



Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Wie bereits in der letzten DME-Ausgabe berichtet wurde, sind die DEV-Aktiven mit einer schönen Neujahrsfahrt in das Jahr 2019 gestartet. Obwohl es sich in diesem Fall ja eigentlich um eine Abschiedsfahrt für den als Buffetwagen genutzten Wagen 15 handelte, haben doch zahlreiche Aktive und einige Gäste an der Fahrt teilgenommen und dem Wagen 15 einen würdigen Abschied bereitet.

Für einige Aktive die schönste Veranstaltung des Jahres, das „Frühjahrsmeeting“, fand in diesem Jahr in der Zeit vom 16. bis 23. Februar 2019 in Bruchhausen-Vilsen statt. Es hatten sich wieder zahlreiche DEV-Aktive auf den Weg nach Bruchhausen-Vilsen gemacht, um unsere Museumseisenbahn auf die bevorstehende Fahr-saison vorzubereiten. Es waren zwar in diesem Jahr nicht ganz so viele Teilnehmer wie im letzten Jahr vor Ort, aber trotzdem wurde ein enormes Arbeitspensum bewältigt, und die Geselligkeit kam auch nicht zu kurz.

Ich hoffe, dass wir diesen Schwung auch auf das gesamte Jahr übertragen können und die Leute ihren Spaß daran haben werden, ihren Beitrag zum Erhalt unserer Bahn zu leisten. Besonders erfreulich ist auch die Tatsache, dass wieder ein paar neue Kollegen unter den fleißigen Helfern zu finden waren.

Mit nur wenigen Wochen Abstand folgte dem „Frühjahrsmeeting“ bereits das diesjährige „Ostermeeting“, das in der Zeit vom 13. bis 18. April 2019 in Bruchhausen-Vilsen stattgefunden hat. Eine kleine, aber motivierte Mannschaft aus DEV-Aktiven widmete sich in dieser Zeit überwiegend den letzten Vorbereitungen für den Saisonstart am 1. Mai 2019. Im Mittelpunkt der verschiedenen Tätigkeiten standen natürlich wieder die technische Durchsicht möglichst vieler Fahrzeuge im Zusammenhang mit den bei einigen Fahrzeugen erforderlichen Bremsuntersuchungen.

Hier folgt noch einen kurzer Rückblick auf das Werkstattgeschehen in den ersten Monaten des Jahres 2019.

Mallet-Dampflokomotive 7^s

An der Restaurierung der Mallet-Lokomotive 7^s wird mit einer kleinen Gruppe von DEV-Aktiven weiter intensiv gearbeitet! Obwohl die Arbeiten in kleinen Schritten vorangehen, sind schon einige Fortschritte am Lokrahmen erkennbar geworden. Der Schwerpunkt der Arbeiten liegt im Moment auf der Instandsetzung und Montage der diversen Lagerböcke, Führungen und Halter für die Steuerwellen und die Steuerung der Triebwerke an beiden Rahmenhälften. Auch die Rückstellvorrichtung für den Vorderwagen des Lokrahmens wurde zwischenzeitlich aufgearbeitet und zum Teil auch schon endgültig am Rahmen des Vorderwagens montiert.

Und wie immer am Schluss dieses kurzen Berichts möchte ich gerne auf die weiterhin laufende Spendenaktion zu Gunsten der DEV-Mallet-Lok 7^s hinweisen. Für die weitere Instandsetzung der Mallet sind wir auch in Zukunft auf Ihre finanzielle Unterstützung angewiesen, bis sie eines Tages wieder über unsere Gleise dampfen kann. Für die bisher eingegangenen Spenden möchten wir uns an dieser Stelle nochmals ganz herzlich bedanken!

Dampflokomotive HERMANN

Seit dem Abschluss der letzten großen Hauptuntersuchung der Lok HERMANN im Jahre 2016 mit der Erneuerung des Dampfkessels sind nun auch schon wieder drei Jahre vergangen, sodass der

Dampfkessel wieder einer TÜV-Prüfung unterzogen werden musste. Die erforderlichen Vorarbeiten liefen ja bereits seit Anfang dieses Jahres, sodass der TÜV-Nord während des Frühjahrsmeetings die vorgeschriebenen Prüfungen an dem Kessel hätte durchführen können. Eigentlich ein „durchlaufender Posten“, wie wir bei einer Lok mit einem drei Jahre alten Kessel vermutet hatten. Doch das Schicksal meinte es wieder einmal anders mit uns! Während die innere Besichtigung des Kessels mit allerlei technischen Diagnosegeräten, die der TÜV so zu bieten hat, noch problemlos verlief, mussten die Vorbereitungen für die Kesseldruckprobe einen Tag später leider abgebrochen werden.

