



# Infoheft 2025



[www.gillbachbahn.de](http://www.gillbachbahn.de)

---

Schutzgebühr 0,50€  
© Feldbahnmuseum Oekoven 2025

# Inhalt

	Seite
○ Titelseite	1
○ Inhalt	2
○ Ein Jahrhundert „Feldbahn	3
○ Die Kipplore	4
○ 49 Jahre Feldbahnmuseum	5
○ Exponate im Feldbahnmuseum	6
○ Restaurierung und Erhaltung	6
○ Die Rübenbahn Grevenbroich - Elfggen - Garzweiler	8
○ Mach mit!	10
○ Loktechnik (Dampflok)	10
○ Schnitt Dampflokzeichnung	11
○ Das Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven	12
○ Leitbild des Museums	13
○ GILLBACHBAHN	13
○ BISTRO600	14
○ Die Gartenbahn	14
○ Mit dem Dampfzug zum Nikolaus	17
○ Antrag auf Mitgliedschaft	16
○ Gleisplan	18
○ Geländeplan	16
○ Fahrtage / Öffnungszeiten, Preise und Anfahrt	20
○ Internationale Kurzinformationen	21
○ Häufig gestellte Fragen (FAQ)	25
○ Kontakt	26
○ Navigation	27
○ Wer uns unterstützt	28

# Ein Jahrhundert Feldbahn

(1875 bis 1975)

Der Transport großer Erdmassen stellte seit der Frühzeit der Menschheit ein großes Problem dar. Obwohl das Rad den Menschen seit etwa 6.000 Jahren bekannt war, war es für diesen Transportzweck nur eingeschränkt nutzbar. Es braucht einen glatten, gut befestigten Untergrund und geringe Neigungen, um mit einem mit Menschen- oder Tierkraft bewegten Wagen Lasten zu befördern.

So wurde über Jahrhunderte der Transport von Erdaushub oder von Bergbauprodukten durch das Tragen von Körben oder allenfalls durch Schubkarren, die über Holzbohlen geschoben wurden, durchgeführt.

Für große Transportmengen brauchte man dadurch eine riesige Menschenmenge, die trotzdem nur eine verhältnismäßig geringe Transportleistung erbringen konnte. In einigen Entwicklungsländern wird heute noch so gearbeitet, da dort die Lohnkosten oft noch extrem gering sind. Im Mittelalter entstanden die ersten spurgeführten Transportsysteme in Bergwerken. Ein Wagen rollte über Holzbohlen und wurde über eine Leitvorrichtung auf dieser Bahn gehalten.

Auch in England und Wales gab es solche Bahnen, die teilweise auch über Land führten (Tramroads). Dort wurde 1802 von Richard Trevithick die erste Dampflokomotive gebaut. Das Zeitalter des maschinellen Antriebs im Transportwesen hatte begonnen.

Nur zwanzig Jahre später wurde durch George Stephenson mit dem Bau der ersten öffentlichen Eisenbahn für den Personen- und Gütertransport begonnen. Seitdem hat sich die Eisenbahn als Transportmittel für weite Entfernungen, große Lasten und hohe Geschwindigkeiten über die ganze Erde verbreitet.

Das Problem der Beförderung von Lasten in kleinerem Umfang blieb jedoch. So besteht in der Landwirtschaft bei der Rübenerte jedes Jahr das Problem, den Ertrag, der in einem kurzen Zeitraum in großen Mengen anfällt, über im Herbst oft aufgeweichte Wege vor dem Frosteintritt zum Hof zu transportieren.

Im Jahre 1875 löste der französische Landwirt Paul Decauville das Problem, indem er leicht transportierbare Gleise aus Flacheisen und die dazu passenden Wagen konstruierte. 9.000 t Zuckerrüben konnten so geborgen werden und die Feldbahn war geboren. Dieses System der „transportablen Bahnen“ war so erfolgreich, dass Decauville die Landwirtschaft aufgab und 1877 eine Fabrik zur Herstellung dieser Bahnen gründete.

Schmalspurige Bahnen gab es schon vorher, z.B. die Festiniog Railway in Wales seit etwa 1833. Diese war genehmigt wie eine richtige Eisenbahn „in klein“ und

hatte auch eine metrische Spurweite von 600 mm (1 Fuß, 11-5/8 Zoll). Decauville übernahm die technische Idee der Eisenbahnen (damals stark im Kommen), dachte aber an ein transportables System.

Inspiziert wurde er vielleicht vom Eisenbahnbau in seiner Heimatgemeinde, Petit Bourg (heute Évry-Courcouronnes) liegt an der Strecke Paris-Orléans (PO). Diese wurde im Jahre 1843 eingeweiht. Seine Idee der „transportablen Bahnen“ wurde weltweit kopiert oder gehandelt (z.B. von Benno Orenstein und Arthur Koppel) und bestimmte den innerbetrieblichen Transport über Jahrzehnte.

Andere Erfinder blieben in diesem Bereich ohne Erfolg: Z.B. William Crosskill 1854 aus Beverley in der Grafschaft York (EN) oder Alois Peteler 1866 New York, (USA)

Jedes europäische Bergwerk, jede etwas größere Fabrik, Sandgruben, Steinbrüche etc. hatte(n) spätestens ab 1900 eine Feldbahn. Im Ersten Weltkrieg wurde sie zum Transport im Hinterland der Front verwendet. Großbaustellen waren ohne Feldbahn nicht mehr denkbar. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde sie zur Trümmerbeseitigung in den zerbombten Städten Deutschlands eingesetzt.

Die Feldbahn eignete sich auf Grund ihrer geringen Größe auch zum Testen von Neuentwicklungen für Eisenbahnen. So waren die ersten Elektro- und Dieselloks Feldbahnlokomotiven.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges begann eine technische Entwicklung, welche die Feldbahn entbehrlich machen sollte. Immer leistungsfähigere Dieselmotoren in Verbindung mit hydraulischen Antrieben ermöglichten den Bau von geländegängigen Lastkraftwagen und Baumaschinen. Die hydraulischen Gabelstapler übernahmen den Transport in Produktionsstätten. Nach einem kurzen Aufblühen in den 1950er und 1960er Jahren verschwand die Feldbahn deshalb aus den Betrieben.

Ein Jahrhundert nach ihrer Erfindung um 1875 spielte die Feldbahn in der Industrie keine Rolle mehr!

1875 bis 1975 war die Blütezeit der Feldbahn. Heute gibt es noch wenige Bahnen im Torfabbau und auch im Tunnelbau werden noch Feldbahnen verwendet. Für den Tunnelbau gibt es Hersteller von Gleis und Fahrzeugen – mittlerweile Nischenprodukte. Die große Zeit der Feldbahnen aber ist vorbei.

Erst seit einigen Jahrzehnten werden Feldbahnfahrzeuge als Sammlerstücke entdeckt und in Museen ausgestellt. So auch in unserem Museum:

**Das Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven wurde 1976 gegründet!**



**Trümmerbahn Mainz 1946**

## Die Kipplore

Die Kipplore ist das Fahrzeug, welches für das Bild der Feldbahn bestimmend ist. Kipploren wurden im industriellen Stil gefertigt. Die Kipplore gehört zu den ersten zivilen Metallprodukten, die in Massenproduktion gefertigt wurden. Obwohl es auch Normen für Kipploren gab (dort werden sie Muldenkipper genannt) existierte eine Unzahl verschiedener Bautypen.

Die Kipplore war die Revolution bei größeren Erdbauprojekten. Der Teil der Arbeiter, der bis dahin für den Transport des Aushubs benötigt wurde entfiel.



Dabei bedeutete der Transport der Erde mit Kipploren durchaus keine Arbeitserleichterung für den einzelnen Arbeiter. Im Gegenteil: das Beladen einer Lore mittels Schaufel belastet den Körper sehr stark. Es bildete sich eine typische Berufskrankheit des Erdarbeiters heraus: Die „Schipperkrankheit“: Das sind Abrissbrüche an der Wirbelsäule.

Diese Ermüdungsbrüche kommen heute noch (selten) vor und sind als Berufskrankheit anerkannt:

<https://kurzlinks.de/uiu0>

Besonders schlecht ernährte Menschen waren/sind dafür anfällig.

Die Arbeit war hart. 1930 war eine Arbeitsvorgabe von 1,75 Kubikmetern (etwa 4 Tonnen) pro Stunde festgelegt.

Wenn ein Zug beispielsweise aus 12 Loren bestand, wurden 24 Schipper eingesetzt. In einer Stunde waren zwei Züge zu beladen. War eine Lore nicht vollständig gefüllt, wurde der Lohn für diese Lore für alle Schipper vom Vorarbeiter gestrichen. Das war das sogenannte Lorennullen. Wenn man mit der Arbeitsleistung der Anderen Arbeiter nicht mitkam, hatte man eben Pech und wurde für die nicht zu 100% beladene Lore auch nicht bezahlt.

In den 1920er-Jahren wurden mehrere Arbeitsbeschaffungsprogramme aufgelegt.

Großprojekte wurden durchgeführt, um die Arbeitslosigkeit zu senken. Menschen ohne Arbeit wurden in großer Zahl als Schipper beschäftigt. Im NS-Staat wurden Autobahnen und Bunkeranlagen (z.B. der „Westwall“) auf diese Weise gebaut. Als Organisation dafür war der Reichsarbeitsdienst (RAD) gegründet worden, welcher diese Bauprojekte durchführte oder sich daran beteiligte (ab 1942 auch „Organisation Todt“). Aus dieser Zeit existieren heroisierende Darstellungen von Arbeitern, die eine Kipplore beladen.

