

NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Vorstands-Telegramm

Wir verweisen, um Wiederholungen zu vermeiden, auf unser Vorwort in dieser Ausgabe und verzichten deshalb auf eine separates Vorstands-Telegramm. In DME 1/14 werden Sie wieder detaillierte Informationen über die Vorstandsarbeit vorfinden.

Definitionen

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V. (DEV) ist ein gemeinnütziger und auf Ehrenamtlichkeit basierender Trägerverein mit etwa 1.100 Mitgliedern.

Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen ist ein technikhistorisches Freilichtmuseum, eine kulturschaffende Institution zum Thema „Erschließung benachteiligter Regionen durch Kleinbahnen am Beispiel der vormaligen Bahnerschließung in der Region Grafschaft Hoya“. Wie alle Freilichtmuseen nutzt es seine Sammlung, um etwas Ganzes daraus entstehen zu lassen, hier die historische Kleinbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, die den Museumsbesuchern durch Inbetriebsetzung lebendig vermittelt wird. Das Museum sammelt, bewahrt, vermittelt, erforscht und dokumentiert das Museumsthema.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf ist die Bezeichnung für die lebendige Museums-Inszenierung des Kleinbahn-Museums. Sie ist die wesentliche Ausstellungseinheit und eingeführter Markenartikel. Zugleich firmiert unter dieser Marke die Organisationseinheit für die eisenbahnrechtlichen Voraussetzungen durch den Flecken Bruchhausen-Vilsen als EVU u EIU.

Carsten-Wilm Müller:

Mitgliederbefragung des DEV – Was ist dabei herausgekommen? Teil 1

DME-Leser, die DEV-Aktiven und viele DEV-Mitglieder haben es mitbekommen: Unser Verein DEV (und damit unser Vorstand) wollte wissen, was uns so durch die Köpfe geht, wenn wir an die Zukunft der Museumsbahn denken. Dazu wurde vor rund zwei Jahren eine Arbeitsgruppe (AG) gebildet, die dieser Frage nachgehen sollte. Die Mitglieder dieser Arbeitsgruppe waren anfangs Axel Burmeister, Gerd Schmidt, Wolf-Jobst Siedler und Carsten-W. Müller. Später kamen dann noch Harald O. Kindermann und als externe Expertin Christa von Rhein dazu.

Diese AG hat einen Fragebogen entwickelt, der dann Ende 2012 in der DME und auf der Homepage des Vereins veröffentlicht wurde. Im Kern ging es in der Fragestellung darum, die Stärken und Schwächen, die Chancen und Risiken sowie das, was einige schon immer mal loswerden wollten, zu erfragen.

Das ist mit einem Rücklauf von 95 Fragebögen als gelungen zu betrachten; in diesen Antworten sind auch etwa 10 % Antworten von Nichtmitgliedern enthalten. Darüber haben wir uns gefreut, zeigt es doch, dass das Schicksal des Vereins auch Menschen beschäftigt, die nicht direkt ins Vereinsleben verweben sind.

Die Ergebnisse lassen es zu, Trends und Ideen der Einsender und Einsenderinnen bei der Einschätzung zur zukünftigen Entwicklung unseres Vereins abzulesen. Es ist ein Datenwerk entstanden, das hervorragend als „Steinbruch“ für die weitere Vorgehensweise dienen kann und hier sowie in der folgenden DME festgehalten wird.

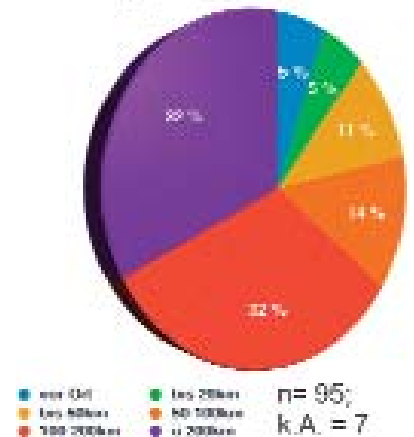
Natürlich wird nicht jeder, der geantwortet hat, sich eins zu eins wiederfinden können. Die Antworten mussten zu Blöcken zusammengefasst werden, um sie auswerten und darstellen zu können. Durch diese Zusammenfassung konnten alle Daten soweit vereinheitlicht werden, dass sie als Torten- oder Balkendiagramm als Bild dargestellt werden konnten. Und Bilder sagen bekanntlich mehr als 1.000 Worte.

