



Karl-Heinrich Waack

VORSTANDSTELEGRAMM

viertes Quartal 2024

Bei Erscheinen dieses Heftes sind die Saisonvorbereitungen schon wieder auf Hochtouren. Meetings in der Werkstatt und an der Strecke sorgen dafür, dass sowohl die Strecke als auch die Fahrzeuge betriebssicher zur Verfügung stehen. Die Aktiven freuen sich über jede und jeden, die dabei mithelfen möchten. Außer der Bereitschaft mitzudenken und mitzumachen gibt es da keine Ansprüche.

Lokschuppen Bruchhausen-Vilsen

Im Frühjahr wird es mit der Errichtung der Waschplatte weitergehen. Ebenfalls wird der Schuppen mit Schienen versehen und dann gepflastert.

Programm 2025

Die Infobroschüre mit allen Terminen kann unter www.museumseisenbahn.de

heruntergeladen werden. Die Saison geht wie immer vom 1. Mai bis 3. Oktober. Hier einige Aktionstage:

- 1. Mai: Saisonbeginn
 - 5. – 6. Juli: Steampunk
 - 2. – 3. August: Tage des Eisenbahnfreundes
 - 13. – 14. September: 125 Jahre Kleinbahn Hoya–Syke–Asendorf
- Für Kinder gibt es die Teddybärentage am 29. Juni und 31. August sowie den Maustag am 3. Oktober.

Museumsgütesiegel

Am 10. März wurde das „Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen“ mit dem Museumsgütesiegel des Museumsverbandes Niedersachsen und Bremen ausgezeichnet. Das Gütesiegel ist das Ergebnis eines zweijährigen Prozesses, in dem ein Bewerbungsbogen (nur 30 Seiten) ausgefüllt, sechs Schulungen mitgemacht und ein Leitbild und fünf Konzepte geschrieben und vorgelegt werden mussten. Obwohl es dabei auch Phasen des Zweifels gab, „Können wir den Ansprüchen genügen?“, gab es als Ergebnis diese Anerkennung. Ein wenig stolz sein dürfen wir schon, gehören zu den 2025 ebenfalls ausgezeichneten Museen renommierte Einrichtungen wie das Focke-Museum in Bremen, das Schlossmuseum in Braunschweig und das Museum am Schölerberg in Osnabrück. Nur noch ein weiteres unter den elf ausgezeichneten Museen hat eine ehrenamtliche Leitung.

„Wir“: das sind alle die, die in den vergangenen Jahrzehnten durch ihr Engagement unser „einmaliges technisches Freilicht-Museum“ (so die Jury) aufgebaut und immer weiterentwickelt haben. In der Jury-Bewertung wird dieses außerordentliche Freiwilligen-Engagement an erster Stelle genannt und als „großes Plus die interpersonelle Vermittlung“ hervorgehoben, also das Erklären und Vorführen nicht nur auf der Fahrt, sondern auch in der Werkstatt oder auf der Lok. Aber auch die nicht so sichtbaren Bereiche wie Bibliothek, Archiv und Redaktionsarbeit haben beeindruckt. „Wir“ sind aber auch die politischen Vertreter, die immer an die Qualität unserer Arbeit geglaubt und diese dementsprechend gefördert haben.

Mehr über das Museumsgütesiegel wird in einer der nächsten Ausgaben dieser Zeitschrift zu lesen sein. Die Konzepte sind für angemeldete Mitglieder bereits im DEV-Diskussionsforum auf der Webseite nachlesbar:

<https://www.kleinbahn-museum.de/forum/viewtopic.php?f=21&p=3610&sid=9ea8b7675f71693908a913ce8db60eff#p3610>

Fahrzeugtausch

Auf der Hauptversammlung 2022 ist über das Interesse der schweizerischen Zentralbahn an unserem Triebwagen T46 „Trudi“ berichtet worden. Die Meiringen-Innertkirchen-Bahn, für die er 1931 gebaut worden war, ist inzwischen in der Zentralbahn aufgegangen. Grundsätzlich gab es keine Bedenken gegen die Abgabe, da der Triebwagen dort geschützt in einer Halle untergestellt werden und in seinem ursprünglichen Einsatzgebiet museal präsentiert werden kann. Außerdem soll er wieder betriebsfähig aufgearbeitet werden. So sehr dieses Fahrzeug aufgrund seiner frühzeitigen Verwendung elektrischer Energie hochinteressant für ein Eisenbahn-Museum ist, so sehr mangelt es an einer Einsatzmöglichkeit im Rahmen der Vorführung einer deutschen Kleinbahn. Der T46 wäre ohne den Kauf 1979 verschrottet worden. So hat sich der DEV mit dem Erwerb und der Aufarbeitung auch ein Stück weit um die Bewahrung Schweizer Eisenbahngeschichte verdient gemacht.

Der DEV hat wiederum ein Interesse an der Lokomotive Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB) Tm 2/2 Nr. 3, die baugleich unserer V3 ist und ebenso wie diese bei der Euskirchener Kreisbahn (V22) und bei der VGH (V121) im Einsatz war.

So kam der Gedanke eines Tausches auf. Die Zentralbahn erwarb 2024 die Lokomotive von der MOB und nach Klärung des Transportes und der Zollformalitäten kann der Tausch von statten gehen. Ziel ist, die Tm 2/2 Nr. 3, die bis zuletzt im Einsatz war, wieder mit der V3 zusammen einzusetzen.

Mitgliederversammlung

Am 26. April 2025 findet die Mitgliederversammlung im Gasthaus Dillertal statt, turnusgemäß mit Vorstandswahlen. Die Einladungen gehen rechtzeitig per Post zu.

Museales retten – Helfer gesucht!

Beim Deutschen Eisenbahn-Verein e.V. lagern viele Raritäten, diese wollen wir sichten und katalogisieren, wer hilft mit?

Bei Interesse bitte melden bei Rolf Gerdes zwecks Terminabsprache:

Mobil 0151 612 600 67



Thomas Meyer, Bernhard Schulze

Arbeiten an der Mallet 7^s in den vergangenen Monaten und ein Ausblick auf das Jahr 2025

Seit die Dampflokomotive Mallet 7^s der Albtalbahn im Jahre 1995 zum DEV kam, sind viele Arbeiten an der Lok unternommen worden. Hieraus erwuchs eine komplette Restaurierung, die bis heute andauert und wohl noch einige Jahre in Anspruch nehmen wird. Das Ziel dieser umfangreichen Hauptuntersuchung ist die betriebsfähige Instandsetzung. Die Lok soll sich dann in einem historisch korrekten Erscheinungsbild präsentieren und für viele Jahre einen störungsfreien Betrieb auf den Gleisen der Museumsbahn ermöglichen. Hier soll nun zusammenfassend geschildert werden, welche Arbeiten im vergangenen Jahr vorgenommen wurden und es wird ein kurzer Ausblick gegeben, welche Ziele für 2025 erreicht werden können.

