

**Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen  
Austrian Museum & Tourist Railway Association**



**ÖMT-Empfehlung**

**Empfehlung zur Erhaltung  
historischer Schienenverkehrsmittel**

**- ÖMT-M701 -**

**Herausgegeben vom ÖMT  
Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen  
A-1150 Wien, Holohergasse 24, Internet: [www.oemt.at](http://www.oemt.at), E-Mail: [office@oemt.at](mailto:office@oemt.at)  
ZVR-Zahl: 078840141**

**Zweite Ausgabe 2022**

## Vorwort

Im Jahre 1964 wurde mit der „Charta von Venedig“ ein Regelwerk für die Konservierung und Restaurierung von Denkmälern und Ensembles geschaffen. Dieses bildete die Grundlage der im Jahre 1987 in Washington beschlossenen „Internationalen Charta zur Denkmalpflege in historischen Städten“ die bei der Bewahrung und Erhaltung von baulichen Kulturdenkmälern Anwendung findet. Da historische Schienenfahrzeuge ebenso als wertvolles Kulturgut zu betrachten sind, wird im Rahmen internationaler Zusammenarbeit bereits seit mehreren Jahren versucht, Empfehlungen für die Erhaltung historischer Schienenverkehrsmittel zu schaffen und den einheitlichen Gebrauch von Fachbegriffen zu definieren. Im Gegensatz zu baulichen Kulturdenkmälern, deren Funktion dem Betrachter rein statisch vermittelt werden kann ist für die Dokumentation von technischen Kulturgütern die Vermittlung der Funktionsweise eines Objektes ausschlaggebend. Auf das Thema historische Bahnen angewandt kann dies bedeuten, dass die Erhaltung der Betriebsfähigkeit bzw. zumindest des betriebsbereiten Erhaltens nicht ausgeschlossen werden sollte, sondern im Gegenteil manchmal von enormer Wichtigkeit sein wird. Daraus ergibt sich allerdings auch eine Reihe von Auflagen zur Gewährung der Betriebssicherheit die mit den historischen Aspekten vereinbar sein muss.

Von der Europäischen Föderation der Museums- und Touristikbahnen - FEDECRAIL wurde im Jahre 2005 durch die „Charta von Riga“ eine Aufstellung von Grundsätzen verabschiedet, die einen Leitfaden für die Konservierung, Restaurierung, den Unterhalt, die Reparatur und die Nutzung von im Betrieb stehenden historischen Eisenbahnmaterial bilden soll.

Der ÖMT - Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen hat als nationaler Fachverband eine Präzisierung dieser Grundsatzüberlegungen erarbeitet. Die vorliegende Empfehlung wurde im Rahmen des Arbeitskreises Museale Erhaltung & Dokumentation, unter reger Beteiligung der Mitgliedsorganisationen erarbeitet. Sie soll ihren Beitrag dazu leisten um uns in der oftmals mühsamen Arbeit bei der Instandsetzung, Restaurierung und Rekonstruktion historischer Fahrzeuge zu unterstützen. Dem involvierten Personenkreis sei an dieser Stelle für die Mitarbeit gedankt.

Wien im Oktober 2007

Die vorgenommene Aktualisierung diene nicht nur dem Vollzug der Rechtschreibreform und der Korrektur der Postanschrift des ÖMT-Verbandssitzes. Mit der zweiten Ausgabe erfolgte auch eine Überarbeitung im Hinblick der veränderten Sichtweise auf das kulturelle Erbe des Schienenverkehrswesens, die sich durch das, auf Vorschlag der Europäischen Kommission erklärte, „Europäische Jahr der Schiene 2021“ ergab. *„Als einer der nachhaltigsten und sichersten Verkehrsträger wird die Bahn auch eine wichtige Rolle im europäischen Mobilitätssystem der Zukunft einnehmen. Bahnen verbinden EU-weit Menschen, Regionen und Unternehmen. Darüber hinaus sind sie ein Beleg für das technische Know-How in Europa und Teil unseres kulturellen Erbes“.*

