

Wolfram Bäumer

Eisenbahn-Museen in Deutschland

Auf der BDEF-Museumsbahner-Tagung in Bruchhausen-Vilsen wurde am 16. März 1991 eine Arbeitsgruppe mit dem Titel »Museumsbahnen-Konzept« ins Leben gerufen. Das geschah aus der Einsicht der Notwendigkeit vieler Museumsbahner im BDEF, über den eigenen Anspruch nachzudenken. Bei mehr als 80 Eintragungen im Museumsbahn-Kursbuch scheint eine flächendeckende Versorgung mit Museumsbahnen und Eisenbahnmuseen erreicht zu sein. Doch stimmt das wirklich?

Ähneln sich die Institutionen tatsächlich so, wie sich die übers Land verstreuten Filialen eines Handelshauses oder einer Geschäftsbank ähneln? Nein, denn in Wirklichkeit handelt es sich mal

um ein lokales Straßenbahnmuseum, mal um einen Freizeit-Nostalgie-Zug, dann wieder um den südlichsten Dampfzug Skandinaviens oder um eine Feldbahnsammlung, mal um ein Loktech-

nik-Museum und in Bruchhausen-Vilsen um ein überregionales Kleinbahn-Museum. Die »Dampfeisenbahn Weserbergland« hielt sich sogar für die »einzige Museumsbahn für Privatbahnfahrzeuge Deutschlands« [BDEF-Jahrbuch 1991, S. 175], obwohl sie als Gast auf der Rinteln – Stadthager Eisenbahn keine Museumsbahn, sondern lediglich ein Verein ist und obwohl Privatbahnfahrzeuge an vielen Stellen in Deutschland bewahrt werden.

Wie breit gefächert das Spektrum der Eisenbahnmuseen und Museumbahnen ist und welchen Anspruch die aktiven Eisenbahnfreunde dabei erheben, weiß sicher niemand. Hier Klarheit zu schaffen, ist die selbstgesteckte Aufgabe o. g. AG. Zum einen, weil uns selber das Ergebnis interessiert, und zum anderen, um das vielfach unbegründete Pufferküsser-Image loszuwerden und um als Partner von anderen Museums-Kulturschaffenden ernstgenommen zu werden.

Vorgehensweise

Es erscheint günstig, die komplexe Aufgabe in 3 Schritte zu unterteilen, die relativ leicht nacheinander gelöst werden können. Zunächst ist es erforderlich, uns der Bedeutung der verwendeten Begriffe bewußt zu werden, denn kaum ein Eisenbahnfreund wird exakt beschreiben können, was ein Museum oder was ein Denkmal ist und wo die Unterschiede zwischen einer Sammlung und einem Museum liegen. Derartige Definitionen sind aber unter den entsprechenden Fachleuten wie Denkmalpfleger und Museumswissenschaftler längst Selbstverständlichkeiten, so daß wir uns daran tunlichst anlehnen sollten. Wenn wir die Begriffsbedeutungen nicht kennen oder aus einem allgemeinen Lexikon zu erarbeiten suchen, ist die Aussicht, als Museum ernstgenommen zu werden, ziemlich gering. In einem 2. Schritt könnte eine Bestandsaufnahme erfolgen: Wo bestehen welche Sammlungen oder Museen und wo werden welche Konzepte verfolgt? Als 3. Schritt könnte aus den gewonnenen Erkenntnissen ein Museumsbahnen-Konzept erarbeitet werden, d. h. ein Papier mit einer Übersicht der Aktivitäten und Wünsche zum Thema »Eisenbahngeschichte in Deutschland«.

Wie wichtig ein derartiges Konzept ist, wird daran deutlich, daß einerseits die Anzahl der in Eisenbahnmuseen gezeigten oder vor Zügen eingesetzten Exemplare der BR 52 unübersichtlich wird, während andererseits die Gefahr besteht, daß der letzte komplette Satz Bleilettner für den historischen Kursbuchsatz bei mangelnder Nachfrage eingeschmolzen wird (s. Kasten links).

1. Schritt: Definitionen

Die im folgenden vorgeschlagenen Definitionen stammen aus dem Kreis der Museums- und Denkmalschützer-Profis und wurden bereits in der BDEF-Arbeitsgruppe »Museumsbahnen-Konzept« besprochen und weiterentwickelt. Interessierte Leser – insbesondere Museumsbahner – seien ermuntert, Korrekturen, Ergänzungen, Verbesserungen und Anregungen anzubringen, damit ein breitestmöglicher Konsens erzielt wird.

Günther Steinhauer

Erstellung von Fahrplantabellen

Das Kursbuch als Instrument der Informationsvermittlung gehört zu den spezifischen Bestandteilen der Eisenbahn wie die Dampflokomotive oder die Ausbildung des Gleises. Mehr als 5 Jahrzehnte lang wurde sein Erscheinungsbild in Deutschland von den aus der »Reichsbahnschrift« gebildeten Fahrplantabellen geprägt. Diese Schrift wurde in den 30er Jahren als einheitlich für alle Fahrplantabellen der Deutschen Reichsbahn festgelegt und verwendet. Eine umfassende Darstellung ihrer Anwendungsregeln, die bis in typographische Feinheiten reichte, erfuhr sie jedoch erst 1944 mit der Herausgabe der DV 488 »Vorläufige Dienstvorschrift für die Aufstellung und den Vertrieb der Fahrplangentwürfe, Aushangfahrpläne, Reichsbahn-Kursbücher und amtlichen Taschensfahrpläne der Reisezüge«. Diese Vorschrift wurde erst 1972 (bei der Deutschen Bundesbahn) durch die neue DV 488 »Kursbuchvorschrift« abgelöst, die die Schrift als solche jedoch kaum antastete; sie blieb weiter in Verwendung.

Ihr großer Nachteil war die Unzahl von Schriftgrößen und Schriftarten sowie der Umfang der in all diesen Variationen erforderlichen Zeichensätzen. Dies sowie die Tatsache, daß der Satz der Tabellen mit Bleilettner in reiner Handarbeit erfolgte, führte dazu, daß die Staatsbahnverwaltungen mit dem Fortschritt der Computertechnik nach einer preisgünstigeren Lösung für den kostspieligen Tabellensatz suchten. Bei der DB wurden die ersten Fahrplantabellen zum Winterfahrplan 1980/81 von einem Computer gesetzt, der letzte Bleisatzfahrplan des Schienenverkehrs verschwand mit Ablauf des Sommerfahrplans 1984. Die Deutsche Reichsbahn begann im Jahresfahrplan 1989/90 mit dem Computersatz. Bei ihr ist die Umstellung noch nicht abgeschlossen, so daß auch im aktuellen Kursbuch noch Bleisatztabellen bewundert werden können. Die Umstellung schreitet jedoch voran, und da es zudem bei der Bahnspitze Widerstände gegen das »antiquierte« (aber zweifellos lesefreundlichere) Erscheinungsbild der Bleisatztabellen gegeben haben soll, ist mit dem Verschwinden der letzten klassischen Kursbuchseiten bereits zum Jahresfahrplan 1992/93 zu rechnen.

Es gibt nach unserer Kenntnis derzeit noch eine Druckerei in Deutschland, die in der Lage ist, Fahrplantabellen in der klassischen Reichsbahnschrift zu setzen. Diese Druckerei hat sich – u. a. auf Intervention des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V. (BDEF) – dazu bereit erklärt, die erforderlichen Letzern weiter vorrätig zu halten und auch mit ihnen zu arbeiten, d. h. Aufträge entgegenzunehmen, obwohl Aufträge der Staatsbahnverwaltungen nicht mehr zu erwarten sind und sie als unter Verwaltung der Treuhand stehend zusätzlich in einer mißlichen Lage ist.

Die Museumsbahnen sind somit die einzig verbliebenen (potentiellen) Nutzer dieses Angebotes. Allein ihre Satz- oder auch Druckaufträge können bewirken, daß mit dieser Technik, die sicher ebenso eisenbahntypisch und erhaltenswert ist wie die Technik der Dampflok, weiter gearbeitet werden kann. Leider wissen wir zur Zeit noch nicht, ob DB oder DR künftig bereit und in der Lage sind, für die Kursbuchtabellen auf diese Weise erstellte Vorlagen (Filme) zu verarbeiten und auch das klassische Schriftbild zu akzeptieren. Diese Frage kann jedoch hoffentlich bald geklärt werden. Für die Produktion eigener Prospekte, Fahrplanblätter, Aushangfahrpläne usw. bietet sich hier jedoch sicherlich bereits jetzt eine attraktive und eisenbahngemäße Alternative zum üblichen Schriftbild an.

Zur Weiterverarbeitung in anderen Druckereien werden vom Bleisatz üblicherweise Barytabzüge geliefert. Interessenten werden sich an den Leiter der Akzidenzdruckerei, Herrn Winter, bei:

Verlag und Druckerei Fortschritt GmbH

Postfach 275

Regierungsstraße 62/63

O-5020 Erfurt

Telefon (Erfurt) 5 16 67

■ Denkmal:

„Denkmäler sind Sachen, Mehrheiten von Sachen und Teile von Sachen, an deren Erhalt und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht. Ein öffentliches Interesse besteht, wenn die Sachen bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen oder für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse sind und für die Erhaltung und Nutzung künstlerische, wissenschaftliche, volkskundliche oder städtebauliche Gründe vorliegen“ [Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen – DSchG-NW § 2 (1)].

Ein Denkmal ist also ein Gegenstand mit nachweisbarem denkmalträchtigem Wert für den Standort. Es ist ein Erinnerungssymbol und trägt zur lokalen oder regionalen Identitätswahrung bei. Der denkmalträchtige Wert resultiert aus einer sozial-, architektur-, kunst- oder technikgeschichtlichen Bedeutung oder aus einer Kombination dessen. Die Beurteilung des denkmalträchtigen Wertes kann nur aus einer zeitlichen Distanz (mindestens 20 bis 30 Jahre) erfolgen.

So ist unzweifelhaft der Kölner Dom ein Denkmal. Er bestimmt die Stadtsilhouette in hohem Maße und jedem Kölner würde nach seinem Abriß oder nach einer Translozierung viel fehlen, auch jenen Kölnern, die ihre Stadt oder den Katholizismus nicht mögen. Ein ebensolches Erinnerungssymbol kann auch ein technisches Gebilde sein, wie z. B. Fördergerüste für eine Bergbauregion, der Funkturm für Berlin oder die Brockenbahn für den Harz. „Technische Denkmäler gehören zum wesentlichen Bestandteil der Kultur eines Landes; sie sind unverzichtbare Zeugnisse für vergangene Epochen, ohne deren Kenntnisse die Gegenwart nicht verständlich und

die Zukunft nicht planbar wäre“, bekennt zu diesem Thema der frühere in Nordrhein-Westfalen für Denkmalschutz zuständige Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Christoph Zöpel im Buch »Industriekultur in Dortmund« [Westfälisches Industriemuseum, Kleine Reihe 4, S. 7].

Jedes Denkmal besitzt aufgrund obiger Definition einen lokalen Bezug. Daher dürfen Denkmale prinzipiell nicht umgesiedelt werden, was bei Bau- und Bodendenkmälern auch sehr schwierig ist. Ob bewegliche Gegenstände zur lokalen Identitätswahrung beitragen, darüber kann man streiten. Bejahen läßt sich das für den Zug der Chiemseebahn, der dort seit 100 Jahren pendelt. Das wurde am Chiemsee auch erkannt, denn sonst hätte man sicher nicht die Reserve-Diesellok dem Äußeren der Kastendampflok angeglichen, was technisch und betrieblich sinnlos ist. Auch den Lokomotiven »Hoya« und »Bruchhausen« läßt sich für das Verkehrsgebiet der »Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya« ein denkmalträchtiger Wert zuschreiben, wie auch einer preußischen T 3 einer 64er oder einem Uerdinger Schienenbus für einen Ort, der (z. B. als Endpunkt einer Nebenstrecke) mit diesen Fahrzeugen über Jahrzehnte an eine Kreisstadt, an ein Schulzentrum oder schlicht an die weite Welt angebunden war.

Doch schon wird die Problematik um bewegliche Denkmale deutlich: Würde man statt der tatsächlich hier eingesetzten 64er auch eine gleiche 64 aus einem anderen Heimat-Bw akzeptieren? Muß oder darf die Beschriftung der Ersatzlok der hiesigen Lok angeglichen werden? Würde womöglich eine aus der Sicht von Nicht-Eisenbahnern sehr ähnliche Maschine der BR 86 ein gleichwertiges Erinnerungssymbol sein können?

