seit 1964
KLEINBAHN MUSEUM
BRUCHHAUSEN-VILSEN

Karl-Heinrich Waack

VORSTANDSTELEGRAMM

erstes Quartal 2025

Das erste Quartal 2025 war von zwei besonderen Ereignissen geprägt: Der Verleihung des Museumsgütesiegels in Clausthal-Zellerfeld und dem Tausch des T 46 mit der Tm 2/2 Nr. 3 der MOB aus der Schweiz. Darüber wird auf den vorangegangenen Seiten in diesem Heft berichtet. Dahinter standen die normalen Aktivitäten und die Meetings etwas zurück.

Auf der Mitgliederversammlung 2025 am 26. April wurde ein neuer Vorstand (wieder-)gewählt:

Vorsitzender:	Wolf-Jobst Siedler
stellvertretender Vorsitzender:	Dirk Lonscher
stellvertretender Vorsitzender:	Volker Hoppmann
Schatzmeister:	Carsten Henze
Schriftführer:	Karl-Heinrich Waack

Carsten Henze ersetzt Walter Stricks, der nicht wieder kandidiert hat, als Schatzmeister. Das Protokoll der Mitgliederversammlung erscheint in der nächsten DME.

VDMT
Der DEV ist Mitglied des Verbandes Deutscher Museums- und Touristikbahnen. e. V. (VDMT). Zweimal im Jahr lädt dieser zu Tagungen ein. Sie dienen der Fortbildungen zu den verschiedensten Themen der Museums- und Touristikbahnen, aber auch dem gemeinsamen Austausch. Die 86. Tagung fand vom 28. bis 30. März in Radebeul statt.
Am Freitag wurde eine Führung durch das Verkehrsmuseum Dresden angeboten. Am Samstag gab es Fachvorträge zu verschiedenen Themen von Digitalisierung über Lebensmittelsicherheit bis Energie- und Kosteneffizienz im Dampflokbetrieb. Am Sonntag gab es eine Sonderfahrt mit der „Traditionsbahn Radebeul“. Für den DEV nahm Karl-Heinrich Waack teil, durch Doppelmitgliedschaften waren aber ca. zehn mehr oder weniger aktive weitere DEV-Mitglieder dabei. Diese Tagungen sind offen für alle Interessierten, für jüngere Teilnehmer gibt es auch ermäßigte Teilnahmegebühren. Es wäre schön, wenn noch mehr Aktive daran teilnehmen könnten. Die nächste Tagung findet vom 7. bis 9. November 2025 in Leipzig statt. Im Frühjahr 2026 geht es dann in einen uns sehr bekannten norddeutschen Ort.

Mitgliederdaten
Jedes Jahr erreichen mehrere Einladungen zur Mitgliederversammlung die Mitglieder nicht, weil sich die Anschriften geändert haben. Nicht zustellbare DME werden nicht zurückgesandt, sondern landen in der Altpapiersammlung der Post, so dass uns die Information fehlt. Auch Lastschriften können öfter nicht durchgeführt werden, weil sich Konten geändert haben. Das ist besonders schmerzlich, weil die Vereinskasse für die Rückmeldung mit bis zu 3 Euro belastet wird. Eine rechtzeitige Information über geänderte Anschriften, E-Mail-Adressen und Kontodaten erleichtert die Vereinsarbeit. Der Wechsel des Postdienstleisters brachte etwas höhere Kosten, dafür aber eine zuverlässigere Zustellung an richtige Adressen.

Datenschutzgrundverordnung
Jedes DEV-Mitglied hat das Recht über seine beim Verein gespeicherten Daten informiert zu werden. Dies kann über die Vereinsadresse beantragt werden.

Meetings
Während das Frühjahrsmeeting und das Rottenmeeting recht erfolgreich verliefen (s. Bildberichte im DEV-Internetforum), war das Interesse am Ostermeeting überschaubar. Gerade dieses Meeting ist wichtig für den Betrieb, weil da traditionell die jährlichen Bremsuntersuchungen stattfanden, ohne die kein Fahrzeug auf die Strecke darf. Da das nicht das erste Mal war, müssen wir uns andere Formen für dieses Meeting überlegen. Ohne die geballten Einsätze, insbesondere vor Beginn der Saison, lässt sich die langfristige Betriebsfähigkeit unserer Museums-Eisenbahn kaum sicherstellen. Darüber hinaus sind diese Meetings eine gute Gelegenheit für neue Interessierte, unsere Eisenbahn und die Aktiven kennenzulernen, Erfolgserlebnisse eingeschlossen. Vorschläge sind willkommen!

Gemeindegespräch
Regelmäßig trifft sich der Vorstand mit den Vertretern der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen, um aktuelle Fragen zu besprechen, so auch in diesem Quartal. Es ging es hauptsächlich darum, einige ungeklärte Fragen zu regeln.

Ausleihe Wagen 21
Der Leihvertrag mit der Märkischen Museums-Eisenbahn wurde um ein weiteres Jahr verlängert, zum Jubiläum 2026 soll der Wagen wieder in Bruchhausen-Vilsen sein.

Lokschuppen Bruchhausen-Vilsen
Nachdem alle erforderlichen Unterlagen für den Baubeginn da sind, kann die Waschplatte erstellt werden. Nächste Projekte sind die Pflasterung des Fußbodens im Lokschuppen und die Installation der Schmiedeesse, die aus dem Lokschuppen in Bremen-Farge von der Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE) erworben und geborgen werden konnte.

