



DEV-Aktive bei der winterlichen Kohlfahrt mit dem Triebwagen T1, 16. 01. 2016, Foto: Regine Meier



Treffen der neuen DME-Redaktion im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. Von links nach rechts: Christian Schröder-Thurau, Dennis Mellerowitz, Kai-Werner Fajga, Wolf-Jobst Siedler, Ulrich Holtin, Jörg Petzold, Wolfgang Gerwien, Harald Kindermann, Regine Meier, 16. 01. 2016, Foto: Jens Böcker

Mein  
DEV-  
Schatz



WEINERT MODELLBAU

info@weinert-modellbau.de

28844 Weyhe-Dreye • Mittelwendung 7 • www.weinert-modellbau.de • www.mein-gleis.de



seit 1964

## KLEINBAHN MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Doreen Arndt

### Vorstandstelegramm

#### 1 Organisation:

##### 1.1 DEV- Vorstand

Im DEV-Vorstand wird es 2016 zu Veränderungen kommen. Unser Schatzmeister Marco Stöver steht für sein Amt nur noch bis zur Jahreshauptversammlung im April 2016 zur Verfügung. Er wird sich dann aus beruflichen Gründen aus der Vorstandsarbeit zurückziehen. Wir als Vorstand bedanken uns bei ihm für das Geleistete. Sein fachliches Wissen wird uns fehlen. Der Vorstand hat nun mit der Suche nach einem geeigneten Nachfolger begonnen. Dieser soll so schnell wie möglich in die Arbeit des Schatzmeisters eingearbeitet werden, damit die Amtsübergabe reibungslos verlaufen kann.

##### 1.2 Redaktion DME

Die vorliegende DME wurde erstmals von einem neuen Redaktionsteam erstellt, welches die Arbeit von Wolfram Bäumer weiterführt. An dieser Stelle danken wir Wolfram Bäumer für seine langjährige und erfolgreich geleistete Arbeit und wünschen ihm alles Gute und viel Kraft für den Genesungsweg! Dem neuen Redaktionsteam danken wir für den Einsatz und wünschen außerdem viel Erfolg bei der Arbeit an der DME.

##### 1.3 Buffetwagen

Auch im Team des Buffetwagens ist es zu Veränderungen gekommen. Günter und Lisa Knief haben sich aus der Arbeit für den Buffetwagen mit dem Saisonende 2015 zurückgezogen. Wir danken ihnen für ihr langjähriges Engagement und wünschen ihnen weiterhin alles Gute. Der Vorstand befasst sich nun mit der Suche nach geeigneten Nachfolgern, die die Leitung und Organisation des Buffetwagens übernehmen können. Wer an dieser Aufgabe interessiert ist, gern auch als Team, wird gebeten sich mit dem Vorstand in Verbindung zu setzen.

##### 1.4 Mitgliederversammlung und Hallenfete für Mitglieder 2016

Die Mitgliederversammlung findet am Samstag, den 30.04.2016, ab 14:00 Uhr in der Betriebswerkstatt in Bruchhausen-Vilsen statt. Anlässlich unseres Jubiläums wird abends außerdem eine Hallenfete für alle Mitglieder ausgerichtet. Die entsprechenden Einladungen versenden wir rechtzeitig.

##### 1.5 Mitgliederverwaltung

Nach über zweijähriger Vorbereitung wurde am 01.01.2016 die Mitgliederverwaltung auf ein neues System umgestellt. Notwendig wurde die Erneuerung z.B. durch die Einführung des SEPA-Verfahrens, neue Kommunikationsmöglichkeiten durch E-Mail und vieles mehr. Die Überführung der Mitgliederdaten aus dem alten in das neue System gestaltete sich leider nicht so einfach, sodass viele Stunden manueller Arbeit notwendig waren. Ein besonderer Dank geht daher an alle beteiligten Personen für ihren Einsatz. Sollte es beim Einzug des Beitrages für 2016 zu Unstimmigkeiten gekommen sein, bitten wir dies zu entschuldigen. Korrekturen und Änderungen der Mitgliederdaten können per Post an die Vereinsanschrift oder einfach unter [mitgliederversammlung@museumseisenbahn.de](mailto:mitgliederversammlung@museumseisenbahn.de) werden.

##### 1.6 Mitgliederbeitrag

Der Mitgliederbeitrag für 2016 ist fällig. Haben Sie uns ein SEPA-Mandat erteilt, wurde der Beitrag bereits im Januar eingezogen. Wenn Sie uns kein SEPA-Mandat erteilt haben, bitten wir Sie an die rechtzeitige Überweisung des Beitrags zu denken. Der Mitgliederbeitrag wird in Zukunft jeweils im Januar eingezogen, alle Überweiser bitten wir, zukünftig ebenfalls im Januar den Beitrag auf unser Konto zu überweisen. Vielen Dank!

#### 2 Projekte und Marketing

##### 2.1 Jubiläum 2016:

Die Saison 2016 steht im Zeichen des 50-jährigen Jubiläums der Museums-eisenbahn. Hierfür suchen die Organisatoren des Jubiläums noch dringend Helfer für die verschiedenen Veranstaltungen. Ein besonderer Bedarf besteht für die Veranstaltung *Wettkampf Mensch gegen Maschine* am 29.05. sowie für die Wochenenden der *Festwoche* (30.07. und 01.08. sowie 06. und 07.08.). Interessenten können sich unter [jubiläum@museumseisenbahn.de](mailto:jubiläum@museumseisenbahn.de) melden und weitere Informationen erhalten. Wir freuen uns über jeden engagierten Helfer! Neben tatkräftiger Unterstützung vor Ort wird für das Jubiläum auch

finanzielle Unterstützung benötigt. Der Vorstand bemüht sich derzeit darum, Sponsoren für einzelne Veranstaltungen zu werben. Darüber hinaus kann unter dem Verwendungszweck *Jubiläum 2016* gespendet werden:

##### **DEV-Spendenkonto:**

**Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.**

**27305 Bruchhausen-Vilsen**

**Kennwort:**

**DEV-Jubiläum 2016-Spende**

**Kreissparkasse Syke**

**BIC : BRLADE21SYK**

**IBAN: DE62 2915 1700 1550 0085 59**

Absender bitte vollständig und deutlich lesbar angeben.

Wir bedanken uns bei allen Spendern für ihre Unterstützung!

#### 3 Fahrbetrieb / Veranstaltungen

##### 3.1 Nikolausfahrten 2015

Auch in diesem Jahr fanden die Nikolausfahrten an den vier Adventswochenenden statt. Bei zum Teil frühlinghaften Temperaturen konnten die Fahrgäste die Bahnfahrt bei Punsch und Kakao genießen. Auf die kleinen Fahrgäste wartete der Nikolaus mit einer Überraschung. Aufgrund der Fahrgeldeinnahmen sowie den bei uns eingegangenen Rückmeldungen der Fahrgäste waren die Fahrten wieder ein großer Erfolg. Wir danken allen Beteiligten, die zum Gelingen der Nikolausfahrten beigetragen haben, für ihren Einsatz!

