

Überlegungen zur DEV-Fahrzeugsammlung (Erg.)

Die große Entrüstung durch E-Mails oder Shitstorm auf den einschlägigen Internetforen ist erstaunlicherweise ausgeblieben, nicht einmal im DEV-Forum hat es bisher trotz Aufruf dazu Reaktionen auf den Beitrag (DME 2/13 S. 34 – 41, 3/13 S. 22 – 33) gegeben. Statt dessen ganz klassisch ein paar Leserbriefe mit inhaltlichen Ergänzungen. (D. Red.)

Benedikt Holz, Georgsmarienhütte

Der Wert einer Museums-Sammlung bemisst sich eher nach der Schlüssigkeit und Qualität des Museumsthemas und -konzeptes als nach der Anzahl der Objekte oder der Vielfalt von technischen Variationen. Entscheidend ist aus meiner Sicht, dass man sich über das Ziel oder die Idee klar ist, die das Museum bzw. die Museums-Eisenbahn verkörpern und darstellen soll. Dazu als Beispiel:

- a) Wenn man ein technikhistorisches Freilichtmuseum betreiben will, sind unterschiedliche technische Ansätze in ihrer gesamten Breite ein darstellungswertes Ziel. Hier würde eine Vielzahl von Exponaten sicher sinnvoll sein, um Entwicklungen oder Besonderheiten von Eisenbahn als Kleinbahn aufzeigen zu können.
- b) Ist der Betriebsablauf einer Kleinbahn das Ziel, so wäre ein „Gesamtensemble“ aus einer stimmigen Zuggarnitur verbunden mit dem „Drumherum“ von Bahnhof, Versorgungseinrichtungen, Signalen, Schienenweg etc. entscheidend. Hier wäre also weniger Zug mehr.

Natürlich gibt es nicht nur schwarz und weiß. Auch für den Betriebsablauf sind mehrere Optionen wichtig als Ausfallreserve wie als attraktive Anziehungspunkte. Eine Sammlungsvereinigung kann und soll unter inhaltlich-konzeptionellen und finanziellen und personellen Konsequenzen betrachtet werden. Der Ansatz, Fahrzeuge ggf. nach andere Regionen, an Museen oder Bahnen abzugeben, würde sicher eine „Erleichterung“ der Instandhaltung und des langfristigen Betriebes in Bruchhausen-Vilsen ermöglichen.

Ein anderer, ebenso ketzerischer Gedanke wie die Abgabe von DEV-Fahrzeugen erscheint die langfristige Konzentration auf wenige Museumsbahnen. Immer weniger Aktive und immer weniger Spenden und öffentliche Fördergelder werden im Zeichen des demographischen Wandels in Zukunft zur Verfügung stehen. Kann es bei dieser Perspektive zielführend sein, personelle und finanzielle Kräfte auf viele, meist kleine aber aufwendige Projekte und Standorte zu verteilen? So schön die diversen Wiederaufbauprojekte in Baden-Württemberg, Brandenburg, Sachsen und Sachsen-Anhalt auch sein mögen, wäre eine Konzentrierung aller Kräfte auf bestimmte Strecken langfristig nicht sinnvoller? Natürlich ist manches Projekt aus touristischer Sicht sicher eine Bereicherung der jeweiligen Region, die vielleicht sonst eher strukturschwach ist (deshalb waren dort ja ursprünglich die Schmalspurbahnen erbaut worden). Ob aber dies langfristig wirklich zu halten ist, mag doch sehr in Frage stehen. Dies gilt auch für West- und Norddeutschland.