Im ersten Teil werden die Ergebnisse der ersten Seite des Fragebogens wiedergegeben. Dort ging es vor allem um die Merkmale derer, die geantwortet haben; es ist nicht unerheblich, wie die Menschen, die die Fragen beantwortet haben, selbst aufgrund ihrer Daten zu verstehen sind. In diesem Teil waren auch viele Anregungen zu finden, was in Zukunft besser gemacht werden könnte. Wie man sich vorstellen kann, ist Text überhaupt nicht leicht darstellbar; wir haben uns Mühe gegeben, es dennoch zu tun. Im später folgenden zweiten Teil geht es um die Einschätzungen zur Risiken und Stärken, die der Verein hat bzw. die auf ihn warten. Er ist noch etwas umfangreicher als der erste Teil. Jetzt also zur Darstellung des ersten Teils, der ersten Seite des Fragebogens.

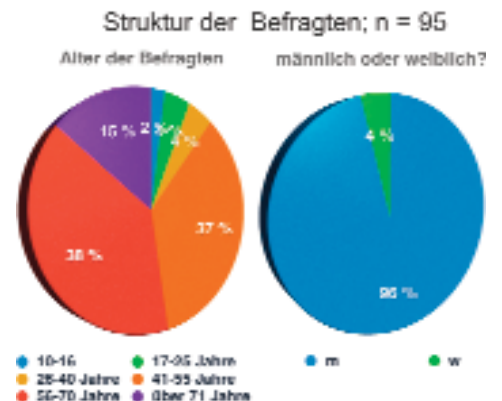
In den Diagrammen stellt **n** die Anzahl aller Antworten dar, k.A. heißt, dass es auch keine Angaben dazu gibt:

Das erste Diagramm zeigt, dass etwa nur 1/5 vor Ort und rund 2/3 weit bis sehr weit von unserem Verein lebt. Die Mobilität zwischen dem Wohnort und dem Verein erschwert manchem (nicht allen!) die aktive Teilnahme.

Entfernung zwischen Wohnort und DEV



Die beiden folgenden Tortendiagramme bestätigen das Gefühl, was mancher wohl schon vorher zu Alter und Geschlecht hatte: Wir sind fast nur Männer, die nicht mehr die jüngsten sind. Die Jugend ist stark unterrepräsentiert, die Frauen fühlen sich kaum angesprochen (aber es gibt sie).



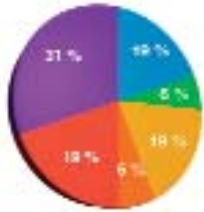
Die Erwartungen an den Verein zeigen sehr gut, dass es (gegenüber der Zeit, als der Verein gegründet wurde) wohl eher nicht darum geht, allein die Geselligkeit zu pflegen, sondern sinnvolle Freizeitbeschäftigung und Anteilnahme an dem, was in Verein passiert, stehen im Vordergrund. Information tut not und wird gewünscht.



Dazu passen die Vorschläge: Jeweils 1/5 der Antwortenden fanden, dass ein regelmäßiger Newsletter, ein Vorstandstelegramm mit Terminen und eine geschlossene Aussendarstellung (was in diesem Fall auf die Informationen gemünzt ist, die aus dem Verein kommen) das ist, was gewünscht

wird. Die Mitarbeit an der Kleinbahn wird von vielen gewünscht, scheint aber nicht für alle tatsächlich (auch aufgrund der Entfernung) machbar zu sein. Die Anzahl der Nennungen ist geringer als die Zahl aller Fragebögen.

