

## 25 Jahre Deutscher Eisenbahn-Verein - 25 Jahre Museumsbahn-Gedanke in Deutschland

Am 24. November 1989 feiert der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. den 25. Jahrestag seiner Vereinsgründung. Er dürfte mithin der älteste unter den bestehenden Vereinen in der Bundesrepublik Deutschland sein, der die Museumsbahn-Idee umzusetzen versucht hat. Grund genug, dieses für die deutsche Museumsbahn-Szene wichtige Ereignis zu würdigen und gleichzeitig Anlaß für eine erste Zwischenbilanz: Was ist aus dem Museumsbahn-Gedanken geworden? Wo stehen wir heute und welche Orientierungspunkte gibt es für die Zukunft?

### Der DEV als Pionier der deutschen Museumsbahnen?

Um Fehlschlüssen vorzubeugen: die Museumsbahn-Idee ist nicht in Deutschland entstanden und der DEV war auch nicht der erste Verein, der diesen aus angelsächsischen Regionen stammenden Gedanken aufgriff. Bereits am 30. November 1958 hatte sich der »Kleinbahn-Verein Wohldorf« mit dem Ziel konstituiert, historisches Material über Kleinbahnen zusammenzutragen und sich im Stil heutiger Bürgerinitiativen für die Erhaltung noch vorhandener Kleinbahnen als Verkehrsmittel einzusetzen. Später wurde das Vereinsziel in »Einrichtung einer Museums-Eisenbahn« geändert. Ein konkretes Projekt ist jedoch über das Verhandlungsstadium nicht hinausgekommen, so daß dort der Gedanke nach der im Herbst 1964 verwaltungsseitig entschiedenen Absage an eine Museumsbahn nicht weiterentwickelt wurde. So verbleibt dem DEV das Verdienst, das Ziel einer Museums-Eisenbahn in Deutschland erneut formuliert und als erster Verein den Beweis erbracht zu haben, daß es auch hierzulande möglich ist, durch private Initiative Beiträge zur Eisenbahngeschichte zu liefern, die über das bloße Sammeln von Bahnrelikten hinausgehen.

Mit der betrieblichen Präsentation von Eisenbahnmateriale in weitgehend typischem Umfeld wurde ein Weg beschritten, der in seiner Art damals einzigartig war. Er brachte vielerlei Probleme mit sich, die Harald Kindermann bereits in früheren Ausgaben der DME geschildert hat. Gewiß hat dieser Weg aber ganz wesentlich zu dem heute breiten Interesse der Öffentlichkeit an dem Verkehrssystem Eisenbahn geführt. Exponate werden seither nicht mehr nur in den »heiligen Hallen« der großen deutschen Verkehrs- und Technikmuseen aufgebaut, sondern in ihrer Funktion und in ihrem Zusammenspiel als soziotechnisches System gezeigt, teilweise sogar für den Besucher benutzbar gemacht. Damit kann die besondere Faszination der Eisenbahn vergangener Tage noch immer erlebt werden. Gleichzeitig wird damit der Beweis erbracht, daß dies für das Publikum von ebenso großer Bedeutung ist, wie die technischen, elektronischen und infrastrukturellen Errungenschaften der »Neuen Bahn«.

Ein Blick in das Kursbuch der Museumsbahnen zeigt, daß der Museumsbahn-Gedanke populär geworden ist. Eine Vielzahl von Vereinen bietet heute nahezu flächendeckend dem Publikum Fahrten mit historischen Fahrzeugen an. Organisatorisch werden dabei recht unterschiedliche Wege beschritten, wobei sich nicht alle Vereine in das Abenteuer einer eigenen Strecke nebst eigener Eisenbahnkonzession gestürzt haben bzw. haben stürzen lassen. Die Mehrzahl hat sich in weiser Voraussicht der damit verbundenen Verpflichtungen auf den Erhalt historischer Zuggarnituren beschränkt, die sie auf Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (im folgenden abgekürzt mit NE) und Gleisen der Deutschen Bundesbahn (im folgenden abgekürzt mit DB) regelmäßig einsetzen. Dieser Weg war zunächst auch Ausgangspunkt aller Aktivitäten der Museumsbahn-Vereinigungen und wurde soweit heute noch rekonstruierbar erstmalig von DEV und den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya (VGH) im Jahre 1966 beschritten. Mit der Einstellung des VGH-Güterverkehrs zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf und der damit verbundenen (faktischen) Übernahme von Strecke und Konzession durch den DEV im Jahre 1972 wurde hier dann der Schritt zur reinen Museums-Eisenbahn vollzogen.

Der DEV kann damit für die deutsche Museumsbahn-Szene als Speerspitze der Bewegung gelten. In diese Rolle ist er allerdings ebenso zufällig geraten, wie er seiner Vorreiterfunktion - in positiver und negativer Hinsicht - häufig gerecht geworden ist. So hatten die Gründer des Vereins zunächst einmal nicht ein Projekt in der Größe und der Organisation der heutigen Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf geplant und die Tatsache, als erster mit einer Idee auf dem Markt zu sein, brachte neben der Chance, Akzente setzen zu können, auch die Gefahr mit sich, in die falsche Richtung voranzumarschieren - trotz bester Absicht der jeweils Verantwortlichen.

Bild unten:  
Die beabsichtigte Stilllegung des Reststückes der elektrischen Kleinbahn Altrahstedt - Volksdorf - Wohldorf führte zur Gründung des Kleinbahn-Vereins Wohldorf. Ziel seiner Anstrengungen war allerdings zunächst, die Umstellung der Kleinbahn auf Busbetrieb im Interesse der betroffenen Bürger der Anliegergemeinden zu verhindern. Erst als dies nicht erreicht werden konnte, verlagerten sich die Vereinsaktivitäten auf das Ziel, die Kleinbahn an Wochenenden als Museumsbahn zu betreiben. Die engagierten Mitglieder mußten allerdings zur Kenntnis nehmen, daß 1961 in Deutschland die Zeit noch nicht reif für derartige Projekte war. Die Idee überlebte jedoch und wurde 1964 eines der Ziele des Deutschen Eisenbahn-Vereins.

Foto: Harald O Kindermann

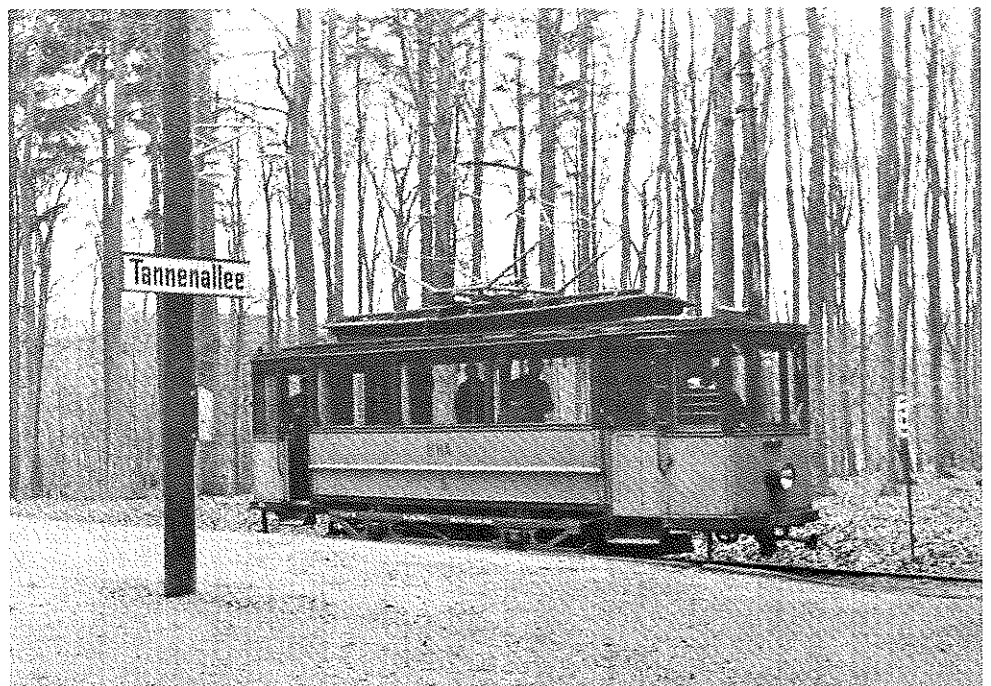


Bild rechts:  
Bei den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya gelang schließlich, was anderenorts auf Unverständnis stieß: das damals schon weitblickende Management erlaubte die Benutzung der Zweigstrecke Bruchhausen-Vilsen - Asendorf durch Museumszüge und legte damit den Grundstein für die heutige Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf. Im Vergleich zu anderen verhandelten Alternativen waren hier die Bedingungen sicher weniger gut und zwangen den DEV schon von Anfang an zur Fahrzeugbeschaffung und zum Bau von Gleisanlagen usw. Die aktive Unterstützung des Museumsbahn-Gedankens durch die VGH und die Bewohner der Anliegergemeinden haben hier jedoch sehr schnell wettgemacht, was besonders in den Anfangsjahren manchen physischen und psychischen Rückschlag gemildert hat.  
Das Bild zeigt den Eröffnungszug in Heiligenberg am 2. Juli 1966  
Foto: Gerhard Moll

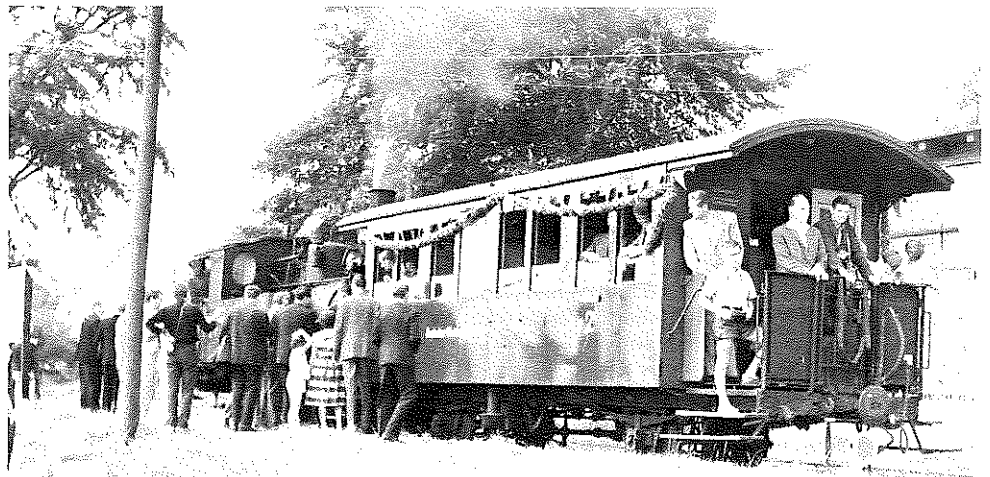
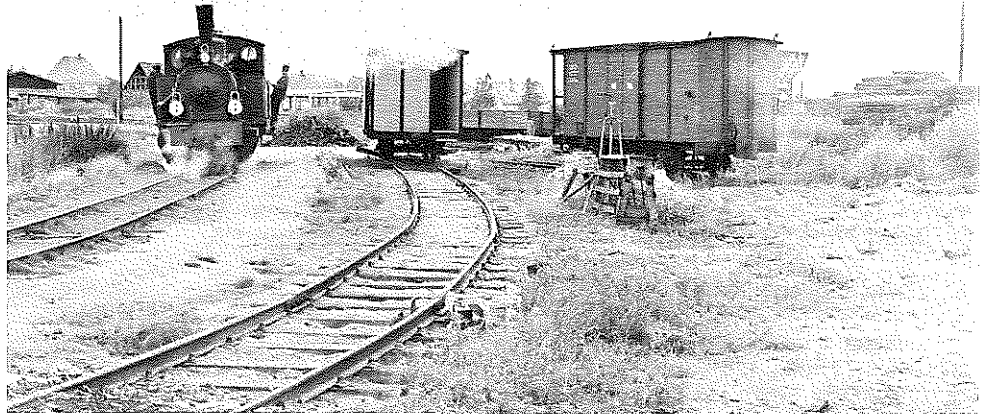


Bild rechts unterhalb:  
Bereits ein Jahr nach Eröffnung des Museumsbahn-Betriebes hatten die Mitglieder des DEV ein erstes Abstellgleis verlegt, auf denen die Neuerwerbungen des Vereins - hier die Güterwagen von KAE und Herforder Kleinbahn - Platz finden konnten.  
Foto: Dipl.-Ing. Michael Breitschwert



## Der Ansatz des DEV

Das Ziel des DEV ging von Anfang an über das Sammeln von historischem Eisenbahnmateriale hinaus. Analog den Vorbildern in England und Wales sollte möglichst eine komplette Eisenbahn mit allen für sie typischen Anlagen, Fahrzeugen etc., der Nachwelt erhalten und in möglichst öffentlichem Betrieb gezeigt werden. Über die Wege zur Einlösung dieses Anspruches herrschte jedoch gewisse Unsicherheit. Die Erfahrungen, die einige Gründungsmitglieder des DEV aus dem bereits genannten Projekt des Kleinbahn-Vereins Wohldorf gewonnen hatten (hier ging es um die Übernahme eines Reststückes der elektrischen Kleinbahn Altrahstede - Volksdorf - Wohldorf) zeigten, daß die Zeit in Deutschland noch nicht reif für derartige Initiativen war. Insbesondere die einzubeziehenden öffentlichen Stellen auf politischer, Verwaltungs- und Aufsichtsebene vermochten in keiner Weise abzuschätzen, ob derartige Ansinnen von Privatpersonen Aussicht auf Erfolg haben könnten und reagierten entsprechend zurückhaltend.

