



NIEDERSÄCHSISCHES KLEINBAHN-MUSEUM BRUCHHAUSEN-VILSEN

Insa Konukiewitz, Christian Speer, Theo Wiegmann, Gerd Schmidt, Jens Böcker

Vorstandsbericht zum Jahr 2002

Die Arbeit

Das Besondere und auch das besonders Schöne an der Arbeit im Deutschen Eisenbahn-Verein ist, daß immer irgendwo etwas los ist. Der Verein ist von so vielen und unterschiedlichen Menschen geprägt, so daß es immer wieder neue Ideen und frischen Schwung gibt. Ohne die Energie und ohne den Optimismus, die die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim DEV trotz allen Schwierigkeiten und Anstrengungen immer wieder aufbringen, wäre die Arbeit nicht denkbar. Wer durch die Hallen der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen läuft, spürt, daß dort die Einstellung unseres Kleinbahner-Vorbildes Karl Hunold gilt: „Geht nicht, gibt's nicht!“

Das Projekt „Museums-Eisenbahn“ fordert von uns allen ein hohes Maß an Kontinuität. Diese muß in

fast allen entscheidenden Positionen durch ehrenamtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erbracht werden. Für uns als Vorstand eines solchen Vereines bedeutet dies eine besondere Herausforderung: Wir müssen uns auf alle unsere ehrenamtlichen Mithelferinnen und Mithelfer verlassen, können uns aber eigentlich nicht auf sie verlassen, da sie ja ehrenamtlich – also vollkommen freiwillig – arbeiten. Alle, die einen Anteil zur Arbeit im Deutschen Eisenbahn-Verein beitragen, übernehmen ein Stück Verantwortung für die Sache.

Euch allen, die Ihr in der Gegenwart für Zukunft des Deutschen Eisenbahn-Vereines arbeitet, um die Vergangenheit zu erhalten, sei an dieser Stelle herzlich gedankt!

Die Arbeitsorganisation

Im Jahr 2002 hat sich der Vorstand abhängig von Bedarf und Terminkalender regelmäßig getroffen. Es wurden über laufende und anstehende Projekte beraten, Entwicklungen analysiert, Vorgehensweisen abgestimmt und Beschlüsse gefaßt. Obwohl die Tagesordnungen häufig sehr umfangreich sind, herrscht durchweg eine angenehme Arbeitsatmosphäre.

Auch die regelmäßigen Treffen mit dem Samtgemeindebürgermeister Horst Wiesch und Christa Buchholz sind durch Vertrauen geprägt. Nach wie vor freuen wir uns über die gute Zusammenarbeit mit den Kolleginnen und Kollegen im Rathaus und bedanken uns für die gute Unterstützung!

Während der Sitzungen des Fachbereichsrates wird deutlich, daß sich alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Funktionen im DEV bzw. bei der Museums-Eisenbahn übernommen haben, intensiv engagieren und ihrer Arbeit auch emotional verbunden sind. Diese Organisationsarbeit, die der Fachbereichsrat leistet, ist in einem ehrenamtlich betriebenen Verein von dieser Größenordnung von großer Bedeutung, so daß der Vorstand ohne dieses zugeordnete Gremium kaum noch alle Aktivitäten überblicken könnte.

Zum 31. 12. 2002 hatte der DEV 1.148 Mitglieder. Das sind sechs mehr als Ende 2001, wobei die Fluktuation bei etwa 50 Mitgliedschaften lag.

Neben unseren beiden Halbtagskräften Petra Heindorf und Doris Schröder, die das Bahnhofsbüro managen, gehört nun auch Klaus Schmidt mit einer vollen und teilweise geförderten Stelle zu unserer festen Belegschaft. Ohne ihn wäre eine kontinuierliche Arbeit während der Werktagen in der Werkstatt nicht mehr denkbar. Hierzu gehört die Anleitung der Mitarbeiter im Rahmen geförderter Maßnahmen und die Pflege der Werkstatteinfrastuktur, sowie in Zukunft auch die Wartung der Spielgeräte des Wassererlebnis-Spielplatzes gegenüber dem Gaswerksgebäude. Neben der Jugendgruppe der Initiative „Arbeiten und Lernen“, die mit Unterstützung unserer Werkstatt die Restaurierung der Denkmalkok BRUCHHAUSEN durchgeführt hat, waren durchschnittlich etwa zwei Mitarbeiter im Rahmen von ABM-Maßnahmen bei uns beschäftigt.

Die Entwicklung im letzten Jahr zeigt, daß die Zeiten vorbei sind, in denen wir viele Arbeiten mit Hilfe der vom Arbeitsamt unterstützten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bestreiten konnten. Auch die aktuelle politische Entwicklung bestätigt diesen Trend. Dies zeigt uns einmal mehr, daß das Gesamtprojekt „Museums-Eisenbahn“ ohne die ehrenamtliche Arbeit unserer Vereinsmitglieder vollkommen undenkbar wäre!

Das Erscheinungsbild

Einige unserer Mitglieder haben uns die Frage gestellt: „Was sind wir denn nun, ein Museum mit einer Eisenbahn oder eine Eisenbahn als Museum?“ Die einfache Antwort lautet: „Beides!“ Der DEV ist Träger des Niedersächsischen Kleinbahnmuseums und betreibt die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. Der Erhalt und der Betrieb der Museums-Eisenbahn ist unser wichtigstes Ziel, das Niedersächsische Kleinbahnmuseum gehört zur Gesamtkonzeption, in dessen Rahmen Aktivitäten wie die Präsentation von Ausstellungen, die Herausgabe einer Zeitschrift, die Weiterentwicklung des Freilichtmuseums oder der Verleih von Exponaten gehört. In der Beratung und Diskussion um das neue Logo ist uns deutlich geworden, daß der Name „Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf“ gleichberechtigt neben der Bezeichnung „Niedersächsisches Kleinbahnmuseum Bruchhausen-Vilsen“ stehen soll. Das Logo wird also in einer zweiten Variante erscheinen.

Der Verein tut gut daran, sich in einem einheitlichen, ansprechenden Erscheinungsbild zu präsentieren. Vor allem aus Kostengründen können wir im Marketingbereich zwar nicht unter Idealbedingungen arbeiten, trotzdem verfolgen wir die Richtung, die wir mit dem neuen Logo und dem einheitlichen Design eingeschlagen haben weiter. Wir hoffen, damit für unsere bisherigen und potentiellen Besucher unter der Vielzahl der interessanten Angebote immer gut erkennbar zu sein.

