

Udo Przygoda

Das Frankfurter Feldbahnmuseum der Dampfbahn Rhein-Main e. V.

Als die Dampflokomotivzeit zu Ende ging, fanden sich zahlreiche Eisenbahnfreunde zusammen, um historisches Eisenbahnmateriale der Nachwelt zu erhalten. Mit dem Ziel, eine ganz besondere Art von Eisenbahnen zu bewahren - Feldbahnen -, trafen sich 1975 einige junge Eisenbahnfreunde und nannten sich „Frankfurter Schmalspur-Freunde“. 5 Jahre später entstand daraus der eingetragene Verein „Dampfbahn Rhein-Main e. V.“. Dieser Verein hat das Ziel, Feldbahnfahrzeuge der Spurweite 600 mm betriebsfähig zu erhalten und dem Publikum vorzuführen. Weiterhin wurde der Aufbau eines Feldbahn-Museums Gegenstand des Schaffens.

Geschichte des Feldbahnwesens

Ihren Ursprung fanden Feldbahnen bereits im mittelalterlichen Bergbau, woher auch der heute noch gebräuchliche Begriff „Hund“ oder „Hunt“ für Stollenförderwagen überliefert ist. Diese bestanden bis auf die Beschläge aus Holz und wurden auf hölzernen Gleisen per Muskelkraft verschoben. Im 18. Jahrhundert besaßen die Holzschienen immerhin eiserne Beschläge, um ihre Abnutzung zu verringern.

Die Industrialisierung schuf jedoch erst Bedarf und technische Fertigungsmöglichkeiten für ein leistungsfähiges und vielseitig anwendbares Transportmittel. Gegenüber den eher unflexiblen und witterungsabhängigen Straßen-Fuhrwerken lag der Fortschritt des schienengebundenen Verkehrs von allem darin, große Massen bei verhältnismäßig kleinem Energieaufwand rationell befördern zu können. Dies nutzte man nun auch im kleinsten Rahmen: Was schon für den öffentlichen Verkehr Bedeutung erlangt hatte, löste ebenso revolutionäre Folgen im innerbetrieblichen Transportwesen aus - eine Entwicklung, die besonders durch das Entstehen einer eigenen Feldbahnindustrie deutlich wird.

Anfangs kam die Muskelkraft von Mensch und Tier oder der Seilzugbetrieb zur Fortbewegung der Loren in Frage. Schon bald stellten namhafte Lokomotivfabriken und spezielle Firmen ganze Feldbahnsysteme her und verkauften sie weltweit. Die französische Firma »Decauville«, sowie in Deutschland »Arthur Koppel« (später O & K) und »Richard Dolberg«, seien hierbei als maßgebliche Pioniere genannt, denen zahlreiche Vertriebsfirmen folgten.

1878 lieferte »Henschel & Sohn« in Kassel erstmals besondere Förderbahn-Dampflokomotiven. Bereits 1894 baute die »DEMAG« ihre erste Druckluftlokomotive, welche wegen ihrer sauberen Antriebsart besonders im Untertageabbau geschätzt wurde. Natürlich spiegelte sich auch die Erfindung des Verbrennungs- und Elektromotors in der bewegten Geschichte der kleinen Bahnen wider.

rechts: Typischer Feldbahnbetrieb im Bauwesen - hier jedoch kein professioneller Betrieb, sondern im Frankfurter Feldbahnmuseum, wo diese Arbeitsweise im Gleisbau genutzt wird.

Foto: Udo Przygoda

Ein wesentliches Einsatzgebiet der Feldbahnen waren die Rohstoffabbaustätten wie Sand-, Kies-, Ton-, Kohle- und Erzgruben sowie Steinbrüche. Ihre Aufgabe bestand darin, die gelösten Massen über eine meist kurze Distanz von ein bis zwei Kilometern zu einem Umschlagplatz oder aber direkt in das angegliederte Verarbeitungswerk zu befördern.

Es existierten aber auch beachtliche Gleisnetze von über 100 km Länge. Trotz der vielfältigen Erscheinungsformen der Feldbahnen blieben jedoch einige typische Merkmale. Dazu zählt die stets von Vollbahnnormen abweichende Betriebsabwicklung und Anlagenausrüstung, wobei gut durchdachte Gleissysteme einen individuellen Ausbau, ganz auf die örtlichen Bedürfnisse abgestimmt, ermöglichten. Neben der gebräuchlichsten Gleisspur von 600 mm kamen noch viele andere Spurweiten zwischen 400 und 1000 mm zur Anwendung. Aus den verschiedensten Transportaufgaben ergab sich eine immense Vielfalt der Wagenbauarten, doch blieb die klassische Kipplore das am häufigsten verbreitete Fahrzeug.

Schon ab den 1930er Jahren fanden Diesellokomotiven zahlreicher Lokomotivhersteller ein großes Betätigungsfeld auf Feldbahnen. Ab Mitte der 50er Jahre lösten sie nach und nach überall den aufwendigen und kostenintensiven Dampfbetrieb auf Feldbahngleisen ab.

Seinen absoluten Höhepunkt erlebte das Feldbahnwesen wohl mit dem Bau der »Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn AG« (MPSB). Dieses Kleinbahn-Unternehmen war ursprünglich aus einer einfachen Landwirtschaftsbahn entstanden und besaß später auch auf einigen Strecken erhebliche Bedeutung für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr der erschlossenen Region. Auf zahlreichen Strecken zu einzelnen Gütern oder Kiesgruben blieb der Feldbahncharakter bestehen, wenn auf diesen Strecken der Förderverkehr überwog. Mit über 200 km Streckenlänge gehörte sie zu den größten Kleinbahnunternehmen - und dies mit der kleinsten Spurweite, der typischen 600 mm Feldbahnspur!

Während beider Weltkriege wurde jenes Transportmittel natürlich auch von den Militärmächten für Waffen- und Truppentransporte verwendet. Gleichermassen erleichterten die bekannten „Trümmerbahnen“ den Wiederaufbau der Großstädte nach dem 2. Weltkrieg erheblich.

So vielseitig präsentiert sich also die Geschichte des Feldbahnwesens. Mit dem Erscheinen leistungsfähiger Lastkraftwagen, Gabelstapler und Förderbänder begann langsam aber stetig ein unaufhaltsamer, bis heute nicht ganz abgeschlossener Niedergang des Transportsystems »Feldbahn«.

Auch die jüngsten Neuentwicklungen, wie der Großraum-Hydraulikladewagen, der Selbstfahrer und zeitweilige DiesellokLieferungen der beiden letzten deutschen Feldbahn-Lokomotivfirmen in Diepholz/Niedersachsen können diesen Trend nur verlangsamen. Schließlich werden langfristig alleine der Kohleabbau, der Tunnelbau sowie die Torfwirtschaft zur letzten Heimat dieses einst unverzichtbaren Transportmittels zählen.



Geschichte des Vereins

Die Erkenntnis, daß der Niedergang des Transportsystems »Feldbahn« nicht aufzuhalten ist und die Befürchtung, daß Feldbahnen bald ganz in Vergessenheit geraten werden, führte bei einigen Feldbahn-Freunden in und um Frankfurt am Main zu dem Wunsch, dieses Transportsystem in geeigneter Weise der Nachwelt zu erhalten.

Nachdem ab 1975 fünf Feldbahn-Freunde in Mainflingen bei Aschaffenburg den Rundlokschuppen der Feldbahn der Bongschen Mahlwerke angemietet hatten, begann zunächst die praktische Arbeit zur Bewahrung von historischen Zeugen des Systems. Eine 1908 gebaute Dampflokomotive wurde von einem Privatmann erworben und nach Mainflingen gebracht. Dort restaurierten die Feldbahn-Freunde sie in mühevoller Kleinarbeit. Schon am 8. Juni 1976 war sie wieder betriebsfähig.

Ein Jahr später stellte diese Lok »Nr. 43« eine große Attraktion auf dem Hessentag in Dreieich dar. Sie befuhr dort eine 350 m lange Strecke, die durch das Stadttor von Dreieichenhain führte, zusammen mit einem gerade fertiggestellten selbstgebauten Personenwagen. Dies war eine sehr wichtige, öffentlichkeitswirksame Veranstaltung für das Bekanntwerden des noch jungen Feldbahnvereins.

Weitere Veranstaltungen kamen hinzu - so unter anderem 1978 in Dietzenbach anlässlich des hundertjährigen Bahnhofsjubiläums. Dort sahen die Besucher endlich wieder eine Dampflokomotive im Einsatz; die DB konnte eine derartige Attraktion ein Jahr nach Erlaß des Dampfverbotes nicht bieten. Der Fahrpreis betrug - wie vor 100 Jahren - 10 Pfennige. Für diesen Preis konnte man damals allerdings bis Offenbach reisen.

Zu dieser Zeit trat auch der Arbeitskreis Viernheim der DGEG an uns heran: man suchte einen Partner, der zu den Öffnungszeiten der Schmalspursammlung den Besuchern die Funktion und die Ausstrahlung der Dampflokomotive vorführen kann und so die Sammlung durch life-Betrieb bereichert. Nach Auftreten von Rissen in den Rauchrohren der Dampflokomotive »ZT 74« war der DGEG kein Dampfbetrieb mit eigener Lokomotive mehr möglich. In Zusammenarbeit beider Vereinigungen führte dort unsere Lok 2, die inzwischen restauriert worden war, ab 1979 Demonstrationsfahrten durch. Der Arbeitskreis Viernheim hatte dafür eine 50 m lange Strecke mit 600 mm Spurweite verlegt, die wir später auf 350 m verlängerten.

Der Lokschuppen in Mainflingen mußte 1979 geräumt werden, weil der fortschreitende Kiesabbau den Abriß erforderte. Einen neuen Standort fanden wir im stillgelegten DB-Ausbesserungswerk Frankfurt-Nied. Gleich nach dem Umzug trafen zwei weitere Dampfloks - Nr. 4 und 5 - in einem beklagenswerten Zustand ein, so daß ein beträchtlicher Arbeitsaufwand bis zur Wiederherstellung aufgebracht werden mußte.

Im Sommer 1979 nahmen wir auch den Personenverkehr mit einer Diesellok und 2 Sommerwagen auf der Moorbahn der Kurverwaltung in Bad Schwalbach/Taunus auf. Neben der Aufarbeitung der Lokomotiven veranstaltete unser Verein auch erneut regelmäßig »Tage der offenen Tür« auf dem Nieder Gelände. Der Fahrbetrieb

in Viernheim und Bad Schwalbach fand weiterhin statt, um dem Publikum möglichst oft die Fahrzeuge vorführen zu können. Nachdem die Aufarbeitung der Lok Nr. 3 abgeschlossen war, löste sie Lok Nr. 2 in Viernheim ab. Für den Betrieb in Bad Schwalbach kamen 2 Dieselloks hinzu.

Im Spätsommer 1981 mußten wir ein weiteres Mal umziehen, weil die Gebäude des ehemaligen AW Frankfurt-Nied abgerissen werden sollten. In einem ehemaligen Straßenbahndepot in Frankfurt-Bockenheim fand sich eine neue Bleibe. Nach dem Umzug trafen wieder 2 „neue“ Lokomotiven ein, dort begann auch der Bau des Personenwagens Nr. 103.

An Pfingsten 1982 dampfte die Lok Nr. 5 anlässlich des 80jährigen Bahnjubiläums im Bahnhof Königstein/Taunus. Hierfür war ein Abstellgleis der Frankfurt - Königsteiner Eisenbahn mit einer dritten Schiene versehen worden. Auch in den folgenden Jahren beteiligten wir uns zu Pfingsten an den Veranstaltungen der „Historischen Eisenbahn Frankfurt“; aus Kostengründen nun aber mit dem leicht transportierbaren Schienenkuli Nr. 20. Doch nicht nur mit Fahrzeugen, sondern auch mit Informationsständen auf zahlreichen Veranstaltungen traten wir an die Öffentlichkeit.

