

NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Gabriele Beutner-Kijewski

Ein aufregendes Jahr mit Premieren

Mit der Kunst-Schiene veranstaltete ich zum ersten Mal das „Kunst-Fest“ an allen drei Bahnhöfen der Museums-Eisenbahn. Mehr als 58 Künstler vieler Kunstrichtungen feierten sich und ihre Kunst. Die Künstler haben bei dieser Pionierarbeit tatkräftig geholfen und erheblich dazu beigetragen, daß das Fest ein großer Erfolg wurde. So erfolgreich, daß der Wunsch geäußert wurde, das Kunst-Fest von nun an regelmäßig stattfinden zu lassen. Deshalb wird es das nächste zu Pfingsten 2011 geben im Rahmen der landkreisweit geförderten „Straße der Kunst“. Dieses Mal sogar mit einem Poetry Slam.

Am 18. 9. eröffnete die Kunst-Schiene den „Galerie-Waggon A“ am Bahnhof in Asendorf, und am 3. 10. öffnete der „Kunst-Schuppen Asendorf“ seine Türen. Auf rund 240 qm präsentierten mehrere Künstlerinnen und Künstler sich und ihre Werke. Tausende Besucher bestaunten die Exponate in der neuen Galerie. Es gibt somit eine allgemein anerkannte neue Ausstellungsmöglichkeit für Künstler.

Nur wenige Wochen später gab es erneut eine Premiere der Kunst-Schiene, parallel zu den Nikolausfahrten der Museums-Eisenbahn: die Advents-Kunst-Schau im Kunst-Schuppen Asendorf. 33 wechselnde KünstlerInnen und KunsthandwerkerInnen präsentierten an allen Advents-Weekenden ihre Werke und einige ließen sich bei der Arbeit über die Schulter schauen. Ein Fest für die Sinne der Besucher, die sich sehr lobend äußerten über die Vielfalt, die Qualität und auch die Abwechslung der Präsentationen in den urigen, beheizten Fachwerk-Räumen.

Mein Dank gilt dem Deutschen Eisenbahn-Verein. Herzlichen Dank, daß wir Künstler uns dieses herrlichen historischen Ambiente bedienen durften, um uns und unsere Kunst zu präsentieren! Vielen Dank auch für die Einsatzbereitschaft, z. B. zum Rangieren der Waggons und die Ausarbeitung des Extra-Fahrplans beim Kunst-Fest. Ich freue mich schon auf unsere weitere Zusammenarbeit!

Uwe Franz

Museumsbahn- u Werkstatt-Telegramm

Die Sommerfahrtsaison 2010 der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen endete wie immer am 3. 10. In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Asendorf fand auch der traditionelle Kartoffelmarkt statt, der von der IGA-Asendorf durchgeführt wurde.

Nach der Sommerfahrtsaison kehrte zunächst eine wohlverdiente Erholungsphase ein. Doch eine richtige Ruhezeit wurde es nicht, denn es gab einige Sonderfahrten auf Schmal- und Normalspur zu fahren, der Betrieb in der Werkstatt läuft ohnehin weiter, und die Nikolausfahrten wollten auch vorbereitet werden.

Zunächst trafen sich vom 11. – 14. 11. einige Aktive zu einem kleinen „Herbstmeeting“. Schwerpunkte waren einige notwendige Gleisunterhaltungsarbeiten im Bf. Bruchhausen-Vilsen und die Vorbereitung des Fahrzeugparks auf die bevorstehenden Nikolausfahrten. Neben der Arbeit gab es an den Abenden abwechslungsreiches Programm.

Dabei erhielten wir am Sonntag, den 14. 11., prominente Unterstützung vom NDR 1 Radio Niedersachsen. In einer mehrstündigen Live-Übertragung berichtete Thomas Stahlberg vom Bahnhof Bruchhausen-Vilsen aus. Doch es blieb nicht bei reiner Berichterstattung, vielmehr konnten wir den Reporter aktiv in die Vorbereitungsarbeiten zu den Nikolausfahrten einbinden. Er mußte nicht nur Nikolausbeutel packen und die Wagen mit Weihnachtsdekoration schmücken, sondern auch in die Werkstatt und die Loks und Wagen abschmieren! Auch wenn diese Tätigkeit nur kleinen Anteil an den vielen Vorbereitungsarbeiten für die Nikolausfahrten leisten konnte, war es doch eine tolle Werbung und hat allen Beteiligten viel Spaß bereitet. Außerdem konnten wir einen Einblick in das Entstehen einer Radio-Livesendung gewinnen.

