

3.273

Wolfram Bäumer

Mit Rauch und Dampf

Das Kleinbahn-Museum stellt sich vor



Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen

D E V



Wenn von einem Museum die Rede ist, denken die meisten Menschen an ein ehrwürdiges Gebäude mit zahlreichen Vitrinen, in denen Gegenstände angeschaut werden können. Daneben gibt es seit 100 Jahren auch Freilichtmuseen. Das 1891 eröffnete „Skansen“ bei Stockholm wurde Ausgangspunkt dieser Entwicklung, die 1934 mit der Gründung des Museumsdorfes Cloppenburg auch in Deutschland einsetzte.

Statt in Vitrinen präsentieren Freilichtmuseen ihre Exponate unter freiem Himmel. Wichtigstes Unterscheidungsmerkmal zu anderen Museen ist jedoch, daß nicht einzelne Gegenstände besichtigt werden, sondern ein Gebäudeensemble oder sogar ein ganzes Dorf. Außerdem werden die Bauten mit der zugehörigen Einrichtung ausgestattet, so daß alles zum Ganzen geordnet wird und auch eine Ganzheit bildet.

Die Entwicklung ging weiter: Schon der Gründer des Skansen war von der Idee des lebendigen Museums begeistert, die sich in Form von begrenzter Tierhaltung, Brotbacken und Vorführungen heute in Freilichtmuseen bäuerlicher Kultur allgemein durchgesetzt hat.

3. Auflage 1991

© Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.
Postfach 1106
2814 Bruchhausen-Vilsen

DEV-Bücherei Nr. 1
DEV-Bücherei-Verlag, Bruchhausen-Vilsen
ISBN 3-9802233-7-X

Fotos: Alwin, Wolfram Bäumer,
Gerd-Uwe Detlefsen, Sven Hamann, Gerhard
Moll, Karl-Heinz Steiner, Reinhard Todt
sowie Bilder aus dem DEV-Archiv

Alle Rechte vorbehalten

Ein Verkehrsmuseum in Form eines lebendigen Freilichtmuseums strebten vor 30 Jahren auch die Initiatoren des Kleinbahn-Museums an. Statt einzelne Fahrzeuge und Gegenstände aus der Welt der Kleinbahnen in Hallen oder Schaukästen auszustellen, wollten sie als vordringlichste Maßnahme zu einem Kleinbahn-Museum eine möglichst noch intakte Kleinbahn als Ganzes und in Betrieb der Nachwelt bewahren. Diese revolutionäre Idee stieß damals nicht nur bei bestehenden Verkehrsmuseen auf Ablehnung, so daß es einige Jahre Überzeugungsarbeit benötigte, bis 1966 die Museums-Betrieb auf der ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands aufgenommen werden konnte.

Die Bewahrung der Zweigstrecke Bruchhausen-Vilsen – Asendorf als Kleinbahn konnte freilich nicht gelingen, denn Kleinbahnen haben in der heutigen, vom Straßenverkehr geprägten Welt ihren ursprünglichen Zweck verloren. Daher wurde aus der Kleinbahn eine Museums-Kleinbahn, die heutige Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf.

Wenn ein Museum also kein Gebäude ist, was ist dann ein Museum? Leicht läßt sich der Begriff an den Aufgaben eines Museums erläutern: Ein Museum soll sammeln, bewahren, präsentieren, forschen und dokumentieren. Ein Museum ist daher eine ständige Einrichtung, der der Schutz und die Erhaltung der ihr anvertrauten Objekte obliegt, während ihm kommerzielle Gesichtspunkte von Hause aus fremd sind.

Wie das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen diesen Aufgaben gerecht wird, wie Gegenstände, Informationen und Daten gesammelt, bewahrt und erforscht werden und wie daraus Exponate, Handlungsweisen, Handfertigkeiten, Zusammenhänge und Entwicklungen präsentiert und dokumentiert werden, kurz: wie das Kleinbahn-Museum Leben mit der Kleinbahn lebendig hält, das möchte diese kleine Präsentationsschrift sichtbar machen.

Titel: Lok »Hoya« der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf im Herbst 1988 mit einem Personenzug

Foto links: Lok »Hoya« der Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf 1962 mit einem Güterzug bei Heiligenfelde

Rücktitel: Das Bekohlen der Museums-Lokomotiven geschieht so, wie es auf allen Kleinbahnen üblich war: von Hand.

In den letzten Jahren hat das Interesse der Bevölkerung besonders an denjenigen Museen zugenommen, die sich im weitesten Sinne mit Gegenständen und Entwicklungen des täglichen Lebens befassen. Verkehrsmitteln oder gar ganzen Kommunikationssystemen ist ein nicht unbedeutender Teil deutscher Museen zumindest in Form angeschlossener Abteilungen gewidmet. Allen Museen, die sich mit dem Thema Eisenbahn befassen, ist jedoch gemein, daß sie

- in erster Linie Spiegel technischer Apparate- und Maschinengeschichte sind, folglich der Verknüpfung von Mensch und Technik sowie dem gesellschaftsgeschichtlichen Umfeld von Technikentwicklung wenig Aufmerksamkeit schenken,
- infolge ihres erweiterten, meist mehreren Transportsystemen gewidmeten Präsentationsspektrums eine Beschränkung auf wesentliche, überregional bedeutende Entwicklungslinien der Systeme vornehmen mußten.

Eisenbahnmuseen sind in Deutschland also mehrfach vorhanden. Sie zeigen die beeindruckende Technik der Schienenfahrzeuge, die Methoden der Eisenbahnsicherung, die Ästhetik der Uniformen und die Faszination der bunten Fahrkarten.

Doch ebenso, wie sich eine schnittige Schnellzuglokomotive vom schnaufenden „Entenmörder“ abhob, unterschied sich auch die weltläufige Bahnhofsatmosphäre in Großstädten von der Beschaulichkeit der ländlichen „Bimmelbahn-Dorfbahnhöfe“. Diese beiden Beispiele machen deutlich, daß die Kleinbahn nicht in den bestehenden Eisenbahnmuseen gezeigt werden kann. Denn

- einerseits wichen Kleinbahnen hinsichtlich ihrer Systemelemente teilweise erheblich vom Vollbahnsystem der großen Magistralen ab und
- andererseits prägten stets regionale Bezüge, die in sozialen, technischen und rechtlichen Elementen ihren Niederschlag fanden, das Kleinbahnsystem so stark, daß es ohne Verknüpfung zu den Menschen der Region nicht befriedigend darstellbar ist.

Dem Besucher der Eisenbahntechnikmuseen bleiben somit die typischen Elemente des Transportsystems Kleinbahn ebenso weitgehend verborgen, wie die regional unterschiedlichen Aus-

prägungen dieses Systems. Es galt also, eine Lücke in der deutschen Museumslandschaft auszufüllen und der Kleinbahnthematik ein eigenes Museum zu widmen, das ihrer gesellschaftlichen, individuellen und technischen Bedeutung gerecht wird, d. h. Sinn und Zweck von Kleinbahnen verdeutlicht und Besonderheiten anschaulich macht.

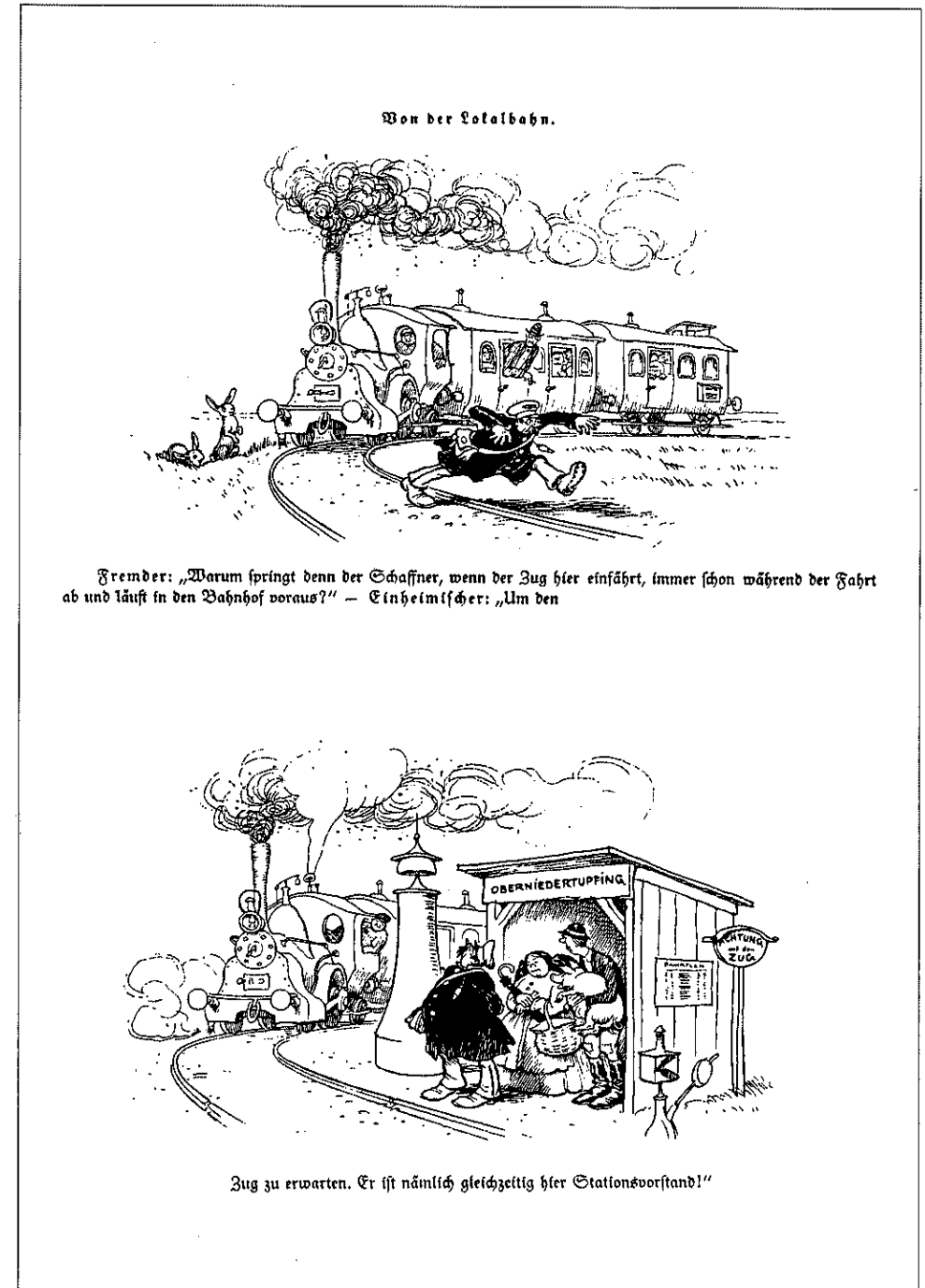
Hierzu erwiesen sich die Voraussetzungen in Bruchhausen-Vilsen als ideal, da durch die Einrichtungen der Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands und die Sammlungen des DEV sowohl hinsichtlich der Systemelemente als auch der regionalen Ausprägungen ein breites Spektrum typischer Kleinbahn-Erscheinungsbilder gezeigt werden kann. Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf selbst verkörpert den Typ der preußisch-hannoverschen Kleinbahn und kann als wesentlicher Baustein für ein Kleinbahn Museum gelten.

