

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Jürgen Werder

Gleisbaustelle wird vorbereitet

Für diesen Herbst bereitet die Gleisbaurotte bis zum Saisonschluß die nächste größere Baustelle vor. Es soll ein ca. 250 m langer Abschnitt ab Bahnhof Heiligenberg in Richtung Asendorf neu gebaut werden. Dazu müssen altbrauchbare Schienen auf Länge geschnitten und gebohrt sowie entsprechendes Kleineisen zum Einbau vorbereitet werden. Für diesen Abschnitt werden 400 neue Schwellen benötigt, die in eine Sandbetung eingebaut werden.

Zur Vorbereitung dieser Baustelle trifft sich die Rotte jeweils am zweiten und letzten Sonnabend im Monat um 8.00 Uhr am Bahnhof in Bruchhausen-Vilsen. Neue Mitarbeiter sind herzlich willkommen und werden auch weiterhin dringend benötigt, um die Gleisanlagen immer in einem betriebssicheren Zustand zu halten.

Neben dieser Baustelle soll zusätzlich die Umfahrung im Bahnhof Heiligenberg erneuert werden.

Suche Festschriften: 50 Jahre bayer. Zugspitzbahn, Kreis Heinsberg 75 Jahre wirtsch. Unternehmen, J. v. Gallera PKB, Plettenberger Kleinbahn GmbH, Werner Reckert, 02573/517

Uwe Franz

Güterwagen von der DGEG geschenkt

Auf der DGEG-Jahreshauptversammlung am 17. 4. 1993 in Minden übereigneten Mitglieder und Vorstand der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte dem DEV einen Güterwagen. Für dieses weitsichtige Handeln möchten wir uns hiermit noch einmal ganz herzlich bedanken.

Der GGsm Stg 92 wurde dem DEV gewissermaßen als Gegenleistung für die geleistete Unterstützung im Juni 1992 bei der erfolgreichen Einräumaktion der letzten im Freien abgestellten Fahrzeuge übergeben (s. DME 3/92, S. 7). Der Wagen mit der Nr. DEV 147" ersetzt den baugleichen aber stark verunfallten Wagen DEV 147, der in den Fundus für die geplante stationäre Ausstellung übernommen wurde.

Die interessante Fahrwerktechnik ist es auch, die den Wagen 147 von allen anderen DEV-Fahrzeugen unterscheidet. Denn im Gegensatz zu Drehgestellwagen besitzt Wagen 147 4 gleichmäßig unter dem Fahrzeug verteilte Radsätze, von denen die beiden äußeren radial einstellbar sind und über Lenkgestänge die beiden mittleren Rad-

sätze seitlich verschieben. Diese nach dem Konstrukteur, dem damaligen Obermeister der württembergischen Staatsbahn, benannte „Bauart Klose" fand um die Jahrhundertwende aufgrund der guten Bogenläufigkeit der so gebauten Wagen bei württembergischen Schmalspurbahnen weite Verbreitung.

Der heutige DEV 147" gehört zu 3 vierachsigen offenen Güterwagen, die 1892 von der Maschinenfabrik Esslingen gebaut wurden. Die 3 Wagen waren von Beginn an auf der Strecke Nagold - Altensteig im Einsatz. Schon 1898 wurden 2 Wagen in der Hauptwerkstatt Cannstatt der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahn in gedeckte Güterwagen umgebaut. Er war bis 1968 auf seiner Hausstrecke im Nagoldtal im Einsatz und trug zuletzt die Betriebsnummer Stg 92 der Deutschen Bundesbahn. 1968 erwarb die DGEG den interessanten Güterwagen im Rahmen ihres Sammlungskonzeptes. Ab 1976 konnte der Wagen im Rhein-Neckar Eisenbahnmuseum in Viernheim erst gut geschützt, dann nach der Anschaffung diverser Straßenbahnwagen aus der Schweiz im Freien abgestellt, besichtigt werden. Nach der Auflösung des Museums gelangte der Wagen 1989 nach Bruchhausen-Vilsen und wurde im Betonwerk untergebracht. Von dort übernahm ihn der DEV 1992.

Um den weiteren Verfall zu stoppen, erhält der Wagen gegenwärtig in der DEV-Werkstatt eine neue Dachhaut. Desweiteren werden die Zug- und Stoßvorrichtungen dem DEV-System angepaßt, wobei möglichst viele Originalteile wieder verwendet werden. Eine umfassende Aufarbeitung ist so bald wie möglich geplant.

Technische Daten

Hersteller:	Maschinenfabrik Esslingen
Baujahr:	1892
Gattung:	GGw
Länge über Puffer:	10930 mm
Breite:	2500 mm
Höhe:	3240 mm
Ladegewicht:	15,0 t
Tragfähigkeit:	15,75 t
Eigengewicht:	8,92 t
Radstand gesamt:	7500 mm

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

An dieser Stelle soll wieder ein kleiner Rückblick auf die Aktivitäten in Bruchhausen-Vilsen in der dem Ende entgegengehenden Fahrseason 1993 gehalten werden. Viel hat sich ereignet.

Etwas enttäuschend begann unsere diesjährige Fahrseason. Wie üblich wurden am letzten Wochenende vor Saisonbeginn der gesamte betriebsfähige Fahrzeugpark und die Bahn- und Werkstatanlagen auf Hochglanz gebracht. Außerdem war am Wochenende 24./25. April die

Gleisbaurotte im Einsatz, und abends fand wieder der Dienstunterricht mit Unfallverhütungsbelehrung statt.

