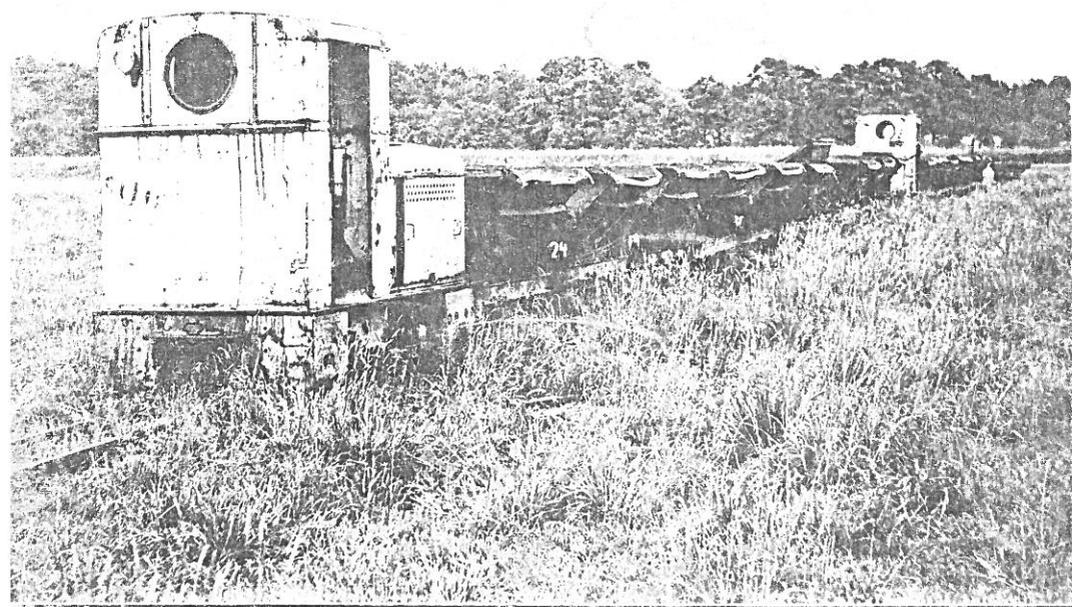


---

# Bahn - Express

---



6

1981

Bahn-Express 19813. JahrgangNr. 20 (6/81)

Gesamtredaktion.....Ulrich Völz  
 Von-der-Wisch-Str. 47  
 2300 Kiel 1

Druck und Versand.....Hans-Georg Eubolz  
 Eschenweg 19  
 4712 Werne a.d.L. Copy-Center/Kiel  
 Copy-Center/Münster

1. Auflage ca. 35 Exemplare

Preise: Einzelheft (20 Seiten)....DM 1.40  
 (incl. Doppelheft (40 Seiten)....DM 2.80  
 Porto) Abonnement 1981.....DM 14.00

Der Bahn-Express erscheint 1981 mit neun Ausgaben à 20 Seiten.  
 Der BE 6/81 hat den doppelten Umfang (Doppelheft).

Bankverbindung.....Postscheckkonto Nr. 12 55 57-209 Hmb  
 Siegfried Völz  
 Von-der-Wisch-Str. 47  
 2300 Kiel 1

Bildbeiträge sind möglichst im Format 9x13 erbeten (auch in Farbe).

Für jegliche Unterstützung - ob Bild- oder Textbeiträge - sind wir sehr dankbar. Fotos werden auf Wunsch zurückgeschickt.

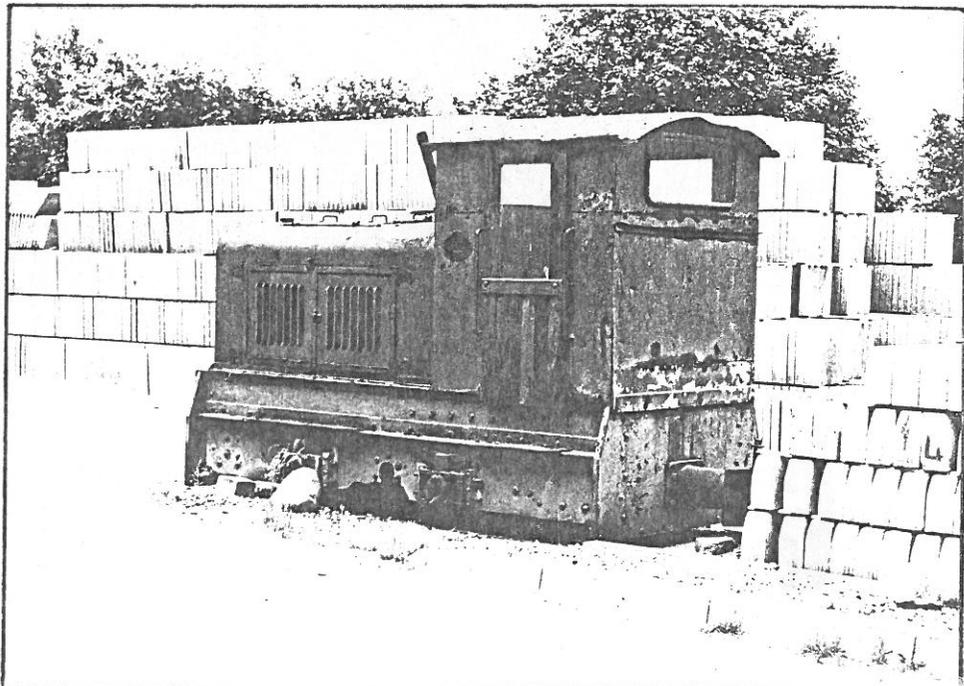
Die Entnahme von Artikeln o.ä. ist nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet. c BE 1981

Einsendeschluß für den BE 7/81 ist der 14.09.1981 !

Dieses Heft wurde am 19.08.1981 redaktionell abgeschlossen.

Titelfoto : Impression vom Deichbau Nieder Ochtenhausen am 24.05.1981  
 mit den Loks SM DL 01 und 09. Foto: Ulrich Völz

Foto unten: Dies ist die abgestellte Gmdr-Lok von Steinhage, aufgenommen am 05.06.1981.  
 Foto: Ulrich Völz



Feldbahnen zwischen Winsen/Luhe und Soltau  
 Von Ulrich Völz

Im Gebiet zwischen Winsen und Soltau (südlich von Hamburg) gibt es z.Zt. noch einige Feldbahnen, die zum größten Teil allerdings nicht mehr in Betrieb sind. In nur einem der behandelten Betriebe betätigen sich Feldbahnlokomotiven noch aktiv am Betriebsablauf, ansonsten sind sie (mehr oder weniger) betriebsunfähig abgestellt. Doch sollen nun die Betriebe einzeln behandelt werden:

Heinrich Steinhage KG, Betonwerk, Stelle, Ashausener Straße

Derzeit sind noch zwei Lokomotiven der Spurweite 600 mm auf dem Werksgelände vorhanden.

Lok oNr (Gmdr 1 518/1936, Bdm, Leistung 45/50 PS, Motor Kaelble).

Lok 3 (Hen 23 094/1936, Bn2t, Leistung ca. 60 PS, Lok war ehemals bei Erdarbeiten für Autobahnbau eingesetzt und kam später zu Steinhage).

Die Dampflok ist als Denkmal hergerichtet worden und steht meist von parkenden Autos flankiert auf dem oberen Teil des Werksgeländes. Sie macht äußerlich einen hervorragenden Eindruck.

Der Feldbahnbetrieb ruht schon seit etwa 20 Jahren. Damals waren nach Auskunft des Firmenchefs sechs Dampf- und zwei Dieselloks im Einsatz. Die eine Diesellok verendet jetzt auf einem Spielplatz in Ashausen, Neue Siedlung. Der Zustand der Lok ist sehr schlecht; sogar einige Hebel im Führerstand sind verbogen. Es ist eine Deutz-Lok vom Typ OMZ 117.

Die zweite Diesellok steht noch auf dem Werksgelände der Fa. Steinhage. Sie diente bis vor Kurzem dazu, auf einem kurzen Gleisstück, das neben dem Normalspur-Gleisanschluß verläuft, mit Hilfe eines Seiles normalspurige Waggons zu bewegen. Jetzt ist aber auch diese Lok arbeitslos abgestellt.

Fotos der Loks sind problemlos möglich.

Wilhelm Voß, Ziegelei, Scharmbeck, Ziegeleistraße

Ein wenig abseits der wenige Kilometer westlich von Winsen liegenden Ortschaft Scharmbeck befindet sich diese Ziegelei.

Nach hinten hinaus entspringt dem Werk eine etwa 1 km lange Standard-Feldbahn (600 mm). Meist beteiligen sich zwei Loks aktiv am Betriebsgeschehen, eine weitere wartet auf den Ausfall einer ihrer Kolleginnen (=Reserve) und noch zwei andere Loks wollen oder können nicht mehr (= abgestellt).

Lok oNr (Diema 2 579/1981, Bdm, Typ DS 20/3, Leistung 22 PS, Gewicht 3 t, Motor KHD Nr. 3 296 198/99)

Lok oNr (Schöma 1 442/1953, Bdm, Leistung 14 PS, Gewicht 2,8 t, Motor MWM Nr. 2 785/30 N)

Lok oNr (O&K 25 279/1953, Bdm, Typ MV 0, Vmax 5/10 km/h, Gewicht 2,9 t, Motor O&K)

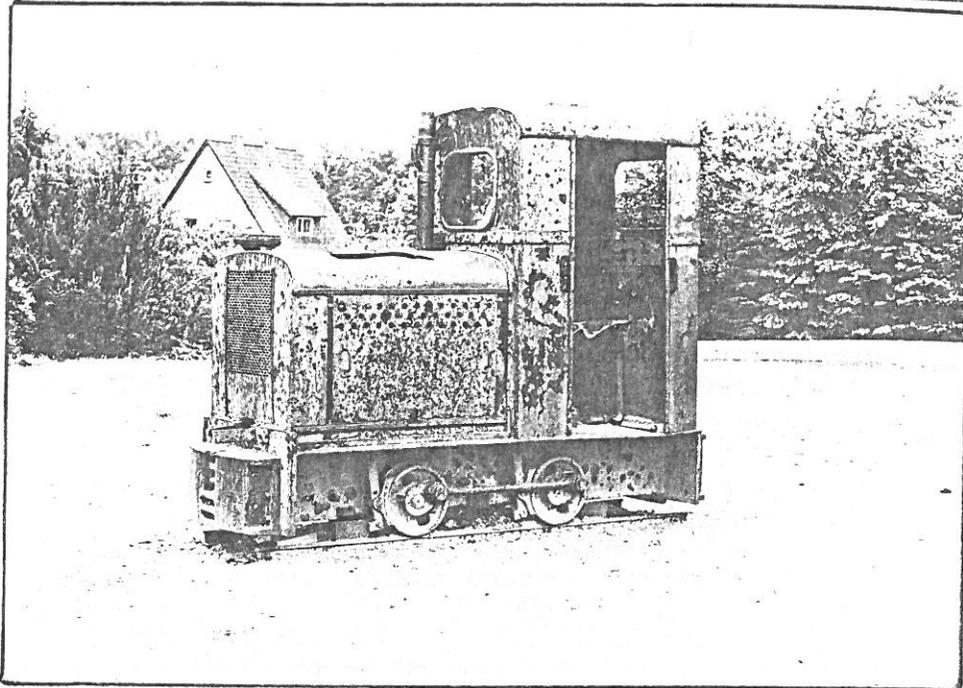
Lok oNr (Diema 703/ , Bdm, Motor Nr. 945)

Lok oNr (O&K 5 814/ , Bdm)

Die ersten beiden Loks sind die Betriebsloks, die dritte ist Reserve-lok und die letzten beiden sind abgestellt.

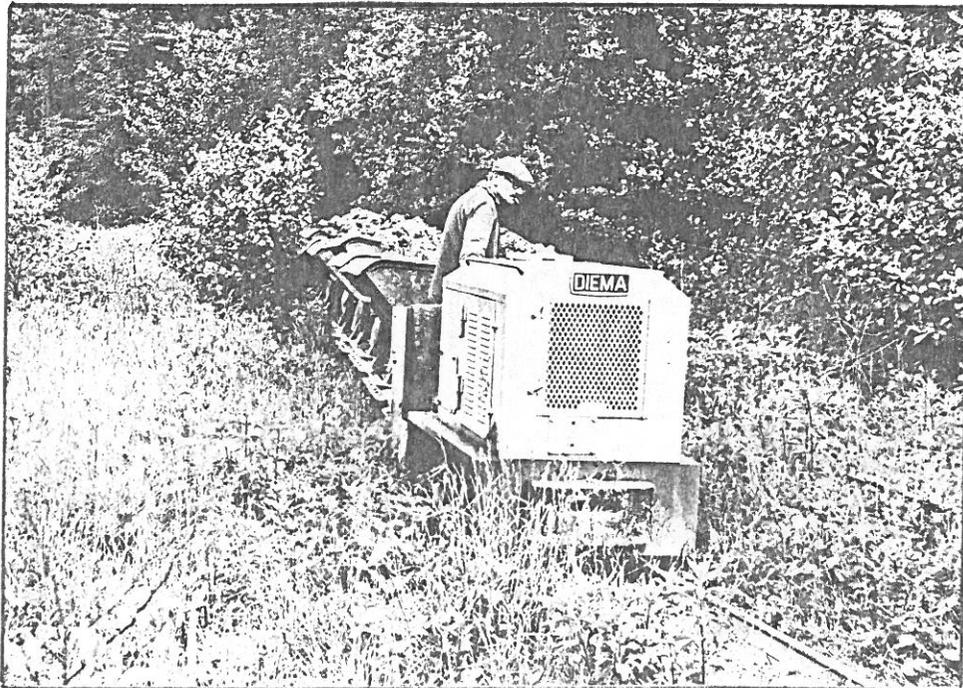
Die O&K 5 814 war bis 1969 in der Ziegelei Brackel eingesetzt, bis diese stillgelegt wurde. 1975 wurde die Maschine nach Scharmbeck überführt.

Die beiden Züge fahren nicht abwechselnd, sondern hintereinander. In Richtung Grube werden sie geschoben. Um 12.00 Uhr rumpeln beide Züge ins Werk (Mittagspause). Schon gleich hinter dem Werk bahnen



Spielplatzlok heute - früher Werklok bei Steinhage. Die Deutz-OMZ 117 am 05.06.1981 auf dem Ashausener Spielplatz.

Romantischer Feldbahnbetrieb bei der Ziegelei Voß in Scharmbeck am selben Tag auf's Zelluloid gebannt. Fotos: Ulrich Völz



sich die Züge ihren Weg durch üppig wuchernde Botanik. Das Betreten der Grube wird auf Anfrage sicher möglich sein, ist aber wegen der tückischen Konsistenz des Untergrundes (besonders bei dem inzwischen zur Gewohnheit gewordenen feuchten Wetter) weniger empfehlenswert. Dieser Tatsache ist es auch zu verdanken, daß die Feldbahn noch nicht dem Lkw gewichen ist. Daß diese Feldbahn noch eine Zukunft haben wird, wird durch die in diesem Jahr erfolgte Neubeschaffung einer Lok unterstrichen.

#### Kieselgurwerk Schwindebeck

OHB-Freunden wird dieses Werk sicherlich bekannt sein. Leider ist heute aber nicht nur der Feldbahnbetrieb, sondern das ganze Werk stillgelegt. Allerdings sind noch vier 600 mm-Loks vorhanden.

Lok oNr (Diema 2 057/1957, Bdm, Typ DS 20, Leistung 20 PS, Gewicht 3,3 t, Motor KHD Nr. 2 141 005/06)

Lok oNr (Diema 1 920/1956, Bdm, Typ DS 14, Leistung 14 PS, Gewicht 2,8 t, Motor KHD Nr. 1 782 456)

Lok oNr (Diema 1 420/ , Bdm, Leistung 14 PS, Motor Nr. 2 601 279)

Lok oNr (Diema / , Bdm, Motor Diema)

Die ersten beiden Loks stehen in der Werkhalle am Ende der Auffahrt-rampe der Feldbahngleise. Sie machen einen guten Eindruck und könnten noch betriebsfähig sein. Das Innere der Werkhalle erreicht man über selbst aufgestapelte Tonnen und eine halbe Treppe in der Mitte des Baukomplexes.

Die dritte Lok steht vor dem Lokschuppen, die letzte Maschine findet man einige Meter daneben völlig mit pflanzlichem Bewuchs umgeben.

Die Strecke ist landschaftlich sehr reizvoll; einmal verläuft sie sogar zwischen zwei Seen hindurch. Die Streckenlänge beträgt ca. 2 km. Es bleibt zu hoffen, daß sich einmal eine museale Institution um diese herrliche Strecke kümmern möge, damit auch diese Feldbahn nicht eines Tages spurlos verschwunden sein wird.

