



DOREEN ARNDT



für DME 1/2017

1 Organisation

1.1 Buffetwagen

Wir freuen uns, dass Sylvia und Uwe Rudolf, Mario Bredenkamp und Miguel Iber am 1. Januar 2017 die Organisation des Buffetwagens übernommen haben. Wir bitten alle Aktiven, das Team so gut es geht bei ihrer Arbeit zu unterstützen.

1.2 EDV/IT-Abteilung

Auch wenn wir eine Museumseisenbahn betreiben, so sind die modernen technischen EDV-Geräte in der Verwaltung und Betriebsleitung sowie moderne Betriebssysteme unumgänglich. Wir freuen uns, dass wir bereits zwei Interessierte gewinnen konnten, die uns in den Bereichen Netzwerkadministration und Microsoft Dynamics CRM unterstützen möchten. Dennoch ist jede weitere Verstärkung des Teams um Eckhard Thureau herzlich willkommen. Interessierte werden gebeten sich mit dem Vorstand oder direkt mit Eckhard Thureau in Verbindung zu setzen.

1.3 Mitgliederversammlung

Die Mitgliederversammlung findet am 29. April 2017 um 15:00 Uhr im Gasthaus Mügge statt. Die Einladung wird rechtzeitig versendet. Der Vorstand hofft auf eine rege Teilnahme.

2 Projekte und Marketing

2.1 Pressearbeit

Anfang Januar gab es ein Koordinierungstreffen unter der Leitung unseres Pressesprechers Edo Christophers. Das Team Öffentlichkeitsarbeit konnte sich formieren. Es wird koordiniert von Edo Christophers und arbeitet eng mit dem Tourismusservice der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen zusammen. Vor Saisonbeginn soll es eine Pressekonferenz geben, bei der der Presse ein Rückblick auf die Jubiläumssaison und die letzten 50 Jahre sowie ein Ausblick auf die Saison 2017 gegeben wird.

2.2 Verkauf von Fahrzeugen in 2016

Unser Schweizer Wagen 164 – auch „Floß“ genannt – wurde im Herbst 2016 an Kleinbaan Service B.V. verkauft. Dieses Fahrzeug gehörte nicht zum musealen Bestand, sondern es war stets ein Bahndienstfahrzeug; es ist noch 2016 abtransportiert worden.

2.3 Lok FRANZBURG als Vorbild für 99 5606

Die Schwesterlokomotive unserer Lok FRANZBURG wird aktuell bei der Firma Lonkwitz in Wetzlar aufgearbeitet. Die 99 5606, die lange Zeit beim Ernst Paul Lehmann Patentwerk in Nürnberg stand, soll nach den gleichen Ansprüchen aufgearbeitet werden, wie sie damals der DEV an die Aufarbeitung der Lok FRANZBURG gestellt hat. Wir freuen uns deshalb sehr, dass unsere Lok FRANZBURG als Vorlage/Vorbild für die Aufarbeitung der 99 5606 dienen wird.

3 Fahrbetrieb/Veranstaltungen

3.1 Nikolausfahrten 2016

Auch im Jahre 2016 fanden die Nikolausfahrten an allen vier Adventswochenenden statt. Bei zum Teil nasskaltem Wetter konnten die Fahrgäste die Bahnfahrt bei Punsch und Kakao genießen. Auf die kleinen Fahrgäste wartete der Nikolaus mit einer Überraschung. Die Fahrgastzahlen und Rückmeldungen der Fahrgäste zeigen, dass die Fahrten erneut ein großer Erfolg waren. Wir danken allen Beteiligten für ihren Einsatz, die zum Gelingen der Nikolausfahrten beigetragen haben!

3.2 Heiligenberger Kurve

Dank des Einsatzes unserer Gleisbaurotte konnte bis zu den Nikolausfahrten der letzte Abschnitt der Heiligenberger Kurve soweit erneuert werden, dass das Gleis zu den Nikolausfahrten befahrbar war. Wir danken der Rotte für diese Leistung.

3.3 Veranstaltungen in 2017

In der 51. Saison der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen wird nach dem Jubiläumsjahr 2016 auf erfolgreiche Sonderveranstaltungen im neuen Jahr gesetzt. Eine Auflistung der geplanten Veranstaltungen im Sommerhalbjahr kann dem Einschub entnommen werden.

● 15./16. April 2017	Osterfahrten
● 1. Mai 2017	Saisonöffnung zum Thema „100 Jahre Lok SPREEWALD“ und „75 Jahre Lok V 4 EMDEN“
● 14. Mai 2017	Wettkampf Mensch gegen Maschine
● 4. Juni 2017	Orpheus-Express zum Pflingsingen im Vilsener-Holz
● 17./18. Juni 2017	Frauen und Technik
● 8./9. Juli 2017	Inselbahnverkehr
● 5./6. August 2017	Tage des Eisenbahnfreundes
● 9./10. September 2017	Tag des offenen Denkmals
● 3. Oktober 2017	Maustag

Für die Oster- und Nikolausfahrten wird es eine Neuerung geben: Reservierungen werden für diese Veranstaltungen ausschließlich über Nordwest-Ticket organisiert. Der Verkaufsstart hierfür wird gesondert, u. a. auf unserer Internetseite, bekannt gegeben.

Der Vorstand dankt nochmals allen Aktiven und Helfern für die zurückliegende Jubiläumssaison. Für das Jahr 2017 wünschen wir alles Gute und freuen uns auf die bevorstehende Saison!



„One and two half Men“: Jens, Lars und Nils Böcker werkten am 23. Oktober fleißig an der Heiligenberger Weiche 3.