S. 5: Was könnte besser das Wesen der Kleinbahn bzw. der Lokalbahn verdeutlichen als eine Karikatur? Bekanntlich lebt diese Kunstform von der humoristischen Überspitzung wahrer Begebenheiten, und so findet sich auf der nebenstehenden Karikatur fast nichts, was es nicht tatsächlich auf mancher Kleinbahn gegeben hätte. Einzig das Vorseilen des Schaffners ist erfunden, und auch das Läutewerk auf dem unteren Bild gehört nicht hierher. Kleinbahntypisch sind allerdings:

- Zugbildung: Lok und lediglich 2 Wagen,
- Bauart der Fahrzeuge,
- die Anbindung auch kleinster Ortsteile,
- Wartehäuschen statt eines festen Gebäudes,
- der Bahnhof mit wenigen Weichen,
- die Mehrfachfunktion des Personals,
- das „Handgepäck“ der wartenden Fahrgäste.

Zugleich macht diese Karikatur die Problematik deutlich, die die Zielsetzung des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen beinhaltet: Es ist kein leichtes Unterfangen, ein gesamtes Transportsystem museal zu bewahren und den Besuchern zu vermitteln.

Aus: 100 Jahre Eisenbahn in den fliegenden Blätter, 1935



In technischer Hinsicht hat das Transportsystem »Kleinbahn« seinen Ursprung im mittelalterlichen Bergbau. Seit dem 16. Jahrhundert sind die physikalischen Vorteile der Spurführung bekannt, die alle Schienenbahnen zum umweltfreundlichsten Verkehrsmittel machen. Die Dampfmaschine wurde ab Beginn des 19. Jahrhunderts zum Zugpferd der Eisenbahntwicklung, denn einerseits stand sie der Eisenbahn in Form der Dampflokomotive nahezu 150 Jahre unumstritten als Antrieb zur Verfügung, andererseits war die Dampfmaschine Motor der Industrialisierung, die ein leistungsfähiges Verkehrsmittel – eben die Eisenbahn – benötigte.

Daher entstand die erste öffentliche Eisenbahn aus der Idee, die geplante Kohlenbahn Stockton – Darlington, die 1823 eröffnet wurde, für jedermann benutzbar zu machen. Diese Eisenbahn bewährte sich, und schon bis 1870 erhielten neben England, Frankreich und Belgien auch die deutschen Staaten ein Eisenbahnnetz, das bis heute alle Bergbau- und Industrieviere, Häfen und Verwaltungszentren miteinander verbindet. Diese Eisenbahnlinien stellen die Magistralen dar, heißen »Hauptbahnen« und bilden das heutige IC-Netz der Deutschen Bundesbahn (DB).

Schon die weitmaschige Erschließung des Landes durch Eisenbahnen hatte bedeutende wirtschaftliche Vorteile für die an einer Bahnlinie gelegenen Orte gegenüber abseits liegenden Regionen aufgezeigt. Es stellte sich daher ein Bedürfnis nach einer engermaschigeren Vernetzung heraus. Da diese Linien aber weniger gewinnträchtig ausfallen mußten, konnten sie nur durch vereinfachte Eisenbahnen, den »Nebenbahnen«, verwirklicht werden. 1878 erließ Reichskanzler Bismarck die „Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung“ als einheitliche Grundlage für den Bau und Betrieb von Nebenbahnen. Nebenbahnen brachten auch kleineren Städten den ersehnten Anschluß an die weite Welt. Sie sind heute zum großen Teil stillgelegt, werden z. T. noch als Nebenbahn von der DB bzw. der Deutschen Reichsbahn (DR) betrieben oder sind in S-Bahn-Netzen aufgegangen.

Mit zunehmender Produktivität der Landwirtschaft, gleichzeitiger Landflucht der jungen Bevölkerung und Verlagerung der industriellen Produktion in die Fläche wuchs der Bedarf an Transportmöglichkeit auch in den ländlichen Regionen außerhalb der Städte. Das zu erwartende lokale bzw. regionale Verkehrsaufkommen und die Bedeutungslosigkeit für den Durchgangsverkehr rechtfertigten jedoch nicht den Aufwand für eine Haupt- oder Nebenbahn. Von 1890 bis zum ersten Weltkrieg wurde eine noch viel einfachere dritte Klasse von Eisenbahn gebaut, die als »Kleinbahn« fast alle bis dahin noch abgeschnittenen Landstriche erschloß. Kleinbahnen ermöglichten z. B. den Bau von Zuckerfabriken, denen sie Rüben, Kohlen und Kalk herbeitransportierten sowie die Intensivierung der Landwirtschaft, indem sie einerseits Düngemittel brachten und andererseits die Ernte abfuhrten.

Klassifizierung der Schienenbahnen nach ihrer Bedeutung

1. Hauptbahnen, Vollbahnen, Normalbahnen, Fernbahnen, Großbahnen
2. Nebenbahnen, Bahnen untergeordneter Bedeutung, Sekundärbahnen, Vicinalbahnen
3. Kleinbahnen, Lokalbahnen, Tertiärbahnen, Straßenbahnen
4. Förderbahnen, Industriebahnen, Grubenbahnen, Feldbahnen, Waldbahnen

Die am 27. Mai 1862 eröffnete Bröhlthalbahn im heutigen Rhein-Sieg Kreis gilt als die erste Kleinbahn in Deutschland. Sie wurde zwar als Förderbahn für Erztransporte gebaut, weitete aber schon von Beginn an ihr Angebot auf öffentlichen Personen- und Güterverkehr aus. Diese schmalspurige Kleinbahn trat damit den Beweis an, daß auch eine technisch und betrieblich weitgehend vereinfachte Eisenbahn einen gewichtigen Teil zur Verkehrserschließung leisten kann, nämlich indem sie sich auf eine Region beschränkt und diese Region an das Fernbahnnetz anbindet.

Durch Erlass des Kleinbahngesetzes am 28. Juli 1892 wurden Bau und Betrieb von Kleinbahnen in Preußen ganz erheblich erleichtert, so daß 1893 ein wahrer Boom an Kleinbahnbauten einsetzte. Schon bis 1909 entstanden in Preußen 234 Kleinbahnen mit zusammen 8390 km Streckenlänge. Die meisten süddeutschen Staaten hatten schon zuvor den Localbahnbau freizügiger gehandhabt, während andere Staaten sich an die preußische Gesetzgebung anlehnten und das Kleinbahngesetz ebenfalls anwendeten.

Gut 50 Jahre lang konnten Kleinbahnen Land und Leuten dienen, dann wurden sie abgelöst. Nach 1945 wurde das Straßennetz sehr großzügig ausgebaut, während die Kleinbahnen als veraltet galten und keine Förderung erfuhren. Je mehr sich der Straßenverkehr durchsetzte, desto geringer wurde die Nachfrage, worauf die Kleinbahnen ihr Angebot verringerten. Gegen Ende der 60er Jahre hatten auch die letzten Kleinbahnen durch Streckenstilllegung und völlige Angebotsumstellung auf Lkw und Bus auf den von ihnen nicht aufzuhaltenden Trend reagiert. Seit dem kann man das Transportsystem »Kleinbahn« getrost als „museumsreif“ bezeichnen und auch nur noch im Museum kennen lernen.

So wie Schwerindustrie ohne Eisenbahnen nicht denkbar war, war das eisenverarbeitende Gewerbe im Raum Lüdenscheid auf die Kreis Altenaer Eisenbahn angewiesen. Das Bild von 1964 läßt bereits erahnen, wie der Autoverkehr bald darauf die Kleinbahn von der Straße verdrängt hat.



Transportsystem Kleinbahn, das bedeutete gesellschaftlich die infrastrukturelle Erschließung abseits großer Ballungszentren gelegener Regionen. Es war Voraussetzung für die wirtschaftliche Nutzung von Rohstoffen, die Intensivierung der Land- und Viehwirtschaft; es war Grundlage für die Verteilung von Produktion in die Fläche und gleichzeitig Sammelschiene und Transportader für die Produkte aus der Fläche. Transportsystem Kleinbahn bedeutete für Landwirtschaft, Gewerbe und Industrie beschleunigten Transfer kultureller und wirtschaftlicher Entwicklungen von den geistigen und politischen Zentren in die von ihm erschlossene Region.

Die Kleinbahn war auch Fundament für die arbeitsteilige Produktion auf dem Lande, mit ihr kamen industrielle Arbeitsplätze, durch sie sollte die Landflucht der Menschen gestoppt werden. Sie war Instrument zur Nivellierung der unterschiedlichen Entwicklung von Stadt und Land und ein allererster Beitrag zur Chancengleichheit.

So wie die Kleinbahn dazu beitrug, gesellschaftliche Strukturen zu verändern, war sie gleichzeitig auch ein Element, um bestehende Strukturen zu erhalten: Sie war Abbild der vorherrschenden politischen Kräfteverhältnisse in der Region und mußte nicht selten in ihrer Benutzbarkeit, in ihrer Trassenführung und in ihrem optischen Erscheinungsbild den Vorstellungen und Interessen Einzelner Rechnung tragen.

