

Dr. Rolf Löttgers

Museums(bahn)kleinlokomotiven

Kleinlokomotiven sind „in“, sowohl als Buchthema als auch als Museums(bahn)fahrzeuge. In DME 3/89 ist das Buch von Andreas Christopher (Deutsche Kleinlokomotiven, Verlag Kenning, Nordhorn 1989) ausführlich besprochen worden, sind dessen Ausführungen zur Entwicklungsgeschichte dieser Fahrzeuggattung und die zahlreichen und vielfältigen Fotos hervorgehoben worden. In DME 4/1990 wurde das Buch von Dieter Loyal, Peter Große und Frank Glaubitz (Kleinlokomotiven der Leistungsgruppen I - III, Verlag Dr. Abend, Stuttgart 1990) vorgestellt, das eine weitgehend lückenlose tabellarische Dokumentation über den Weg nahezu aller deutschen Kleinloks darstellt, Ergebnis umfangreicher und kaum nachvollziehbarer Archivarbeit.

Kleinloks aber auch als Museums(bahn)schlag: Nicht weniger als 60 dieser Fahrzeuge sind – wie eine Auswertung des letztgenannten Buches zeigt – im Laufe der Jahre bei diesen Institutionen zusammengelassen, mit Ausnahme von 14 Maschinen sämtlich ehemalige „Bundesbahner“. Sieht man jedoch von den ausgesprochenen Exoten (wie der Köe 6042 –Henschel/SSW–, der Kö 6044 –Deutz– oder der insgesamt 3 Akku-Kleinloks) ab, so dominieren vor allem 2 Grundtypen: die Einheitskleinloks der Leistungsgruppen I und II. Unter den von Werks- und Industriebahnen übernommenen Kleinlokomotiven immerhin verbergen sich einige interessante Einzelgänger, wie die stangengekuppelte O & K-Kleinlok ex Südchemie Heufeld (Märkische Kleinbahn, Berlin-Zehlendorf), vergleichbar den Reichsbahn-Kb 4060 bis 4062, oder die Junglok des FdE in Hamburg.

Leider haben sich die Museumsbahnen und Eisenbahnmuseen erst relativ spät auch der Kleinloks angenommen, sonst wären die Prototypen der Lg I und II sicherlich vor dem Schneidbrenner bewahrt worden. Viele von ihnen dienten noch in den 60er Jahren in Fabrikhöfen, standen zumindest noch fahrbereit als Reservefahrzeuge in der hintersten Ecke von Lokschruppen oder Fabrikhallen.

Was damals auf den Schrott gewandert ist, ist unwiederbringlich verloren. Umso mehr sollten die erhalten gebliebenen Einzelgänger bzw. „Abweichler“ von der Einheitsbauart gepflegt werden, sollten auch die durch die deutsche Vereinigung möglichen Kontakte genutzt werden, um dort vorhandene „alte Schätze“ auch auf dem Kleinlokssektor zu erhalten.

Auffällig ist die Konzentration von Kleinloks an einigen Standorten bzw. bei einzelnen Museumsbahnen. Die insgesamt 5 Kleinloks in West-Berlin verteilen sich auf die Märkische Kleinbahn (1 x Lg I, 1 x Lg II), das Museum für Verkehr und Technik (2 x Lg II) und die Berliner Eisenbahnfreunde. Die insgesamt 4 Kleinloks der Museums-Eisenbahn Paderborn (je 2 x Lg I u. Lg II) dürften beim Erscheinen dieses Artikels bereits teilweise den Besitzer gewechselt haben. Die 3 in Bochum-Dahlhausen vorhandenen Kleinloks (Lg II, darunter die Akku-Kleinlok 4013) sind bei der DGEK zu Hause. Drei Kleinloks gehören auch zum Bestand der Eisenbahnfreunde Wetterau in Bad Nauheim (2 x Lg I, 1 x Lg II). Jeweils 2 Kleinloks (Lg II) besitzen die Braunschweigische Landes-Museums-Eisenbahn/Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde, der Hessencourrier in Kassel, die Museums-Eisenbahn Minden und die Opladener Eisenbahnfreunde im Bw Dieringhausen. Auch das Bayerische Eisenbahnmuseum in Nördlingen verfügt über gleich 2 Kleinloks, je eine Lg I und Lg II. In den Ausbesserungswerken Bremen und Nürnberg sind mehrere DB-

Museumsloks hinterstellt, eine Akku-Kleinlok schließlich im AW München-Freimann.

Was die Bezeichnung der bei den Museumsbahnen eingesetzten Kleinloks angeht, so wäre es – aus der Sicht des ernsthaften Kleinlokspezialisten – wünschenswert, wenn diese Maschinen in den Zustand zurückversetzt würden, den sie bei der DB besaßen, einschließlich der damals angewandten Beschriftungen. Daß dies nicht in jedem Fall gemacht worden ist, ist verständlich. Es fehlt an Geld, an den nötigen Vorbildern, oder auch schlichtweg an der Zeit, sich ernsthaft mit dieser Frage auseinanderzusetzen. Die Erhaltung des Vorhandenen ist zunächst wichtiger als dessen originalgetreue Rekonstruktion.

