

Wolfram Bäumer

Güterumschlag auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Eine neue Inszenierung

Grund für den Bau von Kleinbahnen war im auslaufenden 19. Jahrhundert zumeist das Bedürfnis, die landwirtschaftlichen oder gewerblichen Produkte aus bislang noch nicht durch Eisenbahnen erschlossenen Regionen preisgünstig zu den Marktplätzen bzw. Kunden befördern zu können. Daher übertraf der Güterverkehr i. a. den Personenverkehr ganz beträchtlich. Eine Museums-Eisenbahn kann somit den Güterverkehr nicht übergehen. Es sei denn, es handelt sich um eine Museums-Straßenbahn oder um eine Museums-Ausflugsbahn, d. h. eine Bahn, die schon immer der Touristen-Beförderung diente (Bäderbahn, Zahnrad-Gebirgsbahn).

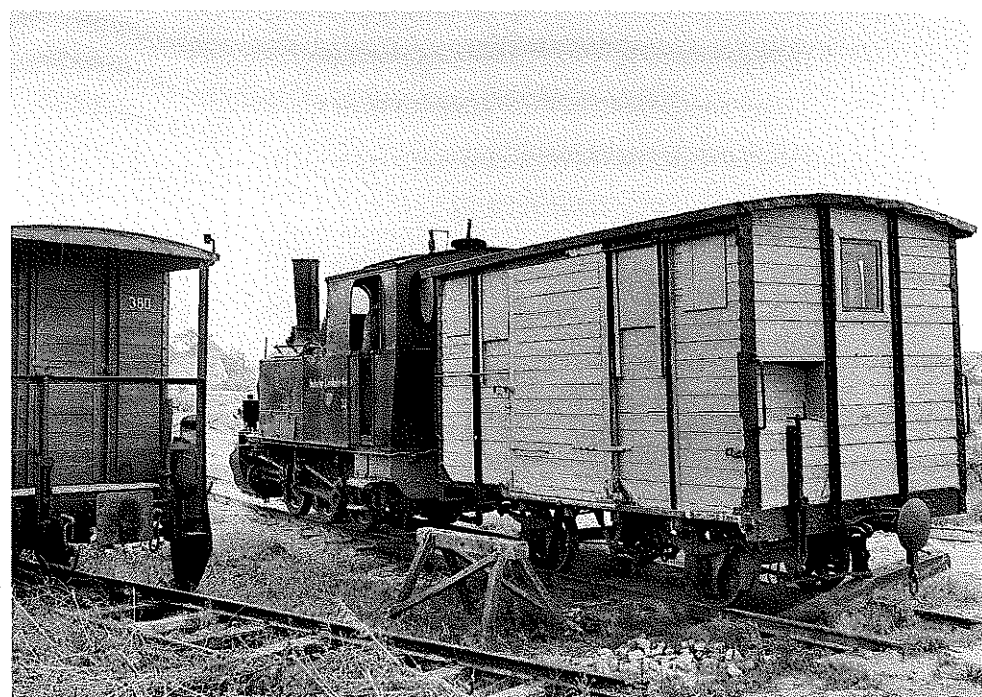
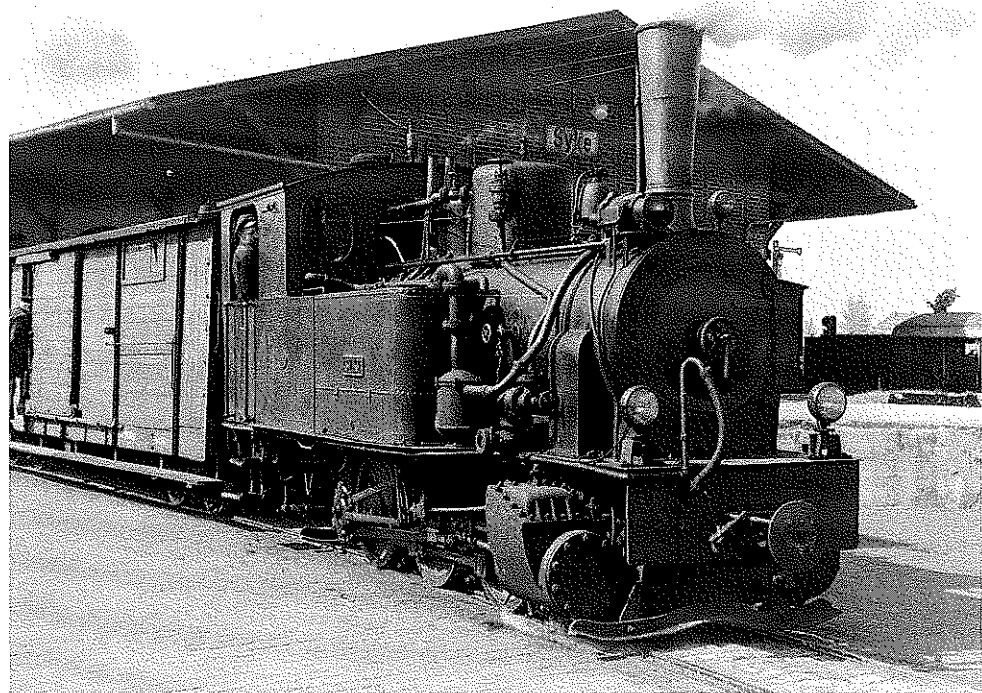
1. Schritt: Sammeln von Güterwagen

Seit nunmehr 25 Jahren beschäftigen sich die Aktiven der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf auch mit dem Güterverkehr auf Kleinbahnen. Unser Gründer argumentierte damals gefühlsmäßig: „Zu einer Eisenbahn gehören nun einmal auch Güterwagen“ [DME 1/89, S. 13]. Diese Aussage traf den Nagel auf den Kopf und erzielte das gewünschte Ergebnis: 30 Güterwagen wurden bis heute beschafft.

Bereits im ersten Betriebsjahr nahm die Museums-Eisenbahn 3 Güterwagen in die Fahrzeugsammlung auf, obwohl die VGH auf der Strecke Bruchhausen-Vilsen - Asendorf noch regulären Güterverkehr betrieb, obwohl niemand vorher sagen konnte, wie die zarte Knospe 'Museums-Eisenbahn' aufblühen würde und obwohl man davon ausging, daß derartige Fahrzeuge ausschließlich Kosten, aber keinen Nutzen bringen würden. Gründe genug, die Anschaffung von Güterwagen als unsinnig abzutun und auf wichtigeres zu verweisen?

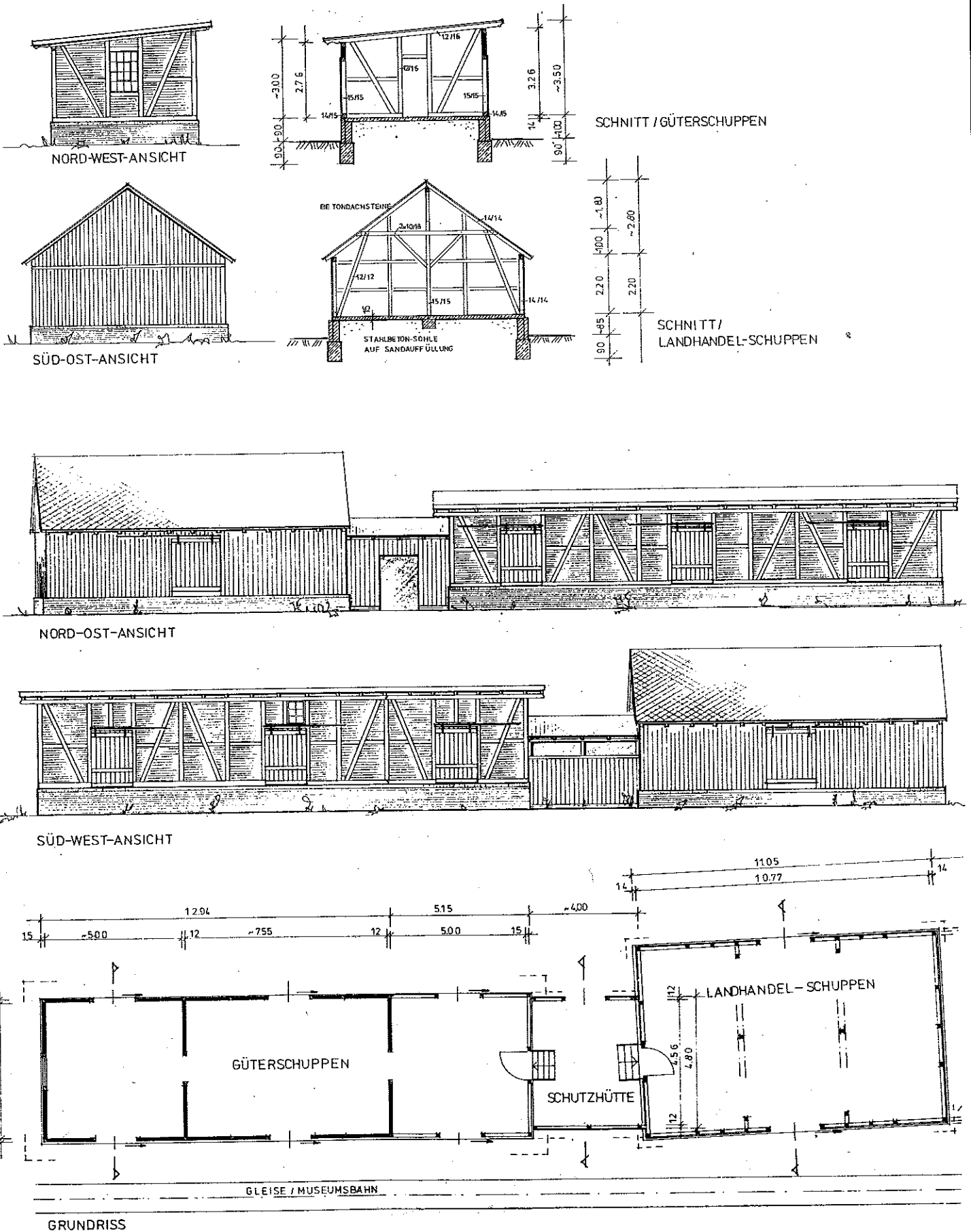
2. Schritt: Bewahren der Güterwagen

„Güterwagen sammeln ist nicht schwer, sie zu bewahren schon weit mehr“, könnte man jeder Museums-Eisenbahn frei nach Wilhelm Busch ins Stammbuch schreiben. Knapp 20 Jahre standen die Güterwagen der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf ungeschützt in den Bahnhöfen Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg. Nur wenige geeignete Fahrzeuge wurden zu Gleisbauzwecken benutzt und dementsprechend gewartet. Seit 1985 die große Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen bezogen werden konnte, stehen auch die meisten Güterwagen unter Dach und Fach.