Am Wochenende 27./28. 11. ging es mit den Nikolausfahrten los. Hier waren wieder alle verfügbaren Kräfte gefordert, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten. Wie immer gab es einiges zu improvisieren oder neu zu organisieren, weil z. B. fest eingeplantes Personal oder bestimmte Fahrzeuge ausgefallen waren und Ersatz beschafft werden mußte. Jetzt können wir im Rückblick festhalten, daß das überwiegend gut funktioniert hat, obwohl manches zu verbessern wäre. Wie in der Vergangenheit, so hatten die Personaleinteiler auch im letzten Jahr wieder alle Mühe, die personelle Besetzung einzelner Nikolauszüge zu gewährleisten.

Ebenfalls in die Vorweihnachtszeit, auf Mittwoch, den 1. 12., fiel dieses Mal die alle zwei Jahre stattfindende Aufsichtsberausung durch die Landes-eisenbahnaufsicht GmbH (LEA) des Landes Niedersachsen. Neben einer Sichtprüfung unserer Strecke, Gebäude, Fahrzeuge und Anlagen prüfte Eckhard Kohlmann insbesondere die Betriebsorganisation samt der zugehörigen Aktenlage. Im Abschlußgespräch gab es auch lobende Worte vom Fachmann, so daß wir uns bestärkt fühlen, unseren Weg weiter zu verfolgen! Allerdings dürfen wir uns nicht auf irgendwelchen Lorbeeren ausruhen, denn gerade jetzt ist vieles auf dem Eisenbahnsektor im Umbruch und diesen Herausforderungen werden wir uns stellen müssen, auch wenn wir „nur“ zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf fahren wollen.

Termine 2011

- 19. – 26. 2. Frühjahrsmeeting
- 16. – 23. 4. Ostermeeting
- 16./17. 4. Putzwochenende
- 1. 5. Saisonöffnung, Kaffkieker

Jeweils am letzten Sonnabend im Monat trifft sich die Gleisbaurotte und sind Werkstatt-Neueinsteiger besonders willkommen.

Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 1. 1. 2011

DEV-Rufnummern 042 52 / 93 00-

- 10 **Museums-Eisenbahn allgemein**
- 12 DEV-Faxgerät
- 20 **Museum** (Gruppenruf 21, 22, 24)
- 21 Bahnhofsbüro, Petra Heindorf an Wochentagen i. d. R. 9 – 11 Uhr
- 23 Museums-Shop, zu Fahrzeiten
- 24 Redaktion DME, Wolfram Bäumer
- 25 Bahnhofsbüro, Mobiltelefon
- 30 **Eisenbahn** (Gruppenruf 31, 32, 35, 36)
- 31 Verkehrsdienst
- 32 Betriebsleitung, öB1
- 33 Zugleiter (nur für Zuglaufmeldungen)
- 34 Fahrkartenschalter
- 35 Bahnsteigaufsicht BruVi
- 36 Betriebsleitung, Mobiltelefon
- 39 Besprechungsraum
- 40 **Werkstatt** (Gruppenruf 41 – 45)
- 41 Aufenthaltsraum
- 42 Drehbankbude
- 43 Wagenwerkstatt
- 44 Werkstatt, Klaus Schmidt
- 45 Werkstattbüro
- 46 Funkwerkstatt
- 47 Elektrowerkstatt

Tätigkeiten finden ehrenamtlich statt; die Rufnummern sind nicht mit Arbeitsplätzen verbunden. Daher ist die Erreichbarkeit eingeschränkt.

- 50 **Tourismus-Service** (Gruppenruf 54, 55)
mo – do: 8 – 17 Uhr, fr 8 – 12 Uhr
im Sommer auch an Wochenenden
- 53 Tourismus-Service Faxgerät
- 54 Tourismus-Service, Brunhilde Brems
- 55 Tourismus-Service, Jutta Filikowski

Obere Reihe: Adventsausstellung in historischem Ambiente: im Kohlenschuppen am ehemaligen Gleisanschluß Dierks in Asendorf gibt es seit Anfang Oktober wechselnde Ausstellungen zu sehen, hier eine Dixiland-Band.

