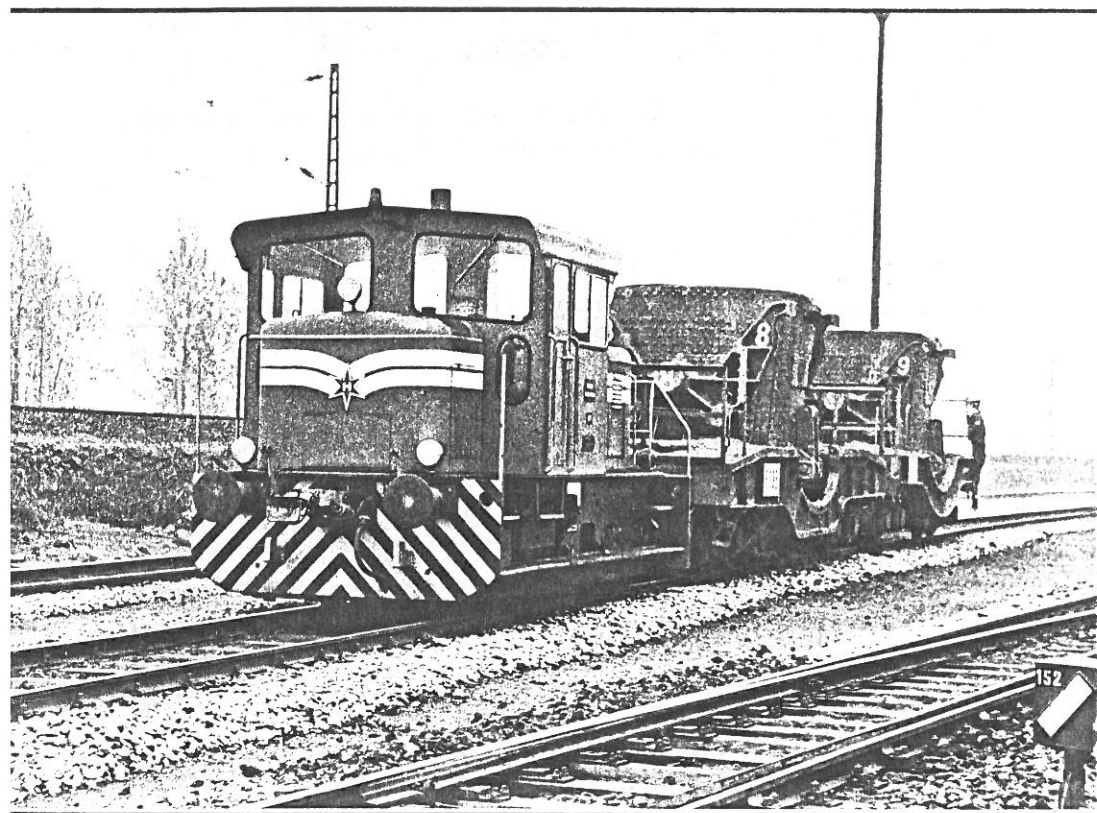


Bahn- Express



Herausgeber: Ulrich Völz, Kiel
Redaktion: Ulrich Völz Hans-Georg Bubolz
Von-der-Wisch-Str.47 Eschenweg 19
D-2300 Kiel 1 D-4712 Werne

Gesamtherstellung & Versand: Hans-Georg Bubolz

Bänkverbindung: PSchK 2043 06-463 PSchA Dtmd
Empfänger: H.-G. Bubolz

Der „Bahn-Express“ erscheint 1982 sechsmal; das Abonnement (incl. Porto) kostet 14,--DM.

Die Entnahme von Artikeln o.ä. ist nur mit Genehmigung des Herausgebers gestattet.

© BE 1982

Werkbahnen in Lübeck

von Matthias Barann
und Ulrich Völz

Der folgende Bericht befaßt sich mit den Werklokomotiven in Bad Schwartau und Lübeck in der Hoffnung, hiermit eine möglichst vollständige Aufstellung sämtlicher betriebsfähig und abgestellt vorhandener Lokomotiven zu geben.

Zum Ende des Jahres 1981 waren dies 24 Loks der verschiedensten Gattungen, darunter eine abgestellte Dampflokomotive und eine Dampfspeicherlokomotive, welche bei Eisenbahnfreunden weithin bekannt sein dürfte; war sie doch Gast bei einer Fahrzeugausstellung der DB im Mai 1980! Auch durch das freundliche Entgegenkommen der Nordwestdeutschen Kraftwerke in Lübeck-Herrenwyk ist es problemlos, Lok "Lotte" einen Besuch abzustatten.

An dieser Stelle darf auch den übrigen Firmen für ihre Mithilfe gedankt werden, vor allem den Metallhüttenwerken Lübeck und den Schwartauer Werken.

Beginnen wir den Bericht in Bad Schwartau.
Dieser Luftkurort ist Sitz der 1899 gegründeten Firma

Titelfoto: Leistungsmäßig ist die Lok 21 der Thyssen Schalker Verein GmbH der Benjamin der Schalker Flotte. Hier rangiert sie zwei Hochofenschlacken-Pfannenwagen im Gelsenkirchener Werk, 08.04.1981.
Foto: Ulrich Völz

Swartauer Werke GmbH & Co.

2407 Bad Schwartau

Bekannt ist diese Firma durch ihre Marmeladen- und Konfitürenfabrikation. Vorwiegend in den Sommermonaten Juni bis September, wenn hier wegen der Obsternte Hochbetrieb herrscht, kommt auch die kleine schwarze Werklok zum Einsatz, die ihren Dienst schon seit 45 Jahren versieht.

Schwartauer Werke GmbH & Co., Bad Schwartau						1 435 mm
Lok	Herstellerdaten	Typ	(t)	(km/h)	Motor Nummer	(PS)
oNr	Deutz 16 288/1936	OMZ 117	5	11	O: Nr. 395 471 A: Nr.	11/12 60

Das Werk liegt rechts an der Südausfahrt des Bahnhofes Bad Schwartau (KBS 145). Meist ist die Lok in einem alten Schuppen untergestellt. Wegen einer Deutschland-Kurve im Werk, die allerdings nicht mehr befahren wird, besitzt die Lok einen vergrößerten Pufferteller. Wir hoffen, gelegentlich ein Foto der Lok nachliefern zu können. Bisher hat die Redaktion bei drei Anläufen Pech gehabt.