Der Schwellensatz wurde teilweise ersetzt und mittels Benzinstopfhammer nachgestopft – eine wahre Knochenarbeit.



Am 3. November kam die Schienenbusgarnitur der Eifelbahn-Verkehrsgesellschaft auf einer Sonderfahrt nach Bruchhausen-Vilsen, hier zwischen Hoya und Tivoli.



Im Rahmen einer mehrtägigen Rundfahrt durch Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen stiegen die Reisetilnehmer dann um in den Dampfzug nach Asendorf.



Dampflok HERMANN verlässt das herbstlich-bunte Vilser Holz...



...und erreicht den Bahnhof Heiligenberg. Alle Fotos: Oliver Austen



Uwe Franz Werkstatt-Telegramm

Nach vielen Wochen und Monaten der intensiven Vorbereitung liegt das Jubiläumsjahr 2016 zum 50-jährigen Bestehen unserer Museumseisenbahn schon wieder einige Zeit hinter uns. Auch mit einem gewissen Abstand bleibt die positive Erinnerung an die zahlreichen Veranstaltungen und die vielen interessanten Begegnungen, die wir miterleben durften. Wichtig ist es jetzt, den Schwung und die Begeisterung aus dem vergangenen Jahr in das neue Jahr – in die bevorstehende 51. Fahrseason – mitzunehmen. Denn die Herausforderungen, insbesondere im Bereich der Fahrzeuge und Werkstätten, denen wir uns stellen müssen, werden nicht geringer werden.

Wir haben es daher alle selbst in den Händen, wie viel „Eisenbahn“ wir und unsere Fahrgäste in Zukunft in Bruchhausen-Vilsen erleben können. Bitte unterstützen Sie uns deshalb durch Ihre Mitarbeit, eine Mitgliedschaft im DEV – falls Sie es noch nicht sind – oder mit Ihrer Spende. Damit unsere Museumsbahn auch in Zukunft noch möglichst viele so ereignisreiche Jubiläen wie im vergangenen Jahr begehen kann. Eine kurze Berichterstattung über die Fortschritte und Veränderungen, die es im Bereich der Fahrzeugunterhaltung im letzten Quartal 2016 gegeben hat, lesen Sie bitte im Anschluss an dieses Werkstatt-Telegramm.

Mallet-Dampflokomotive 7^s

Die Mallet-Lokomotive 7^s befindet sich weiter in der Hauptuntersuchung. Im Berichtszeitraum wurde bei jeder sich bietenden Gelegenheit am Rahmen der Mallet-Lok gearbeitet. Nachdem es durch einen Montagefehler nochmals erforderlich war, die Hochdruckdampfzylinder zu demontieren, sind jetzt alle vier Hoch- und Niederdruckzylinder endgültig an den jeweiligen Rahmenteilen montiert worden. Auch die Richtarbeiten an beiden Rahmenteilen wurden zwischenzeitlich abgeschlossen, sodass jetzt wieder mit der Anpassung und Montage der diversen Versteifungsprofile und den seitlichen Gleitbahnträgern begonnen werden konnte. Viele dieser Teile sollen später wieder durch Nietverbindungen miteinander verbunden werden. Bevor dies geschehen kann, müssen unzählige alte Bohrungen aufbereitet werden und in vielen Fällen müssen

die erforderlichen Bohrungen ganz neu gesetzt werden, bevor wir überhaupt mit den ersten Nietarbeiten beginnen können. Wie immer – am Schluss dieses kurzen Berichts – möchte ich gerne auf unsere weiterhin laufende Spendenaktion zu Gunsten unserer Mallet-Lok 7^s hinweisen. Für die weitere Instandsetzung der Maschine sind wir weiterhin auf Ihre finanzielle Unterstützung angewiesen, bis die Mallet-Lok eines Tages über unsere Gleise dampfen kann.

Dampflokomotive HOYA

Wie bereits berichtet wurde, sind bei der letzten Prüfung des Kessels durch einen Sachverständigen des TÜV-Nord einige Stehbolzen aufgefallen, die ersetzt werden müssen. Leider befinden sich einige dieser Stehbolzen an nur schwer zugänglichen Stellen des Kessels, die nur nach der Demontage des Kessels vom Lokrahmen her erreicht werden können. Unmittelbar nach dem Saisonschluss am 3. Oktober 2016 wurde mit der Zerlegung der Lokomotive HOYA in ihre Bestandteile begonnen. In der Zwischenzeit wurde der Kessel vom Lokrahmen abgehoben und auf einen Kesseltransportwagen abgesetzt, wo er auf Rollen gelagert ist und so in allen möglichen Positionen bearbeitet werden kann. Nach mehreren Durchgängen mit einem Industrie-Endoskop wurden ca. 70 Stehbolzen als erneuerungsbedürftig eingestuft und zwischenzeitlich demontiert. Bei den übrigen Stehbolzen wurden die Kontrollbohrungen wieder durchgebohrt und von außen mit kurzen Metallbolzen verschlossen. Gegenwärtig werden die vorhandenen Bohrungen im Kessel für den Einbau der neuen Stehbolzen vorbereitet. Aufgrund seines schlechten Erhaltungszustandes wird der Aschekasten durch einen Neubau ersetzt werden müssen. Wenn alles gut geht, soll der Kessel Ende Februar 2017 während des Frühjahresmeetings dem TÜV-Sachverständigen zur Druckprobe vorgestellt werden.

