

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf

Hans-Jürgen Hentzschel

30 Jahre Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf

Eine chronologische Übersicht in Ausschnitten

- 1964 Gründung des Deutschen Kleinbahn-Vereins, des heutigen Deutschen Eisenbahn-Vereins. Versuche zum Aufbau einer Museums-Eisenbahn auf der Steinhuder Meer-Bahn, Sicherung des Triebwagens T 41 der Steinhuder Meer-Bahn für eine Museums-Eisenbahn.
- 1965 Angebot der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya, die Meterspurstrecke Bruchhausen-Vilsen – Asendorf für eine Museums-Eisenbahn zur Verfügung zu stellen.
- 1966 Kauf des Personenwagens DB 0141 von der Strecke Mosbach – Mudau. Mit Lok „Bruchhausen“ der VGH und dem Personenwagen Eröffnung des Museumszugbetriebes zwischen Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg. Beschaffung eines Personenwagens und 2 Güterwagen
- 1967 Lok „Bruchhausen“ muß für eine Hauptuntersuchung abgestellt werden, für die dem Verein Geld fehlt. Dadurch ist der Fortbestand der Museums-Eisenbahn ernsthaft gefährdet.
- 1968 Die in der Lehrwerkstatt des DB-Ausbesserungswerkes Bremen-Sebaldsbrück kostengünstig hauptuntersuchte Dampflok „Hoya“ übernimmt die Beförderung der Museumszüge.
- 1969 Die Museumsfahrten werden bis Asendorf ausgeweitet. Kauf der Diesellok V 2.
- 1970 Der wiederum im Ausbesserungswerk Bremen-Sebaldsbrück aufgearbeitete Wismarer Schienenbus T 41 geht in Betrieb. Mit Postwagen 52 wird die einzige (1975 durch Erlaß des Bundespostministers wieder eingestellte) historische Bahnpostbeförderung auf der Museums-Eisenbahn aufgenommen.
- 1971 Die in Wernigerode hauptuntersuchte und von der DR gekaufte Lok „Spreewald“ trifft in Bruchhausen-Vilsen ein. Bei der 5-Jahr-Feier gibt es zusätzliche Dampfzugfahrten auf der VGH-Strecke.
- 1972 Fertigstellung der eigenen 450 qm großen Werkstatt- und Ausstellungshalle.
- 1973 Die Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen erwirbt von den VGH die Anlagen der Schmalspurstrecke und stellt sie seither der Museums-Eisenbahn zur Verfügung.
- 1974 Von der DR wird als zweiter betriebsfähiger Triebwagen T 42 (ex Franzburger Kreisbahnen) erworben.
- 1976 Feier zum 10jährigen Jubiläum erstmals mit 2-Zug-Betrieb.
- 1977 Erstmals werden Winterfahrten durchgeführt.
- 1979 Die bei Jung weitgehend neu aufgebaute Lok „Hermann“ geht in Betrieb. Kauf der Franz-

burger Garnitur von einem Freizeitpark

- 1981 Übernahme des Benzoltriebwagens von 1925 in die Sammlung
- 1982 Lok „Franzburg“ geht in Betrieb
- 1983 Die Museums-Eisenbahn wird eine eigenständige Nichtbundes-eigene Eisenbahn.
- 1984 Der 500.000. Fahrgast
- 1985 Aufnahme der Zubringerfahrten mit T 1 zwischen Syke – Bruchhausen-Vilsen – Eystrup
- 1986 20jähriges Jubiläum mit Inbetriebnahme der auf 1.500 qm erweiterten Fahrzeughalle, einer Sonderausstellung zum Gleisbau auf Kleinbahnen
- 1989 Museumsgerechte Wiederherstellung der Güterverkehrsanlagen in Heiligenberg
- 1991 25jähriges Jubiläum mit großer Fahrzeugparade und Inbetriebnahme von Dampflok „Plettenberg“. Aufnahme von regelmäßigen Inszenierungen zum historischen Güterverkehr
- 1994 Als derzeitiger Abschluß der 59 Fahrzeuge umfassenden Wagensammlung werden 2 Personenwagen der Bauart Weyer übernommen. Beginn des Baus eines Sozialgebäudes
- 1995 Übernahme der ältesten deutschen Malletlok als Beendigung eines jahrelangen Tauziehens um eine derartige Maschine. Inbetriebnahme des historisch angenäherten rückgebauten 3-Schienen-Bahnhofes Bruchhausen-Vilsen.
- 1996 Inbetriebnahme der historisch rückgebauten Dampflok „Spreewald“, der Umladehalle, Errichtung einer Rollbockgrube

Wolf-Jobst Siedler

Der DEV in Dresden

Das 5. Dresdener Dampflokfest war mit insgesamt ca. 45.000 Besuchern an 4 Tagen außerordentlich gut besucht. Die überregionale Bedeutung der Veranstaltung läßt sich auch daran erweisen, daß viele Eisenbahnfreunde aus den westlichen Bundesländern und dem Ausland nach Dresden kamen. Der größte Teil der Besucher zeigte sich eisenbahntechnisch sehr interessiert.