Oben: Güterverkehr auf der Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf (HSA) in den 50er Jahren, Lok 'Syke' am Güterschuppen in Syke, Foto: DEV-Archiv

Unten: Bereits 1966 kamen 3 Güterwagen zur Museums-Eisenbahn. Der Wagen 161 (ex Herforder Kleinbahn 49) ist eine Rarität, denn dieser ehemalige Güterwagen wurde beim Vorbesitzer zum Rottenwagen, d. h. zur Baubude, umgebaut. Bruchhausen-Vilsen, 1967. Foto: Dipl.-Ing. Michael Breitschwert



Güterverkehrsgebäude im Bahnhof Heiligenberg, Restaurierungszeichnung 1988, aufgenommen und gezeichnet: Dipl.-Ing. Ulrich Dunker

Leider konnte die Bewahrung in der langen DEV-Geschichte nicht immer mit dem notwendigen Nachdruck verwirklicht werden, so daß wir heute mehrere Abgänge von HSA-Güterwagen durch Verschrottungen und -schenkungen beklagen. Während die Verschrottungen irreversibel sind, können wir den Güterwagenkasten des ehemaligen HSA-Pw 35 („Moppelgarage“) bei Bedarf zurückbekommen. Bei aller Trauer um die verlorenen Fahrzeuge soll auch nicht vergessen werden, daß es sich dabei z. T. um unvollständige und ziemlich verwahrloste Wagenkästen handelte und daß zugleich andere, historisch bedeutsame Güterwagen bewahrt wurden.

Zum Kapitel »Bewahrung« gehört auch das Thema »Restaurierung«. Die Restaurierungsphilosophie schwankt im deutschen Museumsbahnwesen zwischen 2 Polen: Mal werden die Fahrzeuge „mustergültig renoviert“, wie man in einigen Präsentationsblättchen lesen kann, mal werden sie im Zustand ihres Eintreffens im Museum gezeigt. Letzteres ist zwar auf dem ersten Blick schockierend (auch ich war entsetzt, als ich im Museum für Verkehr und Technik Berlin die „Schrotthaufen“ P 8 und T 9 sah) hat aber den Vorteil, daß die historische Substanz nach dem Eintreffen im Museum nicht auch noch durch laienhafte Eingriffe den Rest erhält. Denn häufig wird der Dokumentcharakter des technischen Gegenstandes mit seinen Gebrauchsspuren und der natürlichen Alterung nicht ernst genommen. Gerade die betriebsfähige Aufarbeitung von Fahrzeugen birgt große Risiken. Mit der Herrichtung zur Inbetriebnahme gehen leider vielfach nicht nur alle Zeitspuren verloren, sondern obendrein wird aus Zeitgründen häufig vereinfacht. Auch die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf ist heute nicht

mehr in allen Fällen glücklich mit den erzielten Ergebnissen früherer Restaurierungen.

Bei der (Selbst-)Kritik darf aber nicht übersehen werden, daß die wenigsten Fahrzeuge (und schon gar nicht die Güterwagen) im Idealzustand musealer Bewahrung, d. h. im letzten Betriebszustand zur Museums-Eisenbahn kamen. Vielmehr dienten sie zwischenzeitlich als Lager-schuppen, Aufenthaltsbude oder Ersatzteilspender und standen häufig jahrelang auf Abstellgleisen, Spielplätzen oder in Schrebergärten der Verwahrlosung preisgegeben. Ein derartig zerstörtes Objekt ist schon lange kein technisches Dokument und kein historischer Zeuge mehr für vormalige Eisenbahnbetriebs- oder -verkehrsweisen. Somit wirft die Restaurierung bzw. der Neubau des Fahrzeugs anhand des Vorgefundenen auch keine konservatorischen Probleme auf, da höchstens noch Verfallspuren konserviert werden könnten.

Wenn das Fahrzeug anschließend in Betrieb geht, fehlt ihm ebenso die Aura des Originals, wie sie z. B. den rekonstruierten Gebäuden im Archäologischen Park Xanten oder im Westfälischen Textilmuseum Bocholt fehlt. Der Betriebseinsatz unter realistischen Bedingungen verleiht den Lokomotiven und Reisezugwagen jedoch schon nach wenigen Jahren alle typischen Alterungs-, Pflege- und Gebrauchsspuren. Die neuen Zeitspuren decken sich durch die identische Nutzung der Objekte mit den vormaligen Spuren und sind daher u. E. vertretbar.

Andere Objekte, wie z. B. Güterwagen, erfahren im Museums-Eisenbahnbetrieb keine Nutzung im vormaligen Gebrauchszusammenhang. Daher sind hier alle Zeitspuren – einmal entfernt – für immer verloren. Dieser Unterschied war

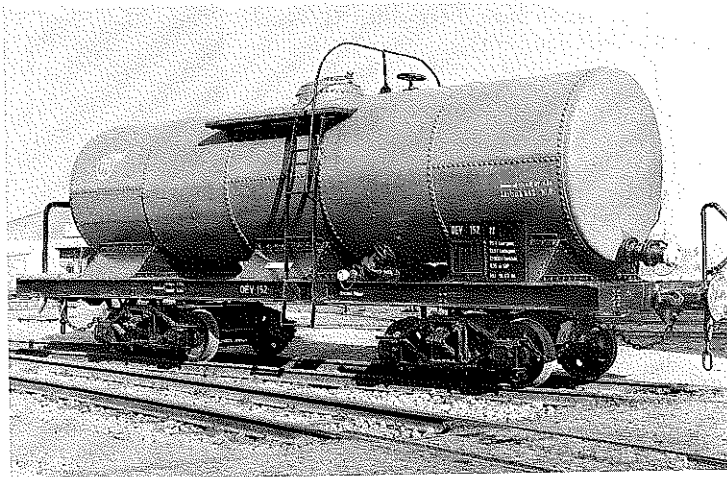
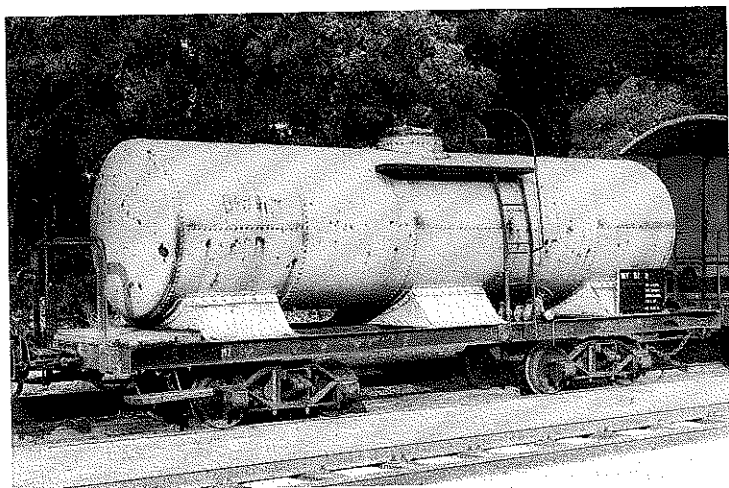
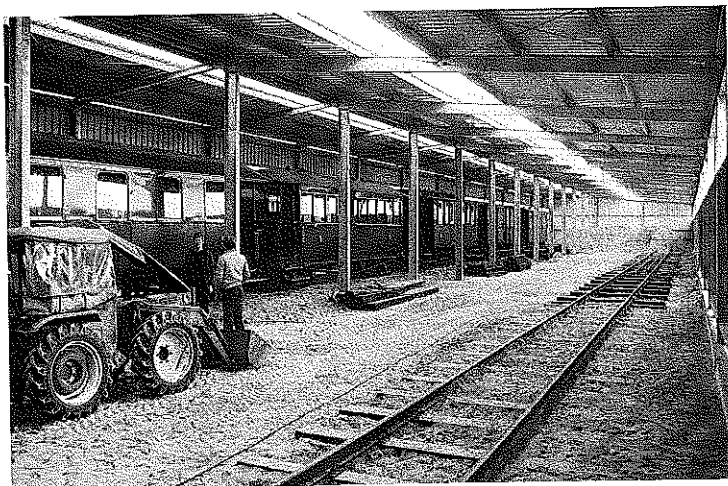
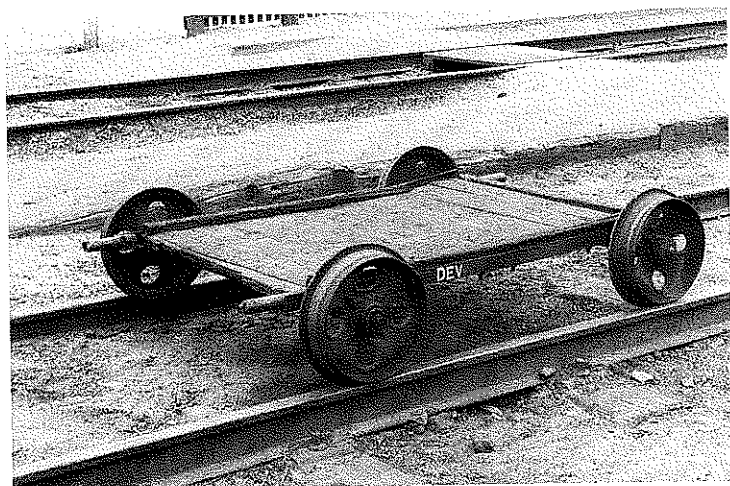
nicht für jedermann in Bruchhausen-Vilsen erkennbar. Z. Z. wird aber in unserer Werkstatt der gedeckte Güterwagen 129 (ex OEG 365) so restauriert, daß sein verwittertes Äußeres aufgefrischt wird unter Wahrung des vom Stückgutumschlag gekennzeichneten Innenraumes.

Einige Güterwagen stehen unrenoviert auf Gleis 6 in der Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen, damit sie nicht weiter durch Wind und Wetter leiden. Grundsätzlich ist auch bei diesen Fahrzeugen die Wiederinbetriebnahme geplant, bis dahin werden die Güterwagen erst einmal gut aufbewahrt. So handelt es sich hier nicht um eine Ausstellung, sondern um ein begehrtes Fahrzeug-Depot. Jedoch kostet ein Standplatz in der Halle Geld, so daß die dort hinterstellten Güterwagen zwar Kosten aber keinen Nutzen bringen. Grund genug, die Bewahrung von Güterwagen als unsinnig abzutun und auf wichtiges zu verweisen?