Eine Chance zur Umsetzung des Vereinszieles sah der DEV daher anfangs in der Unterstützung noch in Betrieb stehender öffentlicher Eisenbahnen durch den Einsatz vereinseigener historischer Fahrzeuge und ehrenamtliche Hilfestellung bei der Betriebsdurchführung. Hiermit sollte ein Beitrag geleistet werden, um Bahngesellschaften bzw. Bahnstrecken in ihrem Bestand zu sichern. Es war also nicht beabsichtigt, Anlagen käuflich zu erwerben oder sich gesellschaftsrechtlich an einem Bahnbetrieb zu beteiligen.

Die Orientierung auf Kleinbahn- bzw. NE-Strecken ergab sich zum einen aus der Erkenntnis, daß dort sehr ausgeprägt die Besonderheiten des Eisenbahnsystems mit den typischen Merkmalen regionaler Gegebenheiten verknüpft waren und ein besonderes Flair

vermittelten. Zum anderen bestand die Hoffnung, bei diesen Bahnen noch am ehesten offene Ohren für die Ziele des Vereins zu finden. Die DB trug damals noch stärker als heute den Charakter einer Verwaltung und maß der Eisenbahngeschichte keine besondere Bedeutung bei bzw. betrachtete sie durch die Museen in Nürnberg und München als umfassend behandelt. Zudem wurden Anfang der 1960er Jahre noch viele DB-Nebenstrecken regulär betrieben, und an die heute praktizierte Verpachtung von Strecken an private Vereinigungen dachte noch niemand.

Daß der DEV schließlich die erhofften offenen Ohren bei einigen NE fand, ist ebenfalls schon dargelegt worden. An dieser Stelle ist jedoch die Tatsache von Interesse, daß mit der Annahme des VGH-Angebotes, die Zweigstrecke von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf nutzen zu dürfen, das ursprünglich beabsichtigte Vereinsengagement schnell ausgeweitet werden mußte. Schon zu Beginn mußten mehrere Fahrzeuge erworben und wieder betriebsfähig hergerichtet werden, mußten Gleise verlegt und Betriebsanlagen gebaut werden. Nicht der DEV gab Unterstützung für Initiativen, die in der Verantwortung Anderer standen, sondern umgekehrt mußte der DEV frühzeitig selbst Verantwortung übernehmen und bedurfte seinerseits der Hilfestellung, die ihm dann auch seitens der VGH, des DB-Ausbesserungsverkes in Bremen-Sebaldsbrück u. a. zuteil wurde! Dieser Anteil eigener

Verantwortung erweiterte sich seither ständig, erreichte aber bereits im Jahre 1972 mit der faktischen Streckenübernahme die Voraussetzungen für einen reinen Museums-Eisenbahnbetrieb.

Im Zeitablauf zeigte sich indes, daß sich der ursprüngliche Museums-Eisenbahngedanke nicht realisieren ließ, auch wenn nun die Voraussetzungen vorhanden waren. Hätte dies doch in seiner authentischen Umsetzung bedeutet, die Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf bzw. deren Teilbetrieb Bruchhausen-Vilsen - Asendorf in allen Beziehungen, d. h. mit ihrem Verkehrsangebot, mit ihren Kundenkontakten, mit ihrer Stellung im Kreis Grafschaft Hoya zu erhalten, sie „einzufrieren“. Dies war natürlich nicht möglich, denn weder die Verkehrsbedürfnisse noch die entsprechenden technischen und gesellschaftlichen Voraussetzungen waren hierzu vorhanden. Die Bahn »Bruchhausen-Vilsen - Asendorf« hatte schon vorher aufgehört, ein wichtiges Transportmittel der Region zu sein.

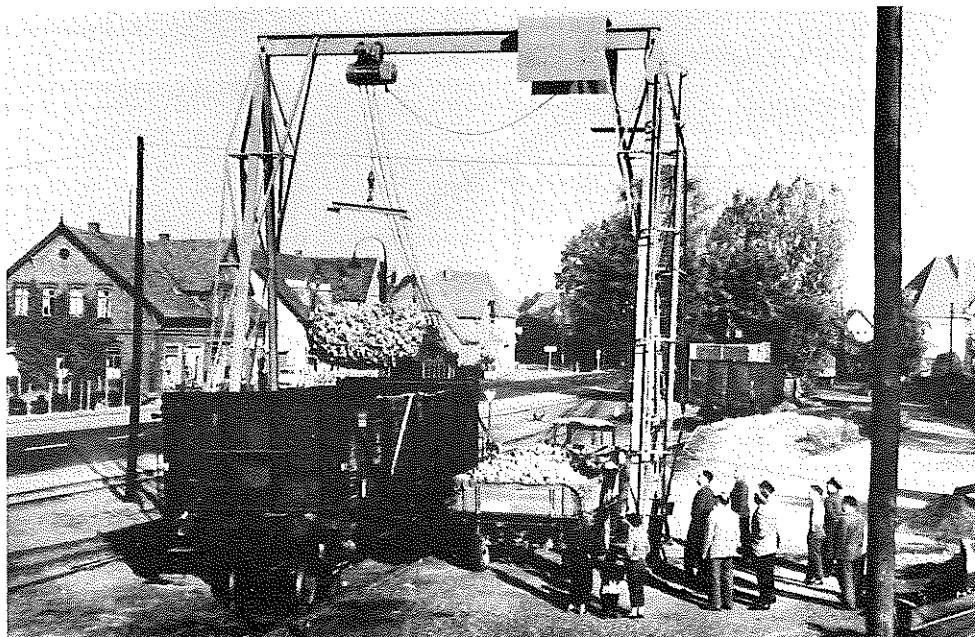
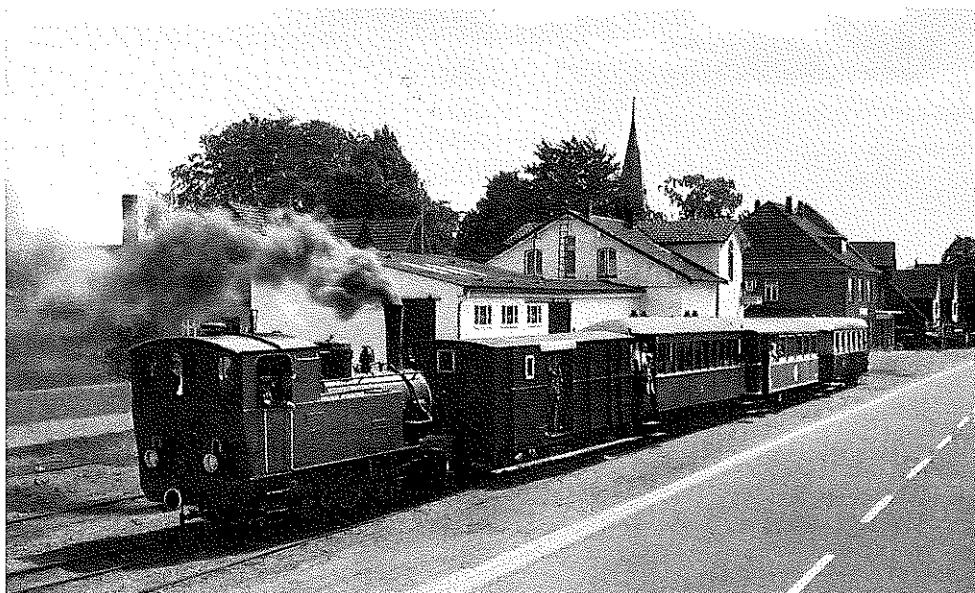
Realistischerweise mußte der DEV akzeptieren, daß zumindest dann, wenn der Dampfzugbetrieb auch wirtschaftlich zu noch tragbaren Resultaten führen sollte, eine Ausrichtung auf den Freizeitverkehr erfolgen mußte. Dies zwang aus musealer Sicht zu Kompromissen und ließ später - zumindest zeitweilig - den Museums-Eisenbahngedanken zugunsten eines reinen Touristenzugbetriebes völlig ins Hintertreffen geraten.



**Bild links:**  
 Von Anfang an wurde beim DEV darauf geachtet, daß möglichst Fahrzeuge norddeutscher Kleinbahnen in das Beschaffungsprogramm aufgenommen wurden. Ein ganz typischer Vertreter dieser Gattung ist der Wismarer Schienenbus, der konstruktiv in Zusammenarbeit mit dem Landeskleinbahnamt Hannover entstand. Hp Vilser Holz, Mai 1971.  
 Foto: Gerd Schrammen

**Bild Mitte:**  
 In den ersten Betriebsjahren der Museums-Eisenbahn war das kleinbahntypische Umfeld noch überall vorhanden. Leider wurde die museale Bedeutung vieler Anlagen damals nicht erkannt, so daß Stück für Stück aus dem Blickfeld verschwand, abgebrochen oder einer anderen Nutzung zugeführt wurde. Das 1967 fotografierte Bahnhofsgebäude in Asendorf wurde bis 1974 von den Zügen der Museums-Eisenbahn angefahren, dann jedoch verkauft und völlig umgebaut. Heute ist von dieser Szene nichts mehr übrig geblieben.

**Bild unten:**  
 Das Rübenverladesystem der Kleinbahn HSA im Bahnhof Asendorf: Für den Betrieb eines Touristenzuges ein überflüssiges Relikt der Vergangenheit, für eine Museums-Eisenbahn jedoch ein wichtiger Zeuge früherer „Kornfortstandards“ für die Verlager. Während Zuckerrüben nicht selten mit Gabel und Muskelkraft auf den Bahnhöfen von Bauern in den Waggon umgeladen wurden, gelang bei der Kleinbahn HSA durch den Einsatz von Tragnetzen und eines Überladekranes eine erhebliche Vereinfachung und Beschleunigung des Umladevorganges. Vielleicht werden wir auch diesen Vorgang eines Tages wieder auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf zeigen können.  
 Foto: DEV-Archiv



## Vom historischen Zugbetrieb zur Museums - Kleinbahn

Natürlich stand zu Beginn der Entwicklung die Aufnahme und Aufrechterhaltung des Dampfzugbetriebes im Vordergrund. Eine Kleinbahnstrecke, typische Gebäude und Anlagen waren anfangs ja noch weitgehend im Ursprungsstand vorhanden und gaben einen geeigneten Rahmen für den Museums-Eisenbahnbetrieb ab. So ging es zunächst darum, die notwendigen Fahrzeuge zu beschaffen, wobei wiederum aus dem musealen Blickwinkel betrachtet

- auf die Beschaffung der typischen Fahrzeuge norddeutscher Kleinbahnen zu achten und
- technisch interessante Konstruktionen auszuwählen bzw. zu berücksichtigen waren.

Die „musealen Schranken“ konnten allerdings relativ weit gesteckt werden, da infolge der großen Welle an Fahrzeugverkäufen und -käufen unter den Kleinbahnen bestimmte regionale Zuordnungsmöglichkeiten von Kleinbahnfahrzeugen kaum mehr gegeben waren. Fahrzeuge aus dem bayerischen Raum, der Pfalz und aus dem Aachener Revier wechselten nach Norddeutschland bzw. gelangten zu den Inselbahnen, Fahrzeuge aus Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen fanden eine neue Heimat auf Bahnen in Baden-Württemberg usw.

Auf dem Fahrzeugsektor ist es dem DEV schon früh gelungen, eine umfassende Sammlung zusammenzutragen, die den formulierten musealen Ansprüchen gerecht wurde. Hinsichtlich:

- der Fahrzeuggattungen (Anschaffung von Güterwagen, Fakultativwagen und Personenzugwagen unterschiedlicher Komfortklassen),
- der Triebfahrzeuge (Anschaffung von Dampflokomotiven, eines Wismarer Schienenbusses, von Triebwagen und Diesellokomotiven),
- der Technik (Lokomotiven mit unterschiedlichen Bauarten, Steuerungen, unterschiedliche Bremsysteme usw.),
- der Aufbauten (Wagen mit Holzaufbau, selbsttragende Wagenkästen etc.)

konnte schon Mitte der 1970er Jahre ein breites Spektrum gezeigt werden.

