABM-Mitarbeiter sehr viel Substanz eingebracht, so daß verbunden mit der witterungsgeschützten Abstellmöglichkeit für viele unserer Fahrzeuge eine ausreichende Verfügbarkeit für lange Zeit gesichert ist.

Unterstützung erhielten unsere Aktiven im Sommer durch ein Workcamp, bei dem sich polnische und deutsche Jugendliche aus Bruchhausen-Vilsens Partnergemeinde Janowice Wielkie näher kennen lernen und dabei auch gemeinnützige Arbeit leisten sollten. Hier wurden nach einigen Anfangsschwierigkeiten etliche Arbeiten an den Außenanlagen so erfolgreich umgesetzt und dabei auch Spaß gehabt, daß vom 10. Juli bis 1. August 2004 ein weiteres Jugend-Workcamp in Bruchhausen-Vilsen organisiert wird. Interessenten mögen sich bei Jürgen Werder (über das Bahnhofsbüro) anmelden.

Leider sind im Jahr 2003 u. a. zwei Menschen verstorben, die einen bedeutenden Anteil am heutigen Kleinbahnmuseum haben. Der eine ist Erich Oberwöhrmann, der als leitender Offizier der Bundeswehr für die legendäre Umspurung der VGH-Strecke Hoya – Bruchhausen-Vilsen innerhalb eines Tages mitverantwortlich war und dadurch zum Fortbestand der VGH und somit auch der heutigen Museumsbahnstrecke beigetragen hat.

Der andere, Heinrich Wohlers, hat viele Jahre nebenamtlich neben seiner Bauhoftätigkeit bei der Gemeinde so ziemlich alles transportiert, was zu einer Eisenbahn gehört und an einen anderen Ort verbracht werden mußte, als da waren Lokomotiven, Wagen, 15m lange Schienen, Ausstellungsstände usw. Mit seinem wesentlichen Werkzeug, dem Baggerunimog bzw. Gemeinde-Lkw und seiner großen Erfahrung war er uns immer eine sehr große Hilfe.

Veranstaltungen

Sehr erfolgreich verlief der 1. Mai mit der Wiederinbetriebnahme des Triebwagens T1, der Einweihung des Kreisels vor dem Bahnhofsgebäude einschließlich Enthüllung der restaurierten Lok BRUCHHAUSEN und dem Tag der offenen Tür bei der Mittelweserbahn in ihrem neuen Domizil am Bahnhof.

Interessant hierbei ist, daß unser immer noch aktives und Ehrenmitglied Karl Hunold zum dritten Mal in seinem Leben einer Einweihung des T 1 beiwohnte. Als der Triebwagen bei der Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft 1936 in Betrieb genommen wurde, hatte Karl hier gerade als Lehrling angefangen, 1985 wurde mit dem T 1 nach einer Aufarbeitung durch den DEV (d. h. im Wesentlichen Karl Hunold) der Personenverkehr auf der VGH wieder aufgenommen, und nun wurde das Fahrzeug ein weiteres Mal nach einer gründlichen Instandsetzung dem Betrieb zurückgegeben, nicht ohne daß Karl auch etwas daran mitgewirkt hätte.

Es gab auch im vergangenen Jahr wieder den „Historischen Tag“ sowie die „Tage des Eisenbahnfreundes“, die unsere Gäste und auch die Mitwirkenden mit immer wieder neuen Abläufen und Programmen erfreuen.

weiter auf S. 42

Modellbahnen Uwe Hesse



Sie erleben die faszinierende
Eisenbahnwelt bei der
Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen
und in klein für daheim bei:

Modellbahnen Uwe Hesse
Inh. Martina Hesse
Landwehr 29 · 22087 Hamburg
Telefon 040 / 25 52 60
Telefax 040 / 250 42 61

Öffnungszeiten: Di – Fr. 9 – 13 Uhr und 15 – 18 Uhr, Sa. 9 – 13 Uhr

Hilfe gesucht

für den Bücherladen!!!

Unser Team im Museums-Shop in Bruchhausen-Vilsen braucht dringend Verstärkung für den Verkauf. Wir bieten unseren Museumsbahnbesuchern eine große Auswahl an Eisenbahnliteratur sowie Souvenirartikeln.

Voraussetzung ist nur ein freundliches Auftreten und entsprechender Umgang mit unseren Kunden. Wer Lust hat, immer die neueste Fachliteratur zu studieren (man will ja wissen, was man verkauft) und dem Verein zu zusätzlichen Einnahmen für die Erhaltung der Museums-Fahrzeuge und Anlagen zu verhelfen, der sollte sich im Bahnhofsbüro melden oder bei:

Wolfgang Kaniecki Tel: 0421 / 37 34 61 oder 0171 / 219 38 59

Wir freuen uns auf Verstärkung!