#### G.W. Reye & Söhne, Hagalithwerk, Kieselgurwerk, Hützel, Am Kieselgurwerk

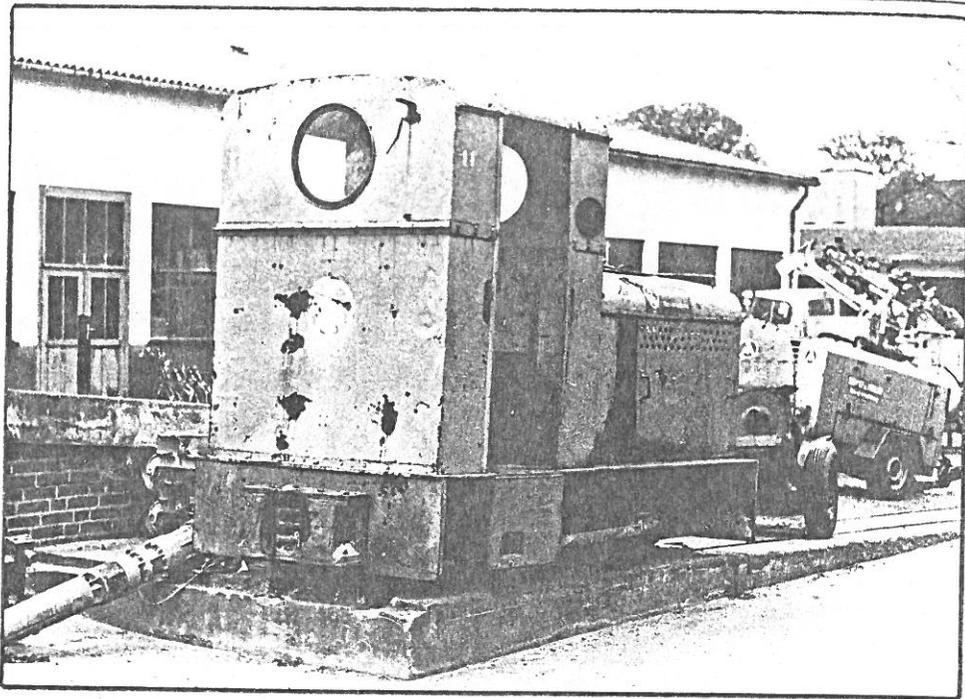
Leider ist auch hier der Feldbahnbetrieb eingestellt. Die großzügigen Werksanlagen lassen aber auf einen einst umfangreichen und interessanten Betrieb schließen. Auf dem Werksgelände findet der interessierte Eisenbahnfreund nur die Motorabdeckung einer Diema-Lok, ansonsten präsentiert sich ihm nur ein gut verschlossener Lokschuppen. Eine schüchterne Anfrage bei dem etwas kauzigen Chef ergab, daß vor einiger Zeit vier Lokomotiven zum Betriebseigentum gehörten. Jetzt sollen aber nicht mehr alle vier Maschinen dort sein.

Lok (Gmdr 4 757/1953, Bdm, Leistung 10 PS, Motor MWM Typ KDW 415 E Nr. 2 812/231)  
Lok 1963 gekauft.

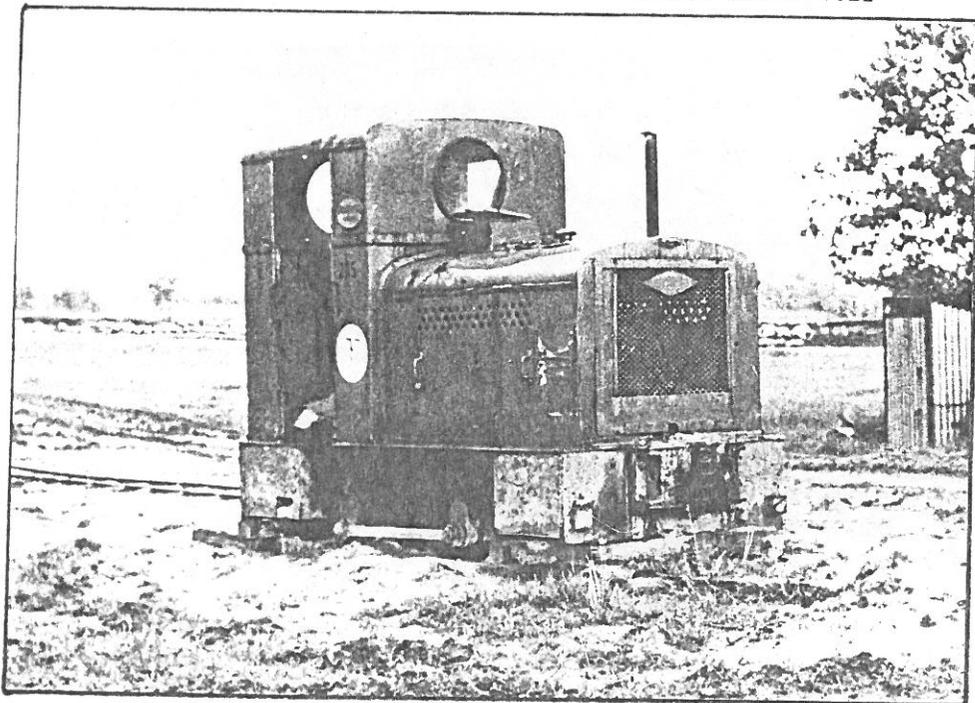
Lok (Gmdr 4 663/1952, Bdm, Leistung 10 PS, Motor MWM Typ KDW 415 E Nr. 2 684/482)  
Lok 1963 gekauft.

Lok (Diema 1 524/ , Bdm, Typ DL 8, Motor KHD Typ MAH 916 Nr. 1 419 935)  
Lok 1959 gekauft.

Lok (Gmdr 2 236/1937, Bdm, Leistung 10/12 PS, Vmax 4/8 km/h, Motor Kaelble Typ KS 110 E Nr. 6 163)  
Lok 19.. gekauft von ... aus Wildemann/Barz.



SM DL 11 auf dem Bremer Lagerplatz am 21.04.1981.

HJ 205 auf der Nieder Ochtenhausener Deichbaustelle, 24.05.1981.  
Fotos: Ulrich Völz

Der Feldebahnbetrieb ruht seit 1972.

Das Betreten des Werksgeländes ist nicht zu empfehlen, da der offenbar dauerhaft mißmutig gelaunte Senior-Chef mit seinem wenig anders gelaunten Schäferhund mehrmals täglich Wachgänge durch das Gelände unternehmen soll ...

Ein Besuch ist lediglich bei der Ziegelei Voß in Scharmbeck, sowie bei Steinhage in Ashausen zu empfehlen.

Bauunternehmungen in Bremen: Siemer und Müller (SM)  
Herdejürgen (HJ)

von Ulrich Völz und Holger Hertwig

Zwei Bremer Bauunternehmungen, die zeitweise auch zusammengearbeitet haben, und die auch heute noch einen ansehnlichen Lokpark besitzen, sind die Firmen Siemer und Müller (SM) und Herdejürgen (HJ). Beide Firmen besitzen auf Bremer Stadtgebiet ihre Lagerplätze, auf denen derzeit der größte Teil der Loks verweilt. Doch wollen wir getrennt genauer auf beide Firmen eingehen:

Siemer und Müller, Bauunternehmung, Bremen, Lagerplatz Hahnenstraße

Zu Anfang der 70er Jahre besaß diese Firma die stolze Anzahl von 35 Lokomotiven. Bis heute ist diese Zahl immerhin auf 11 geschrumpft, und sie soll noch weiter schrumpfen. So gingen am 20.06.1981 die DLen 24 und 34 als Geschenk an das DFKM in Deinste (wohl zur Auflockerung der dort aufgetretenen Typeneinfalt).

DL 01 (Deutz 15 612/ , Bdm, Typ OMZ 122, Gewicht 10 t, Motor KHD Typ A4L 514, Leistung 50 PS)

Lok 20.09.1962 ex Feld- und Eisenbahn KG Eilers, Hamburg

Vermietung an Herdejürgen

DL 02 (Deutz 20 021/1938, Bdh, Typ OMZ 122, Motor Daimler-Benz Typ MB 862, Leistung 50 PS)

Lok 11.04.1956 ex ...

Umbau auf Normalspur

Verkauf 16.01.1976 an Possehl Erzkontor GmbH, Hamburg

DL 03 (Deutz 21 424/1939, Bdm, Typ OMZ 122, Gewicht 8 t, Motor KHD Typ F4L 514, Leistung 90 PS)

Lok 19.04.1962 ex ...

Lagerplatz abgestellt

DL 04 (Deutz 25 936/1938, Bdm, Typ OMZ 122, Motor KHD Typ A4L 514, Leistung 50 (?) PS)

Lok 19.04.1962 ex ...

Verschrottet 1978

DL 05 (Deutz 33 411/1940, Bdm, Typ OMZ 122, Gewicht 4,5 t, Motor KHD Typ A2L 514, Leistung 22 PS)

Lok 03.04.1962 ex ...

Verschrottet 1975

DL 06 (Deutz 46 573/1941, Bdm, Typ OMZ 122, Gewicht 8 t, Motor KHD Typ A4L 514, Leistung 50 PS)

Lok 02.03.1962 ex ...

Lagerplatz abgestellt

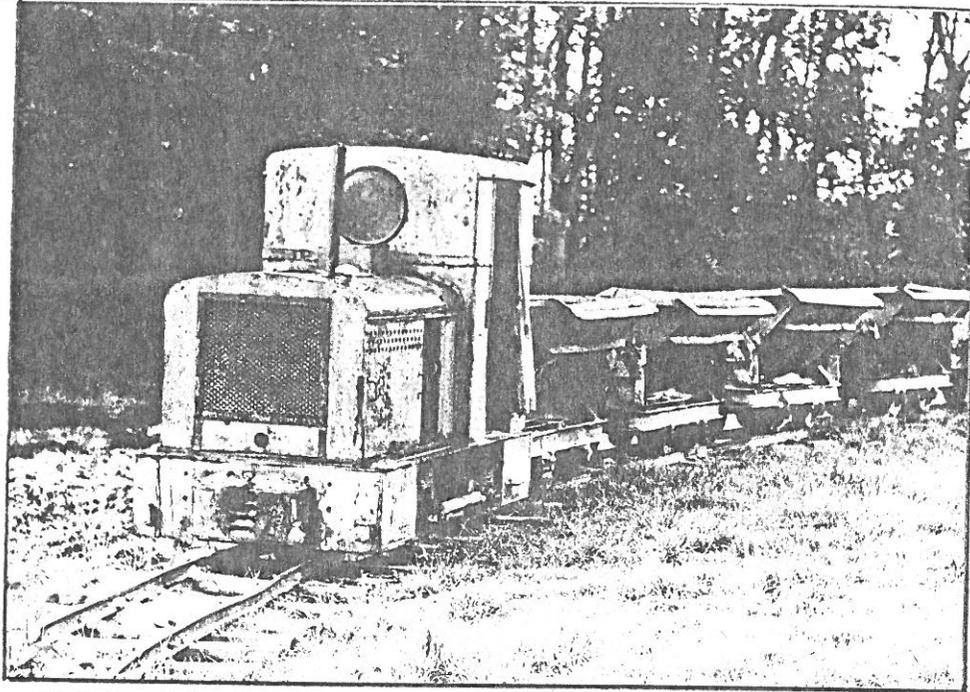
DL 07 (Deutz 46 574/1941, Bdm, Typ OMZ 122, Gewicht 8 t, Motor KHD Typ A4L 514, Leistung 50 PS)

Lok 05.03.1962 ex ...

Lagerplatz abgestellt

- DL 08 (Deutz 36 895/1940, Bdm, Typ OMZ 122, Gewicht 8 t, Motor KHD Typ A4L 514, Leistung 52 PS)  
Lok 24.04.1963 ex ...  
Lagerplatz abgestellt
- DL 09 (Deutz 11 820/1934, Bdm, Typ OMZ 122, Gewicht 7 t, Motor KHD Typ A4L 514, Leistung 50 PS)  
Lok 24.04.1963 ex ...  
Vermietung an Herdejürgen
- DL 10 (Deutz 15 340/1939, Bdm, Typ OMZ 122, Gewicht 8 t, Motor KHD Typ F4L 514, Leistung 50 PS)  
Lok 20.12.1967 ex ...  
Verschrottet 1975
- DL 11 (Deutz / , Bdm, Typ OMZ 122, Gewicht 7 t, Motor KHD Typ A4L 514, Leistung 60 PS)  
Lok ...  
Lagerplatz abgestellt
- DL 14 (Deutz 26 035/1939, Bdm, Typ OMZ 122, Gewicht 7 t, Motor KHD Typ A3L 514, Leistung 37,5 PS)  
Lok 01.04.1969 ex ...  
Verschrottet 1977
- DL 15 (Deutz 26 036/1939, Bdm, Typ OMZ 122, Gewicht 7 t, Motor KHD Typ 3 , Leistung 36 PS)  
Lok 01.04.1969 ex ...  
Lagerplatz abgestellt
- DL 16 (Gmdr 1 830/1937, Bdm, Typ 588, Motor Kaelble Typ F 125 Z, Leistung 35 PS)  
Lok 22.06.1937 neu gekauft  
Verschrottet 1975
- DL 17 (Gmdr 1 831/1937, Bdm, Typ 588, Motor Kaelble Typ F 125 Z, Leistung 40 PS)  
Lok 1937 neu gekauft  
Verschrottet 1977
- DL 18 (Gmdr 1 978/1937, Bdm, Typ 588, Motor Kaelble Typ F 125 Z, Leistung 40 PS)  
Lok 22.06.1937 neu gekauft  
Verschrottet 1977
- DL 20 (Gmdr 2 638/1939, Bdm, Typ , Motor Kaelble Nr. 7 635, Leistung 35 PS)  
Lok 30.04.1962 ex ...  
Verschrottet 1972
- DL 21 (Gmdr 2 906/1940, Bdm, Typ 588, Motor Kaelble Typ F 125 D, Leistung 50 PS)  
Lok 27.10.1955 ex ...  
Verschrottet 1975
- DL 22 (Gmdr 3 251/1941, Bdm, Typ , Motor MAN Typ W3V15-18, Leistung 55 PS)  
Lok 06.04.1963 ex ...  
Verschrottet 1977
- DL 23 (Gmdr 3 253/1941, Bdm, Typ , Motor MAN Typ W3V15-18, Leistung 55 PS)  
Lok 06.04.1963 ex ...  
Verschrottet 1977
- DL 24 (Gmdr 4 269/1944, Bd , Typ HF 50 B, Gewicht 8 t, Motor KHD Typ A4L 514, Leistung 50 PS)  
Lok 19.03.1963 ex ...  
Verschenkt 20.06.1981 an DFKM Deinste

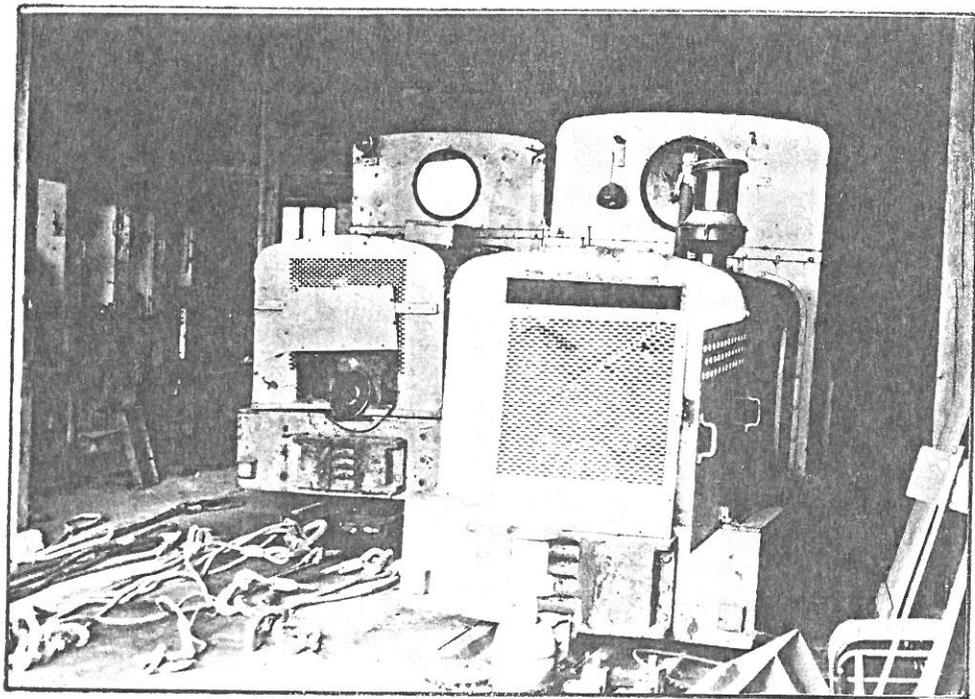
- DL 26 (Deutz 26 032/1939, Bdm, Typ OMZ 122, Gewicht 7 t, Motor KHD Typ A4L 514, Leistung 55 PS)  
Lok 26.04.1969 ex Feld- und Eisenbahn KG Eilers, Hamburg  
Lagerplatz abgestellt
- DL 27 (Jung 9 168/1940, Bdm, Typ ZL 114, Gewicht 5,4 t, Motor KHD Typ F4L 712, Leistung 52 PS)  
Lok 23.04.1940 neu gekauft  
Verschrottet 1975
- DL 31 (Ruhr 2 418/1943, Bd , Typ DL S/2, Gewicht 9 t, Motor KHD Typ 4 , Leistung 45 (?) PS)  
Lok 15.10.1952 ex ...  
Verschrottet 1977
- DL 32 (Ruhr 2 420/1943, Bdm, Typ DL S/2, Gewicht 9 t, Motor KHD Typ F4L 712, Leistung 48 PS)  
Lok 15.10.1952 ex ...  
Lagerplatz abgestellt
- DL 33 (Strüver / , dm, Schienenkuli, Motor KHD Typ MAH 711, Leistung 6 PS)  
Lok 21.11.1963 ex ...  
Lagerplatz abgestellt
- DL 34 (Ruhr / , Bdm, Typ , Motor KHD Typ A4L 514, Leistung 50 PS)  
Lok ...  
Verschenkt 20.06.1981 an DFKM Deinste
- DL 35 (Ruhr 2 898/1944, Bd , Typ , Motor Daimler-Benz Leistung 45 PS)  
Lok 20.12.1967 ex ...  
Verschrottet 1977
- DL 36 (O&K 20 904/1937, Bdm, Typ , Gewicht 9,6 t, Motor O&K Typ 2 D. (?)  
Lok 20.12.1967 ex ...  
Verschrottet 1975
- DL 41 (Schöma 276/1938, Bdm, Typ , Gewicht 5 t, Motor Daimler-Benz Typ M 202-B, Leistung 50 PS)  
Lok 03.04.1962 ex ...  
Verschrottet 1973
- DL 42 (Schöma 337/1938, Bdm, Typ LO 60, Gewicht 7,5 t, Motor Daimler-Benz Typ M 203 A, Leistung 75 PS)  
Lok 11.04.1962 ex ...  
Verschrottet 1975
- DL 43 (Schöma 363/1938, Bdm, Typ , Gewicht 3,6 t, Motor MWM Nr. 2 745/1 037 N, Leistung 24 PS)  
Lok 09.05.1938 neu gekauft  
Verschrottet 1975
- DL 45 (Schöma 460/1939, Bdm, Typ LO 60, Gewicht 7,8 t, Motor Daimler-Benz Typ M 203 A, Leistung 75 PS)  
Lok 17.04.1962 ex ...  
Verschrottet 1975
- DL 47 (Schöma 664/1944, Bdm, Typ LO 45, Gewicht 5,5 t, Motor Daimler-Benz Typ M 202, Leistung 40 PS)  
Lok ...  
Verschrottet 1973
- DL 49 (Schöma 2 078/1957, Bdm, Typ CDI 40, Gewicht 5,5 t, Motor KHD Typ F3L 514, Leistung 45 PS)  
Lok 20.12.1960 ex ...  
Verschrottet 1975



HJ 207 auf der Deichbaustelle Nieder Ochtenhausen, 24.05.1981.