Unten links: Der von der HSA übernommene Bahnmeisterwagen ist ein trauriges Beispiel für vereinzelt Versagen der Museums-Eisenbahner in der Wahrnehmung des Bewahrungsauftrages: Er wurde verschrottet, weil er jemandem unpraktisch erschien!

Unten rechts: Im November 1985 war das Gleis 6 in der Fahrzeughalle noch leer und Gleis 7 noch nicht verlegt. Heute stehen hier zahlreiche Güterwagen optimal geschützt, Foto: Sven Hamann

Ganz unten: Da das Kleinbahn-Museum nicht nur die materielle Substanz der Fahrzeuge ausstellen möchte, sondern auch deren Funktion, werden auch die Güterwagen in einen funktionsfähigen Zustand versetzt. Das Bild links zeigt den Kesselwagen 152 kurz nach seiner Übernahme und das Bild rechts kurz nach der Restaurierung.



3. Schritt: Präsentation der Güterwagen im Stillstand

Natürlich soll ein Museum nicht nur Gegenstände sammeln und bewahren, sondern auch den Besuchern präsentieren. Die unkritischste Form der Präsentation ist das schlichte Ausstellen eines erworbenen Fahrzeugs. Die meisten Eisenbahn-Museen der klassischen Art haben sich für diese Form entschieden und stellen ihre Fahrzeuge zumeist in übernommenen Lokschuppen aus. „Jeder einzelne Gegenstand ist hier in seinem musealen Dasein herausgelöst aus seinem ursprünglichen Zusammenhang und steht isoliert neben seinesgleichen im Raum oder in einer Vitrine“, beschreibt Dr. Zippelius, ein auf dem Sachgebiet »Freilichtmuseen« bekannter Museumswissenschaftler, diese Form der Präsentation klassischer Museen [Freilichtmuseen in Deutschland, S. 10, HB Verlags- und Vertriebsgesellschaft, Hamburg 1982].

Freilichtmuseen, und zu dieser Gattung zählt sich auch die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, legen ganz besonderen Wert auf eine ganzheitliche Präsentation. „Ein jedes Ding, ein jeder Gegenstand steht an seinem Platz und damit im ursprünglichen Zusammenhang mit den anderen Dingen. Alles ist zum Ganzen geordnet und bildet auch eine Ganzheit,“ gibt Dr. Zippelius als wesentliches Unterscheidungsmerkmal an [Freilichtmuseen in Baden-Württemberg, 1. Teil, S. 5, Theiss-Verlag, Stuttgart 1985].

Der Anspruch an Ganzheitlichkeit in der Darstellung des Themas »Kleinbahn« erfordert es, daß in den Bahnhöfen der Museums-Eisenbahn einige Güterwagen auf den für Güterverkehr vorgesehenen Gleisen stehen. Diese ganzheitliche Darstellung findet im Bahnhof Heiligenberg in zufriedenstellender Weise statt. Dort auf dem Ladegleis stehende Güterwagen verleihen dem gesamten Areal eine derart gelungene Bahnhofsatmosphäre, daß immer wieder neugierige Wanderer einen Umweg über das Gelände einschlagen und auf diese Weise unbewußt zu Museums-Besuchern werden.



Oben: Gleise, Güterwagen und Gebäude bilden im Bahnhof Heiligenberg eine Ganzheit: Hier handelt es sich offensichtlich um die Ausstellung eines Freilichtmuseums, 19. Juni 1988

Mitte: Auf Gleis 1 im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen stehen dieselben Güterwagen wie oben. Doch alle Schmalspurgleise mit Ausnahme des Bahnsteiggleises dienen betrieblichen Zwecken, dadurch fehlen Güterverkehrsgleise. Dieses Defizit läßt im heutigen Bahnhof keine Ausstellung zum Thema Güterverkehr zu, ein gewichtiger Grund, warum der Bahnhof umgestaltet wird, 20. März 1987.

Unten: 1969 besaß der Bahnhof Bruchhausen-Vilsen noch Bahnhofsatmosphäre, denn er zeigte alle Funktionen: Der Personenzug fuhr am Bahnhofsgebäude ab, an der Rampe wurde ein Lkw-Anhänger verladen und für Schweineverladung stand ein Stall auf der Ladestraße. Foto: Dipl.-Ing. Michael Breitschwert



Wenn auch die Präsentation von Güterwagen auf Gleis 1, dem Stichgleis am Bahnsteig, im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen kein besonders gelungener Kompromiß darstellt, so fallen die dort stehenden Fahrzeuge doch den meisten Besuchern ins Auge und machen sie auf das Thema ›Güterverkehr‹ aufmerksam. Nach Abschluß des Umbaus der Gleisanlagen im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen werden der Museums-Eisenbahn auch wieder richtige Güterverkehrsgleise zur Verfügung stehen, auf denen dann Güterwagen präsentiert werden.

Leider existiert seit dem Rückbau von 1974 im Bahnhof Asendorf ebenfalls kein Gütergleis mehr, wodurch eine Präsentation dieses Themas dort z. Z. völlig unmöglich ist. Das ist umso bedauerlicher, als die Kleinbahnstrecke nach Asendorf zur Bewältigung des starken Güteraufkommens dieses handels- und gewerbefleißigen Ortes gebaut wurde. Gerade in Asendorf hat der Personenverkehr immer eine untergeordnete Rolle gespielt, doch der heutige Bahnhof besitzt die Ausstrahlung einer Straßenbahn-Endhaltestelle mit Nostalgie-Gebäude. Daher erarbeiten die Museums-Eisenbahner ein Umbau-Konzept auch für diesen Bahnhof, der den betrieblichen Notwendigkeiten der Museums-Eisenbahn, den musealen Ansprüchen des Kleinbahn-Museums sowie den städtebaulichen Anforderungen des Ortes gerecht wird. Asendorf hat in den letzten Jahren bei der Gestaltung der Ortsmitte sowie bei der Umsetzung mehrerer Verkehrsberuhigungen eine glückliche Hand bewiesen, so daß vermutlich seitens der Kommune mit einer Unterstützung für unser Vorhaben gerechnet werden kann.

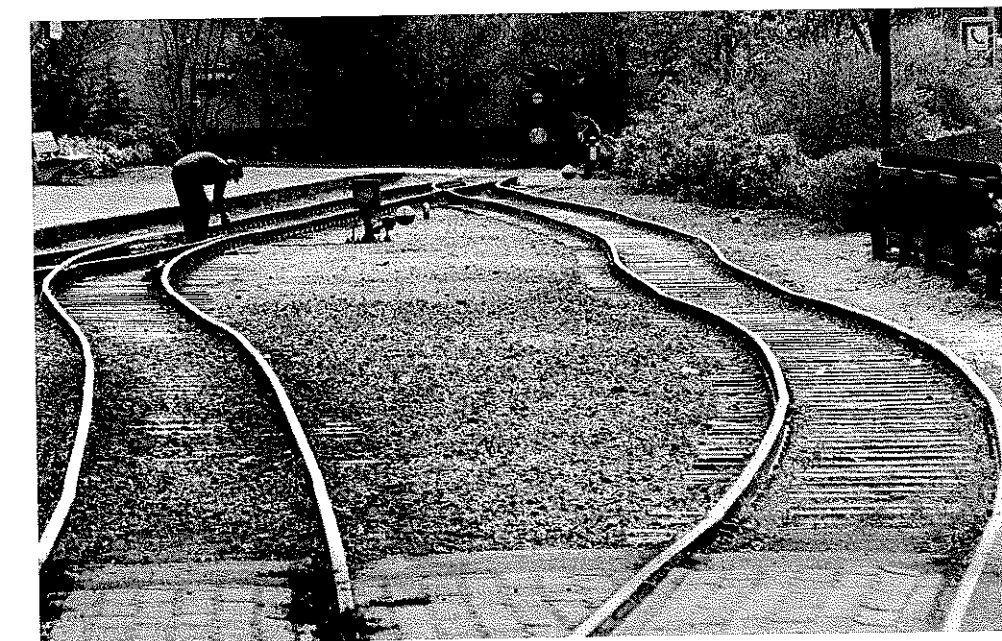
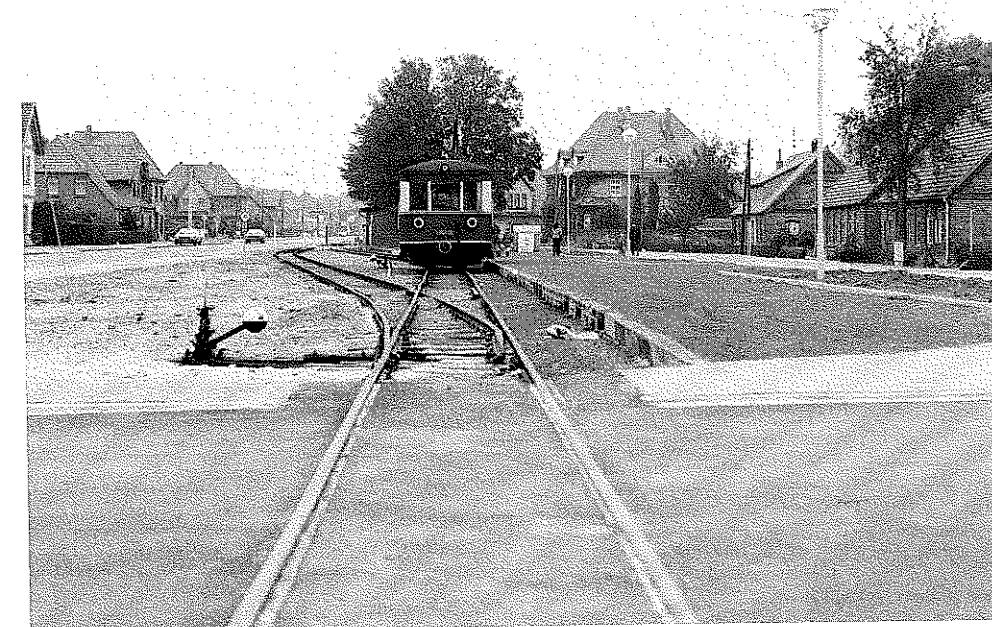
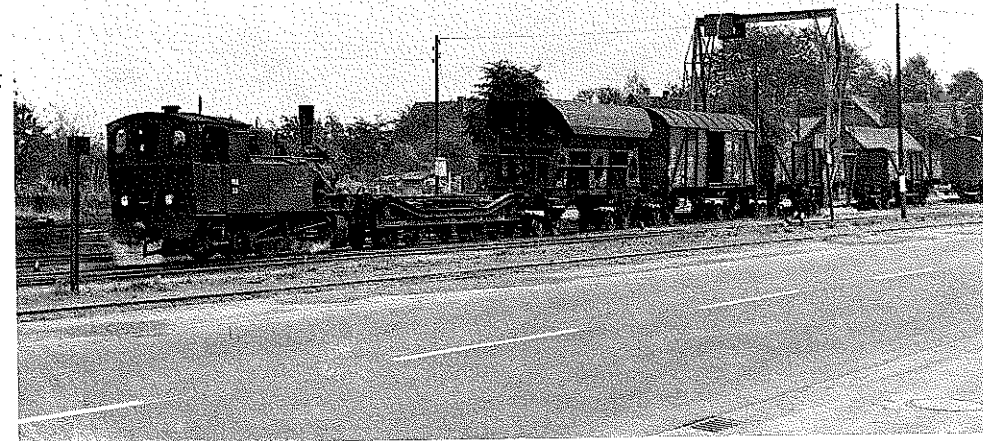
Leider erzielt die Museums-Eisenbahn durch ausgestellte Güterwagen keine Eintrittsgelder, so daß die Präsentation zwar Kosten aber keine Einnahmen bringt. Grund genug, die Ausstellung als unsinnig abzutun und auf wichtigeres zu verweisen?