Wien im Jänner 2022

Sofern in dieser Publikation personenbezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

## **Einleitung**

Von den verschiedensten Organisationen werden heute historische Schienenverkehrsmittel, bahntechnische Einrichtungen und Anlagen erhalten. Deren Bewahrung, als unwiederbringliches technisches Kulturgut, wird als Verpflichtung gegenüber künftigen Generationen angesehen. Im Gegensatz zu historischen Kunstgegenständen wie Gemälden oder Skulpturen genügt es aber nicht, diese einfach zu konservieren und als stumme Zeugen vergangener Epochen zu präsentieren. Geschichtsvermittlung im althergebrachten Sinn ist viel zu steril um technische Entwicklungen und historische Zusammenhänge zu verstehen. Es sprechen somit einige Gründe dafür die Schienenverkehrstechnik vergangener Epochen nicht nur gegenständlich zu erhalten, sondern auch an Hand betriebsfähiger Exponate lebendig zu dokumentieren, um das Verständnis für deren Funktionsweise zu fördern.

Vor allem die davon betroffenen Fahrbetriebsmittel sind bereits vor Jahrzehnten aus dem Planbetrieb der Verkehrsunternehmen ausgeschieden und die damals verwendete Technologie ist heute nahezu in Vergessenheit geraten. Das erforderliche Wissen um deren Funktionsweise konnte oft nur noch in den einschlägigen Vereinigungen bewahrt werden. Um deren Weiterbetrieb zu ermöglichen sind aber substanzerhaltende Maßnahmen und Anpassungen an gesetzliche Bestimmungen oftmals unausweichlich und mit dem historischen Aspekt in Einklang zu bringen.

## **Der Wandel vom technischen Wirtschaftsgut zum technischen Kulturgut**

Bahnen sind Verkehrsunternehmen, die ihre bahntechnischen Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten beschaffen. Zum Zeitpunkt ihrer Indienststellung entsprechen sie weitgehend dem aktuellen Stand der Technik um den Einsatzzwecken und Transportaufgaben wie Personenverkehr, Güterverkehr oder innerbetrieblichen Erhaltungsdiensten gerecht zu werden. Ausschlaggebend hierfür ist eine wirtschaftliche Lebensdauer, innerhalb derer sie einer natürlichen Alterung und einer gewissen Abnutzung unterliegen. Durchdachte Konstruktionsprinzipien und Materialauswahl stellen sicher, dass lediglich laufende Instandhaltungsarbeiten und der Wechsel von Verschleißteilen die Betriebstüchtigkeit und Verkehrssicherheit garantieren. Etwaige Blessuren durch Unfallgeschehen werden repariert, Glasbruch ersetzt, Gebrauchsspuren durch Ausbesserung beseitigt und nach einer gewissen Zeit ein Neuanstrich aufgebracht, um ein adrettes Erscheinungsbild zu wahren und das Verkehrsunternehmen entsprechend zu repräsentieren. Gesetzliche Bestimmungen und behördliche Auflagen garantieren die periodische Überprüfung sicherheitsrelevanter Komponenten und Einrichtungen. An dieser Vorgangsweise hat sich in der über 180-jährigen Geschichte des Schienenverkehrswesens, mit Ausnahme der Kriegs- und unmittelbaren Nachkriegszeiten oder bewusst vorantriebener Verwahrlosung, wenig geändert.

Im 20. Jahrhundert lag die Lebensdauer bei Schienenfahrzeugen klassischer Konstruktionsprinzipien bei etwa 25 bis 30 Jahren. Oftmals war es notwendig diese wirtschaftliche Lebensdauer zu verlängern und Revitalisierungsmaßnahmen einzuleiten. Die Eingriffe die dabei getätigt wurden sind oftmals tiefgreifend und veränderten das Erscheinungsbild des Fahrzeuges, bzw. dessen Funktionsweise wesentlich. An die bei der ursprünglichen Indienststellung zugrunde liegenden ästhetischen Aspekte wurden dabei vielfach keine so hohen Ansprüche mehr gestellt.

