

Kleinbahn - Museum Bruchhausen - Vilsen

Nachdem der DEV in den zurückliegenden 25 Jahren erfolgreich die Installierung und Konsolidierung der Museums- Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf als ersten Schritt zu einem Denkmal des Transportsystems »Kleinbahn« vollziehen konnte, soll nun ein zweiter Schritt ins Auge gefaßt werden. Er soll zu einem Kleinbahn-Museum in Bruchhausen-Vilsen führen, in das die Museums-Eisenbahn als wichtiger Bestandteil eingegliedert wird. Der DEV möchte mit dem Kleinbahn-Museum die Besucher interessieren für das Thema: Die Erschließung verkehrsferner Räume durch Kleinbahnen.

Ausgangssituation 1989

Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf vermittelt heute dem an Eisenbahnen interessierten Besucher eine Menge Details aus dem Kleinbahnwesen. Der dafür sensibilisierte Fahrgast erlebt Rangiermanöver mit Signalpfeife und Handweichen, Zugkreuzungen ohne ortsfeste Signale und viele Dinge mehr. Doch technikgeschichtliche Museen dienen i. a. der jüngsten Generation, die keine Erinnerungen (sprich: Vorkenntnisse) mitbringt. Das ist bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf nicht anders, oft hört man: „Da muß ich mit meinen Kindern hin.“ Doch seien wir ehrlich, ein Kind bekommt bei einer Fahrt mit der Museums-Eisenbahn einen völlig falschen Eindruck vermittelt: Es muß annehmen, daß Kleinbahnen dazu geschaffen wurden, damit Eltern mit ihren Kindern am Wochenende dorthin fahren, an einem Bahnhof einsteigen, unterwegs im Buffetwagen ein koffeinhaltiges Erfrischungsgetränk trinken, am Endbahnhof auf Toilette gehen und dann wieder zum Ausgangsbahnhof zurückfahren.

Diese Schilderung deckt die bestehenden Defizite unseres noch unvollständigen Kleinbahn-Museums schmerzlich auf. Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf wird dem Anspruch, dem Transportsystem Kleinbahn ein Denkmal zu setzen, in keinem einzigen Sektor aus der Fülle seiner Prägungen gerecht. Das kann sie auch gar nicht, denn wie soll sie z.B. den Besuchern aufzeigen, daß Kleinbahnen überwiegend dem Gütertransport dienten und der Reisezug nicht zum Vergnügen sondern zur Überwindung räumlicher Entfernungen genutzt wurde.

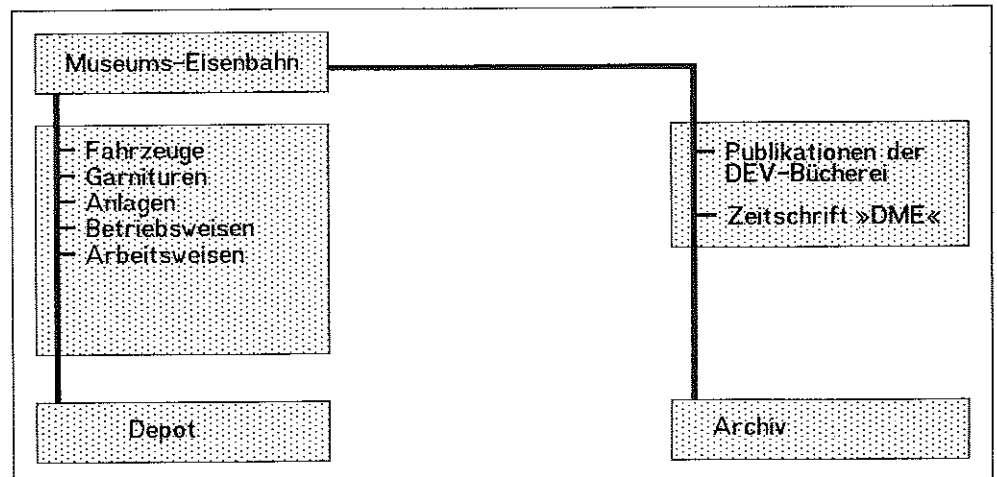
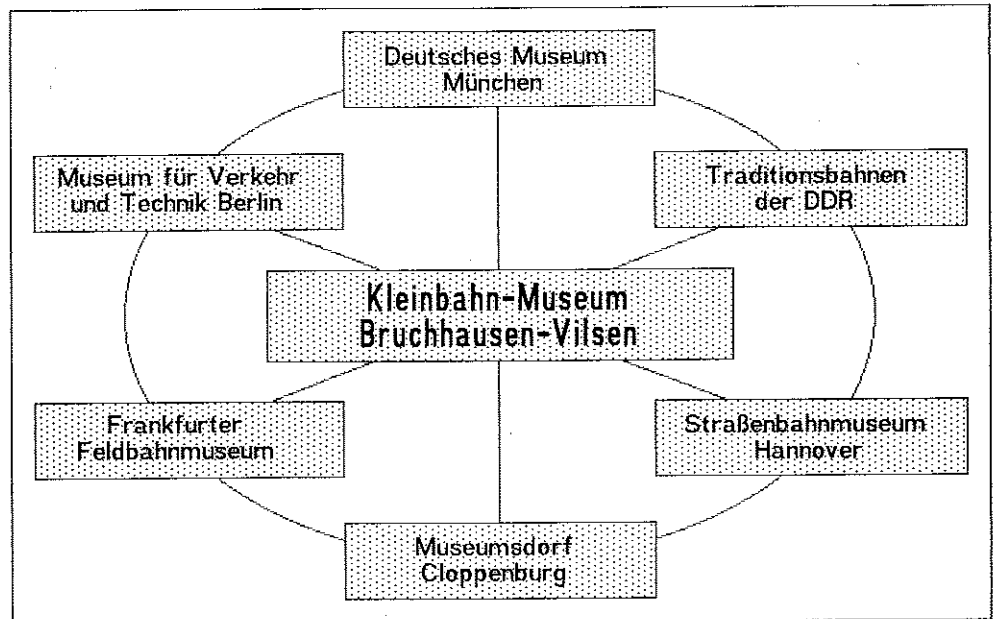
Mehrere bestehende Institutionen streifen das Thema »Die Erschließung verkehrsferner Räume durch Kleinbahnen« nur als Randgebiet ihrer zentralen Thematik. Das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen wird eine Lücke in der Museumslandschaft schließen können.

Die gegenwärtige Situation ist durch die Ausrichtung aller Aktivitäten auf den Betrieb der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf geprägt. Der Besucher/Fahrgast ist gezwungen, sich die gezeigten Elemente des Transportsystems Kleinbahn selbst aus der Fülle der Eindrücke herauszuarbeiten. Tut bzw. kann er das nicht, dann bedeutet der Besuch in Bruchhausen-Vilsen für ihn (nur) ein vergrüßlicher Zeitvertreib.

Daher sieht der DEV die Aufgabe, die deutsche Museumslandschaft zu bereichern, indem er ein abgerundetes Kleinbahn-Museum schafft. Dabei wird der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf die Aufgabe zuteil, Techniken durch Inbetriebsetzung ausgesuchter Exponate lebendig zu erhalten und anschaulich zu machen. Ob und wie Ersteres erreicht werden kann, ist noch offen. Zunächst hat der DEV ein Grobkonzept erarbeitet, das unsere Vorstellungen und Ansprüche beschreibt. Im folgenden werden die diskutierten und zumeist schriftlich fixierten Eckpunkte des Konzeptes für das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen den DEV-Mitgliedern und Freunden der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf vorgestellt.

Universalmuseum - Spezialmuseum

Das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen gehört zu der Kategorie der Spezialmuseen. Nicht global der Technik oder dem Landleben des auslaufenden 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts soll das Museum gewidmet sein sondern ausschließlich der Kleinbahn und ihrem direkten Umfeld. Statt Universalität soll das spezielle Thema des Museums - die Kleinbahn - in möglichst allen ihren Dimensionen und Aspekten gezeigt werden. Die inhaltliche und zeitliche Beschränkung des Museums auf Kleinbahnen und ihre Epoche ermöglicht die Identitätsbildung des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen und gibt dem Museum ein unverwechselbares Gesicht.





Wissenschaftler technikgeschichtlicher Museen sehen die Technik allgemein in 3 Dimensionen:

- die naturale Dimension,
- die personale Dimension und
- die soziale Dimension.

Hatten wir DEV-Aktive uns bislang auf die Betrachtung der naturalen Dimension der Kleinbahn, d.h. dem Zusammenspiel der Kleinbahn mit den Naturgesetzen der Mathematik, Physik und Chemie beschränkt, so wollen wir künftig auch die Wechselwirkungen der Kleinbahnen zu den einzelnen Menschen (zu den Mitarbeitern und Benutzern) und zur Gesellschaft ins Blickfeld rücken.