Im Februar 1983 kam die Lok Nr. 7 nach Bockenheim bzw. die Reste, aus denen sie wieder entstehen sollte. Im März desselben Jahres verließ unsere erste Dampflokomotive, die Nr. 43 mit 660 mm Spurweite, den Verein und kam zu den »Offenbacher Dampfmaschinenfreunden«. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich nämlich eine Konzentration der Fahrzeugsammlung auf die gängige Feldbahn-Spurweite von 600 mm herauskristallisiert. Mit Lok Nr. 4 und drei Sommerwagen sorgten wir im August 1983 für Dampfbetrieb im Rahmen eines Eisenbahnfestes in Jügesheim. Dafür legten die Mitglieder des Vereins extra ein 150 m langes Gleis am Bahnhof des Ortes.

Im April 1984 kam die Dampflokomotive 99 3313 von der Deutschen Reichsbahn. Bei dieser Maschine, einer sogenannten Brigadelok, handelt es sich nicht um eine typische Feldbahnlokomotive, sondern um eine Konstruktion für die Heeresfeldbahnen im ersten Weltkrieg. Sie war bis 1976 auf der Wald-eisenbahn Muskau im Einsatz und aufgrund ihres relativ guten Zustandes konnte sie bereits im Oktober 1984 als Lok Nr. 8 wieder in Betrieb gehen.

An den Feierlichkeiten in Nürnberg zum 150jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland beteiligte sich der Verein mit 2 Dampflokomotiven (Nr. 4 und Nr. 6). An Wochenenden und Feiertagen fanden von Mai bis August 1985 Demonstrationsfahrten in der großen Ausstellungshalle statt. Auch Lok Nr. 8 wurde an Pfingsten 1985 in Königstein/Taunus einem größeren Publikum in Betrieb vorgestellt. Auf einem Abstellgleis konnten mittels dritter Schiene wieder Pendelfahrten mit Personentransport stattfinden. Im November 1985 ging auch unsere Lok Nr. 2 auf Reisen: Sie zeigte den vielen Besuchern der Modellbahnmesse in Frankfurt am Main auf einer 100 m langen Strecke, wie eine echte Dampflokomotive funktioniert. Auch hier war das Mitfahren in offenen Personenwagen möglich.

Auf der Moorbahn im Kurpark von Bad Schwalbach/Taunus fanden ab 1985 keine Fahrten durch unseren Verein mehr statt. Auch in Viernheim kam Lok Nr. 3 in jenem Jahr zum letzten Mal zum Einsatz. Im Oktober 1985 wurde dort der Feldbahnbetrieb eingestellt und der uns gehörende Teil der Anlagen abgebaut. Die Vereinsaktivitäten sollten nun in Frankfurt am Main konzentriert werden.

Mehrere Bemühungen um ein geeignetes Gelände für die Errichtung eines Feldbahn-Museums mit einer angeschlossenen Fahrstrecke verliefen erfolglos, wie z. B. die in einem ersten Planfeststellungsverfahren an einer Bürgerinitiative gescheiterte Übernahme der Trasse der ehemaligen Straßenbahnlinie 13. Erst durch die Hilfe der Stadt Frankfurt am Main fand sich endlich ein passender Standort: der Rebstockpark. Nach einem 2. Planfeststellungsverfahren und dem Bauantrag erfolgte im Oktober 1985 der erste Spatenstich auf dem Rebstockgelände zur Errichtung einer 600 qm großen Museumshalle mit einer 1200 m langen Strecke.

Im Dezember 1985 mußte die angemietete Halle im ehemaligen Straßenbahndepot Bockenheim wegen Abbruch vorzeitig geräumt werden. Da die Gebäude des Frankfurter Feldbahnmuseums auf dem Rebstockgelände aber noch nicht fertiggestellt waren, bot sich als Alternative nur ein vorübergehender Einzug in eine benachbarte Halle im Straßenbahndepot an, die z. Z. durch das Schauspiel Frankfurt genutzt wird. Gleichzeitig transportierten wir erstes Feldbahnmaterial zum neuen Standort.

Die Rohbauarbeiten für die Halle wurden an Firmen vergeben, so daß wir bereits im Februar 1986 das Richtfest feiern konnten. Die restlichen Ausbauarbeiten erbrachten unsere Mitglieder in Eigenleistung. Anfang April war die Fahrzeughalle bezugsfertig und der große Einzug konnte beginnen.

Neben den umfangreichen Arbeiten an der Fahrzeughalle und den Gleisen vor derselben kamen einige Veranstaltungen hinzu: Außer den jährlichen Fahrten an Pfingsten in Königstein/Taunus, diesmal wieder mit Schienenkuli Nr. 20, kam Lok Nr. 4 im Juni und Juli 1986 im Westfälischen Industriemuseum Dortmund-Bövinghausen vor einer Garnitur Grubenpersonenwagen zum Einsatz. Ende August gab es für die Öffentlichkeit zum ersten Mal einen »Tag der offenen Tür« im Frankfurter Feldbahnmuseum auf dem Rebstockgelände.

Das Jahr 1987 stand ganz im Zeichen der Museumseröffnung. Die Gleisanlage vor der Halle, die Halle selbst und der Ausstellungsraum mit der dokumentarischen Sammlung wurden soweit fertiggestellt, daß am 12. Juni 1987 die feierliche Eröffnung stattfinden konnte. Neben Herrn Stadtrat Heinz Daum überbrachten viele namhafte Festredner ihre Glückwünsche zur Eröffnung. Bis zum Oktober 1987 kamen bereits ca. 4.000 Besucher, um unsere Sammlung zu besichtigen und mit dem Personendampfbahnzug auf der kurzen Strecke vor der Museumshalle zu fahren.

Neben weiteren Fahrzeugen beschafften wir von verschiedenen Feldbahnbetrieben kleine Feldbahnwagen und Zubehör wie Schiebebühne,



Kletterweiche, Drehscheiben usw. Diese Gegenstände wurden im Außengelände zu einem kleinen Diorama zusammengestellt und geben nun im Vergleich untereinander und zu unseren Betriebsanlagen einen kleinen Einblick in die Vielfältigkeit von Feldbahnausrüstungen.

Im Herbst 1987 begannen wir mit dem Gleisbau an der 270 m langen Verbindungsstrecke durch das Kleingartengelände des „KGV Gartenfreunde 1947 e. V.“ zwischen dem Betriebsbahnhof und der Strecke im Rebstockpark. Im April 1988 führte die Strecke bereits bis ins Parkgelände (400 m), so daß zum Saisonbeginn 1988 die ersten Dampfzüge durch die Kleingartenanlage fuhren. Im Herbst 1988 begannen wir mit dem Gleisbau im Rebstockpark. Zunächst wurde das kürzere Streckenteil in Richtung Westen (ca 300m) bis zum Endpunkt »Kaiserdamm« gebaut und bis April 1989 fertiggestellt.

Durch die Anschaffung weiterer Feldbahnfahrzeuge wurden die Bereiche Bergbau und Landwirtschaftsbahn ergänzt bzw. aufgebaut. Zwei aus Indien gekaufte Schleppenderlokomotiven vom Typ HF 110 C runden die Fahrzeugsammlung ab, denn sie stellen in ihrer Konstruktion die Grenze zum nächst größeren Eisenbahnsystem - den Kleinbahnen - dar.

Im Herbst 1989 begann der Gleisbau des östlichen Streckenteils in Richtung Endpunkt »Alter Flugplatz«. Dieser soll im Frühling 1991 fertiggestellt sein. Anschließend wird die gesamte Strecke von 1,2 km Länge feierlich eröffnet werden.

Entwicklung zum Feldbahnmuseum

Bereits zu Beginn der Vereinsaktivitäten mit dem Erwerb der ersten Dampflokomotive im Jahre 1975 wurde auch mit dem Aufbau eines eigenen Archives zum Thema Feldbahn begonnen. Anfänglich wurde das Sammeln von historischen Dokumenten, Fotos und Originalstücken nur spontan und ohne eigentliches Konzept betrieben. Hinzu kam, daß mangels geeigneter Räumlichkeiten das zusammengetragene Material bei einigen Mitgliedern privat aufbewahrt wurde.

1983 begannen einige Mitglieder des Vereins mit dem Bau von Dioramen im Maßstab 1 : 87, die den vielseitigen Einsatz von Feldbahnen im Modell dokumentieren sollen. Diese Dioramen wurden gelegentlich bei besonderen Anlässen ausgestellt. Erste Kontakte zum Hessischen Museumsverband wurden 1984 geknüpft. Da aber damals keine geeignete Präsentation der Fahrzeuge und Ausstellungsstücke geboten werden konnte, wurde ein Antrag auf Aufnahme in den Verband zurückgestellt.

oben: Das erste Domizil des Vereins war der 15-ständige Rundlokschuppen der Bongschen Mahlwerke in Mainflingen. Links die Lok 43 mit 660 mm Spurweite, die mittlerweile abgegeben wurde, 1979.

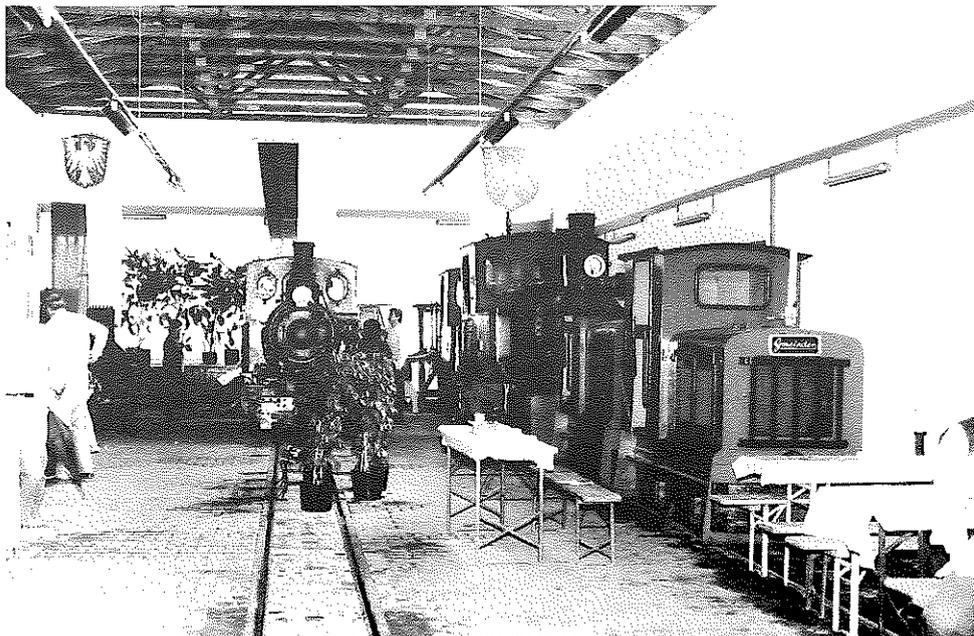
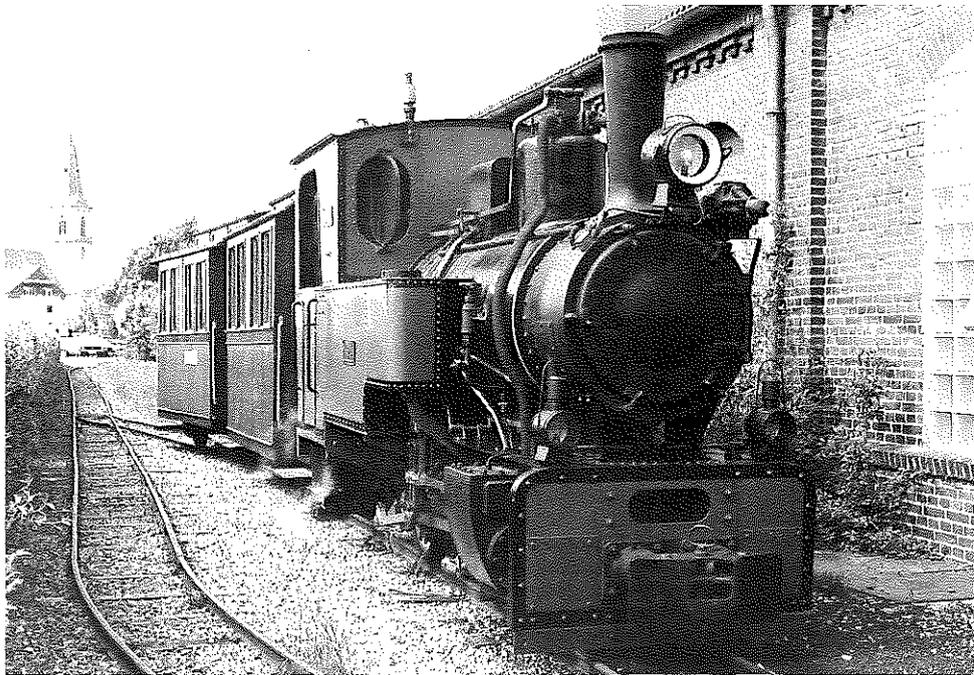
Foto: Wolpert

