

**März 2007**

Nach neunjähriger Restaurierungszeit gleicht Lok 13 (Orenstein & Koppel 3902/1909) einem fabrikneuen Zustand. Die betriebsfähige Feldbahn-Dampflokomotive vom Typ "MALLET" ist eine außergewöhnliche sowie technisch hoch interessante Gelenklokomotive und stellt in Deutschland auf einer Spurweite von 600 mm eine Einmaligkeit dar. Die Lokomotive wurde 1909 an die Zuckerfabrik Gending auf der indonesischen Insel Java geliefert. Dort war sie bis etwa 1980 regelmäßig im Einsatz, ab diesem Zeitpunkt diente sie lediglich als Reserve. Nach zahlreichen Besuchen und gescheiterten Kaufverhandlungen war es 1996 möglich, die Lokomotive als Staatsgeschenk zu erhalten. Im Jahr 1997 erreichte sie das Frankfurter Feldbahnmuseum. Die Restaurierungsarbeiten begannen im Jahr 1998. Der erhebliche Verschleiß an Kessel und Fahrwerk erforderten eine zeit- und kostenintensive Restauration. Ein Neubaukessel wurde im AW Meiningen beauftragt, weiterhin wurden dort Komponenten des Fahrwerks aufgearbeitet. Der Großteil der mühevollen Arbeiten wurde dann in eigener Werkstatt fortgesetzt. Der besondere Dank gilt den zahlreichen Spendern sowie dem Werkstattpersonal des Frankfurter Feldbahnmuseums, die eine betriebsfähige Restaurierung dieser einzigartigen Lokomotive ermöglichten.



## Dezember 2007

Die dritte Halle des Frankfurter Feldbahnmuseums ist fertig. Auf fünf Gleisen, mit einer jeweiligen Gleislänge von 50 m, und einer Gesamtfläche von ca. 1000 m<sup>2</sup> können in Zukunft Feldbahnfahrzeuge witterungsgeschützt untergestellt werden. Im August 2007 wurde die Baugenehmigung für die dritte Halle erteilt. Im Oktober 2007 wurde das Gelände vermessen und die Fundamente in Eigenleistung erstellt. Im November 2007 wurde der Stahlbau sowie die Blechverkleidungen von der Firma "Selz" aus Neustadt/Aisch montiert. Im Dezember 2007 wurde Richtfest gefeiert und die Halle ihrer Bestimmung übergeben. Die Halle wird den Namen "Günter H. Köhler Halle" erhalten. Erste Fahrzeuge wurden bereits auf provisorischen Gleisen untergestellt.



## März 2008

Die Gleisbauarbeiten am östlichen Endpunkt der Streckenverlängerung wurden abgeschlossen. Bereits im Jahr 1999 wurde das Planfeststellungsverfahren für eine Streckenverlängerung um weitere 350 m in östlicher Richtung eingeleitet. Daraufhin konnte im Jahr 2000 der dazugehörige Bauantrag eingereicht werden. Dieser wurde wiederum im Jahr 2001 genehmigt. Im Herbst 2004 wurde feierlich der erste Spatenstich bzw. Baggerbiss durchgeführt. Mit den ersten Bauarbeiten wurde dann im Frühjahr 2005 begonnen. Der erste Teilabschnitt wurde im Sommer 2006 fertig gestellt. Parallel zu den Gleisbauarbeiten des zweiten Teilabschnitts errichtete die Messe Frankfurt GmbH einen Wohnmobilstellplatz mit dazugehörigen Servicegebäude. Die Streckenverlängerung wurde in die Gestaltung dieser Anlage integriert. Der östliche Endpunkt der Strecke wird den Namen "Rebstöcker Wald" erhalten und im Rahmen des Feldbahnfestes im Mai/Juni offiziell eingeweiht.