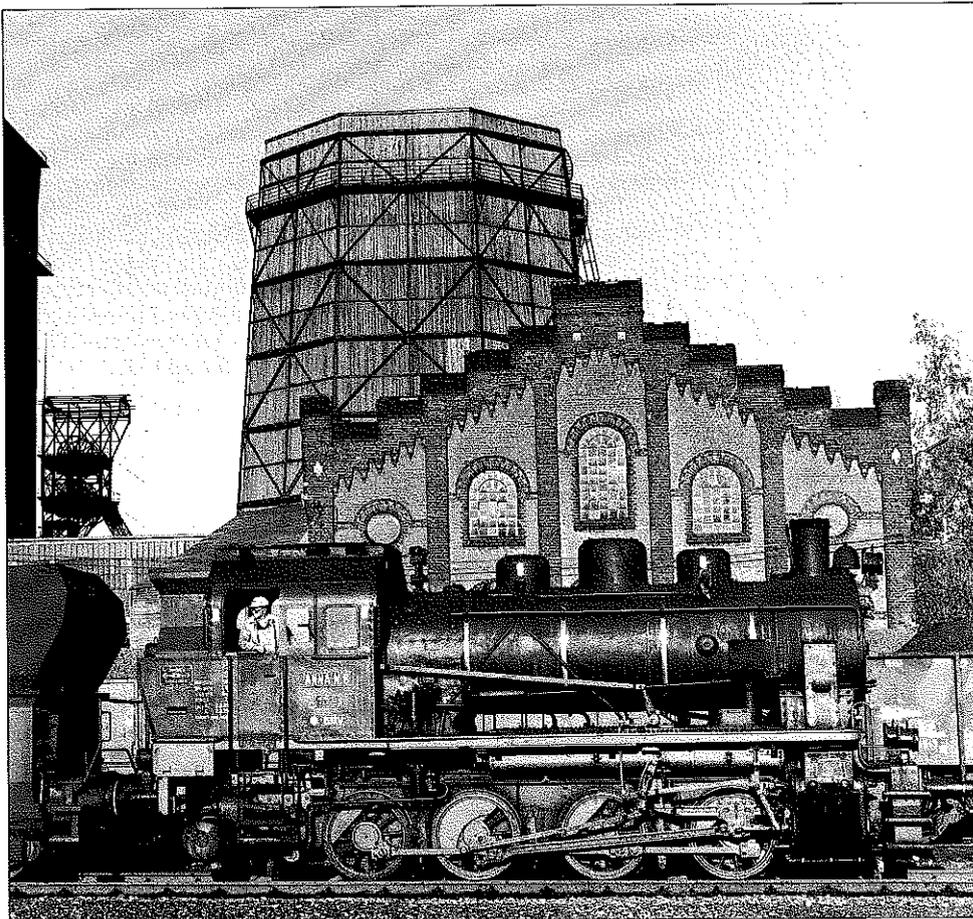
Fragen, die bei Betrachtung der Denkmalwürdigkeit des Kölner Doms nicht auftreten. Es sei denn, ein Austausch mit dem Ulmer Münster stünde ernsthaft zur Debatte. Ebenfalls außer Frage dürfte die Sinnlosigkeit stehen, schweizer Wagen in Deutschland unter Denkmalschutz zu stellen, wie auch ein pommerscher Kleinbahnwagen mit polnischem Busaufbau ganz sicher nichts zur Identitätswahrung der Plettenberger zu ihrer Heimatstadt beiträgt. Derartige Unterschutzstellungen belegen nicht den denkmalträchtigen Wert des Fahrzeuges, sondern lediglich die kaum zu überbietende wissenschaftliche Freiheit der jeweiligen Denkmalschützer in Sachen Eisenbahn.

Unter einem Eisenbahndenkmal stellt sich manch einer eine Dampflok vor, die auf einem mehr oder weniger passenden Sockel ohne Gleisanschluß vor sich hinrostet. Statt dessen gibt es eine große Anzahl tatsächlich wertvoller Eisenbahn-Baudenkmale: Zahlreiche Empfangsgebäude, manche Eisenbahnbrücke aber auch Bw-Anlagen stehen – völlig zu recht – unter Denkmalschutz. Auch Lokdenkmale können sinnvoll sein, wie z. B. die Zahnradlokomotive der Drachenfelsbahn, die in Königswinter am Talbahnhof selbiger Bahn aufgestellt steht.

Doch die Aufstellung auf einem Sockel ist nicht die günstigste Lösung. Denn obwohl Lok »Bruchhausen« 68 Jahre lang durch Bruchhausen-Vilsen dampfte und jetzt schon seit 20 Jahren in Bruchhausen-Vilsen auf einem Denkmalsockel steht, ist die bauartgleiche Schwesterlok »Hoya« für die Bruchhausen-Vilsener Bevölkerung weit mehr ein Erinnerungssymbol an die Zeit, als der Heimatort noch durch die »Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf« erschlossen wurde als die »Bruchhausen«, denn die »Hoya« steht nicht kalt – wenn auch gut gepflegt – an einer verkehrsreichen Straßenkreuzung, sondern fährt auf der Strecke nach Asendorf seit 92 Jahren nahezu unverändert durch Bruchhausen-Vilsen.

Obwohl somit Lok »Hoya« hohen denkmalträchtigen Wert für Bruchhausen-Vilsen besitzt, ist noch niemand auf die Idee gekommen, sie unter Denkmalschutz zu stellen. Das ist auch völlig überflüssig, denn als Bestandteil der Museums-Eisenbahn steht die Lok unter dem noch weiter reichenden Schutz der Institution »Museum«.

Wenn Plettenberg „Museumsbahnfahrzeuge“ in Hünghausen und Bochum (beide Städte in der Funktion als unterste Denkmalschutzbehörden) die Exponate des „Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen“ unter Denkmalschutz stellen, so sind 2 ganz andere Beweggründe dafür denkbar: entweder traut man den jeweiligen Trägern der Museumsbahn bzw. des Museums einen gesicherten Fortbestand der Gegenstände nicht zu oder man möchte in der „Hitliste“ der Unterschutzstellungen ein paar Plätze nach oben rücken. Beide Motive legen weder für die Denkmalträchtigkeit der Unterschutzstellung noch für die Arbeit des jeweiligen Trägervereins ein gutes Zeugnis ab.



Fördergerüste, Förder- und Kühltürme, Gasometer, Fabrikgebäude usw. können als technische Denkmale zur Kultur einer Region gerechnet werden. Als Beispiel stehen hier die Schächte, der Förderturm und die Unterstation des Eschweiler Bergwerk-Vereins in Alsdorf für das Aachener Steinkohlenrevier. Die Lok »Anna N. 8« leistet als bewegliches technisches Denkmal vergleichbares. 1989, Foto: Klaus Prömper

■ Ansammlung:

Gesamtheit von mehreren, eventuell wertvollen, Gegenständen. Ansammlungen von Schienenfahrzeugen gibt es mehrfach in Deutschland zu sehen, wobei der Verdacht aufkommen könnte, daß namentlich Straßenbahn- und Feldbahnfreunde zur Sammelleidenschaft neigen. Da Fahrzeugansammlungen durch die Ausstrahlung von Schrottplatz-Atmosphäre mit Vorbehalten begegnet wird, sei auf die Nennung von Beispielen bewußt verzichtet. Denn daß selbst aus einer erschreckenden Fahrzeugansammlung etwas Vernünftiges entstehen kann, wird das Hanoversche Straßenbahn-Museum zeigen, falls die nach einem Neubeginn zuversichtlich geleistete Arbeit erfolgreich fortgesetzt wird.

■ Sammlung:

Gesamtheit von mehreren systematisch zusammengetragenen und geordneten Gegenständen, die i. a. auch geschützt aufbewahrt werden. Es gibt mehrere Gesichtspunkte, nach denen man Eisenbahn-Sammlungen anlegen kann: Verkehrliche, technische, betriebliche und regionale. In der Tat existieren Sammlungen nach solchen Gesichtspunkten.

Verkehrliche Sammlungen: Die Eisenbahn war früher nicht nur für den Fernverkehr zuständig, sondern deckte eine breite Palette von Verkehren ab. Daher lassen sich auch Sammlungen für Hauptbahn-Züge, Nebenbahn-Garnituren und insbesondere ganze Straßenbahn-Sammlungen, Kleinbahn-Sammlungen und Feldbahn-Sammlungen anlegen. Je kleiner und überschaubarer der „Vorbild-Verkehr“ ist, desto leichter fällt das Sammeln, so daß Hauptbahn-Sammlungen nicht entsprechend der ihnen zukommenden Bedeutung angelegt wurden. Eine Haupt-Museumsbahn fehlt nämlich völlig, und nur 2 Nebenbahnen werden als Museums-Eisenbahnen bewahrt und betrieben. Dagegen sind Sammlungen von Feldbahnfahrzeugen deutlich überrepräsentiert.

Technische Sammlungen: Sammlungen nach technischen Gesichtspunkten gibt es z. B. im »Deutschen Dampflokomotiv-Museum« in Neuenmarkt, wo die Dampflokomotiv-Technik vorherrscht

oder auch in Bruchhausen-Vilsen, wo Fahrzeuge für einen kompletten Zug mit der technisch besonderen „Görlitzer-Gewichtsbremse“ gesammelt wurden.

Betriebliche Sammlungen: Manche Institutionen legen ihre Sammlung nach betrieblichen Aspekten an. Eine derartige Sammlung besteht i. a. aus einer Lok, 1 bis 2 Gepäckwagen und einer Reihe von Personenwagen. Hier geht es dann vorwiegend um den Fahrbetrieb.

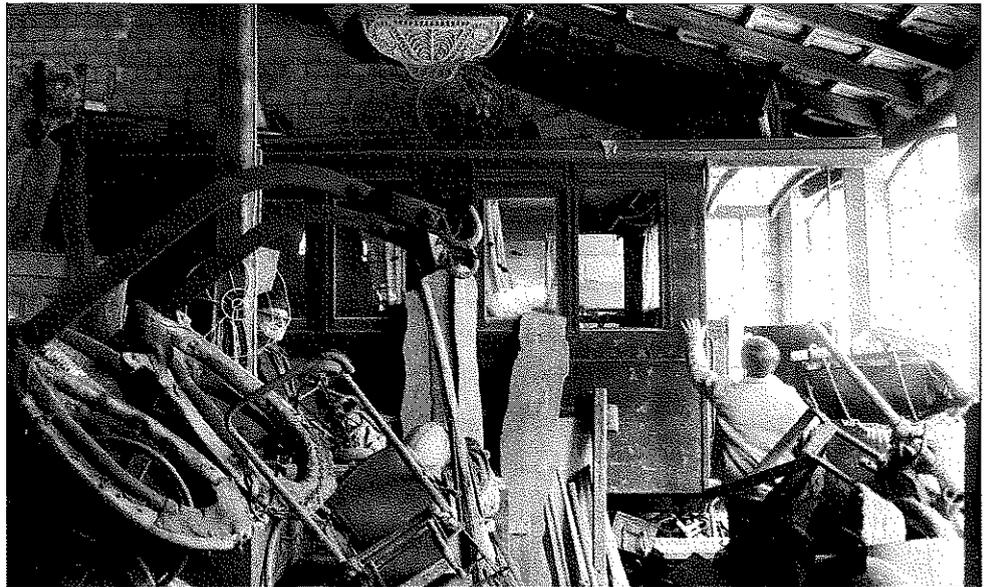
Regionale Sammlungen: Die Eisenbahn hat im Vergleich zu Hausform, Landwirtschaft, Handwerk und Gewerbe wenig regionale Ausprägungen. Daher gibt es zwar ein „Bayerisches Eisenbahn-Museum“, ein „Westfälisches Kleinbahn-Museum“ und eine „Märkische Museums-Eisenbahn“, was jedoch nicht bedeutet, daß hier systematische Sammlungen bayerischer, westfälischer oder sauerländischer Eisenbahnfahrzeuge bestünden. Wo die öffentliche Hand mitredet, ist das Interesse an regionalen Sammlungen größer, wie z. B. im Hammer Maximilianspark.

Als Beispiel für eine gelungene Fahrzeugsamm-

lung fällt mir die Schmalspursammlung der DGEG ein, bevor die Kastendampflokomotive, die Mallokt und der elektrische Nachkriegstriebwagen aus der Sammlung gerissen wurden. Auch die Draisinen-Sammlung in Bad Nauheim ist ein Beispiel für eine gelungene Fahrzeug-Sammlung. Die herausragendste eisenbahngeschichtliche Sammlung dürfte wohl die Literatursammlung der DGEG sein, die der Dortmunder Universitätsbibliothek angegliedert ist (s. Kasten unten).

In den meisten Fällen sind die Sammlungen zugänglich, was leider immer unter der Bezeichnung »Museum« erfolgt. Einzige erfreuliche Ausnahme ist die Verkehrssammlung in Luzern, die unter der zutreffenden Bezeichnung »Verkehrshaus der Schweiz« ein nachahmenswertes Vorbild für die meisten der vielen „Eisenbahnmuseen“, „Straßenbahnmuseen“ oder „Feldbahnmuseen“ sein könnte und sollte.

