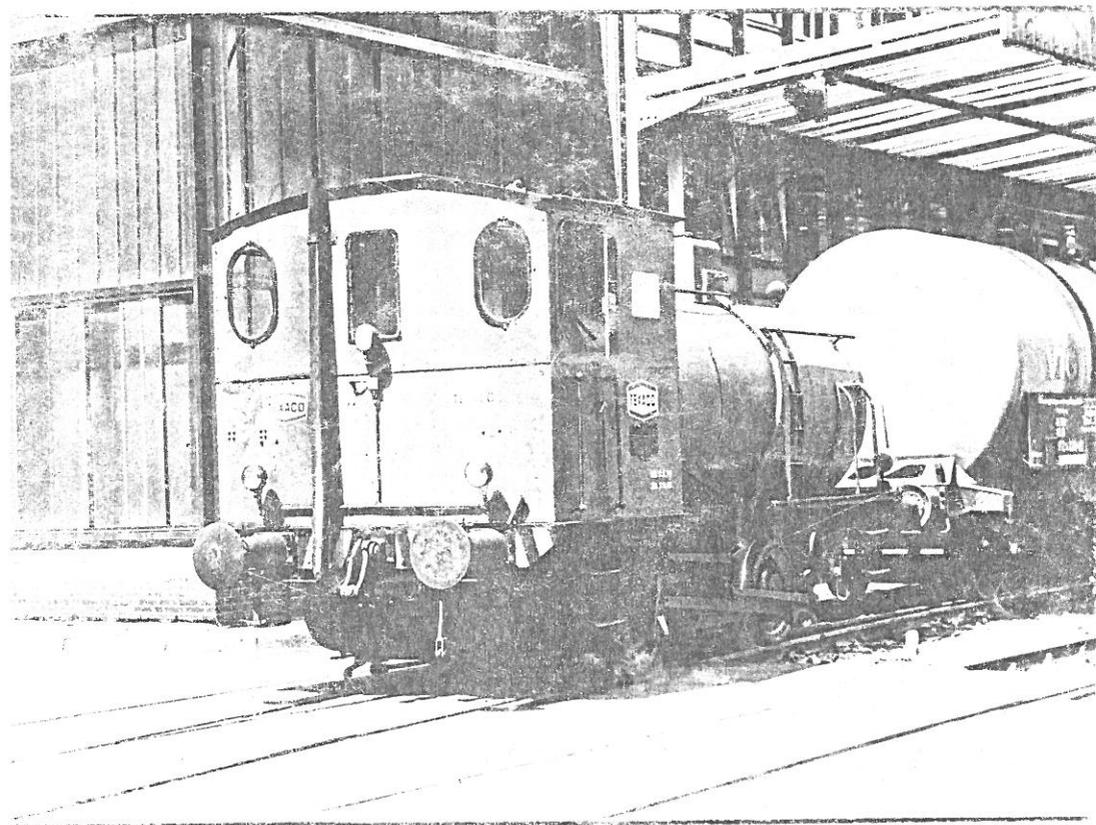
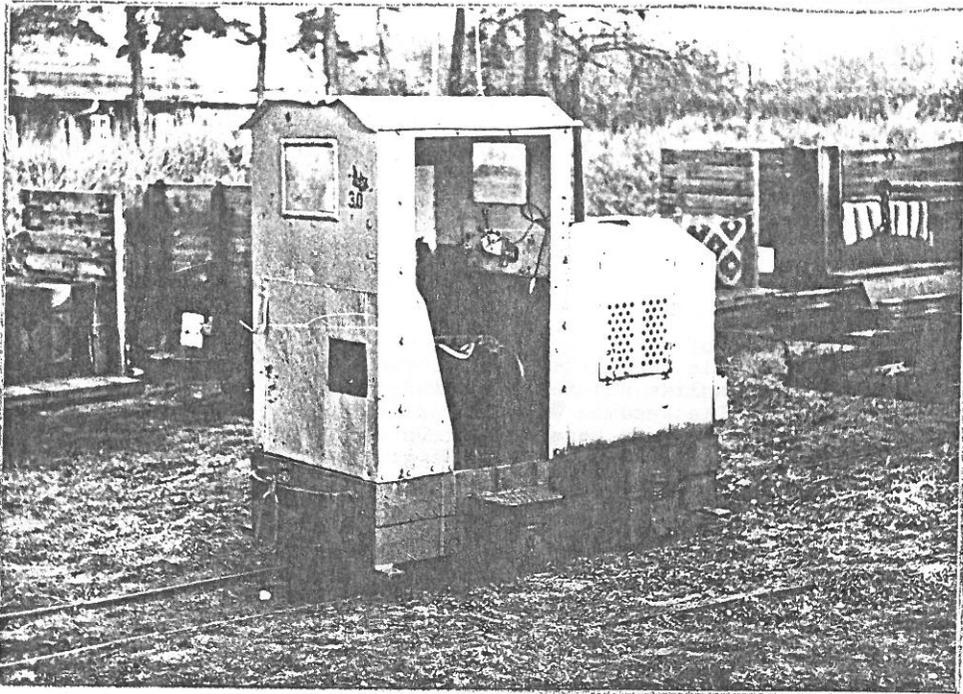


Bahn - Express



Sonderheft

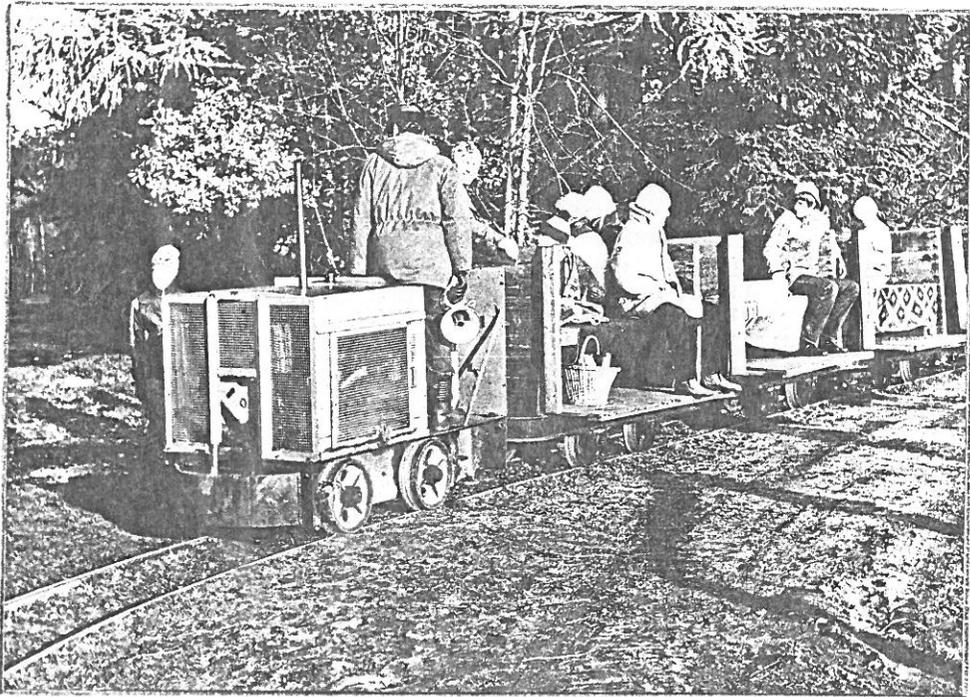
1



Torfwerk Himmelmoor, 02.11.1980: Lok 3.0 an der Werkstatt.

Der Personenzug am selben Tag ebenfalls an der Werkstatt.

Fotos: Ulrich Völz



offen und ohne Fabrikschild.

Im März vergangenen Jahres war noch eine offene Schöma-Jok dort abgestellt, die aber ab Juni 1980 offenbar verschwunden ist.

Lok oNr (Schöma 235/1936, Bd , 600 mm, Leistung 10-12 PS, Gewicht 2,5 t)

Das Torfwerk ist etwa 2,5 km vom AKN-Bahnhof Quickborn entfernt. Zu Fuß braucht man etwa 30 min.. Bei einem Besuch sollte man aber berücksichtigen, daß nur von Mai-Oktober gearbeitet wird. Vor dem Betreten des Moores sollte man in der Werkstatt um Erlaubnis bitten, da im Moor Strafgefangene arbeiten.

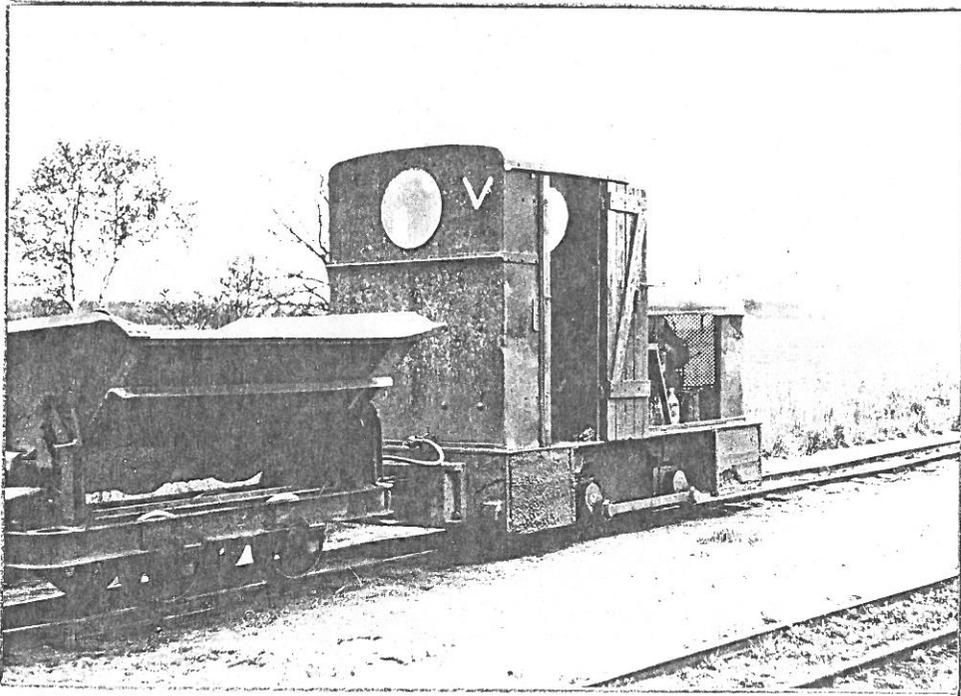
Die Kiesbahn am Segrahner Berg (Friedrich Werner v. Bülow KG)
EE 4/80 und 11/80, 31.03.1981, von Ulrich Völz und Torsten Hirsch

Diese äußerst interessante 600 mm-Schmalspurbahn im Herzogtum Lauenburg dient der Beförderung von Sand und Kies vom ausgedehnten Abraumbereich an Segrahner Berg zum Elbe-Lübeck-Kanal, wo das abgebaute Material auf Schiffe umgeladen wird. Die etwa 7 km lange Bahn führt dabei durch eines der am dünnsten besiedelten Gebiete Deutschlands, welches geprägt ist von weiten Feldern und Wäldern, sowie von einzelnen das Land durchschneidende von alten Bäumen umstandene Chausseen. Die Bahn besitzt drei Kreuzungsstellen, die allesamt weitab irgendeiner Ortschaft inmitten der Landschaft liegen. Außerdem gibt es nördlich der Ortschaft Götin eine Steilrampe, mittels der ein Höhenunterschied von immerhin 25 m bewältigt wird. Durch eisenbahnmäßige Anlagen (Dämme, Einschnitte), dichte Zugfolge (am Tag bis zu 40 Züge in bis zu 10 Std. Betriebszeit) und hohe Anzahl an Lokomotiven (15 vorhandene Loks, davon 8 im täglichen Einsatz) unterscheidet sich diese Kiesbahn von dem Gros der Feldbahnen. Auch daß die letzten beiden Wagen jedes Zuges per Druckluft von der Lok aus gebremst werden, ist bei Feldbahnen durchaus nicht üblich. Diese Einrichtung ist vor allem für die Steilrampe gedacht, die die Züge im Schrittempo und mit den blockierenden letzten beiden Loren hinunterrollen.