Schon bei den ersten Versuchen, das für die Druckprobe erforderliche Wasser auf den Kessel aufzufüllen, zeigten sich zahlreiche kleine Leckagen an den Schweißnähten der Siederohre in der Feuerbüchse des Kessels, die während des bisherigen Betriebes des Kessels nicht sichtbar gewesen waren. Nach Rücksprache mit der TÜV-Sachverständigen und dem Kesselhersteller wurde die Druckprobe abgebrochen und auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Nach allerlei Gesprächen mit den verschiedenen Fachleuten und der Herstellerfirma, konnte schließlich eine Lösung gefunden werden, mit der alle Beteiligten gut leben konnten. Wie das ja sonst auch oft so ist, versagen manche Artikel unmittelbar nach Ablauf der Gewährleistungsansprüche ihren Dienst, und so war es im Falle des Kessels der Lok HERMANN auch. Im Falle des Kessels ging es aber nicht nur darum, ein paar undichte Stellen an den Schweißnähten zu beheben. Für die fachlich richtige Instandsetzung des Kessels der Lok HERMANN musste der komplette Rohrsatz mit 104 Rohren entfernt und erneuert werden! Wenn wir den enormen Arbeitsaufwand, der mit diesen Arbeiten verbunden ist, alles in Eigenregie hätten bewältigen und auch finanziell hätten tragen müssen, wäre die Maschine vermutlich in diesem Jahr nicht mehr in Betrieb genommen worden. Der Kesselhersteller zeigte sich jedoch kulant und stellte kurzfristig einen neuen Satz Siederohre und einen geprüften Schweißer zur Verfügung.

Trotzdem blieben für uns noch eine Menge Arbeiten übrig, die so nicht geplant und vorhersehbar waren.

Dank des unermüdlichen Einsatzes einiger DEV-Aktiver konnte der komplette alte Rohrsatz des Kessels relativ kurzfristig demontiert und der Kessel für den Einbau der neuen Siederohre vorbereitet werden. Unmittelbar nach der Anlieferung des neuen Rohrsatzes kurz vor Ostern wurde mit der Montage des neuen Rohre begonnen und dies über die Osterfeiertage fertiggestellt.

An dieser Stelle sei ein besonderer Dank an Ralf Hormann und Kai Holst gerichtet, die für die Montage der Rohre ihre Osterfeiertage geopfert haben.

In der Woche nach Ostern war der Schweißer des Kesselherstellers vor Ort und hat die neuen Siederohre mit der Feuerbüchsenwand verschweißt. Für Anfang Mai ist nun die Abnahme des Kessels durch den TÜV-Nord geplant, und wenn alles gut geht, sollte die Lok bis zum erstmals geplanten „HERMANN-Tag“ am 26. Mai 2019 wieder betriebsbereit sein.

Dampflokomotiven FRANZBURG und PLETTENBERG

Die Lokomotiven FRANZBURG und PLETTENBERG haben über die Wintermonate wie geplant einen Aufenthalt in unserer Werkstatt erfolgreich hinter sich gebracht. Zahlreiche größere und kleinere Arbeiten wurden in dieser Zeit ausgeführt. Insbesondere die Lok PLETTENBERG bedurfte einer etwas intensiveren Bearbeitung, weil bei den Nikolausfahrten im letzten Jahr ungewöhnliche Geräusche aus dem Bereich der Achslager wahrgenommen wurden. Während des diesjährigen Frühjahrsmeetings wurde die Lok deshalb kurzentschlossen auf Windenböcke gesetzt und ausgeacht.

Was sich hier in ein paar Worten niederschreiben lässt, ist in Wirk-

lichkeit Arbeit für mehrere Tage und mehrere Leute, obwohl die Lok nur zwei Achsen hat. Die Prüfung der Achslager ergab keine gravierenden Schäden, sodass das Fahrwerk, die Steuerung und das Bremsgestänge wieder montiert und eingestellt werden konnten. Trotzdem blieben noch ein paar Restarbeiten an der Lok übrig, die aber bis zum Saisonbeginn erledigt sein sollten. Außerdem wurden natürlich noch die erforderlichen Untersuchungen für die Fristverlängerungen von Kessel und Fahrwerken an beiden Lokomotiven während des Frühjahrsmeetings erfolgreich abgeschlossen. Somit stehen beide Dampflokomotiven wieder für ein weiteres Jahr für Betriebseinsätze auf unserer Museumseisenbahn zur Verfügung. Im nächsten Jahr stehen dann allerdings beide Lokomotiven wieder für eine große Untersuchung gemäß ESBO §§ 32 und 33 an.

Diesellokomotive V 1

Während des Frühjahrsmeetings wurde auch an der von der Rendsburger Kreisbahn stammenden DEV-Diesellokomotive V 1 in unserer Werkstatt gearbeitet. Neben der Ausführung von turnusmäßigen Wartungsarbeiten wurden jetzt auch die bisherigen Zug- und Stoßvorrichtungen durch neue Zug- und Stoßvorrichtungen mit einem Außenbalancier und runden Puffertellern ersetzt. Diese sind etwas zierlicher ausgeführt und entsprechen somit zumindest optisch in etwa dem historischen Zustand. Das Aussehen der Lok hat sich durch diese Maßnahme wieder ein kleines Stück mehr seinem ursprünglichen Erscheinungsbild angenähert.