Besonders bei Fahrzeugen aus der Gründerzeit des Schienenverkehrs war deren Konzeption und Ausrüstung bereits nach kurzer Zeit technisch überholt. Vielfach änderten sich gesetzliche, betriebliche oder wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Dies machte oft nach kurzer Zeit einen Umbau erforderlich, der Erscheinungsbild und Funktionalität wesentlich beeinflusste.

Nicht immer wurden Fahrzeuge am Ende ihrer wirtschaftlichen Lebensdauer einer Revitalisierung unterzogen, sondern fanden in untergeordneten Diensten Verwendung und überdauerten somit Jahrzehnte bis zu ihrer Ausmusterung ohne, dass dabei deren historische Substanz wesentlichen Veränderungen unterzogen wurde. Auch die bahnfremde Weiterverwendung als Attraktion auf Kinderspielflächen, als Gartenhütte oder Vereinsheim sorgte oftmals für deren Weiterbestand.

Nachdem die entbehrungsreiche Nachkriegszeit überwunden war, schritt Mitte des 20. Jahrhunderts die Erneuerung der Fahrbetriebsmittel der Verkehrsunternehmen schier unaufhaltsam voran. Zu dieser Zeit legten die Verkehrsunternehmen - bis auf wenige rühmliche Ausnahmen - kaum Wert auf die Bewahrung alter Fahrzeuge, denn ein moderner Betrieb sollte in die Zukunft blicken. Mit der fortschreitenden Modernisierung begann aber auch das Sterben eines Stückes Technikgeschichte und rief eine Reihe von Aktivisten auf den Plan um einzelne Objekte zu bewahren. So kam es, dass eine Vielzahl von interessanten Fahrzeugen vor der Verschrottung bewahrt werden konnte. Erst in den späten 1970er-Jahren war ein Umdenken festzustellen und auch die Verkehrsunternehmen - bis auf wenige unrühmliche Ausnahmen - wurden sich ihrer Vergangenheit bewusst und schufen eigene Museen oder unterstützten zumindest die Erhaltung von historischen Fahrbetriebsmitteln durch vereinsrechtlich geführte Organisationen. Es vollzog sich somit der Wandel vom „Alten Eisen“ zum „Technischen Kulturgut“.

## **Die Begriffsbestimmungen**

Der ÖMT - Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen empfiehlt sich nachfolgender Definitionen zu bedienen:

### ***Konservierung:***

Darunter ist ausschließlich die Bewahrung des Erscheinungsbildes eines Objektes im Letztzustand inklusive aller Gebrauchsspuren, und Alterungserscheinungen zu verstehen. Dabei sind nur minimale Ausbesserungen zulässig, die dem Verfall eines Fahrzeuges Einhalt gebieten aber den historischen oder materiellen Zeugniswert in keiner Weise verändern oder gefährden. Im Allgemeinen kommt diese Vorgangsweise nur an statischen Exponaten eines Museums zur Anwendung, die in geeigneter Atmosphäre ausgestellt sind und deren betriebliche Funktionstüchtigkeit nicht Voraussetzung ist. Oftmals ist es nicht möglich alle Fahrzeuge einer Sammlung in einen Zustand zu versetzen, der eine Integration in die Ausstellung vorteilhaft erscheinen lässt und die Konservierung beschränkt sich auf eine geschützte Unterbringung. In der Regel können solche Exponate in diesem Zustand auch nicht in Betrieb genommen werden. Die Konservierung bietet allerdings die Möglichkeit diese Objekte ohne jegliche Veränderung zu bewahren und zu einem späteren Zeitpunkt weitere Maßnahmen einzuleiten.

