Feld- und Werksbahnmuseum e.V. Oekoven
DGEG Eisenbahnmuseum Bochum Dahlhausen gGmbH

Mitschrift der Tagung des 3. internationalen Feldbahnertreffens in Bochum Dahlhausen vom 30. - 31. Oktober 1993

von Arnulf Kettler, Essen

Eröffnung der Tagung

Herr J. Prieß als Vertreter des DGEG Eisenbahnmuseums Bochum Dahlhausen und Herr M. Mandelartz vom Feld- und Werksbahnmuseum Oekoven begrüßen die Teilnehmer. Wegen der beengten Platzverhältnisse kann nicht, wie beim Treffen in Berlin, in einzelnen Arbeitsgruppen getagt werden; vielmehr sollen die zur Behandlung anstehenden Themen im Plenum nacheinander abgearbeitet und diskutiert werden. Ein solcher offener Erfahrungsaustausch erscheint auch deswegen sinnvoll, da die Mehrzahl der vorgesehenen Referenten ihre Teilnahme an der Tagung teilweise sehr kurzfristig, in einem Falle am Tage vor der Veranstaltung, absagten. Die ursprünglich vorgesehene Tagesordnung soll auch flexibel gehandhabt werden, da die Übergänge zwischen einzelnen Sachgebieten fließend sind. Die Moderation und Diskussionsleitung übernimmt M. Mandelartz.

Genehmigungsfragen

Im Gegensatz zu anderen, den Eisenbahngesetzen unterliegenden Bahnen, kann die Anlage einer Feldbahn nach der Gewerbeordnung angemeldet und betrieben werden. Da viele Behörden jedoch meist selbst nicht wissen, was eine Feldbahn überhaupt ist, geschweige denn, wie man eine solche errichtet und sicher betreibt, sind die Auflagen, die hierzu erlassen werden, sehr unterschiedlich. Es wurden hierzu Beispiele vorgestellt. Auf der von einer Landesbehörde betriebenen sog. Halligenbahn Dagebüll - Oland - Langeneß wird von den Betreibern ein mehr oder minder öffentlicher Personenverkehr geduldet. Im Sauerland kann sogar eine meterspurige Kleinbahn nach Gewerberecht betrieben werden, obwohl diese von ihrer Natur her bereits unter die ESBO fällt. Andererseits machen z.B. die Behörden in Frankfurt den dortigen Kollegen ungleich schärfere Auflagen. Es ist zu empfehlen, bei der Beantragung der Errichtungsgenehmigung gleich auf bereits bestehende Anlagen hinzuweisen, und die zuständigen Behörden anzuregen, sich bei vergleichbaren Bahnen Informationen einzuholen. Als Beispiel hierfür ist die Anlage in Clausthal Zellerfeld zu nennen, wo vor Beginn der Arbeiten u.a. in Oekoven Ratschläge eingeholt worden waren.

Es hat sich in der Regel als vorteilhaft erwiesen, bei Anträgen den Museumsbahnbetrieb und nicht die Personenbeförderung in den Vordergrund zu stellen. Es ist aber immer ratsam, sich mit den zuständigen Behörden (Bauamt, Gewerbeaufsichtsamt) in Verbindung zu setzen, bevor man mit den Arbeiten beginnt.

Das Bauamt (zuständig für die ERRICHTUNGSGENEHMIGUNG) legt das Hauptaugenmerk auf die zu errichtenden Hochbauten, den Bebauungsplan/ Flächennutzungsplan sowie ggfs. auf den Landschaftsschutz. Das Gewerbeaufsichtsamt (zuständig für die BETRIEBSGENEHMIGUNG) prüft die Planung unter den Gesichtspunkten Umweltschutz und (Arbeits-)Sicherheit. Beabsichtigt man, eine Dampflokomotive in Betrieb zu nehmen, so kommt man ohnehin nicht ohne Anmeldung und Genehmigung nach Gewerberecht aus. Dabei ist es egal, ob mit der Lokomotive (öffentlicher) Personenverkehr geplant ist, diese nur vorgeführt werden soll oder es sich nur um ein Privatvergnügen handelt.

