

Die Museums-Eisenbahn

offizielles Organ von:



NIEDERSÄCHSISCHES
KLEINBAHN-MUSEUM
BRUCHHAUSEN-VILSEN

Herausgeber und Verlag

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.
Postfach 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen
Bahnhof, 27305 Bruchhausen-Vilsen
Telefon 042 52 / 93 00-0, Telefax -12
www.museumseisenbahn.de/dme.htm
info@museumseisenbahn.de

DEV-Spendenkonto

Kreissparkasse Syke,
Ktonr. 155 000 85 59, BLZ 291 517 00

DEV-Geschäftskonten

Kreissparkasse Syke,
Ktonr. 155 000 65 53, BLZ 291 517 00
Volksbank Bruchhausen-Vilsen,
Ktonr. 422 5400 000, BLZ 256 916 33

ISSN 0936-4609

Redaktion

Wolfram Bäumer
Bahnhof, 27305 Bruchhausen-Vilsen
Telefon 042 52 / 93 00-24
redaktion-dme@museumseisenbahn.de

Vertrieb und Anzeigenredaktion

Dr. Ulrich Holtin
Hollenmoor 9, 21406 Melbeck
Telefax 041 31 / 705-189
vertrieb-dme@museumseisenbahn.de
anzeigen-dme@museumseisenbahn.de

Druck und Versand

Flyeralarm GmbH
Alfred-Nobel-Str. 18, 97080 Würzburg
Telefon 0931 / 46 58 40
info@flyeralarm.de

Die Museums-Eisenbahn erscheint viermal im Jahr zur Quartalsmitte. Sie kann entweder durch den Fachhandel oder direkt beim Verlag bezogen werden. Preis des Einzelheftes 6 € zzgl. 0,50 € (Europa 2,10 €) Versandkosten. Preis des Jahresabonnements für 4 Hefte einschl. Versandkosten 20 € (Ausland 23 €). Bestellung erfolgt durch Vorauszahlung auf eines der Geschäftskonten. Das Jahresabonnement verlängert sich stillschweigend um ein weiteres Jahr, wenn es nicht bis zum 15. Dezember des laufenden Jahres schriftlich gekündigt wird. Für DEV-Mitglieder ist der Bezugspreis mit dem Mitgliedbeitrag abgegolten.

Die DME und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ohne Zustimmung des Verlages ist unzulässig. Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion oder des Herausgebers dar.

Die Mitarbeit an der DME ist ehrenamtlich. Mit der Einsendung eines Beitrages stellt der Autor seine Arbeit für eine Veröffentlichung auch zu einem späteren Zeitpunkt zur Verfügung. Der Verlag setzt dabei voraus, daß der Einsender im Besitz der Veröffentlichungsrechte ist. Die Redaktion setzt das Einverständnis zu etwaigen Kürzungen voraus. Für unverlangt eingesandtes Material übernimmt die Redaktion keine Haftung. Eine Haftung der Redaktion, des Herausgebers oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

Redaktionsschluß ist am 31. 12. (Heft 1), 31. 3. (Heft 2), 30. 6. (Heft 3), 30. 9. (Heft 4).

Zur Zeit ist Anzeigenpreisliste Nr. 10 vom 1. 2. 2007 gültig.

Liebe Mitglieder, Freunde und Förderer des DEV und der Museums-Eisenbahn,

beim Schreiben dieser Zeilen neigt sich das Jahr 2013 dem Ende zu, und es ist Zeit, abseits vom (ehrenamtlichen) Alltag einmal Revue passieren zu lassen, was in der Szene der Museums- und Touristikbahnen in den letzten Jahren so passiert ist. Da erlebt man manch Unerfreuliches: Bahnen stellen aus verschiedensten Gründen den Fahrbetrieb (hoffentlich nur vorläufig) ein, ein Verein zerbrach, weil das wichtigste Fahrzeug schadhaft wurde, Vorstände traten zurück oder wurden abgewählt, langjährige Mitglieder aus Vereinen ausgeschlossen.

Dies alles inhaltlich zu bewerten steht dem DEV nicht zu; bemerkenswert ist aber, wie unterschiedlich innerhalb der Vereine, aber auch und gerade in der Außenwirkung kommuniziert wird. Da wird auf den Bahnsteigen den Besuchern erklärt, welcher Vereinskollege diesmal was verbockt hat, lautstark vor Fahrgästen gestritten, ein böser Artikel oder Leserbrief in der Lokalpresse oder Vereinszeitung platziert; von der Thematisierung in den einschlägigen Internetforen, die ohnehin ein anstandsreicher Raum zu sein scheinen, ganz zu schweigen.

Nun lebt jeder Verein erst dadurch, dass seine Mitglieder sich einbringen. Dies soll, ja muss intensive Diskussion, konstruktive Kritik und auch

eine gesunde Streitkultur bedeuten. Wir finden, dass bei allen Differenzen aber stets auf der sachlichen, nie auf der persönlichen Ebene gestritten werden sollte und der Respekt vor der Person, Leistung und Meinung anderer eine Selbstverständlichkeit sein sollte.

Eine ganz andere Frage ist die Außenwirkung, die erzielt wird. Stellen Sie sich nur vor, Sie würden aus der im Bahnhofsbuchhandel gekauften DME erfahren, der DEV sei finanziell und konzeptionell am Ende, völlig zerstritten und die Funktionsträger (ob Vorstand, Werkstattleiter, Eisenbahnbetriebsleiter oder DME-Redakteur) würden sich im eigenen Blatt gegenseitig Unfähigkeit und Ignoranz vorwerfen. Hätten Sie Lust, sich in so einen Verein zu engagieren? Warum sollten Förderer, Sponsoren oder Lokalpolitiker den DEV weiter unterstützen? Wäre damit unserer gemeinsamen Sache gedient?

Der Geschäftsführer einer norddeutschen Privatbahn sagte kürzlich über die Zusammenarbeit mit dem auf seiner Strecke verkehrenden Museumsbahnverein: „Untereinander können wir uns streiten, aber nach außen darf kein Blatt Papier dazwischen passen!“

In diesem Sinne wünschen wir allen DME-Lesern ein gutes Jahr 2014 und viel Spaß bei der Lektüre!

Ihr DEV-Vorstand

In diesem Heft

Berichte aus Kleinbahn-Geschichte und seinem musealen Erhalten

Noch immer im Einsatz: Dampfloks auf Java	Seite 10
Lok 7 zurück bei der Kandertalbahn	Seite 12
Kleinbahnjubiläen 2014 – Teil 1	Seite 16
Blick auf das Jubiläumsjahr 2014 – 50 Jahre DEV	Seite 28
Zum Vorführrkonzept des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen	Seite 30
Malletlok im Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen	Seite 34

Rubriken

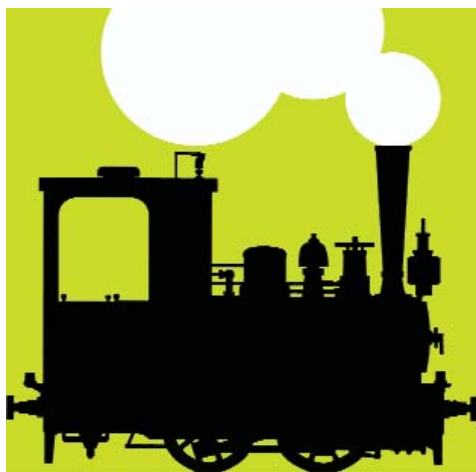
Am Bahndamm – Interessantes und Neues aus der Welt der Eisenbahnen	Seite 4
Buchkurs – Neue Eisenbahnbücher I	Seite 25
Buchkurs – Neue Eisenbahnbücher II	Seite 33
Lebendige Kleinbahngeschichte – Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen	Seite 42

Titel: Malletlok NWE 15“ (B’Bn4vt, Jung 464/1901, später 99 5904) mit einem Personenzug aus Alexisbad bei der kurvenreichen Einfahrt in die Ortslage Harzgerode. Die Lok wurde im November 1988 abgestellt und im September 1990 verschrottet. Die Tatsache, dass die Malletloks im Harz seit langem unter Denkmalschutz standen, wurde dort spontan entdeckt, als der DEV aus Furcht vor weiteren Verschrottungen die am 16. 1. 1991 erworbene Lok 99 5906 im Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen sicher bewahren wollte, 3. 3. 1988, Foto: Wolfram Bäumer

Heftmitte: Honoratioren der Kleinbahn Celle – Wittingen, vermutlich im Februar 1914, Slg. OHE, Celle

Rücktitel oben: Als Ersatzgarnitur für Triebwagen setzten Kleinbahnen nicht selten sehr kurze Dampfzüge ein. Dieser Aspekt kann auch im Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen optimal vermittelt werden. Bei dem hier abgebildeten Zug handelt es sich allerdings um eine „Betriebsfahrt“, um die Studentinnen-Rotte vom Mittagessen in Heiligenberg zurück an die Baustelle in Asendorf zu bringen. Heiligenberg, 26. 10. 2013, Foto: Regine Meier

Rücktitel unten: Das Inszenieren von Güterumschlag und -Transport gehört zu den besonderen Tätigkeiten der Museumbahnen und Eisenbahn-Museen, zumal dabei Aufwand und Ertrag mit dampfnostalgischem Fahrgastbetrieb nicht mithalten können. Das Frankfurter Feldbahnmuseum (s. DME 2/90, S.13 – 23) zeigt mit Personal, Fahrzeugen und dem Eimerkettenbagger (Ertmer Baujahr 1950) beim 5. Historischen Kipper- und Baumaschinentreffen in Weilbach die gesamte Transportkette einer Materialbahn. 16. 6. 2013, Foto: Marcus Schwebel



NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Vorstandstelegramm

Das Vorstandsprotokoll fällt in dieser Ausgabe ausführlicher aus, weil es uns vor der Mitgliedsversammlung am 26. 4. 2014 im Gasthaus Mügge in Bruchhausen-Vilsen ein Anliegen ist, Sie über aktuelle Themen zu informieren und die Meinung des Vorstandes zu bestimmten Punkten zu erfahren. Um eine verbesserte Übersichtlichkeit des Vorstandstelegramms zu erreichen, gliedern wir es zukünftig in die Punkte Organisation, Projekte und Marketing und Fahrbetrieb.