Ein gut konzipiertes Kleinbahn-Museum in Bruchhausen-Vilsen mit dem 8 km langen lebendigen Freilichtmuseum und einer zusätzlichen Ausstellungshalle, in der nicht unbedingt fahrtüchtige Exponate bestimmte Entwicklungen des

Kleinbahn darstellen und somit einerseits die Objekte erhalten und andererseits personeller und finanzieller Aufwand für Restaurierung und Betrieb begrenzt werden können, halte ich langfristig für sinnvoller, als viele „Betriebsstandorte“ unterschiedlichster Schmalspurbahnen über die ganze Republik verteilt. Die damaligen Ideen für die Zusammenführung von DEV- und DGE-Schmalspursammlung waren aus meiner Sicht sehr interessant. Leider ist es dazu nicht gekommen. Aber vielleicht lässt sich etwas derartiges ja auf anderer Basis schaffen. „Masse“ an Fahrzeugen hat der DEV allemal und vielleicht ist auch eine „Kleinbahnstiftung“ ähnlich wie Bochum-Dahlhausen auch in Bruchhausen-Vilsen denkbar. Einmalige Gelder einzuwerben dürfte dafür mittelfristig einfacher sein, als auf lange Sicht viel Geld für Restaurierung und Betrieb zu bekommen.

Ulrich Clees, Bonn

Der Autor bezeichnet den „Kleinbahnbetrieb als lebendige Inszenierung einer historischen Kleinbahn zur Gänze unter der Marke ‚Museums-Eisenbahn‘“ als Kernstück des Kleinbahn-Museums. Genau das ist es! Als Außenstehender, Besucher, Fahrgast und somit Teilnehmer der Inszenierung möchte ich dem ausdrücklich zustimmen: Genau das ist die Stärke des Kleinbahn-Museums, genau das ist es, warum man auch aus so großer Entfernung wie Bonn gerne nach Bruchhausen-Vilsen kommt – und das nicht nur einmal.

Es ist auch ein Alleinstellungsmerkmal: Es geht nicht darum, möglichst viele Originalfahrzeuge der Heimatstrecke zu präsentieren, sondern es geht ums Ganze. Das macht auch das einheitliche Farbkonzept deutlich: Es ist doch klasse, wenn ein typischer Nachkriegszug aus Lok oder Triebwagen, Beiwagen und Packwagen in Triebwagenlackierung angefahren kommt, und dieses kleinbahntypische Wirrwarr durch die einheitliche Lackierung zusammengehalten wird. Genau so haben es viele Kleinbahnen vor fünfzig oder sechzig Jahren gemacht.

Dagegen tritt die Herkunft der Fahrzeuge in den Hintergrund: Z. B. erscheint es zweitrangig, ob die Zuggarnitur mit der funktionstüchtigen Görlitzer Gewichtsbremse aus Niedersachsen oder aus Pommern stammt. Erstrangig ist, diese für viele Kleinbahnen Deutschlands typische technikhistorische Spezialität auf der historischen Kleinbahnstrecke Bruchhausen-Vilsen – Asendorf im Betrieb vorgeführt miterleben zu dürfen samt aller Tätigkeiten bei der Zugbildung, der Bremsprobe und erst recht bei der Betriebsbremsung den Einschnitt und das Vilser Holz hinab. Mit diesem Beispiel sei einer Sammlungsbewertung aus rein regionaler Sicht vehement widersprochen.

Vielmehr sollte erster Bewertungsmaßstab die Frage sein: Welchen Wert hat ein Museumsobjekt für die Inszenierung? Ein weiteres Beispiel für die

gelungene Inszenierung: Die Fahrten mit den Triebwagen hat mein 5jähriger Sohn derart interessiert und begeistert aufgesogen, dass er seither die Züge seiner Holzseisenbahn im Zugleitverfahren abfertigt.