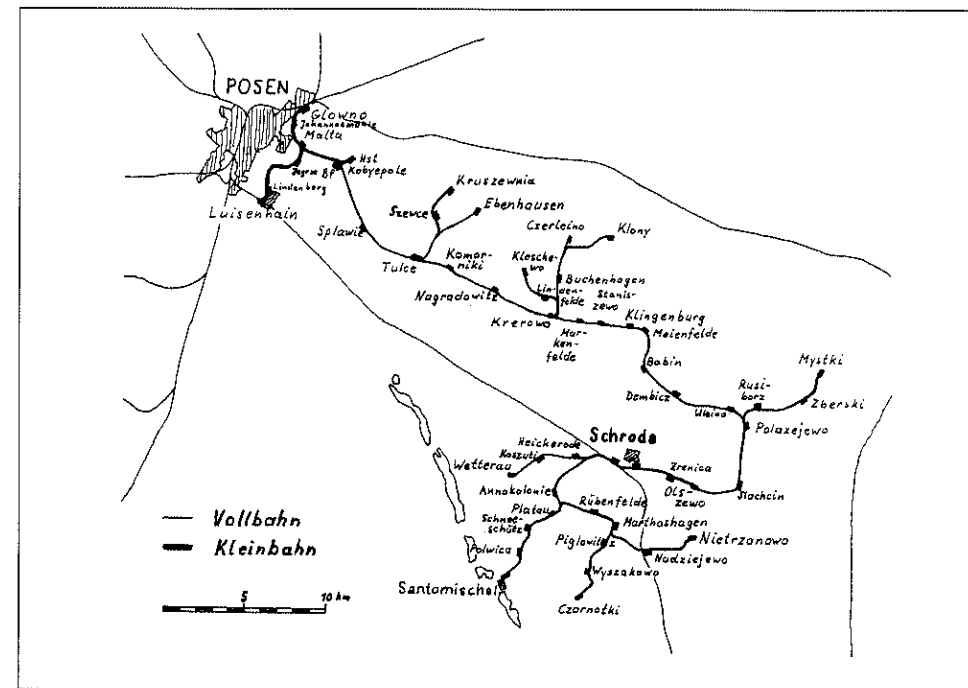
Ebenso wie die Kleinbahn als Subjekt die Verwertung von privatem Kapital in Form der preiswerten und sicheren Verkehrsinfrastruktur begünstigte, unterlag sie auch als Objekt diesem Verwertungsprozeß: Um den Bau von Kleinbahnen betriebswirtschaftlich zu ermöglichen, legten die meist privat finanzierten Bahnunternehmen nicht selten ihren Betriebsitz und die Werkstatt an den ländlichen Endpunkt, um das dortige niedrige Lohnniveau nutzen zu können. Sie normten Gebäude, Fahrzeuge und Gleisanlagen und hielten dadurch die Aufwendungen für das Anlagevermögen niedrig.

Die Kleinbahnen waren Vorreiter beim Einsatz neuer Techniken, verhalfen diesen oft zum Durchbruch und boten damit der deutschen Industrie Referenzen. Sie waren aber auch Opfer der damit verbundenen Risiken, und manche Investition, die Rationalisierung und Einsparung versprach, mußte mangels Tauglichkeit schnell

wieder abgeschrieben werden.

Kleinbahnen waren letztendlich auch Reserve für die Feldbahnen des Heeres, denen sie in zwei Weltkriegen Fahrzeuge, Material und Personal zur Verfügung stellten.

Kurzum: Das Transportsystem Kleinbahn war Ausdruck eines spezifischen technischen, gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Entwicklungsstandes. Es erfüllte seinen Zweck unter den Rahmenbedingungen des auslaufenden neunzehnten und der ersten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts und leistete in der Regel den ihm zugedachten Beitrag an die jeweiligen Interessen. Diese Beiträge haben heute durch die totale Erschließung unseres Landes mit anderen Verkehrssystemen und durch die Etablierung von Konkurrenz auf den Verkehrsmärkten ihren Stellenwert weitgehend verloren.



S. 9 oben: Kleinbahnen trugen einen nicht zu unterschätzenden Anteil am gesellschaftlichen Wandel bei, indem sie nahezu jedes Dorf, jeden Steinbruch oder jeden Gutshof erschließen konnten. Beispielhaft für die engmaschige Erschließung sei hier das Streckennetz der meterspurigen Schrodaer Kreisbahn in der preußischen Provinz Posen gezeigt.

S. 9 unten: Nur durch größtmögliche Sparsamkeit und weitgehender Normung aller Ausrüstungsgegenstände ermöglichte das Kleinbahn-Bauunternehmen Lenz & Co den Bau manch einer Kleinbahn. Als Beispiel für genormte Kleinbahnfahrzeuge bewahrt das Kleinbahnmuseum eine komplette Zuggarnitur der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen, eine von Lenz & Co gebaute Kleinbahn, und setzt sie auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf ein.



Für den Menschen als Nutzer war das System Kleinbahn ein Element zur Erleichterung, Beschleunigung und Verbilligung des Reisens. Es verbesserte die Erreichbarkeit zentraler Institutionen wie Behörden, Einrichtungen des öffentlichen Gesundheitswesens sowie Bildungs- und Kulturstätten. Es war ein Beitrag zur Befriedigung von Transport- und Kommunikationsbedürfnissen der Menschen auf dem Lande, es ermöglichte und intensiverte nachbarliche Beziehungen von Ort zu Ort. Der Stadtbevölkerung bot es Gelegenheit, in ländlichen Erholungsgebieten, Entspannung zu suchen.

Kleinbahnen erleichterten die eigenständige Vermarktung von Produkten des ländlichen Erzeugers auf den Märkten der jeweiligen Mittelzentren. Sie ermöglichten ihm erstmals in größerem Umfange Verarbeitungs- und Veredelungsprozesse an seinen Erzeugnissen und erhöhten so mittelbar Einkommens- und Lebensstandard von Produzenten und Arbeitnehmern. Sonderfahrpläne an Markttagen, Sonderzüge für die typischen Produkte der Region wie Zuckerrüben und Schlachtvieh dokumentieren diese Funktion.

Nicht vergessen sei auch jene (über-)lebenswichtige Funktion des Systems in düsterer Zeit, die mit der Führung sogenannter Hamsterzüge in die Geschichte eingegangen ist. Die Kleinbahn war damit für die Stadtbevölkerung ein Weg zur Notversorgung, als andere Systeme längst versagt hatten.

Kleinbahn, das bedeutete auch Arbeits- und Lebensgrundlage für die bei ihr beschäftigten Mitarbeiter, das bedeutete Improvisation und Kreativität beim funktionstüchtigen Erhalt des Systems bei gleichzeitiger Beachtung strenger Vorschriften und aufsichtsrechtlicher Reglementierungen.

Kleinbahn, das war harte körperliche Arbeit in Gleisbau, Fahrdienst und Werkstatt einerseits und vergleichsweise verträglicher Dienst im Kontakt mit dem Publikum. Arbeit bei der Kleinbahn war gleichzusetzen mit bescheidenem Einkommen und einfachen Lebensverhältnissen. Sie vermittelte mitunter jedoch auch beträchtliches Ansehen in der Gesellschaft durch beamtenähnliche Arbeitsverhältnisse, hoheitliche Aufgabenwahrnehmung, Hierarchie und Symbolisierung derselben durch Uniformen und Dienstgrade.

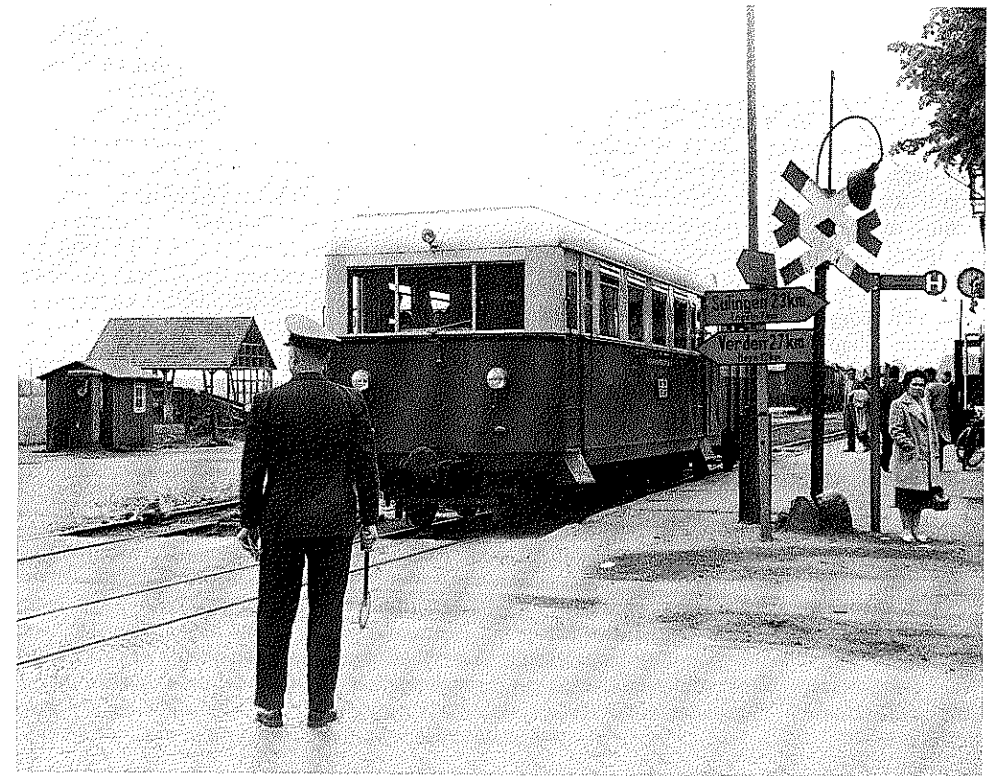
Kleinbahn, das war der zwanzigstündige Arbeitstag in der Zeit der Saisonverkehre, das war Unterbringung des Dienstpersonals in einfachsten Räumlichkeiten, angefangen vom ungeheizten Büro bis hin zur Übernachtung des Zugpersonals im Lokschuppen, das war die Erfüllung menschlicher Grundbedürfnisse durch Dienstwohnungen, Deputate und Möglichkeiten der Selbstversorgung durch die landwirtschaftliche Nutzung von Bahngelände oder Bereitstellung von Viehunterständen in Bahngeländen.

Arbeit bei der Kleinbahn war andererseits auch geruhsam, sie war gekennzeichnet durch Abwechslung, soziale Kontakte und - zumindest für einen Teil des Personals - durch Selbstbestimmung und geringe Kontrolle. Der kleine Schnack des Zugpersonals mit dem Bahnagenten, nicht selten durch ein „geistiges“ Getränk abgerundet, der Kontakt mit Fahrgästen und Verladern, dies alles gehörte ebenso dazu, wie die in Teilen eigenständige Arbeitsorganisation in Werkstatt und Gleisbau.

