

Nostalgie auf schmaler Spur



**Die Fahrzeuge des
Westfälischen Feldbahnmuseums
Lengerich (WFL)**

WESTFÄLISCHES FELDBAHNMUSEUM LENGERICH (WFL)

Lienener Straße/am ehemaligen Stellwerk „LN“.

Anschrift:
Eisenbahnfreunde Lengerich e.V. Tecklenburger
Straße 1a, D-49525 Lengerich

Öffnungszeiten:
Mai-Oktober, jeweils sonntags
11 bis 12 Uhr;
besondere Aktionstage werden in der Lokal-
und Fachpresse vorher angekündigt.
Samstag nachmittags arbeiten wir im Museum !

Die Museumsarbeit der
EISENBAHNFREUNDE LENGERICH E.V.
ist als gemeinnützig anerkannt. Spenden sind
immer hochwillkommen und steuerlich
absetzbar.

Unsere Bankverbindung:
Konto Nr. 8102
BLZ 401 544 76
bei der Stadtsparkasse Lengerich.

ISBN 3-927587-34-6

NOSTALGIE AUF SCHMALER SPUR

Die Fahrzeuge des Westfälischen Feldbahnmuse-
ums Lengerich, 1. Auflage 1994

Redaktion: Stefan Lauscher und Uwe Stieneker.

Fotos und Zeichnungen:
Brune (Seite 4), Dölling (50, 51, 52), Kieper
(6, 7), Meyer (28, 32), Stieneker (10, 12, 15, 18,
23, 60, 61, 63, 64, 65), Westfälisches Amt für
Denkmalpflege (17, 25, 34, 35, 43, 44, 47, 53),
Werkbild Schöma/Sammlung Völz (31), Werk-
bild O&K/Archiv H.Kieber, Nordhausen (11, 26)
Alle anderen von Stefan Lauscher oder aus sei-
ner Sammlung.

Titelbild: Lok 2 „Wilhelm“ (Büro Dr. Sweek-
horst, Aachen)

Streckenskizze auf Seite 8/9 von Joachim Beh-
rens. Fahrzeugskizzen auf den Seiten 54/55 und
58/59 von Ludger Kenning.

**Herzlichen Dank an die Stadtsparkasse Len-
gerich, die den Druck dieser Broschüre durch
einen namhaften Betrag unterstützt hat.**

Herausgegeben in Zusammenarbeit mit dem Ver-
lag Kenning, Hermann-Löns-Weg 4,
D-48527 Nordhorn
Tel.: 05921/76996, Fax: 05921/77958.

Nostalgie auf schmaler Spur

Die Fahrzeuge des Westfälischen Feldbahnmuseums Lengerich



Die Feldbahnzeit: GMEINDER-Prospektbild (1953)

Sind 15 Jahre
Vereinsgeschichte
und 13 Jahre
Feldbahnerei
schon ein Grund,
stolz zu sein? Wir
meinen: Ja. Denn
das, was anno
1979 als spinnerte
Feierabend-Idee
begann, hat sich
längst zu einem
ansehnlichen Pro-
jekt gemauert:

Aus anfangs recht
vagen Wünschen
und Ideen ist ein
richtiges Museum
geworden. Zahl-
reiche buchstäb-
lich vom Schrottplatz gerettete Lokomotiven
bilden mittlerweile eine stattliche Sammlung von
zum Teil hochinteressanten und liebevoll re-
staurierten Feldbahnfahrzeugen. Strecke, Lok-
schuppen, Drehscheibe und allerlei sonstiges
Feldbahngerät vermitteln Feldbahnatmosphäre
pur, wecken die Erinnerung an ein Transport-
mittel, das heute leider schon fast völlig von der
Bildfläche verschwunden ist.

Die vorliegende
Broschüre will
dem „unbeleckten“
wie dem sachkun-
digen Besucher das
„Westfälische
Feldbahnmuseum
Lengerich“ (WFL)
mit seinen Expona-
ten ein wenig nä-
herbringen. Den
Hauptteil bildet da-
bei eine Beschrei-
bung der derzeit
42 Museumsloko-
motiven. Einlei-
tend werden Ur-
sprung und Ge-
schichte der Feld-
bahnen skizziert.
Zumindest in Li-

stenform wird außerdem ein Überblick über un-
seren Wagenpark gegeben.

Alle Aktivitäten im Feldbahnmuseum erfolgen
ausschließlich ehrenamtlich !

Und: Das WFL Lengerich ist ein „lebendiges“
Museum ! Bei uns werden die Fahrzeuge nicht
nur ausgestellt, sondern so vorgeführt, wie wir

Feldbahnen viele Jahrzehnte in Deutschland er-
lebt haben: In quirlicher Betriebsamkeit, mit rum-
pelnden Lorenzügen und feldbahntypischem
Fahrkomfort. Anfassen ist ausdrücklich erlaubt !

Haben Sie aber bitte auch Verständnis, wenn die
ein oder andere Lok, die sich in der Aufarbeitung

Was sind Feldbahnen ?

Was der Mensch nicht zu tragen oder anderwei-
tig selbst fortzubewegen verstand, das hat er
schnell auf Räder gesetzt. So entstanden Wa-
gen, Kutschen, Autos und eben auch die Eisen-
bahn. Und weil in vielen Fällen keine Personen,
sondern nur Güter fortzubewegen waren, und
es nicht immer um schwere Lasten und über
weite Strecken ging, entstanden - lange vor der
„großen Eisenbahn“ (mit der sogenannten Nor-
malspur von 1435 mm Abstand zwischen den
beiden Schienen) - auch zahllose einfache Mate-
rialbahnen in Schmalspurausführung, vornehm-
lich mit 600, 750 oder 900 mm Spurweite.

Die ältesten (seinerzeit natürlich noch mit Pfer-

befindet, derzeit noch nicht in der Ausstellung zu
sehen ist oder sich (noch) nicht „wie aus dem Ei
gepellt“ präsentiert. Alle Loks werden im WFL
technisch und (soweit erforderlich) auch äußer-
lich restauriert. Das erfordert sehr viel persön-
liches Engagement, Ausdauer und auch finanziel-
len Einsatz. Und: Es dauert seine Zeit !

de- bzw. menschlicher Muskelkraft betriebenen)
Bahnen sind schon im 16. (Spurnagelbahn) bzw.
im späten 18. Jahrhundert aus dem Harzer Erz-
bergbau bekannt. Feldbahnen im heutigen Sinn,
also mit Lokomotivbetrieb, gibt es seit etwa
1875.

Mit zunehmender Industrialisierung eroberten
sich die kleinen Bahnen dann zahllose Einsatz-
gebiete. Ob

- in der Land- und Forstwirtschaft,
- bei der Torfgewinnung,
- in Steinbrüchen und Sandgruben oder
- im Baugewerbe, insbesondere auf Großbau-



Ein vielseitiges, aber
kaum beach-
tetes Trans-
portsystem:
Die Feld-
bahn. Hier
ein Torf-
bahnzug mit
SCHÖMA-
Lok bei Met-
tingen

- stellen, beim Auto-
bahnbau und beim
Aufschütten von Dei-
chen,
- als Ziegeleibahnen,
- als innerbetriebliche
Materialbahnen in
Fabriken, Gärtnerei-
en und Krankenhäu-
sern,
- beim Nachschub für
die kämpfende
Truppe im Krieg
oder
- ein paar Jahre später
beim Abtransport
von Kriegstrümmern
in den Städten,

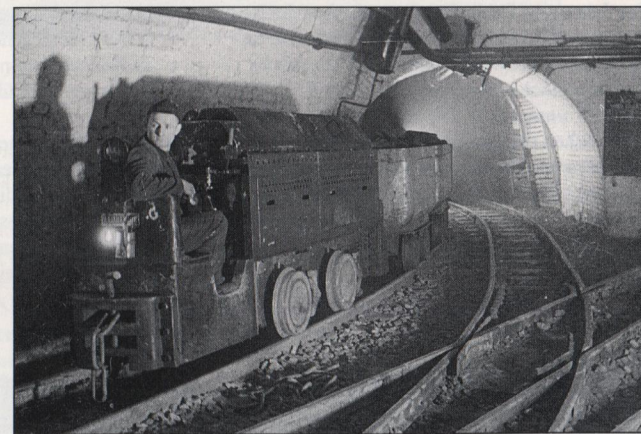


Einsatzbeispiele: 10-PS-JUNG-Diesellokomotive im Steinbruch ...

überall, wo es ohne gro-
ßen Aufwand etwas zu
transportieren gab, wur-
de einfaches Feldbahn-
gerät bald unentbehrlich.

Die Vorteile: Schnell
verlegbares Gleis, da-
durch flexible Anpas-
sung an die jeweiligen
Betriebsanfordernisse,
hohe Transportkapazität
und - wichtig z.B. bei
Landwirtschafts- und
Torfbahnen - eine weit-
gehende Unabhängigkeit
von Witterungseinflüs-
sen, spricht: von schlam-
migem oder morastigem
Untergrund.

Die meisten dieser kleinen Bahnen waren kaum
mehr als ein paar 100 Meter lang. Es gab aber
auch lange Strecken und große Schmalspurnet-
ze, z.B. bei der Spiegelauer Waldbahn in Bay-
ern, bei den Mecklenburg-Pommerschen
Schmalspurbahnen oder bei den Bahnen im He-
seper Torf bei Meppen. Und weil es bei vielen
dieser Materialbahnen meist über's offene Feld
ging, nannte man sie irgendwann einmal zusam-
menfassend „Feldbahnen“.



... und RUHRTHALER-Grubenlokomotive im Untertagebetrieb

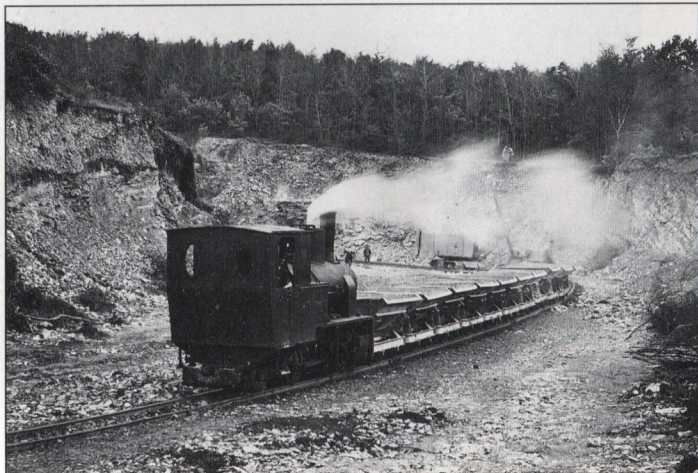
Diesen Feldbahnen sehr wesensverwandt sind
die untertägigen Grubenbahnen im Kohle- und
Erzbergbau. Auch hier gab es zahllose Material-
bahnen in beinahe ebenso zahllosen Spurweiten-
Varianten. Die besonderen Anforderungen, die
an die Untertagelokomotiven zu stellen waren
(Explosionsschutz, geringe Abgase, unempfind-
liche und leistungsstarke Konstruktion) haben
sich immer außerordentlich befruchtend auch
auf die Entwicklung von Feldbahnloks ausge-

wirkt. Leider befindet sich auch im Bergbau der schienengebundene Transport auf dem Rückzug.

Ihren Höhepunkt erlebten die Feldbahnen zwischen 1930 und 1960, als zigtausende von Betrieben überall in der Welt auf diese Einfachst-Eisenbahnen als universelles Arbeitsgerät zurückgriffen. Heute ist diese Spezies von Eisen-

Feldbahnen in der Region

Daß die Stadt Lengerich in der Feldbahngeschichte kein unbeschriebenes Blatt ist, hängt vor allem mit einem Unternehmen zusammen: Der Firma Dyckerhoff. Das Zementwerk am Ostrand der Stadt betrieb noch bis Mitte der 60er Jahre eine Feldbahn, die weit über die Region hinaus ihresgleichen suchte. Zeitweise waren bis zu elf schwere Dampf- und Dieselloks (darunter etliche Maschinen der Bauart HF130C; unsere Lok 39) im Einsatz, um den in den Brüchen ringsumher gewonnenen Kalkstein zur Weiterverarbeitung ins Werk zu befördern. Die Hauptförderstrecke hatte Mitte der 50er Jahre eine Länge von rund 1,7 Kilometern. Die Spurweite waren drei rheinische Fuß, gleich 785 Millimeter.



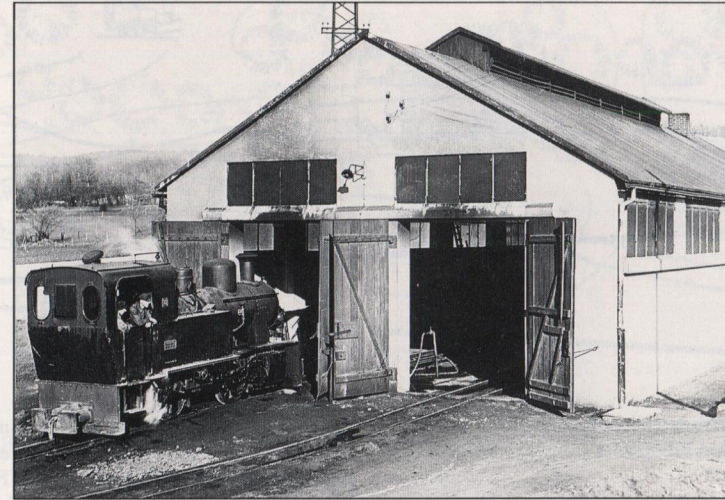
Feldbahnen in Lengerich: Dampfbetrieb auf der Dyckerhoff-Bahn (um 1950)

bahn vom Aussterben bedroht. In der Landwirtschaft haben Traktoren, in Steinbrüchen oder Sandgruben Förderbänder und im Straßenbau LKWs das Geschäft der kleinen Bahnen übernommen. Nur in einigen Spezialgebieten (wie z.B. dem Tunnelbau) und in Torfgebieten, wo die Wege weit und LKWs und Traktoren wegen des moorigen Untergrundes nicht einsetzbar sind, haben Feldbahnen auch weiterhin Zukunft.

Daneben gab es noch zahlreiche weitere Feldbahnen in und um Lengerich, so u. a.

- beim Bau des des Lengericher Eisenbahntunnels 1926-1928 (der Abraum wurde bis Kattenvenne abtransportiert !),
- in der Gempt'schen Drahtseilerei,
- im Kalksandsteinwerk Stegemann in Westladbergen (Anfang der 70er Jahre stillgelegt)

sowie bei zahlreichen anderen kleineren Kalkwerken und Ziegeleien in der näheren Umgebung. Kurios war die Geschichte der Feldbahn beim Kalkwerk Höste. Nach Einstellung der Kalkproduktion diente sie auch dem Nachmieter der Gebäude - einer Champignonzucht -



Henschel 22363

125 PS. 18,1 Tonnen Dienstgewicht. 6,83 Meter Länge über Puffer.

Mit diesen Traumaßen gehört die „Dyckerhoff 10“ zwar noch nicht zu den ganz schweren Brocken auf Feldbahngleisen (besonders auf 900-mm-Spur gab es Ausführungen bis zu 300 PS), jedoch schon unübersehbar in die Kategorie „Halbschergewicht“. Die Lokomotivfabrik Henschel & Sohn in Kassel lieferte die Maschine 1950 unter der Baunummer 22363 fabrikneu an Dyckerhoff. Die Lok entspricht dem Werkstyp B 125, eine übrigens nicht allzu entfernte Verwandte der Vorkriegstyp „Brauns“.

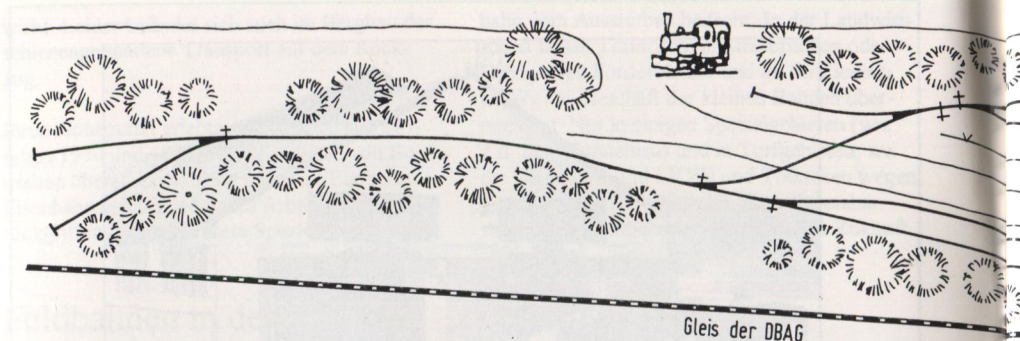
Die wesentlichen technischen Daten der Naßdampf-Lok:

Länge über Puffer	6830 mm
Größte Breite	2200 mm
Größte Höhe	3100 mm
Achsstand	1800 mm
Treibrad-Durchm.	800 mm

Zylinder-Durchm.	290 mm
Zylinder-Hub	430 mm
Heizfläche	38,2 m ²
Rostfläche	0,7 m ²
Vmax	30 km/h

Der Anschaffungspreis betrug seinerzeit 37.100 Mark.

Das Schicksal der Maschine ist nicht ganz untypisch für die Feldbahndampfloks der Nachkriegsgeneration: Als die Lok 1950 nämlich geliefert wurde, war die Zeit der Dampftraktion eigentlich schon abgelaufen. Die „Dyckerhoff 10“ blieb daher auch nur etwa acht Jahre im Einsatz, wurde dann (zusammen mit den anderen Dyckerhoff-Dampfloks) abgestellt und - zunächst auf dem Hof der Schule Hohne I, später in Ladbergen (Tannenhofstraße) - als Spielplatzlok aufgestellt. Seit dem 30. März 1987 zielt sie, quasi als Empfangsdame, die Zufahrt zu unserem Feldbahnmuseum.



noch als innerbetriebliche Materialbahn: Zum Transport von Pferdemit!

Von all dieser längst vergangenen Feldbahnherrlichkeit ist - neben drei Kalkeinsatzwagen - nur eine Dyckerhoff-Dampflok als Erinnerungsg-

Die Feldbahn als Museum

Der ganze Reiz und die ganze Vielfalt der ganz kleinen Eisenbahnen wird vor allem an den dort eingesetzten Fahrzeugen deutlich. Hier liegt auch der Schwerpunkt unseres Museums. Dampf-, Diesel-, Druckluft-, Akku- oder Elektrolokomotiven, kleine unscheinbare Bauarten und große leistungsstarke Typen, abenteuerliche Konstruktionen und Standard-Baureihen ... bei den Feldbahnen gab es fast nichts, was es nicht gab. Das gleiche gilt auch für Loren, Hunte, Kipper, Klappdeckel- oder Rungenwagen und was die kleinen Lokomotiven sonst noch alles zu ziehen hatten.

Ein Stück dieser fast vergessenen Eisenbahnwelt mit ihrer ganzen technischen Vielfalt zu erhalten, in echter Feldbahnatmosphäre zu bewahren und für jedermann zugänglich zu machen, ist Ziel unseres „Museums unter freiem Himmel“. Zu den Aktivitäten zählen u.a.

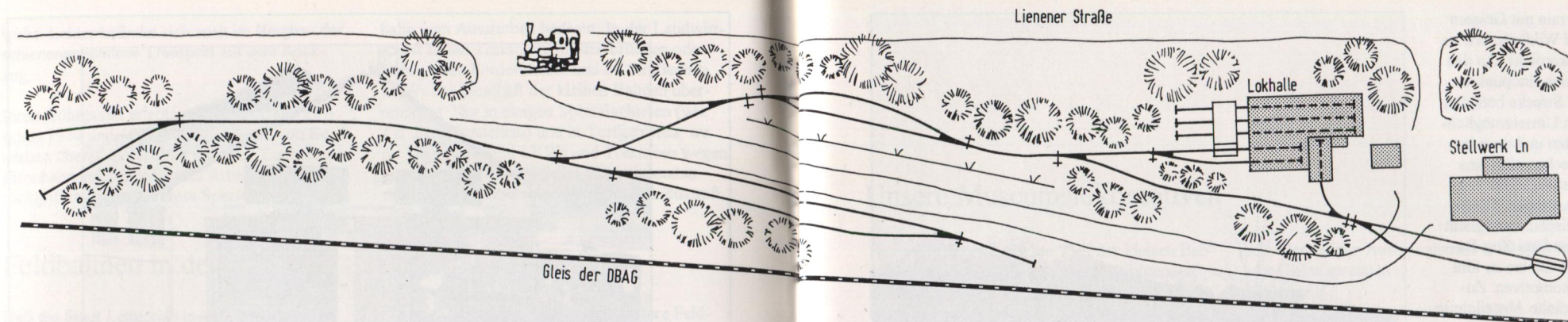
- die Restaurierung und Pflege historisch in-

stück übriggeblieben (nähere Daten zur Lok im Kastentext auf Seite 7). Sie steht heute als Blickfang an der Einfahrt zu unserem Feldbahnmuseum an der Lienener Straße. Die Lok wurde von uns äußerlich aufgearbeitet. An eine betriebsfähige Restaurierung ist nicht gedacht.

- teressanter Feldbahnfahrzeuge in 600 mm Spurweite,
- regelmäßige Ausstellungen (z.B. an Tagen der offenen Tür) sowie
 - Forschungen zur Feldbahngeschichte insbesondere im Raum Lengerich.

Gerade für junge Menschen ist die Museumsfeldbahn ein interessanter Zugang zur (Eisenbahn-) Geschichte und eine abwechslungsreiche Beschäftigung mit der Technik und der Organisation des Zugbetriebs. Vom Finanzamt Ibbenbüren ist der Trägerverein des Museums, der Verein EISENBAHNFREUNDE LENGERICH E.V., als gemeinnützig anerkannt worden. Kleine und große Spenden (die noch immer größte Verückung auslösen!) sind daher steuerlich absetzbar.