PROSININI

Ristorante - Pizzeria
Italienische Speisen und Weine
Im Anschlag: Haake-Beck-Pils

27305 Bruchhausen-Vilsen, Brautstr. 15
Telefon (0 42 52) 22 75
Inhaber: Giuseppe Prosinini

geöffnet von 18.00 bis 24.00 Uhr
dienstags Ruhetag

roland modellbahnstudio

GmbH & Co. KG

Gröpellinger Heerstraße 165 28237 Bremen
Tel.: (04 21) 61 30 78 Fax (04 21) 6 16 09 03



Das kleine Modellbahnfachgeschäft mit der großen Auswahl. Kommen Sie bei uns vorbei oder bestellen Sie per Post. Ein Versand erfolgt gegen Nachnahme oder Vorauszahlung.

Für eine Dokumentation des

Rollwagen- und Rollbockwesens auf Meterspurbahnen

suchen wir

Informationen, Hinweise und Fotos

über:

Rappoltswiler Straßenbahn (Elsaß), erbaut 1879

Wülfel-Döhrener Straßenb. (bei Hannover), erbaut 1881/82

Hinweise bitte an: Robert Angerhausen

Königsberger Str. 40, 47495 Rheinberg

Tel: 02843 / 50990, E-Mail: robert.angerhausen@t-online.de

PostScript-Bild

Anzeige Vilsen 210x70v (Page 1)

An Messen war der DEV auf der „Freizeit + Reisen“, Oldenburg, der „Auto, Boot, Freizeit“, Hannover und der „Garten, Reisen, Freizeit“ in Bremen vertreten. Zu nennen sind weitere Veranstaltungen wie „Bocholt unter Dampf“ mit unserer Lok FRANZBURG, die wir auch beim „Bahn-Tag“ im Werk Bremen der DB AG ausstellen konnten, sowie die Ausstellung zur 150-Jahrfeier des Eisenbahnviaduktes in Altenbeken, bei der der DEV ebenfalls vertreten war. Dazu kamen noch kleinere Veranstaltungen in Wolfenbüttel und Naumburg/Saale. Hieran wird einmal mehr deutlich: Um Fahrgäste zu bekommen, muß auch außerhalb von Bruchhausen-Vilsen Werbung betrieben werden, und diese Werbung kostet Geld und vor allem Personaleinsatz.

Ein Highlight war im Februar ein längerer Lifebericht aus unserer Werkstatt und dem fahrenden Triebwagen T 41 im NDR-Fernsehen.

Eine vereinsinterne Veranstaltung soll hier nicht unerwähnt bleiben: Zu seinem 70. Geburtstag wurde Gerhard Moll in Hilchenbach von etlichen Museumseisenbahnern mit ihrem Besuch einschließlich der Lok FRANZBURG auf einem Straßentiefelader überrascht. Dies zeigte, wie sehr wir ihn und sein langjähriges Engagement für den DEV schätzen, verbunden natürlich mit allen guten Wünschen und der Hoffnung, daß er noch viele Jahre seinem Hobby nachgehen kann.

Betrieb

Die Fahrgastzahlen haben sich in 2003 glücklicherweise wieder positiv entwickelt, bei den Nikolausfahrten wurden die bisher höchsten Fahrgastzahlen erreicht. Nach wie vor geht der Trend bei Sonderveranstaltungen und Themenfahrten eher nach oben, während die Zahl der Einzelreisenden in Planzügen allenfalls stagniert.

Auch die Personalsituation im Betriebsdienst ist nicht immer zufriedenstellend. Für die Dienstleister ist es schon eine echte Herausforderung, die „knappe Ressource“ Betriebspersonal so zu handhaben, daß immer alle erforderlichen Funktionen ersetzt sind, hier hängt der Erfolg oft vom unermüdlichen Einsatz, einer freundlichen Art und der „Dauertelefonfestigkeit“ ab. Und mancher bestens vorbereiteter Nachwuchs-Eisenbahner ist noch zu jung, um geprüft und eingesetzt werden zu dürfen.

Leider gab es 2003 ein paar dampffreie Wochenenden, weil durch die Sommerhitze und fehlende Niederschläge die Waldbrandgefahr so groß wurde, daß ein Bespannen der Züge mit Dampflok auch bei Einsatz von Brandwachen nicht mehr zu verantworten war. Glücklicherweise hatten alle Fahrgäste Verständnis hierfür und haben vielleicht einen Anlaß uns ein weiteres Mal zu besuchen. Dies betraf übrigens auch den Sonderzug zur Eröffnung des Brokser Heiratsmarktes, zu dem im Übrigen in Zusammenarbeit mit der VGH wie in den vergangenen Jahren wieder ein Zubringerverkehr auf der VGH-Strecke an allen Tagen angeboten und auch gut angenommen wurde.