Beförderung

Beförderungsfälle* seit 1966

Jahr	Sommer	Nikolaus	Schmalspur	Normalspur	Gesamt
1966	1.139				
1967	2.500				
1968	4.511				
1969	8.000				
1970	17.353				
1971	23.525				
1972	26.371				
1973	29.657				
1974	31.659				
1975	29.376				
1976	33.974				
1977	37.980				
1978	39.612				
1979	37.820				
1980	41.183				
1981	38.199		402.859		
1982	39.784	3.024	42.808		
1983	39.002	5.973	44.975		
1984	37.387	5.680	43.067		533.709
1985	31.903	5.155	37.058	3.851	40.909
1986	45.423	6.353	51.776	2.675	54.451
1987	43.035	6.282	49.317	3.700	53.017
1988	40.853	7.141	47.994	2.725	50.719
1989	49.657	7.724	57.381	4.930	62.311
1990	40.940	8.124	49.064	4.258	53.322
1991	47.253	7.874	55.127	5.682	60.809
1992	38.383	9.060	47.443	3.206	50.649
1993	39.140	7.963	47.103	3.863	50.966
1994	38.178	9.119	47.297	7.573	54.870
1995	40.818	8.611	49.429	6.304	55.733
1996	43.124	9.367	52.491	7.113	59.604
1997	45.075	9.945	55.020	14.709	69.729
1998	40.350	8.018	48.368	10.010	58.378
1999	38.588	9.166	47.754	10.909	58.663
2000	39.685	9.610	49.295	15.887	65.182
2001	30.757	9.286	40.043	12.201	52.244
2002	31.926	8.008	39.934	11.808	51.742
2003	33.356	10.456	43.812	11.772	55.584
2004	30.457	9.457	39.914	11.203	51.117
2005	28.243	8.026	36.269	10.570	46.839
2006	30.448	8.689	39.137	16.558	55.695
2007	28.415	8.479	36.894	4.122	41.016
2008	26.045	8.932	34.977	4.847	39.824
2009	23.977	8.960	32.937	4.809	37.746
2010	26.296	8.598	34.894	5.160	40.054
2011	22.770	8.180	30.950	3.420	34.370
2012	20.156	6.742	26.898	3.159	30.057
2013	22.632	8.455	31.087	1.754	32.841
2014	21.178	8.729	29.907	6.391	36.298
2015	22.309	9.263	31.572	4.054	35.626
2016	28.594	8.511	37.105	7.101	44.206
2017	18.827	8.111	26.938	2.774	29.712
2018	18.379	7.976	26.355	5.071	31.426
2019	19.936	8.858	28.794	1.111	29.905
2020	7.348	0	7.348	104	7.452
2021	10.547	5.023	15.570	0	15.570
2022	15.893	7.899	23.792	355	24.147
2023	19.289	7.929	27.218	2.447	29.665
2024	22.107	12.045	34.152	2.453	36.605
2025	0	0	0	0	0
2026	0	0	0	0	0
2027	0	0	0	0	0
2028	0	0	0	0	0
2029	0	0	0	0	0
2030	0	0	0	0	0
2031	0	0	0	0	0
2032	0	0	0	0	0
2033	0	0	0	0	0
2034	0	0	0	0	0
2035	0	0	0	0	0
Gesamt:	1.741.322	340.801	2.082.123	240.639	2.322.762

* 1 einfache Fahrt = 1 Beförderungsfall; 1 Hin- und Rückfahrt = 2 Beförderungsfälle

Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands
25. APR. 2025
Verkehrsdienst



Nach der DEV-Mitgliederversammlung 2025 stellte sich der neue Vorstand vor dem Veranstaltungslokal zum Foto auf, von links: Wolf-Jobst Siedler (Vorsitzender), Karl-Heinrich Waack (Schriftführer), Carsten Henze (Schatzmeister), Volker Hoppmann und Dirk Lonscher (stellvertretende Vorsitzende). 26.04.2025, Foto: RM. Das Protokoll der Mitgliederversammlung erscheint in einer der nächsten DME-Ausgaben.

Karl-Heinrich Waack

Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen mit Museums-Gütesiegel ausgezeichnet

Die Idee war einfach: Historische Kleinbahnfahrzeuge auf einer Kleinbahnstrecke mit historisch gekleidetem Personal durchführen. Auch wenn das 1964 keiner für möglich gehalten hatte, es war ein Konzept, das durchaus von Museologen der damaligen Zeit anerkannt wurde. Nun, es hat geklappt: Seit fast 60 Jahren fahren die Züge der ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf.

Schon von Anfang an wurde aber nicht nur Betrieb gemacht, sondern auch manches andere, was ein Museum ausmacht. Die Sammlung wuchs und umfasste nicht nur Fahrzeuge. Diese wurden immer professioneller restauriert und damit der Nachwelt erhalten. Das Umfeld, vor allem die Gebäude, wurden meist denkmalgerecht restauriert. Zur Geschichte der Fahrzeuge und ihrer Ursprungsbahnen wurde geforscht und vieles davon in einer professionell gestalteten Zeitschrift veröffentlicht. So wurden die Aktivitäten unter der Marke „Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen“ zusammengefasst. Die Idee war einfach. Aber ist sie noch zeitgemäß? Nicht immer waren die Züge zuletzt so gut besetzt wie in den 1980er Jahren.

Auch wenn es eine Binsenwahrheit ist: Die Zeiten haben sich geändert. Kannte 1966 wohl jeder, was eine Dampflok ist, so sehen 2025 viele Besucher bei uns das erste Mal eine Dampflok in echt, nicht nur Kinder, sondern auch schon deren Eltern. Waren 1966 die meisten Besucher schon einmal auf einer Kleinbahn gefahren, die dreimal täglich oder öfter ein kleineres Dorf erreichte, so kennen viele heute nur noch den Triebwagenverkehr zwischen großen Orten, wenn sie überhaupt schon einmal mit der Eisenbahn gefahren sind. Und schließlich: 1966 gab es noch kein Smartphone und die fast unendlichen Möglichkeiten des Internets.

Auch wenn sich an der „Hardware“, den Fahrzeugen und der Strecke, wenig geändert hat, muss die „Software“, die „Vorführung“, doch dem Benutzerverhalten angepasst werden. Der Museumsverband Niedersachsen und Bremen, dem sehr viele Museen, in der Mehrzahl ehrenamtlich geführt, angehören, so auch der DEV, bietet mit dem „Museumsgütesiegel“ eine Hilfestellung. Trotz anfänglicher Zweifel, „Sind wir gut genug für ein Gütesiegel?“, hat sich der Vorstand entschieden, sich dafür zu bewerben.
Am Anfang stand ein umfangreicher Fragebogen zu einfachen Daten, aber auch den verschiedensten Aspekten der Museumsarbeit. Das ging von der Erfassung und Dokumentation der Sammlung bis zum barrierefreien Zugang. Allein diese Selbstevalution war die Sache schon wert, konnten dabei doch Stärken und Schwächen der eigenen Arbeit erkannt werden. Aber dabei sollte es ja nicht bleiben.
Die „Museumsschule“ des Museumsverbandes bietet zu allerlei Themen qualifizierte Schulungen an, die auch für Laien verständlich und doch für Profis interessant sind. Sechs solcher Schulungen sind Pflicht für das Gütesiegel. Teilnahme an Fortbildungen ist eines der Kriterien für ein gutes Museum. Diese Schulungen werden auch außerhalb des Gütesiegels angeboten und auch wenn sich längst nicht alles umsetzen lässt, was vorgestellt wird, es erweitert den Blick auf die eigene Arbeit.

Damit keine Fragen offenblieben, gab es auch Beratungen vor Ort. Einmal durch eine Restauratorin. Wie geht man mit der Sammlung um, damit sie erhalten bleibt und keine Schäden entstehen? Was ist dabei zu beachten? Neben der professionellen Arbeit in der Werkstatt gibt es da bei dem Kleinbahn-Museum manche Dinge, die durchaus verbesserungswürdig sind. Wenn das einmal erkannt ist, kann das auch angegangen werden.

Weiterhin gab es die Beratung durch zwei Museumsprofis, nachdem sie sich alles angeschaut hatten. Nach den ganzen Vorbereitungen war es für uns erstaunlich, wie zufrieden die Profis mit dem Gesehenen waren. Das hängt aber sicher auch damit zusammen, dass sie mit einer ganzen Reihe von Aktiven ins Gespräch kamen, die bereitwillig Auskunft über ihre Tätigkeit bei der Museums-Eisenbahn gaben. So war es dann auch einer der Schwerpunkte der Beratung: Was muss man tun, um einen solchen Schatz an Mitarbeitenden zu pflegen, und wie kann man neue Mitarbeitende gewinnen?