Noch im Aufbau befindet sich eine ausstellungsbegleitende Dokumentation, u.a. durch Info-Tafeln und themenbezogene Ausstellungswände.



Einmal Stellwerk und zurück



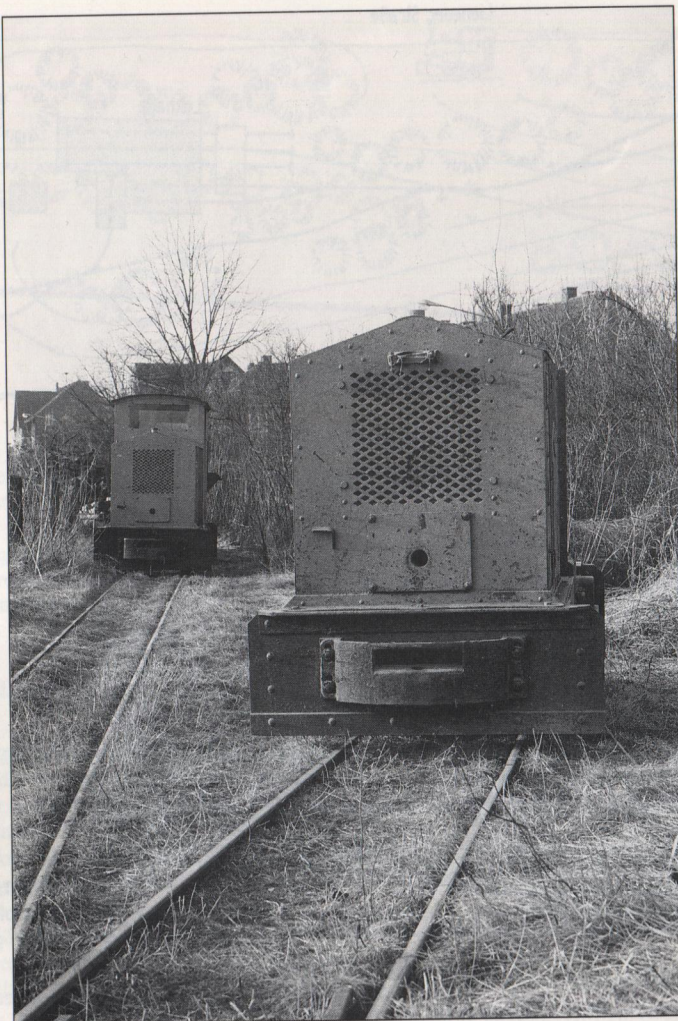
Feldbahnbetrieb wie beim Vorbild: Demag-Lok 12 vor dem großen Lokschuppen

Seit vor zwölf Jahren das erste Gleisjoch auf unserem Museums Gelände an der Nordseite des Lengericher Bahnhofs verlegt wurde, ist nicht nur die Fahrzeugbestand, sondern auch die Feldbahnstrecke kontinuierlich ausgebaut, vergrößert und den jeweils neuen Anforderungen angepaßt worden. Sie führt vom Startpunkt Altes Stellwerk „LN“ (das heute von uns als Vereinsheim genutzt wird) zunächst durch einen wildromantischen Garten, kommt dann auf offenes Wiesengelände, kreuzt einen Feldweg und endet schließlich nach rund 250 Metern in einem Wäldchen.

In der Nähe des Stellwerks ist ein großer fünfständiger Lokschuppen mit vorgelagerter Schiebebühne entstanden. Er bietet rund 25 Lokomotiven Schutz vor Witterung und Diebstählen. Ein einglisiger Anbau beherbergt unsere kleine Lokwerkstatt.

Wie bei den Fahrzeugen ist auch bei der Anlage der Strecke auf eine möglichst stiliche Gestaltung Wert gelegt worden. So haben wir z.B. die Gleisanlage bewußt - wie im richtigen Feldbahn-Alltag - der Natur angepaßt; die hat bereits kurz nach dem Verlegen der Gleise ihr

Terrain mit Gräsern und Wildkräutern zurückerobert. An den beiden Endpunkten der Strecke befinden sich Umsetzungsmöglichkeiten und etwa in Streckenmitte eine Ausweiche für Zugkreuzungen. Dieser Gleisplan ermöglicht einen Drei-Zug-Betrieb mit bis zu fünf Lokomotiven. Zusätzliche Abstellgleise bieten Platz für die verschiedenen Wagengarnituren.



Die Feldbahn im Museum: Lok 6 (vorn) und Lok 8 (hinten) im Bahnhof „Garten“

Unsere Museumslokomotiven

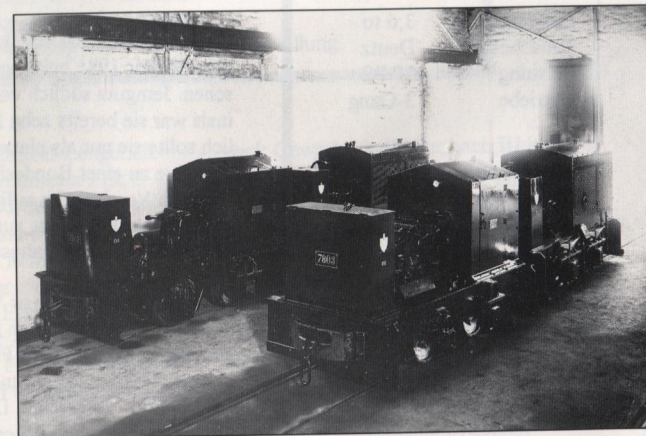
Nichts illustriert die bunte Welt der kleinen Bahnen besser, als ein Blick in den nachfolgenden Katalog unser Museumslokomotiven. Da gibt es Leichtgewichte wie den HATLAPA „Junior I“ gleich neben wichtigen Kraftpaketen wie unseren DEUTZ-Loks „Max“ und „Moritz“, alte „Schätzchen“ neben vergleichsweise modernen Konstruktionen, ausgefallene Raritäten neben durchtypisierten Loks aus dem Baukastensystem. Maschinen, die ihren Ursprung bei den Grubenbahnen haben, sind darunter. Elektro- und Akkuloks. Fahrzeuge von weltberühmten Feldbahnlokkerstellern und solche aus Lokomotivfabriken, die über geringe Stückzahlen nicht hinausgekommen sind.

Eine der kleinsten Loks des Museums, der STRÜVER-„Schienenkuli“, zieht mit Mühen gerade mal sechs beladene Loren weg, die größte - die HF130C von GMEINDER - würde

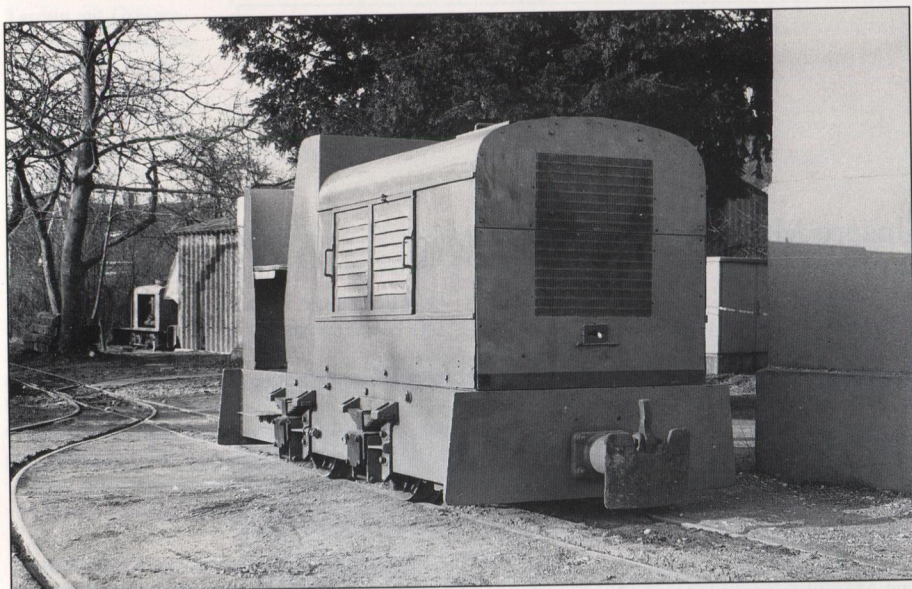
beim derzeitigen Ausbauzustand wohl glatt unsere Gleise sprengen.

Im Endzustand sollen einmal möglichst viele unserer Feldbahnloks und -wagen wieder betriebsfähig hergerichtet sein. Nicht in allen Fällen ist dabei Sonntagslack angesagt. Wir möchten Feldbahnen so zeigen, wie sie im Betrieb wirklich waren. Gebrauchsspuren gehören durchaus dazu.

Große Probleme bereitet bei der Wiederaufarbeitung besonders die Ersatzteilbeschaffung. Viele fehlende oder in langjähriger Abstellzeit verrottete Teile müssen dafür in unsäglich mühsamer Arbeit und mit hohem Kostenaufwand neu angefertigt werden. Daß wir soviel auf diesem Weg schon erreicht haben, verdanken wir vielen freiwillig helfenden Händen und zahlreichen Sachspenden. Allen, die geholfen haben, ein herzliches Dankeschön!



O&K MONTANIA
1937:
In der Ablieferungshalle befinden sich vier frisch lackierte Loks für den Reichsarbeitsdienst. Die Maschine ganz links ist unsere heutige Lok 10 (Fabriknummer 7802)!



Lok 1

Hersteller: Diema
 Fabriknummer: ?
 Baujahr: ?
 Type: DS 20

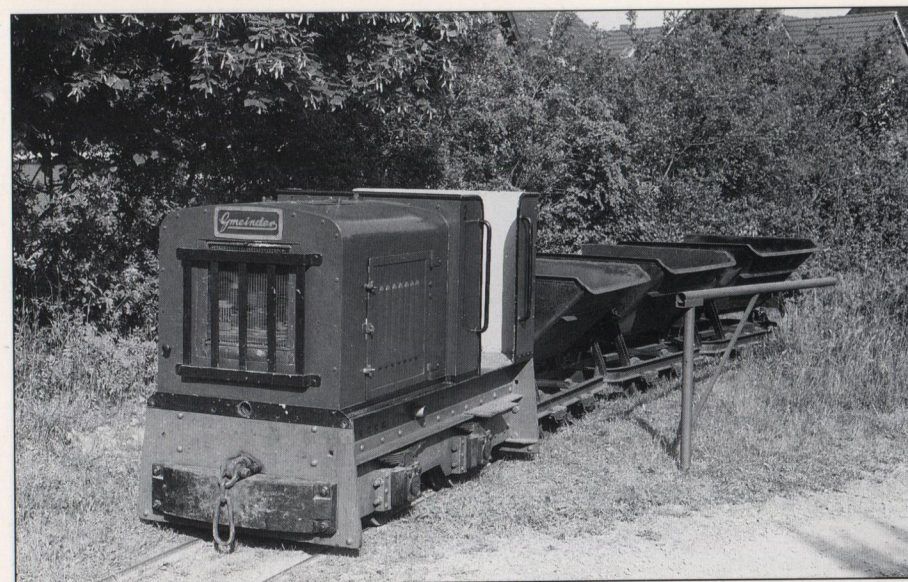
Gewicht: 3,6 to
 Tauschotor: Deutz
 Leistung: 28 PS
 Getriebe: 3-Gang

- letzter Besitzer: Ziegelei Eiko Reins, Jemgum
- in Lengerich seit: 13.6.81
- betriebsfähig/Ausstellung

Die Erste ... ist auch bei Museums-Eisenbahnern immer eine ganz besondere.

Unsere „Erste“ war eine kleine DIEMA-Lokomotive, die wir 1981 bei einer Ziegelei im ostfriesischen Jemgum südlich von Emden entdeckten. Damals war sie bereits zehn Jahre abgestellt. Eigentlich sollte sie nur als platz- und kostensparende Alternative zu einer Bundesbahnlok als Denkmal vor unserem Vereinsheim aufgestellt werden, wurde dann aber unversehens zum Grundstein für unsere heute stattliche Feldbahnsammlung.

Die Maschine gehört zur Vorkriegs-Typenreihe von DIEMA. Vermutlich ist es eine DS20, ursprünglich eventuell mit Führerhaus. Die Lok wurde mehrfach umgebaut und erhielt 1956 einen Austauschmotor von Deutz. Die exakten Fabrikdaten konnten wegen der vorgenommenen Veränderungen bisher leider nicht ermittelt werden.



Lok 2 „Wilhelm“

Hersteller:	Gmeinder	Gewicht:	3,5 to
Fabriknummer:	1140	Motor:	Kaelble
Baujahr:	1935	Leistung:	15/18 PS
Type:	15/18 PS	Getriebe:	3-Gang

- geliefert: 20.4.35 an Reiss Rosenstein & Co, Hamburg
- in Lengerich seit: 15.4.82
- betriebsfähig/in der ständigen Ausstellung

Mosbach-Hamburg-Einfeld-Lengerich: Das sind die Stationen unserer Lok 2 „Wilhelm“. Gebaut wurde sie 1935 bei der „Lokomotiven- und Maschinenfabrik GMEINDER & CO“ in Mosbach (Baden). Lieferkunde war ein Feldbahnhändler in Hamburg. Eingesetzt war die Maschine u.a. bei der Arge Mathiesen, Kruse & Hermsen in Friedrichskoog III und bei der Brauntorf GmbH in Einfeld.

Wir erhielten die Lok 1982 vom Torf-

werk Gewerkschaft Hausbach III in Quickborn; noch fast komplett übrigens, angesichts einer fast 10jährigen Abstellzeit aber in jämmerlichem Zustand.

Für Spezialisten: Die Maschine gehört zur 15/18-PS-Type, einer der seinerzeit gängigsten Feldbahnbauart von GMEINDER. Mit 1-Zylinder-Kaelble-Motor, seitlichen Kiemenblechen und GMEINDER-Kühlerschutzgitter ist sie noch weitgehend in originalem Zustand.



Lok 3 „Die Kleine“

Hersteller:	Diema	Gewicht:	2,0 to
Fabriknummer:	2432	Motor:	Deutz
Baujahr:	1961	Leistung:	11 PS
Type:	DL 8	Getriebe:	2-Gang

- geliefert: 22.6.61 an August Schlingmann, Blasheim
- in Lengerich seit: 14.5.82
- betriebsfähig/in der ständigen Ausstellung

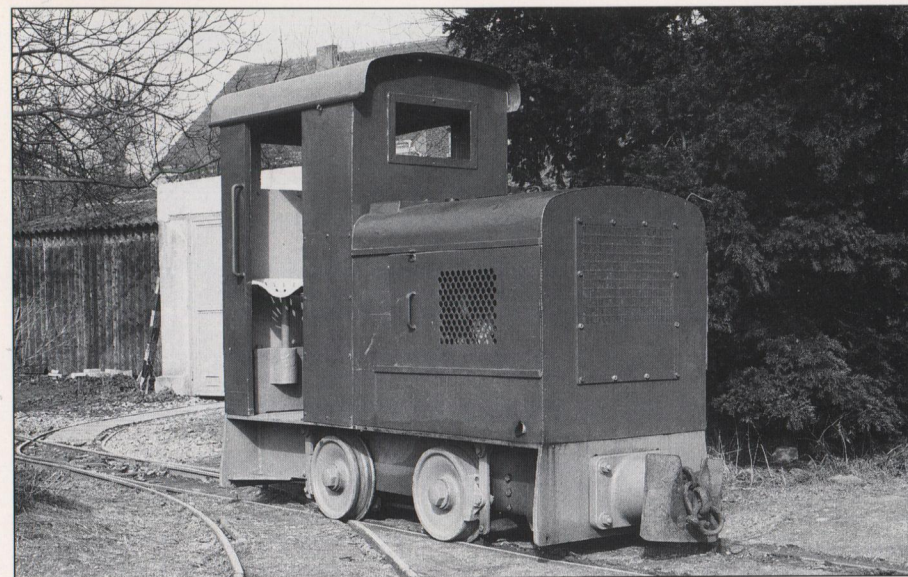
Unsere Lok 3 heißt „Die Kleine“, weil sie wirklich klein ist. Ihr Steckbrief: 11-PS-Einzylindermotor, max. 8 km/h (!) und gerade mal 2000 kg schwer (fast noch etwas für die Küchenwaage).

Hersteller DIEMA warb seinerzeit für die Lok mit den Worten: „In dem Bestreben, für einen geringen Anschaffungspreis eine leistungsfähige, gut durchkonstruierte Klein-Lok herzustellen, ist die Type DL8 entstanden. Dabei handelt es sich keineswegs um eine pri-

mitivere Bauart, sondern um eine in jeder Beziehung erstklassige Ausführung, der eine mehr als 25jährige Erfahrung im Motorlokbau zugrunde liegt“.

Der Lebenslauf der Lok in Kurzform: Aug. Schlingmann, Blasheim/Lübbecke. Lühr KG, Rahden-Varl. Dachziegelwerk Meyer-Holsen, Rahden-Varl.

Bei Meyer-Holsen stand die Lok schon für den Schrotthändler bereit, als wir sie für das Feldbahnmuseum retten konnten.



Lok 4 „Annette“

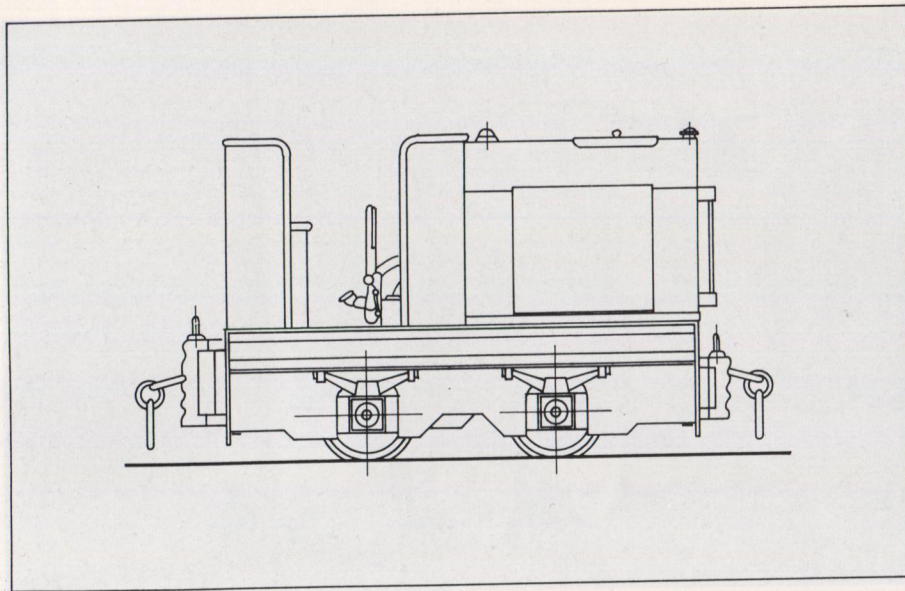
Hersteller:	Diema
Fabriknummer:	?
Baujahr:	ca. 1938
Type:	?

Gewicht:	ca. 3,1 to
Tauschmotor:	Deutz
Leistung:	28 PS
Getriebe:	3-Gang

- letzter Besitzer: Ziegelei Borgers, Ochtrup
- in Lengerich seit: September 1982
- betriebsfähig/Ausstellung

Es war einmal ... So fangen Märchen an. Aber auch die Geschichte der Lokomotivfabriken DIEMA und SCHÖMA in Diepholz. Es waren einmal zwei Brüder, Fritz und Christoph Schöttler, die gemeinsam erbten, aber sich dann zerstritten. Der eine - Fritz Schöttler - führte die Firma des Vaters, die Diepholzer Maschinenfabrik (DIEMA), weiter. Der andere - Christoph Schöttler - gründete unter seinem Namen ein neues Unternehmen (SCHÖMA) und wurde seines Bruders Konkurrent.

Von DIEMA stammt unsere Lok 4 „Annette“. Wie die DIEMA-Lok 1 ist auch sie eine Vorkriegsmaschine, wahrscheinlich eine 10- oder 15-PS-Type. Genauere Unterlagen darüber fehlen leider, ebenso wie Angaben über Fabriknummer und Erstausslieferung. Gegenüber der Lok 1 hat die Maschine bereits Innenrahmen und Kardantrieb.