Dampflokomotive SPREEWALD

Im laufenden Winterhalbjahr 2016/2017 wurde auch mit der Hauptuntersuchung der Dampflokomotive SPREEWALD begonnen. Diese Hauptuntersuchung soll bis zum Saisonbeginn am 1. Mai 2017 abgeschlossen werden, denn im Jahre 2017 begeht die Lok SPREEWALD ihren 100. Geburtstag, und an diesem Ehrentag sollte sie möglichst wieder unter Dampf stehen. Wenn alles nach Plan läuft, soll der Kessel der Lok SPREEWALD ebenfalls Ende Februar 2017 während des Frühjahresmeetings dem TÜV-Sachverständigen zur Druckprobe vorgestellt werden.

Der Bücherladen des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V. im Güterschuppen des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen

An den Fahrtagen der Museums-Eisenbahn bieten wir im Bücherladen eine Riesenauswahl an Eisenbahn-Literatur (auch Antiquariat), ausgewählte Modellbahnartikel (speziell Schmalspur- und Kleinbahn), Eisenbahn-Souvenirs und Postkarten an.

Auszug aus unserem aktuellen Literatur-Angebot:



NEU! Watsack: Die Eisenbahnen der Ilseder Hütte	39,90 €
NEU! VGB/Klartext : Zug in die Wolken / Bildband Harzer Schmalspurbahnen	32,70 €
NEU! DGE: Die Hamburger Hafenbahn	48,00 €
NEU! Kenning-Verlag: Die Münstertalbahn	29,95 €
Für Kinder : Malbuch Schmalspurbahnen von Reiju	2,80 €

DVD-Angebot:

EK DVD Video-Kurier 128 Schwerpunktthema 50 Jahre Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen	19,80 €
--	---------

Auszug aus unserem aktuellen Modellbahn-Angebot:



LGB : DEV Wagen-Set Art. 49390 (4 Wagen) reduzierter Preis	359,00 €
H0e-Modelle von Minitrains z.B. Boehler-Lok Art. 1042	139,90 €
NEU! Tillig: „Harzbulle“. 99 247 DR Ep III in H0m	419,90 €
Bemo Modellbahn: Wismarer Schienenbus in H0m Beschriftung als DEV T 41	184,95 €
Wieder in geringer Stückzahl vorrätig:	
H0-Lasercut-Bausatz von MKB-Modelle Bahnhof Bruchhausen-Vilsen	45,00 €

Mit einem Kauf im Bücherladen tragen Sie zum Erhalt unserer Museumseisenbahn bei!

Dampflokomotive FRANZBURG

Die Dampflokomotive FRANZBURG verbringt die Wintermonate in Wetzlar bei der Firma Lonkwitz. Aber keine Angst, es stehen im Moment keine größeren Arbeiten an der Lok FRANZBURG an, die einen längeren Aufenthalt bei der Firma Lonkwitz rechtfertigen würden: Die Lok FRANZBURG befindet sich dort auf Wunsch und Kosten von Wim Pater, dem niederländischen Freund deutscher Schmalspurbahnen. In Wetzlar soll die Lok FRANZBURG (ehemals DR 99 5605) als „Beratungsmuster“ für die Aufarbeitung ihrer Schwesterlok 99 5606 dienen. Das jahrzehntelange Abstellen der sich jetzt im Eigentum von Wim Pater befindlichen Maschine im Freien, zuletzt auf einem Garagendach in Schwäbisch Gmünd, haben Spuren hinterlassen. Viele Teile fehlen oder sind so stark korrodiert, sodass sie mühevoll rekonstruiert oder nachbeschafft werden müssen. Anfang November 2016 wurde die Lok FRANZBURG nach Wetzlar transportiert und traf dort, nach über 40-jähriger Trennung, auf ihre Schwesterlok 99 5606. Was die beiden Schwestern sich wohl zu erzählen hatten? Wie dem auch sei: Wenn alle Maße genommen, alle Zeichnungen angefertigt und alle Bilder aufgenommen sind, wird die Lok FRANZBURG rechtzeitig zum diesjährigen Saisonauftakt wieder in Bruchhausen-Vilsen sein.

Diesellokomotive V 3

Nach vielen Jahren im Dauereinsatz muss jetzt auch an der Diesellokomotive V 3 eine Hauptuntersuchung durchgeführt werden. Der Fristablauf ist zwar erst im April 2017, aber bereits während des bevorstehenden Frühjahrsmeetings soll mit den Arbeiten begonnen werden. Neben der Ausführung der erforderlichen Fristarbeiten sollen auch ein bereits aufgearbeiteter Tauschmotor und ein anderer Kühler eingebaut werden. Zum Abschluss der Arbeiten ist auch eine vollständige Neulackierung der Diesellokomotive V 3 vorgesehen.

Triebwagen T 41

Der Wismarer Triebwagen T 41 befindet sich ebenfalls in der Hauptuntersuchung. Neben dem Durchführen der erforderlichen Fristarbeiten sind aufgrund des sehr guten allgemeinen Zustands dieses Fahrzeugs eigentlich keine größeren Arbeiten geplant. Falls nicht noch größere Schäden während der Hauptuntersuchung zu Tage treten, hoffen wir die Arbeiten bis zum diesjährigen Saisonstart erfolgreich abschließen zu können.