Diesellokomotive V 3

Seit Ende Januar 2017 befand sich die Diesellokomotive V 3 in unserer Werkstatt in Hauptuntersuchung. Die noch zum Abschluss der laufenden Untersuchung erforderlichen Restarbeiten an der Lokomotive konnten zwischenzeitlich erfolgreich abgeschlossen werden, sodass während des Frühjahrsmeetings einige Probe- und Einstellfahrten durchgeführt werden konnten. Am 1. Mai 2019 soll die Diesellokomotive V 3 wieder offiziell in Betrieb gehen.

Triebwagen T 42

Schon während der Nikolausfahrten im vergangenen Jahr musste der von den Franzburger Kreisbahnen stammende DEV-Triebwagen T 42 zum wiederholten Male mit einem Motorschaden abgestellt werden. Nach eingehender Prüfung des Motors durch die Fachleute des „Schönebecker Motorenwerks“ in unserer Werkstatt, konnte schon ein wenig Entwarnung gegeben werden. Ein kapitaler Motorschaden ist nicht wie befürchtet eingetreten. Es war nur ein sogenannter Froststopfen, der sich an einem Zylinderkopf gelöst hatte, und durch das austretende Kühlwasser sah die ganze Szenerie natürlich etwas spektakulärer aus und ließ im ersten Moment einen größeren Schaden vermuten. Vorsorglich wurden bei dieser Gelegenheit gleich alle vorhandenen Froststopfen an dem Motor des T 42 ausgetauscht und neu befestigt. Die diesjährigen Osterfahrten absolvierte der Triebwagen ohne größere Beanstandungen.

Personenwagen Nr. 7

Der Personenwagen DEV-Nr. 7 (vorm. LAW-Nr.9“, NLEA-Nr. 570) wird nach über 40 Jahren Einsatz- und Abstellzeit bei unserer Museumseisenbahn einer umfangreichen Restaurierung unterzogen. Zur Umsetzung dieses Vorhabens wurde der hölzerne Wagenkasten vom Fahrgestell abgehoben und bereits Ende September letzten Jahres nach Zwönitz ins Erzgebirge transportiert. In einem Stellmacherbetrieb soll dort die Restaurierung des Wagenkastens erfolgen. Als einer der ersten Schritte überhaupt wurde in unserer eigenen Werkstatt mit der Instandsetzung der aus Messing- und Rotgussteilen bestehenden Fensterrahmen begonnen. Das ist eine sehr diffizile Arbeit, denn fast alle der noch im Original vorhandenen Fenster-

rahmen weisen Beschädigungen auf oder fehlen ganz, wie z. B. das Fenster für das ehemalige 3.-Klasse-WC. Die fehlenden Rahmentteile, Scharniere usw. wurden zwischenzeitlich nachgefertigt und stehen jetzt einbaufertig zur Verfügung. Die besondere Bauart der Fenster in ihrer ursprünglichen Ausführung lässt sich im gegenwärtigen Zustand des Wagenkastens vom Wagen Nr. 7 leider nur noch schwer ableiten. Deshalb ist es in einer relativ frühen Phase der Restaurierung der Seitenwände des Wagenkastens bereits erforderlich, zumindest einen Teil der Fensterrahmen einbaufertig zur Verfügung zu haben.

Nachdem es Überlegungen gab, die Instandsetzung des Fahrzeugrahmens und der Drehgestelle an einen externen Fachbetrieb zu vergeben, haben wir uns entschlossen, diese Arbeiten doch in unserer Werkstatt selbst auszuführen. Für die Umsetzung dieser sehr anspruchsvollen Fahrzeugrestaurierung wurde zur Finanzierung dieses Projekts eine Spendenaktion ins Leben gerufen. Hiermit haben Sie, liebe Leserinnen und Leser, die Möglichkeit, dieses einmalige Vorhaben, neben ihrer Mitarbeit, auch finanziell zu unterstützen!

Buffetwagen Nr. 15

Wie bereits berichtet, ist der ehemalige DEV-Bufferwagen Nr. 15 im Rahmen der traditionellen Neujahrsfahrt am 1. Januar 2019 nach fast 40 Jahren Einsatzzeit auf der Museumseisenbahn in Bruchhausen-Vilsen offiziell von den DEV-Aktiven verabschiedet worden. Der seinerzeit von der Rhätischen Bahn in der Schweiz durch den DEV beschaffte Wagen mit der ehemaligen RhB-Nr. C2207 sollte nach der ursprünglichen Planung seines neuen Eigentümers Wim Pater schon Anfang Januar abtransportiert werden. Dieses Vorhaben hat sich allerdings etwas verzögert, sodass es nach dem gegenwärtigen Stand wohl noch bis Ende April/Anfang Mai dauern wird, bis der geplante Transport des Wagens auf der Straße genehmigt ist und durchgeführt werden kann.

