

## 12 Jahre Rein-Neckar-Eisenbahn-Museum bald schon wieder Geschichte?

In der letzten Zeit mehren sich die Stimmen, die beachtliche Vorteile in einem Umzug der DGEG-Schmalspursammlung sehen. Es ist die Rede von einer Zusammenarbeit mit der Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft und dem Eisenbahn-Kurier-Verlag, unterstützt von den örtlichen kommunalen Entscheidungsträgern. Dabei seien die möglichen Verbesserungen:

1. Aufbau eines neuen Arbeitskreises (AK) – der gegenwärtige besteht aus nur einem Mitglied.
2. Größeres Interesse des Publikums – die heutigen Besucherzahlen lassen in der Tat zu wünschen.
3. Größere Eigenständigkeit – die Viernheimer Halle teilt die DGEG mit der OEG und einem neuen Verein, den ehemalige DGEG-Mitglieder gründeten.
4. Gestaltung des kulturellen Angebots „Technikgeschichtliche Fahrzeugsammlung“ verknüpft mit der touristischen Attraktion „Dampfzug“ – alle Versuche, in Viernheim Betrieb zu machen, scheiterten.
5. Ausweichen vor den Forderungen der Eigentümerin der Halle, der OEG, nach finanzieller Beteiligung an den erforderlichen Renovierungsarbeiten.

So verlockend diese Punkte auf den ersten Blick wirken, so fraglich erscheint eine tatsächliche Verbesserung der genannten Mißstände durch einen Umzug, denn

zu 1: Wenn sich in einem Ballungsraum, wie dem Rhein-Neckar-Gebiet, kein Arbeitskreis zusammenfindet, wieso sollte das dann in der Randlage Brohl geschehen? Oder traut man dem Arbeitskreis Neustadt zu, das Potential der gesamten Region bereits ausgeschöpft zu haben?

zu 2: Wieso kommen aus drei Großstädten nur so wenige Besucher ins Museum? Hält man die Bevölkerung zwischen Heidelberg und Oggersheim für Kulturtaube? Oder ist das Museum vielleicht zu wenig bekannt?

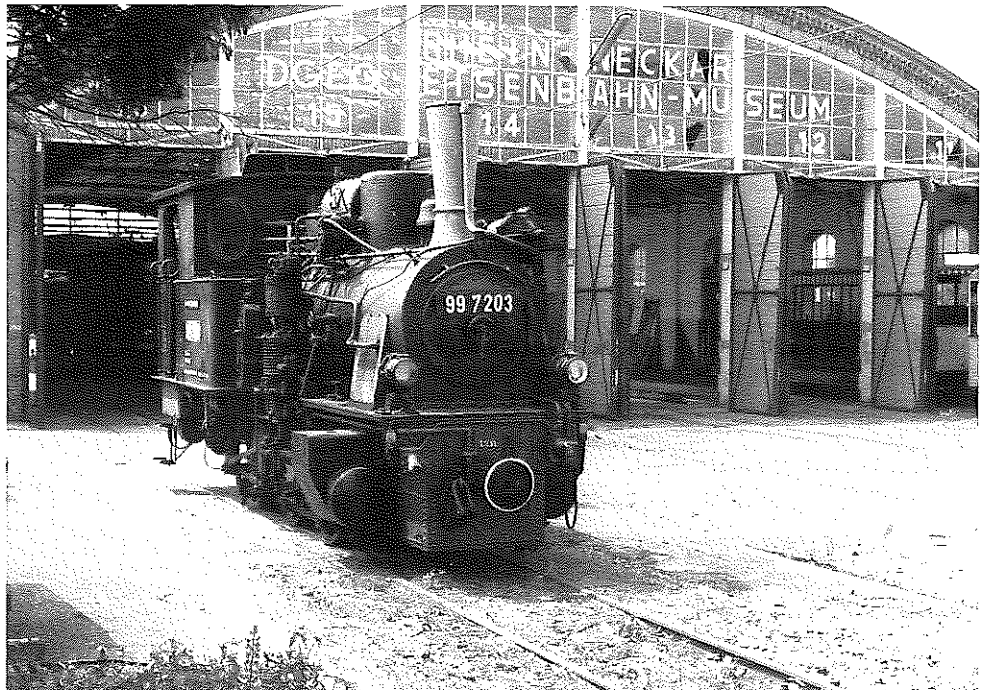
zu 3: Wurden wirklich alle Möglichkeiten versucht, die gesamte Halle zu pachten?

zu 4: Einem Schmalspurbahn-Museum in Viernheim kann der beachtliche Fahrbetrieb genügen, den die OEG vor der Tür durchführt, wenn die Besucher durch Aufzeigen der Zusammenhänge zwischen Technikgeschichte und modernem Verkehrsunternehmen dafür sensibilisiert würden; dagegen besitzt ein Dampfzug aus einer polnischen Neubaulok und Schweizer Wagen den kulturellen Stellenwert eines Kettenkarussells.