DEV-Fahrzeugbestand zum 31.12.2016				
Meterspur	betrif.	abgest.	in HU	ges.
Dampflokomotiven	4	0	2	6
Diesellokomotiven	4	0	1	5
Triebwagen	3	2	1	6
Personenwagen	18	4	2	24
Gepäckwagen	6	0	2	8
Güterwagen	28	3	0	31
Nebenfahrzeuge	11	0	0	11
Zwischensumme	74	9	8	91
Regelspur				
Diesellokomotiven	2	0	0	2
Triebwagen	3	0	0	3
Personenwagen	2	0	0	2
Güterwagen	6	2	0	8
Zwischensumme	13	2	0	15
Summe	87	11	8	106

Personenwagen 16

Der Wagen DEV-Nr. 16 befindet sich weiterhin in der Hauptuntersuchung. Die weiteren Arbeiten am hölzernen Wagenkasten des Weyer-Personenwagens ruhen aufgrund von Personalengpässen gegenwärtig.

Personenwagen 21

Anfang November 2016 wurde der von der elektrisch betriebenen Schmalspurbahn Ravensburg-Weingarten stammende vierachsige Personenwagen DEV-Nr. 21 leihweise an die „Märkische Museums Eisenbahn“ nach Herscheid-Hüninghausen überführt. Hier hat er geholfen, die Anzahl der Sitzplätze in den Nikolauszügen der MME zu erhöhen. Zum diesjährigen Saisonbeginn soll der Wagen 21 wieder nach Bruchhausen-Vilsen zurückgebracht werden.

Personenwagen 22

Die Hauptuntersuchung an diesem Wagen konnte leider aus personellen Gründen bisher noch nicht abgeschlossen werden. Es fehlt aktuell nur noch die Endlackierung.

Gepäckwagen 51

Die Arbeiten an dem von den Herforder Kleinbahnen stammenden Gepäckwagen DEV-Nr. 51 wurden weiter vorangebracht. Die Rahmen- und Futterhölzer sämtlicher Fenster und der Türen zum Batteriefach und dem ehemaligen Hundeabteil wurden zwischenzeitlich zusammengefügt und auch teilweise schon montiert. Zwei der drei vorhandenen kleinen Fenster wurden ebenfalls montiert, verglast und eingebaut.

Güterwagen 164

Der von der Rhätischen Bahn in der Schweiz stammende vierachsige Flachwagen DEV-Nr. 164 (vorher RhB-Nr. Xak 9326) wurde im Herbst 2016 an Wim Pater verkauft. Er ließ das Fahrzeug Anfang Oktober 2016 in Bruchhausen-Vilsen abholen. Wim Pater möchte dieses Fahrzeug als Tauschobjekt einsetzen, um seine Sammlung deutscher Schmalspurfahrzeuge weiter ausbauen zu können.

Normalspur Diesellokomotive V 36 005

Wie bereits berichtet, ist die V 36 005 anlässlich der Jubiläumsfeierlichkeiten zum 150. Geburtstag der Hamburger Hafenbahn nach Hamburg überführt worden, wo sie am Wochenende vom 16. bis 18. September 2016 eingesetzt wurde. Sie rangierte dort u.a. einige historische Güterwagen aus der Sammlung der „Freunde der historischen Hafenbahn e. V.“. Bei einem dieser Einsätze erlitt unsere Lok beim Befahren der Hafengleise leider einen Schaden am Fahrwerk. Bis auf weiteres wurde die V 36 005 zunächst in der Hamburger Werkstatt der Firma Northrail GmbH untergestellt. Nach mehreren Einsätzen von DEV-Aktiven vor Ort konnten die Schäden am Fahrwerk der Lok erfolgreich behoben werden, sodass für Ende Januar 2017 eine Rücküberführung der V 36 005 nach Hoya vorgesehen ist.

Werkstatt-Termine für das Frühjahr 2017

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

Terminvorschau für das 1. und 2. Quartal 2017

Das Frühjahrsmeeting 2017 findet in der Zeit von Samstag, den **18. Februar 2017**, bis Samstag, den **25. Februar 2017**, in Bruchhausen-Vilsen statt. Das Ostermeeting 2017, findet in der Zeit von Samstag, den **8. April 2017**, bis Donnerstag, den **13. April 2017**, in Bruchhausen-Vilsen statt.



Eine Gruppe Studierender half, das letzte Stück der erneuerten Heiligenberger Kurve fertigzustellen: Nach dem Hochstopfen wird das Gleis mittels Brechstangen in die richtige Lage gebracht.



Anschließend konnte mittels Diesellok V3 und Schotterwagen 162 noch eine Lage Kies ausgebracht werden. Heiligenberg, 29. Oktober 2016, zwei Fotos: Dennis Mellerowitz



PLETTENBERG war am 26. November bereits im Einsatz beim Zusammenstellen des Zuges, als HERMANN am Wasserkran des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen stand. Die echten Enthusiasten waren trotz Nebels bereits rund um den Bahnhof anzutreffen.



Deutlich besser war das Wetter am darauffolgenden Ersten Advent: Schon vor 10 Uhr morgens wurde bei strahlendem Sonnenschein mit HERMANN rangiert. 27. November 2016, zwei Fotos: Regine Meier



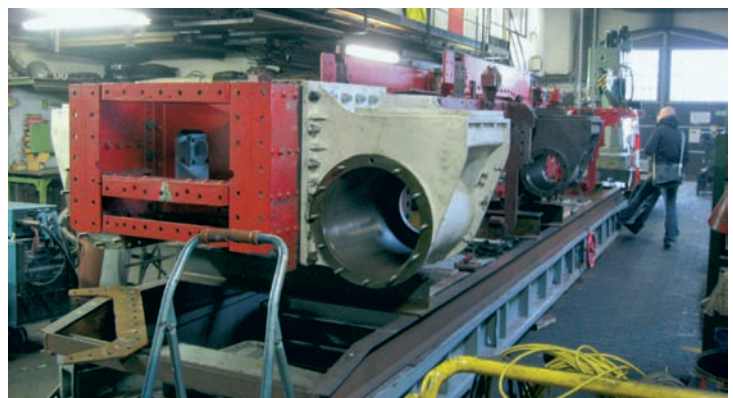
An der Bahnhofseinfahrt aus Richtung Syke wartete Jannik Westermann die Weichen. Viel Laub musste entfernt werden und anschließend lief alles wieder wie geschmiert.



Am Bahnsteig in Bru-Vi fanden sich Auskunft Theo Wiegmann, Zugführerin Frauke Lehmann und Schaffner Simon Keller zu einem Foto ein. 26. November 2016, zwei Fotos: Regine Meier



In der Fahrzeughalle standen die Dampflokbaustellen von HOYA und Mallet 7^s einträchtig nebeneinander – es geht voran! 26. November 2016, Foto: Regine Meier



Einige Tage später waren an der Mallet 7^s bereits wieder alle Zylinder montiert. Bruchhausen-Vilsen, 11. Dezember 2016, Foto: Dennis Mellerowitz



Nach einer kräftezehrenden Jubiläumssaison unternahmen am Wochenende 22./23. Oktober 2016 fast 40 DEV-Aktive, Angehörige und Freunde unserer Museumsbahn einen zweitägigen Betriebsausflug. Erstmals in der DEV-Geschichte ging die Reise im bequemen Reisebus der Firma Pussack in das benachbarte Ausland, genauer gesagt in die Niederlande, das Land der Windmühlen, Grachten, Deiche, Wohnwagengespanne und ohne konkurrenzfähige Fußballmannschaften, um nur ein paar Klischees zu bedienen.

Gestartet wurde am frühen Morgen des 22. Oktober 2016 in Bruchhausen-Vilsen und nach einer kurzweiligen Fahrt wurde mit dem Bahnhof Stadskanaal das erste Ziel auf unserer kleinen Rundfahrt durch den Nordwesten der Niederlande erreicht. Der Bahnhof Stadskanaal ist der betriebliche Mittelpunkt der niederländischen Museumseisenbahn S.T.A.R. (Stichting Stadskanaal Rail Museumspoorlijn). Hier befinden sich die Zentralwerkstatt, der Abstellbahnhof und das erst 1998 im alten Stil wieder aufgebaute Bahnhofsgebäude. Diese erst im Jahr 1992 gegründete und damit noch relativ junge Museumseisenbahn ist mit einer Streckenlänge von fast 26 km gleichzeitig die längste Museumseisenbahn in den Niederlanden. Sie befährt eine ehemalige Strecke der Niederländischen Staatsbahnen NS. Neben dem Bahnhof Stadskanaal liegt noch der Bahnhof Wildervank an der Strecke und natürlich die Endbahnhöfe Musselkanaal und Veendam. Am Bahnhof Veendam ist noch das originale Bahnhofsgebäude von 1905 erhalten geblieben, was heute direkt an einer modernen Übergangsmöglichkeit zum örtlichen ÖPNV gelegen ist. Der aus fast einhundert normalspurigen Fahrzeugen bestehende Fahrzeugpark setzt sich zu einem großen Teil aus Fahrzeugen deutscher oder österreichischer Herkunft zusammen. Insbesondere seien hier allein vier Dampflokomotiven der deutschen Baureihen 50 und 52 kurz erwähnt, wobei die als TE 5933 bezeichnete Maschine ganz offensichtlich einige Zeit in Russland gefahren sein muss.

Der für uns bereitgestellte Sonderzug wurde von einer niederländischen Diesellok der NS-Baureihe 2200 (Nr. 2278) gezogen und bestand im Wesentlichen aus ehemaligen österreichischen Spantwagen und einem Plattformwagen württembergischen Ursprungs. Nach einer fast einstündigen Fahrt durch die typisch niederländische Landschaft, mit Wiesen, Feldern und Kanälen, die bis an den Horizont reichten, wurde der Endbahnhof Veendam erreicht, wo unser Bus schon zur Weiterfahrt bereitstand.

In Veendam wurden wir außerdem von dem niederländischen Unternehmer, DEV-Mitglied und Freund deutscher Schmalspurbahnen, Wim Pater, und seinem Restaurator aus Großbritannien, Alan Keef, erwartet. Wim Pater hatte uns eingeladen, sein Unternehmen und seine Fahrzeugsammlung in Augenschein zu nehmen. Nach einer kurzen Fahrt erreichten wir eine riesige Lagerhalle, in die wir direkt mit dem Reisebus hineinfahren konnten. In einer Ecke der Halle stießen wir auf einige dort abgestellte Schmalspurgüterwagen, unter denen sich auch der ehemalige DEV-Güterwagen 128 befand. Wie Wim Pater bei seinen Begrüßungsworten mitteilte, hat er in dieser Halle zunächst eine Abstellfläche von 1.000 m² angemietet, um seine Fahrzeuge witterungsgeschützt abstellen zu können. Nachdem die Fahrtteilnehmer ausgiebig fotografiert hatten und Wim Pater geduldig alle möglichen Fragen beantwortet hatte, ging es mit dem

Bus weiter und wir erreichten eine weitere Halle mit Fahrzeugen aus seiner Sammlung, die einen großen Teil der bereits aufgearbeiteten Fahrzeuge beherbergt. Diese Halle ist nur wenige Schritte von Paters Unternehmen entfernt, das sich mit der Produktion von Haustiernahrung beschäftigt.