Weiters ist anzuraten, sich vor dem Aufbau einer Anlage sowie bei der Planung von Schuppen und Werkstätten mit der Berufsgenossenschaft in Verbindung zu setzen, da auch von dieser in den Unfallverhütungsvorschriften zwingend einzuhaltene Auflagen gemacht werden. So haben bereits mehrere Museumsbahnvereinigungen hier schlechte Erfahrungen gemacht, insbesondere bei den vorgeschriebenen Sicherheitsabständen seitlich der Fahrzeuge. Viele Tordurchfahrten in alten, oder aus dem Handgelenk geplanten und gebauten Fahrzeugschuppen sind zu schmal, um den einschlägigen Vorschriften zu genügen.

Kompliziertere Möglichkeiten der Genehmigung einer Feldbahnanlage sind die Aufnahme in den Flächennutzungsplan (Beispiel Oekoven) oder das Planfeststellungsverfahren. Herr Udo Przygoda vom Frankfurter Feldbahnmuseum erbot sich, Interessenten Auskünfte über das Planfeststellungsverfahren zu erteilen.

Erfahrungen einiger Teilnehmer zufolge hat die Einschaltung politischer Ebenen zur Einflußnahme auf Behörden kaum einen Erfolg, um eine ungünstige Entscheidung der Verwaltung nachträglich zu beeinflussen.

Es wurde berichtet, daß in Österreich ein neues Eisenbahngesetz in Arbeit sei, unter das alle Schienenbahnen - also auch die Feldbahnen - fallen sollen. Genaues zu den darin enthaltenen Bestimmungen ist aber noch nicht bekannt.

Ebenso steht in Deutschland (und anderen EG Mitgliedsstaaten) eine Harmonisierung der Eisenbahngesetze mit den EG Gesetzen an. Auch hierzu fehlen noch nähere Informationen. (Aktuelle Anm. d. Verf.: Inwieweit der bevorstehende Beitritt Österreichs zur EG Einfluß auf die gen. Änderung des österr. Eisenbahngesetzes hat, bleibt auch noch abzuwarten).

Museumskonzepte

Zu diesem Thema wurde auf das den Teilnehmern bekannte Referat von Herrn W. Bäumer beim 2. Int. Feldbahnertreffen in Berlin hingewiesen und für diejenigen, die in Berlin nicht dabei waren, der Inhalt kurz wiederholt. Anhand eines Beispieles einer zur Beschaffung anstehenden Lok erklärte Herr Bäumer den Einfluß der Museumskonzeption auf die Beschaffungsentscheidung und die weitere Behandlung des Fahrzeuges. Es ist zu klären, ob die Lok aus rein betrieblichen Gründen (Betriebslok für den Museumszug) angeschafft werden soll, oder ob sie ganz oder in wesentlichem Umfang musealen Zwecken dienen soll. Bei letzterem Fall spielen Fragen des Sammlungskonzeptes eine Rolle. Zu klären ist ferner, welcher Endzustand gezeigt werden soll (Werksablieferung, Alltags-Betriebszustand oder Übernahmezustand). Es herrschte grundsätzliche Übereinstimmung darüber, daß ein Fahrzeug nie schlechter präsentiert werden sollte, als es vom Vorbesitzer übernommen wurde; d.h.: Der Mindesterfolg der musealen Erhaltung sollte sein, daß ein weiterer Verfall mit dem Erwerb gestoppt wird.

Das soll aber nicht heißen, daß in einem Museum nur Fahrzeuge in original verschmutztem Zustand stehen sollen. Dies würde beim Besucher ein falsches Bild von dem Museum erzeugen, der beim Anblick dieser Realitäten sich eher auf einem Schrottplatz als in einem Museum wähnen würde. Entsprechende Schrifttafeln und Hinweise können die andere Erwartungshaltung der Besucher zwar in einem begrenzten Rahmen, aber nicht vollständig kompensieren. Andererseits erzeugt ein Museum, in dem nur fabrikneu restaurierte Fahreuege stehen, für den Besucher ein falsches Bild der Realität; obwohl zu sagen ist, daß die Mehrzahl des allgemeinen Publikums - im Gegensatz zur geringen Zahl der Fachbesucher - genau ein solches Bild erwartet.

