

Lothar Kaminski

# Erfahrungen im Umgang mit der Geschichte regelspuriger Kleinbahnen

Die museale Bewahrung von regelspurigen Kleinbahnlokomotiven ist eng verbunden mit der Geschichte der letzten beiden Jahrzehnte.

Gab es in den ersten Jahren der Museumsbahnen kaum Einschränkungen bezüglich Strecken und Fahrzeuge, so sahen auch die Veranstaltungen dementsprechend aus: Vielfach wurden Bundesbahndampfloks und -wagen angemietet, und man steuerte ein beliebiges Ziel an. Andere Ver-

eine, die schon komplette Zuggarnituren betrieben, führen ebenfalls auf zahlreichen DB-Nebestrecken.

Einen Grund für das „Seßhaftwerden“ auf Nichtbundeseigenen Eisenbahnen lieferte die DB im Jahre 1977 mit dem bekannten Dampflokverbot für Privatlokomotiven auf DB-Gleisen. Denn jetzt blieb für die Vereine nur noch der Weg zu den NE oder die Alternative, den Fahrbe-

trieb ganz einzustellen. Nun waren auf den zu meist sehr kurzen Strecken größere Lokomotiven jedoch unwirtschaftlich oder wegen zu hoher Meterlasten gar nicht einsetzbar. Das konsequente Verschrotten von Dampflokomotiven und deren Infrastruktur (Werkstätten und deren Einrichtungen) durch die DB machte es den Vereinen zunehmend schwerer, über längere Zeit größere Lokomotiven einzusetzen. Gefragt waren kleinere, leicht zu unterhaltende Tenderlokomotiven. Oftmals konnten diese von den befahrenen Kleinbahnen übernommen werden.

Mit der Wende und dem Fall der Mauer begann ein „Ausverkauf“ von Großlokomotiven der BR 50 (Reko) und 52 (Reko), und es entstanden vielerorts neue Touristik-Dampfbahnen. Die Grenzöffnung bewirkte auch, daß das Raw Meinigen den Vereinen seitdem die Möglichkeit eröffnet, den Fahrzeugpark einer qualitativ hochwertigen Reparatur und somit Erhaltung zu unterziehen. Arbeiten, die für die Vereine alleine oft undurchführbar sind, können nun von Fachleuten mit Know-how und den entsprechenden Werkstattmöglichkeiten ausgeführt werden.

1993 fiel auch das Dampflokverbot bei der DB. Es sind jedoch für den Einsatz von privaten Dampflokomotiven strenge Auflagen zu beachten. So muß nun beispielsweise sogar eine Württembergische T 3 mit Indusi ausgerüstet sein, wenn sie auf einer ihrer früheren Einsatzstrecken fahren soll. Es ist eigentlich schade, eine kulturhistorisch so wertvolle Lok derart zu verschandeln, aber man wird sich wohl in nächster Zeit noch mit mehrerlei „technisch notwendigen“ Stilbrüchen beschäftigen müssen.

Die Regelspur eröffnet auch die Möglichkeit, Fahrzeuge zu konzeptionellen Darstellungen zusammenzuziehen. Beispiel dafür waren 1985 die Nürnberger Jubiläumsparaden oder das von der Firma Krauss-Maffei ausgerichtete „Oktober-Dampfwochenende“ am 3. 10. 1988. Hier hatte die Firma Krauss-Maffei alles zusammenkommen lassen, was an regelspurigen Fahrzeugen vorhanden war und stellte alles Betriebsaugliche auf der Tegernseebahn vor.

Zum Abschluß möchte ich diejenigen Vereine, die wahre Kleinbahnsubstanz ihr Eigen nennen, ermuntern, in ihrer Arbeit fortzufahren und durch gezielte konzeptionelle Arbeit die Kleinbahn-Herrlichkeit in ihrer ganzen Bandbreite für die Zukunft zu erhalten.



*Oben: Das DB-Dampfverbot führte in der Vergangenheit zum Einsatz von stilreinen Staatsbahngarnituren auf Nichtbundeseigenen Eisenbahnen - ein eher unpassendes Einsatzgebiet. Reichsbahn-Eilzug auf der BHE Nähe Harsfeld, 20. 9. 1986*

*Unten: Mit Wagen 15 bewahrt die GES ein typisches Kleinbahnfahrzeug und setzt es bewußt auf der WEG-Strecke Nürtingen - Neuffen ein. Taufrede durch einen Vertreter der Stadt Neuffen, die die Patenschaft übernahm, Neuffen, 18. 8. 1985, Fotos: Wolfram Bäumer*