Verbesserungsvorschläge zum Thema Information (gesamt: 17)

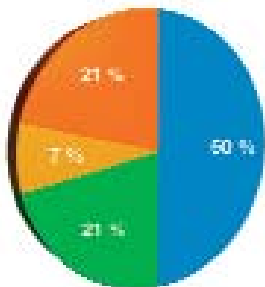


- Newsletter (ggL per nur per Internet)
- Kommunikation zw. Gruppen
- Vorleseprogramme, auch mit frühzeitigen Terminen
- museale Forschung und Darstellung der Kleinbahngeschichte
- geschlossene Ausschreibung
- Mitarbeit, Gestaltung, Erhalt der historischen Kleinbahn

Nachrichtlich: Eine Anregung zur inhaltlichen Gestaltung der DME: mehr lokale, weitere historische Informationen

Bei den Wünschen an den Verein steht das Fahren mit Dampf und gelegentlich auch Diesel im Vordergrund; die beiden folgenden Wünsche sind Sonderveranstaltungen mit Fahrzeugen anderer Bahnen und die museale Aufarbeitung der Kleinbahngeschichte (womit nicht die der Strecke Bruchhausen-Vilsen – Asendorf allein gemeint ist). Auch hier waren die Nennungen deutlich geringer als die Gesamtzahl.

Wünsche an die Schwerpunkte des Museums (gesamt: 14)



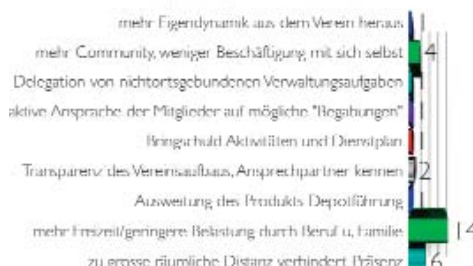
- Musealer Betrieb mit Dampf und Diesel
- Sonderveranstaltungen mit Gasfahrzeugen
- Qualität vor Quantität
- museale Forschung und Darstellung der Kleinbahngeschichte

Insgesamt gab es wenige Wünsche und Anregungen, die über das bereits Gesagte hinausgingen. Und doch: Es gab sie. Motivation des Nachwuchses, Training von sozialer Kompetenz der Aktiven, verbessertes Marketing und die Stärkung des Wir-Gefühls waren wichtige Punkte.

Wohin wandeln und Anreize (gesamt: 19)



Was muss passieren, um Passiv zu aktivieren?

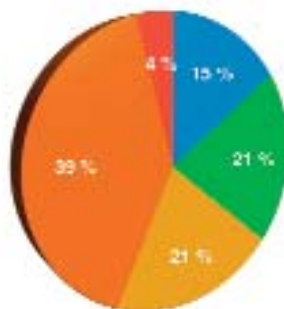


Bei der Frage, was woanders schon funktioniert und auch in unserem Verein (wieder) eingeführt werden sollte, kamen einige Anregungen zusammen. Hier die eine Auswahl der Nennungen, die einmal angeregt wurden: *Autoveteranentreffen, historische Kleidung, Onlinebuchung, Ehrenlokführer, neue Medien/News (Facebook, Twitter), Begriffsprägung und Vermarktung des Produkts, Inselbahn, Bahnwelttag, Dieselgala, alles in Aktion, Bahnhofsfest mit leiblichem Wohl, Teddybärfahrt, Normalspurtouristik, zielgruppengerechte Aufsplittung des Vermittlungsangebots (Kinder, Elterntalter, Großelntalter).*

Jeweils zweimal wurden folgende Wünsche genannt: *Medienveranstaltung (Vorträge, Filme), Güterbahn, Lokgeburtsstage.* Jeweils dreimal wurden diese Anregungen gegeben: *„Wine and dine“ (kulinarische Züge), Vernetzung von lokalen Freizeitangeboten.* Je zehnmahl kamen die Wünsche nach *Premiumangebote für aktive Mitglieder/für passive Mitglieder.* Der mit Abstand am häufigsten genannte Wunsch war der nach *Themenangeboten* (24 Nennungen).

Dann kam die Selbsteinschätzung der Befragten: Etwa 1/3 sahen sich als aktiv oder eher aktiv, 2/3 sehen sich passiv oder eher passiv. Das heißt, dass überdurchschnittlich viele Aktive an der Umfrage teilgenommen haben, was die Aussagen zu Wertschätzung im Verein oder sozialer Kompetenz sehr gewichtig macht.

Selbsteinschätzung: Aktiv im Verein?

