

Gerd Schrammen

Die letzte Etappe auf dem Weg zu unserem Kleinbahn-Museum

Aus einer in 25 Jahren sowohl planvoll als auch zufällig gewachsenen Museums-Eisenbahn läßt sich nicht in kurzer Zeit ein Eisenbahn-Museum entwickeln. Der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. beabsichtigt daher, das 'Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen' in mehreren Etappen zu verwirklichen. Das erste Etappenziel - die Rekonstruktion der Güterverkehrsanlagen im Bahnhof Heiligenberg - ist seit 21. April 1990 erreicht; die nächsten Schritte werden z. Zt. formuliert. Letzter Abschnitt der Museumsprojekte wird das stationäre Museum sein. Diese Aufgabe kann vielleicht erst in ferner Zukunft angegangen werden. Einige Gedanken hierzu sollen jedoch schon heute veröffentlicht werden.

Gedanken zum Konzept

Jedes Museum, das vom Besucher mehr als nur oberflächliche Betrachtung der ausgestellten Gegenstände erwartet, benötigt ein inhaltliches Konzept. Dieses sollte das Generalthema in übersichtliche prägnante Bereiche gliedern, um so vertiefendes Interesse zu wecken und intensive Beschäftigung mit selbstgewählten Schwerpunkten zu ermöglichen.

Der Museumsausschuß im DEV ist seit geraumer Zeit damit beschäftigt, in Form eines „brain storming“ alle denkbaren Themen zu benennen, zu gliedern und zu Komplexen zusammenzufassen. Eine Prüfung der Darstellbarkeit wurde dabei absichtlich noch ausgesetzt. Diese grundlegende Arbeit muß und wird in Zukunft sicher fortgesetzt werden. Es wird aber noch viel Zeit kosten, bis verwertbare Ergebnisse erzielt sind, um anschließend unsere Sammlung zu sichten, wichtige Originallexponate auszuwählen und festzulegen, was durch Nachbeschaffung, Modelle oder Grafiken ergänzt werden muß.

Zwischenzeitlich hat sich erwiesen, daß uns bei der Konzeptionierung des Museums der für diese Arbeitsweise nötige zeitliche Spielraum leider nicht zur Verfügung steht.

Die potentiellen Zusschußgeber schreiben nämlich auch bei schrittweiser Finanzierung einzelner Erweiterungsstufen ein vollständiges, wenn auch noch nicht in allen Einzelheiten verbindliches Globalkonzept vor. Ihr Wunsch, Zielsetzung, Realisierbarkeit und den Finanzierungsbedarf des geplanten Museums prüfen zu können, ist verständlich.

Da wir einzelne Bauabschnitte im direkten Umfeld unserer Museums-Eisenbahn in absehbarer Zeit angehen wollen (alter Bahnhof, Gestaltung des Genossenschaftsgeländes nach der Räumung, ehemaliges Gaswerk) müssen wir uns wohl oder übel auch jetzt schon mit der Planung jenes letzten Gliedes unseres zukünftigen Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen befassen, den wir „stationärer Museumsbereich“ nennen [s. DME 4/89 S. 52]. Damit ist der Gebäudekomplex gemeint, der gegenüber dem Gaswerk neben unserer Bahnhofsausfahrt entstehen könnte und jenen Teil unserer Ausstellung aufnehmen soll, der mit dem Bahnbetrieb und den bestehenden Baulichkeiten der Museums-Eisenbahn nicht sinnvoll dargestellt werden kann.

Zweck des Ausstellungsbereiches

Sicherlich können die relevanten Themen, die zum Begriff „Kleinbahn“ gehören, anhand von Kleinexponaten, Dioramen, filigranen Modellen exemplarischer Fahrzeuge sowie Grafiken raumsparend aufgearbeitet werden. Reizvoll und zugkräftig nicht nur für Besucher, sondern auch für Geldgeber ist jedoch das originale Großexponat.

Zwar können Besucher solche historischen Fahrzeuge, die sie in einem Eisenbahnmuseum zu recht erwarten, bei uns sogar im Betrieb erleben, jedoch befindet sich in der Regel nur ein Bruchteil unserer Fahrzeugsammlung im Zugverband. Der Rest der ebenfalls interessanten Fahrzeuge steht scheinbar wahllos zusammengestellt in unserem Hallenkomplex unter Dach und Fach. Um eine thematisch gegliederte Ausstellung von Museums-Exponaten handelt es sich hierbei also nicht. Durch die Eigenschaften der Räumlichkeiten und durch betriebsnotwendige Gegebenheiten wird sich daran auch zukünftig nichts wesentliches ändern lassen.

Außerdem enthält unsere Sammlung zwar viele für eine Ausstellung wichtige Fahrzeuge, auf die der Betrieb jedoch nicht über längere Zeit hinweg verzichten kann. Kaum vorstellbar ist es jedenfalls, daß die stationäre Ausstellung „gerupft“ wird, wenn auf der Museums-Eisenbahn besondere Veranstaltungen mit verstärktem und abwechslungsreichem Zugverkehr stattfinden. Wenn wir uns aber darauf beschränken würden, ausschließlich nicht betriebswichtige Fahrzeuge in die Dauerausstellung zu nehmen, liefen wir Gefahr, einerseits völlig falsche Akzente zu setzen und andererseits eine insgesamt eher langweilige Ausstellung aufzubauen.