Das krasse Gegenteil stellte die Kipplore als Hilfsmittel in den deutschen Konzentrationslagern dar. Hier wurde die schwere Arbeit systematisch dazu benutzt, die Häftlinge durch die dauernde Überbeanspruchung in Verbindung mit unzureichender Ernährung und katastrophalen Lebensbedingungen in den Tod zu treiben („Vernichtung durch Arbeit“).

Nach dem Zweiten Weltkrieg erlangte die Kipplore wieder einen neuen Symbolwert. In Verbindung mit dem Bild der „Trümmerfrau“ steht sie für die ersten Jahre nach dem Krieg. Diese waren durch die Enttrümmerung der Städte und den beginnenden Wiederaufbau

gekennzeichnet. Die „Trümmerfrauen“ sind in ihrer Darstellung allerdings nicht unumstritten.

Da viele Männer gefallen waren oder sich noch in Kriegsgefangenschaft befanden, wurde diese Arbeit oftmals von Frauen durchgeführt. Es wurden aber auch viele Altnazis dienstverpflichtet, oder diese Tätigkeiten wurde durch Firmen erledigt.

Zu diesem Thema finden Sie im Museum die Themeninsel „Trümmerbahn“ (Museums-halle).

## 49 Jahre Feldbahnmuseum



Luftaufnahme des Museumsgelände 2010

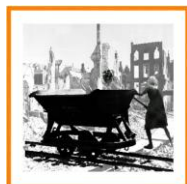
Das Feldbahnmuseum Oekoven wurde 1976 in privater Initiative gegründet. Zu dieser Zeit traf man in den Betrieben viele abgestellte Feldbahnfahrzeuge an, die im Produktionsprozess nicht mehr gebraucht wurden.

Daneben waren einige Fahrzeuge - besonders kleinere Dampflokotiven - als Spielgeräte auf Spielplätze gestellt worden. Oft handelte es sich um historisch wertvolle Fahrzeuge. Die etablierten Technik-Museen nahmen den Niedergang der Feldbahn damals nicht wahr. Die Bewahrung dieser Sachzeugen der Technikgeschichte war eine der Intentionen, welche uns 1976 unser Museum gründen ließ.

Darüber hinaus haben Feldbahnen durchaus einen gewissen Spiel- oder Freizeitwert. Auch das war Motivation für uns, sich damit zu befassen.

So stellt das Feldbahnmuseum Oekoven heute einerseits eine nicht unbedeutende technikgeschichtliche Sammlung dar, andererseits vermittelt es dem Besucher ein Transportsystem aus einer vergangenen Epoche im realen Betriebseinsatz.

So gab es „früher“ in unserer Region viele Zielgeleien (in Gohr z.B.)



TrüB Trümmerbahn



Die baulichen Anlagen des Museums wurden größtenteils unter Verwendung der Feldbahn als Transport- und Arbeitsmittel errichtet. Von 1976 bis heute wurde viel geschaffen: Informationen zur Sammlung können Sie auf unser Wiki-Seite erhalten. Werkstatt, Lokschuppen und Hallen wurden gebaut.

Alle Arbeiten werden im Museum von den Mitgliedern der Trägervereine ehrenamtlich durchgeführt. Finanziert wird dies alles durch den Fahrbetrieb, die Mitgliedsbeiträge, Zuschüsse und Spenden.

Gefördert wird das Museum u.a. von der Sparkasse Neuss, der Gemeinde Rommerskirchen, dem Rhein-Kreis-Neuss, dem LVR, der NRW-Stiftung und vielen privaten Spendern. In 2021 wurden wir von NEUSTART KULTUR aufgrund der Covid-19-Pandemie finanziell unterstützt und setzten Hygienemaßnahmen für eine Wiederaufnahme des Betriebs nach pandemiebedingter Schließung um.



Neben vielen privaten Spendern unterstützen auch einige Firmen uns, die wir auf unserer Fördererwand im Eingangsbereich der Öffentlichkeit zeigen.



Bau des Gleisvorfeldes in Oekoven 1980

Das Museum ist noch nicht fertiggestellt. Die Arbeiten an der Museumshalle, die Erstellung des neuen Haupteingangs, die Fertigstellung weiterer Überdachungen und Abstellflächen für die Exponate sind aktuell die wichtigsten Ziele. Durch die Bautätigkeit kommt es leider manchmal zu Angebotseinschränkungen für die Besucher.

## Exponate im Feldbahnmuseum

### Motorloks, Beispiele

#### Grubenbahn

FWM Lok Nr. 85  
 Akkulokomotive Typ Metalist/Металлист  
 Bj: 195x; Leistung: 2 x 2,5 kW  
 Die Bergbaulok wurde Untertage (in Tschechien) eingesetzt.



#### Torfbahn

FWM Lok Nr. 42  
 Eigenbau Mooradministration. Ostenholz (Walsrode) auf Basis Munitionstransport-Lore, MWM-Motor, Hanomag (Lkw) Getriebe  
 Bj: unbekannt (vmtl. um 1945);  
 Leistung: 28 PS  
 Besonderheit: einzeln gelagerte Losräder



#### Steinbruch-Feldbahn

Lok Nr. 24  
 Hersteller: Spoorijzer (Lizenz Deutz)  
 Bj: 1960, Typ OMZ117 (Motor A2L 514)  
 24 PS  
 Mechanisches Wechselradgetriebe  
 Bis zur Inbetriebnahme der Dampflok war sie einige Jahre sehr zuverlässig vor dem Personenzug im Einsatz.

Die Lok verrichtete im Kalkbruch Wunstorf ihren Dienst, bevor sie ins FWM kam.



## Restaurieren / Erhalten

Die Exponate werden von unseren Mitgliedern in kompetenter Weise restauriert. Fachkräfte unterstützen die Arbeit. Die Restaurierung orientiert sich an einem individuell für Jedes Exponat vorher aufgestellten Restaurierungskonzept. Fehlende Teile werden manchmal nach Aufmaß an noch existierenden Exemplaren neu angefertigt. Dazu besuchen Vereinsmitglieder und Feldbahnfreude Bahnen in aller Welt.

Wir orientieren uns an der erhaltenen Originalsubstanz, an geschichtlichen Besonderheiten und legen dann ein Restaurierungsziel fest.

Problematisch ist oft der Abgleich zwischen modernen Arbeits- und Umweltschutzregeln und der Authentizität.



*Restaurierung / Wiederinbetriebnahme des Motors der Lok 12*

Die Lok war von den Einsatzbetrieben irgendwann auf einen luftgekühlten Viertaktmotor umgebaut (Angeblich gab es vom Lokhersteller DEUTZ einen Umbausatz der alle Teile enthielt, die zum Umbau des wasserkühlten OME Motor auf den modernen luftgekühlten Deutz A1L vorzunehmen. Nachteil die Höchstdrehzahl des A1L mit  $1.500^{-1}$  war annähernd doppelt so hoch wie die Höchstdrehzahl ( $650^{-1}$ ) des Originalmotors. Zudem war die Drehrichtung genau umgekehrt.) Die Lok wurde gelb lackiert (BG-Idee?) und mit verschleißbaren Klappen der Schaltelemente versehen worden. Diesen gelben Anstrich werden wir wiederherstellen. Die Lok ist nach 1980 stark verwharlost, und war grün gestrichen worden. Die Spuren dieser Verwharlostung werden beseitigt. Aktuelle Arbeitsschutz- und Umweltschutzstandards -so auch neue Zugangstritte- werden umgesetzt.

### Fahrzeugdaten der Lok 12

Hersteller /	Deutz / 13870
Fabriknummer	1935
Baujahr	B-dm (Stange)
Achsformel, Bauart	Deutz A1L 514
Motor (aktuell)	4-takt, Luftk.
Motor (ursprünglich)	Deutz OME117
	2-takt, Wasserk.
Leistung	12,5 PS / 9,32 kW
Getriebe	4G + W
Wechselradgetriebe	
Geschwindigkeit	13,3 km/h / 3,7 m/s
Gewicht / Masse	2,8 t
Länge	2.580 mm
Breite	1.150 mm
Höhe über SO	1.400 mm
Spurweite	600 mm
Bremse	Handhebelbremse
Zugeinrichtung	Block-Schlitzkupplung

## Geschichte der Lok 12

Die Lok wurde am 25.05.1935 an das Bauunternehmen Julius Berger in Berlin ausgeliefert. Berger wurde von den Nazis enteignet und 1942 ermordet. Bilfinger übernahm diese Firma.

Nach dem Zweiten Weltkrieg stand die Lok mit ihrer Schwesterlok (Deutz 13869/1935) in Ratingen-Meiersberg in der Formsandgrube Liethen im Einsatz. Über den Verkauf der Lok von Berger an Liethen ist nichts bekannt. Die Formsandgrube wurde 1975 geschlossen (heute Naturschutzgebiet). Beide Liethener Loks kamen am 28.05.1976 in unser Museum; zunächst nach Mönchengladbach und wurden dort äußerlich hergerichtet. Im Juni 1979 wurde die Lok (damals noch als „7“ bezeichnet) nach Oekoven ins Museum überführt und war dort die erste betriebsbereite Lok.

Im Jahr 1985 erlitt sie einen Schaden an den Kuppelstangenlagern und wurde abgestellt. Für eine Reparatur kam sie wieder nach Mönchengladbach. Dort wurde sie viele Jahre zum Rangieren auf der dortigen Gleisanlage genutzt. Am 14.03.2019 kam sie wieder nach Oekoven. Schon am 16.03.2019 wurde mit der erneuten Restaurierung begonnen.

Die Schwesterlok aus Ratingen-Meiersberg wurde im FWM unter der Nr. 13 geführt. Im Jahre 2003 wurde sie in Chemnitz gegen eine LKM Ns3 getauscht, die dann auch die freierwende Nr. 13 erhielt.



*Vor der Restaurierung (grün)*

*Nach der Restaurierung (gelb) (die Kuppelstange muss noch getauscht werden)*



# Die Rübenbahn

Grevenbroich - Elfgen – Garzweiler

## 1884 bis 1931

Von 1884 bis 1931 gab es eine Versorgungsbahn der ehemaligen Zuckerfabrik in Grevenbroich über Elfgen nach Garzweiler. Das Besondere an dieser Bahn war, dass sie jeden Herbst aufgebaut und nach der Rübenerte wieder abgebaut wurde.

Es gibt nur wenige Dokumente und Fotos über diese Bahn. Diese werden aber vom Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven weiterhin gesucht.

Die Gleise lagen neben der Straße und es gab wohl auch eine Genehmigung zum Betrieb einer "Straßeneisenbahn" der Königlichen Regierung in Düsseldorf.

Wenig ist vom Betrieb bekannt. Die Bahn wurde von den Behörden wohl als Straßenbahn gesehen, das Transportvolumen betrug im Anfangsjahr 5.000 t. Es gab Regeln über die erlaubte Geschwindigkeit (max. 10 km/h bei Ortsdurchfahrten 5 km/h, die Benutzung der Warnglocke der Lok und solche über den Konflikt zwischen Beerdigungszügen und der Bahn. (Die Bahn kreuzte den Weg zum Elsener Friedhof! Der Zug musste solange warten, bis der Beerdigungszug vorüber war.)

Es gibt einige Aufzeichnungen über "Beschwerden" der Anwohner, es sind aber auch keine Unfälle oder schwere Entgleisungen bekannt.

Eine Spurweite von 600 mm wurde verwendet. Es gab wohl 32 Wagen, von denen jeder 1,5 t Zuladung hatte. Es wurden Dampfloks eingesetzt.

Über die Hersteller, die Bauart und die Anzahl der Fahrzeuge ist leider nichts bekannt.

Das im Sommer nicht benötigte Gleismaterial (insgesamt 12 km für 7 km Strecke), Loks und

Wagen wurde auf dem Gelände der Zuckerfabrik in Grevenbroich gelagert. Die Zuckerfabrik lag im Bereich der heutigen "Freiherrenstraße".



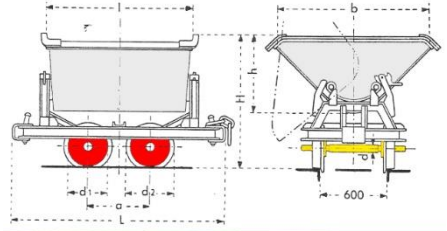
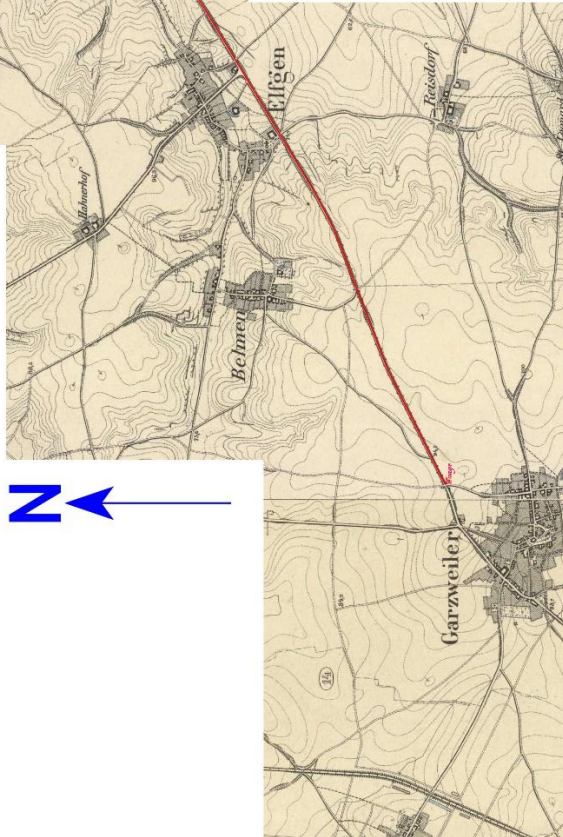
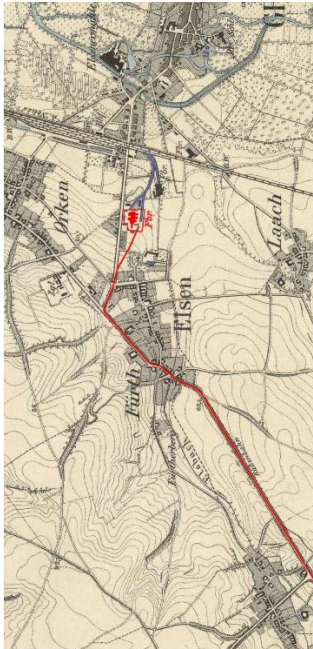
*Inserat, in dem die Zuckerfabrik Elsen Arbeiter sucht. (Stadtarchiv GV)*

Die Orte Garzweiler und Elfgen wurden in den 1880 Jahren vom Braunkohletagebau abgebagert, so wie auch die Straße. Es handelte sich um die Rheydter Straße in Grevenbroich, diese wurde auch als überregionale Straße verwendet, als Reichsstraße 1 von Aachen nach Königsberg.

Der Bahnbetrieb endete vermutlich 1930/1931 mit der Stilllegung der Elsener Zuckerfabrik. Die Zuckerproduktion wurde dann von der Zuckerfabrik in Wevelinghoven übernommen.



**Feldbahn: Offene Fragen**



Bezeichnung	Inhalt m <sup>3</sup>	Gewicht kg	Achs- Ø a	Gesamt- länge L	hohle H	Länge l	Lichte Breite b	Höhe h	Rad- stand a	Rad- Ø d <sub>1</sub>	Rad- kranz Ø d <sub>2</sub>
0,6 DIN 5961	0,6	380	45	1890	1068	1266	1280	615	550	300	340
0,75 lichte DIN 5970	0,75	355	45	1940	1146	1278	1440	693	550	300	340
0,75 H DIN 5962	0,75	355	45	1890	1146	1278	1440	693	550	300	340
0,75 L DIN 5962	0,75	440	50	1890	1171	1278	1440	693	550	350	390
1 DIN 5963	1,0	770	60	2140	1320	1510	1554	750	650	400	450
1,75 DIN 5964	1,75	1370	75	3060	1446	1990	1750	856	900	450	500

Deutsche Grundkarte von 1910. Die Rübenbahn war zwar temporär, war aber in dieser Karte vermerkt. Die Lage der Gleise war mit einem Rotstift hervorgehoben!  
(Infos: Stadtarchiv Grevenbroich)

# Loktechnik (Dampflok)

## Technische Daten der Lok 4

Hersteller	Jung
Bautype	Hilax (neue Ausführung)
Fabriknummer	9294
Baujahr	1941
Bauart	Bn2t
Leergewicht	11,2 t
Länge o. P.	4.730 mm
Breite	1.840 mm
Höhe über S.O.	2.800 mm
Raddurchmesser	630 mm
Achsstand ges.	1.300 mm
Zylinderdurchmesser	240 mm
Kolbenhub	300 mm
Leistung	65 PSI / 48,5 kW
Zugkraft max.	2.140 kg
Rostfläche	0,47 m <sup>2</sup>
Heizfläche	21,4 m <sup>2</sup>
Kesseldruck	12 kp/cm <sup>2</sup> / 1,18 MPa
Kohlenvorrat	400kg
Wasservorrat	800 l
Geschwindigkeit max.	18 km/h / 5 m/s
Steuerungsbauart	Heusinger / Walschaerts

Leider sind die Angaben zum Lebenslauf unserer Baulok nur sehr spärlich. Die Lok gehörte zur vorletzten Serie der „Hilax“-Type, die 20 Maschinen umfasste. Am 06.05.1941 wurde die Lok bei der Bauunternehmung Peter Bauwens in Köln angeliefert. Die Lok wurde sehr wahrscheinlich zum Bau eines Stauwehres der Moselregulierung eingesetzt. Dieser Bau wurde 1944 kriegsbedingt eingestellt. Nähere Angaben über Lok und diese Baustelle sind nicht bekannt. Wahrscheinlich ging sie von da aus nach Koblenz. Dort war ihr letzter Einsatzort, wie aus den Unterlagen der Baupolizei hervorgeht. Die Lok kam am 25.06.1952 zurück auf den Bauhof der Firma Bauwens nach Wesseling. Dort wird sie auch noch am 07.10.1957 abgestellt gemeldet. Nach 1952 erfolgte vermutlich kein Einsatz mehr. Im Oktober 1959 wurde die Lok schließlich der Stadt Köln für den Spielplatz in Köln-Mülheim (unter der Rheinbrücke) als Schenkung überlassen.

Am 15.05.1982 wurde sie von Mitgliedern des FWM nach erfolgreichen Verhandlungen abgeholt und zur Aufarbeitung nach Oekoven gebracht. Erst durch finanzielle Unterstützung der NRW-Stiftung, dem Landschaftsverband Rheinland und dem Kreis Neuss konnte ein Kesselneubau durchgeführt werden. Im Sommer 1995 ging sie in den Einsatz und zieht seitdem unsere Personenzüge an den Betriebsstagen.

Der gesamten Rohrsatz (nach 26 Jahren Einsatz) wurde 2021/2022 getauscht, das kostete etwa 10.000€. Im September 2022 ging die Lok wieder in den Betrieb.



*Unsere Lok ist geht nach dem Tausch der Rauchrohre im Sept 2022 wieder in Betrieb!*

Es sollen mit der neuen Betriebsperiode (bis 2025) neue Kesselwärter/Dampflokführer ausgebildet und geprüft werden. Das wird in Eigenregie mit einem zertifizierten Prüfer für Dampflok durchgeführt. Bescheinigt durch Sachkundenachweis, den der Vereinsvorstand ausstellt.

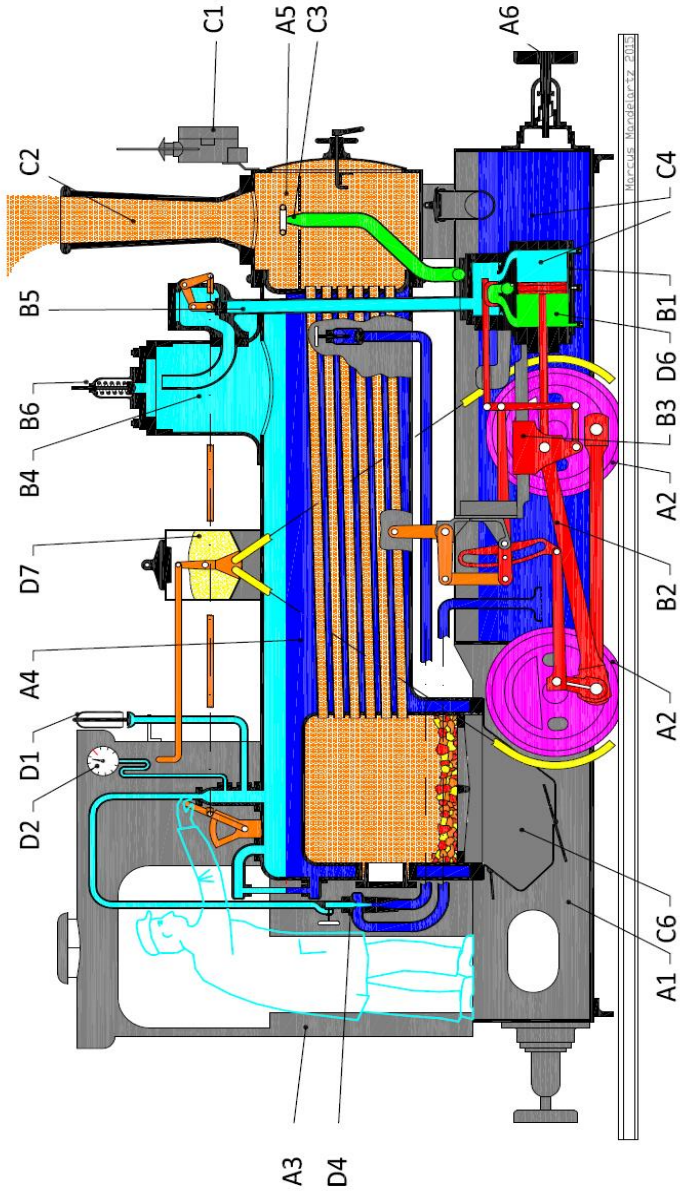
Das Feldbahnmuseum Oekoven arbeitet auch am neuen Dampfregelwerk (VDV und VDMT) mit, nachdem viele technische Dampflokregeln der DB und DR nun nicht mehr existieren.

Danach stehen an Arbeiten die HU bei Lok 13 (**LKM Ns3**) und an 29 (**Gmeinder HF130C**) an.

Die Arbeit im Museum geht nie aus!  
(Viele weitere Loks und Wagen und die Gleise und Gebäude warten noch auf die Aufarbeitung!)

**Interesse?  
Mach mit!**

**Die nächste Seite zeigt unsere Dampflok Nr. 4 (Jung, Typ HILAX, 65 PS) im Schnitt**



A1	Rahmen	B1	Dampfzylinder	C1	Loklaterne (Spitzenlicht)	D1	Dampfpeife
A2	Radsätze	B2	Gestänge der Dampfmaschine	C2	Schlot	D2	Manometer
A3	Führerhaus	B3	Kreuzkopf mit Gleitbahn	C3	Blasrohr und Hilfsläser	D4	Speisepumpe (Injektor)
A4	Kessel	B4	Dampfdom	C4	Wasserkasten	D5	Frischdampf
A5	Rauchkammer	B5	Regler mit Einströmröhr	C5	Rost	D6	Abdampf
A6	Puffer und Zughaken	B6	Sicherheitsventil	C6	Aschkasten mit Luftklappe	D7	Sandkasten

# Das Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven

Ein Museum ist eine nicht gewinnbringende, ständige Einrichtung im Dienste der Gesellschaft und ihrer Entwicklung, die für die Öffentlichkeit zugänglich ist und materielle Belege des Menschen und seiner Umwelt zum Zwecke des Studiums, der Erziehung und der Freude

**erwirbt, beschafft  
erhält  
erforscht  
die Forschungsergebnisse  
vermittelt  
und die gesammelten Gegenstände  
ausstellt.**

So die Definition des Internationalen Museumsrats (ICOM). Also sind beschaffen, bewahren, erforschen, vermitteln und ausstellen die Aufgaben eines Museums, somit also auch unsere Aufgaben. Diese Aufgaben haben wir in unterschiedlichen Graden erfüllt; vieles ist noch zu tun.

## Beschaffen

### **Unsere Sammlung**

Die Sammlung an Originalfahrzeugen ist vollständig. Lücken gibt es noch bei Kleinexponaten aus der Arbeitswelt von Feldbahnbetrieben.

## Erhalten

### **Der Schutz der Sammlung**

Da sind wir besser, als so manch anderes private Technikmuseum - aber noch lange nicht gut genug. Ziel: Alle Exponate, jede Lore muss künftig im Trockenen stehen! Die Erweiterung der überdachten Gleislänge ist erforderlich. Leider zeichnet sich nun auch ein Sanierungsbedarf bei den in den 1980er Jahren errichteten Dächern ab.

## Erforschen

### **Die Objekte der Sammlung in den geschichtlichen Zusammenhang stellen**

Die Herkunft und die Geschichte unserer Exponate ist gut erforscht. Wir wünschen uns eine bessere Erforschung der ehemaligen Feldbahnbetriebe unserer Region.

## Vermitteln

### **Die Ergebnisse der Forschung aufbereiten und veröffentlichen**

Die Vermittlung und Veröffentlichung geschieht mittels Internet. Für jedes Exponat gibt es eine Seite, die per QR-Code am Objekt abgerufen werden kann. Hier ein Beispiel einer E-Lok; Inventarnummer 82:



(Lok 82; aus Satzvey)

Die Daten werden in einem öffentlichen WIKI-System gepflegt.

<http://www.feldbahnmuseum.org>



## Ausstellen

Die Sammlung und die Forschungsergebnisse für Besucher zugänglich machen.

Unserer Museumshalle beherbergt eine Dauerausstellung. Der Aufbau der Ausstellung wird die nächsten Jahre in Anspruch nehmen. Geplant sind Themeninseln zu den Bereichen

- Geschichte der Feldbahn
- Feldbahnen im Rheinland
- Das Feldbahnmuseum Oekoven
- Die Kipplore
- Kinderecke
- Baustellenfeldbahn
- Trümmerbahn
- Ziegeleibahn
- Heeresfeldbahn
- Loktechnik
- Spurführung
- Personen
- Militär Bahn



Dazu sollen in den nächsten Jahren (ab 2025) von unseren Exponaten Dioramen (genannt: Themeninseln) im Maßstab 1:1 erstellt werden. Die Digitalisierung des Inventars ist in Arbeit, und erfolgt jetzt schon über die vom Museum betriebene Wiki-Seite.



## Leitbild des Museums

Gegenstand der Museumsarbeit sind die Erhaltung von Sachzeugen (in unserem Fall) der Feldbahngeschichte und die Wissensvermittlung über Feldbahnen (Feldbahnen sind nichtöffentliche, schmalspurige Schienenbahnen, welche innerbetrieblichen Transportzwecken dienen).

Regionaler Schwerpunkt der Arbeit sind dabei die Feldbahnen im Rheinland und der angrenzenden Gebiete.

Technikgeschichtlicher Schwerpunkt bildet der Zeitraum von etwa 1890 bis etwa 1990. Für diese Bereiche soll durch Sammeln von Sachzeugen ein repräsentativer Querschnitt über die ehemals vorhandenen Ausprägungen der Feldbahnen gegeben werden.

Zu den Objekten des Museums gehören die Feldbahnfahrzeuge, die Gleisanlage sowie typische Vertreter angrenzender Fördertechnik.

Zur Bewahrung historischer Dokumente betreibt das Museum ein Archiv.

Die Museumsobjekte sollen möglichst nur in überlieferten oder nachgewiesenen Zuständen erhalten werden.

Notwendige Restaurierungsarbeiten berücksichtigen dies. Das Feldbahnmuseum Oekoven wendet die „Charta von Riga“ des FE-DECRAIL an.

Die historisch überlieferten Betriebsweisen der Feldbahnen werden in Vorführungen dargestellt. Dazu werden die Exponate soweit wie möglich betriebsfähig erhalten oder restauriert.

Durch Ausstellungen, Veröffentlichungen, Vorträge, Führungen und Exkursionen werden der Öffentlichkeit die Museumsobjekte und Forschungsergebnisse zur Geschichte der Feldbahnen nähergebracht.

Das Feldbahnmuseum Oekoven wendet die ethischen Richtlinien des ICOM an.

Das Feldbahnmuseum Oekoven stellt seine Infrastruktur (räumlich abgegrenzt) auch für Ausstellungen zur Verfügung, die nicht zum Themenkreis „Feldbahn“ gehören.

Die Entwicklung des Museums findet auf Basis des FWM-Museumskonzepts statt.

<http://gillbachbahn.de/wiki/index.php5?title=FWM-Museumskonzept>

Das Feldbahnmuseum ist neben der kulturellen Einrichtung auch ein touristisches Ziel. Schon seit Beginn des Museumsaufbaus bieten wir Fahrten mit Personenzügen auf unserer Feldbahnstrecke an. Diese Fahrten werden einmal im Monat von Mai bis Oktober durchgeführt. Die Strecke ist ca. 1,2 km lang.

Um 6:00 Uhr oder am Nachmittag des Vortags beginnt der Kesselwärter mit dem Anheizen unserer Dampflokomotive. Bis das Museum ab 10:00 Uhr seine Tore öffnet, haben schon Lokführer, Zugführer Schaffner, Fahrkartenverkäufer Zugleiter und alle anderen fleißigen Helfer im BISTRO600 die Vorbereitungen für den Betriebstag getroffen.



*Unser Dampf Personenzug fährt jede Stunde an den „Betriebstagen“ am Bahnsteig „Neuratherfeld“ ab.*

Ab 10:30 Uhr fährt stündlich ein Personenzug am Bahnsteig „Neuratherfeld“ ab. An einigen Betriebstagen werden zusätzlich Güter-, Lorenzüge oder alleinfahrende Loks („Lz“) gefahren. So können Sie abwechslungsreichen Zugbetrieb erleben. Um 16:30 Uhr verkehrt der letzte Zug Richtung „An der Lohe“; um 18:00 Uhr schließt unser Museum.

Eine Fahrt auf dem Führerstand der Dampflokomotive ist möglich. Bitte informieren Sie sich vorher über Termine und Preise.

Ebenfalls bieten wir einen Tag auf der Dampflokomotive an. Auch dieses Angebot müssten Sie vobestellen.

Auf unserer Webseite finden Sie alle Informationen über diesen besonderen Tag.

Unser [BISTRO600](#) bietet unseren Gästen eine Auswahl an Speisen und Getränken. Und unsere hausgemachten Kuchen!



*Der Biergarten lädt zum Verweilen ein,*



*Der Speiseraum*

Belgische Waffeln, Brat- oder Currywurst mit Pommes frites werden frisch serviert. Ein Besuch im BISTRO 600 rundet den Aufenthalt im Museum ab. Das Bistro ist nur in Verbindung mit Veranstaltungen des Museums geöffnet. Es soll in der Zukunft auch ermöglichen, das Feldbahnmuseum häufiger zu öffnen.

Das BISTRO600 kann auch für Versammlungen oder Betriebsfeiern in Verbindung mit einem Museumsbesuch angemietet werden. Bei Bedarf wenden Sie sich an unsere Mitarbeiter. Wir beraten Sie gern!



## Die Gartenbahn

(7 ¼ Zoll [184mm])

(Kindereisenbahn)

An jedem Betriebstag des Feldbahnmuseums fährt auch unsere Gartenbahn (Kindereisenbahn) mit der Spurweite von 184 mm und 127 mm (entsprechend 7 ¼ und 5 Zoll). Die Gleisanlage befindet sich auf der Wiese vor dem BISTRO600. Kleine Sitzloren laden Kinder zur Mitfahrt ein. Die Züge werden entweder von einer kleinen Dampflok oder von einer Elektrolok mit Batterieantrieb gezogen.



*Die Kindereisenbahn*

### Mit dem Dampfzug zum Nikolaus

In jedem Dezember werden auf der Gillbachbahn Thementzüge unter dem Motto „Wir fahren mit dem Dampfzug zum Nikolaus“ durchgeführt. Die beliebten Nikolauszüge sind eine Attraktion für unsere jungen Besucher in der Adventszeit. An den ersten beiden Wochenenden im Dezember fährt unser historischer Zug durch die winterlichen Felder. Im Lokschuppen erwartet der Nikolaus die kleinen Gäste mit einem Geschenk.



*Der Nikolaus wartet im Lokschuppen*

Die Nikolausfahrten beginnen an unserem Bahnhof „Neuratherfeld“ (Museumshalle, BISTRO600) und enden am Lokschuppen. Gefahren wird auf der vereinseigenen Strecke. Der Nikolaus wartet im Lokschuppen auf die

großen und kleinen Gäste und gibt den Kindern eine Tüte voller Süßigkeiten. Danach gehen die Gäste zu Fuß (ca. 100 m) zurück zu Museumshalle, BISTRO600 oder Parkplatz. Das BISTRO600 ist gemütlich hergerichtet und bietet allen Besuchern die Möglichkeit sich zu stärken und lädt zu einem Plausch mit unseren aktiven Feldbahnern ein.

Für die Nikolauszüge gilt ein besonderer Fahrplan!

Für die Teilnahme an den Nikolausfahrten ist eine Vorbestellung der Fahrkarten notwendig. Die Fahrkarten können jeweils ab Ende Oktober auf unserer Internetseite online gekauft werden. Abfahrtszeiten und weitere Informationen über die Nikolauszüge finden Sie hier:

<https://kurzlinks.de/xdym>



*Der Nikolaus begrüßt den Bürgermeister, Dr. Martin Mertens*

Wir freuen uns über jedes neue Mitglied, egal ob aktiv oder passiv. Wenn Sie Ihre Begeisterung für die Feld- oder Eisenbahn in unser Museum einbringen möchten, sind Sie herzlich willkommen. Oder Sie unterstützen uns finanziell mit einer Mitgliedschaft.



*Blick in den Führerstand der Lok 4*

Möglichkeiten zur aktiven Mitarbeit bestehen in vielen Bereichen. Was gerne zuerst gesehen wird, ist die Arbeit vor Ort

- bei der Restaurierung der Exponate
- im Gleisbau
- bei anderen Bauarbeiten
- Metallarbeiten (Schweißen, Drehen etc.)
- Holzarbeiten



*Autogenes Trennen im Gleisbau (hier Wch 17)*

Im Museum braucht niemand alleine arbeiten! Gearbeitet wird immer samstags in Gruppen mit fachlicher Unterstützung, so dass auch Laien ihr Wissen und ihre Fähigkeiten erweitern können.

Die Arbeit beim Betrieb des Museums ist für die Besucher deutlich sichtbar, zum Beispiel:

- Lokführer (Diesel oder Dampf)
- Schaffner, Zugführer, Rangierer, Zugleiter
- Unterstützung im BISTRO600
- Parkplatzaufsicht
- Museumsführungen

Wer Besuchern gerne persönlich etwas über unsere Exponate erzählen möchte, kann die Durchführung von Museumsführungen übernehmen. Das erforderliche Wissen erhalten Sie durch unsere Mitarbeiter.

Weniger im Rampenlicht stehen die Kollegen bei der

- Planung, Vorbereitung oder Nachbereitung der Betriebstage und Nikolausfahrten.
- Pflege der Grünanlage.
- Pflege der Nutztiere. (Das Museum hält Heidschnucken und Kamerunschafe zur Landschaftspflege)
- Gestaltung und Aufbau der Ausstellung.

Betrieb des Internet-Auftritts und der Buchungsseite für die Nikolausfahrten.



Gleisbauarbeiten (Wch. 17; noch nicht fertig)



Lokeinsatz an einem Samstag (außerhalb der regulären Öffnungszeiten)



Unsere jungen Mitglieder packen unter Aufsicht auch schon mit an. (Hydrostatischer Test des Dampfkessels): Vorbereitung der Äußeren Prüfung durch die ZÜS (früher TÜV)

Das Museum würde nicht funktionieren, wenn nicht all dies im Hintergrund organisiert würde. Dazu gehören auch Arbeiten, die außerhalb des Museums zuhause durchgeführt werden können wie:

- Pressearbeit, Werbung
- Betreuung der Internetseite
- Herstellung von Ausstellungsmaterialien (Texttafeln, Modelle)
- Erstellen von Druckmedien (wie z.B. dieses Heft)



Heidschnucken und Kamerunschafe werden auf dem Gelände zur Grünpflege gehalten. Im Winter wird zugefüttert.



Restaurierungsarbeiten an unserer Dampflok. Der Kessel wird nach dem Tausch aller Rauchrohre wieder montiert.

**R. DOLBERG**  
 Maschinen- und Feldbahn-Fabrik Aktien-Gesellschaft  
 Eigene Fabriken in Boffock und Dormund.  
 Geschäftsstellen in Berlin, Hamburg, Düsseldorf.

Feld- und Kleinbahnmateriale aller Art.  
**Erfolgreiche Fabrikate:**  
 Gleise, Weichen, Drehscheiben, rollendes Material,  
 Rippwagen, alle Ersatzteile.

**Kauf** Kataloge und Kassenanträge haben gern zur Verfügung **Miete**



## Feld- und Werksbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven e.V.

Zur Werksbahn 1, 41569 Rommerskirchen, Fon 02183-8068 377  
[info@gillbachbahn.de](mailto:info@gillbachbahn.de)

Mitgliedsantrag, Satzung und Beitragsordnung finden Sie im Internet unter:  
[www.gillbachbahn.de/wordpress/helfen/mitglied-werden/](http://www.gillbachbahn.de/wordpress/helfen/mitglied-werden/)

### ANTRAG auf MITGLIEDSCHAFT

#### **Ja, ich möchte Fördermitglied im Verein Feld- und Werksbahnmuseum e.V. werden.**

Die Mitgliedschaft soll am .....\* beginnen.

Vorname, Name\* .....

Straße, Nr.\*: .....