Die Lok weist aufgrund ihrer Mallet-Bauform zwei Triebwerke auf, die jeweils eine Treib- und eine Kuppelachse haben. Beide Lokomotivrahmen stützen sich über halbelliptische Blattfedern (Tragfedern) mit Ausgleichshebeln auf den Achslagern der Achsen ab. Die vorhandenen alten Tragfedern wiesen starken Verschleiß auf und gleichmäßige Federraten der acht Federn waren auch nicht zu erwarten. Aus diesem Grunde wurde die Fa. Bischoff in Staßfurt beauftragt, neue Tragfedern herzustellen und zu liefern. Diese neuen Tragfedern konnten nun in den Lokomotivrahmen eingebaut werden. Somit sind nun gleichmäßige Achslasten der Lokomotive gewährleistet. Bei gelegentlichen Rangiervorgängen mit der Lok konnten einwandfreie Achsführung und ein sicherer Kurvenlauf beobachtet werden. Alle beweglichen Verbindungen zwischen Tragfederaufhängung und Achslagern sind mit verschleißfesten und austauschbaren Einspannbuchsen aus Federstahl ausgestattet, sodass ein Verschleiß künftig durch einfachen Austausch der Bolzen und der Einspannbuchsen repariert werden kann.

Die Steuerungen beider Triebwerke der Lokomotive sind nach Bauart Heusinger ausgeführt. Alle originalen Steuerungseinzelteile sind vorhanden, aber infolge von Verschleiß auf Risse zu untersuchen und zu überarbeiten. Zunächst wurden alle Komponenten auf einem CAD-System zeichnerisch erfasst. Dies war notwendig, um die Fertigmaße für die anschließende Aufarbeitung festzulegen. Mit der Aufarbeitung der Steuerungsteile wurde begonnen und so konnten im vergangenen Jahr die ersten vier Hängeeisen fertiggestellt werden. Im Zuge der Aufarbeitung wurde festgelegt, dass alle beweglichen Verbindungen ein einheitliches Design bekommen sollen. Dies führt zu Bolzendurchmessern von 30 mm. Bronze-Gleitlager mit Schmierstoffdepots nach DIN 1494 in allen Steuerungsteilen sollen für wartungsarmen Betrieb und sichere Schmierung auch



Die vier fertig aufgearbeiteten Hängeeisen der Heusinger-Steuerung mit Bronze-Gleitlagerbuchsen.



Die alten Taschenschwinge mit ihrer komplexen Geometrie müssen durch Neuteile ersetzt werden.

nach langen Standzeiten sorgen. Ein etwaiger Verschleiß kann durch einfaches Auswechseln der Bronzelagerbuchsen beseitigt werden. Die Taschenschwinge ist bei dieser Lok ein anspruchsvolles Steuerungsteil. Die jeweiligen Hälften müssen exakt zueinander angeordnet sein. Auch hier waren die Originalteile sehr stark verschlissen, sodass ein Neubau erforderlich wurde. Die Arbeiten an diesen Teilen sind weit fortgeschritten und wir hoffen auf eine Lieferung des externen Fertigers in diesem Jahr.

Ein weiterer Schwerpunkt der Arbeiten im vergangenen Jahr war der Einbau von Kolben, Kreuzköpfen und Gleitbahnen. Diese Triebwerkskomponenten wurden von der Fa. EWK sauber überarbeitet und standen zur Verfügung. Umfangreiche Vorbereitungen waren nun nötig, um die Gleitbahnen am Lokomotivrahmen genau auszurichten und durch Passschrauben final am Rahmen zu fixieren. Durch die präzise Lage der Gleitbahnen wird sichergestellt, dass sich der Kolben exakt längs der Zylindermitte bewegt. Hierzu wurden zunächst die Befestigungspunkte der Gleitbahnen am hinteren Zylinderdeckel sowie am Rahmen mit einer 3D-Messmaschine genau ausgemessen. Die Montageflächen an den Gleitbahnen wurden geplant und die Höhe zur Gleitbahnoberfläche bestimmt. Die Kreuzköpfe wurden vermessen. Der nächste Schritt war die Bearbeitung der Gleitplatten an den Kreuzköpfen. Diese aus Rotguss bestehenden Bauteile übertragen die vertikalen Kräfte der Kreuzköpfe auf die Gleitbahnen und stützen so den Kreuzkopf ab. Die Gleitplatten wurden an die Gleitbahnbreite angepasst und mit Schmiermitteldepots versehen. Da sich die Maße aller Triebwerksbauteile voneinander unterscheiden, war jeweils individuelle Anpassung an den Befestigungspunkten erforderlich. Bei allen Gleitbahnen sind Unterlegplatten an den hinteren Zylinderköpfen notwendig. Auch mussten die Befestigungswinkel am hinteren Ende der Gleitbahnen angepasst werden und mittels dünnem Fühlerlehrenblech auf das Endmaß gebracht werden. Die Gleitbahnen sind nur am hinteren Ende mit Passschrauben befestigt. Die vorderen Befestigungsschrauben am Zylinderdeckel erlauben leichte seitliche Korrekturen. Als Ergebnis der Anpassungsarbeiten ist eine maximale Abweichung von der Parallelität der Gleitbahnen von 0,1 mm erreicht worden, was eine präzise Führung des Kolbens im Zylinder ermöglicht. Der letzte Schritt war nun der Einbau der Kolben in die Zylinder, das Aufsetzen der Kreuzköpfe auf die Gleitbahnen und die Verbindung der beiden Komponenten miteinander mittels Keil. Hierbei konnten auch die schon frühzeitig fertiggestellten Tragbuchsen und Stopf-



Der Kreuzkopf für das rechte Niederdrucktriebwerk samt zugehöriger Rotguss-Gleitplatten.