Doch im übrigen ist die Inszenierung weder selbsterklärend, noch bringen heutige Museumsbesucher das erforderliche Vorwissen für eigenständiges Erkennen der Abläufe und der gezeigten Besonderheiten mit. Bei den Tagen des Eisenbahnfreundes, 3./4. 8., konnten Besucher den Rollbock- und Lokerklärungen ausgiebig und mit großem Gewinn lauschen. Darüberhinaus musste man bisweilen aber selbst darauf kommen, was man da alles sehen konnte. In welchem Umfang erläutert an den ganz normalen Fahrtagen in der Sommersaison jemand etwas zur Kleinbahngeschichte und zu den Objekten? Klar, es fehlt vermutlich an DEV-Aktiven, die gerne auf Gäste zugehen und die Dinge zeigen, vorführen und erläutern. Doch hier besteht ein echtes Defizit: Was nützen die am besten ausgewählten, für die Inszenierung geeigneten und hervorragend restaurierten Objekte, wenn niemand dem Zuschauer sagt, was er da vor sich hat? Wenn man einen Franzburger Zug voller Leute hat, und keiner gibt ihnen den Tip, doch mal auf der Bühne oder im Packwagen zu schauen, wie die Bremse funktioniert?

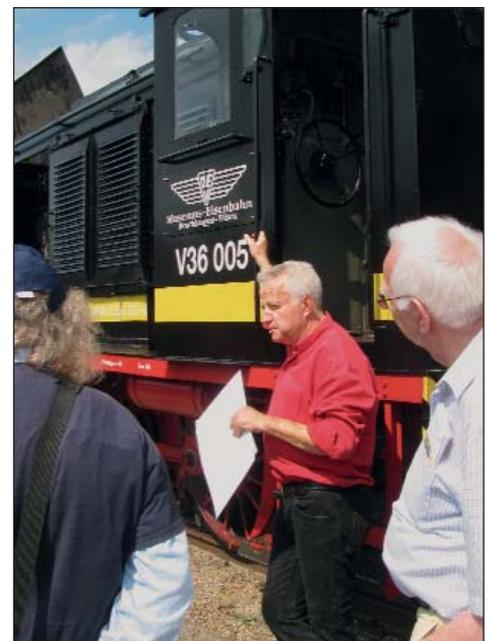
Oder dass Händler ihre Ware am Güterschuppen aufgegeben und abgeholt haben, haben ja selbst heute 40-Jährige nicht mehr bewusst erlebt. Immer mehr muss daher erklärt werden. Das Kleinbahn-Museum mit all dem, was Kleinbahnfreunde in Jahrzehnten vorbildlich aufgebaut haben, ist ein erstklassiger Ort, das zu tun. Vielleicht ist den Blick auf das Erklären zu werfen zu nächst sogar wichtiger als auf die Fahrzeugfrage.



Hans-Joachim Knupfer, Leonberg

Möge Dennis Mellerowitz' Artikel als das angesehen werden, als was er ihn bezeichnet: als Überlegung. Es ist kein Beschluss oder ein gesetztes Programm, sondern eine argumentative und fundierte Grundlage, mit der sich Mitglieder des DEV und andere in aller Bedachtsamkeit Gedanken machen können, ob der eine oder andere Ansatz in Zukunft vielleicht erwägenswert wäre. Mellerowitz' Ansatz gilt aber sinngemäß für andere Vereine. Generell gibt es etliche Anzeichen sowie Aussagen Betroffener, dass einige Museumsbahnen – ob hier oder im Ausland – sich in akuten Krisen befinden oder vor solchen stehen. Die Hiobsbotschaften – meist noch hinter den Kulissen – mehren sich seit Jahren, ebenso die Reihen abgestellter Fahrzeuge mit gravierenden Stillstandsschäden. Manche Fahrzeuge sind heute in der Hand von Museumsbahnen bereits länger ohne Unterhalt im Freien abgestellt, als sie es jemals zuvor während aktiven Zeiten bei Verein oder regulärem Nutzer waren. Lösungen per Fingerschnipsen sind nicht erkennbar. Um so mehr wäre es wichtig, sich auf überschaubare, langfristig finanzierbare Bestände zu konzentrieren, deren Auswahl auch den Kriterien professioneller Multiplikatoren und möglicher Zuschussgeber wie staatlicher Denkmalpflege und Kommunen nachvollziehbar standhält.

