

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

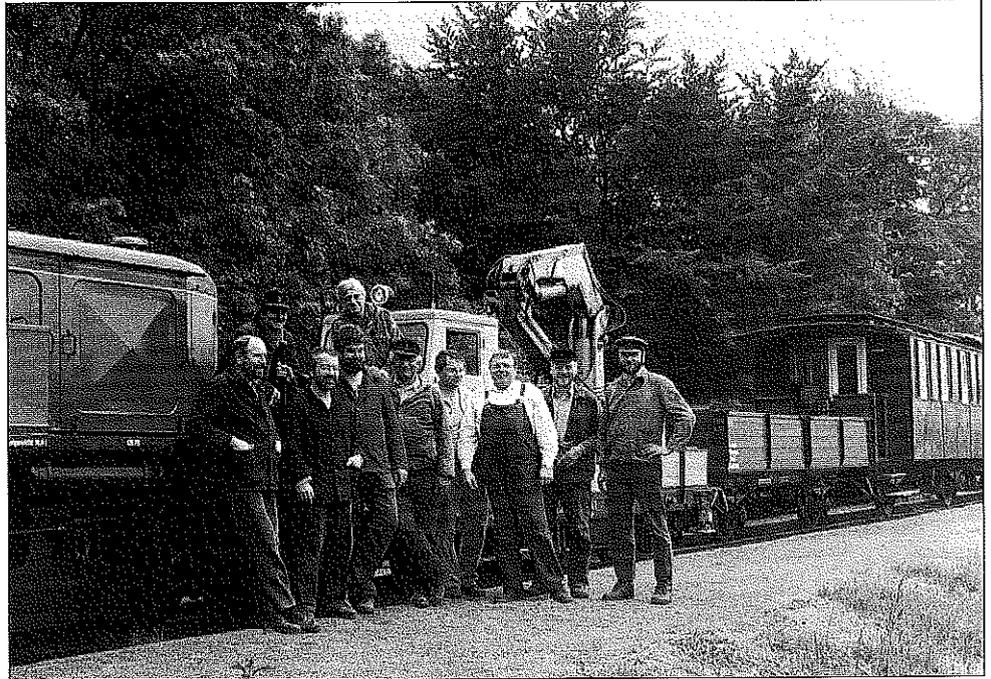
Sven Hamann

Rotten-Telegramm

Mit einer großzügigen Spende sorgte Vereinsmitglied Friedhelm Burda für erhebliche Verbesserungen im Gleisbau: Er übergab der Rotte am letzten Samstag im September eine nagelneue Robel-Schienenschraubmaschine mit dem besonders komfortablen Querfahrwerk, das das zweimännige Heben beim Wechsel von einer Schiene zur anderen überflüssig macht, eine Schwellenbohrmaschine und ein manuell zu bedienendes Schienenkipprgerät.

Vor allem die Rottenmitglieder hatten ihre Freude an den neuen Geräten: Der alte „Robel“, inzwischen in die Jahre gekommen, zeigte vor allem beim Anwerfen so seine Eigenheiten. Die neue Schraubmaschine springt nicht nur auf Anhieb an (sogar bei allerersten offiziellen Anwerfen durch Friedhelm klappte es), sondern hat beispielsweise auch eine Beleuchtung am Bohrer und mit neuer Technik einzustellendes Drehmoment usw. Die ebenfalls mit Benzinmotor betriebene Schwellenbohrmaschine, ein beidhändig zu bedienendes Gerät, hat auch schon das Interesse anderer Abteilungen der Museums-Eisenbahn gefunden; es bleibt jedoch bei der Rotte!

Die Übergabe der neuen Geräte fand übrigens vor einem besonderen Hintergrund statt: Der Skl als Arbeitsfahrzeug, als Kran, Bagger, Transporter und etliches anderes inzwischen längst unentbehrlich (wie war das eigentlich vorher gegangen?) ist ebenfalls eine Spende von Friedhelm Burda.



Oben: Die Rotte ist sehr optimistisch, auch wenn die nächste Baustelle schon wartet, 26. 6. 1993, Foto: Hartwig Harms

Unten: Allen Grund zur Freude hat die Rotte bei diesen vorzeitigen Weihnachtsgeschenken, 25. 9. 1993, Foto: Sven Hamann

Uwe Franz

Terminplaner 1. Halbjahr 1994**Werkstatt**

Grundsätzlich wird an fast allen Samstagen an den Fahrzeugen gearbeitet, und wer Lust hat, darf das auch sonntags fortsetzen.

Jan./Feb. 1994: „Rentner-Meeting“, vorrangig Arbeiten an Triebfahrzeugen, Dauer ca. 6 – 7 Tage, genauen Termin mögen Interessenten bitte noch erfragen.

23./24. April: „Putzwochenende“ zur Saisonvorbereitung und „Dienstunterricht“ mit Unfallbelehrung (für Betriebsbedienstete ist gem. FV-NE Teilnahme Pflicht). Ort und Zeitpunkt werden noch bekanntgegeben.

1. Mai: Start der 29. Fahrsaison auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf Gleisbau

Beginn jeweils samstags um 8.00 Uhr im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. Zusätzliche Termine

werden bei Bedarf vor Ort abgesprochen.

12. und 26. Februar 1994
12. und 26. März 1994
9. und 30. April 1994
14. und 28. Mai 1994
11. und 25. Juni 1994
9. und 30. Juli 1994
13. und 27. August 1994
10. und 24. September 1994
8. und 29. Oktober 1994
12. und 26. November 1994

Theo Wiegmann

Bau des Sozialgebäudes

Auf der diesjährigen Mitgliederversammlung wurde vom Vorstand auf den anstehenden Bau des Sozialgebäudes hingewiesen. Die Planungen wurden bereits 1990 aufgrund eines entsprechenden Beschlusses des Vorstandes aufgenommen, erste Konzepte wurden anlässlich der Jubiläumsausstellung 1991 vorgestellt. Diese Konzepte wurden zwischenzeitlich soweit überarbeitet, daß die Baugenehmigung unmittelbar ansteht.