Der DEV war auf dieser Veranstaltung mit einem Informationsstand sowie Martin Heidrich, Jana Seifert und dem Autor vertreten. Aufgrund der begrenzten Transportmöglichkeiten entschieden wir uns für einen einfachen Stand aus zwei über Eck angeordneten Tischen. Zur Anziehung des Publikums führten wir die DEV-Videofilme vor. Diese Vorführung erwies sich als Publikumsmagnet, auch wenn die Filme vielen Besuchern bekannt

waren, boten sie Anknüpfungspunkte für etliche Fachgespräche.

Informiert wurde über die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf sowie die Urlaubsmöglichkeiten in Bruchhausen-Vilsen, daneben gab es ein kleines Büchersortiment zum Verkauf. Als besonders wirkungsvoll erwies sich das Tragen historischer Uniformen, da andere Aussteller derartige nicht vorweisen konnten.

Dank der Unterstützung durch die beiden für die Eisenbahnausstellung zuständigen Kustoren des Verkehrsmuseums Dresden Marco Möbius und Wolfram Kluge erhielten wir einen strategisch günstigen Standplatz neben dem Festzelt für unseren Stand. Dort begrüßten uns die eintreffenden Ehrengäste zuallererst als Eisenbahner und nicht als Aussteller, wodurch wir ein günstiges Entree für hochkarätige Fachgespräche erhielten. Die Wolkenbrüche erzwangen allerdings einen Umzug in das Festzelt, was sich jedoch nach dem Öffnen einer Zeltwand als ganz besonders günstiger Standort herausstellte.

Das Interesse an unserer Museums-Eisenbahn erwies sich als sehr groß – insbesondere bei Besuchern aus den neuen Ländern. Manchem war sie vom Hörensagen ein Begriff, und so wurden wir vielfach nach den Übernachtungsmöglichkeiten in Bruchhausen-Vilsen befragt. Das Interesse richtete sich auf:

- verlängerte Wochenenden in Bruchhausen-Vilsen mit Besuch der Museums-Eisenbahn sowie ein bis zwei Tagesbesuchen in Bremen,
- einwöchige Kurzurlaube in Bruchhausen-Vilsen mit mehreren Tagesausflügen nach Bremen, Oldenburg und Hamburg,
- einwöchige Fahrradurlaube von Bruchhausen-Vilsen aus in Norddeutschland.