Lok 5 „Wilhelmine“

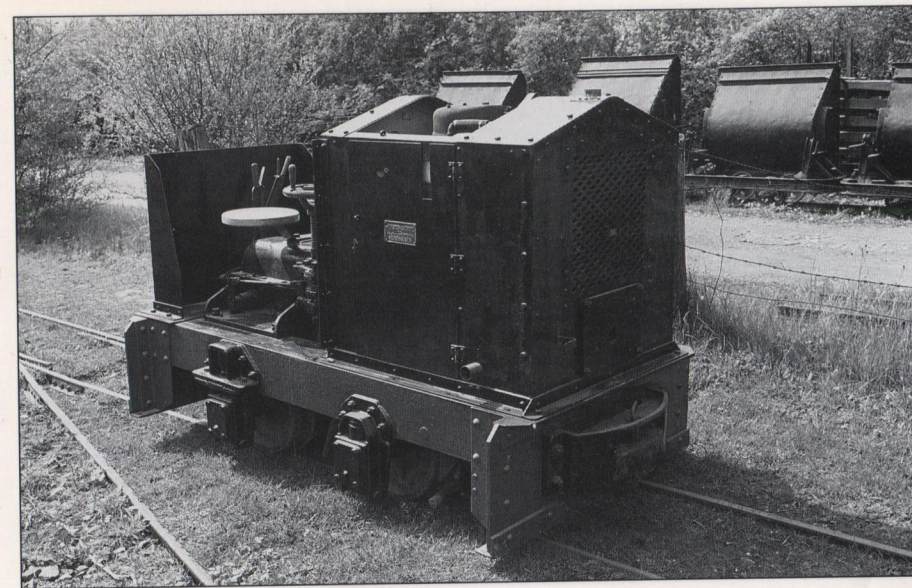
Hersteller:	Gmeinder	Gewicht:	2,8 to
Fabriknummer:	?	Tauschmotor:	MWM
Baujahr:	1938 (?)	Leistung:	28 PS
Type:	F 10/12	Getriebe:	3-Gang

- letzter Besitzer: Greffener Hartsteinwerk/b.Harsew.
- in Lengerich seit: Dezember 1983
- noch nicht aufgearbeitet/geschützt hinterstellt

„Wilhelmine“ ist die kleinere Schwester unserer Lok 2 „Wilhelm“: Ebenfalls eine GMEINDER-Lok, aber eine 10/12-PS-Type, d.h. in den Abmessungen etwas kompakter, leichter und - in der Originalausführung - etwas schwächer motorisiert. „Wilhelmine“ hat irgendwann allerdings einen 28-PS-Austausch-Motor erhalten, und ist ihrem größeren Bruder heute deshalb an PS-Leistung sogar überlegen.

Wie die 15/18-PS-Ausführung (Lok 2) zählt auch die 10/12-PS-Type zu den meisten gebauten GMEINDER-Loks: Insgesamt wurden von dieser Bauart zwischen 1934 und 1962 rund 460 Exemplare geliefert.

Unsere Lok stammt vom Greffener Hartsteinwerk. Wegen des schlechten Allgemeinzustands - die Maschine war viele Jahre im Freien abgestellt - konnte sie bisher noch nicht aufgearbeitet werden.



Lok 6 „Hannelore“

Hersteller:	O&K	Gewicht:	3,0 to
Fabriknummer:	9239	Motor:	O&K
Baujahr:	1938	Leistung:	14 PS
Type:	RL 1 c	Getriebe:	3-Gang

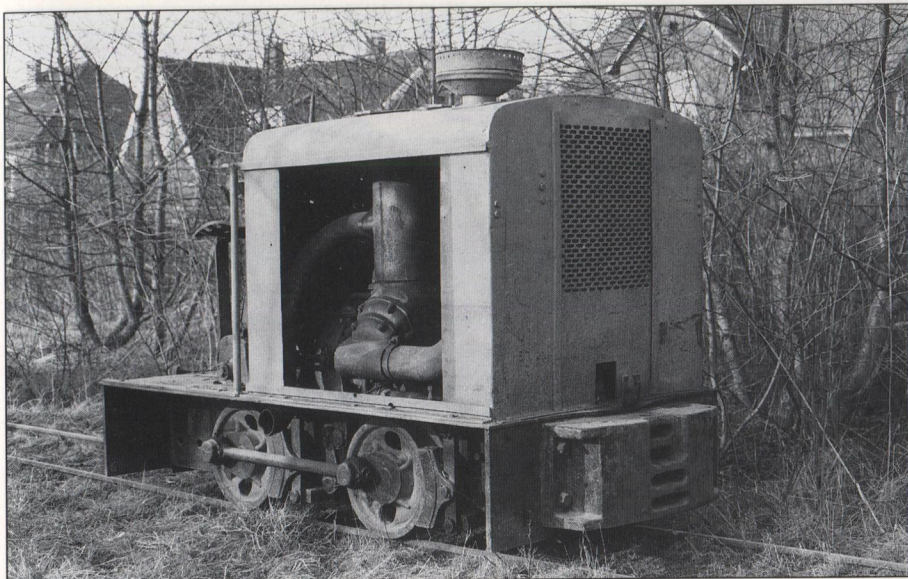
- geliefert: 16.7.38 an Reichsarbeitsdienst
- letzter Besitzer: Bauunternehmen Blomeier, Osnabrück
- in Lengerich seit: 26.7.84 - betriebsfähig/Ausstellung

Manchmal muß eben das Schicksal ein bißchen nachhelfen:

Über unsere heutige Lok 6 „Hannelore“ hatten wir Anfang der 80er Jahre schon längere Zeit mit dem damaligen Besitzer, dem Osnabrücker Bauunternehmen Blomeier, verhandelt - allerdings ohne Erfolg. Erst der Konkurs der Firma und die Entschlußfreudigkeit des Konkursverwalters brachten sie dann doch in un-

sere Obhut ... und auf's Museums-Gleis.

Die Lok entspricht der Type RL1c von ORENSTEIN & KOPPEL und wurde im Werk Montania, Nordhausen, gebaut. Eingesetzt war sie zuerst beim Reichsarbeitsdienst. 1946 kam sie für 1800,- RM zu Blomeier, wo sie als Lok 1 u.a. auf der Trümmerbahn in Osnabrück lief. Die Maschine hat noch ihren original O&K-Motor und ein 3-Gang-Getriebe.



Lok 7

Hersteller: Deutz
 Fabriknummer: 22726
 Baujahr: 1939
 Type: OME117F

Gewicht: 2,8 to
 Motor: Deutz
 Leistung: 11/12 PS
 Getriebe: 4-Gang

- geliefert: 25.9.39 an Leo Ross, Berlin (Händler)
- letzter Besitzer: Blomeier, Osnabrück
- in Lengerich seit: 26.7.84
- betriebsfähig/Ausstellung

Auch unsere Lok 7 stammt aus der Konkursmasse von Blomeier. Sie war die erste DEUTZ-Lok in unserer Feldbahn-Sammlung und zeigt sehr schön alle DEUTZ-typischen Konstruktionsmerkmale, z.B.

- die runden Kuppelstangen zwischen den Achsen,
- den voluminösen Motorvorbau und
- den charakteristischen Luftfilter oberhalb der Umkleidung.

Motor und Lok entsprechen dem Typ OME117(F). Mit 11/12 PS gehört auch sie zu den leichteren Feldbahn-Bauarten, z.B. für Torf- und Landwirtschaftsbahnen.

Deliefert wurde die Lok an den Berliner Händler Leo Ross. 1954 übernahm sie das Bauunternehmen Blomeier als Lok 3 (für 3550 DM). Ihr letzter Einsatz dort erfolgte 1967.



Lok 8

Hersteller: O&K Gewicht: 3,0 to
 Fabriknummer: 8215 Motor: O&K
 Baujahr: 1937 Leistung: 14 PS
 Type: RL 1 c Getriebe: 2-Gang

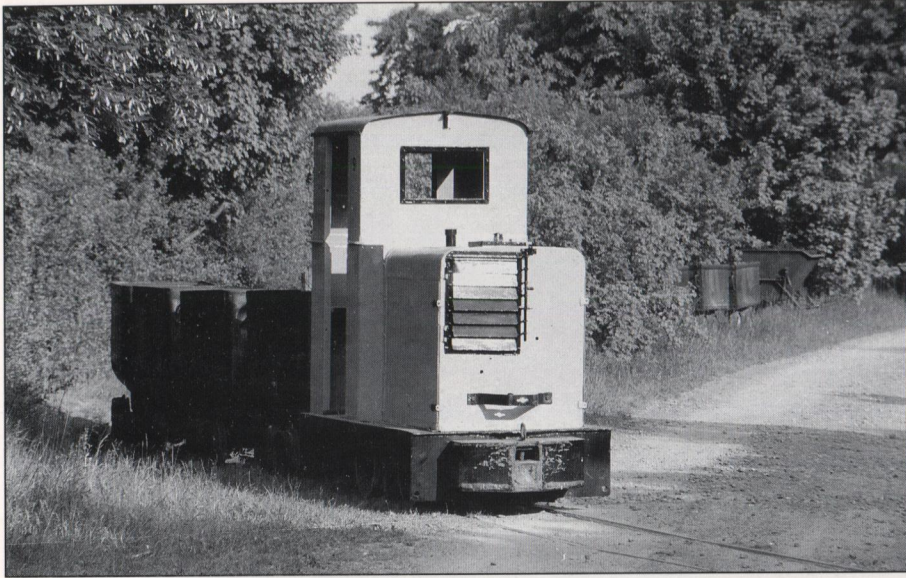
- geliefert: 19.7.37 an Fa.Fiebig, Bauunion, Neuruppin
- Dauerleihgabe von Heinrich Holtmeyer, Gm'hütte
- in Lengerich seit: Juli 1984 - betriebsfähig/Ausstellung

Die dritte Blomeier-Lok im Bunde und die zweite RL1c von ORENSTEIN & KOPPEL in unserer Sammlung! Trotz der Typengleichheit mit Lok 6 zeigt die Maschine bemerkenswerte Bauartunterschiede. Dazu gehören vor allem das große geschlossene Führerhaus, das 2-Gang-Getriebe (Lok 6 hat 3-Gang) und der um rund 200 mm kürzere Rahmen.

All das zeigt: Auch typisierte Maschinen waren untereinander keineswegs gleich.

Es wurde gebaut, was die Kunden wünschten. Und das war an Vielfalt kaum noch überschaubar, geschweige denn standardisierbar!

Wie die anderen O&K-Maschinen unseres Museums wurde auch diese Lok bei Montania in Nordhausen montiert. Bei Blomeier trug sie die Nr.2 (zuletzt als Firmendenkmal aufgestellt). Den Weg ins Museum fand die Lok über einen Privatmann in Georgsmarienhütte.



Lok 9 „Rudolf“

Hersteller:	Deutz	Gewicht:	2,8 to
Fabriknummer:	?	Tauschmotor:	Deutz
Baujahr:	?	Leistung:	12,5 PS
Type:	OME117F	Getriebe:	4-Gang

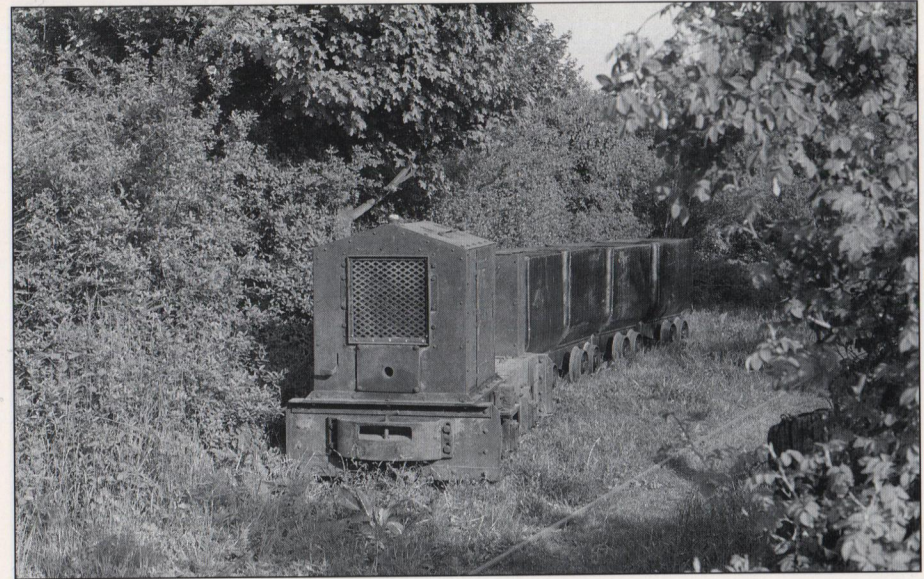
- letzter Besitzer: Torfwerke Deilmann, Börgermoor
- in Lengerich seit: 2.11.87
- betriebsfähig/in der ständigen Ausstellung

Unsere Lok 9 „Rudolf“ ist ein Unikum auf vier Rädern:

Beinahe alles - Motorhaube, Führerhaus, Motor, Kühler usw. - ist irgendwann einmal aus irgendwelchen Gründen ausgetauscht oder umgebaut worden. Nur der Rahmen und das Fahrgestell erinnern noch an die Ursprünge, eine DEUTZ OME117F. Heute pocht im Innern ein DEUTZ A1L514, auch dies ein Einzylinder-Motor, und wenn „Rudolf“ an-

fährt, knattert und tuckert es mächtig.

Die Geschichte der Lok ist ebenso unklar wie die Gründe für die zahlreichen Umbauten. 1952 lief sie bei der Merfelder Torfindustrie, Papenburg. Wir übernahmen „Rudolf“ 1985 von den Torfwerken Deilmann in Börgermoor/b.Papenburg, wo die Lok jahrelang in einem höchst traurigen Zustand abgestellt stand. Seit 1986 erstrahlt sie - wieder betriebsfähig - in einem neuen, leuchtend gelben Glanz.



Lok 10

Hersteller:	O&K
Fabriknummer:	7802
Baujahr:	1937
Type:	RL 1 c

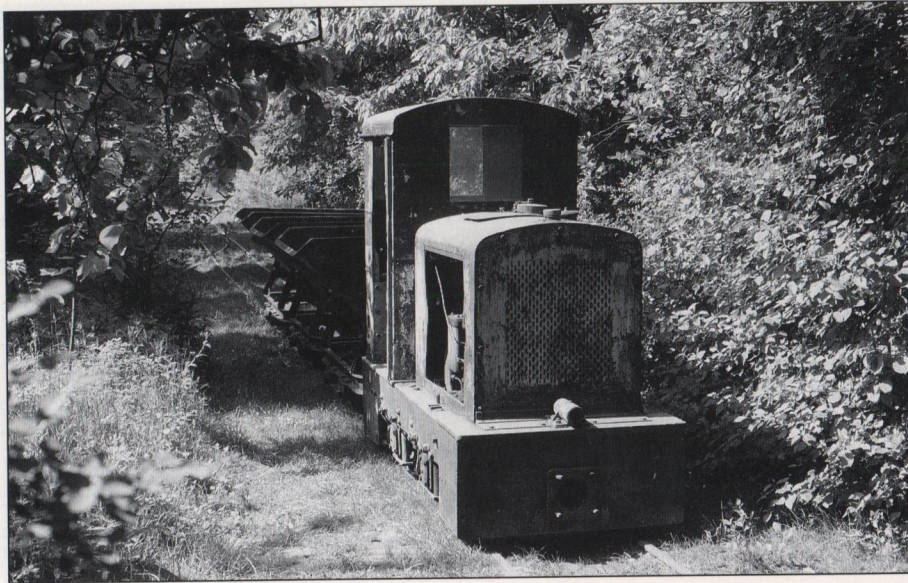
Gewicht:	3,0 to
Motor:	O&K
Leistung:	14 PS
Getriebe:	2-Gang

- geliefert: 30.4.37 an RAD, Auslieferungslager Berlin
- letzter Besitzer: Ziegelwerke Kuhfuß, Coesfeld
- in Lengerich seit: Mai '86
- betriebsfähig/Ausstellung

Die dritte RL1c unserer stattlichen ORENSTEIN-&-KOPPEL-Flotte, diesmal wieder in offener Bauform ohne Führerhaus und mit 2-Gang-Schalt-Getriebe. Eine Werkzeugkiste bildet die Rückwand.

Die Lok trägt die Fabriknummer 7802. Ein altes Foto zeigt die Maschine - zusammen mit drei weiteren O&K-Lokomotiven - 1937 vor der Ablieferung an den „Reichsarbeitsdienst“ bei O&K MONTANIA in Nordhausen.

Wie robust und unverwüstlich diese kleinen Maschinen sind, bewies uns Lok 10 beim ersten Technik-Check in Lengerich. Denn obwohl die Lok in Coesfeld viele Jahre im Freien abgestellt gewesen war, sprang der Veteran schon nach einer Kurbeldrehung wieder an.



Lok 11

Hersteller: Jung
 Fabriknummer: 9601
 Baujahr: 1940
 Type: EL 105

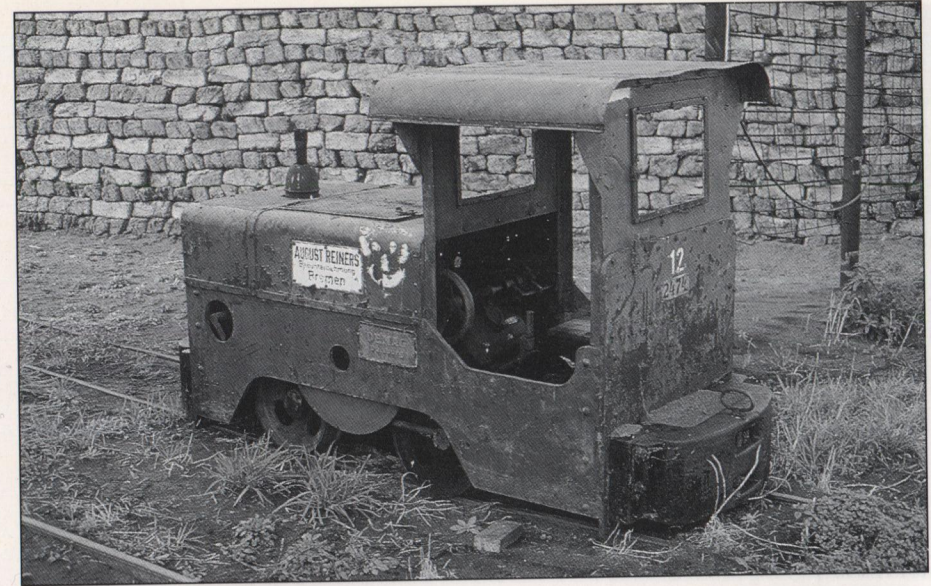
Gewicht: 2,9 to
 Motor: Jung
 Leistung: 11/12 PS
 Getriebe: 2-Gang

- geliefert: 11.7.40 an Dynamit AG, Würzburg
- in Lengerich seit: Dezember 1986
- in Aufarbeitung

Beim Namen „JUNG JUNGENTHAL“ bekommen manche alten Feldbahner noch heute leuchtende Augen: Die Lokomotivfabrik im Siegerland gehörte - neben DEUTZ, ORENSTEIN & KOPPEL oder GMEINDER - ab Mitte der 20er Jahre zu den profiliertesten Herstellern von Feldbahndiesellokomotiven. Eigenwerbung 1938: „Unsere Loks sind einfach im Aufbau und in der Bedienung, kräftig, unempfindlich, stets betriebsbereit.“

Unsere Lok 11 ist eine EL105, die kleinste der damaligen JUNG-Typen. Sie hat einen Einzylindermotor mit 11/12 PS und Zweigang-Getriebe.

Bei ihrem letzten Besitzer, dem Ziegelwerk Einzinger in Eisingen b. Wasserburg (Bayern), lief sie auf 500-mm-Spur, hat heute aber wieder 600 mm Spurweite. Abweichend von der Standardausführung erhielt die Lok ab Werk ein Führerhaus.



Lok 12

Hersteller: Demag
 Fabriknummer: 2474
 Baujahr: 1940
 Type: ML 15

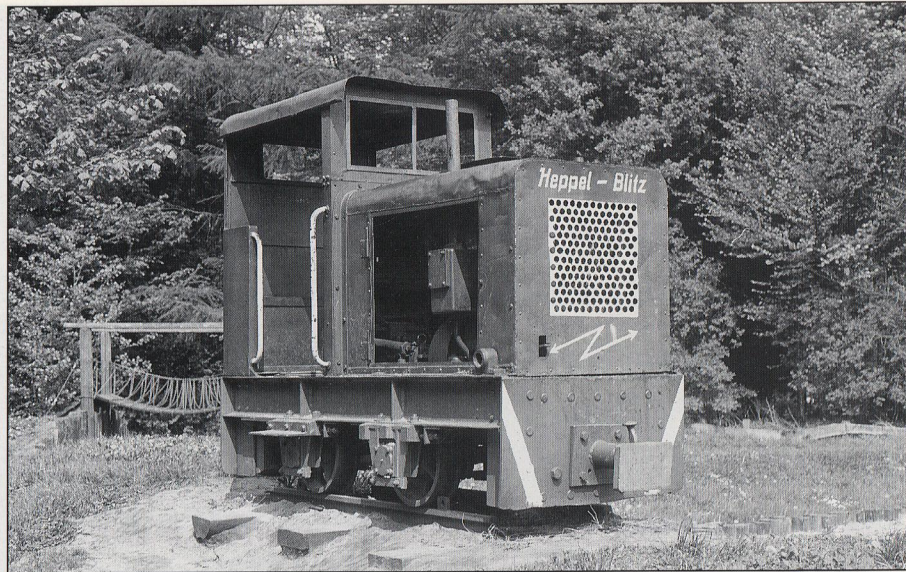
Gewicht: 4,0 to
 Motor: Demag
 Leistung: 15/17,5 PS
 Getriebe: 3-Gang

- letzter Besitzer: Torfwerk Geanka, Vörden vorher: A.Reiners, Bremen
- in Lengerich seit: Dezember 1986
- betriebsfähig/Ausstellung

Die Firma „DEMAG“ steht im Lokomotivbau vor allem für Untertagelokomotiven mit Diesel- und Druckluftantrieb. Auf dem Höhepunkt der Feldbahnzeit Mitte der 30er Jahre stieg DEMAG aber auch in die Fabrikation von Dieselloks für den Baustellen- und Werksverkehr ein.

Unsere Lok 12, Werksnummer 2474, aus dem Jahre 1940 ist eine typische DEMAG-Lok jener Jahre. Die schweren Stahlplatten an der Triebwerksverkleidung, die niedrige Bauweise und der lose auf dem Fahrwerk aufgesetzte Aufbau (was eine leichte Trennung der Lok in zwei Baugruppen für den Transport im Förderkorb ermöglichte) sind noch deutliche Merkmale für die Herkunft aus dem Grubenlokbau.

Die Maschine hat einen 15-PS-Einzylindermotor. Eine Pendel-Vorderachse ermöglicht nahezu entgleisungssicheres Fahrvergnügen.



