

# Wolfram Bäumler

## Anmerkungen aus musealer Sicht

Der vorstehende Beitrag von Dr. Löttgers zeigt einige Punkte auf, die für die meisten Museumsbahner echte Knackpunkte darstellen oder zumindest problematisch sind:

- das Sammelkonzept,
- die Restaurierungsphilosophie,
- die Präsentation.

Alle diese Punkte wurden in DME 4/89 bereits angesprochen und haben mittlerweile bei verständigen Museumsbahnern in der einschlägigen BDEF-Gruppe zu Nachdenklichkeit geführt. Doch es ist kein Aushängeschild für unsere Zunft, daß viele Museumsbahner immer noch nicht über die Gleissperre in ihrem Anschlußgleis hinwegsehen und ihr Interesse auf die kostenarme Beschaffung von Farbe, Fett und Fernsprechkablen beschränken. So sind leider auch die Bemühungen der BDEF-Arbeitsgruppenleitung – namentlich der Einsatz von Herrn Echensperger – auf der Museumsbahner-Herbsttagung in Passau, einen Konzeptausschuß ins Leben zu rufen, auf wenig Verständnis gestoßen.

### Zum Sammelkonzept

Wieviele (oder wiewenige) der 60 bei Museumsbahnen vorhandenen Kleinlokomotiven mögen wohl beschafft worden sein, weil sie im Rahmen der Ausstellung eine Aussage treffen sollen? Das trifft vielleicht nur auf die beiden Exemulare zu, die das Museum für Verkehr und Technik (MVT) Berlin in der Sammlung hat.

Im allgemeinen spielen wohl die folgenden Motive für die Anschaffung einer Kleinlok eine Rolle:

- Ein billiges Gerät für Rangierarbeiten und für Gleisbauzüge zu erhalten, was diese Fahrzeuge eher zu „Werkzeugen“ des Museums denn zum Exponat macht,
- auf einfachste Weise ein betriebsfähiges Zugpferd für Personenzüge zu erhalten,
- die eine oder andere bestimmte Kleinlok, die man schon von frühester Jugend an immer im heimatischen Bahnhof sah, die einfach als „schön“ erachtet oder als selten bekannt ist, der Nachwelt zu bewahren.

Alle 3 Gründe sind gute Gründe für den Kauf einer Kleinlok, doch sie lassen sich kaum mit einem Museumskonzept vereinigen, kurz: Die aus diesen Gründen beschaffte Kleinlok ist zwar alt und bestenfalls ein technisches Denkmal, aber kein Museumsstück.

So bleibt die Frage im Raum stehen: Welche Kleinlok kam aufgrund eines Sammelkonzeptes in die Sammlung? Veröffentlicht wurde darüber nichts, und auch kaum eine von einem Verein herausgegebene Fahrzeugliste läßt näheres erkennen. Die Vermutung liegt daher nahe, daß die meisten Kleinloks völlig ungeplant in die Sammlung gerieten, weil sie gerade billig angeboten wurden, oder weil man von der demnächst bevorstehenden Verschrottung erfuhr.

### Zur Restaurierungsphilosophie

Früher wurde stets der Fabrikzustand als Ergebnis einer Fahrzeugaufarbeitung angestrebt. Die Museums-Eisenbahner in Bruchhausen-Vilsen waren noch vor 5 Jahren ganz stolz, wenn nach mehrjähriger Arbeit ein neu aufgebautes Fahrzeug die Werkstatt verließ. Triebfeder und Kriterium für den damit verbundenen Eifer, war einzig der anzustrebende Einsatz des Fahrzeugs. Heute ist man viel vorsichtiger geworden, was den Umgang mit der erworbenen materiellen Substanz betrifft. Auch unter uns Museums-Amateuren denkt man mittlerweile darüber nach, ob ein nicht betriebsfähiges Fahrzeug, dem man die ehemalige Benutzung ansieht, wirklich wertloser sein muß, als dasselbe „fabrikneue“ Fahrzeug, das vom TÜV, LfB oder der Gewerbeaufsicht für den Betrieb zugelassen wird.

Solche Gedanken spielen natürlich nur für Exponate eine Rolle. Kein Museum würde einen Schraubenzieher konservieren oder restaurieren, wenn er nur dazu dient, Schrauben anzuziehen oder zu lösen. Erfüllt er diese Aufgabe nicht, wird lieber ein neuer Schraubenzieher gekauft. Daher besteht auch für z. B. die GES kein Grund, mehr Fleiß und Geld in ihre Kleinlok Köf 6169 zu stecken, als für die Funktion unbedingt notwendig. Lieber konzentriert man sich auf die historischen Zeugen württembergischer Nebenbahngeschichte.

