

Wolfram Bäumer

Kleinbahn - das ist mehr als Fahrzeuge

Wirft man heute einen Blick auf die Museumsbahnlandschaft, ist schnell eine Konzentration der Interessen auf Fahrzeuge festzustellen. Der Inhalt der Zeitschriften für Eisenbahnfreunde spiegelt diese Interessenskonzentration wieder. Denn beispielsweise in der DME – und auch in diesem Heft – werden Kleinbahn-Loks und -Wagen in lobenswerter Gründlichkeit und mit vielen Fotos und Zeichnungen vorgestellt, doch vergleichbar ausführliche Beiträge über Kleinbahn-Gebäude und -Anlagen gab es bislang noch nicht.

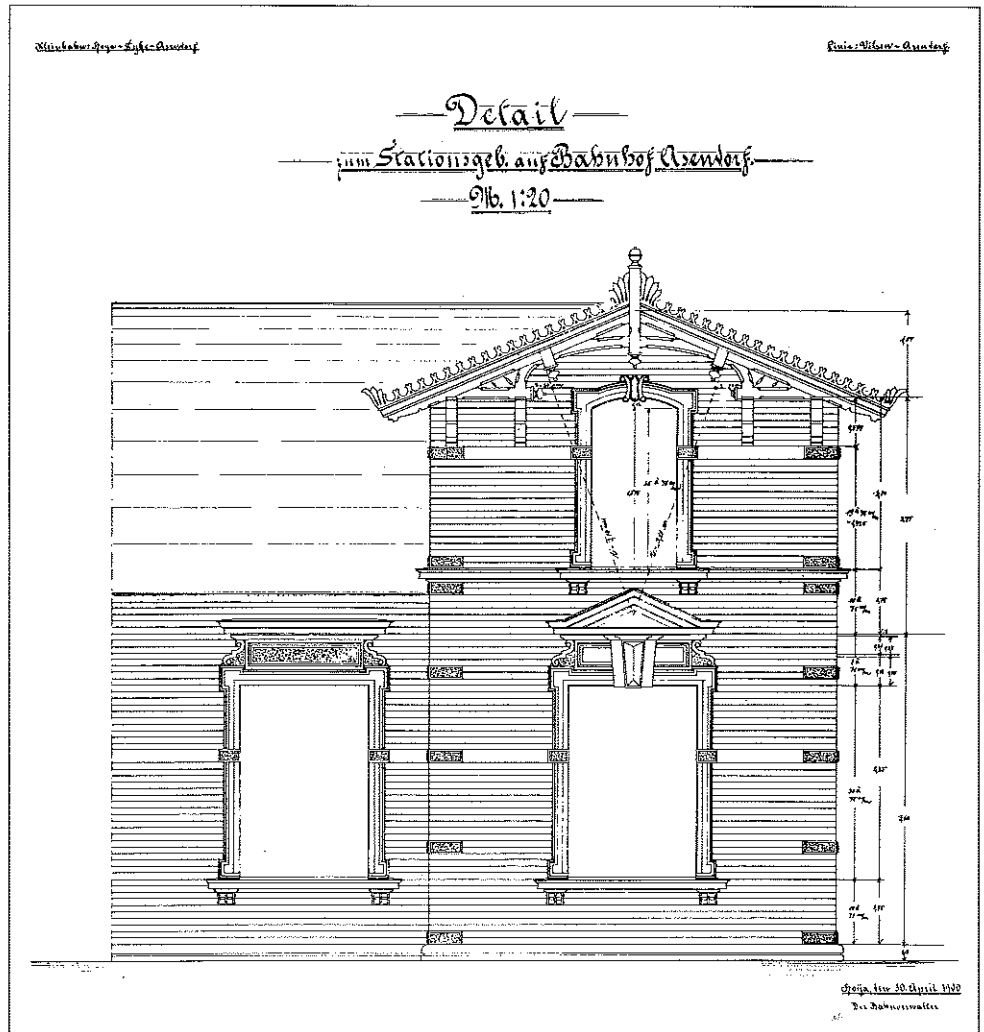
Auch in Bruchhausen-Vilsen widmen sich die Aktiven bevorzugt den Fahrzeugen der Museums-Eisenbahn. Schon bei der ersten Konzeption der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf wurde der Grundstein für den Schwerpunkt gelegt, denn obwohl es darum ging, eine typische Kleinbahn stellvertretend für dieses vor 30 Jahren bereits im Untergang begriffene Transportsystem lebendig und in Situ zu bewahren, wurde eine Sammlungskonzeption für Fahrzeuge erarbeitet – nicht jedoch für Anlagen und Ausrüstungsgegenstände.