In Anbetracht der bereits fortgeschrittenen Tageszeit wurde uns zunächst ein vorzüglicher Imbiss gereicht, bevor wir in ein wahrhaftes Paradies deutscher meterspuriger Schmalspurfahrzeuge eintauchen konnten. Allein die helle, freundliche und vor allem beheizte Halle beeindruckte viele der Teilnehmer. Dem Ganzen die Krone setzten natürlich die bereits restaurierten Fahrzeuge auf, die hier auf mehreren Parallelgleisen neben- und hintereinander stehen und eigentlich nur darauf warten, wieder in Betrieb genommen zu werden. Hier erkennt man deutlich, dass professionelle Restauratoren an den Fahrzeugen Hand angelegt hatten und die originalen Zustände der Fahrzeuge wieder herausgearbeitet haben, ohne wertvolle Substanz zu zerstören. Die bereits aufgearbeiteten Fahrzeuge sind nicht nur äußerlich im bestmöglichen Zustand wiedererstanden, sie sind auch technisch in einem neuwertigen Zustand und können vorbereitet werden, dass sie praktisch auf allen deutschen meterspurigen Schmalspurbahnen eingesetzt werden können. Auch in dieser Halle trafen wir wieder auf einen „alten Bekannten“, unseren ehemaligen O-Wagen DEV-Nr. 114, der sich allerdings nach einem kurzen Englandsaufenthalt beim Restaurator Alan Keef im originalen Dunkelgrün der ehemaligen OEG-Güterwagen präsentierte und in diesem Zustand von den Fahrtteilnehmern nicht gleich auf den ersten Blick erkannt wurde, zumal er in einer Reihe mit vier weiteren, bestens restaurierten O-Wagen der ehemaligen OEG stand und die Unterschiede zwischen den einzelnen Lieferserien wohl eher den Experten bekannt sein dürften. Auch die lange Reihe aufgearbeiteter G-Wagen, die fast alle für Lenz-Bahnen beschafft worden waren, war beeindruckend und sucht ihresgleichen.

An einigen Güterwagen hatte der Hausherr Ladeszenen mit ebenfalls bereits historisch wertvollem Ladegut nachgestellt, das hervorragend zum positiven Gesamteindruck der Sammlung passte. Unübersehbar in der Halle war auch ein Hochregallager, das bis unter die Decke mit überwiegend bereits aufgearbeiteten oder neu angefertigten Ersatzteilen für seine Fahrzeugsammlung bestückt war. Ein weiterer Höhepunkt in dieser Halle waren nicht nur die beiden kleinen Krauss-B-Kuppler, von denen einer aus Argentinien stammt. Nein, in dieser Halle war auch die erst vor Kurzem aus Süddeutschland hier eingetroffene Dampflokomotive der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen mit der DR-Betriebsnummer 99 5606 ausgestellt. Es handelt sich hier um die Schwesterlok unserer Lok FRANZBURG, die viele Jahre zunächst bei der Firma LGB in Nürnberg und später bei einem Märklin-Mitarbeiter auf dem Dach der heimischen Garage gestanden hatte und dementsprechend von den Einflüssen der Witterung gezeichnet ist (s. DME 3/16, S. 10-11). Aber jetzt steht sie im wahrsten Sinne des Wortes „warm und trocken“ und wird in Kürze ebenfalls einer Restaurierung unterzogen werden.

Bevor unsere Reise in die nahe gelegene Stadt Groningen fortgesetzt werden konnte, wurde noch eine Besichtigung des Unternehmens von Wim Pater durchgeführt, der sich, wie bereits erwähnt wurde, mit der Herstellung von Tiernahrung für Haustiere beschäftigt.

Mit einer solchen „Reizüberflutung“ im Kopf ging die Reise weiter nach Groningen. Hier absolvierten wir die obligatorische Grachtenfahrt, durch die Wasserstraßen der Altstadt. Merke: Keine Reise in die Niederlande ohne eine Grachtenfahrt! Die Nähe der Schiffsanlegestelle zum Hauptbahnhof in Groningen nutzten viele unserer Fahrtteilnehmer zur Besichtigung des imposanten Empfangsgebäudes, das in seinem Ursprung aus dem Jahr 1866 stammt und seit 1896 in etwa das heutige Aussehen hat. Im Jahre 1996 wurde das Empfangsgebäude aufwändig restauriert und gleichzeitig modernisiert und durch Anbauten erweitert. Trotzdem hat sich dieses Gebäude den Charme der ganz frühen Eisenbahnen bewahrt und wirkt eher wie eine Kathedrale der Technik. Beeindruckend war die große Zahl von Triebwagenzügen der Firma ARRIVA, die im Bahnhof Groningen abgestellt sind und dort teilweise seit über einem Jahr stehen, seit am 3. Dezember 2015 die Eisenbahnverbindung von Leer nach Groningen unterbrochen ist. Ein Frachtschiff hatte damals, wo sonst die Papenburger Meyer-Werft ihre Kreuzfahrtschiffe auf der Ems hindurch manövriert, die Brücke zwischen Leer und Weener so stark beschädigt, dass ein Schienenverkehr bis auf weiteres nicht mehr möglich ist. Hier besteht derzeit Schienenersatzverkehr. Den Abend des ersten Tages verbrachten wir dann im „Brinkhotel Zuidlaren“ zur Stärkung und Übernachtung, wobei natürlich die Eindrücke des Tages beim einem Bier noch einige Zeit nachbereitet wurden.