Geschult und beraten galt es nun Konzepte zu entwerfen: Ein Leitbild, das die verschiedensten Interessen und Aktivitäten aufnimmt. Ein Museumskonzept, das glücklicherweise schon vor vielen Jahren von Wolfram Bäumer und anderen entworfen worden war und die Grundlage weiterer Entwicklungsschritte bildete – u. a. auch des nun entstehenden Lokschuppens – und nur noch aktualisiert werden musste. Weiter ein Sammlungs- und ein Sammlungspflegekonzept, ein Bildungskonzept und ein Marketingkonzept. Dabei galt es gar nicht Neues zu erfinden, sondern das bereits Praktizierte einmal aufzuschreiben und einander zuzuordnen. Dabei war auch vieles, was einfach läuft, ohne dass es groß an die Glocke gehängt wird.

Ein ausgedehnter Besuch eines unabhängigen Jurymitgliedes an einem Betriebstag bildete den Abschluss des Gütesiegel-Prozesses. Es hat – trotz mancher Zweifel unsererseits – gereicht für die Verleihung des Museumsgütesiegels und so konnte eine Delegation aus Bruchhausen-Vilsen am 10. März 2025 in Clausthal-Zellerfeld auf der Jahrestagung des Museumsverbandes aus der Hand des Staatssekretärs im niedersächsischen Wissenschaftsministerium die Urkunde entgegennehmen. Wir waren eines von elf ausgezeichneten Museen, darunter war außer uns nur noch ein weiteres ehrenamtlich betriebenes.

Das Gütesiegel ist in erster Linie eine Auszeichnung derjenigen, die sich ehrenamtlich für das Kleinbahn-Museum und die Museums-Eisenbahn engagieren und in der Vergangenheit engagiert haben - „Echt gut!“ wie das Museumsgütesiegel wirbt.

Mit der Auszeichnung gab es noch ein umfangreiches Gutachten, in dem die Arbeit des Kleinbahn-Museums gewürdigt wurde und Handlungsempfehlungen für die Zukunft gegeben werden. Nun gilt es zu entscheiden, was sich davon finanziell und personell umsetzen lässt.

Mit dem Museumsgütesiegel dürfte es zukünftig einfacher sein, potenzielle Geldgeber von unserer Arbeit zu überzeugen und damit Zuschüsse und Spenden einzuwerben. Vielleicht lockt die Auszeichnung auch den einen oder anderen Besucher.

Die Plakette am Bahnhof ist Werbung und Ansporn zugleich. Es bleibt: Die einfache Idee des Kleinbahn-Museums und der Museums-Eisenbahn ist auch im Computer- und Smartphone-Zeitalter immer noch das Gute. Zuletzt wieder steigende Beförderungszahlen bestätigen dies.



Für den DEV war zur Verleihung des Museumsgütesiegels für das Kleinbahn-Museum eine Gruppe von DEV-Mitgliedern und örtlichen Politikern nach Clausthal-Zellerfeld angereist, die sich anschließend gerne fotografieren ließen, von links: Jonas Kindermann, Volker Hoppmann, Ulf Schmidt, Prof. Dr. Joachim Schachtner (Staatssekretär im Niedersächsischen Ministerium für Wissenschaft und Kultur), Bernd Bormann, Christian Schröder-Thurau und Karl-Heinrich Waack. 10.03.2025, Foto: Ulrich Pucknat



Hier noch einmal die Delegation aus Bruchhausen-Vilsen nach der Verleihung des Museumsgütesiegels in großer Runde mit allen an diesem Tag ausgezeichneten und auszeichnenden. Mit dabei Prof. Dr. Rolf Wiese, Vorsitzender Museumsverband Niedersachsen und Bremen, Prof. Dr. Joachim Schachtner, Staatssekretär im Niedersächsischen Ministerium für Wissenschaft und Kultur, sowie Dr. Johannes Janssen, Stiftungsdirektor der Niedersächsischen Sparkassenstiftung. 10.03.2025, Foto: Ulrich Pucknat

Kreative Köpfe für unseren Webauftritt gesucht!

Die Museums-Eisenbahn wirbt auch unter der Web-Adresse „www.museumseisenbahn.de“ für ihre Fahrten. Diesen Werbe- und Informationskanal benötigen wir auch in Zukunft! Bislang wird die Webseite von nur einer Person betreut, aber das Themenspektrum ist inzwischen so vielfältig, dass es alleine nur schwer abgedeckt werden kann. Daher werden Ehrenamtliche zu folgenden Themen gesucht:

- **Design** - grafische Gestaltung des Layouts, Aufbereitung von Bildern und Grafiken
- **Fotografie** - aus dem laufenden Betrieb und für die Layout-Gestaltung
- **Redaktion** - Aktualisierung der Inhalte, Kontaktpflege zum Betrieb der Museums-Eisenbahn
- **Administration/Programmierung** - Betrieb Server, CMS und Datenbanken, ggf. Programmierung des Layouts

Abgesehen von Fotografie und Redaktion ist nicht zwingend eine Nähe zu BruVi erforderlich, das Team kann sich Online abstimmen und die Arbeit an der Webseite klappt auch aus der Ferne. Wer mag hier seine Fähigkeiten einbringen? Weitere Infos auf der Webseite unter „Aktuell“ oder wenden Sie sich an: wulf.pompetzki@museumseisenbahn.de



Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Liebe Leser, wenn Sie diese Zeilen in den Händen halten, liegen bereits ein Teil der laufenden Fahrsaison 2025 und einige Veranstaltungen hinter uns. Deshalb möchte ich an dieser Stelle noch mal einen kurzen Rückblick auf die ersten drei bis vier Monate dieses Jahres richten, die ja sehr ereignisreich waren.
Das neue Jahr begann für unsere Aktiven so, wie das alte Jahr geendet hatte, mit sehr viel Arbeit! Schon unmittelbar nach dem Jahreswechsel wurde in der Werkstatt wieder fleißig gearbeitet. Ein fester Termin in jedem Frühjahr ist das sogenannte „Frühjahrs-Meeting" in unserer Werkstatt, das in diesem Jahr in der Zeit vom 15. bis 22. Februar 2025 in Bruchhausen-Vilsen stattgefunden hat. Mit etwa 15 bis 20 Teilnehmern pro Tag war dieses Meeting wieder recht gut besucht und deshalb konnte auch ein erhebliches Arbeitspensum in dieser Zeit bewältigt werden.
Ein weiteres herausragendes Ereignis im Berichtszeitraum war der Fahrzeugtausch des Akku-Triebwagens T46 mit der Diesellok V121, der am 14. und 15. März 2025 in Bruchhausen-Vilsen vollzogen wurde. Eine ausführliche Berichterstattung gibt es auf den vorangegangenen Seiten in dieser DME-Ausgabe.