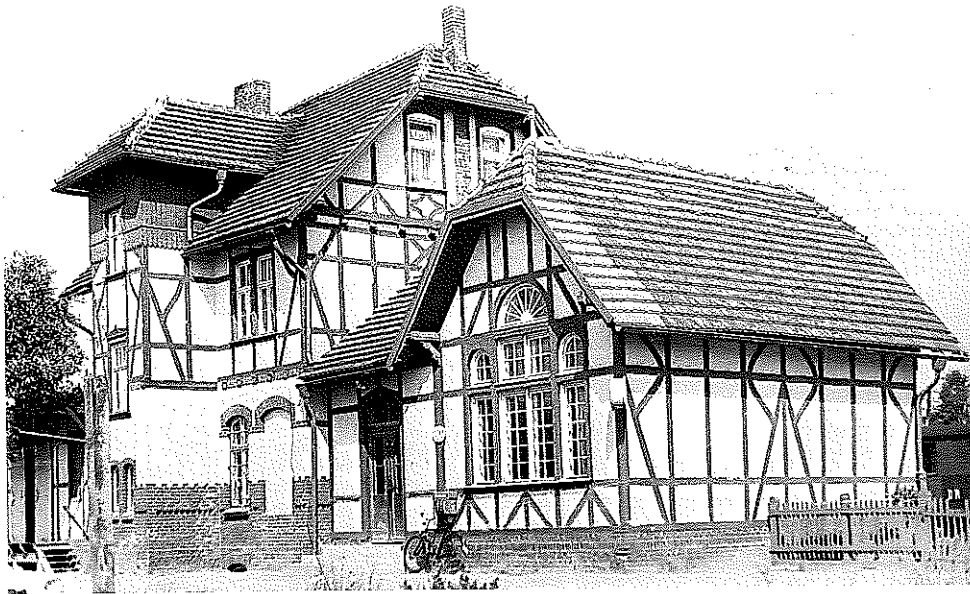
Weil in den 60er Jahren Anlagen der Schmalspurbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf komplett vorhanden, Fahrzeuge jedoch auf den Bedarf für Güterverkehr auf Rollböcken reduziert waren, war das Anlegen eines Sammlungskonzeptes im Sinne eines Beschaffungsprogramms richtig. Doch während man die Fahrzeuganschaffung so detailliert plante, daß sogar Bauarten von Dampfloksteuerungen beachtet wurden, schenkte man damals der bestehenden Gebäudesammlung kein Augenmerk. Das hatte zur Folge, daß die Bahnhofsgebäude in Bruchhausen-Vilsen und Asendorf für entbehrlich erachtet wurden, was sich mittlerweile als großer Fehler herausgestellt hat.

Doch scheint sich in diesem Punkt der DEV in bester Gesellschaft zu befinden: Diese sehr auf Betriebsmittel ausgerichtete Betrachtungsweise verbindet nämlich die Kleinbahnfreunde, die Straßenbahn- und Feldbahnfreunde sowie die Anhänger der Großbahn mit den Fans alter Autos, Segelschiffe und Flugzeuge. Gerade im Bereich Straßenverkehr wird dies ganz besonders deutlich, denn Pendant zum »Eisenbahn-Museum« wäre das »Straßenverkehrs-Museum«. Ein solches ist nicht bekannt, statt dessen gibt es viele Institutionen namens »Auto-Museum«, also die Parallele zum »Dampflok-Museum«. Die auf Betriebsmittel ausgerichtete Sichtweise kennzeichnet somit die Mehrzahl der Freunde von Transportsystemen.