Mitte: Feldbahnbetrieb der Dampfbahn Rhein-Main im ehemaligen Rhein-Neckar Eisenbahnmuseum, Viernheim. Die beiden selbstgebauten Personenwagen wurden mittlerweile abgegeben, 1984.

Foto: Wolpert

unten: Eröffnung des Frankfurter Feldbahnmuseums am 12. Juni 1987; Blick in die Museumshalle.

Foto: Regine Meier



Im Jahre 1985 hatte der Verein erstmals die Möglichkeit, nicht nur mit Fahrzeugen, sondern auch mit einer Ausstellung über Feldbahnen an die Öffentlichkeit zu treten. Auf der Modellbahnmesse in Frankfurt am Main stellte uns die Messe Frankfurt GmbH 11 Vitrinen für eine Ausstellung zur Verfügung. Die allgemein positive Beurteilung dieser Ausstellung bewirkte auch eine Umplanung bei der gerade im Bau befindlichen Museumshalle auf dem Rebstockgelände. Auf den zuvor geplanten Aufenthaltsraum wurde nun zugunsten eines Ausstellungsraumes mit 50 qm Grundfläche verzichtet.

Nicht nur die umfangreiche Fahrzeugsammlung soll in betriebsfähigem Zustand dem Besucher gezeigt werden; auch die geschichtliche Entwicklung der Feldbahn soll der Öffentlichkeit anhand von historischen Dokumenten, Fotos usw. vermittelt werden.

1985 wurde auch ein erstes Museumskonzept erstellt, das aber im wesentlichen auf die Fahrzeugbeschaffung beschränkt war. Vor der Museumseröffnung im Jahre 1987 wurde dieses durch ein zweites, noch heute gültiges Museumskonzept mit folgendem Wortlaut ersetzt:

„Das Frankfurter Feldbahnmuseum der Dampfbahn Rhein-Main e. V. hat den Zweck,

- das Interesse und Verständnis für die Geschichte der schmalspurigen Feldbahnen als einen wichtigen Teil der Industrie- und Eisenbahngeschichte zu wecken und zu pflegen,
- Studien und Nachforschungen auf dem genannten Gebiet zu fördern und hierüber vorhandene Dokumente zu sammeln,
- wertvolle Zeugnisse, insbesondere Feldbahnfahrzeuge und Ausrüstungsgegenstände als technische Denkmäler für die Allgemeinheit zu erhalten.

Das Frankfurter Feldbahnmuseum will die Geschichte des Feldbahnwesens für die Zukunft erhalten, durch

- die Schaffung eines der Öffentlichkeit regelmäßig zugänglichen ortsfesten Museums,
- die Aufarbeitung und betriebsfähige Erhaltung des in die Obhut des Vereins gelangten Feldbahnmaterials,
- die regelmäßige Vorführung der betriebsfähigen Fahrzeuge im Rahmen einer fest installierten Museumsanlage,
- die Herausgabe von Veröffentlichungen und anderem Informationsmaterial,
- die Veranstaltung von Vorträgen, Ausstellungen und Exkursionen.

Eine wichtige Aufgabe des Vereins ist die fördernde Zusammenarbeit mit anderen Vereinigungen und Institutionen, deren Interesse im Bereich des Museums liegen, sowie mit den hierfür zuständigen kommunalen und staatlichen Körperschaften. Der Verein ist parteipolitisch und weltanschaulich neutral. Er verfolgt ausschließlich gemeinnützige Zwecke, insbesondere durch Förderung der Wissenschaft und Volksbildung. Finanzielle Einnahmen und etwaige Überschüsse werden nur für den gemeinnützig erklärten Vereinszweck verwendet.“

Rechtzeitig zur Eröffnung des Frankfurter Feldbahnmuseums, am 12. Juni 1987, konnte der Ausstellungsraum eingerichtet werden. Seitdem

vermittelt diese Dauerausstellung dem Besucher anhand von Modell Dioramen, historischen Dokumenten, Fotos und Originalstücken einen Einblick in die frühere Bedeutung und Vielfältigkeit der Feldbahnen.

Vom April bis Oktober konnte nun das Feldbahnmuseum sowie die Dampf- und Diesellokomotiven und die Akkulokomotive im Einsatz vor verschiedenen Zuggarnituren in einem etwa zweiwöchigen Abstand sonntags besichtigt werden.

Im Jahre 1987 wurde bei den Vorstandswahlen das Amt des 2. Vorsitzenden mit dem des Archivars verknüpft. Neben der Zentralisierung des Materials konnte nun auch eine Inventarisierung erfolgen.

Durch die Eröffnung des Museums, der Möglichkeit regelmäßiger Öffnungstage, der museumsgerechten Präsentation der Sammlungsstücke und den konsequenten Aufbau des Archivs wurde das Frankfurter Feldbahnmuseum 1988 in den Hessischen Museumsverband aufgenommen. Seit Anfang 1989 ist das Museum regelmäßig jeden ersten Sonntag im Monat geöffnet.

Zukunftsperspektiven des Museums

Die Hauptaufgabe eines jeden Museums ist es, sein Sammelgebiet bzw. seine Sammelgebiete entsprechend dem Sammlungskonzept durch Ankäufe usw. abzurunden und die Objekte nach Restaurierung und (wissenschaftlicher) Bearbeitung und Veröffentlichung den Besuchern z. B. in einer Wechsellausstellung zu präsentieren.

Auch das Frankfurter Feldbahnmuseum wird sich dieser Entwicklung nicht entziehen können. Große Fahrzeugzugänge sind in Zukunft nicht mehr vorgesehen, denn bereits jetzt hat die Fahrzeugsammlung die Kapazität der Museumshalle reichlich überschritten.

Der Bau einer zweiten Halle ist somit unabdingbar notwendig und wird auch bereits durch Verhandlungen langfristig vorbereitet. Diese Museumshalle wird eine reine Ausstellungshalle werden und nach den für Museumsbauten üblichen Kriterien geplant.

Kurzfristig wird die heutige Dauerausstellung durch die Beschaffung weiterer Vitrinen vergrößert und verbessert. Zusätzliche Ausstellungsstücke und Dokumente sind bereits in großer Zahl vorhanden und warten auf eine Präsentation. Wir arbeiten hier mit dem Museumsberater für Südhessen des Hessischen Museumsverbandes zusammen.

Durch die Mitgliedschaft im „Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e. V.“ unterstützen wir den Aufbau eines Technikmuseums in Frankfurt am Main. Weiterhin ist der Beitritt in den „Deutschen Museumsbund e. V.“ geplant.

Ein Ausbau der Strecke auf dem Rebstockgelände ist über den per Planfeststellung genehmigten Verlauf nicht vorgesehen, obwohl das Gelände dazu einige Möglichkeiten bietet. Eine Streckenverlängerung würde ohnehin dem Konzept nicht sonderlich dienen, denn wir sind darauf bedacht, auf unserer Strecke eine Vielzahl von Feldbahnfahrzeugen mit unterschiedlichen

Zuggarnituren betriebsfähig vorzuführen und nicht, eine Strecke über mehrere Bahnhöfe im Sinne einer Museumsbahn nach festem Fahrplan zu betreiben.

Mit Sicherheit wird es kaum möglich sein, alle Lokomotiven ständig betriebsfähig zu halten. Dies wird die Kapazitäten des Personals und der Werkstatt übersteigen, da außer den Lokomotiven noch die Unterhaltung der anderen Fahrzeuge, des Museums und der Strecke anstehen. Es ist aber unser Ziel, möglichst viele Fahrzeuge in betriebsfähigen Zustand zu versetzen oder zumindest während der Abstellzeiten optisch aufgearbeitet auszustellen. Bis das vorhandene Material in befriedigender Weise hergerichtet ist, werden noch viele Jahre vergehen, wenn dies überhaupt jemals konsequent möglich sein wird. Für einen Verein mit unserer Personaldecke und mit der Tätigkeit ausschließlich während der Freizeit bedeutet dies eine enorme Anstrengung.

Andererseits möge man beachten, daß für Feldbahnbetriebe keine neulackierten Fahrzeuge die Regel sind. Eher sind doch die verrosteten und verbeulten Lokomotiven und Kipploren charakteristisch. Hier stellt sich oft die Frage, wie weit Restaurierung eigentlich gehen darf. Eine Frage, die auch Museumswissenschaftler heiß und kontrovers diskutieren.

Die Werkstatt als Grundlage des Museums-Feldbahnbetriebes

Verbeult, verschlissen, verrostet und unvollständig, so gelangen die Feldbahnfahrzeuge und anderes Feldbahnmateriale ins Frankfurter Feldbahnmuseum. Schonungsloser Betriebseinsatz und jahrzehntelange Abstellzeiten im Freien, wie z. B. auf Kinderspielflächen, hinterlassen unübersehbare Spuren.

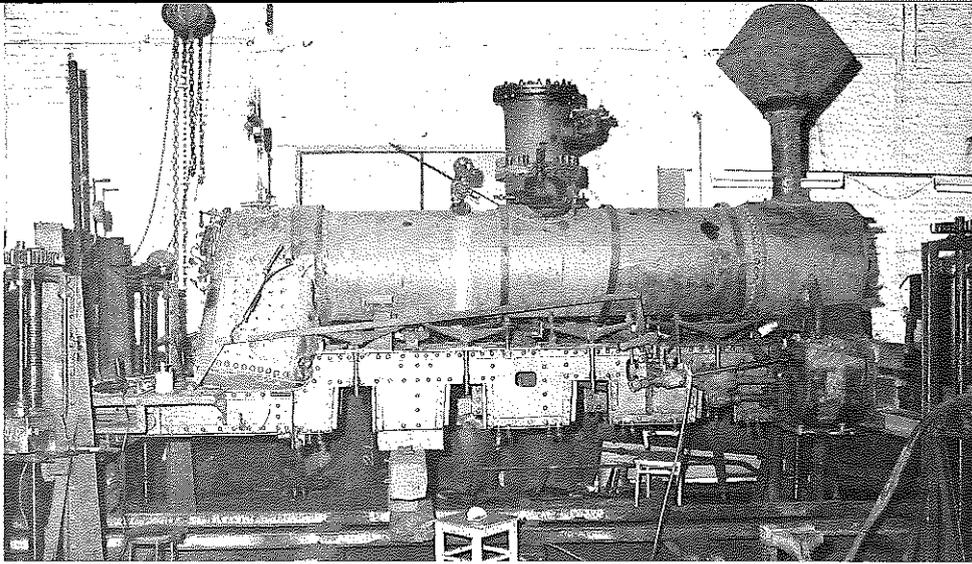
Um diese Schäden zu reparieren und die Fahrzeuge wieder in einen betriebsfähigen Zustand versetzen zu können, bedarf es einer gut ausgestatteten Werkstatt.

