

Dirk Henschke, Marcus Mandelartz, Udo Przygoda

Das 2. Internationale Feldbahntreffen

Die Zahl der Feldbahnen wird weltweit von Tag zu Tag geringer. Je mehr sie aus dem Wirtschaftsleben verschwinden, um so mehr werden Feldbahnen von geschichtsinteressierten Menschen, von Einzelsammlern und engagierten Vereinen als Thema ihrer Freizeitarbeit gewählt. Dem Kennenlernen untereinander, der Koordinierung ihrer geschichtlichen Interessen und der gegenseitige Hilfe sollen die Internationalen Feldbahntreffen dienen.

Ausgangspunkt der Überlegungen zu solchen Treffen war, ein Forum zu finden, welches eine bessere Zusammenarbeit und einen regelmäßigen Informationsaustausch fördert, ohne eine neue Interessengemeinschaft oder Arbeitsgemeinschaft ins Leben rufen zu müssen. Dabei war nie geplant, Parallel- oder Konkurrenzveranstaltungen zu Museumsbahntagungen zu schaffen, aber die Erfahrung zeigt, daß die Gilde der Feldbahner dank ihrer „Spielzeugloks“ von den 1435-mm-Freunden nicht ganz ernst genommen wird. Es ging vielmehr darum, für das Sammeln von Feldbahnmaterial die nötige Aufmerksamkeit zu erlangen und die Öffentlichkeit auf die Zusammenarbeit der Feldbahnvereine und Privatsammler hinzuweisen.

Die Initiative zu einer solchen Zusammenkunft ging vom Feld- und Werksbahnmuseum Oekoven aus und wurde erstmalig vom Frankfurter Feldbahnmuseum im November 1991 durchgeführt. Von ca. 60 eingeladenen Feldbahnmuseen und privaten Feldbahnsammlungen nahmen 25 mit insgesamt 93 Personen teil. Die angesprochenen Probleme wie Umweltschutz, Fördermittel und Spenden, Denkmalschutz, Genehmigungsverfahren, Behördenauflagen sowie Unfallschutz und Versicherungen zeigten, daß viele kleine Vereine und Privatsammler nur wenig Erfahrungen damit haben und somit der allgewaltigen Bürokratie etwas hilflos gegenüberstehen. Sehr nützlich waren deshalb auch die Tips der angestammten Feldbahnvereine, jedoch mußte vielfach festgestellt werden, daß die Beantwortung vieler Fragen nur länder- (bzw. staaten-)spezifisch erfolgen kann.

Es wurde beschlossen, daß alle interessierten Vereine und Sammler zweimal im Jahr Informationsblätter an einen geschäftsführenden Verein schicken können, der diese Nachrichten vervielfältigt und an alle anderen weiterleitet. Somit ist die ständige Bekanntmachung neuer Projekte gewährleistet und ein erster Schritt in Richtung gemeinsamen Handelns erfolgt.

Als Zeichen der Unterstützung für die noch zur Deutschen Reichsbahn gehörenden Berliner Parkeisenbahn, deren Erhaltung auch weiterhin gefährdet ist, wurde die nächste Veranstaltung in der Berliner Wuhlheide ausgetragen. So trafen sich am 31. Oktober und 1. November 1992 insgesamt 112 Feldbahnfreunde aus 42 Vereinen zum 2. Internationalen Feldbahntreffen. Die Teilnehmer aus den Niederlanden, der Schweiz, Österreich und allen Teilen Deutschlands hatten die Gelegenheit, gemeinsam über Museumskonzepte, Jugendarbeit, Versicherungsprobleme und die physikalische Wasseraufbereitung für Dampflokomotiven zu beraten.

Um auch die Öffentlichkeit für den Erhalt der Parkeisenbahn zu mobilisieren, wurden die Vereine und Sammler im Vorfeld gebeten, jede Menge Material und Exponate über Feldbahnen mitzubringen. Der Schmalspurbahn-Freunde Berlin e. V. (SFB) bereitete außerdem eine Dokumentation über Feldbahnen in der Mark Brandenburg vor. Besonderen Dank gilt dabei dem Berliner DEV-Mitglied Kurt Köpping.

Insgesamt 15.000 Besucher konnten dank dieser Vorbereitung an beiden Tagen im Palast des Freizeit- und Erholungszentrums die Ausstellung über Feldbahnen und Feldbahnmuseen besichtigen sowie die Informationsstände der Berliner Verkehrsvereine besuchen. Eine Fahrzeugausstellung im Bahnbetriebswerk der Berliner Parkeisenbahn vermittelte Technikgeschichte zum Anfassen.

Unbestreitbarer Höhepunkt waren 2 Paraden mit Fahrzeugen der Berliner Parkeisenbahn, der SFB sowie 6 Gastvereinen. Gezeigt wurden neben den Zuggarnituren der Parkeisenbahn (Lok 399 602, ex 199 102 und Lok 399 601, ex 199 101, beide Typ V 10 C) ein „GmP (fast) original MPSB“ mit der bei Hanomag gebauten Lok 10 Merapik der Dampfkleinbahn Mühlenstroth (DKBM). Der Trümmerbahnzug der SFB war bespannt mit der bei LKM Babelsberg gebauten Lok 44 (LOWA), die bereits in DME 3/91 beschrieben wurde. Zu sehen waren ein Deichbefestigungszug, ein Bauzug sowie ein Tonzug, bespannt mit verschiedenen Feldbahndieselloks. Es folgte der Sonderzug der Berliner Parkeisenbahn mit Lok 399 603 (ex 199 103), Typ Ns 4.