##### 3.2 Erste Veranstaltungen in 2016

In der bevorstehenden Jubiläumssaison warten viele verschiedene Veranstaltungen auf Aktive und Besucher. Die Saison beginnt am 27.03.2016 mit den Osterfahrten. Offiziell eröffnet wird die Saison dann am 01.05.2016 mit dem KAE-Tag und der Wiederinbetriebnahme der Lok HERMANN. Anmeldungen zum *Wettkampf Mensch gegen Maschine*, der am 29.05.2016 stattfindet, werden zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser DME voraussichtlich schon unter [www.wettkampf-mensch-maschine.de](http://www.wettkampf-mensch-maschine.de) möglich sein.

Der Vorstand wünscht den Aktiven alles Gute für 2016 und freut sich auf die bevorstehende Jubiläumssaison!

Axel Burmeister

**Marketingkampagne im Jubiläumsjahr**

Liebe Leser,

um auf unser großes Jubiläum in 2016 aufmerksam zu machen, haben wir insgesamt fünf große Plänen im Format 2.000 x 5.000 mm drucken lassen. Das Motiv ist aus Gründen der Wiedererkennung identisch mit unserem in 2014 neu entwickelten Messestand: Lok Spreewald am Bahnhof Heiligenberg. Daneben findet sich prominent unser Jubiläums-Logo: MBV, 50 Jahre unter Dampf.

zum Saisonbeginn am 01.05.16 und nach Ende der Saison ab 03.10.16 aufgehängt sein. Während der Saison soll sie demontiert werden, damit sie die Fotofreunde nicht stört.

-Plänen 4 und 5 sollen auf zwei Gummiwagen mit Holzgestellen montiert und an verschiedenen Orten flexibel aufgestellt werden, so z.B. an der B 6, Höhe Ochtmannien an der Einmündung der Bassumer Straße, bzw. am Ortseingang Bruchhausen-Vilsen aus Martfeld/Verden oder auch in Asendorf. Wir verbinden mit dieser Aktion die Hoffnung einer stärkeren Wahrnehmung unserer Museumsbahn. Nicht nur, aber vor allem im Jubiläumsjahr bei Durchreisenden auf der B 6. Auch Sie, liebe

als Plakat, z.B. für die PKW-Heckscheibe im Format DIN A 3 zu erwerben:

1. Objekt: Hochwertige PVC-Frontlit-Plane, rundum verüst, Format: 800 x 1.500 mm, Druck: 4/0-farbig (einseitig bedruckt), Trägermaterial: 510g Frontlit-Plane - wetterfest (B1 zertifiziert - schwer entflammbar nach DIN 4102), Verarbeitung: Die Verüstung erfolgt rundum im Abstand von 50cm. Die Metall-Ösen haben einen Innen-Durchmesser von ca. 11mm.

**Preis: 29,95 € / Stk. inkl. Versand**

2. Objekt: Plakat DIN A3 quer (420 x 297 mm) Druck: einseitig 4/0-farbig bedruckt, Papier: 120g Affichenpapier Blueback (lichtundurchlässig und nassfest)

**Preis: 4,95 € / Stk. Inkl. Versand**

Bitte bestellen Sie die gewünschte Anzahl zu den genannten Konditionen mit Angabe der Versandanschrift über [bahnhofsbuero@museumseisenbahn.de](mailto:bahnhofsbuero@museumseisenbahn.de) und überweisen Sie den Betrag parallel an: Deutscher Eisenbahn Verein,

**IBAN: DE62 2915 1700 1550 0085 59**

Ihre Bestellung geben Sie bitte bis zum 31.03.16 auf. Wir werden dann die Gesamtmenge bei unserem Werbepartner, Fa. Westermann, in Auftrag geben und Ihre Bestellung bis spätestens zum Saisonbeginn mit Rechnung an Sie versenden. Wir hoffen, dass Ihnen diese Marketingkampagne zusagt und bitten um Ihre Unterstützung.



Plane für das 50-jährige Jubiläum der Museums-Eisenbahn

Die Plänen enthalten nur die wichtigsten Informationen, nämlich als Kopfzeile MBV und DEV, sowie als Fuß unsere Homepage-Adresse, von der wir hoffen, dass sie als wesentliche Information bei vorbeifahrenden Autofahrern im Kopf bleibt. Die Plänen werden bis März/April 2016 an folgenden Standorten aufgestellt:

-Plane 1 an der B 6 in Heiligenfelde. Sie soll am normalspurigen Bahnhofswagen aus Hoyerhagen angebracht werden, der auf das ehemalige Nebengleis des Bahnhofs Heiligenberg umgesetzt wird und dort dann für das Jubiläum wirbt.

-Plane 2 an der Bahnhofstraße in Hoya. Hier wird mindestens bis Ende Juli einer unserer einsatzfähigen Güterwagen mit

Werbeplane am Prellbock direkt an der Bahnhofstraße stehen. Während der Festwoche wird er in Bruchhausen-Vilsen benötigt. Je nachdem, ob die VGH zustimmt, wird der Standort danach dauerhaft auch über 2016 hinaus genutzt.

-Plane 3 an der B 6 am Güterschuppen Heiligenberg. Sie wird dort dauerhaft bis

Mitglieder und Leser, können an Ihrem Wohnort oder an Ihrem PKW Werbung für uns machen. Zu diesem Zweck besteht für Sie die Möglichkeit, das gleiche Motiv z. B. als Zaunplane oder Bandenwerbung im Format 800 x 1.500 mm oder

- ★ BESCHRIFTUNGEN ALLER ART
- GRAFIK/DESIGN
- ♥ WERBEKONZEPTE
- ♠ DRUCK ♠ SCHILDER
- ✿ MESSESTÄNDE

[www.PRINTHAUSSyke.de](http://www.PRINTHAUSSyke.de)

Uwe Franz

### DEV-Betriebsausflug 2015

Nach ein paar Jahren Pause gingen DEV-Aktive, Angehörige und Freunde unserer Eisenbahn mal wieder auf einen mehrtägigen Betriebsausflug. Ziel der Reise war die schöne Stadt Dresden, die zahlreiche Ziele nicht nur für den Eisenbahnfreund bietet. Mit fast vierzig Personen startete der Reisebus am Donnerstag, den 29.10.2015, in Bruchhausen-Vilsen, wo am Sonntag, den 1.11.2015, der Ausflug auch seinen erfolgreichen Abschluss fand. An verschiedenen Unterwegstationen war der Zu- bzw. Ausstieg möglich, sodass die Teilnehmerzahl etwas schwankend war.