Zu Anfang der Vereinstätigkeiten wurden die Fahrzeuge noch mit behelfsmäßigen und einfachen Mitteln betriebsfähig aufgearbeitet. Teilweise mußten die Arbeiten auch in anderen Werkstätten erfolgen. Mit zunehmender Feldbahn-Werkstatterfahrung wurde auch die Ausrüstung nach und nach erweitert und verbessert.

Alle wichtigen Werkzeugmaschinen sind inzwischen vorhanden: Drehmaschine, Fräsmaschine, elektr. Bügelsäge, Nietengluhlofen, Schleifmaschinen, Ständerbohrmaschine, Kreissäge, Dickenhobel, Hydraulikpresse, Feldschmiede, Schweißgenerator, Hebeböcke, elektrische, und pneumatische Handmaschinen, Kesselwerkzeug und natürlich das übliche Handwerkzeug.

Bei der Wahl der Maschinen wurde auf deren einfache Handhabung und geringen Platzbedarf geachtet. Nicht vollelektronisch gesteuerte Höchstleistungsmaschinen wurden beschafft, sondern robuste und kräftige Ausführungen bevorzugt, mit denen auch weniger geübte Mitarbeiter umgehen können.

Die Hauptarbeiten an den Fahrzeugen, z. B. Zerlegung, Blech- und Kesselarbeiten, Entrostung, Konservierung und Montage erfolgen in der kombinierten Werkstatt-Ausstellungshalle. Me-



tall- und Holzverarbeitung werden in einer geheizten Schlosserei und einer Holzwerkstatt ausgeführt. Diese Werkstätten sind aus Unfallverhütungsgründen für Besucher nicht zugänglich.

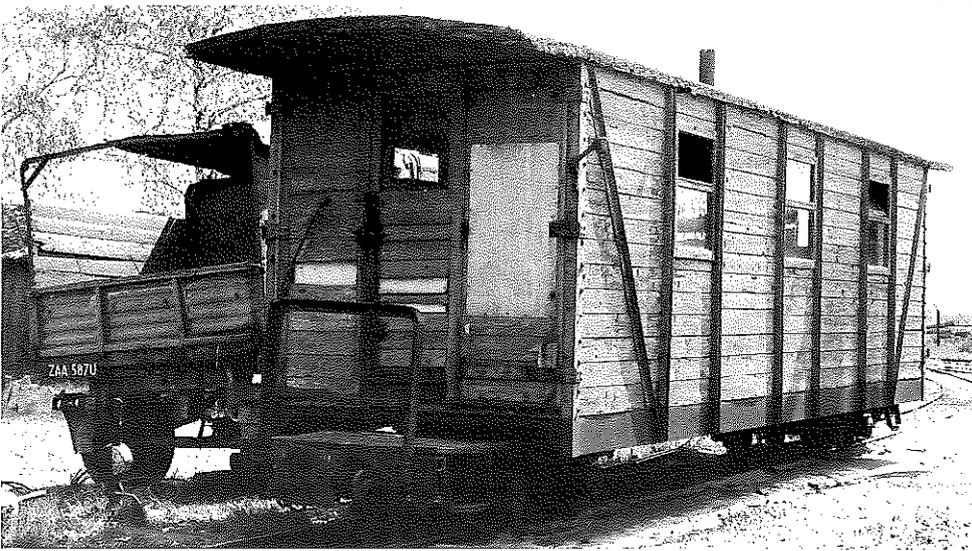
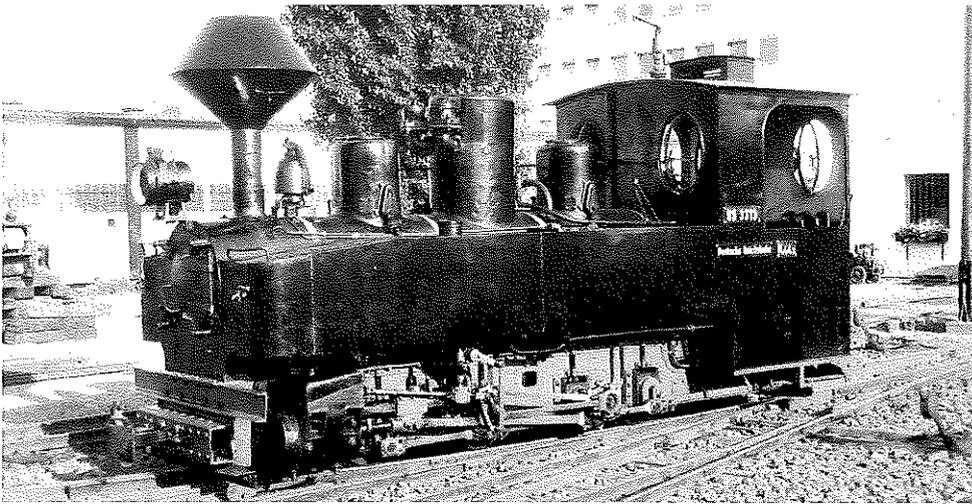
Trotz der relativ großen Gebäudefläche von 600 qm und insgesamt 130 m überdachter Gleislänge müssen einige Arbeiten an den Fahrzeugen im Freigelände ausgeführt werden. Dies beschränkt sich jedoch im wesentlichen auf wetterunabhängige Arbeiten.

Bei der Restaurierung bzw. teilweisem Neubau der Fahrzeuge werden von uns die folgenden Arbeiten in eigener Werkstatt ausgeführt:

- totale Zerlegung des Fahrzeugs einschließlich des Fahrwerks,
- Zusammenbau des Fahrwerks einschließlich der Einstellung der Steuerung, Stangen, Bremsen und Federung,
- erforderlichenfalls werden Steuerungsteile, Stangen- und Achslager neu angefertigt bzw. angepaßt,
- Austausch kompletter Heizrohrätze mit Rohrbearbeitung (Ablängen sowie Einziehen und Aufweiten der Rohrenden), Einbau der Rohre und Eindichten (Umbörteln bzw. Einwalzen),
- Ausbau von Nieten, Stehbolzen und Deckenankern der Kessel, falls erforderlich,
- Anfertigung von Stehbolzen und Deckenankern,
- Aufarbeitung bzw. Erneuerung aller Kesselaggregate,
- Wasserdruckprobe unter Aufsicht des TÜH,
- Aufarbeitung der Dampfmaschine,
- Aufarbeitung aller Versorgungsleitungen,
- Aufarbeitung bzw. Erneuerung aller Bleche an Kessel, Führerhaus, Kohle- und Wasserkästen.
- Holzbauarbeiten aller Art (Stellmacherarbeiten und Beplankung),
- Innenausbau der Personen- und Packwagen,
- Dachisolierung bei geschlossenen Wagen,
- elektrische Ausrüstung der Fahrzeuge,
- Aufarbeitung bzw. Neuanfertigung der Fenster, einschließlich Verglasung,
- Vereinheitlichung der Zug- und Stoßvorrichtungen,
- alle Lackierungsarbeiten.

Trotz dieser langen Liste von Arbeiten, die wir selbst ausführen können, müssen folgende Arbeiten zusätzlich an Firmen vergeben werden:

- Neubau von Kesseln, z. B. Lok I
- Niet- und Schweißarbeiten an Kesseln,
- Schweißen der Rauchrohre an die Rohrwand bei Stahlfeuerbüchsen,
- Schweißarbeiten an Zylindern,
- Profilierung der Radlaufflächen und Spurkränze.

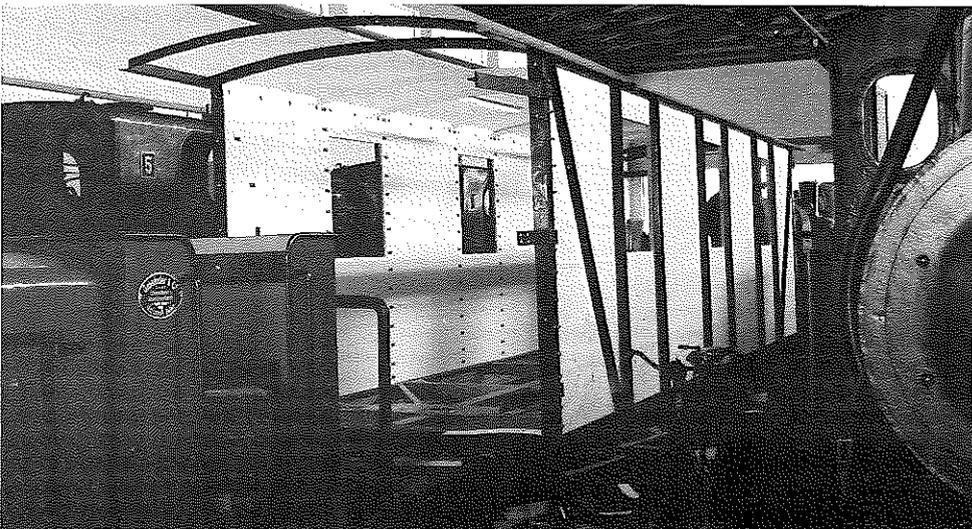


oben: Lok 8 von 1914 befand sich 1984 in der Werkstatt zur Aufarbeitung. Dafür wurde sie komplett zerlegt. Foto: Wolpert

2. Reihe: Nach Abschluß der Aufarbeitung präsentiert sich Lok 8 im Museumsgelände. Foto: Udo Przygoda

3. Reihe: Heutiger Personenwagen 104 stand 1986 noch im Einsatz bei der Waldbahn Lipa in Polen. Foto: Wolpert

unten: Personenwagen 104 in der Werkstatt zur Rekonstruktion. Nachdem sämtliche Stahlteile gerichtet wurden, wird nun der komplette Holzaufbau erneuert, 1990. Foto: Wolpert



Gleismaterial und Gleiszubehör

Das Gleismaterial und Zubehör im Frankfurter Feldbahnmuseum stammt von ehemaligen Feldbahnbetrieben und wurde als Schrott oder auch als „altbrauchbares Material“ erworben. Der Kaufpreis bewegt sich zwischen Sachspende und Schrottpreis bis zum Liebhaberpreis bei entsprechend auftretender Konkurrenz.

Die Beschaffung des Gleismaterials erfolgt oft unter verschiedenen Schwierigkeiten. Zunächst sind die Eigentumsverhältnisse genau zu prüfen. Ein jahrelang stillgelegter Feldbahnbetrieb kann unter Umständen durch Grundstücksverkäufe inzwischen mehrfach aufgeteilt sein.

Die Verhandlungen erweisen sich oft als die größte Hürde. Mangelnde Entschlossenheit des Eigentümers aus unterschiedlichsten Gründen, hohe Kaufpreisforderungen und Angst vor Gebäude- und Naturschäden beim Abbau sind die auftretenden Probleme. Nach erfolgreichem Abschluß der Verhandlungen erfolgen Demontage und Abtransport des Materials.