Personenwagen Nr. 16

Während des diesjährigen Frühjahrsmeetings haben die Arbeiten am hölzernen Wagenkasten des Weyer-Personenwagens DEV-Nr. 16 gute Fortschritte gemacht. Nachdem die eigentlichen Holzarbeiten am Wagenkasten abgeschlossen sind, wurde der nächste Arbeitsschritt am Wagen 16 zwischenzeitlich vollzogen: die Montage der Blechhaut zur Verkleidung des hölzernen Wagenkastens. Erstmals werden wir einen Wagen mit rostfreien Edelstahlblechen verkleiden. Aber keine Angst, er bekommt kein „Pfauenaugenmuster“ auf seiner neuen Außenhaut, wie das früher bei den Nahverkehrswagen der Deutschen Bundesbahn der Fall war. Während des Meetings konnte bereits eine komplette Seitenwand mit den bereits vorgefertigten Blechen verkleidet werden. Es fehlen zwar noch die diversen Flach- und Bandeisen, die später die Nahtstellen der Bleche verdecken werden, aber man kann bereits jetzt das spätere Erscheinungsbild des Wagens erahnen.

Gepäckwagen Nr. 51

Fast auf den Tag genau 50 Jahre nach der ersten Hauptuntersuchung des Gepäckwagens 51 beim DEV, damals noch als DKV (Deutscher Kleinbahn-Verein) bezeichnet, erfolgte Ende April dieses Jahres die erfolgreiche Abnahme der Untersuchung nach ESBO § 32, und somit steht dem Einsatz des Wagen 51 jetzt nichts mehr im Wege. Der Wagen 51 wird zunächst den Packwagen 53 in den Stammzügen ablösen, der viele Jahre in unseren Zügen regelmäßig im Einsatz war. Für die kalte Jahreszeit wird man dann wohl wieder auf einen der anderen Packwagen zurückgreifen müssen, weil der Gepäckwagen 51 nicht beheizbar ist.

Zwischenwagen Nr. 165

Wie bereits berichtet, hat sich die Jugendgruppe der DEV-Betriebswerkstatt an die Aufarbeitung des Zwischenwagen Nr. 165 herangewagt. In loser Folge wird nun an dem von den Harzer Schmalspurbahnen (HSB) übernommenen, „Offenen Rangier-Dienstwagen“ (vorm. HSB Ord 99-09-89) gearbeitet. Gegenwärtig werden die vollkommen desolaten Aufhängungen der vier vorhandenen Blatttragfedern rekonstruiert.

Normalspur-Triebwagen T 1

Die Reparaturarbeiten am Differenzial der Antriebsachse des Triebwagens T 1, die in einem Fachbetrieb ausgeführt werden, dauern noch an. Wir hatten ja gehofft, dass die Suche nach einem Fachbetrieb, der Willens und in der Lage ist, die gewünschten Bauteile für das defekte Achsdifferenzial anzufertigen, nun endlich erfolgreich abgeschlossen ist. Aber leider hat auch diese Firma kurzfristig die Nachfertigung der benötigten Bauteile abgesagt. Das bedeutet, dass die Suche nach einem geeigneten Fachbetrieb für den Nachbau der defekten Bauteile wieder von vorn beginnt. Nachdem nun so viel Zeit ins Land gegangen ist, um die Reparatur der Antriebsachse durchzuführen, sind nun auch im März 2019 die Untersuchungsfristen des Triebwagens T 1 abgelaufen. Für die geplante Inbetriebnahme des Triebwagens ist also auch noch eine komplette Untersuchung gemäß § 32 EBO auszuführen, bevor er eines Tages wieder in Betrieb gehen kann.

Normalspur-Trieb- und Steuerwagen T 2, T 3 und TA 4

Seit dem Ablauf der Untersuchungsfristen am Esslinger T 2 und auch am Steuerwagen TA 4 Ende August 2018 befinden sich die genannten Fahrzeuge in der Werkstatt der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya in Hauptuntersuchung. Dort werden die anfallenden Arbeiten überwiegend durch VGH-Werkstattmitarbeiter durchgeführt. Wie bereits berichtet, ist das Projekt trotzdem in zeitlichen Verzug geraten, was aber nicht am Einsatz der VGH-Mitarbeiter lag. Das Problem wurde eher durch die unübersehbaren Lieferzeiten verschiedener Zulieferer und Dienstleister verursacht. Deshalb hatte sich die VGH-Betriebsleitung in Abstimmung mit uns dazu entschlossen, die ebenfalls fällige Untersuchung des MaK-Triebwagens T 3 vorzuziehen, damit dieser Anfang Mai dieses Jahres wieder betriebsfähig zur Verfügung steht. Für die Zeit der Arbeiten zur Untersuchung des T 3 ruhten die Arbeiten am T 2 und am TA 4 weitgehend. Wenn die erforderlichen Arbeiten am T 3 Anfang Mai abgeschlossen sind, werden die Arbeiten am T 2 und am Steuerwagen TA 4 wieder intensiviert. Gegenwärtig werden u. a. Korrosionsschäden an der Außenhaut des T 2 beseitigt, und der gesamte Wagenkasten wird für eine spätere Neulackierung angeschliffen, gespachtelt und grundiert. Der erste luftgekühlte Motor des Triebwagens befindet sich in einer Spezialwerkstatt für historische LKW zur Grundüberholung, was mit nicht unerheblichen Kosten verbunden ist. Sobald der erste Motor wieder einbaufertig zur Verfügung steht, geht der zweite Motor ebenfalls in diese Werkstatt und wird dort grundlegend überholt, so dass wir diese Motoren hoffentlich noch viele Jahre weiter nutzen können.