Der alte Traktor weist den Weg, in der Straße vor dem Schuppen lag früher das Anschlußgleis zur Kib. HSA. 28. 11. / 12. 12. 2010

Mitte links: Am DEV-Jugendgruppenwagen 144 haben sich Leiter Marc, Jonas, Daniel, Marvin und Joshua versammelt – die Mitarbeit bei der Schüler-Rotte war ganz schön anstrengend. 13. 11. 2010

Mitte rechts: DEV-Schüler-Rotte beim Schwellenwechsel an W 18 im Bf BruVi. Während Ski FRIEDHELM rangiert, ruhen die Arbeiten, Bodo hat die Weiche gestellt. 13. 11. 2010

Unten links: Im November fand ein Ladegleis-Meeting in BruVi statt, und am Sonntag ist die Weiche so gut wie fertig, nur der Stellhebel muß noch „angebunden“ werden. 14. 11. 2010

Unten rechts: Übertragungswagen des NDR in BruVi – mit dabei und mittendrin natürlich DEV-Pressesprecher Bernd Furch. 14. 11. 2010, 6 Fotos: Regine Meier

Vermutlich haben wir es auch dem frühen Winter- einbruch mit Schnee an den Adventswochenenden zu verdanken, daß wir uns über eine hohe Fahrgastnachfrage für unsere Nikolauszüge erfreuen konnten. An manchen Betriebstagen mußten bzw. durften wir sogar drei Zuggarnituren gleichzeitig einsetzen. Sehr erfolgreich war auch die erstmals im Internet angebotene Platzreservierung über die Fa. Nordwest-Ticket, was wir künftig noch verstärken möchten. Dank des Schnees konnten die Nikolausfahrten überwiegend im jahreszeitlich angepaßten Naturambiente stattfinden, obwohl das Schneeschaukeln und das ewige Reinigen der Weichen und Bahnübergänge manchmal nervig war. Kleine „Entschädigung“ bot das Grünkohlessen auf Einladung des Gasthauses „Dillertal“ für die aktiven Museums-Eisenbahner.

Ebenfalls einer gewissen Tradition folgend, wurde am späten Nachmittag des 24. 12. ein Sondertriebwagen nach Asendorf gefahren, um Kindern und deren Vätern die Wartezeit auf die Bescherung zu verkürzen, oder um einfach nur im Kreise Gleichgesinnter den Heiligen Abend zu begehen.

Sehr gut entwickelt hat sich auch die Zusammenarbeit mit der Asendorfer Künstlerin Gabriele Beutner-Kijewski, die seit kurzem den ehemaligen Kohlenschuppen der Fam. Dierks angemietet und zum „Kunst-Schuppen Asendorf“ umgestaltet hat. Der in unmittelbarer Nähe zu unserem Lokschiep- pen gelegene und früher mit einem Gleisanschluß versehene Kunst-Schuppen war an allen vier Adventswochenenden geöffnet, und zahlreiche Fahrgäste nutzten die Gelegenheit für einen Rundgang. Weil die Künstler an allen Wochenenden wechsel-

ten und unterschiedliche Kunstformen ausstellten, wurde es nie langweilig.

Auch in der Woche zwischen den Feiertagen wurde in der Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen gearbeitet, um die letzten Tage des Jahres nicht ungenutzt verstreichen zu lassen. Einige DEV-Aktive feierten auch den Jahreswechsel in Bruchhausen-Vilsen zusammen Silvester, und am frühen Nachmittag des 1. 1. fand die traditionelle Neujahrsfahrt mit zahlreichen DEV-Aktiven und Familienangehörigen statt. Im Triebwagen T 44 ging die Fahrt bei herrlichem Winterwetter nach Asendorf, wo uns die Wirtsleute der Bahnhofsgaststätte schon mit einem kleinen „Neujahrsempfang“ begrüßten. Auf der Rückfahrt mußte am letzten PBü vor der Asendorfer Kurve eine Zwangspause eingelegt werden, weil ein Anwohner in der Zwischenzeit seine Ein-



fahrt von Schnee und Eis befreit hatte ohne Rücksicht auf die Museums-Eisenbahn zu nehmen. Unser Räumkommando bekam die Lage aber schnell in den Griff, so daß wir die Fahrt durch die herrliche Winterlandschaft bald ungehindert fortsetzen konnten.

