

Zum Konzept für das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen

Spätestens seit der letzten DEV-Mitgliederversammlung am 29. April 1989 ist es öffentlich, daß der Vorstand eine Arbeitsgruppe zusammengestellt hat, die sich mit ersten konzeptionellen Arbeiten für das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen befassen soll. Dabei handelt es sich selbstverständlich nicht um einen „Geheimzirkel“, der Papier für die Archive vollschreibt, sondern um ein Gremium, das Sachfragen aufarbeitet, Problemstellungen formulieren und Vorschläge für eine Mitgliederdiskussion erarbeiten soll. Es war daher selbstverständlich, daß hierüber in der DME berichtet wird, nicht zuletzt auch, um das Wissen der Mitglieder für derartige Arbeiten zu erschließen.

Vieles schlummert bekanntlich im Verborgenen und gerade mit den vermeintlichen Randgebieten - wie z.B. den Interessensgebieten Uniformen, Sozialvorschriften, Fahrkarten etc. traut sich manch Einer nicht an die Öffentlichkeit. Dies, weil ihm der Wert derartiger Arbeiten nicht bewußt ist, oder er bei einem Rundgang durch die Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen ehrfürchtig den Hut zieht und dann lieber nicht mit diesen Themen an die Aktiven herantreten möchte. Es sei daher einmal mehr ausgesprochen, daß derartige Bescheidenheit fehlt am Platze ist und unter musealen Gesichtspunkten die vermeintlichen Randthemen keine Gebiete zweiter Klasse sind.

Im Gegenteil: Wer das Thema Eisenbahn umfassend behandeln will, der muß sich auch mit den Menschen befassen, denen sie dienen soll. Der muß den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Aufmerksamkeit schenken, die das System bedienen und denen es Arbeit und Existenzsicherung bedeutet; der muß sich mit den gesellschaftlichen und sozialen Veränderungen befassen, die durch die Eisenbahn bewirkt worden sind. Er muß aufarbeiten, wie umgekehrt die gesellschaftlichen Veränderungen wiederum die Eisenbahn veränderten. Zu erschließen sind auch die rechtlichen Grundlagen der Eisenbahn, insbesondere die eigentumsrechtlichen Fragen, die Betriebs- und Sozialvorschriften, die Vorschriften zum Schutze der Bevölkerung vor Gefahren der Eisenbahn und vieles Andere mehr. Dieser Bericht ist daher ein Aufruf an alle DEV-Mitglieder und Freunde der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf, uns ihr Wissen zur Verfügung zu stellen, ihre Archive zu öffnen, zur Aufarbeitung der sozioökonomischen Themenbereiche beizutragen.

In der DEV-Mitgliederversammlung wurde auch Kritik laut, weil über die Arbeit der Arbeitsgruppe bislang wenig berichtet wurde. Hierzu folgendes: Als die Arbeitsgruppe ihre Arbeit begann, gab es so gut wie nichts, worauf sie hätte aufbauen können. Jeder hatte zwar Ideen über den einzuschlagenden Weg und Jedem war mehr oder weniger unbewußt klar, daß das Thema »Kleinbahn« lauten muß und daß mit der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf als Rahmen nicht vorrangig ein Technikmuseum aufgebaut werden soll. Dies schon deshalb, weil die bereits vorhandenen Einrichtungen der Museums-Eisenbahn

mehr als nur die Darstellung von Technik sind, dies aber auch, weil verschiedene Re-Aktionen in der Vergangenheit aufzeigten, was viele Mitglieder bewegte und hiermit eine ungeschriebene Richtung offenlegten: Als z.B. der Bahnhof Heiligenberg mit Formsignalen ausgestattet werden sollte, regte sich Widerspruch; als dort der Einbau einer DKW geplant wurde, gab es keine uneingeschränkte Zustimmung, als der sogenannte „Asendorfer Bahnhof“ in Bruchhausen-Vilsen gebaut werden mußte, fehlte der ungeteilte Beifall, weil bei vielen Mitgliedern gefühlsmäßig klar war, daß derartige Veränderungen nicht unbedingt zu dieser Bahn - unserer Kleinbahn - paßten. Aber warum dies so empfunden wurde, wußte keiner so recht zu begründen. Die Antworten lauteten allenfalls: „Das war hier nie so“ oder „das hat es auf Kleinbahnen so nicht gegeben“.