Normalspur-Diesellokomotive V36 005

Wie bereits berichtet, hat sich in den zurückliegenden Monaten eine Gruppe aktiver Mitglieder gebildet, die sich intensiv um den Erhalt und den Einsatz der Diesellokomotive V36 005 bemühen. Aufgrund der derzeitigen räumlichen Enge in Hoya durch die dort stattfindenden Fahrzeuguntersuchungen wurde die Lok nach Lüneburg überführt und hat dort vorübergehend im Lokschuppen der AVL Unterschulpe gefunden. Dort wurden auch schon einige Wartungs- und Reparaturarbeiten ausgeführt. Von Lüneburg ausgehend

war unsere V36 005 auch schon vor verschiedenen Zügen im Streckennetz der OHE im Einsatz.

Dampflokomotive JOHANN REINERS

Seit dem 28. Februar 2019 ist die Denkmallokomotive JOHANN REINERS der ehemaligen Kleinbahn Bremen-Tarmstedt auf „Verwandtschaftsbesuch“ in Bruchhausen-Vilsen. Hier hat sie nach langer Zeit ihre beiden Schwestern, die Dampflokomotiven HOYA (Fabrik-Nr. 3341) und BRUCHHAUSEN (Fabrik-Nr. 3344) wiedergetroffen. Die Lok JOHANN REINERS hat die Fabrik-Nr. 3345 und wurde ebenfalls im Jahre 1899 bei Hanomag (oder wie die Fabrik damals noch hieß: „Lokomotivfabrik Georg Egestorff in Hannover-Linden“) gebaut.

Vermutlich haben diese drei Lokomotiven und noch weitere für die Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf bestellte Maschinen nebeneinander in der Werkhalle gestanden, bevor jede Lokomotive ihren eigenen „Lebensweg“ eingeschlagen hat. Was diese Lokomotiven wohl zu erzählen hätten, nach 120 Jahren Trennung, zwei Weltkriegen usw., das wäre sicherlich sehr spannend!

Die Lokomotive JOHANN REINERS gehört heute dem Bürgerverein in Bremen-Findorff, der die Lokomotive seit vielen Jahren betreut und pflegt. Schon vor einiger Zeit war der „Bürgerverein Findorff e. V.“ an uns herangetreten mit der Bitte, die wieder fällige optische Auffrischung der Denkmallokomotive zu unterstützen. Die Witterung hatte der Lokomotive in den letzten Jahren stark zugesetzt und die dadurch entstandenen Schäden sind mit ein wenig Farbe und Pinsel nicht mehr zu reparieren. Für eine Generalsanierung der Lok durch professionelle Firmen fehlt dem Bürgerverein natürlich auch das Geld. Und so haben wir uns entschlossen, den Bürgerverein bei der optischen Restaurierung der Lokomotive mit Rat und Tat zu unterstützen, damit die Lok JOHANN REINERS wieder einige Jahre auf ihrem Denkmalsockel in Bremen-Findorff die Erinnerung an die Kleinbahn Bremen-Tarmstedt wach halten kann. Die Bewahrung von historischen Zeugen der deutschen Kleinbahngeschichte ist ja auch in der Vereinssatzung des DEV niedergeschrieben.

Eine Übernahme und betriebsfähige Aufarbeitung der Lok durch den DEV wurde natürlich auch diskutiert, aber dafür scheint die Zeit im Moment noch nicht reif zu sein, denn diese Lokomotive ist das „Wahrzeichen“ für den ganzen Stadtteil und steht deshalb in einer engen Beziehung zur örtlichen Bevölkerung. Das unterscheidet die Lok JOHANN REINERS vermutlich von vielen anderen Denkmallokomotiven in Deutschland, die häufig nur noch ein ungewolltes Relikt aus vergangenen Tagen sind und für manche Kommunen eher ein Entsorgungsproblem darstellen.

Die optische Instandsetzung der Lok JOHANN REINERS in unserer Werkstatt ist zunächst auf die Dauer von etwa einem Jahr angelegt und soll im wesentlichen durch externe Firmen erbracht werden, die durch uns angeleitet und koordiniert werden. Trotzdem wird es sich natürlich nicht ganz vermeiden lassen, dass unsere Werkstattmannschaft auch einmal selbst Hand anlegen muss, wenn spezielle Kenntnisse und Fertigkeiten gefragt sind.

Werkstatt-Termine 2019

Monatliche Werkstatt- und Gleisbaumeetings,
jeweils am letzten Samstag im Monat, ab 8.00 Uhr!

Treffpunkt ist in der
Betriebswerkstatt in Bruchhausen-Vilsen!



Beim Winter-Meeting wurde fleißig an den Fahrzeugen der Museums-Eisenbahn gearbeitet. Norbert Bredow bei Restarbeiten im Führerstand der Diesellok V 3.



Für die Fahrwerksüberprüfung wurde Dampflok PLETTENBERG teilweise demontiert. Hier steht die vorübergehend einachsige Lok gerade in der Werkstatt.



Bernd Fütting beim Einpassen der Wandbleche am hölzernen Wagenkasten des Weyer-Personenwagens Nr. 16.