Ein Museum sollte in jedem Fall einen sauberen und aufgeräumten Eindruck machen. Fundusmaterial, also solche Stücke die nur (konserviert) eingelagert sind, sollten in der Regel gesondert und an der Öffentlichkeit nicht allgemein zugänglichen Stellen aufbewahrt werden. Eine wohl seltene Ausnahme in der deutschen Museumslandschaft ist hingegen das Bergbaumuseum in Bochum, welches ein begehbares Depot besitzt, in dem unrestaurierte Fahrzeuge, die zwar aus Arbeitskapazitätsgründen nicht aufgearbeitet werden können, für eine Verschrottung oder Abgabe jedoch als zu wertvoll erachtet werden, in nur gesäubertem und gestrichenem Zustand abgestellt stehen und besichtigt werden können.

Ein Problem vieler Museen ist auch, daß die Bestände durch Sammelleidenschaft größer werden bzw. zu groß geworden sind, als daß eine Bewältigung des nötigen Restaurierungsaufwandes durch die Mitarbeiter noch möglich ist. Hier ergeben sich dann auch Schwierigkeiten bei der Einlagerung und Konservierung der Fundusstücke, da nur die wenigsten Museen über ausreichend überdachte, trockene Abstellflächen verfügen. Viele Fahrzeuge werden daher unter Planen im Freien abgestellt, wobei sich evtl. bildenes Schwitzwasser den Verfall oftmals noch beschleunigt. Feuchte Keller oder unzureichend belüftete Schuppen können ebenfalls zu Schäden führen.

Sehr wichtig für eine effektive Museumsarbeit ist auch eine möglichst vollständige Dokumentation und Inventarisierung des gesamten Bestandes. Während bei Eisenbahnen durch die einschlägigen Untersuchungsvorschriften und umfangreichen Archive der einzelnen Bahnen sowie die Betriebs- und Wagenbücher die Geschichte eines Fahrzeuges und auch anderer Teile meist fast lückenlos dokumentiert werden kann, ist dies auf dem Feldbahnsektor oftmals wesentlich problematischer. Abgesehen von diversen Eigenbauten einiger Werke sind bei Feldbahnlokomotiven Hersteller, Typ, Fabrik Nr und Baujahr noch recht leicht feststellbar. Die Standardlackierungen der Hersteller sind meist auch relativ genau bekannt. Zur exakten Bestimmung von Lackierungen stehen in einschlägigen Labors und bei den Museumsämtern auch Farbanalyseverfahren zur Verfügung, die jedoch sehr aufwendig und damit kostenintensiv sind. Problematisch wird es bei der Geschichtsforschung in Bezug auf das sonstige Feldbahnmaterial. Loren und auch sonstige Wagen haben nur in seltenen Fällen Fabrikschilder. Bestimmte Bauformen haben zwar typische Merkmale, die mit einiger Sicherheit Rückschlüsse auf den Hersteller schließen lassen; weitergehende Informationen zu erhalten bleibt aber meist mehr oder weniger dem Zufall einer mehr oder minder pedantischen Buchführung der Vorbesitzer oder dem Auffinden sonstiger Zeitzeugen überlassen.

Zum Inventar gehören nicht nur die Loks und Wagen sondern auch das gesamte übrige Material wie Schienen, Kleineisen, sonstige Exponate (Arbeitsgeräte etc.) bis hin zum Archivgut. Die Resonanz auf die in Berlin vorgeschlagenen Formblätter zur Erstellung eines Gesamtverzeichnisses der in den Feldbahnmuseen vorhandenen Fahrzeuge war mit nur sieben Vereinigungen, die diese ausgefüllt haben, leider sehr gering.