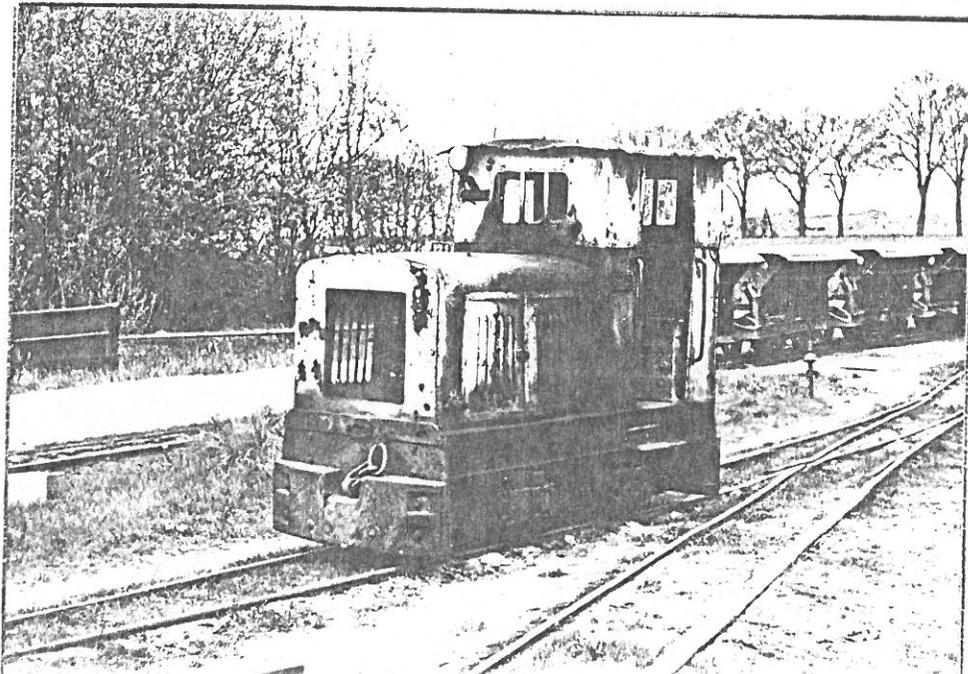
Von den insgesamt 11 Streckenloks, die alle baugleich sind, stehen 7 im werktäglichen (außer Sa) Einsatz, eine dient als Reserve und die übrigen sind am Bw als Schrott abgestellt.

Es existieren dann noch vier Verschiebeloks, die, als die Gleise noch direkt ins Abraumbiet führten, in der Grube eingesetzt waren. Jetzt werden diese Dienste aber durch Förderbänder wahrgenommen; die Feldbahnstrecke beginnt erst unter der Mischanlage. Eine der Verschiebeloks wird heute noch für Verscharbeiten in dem Werkstattbereich herangezogen.

Der Schmalspurbetrieb begann zunächst 1928 auf einer Strecke vom Segrahner Berg bis Kehrsen (b. Lehmrade). 1935 schickte dann das Kieswerk Segrahner Berg erstmals Kieszüge über die Strecke. Bei Kehrsen wurde der Kies auf die normalspurige Eisenbahn verladen. Vor 1935 diente die Bahn dem Abtransport von Rüben und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen. 1949 löste die jetzige Strecke die nach Kehrsen ab, welche ein Jahr später schon stillgelegt wurde. Die heutige Strecke wurde damals schon in einem Einschnitt durch die schon einige Jahre früher geschüttete Trasse der von Hitler erstrebten Autobahn Hamburg - Berlin geführt. Und just diese Tatsache wird der Kiesbahn demnächst zum Verhängnis: Die Autobahn soll jetzt doch gebaut werden. An der Kiesbahntrasse wurde bereits damit begonnen, das inzwischen entstandene Unterholz zu beseitigen, so daß der Stilllegungstermin der Kiesbahn in bedrohliche Nähe gerückt ist. Seitens des Kieswerkes (Tel. 04547 272) kann man jetzt nur noch den Betrieb für wenige Tage im Voraus bestätigen, daher empfiehlt sich vor einem geplanten Besuch immer ein Anruf beim Werk.

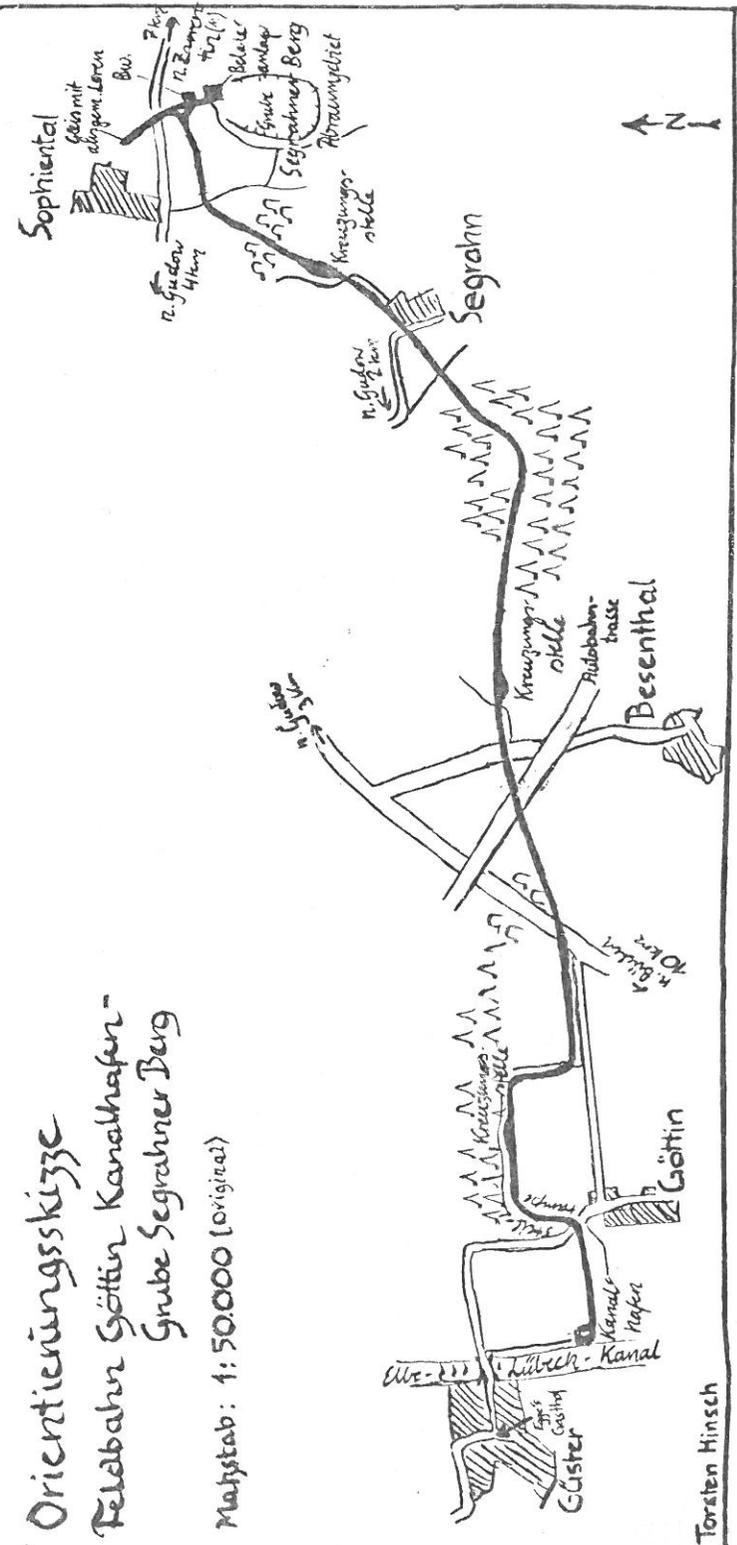


Lok v am 16.05.1980 an der Ausweiche bei Besenthal.
Die IBAG-Verschublok am selben Tag in der Werkstatt.
Fotos: Ulrich Völz



Orientierungsskizze
Feldbahn Götting Kanahafen-
Grube Segraher Berg

Maßstab: 1:50000 (original)



Einige betriebliche Besonderheiten sollten aber nicht unerwähnt bleiben. Da ist z.B. die Entladung der Loren am Kanalhafen. Dies geschieht von Hand. Vorher wird jede Lore mit einer Haltevorrichtung gesichert, damit sie bei der Entladung nicht in die Schüttrichter gerissen wird. Wenn die Lore ihren Inhalt hergegeben hat, bekommt sie einen Schlag mit einem Gummihammer, bevor sie wieder in die Ausgangsstellung gebracht wird. Die Lok muß nach jedem Entladevorgang eine Lorenlänge vorziehen.

Dann wären noch die Bahnübergänge erwähnenswert. Bei Segrahn wird vor dem Bahnübergang in der Regel gepfiffen. Bei Besenthal, an der Straße nach Büchen und bei Göttin befinden sich Blinklichtanlagen, die vom Lokführer während der Fahrt ein- und ausgeschaltet werden. Dazu stehen einige Meter vor und hinter dem Bahnübergang Pfosten, auf denen Schalter montiert sind, die der Lokführer ohne anzuhalten betätigt.

Die sieben Loks fahren in vier Gruppen. In drei Gruppen fahren immer zwei Loks auf Sicht hintereinander, die vierte Gruppe besteht nur aus einem Zug. Bei einer günstigen Zugkreuzung kann man also vier Züge auf ein Foto bekommen.

Wenn eine der sieben Planloks ausfällt, kommt die Lok z zum Einsatz. Die Besonderheiten dieser Lok liegen darin, daß sie noch den Originalmotor besitzt und auch keine Druckluftanlage hat. Daher kann der Zug auch nicht von der Lok aus gebremst werden.

Dann wird eine Lore mit Bremserstand an das Zugende gehängt und der Zug fährt mit einem Bremser.

Bezüglich Daten der Loks ist kaum etwas herauszubekommen, da die Typenschilder der Loks bis auf zwei Ausnahmen fehlen und die Unterlagen des Kieswerkes lückenhaft bzw. nicht existent sind.

Eine ältere Lokliste weist folgende Loks nach:

- Lok I (Deutz 15 315/ , Typ OMZ 122, Motor Nr. 351 380/81
Lackierung grau)
- Lok V (Deutz 22 978/1937, Typ OMZ 122, Motor Nr. 462 541/42
Lackierung rot)
- Lok II (KHD 46 585/1942, Typ OMZ 122, Motor Nr. 801 986/87
Lackierung schwarz)
- Lok X (Deutz 15 610/ , Typ OMZ 122, Motor Nr. 368 612/13
Lackierung grün)
- Lok - (Deutz 19 716/ , Typ OMZ 122, Motor Nr. 438 853/54
Lackierung schwarz)

zusätzlich 13661

Es ist nicht zu bezweifeln, daß diese Fabriknummern bei der Kiesbahn auch wirklich existieren. Daß aber in den einzelnen Kombinationen der Wurm steckt, ist ganz leicht zu beweisen: Die Lok X trägt ein Fabrikschild mit der Nummer 11 885. In der Lok mit der Fabriknummer 15 610 war ein Schild befestigt, das die Motor Nr. 328 522/23 nannte. Trotzdem noch einige technische Daten zu der Type OMZ 122:

Achsfolge.....B Achsstand.....1 150 mm
Leistung.....36 PS mit Rohöl.....40 PS
Dienstgewicht.....7 t Zylinderzahl/Motor.....2 Zyl.
Geschwindigkeiten.....3,3/6/10,4/17,5 km/h

Alle sieben Planloks vom Typ OMZ 122 besitzen einen Austauschmotor vom Typ A2L 514 von KHD. Schwierig wird die Erstellung einer Lokliste zusätzlich dadurch, daß einige Bezeichnungen zweimal an noch vorhandene Loks vergeben wurden. Nach den Lackierungsangaben kann man sich heute auch nicht mehr richten, da alle OMZ 122 jetzt schwarz lackiert sind. Die Planloks sind die Loks I, II, -, =, •, V und X, Reservelok ist die Lok Z. Auf dem Schrottplatz stehen die Loks -(alt) und I(alt), sowie eine weitere OMZ 122 ohne Bezeichnung.

