

Protokoll vom 15. Internationalen Feldbahntreffen Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna e. V., vom 7. bis 9. Oktober 2005

Insgesamt nahmen über 180 Feldbahnfreunde aus Groß-Britannien, Frankreich, den Niederlanden, Rumänien, Österreich, Schweiz und Deutschland teil. Einige wenige Gastfahrzeuge wurden mitgebracht.

Freitag 7.10.2005

Am Mittag trafen die ersten Gäste des 15. Internationalen Feldbahntreffens auf dem Gelände des Feld- und Grubenbahnmuseums Fortuna e. V. bei Solms-Oberbiel ein. Mit viel Freude wurden beim jährlichen Wiedersehen alte und neue Feldbahnfreunde begrüßt. Einige nahmen bereits zum 15. Mal an den jährlichen Treffen teil.

Der Kleinbahnzug des FGF und die angeheizte Dampflokomotive Krauss Linz 6616/1912 sowie der Grubenzug mit Lokomotiven der Firmen Deutz und Ruhrthaler luden zur Mitfahrt durch das obere Grundbachtal ein.

Die offizielle Begrüßung der Teilnehmer durch den 1. Vorsitzenden des FGF, Karsten Porezag, fand in der Stadthalle von Aßlar statt. Der Bürgermeister der Stadt Aßlar, Herr Roland Esch, und der stellvertretende Landrat des Lahn-Dill-Kreises, Herr Wolfgang Hofmann, hoben die große Bedeutung des Besucherbergwerkes für die Region hervor und betonten, dass die viel diskutierte Zukunft des „Besucherbergwerkes Grube Fortuna“ gesichert sei. Das zeige auch die rege Beteiligung der Besucher des Int. Feldbahntreffens aus dem In- und Ausland.

Nach dem gemeinsamen Abendessen folgte ein geschichtlicher Rückblick vom ehemaligen Bergwerk bis hin zum Besucherbergwerk und dem Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna durch den 2. Vorsitzenden, Rolf Georg .

Anschließend zeigten Marian Sommer von der Historischen Feldbahn Dresden und Udo Przygoda vom Frankfurter Feldbahnmuseum einen Jahrerückblick ihrer Museumsfeldeisenbahnen.

Zum Abschluss des Abends wurde aus der Serie Eisenbahn Romantik ein Filmbeitrag über die Historische Feldbahn Dresden gezeigt.

Samstag 8.10.2005

Am Samstag stand der Fahrbetrieb über- und untertage im Vordergrund. Alle Teilnehmer des 15. Int. Feldbahntreffens hatten die Gelegenheit das Besucherbergwerk untertage zu besichtigen. Unter fachkundiger Führung erfolgte zunächst die Fahrt mit dem Förderkorb in die Tiefe bis auf die 150m-Sohle. Mit einem Akkulokzug mit Mehrfachsteuerung ging die Fahrt weiter bis zu einem ehemaligen Abbaubereich, in dem verschiedene Untertagemaschinen und -Abbaumethoden, im Wesentlichen mit Druckluftantrieb, vorgeführt wurden. Auch das Maschinenhaus der Förderanlage auf dem Berg über dem Schacht konnte besichtigt werden.

Übertage führte das FGF eine Vielzahl seiner interessanten betriebsfähigen Feldbahnfahrzeuge vor. Die beiden Dampflokomotiven Krauss Linz 6616/1912 und Henschel Preller 23170/1936 wechselten sich vor dem Kleinbahnzug ab. Gelegentlich fuhr der Zug auch mit Doppeltraktion. Verschiedene Diesellokomotiven darunter eine Deutz MLH 322, die Ruhrthaler-Trio-Lok und auch die Druckluftlokomotive Jung Pz 45 wurden im Betrieb vorgestellt.

Am Samstagnachmittag wurden mehrere Themenveranstaltungen angeboten. Zu den Themen „Aufarbeitung von Dampflokomotiven/Kesselneubauten“ und „Aufarbeitung von Diesellokomotiven“ gibt es separate Protokolle.

Alternativ wurde ein Frauenprogramm mit einer Besichtigung der Wetzlarer Altstadt angeboten.

Das Abendessen und das Abendprogramm fanden wiederum in der Stadthalle ABlar statt. Der Gastgeber des nächsten 16. Int. Feldbahntreffen, die CFC Le Creusot/Frankreich zeigten eindrucksvolle Bilder von der Touristikbahn mit 600 mm Spurweite, auf der im Jahr 2006 in einem Teilbereich auch Gastfahrzeuge verkehren können. Das 16. Treffen findet vom 6. bis 8. Oktober 2006 statt.

Zur Wahl des Gastgebers vom 17. Internationalen Feldbahntreffen im Jahr 2007 gab es nur einen Bewerber: Die Hochgebirgsbahn von Parc d'Attractions du Chatelard in der Schweiz.

Gunter Haider von Pro Dampf AG Osterode berichtete in einem Diavortrag von den Aktivitäten in den letzten Monaten.

Herr David Mummery von der Narrow Gauge Railway Society aus Groß-Britannien zeigte eindrucksvolle Bilder von Kohlebahnen (u. a. auch Feldbahngleise auf einer Seilbrücke) in Taiwan. Die Kollegen des FGF vereinbarten für die Teilnehmer des 15. Int. Treffens eine Preisermäßigung im Hotel "Best Western" in Wetzlar. Das hatte zur Folge, dass sich viele Teilnehmer bereits beim Frühstück trafen und einige auch abends an der Hotelbar noch einen kleinen gemeinsamen Gutenachttrunk einnahmen.

Sonntag 9.10.2005

Vormittags fand die obligatorische große Fahrzeugparade auf der Strecke des FGF statt. Viele Besucher säumten die Straße parallel zur Strecke.