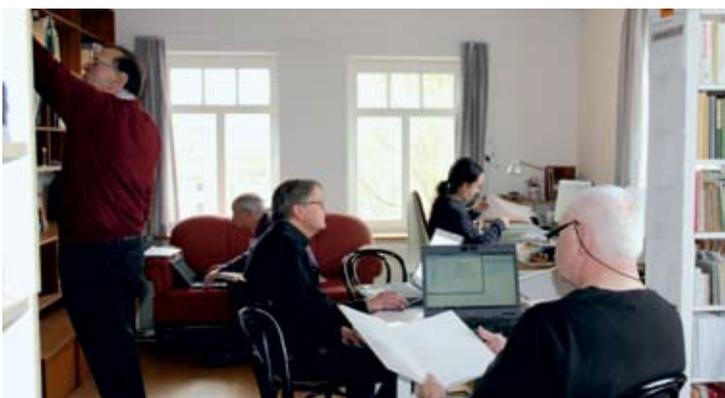
Kathy Hormann sorgt derweil für das leibliche Wohl der Arbeitenden. Bruchhausen-Vilsen, 17. Februar 2019. Vier Fotos: RM



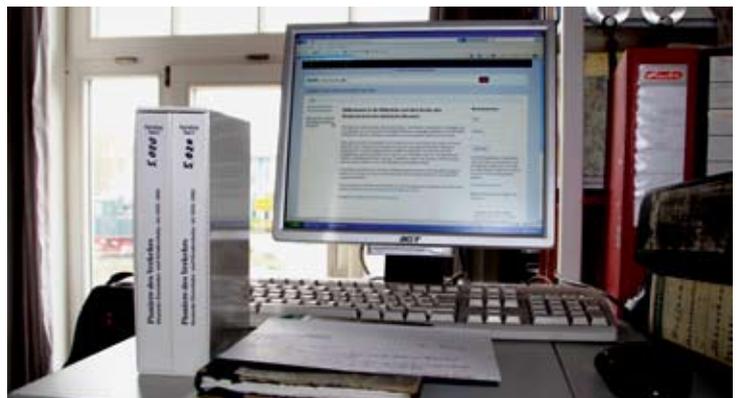
Während die frisch restaurierte Diesellok V 3 beim Ostermeeting erste Probefahrten unternimmt, strahlt auch Wagen 4 nebenan in der Frühlingssonne.



Fertiggestellt ist auch nach rund 50 Jahren Abstelldauer und langjähriger Restaurierung der Weyer-Gepäckwagen Nr. 51 vorm. Herforder Kleinbahnen.



In der Kleinbahnbibliothek arbeiteten Claus Hanack, Joachim Meier, Dr. Matthias Lentz, Björn Mahrt und Dietmar Weber während des Ostermeetings mit Stift, Tastatur und Lesebrille.



Unter archiv.kleinbahn-museum.de lassen sich bereits zahlreiche Titel recherchieren und Dokumente online einsehen. Bruchhausen-Vilsen, 13. April 2019. Vier Fotos: RM



Dennis Mellerowitz

Neuer DEV-Vorstand gewählt

Auf der Jahreshauptversammlung des Deutschen Eisenbahnvereins am 27. April 2019 wurde ein neuer Vereinsvorstand gewählt. Vereinsvorsitzender ist jetzt Wolf-Jobst Siedler, dafür wechselt Dirk Lonscher auf den Posten des stellvertretenden Vorsitzenden. Wiedergewählt wurden Gunther Meckmann (ebenfalls stellv. Vorsitzender), Walter Stricks (Kassenwart) und Aleena Kruhl (Schriftführerin).

Aufgrund wichtiger Aufgaben des Vorstands u. a. im Zuge der Saisonvorbereitung entfällt in dieser Ausgabe das Vorstandstelegramm. Das Protokoll der Jahreshauptversammlung wird in der nächsten DME abgedruckt.

Der neue DEV-Vorstand ist im Wesentlichen auch der alte, v.l.n.r.: Aleena Kruhl (Schriftführerin), Walter Stricks (Kassenwart), Dirk Lonscher (stellv. Vorsitzender), Gunther Meckmann (stellv. Vorsitzender), Wolf-Jobst Siedler (Vorsitzender).

Bruchhausen-Vilsen, 27. April 2019. Foto: Wulf Pompetzki

Frauke Lehmann

VDV-Arbeitskreis tagt in Bruchhausen-Vilsen

Am 13. und 14. Mai 2019 fand in Bruchhausen-Vilsen die zehnte Sitzung des Arbeitskreises ILD (Instandhaltungsleitfaden für Dampflokomotiven) statt. Der Arbeitskreis unter der Schirmherrschaft des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) ordnet die in mehr als 100 Jahren entstandenen Vorschriften zur Instandhaltung von Dampflokomotiven neu und entwickelt daraus ein neues, dann für alle Dampflokbetreiber in Deutschland gültiges Regelwerk. Keine leichte Aufgabe für den Arbeitskreis, handelt es sich doch um meterlange Ordnerreihen mit Werken, die sich nach 1945 in Ost und West unterschiedlich entwickelt haben und nun zusammengefasst und der aktuellen Gesetzgebung angepasst werden müssen.