Etwas einfacher sind die Recherchen bzgl. der Rangierloks gewesen. Insgesamt gab es früher sechs Verschiebeloks.

- Lok (Deutz / , Typ OMZ 117, Motor Nr. 340 217/18)
- Lok (Deutz / , Typ OMZ 117, Motor Nr. 361 246/47)
- Lok (Deutz / , Typ OME 117, Motor Nr. 436 248)
- Lok (IBAG 6 367/1935)
- Lok (Gmdr 1 299/1937, Leistung 22/24 FS, Motor Kaelble Nr. 5 005)
- Lok (Gmdr 1 837/1937, Leistung 22/24 PS, Motor Kaelble Nr. 7 133)

Die erste OMZ 117 hat offenbar einen Austauschmotor vom Typ A2M 317 erhalten. Vorhanden sind heute nur noch die IBAG-Lok, die als Werkstattverschiebelok dient, sowie die OME 117 und die beiden Gmdr-Loks, die alle drei auf dem Schrottplatz stehen.

Soviel sei erst einmal zu den Loks gesagt.

Zu erreichen ist die Kiesbahn am besten mit dem Omnibus (Schienenersatzverkehr auf der KBS 145) ab Büchen oder Mölln, wenn man bis Güster, Egge's Gasthof, fährt. Die Entladeanlage ist dann in etwa 10 min. zu erreichen. Das Lokpersonal ist meist freundlich und ermöglicht Lokmitfahrten. Landschaftlich am reizvollsten ist der Abschnitt zwischen Segrahn und der Ausweiche Besenthal, aber auch sonst dürften schlechte Fotos von der Kiesbahn nur schwer zu machen sein.

HAFEN-, INDUSTRIE- UND FEIDRAHNEN

KURZBERICHTE

Schleswig-Holstein

elf-Raffinerie, Brunsbüttel-Ostermoor

27.05.1980. Bei der elf-Raffinerie sind insgesamt fünf Lokomotiven vorhanden, von denen zwei normalspurig sind. Eine der Normalspurloks ist eine alte Dampfspeicherlok, die aber bereits 1980 abgestellt war. Die fällige Hauptuntersuchung soll die Lok nicht mehr bekommen. Die Lok ist im Werk im Freien abgestellt. Ebenfalls im Freien findet man die Einsatzlok, eine ehemalige DB-Köf II, die einen blauen Führerstand bekommen hat, sonst aber noch in der DB-Aufmachung glänzt.

- Lok 1 (Hen 16 077/1918, Bfl, 1 435 mm, Kesseldruck 10 atü, Kesselinhalt 7 500 l, N.Unt.: 08.04.1980)
- Lok 2 (Deutz 20 065/ , Bd , 1 435 mm, Vmax 15 km/h, N.Unt.: 27.05.1981)

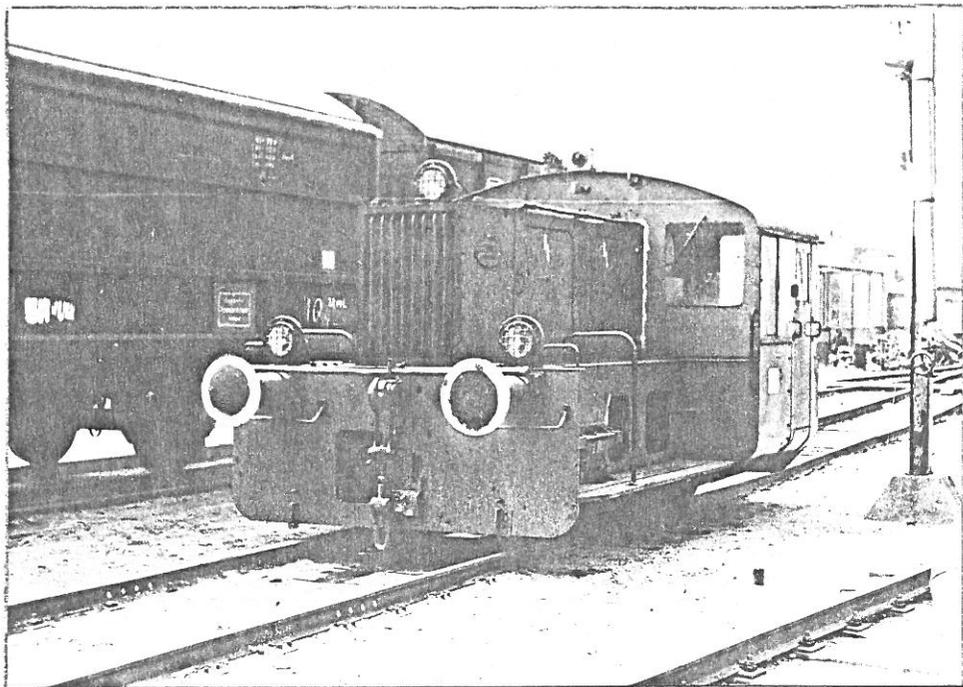
Neben dem Normalspurnetz gibt es noch ein 600 mm-Netz, das aber offensichtlich nicht mehr befahren wird. Jedenfalls standen die zwei eigenen Loks der elf-Raffinerie zwischen Teerfässern eingekelt und waren nur schlecht zu fotografieren. Es handelt sich dabei um folgende Loks:

- Lok oNr (/ , Bd , 600 mm)
- Lok oNr (KHD 25 723/1940, Bd , 600 mm, Typ OMZ 117, Leistung 22/24 PS, Gewicht 6 t, Vmax 3/5,2/8,3/15,5 km/h, Motor Nr. 668 656/57)

Vor einiger Zeit hat die elf-Raffinerie eine Lok der Bauunternehmung Feddersen, Leck, angemietet. Es handelt sich bei der Mietlok um die

- Lok 9 (OSK 25 492/1953, Bd , 600 mm, Typ MD 2 B, Gewicht 4,5 t, Vmax 5/10/15 km/h)

Wegen unsachgemäßer Behandlung ging die Lok jedoch in die Brüche und wurde zurück nach Leck geschafft. Als Ersatz dafür stellte die



Lok 2 der elf-Raffinerie am 27.05.1980 in Brunsbüttel.
Foto: Ulrich Völz

Fa. Feddersen eine andere Lok zur Verfügung.

Lok 7 (O&K 25 499/1953, Bd , 600 mm, Typ MD 2 B, Gewicht 4,5 t, Vmax 4/8/12 km/h, Leistung 36 PS, Motor O&K Typ 16 V 2 Nr. 3 930, LüP 3 100 mm)

Am 04.03.1980 war diese Lok in Brunsbüttel zu sehen, am 27.05.1980 jedoch nicht. Wie seitens der Fa. Feddersen aber am 25.04.1981 mitgeteilt wurde, soll sich die Lok nach wie vor in Brunsbüttel befinden.

Das Werk ist etwa 300 m vom DB-Haltepunkt Ostermoor an der KBS 121 entfernt, mit etwas Glück kann man auch die Fahrzeuge vom Zug aus kurz vor dem Haltepunkt sehen, denn die DB-Strecke führt direkt durch das Gelände der elf-Raffinerie.

Chemische Werke Hüls AG, Brunsbüttel-Ostermoor

27.05.1980. Bei einer Fahrt auf der KBS 121 fällt zwischen Kudensee und Ostermoor auf der linken Seite eine orange Lokomotive auf. Sie gehört dem Brunsbütteler Werk der CWH.

Lok oNr (MaK 500 045/1967, Cdh, Typ G 500 C, Leistung 530 PS, Dienstgew. 60 t, Vmax 40 km/h, Motor MaK Typ 6 M 282 Nr. 28 034, LüP 9 860 mm, Achsstand 3 780 mm)

Im Werk herrscht strengstes Fotografierverbot, man müßte einen Moment abpassen, zu dem die Lok manchmal kurz das Werk verläßt. Die Maschine lief vormals als Lok 60 bei den Friedrich Krupp Hüttenwerken in Rheinhausen. Von daher ist wohl auch der orange Anstrich der Lok zu erklären.

Carl Hornung, Einfeld

05.04.1981. Als Relikt der 1978 stillgelegten Feldbahn der Fa. Carl Hornung ins Dosenmoor ist noch eine Lok vorhanden.

Lok oNr (Schöma 725/1943, Bd , 600 mm, Leistung 25 PS, Gewicht 3,75 t, Motor Nr. 5 415 459)

Die Strecke wurde abgebaut und liegt jetzt auf der Verladerrampe des DB-Bahnhofes Einfeld. Am Bahnhof sind auch noch einige Rangiergleise und rostige Loren vorhanden. Früher liefen hier einma 6-7 Loks, die aber alle fortgeschafft worden sind. Die Loren kann man auch vom Zug aus zwischen Neumünster und Kiel bei Einfeld auf der rechten Seite sehen, die Lok steht hinter einem Schuppen. Fußweg vom DB-Bahnhof Einfeld: 10 min.

Peter Temming AG, Glückstadt

03.01.1980. Auch hier wurde der Werkbahnbetrieb schon vor einiger Zeit eingestellt. Die Gleise wurden z.T. abgebaut. Auch hier ist noch eine rostige Lok im Freien abgestellt.

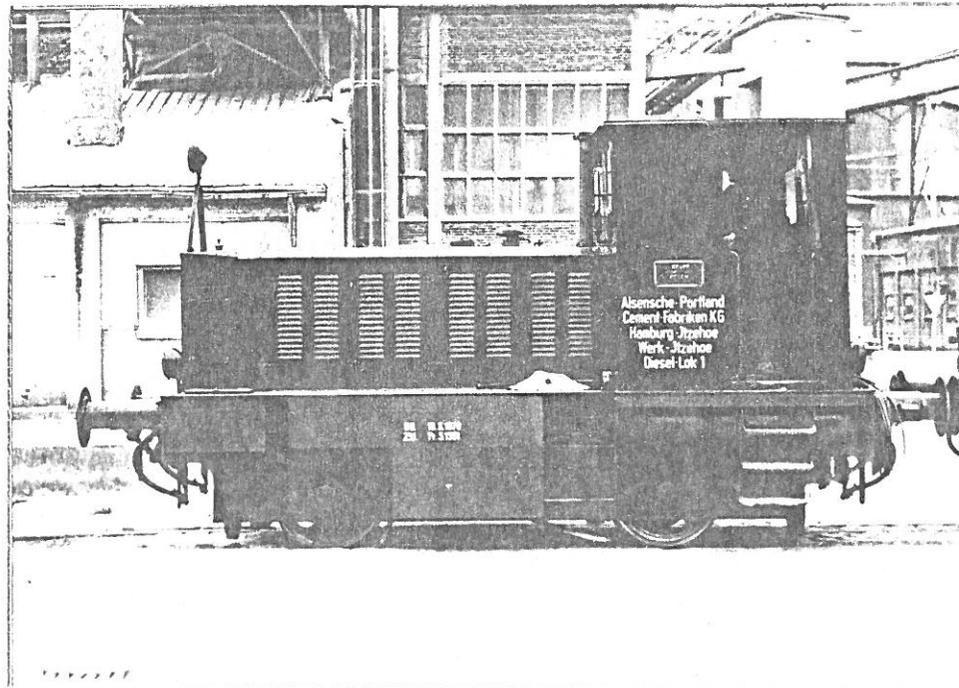
Lok 1 (O&K 7 394/1917, Bfl, 1 435 mm)

Ehemals existierte im Werk auch noch eine Schmalspurbahn, deren Fahrzeuge aber schon per Schneidbrenner unkenntlich gemacht worden sind (= verschrottet). Den Normalspurbetrieb nahm zuletzt eine DWK-Lok wahr, deren Verbleib aber unbekannt ist. Die Dampfspeicherlok ist schon mehrere Jahre abgestellt und das Werk wartet noch auf eine Verwendungsmöglichkeit (Museum).

Alsen'sche Portland-Zementwerke, Itzehoe und Lägerdorf

27.05.1980. (Bericht siehe nächste Seite)

Die Itzehoer Altbau-Diesellok am 27.05.1980 in Itzehoe.
Foto: Ulrich Völz



Im Itzehoer Werk steht eine Diesellok für Vershubdienste bereit.