1 Organisation:

1.1 Personal: Das Jahr 2013 hat uns vor personell vor zwei Aufgaben gestellt. Die erste war es, einen geeigneten Nachfolger für Klaus Schmidt als Werkstattmitarbeiter zu finden, weil Klaus in diesem Jahr Rentner geworden ist. Mit Ralf Hormann konnte ein ebenso geschätztes, wie fachkompetentes langjähriges Vereinsmitglied als hauptamtlicher Werkstattmitarbeiter gewonnen werden. Gleichzeitig ist uns sein Vorgänger Klaus Schmidt auch nach seinem Rentneintritt auf der Basis geringfügiger Beschäftigung glücklicherweise erhalten geblieben. Dies alles wäre ohne Unterstützung des Fleckens und der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen nicht möglich gewesen. Die zweite Personalie ist unsere Reinigungskraft, die leider im Oktober gekündigt hat. Wir sind aber zuversichtlich, hier im Januar 2014 geeigneten Ersatz zu finden.

1.2 Samtgemeinde: Ein weiterer Schwerpunkt der Vorstandsarbeit war die Zusammenarbeit mit Flecken und Samtgemeinde, die sich insgesamt sehr positiv und offen darstellt. Da es für uns aus rechtlichen Gründen erforderlich ist, den bestehenden Betriebsführungs- und Pachtvertrag zukunftsfähig zu gestalten, haben wir mehrere Gespräche mit Samtgemeindebürgermeister Horst Wiesch u. a. zu diesem rechtlich komplexen Thema geführt und sind zuversichtlich, hier wichtige Weichenstellungen für die Zukunft vorgenommen zu haben.

1.3 Finanzen: Unser Verein finanziert sich im Wesentlichen durch die vier Säulen: Fahrgeldeinnahmen, Mitgliedsbeiträge, Spenden und Zuwendungen der Gebietskörperschaften (z. B. der Samtgemeinde, Landschaftsverband u. a.). Wie wir alle wissen, kann sich auch der DEV von der allgemeinen Entwicklung sinkender Fahrgastzahlen nicht abkoppeln, so dass wir in der Vergangenheit teilweise gezwungen waren, Haushaltssperren zu verhängen. Wir als Vorstand sehen es als unsere Aufgabe an, zum einen sinn- und maßvoll zu wirtschaften, auf der anderen Seite aber ein attraktives Ziel, sowohl für Eisenbahnfreunde, als auch für den Tourismus darzustellen. Auf die Zuschüsse der Gebietskörperschaften können wir nur solange hoffen, wie wir in den Augen der Politik attraktiv für die Region sind, was glücklicherweise von der Samtgemeinde und insbesondere von dem in diesem Jahr scheidenden Samtgemeindebürgermeister Horst Wiesch so gesehen wird. Möge uns sein Nachfolger ebenso gewogen sein!

Um so wichtiger wird es in der Zukunft sein, die Stellschrauben zu nutzen, die wir alle selbst in der Hand haben, wie z. B. bei den Fahrgeldeinnahmen. Wir sind überzeugt davon, dass ein abwechslungsreicher Fahrplan mit vielen Sonderveranstaltungen für möglichst breite Schichten der richtige Ansatz ist, wieder steigende Fahrgeldeinnahmen zu erzielen. In 2014 werden wir in der Fahrzeit nicht weniger als zwölf Sonderveranstaltungen anbieten, was gegenüber dem Vorjahr eine Verdreifachung (!) darstellt. Eine nähere Beschreibung der Sonderveranstaltungen finden Sie weiter unten unter Punkt 3.3. Unterstützen auch Sie als Mitglieder das hohe Engagement der Aktiven, in dem Sie Ihre Familie, Freunde und Bekannte zu unseren Sonderveranstaltungen einladen! Möglicherweise können wir auf diese Weise sogar neue Mitglieder gewinnen, die sich wiederum auf der Einnahmeseite positiv bemerkbar machen.

Die letzte Finanzierungsart, die wir alle beeinflussen können, ist die der Spenden. An dieser Stelle sei all denen gedankt, die 2013 und in den Vorjahren in Summe mehrere 10 T€ gespendet haben. Wir sind hierauf dringend angewiesen und jede Spende ist wichtig – egal wie hoch sie ist! Ein ganz wichtiges, wenn auch diffiziles Thema sind in diesem Zusammenhang Nachlässe zu Gunsten des DEV, die auch in 2013 vereinzelt getätigt wurden. Hier haben wir eine Bitte: Vielleicht findet sich unter den Mitgliedern ein Experte für solche Nachlass-Begünstigungen zugunsten von Vereinen, der den Vorstand in dieser Hinsicht vor allem auch rechtlich beraten kann. Meldungen bitte an vorstand@museumseisenbahn.de.

1.4 Kooperationen: Dem amtierenden Vorstand ist es wichtig, ein gutes Miteinander mit anderen Vereinen und Institutionen zu pflegen. Wir laden deshalb regelmäßig Gäste zu unseren Vorstandssitzungen ein und konnten so ein deutlich verbessertes Klima u. a. zu der Interessengemeinschaft Asendorf und zur

Feuerwehr Bruchhausen-Vilsen erzielen, das im letztgenannten Fall auch zu gemeinsamen Veranstaltungen wie der Löschausbildung für unser Personal weitergeführt werden soll.

2 Projekte und Marketing

2.1 Projekt HERMANN: Der Kesselneubau ist begonnen worden, und wir konnten uns Ende 2013 über eine Großspende der Kreissparkasse Syke freuen, die die Finanzierungssorgen bei dem Projekt lindert. Unterstützen auch Sie den Fortgang des Projektes mit Ihren Spenden, damit HERMANN zu unserem 50jährigen Jubiläum 2016 wieder dampfen kann!

2.2 Arbeitsgruppe „Ziele und Visionen“: Die AG stellt in dieser Ausgabe die Ergebnisse der Mitgliederbefragung mit der wichtigen und aussagekräftigen Stärken/Schwäche-Analyse vor. Hier danken wir insbesondere Christa von Rhein und Carsten-Willem Müller für die aufwendige Auswertung und die Darstellung in übersichtlichen Diagrammen. Der Vorstand wird die Ergebnisse und die hieraus abzuleitenden Maßnahmen auf der Mitgliederversammlung am 26. 4. 2014 vorstellen und in einer späteren DME-Ausgabe auch den nicht anwesenden Mitgliedern erläutern.

2.3 Werbung: Der Durchgangsverkehr auf der nahegelegenen Bundesstraße 6 stellt für uns ein bislang kaum genutztes Potential für kurzentschlossene Gelegenheitsbesucher unserer Museums-Eisenbahn dar. In diesem Zusammenhang hat es ein erstes positives Vorgespräch mit einem Unternehmer aus der Samtgemeinde gegeben, der über eine geeignete Fläche für ein großflächiges Werbebanner verfügt, das prominent auf unsere Museums-Eisenbahn hinweisen soll. Wir würden uns freuen, wenn sich Vereinsmitglieder bei der Gestaltung des Werbebanners einbringen würden. Gesucht werden hier v. a. Profis mit digitaler Gestaltungskompetenz, die sich gern an axel.burmeister@museumseisenbahn.de wenden können.

2.4 Fahrzeugsammlung: Wir verweisen an dieser Stelle aus aktuellem Anlass erneut darauf, dass im Impressum jeder DME nachzulesen ist, dass namentlich gekennzeichnete Beiträge von Autoren deren Meinung, aber nicht unbedingt die der Redaktion und des Vorstandes widerspiegeln. Dieses gilt auch für die Beiträge von Dennis Mellerowitz in DME 2 und 3/13, in denen er, wie er selbst mehrfach betont, Überlegungen für die Zukunft der Fahrzeugsammlung angestellt hat, die einige Mitglieder offenbar fälschlicherweise als Tatsachen interpretiert haben. Wir als Vorstand stellen hiermit klar, dass uns sehr wohl bewusst ist, wieviel Engagement, Schweiß und Herzblut einige Aktive in der Vergangenheit in den Aufbau, die Restaurierung und die Unterhaltung von Fahrzeugen gesteckt haben und dies auch heute noch tun. Wir wissen diese Leistungen sehr wohl zu würdigen und versichern, dass wir aktuell nicht vorhaben, uns von Fahrzeugen zu trennen.

Unser Oberschaffner Peter Grund ist verstorben!

In der zweiten Januarwoche 2014 mussten wir uns von Peter Grund im Alter von 63 Jahren für immer verabschieden. Peter war seit 1977 beim DEV aktiv und hat sich nach verschiedenen Werkstatt- und Gleisbaueinsätzen für die Tätigkeit im Betriebsdienst entschieden. Er durchlief die Ausbildung zum Schaffner und Rangierleiter, an dessen Ende die erfolgreich abgelegte Prüfung stand. Fortan setzte er sich sehr engagiert für die Heranführung und Ausbildung von Nachwuchsschaffnern bei der Museums-Eisenbahn ein. Er hat maßgeblich dazu beigetragen, dass unsere Fahrgäste saubere und gepflegte Wagen sowie freundliches und hilfsbereites Zugbegleitpersonal vorfinden. Die meisten unserer heutigen altgedienten Zugbegleiter sind durch seine unnachgiebige Schule gegangen und haben unerbittlich die Wagenreinigung, die Tarife und die korrekte Fahrkartenkontrolle unter seiner Aufsicht lernen dürfen. Dieses Engagement wurde auf Vorschlag eines damaligen örtlichen Betriebsleiters mit der Bezeichnung „Oberschaffner“ gewürdigt, was so viel wie die „Mutter der Kompanie“ bedeuten sollte. Darüber hinaus hat Peter auch unzählige Aktive in den Schalterdienst und die Erstellung der Hauptabrechnung eingewiesen. Hierbei war ihm der korrekte Umgang mit den Fahrgeldeinnahmen bzw. dem Vereinsvermögen stets ein wichtiges Anliegen.

