



Harald Urber

22. Februar 1957 – 10. Oktober 2021

Mit großer Betroffenheit haben wir vom plötzlichen Tod von Harald Urber am 10. Oktober 2021 erfahren. Harald war von Beruf Rundfunk- und Fernsehtechniker und zuletzt Ausbilder bei einem Verdener Maschinenbaubetrieb. Seine große Liebe gehörte der Kleinbahn Leeste e. V., wo er als Werkstattleiter, Lokführer und Vorstandsmitglied zu denen gehörte, die den Verein zu dem gemacht haben, was er heute ist. Aber er schaute auch gerne einmal in Bruchhausen-Vilsen vorbei. Der Austausch und das Eintreten für das gemeinsame Hobby und den Museumsbahngedanken war ihm wichtig. Manchen Tipp konnte er geben und als Mann der Tat hat er auch oft mit angepackt. Wenn seine Zeit es zuließ, war er auch als Personal auf den Zügen der Museumsbahn rund um Bruchhausen-Vilsen anzutreffen. Auf diese Weise wuchsen auch manche Freundschaften.

Leider konnte Harald seinen beruflichen Ruhestand nicht lange genießen. Insbesondere bei der Kleinbahn Leeste hinterlässt er nun eine große Lücke. Alle die ihn kannten, werden ihn und sein Zupacken vermissen. Der Deutsche Eisenbahn-Verein ist ihm zu Dank verpflichtet und wird ihn in guter Erinnerung behalten.

Aktive und Vorstand des Deutschen Eisenbahn-Vereins



Gerd Schmidt

30. Mai 1934 – 25. August 2021

Am 25. August ist Gerd Schmidt im Alter von 87 Jahren von uns gegangen. Gerd wohnte in Nienburg und war lange Jahre u. a. im Vorstand des dortigen Modellbahnclubs aktiv. Auch in seiner Seniorenresidenz bastelte er immer noch leidenschaftlich an Modellbahnen. Jahrzehntlang arbeitete er als Berufsschullehrer und unterrichtete z. B. Finanz- und Buchhaltungswesen. Mit diesem Fachwissen war er ab Mitte der 1990er Jahre die ideale Besetzung für den Posten des Kassenwarts im Vorstand des Deutschen Eisenbahn-Vereins. Einige Jahre war Gerd Schmidt auch stellvertretender Vorsitzender und Protokollführer, ehe er den Stab 2009 an jüngere Vereinskollegen weitergab.

Sein eisenbahnerisches Interesse hat er u. a. an seinen Enkel Bastian weitergegeben, der im Eisenbahnwesen im Aus- und Weiterbildungsbereich arbeitet und Bahnpublikationen veröffentlicht.

Wir werden Gerd und sein freundliches, besonnenes Auftreten in guter Erinnerung behalten.

Aktive und Vorstand des Deutschen Eisenbahn-Vereins



Die neuen Archivräume im Keller des Güterschuppens sind eingerichtet mit EDV-Arbeitsplatz, die Regale füllen sich immer mehr. Bruchhausen-Vilsen, 14. August 2021. Foto: RM



Die Archivarbeit hat selbst die Landeseisenbahnaufsicht so beeindruckt, dass sie erwägt, ihre Zeitschriftenbestände an das Kleinbahnmuseum abzugeben. Bruchhausen-Vilsen, 14. August 2021. Foto: RM



Uwe Franz Werkstatt- Telegramm

Wie bereits im vergangenen Jahr praktiziert, so wurde auch in diesem Jahr das Ende der laufenden Fahrsaison bis Ende Oktober verlängert. Wir erhoffen uns dadurch noch ein paar zusätzliche Einnahmen, um damit den verspäteten Start in die diesjährige Saison ein wenig kompensieren zu können. Leider hat sich auch im zweiten Jahr mit Fahrbetrieb unter Corona-Bedingungen die Einnahmesituation nicht wesentlich verbessert. In diesem Zusammenhang ruhen unsere Hoffnungen natürlich auch auf der Durchführung der geplanten Nikolausfahrten im November/Dezember dieses Jahres. Sie sind in der Regel ein wesentlicher Beitrag, um die einnahmenlose Zeit von Anfang Januar bis Ende April zu überbrücken.

Auch auf die Gefahr hin, dass ich mich wiederhole, so möchte ich an dieser Stelle im Namen des DEV nochmals den DEV-Aktiven, Freunden unserer Museums-Eisenbahn und nicht zuletzt den zahlreichen Spendern, Darlehensgebern usw. herzlich für ihr Engagement danken, das uns, in welcher Form auch immer, in den zurückliegenden Wochen und Monaten „über die Runden“ geholfen hat! In der derzeitigen Situation könnten wir ohne diese Unterstützung, nur mit den z. Zt. eher bescheidenen Fahrgeldeinnahmen allein, unsere Eisenbahn nicht auf Dauer betreiben!