Mallet-Dampflok 7^{s}
Wie man in dem ausführlichen Bericht von Thomas Meyer und Bernhard Schulze in der letzten DME-Ausgabe gut nachvollziehen konnte, ist das „Malletlok-Team" um Thomas Meyer hochmotiviert und arbeitet kontinuierlich an der Restaurierung dieser einmaligen Maschine weiter. Die Instandsetzung der diversen Triebwerks- und Steuerungsbauteile der Malletlok bleiben auch weiterhin ein Schwerpunkt der laufenden Arbeiten. Gegenwärtig werden die Treib- und Kuppelstangen bearbeitet und möglichst auf einheitliche Maße gebracht, sodass in Kürze die Maße für die zukünftigen Lagerschalen genommen werden können und die Fertigung der Rotguss-Lagerschalen in Auftrag gegeben werden kann.
Wie immer an dieser Stelle sei nochmals allen Spendern und Unterstützern für die Aufarbeitung der Malletlok ganz herzlich gedankt! Dafür, dass Sie uns bisher so gut unterstützt haben, und wir hoffen, dass Sie das hoffentlich auch in Zukunft tun werden! Diese Unterstützung ist sehr wichtig für uns, damit wir die Arbeiten an der Mallet-Lokomotive so gut weiterführen können wie bisher!

Dampflokomotiven HOYA
Die Dampflokomotive HOYA ist betriebsfähig und hat im Dezember 2024 die Hauptlast bei der Durchführung der Nikolausfahrten ohne Beanstandungen getragen. Im Februar 2025 erhielt die Lok HOYA die 2. Fristverlängerung der Untersuchung und außerdem wurde bei der Lok HOYA die notwendige Kesseluntersuchung vom TÜV-Nord durchgeführt. Das Ergebnis war sehr positiv, sodass die Lok HOYA auch in den nächsten Jahren weiterhin eingesetzt werden kann.

Dampflokomotive Nr. 3 (PLETTENBERG)
Die Dampflokomotive Nr. 3 (PLETTENBERG) ist betriebsfähig und wurde ebenfalls im Februar dieses Jahres vom TÜV-Nord einer Kesseluntersuchung unterzogen. Auch in diesem Fall war das Ergebnis sehr gut und einem weiteren Einsatz der Lok Nr. 3 (PLETTENBERG) steht in den nächsten Jahren damit nichts im Wege. Außerdem wurden Arbeiten am Triebwerk und der Bremsanlage ausgeführt.

Dampflokomotive SPREEWALD
Die Lok SPREEWALD ist betriebsfähig und wird im Jahr 2025 einige Fahrten zu besonderen Anlässen und Veranstaltungen durchführen. Im November 2025 muss an dieser Lokomotive wieder eine Kesseluntersuchung durchgeführt werden.

Dampflokomotive HERMANN
Die Dampflokomotive HERMANN ist derzeit nicht betriebsfähig. Die Untersuchung der Dampflokomotive HERMANN in unserer Werkstatt wurde vorübergehend ausgesetzt. Wie bereits berichtet wurde, liegt der Schwerpunkt der Arbeiten bei dieser Untersuchung in erster Linie bei der Instandsetzung des Fahrwerks und des Triebwerks dieser Lokomotive. Die drei Radsätze befinden sich weiterhin in einem Fachbetrieb zur weiteren Bearbeitung.

Dampflokomotive FRANZBURG
Die Dampflokomotive FRANZBURG befindet sich in unserer Werkstatt in Hauptuntersuchung. In Vorbereitung auf das im Jahr 2026 bevorstehende 60-jährige Bestehen unserer Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen soll die Dampflokomotive FRANZBURG möglichst wieder betriebsfähig aufgearbeitet werden. Zwischenzeitlich wurde die Lok FRANZBURG bereits vollständig in ihre Bestandteile zerlegt, was wörtlich zu nehmen ist. Erste Baugruppen befinden sich schon wieder in der Instandsetzung. Im Januar 2025 wurde der Kessel vom Fahrzeugrahmen abgehoben und auf unseren Kesseltransportwagen verladen. Am Kessel wurde im Februar dieses Jahres eine Befundung durch den TÜV-Nord vorgenommen. Wie bereits vorhersehbar war, sind einige Arbeiten erforderlich, um den Kessel der Lok FRANZBURG noch möglichst viele weitere Jahre betreiben zu können. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es notwendig einige Stehbolzen und Deckenanker zu erneuern. Außerdem muss ein neuer Siederohrsatz gefertigt und eingebaut werden.
Auch der Fahrzeugrahmen wurde in seine Bestandteile zerlegt und für das Sandstrahlen und Beschichten vorbereitet. Für die bessere Zugänglichkeit des Rahmenwassertanks wurde auch dessen obere Abdeckung entfernt, um eventuelle Korrosionsschäden zu erkennen und beseitigen zu können. Die beiden sogenannten Pufferbohlen wurden auch demontiert. Es geht auch in diesem Bereich darum, Korrosionsschäden zu beheben und die Pufferbohlen sollen mehr von ihrem ursprünglichen Erscheinungsbild zurückerhalten. Unter anderem ist der Einbau von Unterpufferkupplungen vorgesehen, womit diese Lokomotive auch bei den Franzburger Kreisbahnen ausgestattet war.

Diesellokomotiven V1, V3 und V4
Die Diesellokomotiven V1, V3 und V4 sind gegenwärtig alle drei betriebsfähig und werden im Jahr 2025 zu verschiedenen Veranstaltungen und planmäßigen Fahrtagen wechselweise eingesetzt.

Diesellokomotive V2
Bei unserer Diesellokomotive V2 handelt es um die ehemalige Lok 4 (Schöma 2005/1957) der 1981 eingestellten Inselbahn Spiekeroog. Nachdem ca. 1985 die letzten Demontagearbeiten der Inselbahn Spiekeroog abgeschlossen waren, fuhr sie noch mit eigener Kraft und mit zwei Personenwagen (ex DEV-Wagen Nr. 25 und 26) und einem Güterwagen (ex DEV-Wagen 127) im Schlepp auf das Museumsgleis vor dem ehemaligen Inselbahnhof, bevor auch dort vor und hinter dem Zug die letzten Gleise demontiert wurden. Der anfangs noch gut gepflegte Denkmalszug der ehemaligen Inselbahn

Spiekeroog verfiel im Laufe der Jahre zusehends. Im Dezember 2000 konnte der DEV den kompletten Zug übernehmen und nach Bruchhausen-Vilsen bringen. Wie sich dann vor Ort und in Ruhe betrachtet herausstellte, waren die Korrosionsschäden und die Schäden, die durch Vandalismus entstanden waren, sehr umfangreich und eine große Aufgabe für die Zukunft. Der gedeckte Güterwagen DEV 127 wurde schon wenige Jahre später aufgrund seiner irreparablen Korrosionsschäden verschrottet und die beiden Personenwagen wurden an Kleinbaan Service verkauft, wo sie perspektivisch eher die Möglichkeit auf eine Instandsetzung haben. Lediglich die heutige DEV-Diesellokomotive V2 verblieb bei unserer Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen und hat jetzt wieder eine Chance in Fahrt zu kommen.