Der musealen Bedeutung von Gebäuden und Anlagen wurde damals hingegen nicht der gebührende Stellenwert beigemessen. Im Gegenteil: die zeitweilige Konzentration des DEV auf den Betrieb eines Touristenzuges hat sich auf diesem Sektor verheerend ausgewirkt. Weder in Asendorf noch in Bruchhausen-Vilsen wurden nach den eigentumsrechtlichen Veränderungen des Jahres 1972 bei der notwendigen Umgestaltung der Bahnanlagen Ansprüche in musealer Hinsicht formuliert; dem Rückbau von Gleisen und dem Verkauf von Gebäuden wurde nicht widersprochen.

Auch hinsichtlich der Oberbaugestaltung veränderte sich unter DEV-Regie noch

Einiges, wurden kleinbahntypische Oberbauformen zugunsten betrieblich und unterhaltungstechnisch günstigerer Konstruktionen verlassen. Daß auch der Fahrweg einer Eisenbahn von musealer Bedeutung sein kann, wurde lange Zeit überhaupt nicht gesehen.

Waren die Fehlentwicklungen in Richtung Touristenzugbetrieb auf dem Fahrzeugsektor relativ kurzfristig korrigierbar, so müssen die Versäumnisse in den letztgenannten Bereichen als Projekte mit längerfristiger Perspektive angegangen werden. Es muß jedoch festgestellt werden, daß der museale Wert dieser Anlagen inzwischen erkannt worden ist: Der Güterschuppen im Bahnhof Heiligenberg wird in seiner ursprünglichen Gestaltung noch in 1989 rekonstruiert und auch die Planungen für einen im Zuge der VGH-Sanierung notwendigen Umbau der Gleisanlagen in Bruchhausen-Vilsen gehen nunmehr in die richtige Richtung. Eine Viehrampe wurde beschafft und aufgearbeitet; Einvernehmen besteht ferner darin eine Rollbockgrube wieder aufzubauen. Damit kann festgestellt werden, daß der DEV auf dem richtigen Weg ist und sich sichtlich bemüht, aus dem Torso der ehemaligen Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf die Museums-Kleinbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf zu erstellen.

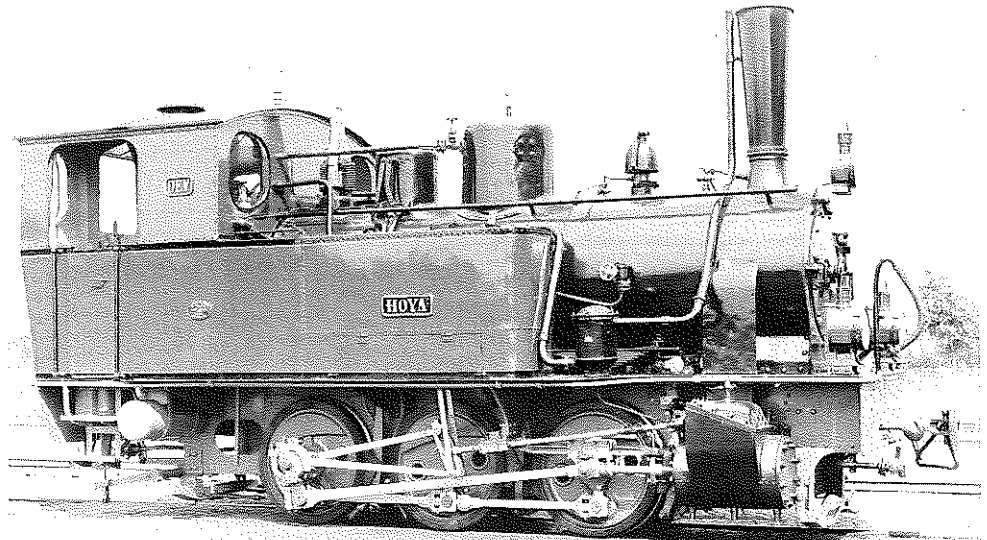
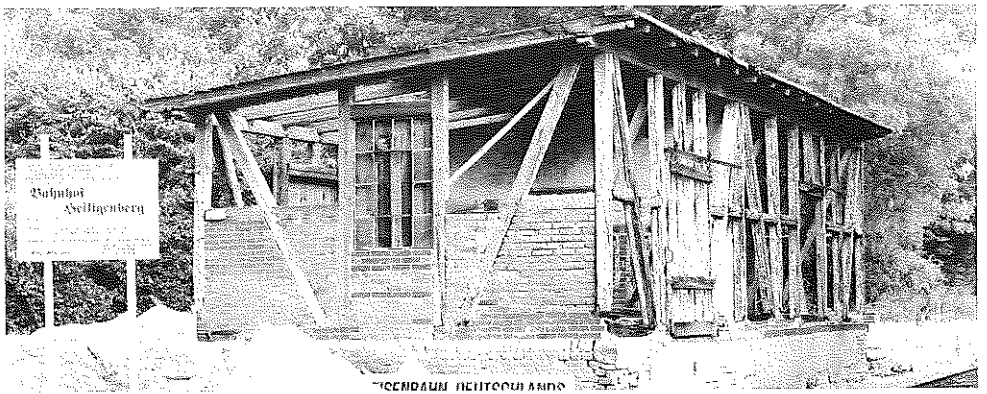


Bild oben:  
Was auf dem Fahrzeugsektor der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf schon seit mehreren Jahren selbstverständlich ist, gilt heute auch für die Anlagen: Die Schuppen im Bahnhof Heiligenberg werden originalgetreu rekonstruiert. Sie werden damit auch künftig wieder Frachtschuppen sein und nicht als Fahrkartenausgabe, Fahrdienstleistung etc. zweckentfremdet werden. 19. August 1989. Foto: Wolfram Bäumer

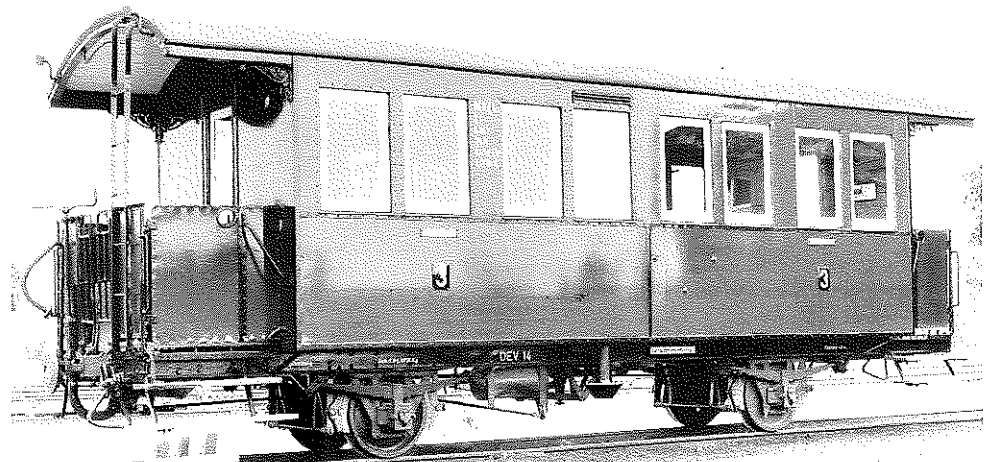


Bild 2. Reihe:  
Nachdem die im Betrieb eingesetzten Museumsfahrzeuge des DEV hinsichtlich ihres Anstriches mehrere Varianten durchlaufen mußten, ist nunmehr die bei Kleinbahnen früher übliche Farbgebung erreicht. Laubfroschgrüne Führerhäuser und Wasserkästen, rote Zierlinien und silberfarbene Kesselringe gehören endgültig der DEV-Vergangenheit an. Das Bild zeigt die Dampflokomotive HOYA am 22. August 1989 in der heutigen und zugleich ursprünglichen Farbgebung. Foto: Wolfram Bäumer

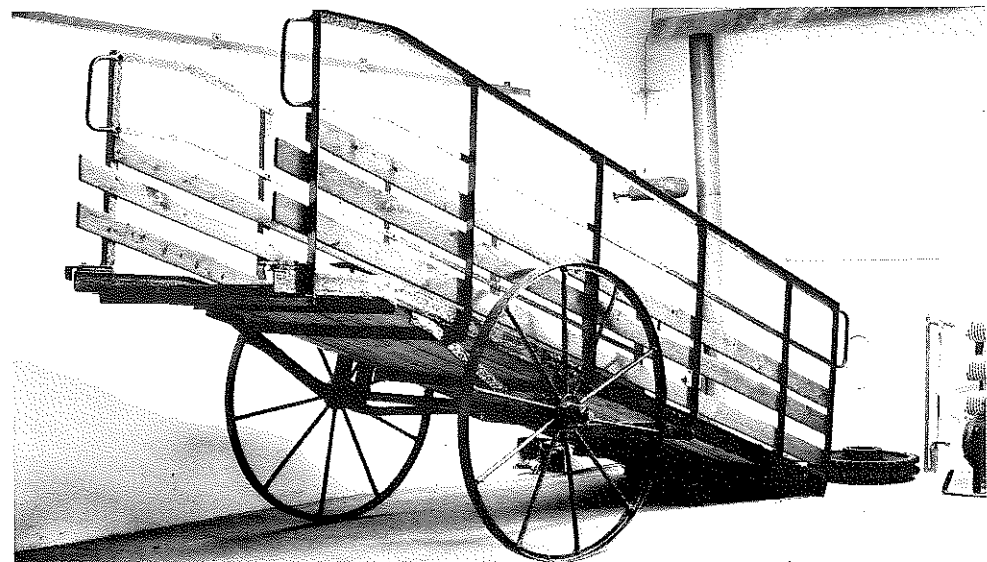


Bild 3. Reihe  
Auch der Anstrich der Wagen ist heute einheitlich kleinbahntypisch. Seit einigen Jahren wird auch die Beschriftung der Langträger wieder angebracht, wenn derartige Anschriften bei den Vorbesitzern üblich waren, 22. August 1989. Foto: Wolfram Bäumer

Bild rechts:  
Für norddeutsche Kleinbahnen waren die Einrichtungen zur Viehverladung typisch. Auch auf der Kleinbahn HSA gab es einstmalig derartiges Verladegerät, in den Bahnhöfen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf sogar als ortsfeste Anlagen. Seit 1989 besitzt auch die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf ein derartiges Gerät und wird es künftig im Bahnhof Heiligenberg dem Publikum präsentieren. Das Bild zeigt die restaurierte Viehrampe im Depot des Kleinbahn-Museums, 24. August 1989. Foto: Wolfram Bäumer

Bild rechts:  
Für viele Fahrgäste von Museumsbahnen ist eine Mitfahrt mehr als nur eine Nostalgieveranstaltung mit Nachmittagskaffee. Dem interessierten Besucher sollten daher auch Angebote unterbreitet werden, die eine intensivere Befassung mit dem Thema der jeweiligen Bahn ermöglichen. Über Schautafeln, den Einsatz von Dias oder Videofilmen und anderen Medien kann vermittelt werden, was im Betriebsablauf der Bahnen nicht gezeigt werden kann: Die Zusammenhänge von Mensch, Gesellschaft und dem Transportsystem »Eisenbahn« in verschiedenen historischen Situationen.