Fahrzeuge / Projekte

Unser umfangreichstes und finanziell größtes Projekt ist nach wie vor die Aufarbeitung der Lok HOYA. Der Kessel ist mittlerweile abgenommen

worden. Führerhaus, Wasserkästen und Armaturen liegen aufgearbeitet bzw. neu hergestellt bereit, die Zylinder sind, nicht unüblich bei Dampflokrevisionen aber erstmalig beim DEV, ausgebohrt worden. Was fehlt, sind „nur noch“ die Aufarbeitung von Rahmen und Fahrwerk sowie die Montage der Lok. Mit der Aufarbeitung des Fahrwerks wurde in 2003 begonnen, dies wird sich aber bis weit nach 2004 hineinziehen. Hier hängt der Fortschritt von unseren finanziellen Möglichkeiten ab. Die für unsere Verhältnisse doch recht umfangreiche Vergabe von Leistungen hierbei waren nur durch die zahlreichen Spenden möglich, so konnte i. B. die Fahrwerkaufarbeitung nur beauftragt werden, da uns eine Erbschaft eines verstorbenen Bremer Mitgliedes zuteil wurde. Für die noch ausstehenden Arbeiten fehlt uns aber nach wie vor noch eine größere Geldsumme, um die Lok wie vorgesehen bis 2006 fertigstellen zu können.

Von der Mallet gibt es nur kleinere Fortschritte zu berichten, da vorrangig Lok HOYA aufgearbeitet wird. Während die Arbeiten am Kessel z. Z. mangels Personal vollständig ruhen (was uns einen halb fertigen Kessel als attraktives „Dauerausstellungsstück“ in der Werkstatt beschert) konnten, nicht zuletzt ermöglicht durch eine großzügige Spende der Fa. Vossloh aus Kiel, weitere Arbeiten an den beiden Rahmenteilern ausgeführt werden.

An Fahrzeugzugängen gibt es lediglich das Eintreffen von zwei Rollböcken zu berichten, die uns aber schon seit einer Weile gehören. Sie bereichern zukünftig die erfolgreichen Aufbockvorführungen als Anschauungsobjekte, zumal sie in ihrer Bauart deutlich von den HSA-Rollböcken abweichen.

Im Gleisbau wurden in diesem Jahr keine größeren Erneuerungsprojekte an der Strecke ausgeführt. Hier macht sich bemerkbar, daß wir seit Jahren keine Landeszuschüsse für Oberbausanierungen mehr bewilligt bekommen haben. Das Land beschränkt sich zunehmend auf Privatbahnen mit Güterverkehr, während Bahnen mit ÖPNV i. d. R. aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert werden. Da auf uns weder das eine noch das andere zutrifft, sind unsere Chancen auf die Bezuschussung von Gleisbauprojekten stark gesunken. Untätig war unsere Rotte trotzdem nicht, neben verschiedenen kleineren Arbeiten konnten auch etliche Längen Schienen mit Kleiseisen von der VGH übernommen, sortiert und bei uns eingelagert werden. Auch wurde die nächste Gleiserneuerung in 2004 vorbereitet.

Weiter fortgeschritten ist die Planung für die Umgestaltung des Bahnhofsbereichs in Asendorf im Rahmen des Dorferneuerungsprogramms. Hierfür werden voraussichtlich in 2005 die Arbeiten zur Umgestaltung der Gleisanlagen anstehen, für die der DEV dann neben der Arbeitsleistung auch trotz Bezuschussung einen nicht unerheblichen finanziellen Eigenanteil tragen muß. Der Bahnhof wird dann durch größere Gleislängen etwas besser unseren Betriebsanforderungen genügen.

Zu einem zwischenzeitlich geplanten Wiederaufbau des abgebrannten, alten Bahnhofsbereichs wird es aus finanziellen Gründen zumindest vorläufig nicht kommen. Für den DEV wie für den Ort Asendorf ist dies bedauerlich, käme doch ein ansprechendes, entsprechend genutztes Gebäude direkt am Museumsbahnhof im Ortszentrum beiden sehr gelegen. Da der DEV aber weder über Eigentum noch über Finanzressourcen verfügt, ist die

Möglichkeit der Einflußnahme begrenzt, und wir können nur auf eine weitere Entwicklung der Dinge in unserem Sinne hoffen.

Abgeschlossen wurde in 2003 die Umgestaltung der Straße „Am Gaswerk“, die dabei in „Bahnhof“ umbenannt wurde. Die Straße wurde in der notwendigen Breite neu gepflastert und dabei auf das eigentliche Straßengrundstück reduziert. Frei wurde dabei die Fläche gegenüber der Straßenmeisterei, auf der alsbald mit dem Ausbaggern der Grube für die Drehscheibe begonnen wurde. Inzwischen sind die Betonarbeiten abgeschlossen, nächster Arbeitsschritt ist der Einbau des Schienenrings.