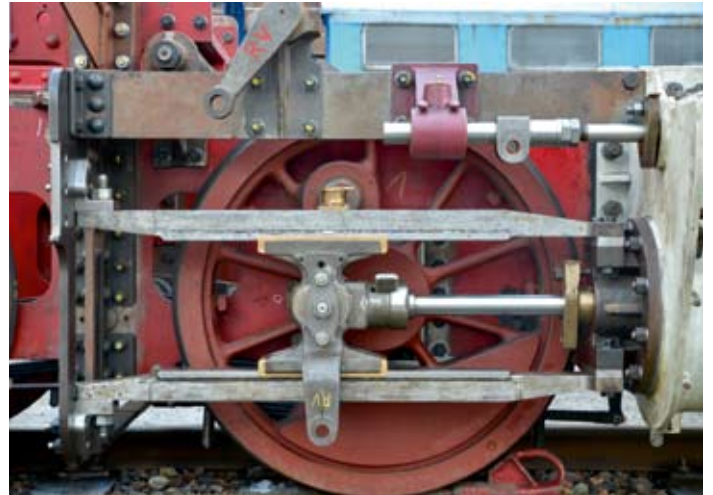
brillen eingepasst werden. Als Ergebnis lassen sich nun die Kreuzköpfe zusammen mit dem Kolben (ohne Kolbenringe) mit geringem Kraftaufwand leicht von Hand längs der Gleitbahn verschieben.

Die Kolbenringe sind derzeit noch nicht eingebaut. Hierzu müssen zunächst die Kolbenringe auf den Zylinderdurchmesser angepasst werden, damit die Stoßfuge das nötige Maß erhält. Weiterhin ist zum Einführen des Kolbens mit Kolbenringen eine Fase am Zylindereinlauf zu fertigen. Diese Arbeiten sind für das laufende Jahr geplant.

Anfang des Jahres 2025 werden wir mit der Planung für die finale Instandsetzung des zentralen Bauteils einer jeden Dampflokomotive, des Kessels, beschäftigt sein. Vor vielen Jahren ist die äußere Hülle des Kessels sowie die kupferne Feuerbüchse instandgesetzt worden; nun gilt es, den Kessel fertigzustellen. Hierbei wird sich der Einbau der kupfernen Feuerbüchse mit den rund 350 einzeln anzupassenden kupfernen Stehbolzen als größtes Arbeitspaket erweisen. Hinzu kommen 84 Deckenanker, 2 Zuganker, der Einbau des Bodenrings, der Einbau der Feuertür und nicht zuletzt der 143 Siederohre, um nur das wichtigste zu nennen. Dies muss alles sorgfältig vorbereitet werden, und so haben wir Anfang Januar 2025 die Kesselaußenhülle für Anpassungsarbeiten vorläufig auf das Fahrgestell aufgesetzt. Dies war notwendig, um die Passgenauigkeit der Kesselauflegepunkte zu prüfen und die Position der Befestigungswinkel zu bestimmen. Diese Arbeiten sind noch nicht beendet. Für die Fertigstellung wird der Kessel aber wieder abgenommen. Alle darauffolgenden und oben erwähnten Arbeiten sollen an einen externen Fachbetrieb vergeben werden, bei dem dann auch die Druckprüfungen nach der Fertigstellung erfolgen sollen. Wir hoffen auf einen Fachbetrieb, der diese Arbeiten in diesem Jahr beginnen und dann zügig umsetzen kann.

Man kann sagen, dass ein Triebwerk und ein Kessel allein noch keine betriebsfähige Lokomotive ergeben. Hierzu fehlen noch weitere wichtige Komponenten wie Führerhaus, Wasserkästen und Aschkasten. Nun, wir können an dieser Stelle berichten, dass diese Komponenten schon vor vielen Jahren nach altem Vorbild neu gebaut wurden und zum Einbau bereitstehen, ebenso wie viele Ausrüstungsbauteile für den Kessel und das Triebwerk.

Weiterhin ist für das Jahr 2025 die Überarbeitung der Kuppel- und Treibstangen vorgesehen. Auch hier sind schon alle Stangen mit ihren Einzelteilen zeichnerisch auf CAD erfasst. Nach einer eingehenden Rissprüfung sind die Stangenfenster für die Aufnahme der Lagerschalen zu bearbeiten. Einheitliche Maße für die jeweiligen Stangenfenster sind das Ziel. Dadurch können die neu zu fertigenden Lagerschalen von den Maßen her gleich ausfallen. Die Stangen sind auf Verdrehung und Biegung zu untersuchen und ggf. zu richten.



Derselbe Kreuzkopf passgenau montiert zwischen den Gleitbahnen am Niederdrucktriebwerk rechts.

Die alten Lagerschalen für die Treib- und Kuppelstangen sind vollständig vorhanden, können jedoch aufgrund des massiven Verschleißes nicht mehr verwendet werden. Aus diesem Grund wer-



Der für Anpassungsarbeiten provisorisch auf das Fahrwerk der Lok aufgesetzte Kessel.

den die Lagerschalen neu konstruiert. Der Lagerschalenkörper wird aus Rotguss gefertigt mit einem Ausguss durch Weißmetall WM80 an den Trag- und Anlaufflächen. Fertigungstechnisch können die Lagerschalen sowohl durch einen Gussprozess als auch als Fertigteil durch eine CNC-Bearbeitung gewonnen werden. Bei der ersten Methode müssen die Abgüsse in einem zweiten Schritt noch durch einen Zerspanungsprozess bearbeitet werden. Durch die hohe Anzahl von 32 Einzelteilen würde hier ein zeitlich hoher Aufwand entstehen. Der Vorteil der zweiten Methode liegt im Wegfall der notwendigen Gussmodelle (Wegfall der Kosten) und weiterhin, dass eine weitere Zerspanung der Lagerschalenkörper nicht notwendig ist. Der Weißmetallausguss schließt sich diesen Fertigungsschritten an. Die WM80-Schichtdicke wird 3 mm betragen. Ausspindeln des WM80-Ausgusses auf das Fertigmaß schließt die Arbeiten an den Lagerschalen ab. Die beiden Lagerschalenhälften sind durch eine 4 mm starke Beilage verbunden. Dadurch ist bei Lagerverschleiß eine spätere Anpassung durch geänderte Beilagen möglich.

Neben den Lagerschalen sind alle weiteren Einzelteile der Stangen wie Keile, Endstücke usw. neu zu fertigen und an die Stangen anzupassen. Konstruktiv weisen die Stangen jeweils zwei unterschiedliche Konstruktionen für die Aufnahme der Lagerschalen auf. Die vorderen Stangenfenster sind stets geschlossen und zum Einstellen und Festklemmen der Lagerschalen wird ein Blockkeil nebst Stellerschraube verwendet. Alle hinteren Stangenfenster sind offen und

nutzen einen Flachstellkeil. Diese Bauform war notwendig, um die Stangen auf dem Hubzapfen der Treibachse zu montieren. Dies ist ein schönes Beispiel für eine ungewöhnliche konstruktive Lösung und wird deshalb auch beibehalten werden.