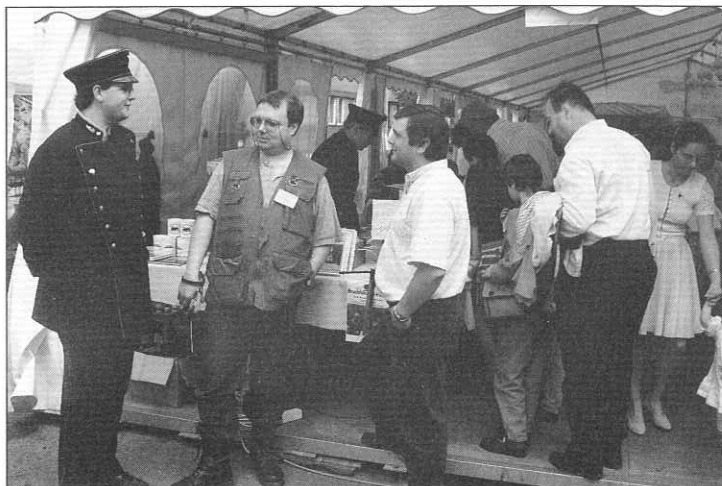
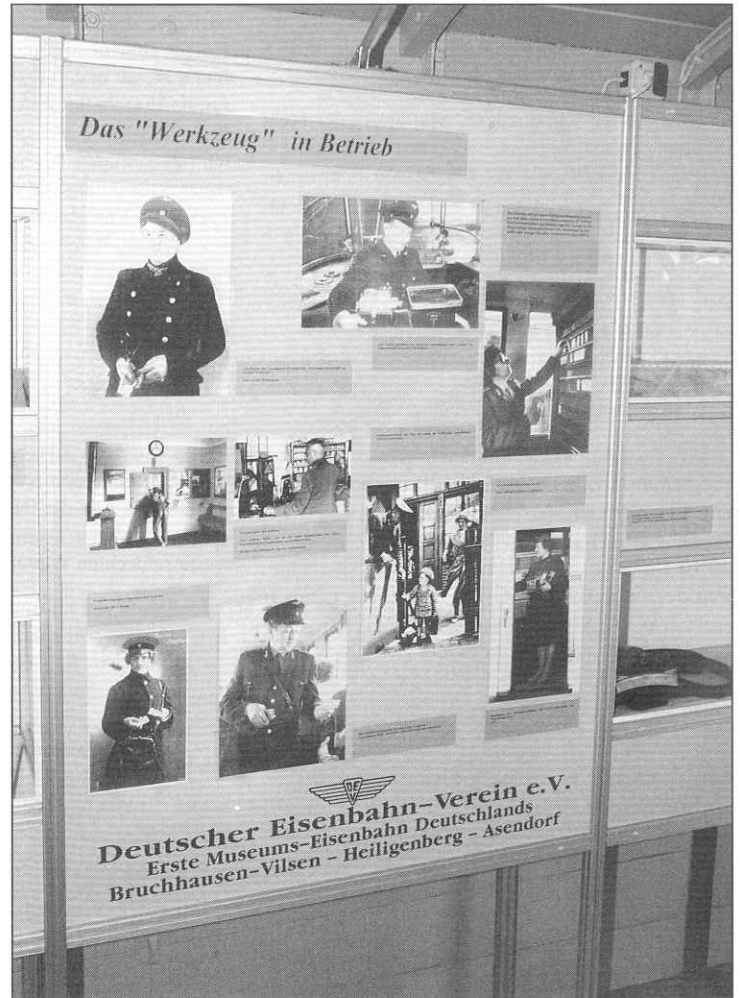
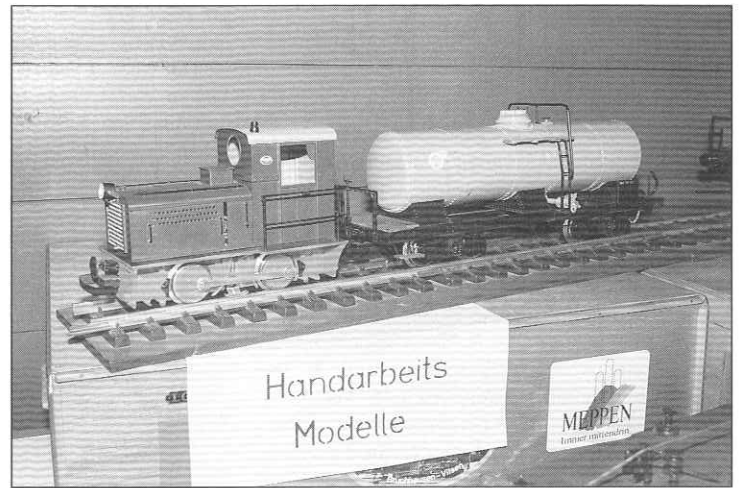
Auch viele Besucher aus den alten Ländern äußerten, „aha, in Bruchhausen-Vilsen waren wir schon lange nicht mehr.“ Diese Leute interessierten sich für die Einsatztage der jetzt anders aussehenden Lok „Spreewald“ und für die besonderen Veranstaltungen bei der Museums-Eisenbahn.

Bedeutsam war auch die Öffentlichkeitsarbeit hinsichtlich der Malletlok. Insbesondere unter den ostdeutschen Eisenbahnfreunden hatte sich ein völlig falsches Bild von den Wessis festgesetzt, die den Osis ihre Loks wegkaufen. Die gütliche Einigung hatte sich noch nicht so weit herumgesprochen, wie es wünschenswert wäre. So endeten die Gespräche stets mit Erleichterung und mit anerkennenden Worten über die gefundene Lösung.

Das Dampflokfestival war das Großereignis für Eisenbahnfreunde in 1996. Die Teilnahme daran durch den DEV war wichtig. Es dürfte kaum eine Veranstaltung geben, bei der sich interessierte Besucher so konzentriert ansprechen lassen. Der Andrang an unserem Stand war sehr stark, und wir konnten 1.800 Prospekte verteilen.

Rechts und unten: Einblicke in die Ausstellung "Ein Billett bitte" im Wagen 147 sowie auf die in Wagen 129 ausgestellten Modelle von Fahrzeugen der Museums-Eisenbahn im Maßstab 1 : 22,5, 1. 5. 1996, Fotos: Wolfram Bäumer

Unten: Der DEV-Stand beim 5. Dresdner Dampflokfest mit Besuch aus dem Verkehrsmuseum Dresden: Martin Heidrich im Gespräch mit Marco Möbius und Wolfram Kluge, Fotos: Wolf-Jobst Siedler



Uwe Franz

Muselbahn-Telegramm

Die gute Nachricht gleich vorweg: Der in DME 2/96 S 28 angekündigte Schienenersatzverkehr konnte durch unermüdete Einsatz unserer Gleisbaurotte noch abgewendet werden, so daß am 1. Mai die Strecke befahrbar war.