Lok 13 „Heppel-Blitz“

Hersteller:	Windhoff	Gewicht:	3,5 to
Fabriknummer:	371	Motor:	Junkers
Baujahr:	1937	Leistung:	12,5/14 PS
Type:	LS13sIII	Getriebe:	3-Gang

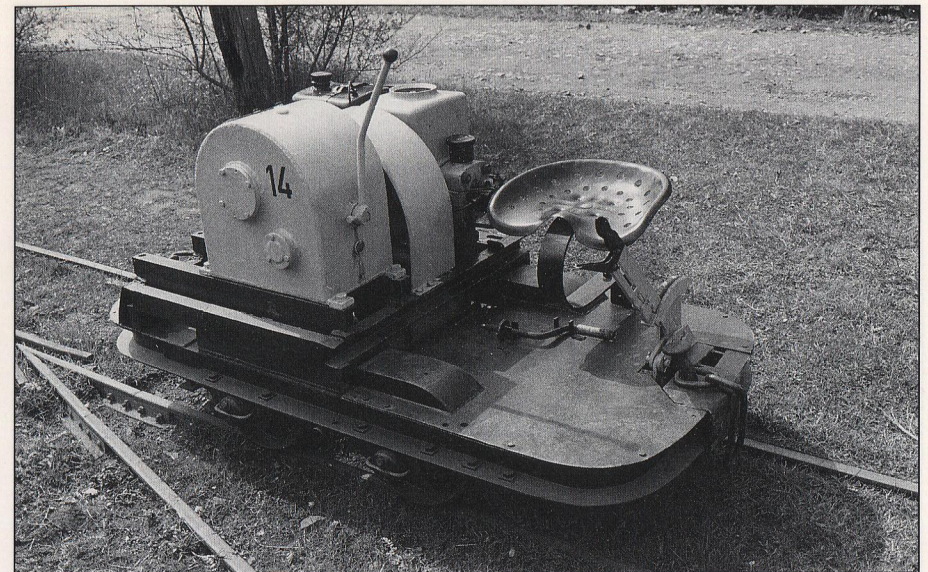
- geliefert: Juli 1937 an Elektro-Apparate-Bau, Lippstadt
- Dauerleihgabe von Paul Wüseke, Paderborn
- in Lengerich seit: 29.6.87 - betriebsfähig/Ausstellung

Unsere Lok 13 ist ein ganz „seltener Vogel“! Bundesweit nämlich gibt es heute gerade mal noch drei erhaltene Feldbahnloks der Firmenbauart WINDHOFF. Unsere Maschine ist die kleinste davon: Eine LS13sIII-Type, die WINDHOFF 1937 für die Elektro-Apparate Bau GmbH in Lippstadt baute.

Den Namen „Heppel-Blitz“ bekam sie bei ihrem späteren Besitzer, der Fa. Paul Wüseke in Paderborn-Senne bzw. Füch-

torf. In Füchtorf überlebte die Maschine schließlich auch als Spielplatzlok.

Technisch ist vor allem die Antriebsmaschine interessant: Es ist ein Einzylinder-Junkers-„Gegenkolbenmotor“, bei dem sich zwei Kolben gegeneinander bewegen. Die Lok dokumentiert zugleich ein Stück münsterländische Industriegeschichte: Bis 1957 baute die Rheiner Maschinenfabrik WINDHOFF in Rheine annähernd 700 Lokomotiven.



Lok 14 „Der Zwerg“

Hersteller:	Hatlapa	Gewicht:	0,85 to
Fabriknummer:	3806	Tauschmotor:	Deutz
Baujahr:	1948	Leistung:	6 PS
Type:	Junior I	Getriebe:	1-Gang

- geliefert: 19.4.48 an Torfwerk Neudorf-Platendorf
- Dauerleihgabe der Fa. J.S. van Klaveren, Wiesmoor
- in Lengerich seit: 30.1.88 - betriebsfähig/Ausstellung

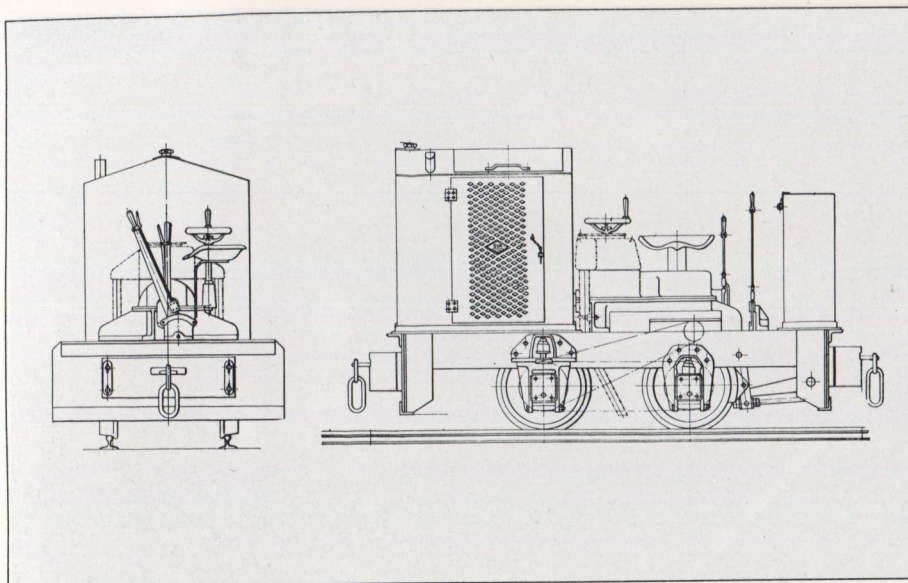
Es gibt Eisenbahnfahrzeuge, da haben selbst eingefleischte Feldbahn-Freaks Probleme, von einer „Lokomotive“ zu sprechen. Unsere Lok 14 „Der Zwerg“ gehört dazu. Es handelt sich um eine Maschine vom Typ HATLAPA „Junior I“. Die Kenndaten: 6 PS Einzylinder-Motor, Fahrgetriebe mit einem Gang, Höchstgeschwindigkeit - bei guten Windbedingungen - 8 km/h!

HATLAPA lieferte den „Zwerg“ - origi-

nal mit Fichtel & Sachs-Motor - 1948 an ein Torfwerk in Neudorf-Platendorf bei Gifhorn. Spätere Besitzer waren das

- Torfwerk Hinrich Warfsmann und
- die Baumschule J.S. van Klaveren, beide in Wiesmoor.

Letzterer diente die Lok für den Transport von Torf und Ziergehölzen. In unserem Museum ist sie seit 1988 und wurde hier mittlerweile vollständig restauriert.



Lok 15

Hersteller: O&K
 Fabriknummer: 7232
 Baujahr: 1936
 Type: RL 1 c

Gewicht: 3,0 to
 Motor: O&K
 Leistung: 14 PS
 Getriebe: 3-Gang

- letzter Besitzer: Torfwerk Gerh.Smit, Kayhauserfeld
- in Lengerich seit: Februar 1988
- geschützt hinterstellt

Was bedeuten mehrere deutlich sichtbare Einschußlöcher im Lokgehäuse ?

Eine Lok, die im Zweiten Weltkrieg (wo auch immer) zwischen die Fronten geriet ? Oder die (sehr viel später) zur Zielscheibe von um sich schießenden Feierabend-Rambos wurde ? Wir wissen es nicht. Aber sie zeigen: Auch Lokomotiven haben ihre ganz eigene Historie. Und sie zu erforschen, ist häufig ein Stück Zeitgeschichte.

Technisch ist zu der Lok bereits alles Wesentliche gesagt: Die Maschine gehört zur RL1c-Type von ORENSTEIN & KOPPEL (vergl. Lok 6, 8 und 10). Gebaut wurde sie 1936.

Die Geschichte liegt völlig im Dunkeln. Letzter Besitzer war das Torfwerk Gerhard Smit in Kayhauserfeld bei Oldenburg, wo die Lok allerdings jahrelang ein Hinterhofdasein auf einem Lagerplatz fristete.



Lok 16 „Klara“

Hersteller: Deutz Gewicht: 4,6 to
 Fabriknummer: 25600 Tauschmotor: Deutz
 Baujahr: 1939 Leistung: 28 PS
 Type: OMZ117F Getriebe: 4-Gang

- geliefert: 28.7.39 an Merfeld AG, Merfeld
- letzter Besitzer: Torfwerke Carl Deilmann, Börgermoor
- in Lengerich seit: Februar 1988 - betr' fähig/Ausstellung

Auch schon eine über 50jährige ! Unsere Lok 16 „Klara“ wurde 1939 (via Klöckner & Co, Duisburg) an die Merfeld AG für Torfindustrie in Merfeld bei Dülmen geliefert. Später fuhr sie bei den Torfwerken Deilmann, Börgermoor, von wo wir sie als Spende erhielten.

Die Lok entspricht der OMZ117F-Bauart und gehört damit zur großen DEUTZ- OME/OMZ-Lokfamilie. Allein von diesem Typ wurden zwischen 1932

und 1942 rund 1650 Feldbahnlokomotiven gebaut. Neben der OME117F (vergleiche Lok 7 und 9) dürfte dies damit die meistgebaute deutsche Feldbahndiesellok überhaupt sein !

In unserem Museum wurde „Klara“ - bis auf einen Tauschmotor - wieder originalgetreu aufgearbeitet. Eine Fahrt mit dieser schmucken Zweizylinder-Maschine ist für viele Stamm-Besucher immer wieder Feldbahnatmosphäre „at it's best“.



Lok 17

Hersteller: Jung
 Fabriknummer: 8524
 Baujahr: 1939
 Type: EL 105

Gewicht: 3,0 to
 Motor: Jung
 Leistung: 11/12 PS
 Getriebe: 2-Gang

- geliefert: 18.3.39 an Curt Weißgerber, Frankfurt
- letzter Besitzer: Ziegelwerk Zeller, Alzenau
- in Lengerich seit: 18.3.88
- geschützt hinterstellt

Unsere zweite „Jung“ ... und unsere zweite EL105 !

Auch von dieser Loktype wurden in einem Zeitraum von rund 25 Jahren (1931-1955) annähernd 1500 Exemplare gebaut. Beweis für die Solidität der Konstruktion und die Brauchbarkeit selbst kleinster Feldbahnloks (wie hier einer mit 11/12 PS). Charakteristisch für die EL105, wie für die gesamte 105er-Reihe von JUNG: Die Gangschaltung per Handrad !

Unsere Lok 17 fand auf dem gleichen Weg ins Museum wie viele andere unserer Lokomotiven auch. Nämlich per Zufall. Ein Vereinsmitglied entdeckte sie 1988 auf dem Abstellgleis einer Ziegelei im bayerischen Alzenau. Vorher hatte sie - als Lok 106 - der Bauunternehmung Dressler in Aschaffenburg gehört. Spuren an den Achslagern zufolge, muß sie längere Zeit bis zu den „Knöcheln“ im Wasser gestanden haben.



Lok 18 „Hermann“

Hersteller:	Diema	Gewicht:	3,5 to
Fabriknummer:	1939	Motor:	Deutz
Baujahr:	1956	Leistung:	22 PS
Type:	DS 20	Getriebe:	3-Gang

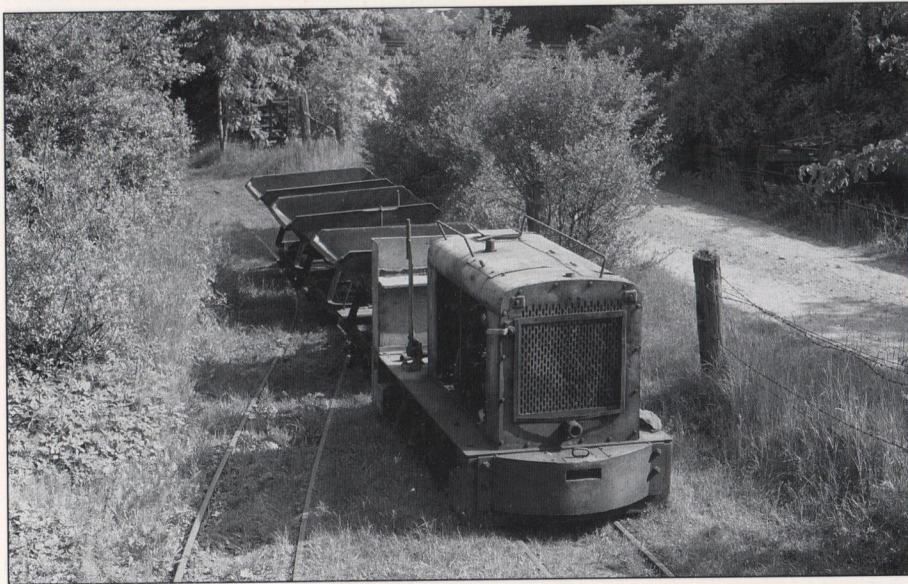
- geliefert: 14.7.56 an Haastert & Co, Mettmann
- in Lengerich seit: Juni 1988
- betriebsfähig/in der ständigen Ausstellung

Diese Lok verdanken wir vielen: Einem aufmerksamen Zuschauer der WDR-Sendung „Gesucht Gefunden“ (der uns den entscheidenden Hinweis gab), der Polizei in Velbert (die Tips zum Auffinden der Lok beisteuerte) und einem freundlichen Schrotthändler (der die Lok zum Selbstkostenpreis lieber uns überließ als der Schrottpresse).

Die Maschine ist eine DIEMA DS20 und

repräsentiert eine ganze Typenreihe von Loks, die DIEMA - mit großem Erfolg - in den 50er und 60er Jahren mit Leistungen zwischen 12 und 60 PS baute (DS12 bis DS60).

Unsere Lok wurde 1956 an die Fa. Haastert & Co in Mettmann geliefert. Letzter Besitzer vor der (geplanten) Verschrottung war das Ziegelwerk Buschmann in Velbert-Neviges.



Lok 19

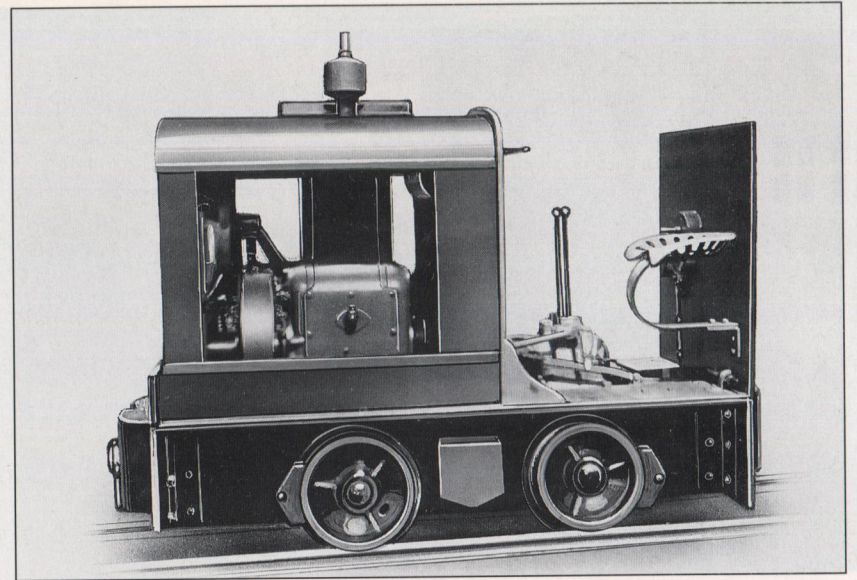
Hersteller:	Henschel	Gewicht:	5,4 to
Fabriknummer:	D 2261	Motor:	Henschel
Baujahr:	1952	Leistung:	26/30 PS
Type:	DG 26	Getriebe:	4-Gang

- letzter Besitzer: Tonwarenindustrie Wiesloch, vormals: Steinbruch bei Regensburg
- in Lengerich seit: Juni 1989 - betriebsfähig/Ausstellung

Gibt es einen klangvolleren Namen unter den deutschen Lokomotivfabriken als den von HENSCHEL & SOHN in Kassel? Stolze Rennpferde (wie die Dampflok-Baureihe 01), schwere Brummer (wie die Baureihe 85) und aufseherregende Versuchsloks (wie die Dampfmotorlok 19 1001) erblickten hier das Licht der Welt. Aber HENSCHEL wäre nicht HENSCHEL, wenn nicht - und zwar auch bei weniger bedeutenden Lokomotiventwicklungen - stets der Grundsatz

der Funktionalität und Leistungsfähigkeit im Vordergrund gestanden hätte.

Exakt diesem Grundsatz folgend, entwarf HENSCHEL Anfang der 30er Jahre auch eine Typenreihe von Feldbahndieselloks in den Leistungsklassen 13, 26 und 39 PS. Unsere Lok 19 ist eine DG26, also die mittelschwere Type. Die Schnellcharakteristik: Robuste Zweizylinderlok in offener Bauart (ohne Führerhaus), 4-Gang-Getriebe. Baujahr: 1952.



Lok 20

Hersteller:	Schöma
Fabriknummer:	226
Baujahr:	1936
Type:	Lo 10

Gewicht:	3,0 to
Motor:	Schömag
Leistung:	10/12 PS
Getriebe:	3-Gang

- geliefert: 19.6.36 an de Boer, Emden, für Hartsteinwerk Lathen/Ems
- in Lengerich seit: 10.9.89
- geschützt hinterstellt

„Der große Coup“, jedenfalls der größte in der Museumsgeschichte, gelang uns 1989: Bei dem Bauunternehmer de Boer in Emden entdeckten wir gleich eine ganze Flotte alter Feldbahnlokomotiven, die - nach rund 25jährigem Dornröschenschlaf - förmlich auf den Prinzen zu warten schienen, der sie wachküssen würde.

Wir küßten eifrig und sind seither im Besitz von neun durchweg gut erhaltenen Vorkriegslokomotiven, darunter einigen richtigen „Schätzchen“ mit hohem historischen Wert. Ihre letzten Einsätze hatten alle de-Boer-Lokomotiven 1962 beim Bau des VW-Werkes in Emden!

Unsere Lok 20 ist eine Lo10-Type, die seinerzeit kleinste Bauart der Lokomotivfabrik SCHÖMA in Diepholz. Die Lok stammt aus dem Jahre 1936. Das nachträglich aufgesetzte Führerhaus erhielt die Lok erst 1949 anlässlich eines Umbaus von 700- auf 600-mm-Spur.



Lok 21

Hersteller: Schöma
 Fabriknummer: 221
 Baujahr: 1936
 Type: Lo 20

Gewicht: 3,6 to
 Motor: Selve
 Leistung: 20/24 PS
 Getriebe: 3-Gang

- geliefert: 20.5.36
 an de Boer, Emden
- in Lengerich seit: 10.6.89
- geschützt hinterstellt

Die zweite de-Boer-Lok ist vom gleichen Baujahr, ebenfalls eine SCHÖMA, aber eine Lo20-Type; gewissermaßen also die große Schwester der Lo10. SCHÖMA bot Anfang der 30er Jahre lange Zeit nur diese beiden Grundtypen an.

Der damalige Preis dafür erscheint aus heutiger Sicht beinahe lächerlich: Für eine Lo10 waren 3900,- RM, für die doppelt so starke Lo20 immerhin schon 6300,- RM zu zahlen.

Einige Hinweise zur Technik: Beide Typen hatten den für ihre Zeit schon sehr fortschrittlichen Kardantrieb (über Kegel- und Zahnräder). Ketten oder Stangen zum Antrieb der Achsen sucht man hier also vergeblich. Die kleine Bauart leistete 10, die größere 20 PS. Beide Maschinen brachten es mit einem 3-Gang-Getriebe auf maximal 12 km/h.



Lok 22 und Lok 23

Hersteller: Schöma Gewicht: 4,0 to
 Fabriknummer: 425/223 Tauschmotor: MWM
 Baujahr: 1939/1936 Leistung: 28 PS
 Type: Lo 20 Getriebe: 3-Gang

- geliefert: 17.4.39 bzw. 20.5.36 an de Boer, Emden
- in Lengerich seit: 10.6.89
- betriebsfähig/Ausstellung (22), geschützt hinterstellt (23)

Auch wenn der erste Eindruck etwas anderes sagt: Lok 22 und 23 sind ebenfalls Lo20-Typen von SCHÖMA. Beide Maschinen wurden Anfang der 50er Jahre aber mit neuen MWM-Motoren und (wegen der höheren Drehzahl dieser Motoren) auch mit neuen Untersetzungsgetrieben ausgerüstet. Die Aufbauten - Motorhaube, Führerhaus - sind bei der Gelegenheit gleich mit ausgetauscht und modernisiert worden.

Beide Loks präsentieren sich heute deshalb im frühen Nachkriegs-Outfit von SCHÖMA (sog. „Trapezbauart“). Die beiden Maschinen selbst unterscheiden sich nur in Kleinigkeiten: Lok 22 hat Bullaugen-, Lok 23 dagegen in Gummi gefaßte rechteckige Führerhausfenster. Der Kühler wird einmal durch senkrechte Stangen, das andere Mal durch Lochblech geschützt. Lok 22 hat Guß-, Lok 22 geschweißte Mittelpuffer.