### ***Restaurierung:***

Darunter ist die Wiederherstellung eines ursprünglichen oder aber auch späteren gewachsenen Zustandes eines Objektes zu verstehen. Voraussetzung dafür ist, dass ein Fahrzeug als Ganzes vorhanden ist und dessen Erhaltungszustand bzw. Grundsubstanz eine Restaurierung zulässt. Neben den Konservierungsmaßnahmen wird hier auch das Ergänzen oder Rekonstruieren von Einzelteilen angewandt. Also Originalteile, wenn auch anderer bauartgleicher oder bauartverwandter Fahrzeuge, in ausreichender Anzahl vorhanden und nur unwesentliche Neuteile nach alten Plänen anzufertigen sind. Am Beginn jeder Restaurierung steht die Definition des eigentlichen Restaurierungsziels und in deren weiteren Verlauf die genaue Dokumentation der vorgenommenen Arbeiten und eventuell

freigelegten Spuren. Die Restaurierung soll die Wahrnehmung, Wertschätzung, sowie das Verständnis für ein Objekt fördern und ist auf eine Verbesserung des Zustandes ausgerichtet. Sie sollte weder unsichtbar noch besonders auffällig sein und keinesfalls die historische Aussagekraft beeinträchtigen. Restaurierungsmaßnahmen eignen sich daher auch nur bedingt für Fahrzeuge die im Betrieb stehen. So wie die Konservierung bietet allerdings auch die sanfte Restaurierung die Möglichkeit diese Objekte zu bewahren und zu einem späteren Zeitpunkt weitere Maßnahmen einzuleiten.

### ***Aufarbeitung, Instandsetzung oder Renovierung:***

Darunter ist die Bewahrung oder Verbesserung des augenblicklichen Erscheinungsbildes oder Erhaltungszustandes eines Objektes zur Gewährleistung dessen betrieblicher Funktionstüchtigkeit und Verkehrssicherheit zu verstehen. Die getroffenen Maßnahmen entsprechen oftmals dem auch während der betrieblichen Fahrzeugnutzungsdauer getätigten Umfang. Die Generalinstandsetzung eines Fahrzeuges zum Anlass zu nehmen, um die Wiederherstellung eines ursprünglichen oder aber auch späteren gewachsenen Zustandes des Objektes zu erlangen, ist legitim. Auch wenn man sich dabei traditioneller Materialien und Verarbeitungsmethoden bedient, handelt es sich dabei jedoch um keine Restaurierung im Sinne der vorliegenden Definition.

### ***Rekonstruktion:***

Darunter ist die Wiederherstellung oder Nachbildung eines ursprünglichen, oder aber auch späteren gewachsenen Zustandes eines Objektes auf Basis genauer Quellen, alter Pläne, Fotografien, oder Beschreibungen zu verstehen. Voraussetzung dafür ist entweder, dass ein Fahrzeug mit historischer Aussagekraft als Ganzes vorhanden ist, dessen Bestimmungszweck aber durch Umbauten derart verändert wurde, sodass wesentliche Teile einer Neuanfertigung bedürfen, oder

ein Fahrzeug mit historischer Aussagekraft bereits derartige Schäden in der Substanz aufweist, die eine Neuanfertigung von Baugruppen erforderlich machen, oder

ein Fahrzeug nur mehr in Baugruppen mit historischer Aussagekraft vorhanden ist, die unter Verwendung von neu angefertigten Teilen zu einem Ganzen zusammengefügt werden.

In Deutschland wird mit dem Begriff Rekonstruktion oftmals die in der ehemaligen DDR, auf Grund latenter Mangelwirtschaft, gebräuchliche Erneuerung und Verbesserung altbewährter Fahrzeugkonstruktionen in Verbindung gebracht. Diese Auslegung entspricht jedoch nicht dem Sinne der Definition in Bezug auf historische Fahrzeuge.

### ***Reparatur:***

Darunter ist die Anpassung oder der Ersatz von Bauteilen zu verstehen. Die Erfüllung der funktionellen und festigkeitsmäßigen Erfordernisse, sowie etwaiger gesetzlicher Bestimmungen stehen im Vordergrund, ohne Berücksichtigung des historischen Zustandes von Teilen die ersetzt oder entfernt werden.