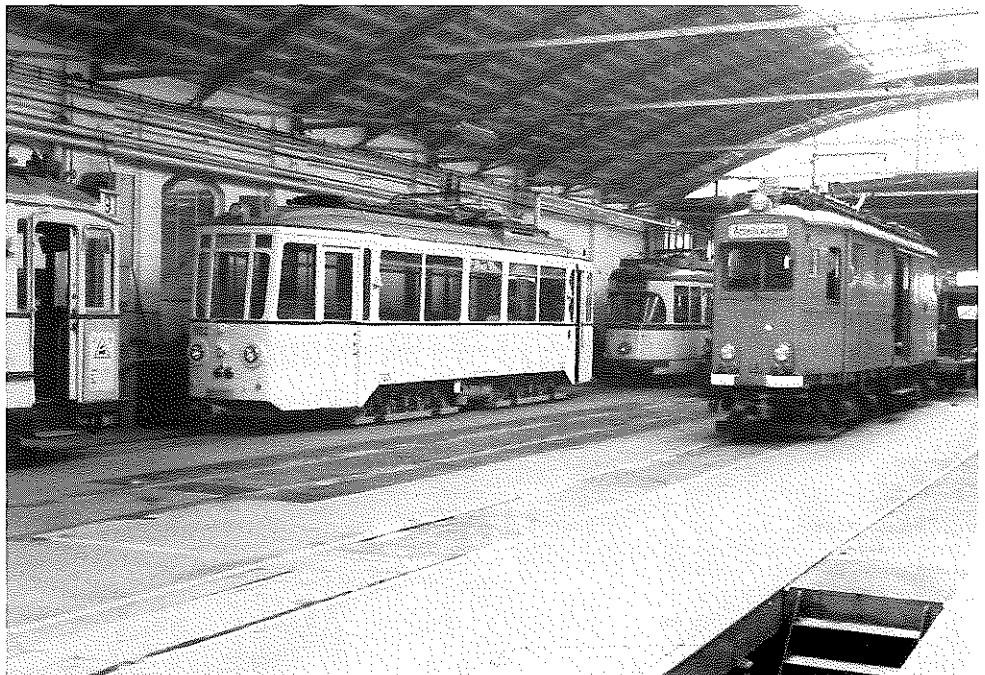
zu 5: Selbst bei Finanzierung einer neuen Halle durch fremde Geldgeber werden bei der DGEG Kosten anfallen, z. B. durch den Umzug. Ist das wirklich billiger als eine eventuelle Beteiligung an Renovierungskosten in Viernheim?

Daneben wird es auch zu Verschlechterungen kommen:

1. Die baugeschichtlich wertvolle Wagenhalle Viernheim, wie die DGEG den Standort im Museumsführer beschreibt, wird gegen eine Neubauhalle getauscht.
2. Aus der Fahrzeugsammlung werden einige Stücke gerissen, die nicht der DGEG gehören.
3. Auf so gute Werkstatträume, Untersuchungsgruben und Sozialeinrichtungen, wie sie die Viernheimer Halle bietet, wird der Arbeitskreis Schmalspursammlung an einem



Die Hallenfront ist bestens geeignet, ein interessantes Museum im Inneren der Halle zu erwarten.  
25. Juli 1984.  
Foto: W. Bäumer



Die Halle bietet die besten Voraussetzungen für ein Museum: Licht, viel Platz, glatter Boden, lange Untersuchungsgruben (leicht abdeckbar), Werkstatt- und Keilerräume und die passende Atmosphäre.  
25. Juli 1984.  
Foto: W. Bäumer

anderen Standort wohl verzichten müssen.

Wenn sich auch die Situation der Schmalspursammlung durch ein ehrliches Engagement der DGEG in Viernheim eher verbessern ließe als durch einen Umzug, so bleibt ihr das bekannte Dilemma, daß sich für Veränderungen leichter Mitarbeiter finden als für Arbeiten zum Fortbestand einer bewährten Einrichtung.

Nichts gegen die Bemühungen zum Erhalt der Brohltalbahn; ihnen gebührt unsere Hochachtung. Doch die DGEG sollte ihre Probleme nicht durch Rück- und Umzüge lösen, sondern dieselben Anstrengungen, die ein Umzug erfordert, in das Rhein-Neckar-Museum investieren und dort auch in Zukunft ihre wertvolle Schmalspursammlung in dem geeigneten Rahmen präsentieren.

Wolfram Bäumer