

Gerd Schrammen

Lesermeinung: Zu den Gemeinsamkeiten in der musealen Bewahrung von Feldbahn-, Kleinbahn- und Eisenbahngeschichte

Mit großem Bedauern las ich in DME 4/1992 die einleitenden Zeilen von Carsten Kubicki und Jochen Wiegmann, mit denen sich die Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth aus der regelmäßigen Mitarbeit an unserer Zeitschrift verabschiedete. Mit jedem folgenden Absatz wuchs jedoch auch meine Betroffenheit, da aus den Zeilen ein Umbruch in der Vereinsarbeit herausgelesen werden kann, der von den Autoren selbst mit „Strukturwandel“ umschrieben wird. Es folgten Rechtfertigungen für die Trennung, welche wohl deshalb ins Leere stießen, weil sie sich ohne Not an Idealzuständen orientieren und dabei die bisherigen Gemeinsamkeiten bei unseren musealen Bemühungen völlig außer acht lassen.

■ **Museum:** Haben nicht Generationen von DKBM-Aktiven in fast 20 Jahren Unerhörtes erreicht, das es weiterzuführen gilt? Eine große Zahl von Lokomotiven aller Traktionsarten wurde gesammelt, vor der Verschrottung bewahrt und mit ihren charakteristischen Merkmalen in standgesetzt. Auf verschlungenen Wegen wurde historisch wertvolles Wagenmaterial in Gütersloh zusammengetragen und in der Mehrzahl sogar authentisch rekonstruiert.

Zahlreiche Beiträge in unserer Zeitschrift zeugen von der zur Vorbereitung dieser Maßnahmen nötigen Forschungsarbeit, die sich mit der Geschichte der historischen Zeugen beschäftigte und zu wertvollen Erkenntnissen führte. Die Präsentation der Sammlung erfolgte bei der DKBM bislang nicht nur in sehr ansprechender Form, sondern man nutzte besondere Gelegenheiten auch dazu, historisch Stimmiges zusammenzuführen und so Geschichtsarbeit zu leisten.

Das wahrhaftige Ausstellungsideal ist auch bei der ernsthaftesten Museums-Eisenbahn nicht zu erreichen, da die Beförderung von Touristen erst

die finanzielle Basis für die museal wertvolle Arbeit schafft. Diese verhalten sich anders als Reisende und haben auch ganz spezielle Bedürfnisse, denen Rechnung zu tragen ist. Daß der Schwerpunkt Personenverkehr kaum etwas mit dem historischen Geschehen auf der in Mühlenstroth als Thema gewählten Spurweite gemein hat, muß daher in den Hintergrund treten. Einer durchdachten Präsentation eines geretteten MPBS-Zuges oder einer Feldbahn-Garnitur tun die zu den Betriebsmitteln passenden Eigenbau-Personenwagen doch keinen Abbruch.

Wenn wie beschrieben technische Vereinfachungen an den Fahrzeugen vorgenommen werden, ist dieses nur zu bedauern, wenn diese unüberlegt oder sogar ohne Not vorgenommen werden. Das Ideal reversibler Eingriffe (durch Dokumentation und Bewahrung der ersetzten Teile) wird aber wohl noch von keiner ehrenamtlich arbeitenden Museumseisenbahn erreicht und kann nur zu bewußtem Handeln anspornen.

■ **Eisenbahn:** Daß die Anlage in Mühlenstroth rechtlich keine Eisenbahn ist, sollte doch nicht dafür herhalten, daß man nichts mit einem Eisenbahnmuseum gemein hat. Die „Karussellbahn“, auf der „Dampf im Biergarten“ gemacht wird, ist an zahlreichen Stellen so geschickt an die vorgegebenen Grundstücksverhältnisse angepaßt, daß hier ungekünstelt der Eindruck einer freien Strecke entsteht. Die Attraktivität ist hier doch eindeutig höher als bei so mancher „Immernoch-Eisenbahn“, auf der Reisende vom Parkplatz durch eine völlig unattraktive Bebauung nach Nirgendwo und zurück befördert werden.

Daß die Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth ihre Vereinsbezeichnung, ganz pragmatisch am Begriff gemessen, unglücklich gewählt hat, ist

sicher ebenso geschichtlich zu sehen, wie die heute bedauerte Umbenennung des Deutschen Kleinbahn-Vereins e. V. in DEV.