Gruppenfoto der DEV-Reisegruppe im Straßenbahnmuseum Dresden, 1.11.2015, Foto: Hans-Jürgen Credé

Noch am Anreisetag wurden am späten Nachmittag in Dresden-Loschwitz die Stand- bzw. Hänseleisenbahnen der Dresdener Verkehrsbetriebe befahren und besichtigt. Unter der fachkundigen Führung des langjährigen DEV-Mitglieds und ehemaligem Vorstandsmitglied der Dresdener Verkehrsbetriebe, Herrn Hans-Jürgen Credé, gelangten wir dabei auch in Anlagenteile dieser Bergbahnen, die nicht jeder Besucher zu Gesicht bekommt. Bei der An- und Abreise zu den Bergbahnen überquerten wir ein weiteres Wahrzeichen Dresdens, das „Blaue Wunder“, eine äußerst filigrane Stahlfachwerkbrücke aus dem Jahre 1893, die die beiden Elbufer seit dieser Zeit miteinander verbindet.

Nach einer kurzen Nacht stand am Freitagmorgen etwas Kultur auf dem Programm. Für die Fahrtteilnehmer, die diesen Programmpunkt gebucht hatten,

und das waren fast alle, ging es mit unserem Bus zunächst auf eine geführte Stadtrundfahrt durch Dresden. Der Stadtführer, oder wie man früher in Dresden gesagt hätte, der „Genosse Stadtbilderklärer“, wusste sehr viel und Interessantes über seine Stadt zu berichten, sodass der eigentlich noch geplante Rundgang durch die Altstadt aus Zeitgründen eingespart werden musste und uns der Bus direkt zu unserem nächsten Programmpunkt fahren konnte, dem Besuch der Schmalspurbahn von Radebeul nach Radeburg. Dort angekommen, musste allerdings der geplante Besuch mit Führung über den „historischen Güterboden“ in Radebeul aufgrund von Bauarbeiten leider ausfallen, und auch die im Anschluss geplante Führung

durch die historische Fahrzeugsammlung in Radebeul fiel leider aus, sodass jeder Teilnehmer die Bahnanlagen und die in Radebeul abgestellten Fahrzeuge auf eigene Faust erkunden konnte, bevor die Reise mit dem planmäßigen Dampfzug bis zum Haltepunkt „Weißes Ross“ fortgesetzt werden konnte. Bei herrlichem und sonnigem Herbstwetter konnten sich einige DEV-Aktive von den Vorzügen eines Sommerwagens selbst überzeugen, in dem sie ihn auch während der späteren Weiterfahrten nach Radeburg intensiv genutzt haben.

Während der Mittagspause in der dem Haltepunkt nahe gelegenen „Löbnitztschänke“ referierte der ausgewiesene Kenner der Sächsischen Schmalspurbahnen, André Marks, über die Geschichte der Sächsischen Schmalspurbahnen und die heutige Situation bei verschiedenen der erhalten gebliebenen Bahnen, sodass uns der

Besuch in Radebeul doch noch positiv in Erinnerung bleiben wird. Nach der Stärkung in der „Löbnitztschänke“ ging die Reise, wiederum mit dem planmäßigen Dampfzug, weiter durch die herrliche Landschaft bis zum Endpunkt der Strecke in Radeburg. Auch hier gab es wieder ausreichend Zeit, Fahrzeuge, Gebäude und die Bahnanlagen auf der Speicherkarte zu verewigen. Auffallend war hier im Bf. Radeburg das etwas baufällige Erscheinungsbild des Bahnhofsgebäudes, im Vergleich zum Bahnhof Radebeul, wo offensichtlich sehr viel Geld in das museal korrekte Erscheinungsbild der Bahngebäude investiert wurde bzw. immer noch wird. Wenn wir das nächste Mal im Rahmen eines DEV-Betriebsausfluges dort vorbei kommen werden, wird vermutlich auch dieses Gebäude im neuen Glanz erstrahlen.

Obwohl die Zeit an diesem Tag schon etwas fortgeschritten war, gab es noch einen weiteren Programmpunkt, wie einige Fahrtteilnehmer meinten, den wichtigsten Programmpunkt des Tages: Eine Besichtigung der traditionsreichen „Radeberger Brauerei“ in Radeberg, mit Verkostung der verschiedenen Biersorten, versteht sich.

Je nach „persönlicher Leidenschaft“ verlief der Start in den Morgen unseres dritten Reisetages individuell recht unterschiedlich, bevor wir mit unserem Bus den ersten Programmpunkt dieses Tages ansteuern konnten. Eine fast einstündige Busfahrt führte uns an diesem Tag ein Stück elbaufwärts in den schönen Kurort Bad Schandau. Unser Hauptinteresse lag natürlich auf einem Besuch bei der hier ansässigen „Kirnitzschalbahn“. Diese meterspurige Überlandstraßenbahn verbindet seit 1898 den Kurort Bad Schandau mit den Naherholungsgebieten am „Lichtenhainer Wasserfall“. Die fast 8 Kilometer lange Bahnstrecke windet sich mit einer ständigen Steigung in einer Baumallee dem Endpunkt der Strecke, der Station „Lichtenhainer Wasserfall“, entgegen.

Am Tag unseres Besuchs im Kirnitzschtal waren ausschließlich Dreiwagengarnituren im Einsatz, die aus einem sogenannten „Gothaer“-Triebwagen und jeweils zwei passenden Beiwagen gebildet wurden, die heute das Rückgrat der Fahrzeugflotte bilden. Die kurzweilige Fahrt auf der eingleisigen, meistens in Seitenlage der Straße geführten Strecke war recht interessant. Insbesondere das Verhalten einiger

Autofahrer, wenn ihnen eine Straßenbahn auf ihrer Fahrspur entgegenkommt, war schon sehenswert. Ebenfalls sehenswert ist der Endpunkt der Kirnitzschtalbahn am "Lichtenhainer Wasserfall": Eine einfache Umfahrung reicht hier für das Umsetzen des Triebwagens an das andere Zugende. Das eigentlich Besondere ist hier jedoch das einmalige Gebäudeensemble mit der Ausflugsgaststätte am "Lichtenhainer Wasserfall" in Kombination mit den Zügen der Kirnitzschtalbahn, das ist "Ostalgie" pur!

Nach unserer Rückkehr in Bad Schandau fuhren wir mit unserem Bus entlang der Elbe ein Stück flussabwärts, bis in den Ort Königstein, der seinerzeit auch stark unter der "Jahrhundertflut" im Jahre 2002 gelitten hatte. Am Tag des Besuchs waren kaum noch Schäden aus dieser Zeit sichtbar. So war es denn für uns nur schwer nachvollziehbar, dass die Schifffahrt auf der Elbe gegenwärtig eher mit dem Problem des zu niedrigen Wasserstands in der Elbe zu kämpfen hat. Nach einem kurzen Fußmarsch erreichten wir die Anlegestelle der "Weißen Flotte Dresden", der "weltgrößten Raddampferflotte", in der Nähe des Bahnhofs in Königsstein am Elbufer. Hier warteten wir einen Moment, bis der aus Richtung Dresden ankommende Raddampfer "LEIPZIG" den Ort Königstein erreicht und sein Wendemanöver durchgeführt hatte. Aufgrund des niedrigen Wasserstands in

der Elbe konnte der Dampfer "LEIPZIG" nicht unmittelbar an der Anlegestelle wenden und musste noch ein Stück flussaufwärts fahren, um sein Wendemanöver durchführen zu können.