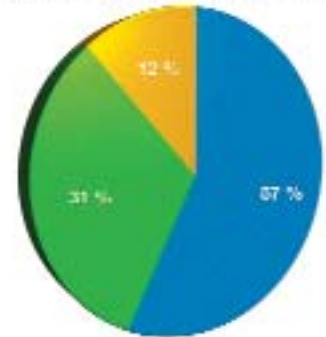


- aktiv
- eher aktiv
- eher passiv
- passiv
- k.a.

Die folgende Darstellung ist etwas gequetscht, aber dadurch kann man die Aussagen besser lesen und verstehen: Die meisten Passiven gaben der hohen Belastung der eigenen Freizeit und der großen Distanz die Schuld an der eigenen Passivität. Dabei wurde aber angeregt, Aufgaben, die nicht zwingend am Sitz des Vereins erledigt werden müssen, per Internetmobilität an standortferne aber Willige zu übertragen. Auch Ansprechpartner werden gesucht, um sich besser einbringen zu können.

Die Antworten haben allen in der AG Mut gemacht: Deutlich mehr als die Hälfte der Antwortenden meinen, dass unser Verein und damit das Museum ein modernes, professionelles Museum ist und der DEV das tragende Element. Nur knapp ein Drittel glaubt, dass das nicht so ist.

Entwicklung des DEV/Museum: Wie könnte es in 10 Jahren aussehen?



- Modernes Museum, professionell, DEV ist Hauptstütze
- Museum und DEV wie bisher, arm, aber ruhig
- kA

Damit lautet das erste Fazit:

- Information aus dem Verein wird als wichtiger Bestandteil wahrgenommen und rangiert deutlich vor Geselligkeit;
- Informationsdefizite werden auf vielen Ebenen gesehen und deren Abstellung stellt einen starken Wunsch dar;
- mehr Wertschätzung und Angebote für Aktive und auch passive Mitglieder durch bessere Ansprache und spezielle Angebote für diese beiden Gruppen sollten angegangen werden;
- wenn jüngere Familien unsere Zielgruppe sind, stimmt die Struktur der Mitglieder nicht mit der Zielgruppe überein, oder anders: Immer mehr ältere Mitglieder müssen sich um eine Personengruppe kümmern, der sie ohne weiter Hilfestellung nicht gewachsen sind;
- es gibt eine Menge Anregungen der Befragten zu Aktionen; besonders Themenangebote werden stark gewünscht bzw. angeregt;
- bei den Antwortenden sind die Aktiven (gegenüber ihrem Anteil in Bezug auf die Zahl der Gesamtmitglieder) stark vertreten;
- die Antworten mit „mehr Community, weniger Beschäftigung mit sich selbst“ braucht keinen weiteren Kommentar
- mehr als die Hälfte der Antwortenden glaubt an einen Wandel des Vereins/des Museums gegenüber heute in den nächsten 10 Jahren.

Diese Auswertung zeigt auf, in welche Richtung der Verein aus Sicht von knapp 100 Menschen, die sich mit dem Schicksal dieser bald 50jährigen Museumsbahn beschäftigen, nehmen kann. Dazu gibt es wertvolle Hinweise, was seitens des Verein verändert werden sollte, um für die Zukunft gewappnet zu sein.

Im zweiten Teil werden wir sehen, wo tatsächliche Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken unseres Vereins liegen. Dieser Teil wird voraussichtlich in der nächsten (oder spätestens übernächsten) DME zu lesen sein.

Termine 2014

15. - 22. 2. Frühjahrs-Meeting
12. - 17. 4. Oster-Meeting
26./27. 4. Putzwochenende

Jeweils am letzten Sonabend im Monat treffen sich ab 8 Uhr die Werkflott und die Gleisbaurotte und sind Werkflott-Neueinsteiger besonders willkommen.

Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 1. 10. 2013

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Durch den saisonbedingten Einsatz der DEV-Aktiven im Fahrdienst hielten sich die Werkstattaktivitäten in den Sommermonaten in kleinerem Rahmen als sonst üblich. Trotzdem wurden einige Arbeiten abgeschlossen. Erfolgreich war auch die Stellenausschreibung für die Nachbesetzung unseres hauptamtlichen Werkstattmitarbeiters. Aus den Bewerbern wurde Ralf Hormann ausgewählt. Seit dem 19. 8. 2013 ist er bei uns tätig, sein Aufräum- und Sortierfleiß ist bereits unübersehbar geworden. DME-Lesern ist Ralf Hormann kein Unbekannter, denn er ist seit vielen Jahren bei uns ehrenamtlich aktiv und konnte nun sein Hobby zum Beruf machen. Für seinen weiteren beruflichen Werdegang bei unserer Eisenbahn wünschen wir ihm an dieser Stelle nochmals alles Gute!

