

Marcus Mandelartz, Wolfram Bäumer

## Aufstieg und Fall des Vereins

# Niederrheinisches Verkehrs-Museum Krefeld e. V.

„Als gemeinnützig anerkannter Verein wurde das Niederrheinische Verkehrs-Museum Krefeld e. V., kurz NVM genannt, am 15. November 1991 gegründet mit dem Ziel, am Niederrhein beheimatete, interessante Schienenfahrzeuge zu erhalten, sie zu restaurieren und nach erfolgter Zulassung nach der Eisenbahn-Betriebsordnung (EBO) für museale, sogenannte Museumsfahrten der breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen.“ Mit diesen Worten beginnt der Text einer 1994 anspruchsvoll hergestellten farbigen Broschüre, für die eine Schutzgebühr erhoben wird, wie es im Impressum heißt.

Tatsächlich wurde das NVM aus dem Mitgliederstamm der vormaligen „Interessengemeinschaft Schienenverkehr Krefeld“ heraus gegründet, die wiederum ein Zusammenschluß von Eisenbahnfreunden aus gescheiterten Vereinigungen (z. B. Eisenbahnfreunde Schwalmatal) war. Erste Zielsetzung des NVM war, die bestehende Museumsbahn „Schluff“ der Krefelder Stadtwerke durch einen eigenen Zug zu ergänzen. Diese Vorgehensweise sollte sich als typisch für die Mitglieder des NVM erweisen: Die Mitarbeit bei der bestehenden Museumsbahn schied offenbar aus, da man sich womöglich in gegebene Strukturen hätte einfügen müssen. Man glaubte mit einem Zug aus einigen Umbauwagen (B3yg bzw. B4yg) mit je einer Industrielok (O & K MV6, 140 PS, 25 km/h) an jedem Ende einen attraktiven „Verstärkungszug“ zum bestehenden Schluff-Dampfbus bieten zu können.

Aber schon der Einbau der für die Bremse notwendigen Druckluftanlage stellte den Verein vor unlösbare Probleme. Da es mit dem Restaurieren nicht so recht klappen wollte, wurde erst einmal kräftig eingekauft — mangels eigener Finanzen mit fremdem Geld. Eine „Anfangspackung“ erwarb man von den Eisenbahnfreunden Vulkancifel in Daun. Der Reisezugwagenpark wurde durch weitere Ankäufe in Ost und West ergänzt. Weiterhin ließ man sich mit einer V 20 und einer Uerdinger Schienenbusgarnitur beschenken.

Auch die o. g. Präsentationsschrift trifft zu einem Sammlungskonzept nur wenige Aussagen, denn es bleibt offen, welchen kulturellen Zielen die lokale und technizistische Festlegung dienen soll, „am Niederrhein beheimatete, interessante Schienenfahrzeuge“ zu sammeln. Diese Festlegung wird umso unverständlicher, als die gesammelten Fahrzeuge, sofern sie überhaupt vom Niederrhein stammten, keinerlei niederrheinische Besonderheiten aufweisen, sondern in identischer Ausführung auch an anderen Orten im Einsatz standen oder heute noch stehen, auch wenn sie in der Präsentationsschrift mit Attributen versehen werden wie „letztes existierendes Exemplar“ oder „ihre Einzigartigkeit“. Außerdem wurde u. a. mit dem „Ankauf eines zweiflügligen Hauptsignals der Grundstein für die heutigen Vereinsaktivitäten“ gelegt, wie es in besagter Präsentationsschrift weiter heißt; also schien man es mit den eigenen Ausführungen auch nicht so ernst zu meinen.

Eine Philosophie hinsichtlich der Restaurierung der Objekte ist nicht bekannt geworden. Die Präsen-

