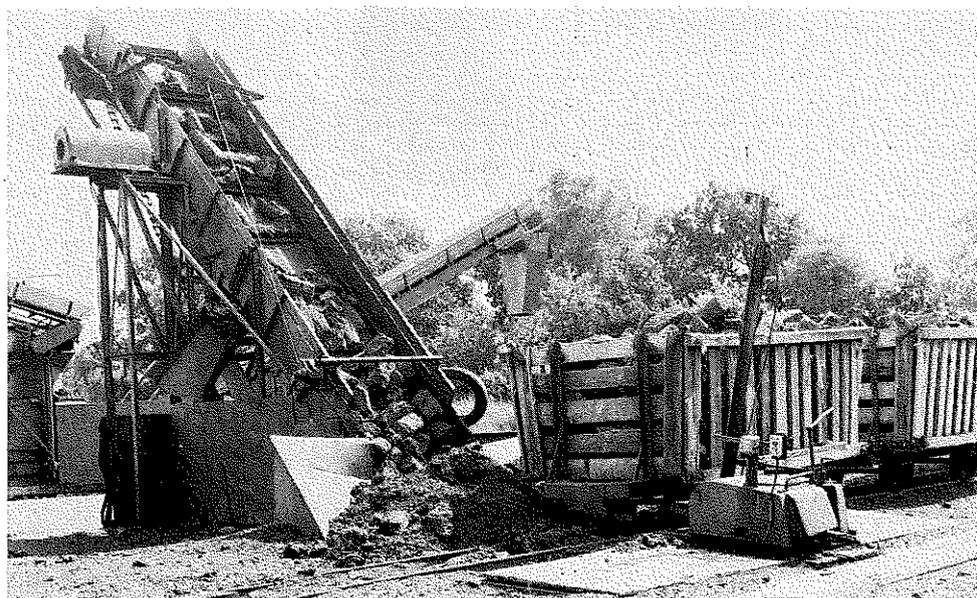
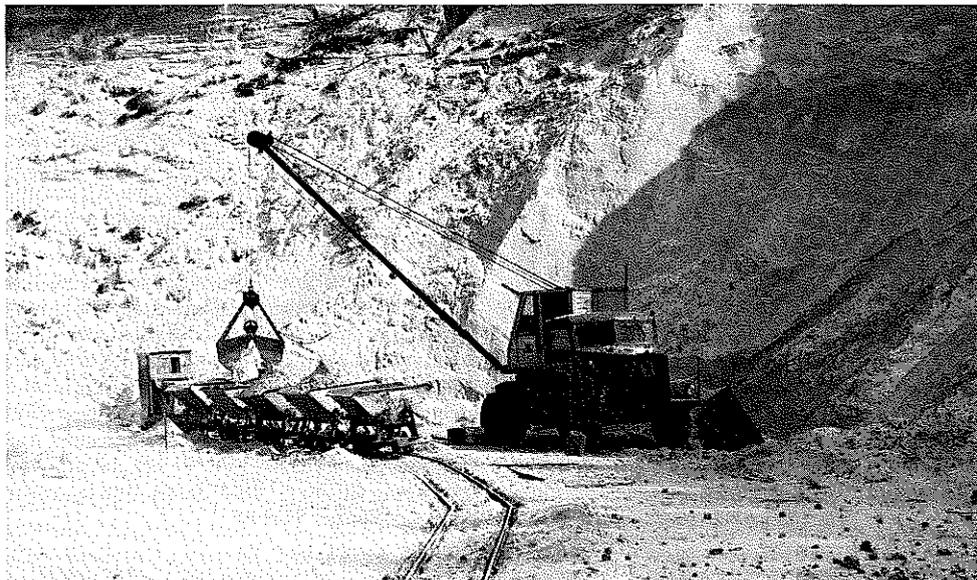


Wolfram Bäumer

Zur musealen Bewahrung der Feldbahngeschichte



Es wurde bereits auf die Wichtigkeit hingewiesen, über den eigenen Tellerrand zu schauen [DME 3/92, S. 10]. Aufgrund der unscharfen Abgrenzung von Kleinbahnen zu den Straßenbahnen und aufgrund der Gleichartigkeit in der musealen Bewahrung von Kleinbahn- und Straßenbahngeschichte ist dieses Abschweifen von der Betrachtung der ländlichen Dampfkleinbahnen bei den Lesern der DME auf Zustimmung gestoßen. So liegt es nahe, auch einmal einen Blick auf die museale Bewahrung der Feldbahngeschichte zu werfen. Ganz neu ist auch dieses nicht: Bereits vor 3 Jahren wurde das Frankfurter Feldbahnmuseum ausführlich vorgestellt [DME 2/90, S. 13 – 23] und ein Eindruck von dem dort praktizierten kompetenten Umgang mit der Feldbahngeschichte gegeben.

Wer einen (oberflächlichen) Blick auf die Feldbahnszene wirft, den beschleicht vermutlich nicht selten der Eindruck, es handele sich um das ausgelassene Treiben von Feldbahn-Fuzzis. Vielerorts sind beachtliche Ansammlungen von Feldbahn-Lokomotiven zu bewundern, und ein Konzept ist nicht zu erkennen. Nach welchen Kriterien werden diese Mengen gleichartiger Fahrzeuge gesammelt? Was darf der Besucher aus dem Eindruck langer Lokreihen vom Feldbahnwesen lernen? Welches Element aus dem Feldbahnwesen vermittelt die Komposition bestehend aus einer Torfbahnlok einigen Untertage-Personenwagen an einem Bahnsteig mit hübsch gemauerter Bahnsteigkante und Zugzielanzeiger?

Und doch: Der Eindruck trügt! Die Museums-Feldbahner sind weitaus mehr an museumswissenschaftlichen Arbeitsweisen interessiert, als das oben Geschilderte vermuten läßt. Das wird schon daran deutlich, daß von den Teilnehmern des 2. internationalen Feldbahntreffens am 31. 10. und 1. 11. 1992 in der Berliner Wuhlheide mehr als 30 Interessierte in der Arbeitsgruppe „Museums-konzept“ mitarbeiteten.