Um seine Vereinsarbeit zu intensivieren, ist er Anfang der 80er Jahre von Berlin nach Bremen umgezogen. Von hier aus hat er einige Jahre den Vertrieb der DME organisiert. Bei der Reaktivierung des Personenverkehrs zum Brokser Markt war Peter gleich zur Stelle, uns allen wird Peters jahrelanger Einsatz an der Fahrkartenausgabe Marktplatz als Kundenbetreuer und Bahnsteigansage unvergessen bleiben.

Leider hat sich Peter von einer Krebserkrankung, die ihn vor gut vier Jahren heimgesucht hat, nicht wieder richtig erholt. Seine Tätigkeit im Betriebsdienst hat er stark einschränken und dann aufgeben müssen. Für seine letzte Reise ohne Rückfahrkarte zu einem unbekanntem Bahnhof wünschen wir ihm das Beste. Wir werden ihn nicht vergessen.

Vorstand und Aktive des DEV

Allerdings sollten wir alle dies für die Zukunft nicht kategorisch ausschließen, wenn es z. B. wirtschaftlich interessante Angebote für weniger sammlungsrelevante Fahrzeuge, wie die aus der Schweiz stammenden T 46 „Trudi“, Buffetwagen 15, Flachwagen 164 o. ä. geben sollte. Sie können versichert sein, dass wir in einem solchen Fall der Fahrzeugabgabe dem potentiellen Käufer sehr genau „auf die Finger schauen“ und uns auch der fachgerechten Unterbringung versichern würden. Zudem ließe sich vertraglich immer ein Rückkaufrecht vereinbaren. Übrigens hat es in der Vergangenheit durchaus schon Anfragen von anderen Eisenbahnen nach verschiedenen Fahrzeugen gegeben, die wir bisher alle abgelehnt haben, da sie für unsere Sammlung wertvolle Exponate betrafen oder wirtschaftlich unattraktiv waren.

2.5 Regelspurbetrieb: Fahrten mit Regelspurfahrzeugen zu attraktiven Zielen können ein wichtiger Finanzierungsbaustein sein, den wir bisher kaum nutzen. Unsere Nachbarn, die Kleinbahn Leeste, beweisen, dass dieses Modell funktioniert, wenn es denn richtig konzipiert und vermarktet wird. Es müsste eigentlich mit dem Teufel zugehen, wenn wir als großer Verein nicht etwas bei unseren Nachbarn abschauen und ein tragfähiges Konzept hieraus für uns erarbeiten könnten, aber hierfür bedarf es eines „Machers“, der sich der Sache annimmt. Freiwillige können sich gern beim Vorstand melden.

3. Fahrbetrieb

3.1 Maustag 2013: Am 3. 10. 2013 fand der zweite Kindertag in Kooperation mit dem WDR und der Sendung mit der Maus statt. Trotz des zwar sonnigen, aber kühlen Wetters hatten sich viele Kinder mit ihren Eltern bei den liebevoll organisierten und durchgeführten Veranstaltungen in Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg eingefunden und waren offenbar bestens zufrieden. Es wäre schön, wenn wir diese Veranstaltung zumindest im zweijährigen Rhythmus weiter etablieren könnten.

3.2 Nikolausfahrten: Die finanziell wichtigen Nikolausfahrten waren zumindest an den ersten drei Adventswochenenden trotz (oder wegen?) ausbleibenden Winterwetters subjektiv sehr gut frequentiert und lassen auf wieder verbesserte Nikolaus-Beförderungszahlen gegenüber dem Vorjahr hoffen.

3.3 Fahrplan 2014: Der Fahrplan hat es in sich! So werden wir neben den etablierten Veranstaltungen zu Ostern, zur Saisonöffnung, zu Pfingsten und zu den Tagen des Eisenbahnfreundes erstmals wieder folgende Sonderveranstaltungen im Fahrplanheft anbieten: Kleinbahner-Diplom (16. – 18. 5.), historischer Nutzfahrzeugtag in Eystrup (31. 5. – 1. 6.), Modellbahnwochenende (5./6. 7.), Foto-Safari (2. 8.), historisches Wochenende (13./14. 9.) und eine Nachtfahrt (20. 9.). Zudem haben wir uns mit der IGA Asendorf verständigt, gegenseitig für einander zu werben und die Son-

Modellbahnen Uwe Hesse



Sie erleben die faszinierende Eisenbahnwelt bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen und in klein für daheim bei:

Modellbahnen Uwe Hesse
Inh. Martina Hesse
Landwehr 29 · 22087 Hamburg
Telefon 040 / 25 52 60
Telefax 040 / 250 42 61

Öffnungszeiten: Di – Fr. 9 – 13 Uhr und 15 – 18 Uhr, Sa. 9 – 13 Uhr

derveranstaltungen „Erdbeermarkt“ (15. 6.) und „Kartoffelmarkt“ (5. 10.) in Asendorf in unser Fahrplanheft aufzunehmen, um unseren Streckenendpunkt zu attraktivieren.

Somit ist es uns gelungen, unseren Fahrgästen einen weitaus attraktiveren Veranstaltungsrahmen über alle Monate der Fahrsaison anzubieten, als wir es noch 2013 getan haben. Wir tragen hiermit bereits den Ergebnissen der o. g. Arbeitsgruppe „Ziele und Visionen“ Rechnung, deren Mitgliederbefragung vor allem auch den Wunsch nach mehr Sonderfahrttagen und -Veranstaltungen zu Tage gefördert hat. Lassen Sie uns alle gemeinsam daran arbeiten, auf diese Weise unsere Besucherzahlen weiter zu festigen und zu steigern!

Sie sehen, wir waren als Vorstand nicht untätig und haben sehr wohl eine Vorstellung, wie wir zum erfolgreichen Fortbestehen unserer Museums-Eisenbahn einen Beitrag leisten können. Die Aufgaben der Zukunft kann der Vorstand jedoch nicht alleine, sondern nur zusammen mit den Mitgliedern und Fürsprechern unseres Vereins lösen. Positiv haben wir festgestellt, dass es ein großes Engagement seitens der Mitglieder gibt, auf diesem Weg gemeinsam voranzuschreiten.

In der Hoffnung auf eine zahlreich besuchte Mitgliederversammlung am 26. 4. 2014 in Bruchhausen-Vilsen verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen,

Ihr Vorstand

Carsten-Wilm Müller, Christa von Rhein

DEV-Mitgliederbefragung (Teil 2) die SWOT-Analyse

Im zweiten Teil der Mitgliederbefragung zur Zukunft des DEV und der Wahrnehmung der Befragten zu ihrer subjektiven Einschätzung wurden Themen ausgewertet, die sich nicht einfach mit Maß und Zahl erfassen lassen. Dazu hat Axel Burmeister in der Arbeitsgruppe die SWOT-Analyse ins Spiel gebracht, die wir versucht haben in der Befragung anzuwenden. Die SWOT-Analyse kommt aus dem Wirtschaftsbereich, und „ist ein wichtiges Instrument des Strategischen Managements und zugleich Grundlage vieler Marketingstrategien. In den 1960er Jahren wurde sie an der Harvard Business School zur Anwendung in Unternehmen entwickelt. Nach Henry Mintzberg ist sie die Basis fast aller Versuche, den Prozess der Strategieentwicklung zu formalisieren (eine Strategie ist eine kreative, unternehmerische Schöpfung, die zu Innovationen führt und kein formaler Prozess wie ein Kochrezept).“ [Wikipedia, Zugriff am 10. 11. 2014] Das Kunstwort SWOT ist die Zusammensprache der englischen Anfangsbuchstaben dessen, was eigentlich herausgefunden werden soll: Stärken (Strengths), Schwächen (Weakness), Chancen (Opportunities) und Risiken (Threads).

Also haben wir versucht, unsere Stärken und Schwächen zu benennen und die Chancen und Risiken zu erkennen. Das alles, um eine Strategie für die Zukunft entwickeln zu können. Das klingt deutlich einfacher als es ist. Zur Erläuterung, wofür man diese Analyse benutzt und wie sie in der Wirtschaft eingesetzt wird, betrachten wir die Abbildung S. 45 oben links.

Dabei ist die SWOT-Analyse der linke Teil des Bildes. In der Mitte und im rechten Teil befinden sich die Dinge, die aus der Analyse seitens der Gruppen und der Führungskräfte erkannt, bestimmt und umgesetzt werden (sollen). Dazu mehr in der Zusammenfassung und Schlussfolgerungen der Ergebnisse. Soweit die Theorie.

In der Auswertung unseres Fragebogens waren nach und nach insgesamt rund 95 Antwortbögen eingegangen und damit deutlich mehr als bei den ersten Ergebnissen, die in DME 4/13 vorgestellt wurden. Bezogen auf 1.100 DEV-Mitglieder haben sich gut 8,6 % der Befragten beteiligt, das entspricht einem noch normalen Rücklauf für so eine Umfrage. Insgesamt waren 69 % der Befragten Mitglied im DEV, 14 % waren es nicht. 17 % machten keine Angaben zu Ihrem Mitgliederstatus. Durch die Nichtangabe des Mitgliederstatus fällt es schwer, davon auf Aktive oder Nichtaktive zu schließen. Wir haben bei der Auswertung die Einschätzung gewonnen, dass etwa die Hälfte der abgegebenen Fragebögen von aktiven Mitgliedern ausgefüllt wurde.

Dazu sei hier noch die Altersstruktur der Befragten der Vollständigkeit halber gezeigt; sie bewegt sich in dem bekannten Rahmen (die sehr geringe Anzahl der Frauen hat sich gegenüber den ersten Tendenzen praktisch nicht verändert). Wie die Abbildung S. 45 oben rechts zeigt, befinden sich 3/4 der Antwortenden in der Gruppe zwischen 41 bis 70 Jahre und sind praktisch alles Männer. Beacht-

lich aber auch die *noch* älteren Männer (über 71 Jahre), die hohen Anteil am Schicksal des DEV nehmen und höchstwahrscheinlich auch bei den Aktiven eine große Rolle spielen.