Die Mehrzahl der Werklokomotiven in Lübeck befindet sich im Industriegebiet von Lübeck-Herrenwyk und Lübeck-Siems. Angeschlossen an das Bahnnetz werden die Betriebe durch ein Gleis, welches am Bahnhof Lübeck-Dänischburg von der KBS 141 abzweigt.

Nordwestdeutsche Kraftwerke AG

Kraftwerk Siems; 2400 Lübeck 14 (Siems)

Vorhanden sind hier zwei Altbau-Kleinloks, die allerdings nur äußerst selten zum Einsatz kommen. Die beiden schwarz lackierten Lokomotiven befinden sich in einem tadellosen Zustand und stehen in einer Halle des Kraftwerkes.

Nordwestdeutsche Kraftwerke AG, Lübeck-Siems							1 435 mm
Lok	Herstellerdaten	AF	Typ	(km/h)	(t)	(PS)	
1	Deutz 20 038/1939	Bdm	OMZ 122	13	10	36/40	
2	Deutz 42 978/1942	Bdh	A6M 517	30	16	107	

Beide Maschinen wurden neu an das Kraftwerk L.-Siems geliefert.

Nordwestdeutsche Kraftwerke AG

Kraftwerk Herrenwyk; 2400 Lübeck 14 (Herrenwyk)

In Lübeck-Herrenwyk, ca. 2,5 km vom oben erwähnten Werk entfernt befindet sich das zweite Kraftwerk der NWK in Lübeck. Es dürfte bei Werkbahnfreunden weithin bekannt sein, da hier Lübecks einzige noch in Betrieb befindliche Dampflokomotive ihren Dienst versieht. Es ist dies Dampfspeicherlokomotive "Lotte", die aber höchstens ein- bis zweimal im Monat eingesetzt wird. Die meiste Zeit steht die Lok abgestellt in einem Schuppen im Werk.

Nordwestdeutsche Kraftwerke AG, Lübeck-Herrenwyk					1 435 mm
Lok	Herstellerdaten	AF	(atm)	Kesseldaten	
1	Hanomag 7 457/1915	Bfl	12	Hanomag Nr. 01 218, Bj. 1925	

Hannoversche Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft,
vormals Georg Egeßorff,
Linden vor Hannover,
„Hanomag“.

Verband B.
(Bl. 1. Col.) Nr. 114.

Beschreibung der Lokomotive.

Betriebs-Nr.

1.

Fabrik-Nr.

7457

Fabrikant: „Hannoversche Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, vormals Georg Egeßorff, in Linden vor Hannover“

Die Lokomotive ist eine *B-normalpruge feuerlose* Lokomotive,
bestimmt für eine höchste Geschwindigkeit von *30* km in der Stunde.

Die Lokomotive ruht auf *zwei* Achsen, von denen
welche miteinander gekuppelt sind.

Durchmesser der Dampfsylinder	=	<i>400</i> mm
Hub	=	<i>400</i> mm
Nabbdurchmesser der Treib- und Kuppelrader	=	<i>820</i> mm
„ „ Laufräder	=	_____ mm

Ausrüstung.

Im Innern des Führerhauses ist ein Schild angebracht, auf dem die höchste zulässige Geschwindigkeit verzeichnet ist, und ein Schild mit den Daten der nächsten Untersuchungen.

Die Lokomotive ist mit Handbremse, ~~Luftdruckpumpe~~ und Bahnraumern ausgerüstet, besitzt einen verschließbaren ~~Wasserkasten und Vorrichtungen, die den Auswurf glühender Kohlen aus diesem und dem Schornstein zu verhindern bestimmt sind.~~

Die Lokomotive ist mit einer Vorrichtung zur Verhatung des Schlingens und mit einer Vorrichtung zum Eduten versehen.

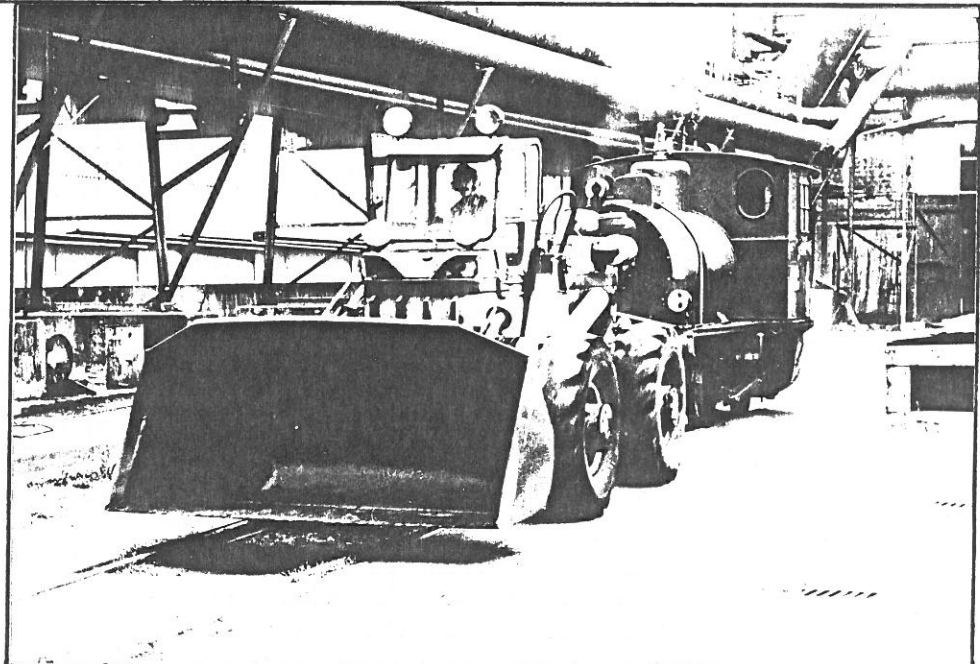
Linden vor Hannover, den *19.* ~~November~~ 19*18*