Die Präsenz der Museums-Eisenbahn auf Messen, die vor allem durch das Engagement und die Erfahrung von Hans-Joachim Bull, Klaus und Resi Wessels, Jürgen Werder und ihre Helfer gewährleistet wird, ist für einen möglichst hohen Bekanntheitsgrad bei unseren potenziellen Besuchern von großer Bedeutung. Neben der Verteilung unseres Fahrplanprospektes, dessen Auflage wir im letzten Jahr auf 75.000 Stück erhöht haben, ist es vor allem der gute und aktuelle Internetauftritt, der für einen Besuch bei der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen wirbt.

Diese und weitere Erkenntnisse konnten wir aus einer Umfrage gewinnen, die durch eine Arbeitsgruppe der Uni Trier an den Pfingsttagen bei den Besucherinnen und Besuchern der Museums-Eisenbahn durchgeführt hat. Sie untersucht unter anderem Herkunft, Reiseverhalten und Aufenthaltsdauer unserer Besucher, die Zufriedenheit mit der Region und mit der Museums-Eisenbahn im Speziellen. Der Vorstand hat sich zur Aufgabe gemacht, die Ergebnisse der Umfrage auf Verbesserungsmaßnahmen zu untersuchen und diese umzusetzen. Da die Zufriedenheit derer, die uns bereits besucht haben, aber schon relativ groß ist, müssen wir vor allem auch überlegen, wie wir Menschen erreichen, die uns noch nicht in Bruchhausen-Vilsen waren.

Die Aktivitäten

Auch im letzten Jahr war in Bruchhausen-Vilsen, Asendorf, Heiligenberg und auf der Strecke dazwischen wieder viel los: Es gab Aktionstage, Führungen, Meetings, interne und externe Lehrgänge, Sonderfahrten, Ministerbesuche, Rottentreffen, Dienstunterrichte und vieles mehr. Ausführliche Informationen hierüber sind in den Berichten von Uwe Franz, Eckhard Thuraud, Stefanie Hunold, Jürgen Danner, Wolfram Bäumer und Jens Böcker in den DME-Ausgaben 2/02 bis 1/03 nachlesbar.

Termine

- | | |
|------------|---|
| 24. 5. | Spargel-Expreß, 28 Euro |
| 8./9. 6. | Pfingsten mit Sonderverkehr |
| 21./22. 6. | Einstiegsseminar für ZugbegleiterInnen |
| 5. 7. | Schlemmer-Expreß, 33 Euro |
| 6. 7. | Historisches Wochenende, Güterverkehr mit Zügen und Lkw |
| 7./8. 7. | Schulfahrten |
| 2./3. 8. | Tage des Eisenbahnfreundes |
| 6. 9. | Kartoffel-Expreß, 23 Euro |
| 7. 9. | Tag des offenen Denkmals |
| 13. 9. | Dienstunterricht für Eisenbahnbetriebsdienstete |
| 4. 10. | Neptun-Expreß, 43 Euro |
| 11. 10. | Europ. Wein-Expreß, 42 Euro |

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

Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 1. 4. 2003



Pfingsten 8. und 9. Juni 2003

Museums-Eisenbahn
Bruchhausen-Vilsen – Asendorf

Ein Ausflug ins Grüne am Anfang des letzten Jahrhunderts....

Die Pfingsttage werden traditionell zu Ausflügen ins Grüne genutzt. Schon seit 100 Jahren fahren Ausflügler mit der Kleinbahn nach Heiligenberg ins Dillertal, ins Rutenal oder zur Klostersmühle.

Historischer Postverkehr im Bahnpostwagen

An beiden Pfingsttagen können Sie Ihre
Briefe bei unseren historischen Postbeamten im Postwagen



Zwei von den etwa 55 Betriebsbediensteten der Museums-Eisenbahn haben sich im letzten Jahr weiter qualifiziert: Michael Pastowski hat am 23. 11. die Prüfung zum Zugleiter erfolgreich abgelegt, und Jürgen Werder ist seit dem 2. 10. 2002 Triebfahrzeugführer.

Im Jahr 2002 hat es bei der Museums-Eisenbahn keine Eisenbahnbetriebsunfälle mit Personenschaden gegeben. Wir sind froh darüber und wünschen unseren Betriebsbediensteten allzeit gute Fahrt!

Die Vertreter des DEV, die auf der Frühjahrstagung des Verbandes Deutscher Museums- und Touristikbahnen (VDMT) in Wendgräben bei Loburg waren, haben dort etwas über steuerliche und gesellschaftsrechtliche Aspekte von Betriebsgesellschaften für Museumseisenbahnen erfahren. Die Herbsttagung in Oberwiesenthal behandelte eine umfangreiche Themenpalette zur Eisenbahninfrastruktur. Auch an der Verbandstätigkeit des Museumsverbandes für Niedersachsen und Bremen sowie des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen nahmen DEV-Mitglieder aktiv teil, haben sich über aktuelle Entwicklungen informiert und Kontakte geknüpft und gepflegt.

Auf fast allen der bisher neun Sitzungen der Arbeitsgruppe zur Dorferneuerung in Asendorf war der DEV-Vorstand vertreten. Wir haben uns in den Gesprächen und Beratungen sehr wohl gefühlt und freuen uns über die Asendorfer Ideen und Aktivitäten im Touristikbereich. Auch in den beiden Arbeitsgruppen des Standortmarketings der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen, die sich mit den Themen „Leben in Bruchhausen-Vilsen“ und „Freizeit und Tourismus“ brachten sich Vertreter des DEV ein.

Mit wieder steigenden Fahrgastzahlen während der Sommersaison 2002, die nur durch das ausflugsunfreundliche Glatteiswetter während der Adventswochenenden getrübt wurden (insgesamt 51.742 Beförderungsfälle), starten wir voller Energie und Optimismus in das neue Jahr 2003 und wünschen allen Mitgliedern viel Freude an der Museums-Eisenbahn!

Annika und Nanning Brühshaber

Tage des Eisenbahnfreundes 2./3. Aug.