Auch unser langjähriger Mitarbeiter Klaus Schmidt wird uns bis auf weiteres als „geringfügig Beschäftigter“ an ein paar Tagen in der Woche weiterhin zur Verfügung stehen. Mit einem Tagesablauf nur als Rentner wollte sich Klaus dann doch noch nicht zufrieden geben.

Dampflokomotive SPREEWALD

Die Lok wurde in diesem Jahr an einigen Betriebstagen eingesetzt. Im Frühjahr 2014 laufen die Untersuchungsfristen ab. Neben einigen Kesselarbeiten sind auch verschiedene Arbeiten am Fahrwerk und Triebwerk bei der bevorstehenden Hauptuntersuchung geplant.

Dampflokomotive HERMANN

weiter in Hauptuntersuchung! Der Auftrag zur Fertigung eines Nachbaukessels wird an die Fa. Lonkwitz in Nauborn bei Wetzlar vergeben! Seit Anfang Juni ist der alte Kessel dort und soll als Vorlage dienen. Gegenwärtig werden die Konstruktions- und Genehmigungsunterlagen erstellt. Sobald die Abnahmen vom Kesselsachverständigen und die Genehmigung der Landeseisenbahnaufsicht vorliegen, soll mit dem Bau des Kessels begonnen werden; wir hoffen auf einen Baubeginn vor dem Jahresanfang 2014. Einige Spenden und Spendezusagen sind eingegangen, aber wir benötigen noch weitere Spender, damit HERMANN eines Tages wieder dampfen kann.

Mallet-Dampflokomotive 7^s

weiter in Hauptuntersuchung! Der geplante zweite Ortstermin mit einem weiteren TÜV-Sachverständigen ist aus Krankheitsgründen noch nicht zustande gekommen, so dass die geplanten Arbeiten am Kessel der Lok auf sich warten lassen.

Diesellokomotive V 1

weiter in Hauptuntersuchung! Seit der Montage von Motorhaube und Kühlermaske sieht die „Rappelkiste“ wieder wie eine richtige Diesellok aus! Die Entscheidung, sie ihrem Lieferzustand anzunähern, war richtig, denn seit dem Aufsetzen der Motorhaube kommt das filigrane Erscheinungsbild zur Geltung. Gegenwärtig wird an der Montage der letzten Rohrleitungen und Griffstangen gearbeitet, so dass in Kürze die Vorarbeiten für die Endlackierung beginnen.

Diesellokomotive V 4

seit April 2013 in Hauptuntersuchung. Zahlreiche Arbeiten wurden erfolgreich abgeschlossen. Gegenwärtig wird die Druckluftanlage grundlegend überarbeitet.

Triebwagen T 44

Seit Fristablauf April 2013 untersuchungspflichtig abgestellt und in Arbeitsaufnahme

Personenwagen 16

weiter in Aufarbeitung. Die Instandsetzung des hölzernen Wagenkastens wird in unserer Werkstatt ausgeführt. Die Arbeiten an der in Fahrtrichtung Asendorf linken Seitenwand sind weitgehend abgeschlossen. Gegenwärtig wird an der gegenüberliegenden Seitenwand gearbeitet. Zur besseren Zugänglichkeit mit Gerüsten wurde Wagen auf der Drehscheibe gedreht. In Zusammenarbeit mit einer örtlichen Tischlerei werden zur Zeit einige Konstruktionshölzer neu angefertigt. Zur Verarbeitung kommt hier unser Eichenholz, das wir vorausschauend vor vielen Jahren beschafft und eingelagert haben.

Personenwagen 27

Leider ruhen die Arbeiten aufgrund anderer Prioritäten in unserer Werkstatt noch immer.