Zu den Ergebnissen

Normalerweise richten SWOT-Analysen die Stärken und Schwächen eher auf die internen Verhältnisse aus und die Risiken und Chancen auf das, was sich draußen abspielt, also auf dem Markt, auf dem wir uns tummeln. Für unsere Verhältnisse (so ein Wirtschaftsbetrieb sind wir nun auch nicht!) haben wir die Nennungen so sortiert, dass wir Meinungen herausfiltern und in Oberbegriffen zusammenfassen. Das war erforderlich, weil sich für viele die geschriebenen Meinungen anders anhören bzw. lesen, im Grunde aber das Selbe meinen. Wir haben unterschieden in harte Faktoren (anfassbare Dinge des DEV wie die Fahrzeugsammlung) und weiche Faktoren (dem DEV zuschreibende Besitztümer, die man nicht anfassen kann, z. B. der Pionierstatus auf dem Gebiet der Museumsbahn, s. S. 28). Zusätzlich haben wir diese Kategorien unterteilt in unveränderliche Merkmale (können nicht vom DEV beeinflusst werden wie die Gesetzgebung zu Eisenbahnen) und veränder- oder beeinflussbare Merkmale, die durch Agieren unseres Vereins in bestimmten Grenzen selbst bestimmt werden können.

Damit verschwimmen die Grenzen der SWOT-Analyse gegenüber der verfeinerten Einteilung etwas, aber es wird klarer, wenn man sich die Auswertung der Ergebnisse anschaut. Dazu noch der Hinweis: Die Farben bzw. Schattierungen sollen symbolisieren, wo besonders viele Befragte derselben Meinung waren; je intensiver/heller die Farbe, desto mehr Nennungen, desto mehr Menschen sind derselben Meinung.

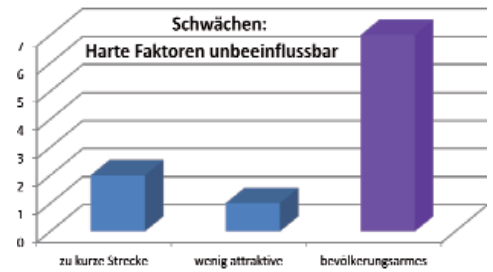
Das Diagramm S. 45, 2. Reihe links zeigt: Es werden von vielen die schöne Strecke und die attraktive Region als Stärke gesehen. Dinge also, die wir nutzen, aber nicht beeinflussen können.

Rund 2/3 der Befragten sieht die größte Stärke des DEV in der einmaligen Fahrzeugsammlung (s. Diagramm 2. Reihe rechts). Mit einigem Abstand folgt die Aussage, dass der originale Ort und das originale Material als eine absolute Stärke angesehen werden. Danach folgt die leistungsfähige Werkstatt. Bei dieser Einteilung der Kriterien wird schnell klar, dass Stärken auch ins Gegenteil umschlagen oder verloren gehen können: Wenn sich nicht um diese Stärken gekümmert wird oder gegenteiliger Entscheidungen gefällt werden, kann sich das Bild sehr schnell verändern.

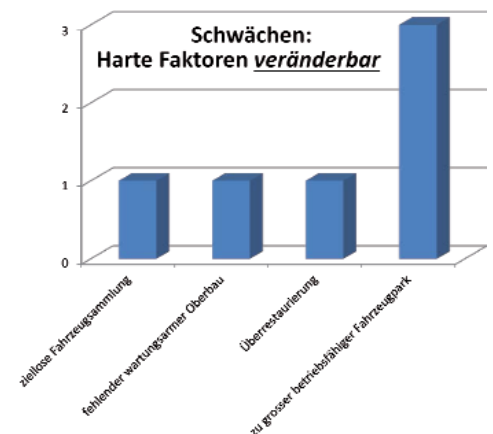
Etwa ein Viertel sieht die Pionierstellung des DEV als Stärke, das kann dem DEV auch niemand nehmen und sollte bei Kontakten nach außen stärker benutzt werden.

In der nächsten Frage geht es wieder um Stärken, die beeinflussbar sind. Die Abbildung S. 45, 3. Reihe links zeigt, dass durch Kenntnis und Engagement der Aktiven eine echte Stärke erzeugt wird. Dazu kommen mit etwas Abstand die hohe Mitgliederzahl und die Unterstützung durch die Gemeinde. Dieses Potential durch die Aktiven und die Gemeinde ist veränderbar und kann als Stärke verloren gehen.

Verlassen wir die Stärken und kommen zu den Schwächen. Die Antworten spiegeln die Besorgnis über die – nicht durch den DEV beeinflussbare – relativ dünne Besiedelung und das daraus resultierende geringe Fahrgastpotential aus dem näheren Umfeld der Bahn wider. Etwas was durch den DEV nicht beeinflusst werden kann.



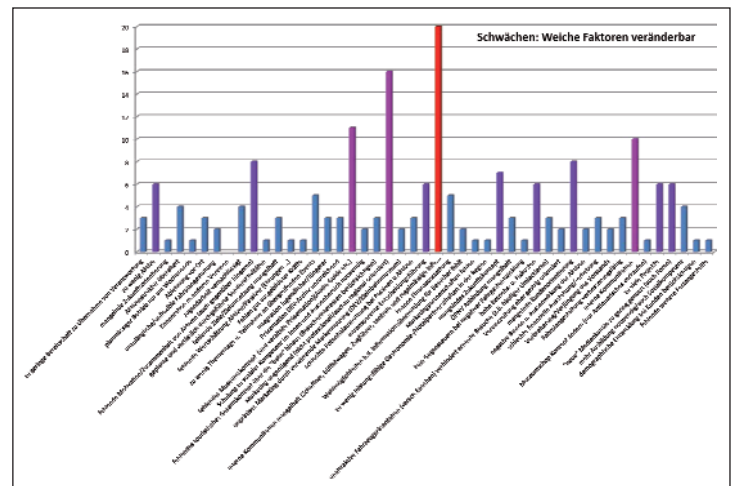
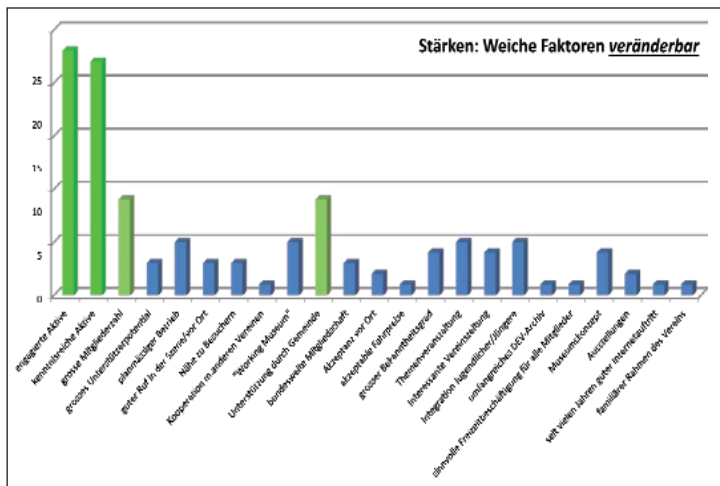
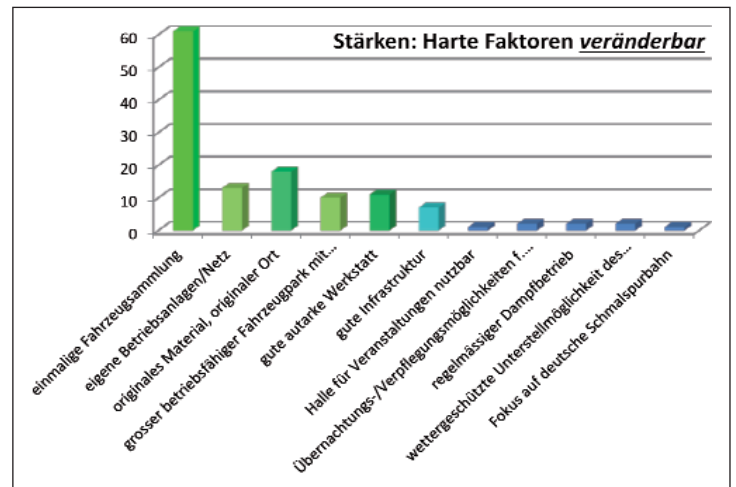
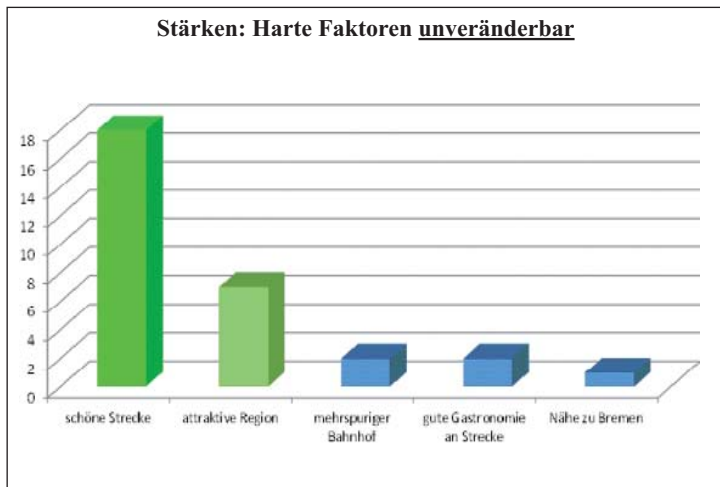
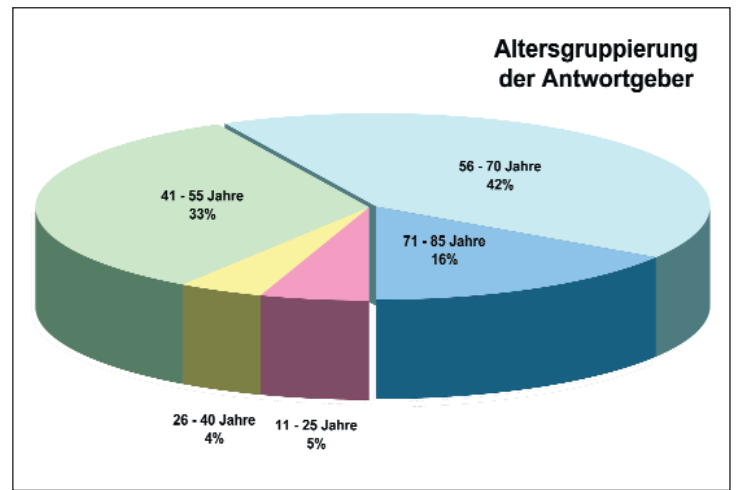
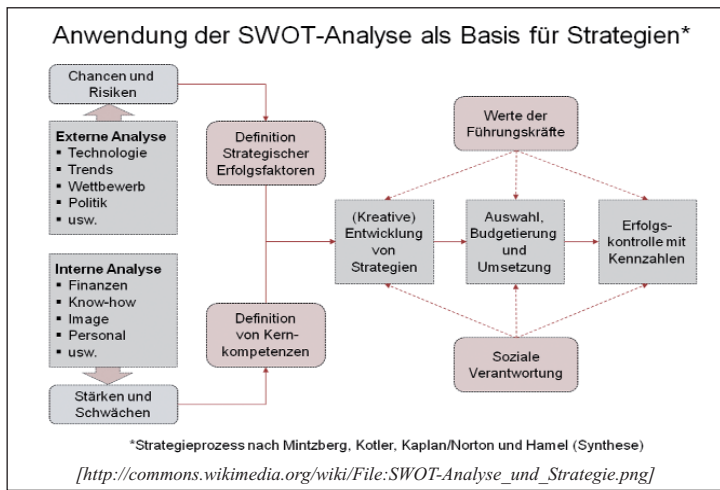
Das folgende Diagramm zeigt, welche Schwächen durch gezielte Arbeit beeinflusst werden könnten. Man sieht an der absoluten Anzahl der Nennungen, dass es drei Personen gibt, die den betriebsfähigen Fahrzeugpark als zu groß (und damit mutmaßlich als zu teuer) empfinden.