Lok 1 (Krupp 1 690/1939, Bd, Leistung 75/80 PS, L.Unt.: 10.03.1978, K.Unt.: 14.03.1981)

Sie verschiebt die mit Zementsäcken beladenen Wagen innerhalb des Werkes. Fotomöglichkeiten bestehen innerhalb des Werkes; eine halböffentliche Straße führt am Pfortner vorbei durch das Werk, von der aus man an die Lok herankommt. Auf der Verbindungsbahn von Itzehoe nach Lägerdorf verkehrt die Lägerdorfer Lok.

Lok oNr (Hen 29 211/1957, Cdh, Typ DH 500, Leistung 500 PS, Gewicht 48 t)

Mit etwas Glück kann man diese Lok ebenfalls im Itzehoer Werk vorfinden. Die ehemalige 869 mm-Schmalspurbahn nach Lägerdorf existiert nicht mehr. Im Itzehoer Werk findet man hie und da aber noch ein Dreischienengleis (1 435 mm und 869 mm). Neben der an die Brohltalbahn veräußerten MaK-Lok sind auf dem Schmalspurgleis mindestens zwei Schöma-Loks gelaufen; der Verbleib ist unbekannt. Das Werk ist vom DB-Bahnhof Itzehoe gut zu sehen und in etwa 15 min. zu Fuß erreichbar.

Howaldtswerke Deutsche Werft AG, Kiel-Gaarden

26.04.1981. Eine blaue Diesellok verrichtet den Rangierdienst.

Lok 6 (Moyses 1 319/1974, Bd, Leistung 260 PS, Vmax 19,3 km/h)

Neben der Lok betätigt sich auch ein Schienenkran verschiebenderweise auf dem Werksgelände. Im Werk herrscht strengstes Fotografierverbot; die Lok kann aber nahe des Haupteinganges von außen fotografiert werden. Straba-Linie 4 Ri Wellingdorf bis "Howaldt Gaarden", dann etwa bis zur nächsten Kurve die Werftstr. zurückgehen, dort steht die Lok hinter dem Zaun. Leichtes Tele empfehlenswert, aber nicht unbedingt erforderlich. Fußweg vom DB-Bahnhof Kiel Hbf: 20 min.

Howaldtswerke Deutsche Werft AG, Kiel-Dietrichsdorf

Hier existiert eine blaue Werklok, die nur im Werk eingesetzt wird.

Lok 3 (O&K 26 765/1973, Bd, Vmax 20 km/h, LüP 7 340 mm, Achsstand 2 800 mm)

Eine Fotomöglichkeit ist noch nicht herausgefunden worden, im Werk selbst herrscht Fotografierverbot. Im Jahre 1974 wurde die ehemalige Lok des Werkes verschrottet.

Lok 1 (DWK 641/1939, Cdm, Typ 220 B, Leistung 220 PS, Gewicht 40 t, Vmax 4/8/18,5/28,5 km/h, LüP 7 400 mm, Achsstand 2 950 mm, Motor DWK Typ 6V24 Nr. 50 323)

Die Daten dieser Lok beziehen sich auf den Lieferzustand.

Krupp MaK GmbH, Maschinenbau Kiel, Kiel-Friedrichsort

23.10.1978. Am Stichtag konnte man auf dem Gelände der MaK insgesamt vier Werklokomotiven in den unterschiedlichsten Existenzstadien ausmachen.

Lok 150 (DWK 709/1940, Bdm, Typ 110 B, Leistung 110 PS, Gewicht 24 t, Vmax 4,1/8,5/16,3/26,3 km/h, LüP 6 600 mm, Achsstand 2 500 mm, Motor DWK Typ 6V18V Nr. 61 002)

Lok 151 (DWK 717/1942, Bdm, Typ 160 B, Leistung 160 PS, Gewicht 32 t, Vmax 4/9,5/18,8/28,5 km/h, LüP 7 400 mm, Achsstand 2 900 mm, Motor DWK Typ 4M241 Nr. 8 488/91)

Lok 152 (DWK 718/1942, Bdm, Typ 160 B, Leistung 160 PS, Gewicht 32 t, Vmax 4/9,5/18,8/28,5 km/h, LüP 7 400 mm, Achsstand 2 900 mm, Motor DWK Typ 4M241 Nr. 8 493/95)

Lok 153 (MaK 220 o61/1960, Bd, Typ 240 B, Leistung 240 PS, Gewicht 28 t, Vmax 28/56 km/h, Motor MaK Typ MS 24 Nr. 120 362)

Die Lok 150 hatte am 01.10.1978 Fristablauf. Eine Hauptuntersuchung war zum Stichtag noch fraglich; die Lok wurde jedoch trotzdem immer noch eingesetzt. Das letzte Sichtungsdatum ist der 06.05.1981, an dem die Lok in einer Halle neben einer fabrikneuen DE 501 gesehen wurde. Ob inzwischen eine HU erfolgt ist, konnte nicht in Erfahrung gebracht werden.

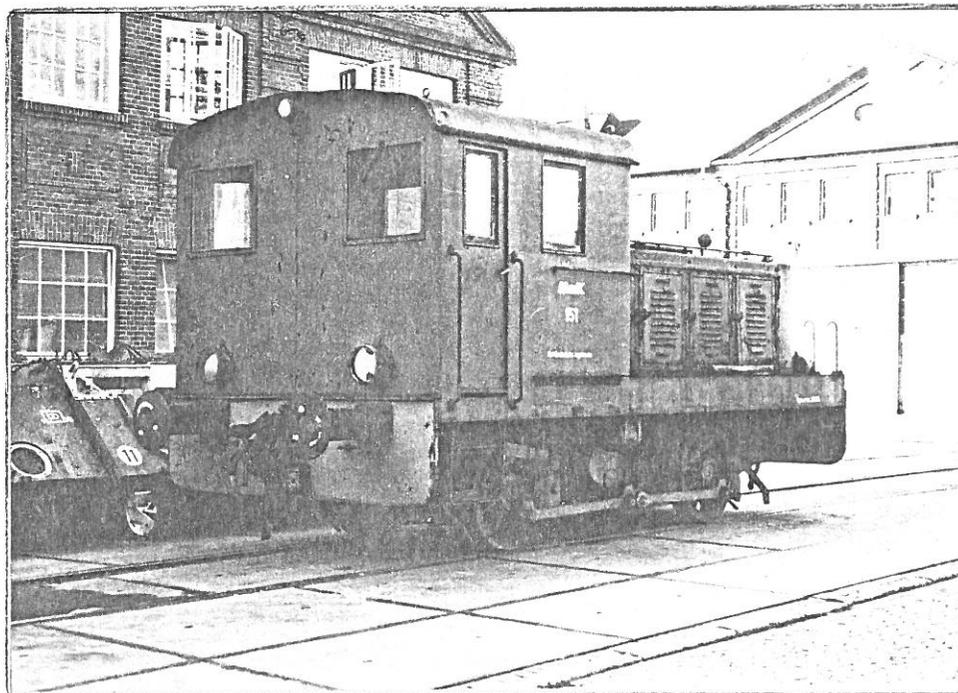
Die 151 war am 23.10.1978 noch vorhanden. Sie wurde aber wenige Tage danach verschrottet. Einige Tage zuvor hatte die Lok 152 bereits den Kampf mit dem Schneidbrenner verloren; von ihr zeugten nur noch verstreute Einzelteile. Beide Loks waren seit 1974 abgestellt.

Die orange Lok 153 war am 23.10.1978 im Einsatz, auch im Mai 1981 soll diese Lok noch vorhanden gewesen sein. Ehemals lief diese Maschine bei den Deutschen Solvay Werken GmbH in Rheinberg. Darüber hinaus tun hin und wieder MaK-Leihloks ihren Dienst im Werks-gelände, so am 23.10.78 die Lok 8 (Typ G 1202 BB). Solche Gastspiele sind aber nur von kurzer Dauer.

Als Dauer-Werkloks dienen also heute nur die Lok 150 und die Lok 153.

Lok 151 der MaK am 23.10.1978 wenige Tage vor der Verschrottung.

Foto: Ulrich Völz



Theodor Basedow KG, Lauenburger Ziegel, Lauenburg

07.03.1980. Diese 600 mm-Bahn ist der Rest eines einst umfangreichen Gleisnetzes. Ursprünglich gab es folgende Strecken: (Werk Buchhorst - Streckengabelung - Werk Lauenburg (Oberst.) und Werk Buchhorst - Kanalhafen. Das Bw der Bahn liegt wenige Meter westlich des Werkes Buchhorst an der Strecke zu den Gruben. Die Strecke zu den Gruben ist seit Einstellung des Abbaues stillgelegt, ebenso die Strecke zur

Lauenburger Oberstadt. Die einzige Aufgabe der Bahn liegt jetzt darin, die spärlichen Materialtransporte von Buchhorst zum Hafen zu besorgen. Der Transport erfolgt in Kipploren, die im Werk gefüllt werden und 2-3x monatlich als Zug zum Kanalhafen gebracht werden. Es existieren vier Loks, von denen aber nur eine einsatzbereit ist.

- Lok oNr (O&K 25 438/1953, Bd , Leistung 40 PS, Reserve)
- Lok oNr (O&K 25 639/1956, Bd , Leistung 40 PS, Einsatz)
- Lok oNr (O&K 26 112/1960, Bd , Leistung 75 PS, Reserve)
- Lok oNr (O&K 26 150/1961, Bd , Leistung 40 PS, Reserve)

Anfang März 1980 herrschte bei der Bahn reger Betrieb; die einzige eingesetzte Lok hatte Tonerde, die per Schiff aus Bendorf b. Koblenz gekommen ist, vom Hafen zum Werk zu bringen. Dabei sind täglich immerhin 5-6 Zugpaare gefahren. Der Betrieb ist also starken Schwankungen unterworfen. Die drei Reserveloks stehen in einem Schuppen, der auf Anfrage geöffnet wird. Das völlig zugewachsene Gleis zu den ausgebeuteten Gruben liegt z.Zt. vom Bw aus gesehen noch auf rund 2 km Länge. Vom DB-Bahnhof Lauenburg/Elbe läuft man etwa 30 min. über die Hafenstraße und den Buchhorster Weg (Stadtplan Bahnhofsvorplatz). Die Bahn ist einstellungsbedroht !

Stadtwerke Neumünster, Neumünster

20.10.1980. Zum Werksverschub steht eine grüne Lok zur Verfügung. Die Maschine verläßt das Werk nicht und kann von außen nicht erreicht werden.

- Lok 1 (DWK 601/1937, Bdm, Typ 110 B, Leistung 110 PS, Dienstgew. 23 t, Vmax 4,1/8,6/16,5/26,5 km/h, LüP 6 600 mm, Achsstand 2 500 mm, Breite 3 050 mm, Höhe 3 100 mm)

Ursprünglich wurde die Lok an die Seefliegerhorstkommandantur Kiel-Holtenua geliefert, wurde dort aber erst 1941 abgenommen. Nach unbestätigten Angaben soll die Lok zwischenzeitlich auch im Munitionslager Wahlstedt gelaufen sein, bevor sie im Jahre 1947 vom Herstellerwerk an die Stadtwerke Neumünster vermietet und zwei Jahre später schließlich verkauft wurde. Im Jahre 1949 lief auch, als die DWK 601 bei der MaK in Reparatur war, die DWK 717 (ex MaK 151) zeitweise bei den Stadtwerken Neumünster. Für die Lok besteht derzeit keine Ausmusterungsgefahr. Vor einem Besuch empfiehlt sich eine schriftliche Anmeldung.