Kleinbahn, das war auch ein besonderes Zusammengehörigkeitsgefühl von Mitarbeitern und Vorgesetzten, das war die gemeinsame Bewältigung betrieblich schwieriger Situationen nach nicht beeinflussbaren Naturereignissen wie Schneefall oder Hochwasser, nach selbstgestellten Aufgaben wie beispielsweise einer Umspurung oder die Beseitigung von Kinderkrankheiten neu eingeführter Technik. Dieses „Wir-Gefühl“ wurde häufig gestärkt durch gezielte Pflege der Unternehmenskultur, durch Embleme, durch „bahneigene“ Sport- und Gesangsvereine und durch Betriebsausflüge mit der eigenen Bahn.

S. 11 oben: Der Triebwagen T 62 der Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf ist um 1960 in Bruchhausen-Vilsen angekommen, und die Fahrgäste sind ausgestiegen. Eine Dame wartet an der Bushaltestelle auf Anschluß. Der Stationsvorsteher wird gleich den Abfahrtauftrag erteilen und die Straße sperren.

S. 11 unten: Die Zusammengehörigkeit der Kleinbahn-Mitarbeiter kommt in gemeinsamen Feiern zum Ausdruck. Sicher nicht ohne Stolz knüpfen die Mitarbeiter der Steinhuder Meer-Bahn am 14. Juni 1935 in Bad Rebburg an das Jubiläum der Vollbahn an.

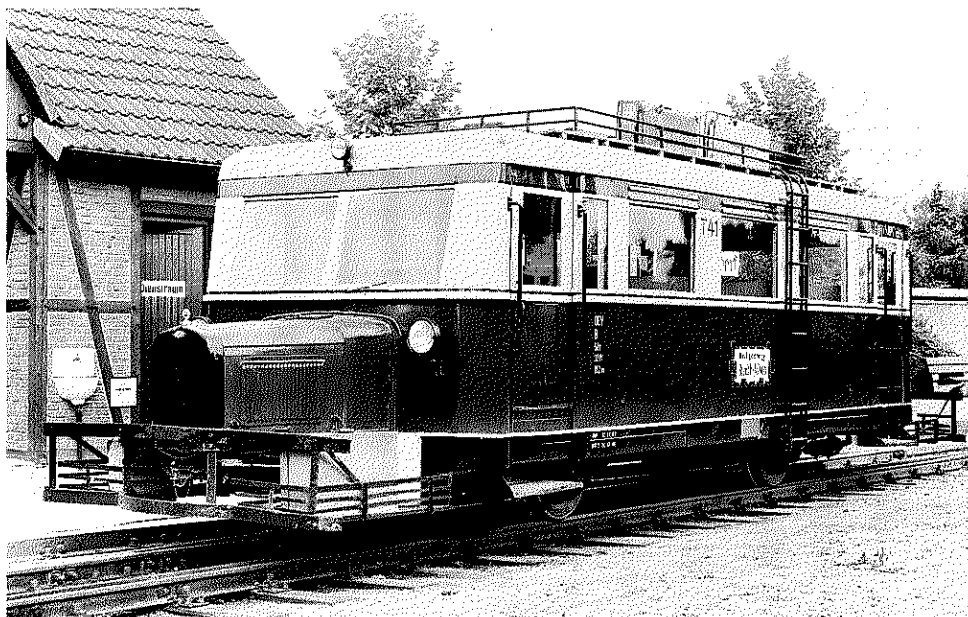


Unter technischen Gesichtspunkten repräsentierte die Kleinbahn das weite Spektrum von der vollständigen Übernahme der Vollbahntechnik bis hin zu Bau und Ausstattung mit individuell zugeschnittenen Technologien. In der Regel war die Transporttechnologie dieses Verkehrssystems aber geprägt durch pragmatisches Vorgehen der Konstrukteure, in dem sie vereinfachte Vollbahntechnik mit möglichst wenig eigenen Konstruktionsmerkmalen kombinierten.

Kleinbahnen waren charakterisiert durch niedrigere Fahrzeuggewichte, geringe Geschwindigkeiten und Zugfolgen in nur größeren zeitlichen Abständen. Die daraus resultierenden niedrigeren mechanischen Kräfte, Momente und Beschleunigungen bedingten strengere Anforderungen an Werkstoffgüte, Materialstärke, Konstruktion und Ausrüstung, als sie bei Vollbahnen üblich waren. Andererseits wurden aber höchste Ansprüche an einfachen Betrieb und leichte Unterhaltung der Betriebsmittel und Anlagen gestellt. Infolge der Vereinfachungen wiesen sich die Kleinbahnen durch leichten Oberbau mit Sandbettung, zwei- und dreiaxlige Dampflokomotiven ohne viele Zusatzaggregate, Wagen mehrerer Verwendungsmöglichkeiten und architektonisch angepaßte Gebäude ohne Prunk aus.

Wenn die Anpassung der Technik an die Anforderungen der Kleinbahnen durch Vereinfachung bereits ausgeführter Konstruktionen nicht möglich oder zweckmäßig war, entwickelten die Hersteller eigenständige Kleinbahnprodukte. Eine Reihe dieser Konstruktionen erwies sich als ausgesprochen erfolgreich für die Kleinbahnen, so daß sie in großen Stückzahlen beschafft und sogar teilweise für die Vollbahnen weiterentwickelt wurden. Beispiel dafür ist der von der Waggonfabrik in Wismar gebaute „Wismarer Schienenbus“, der zum Retter zahlreicher Kleinbahnen werden konnte (s. Foto unten).

Typisch für die Kleinbahnen war ihre starke Bindung an die Techniker, Konstrukteure und Hersteller der Region. Kleinbahntechnik hatte daher häufig regional große Bedeutung und hohen Verbreitungsgrad, scheiterte jedoch überregional ebenso häufig an konkurrierenden Konstruktionen und Ideen der Hersteller anderer Landstriche. Herstellerbezogene Technik, ergänzt durch herstellertypisches Design, verriet daher mitunter die geographische Lage einer Kleinbahn. Dieser Zustand hielt an, bis sich nach Verschleiß der ersten Betriebsmittel- und Anlagengeneration die dann ebenso kleinbahntypische Vermischung unterschiedlichster Systeme und Designs einstellte.



Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf . . .

. . ., das sind nicht nur die zahlreichen historischen Fahrzeuge. Dazu gehören auch die Strecke, die Bahnhöfe und Haltepunkte, die Werkstatt, kurzum: Das gesamte Betriebsgelände.

Und auch dieses gilt es ständig zu erhalten, auszubessern und zu ergänzen. Finanziert werden diese Aktivitäten durch Mitgliedsbeiträge, Fahrgeldeinnahmen und Spenden.

Eine Schwellenspende . . .

. . . bedeutet für Sie und den Deutschen Eisenbahn-Verein e. V., daß die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf in eine sichere Zukunft fahren kann.

Eine komplette Gleisschwelle aus Kiefernholz mit 2 Unterlagsplatten und 6 Schwellenschrauben kostet 53,- DM. Eine solche Schwelle können Sie der Museums-Eisenbahn spenden. Nach dem Einbau wird die Schwelle mit Ihrer persönlichen Nummer auf einem aufgenagelten Plättchen gekennzeichnet.

Schwellenspenden sind steuerlich absetzbar.

Schwellenspenden erbitten wir an:

Samtgemeindekasse Bruchhausen-Vilsen,

Volksbank Bruchhausen-Vilsen,

Konto-Nr.: 23 165 700 (BLZ 291 616 82),

Kennwort: DEV-Schwellenspende



Ein Transportsystem kann seine Funktion, Wirkung und Bedeutung nicht im Stillstand offenbaren, denn Verkehr bedingt Bewegung. Aus dieser Erkenntnis heraus ergriffen schon 1961 einige Kleinbahnfreunde die Initiative: Sie wollten unter der Bezeichnung „Museums-Eisenbahn“ ein lebendiges Verkehrsmuseum schaffen, eine damals in Deutschland völlig neuartige Idee.

Als erster Schritt zum lebendigen Kleinbahn-Museum wurde eine nicht zu lange, aber komplette Kleinbahnstrecke mit allen ihren Gebäuden in möglichst reizvoller Landschaft zur Bewahrung als Freilichtmuseum gesucht. Einige Projekte scheiterten, bis der in der Zwischenzeit gegründete Zusammenschluß von Idealisten »Deutscher Kleinbahn-Verein e. V.« (heute Deutscher Eisenbahn-Verein e. V., DEV) auf verständnisvolles Entgegenkommen stieß. So konnte 1966 der Museums-Eisenbahn-Betrieb auf der Zweigstrecke Bruchhausen-Vilsen – Asendorf der ehemaligen Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf, die sich zu der Zeit in einer heftigen Modernisierungsphase befand, aufgenommen werden. Seit

1972 wird dieser Streckenast ausschließlich als Museums-Eisenbahn betrieben, nachdem auch der Güterverkehr mangels Nachfrage eingestellt worden war.

Anlagen waren vorhanden, doch Fahrzeuge mußten als zweiter Schritt zum Kleinbahn-Museum mit Ausnahme der ersten Dampflokomotive noch beschafft werden. Dabei trat anstelle von Schwerpunktbildung zunächst neben betrieblichen Aspekten das Sammeln in den Vordergrund. Man war sich bewußt, daß es sofort zu handeln galt, wenn man noch Zeugnisse der Vergangenheit in die Zukunft retten wollte. Konzeptionelle Überlegungen traten dabei vorläufig in den Hintergrund. Es ging um die Schönheit des einzelnen Fahrzeugs, weniger um dessen Aussagekraft und Stellenwert innerhalb einer deutlich zu machenden Entwicklung oder Situation. So wurde in den ersten 15 Jahren einiges gesichert, was heute überhaupt nicht mehr zu beschaffen wäre und so die 2 wichtigen Aufgaben wahrgenommen: Das Sammeln und das Bewahren.

**Haben Sie Interesse
an Eisenbahnbetrieb und Dampfloktechnik?
Wollten Sie immer schon 'mal Eisenbahner sein?**

Dann sind Sie bei uns richtig:
In unserer Werkstatt bei der Restaurierung unserer Fahrzeuge,
„auf Strecke“ bei der Pflege unseres Gleiskörpers,
Im Zug beim Fahrbetrieb unserer Museums-Eisenbahn.

Helfen Sie mit - gestalten Sie mit!

Wir sind eine lustige Gemeinschaft aktiver Museums-Eisenbahner.
Wir freuen uns über jede Hilfe und benötigen sie auch.

Noch interessiert?
Dann informiert Sie gerne unser Zug- oder Werkstattpersonal.