Aufgrund der gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen, die ebenfalls auf der Mitgliederversammlung dargelegt wurden, soll nun der Beginn eines ersten Bauabschnittes mit dem Ziel der Fertigstellung zum April 1994 erfolgen. Dieser erste Bauabschnitt wird jedoch nur als Rohbau hergestellt werden können, so daß auf den DEV beim folgenden Innenausbau erhebliche Einnahmen zukommen werden.

Dieser erste Bauabschnitt umfaßt im Erdgeschoß die Eingangssituation mit der Treppe zum Ober- bzw. Dachgeschoß. Im Erdgeschoß sind die beiden Sanitärbereiche für Männer bzw. Frauen und die jeweiligen Spindräume sowie der Heizungsraum vorgesehen. Die überbaute Bauhofffläche, die sich aus dem winkelförmigen Gebäude ergibt, wird weiterhin vom Bauhof als Abstellmöglichkeit für Geräte genutzt werden können. Das Ober- bzw. Dachgeschoß des ersten Bauabschnittes wird gesamt 7 Übernachtungsräume mit ca. 100 qm Grundfläche umfassen, weiterhin ist dort ein WC-Raum vorgesehen.

Der zweite Bauabschnitt wird vorläufig als Zukunftsaufgabe angesehen werden müssen. Dort werden im Erdgeschoß weitere 5 Übernachtungsräume mit ca. 60 qm Grundfläche vorgesehen. Das Ober- bzw. Dachgeschoß ist bis auf weiteres als Bodenraum geplant, dort können jedoch bei Bedarf schrittweise bis zu 5 weitere Übernachtungsräume ausgebaut werden.

Zum organisatorischen Ablauf wird die Räumung der derzeitigen Spind- und Umkleieräume erforderlich, da dieses Gebäude abgerissen werden muß. Die Spinde solcher aktiver Mitglieder, die auch im Winterhalbjahr benötigt werden, kommen in einen anzumietenden heizbaren Container, der im umgebenden Bereich aufgestellt werden soll. Alle anderen Spinde kommen in einen Güterwagen. Die beiden Übernachtungswagen bleiben bis zur Realisierung des 2. Bauabschnittes schrittweise in Benutzung.

Nach Fertigstellung des 1. Bauabschnittes im Rohbau müssen zuerst die Spindräume wegen der Mietkosten für den Container und die Sanitärbereiche hergerichtet werden.

DEV-Mitglieder werden hiermit aufgerufen, ihre berufliche oder handwerkliche Qualifikation beim Bau dieses Gebäudes einzubringen, sei es

beim späteren Innenausbau oder bei der Beschaffung von Einrichtungen. Auch Hinweise auf günstige Bezugsquellen können uns helfen.

Abschließend möchte ich hier für den gesamten Vorstand zum Ausdruck bringen, daß der Bau des Sozialgebäudes mit hoher Priorität betrieben wird, um die Situation der bisher unzulänglichen Unterbringungsmöglichkeiten und der Sanitärbereiche zu beenden. Darüber hinaus wird das Sozialgebäude unerlässlich, um solchen Mitgliedern, die weiter entfernt von unserer Museums-Eisenbahn wohnen, im Rahmen wieder zu belebender mehrtägiger Meetings einen längeren Aufenthalt zu ermöglichen, da neben den Anfahrts- und Verpflegungskosten die Übernachtungen in Hotels etc. doch erheblich zu Buche schlagen.

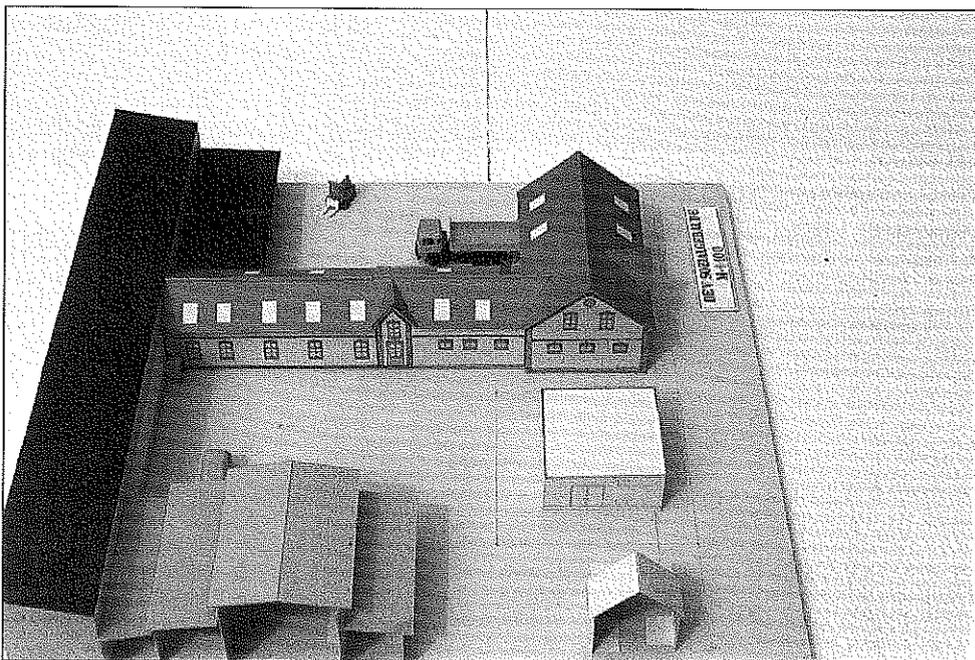
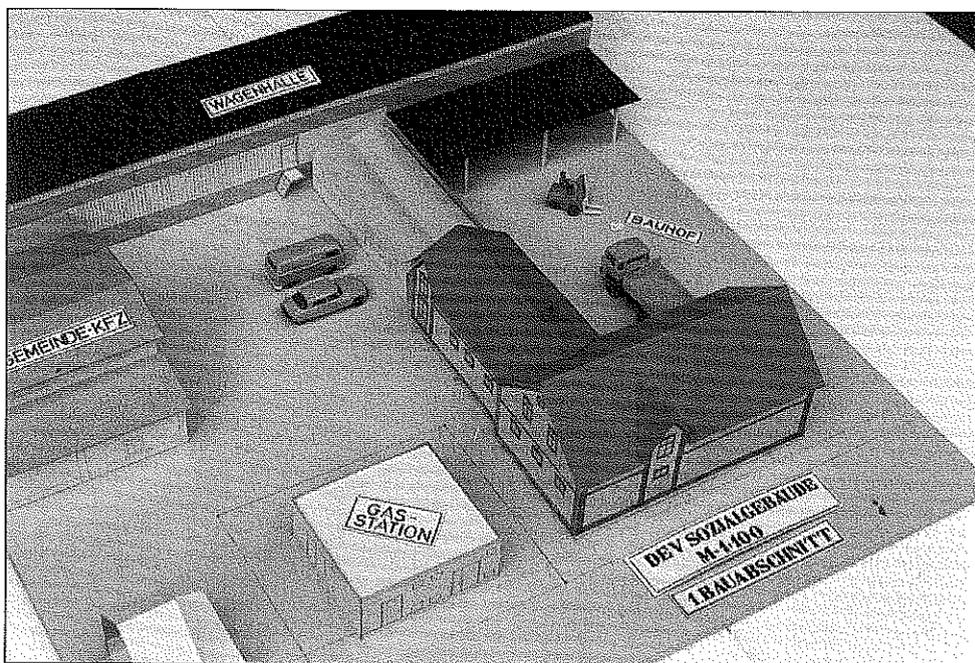
Der Vorstand hofft auf eine breite Unterstützung dieses Bauvorhabens, wobei nicht ausgeschlossen werden sollte, daß zur weiteren Finanzierung eine Baustein-Spendenaktion ins Leben zu rufen sein wird.