Aus Kostengründen bleibt da meistens nur die Selbsthilfe. Dabei erweisen sich die ehemaligen Standortvorteile für den Bau einer Feldbahn oft als schwierige Abbaubedingungen. Unzugängliches Gelände, große Höhenunterschiede, einbetoniertes, zugeschüttetes und zugewachsenes Gleismaterial sind nur einige Beispiele. Nicht selten erzeugen aber genau diese Faktoren den Reiz des Sammelns von Feldbahnmaterial.

Unser Gleismaterial kann im wesentlichen in 2 Kategorien eingeteilt werden: feste und „fliegende“ Gleise. Das festverlegte Gleis ist für den hohen Achsdruck schwerer Lokomotiven bemessen. Hauptsächlich wurden dafür die Feldbahnprofile S 18, S 20, 100/30 (BSS 60) sowie S 24 eingebaut. Das älteste Profil stammt nachweislich von 1884.

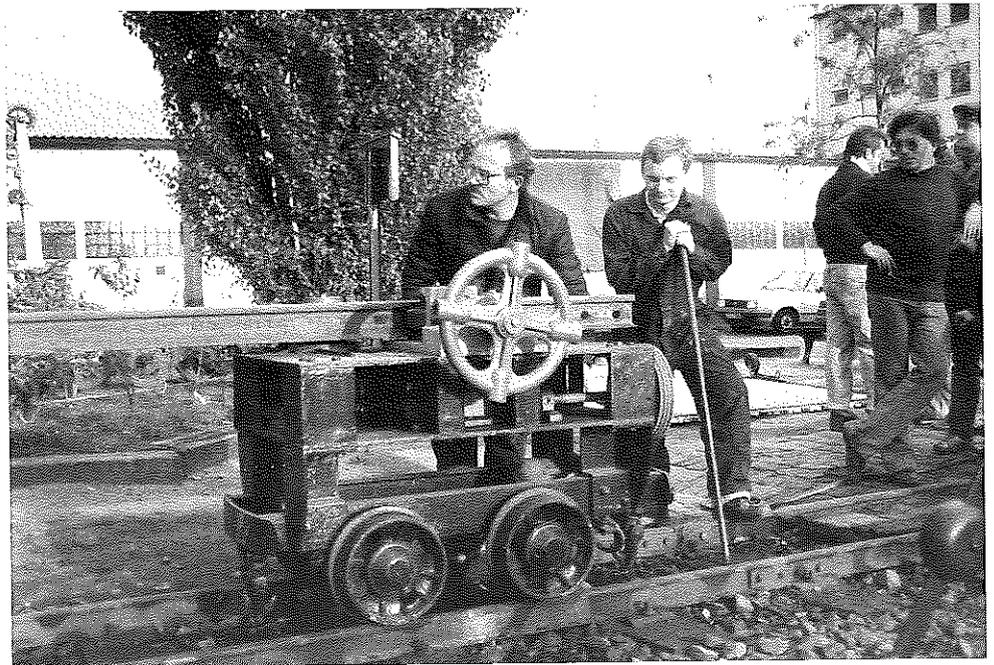
Während die Weichen grundsätzlich auf Stahlschwellen montiert sind, wurden für die Gleise Holz- und Stahlschwellen unterschiedlichster Ausführung eingebaut. Zur Befestigung der Schienen auf Holzschwellen werden Schienenplatten mit Gummizwischenlage und jeweils 2 Schwellenschrauben verwendet. Auf Stahlschwellen werden die Schienenprofile mit Nasenklemmplatten und Klemmplatenschrauben befestigt. Alle Schienenstöße sind verlascht, stark belastete Stöße - z. B. in Kurven - wurden auch mit Winkellaschen verstärkt.

Das Gleis der Fahrstrecke durch die Kleingartenanlage und auf dem Rebstockgelände besteht im wesentlichen aus alten Straßenbahnprofilen der Größe V 3 (Krupp 1929). Da diese Profile einen Schienenfuß von 150 mm besitzen und im Boden versenkt werden mußten, konnte aus technischen und optischen Erwägungen auf die Verwendung von Schwellen verzichtet werden. Eingeschraubte Spurstangen sorgen für die richtige Spurweite von 600 mm bzw 610 mm in Gleisbögen.

Das festverlegte Gleis wurde von Hand gestopft. Vereinseigene druckluftgetriebene und geliehene elektrische Stopfhämmer erleichterten diese Arbeit. Gebogene Gleisstücke werden mittels der elektrisch betriebenen Gleisbiegemaschine 601 hergestellt.



oben: Gleisstopfen an der Verbindungsstrecke durch die Kleingartenanlage. Hier und im Rebstockgelände sind die Gleise ganz im Boden eingelassen, April 1988. Foto: Udo Przygoda



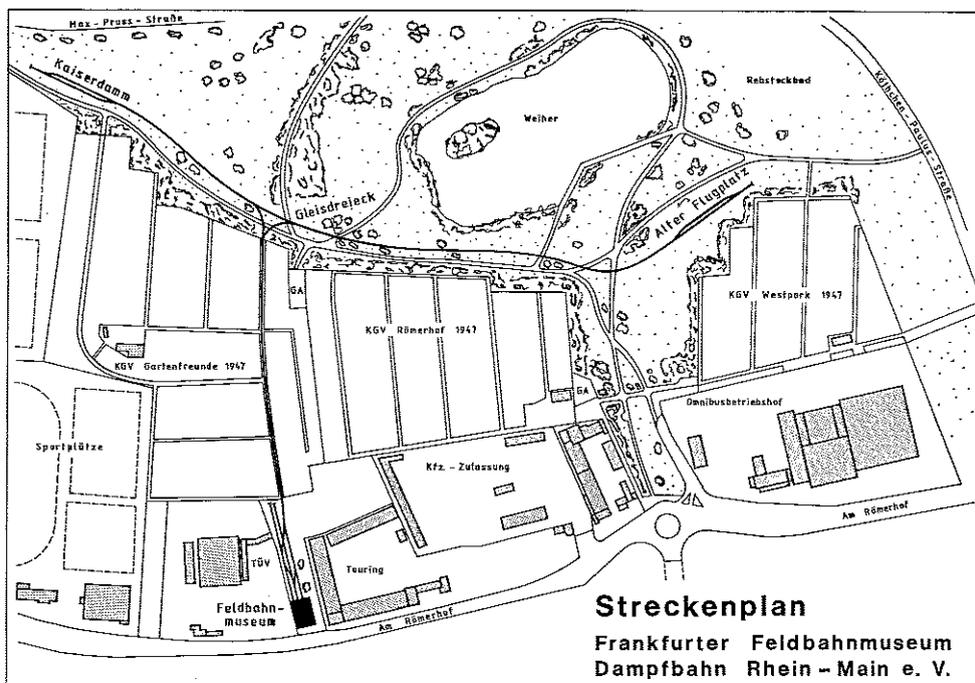
unten: Elektrisches Gleisbiegegerät Nr. 601 im Einsatz beim Schienenbiegen. Foto: Udo Przygoda

Das „fliegende“ Gleis ist für Handverschub und leichten Lokomotivbetrieb vorgesehen. Hier wird dem Besucher besonders deutlich gezeigt, wie mit einfachen Mitteln Feldbahngleise angeordnet werden können. Umfangreiches Gleiszubehör zeugt von vielseitigen Einsatzmöglichkeiten. Schienen der Profile S 7, S 10 sowie S 14 wurden auf unterschiedlichen Stahlschwellen montiert. Die weitverbreiteste Feldbahnschwelle ist 128 mm breit und wiegt 5,46 kg/m Länge. Das fliegende Gleis liegt teilweise festverschraubt mit Laschen, teilweise aber auch lose (Patentrahmengleis) auf ungestopftem Schotter.

Montage und Stopfen der Gleise erfolgte ausschließlich in Eigenleistung. Lediglich der Erd-

aushub und Schottereinbau wurde teilweise an Firmen vergeben. Ca. 2500 m Gleise und ca. 3000 t Schotter wurden eingebaut. Zur Erleichterung der Arbeiten wurden vom Verein ein 3,5t-Lkw, zwei Bagger, Kompressor, Rüttelplatte, Straßenwalze, Druckluft-Stopfhämmer, Notstromaggregat, Gabelstapler, Schienenkran etc. angeschafft.

Die Materialbeschaffung und der Gleisbau im Frankfurter Feldbahnmuseum wurde mit erheblichen Anstrengungen und großem Zeitaufwand betrieben. Das Endergebnis jedoch, eine eigene Fahrstrecke für Feldbahnfahrzeuge geschaffen zu haben, war Motor und Motivation für unsere jahrelange Bemühungen.



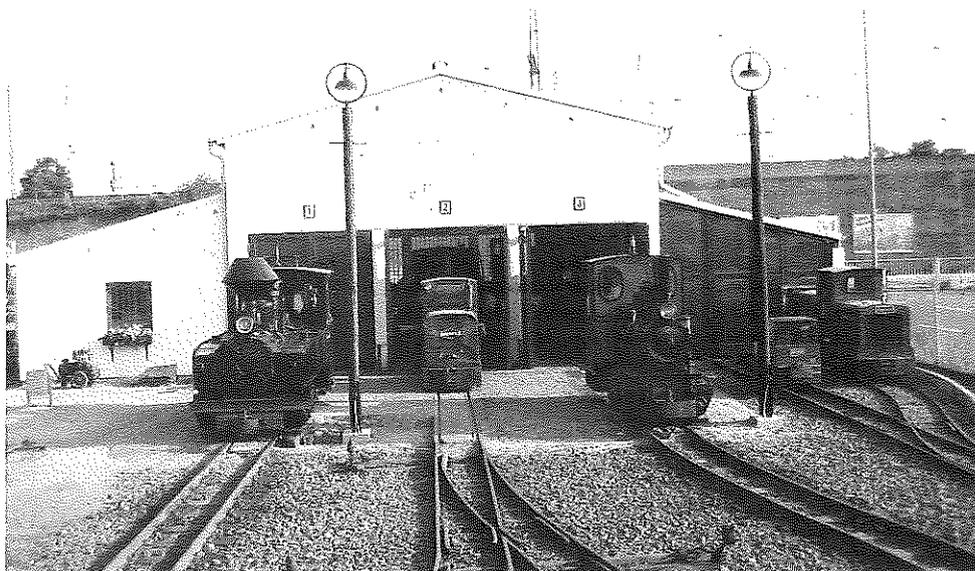
Betriebsablauf im Feldbahnmuseum

Die Faszination der Feldbahn spiegelt sich sehr gut im Betriebsablauf der Fahrtage im Frankfurter Feldbahnmuseum wider. Für den Besucher oft verblüffend bis verwirrend stellt sich der Einsatz der Feldbahnfahrzeuge dar. Vergeblich sucht der Laie den uniformierten Lokführer, Heizer, Zugführer, Fahrkartenverkäufer oder Schaffner. Kein Fahrplan, mit Ausnahme an großen Festen, regelt den Verkehr der Personenzüge. Diese fahren nach Bedarf, auch bei geringer Nachfrage. Die üblichen eisenbahntypischen Regelungen sind hier auf ein Minimum beschränkt.