tationsschrift führt lediglich an mehreren Stellen aus, die Restaurierung sei „liebevoll“, ohne den Inhalt dieses Adjektives zu skizzieren. Immerhin fand die beschriebene liebevolle Restaurierung nicht durch den Verein statt, sondern durch die MaK bzw. Uerdinger Waggonfabrik. Der Leser erfährt einiges über die Restaurierungsversuche durch den Verein, die offenbar durch zahlreiche Schwierigkeiten gekennzeichnet sind. Sogar die DB war daran beteiligt, indem das AW Kaiserslautern „die sehr selten gewordenen Puffer beisteuerte“. Der Seltenheitswert von Puffern bleibt aber dem Leser verborgen. Weitgehend unproblematisch scheint lediglich die Aufarbeitung eines Bahnmeister-Kleinwagens zu verlaufen, von der es wörtlich heißt: „Das Fahrzeug unterzieht sich seit 1990 einer Restaurierung und Wiederherstellung von Grund auf.“ Darüber können wir uns sehr freuen, denn der zusammen mit dem Fahrzeug abgebildete Herr hält wohl einen Pinsel in der Hand. Doch da sich das Fahrzeug angeblich selbst aufarbeitet, braucht sich der Herr bestimmt nicht einer Genesungskur zu unterziehen, auch wenn sonst die luftigen Sandalen für die Arbeit an Eisenbahnfahrzeugen ungeeignet wären.

Im Oktober 1993 wurde mit der NIAG ein Vertrag über die Streckennutzung für einen Museumsbahnbetrieb geschlossen. Die NIAG behielt sich vor, die Züge mit eigenen Lokführern und das Stellwerk in Moers mit einem Zugleiter als Unfallmeldestelle zu besetzen. Das NVM verfügte zwar nicht über befähigtes Betriebspersonal, doch der Vereinsvorsitzende hatte in Güstrow einen Ehrenlokführerkurs besucht. Mit dieser Ausbildung beanspruchte er die Anerkennung seiner Befähigung und Berechtigung für alle Loks und Bahnen, so wörtlich: „Ich kann Loks fahren, die DB-Lokführer noch nicht einmal schreiben können“.

In der Präsentationsschrift heißt es, die Vereinbarung mit der NIAG ermögliche dem NVM die Einhaltung seiner Satzungsziele, indem erstmals die Möglichkeit geboten werde, der Öffentlichkeit die musealen Exponate kontinuierlich in Form planmäßiger Museumsfahrten zugänglich zu machen. Der Text geht auch auf die zu vermittelnden Inhalte ein: die abwechslungsreiche niederrheinische Landschaft wie die verschiedenartigen Stadtlandschaften, ein Bergwerk oder ein Gleisdreieck in Orsoy. Dabei dürfte es sich allerdings weniger um Inhalte eines Museums handeln, denn all dies eröffnet sich auch dem Besucher, der im Linienbus der NIAG den Niederrhein bereist.

Zu der Präsentation der Zuggarnitur wird ausgeführt: „Erleben Sie aber auch das Ambiente unserer Zuggastronomie, in der wir für Jung und Alt stets ein gepflegtes König Pilsener, ein kultiviertes Gatzweiler Alt oder ganz einfach auch die vielfach ausgezeichneten alkoholfreien Erfrischungsgetränke der Rheinfels-Quelle für Sie bereithalten.“

Da mit dem angestrebten Fahrbetrieb ein erkennbares Ziel vor Augen lag, legten sich die NVM-Aktiven schwer ins Zeug. Anfang 1994 hatten auch Außenstehende den Eindruck, daß trotz der Vorgesichte und der überspannten Zielsetzung aus der

Sache noch etwas werden könnte. Doch der erste Rückschlag stellte sich ein, als kurz vor der Überführung der Fahrzeuge vom Bw Krefeld nach Moers die Reisezugwagen auf gesamter Länge unter den Fenstern von den Aktiven mit Außenwerbung versehen werden sollten. Die werbetreibenden Sponsoren sahen das Projekt eher als Touristenbahn und rollende Theke denn als museale Einrichtung. Die erforderlichen Anstreicherarbeiten ließen bei einigen Aktiven erste Zweifel an der Richtigkeit des Vorhabens aufkommen, die jedoch vom Vorstand zerstreut wurden mit Worten wie: „Da müssen wir halt durch, bis der Museumsverkehr Gewinn abwirft“.

Die Fahrzeuge wurden nach Moers überführt und im Bahnhof Winterswick der NIAG abgestellt. Und schon kam es zu ersten Konflikten zwischen NVM und NIAG: Trotz eindeutiger Verträge verlangte das NVM eine Abstellung in Moers, da es in Winterswick öfter zu Sachbeschädigungen gekommen war.