J. J. J.

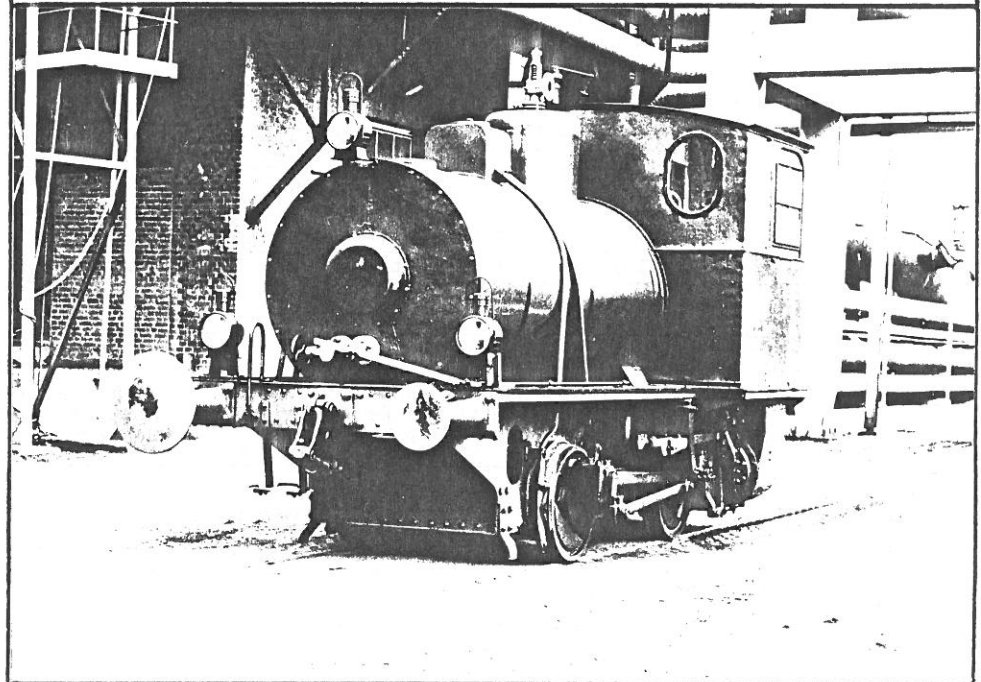
Königlicher Reglerungsbaumeister.



(Schwanzhebel).



Ungewöhnlicher Dienst am Eisenbahnfreund: Ein Bulldozer schleppt dronnd die nicht aufgefillte Dampfpeicherlok aus ihrem Schuppen (oben) und stellt sie fotografiergerecht ab (unten)! Die Aufnahmen entstanden am 25. Juni 1981. Fotos: Ulrich Völz



Die Probefahrt zur Abnahmeuntersuchung legte die Lok am 13. Nov. 1925 zwischen Herrenwyk und Dänischburg anstandslos zurück. "Lotté" wird vom Betriebspersonal liebevoll gepflegt und befindet sich in einem sehr guten Zustand. Es ist daher auch auf längere Sicht nicht mit einer Ausmusterung der Maschine zu rechnen.

Flender Werft AG

Schiffswerft, 2400 Lübeck 14 (Siems)

Seit ihrer Gründung im Jahre 1917 hat sich diese Firma im Laufe ihres Bestehens zu einer bedeutenden Großschiffswerft der Bundesrepublik, vor allem auf dem Sektor Spezialschiffbau, entwickelt. Von 1957 bis etwa 1979 standen der Firma zwei typengleiche Jung-Loks zur Verfügung.

Flender-Werft AG, Lübeck-Herrenwyk		1 435 mm				
Lok	Herstellerdaten	AF	Typ	(PS)	(t)	(km/h)
1"	Deutz 47 267/	Bdh	A6M ?17	128	17	40 b)
2	Jung 12 921/1957	Bdh	VN 234	88	21	12 a)
	Jung 12 922/1957	Bdh	VN 234	88	21	12

a) = 1979 an Possehl Erzkontor GmbH, Lübeck, dort ++
 b) = 1979 ex DB 323 042 z: 24.07.1979 +: 25.07.1979 Bw Oldenburg

Nach dem Verkauf der Lok an die Possehl Erzkontor GmbH stand die Jung 12 922 noch einige Zeit auf dem Gelände des Bahnhofes Lübeck-Dänischburg, bevor sie verschrottet wurde. Als Ersatz für diese Maschine beschaffte Flender noch im selben Jahr von der DB die 323 042. Sie ist gelb lackiert worden und versieht jetzt täglich ihren Dienst, während die noch vorhandene Jung-Lok Reservemaschine ist. Ein Foto der Jung-Lok finden Sie auf der Seite 32.

Hans Lehmann

Lehmannkai II, 2400 Lübeck 14 (Herrenwyk)

Unmittelbar neben der Flender-Werft AG setzt die Fa. Hans Lehmann am Lehmannkai II ebenfalls eine ehemalige DB-Köf II ein.

Hans Lehmann, Lehmannkai II, Lübeck-Herrenwyk		1 435 mm				
Lok	Herstellerdaten	AF	(t)	(km/h)	Motordaten	
oNr	O&K 20 376/1934	Bdh	17	30/45	KHD A6M 617 Nr. 2 601 652/57	

