



Mit Dampf in die Vergangenheit

Museumseisenbahn und Eisenbahnmuseum Hoorn-Medemblik ■ **Frieder Blum**



Die Dampflok pfeift. Der Heizer schaufelt Kohle auf Feuer. Die Räder singen und der Dampf zischt. Mit liebevoll hergerichteten Personen- und Güterwagen im Schlepptau verkehren die historischen Dampfkleinbahnen auf der niederländischen Museumsbahnstrecke zwischen den alten Zuiderseestädten Hoorn und Medemblik. Zusammen mit dem dortigen Kleinbahnmuseum ist die Museumseisenbahn auf einer Landzunge im IJsselmeer nicht nur eine Touristenattraktion ersten Ranges, sondern auch ein liebevoll gehegtes Relikt der Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte in der Provinz Nordholland. Ein Puzzlestück, das sich einfügt in das Bild von der Industrialisierung Europas, in der die Frage des Transportes von Rohstoffen und Gütern zentrale Bedeutung erlangte.

Als am 21. Februar 1804 bei Merthyr Tydfil in Wales die erste Schienenlokomotive der Welt mit etwa 9 Kilometer pro Stunde auf einer 18 Kilometer langen Strecke aus gusseisernen Winkelschienen fünf Waggons mit zehn Tonnen Roheisen ziemlich mühsam durch die Gegend schleppt, da ahnt wohl kaum einer der rund 70 Schaulustigen, dass ihr Erfinder Richard Trevithick soeben eine verkehrstechnische Revolution ins Rollen gebracht hat, die fortan mit der Industriellen Revolution eng verbunden sein sollte. Mit der Eröffnung der Strecke Liverpool–Manchester, der neuen Schlagader für die Baumwollindustrie, endete die Frühgeschichte der Eisenbahn. Der folgende Bahnbau boomte in ein explosionsartiges Wachstum der gesamten britischen Wirtschaft. Eine ähnliche Entwicklung wiederholte sich auf dem europäischen Kontinent.

Wettbewerbsnachteil durch belgisches Eisenbahnnetz

Für die agrarisch und merkantil ausgerichteten Niederlande mit ihrem gut ausgebauten Wasserwegennetz spielte die Eisenbahn zunächst kaum eine Rolle. Die am 20. September 1839 eröffnete 16 Kilometer lange Linie Amsterdam–Haarlem war noch in Breitspur ausgeführt und konnte den parallel verlaufenden Kanälen nur wenig Paroli bieten. Die Forcierung des Bahnbaus begann erst, als die belgischen Häfen durch ihren Bahnanschluss den Handel aus Deutschland an sich ziehen konnten und den niederländischen Häfen einen Wettbewerbsnachteil bescherten. Wie in den meisten Ländern blieb der Aufbau des Schienennetzes in den Niederlanden weitgehend privaten Gesellschaften überlassen. Städte, die dabei links liegen gelassen wurden, fürchteten, wirtschaftlich den Anschluss zu verlieren und drangen deshalb auf eine Anbindung an das Schienennetz. Andere gründeten ihre eigenen Eisenbahngesellschaften. Es war die Stunde der Kleinbahnlinien und der Tram, der Straßenbahn, die benachbarte Orte miteinander verband. Die erste Straßenbahn der Niederlande, eine Pferdebahn der Dutch Tramway Company (DTC), verkehrte am 25. Juni 1864 von Den Haag in das benachbarte Seebad Scheveningen. Zwei Jahre später, am 25. Juni 1866, eröffnete eine Dampfstraßenbahn von Den Haag

zum Haager Tor in der südlichen Nachbarstadt Delft. Seit 1878 galt ein Gesetz, das die Anforderungen für Nebenbahnen im Gegensatz zu den Hauptlinien herabsetzte und somit ermöglichte, Schienenwege kostengünstiger zu bauen. Die Folge war eine Vielzahl neuer Nebenstrecken.

Längst sind diese Strecken mangels Rentabilität stillgelegt. Erst 1968, im Gründungsjahr der Museumsdampfkleinbahn Hoorn-Medemblik, erkannte man ihren Wert als lebendige Zeugnisse der regionalen Industriegeschichte. Erklärtes Ziel des Museumskonzeptes war es von Anfang an, die noch erhaltenen Waggons und Zugmaschinen nicht nur zu restaurieren, sondern auch einzusetzen. Entsprechend besteht die historische Sammlung nicht nur aus dem Fuhrpark, sondern auch aus Bahnhofsgebäuden und Stellwerken der als Museumsstrecke genutzten lokalen Eisenbahnlinie Hoorn–Medemblik.

Zeitreise durch die Geschichte der Kleinbahn

Das Ergebnis ist eine spannende Zeitreise durch die Geschichte der niederländischen Kleinbahn, die zwischen 1879 und 1966 für die Entwicklung des Landes zum Teil erhebliche Bedeutung erlangte. Zwischen März und November verkehren die Museumszüge nach einem regelmäßigen Fahrplan. Wer anschließend noch Lust auf eine kleine Schiffsreise hat, geht in Medemblik an Bord der historischen Fähre „Friesland“ und dampft die Küste des IJsselmeers entlang nach Enkhuizen.

Zu den Glanzstücken des Museums in Medemblik zählt die Dampflok „Bello“ anno 1914, die früher auf der Bäderbahn zwischen Alkmaar und Bergen aan Zee zum Einsatz kam. Herausragend sind überdies die beiden Dampfstraßenlokomotiven in Kastenbauweise, darunter die 1921 von der Kasseler Firma Henschel gebaute „Leeghwater“, die 1937 in den Besitz einer Zuckerfabrik in Roosendaal gelangte und dort noch rund 30 Jahre lang als Rangierlok Dienst tat. Derartige Kastenloks waren für niederländische Kleinbahnen ebenso charakteristisch wie die ebenfalls noch in einigen Exemplaren erhaltenen Personenwaggons aus Teakholz aus der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert. Den Schwerpunkt der Museumspräsentation bilden Loks, Personen- und Güterwagen sowie Ausstattungsgegenstände der Zeit um 1926. Auch eine große Sammlung von historischem Gepäck und original erhaltenen Signalen ist hier zu sehen. ■



Museumseisenbahn und Eisenbahnmuseum Hoorn-Medemblik
Van Dedemstraat 8, 1624 NN Hoorn, Niederlande
Tel.: +31/2 29/21 48 62 | www.museumstoomtram.nl

Fotos: Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