Auch in diesem Jahr ist ein großes Programm geplant, zu dem schon jetzt die Vorarbeiten laufen. Zur Zeit sieht die Planung so aus: An beiden Tagen wird das Fahrzeugdepot in Heiligenberg für Besucher geöffnet sein, die sich die sonst im Jahr verborgenen Objekte der Fahrzeugsammlung anschauen wollen. Da dort auch betriebsfähig restaurierte Fahrzeuge unterstehen, die an diesen Tagen natürlich im Einsatz gezeigt werden, wird Platz für eine Modellbahnausstellung entstehen. Vor dem Schuppen wollen wir unseren „Arbeitsvorrat“ an Inselbahnfahrzeugen zeigen.

Betrieblich sollen am Sonnabend die Dieselfreunde auf ihre Kosten kommen, wenn alle betriebsfähigen Dieselloks im Einsatz sind. Dabei wird V 29 einen Güterzug einschließlich Rollwagen über die Strecke bringen. Auch T 41 und Skl FRIEDHELM werden fahren und sich in Heiligenberg zu einem „Schnauzentreffen“ zeigen.

Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf sucht

freundliche MitarbeiterInnen für den Zugbegleitdienst (Schaffnerinnen, Schaffner)

Vorkenntnisse sind nicht erforderlich. Wir geben Ihnen einen Überblick über den Betriebs- und Verkehrsdienst sowie Fahrzeuge und Anlagen der Museums-Eisenbahn in Theorie und Praxis am:

Sonnabend/Sonntag, 21./22. Juni 2003, 10:00 Uhr

Treffpunkt am Bahnhofsgebäude Bruchhausen-Vilsen

Fragen und Anmeldungen bitte an:

DEV, Michael Pastowski, Pf 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen

Für die langfristige Erhaltung unserer Diesel-Triebfahrzeuge suchen wir gut erhaltene und preisgünstige Dieselmotoren und Ersatzteile folgender Hersteller und Typen:

Klöckner-H-Deutz: A2L 514, A4L 514, A6L 614, A8L 614, A6M 517

MAN: W4V 17,5

Henschel: 6R1115 (513 DC)

MW-Schönebeck: 6 KVD 14,5 RW

Mercedes-Benz: OM 352, OM 321

Schenkungen bzw. Preisangebote richten Sie bitte an:

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

z. Hd. Uwe Franz

Postfach 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen

Selbstverständlich gibt es an beiden Tagen auch genug Dampftrieb: Wie an jedem Wochenende der Saison verkehren die Planzüge mit Dampf, ergänzt um ein paar Besonderheiten. Am Sonnabend wird der 14-Uhr-Zug mit Vorspann verkehren, am Sonntag werden HERMANN und PLETTENBERG einen Güterzug ebenfalls mit Rollwagen nach Asendorf fahren. Dort wird rangiert, bis FRANZBURG den Rollbockzug nach Heiligenberg bringen wird. In Heiligenberg ist ein Fotohalt mit drei Dampflok geplant. Die stilreine FKB-Garnitur wird im Einsatz sein, auch der von der FKB stammende Triebwagen T 42. Der Akkutriebwagen T 46 wird an beiden Tagen im Asendorfer Schuppen zu besichtigen sein.

Erstmals werden wir in diesem Jahr mit der Tageskarte einen Bildfahrplan ausgeben, so daß besonders die fotografierenden Eisenbahnfreunde ihre Motivjagd gut planen können.

Wir hoffen, mit diesem Programm den Geschmack der Eisenbahnfreunde gut getroffen zu haben. So hoffen wir auch auf viele Besucher – aber auch auf viele helfende Hände. Gebrauch wird jeder, vom „Tellerwäscher“ bis zum Dampflokführer, sonst ist ein so ambitioniertes Programm nicht zu leisten. Deshalb seien mit diesen Zeile gerade auch DEV-Aktive angesprochen, die vielleicht früher einmal als Zugbegleiter oder Zugführer aktiv waren, in den letzten Jahren aber weniger. Aus der Übung zu sein, ist kein Hindernis, denn wie immer werden wir am Freitag-Abend im Rahmen eines Dienstunterrichtes die eisenbahnbetrieblichen Abläufe genau durchsprechen, so daß wirklich jeder Eisenbahner zum Mitmachen eingeladen ist.

Uwe Franz

Museumsbahn-Telegramm

Nur scheinbar ließ der bis Mitte März anhaltende Frost mit eisigen Winden die Aktivitäten gefrieren, tatsächlich liefen die Vorbereitungen für die nächste Saisonöffnung. So auch die Werbeauftritte auf regionalen Messen und Ausstellungen: Im Januar die „Freizeit + Reisen“ in Oldenburg, Anfang Februar die „Auto, Boot, Freizeit“ in Hannover und im März die „Garten, Reisen, Freizeit“ in Bremen. Dort hatten wir einen so großen Ausstellungsstand zur Verfügung, daß Lok FRANZBURG in den Bremer Messe- und Kongreßhallen an einem attraktiven Standort für Bruchhausen-Vilsen und unsere Museums-Eisenbahn werben konnte. Hätten wir genügend Aufsichtspersonal stellen können, wären auch die avisierten Fahrten mit der Handhebeldraisine auf einem 30 m langen Gleisstück möglich geworden.

Höhepunkt des ersten Quartals war jedoch wie immer das „Rentnermeeting“ vom 17. – 21. 2. sowie der Vegetationsrückschnitt an der Strecke. Wenn letzteres auch wie in den vergangenen Jahren durch einen Lohnunternehmer mit Zwei-Wege-Unimog samt Mähwerk ausgeführt wurde, mußte unsere Gleisbaurotte Schäden beheben, die der Eisregen an Heiligabend 2002 verursacht hatte. Leider mußten einige Bäume und Büsche ganz gefällt werden, was nicht nur sowieso schade ist, sondern auch viel Arbeit gemacht hat. Hier hat insbesondere Gerd Schrammen in tagelanger Einzelaktion geschnitten und gesägt, bevor das Schnittgut mit vielen Händen, Skl und Güterwagen eingesammelt und abtransportiert wurde. Diese, für die gute Unterhaltung der 8 km langen Kleinbahnstrecke wichtige Arbeit der Vegetationspflege wird häufig unterschätzt: Sie dient der Erhaltung des Bahndammes, der Gleisentwässerung, der Festigkeit des Oberbaus, der Haltbarkeit der Schwellen, der Sichtverhältnisse an den Bahnübergängen und damit der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes in Gänze.