## Mai 2008

Die Restaurierungsarbeiten an Lok 7 (Decauville 1593/1915) wurden nach nunmehr 25 Jahren abgeschlossen. Eine Abnahme durch den TÜV-Hessen erfolgte. Somit konnte die französische Heeresfeldbahnlokomotive beim Feldbahnfest am 31. Mai 2008 offiziell in Betrieb genommen werden. Die Lokomotive wurde 1915 an das französische Militär geliefert und nach dem ersten Weltkrieg nach Griechenland verkauft. Dort wurde sie erst auf mehreren Kleinbahnen eingesetzt. Schließlich wurde sie bis 1960 auf den Strecken des Chrombergwerks Lurco bei Lamia eingesetzt und blieb dort bis zum Erwerb im Jahre 1982 abgestellt. Die Lokomotive wurde komplett zerlegt. Stangen, Stangenlager, Achslager, Teile der Steuerung, Kesselarmaturen, Führerhausteile, Rauchrohre und Schornstein mussten restauriert oder neu angefertigt werden. Im Jahr 1991 wurde der Kessel im polnischen Ausbesserungswerk ZNTK Pila repariert.



## Juni 2009

Im Rahmen des Feldbahnfestes am 13. und 14. Juni 2009 wurde der 100-jährige Geburtstag der Dampflokomotive "MALLET" (Orenstein & Koppel 3902/1909) gefeiert. In Erinnerung an die indonesische Vergangenheit der Lokomotive wurde ein besonderes Rahmenprogramm aufgestellt. Die Feierlichkeiten wurden von Udo Przygoda mit einer Ansprache eröffnet. Es folgten Festreden von Herrn Ulrich Kasper (Stadtrat und Mitglied des Hessischen Landtages), Herrn Diddy Hermawan (Vertreter des indonesischen Konsulats) und Herrn Widoyoko (Indonesian Railway Preservation Society). Am Samstagabend präsentierte Herr Stefan Matthäus einen Bild- und Filmvortrag über die Feldbahnen der Zuckerfabriken auf Java. Im Rahmen der offiziellen Feierlichkeiten sowie an beiden Tagen des Feldbahnfestes präsentierte das Angklung Orchester "Nusantara e.V." indonesische Tänze und Musik, dazu wurden traditionelle indonesische Speisen und Getränke angeboten. Ein interessantes und erfolgreiches Feldbahnfest, an das wir sicherlich noch lange mit Freude denken werden.



**Juli 2009**

Das Frankfurter Feldbahnmuseum hat den Personenwagen Nr. 13 der MPSB (DR 960-104) Baujahr 1913 erwerben können. Die Mecklenburg-Pommersche-Schmalspurbahn (MPSB) ließ bei der Wagonfabrik Wismar acht dieser komfortablen Personenwagen bauen. Diese trugen bis 1969 die Hauptlast des Personenverkehrs auf der MPSB. Im Jahr 1970 wurde Wagen Nr. 13 an die Welsh Highland Railway verkauft. Im Jahr 2008 wurde der Wagen dort im zerlegten Zustand wiederentdeckt. Die Kollegen der heutigen Welsh Highland Heritage Railway waren bereit den Wagen an das Frankfurter Feldbahnmuseum zu verkaufen. Er kehrte im August 2009 nach Deutschland zurück. Nach der Ankunft und Sichtung der Teile im Frankfurter Feldbahnmuseum wurde sofort ein Restaurierungskonzept erstellt und ein Zuschuss beim Hessischen Museumsverband beantragt. Dieser Antrag wurde jedoch abgelehnt. Trotzdem wird der Wagen in den nächsten Jahren nach den alten Bauplänen und unter Verwendung der vorhandenen Originalteile wieder neu entstehen. Zusammen mit der Dampflokomotive "JACOBI" (Jung 989/1906) wird in Zukunft eine stilreine Garnitur der MPSB im Frankfurter Feldbahnmuseum zu sehen sein.