Eine der noch unbearbeiteten Treibstangen mit hinterem Gleitlager und offenem Stangenfenster samt Flachstellkeil.

Wenn alle Arbeiten an den Stangen und deren Gleitlagern abgeschlossen sind, werden die Abstände der Lagermitten in den Kuppelstangen an die tatsächlichen Stichmaße der Lokomotivachsen angepasst. Dies geschieht z.B. durch Unterlegen der Lagerschalen mit dünnem Fühlerlehrenblech. Durch eine genaue Fertigung soll dieser Ausgleich im Zehntelmillimeterbereich liegen. Für die Ausrichtung der Treibstangenlager wird eine andere Vorgehensweise gewählt. Hier sind die Abstände der Lagermitten in den Treibstangen so einzustellen, dass die Endlagen der Kolben in den Zylindern die notwendigen Schadräume ergeben.

Dass die Lokomotive ein hohes Maß an Verschleiß aufwies, war von Anfang an klar. Und so haben wir durch das Arbeiten an der Lok in den vergangenen Jahren die Erfahrung gemacht, dass jedes Einzelteil, das wir in die Hand nahmen, einen starken Verschleiß aufwies. Dabei stellt sich dann jedes Mal die Frage: neu fertigen oder aufarbeiten? Die Entscheidung muss dann nach den Kriterien für Betriebssicherheit, der Kosten und nicht zuletzt der museumsge-rechten Aufarbeitung folgen. Wir denken, dass uns das gut gelungen

ist. So sind wir in den vergangenen Jahren dem Ziel einer erfolgreichen Hauptuntersuchung kontinuierlich nähergekommen. Viele Bauteile sind seitdem überarbeitet und erneuert worden und zum großen Teil schon an der Lokomotive installiert. Davon kann man sich bei einem Besuch in unserer Werkstatt überzeugen.

Bei einem Projekt dieser Größenordnung sind wir weiterhin auf die Mithilfe und Spendenbereitschaft für die Mallet 7^s angewiesen, um schneller zum Ziel einer betriebsfähigen Mallet 7^s zu kommen. Auch freuen wir uns über weitere Mitarbeitende und Mithilfe in unserem kleinen Team, das sich bisher jeden Dienstag und Donnerstag in der Werkstatt trifft. Sprechen Sie uns an, wenn Sie an dieser imposanten Dampflokomotive mitarbeiten wollen, jede helfende Hand ist willkommen.



Thomas Meyer und Bernhard Schulze am Fahrwerk der Malletlok 7^s. Foto: RM, restliche Bilder: Thomas Meyer



Für die Kesselverladungen von Mallet und FRANZBURG kam ein ganzes Team in Bruchhausen-Vilsen zusammen. Thomas Meyer fotografierte hier die Mitstreiter Holger Hohenkamp, Bernhard Schulze, Janik Westermann, Lars Böcker, Victoria Kussin, Leon Mohring, Manuel Koch, Eike Amelung, Sascha Traulle und Leon Kupfahl. 04.01.2025.

Uwe Franz

DEV-Fahrzeugbestand zum 31.12.2024

Meterspur	betrf.	abgest.	in HU	ges.
Dampflokomotiven	3	0	3	6
Diesellokomotiven	3	3	0	6
Triebwagen	2	3	1	6
Personenwagen	18	4	2	24
Gepäckwagen	3	5	0	8
Güterwagen	21	8	1	30
Nebenfahrzeuge	10	1	0	11
Zwischensumme	60	24	7	91

Regelspur	betrf.	abgest.	in HU	ges.
Diesellokomotiven	1	0	1	2
Triebwagen	3	0	0	3
Personenwagen	1	1	0	2
Güterwagen	3	3	0	6
Zwischensumme	8	4	1	13
Summe	68	28	8	104



Uwe Franz Werkstatt- Telegramm

Das 4. Quartal des Jahres 2024 war geprägt von allerlei Aktivitäten, die auf den verschiedensten Ebenen und in den unterschiedlichsten Bereichen unserer Eisenbahn abgelaufen sind und die man hier gar nicht in allen Einzelheiten auflisten kann. Das würde den Rahmen dieser Berichterstattung sprengen.

Ein wichtiger Programmpunkt in unserem Jahresfahrplan sind immer die Nikolausfahrten. Da wird unseren Aktiven und unseren Fahrzeugen zum Ende des Jahres noch einmal alles abverlangt – aber es lohnt sich! An allen vier Adventswochenenden im November / Dezember 2024 waren unsere Nikolauszüge auf der Strecke von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf im Einsatz. Insgesamt wurden über 30 Zugpaare gefahren und alle Züge waren bis auf den letzten Platz ausverkauft! Über 11.000 „Beförderungsfälle“ konnten wir in unseren Zügen begrüßen und dementsprechend viele Geschenke wurden an unsere kleinen Fahrgäste vom Nikolaus und seinen himmlischen Helfern verteilt. Es gab wieder viel Lob und Anerkennung, oder wie man heute sagt „positives Feedback“, von den Fahrgästen und Besuchern für unsere Arbeit. Allen Mitgliedern, Helfern und Unterstützern sei an dieser Stelle nochmals für ihr Engagement gedankt und wir hoffen natürlich, dass Ihr auch im Jahr 2025 wieder mit viel Freude und Elan an unserer Museums-Eisenbahn mitwirkt, damit sie in eine gesicherte Zukunft fahren kann.

In der Werkstatt und dem weiteren Umfeld wurde im vierten Quartal 2024 auch wieder einiges geschafft, und über den Fortgang der laufenden Projekte oder deren Abschluss wird jetzt im Anschluss berichtet. Vorab wollen wir aber auch noch einen kleinen Blick in die Zukunft werfen: Im Frühjahr 2025 ist nach dem Winter-Meeting auch wieder ein Oster-Meeting geplant. Die aktuellen Termine für diese und weitere Arbeitseinsätze finden Sie am Ende dieses Werkstatt-Telegramms oder auf unserer Homepage.