Einen ersten Anlauf dazu hatte es schon vor gut 15 Jahren gegeben. Damals sollte die Lok in der Werkstatt des Vereins „Beratung, Kommunikation und Arbeit“ in Wilhelmshaven instandgesetzt werden. Hier wurde vorher u. a. auch unser Triebwagen T41 grundlegend restauriert. Die Lok V2 wurde dort in ihre Bestandteile zerlegt und Stück für Stück instandgesetzt. Leider konnten die Arbeiten an der Lok und weiteren DEV-Fahrzeugen, die sich damals in Wilhelmshaven zur Aufarbeitung befanden, nicht zu Ende geführt werden. Die „Agentur für Arbeit“ hatte damals überraschend fast allen ABM-Werkstätten in Deutschland die finanzielle Unterstützung entzogen, sodass diese Werkstätten zeitnah schließen mussten. In einer großen Transportaktion mussten die Fahrzeuge seinerzeit in Wilhelmshaven abgeholt und nach Bruchhausen-Vilsen zurück transportiert werden. Seitdem stand die Diesellok V2 weitgehend unberührt ganz hinten in unserer Fahrzeughalle. Dort hatte sie in der Zwischenzeit das Interesse von ein paar DEV-Aktiven geweckt, die dann auch bei passender Gelegenheit schon mal eine Bestandsaufnahme gemacht und fehlende Teile besorgt hatten. Bei ein paar Bauteilen, u. a. dem Getriebe und der Kupplung zwischen Motor und Getriebe, war allerdings unklar, ob sich nach so langer Abstellzeit überhaupt noch etwas dreht. Diese Bauteile konnten seinerzeit in Wilhelmshaven nicht mehr bearbeitet werden. Um den Zustand der genannten Bauteile abzuklären, wurde die Lok V2 beim diesjährigen Frühjahrs-Meeting im Februar aus der Abstellhalle geholt und in die Werkstatt gebracht.

Vom Zustand dieser Komponenten war es abhängig, ob man dieses Projekt in absehbarer Zeit abschließen könnte oder ob die Lok auf viele Jahre hinaus nur als Ausstellungsobjekt dienen würde. Nachdem die Lok komplett durchgesehen, lose Teile befestigt und alle Öle und Filter getauscht waren, wurde ein erster Startversuch des Motors unternommen. Der seinerzeit in Wilhelmshaven montierte Tauschmotor sprang auf Anhieb an und wenige Handgriffe später setzte sich die Diesellokomotive V2 nach über 40 Jahren Abstellzeit erstmals wieder mit eigener Kraft in Bewegung! Das war ein großer Moment für alle Beteiligten, den wir so in dieser Form nicht erwartet hatten.

Es folgten noch einige Probe- und Einstellungsfahrten in den nächsten Tagen, die alle sehr zu unserer Zufriedenheit verlaufen sind. Beeindruckend war vor allem die Zugkraft dieser relativ kleinen Lokomotive. Ermuntert durch die positiven Ergebnisse der Probefahrten und in Anbetracht der bereits umfangreich erbrachten Vorarbeiten an der Lok, haben wir uns entschlossen, die betriebsfähige Aufarbeitung dieser Lokomotive bald abzuschließen. In Anbetracht der zahlreichen anderen Projekte, die noch auf ihre Fertigstellung warten und dem bevorstehenden Start in die neue Sommerfahrsaison, gibt es im Moment jedoch noch keinen genauen Fertigstellungstermin. Wenn es die personelle und finanzielle Situation erlaubt, soll dieses Projekt nach und nach zum Abschuss gebracht werden.

Diesellokomotive V29

Die Diesellokomotive V29 ist derzeit mit abgelaufenen Untersuchungsfristen in unserer Fahrzeughalle abgestellt und kann dort besichtigt werden. Perspektivisch ist eine Wiederinbetriebnahme der Lok vorgesehen.

Diesellokomotive V121

Seit dem 14. März 2025 ist die Diesellokomotive V121 nach über 40 Jahren – im Rahmen einer Tauschaktion mit dem Akku-Triebwagen T46 – wieder auf heimische Gleise aus der Schweiz zurückgekehrt. Die Lok wurde erst einmal in der Fahrzeughalle in Heiligenberg hinterstellt. Bitte lesen Sie dazu den gesonderten Bericht in dieser DME-Ausgabe.

Triebwagen T41

Der Wismarer Schienenbus T41 musste aufgrund von Problemen an den Bremstrommeln am Asendorfer Wagenende kurzfristig außer Betrieb genommen werden. Zur Ermittlung der Ursache und der besseren Zugänglichkeit wurde der Triebwagen angehoben und beide Antriebsachsen wurden ausgebaut. Somit ist er derzeit nicht betriebsfähig.

Triebwagen T42

Die Arbeiten zur Instandsetzung und Untersuchung des von den Franzburger Kreisbahnen stammenden DEV-Triebwagen T42 stehen kurz vor dem Abschluss. Die erforderlichen Arbeiten zur Instandsetzung und Lackierung der unzähligen Holzelemente und Leisten im Wageninnern gehen jedoch noch weiter.

Triebwagen T44

Der Triebwagen T44 ist betriebsfähig und ohne Beanstandungen zuverlässig im Einsatz.

Triebwagen T46

Nach über 45 Jahren Aufarbeitungs-, Abstellungs- und Einsatzzeiten auf unserer Museums-Eisenbahn wurde der Akkutriebwagen T46 am 15. März 2025 in Bruchhausen-Vilsen im Rahmen einer Tauschaktion mit der Diesellokomotive V121 an die Stiftung „Historisches Erbe der Zentralbahn“ in der Schweiz übergeben. Bitte lesen Sie dazu den gesonderten Bericht in dieser DME-Ausgabe.

Personenwagen Nr. 7

Die Restaurierungsarbeiten am Wagen 7 gehen in unserer Werkstatt kontinuierlich weiter und werden noch etwas Zeit in Anspruch nehmen. Die Arbeiten an den nachgefertigten Lüftungsklappen über den Fenstern und den Messing-Fensterrahmen konnten vorerst weitgehend abgeschlossen werden, eine zeitraubende Tätigkeit, die zu einem späteren Zeitpunkt noch ganz zum Abschluss gebracht werden muss. Die Verblechung an den Stirnwänden des Wagenkastens konnte abgeschlossen und die Montage der Bühnengeländer weitergeführt werden.

Wie immer am Schluss, sei hier der Hinweis gestattet, dass wir auch weiterhin gerne ihre Zuwendung in Form von Spenden für die Fertigstellung des Wagens 7 entgegennehmen. Es liegen auch in Zukunft noch ein paar kostenintensive Bauabschnitte vor uns, bis der Wagen 7 wieder über unsere Gleise rollen kann. Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie dieses einmalige Projekt mit ihrer Spende unterstützen.

Personenwagen Nr. 16

Die noch erforderlichen Arbeiten an unserem Weyer-Wagen DEV 16 konnten aus personellen Gründen im Berichtszeitraum leider nicht wesentlich weitergeführt werden.