Die finanzielle Seite ist natürlich nur eine Seite der Medaille in Corona-Zeiten. In den zurückliegenden Wochen und Monaten wurden die erforderlichen Arbeiten zum Erhalt unserer Eisenbahn an den Fahrzeugen und an der Strecke schrittweise intensiviert und mit einem etwas erweiterten Personenkreis durchgeführt. Ganz sind die bekannten Einschränkungen ja noch nicht vom Tisch und leider steigen die Infektionszahlen gegenwärtig wieder rasant, sodass bei den anstehenden Arbeiten immer noch die Einhaltung der Hygienevorschriften, Abstandsregeln usw. Beachtung finden müssen. Auch die Nutzungseinschränkungen für das Sozialgebäude und die Aufenthaltsräume werden uns auch in der Zukunft noch eine ganze Zeit weiter begleiten. Gegenwärtig versuchen wir gerade eine Regelung zu finden, unter deren Vorgaben es wieder möglich sein wird, die bekannten und wichtigen Arbeitsmeetings im Februar und April eines jeden Jahres auch im nächsten Jahr mit einer etwas erhöhten Teilnehmerzahl wieder stattfinden zu lassen.

Mallet-Dampflok 7^s

Die Arbeiten an der Mallet-Lokomotive gehen in unserer Werkstatt kontinuierlich weiter. Die noch erforderlichen Arbeiten an den Lokradsätzen konnten in der Zwischenzeit zum Abschluss gebracht werden. Gegenwärtig wird intensiv an den acht Achslagern der Malletlok gearbeitet. Die aus Rotguss bestehenden, seitlichen Achslagerführungen wurden durch eine Fachfirma fertig bearbeitet und im Anschluss durch unsere Werkstattmitarbeiter montiert. In der Fertigung befinden sich noch die neuen Achsstellkeile mit den dazugehörigen Stellschrauben. Mit dem Ausspindeln der Achslagerschalen auf den jeweiligen Achswellendurchmesser der einzelnen Radsätze wurde ebenfalls begonnen. Wenn diese Arbeiten erfolgreich abgeschlossen sind, muss jede Lagerschale individuell in Handarbeit auf die jeweilige Lagerfläche an den Achswellen angepasst werden. Eine langwierige Arbeit für Leute mit Geduld und den nötigen Fachkenntnissen.

Zwischenzeitlich wurden in den beiden Lokrahmen auch die bereits fertiggestellten Federaufhängungen und die Ausgleichshebel probeweise montiert. Wenn die erforderlichen Arbeiten an den Rahmen und den Achsen weiterhin so problemlos weitergeführt werden können, ist es durchaus realistisch, dass der Lokrahmen bald wieder auf den Achsen abgesetzt und das gesamte Fahrwerk einer ersten Rollprobe unterzogen werden kann. Aber das ist im Moment noch ein wenig Zukunftsmusik.

In der Gegenwart ein Stück weitergebracht wurde das Projekt Malletlok 7^s durch die umfangreiche Berichterstattung zum „30-jährigen Aufarbeitungsjubiläum“ und den damit verbundenen Eingang zusätzlicher Spenden für dieses Projekt. Dafür sei allen Spendern nochmals herzlich gedankt! Ihre Unterstützung ist sehr wichtig, damit die Arbeiten an der Malletlok auch in Zukunft weiterlaufen können und nicht noch einmal 30 Jahre benötigt werden, bis sie wieder in Fahrt kommt. Aber keine Angst, so lange wird es mit Sicherheit nicht mehr dauern! Der größte Teil der Lokomotive ist bereits fertiggestellt worden und wartet an verschiedenen Lagerorten nur noch auf den richtigen Zeitpunkt und die erforderlichen Mitarbeiter, um wieder zu einer betriebsfähigen Dampflokomotive zusammengesetzt zu werden.

Dampflokomotive PLETTENBERG

Die Arbeiten an der seit Ende Dezember 2019 in Hauptuntersuchung befindlichen Dampflokomotive PLETTENBERG gehen in unserer Werkstatt leider nur in kleinen Schritten weiter. Auch hier gilt weiterhin, was in der letzten DME-Ausgabe auch schon berichtet wurde: Es fehlt hier in erster Linie am Personal, um die erforderlichen Arbeiten weiterführen zu können.

Dampflokomotive SPREEWALD

Die Dampflokomotive SPREEWALD befindet sich leihweise bei der Märkischen Museums Eisenbahn (MME) in Herscheid-Hüinghausen im Einsatz. Dort wird sie voraussichtlich auch im Jahr 2022 die MME-Lok BIEBERLIES vertreten, bis deren Hauptuntersuchung erfolgreich abgeschlossen ist.