Blick in die Werkhalle von SM in Bremen: DL 07 (r.) und DL 08; Bremen, 24.04.1981.

Fotos: Ulrich Völz



In der Nacht von 16. auf den 17.02.1962 wütete in der Deutschen Bucht eine verheerende Sturmflut. Da an vielen Stellen die Deiche gebrochen oder beschädigt waren, mußte die Feldbahn zur Wiederherstellung der Deiche herangezogen werden, weil damals noch keine Maschinen erfunden worden waren, die das umständliche Verlegen der Gleisanlagen überflüssig machen würden.

Aus diesem Anlaß stockte die Firma Siemer und Müller ihren Bestand an Lokomotiven erheblich auf; mindestens 15 Loks wurden 1962 und 1963 beschafft.

Bemerkenswert ist auch, daß noch im Jahre 1969 einige Loks beschafft wurden.

Interessant ist die DL 02, die von SM umgespurt wurde. Zumindest ab 1969 wurde die Maschine bei Gleiserweiterungsarbeiten in der Bremer Klöckner-Werke eingesetzt. Ab 1973 stand sie dort aber nur noch herum und wurde schließlich 1976 verkauft.

Die Haupteinsatzgebiete der übrigen (Schmalspur-)Loks waren Hooksiel, Dedesdorf, Strohausen (1972), Moorhausen (1972-74) und Ostendorf (1973-75). Das größte Projekt dürfte hiervon Moorhausen gewesen sein. Hier waren nicht nur SM-Loks, sondern auch Loks von HJ und von der Firma Heinrich von Bloh im Einsatz.

Das Gleisnetz war etwa 8 km lang, bis zu 14 Züge waren im Einsatz. Die Streckensteigung am Deich hinauf wurde mit Hilfe einer Schiebelok (!) bewältigt.

Auch heute sind die Loks von SM nicht ganz arbeitslos.

Die DLen 01 und 09 sind an HJ vermietet und werden noch eingesetzt.

Im Herbst 1979 wurde die ArGe Ostedeich beendet und als Anschlußbaustelle die ArGe Deichbau Nieder Ochtenhausen ins Leben gerufen.

Aus dieser ArGe trat SM jedoch wieder aus, hat die beiden DLen aber dann an HJ vermietet.

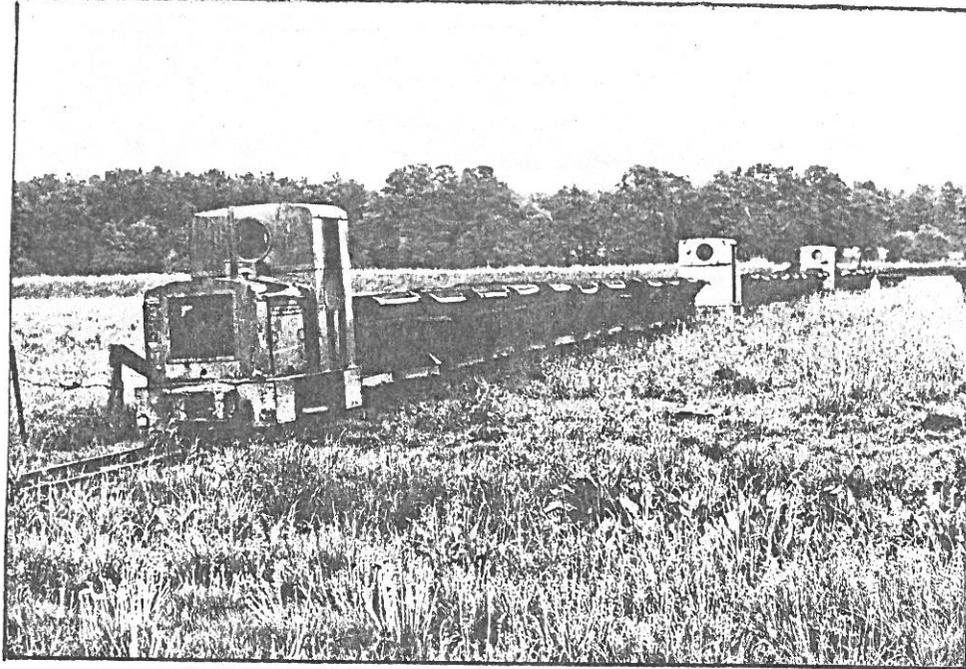
Wie eingangs schon erwähnt, soll der Lokbestand bei SM weiter verringert werden und nur eine kleine Reserve an Loks überbehalten werden. Ende April d.J. standen die im Lager befindlichen Loks bis auf die DL 11, die im Freien stand, unter einer Überdachung. Unter der Überdachung finden sich auch noch zwei Führerhäuser. Eins stammt von der bereits verschrotteten DL 10, das andere mit der Deutz Fabnr. 46 777 konnte nicht eingeordnet werden. Auf jeden Fall entstammt es aber einer Lok des Typs OMZ 122.

Dank der guten Führung der Kartei bei SM ist es gelungen, ein Bild über die Loks und deren Einsätze in den 70er Jahren zu bekommen !

Rudolf Herdejürgen, Bauunternehmung, Bremen, Lagerplatz Seumestraße

Auch hier finden sich auf dem Lagerplatz noch einige Lokomotiven. Insgesamt besaß HJ einmal 13 Loks, von denen heute allerdings nur noch 10 Stück vorhanden sind.

- Lok 201 (Gmdr 2 190/1938, Bd , Motor MAN Typ , Leistung 50 PS)  
Lok ist verschrottet
- Lok 202 (Gmdr 3 117/1940, Bd , Motor MAN Typ W 3 V 15/18, Leistung 50 PS)  
Lok ist verschrottet
- Lok 203 (Gmdr 4 431/1940, Bd , Motor MAN Typ 4 V 12/3, Leistung 50 PS)  
Lok ist verschrottet
- Lok 204 (Deutz 26 109/1940, Bdm, Motor KHD Typ A4L 514, Leistung 50 PS)  
Lagerplatz abgestellt, Ersatzteilstender
- Lok 205 (Deutz 38 616/1941, Bdm, Motor KHD Typ F4L 514, Leistung 85 PS)  
Lagerplatz Reparatur



Einträchtig haben die HJ 206 sowie SM 01 und 09 einen Regenschauer über sich ergehen lassen (Der Fotograf hat ihn auch abgekriegt); Nieder Ochtenhausen, 24.05.1981. Foto: Ulrich Wölz

- Lok 206 (Deutz 17 187// , Bdm, Motor KHD Typ A4L 514, Leistung 65 PS)  
Arge Deichbau Nieder Ochtenhausen
- Lok 207 (Deutz / , Bdm, Motor KHD Typ F4L 514, Leistung 50 PS)  
ArGe Deichbau Nieder Ochtenhausen
- Lok 208 (Deutz 27 266/1939, Bdm, Motor KHD Typ A4L 514, Leistung 50 PS)  
vmtl. ArGe Deichbau Nieder Ochtenhausen
- Lok 209 (Deutz 13 795// , Bdm, Motor KHD Typ A4L 514, Leistung 50 PS)  
Lagerplatz abgestellt
- Lok 210 (Schöma 334// , Bd, Motor Mercedes-Benz Typ M 202 B, Leistung 40 PS)  
Lagerplatz abgestellt
- Lok 211 (Schöma 338// , Bd, Motor Mercedes-Benz Typ M 202 B, Leistung 40 PS)  
Lagerplatz abgestellt
- Lok 212 (Schöma 357// , Bd, Motor Mercedes-Benz Typ M 202 B, Leistung 40 PS)  
Lagerplatz abgestellt
- Lok 215 (Gmdr /1948, Bd , Motor KHD Typ F1L 812, Leistung 11 PS)  
Baustelle Werdersee

Außer dem Einsatz der Loks von HJ bei der ArGe Polder Moorhausen konnte nichts über die Verwendung der Maschinen in Erfahrung gebracht werden.

Umso erfreulicher ist es aber, daß z.Zt. vier Loks von HJ auf zwei Baustellen eingesetzt werden. Da ist erst einmal die Deichbaustelle in Nieder Ochtenhausen (ca. 5 km nördl. v. Bremervörde). Direkt am Ort beginnt die Bahn an einem Baggersee mit einer Wendeschleife und einigen Abstellgleisen, auf denen Reserveloren abgestellt sind. Dann führt die Strecke (soweit ich erkennen konnte zweigleisig) an dem neu aufgeschütteten Deich entlang zur Baustelle. Leider war mir eine Streckenbegehung wegen schlechter Bodenverhältnisse unmöglich, weshalb ich auch die Streckenlänge nicht abschätzen kann. Auf der Baustelle befanden sich Ende Mai d.J. fünf Lokomotiven; zwei davon waren von SM angemietet. Direkt am Baggersee stand die HJ 207 mit Zug. Etwas weiter hinten waren dann jeweils mit ihren Zügen Puffer an die HJ 206, sowie die SM 01 und 09 aufgereiht. Neben den Gleisen war die HJ 205 auf Holzbohlen aufgebockt.

Ende Juni befand sich die HJ 205 jedoch auf dem Bremer Lagerplatz und wurde repariert. Vermutlich ist dafür die HJ 208 als Ersatz an die Oste gekommen. Es soll noch weiterhin an der Deichbaustelle in Nieder Ochtenhausen (Baustelle ist direkt am Ort an der Oste gelegen) gearbeitet werden, jedoch ruht der Betrieb derzeit wegen des zu feuchten Untergrundes.

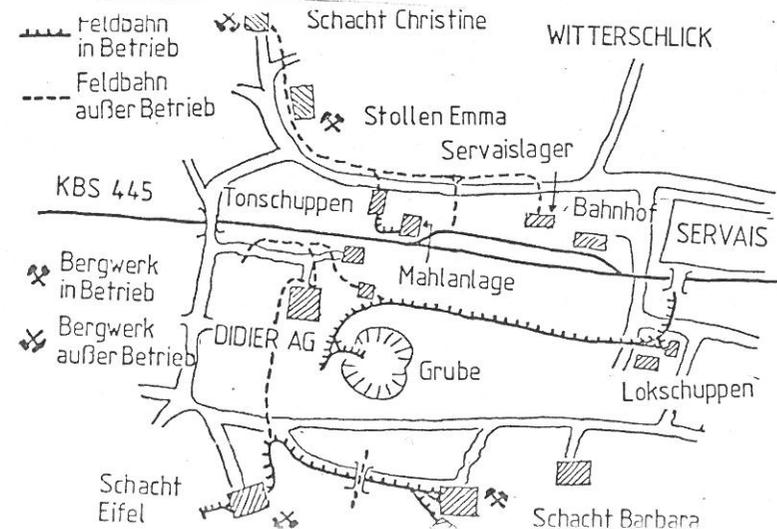
Die zweite Baustelle wurde Ende Juni im Bremer Werdersee eingerichtet. Zum Einsatz kommt hier die HJ 215 mit drei Kipploren. Am 29.06.1981 wurde die Lok zum Werdersee transportiert.

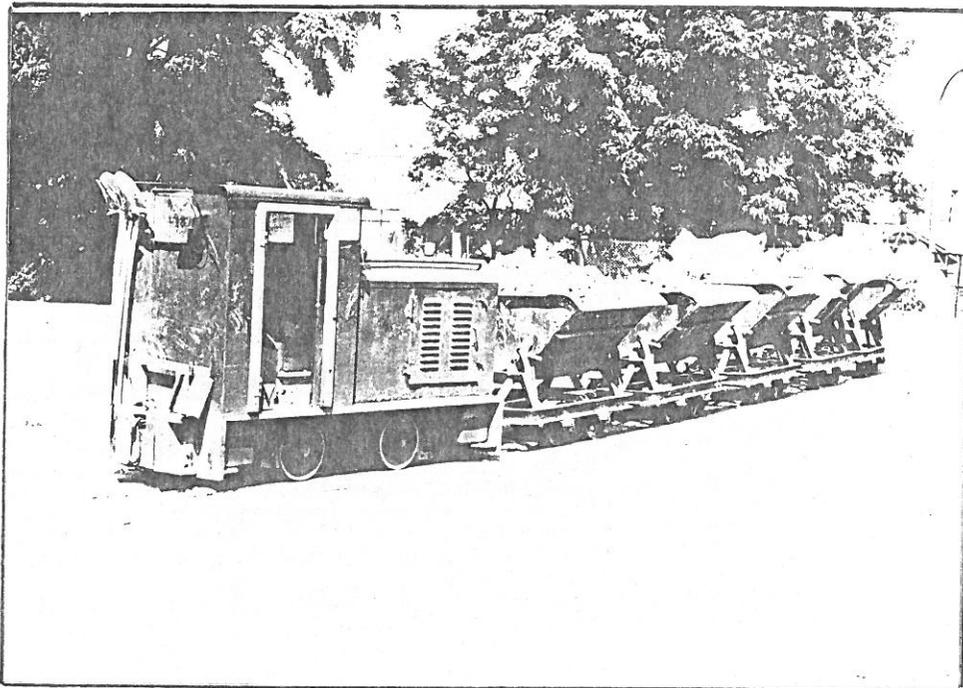
Soeben ist aber die Nachricht eingetroffen, daß der Feldebahnbetrieb am Werdersee wieder eingestellt wurde. Am 31.07.1981 fuhr die Feldebahn dort zum letzten Mal. Derzeit stehen aber noch zwei Loren der Firma SM auf dem Baugelände.

Die HJ-Loks sind grün lackiert (außer 210-212: orange). Die HJ-210-212 sind ehemalige Grubenloks. An der Oste findet man auch noch zwei der hellblau lackierten Loks von SM.

Abschließend kann man sagen, daß ein Besuch, besonders an der Baustelle lohnt. An der Oste kann man trotz derzeitiger Betriebsruhe (lichtmäßig besser nachmittags/abends) gute Fotos machen.

### Feldebahnen in Witterschlick





Servais-Werke: Schutt-Zug mit einer Diema-Lok abfahrbereit auf dem Lagerplatz am Lokschuppen. 08.07.1981.

H.J. Braun Tonbergbau: Die eingesetzte Diema-Lok im Werksteil Heidgen. Der Lokführer ist der Junior-Chef! 13.07.1981. Fotos: U. Völz



In Witterschlick gibt es noch drei Petriebe, die Feldbahnloks besitzen. Zwei dieser Petriebe setzen ihre Loks auch ein.

Agrob Servais Wessel AG, Witterschlick, Servaisstraße

Hier verkehren noch regelmäßig Lorenzüge, die den im Werk anfallenden Abfall zu einer etwa 1,5 km entfernten ehemaligen Grube bringen, die heute zur Müllkippe umfunktioniert ist. Zum Einsatz kommt eine Diema-Lok; es sind aber insgesamt vier Loks vorhanden.

Lok oNr (Diema 1 827/ , Bdm, Typ DS 28, Leistung 28 PS, Motor KHD Typ A2L 514 Nr. 1 783 507/08, Bj. 1955, 1 550 U/min.)

Lok oNr (Diema 2 045/1957, Bdm, Typ DS 20, Leistung 22 PS, Gewicht 3,5 t, Motor Nr. 2 106 568/69)

Lok oNr ( / , Bdm, Typ KIM 51, Mittelführerstand!)

Lok oNr (O&K / , Bdm, Führerstand offen)

Die Diema 1 827 ist Einsatzlok, die andere Diema-Lok steht als Reserve zur Verfügung. Bemerkenswert ist, daß der Führerstand der Reservelok bis unter das Dach mit Bierkisten vollgestellt ist ... Die beiden anderen Loks stehen ebenfalls in dem nahe des Werkes gelegenen Lokschuppen, sind aber betriebsunfähig und ersticken fast im herumliegenden Schrott.

Die Strecke überquert zunächst die Bundesbahnstrecke mittels einer Brücke, auf der immer einige leere und beladene Loren stehen. Dann führt sie in einer Rechtskurve am Lokschuppen und einem Materiallager vorbei in den Wald, den sie erst wieder an der Müllkippe verläßt. An der Kippe ist ein Gleisdreieck vorhanden, das offenbar aber nicht mehr genutzt wird; die Leerzüge zum Werk zurück werden geschoben.

Die Müllkippe wird von zwei Seiten her bedient: Von der einen Seite schafft die Feldbahn Material heran, die andere Seite wird von Lkw bedient. Wenn die beiden Schuttkegel zusammengetroffen sind, soll die Feldbahn stillgelegt werden.

Pro Tag verkehren etwa 3-4 Züge, wenn der Zug nicht unterwegs ist, steht er gut fotografierbar am Lokschuppen.

Das Personal ist sehr freundlich und ermöglicht Lokmitfahrten. Am 13.07. verkehrte der letzte Zug um 13.15 Uhr ab Werk.

Didier Werke AG, Schacht Heidgen, Heidgen

Der Feldbahnbetrieb wurde hier zwar schon aufgegeben, jedoch steht im Werk noch eine teils von Ton verschüttete Diema-Lok.

Lok oNr (Diema 984/ , Bdm, Leistung 42 PS, Motor Nr. 1 159, Motor KHD Typ F1L 712 Nr. 3 017 384, 1 500 U/min., Leistung 7,5 PS)

Ehemals war auch noch die Diema 1 082 vorhanden.