Bisher nur zu besonderen Anlässen wie z. B. dem 20jährigen Museums-Eisenbahn-Jubiläum oder - wie hier im Bild - dem fünfzigsten Geburtstag des Triebwagens T 42 werden derartige Medien bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf eingesetzt. Ausstellungen und Informationen dieser Art sollten jedoch wie in jedem Museum zur ständigen Einrichtung werden. Foto: Wolfram Bäumer

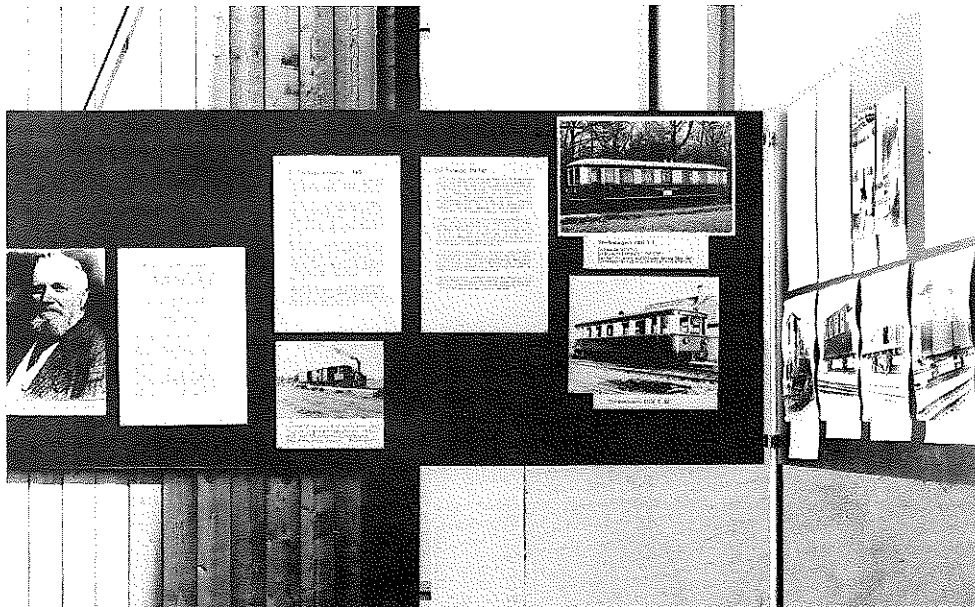


Bild rechts unterhalb:

Nur ganz wenige Kleinbahnen waren ausschließlich dem Transport von Personen gewidmet. In der Regel spielte der Güterverkehr - zumindest saisonal - die größere Rolle. Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf hat daher schon in der Anfangsphase der Darstellung der Gütertransporte Aufmerksamkeit geschenkt und entsprechende Fahrzeuge angeschafft. Darunter befinden sich mittlerweile auch Sonderfahrzeuge zum Transport normalspuriger Wagen auf Schmalspursystemen. Mit diesem Fahrzeugpark ist es heute möglich, dem Publikum auch das „handling“ des systemübergreifenden Gütertransportes zu zeigen. Unverzichtbar sind hierzu natürlich auch die Abfertigungsanlagen, denn beides gehört zusammen.

Das Bild zeigt einen Güterzug mit aufgeschemeltem Normalspurwagen vor dem Güterschuppen des Bahnhofs Bruchhausen-Vilsen. So ähnlich könnte einmal am Tag des Eisenbahnfreundes ein Stückgutzug nach Heiligenberg aussehen, 2. Januar 1988. Foto: Wolfram Bäumer



Natürlich ist Eines nicht auf diese (reale) Weise möglich: Die Verdeutlichung des sozialen und gesellschaftlichen Umfeldes der Kleinbahnzeit, die Darstellung von Sinn und Zweck dieses Verkehrsmittels, seiner Ursprünge und seiner Veränderungen im Zeitablauf. Wer heute eine Fahrt mit einer Museumsbahn macht, bekommt in der Regel das (falsche) Bild vermittelt, als handele es sich seit je her um eine touristische Veranstaltung. Es bedarf daher - wenn man den Museumsgedanken Ernst nimmt - nicht nur des Einsatzes einer historischen Zugarnitur und der Präsentation einer oder mehrerer Ensemble technisch oder baulich interessanter Anlagen; vielmehr ist darüber hinaus der Einsatz zusätzlicher Medien erforderlich, die bildlich und textlich diese Zusammenhänge herstellen und dem interessierten Publikum vermitteln. Ebenso sollten die Anlagen wieder in ihrer ursprünglichen Funktion gezeigt werden können, d. h. eine Bahnhofsgaststätte sollte als solche in Betrieb sein und nicht zum Ausstellungsraum degradiert werden, ein Güterschuppen sollte der Frachtabfertigung dienen und nicht in eine Elektrowerkstatt umfunktioniert sein, ein Büro des Bahnbeamten sollte als solches gezeigt und genutzt werden.

Natürlich soll dies nur als Richtschnur gelten. Es kommt nicht darauf an, daß Derartiges als „reine Lehre“ ganzjährig so vollzogen und genutzt werden muß; es sollte jedoch zumindest möglich sein, innerhalb von Ausstellungen oder Sonderveranstaltungen und Museumstagen die ursprüngliche Nutzung darzustellen. Die Abfertigung von Stückgut zwischen Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg sollte ebenso gezeigt und erlebt werden können, wie die Bekämpfung des Reisefiebers in der Bahnhofsgaststätte. Der Kauf einer Fahrkarte sollte sich an einem richtigen Fahrkartenschalter oder im Falle einer Agentur am Tresen des Bahnhofswirtes vollziehen, so wie dies bei Kleinbahnen üblich war.

Grundsätzlich sind derartige Überlegungen auch auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf noch umsetzbar. Noch gibt es in Bruchhausen-Vilsen Originalgebäude, die für eine derartige Nutzung zur Verfügung stünden, es gibt die (Agentur-)Gaststätte in Arbste, es gibt Frachtschuppen in Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg. Die Beseitigung der musealen Defizite im Sinne des Ansatzes des DEV ist also möglich. Es sollte daher nach 25 Jahren Aufbauarbeit für die Eisenbahn nun im Begriff »Museums-Eisenbahn« das Museum mit Leben erfüllt werden, nachdem der Eisenbahnbetrieb als langfristig gesichert angesehen werden kann.

Bild oben:  
In nur geringem zeitlichen Abstand zur Betriebsaufnahme der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf begannen auch anderenorts Aktivitäten privater Vereinigungen, historisch wertvolle Fahrzeuge zu erwerben und im Rahmen von Sonderfahrten einzusetzen. Stellvertretend für die vielen Projekte gegen Ende der 1960er und Anfang der 1970er Jahre steht hier ein Bild von der historischen Garnitur des MEC Essen, 9. Mai 1971.  
Foto: Gerd Schrammen

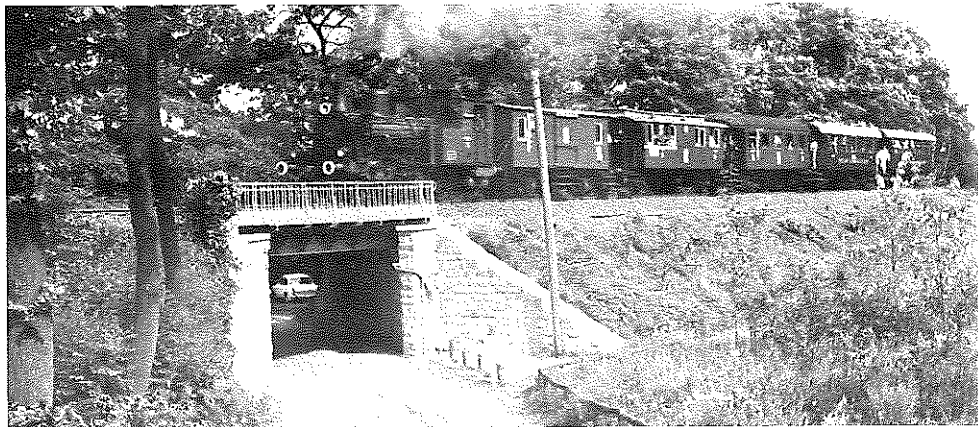


Bild Mitte:  
Anfang 1966 befand sich der Kronprinzenwagen noch im Besitz der Eisenbahnfreunde Hannover.  
Foto: Claus Hanack

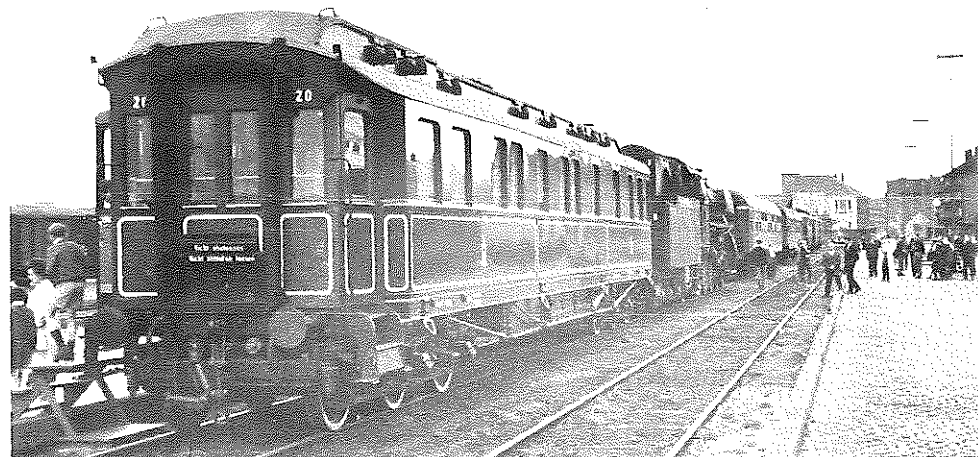


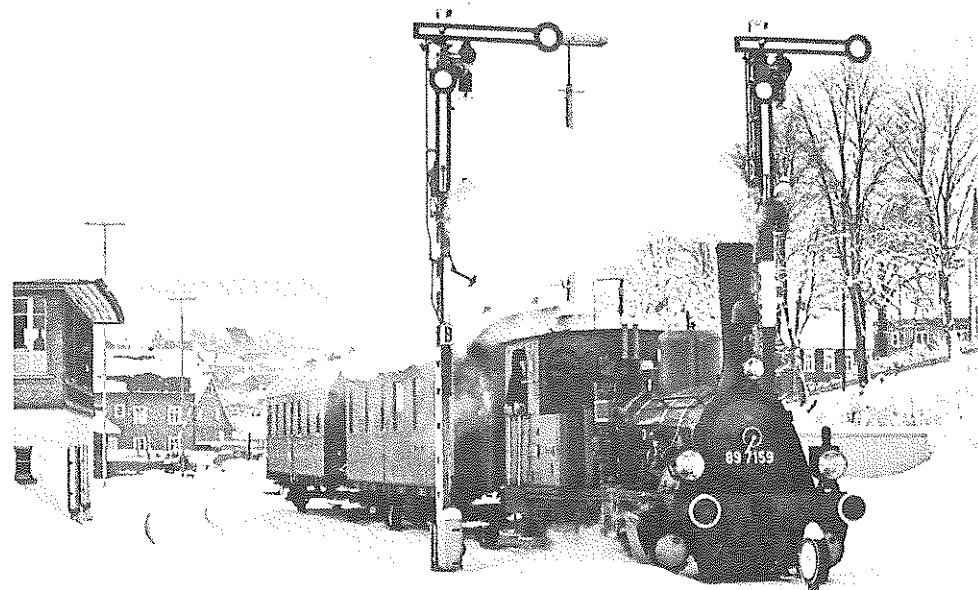
Bild unten:  
Die erste im Privatbesitz (der DGEG) befindliche Dampflokomotive, die für Sonderfahrten auf DB zugelassen wurde, war die 89 7159 (Moll'sche T3). Sie wurde 1969 im Profileisenwalzwerk Schwerte entdeckt, der DGEG gespendet und danach im ehemaligen BW Erndtebrück aufgearbeitet. Von hier aus übernahm sie Sonderzügeinsätze bis die DB das Dampfverbot verhängte. Heute verkehrt die Maschine auf dem Kuckucksbähnle Lambrecht - Elmstein vor historischen Wagen der DGEG. Bahnhof Erndtebrück.  
Foto: Eberhard Kunst

## Andere Wege

Natürlich wurde der Museumsbahn-Gedanke auch auf andere Weise zu realisieren versucht. Der Weg, der ursprünglich auch vom DEV beschritten wurde, nämlich in Form von joint-ventures mit NE oder DB führte anderswo durchaus zu erfolgreichen Ergebnissen. Er wurde frühzeitig namentlich von der DGEG, GES und EUROVAPOR beschritten und führte zu einem relativ großen Angebot planmäßiger Dampfzüge auf NE und DB-Strecken vor dem Dampfverbot.

Auch auf dem Gebiet der Sonderfahrten mit historischem Eisenbahnmateriale aus Privatbesitz waren ebenfalls schon in den 1960er Jahren mehrere Vereine aktiv. Erinnerung sei hier lediglich an die spektakuläre Aufarbeitung der Vorkriegs-Rheingold-Garnitur bei den Eisenbahnfreunden Köln oder die Restaurierung des Kronprinzenwagens bei den Eisenbahnfreunden Hannover.