Eine Unterscheidung zwischen Museums-Exponat und Museums-Infrastruktur ist für jene Institutionen müßig, denen es um die Gestaltung eines touristischen Angebots geht. Eine Köf mit ein paar Umbauwagen in reizvoller Landschaft wird noch lange nicht deshalb zur „Museumsbahn“, weil es derartige Garnituren tatsächlich irgendwann und irgendwo gegeben hat. Denn auch eine Briefmarkensammlung wird nicht zum Postmuseum, weil derartige Briefmarkenkombinationen irgendwann und irgendwo auf einen Brief geklebt wurden. Außerdem wird – was auch Dr. Löttgers vermißt – der Zusammenhang dem Fahrgast gar nicht mitgeteilt. Das Äußere einer Tourismus-Kleinlok wird man aber sinnvollerweise nach dem Geschmack des Publikums gestalten.

Aus den genannten Gründen kann man keinem Köf-Eigentümer eine ungeschickte oder falsche Aufarbeitung vorwerfen, solange jener seine Lok nicht als Museums-Exponat bezeichnet. In dem Fall kann er „ungestraft“ seine Köf ebenso in violett mit Rally-Streifen lackieren, wie auch in einen vormaligen Zustand zurückversetzen. Auch die angesprochene Praxis, Fahrzeugen ein Erscheinungsbild zu geben, das andere ähnliche Lokomotiven gehabt haben (z. B. nicht von der DB stammende Fahrzeuge mittels angepaßter Betriebsnummer zu scheinbaren DB-Köfs zu „rekonstruieren“), ist nachvollziehbar. Allerdings ist mir kein museumsdidaktischer Sinn für derartige Abwandlungen bekannt.

### Zur Präsentation

Technikhistorische Museen wollen mehr zeigen, als nur die ausgestellte materielle Substanz. Gäbe es ein »Deutsches Kleinlok-Museum«, dann würde es sich nicht damit begnügen, das Aussehen der verschiedenen Kleinloks zu zeigen, indem möglichst viele verschiedene Fahrzeuge in einer Halle ausgestellt werden. Es würde sich vermutlich auch nicht mit der Präsentation der verschiedenen Funktionsabläufe begnügen, die dem Besucher bei Ingangsetzung all dieser Kleinloks sichtbar, hör- und fühlbar würden. Vielmehr würde es ein Konzept erarbeiten, Kleinlokomotiven neben ihrer naturalen Dimension auch in ihrer personalen und ihrer sozialen Dimension zu präsentieren. Auf deutsch: Über die reine Technik hinaus würden dem Besucher der betriebliche Einsatz von Kleinlokomotiven, die daraus resultierende Beschleunigung der Güterzüge, die daraus resultierende Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahn unter den Rahmenbedingungen der 30er Jahre, aber auch die Arbeitsbedingungen der Kleinlokbetreibenden sowie ihre Ausbildung und vieles mehr präsentiert – sprich: vermittelt – werden.

Das MVT Berlin vermittelt genau dies, und es benötigt dafür nicht mehr als 2 Kleinlokomotiven. Das läßt einerseits vermuten, daß ein Kleinlok-Museum überflüssig ist und daß andererseits das Sammeln von Kleinlokomotiven museal kaum begründet werden kann.

Vermutlich wird sich mancher Leser wundern, wieviel Theorie man wegen einer Köf treiben kann. Professionelle Museen beschäftigen für die Erarbeitung der theoretischen Basis aus diesem Grund einen wissenschaftlichen Stab. Da alle Museumsbahnen gut beraten sind, finanzielle Mittel in Fahrzeuge und Anlagen zu stecken, statt hauptamtliche Wissenschaftler einzustellen, sind wir Eisenbahnfreunde aber gezwungen, die Grundlagen unseres praktischen Schaffens selbst zu erarbeiten. Das kann nicht Einer alleine, und das kann auch kein Verein alleine, sondern darüber sollten möglichst viele Museumsbahner miteinander reden.

Intention dieser Zeilen war denn auch nicht, einigen Museumsbahnern auf den Schlipps bzw. auf die Köf zu treten. Vielmehr hoffe ich, daß Mancher den einen oder anderen Gedanken auch schon gehabt hat und nun Lust verspürt, ihn gemeinsam mit anderen museal denkenden Eisenbahnfreunden zu diskutieren und zu vertiefen. Dazu bieten sich schon die abendlichen Bierunden bei den BDEF-Museumsbahnertagungen an.