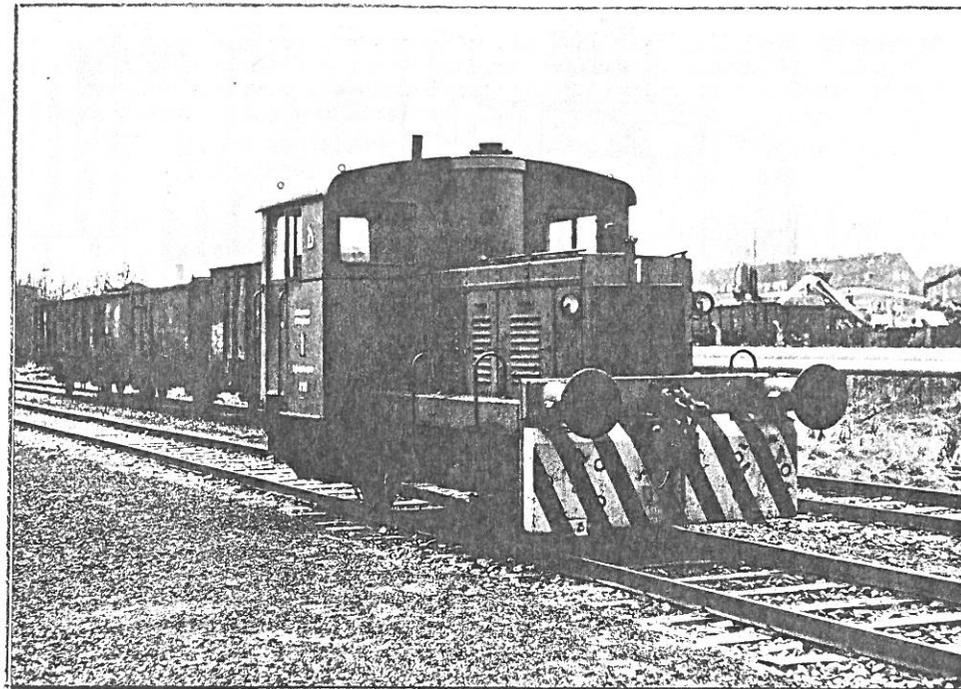
Kreishafen Rendsburg, Rendsburg

04.05.1981. Für den Verschub auf den Eisenbahnanlagen am Hafen unter der Eisenbahnhochbrücke stehen zwei Jung-Loks zur Verfügung, von denen aber immer nur eine, meist die Lok 2, zum Einsatz kommt.

- Lok 1 (Jung 12 988/1958, Bdh, Typ VN 234, Leistung 90 PS, Dienstgew. 20 t, Vmax 20 km/h, Achsstand 2 500 mm, Motor Daimler Benz)
- Lok 2 (Jung 12 776/1957, Bdh, Typ RK 12 B, Leistung 120 PS, Dienstgew. 24 t, Vmax 24 km/h, LüP 6 876 mm, Achsstand 2 576 mm, Motor Daimler Benz Typ OM 315 Nr. 6 506 031)

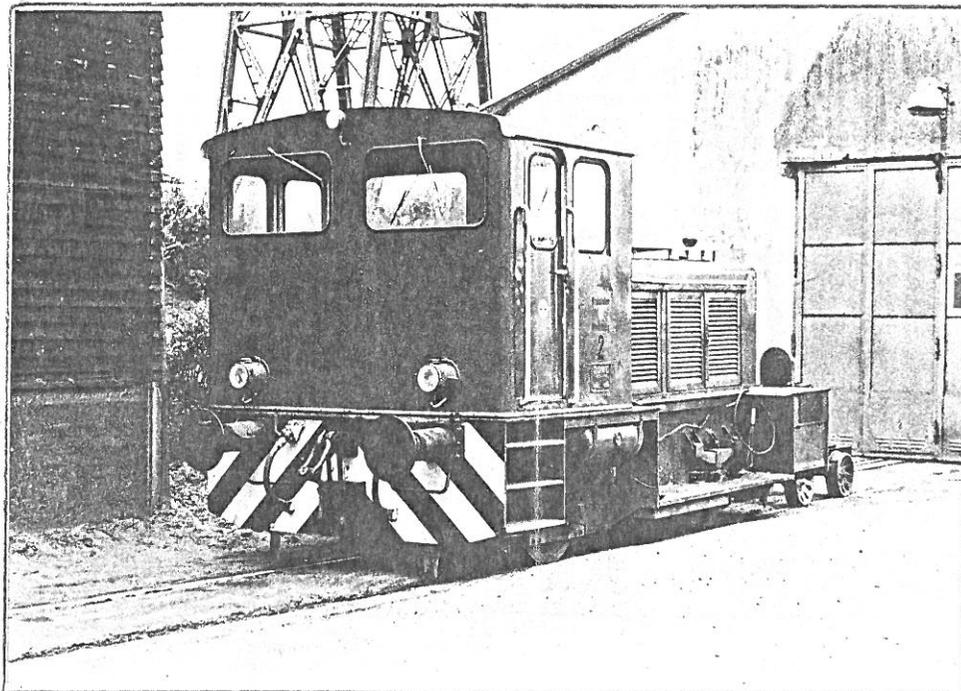
Während die Lok 2 schon immer in Rendsburg war (Abn.: 25.06.1957), kam die Lok 1 erst 1979 über die Herstellerfirma Jung von der Fa. Hermann Irle, Walzengießerei, Netphen-Deuz zum Kreishafen. Dort lief sie als Lok 1.

Tagsüber steht die Einsatzlok oft draußen; man kann den Schuppen auch von der Eisenbahnbrücke aus sehen.



Lok 1 der Stadtwerke Neumünster am 01.02.1980 im Werk.

Lok 2 am 04.05.1981 im Rendsburger Kreishafen vor den Lokschuppen.
Fotos: Ulrich Völz



Schleswig-Holsteinische Zucker AG, Schleswig

22.10.1980. Für die Übergaben an die VdKS (bei Klosterfeld) stehen zwei typengleiche Henschel-Loks zur Verfügung. In den 80 Tagen, in denen in der Zuckerfabrik Hochbetrieb herrscht, kommen sogar beide Loks gleichzeitig zum Einsatz

Lok 1 (Hen 29 776/1959, Bdh, Typ DH 240, Leistung 240 PS, Dienstgew. 30 t, Vmax 30/60 km/h, LüP 8 100 mm, Achsstand 2 800 mm, Motor Hen Typ 6R 1416 A Nr. 191 035)

Lok 2 (Hen 30 583/1963, Bdh, Typ DH 240, Leistung 240 PS, Dienstgew. 30 t, Vmax 30/60 km/h, LüP 8 100 mm, Achsstand 2 800 mm, Motor Hen Typ 6R 1416 A, 1 800 U/min.)

Beide Loks wurden fabrikneu nach Schleswig geliefert. Wenn man genug Zeit oder etwas Glück hat, kann man eine der Loks auf dem VdKS-Übergabegleis erwischen. Das Übergabegleis zum Werk ist etwa 1 km lang.

Mobil Oil AG, Wedel

.1980. Hier besorgt eine Henschel-Lok die anfallenden Rangierarbeiten.

Lok 1 (Hen 30 264/1960, Cdh, Typ DH 500, Leistung 500 PS, Dienstgew. 54 t, Vmax 30/60 km/h, LüP 8 900 mm, Motor Hen Typ 12 V 1416 A Nr. 190 074)

Interessant ist bei dieser Bahn übrigens, daß die mobil-beige lackierte Lok neben dem Verschub im Werk auch den Streckendienst auf der rd. 2 km langen Strecke Hmb.=Rissen Oelweiche (an der KBS 130 zwischen Rissen und Wedel (Holst.) gelegen) - Mobil Oil Wedel versieht. Hierbei holt die Lok nicht etwa nur die fürs eigen Werk bestimmten Wagen vom Übergabebahnhof Oelweiche ab, sondern übernimmt auch andere Wagen, die dann während der Fahrt an den verschiedenen Werksanschlüssen zugestellt werden.

Die Fahrzeiten der Güterzüge sehen so aus:

04.00-05.00 Uhr: Wagen von Oelweiche Richtung Mobil Oil.

-14.00 Uhr: Wagen von Mobil Oil u.a. nach Oelweiche.

ca. 21.00 Uhr: Wagen in beiden Richtungen.

Zum Fotografieren der Lok empfiehlt sich der mittägliche Zug, zumal Aufnahmen an der Strecke, die teilweise auch durch kleine Waldstücke führt, sowieso lohnender sind als im Werk.

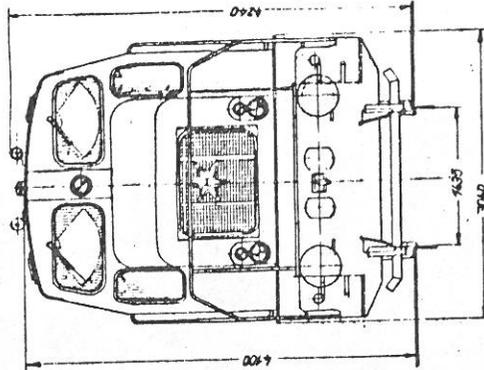
Bei Ausfall der Henschel-Lok stellt die DB (Bw Wilhelmsburg) eine Ersatzlok. Zu Fuß erreicht man Mobil Oil am besten über den 2,5 km langen Fußweg vom DB-Bahnhof Wedel (Stadtplan beachten); man kann aber auch ab Wedel oder Blankenese die Buslinie 189 bis "Grenzweg" benutzen. Gut verbinden läßt sich eine Fahrt zu dieser Bahn auch mit einem Besuch bei der wohl einzigartigen, da eingleisig und auf Erdniveau verlaufenden Stromschienen-S-Bahn-Nebenstrecke Blankenese - Wedel, die noch zahlreiche teilweise nur blinklicht/halbschrankensichere Bahnübergänge aufweist. Auch die teilweise durch noch sehr ländliche Gebiete führende Trasse gibt der Strecke eine Fülle interessanter Fotomotive für die Altbau-471er her.

Hamburg

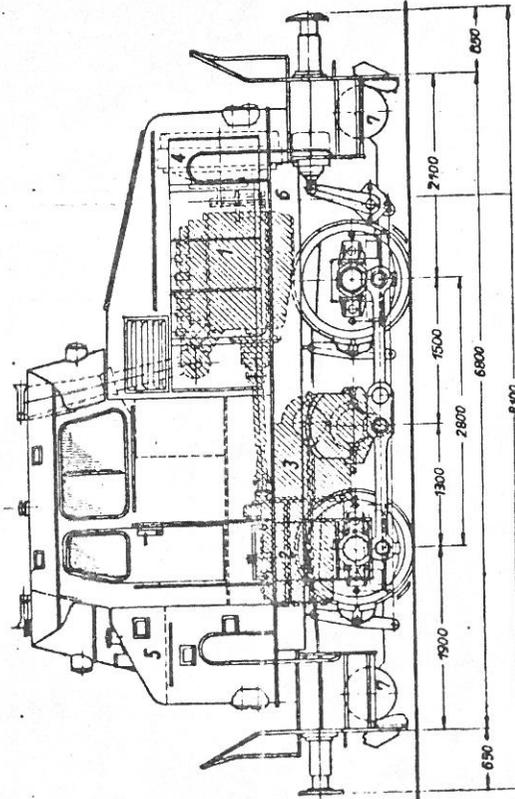
Harburger Oelwerke Brinckmann & Mergell (HOBuM), Hamburg=Harburg

.1980. Für den Verschiebedienst im Werk wird folgende Lokomotive benötigt:

Lok oNr (O&K 26 531/1964, Bd, Typ MB 5 N, Leistung 125 PS, Dienstgew. 20 t, Vmax 30 km/h, LüP 6 440 mm, Achsstand 2 500 mm, Motor KHD Typ A6L 714)



- 1 Dieselmotor
- 2 Flüssigkeitspumpe
- 3 Hochschaltpumpe
- 4 Kühler
- 5 Kraftstoffbehälter
- 6 Kompressor
- 7 Bremsluftbehälter



Hauptabmessungen

Spurweite	1435 mm	Leergewicht	etwa 265/285 t
Motorleistung	250 PS	Dienstgewicht	etwa 28-140 t
Treibachsdurchmesser	1800 mm	Reibungsgewicht	etwa 28-140 t
Gesamt-Achsstand	2800 mm	Größter Achsdruck	etwa 14 120 t
Länge über Puffer	6100 mm	Kleinst-Krummungsradius	etwa 50 m
Größe über Puffer	3040 mm	Größt-Anfahrzugkraft	9240/11720 kg
Größe Höhe	4740 mm	Größt-Geschwindigkeit	30/60 km/h
		Kraftstoffvorrat	etwa 600 l

Henschel-Werke GmbH Kassel	AN LKDP	Standard-Type	SKLO 2002
DH 240		Diesel-hydraulische Lokomotive	
Henschel Motor Type 6R 1416 A			
Tag	Name	Wertzeit	pausch
11.58			
Medizin		140	

Die Lok ist blau gestrichen und trägt gelbe Zierstreifen und Schrift; der Achsbereich ist schwarz. Man erreicht das Werk am besten in 10 min. vom DE-Bahnhof Hamburg-Unterelbe, indem man zunächst die Bahn am Bahnübergang überquert und dann der Seehafenstraße links folgt, bis auf der rechten Seite das Werkstor auftaucht.