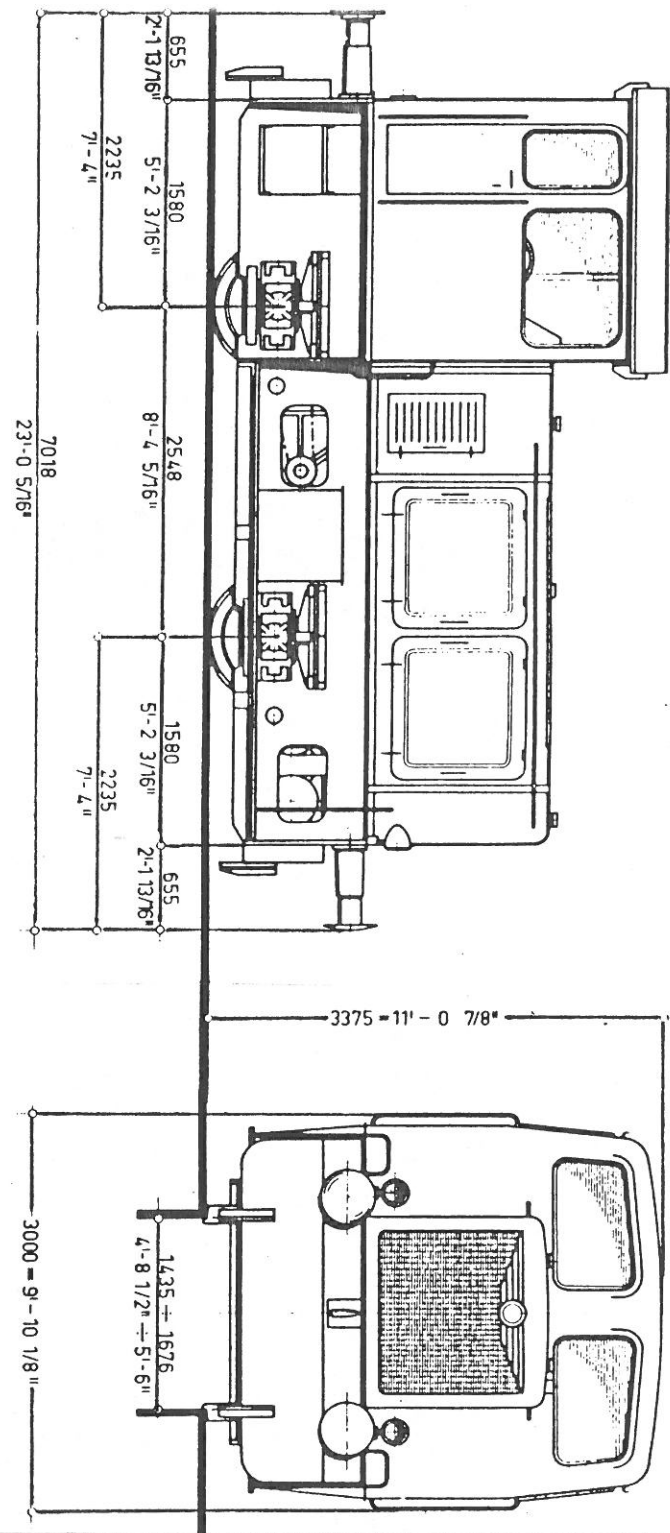
1980 ex DB 323 455 z: 07.03.1980 +: 25.06.1980 Bw Rheine

Gekauft wurde sie von Lehmann am 26.03.1980 und ist seit dem 16.05.1980 dort im Einsatz. Das Fotografieren der Maschine ist problemlos, wenngleich das Werk nicht ganz einfach zu finden ist.

Seite - 4 -: Auszug aus dem Betriebsbuch der Lok 1 der Nordwestdeutschen Kraftwerke AG, Lübeck-Herrenwyk.

Seite - 7 -: Typenskizze der Krauß-Maffei ML 225 entspricht den Loks 1, 3, 5 und 7 der Metallhüttenwerke Lübeck GmbH.

Loks 1, 3, 5 und 7 der Metallhüttenwerke Lübeck GmbH, Lübeck



KRAUSS-MAFFEI Typ ML 225

Metallhüttenwerke Lübeck GmbH Hochofenstraße, 2400 Lübeck 14 (Herrenwyk)

Direkt neben dem Kraftwerk Lübeck-Herrenwyk der NWK beginnt das Gelände der Metallhüttenwerke Lübeck GmbH. Dieses Hüttenwerk weist zur Zeit noch den umfangreichsten Werkbahnbetrieb in Lübeck auf. Es existieren sieben Dieselloks, eine Elektrolok und eine Dampflok. Letztere ist allerdings nicht mehr betriebsfähig. Sie steht im Freien abgestellt auf dem Werksgelände und ist leider schon sehr durchgerostet.

Das werkseigene Bahnnetz umfaßt 25 Kilometer mit 118 Weichen, der Güterwagenpark 190 Waggons. Außerdem ist dem Werk ein eigener Hafen mit einer Kailänge von 500 Metern angeschlossen, zu dem ein steiles Streckenstück führt, auf dem die Loks hin und wieder ihre Mühe haben.

Ob und wie das 1905 gegründete Werk allerdings in Zukunft weiterarbeiten wird, ist zur Zeit noch ungewiß, da das Unternehmen im Herbst 1981 den Konkurs angemeldet hat, nachdem das Werk in den vergangenen Jahren einige wichtige Betriebszweige wie die Kupferhütte und die Zementfabrik aufgegeben hatte.

In der abgebrochenen Kupferhütte existierte früher eine Schmalspurbahn (800 mm), auf der mindestens eine Jung-Lok lief.

Heute ist davon nichts mehr zu sehen.

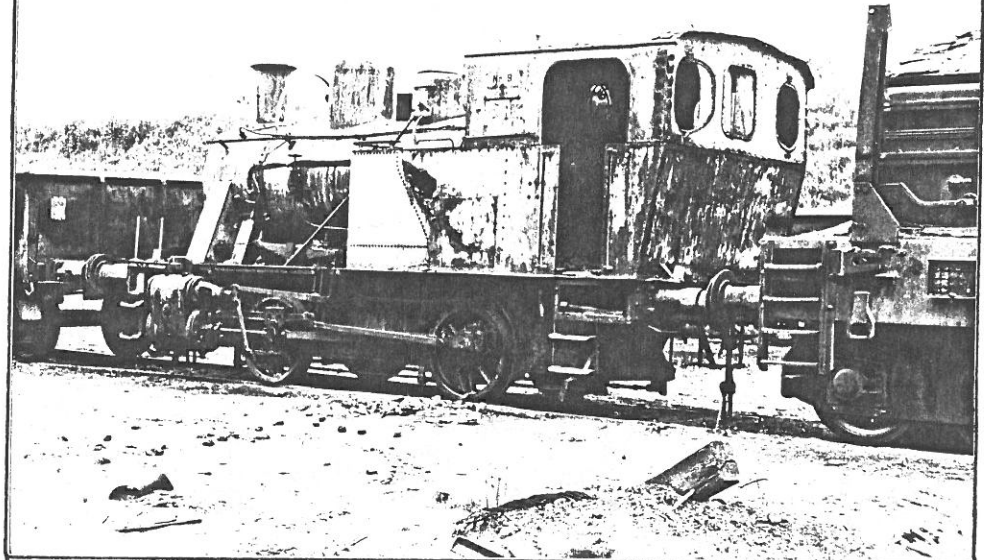
Bedingt durch diese Teilstilllegungen waren von den sieben Dieselloks meist nur drei bis vier Stück im täglichen Einsatz.