„Mit der Bahn zum Osterspaziergang ins Sellingsloh“ hieß es erstmals am 7. und 8. April 1996. An beiden Tagen fuhren T 1 (und aufgrund der unerwartet vielen Fahrgäste auch TA 3) jeweils 5 Zugpaare zwischen Bruchhausen-Vilsen und Hoya. Zur Belustigung tauchte kurz vor jeder Abfahrt in Bruchhausen-Vilsen ein überdimensionaler Osterhase auf und verteilte Süßigkeiten an die vielen mitreisenden Kinder.

Am Wochenende drauf, am 14. 4., verkehrte anläßlich des Hoyacr Stadtfestes T 1 wieder im P + R-Pendel zwischen Tivoli und Hoya.

Unter „leichten Klimmzügen“ wurde mit der recht dünnen Personaldecke am Wochenende 20./21. 4. das Ziel erreicht, alle für die Saison benötigten Personen-, Gepäck- und Triebwagen innen und außen gründlich vom Schmutz des Winterhalbjahres zu befreien und auf Hochglanz zu bringen.

Am 27. 4. 1996 brachte T 44 mit Wagen 2 als stil-reine Triebwagengarnitur, wie sie in den 50er und 60er Jahren bei der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf eingesetzt wurde, die DEV-Mitglieder zum Tagungsort der Hauptversammlung.

Am 1. Mai 1996 wurde mit einem großen Rahmenprogramm in Bruchhausen-Vilsen die 30. Fahr-saison der „Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands“ eröffnet. Zunächst startete der Planzug um 10.10 Uhr mit Lok „Plettenberg“ unter den Klängen des Spielmannzuges der Freiwilligen Feuerwehr Bruchhausen-Vilsen. Gespannt richteten sich die Augen der auf dem Bahnsteig gebliebenen Ehrengäste und Besucher gen Fahrzeughalle, um das Eintreffen von Lok „Spreewald“ zu erleben. Doch die war von der Bildfläche verschwunden.

Und dann kam alles ganz anders als erwartet: Die Blicklichtanlage des BÜ am Bahnhof nahm vernehmlich die ihr zugeordnete Tätigkeit auf, ein in der Ferne gellender Pfiff war zu hören, und wenig später dampfte Lok „Spreewald“ mit Wagen aus Richtung Syke in den Bahnhof Bruchhausen-Vilsen ein. Nach ein paar Worten von Hans-Jürgen Hentzschel, der vor mehr als 25 Jahren als damali-

ger DEV-Vorsitzender den Kauf der Lok maßgeblich vollzog, weihte sie der damalige Werkstattleiter Dill ein, der damals die Hauptuntersuchung der Lok in Wernigerode für den DEV verantwortete, umrahmt von zwei Spreewälderinnen in historischen Trachten. Anschließend wurden der ZOB, die noch nicht ganz fertige Umladehalle und der neue Bahnsteig am Regelspurgleis ihren Bestimmungen übergeben. Moderne Busse der VGH sowie von den „Freunden der Bremer Straßenbahn e. V.“ betreute historische Busse waren zu sehen, es gab Fahrten mit historischen Bussen, und T 1 pendelte zwischen Bruchhausen-Vilsen und Uenzen.

Am 4. 5. 1996 erteilte unser öBl Manfred Nordloh den anwesenden 43 Eisenbahn-Betriebsbediensteten der Museums-Eisenbahn den gesetzlich vorgeschriebenen jährlichen Dienstunterricht. Darunter waren auch die 4 neuen Dampflokführer (in alphabetischer Folge) Andreas Boye, Jens Hatesohl, Holger Hohenkamp und Ralf Hormann. Jeder von ihnen ist seit mehr als einem Jahrzehnt bei der Museums-Eisenbahn aktiv, seit Jahren als Heizer im Einsatz und hat sich unter Opferung der kompletten Jahresurlaube der letzten 2 Jahre einer langwierigen Ausbildung mit Ausbildungsfahrten auf der Museums-Eisenbahn sowie den Harzer Schmalspurbahnen, Kursen und einer theoretischen Prüfung in der Lokführerschule Güstrow der DB unterzogen, bis sie im Frühjahr ihre Prüfung ebenfalls auf der Harzer Schmalspurbahn ablegen durften. Für dieses Engagement und die Ausdauer, sei den Beteiligten an dieser Stelle herzlich gedankt.

Am 16. 5. verkehrten T 1 ab Hoya und T 44 ab Asendorf nach Bruchhausen-Vilsen zu einem Open-Air-Gottesdienst im Kurpark. Vom 16. – 19. 5. beteiligte sich der DEV mit einem kleinen Stand am 5. Dresdener Dampflokfest, das trotz des teilweise schlechten Wetters sehr gut besucht war.