Mallet-Dampflokomotive 7*

Das „Mallet-Lok-Team“ um Thomas Meyer arbeitet weiterhin kontinuierlich an der Restaurierung dieser einmaligen Maschine. Die Instandsetzung der diversen Triebwerks- und Steuerungsbauteile der Mallet-Lok bleibt auch weiterhin ein Schwerpunkt der laufenden Arbeiten. Wie bereits berichtet wurde, sind die acht Gleitbahnen abschließend montiert und eingemessen worden. Die vier Kreuzköpfe der Lokomotive wurden zwischenzeitlich an die jeweiligen Gleitbahnen individuell angepasst und probeweise montiert. Zur Kontrolle der Parallelität in Höhe und Richtung wurden auch die überarbeiteten Kolben in die Dampfzylinder eingesetzt und mit den Kreuzköpfen verbunden, sodass man erste Laufversuche von den Dampfkolben in Verbindung mit den Kreuzköpfen und den Gleitbahnen durchführen konnte. Zur weiteren Planung der Bearbeitung des Dampfessels der Mallet-Lok war es nötig, einmal den Kessel auf das Fahrwerk der Lok aufzusetzen. Diese Arbeit wurde – nach vorbereitenden Arbeiten „zwischen den Jahren“ – in der ersten Woche des Jahres 2025 ausgeführt. Seitdem sind jetzt der Kessel und das Fahrwerk der Lok vorübergehend wieder vereint.

Wie immer an dieser Stelle sei nochmals allen Spendern und Unterstützern für die Aufarbeitung der Mallet-Lok ganz herzlich gedankt. Diese Unterstützung ist sehr wichtig für uns, damit wir die Arbeiten an der Mallet-Lokomotive so gut weiterführen können wie bisher!

Dampflokomotive HOYA

Die Dampflokomotive HOYA ist betriebsfähig und hat im Dezember 2024 die Hauptlast bei der Durchführung der Nikolausfahrten ohne Beanstandungen getragen. Im Frühjahr 2025 muss bei der Lok HOYA wieder eine Kesseluntersuchung durchgeführt werden.

Dampflokomotive 3 (PLETTENBERG)

Die Dampflokomotive Nr. 3 (PLETTENBERG) ist betriebsfähig und wurde im vergangenen Jahr im Wechsel mit den Lokomotiven SPREEWALD und HOYA eingesetzt. Im Frühjahr 2025 muss auch an der Lok Nr. 3 wieder eine Kesseluntersuchung durchgeführt werden.

Dampflokomotive SPREEWALD

Die Lok SPREEWALD ist ebenfalls betriebsfähig und hat im Jahr 2024 einige Fahrten bei besonderen Veranstaltungen erfolgreich durchgeführt. Im November 2025 steht auch an dieser Lokomotive wieder eine Kesseluntersuchung auf dem Programm.

Dampflokomotive HERMANN

Die Untersuchung der Dampflokomotive HERMANN in unserer Werkstatt wurde vorübergehend ausgesetzt. Wie bereits berichtet wurde, liegt der Schwerpunkt der Arbeiten bei dieser Untersuchung bei der Instandsetzung des Fahrwerks und des Triebwerks dieser Lokomotive. Deshalb wurde die Lok bereits beim Frühjahrsmeeting im Februar 2024 von den Achsen gehoben. Die drei Radsätze befinden sich seitdem in einem Fachbetrieb zur weiteren Bearbeitung. Nach einer erstmals durchgeführten elektronischen Vermessung des Rahmens sind die Ergebnisse der Lok HERMANN so, dass umfangreichere Arbeiten in Zukunft zu erwarten sind. Das weitere Vorgehen wird derzeit abstimmt.

Dampflokomotive FRANZBURG

Die Dampflokomotive FRANZBURG ist seit dem Ablauf ihrer Untersuchungsfristen im Februar 2020 untersuchungspflichtig in unserer Fahrzeughalle konserviert abgestellt gewesen. Anlässlich des „Maus- oder Türöffner-Tages“ am 3. Oktober 2024 wurde die Lok FRANZBURG für ihre zahlreichen kleinen Fans auf Hochglanz gebracht und vorerst letztmalig in der Öffentlichkeit präsentiert. In Vorbereitung auf das im Jahr 2026 bevorstehende 60-jährige Bestehen unserer Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen soll die Lokomotive FRANZBURG möglichst wieder betriebsfähig aufgearbeitet werden. Es hat sich bereits eine kleine Arbeitsgruppe gebildet, die sich mit diesem Vorhaben beschäftigt und dieses auch umsetzen wird. Zwischenzeitlich wurde die Lok FRANZBURG in ihre Bestandteile zerlegt und erste Baugruppen befinden sich schon in der Instandsetzung. In der ersten Woche im Januar 2025 wurde der Kessel vom Fahrzeugrahmen abgehoben und auf unseren Kesseltransportwagen verladen. Dass am Kessel einige Arbeiten ausgeführt werden müssen, ist bereits bekannt. Damit der Umfang der erforderlichen Arbeiten genau festgelegt werden kann, wird der Kessel in diesem Frühjahr ebenfalls eine Untersuchung und Befundung durch den TÜV erhalten.

Triebwagen T41

Unser von der Steinhuder Meer-Bahn stammende Wismarer Schienenbus T41 erhielt im Juli 2024 in unserer Werkstatt eine Untersuchung gem. §32 ESBO. Seitdem ist er wieder betriebsfähig und konnte bereits zahlreiche Fahrten erfolgreich absolvieren. Unter anderem wurde er im August 2024 anlässlich der Jubiläumsfeierlichkeiten zum 125-jährigen Bestehen der Harzquer- und Brockenbahn im Harz in Wernigerode zur Freude aller Beteiligten eingesetzt und hat sein Fahrtenprogramm ohne Beanstandungen durchgeführt (s. DME 4/24, S. 29 – 31).

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 im Moment noch weiter.

Triebwagen T44

Der Triebwagen T44 ist seit dem erfolgreichen Abschluss der Untersuchung in unserer Werkstatt seit Ende Juli 2024 wieder im Einsatz und hat seitdem ebenfalls schon zahlreiche Fahrten anstandslos durchgeführt.