Im Berichtszeitraum haben sich zwei Aktive bei der Instandhaltungsarbeit verletzt, und beide Arbeitsunfälle haben uns mit ihren Auswirkungen sehr betroffen gemacht. Denn sie zeigen aufs Neue die Notwendigkeit ständiger Aufmerksamkeit und Sorgfalt bei der Arbeit in der Werkstatt und an den Anlagen. So kommen wir leider zu aktuellem Stoff für die nächsten Dienstunterrichte.

Dampflokomotive HOYA

weiter in Hauptuntersuchung. Der Rohrsatz befindet sich in der Bearbeitung durch DEV-Aktive in unserer Werkstatt. Eine eigens angefertigte hydraulische Vorrichtung erweist sich als sehr hilfreich. Die Achslagerschalen wurden durch DEV-Aktive nachgearbeitet und stehen zur Montage bereit.

Dampflokomotive HERMANN

Das Ausführen der Reparaturschweißungen an der Kupferfeuerkiste erweisen sich als großes Problem. Auch der neu hinzugezogene Fachbetrieb für Kupferbearbeitung konnte die Problemstellung bisher nicht zufriedenstellend lösen. Gegenwärtig wird ein letzter Schweißversuch unternommen, sollte auch dieser fehl schlagen, werden wir die geplante Instandsetzung des Dampfkessels überdenken müssen. Das Projekt „neuer Langkessel“ wurde gestoppt, um nicht unnötig Zeit, Geld und Arbeit in ein Projekt zu investieren, das vielleicht ebenfalls neu konzipiert werden muß.

Mallet-Dampflokomotive 7s

weiter in Hauptuntersuchung

Dampflokomotive FRANZBURG und PLETTENBERG

Für beide Loks steht im Frühjahr die Zwischenuntersuchung der Dampfkessel auf dem Programm. Wenn die TÜV-Prüfungen erfolgreich verlaufen, stehen die Loks für die Fahrsaison 2011 zur Verfügung, bevor beide 2012 HU-fällig werden.

Diesellokomotive V 2

Aufgrund anhaltender personeller Probleme in der BeKA-Restaurierungswerkstatt Wilhelmshaven wird in kleinen Schritten an der Verrohrung und Verkabelung der Lok gearbeitet.

Diesellokomotive V 29

Die Hauptuntersuchung wäre abgeschlossen, wenn nicht an dem ausgetauschten und eigentlich überholten Motor technische Probleme aufgetreten wären, die nicht mehr rechtzeitig vor den Nikolausfahrten behoben werden konnten.

Triebwagen T 42

Weiterhin verzögern personelle Engpässe und technische Probleme im Antriebsstrang die Wiederinbetriebnahme, so daß sich auch dieses Fahrzeug weiterhin in Hauptuntersuchung befindet.

Triebwagen T 46

weiter in Hauptuntersuchung

Personenwagen 16

Wie in DME 4/10 angesprochen, soll dieser Weyer-Personenwagen in den nächsten Jahren weitgehend sein ursprüngliches Aussehen von 1909 zurück erhalten. Einen wesentlichen Schritt konnten wir mit der Montage des „Oberlichtbausatzes aus Blankenburg“ gehen. Trotz einiger Nach- und Anpassungsarbeiten paßt das nachgefertigte Laternen-dach recht gut auf die vorhandene Dachkonstruktion. Obwohl der neue Dachaufsatz noch lange nicht vollständig fertiggestellt ist, vermittelt er dem Betrachter schon heute ein ganz anderes Raumgefühl im Fahrgastraum, als das bisher mir der abgesenkten und verkleideten Wagendecke der Fall war.

Wie wir nach Demontage der Hartfaserplatten-Wandverkleidungen feststellen mußten, hat die Langeooger Werkstatt die vorherigen hölzernen Kassetten im Bereich der Fenster vollständig entfernt. Bei dem von Borkum stammenden Wagen 19 hat man sich die Mühe gespart, die Hartfaserplatten auf die alten Wandverkleidungen genagelt und jene auf diese Weise erhalten. Beim Wagen 16 blieb allerdings die Profilholzverkleidung unterhalb der Fenster weitgehend erhalten, so daß wir wichtige Erkenntnisse gewinnen konnten, z. B. daß der Wagen entgegen bisheriger Behauptungen über nur eine Abteiltrennwand verfügt hat. Das belegt auch das Vorhandensein von Durchbrüchen im Wagendach für die Schornsteine der ehemals vorhandenen Petroleumbeleuchtung des Wagens. So eine Fahrzeugrestauration ist ein mühsames Geschäft, aber auch eine spannende Sache!