Zum Wesen der Feldbahnen

Noch heute kann man in vielen Mooren Norddeutschlands bei einem Spaziergang Feldbahnen in Betrieb erleben: Eine kleine Diesellokomotive zuckelt mit einem langen Lorenzug im Schrittempo über völlig unregelmäßige Gleise, die den Rand des Feldweges säumen. Dabei schaukelt ein Teil der Torfbahnloren gerade nach links und ein anderer Teil nach rechts. Wenn die Diesellok vorbeigezogen ist, übertönt das dumpfe Rumpeln

In den allermeisten Fällen dienen Feldbahnen zum Transport eines Produktes von der Gewinnungsstätte zu einem Umschlagspunkt oder einer Fertigungsanlage.

Oben: Gewinnungsstätte Sandgrube der Kalksandsteinwerke Gehlbergen, 6. 7. 1971, Foto: Harald Kindermann

Mitte: Kurzer Lorenzug der Ziegelei Stauch in Nußloch, 22. 7. 1977, Foto: Bernhard König

Unten: Umschlagspunkt Torfverladung Bahn/Lkw des Torfwerkes Streng in Heinschenwalde, 13. 7. 1989, Foto: Wolfram Bäumer

der Loren das stoisch gleichmäßige Dieselgebrumm, das zuvor den akustischen Eindruck prägte. Noch minutenlang kann man dem Zug nachblicken, der sich mit langsam leiser werdendem Geklirr, Gerumpel und Gebrumm entfernt. Welch ein „Eisenbahn“-Erlebnis! Eisenbahn-Erlebnis? War das ein Eisenbahnzug auf einer Eisenbahnstrecke?

Vergleichen wir doch einmal die Feldbahnen mit den anderen Eisenbahnen:

■ **Naturale Dimension:** In technischer Hinsicht gehört die Feldbahn zu der Gruppe der Schienenbahnen. Spurgebundenheit durch den Fahrweg, Kombinierbarkeit der Transportgefäße sowie die dadurch mögliche Traktion durch ein einziges Zugfahrzeug sind die wesentlichen technischen Systemelemente, die auf die beschriebene Torfbahn ebenso zutreffen wie auf den ICE, die Wuppertaler Schwebebahn, die Berliner S-Bahn, die Magnetschwebbahn und alle anderen Straßen-, Klein- und Vollbahnen. Es sind somit nur technische Details wie Spurweite, installierte Leistung oder geometrische Dimensionen, die die Feldbahnen von den anderen Eisenbahnen technisch unterscheiden.

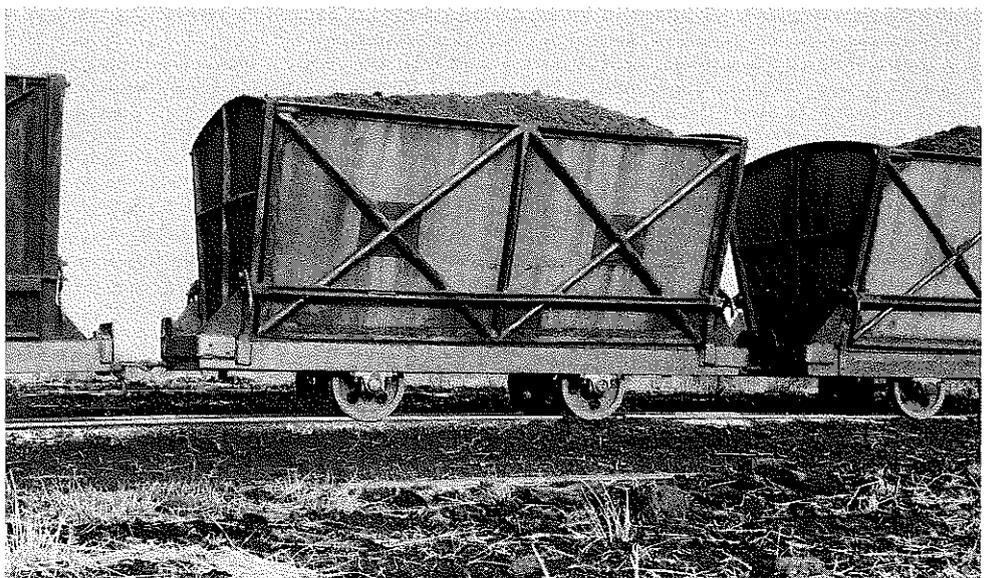
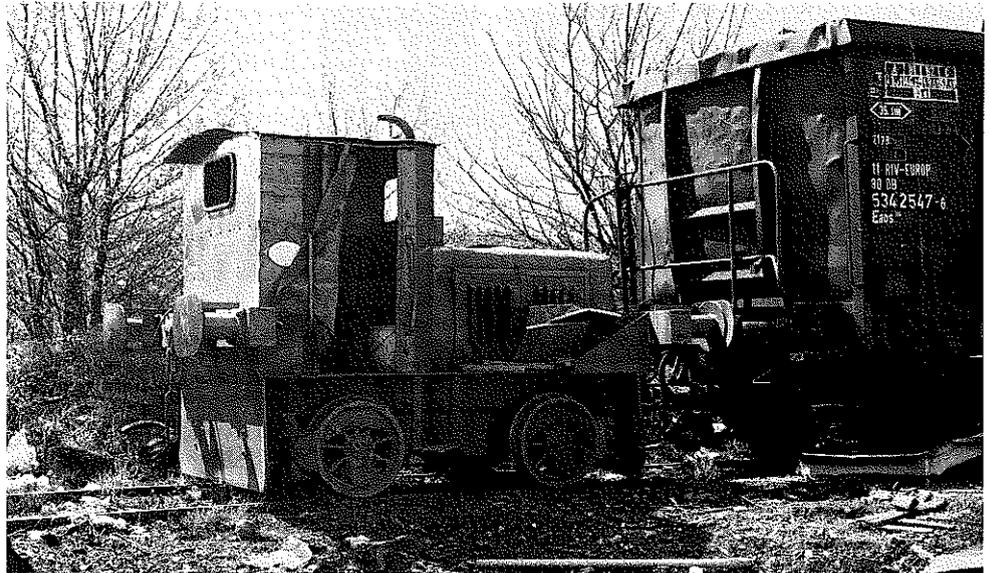
■ **Personale Dimension:** In menschlicher Hinsicht zeichnen sich erhebliche Unterschiede ab. So mag sich vielleicht der Bediener der Feldbahnlokomotive als Lokführer fühlen, doch objektiv gesehen wird sich sein Berufs- und Familienleben von dem eines anderen Lokführers stark unterscheiden. Statt eines Eisenbahnerlebens dürften die Mitarbeiter eines Feldbahnbetriebes eher das Leben eines angelernten Land- oder Industriearbeiters führen.