Die Bilderfolge im 15-Jahre-Rhythmus macht deutlich, wie übel dem Bahnhof Asendorf mitgespielt wurde. Kein Wunder, daß manche Asendorfer Vorbehalte gegenüber der Museums-Eisenbahn äußern.

Oben: Der Güterzug mit Lok ›Bruchhausen‹ rangiert im September 1960 in Asendorf. Das Güteraufkommen war beachtlich. Foto: Harald O. Kindermann

Mitte: In einer heute nicht mehr nachvollziehbaren „Sanierungs“-Euphorie stützten die Museums-Eisenbahner 1974 den Bahnhof auf das betrieblich Notwendige zurück, was die Zerstörung des Bahnhofsumbientes zur Folge hatte. Auch das später errichtete „Bahnhofsgebäude“ im Nostalgie-Look hat das Erscheinungsbild keineswegs verbessert. Foto: Eberhard Kunst

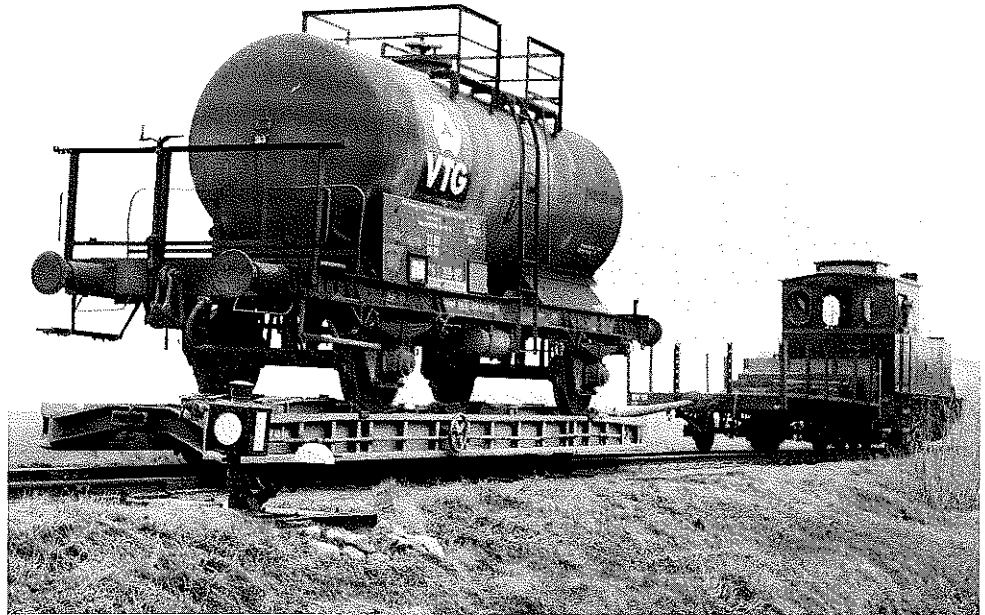
Unten: Dieses Bild des Grauens bietet sich heute den Asendorfer Bürgern, den Museums-Eisenbahner und den Besuchern. Damit auch hier bald wieder die Gleisanlagen eines richtigen Bahnhofs funktional und geometrisch geordnet besichtigt werden können, erarbeiten die Museums-Eisenbahner auch für den Bahnhof Asendorf ein Bau-Konzept. Schließlich soll Asendorf nicht Schlußlicht der Museums-Eisenbahn sein, sondern Zwischenstation im Museumsbesuch und Anlaufpunkt für die Fahrgäste, 29. April 1989. Foto: Sven Hamann



4. Schritt: Einsatz der Güterwagen zur Präsentation des Gütertransportes

Anfangs ging es Freilichtmuseen in erster Linie um Baudenkmale. Diese Baudenkmale erfahren durch die Einbettung in die Natur (die Ganzheitlichkeit erfordert, daß die Bauernhäuser nicht auf einer asphaltierten Fläche stehen) eine gewisse Verlebendigung, durch z. B. den jahreszeitlichen Wechsel. „In gleicher Weise und durchaus positiv ist auch die Tatsache zu beurteilen, daß in vielen Freilichtmuseen die alten Handwerksarten in den dafür eingerichteten Räumlichkeiten zeitweise noch fachgerecht betrieben werden. Derartige Demonstrationen sind geeignet, vieles sonst Unverständliche anschaulich zu erläutern und gleichzeitig zur Verlebendigung des Museums beizutragen“, schreibt Dr. Zippelius über die lebendigen Freilichtmuseen [Freilichtmuseen in Baden-Württemberg, S. 9].

Ganzheitlichkeit + Lebendigkeit der bäuerlichen Freilichtmuseen auf ein Verkehrsmuseum zu übertragen, war die revolutionäre Idee unseres Gründers, der bereits 1961 erste Schritte zu einer Museums-Eisenbahn einleitete [DME 4/1989, S. 21]. Nicht die Verlebendigung von einem translozierten Gebäude-Ensemble war sein Ziel, sondern das Lebendighalten einer kompletten Kleinbahn mit allem was dazugehört: Also auch mit Güterverkehr. Daher werden die betriebsfähigen Güterwagen nicht nur in den Bahnhöfen Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg ausgestellt, sondern auch bei Gelegenheit, bei Bedarf, auf besonderen Wunsch oder geplant an „Kleinbahntagen“ als Güterzug oder zusammen mit Personenzug als GmP (Güterzug mit Personenbeförderung) eingesetzt. Diese Inszenierung von scheinbarem Gütertransport erfreut sich seit mittlerweile einigen Jahren bei Museumsbesuchern und Eisenbahnfreunden großer Beliebtheit. Doch da damit Kohle verbraucht wird, da sich die Fahrzeuge abnutzen und da auf diese Weise keine zusätzlichen Fahrkarten verkauft werden, entstehen durch die Inszenierung ausschließlich Kosten aber keine Einnahmen. Grund genug, den Betrieb als unsinnig abzutun und auf wichtigeres zu verweisen?

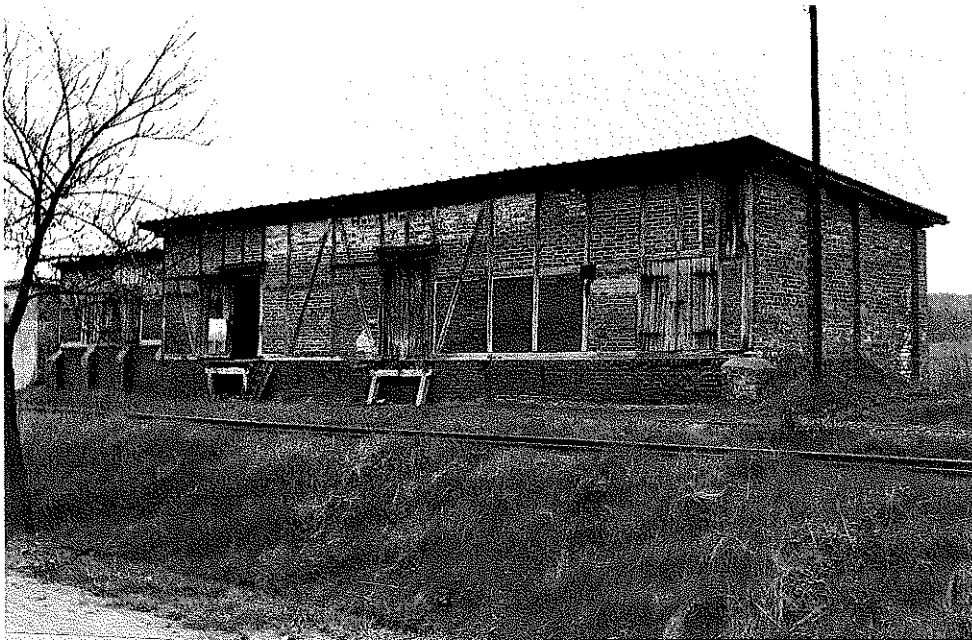


Schmalspurige aber auch auf Rollwagen aufgeschemelte regelspurige Güterwagen dienen der Museums-Eisenbahn zur Präsentation des Gütertransportes. Im Zugbetrieb spielen Art und Umfang der unsichtbaren Ladung eine untergeordnete Rolle, denn ausgestellt bzw. vorgeführt werden das Erscheinungsbild von Güterzügen und Güterzügen mit Personenbeförderung (GmP) sowie die betrieblich erforderlichen Fahrt- und Rangiertätigkeiten.