Personenwagen 27

Gute Fortschritte machen die Arbeiten am Weyerwagen 27. Die Rahmen beider Drehgestelle wurden zwischenzeitlich sandgestrahlt und nach einigen Reparaturarbeiten mit Rostschutzfarbe grundiert. An dem ursprünglich gebremsten Drehgestell wurden die Befestigungspunkte für die Bremsanlage wieder montiert. Die stark beschädigten gußeisernen Kugelpfannen beider Drehgestelle wurden durch neue ersetzt, die als Schweißkonstruktion eigens angefertigt wurden. Die Dampfheizung befindet sich im Bau.

Gepäck-/Personenwagen 30

Auch an dem Gepäckwagen wird in der BeKA-Restaurierungswerkstatt Wilhelmshaven gearbeitet, wenn auch wie bei V 2 in kleinen Schritten.

Güterwagen 138

Den Güterwagen haben Schmierfinken im Dezember an einer Seitenwand so beschädigt, daß die Seite neu lackiert werden mußte. Das haben wir sofort getan, um den bisher von der Polizei nicht ermittelten Tätern die Sinnlosigkeit ihres Handelns zu demonstrieren. Die Erfahrung lehrt: Ein erstes „Graffiti“ zieht weitere Idioten magisch an. Der Eigentümer der Buswarte Halle Asendorf blendet diese Erfahrungen offenbar aus, denn dort kommen fast täglich neue Schmierereien hinzu.

Güterwagen 140

Bis auf die Beschriftung konnte die Hauptuntersuchung zum Jahresende abgeschlossen werden. Der Wagen hat eine vollständig neue Verbretterung der Bordwände und Türen erhalten, sämtliche Stahlprofile des Wagenkastens wurden zuvor entrostet und mit Rostschutzfarbe behandelt.

DEV-Fahrzeugbestand zum 31. 12. 2010

| Meterspur | betrf. | abg. | in HU | ges. |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Dampflokomotiven | 3 | | 3 | 6 |
| Diesellokomotiven | 3 | | 2 | 5 |
| Triebwagen | 2 | 2 | 2 | 6 |
| Personenwagen | 17 | 6 | 3 | 26 |
| Gepäckwagen | 6 | 1 | 1 | 8 |
| Güterwagen | 28 | 3 | 3 | 34 |
| Nebenfahrzeuge | 11 | | | 11 |
| Zwischensumme | 70 | 12 | 14 | 96 |
| Regelspur | | | | |
| Diesellokomotiven | 1 | | | 1 |
| Triebwagen | 1 | | 1 | 2 |
| Personenwagen | 2 | | | 2 |
| Güterwagen | 5 | 3 | | 8 |
| Zwischensumme | 10 | 3 | 1 | 14 |
| Summe | 80 | 15 | 15 | 110 |

Güterwagen 148

weiter in Hauptuntersuchung. Der lang ersehnte vierte Radsatz wurde zwischenzeitlich in das Drehgestell auf der Asendorfer Wagenseite eingebaut, das Drehgestell komplettiert und wieder montiert. Sobald Platz in der Werkstatt vorhanden ist, werden die restlichen Arbeiten in Angriff genommen.

Güterwagen 165

Mit der Hauptuntersuchung des von den Harzer Schmalspurbahnen stammenden „offenen Rangier-Dienstwagen“ (ex 99-09-89) wurde in der BeKA-Restaurierungswerkstatt Wilhelmshaven begonnen. Zu nächst wurde der Wagen in seine Bestandteile zerlegt, um den Zustand zu beurteilen. Die Aufarbeitung ermöglicht uns finanziell ein großzügiger Spender, dem an dieser Stelle für das bisherige Engagement gedankt sei.

Normalspurtriebwagen T 2

Seine erste Fahrt mit eigener Kraft auf DB-Strecken nach der Hauptuntersuchung absolvierte der T 2 am Sonntag, den 12. 12., als er zwei Mal die Hansestadt Bremen mit Sonderfahrten ansteuerte. Die Fahrtteilnehmer aus Bremen konnten in Bruchhausen-Vilsen in einem der Nikolauszüge auf der Schmalspurstrecke nach Asendorf mitfahren.

Oben links: Zwischen zwei planmäßigen Dampfzügen brachte T 44 auf Bestellung der Vilsener Geschäftsleute eine Kindergruppe nach Heiligenberg und zusammen mit dem Nikolaus nach Wiehe, um den Weihnachtsmarkt in BruVi zu eröffnen. Gruppenfoto, 27. 11. 2010, Foto: Regine Meier

Oben rechts: „Wenn der Vater mit der Tochter...“ Lokführer Ralf Hormann und Auszubildende Jessica auf Lok PLETTENBERG, 19. 12.2010, Foto: Uwe Franz

2. und 3. Reihe: Der Platz vorne beim Tj wird von Kindern heiß begehrt, so auch bei der Neujahrtsfahrt: Sara Boje, Jessica Hormann, Leif Brühshaber, Gruppenbild mit Wirtin in Asendorf, das Freischaufeln eines unsachgemäß geräumten PBü erfolgt unter genauer Beobachtung vom T 44 aus, die DEV-Aktiven genießen die Fahrt im T 44, 1. 1. 2011, Fotos: Uwe Franz, Wolfram Bäumler

Unten: Weyer-Wagen 16 bekommt wieder ein Oberlicht und Wagen 27 Dampfheizung, 13. 11. 2010, Fotos: Regine Meier



Normalspurtriebwagen T 3

Wie in DME 4/10 berichtet ist der DEV seit dem 1. 8. Eigentümer des T 3. Hinter dieser Bezeichnung verbirgt sich der 1959 von MaK als OHE GDT 0520 gebaute Triebwagen. Gegenwärtig untersucht die VGH den Triebwagen in Hoya. Rechtzeitig zum Saisonbeginn 2011 soll der T 3 wieder für den Kaffkicker zur Verfügung stehen.

Bruno Rebbelmund

DEV 14/16

Der Titel dieses Beitrages soll nicht an „Stuttgart 21“ oder an die Romantrilogie „08/15“ erinnern, sondern möchte auf zwei Daten hinweisen. Und selbst wenn 14 eventuell ausfällt, muß sich der DEV gezielt auf die 16 vorbereiten. Wofür stehen nun die beiden Zahlen? Ganz einfach, für 50 Jahre Trägerverein (DKV bzw. DEV) in 2014 bzw. Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen in 2016.

Dazu wird der DEV sicher auch die Geschichte von Verein und Museum erforschen wollen und benötigt dazu Archivalien. Zum Glück gibt es die, denn den papierlosen Verein gibt es genau so wenig, wie das papierlose Büro. Es gibt zwar keine Dokumentation als chronologisch geführtes (Vereins)-Tagebuch, aber es gibt Papiere, Bilder, Filme, Wachspapierfaxe, Disketten usw. Denn jede Tätigkeit des DEV in der Vergangenheit hinterließ Spuren in Form von Akten, Urkunden, Verträgen und Schriftverkehr. Im Laufe der Jahre hat sich einiges an wichtigen Informationen angesammelt.

Wenig davon verstaubt in BruVi, das Meiste verwahren verschiedene (und überwiegend ältere) DEV-Mitglieder zu Hause, insbesondere ehemalige Vorstandsmitglieder und andere Funktionsträger. Eine Menge Archivgut mußte für die Renovierung des Bahnhofsgebäudes Bruchhausen-Vilsen vorübergehend ausgelagert werden, und auch dieser Zeitbegriff „vorübergehend“ dauert nun schon über zehn Jahre: Das Material ruht mittels Archivkartons in Holzregalen beim Verfasser. Die an verschiedenen Lagerorten durch unsystematisches Sammeln einzelner Mitglieder entstandenen Konvolute bestehen im wesentlichen aus: Niederschriften, Fotos und Filmen (Videos), Urkunden, Plakaten, Programmheften, Redetexten, Vereinspublikationen, Zeitungsausschnitten, Festschriften u.a.m. Dieses Archivgut kann der DEV in Vorbereitung auf das Jubiläumsjahr 2016 nutzen und ein Vereinsarchiv aufbauen, in dem wichtige Unterlagen aufbewahrt, gesichert und nutzbar gemacht werden, so daß auf die dort vorhandenen Informationen schnell und effizient zugegriffen werden kann.