H.-J. Braun, Tonbergbau, Witterschlick (Werke in Witterschlick, Vollmarshoven und Heidgen)

An der Westausfahrt des Bahnhofes Witterschlick befindet sich der Witterschlicker Werkteil, die Mahlanlage mit dem Tonschuppen. Für das etwa 300 m lange Streckenteilstück steht eine offene Diema-Lok zur Verfügung.

Lok oNr (Diema 2 131/1958, Bdm, Typ DS 20, Leistung 20 PS, Gewicht 3,3 t, Motor KHD Typ F2I 612 Nr. 2 169 594/95, Leistung 22/24 PS, 2 300 U/min.)  
Lok ex Fa. Stephan, Nieder-Tresselndorf (b. Haiger)

Ursprünglich war neben der Mahlanlage an der Verladerrampe der DR

auch eine Umladegerlegenheit für die Feldbahn, jedoch erinnern heute nur einige stillgelegte Feldbahngleise an bessere Zeiten. Die Strecke zum Tonschuppen führte ehemals witer an der Straße nach Vollmershoven entlang zum Stollen Vollmershoven und von dort weiter zum inzwischen stillgelegten Schacht Christine.

Die Firma Braun setzt unter Tage noch einige Akku-Loks des Fabrikates Bartz, Dortmund (Bartz existiert heute nicht mehr, Typenprogramm wird aber weiterhin von der Schalker Eisenhütte, Gelsenkirchen gefertigt) ein. Der Stollen Vollmershoven ist die einzige Stelle, an der man mit etwas Glück auch eine Akku-Lok über Tage sehen kann.

Der Schacht Christine ist, wie schon gesagt, stillgelegt. Abgestellt vorhanden ist allerdings noch eine alte Deutz-Benzlokok, die, wie der Firmerchef mitteilte, von 1926 (!) stammen soll und auf einen Käufer wartet. Leider ist die Lok schon ziemlich vergammelt und fotografierungünstig abgestellt.

Im Werksteil Heidgen sieht es dann doch etwas interessanter aus. Zwischen dem Schacht Barbara und dem Schacht Eifel (z.Zt. nur als Lagerplatz genutzt) existiert eine etwa 1 km lange Verbindungsbahn. Für den Verkehr stehen insgesamt vier Loks bereit, von denen aber nur eine eingesetzt wird.

Lok oNr (Diema 1 481/ , Bdm, Typ DS 16, Motor Nr. 1 481)  
Lok neu gekauft.

Lok oNr (Schöma 1 o76/1949, Bdm, Leistung 22 PS, Gewicht 3,75 t, Motor MWM Typ KD 215 Nr. 2 6o8/2 218)

Lok oNr (Gmdr 4 758/1954, Bdm, Leistung 14 PS, Gewicht 3 t, Vmax 4/6/12 km/h, Motor Kaelble Typ GN 11o E Nr. 13 923, Radstand 9oo mm)

Lok oNr (Schöma / , Bdm, Motor MWM Typ KD 215) .

Die erste Lok ist die Einsatzlok, die nächsten beiden stehen am Schacht Barbara als Reserve in einem Lokschuppen und die Schöma-Lok ohne Daten steht in einem Schuppen am Schacht Eifel.

Am 13.07.1981 war allerdings auch hier schon gegen 13.oo Uhr Schluß mit dem Feldbahnbetrieb.

Unklar ist der Verbleib einer Diema-Lok, über die im Büro Unterlagen vorhanden waren.

Lok (Diema 1 821/ , Bdm, Typ DS 16/2o, Motor KHD Typ F2L 514 Nr. 1 819 1o3/o4, 1 6oo U/min., Leistung 3o PS)

Im Bereich Witterschlick, Vollmershoven und Heidgen findet man an vielen Stellen stillgelegte Feldbahngleise, die auf einen ehemals regen Betrieb schließen lassen. Auch Herr Braun bestätigte, oas in früheren Zeiten reger Feldbahnbetrieb geherrscht hat und daß die Gleisnetze der einzelnen Firmen untereinander verbunden waren. Es ist schade, daß heute davon nur dieser klägliche Rest übriggeblieben ist.

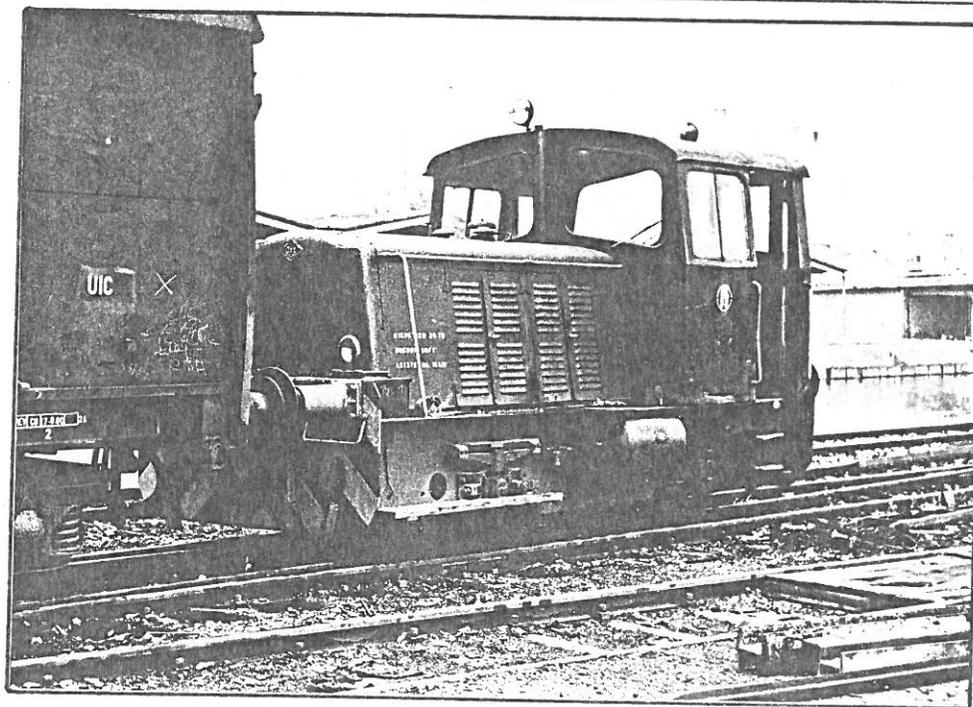
Ein Besuch in Witterschlick zur rechten Zeit entschädigt durchaus den interessierten Eisenbahnfreund.

#### Werkbahnen im Stuttgarter Neckarhafen

von Ulrich Völz

Im Stuttgarter Neckarhafen gibt es insgesamt acht Betriebe, die je eine Lok für den Werksverkehr einsetzen. Darüber hinaus existiert noch eine abgestellte Lokomotive.

Auf ausschweifende Ausführungen zu jeder einzelnen Lok soll hier verzichtet werden, da die meisten Loks - nun ja - nicht das Interessengebiet jedes Eisenbahnfreundes treffen ...



Die Betriebslok der Celler GmbH im Stuttgarter Neckarhafen.

Die Rhenania-Lok. Beide Fotos entstanden am 23.07.1981. Fotos: U.Völz



Mannesmann Handel AG, Stuttgart Neckarhafen, Am Ostkai

Lok 1 (O&K 25 113/1961, Bdh, Typ MV 4 A, Dienstgew. 16 t, Kbr., Vmax 4,4/8,4/15 km/h, L.Unt.: 24.10.1978)

Die Lok kann zeitweise auch in einer Halle stehen.

Celler GmbH, Ndrl., Stuttgart Neckarhafen, Am Ostkai

Lok oNr (O&K 25 672/1956, Bdh, Typ MV 6 A, Dienstgew. 20 t, Druckl.br., Vmax 30 km/h, Motor O&K Typ 116 V 6, Leistung 125 PS, 1 300 U/min., L.Unt.: 10.03.1977)

Lok trägt Schild mit der Aufschrift "Werk Hagen Inv. Nr. 150/522".

Lok oNr (KHD 46 387/1944, Bd, Dienstgew. 16 t, Vmax 30 km/h, Kbr., Motor KHD Typ GA6M 517 Kr. 976 746/51, Leistung 107 PS, 1 250 U/min., L.Unt.: 03.75)

Die Lok lief vormals bei Damco und wurde wegen eines irreparablen Schadens abgestellt und der Celler GmbH überstellt.  
Die Maschine entspricht weitgehend einer Köf II.

Deutsche Shell AG, Großstanklager Stuttgart Neckarhafen

Lok oNr (O&K 25 790/1958, Bdh, Leistung 125 PS, Leergew. 24 t, Kettenantr.)

Raiffeisen Kraftfutterwerk GmbH & Co. KG, Stuttgart Neckarhafen, Am Mittelkai

Lok 2 (O&K 26 523/1965, Bdh, Typ MV 3, Dienstgew. 14 t, Bremsgew. 13,5 t, Kbr., Vmax 14,5 km/h, L.Unt.: 15.09.1978)

Damco, Stuttgart Neckarhafen, Am Mittelkai

Lok oNr (O&K 20 345/1934, Bdh, Dienstgew. 17 t, Bremsgew. 15 t (Fu2 12 t), Kbr., Vmax 30 km/h, Motor Kaelble Typ GN 130 S, Leistung 75 PS, Nr. 17 916/Bj. 1958, 1'000 U/min., ex DB 322 615, 1980 (oder 81 ?) an Damco)

Reederei Schwaben GmbH, Stuttgart Neckarhafen

Lok oNr (O&K 26 205/1964, Bdh, Typ MB 5 N, Dienstgew. 20 t, Vmax 30 km/h, Kbr., Motor KHD Typ A6L 714 Nr. 3 370 807/12, Leistung 125 PS, 2 000 U/min., LüP 6 440 mm, Höhe 3 325 mm, Breite 2 900 mm, Radstand 2 500 mm)

Rhenania Allgemeine Spedition-GmbH, Stuttgart Neckarhafen, Am Westkai

Lok 2 (O&K 26 610/1964, Bdh, Typ MB 7 N, Dienstgew. 26, 8 t, Vmax 32 km/h, Kbr., Leistung 170 PS, Bremsgewicht 19 t, LüP 6 740 mm, Radstand 2500 mm, L.Unt.: 27.02.1976)

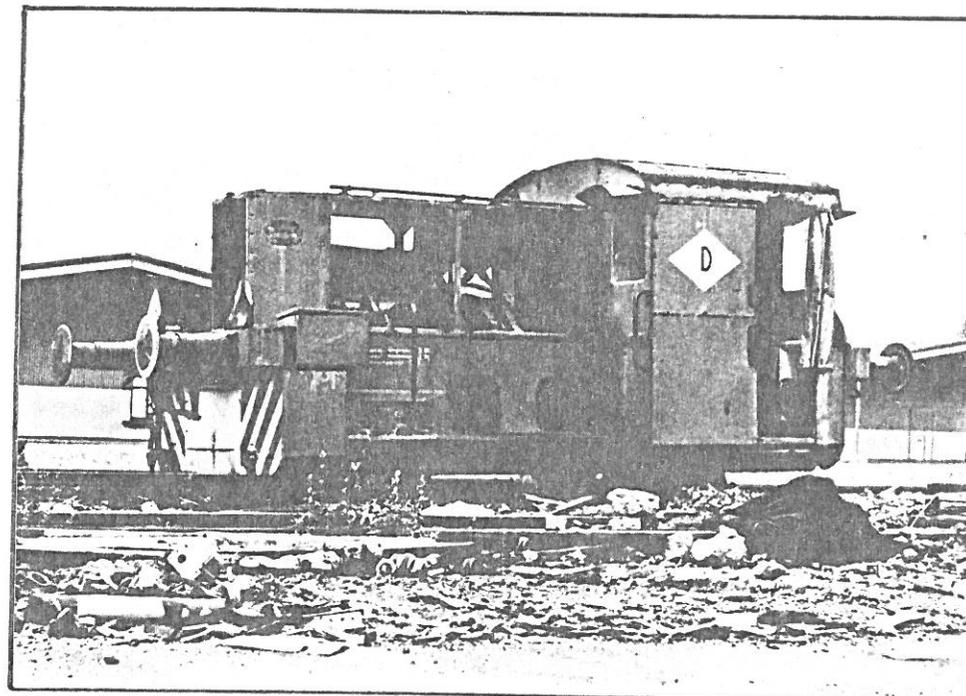
Lok ist häufig im Einsatz.

Rhenus WTAG, Zweigniederlassung, Stuttgart Neckarhafen, Am Westkai

Lok 5 (O&K 26 715/1971, Bdh, Typ MB 9 N, Dienstgew. 32 t, Vmax 32 km/h, Kbr., Leistung 220 PS, Bremsgewicht 21 t, LüP 7 340 mm, Radstand 2 500 mm, L.Unt.: 05.03.1981)

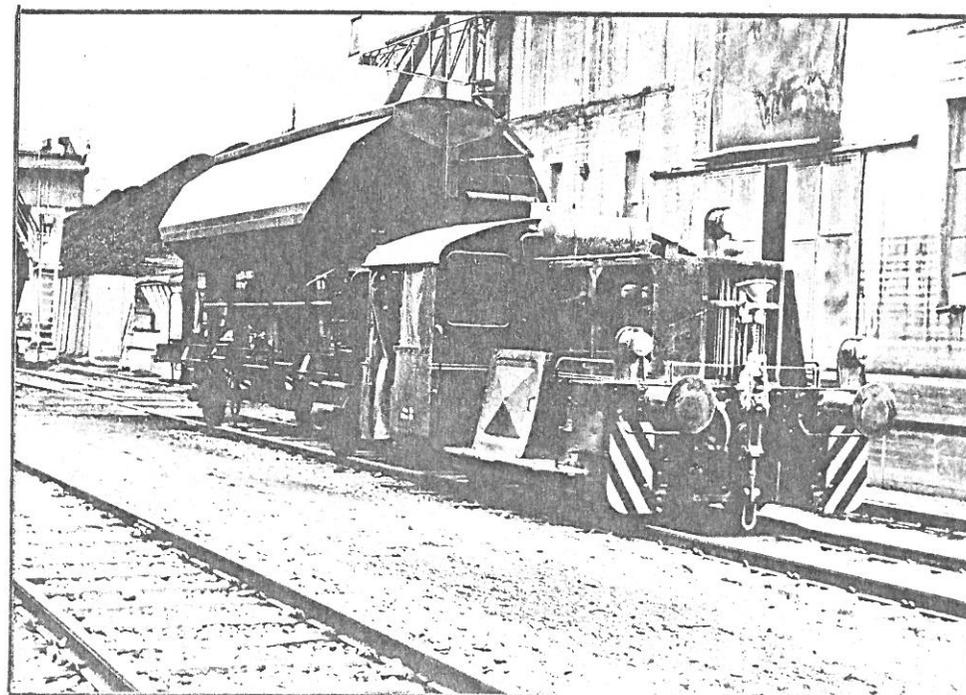
Die Lok kann zeitweise auch in einer Halle stehen.

Soweit nichts anderes angegeben, befinden sich die Loks im Freien.  
Das Personal ist überall freundlich und ermöglicht das Fotografieren der Loks. Lediglich bei Shell kann man Pech haben.  
Für Eisenbahnfreunde, die das O&K-Typenprogramm einmal näher kennenlernen wollen, ist ein Besuch im Stuttgarter Neckarhafen genau richtig.



Die ehemalige Damco-Lok auf dem Gelände der Celler GmbH.

Die "neue" alte Lok bei Damco im Neckarhafen Stuttgart. Fotos: U. Völz



BAHN-, INDUSTRIE- UND ERDBAHNEN

KURZBERICHTE

Niedersachsen

Holtkus gr. & Partmann, Torfwerke Südmoslesfehn

Das Torfwerk liegt am Südufer des Küstenkanales (Oldenburg - Papenburg) etwa 10 km von Oldenburg entfernt. In diesem kleinen Betrieb werden zwei Lokomotiven eingesetzt.

Lok oNr (Schöma 2 977/1966, Bd , Leistung 11 PS, Gewicht 1,5 t, Motor Nr. 4 392 293, Motor KHD Typ F1L 812 Nr. 4 077 307 Leistung 7,5 PS, 1 500 U/min.)

Lok oNr (Diema 2 693/1964, Bd , Typ DL 6, Leistung 8 PS, Gewicht 1,15 t, Motor KHD Typ F1L 812 Nr. 3 717 661, Leistung 7,5 PS, 1 500 U/min.)

Beide Loks besitzen einen offenen Führerstand. Die Spurweite beträgt 600 mm. Anfang Juli war der Betrieb für einige Tage wegen zu feuchten Untergrundes eingestellt. Einige Kilometer weiter Richtung Papenburg , ebenfalls am Südufer des Kanales gelegen, befindet sich das Torfwerk Jeddelloh II. Hier kommen zwei Eigenbau-Loks zum Einsatz.

Lehrter Zucker AG, Lehrte, Burgdorfer Straße

Das unweit des Bahnhofes gelegene Zuckerwerk besitzt zwei Lokomotiven.

Lok oNr (Deutz *14652/1935*, Bdm, Typ OMZ 122, Dienstgew. 16,5 t, Leistung 36/40 PS, Vmax 2,5/4,5/7,5/13 km/h, Achsstand 2 500 mm, Motor Nr. 331 290/91) *neu*

Lok 1 (KHD 56 957/1959, Bdh, Typ A8L 614, Dienstgew. 20 t, Leistung 130 PS, Vmax 34 km/h, LmP 6 508 mm, Breite 3 000 mm, Höhe 3 350 mm, Radstand 2 506 mm, Rad Ø 850 mm, Motor KHD Typ A8L 614 Nr. 2 216 393/400, 1 800 U/min.) *neu*

Die Deutz-Lok ist demontiert; ihr fehlt bereits der Vorbau, und der Führerstand ist mit Schrott vollgeladen. Die Lok steht auf dem Gleisanschluß zum Werk außerhalb des Werkes. Die KHD-Lok ist die Betriebslok. Wenn die Lok günstig steht, kann man hinten herum durch das Werkstor fotografieren. Das Personal ist sehr freundlich. Eine Fabriknummer der Deutz-Lok war beim besten Willen nicht herauszubekommen.

