

Richard Neun

Deutsch-deutsche Museumsbahn-Perspektiven

Der Zug zur deutschen Einheit fährt in schneller Fahrt, doch er läßt kaum eine Station und kaum einen Bereich unberührt. Das gilt auch für die Museumsbahnen in der Bundesrepublik Deutschland und die historisch wertvollen Zeugen deutscher Eisenbahngeschichte in der DDR, allen voran die Traditionsbahnen, Schmalspurbahnen und die vielen Traditionsfahrzeuge der Reichsbahn.

Gerade die Schmalspurbahnen zwischen Erzgebirge und Ostsee werden freilich nicht im Mittelpunkt der gesamtdeutschen Verkehrspolitik stehen. Diese muß vielmehr für einen ordentlichen Ausbau der zu neuer Bedeutung gekommenen Verkehrswege im Ost - West-Verkehr sorgen. Bleibt zu hoffen, daß man den Fehler der bundesdeutschen Verkehrspolitik nicht wiederholt, einseitig auf die Straße zu setzen. Die Priorität, die man in der DDR bislang der Schiene einräumte, könnte durchaus auch in der Zukunft bewahrt werden. Freilich müssen dazu die bestehenden Schienenwege grundlegend saniert und ausgebaut werden. Der Vorteil der Schiene wird sich nur dann durchsetzen lassen, wenn er nicht nur politisch verordnet, sondern qualitativ „erfahrbar“ wird.

Angesichts dieser Aufgaben stellt sich die Frage: Was wird aus den Schmalspurbahnen? Ihr kultur- sowie eisenbahngeschichtlicher Wert lassen sich ebensowenig bestreiten wie ihre künftig noch steigende Bedeutung für den Fremdenverkehr. Aber wird eine gesamtdeutsche Staatsbahn, die wohl eher mit der DB als mit der heutigen DR zu vergleichen sein wird, sich dieser Strecken annehmen? Schön wäre es schon. Und immerhin gibt es das Beispiel der Schaffberg- und der Schneebergbahn, die von den ÖBB, also der österreichischen Staatsbahn, betrieben werden.

Aber wahrscheinlicher und m. E. auch sinnvoller könnte es sein, die Schmalspurbahnen in regionale oder kommunale Verantwortung zu überführen - auch, um sie in die jeweils örtlichen Fremdenverkehrskonzepte einzubeziehen. Über ein mögliches Ende des Staatsbahnprinzips nachzudenken, bedeutet keineswegs, diesen Strecken den Garaus zu machen. Vielmehr werden diese Bahnen langfristig mit regionalen Konzepten vermutlich besser zu erhalten sein.

Im übrigen wäre dies zumindest für einige Strecken gar kein historischer Bruch, denn die Harzbahnen wie auch die beiden Ostseebahnen sind immerhin als Privatbahnen oder als privatgesellschaftlich finanzierte Kleinbahnen entstanden. Unabhängig von den Eigentums- und Betriebsfragen muß man darüber nachdenken, nicht nur Strecken und Bauten zu sanieren, sondern auch den Triebfahrzeugpark zu modernisieren. In dieser Richtung ist die DR bereits aktiv geworden. Dabei gilt es freilich zu beachten, daß die DDR-Schmalspurbahnen ihre große Attraktivität gerade dem regulären Dampfbetrieb verdanken. Sorgfältiges Abwägen ist deshalb dringend geboten. Auch der Neubau von Dampflokomotiven muß keine Utopie bleiben. Man denke an österreichische und schweizerische Ambitionen auf diesem Feld.

Neue Chancen bieten sich nun auch beim ehrenamtlichen Engagement in der DDR. Die Revolution hat auch die Grundlagen für ein freies Vereinswesen geschaffen, das es bisher nicht gab. Viele Eisenbahnfreunde sind froh, daß das starre DMV-Regiment nicht das Modell der Zukunft sein wird. Mit dieser Feststellung sollen die verdienstvollen Aktivitäten einzelner DMV-Arbeitsgruppen nicht geschmäht werden.

Die betriebsfähigen Museumsfahrzeuge der Normalspur sollten auch in Zukunft erhalten bleiben. Auch sie können zu einer Belebung des Fremdenverkehrs beitragen, wie die jüngsten Fahrten zeigen, so daß sich auch der Aufwand für den Unterhalt dieser Flotte vertreten läßt. Schwierig wird es allerdings für die kaum zu überschende Zahl der inoffiziellen Museumsloks, denen die sozialistische Wirtschaft jenseits betriebswirtschaftlicher Rechnungen bisher ein Nischendasein ermöglichte. Hier liegt möglicherweise ein weiterer Ansatzpunkt für zu

gründende Vereine.