Ein Spezialmuseum läuft leicht Gefahr, Anziehungspunkt ausschließlich für Freaks zu werden, wenn es normal-interessierte Menschen nicht anzusprechen vermag: „Kleinbahn-Museum? Ich weiß gar nicht, was Kleinbahn ist, gehe lieber ins Kino.“ Dem entgegenzuwirken, erleichtert dem geplanten Museum der touristische Reiz der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf, die auch weiterhin als Magnet wie in den vergangenen 24 Jahren zahlreiche Besucher nach Bruchhausen-Vilsen ziehen wird.

zentral - dezentral

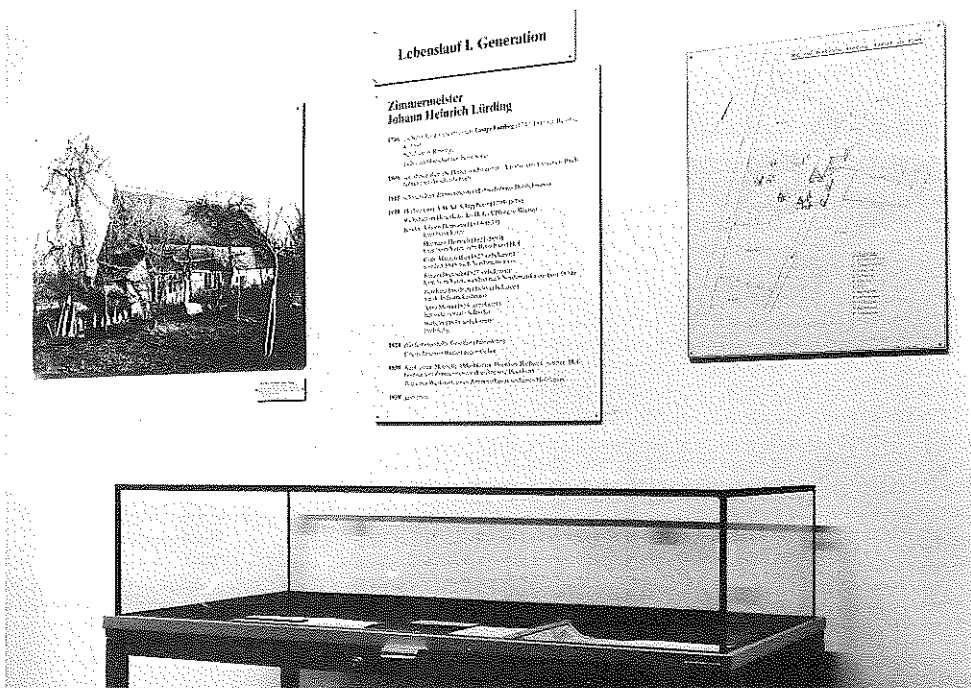
Das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen soll zentral, nämlich in Bruchhausen-Vilsen, der Kleinbahn ein Denkmal setzen. Zwar ist auch ein dezentrales Kleinbahn-Museum denkbar, indem z.B. zur Darstellung der verschiedenen Kleinbahn-Typen je eine entsprechende Kleinbahn museal erhalten und betrieben wird. Dann müßten zumindest eine Lenz-Bahn, eine Inselbahn, eine städtische Güterbahn (z.B. Hohenlimburg), eine elektrische Regionalbahn und wohl manche mehr zum Museum gehören. Diese Typen ließen sich in anschaulicher Ausprägung an ihren geschichtlichen Standorten überwindend nur durch Rekonstruktionen darstellen. Sie wären in ihrem Wert als Museum zumindest fragwürdig. Auch wäre der „Käseglocken-Effekt“, der zwangsläufig auch die Umgebung erfassen müßte, um die Einbindung zu zeigen, für diese eine unerträgliche Belastung.

Die 3 Fotos auf dieser Seite zeigen, wie ein Museum die 3 Dimensionen der Technik aufarbeitet und dem Besucher vermittelt. Im Museumsdorf Cloppenburg Niedersächsisches Freilichtmuseum befinden sich Werkstattgebäude und Gegenstände der Zimmererei Lürding aus Andorf (Lkr. Osnabrück). Eine Ausstellung vermittelt tiefen Einblick in weitere Aspekte der Zimmermeisterei, die die Gebäude alleine nicht vermitteln können.

Foto oben: Die naturale Dimension - Winde und Flaschenzug als historische Zeugen und ein Modelldiorama, das deren Anwendung demonstriert, stellen den Bezug zwischen Zimmermannshandwerk und die physikalischen Naturgesetze her.

Foto Mitte: Die personale Dimension - Foto, Skizze, einige Dokumente und der tabellarische Lebenslauf verbinden die Zimmermannstechnik mit dem einzelnen Menschen - in diesem Fall: mit dem Zimmermann.

Foto unten: Die soziale Dimension - ein Beispiel für die Darstellung von Wechselwirkungen der Technik - spricht dem Zimmermannshandwerk - zur Gesellschaft.



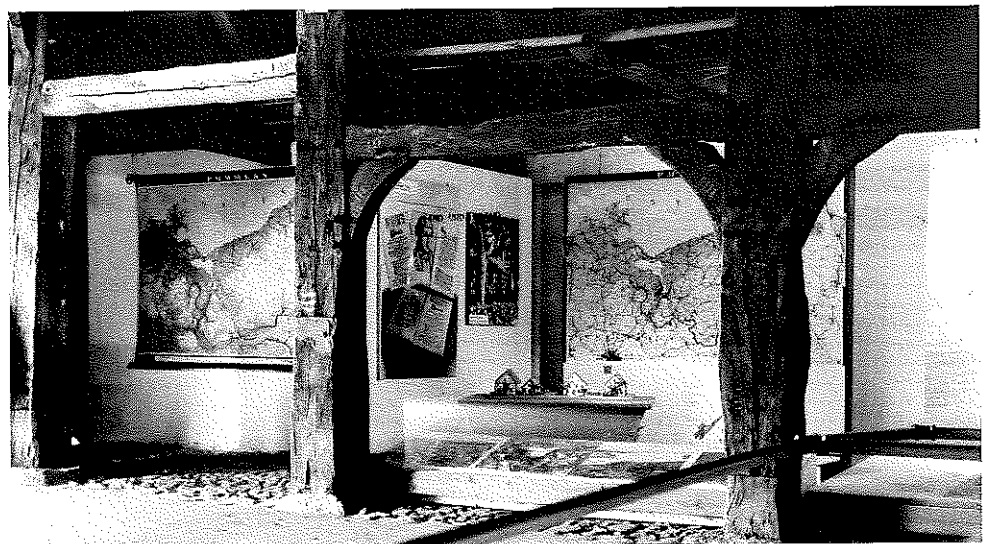
Dezentralität als Konzept ist dort sinnvoll, wo der Gegenstand des Museums für den Standort sehr wichtig und gleichzeitig der räumliche Abstand zwischen den Stationen relativ gering ist. Das trifft z.B. auf »die Industrie in Rheinland und Westfalen« zu; in ganz Nordrhein-Westfalen entsteht z. Z. ein dezentrales Industriemuseum, das die industrielle Vergangenheit dieses Bundeslandes auch nach der Schließung der eventuell letzten Zeche, Hütte und Schmiede wach halten wird.

Doch wäre es anmaßend, der Kleinbahn eine ähnliche Bedeutung für unsere Gesellschaft beizumessen wie der Industrie für das Ruhrgebiet. Daher kann nur einem zentralen Kleinbahn-Museum in Bruchhausen-Vilsen eine Chance auf Realisierung zukommen. Außerdem ist ein zentrales Museum eher in der Lage, Vernetzungen und Entwicklungen anschaulich zu machen. Der Unterschied zwischen einer Inselbahn und einer Regionalbahn (gemeint sind damit Bahnen wie z.B. die OEG) kann an einem einzigen Museumsstandort leichter deutlich werden, als wenn der Besucher dazu von Borkum nach Mannheim fahren muß.

Zentralität wird vom DEV jedoch nicht streng als Aufforderung begriffen, jeden Aspekt der Kleinbahn an originalen Gegenständen in Bruchhausen-Vilsen zeigen zu wollen. Ebenso wie schon bislang Fragen nach dem Erscheinungsbild einer LAG-Bahn mit einem Hinweis auf die Chiemseebahn und nach dem Aussehen einer MEG-Garnitur durch Verweis auf die Selfkantbahn beantwortet werden, sollen auch künftig die Besucher auf die regelspurigen Kleinbahngarnituren der

GES und des MECF sowie auf die feldspurige MPSB-Garnitur der DKBM hingewiesen werden, statt solche Fahrzeuge nach Bruchhausen-Vilsen holen zu wollen. Eine konzeptionelle Zusammenarbeit mit den genannten Vereinen und zusätzlich mit der DGEG kann daher allen Be-

teiligten und den Besuchern und Fahrgästen zugute kommen. Sie erfordert jedoch, daß die Betreiber in der Aufbauphase mehr Augenmerk als in der Vergangenheit auf die Kleinbahngeschichte richten statt die Fahrgastzahlen als alleinigen Wertmaßstab anzusehen.



Das Frankfurter Feldbahnmuseum widmet sich ebenfalls als zentrales Museum einem gesamten Transportsystem: der Feldbahn. In einem Ausstellungsraum werden mit einigen historischen Zeugen und mit Fotos, Zeichnungen und Modell Dioramen die verschiedenen Feldbahntypen, die Elemente des Transportsystems samt ihrer Entwicklungen und Vernetzungen vorbildhaft in übersichtlicher Weise dargestellt. Was das Frankfurter Feldbahnmuseum außerdem bietet und leistet, lesen Sie demnächst in einem ausführlichen Bericht in der DME.

Foto: Slg. DRM

Wenn Originallexponate an ihren Standorten nur schwer oder gar nicht aufgesucht werden können, ist Zentralität zwingend vorgegeben. Eine Ausstellung im Schleswig-Holsteinischen Freilichtmuseum in Molfsee zeigt die ländlichen Siedlungsformen in Pommern auf: So kann der Museumsbesucher etwas über Dorf- und Hofformen dieser Provinz lernen ohne die Schwierigkeiten, die sich durch die heutige Zugehörigkeit zu 2 sozialistischen Staaten ergeben, auf sich nehmen zu müssen.