Oder schreiben Sie an:
Deutscher Eisenbahn-Verein e. V., Postfach 1106, 2814 Bruchhausen-Vilsen

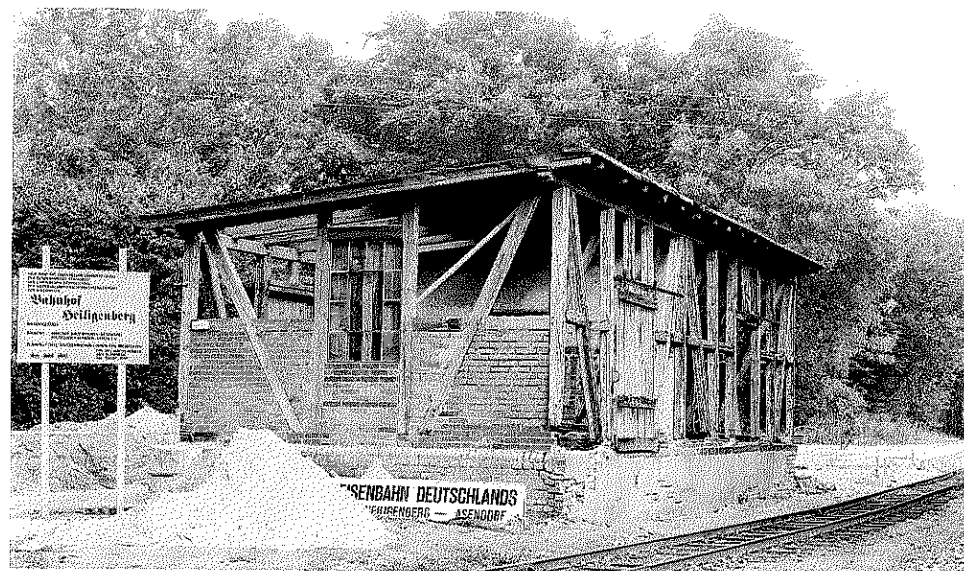
Gegenwärtig gilt in einem dritten Schritt der Ausgestaltung aller Anlagen große Aufmerksamkeit: 1990 wurde der rekonstruierte Güterschuppen im Bahnhof Heiligenberg in Betrieb genommen und in den nächsten Jahren soll auch der Bahnhof Bruchhausen-Vilsen als Kleinbahn-Verknüpfungspunkt wieder entstehen.

Parallel zu den praktischen Arbeiten erweitert der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. auch die theoretische Basis des sich abzeichnenden Museums. Das Kleinbahn-Museum versteht sich als ein kulturgeschichtliches Museum, in dem verkehrsgeschichtliche Erscheinungen als Ergebnisse örtlicher oder regionaler Entwicklungen deutlich werden sollen. Es gilt hierbei nicht nur die eigentlichen Arbeits- und Lebensverhältnisse mit Kleinbahnen sichtbar zu machen, sondern auch, die im Gefolge der Verkehrserschließung auftretenden Strukturveränderungen.

Um dieses zu erreichen, wurde das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen auf 3 Säulen basierend konzipiert:

- Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf,
- Stationäres Museum,
- Forschung und Dokumentation.

Der Güterschuppen in Heiligenberg wurde im August 1989 abgetragen, damit das unbrauchbare Material ersetzt werden konnte. Zum Aufbau des Gebäudes wurde möglichst viel der historischen Substanz wieder eingesetzt.





Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf ist aus einer historischen schmalspurigen Kleinbahn hervorgegangen. Der Übergang erfolgte nahtlos: 1966 und 1967 zog dieselbe Dampflokomotive von Montag bis Freitag fallweise Güterzüge, wenn die bereits beschafften Diesellokomotiven nicht zur Verfügung standen, und am Wochenende Museumszüge. Von 1966 bis 1972 fand ein harmonisches Nebeneinander von kommerziell arbeitendem Verkehrsbetrieb und kulturell ausgerichtetem Dampfbetrieb statt. Als dann der stark zurückgegangene Güterverkehr gänzlich eingestellt werden mußte, erwarb die Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen alle Anlagen und stellt sie seither dem Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. zur Verfügung.

Damit sind in organisatorischer und technischer Hinsicht ideale Voraussetzungen für eine Museums-Eisenbahn vorhanden, denn durch den auf dieser Strecke seit 1900 kontinuierlich durchgeführten Dampfbetrieb ist hohe Akzeptanz unter den Anrainern gegeben, die erfreulich viel Verständnis und Toleranz entgegenbringen.

Die um Authentizität bemühte Museums-Eisenbahn vermittelt nun eine Atmosphäre, in der das Lernen zum Erlebnis - ja zum Abenteuer - werden konnte. Die Bahn ist eine fachlich einwandfreie Zusammenstellung der alten handwerklichen Arbeitsgeräte und -Methoden geworden und läßt die gesamten Arbeitsvorgänge, die zum Betrieb einer Kleinbahn notwendig sind, erkennen.

Im Rahmen des Kleinbahn-Museums wurden der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf folgende Aufgaben zugewiesen:

- Präsentation einer typischen Kleinbahn, stellvertretend für dieses Transportsystem in ihrer ursprünglichen Funktion mit ihrem Erscheinungsbild, geprägt durch Anlagen und Betriebsmittel als technik- und sozialgeschichtlich relevantes Kulturgut,
- Einsatzstrecke zur Präsentation von betriebsfähigen historischen Fahrzeugen deutscher Kleinbahnen, die als technische Kulturdenkmale bewahrt werden,
- Darstellung des historischen Kleinbahnbetriebes in seinem technischen und betrieblichen Originalablauf,
- Vermittlung einer Kleinbahnfahrt vergangener Zeiten als Erlebnis früherer Reisekultur,

- Bewahrung und Präsentation heute nicht mehr benötigter Handfertigkeiten und Berufe sowie früherer Arbeitsbedingungen im Arbeitsverlauf bei einer Kleinbahn und

- Aufzeigen der Einbindung des Transportsystems Kleinbahn in die Natur am Beispiel der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf.

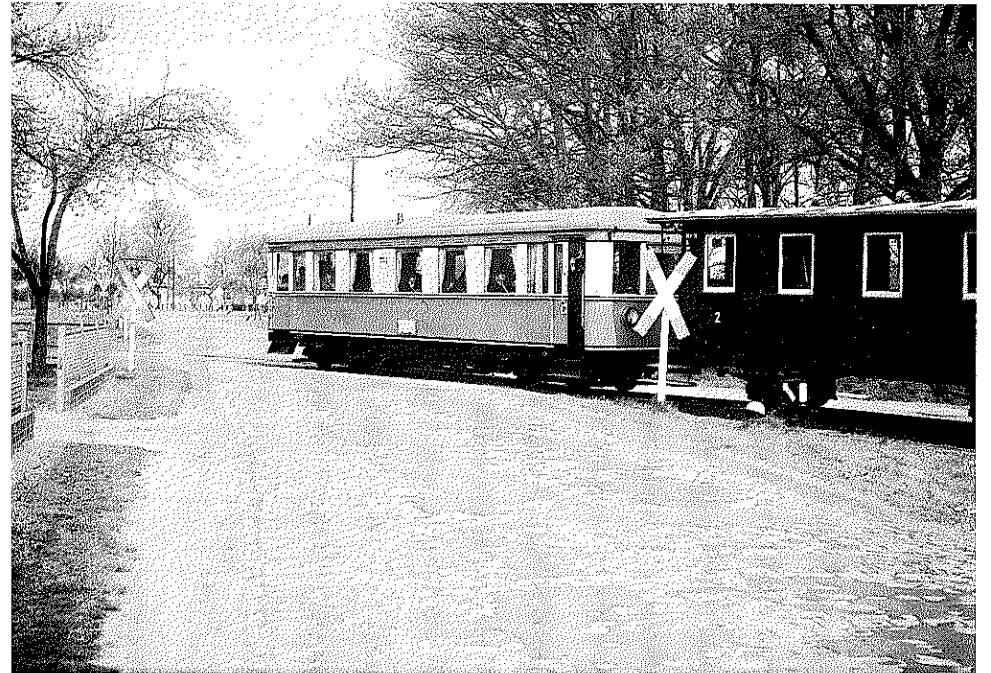
Diesen Aufgaben wird die Museums-Eisenbahn nach 25 Jahren Aufbauarbeit weitgehend gerecht, wenn auch noch einige Defizite bestehen. Beide Endbahnhöfe stellen z. B. im heutigen Ausbauzustand einen wenig gelungenen Kompromiß dar. Ihr Umbau den oben genannten Zwecken entsprechend ist beschlossen und wurde z. T. bereits in Angriff genommen.

Die Fotos auf den beiden folgenden Seiten zeigen Ausschnitte aus dem Betrieb der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf:

S. 18: Ein Zugführer in einer Uniform nach historischem Schnitt gibt von Hand Rangiersignale an den Lokführer.

S. 19 oben: Ein Dampf-geführter Güterzug mit Personenbeförderung (GrnP) befährt die Museums-Eisenbahn genau so, wie es auf Kleinbahnen üblich war. Hier handelt es sich um eine stilrein aus Fahrzeugen der Kreis Altenaer Eisenbahn zusammengestellte Garnitur, die anlässlich des 100jährigen Jubiläums dieser Kleinbahn 1987 verkehrte.

S. 19 unten: In den 30er Jahren bedeutete der Einsatz von Triebwagen einen Rationalisierungseffekt und eine nicht unbeträchtliche Hebung der Fahrgeschwindigkeit und des Reisekomforts. Um dieses zu vermitteln, setzt die Museums-Eisenbahn planmäßig einen Triebwagen ein.



Die verfügbaren Ressourcen haben bislang eine Konzentration auf die nachhaltige Sicherung des planmäßigen Museums-Eisenbahnbetriebes erforderlich gemacht und zur Hintenanstellung museumsdidaktischer Ziele geführt. Dieser Zustand ist heute, nachdem das Transportsystem Kleinbahn weitgehend aus dem Blickfeld der Bevölkerung verschwunden ist, unbefriedigend. Der DEV ist daher bemüht, neben der weiteren Arrondierung der Museums-Eisenbahn nunmehr auch die „klassischen“ Medien eines Museums zu entwickeln.

Dies soll vor allem deshalb geschehen, weil ohne die Darlegung gesellschaftlicher Bezüge viele Entwicklungen im Kleinbahnwesen nur schwer verständlich sind: Die anfänglich selbst verordnete wirtschaftspolitische Abstinenz vieler deutscher Staaten, vermengt mit den Strukturen der Klassengesellschaft des auslaufenden 19. Jahrhunderts, hat im deutschen Kleinbahnwesen ebenso nachhaltig ihre Spuren hinterlassen wie die Weimarer Zeit, das III. Reich oder die Phase des Wiederaufbaus nach dem II. Weltkrieg. Kleinbahngeschichte ist daher stets auch ein Stück Gesellschaftsgeschichte.