Die jetzt folgende, fast dreistündige Fahrt mit dem Raddampfer zurück nach Dresden war für einige Fahrtteilnehmer das absolute Highlight der ganzen Reise und hat für viele unvergessliche Eindrücke gesorgt! Neben dem Blick auf die arbeitende Dampfmaschine im Innern des Dampfers waren auch die landschaftlichen Eindrücke einmalig. Insbesondere die Anfahrt bei völliger Dunkelheit auf die hell erleuchtete Stadt Dresden mit dem abschließenden Anlegemanöver waren ein schöner Abschluss eines gelungenen Tages. So eine Schifffahrt macht natürlich durstig, und so wurden unsere am Tag zuvor erworbenen Kenntnisse in Bezug auf das "Zwickel-Bier" der Radeberger Brauerei in einem Biergarten an den Elbterrassen nochmals aufgefrischt. Wohlgemerkt, wir haben in einem Biergarten unter freiem Himmel gesessen, und das am letzten Tag im Oktober!

Den sich anschließenden Abend konnte jeder Fahrtteilnehmer nach seinen eigenen Wünschen gestalten. Wer wollte, konnte hier übrigens, bereits im Vorverkauf, auch Karten für ein klassisches Konzert in der Dresdner Frauenkirche über unsere Reiseleitung buchen, wovon auch Gebrauch gemacht

wurde. Das war auch eine angenehme Seite dieses Betriebsausfluges, dass es möglich war, nicht dem "Gruppenzwang" unterliegen und alle Programmpunkte unbedingt mitmachen zu müssen. Es bestand auch die Möglichkeit, sich nur die Punkte aus dem Programm heraus zu suchen, die wirklich für den Einzelnen von Interesse waren.

Wie flexibel die Reise war, zeigte sich am Sonntag, den 1.11.2015, dem Tag unserer Rückreise nach Bruchhausen-Vilsen, als vormittags noch der Besuch des Straßenbahnmuseums der Dresdner Verkehrsbetriebe in das Programm eingeschoben werden konnte. Unser Vereinsmitglied Hans-Jürgen Credé hatte hier nochmal ein "paar Drähte zum Glühen gebracht", und so bekamen wir noch kurzfristig eine Exklusivführung durch das wirklich sehenswerte Straßenbahnmuseum in Dresden. Nach der sehr interessanten Führung durch das Museum traten wir die Rückreise nach Bruchhausen-Vilsen an, wo wir am späten Nachmittag auch wohlbehalten ankamen.

An dieser Stelle sei nochmals Kathrin Hormann ganz herzlich für die sehr gute Organisation dieses Betriebsausfluges gedankt! Wie man hört, nimmt Kathrin bereits Vorschläge für lohnende Reiseziele entgegen.

## Trauerfälle

**Hermann Schlottmann** war einer der letzten HSA-Dampflokführer, fuhr aber auch Triebwagen und später zu VGH-Zeiten auch V 36, seit Ende der 60er Jahre hingegen überwiegend Bus. Nach dem schweren Unfall von Karl Hunold 1977 sprang er mit Heinz Volkmann und Henry Humke für Karl ein und fuhr einige Jahre für den DEV. Hermann Schlottmann war zwar nie DEV-Mitglied, stellte aber als umsichtiger und vorsichtiger Mietlokkführer eine wichtige Personalstütze im Museumseisenbahnbetrieb dar, ehe der Flecken Bruchhausen-Vilsen in Zusammenarbeit mit dem DEV Anfang der 80er Jahre die Betriebsführung in eigene Hände übernommen hatte und nun DEV-eigene, ehrenamtliche Lokführer eingesetzt werden konnten. Er verstarb am 27.11.2015 im Alter von 84 Jahren.

**Erhard Hinterthaler** stieß als aktiver (Un-)Ruheständler erst in den 90er Jahren zum DEV. Er leitete einige Jahre lang das Bahnhofsbüro im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen und übernahm dort die z. B. die Betreuung von Reisegruppen. Mit seinen Ideen zum Marketing und zur touristischen Vernetzung lieferte er dem Kleinbahnmuseum Bruchhausen-Vilsen wertvolle Impulse. Nachdem er sich bereits vor einigen Jahren aus dem DEV zurückgezogen hatte, verstarb Erhard am 8.12.2015 im Alter von 83 Jahren.

**Jens Koopmann** war seit jungen Jahren im DEV Mitglied und über viele Jahre auch als Schaffner, Schlosser und in der Rotte sehr aktiv. Als leidenschaftlicher, versierter Diesellokschlosser wagte er zusammen mit seinem Bruder den Schritt in die berufliche Selbstständigkeit und unterstützte mit seinen Fähigkeiten und Kenntnissen auch andere (Museums-) Bahnen in der Umgebung von Bruchhausen-Vilsen. Er war Mitgründer und Mitgesellschafter der Mittelweserbahn und verhalf dem jungen Unternehmen zur HU der ersten Diesellok V651 in Werlte bzw. Leeste: Der markante gelbe MWB-Zacken auf den blauen Loks geht auf seinen Einfall zurück. Beeinträchtigungen infolge einer schweren Krankheit zwangen ihn leider, seinen Beruf aufzugeben und vereitelten die weitere Entfaltung seines umfassenden Know-Hows. Jens verstarb am 15.12.2015 im Alter von 49 Jahren.

Wir trauern um diese Kollegen. Unser aufrichtiges Mitgefühl gilt den Hinterbliebenen.

Prof. Dr.-Ing. Carsten-W. Müller

### Bautag am Gleis – Studierende machen Praxiserfahrungen



Der letzte Tag im Oktober 2015. Es ist morgens um 8.00 Uhr. Die Sonne scheint nicht, aber es regnet auch nicht. Eine Gruppe bunt gemischter Menschen sammelt sich vor dem Betriebswerk der Museumseisenbahn. Die einen haben korrekte Arbeitskleidung an, die schon häufig schmutzig geworden ist und wieder gewaschen wurde. Der Museumsbahn entsprechend sind das „Blaumänner“ in ein- oder zweiteiliger Ausführung.

Die anderen Menschen, die vorm Betriebswerk stehen, sind etwas anders gekleidet, bunter, nicht ganz so auf das Arbeitsziel abgestimmt, aber mit Arbeitsschuhen, Warnwesten und Arbeitshandschuhen. Es sind Studierende, die jetzt schon seit mehreren Jahren zweimal im Jahr zu Gast bei der Gleisbaurotte sind. Im Herbst kommen sie von der Hochschule Bremen, im Frühjahr von der Technischen Universität Hamburg-Harburg.