Unterstellflächen unter Dach für die dauerhafte Erhaltung der Kulturgüter Museumsfahrzeuge erscheinen allmählich mindestens so wichtig wie ein Fahrbetrieb, im Einzelfall sogar wichtiger. Die erneute Grundsanierung von Objekten, die bereits einmal ehrenamtlich hergerichtet waren, ist sehr entnervend. Der Zeitaufwand aufaddiert erreicht rasch eine Summe von Lebensjahren, die das planbare Maß übersteigt. Vereine arbeiten an Samstagen acht Stunden, um Fahrzeuge zu erhalten. Die Natur arbeitet 365 Tage im Jahr 24 Stunden, um sie zu zerstören. Diese Rechnung kann, womöglich parallel zu Gleissanierung oder Streckenbau, Fahrbetrieb und Organisation der „Firma“ Museumsbahn, nur noch bedingt aufgehen, wenn die meisten Objekte im Freien stehen und wenn man zu viele davon hat. Selbst eine „geschenkte“ Halle allerdings muss langfristig



Links: Martin Clees lenkt die Zugfolge im Kinderzimmer; 7. 8. 2013, Fotos: Ulrich Clees

Fotos rechte Seite: Vorführungen und Erläuterungen gab es im Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen an den „Tagen des Eisenbahnfreundes“ Anfang August in großer Zahl.

Oben: Begeisterte Kinder verfolgen die betrieblichen Handlungen von Museumsvorführern (z. B. in der gespielten Rolle eines Triebwagenfahrers) genau, Martin Clees und Elmar Böcker im T 1

Mitte: Zugleiter Andreas Simme (li) und öBl Andreas Wagner im Betriebsleitungsbüro

Unten links: Holger Hohenkamp setzt als Tj/Zf im T 41 eine Zuglaufmeldung per Sprechfunk ab.

Unten rechts: Hans-Peter Kempf erläutert Technik und Geschichte von Lok V 36 005

Alle Fotos: Ulrich Clees

unterhalten und finanziert werden. Wer die Riesenflächen eines Ringschuppens oder ganzen Bahnbetriebswerkes pflegt, weiß es. Auch dort ist also Begrenzung auf das Wesentliche und Überschaubare angebracht. Gebäude sind für das ständige Stehen im Freien gemacht, Eisenbahnfahrzeuge nicht. Mitunter könnte der Fokus künftig verstärkt auf funktional vorzeigbaren Sachgesamtheiten wie den vollzähligen und präsentablen Anlagen eines Bw oder einer Bahnhofsanlage mit Zubehör (und einigen passenden Fahrzeugen) im Stile eines Freilichtmuseums liegen als vorwiegend auf dort abgestellten Fahrzeugen, Fahrzeugen und Fahrzeugen.

Der Vertreter einer Bahnaufsichtsbehörde in einem Bundesland äußerte sich vor kurzem nach Besuch einer ihm hochwertig und zukunftsfähig aufgestellt erscheinenden Museumsbahn so, dass sich „in den nächsten anderthalb Jahren in (jenem Bundesland) bei den Museumsbahnen die Spreu vom Weizen trennen“ werde. Der Zeitraum mag nicht ganz zutreffen, die Tendenz erscheint leider gegeben, die Lage kommt nicht überraschend. So wird es in Zukunft nicht ohne verstärkte Kundenorientierung, neidlosen Austausch und sachliche Absprachen unter den Vereinen (und dem DB-Museum) gehen, wer sich auf welche Vorhaben konzentrieren will, im Sinne einer Vereinheitlichung und Bereinigung, weg von Sammelsurien. Für etliche Fahrzeugduplikate der Regelspur wird längerfristig nur der Schneidbrenner bleiben. Schon rein wirtschaftlich ist daher ein vorausgegriffenes Fazit erkennbar: Weniger ist mehr.

Günter König, Ludwigshafen a. Rh.

Da die Märkische Museumsbahn bereits Fahrzeuge aus ihrem Schrottbestand nach Holland verkauft und ihren Bestand verkleinert hat und es in Schierwaldenrath, Hüinghausen, Brohl oder Neresheim keine ausreichenden Unterstellmöglichkeiten gibt, um heutige DEV-Fahrzeuge gesichert zu unterhalten, würde man nur die Probleme auf andere verlagern. Dies höchstwahrscheinlich mit dem Ergebnis, dass diverse Fahrzeuge doch noch beim Schrotthändler landen.