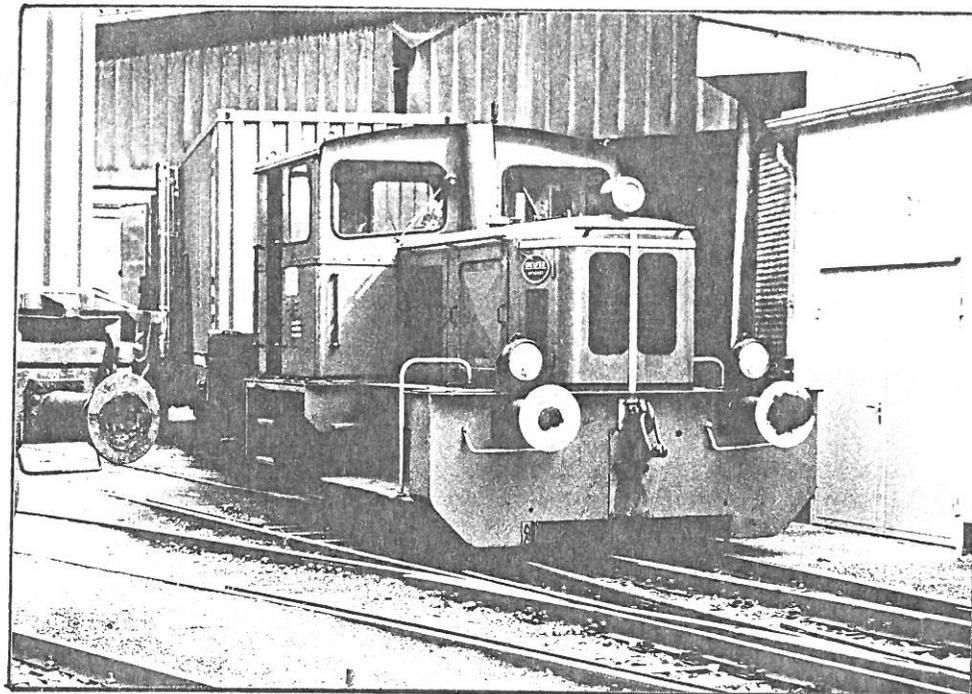
Zuckerfabrik Sehnde AG, Sehnde, Peiner Straße

Das Werk besitzt zwei Lokomotiven zweier verschiedener Spurweiten.

Lok oNr (G&K 25 683/1956, Bd , Typ MV 6 A, Vmax 30 km/h, Dienstgew. 20 t, Bremsgew. 15 t (Hand 13 t), L.Unt.: 23.05.73)

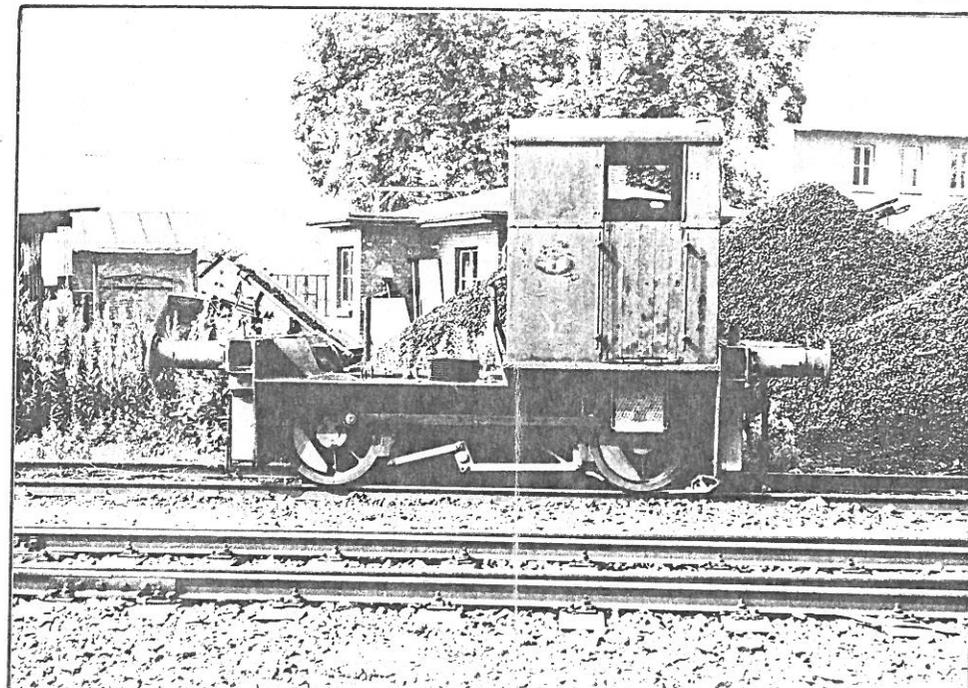
Lok oNr (Diema 795/ , Bdm, Spur 600 mm, Leistung 15 PS, Motor Diema Nr. 1 932)

Die G&K-Lok wird als einzige Lok auf dem Normalspurngleisnetz des Werkes eingesetzt. Die Diema-Lok ist seit etwa 2 Jahren abgestellt. Zusammen mit einigen Loren steht sie auf einem kurzen Gleisstück. Die Maschine soll gelegentlich verschrottet werden. Das 600 mm-Netz war ehemals sehr ausgedehnt. Es existierte z.B. eine Strecke zu dem etwa 5 km entfernten Gut Rethmar. Dort wurden früher die Rüben per Feldbahn abgefahren. Vom Gut selbst ging noch eine ebenfalls etwa 5 km lange Strecke in nördliche Richtung ab. Heute liegen noch im Gutshof einige unbenutzte Gleisstränge. Die beiden zuletzt dort eingesetzten Loks (beide von Deutz) wurden zu Anfang der Toer Jahre abgeschafft.



Die Betriebslok ...

... und der Loktorso der Lehrter Zucker AG am 09.07. 1981 aufgenommen. Foto: Ulrich Völz



Ziegelwerk Algermissen Albert GmbH & Co. KG, Algermissen, Ziegelweg  
 In dem Lokschuppen des Werkes rosten einige abgestellte 600 mm-Loks vor sich hin.

- Lok oNr (Gmdr 2 115/1938, Bdm, Leistung 10/12 PS)
- Lok oNr (Diema 2 348/1960, Bdm, Typ DS 14, Leistung 16 PS, Motor Nr. 2 617 878/79)
- Lok oNr (Diema 969/1 152), Bdm, Leistung 12 PS, Motor Diema Nr. 1 152)
- Lok oNr (Diema 2 431/1961, Bdm, Typ DS 14, Leistung 16 PS, Gewicht 2,8 t, Motor Nr. 2 778 619/20)
- Lok oNr (Diema / , Bdm)
- Lok oNr (Diema / , Bdm)

Alle Lokomotiven besitzen einen offenen Führerstand. Der Feldbahnbetrieb ist seit 7 Jahren eingestellt. Man hofft immer noch, einen Käufer für die Maschinen zu finden.

Hafenbetriebsgesellschaft mbH Hildesheim, Hildesheim, Hafenstraße

Im Vergleich zum Sommer des vorigen Jahres hat sich der Lokbestand der Hafenbahn halbiert. Es sind nur noch zwei Lokomotiven vorhanden.

- Lok 6 (O&K 26 780/1973, Bdh, Typ MB 280 N, Leistung 280 PS, Dienstgew. 36 t, Bremsgew. 32 t, Vmax 22 km/h, Lüp 7 340 mm, Radstand 3 000 mm, L.Unt.: 18.02.1977)
- Lok 8 (KrMa 19 280/1965, Cdh, Typ ML 250 C, Leistung 350 PS, Dienstgew. 48 t, Bremsgew. 47 t, Vmax 50 km/h, L.Unt.: 08.07.1980)

Die Lok 8 kam 1980 über den Westdeutschen Bahn- und Baubedarf, Hattingen zur Hildesheimer Hafenbahn. Vorher lief sie bei der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) in Augsburg.

Die Lok 7 (O&K 26 674/1969, Bdh, 175 PS, 32 km/h) verließ die Hafenbahn im selben Jahr ebenfalls über den WEB. Die Lok kommt jetzt bei der Chemiefabrik Th. Goldschmidt in Mannheim zum Einsatz.  
 Die Lok 5 (DWK 733/1943, Bdh, 216 PS, 55 km/h) ging per 01.02.1981 als Dauerleihgabe an den Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde e.V.. Im Planeinsatz bei der Hafenbahn steht die Lok 8, die Lok 6 dient als Reserve.

Rechts finden Sie eine Skizze der Lok 5 der HBG Hildesheim.

Union Zucker Südhannover GmbH, Nordstemmen, Hauptstraße

Bundesbahnfreunde kennen diese Lok sicher, denn man kann sie aus dem Zug heraus immer gegenüber des Bahnhofes Nordstemmen sehen.

- Lok oNr (Jung 13 437/1963, Bdh, Dienstgewicht 20 t, Vmax 18 km/h, L.Unt.: 31.03.1980)

Die Lok ist gelb lackiert.

Kalkwerke Oker Adolph Willikens AG u. Co., Oker

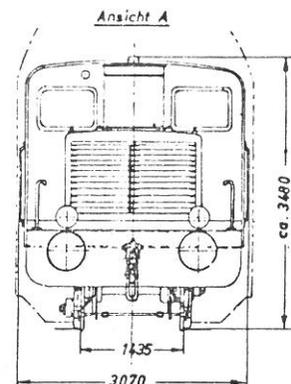
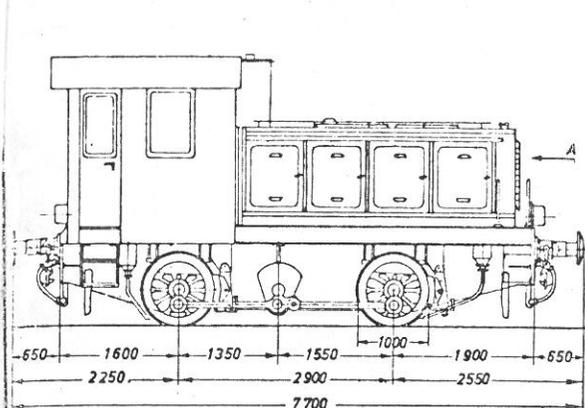
Für den Werksverkehr stehen zwei Lokomotiven bereit.

- Lok 1 (KHD 23 218/1938, Bdm, Typ OMZ 122, Dienstgewicht 15 t, Erigitte Vmax 2,5/4,5/7,5/13 km/h, Leistung 36/40 PS, Motor Nr. 524 594/95, L.Unt.: 19.09.1978, N.Unt.: 19.09.1981)
- Lok 2 (Schöma 2 292/1960, Bdh, Dienstgewicht 26 t, Bremsgewicht 15,5 t, Vmax 13,5/23,5 km/h, Leistung 180 PS, Wbr., Motor Nr. 059 218, 2 000 U/min., L.Unt.: 18.02.1980)

Das Fotografieren ist völlig unproblematisch, bei Bedarf zieht das

EZA München

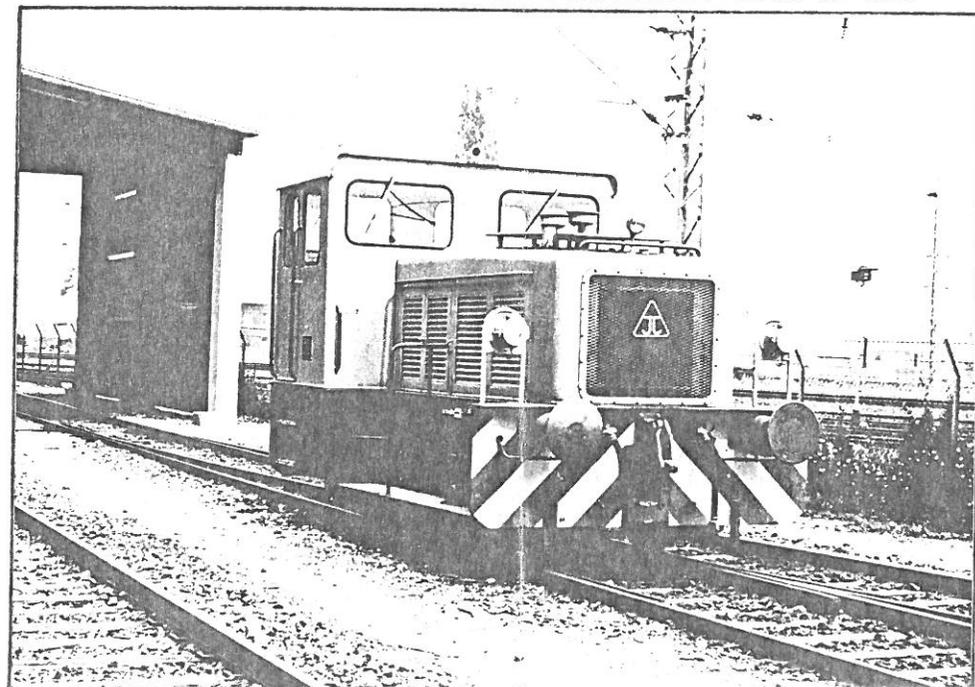
Diesellok B

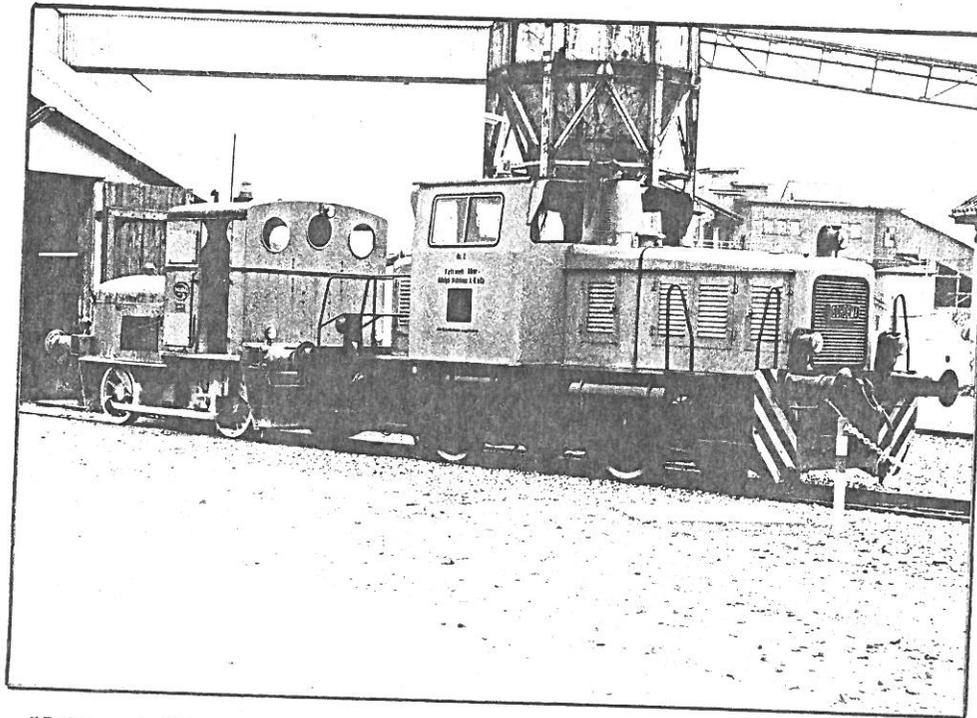


Höchstgeschwindigkeit 55 Km/h  
 Gesamtgewicht 30t  
 Dieselmotor MAK M5 24  
 Getriebe Voith L33y

V 20051-059

Lok oNr der Zuckerfabrik Nordstemmen am 09.07.1981. Foto: U. Völz





"Lokausstellung" bei den Kalkwerken Oker am 10.07.1981.  
Foto: Ulrich Völz

Lokpersonal die Loks aus dem Schuppen, wie das obige Foto es beweist.  
In unmittelbarer Nähe des Kalkwerkes setzen die Preussag Metallhüttenwerke noch diverse Loks ein. Ohne schriftliche Genehmigung ist hier jedoch nichts zu holen.

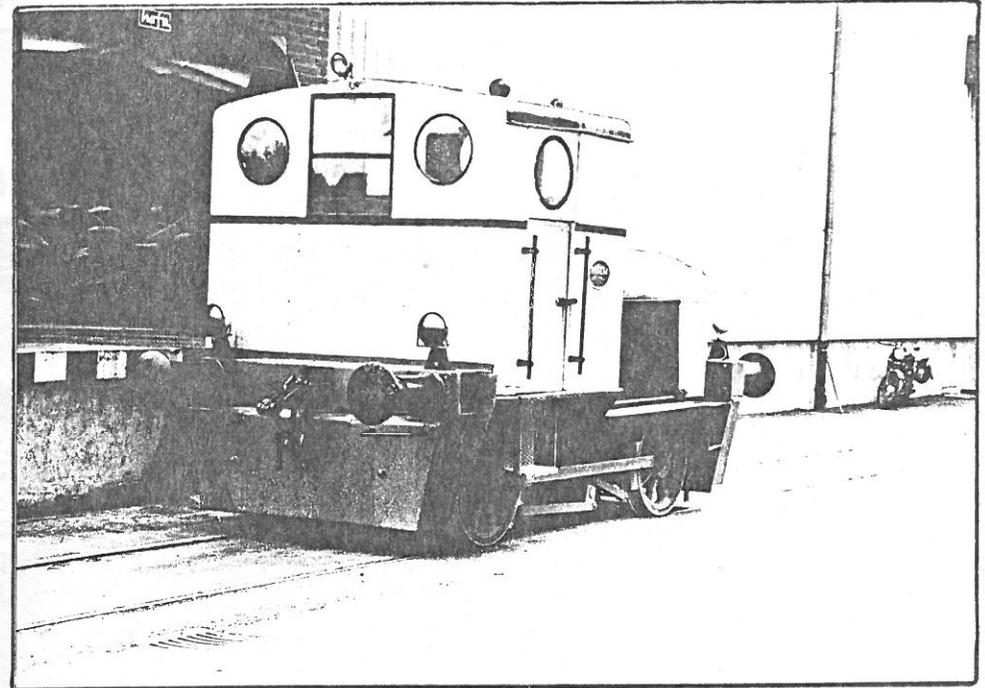
Nordharzer Zucker AG, Schladen, Bahnhofstraße

Entgegen der Meldung im BE 2/81 existiert hier nicht nur eine Henschel-Lok, sondern auch noch eine alte KHD-Maschine.