Personenwagen Nr. 7

Die Restaurierungsarbeiten am Wagen 7 gehen in unserer Werkstatt kontinuierlich weiter und werden auch noch etwas Zeit in Anspruch nehmen. Wie bereits berichtet wurde, ruht der Wagenkasten wieder auf seinen Drehgestellen, die vorerst zur Probe montiert wurden. Sie müssen später, wenn alle Probefahrten erfolgreich verlaufen sind, noch einmal demontiert und abschließend farblich behandelt werden. Gegenwärtig werden die nachgefertigten Lüftungsklappen über den Fenstern und die Messing-Fensterrahmen bearbeitet. Eine unheimlich zeitraubende Tätigkeit, aber das Ergebnis spricht für sich. Außerdem haben die Einstiegsplattformen einen neuen Bodenbelag aus Eichenholzbrettern erhalten und die Übergangsbleche wurden erneuert und montiert.

Wie so oft sei nochmals der Hinweis gestattet, dass wir 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.

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) stammender gedeckter 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. Auch dieses Projekt konnte aus personellen Gründen bisher leider nicht wesentlich weitergeführt werden.

Normalspur-Diesellokomotive V36 005

Die Diesellokomotive V36 005 befindet sich in der Werkstatt in Hoya weiterhin in Arbeit.

Normalspur-Diesellokomotive V241

Unsere Köf III, die V241, welche an die Verkehrsbetriebe der Grafschaft Hoya (VGH) langfristig vermietet ist, befindet sich nach dem erfolgreichen Abschluss der Untersuchung im Jahr 2024 wieder im Einsatz.

Normalspurtriebwagen T1, T2 und T3

Die DEV-Normalspurtriebwagen T1, T2 und T3 sind gegenwärtig alle drei betriebsfähig und wurden im Jahr 2024 zu verschiedenen Veranstaltungen und planmäßigen Fahrtagen eingesetzt.

Regelmäßige Werkstatt- und Gleisbau-Termine 2025

Am jeweils letzten Samstag im Monat werden weiterhin die monatlichen Ein-Tages-Meetings unter dem Motto „Schrauben ohne Grenzen“ in unserer Werkstatt durchgeführt, die ganz besonders für Neu- und Wiedereinsteiger in den Werkstattbetrieb geeignet sind. 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 Veranstaltung ist jeweils der letzte Samstag im Monat ab 9.00 Uhr in der DEV-Betriebswerkstatt in Bruchhausen-Vilsen!

Geplante Termine für Werkstatt- und Gleisbau-Meetings in 2025

- Gleisbau: Vom 5. bis 12. April (erstes Osterferienwoche in Niedersachsen) findet die Frühjahrsbauwoche statt. Auf dem Programm: Erneuerung des BÜ „Essener Straße“ in Asendorf im Rahmen der Straßenerneuerung, daran örtlich anschließend Schwellenerneuerung zwischen BÜ und Weiche As1 sowie Bau von 60 m Ladegleis unter der Rübenverladeanlage.
- Werkstatt: Oster-Meeting von Samstag, den 12. April 2025, bis Donnerstag, den 17. April 2025.
- Gleisbau: Vom 11. bis 18. Oktober (erstes Herbstferienwoche Niedersachsen) ist unser Herbstbau-Meeting. Wenn die VGH einen Zuschuss für die Sanierung von Gleis 1 in Bruchhausen-Vilsen bekommt, werden wir voraussichtlich im Oktober die neuen Weichen 3 und 7 zusammenbauen.

Anmelden können Sie sich unter den folgenden Mail-Adressen:

uwe.franz@museumseisenbahn.de (Werkstatt),

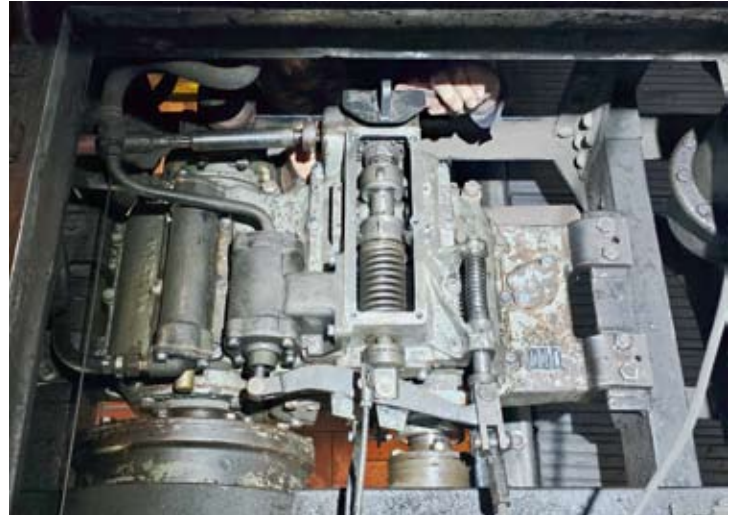
jens.boecker@museumseisenbahn.de (Gleisbau)

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 am besten auf der DEV-Homepage zu informieren. Dort werden wir Sie über die aktuellen Entwicklungen auf dem Laufenden halten.



Im Oktober wurde im Rahmen der Hauptuntersuchung fleißig am T42 „Jumbo“ gearbeitet. Das ausgebaute defekte Getriebe stand neben dem Triebwagen und diente Holger Hohenkamp dabei noch als Anschauungs- und Vergleichsobjekt.



Für die Arbeiten am Getriebe war die Motorhaube geöffnet und so aus dem Innenraum ein Blick auf das Fahrzeuggetriebe möglich, während von unten, aus der Grube heraus, gearbeitet wurde. Leider funktionierte das Getriebe noch nicht so, wie es sollte ...



Parallel zur HU des T42 finden Arbeiten zur Renovierung des Fahrergastraumes statt. Unzählige Holzleisten werden abgeschliffen, gereinigt und neu lackiert und müssen dann an der richtigen Stelle mit den richtigen Schrauben wieder montiert werden.