Wie durch „gut informierte Kreise“ rechtzeitig zu erfahren war, sollte am 22. 5. die bayr. S 3/6 3673 zusammen mit 01 066 und 14 Wagen auf ihrer Märklin-Rundtour durch Eystrup kommen. Obwohl diese bayerische Lok früher wohl kaum mit unserem T 1 zusammen zu sehen war, haben wir die Gelegenheit genutzt und eine Fotosonderfahrt nach Eystrup eingelegt.

Zu Pfingsten (26./27. 5.) gab es Zweizugbetrieb mit den Dampflokomotiven „Spreewald“ und „Plettenberg“.

Am 22./23. 6. hieß es wieder: „Alle einsteigen bitte zum historischen Tag“. Thema war wieder Ver-

mittlung der Formen des Güterverkehrs und -umschlages zu der Zeit und mit den damaligen Mitteln, als Kleinbahnen noch das Transportmittel auf dem Lande waren. Es verkehrten reine Güterzüge mit 13 Wagen und einige kleinbahntypische GmPs. In Heiligenberg wurde mit einem Lanz-Bulldog wieder Langholz zwischen Straße und Schiene umgeladen sowie jede Menge Stückgüter, Strohballen und Kohlsäcke von Hand. Dies alles war natürlich mit umständlichen Rangiermanövern verbunden, die ebenfalls auf Interesse der Zuschauer stießen. Am Sonnabend Nachmittag wurde die aufgrund des langen Winters erst später fertiggestellte Umladehalle mit Vertretern des Landkreises Diepholz, der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen und der beteiligten Baufirmen mit einer kleinen Feierstunde in Betrieb genommen. Zur Demonstration der Funktion wurden der regelspurige Güterwagen 4 und der schmalspurige G 147 dort ausgestellt.

Neben den Schulfahrten am 24. und 25. 6. mit Dampfzügen fand am 24. 6. auch die zweijährliche Bereisung der Museums-Eisenbahn durch die Landes-eisenbahnaufsicht des Landes Niedersachsen statt. Dabei gab es zufriedene Gesichter, denn wesentliche Beanstandungen gab es nicht. Statt dessen gab es ein dickes Lob für die geleistete Arbeit der Museums-Eisenbahner, den erreichten technischen Stand und die Betriebssicherheit von Anlagen, Fahrzeugen und Betriebsdurchführung. Was will man mehr als häufig von Profis belächelter „Freizeit-Eisenbahner“ als die Anerkennung von Fachleuten der Aufsichtsbehörde?

Fotos unten: Heizerseite von Lok „Spreewald“ und Bahnhof Bruchhausen-Vilsen, 1. 5. 1996, Fotos: Sven Hamann

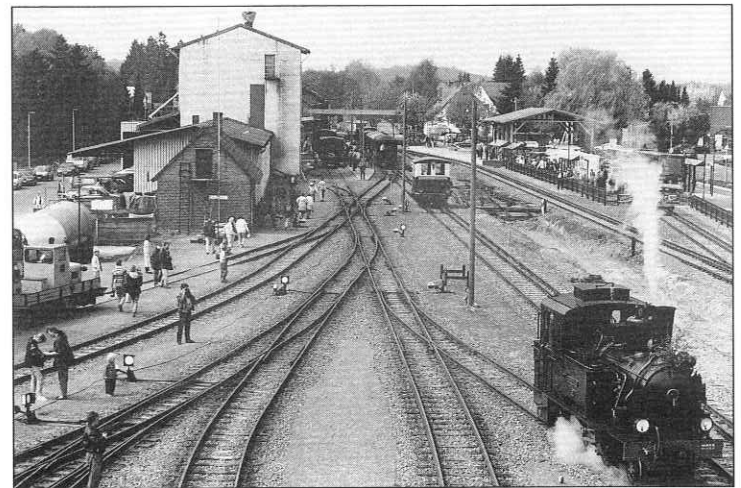
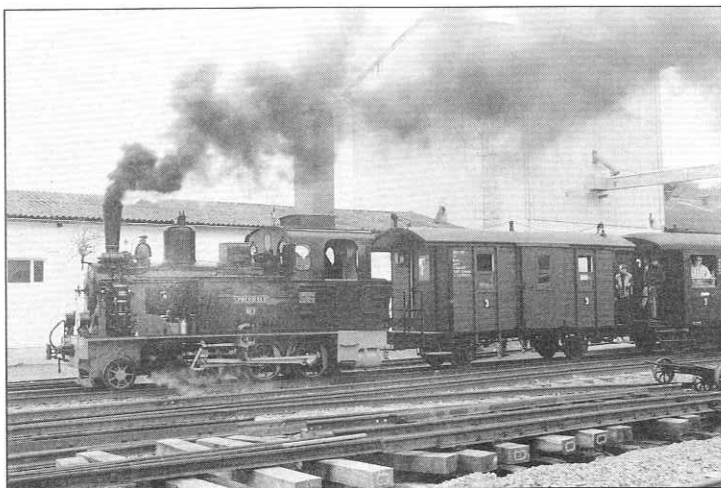
S. 39 oben: Osterfahrten mit T 1 und TA 3, Bf. Bruchhausen-Vilsen und Hp Sellingsloh, 8. 4. 1996

