

Deutscher Kleinbahn-Verein e.V.

Gründer der ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands

DKV - Kurier

Nr. 9

Hamburg, den 5. Oktober 1967

Sehr geehrtes Mitglied !

Sicher warten Sie auf dieses Rundschreiben schon lange. In den vergangenen Monaten mussten wir uns jedoch vorrangig um die Werbung für unsere Eisenbahn, um Möglichkeiten zur Finanzierung der Hauptuntersuchung der Museums-Lok und ähnliches mehr bemühen, so daß manches andere liegen bleiben mußte. Sofern Sie uns geschrieben haben und noch keine Antwort erhalten haben, bitte ich Sie ganz persönlich um Verständnis dafür, daß auch die Vorstandsmitglieder sich Beruf und Familie widmen müssen und daher nicht unbeschränkte Zeit für die Vereinsarbeit zur Verfügung haben. Sie können gewiß sein, daß wir trotzdem jede Anregung dankbar begrüßen und auch sorgfältig auswerten.

Wir stehen jetzt am Ende der zweiten Betriebs-Saison unserer Museums-Eisenbahn. Der Erfolg unserer Werbung für die Museums-Fahrten ist nicht ausgeblieben: Wir haben weit mehr als doppelt soviel Fahrgäste befördert wie im vergangenen Jahr: insgesamt 2.600. Obwohl alle drei Personenwagen ständig im Einsatz standen und je Betriebstag zwei Zugpaare gefahren wurden, waren einige Züge im Juli und August so überfüllt, daß wir Beschwerden seitens der Fahrgäste hinnehmen mußten.

Ihren diesjährigen Höhepunkt erlebte unsere Eisenbahn jedoch erst einige Tage nach ihrem offiziellen letzten Betriebstag: Kurt Hoffmann, der "Filmregisseur mit der glücklichen Hand", bekannt durch die Filme "Das Wirtshaus im Spessart", "Schloß Gripsholm" und viele andere, drehte am 31. August und 1. September mit der Museums-Eisenbahn einige kleine Szenen seines neuen Farbfilms "Rheinsberg" nach Kurt Tucholskys gleichnamigem Buch. Die Hauptrollen des Films, der im Jahre 1910 spielt, sind mit Cornelia ("Conny") Probst und Christian Wolff als "Claire" und "Wolf" bestens besetzt. Ein "großes Geschäft" ist die Filmerei für uns allerdings leider nicht geworden. Die Einnahmen wurden durch die Betriebs- und Personalkosten zum großen Teil wieder aufgezehrt. Immerhin hat die Museums-Eisenbahn durch die Filmaufnahmen erheblich an Popularität gewonnen.

Trotz des guten Betriebsergebnisses in diesem Jahre sind unsere Sorgen nicht geringer geworden: Die Hauptuntersuchung der Lok 31 wird weit mehr kosten als erwartet. Die Mitgliederentwicklung ist zudem hinter meinen Erwartungen zurückgeblieben. Ich hatte den Deutschen Kleinbahn-Verein seinerzeit gegründet, weil ich der Meinung war, daß diejenigen, die sich "Eisenbahnfreunde" nennen, nicht nur vergangener Romantik nachtrauern und von den Eisenbahnverwaltungen die Erhaltung historischer Fahrzeuge fordern können, sondern auch bereit wären, etwas für die Verwirklichung ihrer Wünsche zu geben, wenn nur jemand die Organisation in die Hand nimmt. Ich stand damals und ich stehe auch heute noch auf dem Standpunkt, daß man von den Eisenbahnen, die in unserer Zeit alle hart um ihre Existenz ringen müssen, nicht auch