Das oben Gesagte macht allerdings deutlich, daß auf diesem Wege der Realisierung des Museumsbahn-Gedankens Grenzen gesetzt sind: Der Betrieb historischer Züge auf im öffentlichen Verkehr betriebenen Bahnstrecken bringt es nun einmal mit sich, daß die jeweiligen Gastgeber die Anforderungen definieren, der angebotene Rahmen dem entspricht, was ansonsten auf der jeweiligen Bahnstrecke im Hauptbetrieb erforderlich ist: So sind S-Bahn-ähnliche Bahnsteige, neuzeitliche Sicherungsanlagen, Fahrkartenautomaten und moderne Bahnsteiglampen bzw. -Wartehallen nicht am Wochenende umgestaltbar, um einer historischen Zuggarnitur ein passendes Ambiente zu verleihen. Erläuterungen zur Eisenbahntechnik können in der Regel nicht stattfinden; solche zur gesellschaftlichen Funktion der Eisenbahn müssen erst gar nicht gegeben werden, denn es gibt die Bahn ja noch im täglichen Einsatz. Dem Publikum, das montags bis freitags z. B. in einem Triebwagen der SWEG zum Arbeitsplatz fährt, braucht nicht verdeutlicht zu werden, welche Funktion und re-

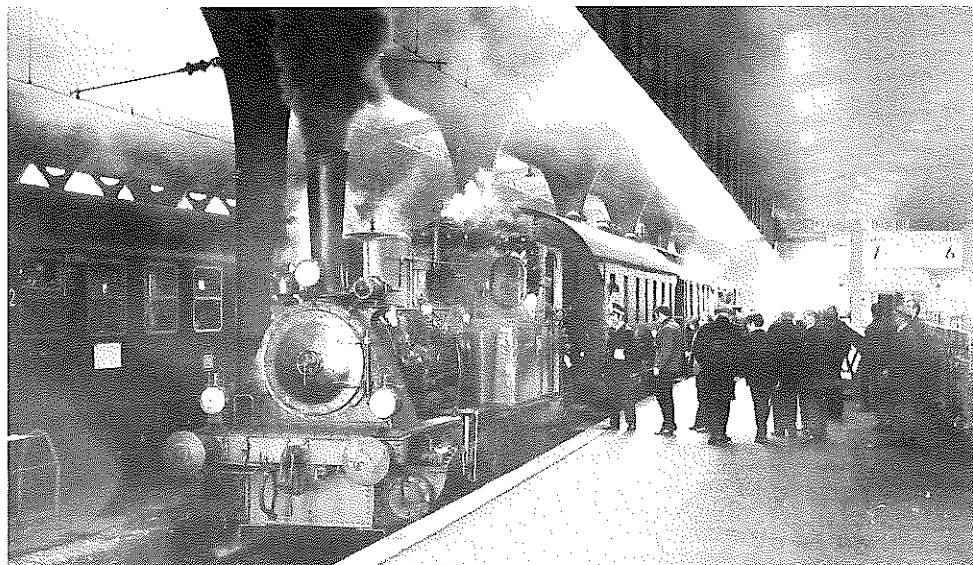
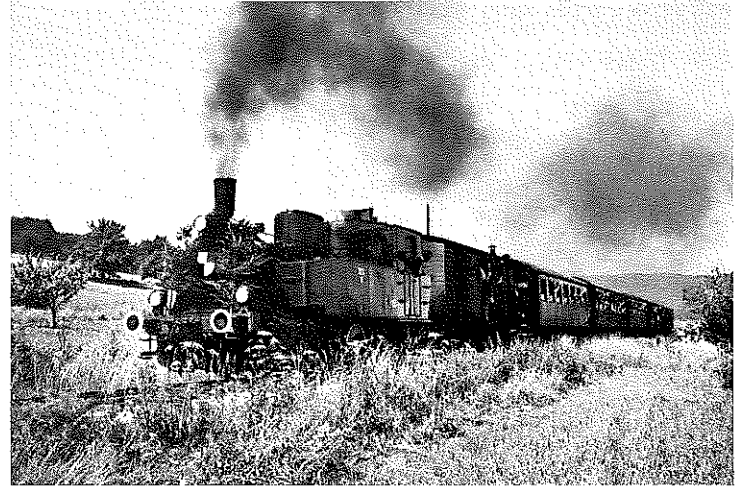
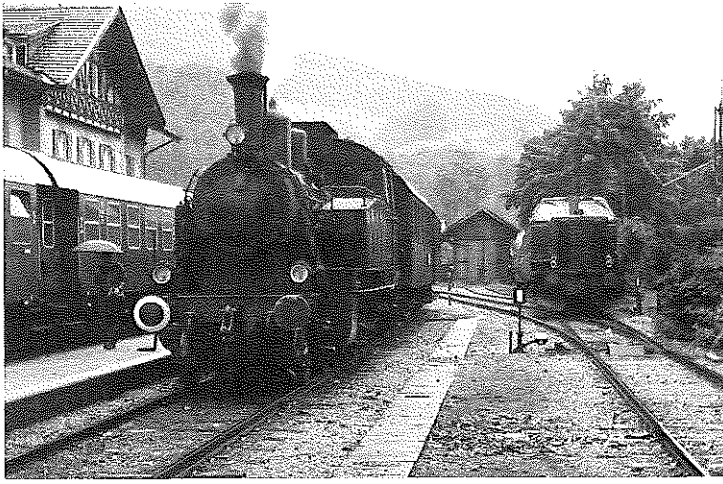


gionale Bedeutung die Kaiserstuhlbahnstrecke hat, die es am Wochenende mit einem Dampfzug des MECF bereist.

Gleichwohl kann auch bei diesen Veranstaltungen Wichtiges vermittelt werden. Die Veränderung der Beförderungstechnik, die Reisekultur früherer Epochen, die Bedeutung des Verkehrsmittels Eisenbahn wie sie durch zumeist liebevoll gestaltete Fahrzeugdetails zum Ausdruck kommt, können gerade in der möglichen Erlebbarkeit von gestern und heute anschaulich gemacht werden. Wer gelegentlicher Benutzer der gastgebenden Bahnen ist, erlebt hautnah, was sich in einem halben Jahrhundert Eisenbahnentwicklung getan hat.

Die hinzunehmenden Einschränkungen aus musealer Sicht bieten allerdings auch Chancen für die betreffenden Vereinigungen: Der Verzicht auf Gebäude- und Gleisunterhaltung, die Mitbenutzung von Werkstattkapazitäten der gastgebenden Bahnen erlauben eine Konzentration der Vereinsaktivitäten auf die Pflege und Rekonstruktion der jeweiligen Garnituren bzw. Aktivitäten im Bereich Forschung und Dokumentation. Diese Aufgaben werden von der überwiegenden Zahl der Vereine mittlerweile sehr ernst genommen.

Den Weg zum reinen Touristenzugprogramm mit vorrangig kommerzieller Zielsetzung beschreiten bislang nur weni-



Der Einsatz historischer Zugarnituren wuchs schnell in der Gunst des Publikums, so daß entsprechende Angebote zu ständigen - d. h. fahrplanmäßigen - Einrichtungen wurden. Große Aufmerksamkeit wurde damals besonders den Aktivitäten von DGEK, GES und EUROVAPOR zuteil. Die folgenden Bilder zeigen einen Querschnitt aus dieser Zeit.

Bild links oben:

Zu Beginn der 1970er Jahre wurden die historischen Zugarnituren am Tegernsee und im Jagsttal durch die DGEK betreut. Das Bild zeigt die Lok 7 der Tegernseebahn mit P 550 abfahrtsbereit im Bahnhof Tegernsee, 9. August 1970.

Foto: Dipl.-Ing. Christian Speer

Bild rechts oben:

Die erste Museums-Dampfzugfahrt durch das Jagsttal fand am 25. Juli 1971 statt. DGEK-Lok HELENE und Wagen der SWEG im Bahnhof Möckmühl.

Foto: Gerd Schrammen

Bilder 2. Reihe:

Die heute von den Strecken der WEG bekannten historischen Zugarnituren der GES verkehrten 1971 noch auf ihrer Heimatstrecke der Hohenzollerischen Landesbahn. Eröffnungszug am 25. Juli 1971 in Hechingen-LB und bei Jungingen.

Foto: Dr. Konstanzer

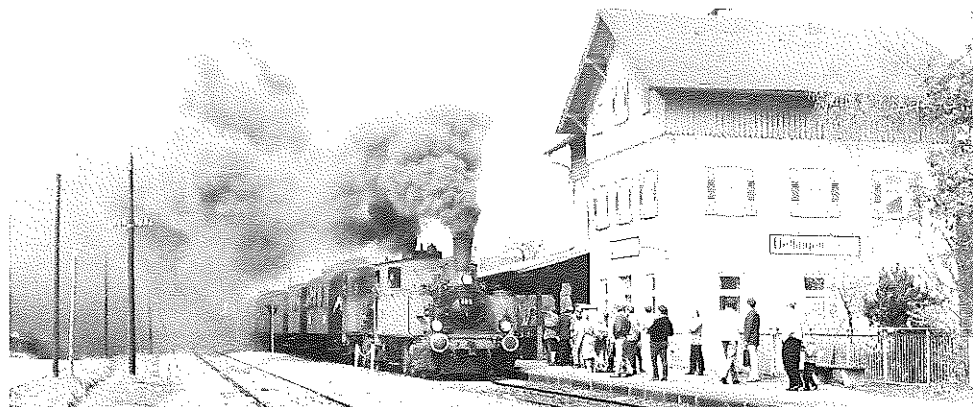


Bild 3. Reihe:

Der EUROVAPOR gelang neben planmäßigen Fahrten auf der SWEG-Strecke Haltingen - Kandern schon frühzeitig eine Zusammenarbeit mit der DB auf deren Strecke Metzingen - Urach. Während erstere nach Stilllegung durch die SWEG mittlerweile historischen Zugverkehr aufweist, dümpelt die Strecke Metzingen - Urach mit wenigen Güterzügen pro Woche und einigen VT 628 Einsätzen unter Regie einer Bürgerinitiative vor sich hin.

Das Bild zeigt einen EUROVAPOR Dampfzug mit Lok 30 der Kandertalstrecke in Basel Bad. Bhf., der damals planmäßig mit Dampf angefahren wurde, Mai 1970.

Foto: Claus Hanack

Bild links:

Das Bild wurde am 12. April 1971 an der Strecke Metzingen - Urach aufgenommen und zeigt die EUROVAPOR Dampflok 30 und die 888 im Vorspann im Bahnhof Dettingen/Erms.

Foto: Gerd Schrammen

ge Gruppen. Dieser kommerzielle Weg ist natürlich gangbar und hat bislang zumindest das eine oder andere interessante Fahrzeug von der Verschrottung bewahrt. Dieser Ansatz hat allerdings mit der Themenstellung dieser Zeitschrift nichts zu tun und soll hier nicht weiterverfolgt werden. Wünschenswert wäre es jedoch, wenn diese kommerzielle „Nostalgiezugphilosophie“ auch in einer anderen Namensgebung zum Ausdruck gebracht würde, die nicht den trügerischen Eindruck erweckt, als ginge es den Betreibern um gemeinnützige, museale Pflege kultureller Güter. Im Ausland sind Begriffe wie „train-touristique“ oder „fun-railway“ nichts ungewöhnliches oder anrüchiges und jeder Gast, der dort sein Ticket kauft, weiß was er erwarten kann – und was nicht.

Eine Beschreibung der anderen Wege wäre sicher unvollständig ohne die Anstrengungen einiger Vereine zu erwähnen, Eisenbahnen komplett neu zu erstellen oder sie auf alten Trassen neu zu errichten. Bei diesen Projekten wird dem ehrenamtlichen Engagement derart viel abverlangt, daß zwangsläufig zunächst eine Konzentration auf das Wesentliche stattfinden muß: die möglichst öffentlichkeitswirksame Eröffnung des Fahrbetriebes.