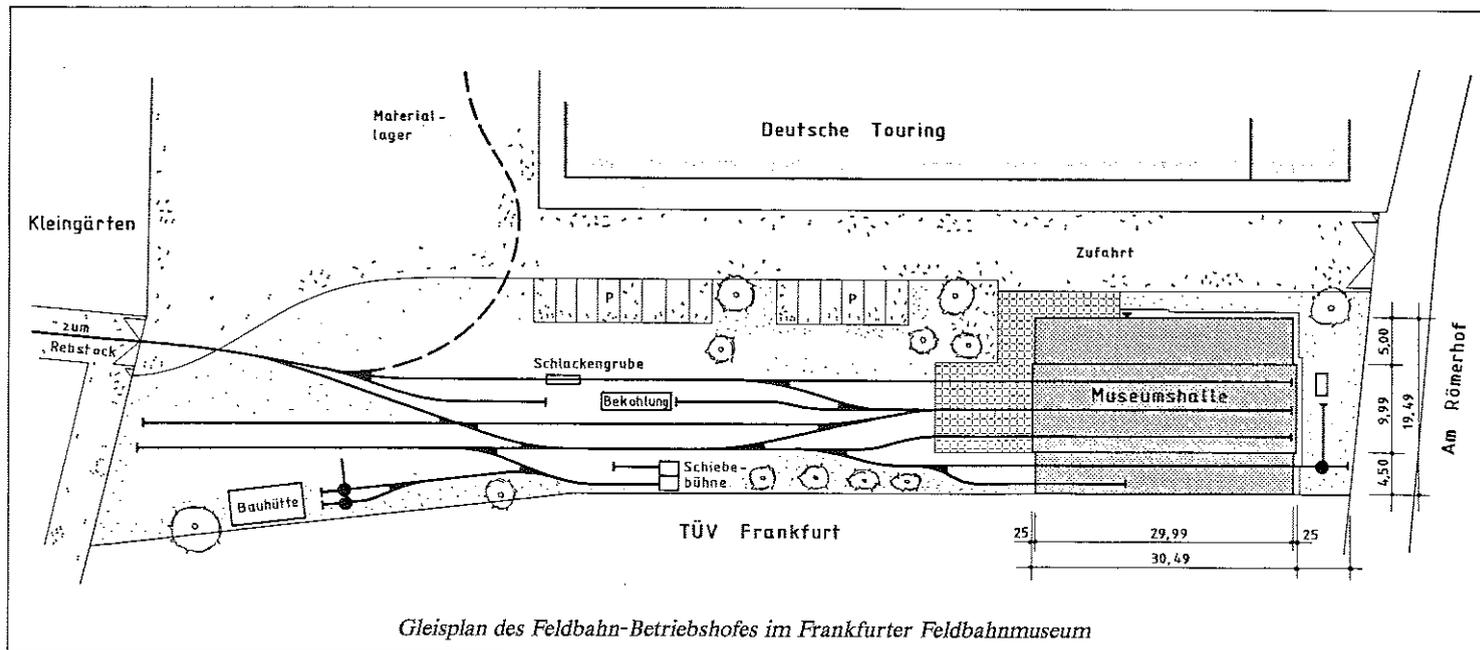
Vor der Museumshalle auf Gleis 1 säuselt eine Dampflokomotive vor sich hin, auf Gleis 2 brummt ein 100 PS starker Vierzylinder-Dieselmotor, auf Gleis 3 tuckert ein 4,5 PS starker Einzylinder-Motor, auf Gleis 4 summt leise die Akkulokomotive, unterbrochen von dem Klicken des Fahr Schalters, und auf Gleis 5 wartet das Schienenfahrrad auf den nächsten Benutzer. Die Lokführer führen abwechselnd die Fahrzeuge im Betrieb vor.

Ordnung in diesen Betriebsablauf bringt eine vom Vorstand autorisierte Aufsicht, denn bei aller Vielfältigkeit sind wichtige Betriebsregelungen unbedingt einzuhalten, um eine Gefährdung und Unfälle auszuschließen. Alle Fahrzeugbewegungen sind mit der Aufsicht abzustimmen. Einen Betriebsleiter im eisenbahnbetrieblichen Sinne gibt es bei Feldbahnen nicht.

Zum Betrieb der Anlage ist lediglich eine Abnahme durch den TÜH erforderlich. Die Betriebserlaubnis erteilt der Regierungspräsident in Darmstadt. Somit unterliegen wir nicht den strengen Personenbeförderungsbestimmungen, denen Museumsbahnen der größeren Spurweiten in der Regel unterstehen. Der öffentliche Personenzugverkehr ist für Feldbahnen auch nicht charakteristisch und gehört mehr in die Richtung der schmalspurigen Kleinbahnen.



Lokparade vor der Museumshalle, links Sozialanbau, Ausstellungsraum sowie Werkstatt, mittig die Fahrzeughalle und rechts Personenwagengleis sowie Schreinerei, Okt 1988. Foto: Udo Przygoda



Typisch für Feldbahnen sind eher Bn2t-Dampflokomotiven und Bdm-Diesellokomotiven mit zweiachsigen Muldenkipploren. Die Beförderung von Personen ist im Frankfurter Feldbahnmuseum auch als Mittel zum Zweck der Präsentation zu sehen. Die Möglichkeit des Mitfahrens in den Personenzügen besteht nicht nur zur Erzielung von Einnahmen, es dient auch als zusätzlicher Anreiz zum Besuch des Museums überhaupt.

Das Gleisvorfeld der Museumshalle wird an Fahrtagen nur für Rangier- und „leichten Fahrbetrieb“ mit kleinen Feldbahnfahrzeugen genutzt. Eine Dampflokomotive verkehrt mit einem kurzen Personenzug vor der Museumshalle. Diese Dampflokomotive steht dann auch für Erläuterungen zur Verfügung.

Ebenfalls im Gleisvorfeld sind bereits eine Bekohlung errichtet und eine Schlackengrube ausgehoben worden. Der Bau eines Wasserturmes mit Wasserkran ist vorgesehen, so daß die Dampflokomotiven vorbildgerecht aufgerüstet werden können. Feldbahnbetriebe mit vielen Dampflokomotiven verfügten durchaus über entsprechende Anlagen.

Die ca. 400 m lange Verbindungstrecke zwischen dem Museum und der eigentlichen Fahrstrecke auf dem Rebstockgelände verläuft durch eine Kleingartenanlage und wird nur für Anschluß- und Versorgungsfahrten ohne Personentransport genutzt. Diese Regelung ist Bestandteil der Planfeststellung und soll die Kleingärtner vor Ruhestörungen durch den Fahrbetrieb bewahren. Die Verbindungstrecke ist durch ein Gleisdreieck an die Fahrstrecke angeschlossen. Hier besteht auch die Möglichkeit, ganze Züge in fotogerechte Richtung je nach Sonnenstand zu drehen. Die Fahrstrecke ist im Endzustand über 800 m lang und hat an beiden Endpunkten ein Umfahrgleis zum Umsetzen der Lokomotiven. Der westliche Endpunkt trägt den Namen „Kaiserdamm“ und der östliche Endpunkt wird „Alter Flugplatz“ heißen.

Die Fahrstrecke ist für einen Mehrzugbetrieb vorgesehen, so daß dem Besucher ohne fahrtechnische Probleme 3 bis 4 Zuggarnituren im Einsatz präsentiert werden können, wenn genügend Fahrpersonal zur Verfügung steht. Auf jeden Fall verkehrt an Fahrtagen auf dieser Strecke eine zweite Dampflokomotive mit dem „Kleinbahnzug“ zur Personenbeförderung.

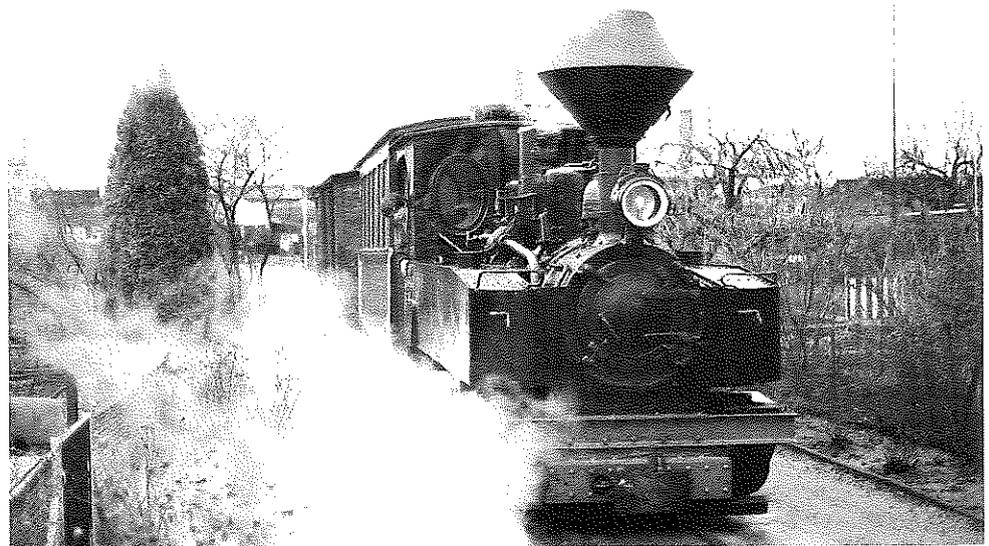
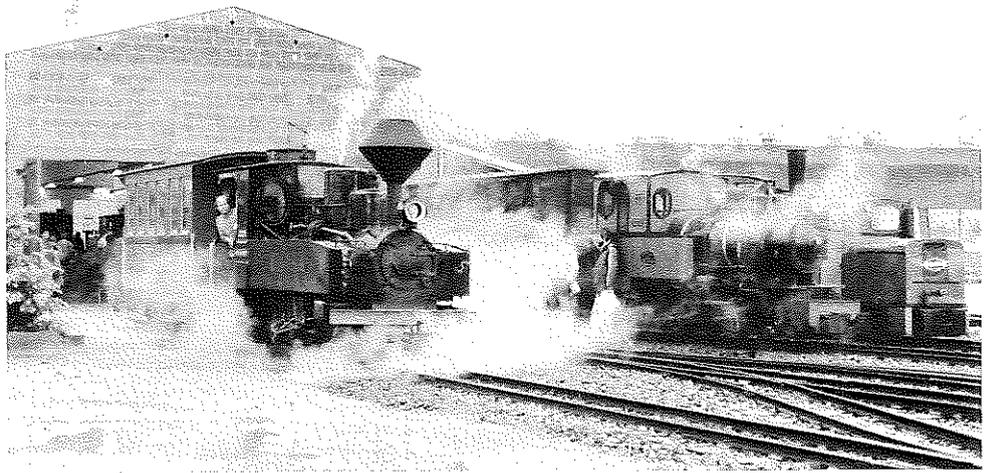
Am Gleisdreieck wird ein Telefon installiert, das an das Grubentelefon in der Dauerausstellung angeschlossen ist, so daß das Fahrpersonal mit dem Museumspersonal in Verbindung treten kann.