Ein Kinderwagen auf dem Dach eines Eisenbahnwagens ist bezeichnend für eine Fahrzeug-Ansammlung, Marxzell, 21. 4. 91, Foto: Hans-Joachim Knapfer



Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V.

Archiv und Bibliothek stellen sich vor

Eine betriebsfähige Dampflokomotive nennt heute fast jede Vereinigung von Eisenbahnfreunden ihr eigen. Mancherorts wurde auch schon der Grundstock für ein „Eisenbahnmuseum“ gelegt. Das Schema ist bekannt: Im Schuppen historische Fahrzeuge, im Sommer ein historischer Dampfzug, im Clubheim historische Signale, in der Mitgliederzeitschrift historische Abhandlungen – ist das alles? Ist damit das Thema „Eisenbahngeschichte“ abschließend behandelt? Wir meinen: Nein!

Schaffung und Ausbau einer eisenbahngeschichtlichen Fachbibliothek sowie eines Archives gehören zu den Zielen der DGEG. Die Notwendigkeit hierzu ergab sich umso mehr, als sich historisch wertvolle Fachliteratur im Regelfall in Privatbesitz befindet oder in Werks- oder Verwaltungsarchiven der Öffentlichkeit entzogen ist.

Wir möchten die Geschichte des Verkehrsmittels Eisenbahn, ohne das die moderne Indu-

striegesellschaft nicht denkbar wäre, in möglichst umfassender Weise dokumentieren. In unserer Bibliothek finden sich entsprechend Bücher, Zeitschriften, Fahrpläne und Plakate und in unserem Archiv betriebliche und verkehrliche Unterlagen, Zeichnungen, Fotos, Fahrkarten, Zeitungsausschnitte und Firmenprospekte, um nur die wichtigsten Teilbereiche zu nennen.

Zwecks einer möglichst umfassenden Zugänglichkeit des gesammelten Schrifttums wurde die Organisation des Leihverkehrs auf eine öffentliche Bibliothek übertragen. 1972 kam eine Kooperation mit der Universitätsbibliothek Dortmund zustande, mit der fachmännische Betreuung der Bestände und sowohl Ortsleihe als auch auswärtiger Leihverkehr über jede andere öffentliche Bibliothek sichergestellt sind. Gegenwärtig umfaßt die Bibliothek ca. 12000 Monographien und ca. 12000 Zeitschriftenbände (einschließlich Jahrbücher und Fahrpläne) mit rund 800 Titeln.

Das Archiv befindet sich in Witten/Ruhr. Dort wird das eingehende Material gesichtet, geordnet und – soweit es sich um Bücher oder Zeitschriften handelt – zur Universitätsbibliothek Dortmund weitergeleitet. Die Archivarbeit umfaßt das Sammeln, Auswerten und Vorbereiten geeigneter Archivalien zur Präsentation im Rahmen von Ausstellungen oder Veröffentlichungen.

Ein immer wichtiger werdendes Tätigkeitsfeld des Arbeitskreises „Archiv und Bibliothek“ ist die Beantwortung von Anfragen der unterschiedlichsten Art zum Thema Eisenbahngeschichte.

DGEG-Archiv und -Bibliothek
Postfach 13 48, 5810 Witten

Universitäts-Bibliothek Dortmund
Postfach 50 03 60, 4600 Dortmund
S-Bahn-Stat. „Dortmund-Universität“
geöffnet Mo – Fr: 9.00 – 18.00 Uhr

■ Historischer Zug:

Ein historischer Zug besteht aus historischen Fahrzeugen in historischer Kombination. Es handelt sich hierbei um eine bestimmte Kategorie der »Sammlungen«. Denn Gegenstand der Sammlung sind Eisenbahnfahrzeuge, und die Präsentation findet in Form des Betriebseinsatzes statt.

zes statt.

Fahrzeuge sind dann historisch, wenn sie nicht mehr im Alltagsbetrieb eingesetzt werden. Es läßt sich kein Alter als entscheidendes Kriterium angeben, denn bewährte und zweckmäßige Typen können auch nach 50 Jahren noch im Regelbetrieb stehen (z. B. pr. P 8) während ein Ver-

suchsfahrzeug bereits nach wenigen Monaten ein historischer Zeuge sein kann (z. B. DE 2500 UmAn). Fahrrad- und Bufettwagen sind aus nezeitlichen betrieblichen Bedürfnissen entstanden; sie sind daher auch dann nicht historisch, wenn ein ausgemustertes Fahrzeug für diesen Zweck umgebaut wurde.

Die Kombination der Fahrzeuge ist dann historisch, wenn sie früher üblich war – heute jedoch nicht mehr. So ist z. B. eine Dampflok vor einem Wagenzug im Prinzip historisch, denn die Dampftraktion ist längst überholt. Eine westfälische Zechenlok vor österreichischen Spantenzugwagen ist dagegen keine historische Kombination, denn derartige Züge gab es früher weder auf westfälischen Zechenbahnen noch auf österreichischen Strecken. Solche Kombinationen entstanden erst in neuerer Zeit als touristische Angebote.

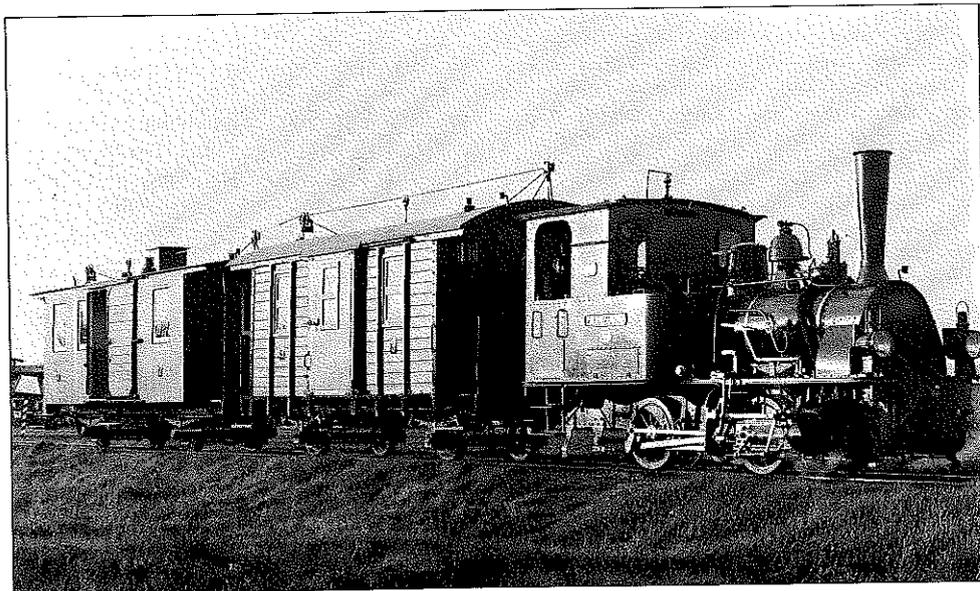
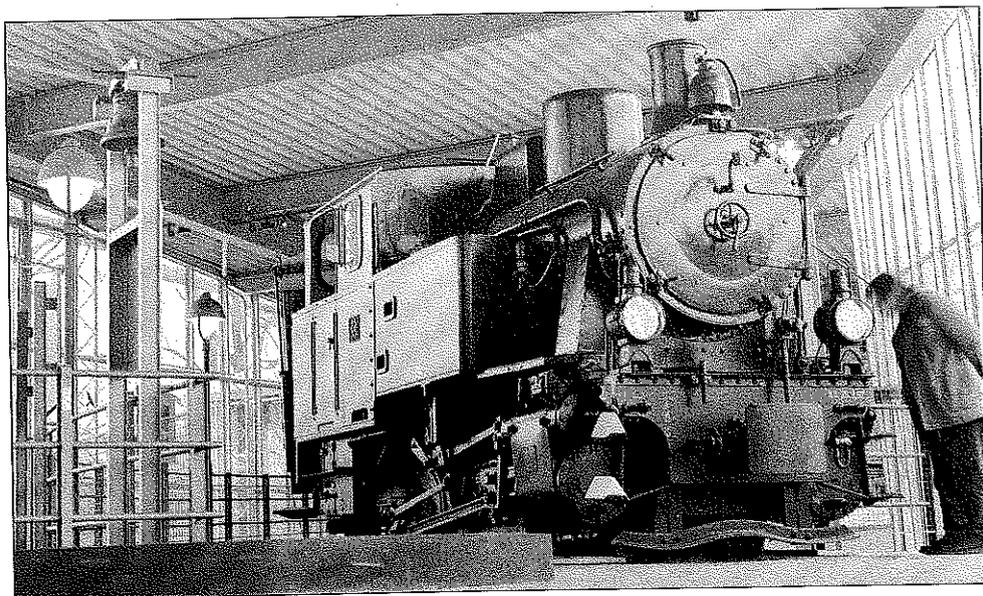
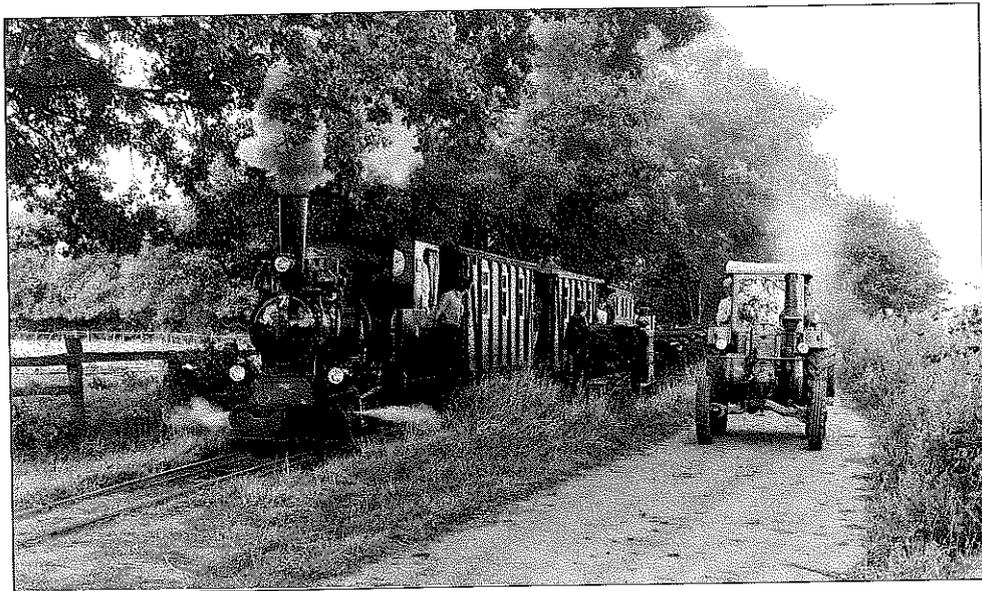
Als besonders wertvoll können stilreine Züge gelten, d. h. Züge aus genau den historischen Fahrzeugen, die früher schon zusammen verkehrten. So gibt es z. B. eine Wagengarnitur der Bergedorf – Geesthachter Eisenbahn in Geesthacht, die Rheingold-Wagengarnitur in Köln, die Garnituren der Hohenzollerischen Landesbahn in Neuffen und Weissach, den Zug der Kreis Altenaer Eisenbahn im Stadtmuseum Lüdenscheid oder die Franzburger-Kreisbahnen- und die Kreis-Altenaer-Eisenbahn-Garnituren in Bruchhausen-Vilsen. Die stilreinen Züge der Chiemseebahn, der Tegernseebahn, der Kaiserstuhlbahn, der Doberan – Heiligendammer Eisenbahn, der Rügenschchen Kleinbahnen, der Nordhausen – Wernigeroder Eisenbahn und der sächsischen Schmalspurbahnen verkehren nicht nur in historischer Zusammensetzung, sondern sogar auf ihren angestammten Strecken. Neben den genannten und zumeist durch private Vereine betriebenen Zügen besitzen auch DB und DR historische Fahrzeuge (in Regelspur), die sie nach Belieben zu stilreinen Zügen kombinieren und auf passenden Strecken einsetzen können.

Zumeist setzen Trägervereine historische Fahrzeuge auf den Anlagen von in Betrieb stehenden Eisenbahnen ein. Dort können alle Kräfte auf die Bewahrung der Fahrzeuge und die Vermittlung des Betriebes konzentriert werden. Allerdings fehlt zwangsläufig das passende Umfeld. Hochbahnsteige, Fahrkartenautomaten und Lichtsignale lassen sich nicht für den sonntäglichen Dampfzugbetrieb demontieren, sondern stehen im krassen Gegensatz zu den historischen Fahrzeugen. Die Präsentation beschränkt sich hier von vornherein auf das Erscheinungsbild der eingesetzten Fahrzeuge sowie auf den damit durchgeführten Betrieb. Die Aussagekraft dieser Aktivitäten hängt somit ganz von dem historischen Wert der eingesetzten Fahrzeuge ab sowie davon, wie ernst die Betreiber den Betrieb vermitteln.