Lok 24 „Max“

Hersteller: Deutz
 Fabriknummer: 11837
 Baujahr: 1934
 Type: OMZ122F

Gewicht: 7,0 to
 Motor: Deutz
 Leistung: 36/40 PS
 Getriebe: 4-Gang

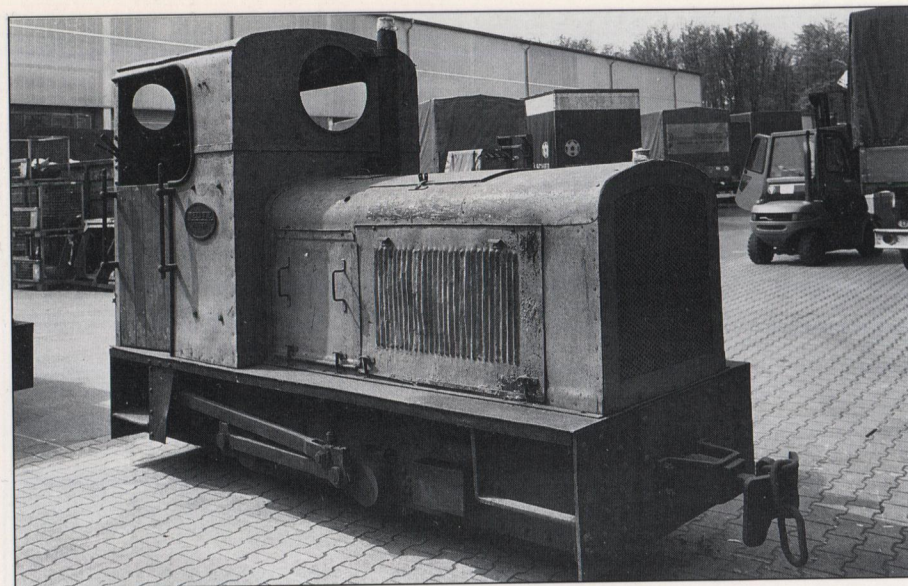
- geliefert: 5.6.34 an Stadt Harburg/Wilhelmsburg
- letzter Besitzer: de Boer
- in Lengerich seit: 10.6.89
- betriebsfähig/hinterstellt

Wenn es den Titel „Die typischste deutsche Feldbahndiesellok“ gäbe, die OMZ122F von DEUTZ - unsere Lok 24 - trüge ihn hochverdient!

Ob in der Landwirtschaft oder beim Deichbau, auf Autobahnbaustellen oder bei Ziegleibahnen, überall scheint die OMZ122F mit ihren 36/40 PS gerade die richtige Lok gewesen zu sein. Selbst im 2. Weltkrieg, bei den damaligen „Heeresfeldbahnen“, wurde die

DEUTZ-Type wegen ihrer robusten Bauart von den deutschen Landsern in großer Stückzahl gefahren.

Unsere OMZ122F lief ursprünglich bei der damals noch selbständigen Stadt Harburg-Wilhelmsburg bei Hamburg. Wie und wann sie zu de Boer kam, ist unbekannt. Mit 7 Tonnen Gewicht gehört diese Lok zu den „dicken Brocken“ unserer Sammlung.



Lok 25 „Moritz“

Hersteller: Deutz
 Fabriknummer: 8438
 Baujahr: 1928
 Type: PMZ122F

Gewicht: 7,0 to
 Tauschmotor: Deutz
 Leistung: 36/40 PS
 Getriebe: 3-Gang

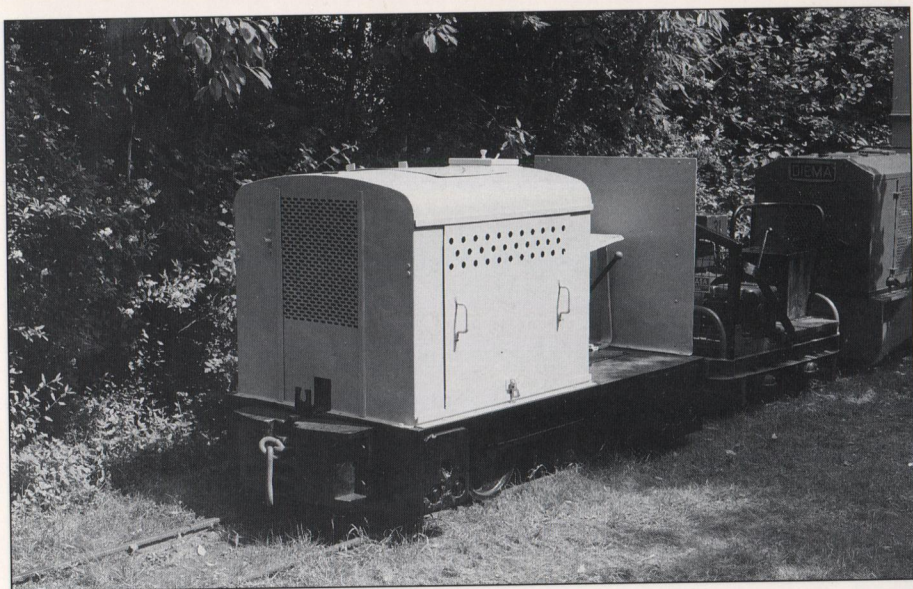
- geliefert: 4.10.28 an Preußisches Wasserbauamt, Emden
- letzter Besitzer: de Boer, Emden
- in Lengerich seit: 10.6.89 - betriebsfähig/hinterstellt

Diese Maschine ist eine absolute Rarität!
 Baujahr: 1928
 Bautype: PMZ122F von DEUTZ.
 Das „P“ steht für Petroleummotor (der Dieselantrieb konnte sich erst ab etwa 1930 durchsetzen), der Rest der Typenbezeichnung weist auf die Verwandtschaft zur OMZ122F hin, deren Vorgängerbauart die PMZ ist.

Vieles an dieser Lok ist für einen Techniker ungewöhnlich und faszinierend: Zum

Beispiel der extrem engen Achsabstand, der ein problemloses Durchfahren selbst sehr enger Kurven ermöglichen sollte, und der dadurch bedingte Antrieb von einer hinten liegenden Blindwelle auf die vordere Achse!

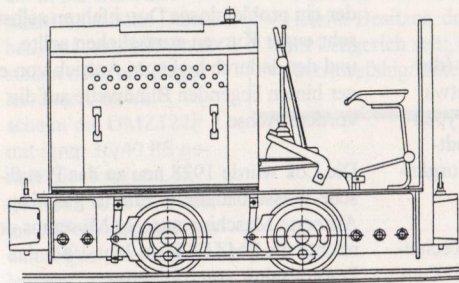
Die Lok wurde 1928 neu an das Preußische Wasserbauamt in Emden geliefert. Als erste Maschine unseres Museums erreichte die PMZ122F im Jahr 1993 das Pensionsalter von 65 Jahren.



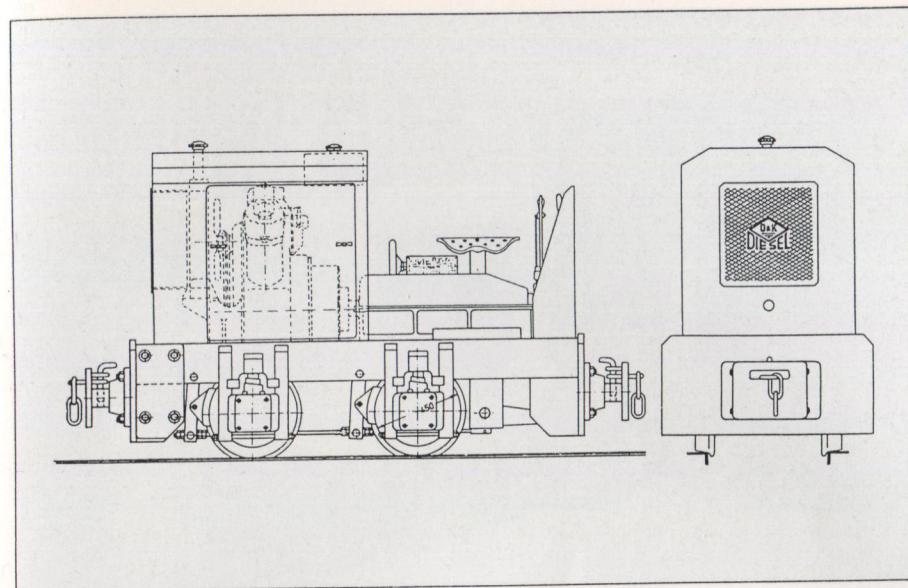
Lok 26 „Lotte“

Hersteller:	Deutz	Gewicht:	2,8 to
Fabriknummer:	36344	Motor:	Deutz
Baujahr:	1941	Leistung:	11/12 PS
Type:	OME117F	Getriebe:	4-Gang

- geliefert: 21.6.41 an Märkische Baugesellschaft, Berlin
- letzter Besitzer: de Boer, Emden
- in Lengerich seit: 10.6.89 - betriebsfähig/Ausstellung



Über die genaue Identität der Lok 26 haben wir lange gerätselt. Bei Übernahme in den Museumsbestand waren weder ein Fabrikschild noch irgendwelche sonstigen Unterlagen vorhanden. Erst ein winziges Typenschild am Motor und die Recherchen von Hobby-Freunden haben inzwischen etwas Licht in's Dunkel gebracht: DEUTZ lieferte die Lok neu an die Märkische Baugesellschaft in Berlin. Sie entspricht der Type OME117F und ist damit baugleich mit unseren Loks 7 und 9.



Lok 27

Hersteller:	O&K
Fabriknummer:	9672
Baujahr:	1939
Type:	MD 2
Gewicht:	4,5 to
Motor:	O&K
Leistung:	22 PS
Getriebe:	3-Gang

- geliefert: 31.3.39 an RAD Wolfstein/Pfalz
- letzter Besitzer: de Boer, Emden
- in Lengerich seit: 10.6.89
- geschützt hinterstellt

Wie die OM-Typen von DEUTZ gehört auch die MD2 von ORENSTEIN & KOPPEL zu den Klassikern der Feldbahn. Unser Museum besitzt zwei Lokomotiven dieses Typs: Lok 27 in der einfachen Ausführung mit offenem Führerstand und Lok 28 mit (allerdings seitlich noch sehr luftigem) Führerhaus.

Beide Loks liefen ursprünglich beim Reichsarbeitsdienst.

Wegen ihrer kräftigen Bauart und guten Zugleistungen war die MD2 vor allem in der Bauwirtschaft eine häufig anzutreffende Lok. Nach dem 1942 erlassenen allgemeinen Bauverbot für Dieselloks war sie die einzige Industrielok für Feldbahnen, die ohne Einschränkung weitergebaut werden durfte („Krieg-Motor-Lok 5"). Auch noch nach dem Krieg - bis etwa 1954 - wurde sie von O&K ohne wesentliche Veränderungen nachgebaut.



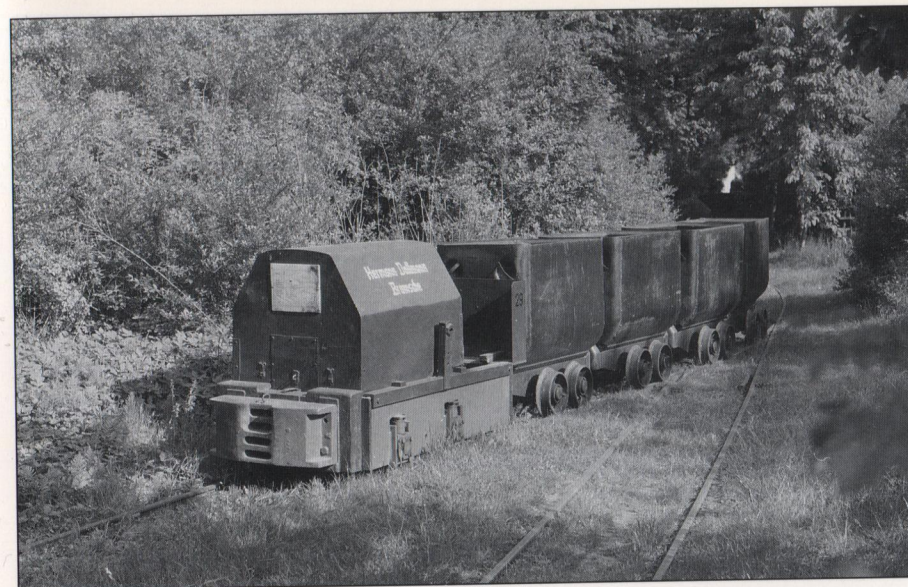
Lok 28

Hersteller:	O&K	Gewicht:	4,5 to
Fabriknummer:	10169	Motor:	O&K
Baujahr:	1940	Leistung:	22 PS
Type:	MD 2	Getriebe:	3-Gang

- geliefert: 13.3.40 an Reichsleitung RAD, Bln-Grunewald
- letzter Besitzer: de Boer, Emden
- in Lengerich seit: 10.6.89 - betriebsfähig/Ausstellung

Lok 28 ist die jüngere der beiden MD2-Lokomotiven (Baujahr 1940), ansonsten aber mit Ausnahme des erwähnten Führerhauses - mit Lok 27 vollkommen baugleich.

Beide Loks haben einen für damalige Verhältnisse recht hochtourigen 22-PS-Motor, 3-Gang-Getriebe und Antrieb über Ketten. Der Lokführer saß seitlich auf seinem Führersitz, was ihm in beide Fahrrichtungen gleich gute Sicht verschaffte.



Lok 29

Hersteller:	Deutz
Fabriknummer:	19605
Baujahr:	1937
Type:	MAH714F

Gewicht:	2,0 to
Motor:	Deutz
Leistung:	9 PS
Getriebe:	2-Gang

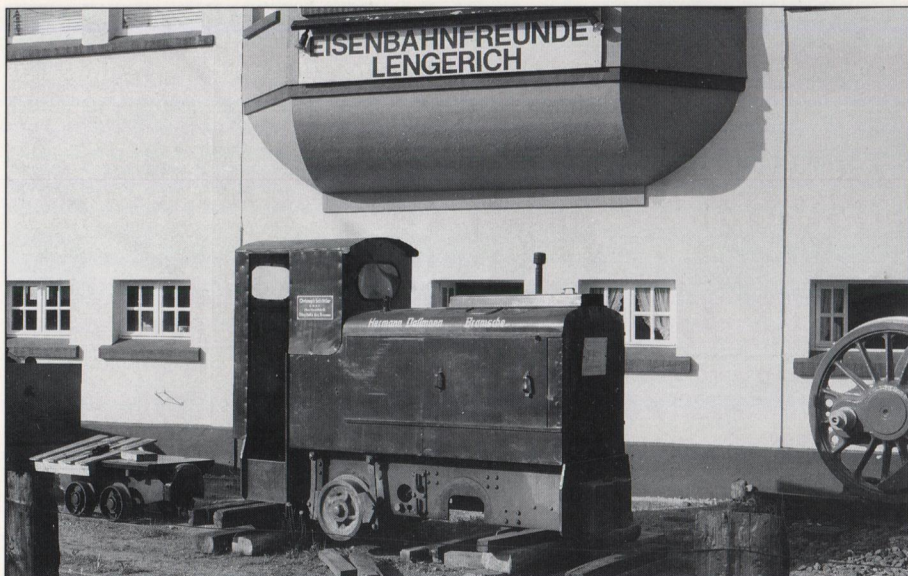
- geliefert: 29.5.37
- Dauerleihgabe von H. Dallmann, Bramsche
- in Lengerich seit: 1.2.90
- betriebsfähig/Ausstellung

Feldbahn- oder Grubenlokomotive? Wie bei einigen anderen Fabrikaten, ist auch bei unserer Lok 29, eine MLH714F-Bauart von DEUTZ, die Einordnung nicht ganz eindeutig.

Ursprünglich stammt die Type aus dem Bergbau (niedrige Bauart, Außenrahmen etc). Im Lauf der Jahre fand sie dann aber auch bei Bau- und Wirtschaftsbahnen eine so große Verbreitung, daß DEUTZ eine eigene

Feldbahn-Version auflegte (in der Typenbezeichnung erkennbar am Index „F“).

Große Dinge waren und sind mit unserer Lok 29 natürlich nicht zu bewegen: Der Einzylinder-Motor leistet gerade mal 9 PS, das Zweigang-Getriebe erreicht maximal 9,4 km/h. Erster Einsatzort war ab 1937 die Kiesgrube Wilhelm Veddeler in Uelsen bei Nordhorn.



Lok 30

Hersteller: Schöma
 Fabriknummer: 155
 Baujahr: 1935
 Type: 27 PS alt

Gewicht: 4,2 to
 Tauschmotor: Deutz
 Leistung: 25 PS
 Getriebe: 3-Gang

- geliefert: 27.2.35 an H.Dallmann, Bramsche
- Dauerleihgabe: dto.
- in Lengerich seit: 1.2.90
- betriebsfähig/Ausstellung

Kriegsrüstung, eine boomende Bauindustrie, Autobahnen für den Militäraufmarsch ... als 1935 unsere Lok 30 montiert und geliefert wurde, lief die Konjunktur auf Hochtouren und Feldbahnen waren das Transportmittel in der Bauwirtschaft schlechthin. Die Lokomotivfabriken konnten gar nicht so schnell liefern, wie neue Loks geordert wurden.

Lok 30 ist eine 27-PS-SCHÖMA-Lokomoti-

ve, und zwar die un-mittelbare Vorgängerbauart der Lo20-Type (vergl. Lok 21-23). Ihr Überleben verdankt sie - ebenso wie unsere Lok 29 - dem Senior-Chef der Bauunternehmung Hermann Dallmann in Bramsche. Dort waren die beiden Maschinen bis in die 50er Jahre eingesetzt, wurden dann aber nicht verschrotet, sondern blieben als firmengeschichtliche Erinnerungsstücke erhalten.



Lok 31 „Claus“

Hersteller: Strüver
 Gewicht: 0,73 to
 Fabriknummer: ?
 Motor: Strüver
 Baujahr: ?
 Leistung: 6 PS
 Type: Kuli
 Getriebe: 1-Gang

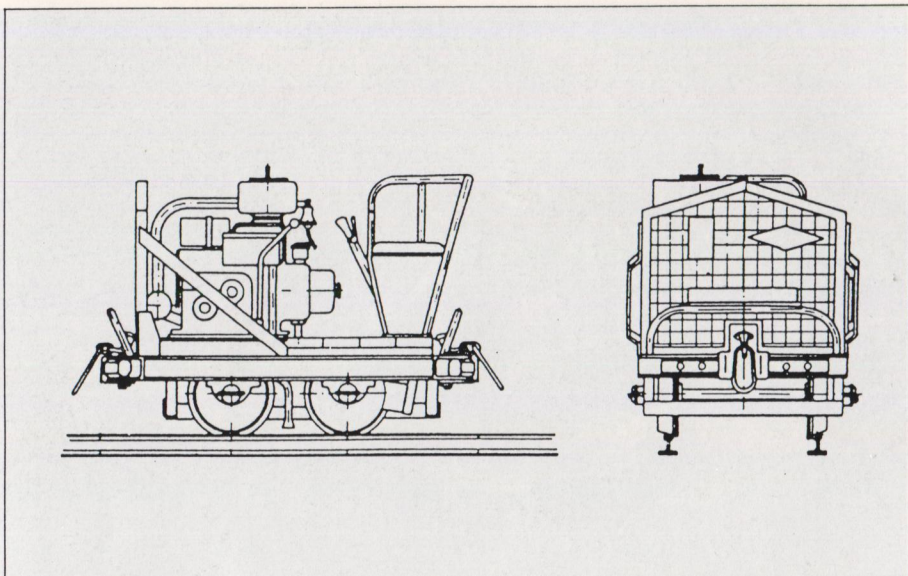
- letzter Besitzer: Torfwerk Alfons Höne, Vechta
- in Lengerich seit: 27.12.90
- betriebsfähig/in der ständigen Ausstellung

Abteilung Kleinstlokomotive:
 Die Firma Ad. STRÜVER GmbH, Aggregatbau, in Hamburg konstruierte Ende der 40er Jahre dieses 6-PS-Primitiv-Gefährt. Wie der „Lorenknecht“ von Kröhnke erhielt es einen äußerst passenden Namen: Der „Schienen-Kuli“.

Zeitgenössische Prospekte preisen ihn als „Inbegriff einer willigen und billigen Arbeitskraft“ sowie als „genügsamen

und unentbehrlichen Helfer“.

Technisch war der „Schienen-Kuli“ überaus simpel: Der Deutz-Einzyliermotor vom Typ MAH711 ruht auf einem ganz gewöhnlichen Loren-Untergestell. Führerhaus oder Motor-Umkleidung gibt es nicht, dafür aber einen Sitz mit Rückenlehne (!) sowie - vorne und hinten - Bügel zum Ausheben der Lok aus dem Gleis.



Lok 32

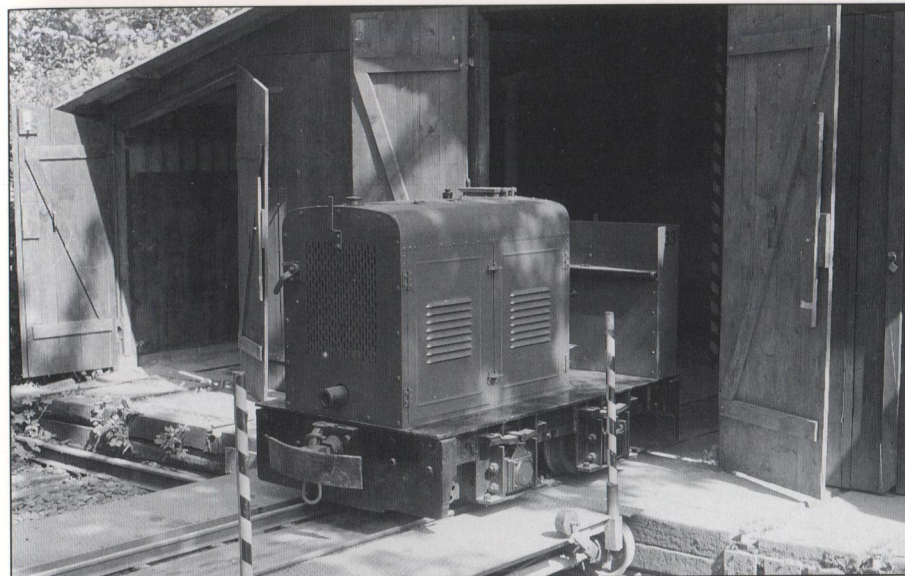
Hersteller:	Strüver	Gewicht:	0,73 to
Fabriknummer:	?	Motor:	z.Zt. ohne
Baujahr:	?	Getriebe:	1-Gang
Type:	Kuli	Vmax:	8 km/h

- letzter Besitzer: Torfwerk Evers & Co, Vechta
- in Lengerich seit: 27.12.90
- in Aufarbeitung

Unser zweiter STRÜVER vom Typ „Schienen-Kuli“! Leider hatte diese Maschine bislang noch keine Gelegenheit, uns ihre volle Tieffluggeschwindigkeit von „5 bis 8 km/Std.“ in der Praxis vorzuführen. Denn bislang fehlt noch der Motor. Ohnehin wurde die Lok mehr als Bausatz, denn als komplette Lokomotive übernommen. Zur Zeit befindet sie sich in Aufarbeitung.