Die Besucher des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen dürfen nicht den Eindruck erhalten, daß Kleinbahnen stets eine schmale Spurweite aufwiesen. Da die GES Fahrzeuge regelspuriger Kleinbahnen erhält und sie z. T. sogar als stilreine Garnituren einsetzt, kann das Kleinbahn-Museum mit einigen Fotos und dem Hinweis auf die GES diesen Trugschluß verhindern. Ein Bildtext zu z.B. nebenstehendem, mehr als 10 Jahre altem Foto müßte dann aber auch klarstellen, daß die weißen Ringe um Schornstein und Puffer ebenso wie die unstimrige Eigentümerbezeichnung lediglich Verzerrungen darstellen. Damit kein falscher Eindruck entsteht: Die GES nimmt ihren kulturellen Auftrag sehr ernst und hat längst auf den unstimmen Zierat weitgehend verzichtet.

Foto: Gerald Gunzenhäuser



Ansammlung - Sammlung - Museum

Wer diesen Artikel bis hierher gelesen hat, um eine Beschaffungs- und Verwendungsliste der Fahrzeuge zu sehen, wird auch weiterhin enttäuscht bleiben. Selbstverständlich ist die Fahrzeugsammlung des DEV Keimzelle für das Kleinbahn-Museum, doch ist der Anspruch an ein Museum ein völlig anderer als an eine Sammlung.

Das Sammeln ist seit vielen tausend Jahren eine dem Menschen angeborene Eigenschaft. Diesen prähistorischen Instinkt trifft man auf allen „Modellbahn-Tausch-Börsen“ an, wo ihm Sammler mit der Jagd auf begehrte Stücke nachgehen. Werden die erworbenen Stücke in einem Schuhkarton untergebracht, ist eine Ansammlung von z.B. Viking-Autos entstanden. Ordnen und Ordnung halten

ist dem Menschen leider nicht angeboren, doch wenn die ordnende Hand die Stücke nach einem Schema in eine Vitrine einsortiert hat, ist aus der Ansammlung eine Sammlung geworden.

Auch der DEV hat gesammelt und geordnet und verfügt heute über eine umfangreiche Sammlung von schmalspurigen Kleinbahnfahrzeugen. Durch die angeeigneten Kleinbahn-Kenntnisse der DEV-Aktiven, die schon frühzeitig Wichtiges von Unwichtigem zu unterscheiden versuchten, und durch das Glück, der erste Eisenbahn-Verein zu sein, gelangten viele wertvolle Stücke in die DEV-Fahrzeugsammlung. Die Sammlung umfaßt sowohl typische Vertreter als auch ein paar Einzelstücke und unterscheidet sich dadurch angenehm von einem reinen Raritätenkabinett.

Um die Fahrzeugsammlung nicht zu einer toten Anhäufung von Gegenständen werden zu lassen, ist wissenschaftliche Forschungstätigkeit notwendig. Das mag für manchen Leser hochtrabend klingen, wird jedoch schon von Anfang an von den DEV-Aktiven betrieben: sie ergründeten stets die Lebensläufe der Fahrzeuge und ihre früheren Erscheinungsbilder. Dadurch und weil die Ergebnisse der wissenschaftlichen Nachforschungen schon seit vielen Jahren bei der Fahrzeugaufarbeitung berücksichtigt werden, indem die Fahrzeuge in einen historischen Zustand versetzt und so auch eingesetzt werden, können die meisten Fahrzeuge als »historische Zeugen« des Kleinbahn-Wesens gelten.

Doch das Gesagte gilt nicht nur für die Fahrzeuge, sondern jedes Ausstellungsobjekt besteht aus musealer Sicht im wesentlichen aus den 2 Komponenten:

- seiner Form (ausgestelltes Material),
- seinem Inhalt (zu vermittelnde Informationen).

Das geformte Material eines Gegenstandes kann z.B. ein längliches Stück Holz sein, an dem einige Teile aus Stahl, Messing und Glas befestigt sind. Dieses so geformte Material bekommt Inhalt und Leben erst durch Informationen wie diese:

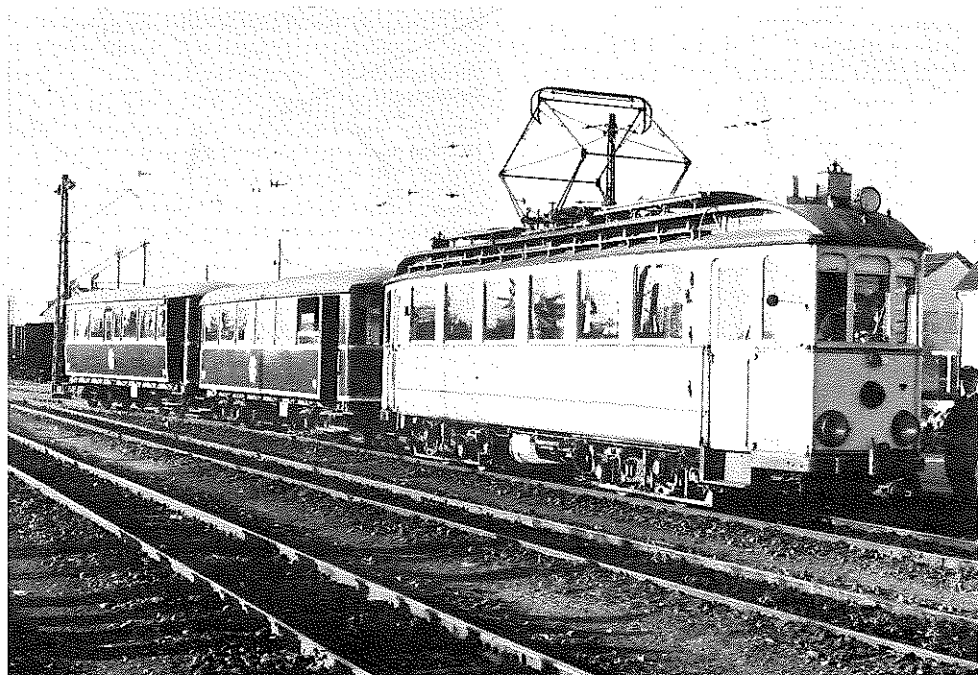
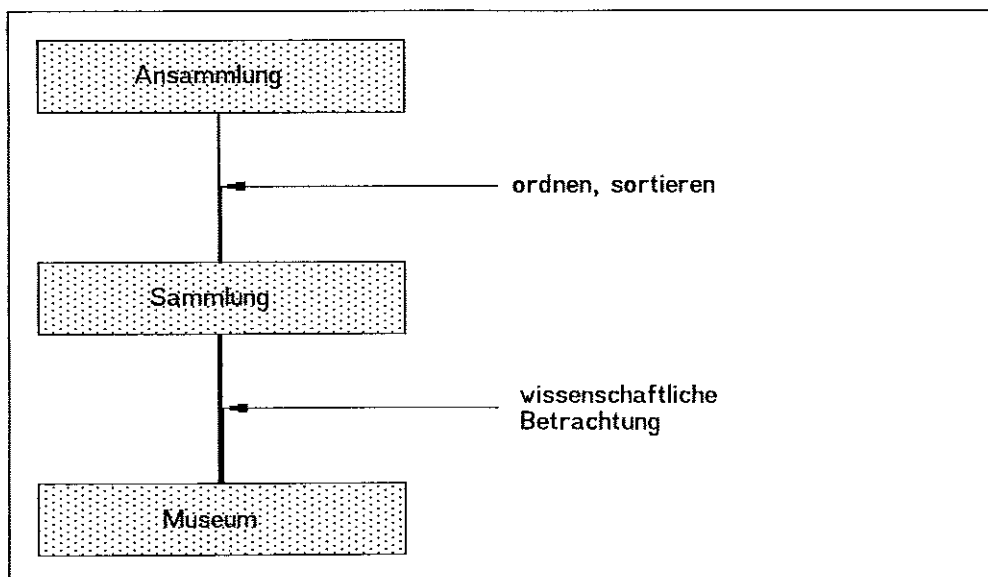
„Nivelliergerät von der Hümmlinger Kreisbahn, das eventuell zur Umspurung der Strecke benutzt wurde.“

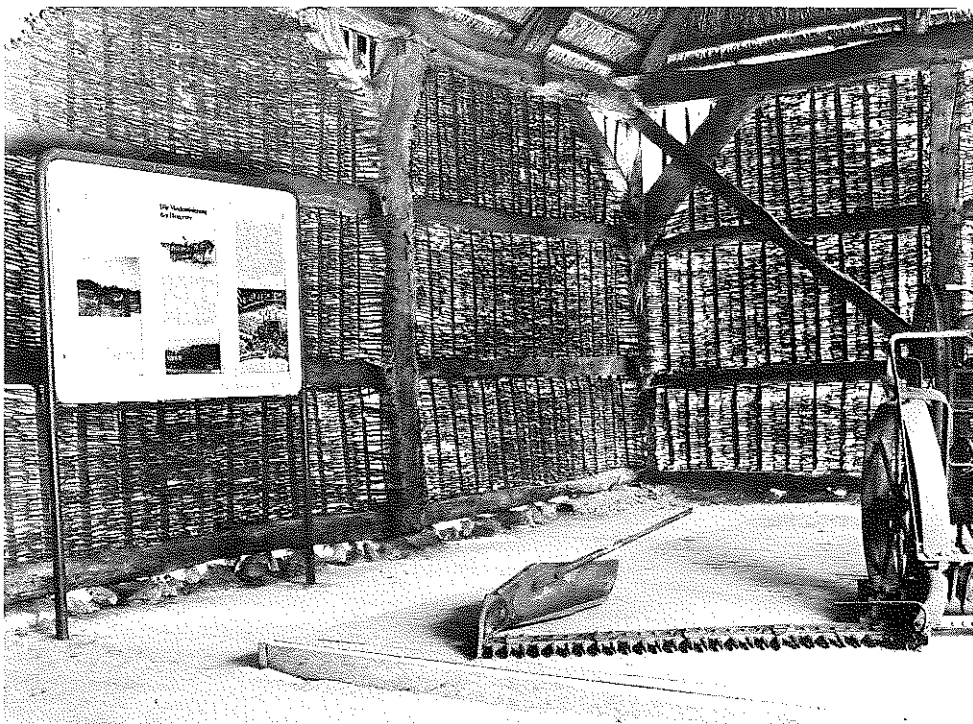
Als letzten und wichtigsten Schritt bedarf es einer übergreifenden wissenschaftlichen Betrachtung der Sammlung, um sie in ein Museum einzubringen. Wir müssen uns fragen, was wir mit diesem oder jenem Fahrzeug darstellen wollen. Ein Beispiel: der von der OEG stammende Personenwagen Nr. 12 wurde 1948 mit halbgeschlossenen Bühnen unter Verwendung eines vorhandenen Güterwagengrahmens für einen straßenbahnähnlichen Verkehr gebaut. Für den Einsatz auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf erhielt der Wagen offene Übergänge. Nun ist die Frage zu klären, ob dieser Zustand auch in Zukunft beibehalten werden soll, um das kleinbahntypische Verhalten, die technische Angleichung an die Erfordernisse des neuen Besitzers nach einem Gebrauchtkauf zu demonstrieren, oder ob der Wagen 12 als Symbol für das Improvisationsvermögen der Kleinbahnen zur Nachkriegszeit in den früheren Zustand zurückversetzt werden soll. Diese Frage wird später das noch zu erstellende Feinkonzept beantworten.