Ein weiteres Projekt, wenn auch zuerst der Gemeinde, ist die Verlagerung der Touristeninformation in ein neu zu erstellendes Gebäude direkt vor dem Bahnhofsbauwerk. In diesem Zuge wird eine wesentlich intensivere Zusammenarbeit auf diesem Sektor zwischen Gemeinde und DEV angestrebt. Die wesentlichen Planungen dafür wurden in 2003 abgeschlossen, die Umsetzung wird folgen und hoffentlich für beide Partner positiv verlaufen.

Im Bereich Werkstattinfrastruktur wurde eine neue, günstig erhaltene Kompressorenanlage installiert, die hoffentlich wieder alle Werkstattaktivitäten ausreichend mit Druckluft versorgen wird, was den vorher vorhandenen Kompressoren doch immer schwerer fiel.

Ungeplant „ereilt“ hat uns die Notwendigkeit, unseren nicht mehr den aktuellen Vorschriften entsprechenden Ölabscheider zu erneuern und die Waschplatte vor der Fahrzeughalle mit einem neuen Belag zu versehen, was immerhin mal eben etliche tausend Euro erforderte, die wir lieber in andere Dinge investiert hätten. Zu den nicht geplanten Arbeiten gehörte auch eine umfangreiche Reparatur unseres Kohlenbansens, nachdem er durch Brandstiftung schwer beschädigt wurde und nur durch Glück der Schaden auf diesen begrenzt wurde. Dieser Vorfall machte einmal mehr bewußt, daß uns nicht alle Mitmenschen wohlgesonnen sind und wir mit der Zerstörungswut einiger weniger Personen rechnen müssen.

Nicht zu vergessen sind natürlich die vom Verein „Brücke e. V.“ in Blankenburg für uns bearbeiteten Projekte. Nach Fertigstellung des T 1 ist Kleinvierverschlagswagen Gw 8 dort in Aufarbeitung. Dieses Fahrzeug ist museal für uns sehr wertvoll, nicht nur weil es der letzte existierende Vertreter dieser Bauart ist, sondern vor allem weil diese Wagen auf Rollböcken jahrelang typisch für die Güterzüge der HSA waren. Ebenfalls in Blankenburg werden derzeit historische Uniformen für uns gefertigt, so daß wir endlich die Gelegenheit haben, zumindest die regelmäßig bei uns eingesetzten Schaffner und Zugführer passend einzukleiden. Wir gehen davon aus, daß durch diese schon lange angestrebte Maßnahme das Gesamterscheinungsbild unserer Museumsbahn doch bedeutend gewinnen wird. Ob noch weitere Maßnahmen in Blankenburg verwirklicht werden können ist leider fraglich, da diese Werkstatt zukünftig einen größeren Kostenanteil selbst erwirtschaften muß, d. h. zu den bisher schon von uns zu übernehmenden Materialkosten und Gemeinkostenanteilen kämen weitere Kosten auf uns zu, was zumindest unsere derzeitige finanzielle Situation nicht zuläßt.

Sonderfahrplan für Pfingstmontag, den 31. Mai 2004

Eystrup - Hoya - Bruchhausen-Vilsen - Verzen - Heiligenfelde (-Syke) und zurück

Table with 4 columns: km, Zug Nr., Abfahrt, and Ankomst. It lists train routes and arrival/departure times for stations like Eystrup, Hoya, Bruchhausen-Vilsen, Verzen, and Heiligenfelde.

Sonderfahrplan für Pfingstsonntag, den 30. Mai 2004

Bruchhausen-Vilsen - Asendorf und zurück

Table with 11 columns: km, Station, and train numbers (T 101, P 105, P 481, P 482, P 107, P 483, P 484, P 109, P 485). It shows the schedule for the Bruchhausen-Vilsen - Asendorf route.

Table with 11 columns: km, Station, and train numbers (P 102A, P 108, P 482, P 482, P 108, P 484, P 484, P 110, P 488). It shows the schedule for the Asendorf route.

Erläuterungen: P 101/102 Ophorus-Express zum Pfingsttag in Vilsen Holz, Zug hält zum Ausstieg am Veranstaltungsort Bleiche... Fotoarchivfahrt im Vilsen Holz... Ankunft 5 Minuten früher, Fotofahrt x = Zug hält nur bei Bedarf...

Sonderfahrplan für Pfingstsonntag, den 31. Mai 2004

Bruchhausen-Vilsen - Asendorf und zurück

Table with 11 columns: km, Station, and train numbers (T 42, P 105, T 632, P 481, P 107, P 482, P 636, P 109, P 485). It shows the schedule for the Bruchhausen-Vilsen - Asendorf route.

Table with 11 columns: km, Station, and train numbers (T 42, P 108, T 632, P 482, P 107, P 484, P 636, P 110). It shows the schedule for the Asendorf route.

Erläuterungen: P 105 hat als Vorspannlokomotive HERMANN... P 106 hat als Vorspannlokomotive FLEITENBERG... P 110 hat als Vorspannlokomotive HERMANN... Fotoarchivfahrt im Vilsen Holz... Ankunft 5 Minuten früher, Fotofahrt x = Zug hält nur bei Bedarf...