Rottenführer Jürgen Werder und Guido Tschigor begrüßen den bunten Haufen, geben einen ersten Überblick über das Betriebsgelände in Bruchhausen-Vilsen, die Geschichte, die Fahrzeuge. Sie kennen das Ritual auch schon, haben das schon einige Male mitgemacht. Die „Greenhorns“ studieren bei mir an den genannten Hochschulen Eisenbahnwesen oder Grundlagen des Schienenverkehrs. Was liegt also näher, als den Studiengegenstand „Grundlagen“ mal wörtlich zu nehmen? Wer Eisenbahnen bauen (lassen) will, wer erlauben will, wie viel Arbeit so eine Bahn macht, der muss sie „begreifen“, also in den Grundlagen wühlen, sich schmutzig machen, draußen sein, im Team arbeiten. Es gehört zum Lernstoff dazu und unsere Bahn hat auch gleich etwas davon: Arbeitskraft für die Gleiserhaltung.

Wir stehen also vor der Halle und Guido erklärt, was wir heute machen werden: Schwellenwechsel in Asendorf. Dort sind einige (eher: viele) Schwellen mit Kreide markiert, die unbedingt ausgewechselt werden müssen, weil sie nur noch die Festigkeit von nasser Pappe haben, am Ende ihrer Nutzungsdauer angekommen sind. Weil der DEV ja immer aufs Geld gucken muss, sind auch einige Schwellen dabei, die erst 20 Jahre liegen. Holzschwellen können doppelt so lange

halten, wenn sie aus Hartholz und mit Steinkohlenteeröl getränkt sind. Das Holz ist aus Kostengründen aber weicher Holz, das nicht so lange durchhält. Aber deswegen unsere Eichenwälder als Schwellen enden lassen? Eine Diskussion, die noch geführt werden muss: Wie soll das mit unserem Oberbau weitergehen?

Guido gibt das Signal, auf den Arbeitszug aufzusitzen, Lokführer Bodo Mertins zieht mit der Lok V3 unseren Arbeitszug nach Asendorf. Dort angekommen, werden erst einmal die Arbeitsgeräte vom Werkstattwagen abgeladen und die Sachlage erklärt: Alle gekennzeichneten Schwellen müssen ausgegraben, von der Schiene losgeschraubt, unter der Schiene hervorgezogen, durch neue Schwellen ersetzt und mit altbrauchbarem Kleineisen wieder winkelrecht und im richtigen Abstand angeschraubt werden. Danach wird die Schwelle wieder eingegraben und mit Bettungsmaterial unter der Schwelle gestopft werden. Die Schwellen und Kleineisen müssen gesammelt und die Baustelle hinterher wieder aufgeräumt werden. Das alles in Handarbeit. Aber es sollen ja Bauingenieure werden - die sind abwaschbar.

Bauingenieure? Halt! Auch Bauingenieurinnen. Die Gruppe besteht aus etwa 15 Studierenden, davon sind nicht ganz die Hälfte Studentinnen. Die packen genauso mit an, in manchen Gruppen der vergangenen Jahre sind auch immer wieder muslimische Studierende, Frauen mit Kopftuch dabei – das Thema Eisenbahn (insbesondere Museumseisenbahn) ist konfessions- und geschlechterübergreifend. Es ist verbindend wie Weniges in der heutigen Zeit.

Zurück zur Baustelle: Der „professionelle“ Teil der Gleisbaurotte kümmert sich darum, dass die mitgebrachten neuen Schwellen mit der passenden Lehre vorgebohrt werden, sonst kann die Gruppe keine neuen Schrauben in die Schwellen drehen. Danach werden die vorbereiteten Schwellen an die jeweiligen Einbauorte geschafft und dort unter Aufsicht und ständiger Mithilfe von Guido ordnungsgemäß eingebaut. Die Profi-Rotte (bestehend auch aus Amateuren, aber sie sind eingespielter als unsere „Azubi-Rotte“) macht sich über ein etwa 100m entferntes Streckenstück her. Ein Knochenjob, das wissen alle, die das schon mal gemacht haben. Und die Studierenden jetzt auch, das ist eines der Lernziele.

Die Frühstückspause naht und wie jedes Mal werden die Studierenden zu einem Brötchen mit Wurst eingeladen – auch da haben wir dazugelernt: es gibt auch Belag mit Käse, Schweinefleisch und –wurst ist für manche Tabu. Die Zeiten ändern sich, der Hunger nach schwerer Arbeit bleibt – auch etwas Kulturübergreifendes. Diese Gastfreundschaft des Vereins verblüfft die Studierenden immer wieder positiv. Das Dankeslied für den, der das Frühstück spendiert hat, ist obligatorisch. Kurz, schief und traditionell wird gesungen und dann erstmal gegessen.

Nach der Pause geht's weiter, das Wetter hält, die Sonne kommt 'raus und wieder werden diverse Schwellen ausgewechselt. Langsam spielen sich die Teams ein. Guido sorgt unermüdlich für Arbeitsanweisungen und Material, zeigt jedem alles, was gefragt wird – eigentlich ist er eine Ein-Mann-Rotte. Insgeheim denke ich: Warte man, auch du kommst irgendwann mal in das Alter, in dem alles weh tut, auch wenn man gerade keine Schwelle alleine schleppt. Aber bis dahin ist hoffentlich noch ganz viel Zeit, ich wünsche es ihm.

Jürgen sorgt genauso unermüdlich für Nachschub an Schwellen, Essen und was sonst noch so gebraucht wird, Bodo macht sich viele Freunde, wenn die Studierenden mal auf der Lok mitfahren dürfen. Dieses heute uralt anmutende Verkehrsmittel hat auch bei der Generation iPhone nichts von seiner Anziehungskraft eingebüßt – große Maschinen sind und bleiben Gegenstände, von denen ein besonderer Zauber ausgeht.

Die Zeit bis zum gemeinsamen Mittagessen wird weiter hart gearbeitet, gefragt, gezeigt, gezogen, getragen, gehackt, gestopft und auch mal leise geflücht, aber die Stimmung ist (wie eigentlich immer) sehr gut. Man sieht, was man geschafft hat – Erfolg sofort sichtbar. Das motiviert.

Das Mittagessen im Aufenthaltsraum des Betriebswerks: Alle sitzen um den an sich großen Tisch im Obergeschoss herum, aber mit so vielen Menschen ist der Raum ziemlich ausgelastet. Das Essen besteht zünftig aus Würstchen und Kartoffelsalat, selbstverständlich auch Geflügelwürstchen, weil es Käsewürstchen (noch) nicht gibt.