Dampflokomotive HOYA

Die Dampflokomotive HOYA war am Wochenende 9./10. Oktober 2021 als Gastlokomotive auf der Brohltalbahn im Einsatz. Anlass für die Einladung ins Brohltal war das 120-jährige Bestehen der Brohltalbahn. Im Rahmen einer umfangreichen Festveranstaltung kam die Lok HOYA an beiden Festtagen mehrfach vor Sonderzügen zum Einsatz. Für die Lok HOYA war es das erste Mal, dass sie ihre Stammstrecke verlassen hat und auf einer anderen Bahnstrecke im Einsatz war.

Diesellokomotive V 1

Die Hauptuntersuchung an der von der Rendsburger Kreisbahn stammenden DEV-Diesellokomotive V 1 konnte so rechtzeitig abgeschlossen werden, dass wir die Lok erstmals bei den diesjährigen „Tagen des Eisenbahnfreundes“ Anfang August wieder einsetzen konnten.

Triebwagen T 41

Wie bereits in der letzten DME berichtet wurde, hat der Triebwagen T 41 bei seinem Einsatz zum „Inselbahnwochenende“ Anfang Juli am bergseitigen Fahrzeugende Richtung Asendorf leider einen kapitalen Motorschaden erlitten. Dadurch konnte er das geplante Fahrtenprogramm an jenem Tag nicht mehr abschließen und musste außer Betrieb genommen werden. Der kurzfristig veranlasste Ausbau des defekten Motors und die Befundung durch eine Fachwerkstatt hat ergeben, dass zwei Kolben des Motors einen sogenannten „Kolbenfresser“ erlitten haben, der die Kolben völlig zerstört

hat. Auch die Kurbelwelle und ein Teil der Pleuellager wurden in Mitleidenschaft gezogen. Der zu erwartende Kostenaufwand für die Instandsetzung des Ford-BB-Motors wird sich auf mindestens 16.000,- € zzgl. MwSt belaufen. Das ist eine stolze Summe, gerade in Corona-Zeiten, die erst einmal aufgebracht werden will.

Nach anfänglicher Ratlosigkeit über die Beschaffung einer solchen Summe und die Frage, ob nicht andere Dinge wichtiger sind, als die Instandsetzung des Motors vom T 41, kam ein klares Signal aus der großen Fangemeinde des allseits beliebten Wismarer Schienenbusses! Innerhalb weniger Tage nach dem Erscheinen der letzten DME-Ausgabe bekamen wir Spenden, oder es wurden uns verbindlich Spenden und Darlehen zugesagt, sodass wir nach relativ kurzer Zeit in der Lage waren, den Auftrag für die Instandsetzung des Motors zu vergeben. An dieser Stelle sei deshalb schon mal allen Spendern und Darlehensgebern gedankt, dass sie es uns so kurzfristig ermöglicht haben, dass der Motor im T 41 bald wieder läuft.

Wir hoffen, dass der allseits beliebte Wismarer-Schienenbus bis zum Start in die nächste Saison wieder in Fahrt kommt. Die Erfahrung hat aber gezeigt, dass bei der Instandsetzung alter Fahrzeuge und deren Bauteilen oftmals der geschätzte Kostenrahmen durch unerwartete Schäden nicht eingehalten werden kann und dann finanziell nachgesteuert werden muss. Deshalb möchten wir die Spendenaktion für den T 41 noch etwas weiterlaufen lassen, damit die entstehenden Kosten in jedem Fall abgedeckt sind und das Geld nicht der ohnehin schon arg gebeutelten Vereinskasse entnommen werden muss. Wenn Sie also ein Freund unserer „Maus“ sind und einen Teil der für Weihnachtsgeschenke eingeplanten Gelder einer noch sinnvolleren Verwendung zuführen wollen, helfen Sie uns mit einer kleinen Spende, damit der T 41 bald wieder über unsere Strecke fahren kann!

Triebwagen T 42

Der von den Franzburger Kreisbahnen stammende DEV-Triebwagen T 42 befindet sich weiterhin in unserer Werkstatt in Hauptuntersuchung. Der Wagenkasten wurde von den Drehgestellen abgehoben. Die Drehgestelle befinden sich in Aufarbeitung durch unsere Werkstatt. Die Instandsetzung der Antriebsachsen durch einen Fachbetrieb konnte zwischenzeitlich abgeschlossen und die Achsen nach Bruchhausen-Vilsen zurückgeholt werden. Auch die Prüfung der beiden Laufradsätze verlief erfolgreich, sodass die vier Radsätze des Triebwagens wieder einbaufertig zur Verfügung stehen.