Gepäckwagen 51

Die Arbeiten waren etwas ins Stocken geraten, u. a. weil sie schwieriger geworden waren. Die Jugendgruppe konnte alleine so nicht weitermachen. Insbesondere die Beseitigung der umfangreichen Korrosions- und Verschleißschäden am Fahrgestell und am Aufbau bereiteten den Jugendlichen Probleme. Gegenwärtig werden diese Arbeiten unter Anleitung durch verschiedene DEV-Aktive durchgeführt, so dass das weitere Arbeiten durch unsere Jugendlichen wieder in geregelten Bahnen läuft und sie wieder Freude am Projekt haben.

Güterwagen 148

Nach einigen Jahren Aufarbeitungs- und immer wieder Abstellzeiten ist der vierachsige offene Güterwagen nun fertiggestellt! Wenn auch noch der entsprechende Verwaltungsakt erfolgreich abgeschlossen ist, kann der Wagen im nächsten Jahr nicht nur als Güterwagen eingesetzt werden, sondern auch als „Cabrio“ mit Museumsbesuchern. Dafür wurden alle Einbauten und die Geländerbrüstung abnehmbar bzw. demontierbar ausge-

führt, auch wenn Kompromisse in der Zugänglichkeit in Kauf genommen werden mussten. Uns war der Erhalt des äußeren Erscheinungsbildes wichtiger als der nachträgliche Einbau von stirnseitigen Übergangstüren, so wie dieses Problem bei anderen Bahnen oft gelöst wurde.

Normalspurtriebwagen T 2

Während der diesjährigen Betriebseinsätze zum Broxer Heiratsmarkt wurde eine der zwei Antriebsanlagen schadhaft. Weil der Schaden nicht kurzfristig zu beheben war, kam der T 2 zeitweise als Beiwagen im Einsatz. Wertvolle Hilfe leistete unsere Diesellok V 241 (Köf III), die kurzerhand die Traktion übernahm, so dass der Bahnverkehr Bruchhausen-Vilsen – Eystrup aufrecht erhalten werden konnte.

Drehscheibe, Kohlenbühne

Wie bereits berichtet erfolgte am 23. 5. 2013 die Abnahme der Drehscheibe und der neuen Kohlenbühne im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. Seit dem ist die Drehscheibe ohne Beanstandungen im Einsatz! Hier hat sich ein neuer, beliebter Fotostrand ergeben. Durch die erhöhte Lage des Geländes, werden die Lokomotiven auf dem „Servierteller“ präsentiert. Im Winterhalbjahr soll die Auffahrt zur Kohlenbühne gepflastert werden, die Aushubarbeiten sind dafür bereits erfolgt.

Unten: Schierwaldenwath, 25. 8., Asendorf, 14. 9. 2013, Vilsener Holz, 15. 9. 2013, 3 Fotos: Eric Arndt



Wolfram Bäumer

Zur Rolle der Museumsvorführer

Unter diesem Titel gab es in DME 3/06, S. 42 in Verbindung mit einem weiteren Text auf S. 44 interessante Anregungen zur Tätigkeit der Museumsvorführer zu lesen. Die Tips kamen damals von einem langjährigen DEV-Aktiven und somit von innen, was ihrer Relevanz keinen Abbruch tut. Dienstleister, und dazu gehören auch Museen und Verkehrsbetriebe und damit erst recht Museumsbahnen, sind für konstruktive Kundenkritik dankbar, zumindest wenn es sich um souverän agierende Dienstleister handelt, die daraus Verbesserungen der eigenen Leistung ableiten und erfolgreich umsetzen. Denn wer könnte Verbesserungspotentiale besser identifizieren und beschreiben, als Stammkunden, die obendrein wiederkommen möchten?

So kann sich die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen glücklich schätzen, wenn uns Aktive anderer Museumsbahnen ein Feedback zu den Stärken und Schwächen unserer Ausstellung geben. Der Kleinbahnfreund und langjährige Freund unserer Museums-Eisenbahn Werner Schütte liefert in der Zeitschrift Mindener Eisenbahn-Info (MEI) wertvolle Anregungen:

„Eine schöne Tradition beim DEV sind die ‚Tage des Eisenbahnfreundes‘. So gut wie alles, was betriebsfähig ist – und das ist dort eine ganze Menge – wird in einem sehr dichten Fahrplan eingesetzt. ... Also auf nach BruVi am Sonnabend, den 3. 8. 2013. ... Mit SPREEWALD, PLETTENBERG, HOYA und FRANZBURG waren vier Dampfloks angeheizt, dazu kamen Triebwagen T 41 (Wismarer) und T 42 so-

wie einige Dieselloks. Skeptisch fragte man sich, ob bei der hohen Waldbrandgefahr so viel Dampftrieb möglich sein könnte. Doch nicht die Dampfloks brachten den komplizierten Fahrplan gleich zu Beginn für den Rest des Tages durcheinander, sondern der liegengebliebene T 42.