Danach weiter, zurück an die Baustelle. Auch diese Fahrt ergibt natürlich wieder die Möglichkeit der Lokmitfahrt. Zufriedene Gesichter auf beiden Seiten. Gegen Ende des Einsatzes sind rund 25

Schwellen von der Azubi-Rotte aus-gewechselt worden, alle sind erschöpft, etwas verschwitzt und schmutziger als vorher. Mit dabei ist auch Birk. Er hat auch mal bei mir dieses Fach studiert, ist dadurch auf den Geschmack gekommen. Er arbeitet jetzt bei der „großen“ Bahn und ist jetzt Kollege von Guido. Immer, wenn ich mit Studierenden komme, ist er auch dabei. Wieder einer, der der Museumsbahn treu geblieben ist, auf seine Weise. Schienennivellement entfällt heute, es wurden immer nur einzelne Schwellen ausgetauscht, die Gleislage hat sich kaum verändert.

Nachmittags, gegen etwa 16.00 Uhr, fährt der Zug wieder zurück zum Betriebswerk. Dort gibt es noch Rundgänge für die Studierenden, die immer noch nicht genug haben von den Fahrzeugen und Anlagen des DEV.

Im April komme ich wieder, mit Studierenden aus Harburg. Guido, Jürgen, Bodo und wie sie alle heißen, sei schon mal vorab gedankt für die gute Organisation, für die Begeisterung, mit der das alles immer wieder stattfindet. Dafür lassen wir einige gewechselte Schwellen auf der Strecke unseres

Vereins, neudeutsch nennt man sowas „Win-Win-Situation“. Ein wirklich lohnenswerter Aufwand.

Ich werde wieder dabei sein und logischerweise genauso mit anpacken wie alle anderen, die das noch nicht kennen oder die das schon seit vielen Jahren machen.

Mir tun jetzt schon die Knochen weh...

Uwe Franz



### Werkstatt-Telegramm

Der Rückblick auf das Jahr 2015 fällt aus Sicht der Werkstatt durchaus positiv aus. Zahlreiche spannende Aufgaben wurden bewältigt und einige neue Projekte wurden auf den Weg gebracht. Viele Dinge wurden auch schon im Vorgriff auf das bevorstehende Jubiläumsjahr 2016 vorbereitet.

Nicht nur die Museumseisenbahn in Bruchhausen-Vilsen hat sich in den vergangenen 50 Jahren ihrer Geschichte ständig weiter entwickelt, auch die Anlagen der DEV-Betriebswerkstatt haben sich mit den wachsenden Aufgaben der Instandsetzung, Restaurierung und Unterhaltung des umfangreichen Fahrzeugparks ständig weiter entwickelt. In den Anfangsjahren unserer Eisenbahn wurden Erdlöcher zwischen den Schienen gegraben, von wo aus dann ein Mitarbeiter, unter dem darüber stehenden Fahrzeug verschiedene Arbeiten ausführte und so die Fahrzeuge am Laufen hielt. Aber das ist Geschichte! Heute können sich unsere Werkstätten ohne weiteres dem Vergleich mit professionellen Betrieben stellen. Auf das bisher Erreichte sind wir sehr stolz, insbesondere wenn man bedenkt, welche geringen finanziellen Mittel uns für den Ausbau und die Ausstattung der Werkstätten zur Verfügung standen bzw. stehen. Auch der im August 2013 vollzogene Schritt zur Schaffung einer Vollzeit-Arbeitsstelle in der Werkstatt hat sich im Nachhinein als richtiger und wichtiger Schritt erwiesen. Durch den Einsatz unserer eigenen Mitarbeiter konnten wir zahlreiche Arbeiten im eigenen Hause erledigen, die sonst durch externe Werkstätten hätten erbracht werden müssen, und vor allem erhalten wir auch die gewünschte Qualität für unser Geld.

Mittlerweile sind 1,5 Personen fest in der Werkstatt beschäftigt, um einen Teil der anfallenden Arbeiten kontinuierlich abzuarbeiten. Der weitaus größere Teil der Arbeiten liegt nach wie vor in den Händen der DEV-Aktiven. Dies wird auch in Zukunft so bleiben, und somit haben wir es alle selbst in den Händen, wieviel „Eisenbahn“ man auch in Zukunft in Bruchhausen-Vilsen erleben kann. Welche Fortschritte es im Bereich der Fahrzeugunterhaltung im letzten Quartal gegeben hat, lesen Sie bitte im Anschluss an diese Zeilen und besuchen Sie uns in diesem Jahr, während Ihrer Teilnahme an einer der zahlreichen Jubiläumsveranstaltungen, einmal in der Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen! Ein Besuch lohnt sich immer!

### Dampflok HERMANN

Die Hauptuntersuchung der Dampflok HERMANN macht weiterhin gute Fortschritte, und wir kommen mit den erforderlichen Arbeiten so langsam „auf die Zielgerade“. In den zurückliegenden Wochen wurde weiterhin intensiv an der Lok gearbeitet. Die Kesselverkleidung wurde vollständig neu angefertigt und lackiert. Erstmals bei einer DEV-Dampflok erhielt der komplette Kessel eine Wärmedämmung. Insbesondere am Stehkessel erhoffen wir uns hiermit eine Verbesserung der Wärmedämmung im Bereich des Führerhauses, das in der Vergangenheit mit zeitweise unerträglichen Temperaturen von sich reden machte. Der größte Teil der Rohrleitungen und der Armaturen wurde bereits endmontiert und farblich behandelt. Zwischenzeitlich wurden auch die seitlichen Wasserkästen auf dem Lokfahrgestell montiert, sodass die Lok HERMANN schon fast wieder ihr gewohntes Erscheinungsbild erreicht hat.

Das bei der Montage der Abdampfleitungen von den Zylindern zum Schornstein leider stark beschädigte,

sogenannte „Hosenrohr“ bzw. Blasrohr befindet sich gegenwärtig noch in der Nachfertigung und wir hoffen täglich, dass wir das Bauteil bald in den Händen halten und montieren können. Für Ende Februar dieses Jahres ist dann die sogenannte Warmdruckprobe des neuen Kessels mit dem TÜV geplant. Und wer weiß, vielleicht kann sich die Lok HERMANN dann schon ein wenig mit eigener Kraft bewegen. Bis es jedoch soweit ist, sind natürlich noch zahlreiche Arbeiten an der Lok zu erledigen, bevor sie nach 10 Jahren Stillstands- und Aufarbeitungszeit am 1. Mai 2016 wieder offiziell in Betrieb genommen werden kann.

Am Schluss dieses Berichts sei nochmals kurz auf unsere laufende Spendenaktion zu Gunsten der Lok HERMANN hingewiesen! Denn wenn auch in absehbarer Zeit die Lok HERMANN wieder über unsere Gleise dampfen wird, bleiben doch noch einige finanzielle Verpflichtungen für uns übrig, die Sie mit Ihrer finanziellen Unterstützung etwas abmildern können.