Daher wurde es frühzeitig vom DEV-Vorstand als erstrebenswert erkannt, die DGEG für ein gemeinsames Museum zu interessieren und die mittlerweile heimatlos gewordene Schmalspursammlung zu gegebener Zeit hier einzubringen. Sicher war dieser Schritt mit Risiken verbunden, zumal die DGEG noch vor Ausarbeitung und Prüfung eines Konzeptes unter dem Druck der Umstände die Fahrzeuge quasi „über Nacht“ nach Bruchhausen-Vilsen schaffte.

War man bei uns noch bis zum Frühjahr 1990 der Annahme, wir könnten die Entscheidung, welche Größenordnung unser Museum letztendlich einmal annehmen soll, auch zukünftig offenhalten, sind wir inzwischen, wie oben erwähnt, eines Besseren belehrt worden. Hinzu kommt, daß der DGEG die Unterbringungsfrage so sehr unter den Nägeln brennt, daß

es im Februar 1990 den Anschein haben mußte, die in ihrer Vollständigkeit einzigartige Sammlung würde aufgegeben und als Leihgaben in alle Winde verstreut.

Um dieser Gefahr zu begegnen und der vielfach geäußerten Meinung, die meisten DGEG-Fahrzeuge müßten in einem Kleinbahn-Museum Fremdkörper bleiben, etwas entgegenzusetzen, hat der Verfasser ein Raum- und Stellkonzept für eine Dauerausstellung von Originalfahrzeugen entwickelt und am 3. Februar 1990 dem Museumsausschuß vorgelegt.

Dieser Entwurf sollte die Möglichkeit aufzeigen, auf der vorgesehenen bebaubaren Fläche Fahrzeuge aus den beiden Sammlungen des DEV und der DGEG trotz unterschiedlicher Spurweiten und Traktionsarten derart zusammenzustellen, daß sich damit klare Ausstellungsthemen herausbilden lassen.

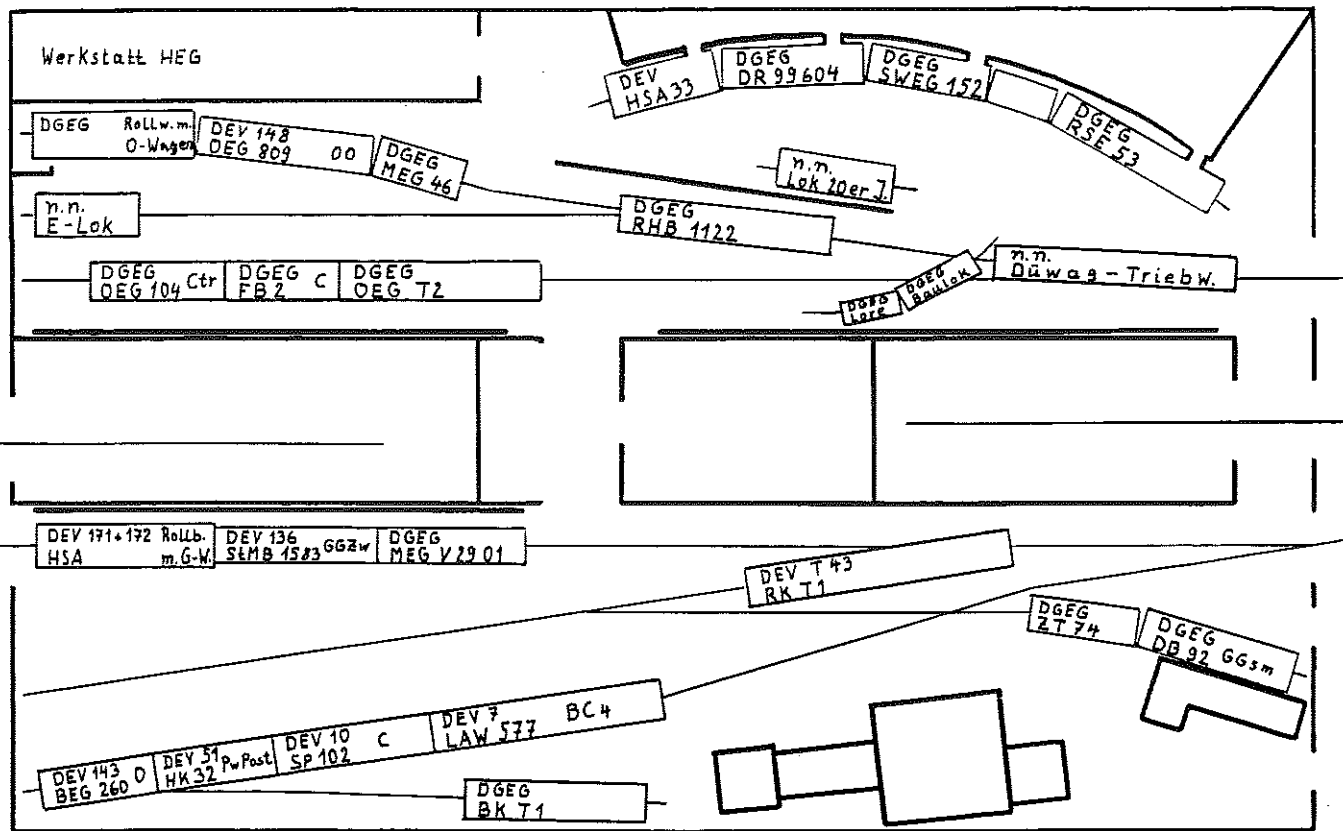
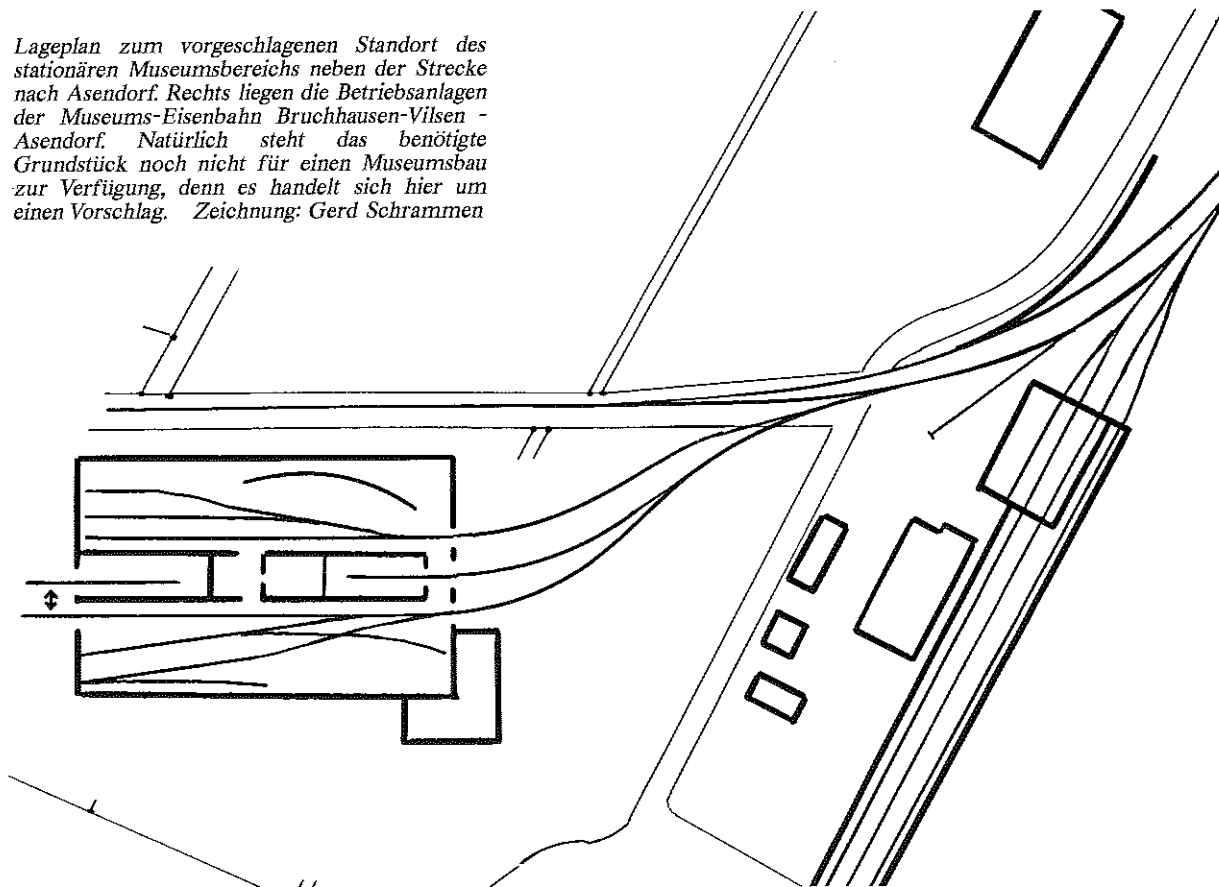
Auch wenn sich dabei der Platzbedarf verdoppelt, wird auf eine konventionelle Präsentation auf parallelen Gleisgeraden verzichtet. Eine derartige Ausstellung hat sich bereits in Viernheim als reizlos herausgestellt; sie wäre außerdem wenig übersichtlich und vom heutigen Standpunkt der Darstellungstheorie betrachtet überholt.