Aber was ist das überhaupt, eine Kleinbahn? Anhand welcher Kriterien kann man sie definieren? Sind es nur Bahnen, die nach dem Kleinbahngesetz konzessioniert waren? Wie sollen technisch und betrieblich ähnliche Bahnen behandelt werden, die aber als Eisenbahn konzessioniert sind? Hat Kleinbahn automatisch etwas mit Schmalspurbahn zu tun? Wie wollen wir mit Sammelstücken umgehen, die aus deutschen Ländern stammen, in denen es nie ein Kleinbahn- oder ähnliches Gesetz gab? Sollen wir uns bei den erläuternden Hinweisen für ein interessiertes Publikum auf norddeutsche Kleinbahnen beschränken oder uns gesamtdeutsch mit »Eisenbahnen von geringerer Bedeutung« befassen? Fragen über Fragen, die es zunächst zu stellen galt und deren Beantwortung noch keineswegs abschließend feststeht. Viel Forschungsarbeit ist in den nächsten Monaten - und wohl auch Jahren - noch zu leisten.

Die Arbeitsgruppe hatte sich daher zunächst einmal auf ein Verfahren zur Vorgehensweise zu verständigen und dann in den folgenden Monaten ein Grobkonzept erstellt, das im wesentlichen folgende Eckpunkte als Basis für die Diskussion vorschlägt (s. a. Artikel „25 Jahre DEV - 25 Jahre Museumsbahn-Gedanke in Deutschland“):

1. Wir wollen die Kleinbahn als soziales, ökonomisches und technisches System zeigen. Im Vordergrund stehen soll im weitesten Sinne das Zusammenspiel von Mensch und Technik. Welche Be-

deutung hatte die Kleinbahn für die Region? Welchen Komfort genossen die Reisenden bzw. die Kunden des Güterverkehrs? Wie sahen die Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten aus? Welche Gebäude und Anlagen wurden warum wie gebaut? Wie sah die Kleinbahntypische Betriebsabwicklung aus?

2. Wir wollen also mehr als ein Technikmuseum sein. Technik soll dann ihren Platz haben, wenn es sich um typische Kleinbahntechnik handelt (z.B. die »Görlitzer Gewichtsbremse« u. a.). Auf die Darstellung allgemeiner Funktionsweisen des Eisenbahnsystems oder die Funktion der Dampfmaschine soll hingegen verzichtet werden. Dies leisten bereits andere Verkehrs- und Eisenbahnmuseen.

3. Wir wollen die heutige Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf ergänzen um begleitende Ausstellungen, die in einem festen Museumsbereich einerseits der Vermittlung von Publikumsinformationen dienen, andererseits auch Themen abdecken und zeigen, die durch die Museums-Eisenbahn nicht dargestellt werden können. Hierzu sollen auch Sammelstücke anderer Vereine, insbesondere der DGEG einbezogen werden.

Es ist klar, daß viele Themen erst intensiv bearbeitet werden müssen. Nachstehend wird mit 2 Beiträgen fortgesetzt, was auf technischem Gebiet bereits mit den Artikeln über den De Limon-Dampfsichttöler und die Görlitzer Gewichtsbremse begonnen wurde. Sie stellen den Einstieg dar in die Kategorien »Recht« und »Sozioökonomie des Kleinbahnwesens« und nehmen nicht für sich in Anspruch, die Themen bereits erschöpfend behandelt zu haben.



Das Foto vom Bahnhof Asendorf gegen Ende der fünfziger Jahre zeigt, daß die Kleinbahn mehr war als nur das Transportgerät, das Asendorf mit der weiten Welt verband: Ein einfaches aber dennoch stilvolles Gebäude, das sich harmonisch in das Ortsbild einfügte, einfach gekleidete Menschen als Mitarbeiterin oder Benutzerin der Bahn, einfache und doch besondere Technik in Form des Wismarer Schienenbus' oder des Weichenschlosses am Stellhebel. Zugleich weist es die Kleinbahn HSA auch als eine der besseren Kleinbahnen aus: Bahnsteigkanten, Gebäudeverzögerungen oder ein Warteraum in Form einer Bahnhofsgaststätte waren durchaus nicht für jede Kleinbahn selbstverständlich und drücken bereits gehobene Verhältnisse aus. Für das Museums-konzept sollen diese Besonderheiten der Kleinbahn herausgearbeitet und möglichst in Zukunft wieder auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf dargestellt werden.