Für die Mitfahrt nach Asendorf hatten wir uns den P 411 ausgesucht, BruVi ab 12.45 Uhr. Die SPREEWALD rückte an den bereitgestellten Zug, und dann tat sich nichts. Die Fahrgäste schwitzten, ein Büffetwagen war nicht vorgesehen – und keine Erklärung, obwohl reichlich Personal am Zug entlanglief. ... Mit einer halben Stunde Verspätung ging es dann endlich los. Völlig unproblematisch nahm unser Zug die Steigung nach Heiligenberg, der Fotohalt im Vilsener Holz entfiel wegen der Waldbrandgefahr – das war angekündigt. Umsetzen in Asendorf und zurück. Und dann standen wir an der Trapeztafel in Heiligenberg, und wieder ging nichts weiter. Zunächst meldeten Fahrgäste dem Lokpersonal, dass hinter uns Rauch aufstieg – ein Böschungsbrenn. Der junge Heizer kam mit seiner Schaufel und einer (!) Flasche Wasser angelaufen und schaffte es tatsächlich, das Feuer zu besiegen.

Und dann: weiterer Stillstand. Wie gehabt: null Informationen für die Fahrgäste. Der Zugführer (ohne Mütze, er fühlte sich wohl tatsächlich nicht wirklich im Dienst) plauderte und scherzte ausgiebig mit der Lokmannschaft, statt einmal an den vier Personenwagen entlang zu gehen und sie zu informieren. Statt dessen stiegen die Fahrgäste peu à peu aus und gingen ‚nach vorne‘. Warum es nicht weiterging, sah man dann: Eine Diesellok mit einem Wasserwagen und einer Pumpe samt

Feuerwehrleuten auf einem Flachwagen machten klar, was Sache war: Die Dampfloks hatten kein ausreichendes Wasser mehr. Mit reichlich Verspätung kamen wir schließlich wieder in Bruchhausen-Vilsen an und hatten nur eines im Sinn: Trinken! Ansonsten: Insgesamt war es wieder eine schöne Veranstaltung.

Als Fazit bleibt: Der DEV muss aufpassen, dass er nicht dieselben Fehler macht wie die viel gescholtene DB AG. Diese wiederholten Nicht-Informationen der zahlenden Fahrgäste bei nun wirklich überschaubaren Zügen ist nichts anderes als ärgerlich. Übrigens: Warum eigentlich hat der Bahnhof BruVi keine Lautsprecheranlage? Historisch kann doch nichts dagegen sprechen. (ws)“

Technische Hilfsmittel wie Lautsprecheranlagen auf Bahnsteigen und in Zügen sind für Museumsbahnen dann kein Tabu, wenn sie historisch überliefert sind. Die Information von Museumsbesuchern per Durchsage erscheint dagegen als Mittel zweiter Wahl, zumal wenn das Verhältnis von Personal zu Besuchern / Fahrgästen eine direkte Ansprache ermöglicht, wie es bei Kleinbahnen ja geradezu legendär geworden ist. So können alle Schaffner und Zugführer ihre Möglichkeiten nutzen, durch die Wagen zu gehen und die Fahrgäste über die Kleinbahngeschichte und eventuelle betriebliche Abweichungen zu informieren. Und genau dazu macht der Besucherbericht von Werner Schütte viel Mut. Vielen Dank dafür!

Unten: SPREEWALD und Ralf Hormann drücken einen fotogenen Personenzug mit Güterbeförderung (PmG) zur Fahrt nach Asendorf an den Bahnsteig Bruchhausen-Vilsen, 3. 8. 2013, Foto: Ulrich Clees