Wir dachten, daß sich gerade dieses Wochenende als „Startposition" für Neueinsteiger besonders eignen würde, weil die Vielfalt unserer Vereinsaktivitäten besonders sichtbar wird. Wir haben daher in verschiedenen Fachzeitschriften auf das Einstiegs-Wochenende gesondert hingewiesen. Das Ergebnis war eher ernüchternd. Wir haben natürlich nicht angenommen, daß wir mit Neueinsteigern überrannt würden, aber auf das eine oder andere neue Gesicht in unseren Reihen hatten wir schon gehofft.

Offensichtlich engagiert sich der Eisenbahnfreund „von heute" lieber in einer der zahlreichen neuen Museumsbahnen „vor der Haustür", anstatt einen etablierten Verein wie z. B. dem DEV bei seinen Bemühungen um den Erhalt einer einmaligen Fahrzeugsammlung und dem Unterhalt der Strecke zu unterstützen. Der Nachwuchs aller Altersgruppen fehlt leider bei den meisten Vereinen. Computerspiele und andere Freizeitangebote sind eben leichter und sauberer als die ölige und schmutzige Dampflok. Hinzu kommt, daß die vorhandenen Fahrzeuge immer älter und die Kessel, Fahrwerke und natürlich die Strecke einschließlich der Gebäude immer reparaturbedürftiger werden. Von den Kosten wollen wir lieber gar nicht erst reden, denn die liegen in der Regel immer über den Einnahmen aus den Vereinsaktivitäten.

Für den Fall, daß die gegenwärtige Tendenz in der Entwicklung der aktiven Vereinstätigkeit