■ **Soziale Dimension:** In gesellschaftlicher Hinsicht gibt es kaum noch Gemeinsamkeiten zwischen Feldbahnen und anderen Eisenbahnen. Feldbahnen dienen weder einem allgemeinen noch einem öffentlichen Verkehr. Keine Tarife und Aushangfahrpläne regeln den Zugang für Jedermann, vielmehr dienen Feldbahnen innerbetrieblichen Transportzwecken in gleicher Weise wie andere Fördermittel auch. Feldbahnen werden nicht nach einer verkehrsrechtlichen Grundlage konzessioniert, sondern unterliegen als ein Betriebsteil höchstens der öffentlichen Bau- und Gewerbeaufsicht. Auch im Unternehmensrecht sind die Unterschiede groß: Mir ist kein Fall be-

kannt, daß eine Feldbahn ein eigenes Verkehrsunternehmen gewesen wäre im Gegensatz zu z. B. den kommunalen Nahverkehrsbetrieben, landeseigenen Kleinbahnen oder der staatlichen Reichsbahn und Bundesbahn.

Das Geschilderte bezieht sich auf typische Feldbahnbetriebe entsprechend ihrer Bestimmung als Baustellenbahn, Waldbahn, Torfbahn, Kiesbahn

etc. Grenzen zu ähnlichen Transportsystemen lassen sich im Einzelfall schwerlich ziehen – Definitionen und Klassifizierungen soll dieser Beitrag auch gar nicht leisten (s. Dierk Lawrenz: Feldbahnen in Deutschland, Stuttgart 1982 und ders.: Ein Jahrhundert Feldbahnen, Stuttgart 1985). Natürlich gibt es auch viele Ausnahmen von der Regel; auf einige davon gehen die folgenden Beiträge genauer ein.



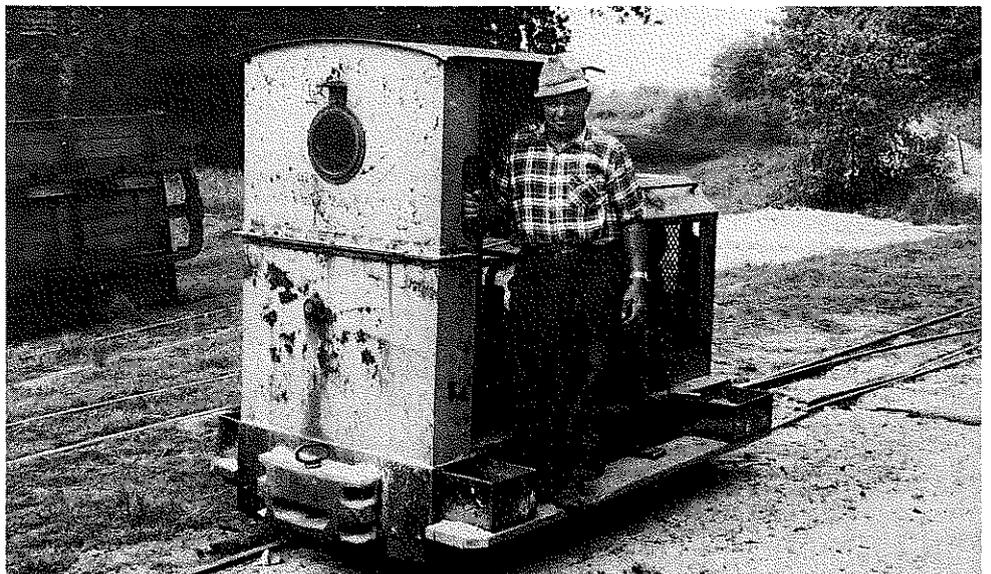
Oben: In technischer Hinsicht sind grundlegende Unterschiede zwischen Feldbahnen und Vollbahnen nicht gegeben. Daher läßt sich mit relativ einfachen Mitteln eine Feldbahnlokomotive für den Verschub von Vollbahnwagen adaptieren. Lok der Fa. Schrott-Neuss, Vaihingen/Enz Nord, 22. 4. 1987