Statt dessen werden u. a. 1 : 1 Dioramen vorgeschlagen, die 2 unterschiedliche Kleinbahn-Typen anschaulich machen sollen. Die DGEG-Fahrzeuge werden dabei vollzählig benötigt, seitens der DEV-Fahrzeuge nur jene, deren Inbetriebsetzung z. Zt. nicht zur Debatte steht. Trotzdem können sie durch andere Exponate mit gleichem Aussagewert fallweise ausgetauscht werden.

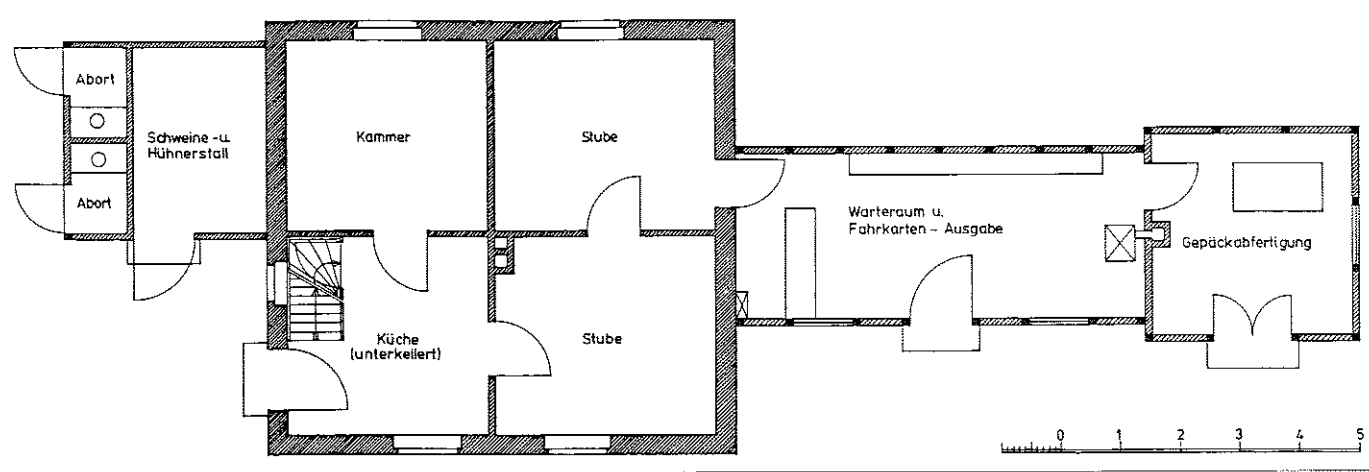
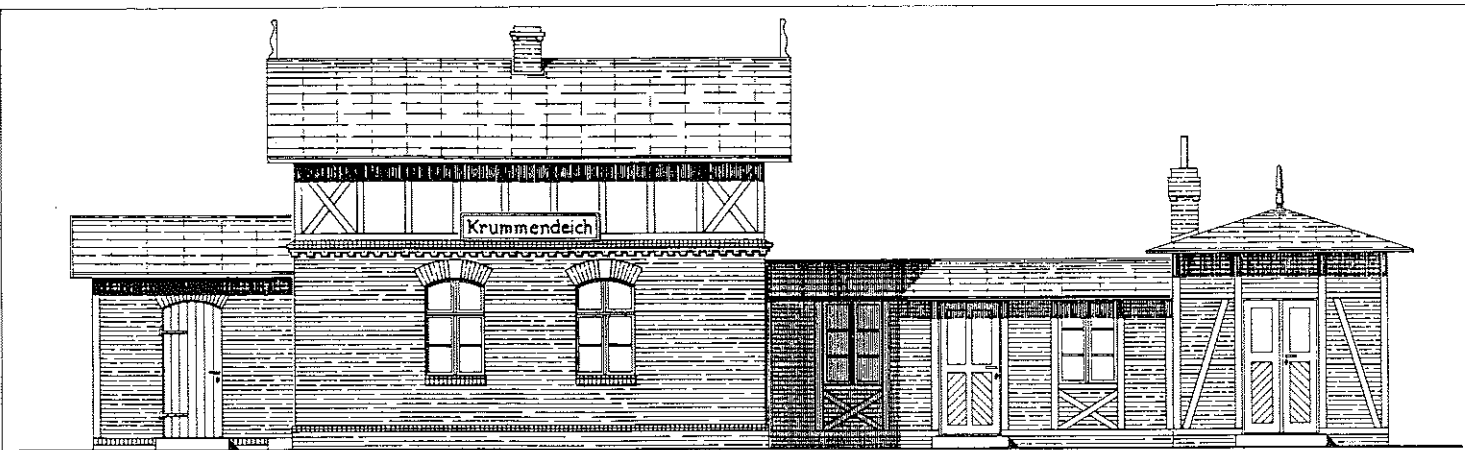
Hierzu ist eine Gleisanbindung an den Bahnhof Bruchhausen-Vilsen der Museums-Eisenbahn vorgesehen. Radien, Gleisabstände und lichte Räume entsprechen der ESBO schon deshalb, weil eine natürliche Darstellung gewährleistet sein soll.

Dem Grundriß liegt ein Konzept zugrunde, das 2 Hallen zur Aufnahme der 1 : 1-Dioramen und technische Ausstellungen vorsieht. Diese sind durch einen Mittelbau mit Räumen für Kleinexponate, Wechselausstellung und Museumswerkstatt verbunden. Der Eingang- und Servicebereich wird in einem Vorbau angedeutet. Verwaltungs- und haustechnische Räume sind im Grundriß nicht berücksichtigt, da ihre Platzierung eher variabel ist.

Lageplan zum vorgeschlagenen Standort des stationären Museumsbereichs neben der Strecke nach Asendorf. Rechts liegen die Betriebsanlagen der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf. Natürlich steht das benötigte Grundstück noch nicht für einen Museumsbau zur Verfügung, denn es handelt sich hier um einen Vorschlag. Zeichnung: Gerd Schrammen



Stellplan der DEV- und DGEG-Fahrzeuge in den Szenen des stationären Museums. Zeichnung: Gerd Schrammen



oben: Bahnhofsgebäude der Kehdinger Kreisbahn in Krummendeich. Zeichnung: Hans-Otto Schlichtmann

Rundgang durch die Ausstellungen

1.: Ländlicher Kleinbahnhof

Aus dem Vorbau mit Kasse, Cafeteria, Toiletten und Kiosk betritt der Besucher die Halle A mit 80 x 20 m lichte Fläche. Hier befindet sich die Ausstellung „Ländlicher Kleinbahnhof“.

Der Blick fällt zunächst auf das Bahnhofsgebäude, das dem Bahnhof 'Krummendeich' der Kehdinger Kreisbahn nachgebaut ist. Es handelt sich dabei um einen norddeutschen Agentur-Bahnhof, bestehend aus eineinhalb-geschossigem Wohnhaus mit Stall- und Toilettenanbau einerseits und Personen- und Güterabfertigung im gegenüberliegenden eingeschossigen Flügel. Daß der Zugang zu allen Teilen bei diesem Vorbild über die Gleisseite erfolgt, prädestiniert dieses Gebäude aus Raumersparnisgründen.

Auf der rechten Seite der Zufahrt befindet sich ein kurzes Rampengleis, auf dem ein Wagen (GGsm 92) von einer Dampflok (ZT 74) zugestellt wird. Solche Lokomotiven gehörten oft zur Ursprungsausstattung von Kleinbahnen.