Die allermeisten der Befragten mit über 93 % wissen keinen Rat, welche Schwächen tatsächlich durch Handeln vor Ort nachhaltig ausgemerzt werden können. Es gibt aber Hinweise auf einen möglicherweise übergroßen Fahrzeugpark.

Zu den Schwächen, die von weichen Faktoren dargestellt werden, aber nicht durch den DEV verändert werden können, könnte das Sinken der Faszination der Dampflok gehören. Dieser Meinung ist ein einziges Mitglied, weswegen es als nicht so relevant eingestuft werden kann.

Anders bei weichen Faktoren, die durch den DEV beeinflussbar sind (s. Diagramm 3. Reihe rechts). Als echter Mängelrenner mit knapp einem Drittel der Nennungen wird die mangelnde Kommunikation innerhalb des Vereins und auch untereinander angegeben. Etwa ein Viertel sieht dazu auch ein schlechtes Marketing, also Auftritt des Vereins und Vermarktung seiner Angebote in der Öffentlichkeit als verfehlt an. Explizit wird auch nochmal die interne Kommunikation von mehr als 10 % der Gefragten angegeben. Etwa die gleiche Anzahl der Nennungen bemängelt ein fehlendes Museumskonzept. Mangelndes Zukunftskonzept,



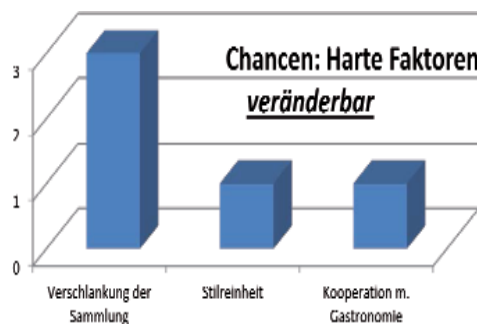
intransparente Entscheidungswege, zu wenig Aktive, zu viele Projekte (!) und zu wenig Ansätze mit neuen Medien empfinden mindestens sechs Personen als Schwäche.

Die Kommunikation nach innen und außen wird als Hauptmangel und größte Schwächen der derzeitigen Situation genannt. Die Bandbreite der anderen Nennungen zeigt, dass es aber auch viele Hinweise auf kleine Baustellen gibt, die anscheinend nicht angefragt oder angehört wurden. Die Verbesserung des Miteinanders in jeder Form wird durch diese Ansage dramatisch deutlich.

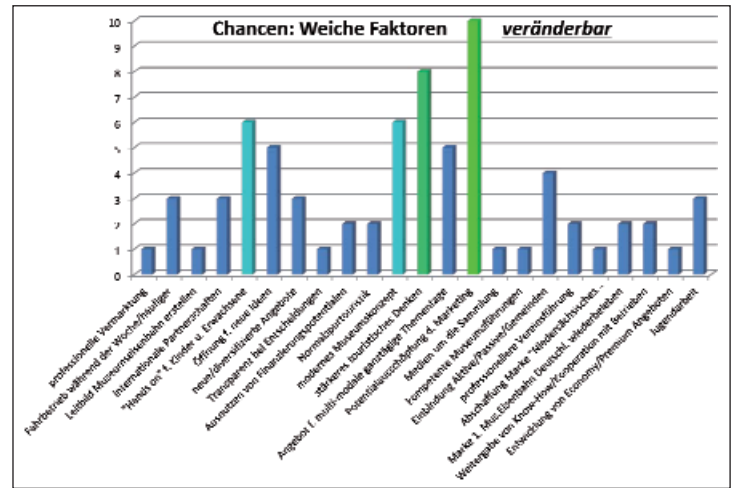
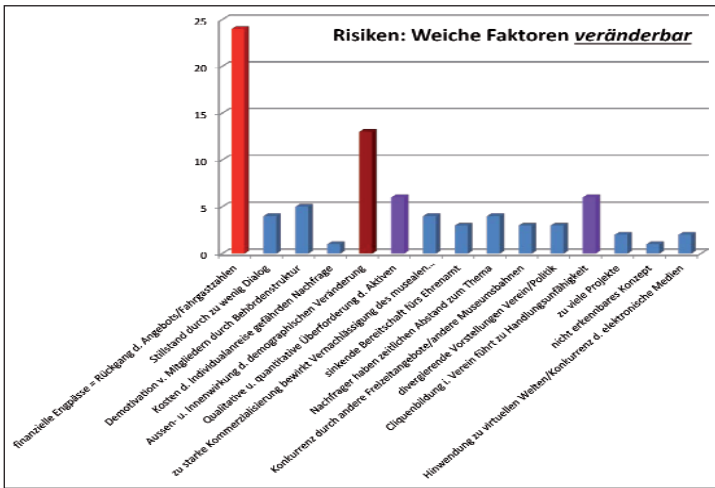
Wie sieht es bei den Chancen aus? Harte Faktoren, die unveränderbar sind, werden von keinem der Befragten gesehen. Das lässt die Interpretation

zu, dass es also in der Wahrnehmung der am DEV Interessierten keine dinglichen, unveränderlichen Chancen gibt, die nicht genutzt würden.

Anders bei den Chancen, die durch den DEV verändert werden könnten:



Es sind nicht viele Beiträge, aber in sich logisch tauchen die drei Vorschläge zur Verschlanung der Sammlung, die zuvor auf der negativen Seite gesehen wurden, hier als Chancen wieder auf. Daneben noch Einzelmeinungen zu Kooperation mit Gastronomie und zur Stilreinheit der Züge, die aber hier nicht weiter ins Gewicht fallen. Bei den weichen Faktoren der Chancen (unveränderbar) ist deutlich mehr „Musik“ drin (s. Diagramm S. 46 oben links). Auch logisch in sich, aber auf etwas geringerem Niveau, tauchen die vorher als negativ genannten Faktoren wieder auf, deren Verbesserung man als Chance begreifen sollte. Die Verbesserung des Marketings, die Einsetzung eines Museumskonzepts und stärkere touristische Orientierung werden von rund einem Drittel als Chance begriffen.



Und die Risiken? Zu harten Faktoren, die unveränderlich sind, wurden überhaupt keine Vorschläge gemacht. Das ist nicht verwunderlich, denn wer sieht schon gerne unveränderliche Risiken von außen? Es gibt sie, aber sie spielen hier anscheinend nicht die große Rolle. Die Befragten könnten zu der Ansicht tendieren, dass der DEV schon so viel aus eigener Kraft geschafft hat, dass auch mögliche unbeeinflussbare Risiken aufgefangen werden können.

Bei den Faktoren, die beeinflussbar sind und Risiken bergen, gab es nur eine Stimme, die die Fahrzeugsammlung für zu groß befand. Auch das ist in sich logisch, da die Sammlung ja schon vorher von wenigen als verkleinerungswürdig eingestuft wurde. Diese Stimme fällt auch hier nicht ins Gewicht.

Weiche Faktoren mit Risiko, die nicht durch den DEV beeinflusst werden können, sehen sechs Stimmen oder rund 6 % in den sich ändernden Gesetzesgrundlagen für den Eisenbahnbau und -betrieb. Es kann davon ausgegangen werden, da es sich hier um Expertenwissen handelt, dass dieses Risiko nicht klein ist, aber der Kreis derer, die es einschätzen können, nicht sehr groß ist. Trotz der relativ geringen Nennungen dieses Risikos ist davon auszugehen, dass dieses Risiko ein ernsthaftes für den DEV darstellen kann, wenn nicht regelmäßig Strategien für den Umgang damit erarbeitet und auf Wirksamkeit überprüft werden.

Das Diagramm oben rechts zeigt, welche Risiken in weichen Faktoren durch den DEV selbst beeinflusst werden können. Es geht klar die Angst vor finanziellen Engpässen und „Bundesbahnisierung“, also der Teufelskreis aus mangelnder Masse, daraus resultierendem geringeren Angebot und daraus wieder folgenden noch geringeren Masse artikuliert; mehr als ein Viertel der Befragten sieht diese Bedrohung. Immerhin noch 13 % haben ernsthafte Bedenken, dass das steigende Alter bei Aktiven und Nutzern des Angebots des DEV tiefe Spuren im Vereinsgefüge und letztlich dem erstellbaren Angebot der Zukunft hinterlässt.