Metallhüttenwerk Lübeck GmbH, Lübeck							1 435 mm	
Lok	Herstellerdaten		AF	Typ	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
1"	KrMa	18 866/1962	Bdh	ML 225	225	28	30	
2"	KrMa	18 984/1963	Cdh	ML 440	440	48	28/55	
3"	KrMa	19 286/1966	Bdh	ML 225	225	28	30	
4"	KrMa	19 304/1966	Cdh	ML 500 C	500			a)
5"	KrMa	18 337/1957	Bdh	ML 225	225			b)
7"	KrMa	18 864/1962	Bdh	ML 225	225	28	30	
9 [!]	Hen	26 165/1941	Bn2t		ca200	25		c)
10"	KrMa	18 718/1961	Cdh	ML 440	440	48	28/55	

a) = ex KrMa-Mietlok, 1970 an Metallhüttenwerk Lübeck GmbH
 b) = ex Dolomit-Werke Wülfrath, 1967 an Metallhüttenwerk Lübeck GmbH
 c) = betriebsunfähig abgestellt

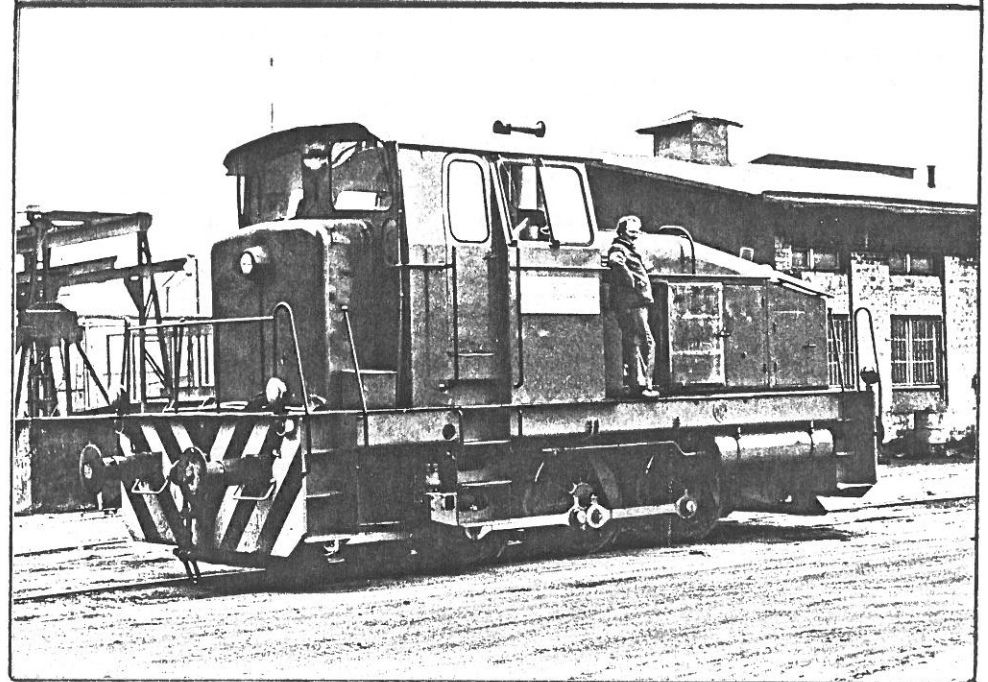
Darüber hinaus verkehrt im Werk noch eine Koksofenlok zusammen mit einem Spezialwagen auf einem vom übrigen Gleisnetz abgetrennten Streckenteilstück. Sie befördert den aus den Brennkammern ausgestoßenen Koks zum Löschurm. Dort wird eine größere Wassermenge auf das noch glühende Material gegeben, die allerdings den Löschurm in Form eines riesigen Dampfpilzes nach oben hin verläßt. Nach dem Abkühlen des Koks' wird er entladen, zerstückelt, sortiert und in den Ostblock verkauft. Vorher fährt der Koksofenzug allerdings wieder zurück, um den Inhalt einer anderen Kammer zu übernehmen. Die Stromentnahme für die Lok erfolgt durch eine seitlich auf einer Höhe von etwa drei Metern angebrachte Stromschiene.

Die Lok 4" wurde im Jahre 1970 von Krauß-Maffei vorerst gemietet und später gekauft. Über einen Einsatz der Maschine vor 1970 ist nichts bekannt.



Leider schon ziemlich verrostet ist die Dampflok der Metallhüttenwerke Lübeck GmbH (oben). In hervorragendem Zustand präsentiert hier der Lokführer "seine" Lok 2 während einer Pause. Beide Aufnahmen entstanden am 25. Juni 1981.

Fotos (2): Ulrich Völz



Ebenfalls gebraucht übernommen wurde die Lok 5" im Mai 1967 von den Dolomit-Werken Wülfrath. Alle übrigen Dieselloks und auch die Dampflok wurden neu an die Lübecker Metallhütte geliefert.

Interessant ist auch der ehemalige Dampflokpark der Metallhütte. Erfreulicherweise liegen dazu rechte viele Daten vor.

Metallhüttenwerke Lübeck GmbH, Lübeck (ehemals Hochofenwerk Lübeck AG)					1 435 mm
Lok	Herstellerdaten		AF	Verbleib	Vorbesitzer
1'	Hanomag	3 750/1905	Bn2t	1955 +	
1"	Henschel	25 050/1940	B1n2t	1962 +	bis 1955 BGE 25
2'	Hanomag	4 738/1907	Bn2t	+	
2"	Maffei	2 993/1911	Bn2t	1950 +	
2'''	Hanomag	6 615/1912	Cn2t	+	bis 1955 OHE 89 127
3'	Henschel	1 451/1882	Bn2t	1963 +	bis 1909 Schollmeyer & Mahler, Hagen, ex Klb Lippstadt-Warstein 4
4'	Hohenz.	2 739/1911	Cn2t	1961 +	bis 1950 Kref. EB 17
5'	Freudenst.	89/1902	Cn2t	a)	bis 1935 Prenzlauer Kreisbahn
6'	Henschel	2 514/1887	Cn2t	1955 +	bis 1 LBE Travemünde
6"	Henschel	19 378/1922	Cn2t	b)	bis 1957 BASF
7'	Freudenst.	90/1902	Cn2t	1961 +	bis 1935 Prenzlauer Kreisbahn
8'	Henschel	6 022/1902	Cn2t	1958 +	bis AKN 11
8"	Hohenz.	2 884/1912	Cn2t	1963 +	bis 1958 Stadt Krefeld IV
9'	Henschel	26 165/1941	Bn2t	c)	
10'	Hohenz.	801/1894	Cn2t	1959 +	bis 1954 DR: 89 8006...
11'	Hohenz.	2 660/1910	Cn2t	1967 +	bis 1954 Hafen Krefeld
12'	Jung	6 299/1936	Bn2t	1964 +	bis 1955 Ohler Eisenwerk