Personenwagen Nr. 7

Wie bereits in der letzten DME-Ausgabe berichtet wurde, ist der weitgehend fertig restaurierte Wagenkasten vom DEV-Personenwagen Nr. 7 am Freitag, dem 25. Juni 2021, von Zwönitz nach Bruchhausen-Vilsen zurück transportiert und auf den bereitstehenden Fahrzeugrahmen vom Wagen 7 aufgesetzt worden. Nachdem ein paar kleinere Anpassungsarbeiten ausgeführt worden sind, wurde der Wagenkasten durch zahlreiche Schrauben und Bolzen wieder sicher mit dem Fahrzeugrahmen verbunden. In der Zwischenzeit wurden die restaurierten hölzernen Druckrahmen für die Fensterschnitte im Wageninnern nachgearbeitet und provisorisch montiert. Die vorhandenen Unterkonstruktionen der Bühnengeländer und der dazugehörigen Einstiegstüren wurden instandgesetzt, was fast einem Neubau gleichgekommen ist.

Gegenwärtig wird an den beiden Drehgestellen gearbeitet, die bereits vor einiger Zeit in ihre Bestandteile zerlegt wurden. Die Radsätze und die Blatttragfedern wurden an entsprechende Fachbetriebe zur Aufarbeitung weitergegeben. Für die Lieferung und spätere Montage der aus Edelstahlblechen bestehenden neuen Außenhaut vom Wagen 7 wurde mit viel Aufwand der komplette hölzerne Wagenkasten millimetergenau vermessen und die dadurch gewonnenen Daten in

maschinenlesbare Dateien umgewandelt, sodass die erforderlichen Bleche für die Verkleidung des Wagenkastens in einem Fachbetrieb mit einem Laser aus- und zugeschnitten werden können. Was sich hier ein wenig kompliziert anhört, wird uns in Anbetracht der zahlreich auszuscheidenden Radien an den Blechen sicherlich eine erhebliche Arbeitserleichterung und damit verbunden hoffentlich auch eine Zeit- und Kostenersparnis bringen.

Wie immer am Schluss meines kurzen Berichts zum Fortgang der Arbeiten am Wagen 7 möchte ich wieder auf die Möglichkeit hinweisen, dieses einmalige Projekt weiterhin mit ihrer Spende zu unterstützen, denn es gibt noch viel zu tun, bis der Wagen wieder über unsere Gleise rollen kann. Dass wir solch ein Projekt unter den gegenwärtigen Bedingungen überhaupt stemmen und weiterführen können, verdanken wir der finanziellen Unterstützung unserer Spender, den Darlehensgebern und den Freunden unserer Museums-Eisenbahn. Dafür gilt Ihnen allen ein ganz herzliches Dankeschön!

Personenwagen Nr. 12

Ende August wurde mit der Hauptuntersuchung des seit über drei Jahren abgestellten Personenwagen DEV-Nr. 12 begonnen. Der Wagen 12 stammt von der Oberrheinischen Eisenbahn Gesellschaft in Mannheim, wo er zuletzt die Betriebsnummer OEG 112 getragen hat. Der ursprüngliche Plan war eigentlich, aufgrund seines vermeintlich guten Erhaltungszustands, den Wagen mit überschaubarem Zeit- und Kostenaufwand wieder in Fahrt zu bringen. Bei den bevorstehenden Nikolausfahrten wäre man für einen zusätzlichen Wagen mit Übergängen sehr dankbar gewesen. Auch ein Spender zur Abdeckung der zu erwartenden Kosten steht uns hilfreich zur Seite, aber schon nach der Demontage weniger Bauteile wurde klar, dass der aufgestellte Zeitplan wohl nicht eingehalten werden kann. Unter den Flacheisen und Profilen der Außenverblechung des Wagenkastens war die Korrosion schon weiter fortgeschritten, als wir das erwartet hatten. Gegenwärtig werden jetzt an zahlreichen Stellen an den Fensterholmen Blechstücke eingeschweißt und an manchen Stellen müssen auch Ausbesserungsarbeiten an der hölzernen Unterkonstruktion des Wagenkastens ausgeführt werden. Wenn diese Arbeiten erfolgreich abgeschlossen sind, soll der Wagen 12 von innen und außen noch einen neuen Anstrich erhalten, die Dachhaut soll ausgebessert und die im Rahmen der Untersuchung gem. §32 der ESBO erforderlichen Arbeiten ausgeführt werden.

Personenwagen Nr. 16

Aus personellen Gründen konnten im Berichtszeitraum die erforderlichen Arbeiten an unserem Weyer-Wagen DEV-Nr. 16 nur im überschaubaren Rahmen weitergeführt werden. Wie bereits berichtet wurde, sind die hölzernen Wandverkleidungen im Inneren des Wagens nun wieder vollständig und entsprechend dem historischen Vorbild montiert. Ein nächster Arbeitsschritt ist dann die erste Farbgebung in den Abteilen des Wagens Nr. 16.