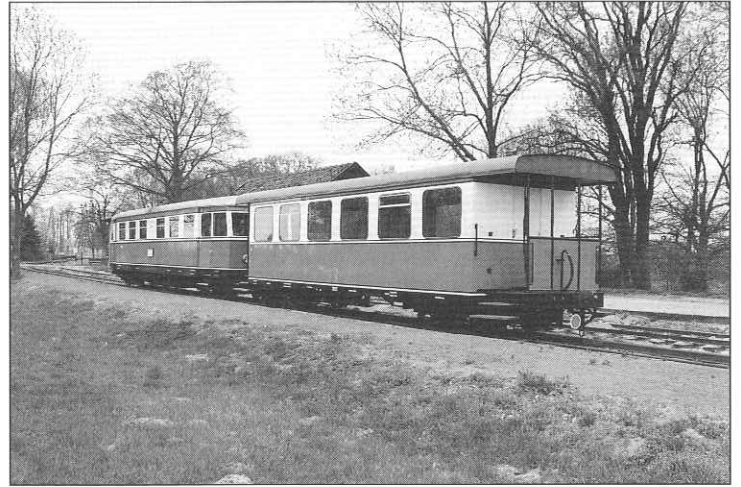
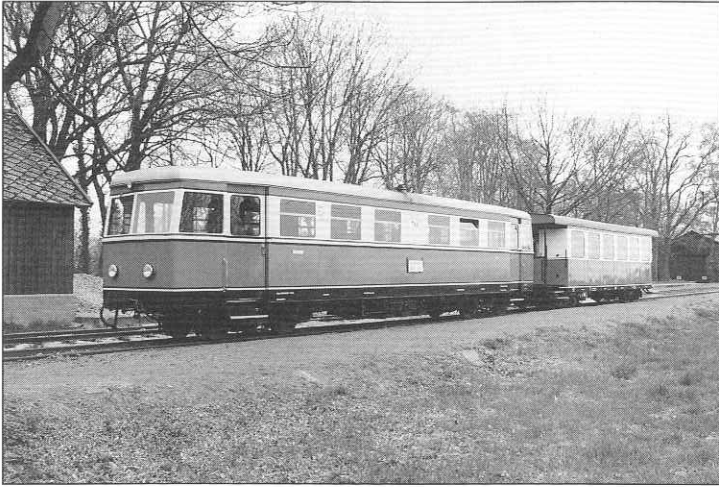
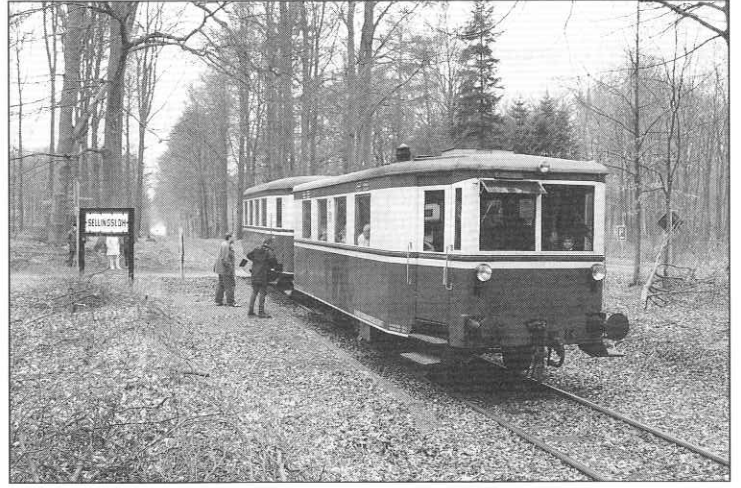
2. Reihe: „HSA-Triebwagenzug“ aus T 44 und Wg. 2 zur DEV-Hauptversammlung in Heiligenberg, 27. 4. 1996

3. Reihe links: Begegnung der großen Staatsbahn und der kleinen Privatbahn, Bf. Eystrup, 22. 5. 1996

3. Reihe rechts: Der Güterzug wartet vor der Trapeztafel des Bahnhofs Heiligenberg auf die Erlaubnis zur Einfahrt, 22. 6. 1996, Fotos: Uwe Franz

Unten: Die Umladehalle für den historischen Güterverkehr im städtebaulich sanierten Umfeld in Bruchhausen-Vilsen, 22. 6. 1996, Fotos: Albrecht Seidel, Uwe Franz





Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Nach den langen Wintermonaten wurde im Frühjahr und dem bisherigen Sommer wieder „mit neuer Kraft“ in der Werkstatt und „umzu“ gearbeitet.