Mit Ausnahme des Rungenwagens DEV 131, der ursprünglich als Ow mit denen der GKB identisch war, passen die drei Stern-&-Hafferl-Wagen zur IHS ebensowenig wie zum DEV, denn auch dort fehlt allen dreien der regionale Bezug. Und was passiert mit Fahrzeugen, die in beiden Welten zu Hause sind, wie der Wagen DEV 2, der von der GKB zur Klb. HSA kam?

Man kann sich ja über den Bestand an einsatzfähigen Wagen streiten, aber ich hoffe auf gründliches Nachdenken vor einschneidenden Schritten. Außerdem sei an die beiden HSA-Wagen DEV 54 und DEV 56 erinnert, die heute mustergültig restaurierte und hoch attraktive Museums-Fahrzeuge sind, zuvor aber lange ein Schattendasein als Schuppen neben der Werkstatteinfahrt geführt hatten, bis ein DEV-Aktiver sie anscheinend eigenmächtig verschenkt und zur Verschrottung vorgesehen hatte. So etwas darf nicht passieren, denn eine unattraktive Museums-Eisenbahn dürfte selbst bald Vergangenheit sein.

Dennis Mellerowitz, Verden

Auch ich selbst hege Zweifel an der Durchführbarkeit des von mir zur Diskussion gestellten Konzeptes, halte das Nachdenken darüber aber dennoch für sinnvoll. Und klar: Manche Vorschläge mögen für das betroffene Einzel-Fahrzeug praktisch keine oder wenig museale Wertsteigerung bedeuten (z. B. der vorgeschlagene Umzug der St&H-Wagen von BruVi nach Schierwaldenrath) und somit wie ein Versuch wirken, sich Probleme mit einer überbordenden Sammlungsmenge vom Hals zu schaffen.

Außerdem tut man den Kollegen in Schierwaldenrath, Hüinghausen und Brohl vermutlich Unrecht, wollte man das Aufnahme-, Restaurierungs-, Einsatz- und Tauschvermögen der von ihnen betriebenen Bahnen mit einer unpassenden Messlatte beurteilen. So musste ich in den letzten 1½ Jahren auch erst durch Besuche und Gespräche vor Ort lernen, meine im Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen geprägte Sicht nicht durch den hier gelebten hohen Leistungsstandard zu verstellen. Jede Museumsbahn-Initiative hat nun einmal ihr ganz individuelles Potential, was die Qualität und Quantität der Sammlung angeht, den Restaurierungsgrad oder die Werkstatt- und Konservierungsmöglichkeiten!

Vierorts gibt es hohe Wertschätzung für die eigene Sammlung und das Bemühen um Schaffung/Erhaltung eigener Unterstell-Infrastruktur. Auch ist es keineswegs so, dass gute Restaurierungen ausschließlich in Bruchhausen-Vilsen möglich wären, Beispiele gibt es genug. So ist ein Scheitern der drei genannten meterspurigen Museumsbahnen auch nicht wahrscheinlicher als das des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen. Die Gefahr, dass historisch wertvolle, gut restaurierte (heutige) DEV-Wagen dort im Schrott landen oder schlechter als in Bruchhausen-Vilsen erhalten werden, kann man getrost ausschließen.