### Mallet-Dampflok 7<sup>S</sup>

Die Mallet-Lokomotive 7<sup>S</sup> befindet sich weiter in Hauptuntersuchung! Im kleinen Umfang gehen auch die Arbeiten an der Malletlok weiter. Die Radsätze befinden sich weiterhin in einem Fachbetrieb zur Bearbeitung. Die vor kurzem weitgehend fertiggestellten Hochdruck-Dampfzylinder sind wieder am hinteren Rahmenteil endgültig montiert und befestigt worden. Für die später geplante Neuanfertigung sämtlicher Federaufhängungen und der dazugehörigen Ausgleichshebel mit deren Lagerböcken wurde im Berichtszeitraum das erforderliche Material, in Form von diversen Brennteilen aus Stahl, beschafft.

### Dampflok HOYA

Nachdem die Lok HOYA bei den letztjährigen Nikolausfahrten zweimal

aufgrund von Triebwerksschäden aus dem Betrieb genommen werden musste, kam während einer Probefahrt nach erfolgter Reparatur der Triebwerksschäden zwischen den Feiertagen auch noch ein Kesselschaden hinzu, so dass die Lok zunächst abgestellt werden musste. Ursache für den Kesselschaden waren wieder ein paar defekte Siederohre, die ohne Vorankündigung plötzlich ihren Dienst versagten. Vermutlich sind wieder punktförmige Sauerstoffkorrosionen an den Rohren die Ursache für diesen Schaden. Weil mehrere Rohre von diesem Schadensbild betroffen sind, wurde beschlossen, den gesamten Rohrsatz des Kessels zu erneuern. Mit der Demontage der Rohre wurde bereits begonnen.

**Triebwagen T44**

Auch die Hauptuntersuchung des Triebwagens T44 neigt sich langsam dem Ende entgegen. Gegenwärtig wird noch an der Tankanlage und dem Einbau eines Webasto-Warmwasserheizgeräts gearbeitet. Aus Zeitgründen wird die geplante Neulackierung des Fahrzeugs auf einen günstigeren Zeitpunkt verschoben, denn der T44 soll in diesem Jahr ebenfalls an den Jubiläumsveranstaltungen teilnehmen.

**Diesellokomotive V1**

Obwohl der MAN-Dieselmotor der V1 erst vor kurzem einer umfangreichen Instandsetzung unterzogen wurde, ist der Motorlauf zeitweise unbefriedigend. Auf der Suche nach der Ursache für diese Störungen wurden die eigentlich auch generalüberholten Einspritzpumpen als möglicher Auslöser identifiziert. Man muss in diesem Zusammenhang vielleicht wissen, dass jeder der vier vorhandenen Zylinder eine eigene Einspritzpumpe hat, was die Voraussetzungen für einen runden Motorlauf nicht unbedingt positiv beeinflussen muss. Der vermeintlich kurze Griff in das Ersatzteileregale erwies sich leider auch als Fehlgriff, denn die dort gelagerten Reserveeinspritzpumpen sind äußerlich weitgehend identisch mit den derzeit eingesetzten Pumpen. Aber bei etwas genauerer Beschäftigung mit dieser Materie stellte sich heraus, dass unsere Reserveteile einer geringfügig anderen Bauart angehören und somit für unseren Motor nicht verwendbar sind. Auf der Suche nach dem perfekten Motorlauf sind wir jetzt erstmal auf der Suche nach geeigneten Einspritzpumpen.

**Personenwagen 16**

Die Arbeiten am hölzernen Wagenkasten des Weyer-Personenwagens DEV-Nr. 16 wurden im Berichtszeitraum weitergeführt. Die hölzernen Unterkonstruktionen der beiden Stirnwände wurden fertiggestellt und der Grundbalken der in Fahrtrichtung Asendorf linken Wagenlängsseite ist ebenfalls bereits erneuert worden. Noch kurz vor Jahresende hat ein DEV-Vereinskollege aus Hamburg, der im Hauptberuf selbstständiger Tischlermeister ist, das komplette Fachwerk für die noch fehlende linke Wagenlängsseite bei uns in der Werkstatt angeliefert. Das dafür nötige, abgelagerte Eichenholz stammt aus unseren eigenen Beständen, und die nötige Bearbeitung des Holzes hat er für uns gewissermaßen als "Heimarbeit" in seiner heimischen Werkstatt ausgeführt. Auch solche Unterstützungsmaßnahmen bringen uns natürlich ein großes Stück weiter und der Fertigstellung des Wagens einen erheblichen Schritt näher.

Lieber Kai, an dieser Stelle nochmals ein großes "Dankeschön" für Dein Engagement an diesem schönen Weyer-Wagen! Wir wünschen natürlich, dass wir auch in Zukunft auf Deine Hilfe hoffen können und es noch ein paar gemeinsame Projekte geben wird.

**Personenwagen Nr. 22**

Der von der Inselbahn Juist stammende Personenwagen DEV Nr. 22 befindet sich seit Ende Dezember 2014 in unserer Werkstatt in Hauptuntersuchung. Aufgrund von personellen Engpässen ruhen die Arbeiten am Wagen 22 vorübergehend.

**Gepäckwagen Nr. 51**

Nach einer längeren Pause wird am Gepäckwagen Nr.51 wieder gearbeitet. Mit einer wenig motivierenden Arbeit wurden die erforderlichen Tätigkeiten wieder aufgenommen: Leider wurden die

erst teilentrosteten stählernen Profile des Wagenkastens etwas voreilig bereits mit einem Grundanstrich versehen, bevor die Profile abschließend gereinigt waren. Dieser Anstrich musste jetzt wieder entfernt werden, bevor wir mit dem Aufbau einer neuen Konservierung der Stahlbauteile beginnen konnten. Schade um die unnötige Arbeit, aber solche Dinge passieren nun mal. Gegenwärtig werden die zukünftigen Bretter für die Verbreiterung der Stirn- und Seitenwände vom Gepäckwagen Nr. 51 angefertigt.

**Außenanlagen Werkstatt**

**Bruchhausen-Vilsen**

Vielen DEV-Mitgliedern und Besuchern unserer Betriebsanlagen im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen waren die großen Kastanienbäume vor und neben unserer Werkstatt jahrelang ein vertrauter Anblick und auf unzähligen Fotos wurden diese ortsbildprägenden Bäume abgelichtet. Diese Zeiten sind nun vorerst Geschichte, denn in der ersten Januarwoche des Jahres 2016 mussten die drei größten Kastanien und noch ein paar kleinere Exemplare leider gefällt werden. Schon seit ein paar Jahren waren diese Kastanien von einem Pilz befallen, der binnen kürzester Zeit das Absterben dieser schönen Bäume zur Folge hat. Aus Sicherheitsgründen mussten die Kastanien deshalb jetzt gefällt werden. Wir hoffen jetzt, dass die übrigen Kastanien im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen, die das angrenzende Gewerbegebiet optisch von unserem Bahnhof abtrennen, noch möglichst lange erhalten werden können. Für das kommende Frühjahr sind vor unserem Werkstattgebäude bereits zwei Buchen als Ersatzpflanzungen für die Kastanien vorgesehen.