Der VDMT (Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen) wurde u. a. vertreten durch den langjährigen Werkstattleiter des DEV, Hans-Peter Kempf. Trotz einer umfangreichen Tagesordnung fanden die Teilnehmer des Arbeitskreises noch Zeit für eine Fahrt mit unserer Museums-Eisenbahn. Bei schönstem Sonnenschein ging es mit Lok FRANZBURG nach Asendorf und nach einem „stärkenden“ Aufenthalt auch wieder zurück nach Bruchhausen-Vilsen.



Lok FRANZBURG mit Personal und Teilnehmern des Arbeitskreises im abendlichen Sonnenschein. Bruchhausen-Vilsen, 14. Mai 2019. Foto: Elmar Böcker

Die Museums-Eisenbahn erhalten

Der DEV sucht: **Archivare**

Sie fühlen sich nicht sicher in Bezug auf schwere handwerkliche Arbeiten? Unterstützen Sie unsere Archivgruppe bei der Katalogisierung unserer Schriftgutsammlung und Öffnung unserer Bibliothek. Viele interessante und seltene Materialien können dabei entdeckt werden! Die Tätigkeit ist für jeden gut geeignet (auch für jung gebliebene Pensionäre), da sie leicht an Wochentagen und/oder zu Hause ausgeübt werden kann.

Schrauben und feilen

Sie interessieren sich speziell für ein bestimmtes Fahrzeug? Fragen Sie unseren Werkstattleiter, wann welche Arbeiten an diesem Fahrzeug anstehen.

Handwerker

Sie sind im Metall-, Holz- oder Farbhandel tätig? Helfen Sie uns mit günstigen oder vielleicht sogar gespendeten Materialangeboten. Unser Werkstattleitungsteam erläutert gern, was gerade gebraucht wird.

Wir würden uns freuen, wenn Sie mit uns Kontakt aufnehmen würden! Wir helfen Ihnen dann, den richtigen Ansprechpartner zu finden.

vorstand@museumseisenbahn.de oder info@museumseisenbahn.de oder an Wochentagen vormittags telefonisch:
04252-9300-21 • Bahnhof 1 • 27305 Bruchhausen-Vilsen



Schwellentausch an der Einfahrweiche in den Bahnhof Heiligenberg: Auch hier liegen jetzt Kunststoff- anstatt Holzschwellen. 17. Februar 2019, Foto: RM



Samtgemeindebürgermeister Bernd Bormann (Mitte) weiht die von der Gemeinde und Spendern finanzierte Stopfmaschine am Ende des Heiligenberger Einschnitts offiziell ein.



Bevor die Stopfmaschine arbeiten kann, muss das Gleis mit Winden ausgerichtet werden.



Sind beide Schienenstränge auf gleicher Höhe? Lars Böcker und Alexander Angerhausen beim Nivellieren des Gleisrosts.



Nun kann die Stopfmaschine zeigen, was sie kann: In kürzester Zeit ist der zuletzt sanierte Abschnitt gestopft, aber für Nacharbeiten ist immer noch viel Handarbeit gefragt.



Die Aktiven nach getaner Arbeit und voller Stolz beim Gruppenfoto vor Schotterwagen 163. 23. Februar 2019, fünf Fotos: RM



Triebwagen T 42 bringt am Ostersonntag die Kinder zum Ostereiersuchen nach Heiligenberg.



Auch der T 44 war im Einsatz: Beide Triebwagen am Bahnhof Heiligenberg. 21. April 2019, zwei Fotos: RM

Gastgeber gesucht!

Wir sind stolz auf die älteste Museums-Eisenbahn Deutschlands und freuen uns, dass Sie dies durch Ihre DEV-Mitgliedschaft oder Ihren Erwerb unserer Museums-Zeitschrift mittragen. Immer wieder werden wir von Reisegruppenorganisatoren nach Rahmenprogrammen gefragt. Dies kann rund um Gruppenfahrten in unseren planmäßigen Zugfahrten stattfinden oder im Rahmen einer Sonderfahrt bis hin zum Hochzeitszug. Das bedeutet auch, dass die Besucher sowohl an Werktagen wie auch am Wochenende nach Bruchhausen-Vilsen kommen können. Die Anmeldung und Vorbereitung dieser Programme erfolgt über das Bahnhofsbüro Bruchhausen-Vilsen.

Wir suchen nun Sie als ehrenamtlichen Gästebetreuer(in) für diese Programme!

Der Ablauf wird durch das Bahnhofsbüro vorab mit dem Kunden abgestimmt. Eventuelle Materialien werden besorgt und sind am Besuchstag vorbereitet. Das Betriebspersonal kümmert sich um die eingesetzten Fahrzeuge. Sie stehen der Aufgabe also nicht allein gegenüber, sondern sind Teil eines Teams.