Oben: Als stimmige Wiedergabe des Zugbildes eines Kleinbahn-Personenzuges mit 60 cm Spurweite kann diese Fahrzeugkombination des »Deutschen Feld- und Kleinbahnmuseums« in Deinste als historischer Zug gelten, Foto: Regine Meier

Mitte: Die KAE-Fahrzeuge (Lok 22, C 7, H 812 und G 335) bilden eine stilreine Garnitur, die im Stadtmuseum Lüdenscheid betriebsunfähig aber in der angestammten Region präsentiert wird. 26. 12. 1990

Unten: Herausgerissen aus dem historischen Umfeld aber in ursprünglichen Zustand restauriert und betriebsfähig steht die stilreine FKB-Garnitur auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf im Einsatz. 18. 5. 1991



▪ Traditionsbahn:

Dieser Begriff stammt von den Kollegen aus den FNL und bezeichnet eine Eisenbahn, die dem ÖPNV dient und zusätzlich einen historischen Zug nach Plan oder zu besonderen Anlässen einsetzt. Demnach sind die Schmalspurbahnen im Harz sowie Doberan – Kühlungsborn, Putbus – Göhren und Radebeul – Radeburg Traditionsbahnen.

Demnach wären jedoch auch die Strecken Kornthal – Weissach, Nürtingen – Neuffen, Riegel – Breisach, die Achertalbahn und die Tegernseebahn „Traditionsbahnen“. Doch würde der Begriff »Traditionsbahn« von den Betreibern dieser süddeutschen Bahnen sicher vehement abgelehnt, da es sich durchweg um durchrationalisierte und höchst moderne Eisenbahnbetriebe z. T. mit S-Bahn-Qualität handelt. Die Form, wie der ÖPNV betrieben wird, ist somit ein weiteres Kriterium zur Definition der Traditionsbahn.

Die oben genannten Traditionsbahnen wickeln den ÖPNV mit Dampfzügen ab. Und obwohl sowohl Dampflokomotiven als auch Reisezugwagen durchaus modernisiert wurden, sind das Betriebsgeschehen völlig unwirtschaftlich und die Reisegeschwindigkeiten unakzeptabel niedrig. Als man auf einen Trabant noch 15 Jahre wartete, mußten sich Pendler mit diesem archaischen ÖV-Angebot abfinden. Doch heute findet eine Verkehrsmittelwahl statt, und so ist beträchtlicher Fahrgastenschwund die logische Konsequenz.

Die Traditionsbahn der bekannten Ausprägung ist somit ein Relikt der Planwirtschaft, das nicht mehr lange Bestand haben dürfte. Ob diejenigen Eisenbahnfreunde, die diesem Fossil unter dem Stichwort „Plandampf“ nachtrauern, selber Tag für Tag, Woche für Woche, Monat für Monat, Jahr für Jahr 1 Stunde Plandampf den 20 Minuten Autofahrt von und zur Arbeitsstätte vorziehen würden, sei an dieser Stelle mit einem ganz großen Fragezeichen versehen.

Ohne nostalgische Verklärung wird man dort, wo ein ÖPNV-Bedarf besteht, einen Modernisierungsschub wünschen, der der Bahn (wie z. B. der Zillertalbahn) einen volkswirtschaftlichen Nutzen beschert und sie dadurch als umweltfreundlichsten Verkehrsträger erhält. Wo kein ÖPNV-Bedarf besteht, kann der Bahn eine Bedeutung als Ausflugsbahn (d. h. touristischen Zwecken dienend) zukommen. Gerade für die Brockenbahn ist eine an schweizer Schmalspurbahnen (MOB, RhB, FO, BVZ etc) orientierte Entwicklung denkbar, während die beiden Ostsee-Bäderbahnen eventuell den Modernisierungsschub nachvollziehen, der auf den Nordseeinseln bereits in den 50er Jahren stattgefunden hat (d. h.

Verdieselung). Traditionsbahnen, die weder für Pendler noch für Ausflügler von Bedeutung sind, müssen ebenso mit der Gesamtstillegung rechnen, wie jede andere Eisenbahnstrecke auch. Es sei denn, sie übernimmt kulturelle Aufgaben und entwickelt sich zur Museums-Eisenbahn weiter (s. dort).

Alle 4 aufgezeigten Entwicklungen (Bahn des ÖV, Ausflugsbahn, stillgelegte Bahn oder Museums-Eisenbahn) verändern den Charakter der Traditionsbahn grundlegend. Es läßt sich daher vermuten, daß keiner Traditionsbahn eine lange

Zukunft als »Traditionsbahn« in der hier getroffenen Definition gegeben ist. So ist man versucht zu wünschen, daß eine der heutigen Traditionsbahnen als Museum seiner selbst (d. h. als Museums-Traditionsbahn) der Nachwelt erhalten bleibt – eingefroren wird – und auch weiterhin Rekoloks mit Rekowagen um 5.00 Uhr morgens mit Fahrgästen der aufgehenden Sonne entgegen-dampfen. Diese Fahrgäste werden dann aber keine verschlafenen Pendler mehr sein können, sondern aufgeweckte Museumsbesucher sein müssen.



Dampflokotiven aber Reko-Reisezugwagen sowie Schalter (statt Reisezentren oder Automaten) aber Neonröhren - derartige Gegensätze im ÖPNV-Angebot kennzeichnen die Traditionsbahnen in den neuen Ländern.

Oben: Ein planmäßiger Personenzug ist in Bad Doberan eingetroffen. Die Kollegen der DR haben als Bonbon für die Teilnehmer der BDEF-Museumsbahnertagung Vorspann eingelegt.

Unten: Das Bahnhofsgebäude Kühlungsborn-West ist ein prachtvolles Beispiel für die Bahnhofsbauten zwischen den beiden Weltkriegen. Hoffentlich wird sein denkmalträchtiger Wert nicht durch Eingriffe von Hamburger-Ketten o. ä. gefährdet. 26. 11. 1991

Alfred Gottwald

Notizen zur Restaurierung der Eisenbahnfahrzeuge im Museum für Verkehr und Technik Berlin

Die Rezension des Kataloges für die Eisenbahnabteilung im MVT in DME 1/91 (S. 6) ging kritisch auf die geschilderte Restaurierungsphilosophie im MVT ein. Daraufhin setzte ein freundschaftlicher Kontakt zwischen Autor und Rezensent ein. Da der Standpunkt des Rezensenten in der DME bereits zum Ausdruck kam, und da es sich um ein bedeutendes Thema handelt, sei im folgenden auch der Standpunkt des Autors wiedergegeben (wb).

Die beiden Lokschuppen sind 1987 und 1988 eröffnet worden. Neu am Konzept des Museums war die Nutzung dieser Hallen jeweils als „Museum im Aufbau“ ohne den endgültigen Feinschliff an den Exponaten und ihrer Präsentation.

Uns ging es darum, das eingesetzte Geld möglichst rasch auch wieder dem Steuerzahler sichtbar zu machen, ohne zuvor lange Denkpausen der Wissenschaftler zu beanspruchen. Es war gewiß nicht leicht, mit „vorläufigen Beschriftungen, ohne Katalog und mit kaum restaurierten Objekten“ anzutreten, aber es war doch richtig so. Ob Museumsmacher mit jeder neuen Ausstellung immerfort schon ein perfektes Ergebnis präsentieren müssen, ob sie nicht auch wirkungsvoll ihr „work in progress“ zeigen sollten, gehört als Frage hierher. Die Ausstellung in den Lokschuppen wird also in den kommenden Jahren sicherlich noch mehrfach überarbeitet und erweitert werden; sie wird dadurch auch zu wiederholten Besuchen einladen.

Die Anbindung der Lokschuppen als „Anschlußbahn“ an das Streckennetz der Deutschen Reichsbahn und an ein in Schöneberg zusätzlich eingerichtetes Depot für Schienenfahrzeuge (dessen Besuch grundsätzlich nicht erlaubt ist), ermöglichen den gelegentlichen Wechsel aller ausgestellten Lokomotiven und Waggons.

Dieser Austausch der Großobjekte führt aber nicht nur „Gäste“ aus dem Depot und von anderen Bahnmuseen oder Eisenbahnclubs vor, sondern ist auch zur Überführung einzelner Fahrzeuge in die Restaurierungswerkstätten erforderlich. Ob dort nur die von der Überführung aus Westdeutschland noch fehlenden Stangen angebaut werden, ob dort rostige Bleche ausgewechselt und neu lackiert werden sollen, beschäftigt unsere Besucher und unsere Kollegen. Vergleiche mit den Museen in München, Nürnberg und Luzern lassen zumindest erkennen, daß dort ein anderer Re-

staurierungsstil gepflegt wird als bei uns. Gleichwohl kann die Feststellung, das „wurde doch immer so gemacht“, nicht mehr allein der Maßstab für die Arbeit in einem neuen Museum sein.

Kaum ein Begriff im (technischen) Museumswesen ist wohl in den letzten Jahren unter Fachkollegen und Laien so heiß diskutiert worden wie das Wort „Restaurierung“ und seine praktische Umsetzung. Allmählich zeigt sich aber, daß die langwährende Vorherrschaft der „frischen Farbe auf allen Teilen“ gebrochen ist. Zwar entspricht es herkömmlichen Sehgewohnheiten, eine alte Lok wieder glänzend „in den preußischen Farben einfach schöner“ zu finden als einen Haufen verrosteten Eisens, aber inzwischen wächst auch das Bewußtsein für die einfach überzeugende Echtheit des „Betriebsendzustandes“, in welchem Lokomotiven und Waggons zwangsläufig ein Museum erreichen. Es ist technisch unmöglich und wird immer unmöglich bleiben, aus einer alten Lok wieder eine neue Lok zu machen; mit viel Aufwand läßt sich vielleicht aus einer alten Lok also noch „die Maske einer jungen Lok“ oder das Bild einer neuen Lok erzeugen, doch um welchen Preis? Die Aura und der Geruch dieser alten Original-Maschine sind dann unwiederbringlich dahin, wurden überdeckt von neuem Blech und neuem Lack. Verblichene Schriften und abgetretene Holzstufen, sogar zersprungene Fensterscheiben aus altem Glas und durchgefressene Wasserkästen müssen als Spuren des verflochtenen Lebens von Menschen und Maschinen endlich ernst genommen werden; ernster als das überholte Diktat von Spachtelmasse für die Löcher, von preußisch-grünem Kunstharzlack für die rostfarbigen Oberflächen und vom Ersatz aller „beschädigten Teile“ durch einen Neubau in historischer Form.

Erfreulicherweise haben nur wenige Besucher damit Schwierigkeiten, uns auf diesem Weg der Konservierung statt der Rekonstruktion zu folgen. Gut verstanden wird dieser Ansatz bezeichnenderweise von „den Frauen“, die mit ihren Männern oder ihren Kindern in die Lokschuppen geraten, und von den männlichen „Nicht-Technikern“, während alte und junge Eisenbahner sowie die eingefleischten Eisenbahnfreunde sich damit noch etwas schwertun. Sie kritisieren gelegentlich die Ausstellung von einigen „schrottreifen Lokomotiven im Dreck und Speck“ ihrer letzten Betriebsjahre, meist verbunden mit der Frage, wenn endlich dieser oder jener „Schandfleck“ beseitigt werden würde. Je mehr Gedanken solcher Art zu hö-

ren waren, um so klarer würde für uns im Museum, daß diese Maschinen für immer so bleiben müssen, als Markposten für den Verfall von Technik, für den Schmutz der Eisenbahn, für die Härte der Arbeit, auch für deutsche Politik im 20. Jahrhundert. Soweit bekannt, hat noch kein anderes Eisenbahnmuseum wissentlich diesen Weg der Präsentation von Ölkruste und Rost eingeschlagen.

Allgemein herrschen Neulack und Rekonstruktion des Lieferzustandes von „anno damals“ in den technischen Museen vor. Gerade im Gegensatz dazu zeigen wir eine verölte preußische Lokomotive der Gattung P 8 von 1906 mit allen Gebrauchsspuren bei der Polnischen Staatsbahn zwischen 1945 und 1985, wie sie ausgeweidet als „tote Technik“ wieder an ihren Entstehungsort Berlin zurückgerollt ist.