Güterwagen Nr. 129

Die Restaurierung und betriebsfähige Aufarbeitung des gedeckten Güterwagen Nr. 129, ehemals Oberrheinische Eisenbahn Gesellschaft AG (OEG) Nr. 365, konnte zwischenzeitlich abgeschlossen werden. Bei den diesjährigen „Tagen des Eisenbahnfreundes“ am 7. und 8. August 2021 wurde der fertiggestellte Wagen erstmals nach dem Abschluss seiner Untersuchung gem. §32 der ESBO wieder eingesetzt.

Normalspur-Triebwagen T 1

Leider ruhen die Restarbeiten zum Abschluss der noch fälligen Hauptuntersuchung am Triebwagen T 1 aus personellen Gründen weiterhin.

Normalspur-Triebwagen T 2 und -Steuerwagen TA 4

Auch bei unserer Esslinger Triebwagengarnitur, die aus dem Triebwagen T 2 und dem Steuerwagen TA 4 besteht, sieht es leider im Moment nicht viel besser aus. Aufgrund der wiederholten Absage des „Brokser Heiratsmarktes“ in Bruchhausen-Vilsen wegen der Corona-Pandemie, dem Haupteinsatzgebiet für unsere Triebwagengarnitur, ruhen die Arbeiten an den genannten Fahrzeugen im Moment, bis es wieder eine Perspektive geben wird, ob und in welcher Form diese Zubringerfahrten in Zukunft durchgeführt werden können.

Normalspur-Triebwagen T 3 und Diesellokomotive V 241

Beide Fahrzeuge sind betriebsfähig und langfristig an die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya (VGH) in Hoya/Weser vermietet und werden auf der Strecke von Syke über Bruchhausen-Vilsen, Hoya und nach Eystrup eingesetzt.

Dampflokomotive JOHANN REINERS

Wie bereits berichtet wurde, steht die Lok seit Donnerstag, dem 10. Juni 2021, wieder auf ihrem Denkmalssockel in Bremen-Findorff. Am Samstag, dem 18. September 2021, wurde nachmittags vom Bürgerverein Bremen-Findorff ein kleines „Lokfest“ ausgerichtet, in dessen Rahmen die Denkmallokomotive JOHANN REINERS dem Stadtteil und seinen Bürgern symbolisch wieder zurückgegeben wurde. Auch der DEV hatte Gelegenheit sich zu präsentieren, und außerdem wurde für die Kinder die Funktionsweise einer Dampflokomotive von unserer Lokführerin Insa Drechsler-Konu-

kiewitz sehr anschaulich erklärt. Mal schauen, wie viele junge Fahrgäste wir bei den diesjährigen Nikolausfahrten oder im nächsten Jahr begrüßen können.

Werkstatt-Termine 2022

Wenn die Entwicklung bei der Corona-Pandemie es zulässt, sollen im nächsten Jahr alle Veranstaltungen im Werkstattbereich wieder so durchgeführt werden, wie es auch in der Vergangenheit möglich war. Deshalb planen wir derzeit die Durchführung des „Frühjahrs-Meetings“ in der Zeit von Samstag, dem 19. bis Samstag, dem 26. Februar 2022. Das „Oster-Meeting“ soll dann in der Zeit von Samstag, dem 9. bis Donnerstag, dem 14. April 2022 in Bruchhausen-Vilsen stattfinden.

Beachten Sie bitte, dass für beide Veranstaltungen voraussichtlich eine Voranmeldung erforderlich sein wird und mindestens die 3G-Regelung angewendet werden muss. Da die ganze Handhabung solcher Veranstaltungen einem ständigen Wandel und verschiedenen Aktualisierungen unterliegt, bitten wir Sie sich vorab zu informieren – am besten auf der DEV-Homepage www.museumseisenbahn.de im Internet. Dort werden wir Sie über die aktuellen Entwicklungen auf dem Laufenden halten.

Alles Gute und bleiben Sie gesund!



Hilfe!

Mäuse für die/den Maus

Zu den markantesten Fahrzeugen der DEV-Fahrzeugsammlung gehört der Wismarer Schienenbus T 41. Und das schon seit Bestehen der Museums-Eisenbahn. Er ist der älteste erhaltene Wismarer Schienenbus und einer der wenigen, die noch mit original Ford-Benzin-Motoren unterwegs sind.

Aber, das ist das Problem, nach über 80 Jahren erreicht auch ein liebevoll und fachkundig gepflegter Motor seine absoluten Grenzen. So haben sich in diesem Jahr zwei Kolben ohne Vorwarnung in ihre Bestandteile aufgelöst.