Güterwagen Nr. 144
Unser von der Brohltalbahn (ex BEG Nr. 119) stammende, gedeckte Güterwagen DEV Nr. 144 wird in unserer Werkstatt weiterhin umfangreich restauriert und instandgesetzt. Sein ursprüngliches Erscheinungsbild und die Funktion als normaler gedeckter Güterwagen soll das Ziel der laufenden Arbeiten sein. Im Berichtszeitraum hat es wieder ein paar Fortschritte an dem Fahrzeug gegeben. Der zwischenzeitlich von Rostansätzen befreite Fahrzeugrahmen wurde angeschliffen und hat einen weiteren Anstrich erhalten.

Normalspur-Diesellokomotive V36 005
Die Diesellokomotive V36 005 befindet sich in der Werkstatt in Hoya weiterhin in Arbeit. Gegenwärtig wird an der Tankanlage und der Kraftstoffversorgung des Motors gearbeitet.

Normalspur-Diesellokomotive V241
Die Diesellokomotive V241, unsere KöfIII, welche an die Verkehrsbetriebe der Grafschaft Hoya (VGH) langfristig vermietet wurde, ist betriebsfähig und wird als Betriebsreserve nur relativ selten auf der VGH-Strecke eingesetzt.

Normalspurtriebwagen T1, T2 und T3
Die DEV-Normalspurtriebwagen T1, T2 und T3 sind gegenwärtig alle drei betriebsfähig und werden im Jahr 2025 zu verschiedenen Veranstaltungen, Sonderfahrten und an den planmäßigen Fahrtagen eingesetzt.

Regelmäßige Werkstatt- und Gleisbau-Termine 2025

Unter der Leitung von Insa Drechsler-Konukiewitz und Ralf Hormann haben Interessierte die Möglichkeit, unter qualifizierter Anleitung in das Geschehen der Werkstatt hineinzuschnuppern und mitzuarbeiten. Auch die Gleisbaurotte trifft sich regelmäßig am letzten Samstag im Monat. Treffpunkt für diese Veranstaltungen ist jeweils der letzte Samstag im Monat ab 9.00 Uhr in der DEV-Betriebswerkstatt in Bruchhausen-Vilsen!

Anmelden können Sie sich unter der folgende Mail-Adresse: uwe.franz@museumseisenbahn.de (Werkstatt), jens.boecker@museumseisenbahn.de (Gleisbau) oder über die bekannte DEV-Vereinsanschrift im Impressum dieser DME-Ausgabe. Weil die ganze Handhabung solcher Veranstaltungen einem ständigen Wandel und verschiedenen Aktualisierungen unterliegt, bitten wir Sie sich auf der DEV-Homepage zu informieren. Dort werden wir Sie über die aktuellen Entwicklungen auf dem Laufenden halten.

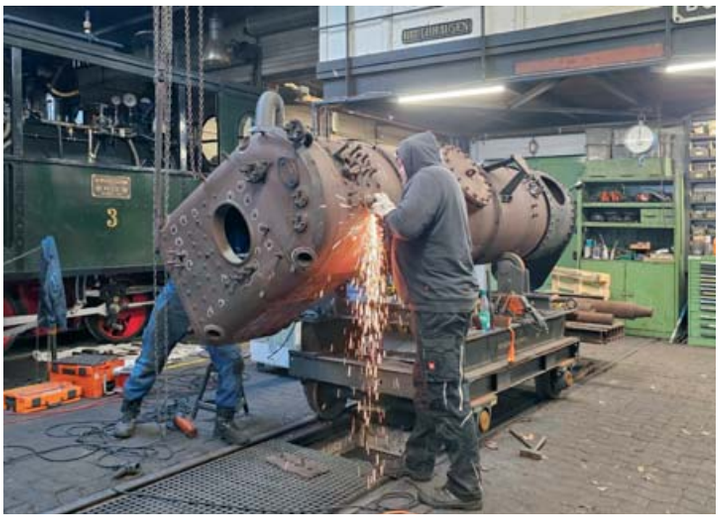
Arbeiten in der Werkstatt



Zur Aufarbeitung der FRANZBURG in der Werkstatt wurde nach Abnehmen des Kessels vom Rahmen dieser auf Hilfsfahrgestelle abgesetzt und zur weiteren Aufarbeitung demontiert. Im Hintergrund V2, T46 und HOYA, die zur Mitte der Woche zwecks Kesselprüfung dem TÜV vorgestellt wurde. 15.02.2025



Im T42 „Jumbo“ ging während des Frühjahrsmeetings die Aufarbeitung der Holzleisten weiter. Joachim Meier paßte hier die Leiste an der Belüftung über den Fenstern an und hatte nebendran das Foto vom Ausflug des Triebwagens auf den Brocken im Blick. 15.02.2025, zwei Fotos: RM



Am Kessel der FRANZBURG wurde während des Werkstattmeetings intensiv gearbeitet. Matthias Bartels (von dem hier nur die Beine zu sehen sind) und Alexander Angerhausen entfernten in mühsamer Arbeit die zu erneuernden Stehbolzen. 16.02.2025



Im Rahmen des Frühjahrsmeetings wurden die Diesellokomotiven V3 und V4 vorbereitet für die Saison. Danach wurde der (Austausch)-Motor von V2 das erste Mal nach mehr als 40 Jahren Abstellung gestartet sowie anschließend Probefahrten durchgeführt. 16.02.2025



Für die neue Saison mussten mehrere Wagen eine Haupt- bzw. Bremsuntersuchung erhalten: Hier hatten Kristin Lühring und Eike Amelung einen Vacuum-Bremszylinder auseinander gebaut. Jonas Kindermann sowie Henning Münstermann schauten sich das mal an. 16.02.2025



Dampflok 3 (PLETTENBERG) wurde für die anstehende Kesselprüfung durch den TÜV vorbereitet und Jannik Westermann und Henning Münstermann hatten auch noch das Triebwerk auseinander gebaut zur Verbesserung ihrer Fahreigenschaften. 17.02.2025



Zur Kesselbegutachtung durch den TÜV musste von den Dampfloks auch die Kesselisolierung teilweise entfernt werden. Lars Böcker demontierte hier die Verblechung im Führerstand der HOYA, damit der Kessel freigelegt werden konnte. 19.02.2025.



Zur Dampflokaufarbeitung gehören neben den praktischen auch die konzeptionellen Tätigkeiten. Thomas Meyer und Matthias Bartels stimmten Inhalt und Umfang der Zeichnungen für die nächsten Arbeiten an den Stangenlagern der Mallet 7^{s} ab. 19.02.2025; sechs Fotos: RM.



Am letzten Februar-Wochenende fanden die Arbeiten der DEV-Gleisbaurotte „unter Dach“ statt: Im neuen Lokschuppen wurden am Sonnabend-Vormittag die Betonoberflächen der Gruben vorbereitet, Unterlagsplatten mit Bitumenfarbe gestrichen und schon einmal die Schienen sortiert.



Noch vor dem Mittag wurde das Planum für die Schwellen an den Lokschuppentoren von Bernhard Öhler, Konrad Mans und Klaus Eggemann vorbereitet, während die Schienen auf den Grubenwänden der rechten Grube aufgelegt und passend abgelängt wurden.