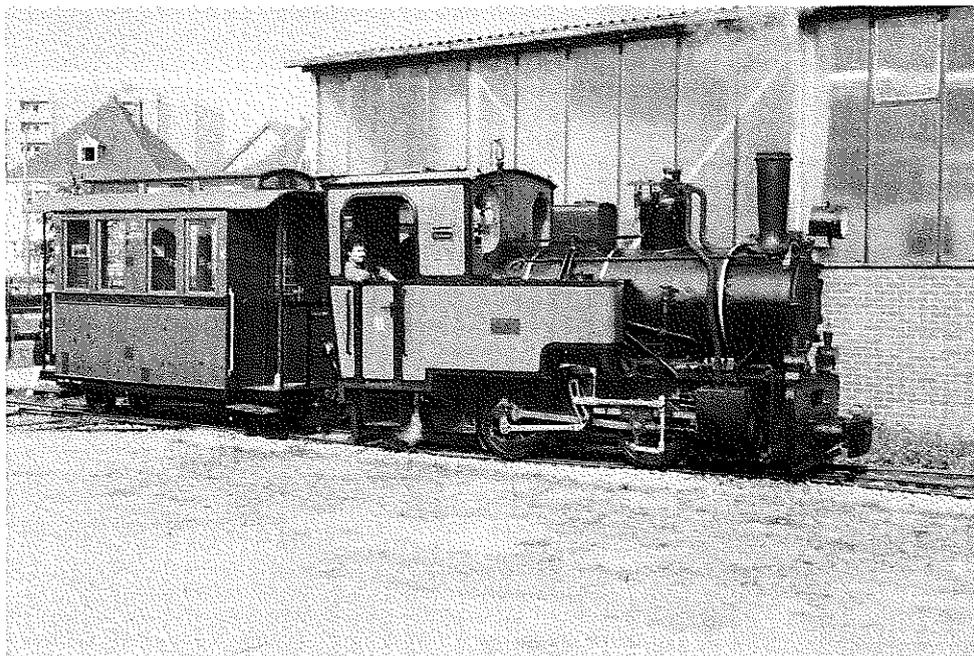
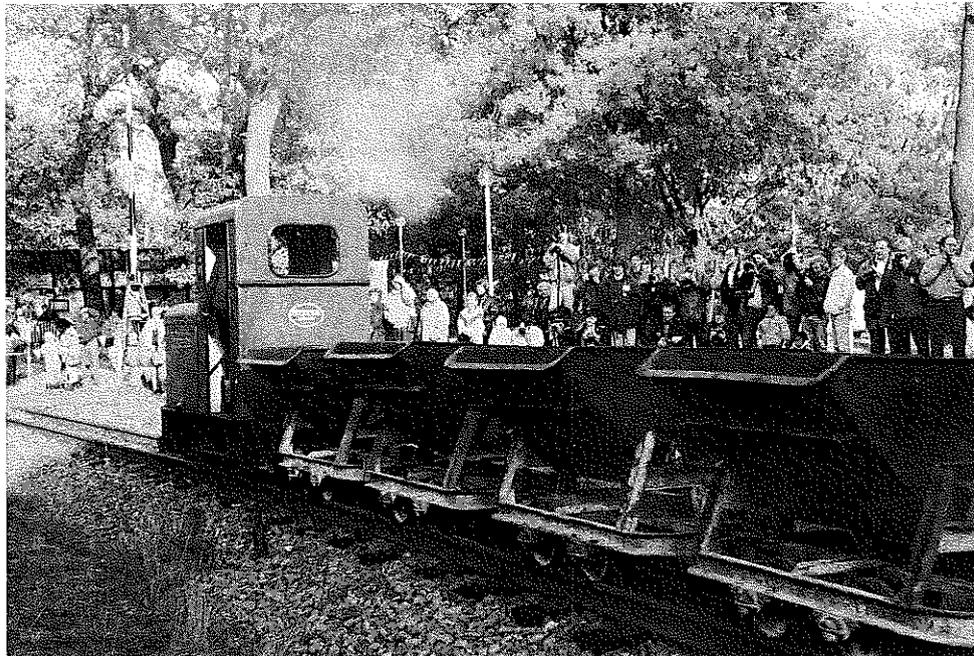
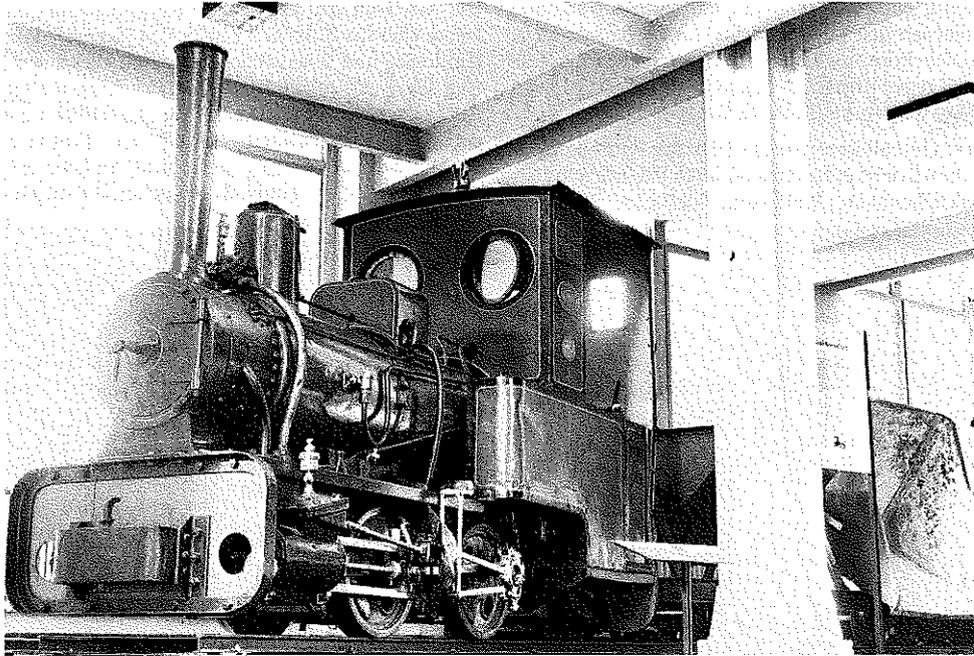
Mitte: Es sind in erster Linie die geometrischen Dimensionen sowie der Verzicht auf eine Reihe Ausstattungsdetails, die diese Torflöre von einem regelspurigen offenen Güterwagen unterscheiden. Und dennoch weist sie einen technischen Leckerbissen auf: die doppelten Spurkränze, die es bei anderen Eisenbahnen schon seit hundert Jahren nicht mehr gibt, und die auch auf Feldbahnen mittlerweile selten geworden sind. Stapelermoor, 4. 4. 1985

Unten: Die mit Feldbahnen arbeitenden Menschen werden in der Betrachtung zu häufig vergessen. Wie gestaltet sich das Arbeitsleben mit der Feldbahn? Welche besonderen Fähigkeiten sind gefordert, welche nicht? Welche Gefahren lauern? Wie ist es mit der Sicherheit des Arbeitsplatzes bestellt und wie wirkt sich all dies auf das Familien- und Freizeitleben aus? All dies sind Fragen, die zum Thema »Feldbahn« gehören.