An dieser Szene vorbei tritt der Besucher vor das Bahnhofsgebäude, wo er durch einen Blick in die beiden Fenster einen Eindruck von den Wohnver-

hältnissen der Familie eines Kleinbahndiensteten gewinnen kann. Den Warteraum kann er betreten, hier finden sich neben typischem Interieur auch ausgestellte Fahrkartensammlungen, Fahrpläne und zeitgenössische Reklame des Gastronomiegewerbes. Durch die kleine Gepäck- und Güterabfertigung verläßt der Besucher das Gebäude wieder.

Jetzt befindet er sich auf dem Zugang zum Mittelbahnsteig, an dem auf dem Hauptgleis ein gemischter Zug (GmP) steht, dessen Lok - wie eingangs beschrieben - an der Rampe rangiert. Der Zug besteht aus einer Wagengarnitur, wie sie „zeitlos“ während der gesamten Kleinbahnperiode eingesetzt wurde (DEV BC4 Nr. 7, C 10, PwPost 51, O 143).

Auf dem Umfahrgleis läuft gerade ein Triebwagen ein (DEV T 43). Mit derartigen Fahrzeugen versuchten viele Kleinbahnen bereits in den 20er Jahren den geringen Reiseverkehr vom Güterverkehr zu trennen und so zu beschleunigen.

Auf dem Hausbahnsteig steht ein Wismarer Schienenbus (Borkum T1), eine erfolgreiche Entwicklung zur Kostenminderung. Dem Besucher kann dort im Vergleich zu den anderen bereits gesehenen Fahrzeugen bestens die technischen Ideen und Fortschritte zur Rationalisierung verdeutlicht werden, wie Verwendung von Großserienprodukten aus der Automobilfertigung, Einführung der Schweißtechnik im Fahrzeugbau und Einmannbetrieb.

An der Ladestraße steht ein kurzer Güterzug, bestehend aus einer Diesellok (MEG V29), einem Zwischenwagen (DEV Zw 136) und einem auf

Rollböcke gesetzten normalspurigen G-Wagen. Somit wird die Entwicklung zur Betriebsvereinfachung im Güterverkehr auf den Schmalspurbahnen verdeutlicht.

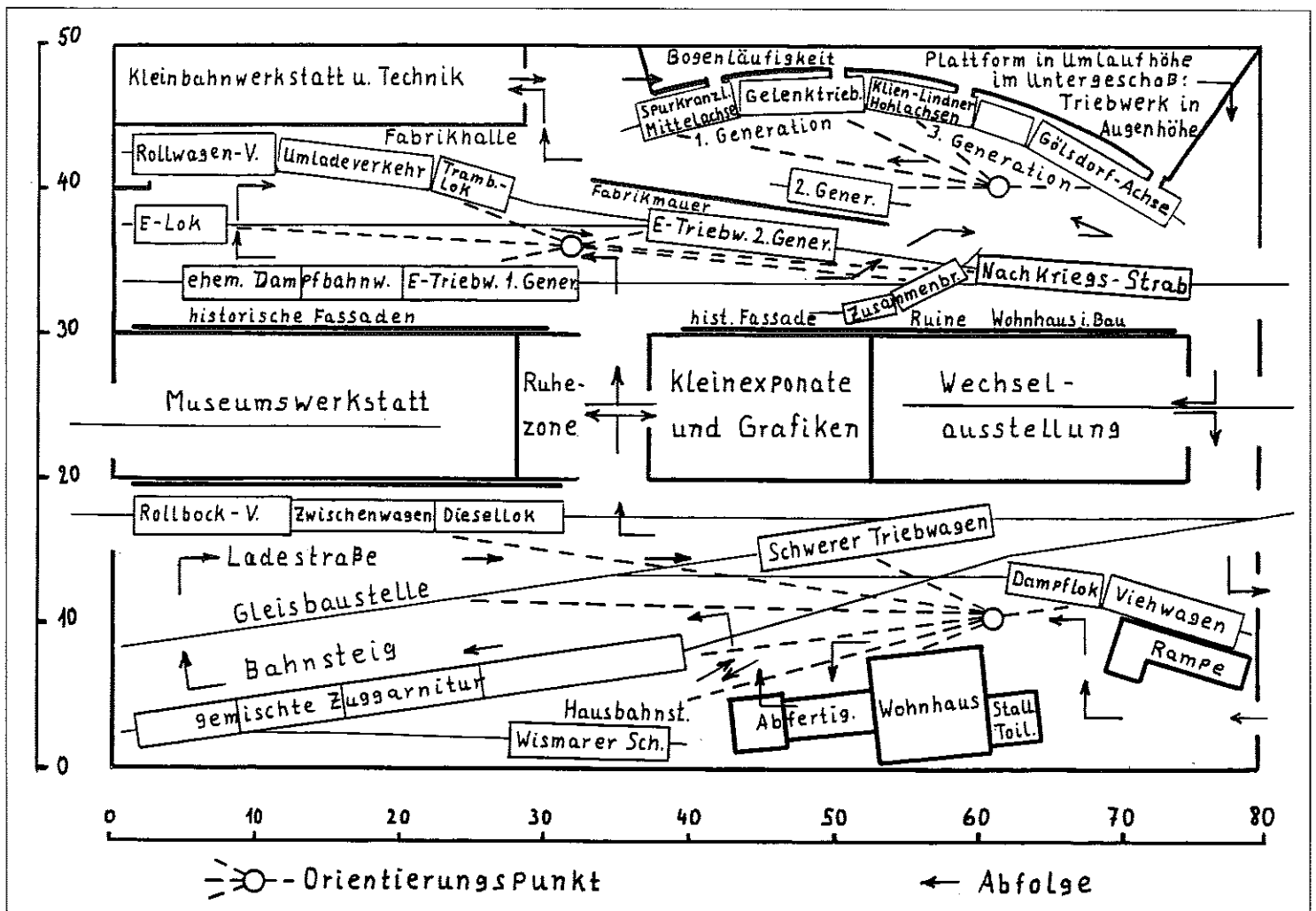
Während der Besucher auf dem Bahnsteig am GmP vorbeigeführt wird und im Wageninneren Erläuterungen zu Zugbildung und Betriebsabläufen etc. findet, kann er auf dem freien Umfahrgleis eine Gleisbaustelle kennen lernen, wo gerade neue Schwellen eingezogen und Gleisstopfarbeiten ausgeführt werden.