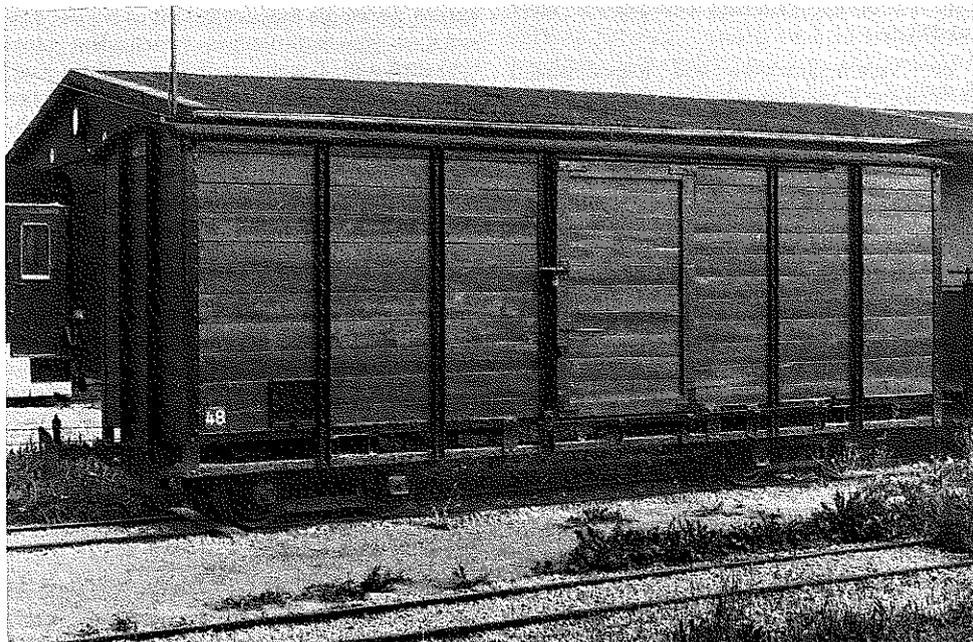
Diese Zeilen sollen zum Nachdenken anregen, ob die Gemeinsamkeiten mit Gleichgesinnten wirklich so gering sind. Müssen Zusammenarbeit und Ideenaustausch wirklich aufgekündigt werden, nur weil die Partner zur Perspektivbildung die hohen Ansprüche eines guten Museums herauszuarbeiten versuchen? Auch bei günstigsten Verhältnissen kann nur innerhalb gegebener Realitäten gearbeitet werden, und doch ist eine Orientierung am Ideal nötig, um Fehlentscheidungen zu minimieren und nicht mühsam Erreichtes allzuoft wieder umzustoßen.

Die DKBM hat sich in der Vergangenheit durch eine gezielte Sammlungstätigkeit und solide Arbeit gewaltige Chancen zum speziell thematisierten Eisenbahnmuseum eröffnet. Sicher ist es möglich, den Rundkurs in charakteristisch gestaltete Abschnitte zu teilen, die den verschiedenen darstellbaren Bahntypen mit 600 mm Spurweite angepaßt sind.

So können mechanische Signalanlagen und Telefonkästen auf eine Betriebsstelle beschränkt bleiben, die an die MPBS als Eisenbahn-Vertreter erinnert. Auch ist hier der relativ schwere (Nachkriegs-)Oberbau angebracht. Den zahlreichen Feldbahn-Vertretern kann auf einem anderen Abschnitt mit leichterem Oberbau ohne sichtbaren Schotter entsprochen werden. Hier würden Schüttrampe und Bunker für einen publikumswirksamen Betrieb mit Kipploren sorgen. Solange die Züge über den jeweils fremden Streckenteil rollen, kann der Kenner ohne weiteres die Augen schließen und den Deckel auf dem Objektiv lassen. Im klassischen Museum finden sich die Exponate auch nicht immer in der entsprechenden Umgebung und Zuordnung wieder.

Das Normalpublikum wird nicht nur für die Abwechslung dankbar sein, sondern auch Freude daran haben, die unterschiedlichen Zuggarnituren mit den zugehörigen Anlagen in Verbindung zu setzen.

Da ich annehme, daß die Aktiven der DKBM auch nach dem angedeuteten Wandel nicht vorhaben, nun alles „zusammenzukomponieren“, was schweißbar und kuppelbar ist, kann ich nicht nachvollziehen, warum sie sich so sehr „in die Ecke gestellt“ fühlen, daß die Zusammenarbeit in unserer Zeitschrift nicht mehr sinnvoll erscheint. Eigentlich sollte doch kein Anlaß zur Befürchtung bestehen, daß die heutigen „Macher“ nicht wissen, welch wertvolles Material hier an einem Ort zusammengetragen worden ist, oder? Chancen lassen sich so leicht verspielen!



Wagen 48 der DKBM ist der vormalige MPBS 268, der 1911 bei der Fa. Glässig & Schollwer in Berlin gebaut wurde und der auf dem oberen Foto nächste Seite als Expressgutwagen zu sehen ist. 8. 8. 1983, Foto: Wolfram Bäumer