## Mai 2010

Die Arbeiten an der Benzlokomotive B2 (Motorenfabrik Oberursel, 6095/1913) bei der "Brücke e.V." in Blankenburg kommen gut voran. Motor und Getriebe wurden komplett zerlegt. Die Einzelteile wurden gereinigt, entrostet und wieder zusammengebaut. Der Fahrzeugrahmen wurde gestrahlt und ausgebessert. Im Anschluss wurden Motor und Getriebe wieder montiert. Die Lokomotive wurde ursprünglich bei der Baufirma A. Jespersen & Sohn in Kopenhagen eingesetzt. Nach ihrer Ausmusterung wurde sie 1949 auf einem Spielplatz bei Kopenhagen aufgestellt. Im Jahr 1982 konnten die Kollegen der "Hedelands Veteranbane" die Lokomotive übernehmen und vor weiterem Verfall bewahren. Im Jahr 2003 war es uns möglich die Lokomotive als Leihgabe ins Frankfurter Feldbahnmuseum zu überführen. Bei diesem Exponat handelt es sich um die weltweit letzte original erhaltene Lokomotive der ehemaligen Motorenfabrik Oberursel. Neben dem lokalgeschichtlichen Wert stellt die Lokomotive mit ihrem Benzolmotor eine einmalige technische Rarität aus der Frühzeit des durch Verbrennungsmotoren angetriebenen Fahrzeugs dar. Nach Abschluss der äußerlichen Aufarbeitung ist eine betriebsfähige Aufarbeitung geplant, sofern Schäden und fehlende Teile am Motor ersetzt werden können.



## Juni 2010

Die Brigadelokomotive "HF 312" (Borsig 8836/1914) wurde nach fünfjähriger Restaurierungsphase erstmals beim Feldbahnfest wieder im Betrieb präsentiert. Entsprechend groß war das Interesse der Besucher. Unsere Brigadelokomotive ist die einzige, die mit einem originalen Wasserwagen im Betrieb zu sehen und zu fotografieren ist. Die Erneuerung der Radreifen und ein neuer Stehkessel waren die beiden größten Baugruppen und Kostenfaktoren der umfangreichen Restaurierung. In den letzten fünf Jahren wurden jedoch auch viele weitere Arbeiten an der inzwischen 96 Jahre alten Heeresfeldbahnlokomotive ausgeführt. Somit können wir davon ausgehen, dass unsere Brigadelokomotive im Jahr 2014 auch ihren 100. Geburtstag unter Dampf feiern kann.



## Juli 2010

Vom 12. bis zum 17. Juli haben einige Mitglieder ihren Sommerurlaub für Baumaßnahmen im Frankfurter Feldbahnmuseum aufgewendet. Bereits in den Wochen zuvor wurden mehrere Vorarbeiten ausgeführt. Die Hauptaufgaben während der Bauwoche waren das Verlegen von Leerrohren für den Stromanschluss der Hallen 2 und 3, der Einbau der ersten Weiche für die Anbindung der Halle 3 sowie die Neugestaltung des Bahnsteiges an Gleis 1. Für die Erdarbeiten wurde ein Minibagger gemietet. Gleisanlagen mussten temporär demontiert werden, eine Weiche wurde instandgesetzt und für den Einbau vorbereitet. Außerdem wurde Lok 10 mit einem Autokran auf ein Hilfsgleis vor Halle 3 gesetzt, die Lokomotive wird dort in Kürze witterungsgeschützt untergestellt. Weitere Arbeiten werden in den nächsten Wochen folgen, unter anderem wird der Bahnsteig an Gleis 1 einen neuen Belag aus Pflastersteinen erhalten.



