

**Wolfram Bäumer**

## 46. VDMT-Museumsbahnertagung

Mit dem Rahmenthema Restaurierungsgrundsätze wich die VDMT-Frühjahrstagung erstmals vom bisherigen Schwerpunkt auf technisch-betriebliche und kommerzielle Fragen ab. Doch Langeweile brach auch bei der Behandlung dieser museums-konzeptionellen Fragestellung nicht aus.

Als Sprecher des VDMT-Arbeitskreises Museums-konzeption gab der Autor einleitend einen Überblick über die Restaurierungstätigkeit im Aufgabenkanon der Museen. Zunächst erläuterte er, warum auch reine Museumsbahnen ernsthaft tätige Museen sein können und welche grundlegenden Tätigkeiten dazu gehören. Dabei stellte er das Spannungsfeld zwischen dem Bewahren der materiellen Substanz der einzelnen Objekte auf der einen Seite und dem Vermitteln vormaliger Funktionszusammenhänge durch Wiederinbetriebsetzungen auf der anderen Seite dar. Diese Entscheidung steht immer dann an, wenn eine Museumsbahn oder ein Eisenbahnmuseum ein Eisenbahnfahrzeug oder ein anderes historisches Objekt aus der Eisenbahngeschichte anfassen möchte. Am Beispiel einiger Fahrzeuge des Niedersächsischen Kleinbahnmuseums Bruchhausen-Vilsen wurden Aspekte aufgezeigt, die zu den jeweiligen Entscheidungen führen können. Die Entscheidung sollte bei den Museumsleitungen liegen, nicht etwa bei einzelnen Geldgebern, Eisenbahnfreunden oder sich nach dem vermeintlichen Wunsch der Fahrgäste richten. Das Museum selbst gibt das Restaurierungsziel vor und holt sich die Unterstützung von Fachleuten ein, d. h. von Restauratoren. Erst wenn Restaurierungsziel, der Weg dahin und die Finanzierung geklärt sind, soll mit der Arbeit begonnen werden.

Kornelius Götz, freier Restaurator, erläuterte die Restaurierungstätigkeit, wie sie von Profis vorgenommen wird. Dabei werden die Objekte als historische Quellen betrachtet, so daß der Restaurator seine Tätigkeit als Spurenleser beginnt. Denn jeder historische Zeuge trägt Spuren seiner Herstellung, seines Gebrauchs sowie Spuren aus der Zeit nach seiner Nutzung, sogenannte Stillstandspuren. Diese Spuren werden für Antworten ausgewertet auf Fragen nach dem Sinn der Herstellung, dem Nutzen, den hervorgerufenen Veränderungen und der Art des Gebrauches. Götz erläuterte die restauratorischen Grundbegriffe: Vorbeugung (Herstellen optimaler Aufbewahrungsbedingungen), Konservie-

rung (Zustand des Objektes stabilisieren und das Eintreten künftiger Schäden hinauschieben), Restaurierung (Maßnahmen zur Erleichterung der Wahrnehmung, Wertschätzung und Verständnis für das Objekt) und Rekonstruktion / Reaktivierung (Wiederherstellen von Funktionsfähigkeit für Vorführbetrieb).

Die Arbeit der Restauratoren schließt aber bei Bedarf und nach Möglichkeit die Auswertung weiterer Quellen ein, die zusätzlich zu den mit den Objekten enthaltenen Spuren ausgewertet werden. Das sind z. B.: Interviews mit vormaligen Nutzern, Experten, schriftliche Quellen, andere mit dem betrachteten in Funktionszusammenhang stehende Objekte (z. B. die eine Maschine umhüllende Werkhalle) und neuerdings auch das Internet. Zum Schluß erläuterte Götz die Restaurierungsziele Stillstand, Gebrauchszustand und Reaktivierung und nutzte dazu viele Beispiele aus dem Eisenbahnbereich. Da er seit Jahren mit der Restaurierung technischer Kulturgüter befaßt ist und sich darunter auch nicht selten Eisenbahnfahrzeuge befanden, konnte Götz seinen Vortrag für das Auditorium spannend, leicht faßbar und mit vielen Bildern unterlegt halten.