Uwe Franz

DEV-Fahrzeugbestand

Stand 1. 10. 1993

	betrif. abg.		in HU zus	
1000 mm Spurweite				
Dampflokomotiven	4	1	1	6
Diesellokomotiven	2	1	1	4
Triebwagen	3	1	1	5
Skl	1			1
Personenwagen	11	5	4	20
Gepäckwagen	3	4		7
Güterwagen	16	12	2	30
Rollwagen, Rollböcke	2	6		8
Draisinen	2			2
Regelspur				
Diesellokomotiven	1			1
Triebwagen	1			1
Personenwagen		1		1
Güterwagen	2	1		3
Summe	48	32	9	89



Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

„Endlich Zeit zum Arbeiten,“ sagt sich vermutlich so manche Museumbahnerin und Museumsbahner zwischen Flensburg und Berchtesgarden, nachdem die Sommerfahrtsaison 1993 bei den meisten Bahnen zu Ende gegangen ist.

Beim DEV in Bruchhausen-Vilsen sind gegen Saisonende am 3. Oktober ähnliche Aussagen zu hören. Leider ist auch in diesem Jahr, aus welchen Gründen auch immer, wieder einiges unerledigt liegen geblieben, was oft schon lange hätte fertig sein sollen. Für das bevorstehende Winterhalbjahr 1993/94 gibt es für Werkstatt und Gleisbau also auch ohne spektakuläre Großbaustellen genügend Betätigungsmöglichkeiten. Speziell für den Werkstattbereich bedeutet das, daß im Augenblick keine größeren Hauptuntersuchungen in Angriff genommen, sondern die bestehenden Arbeiten zunächst zu Ende gebracht werden. Vorrangiges Ziel ist es dabei, die Hauptuntersuchung des Triebwagens T 44 und des Personenwagen Nr. 18 bis zum Saisonbeginn 1994 abzuschließen.

Falls der Fortgang der anstehenden Arbeiten es zuläßt, wollen wir den im Dezember 1992 von der Rhein – Haardt-Bahn übernommenen noch relativ gut erhaltenen Mannschaftswagen DEV Nr. 128 für die Gleisbaurotte als Unterkunft bei Arbeitseinsätzen betriebsfähig aufarbeiten. Man darf also gespannt sein, was sich von unseren zahlreichen Wunschkonzeptionen in absehbarer Zeit realisieren läßt.

Personenwagen Nr. 2

Die Arbeiten im Rahmen des 2. Bauabschnittes sind bei der Fa. Bremer Waggonbau erfolgreich abgeschlossen. Die Überführung des Wagenkastens nach Bruchhausen-Vilsen erfolgt Mitte Oktober. Der bereits außen wieder auf Hochglanz gebrachte Wagen vermittelt schon jetzt jedem sein zukünftiges bzw. angestammtes Einsatzgebiet als Triebwagenbeiwagen. Bis es jedoch soweit ist, gibt es noch viel Arbeit im Innenausbau des Fahrzeugs und am Fahrwerk.

Personenwagen Nr. 8

Nachdem die Blechteile für die Bühnenumrandung des Asendorfer Wagenendes weitgehend vorgefertigt sind, befindet sich nun auch die Bühnenverkleidung am Vilsener Wagenende im Aufbau. Sobald alle Blechteile entsprechend angepaßt sind, werden sie auf die Unterkonstruktion aufgenietet. Für die erforderlichen Nietarbeiten mußten einige Nietwerkzeuge speziell angefertigt werden.

Personenwagen Nr. 13

Gegenwärtig wird an der Rekonstruktion des ursprünglich vorhandenen Laternendaches gearbeitet. Parallel dazu werden die Holzträger der Bühnendächer aufgearbeitet bzw. erneuert. Im Anschluß daran wird ein Satz neuer Bretter für die Dachbepflanzung angefertigt und montiert.

Personenwagen Nr. 18

Der Wagen geht mit großen Schritten seiner Vollendung entgegen. Die Dampfheizung wurde eingebaut und isoliert. Anschließend wurden die komplett neu angefertigten Holzlattensitzbänke in Einzelteilen in den Wagen eingebaut. Nach einigen Rückbauten am Fahrzeugrahmen in den Ursprungszustand ist jetzt wieder ausreichend Platz für den Einbau der Drehgestelle. Der Betätigungsmechanismus für die Handbremse mußte

ebenfalls den neuen Gegebenheiten angepaßt werden. Gegenwärtig wird an dem Aufbau der ursprünglich vorhandenen Bühnenverkleidung gearbeitet.