Fahrzeugrestaurierungen

Anknüpfend an die oben bereits wiedergegebenen Bemerkungen zum Restaurierungsziel entwickelt sich eine Diskussion zu diversen Restaurierungstechniken; insbeondere zur Problematik des Sandstrahlens. Es wird festgestellt, daß durch Sandstrahlen auch die Metalloberflächen aufgerauht und Material der noch erhaltbaren Substanz abgetragen wird, weshalb dieses Verfahren zur Entfernung alter Anstriche von glatten Oberflächen weniger geeignet ist, als chemische oder andere physikalische Verfahren, wie z.B. Abbeizen, Abbrennen o.ä. Auch ist beim Sandstrahlen das Strahlgut wegen der enthaltenen Lackreste als Sondermüll mit entsprechenden Kosten zu entsorgen, während bei anderen Verfahren die Menge des Abfalls wesentlich geringer ausfällt. Bei stark verrosteten, dickwandigen Teilen hat das Sandstrahlverfahren durchaus seine Berechtigung. Bei dünnem oder dünngerostetem Material hingegen sollte zuvor geprüft werden, ob durch das Strahlen nicht die vorhandene Restsubstanz völlig zerstört wird. Auch ist zu beachten,

daß dünne Bleche beim Sandstrahlen durch Mikrospannungen in der Oberfläche zum Verziehen neigen.

Bei sehr dicken Rostschichten (Plattenrost) sollte zudem eine vorherige Grobentrostung durch Abschlagen mit Hammer oder Druckluftnagler erwogen werden, um die Strahlkosten gering zu halten. Manche Oberflächen lassen sich auch nur sehr schlecht sandstrahlen. So vermischen sich Fett und Öl mit Strahlgut zu einer zähen Masse, die nur mühsam mit einem Spachtel abzukratzen ist. Als noch hartnäckiger haben sich Beschichtungen aus bitumenhaltigen Anstrichen erwiesen, die sich selbst Schleifen oder Bürsten widersetzen und oftmals nur mit geeigneten Lösungsmitteln abwaschen lassen.

Zu beachten sind beim Sandstrahlen auch Vorschriften über erforderliche Schutzmaßnahmen gegen Gesundheits- und Verletzungsgefahren (Silikose, Verletzung durch den Sandstrahl).

Diskutiert wurden auch die recht unterschiedlichen Abrechnungsmodi von Sandstrahlfirmen, die mal nach behandelter Fläche, mal nach Zeitaufwand, mal nach verbrauchtem Strahlgut, oder auch nach ganz anderen Verfahren abrechnen. Es ist in jedem Falle zu empfehlen, sich nach Möglichkeit mehrere Angebote einzuholen.

Herr U. Przygoda vom Frankfurter Feldbahnmuseum regte einen Erfahrungsaustausch von Restaurierungsmethoden und -techniken in Form von Merkblättern an. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, daß das Museum für Technik und Arbeit eine Broschüre über Restaurierungsrichtlinien anbietet, die dort zum Preis von ca. DM 10,- bezogen werden kann. Ein Abdruck des Textes liegt als Anhang bei.
Anschrift:

Landesmuseum für Technik und Arbeit
in Mannheim
Museumsstr. 1
D-68165 Mannheim
Tel.: 0621 - 2920

Vorstellung des VDMT

Herr G. Steinhauer berichtet über die Gründung eines neuen Dachverbandes der Museumsbahnen.