Nach Prüfung verschiedener Möglichkeiten (Austauschmotor, neuer Motor, Reparatur) erscheint die Neuanfertigung der Kolben und die Aufarbeitung des Zylinderkopfes die günstigste und langfristig sinnvollste Lösung. Eine Fachwerkstatt rechnet mit Kosten von etwa 14.000 €.

Leider sind die Kassen des DEV durch die COVID-19-Epidemie leerer als sonst. So müssen stärker als in normalen Zeiten Prioritäten gesetzt werden. Erste Priorität haben die Fahrzeuge, die für den laufenden Betrieb nötig sind, des Weiteren die Fertigstellung angefangener Projekte.

Da der T 41 überwiegend zu Sonderfahrten eingesetzt wird, trifft dieses auf ihn nicht zu.

Dennoch wäre es schade, wenn der T 41 im Asendorfer Loksuppen nur herumstehen würde. Deshalb unsere Bitte: Mit einer kleinen oder größeren zweckgebundenen Spende können Sie die Aufarbeitung des Motors beschleunigen. Sobald genügend Geld eingegangen ist, kann die Reparatur in Auftrag gegeben werden.

Deutscher Eisenbahn-Verein e.V. • 27305 Bruchhausen-Vilsen
Kennwort: DEV-T 41-Spende • Kreissparkasse Syke
BIC : BRLADE21SYK, IBAN: DE62 2915 1700 1550 0085 59

**Absender
 bitte vollständig und
 deutlich lesbar
 angeben!**



Noch braucht der Mallet-Rahmen einen Rollwagen als Mobilitätshilfe. Aber bald könnte er wieder auf eigenen Rädern stehen. Bruchhausen-Vilsen, 5. September 2021. Foto: RM



Zu den zahlreichen passgenau aufzuarbeitenden bzw. anzufertigenden Bauteilen gehören die Ausgleichshebel für die Federung. Bruchhausen-Vilsen, 5. September 2021. Foto: RM



Die neuen Lagerschalen werden derweil in der Werkstatt von Herbert Kaufmann und Thomas Meyer angepasst und montiert. Bruchhausen-Vilsen, 5. September 2021. Foto: RM



Für spontane, kleinere Reparaturen und die Alltagspflege verfügt Dampflok HERMANN über einen eigenen, großen Werkzeugkasten. Bruchhausen-Vilsen, 14. August 2021. Foto: RM



Es sieht traurig aus, das „Schweineschnäuzchen“ ohne „Schnauze“: Aber das könnte sich bei ausreichendem Spendenaufkommen schnell ändern. Asendorf, 8. August 2021. Foto: RM



Rahmen und Wagenkasten von Wagen 7 sind jetzt wieder vereint. Aktuell werden die Einstiegsbühnen in der Werkstatt instandgesetzt. Bruchhausen-Vilsen, 2. September 2021. Foto: RM



Wagen 12 zählt seit jeher zum Rückgrat des Museumszugbetrieb. Nun braucht er mal eine Auszeit und ein paar Reparaturen. Bruchhausen-Vilsen, 2. September 2021. Foto: RM



Vor genau 50 Jahren besserten Holger Kaufhold und Manfred Lिंगemann Wagen 12 schon einmal aus. Bruchhausen-Vilsen, August 1971. Foto: Robert Angerhausen



Dank der im Sommer niedrigen Coronazahlen wieder möglich: Großer Besucherandrang zu den Tagen des Eisenbahnfreundes. Bruchhausen-Vilsen, 7. August 2021. Foto: RM



Der Triebwagen-GmP ist am Bahnhof Vilsen Ort eingefahren und erhält schnell noch eine Ladung Stückgut. Bruchhausen-Vilsen, 28. August 2021. Foto: RM



Die Gleisbaurolle hat über den Sommer die Bahnsteigkante in Arbste erneuert und verfüllt nun die letzten Lücken am Gleis mit Schotter. Arbste, 28. August 2021. Foto: RM



Magd Insa wartet am Historischen Wochenende in Heiligenberg auf den nächsten Zug: „Wann kommt er denn endlich?“ Heiligenberg, 4. September 2021. Foto: Christoph Heuer



Schaffner und Zugführer beim Plausch am Post-Gepäckwagen 52. Besprochen wird natürlich nur dienstlich Relevantes! Heiligenberg, 5. September 2021. Foto: RM



In der Abendsonne geben sich HOYA und HERMANN ein Stelldichein, während Karl Alms die Lösche aus der Rauchkammer zieht. Bruchhausen-Vilsen, 5. September 2021. Foto: RM



Am selben Wochenende stand die Lok SPREEWALD im Leiheinsatz im Sauerland vor dem Zug der Märkischen Museums-Eisenbahn. Hüinghausen, 5. September 2021. Foto: JP



Bei der MME trifft die Lok auch auf DEV-Wagen 21, der ebenfalls als Leihgabe im Sauerland weilt. Hüinghausen, 5. September 2021. Foto: JP