Das Verständnis dieser These wird sicherlich nicht dadurch erleichtert, daß einige der ausgestellten Maschinen doch frisch lackiert sind und ihr also wenig zu entsprechen scheinen. Das hängt vielfach damit zusammen, daß ältere Lokomotiven bereits in einem durchrestaurierten Zustand zum Museum für Verkehr und Technik gelangt sind, und daß die einmal vorgenommenen Arbeiten nun nicht mehr um jeden Preis rückgängig gemacht werden können. Der Rückbau solcher Überrestaurierungen im Stil vergangener Jahre würde zudem nur einen künstlichen Zustand herbeiführen, eine Unechtheit träte hier an die Stelle der anderen. Das Restaurierungskonzept in der Eisenbahnausstellung ist also vielschichtig und offen widersprüchlich, weil nur auf diesem einfühlsam differenzierten Weg von den echten alten Dingen noch das gerettet werden kann, was überhaupt zu retten ist.

Das Verständnis für diese Sichtweise nimmt zu. Niemand käme auf die Idee, eine alte Mumie mit guter Gaze neu zu wickeln, weil die Ehrfurcht vor dem Objekt zu groß ist. Wir wollen die Behutsamkeit gegenüber dem, was an alter Technik echt ist, zum Prinzip unserer Restaurierungsarbeiten machen.

Der Text entspricht dem FMVT-INFO 1/90. In fast gleicher Form ist er auch im Katalog „Züge, Loks und Leute“, Schriftenreihe des Museums für Verkehr und Technik Band 11 enthalten.

■ Museum:

Permanente kulturelle (der Volksbildung verpflichtete) nichtkommerzielle Institution mit einem konzeptionell festgelegten Thema, das erforscht und dokumentiert wird und zu dem Gegenstände gesammelt, bewahrt und präsentiert werden.

Eine Sammlung gehört zum Museum, doch „kann eine Anhäufung von funktionslos gewordenen Gegenständen nicht den Anspruch erheben, ein Museum zu sein“, heißt es aus dem Niedersächsischen Ministerium für Wissenschaft und Kunst [Mitteilungsblatt des Museumsverbandes für Niedersachsen und Bremen, Nr. 27, 1984]. Das glauben jedoch sehr viele Eisenbahnfreunde – aber auch andere Museums-Laien – und nennen z. B. ihre in einem ehemaligen Bahnbetriebswerk untergebrachte Loksammlung „Eisenbahnmuseum“. So war auch das »Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseum« nie ein Museum, obwohl die Aufgaben sammeln, bewahren und präsentieren durchaus ernstgenommen wurden. Denn da ein Museumskonzept nicht vorlag, konnten die gezeigten Fahrzeuge auch keine Aussage innerhalb eines zu vermittelnden Themas treffen, sondern präsentierten ausschließlich ihr eigenes äußeres Erscheinungsbild. Auch als Stätte der Forschung und der Dokumentation ist das „Viernheimer Museum“ nicht in Erscheinung getreten. Als Positiv-Beispiel sei das »Museum für Verkehr und Technik Berlin« genannt, denn dort werden ein Konzept sowie die Bewältigung aller 5 oben genannter musealer Aufgaben dem aufmerksamen Besucher deutlich, auch wenn man als eingefleischter Eisenbahnfreund nicht mit allen Punkten konform geht (s. Kasten links).

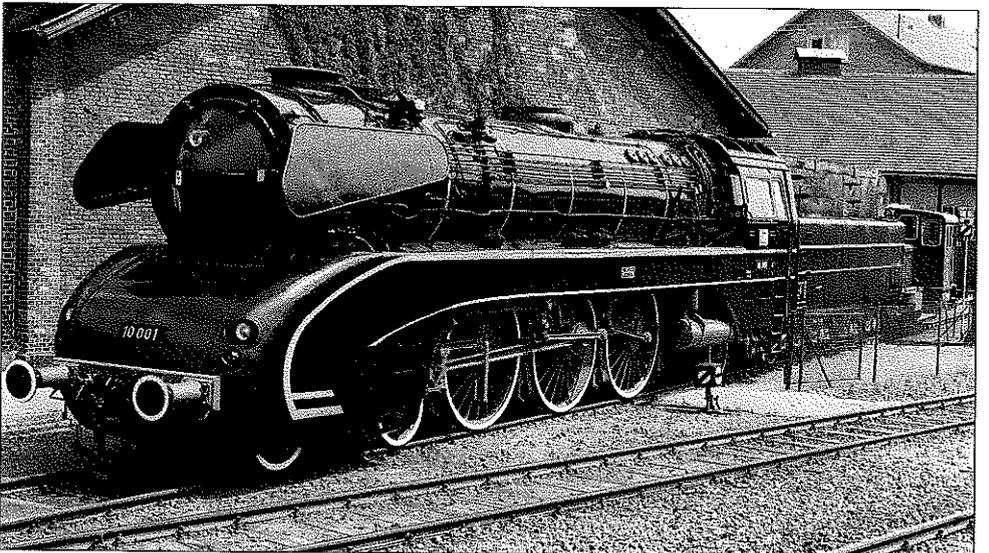
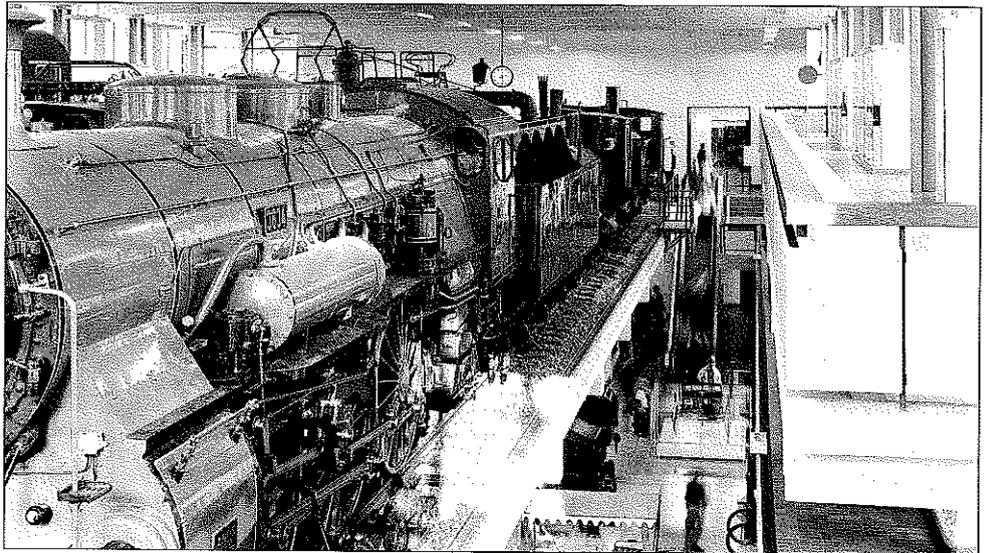
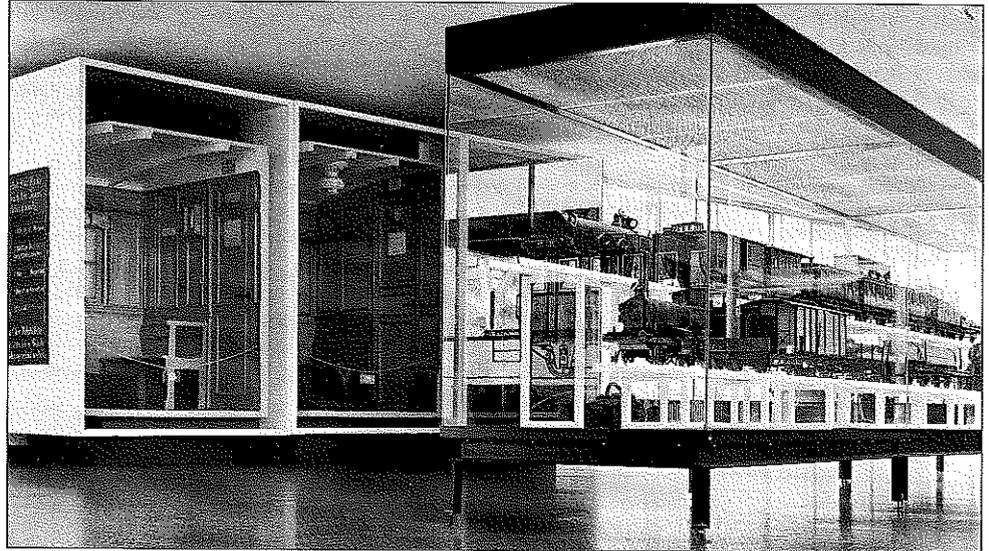
Die Kritik richtet sich keineswegs ausschließlich an die Adresse der Eisenbahnfreunde; auch die Eisenbahnabteilungen im »Deutschen Museum« in München oder im »Auto + Technikmuseum« in Sinsheim werden dem Anspruch an ein Museum kaum in allen Punkten gerecht. Sogar das »Verkehrsmuseum Nürnberg« bietet zahlreiche Verbesserungsmöglichkeiten.

Die bestehenden Eisenbahnmuseen gehören bezüglich ihren Präsentationen zu den klassischen Museen, denn es werden z. B. in einem Lokschuppen verschiedene Lokomotiven einander gegenübergestellt. In diesem Fall ist es völlig in Ordnung, wenn Lokomotiven aller Antriebssysteme nebeneinander in einem Dampflok-schuppen stehen – also auch Elektroloks. Denn hier hat das Schuppengleis lediglich die Funktion einer Vitrine, das statt einer römischen Brosche eben eine E-Lok beherbergt. Die Präsentation klassischer Museen formuliert ein Fachmann so: „Jeder einzelne Gegenstand ist hier in

seinem musealen Dasein herausgelöst aus seinem ursprünglichen räumlichen und funktionalen Zusammenhang, in dessen sehr komplexe Dingwelt er eingebunden war. Er steht isoliert neben seinesgleichen im Raum oder in einer Vitrine“ [Dr. Zippelius, Freilichtmuseen in Deutschland, S. 10, HB-Verlags- und Vertriebsges., 1982].

Ein Eisenbahnmuseum muß nicht ein totes Museum sein, denn durch Inbetriebsetzungen läßt sich Lebendigkeit auch in ein klassisches Muse-

um bringen. Z. B. vermitteln Handhebel-Draisinen-Fahrten auf einem Gleisstück bereits den geringen Rollwiderstand des Rad/Schiene-Systems und machen im Vergleich zum Fahrradfahren die Vorteilhaftigkeit der Eisenbahn deutlich. Derartige Draisinenfahrten können somit weit mehr sein als bloße Kinderbelustigung, wenn das Museum die Aussagekraft dessen erkannt hat und eine entsprechende Vermittlung dem Besucher anbietet.



Oben: Während Modelle die Fahrzeugentwicklung aufzeigen, machen 1:1-Abteil-Dioramen die Komfortunterschiede im Reisen deutlich. Derartiges sind typische Hilfsmittel, mit denen Museen ihrem Bildungsauftrag nachkommen, Verkehrshaus der Schweiz, Luzern, 11. 6. 1990

Mitte: Herausgelöst aus ihrem ursprünglichen Zusammenhang präsentiert das Deutsche Museum in München Meisterwerke der Technik, wie z. B. die Lok S³/₆ Nr. 3634 in neutraler Umgebung - eine klassische Präsentationsform, 2. 11. 1989

Unten: Ebenfalls klassische Präsentationsform betreibt das Deutsche Dampflok-Museum, denn zwar werden Dampfloks in einem Dampflok-schuppen gezeigt, doch diese Fahrzeuge sind im historischen Zusammenhang in einem Lokschuppen vereint undenkbar. Foto: DDM

■ Freilicht-Museum:

„Wissenschaftlich geführte oder unter wissenschaftlicher Aufsicht stehende Sammlungen ganzheitlich dargestellter Siedlungs-, Bau-, Wohn- und Wirtschaftsformen in freiem Gelände“ [Satzung des Verbandes europäischer Freilichtmuseen, 1972]. Nach der ICOM-Deklaration von 1957 (ICOM = International Council of Museums, internationaler Museumsrat) geht es Freilichtmuseen um die Bewahrung von Baudenkmalen, doch können auch Geräte-, Handwerks-, Industrie- und Verkehrsmuseen dazugehören.

Während ein klassisches Museum z. B. historische Werkzeuge in Vitrinen ausstellt, nutzt ein Freilichtmuseum sie als Inventar einer Schmiede, die dann zu einer Ganzheit wird. Obendrein steht die Schmiede nicht isoliert, sondern bildet mit anderen passenden Gebäuden ein „Museums-Dorf“. Nach neuesten Erkenntnissen konzipierte Museumsdörfer werden sogar noch in die Landschaft eingebettet, war z. B. im »Hohenloher Freilandmuseum« auffällt.

Seit einigen Jahren wird neben der Ganzheitlichkeit auch Lebendigkeit in Freilichtmuseen großgeschrieben: In der Schmiede werden Nägel geschmiedet, die Streuobstwiesen werden gepflegt

und geerntet, hinterm Haus suhlen Schweine einer rückgezüchteten Rasse und vorm Haus verbreitet ein in Betrieb stehender Misthaufen die ihm eigene Atmosphäre.