Flußdiagramm der Vorgehensweise, die zur Einbringung einer Sammlung in ein Museum angewandt wird.

Das Foto eines OEG-Zuges bestehend aus Triebwagen 13 und den Personenwagen 112 und 131 am 30. Oktober 1965 im Bw Edingen zeigt ein wichtiges Detail aus dem Kleinbahnwesen: das Improvisationsvermögen, das Kleinbahnen zu nahezu allen Zeiten beweisen mußten, um ihren Fortbestand zu ermöglichen. Die OEG wandelte mit großem Ideenreichtum ihren Vorkriegsfahrzeugpark in modern wirkende Wagen einer Regionalschnellbahn, die bis in die 1960er Jahre den Anforderungen gerecht wurden.

Foto: H.-J. Ströh





Die Konzeptionierung eines Museums sollte jedoch nicht versuchen, um eine bestehende Sammlung herum einen didaktischen Mantel zu legen sondern sollte besser losgelöst von allen - oft nur scheinbaren - Zwängen erfolgen. Das bedeutet für die Planung des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen, daß die Beantwortung der folgenden Fragen alleiniger Ausgangspunkt der Überlegungen ist:

1. Wie sahen die Kleinbahnen aus?
2. Wie sah das Leben mit der Kleinbahn aus?
3. Welche Bedeutung hatten die Kleinbahnen für Region, Wirtschaft und Gesellschaft?

Daß dazu zunächst noch sehr viel Vorarbeit zur Schaffung der theoretischen Wissensbasis notwendig ist, hat Hans-Jürgen Credé in seinem einleitenden Artikel in diesem Heft dargelegt. Das fertige Konzept wird aussagen, welche Antworten zu den genannten Fragen auf welche Weise gegeben werden können.

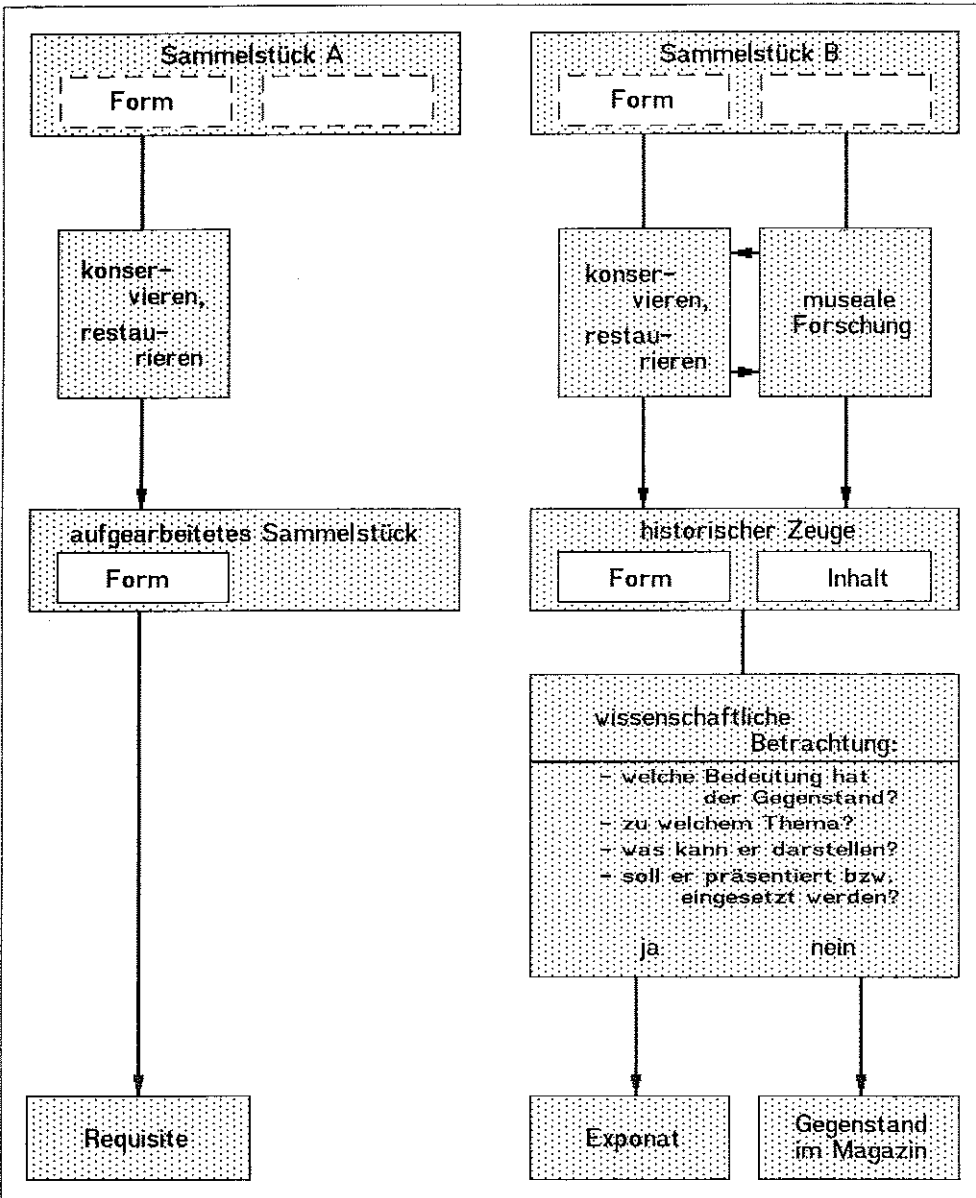
Diese - allgemein übliche - Vorgehensweise zur Erstellung eines Museums-Konzeptes wird mit großer Wahrscheinlichkeit ergeben, daß die bestehenden Sammlungen, z.B. die DEV-Fahrzeugsammlung, nicht alle benötigten Stücke enthalten. Ergebnis wird aber auch sein, daß einige Fahrzeuge aus der DEV-Sammlung für das Museum überflüssig sein könnten. Dieses Phänomen tritt bei jedem ernsthaft geführten Museum auf; das ist ein Grund dafür, daß die Museen allesamt Magazine und Depots unterhalten, in denen oft mehr Sammelstücke aufbewahrt als im Ausstellungsbereich präsentiert werden. Befürchtungen einiger DEV-Aktiver, daß sich die Dampflokomotive HERMANN oder der Wagen C4 Nr. 4 als museal überflüssig heraus-

Bild oben:
Das Museumsdorf Cloppenburg Niedersächsisches Freilichtmuseum stellt nicht einfach Gegenstände aus, sondern es stellt Bezüge her. So werden z. B. die beiden historischen Zeugen »Heuscheunex« und »Balkennäher« genutzt, um die Heuernte und die Mechanisierung der Heuernte zu verdeutlichen.

Zeichnung links:
Flußdiagramm des Werdeganges zweier Sammelstücke, die als Gemeinsamkeit eine verwitterte, beschädigte oder abgenutzte Form aufweisen. Beide besitzen auch ihre Vergangenheit, die jedoch nicht augenscheinlich ist.

Sammelstück A (z.B. ein Vorsignalfügel) wird von einem Aktiven ausgebeult, entrostet und neu lackiert. Das nun aufgearbeitete Sammelstück A (d.h. der angemalte Vorsignalfügel) wird anschließend z. B. an der Außenwand des Lokschuppens aufgehängt. Das ist der typische Werdegang einer unnützen Requisite, die sogar dem Gesamteindruck schadet, denn der unvorbelastete Besucher muß doch annehmen, daß Vorsignalfügel bei der Eisenbahn immer an Lokschuppen gehören.

Sammelstück B (z. B. das in Heft 3/89 vorgestellte Nivelliergerät) wurde von Anfang an durch museale Forschung und Dokumentation begleitet. So sind Herkunft und ehemaliger Zweck bekannt. Die Aufarbeitung wird erst angegangen, wenn sichergestellt ist, daß nicht noch unbekannte Informationen dadurch zerstört werden können. Nach Abschluß von Konservierung bzw. Restaurierung und parallel geführter Forschung ist aus dem Sammelstück B ein historischer Zeuge entstanden, dessen Form sichtbar ist und dessen Inhalt dokumentiert wurde. Die wissenschaftliche Betrachtung weist dem Zeugen einen musealen Wert zu und entscheidet darüber, ob der Gegenstand im Magazin aufbewahrt oder in einer betriebsfähigen oder ständigen Ausstellung den Besuchern gezeigt wird.