Raab Kärcher GmbH, Hamburg-Billbrook

. . . 1980. In diesem Werk wird eine rote Lok für den Verschub eingesetzt:

Lok oNr (O&K 25 676/1956, Bd , Typ MV 2 A, Dienstgew. 10 t, Vmax 11,5 km/h, Luf 5 000 mm)

Man erreicht das auf dem Billbrook gelegene Werk über einen 2 km langen Fußweg vom Bf Billwerder-Moorfleet (Alter Landweg/Unterer Landweg/Billbrookdeich/Fußweg links zur Werner Siemens Str. und geradeaus, oder mit dem Bus von Tiefstack (Linie 130/230) oder Billstedt (Linie 130/230) bis Moorfleeter Straße (Mitte).

F. Thörls Vereinigte Harburger Oelfabriken

03.09.1980. Bei dieser Werkbahn existieren zwei Lokomotiven, von denen jeweils eine für den Einsatz benötigt wird. Diese steht dann oft gut fotografierbar am Werkstor. Ins Werk selber wird man zum Fotografieren nicht eingelassen. Die bisher bekannten Daten der Loks sind folgende:

Lok 2 (Diema 3 210/1971, Bdh, Typ DVL 150, Leistung 123 PS, Dienstgew. 24 t, nicht auf DB zugelassen)

Lok 3 (Moyses 1 440/1978, Bde, Typ BN 34 E 300 D, Leistung 300 PS, Dienstgew. 34 t)

Am 03.09.1980 war die Lok 2 im Einsatz. Während die Lok 2 einen grünen Anstrich mit gelben Zierstreifen trägt, ist die Moyses-Lok orange lackiert. Man erreicht das Werk wie HOBuM, jedoch biegt man von der Seestraße noch in die 1. Hafestraße ein.

Deutsche Texaco AG, Hamburg-Grasbrook

16.06.1980. Hier sind zwei Lokomotiven, eine Dampfspeicher- und eine Diesellok eingesetzt.

Lok oNr (Hanomag 9 969/1923, Bfl, Unt.: 07.08.1979, N.Unt.: 07.08.1982)

Lok Karl (Krupp 2 528/1952, Bdh, Leistung 200 PS)

Die Lok Karl wurde ursprünglich an das Werk Heide der DEA (heute Texaco geliefert, wo heute auch noch Lokomotiven eingesetzt werden. Mit etwas Glück bestehen auch von außerhalb des Werkes Fotografiermöglichkeiten. Ins Werk kommt man nur schlecht hinein, da das Personal durch eine wohl schon größere Anzahl Eisenbahnfreunde Konsequenzen gezogen hat.

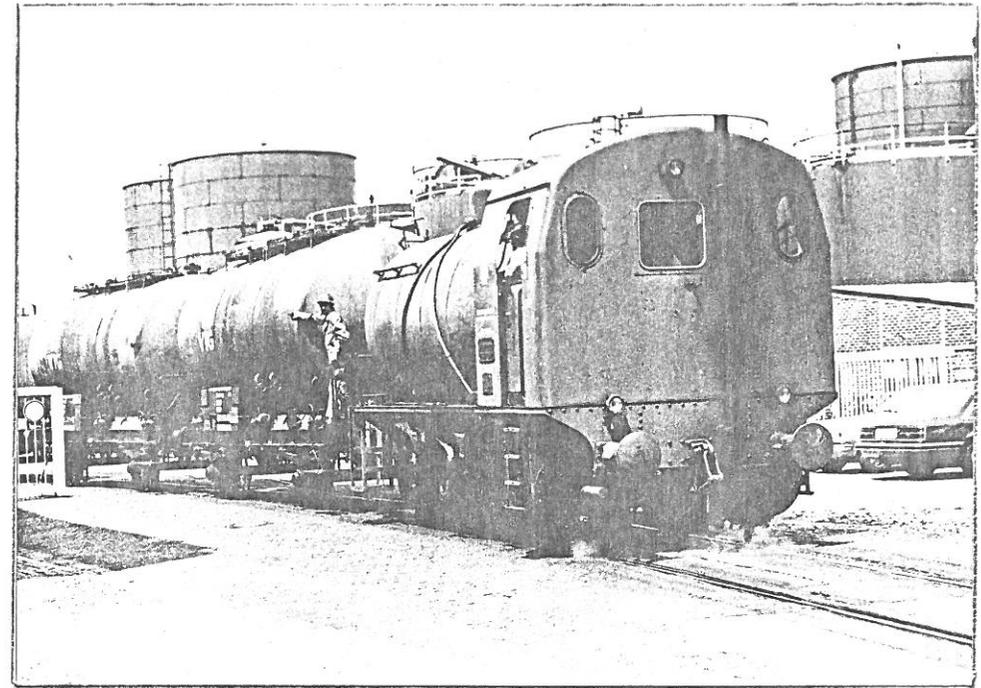
Deutsche Shell AG, Hamburg-Grasbrook

16.06.1980. Hier existieren sogar noch zwei Dampfspeicherloks, von denen allerdings immer nur eine eingesetzt wird.

Lok 1 (Krupp 3 108/1953, Bfl, N.Unt.: 26.03.1982)

Lok 2 (Krupp 3 914/1958, Cfl, N.Unt.: 18.03.1982)

Die Lok 1 wird nur im innerbetrieblichen Verkehr eingesetzt und steht oft vor einem großen modernen Gebäude im Werk abgestellt. Man kann sie dort von der Straße "Vogelreth" aus mit einem starken Tele erwischen. Die Lok 2 verläßt während der Rangierarbeiten oft das Werk und kann dort auch gut fotografiert werden.



Lok 2 der Deutschen Shell AG in Hamburg am 16.06.1980.

Foto: Ulrich Völz

Ein Besuch des Werkes ist sehr lohnend, eine Voranmeldung ist nicht unbedingt erforderlich, aber empfehlenswert. Man erreicht Texaco und Shell, wenn man mit der U 3 ab Hamburg Hbf Süd bis Baumwall fährt, dann zum Anleger Sandtorhöft geht (3 min.) und mit dem Schiff bis Arningstraße fährt. Dort gelangt man auf den Worthdamm, an dem erst Shell und dann Texaco auf der rechten Seite liegen.

Niedersachsen

Rütgerswerke AG, Buchholz/Nordheide

. . . 1979. Hier wird eine zweiachsige Gmeinder-Diesellok eingesetzt. Wenn sie nicht eingesetzt ist, steht sie schlecht fotografierbar abgestellt.

Lok 1 (Gmdr 4 622/1952, Bd , Leistung 50 PS)

Eine baugleiche Lok mit der Fabriknummer 4 626 wird im Werk Hanau der Rütgerswerke AG eingesetzt.

Niedersächsisches Hafenam Cuxhaven, Materialbahn Sahlenburg

17.03.1980. Auf dieser 600 mm-Bahn stehen drei Loks zur Verfügung.

Lok oNr (Deutz 21 279/1938, Bd , Spur 600 mm, Leistung 24 PS, Gewicht 4,6 t, Vmax 15,5 km/h)

Lok oNr (Schöma 377/ , Bd , Spur 600 mm, Gewicht 2 t, Vmax 12 km/h)

Lok oNr (Schöma 1 755/1956, Bd , Spur 600 mm, Leistung 22 PS, Gewicht 2 t)

Am 17.03.1980 war die alte Schöma-Lok auf der Strecke tätig; die beiden anderen Loks standen im Schuppen. Vom Cuxhavener Bahnhof zum Bahnhof des Hafenanlages, wo auch der Lokschuppen ist, geht man etwa 120 min. (9,5 km). Bis an die Strecke bei der Sahlburger Kurpromenade braucht man etwa 90 min. (7 km). Dorthin existiert allerdings auch eine Busverbindung vom Bahnhof Cuxhaven. Die Aufgabe der Bahn liegt in der Beförderung von Material zur Neulandgewinnung und zum Küstenschutz. Die Strecke führt immer an der Nordseeküste entlang. Die Loks sind grün gestrichen.

Lippe-Weser Zucker AG, Emmerthal

10.04.1980. Hier existieren zwei Werklokomotiven, von denen eine für den Werksverkehr benötigt wird.

Lok 1 (Windhoff 330/1935, Bdm, Typ LN 20 S III, Leistung 20 PS, Vmax 3,9/6,8/10,4 km/h)

Lok 2 (KHD 55 197/1952, Bd, Leistung 55 PS, Vmax 15 km/h)

Im Einsatz befindet sich die Lok 2, die Lok 1 ist im Freien als Reservelok abgestellt. Das Werk ist ca. 500 m vom DB-Bahnhof Emmerthal entfernt.

Hafenbetriebsges. mbH Hildesheim, Hildesheim

21.07.1980. Am Stichtag besaß diese Hafenbahn vier Lokomotiven, von denen drei betriebsfähig waren.

Lok 5 (DWK 733/1943, Bdh, Typ 220 B, Leistung 250 PS, Dienstgew. 30 t, LüP 7 700 mm, Achsstand 2 900 mm, Motor MaK Typ MS 24 Nr. 120 168, 900 U/min.)

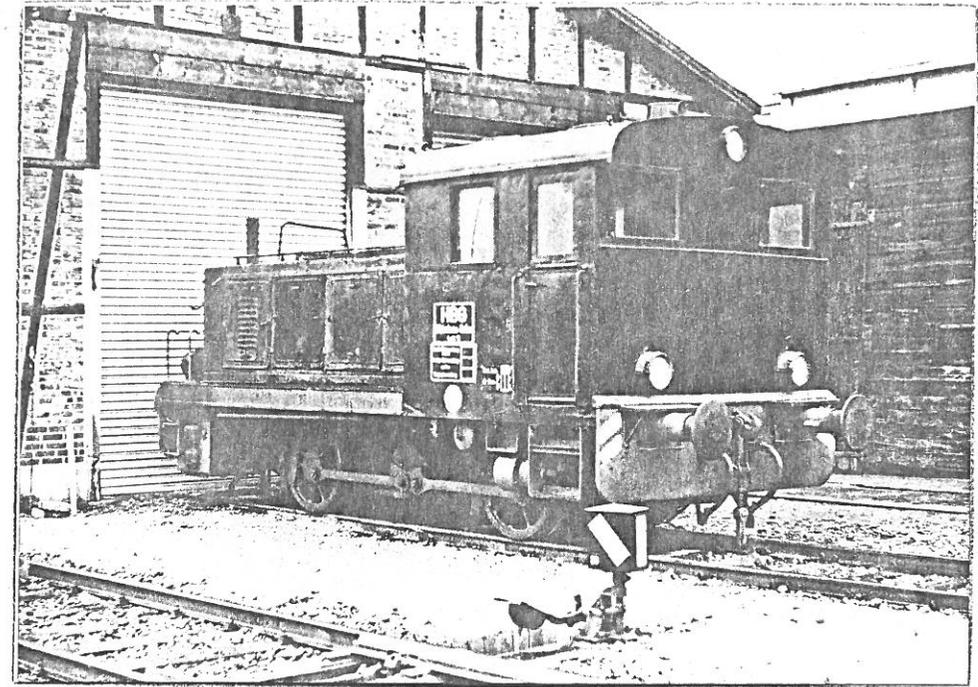
Lok 6 (O&K 26 674/1969, Bdh, Typ MB 7 N, Leistung 170 PS, Dienstgew. 26 t, Vmax 32 km/h, LüP 6 740 mm, Achsstand 2 500 mm, Motor KHD Typ A8L 714, 2 000 U/min.)