Benutzungen: Gleisplan, Fahrplandruck, DBV 12... * = Fotofahrt des 12 in Verzen... Zug 3052 kommt von Bremen Hbf, Zug 3053 in Verzen, Verzen (D) und Achse möglich... * für die Fahrt von und nach Bremen Hbf...

Sonderfahrplan zum Historischen Wochenende

Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

gültig am Samstag, den 03. Juni 2004

Table with 11 columns: km, Station, and train numbers (P 105, P 108, P 481, P 482, P 107, P 484, P 636, P 110). It shows the schedule for the Bruchhausen-Vilsen - Asendorf route on Saturday, June 3rd.

gültig am Samstag, den 04. Juni 2004

Table with 11 columns: km, Station, and train numbers (P 105, P 108, P 481, P 482, P 107, P 484, P 636, P 110). It shows the schedule for the Bruchhausen-Vilsen - Asendorf route on Saturday, June 4th.

Zwischen 10 und 12 Uhr

am 3. und 4. Juni mit... zwischen 10 und 12 Uhr... mit einem historischen... Fotoarchiv...

- Zuhilfenahme von... historischen... Fotoarchiv... • Zwischen 10 und 12 Uhr... • Zwischen 10 und 12 Uhr... • Zwischen 10 und 12 Uhr...

Programm

Sonntag, 5. Juni

- Anordnung historischer Lastwagen in Bruchhausen-Vilsen... • 14:00 - 15:00 Uhr... • Ab 15:00 Uhr... • Zwischen 10 und 12 Uhr... • Zwischen 10 und 12 Uhr... • Zwischen 10 und 12 Uhr...

Samstag, 4. Juni

- Anordnung historischer Lastwagen in Bruchhausen-Vilsen... • 14:00 - 15:00 Uhr... • Ab 15:00 Uhr... • Zwischen 10 und 12 Uhr... • Zwischen 10 und 12 Uhr... • Zwischen 10 und 12 Uhr...

Sonderfahrplan zum Historischen Wochenende

Eystrup - Hoya - Bruchhausen-Vilsen - Heiligenfelde - Syke

Table with 4 columns: km, Zug Nr., Abfahrt, and Ankomst. It lists train routes and arrival/departure times for stations like Eystrup, Hoya, Bruchhausen-Vilsen, Verzen, and Heiligenfelde.

Uwe Franz

Museumsbahn-Telegramm

Die Aktivitäten sind etwas überschaubar ausgefallen, wohl wegen der schlechten Wetterverhältnisse, gestiegener Benzinpreise und persönlicher Gründe. Dementsprechend fällt auch die Berichterstattung überschaubarer aus.

Im Januar und Februar verhinderte Bodenfrost größere Gleisbauarbeiten, aber die Rotte erledigte Vorarbeiten für die bevorstehende Baustelle vor Bf. Vilsen Ort. So vorbereitet konnte es Ende Februar richtig losgehen: Mit Unterstützung des THW-Ortsverbandes Hoya wurden fast 200 m Gleis vor dem Bü Im Wiehe abgebaut und das Planum vorbereitet. Mitte März wurden an einem einzigen Tag wieder mit Hilfe des THW-Ortsverbandes Hoya neue Schwellen und altbrauchbare Schienen der Form pr. 6 ausgebracht, verschraubt und verlascht – eine Arbeit, wo sich ordentlich menpouer [Mähnpauha] als sehr hilfreich erweist.

Durch diese Baustelle konnten auf der Gleisbaustelle „Drehscheibe“ lediglich die vorgebogenen Laufschiene für die Drehbrücke eingelegt werden.

Am 31. 1. gab es eine „Kohl- und Pinkelfahrt“ für den Eigenbedarf. Mit einem Bus ging die Fahrt nach Leeste und von dort weiter mit der Bremen-Thedinghäuser Eisenbahn (BThE, nennt sich neuerdings selbst „Pingelheini“) nach Thedinghausen und dann zurück nach Riede, wo in einem nahegelegenen Gasthaus das regionaltypische Wintergericht eingenommen wurde.

Im Februar hatte das Restaurant Dillertal wieder eine Reihe von Kohl- und Pinkelfahrten auf der VGH-Strecke organisiert, die Fahrgastzahlen ließen den Einsatz des Triebwagens T 1 zu.