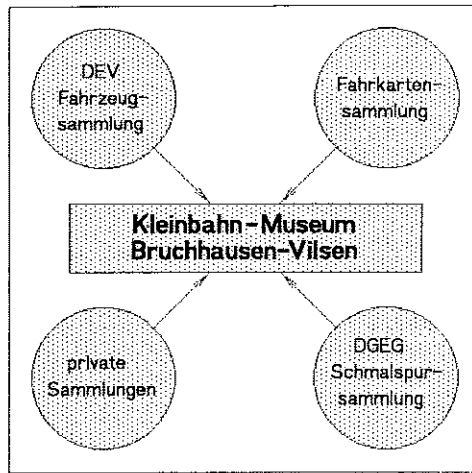


stellen und daher abgegeben werden könnten, sind unbegründet, denn der Betrieb der Museums-Eisenbahn rechtfertigt den Verbleib und Einsatz aller dafür benötigten Sammelstücke, die für den Betrieb gebraucht werden können sogar dann, wenn dieses Fahrzeug kein Museums-Exponat darstellt.

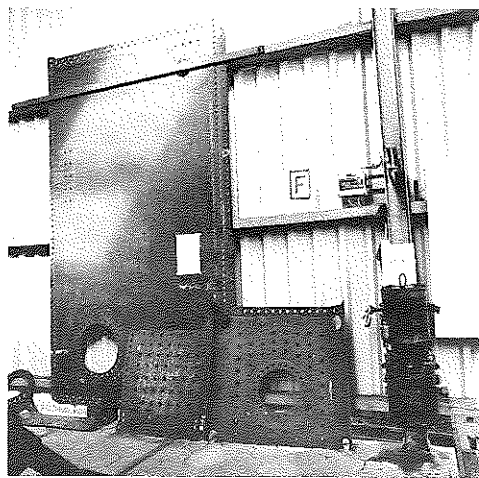
Das Phänomen, daß nicht jedes Sammelstück automatisch Exponat im Museum wird, kann für ein Museum dann zum Problem werden, wenn Laien „großzügig“ ihre Sammlung anbieten aber keine Einsicht dafür zeigen, daß das Museum vielleicht nur einen Bruchteil davon ausstellen oder für die Forschung gebrauchen kann. Die in der Kunstszene so gefürchtete Situation: „Hier gebe ich Euch meine (Bilder-)sammlung, also baut Ihr ein Museum dafür“, kann zumindest in abgeschwächter Form auch auf die Träger des Kleinbahn-Museums zukommen. Die scheinbare Großzügigkeit privater Sammler entpuppt sich nicht nur als elegante Verlagerung des Raum- und Platzproblems sondern bedeutet häufig auch eine versuchte Wertsteigerung der Sammlungsgegenstände. Denn ebenso, wie ein Gemälde einen anderen Stellenwert einnimmt, wenn es im Louvre neben der Mona Lisa hängt statt im Safe des Eigentümers zu liegen, trifft das auch für eine Diesellok zu, die auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf Züge ziehen darf statt in einem Vorgarten zu rosten.

Die Schilderung soll nun nicht die Sammler verteufeln, sondern mit dem Aufzeigen der Zusammenhänge soll vielmehr das Gegenteil erreicht werden: In jeder Sammlung befinden sich sicherlich einige Stücke, die das Kleinbahn-Museum bereichern können oder es überhaupt erst ermöglichen. Die vielen rührigen Leute, die Gegenstände oder Dokumente von Kleinbahnen sammeln, mögen sich mit diesen Zeilen ermuntert fühlen, die Tätigkeit im Rahmen ihrer Möglichkeiten fortzusetzen und ihre Sammlung später dem Kleinbahn-Museum wirklich großzügig zur Verfügung zu stellen - am Besten, sie zu übereignen. Großzügigkeit bedeutet auch, die Auswahl dessen, was präsentiert, magaziniert oder an andere Institute weitergegeben wird, in das Ermessen der Museumsleitung zu legen. Auf diese Weise kann jedermann einen hilfreichen Beitrag für das Kleinbahn-Museum leisten.

Auf die diskutierte Einbringung der DGEK-Schmalspursammlung in das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen treffen die genannten Vorbehalte nicht zu, denn dem DGEK-Vorstand ist die geschilderte Problematik selbstverständlich ebenfalls bekannt. Darum hat die DGEK zugesagt, bei der Erstellung des wissenschaftlichen Museumskonzeptes nach Kräften mitzuwirken. Die bereits erfolgte Abgabe der nicht in ein Kleinbahn-Museum passenden Straßenbahn- und Feldbahnfahrzeuge an andere Stellen offenbart die Kooperationsbereitschaft der DGEK.



Das Kleinbahn-Museum benötigt die Übernahme von mehreren Sammlungen, um das gesteckte Ziel erreichen zu können. Hieran wird deutlich, daß der Begriff „Museum“ mehr bedeutet, als eine konservierte Sammlung, die in irgendeiner Form der Öffentlichkeit zugänglich ist.



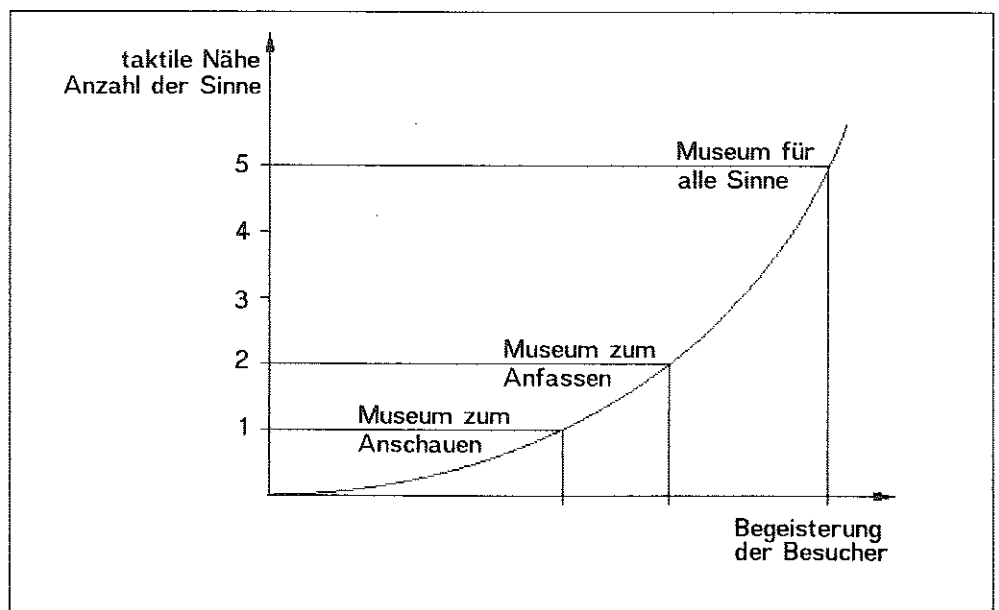
Einige Einzelteile des alten Kessels der Lokomotive PLETTENBERG hat der DEV aufbewahrt und an einer Seitenwand ausgestellt. Ob alle 4 Sammelstücke später Exponate des Kleinbahn-Museums werden, steht selbstverständlich noch nicht fest. Sicher ist jedoch, daß das Aufheben der ausgewechselten Kesselteile überhaupt erst Einblicke in die Arbeit der mit Dampflokunterhaltung beschäftigten Kleinbahner ermöglichen kann.

Taktile Nähe

Das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen wird stets möglichst viele Sinne der Besucher anzusprechen versuchen. „Bitte nicht berühren“, das wird es nur bei ausgestellten Fahrkarten, Uniformen und Dokumenten geben. Nur ein kleiner Teil des Kleinbahn-Museums wird nur ein »Museum zum Anschauen« sein. Durch die Eigenart der Großexponate in den Inszenierungen können diese in bestimmtem Rahmen ein »Museum zum Anfassen« werden. Die Gegenstände der ausgestellten Szenen können während des Durchganges betastet werden.

Die größtmögliche taktile Nähe und damit die beeindruckendste Art der Darstellung bietet ein »Museum für alle Sinne«. Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf ist daher als gewichtiger Teil des Kleinbahn-Museums zu betrachten, weil sie alle Sinne der Besucher genau so mit Eindrücken beliefert, wie es früher eine Kleinbahn ihren Fahrgästen gegenüber tat. Das Auge des Besuchers sieht Anlagen und Fahrzeuge, das Ohr vernimmt Auspuffschlag, Rumpeln und Rattern, die Nase riecht Rauch und dampfendes Öl, der Körper spürt Vibrationen und Schienenstöße und obendrein juckt abends der Ruß in den Haaren - genau die Eindrücke, die Fahrgäste der Kleinbahnen schon vor 100 Jahren von der Reise mitnahmen.

Das Diagramm unten zeigt im Prinzip (auf die Herleitung der mathematischen Funktion der dargestellten Kurve wurde verzichtet) die Abhängigkeit der Besucherbegeisterung von der Anzahl der mit Eindrücken belieferten Sinne. Dadurch wird deutlich, warum sogar ein museal wertloser Dampfzugbetrieb stets beliebter ist als z.B. eine noch so hervorragend konzipierte und gestaltete Fotoausstellung.