Vom 16. – 19. Mai 1996 fanden sich wieder etwa 15 Arbeitswillige des „Vereins für Berlin-Brandenburgische Stadtbahngeschichte e. V.“ in der Werkstatt Bruchhausen-Vilsen zum Mithilfe ein. Gemeinsam konnten wir einige personalaufwendige Arbeiten im „Schnelldurchgang“ erledigen. Wir haben somit allen Grund, uns bei den Freunden aus Berlin für ihre Unterstützung ganz herzlich zu bedanken!

Dampflokomotive „Franzburg“

Vom 9. – 11. 5. wurde die Lok vor dem Einkaufszentrum „Dodenhof“ in Posthausen für die Besucherwerbung ausgestellt. Daran schlossen sich zahlreiche problemlose Werkstatt-Probefahrten an, bei der sich die durch den Rückbau des Schornsteines in den Ursprungszustand wesentlich bessere Feueranfachung besonders erfolgreich bemerkbar machte. „Der Kessel kocht jetzt Dampf ohne Ende!“ um es mit den Worten eines Lokführers zu sagen. Nach Abschluß der Schlosserarbeiten und Probefahrten wurde die Lok endlackiert und am 21. 6. 1996 mit ihrem neuen Kessel in Betrieb genommen.

Triebwagen T 42

Im Rahmen der Hauptuntersuchung wurden alle 4 größtenteils in Rost aufgelöste Einstiegstüren aus nichtrostendem austenitischem Stahlblech (im Volksmund „Edelstahl“) vollständig ersetzt. Der Wagenkasten wurde abgehoben und die Drehgestelle zerlegt. Die Bremsgestänge müssen verschleißbedingt ebenfalls vollständig ersetzt werden, und die Radsätze wurden in einer Fachwerkstätte neu profiliert.

Personenwagen 8

Nach fast 5jähriger Aufarbeitung wurde der Wagen Ende Juni fast fertig. Seine ersten Einsätze wird der Wagen am 17./18. 8. in der stilreinen KAE-Garnitur an den „Tagen des Eisenbahnfreundes“ erleben.

Personenwagen 13

Die Anlage der Görlitzer Gewichtsbremse wurde vollständig rekonstruiert und ihr Gestänge in den Fahrzeugrahmen eingebaut. Der Kasten wurde aufgesetzt und befestigt. Ende Juni begann die Verblechung des Wagenkastens.

Personenwagen 14

Das Bremsgestänge wurde demontiert, gereinigt und wird ausgebeßert. Da sich die Fahrwerke der Wagen 13 und 14 herstellerbedingt gleichen und das Bremsgestänge des Wagens 14 nicht ohne Probleme war, soll es an das Gestänge des Wagens 13 angeglichen werden. Die Bremse soll dabei natürlich weiterhin mit Saugluft angetrieben werden. Zum Verständnis: Wagen 13 und 14 wurden um die Jahrhundertwende von der Görlitzer Waggonfabrik für 2 technisch ähnliche, sonst aber völlig verschiedenen Meterspurbahnen gebaut. Dazu wurde eine Grundkonstruktion nach den Wünschen der beiden Auftraggeber angepaßt: Wagen 13 mit Görlitzer Gewichtsbremse an die Gera – Meuselwitz – Wuitzer Eisenbahn und Wagen 14 mit Saugluftbremse an die Fa. Vering & Wächter geliefert. Beide Wagen wurden später auf Druckluftbremse umgebaut. Bei der Museums-Eisenbahn erhielt Wagen 14 vor 30 Jahren mit einfachen Mitteln wieder einen Saugluftbremszylinder. Die Rekonstruktion bzw. Anpassung der Bremsen an den Ursprungszustand ist somit sowohl technisch als auch historisch eine äußerst sinnvolle Maßnahme.