In jedem Frühjahr fällt der Vegetations-Rückschnitt entlang der 8 km langen Schmalspurbahn an, was wir einem Lohnunternehmer in Auftrag geben. Der setzt einen Zwei-Wege-Traktor mit Auslegermähwerk ein und kann sämtliche Böschungen und Bahnseitengräben freischneiden. Doch trotz des Maschineneinsatzes fällt noch viel Arbeit für den händischen Freischnitt an, dem sich unser „Urgestein“ Gerd Schrammen seit Jahren mit großem

Erfolg annimmt, doch gibt es auch noch Chancen für helfende Hände. Immerhin hat sich diese Weise der Vegetationskontrolle in den letzten Jahren als sehr erfolgreich erwiesen, denn:

1. werden unsere wertvollen historischen Fahrzeuge nicht durch Zweige und Äste zerkratzt (betrieblicher Nutzen für Fahrzeuge),
2. können die Bahnseitengräben so den Oberbau trocken halten (betr. Nutzen für Gleisanlage),
3. reduziert sich dadurch die Notwendigkeit für chemische Vegetationskontrolle auf das denkbar geringste Maß (ökologischer Nutzen) und
4. macht unsere Strecke einen gepflegten Eindruck, wie Kleinbahnstrecken früher nun einmal aussahen (musealer Nutzen).

Das sei einmal ausgeführt, um die Wichtigkeit dieser sonst eher unauffälligen Arbeiten zu vermitteln. Obendrein muß eine vernünftige Vegetationskontrolle in jedem Jahr ausgeführt werden, denn wenn sich die „grüne Hölle“ erst einmal entfaltet hat, erzeugt die Wiederherstellung des Lichtraumprofils sehr viel Mehrarbeit und Protestpotential.

Höhepunkt des ersten Quartals war das „Winter-Meeting“ in der DEV-Betriebswerkstatt Bruchhausen-Vilsen. Die ersten Aktiven waren schon vier Tage vorher gekommen, so daß einige Arbeiten schon im Vorfeld fertig wurden. Am 23. 2. ging es dann richtig los, und mitten in der Woche waren bis zu 26 DEV-Aktive im Einsatz. Am ersten Wochenende kamen noch die Freunde vom „Verein für Brandenburgische Stadtbahngeschichte“ aus Berlin mit tatkräftiger Unterstützung hinzu. Es lief so gut, daß die Liste der erledigten Arbeiten zu veröffentlichen, den Rahmen der Berichterstattung sprengen würde. Deshalb nur ein paar Schlaglichter: SPREEWALD und FRANZBURG standen zu Beginn des Meetings auf Windenböcken. Am Ende waren beide eingeacht und weiter bearbeitet. Auch die Hauptuntersuchung des Triebwagens T 44 hat gute Fortschritte gemacht.

Alle Hände voll zu tun hatte Küchenchef Gregor Böhm, der unsere Kücheneinrichtung auf Hochtouren brachte und uns mit täglich vier kompletten leckeren Mahlzeiten in Kompanie-Größenordnun-

gen verwöhnte. Auch dies eine Tätigkeit, die viel zu häufig im Verborgenen bleibt, die jedoch eine der wesentlichen Voraussetzungen darstellt, damit unsere Loks und Wagen, unsere Bahnhöfe und Gleise so gut funktionieren und aussehen, wie sie es tun.

Am Freitag, 27. 2. gab es eine Charterfahrt mit Triebwagen T 2 von Bremen Hbf über Verden und Eystrup nach Bruchhausen-Vilsen zum Kohl- und Pinkelessen im Restaurant Dillertal.

Am 28./29. 2. erhielten die künftigen Rangierleiter theoretischen Unterricht zur Wissensvermittlung, die mit dem Praxistraining am 27./28. 3. abgeschlossen wurde.

weiter auf S. 46

Fotos S. 45

Oben links: Teuer und unauffällig war die umweltrechtlich geforderte Erneuerung der Waschplatte, 17. 4. 2004, Foto: Wolfram Bäumer

Oben rechts: So präsentiert sich unsere Museums-Eisenbahn mit dem jährlichen Vegetationsrückschnitt. Mittlerweile hat die Wachstumsperiode wieder eingesetzt, so daß auch das Grün einen ansprechenden Eindruck vermittelt, 11. 4. 2004, Foto: Gerd Schrammen

2. Reihe: Keine Verbrecherorganisation plant das Touristikbüro vor unserem Güterschuppen, sondern Architekten sind für die Gemeinde aktiv, 17. 4. 2004, Fotos: Wolfram Bäumer

3. Reihe: Momentaneindruck der Drehscheibenbaustelle, 24. 2. 2004, Foto: Gerd Schrammen

Unten: Die Uniformschneiderei der Brücke e. V. ist in Blankenburg (Harz) für uns aktiv und kommt auch zur Anprobe nach Bruchhausen-Vilsen, 1. und 21. 2. 2004, Fotos: Uwe Franz

Diese Seite unten: Eckehard Thurau, Eberhard Happe und Florian Jühlke bei Arbeiten an Lok SPREEWALD zum Wintermeeting, 28. 2. 2004, Fotos: Uwe Franz





Für die langfristige Erhaltung unserer Diesel-Triebfahrzeuge suchen wir gut erhaltene und preisgünstige Dieselmotoren und Ersatzteile folgender Hersteller und Typen:

- Klöckner-H-Deutz: A2L 514, A4L 514, A6L 614, A8L 614, A6M 517
- MAN: W4V 17,5
- Henschel: 6R1115 (513 DC)
- MW-Schönebeck: 6 KVD 14,5 RW
- Mercedes-Benz: OM 352, OM 321

Schenkungen bzw. Preisangebote richten Sie bitte an:

**Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.
z. Hd. Uwe Franz
Postfach 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen**



Aufgrund des Privateigentums von Grundstück und Gebäude außerhalb unserer Zuständigkeit aber mitten im Interesse der DEV-Aktiven, der 1.200 DEV-Mitglieder und sicher auch der mehr als 50.000 Fahrgäste jährlich liegt die weitere Entwicklung des im Sommer 2002 abgebrannten Bahnhofsgebäudes Asendorf. Zunächst engagierte sich die Eigentümerin selbst für die Neuerrichtung eines Gaststättengebäudes. Doch scheinen Bau und Betrieb einer neuen Gaststätte auf dem Grundstück eigenwirtschaftlich nicht zu schultern zu sein, zumal wenn ein zur Museums-Eisenbahn passendes äußeres Erscheinungsbild das Investitionsvorhaben zusätzlich verteuert. Somit bleibt nur die Alternative, die Fläche mit Unterstützung der öffentlichen Hände für den Ort und die Museums-Eisenbahn zu erschließen. Die Gemeinde Asendorf ist in diesem Sinne aktiv geworden. Das ist für die Museums-Eisenbahn nach Asendorf eine gute Nachricht.

Allerdings ist bei den allseits leeren Kassen z. Z. an die Wiedererrichtung eines Gebäudes im Erscheinungsbild des vormaligen Asendorfer Bahnhofs oder eines betrieblich besser verwertbaren anderen „historischen“ Bahnhofs nicht zu denken. So läuft es darauf hinaus, daß die Gemeinde Asendorf das Grundstück erwirbt, der Museums-Eisenbahn die für die Verbesserung der Gleisanlagen (s. DME 2/02, S. 28 – 31) benötigten Flächen zur Verfügung stellt und den Platz nach den finanziellen Möglichkeiten gestaltet.

Seit Anfang März wird auf dem historischen Boden des vormaligen Pferdestalls und Abortgebäudes auf der Straßenseite vor dem Güterschuppen in Bruchhausen-Vilsen ein kleines Gebäude für das Fremdenverkehrsbüro der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen errichtet. Es soll auch an den Wochenenden besetzt werden, damit sich die Museumsbesucher und Touristen über das Angebot in Bruchhausen-Vilsen und Umgebung informieren und Fremdenzimmer buchen können. Das als „I-Punkt“ bezeichnete Gebäude versucht an die Architektur des Bahnhofsgebäudes anzuknüpfen.

Die letzten Sachzeugnisse der vormaligen Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf sind auch in Hoya gefährdet: Für den Neubau eines Supermarktes wurden Mitte März die Gütergleise abgebaut und der Fachwerk-Güterschuppen samt Kopf- und Seitenrampe dem Erdboden gleichgemacht. Auch das im Straßenplanum vor dem Güterschuppen bisher erhalten gebliebene letzte Stück Meterspurgleis ist nun verloren. Gerettet wurden für das Kleinbahnmuseum eine Dezimalwaage und ein hölzernes Lademaß. Jawohl! So etwas haben HEG und Klb. HSA früher genutzt. Das Objekt befindet sich einsatzbereit im Güterschuppen Bruchhausen-Vilsen und wird künftige museale Präsentationen vormaligen Güterverkehrs hervorragend bereichern.

Dampflokomotive HOYA

Dank eines Zuschusses vom Landschaftsverband Weser-Hunte über 10.000 Euro, einer Spende der Stadt Hoya über 2.300 Euro und weiterer Spenden von Liebhabern der Lok konnten wir im Dampflokwerk Meiningen weitere Arbeitspakete in Auftrag geben. Und bitte spenden Sie weiter, damit wir die Aufarbeitung auch zum Abschluß bringen können.

Dampflokomotive SPREEWALD

Nach fast zweijährigem Ausharren auf Windböcken steht die Lok wieder auf eigenen „Füßen“. Z. Z. werden die neu ausgegossenen Gleitlager in Treib- und Kuppelstangen für den Einbau vorbereitet.

Malletlok 7s

Anfang Februar wurde auch der hintere Rahmenteil zur Lokfabrik Vossloh nach Kiel gebracht, um gerichtet und bei Bedarf ausgebessert zu werden. Die Rückkehr der aufgearbeiteten Rahmenteile ist für Mitte Mai vorgesehen.