Lok oNr (Hen 30 342/1961, Bdh, Typ DH 240, Leistung 240 PS, Dienstgewicht 32 t, Bremsgewicht 31 t, Vmax 30/60 km/h)

Lok oNr (KHD 33 248/1940, Bdm, Typ OM2 122, Leistung 36/40 PS, Dienstgewicht 15 t, Vmax 2,5/4,5/7,5/13 km/h, Motor Nr. 2 583 900/02 (Dreizylinderaustauschmotor))

Bei der Lok handelt es sich möglicherweise um die ehemalige Werklok der Zuckerfabrik Hedwigsburg, die mittlerweile stillgelegt worden ist. Die Lok befindet sich aber offenbar schon längere Zeit in Schladen, denn unter dem frisch aufgetragenen Lack konnte man noch die Aufschrift der Zuckerfabrik Schladen erkennen.



Die KHD-Lok oNr der Nordharzer Zucker AG in Schladen am 10.07.1981.  
Foto: Ulrich Völz

Düsovit, Johannes Dues, Torf- und Düngemittel, Twist

Twist liegt etwa 15 km westlich von Meppen in der Nähe des bekannten Torfwerkes Klasmann. Auf dem Betriebsgelände der Firma Düsovit stehen zwei offene Loks abgestellt.

Lok oNr (Schöma 1 082/1950, Bdm, Leistung 14 PS, Gewicht 3 t, Motor Nr. 110 092, ohne Motor, Lackierung blau)

Lok oNr (Diema 2 167/1958, Bdm, Leistung 20 PS, Gewicht 2,8 t, Motor Nr. 4 059/259, mit Motor)

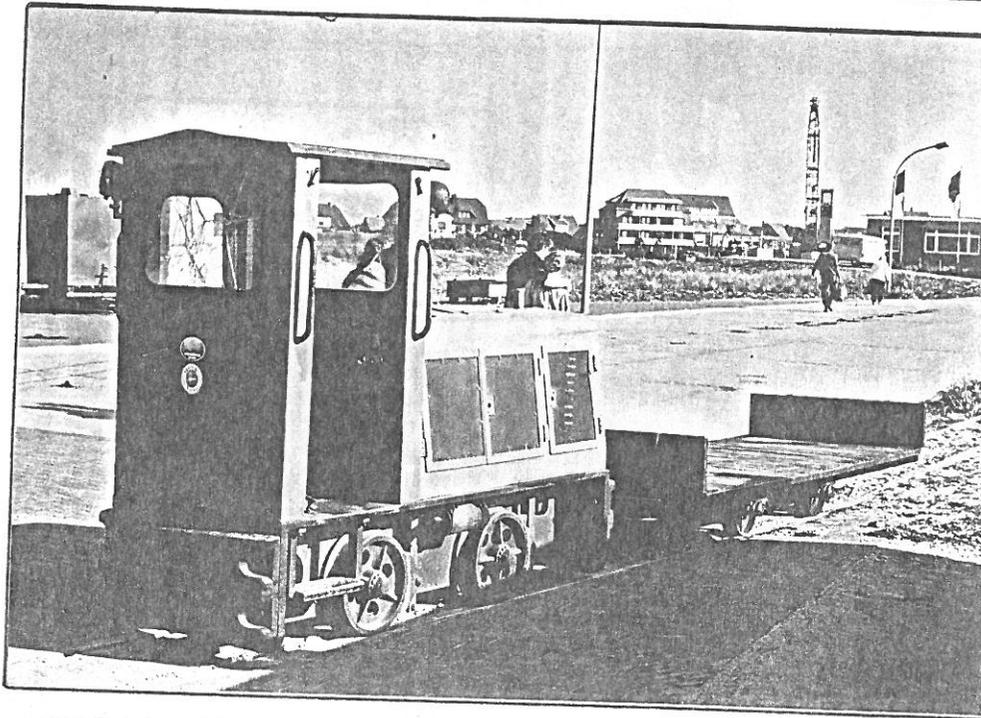
Möglicherweise betrieb die o.g. Firma mit diesen Loks früher selbst Feldbahnbetrieb. Neben den Loks liegen einige aufgestapelte Gleise und anderes Gerümpel.

Reederei Baltrum Linie GmbH & Co. KG, Baltrum

Neben den bekannten Inselbahnen auf den ostfriesischen Inseln Eorkum, Juist, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge ( und Feldbahn auf Old Oog ?) hat auch die Insel Baltrum eine Bahn, die jedoch nur Feldbahncharakter aufweist.

Bei einer Spurweite von 600 mm führt sie vom Schiffsanleger zum ca. 450 m entfernten Güterschuppen mit den Abfertigungs- und Büroräumen der Reederei Baltrum Linie GmbH & Co. KG., der auch die Inselbahn gehört.

Als die Inselbahn 1960 eröffnet wurde, gab es noch ein zweites Gleis vom Anleger zum etwa 600 m weit entfernten Bahnhof des Wasser- und Schiffsamtes Norden, das aber jetzt stillgelegt ist.



Die Schöma-Lok der Inselbahn Baltrum mit einer Plattformlore.  
Foto: Matthias Barann

Der Betrieb wird mit einer grünen Schöma-Lok durchgeführt.

Lok oNr (Schöma 2 908/1960, Bd , Leistung 26 PS, Dienstgewicht 4 t, LüP 2 620 mm)

Zur Güterbeförderung stehen mehrere kleine Plattformloren zur Verfügung, meist besteht ein Zug nur aus der Lok und 1-2 Loren, um den geringen Verkehr zu bewältigen.

#### Nordrhein-Westfalen

##### Gerresheimer Glashüttenwerke AG, Düsseldorf

Dieses recht bekannte und große Werk setzt eine Dampf- und eine Diesellok ein, wobei die Dampflok aber nur bei Ausfall der Diesellok eingesetzt wird.

Leo Breuer (Jung 12 992/1958, Bd , Typ R 30 B, Leistung 330 PS, Dienstgew. 30 t, Bremsgew. 33 t, LüP 7 700 mm, Motor MAN Typ W6V)  
Lok neu an Gerresheimer Glashütte.

Hermann Heye (Jung 9 246/1941, Bn2t, Leistung 450 PS, Dienstgew. 27,5 t, Bremsgew. 27,5 t, Vmax 25 km/h, N.Unt.: 09.1982 (3. Verl.))

Alice Heye (Hohenzollern 2 469/1910, Bn2t, Leistung 250 PS, Dienstgew. 23 t, Vmax 30 km/h, 1911-1977 Gerresheimer Glas, Düsseldorf)  
1977 an Museumseisenbahn Minden.

Die Lok "Ferdinand Heye" steht jetzt auf einem Spielplatz nahe des Werkes. Ihr Zustand ist schlecht!

##### Wilh. Timmermann Ziegelwerke, Lippstadt, Rixbecker Straße

Der Feldbahnbetrieb ist zwar eingestellt worden, aber dennoch sind in einem Schuppen im Werk, der von hinten zugänglich ist, zwei Loks abgestellt.

Lok oNr (Schöma 997/1948, Bdm, Leistung 11 PS, Gewicht 2,5 t, Motor Nr. 2 588/177)

Lok oNr (Diema 2 484/1962, Bdm, Typ DL 8, Leistung 11 PS, Gewicht 2 t, Motor Nr. 3 017 386)

Zumindest im Jahre 1974 war auf der ca. 1 km langen Strecke noch Betrieb.

##### Berichtigung zu BE 5/81:

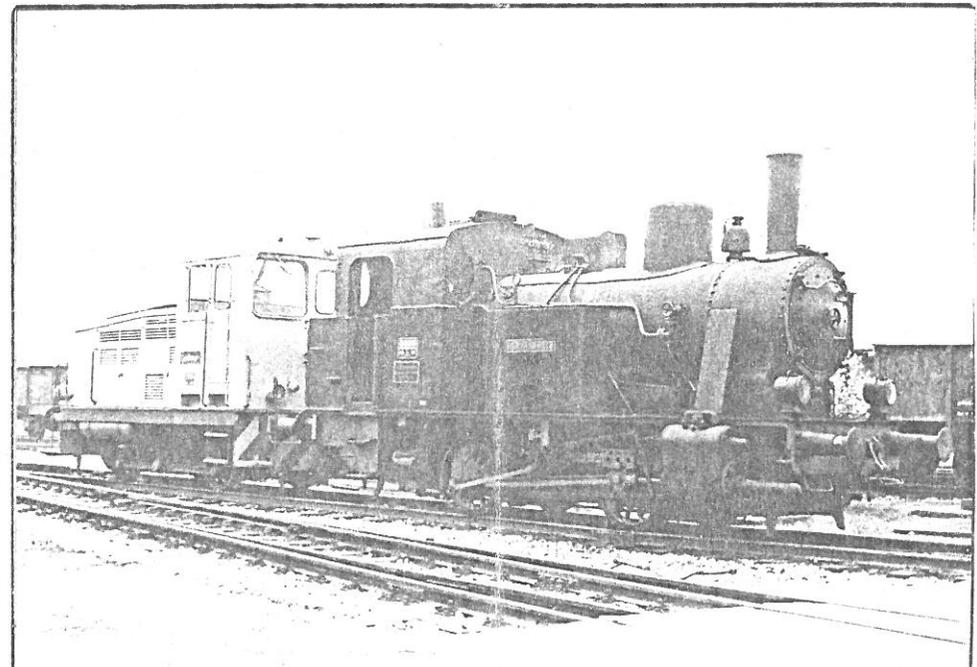
Seite 11: Lok 5 (Hen 1 249/ , Typ DG 20, Motor ...)

Seite 14: Lok 19 (Hen 1 422/ , Typ DG 13, Motor Hen Typ K 22.  
Nr. 7 246)

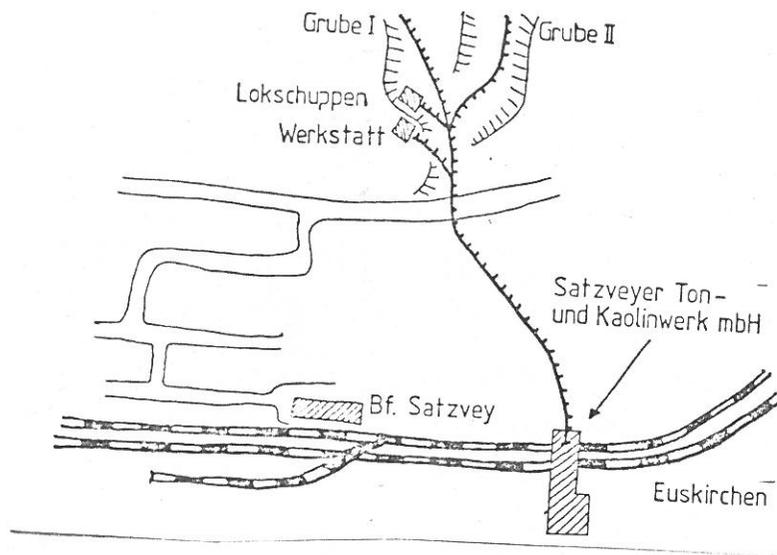
##### Berichtigung zu BE 4/81:

Seite 6: Lok (Schöma 2 911/1965, Leistung 100 PS)  
Die Maschine steht vor dem Verwaltungsgebäude der Maschinenfabrik Christoph Schöttler (Schöma) als Denkmal.

Leo Breuer (l.) und Hermann Heye am 13.04.1981 in der Gerresheimer Glashütte in Düsseldorf.  
Foto: Martin Raddatz



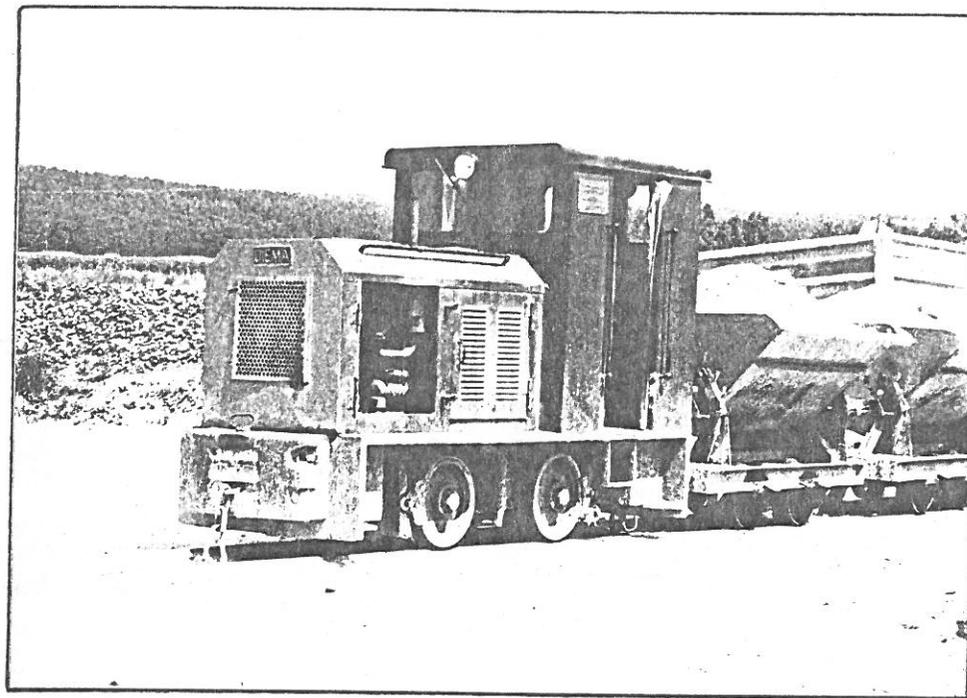
Satzveyer Ton- und Kaolinwerk mbH, Satzvey, Gartzemer Straße

Übersichtsskizze Satzvey

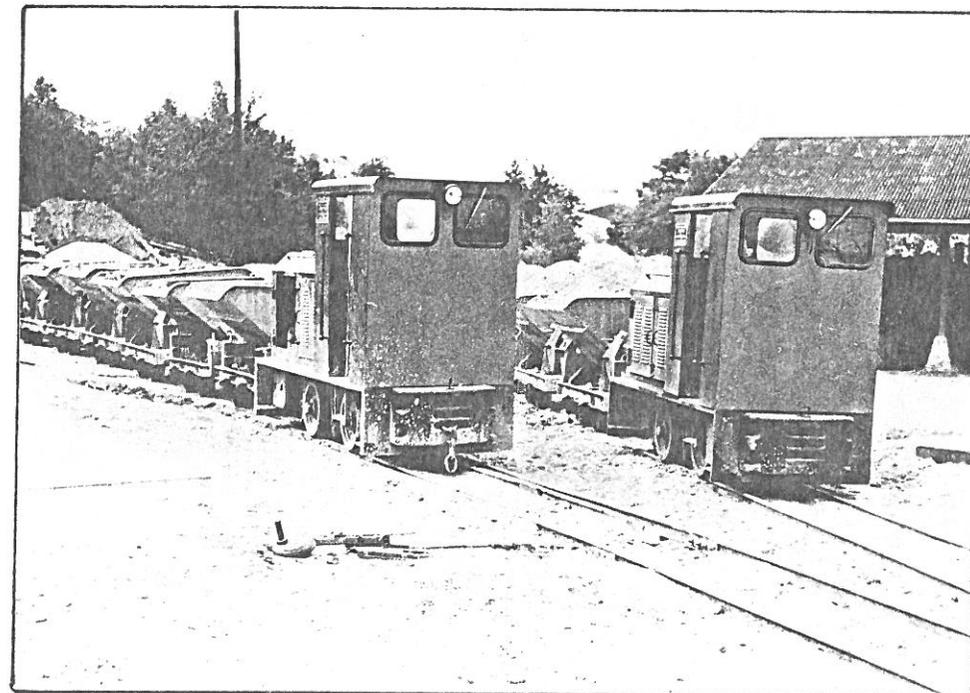
Eine nette und interessante Feldbahn wird unweit des Bahnhofes Satzvey an der KBS 430 betrieben. Sie gehört den Satzveyer Ton- und Kaolinwerken mbH. Vom Bahnhof zum Lokschuppen läuft man etwa 10 Minuten.  
Der Betrieb wird mit drei Diema-Loks abgewickelt. Darüber hinaus sind noch drei weitere Loks vorhanden.

- Lok oNr (Diema 2 828/1965, Bdm, Typ DS 4o/1., Leistung 45 PS, Gewicht 6,5 t, Motor KHD Typ F4L 812 Nr. 3 942 582/85, 2 300 U/min.)
- Lok oNr (Diema 3 224/1971, Bdh, Typ DFL 6o/1.2., Leistung 62 PS, Gewicht 6,5 t, Motor KHD Typ F4L 912 Nr. 5 068 023, 2 300 U/min.)
- Lok oNr (Diema 2 8o6/ , Bdh, Typ DFL 6o/1.2., Leistung 60 PS, Gewicht 6,5 t, Motor Nr. 5 986 854)
- Lok oNr (C&K 25 773/1959, Bd , Typ MV 2, Vmax 4/8/12 km/h, Gewicht 5 t, Spur 600 mm)
- Lok oNr (C&K 25 784/1957, Bd , Typ MV A, Vmax 5/12/2o km/h, Gewicht 7,5 t, Spur 600 mm)
- Lok oNr (BBC 5 081/1928, Bo)

Die Diema 2 828 verkehrt zwischen dem Lokschuppen und der Grube I, die Diema 3 224 zwischen dem Lokschuppen und der Grube II und die dritte Diema-Lok zwischen dem Werk und dem Lokschuppen.  
Der Betrieb läuft so ab: Die eine Lok schiebt ihren Zug aus der Grube I heraus bis kurz vor den Abweig zur Grube II. Dann zieht die zweite Lok ihren Zug aus der Grube II heraus und setzt sich mit ihrem Zug vor den Zug aus der Grube I. Die Züge werden zusammengesetzt, wobei jeweils vorn und hinten eine Lok steht.