Oben links: DEV 147" am 25. 4. 1984 in Viernheim, Foto: Wolfram Bäumler

Oben rechts: Historischer Tag am 5. 6. 1993 in Asendorf

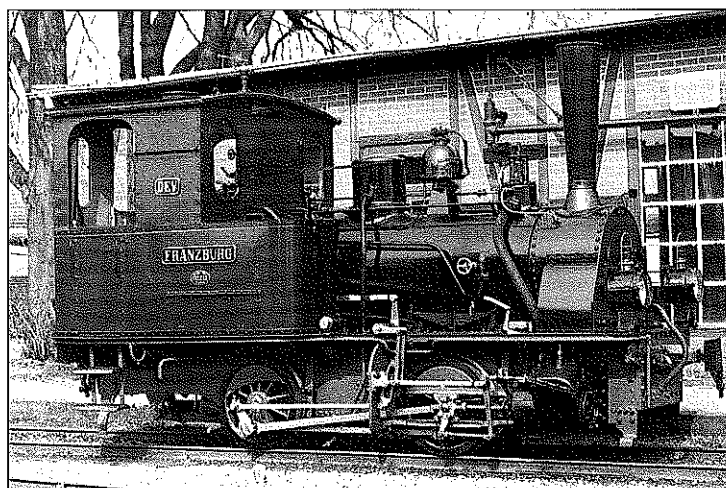
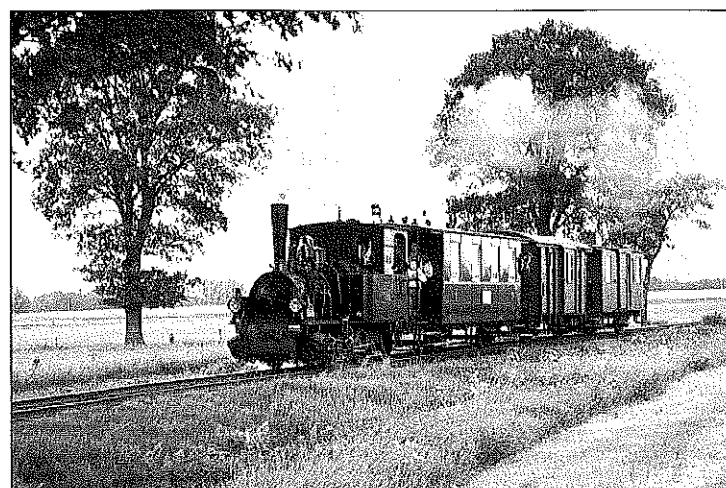
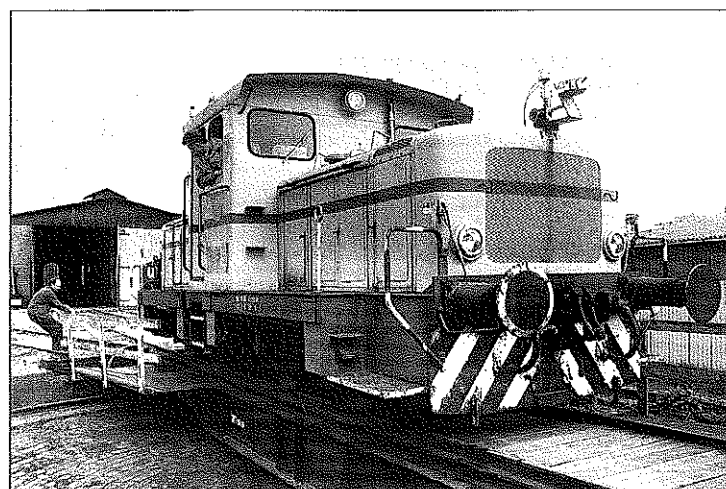
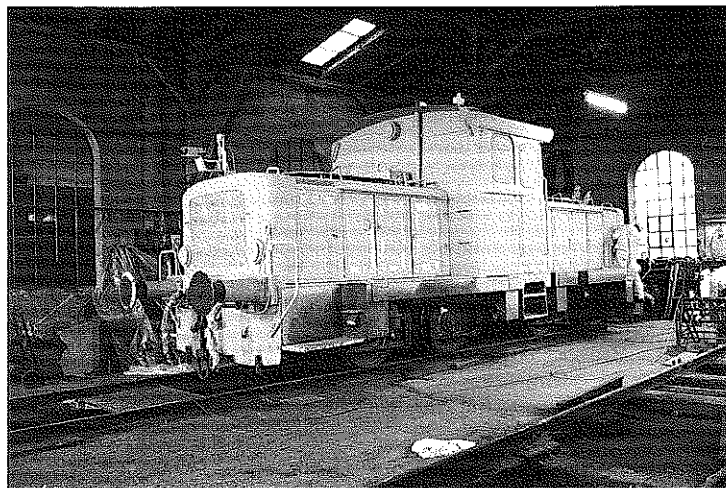
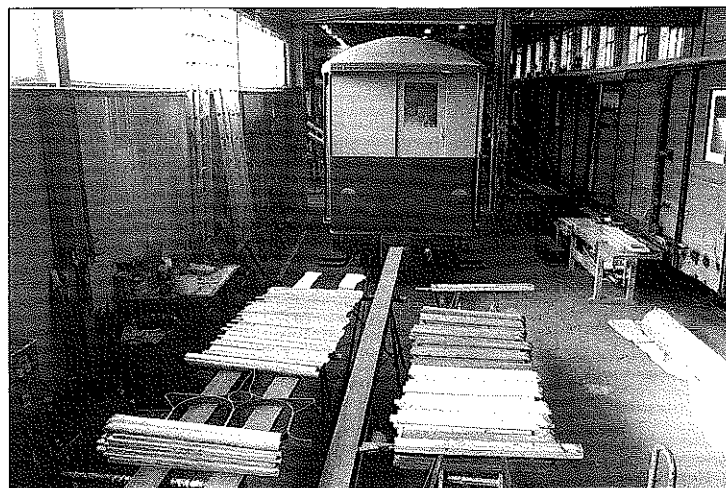
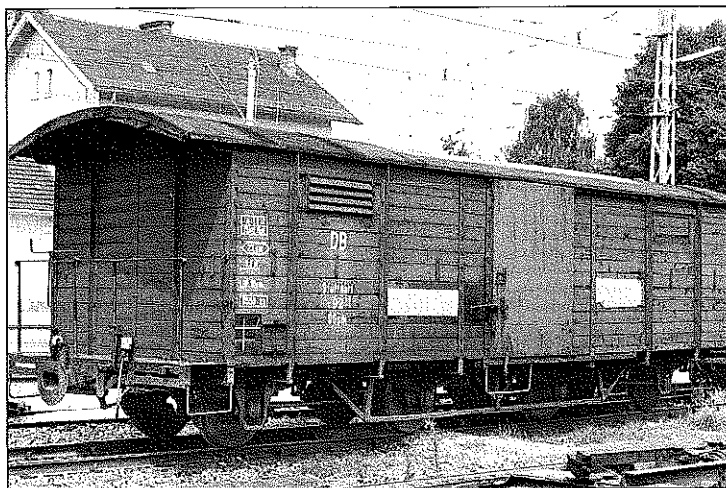
2. Reihe links: Holzlatten für Bestuhlung des Wagens 18 und Wagen 8

2. Reihe rechts: V 120 im Grundanstrich und Lokschuppen Hoya, 3 Fotos: Uwe Franz

3. Reihe: Probefahrt mit V 120, 7. 5. 1993, Fotos: Sven Hamann

Unten: Die FKB-Garnitur ist fertig! Alle 3 Reisezugwagen werden mittels Görlitzer Gewichtsbremse gebremst, 31. 5. 1993, Foto: Roland Hacke

Lok »Franzburg« endlich ohne abnormale Zierstreifen, blanke Kesselbänder usw., 14. 4. 1993, Foto: Gerhard Moll



auch in Zukunft anhält, die ein Problem fast aller Vereine zu sein scheint, werden Einschränkungen im Fahrbetrieb und in der Unterhaltung von Fahrzeugen und Betriebsanlagen wohl unvermeidlich sein. Daher noch einmal die Bitte an diejenigen, denen der betriebsfähige Erhalt von historischem Eisenbahnmateriale am Herzen liegt, schaut nach, ob nicht ein paar Stunden für unsere Museums-Eisenbahn zu erübrigen sind! Wir würden uns freuen, Euch in Bruchhausen-Vilsen begrüßen zu können.

In DME 4/93 wollen wir einige markante Termine für die Bereiche Strecken- und Fahrzeugunterhaltung in 1994 bekannt geben, damit Interessierte ihre Terminplanung entsprechen abstimmen können. Wir wollen damit dem Vorwurf entgegenreten, daß bei uns alles nur kurzfristig läuft (was manchmal unvermeidbar ist) gewissermaßen „unter Ausschluss der Öffentlichkeit“.