Durch den zunehmenden Umfang museumsbahnspezifischer Probleme und die wachsende Anzahl und Bedeutung der Museumsbahnen und Eisenbahnmuseen einerseits und die starre Polarisierung des Bundesverbandes deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF) auf den Modellbahnsektor andererseits sahen sich die bislang im BDEF organisierten Museumsbahnvereine durch diesen nicht mehr ausreichend vertreten. Nachdem BDEF-interne Bemühungen des Arbeitskreises Museumsbahnen, das Engagement des Verbandes auf diesem Sektor zu steigern, zu keinem befriedigenden Ergebnis führten, entschieden sich die meisten Vereine anläßlich eines Treffens in Bochum Dahlhausen im Februar 1993 zur Gründung eines eigenen Dachverbandes, dem Verband deutscher Museums- und Touristikbahnen e.V. (VDMT). Diesem Verband gehören z.Zt. 52 Vereinigungen, davon 2 Feldbahnvereine an, wozu das Feld- und Werksbahnmuseum Oekoven zählt. Der Verband verfügt über von seinen Mitgliedern gewählte und kontrollierte Funktionäre, die die Interessen seiner Mitglieder in Politik und Wirtschaft vertreten und für die Anliegen und Ziele der Museumsbahnen werben. Hierzu gehört z.B. der Abschluß eines Rahmenvertrages mit der Ruhrkohle über den ermäßigten Bezug von Lokomotivkohle. Der Verband organisiert bei Bahnverwaltungen Lehrgänge für Dampflokschlosser und Betriebspersonale und gibt Merkblätter zu den Bereichen des Museumsbahndienstes heraus (z.B. Speisewasseraufbereitung, Konservierung von Dampfkesseln, biologisch abbaubare Schmierstoffe etc.) Die Individualität der Mitgliedsvereine wird dabei nicht beeinträchtigt, da sich der Verband nicht mit deren internen Angelegenheiten befasst. Einen evtl. Beitritt sollte jeder Verein für sich selbst entscheiden. Der derzeitige Jahresbeitrag beträgt DM 450,-. Die Anschrift lautet:

Verband Deutscher Museums- und
Touristikbahnen e.V.
c/o Herrn Klaus Schulte
Kaulenbergstr. 5
34131 Kassel

4. Intern. Feldbahnertreffen

Es entwickelt sich zunächst eine Diskussion über organsiatorische Veränderungen der "Feldbahnervereinigung" und deren Treffen. Die Idee der Gründung eines eigenen Verbandes wird mehrheitlich verneint. Es besteht aber Einigkeit darüber, daß sich Leute finden müssen, die bereit sind, sich für die Sache zu engagieren, ohne einen Nutzen daraus ziehen zu können. Lose Gespräche allein bringen kein optimales Resultat, vielmehr kommt es auf den Austausch bzw. die Weitergabe von Fachwissen - möglichst in Form von Merkblättern - an, um Wissenslücken bei anderen zu schließen. Großes Interesse zeigen die Versammelten am Austausch von Bezugsquellen für spezielle Teile.

Es erklären sich schließlich bereit:
- das Industriel Smalspoor Museum Erica / Niederlande für die Ausrichtung des 4. Intern. Feldbahnertreffens
- das Westfälische Feldbahnmuseum Lengerich für den Rundschreibenversand 1995

Beide Angebote werden allgemein akzeptiert.

Nach kurzer Diskussion des Für und Wider spricht sich eine überwältigende Mehrheit für eine Beibehaltung des Treffens nach Ende der Fahrsaison aus. Die nachfolgende Abstimmung legt diesen Termin fest auf den

17./18. September 1994

Über die vorgesehene Tagesordnung entspannt sich ein weitschweifige Diskussion über Vor- und Nachteile einer vielschichtigen Tagesordnung und Tagung in Arbeitsgruppen, die kein konkretes Ergebnis bringt. Lediglich für zwei Themengebiete kristallisiert sich ein allgemeines Interesse heraus:
- Restaurierung und geschützte Unterstellung von Fahrzeugen
- Planung, Errichtung und Unterhaltung von Gleisanlagen

Nach dem gemeinschaftlichen Abendessen und einer Diashow, die von diversen Teilnehmern bestritten wird, klingt der Abend mit gemütlichem Beisammensein und Plauderstunde bis in die späte Nacht aus.

Ende des 1. Tages

Umweltschutz

Herr M. Oddei vom Feld- und ,Werkbahnmuseum Oekoven referiert über die Auswirkungen eines verstärkten Umweltbewußtseins und der zunehmenden Verschärfung der umwelt- rechtlichen Gesetzgebung auf den Betrieb mit historischen Fahrzeugen, das Werkstättenwesen und sonstige Bereiche, in denen Museumsbahnen mit abfallwirtschaftlichen Vorschriften konfrontiert werden.