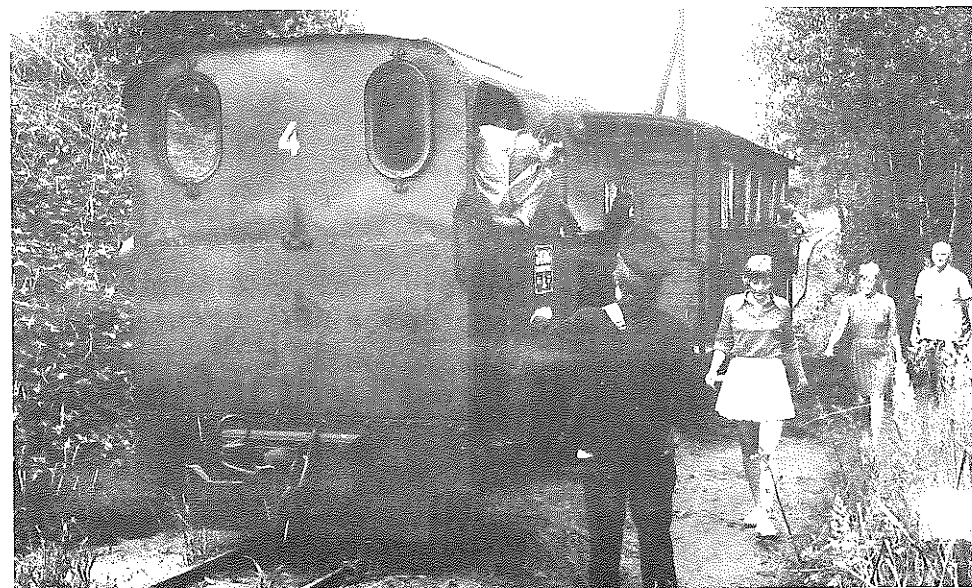
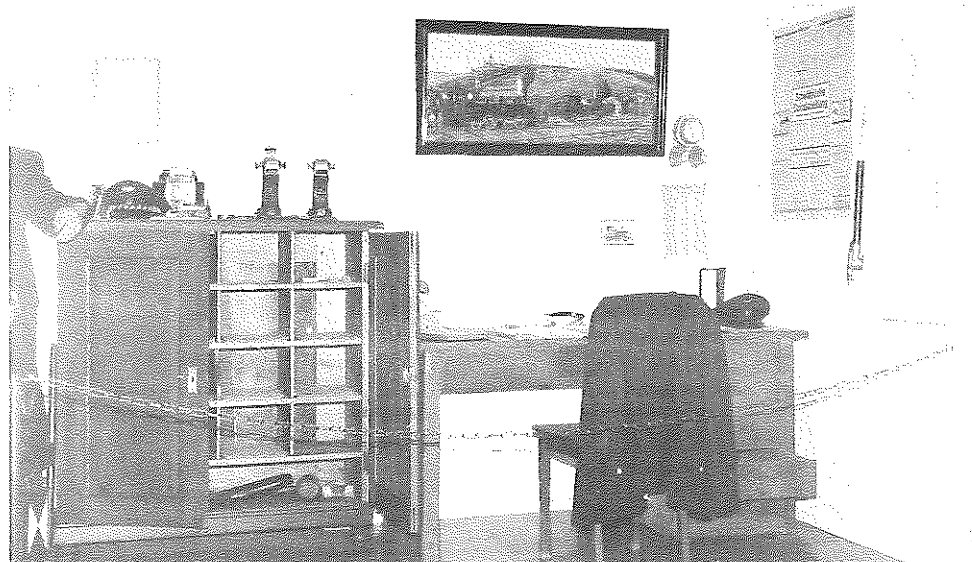
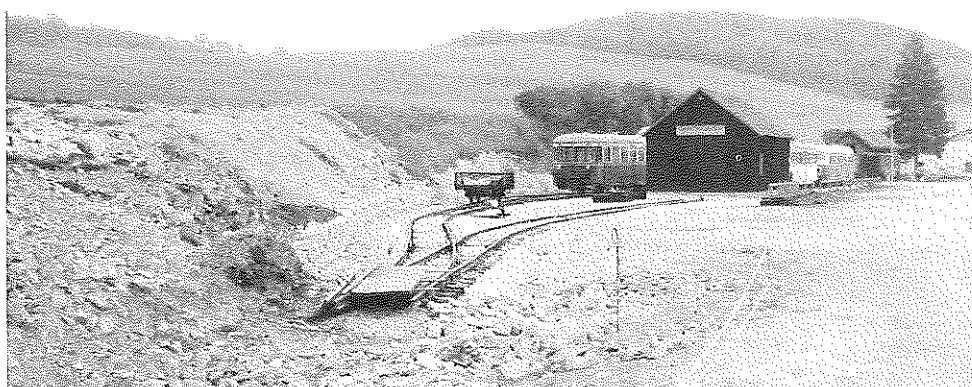
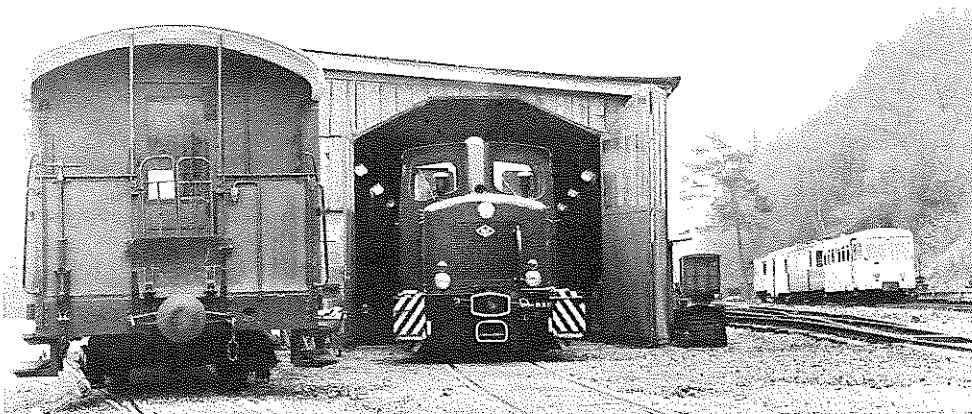
Gerade dieser Ansatz bietet jedoch die große Chance, von vornherein museale Belange zu berücksichtigen. Die notgedrungen räumliche Beschränkung erlaubt es z.B. dem Publikum auf kleiner Fläche wesentliche Elemente des Eisenbahnsystems nahezubringen. Der Ort des Geschehens verteilt sich nicht auf mehrere Bahnhöfe, die kilometerweit auseinanderliegen sondern kann, wie z. B. in Gütersloh-Mühlenstroth oder im Frankfurter Rebstockpark per Pedes erlebt werden. Damit könnten Museumsdörfern (z. B. Cloppenburg) vergleichbare Anlagen geschaffen werden.

Bild oben:  
Überaus schwierig ist der komplette Neubau von Anlagen, auf denen einmal historischer Zugverkehr stattfinden soll. Dieser Weg bietet jedoch die Chance, den Ausbau zu einem Museum von vornherein zu berücksichtigen. Wengleich derartige Projekte als „Jahrhundertaufgaben“ begriffen werden müssen, finden sich immer wieder engagierte Personen, die diesen Weg gehen wollen.  
Das Bild zeigt beispielhaft eine derartige Anstrengung in Herscheid-Hüinghausen, 28. April 1988.  
Foto: Wolfram Bäumer

Bild 2. Reihe:  
Auch die Freunde der Härtsfeldbahn unterziehen sich einer derartig großen Aufgabe, September 1989.  
Foto: Hans-Jürgen Credé

Bild 3. Reihe:  
Im Neresheim wurde bereits versucht, historische Zeugen der Härtsfeldbahn in einer Ausstellung dem Publikum zu präsentieren. Das im Gebäude des ehemaligen Bahnhofs Neresheim untergebrachte „Härtsfeldbahn-Museum“ zeigt sogar den Arbeitsplatz eines Bahnhofs-Bediensteten der Härtsfeldbahn. September 1989. Foto: Hans-Jürgen Credé

Bild unten:  
Heute bereits Geschichte ist der historische Zugbetrieb in Holm-Seppensen, der 1970 mit viel Elan als „Neubauprojekt“ begonnen wurde. Die Anlagen mußten wieder abgebaut werden, die Fahrzeuge befinden sich heute größtenteils in Deinste (Deutsches Feld- und Kleinbahnmuseum). 10. Juli 1971.  
Foto: Gerd Schrammen





Eines darf hierbei jedoch nicht vergessen werden: Noch immer handelt es sich bei unseren Museumsbahnen um Einrichtungen, die sich überwiegend privat finanzieren – zumeist durch Fahrgeldeinnahmen. Bleiben diese in größerem Umfange aus, kann sich auch die Qualität des zu Schaffenden nur nach der finanziellen Decke der Vereine strecken. Leider steht zu erwarten, daß das Publikum eher bereit ist, eine Fahrt in einem Dampfzug von A nach B ansprechend zu honorieren, als einen Rundgang durch eine relativ überschaubare Anlage, auch wenn diese hochinteressant ist. Die Kolleginnen und Kollegen in Mühlenstroth werden hierüber sicherlich ein Lied zu singen wissen. Es bleibt also abzuwarten, wie die „Jahrendertaufgaben“ in Deinste, Mühlenstroth, Plettenberg, Frankfurt und Neresheim in Zukunft weitergeführt werden und ob ihnen die gebührende Unterstützung zuteil wird.

## Der Weg (= Sinneswandel) der DB und seine Bedeutung für die Museumsbahn-Szene

Zunächst mag es verwundern, wenn der DB in diesem Zusammenhang überhaupt Aufmerksamkeit geschenkt wird. Handelt es sich doch einerseits bei ihren Angeboten mit historischen Zügen um Fahrzeuge des Verkehrsmuseums Nürnberg und andererseits stehen hierbei kommerzielle Überlegungen durchaus nicht außen vor. Schließlich ist die DB alles andere als auf dem Weg zu einer Museumsbahn.

Dennoch ist der Weg der DB hier interessant, denn er macht deutlich, daß der Umgang mit der Geschichte nicht vernachlässigt werden darf und bestätigt zugleich die Richtigkeit des Ansatzes, den die Museumsbahn-Vereinigungen oder Träger historischer Zuggarnituren gegangen sind, nämlich daß Eisenbahngeschichte und -technik anfaßbar und miterlebbar gestaltet werden müssen. Die bloße Ausstellung von Exponaten reicht nicht aus, um die Ausstrahlung z.B. der Dampftechnik „rüberzubringen“; sie zeigt auch nicht die Vorzüge des Verkehrssystems Eisenbahn im Zusammenspiel von gesellschaftlichen Anforderungen und technische Antworten hierauf im historischen Kontext.

Die DB hat erkannt, daß die betriebsfähige Präsentation des frühen Eisenbahnsystems in der Gunst des interessierten Publikums ebenso hoch angesiedelt ist, wie die Vorführung von ICE und die publizistische Darbietung von Neubaustrecken. Nicht zuletzt deshalb werden Streckenjubiläen wieder mit Dampfzügen gefeiert, werden regionale und überregionale Bedeutung von Bahnstrecken wieder mit Festschriften gewürdigt.

Gerade die Jubiläumsfeierlichkeiten in Nürnberg 1985 haben gezeigt, daß die DB das Thema »historische Eisenbahn« life angehen wollte. Zwar mußte hierzu

auf ein Großteil von Sammelstücken zurückgegriffen werden, die sich in Privatbesitz befanden – ja Nürnberg 1985 wäre wohl ohne das Engagement von Eisenbahnfreunde-Vereinigungen und deren Fahrzeugpark gar nicht denkbar gewesen –; es gab jedoch auch genügend Eigeninitiative der hauptamtlichen Eisenbahner. Hauptuntersuchungen von Dampf-, Diesel- oder Elloks oder ganzen Wagengarnituren wurden von ihnen in einer über die Vorschriften hinausgehenden Weise vorgenommen, von ihren organisatorischen Leistungen ganz zu schweigen.

Nun war Nürnberg nicht das, was eine Museums-Eisenbahn verkörpert, aber es kann als Auftakt einer neuen Ära verstanden werden: Das Dampfverbot wurde gelockert und der Einsatz historischer Dampfzüge auf nahezu allen DB-Strecken wieder möglich.

Auch im Bereich der Baulichkeiten gehören viele Sünden der Vergangenheit an – wenn auch vielfach erst der Denkmalspfleger einschreiten mußte. Damit kann heute auch auf den großen Linien ein historischer Schnellzug vor teilweise hervorragend renovierten Gebäuden erlebt werden. Die DB hat damit einen Beitrag geleistet, damit das Thema »historische Eisenbahn« in seiner betrieblichen Darstellung nicht auf die Bimmelbahnromantik beschränkt bleiben muß.

Leider kommt dieses historische Engagement in den Bereichen Signaltechnik, Kommunikation u. a. (noch) nicht zum Ausdruck aber vielleicht ist auch eines Tages denkbar, daß eine DB-Hauptstrecke aus musealen Gründen ihre Formsignale und Telegrafmasten behalten darf ohne daß sie deswegen vorher DB-seitig stillgelegt werden muß.

Es bleibt zu hoffen, daß die DB ihr historisches Engagement in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsmuseum Nürnberg fortsetzt und ihren Part auf der Museumsbahn-Szene übernimmt. Auch wenn es für manch einen (Museums-) Kleinbahner nur schwer verständlich ist:

Es gibt auch ein breites Publikum, für das eine BR 01 wichtiger ist als ein schmalspuriger C-Kuppler, dem die TEE-Triebwagengarnitur mehr bedeutet als ein Wismarer Schienenbus!

Auch diesen großen Fahrzeugen gebührt eine ansprechende Präsentation. Bei diesen Dimensionen ist jedoch das private Engagement meist überfordert, geschweige denn, daß für den Einsatz einer kompletten Schnellzuggarnitur eine kurze NE-Stichstrecke, eine Hafenbahn oder eine elektrifizierte Stadtbahnstrecke unter musealen Gesichtspunkten ein geeigneter Rahmen wäre.

Gefordert bleibt daher auch ein Engagement der öffentlichen Hände oder der quasi öffentlichen Institutionen (z.B. der großen Verkehrsmuseen) auf dem Sektor der Museums-Eisenbahnen – zumin-

dest um denjenigen Teil der Eisenbahngeschichte in betrieblicher Hinsicht abzudecken, der von den privaten Institutionen mangels (Finanz-)Masse nicht übernommen werden kann.