■ Museums-Eisenbahn:

Ganzheitlichkeit und Lebendigkeit als Philosophie der Freilichtmuseen griff ein Kleinbahnfreund auf, d. h. ein Museums-Amateur: Er plante 1961, die zur Stilllegung anstehende Wald-dörferbahn, eine Kleinbahn in Hamburg, als Museums-Eisenbahn in Betrieb zu bewahren und in Betrieb zu präsentieren. Wie ein lebendiges Freilichtmuseum sollten alle Exponate von der Schaffnerzange bis zum Fahrzeug, von der Gleisschwelle bis zum Bahnhofsgebäude eine Ganzheit bilden, nämlich eine komplette Eisenbahn, die obendrein in Betrieb bleiben sollte.

Die Umsetzung dieser Idee gelang erst 1966 mit der Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. Diese Strecke dient seit 1972 ausschließlich musealen Zwecken, denn damals wurde auch der noch verbliebene Güterverkehr endgültig stillgelegt. Damit wurde erstmals in Deutschland der Schritt zur reinen Museums-Eisenbahn vollzogen.

Die zur Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf eingefrorene Kleinbahn bot die besten Voraussetzungen zur Bewahrung einer Kleinbahn und zur Präsentation des Kleinbahn-Betriebes sowie zur Vermittlung aller mit der Kleinbahn verbundenen technischen, gesellschaftlichen und menschlichen Gegebenheiten.

Allerdings zeigte sich nun, daß das Einfrieren einer Kleinbahn nicht gelingen konnte, denn die Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf hatte schon vor 1972 aufgehört, ein wichtiges Transportmittel zu sein. Statt eine heruntergekommene Kleinbahn zu konservieren, nutzte man vielmehr die Chance, das Vorhandene um Fehlendes zu ergänzen und somit eine komplette Kleinbahn, die in der Form freilich nie existiert hat, zu rekonstruieren. Heute lassen sich auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf alle verkehrlichen und betrieblichen Details und Zusammenhänge einer Kleinbahn in passender Umgebung präsentieren.

Die Präsentation des menschlichen und gesellschaftlichen Umfeldes der Kleinbahn und ihrer Epoche kann mittels einer Museums-Eisenbahn natürlich nicht gelingen. Der unvorbelastete Museums-Besucher – sprich Fahrgast – muß annehmen, Eisenbahnen dienten ausschließlich touristischen Zwecken. Daher sind Museums-Eisenbahnen auf die Ergänzung durch die Medien klassischer Museen angewiesen. Diese Ergänzung findet meines Wissens bei allen professionellen Freilichtmuseen statt.

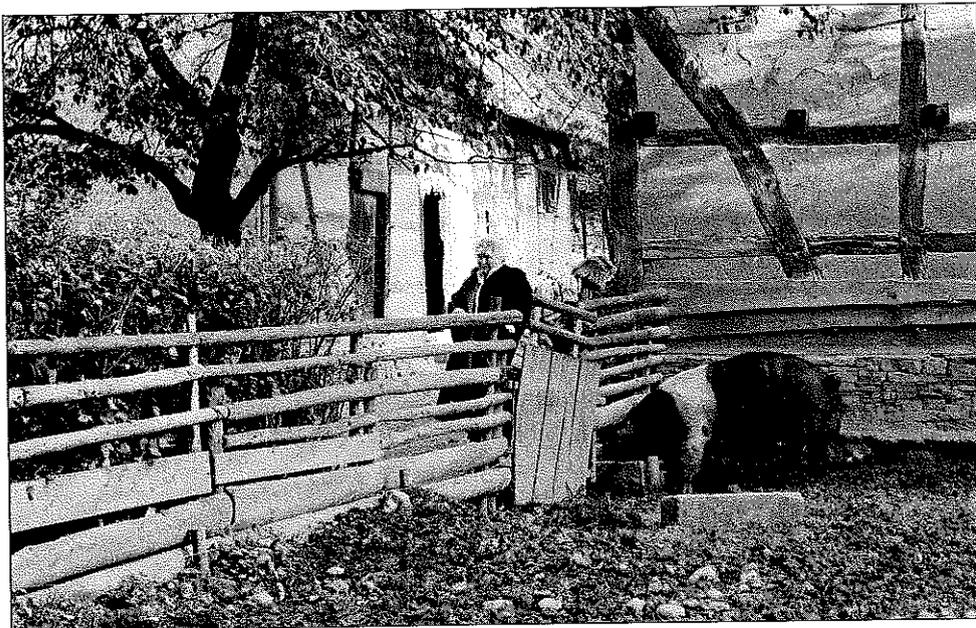
Von einem historischen Zug unterscheidet sich die Museums-Eisenbahn durch die Einbindung von einer Strecke, von Bahnhöfen sowie von Verkehrs- und Betriebsgebäuden. Das alles gehört zusammen – nichts davon darf leichtfertig aus eisenbahnbetrieblichen Gründen „verbessert“ werden, ohne die Ganzheit zu gefährden.

Eine derartige Museums-Eisenbahn gibt es m. w. in Deutschland noch nicht. Denn in den meisten Fällen fehlt ein konzeptionell festgelegtes Thema, das das Museum zum Inhalt seines Wirkens hat. So ist z. B. nicht bekannt, welche Aussage ein Zug bestehend aus einer polnischen Dampflok mit schweizer Wagen auf einer oberschwäbischen Strecke treffen soll. Andererseits enden die Züge der Museums-Kleinbahn in Bruchhausen-Vilsen in Bahnhofsanlagen, die mit Kleinbahnen fast nichts gemein haben, die aber dafür die Aura von Schiffsanlegern, Zoeeingängen oder Skiliftstationen ausstrahlen. Da man in Bruchhausen-Vilsen jedoch ein Museumskonzept erarbeitet hat, das das Kleinbahnwesen als Thema des Museums fixiert, ist der inhaltliche Bruch nun für jedermann erkennbar, so daß die Probleme konstruktiv gelöst werden können und auch angepackt werden.

Alle Exponate eines Freilichtmuseums bilden eine Ganzheit - z. B. ein Dorf oder einen Bahnhof. Während volkskundliche Freilichtmuseen durch Vorführungen alter Handwerke sowie durch Flora und Fauna Leben ins Museum bringen, gehen Freilicht-Verkehrsmuseen (z. B. Museums-Eisenbahnen) noch weiter, in dem sie durch Inbetriebsetzung ihrer mobilen Exponate die Besucher aus der Zuschauerrolle holen und sie als Fahrgäste zu Beteiligten machen.

Oben: Tierhaltung im Rheinischen Freilichtmuseum Kommern, 26. 10. 1991

Unten: Das Schmalspurbahnmuseum Oberrittersgrün ist ein Freilichtmuseum, weil alle Exponate einen Bahnhof bilden (nicht weil die meisten Fahrzeuge im Freien stehen). 1991, Foto: Ralf Hormann



2. Schritt: Versuch einer Bestandsaufnahme

Mit den getroffenen Untergliederungen können wir uns auch an eine Bestandsaufnahme wagen. Bereits Anfang 1990 wurde dieses mittels einer Umfrage versucht. Gefragt wurde nach Museumskonzept, Konservierungs- und Restaurierungsphilosophie, Art der Präsentation, Forschung und Dokumentation.

Der Rücklauf war beachtlich, doch dabei bestätigte sich die Vermutung, daß die meisten Betreiber die Begriffe »Denkmal«, »Sammlung« oder »Museum« nicht in gleicher Weise verwenden oder mancher sie zusammen mit anderen wohlklingenden Worten zu einem eindrucksvollen Textgebilde verknüpft, das jedoch ohne Aussagekraft bleibt. Die eingegangenen Antworten sind dennoch Basis der Auflistung (S. 26 u. 27). Bei offenkundigen Mißverständnissen, unvollständigen oder unklaren Angaben wurde nach eigenen Erfahrungen und Kenntnissen ergänzt.

Ein interessantes Ergebnis der Umfrage war somit auch die Erkenntnis, daß die Aufgeschlossenheit für museumswissenschaftliche Belange keineswegs von Größe, Popularität oder Alter der

befragten Institutionen abhängt. Mancherorts sind die wenigen Museums-Amateure schon viel weiter, als der Blick in BDEF-Jahrbuch, Museumsbahn-Kursbuch oder Fahrzeugliste erwarten läßt.

Bereits die sicher noch sehr unvollständige und nicht fehlerfreie Auflistung läßt ahnen, daß nach den zahllosen Neugründungen bald das quantitative Wachstum von der qualitativen Steigerung abgelöst wird und wir uns auf manche positive Überraschung freuen können.

Abschließend seien alle Museumsbahner eingeladen, an der Bestandsaufnahme mitzuarbeiten, um die eigene Institution entsprechend der Bedeutung für die Museumslandschaft hier einzubringen. Die Initiative ging vom BDEF aus, und wir Museumsbahner sollten das Heft des Handelns auch in der Hand behalten. Denn wir Museumsbahner sind diejenigen, die das eisenbahnspezifische Fachwissen besitzen. Daher sollten wir uns untereinander über unseren Anspruch unterhalten. Wenn wir die Einschätzung unserer Arbeit anderen überlassen, oder dabei unsachliche und inkompetente Unterstützung leisten, laufen wir Gefahr, in musealer Hinsicht auch zukünftig unterschätzt zu werden.

Zusammenfassung

- Die im BDEF aktiven Museumsbahner halten eine Hinwendung zu museumswissenschaftlichen Belangen für notwendig und gründeten am 16. März 1991 einen Konzeptausschuß.
- In einem ersten Schritt hat der Konzeptausschuß am 10. November 1991 Definitionen der Begriffe »historischer Zug«, »Traditionsbahn«, »Eisenbahnmuseum« und »Museums-Eisenbahn« diskutiert und einen Begriffskatalog vorgeschlagen.
- Qualitätsmerkmale zur Einordnung der Institutionen aus musealer Sicht sind nun allgemein zugänglich geworden. Fehleinschätzungen können vermieden werden.
- Eine realistische Bestandsaufnahme war in der Vergangenheit nicht möglich. Die Auflistung in diesem Heft resultiert aus dem Versuch einer Bestandsaufnahme und soll als Basis für Korrekturen und Ergänzungen dienen.
- Nicht genannte oder fehlerhaft beschriebene Institutionen sind aufgefordert, sich ebenfalls einzubringen (Kontaktadresse sind BDEF oder die Redaktion der DME, s. S. 3).

Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V. (BDEF)

Arbeitskreis Museumsbahn

Arbeitsgruppe Museumsbahnen-Konzept (Konzeptausschuß)

Vorschlag für einen Begriffskatalog

Übernommene Definitionen allgemeiner Begriffe

Eigene Definitionen eisenbahnbezogener Begriffe (stehende Präsentation)

(lebendige Präsentation)

Denkmal: Gegenstand mit nachweisbarer sozial-, architektur-, kunst- oder technikgeschichtlichen Bedeutung, an dessen Erhalt und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht, Erinnerungssymbol, trägt zur lokalen oder regionalen Identitätswahrung bei.

Baudenkmal, Lokdenkmal (z. B. Bahnhofsgebäude, Eisenbahnbrücke, Strecke)

Bewegliches Denkmal (betriebenes Eisenbahnfahrzeug)

Ansammlung: Gesamtheit von mehreren Gegenständen

Fahrzeugansammlung

Nostalgiezug, Tourismuszug, Fun-Railway

Sammlung: Gesamtheit von mehreren systematisch zusammengetragenen und geordneten Gegenständen

Fahrzeugsammlung, Uniformsammlung, Fahrkartensammlung, Büchersammlung, Dokumentensammlung

historischer Zug, stilreine Garnitur (z. B. HZL-Garnituren der GES)

Traditionsbahn: dem ÖV dienende Eisenbahn mit zusätzlichem Einsatz von hist. Zügen

(Klassisches) Museum: Permanente kulturelle (der Volksbildung verpflichtete) nichtkommerzielle Institution mit einem konzeptionell festgelegten Thema, das erforscht und dokumentiert wird und zu dem Gegenstände gesammelt, bewahrt und präsentiert werden.

Verkehrsmuseum: Museum klassischer Präsentationsform mit Thema Eisenbahn, Kleinbahn, Straßenbahn, Werks- oder Feldbahn (z. B. Museum für Verkehr und Technik Berlin)

Verkehrsmuseum mit Vorführbetrieb (z. B. Frankfurter Feldbahnmuseum)

Freilichtmuseum: Museum mit ganzheitlicher Darstellung von Baudenkmalen zu Siedlungs-, Bau-, Wohn- und Wirtschaftsformen in freiem Gelände, doch auch Geräte-, Handwerks-, Industrie- und Verkehrsmuseen können dazu gehören.