Kommen wir nunmehr zu den erfreulichen Entwicklungen: So wurde z. B. der „Einheits-Schmalspur-Museums-Eisenbahn-Zughaken“ fast völlig unbemerkt von der Fachwelt aus der Taufe gehoben. Unter Federführung der Märkischen Museumbahn wurde unter Beteiligung von DEV und IHS ein Zughaken nach dem Vorbild der ehemaligen KAE nachgefertigt. Aufgrund der guten Beziehungen der MME zur örtlichen Metallindustrie war es möglich, ein Gesenk und das nötige Entgratwerkzeug zu erträglichen Konditionen für diesen Zughaken nach historischem Vorbild anfertigen zu lassen. Die Beschaffung von passenden Zughaken war bisher ein großes Problem für schmalspurige Museumbahnen, weil fast jedes Fahrzeug mit einer anderen Kuppelungsbauteil ausgestattet ist.

Einen weiteren Anlaß zur Freude gaben die in diesem Jahr durchgeführten Personalprüfungen. Als frischgebackenen Dampflokheizer gratulieren wir Mechthild Schröder und Thomas Walczyk zur erfolgreich bestandenen Prüfung. Außerdem legte Jörg Meyer die Prüfung zum Zugleiter ab. Auch ihm sei an dieser Stelle ganz herzlich gratuliert und alles Gute gewünscht.

Ein weiteres „High-Light“ der laufenden Saison stellte der »Historische Tag« am 5. Juni dar. Zahlreiche Gruppen und Einzelpersonen hatten sich wieder für die „Reise in die Vergangenheit“ zusammengefunden und waren in historischen Gewändern zur Fahrt von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf erschienen. Hinter dem ehemaligen Bahnhofsgelände in Asendorf hatte die Interessengemeinschaft Asendorf in bewährter Weise den Festplatz gestaltet. Das hervorragende Wetter tat ein Übriges dazu, um diese Veranstaltung zum Erfolg werden zu lassen.

Personenwagen Nr. 2

Die Aufarbeitung geht weiter! Nachdem der Landschaftsverband Weser-Hunte e. V. dankenswerterweise die weitere Bezuschussung zugesagt hatte, konnte der Auftrag zur Durchführung des 2. Bauabschnittes wiederum an die Fa. Bremer Waggonbau vergeben werden. Trotz der erheblichen Bezuschussung bleibt auch ein nicht unwesentlicher Teil der Kosten für den DEV übrig. Hier sind wieder Sie, liebe Leser und Freunde der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, gefordert, dieses Projekt mit Spenden oder Ihrer Arbeitskraft zu unterstützen. Was geschieht beim 2. Bauabschnitt? In erster Linie ist die Beseitigung der letzten Korrosionsschäden und die Behebung von ein paar konstruktiven Mängeln vorgesehen. Außerdem wird der Wagen die charakteristischen Flächeisen außen am Wagenkasten zurückhalten, die bei ei-

ner Neuverblechung auf Spiekeroog abhandeln gekommen waren aber typisch für diesen Wagen sind. Abschließend erhalten Wagenkasten und Fahrgestell die Endlackierung, die dem Aussehen der DEV-Triebwagen angepaßt wird.

Der 3. und letzte Bauabschnitt ist Einbau der Inneneinrichtung, Montage der Heizanlage, Überholung der Drehgestelle und Einbau einer kombinierten Saugluft-/Druckluftbremse. Diese Arbeiten sollen in unserer Werkstatt ausgeführt werden.

Personenwagen Nr. 8

Zwischenzeitlich konnte auch die Zug- und Stoßvorrichtung am Vilsener Wagenende komplett überholt bzw. neu gebaut werden. Auch die Beplankung der Endbühne auf der Vilsener Wagenseite ist weitgehend fertiggestellt. Beide Stirnwände wurden gespachtelt, geschliffen und bereits mehrfach grundiert. An den Seitenwänden wurden ebenfalls erste Vorarbeiten für einen späteren Lackaufbau ausgeführt. Die für die KAE-Personenwagen typischen Funkenschutzbleche an den Stirnseiten der Bühnendächer wurden von der BNVHS-Werkstatt in Bassum nach Muster neu angefertigt.

Personenwagen Nr. 13

Auch die an einen Stellmachermeister im Erzgebirge vergebenen Arbeiten am hölzernen Wagenkasten machen gute Fortschritte. Der gesamte zweischalige Unterboden einschließlich der Grundbalken wurde erneuert. Eine Seitenwand wurde bis unter die Dachkante ebenfalls neu angefertigt. An den Stirnwänden und der verbliebenen Seitenwand wurden einige der senkrechten Eichenholzständer ausgewechselt. Ansonsten wurde das Holzgerippe des Wagenkastens ausgebessert. Als nächstes sollen der Bretterbelag des Daches erneuert und das ursprünglich vorhandene Laternendach rekonstruiert werden. Die zukünftigen Speichenradsätze befinden sich schon zur Aufarbeitung im Raw Görlitz.

Personenwagen Nr. 18

Die Holzarbeiten im Innenraum konnten weitgehend abgeschlossen werden, so daß nur noch die abschließenden Farbarbeiten im Innenbereich zu erledigen sind. Gegenwärtig befinden sich die aus mehr als 400 Holzlatten bestehenden Sitzbänke in unserer Werkstatt im Zusammenbau. Auch der schon lange geplante Tausch der vorhandenen unbrauchbaren Drehgestelle gegen ein Paar der ehemaligen Waggonfabrik Ludwigshafen ist voll im Gange. Die übergangsweise eingebauten Drehgestelle entsprechen denen der DEV-Wagen Nr. 12 und 148.