noch verlangen kann, daß sie erhebliche finanzielle Mittel für die Pflege ihrer Geschichte aufwenden, und ich meine, daß es eine schöne Aufgabe für die Freunde der Eisenbahn ist, sich um die Erhaltung kulturhistorischer Objekte auf dem Gebiete des Verkehrswesens zu bemühen. Diese meine Hoffnungen haben sich zu meinem größten Bedauern jedoch nicht erfüllt. Obwohl im Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde mehr als 4.000 Freunde der Eisenbahn organisiert sind und die Zeitschrift "moderne eisenbahn" zum Beispiel über 22.000 Leser hat, hat unsere Mitgliederzahl gerade erst die 160 überschritten. Der größte Teil unserer Mitglieder kommt zudem nicht aus dem "Lager" der Eisenbahnfreunde, sondern gehört keiner solchen Vereinigung an. Tröstlich ist hingegen, daß die bekannten Idealisten unter den Eisenbahnfreunden wie Carl Bellingrodt, Prof. Dr. Walter Hävernick, Ernst-Wilhelm Holländer, Karl-Ernst Maedel, Gerhard Moll, Josef Slezak u.a. bei uns Mitglied sind.

Auf unserer letzten Mitgliederversammlung haben wir auf Anregung des Vorsitzenden der "Eisenbahnfreunde Hannover" beschlossen, den Vereinigungen von Eisenbahnfreunden einen ermäßigten Beitrag für die korporative Mitgliedschaft im DKV von monatlich 5,-- DM zu gewähren. Dieser Beschluß ist allen Vereinigungen von Eisenbahnfreunden über den BDEF mitgeteilt worden. Außer den "Eisenbahnfreunden Hannover", die zudem freiwillig einen höheren als den Mindestbeitrag zahlen, ist daraufhin nur noch eine einzige Vereinigung uns beigetreten, die aber bisher noch nicht einen Pfennig Beitrag entrichtet hat. Ich kann daraus nur schließen, daß den Vereinigungen von Eisenbahnfreunden selbst 5,-- DM im Monat an Aufwendungen für die Erhaltung historischer Eisenbahn-Fahrzeuge zu viel sind. Von allen Vereinigungen von Eisenbahnfreunden in Deutschland zusammen einschließlich des BDEF erhalten wir jährlich 530,-- DM, das sind im Monat 44,17 DM.

Trotz dieser nicht so erfreulichen Entwicklung habe ich durchaus Hoffnung, daß wir auch vom nächsten Frühjahr ab weiter mit Dampf fahren werden. Es zeichnet sich bereits eine Lösung des Problems ab, und ich hoffe sehr, Ihnen im nächsten Rundschreiben Erfreuliches berichten zu können. Für weitere Spenden sind wir nach wie vor dankbar.

Obwohl unsere Mitgliederzahl trotz der weiter oben geschilderten Situation laufend im Steigen begriffen ist, halte ich es für erforderlich, künftig weitere Kreise anzusprechen als bisher, wenn wir auf die Dauer bestehen wollen. Hierbei ist unser Name "Deutscher Kleinbahn-Verein", den ich seinerzeit bei der Gründung selbst vorgeschlagen hatte, jedoch weitgehend auf Unverständnis gestoßen. Viele denken dabei an Garten-Eisenbahnen oder ähnliches. Der Begriff "Kleinbahn" ist eben vielen Menschen heute schon nicht mehr geläufig. Anderen wieder ist dies Interessengebiet zu speziell. Auch Eisenbahnverwaltungen, mit denen wir im Laufe unseres Bestehens über den Ankauf von Fahrzeugen u.ä. verhandelt haben, haben zu erkennen gegeben, daß sie unseren Namen nicht für glücklich halten. Ein Vereinsname, der das Wort "Museums-Eisenbahn" enthält, ist ebenfalls nicht zu empfehlen, da er die Jugend nicht anspricht. Ich möchte Ihnen deshalb die Umbenennung des DKV in "Deutscher Eisenbahn-Verein e.V." vorschlagen, wobei in der Satzung und zunächst auch auf den Briefköpfen der Zusatz "vormals Deutscher Kleinbahn-Verein e.V." angebracht wäre, damit niemand annehmen kann, es handele sich schon wieder um einen neuen Verein. Der Name "Deutscher Eisenbahn-Verein"

wird meines Erachtens den in Art. 2 unserer Satzung festgelegten Zielen unseres Vereins auch besser gerecht.