Oben: Zur Einweihung des Rollwagenbetriebes stellte die Fa. VTG der Museums-Eisenbahn einen Kesselwagen zur Verfügung. 1987, Foto: Gerhard Moll

Mitte: GmP auf der Fahrt nach Bruchhausen-Vilsen, 5. März 1989, Foto: Heinz Esdorn

Unten: Zugkreuzung von Personenzug (rechts) und GmP (links), 26. Mai 1991



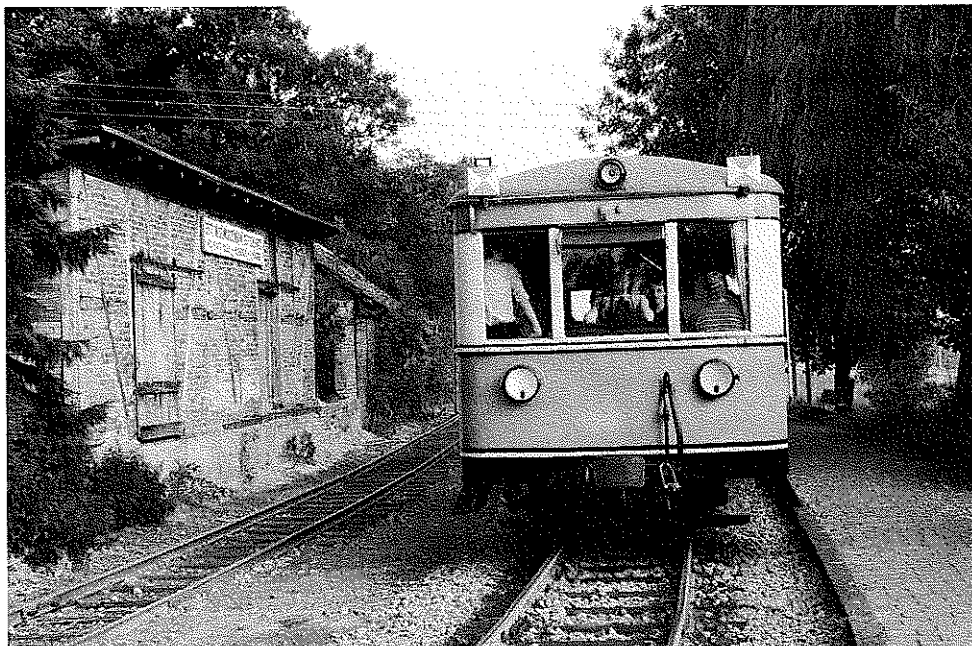
5. Schritt: Bewahren von Güterverkehrs-Anlagen

Ganzheitlichkeit macht es notwendig, daß sich Museums-Eisenbahnen nicht auf Fahrzeuge als Objekte musealer Bewahrung beschränken. Die zu einer Eisenbahn gehörenden Anlagen stellen nicht nur für den Zugbetrieb notwendige (Museums-)Infrastruktur dar, sondern sind selbst Exponate in der Ausstellung.

Im Endbahnhof Asendorf, im Zwischenbahnhof Heiligenberg und im Verknüpfungsbahnhof Bruchhausen-Vilsen nutzte die HSA Anlagen im Güterverkehr. Dort befanden sich Ladestraßen, Güterschuppen, Rampen, Viehverladeeinrichtungen und in Bruchhausen-Vilsen eine Fahrzeug-Waage sowie in Asendorf ein Rübenkran. Von diesen umfangreichen Anlagen stehen der Museums-Eisenbahn z. Z. einzig im Bahnhof Heiligenberg Güterschuppen und Ladestraße zur Verfügung. Da über die Rekonstruktion dessen in der DME noch nicht berichtet wurde, folgt ein kleiner Einschub dazu.

Als erste Etappe zur Arrondierung der Museums-Eisenbahn mit den für Kleinbahnen typischen Güterverkehrsanlagen wurde 1989 die Rekonstruktion der Anlagen im Bahnhof Heiligenberg in Angriff genommen. Das Projekt gelang im wesentlichen ohne Mitarbeit der Museums-Eisenbahner, wenn auch die Gleisbau-Rotte mit der Aus- und Wiedereinlagerung der in den Güterschuppen gelagerten Gegenstände nicht wenig Arbeit hatte. Auch die beiden in Bruchhausen-Vilsen wohnenden ehrenamtlich tätigen Werkstattmeister der Museums-Eisenbahn mußten häufig einspringen, wenn Pannen und unvorhergesehene Schwierigkeiten eingetreten waren.

Die Güterverkehrsanlagen im Bahnhof Heiligenberg bilden ein bahneigener Güterschuppen, ein ehemals privat genutzter Landhandelsschuppen und die Ladestraße. Diese Anlagen waren im Lauf der Zeit so verfallen, daß schon 1984 über eine Restaurierung nachgedacht wurde. Wollte der DEV noch Mitte der 70er Jahre den Bahnhof völlig umgestalten, so war nun klar, daß die Museums-Eisenbahn ihre Anlagen bewahren muß und nicht beliebig verändern darf. Auch seitens der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen wiesen Bürgermeister Heinz Klimisch und Samtgemeindedirektor Jürgen Lülff auf die Bedeutung des Bahnhofs Heiligenberg als beispielhaften Bestandteil des Kleinbahnwesens im ländlichen Raum hin. Daher erarbeiteten 1988 Samtgemeinde und DEV ein Sanierungskonzept, das eine Kostenbandbreite von 130 bis 250 TDM je nach Umfang der Arbeiten aufwies. Die handwerklichen Arbeiten sollten dabei ABM-Kräften übertragen werden.



Die Güterschuppen der HSA waren einfacher Bauart. Doch der starke Güterverkehr ließ fast überall bald Erweiterungen notwendig werden, so daß kleinbahntypische Gebäudekomplexe entstanden.

Oben: Güterschuppen in Süstedt, April 1961, Foto: Harald O. Kindermann

Mitte: Der gleichen Bauart entspricht der bahneigene Güterschuppen in Heiligenberg, 1989, Foto: Gunnar Teschke

Unten: Der Landhandelsschuppen in Heiligenberg wurde ganz in Holz errichtet, 3. Juni 1989, Foto: Hans L. Overdick

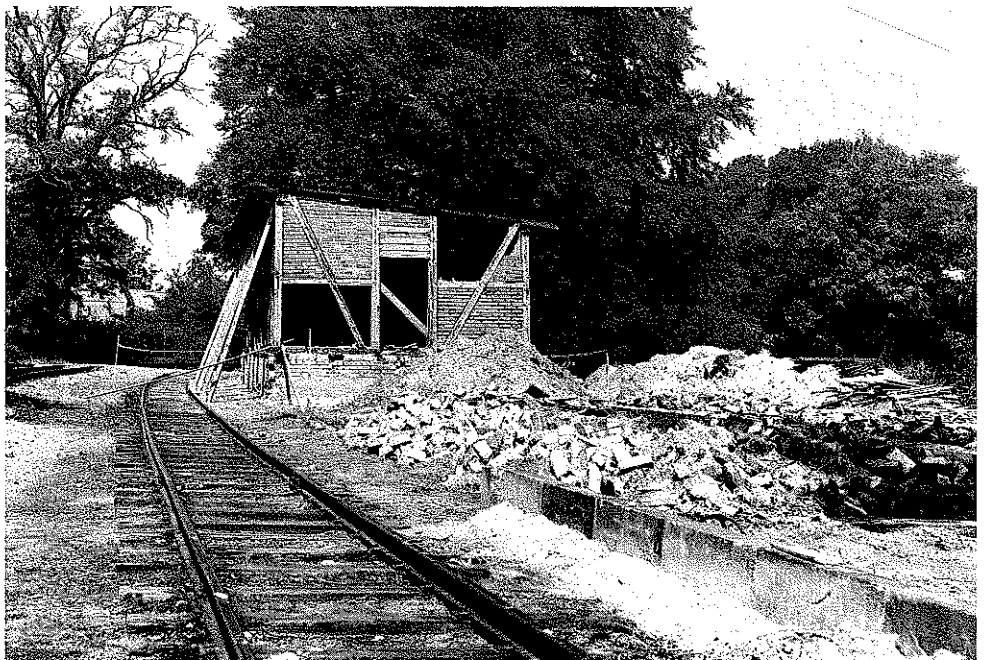
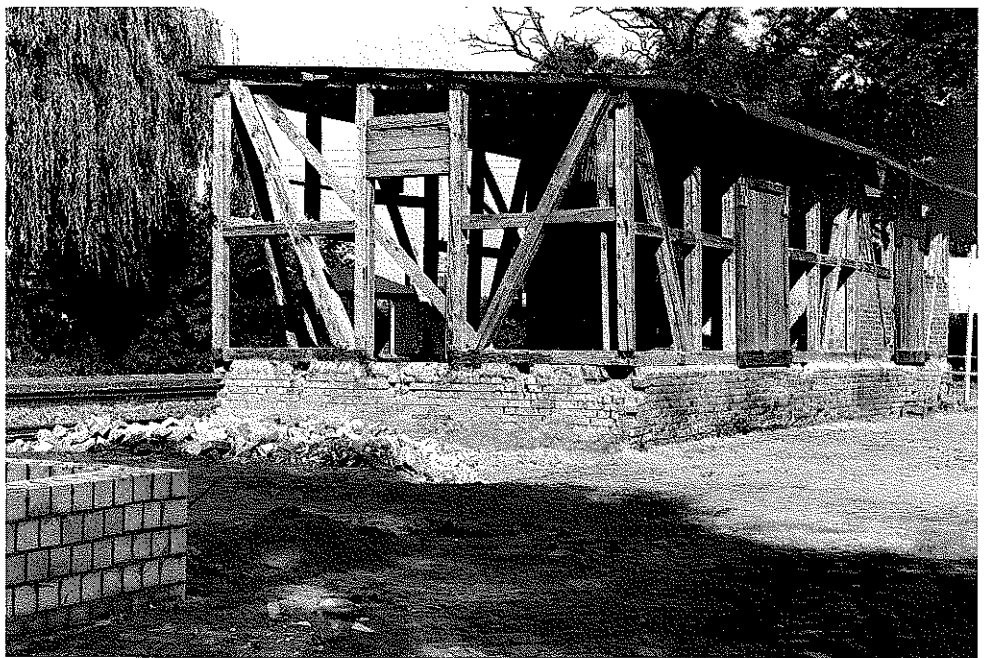
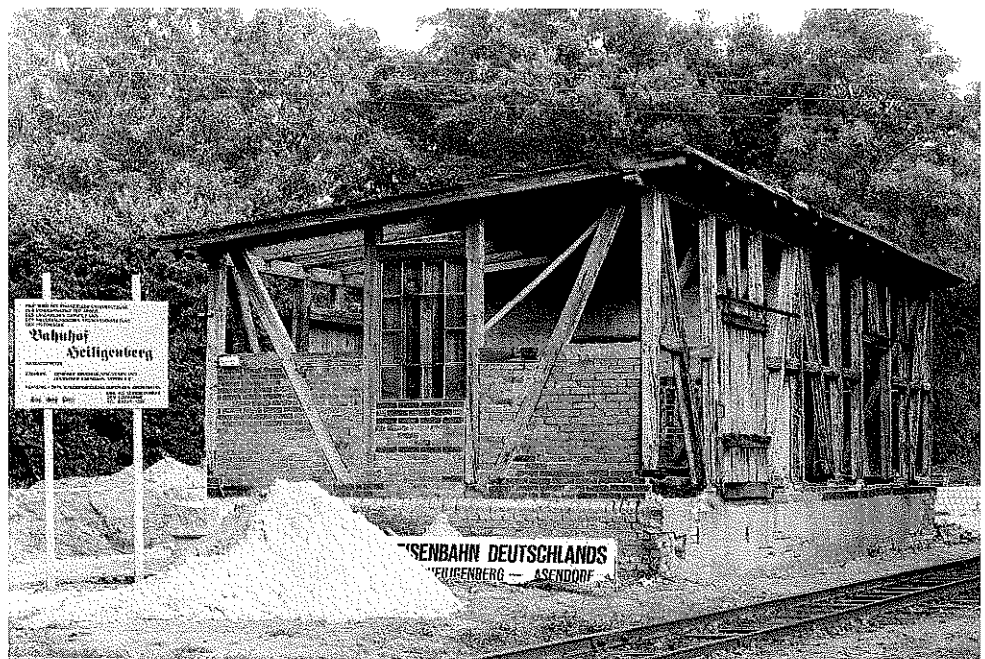
Der zuständige Sachgebietsleiter der Samtgemeindeverwaltung Henry Hollmann schätzte die reinen Reparaturkosten auf 112 TDM. Der Fremdenverkehrsausschuß des Fleckens Bruchhausen-Vilsen gab seine Zustimmung und wünschte einen raschen Baubeginn. Am 18. November 1988 stimmte der Kreis Diepholz dem Projekt zu, womit auch ein Zuschuß von 50 TDM aus dem Etat Wirtschaftsförderung verbunden war. Oberkreisdirektor Heise sieht darin auch eine Anerkennung der Bemühungen des Fleckens für den Fremdenverkehr. Die Gemeinde übernahm ihrerseits 50 TDM, die Niedersächsische Sparkassenstiftung spendete durch die Kreissparkasse Syke 12 TDM und die Bundesanstalt für Arbeit bzw. das Arbeitsamt Verden stellte ABM-Kräfte zur Verfügung, womit die Finanzierung des Projektes gesichert war.

