

22 | Kulturelle Begriffsbestimmungen zur Eisenbahn

Autor: Dipl.-Ing. Wolfram Bäumer

Ausgabe: 1-2002

Bei mehr als 160 Eintragungen im Museumsbahn-Kursbuch scheint eine flächendeckende Versorgung mit Museumsbahnen und Eisenbahnmuseen erreicht zu sein. Doch ähneln sich die Institutionen tatsächlich so wie die übers Land verstreuten Filialen eines Handelshauses oder einer Geschäftsbank? Die Antwort lautet nein, vielmehr handelt es sich ganz verschiedene Museen, Sammlungen, Denkmale oder Nostalgie-Züge. Über diese Begriffe sollte Klarheit herrschen. Denn ohne beschreiben zu können, was ein Museum oder was ein Denkmal ist und wo die Unterschiede zwischen einer Sammlung und einem Museum liegen, ist die Aussicht, als Museum ernstgenommen zu werden, ziemlich gering. Derartige Definitionen sind unter den entsprechenden Fachleuten wie Denkmalpfleger und Museumswissenschaftler längst Selbstverständlichkeiten, so dass man sich daran anlehnen sollte.

Die im folgenden vorgeschlagenen Definitionen und Erläuterungen stammen aus dem Kreis der Museums- und Denkmalschützer-Profis und wurden in der VDMT-Arbeitsgruppe „Museumskonzepte“ (ursprünglich gleichnamige BDEF Arbeitsgruppe) besprochen und weiterentwickelt.

- **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)].

Gemäß der zitierten beispielhaften Definition ist ein Denkmal 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. Ein ebensolches Erinnerungssymbol können auch technische Gebilde sein, wie 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 Bodendenkmalen 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 des Niedersächsischen Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen 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 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 Denkmalswürdigkeit eines Bau- und Bodendenkmals nicht auftreten.

- **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.

- **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.

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 zwei 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.

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. 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.

- **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.

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 Versuchsfahrzeug bereits nach wenigen Monaten ein historischer Zeuge sein kann (z. B. DE 2500 UmAn). Fahrrad- und Büfettwagen sind aus neuzeitlichen betrieblichen Bedürfnissen entstanden; sie sind daher auch dann keine historischen Fahrzeuge, wenn ausgemusterte Wagen dafür umgebaut wurden.

Die Kombination der Fahrzeuge ist dann historisch, wenn sie früher üblich war - heute jedoch nicht mehr. So ist z. B. eine Dampflokomotive vor einem Wagenzug im Prinzip historisch, denn die Dampftraktion ist längst überholt. Eine westfälische Zechenlokomotive vor österreichischen Spantenwagen 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 Rügenschon 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 besitzt auch die DB historische Fahrzeuge (in Regelspur), die sie nach Belieben zu stilreinen Zügen kombinieren und auf passenden Strecken einsetzen könnte.

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, Fahrkartenselbstbedienungsautomaten 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.

- **Traditionsbahn:**

Dieser Begriff stammt von den Kollegen aus den „neuen“ Bundesländern und bezeichnet eine Eisenbahn, die dem ÖPNV dient und zusätzlich einen historischen Zug nach Plan oder zu besonderen Anlässen einsetzt. Demnach lassen sich die Schmalspurbahnen im Harz, Sachsen und auf Rügen als Traditionsbahnen bezeichnen, aber auch die Strecken Korntal – Weissach, Nürtingen – Neuffen und andere. 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 vorwiegend mit Dampfzügen ab. Und obwohl die Fahrzeuge modernisiert wurden, sind das Betriebsgeschehen unwirtschaftlich und die Reisegeschwindigkeiten niedrig. Ohne nostalgische Verklärung wird man dort, wo ein ÖPNV-Bedarf besteht, einen Modernisierungsschub wünschen, der die Bahn als umweltfreundlichsten Verkehrsträger erhält. Wo kein ÖPNV-Bedarf besteht, kann der Bahn eine Bedeutung zu touristischen Zwecken (z. B. Brockenbahn) zukommen. 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 vier aufgezeigten Entwicklungen (Bahn des ÖV, Ausflugsbahn, stillgelegte Bahn oder Museums-Eisenbahn) verändern den Charakter der Traditionsbahn grundlegend.

- **Museum:**

Gemäß der Definition von 1957 des ICOM (International Council of Museums, internationaler Museumsverband) ist ein Museum eine 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, eine 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 viele Eisenbahnfreunde - aber auch andere Museums-Laien - und nennen z. B. ihre in einem ehemaligen Bahnbetriebswerk untergebrachte Loksammlung "Eisenbahnmuseum". So etwas ist aber kein Museum, obwohl die Aufgaben sammeln, bewahren und präsentieren ggf. ernstgenommen wurden. Denn ohne Museumskonzept können 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 eine Lok-

sammlung ungeeignet. Als Positiv-Beispiel sei das >Deutsche Technik-Museum< genannt, denn dort werden ein Konzept sowie die Bewältigung aller fünf oben genannter musealer Aufgaben dem aufmerksamen Besucher deutlich, auch wenn nicht jeder mit allen Punkten konform geht.

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 Dampflokschuppen 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 Museum 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.

- **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 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, was 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 Walddörferbahn, 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. 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.

Allerdings zeigte sich, 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 im Niedersächsischen Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen alle verkehrlichen und betrieblichen Details und Zusammenhänge einer Kleinbahn in passender Umgebung präsentieren.

Im Niedersächsischen Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen bekommen die Museumsbesucher nicht nur eine komplette Kleinbahn mit historischen Fahrzeugen und Anlagen sowie in historischer Betriebsweise zu sehen und zu hören, sondern erleben diese sogar als Fahrgäste in die Ausstellung eingebunden. Die einen Besucher vermitteln unfreiwillig den anderen Besuchern die verkehrliche Funktion einer Kleinbahn. 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 bei allen professionellen Freilichtmuseen statt.

Eine derartige Museums-Eisenbahn gibt es 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 Dampflokomotive mit schweizerischen Wagen auf einer oberschwäbischen Strecke treffen soll. Auch enden die Züge des Kleinbahn-Museums in Asendorf in Bahnhofsanlagen, die mit Kleinbahnen wenig gemein hat, die aber dafür die Aura von Schiffsanlegern, Zooeingängen oder Skiliftstationen ausstrahlt.

Zusammenfassung und Gegenüberstellung der Begriffsdefinitionen:

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. Deutsches Technik-Museum 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 dazugehören,	Freilicht-Verkehrsmuseum: Museum ganzheitlicher Präsentationsform zum Thema Eisenbahn (z. B. Schmalspurmuseum Oberittersgrün)	Museums-Eisenbahn (z. B. des Niedersächsischen Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen)