

Hans-Jürgen Hentzschel

Korrigenda und Ergänzungen zu DME 2/94 S. 23, 24

Die am Schluß des Artikels „100 Jahre Franzburg“ zu den in Bruchhausen-Vilsen befindlichen Spreewaldfahrzeugen geäußerten Ansichten vermag ich grundsätzlich nicht zu teilen. Denn wieso sollen die drei Wagen „keine inhaltliche Aussage“ vermitteln oder deren Beschaffung aus heutiger Sicht gar ein „negatives Ergebnis“ sein, warum soll die Lok »Spreewald« ein „ohne historischen Bezug angebrachtes Namensschild“ tragen, und inwiefern soll schließlich der Spreewaldzug des DEV mit ihr zusammen „keine stilschöne Garnitur“ ergeben? Mein Widerspruch hiergegen geht dabei insbesondere von dem Lokomotivnamen aus, der inzwischen nicht nur ein allgemein bekanntes Markenzeichen der Lok geworden ist, sondern sehr wohl auch Beziehung zu ihr besitzt!

War es dem Verfasser des obengenannten Artikels vielleicht bisher entgangen, daß sich die Maschine genau so lange, nämlich 25 Jahre, im Spreewald wie bei der Pillkaller Kleinbahn befunden hat, und daß sie ganz sicher wie ihre PKB-Schwester nicht mehr existieren würde, wenn sie ihr Schicksal nicht in den Spreewald verschlagen hätte? Ist das also etwa kein historischer Bezug für ihren zeitigen Namen, den sie deshalb unbedingt behalten muß. Gerade diese glücklichen Umstände ihrer Rettung vor den Kriegsereignissen hat die Lok jedoch so typisch mit dem Spreewald verbunden, daß ihr – abgesehen von der interessanteren Bauart – zweifellos mehr musealer Wert als den eigentlichen Spreewald-Lokomotiven zukommt. Insofern gehört sie auch eindeutig zu den DEV-Spreewaldwagen, mit denen sie inzwischen bereits immerhin 49 Jahre, und demnach weitaus mehr als die Hälfte ihres Lebens gemeinsam verbringt. Auch das ist Technikgeschichte, die ja bekanntlich stets bis in die Gegenwart hineinreicht. Das begründet ebenfalls meinen Wunsch, daß die »Spreewald« in hofentlich recht naher Zukunft diese Wagen wieder in ihrem ursprünglichen ostpreußischen Aussehen nach Asendorf befördert wird, in dem sie 1945 zu ihnen gestoßen ist, und das sie bis zum Jahre 1957 auch bei der Spreewaldbahn besessen hat.

Unverständnis findet darüber hinaus bei mir die in demselben Zusammenhang vertretene Meinung, daß in der DEV-Sammlung angeblich zu viele „inhaltliche Dubletten“ vorhanden seien, was letztendlich ad absurdum darin gipfeln würde, daß man sich eigentlich doch mit einer einzigen „pflegeleichten Garnitur“ zufrieden geben könnte, wenn diese nur genügend historische Aussagekraft besitzt. Soll sich den DEV demnach aus musealer Sicht zugunsten anderer Museumsbahnen von einem großen Teil seiner wertvollen Fahrzeuge trennen, oder wie läßt sich dieses Argument sonst anders deuten?

Wolfram Bäumer

Noch einmal: Lok »Spreewald«

Jeder Autor freut sich über Reaktionen auf seine Ausführungen, und da Schmeicheleien keine Nachdenklichkeit erzeugen, sind es gerade die kritischen Gedanken, die einem Projekt, wie den Aufbau eines Museums, förderlich sind. Seit Lok »Spreewald« die DEV-Werkstatt aufsuchen mußte, hat es sehr kontroverse Diskussionen über ihre Aufarbeitung gegeben, die mit der Schilderung des Restaurierungszieles von Gerhard Moll in DME 3/1992 S. 53 öffentlich etwas kanalisiert wurden (s. a. DME 4/93 S. 32, 33, 4/88 S. 10 – 19, 1/79 S. 14 – 17 und 3/74 S. 4 – 8). Die Lok bewegt viele Gemüter sehr intensiv, daher ist der DEV gut beraten, jeden Schritt öffentlich darzulegen, um jeden Eindruck von Nacht- und Nebelaktionen zu vermeiden.

Auf die Fragen von Herrn Hentzschel sei im folgenden jeweils im Zusammenhang geantwortet:

■ Wieso vermitteln die 3 Wagen von der Spreewaldbahn keine inhaltliche Aussage?

Erstens weil sie den Besuchern zwar als Wracks im Museumsdepot zugänglich sind aber nicht in der Ausstellungsform des Kleinbahn-Museums gezeigt werden, nämlich dem Fahrbetrieb nach Asendorf.

Zweitens weil der größte Teil der Aussagen, die diese Wagen nach einer betriebsfähigen Aufarbeitung treffen könnten, ebensogut von anderen Wagen getroffen werden, die bereits betriebsfähig sind oder die zusätzlich noch ganz andere Aussagen treffen.

■ Warum ist die Beschaffung der 3 Wagen ein negatives Ergebnis?

Das Abchecken eines jeden zur Sammlung stößenden oder bereits vorhandenen Sammlungsgegenstandes auf seine musealen Inhalte hin kann ein positives oder auch ein negatives Ergebnis zur Folge haben, sonst wäre es kein Abchecken, sondern ein Schulterklopfen. Die Beschaffung selbst ist natürlich nicht ein Ergebnis.