Oben: Architektonische Merkmale des Bahnhofgebäudes Asendorf, denen bislang keine Aufmerksamkeit zuteil wurde, M 1 : 87, Zchn.: DEV-Archiv

Unten: Nicht die Museumsgarnitur bestehend aus Dampflok P 8 und „Donnerbüchsen“ ist das Motiv dieses Fotos, sondern der genietete, für eine preußische Nebenbahn (Wollstein - Opalenitz) genauso typische Fußgängersteg über die Bahnhofsgleise. Bf. Grätz, 13. 9. 1993, Foto: Wolfram Bäumer





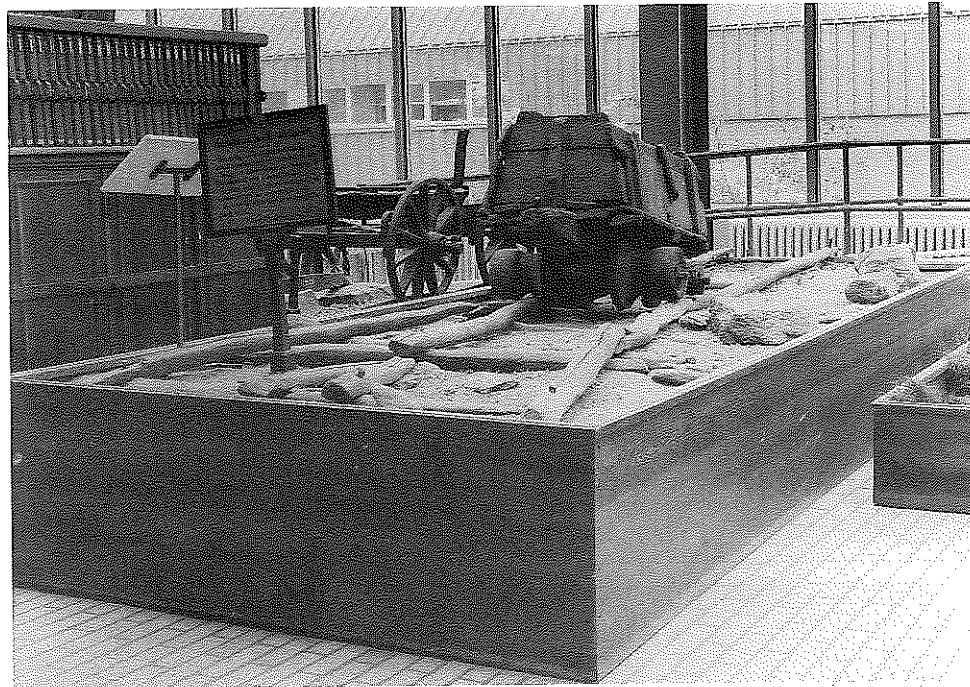
In anderen Bereichen der Kulturgeschichte wird das Interessensgebiet ganzheitlich betrachtet. Beispielsweise zeigen die volkskundlichen Freilichtmuseen ganze Hofkomplexe oder gar Dorfteile bis hin zum landschaftlichen Umfeld und eben nicht nur Bauerntruhen und Spinnräder. Industriemuseen sammeln nicht etwa Hochöfen für eine Hochofenausstellung, sondern sie nehmen ein Stahlwerk als Sachzeugen, um Arbeits- und Erlebniswelt der Einwohner eines Stahlstandortes zu vermitteln. Dies ist jedoch keineswegs auf die geometrischen Ausmaße eines Hochofens zurückzuführen, die der zentrale Hochofen-Museum entgegenstehen. Nein, das Industrie-Museum soll eben gar kein Hochofen-Museum sein. Und in der Folge sollte ein Eisenbahn-Museum auch mehr sein als ein Dampflok-Museum.