Die so vollkommene, vordergründige Einbindung des Museumsbesuchers muß aber begrenzt werden. Selbst die klar definierte Rolle als Kleinbahn-Nutzer kann er nur dann erfüllen, wenn ihm bewußt gemacht wird, daß früher geringe Geschwindigkeit, Rütteln und Ruß in Kauf genommene Schattenseiten einer Reise mit der Kleinbahn und nicht etwa romantisierende Attribute waren. Auf Disneyland-Effekte wie Amateur-Lokfahren oder Ingangsetzen von spektakulären Ereignissen als bühnenhafte Inszenierungen auf Knopfdruck muß die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf daher auch in Zukunft verzichten, und sie hat sie auch gar nicht nötig.

Objektzentriert - Themenzentriert

Das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen ist nicht als Objektschau oder als objektfetischer Maschinenfriedhof geplant, wo in einer Halle Fahrzeuge in Reihe stehen. Es sollen nicht Kleinbahn-Lokomotiven gezeigt werden, sondern der Kleinbahn-Verkehr, d.h. die DEV V 2 wird eventuell in einem Diorama (im Maßstab 1:1) den Bäderverkehr der Inselbahnen demonstrieren. Allgemein ausgedrückt bedeutet das: den Objekten - insbesondere den Fahrzeugen - kommt die Rolle als Indikatoren für gesellschaftliches Handeln und menschliche Problemlösungen zu.

Wenn die Fahrzeuge als historische Zeugen im Kontext präsentiert werden, spielt ihre Betriebstüchtigkeit keine Rolle mehr, denn einerseits kann es nicht Sinn des stationären Teils des Museums sein, als Betriebsmittelreserve für die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf zu fungieren. Andererseits wird das genannte Inselbahn-Diorama sinnlos, wenn die V 2 dort fehlt und im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen Rangierarbeiten erledigt. Daher ist bei der Konzeption des festen Ausstellungsbereiches und bei der Betrachtung der Fahrzeugsammlung der funktionale Gebrauch des

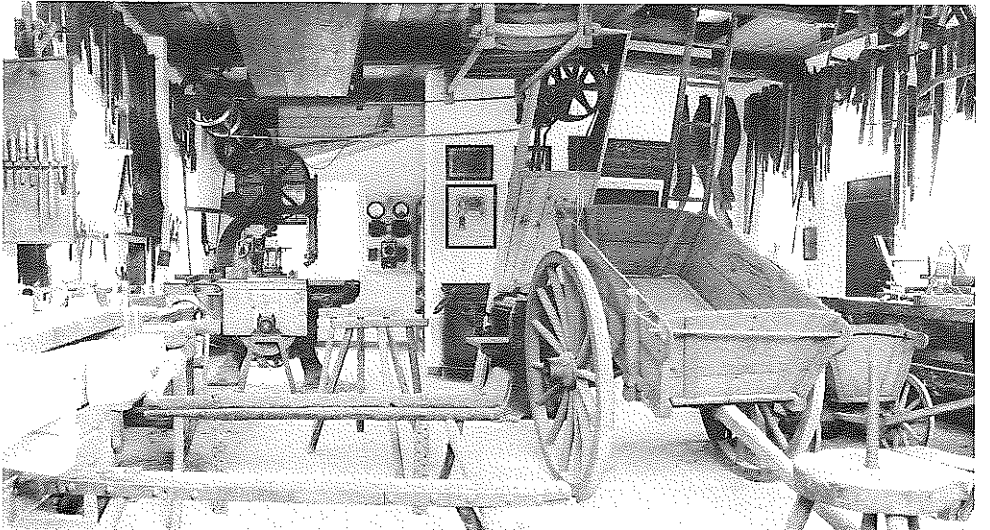
Ausstellungsgutes unerheblich und eine Gleisverbindung von den Dioramen zur Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf nicht zwingend notwendig. Sie würde allerdings das Einbringen der Fahrzeuge in die Dioramen erleichtern. Da das aber ein einmaliger Vorgang sein kann, ist eine anschauliche Darstellung der Themen bzw. die didaktisch günstig-

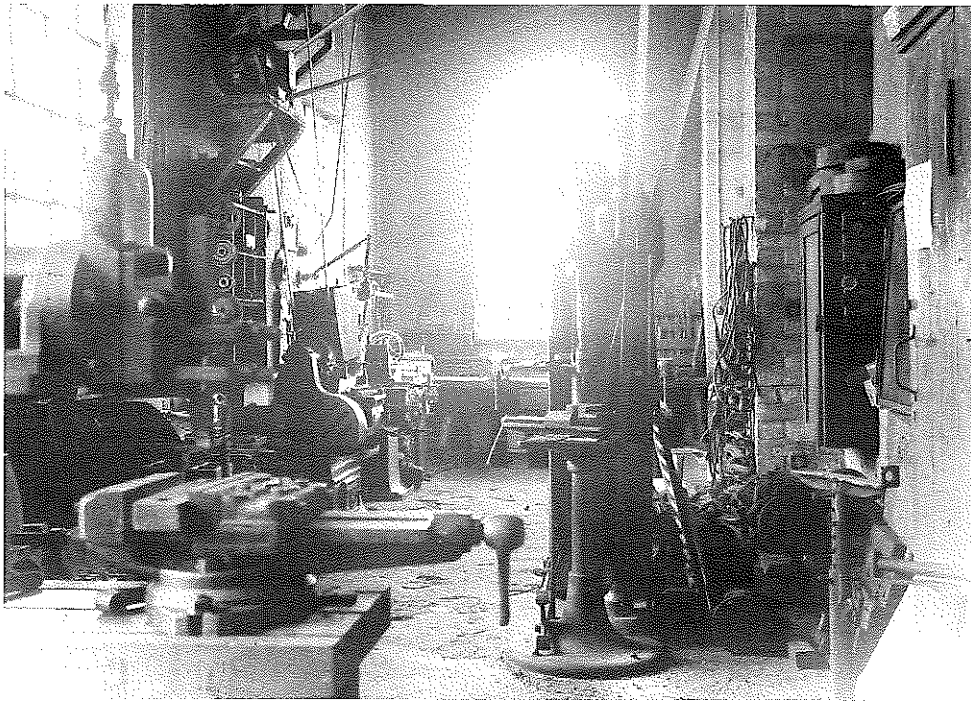
ste Anordnung der Szenen höher zu bewerten als die technischen Bedingungen und Vorschriften für den Bau eines Betriebshofes. Sofern der Gleisanschluß ohne Beeinträchtigung der genannten Prämissen ausführbar ist, kann er sich natürlich zum Zweck des Fahrzeugtausches oder der Ergänzung durch Neuzugänge als sehr hilfreich erweisen.



Bild oben: Das Kieler Stadt- und Schiffahrtsmuseum greift das Thema »Leben und Arbeiten im Industriezeitalter in der Marine-, Industrie- und Arbeiterstadt Kiel auf und verdeutlicht das Element »Wohnen« anhand eines Dioramas im Maßstab 1:1. Statt einer Objektschau von Ofen, Schrank und Kaffeemühle werden diese Gegenstände zu dem Exponat »Werkarbeiter-Wohnküche um 1900« zusammengestellt. Die Herkunft der einzelnen Gegenstände ist in diesem Zusammenhang nicht einmal von Bedeutung; sie können ohne Einbuße an didaktischem Wert des Exponates sogar aus dem Sperrmüll stammen, denn sie sollen ja (nur) einen Denkprozeß bei dem Betrachter in Gang setzen.

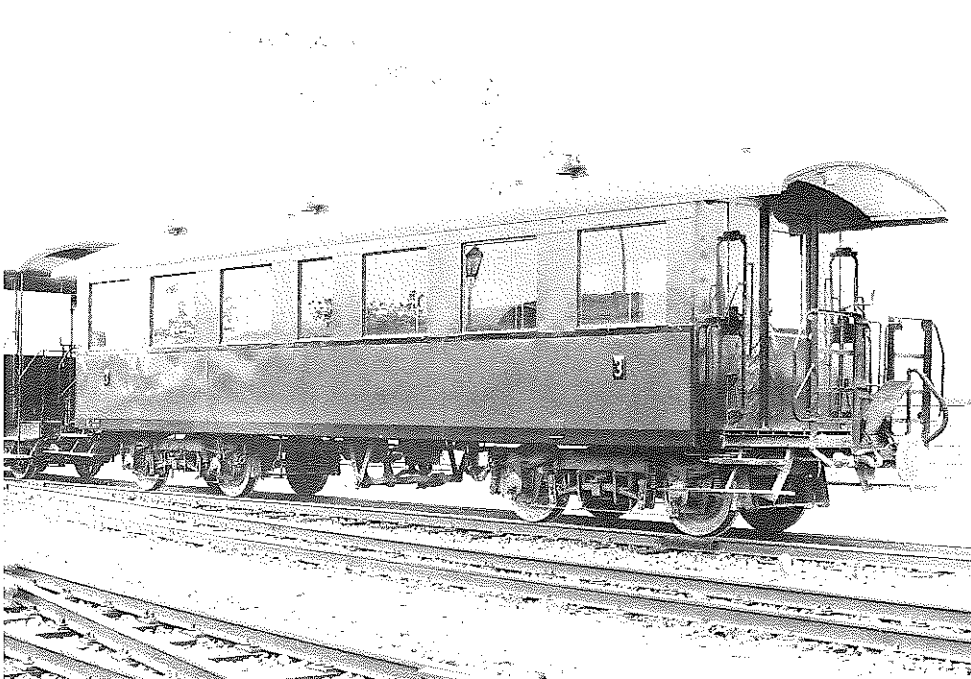
Bilder Mitte und unten: Das Schleswig-Holsteinische Freilichtmuseum zeigt die Gegenstände und Werkzeuge der Stellmacherei Thormählen im Kontext - nämlich im Werkstatt-Gebäude der Stellmacherei Thormählen aus Elmshorn, das seinerseits wieder als Exponat im Museumsbereich »Elbmarschen« eingebettet ist. Für den Besucher spielt dabei die Betriebstüchtigkeit von z.B. der Bandsäge untergeordnete Rolle, denn ihre Inbetriebsetzung trüge zur Erkenntnis der Lebensform in den Elbmarschen nur sehr wenig bei; Bandsägen gab und gibt es schließlich auch in anderen Regionen.