Teufelsmoor, Neu St. Jürgen, 6. 7. 1983

Fotos: Wolfram Bäumer





Konsequenzen für die museale Bewahrung

Heutige Technikhistorische Museen betrachten alle 3 Dimensionen der Technikgeschichte: die naturale, die personale und die soziale Dimension. Ein nach diesem Anspruch arbeitendes Feldbahnmuseum wird konsequenterweise nicht nur einige Feldbahnloks und -loren sammeln und betreiben, sondern gerade die vielen spezifischen Elemente des Transportsystems Feldbahn mit denen der anderen Transportsysteme vergleichen wollen, wobei die technischen Gegebenheiten noch die am leichtesten überschaubaren sind.

Hier dürfte auch der Grund dafür liegen, daß sich keines der professionell geführten Verkehrs- und Technikmuseen der Feldbahnen annimmt. Zwar streifen nahezu alle Institutionen das Thema »Feldbahn«, doch häufig genug nur sehr am Rande. So vermittelt z. B. die Feldbahndampflokomotive im Deutschen Museum München (Krauss 1903) getreu der auf Meisterwerke deutscher Wissenschaft und Technik ausgerichteten Museumskonzeption in erster Linie die genial einfache Lokomotivkonstruktion von Georg Krauss. Zusammen mit einer Kipplore auf einem kurzen Gleisstück reißt die Lok außerdem das Thema »Feldbahn« an als Transportmittel von Baustoffen beim Autobahnbau, beim Deichbau und bei der Moorkultivierung. Auch die Szene mit Feldbahnlok und Kipplore im Museum für Verkehr und Technik Berlin (Henschel 1949/28514 „Riesa“) läßt feldbahnspezifisches nur mehr erahnen, denn sie vermittelt weit mehr die Epoche der Trümmerzeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Relativ viel über eine bestimmte Gattung der Feldbahnen, den Grubenbahnen, vermittelt das Deutsche Bergbaumuseum Bochum, doch auch hier würde feldbahnspezifisches nicht ins Konzept passen.

Bei den nichtprofessionellen Eisenbahnmuseen stoßen Feldbahnen auf größeres Interesse der Akteure. In Neuenmarkt-Wirsberg, in Aumühle und in Bochum-Dahlhausen findet der Besucher Feldbahnanlagen und Feldbahnfahrzeuge vor als Ergänzung der ausgestellten historischen Zeugen der Eisenbahngeschichte. Aussagen zum Feldbahnwesen werden damit m. W. jedoch nicht getroffen, vielmehr dient die Feldbahn als beweglicher Ableger des stationären Museums zur Einstimmung der per Pkw angereisten Besucher, oder sie wird als innerbetriebliches Transportmittel geschätzt. Letzteres ist zwar als optimale Rückführung der Objekte in den vormaligen Gebrauchszusammenhang inhaltlich besonders

Oben: Mit den Methoden eines klassischen Museums wird im Deutschen Museum München anhand einiger Fahrzeuge auf einem Gleisstück das Feldbahnwesen thematisiert, 2. 11. 1989

Mitte: Mit den Methoden eines lebendigen Freilichtmuseums können die Schmalspurbahn-Freunde Berlin e. V. auf der Parkeisenbahn in Berlin-Wuhlheide auch eine typische Feldbahn-Zugfahrt präsentieren. 31. 10. 1992

Unten: Als sich Ende der 70er Jahre abzeichnete, daß ein Museums-Fahrbetrieb auf der OEG nicht zu realisieren war, wollten die Aktiven des DGEG-Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseums in Viernheim die im übrigen tote Ausstellung durch einen Feldbahnbetrieb lebendiger und damit attraktiver gestalten. So kam es zu einer Kooperation mit dem Trägerverein des heutigen Frankfurter Feldbahnmuseums, dessen Aktive mit einer Dampflok und 2 selbstgebauten Personenwagen Besucher ins Museum lockten. 21. 5. 1985

Fotos: Wolfram Bäumler

wertvoll, doch scheint dieses schwer vermittelbar zu sein. Es bleibt für den Betrachter unklar, warum einige Teile mit Diesellok und Lore und umständlichen Rangierfahrten transportiert werden müssen, wenn ein kurzer Gang mit einer Schubkarre zum selben Transportergebnis führen würde.

Auch einige Spezialmuseen – namentlich Freilichtmuseen – greifen das Thema Feldbahn auf: So z. B. das Emsland Moormuseum Groß Hesepe und das Moor- und Fehnmuseum Elisabethfehn. In diesen eher naturkundlichen und regionalgeschichtlichen Museen ist das Wesen der Torfbahnen sehr gut herausgearbeitet worden und wird dem Besucher auch so vermittelt. Den Feldbahnfreund könnte stören, daß kein Fahrbetrieb stattfindet und daß nur wenige Fahrzeuge zu sehen sind, doch sind das eher die Erwartungen von Fachbesuchern.

Wenn man das Feldbahnwesen im Ganzen für bewahrenswert erachtet, und das werden vermutlich alle Eisenbahnfreunde tun, dann ist somit die Ergänzung der Museumslandschaft durch eigene Feldbahnmuseen notwendig. Und da gerade die im Vergleich zu Klein-, Straßen- und Vollbahnen relativ unproblematische Neuverlegung einer Feldbahnanlage eine Systemstärke darstellt, verwundert es nicht, daß die heutigen Feldbahnmuseen allesamt auf einer neuverlegten Feldbahnanlage basieren, wenn auch noch hierbei z. T. erhebliche Probleme bei den Genehmigungsverfahren auftreten.