Die Risiken aus der Fahrplanverkleinerung werden von rund 25 % der Befragten als kritisch angesehen. Auch die Sorge über das steigende Alter von Aktiven und den nicht stetig nachwachsenden „Rohstoff Jugend“ äußern Menschen, die sich für das Schicksal des DEV interessieren und engagie-

ren. Einige Aktive empfinden die Struktur des Vereins behördenähnlich, was ein weiteres Warnsignal ist. Noch etwas mehr der Befragten (mutmaßlich selbst Aktive) geben an, die Lage der Aktiven als qualitative und quantitative Überforderung zu erleben.

Unser Fazit

Sortiert und zusammengefasst ergab die Mitgliederbefragung zur Frage nach Stärken/Schwächen/Chancen/Risiken:

- Die überwiegende Mehrheit sieht in der umfangreichen Fahrzeugsammlung deutlich mehr Positives als Negatives; die Verkleinerung der Sammlung wird nicht als hilfreich angesehen oder schlicht nicht gewünscht.
- Die Pionierstellung ist etwas, was dem DEV niemand streitig machen kann; die gewonnene Erfahrung darf nicht verloren gehen.
- Die Aktiven sind im Sinne des Wortes der Aktivposten des DEV. Sie fühlen sich nicht gut informiert, beklagen teilweise Cliquenbildung und intransparente Entscheidungswege.
- Die Binnen- und Außenkommunikation wird sehr als Risiko und Gefahr gesehen, bei der unbedingt gegengesteuert werden muss.
- Das Marketing muss professioneller als bisher bearbeitet werden. Der Außenauftritt wird von den Befragten als deutlich zu verbessern wahrgenommen und stellt ein Risiko dar, dessen Verbesserung eine Chance.
- Sich verschärfende Gesetzesgrundlagen müssen stärker im Auge behalten und schnelle Reaktionen darauf möglich werden, damit nicht ein Risiko für das Bestehen des Fahrbetriebs erwächst.
- Die Altersentwicklung der Gesellschaft und damit des Vereins und seiner Kunden nur hinzunehmen und nicht darauf zu reagieren, wird als Risiko eingeschätzt. Hier ist gegenzusteuern: Neben besonderen Angeboten für Kunden und Aktive (insbesondere junge) muss eine Entlastung der derzeitigen Aktiven betrieben werden, weil das Risiko der Überforderung schon da ist und immer noch wächst.

Die im ersten und besonders im zweiten Teil gefundenen Ergebnisse machen deutlich, dass

Handlungsbedarf besteht und wo dieser ansetzen muss. In einem so großen, langjährigen und bekannten Verein wie dem DEV sind Ermüdungserscheinungen keine Seltenheit. Mit dieser Befragung konnten Erkenntnisse, die vorher nur „gefühlte“ wurden, auf eine belastbare Basis gestellt werden. Diese Basis soll nun dazu dienen, die geeigneten Schritte einzuleiten. Jedem, der in der Vereinszene in Deutschland unterwegs ist, muss klar sein, dass auch Prozesse, wie sie hier nötig sind, Zeit brauchen. Vieles lässt sich nur in Jahresrescheiben beschreiben. Aber manchmal muss schneller gehandelt werden, um die Grundlage der aufgetretenen Probleme nicht noch mehr, noch schwerwiegendere Probleme erzeugen zu lassen.

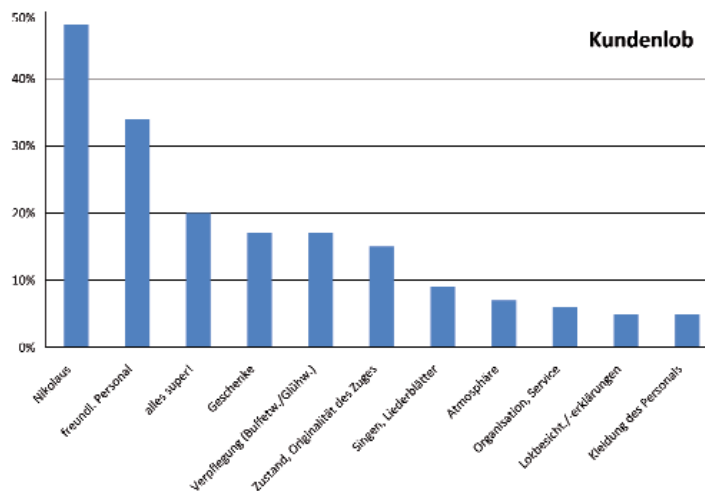
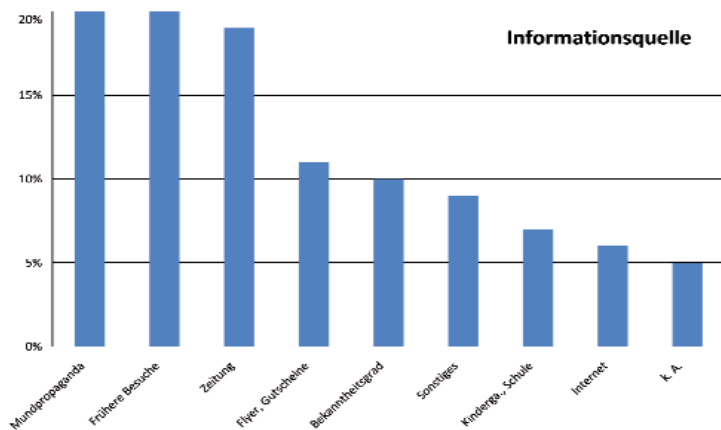
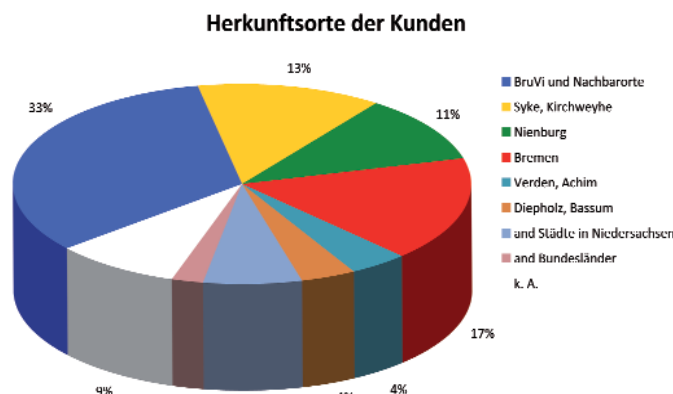
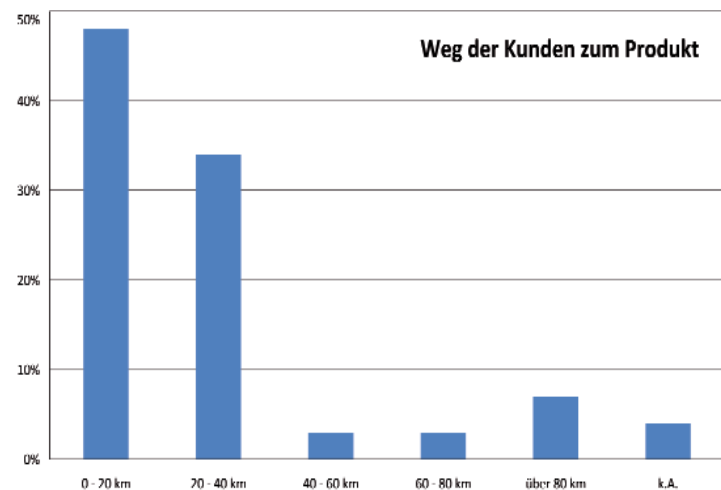
Simon Keller

Fahrgastbefragung Nikolausfahrten

Die Ergebnisse der Mitgliederbefragung ließen auch eine Kundenbefragung bei den Nikolausfahrten sinnvoll erscheinen. Auf die Schnelle und mit den gegebenen Möglichkeiten konnte es nicht um ein vollumfängliches Gesamtbild gehen, sondern insbesondere darum, kritische Punkte zu erfassen. Diesen ist starke Auswirkung auf künftige Fahrgastzahlen zuzubilligen. DEV-Pressesprecher Bernd Furch war von der Idee angetan und motivierte mich für das Erstellen eines Fragebogens. Er sollte nicht zu umfangreich sein, damit die Fahrgäste ihre Fahrt mit den Nikolauszügen ungetrübt genießen könnten. Deshalb beschränkte ich mich auf wenige Fragen, die aber so gestellt waren, dass Kritik leicht möglich wurde.

Zumeist auf der Rückfahrt von Asendorf, nachdem ich meine Schaffner-Tätigkeiten erledigt hatte, teilte ich die Fragebögen aus. So hatten die Fahrgäste schon einen Großteil der Fahrt hinter sich und waren urteilskräftig. Fast alle zeigten sich erfreut, nach ihrer Meinung befragt zu werden, und füllten gerne den Fragebogen aus. Durch die hohe Akzeptanz bekam ich an fünf Fahrtagen insgesamt 215 Fragebögen zusammen, die ich in den Schulferien auch gerne auswertete.

Bei den Nikolausfahrten kommen die meisten Fahrgäste aus der näheren Umgebung, viele auch aus Bremen. Aus anderen Städten in der Nähe, z. B. Hannover und Osnabrück, kommen sehr we-



nige Fahrgäste, vielleicht aufgrund mangelnder Bekanntheit oder dort ähnlichem Angebot.

Fast alle reisten mit dem Auto an, 4 % kamen zu Fuß. Von den Befragten ist niemand mit Bus/Bahn nach Bruchhausen-Vilsen gekommen, obwohl es planmäßig gute Busanschlüsse gegeben hat. Man kann vermuten, dass viele Fahrgäste bei winterlichem Wetter lieber auf's eigene Auto zurückgreifen. Sowohl beim Wohnort, als auch bei der Anreise wäre ein Vergleich mit den normalen Fahrten während der Saison interessant.