Ein Kleinbahn-Museum kann demnach bei der Betrachtung des Themas die Anlagen und Gebäude von Kleinbahnen nicht ausblenden und sich auf Fahrzeuge beschränken. Denn Bahnhofsgebäude, Güterschuppen, Lokschuppen und auch Gleispläne sowie Trassierungsmerkmale können wichtige Sachzeugen für die Darstellung der Kleinbahngeschichte sein. Dabei sollen natürlich nicht alle für die Betrachtung der Kleinbahngeschichte wichtigen Gebäude in Bruchhausen-Vilsen entsprechend den Freilichtmuseen in Cloppenburg, Molfsee, Detmold, Hagen oder Mechernich-Kommern zusammengebracht werden. Denn im Gegensatz zu den genannten Museen, handelt es sich bei der Museums-Eisenbahn um eine gewachsene Kleinbahnanlage, die durch die komprimierte Ergänzung – alle 100 m ein Bahnhofsgebäude – nicht bereichert, sondern zerstört würde.

Betrachten wir Immobilien getrost als immobil, 2 Arten dem Thema Kleinbahn-Gebäude und -Anlagen widmen, durch:

- Studienreisen zu interessanten Zielen, an denen sich Erkenntnisse für die Museums-Arbeit gewinnen lassen,
- Veröffentlichung von kleinbahnhistorischen Forschungsarbeiten im Periodikum DME oder als Monographie im DEV-Kleinbahn-Verlag.

Wieder lohnt ein Blick über den Zaun, wie z. B. Industriemuseen Vergleichbares leisten: Die in Duisburg ansässige »Gesellschaft für Industriekultur« arbeitet zunächst an der musealen Bewah-



Oben: Wieso errichtete die Kleinbahn Loitz - Toitz-Rustow ein mehr für Süddeutschland als für Pommern typisches Bahnhofsgebäude am Endpunkt in Loitz? Nicht untypisch erscheint dagegen der in Relation zur Streckenlänge viel zu prachtvolle Bau - derartige gab es häufiger, 1967, Foto: Lothar Schultz

Mitte: Ohne die Andeutung des Fahrweges wäre die Grubenbahnlore für viele Museumsbesucher ohne Aussage. Fahrzeuge und Anlagen einer (Eisen-)Bahn gehören demnach untrennbar zusammen. Museum für Verkehr und Technik, 20. 12. 1993, Foto: Wolfram Bäumer

Unten: Auf dem Bahnhofsvorplatz des Bahnhofs Rackwitz steht das Bahnhofsgebäude der längst abgebauten, meterspurigen Schmiegeler Kreisbahn - eine typische Anlagenform. 13. 9. 1993, Foto: Wolfram Bäumer

Nächste Seite: Bündelung der Verkehrswege war und ist eine bevorzugte Trassierungsform. Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Ascendorf vermittelt diese zusammen mit der Bundesstraße 6, M 1: 160, Zehn: DEV-Archiv



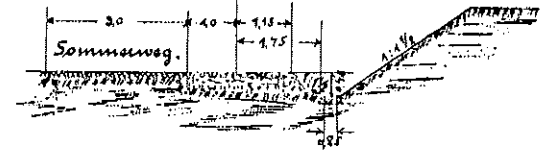
Kleinbahn: Hoya - Syke - Asendorf.

Normal-Quer-Profil. für die Benutzung der Wienburg-Bremer Chaussee.