konservieren - restaurieren - rekonstruieren

Viele Museen konservieren die Exponate im Zustand ihres Auffindens. Das wird auch das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen versuchen, wenn Gegenstände von der Nutzung durch Kleinbahner oder Kleinbahnkunden geprägt sind und mit ihren Gebrauchsspuren ausgestellt werden können. Das trifft z.B. auf die Maschinen und Einrichtungsgegenstände der Hoyaer VGH-Werkstatt zu. Falls es gelingt, diese Werkstatt in das Kleinbahn-Museum umzusiedeln (zu translozieren, wie Fachleute unter sich sagen), soll ihr Zustand konserviert werden. Der Besucher kann sich bei seinem Durchgang durch die konservierte Werkstatt ein Bild von der Arbeitswelt des Kleinbahn-Werkstattpersonals machen. Eine Weiternutzung durch DEV-Aktive, von gelegentlichen Vorführungen abgesehen, ist ähnlich abwegig wie die Weiternutzung der ägyptischen Pyramiden als Bestattungsort.



Viele Gegenstände aus der Welt der Kleinbahnen erreichten in einem Zustand das Museum, der ihren Zweck nicht mehr erkennen läßt. Zumeist haben Wind und Wetter Aussehen, Funktion und Gebrauchsspuren so zerstört, daß die Konservierung des Gegenstandes nur zu einer Darstellung von Witterungsschäden führen würde. Diese Gegenstände müssen so aufgearbeitet werden, daß der Zustand, in dem sie genutzt wurden, wieder hergestellt wird. Eine derartige Restaurierung erfuhren z.B. die Schweißerampe und einige Fahrzeuge.

Viele Fahrzeuge gelangten jedoch in einem völlig zweckentfremdeten oder derart desolaten Zustand zum DEV, daß eine bloße Restaurierung nicht mehr sinnvoll war. Viele Einzelteile mußten nach z.T. ebenfalls desolaten Vorlagen, Zeichnungen, Fotos oder Beschreibungen neu gebaut werden oder es wurden sogar ganze Baugruppen (z.B. Bremsan-

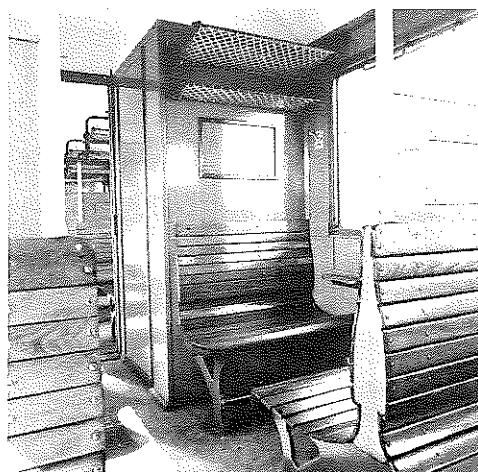
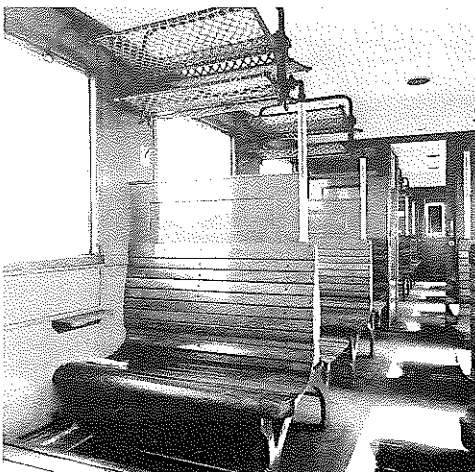


Bild oben:
Die VGH-Werkstatt in Hoya befindet sich noch weitgehend im Zustand ihrer Erbauung und strahlt in einzigartiger Weise die Aura der Dampflokzeit aus. So ist das Interesse des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen verständlich, einerseits für die VGH so schnell wie möglich eine neuzeitliche Lösung bei der Diesellokunterhaltung zu finden, um die historischen Zeugen zu schonen, und andererseits möglichst die komplette Werkstatt zu bewahren und später nach Bruchhausen-Vilsen in das Kleinbahn-Museum umzusiedeln.

Bilder Mitte und unten:
Der Wagen 4 der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf war der erste Wagen, der nach mehrjähriger Aufarbeitung zur Fahrseason 1982 in einem detailgetreu rekonstruierten Zustand - in diesem Fall der Ursprungszustand - in Betrieb ging. Über die Ansprüche an ein Betriebsfahrzeug hinausgehend wurden u. a. das Abortabteil rekonstruiert und von einem Museums-Eisenbahner sämtliche Gepäcknetze in abendlicher Heimarbeit neu geknüpft. Gerade diese Mehrarbeit für die Gepäcknetze macht deutlich, was ein Museums-Exponat von einem bloßen Fahrgastbehälter unterscheidet, denn die Fahrgäste der Museums-Eisenbahn bzw. die Besucher des Kleinbahn-Museums bringen in den seltensten Fällen Gepäck mit. Auf Gepäcknetze hätte daher auch zur Gänze verzichtet werden können.



lagen) in der Art neu konstruiert und gebaut, wie sie einmal ausgesehen haben könnten. Solche Rekonstruktionen sind für Fahrzeuge, die auf der Museums-Eisenbahn eingesetzt werden sollen, auch künftig unumgänglich.

Restaurierung und Rekonstruktion bergen das Problem, daß wenn anschließend das Fahrzeug „fabrikneu“ in Einsatz geht, jede Patina fehlt, und damit auch keine Aura des tatsächlich gebrauchten Originals mehr vorhanden ist. Doch durch den Einsatz mit Fahrgästen erfahren die Fahrzeuge schon bald wieder die typischen Gebrauchsspuren, die zwar nicht historisch aber authentisch sind, denn ein heutiger Museums-Eisenbahn-Fahrgast nutzt den Lack der Sitzbänke in derselben Weise ab, wie es früher die Kleinbahn-Fahrgäste taten. Bei Rekonstruktionsarbeiten an Exponaten des stationären Museumsteiles ist zu entscheiden, ob entsprechende Angleichungstechniken angewandt werden können oder ob die ergänzten Teile als solche erkennbar bleiben sollen.

Kult - Kultur

Spätestens zum 50-jährigen DEV-Jubiläum hoffen wir, mit dem Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen einen kulturellen Beitrag für unsere Gesellschaft leisten zu können. Denkbar ist auch schon eine wesentlich frühere Realisierung aller Pläne, die Chancen für einen baldigen Start stehen zur Zeit gar nicht schlecht. Von dem Baubeginn einer ersten Ausstellungshalle bis zur Fertigstellung des letzten Dioramas werden mit Sicherheit jedoch noch viele Jahre verstreichen.

Bei der Planung der Ausstellungsszenen und der Arrondierung der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf durch typische Anlagen, die ihr noch fehlen, darf allerdings nicht die erzeugte Illusion den Besucher dazu verleiten, sich in eine vergangene Zeitepoche versetzt zu sehen. Der Besucher soll eine Museumsrealität durchwandern und durchfahren, daran werden ihn Erläuterungs-

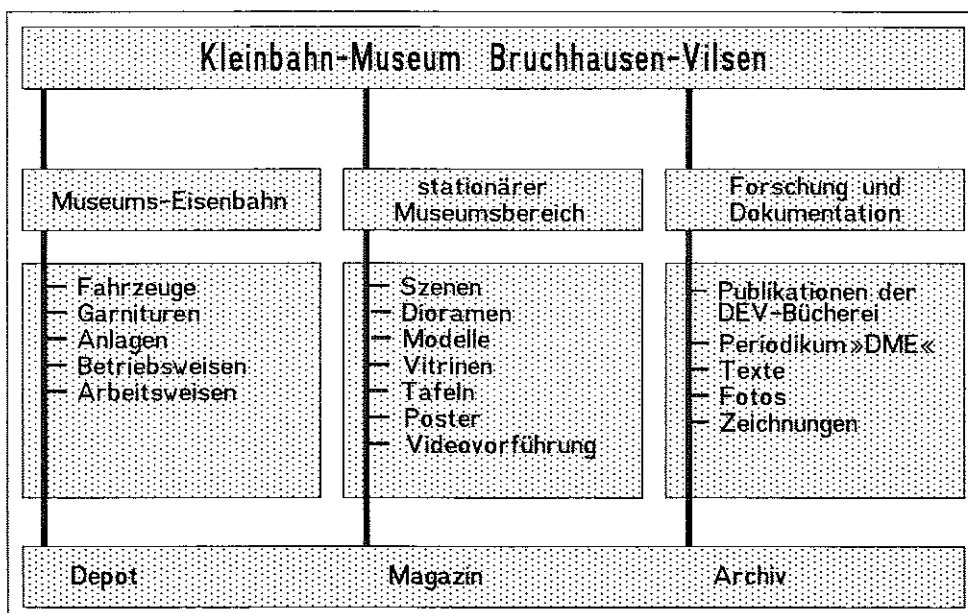
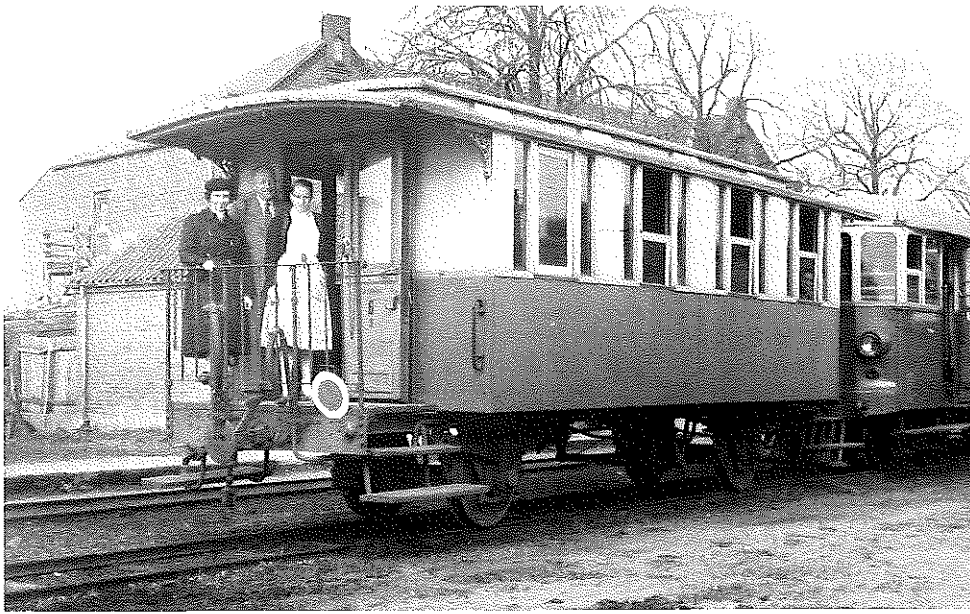