## September 2010

Was zwischen Städten in aller Welt längst Gang und Gebe ist, wurde in den letzten Jahren auch zwischen Museumseisenbahnen in aller Welt eine beliebte Erscheinung, nämlich Verbrüderungen einzugehen. Nachdem das Frankfurter Feldbahnmuseum e.V. als Wegbereiter des europäischen Gedankens unter den Museumsfeldbahnen vor knapp 20 Jahren das internationale Feldbahntreffen ins Leben gerufen hat, war es daher nur konsequent, sich als erste deutscher Eisenbahnverein einen "Bruder" im Ausland zu suchen, nämlich die gerade eröffnete "Appedale Valley Railway" bzw. deren Trägerverein, dem "[Moseley Railway Trust](#)". Die Sammlung des "Moseley Railway Trust" umfasst zurzeit 4 Dampflokomotiven, über 20 Dieselloks und ca.100 Wagen auf einer Spurweite von 610 mm. Am Wochenende 18./19.09.2010 eröffnete der Verein den ersten knapp 1000 Meter langen Streckenabschnitt nahe dem ehemaligen Steinkohlebergwerk der Stadt Newcastle-under-Lyme in Mittelengland, halbwegs zwischen Birmingham und Manchester gelegen.



## Oktober 2010

Die Restaurierung der Landwirtschaftswagen Nr. 544 (Dolberg 1898) und 545 ist abgeschlossen. Wagen Nr. 544 wurde vor etwa zwei Jahren vom "Feldbahnmuseum Hildesheim" erworben und zur "Brücke e.V." nach Blankenburg transportiert. Dort hat der Originalwagenkasten (ehemals "Rittergut Oedelum") hölzerne Drehgestelle mit Doppelspurkranzrädern erhalten. Der Wagen wird aufgrund seines Alters und der Doppelspurkranzräder auf unseren Gleisen nicht zum Einsatz kommen und ist daher nur als Ausstellungsstück vorgesehen. Wagen Nr. 545 ist ein originalgetreuer Nachbau eines Dolberg Landwirtschaftswagens. Ausgerüstet mit gebremsten stählernen Drehgestellen wird der Wagen in unserem Fahrbetrieb die Landwirtschaftsbahnen repräsentieren.



## November 2010

Die Dampflokomotive 16 "E103" (Orenstein & Koppel 11073/1925) befindet sich wieder im Frankfurter Feldbahnmuseum. Die betriebsfähige Restaurierung wird nun in eigener Werkstatt fortgesetzt. Parallel dazu wird ein Neubaukessel von der Firma "Lonkwitz" bei Wetzlar gefertigt. Die Lokomotive wurde 1925 an die kaiserliche japanische Heeresfeldbahn geliefert und entspricht dabei der Konstruktion und Lieferung für die deutsche kaiserliche Heeresfeldbahn. Im Jahr 1945 wurde die Lokomotive veräußert und bis 1951 in einem Kieswerk bei Ahina eingesetzt. Ab 1971 wurde die Maschine im Seibu Unesco Park in Tokorozawa bei Tokio ausgestellt. Nach Schließung des Parks wurde die Lokomotive 1971 von der Gemeinde Maruseppu auf Hokkaido für Denkmalzwecke erworben. Im Jahr 2002 war es dem Frankfurter Feldbahnmuseum möglich, die Lokomotive zu erwerben und zurück nach Deutschland zu transportieren. Mit ihrem Luttermöller Antrieb und den fünf angetriebenen Achsen stellt die Lokomotive eine große technische Rarität dar. Ab 2004 begann die Restaurierung bei der "MaLoWa" in Benndorf und bei der "Brücke e.V." in Blankenburg. Der Lokomotivrahmen wurde ausgebessert, die fünf Achsen wurden aufgearbeitet, die Wasser- und Kohlekästen sowie das Führerhaus wurden unter Verwendung von Altteilen neu gebaut. Nach Rückkehr der Lokomotive in das Frankfurter Feldbahnmuseum wurde ein Konzept für die weiteren Restaurierungsarbeiten erstellt. Aktuell werden die Lager der zweiten, dritten und vierten Achse überarbeitet.