Am 19. 3. 1994 war es dann so weit: Eröffnungsfahrt! Ein Sonderzug sollte mit geladenen Gästen von Rheinberg über Moers nach Oertrterberg verkehren, wo in einem Ausflugslokal eine Pressekonferenz abgehalten werden sollte. Bei Ankunft in Rheinberg war von einem Museum nichts zu sehen, und so zweifelte mancher an der Richtigkeit der Lokalität. Der etwas vom DB-Bahnhof abseits gelegene NIAG-Bahnsteig war leider nicht ausgeschildert, und auch kein Vertreter des NVM stand zum Empfang der Gäste bereit, um Zweifel zu zerstreuen. Erst nach 40minütigem Warten in eisiger Kälte war es dann so weit: Der Zug des NVM lief als Leerreisezug aus Moers in Rheinberg ein. Allerdings war es in den Wagen auch nicht wärmer, der geplante Einbau eines Vapor-Heating-Dampfheizkessels in einen Reisezugwagen war nicht mehr rechtzeitig zustande gekommen; Zitat Einladung: „(. . .) warme Kleidung ist erforderlich, da der Zug zwar vorgeheizt, aber während der Fahrt nicht durchgeheizt werden kann“.

Doch wie war es zu der Verspätung gekommen? Am Vortag hatte der Vereinsvorsitzende vom Obersten Betriebsleiter der NIAG verlangt, den Zug selbst zu fahren. Natürlich mußte der OBI dieses Ansinnen wegen unzureichender Befähigung und fehlender Streckenkenntnis ablehnen. Zitat: „Herr M., Ihr Platz ist die Beimannseite“. Herr M. reagierte bockig und kümmerte sich nicht mehr um die Aufrüstung des Zuges. Als die NIAG-Lokführer zur pünktlichen Abfahrt erschienen, sahen sie die Besucher und retteten die Situation, indem sie die Vorbereitungsarbeiten allesamt selbst erledigten. Damit war der Fahrplan natürlich Makulatur geworden.

Kurz vor der Abfahrt in Rheinberg kam es noch zu einer Szene wie aus einem Mafia-Film: Eine schwarze Limousine mit getönten Scheiben rollte auf den Bahnsteig, ein Fenster öffnete sich ebenso kurz wie mysteriös; dann entschwand der Spuk. Hier überprüfte ein Sponsor wohl seine Außenwerbung. Nach dem etwas verpatzten Start ging es

dann mit großem Elan los. Auf einem Unterwegsbahnhof wurde ein Fotohalt eingelegt, auf dem alle NVM-Loks und -Triebwagen zum Fotografieren in eine Reihe aufgestellt wurden. Die währenddessen unter und zwischen den Fahrzeugen herumtollenden Kinder der örtlichen Dorfjugend stießen sogar einem Sponsor sauer auf: "Ich möchte nicht montags die Zeitung aufschlagen und ein Bild eines Zugs mit meiner Werbung sehen, der in einen Unfall verwickelt ist". Obwohl die Herren von den verschiedenen Brauereien nicht vom Fach waren, erkannten sie den Dilletantismus, mit dem die Veranstaltung durchgeführt wurde.

An den darauffolgenden Wochenenden sollte der normale Museumszugbetrieb beginnen. Es wurde aber nur noch eine Fahrt durchgeführt. Die Spannungen mit der NIAG hatten sich verstärkt, und es zeigte sich, daß die Fahrgeldeinnahmen die Kosten nicht decken würden. Da man sich selbst das Versagen nicht eingestehen wollte, wurde der schwarze Peter der NIAG in die Schuhe geschoben: Der Vertrag sei sittenwidrig, der OBI und die Lokführer unqualifiziert und die Gleisanlage nicht betriebssicher. Kurz, einen Zugverkehr auf der NIAG durchzuführen, sei für das NVM nicht zumutbar. Einige aus der Luft gegriffene Vorwürfe wurden sogar in einem mehrseitigen Brief an Politik und Presse verbreitet. In der einen Woche bemängelte man öffentlich mangelnde fachliche Kompetenz des OBI, in der nächsten bat man ihn um die Bescheinigung einer Bremsrevision. Die NIAG tat das Beste, was sie in dieser Situation tun konnte, sie ignorierte alles und jeden.

Ein Anwalt wurde eingeschaltet, und der NIAG auf den Hals gehetzt. Dieser Mann erkannte aber sehr schnell, woher der Wind wehte, und beendete seine Tätigkeit für das NVM wieder. Das war der Todesstoß für das NVM: Interne Streitigkeiten brachen los und eine geregelte Abwicklung war vom Verein aus nicht mehr möglich. Es war in der Folgezeit nicht mehr erkennbar, welche Aktionen auf den Verein zurückgingen, und welche von Mitgliedern des Vereins privat gestartet wurden.