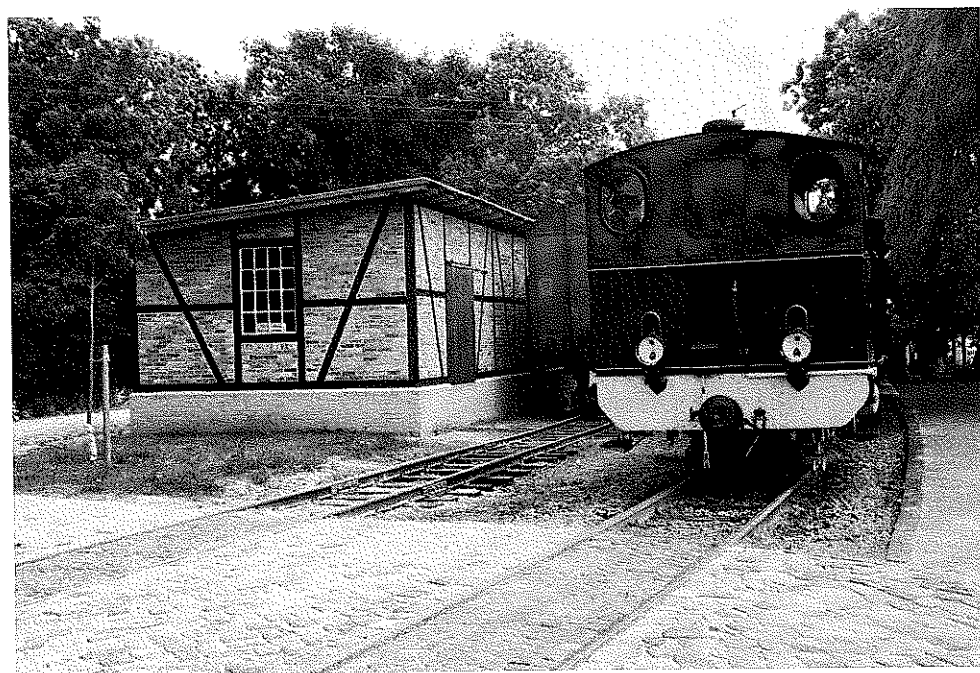
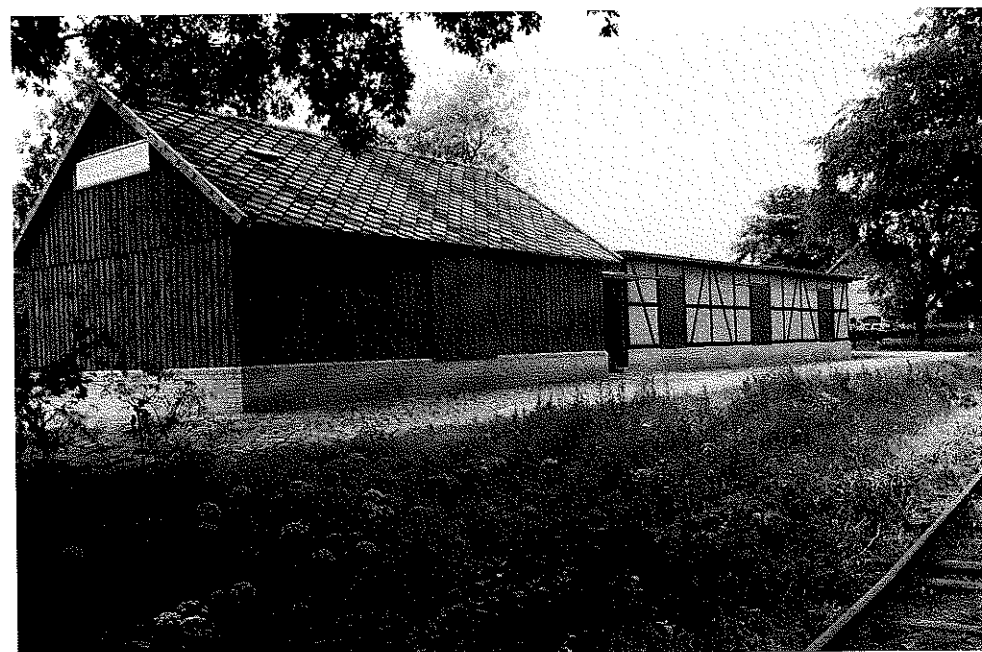
Architekt Dipl.-Ing. Ulrich Dunker plante die Restaurierung und betreute die Arbeiten. Er dokumentierte auch den während des Abtragens der Gebäude sichtbar werdenden Befund, der einige Erweiterungen der Gebäude offenbarte. Die gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Pläne ein. Auf die Rekonstruktion der Erweiterungen und Anbauten wurde zum einen aus Kostengründen verzichtet und zum anderen, um möglichst wenig neue Baustoffe einsetzen zu müssen. Denn da mehr Gebäudemasse abgetragen als wiederaufgebaut wurde, konnten insbesondere zerbrochene Beton-Dachplatten des Landhandelsschuppens durch gleichaltrige aber unzerstörte vom Anbau ersetzt werden. Durch Verzicht auf den ca. 6 m langen Anbau des Landhandelsschuppens konnte auch eine große Esche erhalten bleiben, die für ihre heutige Größe zu dicht am Gebäude stand.

Das vordere Gebäude wurde vermutlich 1900 für die HSA errichtet. Dieser Güterschuppen diente dem allgemeinen Güterverkehr, insbesondere dem Stückgutumschlag. Er ist ein eingeschossiges Fachwerkgebäude mit flach geneigtem Pultdach und 1 m hohem Mauerwerks-Sockel und weist nach der Rekonstruktion wieder die ursprüngliche Länge von ca. 18 m auf. Die Balken sollten ursprünglich erhalten bleiben, sie waren jedoch allesamt durch Hausbockbefall so zerstört, daß das gesamte Fachwerk erneuert werden mußte. Die Ausfachungen wurden mit gesäuberten alten Ziegeln wiederhergestellt, doch da die vorhandenen Ziegel nicht ausreichten, wurden zusätzliche Steine vom Anwesen Hauptmann in Unzen beschafft. Leider reichten die Ziegel trotzdem nur zur Ausmauerung von 3 der 4 Wänden aus, so daß die Straßenseite völlig neu ist. Der Kriechkeller mit Balkenlage wurde entfernt und durch eine verdichtete Sandauffüllung und eine Stahlbetonsole ersetzt, um der Museums-Eisenbahn eine freizügige Nutzung als Museums-Infrastruktur auch zur Lagerung schwerer Teile zu ermöglichen. Dach, Schiebetore und Sprossenfenster wurden entsprechend ihrer ursprünglichen Form erneuert oder restauriert.

Oben: Die Holzschuppen sind bereits abgetragen, und am Güterschuppen werden die Ziegelsteine gewonnen, 6. August 1989

Mitte und unten: Während das Fundament des Landhandelsschuppens bereits neu entsteht, wird der Güterschuppen noch zerlegt, 19. August 1989





Der Landhandelsschuppen wurde vermutlich auch um 1900 ganz in Holz errichtet. Er diente dem Umschlag und der Lagerung von Düngemitteln sowie Bau- und Brennstoffen. Der verfallene Sockel mit Kriechkeller wurde wie beim Güterschuppen erneuert, mit Sand aufgefüllt und mit Stahlbeton abgedeckt. Das Holzfachwerk wurde im wesentlichen erneuert und die Fassaden neu verbrettert. Die Dachflächen konnten mit den vorhandenen und mit viel Patina versehenen Beton-Dachplatten eingedeckt werden.

Der bereits zusammengefallene ehemalige Zwischenbau zwischen Güterschuppen und Landhandelsschuppen ist als Schutzhütte für Wanderer wieder errichtet worden, wobei die Außenwände in Holzkonstruktion mit senkrechter Verbretterung rekonstruiert wurden.

Die Kopfsteinpflasterung der Ladestraße wurde egalisiert und ist heute wieder für Fuhrwerke befahrbar. Eine um 1940 für den Rollbockverkehr recht provisorisch aufgeschüttete Rampe, die nur noch als Hügel zu erkennen war, wurde nicht rekonstruiert. Bei dieser Gelegenheit kam es auch zu einer „Straßenstilllegung“: Ein asphaltierter Weg, der an die Ladestraße anschloß, war durch die Kopfsteinpflasterung unattraktiv geworden und konnte renaturiert werden.