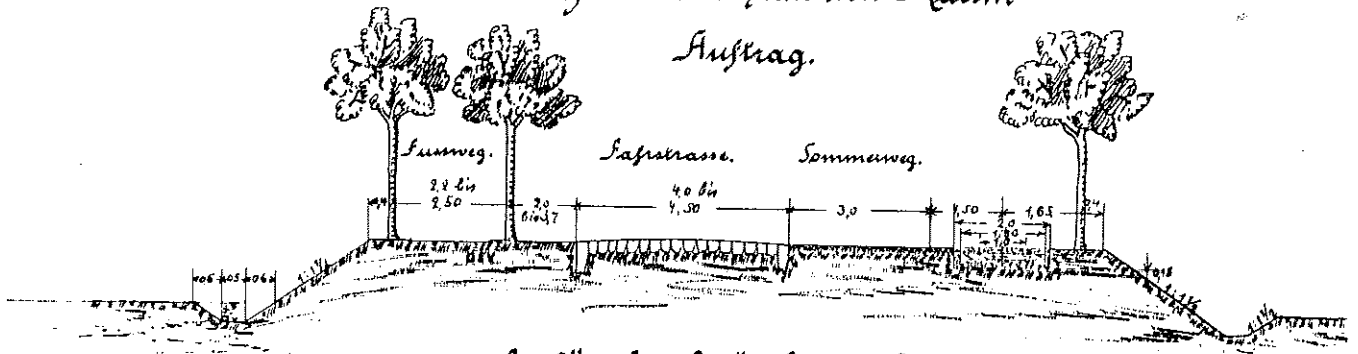
a. für unbeschränkten Raum
Abtrag.



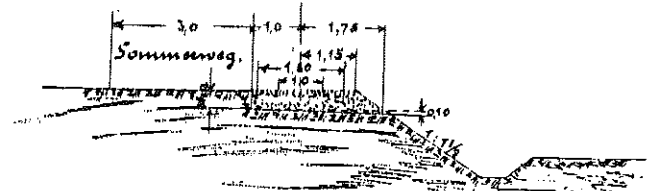
b. für beschränkten
Raum



a. für unbeschränkten Raum
Auftrag.