Beide Schienen-Kulis stammen aus Vechta, wo sie zwar auf einer gemeinsamen Gleisanlage, aber im Besitz unterschiedlicher Torfbetriebe ihren Dienst verrichteten: Lok 31 beim Torfwerk Alfons Höne und Lok 32 beim Torfwerk Evers & Co.

Seit Weihnachten 1990 sind beide Loks in der Obhut unseres Museums.



Lok 33

Hersteller:	Henschel
Fabriknummer:	D 2160
Baujahr:	1951
Type:	DG 13

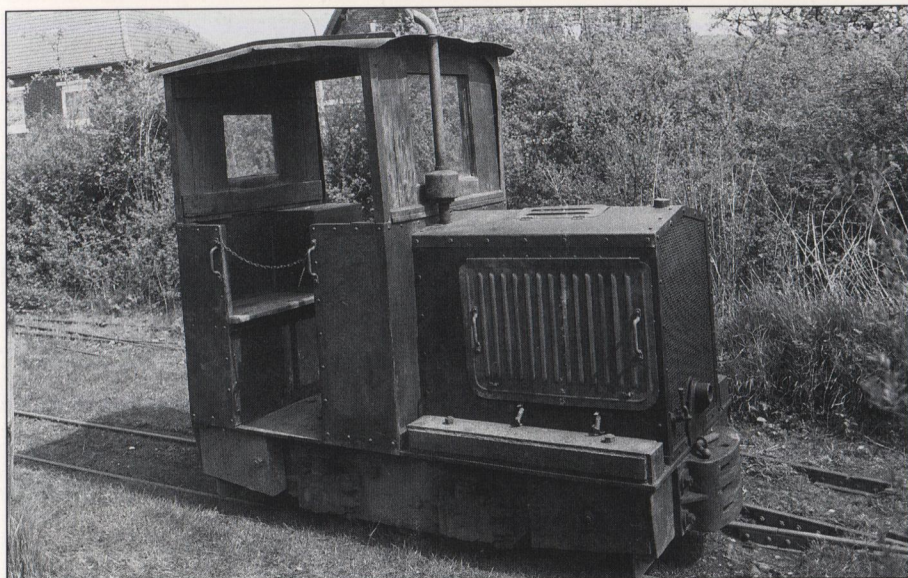
Gewicht:	3,2 to
Motor:	Henschel
Leistung:	13/15 PS
Getriebe:	4-Gang

- geliefert: an Kraftwerk Heyden, Lahde/Weser
- Dauerleihgabe von Dr. Otto P. Happel, Minden
- in Lengerich seit: 9.3.91
- betriebsfähig/Ausstellung

Was ist so stark wie ein Goggomobil, annähernd so schnell wie ein Fahrrad und klanglich fast so schön wie ein Lanz-Bulldog? Richtig: Unsere Lok 33!

Ein Zylinder, 13/15 PS und auf ebener Strecke im 4. Gang rasante 13 Stundenkilometer schnell - das sind die beeindruckenden technischen Daten dieser Lok. Sie gehört zur HENSCHEL-Bauart DG13 (Diesel-Getriebelok 13 PS), der kleinsten und zugleich am häufigsten gefertigten Feldbahnlok im HENSCHEL-Typenprogramm.

Alten Fabrikunterlagen zufolge wurde die Maschine - zusammen mit zweiunddreißig anderen - Ende der 40er Jahre zunächst auf Vorrat montiert. Ab 1951 war sie beim Kraftwerk Lahde eingesetzt, wurde dort bereits vor vielen Jahren durch einen umsichtigen Eisenbahnfreund vor der Verschrottung gerettet und schließlich 1991 dem Museum zur Verfügung gestellt.



Lok 34

Obwohl äußerlich eher unscheinbar, gehört diese Maschine zu den ganz erlesenen Schmuckstücken unserer Museums-Sammlung !

Gebaut wurde sie 1940 von der F.W. HOFMANN KG in Breslau, die ein Jahr zuvor aus der traditionsreichen Lokomotivfabrik Smoschewer & Co hervorgegangen war. Ab 1941 hieß die Firma dann Budich AG. Feldbahndieselloks dieses Herstellers zählten schon in den 50er und 60er Jahren zu den ausgesuchten Raritäten in Deutschland ! Außer bei uns ist nur beim Deutschen Erdölmuseum in Wietze noch eine ähnliche Lok erhalten.

Von der Konstruktion her ist die HOFMANN-Lok im Wesentlichen mit den anderen Lokomotiven ihrer Generation vergleichbar: Achsantrieb über Ketten, 2-Zylinder-Motor und 3-Gang-Getriebe. Letzter Besitzer war eine Bau-firma in Niederbayern.

Hersteller: Hofmann
 Fabriknummer: 2521
 Baujahr: 1940
 Type: DT22/600

Gewicht: 4,5 to
 Motor: MWM
 Leistung: 20/22 PS
 Getriebe: 3-Gang

- letzter Besitzer: Bauunternehmung Fahrner, Mallersdorf-Pfaffenberg
- in Lengerich seit: März '91
- nicht betriebsfähig/Ausstellung



Lok 35 „Erich“

Hersteller: Babelsberg Gewicht: 6,2 to
 Fabriknummer: 262065 (#) Tauschmotor: Schönebeck
 Baujahr: 1959 Leistung: 36 PS
 Type: Ns 2 f Getriebe: 3-Gang

- # gleiche FabNr auch für DR-Lok V 23 031 vergeben !
- letzter Besitzer: Karsdorfer Zementwerke (Nr.2)
 - in Lengerich seit: Juni 1991 - betriebsfähig/Ausstellung

Deutsch-deutsches auf 600-mm-Gleis: Nicht nur in Westdeutschland, auch in der ehemaligen DDR ging in den 50er Jahren die Entwicklung von Feldbahndiesellokomotiven weiter. Alleinigere Feldbahnlok-Hersteller im Planwirtschaftsstaat DDR war dabei der VEB LOKOMOTIVBAU „KARL MARX“ BABELSBERG, ehemals O&K.

Entwickelt und in großer Stückzahl gebaut wurden in BABELSBERG Ty-

pen zwischen 10 und 102 PS. Die Bauart Ns2f - unsere Lok 35 - war dabei mit über 1000 Maschinen der gängigste Typ. Geschlossenes Führerhaus, 2-Zylinder-Motor, 3-Gang-Handrad-Schaltgetriebe und Stangenantrieb über Blindwelle sind die Merkmale dieser in jeder Weise robusten und modernen Lok. Namensgeber für die mit einem kleinen Augenzwinkern getaufte Lok „Erich“ war ein zu DDR-Zeiten nicht unbekannter Bürger des Arbeiter- und Bauernstaates.



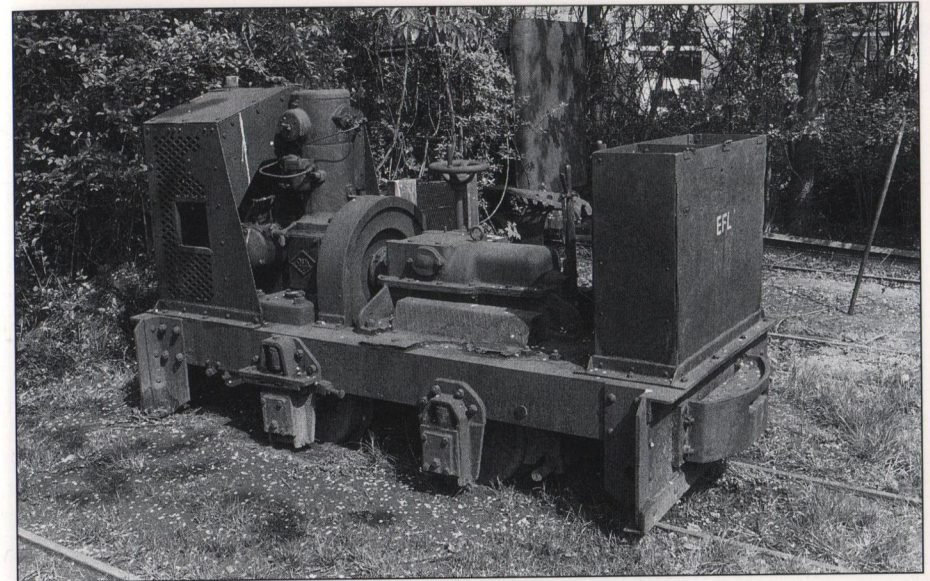
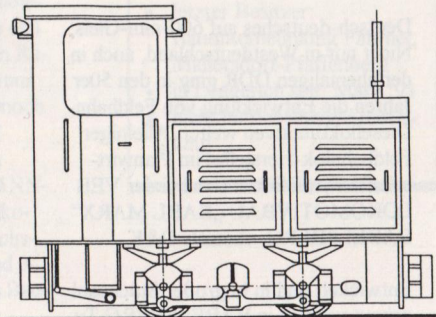
Lok 36 „Karl“

Hersteller:	Babelsberg	Gewicht:	6,2 to
Fabriknummer:	248856	Tauschmotor:	Schönebeck
Baujahr:	1957	Leistung:	36 PS
Type:	Ns 2 f	Getriebe:	3-Gang

- letzter Besitzer: Silikatwerk Bad Lausick, Werk Glossen
- in Lengerich seit: August 1991
- betriebsfähig/in der ständigen Ausstellung

Der zweite „Ossi“: Erneut eine Ns2f-Type aus der BABELSBERGER Lokschieme und mit dem Namen „Karl“ (Marx) wiederum geschichtlich beziehungsreich getauft.

Die Maschine entspricht in ihrer Bauart vollständig der Lok 35 „Erich“ und besitzt wie diese einen gegenüber der Ursprungsbauart um 6 PS stärkeren Austauschmotor. Bis 1991 lief sie - in traumhafter landschaftlicher Streckenführung - bei einem Quarzitbruch in Sachsen.



Lok 37

Hersteller:	O&K
Fabriknummer:	?
Baujahr:	?
Type:	RL 1 c

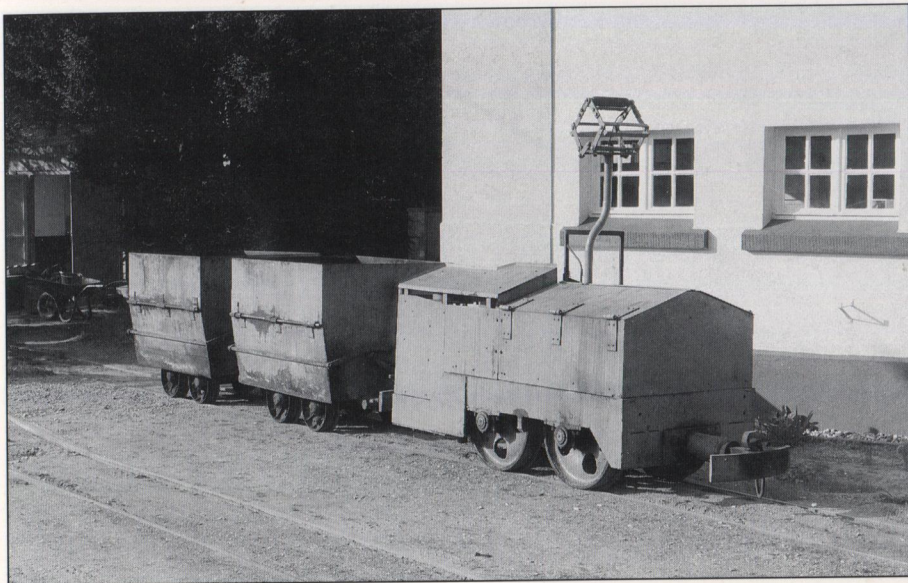
Gewicht:	3,0 to
Motor:	O&K
Leistung:	14 PS
Getriebe:	2-Gang

- letzter Besitzer: Baufirma Jansen, Aschendorf
- in Lengerich seit: Dezember 1991
- nicht betriebsfähig/geschützt hinterstellt

Eine weitere Lok aus der großen RL1c-Familie von ORENSTEIN & KOPPEL (siehe Lok 6, 8, 10, 15), diesmal sozusagen als „Doppel-Cabriolet“ mit offenem Führerstand und mit ebenfalls freistehendem Motor.

Die genauen Lokdaten (Fabriknummer, Originallieferung) haben wir leider bisher nicht ermitteln können.

Obwohl erst seit 1991 im Museum, dürften die letzten Einsätze der Lokomotive rund 30 Jahre zurückliegen. Seinerzeit war sie beim Deichbau eingesetzt. Die große Sturmflut von 1962 - so berichtete uns ihr letzter Besitzer - überlebte die Maschine auf einer Deichbaustelle, während mehrere Loren und Gleise vom blanken Hans geschluckt wurden.



Lok 38

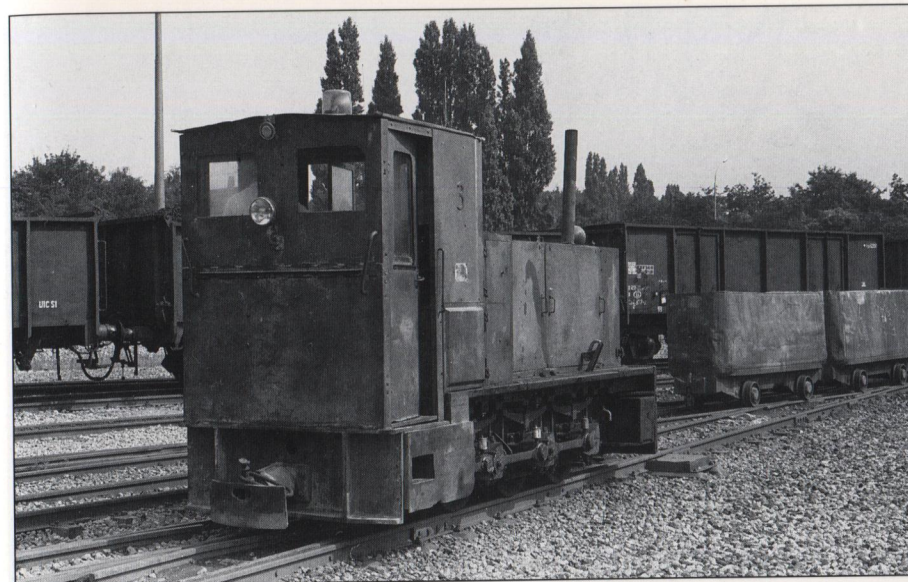
Hersteller:	AEG (?)
Fabriknummer:	?
Baujahr:	?
Type:	Ellok
Gewicht:	2,5 to
Stromart:	Gleichstrom
Spannung:	110 Volt
Leistung:	5 kW

- letzter Besitzer:
Stadtwerke Düsseldorf,
Kraftwerk Flingern (Nr. 1)
- in Lengerich seit: Mai
1992
- betriebsfähig/Ausstellung

Zweiachsanhänger mit Segelmast ?
Blechkasten mit angebautem Wäsche-Ständer ?
Sie sieht schon etwas absonderlich aus, unsere Lok 38. Aber gerade dies und ihre Traktionsart - die einzige Ellok für Fahrdrabtetrieb in unserem Museum - macht sie zu einem besonders interessanten Exponat !

Über die Bauart der Lok ist wenig bekannt. Hersteller könnte AEG (um 1936) sein. Die Leistung des Lahmeyer-Gleichstrom-Motors liegt bei 5 kW.

Die Maschine kam, zusammen mit zwei Sattelbodenentladern, als Dauerleihgabe der Stadtwerke Düsseldorf nach Lengerich. In Düsseldorf war die Zuggarnitur beim Aschetransport in einem Kohlekraftwerk eingesetzt (also sprichwörtlich ein „Aschenputtel“). In Betrieb können wir die Lok wegen der fehlenden Oberleitung bislang leider nicht zeigen.



Lok 39 „Gustav“

Hersteller:	Gmeinder	Gewicht:	16,5 to
Fabriknummer:	4374	Motor:	Deutz
Baujahr:	1949	Leistung:	121 PS
Type:	HF 130 C	Getriebe:	Voith/hydr.

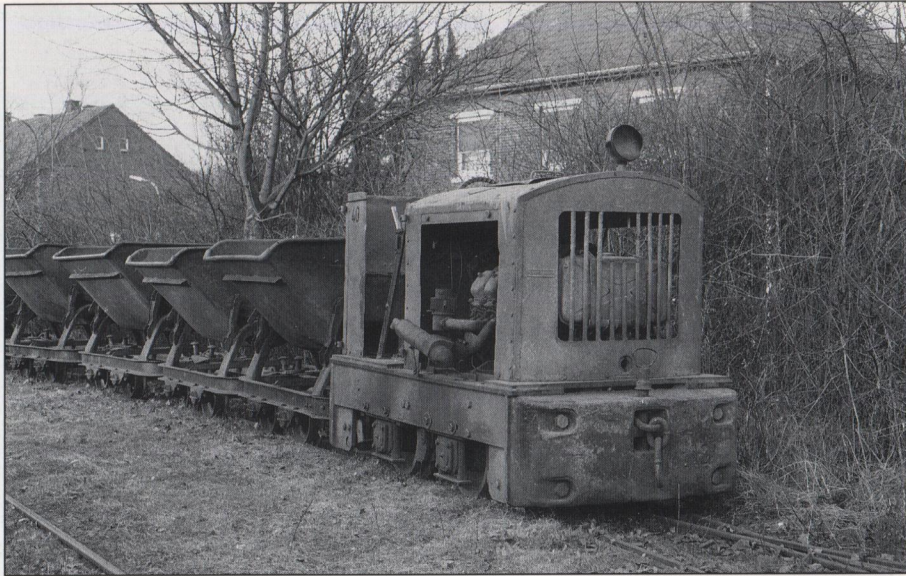
- geliefert: 27.1.50 an Thyssen Gas- und Wasserwerke
- letzter Besitzer: Ruhrkohle AG, Bergwerk Walsum
- in Lengerich seit: August 1992 - geschützt hinterstellt

Ein dicker Brocken:
121 PS, Dreiachs-Triebwerk, Hydraulikgetriebe. 16,5 Tonnen Stahl, Eisen und Blech. Imposante Daten, die unsere GMEINDER-Lok 39 „Gustav“ - eine HF130C - zur mit Abstand größten und schwersten Lokomotive der Museums-Sammlung machen.

Vor allem eisenbahngeschichtlich ist diese Type überaus interessant: Entwickelt und gebaut wurde die HF130C ursprünglich

lich für die Heeresfeldbahnen im Zweiten Weltkrieg. Insgesamt sechs Lokomotivfabriken (Schwartzkopf, Orenstein & Koppel, Deutz, Jung, Windhoff und Gmeinder) belieferten das Militär mit fast 400 Maschinen dieser als „Einheitslok“ konzipierten Bauart.

In unmittelbarer Nähe des Museums, bei Dyckerhoff in Lengerich, wurden Lokomotiven dieses Typs noch in den 60er Jahren im Kalksteintransport eingesetzt.



Lok 40

Hersteller: Babelsberg
 Fabriknummer: 260040
 Baujahr: 1958
 Type: Ns 1 b

Gewicht: 2,8 to
 Tauschmotor: Cunewalde
 Leistung: 11 PS
 Getriebe: 2-Gang

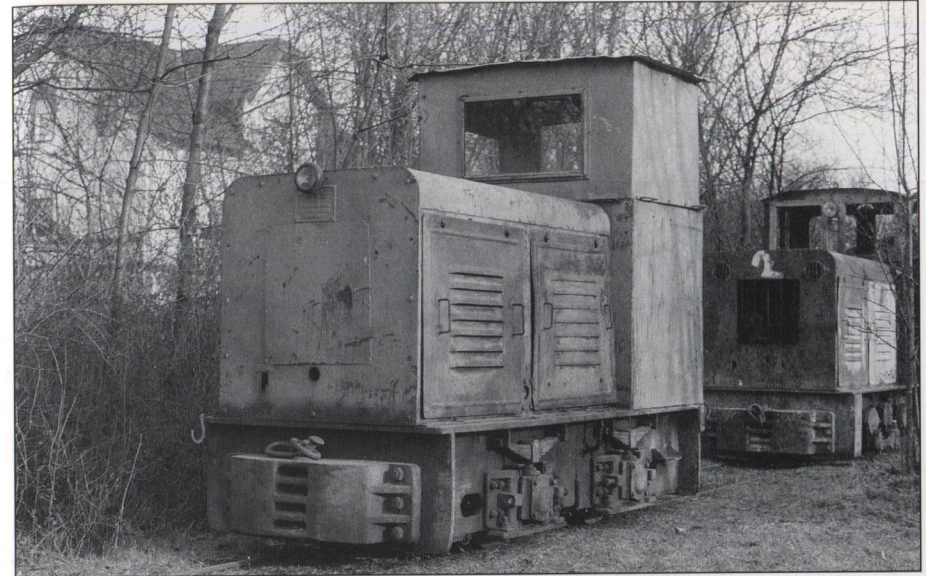
- letzter Besitzer: Ziegelei Vehlitz b. Magdeburg
- in Lengerich seit: Dezember 1992
- betriebsfähig/Ausstellung

Mit der Wende kam das Ende: Die gleiche Wiedervereinigung, die so vielen Menschen in Deutschland die Freiheit brachte, bedeutete für viele Feldbahnen im Osten leider das wirtschaftliche „Aus“. Zahlreiche Betriebe besaßen zu wenig Substanz zum Überleben, andere legten zumindest ihre Materialbahnen still, um die Transporte künftig mit dem LKW abzuwickeln.

Zu den Betrieben, die es nicht überlebt haben,

zählt das Ziegelwerk Vehlitz bei Magdeburg. Von dort konnten wir bei der Stilllegung 1992 noch eine BABELSBERGER Ns1b übernehmen, gewissermaßen die kleinere Schwester der Ns2f.

Die Lok hat einen offenen Führerstand, einen 11-PS-Motor und Zweigang-Getriebe. In Technik und Bedienung erinnert bei dieser Lok vieles an die EL105-Type von JUNG.



Lok 41 „Walter“

Hersteller: Babelsberg Gewicht: 6,2 to
 Fabriknummer: ? Tauschmotor: Schönebeck
 Baujahr: 1951 Leistung: 36 PS
 Type: Ns 2 Getriebe: 2-Gang

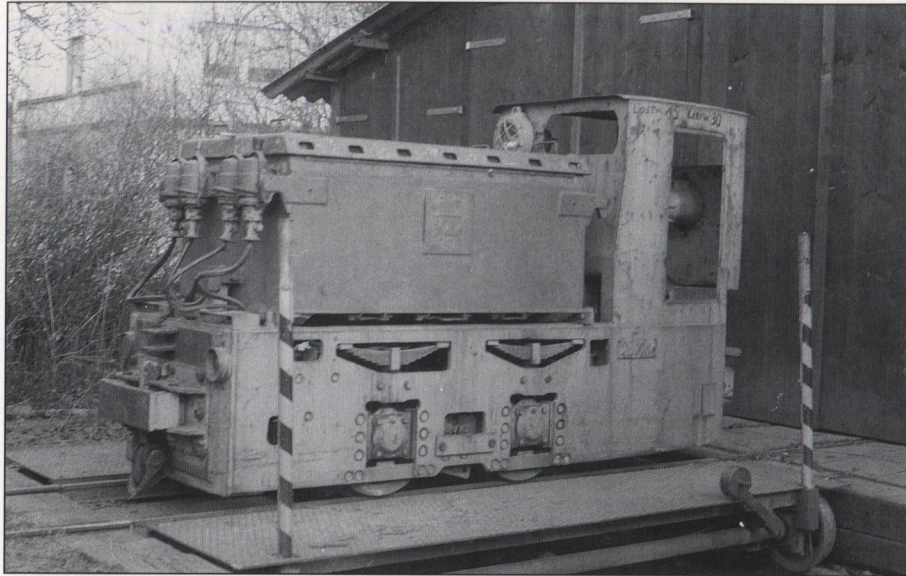
- letzter Besitzer: Ziegelwerk Neukalen/i. Mecklenburg
- in Lengerich seit: Dezember 1992
- betriebsfähig/in der ständigen Ausstellung

An dieser Lok haben besonders die Spezialisten ihre Freude:

Erneut ein DDR-Fabrikat der Bauart LKM-BABELSBERG, wieder eine Zwei-Zylinder-Maschine vom Typ Ns2, hier aber noch in der Ursprungsversion mit Ketten- statt Stangenantrieb (vergl. Lok 35 und 36)! Diese Ausführung wurde schon nach den allerersten Lieferungen wieder aufgegeben und stellt heute eine kleine Seltenheit dar. Von der Stan-

dardlok Ns2f unterscheidet die Lok außerdem die Ausführung des Getriebes mit nur zwei Gängen.

Mit Baujahr 1951 markiert die Lok zugleich den Beginn eines mit über 2700 Exemplaren überaus erfolgreichen BABELSBERGER Feldbahnlok-Typenprogramms. Eine nicht geringe Zahl der LKM-Loks ging übrigens in den Export, vornehmlich für die sozialistischen Bruderländer der DDR.



Lok 42

Hersteller:	LEW
Fabriknummer:	701029
Baujahr:	?
Type:	EL 9
Gewicht:	4,0 to
Leistung:	2x 4,4 kW
Batterie:	72V/455 Ah
Vmax:	5,7 km/h

- letzter Besitzer:
Schachtbau Nordhausen
- über Privatmann Bielefeld
- in Lengerich seit: 24.4.93
- betriebsfähig/Ausstellung

Batterien als Energiequelle für den Antrieb von Schienenfahrzeugen sind schon seit Ende des 19. Jahrhunderts bekannt. Mit Ausnahme von einigen Triebwagen der Staatsbahn, haben sich solche Akku-Fahrzeuge aber nur bei Grubenbahnen dauerhaft durchsetzen können. Namhafte Hersteller von Akku-Lokomotiven waren (und sind z.T. noch heute) AEG, Siemens, SIG, Jung oder die Gewerkschaft Schalker Eisenhütte.

Einziges Akku-Lok unseres Museums ist eine EL9-Type von LEW (VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke "Hans Beimler", Henningsdorf, Betrieb Inducal Göllingen). Diese Firma führte nach 1945 die Firmenaktivitäten der AEG in der damaligen DDR weiter. Die Lok ist als leichte Zubringerlok konzipiert und leistet 8,8 kW. Eingesetzt war die Maschine zuletzt beim Schachtbau Nordhausen/Harz als Lok Nr.3.

Technische Daten

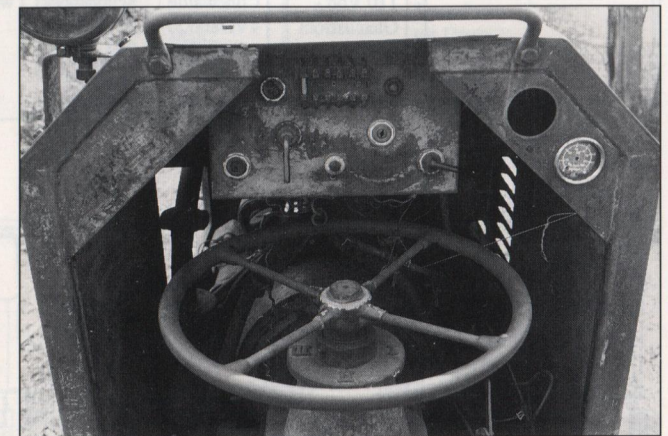
Freaks, Hardcore-Feldbahner und Lokomotiv-Historiker: Einige wollen immer ganz genau bescheid wissen. Für sie sind auf den nachfolgenden sechs Seiten Abmessungen, Leistungen und technische Besonderheiten unserer Loks noch einmal en detail aufgelistet, und zwar geordnet nach Herstellern - von A (wie AEG) bis W (wie Windhoff) - und darin zusammengefaßt nach Lokomotivtypen.

Tatsächlich vermitteln auch diese nüchternen Daten dem technisch Interessierten noch manche interessante, kuriose oder sonstwie bemerkenswerte Einzelheit der jeweiligen Konstruktion:

Zum Beispiel, daß es mindestens zwei Standard-Ausführungen der RL1c von ORENSTEIN & KOPPEL gegeben haben muß (eine

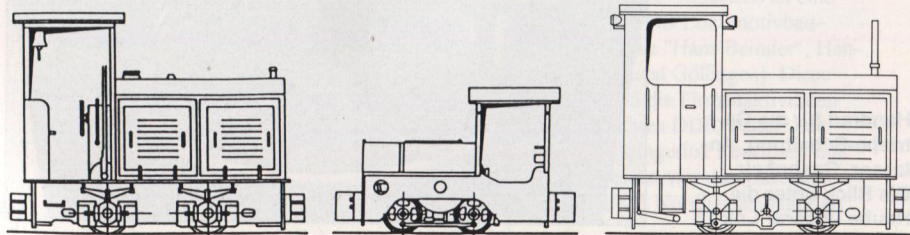
mit 2470 und eine mit 2685 mm LüP). Daß die HENSCHEL-DG-Typen, gemessen an der Konkurrenz, auf auffallend „kleinen Füßen“ (sprich: kleinen Rädern) standen. Oder daß einige Hersteller bei der Auslegung ihrer Lokomotivgetriebe eher knickrig zur Sache gingen, während andere (z.B. DEUTZ oder HENSCHEL) selbst ihren kleinsten Maschinen generell komfortable 4-Gang-Getriebe spendierten.

Von allen genannten Lokomotivfabriken bauen heute übrigens nur noch GMEINDER und SCHÖMA kleine Schmalspur-Dieselloks. AEG/LEW, DIEMA, HENSCHEL und WINDHOFF sind zumindest anderweitig noch mit dem Schienenfahrzeugbau verbunden. Alle übrigen haben die Produktion vollständig umgestellt oder existieren als Unternehmen nicht mehr.

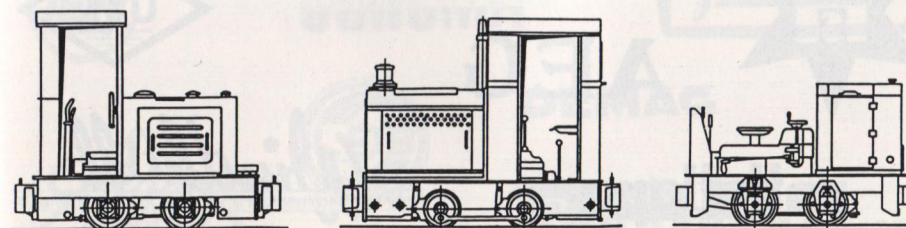


Handrad für die Getriebe-Schaltung, Anlasser, Gashebel:
Ein Blick unter die Haube unserer Lok 18

	AEG	BABELSBERG			DEMAG
Type Loknummer(n)	38	Ns1 b 40	Ns2 41	Ns2 f 35, 36	ML 15 12
Antrieb Gewicht	Ketten 2,5 to	Ketten 2,8 to	Ketten 6,2 to	Stangen 6,2 to	Stangen 4,0 to
Länge über Puffer Breite Höhe ohne Führerhaus Höhe mit Führerhaus Achsstand Rad-Durchmesser	3150 mm 970 mm 1100 mm 720 mm 600 mm	2320 mm 1000 mm 1420 mm 720 mm 376 mm	3040 mm 1300 mm 2420 mm 1030 mm 500 mm	3020 mm 1400 mm 2300 mm 1050 mm 500 mm	2750 mm 1280 mm 1680 mm 800 mm 430 mm
Motor Type Zylinder Leistung Drehzahl	Lahmeyer OG35B - 5 kW 1500 UpM	VEB Elberwerk Roßlau 1 NVD 14 1 10 PS 1500 UpM	VEB IFA/ Johannisthal Aktivist 2 30 PS 1500 UpM	VEB IFA/ Johannisthal Aktivist 2 30 PS 1500 UpM	Demag 1 15/17,5 PS 1100 UpM
Getriebe Type Geschwindigkeiten Zugkräfte		Babelsberg 2-Gang 4-8 km/h 500-230 kg	Babelsberg 2-Gang 4-8 km/h 1460-710- 380 kg	Babelsberg 3-Gang 4-8-14 km/h 1460-710- 380 kg	Demag 3-Gang 4-9-13 km/h 940-420-285 kg
Sonstiges	Elektrische Anlage: 110 Volt - Gleichstrom	Austausch- motor: Cunewalde 4VD8/8-2, 4 Zylinder, 11 PS bei 1500 UpM	Austausch- motor: Schönebeck 2VD14,5/ 12 SRL 36 PS bei 1500 UpM	Austausch- motor: wie Ns2	Geschwin- digkeiten genau: 4,5-9,5-13,5 km/h



	DEUTZ				
Type Loknummer(n)	OME117F 7, 9, 26	OMZ117F 16	OMZ122F 24	PMZ122F 25	MAH714F 29
Antrieb Gewicht	Stangen 2,8 to	Stangen 4,6 to	Stangen 7,0 to	Stangen 7,0 to	Ketten 2,0 to
Länge über Puffer Breite Höhe ohne Führerhaus Höhe mit Führerhaus Achsstand Rad-Durchmesser	2560 mm 1150 mm 1480 mm 2250 mm 780 mm 405 mm	3350 mm 1150 mm 2350 mm 930 mm 405 mm	3825 mm 1600 mm 2560 mm 1150 mm 510 mm	4340 mm 1570 mm 2570 mm 900 mm 500 mm	2210 mm 1080 mm 1230 mm 600 mm 350 mm
Motor Type Zylinder Leistung Drehzahl	Deutz OME117 1 11/12 PS 700 UpM	Deutz OMZ117 2 22/24 PS 700 UpM	Deutz OMZ122 2 36/40 PS 600 UpM	Deutz PMZ122 2 30/33 PS 650 UpM	Deutz MAH714 1 9 PS
Getriebe Type Geschwindigkeiten Zugkräfte	Deutz 4-Gang 3- 5- 8,2- 13,3 km/h 530-475- 275-160 kg	Deutz 4-Gang 3- 5,2- 8,7- 15,5 km/h 1000-900- 525-270 kg	Deutz 4-Gang 3,3- 6- 10,4- 17,5 km/h 1560-1300- 700-385 kg	Deutz 3-Gang 5- 7,5- 14 km/h 1325-775- 375 kg	Deutz 2-Gang max. 9,4 km/h
Sonstiges	Lok 9: Führerhaus, Tauschmo- tor Deutz A1L514 12,5 PS bei 1500 UpM	Tauschmo- tor Deutz F2L514, 28 PS bei 1550 UpM	Druckluft- Anlasser	Druckluft- Anlasser, Tauschmo- tor Deutz OMZ122, 36/40 PS, 600 UpM	



	DIEMA				HAT-LAPA
Type Loknummer(n)	DS 20 alt 1	DS alt 4	DL 8 3	DS 20 18	Junior I 14
Antrieb	Ketten	Kardan	Ketten	Kardan	Ketten
Gewicht	3,6 to	ca. 3,1 to	2,0 to	3,5 to	0,85 to
Länge über Puffer	3550 mm	3220 mm	2215 mm	2570 mm	1960 mm
Breite	1240 mm	900 mm	1000 mm	1000 mm	1000 mm
Höhe ohne Führerhaus	1620 mm		1420 mm	1500 mm	1170 mm
Höhe mit Führerhaus		2080 mm			
Achsstand	950 mm	850 mm	760 mm	730 mm	600 mm
Rad-Durchmesser	400 mm	400 mm	400 mm	400 mm	350 mm
Motor	Diema		Deutz	Deutz	F & S
Type			F1L712	A2L514	Stamo 8
Zylinder	2		1	2	1
Leistung	20 PS	ca. 10-15 PS	11 PS	22 PS	5 PS
Drehzahl	800 UpM		1500 UpM	1100 UpM	
Getriebe	Diema	Diema	Diema	Diema	Hatlapa
Type	3-Gang	3-Gang	2-Gang	3-Gang	1-Gang
Geschwindigkeiten	3,5-6,5-11 km/h		4-8 km/h	4-8-12 km/h	8 km/h
Zugkräfte	1240-650- 370 kg			840-541- 308 kg	150 kg
Sonstiges	Außenrah- men; Tauschmo- tor Deutz A2L514, 28 PS bei 1600 UpM	Innenrah- men; Tauschmo- tor Deutz A2L514, 28 PS bei 1600 UpM	Außenrah- men	Innenrah- men	ohne Puffer; Tauschmo- tor Deutz MAH711, 6 PS bei 1500 UpM



AEG

Hatlapa

Windhoff
Rheiner Maschinenfabrik Windhoff Akt.-Ges. Rheine i. W.



	GMEINDER			HENSCHEL	
Type Loknummer(n)	F 10/12 5	15/18 PS 2	HF130C 39	DG 13 33	DG 26 19
Antrieb	Ketten	Ketten	Stangen	Ketten	Ketten
Gewicht	2,8 to	3,5 to	16,5 to	3,2 to	5,4 to
Länge über Puffer	2610 mm	2820 mm	5325 mm	2500 mm	3060 mm
Breite	1180 mm	1180 mm	1650 mm	1210 mm	1275 mm
Höhe ohne Führerhaus	1605 mm	1665 mm		1500 mm	1620 mm
Höhe mit Führerhaus			2650 mm		
Achsstand	900 mm	1000 mm	1800 mm	784 mm	892 mm
Rad-Durchmesser	400 mm	450 mm	700 mm	350 mm	350 mm
Motor	Kaelble	Kaelble	Deutz	Henschel	Henschel
Type	G110e (?)	F125e	A6M517	K22	L22
Zylinder	1	1	6	1	2
Leistung	10/12 PS	15/18 PS	121 PS	13/15 PS	26/30 PS
Drehzahl		1200 UpM	1465 UpM	1000 UpM	1000 UpM
Getriebe	Gmeinder	Gmeinder	Voith	Henschel	Henschel
Type	3-Gang	3-Gang	hydr./L22	4-Gang	4-Gang
Geschwindigkeiten	4-8-12 km/h	4-8-12 km/h	0-20 km/h	3-5-8-13 km/h	3-5-8-15 km/h
Zugkräfte	566-269- 170 kg	778-373- 238 kg	5100 kg	750-615- 370-215 kg	1350-1250- 755-375 kg
Sonstiges	Außenrah- men; Tauschmo- tor MWM 2 Zylinder, 28 PS	Außenrah- men	Außenrah- men; dreiaxsig		



SCHÖMA
LOKOMOTIVEN

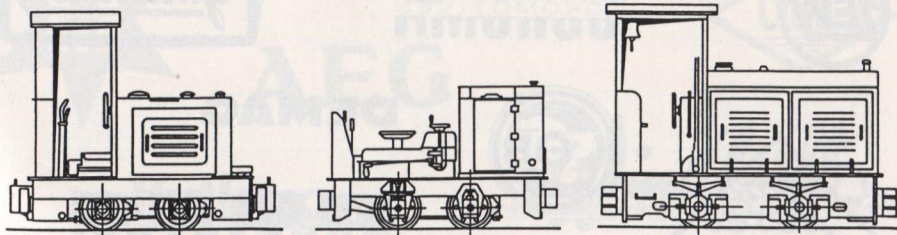


DEMAG

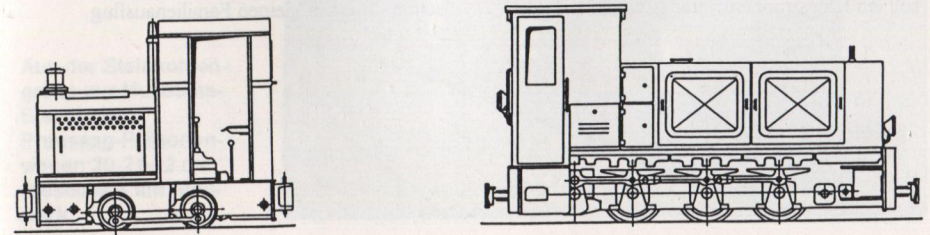


JUNG
JUNGENHAL

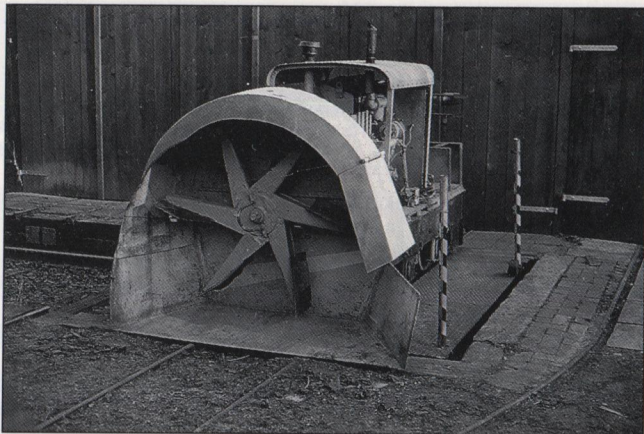
	HOF-MANN	JUNG	LEW	O&K	
Type Loknummer(n)	DT22/600 34	EL 105 11, 17	EL 9 42	RL1 c 6, 8, 10, 15 37	MD 2 27, 28
Antrieb Gewicht	Ketten 4,5 to	Ketten 3,0 to	Zahnrad 4,0 to	Ketten 3,0 to	Ketten 4,5 to
Länge über Puffer	2650 mm	2700 mm	2790 mm	2470 mm/ 2685 mm	2700 mm
Breite	1160 mm	980 mm	825 mm	1250 mm	1100 mm
Höhe ohne Führerhaus				1500 mm	1610 mm
Höhe mit Führerhaus	2200 mm	2215 mm	1460 mm	2000 mm	2050 mm
Achsstand	750 mm	780 mm	630 mm	780 mm	845 mm
Rad-Durchmesser	400 mm	400 mm	430 mm	450 mm	450 mm
Motor	MWM	Jung SE 110	GFM 1813	O&K RL1 c	O&K MD 2
Type	2	1	-	1	2
Zylinder					
Leistung	20/22 PS	11/12 PS	2x 4,4 kW	14 PS	22 PS
Drehzahl	1500 UpM	1000 UpM	850 UpM	1300 UpM	1300 UpM
Getriebe	Hofmann	Jung		O&K	O&K
Type	3-Gang	2-Gang	4 Fahrst.	2-/3-Gang	3-Gang
Geschwindigkeiten	3,2-6,2-11,3 km/h	4-8,1 km/h	5,7 km/h	4-8 bzw. 4,8-9,5-14,2	5,2-10,4- 15,5 km/h
Zugkräfte	1130-672- 366 kg	600-290 kg	max. 10,59 kN	530-300 bzw 670-320-175	975-465- 255 kg
Sonstiges	Ballast- kästen auf den seitlichen Um- läufen	abweichend Lok 11: Höhe 1900 LüP 2900 DGew 2,9	Batterie: 72 V/ 455 Ah; zwei Fahr- motoren; Gleichstrom	Lok 8: mit Führerhaus; Lok 6/15: 2470 mm, Rest: 2685 mm LüP	Lok 27 ohne Füh- rerhaus, Lok 28 mit Führerhaus



	SCHÖMA			STRÜ- VER	WIND- HOFF
Type Loknummer(n)	27 PS alt 30	Lo 10 20	Lo 20 21, 22, 23	Kuli 31, 32	LS 13 sIII 13
Antrieb Gewicht	Kardan 4,2 to	Kardan 3,0 to	Kardan 3,6/4,0 to	Ketten 0,73 to	Ketten 3,5 to
Länge über Puffer	3200 mm	2100 mm	2880 mm	1650 mm	3100 mm
Breite	950 mm	900 mm	1000 mm	980 mm	1050 mm
Höhe ohne Führerhaus		1550 mm	1550 mm	1160 mm	
Höhe mit Führerhaus	2100 mm	2100 mm	2100 mm		2085 mm
Achsstand	1000 mm	800 mm	1000 mm	500 mm	850 mm
Rad-Durchmesser	450 mm	400 mm	450 mm	350 mm	450 mm
Motor	FMA Pokorny	Schömag	Basse & Selve	Deutz	Junkers
Type		ohne		MAH 711	1 HK 65
Zylinder	2	1	2	1	1
Leistung	27 PS	10/12 PS	20/24 PS	6 PS	12,5/14 PS
Drehzahl	900 UpM	700 UpM	700 UpM	1500 UpM	1200 UpM
Getriebe	Schöma	Schöma	Schöma	Strüver	Windhoff
Type	3-Gang	3-Gang	3-Gang	1-Gang	3-Gang
Geschwindigkeiten	4-8-12 km/h	4-8-12 km/h	4-8-12 km/h	8 km/h	3,5-7-10 km/h
Zugkräfte	850-475- 220 kg	660-290- 150 kg	1200-560- 280 kg		820-410-280 kg
Sonstiges	Tauschmo- tor Deutz A2L514, 25 PS bei 1500 UpM	Führerhaus nachträg- lich aufge- baut (1949)	Lok 22/23: Führerhaus; Tauschmo- tor MWM KDW415z 28PS/1500	Lok 32 z.Zt. ohne Motor	



Der Winter kann kommen:
Dieses interessante und einmalige Gefährt, eine Eigenbau-Feldbahn-Schneefräse konnten wir 1992 vom Ziegelwerk Neukalen in der ehemaligen DDR übernehmen.