Bild oben:
Das Foto von den Arbeiten bei der Umsiedlung eines Nordangeliter Hofes in das Schleswig-Holsteinische Freilichtmuseum macht das Problem mit der Aura des Originals deutlich: Während das Fachwerk ungesiedelt wird und somit durch Alterungs- und Gebrauchsspuren gekennzeichnet ist, muß das Fundament aus heutigen Baustoffen rekonstruiert werden und wirkt dementsprechend neu.

Bild Mitte:
Die Gebäude des Museumsdorfes Cloppenburg Niedersächsisches Freilichtmuseum bilden ein richtiges Dorf. Doch breite und gepflegte Wege, Wegweiser, Erläuterungstafeln, Beleuchtungskörper und nicht zuletzt die anderen Besucher lassen (sicherlich mit Absicht) das Dorf stets als Museumsrealität erkennen und erzeugen nicht etwa die Illusion einer Reise in die Vergangenheit.

Bild links:
Strukturdiagramm des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen in der angestrebten Endform. Das Museum wird dann von 3 Säulen getragen, die ihrerseits auf dem gemeinsamen Fundament »Depot-Magazin-Archiv« ruhen.

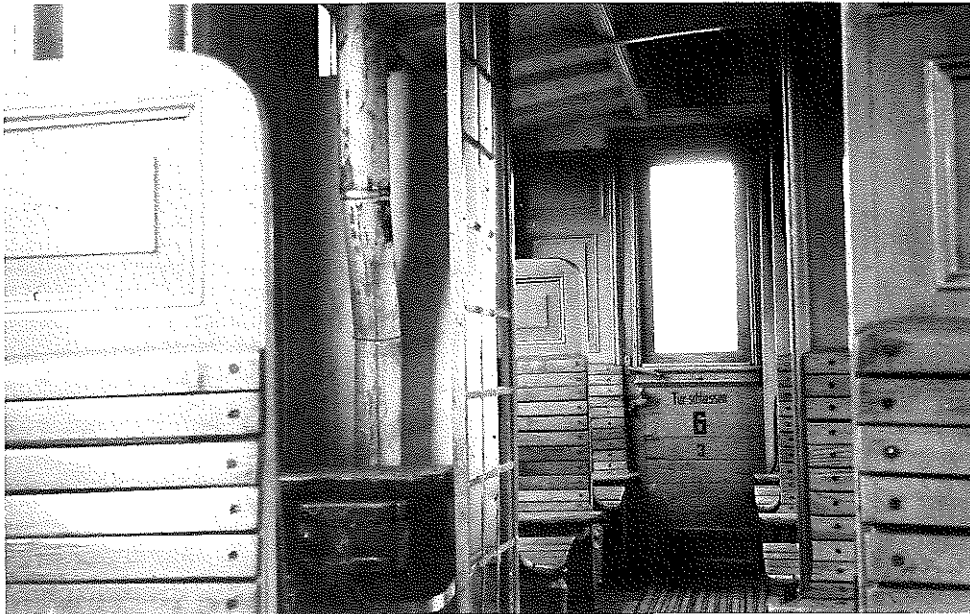


Die dritte Säule des Kleinbahn-Museums kann schon durch den bloßen Abdruck von Fotos zur Dokumentation beitragen. Die beiden Fotos vom heutigen Wagen 6 der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf dokumentieren das äußere und innere Erscheinungsbild, das dieser Wagen bei der Rendsburger Kreisbahn bot. Späteren Museums-Eisenbahner-Generationen wird auf diese Weise die Rekonstruktion des Wagens erleichtert, denn häufig ist nicht einmal bekannt, ob und wo Bilder von unseren Sammelstücken existieren.

Foto oben: RK Ci 6 am 1. Mai 1955 im Bahnhof Stafstedt, links Frau Lehne, daneben das Ehepaar Herbener.

Foto: H. P. Lehne, Sig Harald O Kindermann

Foto unten: Innenansicht des RK Ci 6 am 1. Mai 1955.
Foto: H. P. Lehne, Sig Harald O Kindermann



Quellenhinweis

Der Beitrag entstand unter Verwendung zahlreicher Erkenntnisse von mehreren Museumswissenschaftlern, die diese auf der Jahrestagung 1989 in Frankfurt des Deutschen Museumsbundes e.V. (29. bis 31. Mai 1989) äußerten, oder die der vom »Förderkreis Westfälisches Freilichtmuseum technischer Kulturdenkmale e.V.« herausgegebenen Zeitschrift »Technische Kultur Denkmale« Ausgaben 15 bis 18 entnommen werden konnten. Wissentlich wurden Aussagen übernommen von den Herren:

- Dr. Jörn Christiansen, Rheinisches Industriemuseum, Oberhausen
- Dr. Michael Dauskardt, Westfälisches Freilichtmuseum, Hagen
- Prof. Dr. Günther Gottmann, Museum f. Verkehr u. Technik Berlin
- Dr. Bernhard Graf, Institut für Museumskunde, Berlin
- Dr. Hermann Kleinstück, Hessisches Ministerium für Wissenschaft und Kunst, Wiesbaden
- Dr. Günter Knerr, Deutsches Museum, München
- Prof. Dr. Siegfried Rietschel, Landessammlung für Naturkunde, Karlsruhe
- Prof. Dr. Christoph Rüger, Rheinisches Landesmuseum, Bonn
- Dr. Eckhard Schinkel, Westfälisches Industriemuseum, Dortmund
- Dr. Thomas Wolf, Deutsches Feuerwehr-Museum, Fulda
- Dr. Gerhard Zweckbronner, Landesmuseum für Technik u. Arbeit, Mannheim

Für die Durchsicht des Manuskriptes und die Zustimmung zum Inhalt möchte ich den Herren danken:

- Prof. Dr. Paul Baron, Vorsitzender der DGEK
- Dr. Otto Peter Happel, Vorsitzender des DEV
- Jürgen Lülff, Samtgemeindedirektor Bruchhausen-Vilsen

Für die Korrekturen, Verbesserungen und Ergänzungen danke ich den Herren Bruno Rebbelmund und Gerd Schrammen.

tafeln ebenso erinnern wie die neuzeitlichen Kraftfahrzeuge auf der Bundesstraße 6 neben der Museums-Eisenbahn; der Besucher soll die Geschichte als unsere Vergangenheit begreifen. Daher braucht der DEV auch nicht den Versuch zu unternehmen, die Umgebung des Museums in einen historischen Zustand versetzen zu wollen, was höchstens zu Straßenlaternen im Historismus-Look führen würde. Auch kann es nicht Ziel unserer Bemühungen sein, die Hebung von Popularität, Unterhaltungswert und Höhe der öffentlichen Zuwendungen als „Qualitätskriterien“ für das Kleinbahn-Museum anzupeilen.

Letztendlich bleibt festzustellen, daß die Anstrengungen um die ersten beiden Säulen des Kleinbahn-Museums (die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf und der stationäre Ausstel-

lungsteil) bedeutungslos bleiben, wenn die dritte Säule (Forschung und Dokumentation) nicht voll und ganz mitträgt und den Planern die Basiskonzepte für ihre Konzepte liefert. Sowohl zur Forschung als auch zur Dokumentation der Forschungsergebnisse und bei den Arbeiten an der Museums-Eisenbahn und der begleitenden Ausstellung kann diese Zeitschrift dienen. Sie steht allen ehren- (und künftig wohl auch haupt)amtlichen Mitarbeitern des Kleinbahn-Museums als Forum zur Veröffentlichung ihrer Arbeiten zur Verfügung. Eine breite Basis von Beiträgen aus allen Bereichen des Kleinbahnwesens - zu einer möglichen Mitarbeit sei hiermit jeder Leser angeregt - hilft dem DEV dabei, aufzuzeigen, daß das Ziel nicht die Pflege eines Nietenzähler- und Pufferküsser-Kultes sein kann, sondern ein Stück Reise- und Technikkultur der Nachwelt zu bewahren.