

Die Osnabrücker Dampflokkfreunde e.V.

1986 treffen sich vier Eisenbahnfreunde mit der Absicht, historische Schienenfahrzeuge aus dem Raum Osnabrück zu restaurieren und zu erhalten. Im Februar 1987 kommt es zum ersten größeren Treffen, um eine Vereinsgründung vorzubereiten. Dieses findet große Resonanz, so dass zum **1. Juni 1987** der Verein Osnabrücker Dampflokkfreunde gegründet wird.

Bereits kurz nach der Gründung des Vereins konnte das erste Schienenfahrzeug von der GM-Hütte erworben werden. Es ist ein Steuerwagen vom Typ VS 145, der von der Georgsmarienhütten-Eisenbahn ehemals zur Personenbeförderung zwischen Hasbergen und GM-Hütte eingesetzt worden war. Die Hafensbahn Osnabrück stellt den Dampflokkfreunden ein Gleis für die Aufarbeitung des Fahrzeugs zu Verfügung. Der Anfang ist gemacht.

Im **April 1988** zieht der Verein um. Die Firma Klöckner-Durilit stellt einen Teil der Gleisanlagen des Zechenbahnhofs Piesberg für die Vereinstätigkeit zur Verfügung. Als zweites Schienenfahrzeug kann die Klein-Diesellok "Goliath, der Starke" von Klöckner Wilhelmsburger (ehemals IAG Magnum) durch ein Vereinsmitglied erworben werden.

1989 können mehrere Fahrzeuge beschafft werden, wie eine Dampfspeicherlok der Firma Homann mit diversen Güterwagen, die erste Donnerbüchse des Vereins, der Gleiskraftwagen EH 373 sowie die ehemalige Lok 11 der GME. Auf dem Vereinsgelände beginnen die Instandsetzung der Gleisanlagen und die Einrichtung der Werkstatt, die die Arbeit an den Fahrzeugen ermöglicht. Das **Stellwerk** im Stahlwerk Georgsmarienhütte wird abgebaut und auf dem Vereinsgelände wieder aufgebaut.

1990 Der Verein hat nun 31 Mitglieder.

1991 werden 3 weitere Donnerbüchsen (Einheitspersonenwagen), erstmals auch aus der ehemaligen DDR. Der EH 373 wird fertiggestellt und als erstes Vereinsfahrzeug bahnamtlich abgenommen. Im Oktober werden mit geliehenen Fahrzeugen Pendelfahrten zum 125 jährigen Jubiläum der Georgsmarienhüttenbahn organisiert.

1992 wird die erste Donnerbüchse des Vereins fertiggestellt. Mit dem Wiederaufbau des Stellwerks wird begonnen, wobei das Fundament von Hand ausgeschachtet wird.

1993 können mit der nun fertiggestellten Kleinlok V10B und einer Donnerbüchse erstmals Pendelfahrten nach Eversburg angeboten werden. Das Gleis 602 im Zechenbahnhof wird auf einer Länge von 150m wieder aufgebaut.

1994 wird die Restaurierung der ersten Güterwagen abgeschlossen, u.a. der Homann Wärmeschutzwagen, der fortan bei Veranstaltungen als Infowagen eingesetzt wird.

70 m Bahnsteig werden von Bahnhof Natrup-Hagen zum Zechenbahnhof umgesetzt und zwischen Gleis 602 und 603 aufgebaut. Außerdem wird das gesamte Sozialgebäude des ehemaligen Betonwerks angemietet. Zur Eröffnung des Museums Industriekultur werden erstmals Pendelfahrten zum Hauptbahnhof angeboten, jedoch mit geliehener Dampflokomotive und Wagen.

1995 ist mit dem 83 337 Magdeburg erstmals ein Caféwagen im Einsatz. Mit der nun fertiggestellten Karmann Lok 2 werden Fahrten mit eigenen Fahrzeugen angeboten. Aus Meppen kann die V65 001 erworben werden, mit dem Ziel, sie nach ihrer Aufarbeitung auch auf Gleisen der Deutschen Bahn AG einzusetzen. Das Stellwerk wird nun fertiggestellt.

1996 findet das 1. „**bergfest am piesberg**“ statt. Der Verein erhält einen dreiachsigen Umbauwagen. Ein kurzes Gastspiel hat die Diesellokomotive 211 200.

1997 wird mit der VLO (Verkehrsbetriebe Landkreis Osnabrück) ein Einstellungsvertrag abgeschlossen, so dass die Fahrzeuge des Vereins nun auch auf Gleisen der Deutschen Bahn AG eingesetzt werden können. So finden z.B. erste Pendelfahrten mit einer von der DB geliehenen Diesellokomotive der Baureihe V60 und den Wagen des Vereins zum Hauptbahnhof statt. Der Verein hat nun 57 Mitglieder.