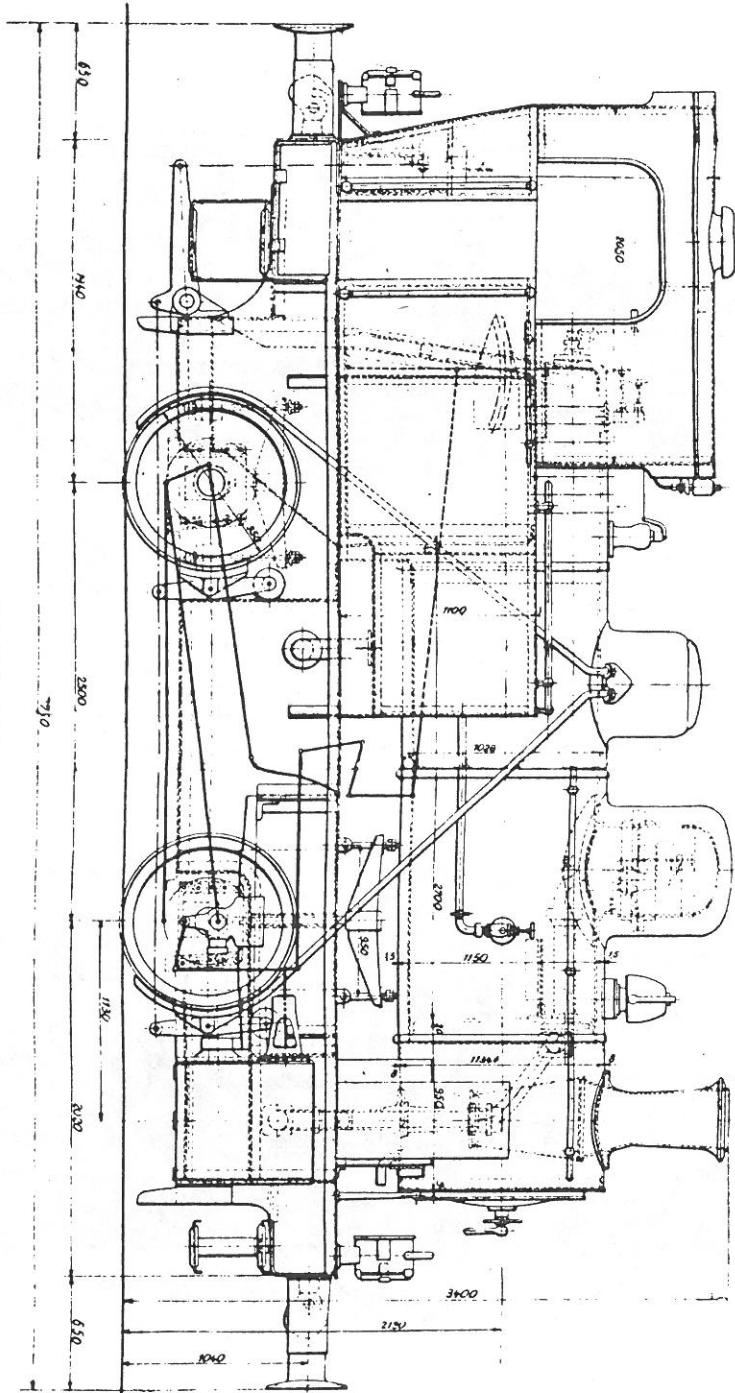
a) = 1961 an Freunde der Eisenbahn (FdE) Hamburg
 b) = Verbleib unbekannt
 c) = abgestellt vorhanden

Jost Hinrich Havemann & Sohn Nordlandkai, 2400 Lübeck 1

Diese seit 1733 in Familienbesitz befindliche Firma hat ihren Sitz am Nordlandkai in Lübeck. Sie verfügt über ein ausgedehntes Schmalspurnetz der Spurweite 780 mm. Befahren werden aber nur noch einige Gleisäste, die aus einer Lagerhalle auf die Kaianlage führen.

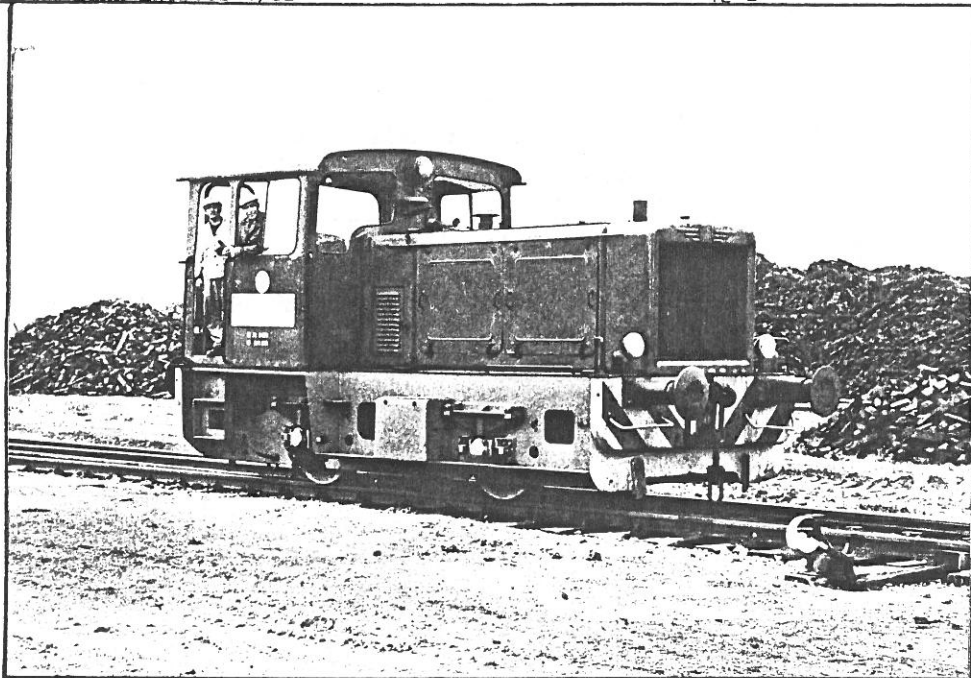
Jost Hinrich Havemann & Sohn, Holzimport, Lübeck					780 mm	
Lok	Herstellerdaten		AF	Typ	(t)	(km/h)
oNr	O&K	25 337/1954	Bdm	MV OA	3.5	5/10
oNr	O&K	25 685/1956	Bdm	MV O	3.5	5/10