### ***Replikate:***

Darunter ist die genaue Nachbildung eines verloren gegangenen Originals auf Basis alter Pläne, Fotografien oder Beschreibungen zu verstehen. Die Verwendung unwesentlicher Originalteile ist dabei nicht von Bedeutung.

Die Replikate genießen zwar zweifelhaften Ruf, doch können auch sie im Laufe der Zeit an Bedeutung gewinnen. Man denke dabei nur an die im Jahre 1935 geschaffene Nachbildung der ersten in Deutschland verkehrenden Dampflokomotive die mittlerweile über 80 Dienstjahre aufweist, 20 Jahre mehr als die 23 105 als Original-Museumslok. Der Adler ist mit seiner Garnitur unumstrittener Star der Veranstaltungen des DB-Museums Nürnberg. Er wurde, nach seiner Zerstörung durch den Brand vom 18. Oktober 2005, im Dampflok-

werk in Meiningen aufwändig instandgesetzt, während zahlreiche vom Brand betroffene Originale der Verschrottung zugeführt werden.

### ***Historisierung:***

Darunter ist die Nachempfingung eines früheren Erscheinungsbildes eines Objektes durch Maßnahmen der unterschiedlichsten Art, aber unter Belassung aller späteren Zubauten und Modernisierungen zu verstehen. Die Authentizität eines epochegerechten Erscheinungsbildes hat keine Priorität, es soll dem Benutzer nur ein nostalgisches Ambiente vermittelt werden. Derartige Maßnahmen sind nur an Fahrzeugen tolerierbar, die in größerer Stückzahl erhalten geblieben sind oder neu aufgebaut wurden und rein touristischen Zwecken dienen. Diese Wagen haben mit technischem Kulturgut nichts gemein. Mit den Einnahmen aus Fahrten mit derart umgestalteten Fahrzeugen lässt sich aber der Erhalt weiterer historisch wertvoller Exponate finanzieren, was derartige Vorhaben durchaus rechtfertigt.

### **Das epochegerechte Erscheinungsbild**

Zur umfassenden Dokumentation der Entwicklungsgeschichte historischer Schienenverkehrsmittel gehört vor allem, diese in einem authentischen Erscheinungsbild zu präsentieren. Der Letztzustand einer Fahrzeuggattung ist sicherlich interessant und erfordert in den meisten Fällen auch die wenigsten Anstrengungen. Im Sinne der Hardliner der Museumsszene, die nur Konservierungs- und Restaurierungsmaßnahmen gelten lassen wollen, wäre das wohl das anzustrebende Endziel. Doch welches eintönige Bild böte sich dadurch in unseren Fahrzeugmuseen? Die Exponate wären kaum in der Lage die gewünschte historische Aussagekraft zu vermitteln und die Entwicklung eines Verkehrsmittels zu dokumentieren. Die Veränderungen innerhalb der betrieblichen Nutzungsperiode eines Fahrzeuges bieten eine Reihe von Möglichkeiten ein früheres Erscheinungsbild darzustellen. Ob dies immer der Ursprungszustand sein muss darf bezweifelt werden, waren doch oftmals nach kurzer Betriebszeit Umbauten notwendig oder es wurde die Lackierung vereinfacht. Derart umgestaltete Fahrzeuge prägten sich in diesem veränderten Erscheinungsbild aber ins Bewusstsein der Bevölkerung ein.

Charakteristische Epochen zu präsentieren und authentische Zugkompositionen zu bilden, wie sie einstmals auf den Schienen anzutreffen waren, stellt die eigentliche Herausforderung jedes Museums oder Fahrzeugsammlung dar. Die Bewahrung von Einzelgängern und Prototypen, seien sie auch noch so interessant, rechtfertigt nicht deren bevorzugten Erhalt und die Vernachlässigung von Serienfahrzeugen als eigentliche Zeugen einer Epoche. Auch scheint es wenig sinnvoll sich vorwiegend der Erhaltung von Triebfahrzeugen zu widmen und Personen- oder Güterwagen zu vernachlässigen.