Bei z. T. arktischer Kälte fielen Gleisbauarbeiten im gefrorenem Boden aus. Dennoch war unsere Gleisbaurotte tätig, denn wir durften von der VGH Schienen und Kleiseisen der Form pr 6 übernehmen. Das Material war bei Bauarbeiten ausgebaut und in Hoya gesammelt worden, wo es nun kurzfristig entfernt werden sollte. Auf unserem regelspurigen Niederbordwagen Gw 2 und zwei Rungenwagen der Mittelweserbahn wurden Schienen und Kleiseisen von Triebwagen T 2, der ohnehin zu Kohlfahrten unterwegs war, nach Bruchhausen-Vilsen gebracht. Dort wurden die Wagen aufgebockt und von V 29 nach Heiligenberg gebracht, wo das Material grob vorsortiert für die Gleisunterhaltung unserer Strecke eingelagert wurde. Dieser bahnhinterne „Güterverkehr“ war richtig echt und vermittelte das Funktionieren und die Mühsal des Rollbockbetriebes noch besser, als wir es zu den Tagen des Eisenbahnfreundes unseren Besuchern vermitteln können.

Ein besonderer Tag war der 26. 2., als das NDR-Fernsehen für die Sendung DAS 25 Minuten live von unserer Museums-Eisenbahn berichtete und damit eine Sendung über das Hobby Eisenbahn mit seinen Einzelbeiträgen hervorragend umrahmte. Gesendet wurde aus dem fahrenden Wismarer Schienenbus T 41 und aus der Betriebswerkstatt, wo einige unserer Aktiven einem Millionenpublikum über die DEV-Aktivitäten berichten durften.

Wir erachten diesen Beitrag als eine sehr gute Werbung für das Eisenbahn-Hobby im allgemeinen und die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen im besonderen.

Kohl- und Pinkelfahrten gab es an drei Sonntagen mit T 2 und am 7. 2. sogar mit Dampf auf der Meterspur. Bei diesem Sonderzug handelte es sich um eine Fahrt für fast 200 Teilnehmer, die VILSA für seine Mitarbeiter bestellt hatte. Am 16. 3. fuhren T 2 und TA 4 für Eisenbahnfreunde aus dem Raum Hannover über die gesamte VGH-Strecke.

Auch im terminlich ruhigsten Quartal des Jahres gab somit genug zu tun in Gleisbau, Werkstatt und Betrieb. Eine Zeit, in der helfende Hände für den Fortbestand unserer Eisenbahn überflüssig wäre, ist nicht denkbar.

Uwe Franz

Spendenaufwurf für Lok Hoya

„Hauptuntersuchung der Dampflok Hoya erfolgreich abgeschlossen!“ So oder so ähnlich sollten spätestens im Frühjahr 2006 die Schlagzeilen in der DME und anderer Eisenbahnfachzeitschriften lauten, damit die Lok zum Jubiläum „40 Jahre Museums-Eisenbahnen in Deutschland“ wieder fahrfähig ist. Bis dahin muß jedoch ein letzter Brocken bewältigt werden: Fahrwerk, Rahmen, Radsätze und Zylinder harren noch ihrer Aufarbeitung. Erhebliche Korrosionsschäden am Rahmenwassertank, die Folgen einiger „kleinbahnmäßigen“ Reparaturen und der Betriebsverschleiß in der hundertjährigen Einsatzdauer der Lok sind zu beheben. Diese Arbeiten überfordern die derzeitigen Kapazitäten der DEV-Betriebswerkstatt und sollen an eine Fachfirma gegeben werden. Doch schon die ersten Kostenschätzungen liegen weit über 50.000 Euro und über den zur Verfügung stehenden Mitteln.

Jetzt, wo der im Dampflokwerk Meiningen nach Muster des historischen Kessels in Schweißkonstruktion nachgefertigte Neubaueessel, sämtliche Armaturen, das Führerhaus und die seitlichen Wasserkästen erneuert bzw. gründlich aufgearbeitet einbaufertig zur Verfügung stehen, wäre es schade, wenn der letzte Schritt nicht gegangen werden könnte. Doch ohne Spenden kann es erst einmal nicht weiter gehen.

Liebe Leser, bitte unterstützen Sie die Aufarbeitung der Lok HOYA mit Ihrer Spende! Die von der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf stammende Lok befindet sich seit 103 Jahren auf den Gleisen zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf und weist den höchsten Bezug zu Bruchhausen-Vilsen und der Region auf, den ein Eisenbahnfahrzeug überhaupt aufweisen kann. Das hebt diese Dampflok aus der Sammlung der anderen, ebenfalls historische wertvollen Loks weit heraus.

Spenden für Lok HOYA sind wie alle Spenden an den DEV steuerlich absetzbar, und zwar bis zu einer Höhe von 10 % des zu versteuernden Jahreseinkommens. Für eine Spende ab 100 Euro senden wir Ihnen ein dekoratives Zertifikat im Aussehen einer Kleinbahnaktie. Spender von 500 Euro und mehr wollen wir auf einem Messingschild auf dem Führerstand namentlich auflisten (es sei denn, Sie möchten das nicht) und zu einer der ersten Fahrten besonders einladen.

Das Spendenkonto lautet: DEV-Spenden, Kto. 155 000 8559, BLZ 291 517 00, Kreissparkasse Syke

Uwe Franz

Werkstatt-Telegramm

Im ersten Quartal war das „Wintermeeting“ das herausragende Ereignis, oder das „Rentnermeeting“, wie es in Anbetracht der früheren Zusammensetzung unter Insidern genannt wird, vom 17. bis 22. 2. Gekommen waren nicht nur zahlreiche DEV-Aktive, sondern auch Freunde aus Dresden und vom Berliner „Verein für Brandenburgische Stadtbahngeschichte“. Statt eines Hauptthemas ging es diesmal um den Abschluß zahlreicher „Einzelbaustellen“ und um Weiterführung laufender Projekte.

Dank der guten Beteiligung von bis zu 20 Mitmachern hatten wir so schnell „den Zettel abgearbeitet“, daß wir die sonst erst beim Ostermeeting üblichen Bremsuntersuchungen und die allgemeine Wartung sogar noch beginnen konnten. Dabei kam die Geselligkeit nicht zu kurz, abends fanden sich Runden zum Fachsimpeln zusammen, und am Mittwoch, 19. 2. ging es mit T 44 ins Gasthaus Dillertal, um mit einem zünftigen Schlachteplatte-Essen die verbrauchte Energie wieder aufzuladen.