Nach den Arbeiten am Getriebe fanden erste Testfahrten mit dem T42 statt. Das „Besteck“ war aufgelegt und Licht an, ein Stimmungsbild aus dem Triebwagen. Die ersten Fahrversuche waren noch nicht so erfolgreich, aber stete Arbeit führte dann zum Erfolg. 23.10.2024, vier Fotos: RM



Nach Weihnachten verbrachten einige Aktive ihre Freizeit in der Werkstatt der Museums-Eisenbahn und so schritten die Demontagearbeiten an der FRANZBURG voran. Ausgeachst und schon ziemlich „gerupft“ war sie Anfang des neuen Jahres zu sehen in der Fahrzeughalle. 02.01.2025



Am ersten Sonnabend nach Neujahr war dann der „große Kesseltausch“: Der Mallet-Kessel wurde vom Kesseltransportwagen umgesetzt auf das Fahrwerk der Lok und danach sollte noch der Kessel der FRANZBURG zur Bearbeitung auf den Kesseltransportwagen. 04.01.2025, zwei Fotos: Lars Böcker



Gleich am Montag nach Ende der Sommersaison begann der Einbau der Schuppentore des neuen Lokschuppens in Bruchhausen-Vilsen. Diese kamen vorgefertigt aus der Zimmerei an und wurden nach Anbringen der Befestigungselemente und Scharniere am Stück montiert. 07.10.2024



Im Rahmen der herbstlichen Gleisbauwoche wurden die Schienen, die für die Grubengleise des Lokschuppens vorgesehen sind, aus Heiligenberg geholt. Vom Gleis in den Lokschuppen hinein wurden sie dann Schiene für Schiene mit Muskelkraft „unter Dach“ gebracht. 22.10.2024



Im Oktober wurde endlich die Gasleitung in der Straße „Am Gaswerk“ umgebaut. Unter Vollsperrung der Straßenverbindung vom RWG-Schuppen bis zum DEV-Parkplatz fanden umfangreiche Erdbauarbeiten statt. Die erforderlichen Umwege sorgten für manchen Unmut. 24.10.2024



Im Lokschuppen wurden während der Herbstmonate die Fliesen in den Gruben verlegt, nachdem die Arbeiten an den Wänden abgeschlossen waren. Ohne Gerüste und mit den hellen Wänden und der offenen Dachkonstruktion beeindruckt die „Kathedrale der Dampfloks“. 30.11.2024, vier Fotos: RM



Vor Weihnachten waren die Rohbauarbeiten am neuen Lokschuppen in Bruchhausen-Vilsen abgeschlossen. Von der Straßenseite gesehen fügt sich das neue Gebäude wunderbar in das Bahnhofsensemble ein ...



... und auch von der Gleisseite gesehen, vervollständigt der neue Lokschuppen zusammen mit dem historischen Rottenschuppen, der noch renoviert werden muss, das Bahnhofsbild. 20.12.2024, zwei Fotos: Christian Schröder



Anlässlich der Sonderfahrt für einen britischen Reiseveranstalter entstand dieses Foto einer „Landpartie“ im Bf Asendorf. Neben dem Lokschuppen aus der HSA-Zeit ist der neue Rübenverladekran zu sehen, der zum Ladestraßenensemble gehört, das hier entstehen soll. 19.10.2024



Für die optimale Betreuung der Fahrgäste dieser Sonderfahrt waren die Teilnehmer in zwei Gruppen unterwegs, damit für alle sowohl eine Fahrt mit T41 „Maus“ möglich war und auch die Besichtigung der Fahrzeughalle in Heiligenberg. In Asendorf wartete der Dampfbzug. 19.10.2024, zwei Fotos: RM

Mitarbeiter für unseren Webauftritt gesucht!

Die Museums-Eisenbahn seit über 25 Jahren im Web - das muss so bleiben!

Die Museums-Eisenbahn wirbt seit über 25 Jahren auch im Internet unter der Adresse „www.museumseisenbahn.de“ für ihre Fahrten. Diesen Werbe- und Informationskanal benötigen wir auch in Zukunft! Bislang wurde der Auftritt von nur einer Person betreut, übrigens von Duisburg aus - die Nähe zur Museums-Eisenbahn ist hier nachrangig. Allerdings ist das anfallende Themenspektrum heute so vielfältig, dass es von einer Person nicht vollständig abgedeckt werden kann. Daher benötigen wir dringend interessierte Mitstreiter!

Der Webauftritt des DEV existiert seit 1996; von Beginn an wurden dabei auch Fahrpläne und Flyer als PDF-Dateien zum Download angeboten. Seit 2012 werden die Inhalte mit dem Managementsystem JOOMLA! verwaltet.

Das derzeitige Design der Webseite hat jedoch das Lebensende erreicht - der Auftritt braucht ein frisches Layout und die dahinterliegende Software muss auf aktuelle Systeme umgestellt werden. Für 2025 steht daher ein Relaunch an, bei dem folgenden Aufgaben zu bewältigen sind:

- Wechsel des Managementsystems (Joomla! Ver. 4?, Einspielen auf dem Server, Einrichten)
- neues Layout-Template (Gestaltung, Programmierung in HTML/CSS/PHP)
- Befüllen des Layout mit aktualisiertem Inhalt (u.a. aktuelle Bilder)

Danach geht es im Normalbetrieb der Webseite weiter mit:

- Server-Betrieb: Updates einpflegen, ggf. Anpassungen am Layout vornehmen
- Mail-Betrieb: Postfächer und Zugriffsrechte verwalten
- Web Inhalte aktualisieren, PDFs und Bilder aufbereiten
- aktuelle Bilder aufnehmen/beschaffen und aufbereiten
- Grafiken aktualisieren bzw. erstellen

Dafür werden Mitstreiter zu folgenden Themen gesucht, ggf. auch in Personalunion:

- einen „Designer“, für die grafische Gestaltung des neuen Layouts (es ggf. auch programmiert) und der Bilder und Grafiken das Layout und die aktuelle Berichterstattung aufbereitet
- einen „Fotografen“, der aktuelle Bilder für das neue Layout beisteuert und später aktuelle Bilder aus dem laufenden Betrieb liefert
- einen „Redakteur“, der Inhalte aktualisiert, am besten in BruVi oder umzu lebt und engen Kontakt zum Betrieb der Museums-Eisenbahn hält
- einen „Administrator/Programmierer“ für Server-Betrieb, Managementsystem, Datenbanken sowie ggf. zur Programmierung des Layouts

Nicht für alle vier Themen wird jeweils eine Person benötigt, manche Fähigkeiten werden auch in Personalunion vorhanden sein (z.B. „Designer & Fotograf“ oder „Fotograf & Redakteur“). Abgesehen von Fotograf und Redakteur ist nicht zwingend eine Nähe zu BruVi erforderlich, das Team könnte sich Online abstimmen und die eigentliche Arbeit an der Webseite klappt auch aus der Ferne. Wer mag hier seine Kenntnisse einbringen?

wulf.pompetzki@museumseisenbahn.de

Hallo Eisenbahn-Liebhaber!

Historischer Bahnhof sucht Unterstützung!