PLZ, Stadt\*: .....

Festnetz od. Mobil Nr. ....

e-Mail: .....

Geburtsdatum\* ..... Beruf .....

Ich möchte als Einzelperson Mitglied werden mit 30,00 EUR Jahresbeitrag

Ich möchte die Familienmitgliedschaft beantragen (60,00 EUR jährlich). Folgende Familienangehörige möchten Mitglied werden: (nur bei Familienmitgliedschaft auszufüllen)

Ehepartner:  
Vorname, Name, Geb.-Datum\*: .....

Kinder (bis 18 Jahre):  
Vorname, Name, Geb.-Datum\*: .....

weitere Kinder sind auf der Rückseite aufgeführt.

Hiermit ermächtige ich den Verein, die fälligen Mitgliedsbeiträge von meinem Bankkonto einzuziehen.  
Bank, IBAN, BIC: .....

Satzung und Beitragsordnung habe ich erhalten. (Wenn nicht angekreuzt, werden diese zugeschickt!)

Ich möchte an den Betriebstagen mitarbeiten.

Ich möchte beim Aufbau des Museums mitarbeiten.

Ich möchte nicht mitarbeiten, sondern nur als passives Mitglied den Verein unterstützen.

Ich möchte telefonisch über Arbeitseinsätze des Vereins informiert werden.

Ich möchte per Email über Arbeitseinsätze des Vereins informiert werden.

Kenntnisnahme: Meine persönlichen Daten werden nur zu Vereinszwecken gespeichert.

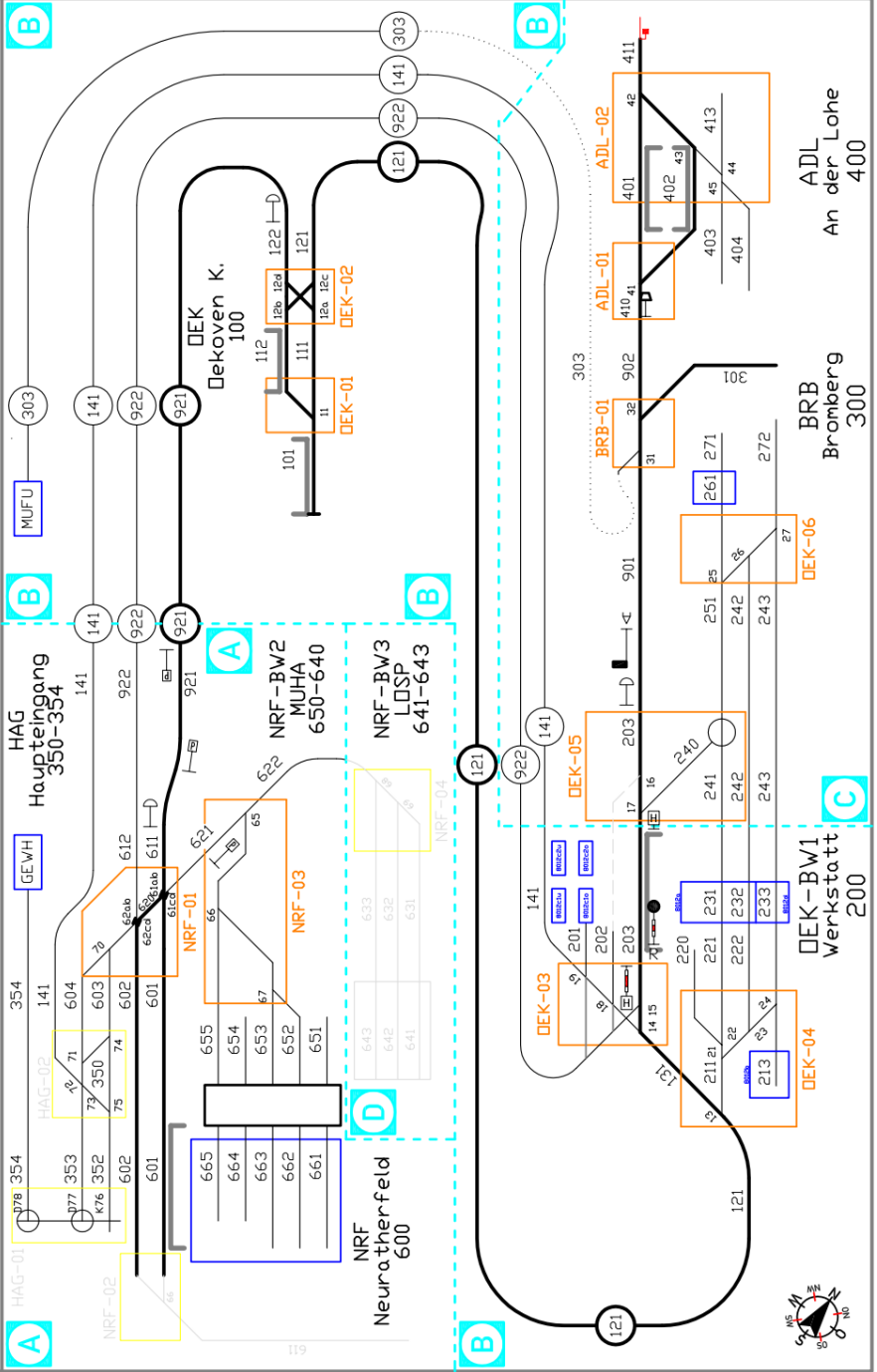
Datum: \*.....  
(\* notwendige Angaben)

Unterschrift: \*.....  
(bei Minderjährigen die des Erziehungsberechtigten)

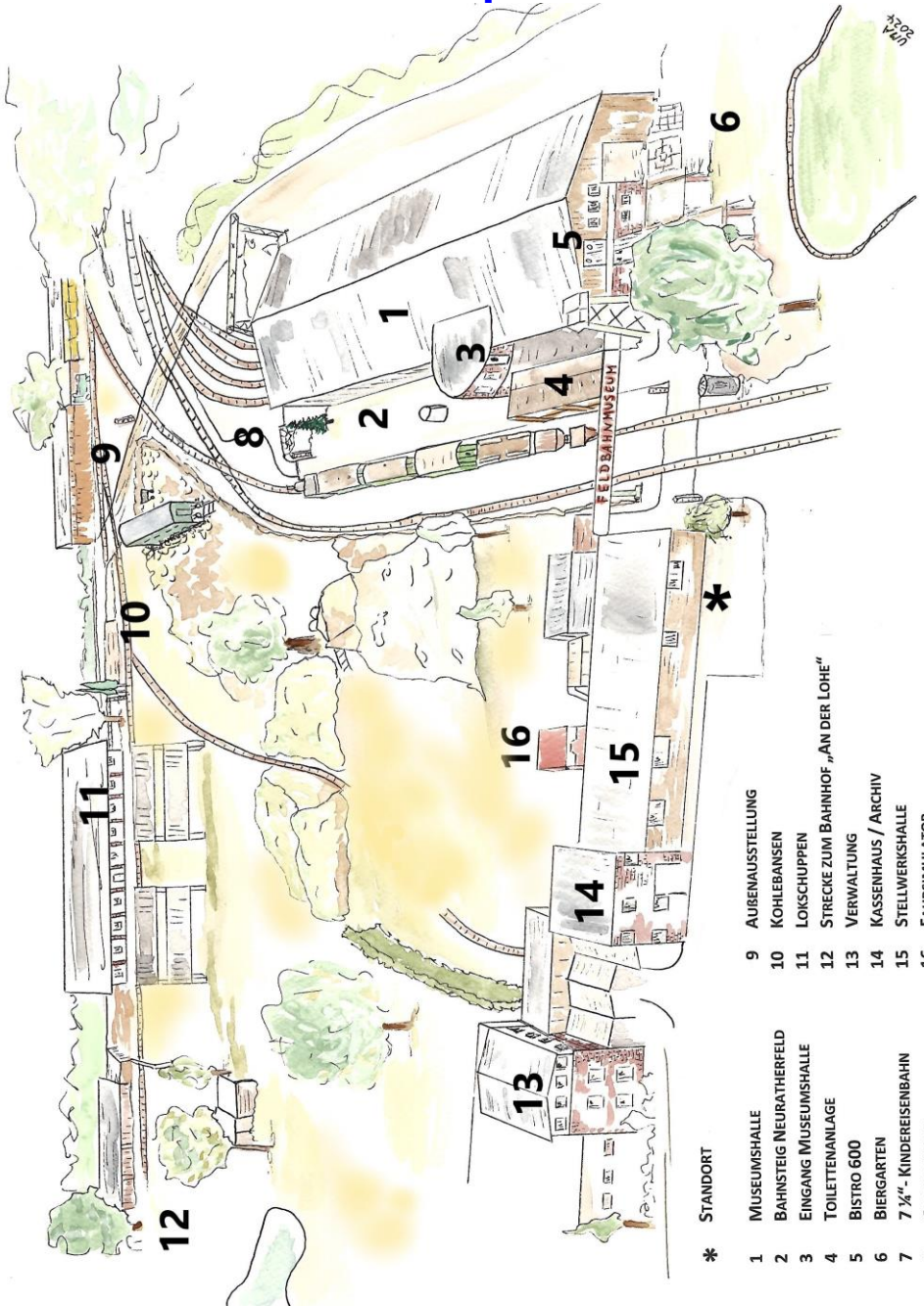
# Gleisplan

## Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven GILLBACHBAHN vereinfachter Gleisplan

20.02.2022, MM



# Geländeplan




- | * STANDORT |                                   |
|------------|-----------------------------------|
| 1          | MUSEUMSHALLE                      |
| 2          | BAHNSTEG NEURATHERFELD            |
| 3          | EINGANG MUSEUMSHALLE              |
| 4          | TOILETTENANLAGE                   |
| 5          | BISTRO 600                        |
| 6          | BIERGARTEN                        |
| 7          | 7 ¼"- KINDEREISENBAHN             |
| 8          | GLEISVORFELD                      |
| 9          | AUBENAUSSTELLUNG                  |
| 10         | KOHLEBANSEN                       |
| 11         | LOKSCHUPPEN                       |
| 12         | STRECKE ZUM BAHNHOF „AN DER LOHE“ |
| 13         | VERWALTUNG                        |
| 14         | KASSENHAUS / ARCHIV               |
| 15         | STELLWERKSHALLE                   |
| 16         | FAHRSIMULATOR                     |

# Fahrtage und Öffnungszeiten 2025 und 2026

Fahrbetrieb an jedem ersten Sonntag in den Monaten Mai bis Oktober:

	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nikolausfahrten: Dez.			
2025	4.	1.	6.	3.	7., <b>21.</b>	5.	6.12.	7.12.	13.12.	14.12.
2026	3.	7.	5.	2.	6., <b>20.</b>	4.	5.12.	6.12.	12.12.	13.12.

Das Museum ist an diesen Tagen von 10:00 bis 18:00 Uhr geöffnet. Der erste Zug fährt um 10:30 Uhr am vereinseigenen Bahnhof Neuratherfeld (Haupteingang) ab. Weitere Abfahrten stündlich bis 16:30 Uhr. Am **21.09.2025** und **20.09.2026** /  [\[Tag der Schiene\]](#) nur bis 15:30!

Sonderzüge und weitere Öffnungstage nach Vereinbarung.  
( [info@gillbachbahn.de](mailto:info@gillbachbahn.de) Oder telefonisch: 02183-8068 377 )

## Nikolausfahrten

**Fahrkarten für die Nikolausfahrten können nur online gekauft werden!** Das System wird Ende Oktober freigeschaltet. <https://kurzlinks.de/pb7m>

Nikolausfahrten samstags und sonntags von 10:00 bis 18:40 Uhr.

Fahrkarten für die Nikolausfahrten können nur online über unser Fahrkartenportal gebucht werden. Infos darüber finden Sie unter <https://kurzlinks.de/vhr9>

## Fahrtage 2025

	Erw.	Kind	Familie
2025: Personenzugfahrt; (Museumseintritt frei)	5,00€	3,00€	12,00€
2025: Kindereisenbahn (3 Runden)	--	2,00€	--
2025: Nikolaussonderzug im Dez.	9,50€	9,50€	--

Alle Angaben ohne Gewähr. Angebote sind freibleibend und unverbindlich. Es gelten unsere [AGB](#) ( <https://kurzlinks.de/fzh4> ) die an der Kasse ausliegen.

Fahrplan- und Preisänderungen werden kurzfristig unter [www.gillbachbahn.de](http://www.gillbachbahn.de) bekanntgegeben.

## Spendenaufruf

Unser Museum ist ein privates Museum, dass nur durch ehrenamtliche Mitarbeiter aufgebaut wird.

**Feldbahnmuseum Oekoven,**  
**IBAN: DE 93 3055 0000 0080 0002 84**  
**BIC: WELADEDN**



FWM Spenden

Der Weiterbetrieb des Feldbahnmuseums in den letzten Jahren war nur durch umfangreiche Spenden von Mitgliedern und Besuchern und Zuschüsse der Gemeinde Rommerskirchen, dem Rhein-Kreis Neuss, der Sparkasse Neuss

und dem Projekt „Neustart Kultur“ der Bundesregierung möglich! (Unter anderem wegen der Pandemie.)

**Aber auch 2025 ist das Museum auf ihre Hilfe angewiesen!**

**Vielen Dank für Ihre Unterstützung!**



England

### **Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven**

The Feldbahnmuseum Oekoven (Industrial Light Railway Museum) was founded 1976 by a group of railway enthusiasts. The Museum is situated on the former station "Oekoven" of the lignite railway "Gewerkschaft Neurath". You can see a collection of narrow gauge (600mm) locos and wagons or enjoy a trip on the steam train on our short demonstration line.

The museum is open to the public on the first Sunday of each month from Mai to October. Open from 10:00 to 18:00, first train departs at 10:30, last at 16:30.

---



Wales / Cymru

### **Amgueddfa Feldbahn Rommerskirchen-Oekoven**

Cafodd y Feldbahnmuseum Oekoven (Amgueddfa Rheilffordd Ysgafn Diwydiannol) Sefydlwyd 1976 gan grŵp o selogion rheilffyrdd. Mae'r Amgueddfa wedi'i lleoli ar hen orsaf "Oekoven" y rheilffordd lignit "Gewerkschaft Neurath". Gallwch weld casgliad o gul (600mm) Locos a wagenni neu fwynhau taith ar y trê'n stêm ar ein llinell arddangosiad byr.

Mae'r amgueddfa yn cael ei agor i'r cyhoedd ar y dydd Sul cyntaf bob mis o fis Mai i fis Hydref. Ar agor 10:00-18:00, trê'n cyntaf yn gadael am 10:30, ddiwethaf am 16:30.

---



Niederlande

### **Het industrieel smalspoormuseum Rommerskirchen-Oekoven**

Het industrieel smalspoormuseum Oekoven werd in 1976 opgericht door een groep liefhebbers met een gezamenlijke passie voor dit stukje industrieel erfgoed. Het museum is gehuisvest op het terrein van station Oekoven aan de vroegere, voor het bruinkoolvervoer aangelegde, spoorlijn van het "Gewerkschaft Neurath". In het museum vindt u een grote collectie locomotieven en wagens met een spoorbreedte van 600mm en zijn afkomstig uit vele takken van de industrie. Tijdens de rijdagen kunt u onze rijvaardige stoomlocomotief regelmatig aan het werk zien op onze lijn.

Ons museum is iedere eerste zondag van de maand voor het publiek geopend van 10.00 tot 18.00 uur. De eerste trein vertrekt om 10.30 en de laatste trein van de dag vertrekt op 16.30 uur.



Russland

### **Музей узкоколейной дороги Роммерскирцхен-Ойковен**

Был основан группой любителей железных дорог в 1976 году. Музей находится на территории бывшей станции Ойковен на железной дороге шахты по добыче бурого угля "Профсоюзы Нойрат". В музее имеется большое количество узкоколейных (600 мм) локомотивов и вагонов, а по узкоколейной железной дороге, принадлежащей музею, совершает регулярные поездки поезд с паровозом.

Музей открыт каждое первое воскресенье месяца с мая по октябрь с 10 до 18 часов. Первый поезд отправляется в 10.30, последний - в 16.30.

---



Frankreich

### **Le „Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven“**

Fut fondé en 1976 par un groupe d'amateurs de chemin de fer. Le musée se trouve sur le terrain de l'ancienne gare d'Oekoven du chemin de fer de l'exploitation de lignite «Gewerkschaft Neurath». Le musée présente un grand nombre de locomotives et wagons à voie étroite (600 mm), un train à vapeur circule régulièrement sur la ligne du musée.

Le musée est ouvert chaque premier dimanche des mois de mai à octobre de 10 h à 18 h. Le premier train part à 10h 30, le dernier à 16h 30.

---



Norwegen

### **Feldbahnmuseet i Rommerskirchen-Oekoven**

Feldbahnmuseet i Oekoven ble grunnlagt i 1976 av en gruppe tog-entusiaster. Museet ligger ved den nedlagte stasjonen "Oekoven" på brunnkull banen "Gewerkschaft Neurath" og kan blart annet by på en kolleksjon smalspor lokomotiver og vogne. Du kan også tan en tur med damptoget på den korte demonstrasjonsbanen vær.

Museet er åpend vor publikum den første Søndagen hver måned fra mai til oktober.

Åpningstider fra 10:00 til 18:00

Det første toget kjører klokken 10:30, det siste klokken 16:30.



Spanien

## El „Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven“

El „Feldbahnmuseum Oekoven“ fue fundada en 1976 de un grupo de entusiastas del ferrocarril. El Museo está situado en la estación antigua "Oekoven" del ferrocarril de lignito "Gewerkschaft Neurath". Pueden ver una colección de locomotoras y vagones de ferrocarril de vía estrecha (600mm) o disfrutan de un viaje en el tren de vapor en nuestra vía de demostración.

El Museo está abierto al público el primer domingo de cada mes de mayo a octubre. Abierto de 10:00 a 18:00, primer tren sale a las 10:30, último en 16:30.



Japan

(狭い幅の産業用機関車 博物館)は、1976年に熱狂的な鉄道ファングループにより設立されました。  
博物館は、亜炭・褐炭の機関車"Gewerkschaft Neurath"のOEKOVEN駅の跡地にあります  
狭い幅(600mm)の機関車や貨車をご覧ください。実際に蒸気機関車にご乗車の上、  
ちょっとした旅行気分を味わって戴けます

博物館の一般公開は、5月から10月迄の毎月第一日曜日の10:00~18:00です。  
ご乗車時間 始発 10:30 / 終電 16:30



Türkei

## Feldbahnmüzesi “ Rommerskirchen-Oekoven“

Feldbahnmüzesi “Oekoven“ 1976 senesinde bir ekip demiryolu sevenlerden kurulmuştur.

Bu müze linyittren “Gewerkschaft Neurath“ın eski tren istasyonu “Oekoven“ın arsasında bulunmaktadır.

Burada darhat (600 mm) lokomotif ve vagon koleksiyonunu görebilirsiniz veya buharlı lokomotif ile dekovil hattında bir geziye çıkabilirsiniz.

Müze mayıs ile ekim arasında izleyicileri için her ayın ilk pazarında saat 10:00 ile 18:00 arasında açıktır. İlk tren 10:30`da son tren ise 16:30`da yolla çıkar.



China

### 田地 路博物 Rommerskirchen-Oekoven

田地铁路博物馆在欧各分是被一些因为喜欢铁路和铁道而相会在一起的挚友们在1976年创立的。此博物馆位在以前的欧各分褐煤劳工总会“诺伊拉特”的火车站。您可以体验到很多窄轨的（600mm）火车头及车厢，或者您可以享受一下在田地里坐我们的蒸汽式火车的旅程。本博物馆在五到十月份每月的第一个星期天对观光客开放。第一辆火车从10:30开车，最后一班列车16:30，每天

10:00 到 18:00。

---



Ukraine

### Фельдбан музей Роммерскирцхен-Оековен

Польові залізниці — це вузькоколіїні залізниці, які використовувалися в промисловості, гірничій промисловості, сільському господарстві та військових з 1880-х років. Після закінчення Другої світової війни їх замінили вантажівки, конвеєрні стрічки та вилкові навантажувачі. Сьогодні вони майже вимерли. Feldbahnmuseum Oekoven був заснований групою ентузіастів залізниці в 1976 році. Музей розташований на колишній станції «Оековен» буровугільної залізниці «Gewerkschaft Neurath». Ви можете побачити колекцію локомотивів і вагонів вузької колії (600 мм) або насолодитися поїздом на паровозі за нашим маршрутом Feldbahn. Музей відкритий для відвідувачів з травня по жовтень у першу неділю місяця з 10:00 до 18:00. Перший поїзд відправляється о 10:30, останній о 16:30.

---



Finnland

### Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven

Feldbahm museo Oekovenissa perustettiin vuonna 1976 paikallisten rautatieharrastajien toimesta. Museo sijaitsee vanhan Oekovenin asemalla "Gewerkschaft Neurath" radalla. Näytely sisältää kapealle (600mm) radalle kehitettyjä vaunuja ja höyryvetureita sekä mahdollisuuden kokea lyhyt matka höyryveturin vetämän vaunun kyydissä. Museo on avoinna joka kuun ensimmäisenä sunnuntaina toukokuusta lokakuuhun klo 10:00 - 18:00, ensimmäinen juna lähtee klo 10:30 ja viimeinen 16:30



# Häufig gestellte Fragen (FAQ)

- Was kostet der Eintritt in das Museum?  
**Zurzeit ist der Eintritt im Feld- und Werksbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven frei. Es wird lediglich die Zugfahrt mit dem Personendampfbus und der Kindereisenbahn berechnet.**
- Wo kann ich parken?  
**Es gibt Stellflächen auf dem Gelände. Der Parkplatz befindet sich neben dem Verwaltungsgebäude und der Stellwerkshalle. Die Parkplätze sind kostenlos.**
- Können Hunde mit ins Museum genommen werden?  
**Hunde dürfen an der Leine im Außengelände mitgeführt werden. Kleine Hunde können auch mit in dem offenen Wagen des Personenzuges mitfahren. Im BISTRO600, in der Museumshalle und den Gebäuden sind Hunde generell nicht gestattet.**
- Ist das Rauchen im Museum gestattet?  
**Im Personenzug, im BISTRO600 und in der Museumshalle dürfen Sie nicht rauchen. In der Umgebung der Gasanlage und des Betriebsstofflagers auch nicht. Es gibt am Toilettengebäude und am Lokschuppen Raucherinseln, wo es stationäre Aschenbecher gibt. Wir bitten darum, das Rauchen an anderen Stellen zu unterlassen.**
- Können Kinderwagen mit in den Personenzug mitgenommen werden?  
**Leider nein. In den historischen Wagen ist der Einstieg zu schmal für Kinderwagen. Es besteht aber die Möglichkeit, Kinderwagen in der Museumshalle abzustellen.**
- Ist das Gelände mit einem Rollstuhl zu befahren?  
**Außengelände und Museumshalle können mit einem Rollstuhl befahren werden. Auch BISTRO600 und WC sind per Rollstuhl erreichbar. Die Mitfahrt im offenen Personenwagen und im Wagen 113 ist ebenfalls möglich.**
- Buchung der Nikolausfahrten  
**Ab Oktober wird die online-Reservierung der Fahrkarten freigeschaltet. Fahrkarten können nur online gekauft werden. Die Abfahrzeiten der Züge finden Sie auf der Internetseite: [www.feldbahnmuseum.org](http://www.feldbahnmuseum.org)**
- Was beinhaltet eine Fahrkarte der Nikolausfahrt?  
**Jeder Fahrgast benötigt eine Fahrkarte. Kinder von 1 bis 12 Jahren erhalten eine Nikolaustüte mit Süßigkeiten, welche der Nikolaus überreicht.**
- Gibt es Merchandising-Artikel (Werbeartikel) bei ihnen zu kaufen?  
**Ja, wir verkaufen Sammeltassen unserer Exponate in limitierter Auflage, hausgemachte Liköre und Gelees. (Einen online-Shop gibt es allerdings nicht.)**
- Kann man im Trägerverein Mitglied werden?  
**Ja, auf unserer Internetseite gibt es alle erforderlichen Unterlagen zum Mitgliedsantrag →**



FWM Mitgliedsantrag

# Kontakt

Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven e.V.  
Zur Werksbahn 1  
41569 Rommerskirchen

02183-8068 377 Telefon  
02183-8068 378 Reservierung Nikolausfahrten

---

Email	<a href="mailto:info@gillbachbahn.de">info@gillbachbahn.de</a>
Infos zum Ausflugsziel	<a href="http://www.gillbachbahn.de">www.gillbachbahn.de</a>
Infos zum Verein	<a href="http://www.info.gillbachbahn.de/infoindex.htm">www.info.gillbachbahn.de/infoindex.htm</a>
Museale Fachinformation	<a href="http://www.feldbahnmuseum.org">www.feldbahnmuseum.org</a> <a href="https://www.facebook.com/FWM.HFS/">www.facebook.com/FWM.HFS/</a>

---

Weitere Infos über unser Museum und die Exponate auf unserem Wiki:  
<http://gillbachbahn.bahnwiki.org/index.php5/Hauptseite>

---

## Bankverbindung

	IBAN	BIC
Sparkasse Neuss	DE 93 3055 0000 0080 0002 84	WELADEDN
Volksbank Dormagen	DE 09 3056 0548 4614 2650 14	GENODED1NLD

---



FWM-Infoindex

# Navigation

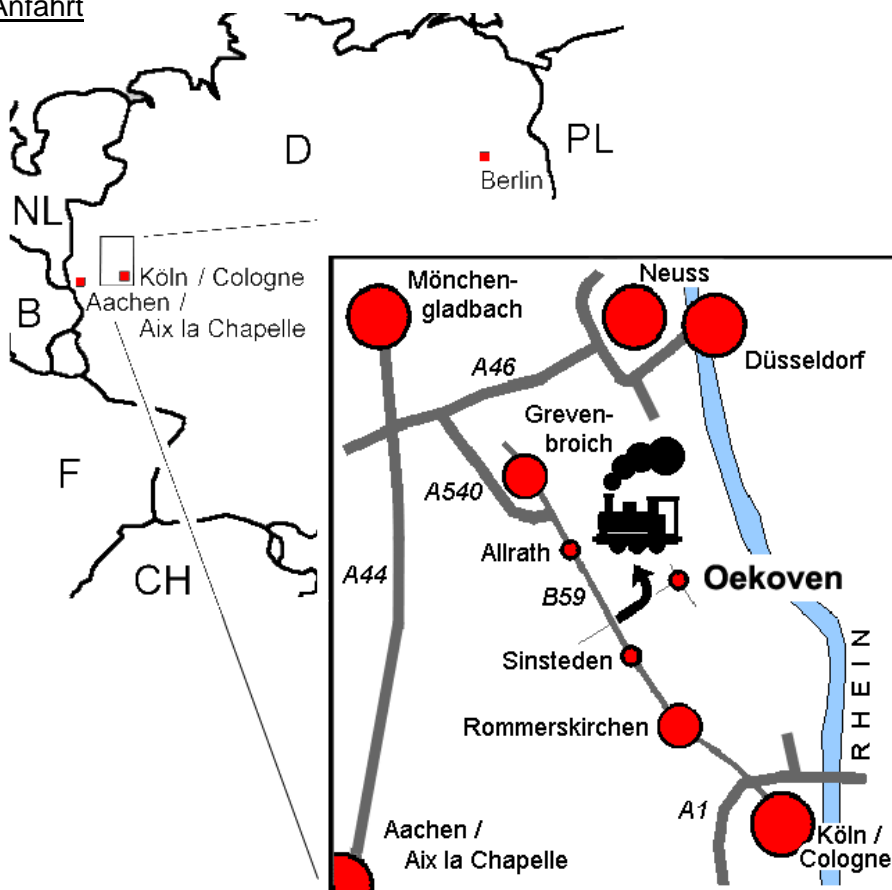
Ortsangabe durch what3words:

[besuchen.bunten.sammler](https://w3w.co/besuchen.bunten.sammler)

<https://w3w.co/besuchen.bunten.sammler>

what3words ist ein proprietäres System zur Georeferenzierung von Standorten mit einer Auflösung von drei Metern.

## Anfahrt



# Die Unterstützer des Feldbahnmuseums Rommerskirchen-Oekoven

Das Feldbahnmuseum wird unterstützt durch **private Spender**, öffentliche Institutionen und Firmen wie zum Beispiel:



rhein  
kreis  
neuss