Am 16. Dezember 1989 konnte bei einer kleinen von der Samtgemeinde veranstalteten Feierlichkeit die nahezu abgeschlossene Rekonstruktion besichtigt werden. Herr Karl-Heinz Reddig, Leiter des Amtes für Kommunalaufsicht und Wirtschaftsförderung des Kreises Diepholz, Bürgermeister Heinz Klimisch, Samtgemeindedirektor Jürgen Lüllf, Herr Heinz Brinkmann von der Kreissparkasse Syke sowie der Vorsitzende des Verkehrs- und Kneipp-Vereins Adolf Arens würdigten die Bemühungen der Museums-Eisenbahn, die Kleinbahn als Bestandteil ländlicher Infrastruktur und damit auch ein Stück Sozialgeschichte museal zu bewahren.

In den folgenden Monaten nahmen die Museums-Eisenbahner die Gebäude wieder in Besitz, d. h. die Rotte lagert dort Kleineisen und Geräte ein. Ein Teil der Schuppen wird jedoch frei gehalten, um Inszenierungen des Güterumschlages zu ermöglichen. Der Bericht hat wohl deutlich gemacht, daß die Restaurierung der Güterverkehrs-Anlagen in Heiligenberg der Museums-Eisenbahn viel Arbeit und auch eine Menge Kosten beschert hat, auch wenn die Hauptlast von anderer Seite übernommen wurde. Grund genug, ein derartiges Projekt als unsinnig abzutun und auf wichtigeres zu verweisen?

Natürlich fehlt den neuen Güteranlagen in Heiligenberg jede Patina, wenn auch das Dach des Landhandelsschuppens mit den alten und bemoosten Dachplatten gedeckt und 3 Seiten des Güterschuppens mit angewitterten Ziegeln ausgefacht wurden. Der Verzicht auf Regenrinnen trägt wesentlich zum passenden Erscheinungsbild der Gebäude bei.

Oben: Gleisseite 7. Januar 1990

Mitte: Straßenseite, Juni 1990, Foto: Gunnar Teschke

Unten: Bahnübergang zur Ladestraße in Kopfsteinpflasterung und der restaurierte Güterschuppen. In einigen Jahren wird die Natur das Ihre getan haben, damit die Atmosphäre stimmt. Juni 1990,

6. Schritt: Sammeln u. Bewahren von Gerätschaften zum Güterumschlag

Güterschuppen und Güterwagen sind naturgemäß bestens geeignet, dem Museums-Besucher – sprich: Fahrgast – zu verdeutlichen, daß eine Kleinbahn in erster Linie dem Güterverkehr diene. Doch die präsentierten Betriebsmittel und Anlagen lassen sich nicht mit den heute üblichen Gütern und ihren Konfektionierungen in Zusammenhang bringen. Ein aufmerksames Kind könnte z. B. solche Fragen stellen, wie man einen Container auf so einen kleinen Güterwagen bekommt, wie die Tiefkühl-Pizzas während der Fahrt kalt bleiben oder ob der Gabelstapler-Fahrer eine besondere Fahrschule braucht, um eine Euro-Palette mit Gürkengläsern in einen Güterwagen mit einer so schmalen Tür hineinzurangieren.

Zur Vermittlung des Themas ›Güterverkehr auf Kleinbahnen‹ ist es somit notwendig zu erläutern, daß saure Gurken den Kleinbahnern faßweise als Ladegut begegneten und nicht in Gläsern mittels Folie auf Euro-Paletten gestapelt, daß Schweine lebendig in Viehwagen getrieben wurden und nicht als Tiefkühl-Hälften vorkamen und daß der erste Container erst am 6. Mai 1966 in einem deutschen Hafen an Land gesetzt wurde. Die Besucher müssen daher die früher geläufigen Güter, ihre üblichen Verpackungen sowie die für den Umschlag dieser Güter benötigten Gerätschaften ebenfalls erst kennenlernen. Natürlich können Fotos auf Stellwände dieses erreichen, doch haben wir uns für eine Präsentation anhand passender Sachzeugen entschieden.

Mittlerweile verfügt die Museums-Eisenbahn über ein hölzernes Bierfaß, mehrere hölzerne Bierkästen, Benzinkannen, einige Jutesäcke, Körbe, Eierkisten und Milchkannen. Mit diesen Gegenständen läßt sich schon ganz gut ein Überblick geben, doch wurden auch Ackerpflüge, Hühner in Körben und Strohhallen ausgeliehen.

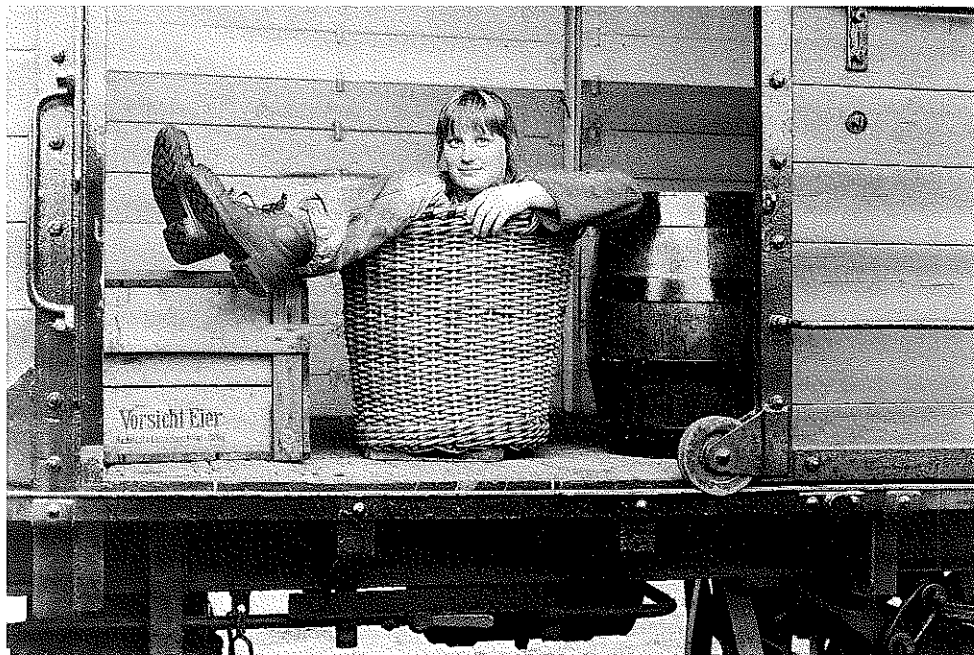
Außer den genannten Gutarten hat die Museums-Eisenbahn einige Umschlaggeräte in der Sammlung: Eine Dezimalwaage, einen Sackheber, eine Sackkarre, eine Schubkarre, einen Bolterwagen und eine Schweinerampe. All diese Utensilien haben schon in irgend einer Form Kosten verursacht, denen Einnahmen nicht entgegenstehen. Grund genug, das Sammeln und Bewahren der Ladegüter sowie der Umschlaggeräte als unsinnig abzutun und auf wichtigeres zu verweisen?

Ohne die passenden Kleinigkeiten, hier Güter und Utensilien, kann keine Ganzheit entstehen. Darum hat das Kleinbahn-Museum einige derartige Gegenstände gesammelt und bewahrt.

Oben: Der T 40 der HSA steht in Bruchhausen-Vilsen abfahrtsbereit nach Asendorf. Auf der Rampe ist ein Kälberkasten zu sehen, wie sie bei der HSA häufig (mit Inhalt) transportiert wurden. Ein ähnlicher Kasten jedoch für Schweine und aus Blech haben die Kollegen des Frankfurter Feldbahnmuseums dem Kleinbahn-Museum geschenkt. 3. August 1957, Foto: Theodor Alt

Mitte: Schubkarre, Kästen und Bierkästen aus Holz gehören ebenso wie die Korbflasche zu den heute nicht mehr gebräuchlichen Verpackungen und Hilfsmitteln. 26. Mai 1991

Unten: Auch hölzerne Eierkisten, geflochtene Körbe für schlecht packbare Fracht und hölzerne Bierfässer findet man nicht im Supermarkt. Das Bierfaß wurde leider von dem gutmeinenden Spender noch vor der Übergabe lackiert. 18. Mai 1991



7. Schritt: Präsentation des Güterverkehrs auf Kleinbahnen

Ein Verkehrsmuseum, das sich auf die Präsentation des Personenverkehrs beschränkt, wird seinem Namen nur zur Hälfte gerecht. Ein Verkehrsmuseum in der Form eines lebendigen Freilichtmuseums wird den Güterverkehr konsequenterweise als lebendiges Ganzes vermitteln wollen. Daher fügt die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf Ladegleis, Güterschuppen, Ladestraße, Güterwagen, Umschlaggeräte und Ladegüter zusammen und inszeniert mit diesen Objekten den Güterverkehr life.

Güterwagen werden mit passenden Gütern beladen. Sie werden verschlossen, vom Güterzug aufgenommen und weggefahren. Später erreichen sie den Bahnhof Heiligenberg wieder, um dort an den Güterschuppen rangiert zu werden. Dort werden sie ausgeladen. Die in der Vergangenheit stattgefundenen Inszenierungen haben sehr viel Interesse seitens der Besucher hervorgerufen, die das Geschehen begeistert verfolgen und fotografieren.