Drehschemelwagen Nr. 110

Das in DME 3/93 angekündigte „Werkfoto“ wird leider erst im nächsten Heft erscheinen können, weil der Wagen doch nicht fertig wurde. Durch einen Fehler beim Zusammenbau der neuen Träger für das Lager des Drehbalkens im Fahrzeugrahmen mußten Teile des Bretterbelages wieder demontiert werden, um an die falsch montierten Teile heranzukommen. Für das Nacharbeiten der Rahmenteile mußten verschiedene Stahlträger ausgebaut, nachgearbeitet, neu angepaßt und anschließend wieder montiert werden. Gegenwärtig wird das Fahrzeug endlackiert.

Offener Güterwagen Nr. 112

Der Hochbordwagen erhielt Ende September eine Hauptuntersuchung, die bis auf die erforderlichen Fristarbeiten vollkommen problemlos durchgeführt werden konnte. Der Wagen dient seit mehr als 8 Jahren als Lagerplatz für Lokomotivteile von Lokomotiven, die sich gerade in Hauptuntersuchung befinden und ist daher fast ständig in der Fahrzeughalle abgestellt. Sein Zustand ist entsprechend gut. Den bevorstehenden Winter wird er allerdings im Freien verbringen müssen, damit wertvollere Fahrzeuge vor der Witterung geschützt in der Halle abgestellt werden können.

Gedeckter Güterwagen Nr. 145

Der Wagen erhält z. Z. eine recht umfangreiche Hauptuntersuchung. Die Witterung hat dem von der Rotte als Gerätewagen genutzten Wagen in den letzten 8 Jahren erheblich zugesetzt. Neben erheblichen Instandsetzungsarbeiten am Holzbelag des Fahrzeugdaches einschließlich der Montage einer neuen Rhepanol-Dachhaut mußten auch die 4 seitlichen Schiebetüren fast ganz erneuert werden. Ebenfalls teilweise stark angegriffen ist die Verbetterung der Seiten- und Stirnwände des Fahrzeugs. Auch hier ist ein stückweiser Austausch der abgängigen Teile erforderlich. Hier rächt sich das Sparen an der Qualität der Bretter und der Konservierung vor 9 Jahren. An den Zug- und Stoßvorrichtungen am Vilsener Wagenende waren auch erhebliche Überholungsarbeiten nötig. So wurde z. B. der Pufferkorb komplett neu angefertigt und der Zughaken gegen einen neuen getauscht. Zum Abschluß wird das Fahrzeug komplett neu lackiert und beschriftet. Die noch anstehenden Arbeiten an den Drehgestellen sollen voraussichtlich im Januar/Februar 1994 erfolgen, wenn die Gleisbauer aufgrund der Witterungsverhältnisse pausieren.

Gedeckter Güterwagen Nr. 147

In den letzten Wochen wurde intensiv an dem Lenkachs-Wagen gearbeitet. Besonders viel Mühe macht die Entfernung des alten aus diversen Schichten Dachpappe bestehenden Dachbelages. Einige durchgefautete Bretter der Dachkonstruktion mußten ersetzt werden, bevor auch dieser Wagen mit der bewährten Rhepanol-Dachhaut neu deckt werden konnte. Gegenwärtig werden die Zug- und Stoßvorrichtungen an beiden Wagenenden auf das DEV-Kupplungssystem umgerüstet. Nach Abschluß dieser Arbeiten werden weitere Tätigkeiten an diesem Fahrzeug zunächst ruhen, weil einige andere Dinge z. Z. Vorrang haben. Warten wir es ab, ob die Aufarbeitung des Wagens schon im Frühsommer 1994 in Angriff genommen werden kann.

Diesellok V 1

Die Arbeiten haben bisher keine nennenswerten Fortschritte gemacht. Es ist geplant, mit der Aufarbeitung der Lok nach Saisonschluß im Oktober zu beginnen.

Diesellok V 120

Wie das nebenstehende Foto belegt, sind die Lackierarbeiten abgeschlossen. Auch die Technik der Maschine arbeitet zu unserer vollsten Zufriedenheit, so daß einem Einsatz der Lok nichts mehr im Wege steht.

Triebwagen T 41

Der Wismarer Schienenbus erlitt während des Einsatzes einen Schaden am Anlasser des Motors am Asendorfer Wagenende, der jedoch nach wenigen Tagen wieder behoben werden konnte. Im Gegensatz zu den meisten anderen Fahrzeugen klappt die Versorgung mit Ford-Motorsatzteilen ganz hervorragend, weil sich eine Firma auf den Vertrieb dieser Teile spezialisiert hat.

Triebwagen T 42

Weniger erfreulich als beim T 41 war die Beschaffung einer neuen Kupplung für T 42. Wie das Leben so spielt, gehen Fahrzeuge immer dann kaputt, wenn sie am nötigsten gebraucht werden. So geschehen bei unserem „Jumbo“: Mitten in der Fahrtsaison verabschiedeten sich die Reste des alten Kupplungsbelages vollständig, so daß sich auch T 42 mehrere Wochen aus dem Fahrdienst zurückziehen mußte. Nach einigen Irrungen und Wirrungen mit der beauftragten Fachfirma für Kupplungsreparaturen ist der Triebwagen seit Anfang September wieder fahrbereit.