Lok 9 der Metallhüttenwerke Lübeck GmbH, Lübeck



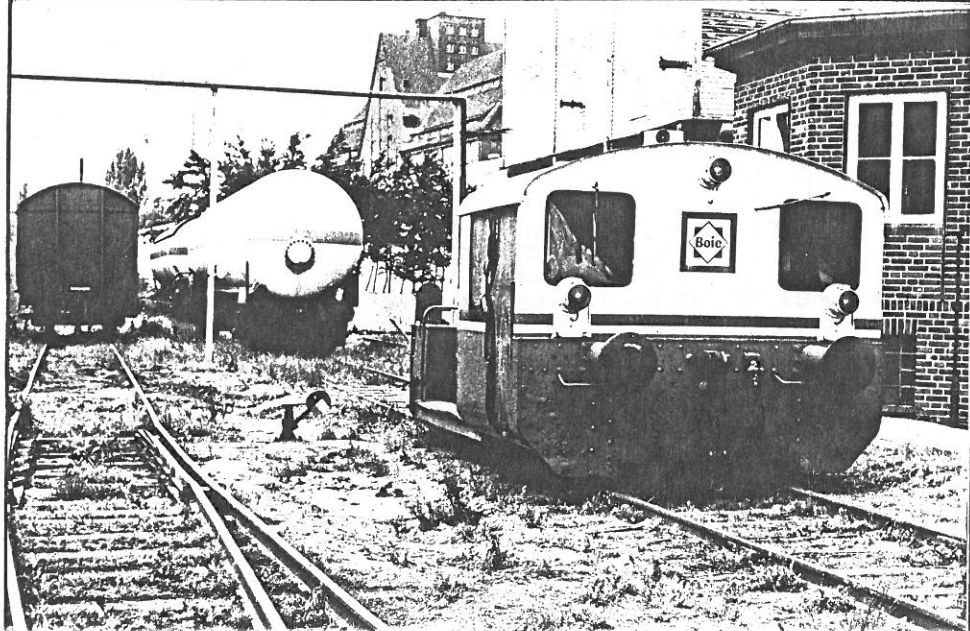
Hauptabmessungen

- Spurweite..... 1435mm
- Zylinder-Durchmesser..... 320mm
- Kolbenhub..... 500mm
- Treibrad-Durchmesser..... 950mm
- Gesamtl. Radstand..... 3300mm
- Dampfzünderdruck..... 13kg/cm²
- Rostfläche..... 10m²
- Heiße Fläche insgesamt..... 53m²
- Kohlenvorrat..... 10m³
- Wasservorrat..... 32m³
- Leertgewicht..... 19 t
- Dienstgewicht..... 25 t



Auf ihren nächsten Einsatz beim Hochofen wartet die Lok 1 der Metallhüttenwerke Lübeck GmbH am 25.06.1981.

Am selben Tag entstand das Foto der Lok 2 von Ernst Boie, gleich falls in Lübeck. Fotos (2): Ulrich Völz



Dies ist aber auch nur dann der Fall, wenn Holz von Schiffen entladen wird. Es existieren zwei Loks, wobei nur die O&K 25 685 eingesetzt wird; die andere Lok ist in einer Lagerhalle abgestellt. Beide Maschinen besitzen eine im Eigenbau entstandene Führerhausüberdachung. Das Fotografieren der Lok(s) ist relativ unproblematisch.

Orenstein & Koppel AG

Einsiedelstraße; 2400 Lübeck 1

Direkt neben der Firma Havemann und unweit der LHG, Boie und Possehl ist das Lübecker Werk der O&K AG gelegen. Bekannt ist diese Firma durch den Bau von Schwermaschinen und durch die Schiffswerft. Leider ist das Fotografieren der beiden vorhandenen Loks unmöglich, während alle anderen hier beschriebenen Firmen keine Schwierigkeiten machten.

Orenstein & Koppel AG Lübecker Maschinenbau, Lübeck								1 435 mm
Lok	Herstellerdaten		Typ	(t)	(km/h)	(PS)	Motor	
1	O&K	25 370/1955	MV 4A	16	22.7	75	O&K a)	
2	O&K	26 275/1963	MV 4A	9	18	75	O&K b)	

a) = betriebsunfähig im Werk abgestellt
b) = ex Grubenlok, Umbau 1969 auf Normalspur

Einsatzlok ist derzeit die Lok 2. Dabei handelt es sich um eine ehemalige schmalspurige Grubenlok, die zum Normalspurfahrzeug umgebaut worden ist. Die umgebaute Maschine hat (wie die Lok 1) die Typenbezeichnung MV 4A erhalten, obwohl äußerlich eine Verwandtschaft der Maschinen nicht erkennbar ist.

Ernst Boie Mineralöl Flüssiggas GmbH & Co.

Kanalstraße; 2400 Lübeck 1

Bis Mitte 1981 standen auf dem Werksgelände der Firma Boie zwei alte Deutz-Lokomotiven.