Die Neuanlage eines Freilicht-Feldbahnmuseums bietet gegenüber dem Weiterbetrieb einer bestehenden Anlage die Chance, museumspädagogische Belange von vorneherein zu berücksichtigen. So kann die Feldbahn in einer für den Besucher überschaubaren Weise die beiden Verkehrspunkte Verlade- und Entladestation verbinden und den Transport von Kies, Torf, Ton etc. vorführen. Getreu der ganzheitlichen und lebendigen Konzeption der Freilichtmuseen läßt sich die feldbahntypische Transportkette vom Schacht zur Kippe, vom Moor zum Torfwerk oder von der Lehmkuhle zur Ziegelei vorführen.

Doch dürfte es sich bei dem Geschilderten um ein Wunschscenario handeln. Denn da das Zuschauen bei einem Gütertransport nicht gerade die optimale Einbindung eines Besuchers darstellt und sich daher als nur mäßig attraktiv herausstellen dürfte, scheinen auf diese Weise weder auskömmliche Frequentierungen noch entsprechende Eintrittsgelder zu erzielen sein. Da die Feldbahnmuseen aber auf Einnahmen aus dem Besucherbetrieb angewiesen sind, geben sie dem eigentlich feldbahnuntypischem Personenverkehr den Vorzug. So wird verständlich, wieso die Strecken der Feldbahnmuseen in Deinste, Rommerskirchen-Oekoven oder Frankfurt-Rebstockpark an Bahnsteigen statt an Güterum-

schlagspunkten beginnen und enden. In diesem Zusammenhang bieten die Rundkurse in Berlin-Wuhlheide und Gütersloh-Mühlenstroth die gleiche Basis wie die genannten Strecken – als Vorführestrecke weisen sie sogar eine Menge betrieblicher Vorteile auf.

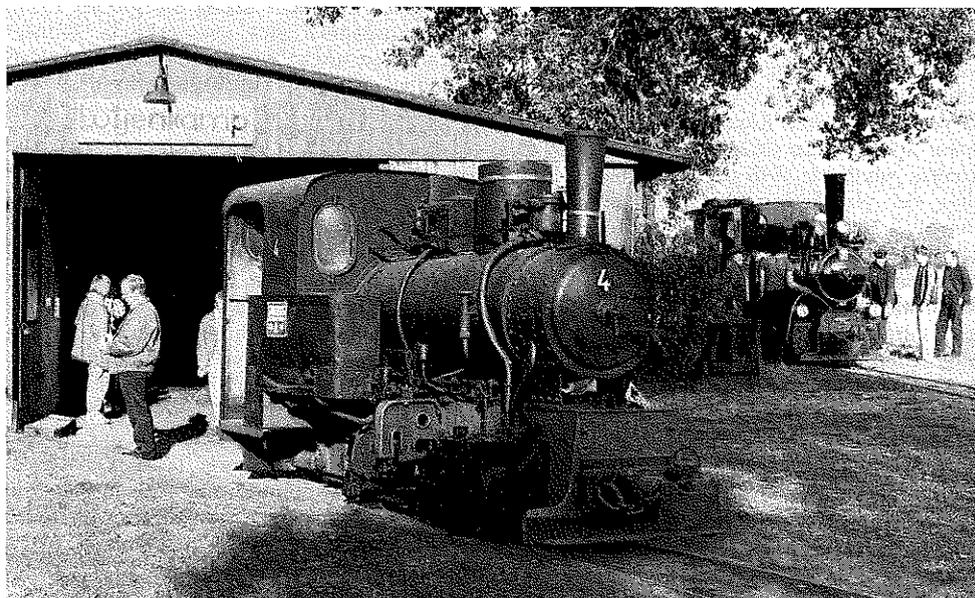
Konzeptionen

■ Als gelungene Konzeption ist das Frankfurter Feldbahnmuseum zu nennen. Denn die Vorführestrecke im Frankfurter Rebstockpark eignet sich ganz hervorragend dazu, Feldbahnfahrzeuge in stilreinen Zuggarnituren zu präsentieren, mit Personenzügen Fahrgeldeinnahmen zu erzielen sowie Fahrgäste und unwillkürliche Betrachter für das Thema Feldbahn zu interessieren. Ist das gelungen, können diese die stationäre Ausstellung in der Museumshalle besuchen und dort alle wesentlichen Aspekte aus dem Feldbahnwesen kennenlernen.

■ In Deinste wird ein ebenfalls interessanter Weg beschritten: Hier dient die 600 mm Spurweite als verbreitetes Maß bei Feldbahnen aber auch bei einigen Kleinbahnen zur Verknüpfung von Kleinbahn- und Feldbahnthematik, um Besu-

cher in einem kleinbahntypischen Personenzug zu einer stationären Ausstellung über das Feldbahnwesen zu befördern.

■ „Wir bringen Kinder und Jugendliche an die Eisenbahn heran“, so beschreibt treffend und knapp Antje Schubert, die Leiterin der DR-Park-eisenbahn in Berlin-Wuhlheide, das gesteckte Ziel. Hier handelt es sich zwar vordergründig nicht um einen musealen Ansatz, doch – oder gerade deswegen – soll er hier erwähnt werden. Denn der Erfolg der langjährigen Jugendarbeit der ehemaligen Pioniereisenbahnen ist sicher nicht zu unterschätzen. Und als Teil der Eisenbahnmuseums-Landschaft können die Parkeisenbahnen das Defizit lindern helfen, das durch die viel zu wenig stattfindende Arbeit mit Schülern und Jugendlichen in den meisten Eisenbahnmuseen auftritt. Wer sich als 12- bis 16-jähriger bei einer Kinder- und Jugendeisenbahn wohlfühlt (der Begriff Parkeisenbahn ist in diesem Zusammenhang eine unglückliche Untertreibung), wird sicher nicht nur als motivierter Eisenbahner im Berufsleben erfolgreich sein, sondern womöglich auch als Museumseisenbahner aktiv werden.