Gegen Mittag wurden dann auch die Schienen der langen Grube sorgsam eingefädelt zwischen die Befestigungsbolzen und auf die Grubenwände aufgelegt. Helmut Wilkening am Windenbock behielt dabei die Einfädelnden gut im Blick.



Bei der Museums-Eisenbahn wird (Gleisbau)-Material aus 125 Jahren verwendet: Im Lokschuppen wurden neben den HSA-Schienen von 1899 und aufgearbeiteten Gleisbefestigungen neu angefertigte Unterlagsplatten und Schrauben aus heutiger Zeit eingebaut.



Am Nachmittag wurde das Gleisrost an den Lokschuppentoren fertig gestellt. Klaus Eggemann verdichtete mit einer Rüttelplatte die Bettung der Schwellen des Grubengleises, damit die Gleislage auch im Anschluss an die Grube gesichert wird.



Nach Einbau der Schienen auf den Gruben mussten die Kleineisen der Schienenbefestigung eingepasst und, mit Federringen versehen, festgezogen werden. Bei einzelnen Befestigungspunkten hatten Konrad Mans und Jürgen Hunold etwas Mühe bei der Montage. 22.02.2025, sechs Fotos: RM



Nachdem der Schwertransport mit ex VGH-V121 in Bruchhausen-Vilsen eingetroffen war, konnte diese abgeladen und in die Werkstatt gebracht werden. Anschließend wurde DEV-T46 „Trudi“ auf den Tieflader geschoben und verzurrt für den Transport. 14.03.2025



Am Sonnabendmorgen standen DEV-T46 „Trudi“ auf dem Tieflader und DEV-V3, ex VGH-V122 zusammen mit ex VGH-V121 auf Gleis 11 bereit zum offiziellen Teil des Fahrzeugtausches zwischen DEV und Zentralbahn bzw. deren Stiftung. 15.03.2025



Am 15.03.2025 fanden die offiziellen Übergaben der Tauschobjekte statt. Als erstes wurde vom DEV der T46 an die Stiftung „Historisches Erbe der Zentralbahn“ übergeben. Dazu das Foto mit Joachim Meier, Wolf-Jobst Siedler, Daniel Schlosser, Gerhard Züger, Heinz Bachmann, Bruno von Bergen und Uwe Franz.



Anschließend wurde von der Zentralbahn AG die ex VGH-V121 an den DEV übergeben. Hierzu passend das Foto mit Uwe Franz, Heinz Bachmann, Daniel Schlosser, Joachim Meier, Gerhard Züger und Wolf-Jobst Siedler. Anschließend gab es für die Kollegen aus der Schweiz eine Kompakt-Führung durch das Kleinbahn-Museum.



Nach einem ersten Technik-Check in der DEV-Werkstatt und auffüllen erforderlicher Betriebsstoffe erfolgte ein erster Startversuch auf neuen-alten Gleisen für die ex VGH-V121 – „läuft“. Für die Überführung nach Heiligenberg wurde das Pärchen dann einmal gedreht und los ging’s in den Heiligenberger Grund. 15.03.2025, fünf Fotos: RM



Nach Ankunft des Schwertransportes mit „Trudi“, ex MIB-Ta 2/2 Nr. 3 in der Schweiz wurde der Akkutriebwagen in Innertkirchen abgeladen und anschließend durch die Zentralbahn auf der Schiene nach Meiringen in die Werkstatt überführt, hier zu sehen am Hp Altbach. 17.03.2025, Foto: Heinz Bachmann, Zentralbahn

Jens Böcker

Gleisbauaktivitäten im Frühjahr 2025



Am ersten März-Wochenende fand wieder eine Freischnittaktion an der Strecke statt: Aus dem Steiger erfolgte der Rückschnitt mit Kettensäge, dann das Kleinsägen der Äste. Mit einem geliehenen Häcksler wurde gleich vor Ort geschreddert. Hier kurz vorm Hp Vilser Holz. 02.03.2025, Foto: RM

Unsere Gleisbauwoche im April war mal wieder abwechslungsreich, dank sonnigem Wetter überaus schweißtreibend und auch durchaus erfolgreich!
Hier einmal die ausgeführten Arbeiten, mit denen wir uns in den neun Tagen beschäftigt haben:

• Zu Beginn wurden am Sonnabend in Asendorf die für das neue Ladegleis vorgesehene Schienen von den Drehschemelwagen abgeladen und unter der neue Rübenverladeanlage aufgestapelt, außerdem wurden 140 Kunststoffschwellen gebohrt.

• Im Zusammenhang mit der Erneuerung des Straßenbelags in der Essener Straße wurden die Schienen im Bahnübergang gerichtet und nun dauerhaft mit Rippenplatten auf der Betontragplatte befestigt. Von der Herstellung der Betonplatte und dem Einbau der Rillenschienen Ende der 1970er Jahre sind nur fragmentarische Informationen überliefert worden. Nachdem die Straßenbaufirma dann am Montag den Belag ausgebaut hatte, ergab sich folgender Befund:

• Die Rillenschienen wiesen zwar im Fuß- und Stegbereich deutliche Korrosionsspuren auf, sind aber noch brauchbar.

• Auf der Ostseite war die Betonplatte sehr schmal (das Gleis liegt nicht ganz mittig darauf, warum auch immer...), so musste bei der Schienenbefestigung etwas improvisiert werden. Hier wurde aber zusammen mit der Firma, die die Ankerbolzen eingebaut hat, eine gute Lösung gefunden.

• Die Ebenheit der Betonplatte war entgegen des ersten Eindrucks dann doch so gut, dass nur an wenigen Punkten die Höhe mit Blechunterlagen nachjustiert werden musste.

• Die Straßenbaufirma war leider hinsichtlich der Abstimmungen der Arbeitsabläufe nicht besonders kommunikativ und hat es auch gerade noch rechtzeitig vor Ferienbeginn geschafft, die Straßensperrung zu beantragen. Dafür hat aber die Abstimmung mit der auftraggebenden Straßenbauverwaltung in Nienburg und der bauüberwachenden Straßenmeisterei in Bruchhausen-Vilsen sehr gut funktioniert!

• Im direkt an den BÜ anschließenden Bereich bis zur Einfahrtweiche Asendorf wurden die abgängigen 35 Holzschwellen durch Kunststoffschwellen ersetzt. Dies war eine ziemliche „Buddelei“, aber ein Auftrennen und Abheben der Schienen hätte entweder den Einbau von zwei zusätzlichen Laschenstößen erfordert oder 1.200 EUR für vier Schweißungen gekostet.

• Neben dem Lokschuppen wurde das Planum für das neue Ladegleis ausgehoben, wobei einige alte Fundamentreste vorgefunden wurden und beseitigt werden mussten. Intuitiv und zu unserem Vorteil hatten wir aber anstelle des üblichen Radladers den Kettenbagger eines befreundeten Abbruchunternehmens bestellt und vor Ort. Ein weiteres Hindernis war eine angeschlossene Straßenlaterne direkt im Bereich des neuen Ladegleises, die hier eigentlich angesichts der planfestgestellten Anlage gar nicht hätte stehen dürfen. Noch überraschender war dann aber, dass nicht einmal 24 Stunden nach dem Anruf bei der Gemeinde die Avacon als örtlicher Energieversorger die Lampe abgeklemmt und Baufreiheit hergestellt hat! Letztendlich konnten wir die ersten 35 m des Gleises fertig verlegen und final dann auch noch das Rollbockdenkmal von seinem zerfallenem Gleisstückchen auf das neue Gleis umsiedeln.