Diese Zusammenhänge können im Rahmen des heutigen Museums-Eisenbahnbetriebes nicht ausreichend verdeutlicht werden. Der Aufbau einer „zweiten Säule“, die vordringlich die Aufgabe der ergänzenden Publikumsinformation zu übernehmen hat, wird daher nächste Etappe der Aufbauarbeit des DEV sein.

Ziel muß es dabei sein, die technisch-betrieblich-rechtlichen Dimensionen der Kleinbahn noch stärker mit den gesellschaftlich-kulturellen Aspekten zu verknüpfen. Was der Besucher der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf eher oberflächlich als Reisekultur bzw. als Kultur des Arbeitssystems erlebt, muß informativ erläutert werden. Dabei ist neben der allgemeinen gesellschaftlichen Bedeutung des Transportsystems Kleinbahn insbesondere die Zuordnung von Technik in die jeweiligen gesellschaftlichen Epochen und - soweit möglich - zu den Menschen der jeweiligen Region zu vermitteln.

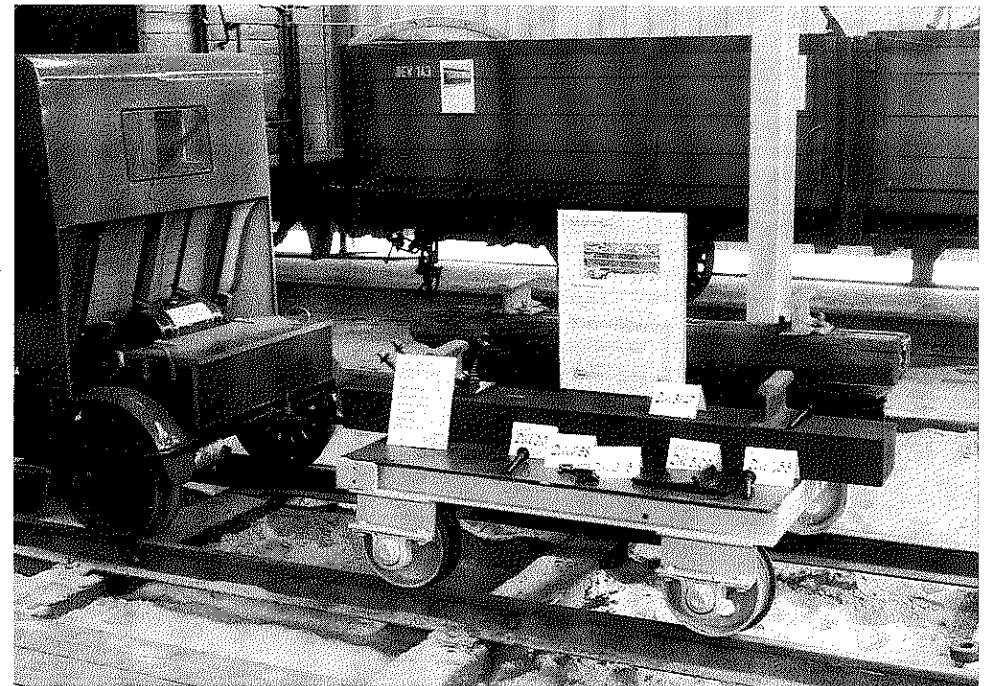
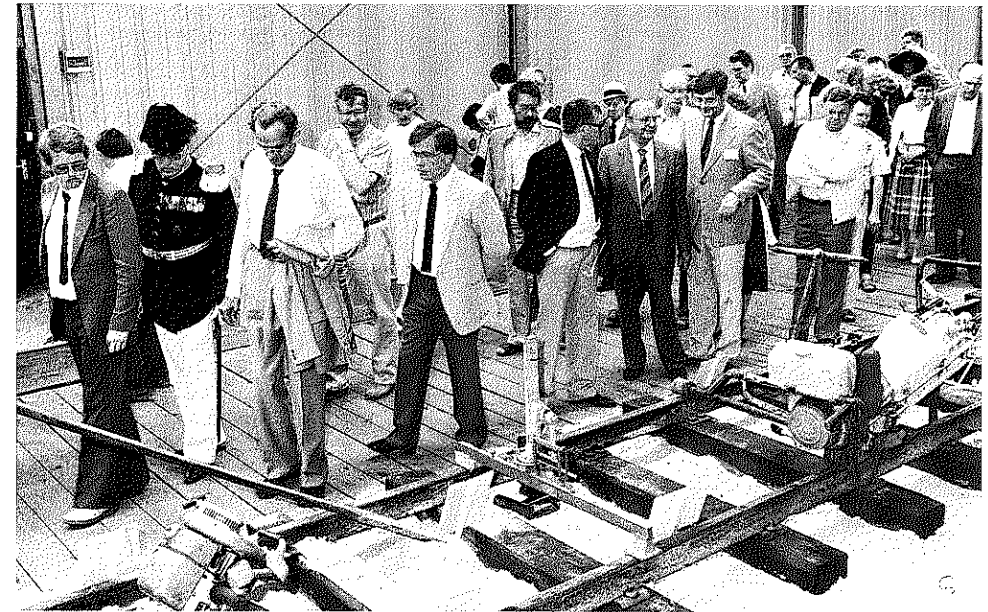
Neben den allgemeinen technisch-betrieblichen Abgrenzungen des Transportsystems Kleinbahn zum (in anderen Museen erläuterten) Transportsystem Vollbahn bildet vor allem der Regionalbezug dieses Systems die Verbundenheit von

Mensch und Technik ab. Es gilt also dem Besucher zu vermitteln, welchen Sinn und Zweck Kleinbahnen in unserem Gemeinwesen einmal hatten, wie die regional unterschiedlichen gesellschaftlichen Verhältnisse im Deutschland des neunzehnten Jahrhunderts dieses System in verschiedensten Dimensionen gestaltete und wie es sich im Laufe der Zeit analog der gesellschaftlichen Verhältnisse veränderte. Im Vordergrund steht damit (vereinfacht) die Frage: Wie sah der Mensch in der Region „x“ aus, wie gestaltete er seine Kleinbahn und welche markanten Entwicklungsstufen durchliefen beide?

Innerhalb dieses Ansatzes kann die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf eine preußisch-hannoversche Kleinbahn repräsentieren. Den für die Besucher bewußten Bezug zu den Menschen, das heißt den Technikern, den Reisenden, den Verladern dieser Region gilt es jedoch auch hier noch herzustellen. Begleitende Ausstellungen zu technisch/optischen Charakteristika, typischen Komfortstandards für die Reisenden bzw. Verfrachter sind daher auch für die Museums-Eisenbahn unverzichtbar.

Eine Ausweitung dieser Darlegungen auf Kleinbahnen anderer deutscher Regionen erscheint vor dem Hintergrund der in Bruchhausen-Vilsen bereits vorhandenen Anzahl an Exponaten unterschiedlichster regionaler Herkunft sinnvoll. Schon heute können anhand dieser Exponate neben Elementen der niedersächsischen Kleinbahnen auch solche der pommerschen, westfälischen und der württembergischen Kleinbahnen gezeigt werden. Umfangreiche, das gesamte deutsche Kleinbahnwesen betreffende Accessoires sind ebenfalls vorhanden und können in einem solchen Rahmen als schlüssige Ergänzung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Ein Gebäude als stationärer Museumsbereich soll künftig den formulierten Ansprüchen gerecht werden. Es wird gebraucht, um Film- und Videovorführungen zu ermöglichen und dauernde und wechselnde Ausstellungen ebenso zu beheimaten wie Szenen, Dioramen und Funktionsmodelle. Auf diese Weise kann künftig das nicht zutreffende Bild korrigiert werden, das sich manch ein Besucher bei der Fahrt mit der Museums-Eisenbahn macht, nämlich daß es sich bei einer Kleinbahn seit je her um eine rein touristische Veranstaltung handelt.



Um die Sammlungen des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen nicht zu einer toten Anhäufung von Gegenständen werden zu lassen, ist wissenschaftlicher Forschungstätigkeit notwendig. So wurden z. B. die Lebensläufe der Fahrzeuge und ihre früheren Erscheinungsbilder erforscht und die Erkenntnisse daraus in die Fahrzeugaufarbeitung eingebracht. Die Forschung dient also dazu, den Sammelstücken einen „Inhalt“ zu geben und sie dadurch zum Leben zu bringen. Die Ergebnisse der Forschung weisen jedem historischen Zeugen einen musealen Wert zu.

Die Forschung im Kleinbahn-Museum richtet sich jedoch nicht nur auf die vorhandenen Sammelstücke aus, sondern dient weiterhin dazu, folgende Fragen zu beantworten:

- Wie sahen Kleinbahnen aus?
- Wie lebten Menschen mit ihrer Kleinbahn?
- Welche Bedeutung hatten Kleinbahnen für Region, Wirtschaft und Gesellschaft?

Dokumentation der Forschungen und der Ergebnisse wie auch der an den Sammelstücken ausgeführten Arbeiten ist zur Bewahrung des gewonnenen Wissens aber auch der historischen Zeugen unablässig. Restaurierungsberichte bewahren das Wissen um die ausgeführten Arbeiten sowie die dabei entstandenen Erkenntnisse und belegen Ergänzungen und Veränderungen. Dokumentationen des Kleinbahnwesens liefern den Mitarbeitern des Kleinbahn-Museums die Basiskenntnisse, die sie für Restaurierungen und z. B. für die Gestaltung von Erläuterungstafeln benötigen.

Publizierte Dokumentationen, wie eine Zeitschrift, ein Museumsführer und die Broschüren des DEV-Bücherei-Verlages, dienen ebenfalls der Präsentation der Kleinbahnthematik. Sie vermitteln interessierten Lesern spezielle Detailkenntnisse oder gehen auf komplexe Themenbereiche ein, die weder durch die Museums-Eisenbahn noch im stationären Museumsbereich erläutert werden können.