Diese Konvolute müssen mittelfristig zu einem DEV-Vereinsarchiv zusammengeführt werden. Zur Klarstellung: Es geht um ein Archiv für die DEV- und Museums-Eisenbahn-Geschichte, nicht um das ebenfalls im Aufbau befindliche Archiv des DEV-Kleinbahnmuseums mit Archivalien zur Kleinbahn-Geschichte in Deutschland. Es sind also zwei vollkommen unterschiedliche Archive. Archivgut wird zwar nicht für den täglichen Gebrauch benötigt, dient z. B. aber auch der Rechtssicherheit. Daher darf das Vereinsarchiv kein Begräbnisort für

nicht mehr benötigte unsortierte Unterlagen sein, sondern soll als „Gedächtnis des DEV“ dienen. Und eine lange Vergangenheit zeugt auch von Kompetenz und Innovationsvermögen. Vereine spiegeln gesellschaftliche Entwicklungen wider, denn sie waren schon immer in Bereichen tätig, in denen der Staat es weniger war.

Das Archivieren von Vereinsakten ist zwar mit Aufwand verbunden, aber gleichzeitig macht das DEV-Vereinsarchiv auch die Leistungen unserer ehrenamtlichen Arbeit sichtbar. Ein ordentlich geführtes Archiv sammelt nicht alles, was nicht mehr benötigt wird, sondern bewahrt – aus bestimmten Gründen für wichtig (archivwürdig) erachtete – Unterlagen dauerhaft auf und ordnet und erschließt diese für eine weitere Verwendung, die über den eigentlichen Entstehungsgrund der Unterlagen weit hinausgeht.

Als 1. Schritt sollte in der Zeit bis zum Jubiläum 2014 alles in allem gefunden, gesichtet, aufbereitet und in einem 2. Schritt bis 2016 erschlossen werden. In die Langzeitaufbewahrung (Archiv) gelangen nur DEV-Unterlagen, welche für den laufenden Geschäftsbetrieb nicht mehr benötigt werden, deren gesetzliche Aufbewahrungsfristen abgelaufen sind und die für archivwürdig bewertet wurden. So bleiben Rechtssicherheit und Vereinsdokumentation gewährleistet. Alle anderen Akten werden dem Shredder übereignet. Ein solches Ansinnen riecht nach viel ehrenamtlicher Arbeit! Da ehrenamtliche Arbeit ein kostbares Gut ist, sollte diese auch so effizient wie möglich eingesetzt werden.

Bei der Archivierung kommt man da schnell auf die Zauberworte Scannen, Digitalisierung und Volltextsuche. Aber übertragen wir dabei nicht viel Datenmüll von einem Medium ins andere? Auch vor einem möglichen Prozeß der Digitalisierung steht unumgänglich als 1. Arbeitsschritt das manuelle Bewerten der Archivwürdigkeit. Danach wäre nur noch ein Teil des DEV-Archivguts zu digitalisieren. Digitalisierung stellt jedoch keine Sicherung dar, sondern erhöht nur die Benutzerfreundlichkeit

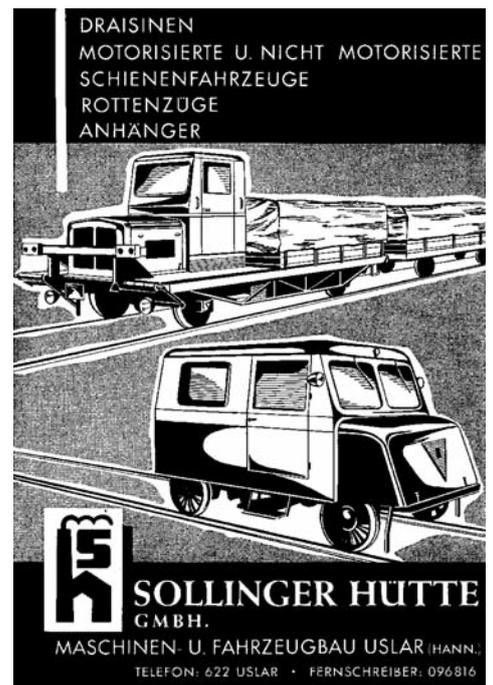
Von der Digitalisierung zu unterscheiden ist die Elektronische Archivierung. Dieser Begriff steht für die unveränderbare, langzeitige Aufbewahrung elektronischer Information, einschließlich der dazugehörigen Signaturen. Dafür bedarf es spezieller moderner Softwaretechnologien als Archivsystem. Dieser Aufwand kommt für den DEV vermutlich nicht in Betracht.

