

**Wolfram Bäumer**

# Museumsdepot Nürnberg-West ausgebrannt

Wie die Polizei berichtete, begann am Montag, 17. 10. 2005 gegen 20.00 Uhr ein Brand im Ringlokschuppen Nürnberg-West. Als die ersten Einsatzkräfte der Nürnberger Feuerwehr eintrafen, stand das Nebengebäude in Flammen, explodierten im Innern Gasflaschen und waren die z. T. betankten Diesellokomotiven eine zusätzliche Gefahrenquelle. Die hölzerne Dachkonstruktion des Ringlokschuppens stürzte ein. Zur Brandursache wurde (noch) nichts bekannt gegeben. Allerdings habe am Freitag, 14. 10. eine Veranstaltung stattgefunden, bei der auch rangiert worden sei.

Am nächsten Morgen bot sich ein Bild der Verwüstung, eine Reihe DME-Leser sandten Bilder per E-Mail ein. In Anbetracht der Bedeutung seien einige dieser Fotos hier gezeigt; leider ist es auf die Schnelle nicht gelungen, die Bildurheber herauszufinden. Würden Sie sich bitte ggf. bei der Redaktion melden?

Zerstört sollen sein:

- Dampfloks 01 150, 23 105, 45 010, 50 622, 86 457, 89 801, ADLER
- E-Lok E 75 09
- Dieselloks V 60 150, 360 151, 360 115 (DFS), V 80 002, V 100 1023, V 100 2023, V 200 002
- Triebwagen VT 98 9683, 627 001
- Wagen des Adler-Zuges, WR 1146, Berliner U-Bahn-Zug von 1913

- verschiedene Ersatzteile und Drehgestelle E 06, SVT, DT

Beschädigt sollen sein: ET 165 334 (nur Lackschäden), 218 309 (ein Führerstand) und eventuell noch 218 254, 218 263, 218 340, 232 403, 234 468.

Die Berichterstattung über Zerstörungsausmaße, Schadenshöhen wie über die Ermittlungen zur Brandursache sei den aktuellen Eisenbahnfreunde-Zeitschriften mit ihren professionellen Redaktionen überlassen. In der DME sei dieses Unglück lieber zum Anlaß genommen, eine Diskussion über eine langfristige Strategie für die Bewahrung von Eisenbahngeschichte in Deutschland anzuregen.

Welchen Wert haben die „Rettungsaktionen“, für die gutmeinende Eisenbahnfreunde in den vergangenen Jahrzehnten Zeit und Geld eingesetzt haben? Viele Objekte sind von Spielplätzen, Denkmälern oder aus dem Betrieb gesammelt und abtransportiert worden. Doch sind die vor Verschrottung oder Verfall „geretteten“ Fahrzeuge wirklich in Sicherheit, wenn man sie übernimmt und irgendwo hinstellt? Die Unterbringung unter Dach und in einem abgeschlossenen Gebäude gilt bisher als Optimum der Bewahrung. Doch wie die Beispiele Hamburg-Wilhelmsburg und jetzt Nürnberg-West zeigen, bleibt sogar dann ein Restrisiko.

Wieviel Sicherheit von Fahrzeugsammlungen ist leistbar? So erscheint müßig, der DB das Fehlen

von Brandmeldern und Sprinkleranlagen vorzuwerfen, weisen andere Museen und Fahrzeugdepots nicht einen noch niedrigeren Sicherheitsstandard auf als der Nürnberger Ringlokschuppen?

Welche Sicherheitsstandards sind wirklich geeignet? Sollten betriebsfähig aufgetankte oder noch betriebswarme Lokomotiven neben Fahrzeuge gestellt werden, die bereits seit längerem unbewegt im Trockenen stehen? Welche Instandhaltungsarbeiten sollten in Fahrzeugdepots vorgenommen werden, welche nicht? Stellt die Vermischung von Bw-Tätigkeiten und Museums-Depot-Aufgaben ein zusätzliches Sicherheitsrisiko dar?

Wieviele und welche Fahrzeuge sollten langfristig für die Dokumentation und Vermittlung von Eisenbahngeschichte bewahrt werden? Wäre eine trägerübergreifende Konsolidierung der Sammlungen eine Verbesserung der Überlebenschancen der wirklichen „Diamanten“?

*Fotos: Brand im Ringlokschuppen Nürnberg-West, unten rechts ist der ADLER noch zu erkennen, von seinen Wagen sind wohl lediglich die Radsätze übrig geblieben.*

17./18. 10. 2005, Fotos: unbekannt