Joachim Breuninger, Sammlungsleiter des DB-Museums Nürnberg, ging auf drei Objekte aus dem DB-Museum ein: Salonwagen König Ludwig II, Elektrische Lok E 71 19 und die preußische T 3 im DB-Museum Koblenz. Während der Salonwagen als bis 1918 bestens gepflegtes Fahrzeug gleich zu Beginn der 1920er Jahre vom Museum in ausstellungsfähigem Zustand übernommen werden konnte, hat die E 71 trotz Spuren jahrelangen Einsatzes und eingetretener Korrosion einen eisenbahntypischen Neuanstrich erhalten. Die vor über 40 Jahren aus dem Betrieb gegangene Dampflok pr T 3 stand bis vor kurzem auf einem Spielplatz in Köln und wird jetzt von ehrenamtlichen Eisenbahnfreunden der BSW-Gruppe Koblenz ausstellungsgerecht restauriert – und zwar unter Anleitung eines professionellen Restaurators. Diese Weise der Kooperation ist auch für das DB-Museum ein Novum. Breuninger berichtete eingehend über die Konzeption dieser Zusammenarbeit, über die Möglichkeiten und Risiken und über die bisher gewonnenen Erfahrungen. Dabei ging er auf viele hochinteressante Details der Restaurierung der T 3 ein. Breuninger

hielt seinen Vortrag auf Augenhöhe des Auditoriums und vermittelte den ehrlichen Wunsch der Mitarbeiter des DB-Museums zu Erfahrungsaustausch und Kooperation mit den Museumsbahnern im VDMT.

Nach so viel Stoff gab es abschließend eine angelegte Diskussion, moderiert von Rolf Höhmann. Und hier war es gerade die offenherzige Darstellung der noch laufenden T-3-Restaurierung, die zu Fragen, Ergänzungen und Korrekturen aus dem Auditorium einlud. Mit zwei Leitsätzen für Restaurierungen faßte Höhmann die Diskussion zusammen und riet insbesondere, vor dem Ansetzen der Flex die Restaurierung bis zum Ende zu bedenken.

Am nächsten Morgen trafen sich die einzelnen Arbeitskreise. Der Arbeitskreis Museumskonzeption war – möglicherweise durch die umfassende Behandlung des Themengebietes am Vortag – mit elf Teilnehmern nicht so stark besucht, wie zu erwarten. Die Diskussion kreiste denn auch um die Fragen, welche Spuren am Objekt wie hoch zu bewerten sind und was zu tun ist, wenn die Anzahl der gesammelten Objekte die Museumsbahn-Aktiven schier erschlägt. Dieses Problem ist mittlerweile mehreren Institutionen bewußt geworden. Kein Wunder, was vor 30 Jahren gutmeinend erst einmal vor der Verschrottung gerettet worden ist, dann aber seither im Freien steht, besitzt heute kaum noch die Aussagekraft eines Museumsobjektes. Bemoste Fahrzeugrahmen, eingefallene Dächer und Birkenwuchs aus der Verbreterung, so etwas haben inzwischen alle bereits seit längerem bestehenden Vereinigungen kennen gelernt.

So sind es denn auch die etablierten Vereinigungen wie Dampfbahn Fränkische Schweiz, die einige Fahrzeuge zu verschenken bereit sind, und wie DGEG, die eine Arbeitsgruppe zur Sammlungskonsolidierung ins Leben gerufen hat. Auf die Summe aller Sammlungen bezogen wird in Anbetracht der eingeschränkten Möglichkeiten in den nächsten Jahren vermutlich eine lange Reihe von Abgängen und Verlusten nicht zu vermeiden sein, und es ist zu hoffen, daß die Kommunikation zwischen den Vereinigungen und Sammlern noch besser wird.

Nachmittags ging es mit einem Dampfzug über die landschaftlich äußerst reizvolle Museumsbahnstrecke, wobei die ELNA sich von ihrer besten Seite zeigen konnte. Die Strecke und die Kunstbauwerke lassen auch erahnen, wieviel Arbeitskraft der DFS-Aktiven allein mit der Streckenunterhaltung gebunden ist. Dafür gab es denn auch große Anerkennung. Pünktlich zur Regionalbahn Richtung Nürnberg war die Exkursion und damit eine gelungene VDMT-Tagung zu Ende gegangen.



Links: Joachim Breuninger zu Beginn seines Vortrages, 20. 3. 2004, Foto: Kornelius Götz

S. 13 oben: Der Anschlußbahnhof Ebermannstadt wurde nach den Förderrichtlinien für SPNV-Verknüpfungspunkte umgebaut, so daß die Museumszug-Garnitur etwas fremd wirkt.

3. Reihe und unten: Der DFS-Dampfzug in Behringersmühle bzw. auf freier Strecke. Hier kommen die landschaftlichen Reize unverstellt zur Geltung

21. 3. 2004, Fotos: Wolfram Bäumer