Diese netten Motive bieten sich bei der Feldbahn der Satzveyer Ton- und Kaolinwerke GmbH, 07.07.1981. Fotos: Ulrich Völz



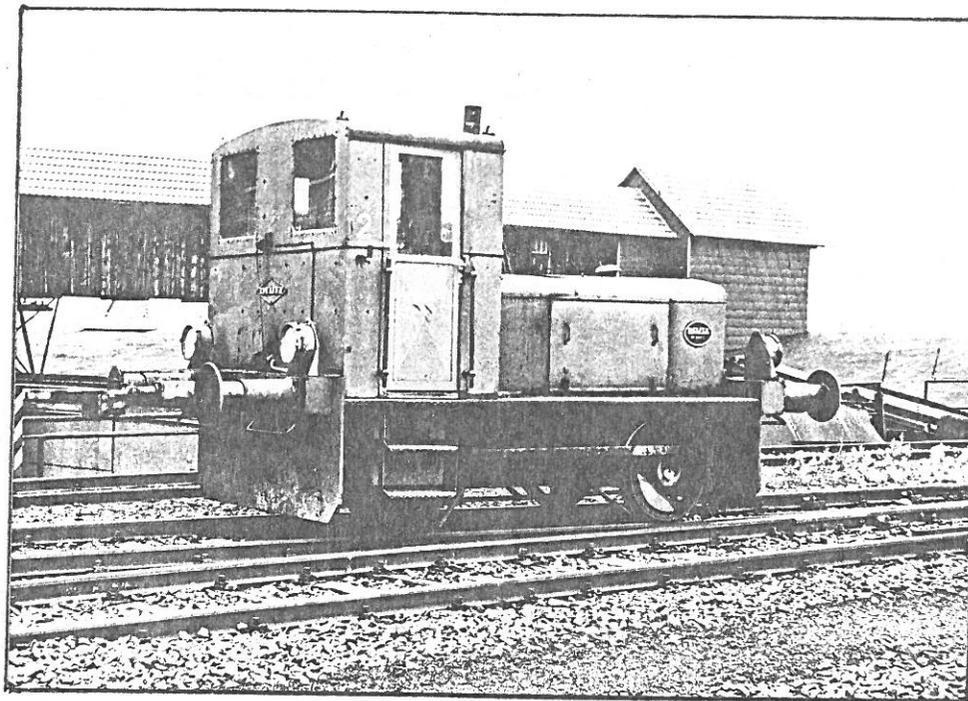
Etwas später taucht die dritte Lok mit einem langen Zug (etwa 10 Loren) von dem Werk auf. Da sie ihren Leerzug schiebt, kann sie ihn ohne weiteres in das Lokschuppengleis drücken. Durch ein Vorsetzmaniöver der Streckenlok und der Lok aus der Grube II werden beide Loks ausgetauscht. Sodann entschwindet der beladene Zug mit der Streckenlok wieder gen Werk. Die Lok aus der Grube II setzt den Leerzug jetzt an die Lok aus der Grube I. Der Zug wird geteilt, und beide Loks fahren wieder in die Grube; die eine schiebt ihren Zug, die andere zieht ihn. Mittlerweile ist unsere Streckenlok auch am Werk angelangt. Da zwischen der Feldbahn und dem Werk die KBS 430 liegt, muß das Material erneut umgeladen werden. Die Menge einer Lore der Feldbahn wird in eine andere Lore gekippt (von Hand versteht sich!). Diese Lore wird wiederum über eine Rampe und über die Bundesbahnstrecke hinweg von einer Seilwinde ins Werk gezogen. Da jeweils immer nur eine Lorenfüllung weitergeschickt werden kann, dauert der Entladevorgang entsprechend lange. Die Ö&K 25 773 ist Reservelok und steht im Lokschuppen. Kurz vor dem Lokschuppen zweigt noch ein Gleis ziemlich steil nach links zur Werkstatt ab. In der Werkstatt steht die Ö&K 25 784 mit der Ellok abgestellt. Früher hat die Ellok die Dienste der heutigen Streckenlok wahrgenommen. Am Lokschuppen hört die Oberleitung auf. Ansonsten hängt sie noch auf der Strecke bis zum Werk. Die Strecke zum Werk gibt nette Fotomotive her; leider fährt die Lok aber immer nur mit dem Rücken voran. Diese Feldbahn ist eigentlich weniger wegen der Loks, als vielmehr wegen der Atmosphäre und des Betriebsablaufes interessant. Jeder Feldbahnfreund sollte diese Bahn einmal besuchen.

### Hessen

Aktien-Zuckerfabrik Wetterau, Friedberg (Hess), Fauerbacher Straße  
Die gegenüber des Bahnhofes gelegene Zuckerfabrik hat zwei Lokomotiven in ihrem Bestand.

- Lok 1 (BMAG 11 458/1942, Cdh, Typ WR 360 C 14 (=V 36),  
Vmax 30/60 km/h, Dienstgew. 40 t, LüP 9 200 mm, Höhe  
3 800 mm, Breite 3 100 mm, Radstand 3 950 mm, Motor  
KHD Typ V6M 436 Nr. 778 233/38, Leistung 360 PS, 600  
U/min., Getriebe Voith Typ L 37 Nr. 1 510)
- Lok 2 (KHD 56 411/1956, Bdm, Typ A4L 514, Dienstgew. 14 t,  
Vmax 3,5/5,7/9,3/15 km/h, LüP 5 740 mm, Höhe 2 960 mm,  
Breite 2 525 mm, Radstand 2 500 mm, Motor KHD Typ A4L  
514 Nr. 1 854 825/28, Leistung 55 PS, 1 500 U/min.)

Über das Jahr hinweg wird immer nur die kleine KHD-Lok eingesetzt. Lediglich zur Rübenkampagne kommt die V 36 zum Einsatz. Die Geschichte der Lok sieht so aus: Abnahme RMA München am 09.06.1942, Betriebsgenehmigung am 23.06.1942, Ablieferung an Wirtschaftliche Forschungs-GmbH, Berlin (WiFo). Die Lok wurde im Bahnhof Schäferhof eingesetzt. Nach Kriegsende lief die Maschine dann in einem Treibstofflager der Britischen Rheinarmee. 1968 ging die Lok an den Lokomotivhändler Hans Glaser nach München. Seit 1969 befindet sich die Lok im Besitz der Aktien-Zuckerfabrik Wetterau in Friedberg (Hess). Mit einem guten Tele kann man die V 36 während der Rübenzeit auch vom Bahnsteig des Bahnhofes Friedberg aufnehmen.



Oben die Kleinlok, unten die V 36 der Friedberger Zuckerfabrik, aufgenommen am 2.7.1981.

Fotos: Ulrich Völz



Schwarz & Ulrich KG, Holz und Baustoffe, Friedberg (Hess), Fauerbacher Straße

Abgestellt vorhanden ist eine Altbau-Diesellok.

Lok oNr (Esslingen 4 290/1935, Bdm, Vmax 8 km/h, Bremsgew. (Fuß) 5 t, ex DB 311 188)

Die Lok steht auf einem Ausziehgleis, das einen Steinwurf von der eben behandelten Zuckerfabrik entfernt liegt. Es wird noch ein Käufer für die Lok gesucht.

Die Anfang bis Mitte der 70er Jahre dort vorhandenen alten Jung-Loks mit Mittelführerstand sind verschwunden.

Passavant Werke Michelbacher Hütte, Kettenbach (=Aarbergen 7)

Wenn man im Zug über die KBS 548 von Wiesbaden nach Limburg fährt, sieht man kurz vor dem Bahnhof Kettenbach auf der rechten Seite eine kleine Rangierlok. Es handelt sich um die Werklok der Passavant Werke Michelbacher Hütte.

Lok oNr (KHD 55 695/1953, Bdm, Typ F2L 514, Vmax 2,5/4,4/7,3/13 km/h, Dienstgewicht 10 t, Leistung 28 PS, L.Unt.: 12.08.1977)

Die Lok kann recht unproblematisch im Werk aufgenommen werden. Fußweg vom Bahnhof Kettenbach: 5 min..

Fritz Winter oHG, Eisengießerei, Städtallendorf, Alb.-Schweitzer-Str.

Für den werksinternen Rangierverkehr stehen zwei Loks zur Verfügung.

Lok 1 (Diema 3 216/1971, Bdh, Typ DVL 150/1.2., Vmax 15 km/h, Dienstgew. 22 t, Bremsgew. 22 t, LüP 6 440 mm, Höhe 3 100 mm, Breite 3 000 mm, Radstand 2 200 mm, Motor KHD Typ P8L 413 Nr. 5 008 220, Leistung 164 PS, 2 000 U/min)

Lok 2 (O&K 26 255/1964, Bd, Typ MV 3 N, Vmax 14,5 km/h, Dienstgew. 14 t, LüP 5 680 mm, Höhe 3 325 mm, Breite 2 850 mm, Radstand 2 540 mm, Motor KHD Typ A4L 514 Nr. 3 578 502/05, Leistung 70 PS, 2 000 U/min.)

Die Lok 2 wurde neu an die Firma Singelmann & Co. KG, Schacht-Audorf geliefert (Abn.: 12.06.1964). Als in Schacht-Audorf aber das Industrie-gleis durch den Ort abgebrochen wurde, verkaufte man die Lok an den WBB, der die Maschine nach Städtallendorf weitervermittelte.

Johannes Nickel GmbH & Co. KG, Hartbasaltwerk, Ober Widdersheim

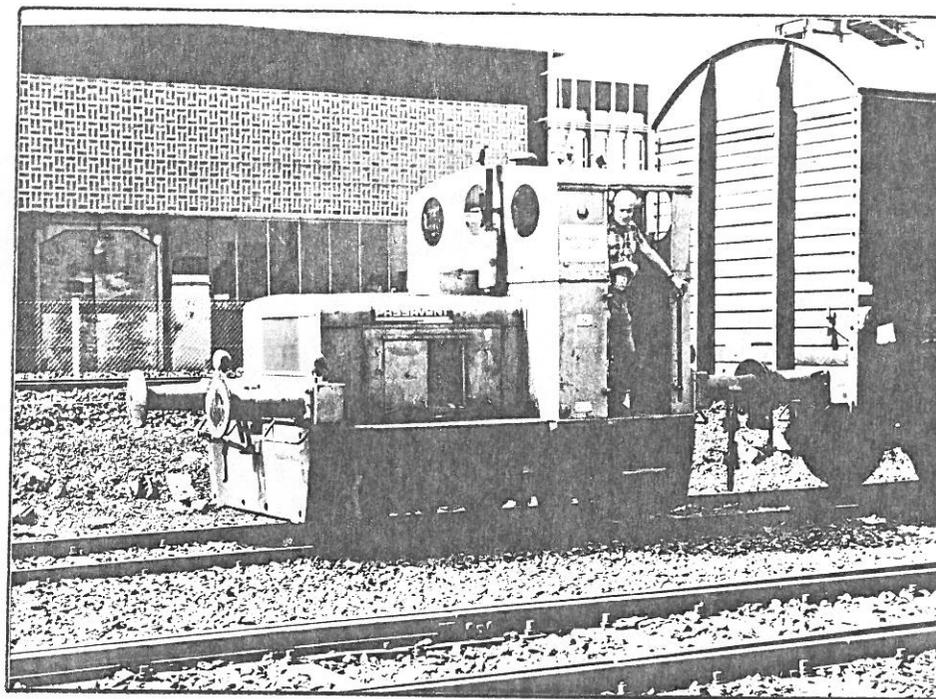
Etwa 300 m südlich des Bahnhofes Ober Widdersheim an der KBS 511 ist dieses Basaltwerk angesiedelt. Es unterhält eine Lok.

Lok oNr (KHD 57 860/1965, Bdm, Typ KS 55 B, Leistung 55 PS, Dienstgewicht 14 t, Vmax 2,6/4,5/7,4/12,2 km/h, l.Unt.: 10.01.1975, N.Unt.: 09.01.1981)

Das Werk ist auch nach Feierabend zugänglich.

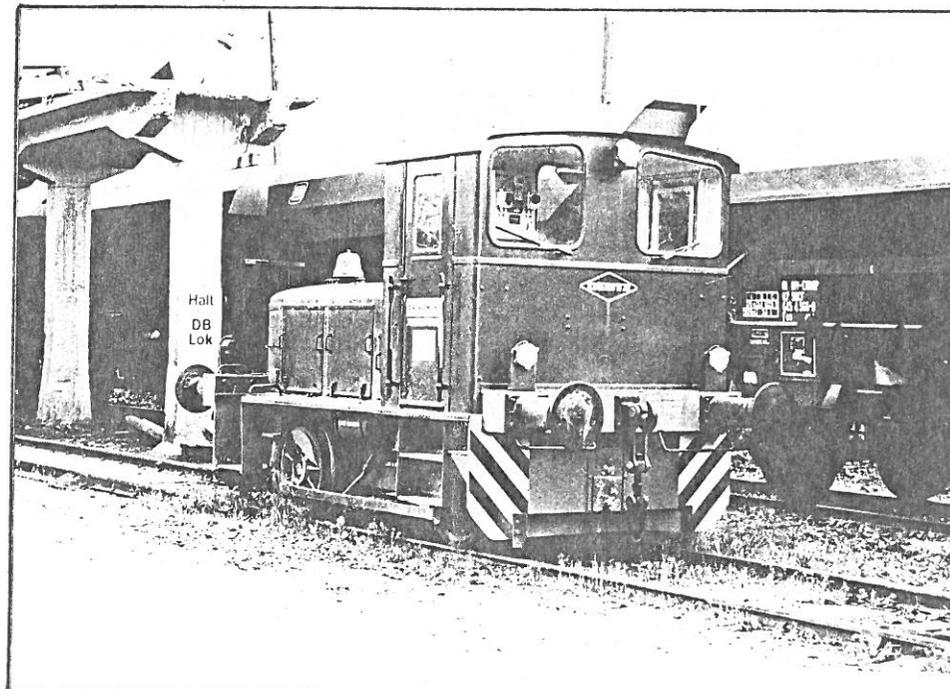
Rütgerswerke AG, Hanau, Heideacker

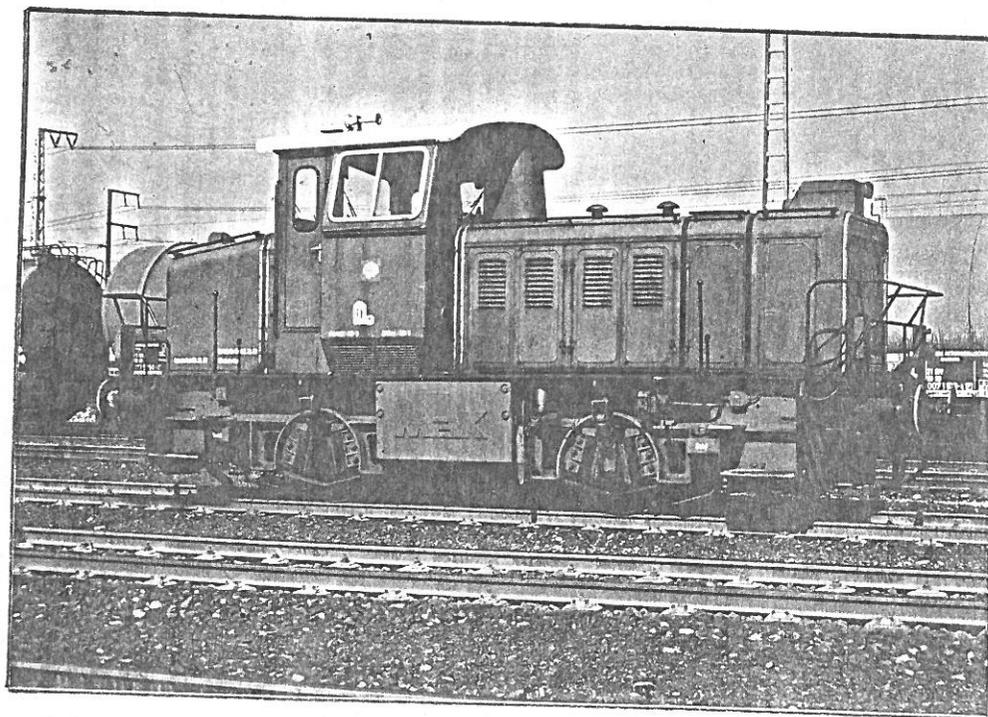
Derzeit ist hier noch eine Gmeinder-Lok (4 626/1952) im Einsatz. Es ist aber schon eine andere Lok angeschafft worden, die die Gmdr-Maschine in Kürze ablösen soll (KHD 47 405/1951). Eisenbahnfreunde, die die Gmdr-Lok noch aufnehmen wollen, sollten sich also spüren. Eine baugleiche Lok läuft übrigens auch bei den Rütgerswerken AG in Buchholz (Nordheide) (Gmdr 4 622/1952).



KHD-Lok der Passavant-Werke in Kettenbach, 06.07.1981.

Basalt-Werklok in Ober Widdersheim, 01.07.1981. Fotos: Ulrich Völz





Lok 1' des GTL Flörsheim der Dt. Shell AG im Jahre 1978 in Flörsheim aufgenommen. Die Lok läuft jetzt bei Wolff in Walsrode.  
Foto: Ulrich Uplegger

#### Deutsche Shell AG, Großtanklager Flörsheim

Das Shell Tanklager in Flörsheim besitzt umfangreiche Gleisanlagen und zwei Werkbahnloks. Seit 1980 verkehren von Flörsheim aus Ganzzüge der Vereinigten Tanklager und Transportmittel GmbH (VTG) mit 22 t Achsfahrmasse (bisher 20 t) zwischen Flörsheim und Würzburg, Karlsruhe, Stuttgart, Ingolstadt und München. Damit können in einem 22-Wagen-Ganzzug statt bisher 1 250 t jetzt 1 400 t Rohöl transportiert werden. Die hierfür eingesetzten Kesselwagen fassen 95 cbm, 7 cbm mehr als bisher. Für den Verschub im Werksgelände standen bis Anfang 1979 drei Dieselloks zur Verfügung.