Das Ganze darf nicht mehr auf die lange Bank geschoben werden. Denn schon heute steht der DEV vor der Herausforderung, plötzlich die von engagierten Mitgliedern lange für den DEV aufbewahrten Objekte und Archivalien als Nachlässe aufnehmen zu müssen bzw. dürfen. In den Nachlässen befinden sich z. T. wertvolle Unikate, die wie das meiste Archivgut nicht ersetzt werden können.

Als Ziel für die Zeit nach 2016 kann anvisiert werden: Das DEV-Vereinsarchiv sammelt, sichert und erschließt Quellen zur Geschichte des Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. und seiner Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands. Die Archivbestände umfassen eine Vielzahl historischer Akten, Bücher, Festschriften, Fotografien, Plakate, Protokolle, Urkunden, Zeitschriften, usw. Dazu steht ein umfangreiches Findbuch zum erschlossenen Archiv zur Verfügung. Das Findbuch ist im Internet einsehbar.

Archivgut ist Gefahren ausgesetzt: Wasser, Feuchtigkeit, Feuer, Licht, hohe Temperaturen, große bzw. rasche Temperaturschwankungen, mechanische Beschädigung (Druck, Reibung, Tierfraß), chemische Beschädigung (Säurefraß, lösemittelhaltige Leime etc.), Mikroorganismen (Schimmel, Bakterien), Diebstahl oder absichtliche Zerstörung. Die meisten der aufgeführten Gefahren für Archivalien können durch geeignete Maßnahmen baulicher und betrieblicher Art sowie durch sachgemäße Verpackung minimiert werden.

Aber der wichtigste Aspekt für unser DEV-Vereinsarchiv ist der Standort. Der kann nur in Bruchhausen-Vilsen sein. Aber wo?



Oben links: Zur Eröffnung des Weihnachtsmarktes in BruVi fuhr T 44 Kinder nach Heiligenberg und zusammen mit dem Nikolaus zurück nach Wiehe, kurz vor Einfahrt in den Bahnhof Heiligenberg, 27. 11. 2010

Oben rechts: Im Bf Vilsen Ort erwarten Nikolaus Otto und „seine“ Engel Belana und Sarah bereits die PLETTENBERG zur nächsten Fahrt nach Asendorf, 27. 11. 2010

2. Reihe links: Am ersten Advent ist es kalt, aber sonnig. PLETTENBERG steht zum Vorheizen bereit am Bahnsteig in BruVi – Blick über einen Stellhebel der DKW, 28. 11. 2010

2. Reihe rechts: Viel Rauhreif liegt über den Vilser Wiesen, als die PLETTENBERG mit dem Nikolauszug und ordentlich Dampfentwicklung vorbeifährt. 28. 11. 2010

3. Reihe links: Im Bf Asendorf wird der Zug für die Rückfahrt vorbereitet: Zugführer(-Ausbilder) Jürgen Werder dreht die Zuglaufschilder um. 28. 11. 2010

3. Reihe rechts: Gute Laune nach Ankunft in Asendorf: Lokführer Jens Böcker, Zugführer z. A. Eric Arndt, Mario Bredenkamp und Heizer Matthias Jühlke, 27. 11. 2010,

6 Fotos: Regine Meier

Unten links: In der Woche drauf war Schnee gefallen, so daß die Nikolauszüge ab nun in verschneiter Landschaft fahren, 4. 12. 2010, Foto: Ilmo Maab

Unten rechts: Bei den langen Nikolausfahrten wird in Asendorf nicht umgesetzt, sondern an der führenden Dampflok das 3-Licht-Spitzensignal in Zugschluß geändert. Die 3. Petroleumlaterne wird dazu umgedreht. 19. 12. 2010, Foto: Uwe Franz