- 1900 Eröffnung des Bahnhofs „Maidamm“, später „Bruchhausen-Ost“
- 1963 Umspurung der Strecke von Schmalspur auf Normalspur
- 1972 Einstellung des Personenverkehrs
- 1995 erste Triebwagen fahren wieder, z. B. zum Brokser Markt
- 2007 Der „Kaffkieker“ fährt in den Sommermonaten regelmäßig
- 2009 Nach einem Brand hat der Flecken Bruchhausen-Vilsen das Gebäude erworben und mehrmals versucht, an private Investoren zu verkaufen, jedoch Verfall und Vandalismus nahmen stetig zu.
- 2014 Die mittlerweile dem Abriss geweihte Ruine wird „gerettet“. Gründung einer Bürgergenossenschaft zur Sanierung: die OBaMa e. G.!
- 2019 Einweihung des Gästehauses mit Gleisanschluss: **Villa Gleisbett******



Und jetzt?

Die Bürgergenossenschaft OBaMa eG hat den Bahnhof erfolgreich gerettet und einer neuen Nutzung zugeführt. Nun möchte sie den weiteren Erhalt und Betrieb gerne abgeben, jedoch nicht einfach so „irgendwen“ ... Unser Motto **Sowohl erhalten, als auch neu gestalten** sollte weiter verfolgt werden und deshalb der historische Bahnhof unbedingt in der Hand von Eisenbahn-Liebhabern bleiben!

Was könnte man besser machen, zusätzlich noch oder auch ganz anders machen?

Gesucht werden Ideen, alternative Konzepte, Engagement. Auch ein Erwerb der ganzen Immobilie ist nicht ausgeschlossen.



- Übernachten im Schlafwagen auf dem Abstellgleis?
- Gastronomie im Wartesaal?
- Veranstaltungen im und um den Bahnhof?
- Kombination aus selbst bewohnen und Zimmervermietung?
- Café auf dem Bahnsteig oder unter den Buchen?
- Ausstellungsort?

Oder, oder ...



Hallo Eisenbahn-Interessierte – aufgewacht!
Lasst uns drüber reden!

Kontakt: Meina.Fuchs@historischerostbahnhof.de oder Telefon 04252-4851



Die Herbst-Bauwoche der Gleisbaurolle begann mit „leichteren“ Tätigkeiten, da noch zwei Sonderfahrten unterwegs waren. Nach den Stopfarbeiten zwischen Bensemans Weg und dem Hp Klosterheide wurde hier der Schotter nach dem Stopfen verteilt. 19.10.2024, Foto: RM



Nach Sperrung der Strecke von Arbste bis Asendorf begann der Einzelschwellenwechsel in der Asendorfer Kurve. Die abgängigen Holzschwellen wurden gegen Kunststoffschwellen getauscht – eine nach der anderen, insgesamt über 90 Stück ... 20.10.2024, Foto: Robert Angerhausen



Am Mittwoch wurde Schotter geladen im Heiligenberger Grund. Während des Ladens hatte Rotteningenieur Guido etwas Zeit, um das Akkordeon herauszuholen und sich schon mal für die Vorweihnachtszeit warm zu spielen. 23.10.2024, Foto: Klaus Eggemann



Nach dem Schwellenwechsel wurde das Gleis auf Höhe gebracht. Mit dem Visiergerät wird die Ist-Höhe genommen und die erste Schiene mit Winden hochgekurbelt bis auf Sollhöhe, danach dann die zweite Schiene ausgerichtet. 23.10.2024, Foto: RM



Bei bester Laune wurde Mittag gemacht vor Ort. Marjenne Wilkening hatte das Essen vorbereitet und nach Asendorf gebracht. Robert Angerhausen, Ralf Hensel, Jens Böcker, Karl-Heinrich Waack, Marjenne Wilkening, Konrad Mans, Klaus Eggemann, Helmut Wilkening, Guido Tschigor, Jürgen Hunold und Gerd Schrammen ließen es sich schmecken. 23.10.2024, Foto: RM



Gestopft wurde dann noch eine ganze Zeit. Meter um Meter geht dies mit der Stopfmaschine, die wir nun auch schon seit fast 10 Jahren haben, viel schneller als früher mit den Kraftstopfern. Im Sonnenschein stopften hier Robert Angerhausen und Jürgen Hunold, mit dem Kraftverkehr der B6 im Hintergrund. 24.10.2024, Foto: Slg. Robert Angerhausen



Die Nikolausfahrten begannen mit strahlendem Sonnenschein. Henning Kahl fotografierte den ersten Zug mit der HOYA auf Bergfahrt hinter dem Hp Vilser Holz – mit Volldampf voraus! 30.11.2024



Im Bf Asendorf angekommen und nach Umsetzen der HOYA hatten Nikolaus und Engel einmal Zeit für ein Foto vor der Lok, auch wenn die Wintersonne etwas blendete ... 30.11.2024, Foto: RM



Immer noch bei Sonnenschein, lichtete Ralph Timmermann den ersten Nikolauszug des Nachmittags im Bf Heiligenberg ab, nachdem alle Familienfotos vor der Lok gemacht waren und es weitergehen konnte nach Asendorf. 30.11.2024



Am ersten Advent stand die Morgensonne genau richtig, um die BRUCHHAUSEN auf dem Denkmalsockel im Kreisel zusammen mit der weihnachtlichen „Mütze“ einmal aufzunehmen. 01.12.2024, Foto: RM



Nach dem Mittag machte sich die HOYA wieder auf zur Fahrt mit einem Nikolauszug Richtung Heiligenberg und Asendorf. Durch die geöffneten Zylinderhähne nach Abfahrt von Bruchhausen-Vilsen wurden die ersten Wagen von der Dampfwolke verhüllt. 01.12.2024, Foto: RM



Am zweiten Adventswochenende war Frederik Lampe an der Strecke unterwegs und dokumentierte die Nikolausfahrten bei der Museums-Eisenbahn. Kurz vor dem Brechpunkt näherte sich die HOYA auf Bergfahrt nach Heiligenberg. Auch ohne Sonne ein eindrucksvolles Motiv! 07.12.2024



Im Vilser Holz ist es im Sommer durch das geschlossenen Blätterdach sehr dunkel. Anfang Dezember jedoch, im Frühnebel des zweiten Advents, war mit der HOYA auf Bergfahrt eine fast mystische Stimmung im Wald. 08.12.2024, Foto: Frederik Lampe



Nach einem guten Rutsch ins neue Jahr findet bei der Museums-Eisenbahn gegen Mittag traditionell eine Neujahrsfahrt mit dem Triebwagen nach Asendorf statt. Hier die Teilnehmer vor dem T44 im Bf Asendorf. 01.01.2025, Foto: Wolfgang Wessels