Güterwagen 131

Seit Ende Mai befindet sich der Wagen in der Werkstatt. Das unscheinbare Fahrzeug blickt auf eine bewegte und noch nicht geklärte Geschichte zurück (s. a. DME 1/90, S. 20). Da bis heute weder das ursprüngliche Aussehen noch der ursprüngliche Eigentümer bekannt sind, soll der Wagen in den letzten Betriebszustand aufgearbeitet werden: Als Holztransporter mit Bremserbühne. Vermutlich bei der Waldbahn Ruhpolding – Reit im Winkel, also irgendwann zwischen 1924 und 1931 erhielt der Wagen 2 von regelspurigen Langholzwagen der kgl. bayr. Staatsbahn stammende Drehschemel, die fest auf dem Rahmen befestigt wurden. Der letzte Eigentümer St & H setzte den Wagen bis 1989 ebenfalls als Holztransporter ein. Mittlerweile wurde der Rahmen entrostet und mit Rostschutzfarbe grun-

diert. Einige U-Träger mußten erneuert werden. Nach DEV-Norm wurden Zug- und Stoßvorrichtungen angefertigt und eingebaut. Die Radsätze wurden profiliert und die Achslager einer Grundüberholung mit teilweisem Neuausguß unterzogen. Gegenwärtig wird die Handbremse wiederhergestellt.

Güterwagen 132

Die Hauptuntersuchung wurde Anfang Juni abgeschlossen. Am Rahmen waren einige Durchrostungen zu beseitigen, anschließend wurde der Wagen grundiert und lackiert. Schließlich wurden der Boden erneuert und der Wagen beschriftet.

Güterwagen 138

Im Nachgang zur 1995 durchgeführten Hauptuntersuchung wurde der Wagen nun vollständig neu lackiert und beschriftet.

Foto unten links: Bürgermeisterin Mestwerdt von Bruchhausen-Vilsen übergibt den neuen ZOB seiner Bestimmung. Foto: Sven Hamann

Unten rechts: "Schmauzentreffen" - Genau wie von Gerd Schrammen in DME 2/1995 S. 32 befürchtet und dafür mit wüsten Schmähungen bedacht, werden die "Güterverkehrs-gleise" tatsächlich dazu mißbraucht, Schienen- und Straßenbusse nahe zueinanderzuführen. Foto: Wolfram Bäumer

S. 41 oben: Einfahrt des "Spreewald"-Zuges aus Richtung Syke in den Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. Foto: Uwe Franz

2. Reihe: Hans-Jürgen Hentzschel begrüßt Ehrengäste und Besucher zur Inbetriebnahme der erneuerten "Spreewald".

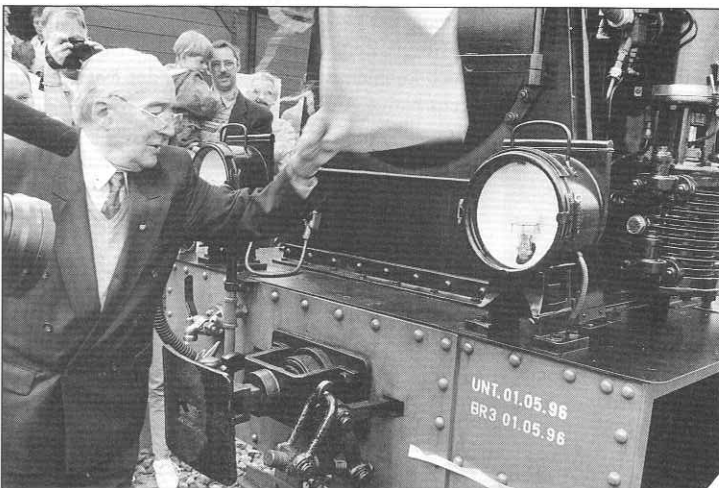
3. Reihe: Feierliche Inbetriebsetzung der Lok durch Sichtbarmachen der Untersuchungsdaten. Fotos: Sven Hamann

Unten links: "Los geht's" zum ersten Zug. Foto: Sven Hamann

Unten rechts: Der "Spreewald"-Zug auf dem gerade noch befahrbar gemachten erneuerten Streckenstück kurz vor BÜ Homfelder Heide/Sachsen. Foto: Wolfram Bäumer

Alle Fotos: 1. Mai 1996





Tage des Eisenbahnfreundes 1996

am 17. und 18. August
bei der
"Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands"
in Bruchausen-Vilsen

*Einsatz von 4 Dampfloks
sowie Diesellok und Triebwagen*

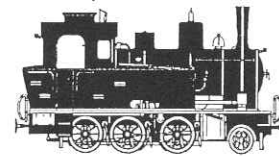
*stilreine Züge der
Kreis Altenaer Eisenbahn und der
Franzburger Kreisbahnen*

Fotohalte - Scheinfahrten

*Triebwagen auf der Strecke
Eystrup - Hoya - Br.-Vilsen - Heiligenfelde*

*Fahrkarten-Ausstellung
"Ein Billet bitte..."*

Modellbahnausstellung mit DEV-Fahrzeugen



*Veranstalter:
Deutscher Eisenbahn-Verein e.V. - Telefon (04252) 9300-0*