Besonderer Dank galt natürlich unseren Gästen, die keine Kosten und Mühen gescheut hatten, ihre Fahrzeuge auf der Parkeisenbahn präsentieren zu können:

- das Frankfurter Feldbahnmuseum mit einer Draisine und einem Schienenfahrrad,
- die Feldbahn Fränking mit einer Diesellok des Typs Lok MV 2 der Fa. Orenstein & Koppel,
- die Historische Feldbahn Dresden mit einer Lok Diema,
- der Verkehrsamateure und Museumsbahn Hamburg e. V. mit einem Strüver-Schienenkuli,
- das Feld- u. Werksbahnmuseum Oekoven mit einer Lok DKL/L1 der Ruhrthaler Maschinenfabrik Schwarz & Dyckerhoff KG,
- der Freundeskreis Feldbahn mit einem Lorenknecht MAH 711 der Kränke Maschinenfabrik Hamburg-Harburg.

Es war uns gelungen, engagierte Referenten für die einzelnen Arbeitskreise zu gewinnen. So sprachen zum Thema Jugendarbeit und Nachwuchsförderung der Amtsleiter für Jugendförderung Berlin-Köpenick, zu Versicherungsfragen Joachim Rodatz (Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V.) und zum Thema der musealen und denkmalpflegerischen Konzeptionen Wolfram Bäumer (DEV).

Da die Parkeisenbahnen die meisten Erfahrungen auf dem Gebiet der Kinder- und Jugendbeschäftigung haben, wurde von deren Delegierten über den Ablauf der Freizeitgestaltung berichtet.

Nach entsprechender Werbung in Schulen, Presse und Aushängen können Kinder ab 12 Jahren eine Beschäftigung bei den Parkeisenbahnen aufnehmen. Dazu werden verschiedene Kurse angeboten, z. B. sämtliche Varianten im BV-Dienst sowie auch Fernmeldetechnik. Ab 16 Jahren können die Jugendlichen in die technische Brigade überwechseln, wo sie ihren Bastler- und Technik-Leidenschaften freien Lauf lassen können. Die Teilnehmer aus den Vereinen verdeutlichten, wie schwer es ist, geeigneten Nachwuchs zu finden. Weiterhin wurde darauf hingewiesen, daß es gesetzliche Grundlagen gibt, um an Fördermittel für Jugendarbeit zu kommen.

In der Gruppe Museumskonzept legte der Referent einige Grundsätzlichkeiten zur Museumsarbeit dar (s. div. DME). In der Diskussion wurden verschiedene Standpunkte und Meinungen vertreten. Restaurierung und Präsentation von Feldbahnfahrzeugen standen dabei im Vordergrund:

- Soll eine betriebsfähige Diesellokomotive mit Gebrauchsspuren optisch aufgearbeitet werden?
- Ist ein defekter Originalmotor zwecks Betriebstüchtigkeit der Lok gegen einen nicht baugleichen moderneren Motor auszutauschen?
- Ist Denkmalschutz eine Hilfe für die Gewährung von Zuschüssen, und wie weit ist dann eine betriebsfähige Aufarbeitung noch möglich?
- Warum wird eine Dampflokomotive in originaler niedriger Bauart nach historischem Vorbild in Normalausführung umgebaut?
- Auch eine Untertagelokomotive kann im Rahmen eines Konzeptes ihre Berechtigung haben und in Norddeutschland den Besuchern gezeigt werden.
- Zum Thema Präsentationen der Sammlungen wurden die Meinungen von „alle Fahrzeuge optisch aufarbeiten“ bis „zum Belassen einiger Fahrzeuge im letzten Betriebszustand“ vertreten.

Alle diese Punkte konnten nur kurz andiskutiert werden. Es wurde festgestellt, daß es bei der Präsentation von Sammlungen verschiedene Möglichkeiten gibt. Wichtig ist jedoch, daß ein Konzept vorliegt und dies vom Besucher als solches auch klar zu erkennen ist. So ist es u. a. möglich, als Museum anerkannt und auch bezuschußt zu werden – was schließlich als ein Ziel im Interesse vieler Sammlungen liegt.

Beim nächsten Treffen sollen die Themen Öffentlichkeitsarbeit und Restaurierungsphilosophien vertieft werden. Bis dahin sollte jeder Verein bzw. private Sammler sein Sammlungskonzept anhand eines Formblattes darstellen. Die statistische Auswertung übernimmt das Frankfurter Feldbahnmuseum.

Dieses zweite Treffen der Feldbahnfreunde hat wiederum sehr viel Informatives, Wissenswertes und auch Lehrreiches für jeden einzelnen vermittelt. Es bestand Einklang in dem Wunsch, auch im nächsten Jahr ein solche Veranstaltung stattfinden zu lassen. So soll das nächste Treffen am 30./31. Oktober 1993 in Bochum-Dahlhausen stattfinden. Hoffen wir, daß es für die Feldbahner wieder so erfolgreich wird. . .