■ Warum hat das Namensschild der Lok »Spreewald« keinen historischen Bezug, obwohl die Lok ebenso lange im Spreewald war wie in Ostpreußen, obwohl gerade die Umsiedlung der Lok ihre Rettung ermöglicht hat und der Name ein allgemein bekanntes Markenzeichen geworden ist?

Der Name »Spreewald« hat sich als Markenzeichen einer Museumsbahn-Dampflokomotive durchgesetzt und ist dank des gelungenen LGB-Modells auch unter Modellbahnern ein bekannter „Markenartikel“ geworden. Andererseits haben die überlieferten Namen »Hoya«, »Emden« und »Hermann« anderer DEV-Lokomotiven einen weitaus höheren Stellenwert, da sie historisch belegt den Besuchern einen Eindruck von der Art und Weise der Namensgebung bei deutschen Kleinbahnen vermitteln können. Es ist schade, daß der DEV keine Lok namens »Landrat Meier« oder »Margarete« als Ehrbezeugung einer hochgestellten Persönlichkeit gegenüber zur Abrundung des Themas in der Sammlung besitzt, doch die Namen der Lokomotiven »Spreewald«, »Franzburg« und »Plattenberg« stellen nicht mehr dar als museumskonzeptionell und eisenbahnbetrieblich sinnvolle Adaptionen. Der historische Bezug beschränkt sich dabei auf die Wahl des jeweiligen Ortsnamens, der künftig die bis dato namenslose Maschine zieren sollte.

■ Wieso bilden Lok »Spreewald« und die 3 Wa-

gen von der Spreewaldbahn keine stilreine Garnitur, obwohl die Fahrzeuge bereits 49 Jahre ihres Lebens zusammen verbringen?

Natürlich können die 4 Fahrzeuge eine (stilreine) Garnitur bilden, diese ist in der Qualität ihrer Aussage jedoch weniger bedeutsam als die schon vorhandenen Garnituren der KAE und FKb. Der DEV besitzt mit letztgenannten Garnituren solche Fahrzeuge, die technisch, betrieblich und letztlich auch ästhetisch „füreinander“ geschaffen wurden, d. h. sie bilden bis ins letzte Detail einen jeweiligen Funktionszusammenhang. Demgegenüber wurde Lok »Spreewald« unter wesentlich anderen zeitlichen Umständen für eine in einer ganz anderen Region gelegenen Kleinbahn, die obendrein auch erst im Wiederaufbau begriffen war, mit anderen Zug- und Stoßvorrichtungen und einem anderen Bremssystem gebaut, als die von der Spreewaldbahn stammenden und für diese gebauten 3 Wagen. Es ist Zufall, daß diese Fahrzeuge nicht erst in Bruchhausen-Vilsen zusammengetroffen sind, wie so viele andere DEV-Fahrzeuge auch.

Lok und Wagen sind tatsächlich vor 49 Jahren in funktionalen Gebrauchszusammenhang gebracht worden, sie unterlagen aber seit fast 25 Jahren unterschiedlicher Nutzungen, die Lok als Museumsobjekt, die Wagen als Abstellbehausungen. Erst jetzt sind die Wagen zur selben Museums-Eisenbahn gestoßen.

■ Soll sich der DEV zugunsten einer mit genügend historischer Aussagekraft ausgestatteten pflegeleichten Garnitur aus musealer Sicht von einem großen Teil seiner wertvollen Fahrzeuge trennen?

Nicht jedes Objekt, das einmal als „historisch wertvoll“ erachtet wurde und sich nun in der Sammlung befindet, kann einer kritischen Prüfung eben dieses Wertes standhalten. Daher ist es zwangsläufig, daß sich auch das eine oder andere Fahrzeug als inhaltliche Dublette zu einem oder mehreren anderen Fahrzeugen herauskristallisiert. Daraus leitet sich jedoch nicht zwingend eine Hergabe ab, da womöglich gerade dasjenige Fahrzeug im Fahrbetrieb unersetzlich ist. Schon gar nicht ist zu erwarten, daß sich ein großer Teil der Sammlung als redundant erweist.

Mit all den skizzierten Gedanken sollen keineswegs die Leistungen vormaliger DEV-Aktiver geschmälert werden. Bei jeder einzelnen Fahrzeugbeschaffung gab es sicher gute Gründe für die Aktion. Doch nach 30 Jahren des Sammelns ist gerade die Fahrzeugsammlung derart angewachsen, daß der Zeitpunkt für ein kritisches Nachdenken mehr als überfällig ist. Denn zum Glück hat auch im Jahre 1994 das Entdecken neuer Schätze immer noch nicht nachgelassen, so daß in Bruchhausen-Vilsen die Standpunkte „dieses wertvolle Stück gehört unbedingt in die Sammlung“ versus „das Boot ist voll“ hart aufeinanderprallen. Und wie sonst als durch Abchecken der inhaltlichen Aussagen der bereits vorhandenen Fahrzeuge untereinander und mit der des zur Diskussion stehenden Neulings läßt sich das Problem sachlich (!) lösen?

Bislang wurde das Problem häufig rein emotional gelöst. Vielleicht können Eisenbahnfreunde (mich eingeschlossen) Fahrzeugbeschaffungen oder -abgaben nicht emotionsfrei planen und diskutieren. Aber wir sollten es versuchen! Das 'rüberzubringen – nicht mehr und nicht weniger – das war die Intention der Ausführungen am Schluß des Artikels „100 Jahre »Franzburg«“.