Früher übliche Verfahren, bestimmte, heute zu den Problemabfällen zählende Dinge, wie ölverschmierte Lappen, Lackreste oder Altöl zum normalen Müll zu geben oder zu verbrennen, sind heute unter Androhung empfindlicher Strafen verboten. Vor besondere Probleme stellen die Museumsbahnen auch einige gefährliche Stoffe, wie das in alten Isolierstoffen enthaltene Asbest. Die Entsorgung dieser Stoffe auf dem vorschriftsgemäße Weise ist dabei mit hohen Kosten verbunden. Bei extrem gesundheitsgefährlichen Stoffen wie Asbest kommen für die Personen, die damit umgehen oder sich auch nur in Bereichen aufhalten, in denen damit gearbeitet wird (Ausbau einer alten Asbestisolierung, Demontage oder Behandlung Eternit gedeckter Schuppendächer), stehen vor den Problemen einer geeigneten Schutz- ausrüstung.

Kleinmengen von Problemabfällen können oftmals auf recht einfache Weise von den Mitgliedern in die Entsorgung gegeben werden. So berechtigt der Kauf von Schmieröl im Kfz-Handel zur Rückgabe einer gleichen Menge Altöles. Bei Feldbahnlokomotiven wird dieser Weg in der Regel möglich sein, da die Füllmengen der Motoren nicht besonders groß sind. In vielen Gemeinden besteht für Privatleute auch die Möglichkeit, Kleinmengen anderer Problemabfälle (Lackreste etc.) bei Schadstoffmobilen oder -sammelstellen abzugeben. Hierzu ist jedoch anzumerken, daß auf diesem Wege nur haushaltsübliche und -typische Kleinmengen entsorgt werden können und ein Engagement aller Vereinsmitglieder gefragt ist. Bei größeren Vereinen bzw. größeren Abfallmengen sollte der Verbleib des Abfalles dokumentiert werden, um im Ernstfalle eine ordnungsgemäße Entsorgung nachweisen zu können. Die Anhäufung größerer Mengen solchen Sondermülls ist zu vermeiden.

Besondere Aufmerksamkeit bedürfen die Ölkleckereien, die durch die alten Maschinen verursacht werden. Das beginnt beim Abschmieren bzw. Betanken von Fahrzeugen, geht weiter über Verschmutzungen durch schadhafte oder aufgrund veralteter Technik unzureichende Abdichtungen bis hin zu den Ölverlusten, die im Betrieb entstehen. Es wird immer wichtiger, Vorkehrungen verschiedenster Art zur Vermeidung und - wo dies nur schwer möglich ist - zum Auffangen solcher Verluste zu treffen. Genannt wurden hier speziell eingerichtete, ggfs. an einen Ölabscheider angeschlossene Abstell-, Anheiz- und Abschmierplätze oder Einrichtungen und Maßnahmen an den Fahrzeugen selber, wie Einbau neuer Dichtungen oder Bilgen, Umbau auf fettgeschmierte Lager etc. In Betracht zu ziehen ist auch die Verwendung biologisch abbaubarer Fette und Öle in Problembereichen wie Weichenschmierungen, Achs- und Stangenlager, Hydraulikanlagen. Die heute angebotenen Bio-Öle haben allerdings noch eine begrenzte Haltbarkeit und verharzen schnell, insbesondere bei wenig benutzten Fahrzeugen. Das Frankfurter Feldbahnmuseum und die Selfkantbahn in Geilenkirchen (IHS) machen Versuche mit diesen Schmierstoffen. Erfahrungswerte und Adressen von Herstellern können dort erfragt werden.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß präventive Maßnahmen dringend zu empfehlen sind, da die Sanierungskosten selbst größere Vereine schnell ruinieren können. Bei Ölunfällen ist schnelles und sachgerechtes Handeln geboten. Ölbindemittel und geeignete Auffanggefäße sollten stets griffbereit sein und evtl. auch auf dem Zug mitgeführt werden.

Feldbahnzeitschrift

Herr D. Kössler stellt die von ihm herausgegebene Zeitschrift "600 mm" vor. Nach einer Diskussion des Für und Wider einer Veröffentlichung der Feldbahner Informationen zeigt sich eine mehrheitliche Meinung, daß diese internen Fachinformationen die breite Leserschaft einer Zeitschrift kaum interessieren dürfte.