Doch wo Licht, ist auch Schatten: An den ganz normalen Wochenenden war die Werkstatt derart schwach besetzt, daß nur die absolut notwendigsten Dinge erledigt werden konnten und das meiste auf die berühmte „lange Bank“ geschoben wurde.

Außerdem liefen wie in DME 1/03 schon befürchtet zum 11. 2. die laufenden ABM aus, und die Anträge auf neue Maßnahmen hat das Arbeitsamt abschlägig beschieden. Jetzt sind wir alle wieder gefordert, uns über die zukünftige Ausgestaltung und Erfüllung anstehender Arbeiten nicht nur Gedanken zu machen, sondern – wichtiger noch – tatkräftig mit anzupacken. Denn auch künftig wird es in Bruchhausen-Vilsen nur so viel Eisenbahn zu erleben geben, wie jeder Einzelne bereit ist, dafür tätig zu werden oder nennenswert dafür zu spenden. Wichtig ist dabei auch, daß wir Kontinuität in die Arbeit bringen und die anstehenden Aufgaben gleichmäßig auf viele Schultern aufteilen können. Bei immerhin 75 betriebsfähigen Fahrzeugen läßt sich nicht jeder turnusmäßige Ölwechsel in einen „Event“ einbetten. Also, liebe Leser, planen Sie Ihr nächstes „Workout“ nicht im Fitnessstudio, sondern kommen Sie lieber nach Bruchhausen-Vilsen.

Dampflok HOYA

Das Konzept für die weitere Aufarbeitung der Lok steht. Nun müssen „nur“ noch Fahrwerk, Rahmen und Zylinder aufgearbeitet werden, bevor wir die Lok wieder zusammenbauen können. DEV-Aktive befreien den Rahmen von allen Anbauteilen (z. B. Bremsgestänge, Zylinder) und von einem Teil der Bodenverblechung, bevor er zum Sandstrahlen und Grundieren gebracht wurde. Anschließend waren die Schäden für den Fachmann nicht mehr überraschend und sind nun auch für den Laien in ihrem Ausmaß erkennbar. Die Zylinder brachten wir ins Dampflokwerk Meiningen und sehen dem baldigen Eingang eines Angebotes zur Behebung der Schäden entgegen.

Oben li: Lok FRANZBURG macht auf Ausstellungen für Bruchhausen-Vilsen Werbung, 1. Osnabrücker Dampplokfest, 1. 9. 2002, Foto: Christian Speer

Die drei Fotos zeigen Arbeiten vom Freilegen des HOYA-Rahmens sowie den gesandstrahlten und grundierten Rahmen nach seiner Rückkehr, Febr. 2003, Fotos: Uwe Franz



Historischer Tag 6. Juli 2003

Museums-Eisenbahn
Bruchhausen-Vilsen – Asendorf

Das ländliche Leben am Anfang des letzten Jahrhunderts....

Erleben sie historischen Kleinbahngüterverkehr wie zu Omas Zeiten. Um Kosten zu sparen, werden die Güterwagen in den Personenzügen dritter Klasse mitgenommen, die von den Lokomotiven unterwegs aufwändig herausrangiert und an den Ladegleisen bereitgestellt werden.

Historischer Tag mit Bauernmarkt

Dort werden die Güter von den Bauern und Ladearbeitern per Hand entladen. Kohlen werden direkt auf dem Güterwagen mit einer Dezimalwaage abgewogen und in Säcke gefüllt. Stückgüter wie Kisten, Säcke und Fässer lagern im Güterschuppen, bis Lastwagen sie zum Empfänger bringen.

Auf einem Markt am Bahnhof Bruchhausen Vilsen preis Bauern ihre Erzeugnisse an und verkaufen Obst, Gemüse, Honig, Brot und Holzschuhe.

Unermüdlich dreht ein kleines Kinderkarussell seine Runden.



An den Deutschen Eisenbahn-Verein e. V.
Postfach 1105, 27300 Bruchhausen-Vilsen

Beitrittserklärung

(Bitte eine Beitrittserklärung je Person, bei Bedarf bitte kopieren)

Hiermit beantrage ich die Aufnahme als Mitglied in den Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. ab _____

als	Jahresbeitrag
<input type="checkbox"/> Einzelmitglied (Erwachsener)	50 Eur
<input type="checkbox"/> Jugendlicher bis 16 Jahre	25 Eur
<input type="checkbox"/> Jugendlicher bis 20 Jahre, Auszubildender, Student bis 26 Jahre	35 Eur
<input type="checkbox"/> 1 Erwachsener + 1 Angehöriger	70 Eur
<input type="checkbox"/> 1 Erwachsener + 2 Angehörige	80 Eur
<input type="checkbox"/> 1 Erwachsener + 3 oder mehr Angehörige	90 Eur

Familienname

Vorname

Beruf

Straße und Hausnummer

Postleitzahl Wohnort

Geburtsdatum Telefon

Datum und Unterschrift _____

Bei Minderjährigen Unterschrift eines Erziehungsberechtigten _____

Bankeinzugs-Ermächtigung

Hiermit ermächtige ich den Deutschen Eisenbahn-Verein e.V., den von mir/uns zu entrichtenden Mitgliedsbeitrag bis auf Widerruf zu Lasten meines/unseres Kontos einzuziehen:

Konto-Nr.:

Kreditinstitut:

Bankleitzahl:

Datum und Unterschrift _____

Bitte unterstützen Sie uns durch Ihre Mitgliedschaft im Deutschen Eisenbahn-Verein e. V.
Unsere Fahrgeldeinnahmen reichen nicht aus, den Ausbau des Niedersächsischen Kleinbahn-Museums mit seinem Fahrbetrieb auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf zu finanzieren. Das alles hängt von den aktiven und passiven DEV-Mitgliedern ab, die mit ihrer Mitgliedschaft Interesse an unserer Arbeit bekunden und mit ihren Mitgliedsbeiträgen direkt einen Beitrag dazu leisten.
Bitte beachten Sie die auf S. 3 (Impressum) angegebenen Bankverbindungen. Vielen Dank



Denkmallokk BRUCHHAUSEN

Nach gut einjähriger Restaurierungsdauer befindet sich die Lok wieder in einem vorzeigbaren Zustand und kann die nächsten Jahre guten Gewissens als Blickfang und Markenzeichen für den Flecken Bruchhausen-Vilsen dienen. Wer sie betrachtet, freut sich schon jetzt auf die Fertigstellung von Schwesterlokk HOYA. Ihr neuer Aufstellungsort mitten im zentralen Verkehrsknoten des Ortes dürfte ihrem Bekanntheitsgrad sehr förderlich sein. An Ostersonnabend soll sie den bisherigen Platzhalter G 128 „vom Sockel stoßen“ und den Platz selbst einnehmen. Vor dem restaurierten Bahnhofsgebäude oder dem modernen Verwaltungstrakt der Mittelweserbahn wird sie sicher zum gut frequentierten Anziehungspunkt für Fotografen.

