

**Ostern 2009 beginnt ein Wettlauf. Nicht der zwischen Hase und Igel, sondern einer um den Erhalt von 20,4 Kilometer Kleinbahnstrecke zwischen Rinteln-Nord und Stadthagen-West. Die Zeit um Ostern ist aber auch die Periode eines großen Umzugs: Der Verein Dampfeisenbahn Weserbergland (DEW) e.V. zieht mit Mann, Maus und noch viel mehr von Rinteln nach Stadthagen um.**

## Umzug mit Volldampf

(Von Jürgen Lentz) Ein Sonnabendnachmittag. Das Wetter lockt kaum einen Hund vor die Tür. Es ist kalt, es ist zu feucht. Das ficht die Aktiven vom Dampfeisenbahnverein nicht an. Sie beginnen ganz vorsichtig, etwa 100 Jahre Eisenbahngeschichte zu demontieren – das noch scheinbar ins Unendliche reichende Schienengeflecht des einstigen Rintelner Güterbahnhofs. Dieser hatte sich seit 1974 zum lebendigen Museum gewandelt, weil die DEW hier ihren Hauptstützpunkt etablierte. Jetzt muss bis auf den alten Wasserturm und den Lokschuppen an der Mindener Straße alles plattgemacht, alles weggeräumt werden. Die Ehrenamtlichen, bei dieser Knochenarbeit grundsätzlich in Eisenbahnerkluft aktiv, haben die Zeit im Nacken. Trotzdem werden die Gleisstränge Wochenende für Wochenende ganz vorsichtig demontiert, behutsam gestapelt und geradezu liebevoll vom größten Dreck befreit. Denn die Männer, die sich auf den ersten Blick in Rinteln den Boden oder eben die Gleise unter den eigenen Füßen wegziehen, bereiten mit der Demontage den Boden für die Zukunft: Die Gleisgerippe werden an irgendeinem der Sonnabende, oder wann der Transporteur gerade Zeit hat, zum neuen DEW-Domizil in Stadthagen gebracht. Das geschieht übrigens per Lastwagen, weil der Verein keinen passenden Wagen hat und weil das Benutzen der Strecke nicht ganz billig ist. Dazu später mehr. Die Demontage wird, je weiter sie fortschreitet, desto kniffliger, weil dem Fuhrpark der Museumseisenbahn die Stellfläche knapp wird. Irgendwann reicht es nicht mehr aus, die recht vielen Waggons mit der gelben Diesellok Typ V7 geschickt zu rangieren. So rollte der erste Umzugszug mit der 600 PS starken Zugmaschine am 19. März aufs neue Gelände in Stadthagen-West. Viel Stellfläche gibt es dort (noch) nicht, soll es aber geben. Deswegen der vorsichtige Umgang mit den demontierten Gleisen in Rinteln. Für Stadthagen arbeiten die Experten der DEW einen neuen Gleisplan aus. Dieser muss dann von der Landeseisenbahnaufsicht genehmigt werden. Was dann kommt, würde die Ehrenamtlichen nach den Worten des Vereinsmitglieds und Stadthäger Grünen-Ratsherren Ernst Lenk überfordern. Das Stadthäger Gleisnetz werden die Profis von der Firma Schweerbau legen – wann, ist in den Tagen um Ostern noch offen. Der Arbeitsdruck für die Ehrenamtlichen hat zu diesem Zeitpunkt enorm zugenommen. Im Nacken sitzen den Männern seit Ende März Abrissbagger. Sie bereiten den Bauplatz für die Zukunft des alten Rintelner Güterbahnhofs. Diese Zukunft ist ein Einkaufszentrum. Dafür hat die Rinteln-Stadthagener Verkehrsgesellschaft (RStV) das große Gelände verkauft, nachdem der Rintelner Rat nach längerem Ringen die baurechtlichen Voraussetzungen geschaffen hatte.