Auch der Erhaltungszustand, in dem ein Fahrzeug dem Betrachter präsentiert werden soll, ist von großer Bedeutung. Es ist nicht notwendig alle Exponate einer Sammlung so zu präsentieren als wären sie gerade vom Hersteller abgeliefert worden oder kämen von einer Hauptuntersuchung, denn auch die Dokumentation von charakteristischen Gebrauchsspuren kann Einblicke in deren Daseinsgeschichte und Funktionalität gewähren.

### **Der Umgang mit der historischen Substanz**

In den wenigsten Fällen konnten Fahrzeuge gleich nach ihrem Ausscheiden aus dem Planbetrieb in Museen oder Sammlungen integriert werden. So kam es, dass zwar eine Vielzahl von Exponaten vor der Verschrottung bewahrt, aber kaum an geeigneten Orten geschützt hinterstellt werden konnte. Nicht nur der Zerstörung ablesbarer Spuren ihres einstigen Verwendungszweckes durch Wind, Wetter und Vandalismus, sondern auch dem weiteren Verfall dieser historischen Fahrbetriebmittel als Ganzes war somit Tür und Tor

geöffnet und kommenden Generationen ein weites Betätigungsfeld bereitet. Dieses Erbe gilt es nun aufzuarbeiten und auch der Nachwelt zu bewahren. Doch auch an den bereits aufgearbeiteten Exponaten gilt es vor allem die Substanz zu bewahren, wenn nicht sogar zu verbessern, da auch im Museum und bei historischem Fahrbetrieb zahlreiche Alterungs- und Verschleißerscheinungen auftreten. Die Wahl der Mittel bei der Aufarbeitung historischer Schienenfahrzeuge sollte genau überlegt werden und sich soweit als möglich an den Seinerzeit gebräuchlichen Materialien und angewandten Technologien orientieren. Sind diese aus gesetzlichen oder technologischen Gründen nicht mehr verfügbar oder anwendbar, so empfiehlt es sich auf Ersatzmaterialien ähnlicher Eigenschaften zurückzugreifen und alternative Techniken anzuwenden. Die Bewahrung althergebrachter Handwerkskunst und Praktiken gehört genauso zur Museumsarbeit wie Archive, Ausrüstungsgegenstände und die Fahrzeuge selbst.

In gleicher Weise ist dies aber auch auf den Betrieb historischer Schienenfahrzeuge anzuwenden, denn die dabei erforderlichen Fertigkeiten des Fahrpersonals zur Gewährleistung eines störungsfreien Betriebes, der Wahrung des Reisekomforts und Einhaltung eines Fahrplanes, gehören zu Tätigkeiten die seit einigen Dekaden aus dem Alltagsbetrieb der Verkehrsunternehmen verschwunden sind. Nicht nur um den Besuchern die Möglichkeit zu bieten einen Bahnbetrieb von anno dazumal hautnah zu erleben, sondern um dieses Wissen als technisches Erbe an künftige Generationen weiterzugeben und Schienenverkehrsgeschichte in seiner Gesamtheit lebendig vermitteln zu können.

Sollten behördliche Auflagen oder betriebliche Erfordernisse den Einbau von zusätzlichen technischen Einrichtungen bedingen, gilt es das historische Erscheinungsbild eines Fahrzeuges vor möglichen Beeinträchtigungen zu schützen und das historische Ambiente dadurch nicht zu beeinträchtigen. Vorgenommene Einbauten sollten unbedingt reversibel ausgeführt werden um im Bedarfsfall den Urzustand wieder herstellen zu können.