Die Gleisbaurotte im Einsatz im Vilser Holz: Bernhard Öhler und Kalle Waack schrauben eine ausgewechselte Schwelle fest. 25. September 2021. Foto: Hartwig Harms



Der Haltepunkt Vilser Holz ist der ideale Ort für die Frühstückspause der Gleisbaurotte. 25. September 2021. Foto: Slg. Hartwig Harms



Die neuen Kunststoffschwellen für den weiteren Schwellenwechsel an der Doppelkreuzungsweiche liegen zum Einbau bereit. Bruchhausen-Vilsen, 7. Oktober 2021. Foto: RM



Der Kreisel am Bahnhof rund um Denkmallokal BRUCHHAUSEN war im Oktober eine große Baustelle. Bruchhausen-Vilsen, 7. Oktober 2021. Foto: RM



Dampflok HOYA zu Gast bei der Brohltalbahn: Im Hintergrund rangiert die Brohltalbahn-Mallet 11sm. Brohl-Lützing, 10. Oktober 2021. Foto: Martin Clees



Dampflok HOYA auf der Kohlenrampe des Bw: Mit 122 Jahren ist es ihr erster Gasteinsatz außerhalb Bruchhausen-Vilsens. Brohl-Lützing, 10. Oktober 2021. Foto: Martin Clees



Zugkreuzung mit dem Gegenzug am Bahnhof Burgbrohl: Die abgebildeten Personenwagen stammen von Schmalspurbahnen in der Schweiz. 10. Oktober 2021. Foto: Volkhard Stern



Halt am Bahnhof Niederzissen: Das Foto entstand aus dem Obergeschoss des Empfangsgebäudes heraus. 10. Oktober 2021. Foto: Volkhard Stern



Martin Thies

Die Museums-Eisenbahn im Film Bahnhofsanlagen und Streckenverlauf dienten als Kulisse



Paul-von-Hindenburg-Darsteller Charles Brauer mit dem Produktionsleiter Alexander Müller-Elsner.

Bruchhausen-Vilsen – umfangreiche Dreharbeiten bestimmten Ende September 2021 das Bild an den Bahnhofsanlagen der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen. Auch im Streckenverlauf war eine professionell arbeitende Filmcrew fleißig im Einsatz, einen kompletten Personendampfbahnzug im Bild festzuhalten. Regisseur Torsten Wacker hatte sich entschieden, das historische Gesamtbild der Kleinbahn für eine Dokumentation zu verwenden. Die NDR-Produktionsfirma nahm dafür einzelne Filmsequenzen an der Bahnstrecke und am Bahnsteig auf. Dafür kam die Dampflokomotive HOYA zum Einsatz, die seit der Eröffnung der Bahnlinie im Jahr 1900 noch heute zuverlässig ihren Dienst verrichtet. Der geplante Film nimmt schwerpunktmäßig Bezug auf die Eröffnung des Hindenburgdamms im Jahr 1927 durch den Reichspräsidenten Paul von Hindenburg. Der Titel steht bereits fest: „Das Blumenmädchen und der Damm“.

„Grund für die Auswahl des Drehortes bei der Museums-Eisenbahn war die herausragende Qualität der restaurierten Fahrzeuge, aber auch das authentische Erscheinungsbild der Bahnanlagen, die die Ehrenamtlichen des DEV über Jahrzehnte aufgebaut haben“, freute sich der DEV-Vorsitzende Wolf-Jobst Siedler über den erfolgreichen Abschluss der Dreharbeiten. Für die Spielfilmszenen wurde neben weiteren Darstellern der bekannte Schauspieler Charles Brauer verpflichtet, der besonders in seiner Rolle als Ermittler und Partner von Manfred Krug im Tatort Hamburg in Erinnerung geblieben ist. Ferner bildeten über 40 Komparsen die Festgesellschaft, als der Eröffnungszug im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen einlief. Damals zählte am ersten Junitag Reichspräsident Paul von Hindenburg zu den ersten Festgästen. Diese Rolle übernahm Charles Brauer, der unermüdlich zahlreiche Drehs auf sich nahm und nach dem Halt des Zuges aus dem festlich geschmückten Waggon der 1. Klasse herauschaute. Nach einem kurzen Wink nahm Brauer das Blumensträußchen eines kleinen Mädchens entgegen, so wie es ursprünglich die zweijährige Tochter des Inselpastors gemacht hat. Auf einem Festwagen, einem flachen Waggon der Museums-Eisenbahn, harhten derweil die Komparsen aus, ausgestattet in historischen Kostümen. Angenehme Außentemperaturen und eine trockene Witterung machten das Warten erträglich. Eine Cateringfirma sorgte zudem für eine Stärkung zwischendurch. Dort ließ sich auch Charles Brauer auf einer zünftigen Bierzeltgarnitur nieder, ohne auf besondere Privilege Wert zu legen. Sichtlich Freude bereitete es dem 86-jährigen Schauspieler, mit den Nebendarstellern ins Gespräch zu kommen und hier