1998 geht die **Diesellokomotive V65 001** in Betrieb.

1999 ist der Verein auch im Internet präsent. Das gepachtete Vereinsgelände wird an die Stadtwerke Osnabrück verkauft. Die Dampflokomotivfreunde erhalten den **Kulturförderpreis des Landschaftsverbandes Osnabrücker Land e.V.**

2000 wird nach selbst durchgeführten Gleissanierungsarbeiten zum bergfest die Anschlussbahn nebst Kanalbrücke wieder eröffnet. Von der DB AG können diverse 3-achsige Umbauwagen erworben werden. Die im Stadtteil Osnabrück-Schinkel aufgestellte **Dampflokomotive 41 052** muss dort den Baumaßnahmen weichen. Diese Lok ist im Eigentum der Stadt Osnabrück. Sie wird den Dampflokomotivfreunden leihweise zur Pflege überlassen.

2001 ist der Vereinssaal fertiggestellt. Im September wird in einer aufwändigen Aktion die 41 052 zum Vereinsgelände transportiert und die optische Aufarbeitung beginnt.

2002 wird ein Wagen vereins-extern aufgearbeitet: der Behelfspersonenwagen MCI durch die BISOS im Rahmen eines Jugendprojektes in Rabber.

2003 kann der Alte Steinbrecher genutzt werden. Der MCI wird fertig gestellt. Somit stehen nun 6 Personenwagen mit ca. 300 Sitzplätzen zur Verfügung.

2004 wird die optische Aufarbeitung der 41 052 abgeschlossen. Der erste 3-achsige Umbauwagen wird fertiggestellt. Der Verein hat nun 77 Mitglieder.

2005 wird die 41 052 von der Stadt Osnabrück erworben. Zur Einwerbung von Spendengeldern wird das „**Anheizerprojekt**“ gestartet. Vom DB Museum wird die in Osnabrück abgestellte Diesellok V 100 2077 zur Betreuung übernommen,

2006 Im Zuge der Verbreiterung des Stichkanals Osnabrück wird eine neue Kanalbrücke errichtet und die Gleisanlagen Richtung Eversburg erneuert und höhergelegt..

2007 kann ein Ersatzmotor für den VT 60 aus einem unterirdischen Bundeswehrbunker geborgen werden.

2008 werden erstmals Mitarbeiter in Zusammenarbeit mit der Agentur für Arbeit für die Aufarbeitung der Bruchsteinmauer am Alten Steinbrecher eingesetzt. Von der Bundeswehr werden einige Wagen vom einzigen Krankentransportzug aus den 60er-Jahren erworben.

2009 findet erstmals das Eisenbahnfest „Osnabrück unter Dampf“ auf dem Zechenbahnhof statt. In diesem Zuge erhält der Verein im Tausch seine 3. Dampflok: die 52 8116. Für das alte **Steinbrechergebäude** wird ein Erbpachtvertrag abgeschlossen. Erstmals hat der Verein 100 Mitglieder.

2010 wird das Führerhaus der 41 052 fertig. Glücklicherweise können viele Dampflok-Ersatzteile aus der Schweiz erworben werden. Es läuft das Genehmigungsverfahren zur (Wieder-) Errichtung von Gleisanlagen vor dem Alten Steinbrecher an.

2011 wird das 2. Dampflokfest „Osnabrück unter Dampf“ auf dem Vereinsgelände mit großem Erfolg durchgeführt. Mehr als 10.000 Besucher strömen zum Zechenbahnhof Piesberg.

2012 wird auf einer Mitgliederversammlung beschlossen, die **Dampflok 41 052** größtenteils in Eigenleistung betriebsfähig zu machen. Der umfangreichste Teil der Fremdvergabe ist die Aufarbeitung des Kessels. Die Tenderinstandsetzung macht große Fortschritte.

2013 wird die Genehmigung zur Erstellung der Gleisanlagen des Alten Steinbrechers erteilt. An der 41 052 wird an Kessel, Aschkasten, Rahmenverbinder und Tenderdrehgestellen gearbeitet. Die 52 8116 wird aufgearbeitet, im Rahmen des 3. Dampflokfestes „Osnabrück unter Dampf“ präsentiert und dann an eine Firma als Ausstellungsstück verkauft. 2 Bundeswehr Sanitätswagen werden für eine Ausstellung an das Eisenbahnmuseum Utrecht verliehen.