Um die Umbenennung zu beschließen, haben wir für den 28. Oktober 1967 18 Uhr, eine außerordentliche Mitgliederversammlung einberufen. Die Versammlung soll in meiner Wohnung in Hamburg 22, Friedenstraße 6, stattfinden. Die Einladung finden Sie anbei. Da nur über diesen einen Tagesordnungspunkt abzustimmen ist und Art. 7 Abs. 5 unserer Satzung die schriftliche Stimmabgabe zuläßt, ist persönliches Erscheinen nicht vonnöten. Es genügt, wenn Sie den der Einladung anhängenden Stimmzettel ausfüllen und uns so rechtzeitig zurücksenden, daß wir ihn bis zur Versammlung auswerten können, damit Ihre Stimme in Ihrem Sinne berücksichtigt wird.

Mit freundlichen Grüßen
auch an Ihre Familie
Ihr



Bericht über die Mitgliederversammlung am 15. April 1967 in Hannover

Für diejenigen Mitglieder, die an unserer diesjährigen Hauptversammlung nicht teilnehmen konnten, geben wir nachstehend einen kurzen Überblick über die gefaßten Beschlüsse:

Zunächst die wichtigsten Satzungsänderungen:

Der Beitrag für Jugendliche bis 18 Jahre wurde auf monatlich 1,-- DM festgesetzt.

Neu eingeführt wurde nach dem Vorbild der britischen Eisenbahn-Vereinigungen ein Beitrag auf Lebenszeit: Mitglieder, die innerhalb von zwei Jahren insgesamt 720,-- DM Mitgliedsbeitrag entrichten, erwerben damit die Mitgliedschaft auf Lebenszeit ohne weitere Beitragszahlung. Im Hinblick darauf, daß die Zeit drängt, um die letzten noch vorhandenen historischen Eisenbahn-Fahrzeuge vor der Verschrottung zu bewahren, bitten wir alle, die dazu in der Lage sind, von der Mitgliedschaft auf Lebenszeit Gebrauch zu machen. Bitte geben Sie auf dem Überweisungsabschnitt "Beitrag auf Lebenszeit" an.

Für Vereinigungen von Eisenbahnfreunden als korporative Mitglieder wurde ein ermäßigter Mindestbeitrag von monatlich 5,-- DM eingeführt.

Bedauerlicherweise zogen sich die Beratungen über den Satzungs-Entwurf sehr in die Länge, so daß die wichtigeren Punkte der Tagesordnung deshalb in ziemlicher Kürze behandelt werden mußten.

Der bisherige 3. Vorsitzende und Mitbegründer des Vereins, Herr Albert Schäfer, hatte sein Amt zum 15. April 1967 zur Verfügung gestellt, da er durch sein Studium voll in Anspruch genommen ist und sich infolgedessen nicht mehr aktiv an der Vereinsführung beteiligen kann. Die Mitgliederversammlung wählte zum 3. Vorsitzenden Herrn Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Hentzschel, 497 Bad Oeynhausen, Dr.-Braun-Straße 6. Zum Schatzmeister, dessen Amt bisher der 1. Vorsitzende zusätzlich innehatte, wurde Herr Erhardt Franke, 2 Hamburg 70, Schmüserstraße 14, gewählt.

Sofern Sie vor dem 15. April 1967 eingetreten sind und noch keine neue Satzung erhalten haben, finden Sie ein Exemplar anbei.

Anerkennung der Förderungswürdigkeit des DKV

Die Angelegenheit "Anerkennung der Förderungswürdigkeit durch das zuständige Finanzamt" ist immer noch nicht abgeschlossen. Schwierigkeiten haben sich dadurch ergeben, daß unser Betrieb von dem der üblichen Museen abweicht.

Ausbau unseres Betriebsbahnhofes Bruchhausen-Vilsen

Die VGH haben uns einen in Hoya stehenden Wellblech-Triebwagenschuppen aus der Schmalspurzeit, der nicht mehr benötigt wird, angeboten. Wir wollen diesen Schuppen abbauen und in Bruchhausen-Vilsen wieder aufstellen. Er würde Platz zum Unterstellen für zwei Dampflok- und den Wisnarer Schienenbus bieten. Einen entsprechenden Bauantrag haben wir bereits gestellt.