Lok 7 (O&K 26 780/1973, Bdh, Typ , Leistung 288 PS, Dienstgew. 36 t, Vmax 22 km/h, LüP 7 340 mm, Achsstand 3 000 mm)

Lok 8 (KrMa 19 280/1965, Cdh, Typ ML 250 C, Leistung 350 PS, Dienstgew. 48 t, Vmax 50 km/h, Bremsgew. 47 t)

Die Lok 5 stand betriebsunfähig vor dem Schuppen der Hafenbahn abgestellt. Es ist die ehemalige DB V 20 058. Auch bei der Hildesheimer Hafenbahn hat sie ihren schwarzen Anstrich behalten. Zwischen Führerhaus und Motorvorbau klaffte ein Spalt; offenbar ist die Lok schon auseinandergebaut worden. Normalerweise steht sie im Schuppen. Falls ein Käufer auftaucht, soll die Lok verkauft werden; ansonsten hat man noch keine Pläne.

Die Lok 6 wurde an den Westdeutschen Bahn- und Baubedarf verkauft. Wie seitens des WBB freundlicherweise mitgeteilt wurde, ist die Lok inzwischen an Th. Goldschmitt, Mannheim, weiterverkauft worden. 1980 wurde vom WBB die Lok 8 erworben, die vormals bei MAN in Augsburg lief. Die Maschine ist frisch hauptuntersucht und macht einen sehr gepflegten Eindruck. Am Stichtag fungierte die Lok 7 als Einsatzlok. Sie ist mit einer Funkfernsteuerung ausgerüstet. Den Fußweg zum Hildesheimer Hafen entnimmt man am besten dem am DB-Bahnhof Hildesheim ausgehängten Stadtplan. Man läuft etwa 30 min.



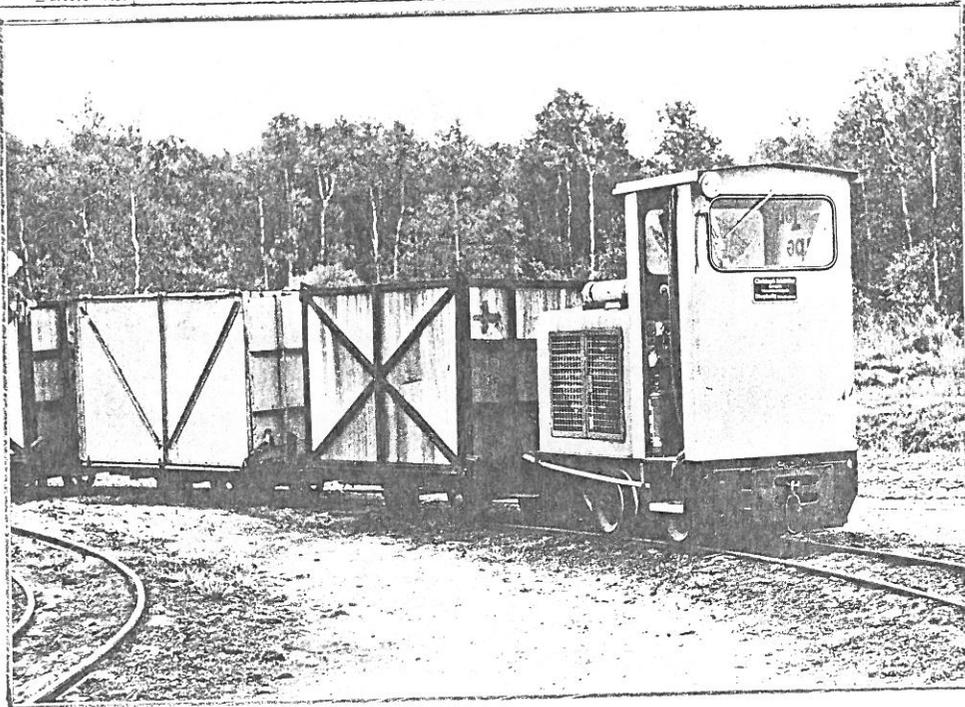
Lok 5 der Hafenbetriebsges. mbH Hildesheim am 21.07.1980 vor dem Schuppen.
Foto: Ulrich Völz

ASB Erdenwerke Helmut Aurenz, Neustadt/Rübenberge

17.10.1980. Dieses Torfwerk besitzt acht 600 mm-Lokomotiven, von denen am Stichtag vier Stück eingesetzt waren.

- Lok oNr (Schöma 336/ , Bdm, Leistung 16 PS, Motor KHD Typ F1L 712 Nr. 2 746 953, 2 200 U/min., Vmax 6/8/12 km/h, Gew. 2,75 t)
- Lok oNr (Schöma 647/1942, Bd, Leistung 25 PS, Gewicht 3,75 t, Motor Nr. 5 408 454)
- Lok oNr (Schöma 717/1943, Bd, Leistung 25 PS, Gewicht 3,75 t, Motor Nr. 5 413 934)
- Lok oNr (Schöma 735/1943, Bd, Leistung 25 PS, Gewicht 3,75 t, Motor Nr. 902 351/52)
- Lok oNr (Schöma 789/1947, Bd, Leistung 22 PS, Gewicht 3,75 t, Motor Nr. 2 850)
- Lok 3 (Schöma 4 347/1979, Bdh, Typ CHL 20 G, Leistung 40 PS, Gewicht 3 t, Motor Nr. 6 042 129)
- Lok 4 (Schöma 4 345/1979, Bdh, Typ CHL 20 G, Leistung 40 PS, Gewicht 3 t, Motor Nr. 6 042 127)
- Lok 5 (Schöma 4 346/1979, Bdh, Typ CHL 20 G, Leistung 40 PS, Gewicht 3 t, Motor Nr. 6 042 128)

Im Einsatz waren die Loks 3-5 und die Schöma 647, wobei die neuen Loks im Torf waren und die alte Lok den Übergabeverkehr zwischen dem Werk und dem Übergabegleis zur Dyckerhoff GmbH besorgte.



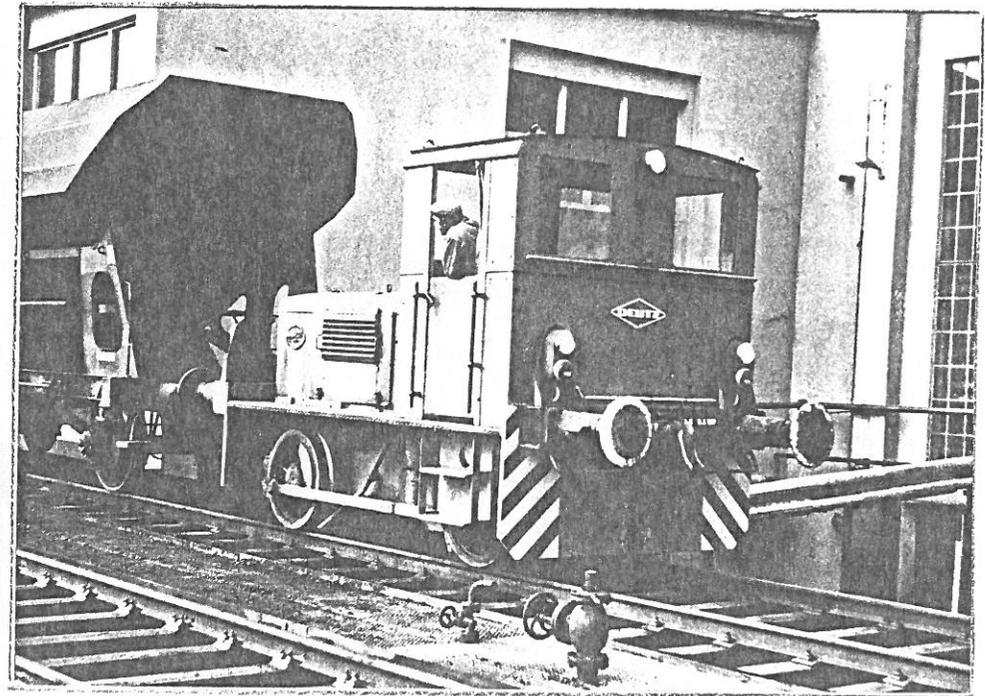
Lok 3 der ASB Erdenwerke am 17.10.1980 im Torfwerk.
Foto: Ulrich Völz

Das Torfwerk liegt an der Straße Neustadt/Rbge - Mardorf kurz hinter Neustadt auf der rechten Seite. Dort kreuzt auch ein stillgelegtes Feldbahngleis die Straße. Am Torfwerk befindet sich auch die Werkstatt, in der die nicht eingesetzten Loks unfotografierbar abgestellt sind. Rechts der Straße nach Mardorf läuft dann die Strecke. Nach etwa 1,5 km kreuzt erneut ein Feldbahngleis die Straße. Hier verkehren auch öfter noch Züge, denn wenige Meter vom Bahnübergang entfernt befindet sich der Übergabebahnhof, an dem Wagen von Dyckerhoff GmbH, Foggenhagen, an die ASB Erdenwerke und umgekehrt übergeben werden. Der Bahnübergang ist mit Blinklichtern gesichert. Wenn man die Straße dann noch weiterfährt, sieht man rechts das Abbaugelände von ASB. Etwas nordwestlich dieses Abbaugeländes soll noch ein anderes Torfwerk existieren, bei dem etwa drei offene Loks eingesetzt werden. Alle Lokomotiven der ASB besitzen einen überdachten Führerstand. Zu Fuß braucht man vom DB-Bahnhof Neustadt/Rbge zum Torfwerk etwa 30 min.. Die Lokliste ist vollständig.

Union Zucker Südhannover GmbH, Northeim

18.07.1980. Mancher Eisenbahnfreund mag sich schon gefragt haben, was das für Loks sind, die nahe des DB-Bahnhofes Northeim an der KES 250 bei einem Zuckerwerk fahren. Es sind dies:

- Lok 1 (KHD 55 818/1954, Edm, Leistung 55 PS, Dienstgew. 14 t, Vmax 3,5/5,7/9,8/15 km/h, Bremsgew. 12 t, Motor KHD Typ A4L 514 Nr. 1 369 685/88)
- Lok 2 (Krupp 3 692/1957, Ed, Leistung 220 PS, Dienstgew. 28 t, Vmax 35 km/h)



Lok 1 der Union Zucker Northeim am 18.07.1980 im Werk.
Foto: Ulrich Völz

Es wird immer nur eine Lok für den Verschub eingesetzt. Die Aufgabe der jeweils eingesetzten Lok liegt darin, die Kohlewagen von den Gleisen gegenüber des DB-Bahnhofes ins Werk zu ziehen, zu wiegen, zu entladen, erneut zu wiegen und leer wieder zurückzubringen. Somit sind fallweise auch Fotos vom DB-Bahnhof Northeim aus möglich. Die Lok 2 steht meist im Freien, die Lok 1 bei Nichteinsetzung unter einer Überdachung. Das Werk ist vom DB-Bahnhof in etwa 5-10 min. zu erreichen.