Triebwagen T 44

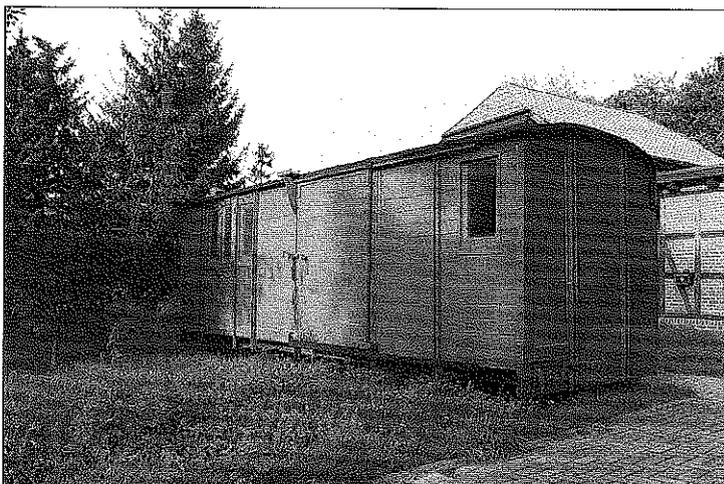
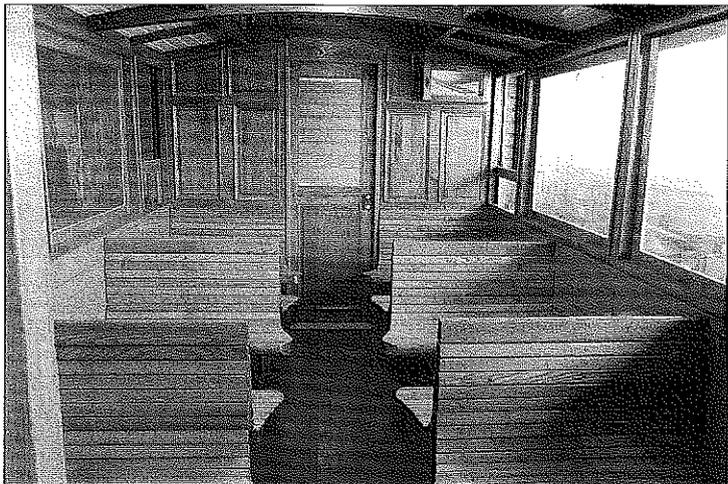
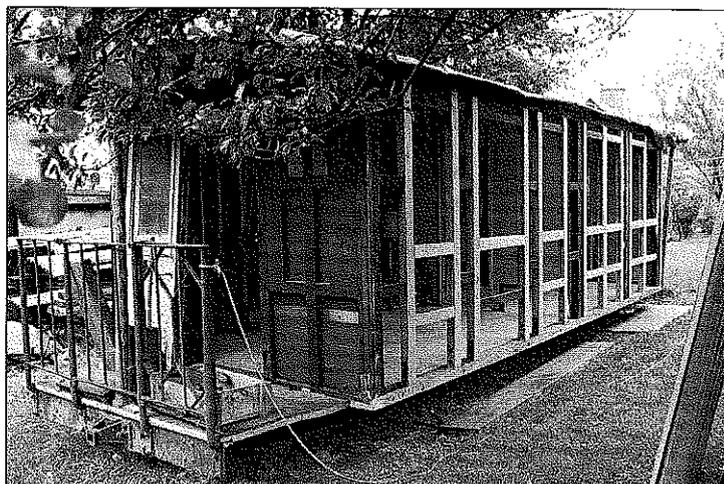
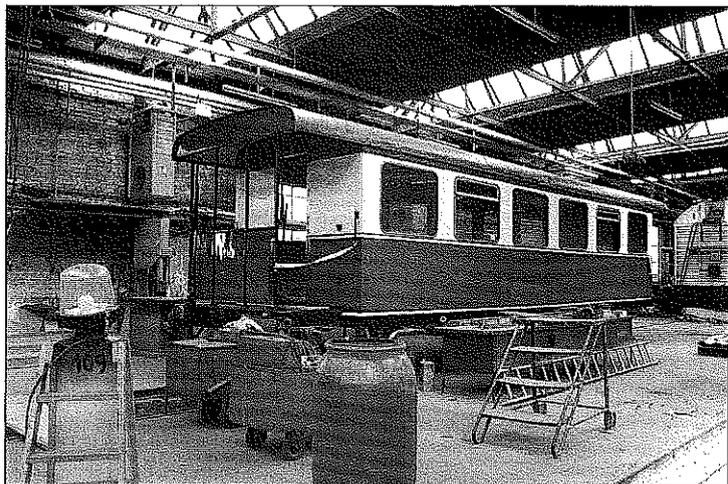
Der Innenraum ist wie ursprünglich mit Linoleum unterhalb der Fenster und auf dem Fußboden ausgekleidet. Die Heizungsrohre wurden alle eingebaut und komplettiert, so daß die Warmwasserumlaufheizung wieder einsatzbereit ist. Auch ein großer Teil der Polstersitzbänke wurde zwischenzeitlich in die Abteile eingebaut. Entsprechend der Werksunterlagen von der Fa. Talbot wurden auch die Pendeltüren für die Abteiltrennwände komplett neu angefertigt. Die ebenfalls bereits aufgearbeiteten Heizungsschutzbleche haben ihre angestammten Plätze zwischen den Sitzen über den Rippenrohren der Heizung wieder eingenommen.

Dampflokomotive »Sprewald«

An der Lok wird wieder intensiv gearbeitet. Erste Fortschritte sind schon nach kurzer Zeit sichtbar geworden. An der Installation der zahlreichen Rohrleitungen wurde weiter gearbeitet. Die Kesselverkleidung wurde zum letzten mal demontiert, um die Rückseite der Bleche und den Kessel von außen mit einer hitzebeständigen Farbe zu behandeln. Anschließend wurde die Kesselverkleidung wieder montiert und von außen mit einer Rostschutzfarbe vorgestrichen. In der Rauchkammer wurde eine solide Befestigungsmöglichkeit für den Funkenfänger geschaffen.

„Schüler-Werkstatt“

Die Sonderaktion „Schüler-Werkstatt“ unter Leitung von Jens Koopmann mußte aufgrund der geringen Beteiligung eingestellt werden. Interessierte Jung-Museums-Eisenbahner sind aber trotzdem gern gesehen bei allen Vereinsaktivitäten. Schließlich haben wir fast alle mal mit 15 Jahren bei der Museums-Eisenbahn angefangen!



Oben links: Wagenkasten des DEV 2 in Endlackierung als Beiwagen für Triebwagen bei Bremer Waggonbau

Oben rechts: Die Aufarbeitung des Wagenkastens des DEV 13 macht Fortschritte.