Drehschemelwagen Nr. 110

Mitte Juli 1993 wird die Hauptuntersuchung abgeschlossen sein. Aufgrund noch unvollständiger Beschriftung zum Redaktionsschluß kommt das obligatorische „Werkfoto“ in DME 4/93. Wie sein Schwesterfahrzeug wurde auch Wagen 110 fast ein Neubau. Zusammen bilden sie ein stilreines Drehschemel-Paar, wie früher auf vielen Schmalspurbahnen anzutreffen. Um die Ladelänge zu erhöhen, wird z. Z. eine passende Kuppelstange aufgearbeitet, die später den beiden Wagen in einer speziellen Halterung beigegeben werden kann.

Diesellok V 1

Die Arbeiten haben während der letzten Monate geruht, um Diesellok V 120 und Triebwagen T 1 termingerecht fertigstellen zu können.

Diesellok V 120

Die Hauptuntersuchung und Wiederinbetriebnahme war Ende Juni 1993 weitgehend abgeschlossen. Ihre Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit stellte die Lok bei einigen Probefahrten bereits eindrucksvoll unter Beweis. Einen Zug mit 14 beladenen Schotterwagen und einer angehängten Kleinlok zog sie anstandslos von Hoya nach Uenzen. Im Sellingsloh, der stärksten Steigung, brachte die V 120 den Zug sogar mehrfach aus dem Stand problemlos in Fahrt. Nachdem die letzten Kinderkrankheiten beseitigt waren, wurde mit den Lackierarbeiten begonnen.

Triebwagen T 1

Rechtzeitig zu den planmäßigen Fahrten ab 16. 5. 1993 wurde die Hauptuntersuchung abgeschlossen. Neben Arbeiten an Radsätzen und einer Getriebereparatur verursachte der Einbau einer DB-Zugfunkanlage und die Montage einer Industrieanlage erheblichen Arbeitsumfang. Gerade für den Einbau der Indusi waren größere Umbauten in der Druckluftanlage und der Elektrik nötig. Die Unterbringung der zahlreichen Schaltkästen für beide Anlagensysteme machte die teilweise Umgestaltung der Führerstände und den Einbau eines holzverkleideten Schaltschrankes erforderlich. Alle neu hinzu gekommenen Einbauten wurden natürlich sorgfältig der vorhandenen Einrichtung angepaßt, so daß optisch keine Nachteile entstanden. Außerlich hat sich wenig verändert, lediglich die Indusi-Magnete fallen auf. Somit kann der T 1 auch künftig freizügig auf DB-Strecken eingestzt werden.

Triebwagen T 42

Kurz vor Saisonbeginn quitierten 2 der 4 Schiebetürschlösser ihren Dienst. Die Suche nach Ersatz blieb leider erfolglos, so daß der Nachbau der aus Aluminium bestehenden Schlösser die einzige Lösung war. Aufgrund der kurzen Zeitfrist mußten wir diesen Auftrag fremd vergeben. Hier zeigte sich wieder einmal Bremer Waggonbau sehr flexibel und überholte alle 4 Schlösser unter Verwendung einiger Neuteile und baute sie auch in den Triebwagen ein.

Triebwagen T 44

Die Arbeiten am Innenausbau gehen unvermindert weiter. Im gesamten Fahrzeug wurde der alte PVC-Bodenbelag entfernt. Anschließend wurden die Wände unterhalb der Fenster und der Fahrzeugboden für das Aufkleben des neuen Linoleum-Belags vorbereitet. Das kleine Abteil wurde bereits mit Linoleum ausgekleidet. Das Sitzgestühl wurde probeweise eingebaut und ausgerichtet. Einige Sitzgestelle wurden in den Ursprungszustand zurückgebaut. Die Heizungsrippenrohre wurden auf Schäden untersucht und anschließend mit Silberbronze endlackiert. Gegenwärtig wird mit dem endgültigen Einbau der Heizungsrohre in die Fahrgasträume begonnen. Außen haben die ursprünglich vorhandenen Rangierhaltegriffe wieder ihre angestammten Plätze eingenommen. Die sehr aufwendig aufgearbeiteten Einstiegsschiebetüren wurden bereits von innen und außen endlackiert und wieder eingebaut.

Dampflokomotive »Spreewald«

Hier sind z. Z. keine größeren Arbeitsfortschritte zu verzeichnen, weil das mit der Aufarbeitung betraute Personal an der termingerechten Fertigstellung der regelspurigen Triebfahrzeuge mitgewirkt hat. Von einem Fachbetrieb wurde die Verkleidung des Dampfdoms neu angefertigt und montiert.

Harald O. Kindermann

Verehrte Mitglieder und Freunde der Eisenbahn!