Freilicht-Verkehrsmuseum: Museum ganzheitlicher Präsentationsform zum Thema Eisenbahn (z. B. Schmalspurmuseum Oberittersgrün)

Museums-Eisenbahn (z. B. Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf)

Anmerkungen zur Liste

Die aufgelisteten Institutionen wurden eingeteilt in (klassische) Eisenbahn-Museen, Museums-Eisenbahnen und Historische Züge. Dabei sei teilweise von den getroffenen Definitionen leicht abweichend nach folgendem abgegrenzt:

1.) Eisenbahn-Museen: Der Schwerpunkt liegt auf der stationären Ausstellung mit regelmäßigen Öffnungszeiten. Da eine Präsentation nach didaktischen Gesichtspunkten in den wenigsten Fällen bereits realisiert ist, wurden auch die herkömmlichen „Lokschuppen-Museen“ aufgenommen. Z. T. verfügen die Museen über eigene Vorführstrecken zur Inbetriebsetzung der präsentierten Technik.

2.) Museums-Eisenbahnen: Der Schwerpunkt liegt auf dem planmäßigen Museumszugbetrieb auf einer museumseigenen Strecke. Je nach Zustand der Anlagen können auch beachtliche stationäre Ausstellungen bestehen, wenn die Institution Strecke, Gleisanlagen und Gebäude als Exponate begreift und behandelt.

3.) Historische Züge: Schwerpunkt liegt auf der musealen Bewahrung einer Zugarnitur, die (zumeist planmäßig) auf im Regelbetrieb stehenden Strecken eingesetzt werden. Eine Abgrenzung nach kulturellem Wert ist sehr schwierig, da die meisten Träger kein Konzept bekanntgeben. Aufgeführt wurde nur etwa die Hälfte der Institutionen. Hier besteht die Gefahr, historisch interessante Veranstaltungen aus Unkenntnis übergangen oder Touristikbetriebe aufgenommen zu haben.

Abkürzungen:

K: Museumskonzept, aufgeführt wurden aber auch Antworten, die einem Museumskonzept eigentlich nicht entsprechen.

S: Art und Umfang der Sammlung,

B: Konservierungs- und Restaurierungsphilosophie, -voraussetzungen bzw. -vorgehensweisen,

P: Art der Präsentation,

F: Thema und Art der musealen Forschung,

D: Dokumentation der Museumsarbeit (Inventarisierung, Restaurierungsberichte), Veröffentlichungen.

1.) Eisenbahnmuseen**■ Verkehrsmuseum Nürnberg**

K: Entwicklung und Ausprägung der Eisenbahn in Deutschland von den Anfängen bis zur Gegenwart

S: vorwiegend Fahrzeuge, Gleise und Sicherungsanlagen

B: die betriebsfähigen Fahrzeuge dezentral in Bahnbetriebswerken der DB durch interessierte Eisenbahner in der Freizeit

P: Ausstellung Epochen und Techniken der Eisenbahn zentral in Nürnberg, Nostalgiefahrten auf DB-Strecken

F: Bibliothek, Fotosammlung und Archiv zur Forschung

D: Sammlungskatalog

■ Deutsches Museum, München

K: Meisterwerke der Wissenschaft und Technik

S: Schwerpunkt Triebfahrzeuge

B: fabriken restauriert und z. T. aufgeschnitten

P: Ausstellung der Fahrzeuge auf 2 Gleisen, Vitrinen auf der Galerie

F: Bibliothek, Fotosammlung und Archiv zur Forschung

D: Museumsführer, Sammlungskatalog, pädagogische Arbeitshefte

■ Museum für Verkehr und Technik Berlin

K: Eisenbahnverkehr in Vernetzung zu anderen Verkehrssystemen und im sozialen, ökologischen und kulturellen Zusammenhang

S: gesamtes Spektrum der Eisenbahn

B: Objekte samt Spuren des Gebrauchs, Verschleiß' und der Wahrlosung, Bewahren geht vor Restaurieren

P: Ausstellung in 33 Szenen, wobei Objekte und Informationen chronologisch geordnet

D: Museumsführer, Sammlungskatalog

■ Verkehrsmuseum Dresden

K: Verkehrswesen der DDR, Eisenbahngeschichte, -technik und -ausprägung im gesellschaftlichen Umfeld (das Konzept wird z. Z. aktualisiert)

S: vorwiegend Fahrzeuge, 160 Stück

B: größtenteils dezentral in Bahnbetriebswerken der DR durch interessierte Eisenbahner

P: stationäre Ausstellung, als Züge im Betrieb, sowie als Ausstellungssfücke zu besonderen Anlässen. Die schmalspurigen Fahrzeuge sind - technisch bedingt - auf ihren vormaligen Einsatzstrecken planmäßig im Zugbetrieb (Traditionsbahn Radebeul sowie Strecken Putbus - Göhren, Bad Doberan - Kühlungsborn, Harzbahnen).

D: Museumsführer, Sammlungskatalog

■ Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein

K: Entwicklung der Eisenbahntechnik bis zum aktuellen Stand

S: Anlagen eines Dampflok-Bahnbetriebswerkes, Fahrzeuge aus allen technischen und geschichtlichen Epochen

B: unter Dach, betriebsfähige Restaurierung hat Priorität

P: stationäre Ausstellung, planmäßiger Zugbetrieb auf eigener Strecke

F: Fahrzeuggeschichte, Geschichte der Techniken

D: EDV-Inventarisierung (HIDA-Midas), Sammlungskatalog

■ Deutsches Dampflokotiv-Museum, Neuenmarkt

K: Entwicklung einer umfassenden Sammlung

S: Deutsche Dampflokotiven der Staatsbahnbauarten dieses Jahrhunderts

B: unter Dach, restauriert

P: stationäre Ausstellung

D: Sammlungskatalog in Vorbereitung

■ Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen

K: Erwerb und Bewahrung von Eisenbahnfahrzeugen

S: Anlagen eines Dampflok-Bahnbetriebswerkes, 132 Fahrzeuge, Signale, Stellwerk

B: unter Dach, restauriert, z. T. betriebsfähig

P: stationäre Ausstellung + Zugbetrieb auf eigener Strecke

F: Archiv, Bibliothek zur Forschung

D: Sammlungskatalog, Mitarbeit bei einer Eisenbahn-historischen Fachzeitschrift

■ Bayerisches Eisenbahnmuseum, Nördlingen

K: Erhaltung zachsiger Reisezugwagen und Präsentation im historischen Lok-Bahnbetriebswerk als stimmiges Umfeld

S: vorwiegend Dampflokotiven

B: Loks unter Dach, Wagen im Freien, Restaurierung wirft Fragen auf

P: planmäßiger Zugbetrieb mit weniger wertvollem aber robusterem Material

F: Fahrzeuggeschichte, Entwicklung des Eisenbahnknotens

Nördlingen

D: Restaurierungsberichte

■ Eisenbahnmuseum Neustadt/Weinstraße

K: nicht bekannt

S: Fahrzeuge, vorwiegend aus Süddeutschland

B: in einem Lokschuppen, restauriert

P: stationäre Ausstellung + planmäßiger Zugbetrieb auf eigener Strecke

D: Mitarbeit bei einer Eisenbahn-historischen Fachzeitschrift, Sammlungskatalog

■ Regional-Verkehrsmuseum Hamburg

K: großstädtische und überbezirkliche Verkehrserschließung Hamburgs durch Straßen-, U-, Klein- und Eisenbahnen

S: Fahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände, Dokumente, Fotos

B: Fahrzeuge z. T. restauriert, betriebsfähig und unter Dach

P: stationäre Ausstellung + planmäßiger Zugbetrieb auf eigener Strecke

F: Fahrzeug- und Unternehmensgeschichte

D: Sammlungskatalog, Bücher und Broschüren, Herausgabe einer eigenen Zeitschrift zum Thema

■ Eisenbahnmuseum Wilhelmsburg

K: Eisenbahn in der Region Hamburg

S: Fahrzeuge mit Bezug zu Hamburg

P: stationäre Ausstellung in einem Lokschuppen

D: Sammlungskatalog

■ Regionales Eisenbahnmuseum Maximilianspark in Hamm

K: Verbundenheit der Stadt Hamm mit der Eisenbahn

S: Fahrzeuge mit Bezug zu Hamm und einige typische Anlagen

P: stationäre Ausstellung unter freiem Himmel + planmäßiger Zugbetrieb auf eigener Strecke

D: Sammlungskatalog

■ Bayerisches Lokalbahn-Museum, Bayerisch Eisenstein

K: Erschließung des ländlichen Raumes in Bayern durch Vizi-nal-, Sekundär- und Lokalbahnen

S: Anlagen eines Dampflok-Bahnbetriebswerkes, Fahrzeuge bayerischer Lokalbahnen

B: unter Dach, Restaurierung in Planung

P: stationäre Ausstellung im Aufbau + planmäßiger Zugbetrieb auf 2 Strecken

D: Museumsführer

■ Schmalspurbahnmuseum Obertriersgrün

K: sächsische Schmalspurbahnen

S: zu o. g. Konzept passende Anlagen eines Bahnhofes und Fahrzeuge

B: restauriert, im Freien

P: stationäre Ausstellung

D: Museumsführer

■ Bergbaumuseum Wurmrevier

K: Bergbau sowie Infrastruktur (Eisenbahn) im Wurmrevier

S: Anlagen eines Bergwerkes, Gruben- und Werksbahnfahrzeuge

B: Restaurierung und betriebsfähige Herrichtung ist vorgesehen

P: Museum noch nicht eröffnet

F: findet durch eigene Archivrgruppe statt

D: interne Inventarisierung auf aktuellem Stand

■ Hannoversches Straßenbahn-Museum

K: Entwicklung der Straßenbahn von der Pferdebahn bis zur heutigen Stadtbahn

S: vorwiegend Fahrzeuge zahlreicher Betriebe

B: z. T. restauriert unter Dach

P: stationäre Ausstellung, Vorführbetrieb im Aufbau

F: Archiv zum Thema Straßenbahn und ihr Umfeld im Aufbau

Bemerkung: Dieses Museum ist mit Altlasten des vormaligen Trägervereins sehr gehandicapt.

■ Stuttgarter Historische Strassenbahnen

K: Öffentlicher Personennahverkehr im Großraum Stuttgart

S: Fahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände, Dokumente

B: unter Dach, z. T. restauriert u. betriebsfähig

P: stationäre Ausstellung in der Wagenhalle Gerlingen, Ausstellung in einem eigenen Nahverkehrsmuseum in Bad Cannstadt in Planung

F: ein eigener Arbeitskreis erforscht Unternehmens- und Fahrzeuggeschichte

D: temporäre Ausstellungen, Bücher und Broschüren zum Thema, ausführliche Fahrzeugdokumentationen in loser Folge, Restaurierungsberichte in Vereinsmitteilungen

■ Stadtwerke Verkehrsmuseum, Frankfurt a. M.

K: Öffentlicher Nahverkehr in Frankfurt

S: Fahrzeuge, Fahrzeug-Baugruppen und Ausrüstungsgegenstände

B: in einem Straßenbahn-Depot, restauriert

P: stationäre Ausstellung

D: Museumsführer

■ Frankfurter Feldbahnmuseum

K: Transportsystem Feldbahn in seinen technischen, wirtschaftlichen und menschlichen Ausprägungen

S: Feldbahnfahrzeuge aus dem gesamten technischen und betrieblichen Spektrum, Ausrüstungsgegenstände, Fotos, Dokumente

B: restauriert und betriebsfähig, z. T. im Freien

P: stationäre Ausstellung + Vorführbetrieb auf eigens verlegter Strecke

F: Geschichte der Feldbahnen

D: Sammlungskatalog, Präsentationsheft

■ Deutsche Draisinen Sammlung

K: Geschichte und Technik der Draisinen

S: Draisinen aller Art

B: vorwiegend unter Dach, restauriert

P: stationäre Ausstellung, gelegentlich Vorführung

D: Sammlungskatalog

■ Auto + Technik Museum Sinsheim

K: nicht bekannt

S: u. a. Eisenbahnfahrzeuge

P: stationäre Ausstellung

■ Technik-Museum Speyer

K: nicht bekannt

S: „Kurioses aus der Geschichte rollender und fliegender Motoren“, u. a. Eisenbahnfahrzeuge