2. Reihe links: Die Innenreinrichtung des Wagens DEV 18 wird komplettiert.

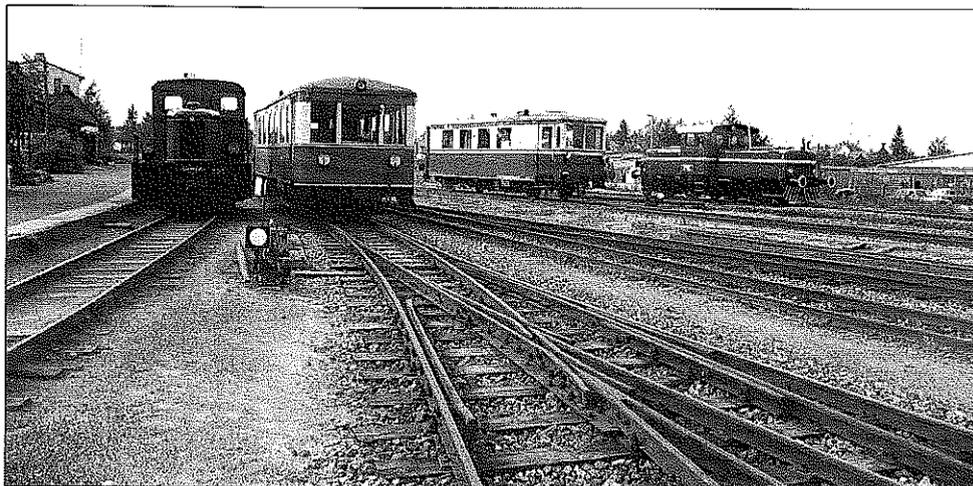
2. Reihe rechts: Wagenkasten des DEV PwPost 55 (s. S. 39) vor dem Güterschuppen in Vilsen-Ort

3. Reihe links: Lok DEV V 120 präsentiert sich vor dem Bahnhofsgebäude in Hoya.

3. Reihe rechts: Der Umbau der Gleisanlagen im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen erfordert auch Ideenreichtum, die Fahrwege durch komplizierten Weichensituationen möglichst einfach feststellen zu können.

Rechts: Parade schmalspuriger und regelspuriger Triebfahrzeuge des DEV in Bruchhausen-Vilsen, v. l. n. r.: V 3, T 42, T 1, V 120, 10. 9. 1993

Alle Fotos: Uwe Franz



Annegret Wegst

Museum - Auf der Suche nach dem Besonderen

Der DEV plant, ein Museum zu bauen. Wer weiß nicht von diesem Plan? Jede und jeder kennt den gemeinsamen Wunsch, ein Ausstellungsgebäude zu besitzen. In diesem möchte man die Geschichte der Kleinbahnen dargestellt und attraktiv präsentiert wissen.

Aber ein Museum ist teuer. Sehr teuer! Und wer glaubt in einer Zeit, in der von Bund und Ländern am Kulturetat gespart und gekürzt wird, an Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln? Der DEV-Vorstand bemüht sich redlich und mit viel Engagement um Gehör für die finanziellen Nöte. Der Besuch der niedersächsischen Ministerin für Kultur, Wissenschaft und Technik bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, Frau Helga Schuchardt, war ein günstiger Anlaß, um das Projekt auf höherer Ebene bekannt zu machen. Dort wurde, wie inzwischen zu erfahren war, von dem Referenten der Ministerin, Herrn Prof. Peters, eine Förderung für zumindest möglich erachtet. Es kommt jetzt darauf an, die Politiker davon zu überzeugen, daß die Museums-Eisenbahn ein vorzeigbares Objekt in der Museumslandschaft Niedersachsens werden kann.

Hierzu bedarf es einer gründlichen wissenschaftlichen Aufarbeitung sämtlicher verfügbarer Quellen. Auf dieser Grundlage kann das bestehende Grobkonzept für das zukünftige Museum verfeinert und bei verschiedenen Verwaltungsträgern vorgelegt werden. Es ist dem DEV ab 1. 8. 1993 eine AB-Maßnahme für eine wissenschaftliche Mitarbeiterin genehmigt worden. Die gelernte Volkskundlerin soll für die Bestandsaufnahme der Quellen und die Erstellung einer Konzeption zuständig sein.

Was ist eine Museumskonzeption? Diese Frage ist nicht leicht zu beantworten. Es gibt keine Richtlinien und Gesetze für eine solche. Es gibt lediglich 2 Kriterien, denen sie in ihren Grundbestandteilen genügen soll: die Formulierung der Zielvorstellung und die Darlegung des Weges zu diesem Ziel. Bereits 1989 legte eine spezielle Arbeitsgruppe im DEV eine zwar grobe aber beachtenswerte Konzeption für die Weiterentwicklung der Museums-Eisenbahn zum Kleinbahn-Museum in Bruchhausen-Vilsen vor.

Auch sonst hat der DEV in den zurückliegenden Jahren viel geleistet. Auf dieser Leistung läßt es sich aufbauen. Es sind Restaurierungsarbeiten verrichtet worden, die den Ansprüchen eines Museumsbetriebes voll genügen. Es sind Anschaffungen gemacht worden, die einen guten Bestand an ausstellungsfähigen Fahrzeugen sichern. Auf technischem und technikhistorischem Gebiet sind Erhebungen gemacht worden, die einen reichhaltigen Fundus für die weitere Bearbeitung dieses Bereiches bieten.

Zu kurz gekommen ist bisher die Betrachtung des Umfeldes, in dem die Kleinbahn (hier bes. die Klb. HSA) eingebettet wor. Zwar sind von Hans-Jügen Credé und Wolfram Bäumer Ansätze für eine sozialhistorische Forschungsarbeit gemacht und wichtige Anregungen weitergegeben worden, eine intensivere Auseinandersetzung mit diesem Themenbereich fehlt jedoch bislang.

Und gerade diese Auseinandersetzung ist wichtig. Bahnen, die sich Museumsbahn nennen, gibt es viele. Wenn die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf mehr, oder besser gesagt „etwas Besonderes“ in der Menge der Mu-

seumbahnen sein möchte, muß sie etwas bieten, was sie von anderen Institutionen unterscheidet. Lediglich durch die Darlegung, daß es hier etwas anderes oder etwas mehr zu sehen gibt als anderswo, mag man vielleicht Eisenbahnfreake zu faszinieren, doch ein Anspruch auf eine Förderung durch öffentliche Mittel läßt sich damit nicht begründen.