Nach dem gemeinsamen Mittagessen folgte mit dem Lied "Glück auf, Glück auf, der Steiger kommt!" ein bergmännischer Gruß zum Abschied.

*Auf Wiedersehen Grube Fortuna,
auf ein Wiedersehen in Le Creusot/Frankreich.*

Protokoll:

**Udo Przygoda, Stefan Kaiser
Frankfurter Feldbahnmuseum e.V.**

Protokoll vom 15. Internationalen Feldbahntreffen Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna e. V., vom 7. bis 9. Oktober 2005

Protokoll der Arbeitsgruppe „Aufarbeitung von Diesellokomotiven“

Die Gruppe versammelte sich im Anbau der Fahrzeughalle.

Folgende Themen wurden in einer offenen Gesprächsrunde diskutiert.

Dem Einsatz von Biodiesel bzw. Pflanzenöl steht grundsätzlich nichts entgegen. Jedoch wurde mehrfach die Erfahrung gemacht, dass bei seltenem Betrieb die biologischen Brennstoffe „verharzen“ und somit unbrauchbar werden.

Vor der Inbetriebnahme von alten Motoren, die eine lange Standzeit hinter sich haben, sollte eine eingehende innere Reinigung und Überprüfung durchgeführt werden. Günther Hofmann aus Graz weist darauf hin, dass festsitzende Kolben nur durch das Auflegen von hölzernen Pass-Stücken als Treiber gelöst werden sollten, da der Kolbenboden der dünnste Teil des Kolbens ist und ein direkter Schlag diesen zerstören würde. Vorher sollte man Kolben und Zylinder mit einem Petroleum-Öl-Gemisch besprühen, dieses Gemisch entrostet und schmiert die Bauteile. Außerdem sollte man die Schmierung umfangreich überprüfen und reinigen, um eventuelle Lagerschäden zu vermeiden.

Wenn man einen Dieselmotor für längere Zeit abstellt, sollte man ihn in trockenen Räumen unterstellen und regelmäßig „durchkurbeln“. Bei Einzylindermotoren ist es empfehlenswert, dass sich die Ventile im geschlossenen Zustand befinden.

Des Weiteren kam die Diskussion über die Art und den Umfang der optischen Restaurierung auf. Ist es ausreichend eine Lokomotive zu reinigen und einzuölen oder sollte die Lokomotive umfangreich ausgebessert und lackiert werden? Eine einheitliche Meinung dazu ließ sich nicht ermitteln, letztendlich ist die Entscheidung den Fahrzeugeigentümern selbst überlassen.

Im Anschluss an die Besprechung ging die Gruppe in die Fahrzeughalle, einige Diesellokomotiven wurden bei laufendem Motor vorgestellt. Bei dieser Gelegenheit wurden die Gespräche an den Objekten fortgeführt.

**Jörg Winterling, Stefan Kaiser
Frankfurter Feldbahnmuseum e.V.**

Protokoll vom 15. Internationalen Feldbahntreffen Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna e. V., vom 7. bis 9. Oktober 2005

Protokoll der Arbeitsgruppe „Aufarbeitung von Dampflokomotiven/Kesselneubauten“

Die Arbeitsgruppe versammelte sich im alten Fachwerkhaus.

Schwerpunkt der Gespräche waren Kesselneubauten für Feldbahndampflokomotiven. Inzwischen betragen die Kosten für einen Neubaukessel bei Fachfirmen in der Regel zwischen 75.000,- EUR (40 PS-Kessel) bis 100.000,- EUR (90 PS-Kessel).

Eine preiswerte Alternative sind die Neubaukessel der Firma Dupuis in Mönchengladbach unter der technischen Leitung von Marcus Mandelartz. Ein solcher Kessel wurde u.a. für die Henschel-Lok Typ Preller des Feld- und Grubenbahnmuseums Fortuna gebaut und konnte beim 15. Internationalen Feldbahntreffen in Betrieb begutachtet werden.

Zur Zeit baut Dupuis den Kessel für eine Cn2t-Decauville der APPEVA in Frankreich. Ein Brigadelok-Kessel für das Frankfurter Feldbahnmuseum wird voraussichtlich folgen. Dieser Kessel wird sicherlich als Prototyp für weitere Brigadelok-Kessel dienen.

Für die Stoomtrein Valkenburgse Meer in den Niederlanden wird bei der Firma Fa. Van Steen in Pijnacker/Niederlande ein neuer Kessel gebaut (Fertigstellung Juni 2006).

Bei der Berliner Parkeisenbahn wird durch die Schmalspurbahnfreunde Berlin unter großen Schwierigkeiten die Inbetriebnahme einer Brigadelok mit neuem Kessel (Neubau MaLoWa/Kesselbau Köthen) vorbereitet.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass trotz hoher Investitionskosten beim Kesselneubau erhebliche Probleme auftreten. Der Neubau von Dampflokomotivkesseln ist und bleibt ein Nebengeschäft der ausführenden Firmen. Die Probleme bei Reparaturen und Neubauten von Dampflokomotivkesseln werden zukünftig weiter zunehmen.

Ein weiteres Thema war der Verschleiß von Feuerrosten. Dies ist häufig auf mangelhafte Reinigung der Feuerkisten und Aschkasten in den Ecken und der damit verbundenen ungenügenden Luftzufuhr zurückzuführen. Neubeschaffungen bei Gießereien sind zwar kein Problem, verursachen jedoch erhebliche Kosten (ca. 20,- EUR pro Roststab).

Empfehlung: Feuerroste beim Reinigen der Feuerkiste häufiger ausbauen.

**Udo Przygoda
Frankfurter Feldbahnmuseum e.V.**