## Eisenbahngeschichte auf dem Abstellgleis

### Umzug mit Volldampf – Schaumburg demontiert 100 Jahre Eisenbahngeschichte

Außer den Schienen geht bei diesem großen Gesichtswandel reichlich Eisenbahn-Infrastruktur unter, die es eigentlich in sich hatte, die aber gehalten wurde wie Dornröschen – schlafend. Es ist weniger der alte Güterschuppen neben der Autowaschanlage, der bei Leuten wie Lenk dicke Wehmut aufkommen lässt. Es sind zwei große massive Rotsteinbauten, die hinter wild wuchernden Bäumen und Sträuchern die Zeit unbeachtet aber gut überdauert haben: Die Werkstatt der RStV, einst RStE, die mal eine eigene Schmiede und alles hatte, wovon Museumseisenbahner träumen und die frühere Triebwagenhalle. „Die hätte der Verein gern genutzt. In der Triebwagenhalle hätten wir fast den kompletten Reisezug unterstellen können.“ Doch die Eisenbahnherren hätten aus nicht genannten Gründen nicht gewollt. Jetzt haben die verhinderten Schuppennutzer – mit Erlaubnis – aus den Rotsteinkolossen alles rausgeholt, was in Stadthagen wieder verwendet werden kann. Zum Beispiel Rolltore. Da muss der autodidaktische Vereinselektriker Lenk als Erster ran und die Strippen entflechten. Dann packen Leute zu wie Axel Wöhl (46) und Norbert Heinrich (47), verstärkt durch Sohn Marcel (15). Bei Wöhl ist das Verhältnis zur (Dampf)Eisenbahn wohl genetisch bedingt. Er ist mit der Harzer Schmalspurbahn groß geworden. „Meine Mutter war dort Fahrdienstleiterin“, erklärt der Mann, der im DEW-Alltag „Gastronomie-Beauftragter des Vorstands“ ist. Wöhl sorgt dafür, dass die Fahrgäste anständig versorgt werden. Vater und Sohn Heinrich haben diesen Hintergrund nicht. Sie sind sichtlich stolz, dass ihre Arbeitskraft in dieser Ausnahmesituation und auch sonst im DEW-Alltag stets gefordert wird. Je weiter die Zeit auf Ostern rückt, desto intensiver werden die Arbeitseinsätze. Rund 20 Mann sind jetzt nicht nur sonnabends am untergehenden Güterbahnhof aktiv. „Manche sind fast jeden Abend da“, meldet Lenk in einem Zwischenrapport an die SN. Die Demontage läuft zwei Wochen vor Ostern so heftig, dass nicht einmal mehr Zeit ist, dem Fotografen mitzuteilen, dass schon wieder ein Umzugszug unterwegs ist. Dieses Mal heißt die Zwischenstation Bahnhof Steinbergen. Dort parken vorübergehend die Waggons des aktiven Reisezugs – ohne ihr Prachtstück von Zugpferd, die Dampflok vom Typ 528038 „Else“. **„Else“ muss noch bleiben** „Else“ ist nämlich bewegungsunfähig. „Sie muss aufwändig in Stand gesetzt werden. Sie braucht neue Stangenlager“, erklärt Lenk. Dazu sind die

Stangen schon vor Wochen in Axel Wöhls alte Heimat nach Wernigerode, in den Instandsetzungsbetrieb der Harzer Schmalspurbahnen gebracht worden. Zum eigentlichen DEW-Saisonstart, dem ersten Mai-Weekend, soll das Dampfross wieder richtig fauchen und fahren können. Der alte Schuppen in Rinteln wird, wie schon erwähnt, stehen bleiben. „Else“ und der aktive Reisezug haben in Rinteln-Nord noch ein befristetes Aufenthaltsrecht – bis Ende dieses Jahres. Ob die rund 100 Jahre alte Station in Sichtweite des Rintelner Hauptbahnhofs an der inzwischen auch auf eine Spur mutierte Strecke Hameln-Löhne danach je wieder von einem Zug angefahren wird, steht in den Sternen. Die Stadtväter am Schaumburger Weserzugang haben mit ihren Gleiskilometern der RStV noch mehr vor als das Einkaufszentrum: Die Haupttrasse, also grob der Abschnitt zwischen Mindener Straße und der Straße Am Galgenfeld, soll zur innerörtlichen Entlastungsstraße werden, um die notorisch überfüllte Adenauerstraße zu entlasten. Eine Planung ist zumindestens noch nicht öffentlich vorgestellt worden.