Aus dem Planbetrieb im einwandfreien Zustand ausgeschiedene, oder bereits einmal aufgearbeitete Fahrzeuge durch mangelnde Pflege über Jahre hinaus quasi vergammeln zu lassen, trägt nicht unbedingt zur Identifizierung der Bevölkerung mit „Ihrem Museum“, „Ihrem Verein“ oder „Ihrem Verkehrsunternehmen“ bei. Dass es sich bei den historischen Fahrzeugen um wertvolles technisches Kulturgut handelt, erfordert eine Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung, die nur durch gepflegte Exponate erreicht werden kann. Wenn man erwartet, dass Außenstehende den Status des wertvollen Kulturgutes akzeptieren, muss man es auch selbst so behandeln.

Die historischen Fahrzeuge werden bei fachgerechter Pflege und unter Beachtung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen ihren betriebssicheren Zustand sicher auf lange Zeit nicht einbüßen. Grundvoraussetzung ist aber neben der fachgerechten Instandhaltung auch die sachgemäße Bedienung durch den Einsatz von versiertem Fahrpersonal. Die früher vorherrschende Meinung, dass Personal der Verkehrsunternehmen über die bessere Routine verfügt, ist in dieser Form nicht mehr uneingeschränkt gültig. Vielmehr wurde die Erfahrung gemacht, dass Angehörige der mit deren Erhaltung betrauten Organisationen wesentlich schonender und routinierter im Umgang mit ihren Fahrzeugen sind, da sie ja vorwiegend an diese gewöhnt sind und nicht wie Betriebspersonal nur sporadisch auf diesen zum Einsatz gelangen. Darüber hinaus bietet dies den Vorteil, dass nur Mitarbeiter eines Verkehrsunternehmens vollständig den Arbeitnehmerschutzbestimmungen unterliegen, ehrenamtlich tätiges Fahrpersonal, wie etwa Vereinsangehörige, jedoch nicht.

## **Die Anwendung von Empfehlungen und Regelwerken**

Dass die in Betrieb stehenden Fahrzeuge und technischen Einrichtungen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen müssen und der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde

bedürfen versteht sich von selbst. Darüber hinaus ist es jedoch zweckmäßig sich auch einschlägiger Regelwerke von Verbänden und Interessensvertretungen, sowie kompetenter Fachliteratur über museales Bewahren und die Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen zu bedienen um den Status des technischen Kulturgutes nicht zu verlieren.

Als Beispiele seien hier genannt:

- ICOMOS - International Council on Monuments and Sites  
„Internationale Grundsätze und Richtlinien der Denkmalpflege“
- Europa Nostra - European Heritage Alliance  
„Was uns verbindet - Ein New Deal für das Kulturerbe Europas“ - Ausgabe 2020  
„Das industrielle und technische Erbe in Europa“ - Ausgabe 2021
- ICOM - International Council of Museums  
„Ethische Richtlinien für Museen“ - Ausgabe 2006
- DMB - Deutscher Museumsbund  
„Standards für Museen“ - Ausgabe 2006
- FEDECRAIL - Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen  
„Charta von Riga“ - Ausgabe 2005
- TRANSPRESS-Verlag, Christian Hanus  
„Schienenfahrzeuge und Denkmalpflege“ - 1. Auflage 2007

### **Schlussbemerkungen**

Konservieren, restaurieren, rekonstruieren, reparieren, die Grenzen der einzelnen Bereiche sind in der Praxis nicht so scharf zu ziehen und die Übergänge sind oft verlaufend. Die überzogenen Ansichten von Extremhistorikern, dass der Ersatz eines abgenutzten Bremsklotzes die historische Aussagekraft eines Fahrzeuges beeinträchtigt sind ebenso abwegig wie der Einbau von Schienenbremsen in ein Fachwerkfahrgestell eines Straßenbahnfahrzeuges, nur um mit diesem Wagen Stadtrundfahrten vornehmen zu können.

Bei all unserem Wirken und der Euphorie bei der Bewältigung unserer Projekte darf nie auf den Wert der historischen Substanz eines Objektes vergessen werden. Tun wir dies nicht, so laufen wir Gefahr keine historischen Fahrzeuge zu bewahren, sondern nur alte Fahrzeuge in Betrieb zu halten.