Seit der Gründung unserer Organisation im Jahre 1964 haben wir uns in besonderem Maße um die Erhaltung historischer Schmalspurfahrzeuge bemüht. Der Grund hierfür liegt darin, daß die früher in Deutschland so zahlreichen Schmalspurbahnen infolge ihres aufwendigeren Betriebes in weit stärkerem Maße der Stilllegung zum Opfer gefallen sind als normalspurige Eisenbahnlinien. Von 1948 bis jetzt wurden allein im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland 1.085 km Schmalspurstrecken stillgelegt und abgebrochen; das sind 57 % des gesamten Schmalspurnetzes. Weitere 217 km (11 %) sind auf Normalspur umgebaut worden; auf 289 km der verbliebenen Strecken wurde der Personenverkehr eingestellt. Auf dem Gebiete der Erhaltung historisch wertvoller Schmalspurfahrzeuge war also besondere Eile geboten.

Es ist uns gelungen, bisher insgesamt 13 Schmalspurfahrzeuge vor der Verschrottung zu bewahren. Darunter befinden sich 3 Dampflokomotiven, an denen alle 3 am gebräuchlichsten gewesenen Steuerungsarten vertreten sind. 2 dieser Loks gehören der Regelbauart an, bei der dritten handelt es sich um eine Trambahn-Lok. Die Kaufpreise für diese Fahrzeuge sind voll bezahlt, und 10 von ihnen konnten auch bereits nach Bruchhausen-Vilsen gebracht werden. Damit ist unser Schmalspurprogramm nahezu erfüllt, nur 3 bis 4 — allerdings ebenfalls sehr interessante — Fahrzeuge stehen noch auf unserer Wunschliste.

Wir können uns jetzt also mehr der Erhaltung historisch wertvoller Normalspurfahrzeuge zuwenden. Als erstes normalspuriges Fahrzeug haben wir von den Nordfriesischen Verkehrsbetrieben den Personenwagen Nr. 7 preußischer Bauart mit einer offenen und einer geschlossenen Endbühne (BC 3i pr 92) geschenkt bekommen. Meines Wissens ist es der letzte Wagen dieser Art im Gebiet der Bundesrepublik. Auf unserem Programm stehen ferner u. a. eine Dampflokomotive der ELNA-Reihe und eine Lok der Baureihe 75^d, die für Sonderfahrten nach Möglichkeit betriebsfähig erhalten werden soll. Eine preußische T 3 wird von unserem Mitglied Gerhard Moll erhalten. Soweit möglich wollen wir unser Normalspurprogramm durch eine Einheitslokomotive abrunden. Für weitere Vorschläge wäre ich Ihnen sehr dankbar. Im einzelnen werden wir das Programm noch mit der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte abstimmen.

Otto O. Kurbjuweit

Neues aus BruVi

Einen großen Fortschritt bedeutet es, daß der T 62 und die alten Rollböcke aus dem Gaswerkgleis verschwunden sind, so daß uns dieses nun in seiner gesamten Länge zur Verfügung steht. Eine kleine Gruppe vom THW Minden hat der 15 (Hermann) den Schornstein wieder aufgesetzt und das Führerhaus zu rechtgerückt. Nun müssen noch einige Rohrleitungen montiert werden, und die Lok wird äußerlich wieder intakt sein. Bis sie allerdings unter Dampf genommen werden kann, werden sicher noch ein bis zwei Jahre vergehen.

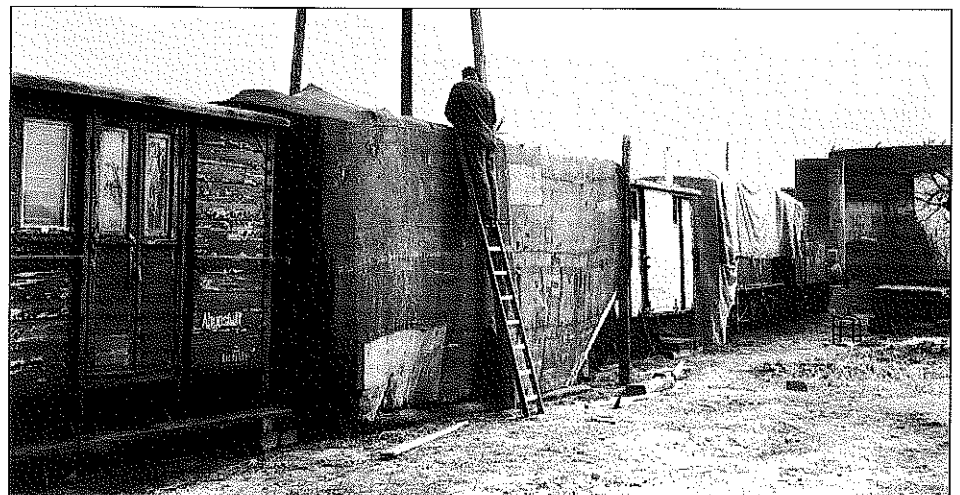
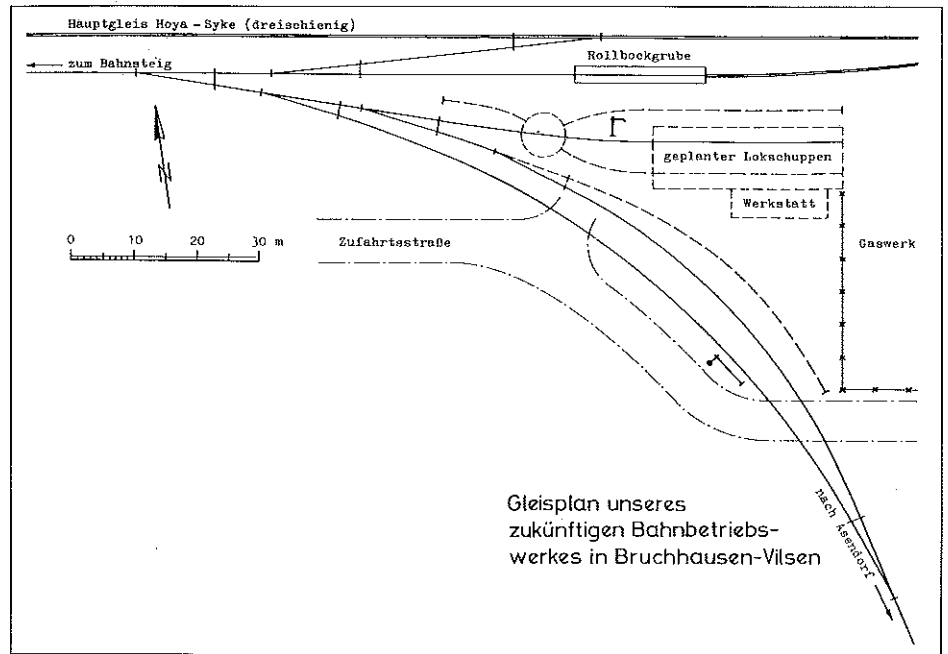
Einen titanischen Kampf führen wir in diesem Sommer gegen das Unkraut, das bis zu einer Höhe von über einem Meter geschossen ist. Wir haben uns soweit vorankämpft, daß die Fahrzeuge auf dem Gaswerkgleis freistehen und von Süden her gut fotografiert werden können.