Über die Ladestraße verläßt der Besucher die Halle A, wobei er im Innenraum des geschlossenen Zwischenwagens Näheres über den Güterverkehr und die Rollbocktechnik der Schmalspurbahnen erfährt.

An die Halle A schließt sich ein Zwischentrakt an, in dem der Besucher - bei Bedarf - ausruhen kann. Durch ein großes Fenster kann er dabei einen Blick in die Museums-Werkstatt werfen, in der Exponate für die Ausstellung vorbereitet werden.

2.: Kleinexponat-Ausstellung

Im gegenüberliegenden Raum findet der Besucher Ausstellungen zu weiteren Kleinbahntypen, zu Kleinbahntrassierungen und zu speziellen Kleinbahntechniken, die innerhalb der 1 : 1 Szenen nicht deutlich gemacht werden können, in Form von Modell-Dioramen sowie Fotos, Zeichnungen und eventuell Video-Vorführungen. Auch Uniformen, Ausrüstungsgegenstände, Telegraphie und Dokumente können dort präsentiert werden.



3: Städtische Kleinbahnen

Aus dem Zwischentrakt gelangt man nun in die Halle B (80 x 20 m lichte Fläche), die zu zwei Dritteln dem Thema „städtische Kleinbahn“ gewidmet ist. Hier wird die Entwicklung von der Dampfstraßenbahn über die elektrischen Eisenbahn-Triebwagen hin zur „gewöhnlichen“ Straßenbahn der Nachkriegszeit dargestellt.

Hier finden Besucher die teilverkleidete Dampfstraßenbahnlok (MEG 46) mit Innentriebwerk, die einen auf Rollwagen beförderten normalspurigen O-Wagen und einen schmalspurigen Güterwagen (DEV OO 148) in eine Fabrikhalle aus der Gründerzeit rangiert.

Zur Linken fährt vor einer geschlossenen Häuserkulisse ein elektrischer Zug ein, der aus einem Triebwagen der Zeit der Elektrifizierung von Kleinbahnen (OEG T2) und ehemaligen Dampfbahn-Personenwagen (FB 2, OEG CPw 104) besteht.

Zwischen beiden Zügen steht eine elektrische Kleinbahnlok, wozu vielleicht eine Tallok der Zugspitzbahn beschafft werden könnte.

Aus der Gegenrichtung kreuzt ein 1939 gebauter Triebwagen aus der 2. Beschaffungsperiode (RHB 1122), der sich durch einen geschweißten Wagenkasten und einer Reihe Details von dem älteren Triebwagen deutlich unterscheidet.

Eine ausgebombte Fassade und ein quer über die Gleise fahrender Trümmerzug (Holzmann-Lok und -Lore) weisen auf den Zusammenbruch der Stadt und der städtischen Infrastruktur gegen Kriegsende hin.

Ein Düwag-Vierachser (gedacht war an den inzwischen aus der Sammlung herausgebrochenen EVAG 1501) vor einer Fassade im „sozialen Wohnungsbau-Stil“ zeigt die Wandlung der alten Kleinbahn zur städtischen Straßenbahn und schließt die Szene ab.

Gerade dieser Triebwagen wäre für unseren Ausstellungsrahmen ideal gewesen, da die Essener Straßenbahn Bestandteil und schließlich letzter Betrieb der »Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft« war, die nach Aufgabe aller übrigen Kleinbahnstrecken 1954 lediglich ihren Namen in Essener Verkehrsbetriebe änderte. Die entstandene Lücke ließe sich sicher wieder schließen, andererseits könnte aber auch die Ausstellung eines Omnibusses auf die „Verkraftung“ der meisten Kleinbahnen hinweisen.

4: Dampflok-Entwicklung

Der Besucher steht nun vor einer Gruppe von Dampflokomotiven, von denen 4 Stück hintereinander aufgereiht sind, eine fünfte steht separat gegenüber. Der Grund für die Reihung wird dem Betrachter später klar. Zunächst wird ihm jedoch anhand dieser Exponate erklärt, daß sich Kleinbahndampfloks in 3 Beschaffungsperioden einteilen lassen.

Die ersten beiden Maschinen (HSA 33 »Bruchhausen« und die DR 99 604) entstammen der frühesten Periode. Es handelt sich um Naßdampfloks, wie sie zur Erstausstattung zur Betriebseröffnung bestellt wurden.