## Museumsbahn-Szene 1989: technisch perfekt - Defizite in der Philosophie

Kommen wir zurück zu der eingangs gestellten Frage: „Wo steht die Museumsbahn-Szene heute?“ Eine eindeutige Antwort hierauf zu finden ist nicht leicht und muß – infolge theoretischer Defizite – sehr differenziert ausfallen. Am ehesten möglich ist sie noch in den technischen Disziplinen, da hier geeignete Maßstäbe in Form der einzuhaltenden Vorschriften, Fristen, Standards etc. vorliegen. Da alle Fahrzeuge und Anlagen, soweit sie für den öffentlichen Verkehr freigegeben sind, diese Maßstäbe erfüllen müssen und entsprechende Kontrollen stattfinden, kann man feststellen, daß alle Museumsbahnen mit ihren Betriebsfahrzeugen und -anlagen diese Anforderungen erfüllen, überwiegend sogar übererfüllen.

Wer heute durch die Bahnbetriebswerke geht, in denen Museumsfahrzeuge stationiert bzw. Anlagen gewartet werden, hört (von wenigen Ausnahmen abgesehen) begeisterte Urteile von Prüfern, des TÜV, der BG's oder sonstigen Sachverständigen. Abnahmeprobleme sind heute in Tegernsee, Neuffen oder Bruchhausen-Vilsen ebenso die Ausnahme wie in Frankfurt, Schierwaldenrath oder Bochum-Dahlhausen um nur Einige zu nennen. Bei einigen Trägern kommt das gesammelte Know-how bereits demjenigen mittlerer Fahrzeugfabriken oder Kesselschmieden gleich, ja sogar der weitgehende Neubau von Dampflokomotiven ist mittlerweile in der Regie und in den Werkstätten von Museumsbahn-Vereinigungen möglich, wie Projekte bei IHS und DEV belegen.

Dieses positive Fazit kann eigentlich nur überraschen, wenn man die Anfänge (gemeint ist z. B. das Erdloch, das der erste Lokführer der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf Karl Hunold 1966 zwischen die Schwellen schaufelte, um erste Revisionsarbeiten an der Lok BRUCHHAUSEN ausführen zu können) noch kennengelernt hat.

Maximal ein viertel Jahrhundert Erfahrungssuche und -transfer ist keine lange Zeit; dies umso mehr, wenn man bedenkt, daß die geschilderten Leistungen größtenteils in ehrenamtlicher Wochenendtätigkeit erbracht werden und viele engagierte Kolleginnen und Kollegen anfangs außer guten Willen kaum Voraussetzungen für derartige Tätigkeiten mitbrachten.

Anders sieht es jedoch auf der theoretisch-konzeptionellen Seite aus. Hier gibt es leider keine objektive Richtschnur, an

der man sich entlanghangeln könnte. Eine inhaltliche Bestimmung des Begriffes »Museums-Eisenbahn« fehlt ebenso, wie die Interpretation durch die jeweiligen Betreiber derartiger Bahnen bzw. Zugarnituren. Hier wäre sicherlich der BDEF gefordert, entsprechende Vorarbeiten zu leisten.

Nach der heute noch (zumindest außerhalb einiger Expertenzirkel) üblichen Verwendung des Begriffes »Museums-Eisenbahn« für nahezu alle Aktivitäten, die darauf hinauslaufen, mit historischem Eisenbahnmateriale (Vergnügungs-)Fahrten für das Publikum anzubieten, wären damit Veranstaltungen der unterschiedlichsten Art umfaßt: angefangen von planmäßigen Angeboten mit eigenen historischen Fahrzeugen auf eigenen Strecken bis hin zu einmaligen Spektakeln, wobei dem Begriff der Historie mitunter Gewalt angetan wird. Es ist einleuchtend, daß bei dieser Vielfalt ein einheitlicher Kriterienkatalog für eine objektive Betrachtung nicht entwickelt werden kann. Es würde dazu führen, „Apfel mit Birnen“ zu vergleichen und die mitunter herausragenden Leistungen jener Kolleginnen und Kollegen zu schmälern, die beispielsweise mit ihren Zugarnituren zu Gast auf fremden Strecken sind, auf deren museale Gestaltung sie keinen Einfluß haben. Ebenso verbietet es sich, jene Engagements, die sich im Bereich der ganz kleinen Eisenbahnen, d.h. in den Bereichen Feldbahn, Heeresfeldbahn etc., die im rechtlichen Sinne keine Eisenbahnen sind, mit derselben Elle zu messen, wie Aktivitäten in den Bereichen Klein-, Neben- und Hauptbahnen. Schließlich gälte es auch noch, die technische Seite mit der musealen zu verknüpfen. Aber zu welchem Urteil soll man gelangen, wenn z.B. die eingesetzte „Museumszug-Garnitur“ aus einer hervorragend aufgearbeiteten und gepflegten Einheitslokomotive der BR 01 mit winzigen österreichischen Spantenzugwagen besteht oder eine Zechenlokomotive eine Garnitur Schnellzugwagen zieht?

Diese hier nur angerissenen Probleme machen deutlich, daß es eine Bestandsaufnahme, die allen Erfordernissen gerecht wird, z. Z. nicht geben kann. Sie wäre nur dann näherungsweise möglich, wenn jeder Träger sich über seine Definition von Museums-Eisenbahn Gedanken machen würde, festlegen würde, was seine musealen Ansprüche sind, welchen Platz er innerhalb des Spektrums „Historische Eisenbahn“ besetzen will (vorausgesetzt, er hat den Begriff »Museums-Eisenbahn« bislang nicht nur unreflektiert übernommen, weil es nichts anderes gab). Wer sich breit als technisches Museum begreift, könnte dann anders betrachtet werden als derjenige, der z.B. das Thema »norddeutsche Kleinbahn« oder »kgl. württembergische Schmalspurbahn« repräsentieren will. Die Frage nach dem Stand der Museumsbahnszene 1989 ließe sich dann zumindest daran messen, ob bzw. wie die selbstgesteckten Ziele erreicht worden sind bzw. ob man sich auf dem Weg dorthin befindet. Ebenso würden aber

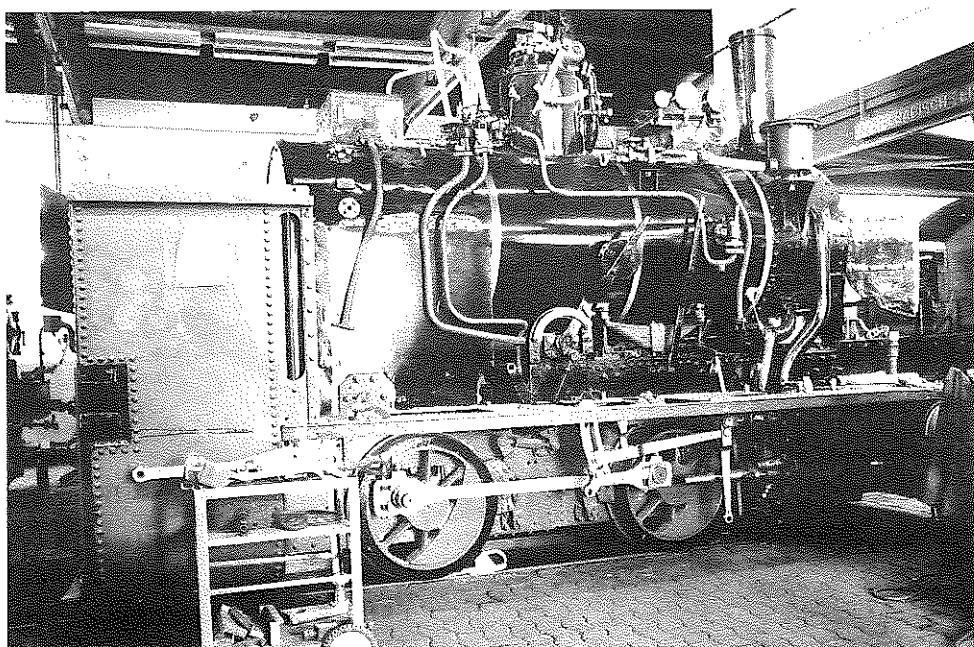


Bild oben:  
Daß Museumsbahn-Vereinigungen in der Lage sind, den Betrieb von Dampfzügen auch nach der Jahrtausendwende zu garantieren, wurde durch einige Dampflokaufrichtungen der letzten Jahre bewiesen. Derartige Vorhaben arten fast stets zu Neubauten aus, bei denen die Mitglieder wertvolles Know-how ansammeln können. Dieses Wissen wird den Museumsbahnen auch dann noch zur Verfügung stehen, wenn die letzten Dampflokwerkstätten in Europa ihre Pforten geschlossen haben. Beispielhaft für derartige Lokomotivneubauten zeigt das Bild die Arbeiten an der Kastenlokomotive PLETTENBERG des DEV, 21. August 1989.

Foto: Wolfram Bäumer

auch Abweichungen transparent und könnten Entscheidungen der Verantwortlichen initiieren, die wieder auf den geplanten Weg führen.

Bis heute besteht auf diesem Sektor jedoch ein großes Vakuum; zumindest sind derartige konzeptionelle Überlegungen nicht veröffentlicht und über die jeweiligen Vereinsgrenzen hinaus bekannt. So kann z.B. die besondere Aufmerksamkeit, die bei der Ochse-Schmalspurbahn den typisch württembergischen Gebäuden geschenkt wird, ebensowenig positiv gewichtet werden, wie der Einsatz polnischer Dampflokomotiven mit schweizerisch/österreichischen Wagengarnituren als „nicht ins Konzept passend“ empfunden werden kann, weil ein Konzept für das Ochse eben nicht bekannt ist. Ähnliche Beispiele ließen sich natürlich für alle Museumsbahnen finden.

So soll hier auf einen Versuch verzichtet werden, die Museumsbahnen hinsichtlich ihrer musealen Bedeutung einzuordnen. Wesentlich scheint jedoch der Hinweis, daß der museale Wert steigt, je lückenloser die für das jeweilige System typischen Elemente oder Designs gezeigt bzw. im Betrieb vorgeführt werden können. Die kompletten Gebäudeensemble der königlich württembergischen Staatsbahn beim Ochse erweisen sich daher unter musealen Gesichtspunkten von unschätzbarem Wert. Gleiches gilt wohl für die Lenz'sche Kleinbahngarnitur des

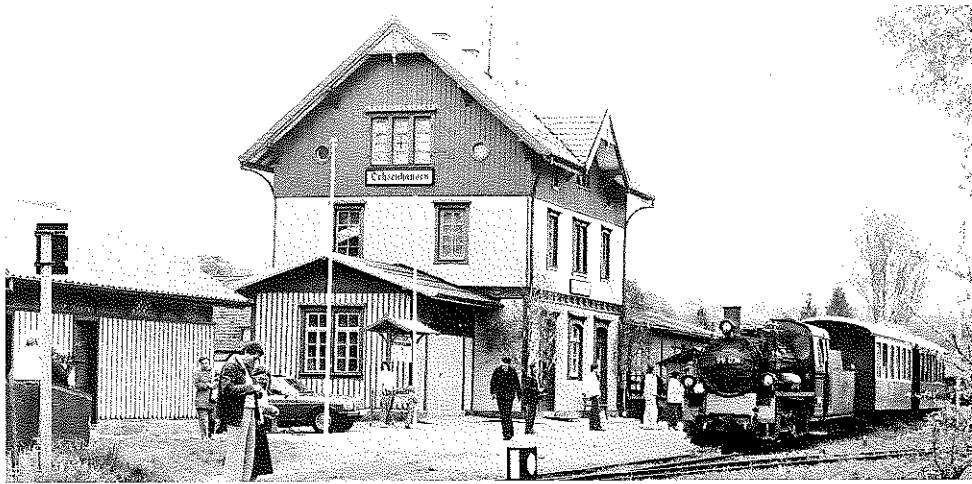
DEV, die hinsichtlich technischer Systembesonderheiten ständig ergänzt wird. In sich relativ geschlossene Systeme gibt es besonders auch in den Bereichen Feldbahn/Heeresfeldbahn, denen sich mittlerweile mehrere Vereine widmen.

Wird die obengenannte Prämisse (die z. B. unter Denkmalpflegern unstrittig ist) akzeptiert, zeigt sich jedoch stets auch die Notwendigkeit von begleitenden Ausstellungen, die systemergänzende oder unter regionalen Gesichtspunkten systemfremde Elemente aufnehmen und die Bezüge zum gewählten Thema herstellen können. Diesbezüglich gibt es auf nahezu allen Museumsbahnen in Deutschland noch wenig Aktivitäten (und wenig zu sehen).