Lok 1' (MaK 220 093/1966, Bdh, Typ G 320 B, Vmax 40 km/h, Dienstgewicht 40 t, Fremdgewicht 29 t, Motor Mercedes-Benz Typ MB 646 Ab Nr. 002 693, Leistung 350 IS, 1 600 U/min.)

Lok 2 (O&K 25 681/1956) Nächstes Mal bitte mehr !

Lok 3 (Hen 31 204/1966, Bdh, Typ DHG 240, Leistung 240 IS, Dienstgew. 34 t)

Die Lok 1' wurde an die Wolff Walsrode AG verkauft.  
Die Lok 3 hingegen ist über den WEF an die Firma Gleismac Italiana, Ganzo di Bigarello nach Italien gekommen.  
Am 27.07.1979 wurde die Lok 1' nach Flörsheim fabrikneu abgeliefert.

Dabei handelt es sich um eine MaK-Lok.

Lok 1" (MaK 700 034/1979, Cdh, Typ G 761 C, Leistung 640 PS, Dienstgewicht 60 t, IHP 9 870 mm, Breite 3 100 mm, Höhe 4 220 mm, Achsstand 3 800 mm)

Die O&K-Lok wird nach wie vor als Reservelok vorgehalten. Die Loks können mit einer schriftlichen Genehmigung der Shell-Hauptverwaltung in Hamburg im Werk fotografiert werden.

#### Rheinland-Pfalz

##### Zellstoff Waldhof AG, Mainz-Kostheim

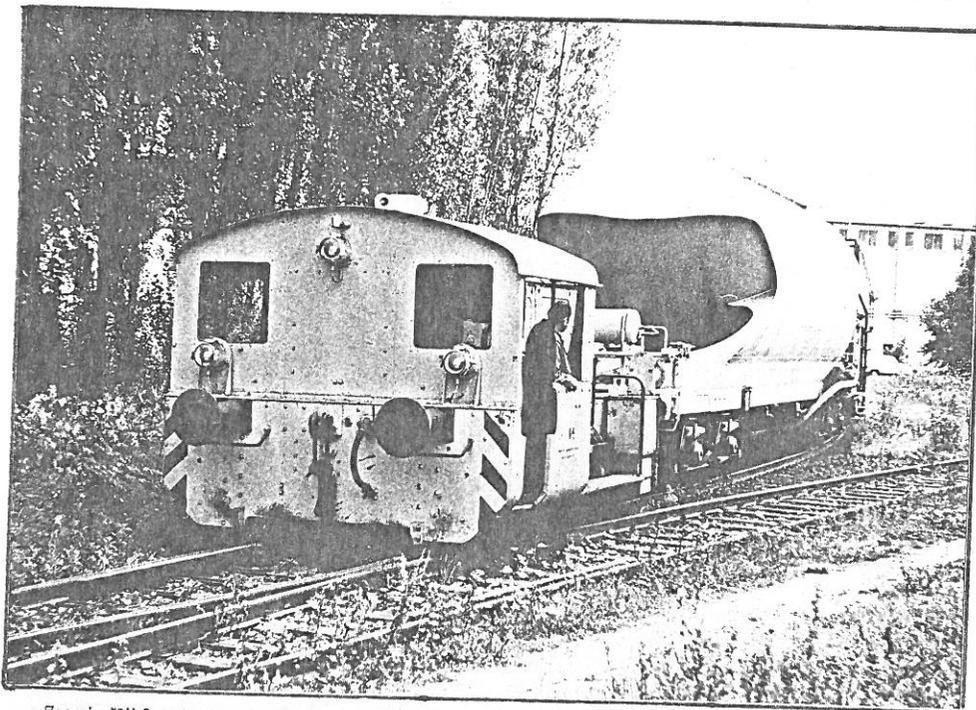
Für den Verschub auf den Werksgleisanlagen steht eine Gmeinder-Diesellok zur Verfügung.

Lok oNr (Gmdr 5 248/1961, Bd, Leistung 190 PS, Dienstgewicht 22 t)

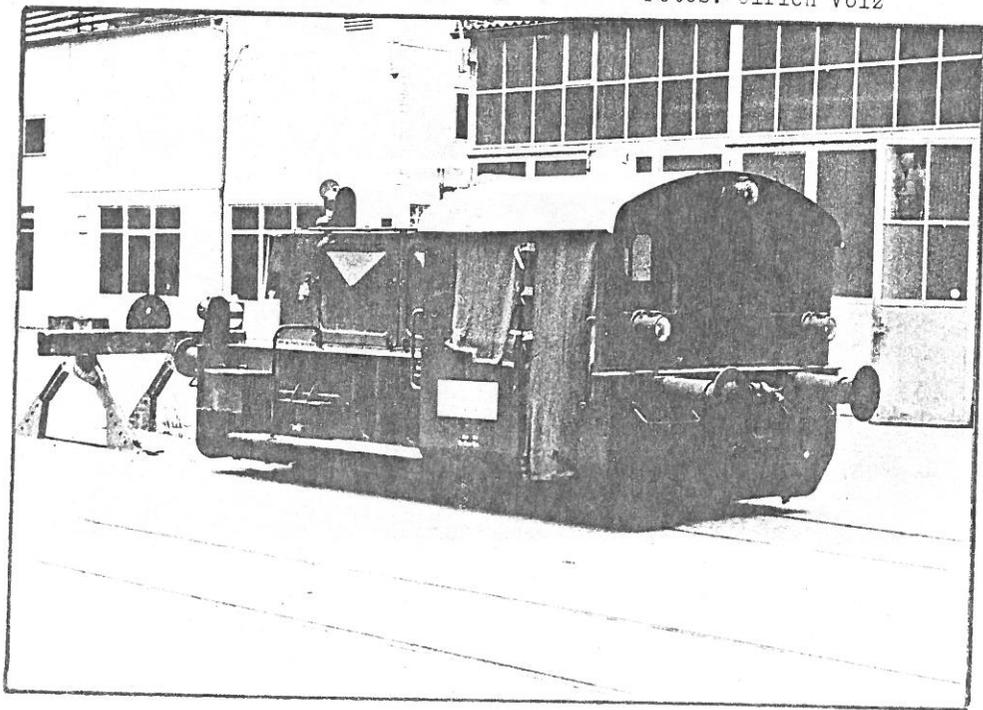
Da die Auszieh- und Übergabegleise frei zugänglich sind, kann die Lok während der morgendlichen Rangierarbeiten gut fotografiert werden. Rangiert wird morgens in der Zeit von 06.30-07.30 Uhr und nachmittags. Die übrige Zeit ist die Lok im Werksgelände abgestellt.

Zellstoff Waldhof AG, Mainz-Kostheim: Die Werklok rangiert auf dem Übergabegleis, 1979.  
Foto: Ulrich Uplegger





Zwei Köfs in Budenheim: Oben die der Hyperphosphat GmbH, unten die der Glashütte Budenheim, 20.07.1981.  
Fotos: Ulrich Völz



Deutsche Hyperphosphat GmbH//Chemische Fabrik Budenheim  
Rudolf A. Oetker, Am Rhein, Budenheim

Neben zwei Schienen-Unimogs steht eine gelb lackierte ehemalige Bundesbahn-Köf II und ehemalige Wehrmachtslok für den innerbetrieblichen Schienenverkehr zur Verfügung.

Lok 4 (KHD 36 673/1941, Bdh, Typ A6M 517, Dienstgewicht 16 t, Kbr., Vmax 30 km/h, LüP 6 450 mm, Höhe 2 700 mm, Breite 3 050 mm, Radstand 2 506 mm, Original-Motor KHD Typ A6M 517 Nr. 772 613/18, Leistung 107 PS, 1 250 U/min, Original-Getriebe Voith Nr. 1 350, Austausch-Motor KHD Typ GA6M 517 Nr. 932 633/38, Leistung 107 PS, 1 250 U/min., Motor ist ein ehemaliger Flüssiggas-Motor; Umbau auf Rohölbetrieb 1948, Austausch-Getriebe Voith Typ L 33 Nr. 2 480 Bj.'52)

So viel kann man über eine Lok herausbekommen!  
Doch soll noch kurz auf die Geschichte der Lok eingegangen werden. Am 01.10.1941 wurde die Maschine an das Heeresverpflegungsamt Kaiserslautern geliefert. Die nächsten Jahre sind etwas in der Dunkelheit geblieben.

Abnahme 14.02.1948 Ludwigshafen  
07.12.1946-23.09.1951 Bahnhof Frankenthal  
25.09.1951-04.03.1952 Bahnhof Dellfeld  
10.03.1952-15.03.1952 Bahnhof Enkenbach  
27.03.1952-22.05.1952 Betriebsmaschinenamt Schifferstadt  
26.05.1952-23.06.1955 Bahnhof Ludwigshafen  
16.07.1955-22.01.1957 Bw Ludwigshafen  
23.01.1957-13.04.1959 Hbf Ludwigshafen  
14.04.1959-26.08.1977 Bw Mainz  
27.08.1977 Deutsche Hyperphosphat GmbH, Budenheim

Die Loknummer hat auch mehrmals gewechselt: Köf 6 045 / 321 109-5 / 321.083-5 / 322 120-7.

Die Lok kann im Werk fotografiert werden, jedoch verläßt sie auf ihren Rangierfahrten auch hin und wieder das Werk.

Glashütte Budenheim GmbH, Budenheim

Gleich neben der Deutschen Hyperphosphat GmbH ist die Budenheimer Glashütte angesiedelt. Auch hier kurvt eine Köf herum.

Lok oNr (KHD 55 745/1954, Bdh, Typ A6M 617, Dienstgewicht 17 t, Bremsgewicht 15 t, Kbr., Vmax 30 km/h, Motor KHD Typ A6M 617 Nr. 1 491 705/10, Leistung 107 PS)

Es handelt sich bei dieser Lok um die ehemalige DB- 322 043-1. Auch hier kreucht noch ein Unimog als Ergänzung auf den werkseigenen Gleisen herum.

Die Rangierlok ist noch DB-rot lackiert.

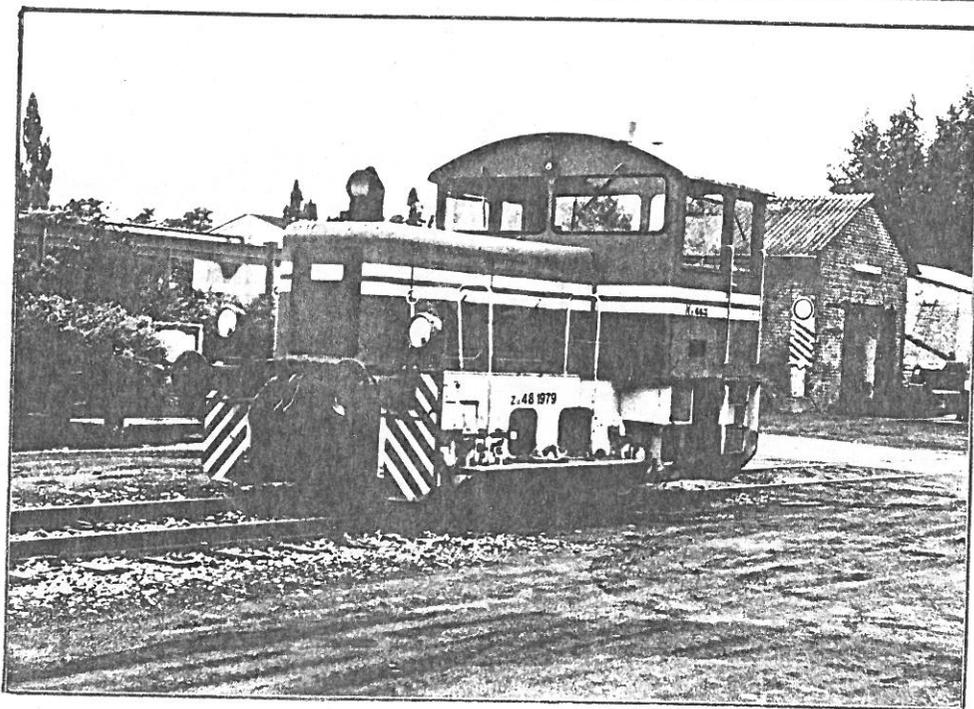
Süddeutsche Zucker AG, Werk Offstein, Wormser Straße

Es stehen zwei Lokomotiven zur Verfügung.

Lok 663 (Gmdr 5 063/1957, Bd, Leistung 130 PS, L.Unt.: 04.08.1979)

Lok 664 (G&K 25 999/1960, Bdh, Typ MV 10, Dienstgewicht 38 t, Vmax 27 km/h)

Der Gleisanschluß zweigt unweit des Bahnhofes Neuoffstein an der für den Personenverkehr stillgelegten Strecke Grünstadt - Worms. Man gelangt recht unkompliziert ins Werk und das Personal ist freundlich.



Lok 663 der Offsteiner Zuckerfabrik am 21.07.1981.  
Foto: Ulrich Völz

Baden-Württemberg

Jakob Bosch & Söhne GmbH & Co. KG, Schmidstraße, Nürtingen

Eigentlich schon fast als Denkmal kann man die am Werkseingang abgestellte Feldbahndiesellok dieser Baufirma bezeichnen.

Lok oNr (Gmdr 1 089/ , Bdm, Leistung 15/18 PS, Spurweite 600 mm, Motor Kaelble Nr. 4 685)

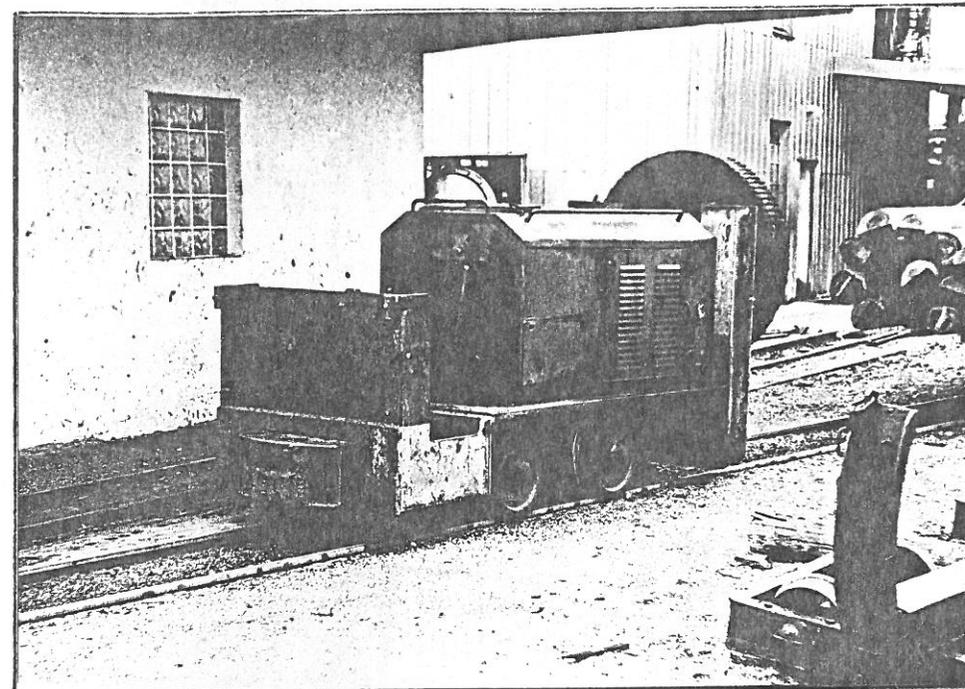
Vor nicht allzu langer Zeit war noch eine offene Lok vorhanden, die jetzt allerdings auf unerklärliche Weise verschwunden ist. Fotos der äußerlich gut aufgemachten Lok sind natürlich problemlos.

Gebr. Heller Maschinenfabrik GmbH, Neuffener Str., Nürtingen

Ein doch recht interessanter Nobel ist der hier vorhandene Lokomotor.

Nr. 1 (Breuer 1 426/1939, Typ III, Vmax 15 km/h, Dienstgewicht 4,22 t, Motor Type 2/2 S Nr. 23 919, Leistung 40 PS)

Das Töff steht hinter dem Werkseingang und sieht nicht sehr betriebsbereit aus. Wie die jetzt dem Werk zugestellten Wagen verschoben werden, ist nicht bekannt.



Die Betriebslok der J. Benker KG am 15.07.1981 aufgenommen.  
Foto: Ulrich Völz

J. Benker KG, Holzimprägnierung Holzhandlung, Haspelmoor

Haspelmoor liegt an der KBS 900 zwischen Augsburg und München. Keine 10 min. vom Bahnhof entfernt findet man dieses Holzwerk, in dem drei Loks vorhanden sind.

Lok oNr (Diema 2 381/1960, Bdm, Typ DS 20, Gewicht 3,3 t, Motor KHD Typ F2L 712 Nr. 2 761 395/96)

Lok oNr (Diema 1 642/ , Bdm, Leistung 18 PS, Motor Nr. 1 701 789/90, Motor KHD Typ A2L 514 Nr. 2 047 049/50, Leistung 25 PS, 1 500 U/min.)

Lok 2072 (Jung / , Bdm, Typ EL 105, Vmax 4/8 km/h, Motor Jung Typ SE od. SZ 110, Leistung 11/12 PS)

Die erste Diema-Lok ist Einsatz-Lok. Sie stammt vom Tonwerk Fürstentfeldbruck (=heute keine Loks mehr). Die zweite Lok ist Reserve und die Jung-Lok trägt ihre Nummer offenbar noch vom Vorbesitzer. Das ist eine Ziegelei zwischen Mammendorf und Fuch (nahe Haspelmoor) an der B 2, wo auch jetzt noch eine Lok stehen soll. Vielleicht weiß ein Leser mehr?

Die Auslieferung der Sonderhefte I und II kann sich noch etwa bis Ende September verzögern. Bitte haben Sie Verständnis dafür.

Foto Rückseite: Auch die Lübecker Hafengesellschaft mbH (LHG) unterhält eigene Lokomotiven; hier sehen Sie die Lok o.Nr. (Diema 2620/63) am 05.01.1981 von Ulrich Völz fotografiert.