Um das Gelände für den Aufbau des Schuppens vorzubereiten, wollen wir uns am

21. Oktober und am

18. November

wieder zu freiwilliger Selbsthilfe in Bruchhausen-Vilsen treffen. Wir bitten um rege Beteiligung.

Für die Instandhaltung unserer Fahrzeuge und die übrigen erforderlichen Arbeiten fehlen uns in Bruchhausen-Vilsen noch etliche Werkzeuge, und zwar schwere Hämmer, Schraubenschlüssel aller Maulweiten bis über 30 mm, Kneifzangen, Schraubstock, kräftige Rohrzeuge, Feilen und Sägen. Für entsprechende Spenden - auch gebrauchter Werkzeuge - wären wir sehr dankbar.

Informationsschrift über unsere Eisenbahn

Zur Information über unsere Eisenbahn haben wir eine 20seitige Druckschrift mit dem Titel "Die Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen" herausgegeben. Die Schrift, die 13 Abbildungen enthält, kann gegen Überweisung von 1,- DM + -,50 Pf Versandspesen auf eines unserer Konten bezogen werden.

Gründung der "Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte".

Am 22. April dieses Jahres wurde in Karlsruhe die "Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte" (DGEG) gegründet. Die DGEG, die ihren Sitz in Karlsruhe hat, hat sich die folgenden Ziele gesetzt:

1. Herausgabe von Veröffentlichungen auf dem Gebiet der Eisenbahngeschichte,
2. Veranstaltung von Studienfahrten,
3. Veranstaltung von Vorträgen, Führungen und Ausstellungen,
4. Schaffung eigener Sammlungen,
5. betriebsfähige Erhaltung eisenbahngeschichtlich besonders wertvoller Fahrzeuge,
6. die fördernde Zusammenarbeit mit anderen Vereinigungen und Institutionen, deren Ziele mit einem der oben genannten übereinstimmen.

Im Punkt 5 überschneiden sich die Ziele der DGEG mit den unsrigen. Die

DGEG wird deshalb nördlich der Mainlinie auf diesem Gebiet nicht tätig werden. Auch wird die DGEG den Betrieb der von ihr geplanten Museums-Eisenbahnen nicht in eigene Hände nehmen, wie wir es getan haben, sondern lediglich die Durchführung von Fahrten mit historischen Fahrzeugen mit einer Eisenbahngesellschaft vereinbaren. Die DGEG will deshalb auch keine historischen Wagen erwerben, sondern lediglich historisch besonders wertvolle Triebfahrzeuge. Als erstes Fahrzeug konnte die DGEG kürzlich die 1888 von Krauss gebaute Lok Nr. 74 der stillgelegten Nebenbahn Zell - Todtnau erwerben.

Der Präsident der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Herr Dr. Joachim Hotz, hat uns auf unsere Einladung hin am letzten Betriebstag unserer Eisenbahn in diesem Jahre, dem 26. August, in Bruchhausen-Vilsen besucht. Dabei brachte er seine Anerkennung über das bisher von uns Geleistete zum Ausdruck und informierte uns über die Planungen der DGEG. Um von vornherein zu vermeiden, daß sich die DGEG und der DKV künftig gegenseitig in Konkurrenz liegen, sind wir mit Herrn Dr. Hotz übereingekommen, auf dem Gebiete der Erhaltung historischer Eisenbahn-Fahrzeuge und der Einrichtung weiterer Museums-Eisenbahnen eng zusammenzuarbeiten.

Wir wünschen der DGEG vollen Erfolg bei ihren Bemühungen und sind fest davon überzeugt, daß sich die Zusammenarbeit DGEG - DKV für alle Beteiligten förderlich auswirken wird.

Einrichtung einer Museums-Eisenbahn in Süddeutschland

Die Zahl unserer süddeutschen Mitglieder reicht noch nicht aus, um neben Bruchhausen-Vilsen einen weiteren Museums-Eisenbahn-Betrieb finanzieren zu können. Um trotzdem möglichst bald zu einer Museums-Eisenbahn im süddeutschen Raum zu kommen, werden wir in dieser Angelegenheit im besonderen mit der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte zusammenarbeiten.