• Ursprünglich nicht im Ablaufplan vorgesehen, betrieblich aber doch wünschenswert, haben wir dann noch die Langsamfahrstelle zwischen Klosterheide und Arbste beseitigt. Hierfür waren zusammenhängend 25 Schwellen zu erneuern, ein Privatüberweg neu herzustellen und 50 m Gleis mit ca. 15 t Kiessplitt aufzufüllen, zu richten und zu stopfen, um die dort befindliche Senke zu beseitigen. Diese war entstanden, weil sich vor der kürzlich erfolgten Erneuerung eines nicht mehr durchlässigen Rohres das Wasser ungewollt einen neuen Weg durch den Bahnkörper gesucht hat. Dies zeigt, dass auch die Entwässerungsanlagen entlang der Bahnstrecke nicht vernachlässigt werden dürfen.

• Eine kleine Hürde hatte uns unser sonst sehr zuverlässiger Bettungslieferant aus Stolzenau noch eingebaut: Anstelle des bestellten Kiessplittes wurde in der Vorwoche versehentlich ungebrochener Weserkies geliefert. Der Fehler wurde bei der Lieferung zwar erkannt, aber erst, als die Ladung beim Abkippen aus dem anliefernden Sattelzug schon rutschend auf dem Weg nach unten war. Wiederaufladen war technisch nicht möglich, Platz zur Zwischenlagerung des Kieses gibt es in Heiligenberg auch nicht, so wurde dann ein Teil des uns kostenfrei überlassenen Materials zur seitlichen Ergänzung des erodierten Bettungsquerschnitts in der Heiligenberger Kurve ausgebracht. Zum Abschluss des Gleisbaumeetings wurde der Kies dort dann am Sonntag noch von den letzten beiden verbliebenen Aktiven einplaniert.

Ausdrücklich ein ganz herzlicher Dank an alle Beteiligten für die Mitarbeit, und dazu gehören auch in diesem Fall neben den „Mitschaufelnden“ wieder alle, die sich durch Organisation, Einkäufe, die Essenszubereitung und die Kuchenspenden um unser leibliches Wohl gekümmert haben! Die gut organisierte Verpflegung ist immer auch ein nicht zu unterschätzender Faktor, um Leute für die Mitarbeit in unseren Gleisbaueinsätzen gewinnen zu können!

Abschließend ein kleiner Ausblick auf die kommenden Monate: Neben den Rotteneinsätzen an den letzten Sonnabenden im Monat, zu denen es im Vorweg die gewohnten Rundmails geben wird, findet vom 11. bis 18. Oktober unsere nächste Bauwoche statt. Nach jetzigem Stand u. a. zur Montage der neuen Weichen 3 und 7 in Bruchhausen-Vilsen für die Sanierung von Gleis 1 durch die VGH. Außerdem wird wohl im Sommer die Waschplatte vor dem neuen Lokschuppen gebaut, so dass wir evtl. an einem verlängerten Wochenende die Gleise darauf verlegen und den neuen Lokschuppen an die Drehscheibe anschließen können. Wenn es hier terminlich konkreter wird, gibt es natürlich eine entsprechende Info.



Zu Beginn der DEV-Gleisbauwoche im April wurde die Erneuerung des Feldübergangs zwischen Klosterheide und Arbste mit erforderlichem Einzelschwellenwechsel begonnen. An mehreren Stellen wurde gebuddelt, um die alten Schwellen auszubauen. 07.04.2025



Hauptbaumaßnahme im April war die Erneuerung des Oberbaus im Bahnübergang „Essener Straße“ in Asendorf, dazu der Einzelschwellenwechsel im Anschluss bis zur Einfahrweiche. Dank vieler Aktiver waren am Dienstag bereits viele neue (Kunststoff)-Schwellen unter dem Gleis. 08.04.2025



Nach Ausrichtung der Rillenschiene und Verdübelung der neuen Unterlagsplatten durch eine Fachfirma, war wieder die Gleisbaurotte tätig. Für jeden einzelnen Befestigungspunkt wurde das Kleineisen konserviert und die Schienenbefestigung montiert. Klaus Eggemann und Konrad Mans vorne, dahinter Titus Tschigor sowie Karl-Heinrich Waack und Helmut Wilkening. 08.04.2025



Bei genügend Aktiven „geht“ noch eine Baustelle: Der erste Teil des Ladegleises unter der Rübenverladeanlage in Asendorf wurde auch noch vor Ostern erstellt. Hier wurde gerade das Gleis gerückt - mit Abstand zum Lokschuppen nach Angaben von Robert Angerhausen. Zum Schluß kam das Rollbockdenkmal darauf. 09.04.2025



Am Freitag wurde gestopft im Bf Asendorf: Während hinten schon die Stopfmaschine im Einsatz war, richteten Gleisbauingenieur Guido Tschigor und Mats Jonny Peper die zweite Schiene nach Lage der ersten aus. Mit der Kamera wurde die Gleisbauwoche begleitet von Karsten Maatz, der eine Studienarbeit zum Thema Aktive beim DEV erstellt. 11.04.2025



Ergänzend zu den Stopfarbeiten mit der Maschine wurden die Stöße und auch der Anschluss an die Einfahrweiche in Asendorf durch Guido Tschigor von Hand gestopft. Wie gut, dass dem DEV hierfür vor kurzem zwei neue Vibrationsstopfer gespendet wurden, die das wesentlich erleichtern. 11.04.2025; sechs Fotos: RM



Mit diesem Foto geht ein besonderer Dank der DEV-Gleisbaurotte an Marjenne Wilkening, die sich um die Verpflegung während der ganzen Woche kümmerte! Allen Kuchenspendern sei ebenfalls gedankt. Joachim Meier, Jens Böcker, Helmut Wilkening, Regine Meier, Theo Tschigor (verdeckt), Mats Jonny Peper, Joachim Gorr, Jürgen Hunold, Konrad Mans, May Hunold (verdeckt), Alexandra und Hannes Hillebrecht, Karl-Heinrich Waack, Robert Angerhausen und Ralf Hensel schmeckte der Kuchen. 09.04.2025, Foto: Slg. Robert Angerhausen



Zu den Osterfahrten war Triebwagen T44 zusammen mit Wagen 2 eingesetzt. Als der Triebwagen jedoch aufgrund eines technischen Defektes ausfiel, wurden die Sonderzüge zum Ostereiersuchen aus V3 „Ziehtel“ sowie Wagen 2 und Wagen 12 gebildet. An der Einfahrt des Bf Heiligenberg konnte der Zug mit Raps im Vordergrund und besetztem Storchennest im Hintergrund aufgenommen werden. 20.04.2025, Foto: RM