So sollte das Augenmerk hier wie dort auf eine realistische Einschätzung des eigenen Vermögens gelegt werden. Wer heute über einen großen Fundus an nicht gesicherten historischen Objekten (Laien nennen das „Schrott“) verfügt, sollte sich fragen, ob die Aussichten auf kommende, bisher noch unerschlossene, Zuströme an Fördermitteln und/oder fähigen und leistungsbereiten Ehrenamtlichen wirklich so gut sind, dass mit einem musealen Erhalt dieser Objekte für kommende Generationen zu rechnen ist. Oder wird man künftig auch nicht mehr Fahrzeuge erhalten können als bislang? In diesem Fall stellt sich die weitere Frage, ob bei anderen Museumsbahnen andere dort gesammelte Fahrzeuge, die historisch weniger bedeutsam und/oder in ihrer Substanz zu stark verfallen sind, überhaupt erhalten werden müssen? So wäre es m. E. keineswegs moralisch verwerflich, wenn die kürzlich von der SKB/MME abgegebenen OEG-Wagen als Ersatzteilspende für andere Fahrzeuge untergingen, deren Wiederaufarbeitung dem neuen Eigentümer wichtiger ist. Ich persönlich fände das nicht so tragisch, weil gleiche oder fast baugleicher Form in Bruchhausen-Vilsen, Schierwaldenrath und anderswo erhalten werden.

Zu selben Einschätzung gehört auch die Überlegung, ob die Restaurierungsvorhaben der Museumsbahnen tatsächlich eine Chance auf einen erfolgreichen Abschluss haben, ob man sich nicht vielleicht damit übernommen hat und ob das ggf. erfolgreich wiederbelebte historische Fahrzeug auf der eigenen Museumsbahn tatsächlich eine museale oder wirtschaftliche Bereicherung darstellt.

Denn ich hege die Befürchtung, die heute vielleicht nur wenige teilen, dass in der Mitte dieses Jahrhunderts so oder so rund die Hälfte des gegenwärtig von ehrenamtlichen Initiativen als „historisch wertvoll“ eingestuften Eisenbahnmateriale doch verschrottet sein wird. Oder wollte jemand auf so viele ehrenamtliche Hände und Fördergelder hoffen, die künftig alles heute Gesammelte und Betriebene erhalten können? Ich fürchte sogar, dass eine ganze Reihe der heute bestehenden Museums- und Touristikeisenbahnen und ehrenamtlich betriebene Eisenbahnmuseen dann eingestellt bzw. geschlossen ist und dass sich die Museumsbahnen-Euphorie der 1970er bis 2000er Jahre als ein zeitgeschichtliches Strohflecken entpuppt haben wird, das ein bis zwei Generationen lang von der biografischen Motivation der Zeitzeugen genährt wurde.

Ich weiß, viele heutige Museumsbahn-Aktive wollen über die fernere Zukunft nicht reden oder nachdenken. Das ist verständlich, haben sie sich doch über viele Jahre oder gar Jahrzehnte sehr für die Sache engagiert. Doch die heute aktiven Jugendlichen und jüngeren Menschen möchten vielleicht ebenso dauerhaft Freude am Museumsbahnen-Hobby finden, wie die heutigen Alten Hasen es erleben durften. Die heute jungen Museumsbahner sind es, die 2066 das Jubiläum „100 Jahre Museumsbahnen in Deutschland“ feiern wollen. Doch wie steinig oder glatt sieht der Weg dahin aus?

Vielleicht werden kleinere Einrichtungen ganz verschwinden, größere schrumpfen müssen, weil auch Personalressourcen, Geld, Rückhalt und Interesse immer weiter schwinden werden. Die Besinnung auf Lokalpatriotismus und eine Ausrichtung des gesammelten Fuhrparks darauf sehe ich als ernstzunehmende Möglichkeit, diesem Trend entgegenzuwirken – in Kombination mit vielen anderen Kräften aus den Bereichen Museumspädagogik, Marketing, neue Kommunikationstechniken und Eventmanagement, die konservative Museumsbahner (mich selbst eingeschlossen) in Zukunft noch werden schlucken müssen, und die mit dem musealen Wert und der Vielfalt des Sammlungsbestands mitunter recht wenig zu tun haben.