2014 gehen die Arbeiten am Kessel der 41 052 in die Endphase, ebenso macht u.a. die Aufarbeitung der Tenderdrehgestelle und der Tenderbremse große Fortschritte. Im Vorfeld des Alten Steinbrechers wird an der Drainage der zukünftigen Gleisanlagen gearbeitet.

2015 wird der Tender der 41 052 fertiggestellt. Die Lok wird ausgeacht und die Aufarbeitung des Fahrwerkes begonnen. Der aufgearbeitete Kessel kehrt nach Osnabrück zurück. Im Gleisvorfeld des Alten Steinbrechers wird die 1. Weiche eingesetzt und die Sandstein-Stützmauern am Gleis saniert. Neben „Osnabrück unter Dampf“ ist unser Museumszug bei der Streckeneröffnung Korbach-Frankenberg (Eder). Die V65 001 kommt damit auf ihrer ehemaligen Stammstrecken zum Einsatz.

2016 gehen die Arbeiten am Fahrwerk der 41 052 weiter voran. Mehrere Personenwagen werden mit Dampfheizung ausgerüstet und die Donnerbüchse 36 842 Essen (der erste Wagen dieser Art von ODF) wird fertiggestellt. Im Gleisvorfeld des Alten Steinbrechers wird der Untergrund im / vor dem Steinbrecher vorbereitet. Die Wiedererrichtung des **Alten Waagehaus** im Zechenbahnhof Piesberg wird durch die Stadtwerke abgeschlossen.

2017 laufen bei der 41 052 weitere Arbeiten u.a. an Fahrwerk und Bremsanlage. Bei mehreren Personenwagen wurde die elektrische Beleuchtung überarbeitet und Achsgeneratoren nachgerüstet. Pünktlich zu „Osnabrück unter Dampf“ ist das 1. Gleis im Alten Steinbrecher wieder befahrbar. Im Dezember wird erstmals eine Winterfernfahrt mit V160 002 („Lollo“) nach Goslar angeboten.

2018 konnte die 41 052 final eingeacht und das Fahrwerk erfolgreich „probegefahren“ werden. Am Kessel wurden Hunderte Stehbolzenkappen ersetzt. Zur Absicherung wurde der Bahnübergang zwischen Stellwerk und Altem Waagehäuschen mit einer historischen Schrankenanlage versehen.

2019 konnten zu „Osnabrück unter Dampf“ bei der 41 052 Zylinderblöcke und Kessel aufgesetzt werden, später auch das Führerhaus. Im Alten Steinbrecher sind nun wieder alle 4 Stände mit Gleisen versehen.

2020 verließen die letzten Wagen des Bundeswehr Sanitätszuges den Verein. Die Lok V100 2077 (bisher Leihgabe des DB-Museums) konnte mit dem Ziel der betriebsfähigen Aufarbeitung erworben werden. Ab Frühjahr wird der Verein stark durch die Covid-19 Pandemie ausgebremst. Trotz Pandemie konnten die Arbeiten bei der Führerstandseinrichtung sowie der Kesselverkleidung der 41 052 weitergehen. Das Grundstück mit dem Zufahrtsgleis zum Alten Steinbrecher wird von den Stadtwerken erworben und der 2. Gleisstrang im Alten Steinbrecher angebunden.

2021 Die Aufarbeitung der Bremsanlage und des Triebwerkes der 41 052 wurden abgeschlossen. Mit der Aufarbeitung der V 100 2077 konnte begonnen werden. Der Waggon B3yg-54 wurde äußerlich aufgearbeitet und zur Fa. Kröner-Stärke nach Brochterbeck überführt. Im November beschließt die Mitgliederversammlung eine grundlegend überarbeitete Satzung. Die KME, beliebt bei Führerstandsmitfahrten, erhielt eine HU und eine äußerliche Aufarbeitung.

2022 Die Lok V65 001 erlitt Ende 2021 einen Motorschaden. Die Wiederinstandsetzung der Lok wurde mit Arbeiten zur HU verknüpft. Im August 2022 ging die Lok

wieder in Betrieb. Der Öltank wurde in den Tender der 41 052 eingebracht und zum Anheizertag im September konnte eine gekuppelte Lok gezeigt werden. Ebenso wurden Luftbehälter und Luftpumpe angebracht und die Verrohrung vorgenommen. Die V100 2077 wurde im April zum Ausachsen nach Dieringhausen überführt. Durch Lieferprobleme spezieller Megi-Federn verzögert sich die Aufarbeitung und Einbau der Drehgestelle und konnte in 2022 nicht mehr durchgeführt werden. Die Köf 4807 wurde komplett überholt und strahlt nun wieder im Zechenbahnhof. Der Ci-28, 83 864 wurde abgegeben. Der Verein hat 138 Mitglieder.