Etwa die Hälfte der Fahrgäste wurde durch Mundpropaganda, die große Bekanntheit in der Umgebung aufmerksam, oder sie kennen die Museums-Eisenbahn von eigenen Besuchen. Diese Fahrgäste kommen also wegen des guten Rufes zu uns, was die Wichtigkeit der Qualitätsicherung belegt. Außerdem entfalten Hinweise auf die Nikolausfahrten in den regionalen Tageszeitungen anscheinend höhere Wirkung als eigene Flyer. Man sollte versuchen, dies weiter auszubauen.

Am meisten gelobt wurden der Nikolaus und die Freundlichkeit des Personals. Dies zeigt, dass viele Fahrgäste großen Wert auf persönliche Betreuung legen. Außerdem kamen die Geschenke gut an. Auf mehreren Fragebögen wurde hervorgehoben, dass die Holzbrettchen ein schönes Andenken seien, es müssen nicht immer Süßigkeiten sein. Oft gelobt wurden das Singen mit dem Nikolaus und die Liederblätter, die es dazu gab. Dazu passt der später geäußerte Verbesserungsvorschlag nach noch mehr Gesang während der Fahrt.

67 % der Fragebögen wurden ohne jede Kritik abgegeben. Das erscheint als gutes Ergebnis, denn immerhin 1/3 der Antwortgeber belegen mit ihrer Kritik, dass die Frage in ihrer Formulierung oder Reihung nicht etwa fehl ging. Die fünf am meisten genannten Kritikpunkte sind: Nikolaus hat zu wenig Zeit (5 %), im Wagen zu heiß bzw. zu kalt (5 %), keine reservierten Plätze (4 %), Verspätungen (4 %), nichts los in Asendorf (3 %).

Nach Fahrtagen die jeweils drei größten Kritikpunkte betrachtet gibt es Unterschiede:

- 30. 11.: Nikolaus hat zu wenig Zeit (10 %); zu heiße Heizungen (7 %); Engel fehlten (3 %)
- 7. 12.: Beschlagnahmene Fensterscheiben (7 %); Nikolaus hat zu wenig Zeit (5 %); zu kalte Heizungen (5 %)
- 8. 12.: Nikolaus hat zu wenig Zeit (6 %); ausverkaufte Bockwürstchen (6 %); keine reservierten Plätze (4 %)
- 21. 12.: Kakao wässrig (9 %); Nikolaus hat zu wenig Zeit (9 %); nichts los in Asendorf (9 %)
- 22. 12.: Verspätungen (9 %); keine reservierten Plätze (8 %); zu wenig Speiseangebote im Zug (5 %)

Offenbar wünschen sich die Antwortgeber eine längere Aufenthaltszeit des Nikolaus' bei den Kindern. Um die Illusion nicht durch mehrere Nikolaus zu gefährden, könnte das Entkoppeln des (zeitkostenden) Geschenke-Verteilens von der Kommunikation mit den Kindern eine Lösung sein. Vielleicht wäre die Geschenkeverteilung

während des Aufenthaltes in Asendorf (z. B. im Lokschuppen) sinnvoll. So könnte sich der Nikolaus auf der Hinfahrt entspannter auf das Singen und Gedichte-Anhören konzentrieren. Zugleich wäre der aufkommenden Langeweile in Asendorf etwas entgegengesetzt.

Am letzten Adventssonntag kam es betrieblich zu Verspätungen, was einige Fahrgäste dann auch bemängelten. Denn auch wenn sie dank Pkw-Anreise keine Busanschlüsse verpassten, möchten Familien sich ihre Zeitplanung nicht übermäßig strapazieren lassen. Vermutlich hätte es weitaus mehr Kritik gegeben, wenn das Zugpersonal weniger über das Ausmaß und den Grund der Verspätungen informiert hätte. Es soll also drauf geachtet werden, dass alle Fahrgäste bei Verspätungen rechtzeitig informiert werden.

Gut 1/3 der Antwortgeber schlugen Verbesserungen vor: Attraktionen/Essen/Markt/Geschenkeverteilung in Asendorf, mehr Singen während der Fahrt, Musik auf dem Bahnsteig oder im Zug oder z. B. Chöre singen lassen, reservierte Plätze, Kaltgetränke für Kinder. Auffallend ist der Wunsch nach mehr Unterhaltung beim Aufenthalt in Asendorf. Auch der Wunsch nach mehr Gesang / Musik im Zug bzw. auf den Bahnsteigen ist auffallend. Vielleicht könnten im nächsten Jahr für ein oder zwei Fahrten bestellte Musiker Weihnachtslieder spielen. Sie könnten auch während der Fahrt ein paar Lieder mit den Fahrgästen singen. Diese Fahrten könnte man dann im Flyer besonders erwähnen, z. B. als „Musikfahrten“.



Unsere Fahrgäste nannten uns weitere Verbesserungsvorschläge (eigene Auswahl): Mehr für Kinder anbieten, gedämpfteres Licht in den Wagen, Sitzkissen, Anfahrkarte in den Flyer, Verkauf von Keksen, Kakao mit Milch statt Wasser, nicht zwei Jahre hintereinander das gleiche Geschenk verteilen, Audio-Führung, mehr Infos über Mitarbeit und Spenden, mehr Werbung für das Vermieten von Zügen.

Und sie äußerten Ideen für weitere Themen-Züge: Fackelzug, Halloween-Gruselfahrt mit Verkleidung, Krimi-Dinner, Kohlfahrten. Beim „Fackelzug“ soll alles ausschließlich mit Petroleumlampen und Fackeln beleuchtet sein und der Weg zwischen zwei Stationen zu Fuß zurückgelegt werden. Dabei würden nur geringe Kosten entstehen, aber die Fahrt könnte ein besonderes Erlebnis sein. Auf Grund der begrenzten Anzahl an Wagen mit Petroleumlampen, sollte man die Fahrt aber nur mit Voranmeldung anbieten.

Außerdem fielen Wissenslücken über unsere Sonderfahrttage auf: Mehrfach wurden Osterfahrten oder eine Fahrt zum Weihnachtsmarkt nach Bremen gewünscht, obwohl wir genau das bereits anbieten. Diese Vorschläge sind somit klares Indiz für mangelhafte Werbung. Wir sollten mehr Werbung machen, z. B. könnte man den Flyer für die Osterfahrten eher erstellen und bei den Nikolausfahrten verteilen.

Fast alle Antwortgeber wollen die Nikolausfahrten der Museums-Eisenbahn weiterempfehlen (97 %) und erneut erleben (92 %). Nur 3 % wollen nicht wiederkommen, 6 % machen keine Angaben.

Alles in allem kann man der Fragebogenaktion einen kleinen Erfolg zubilligen. Denn zwar wurden keine umwälzenden oder tieferschürfenden Er-

kenntnisse gewonnen, doch einige Verbesserungspotentiale für unser Produkt-Angebot, die Qualitätssteuerung und die Werbung sollten uns zu denken geben. Außerdem scheint schon das Angebot für Beschäftigung auf der sonst – insbesondere bei Dunkelheit – weniger anregenden Rückfahrt durch das Lesen und Ausfüllen eines Fragebogens einen Reiz auf unsere Besucher auszuüben.

Jetzt kommt es darauf an, aus den diversen Befragungen bei uns und den Erfahrungen von der Kundenbefragung in Verden (s. DME 2/12, S. 12 – 21) einige Maßnahmen für wirksame Verbesserungen in der Zukunft abzuleiten und dann auch umzusetzen.

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Das Jahr 2013 verlief aus Sicht der Werkstatt durchaus positiv, auch wenn natürlich immer Luft nach oben ist, manches noch besser laufen könnten und viele fleißige Hände sowieso jederzeit willkommen wären. Spannende Aufgaben wurden bewältigt und einige neue Projekte auf den Weg gebracht. Besonders wichtig und richtig ist die gelungene Nachfolge für den verrenteten Klaus Schmid auf Ralf Hormann im August, zumal uns Klaus obendrein erhalten geblieben ist. Ralf hat – allerdings mit anderer Aufgabenstellung – seine „ersten 100 Tage“ sehr erfolgreich absolviert, und

sein Wirken macht sich überall in der Werkstatt positiv bemerkbar! Wir hoffen für die künftigen Aufgaben der DEV-Betriebswerkstatt gut gerüstet zu sein. Nun zu den Objekten:

Dampflok HOYA

Bei der letzten Rückfahrt am 15. 12. erlitt die Lok einen Steuerungsschaden auf der Heizerseite und musste abgestellt werden. Vermutlich durch eine verstopfte Öffnung des Ölschmiergefäßes auf dem äußeren Exenterbügel hatten sich die Exenterbügel auf einer der zwei vorhandenen Hub-scheiben festgegriffen und die dazugehörige Exentertange verbogen. Die Exenterbügel wurden dabei völlig zerstört, so dass ein Nachbau dieser Gussteile erforderlich sein wird.

Dampflok SPREEWALD

Die Untersuchungsfristen laufen im Frühjahr 2014 ab. Neben Kesselarbeiten sind verschiedene Arbeiten am Fahrwerk und Triebwerk im Rahmen der bevorstehenden Hauptuntersuchung geplant.