Felix Schoeller GmbH, Osnabrück-Gretesch

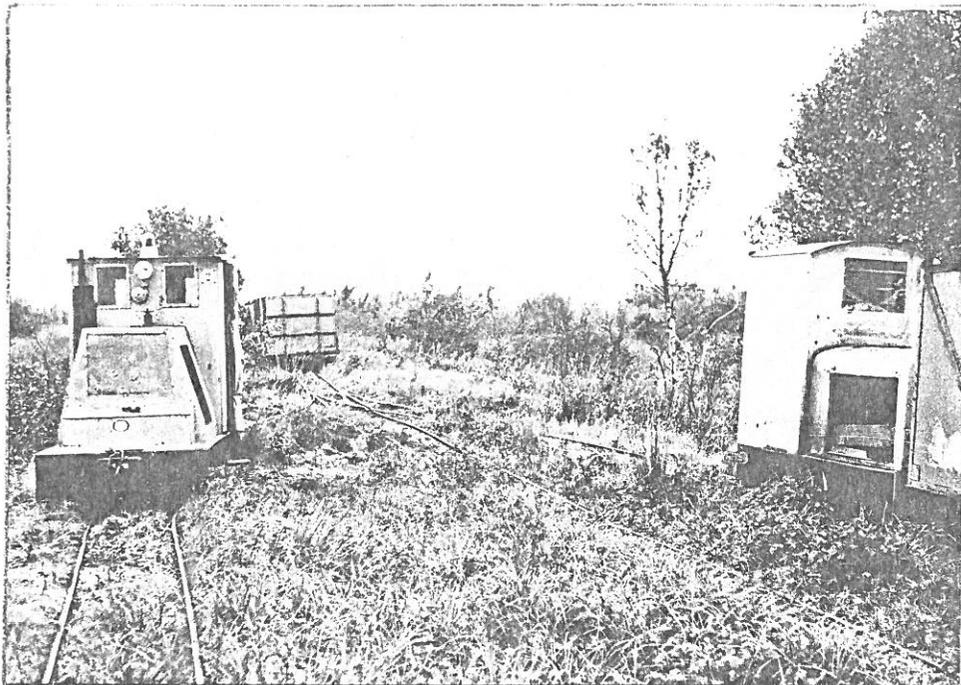
Es kommt eine Dampfspeicherlok zum Einsatz.

- Lok 2 (Hen 28 394/1947, Bfl, Dienstgew. 37 t, Luf 8 630 mm, Preussag Ibbenbüren 1963 an Schoeller)

Die Lok kommt gegen 07.00 und 14.00 Uhr in den DB-Bahnhof Histringen.

Eduard Dyckerhoff GmbH, Foggenhagen

17.10.1980. Dieses Torfwerk betreibt ein großes 600 mm-Netz, das sogar bis Neustadt/Rbge (siehe ASB Erdenwerke) reicht. Im Einsatz steht hier etwa ein Dutzend Lokomotiven, die noch nicht alle bekannt sind. Neben dem Feldbahnbetrieb setzt das Werk in Foggenhagen noch eine alte Normalspurlok ein.



Übergabebahnhof ASB/Dyckerhoff bei Neustadt/Rbge. Rechts die Schöma 647 von ASB, links die Lok 2 von Dyckerhoff.

Lok 5 von Dyckerhoff im Abbaugebiet bei Neustadt. Beide Aufnahmen entstanden am 17.10.1980. Fotos: Ulrich Völz



Die Lokomotiven sind im einzelnen (soweit bekannt):

1 435:

Lok oNr (O&K 2o 595/1935, Bdm, Typ RL 3, Dienstgew. 13 t, Vmax 3/5,25/7,5/13 km/h, Bremsgew. 5 t, L.Unt.: 11.10.1976)

600:

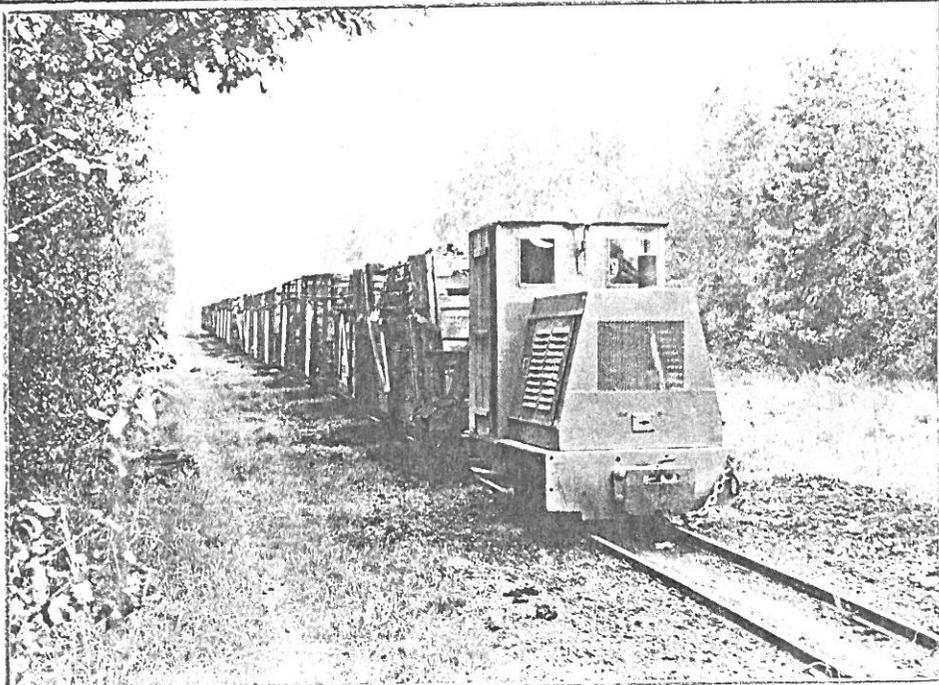
- Lok 1 (Schöma 744/1944, Bd , Leistung 25 PS, Gewicht 2,75 t, Motor Nr. 5 419 626)
- Lok 2 (Schöma 753/1946, Bd , Leistung 25 PS, Gewicht 2,8 t, Motor (orig.)Nr. 5 287 7o4, Motor (neu)MWM Bj.6o)
- Lok 3 (Eigenbau oot/1976, Bd , Leistung 12,5 PS, Typ DAKI, Motor 2 8oo U/min.)
- Lok 5 (Schöma 795/1947, Bd , Gewicht 2,2 t, Motor KHD)
- Lok 6 (Schöma / , Bd)
- Lok 8 (Schöma 1 366/1952, Bd , Gewicht 3,75 t, Leistung 3o PS, Motor KHD Typ F2L 514 Nr. 2 583 311, 1 6oo U/min.)
- Lok 11 (O&K 25 o84/1951, Bdm, Typ MVO, Gewicht 2,9 t, Vmax 5,2/1o,4 km/h, Schild: Eilers KG)
- Lok 13 (Schöma 2 862/1965, Bd , Leistung 2o PS, Motor KHD Typ F2L 812 Nr. 3 894 386/87, 2 ood U/min.)

Ergänzungen zu dieser Liste sind immer willkommen. Meist findet man im Poggenhagener Torfwerk neben der Normalspurlok auch noch einige Feldbahnloks. Unmittelbar am Werk kreuzen die Feldbahngleise die B 442 und führen dann ins Moor. Wie schon gesagt, führen die Feldbahngleise bis nach Neustadt/Rbge. An dem schon erwähnten Übergabebahnhof ASB/Dyckerhoff befindet sich auch ein kleiner Lokschuppen. Wenn man Loks im Moor fotografieren will, muß man an der Straße Neustadt - Mardorf vor dem zweiten Feldbahnübergang einen Feldweg links einbiegen. Der Feldweg führt an dem Lokschuppen vorbei an den Feldbahngleisen entlang. Ins Werk und auch ins Moor kommt man in der Regel problemlos hinein. Daher ist ein Besuch sehr lohnend.

Torfwerk Schwegermoor, Schwegermoor

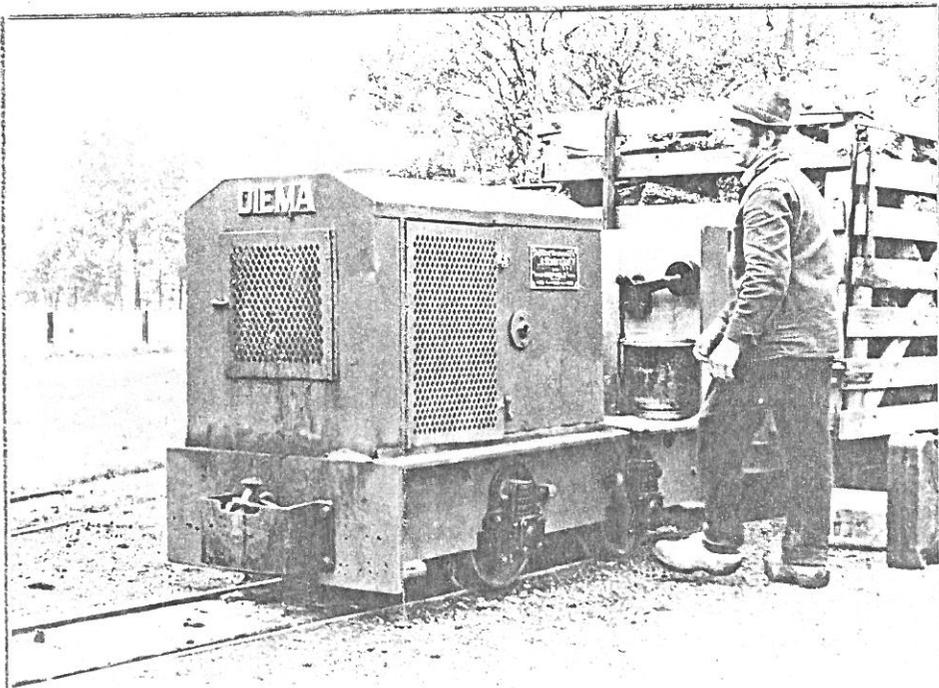
16.10.1980. Das Torfwerk und die Werkstatt liegen an der Straße Damme - Hunteburg am Endpunkt der Wittlager Kreisbahn (nordöstl. v. Osnabrück). Es existiert ein recht umfangreiches Schienennetz, denn die Abbaugelände Großes Moor und Schwegermoor sind weit vom Torfwerk entfernt und nur schwer zu finden. Nach Feierabend bleiben die Loks teilweise im Abbaugelände stehen. Es sind mindestens sieben Lokomotiven vorhanden.

- Lok 1 (Deutz/KHD / , Bd , Stangenlok, ohne Motor abgestellt)
- Lok 6 (Schöma 764/1946, Bd , Leistung 22 PS (orig.), Gewicht 3,05 t, Motor KHD Typ A2L 514 Nr. 3 957 234/35, 28 PS)
- Lok 7 (Schöma 722/1943, Bd , Leistung 25 PS, Typ GF 2)
- Lok oNr (Schöma 771/194 , Bd , Leistung 22 PS (orig.), Gewicht 3,75 t, Motor KHD Typ F2L 514 Nr. 1 47o o78/79, 3o PS)



Lok 7 des Torfwerkes Schwegermoor mit Torfzug auf dem Weg vom Moor zum Werk.

Lok der Vinter Torfindustrie Th. Sellmann. Beide Fotos entstanden am 16.10.1980.
Fotos: Christian Hoffmann



Lok 11. (Schöma 850/1945, Bd , Typ TG, Leistung 25 PS, Gewicht 3,5 t)

Lok oNr (Diema 2 522/1963, Bd , Leistung 08 PS, Gewicht 1,15 t, Motor Nr. 345 942, offener Führerstand)

Die Diema-Lok (Schild: Eilers KG) stand nicht aufgegleist im Schuppen. Einige Loks haben eine richtige Sandstreuereinrichtung: Im Führerhaus steht ein sandgefüllter Blecheimer. Bei Bedarf entnimmt der Lokführer eine Handvoll Sand und schüttet sie in einen der beiden Trichter an der Führerhausvorderseite. Durch ein Rohr fällt der Sand dann auf die Schienen.

Vinter Torfindustrie Th. Sellmann

16.10.1980. Das Torfwerk und das Bw liegen an der Straße Mettingen - Neuenkirchen (nordwestl.v. Osnabrück). Der Betrieb ist recht klein, aber reizvoll; es ist nur eine Lok vorhanden.

Lok oNr (Diema 1 646/ , Bd , Leistung 10 PS, Motor Nr. 1 499 854, offener Führerstand)

Die Lok fährt vom Werk ins Moor im Schrittempo. Teilweise erfolgt dies führerlos, wenn der Lokführer zwecks Sicherung des Bahnüberganges am Torfwerk den Zug allein fahren läßt. Von weiter Entfernung kann man die Lok leicht mit einer Dampflok verwechseln, da beachtliche Dampfschwaden den Vorderteil des Kühlers nach oben hin entweichen, vor allem dann, wenn die Lok mehr als 10 Wagen zu schleppen hat.

Foto Rückseite:

Nochmals Kiesbahn am Segrahner Berg: Lok V fährt mit ihrem Leerzug am 16.05.1980 in die Kreuzung Besenthal ein.

Foto: Ulrich Völz