Jugendarbeit

Nach kurzer Diskussion wird der Themenkreis Jugendarbeit mit 18 / 16 Stimmen von der Tagesordnung abgesetzt.

Versicherungen

Herr M. Mandelartz berichtet über die Betriebsbesichtigung der Berufsgenossenschaft im Feld- und Werksbahnmuseum in Oekoven. Hierbei war die zu geringe Breite der Tordurchfahrten für bestimmte Fahrzeuge bemängelt worden. Die Unfallverhütungs-vorschrift (VBG 11b Materialbahnen) schreibt hier einen seitlichen Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m vor. Während Fahrzeuge, die dieses Maß einhalten, nach wie vor die Tore uneingeschränkt passieren dürfen, wurde für die übrigen eine befristete Ausnahme-genehmigung mit sehr hohen Auflagen erteilt. Mit Fertigstellung eines neuen Schuppens, bei dem die Maße einzuhalten sind und dessen Baupläne die BG vor Baubeginn zur Prüfung vorgelegt zu bekommen verlangt, wird diese hinfällig. Hier ist noch anzumerken, daß die Vorlage von Bauplänen zur Prüfung für Mitglieder der BG Pflicht ist. Nähere Informationen hierzu können beim FWM erfragt werden.

Der berufsgenossenschaftliche Versicherungsschutz der Mitarbeiter von Museumsbahnen ist geregelt in §539, II RVO (Reichs Versicherungs Ordnung). Dieser besteht aber nur, wenn für die Mitarbeiter keine Arbeitspflicht aufgrund einer Bestimmung in der Vereinssatzung oder eines Vorstands- beschlusses besteht. Die berufsgenossen- schaftliche Versicherung deckt Unfallschäden ab, die die Mitarbeiter eines Betriebes erleiden; sie haftet NICHT für Unfallschäden von Besuchern.

Hierfür ist eine Betriebshaftpflichtversicherung erforderlich. Zu beachten ist, daß eine solche Versicherung das Beförderungsrisiko des Fahrbetriebes im Vertrag ausdrücklich einschließen muß. In diesem

Zusammenhang wird auf den Vortrag von Herrn Rodatz in Berlin hingewiesen, dessen Versicherungsagentur spezielle Versicherungen für Museumsbahnen anbietet. Die Anschrift lautet:

Fritz Rodatz GmbH
Spaldingstr. 74
20097 Hamburg

Die Berufsgenossenschaft zahlt erst ab einer Minderung der Erwerbsfähigkeit eines Verunfallten ab 20 %; private Unfallversicherungen bereits ab 1%. Wenn Mitglieder sich privat gegen Unfälle versichern, so ist aber zu beachten, daß verschiedene Versicherungen die Unfall- und Haftpflichtrisiken eines Bahn- und Werkstättenbetriebes wie gefährliche Sportarten behandeln und ganz oder teilweise in den AGB ausschließen. Diese Risken sollten durch Zusatzvereinbarung ausdrücklich eingeschlossen sein.

Soweit nicht in der Betriebshaftpflichtversicherung bereits mit enthalten oder einschließbar wird auch auf die Möglichkeit einer Gewässerhaftpflichtversicherung gegen die Folgen von Ölunfällen hingewiesen. Die Versicherer beraten in solchen Fällen auch und können ebenfalls bestimmte Auflagen machen. Ähnliches gilt auch für Feuerversicherungen. Eine Brandschutzberatung durch die zuständige Feuerwehr ist ebenfalls im Rahmen präventiver Maßnahmen empfehlenswert.