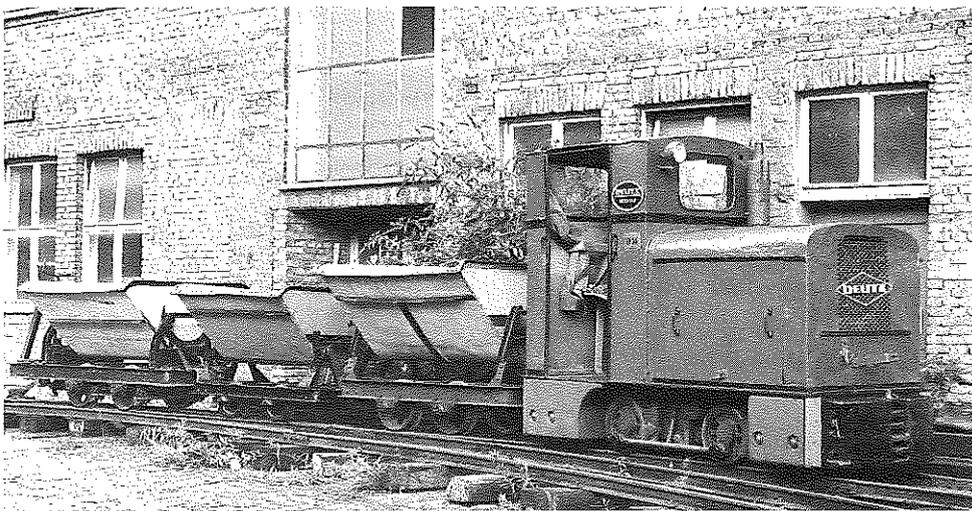
oben: Dampfbetrieb vor der Halle, 12. Juni 1987
Foto: Regine Meier

2. Reihe: GmP auf der Verbindungstrecke durch die Kleingartenanlage, Winter 1987/88.
Foto: Udo Przygoda

3. Reihe: GmP im Rebstockgelände, Frühjahr 1989.
Foto: Udo Przygoda

unten: Der »Kleinbahnzug« des Frankfurter Feldbahnmuseums am Endpunkt „Kaiserdamm“.
Foto: Udo Przygoda





Die Präsentationen des Museums

Die Fahrzeugsammlung des Frankfurter Feldbahnmuseums soll hier nicht im einzelnen beschrieben werden, da das den Rahmen eines Artikels sprengt. Daher seien an dieser Stelle die einzelnen Aufgabenbereiche, in denen unsere Feldbahnfahrzeuge früher eingesetzt waren, und die dazu passenden möglichen Zuggarnituren aufgelistet:

Bauwesen:

Lok 2 + 1251 + 1252
 Lok 3 + 1551 + 1552 + 1553 + ... + 1557
 Lok 4 + 1001 + 1002
 Lok D 1 + 0756 + 0757
 Lok D 2 + 0758 + 0759
 Lok D 6 + 0756 + 0757 + 0758 + 0759
 Handerschub mit 0251 + 0301

Steinbrüche:

Lok 1 + 604 + 605 + 606
 Lok 7 + 1251 + 1252
 Lok D 5 + 1551 + 1552 + 1553 + ... + 1557

Untertagebau:

Lok 22 + 601 + 0753 + 0754
 Lok D 7 + 106 + 108
 Lok D 8 + 0502 + 0753 + 0754
 Handerschub mit 0351 + ... + 0354 + 0501

Ton-, Sand- und Kiesgruben:

Lok D 3 + 1551 + 1552 + 1553 + ... + 1557
 Lok 23

Torfgewinnung

Lok D 1 + 503

Fabriken:

Lok D 9 + 508 + 509 + 510
 Lok D 4 + 506 + 507 + 617

Ziegeleien:

Lok 20 + 0751 + 0752
 Handerschub mit 618 + 619 + 620 + 623

Landwirtschaft:

Pferd + 621 + 622

Forstwirtschaft:

Lok 9 + 607 + 608 + 610 + ... + 616

Trümmerbeseitigung:

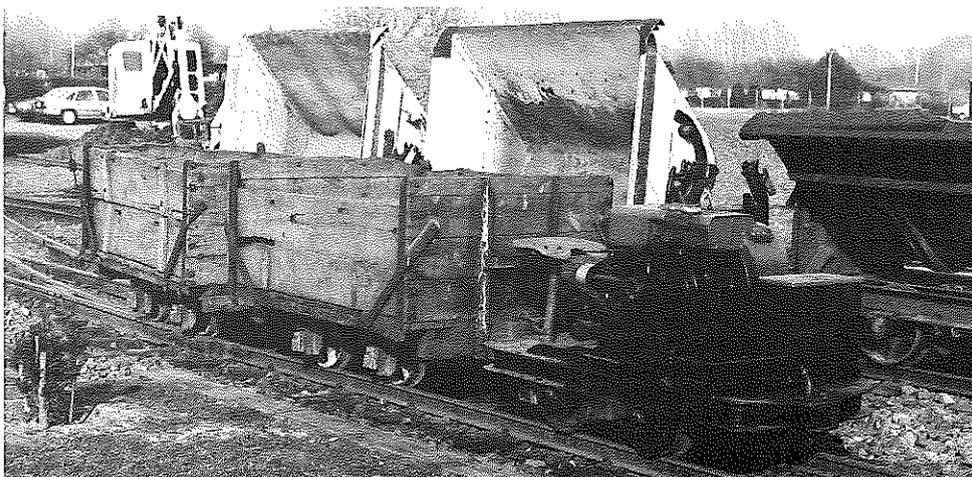
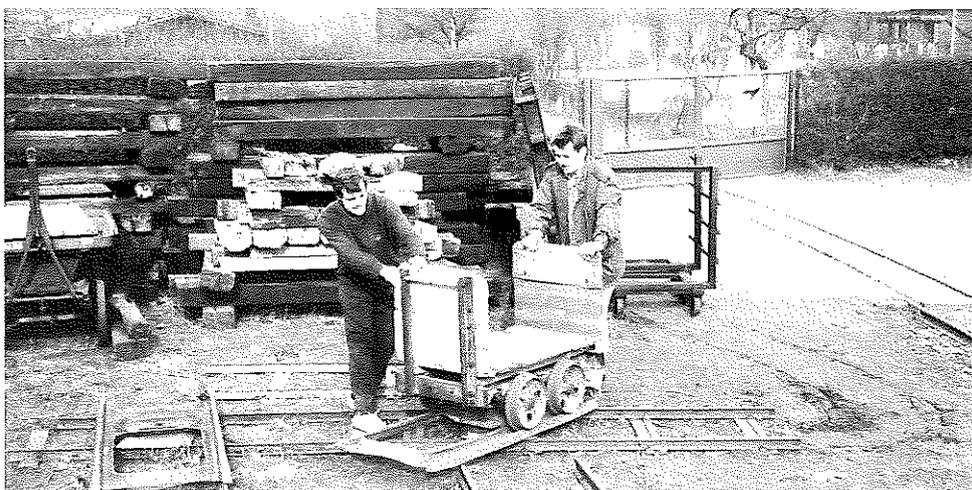
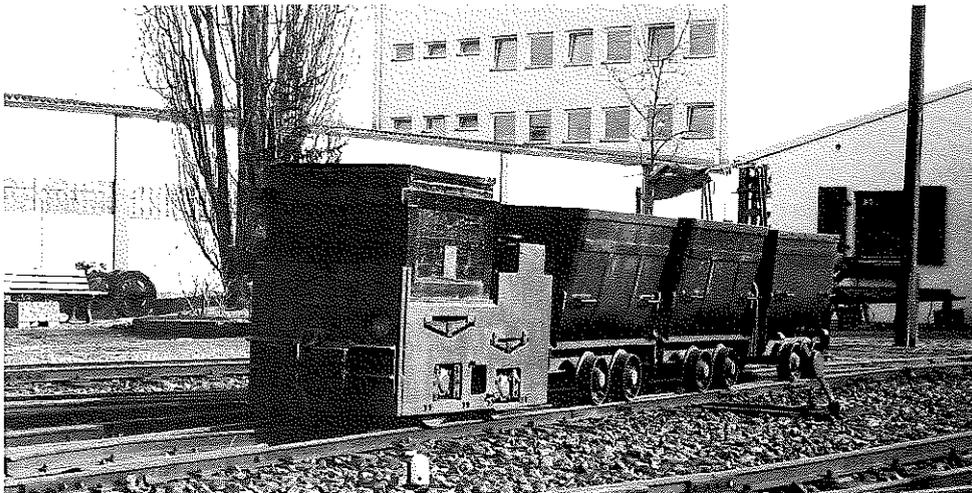
Lok 5 + 1551 + 1552 + 1553 + ... + 1557

Militärwesen:

Lok 8 + 105 + 107 + 508 + 509 + 510
 Lok 10 + 104 + 504

Kleinbahnen:

Lok 11 + 103 + 501 + 502 + 505



oben: Bauwesen-Garnitur aus Lok D 3 und den Kipploren Nr. 1251, 0752 und 1252, 1984.

Foto: Wolpert

2. Reihe: Untertagebau-Garnitur aus Akkulok 22 mit Bergbauloren Nr. 0753, 0754 und 0502, 1990.

Foto: Wolpert

3. Reihe: Präsentation des Themas »Ziegelei« mit Plattformwagen Nr. 623 auf einer fliegenden Gleisanlage mit Patent-Kletterdrehscheibe und Patent-Rahmgleis, 1990. Foto: Udo Przygoda

unten: Landwirtschaft-Garnitur mit den Wagen Nr. 621 und 622. Statt eines Pferdes zieht Schienenkuli 20. 1990.

Foto: Wolpert

Zur Komplettierung der Sammlung wurden von uns auch Fahrzeuge aus der DDR, Polen, Österreich, Frankreich, Griechenland und Indien erworben. Dabei gelangten auch ausländische Fabrikate in unsere Sammlung, da für Feldbahnmaterial die Staatsgrenzen schon immer bedeutungslos waren, ob zu Kriegs- oder Friedenszeiten. So wurde z. B. unsere Dampflokomotive 7 in der französischen Maschinenfabrik von Paul Decauville gebaut, der Feldbahnen als Vorreiter der industriellen Produktion weltweit in größeren Stückzahlen und als komplette Systeme verbreitete.

Es ist das Konzept unseres Vereins, all diese Fahrzeuge weitestgehend in betriebsfähigem Zustand zu unterhalten und den Besuchern deren Funktionsfähigkeit vorzuführen. Doch was nutzt es dem Besucher, ein Fahrzeug in Betrieb zu erleben, wenn das feldbahntypische Umfeld fehlt? Optimal wäre die Schaffung eines Dioramas im Maßstab 1 : 1 in der Art einer Freilichtmuseumsanlage. Welch ein Traum, aber wohl kaum zu realisieren.

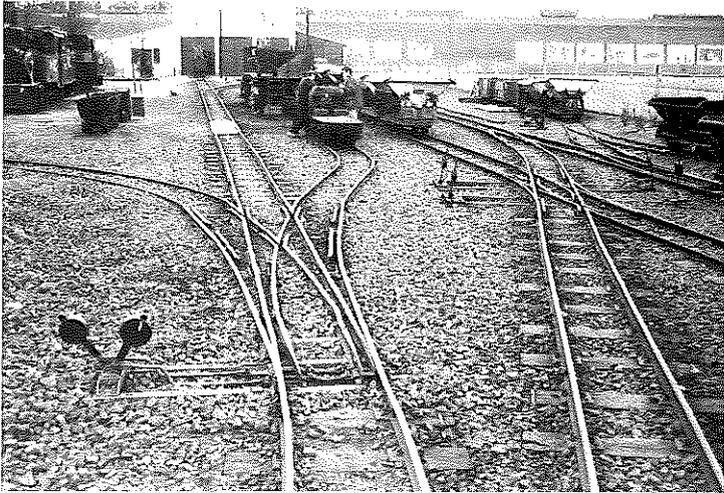
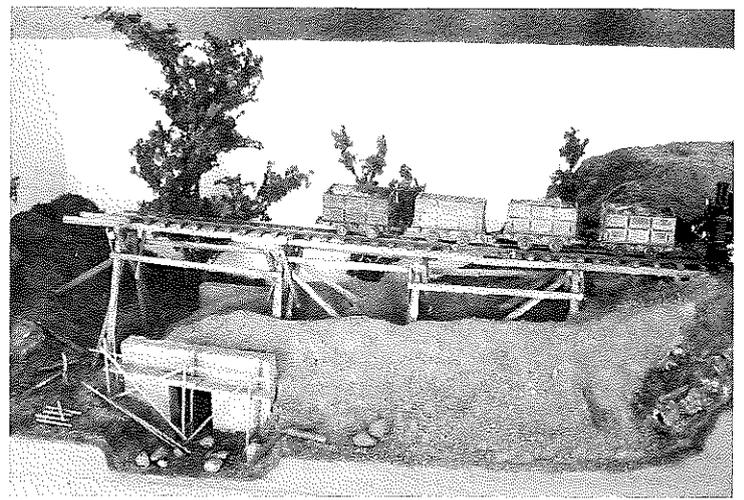
Durch die Ausstattung des Dauerausstellungsraumes mit Modelldioramen, histori-

schen Dokumenten, Fotos und Originalstücken wurde ein gangbarer Kompromiß gefunden und somit ermöglicht, dem interessierten Besucher einen Einblick in die Vielfältigkeit der Feldbahnen zu verschaffen:

- Nahezu alle Einsatzgebiete sind in 12 Modelldioramen anschaulich dargestellt (Autobahnbau, Eisenbahnbau, Steinbruch, Untertagebau, Tongrube mit Ziegelei, Fabrik, Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Torfgewinnung, Trümmerbeseitigung, Militärbahn, Kleinbahn).
- Historische Fotos zeigen nicht nur Loks und Wagen, sondern auch den Menschen bei harter

Fahrzeuge des Frankfurter Feldbahnmuseums

Nr.	Hersteller	Typ	Fabnr.	Bauj.	Gat.	Leistung	Nr.	Hersteller - Beschreibung - Typ	Bauj.	Gattung
Dampflokomotiven										
1	Heilbronn	II	393	1900	Bn2t	35 PS	601	Fahrbares Gleisbiegegerät	ca 50	X
2	Henschel	Fabia	20517	1925	Bn2t	50 PS	602	Rottenflachwagen	1984	F
3	Henschel	Riesa	28033	1948	Bn2t	70 PS	603	Schienenkran	1913	X
4	Orenstein & Koppel		2053	1906	Bn2t	40 PS	604	Holzkipplore	ca 00	KL
5	Jung	Hilax	9295	1941	Bn2t	65 PS	605	Holzkipplore	ca 20	KL
6	Henschel	Fabia	24011	1939	Bn2t	50 PS	606	Holzkipplore	ca 20	KL
7	Decauville		1593	1915	Cn2t	60 PS	607	Waldbahn-Truck gebremst	1952	Xb
8	Borsig	Brigadelok	8836	1914	Dn2t	60 PS	609	Waldbahn-Truck	1952	X
9	Chrzanow	Las	3812	1958	Cn2	80 PS	610	Waldbahn-Truck	1952	X
10	Jung	HF 110 C	10142	1950	Cn2	110 PS	611	Waldbahn-Truck	1952	X
11	Jung	HF 110 C	10137	1952	Cn2	110 PS	612	Waldbahn-Truck	1952	X
							613	Waldbahn-Truck	1952	X
							614	Waldbahn-Truck	1952	X
							615	Waldbahn-Truck	1952	X
							616	Waldbahn-Truck	1952	X
							617	Kesselwagen	1911	X
							618	Ziegelei-Etagewagen	ca 50	X
							619	Ziegelei-Etagewagen	ca 50	X
							620	Ziegelei-Etagewagen	ca 50	X
							621	Hölzener Landwirtschaftswagen	ca 00	O
							622	Hölzener Landwirtschaftswagen	ca 00	O
							623	Ziegelei-Plattformwagen	ca 20	F
							0251	Betonkipplore	ca 40	RKL
							0301	Betonkipplore	ca 40	RKL
							0351	seilbahngängige Bergbaulore 500 mm	ca 40	KLs
							0352	seilbahngängige Bergbaulore 500 mm	ca 40	KLs
							0353	seilbahngängige Bergbaulore 500 mm	ca 40	KLs
							0354	Rundkipper-Bergbaulore, 500 mm	ca 40	RKL
							0501	Schnabel-Rundkipplore	ca 40	RKL
							0502	Glaser & Pflaum Bergbaulore	ca 20	KL
							0751	Dolberg Kipp-u.Klapplore	ca 40	KL
							0752	Dolberg/O&K Kipplore	ca 40	KL
							0753	Bergbaulore	ca 50	KL
							0754	Bergbaulore	ca 50	KL
							0755	Landwirtschafts-Kipplore,	ca 20	KL
							0756	gebremste Kipplore	ca 40	KLb
							0757	Kipplore	ca 40	KL
							0758	Kipplore	ca 40	KL
							0759	Kipplore	ca 40	KL
							1001	gebremste Kipplore	ca 40	KLb
							1002	Kipplore	ca 40	KL
							1251	gebremste Kipplore	ca 40	KLb
							1252	Kipplore	ca 40	KL
							1551	Krupp/Dolberg Hfb-Kipplore	ca 30	KL
							1552	Krupp/Dolberg Hfb-Kipplore	ca 30	KL
							1553	Krupp/Dolberg Hfb-Kipplore	ca 30	KL
							1554	Krupp/Dolberg Hfb-Kipplore	ca 30	KL
							1555	Krupp/Dolberg Hfb-Kipplore	ca 30	KL
							1556	Krupp/Dolberg Hfb-Kipplore	ca 30	KL
							1557	Krupp/Dolberg Hfb-Kipplore gebr.	ca 30	KLb
							2001	Mühlhäuser, Michst.Kipplore	1963	KL
Diesellokomotiven										
D 1	Gmeinder		2176	1938	B-dm	20 PS				
D 2	Gmeinder		1987	1938	B-dm	15 PS				
D 3	Deutz		56349	1956	B-dm	28 PS				
D 4	Gmeinder		2301	1938	B-dm	100 PS				
D 5	Gmeinder	HF 130 C	4313	1947	C-dh	130 PS				
D 6	Diema	DTL 30	3174	1971	B-dm	44 PS				
D 7	Ruhrtaler	G9Z	3347	1955	B-dm	10 PS				
D 8	Deutz	MLH 220			ca 40 B-dm	20 PS				
D 9	Moës				ca 30 B-dm					
Sondertriebfahrzeuge										
20	Hatlapa	Schienenkuli	3683	1947	B-dm	4,5 PS				
21	Schienenfahrrad			1982	1A	1 MS				
22	Siemens/Schalke	Akkulok	5904	1957	A1-a	8 PS				
23	Diema	Gütertriebwg	3311	1973	1AA1-dh	47 PS				
Feldbahnwagen										
103	Selbstbau	Personenwagen		1979	C4ib					
104	Busch, Bautzen	HF-Personenwagen		1942	C4ibbh					
105	HAWA	Brigade-Personenwg		1919	C4ibbh					
106	Untertage-Personenwagen			ca 50	C					
107	offener Brigade-Personenwagen			ca 15	B4ibb					
501	Carminati & Toselli	geschl. Güterwagen		1917	Gb					
502	Carminati & Toselli	geschl. Güterwagen		1917	Gb					
503	offener Güterwagen			ca 60	O					
504	Orenstein & Koppel	geschl. HF-Güterwg		1942	GGb					
505	offener Güterwagen			ca 30	OO					
506	Plattformwagen mit Stirnwänden			ca 50	OO					
507	Plattformwagen mit Stirnwänden			ca 40	O					
508	Linke-Hofmann	of. Brigade-Güterwg		1918	OObb					
509	Linke-Hofmann	of. Brigade-Güterwg		1918	OObb					
510	MAN	of. Brigade-Güterwg		1918	OObb					



Arbeit. Geographischer Schwerpunkt ist die Umgebung von Frankfurt am Main, um dem Besucher aufzuzeigen, wo überall in seiner Nähe Feldbahnbetriebe existierten und um ihm so eine bessere Beziehung zur Feldbahn zu vermitteln.

Der Besucher findet Hinweise auf ehemalige Feldbahneinsätze in Frankfurt, so z. B.: Baufirmen Holzmann und Hochtief, Chemiefabrik Hoechst, Osthafenbau, Trümmerbeseitigung, Ziegelei Eschborn, Kiesabbau Gehspitz, Autobahnbau Darmstadt - Frankfurt.

Ehemalige Frankfurter Feldbahnmateriallieferanten, wie die Firmen Bischoff, Koy und Weissgerber sind in der Dauerausstellung vertreten.

Historische Dokumente und Anzeigen zeugen von der enormen Leistungsfähigkeit des Transportsystems Feldbahn.

Gleisbaumaterial wie unterschiedliche Schwellen, Schienenprofile und Kleineisen.

Hinweis- und Warnschilder ehemaliger Feldbahnbetriebe weisen auf die Gefahren selbst dieser kleinen Bahnen und die dadurch bedingten Unfallverhütungsvorschriften hin.

Eine Auswahl charakteristischer Lokomotiv- und Wagenbauteile, wie Lager, Kupplungen, Bremsklötze etc. werden zum besseren Verständnis im ausgebauten Zustand gezeigt.

In der Fahrzeughalle werden dem Interessierten anhand der zur Aufarbeitung zerlegten Lokomotiven deren Funktionsweise und die aufwendige Restaurierung anschaulich erläutert.

Diavorträge können zu besonderen Anlässen bestimmte Feldbahnbetriebe vorstellen und deren Arbeitsweisen demonstrieren.

Das Weichenvorfeld wurde absichtlich mit einigen Sonderweichenbauarten gebaut.

In bestimmten Nebengleisen sind, bzw. werden demnächst, technische Spezialitäten des Transportsystems Feldbahn präsentiert, wie Aufgleisdrehscheibe und Patent-Kletterweiche. Hier wird gezeigt, wie mit wenigen Handgriffen leichte Feldbahnfahrzeuge ohne große Mühe vielseitig bewegt werden können.

Mittels Aufgleisschuhen kann das Eingleisen von Feldbahnfahrzeugen - ein relativ normaler Vorgang - präsentiert werden.

Bekohlungsanlage mit einer 500 mm Kohlenbahn zeigt das Erscheinungsbild solcher Anlagen bei Klein- und Nebenbahnen.

Ein Großteil dieser Schaustücke ist dem Besucher bereits in befriedigender Form zugänglich. An der Vervollständigung bzw. Verbesserung der Präsentation wird jedoch ständig gearbeitet. Das Museum soll nicht nur nach unseren Vorstellungen gestaltet werden, sondern sich auch an den Wünschen und Erwartungen der Besucher orientieren.

Durch den Aufbau der Fahrzeugsammlung, einer Dauerausstellung mit historischen Fotos, Dokumenten etc., eines Archivs, einer Bibliothek, einer Diathek und vollständiger Inventarisierung werden wir dem Anspruch gerecht, das Frankfurter Feldbahnmuseum überhaupt als „Museum“ bezeichnen zu können. Die Aufnahme in den Hessischen Museumsverband e. V. war die Konsequenz.

Das Frankfurter Feldbahnmuseum versteht sich als „lebendiges Museum“. Führungen sind an allen Öffnungstagen auf Wunsch möglich. An allen anderen Tagen kann das Museum durch Gruppen nach besonderer Vereinbarung besichtigt werden.

oben links: Demonstration der Handhabung des Patent-Rahmengleises für die Verlegung von „fliegenden“ Gleisen. Nichts zeigt deutlicher die Flexibilität des Transportsystems Feldbahn 1990.

Foto: Udo Przygoda

unten links: Feste Gleise im Frankfurter Feldbahnmuseum mit einigen Weichen-Sonderformen - links eine Dreiwegweiche, rechts eine Doppelte Kreuzungsweiche, 1990.

Foto: Udo Przygoda

oben rechts: Eines der 12 Modelldioramen. Thema dieses Dioramas ist „Aufschüttung eines Eisenbahndammes mittels Feldbahnen“, 1990.

Foto: Udo Przygoda

unten rechts: Ausstellungsraum im Frankfurter Feldbahnmuseum mit historischen Dokumenten, Originalen, Fotos und Modelldioramen.

Foto: Slg DRM