Dampflokk SPREEWALD

Die Hauptuntersuchung machte mit dem Wintermeeting Fortschritte: Der Dampfsichtöler wurde verrohrt und die überholten Blattfedern eingebaut. Besonders die 12 neuen Gleitplatten der Treibachslager erwiesen sich durch die einzelnen Anpassungsarbeiten als sehr arbeitsaufwendig.

Malletlokk 7s

Seit Januar führt ein Fachbetrieb die Richt- und Schweißarbeiten am Vorderwagen aus. Auch für den hinteren Rahmen zeichnet sich nach einigen noch fälligen Vorarbeiten die gleiche Chance ab.

Diesellokk V 3

Während des Wintermeetings mußte eine Undichtigkeit an einer Zylinderlaufbuchse an dem erst im letzten Jahr grundüberholten Motor beseitigt werden. Was sich so einfach liest, bedeutet schwere körperliche Arbeit für mehrer Leute und einige Tage. Mittlerweile befindet sich unser „Mädchen für alles“ wieder im Einsatz und hat das Rangiergeschäft von der ebenfalls schwächelnden EMDEN wieder übernommen.

Triebwagen T 45

Anfang April wird der Triebwagen so unbearbeitet zurückkehren, wie er vor knapp drei Jahren weggegangen ist. Grund ist die Schließung der Restaurierungswerkstätte des BKA e. V. in Wilhelmshaven zum 30. 5. Schade, denn von uns aus hätte in diesem Jahr die Restaurierung beginnen können. Da die Blankenburger Werkstätte vergleichbare Finanzierungsprobleme hat und nun auch um ihren Fortbestand bangt, bleibt uns nur, T 45 wieder in einer unserer Depothallen für bessere Zeiten einzulagern.

Personenwagen 14

Die Verkleidung mit verzinkten Stahlblechen ist einschließlich der Bühnenverkleidung abgeschlossen, so daß sich der Wagen z. Z. als Schmalspur-„Silberling“ präsentiert. Im Innern wurde der Fußboden von diversen Farbschichten befreit und die freigelegten Kiefernbohlen mit Leinölfirnis mehrfach konserviert. Zur Zeit wird innen gearbeitet, z. B. hat ein Aktiver eine Tür für das Abort in Heimarbeit erstellt, die in Kürze eingebaut wird.

Gepäck-/Personenwagen 31

Der Neuanstrich von hölzernem Wagenkasten samt der Beschlagteile ist abgeschlossen, so daß nur noch einige Restarbeiten und die Beschriftung anfallen. Der Wagen wird zum Tag des Eisenbahnfreundes wieder die FKB-Garnitur bereichern.

Güterwagen 114

Unter Anleitung unseres Aktiven Wolfgang Stengler begann Ende März eine Gruppe arbeitsloser Jugendlicher mit der Aufarbeitung des 1992 von der Rhein-Haardtbahn (RhB 33, ex OEG 870, Bj 1899) übernommen und seither betriebsunfähig, zumeist in Heiligenberg abgestellten Wagens in unserer Restaurierungswerkstatt. Die Gruppe hat sich mit der Arbeit an Denkmallokk BRUCHHAUSEN bereits einige „Lorbeeren“ verdient, so daß wir Grund haben, auch auf eine erfolgreiche Fertigstellung des Wagens 114 zu hoffen. Der Wagen soll technisch dem Lieferzustand angenähert werden, d. h. ohne Druckluftbremse und Scharfenbergkupplung.

Rollwagen 177

Die Hauptuntersuchung konnte am 10. 2. abgeschlossen werden, und schon wenige Tage später war der Wagen zu Schienentransporten im Einsatz.

Normalspurtriebwagen T 1

Nach gut zwei Jahren Dauer neigt sich die Hauptuntersuchung langsam ihrem Ende entgegen, so daß der Wiederinbetriebnahme zum 1. 5. nichts mehr im Weg steht. Doch daß wir diesen Termin einhalten können, ist wieder einmal dem Fleiß und dem Wissen Karl Hunolds zu verdanken, der mit seinen 83 Jahren die noch offenen Restarbeiten erledigt! Davon könnten sich viele Menschen (DEV-Aktive und andere) gerne mal „eine Scheibe abschneiden“!

Wolfram Bäumer

„Völker, hört die Signale!“

Der aus Sicht von uns Steuerzahlern grundsätzlich löbliche Sparkurs der Bundesregierung in vielen Bereichen und auch im Arbeits- und Sozialbereich zeigt auf dem zweiten Arbeitsmarkt erhebliche Einschnitte. Die ABM-Mittel fließen spärlicher als bisher, und neue Hürden sind errichtet. Das hat zur Folge, daß viele bisherige ABM-„Kunden“ sich auf eine Zukunft ohne dieses Instrument einzustellen haben. Menschen, die bisher im zweiten Arbeitsmarkt einen Sinninhalt für ihr Arbeitsleben finden konnten, werden nun in die Arbeitslosigkeit entlassen, so daß man kein „Wirtschaftsweiser“ sein muß, um ein Anwachsen der Arbeitslosigkeit zu prognostizieren.

Als der geförderte, „zweite Arbeitsmarkt“ von der Kohl-Regierung ins Leben gerufen wurde, um die Arbeitslosenstatistik zu senken und vielleicht auch um dankbare Wähler zu gewinnen, gab es unter einigen Museums-Profis einen Aufschrei, da sie befürchteten, kommunale und private Museumsträger würden mit dieser neuen Möglichkeit unbefristete Stellen langsam gegen befristete ABM-Stellen ersetzen. Auch wurde befürchtet, daß die nur kontinuierlich zu tätige wissenschaftliche Arbeit in den Museen durch ein Feuerwerk von Projekten ersetzt würde.