Oben: Die Besucher des »Deutschen Feld- und Kleinbahnmuseums« in Deinste können mit dem Zug ein Ausstellungsgebäude erreichen. So verbinden sich Kleinbahn- und Feldbahnthemen und dies in einer Verbindung aus klassischer Präsentation und der eines Freilichtmuseums, Foto: Regine Meier

Unten: Forschung und Dokumentation sind wesentliche Bestandteile der Museumsarbeit - auch der Feldbahnmuseen. Das gründliche Aufmaß von Wagenkästen, die zeichnerische Dokumentation des Befundes verbunden mit umfassenden Literaturstudien bringt wichtige Erkenntnisse für die anderen musealen Aufgaben. Günter König beim Aufmessen des Wagenkastens des ehem. MPSB 205", 23. 3. 1991, Friedland. Foto: H. Neumann

■ Schließlich sei noch einmal das Konzept für eine Museums-Feldbahn skizziert, auch wenn hierfür ein Beispiel noch nicht genannt werden kann: Zu einer Museums-Feldbahn gehörten jedenfalls eine Strecke, ein Betriebsbahnhof mit Lokschuppen, entsprechende Fahrzeuge aber zu allererst ein Verlade- und ein Entladepunkt. Diese könnten mit Umschlaggeräten (Bagger, Sturzgerüste, Schrägaufzüge etc.) oder mit Produktionsanlagen versehen sein, die den Sinn der Feldbahn als Transportmittel deutlich werden

ließen. Vielleicht gelingt die Umsetzung dieses Konzeptes durch museale Weiternutzung einer Feldbahnanlage, die sonst nach Stilllegung des Produktionsbetriebes abgebrochen würde.

Zusammenfassung

Das Feldbahnwesen ist eine höchst interessante Materie, wenn man sich vom reinen lokfetišistischen Ansatz löst. Da das Feldbahnwesen seine vormals erhebliche Bedeutung mittlerweile weitgehend verloren hat, ist das Thema reif für eine

museale Betrachtung – d. h. für Feldbahnmuseen und Museumsfeldbahnen. Museumskonzeptionen lassen sich dafür leicht entwickeln, zumal man sich an einigen erfolgreich umgesetzten Konzepten orientieren kann. Einige (dem Autor) bekannte Beispiele wurden genannt. Damit weitere Aktivitäten ebenfalls ihre Beachtung finden können, seien alle Museums-Feldbahner ermuntert, Neuigkeiten aus ihrer Arbeit oder auch ganz allgemein ihre Konzepte, Ziele und Wünsche in der DME vorzutragen.

Gerd Schrammen

Ergänzungen zum Leitartikel

Während sich der Leitartikel in der Schilderung des Wesens der Feldbahnanlagen auf die typischen Ausprägungen beschränkt, seien im folgenden die Ausnahmen etwas näher behandelt, welche wegen ihres abwechslungsreichen Betriebes bei den Museums-Feldbahnen häufig so überbetont nachgestellt werden, als seien sie die Regel:

Grundsätzlich auszuschließen ist eine eigenständige Unternehmensform von Feldbahnbetrieben nicht. Feldbahnnetze, wie das in DME 1/1992 Seite 6 beschriebene Netz im Raum Arnswalde/Neumark könnten theoretisch einer Anzahl verschiedener Anschließer gedient haben und in gesellschaftlicher Form betrieben worden sein. Konkretisieren läßt sich eine ähnliche Situation an der »Arnimschen Kleinbahn« in der Lausitz. Später als Muskauer Waldeisenbahn bekannt geworden, wurde sie 1896 nach der Polizeiverordnung der preußischen Regierung in Liegnitz vom 19. 3. 1892 genehmigt und war somit rechtlich keineswegs eine Kleinbahn. Sie gehörte als eigenständige Bahnbetriebsabteilung der Arnimschen Standesherrschaft und bediente neben deren zahlreichen eigenen Produktionsstätten auch noch 2 fremde Fabrikanschlüsse. Nach 1945 wurde sie zunächst kommunalisiert und 1951 dann sogar verstaatlicht und in die Reichsbahn eingegliedert.

Bereits viel früher hat es staatliche Feldbahnen gegeben, die allerdings wohl kaum nach der Gewerbeordnung zugelassen waren: Die Heeresfeldbahnen bedurften nicht zuletzt wegen des Ausschlusses der Öffentlichkeit keiner Konzession. Gleichwohl besorgten sie fallweise sogar die Beförderung von Militärpersonen nach Fahrplan in entsprechenden Fahrzeugen. Sie ähnelten somit den »großspurigen« Kleinbahnen mehr als den zahlreichen wirklichen Feldbahnen gleicher Dimensionierung. Hier stellte die Wasgenwaldbahn in der Pfalz einen bemerkenswerten Grenzfall dar. Sie war 1921 als Heeresfeldbahn für die französischen Besatzungstruppen angelegt worden und nahm 1924 zusätzlich den öffentlichen Personen- und Güterverkehr auf. Auch sie bezeichnete sich selbst ohne gesetzliche Grundlage als Kleinbahn und wurde nach Abzug der Franzosen Ende 1930 eben wegen dieses Mangels wieder abgebaut. Noch heute betreibt unser Staat lokomotivbetriebene Feldbahnnetze in Munitionsdepots der Bundeswehr, z. B. im Marinearsenal Kiel.

Zuletzt sollen noch die Deich- und Versorgungsbahnen der Wasser- und Schifffahrtsämter an der Nordseeküste erwähnt werden. Auch sie können getrost als »hoheitliche« Feldbahnen bezeichnet werden. Nicht ausgeschlossen ist, daß sogar einige Halliggemeinden eigene Versorgungsfeldbahnen betreiben.

Helmut Pochadt

Ergänzungen zum Leitartikel

Die romantisch-kitschige Beschreibung des Wesens der Feldbahn im Leitartikel führt nach meiner Meinung in die Irre, weil die Verhältnisse auf den früheren großen Feldbahnen im östlichen Preußen außen vor bleiben.