Bei den nicht von der DB stammenden Kleinloks geht diese Rekonstruktion allemal nicht so ohne weiteres zu machen. Immerhin bietet sich hier die (bei zahlreichen nicht aus DB-Beständen stammenden V 20 und V 36 bereits praktizierte) Lösung an, eine den tatsächlich vorhandenen Kleinloks angepaßte Betriebsnummer zu wählen, an Nummernreihen anzuschließen, die in Wirklichkeit existiert haben.

Kleinlok-Einsätze bei Museumsbahnen sind vielfältig möglich. Da auch in der Praxis Reisezüge bei der DB mit Köf II gefahren worden sind (etwa zwischen Salzgitter-Bad und -Ringelheim), kann es keiner Museumsbahn als Stilbruch vorgeworfen werden, wenn auch sie Personenzüge mit einer Köf bespannt. Indes: Bei der DB waren es kurze Züge aus Dreiachser-Umbauwagen oder Donnerbüchsen, mehr nicht! Kleinloks vor Güterzügen waren beim „großen Vorbild“ allemal gängige Praxis, jene sogenannten Übergangsfahrten, oder sogar Nahgüterzüge. Hier freilich besteht bei Museumsbahnen deutlich weniger Bedarf, denn mit Güterzügen lassen sich keine Personen befördern. Aber: Wie wäre es mit einem stilreinem PmG, bestehend aus Köf II + 1 bis 2 Bi oder B3yg + Pw + 2 bis 3 Güterwagen? Von Kleinloks als Verschiebefahrzeug im Bw- oder Bahnhofsbereich braucht nicht weiter gesprochen zu werden.

Und schließlich: Kleinloks im Museum. Hier ist es ja nur etwas Farbe, gilt es nur, die „Fassade“ möglichst originalgetreu wiederherzustellen, kann sich mit allen Arbeiten wohl auch mehr Zeit gelassen werden. Andererseits: Eine abgestellte Dampflok! So, wie es dem Betrachter schwerfällt, angesichts einer im Einheits-Schwarz/-Rot gestrichenen Dampflok deren Wirkung vor einem Zug nachzuempfinden, den Zylinderschlag, die Dampfwolke, so wenig kann er sich – vor einer weinrot lackierten Köf stehend – ausmalen, wie sich das sonore Brummen des Dieselmotors im Streckeneinsatz ausmacht.

Eine liebevolle Rekonstruktion des Fahrzeugäußeren samt umfassender Dokumentation darüber,

welchen Fahrzeugtyp oder welche Serie innerhalb der großen Köf-Familie das Exponat darstellt, wäre daher das unbedingt Wünschenswerte. Kleinlok-Spezialisten gibt es in unserem Lande genug, und wer würde sich mehr darüber freuen, wenn gerade seine „Lieblingsfahrzeuge“ in gebührender Form herauskämen?

S. 25 oben rechts: Einer der größten „Kleinlokschätze“ überhaupt: O & K 20473/1935 der Märkischen Kleinbahn, Zehlendorf. Dieser Typ war in den 30er Jahren der wohl erfolgreichste Werksbahn-Typ abseits der Einheits-type II der DR. Bei der DR lief er nur als Prototyp Kb 4060 bis 4062, 23. April 1990. Foto: Frank Glaubitz

2. Reihe rechts: Kö I, urspr. Kö 0188, später 311 188 der Eisenbahnfreunde Wetterau, 23. Juni 1985, Foto: Andreas Christopher

3. Reihe links: (Fast) wie in alten Zeiten: Köf 6808 der Museumsbahn Dollnstein - Rennertshofen. Ein Packwagen weniger, vielleicht auch überhaupt nur zwei B3yg (oder B3yg + BPw3yg) - anders wurde in Salzgitter früher auch nicht gefahren. Zwischen Weltheim und Hütting, 28. Mai 1987 Foto: Andreas Christopher

3. Reihe rechts: Leider wurde die falsche Schablone bei den Schriftzügen verwendet: Köf 6472 des Hessencourrier, Kassel-Wilhelmshöhe, 24. April 1990, Foto: Frank Glaubitz

Unten links: Köf II 6501 als Schuppenlok am Bw Nördlingen des Bayerischen Eisenbahnmuseums, 18. Juni 1990, Foto: Frank Glaubitz

Unten rechts: Erst im Vergleich mit dem vorhergehenden Bild wird das Besondere dieser Lok der Eisenbahnfreunde Rodgau deutlich: der wesentlich breitere Aufbau. Diese Windhoff-Lok 906/1947 ist nie bei der DB im Einsatz gewesen und hat in der Zwischenzeit die Phantasienummer Köf 0906 bekommen, Bf. Jügesheim, 30. Juni 1986. Foto: Frank Glaubitz