Sonderfahrzeuge

Eine Schneefräse auf Feldbahngleisen? Eine Draisine auf 600 mm Schmalspur? Kein Problem. Schnee gibt's schließlich überall, und Bedarf an kurzen Fahrgastfahrten (ob aus Spaß an der Freud' oder um schnell an einen bestimmten Betriebspunkt zu gelangen) auch. Herausgekommen sind bei solchen Eigenbauten meist ziemlich abenteuerliche Konstruktionen; Unikate, die die ohnehin bunte Feldbahnwelt noch um einen kräftigen Farbklecks reicher machten.

Dies trifft besonders für unsere Schneeschleuder zu. Sie entstand in den 80er Jahren beim Ziegelwerk Neukalen in Mecklenburg-Vorpommern aus dem Fahrgestell einer Babelsberger Ns1 und dem Motor einer Ns2. Der Motor treibt dabei nur die Fräse an, das Gerät selbst muß geschoben werden. Hintergrund für den Bau der Schneeschleuder soll ein Katastrophenwinter gewesen sein, der

die 5 km lange Feldbahnstrecke so zuschnitt, daß die Arbeiter - statt zu produzieren - tagelang die Gleise freischippen mußten. Und, wie Murphy es so will: Seitdem die Schneeschleuder da war, gab es keinen Schneewinter mehr. Das Gerät ist also fast unbenutzt.

Überaus sehenswert sind auch unsere beiden Feldbahn-Draisinen (Typ: Gartenbank mit Motor). Beide stammen vom Torfwerk Clemens Haskamp in Lohne.

Der Antrieb erfolgt bei beiden Draisinen über einen Fichtel & Sachs-Mopedmotor. Auch die Bedienung verlangt einen geübten Mopedfahrer. Hinter der Rückenlehne befindet sich eine Gerätekiste, die (sicher nur ganz zufällig!) gerade Platz für einen Kasten Bier bietet. Schienenmoped I ist zweisitzig, Schienenmoped II reicht mit zwei Sitzbänken à zwei Plätze schon für einen kleinen Familienausflug.

Der Wagenpark

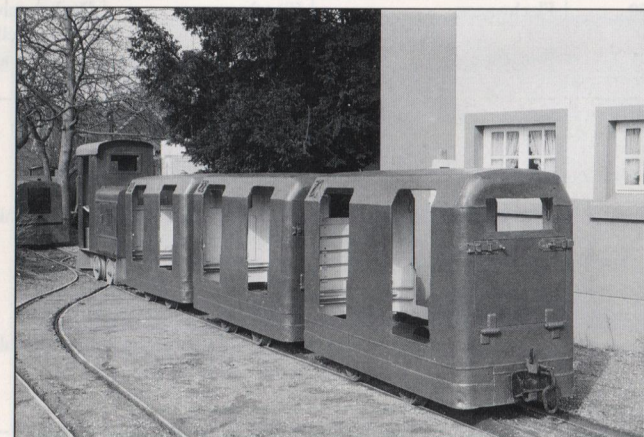
Was wäre eine Feldbahn ohne Loren? Keine richtige Feldbahn jedenfalls. Und deshalb gilt - neben den Lokomotiven - dem Loren- und Wagenpark unsere besondere Aufmerksamkeit.

Die Vielfalt gerade in diesem Bereich ist außergewöhnlich! Schon ein Blick in historische Kataloge von großen Feldbahnhändlern wie DOLBERG GLASER & PFLAUM zeigt: Für jeden Einsatzzweck gab es das passende Wägelchen. Darüber hinaus bauten viele Betriebe noch ihre ganz besonderen Wagen in eigener Werkstatt.

Leider haben nur relativ wenig Wagentypen bis in die Jetztzeit überlebt, vornehmlich Kipploren

und Torfwagen. Trotzdem ist es uns in den zurückliegenden Jahren gelungen, noch so manches „Schätzchen“ an Land zu ziehen. Zu den besonderen Raritäten aus der Region zählen z.B. drei Kalkeinsatzwagen des Kalkwerks Tecklenburg und die letzte Innenrahmen-Kipplore des Erztagebaus am Hügell.

Die Vielzahl unterschiedlicher Fahrzeugtypen läßt eine detaillierte Beschreibung im Rahmen dieses kleinen Museumsführers leider nicht zu. Für die Interessenten werden die Wagen nachfolgend aber zumindest tabellarisch aufgeführt, und zwar getrennt nach den Einsatzbereichen „Feldbahn“ und „Bergbau“.

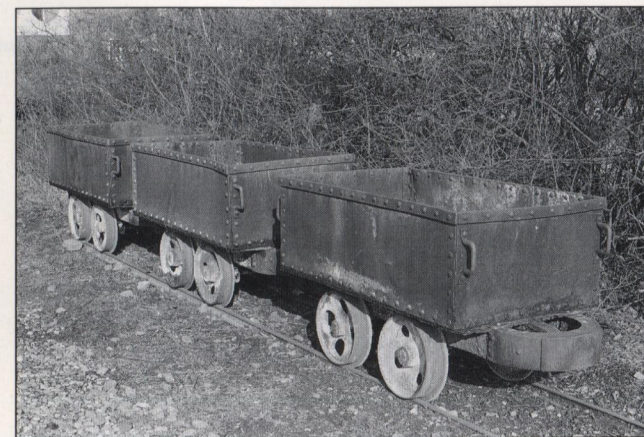


Aus der Steinkohlen-grube zur Museums-Eisenbahn:
Preussag-Personen-wagen 20-21-22 mit Diesellok 4 am Stell-werk

FELDBAHNWAGEN			
Nr(n)	Typ	Bauweise/ Anmerkungen	Herkunft
1-7	Kipploren 0,5 cbm	geschweißt	Boral Sachsen-Dachziegel, vorm. VEB Sächsische Baustoffe, Dachziegelwerk Forberge/b.Riesa
10	Kipplore 0,75 cbm	genietet Din 5961	Wallmeyer & Söhne, Kalkwerk Dörenthe
11	Kipplore 0,75 cbm	genietet Din 5962	dto. (Wanne); Fahrgestell wie Nr.12
12	Kipplore 0,75 cbm	genietet Din 5962	Schrott Schulz, Lengerich
13	Kipplore 0,75 cbm	genietet; Bremse	Eigenbau aus diversen Einzelteilen
14	Kipplore 0,75 cbm	geschweißt; Bremse	Quarzitbruch Glossen
15-17	Kipploren 0,75 cbm	genietet	Hermann Dallmann, Bramsche
18	Kipplore 0,75 cbm	genietet; Bremse	Hermann Dallmann, Bramsche
19-27	Kipploren 0,75 cbm	geschweißt	Schloß- und Stahlbau Mühlhausen
28	Kipplore 0,75 cbm	geschweißt; Bremse	Quarzitbruch Glossen
40-42	Kipploren 1 cbm	geschweißt	Ziegelwerk Neukalen (Meckl.Vorp.)
43-44	Kipploren 1 cbm	geschweißt; Bremse	Ziegelwerk Neukalen (Meckl.Vorp.)
45-46	Kipploren 1 cbm	genietet	Torfwerke Deilmann AG, Börgermoor
47	Kipplore 1 cbm	nur Fahrgestell	Torfwerke Deilmann AG, Börgermoor
50-52	Kipploren 1,25 cbm	genietet	Torfwerke Deilmann AG, Börgermoor
70-72	Weißtorflore	Holzkastenaufbau	Vinter Torfindustrie Th. Sellmann
80	Stirnwandlore	für Handvershub; Sprengstofflore	Dyckerhoff AG, Lengerich
90	Flachwagen	Eigenbau	Dachziegelwerk Meyer-Holsen, Rahden (Fahrgestell)
91	Rungenwagen	Tragfähigkeit 4 to	Schloß- und Stahlbau Mühlhausen
<p>Hersteller:</p> <p>1-7 : VEB Förderwagenbau Löbnitz</p> <p>14 : VEB Förderwagenbau Löbnitz</p> <p>19-28: Schloß- und Stahlbau, vorm. VEB Förderwagen und Beschlagteile, Mühlhausen</p> <p>40-44: VEB Förderwagenbau Vetschau (Spreewald)</p> <p>50-52: Dolberg Glaser & Pflaum</p> <p>70-72: Dolberg Glaser & Pflaum</p> <p>80 : Dyckerhoff AG, Lengerich</p> <p>91 : Schloß- und Stahlbau, vorm. VEB Förderwagen und Beschlagteile, Mühlhausen bei allen anderen Hersteller unbekannt</p>			

FELDBAHNWAGEN			
Nr(n)	Typ	Bauweise/ Anmerkungen	Herkunft
100-101	Sattelbodenentlader	geschweißt/ für Aschetransport	Stadtwerke Düsseldorf, Kraftwerk Flingern
110-112	Kalkeinsatzwagen	genietet	Schrott Schulz, Lengerich (ex Kalk- werk Tecklenburg)
120	Schnabelrundkipper	genietet	
121	Schnabelrundkipper	geschweißt	
170-171	Drehgestell		Torfwerk Victor Gellhaus, Lohne
172	Drehgestell	mit Bremse	Torfwerk Victor Gellhaus, Lohne (über Privatsammler)
180	Schienenbiegevorrichtung	Eigenbau	VEB Lausitzer Granit, Demitz- Thumitz
181	Werkstattwagen	Eigenbau auf 1,75- cbm-Lorenfahrgestell	Wareндorfer Hartsteinwerke
184	Kastenwagen	Eigenbau	Fa. Staffa, Lengerich
190-191	Ziegelei-Etagenwagen	für Handvershub/ 500 mm Spurweite	Ziegelwerk Bergmann, Anklam
192	Kipplore	680 mm Spurweite/ Innenrahmen	Georgsmarienhütte, Tagebau Hüggel, Hasbergen

Überbleibsel einer ehemals blühenden Industrie:
Kalkeinsatzwagen
110-112 vom ehemaligen Kalkwerk Tecklenburg



GRUBENWAGEN

Nr(n)	Typ	Bauweise/ Anmerkungen	Herkunft
20 - 22	Personenwagen	8sitzig	Preussag AG, Ibbenbüren
201-204	Grubenmuldenkipper	Innenrahmen	Tonbergbau Weiß, Obertiefenbach
210-215	Kippförderwagen 0,63 cbm		Schachtbau Nordhausen
220-223	Förderwagen 1,125 cbm		Preussag AG, Ibbenbüren
230-236	Förderwagen 0,75 cbm		Schloß- und Stahlbau Mühlhausen
240-245	Materialtransportwagen	Flachwagen mit einsteckbaren Rungen	Schloß- und Stahlbau Mühlhausen
246	Rungenwagen	mit Klappungen	Preussag AG, Ibbenbüren
280	Kipplore	für Kettenförderung	Ziegelwerk Sachsenhagen
281	Klappdeckelwagen		Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks-AG, Ampfwang/Österreich

Hersteller:

201-204: Feldbahnfabrik Breidenbach & Co, Mannheim-Neckerau
 210-215: Schloß- und Stahlbau, vorm. VEB Förderwagen und Beschlagteile, Mühlhausen
 220-223: Dröge & Koch, Unna
 230-236: Schloß- und Stahlbau, vorm. VEB Förderwagen und Beschlagteile, Mühlhausen
 240-245: Schloß- und Stahlbau, vorm. VEB Förderwagen und Beschlagteile, Mühlhausen
 246: Dröge & Koch, Unna



Holztransport untertage, Holztransport übertage:
 Wie unsere Personenwagen stammt auch der Rungenwagen Nr. 246 von der Preussag in Ibbenbüren. Dahinter ein 1,125 cbm-Förderwagen

Lokparade vor dem alten Stellwerk:
 Links Diema-Lok Nr. 1, rechts die Nr. 10 von Orenstein & Koppel



Literatur:

Für die vorliegende Museumsbroschüre wurden folgende Quellen benutzt:

Andreas Christopher
 Die Feldbahn, Band 1 (Bundesrepublik)
 Gifhorn 1989

Gottwald/Koch/Pauls/Pichl/Przygoda
 Das Frankfurter Feldbahnmuseum
 St. Augustin 1993

Frank Harding
 Die Feldbahn, Band 3 (Ehemalige DDR)
 Gifhorn 1992

Dierk Lawrenz
 Feldbahnen in Deutschland. Die schmalspurigen
 Industriebahnen und ihre Fahrzeuge
 Stuttgart 1982

Dierk Lawrenz
 Ein Jahrhundert Feldbahnen
 Stuttgart 1985

Typenprospekte und Firmenunterlagen
 verschiedener Hersteller

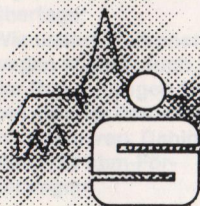
Feldbahnen Nostalgie auf schmaler Spur

Feldbahnen waren in der Vergangenheit, insbesondere in der Lengericher Region, unverzichtbare Transportmittel in zahlreichen Produktionsstätten. Die Pflege und Instandhaltung historischer Feldbahnen ist seit Jahren ein Hauptanliegen der Eisenbahnfreunde Lengerich e.V..

Mit der Auflage dieses gelungenen Museumsführers leisten sie einen weiteren wichtigen Beitrag zur Erhaltung der Feldbahntradition.

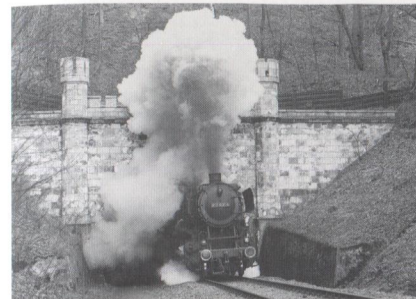
Dem Museumsführer wünschen wir eine gute Resonanz

Stadtsparkasse Lengerich



Eisenbahnbücher aus dem Verlag Kenning

Hermann-Löns-Weg 4, D-48527 Nordhorn, Tel. 05921/76996 – Fax 05921/77958



Dampflokotiven auf der Teutoburger Wald-Eisenbahn

60 Seiten 21/21 cm geheftet, 16 Farb- und 56 SW-Fotos, 10 Zeichnungen, DM 16,80

Die Geschichte der TWE, ihrer Dampflokotiven und des sehr populären Nostalgiebetriebes mit der 38 1772 und der 50 3655 des Vereins „Eisenbahn-Tradition“.

Eisenbahnen im mittleren Ruhrgebiet

112 Seiten 21/30 cm gebunden, 25 Farb-, 155 SW-Fotos, 17 Zeichnungen, DM 48,-

Eisenbahn Gelsenkirchen-Bismarck – Winterswijk

96 Seiten 21/30 cm gebunden, 17 Farb-, 107 SW-Fotos, 38 Zeichnungen, DM 44,-

Schmalspurbahn Wolkenstein – Jöhstadt

112 Seiten 21/30 cm gebunden, 149 Fotos, 45 Zeichnungen, DM 39,80

Die Weißeritztalbahn

152 Seiten 21/30 cm gebunden, 16 Farb-, 225 SW-Fotos, 46 Zeichnungen, DM 56,-

Die Windbergbahn

96 Seiten 21/30 cm gebunden, 115 Fotos, 90 Zeichnungen, DM 39,80

Die Delitzscher Kleinbahn

76 Seiten 21/21 cm kartoniert, 59 Fotos, 43 Zeichnungen, DM 22,80

Privatbahnen in der Grafschaft Hoya

112 Seiten 21/21 cm gebunden, 22 Farb-, 110 SW-Fotos, jetzt DM 29,80

Schmalspurbahn Mosbach – Mudau

96 Seiten 21/21 cm gebunden, 14 Farb-, 90 SW-Fotos, 25 Zeichnungen, DM 34,80

Die St. Andreasberger Zahnradbahn

84 Seiten 21/21 cm gebunden, 72 Fotos, 25 Zeichnungen, DM 29,80

Die Meppen-Haselünner Eisenbahn

96 Seiten 21/21 cm gebunden, 11 Farb-, 113 SW-Fotos, 41 Zeichnungen, DM 34,80

Die Kleinbahn Ihrhove-Westrhauderfehn

84 Seiten 21/21 cm gebunden, 61 Fotos, 27 Zeichnungen, DM 29,80

Die Plottenberger Kleinbahn

84 Seiten 21/21 cm gebunden, 107 Fotos, 26 Zeichnungen, DM 29,80

Die Märkische Museums-Eisenbahn

48 Seiten 21/21 cm geheftet, 53 Fotos, 32 Zeichnungen, DM 12,80

Mit Sack und Pack nach Pfaffenschlag

(Geschichte der niederösterreichischen Schmalspurbahn Lunz am See – Kienberg-Gaming) 96 Seiten 21/21 cm gebunden, ca. 100 Fotos, ca. 20 Zeichnungen, ca. DM 34,80 (in Vorbereitung)

Die Bentheimer Eisenbahn

VHS-Video, 60 Minuten, mit 32-seitigem Begleitheft, DM 59,-

Jahrbuch Schienenverkehr Nr. 13

ca. 144 Seiten 17/24 cm kartoniert, ca. 150 Fotos, ca. DM 38,- (in Vorbereitung)



Nostalgie auf schmaler Spur

Mehr als ein Jahrhundert waren Feldbahnen das Transportmittel in der gewerblichen Wirtschaft schlechthin. Ob als Torf- oder Ziegeleibahnen, im Straßenbau, im Bergbau untertage oder in Fabriken - überall waren die kleinen Schmalspurbähnchen die ideale Lösung für den innerbetrieblichen Materialtransport.

Heute sind diese Bahnen fast völlig ausgestorben. Transportbänder, LKWs, Radlader oder Traktoren haben die Feldbahnen längst verdrängt. Nur in wenigen Spezialgebieten - etwa bei der Torfgewinnung oder im Tunnelbau - sind die kleinen Eisenbahnen auch weiterhin unverzichtbar.

Das Westfälische Feldbahnmuseum Lengerich (WFL) will die Erinnerung an diese völlig zu Un-

recht häufig übersehenen Wirtschaftsbahnen wachhalten und ihnen ein kleines Denkmal setzen. Derzeit 42 Lokomotiven und an die hundert Wagen unterschiedlichster Bauart sind in mühevoller Kleinarbeit über viele Jahre zusammengetragen und zum großen Teil schon restauriert und wieder betriebsfähig hergerichtet worden.

Der vorliegende Museumsführer skizziert die Entwicklung des Feldbahnwesens, beschreibt dann ausführlich die einzelnen Lokomotiven des Museums und gibt einen Überblick über den Wagenpark. Die Broschüre soll aufmerksam machen auf ein interessantes Stück Technik- und Eisenbahngeschichte und Interesse wecken für ein faszinierendes Hobby, das Jugendliche und Erwachsene gleichermaßen zu begeistern vermag.



ISBN 3-927587-34-6