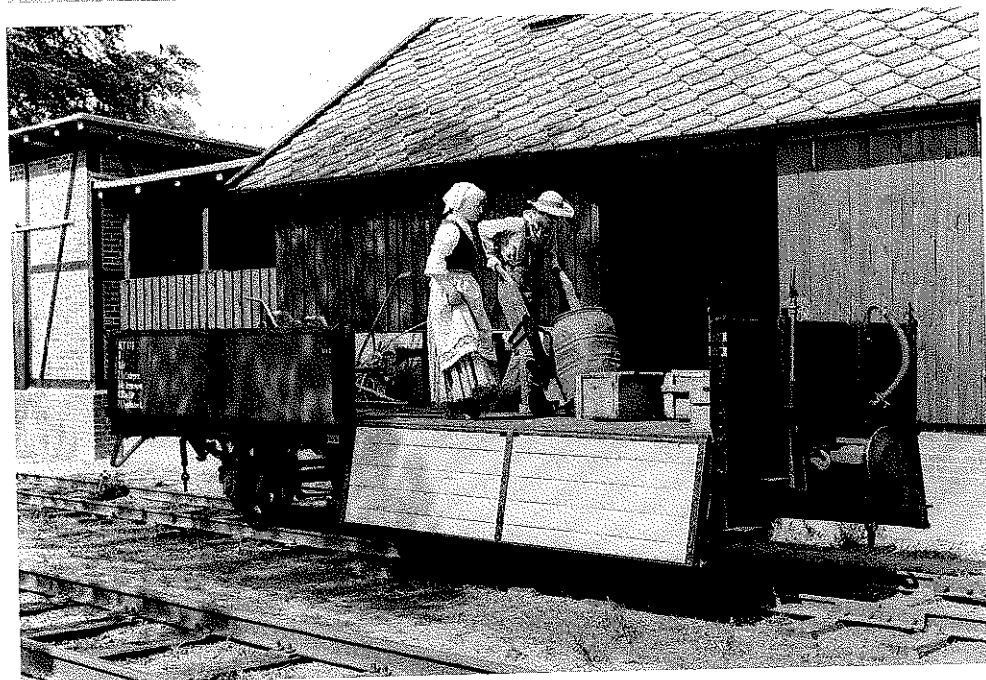
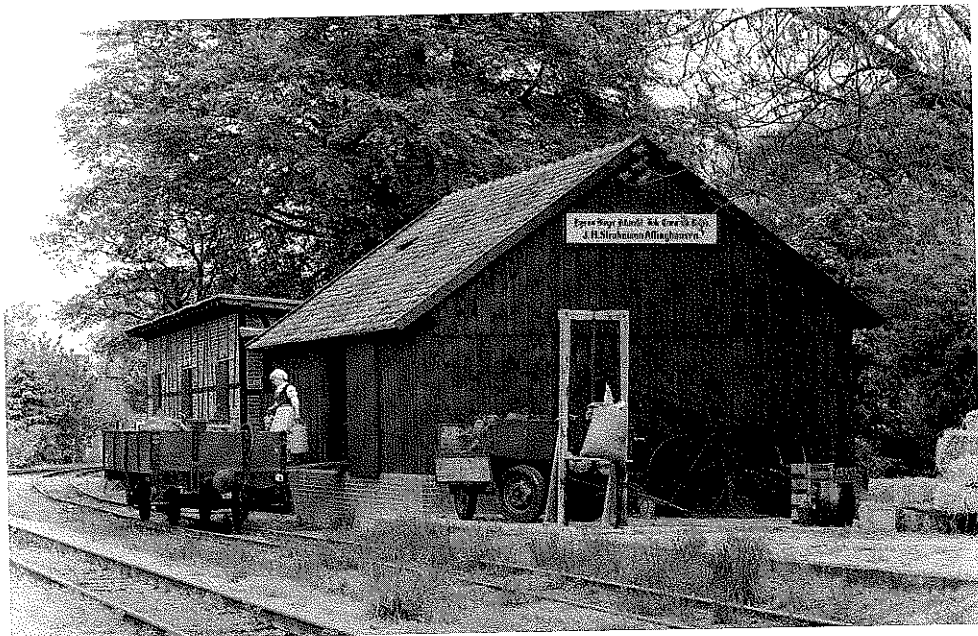
Die Inszenierung ließe sich noch weiter vervollkommen, wenn außer den Güterverkehrsanlagen in Heiligenberg auch die in Bruchhausen-Vilsen schon genutzt werden könnten und wenn sogar in Asendorf derartiges zur Verfügung stünde. Weiterhin ließe sich durch den Einsatz geeigneter Straßenverkehrsmittel vom Pferdewagen über Opel-Blitz, Unimog und Goliath-Dreirad bis zum VW-Bulli der Güterumschlag noch interessanter gestalten.

Allerdings läßt sich der Bahnhof Heiligenberg nicht für ein Wochenende einzäunen, so daß auch keine Eintrittsgelder eingenommen werden können. Doch derartige Veranstaltungen verursachen Kosten. Grund genug, Güterverkehr als unsinnig abzutun und auf wichtigeres zu verweisen?

Am 26. Mai 1991 fand eine Güterverkehrs-Inszenierung auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf statt. Ein GmP befuhr den Tag über die Strecke und nahm bei jeder Zugkreuzung in Heiligenberg Güterwagen mit oder stellte welche dort ab. Zwei als Magd und Landarbeiter gekleidete Museums-Eisenbahner luden die Güter mit historischen Umschlaggeräten aus und später wieder ein. Auch ein Umschlag auf ältere Straßenfahrzeuge fand statt.

Die Bilder zeigen, wie gut die Ganzheit zum Leben erweckt werden kann: Der optische Eindruck »Güterverkehr einer Kleinbahn« stimmt.

Da die Bilder in besucherschwachen Zeiten fotografiert wurden, geben sie einen unrichtigen Eindruck der Inszenierung wieder, denn in Wirklichkeit war die Szene häufig von zahllosen Fahrgästen und anderen Besuchern umringt, die begeistert zusahen.



Anmerkungen zu Inszenierungen

In 7 Schritten ließ sich die Entwicklung der Präsentation des Themas »Güterverkehr auf Kleinbahnen« skizzieren. Was vor 25 Jahren mit dem Sammeln von Fahrzeugen begann, hat ein (vorläufiges) Ende mit den Inszenierungen gefunden. Während für Techniker der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf mit der Schaffung und Sicherung der Anlagen und Betriebsmittel in der Tat das Thema abgeschlossen sein kann, besteht noch Handlungsbedarf aus museumswissenschaftlicher Sicht:

■ Auch die beste Inszenierung kann kein wirklich getreues Abbild vormaliger Handlungsweisen sein. Die Gefahr ist groß, daß die Betrachter in nostalgische Schwärmerei geraten und verzückt äußern: „So beschaulich und gesund lebte man damals,“ oder „so viel Zeit hatte man früher!“ Woher sollen sie auch wissen, wieviele Tonnen Kartoffeln ein Ladearbeiter im Laufe des 12-, 14- oder 16-stündigen Arbeitstages umschauflern mußte und wie wenig Lebensqualität er sich mit seinem Verdienst leisten konnte? Zusätzliche Informationen sollten die Inszenierungen begleiten, was durch Text und Fotos auf Stellwänden oder in einem kleinen Prospekt oder Faltblatt ermöglicht werden kann.

Viele Besucher kommen bereits mit völlig falschen Vorstellungen zur Museums-Eisenbahn, denn sie wollen zumeist einfach gemütliche Dampfzugfahrten erleben. Und die Güterverkehrs-Inszenierungen sind viel zu „schön“, um die Verklärung zu ändern. Daher ist Aufklärungsarbeit notwendig, die Dr. Schleper, Leiter der Außenstelle Engelskirchen des Rheinischen Industriemuseums, in einem Vortrag vor Museumswissenschaftlern provokativ „Enttäuschungsarbeit“ nannte. Da ist 'was dran, denn ein ernsthaftes Museum ist geradezu verpflichtet, nostalgisch verklärte Museumsbesucher nicht auch noch in ihrer Verklärung zu bestärken, sondern zu enttäuschen – das sind sie ihrem Bildungsanspruch schuldig. Natürlich wird man das Enttäuschen nicht übertreiben, denn schließlich ist keinem damit gedient, den Besucher so zu enttäuschen, daß er künftig Fernsehunterhaltung einem erneuten Museumsbesuch vorzieht.

■ So sehr auch Inszenierungen Akteure und Betrachter begeistern können, so handelt es sich dennoch um nicht mehr als eine Form der Präsentation. Es ist nur Theater, das eine Illusion erzeugt. Der Ladearbeiter ist in Wirklichkeit Student aus bürgerlichem Hause, das Gurkenfaß ist leer und selbst wenn es voller Gurken wäre, so hat es niemand abgeschickt, und keiner will es haben. Es kann somit nicht ausgeschlossen werden, daß Inszenierungen eines Tages durch noch bessere Präsentationen abgelöst werden.

■ Inszenierungen auch aus ethischer Sicht zu hinterfragen, regt Dr. Wolf an, Leiter des Deutschen Feuerwehr-Museums Fulda. Wie sieht z. B. die Inszenierung eines Feuerwehrmuseums aus? Wird ein brennender Holzstoß gelöscht, was völlig unrealistisch wäre, oder sollte gleich ein ganzer Häuserblock brennen? Was ist von Inszenierungen zu halten, die das Retten von Verletzten oder das Bergen von Leichen zum Thema haben? Kann ein Bergbaumuseum ein Grubenunglück, ein Schiffahrtsmuseum einen Untergang oder eine Museums-Eisenbahn einen Zugzusammenstoß inszenieren?

Denkt man noch einen Schritt weiter, so wird zweifelhaft, ob junge Leute Kleidungsstücke von Verstorbenen zu Inszenierungen anziehen sollten. Stellen wir damit nicht die Ehre der Generation unserer (Ur-)Großeltern in Frage, wenn wir Gegenstände (Dampflok und Wagen) aus der Zeit der Jahrhundertwende bewahren und zugleich so tun, als könnten wir die damaligen Menschen (Personale und Reisende) ebenfalls für die Nachwelt konservieren? Indem wir mit ihren

Uniformen durch den Zug gehen, erzeugen wir zumindest eine gewisse Illusion von Unsterblichkeit.

■ Letztendlich bleibt festzustellen, daß jede Inszenierung Geld kostet und daß in den seltensten Fällen den Kosten entsprechende Einnahmen gegenüberstehen. Grund genug also, derartiges als unsinnig abzutun und auf wichtigeres zu verweisen? Wohl kaum, denn kein kulturell ausgerichtetes Museum ist profitabel, und auch unsere originäre Inszenierung »Personenverkehr auf Kleinbahnen« arbeitet nicht kostendeckend, sondern bedarf des ehrenamtlichen Einsatzes der Akteure und verursacht dennoch in jedem Jahr ein Defizit in sechsstelliger Höhe, das durch Mitgliedsbeiträge, Zuwendungen und insbesondere durch Spenden abgedeckt werden muß. Grund genug also, den Betrieb einzustellen und die heutigen Fahrgäste zu bitten, ihren Pkw, den sie bereits für die Anreise nach Bruchhausen-Vilsen brauchen, auch für die Weiterfahrt nach Asendorf und zurück zu benutzen? Na bitte, das will ja auch keiner!



Oben: Die erste über den reinen Zugbetrieb hinausgehende Inszenierung fand am 31. August und 1. September 1967 auf der Museums-Eisenbahn statt: Damals diente sie als professionell genutzte Kulisse für die Verfilmung des Tucholsky-Romans „Rheinsberg“. Es handelte sich also nicht um eine museumswissenschaftliche, sondern um eine theatralisch/cineastische Inszenierung. Foto: DEV-Archiv

Unten: Das Bild vom 26. Mai 1991 trägt. So beschaulich und romantisch, wie hier vorgeführt, war das Landleben früher ganz sicher nicht. Die Inszenierung erzeugt somit Illusionen, die durch weitere Informationen auf Texttafeln oder einem Faltblatt korrigiert werden sollten.