Gruppenfoto mit Darstellerinnen, Darstellern, Statistinnen und Statisten in Kostümen der 1920er Jahre.

und da Auskunft zu geben über seine jahrzehntelange berufliche Tätigkeit, die sich auch immer wieder als Charakterschauspieler auf zahlreichen Theaterbühnen abspielt hat. Äußerlich ähnelte er dem früheren Reichspräsidenten, als er sich zum Auftakt des Drehtages gemächlich dem Bahnhof näherte. Im Güterschuppen, gleich neben der Fahrkartenausgabe, hatte Produktionsleiter Alexander Müller-Elsner seinen Arbeitsplatz eingerichtet. Dort liefen die Fäden zusammen, während das 40-köpfige technische Team, darunter auch die Beleuchter, zuweilen eifrig hin- und herflitzten.

Zu den ersten Mitwirkenden, die auf dem Gelände für den Drehtag die entscheidenden Weichen stellten, zählten Lokführer Robert Angerhausen und Heizer Ralf Hormann. Die Funktion des Zugführers übernahm der DEV-Vorsitzende Wolf-Jobst Siedler. Schon am frühen Morgen stand der komplette, einheitlich zusammengestellte Personenzug mit der dampfenden Lok HOYA am Ausfahrtsgleis, um in Richtung Heiligenberg abzufahren. Während das Filmteam Wert auf die Außenaufnahmen im freien Gelände legte, fing die Ton-technik die Zugeräusche ein. Auch eine Drohne kam zum Einsatz, um aus luftiger Höhe den kompletten Zug samt Dampfmaschine aufzunehmen. Mithilfe technischer Tricks werden diese Filmsequenzen örtlich versetzt in den Hindenburgdamm eingeflochten, so dass die Bahn in der Filmendfassung den Damm nach Sylt passieren wird. Der Name „Hindenburgdamm“ steht für die über 11 km lange Eisenbahnstrecke, die die Nordseeinsel Sylt mit dem Festland von Schleswig-Holstein verbindet. Die vier Jahre dauernde umfangreiche Baumaßnahme wurde im Jahre 1927 abgeschlossen. Bis zu 1.500 Arbeiter waren für den Bau des Dammes eingesetzt worden. Die gesamten Kosten betragen 25 Mio Mark. In den Folgejahren wurden weitere Ausbauarbeiten vorgenommen. Seit dem Jahr 1972 wird die Verbindung durchgehend zweigleisig befahren. Bereits seit dem Jahr 1951 existieren Autotransportzüge, die nach und nach modernisiert wurden. Seit 1961 sind doppelstöckige Autotransportwaggons zu sehen. Heute übernehmen Regionalzüge und auch Intercity-Züge die Beförderung der Reisenden. Ursprünglich verband auf der Insel eine schmalspurige Trasse die einzelnen Badeorte, die bis 1970 von der Sylter Inselbahn befahren wurde. Heute erinnert der Triebwagen T 43 an die Bäderbahn, einer der ältesten erhaltenen schmalspurigen Verbrennungstriebwagen, der in der Wagenhalle der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen befindet und auf seine Restaurierung wartet.



Charles Brauer auf der Bühne von Salonwagen 13 ...



... und als Paul von Hindenburg beim Blick aus dem Fenster.



Schlüsselszene des Films: Probeaufnahme, wie Hindenburg ein Blumensträußchen entgegennimmt.



Auch die Crew der Museums-Eisenbahn konnte mal pausieren.



Das Filmteam mit höchster Anspannung während des Drehs. Wagen 6 im Hintergrund fuhr tatsächlich mal auf Sylt, aber für die meterspurige Inselbahn.



Abfahrt vor dem Greenscreen, der den Museumsbahnzug im Film nach Sylt versetzen wird. 24. September 2021. Alle Fotos: Martin Thies



Das Team des Historischen Wochenendes versammelt sich zum Gruppenfoto in Heiligenberg: Selbstverständlich gibt es von Wolfgang Gerwien (vordere Reihe, dritter von links) davon wieder eine „DEV-Wochenschau“ im Internet. 4. September 2021. Foto: Maren Wolter



Aus solchen Höhen konnte man Lok HOYA ohne technische Hilfsmittel noch nie beobachten: Hier passiert sie gerade den Tönissteiner Viadukt, das Wahrzeichen der Brohltalbahn, und wird mit ihrem Zug gleich im Tunnel unter dem Teufelsberg verschwinden. Burgbrohl, 10. Oktober 2021. Foto: Ulrich Clees