P: stationäre Ausstellung

■ Dampflok-Museum Hermeskeil

K: nicht bekannt

S: Anlagen eines Dampflok-Bahnbetriebswerkes, Dampflokotiven

B: Fahrzeuge unter Dach

P: stationäre Ausstellung

2.) Museums-Eisenbahnen

- **Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen** (Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands)
 - K: Erschließung des ländlichen Raumes durch Kleinbahnen, Transportsystem Kleinbahn in seinen gesellschaftlichen, menschlichen und technischen Ausprägungen
 - S: Alle Anlagen einer kompletten Kleinbahn, Kleinbahnfahrzeuge aus dem gesamten zeitlichen, technischen und betrieblichen Spektrum, Kleinbahn-Ausrüstungsgegenstände, Fotos, Dokumente
 - B: Fahrzeuge unter Dach, möglichst unter Wahrung der Gebrauchsspuren restauriert, betriebsfähig
 - P: Erscheinungsbild und Betrieb einer typischen Kleinbahn, Anlagen ganzjährig begehbar, Fahrzeuge planmäßig im Museumszugbetrieb im Einsatz, stationäre Ausstellung in Planung
 - F: Bibliothek, Fotosammlung und Archiv zur Forschung, eigene Arbeiten zu Unternehmens- und Fahrzeuggeschichte sowie -technik, Betreuung einer Diplom-Arbeit zur Kleinbahn-Technik
 - D: eigene Zeitschrift als Forum zur Erforschung und Dokumentation des Kleinbahnwesens sowie seiner musealen Bewahrung, fallweise gesonderte Publikationen, Sammlungskatalog, Museumsführer in Vorbereitung
- **Selfkantbahn**
 - K: Kleinbahnbetrieb zu Beginn der 50er Jahre unter Berücksichtigung der Besonderheiten rheinischer Kleinbahnen
 - S: Anlagen einer rheinischen Kleinbahn, zu o. g. Konzept passende Fahrzeuge
 - B: restauriert und betriebsfähig, z. T. unter Dach
 - P: planmäßig im Museumszugbetrieb, stationäre Ausstellung in Planung
 - F: Unternehmens- und Fahrzeuggeschichte
 - D: Sammlungskatalog/Museumsführer, Beiträge in Fachzeitschriften u. Broschüren zum Thema
- **Traditionsbahn Radebeul – Radeburg**
 - K: Bewahrung und Einsatz historischer Fahrzeuge sächsischer Schmalspurbahnen auf einer (im Regelbetrieb stehenden) sächsischer Schmalspurbahn
 - S: Anlagen einer kompletten sächsischen Schmalspurbahn, Fahrzeuge sächsischer Schmalspurbahnen
 - B: restauriert und betriebsfähig, Loks unter Dach
 - P: planmäßig im Zugbetrieb + stationäre Ausstellung in Radeburg
 - F: sächsische Schmalspurbahnen
 - D: mehrere Broschüren zum Thema
 - Bem: Da der Traditionsbetrieb auf dieser im Regelbetrieb stehenden Strecke besonders bedeutsam ist, sei dieser historische Zug unter den Museumsbahnen aufgelistet.
- **Museumsbahn Warthausen – Ochsenhausen**
 - K: nicht bekannt
 - S: Anlagen einer kompletten württembergischen Schmalspurbahn, div. Fahrzeuge
 - B: betriebsfähig, Loks unter Dach
 - P: planmäßig im Zugbetrieb
 - D: Buch zur Streckengeschichte
- **Museumsbahn Ebermannstadt – Behringersmühle**
 - K: Bewahrung einer Nebenbahn
 - S: Anlagen einer kompletten Nebenbahn sowie Fahrzeuge und Ausrüstungsgegenstände vorwiegend mit Bezug zu dieser Nebenbahn
 - B: restauriert und betriebsfähig, z. T. unter Dach
 - P: planmäßig im Zugbetrieb
 - F: Fahrzeug- und Streckengeschichte
 - D: EDV-Inventarisierung, Sammlungskatalog, Buch zur Streckengeschichte
- **Wutachtalbahn**
 - K: Erhaltung von Dampflokomotiven und Wagen
 - S: Anlagen einer Nebenbahn, div. Fahrzeuge
 - P: planmäßig im Zugbetrieb
 - D: Sammlungskatalog
- **Kandertalbahn**
 - K: Erhaltung von Dampflokomotiven u. Wagen
 - S: Anlagen einer Kleinbahn, div. Fahrzeuge
 - P: planmäßig im Zugbetrieb
 - D: Sammlungskatalog
- **Härtsfeld-Museumsbahn**
 - K: Die Härtsfeldbahn in ihrem heimatlichen, kulturellen und technischen Umfeld
 - S: alles, was Bezug zur Härtsfeldbahn hat
 - B: Fahrzeuge sollen betriebsfähig werden, Ausstattungsgegenstände mögl. unter Wahrung der Gebrauchsspuren
 - P: stationäre Ausstellung, Strecke in Bau
 - F: Geschichte der Härtsfeldbahn
 - D: EDV-Inventarisierung in Vorbereitung, Broschüren veröffentlicht

- **Märkische Museums-Eisenbahn**
 - K: Kleinbahnen im Sauerland
 - S: Diesellok und einige Güterwagen aus dem Sauerland, weitere Fahrzeuge
 - B: im Freien, z. T. restauriert
 - P: planmäßiger Zugbetrieb auf eigens verlegter Strecke
 - F: Fahrzeug- und Unternehmensgeschichte
 - D: Sammlungskatalog in Vorbereitung
 - **Arbeitsgemeinschaft Historische Eisenbahn Bad Salzdetfurth (Almetalbahn)**
 - K: Betrieb einer Nebenbahn
 - S: Strecke von 1901, div. Fahrzeuge
 - B: z. T. restauriert und betriebsfähig
 - P: planmäßig im Zugbetrieb
 - **Deutsches Feld- und Kleinbahnmuseum, Deinste**
 - K: Transportsystem Feldbahn, Betrieb feldspuriger Kleinbahnen
 - S: Fahrzeuge von Torf-, Bau-, Feld- und Heeresfeldbahnen
 - B: restauriert und betriebsfähig, vorhandene Änderungen verborgen an den Fahrzeugen
 - P: planmäßig im Zugbetrieb auf eigens verlegter Strecke, als Ausstellungsstück
 - F: Fahrzeuggeschichte, Geschichte des Transportsystems
 - D: Sammlungskatalog, Bücher zum Thema
 - **Dampf-Kleinbahn Mühlenstroh (Westfälisches Kleinbahn- und Dampflok-Museum)**
 - K: nicht bekannt
 - S: Feldbahnfahrzeuge, Fahrzeuge feldspuriger Kleinbahnen
 - B: z. T. im Freien, restauriert und betriebsfähig
 - P: planmäßig im Zugbetrieb auf eigens verlegtem Rundkurs
 - D: Sammlungskatalog, Mitarbeit bei einer Eisenbahn-historischen Fachzeitschrift
 - **Feld- und Werksbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven**
 - K: Transportsystem Feldbahn in allen Ausprägungen
 - S: Feldbahnfahrzeuge aller Art
 - B: z. T. unter Dach, z. T. restauriert
 - P: Zugbetrieb auf eigens verlegter Vorführrstrecke
 - D: Sammlungskatalog
 - **Parkeisenbahn Berlin-Wulheide**
 - K: Schmalspurbahnen als Bestandteil des Berliner Verkehrsnetzes
 - S: Fahrzeuge Berliner Trümmerbahnen
 - B: restauriert und betriebsfähig, unter Dach
 - P: planmäßig im Zugbetrieb auf eigens verlegter Strecke
 - F: Berliner Verkehrsgeschichte
 - D: Broschüre in Vorbereitung
- ### 3.) Historische Züge
- **Freundeskreis Eisenbahn Köln (historischer Rheingold)**
 - K: Wagengarnitur des ehem. FD „Rheingold“
 - S: Wagen für einen kompletten Zug
 - B: restauriert und betriebsfähig
 - P: im Zugbetrieb, z. B. gezogen von einer Museumslok des Verkehrsmuseums Nürnberg
 - **Verein Lübecker Verkehrsfreunde**
 - K: nicht bekannt
 - S: Doppelstockwagen der ehem. LBE
 - B: restauriert und betriebsfähig
 - P: im Zugbetrieb, z. B. gezogen von einer Museumslok des Verkehrsmuseums Nürnberg
 - **Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisenbahn**
 - K: Kleinbahnbetrieb der 40er und 50er Jahre auf der Kleinbahnstrecke Bergedorf – Geesthacht
 - S: Wagen und Triebwagen der Bergedorf – Geesthachter Eisenbahn, ergänzt durch 2 stilistisch passende Dampfloks
 - B: soweit betrieblich und technisch vertretbar im Zustand des o. g. Zeitraums restauriert
 - P: planmäßig im Zugbetrieb
 - F: Archiv zur Forschung, Geschichte der Bergedorf – Geesthachter Eisenbahn
 - D: Sammlungskatalog
 - **Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen („Sofazüge“, „Feuriger Elias“)**
 - K: Erschließung des ländlichen Raumes in Baden-Württemberg durch Eisenbahnen - insbesondere durch Klein- und Nebenbahnen
 - S: zum o. g. Konzept passende Fahrzeuge aus der Zeit 1900 – 1930, weitere Fahrzeuge
 - B: betriebsfähig restauriert, Loks unter Dach
 - P: planmäßig im Zugbetrieb auf 2 württembergischen Nebenbahnstrecken
 - F: Fahrzeug- und Unternehmensgeschichte
 - D: Sammlungskatalog, Mitarbeit bei einer Eisenbahn-historischen Fachzeitschrift

- **Eisenbahnfreunde Breisgau (Rebenbumler)**
 - K: Ausprägung und Betrieb einer badischen Kleinbahn – der SEG
 - S: Fahrzeuge eines kompletten SEG-Dampfzuges
 - B: betriebsfähig im Ursprungszustand restauriert im Freien
 - P: planmäßig im Zugbetrieb auf einer ehemaligen SEG-Strecke (Kaiserstuhlbahn)
 - F: Fahrzeuggeschichte
 - D: Sammlungskatalog
- **Achertaler Eisenbahnverein**
 - K: nicht bekannt
 - S: Fahrzeuge eines Kleinbahnzuges der SWEG
 - B: restauriert und betriebsfähig
 - P: planmäßig im Zugbetrieb auf einer SWEG-Strecke
- **Arbeitskreis Hessencourrier, Kassel**
 - K: Entwicklung der Durchgangs-Personenwagen
 - S: Durchgangs-Personenwagen und Dampflokomotiven mit Bezug zu Hessen
 - B: im Freien, restauriert und betriebsfähig
 - P: planmäßig im Zugbetrieb
 - F: Fahrzeuggeschichte
 - D: Sammlungskatalog
- **Museums-Eisenbahn Minden**
 - K: Erinnerung an gemütliche Dampfzugfahrten wachhalten
 - S: div. Fahrzeuge für Dampfzugbetrieb
 - B: größtenteils betriebsfähig, z. T. unter Dach
 - P: planmäßig im Zugbetrieb
 - F: Fahrzeuggeschichte, Geschichte der gastgebenden Bahnen
 - D: Sammlungskatalog, Bücher zum Thema
- **Buxtehude - Harfelder Eisenbahnfreunde**
 - K: Triebwagenverkehr auf norddeutschen Kleinbahnen
 - S: Triebwagenzug aus (für o. g. Konzept) typischen Fahrzeugen
 - B: in Ursprungszustand restauriert und betriebsfähig, Depothalle z. Z. in Planung
 - P: planmäßig im Zugbetrieb
 - F: Fahrzeuggeschichte, Triebwagenverkehr auf Kleinbahnen, Geschichte der Buxtehude – Harfelder Eisenbahn
 - D: Bücher zu den Themen veröffentlicht
- **Dolmenhorst-Harpedieder Eisenbahnfreunde (Historische Kleinbahn „Jan Harpedied“)**
 - K: nicht bekannt
 - S: div. Fahrzeuge
 - B: restauriert und betriebsfähig unter Dach
 - P: planmäßig im Zugbetrieb
- **Braunschweigische Landes-Museums-Eisenbahn („Preußenzug“ und „Celler Land Express“)**
 - K: nicht bekannt
 - S: div. Fahrzeuge vorwiegend aus der Region Braunschweig
 - B: z. T. restauriert und betriebsfähig
 - P: planmäßig im Zugbetrieb auf 2 Strecken
- **Dampfeisenbahn Weserbergland**
 - K: nicht bekannt
 - S: div. Fahrzeuge
 - B: z. T. restauriert und betriebsfähig
 - P: planmäßig im Zugbetrieb
- **Ulmer Eisenbahn-Freunde**
 - K: nicht bekannt
 - S: Eisenbahnfahrzeuge
 - B: restauriert und betriebsfähig
 - P: planmäßig im Zugbetrieb auf 3 Strecken
- **Eisenbahnfreunde Zollernbahn**
 - K: nicht bekannt
 - S: div. Eisenbahnfahrzeuge
 - B: z. T. restauriert und betriebsfähig
 - P: planmäßig im Zugbetrieb auf der Hohenzollerischen Eisenbahn
- **Erste Museumsbahn Berlin**
 - K: nicht bekannt
 - S: div. Fahrzeuge
 - B: z. T. restauriert und betriebsfähig
 - P: planmäßig im Zugbetrieb