## Ansatzpunkte für die Zukunft

Das Gesagte mag dennoch verdeutlichen, welche atemberaubende Entwicklung sich in den letzten 25 Jahren bei den Museumsbahnen vollzogen hat. Es zeigt auch, daß die Träger von Museumsbahnen alles andere als Debattierclubs sind und besonders in technischer Hinsicht zuzupacken verstehen.

Unverkennbar sind jedoch die Defizite in den theoretisch/musealen Disziplinen. Dies erscheint besonders vor dem Hintergrund leidvoller Erfahrungen bei einigen älteren Vereinen (z.B. DEV und IHS) unverstänlich. Weil Konzepte (spricht: der rote Faden) fehlten, weil die Suche nach der eigenen Identität – also dem, was man eigentlich darstellen will – als nachrangig betrachtet wurde, ist bis heute viel Schweiß vergossen worden, um Fehlentwicklungen zu korrigieren. Straßenbahnfahrzeuge wurden aus Eisenbahnsammlungen wieder entfernt, „schöne“ Farbanstriche gegen authentische ausgewechselt, Signalanlagen dort wieder abgebaut, wo sie nicht begründbar waren.



Auf dem Sektor konzeptioneller Tätigkeiten dürfte also der größte Arbeitsbedarf der vor uns liegenden Jahre bestehen – zumindest bei denjenigen Trägervereinen, die das Wort »Museum« im Begriff der »Museums-Eisenbahn« auch ernst nehmen. Derartige Arbeiten lenken den Blick automatisch über die bestens gepflegte Zuggarnitur hinaus und lassen die Sektoren Gebäude/Anlagen/Dokumentation quasi als Selbstverständlichkeit erscheinen.

Erste zaghafte Ansätze hierzu werden zur Zeit beim DEV geleistet. Es bleibt zu hoffen, daß derartige Aktivitäten auch anderswo stattfinden und gegebenenfalls der BDEF Hilfestellung leistet bzw. koordinierend tätig wird, um die Museumsbahnen in den Reigen anerkannter Museen zu überführen und ihnen das teilweise vorhandene Kegelclub-Image zu nehmen (womit nichts gegen Kegelclubs gesagt sein soll!!!)

Zu hoffen wäre ebenfalls, daß dann, wenn der eigene Standort definiert ist, eine Konsolidierung der Fahrzeugbestände stattfindet, Sammlungen entkernt werden von Außenseitern, die jedoch anderswo willkommene Ergänzungen sein können. Dieser Gedanke mag heute noch für die Museumsbahn-Szene ketzerisch klingen; derartiges ist aber ansonsten in der Museumswelt die Realität, wird teilweise sogar in Kulturabkommen zwischen Ost und West geregelt.



Bild oben:  
Hinsichtlich der Anlagen ist die Öchsle-Schmalspurbahn nahezu die perfekte Museums-Eisenbahn. Sie repräsentiert bis auf wenige Abstriche sehr gut die württembergische Variante des Transportsystems Kleinbahn. Die Bauten sind noch weitgehend als komplette Ensembles vorhanden und wurden teilweise mustergetreu renoviert. Als zugehörige Zuggarnituren der württembergischen Schmalspurbahnen ist leider z. Z. nur ein Güterzug vorhanden, während im planmäßigen Personenbetrieb auf Fahrzeuge ausländischer Herkunft zurückgegriffen wird. Das Bild zeigt die renovierten Gebäude in Ochsenhausen am 13. Mai 1989. Foto: Wolfram Bäumer



Bild 2. Reihe:  
Das Bahnhofsgebäude in Äpfingen wurde ebenfalls bereits renoviert und wird künftig als Gemeindehaus genutzt. 13. Mai 1989. Foto: Wolfram Bäumer

Bild 3. Reihe:  
Das Ensemble in Maselheim befindet sich noch im Ursprungszustand. Hierzu gehört auch noch eine ca 100m entfernte Bahnhofswirtschaft, die hoffentlich in die Renovierungsaktivitäten einbezogen wird. 13. Mai 1989. Foto: Wolfram Bäumer



Bild unten:  
So wie auf dem Gebäudesektor unter musealen Gesichtspunkten kompletten Ensembles ein größerer Stellenwert beigemessen werden muß als einzelnen Objekten, gilt dies auch für Betriebsmittel. Dabei haben komplette Fahrzeuggarnituren besonderen Wert, wenn sie auch eigenständige optische oder technische Systeme repräsentieren. Das Bild zeigt einen Zug der ehemaligen Sylter Inselbahn, wie er heute auf der Seifkantsbahn verkehrt. Die Wagengarnitur entstammt frühen Fahrzeugbeschaffungen der Sylter Südbahn und weist eine Bauart für gehobene Komfortansprüche des damals höherstehenden Badepublikums auf. Die Diesellok wurde zwar erst später beschafft, stammt aber ebenfalls von der Sylter Inselbahn. 25. März 1989. Foto: Rolf Mennicken

Natürlich sollten bei einem 25jährigen Vereinsjubiläum auch einige Gedanken zu Vereinsstrukturen nicht fehlen: Insoweit sei hier zunächst einmal gesagt, daß Konzepte nur dann einen Wert haben, wenn sie auch von der Mitgliedschaft – besonders der aktiven Mitgliedschaft, die vor Ort die Arbeit tut – getragen werden. Unverkündet sind daher demokratische Strukturen und Diskussionen über den einzuschlagenden Weg im Grundsätzlichen und im Detail.

Dies bedeutet einerseits für Mitglieder, die sich einem solchen Verein anschließen, derart gefaßte Beschlüsse auch dann zu akzeptieren, wenn sie sich in einer Minderheitsposition befinden; es bedeutet andererseits für Vorstandmitglieder und Verantwortliche die Verpflichtung, stets den breiten Konsens zu suchen und nicht den Durchmarsch zu probieren, indem Andersdenkende in der Mitgliedschaft großflächig niedergestimmt werden. In dieser Hinsicht hat sich – soweit dies für Ausstehende erkennbar ist – wohl in den meisten Vereinen Vieles zum Positiven gewandelt. Gelernt wurde nicht nur, Lokomotiven zu restaurieren sondern auch, Konflikte in einer Weise auszutragen, die es ermöglicht, anschließend wieder miteinander weiterzuarbeiten.

Schließlich mögen Mitglieder und Vereine den Blick über den eigenen Tellerrand wagen. Die Zukunft liegt sicherlich nicht in einem verstärkten Konkurrenzkampf der Museumsbahnen gegeneinander, sondern in verstärkter Kooperation miteinander. Anfänge existieren auf technischem Gebiet z.B. in Form der regelmäßig stattfindenden BDEF-Museumsbahnertagungen. Diese Plattform gilt es in musealen Hinsicht auszubauen, um sich auch auf diesem Gebiet gegenseitig zu unterstützen. Sie dürfte dazu beitragen, daß jede Museumsbahn ihren Weg in eine gesicherte Zukunft sucht und die Träger wechselseitig aufeinander aufmerksam machen, Themenschwerpunkte einem interessierten Publikum auch dann vermitteln können, wenn sie anderswo dargestellt werden.

Es liegt zunächst an den Vereinen selbst, den Sprung von der Touristenveranstaltung zur ernsthaften Institution zur Pflege kultureller Güter zu vollziehen und für die Wahrnehmung dieser Aufgabe dann auch legitimerweise entsprechende ideelle und materielle öffentliche Unterstützung einzufordern. Auf dieser Schiene kann wohl auch dann noch optimistisch in die Zukunft geblickt werden, wenn der letzte Kegelclub seine Kegelkasse auf einer Museumsbahn verfahren hat (vomit nochmals nichts gegen Kegelclubs gemacht werden lediglich darauf aufmerksam gemacht soll, daß sich Fahrgastzahlen und Einnahmen auch einmal rückläufig entwickeln können).

Möge sich die verstärkte Orientierung des DEV auf den Museumssektor als richtungsweisend für die Museumsbahn-Szene erweisen und ihr für die nächsten 25 Jahre wichtige Impulse vermitteln.

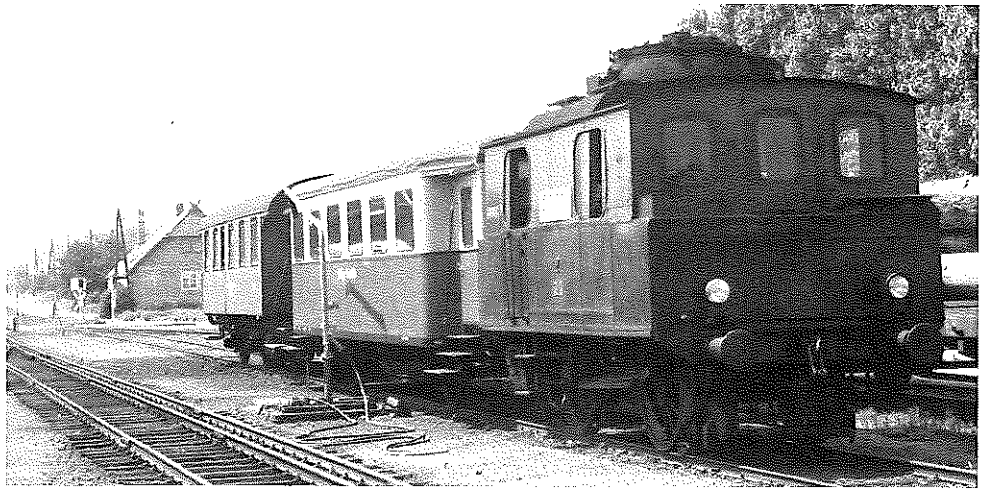


Bild ganz oben:

Um die verfolgte museale Linie einzuhalten, kann eine Konsolidierung der jeweiligen Fahrzeugbestände sinnvoll sein. Der DEV trennte sich schon früh von seiner normalspurigen Kittel-Stehkessellokomotive, weil er seine Aktivitäten auf die Schmalspur konzentriert wissen wollte. Diese technisch sehr interessante Maschine befindet sich heute im Museum für Verkehr und Technik Berlin. Sie hätte wohl auch in einem künftigen Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen keinen Platz gefunden, da es sich nicht um eine typische Kleinbahnkonstruktion handelt.

Das Bild zeigt die Kittellok am 3. Juli 1971 in Bruchhausen-Vilsen anlässlich des 5. Jubiläums der Museums-Eisenbahn.  
Foto: Dipl.-Ing. Christian Speer

unteres Bild:

Konsolidierung der Bestände kann jedoch auch zur Gratwanderung werden, wenn keine konzeptionellen Vorstellungen über das angestrebte Ziel vorliegen. Das Bild zeigt den Bw 114 der ehemaligen Kleinbahn Pforzheim – Ittersbach, der sich ebenfalls einige Jahre im Besitz des DEV befand. Dieses Fahrzeug wurde wegen seiner straßenbahnähnlichen Konstruktion an das Straßenbahn-Museum Hannover abgegeben. In einem Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen könnte er heute aber als Vertreter der elektrischen Kleinbahnen (bzw. einer Straßenbahn mit Kleinbahnkonzession) eventuell sinnvoll integriert werden. 12. Juni 1971  
Foto: Dipl.-Ing. Christian Speer

Harald O Kindermann

## Die Stunde Null - Der Deutsche Eisenbahn-Verein vor 25 Jahren

Der Redakteur der DME hat nicht gebeten, aus Anlaß des 25jährigen Bestehens des Deutschen Eisenbahn-Vereins doch einmal zu schildern, was mich eigentlich bewegen hat, zu einer Zeit, als bei der DB noch Hunderte von Dampflokomotiven und eine große Anzahl von sonstiger Vorkriegsfahrzeuge im täglichen Einsatz standen, die Gründung von Museumsbahnen in der Bundesrepublik Deutschland zu versuchen. Dieser Bitte komme ich gerne nach.

Schon seit früher Kindheit interessierte ich mich für alles, was auf Eisenbahnen fuhr, und meine Mutter stand oft Angestrengt aus, weil ich mich schon als Knirps von 8 Jahren des öfteren mit meinem Treibroller weit von unserer Wohnung im Hamburger Stadtteil Eppendorf entfernte, um das Geschehen an irgendeinem Bahnhof oder Straßenbahnbetriebshof zu beobachten und dort dann von einem Luftgriff überrascht wurde.

Etwa ab meinem zwanzigsten Lebensjahr und mehr den Privat- und Kleinbahnen zu, da es über diese im Gegensatz zu DB und früherer DR kaum Veröffentlichungen gab und daher auch nur wenig bekannt war. Hierbei blieb mir natürlich nicht verborgen, daß bei diesen Bahnen bereits in den fünfziger Jahren ein heftiger Strukturwandel im Gange war. Viele von ihnen waren schon damals vollstän-