Für den weiteren Ausbau unseres Bahnbetriebswerkes sind feste Pläne erstellt worden. Über dem Gaswerkgleis und einem noch zu bauenden Parallelgleis soll in 2 Bauabschnitten ein Lokschuppen in Fachwerkbauweise entstehen. Den ersten Bauabschnitt hoffen wir

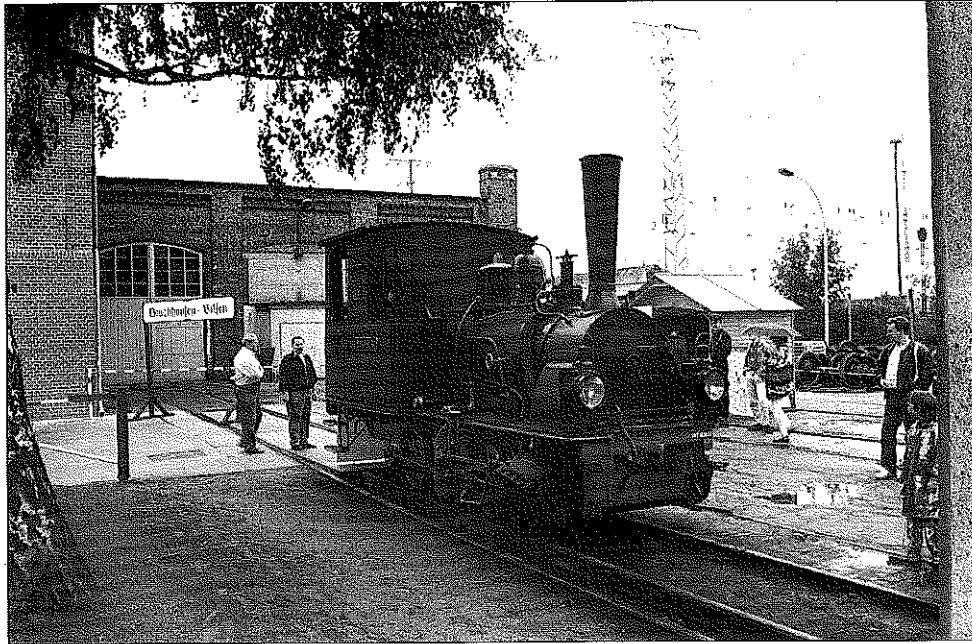
noch in diesem Jahr beginnen zu können. Es sind uns hierfür mannigfaltige Hilfen in Form von Material und Arbeitskraft in Aussicht gestellt worden. Nun fehlt es vor allem noch an Geld. Unsere Fahrzeuge brauchen für den kommenden Winter unbedingt ein Dach über dem Kopf. Durch die zunehmende Verrottung wird die Unterhaltung sonst immer teurer und immer schwieriger.

In BruVi eingetroffen ist ein altes Kleinbahnflügelsignal, das wir für 3 DM von der OHE „gekauft“ haben. Es handelt sich um ein regelrechtes Kleinod mit durchbrochenem Flügel und nur 6 m Höhe. Bei Gelegenheit wird es wahrscheinlich in BruVi als Ausfahrtsignal aufgestellt werden.

Langsam müssen wir daran denken, eine richtige Werkstatt auch für die Lokunterhaltung einzurichten. Aus Bad Lauterberg erreichte uns schon eine guterhaltene Eisensägemaschine mit Elektroantrieb, und ein Spender in Hoya vermachte uns einen Amboß. Das ist ein Anfang. Das Meiste fehlt uns noch. Sehr wichtig wäre eine Schmiede (Feldschmiede o. ä.) eventuell mit Gebläse. Eine Tisch- oder Ständerbohrmaschine ist schon fast ein Traum. Aber vielleicht kann jemand auch diesen Traum erfüllen...



