

Wolfram Bäumer

Das Rhein-Neckar Eisenbahnmuseum Viernheim

Bereits mehrfach wurde in der DME Aktuelles über die Schmalspursammlung der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte e. V. (DGEG) berichtet. Bekanntlich befinden sich die meisten Fahrzeuge dieser Sammlung in einer stillgelegten Werkhalle in Bruchhausen-Vilsen. Über nahezu 3 Jahrzehnte verbinden DGEG und DEV freundschaftliche Kontakte, eine Reihe Doppelmitgliedschaften sowie manche fruchtbare Zusammenarbeit. Die Kooperationsbereitschaft belegte die DGEG insbesondere durch ihren schnellen Entschluß, die bis 1989 in Viernheim präsentierten Schmalspur-Fahrzeuge nach Bruchhausen-Vilsen zu verlagern, um hier zusammen mit dem DEV die stationäre Ausstellung des Kleinbahn-Museums aufzubauen.

Landkreis Diepholz, Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen und DEV sahen hierin eine Chance zur Abrundung der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf und engagierten sich stark. Die Konzeptgruppe des DEV erarbeitete die theoretischen Grundlagen bis hin zur Ausarbeitung eines in DME 2/90 vorgestellten Ausstellungskonzeptes. Die Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen ließ durch ein einschlägiges Architektenbüro den gesamten Bahnhof einschließlich den Neubau eines Ausstellungsgebäudes überplanen und trat somit auch finanziell in Vorleistung.

Auf der Mitgliederversammlung des DEV am 27. 4. 1996 kamen Fragen zu den in Bruchhausen-Vilsen untergebrachten Schmalspurfahrzeugen der DGEG, da die Halle zur Jahresmitte 1997 für den Abriß geräumt werden muß. Natürlich kann die Zukunft der DGEG-Fahrzeugsammlung nicht durch den DEV diskutiert werden. Aber die Mitgliederversammlung äußerte den Wunsch, mehr über die Geschichte sowie Umfang und die Inhalte dieser Sammlung aus der DME zu erfahren. Diesem Wunsch sei mit Nachfolgendem entsprochen.

Eine letzte Vorbemerkung: Der folgende Beitrag stellt die Meinung lediglich des Autors dar. Der Autor war vor fast 20 Jahren als Heranwachsender selbst im Viernheimer Museum aktiv, zwar mit großer Hingabe aber ohne jede fachliche Voraussetzung allen Ereignissen völlig unkritisch erlegen. Schilderungen und Überlegungen entspringen daher der besonderen Bindung zum Rhein-Neckar Eisenbahnmuseum, und bei den Ausführungen zur Geschichte sollen auch nicht Leistungen oder Fehlhandlungen einzelner oder der DGEG zwecks Schuldzuweisung oder -entlastung nachgezeichnet werden, da dies dem heute Außenstehenden nicht zusteht und es innerhalb der DGEG bereits in größtmöglicher Breite geschehen ist.

Geschichte der Sammlung

Die DGEG wurde 1967 gegründet. Sie ist eine der wenigen Eisenbahnfreunde-Vereinigungen, die ihre Fahrzeugbeschaffungen von Beginn an aufgrund eines von den Mitgliedern verabschiedeten Sammlungskonzeptes vornahmen. Das 1968 aufgestellte Beschaffungsprogramm wurde schon in den folgenden 5 Jahren weitgehend umgesetzt, so daß im Sammlungskatalog von 1976 die Schmalspursammlung bereits als „fast vollständig“ bezeichnet werden konnte.

Mit der Wagenhalle in Viernheim war nach einer Suche im gesamten Bundesgebiet ein attraktiver Standort für die Bewahrung und Ausstellung der Fahrzeuge gefunden worden. Denn der Verdichtungsraum Rhein-Neckar bot nicht nur ein hohes



Oben: Nach dem Einräumen der Fahrzeuge in die Werkhalle in Bruchhausen-Vilsen stellen sich die Aktiven der DGEG dem Fotografen, 13. 7. 1991, Foto: Lembke

Links: Lok 74 war das erste von der DGEG nach ihrem Sammlungskonzept angeschaffte Fahrzeug. Mit auf 8 bar reduziertem Kesseldruck dampfte sie zur Museumsöffnung im Viernheimer Gleisfeld, 25. 9. 1976

Besucheraufkommen durch Naherholungssuchende, sondern versprach auch Potential für eine starke aktive Museumsmannschaft. Obendrein ist der Raum seit 100 Jahren durchzogen von meterspurigen Nebenbahnen und Straßenbahnen, die sich heute – immer noch auf Meterspur – zu modernen Stadtbahnen und Regionalbahnen gewandelt haben. Dies sind die:

- Mannheimer Verkehrs-AG, MVG,
- Verkehrsbetr. Ludwigshafen a. Rh. GmbH VBL,
- Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG, HSB,
- Oberrheinische Eisenbahn-Ges. AG, OEG,
- Rhein – Haardtbahn GmbH, RHB.

Mit anderen Räumen vergleichsweise gering ist Anteil stillgelegter Schmalspurbahnen:

- Ludwigshafen – Meckenheim, DB,
- Ludwigshafen – Großkarlbach, DB,
- Neustadt – Speyer, DB,
- Pfälzer Oberlandbahn Neustadt – Landau,
- Städtische Straßenbahn Walldorf
- Schwetzingen – Ketsch,
- Leimen – Wiesloch,
- Heidelberg – Neckargemünd,
- Eppelheim – Schwetzingen.

Die 1914 gebaute und nach dem Zweiten Weltkrieg auf 117 m Gleislänge hinten verlängerte Wagenhalle der OEG in Viernheim bot neben dem passenden Rahmen zur Präsentation der Fahrzeuge mit ihren gut 300 qm Nebenräumen auch genügend Fläche für Kassen- und Verkaufsraum, Ausstellungsraum, Restaurierungswerkstatt samt Wasch- und Aufenthaltsraum für die Mitarbeiter. Die DGEG mietete ab 1. 1. 1976 drei Gleise mit gesamt 348 m überdachter und 343 m Nutzlänge im Freien an.

In der OEG fand die DGEG einen verständnisvollen und großzügigen Hausherrn und Partner für den Aufbau eines Museums: Die OEG hatte der DGEG bereits 1967 eine Dampflok, 2 Personenwagen sowie einen elektrischen Triebwagen geschenkt, die Miete für die Wagenhalle war vergleichsweise niedrig, die DGEG durfte vor Beginn des Mietverhältnisses die ersten Fahrzeuge unterstellen und dazu sogar die Hallenrückwand aufbrechen (und selbstverständlich wieder verschließen). Im August 1975 fand nach Aufrufen in der Presse die Gründungsversammlung eines Arbeitskreises in der Kantine der OEG statt. Der erste Arbeitseinsatz erfolgte am 18. 10. 1975, als drei Fahrzeuge aus dem DGEG-Museum Bochum-Dahlhausen in Heidelberg abgeladen und nach Viernheim überführt wurden.

Vor genau 20 Jahren, am 25. 9. 1976, nach 16-monatiger Aufbauphase eröffnete die DGEG in der Viernheimer Wagenhalle mit 20 Schmalspurfahrzeugen das „Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseum“. Der Name läßt einen ersten Wandel erkennen: Die ursprüngliche Absicht der DGEG, eine Sammlung

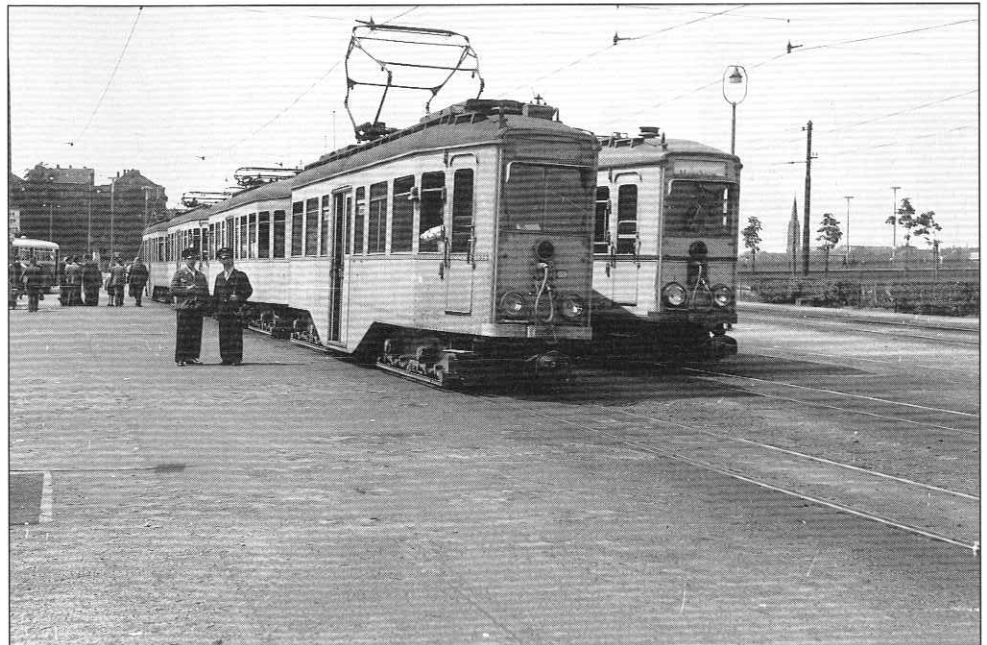
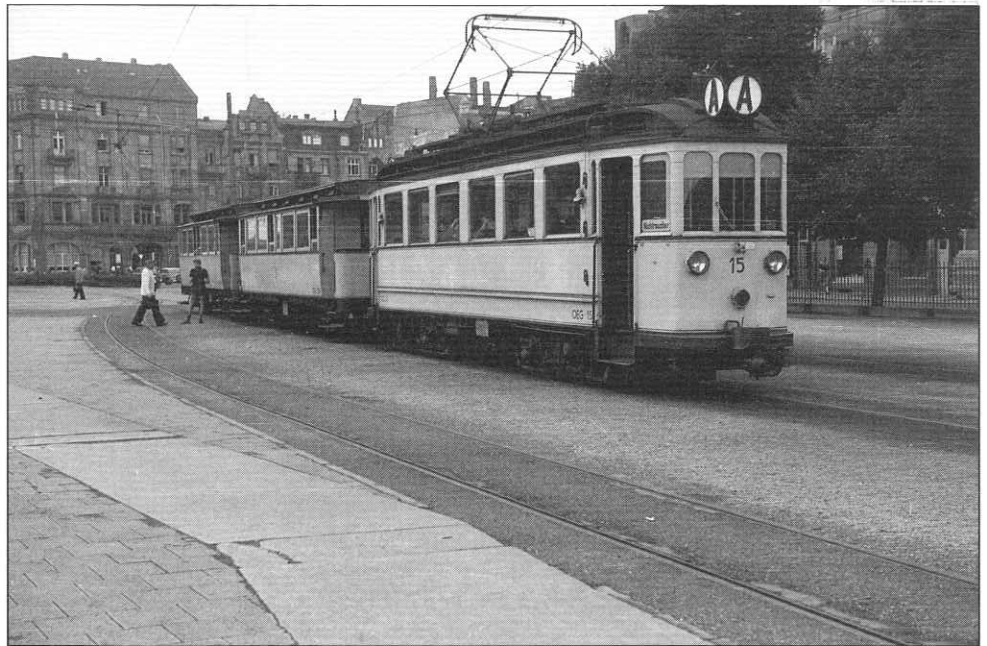
Noch nach 1945 war der Rhein-Neckar-Raum ein Eldorado für Freunde der Klein- und Straßenbahnen. Es gab Dampftrieb auf der OEG und viele Altbaufahrzeuge zu sehen.

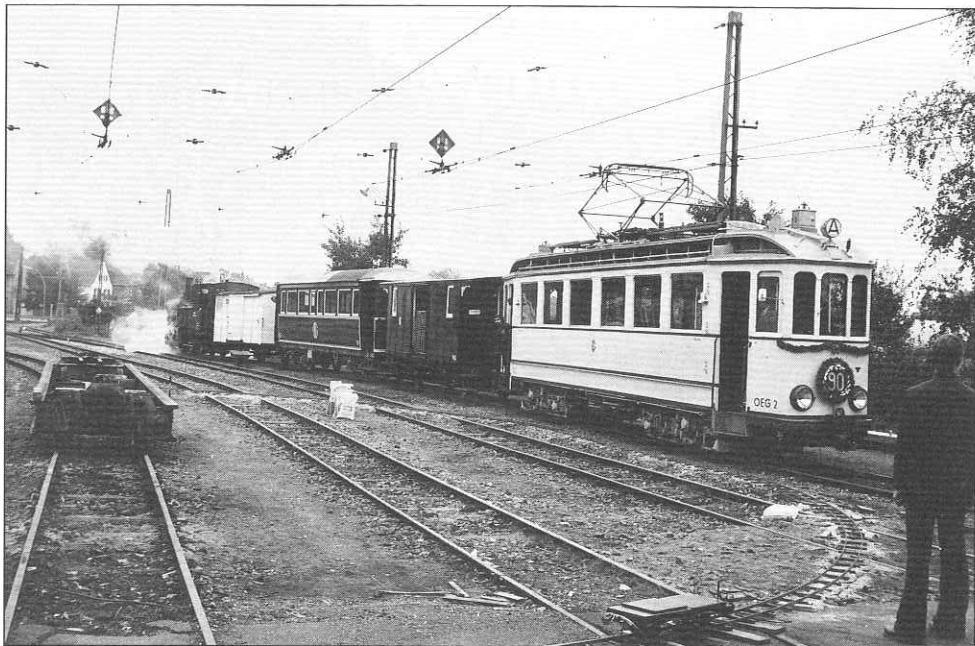
Oben: Zug der OEG mit Fahrzeugen aus der Zeit vor 1914

Mitte: Moderne OEG-Fahrzeuge aus den 20er Jahren mit Ansätzen von Niederflertechnik

Unten: Mit der Städtischen Straßenbahn Walldorf gab es noch einen Kleinbetrieb.

3. und 4. 8. 1951, Fotos: Theodor Alt



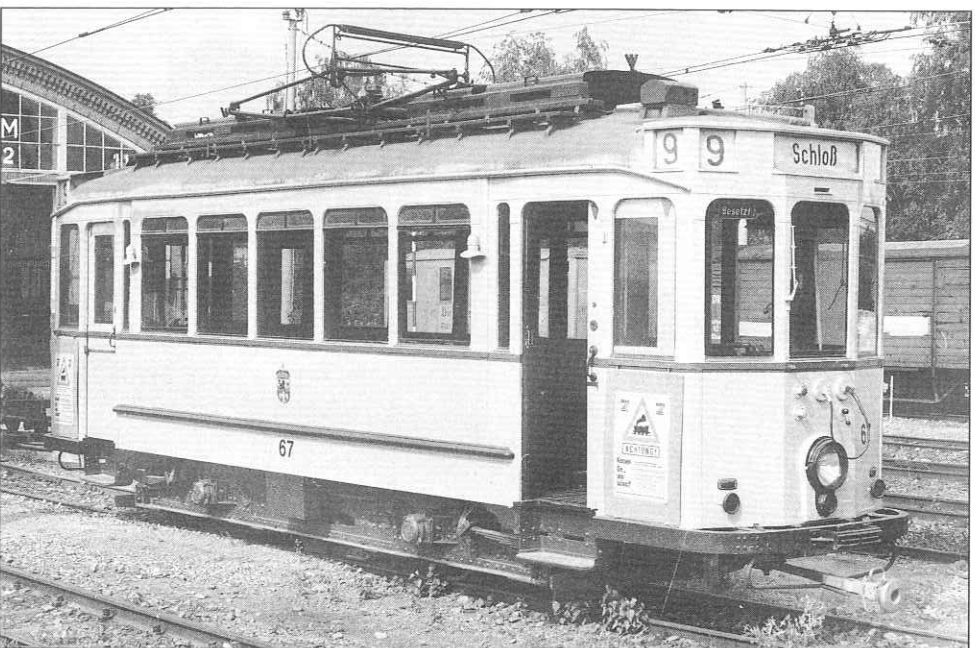
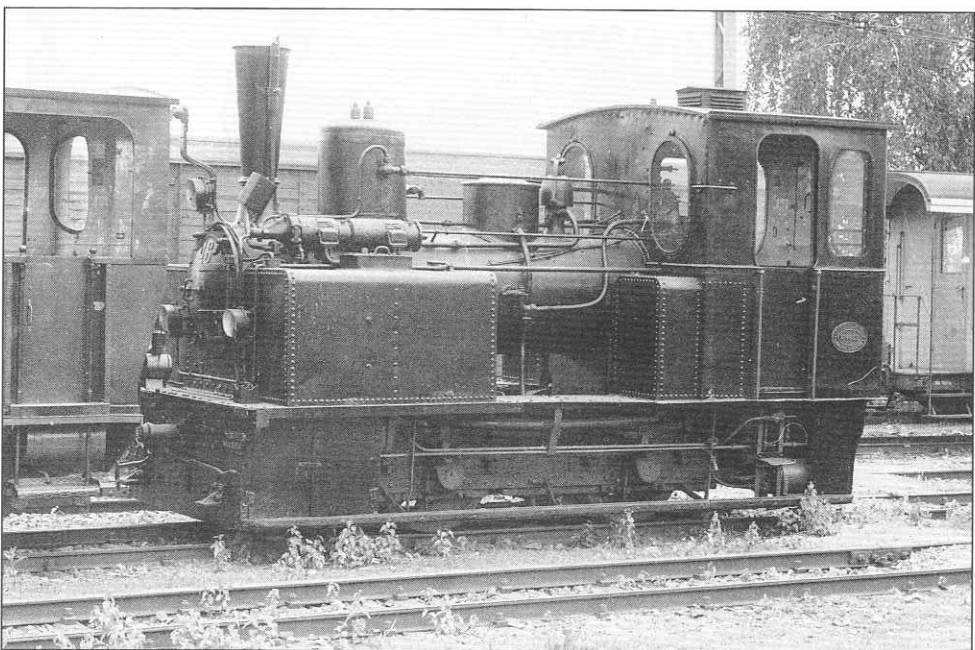


als repräsentativen Querschnitt historischer Eisenbahnfahrzeuge mit Schwergewicht auf der technischen Entwicklung und konstruktive Ausprägung zu zeigen, hatte einen regionalen Bezug erhalten. Für Museen ist regionaler Bezug notwendige Voraussetzung für gute Besucherakzeptanz und (in Anbetracht der Kulturhoheit der Bundesländer) aus fördermitteltaktischen Erwägungen wichtig. Da außerdem eine Reihe der gesammelten Fahrzeuge aus dem Rhein-Neckar-Raum stammten, kann die Wahl des Namens wohl als gelungen gelten.

Schon bald bekam der in Viernheim tätige Arbeitskreis eine Eigendynamik, durch die viele Aktionen mit den ursprünglichen Zielen der DGEG immer weniger in Einklang zu bringen waren. Dabei kann man den vorwiegend aus dem Rhein-Neckar-Raum stammenden Aktiven nicht einmal vorwerfen, daß sie ihr Interesse – geprägt von der interessanten Geschichte der regionalen Schmalspurbahnen sowie der 3 städtischen Straßenbahnen vor Ort – ungerne aus der Ferne einer bundesweit tätigen Vereinigung auf die konstruktive Ausprägung der sächsischen Meyer-Dampflok fokussieren ließen und statt dessen ihr Augenmerk auch auf Straßenbahnfahrzeuge aus der Region richteten.

Jedoch wurde damals nicht das Beschaffungsprogramm von 1967 auf Basis wissenschaftlicher Arbeit hinsichtlich des regionalen Bezuges der Schmalspursammlung zum Museumsstandort fortgeschrieben. Statt dessen stießen auf verschiedenste Weise Fahrzeuge zu der Sammlung, denen ein musealer Inhalt erst nachträglich zugewiesen wurde – teilweise in haarsträubender Weitläufigkeit. Die Straßenbahnwagen aus Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg können dabei noch als inhaltliche Bereicherung gelten. Der Straßenbahnwagen aus Darmstadt und vielleicht sogar der aus Essen stammende Großraumwagen zeigten interessante Parallelen und Abrenzungen zur Eisenbahn-Schmalspurtechnik und wiesen bei großzügiger Betrachtung auch Bezug zur Rhein-Neckar-Region auf. Aber es wurden weitere Straßenbahnwagen aus Aachen, Basel und Zürich hinzugeholt, und ein Ende der Sammeltätigkeit war nicht erkennbar. Mit Dampflok 99 7203, Diesellok V 29 sowie dem Wismarer Schienenbus kamen weitere schmalspurtechnisch aussagekräftige Fahrzeuge hinzu. Letzterer sollte allerdings nur für einen künftigen Einsatz auf der Jagstalbahn in Viernheim zwischengelagert werden.

Das Sammeln von historischen Zeugen ist Basisarbeit aller ernsthaften Museen und kann auch nicht ohne Verlust an Qualität der Sammlung zu einem bestimmten Zeitpunkt abrupt eingestellt werden. Fortschreibung einer Sammlungskonzeption und Aufnahme weiterer Objekte können Museen allerdings nur unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Magazin- bzw. Ausstellungsfläche betreiben. Dies wurde jedoch in Viernheim nicht mit der wünschenswerten Konsequenz getan. Bezeichnend für die Sammelleidenschaft kann die



Oben: Auch am 11. 9. 1977 verkehrten historische Fahrzeuge des Museums auf der OEG-Strecke nach Mannheim-Käfertal. Foto: Bernhard Köntig

Mitte: Lok MEG-46 mit Außenrahmen und Innentriebwerk wurde nach dem Sammlungskonzept beschafft, 25. 7. 1984

Unten: Tw 67 aus Darmstadt wurde außerhalb des Sammlungskonzeptes privat beschafft und im Museum ausgestellt.

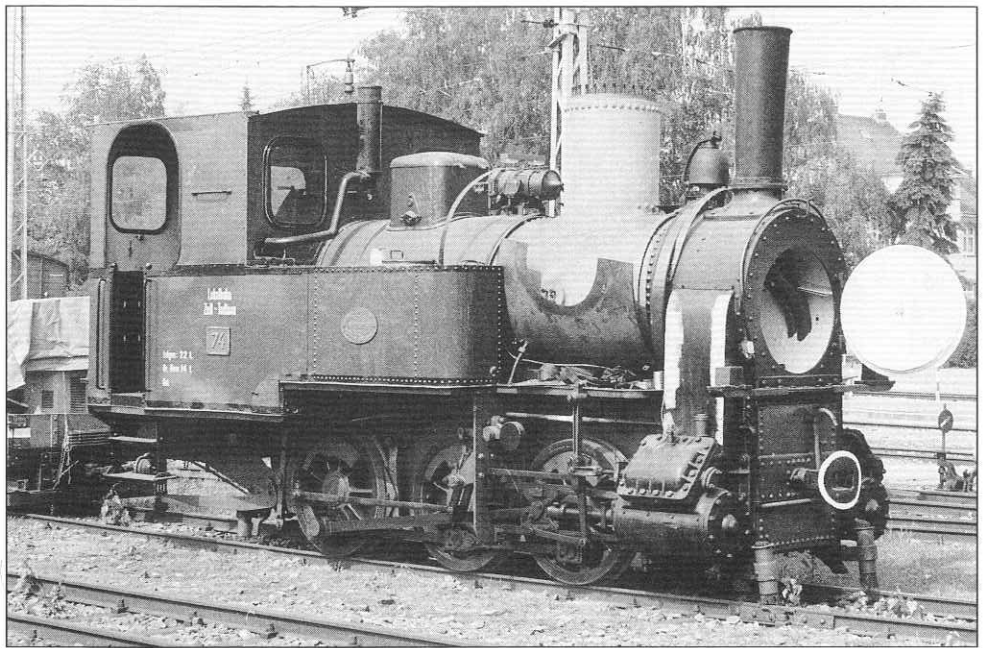
1982 vereinsintern veröffentlichte Klage gelten, der Arbeitskreis Viernheim habe 1976 das nehmen müssen, was die DGEG schon gesammelt hatte. Statt dem Aufbau einer aussagekräftigen Ausstellung galt also das Augenmerk sogar nach eigener Einschätzung mehr der Befriedigung des Sammeltriebes.

Lebendige Museen stoßen auf mehr Besucherinteresse als tote Ausstellungen. Und da Verkehr ohne Bewegung undenkbar ist, ist das Bestreben nach einem Fahrbetrieb im Viernheimer Museum verständlich. Doch trotz des bis dahin gelobten Entgegenkommens der OEG, trotz der am Eröffnungstag und auch später zu besonderen Anlässen stattgefundenen Zubringerfahrten mit Museumsfahrzeugen auf OEG-Strecken, trotz der Vorführfahrten mit der eingeschränkt betriebsfähigen Dampflok 74 im Viernheimer Bahnhofsbereich und obwohl dadurch die Ausstellung inhaltlich weitaus besser abzurunden gewesen wäre, strebte der Arbeitskreis Viernheim weniger die Aufnahme planmäßiger Zubringerfahrten mit Museumsfahrzeugen zu den Öffnungszeiten des Museums an als den Aufbau eines Feldbahnbetriebes neben der Museumshalle. Sogar eine eigene, 2 km lange, meterspurige Strecke wollte man aufbauen. Dafür wurden auch bereits historische Oberleitungsmaste beschafft.

In Anbetracht des Erfolges derartiger Zubringerfahrten in Stuttgart bei guter Kooperation von Straßenbahnbetrieb und Straßenbahnmuseum sowie in Anbetracht der 1986 erfolgten Anmietung sogar einer Dampflok zu Fahrten durch die OEG ist heute die damalige Auffassung unverständlich, eine derartige Zusammenarbeit mit der OEG sei überaus schwierig. Da planmäßige Sonderfahrten unter OEG-Regie den Museums-Aktiven vorwiegend Schaffnertätigkeit zugewiesen hätten und der eigenständige Feldbahnbetrieb weitaus mehr betrieblichen Freiraum bieten konnte, liegt der Verdacht nahe, daß es im Arbeitskreis Viernheim damals weniger um die Bereicherung der Ausstellung als um die Befriedigung des Spieltriebes ging.

In einem der Nebenräume wurde eine begleitende Ausstellung aufgebaut. Diese ging jedoch weniger auf die regionale Nahverkehrsgeschichte ein, als sie vielmehr durch eine „Fahrschalter-Ausstellung“ geprägt war. Mehrere für den elektrotechnisch versierten Betrachter unterscheidbare Fahrschalter elektrischer Triebfahrzeuge wurden nebeneinander aufgestellt, ihre Baugruppen farblich gekennzeichnet und in ihrer für den Spezialisten sicher interessanten Funktion beschrieben.

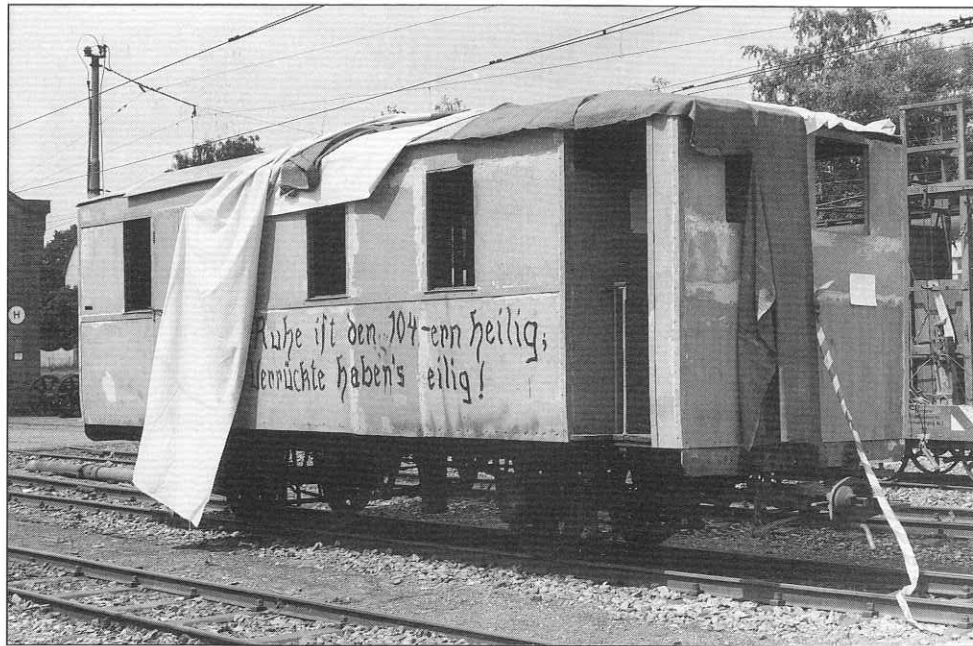
Nach unbefriedigenden Versuchen mit einem ILO-Wagenschieber sowie Lkw-Zugmaschinen wurde der Wunsch nach einem meterspurigen Rangier-



Oben: 1978 wollten durch ihre Studentenheizerfähigkeit qualifizierte Dampflokfahrende Lok 74 betriebsfähig aufarbeiten. Dies scheiterte ebenso an der Schnelligkeit der Ideen wie die anschließend begonnene Aufarbeitung von Tw 2. Beide Fahrzeuge befinden sich heute teilweise zerlegt in Bruchhausen-Vilsen, 25. 7. 1984

Mitte: "Railroading is fun!" Mit dem ursprünglichen Konzept der DGEG hat der Spielbetrieb auf 600 mm im Museum nichts gemein, 21. 4. 1979, Foto: Bernhard König

Unten: Viel Fleiß und Kraft steckte der Arbeitskreis in die Schaffung eines Rangiergerätes - ebenfalls ein mit musealen Erwägungen schwierig in Einklang zu bringendes Unterfangen, 25. 7. 1984

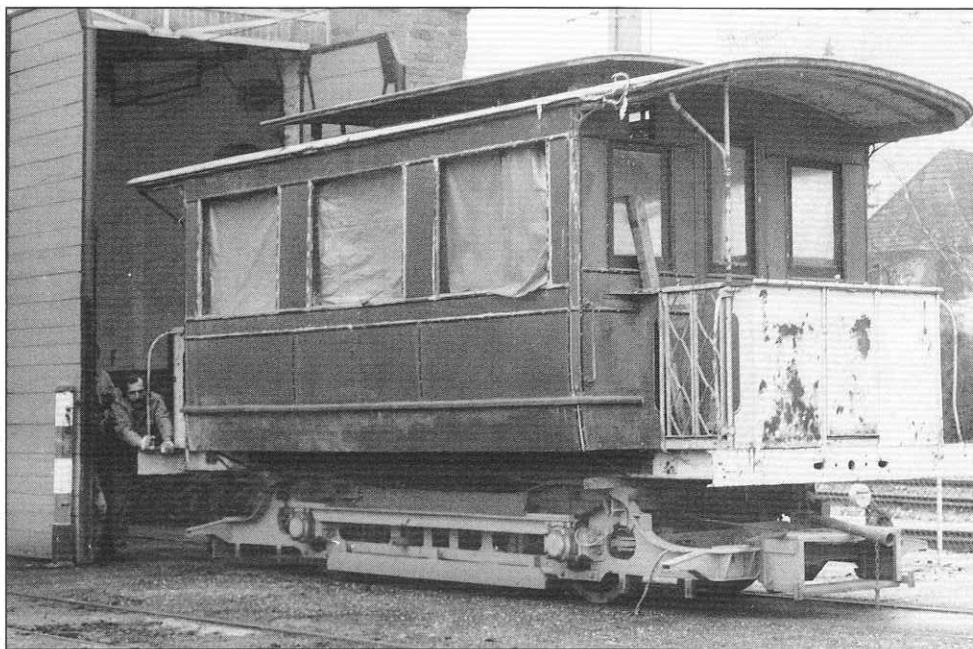


fahrzeug laut. Zunächst wurde der Ausgangsstrom eines Schweißumformers in die Fahrleitung eines Hallengleises eingespeist. Später wurde ein Schweißaggregat auf einer Lore montiert an Triebwagen Tw 67 gehängt. Schließlich wurde Tw 59 mit Akkumulatoren vollgepackt. Parallel dazu wurde über mehrere Jahre an einem Umbau des Tw 97 in ein dieselelektrisches Rangierfahrzeug gearbeitet. Anfangs war noch ein behutsamer Umbau vorgesehen mit einem Pkw-Dieselmotor im Wageninnern und einem Straßenbahn-Fahrmotor als Generator im Vorbau. Doch das Projekt wuchs über sich hinaus: Zuletzt war die Verlängerung des Wagenkastens unter teilweiser Verwendung von Führerstandsteilen eines verschrotteten Triebwagens der OEG vorgesehen.

Bei den unterstellten Befriedigungen von Sammel- und Spieltrieb handelt es sich um Spekulation des Autors. Diese sind unter Modelleisenbahnern nichts Verwerfliches, und so liegt auch der Verdacht nahe, daß damals im Arbeitskreis Viernheim der Geist von auf den Maßstab 1 : 1 umgestiegenen Modellbahnern geherrscht hat. Diese These findet ihre Stärkung in dem begonnen Vorhaben, in dem Museum eine klappbare Modellbahnanlage aufzubauen.

Die beschriebenen Entwicklungen in Viernheim wurden innerhalb der DGEG kritisch beobachtet. 1981 schrieb eine überregional zusammengesetzte Kommission das Museumsprogramm fort, dessen Ergebnisse 1982 von der DGEG-Mitgliederversammlung beschlossen wurden. Der Beschluß wurde in Viernheim nicht mitgetragen, und 1983 kam es zum Eklat: Der Arbeitskreis löste sich auf, und ein Aktiver aus dem Arbeitskreis Neustadt wurde zum künftigen Arbeitskreisleiter in Viernheim bestellt, um dort die Arbeit im Sinne der DGEG fortzusetzen.

Mit großem Engagement und seiner warmherzigen Ausstrahlung konnte der neue Arbeitskreisleiter manchen vormaligen Aktiven und Neueinsteiger für die Mitarbeit gewinnen. Über viele Monate war die Tätigkeit durch Aufräumen, Entsorgen diversen Mülls und Instandsetzungen an der Museums-Infrastruktur gekennzeichnet. Doch mittlerweile war das Museum innerhalb der DGEG aufgrund der jahrelangen Probleme und Querelen so unpopulär geworden, daß der neue Arbeitskreis aufgrund fehlender konzeptioneller und verwaltungstechnischer Unterstützung sowie unbemerktem Rückhalt in der Mitgliedschaft rasch auszehnte. Zu häufig sah sich der Arbeitskreisleiter allein „im Regen stehengelassen“, wenn mit Kommunalpolitikern oder den Verkehrsbetrieben gesprochen oder verhandelt werden sollte. Obendrein setzte ihm der ständige Kleinkrieg mit den Ehemaligen zu, die als „Bahnfreunde Rhein-Neckar-Pfalz e. V.“ mit einigen



Oben: Die Aufarbeitung des Wagen 104 litt unter dem Unvermögen der Akteure, 8. 6. 1979, Foto: Bernhard König

Mitte: Mit Wagen FB 2 befindet sich ein typischer Dampfstraßenbahnwagen (Baujahr 1888) in der Sammlung. Er hat als Gartenhaus überlebt und besitzt sogar noch seinen Rahmen. Hier steht er auf dem Fahrwerk eines ehemaligen Straßenbahnwagens, 1984, Foto: Gerhard Hüther

Unten: Der OEG-Turmwagen (links) sollte als Teilespender für oben gezeigten Wagen verschrottet werden. Die Dampfspeicherlokomotive rechts hat es schwer, die ihr zugedachte Aufgabe als Erläuterung des Rollwagenverkehrs zu erfüllen.

Fahrzeugen weiterhin in der Viernheimer Wagenhalle hospitierten. Als der Arbeitskreisleiter aufgrund gesundheitlicher Gefährdung sein Amt weitergab, war auch der neue Arbeitskreis wieder Vergangenheit geworden.

Der dritte Arbeitskreisleiter hielt den Museumsbetrieb ab 1986 nach Kräften aufrecht und sorgte für die Herrichtung von 2 Wagen zu den Jubiläumsfahrten der OEG. Seine konzeptionellen Fähigkeiten, sein Durchsetzungsvermögen sowie hohe fachliche Qualifikation erwiesen sich zwar als für die Arbeit hilfreich, zur Integrationsfigur konnte er so nicht werden. Ein neuer Arbeitskreis entstand nicht mehr, das Besucherinteresse war beträchtlich zurückgegangen, und so wurde das Museum zum 1. 1. 1989 geschlossen. Die Schließung war der Not gehorchend konsequent, denn seit Jahren waren das Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseum im allgemeinen sowie die Aktivitäten der DGEG im speziellen heftig kritisiert worden, wogegen unterstützende Stimmen für die Museumsarbeit fehlten.

Als 1987 Begehrlichkeiten auf einzelne Objekte aus der Schmalspursammlung offen an die DGEG herangetragen wurden, ließ die Reaktion der DGEG bereits die Gefahr einer Museumsschließung, Standortverlagerung und/oder Sammlungsauflösung erkennen. Forderungen der OEG nach einer stärkeren finanziellen Beteiligung an den Instandhaltungsaufwendungen für die Wagenhalle nannte die DGEG als Grund für die Aufgabe des Museumsstandortes im Juni 1989.

Damit traten neue Probleme auf: Die bis dahin nicht bereinigten Eigentumsverhältnisse an den Fahrzeugen, Forderungen seitens der OEG und des Hessischen Museumsbundes führten zu einem unerwarteten Schrumpfen der Fahrzeugsammlung.

Die DGEG-Schmalspursammlung im Rhein-Neckar Eisenbahnmuseum

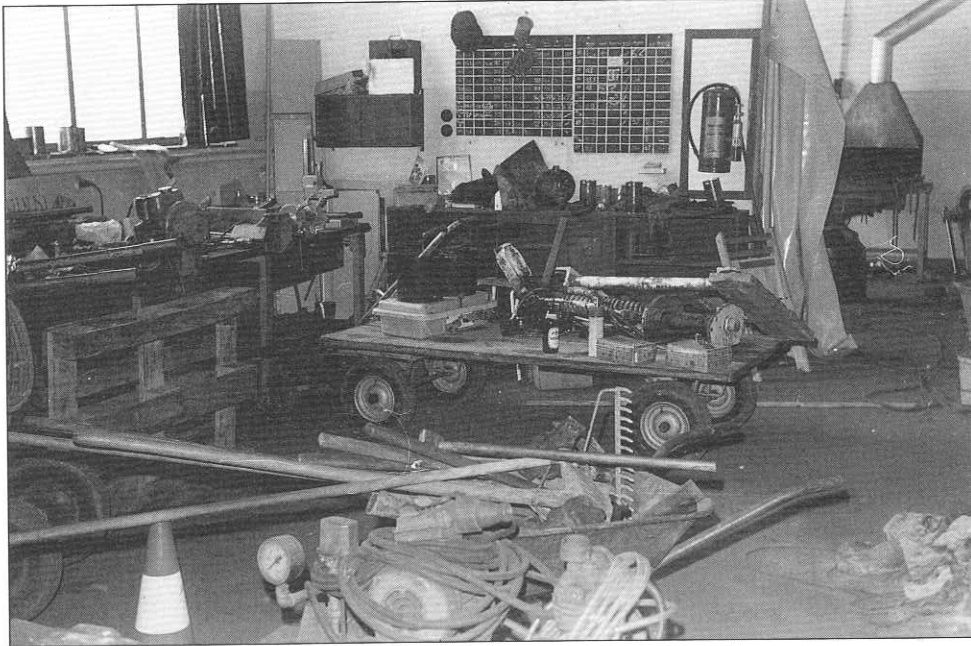
Das RNEM war ein zentrales technikhistorisches Spezialmuseum mit starken regionalen Bezügen – eine geglückte Konstruktion. Die Fahrzeugsammlung ermöglichte in ihrer Konzeption und in ihrem Umfang (rund 4 Dutzend passende Objekte) den Aufbau eines Museums mit den Schwerpunkt-Themen:

- Geschichte des städtischen schienengebundenen Personenverkehrs – am Beispiel der Straßenbahnen im Rhein-Neckar-Raum,
- Geschichte des Personen- sowie Güterverkehrs auf Kleinbahnen vom Typ Regionalbahn – unter besonderer Berücksichtigung der Überlandbahnen im Rhein-Neckar-Raum und in Baden,
- Konstruktive Lösungen für die technischen Besonderheiten von Schmalspurbahnen (enge Radien, z. T. beträchtliche Steigungen, Trassierung im Straßenraum, Kombiniertes Verkehr mit Rollböcken und Rollwagen, Bremssysteme),

Oben: Das Museumsvorfeld diente gelegentlich für Verschrotungen. Dann konnte Besuchern das Erkennen der Ausstellungsobjekte mißlingen. Hinten das Viernheimer Bahnhofensemble mit sonntäglichem Planzug der OEG, 20. 5. 1984

Mitte und unten: Die Wagenhalle eignete sich für eine Schmalspurbahn-Ausstellung. Doch abgesehen von Rangieraktionen waren die Gleise für eine Präsentation zu dicht belegt, 25. 7. und 19. 5. 1984



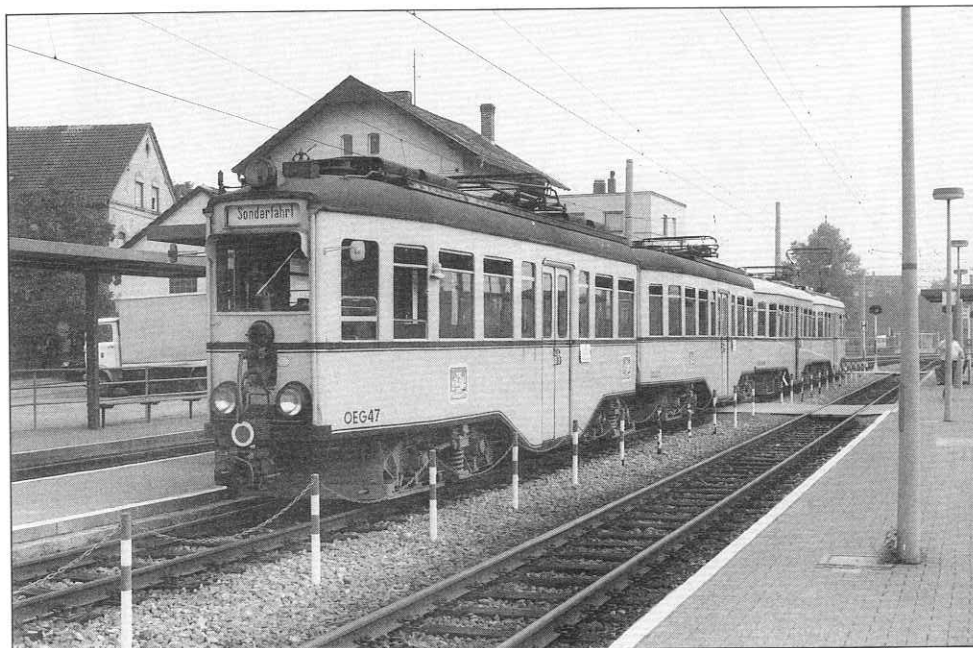


- Betriebliche und verkehrliche Aspekte der Verkehrsunternehmen (Fahrplanerstellung, Umlaufpläne, Dienstpläne, Fahrzeugeinsatzplanung und Fahrzeuginstandhaltung).

Thematisch geordnet konnten die Fahrzeuge bemerkenswerte Aussagen zu o. g. Themenkreisen treffen. Die als Rahmen optimal passende Fahrzeughalle von 1914 konnte die Fahrzeuge bewahren helfen und war selbst das größte Exponat. Wichtiger Schritt zu diesem Ziel mußte das Bestreben sein, die gesamte Fahrzeughalle für die Ausstellung zu nutzen, um die Fahrzeuge sowie die anderen Vermittlungsmedien (Erläuterungstafeln, Vitrinen) für Betrachter überhaupt „beschaubar“ werden zu lassen. Da die OEG 2 bis 3 Gleise der Wagenhalle für ihre Zwecke benötigte, mußte die historische Fahrzeugsammlung die 3 zur Verfügung stehenden Gleise allerdings dicht belegen.

Die Nebenräume konnten als Restaurierungswerkstätten genutzt werden. Langfristig war anzustreben, die Museumswerkstätten von der Ausstellungsfläche abzutrennen, da auch die Nebenräume in ihrem historischen Zusammenhang mit der Wagenhalle besser zur Vermittlung der betrieblichen Abläufe in einem Betriebs Hof nutzbar waren. Für die Lagerung von Halbzeugen und Farbgebänden waren die Räume eigentlich viel zu schade, und die staubintensiven Fahrzeugaufarbeitungen innerhalb der Ausstellungshalle beeinträchtigten das Erscheinungsbild der Ausstellungsstücke sehr. Eine Restaurierungswerkstatt mit einem eingleisigen Arbeitsstand in Nähe der Wagenhalle oder eine auf die Mitnutzung beispielsweise der OEG-Werkstatt in Mannheim-Käfertal gerichtete Kooperation konnte langfristiges Ziel sein.

Der lebhaft betrieb der heute noch 5 Verkehrsunternehmen in der Region konnte die im übrigen tote Ausstellung sowie das Nachempfinden betrieblicher Aspekte sowie das heutige Erscheinungsbild der im Museum kennengelernten Verkehrsunternehmen bereichern. Und nebenbei war das Museum durch den relativ dichten Taktfahrplan auch an Sonntagen gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Hinsichtlich der – technisch gar nicht so schwierigen – Inbetriebsetzung historischer Fahrzeuge war wiederum eine enge Partnerschaft mit der OEG anzustreben. Im allgemeinen gelten Dampfzugfahrten als zugkräftige Attraktionen, aber schon planmäßige sonntägliche Pendelfahrten zwischen Viernheim und Mannheim-Käfertal oder gar bis -Hbf mit elektrischen Überlandtriebwagen oder dem „Halbzug“ (OEG 21/22) können eine stationäre Ausstellung zur Verkehrsgeschichte gut ergänzen.



Oben: Die Nebenräume beinhalteten noch viel originales Inventar wie Schmiede, Werkbänke und Merktafeln. Doch konnte dieses nicht museal vermittelt werden, da die Räume anderweitig genutzt wurden, Mai 1979

Mitte: Die betriebsfähige Aufarbeitung von Dampf-lok 102 sowie Einsatz mit Wagen 131 und 140 standen damals im Museum nicht zur Diskussion, 1984, Foto: Gerhard Hüther

Unten: Die OEG selbst hatte dagegen den Sinn von Sonderfahrten mit historischen Fahrzeugen erkannt, Ganzzug in Bahnhof Mannheim-Käfertal, 22. 6. 1986

Inhalte der Sammlung im Rahmen des Kleinbahn-Museums Bruchhausen-Vilsen

Zwar ist die DGEG-Schmalspursammlung durch die Verlagerung nach Bruchhausen-Vilsen auf ein gutes Dutzend Objekte geschmolzen. Aber zusammen mit den vom DEV gesammelten rund 100 meterspurigen Kleinbahnfahrzeugen sowie dem historisch stimmigen Betrieb der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf ergeben sich in der Kombination sogar noch weitere mögliche Inhalte als in Viernheim. Allerdings ist der starke Bezug zu einer überschaubaren Region wie dem Verdichtungsraum Rhein-Neckar in Bruchhausen-Vilsen nicht herstellbar.

Hier überwiegen in den Aussagen der DGEG-Exponate die technischen, betrieblichen und verkehrlichen Aspekte aus der Kleinbahngeschichte. Regionalgeschichtlich stimmige Bezüge sind den ländlich-bimmelbahnigen Fahrzeugen aus der DEV-Fahrzeugsammlung vorbehalten, die zum größten Teil aus allen nördlichen Bundesländern stammen.

Um welche Inhalte es sich handelt und wie sie vermittelt werden können, hat Gerd Schrammen in DME 2/90 S. 8 – 12 gründlich und eindrucksvoll beschrieben, so daß hier lediglich die Themenkreise ohne weiteres Eingehen auf die Inhalte genannt seien:

- ländlicher Kleinbahnhof (Zugkreuzung, gemischte Zuggarnitur (GmP), Triebwagen, Schienenbus, Güterverkehr, Gleisbaustelle, Kombiniertes Verkehr mit Rollböcken, Fahrzeugentwicklung),
- städtische Kleinbahnen (Fahrzeugentwicklung, elektrischer Betrieb, Personenverkehr, Güterverkehr, dem Kfz-Verkehr Weichen durch Stilllegung und „Verkraftung“ oder Fortentwicklung zur Stadtbahn),
- Dampflok-Entwicklung (Bauart Krauss, Naßdampf, Heißdampf, Serienbau, Übernahme Staatsbahntechniken, Ölfeuerung),
- Bogenläufigkeit (fehlender Spurkranz, Gelenktriebwerke, Klien-Lindner-Hohlachsen, Gölsdorf-Achsen),
- HEG-Kleinbahnwerkstatt,
- Arbeitsplatz der Lokomotivpersonale,
- Kleinexponat-Ausstellung,
- Wechsellausstellung.

Jedes Objekt aus der DGEG-Schmalspursammlung trifft in der konzipierten Ausstellung wesentliche Aussagen, lediglich Mallet-Lok 11sm wird mittlerweile durch den Zugang einer Maschine dieser Bauart in die Sammlung des DEV nicht mehr benötigt.

Inhalte bei Auflösung der Sammlung

Der Wert einer planmäßig angelegten Sammlung ist höher als die Summe der Einzelwerte. Aus diesem Grunde gibt es zentrale Museen, und deshalb hat die DGEG zu Beginn ihrer Vereinsgeschichte ein Sammlungskonzept aufgestellt. Für die einzelnen Objekte ist die Translozierung in ein Museum zwar immer mit dem Verlust der historischen Einbindung zur vormaligen Wirkungsstätte verbunden, aber dieser Verlust muß von allen zentralen Museen in Kauf genommen werden. Häufig war man vor Ort froh, wenn man ein den Straßenausbau

Fahrzeugliste der Sammlung

Nr.	Vorbesitzer	Baujahr	Spurweite	Zugang	Abgang	Bemerkungen, Inhalte, Verbleib
Dampflokomotiven						
56	OEG	1886	1000	1976	1989	kleine, einfache Kleinbahndampflok, Leihg. an LTA Mannheim
74	SEG	1888	1000	1967	-	typische Kleinbahndampflok der Anfangszeit, heute in Bruchhausen-Vilsen
102	OEG	1891	1000	1968	1989	Kastendampflok der Trambahnbauart, 1988 durch Tausch an OEG, Leihg. an LTA Mannheim
46	MEG	1897	1000	1969	-	konstr. Variante zwischen Regelbauart Krauss und Trambahnbauart, Außenrahmen mit innenliegender Steuerung, heute in Bruchhausen-Vilsen
99	AVG	1904	1000	1978	1986	Kleinbahndampflok Regelbauart, an UEF, seit 1990 betrf. Amstetten - Oppingen
7203						
11sm	BEG	1906	1000	1968	1989	schwere Malletlok, an Brohltalbahn verliehen
99 604	DR	1914	750	1970	-	Dampflok mit Gelenk-Fahrwerk Bauart Meyer, sächsische Kleinbahnen, IVk, Vertreterin der umfangreichsten Schmalspurdampflok-Serie, heute in Bruchhausen-Vilsen
53	RSE	1944	785	1968	-	moderne, schwere Schmalspur-Heißdampflok mit konstr. Elementen der Reichsbahn-Einheitsbauart und nachtr. Umbau auf Ölfeuerung, heute in Bruchhausen-Vilsen
152	SWEG	1944	750	1974	-	„Baukasten“-Dampflok für Heeresfeldbahnen mit Tender (und ohne) und für mehrere Spurweiten umrüstbar, Außenrahmen, radial einstellbare Endachsen Klien-Lindner, heute in Bruchhausen-Vilsen
Rcl 455/1	Holz	1939	900	1977	-	einfache Werksbahndampflok, heute in Bruchhausen-Vilsen
Verbrennungstriebfahrzeuge						
V 29 01	SWEG	1952	1000	1981	-	Strecken-Diesellokomotive, konstr. Addition von 2 Rangierkleinloks, heute in Bruchhausen-Vilsen
T 1	Bork.	1940	900	1977	-	Wismarer Schienenbus, heute in Bruchhausen-Vilsen
elektrische Kleinbahn-Triebwagen						
2	OEG	1914	1000	1968	-	typischer elektrischer Überlandtriebwagen mit Holzaufbau, Maximum-Drehgestelle, heute in Bruchhausen-Vilsen
44	HSB	1925	1000	1976	1989	Überlandtriebwagen, zurück an HSB
20	OEG	1928	1000	1978	1989	Gütertriebwagen für Stück- und Exprefßgut, noch in Viernheim
21/22	OEG	1928	1000	1976	1980	Überlandtriebzug mit Ganzstahlaufbau, Tendenzen zu Niederflurtechnik, an SMS Schönau, 1995 verschrottet
45 - 48	OEG	1928	1000	1976	1986	Überlandtriebzug mit Ganzstahlaufbau, Tendenzen zu Niederflurtechnik, 45/46 als Nostalgiezug bei OEG i. E., 47/48 als Ersatzteilspender abg.
1122	RHB	1939	1000	1977	-	elektrischer Überlandtriebwagen, geschweißter Wagenkasten, heute in Bruchhausen-Vilsen
66	OEG	1952	1000	1979	1989	einfacher Überlandtriebwagen der Nachkriegsbauart
Straßenbahn-Triebwagen						
275	MVG	1907	1000	1983	1989	Wagenkasten 1956 ersetzt, der wiederum 1983 verschrottet
1307	MVG	1927	1000	1978	1989	Schienschleifwagen, Umbau aus Holzaufbau-Tw von 1901, noch in Vhm
97	HSB	1000	1978	1983		Schleifwagen, Umbau zum Rangiergerät begonnen
67	HEAG	1927	1000	1977	1989	2achsiger Straßenbahntriebwagen mit Längsbänken der städtischen Regelbauart, an Stadtwerke Worms
59	HSB	1949	1000	1976	1989	KSW-Triebwagen, Vereinfachungs- und Vereinheitlichungsbestrebungen, zurück an HSB
76	VBL	1956	1000	1976	1989	geschweißter 2achsiger Straßenbahntw Verbandstyp 2 aus Ludwigshafen an Bahnfreunde Rhein-Neckar-Pfalz e. V., Wgkasten verschr., Fg in Vhm
1501	EVAG	1951	1000	1977	1989	erster 4achs. Großraum-Straßenbahntw in Meterspur, Prototy für viele „DÜWAGs“ in zahlreichen Städten, an EVAG zurückverkauft
1006	ASEAG	1957	1000	ca. 78	1989	Aachener Straßenbahnwagen, zurück nach Aachen
1019	VBZ	1929	1000	1986	1989	Züricher Straßenbahnwagen, an Bahnfr. Rhein-Neckar-Pfalz, zur an VBZ
Reisezugwagen						
6	HSB	1885	1000	1976	1989	Pferdebahnwagen, nach div. Umbauten 1960 zu Sommerwagen /Pferdebahnwagen rekonstruiert, zurück an HSB
2	FB	1888	1000	1974	-	Dampfstraßenbahn-Personenwagen, heute in Bruchhausen-Vilsen
104	OEG	1886	1000	1976	-	Ctr. „Marktwagen“, war bis 1988 Leihgabe und ging durch Tausch gegen Lok 102 in DGEG-Eigentum über, heute in Bruchhausen-Vilsen
131	OEG	1909	1000	1968	1988	4achsiger Personenwagen der Dampfzugzeit der OEG, 1944 neu aufgeb. als Beiwagen für elektr. Betrieb, an Brohltalbahn vermietet
140	OEG	1909	1000	1976	1989	Gepäckwagen, noch in Vhm vorh.
53	VBW	(1936)	1000	1977	1989	kleiner Persw. mit typ. schweiz. Elementen, an Brohltalbahn vermietet
629	VBZ	1929	1000	1928	1984	Züricher Straßenbahnwagen, an Bahnfr. Rhein-Neckar-Pfalz, zur. an VBZ
1308	BVB	1933	1000	ca. 78	1984	Baseler Strab. mit 3 Achsen, an Bahnfr. Rhein-Neckar-Pfalz, zur. an Basel

Fortsetzung nächste Seite

störendes Fachwerkhaus in ein Freilichtmuseum oder nicht mehr benötigte Eisenbahnfahrzeuge an eine Museumseisenbahn oder ein Eisenbahnmuseum ohne Gesichtsverlust entsorgen konnte.

Den Wert einer Sammlung geltend zu machen, bedingt aber auch die Hinnahme der Kosten für Unterbringung sowie Ausstellung. Während letztere durch ehrenamtliche Tätigkeit bei Kassendienst, Aufsicht und Broschürenverkauf und die sachlichen Betriebskosten durch Beschränkung der Öff-

nungszeiten auf die hellen und warmen Monate stark einschränkbar sind, bleiben immer relativ hohe Aufwendungen für die Bewahrung der Objekte in der Sammlung bestehen. Denn Abschreibung und Unterhaltung eines entsprechend großen Magazins sowie einer Umzäunung oder Bewachung fallen direkt an oder sind über die Miete abzugelten. Jeder Museumsträger und jeder mit der Bewahrung historischer Eisenbahnfahrzeuge verpflichtete Eisenbahnverein weiß darum, und insbe-



Heute nutzt die OEG die Wagenhalle in Viernheim noch für ihre Zwecke. Doch nach Abschluß der Arbeiten zur Verlängerung der Halle in Edingen möchte sich die OEG endgültig von der aufwendig zu unterhaltenden Viernheimer Halle trennen, 18. 3. 1995, Foto: Bernhard König

Fahrzeugliste der Sammlung, Fortsetzung

Nr.	Vorbesitzer	Baujahr	Spurweite	Zugang	Abgang	Bemerkungen, Inhalte, Verbleib
Güterwagen						
301	OEG	1886	1000	1976	1989	gedeckter Güterwagen der Anfangszeit, noch in Vhm vorh.
358	OEG	1907?	1000	1984	1989	typischer gedeckter Güterwagen, noch in Vhm vorh.
697	OEG	1965	1000	1984	1989	Eichwagen, Umbau aus O-Wagen von 1901, an Märkische Museumsbahn
698	OEG	1889	1000	1982	?	Zachs Flachwagen aus O-Wagen
704	OEG	1890	1000	1984	1989	abgewrackter Reisezugwagen, verkauft an DEV 164
709	OEG	1894	1000	1984	1989	Drehschemelwagen, verkauft an DEV 109
710	OEG	1894	1000	1984	1989	Drehschemelwagen, verkauft an DEV 110
720	OEG	1962	1000	1977	1989	Klappdeckelwagen, Umbau aus O-Wagen von 1887
731	OEG	1945	1000	1986	1989	Sprengwagen, Umbau aus Gepäckwagen von 1887
733	OEG	ca. 50	1000	1984	1989	Zwischenw. f. Rollbockverkehr, Umb. aus O-Wagen von 1900, verschrottet
809	OEG	1893	1000	1984	1989	OO-Wagen, verkauft an DEV 148
880	OEG	1929	1000	1977	-	O-Wagen, mit Lokkessel beladen in Bruchhausen-Vilsen
1017	OEG	1900	1000	1977	1989	O-Wagen, an Märkische Museumseisenbahn
1021	OEG	1903	1000	1984	1989	O-Wagen, an Märkische Museumseisenbahn
1024	OEG	1903	1000	1984	1989	O-Wagen, an Märkische Museumseisenbahn
92	DB	1892	1000	1968	1993	gedeckter Güterwagen mit 4 Lenkachsen, seit 1995 bei Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf im Einsatz, DEV 147
1316	MVG	1921	1000			Schweißwagen, Umbau aus Fuhrwerks-Transportwagen
38	OEG	1919	1000		1989	Rollbock
39	OEG	1919	1000		1989	Rollbock, noch in Viernheim vorhanden
24	OEG	1926	1000	1976	1989	Rollbock
71	OEG	?	1000	1976	1989	Rollbock
34	MEG	1930	1000	1977	1989	Rollwagen, heute in Bruchhausen-Vilsen
2408	Holz	900	ca. 78	-	-	Holzkastenlore, heute in Bruchhausen-Vilsen
sonst. Fahrzeuge						
391	RhB	1914	1000	1980	1987	Vollbahn-E-Lok, an Museum für Verkehr und Technik Berlin
	WSB		keine		1989	Lkw-Turmwagen, an Bahnfreunde Rhein-Neckar-Pfalz e. V.
1	SSB		1000		1989	Pferdebahnanhänger, Turmwagen, abgewrackt, an Straßenbahnmuseum Stuttgart
	HSB		1000		1989	Turmwagen, noch in Viernheim vorhanden
723	OEG		1000			Turmwagen, Fahrgestell zur Teilgewinnung für FB 2
	SJ		1000		1989	Handhebeldraisine, an Bahnfreunde Rhein-Neckar-Pfalz e. V.
	SSB		1000	1976	1989	Motordraisine der Filderbahn, an Brohltalbahnhof verliehen
120	Südkab	1910	1435	ca. 78	1983	Dampfspeicherlok, „Ladegut Rollwagen“
02	BASF		1435	1984	1989	sächsischer Güterwagen zur Beladung der Rollböcke, an DGEG-Museum Neustadt abgegeben
Feldbahnfahrzeuge						
22	Radbod		600	1977	1989	Untertage-Preßluftlok, an Muttentalbahn
1	Diring	1935	600	1978	1989	Zachs. Feldbahnlok, an Privat
2	Didier	1941	600	1978	1989	Zachs. Feldbahnlok, an Muttentalbahn
	RAG		600	ca. 78	1989	Akkulok, an Muttentalbahn
			600	ca. 78	1989	Kipplore, an Muttentalbahn
			600	ca. 78	1989	Kipplore, an Muttentalbahn
			600	ca. 78	1989	Personenlore, an Muttentalbahn

sondere der DGEG liegen eigene Erfahrungen aus den Standorten Bochum-Dahlhausen und Neustadt vor.

Bislang haben die DGEG-Mitglieder vom Vereinsziel, der Rettung bestimmter historischer Schienenfahrzeuge und die Präsentation in geschlossenen Sammlungen, keine Abstriche gemacht. Doch wenn die für die Bewahrung der Schmalspursammlung monatlich fälligen Kosten nicht getragen werden können, steht mit der Verteilung der Objekte auf interessierte Akzeptoren ein leicht gangbarer Lösungsweg im Raum.

Die Rückgabe eines Sammlungsgegenstandes an den Vorbesitzer bzw. an den Herkunftsort kann sogar in allen Fällen mit dem Rückgewinn der Einbindung zur ursprünglichen Umgebung positiv dargestellt werden. Genau mit diesem Argument hat der DGEG-Vorstand 1989 den Nutzen des Herauslösens von Malletlok 11sm und vom Großraumtriebwagen 1501 aus der Schmalspursammlung begründet. In gleicher Weise könnten der Abtransport der Meyerlok nach Oberrittersgrün, die Rückgabe des T 2 an die OEG, der 152 an die Jagstalbahn oder gar die Aufstellung von Dampflokomotive 46 auf einem Denkmalsockel vor dem Verwaltungsgebäude der SWEG in Lahr als Erfolge gelobt werden.

Eine Aufteilung der Sammlung nach Spurweiten verspricht den Vorzug, daß zumindest einige wichtige Aspekte der Sammlung gewahrt bleiben. Zusammen mit den vor Ort bereits vorhandenen Fahrzeugen können die 750-mm-Fahrzeuge aus der DGEG-Sammlung z. B. beim Öchsle einen Überblick über die Entwicklung der Fahrwerkstechnik für die Besonderheiten der Schmalspurbahnen vermitteln, ebenso wie sich die meterspurigen Fahrzeuge gut mit den in Bruchhausen-Vilsen vorhandenen DEV-Fahrzeugen hinsichtlich der Abbildung von Kleinbahngeschichte verzahnen lassen.

Wie eingangs erwähnt, möchte sich dieser Beitrag nicht in Spekulationen über die DGEG-Schmalspursammlung verlieren oder Begehrlichkeiten auf einzelne Stücke erzeugen, sondern Verständnis für den Wert dieser Sammlung als Sammlung wecken. Vor 20 Jahren war die DGEG mit Recht sehr stolz auf ihre Schmalspursammlung. Die Entwicklungen seit 1976 können keinen Eisenbahnfreund innerhalb und außerhalb der DGEG glücklich stimmen. Der Autor vertraut auf die Kraft der DGEG, nun nicht mit der Auflösung der Sammlung den Weg des geringsten Widerstandes gehen zu müssen.

Das Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseum ist bereits Geschichte geworden, nachträgliche Besserwisserie ändert daran nichts. Noch steht die Wagenhalle, deren Abriß nach Verlängerung der Wagenhalle in Edingen bereits beschlossene Sache ist. Dann wird die letzte Spur des Eisenbahnmuseums getilgt sein.

Die Leser mögen dem Autor nachsehen, daß er sich den Fortbestand des Standortes sowie eine kompetente Weiterentwicklung der Sammlung zu einem regionalen Verkehrsmuseum mit überregionalen technikhistorischen Elementen womöglich unter wissenschaftlicher Betreuung durch das Landesmuseum für Technik und Arbeit Mannheim gewünscht hat. Das Straßenbahnmuseum Stuttgart in inhaltlicher sowie das Museum für Verkehr und Technik Berlin in ausstellungstechnischer Hinsicht können heute als Beispiel für die auch in Viernheim vielleicht mögliche Fortentwicklung herangezogen werden. Vorbei ist vorbei – aber das Träumen kann niemand schlechtheißen.