Uwe Franz				
DEV-Fahrzeugbestand zum 31.12.2015				
	betrf.	abgest.	in HU	ges.
<b>Meterspur</b>				
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	1	32
Nebenfahrzeuge	11	0	0	11
Zwischensumme	74	9	9	92
<b>Regelspur</b>				
Diesellokomotiven	2	0	0	2
Triebwagen	3	0	0	3
Personenwagen	2	0	0	2
Güterwagen	4	4	0	8
Zwischensumme	11	4	0	15
<b>Summe</b>	<b>85</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>107</b>

Die Zahlen, die sich verändert haben, sind ROT hinterlegt!



Bereits weitgehend montiert ist Dampflokomotive HERMANN, aber es bleibt noch viel zu tun! Bruchhausen-Vilsen, 16.1.2016, Foto: Dennis Mellerowitz



Skl 1 "Friedhelm" hat nach erfolgter HU jetzt einen deutlich größeren Werkzeugkasten. Bruchhausen-Vilsen, 3.10.2015, Foto: Dennis Mellerowitz



Weyer-Personenwagen Nr. 16 erhält in Kürze die neue zweite Seitenwand. Bruchhausen-Vilsen, 3.10.2015, Foto: Dennis Mellerowitz



An Malletlok 7 wurden die ausgebohrten und grundierten Hochdruckzylinder montiert. Bruchhausen-Vilsen, 3.10.2015, Foto: Dennis Mellerowitz

## Mitmach-Termine im ersten Halbjahr 2016:

### Meeting Gleisbaurotte:

Jeden zweiten und letzten Samstag im Monat, Treffpunkt um 8.00 Uhr in der Betriebswerkstatt in Bruchhausen-Vilsen!

### Meeting Werkstatt:

Jeden letzten Samstag im Monat, Treffpunkt um 8.00 Uhr in der Betriebswerkstatt in Bruchhausen-Vilsen!

### Frühjahrs-Meeting 2016:

Samstag, den 20.02.2016 bis Samstag, den 27.02.2016

### Oster-Meeting 2016:

Samstag, den 26.03.2016 bis Samstag, den 02.04.2016

## Kleinbahnfreunde aufgepasst!

Während der Festwoche zum 50-jährigen Jubiläum organisiert das Kleinbahn-Museum vom **30. Juli bis zum 6. August 2016**

An jedem Abend wird eine Kleinbahn in einem 60-90 Minuten dauernden Vortrag präsentiert. Als Referenten konnten zahlreiche namhafte Experten gewonnen werden, die sich teilweise bereits jahrzehntelang mit der präsentierten Bahn befassen. **Nutzen Sie die Gelegenheit zur Fachdiskussion von Fragen, die Sie schon immer hatten und die nicht in der Fachliteratur abgedeckt wurden!**

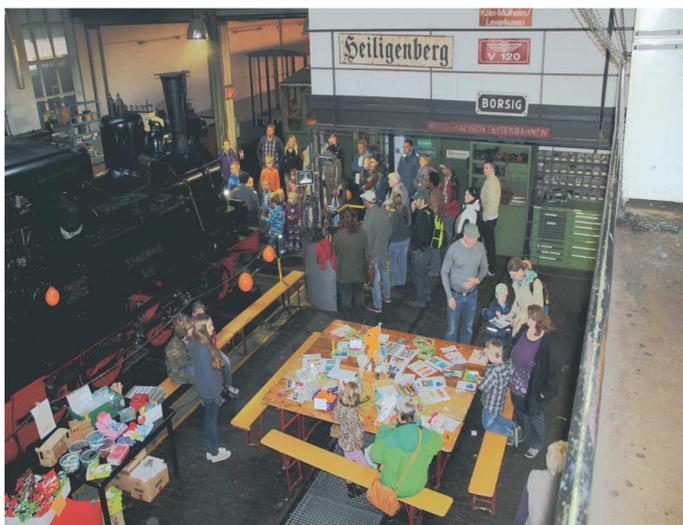
Bisher sind folgende Themen geplant (Änderungen vorbehalten):

- Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf
- Kleinbahn Bremen-Tarmstedt
- Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund
- Südhärzeisenbahn
- Sylter Inselbahn
- Plettenberger Kleinbahn
- Kreis Altenaer Eisenbahn

Treffpunkt ist jeden Abend um 19:00 Uhr im Veranstaltungszentrum „Altes Gaswerk“, Am Gaswerk, Bruchhausen-Vilsen.

Nähere Informationen werden demnächst unter [www.museumseisenbahn.de](http://www.museumseisenbahn.de) veröffentlicht.  
Weitere Auskünfte erteilt

W.-J. Siedler unter [kundenbetreuung@museumseisenbahn.de](mailto:kundenbetreuung@museumseisenbahn.de)



Am "Maustag" wurde in der Fahrzeughalle ein großer Basteltisch aufgebaut und den Kindern die Technik der Dampflok erläutert. Bruchhausen-Vilsen, 3. 10. 2015, Foto: Regine Meier



Probemontage des Logos für das Museums-Eisenbahn-Jubiläum durch Peter Ptak auf Dampflok PLETTENBERG. Bruchhausen-Vilsen, 3.10.2015, Foto: Regine Meier



Aufsicht Hartig Harms und Zugleiter Manfred Nordloh beim Dienstgespräch auf dem Bahnsteig. Bruchhausen-Vilsen, 13. 12. 2015, Foto: Regine Meier



Nikolaus Otto Schröder und seine Engel Emma Beneke und Jessica Hormann werden gleich die Kinder im Zug mit Geschenken erfreuen. Zugführer z. A. Simon Keller hält sich derweil zum Schließen der BÜ-Anlage bereit. Vilsen-Ort, 29. 11. 2015, Foto: Regine Meier



Spontanreparatur an der Steuerung von Lok HOYA: Nach dem Umbau zur IB-Maschine ging es mit deutlicher Verspätung zurück nach Bruchhausen-Vilsen. Asendorf, 13. 12. 2015, Foto: Regine Meier



Fotohalt der Inselbahngarnitur mit V4 EMDEN auf der Neujahrtsfahrt am Brechpunkt vor Heiligenberg. 1. 1. 2016, Foto: Regine Meier



*Dampflok HOYA rangiert Wagen 6 unter Aufsicht von Bahnhofsvorsteher Hartwig Harms. Dahinter führt Metrans-Lok 295 082-2 "Praha" Führerstandsmitfahrten durch anlässlich des "Maustags". Bruchhausen-Vilsen, 3. 10. 2015, Foto: Regine Meier*



*Gruppenfoto der Teilnehmer an der Neujahrsausfahrt: Auf ins Jubiläumsjahr 2016! Heiligenberg, 1. 1. 2016, Foto: Henning Dierks*