Oben: Skizze der Gleisplanung für den Bahnhof Bruchhausen-Vilsen vor 25 Jahren
 Unten: Mit Planen werden die Fahrzeuge verpackt und so über Winter gegen Wind und Wetter geschützt. Bahnhof Bruchhausen-Vilsen, Gaswerkgleis, 1968, Foto: Eberhard Moll



Uwe Franz

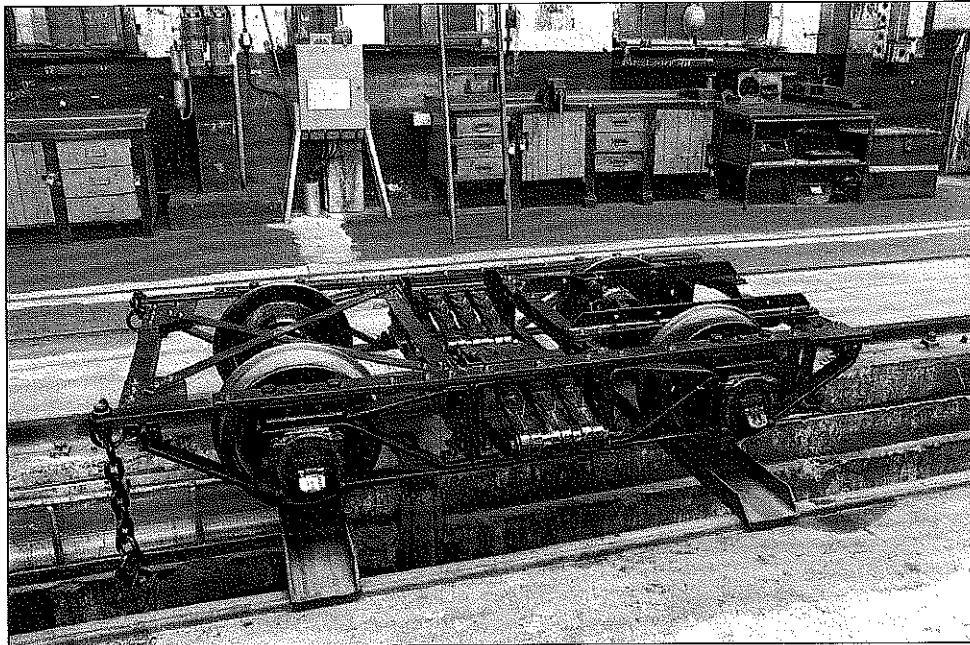
Tag der offenen Tür im Raw Wittenberge - der DEV war dabei

Wie bereits in DME 2/93 angekündigt, fand am 19. Juni 1993 der erste Tag der offenen Tür in der über 100jährigen Geschichte des Raw Wittenberge statt. Dementsprechend war der Aufwand, der getrieben wurde, um diese Veranstaltung in ein denkwürdiges Ereignis für alle Beteiligten zu verwandeln.

Neben unserer Dampflok »Franzburg« und unserer Handhebeldraisine, die gleich am Eingang des Werkes die Besucher empfingen, war am Samstag, dem 19. 6. 1993, so ziemlich alles vertreten, was die Deutschen Bahnen an dieselgetriebenen Triebwagenzügen zu bieten hatten. Eine besondere Attraktion war die aus Schwerin ange-reiste Dampflok 91 134, die mit einer mustergültig restaurierten Wagengarnitur auf dem Raw-Gelände Pendelfahrten unternahm.

Die fast 6.000 Besucher, die trotz des anfangs schlechten Wetters den Weg in das Raw gefunden hatten, waren sicherlich von dem Rundgang durch die traditionsreichen Werkhallen beeindruckt und konnten viele neue Eindrücke mit nach Hause nehmen. Besonders hervorzuheben ist, daß alle wichtigen Stationen des Rundganges stets mit kompetenten Mitarbeitern besetzt waren und somit den Besuchern keine Fragen unbeantwortet blieben. Neben den schmalspurigen DEV-Fahrzeugen war in der großen Hebehalle eine interessante Ausstellung der Schmalspurabteilung des Raw zu sehen. Neben zahlreichen Bauteilen für Schmalspurfahrzeuge waren Personenwagen aus Bad Doberan, Wernigerode und der letzte modernisierte Personenwagen für die Inselbahn Wangerooge ausgestellt.

Parallel dazu fand auf dem benachbarten Sportplatz des Eisenbahner Sport Vereins e. V. ein Sportfest u. a. mit dem »Lauf der Eisenbahner« statt. Außerdem demonstrierte die Werksfeuerwehr der Raw ihre Leistungsfähigkeit und Einsatzbereitschaft. Im Laufe dieser Veranstaltungen wurde eine Tombola zugunsten des Kreisverbandes der Lebenshilfe e. V. durchgeführt. Hierfür stellten die »Pension im Bollen« aus Bruchhausen-Vilsen sowie der DEV einige Preise zur Verfügung. Alles in allem war der Tag der offenen Tür im Raw Wittenberge eine gelungene Veranstaltung.



Ober: Lok »Franzburg« am Eingang des Raw Wittenberge

Mitte: „Man darf ruhig regelspurig sein, nur Ideen muß man haben . . .“, 19. 6. 1993, Fotos: Uwe Franz

Unten: Triebwagenausstellung im Raw Wittenberge, 19. 6. 1993, Foto: Hans-Jürgen Wietig