Sichtlich beeindruckt von der mustergültig restaurierten Sammlung der Kleinbaan Service B.V. von Wim Pater genossen die Exkursionsteilnehmer das Catering in der Depothalle bei Winschoten.

Am Morgen des zweiten Reisetages ging die Fahrt mit unserem Bus weiter in Richtung Enkhuizen. Ziel war die Museumseisenbahn Hoorn-Medemblik, eine der ältesten und wohl auch bekanntesten Museumsbahnen in den Niederlanden. Die Anreise erfolgte sehr eindrucksvoll unter(!) Kanälen hindurch und mitten durchs IJsselmeer über der Houtribdeich. Das IJsselmeer ist ein beliebtes Segelrevier und Urlaubsgebiet mit einigen touristisch geprägten Orten, wie Hoorn und Enkhuizen. Diesen glücklichen Umstand macht sich seit Jahrzehnten die Museumseisenbahn Hoorn-Medemblik zu Nutze und betreibt auf einer etwa 20 Kilometer langen Strecke einen sehr interessanten Eisenbahnbetrieb. Die Stoomtram Hoorn-Medemblik ist ein Teil des „Historischen Dreiecks“ und bietet zusammen mit dem Freilichtmuseum in Enkhuizen und der Fahrt über das IJsselmeer mit dem Salon-Motorschiff „Friesland“ von Enkhuizen nach Medemblik eine einmalige Attraktion für die gesamte Region.

Für die Besichtigung des Freilichtmuseums in Enkhuizen blieb leider keine Zeit, aber die gut einstündige Fahrt mit dem Salon-Motorschiff „Friesland“ von Enkhuizen nach Medemblik gehörte für uns zum Tagesprogramm. Durch die günstige Lage der Schiffsanlegestelle in Medemblik unmittelbar am Bahnhof ist der Umstieg vom Schiff in die Museumszüge in nur wenigen Minuten möglich. Wir stiegen allerdings nicht in den bereits eingefahrenen Dampfzug ein, weil wir zunächst in dem beschaulichen Ort Medemblik etwas für



Wim Pater (Mitte) im Gespräch mit DEV-Kollegen. Im Hochregal lagern einbaufertig aufgearbeitete Fahrzeugteile. 22. Oktober 2016, zwei Fotos: Dennis Mellerowitz



99 5606 (Vulcan 1379/1894, ex Franzburger Kreisbahnen 5) wurde inzwischen nach Hessen zur Aufarbeitung überführt, wofür die Schwesterlok FRANZBURG als Vorlage dient. Man beachte die Energiesparlampen in den Scheinwerfern.



Von der Regenwalder Kleinbahn stammt dieser zweiachsige G-Wagen, der noch beschriftet werden muss. Im Unterschied zu Lenz-Fahrzeugen beim DEV wird hier auch die Farbgebung an das bis 1945 in Pommern gültige Farbschema angepasst. Zwei Fotos: Uwe Franz



Zur Sammlung von Wim Pater bzw. der Kleinbaan Services B.V. gehören nicht nur Schienenfahrzeuge, sondern auch historische Ladegüter, die auf Auktionen erworben wurden und bei Inszenierungen und in Dioramen eingesetzt werden sollen.



Bereits mustergültig restauriert und nach historischem Vorbild lackiert und beschriftet wurde der offene Güterwagen 870 ex OEG. Es handelt sich um den vormaligen DEV-Wagen Nr. 114. Zwei Fotos: Dennis Mellerowitz



Der zweite Tag der Exkursion begann mit einem Ausflug mit der MS FRIESLAND (Bj. 1956) auf dem IJsselmeer. Hier nach dem Anlegen in Medemblik. 23. Oktober 2016, Foto: Dennis Mellerowitz



Gleich hinterm Deich wartet der Museumszug der Stoomtram Hoorn-Medemblik auf Fahrgäste. Der alte Peugeot 203 sollte den nächsten Zug nach Hoorn begleiten. 23. Oktober 2016, Foto: Dennis Mellerowitz



die „Gewichtserhaltung“ tun wollten. Nach der Stärkung ging es zurück zum Bahnhof, wo in der Zwischenzeit zwei Dampfzüge eingefahren waren. Der eine Dampfzug bestand im Wesentlichen aus ehemaligen österreichischen Spantenwagen, während die andere Zuggarnitur aus teils ehemals schmalspurigen niederländischen Dampftramway-Personenwagen gebildet wurde.

An diesem Betriebstag, dem 23. Oktober 2016, waren insgesamt drei gut besetzte Zuggarnituren im Einsatz. Es wurde sogar noch eine Inszenierung, u. a. in Form eines dem Dampfzug folgenden historischen Peugeot-Pkw mit entsprechend gekleideten Personen, geboten, die an den Unterwegsbahnhöfen verschiedene Reiseszenen nachstellten. Die kurzweilige Fahrt durch eine herrliche Landschaft endete nach ca. 1 ¼ Stunden im Endbahnhof Hoorn, der gleichzeitig Betriebsmittelpunkt der Museumseisenbahn und Übergangsbahnhof zu den Niederländischen Staatsbahnen NS ist. Hier befinden sich große Abstellhallen für den Fahrzeugpark, ein Stellwerk, das (nachgebaute) historische Bahnhofsgebäude und ein Lokschuppen, der gleichzeitig als Werkstatt dient, und umfangreiche Gleisanlagen.