Ihre Rolle könnte beispielsweise umfassen:

- Unterstützung bei der Vorbereitung/Reinigung der vorgesehenen Fahrzeuge
- Begrüßen der Gäste
- Einweisungen zu den reservierten Plätzen oder Fahrzeugen
- Begleiten der Fahrt
- Erklärungen vor und während der Fahrt
- Reichen kleinerer gastronomischer Angebote, wie z.B. Getränke
- Verabschiedung

Tiefgehendes Fachwissen über die Eisenbahn ist dabei keine Voraussetzung. Wir wünschen uns vom/von der Gastgeber(in) in erster Linie, den Gästen das Gefühl zu geben, willkommen bei der Museums-Eisenbahn zu sein und sich wohl zu fühlen. Der Zeitaufwand für eine Veranstaltung bewegt sich typischerweise zwischen zwei und fünf Stunden pro Veranstaltung. Eine Mindeststunden- oder Einsatzzahl gibt es nicht. Eine Ausbildung im Eisenbahnbetrieb mit all ihren Anforderungen ist nicht notwendig, wäre aber bei Interesse möglich. Diese Aufgabe könnte sehr gut von jung gebliebenen Ruheständlern unter unseren Mitgliedern, z.B. aus dem nordwestdeutschen Raum, mit überschaubarem Aufwand ausgeführt werden – gerne auch zusammen mit dem Partner/der Partnerin. Aber auch über gelegentliche Unterstützung nur am Wochenende freuen wir uns.

Bitte unterstützen Sie die Museums-Eisenbahn! Die erfolgreiche Durchführung solcher Programme beschert dem DEV-Schatzmeister nicht nur dringend benötigte Zusatzeinnahmen. Sondern zufriedene Gäste wirken als Multiplikatoren und erhöhen den Bekanntheitsgrad von Deutschlands erster Museums-Eisenbahn.

Weitere Informationen gibt Ihnen gern Petra Heindorf vom Bahnhofsbüro Bruchhausen-Vilsen unter petra.heindorf@museumseisenbahn.de oder Tel.: 04252-9300-21

Aleena-Kristin Kruhl

Neuer Pressesprecher (w/m) dringend gesucht!

Der DEV sucht händeringend nach einer Person, die sich für das Amt der/des Pressesprecherin/-sprechers begeistern kann. Der interessante und abwechslungsreiche Aufgabenbereich, Themen mit Bezug zur Museumseisenbahn und deren Betrieb, erstreckt sich auf die Koordination von Presse- und Öffentlichkeitsarbeit in Tageszeitungen der Region, aber auch darüber hinaus. Mitgebracht werden sollte offener, kontaktfreudiger Umgang mit Menschen und ein gewisses Organisationstalent. Der Vorstand bittet daher um Unterstützung bei der Neubesetzung dieser vakanten ehrenamtlichen Stelle und möchte Interessierte bitten, sich zu melden. Selbstverständlich kann dieses Amt als Einzelperson oder auch als Team realisiert werden.

Wir freuen uns auf gute Zusammenarbeit! **Kontakt: vorstand@museumseisenbahn.de**
Der DEV-Vorstand

Die Museums-Eisenbahn erhalten

Der DEV sucht: **Heimwerker**

Sind Sie Heimwerker? Gerade in unserer Wagenwerkstatt gibt es viele Holzarbeiten, die sehr gut auch ohne Meisterbrief oder Hochschuldiplom ausgeführt werden können. Außerdem könnten oft auch Teile in einer heimischen Holzwerkstatt angefertigt werden, wie z.B. Drechseln von Sitzbank-Beinen. Sie interessieren sich speziell für ein bestimmtes Fahrzeug? Fragen Sie unseren Werkstattleiter, wann welche Arbeiten an diesem Fahrzeug anstehen.

Sie kennen da jemanden...?

Sie haben gute Verbindungen und „kennen da jemanden“? Helfen Sie uns, Ausbildungsbetriebe und/oder Werkstätten zu finden, die z.B. im Rahmen von Ausbildung oder Qualifizierung Teile bzw. Baugruppen am jeweiligen Standort in Eigenregie anfertigen können. Wir finden gemeinsam Teile oder Teilegruppen, die die jeweiligen Möglichkeiten nicht überfordern.

Wir würden uns freuen, wenn Sie mit uns Kontakt aufnehmen würden! Wir helfen Ihnen dann, den richtigen Ansprechpartner zu finden.

vorstand@museumseisenbahn.de oder info@museumseisenbahn.de oder an Wochentagen vormittags telefonisch:
04252-9300-21 • Bahnhof 1 • 27305 Bruchhausen-Vilsen



Jahrzehntelang stand die Denkmal-Dampflok JOHANN REINERS auf einem Sockel am früheren Bahnhof Hemmstraße der Kleinbahn Bremen – Tarmstedt. Am 28. Februar ging es unter Anteilnahme von Anwohnern, Fans und der Presse mit Feuerwehrhilfe, Autokran und Straßentiefloader zur optischen Kur nach Bruchhausen-Vilsen. Foto: Martin Kursawe



Als die Wintersonne am Horizont versinkt, liegt hinter den Aktiven des DEV-Winter-Meetings ein langer Arbeitstag: Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die hier fast fertiggestellte Diesellok V 3 ist seit dem 1. Mai wieder im Einsatz! 16. Februar 2019, Foto: RM