Die Frage ist: Was könnte diese Besondere oder das Andere sein? Die Befragung von Zeitzeugen, z. B. ehemaligen Mitarbeitern der HSA, ergab bisher interessante Einblicke in das tägliche (Arbeits-)Leben der ehemaligen Eisenbahner. Weitere Gespräche, die z. Z. geführt werden, dürften ein abgerundetes Bild vom internen Kleinbahnbetrieb bis in die Zeit des Zweiten Weltkrieges zurück ergeben. Es sind dies zum großen Teil sehr lebendige „Geschichten“, die – natürlich auf ihren Wahrheitsgehalt überprüft – einer zukünftigen Ausstellung eine kulturhistorische Prägung geben können, die gänzlich von der gewohnten und erwarteten Dokumentation von Technikgeschichte abweicht und dennoch Kleinbahngeschichte ist.

Einen besonderen Wert für die Dokumentation und Präsentation von handwerklichen Praktiken, die im alltäglichen Bahnbetrieb nötig waren, hat die ehemalige Werkstatt der Hoyaer Eisenbahn in Hoya. Das Werkstattgebäude, das man samt seinem Inventar – Maschinen und Werkzeuge – als Kleinod bezeichnen kann, soll vom DEV übernommen und nach Bruchhausen-Vilsen transloziert werden. Zuvor erfolgt eine gründliche Inventarisierung sämtlicher historischer Objekte in der Werkstatt. Das Inventarisierungsverfahren ist mit dem Museumsverband für Niedersachsen und Bremen e. V. in Hannover besprochen und auf ein auf Landesebene geplantes Inventarisierungsprogramm der Arbeitsgruppe IDM des Museumsverbandes abgestimmt worden.

Der DEV hat zudem Zugang zu einer reichhaltigen Sammlung von Archivalien der HSA, die sich noch im Eigentum der VGH befinden. Aus diesem Sammelsurium von historischen Dokumenten ist es für einen interessierten Museumswissenschaftler, der viel Zeit mitbringt, eine Freude, archivalische Forschungen zu betreiben. Die Ergebnisse solcher Forschungen sind oft sehr viel aufschlußreicher als sich das im voraus beurteilen läßt. Allein das Vorhandensein solcher Quellen ist ein wichtiges Argument für weitere wissenschaftliche Bearbeitung der musealen Bestände.

Die genannten 3 Quellenbestände können tragende Säulen für eine Konzeption werden und der Museums-Eisenbahn etwas Besonderes beifügen. Es ist nicht mehr der reine Fahrbetrieb mit Fahrzeugdemonstration, der dem Besucher vorgeführt wird, es sind vielmehr sozial-historische, handwerks- und alltagsgeschichtliche Inhalte, die dem künftigen Museum eine Komponente geben können, die es von anderen Museumsbahnen unterscheidet.

Der DEV ist an sich schon etwas Besondere. Er ist ein Unternehmen, das auf der Basis ehrenamtlicher Betätigung viel erreicht hat. Diese ehrenamtliche Tätigkeit der Mitglieder und die Begeisterung für die Kleinbahn können Stützen für das Museum werden. Ohne das Engagement der Mitglieder, sowohl der aktiven als auch der passiven, würde das Projekt nur schwer zu realisieren sein.

Eine Idee der wissenschaftlichen Mitarbeiterin des Vereins soll deshalb an dieser Stelle vorgestellt werden: Es wäre sicherlich im Sinne der Vereinsgründer und des Vereins selbst, wenn Ideen, Wünsche und Anregungen schriftlich oder mündlich geäußert würden. Dies ist ein brauchbares „Barometer“ für die Vorstellungen der Vereinsmitglieder und nicht zuletzt für die Sicht des Betrachters von außen.

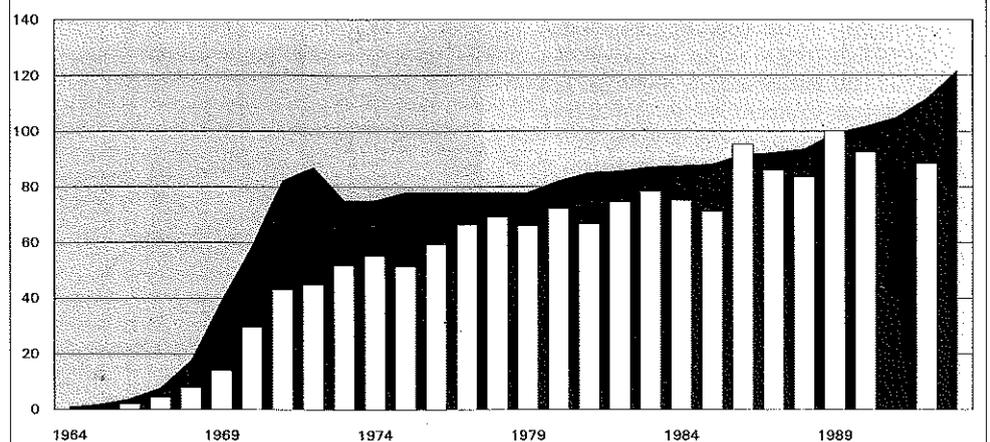
Zudem muß beim DEV vorhandenes Sammelgut, seien es Fahrkarten, Fotos, Kleidung und dergleichen mehr, erfaßt werden. Darüberhinaus ist es hilfreich zu wissen, wer was wo gesammelt hat. Es ergeht deshalb der Aufruf an alle Besitzer solcher Raritäten, ihre Bestände zu nennen, um eventuell Ausstellungsobjekte ausleihen zu können. Kontaktadresse:

Museums-Eisenbahn, c/o Annegret Wegst M. A., Postfach 1066, 27300 Bruchhausen-Vilsen.

Die Fertigstellung des Museums wird sicherlich noch lange auf sich warten lassen. Hier wird der Anfang gemacht. Daß aller Anfang schwer ist, ist kein Geheimnis. Es ist Pionierarbeit zu leisten, die Basis für die Fortführung des Projekts sein soll.