### **Letztes Jahr der Strecke ?**

Zur Disposition steht mittlerweile die komplette Strecke (siehe Kasten), nachdem die Gesellschafter Ende Februar den Stilllegungsbeschluss gefasst haben. Das hat die Eisenbahnfreunde mobilisiert. Das wird der Strecke von morgen an ein ziemlich betriebsames Restjahr 2009 beschern. Dabei werden sich „Else“, ein Triebwagen und wer weiß, was die Streckenfans noch auf Gleise stellen, gewissermaßen die Klinke in Hand geben. „Wir wollen zeigen, dass es möglich ist, viele Leute auf die Strecke zu bringen“, erklärt ein Ernst Lenk, aus dem in diesem Augenblick der Politiker und der Eisenbahn-Fan sprechen. Mit dem eigentlich schon fast amtlichen Finalschnitt für den Rintelner Gleisabschnitt ist auch die Option futsch, mit „Else“ von der Weserstadt via Hameln auf die längere und beliebte Weserberglandtour zu gehen. Deshalb hat die DEW begonnen, ihre Zukunft neu zu ordnen. Stadthagen-West, der neue Standort unmittelbar neben dem Parkhaus am Bahnhof der Kreisstadt, wird nach Planungen des Vorstands zum technischen und strategischen Brückenkopf künftiger Ausflüge unter Dampf oder mit Dieselantrieb. Auf dem „neuen“ Gleiskörper Rintelner Herkunft wird der Fuhrpark konzentriert. „Else“, wenn sie denn endlich umzugsfähig ist, braucht übrigens noch eine Extra-Wurst: Für das Ungetüm aus den Reichsbahn-Beständen muss einer der drei Lokschuppen verlängert werden. Ende Mai muss das erledigt sein, denn dann steht das Rintelner Domizil nur noch für Reparaturen zur Verfügung. Stadthagen als neuer strategischer Ausgangspunkt und die drohende Streckenstilllegung im Nacken bedeutet, dass die DEW zunehmend auf große Tour gehen wird. „Das bringt Geld in die Kasse“, hat Lenk vor einigen Monaten seinen Mitstreitern im Stadthäger Bauausschuss dargelegt, als es dort auch um das Thema Strecke ging. Beim Gespräch mit dem SN-Reporter im Speisewagen auf den Noch-Schienen in Rinteln legt das Vereinsmitglied Zahlen nach: „Bei normalen Fahrten zwischen Rinteln und Stadthagen fahren etwa 150 Leute mit.“ Bei den beiden Fahrten zum Goslarer Weihnachtsmarkt Ende 2008 seien es jeweils 360 zahlende Passagiere gewesen, und nur weil ein Waggon defekt war, seien bei der „Kohl- und Pinkelfahrt“ nach Bruchhausen-Vilsen „nur“ 300 Leute mitgefahren. **Neues Potenzial erschließen** Mit anderen Worten: In diesen Fahrten steckt Potenzial, das die DEW von Stadthagen aus intensiver beackern will. Als Operationsbahnhof hat der Verein Hannover-Linden im Auge. „Da gibt es so etwas noch nicht“, hat man laut Ernst Lenk ausgekundschaftet. Der Harz, sowohl Norden als auch Süden, besondere Ereignisse in den Hansestädten Hamburg und Bremen könnten sich die Dampf-Strategen als lohnende Ziele vorstellen. Es ist noch mehr denkbar: ein Pendelverkehr aus der Landeshauptstadt in die Schaumburger „Hauptstadt“, wenn diese besondere Veranstaltungen bietet. Darauf setzt die DEW, darauf setzen inzwischen die Stadthäger Stadtväter, die von dem Dampf-Umzug eigentlich nur Gutes erwarten. Die bisherige Hausstrecke, die 20,4 Kilometer minus x-Rinteln-Nord, die in Sachen Eisenbahn-Idylle kaum zu toppen ist, die „werden wir befahren, solange es sie gibt“, versichert der Vereinselektriker und Strategie und steht damit voll im Einklang mit den diesbezüglichen Angaben seines Vorstands, einzusehen auf der Internetseite [www.dampfisenbahn-weserbergland.de](http://www.dampfisenbahn-weserbergland.de)

### **„Der Schaumburger“ hält die Gleise blank**

Wenn es nach den Vorstellungen von Thomas Stübke und seinen Freunden vom Förderkreis Eisenbahn Rinteln – Stadthagen geht, dann wird ein in dieser Form einmaliger Zug in der Sommersaison Fahrgäste aus Nah und Fern auf die Gleise der Rinteln-Stadthagener Bahn locken und die Schienen blank halten. Mit Triebwagen sollen sie in der Sommersaison die Schönheiten des Schaumburger Landes auf der Schiene mit Rundumsicht erleben, so, wie sie es bei den weiterhin monatlich gebotenen Fahrten der Dampfeisenbahn Weserbergland, DEW, gar nicht erleben können. Es ist allerdings genau die alt eingesessene DEW, die einen Vorgeschmack auf solche Touren bereits an beiden Ostertagen vermittelt. Mit dem auf der Bahn auch nicht mehr unbekanntem roten Seelzer Schienenbuszug macht die DEW ihren diesjährigen Saisonstart. Die imposante Dampflok wird erst zu einem späteren Zeitpunkt angeheizt und über die Strecke dampfen. DEW und Förderkreis arbeiten eng zusammen. Gemeinsames Ziel: Die jetzt noch voll intakte Bahn soll auch über das Jahr 2009 hinaus am Leben erhalten werden. Dazu sollen die Wochenendzüge beitragen, und er hoffe, dass viele Schaumburger und Gäste von außerhalb an den Fahrtagen – voraussichtlich ab Juni bis Oktober jedes Wochenende – dabei sind, hoffen Stübke und Michael Frömming vom Verkehrsclub Deutschland, VCD. Frömming hat jüngst den Eigentümern der Bahn, das sind der Landkreis und die Kommunen Rinteln,