Aufgrund der vollmundigen Ankündigungen in der Presse warteten in der Folgezeit viele Fahrgäste an Wochenenden vergeblich auf Züge des NVM. Im NVM brach ein Fiasko los. Der Vorstand trat zurück, und ein neuer ließ sich nicht finden. Den finanziellen Verpflichtungen konnte mangels Masse nicht mehr nachgekommen werden, und es gab im Verein kein Mitglied mehr mit Vollmacht über die Bankkonten. Eine Austrittswelle suchte den Verein heim. Das Amtsgericht bestellte einen Rechtspfleger, der die Rechtsgeschäfte des Vereins führen sollte. Die Sponsoren waren enttäuscht, da die Werbung nur bei laufendem Zugbetrieb wirkt.

Mittlerweile hat sich wieder ein Notvorstand gefunden, der die Abwicklung des NVM betreibt. Der wirtschaftliche Bankrott war aber nicht mehr abzuwenden. Es bestehen auch Planungen, mit einem Nachfolgeverein wieder in die Museumsbahn-

*Die Fotos zeigen die betriebsfähigen Objekte aus der Fahrzeugansammlung des "Niederrheinisches Verkehrs-Museums Krefeld e. V.", allerdings gehört der MAN-Schienenbus der NIAG. Ein schlüssiges Sammlungskonzept dürfte auch der aufmerksamsten Betrachter kaum entdecken können. Ebenso unklar bleibt auch der Wert in volksbildendem Sinne der Präsentation dieser Fahrzeuge in Betrieb: Was kann man daraus über die Eisenbahngeschichte am Niederrhein lernen?*

19. 3. 1994, Fotos: B. Pirch

szenen einzusteigen. Zahlreiche "Geier" — Vereinsmitglieder und Außenstehende — kreisen über dem NVM, um noch Profit aus der ganzen Affäre zu ziehen. Insbesondere die Reisezugwagen, die Schienenbusse und die Lokomotiven V 20 und V 36 finden viele Interessenten. Die Abwicklung des Ganzen wird wohl noch einige Zeit in Anspruch nehmen, da einerseits die Eigentumsverhältnisse mancher Fahrzeuge unklar sind und andererseits immer neue Forderungen gegen den Verein gestellt werden. So verlangt z. B. der ehemalige Vorsitzende (Druckereibesitzer) für die Herstellung der eingangs erwähnten Broschüre einen fünfstelligen Betrag. Zu besseren Zeiten sollte das eine Spende gewesen sein. So versucht mancher aus dem Desaster noch seinen persönlichen Nutzen zu ziehen.

Was hat nun zum Zusammenbruch nach kometenhaften Aufstieg geführt? Man wollte zu viel in zu kurzer Zeit. Man konnte die eigenen Fähigkeiten und Möglichkeiten nicht richtig einschätzen. Statt den Zugbetrieb langsam anlaufen zu lassen, wurde sofort ein tagesfüllender Fahrplan auf der Gesamtstrecke der NIAG angekündigt. Ein oder zwei Zug-

paare auf der Teilstrecke Moers — Oerterberg hätten es für den Anfang wohl auch getan. Aber nein, bei Durchführung des vorgeschriebenen Fahrplans hätten alle Aktiven des Vereins jedes Wochenende über 12 Stunden für den Zugbetrieb zur Verfügung stehen müssen, ein Personalpolster gab es nicht. Das Projekt stand daher finanziell, personell und konzeptionell auf tönernen Füßen. Man behandelte Organisationen und Einzelpersonen, auf deren Wohlwollen man angewiesen war, wie Befehlsempfänger. Die Profilierungssucht einiger Vorstandsmitglieder erzeugte Widerstand bei den Vereinsmitgliedern.

Und nun, nach dem Scheitern des NVM, ist der Scherbenhaufen unüberschbar: Viele Institutionen, Firmen und nicht zuletzt Verantwortliche der DB, die sonst historischen Ambitionen gegenüber wohlgesonnen waren, sind auf Distanz gegangen. Eine Unterscheidung und Abgrenzung der verschiedenen Museumsbahnen ist auch für Insider schwierig. "Hab ich nicht von Euch in der Zeitung gelesen?"; diese Frage bekommt man zu hören, wenn man als Vertreter einer ganz anderen Museumsbahn bei Firmen und politischen Institutionen vorspricht.