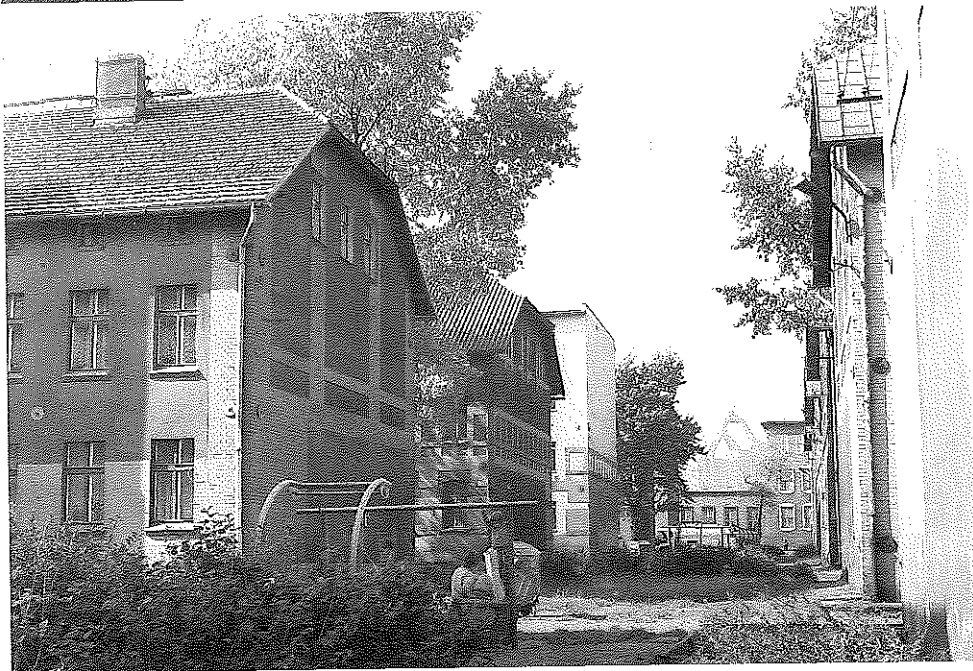
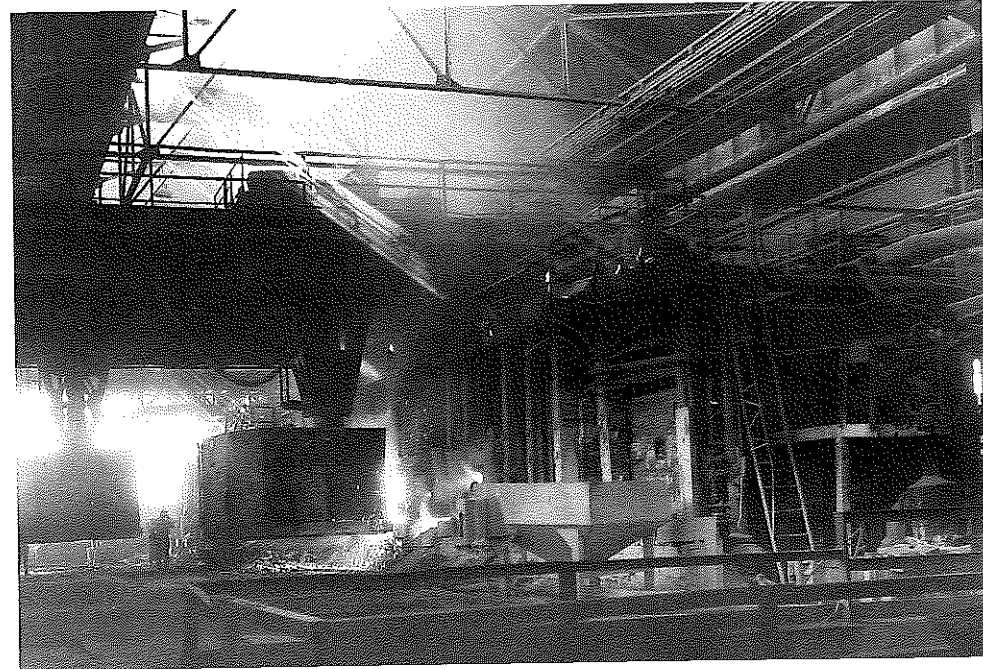
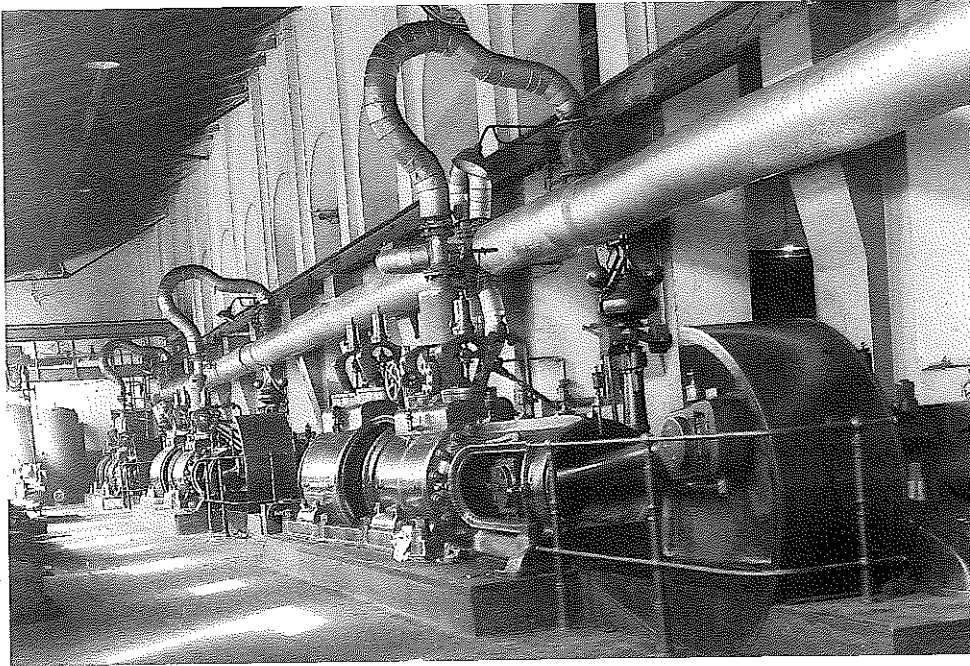