Der Fahrzeugpark umfasst u. a. neun Dampflokomotiven, von denen sieben Maschinen betriebsfähig sind, einige Diesellokomotiven und Triebwagen sowie verschiedene Bahndienstfahrzeuge. Eine betriebliche Besonderheit, der „Stoomtram Hoorn-Medemblik“ ist der parallele Einsatz von regulären Eisenbahnfahrzeugen und von auf Regelspur umgebauten ehemaligen Schmalspurfahrzeugen verschiedener niederländischer Dampfstraßenbahnbetriebe. Obwohl gerade die ehemaligen Schmalspurwagen sich in einem besonders guten Erhaltungszustand befinden, hat man als Freund schmalspuriger Eisenbahnen natürlich ein wenig Bauchschmerzen, wenn man insbesondere bei den Personenwagen sieht, wie wenig kompromisslos die auf Regelspur umgebauten Drehgestelle unter die schmalspurigen Wagenkästen montiert wurden. Im Mittelpunkt des Interesses standen natürlich die mustergültig aufgearbeiteten Dampflokomotiven des Vereins. Sieben der vorhandenen Maschinen wurden als offizielle niederländische Eisenbahndenkmäler eingestuft. Drei der Lokomotiven sind sogenannte Tramway-Lokomotiven, und von diesen Maschinen sind wiederum zwei Loks Kastendampflokomotiven, ähnlich unserer Lok PLETTENBERG.

Links: Die DEV-Gruppe fuhr mit einer Garnitur aus österreichischen Spantenwagen nach Hoorn. Zuglok war Lok 26 Ir.P.H. BOSBOOM (Hanomag 9862/1922) der früheren Limburgschen Tramweg-Maatschappij (LTM), hier bei einem Zwischenhalt in Wognum-Nibbixwoud aufgenommen. 23. Oktober 2016, Foto: Uwe Franz



Im Gegenzug, der in Wognum-Nibbixwoud kreuzte, befand sich unter anderem dieser schöne holzverkleidete Personenwagen Nr. 22 (Görlitz 1904) der früheren Gooischen Stoomtram. Trotz Mittelpufferkupplung und geringer Breite war dieser Wagen stets normalspurig. 23. Oktober 2016, Foto: Uwe Franz



Die Rückfahrt führte uns in unserem Bus über den Abschlussdeich, der auf einer Länge von 29 Kilometern und einer Breite von ca. 90 m das IJsselmeer von der Nordsee trennt. Auf dem Deich befindet sich die niederländische Autobahn 7 (Europastraße 22) und natürlich – typisch für Holland – ein Radweg. Der Deich wurde als Teil der Zuiderzeewerke vor allem zum Schutz der Küste errichtet und 1933 in Betrieb genommen. Die an diesem Tag gewonnenen Eindrücke sorgten auf der am späten Nachmittag angetretenen Rückreise nach Bruchhausen-Vilsen für reichlich Gesprächsstoff unter den Teilnehmern. Am Abend trafen wir dann wohlbehalten in Bruchhausen-Vilsen am Bahnhof ein, wo jeder seine persönliche Heimreise antrat.

An dieser Stelle sei nochmals Kathrin Hormann und ihrem Team ganz herzlich für die sehr gute Organisation dieses Betriebsausfluges gedankt! Für alle Beteiligten waren es sicherlich unvergessliche Stunden, an die wir uns noch lange und gerne zurück erinnern werden. Wir hoffen natürlich, dass Du, liebe Kathrin, in ein bis zwei Jahren vielleicht wieder bereit bist, einen solchen Ausflug für die DEV-Aktiven zu organisieren. Vorschläge für lohnende Reiseziele soll Kathrin bereits wieder entgegennehmen...

Links: Da von der NS-Baureihe 6501-6512 keine Lok mehr im Original erhalten ist, dient diese baugleiche ehemalige deutsche Schwesterlok (Hohenzollern 413/1887) als Vorlage für einen Nachahmung mit der Nummer 6513. 2017 soll sie in Betrieb gehen. 23. Oktober 2016, Foto: Dennis Mellerowitz

Links unten: Im Güterschuppenanbau des neu gebauten Stationsgebäudes der Museumsbahn in Hoorn ist eine Ausstellung mit Fotos und Kleinexponaten zur Geschichte der niederländischen Dampfstraßenbahnen eingerichtet. 23. Oktober 2016, Foto: Uwe Franz



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

Werben · Drucken · Beschriften



www.PRINTHAUSsyke.de · 04242 9575-0



Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der DEV-Exkursion in die Niederlande vor der noch zu restaurierenden 50 3645 der Museumspoorlijn STAR in Stadskanaal. 22. Oktober 2016, Foto: Uwe Franz



Nach der Silvesterfeier mit Harpstedter, Lüneburger und Sauerländer Museumsbahnern ging es am nächsten Tag auf Neujahrstour nach Asendorf zum Café GLEIS 1. Foto: Frank Bechmann



Ziel von Wim Pater ist das Sammeln möglichst kompletter Zuggarnituren heute so nicht mehr existierender deutscher Meterspurbahnen: Vorne vier O-Wagen der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, dahinter mehrere noch nicht beschriftete G-Wagen pommerscher Lenz-Kleinbahnen.



Dampflok 5 (Krauss 3142/1894) der Pater-Sammlung ist eine frühere Werklok der Hoesch-Hüttenwerke in Dortmund-Hörde. Trotz feldbahnigem Aussehens war sie immer meterspurig. Nach einer Odyssee als Denkmal- und Spielplatzlok wurde sie vor einigen Jahren in England betriebsfähig aufgearbeitet und kam bereits auf der Selfkantbahn zum Einsatz. 22. Oktober 2016, beide Fotos: Dennis Mellerowitz