Voraussetzung für einen musealen Dampflokeinsatz mit Zukunft sind eine entsprechende Werkstatt-Infrastruktur und Kapazitäten - auch in personeller Hinsicht. Deshalb ist es zu begrüßen, daß das RAW Meiningen die Dampfloke-Unterhaltung nun doch nicht aufgeben will. Wichtig wäre m. E. allerdings eine Konzentration aller dampfspezifischen Fähigkeiten in Meiningen. Ich denke etwa an die Pumpenaufarbeitung, die bisher in Leipzig angesiedelt ist, und an die Görlitzer Schmalspur-Aktivitäten. Das Dampfloke-AW Meiningen ist freilich auch für bundesdeutsche Museumsbahnen interessant. Die bereits geknüpften Kontakte beweisen dies.

Die Museumsbahnen bei uns - insbesondere die in Grenznähe gelegenen - werden nun auch eine beachtliche Zahl von Eisenbahnfreunden aus der DDR zu Gast haben, die die Aktivitäten zwischen Kappeln und Tegernsee bislang nur in der einschlägigen Literatur verfolgen konnten - dies aber oft mit größtem Interesse.

Vielleicht könnten sich einige Bahnen bei uns dazu entschließen, den Fahrgästen von drüben eine Ermäßigung zu gewähren. Bei der Dampfbahn Fränkische Schweiz (DFS) steht dies schon im aktuellen Tarif. Es wäre schade, wenn sich Eisenbahnfreunde aus Sachsen, Thüringen oder Mecklenburg aus finanziellen Gründen die Mitfahrt in unseren Museumszügen versagen müßten. Und schließlich könnte dies auch eine Geste des Dankes sein für viele schöne Dampfbahnfahrten, die wir in der Vergangenheit zwischen Ostsee und Erzgebirge erleben konnten und hoffentlich auch in Zukunft nicht entbehren müssen.

Wer hat Ideen?

1991 ist ein besonderes Jahr. Dann wird nämlich die älteste Museums-Eisenbahn in Deutschland, die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf, 25 Jahre alt. Zum 25jährigen Jubiläum des Trägervereins DEV wurden in dieser Zeitschrift eine Menge Gedanken und Bewertungen zur Vereins- und Museumsbahn-Geschichte aber auch zu den Planungen für die Zukunft veröffentlicht [DME 4/1989].

Das Jubiläum der Museums-Eisenbahn soll aber im nächsten Jahr in Bruchhausen-Vilsen richtig gefeiert werden. An einer ganzen Reihe von Wochenenden möchten die Museums-Eisenbahner zünftig feiern. Das bedeutet jedoch nicht, daß Festzelte, Faßbier und Blasmusik den Museumsbahn-Betrieb ergänzen, sondern daß besondere Museums-Veranstaltungen stattfinden sollen, die sonst nicht

möglich sind.

Ein denkbare Beispiel: Ein Triebwagen-Wochenende steht unter dem Thema „Beschleunigung des Reisens auf Kleinbahnen durch Einsatz von Triebwagen“. An diesem Wochenende könnte den Besuchern die Problematik der Kleinbahnen aufgezeigt werden, die sich durch aufkommende Omnibus-Konkurrenz ergab, indem ein GmP mit sehr langen Fahrzeiten auf der Museums-Eisenbahn verkehrt und zusätzlich die Triebwagen ständig pendeln. Einige Erläuterungstafeln mit Texten, Fotos und Skizzen könnten das Thema abrunden. Wenn außerdem die nicht betriebsfähigen Triebwagen gut sichtbar und mit Erläuterungen ausgestellt werden, kommen auch die Technikfreunde auf ihre Kosten.

Weitere denkbare Beispiele sind: Güterverkehr, Stückgutabfertigung, Rollbock- und Rollwagenverkehr, Erscheinungsbild der Fahrkarten, Kesselarbeiten, Gleisbauarbeiten und wer weiß noch

was Alles. Genau an diesem Punkt sind Sie angesprochen, liebe Leserin und lieber Leser! Haben Sie Ideen, welche Details aus dem Kleinbahnwesen wir vorführen sollten bzw. Sie gerne einmal präsentiert bekommen möchten? Bitte schreiben Sie uns, auch wenn Sie eine Idee haben, die unrealistisch erscheint. Wunschträume sind jetzt ausdrücklich erwünscht.

Oder, falls Sie bei einer anderen Museumsbahn aktiv sind, haben Sie Ideen zu gemeinsamen Veranstaltungen?

Bitte schreiben Sie an:
Bruno Rebbelmund
Poststraße 4
4420 Coesfeld