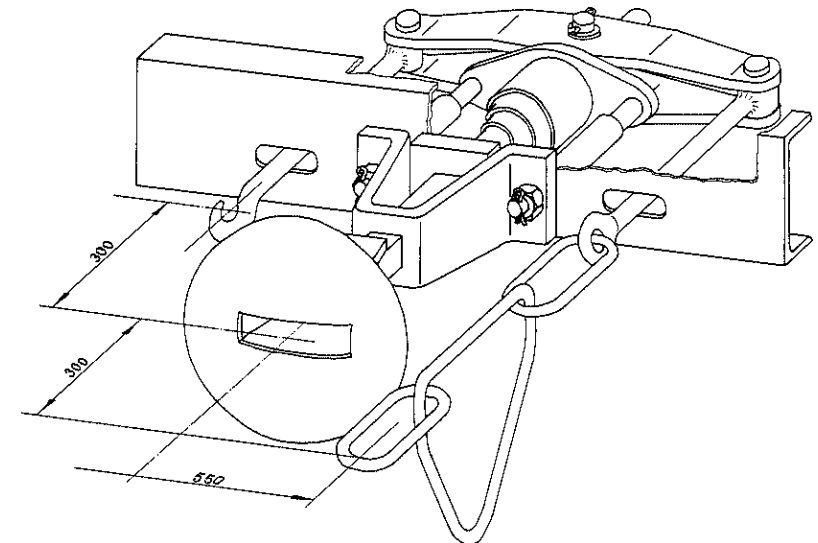
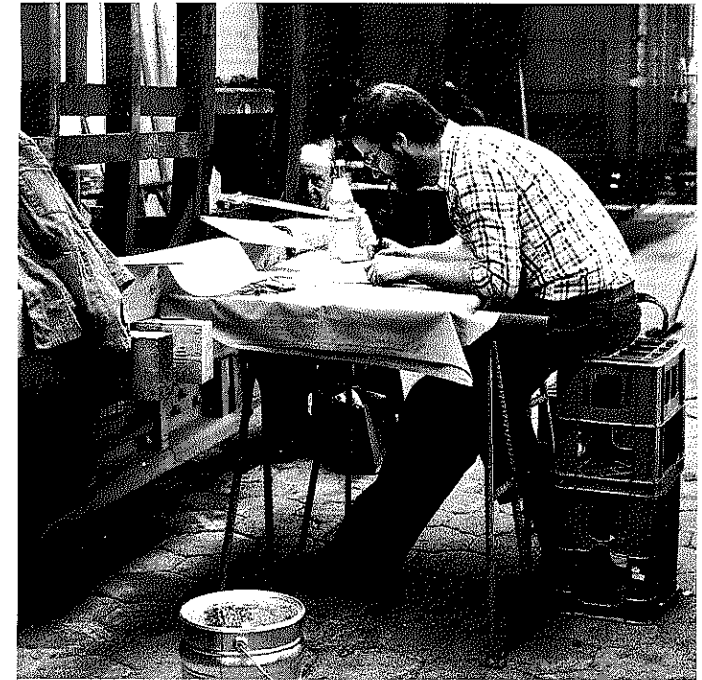
Publikationen zum Transportsystem ›Kleinbahn‹

- **Mit Rauch und Dampf**
Präsentationsschrift des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen, 32 S. DIN-A 5, ISBN 3-9802233-7-X
- **In alter Frische**
Sammlungskatalog der meterspurigen Kleinbahnfahrzeuge des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V., 86 S., DIN-A 4, viele Fotos und Fahrzeugzeichnungen, ISBN 3-9802233-3-7, 15,- DM
- **Die Geschichte der HEG und der Klb. HSA**
Unternehmensgeschichte einer Privat- und einer Kleinbahn im Vergleich und im Zusammenhang mit der erschlossenen Region, 44 S., DIN-A 4, ISBN 3-9802233-5-3, 13,- DM
- **Die Fahrzeuge der Museumszüge „Sofazüge“ und „feuriger Elias“**
Sammlungskatalog der regelspurigen Kleinbahnfahrzeuge der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen e. V., 56 S., DIN-A 4, ISBN 3-9802233-6-1, 12,- DM
- **Das Frankfurter Feldbahnmuseum**
Präsentationsschrift eines thematisch angrenzenden Museums, 16 S., ISSN 0936-4609, 3,- DM
- **Der Kleinbahn-Verkehr**
Museumsführer des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen (in Vorbereitung), ISBN 3-9802233-8-8
- **Die Fahrzeuge der Kleinbahn Emden - Pewsum - Greetsiel**
Technik und Geschichte der Betriebsmittel eines typischen Kleinbahn-Unternehmens (in Vorbereitung)

Alle Veröffentlichungen werden ehrenamtlich von begeisterten Museums-Eisenbahnern in der Freizeit erstellt und sind daher besonders gründlich recherchiert und liebevoll gestaltet. Der Erlös kommt ausschließlich den beteiligten Museen zugute.

DEV-Bücherei-Verlag, Postfach 1106, 2814 Bruchhausen-Vilsen

Ein Museums-Mitarbeiter überträgt alle Maße und zusätzlichen Informationen beim systematischen Zerlegen eines Wagenkastens in eine erste Handskizze. So wird der Befund dokumentiert.



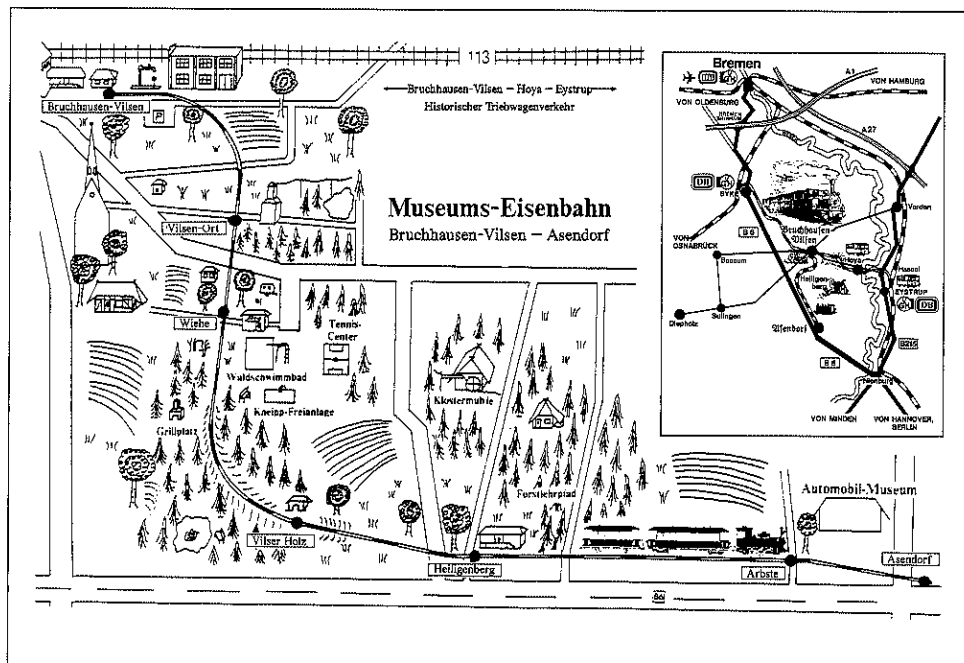
Zug- und Stoßvorrichtung der Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf und der Museums-Eisenbahn
Maßstäbliche Prinzipskizze als Ergebnis der musealen Forschung

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.

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. Diese Typen ließen sich in anschaulicher Ausprägung an ihren geschichtlichen Standorten überwiegend nur durch Rekonstruktionen darstellen.

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 auf die Kleinbahnthematik jedoch nicht zu. 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 einzelnen Kleinbahntypen kann an einem einzigen Museumsstandort leichter deutlich werden, als wenn der Besucher dazu Bahnen in verschiedenen Bundesländern anfahren muß.

Zentralität wird vom DEV jedoch nicht streng als Aufforderung begriffen, jeden Aspekt der Kleinbahn an originalen Gegenständen in Bruchhausen-Vilsen zeigen zu wollen. Eine konzeptionelle Zusammenarbeit mit allen Museen, die sich ebenfalls der Kleinbahn-Thematik – und sei es nur als Randgebiet – widmen, kann daher allen Beteiligten zugute kommen. Sie erfordert jedoch, daß die Betreiber mehr Augenmerk auf die Kleinbahngeschichte richten statt Fahrgastzahlen als alleinigen Wertmaßstab anzusehen.



Die Fahrzeugsammlung des DEV ist 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. Ordnen und Ordnung halten ist dem Menschen leider nicht angeboren, doch wenn die ordnende Hand die gesammelten Stücke nach einem Schema sortiert hat, ist aus einer Ansammlung eine Sammlung geworden.

Auch der DEV hat gesammelt und geordnet und verfügt heute über eine umfangreiche Sammlung von schmalspurigen Kleinbahnfahrzeugen und anderen Gegenständen sowie Dokumenten aus dem Kleinbahn-Wesen. 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 wird schon von Beginn 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. Dazu muß sich jedes Sammelstück der kritischen Frage unterziehen, was soll anhand dieses Gegenstandes vermittelt werden? Es genügt nicht, daß eine Lokomotive oder ein Wagen gekauft, aufgearbeitet und gezeigt wird, weil dieses Fahrzeug schön oder weil es selten ist, sondern es kann nur dann einen Platz im Zug oder in der Ausstellung einnehmen, wenn es eine bestimmte Kleinbahn-Technik oder einen bestimmten Kleinbahn-Verkehr repräsentiert.

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. 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 kann 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.

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. 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.

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 eines solchen 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.

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.

unten: Die Besucher kommen mit den Ausstellungsobjekten in direkten Kontakt. Das ist daher zulässig, weil nicht die materielle Substanz der historischen Fahrzeuge das eigentliche Ausstellungsgut sind, sondern sie dazu dienen, früher übliche Kleinbahn-Verkehre zu vermitteln.

S. 27: Durch ihre Mitarbeit bei der Museums-Eisenbahn erfahren die Museums-Kleinbahner viel von den Arbeitsverhältnissen früherer Kleinbahner. So werden die Mitarbeiter des Museums ihrerseits zu Museums-Besuchern: Die im Gleisbau tätigen Museums-Mitarbeiter-Besucher werden sich nach einem arbeitsreichen Tag über mangelnde taktile Nähe zur vermittelten Rottentätigkeit sicher nicht beklagen, wenn sie müde und kaputt zu Bett gehen.



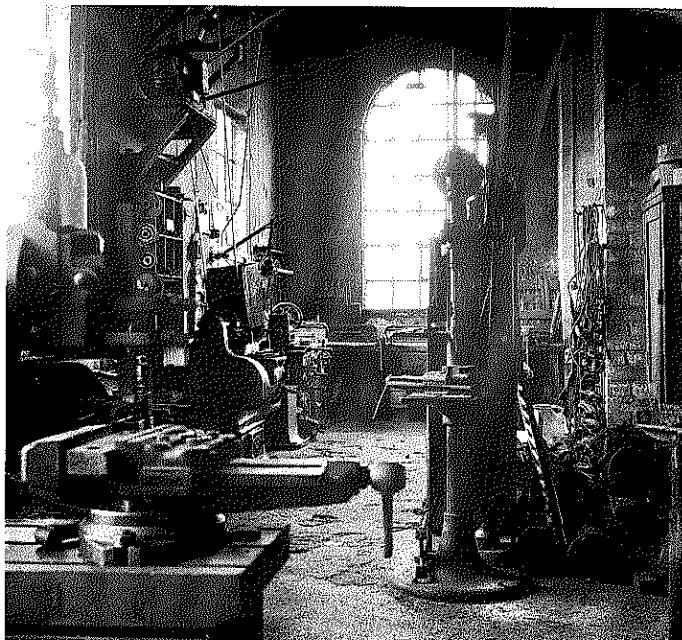
Viele Museen konservieren die Exponate im Zustand ihres Auffindens. Das wird auch das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen versuchen, wenn Gegenstände von der Nutzung durch Kleinbahner oder Kleinbahnkunden geprägt sind und mit ihren Gebrauchsspuren ausgestellt werden können. Das trifft z. B. auf die Maschinen und Einrichtungsgegenstände der Kleinbahn-Werkstatt der VGH in Hoya 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.

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.

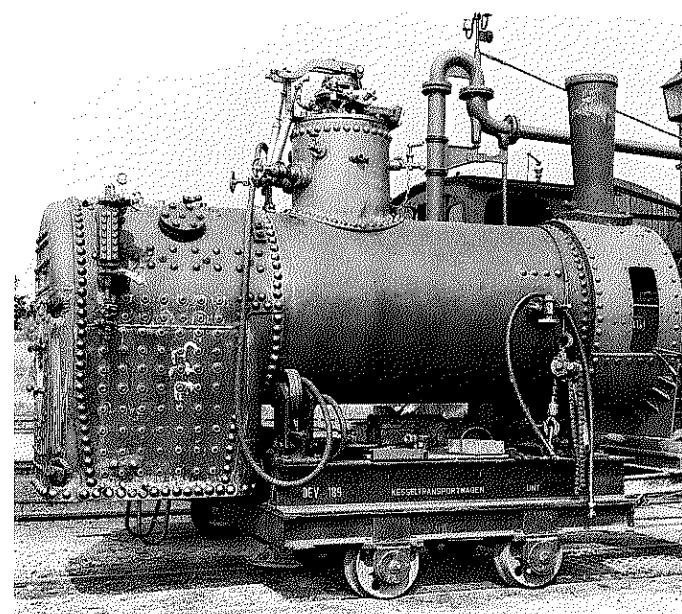
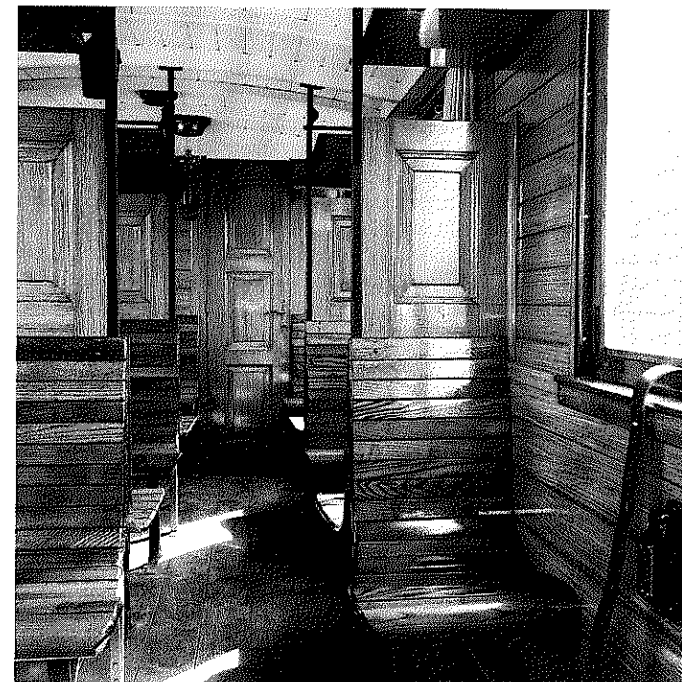
Viele Fahrzeuge gelangten jedoch in einem völlig zweckentfremdeten oder derart desolaten Zustand zum DEV, daß eine bloße Restaurierung nicht mehr sinnvoll war. Viele Einzelteile mußten nach z. T. ebenfalls desolaten Vorlagen, Zeichnungen, Fotos oder Beschreibungen neu gebaut werden oder es wurden sogar ganze Baugruppen (z. B. Bremsanlagen) 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 der fehlenden Patina, wenn anschließend das Fahrzeug „fabrikneu“ in Einsatz geht. Doch durch den Einsatz mit Fahrgästen gewinnen die Fahrzeuge schon bald wieder Gebrauchsspuren und damit das Aura des tatsächlich genutzten Originals. Diese Spuren sind zwar nicht historisch aber ebenso authentisch, denn sie kamen auf die selbe Weise zustande wie die vormaligen Spuren.



Die Kleinbahn-Werkstatt in Hoya möchte das Kleinbahn-Museum gerne in einer geplanten Ausstellungshalle zeigen. Dazu werden die Maschinen und Werkzeuge selbstverständlich weder äußerlich in den Ursprungszustand versetzt noch funktionsfähig gemacht.

Der Wagen 11 gelangte innen leer zum Kleinbahn-Museum. Hier erhielt er seine Inneneinrichtung zurück. Sie wurde bis ins Detail nach Fabrikzeichnungen rekonstruiert.

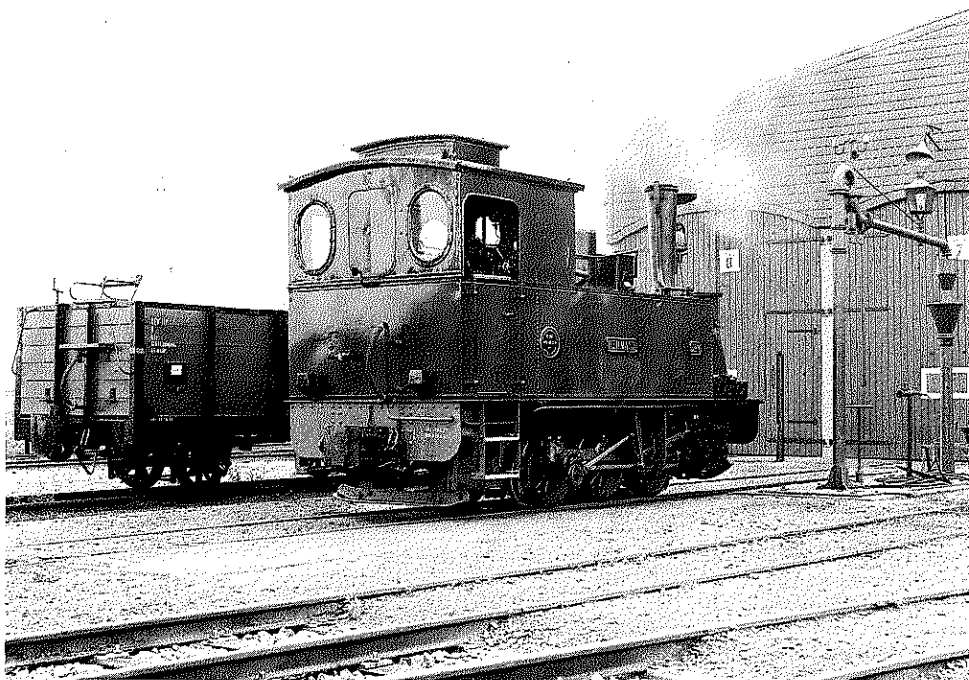


Bei der Kesselaufarbeitung der Dampflokotiven hält sich das Kleinbahn-Museum strikt an alte Technologien. So werden die Nietkonstruktion bewahrt und außerdem das Wissen und die Handfertigkeiten um die Kesselriemung lebendig gehalten.

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 nur eine Museumsrealität durchwandern und durchfahren, daran werden ihn Erläuterungstafeln ebenso erinnern wie die neuzeitlichen Kraftfahrzeuge auf der Bundesstraße 6 neben der Museums-Eisenbahn; der Besucher soll die Geschichte als unsere Vergangenheit begreifen. Auch kann es nicht Ziel der Bemühungen sein, die Hebung von Popularität, Unterhaltungswert und Höhe der öffentlichen Zuwendungen als „Qualitätskriterien“ für das Kleinbahn-Museum anzupfeilen.

Letztendlich bleibt festzustellen, daß die Anstrengungen um die ersten beiden Säulen des Kleinbahn-Museums (die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf und der stationäre Ausstellungsteil) bedeutungslos bleiben, wenn die dritte Säule (Forschung und Dokumentation) nicht voll und ganz mitträgt und den Planern die Basiskenntnisse für ihre Konzepte liefert. Eine breite Basis von technikhistorischen Arbeiten aus allen Bereichen des Kleinbahnwesens hilft aufzuzeigen, daß das Ziel nicht die Pflege eines Nietenzähler- und Pufferküsser-Kultes sein kann, sondern daß das Ziel aller Bemühungen und Arbeiten sein muß, ein Stück Reise- und Technikkultur der Nachwelt zu bewahren.

Kleinbahnlokomotiven, Kleinbahnwagen, Kleinbahnanlagen, Kleinbahnbetrieb und Kleinbahnatmosphäre – all dies möchte das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen der Nachwelt bewahren. Das Bild zeigt die Szenerie des Kleinbahn-betriebswerkes der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf.



Wie finden Sie eine Zeitschrift, gefüllt mit

- ausführlichen Hintergrundberichten über Museums-Eisenbahnen in Deutschland, Europa, in aller Welt?
- Beiträgen über Klein- und Schmalspurbahnen?
- Artikel über Kleinbahntechniken?
- vielen Fotos, Zeichnungen und Grafiken?
- und, und, und?

Na, wie finden Sie die?

Ganz einfach! Indem Sie für 5,- DM in Briefmarken ein Probeheft der Zeitschrift

Die Museums-Eisenbahn

anfordern bei:

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.
Postfach 1106
2814 Bruchhausen-Vilsen