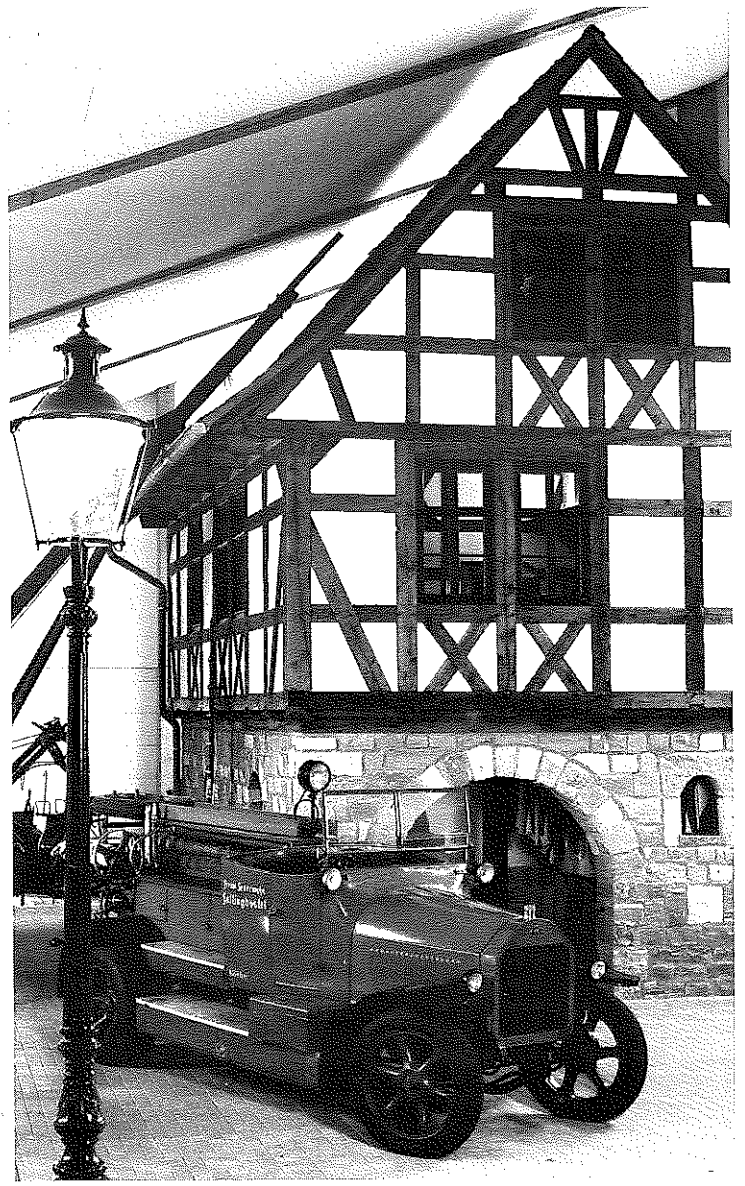
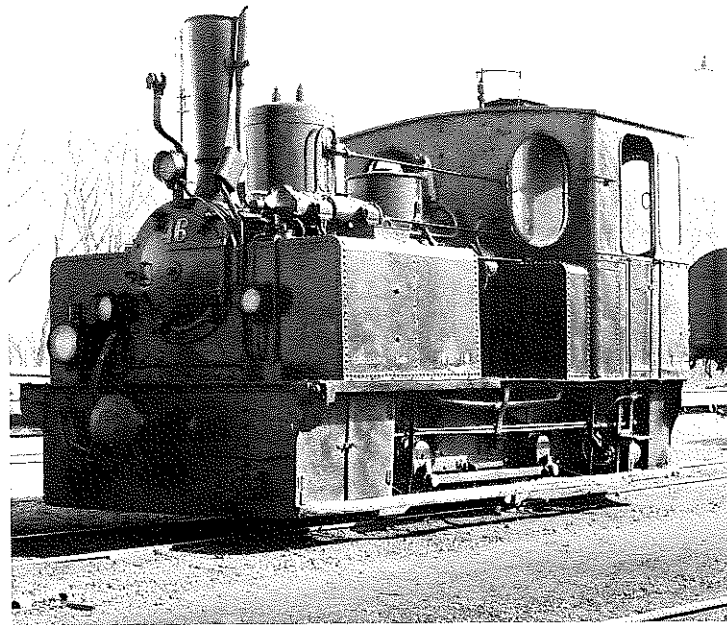
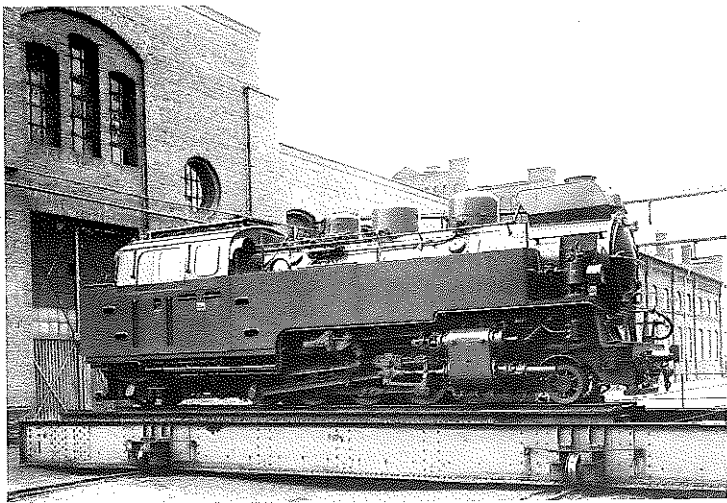
Eine Heißdampflok aus den zwanziger Jahren steht für die zweite Periode, als viele Bahnbetrie-

Zeichnung oben: Vorgeschlagerener Weg des Besuchers durch das stationäre Museum.

Zeichnung: Gerd Schrammen

be ihre verschlissenen und zu leistungsschwachen Triebfahrzeuge ersetzen mußten. Dabei wurden die in der Zwischenzeit entwickelten Verbesserungen aus dem Bereich der Großlokomotiven übernommen. Denkbar wäre hier die Beschaffung der Spremberger Stadtbahn-Lok Nr. 11, eine Barrenrahmenkonstruktion, die heute als DR 99 5001 arbeitslos in Südfrankreich steht.