sonstiges

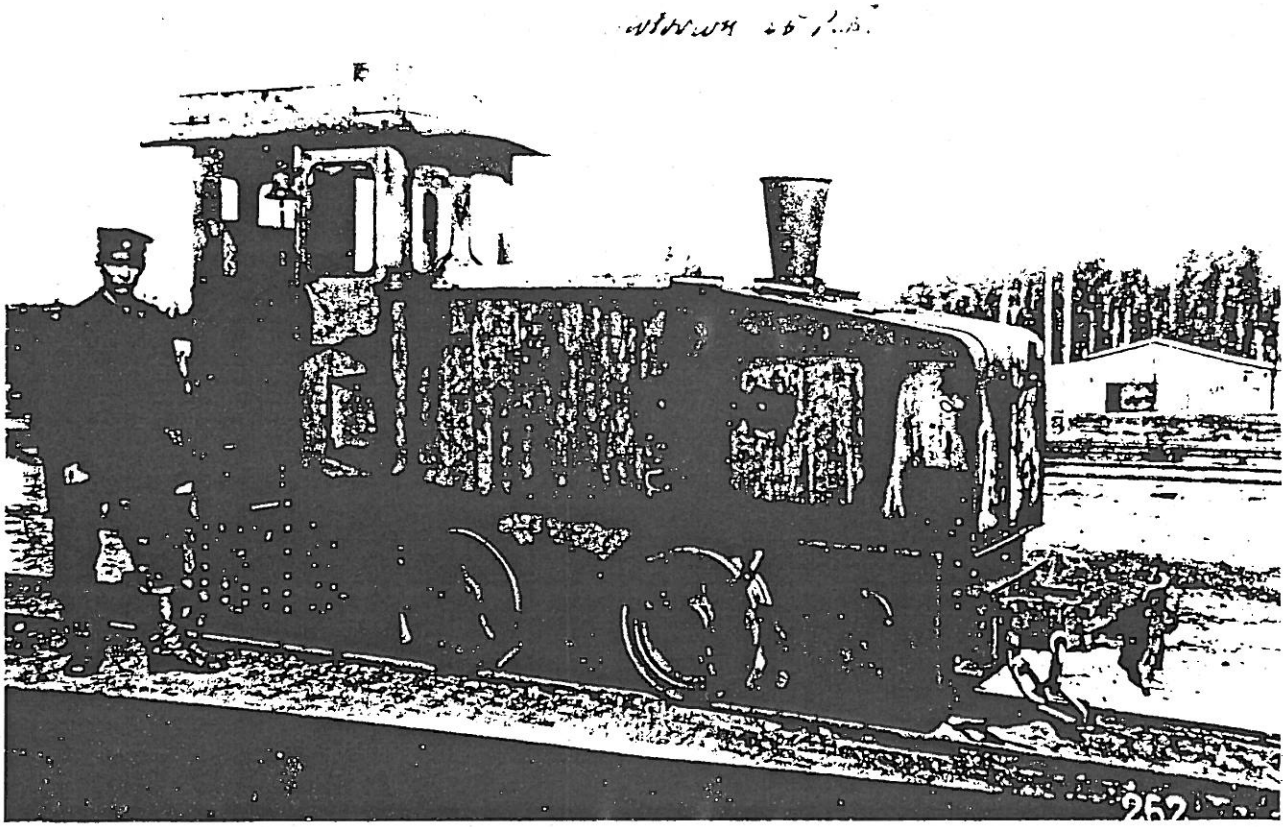
Als Redaktionsschluß für das nächste Feldbahnerinfo wurde der 31. März 1994 bekannt gegeben. Beiträge hierzu sollen bis zu diesem Termin an das Feld- und Werksbahnmuseum Oekoven geschickt werden. Dieses Rundschreiben kann von Interessenten gegen Einsendung von DM 10,– für Druck- und Versandkosten ebenfalls von dort bezogen werden.
Redaktionsadresse:

Feld- und Werksbahnmuseum e.V.
c/o Herrn Marcus Mandelartz
Heiligenpesch 105
D-41065 Mönchengladbach

Die Anmeldungen für das 4. Internationale Feldbahnertreffen sollen direkt an die Freunde in Erica geschickt werden. Hierzu erfolgt noch besondere Einladung, aus der auch die genaue Anschrift hervorgeht.

Nach dem Mittagessen danken die Veranstalter den erschienenen Feldbahnfreunden für Ihre Teilnahme und wünschen ein gute Heimreise.

Ende der Tagung



Historische Postkarte aus dem ersten Weltkrieg