Dampflok HERMANN

Den Auftrag zur Fertigung eines Nachbaukessels für die Hauptuntersuchung der Lok hat der DEV an die Fa. Lonkwitz in Nauborn bei Wetzlar vergeben. Die dafür gefertigten Konstruktions- und Genehmigungsunterlagen für den Nachbaukessel konnten entgegen unserer Hoffnung nicht bis Jahresende abschließend geprüft werden, das Verfahren mit dem TÜV und der Eisenbahnaufsicht wird noch ein paar Wochen benötigen. Deshalb konnte die Kesselfertigung leider auch noch nicht begin-

Oben links: Lok HOYA rangiert für den Nikolauszug zum Bahnsteig, 1. 12. 2013

Oben rechts: Zugkreuzung mit HOYA, PLETTENBERG und Personal bei den Nikolausfahrten in Heiligenberg, 15. 12. 2013

S. 49 obere Reihe: Erläuterungen und Dampfzugfahrten zum „Maustag“ bieten Wolf-Jobst Siedler, Eric Arndt, Mechthild Schröder und Joachim Meier, 3. 10. 2013

2. Reihe: Studentinnen-Rotte der Hochschulen Bremen und Hamburg sammeln Erfahrungen im Gleisbau, Asendorf, 26. 10. 2013

3. Reihe und unten: Für die Nikolausfahrten setzen sich viele DEV-Aktive im Betrieb ein, hier sind zu sehen: Hans-Jürgen Wietig, Günther Knief, Mathias Bartels, Benedikt Angerhausen, Manuel Koch, Claus Hanack, Frank Bechmann, Frauke Lehmann, 30. 11. und 15. 12. 2013

13 Fotos: Regine Meier, 1 Foto: Matin Kilb

Termine 2014	
15. - 22. 2.	Frühjahrs-Meeting
12. - 17. 4.	Ofter-Meeting
12. 4.	Dienſtunterricht
12./13. 4.	Putzwochenende
26. 4.	DEV-Mitgliederverſammlung
Jeweils am letzten Sonnabend im Monat treffen ſich ab 8 Uhr die Werkstatt und die Gleisbaurotte und ſind Werkstatt-Neueinſteiger beſonders willkommen.	
Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 1. 1. 2014	

DEV-Fahrzeugbestand zum 31. 12. 2013				
Meterspur	betrf.	abg.	in HU	ges.
Dampflokomotiven	4		2	6
Diesellokomotiven	2		3	5
Triebwagen	3	2	1	6
Personenwagen	18	6	2	26
Gepäckwagen	6		2	8
Güterwagen	29	3	3	35
Nebenfahrzeuge	11			11
Zwischensumme	73	11	13	97
Regelspur				
Diesellokomotiven	2			2
Triebwagen	3			3
Personenwagen	2			2
Güterwagen	3	5		8
Zwischensumme	11	3		15
Summe	83	16	13	112



nen. Als Hilfe für die auf 150.000 € geschätzte Instandsetzung der Lok erhielten wir unerwartete und wertvolle Unterstützung durch die Kreissparkasse Syke: Am 27. 11. übergab uns Sparkassenvorstand Olaf Meyer-Runnebohm vor der Presse einen Scheck über 30.000 € und sagte dazu: „Wir freuen uns ja, einen solchen Verein in unserem Geschäftsgebiet zu haben. Sie sind etwas ganz Besonderes für den Landkreis.“ Na, das ist doch ein schönes Lob. Auch der Landschaftsverband Weser-Hunte e. V., der uns schon über viele Jahre und recht unspektakulär unterstützt, fördert den Kesselneubau mit 10.000 €. Vielen Dank noch einmal für diese wertvolle Hilfe aus der Region! Dank gilt auch den vielen privaten Spendern. Auch künftig benötigt der DEV weitere Spenden, damit HERMANN eines Tages wieder dampfen kann!

Mallet-Dampflokomotive 7^s

Nach vielen Jahren für vorrangigere Projekte „in der Warteschleife“ nimmt das Projekt Hauptuntersuchung der Mallet-Lok wieder etwas Fahrt auf! Eine Mitgliedergruppe hat nahezu alle erforderlichen Arbeiten an der Lok erfasst und in einem umfangreichen Planwerk zusammengefasst. Gegenwärtig wird das Fahrwerk in allen Details vermessen und in einem Auto-CAD Programm dokumentiert, so dass später von jedem Bauteil eine Datei vorhanden ist, aus der weiterführende Bauteilzeichnungen entwickelt werden können.

Diesellokomotive V 1

Gegenwärtig werden die alte Lackierung angeschliffen und die Vorarbeiten für die neue Endlackierung für die Hauptuntersuchung ausgeführt.

Diesellokomotive V 4

Diverse Arbeiten für die Hauptuntersuchung erfolgreich abgeschlossen

Triebwagen T 44

Hauptuntersuchung im Herbst begonnen



Personenwagen 16

Die Instandsetzung des hölzernen Wagenkastens wird in unserer Werkstatt ausgeführt. Die Arbeiten an der in Fahrtrichtung Asendorf auf der linken Fahrzeugseite gelegenen Seitenwand gehen nach dem Drehen des Wagens weiter. Die Arbeiten waren in dem jetzt erforderlichen Umfang nicht geplant, aber eine unserer Vorgängerwerkstätten hatte die Seitenwand schon einmal neu angefertigt – allerdings aus Kiefer oder Fichte. Wie sich jetzt herausstellt, war dieses Material vielleicht preisgünstig, aber leider nur wenig haltbar. Wir werden die komplette Seitenwand jetzt wieder aus Eichenholz rekonstruieren.

Gepäckwagen 51

Gute Fortschritte hat die Aufarbeitung gemacht. Die Metallarbeiten am Fahrzeugrahmen und am Wagenkasten konnten weitgehend abgeschlossen werden. Auch die Vakuumbremsanlage wurde grundlegend überholt und wieder montiert. Die vorhandene Dachverbretterung wurde aufgearbeitet und für die Eindeckung mit der bewährten Rhepanol-Dachhaut vorbereitet. Die hölzernen Rahmen der seitlichen Schiebetüren waren durch jahrelange Witterungseinflüsse unbrauchbar geworden und wurden durch neue Rahmenhölzer aus Eichenholz ersetzt. Die Laufschiene der Schiebetüren wurden gerichtet und die Türen eingebaut.

Normalspurtriebwagen T 2

Wie in DME 4/13 erwähnt, erlitt T 2 bei den Fahrten für den Brokser Heiratsmarkt einen Schaden an einer der beiden Antriebsanlagen, so dass er vorübergehend als Beiwagen genutzt werden musste. Dieser Schaden wurde durch die VGH-Werkstatt in Hoya behoben, so dass T 2 wieder einsatzbereit ist. Auf einer Sonderfahrt nach Bremen am 14. 12. wurde der Triebwagen durch unsachgemäß gelagertes Gleisbaumaterial leicht an den klappbaren Einstiegen auf einer Fahrzeugseite beschädigt, so dass ein weiterer Werkstattaufenthalt erforderlich wurde.



Fabian Schiller

Steinhuder Meer-Bahn e. V. zu Besuch

Am 4. 1. 2014 besuchte der Steinhuder Meer-Bahn e. V. (StMB e.V.) das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen, weil er Eigentümer des ursprünglichen StMB-Weyer-Wagen 9 ist. Der zuletzt auf der Insel Langeoog eingesetzte Wagen sollte zum Kleinbahn-Museum kommen, doch unterstützt von der Wunstorfer Politik, dem Heimatverein der Seeprovinz und der damaligen Steinhuder Meer-Bahn GmbH (heute RegioBus Hannover) hat die Stadt Wunstorf den Wagen 1994 gekauft und dem StMB e. V. geschenkt. Sofort bestand Einigkeit, den Wagen möglichst in seinen Ursprungszustand zurückzubauen.

Durch die salzige Seeluft war das Fahrgestell so beschädigt, dass einseitig eine neue Pufferbohle mit den Verbindungsträgern eingeschweißt werden musste. Und als der Wagenkasten aufgesetzt wurde, sah man das Ausmaß der Verwitterung: Sehr viele der tragenden Holzteile waren durchgefäult und mussten ersetzt werden. Zusammen mit der Zimmerei Brandt aus Großenheidorn und der Berufsbildenden Schule Neustadt am Rübenberge, Fachabteilung Holz, wurden ein neues Fußbodengestell und viele Holzteile gefertigt. In regelmäßigen Arbeitseinsätzen des StMB e. V. wird der Wagenkasten neu aufgebaut.

Doch mangels Bauzeichnungen ist es ein großes Glück für den StMB e. V., dass ein ähnlicher Weyer-Wagen momentan in der Restaurierungswerkstatt des Kleinbahn-Museums für Wissenstransfer, Maßaufnahmen und Fotos zur Verfügung steht. Also ließen sich vier Mitglieder des StMB e. V. von Werkstattleiter Uwe Franz und Restaurator Peter Schäfer den Zustand des Wagens vor der Aufarbeitung, die technische Ausführung und das angestrebte Restaurierungsziel erläutern. Historische Fakten steuerte Harald Kindermann bei. Da der Wagen 9 auf Langeoog sein Oberlicht verloren hatte, richtete sich das Interesse insbesondere darauf. Nach einer kleinen Gesprächsrunde bei Kaffee sind die Mitglieder des StMB e. V. nun zuversichtlich, mit den neu erlangten Erkenntnissen ihren Wagen 9 weiterbauen zu können und danken für die vielen Informationen.

Ganz links: Schnee gab es im Advent 2013 nur kurz, Freitag Morgen, 6. 12. 2013, Foto: Wolfram Bäumler

Links: Andreas Boye und Geerd Piepersjohanns mit Lok HOYA bei der Zugkreuzung in Heiligenberg, 15. 12. 2013, Foto: Regine Meier;

S. 51 oben links: Weyer-Wagen DEV 16 ist Vorlage für die Freunde des StMB e. V., v. l. n. r.: Nils Hoffmann, Jannik Westermann, Harald Brandt, Peter Schäfer, Uwe Franz, 4. 1. 2014, Foto: Fabian Schiller

Oben rechts: Junge DEV-Aktive beim Klönen nach Feierabend, v. l. n. r.: Alexander Angerhausen, Kalle, Benjamin Angerhausen, Jessica Hormann, Manuel Koch, Matthias Jühlke, 30. 11. 2013, Foto: Regine Meier

2. Reihe links: FRANZBURG auf der gelb-schwarz gekennzeichneten Drehscheibe, 26. 10. 2013, Foto: Regine Meier

2. Reihe rechts: Reste des alten Kohlenbansens mit Gerätewagen 145, 30. 11. 2013, Foto: Marin Kilb

3. Reihe: Lok V 4 und Gepäckwagen Pw 51, 4. 12. 2013, Fotos: Wolfram Bäumler



Schmalspur-Spaß à la Bruchhausen-Vilsen



WM WEINERT MODELLBAU

Mittelwendung 7 • 28844 Weyhe-Dreye • www.weinert-modellbau.de

Hauptkatalog und Neuheiten € 13,- • Beim Fachhändler oder direkt bei uns gegen V-Scheck oder Briefmarken • Bestellnr. 1000-2000