

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 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 Plattformen gibt es in musealen Auszubauern, 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 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 gemeldet 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 seine Aktivitäten auf die Schmalspur konzentriert werden wollten. 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 mich 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 Museumsfahrzeugen 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 mich für alles, was auf Eisenbahnen fuhr, und meine Mutter stand oft Angst 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-

dig „verdieselt“, und manche hatten den Personenverkehr auf der Schiene bereits eingestellt oder gar den Schienenverkehr ganz aufgegeben.

Ich begann ab 1958, die Privatbahnen im weiteren Umkreis meiner Heimatstadt aufzusuchen und ihre Triebfahrzeuge, aber z. T. auch Wagen, Gebäude und Gleisanlagen zu fotografieren.

In wenigen Jahren brachte ich einige hundert Fotos überwiegend von norddeutschen Privatbahnen zusammen. Aber je mehr ich fotografierte, umso bewußter wurde mir, daß es gänzlich unmöglich ist, allein anhand auch noch so vieler Fotografien die technische Funktion und die betrieblichen Abläufe des Verkehrsmittels Eisenbahn der Nachwelt verständlich zu machen, geschweige denn, spätere Generationen die Atmosphäre der Klein- und Privatbahnen einer vergangenen Epoche nachempfinden zu lassen. Selbst durch die museale Erhaltung und Ausstellung etlicher technikgeschichtlich interessanter Fahrzeuge und sonstiger Objekte könnte dieses Ziel niemals erreicht werden. Im Gegensatz zu Kunst- und Baudenkmalen, deren Wesen sich dem Interessierten schon beim eingehenden Betrachten offenbart, können Werke der Ingenieurkunst in ihrer Funktion und ihren Wirkungen nur dann richtig verstanden und als geistige Leistung ihrer Konstrukteure erlebt werden, wenn sie sich dem Besucher im Wirkbetrieb präsentieren. Ganz besonders die Dampfmaschine und damit also die Dampflokomotive ist eine Maschine, deren Funktion man nicht nur verstehen sondern erleben muß, um ihr Wesen vollständig erfassen zu können. Aber auch die typische Atmosphäre der Kleinbahnen kann demjenigen, der sie nicht selbst erlebt hat, durch Bilder und Ausstellungsstücke nur unvollkommen vermittelt werden.

Ich kam daher mehr und mehr zu der Überzeugung, daß man einzelne Kleinbahnstrecken, und zwar solche, die sich noch weitgehend im Ursprungszustand befanden, originalgetreu erhalten und mit historischen Fahrzeugen weiterbetreiben müsse. Nur dann kann der Besucher die Kleinbahn wirklich erleben, diese unbeschreibbare Mischung aus Sachlichkeit und Romantik, aus technischem Fortschritt und Geruhsamkeit, diese Einfachheit und Bescheidenheit, die die Kleinbahn von der „großen“ Eisenbahn unterscheidet.

Da geriet mir 1961 ein Artikel des damaligen Direktors des Museums für Hamburgische Geschichte, Prof. Dr. Walter Hävernack, in der Ausgabe vom Januar 1957 der Zeitschrift „Hamburger Blätter für alle Freunde der Eisenbahn“ in die Hände, der sofort mein besonderes Interesse weckte und mich in meiner Überzeugung bestärkte: In diesem Artikel mit dem Titel „Die Eisenbahn als Erlebnis“ hatte Herr Hävernack nämlich schon damals angeregt, einige von der Stilllegung bedrohte Kleinbahnstrecken zu 2 unterschiedlichen Zwecken zu erhalten:

- als „Jugend-Bahn“, um Jugendliche für die Eisenbahn zu begeistern,
- als „Erwachsenen-Bahn“, um Erwachsenen zu ermöglichen, in ihrer Freizeit aus dem Alltagstrott auszusteigen und das zu tun, was sie insgeheim immer schon einmal wollten, nämlich in die Rolle des Eisenbahners zu schlüpfen.

Anlässlich eines ganz konkreten Objektes griff ich die Idee von Herrn Hävernack auf und stellte am 22. November 1961 einen Antrag an den Senat der Freien und Hansestadt Hamburg, die am 29. Januar 1961 stillgelegte landschaftlich besonders reizvolle Reststrecke Ohlstedt - Wohldorf der ehemaligen Kleinbahn Altrahlstedt - Volksdorf - Wohldorf als „Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands“ zu erhalten. Der Kleinbahn-Verein Wohldorf e.V., der 3 Jahre zuvor mit dem Ziel gegründet worden war, die drohende Stilllegung zu verhindern, griff meine Idee begeistert auf und setzte sich unter seinem Vorsitzenden Pascal H. Lehne mit beispielhaftem Engagement für dieses Projekt ein (s. a. DEV-Kurier 1/1974 und DME 2/1986, S.9).

Auch in verschiedenen Zeitschriften für Eisenbahnfreunde wurde schon zu Beginn der sechziger Jahre angeregt, Dampflokomotiven und andere historische Fahrzeuge betriebsfähig zu erhalten, doch einerseits war dabei eher an markante Schnellzuglokomotiven mit passenden Wagen gedacht als an eine Kleinbahn und andererseits waren diese Anregungen mehr als Forderungen an die Deutsche Bundesbahn zu verstehen, als daß die Eisenbahnfreunde (von Ausnahmen abgesehen) selbst etwas hierzu tun wollten. Aber die DB hatte damals nun wirklich andere Sorgen, und für das Thema „Kleinbahn“ war sie ohnehin wohl kaum zuständig.

Ich versuchte daher, als 1963 die EPG stillgelegt wurde, parallel zu meinen Bemühungen um das oben genannte Projekt, Vereinigungen von Eisenbahnfreunden dafür zu gewinnen, sich der Erhaltung einer ausgewählten schmalspurigen Kleinbahn als Stellvertreter zur Demonstration dieses im Verschwinden begriffenen Transportsystems mit allen seinen Aspekten zu widmen. Mir schwebte vor, daß sich die Eisenbahnfreunde sowohl finanziell als auch durch tatkräftige Mithilfe beteiligen sollten - der Betrieb sollte jedoch weiterhin in Händen der regulären Bahngesellschaft liegen; denn nur so schien sichergestellt, daß auch der Güterverkehr erhalten blieb, der ja den bedeutendsten Betriebszweig der Kleinbahnen und ursprünglich ihr finanzielles Rückgrat bildete.

Da dazu leider keine Vereinigung bereit war, gründete ich schließlich zusammen mit meiner Frau sowie Peter Pekny und Albert Schäfer, die mich schon beim Wohldorfer Projekt unterstützt hatten, den Deutschen Kleinbahn-Verein. Durch unsere selbstgesteckten Ansprüche unterschied sich der DKV erheblich von

den bestehenden Vereinen, es handelte sich also nicht um die Gründung irgendeines weiteren Eisenbahnfreunde-Vereines sondern die Tür zu einem ganz neuen Typ von Vereinsaktivität war aufgestoßen.

Die damals noch völlig unkonventionellen Ziele unseres Vereins seien hier noch einmal kurz dargestellt:

1. Bewahrung einer historischen schmalspurigen Kleinbahn als technik- und sozial-geschichtlich relevantes Kulturgut in ihrer ursprünglichen Funktion und Umgebung,
2. (weitgehend betriebsfähige) Erhaltung historischer Fahrzeuge deutscher Kleinbahnen als technische Kulturdenkmale,
3. Darstellung des historischen Kleinbahnbetriebes in seinem technischen und betrieblichen Originalablauf,
4. Vermitteln einer Kleinbahnfahrt vergangener Zeiten,
5. Aufzeigen früherer Arbeitsbedingungen bei einer Kleinbahn und
6. Aufzeigen der Einbindung des Verkehrssystems Kleinbahn in die Natur am Beispiel der Klb. HSA

als modern aufgefaßte museale Gesamtschau von Lebensumständen früherer Zeiten

Selbstkritisch muß angemerkt werden, daß das Fehlen eines ausgearbeiteten Konzeptes für die Umsetzung dieser Ziele in den folgenden Jahren im DEV zu vielen Mißverständnissen geführt hat. Insbesondere daß es nicht nur um historische Fahrzeuge sondern um die weitestgehende originalgetreue Erhaltung einer kompletten Kleinbahnstrecke mit der ihr eigenen Atmosphäre geht, haben anscheinend nicht Alle verstanden. Eine Kleinbahnstrecke ist eben keine willkürliche Aneinanderreihung von Ausstellungsstücken sondern historisch gesehen eine Einheit wie z.B. eine Lokomotive ein Wagen oder auch ein Baudenkmal. Man kann nicht nach Belieben Teile davon entfernen, verändern oder hinzutun, ohne sie museal wertlos zu machen. Notwendige Ergänzungen müssen mit äußerster Behutsamkeit und ausgeprägtem Einfühlungsvermögen in die Verhältnisse einer Kleinbahn zu Beginn dieses Jahrhunderts und in der von ihr erschlossenen Gegend vorgenommen werden.

Die letzten 10 Jahre haben gezeigt, daß der DEV auf dem richtigen Wege ist. Etliche mustergültig restaurierte Fahrzeuge legen beredtes Zeugnis davon ab, zu welchen Leistungen auf musealem Gebiet unsere heutigen Aktiven neben der Abwicklung des regulären Fahrbetriebes fähig sind.

So wird der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. als Betreiber der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf nicht nur sein fünfzigjähriges sondern auch sein hundertjähriges Bestehen erreichen.