Die befürchtete negative Entwicklung für die wissenschaftliche Museumsarbeit dürfte tatsächlich eingetreten sein. Wenn auch die Zahl der reduzierten Stellen im Museumsbereich im Verhältnis zu den in neuen oder bestehenden Museen neu geschaffenen und im Verhältnis zur Gesamtzahl niedrig sein dürfte, ist ein Wandel zum Event-Unwesen nicht zu übersehen. Der Fokus liegt heute auf Neueröffnungen von Museen oder Bauabschnitten oder mindestens von „epochalen Sonderausstellungen“,

zu denen sich die Menschen sogar noch mitten in der Nacht in lange Warteschlangen einreihen.

Doch diesen Paradigmenwechsel in der Museumsnutzung den ABM-Projekten zuzuschreiben, hieße, jene zu überschätzen. Wo Tages- und Jahreszeiten sowie das eigene Reproduktionsverhalten die taktabgebende Bedeutung im Leben der Menschen verloren haben an Olympiaden, Fußball-Europa- und -Weltmeisterschaften, Tennis und Formel-1-Spektakeln, Expo und anderen Unfug mehr, hat kaum noch jemand das Bedürfnis, sich z. B. alle 2 Jahre dieselbe Dauerausstellung eines Museums anzuschauen.

Einschub: Und dabei führt gerade der wiederholte Besuch einer Ausstellung, für die man sich interessiert, zu dem tollen Erlebnis, den die Erweiterung des Kenntnishorizontes mit sich bringt. In der Zeit zwischen zwei Besuchen hat man neue Bücher gelesen und mit Freunden gefachsimpelt, so daß man jedesmal mit einer anderen Erwartungshaltung (z. T. sogar zunächst unbewußt) die eigentlich bekannte Ausstellung betritt. Und dann sieht man die eine Ausstellungseinheit plötzlich in ganz anderem Licht und in einer anderen Einheit entdeckt man eine Aussage, die man bis dahin noch gar nicht aufgenommen hatte. Wem das bewußt wird, hat ein tolles Erlebnis. Also: geh mal wieder ins Museum!

Zurück zum Thema ABM für Museen: Die meisten Museumsträger scheinen sich in den 1990er Jahren heimlich, still und leise mit den Chancen aus der ABM-Förderung arrangiert zu haben und viele Ausbau- und Restaurierungsprojekte mit ABM-Kräften umgesetzt, die sonst unverwirklicht geblieben wären. Ob und inwieweit diese Projekte auch ohne ABM möglich gewesen wären und mithin den ersten Arbeitsmarkt konkurrenziert haben, hat vermutlich noch niemand ermittelt.

Besonders fruchtbar erwiesen sich die ABM dort, wo bisher vollständig mit ehrenamtlich Tätigen ausgekommen wurde bzw. werden mußte. Dazu zählen gerade auch die Eisenbahnmuseen und Museumseisenbahnen, denn in dieser Sparte ist die private Trägerschaft höher als bei anderen technikhistorischen Museen wie Bergbau- und Industriede-museen. Die Liste der in Bruchhausen-Vilsen und in den Qualifizierungswerkstätten geleisteten Restaurierungsprojekte für das Niedersächsische Kleinbahn-Museum ist in 15 Jahren lang geworden. Waren es zunächst Zulieferungen, wurden schon bald ganze Wagen und zuletzt sogar schmal- und regelspurige Triebfahrzeuge betriebsfähig restauriert.

Beim Neuaufbau des Wagens DEV 17 wurde die Grenze zwischen Restaurierung eines übernommenen Objektes und Neubau eines nicht mehr vorhandenen Eisenbahnwagens sogar überschritten. Und auch das ein Erfolg der Qualifizierungs-Restaurie-

Oben: Denkmallokk BRUCHHAUSEN fast fertig und Diesellokk EMDEN mit neuen Lampen

2. Reihe: Personenwagen 14 und Ski Friedhelm beladen mit Schnittholz von der Vegetationspflege der Strecke

3. Reihe: Schienentransport mit V 29 auf dem Weg nach Heiligenberg.

Februar 2003, 6 Fotos: Uwe Franz



PostScript-Bild
Anzeige Vilsen 210x70v (Page 1)

rungswerkstätte in Blankenburg/Harz, denn zur Gleichstellung mobilitätseingeschränkter Menschen schien es im Kleinbahn-Museum geraten, einen Reisezugwagen für die Beförderung von Fahrgästen im Rollstuhl zu betreiben. Die dafür erforderlichen technischen Eingriffe hätten jedes historische Objekt unwiederbringlich zerstört, so daß die gefundene Lösung, für Rollstuhlfahrer einen völlig neuen Wagenkasten auf dem übernommenen Rahmen aufzubauen, zu den wohl gelungensten Projekten des zweiten Arbeitsmarktes zu rechnen sein dürfte. Der damalige Projektleiter vor Ort hat denn auch mittlerweile eine attraktive Position bei einer gewerblichen Touristikbahn gefunden.

Nicht überall scheinen die Steuergelder für ABM so sinnvoll verwendet zu sein wie in Bruchhausen-Vilsen: Da wurden von dem Trägerverein einer Fahrzeugsammlung Dutzende ABM-Leute beschäftigt, bis der Vereinsvorsitzende wegen Veruntreuung der Sozialversicherungsbeiträge verurteilt wurde. Oder in einem Tal verliert eine Eisenbahn aufgrund Streckenmängel und daraus resultierender unattraktiver Fahrzeiten ihre Funktion als SPNV-Träger und „zwei Täler weiter“ bauen ABM-Leute eine Schmalspurbahn völlig neu wieder auf, die ihre Funktion bereits vor Jahrzehnten eingeübt hat. Schade auch, wenn ein 1 Mio DM Fördervolumen umfassendes Restaurierungsprojekt eines Schienenbusses dazu führt, daß das restaurierte Fahrzeug jahrelang betriebsunfähig, ohne Radsätze und ohne Zulassung herumsteht.

Nach dem Ende der ABM-Förderung lastet wieder alle Arbeit auf den Schultern der ehrenamtlich Tätigen der jeweiligen Trägervereine. Im DEV waren Vorstand und Mitglieder weitsichtig genug, in den vergangenen Jahrzehnten die Kraft nicht nur in die Anschaffung von Fahrzeugen zu stecken, sondern insbesondere in den Bau von Depothallen und in höchste Sorgfalt bei der Durchführung einer jeden Restaurierungsmaßnahme. Durch diese Weitsicht wurde ein Bestand nutzbarer Fahrzeuge geschaffen, der über das betrieblich Notwendige weit hinausgeht und der zugleich unter optimalen konservatorischen Bedingungen ständig unter Dach aufbewahrt wird. Mittlerweile gehört hohe logistische Leistung dazu, die vielen betriebsfähigen Fahrzeuge wenigstens an den Tagen des Eisenbahnfreundes auf die Strecke zu schicken.