b. für beschränkten Raum



Nach örtlichen Aufnahmen aufgetragen.
Hoya, im Mai 1898.
Der leitende Ingenieur.

Maurer



rung und Vermittlung des Hüttenbetriebes (Duisburg-)Meiderich und veranstaltet außerdem Studienfahrten zu anderen Montanstandorten, wie die Industriegebiete im mittleren Ural oder Nieder- und Oberschlesiens. Als Teilnehmer der Exkursion nach Schlesien konnte der Autor in ein arbeitendes Steinkohlebergwerk mit der technischen Ausstattung der 30er Jahre einfahren, die Beschickung eines hierzulande längst überholten Siemens-Martin-Stahlofens beobachten, einen klassischen Hochofenabstich hautnah miterleben und durch Arbeitersiedlungen schlendern, die tatsächlich noch von Hochofen und Fördertürmen umrahmt sind und nicht von Industriebrachen oder Einkaufszentren wie im Ruhrgebiet.

Die auf einer derartigen Studienreise gewonnenen Erlebnisse können prinzipiell nicht in Museen vermittelt werden, denn dann wären ganze Stadtteile „einzufrieren“, die die Besucher durchwanderten wie einen Zoo. Da die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen in Osteuropa tatsächlich Techniken und Lebensweisen, die hier ständigen Innovationen unterlagen, bis heute wie eingefroren bewahrt hat, lohnen solche Studienreisen auf jeden Fall. Um derartige überholte aber noch arbeitende Techniken zu erleben, ist Eile geboten, da nun auch in Ostdeutschland und Osteuropa ein rascher Wandel eingesetzt hat.

Ein gutes Beispiel dafür, wie sich ein Museum mittels einer Veröffentlichung einem durch Immobilität gekennzeichneten Thema annehmen kann, ist die als Heft 6 der kleinen Reihe des Westfälischen Industriemuseums erschienene Broschüre: Schiffshebewerke in Deutschland. Dort werden 8 Hebewerke beschrieben, von denen 4 in Betrieb stehen und 4 als technische Denkmale oder Bauruine existieren. Eines der Hebewerke ist als Außenstelle »Altes Schiffshebewerk Henrichenburg« des Westfälischen Industriemuseums für Besucher zugänglich. Die Ausstellung dieser Außenstelle widmet sich in erster Linie dem vorhandenen technischen Denkmal und seiner Verbindung in das »Umfeld, doch wenn sich (Fach-)Besucher dafür interessieren, wo es weitere Hebewerke gab/gibt, wie diese funktionier(t)en, was die Vorzüge und Nachteile gegenüber Schleusenanlagen sind, dann gibt die Broschüre Antworten auf derartige (Fach-)Fragen.

Die angeführten Beispiele wurden absichtlich so gewählt, daß sich die Frage nach einer Alternative zu der jeweils beschriebenen Betrachtungsform nahezu von selbst verbietet. Doch auch wenn Eisenbahn-Anlagen – insbesondere Klein-

In Oberschlesien lassen sich noch heute hierzulande längst überholte Antriebstechniken, Verfahrenstechniken sowie Lebensweisen beobachten.

Oben: 4 Dampfmaschinen (3 davon abgebildet) der »Wilhelms-Hütte AG bei Sprottau« von ca. 1910 treiben die Produktionsanlagen der Zinkhütte Schoppnitz in Kattowitz an.