Dampflokomotive FRANZBURG

Wie vorgesehen haben wir Anfang Januar mit der Hauptuntersuchung begonnen. Als erstes wurden die Lok ausgeacht, das Fahrwerk mit dem Triebwerk in die Bestandteile zerlegt und alte Anstriche zugunsten eines neuen leuchtend roten entfernt. Die Achs- sowie zahlreichen Triebwerkslager wurden geprüft und ggf. nachgearbeitet. Hier zahlten sich gute Vorarbeit und geringe Laufleistung der Lok aus. Beim Wintermeeting achsten Aktive die Lok wieder ein und montierten das Brems- und Triebgestänge. Auch wurde der Kessel für die innere Untersuchung vorbereitet. Am 6. 4. kam der Kesselsachverständige des TÜV und bescheinigte dem Kessel einen guten Zustand. Somit kann FRANZBURG ihren 110. Geburtstag unter Dampf feiern.

Diesellokomotive V 4

Wir suchen noch immer einen fachlich vorbelasteten Interessierten, der sich der Instandsetzung des defekten Motors annehmen möchte. Es handelt sich um eine überschaubare Aufgabe, die auch in heimischer Werkstatt angegangen werden kann. Hat jemand Lust? Der in unserem Zusammenhang dieser Lok beizumessende hohe museale Wert bedingt zwar nicht die Betriebsfähigkeit dieses historischen Zeugen, insofern brennt uns die Motorinstandsetzung nicht unter den Nägeln. Der museale Wert der Lok verbietet allerdings den Einbau irgendeines funktionstüchtigen Tauschmotors. Das technische Prinzip des diesel-elektrischen Antriebes wird für unser Kleinbahnmuseum gerade durch die mit dem Herstellerwerk und dem Dritten Reich inhaltlich verwobene Bau- und Betriebsgeschichte der Lok interessant. Und dazu gehört nun einmal der originale Henschel-Motor! Also noch einmal: Hat jemand Sachkunde und Lust, durch seine Hilfe diesem historisch wertvollen Objekt auch das willkommene „Leben einzuhauchen“?

Triebwagen T 44

Während des Wintermeetings engagierten sich die Freunde vom „Verein für Brandenburgische Stadtbahngeschichte und brachten die Hauptuntersuchung entscheidend nach vorne. Neben vielen Kleinarbeiten wurde vorrangig an der aufwendigen Bremsanlage des Triebwagens gearbeitet.

Personenwagen 14

Ende März stand die Hauptuntersuchung vor ihrem Abschluß, so daß der Wagen am 1. Mai in seine 39. Museumsbahn-Fahrsaison starten wird.

Gepäck-/Personenwagen 31

Rechtzeitig zum Saisonauftakt geht auch dieser Wagen wieder in Betrieb insbesondere innerhalb der stilreinen FKB-Garnitur.

Güterwagen 114

Alle stählernen Baugruppen sind neu lackiert, so daß z. Z. der Wagenboden neu eingebaut wird.

Güterwagen 138

Befreit von der maroden Verbreiterung wurde das stählerne Gerippe entrostet und wird z. Z. lackiert.

Güterwagen 143

Schon lange wollten wir diesen vor 25 Jahren von der Brohltalbahn übernommenen offenen Güterwagen mit seinen charakteristischen gebogenen Stirnwänden betriebsfähig aufarbeiten. Verkörpert er doch eine sehr kleinbahntypische Innovation: Die Brohltalbahn wollte derartige Wagen durch eingelegte Sattelböden zu Selbstentlader für Schüttgüter werden lassen. Und neben diesem hohen musealen Stellenwert des Wagens können wir ihn auch für die Gleisbauarbeiten gut gebrauchen. Doch die schweren Korrosionsschäden an Rahmen und Pufferbohlen machen die Aufarbeitung aufwendig. Nun ergab sich jedoch eine Möglichkeit, den Wagen in der Werkstatt des „Brücke e. V.“ in Blankenburg (Harz) aufarbeiten zu lassen, die wir sofort genutzt haben. Ende Februar wurde der Wagen auf einen Straßentiefelader verladen und nach Blankenburg transportiert.

Kleinvieh-Verschlagwagen Gw 8

Die Werkstatt des „Brücke e. V.“ in Blankenburg (Harz) hat den Wagen schon weitgehend fertiggestellt. Ende März fehlten nur noch der letzte Anstrich und die Beschriftung. Der Wagen ist ein Schmuckstück geworden und wird zum „Historischen Wochenende in Blankenburg“ am 29. 5. dem Kleinbahn-Museum übergeben.

Oben: Lok SPREEWALD wurde beim Wintermeeting eingeacht, 28. 2. 2004, Fotos: Uwe Franz

2. Reihe: Wagen 143 kurz vor Antritt seiner „Genesungskur“ in den Harz, 24. 2. 2004, Fotos: Gerd Schrammen

3. Reihe: Wagen 143 und Gw 8, Blankenburg (Harz), März 2004, Fotos: Uwe Franz

Unten: Fortgang der Arbeiten am Kleinviehtransportwagen Gw 8 am 1. 2. sowie im März 2004 in Blankenburg, Fotos: Uwe Franz