Obernkirchen und Stadthagen, Tipps gegeben, wie man das machen kann. Beispielsweise mit den Triebwagentouren, die unter dem Begriff „Der Schaumburger“ angeboten werden sollen. Zu diesem Zweck bietet der Förderkreis auch Zertifikate als ideellen Anteilschein an, die gleichzeitig als namentlich ausgestellte Freifahrkarte für die ganze Saison gelten sollen. Zu sehen auf dem in Form einer Aktie gestalteten Papier ist ein Schienenbus vom Typ LVT 772 aus der ehemaligen DDR. Fahrzeuge dieser Type sollen eingesetzt werden, zusätzlich von Fall zu Fall auch der bekannte Seelzer Schienenbus, der zuletzt unter anderem den katholischen Geistlichen Norbert Mauerhoff aus Obernkirchen nach Seelze gebracht hat, wo er jetzt als Pfarrer wirkt. Seelze ist auch der Heimatbahnhof für den Schienenbus. „Wir müssen noch viel tun und Überzeugungsarbeit leisten, dass die Bahn Rinteln – Stadthagen mehr als ein Nostalgieprojekt ist,“ sagen Frömming und Stübke. Nur gehe das nicht mit einer einzigen Saison. Da brauche man einen längeren Atem und auch die Bereitschaft der Bahneigner, den selbst ernannten Bahnrettern eine Chance zu geben. „Wir können so etwas wie die berühmte Harzer Schmalspurbahn werden, die dort Fremdenverkehrsmagnet ist“, sagt der in der Dampfeisenbahn tätige Stadthäger Bahnfachmann Ernst Lenk. Für das Schaumburger Land könne das ein belebendes Element sein und wenn auch zunächst nur am Wochenende. ro

## **DEW**

### **Stichwort**

So beschreibt der Verein seine eigene Geschichte: Die Dampfeisenbahn Weserbergland wurde 1972 gegründet. Zu einer Zeit also, wo es bei Bundes- und Reichsbahn sowie vielen Werkbahnen noch aus den Schloten von Dampflokomotiven rauchte, aber es war bereits absehbar dass sich dieses bald ändern würde. Die Bundesbahn fuhr 5 Jahre, die Reichsbahn noch bis 1988 auf Regelspur und auf Schmalspurbahnen, selbst auch noch nach der Wende mit Dampflokomotiven. Die Dampfeisenbahn Weserbergland hatte sich zum Ziel gesetzt, alte Fahrzeuge von Privatbahnen zu sammeln und dem Publikum bei Sonderfahrten im Betrieb zu zeigen. 1973 wurde mit dem Fahrzeugpark auf vielen Privatbahnen in Niedersachsen gefahren. Im Jahre 1974 nahm die DEW den fahrplanmäßigen Museumszugbetrieb mit der Strecke der Rinteln Stadthagener Eisenbahn auf. Außerdem fuhr der Verein bis 1976 auf den Strecken der Mindener Kreisbahn und der Wittlager Kreisbahn. So war die Dampfeisenbahn Weserbergland eine der ersten Museumsbahnen, die regelmäßigen Verkehr anbot und somit im Kursbuch der Deutschen Bundesbahn eingetragen wurde.

## **„Else“**

### **Stichwort**

Sie ist Baujahr 1943, aus der Lokomotivfabrik Krenau. „Else“ stammt aus der für den Krieg gebauten „Wegwerf“-Baureihe 52. 1961 wurde die Lok bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR umgebaut. Das ist bis auf kleinste Abweichungen heutiger technischer Zustand. Die 52 8038 , also unsere „Else“ , blieb bis 1992 bei der DR. Danach wurde sie in Blomberg vor einem Restaurant mit drei Reisezugwagen aufgestellt und verkam langsam aber sicher. Die DEW suchte 1994 eine Schleptender-Dampflokomotive und wurde dabei auf diese Maschine aufmerksam. Mit der Firma GLI in Obernkirchen hatte der Verein einen Partner gefunden, der die Lokomotive kaufte und dem Verein über einen Nutzungsvertrag zur Verfügung stellte. Seit 1996 ist die Lok eine Schaumburgerin. Im Jahre 2006 wurde die Maschine mit finanzieller Unterstützung der Volksbankstiftung durch die Dampfeisenbahn Weserbergland aus der Insolvenzmasse gekauft und auf den Namen „Else“ getauft. Die Maße der Wucht auf Schienen: Die Maschinen der Baureihe 52.80 sind mit dem Wannentender 2'2'T30 gekuppelt, 22,97 Meter lang und bringen bei 2/3 Betriebsstoffvorräten 136 Tonnen auf die Waage.