Bsp. Zuckerfabriken: Hier gab es durchaus Tarife, so daß der Bauer sich überlegen konnte, ob er seine Rüben zur Fabrik oder zur Ladestelle der Bahn brachte. Auf Strecken mit Einzelverladung besaß jeder »seinen« leeren Wagen, und bei Einfahrt in die Zuckerfabrik wurde dieser einzeln verwogen. Außerdem hatten die großen Landwirtschaftsbahnen eine geographische Dimension und technische Ausstattung erreicht, so daß auf einer Zuckerfabrik-Feldbahn mit 80 km Streckenlänge der »Bediener der Lok« sehr wohl ein richtiger Lokomotivführer war.

Gerade bei den Zuckerfabrik-Feldbahnen war auch als wohl interessantester Aspekt im Feldbahnwesen die Entwicklung von der Eisenbahn 4. Ordnung zur 3. Ordnung, also von der Feldzur Kleinbahn, deutlich abzulesen: Neben dem Holen der Rüben von den Feldern, d. h. dem Einsammeln und der Zufuhr des Rohstoffes waren z. T. auch die Hilfsstoffe wie Kohle, Kalk usw. zu transportieren. Lag die Zuckerfabrik abseits, kam als weitere Aufgabe die Abfuhr des Fertigproduktes hinzu. In dieser Situation war die Verwebung mit Kategorien wie Tarife schon gegeben. Es war dann nur noch der dialektische Sprung in die nächste Qualität: Wenn die Bahn schon Kohle transportierte, konnte sie das doch auch für das nächste Gut und die nächste Brennerei tun. Und wenn ein Personenwagen angeschafft wurde, um Saisonarbeiter an Ort und Stelle zu befördern, konnte man auch die Dorfbewohner zum Markt bringen. Die Feldbahn war somit Keimzelle für eine Bahn öffentlichen Rechts.

Besonders in den Gebieten des östlichen Preßens gibt es für die beschriebene Entwicklung Beispiele; die fließenden Übergänge Feldbahn/Kleinbahn seien an 3 Beispielen mit Rübenbahnen verdeutlicht:

■ Westpreußische Kleinbahnen: Deren gewaltiges Streckennetz ist eindeutig aus Rübenfeldbahnen hervorgegangen. Als die Entwicklung im Kleinbahnsektor durch die Motorisierung rückläufig wurde, verlief auch die Struktur rückläufig: Es wurden zu polnischer Zeit Teile der Bahn aus dem öffentlichen Netz ausgegliedert und wieder zur Feldbahn der Zuckerfabrik abgestuft. Aber es blieben auch Teile bei der öffentlichen Bahn. Da diese durch die politische Entwicklung Staatsbahn (PKP) wurde, führt heute die polnische Staatsbahn Feldbahnbetrieb durch. Es gibt Streckenteile, die 1992 nur für den Rübentransport benutzt wurden. Sie sind auch technisch ent-

sprechend ausgestattet. Wenn dort handgebremste Züge gefahren werden, dann ist auch der Betrieb Feldbahnbetrieb – allerdings mit 450-PS-Diesellokomotiven und 550-t-Rübenzügen.

■ Wirsitzer und Bromberger Kreisbahnen: Diese von Anfang an öffentlichen Kleinbahnen haben ökonomisch immer auf die Zuckerfabrik Nakel geschickt. Hier hat die öffentliche Kleinbahn die Aufgabe der Feldbahn gleich mit übernommen. Heute ebenfalls bei PKP fällt diese Bahn nun zur Feldbahn ab. Der Personenverkehr ist stillgelegt, öffentlicher Güterverkehr wird nur noch alle 1 – 2 Wochen gefahren. Gegenwärtig wird versucht, die Reste der Bahn für den Rübenverkehr zu privatisieren. Die Bahn würde dann – was sie nie war – eine Feldbahn.

■ Zuckerfabrik Kruschwitz: Die wohl wichtigste und größte Bahn in diesem Gebiet und dieser Kategorie ist immer Feldbahn geblieben – mit einer technischen Entwicklung, die öffentliche Kleinbahnen z. T. nie gesehen haben. Auf ca. 120 km Streckenlänge führen zu polnischer Zeit nach 1950 Vierkuppel-Heißdampf-Schleppenderlokomotiven. Aber im Hofdienst waren auch typische Zachsige Feldbahnloks bis in die 70er Jahre im Einsatz. Hier gab es auch interessante Sondersituationen: Die Strecken lagen bis 1918 im preußisch-russischen Grenzgebiet, so daß ein mehrgleisiger Zollbahnhof in einem winzigen Dorf betrieben wurde. Also hat die »reine Feldbahn« eben doch einem öffentlichen Verkehr mit Tarifen gedient. Zweiter Sonderaspekt: Im Ersten Weltkrieg wurde Kruschwitz zur Heeresfeldbahn ausgebaut und eine Stammstrecke sehr weit verlängert. Diese neue Strecke hat die PKP nach dem Krieg übernommen. Dritter Sonderaspekt: Nach 1918 hatten sich die Verwaltungsstrukturen des Landes völlig geändert. Damit änderten sich auch Verkehrsströme, und ein öffentliches Interesse entstand. So wurde eine öffentliche Kleinbahn gegründet, die auf einer Strecke der Rübenbahn von der Zuckerfabrik betrieben wurde. Die Geschichte war – von 1919 bis etwa 1936 – rein polnisch, dennoch ein Beispiel dafür, daß eine Feldbahn auch als Betriebsführer einer öffentlichen Kleinbahn auftreten konnte. Das Equipment war in den letzten Jahren (bei unterschiedlicher Spurweite) identisch mit dem der PKP auf der Wirsitz-Bromberger-Bahn – auch ein interessanter technischer Aspekt.

Schließlich noch eine Bemerkung zum örtlichen Blickwinkel: Dürfen wir nur deutsch gucken? Die großen Waldbahnen in Polen sind sogar meist deutschen Heeresfeldbahnen-Ursprungs. Und in der Endphase wurde wieder – auf 600 mm Spurweite – mit deutschen Traktionsmitteln gefahren.