Dieser negativen Gesamtprognose können einzelne Einrichtungen durchaus entgegenwirken. Hier sind schmalspurige Museumsbahnen im Vorteil, weil sie sich weniger stark mit den aktuell steigenden technischen und betrieblichen Anforderungen an normalspurige, uneingeschränkt einsetzbare Fahrzeuge befassen müssen und zugleich ihre Sammlungen regionalbezogen und überschaubar halten können, damit jene mit ehrenamtlichen Kräften erhalten und vom Publikum an Vielfalt noch erfasst und wertgeschätzt werden



Oben: Die Doppellok V 21 und V 22 noch in der für frühe Kleinbahn-Dieselloks typischen grünen Farbgebung von den Euskirchener Kreisbahnen (EKB) hat die VGH für den auslaufenden Güterverkehr auf der Schmalspurbahnstrecke nach Asendorf beschafft. Kurz vor der Abfahrt eines Güterzuges betrachtet der vormalige Betriebsleiter der HEG, Karl Schmidt, die Doppellok. Hinten stehen Dampflok BRUCHHAUSEN, Wagen DEV 14 und vermutlich der VGH-Triebwagen T 62. Bruchhausen-Vilsen, 1966, Foto: Wilhelm Leder

Rechts: Abladen des damals als DEV 1 bezeichneten Weyer-Wagens von der Inselbahn Langeoog. Den Wagen hat der DEV aufgrund des damals als nicht beherrschbar eingeschätzten schlechten Erhaltungszustand verschrottet, aber durch zwei andere Weyer-Wagen wieder ersetzt. Hafen Benseniel, 13. 9. 1968, Foto: Harald Kindermann



kann. Gerade Wiederaufbauvorhaben „aus dem Nichts heraus“ haben den Vorteil, dass man nur das tatsächlich schafft, was man schaffen kann: Man überfordert sich nicht gleich mit einem Übermaß an übernommenen Objekten und vorgefundener Infrastruktur wie viele andere Einrichtungen. Vor diesem Hintergrund prognostiziere ich einzelnen Newcomern wie der IG Spreewaldbahn oder IG Hirzbergbahn eigentlich recht gute Chancen. Vielleicht werden einzelne historische Fahrzeuge zukünftig auch fernab klassischer (Eisenbahn-)Museen sinnvoll erhalten werden können?

Ich kann die Angst nachvollziehen, dass eine spürbare Verkleinerung des DEV-Sammlungsbestands eine Abwärtsspirale bei der Attraktivität des Kleinbahnmuseums Bruchhausen-Vilsen in

Gang setzen könnte. Die seit Jahren kontinuierlich sinkenden Fahrgastzahlen lassen befürchten, dass sich die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf bereits in einer derartigen Abwärtsspirale befindet wie andere Museumsbahnen auch. Offenbar geschieht dies aber durch andere Faktoren, wie mangelndes ehrenamtliches Personal, unzureichende Vermarktung, unattraktive Angebote, fehlende touristische Vernetzung, schwindender Rückhalt von Politik und Geldgebern usw., die allesamt mit Qualität und Quantität des Fuhrparks wenig zu tun haben.

Der Vorschlag, den bisherigen Sammlungsbestand des DEV zu verkleinern, sehe ich auch mit dem Hintergedanken, räumlich und vor allem ideell Platz zu schaffen für weitere sinnvolle Samm-

lungszugänge, von denen ich einige mögliche Beispiele im Text genannt habe. Eine Museumsbahn ist in meinen Augen nur so lange für den Besucher attraktiv, wie sich hin und wieder Veränderungen im Fuhrparkbestand durch attraktive Zugänge oder zumindest durch zeitweilige Leihfahrzeuge ergeben. Im Ergebnis würde sich der Bestand an Fahrzeugen beim DEV womöglich nur geringfügig verringern, Hallenleerstände würden dem DEV auch zukünftig nicht drohen. Aufgrund der gegenwärtigen Stimmungslage innerhalb des DEV erscheint dies jedoch momentan völlig indiskutabel, wie das Beispiel der Ablehnung des Rückkaufs der alten Spiekerooger Lok V2 auf der vergangenen DEV-Jahreshauptversammlung zeigt.