Mitte: Beschickung eines Siemens-Martin-Ofens in der Julienhütte, Beuthen. Allgemein hat sich heute das Sauerstoff-Aufblasverfahren zur Stahlerzeugung aus Roh Eisen durchgesetzt.

Unten: Statt »Wohnen im Grünen« und Abhängigkeit vom Pkw wohnte man früher gern in fußläufiger Nähe unmittelbar neben dem Arbeitsplatz. Arbeitersiedlung der Julienhütte in Beuthen-Bobrek.

September 1993, Fotos: Wolfram Bäumer

bahn-, Straßenbahn- oder Feldbahnanlagen – weitaus kleiner ausfallen als Stahlwerke und Wasserbauten, lassen sich Parallelen zwischen Industriemuseen und dem Kleinbahn-Museum entwickeln. Denn zum einen sind Studienreisen zu interessanten Eisenbahnbetrieben, Eisenbahnanlagen oder Eisenbahnmuseen unter Museums-Eisenbahnern gang und gäbe und zum anderen steht mit dieser Zeitschrift ein Forum zur Verfügung, in dem interessante Anlagen und Gebäude vorgestellt werden können.

Und dabei sind sowohl die weit verbreiteten Typen als auch ganz spezielle Gebäude von Interesse. Denn solange eine Materialsammlung zu dem Thema nur bruchstückhaft existiert, können auch noch keine allgemeinen Betrachtungen angestellt werden. Daher scheint es als einen ersten Schritt notwendig und ratsam, daß Kleinbahnfreunde aus ihrem Wissen über ganz bestimmte Gebäude oder Anlagen berichten, so wie es seit langem über Kleinbahn-Fahrzeuge in der DME geschieht.

Langfristig wollen wir dabei Antworten auf beispielsweise folgende Fragen erhalten:

- Welche Anlageformen waren bei Kleinbahnen verbreitet und welche selten?
- Welche Gebäudetypen gab es bei Kleinbahnen häufig und welche nur in Ausnahmen?
- Wie wirkten sich Konzernstätigkeit oder andere zentrale Einflußnahme auf Architektur und Bauwesen aus?
- Unterlag die Architektur von Kleinbahngebäuden den regionalen Ausprägungen und allgemeinen Zeitströmungen, wie wurden diese übernommen?
- In welcher Weise veränderten betriebliche oder verkehrliche Innovationen Anlagen und Gebäude von Kleinbahnen?
- Wurden an Kleinbahngebäuden neue Bautechnologien oder neue Architekturen ausprobiert?

Antworten auf diese Fragen werden sich bestimmt für Eisenbahnfreunde und mit Einschränkungen für fast alle Besucher von Eisenbahnmuseen als spannend erweisen. Doch bis sie gegeben werden können, ist noch sehr viel Basisarbeit notwendig. Daher sei dieser Beitrag nicht ohne den massiven Aufruf beendet:

Kleinbahnfreunde,

die Ihr Daten, Fotos oder Zeichnungen oder alles zusammen von einem Kleinbahn-Gebäude oder von einer -Anlage besitzt oder erarbeiten könnt,

präsentiert bitte Eure Schätze!

Die schmalspurige Kleinbahn Gleiwitz - Raudten - Ratibor verbindet das oberschlesische Revier mit der Oder. Zwar hat sie ihre verkehrliche Bedeutung verloren, doch lassen sich noch die Anlagen gut ausmachen.

Oben: Bf. Gleiwitz-Trynek

Mitte: Das Bahnhofsgebäude weist die gleichen architektonischen Merkmale auf wie die Maschinenhalle der Zeche Gleiwitz, Hp Gleiwitz-Zeche

Unten: Im Bahnhof Nieborowitz kreuzt die Kleinbahn eine regelspurige Zechenbahn. Das Hauptsignal gibt einen Eindruck von dem vormaligen Betrieb auf der Kleinbahn.

19. 9. 1993, Fotos: Wolfram Bäumer