Die beiden letzten Maschinen vertreten die dritte Generation. Eine Heeresfeldbahnlok (SWEG 152) steht für den Bau von Serien unterschiedlicher Leistungsklassen im Baukastensystem, der für Kleinbahnen wegen der Kriegereignisse nur noch bei Normalspur zum Tragen kam. Erst nach dem Krieg haben Schmalspurbahnen viele dieser kaum oder gar nicht gebrauchten Triebfahrzeuge erworben und eingesetzt. Schließlich stellt die imposante »RSE 53« den Schlußpunkt sowohl im Hinblick auf ihre Größe als auch mit ihrer Einrichtung zur Ölfeuerung dar.



5.: Kleinbahnwerkstatt und Technisches

Anschließend betritt der Besucher die mehrgeschossige Fabrikkulisse, wo eine typische Kleinbahnwerkstatt (die VGH-Werkstatt, Hoya, der ehemaligen HEG) eingerichtet ist.

Weitere technische Ausstellungen könnten hier untergebracht werden. Zum Beispiel ließen sich hier an der teilweise zerlegten DEV V2 »Spiekerroog« alle Komponenten einer Diesellok (Motor mit Luft-Anlasser, mechanisches Schaltgetriebe, Kraftübertragung durch Zahnrad und Kuppelstangen) wegen der geringen Dimensionen sehr übersichtlich zeigen. Auch ein aufgeschnittener Lokomotivkessel könnte hier aufgestellt und erklärt werden.

6.: Ausstellung zur Kurvenläufigkeit

Nun folgt auf der Lokführerseite der aufgereihten Maschinen eine Ausstellung zur Fahrwerkstechnik im Kleinbahnwesen. Exemplarisch für die Versuche, die Kurvenläufigkeit der Dampflokomotiven zu erhöhen, sind 4 Bauarten auf einem engen Gleisbogen aufgestellt. Es werden die technischen Lösungen »spurkranzloser Radatz«, »Gelenktriebwerk«, »Klien-Lindner-Hohlachse« und »Gölsdorfachse« am Objekt vorgeführt.

Der Besucher besichtigt die Loks von abgesenktem Niveau aus, die Fahrwerke in Augenhöhe.

Die verborgenen technischen Details werden durch Spiegel von unten sichtbar gemacht. Weitere Lösungsmöglichkeiten dieses Themas können mit Modellen und Abbildungen an der Rückwand des Ganges aufgezeigt werden.

7.: Arbeitsplatz der Lokomotivpersonale

Die abgesenkte Fläche ist von einer Plattform in Höhe des Lokumlaufs abgedeckt, von wo aus über Brücken die Führerstände der Loks betreten und verglichen werden können.

8.: Wechselausstellungen

Zum Abschluß des Rundganges besichtigt der Besucher nach Verlassen der Halle B einen Raum, der gleichfalls mit einem Gleisanschluß versehen ist und Wechselausstellungen dienen soll.

Hier können Fahrzeuge aus dem DEV-Betrieb oder auch fremde Exponate leicht für absehbare Zeiträume gezeigt werden, ohne dabei in den Dauerausstellungen rangieren zu müssen. Sie könnten auf diese Weise ausführlich erläutert werden oder als Originalstück bei Ausstellungen über die Geschichte einer speziellen Bahngesellschaft dienen.

Von hier gelangt der Besucher über einen kurzen Weg durch Halle A wieder zum Ausgangspunkt des Rundganges.

links oben: Beispielhaft für die Schätze in der DGEG-Schmalspursammlung sei hier die Lok RSE-53 gezeigt. Sie wurde 1944 gebaut und steht für die letzte Generation von Dampflokomotiven für Kleinbahnen. Das Fahrwerk ermöglicht auf der Spurweite von 785 mm sowohl eine Bogenläufigkeit bis herab zu 40 m Gleisradien als auch eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h - eine technische Meisterleistung, die in der vorgeschlagenen Weise in der Ausstellungshalle des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen vermittelt werden soll.

Fotofoto Jung aus dem Archiv der DGEG

links unten: Die Lok 46 aus der DGEG-Schmalspursammlung wurde für eine straßenbahnähnliche Kleinbahn gebaut. Mit ihrem Innentriebwerk stellt auch sie einen kleinbahnhistorischen Schatz dar; denn weitere Maschinen dieser Bauart blieben nicht erhalten. Im vorgeschlagenen Stellplan könnte auch eine Kastenlokomotive dieselbe Aussage treffen, doch da die Lok »Plattenberg« z. Zt. betriebsfähig aufgearbeitet wird, kommt sie für die Präsentation in einer Szene nicht in Frage. MEG 46 am 4. März 1967 in Schwarzbach

Foto: H. u. H. Urselmann, DGEG-Archiv

rechts oben: Manchem Leser mag die Vorstellung befremdlich erscheinen, ein Bahnhofsgebäude in eine Museumshalle zu bauen. Die Haus-in-Haus-Idee wurde im Deutschen Museum in München geboren und im Deutschen Feuerwehrmuseum in Fulda verwirklicht. Die Gebäude dienen der Herstellung von zeitlichen und inhaltlichen Bezügen; so ist es auch in der Szene »ländlicher Kleinbahnhoft« in der Ausstellungshalle des Kleinbahn-Museums konzipiert.

Foto: Erich Gutberiet, Archiv Deutsches Feuerwehrmuseum, Fulda