Der DEV hat aber in den fast 30 Jahren seines Bestehens gezeigt, daß er Ideen verwirklichen und bei der Durchführung durchhalten kann. Aus diesem Grund ist es durchaus realistisch, an ein Durchhaltevermögen auch im Hinblick auf ein Kleinbahn-Museum zu hoffen und zu bauen. Der Verein könnte Träger der Verwirklichung einer „besonderen“ Museums-idee werden.

Fahrgastzahlen (Säulen) und DEV-Mitglieder (Fläche), 1989 = 100%



Wolfram Bäumer

Wie mißt man Erfolg?

Die mit dieser Frage angerissenen Gedanken (Editorial von DME 3/93) wurden leider mit nicht ganz stimmigen Zahlen beispielhaft untermauert: Vor 5 Jahren hatte der DEV 961 Mitglieder (31. 12. 1988), so daß auf dieser rechnerischen Basis der Anstieg der Mitgliederzahlen prozentual weit geringer ist als geäußert. Für diesen Fehler möchte ich mich hiermit entschuldigen.

Und um die Aussage noch einmal zu untersuchen, wurden die Entwicklungen von Fahrgast- und Mitgliederzahlen in einem Schaubild in Beziehung gesetzt. Für seine Unterstützung bei der Zusammenstellung der Daten sei Herrn Christian Speer gedankt. Wenn auch ein paar Zahlen auf Schätzungen beruhen und die Fahrgastzahlen für 1991 in der Redaktionsschlussheftik verschütt gegangen sind, so wird doch folgendes deutlich:

- Die Fahrgastzahlen der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf sind in den ersten 15 Jahren (1966 – 1980) angestiegen und bewegen sich seither auf hohem Niveau mit immer größer werdenden Schwankungen. Seit 1986 ist ein steigender Trend nicht mehr zu verzeichnen.

- Der Trend bei den Mitgliederzahlen verläuft ganz anders, denn während der DEV von 1971 bis 1988 in mikroskopischen Schritten um 100 Mitglieder stärker wurde, lassen sich in den letzten 5 Jahren stets deutlich mehr Menschen animieren, die Ziele des DEV durch ihre Mitgliedschaft zu unterstützen.

Die Gründe dieser Entwicklung kennen wir nicht mit Bestimmtheit. Es darf jedoch vermutet werden, daß nicht durch Inbetriebnahme neuer Triebfahrzeuge Trendwenden einsetzen, denn dann hätten 1971 (Spreewald), 1975 (T 42), 1979 (Hermann), 1980 (V 1), 1982 (Franzburg, V 3, T 44), 1986 (T 46), 1989 (Emden) und 1991 (Plettenberg) jeweils gleiche Entwicklungen beginnen müssen. Es ist meine Vermutung, daß der Weg zum fachlich kompetenten Kleinbahnmuseum, der sich seit 1989 auch in der Öffentlichkeit immer stärker abzeichnet, derjenige ist, auf den den DEV immer mehr Menschen begleiten wollen. Bestätigt wird diese Annahme auch durch die parallele Entwicklung, die der GES anzusehen ist und durch den auch dort zu registrierenden sehr erfreulichen Mitgliederanstieg. Herzlichen Glückwunsch an die Kollegen.

Intention des Editorials war es, in der Abkopplung der steigenden Mitgliederzahlen von den stagnierenden Besucherzahlen etwas Positives zu sehen. Denn wenn wir schon mit 48 betriebsfähigen Fahrzeugen kaum mehr Besucher zu einer Eisenbahnfahrt anlocken als mit 24, dann können wir die steigenden Mitgliederzahlen des Museums-Trägervereins als qualitative Steigerung verbuchen. Dominierte früher im Begriff 'Museums-Eisenbahn' die Eisenbahn, so zeigt nun die Hinwendung zum Museum ebenfalls vorzeigbare Erfolge. Darüber können wir uns freuen!

Oben: Gut gepflegt und mit einem Reetdach geschützt wartete der jetzige Wagen DEV 55 im Juli 1993 auf seinen Abtransport nach Bruchhausen-Vilsen, Foto: Bruno Rebbelmund

Rechts: Wagen DEV 55, M 1 : 87, Zchn. Klaus Kieper

Links, S. 38: Vergleich der relativen Fahrgastzahlenentwicklung der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen mit der Mitgliederentwicklung des Trägervereins DEV

Uwe Franz

Wagenkasten der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen gerettet

Zum wiederholten mal ist es dem DEV gelungen, einen Wagenkasten vor dem sicheren Verfall zu bewahren und ihn für eine Verwendung zu einem späteren Zeitpunkt sicherzustellen. Bei dem Wagenkasten handelt es sich um die Überreste eines Post-/Gepäckwagens, der bis zu seiner Ausmusterung am 23. 12. 1968 auf den FKB im Einsatz war. Vermutlich Anfang 1969 wurde der Wagen an einen Privatmann in Pruchten bei Barth verkauft, der ihn fortan als Lagerraum für seine Fischereitensilien nutzte. Der Wagenkasten wurde übrigens entsprechend seiner maritimen Umgebung mit einem strohgedeckten Walmdach versehen, das bis zum Schluß gute Dienste leistete.

Der noch relativ gut erhaltene Wagen hat bei den FKB die Betriebsnummer 15 getragen und erhielt mit der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn die Betriebsnummer DR 905-101.

Bei der Museums-Eisenbahn wird der Wagen mit der Betriebsnummer 55 eingereiht. Der Wagen stellt zwar eine willkommene Ergänzung der Franzburger Garnitur dar, er entspricht aber nicht den Lenzschen Normalien. Vielmehr handelt es sich hier um einen Gelegenheitskauf, den die FKB im Jahre 1912 tätigten: Sie übernahmen den damals erst 6 Jahre alten Wagen für 2.626,57 Mark von einem z. Z. noch unbekanntem Vorbesitzer.

technische Daten	
Hersteller:	Beuchelt
Baujahr:	1906
Gattung:	PwPost
Lü.P.:	7550 mm
Breite:	2280 mm
Wagenkastenlänge:	6750 mm
Radstand:	3800 mm
Ladegewicht:	5,0 t
Tragfähigkeit:	5,25 t
Eigengewicht:	5,6 t