Dennoch liest man in den Werkstatt- und Museumsbahn-Telegrammen der letzten Jahre immer wieder den Appell um Unterstützung. Auch das ist weitsichtig, denn jetzt scheinen die Zeiten, wo permanent mitarbeitende ABM-Kräfte die Restaurie-

rungen handwerklich besser ausführen konnten, als viele der Hilfswilligen, vorbei zu sein. Nur leider sind die ehemaligen Aktiven der Wagenwerkstatt heute nicht mehr da, und nachgekommen sind zwar einige sehr fleißige Museums-Eisenbahner aber insgesamt zu wenige, den großen Fuhrpark betriebsfähig zu halten.

Deshalb: Hört auf die Signale, die Uwe Franz in jeder DME unmißverständlich sendet. Jetzt wird es darauf ankommen, in den nächsten Jahren wieder eine Gemeinschaft ehrenamtlich Tätiger zu gewinnen und zu halten, wie sie 30 Jahre lang unsere Museums-Eisenbahn aufgebaut und getragen hat. Die Bedingungen sind in Bruchhausen-Vilsen heute besser denn je, die betriebsfähigen Fahrzeuge weisen größtenteils hervorragende technisch Substanz auf, sie unterliegen nicht der Witterung, es gibt eine technisch gut ausgestattete Werkstatt, gut beheizbar und beleuchtbar, einen großen Aufenthaltsraum samt Küche (inkl. Spülmaschine) und ein Sozialgebäude mit Betten, Spinden und Duschen. Also: Leser, hört die Signale und kommt nach Bruchhausen-Vilsen!

Wolfram Bäumer

Marketing-Untersuchung

Zu Pfingsten 2002 befragten Studenten und wissenschaftliche Mitarbeiter des Fachbereichs „Angewandte Geographie/Fremdenverkehrsgeographie“ der Uni Trier insgesamt 237 Besucher der Museumseisenbahn am Bahnhof Bruchhausen-Vilsen im Auftrag der Mittelweser-Touristik GmbH. Die Kreiszeitung Diepholz berichtete darüber in der Ausgabe vom 13. 2. 2003:

„Die Museumseisenbahn in Bruchhausen-Vilsen ist ein Besuchermagnet für die ganze Mittelweser-Region. Von ihrer Attraktivität profitieren aber die Übernachtungsbetriebe nicht. Der Grund: Den wenigsten Gästen sind alternative Aktivitäten bekannt, weshalb sie für einen Ausflug in die Gegend nur einen Tag einplanen. (...)

Im Flecken handelte es sich bei vielen Befragten um Stammgäste der Museumseisenbahn. Über 60 % waren schon häufiger wegen der nostalgischen Loks in den Luftkurort gekommen. Mehr als 62 % gaben an, nichts anderes unternehmen zu wollen. Bei jenen, die zum ersten Mal den Flecken ansteuerten, betrug dieser Anteil sogar 76 %. Die Wissenschaftler sprechen von ‚treuen‘ Eisenbahnfans. So hatten 214 Personen schon vergleichbare Einrichtungen besucht, etwa den Rasenden Roland auf

Rügen oder die Molly in Kühlungsborn. Die Museumseisenbahn profitiert demnach von einem hohen Bekanntheitsgrad. Dies erklärt laut Studie, warum aus fast jedem Bundesland Besucher kommen, diese aber dann nur kurze Zeit bleiben. Mehr als 77 % der Befragten reisten am gleichen Tag wieder ab. (...) Als Grund für die Zufriedenheit mit der Region wird die Museumseisenbahn nur von der Landschaft übertroffen. Kultur und Essen spielen eine untergeordnete Rolle. (...)

Die Museumseisenbahn selbst wird [für die weitere Attraktivitätserhöhung der Region, W. B.] nicht viel mehr beitragen können. Nur 39 Befragte äußerten Kritik an der Einrichtung, 71 Personen nannten Verbesserungsvorschläge – etwa mehr Toiletten und mehr Gastronomie an der Strecke. Manche störte das Pfeifen oder der Qualm der Loks. Als besonders positiv empfanden viele Befragten die Erhaltung des historischen Erbes. Viel Lob hatten sie auch für die Ausstattung der Bahn und die technische Instandhaltung übrig.“

Ist das nicht eine tolle Bestätigung für die DEV-Aktiven? Denn diese starke Marktposition ist ja nicht vom Himmel gefallen. Sie basiert auf dem regelmäßigen Fahrbetrieb, auf den hervorragenden restaurierten Fahrzeugen und Bahnhofsanlagen sowie auf den Sonderveranstaltungen – mithin auf den Leistungen der aktiven DEV-Mitglieder seit 1966. Die hohen Qualitätsstandards der Museums-Eisenbahn sind den Besuchern bekannt, deshalb kommen sie immer wieder gerne zu uns. Hoffen wir, daß Entscheidungsträger in Wirtschaft und Politik diese Leistungen des privaten Trägervereins zur Kenntnis nehmen und (auch weiterhin) ihre Unterstützung leisten, um Bruchhausen-Vilsen und Asendorf noch attraktiver werden zu lassen.

Unten links: StudentInnen befragten zu Pfingsten unsere Besucher, 19. 5. 2002, Foto: Wolfram Bäumer

Unten rechts: Gute Kundenbindung verdeutlichen die hohen Säulen rechts gegenüber der Linie einer (angenommenen) Normalverteilung in der Nutzung kultureller Angebote. Die große Zahl der „Wiederholungstäter“, um die uns viele Museen (und touristische Angebote) beneiden werden, dürfte der hohen Bekanntheit der Museums-Eisenbahn zu verdanken sein. Doch was nützte die Bekanntheit, wenn nicht zugleich unsere Ausstellung so (historisch) stimmig und Loks, Wagen und Toiletten nicht perfekt restauriert und so sauber wären? Und daß ist im wesentlichen den aktiven Museums-Eisenbahnern zu verdanken, die seit fast 40 Jahren nach Bruchhausen-Vilsen kommen und die Museums-Eisenbahn zu dem gemacht haben, was sie heute ist! Schaubild: Wolfram Bäumer