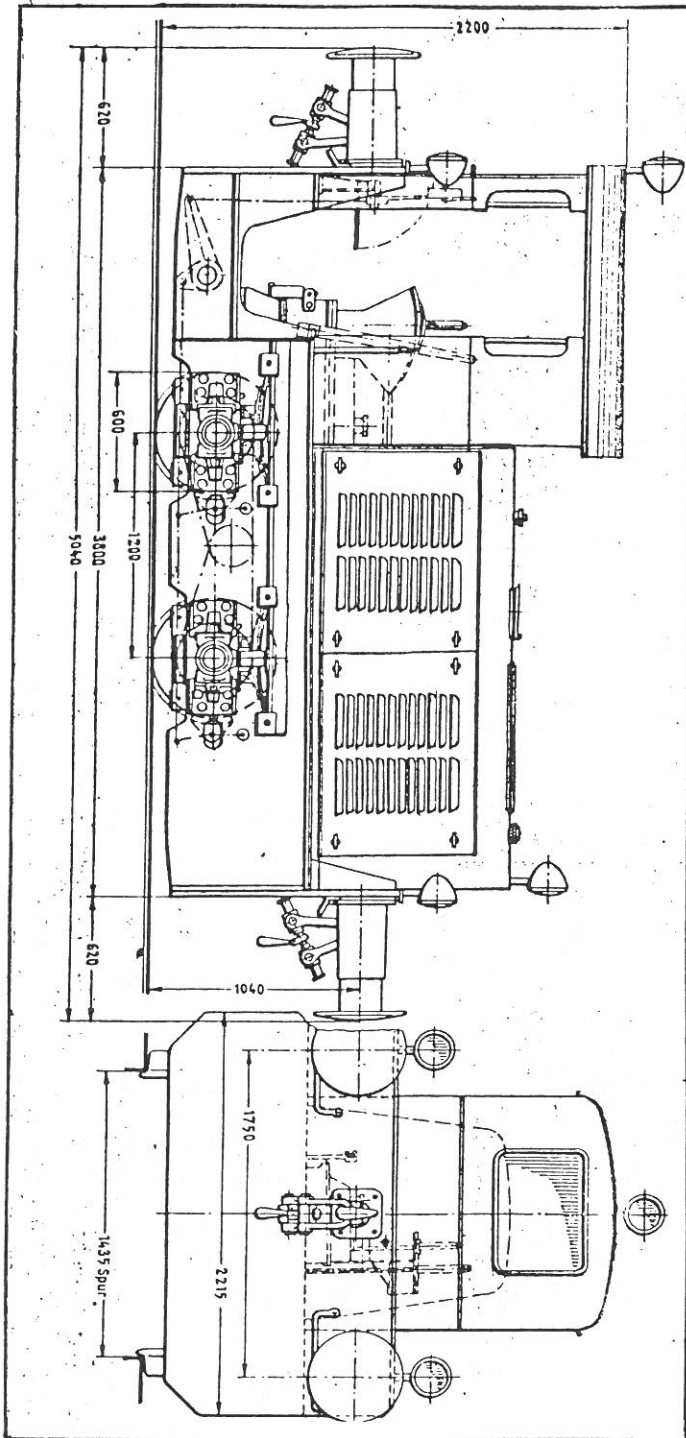
Ernst Boie Mineralöl Flüssiggas, Lübeck								1 435 mm
Lok	Herstellerdaten		AF	Typ	(t)	(km/h)	(PS)	Motor-Nummer
1	Deutz	21 487/1938	Bdm	OMZ 117	10	13.5	25	469 210/11
2	Deutz	33 277/1939	Bdh	A6M 517	16	45		2 429 098/03

Lok 1: 1980 an K.-H. Kahle, Hamburg; 1981 an Possehl Erzkontor GmbH Lübeck, dort ++
Lok 2: 1980 ex DB 323 933 z 01.08.1979 + 24.10.1979 Dortmund. Rbf

Die Lok 1 wurde 1938 neu an Boie geliefert. Per 11.11.1980 wurde sie an einen Hamburger Transportunternehmer verkauft, der sie Anfang Juni 1981 abholte. Die Lok ist aber nie in Hamburg gelandet, sondern hat praktisch nur die Straßenseite gewechselt und ist bei der Possehl Erzkontor GmbH, Lübeck, zerlegt worden.

Die Lok 2 ist die ehemalige DB 323 933, die seit 1980 bei Boie ihren Dienst versieht.

Orenstein & Koppel AG, Lübeck
 Lok 2 Typ MV 4 A (umgebaute Schmalspurlok)



Am 25. September 1939 wurde sie als K8 5 018 an das Reichsbahn-Zentralamt Berlin geliefert. Nach der Probefahrt Rheine - Bentheim am 05.07.1941 erfolgte zehn Tage später die Abnahme. Bei der Bundesbahn war sie u. a. in Rheine sechs Jahre, in Münster elf und in Gelsenkirchen-Bismarck zwei Jahre stationiert. Die Lok erhielt bei Boie den Firmenanstrich weiß-rot, der ihr ein zeitgemäßes Aussehen verleiht.

Possehl Erzkontor GmbH
 Kanalstraße, 2400 Lübeck 1

Possehl Erzkontor GmbH ist eine Firma, die sich mit dem Ableben von Lokomotiven befaßt. Das Werk liegt schräg gegenüber von Boie. Eigene Loks existieren nicht, aber das Werk ist mit der Verschrottung von Loks beschäftigt; so wurden hier auch die Loks von Boie und Flender verwurstet. Gegenwärtig befinden sich auf dem Werksgelände zwei Schmalspurdieselloks abgestellt.

Possehl Erzkontor GmbH, Lübeck						mm
Lok	Herstellerdaten	AF	Typ	Motor		
1	O&K 25 026/	Bdm	MD 2 B		Loks zur Verschrottung abgestellt	
2	O&K 10 161/	Bdm		O&K		

Beide Maschinen stammen von der Firma CR-Tiefbau (= Claus Rohwer). Eine Nachfrage bei dieser Rendsburger Firma ergab, daß diese vor wenigen Jahren ihre Loks an die Eilers KG nach Hamburg verkauft hat. Auf welchen Wegen die Loks nach Lübeck gekommen sind, und wo die anderen Loks (Daten ?) von Claus Rohwer geblieben sind, ist nicht bekannt.

Lübecker Hafengesellschaft mbH
 Wallhälbinsel, 2400 Lübeck 1

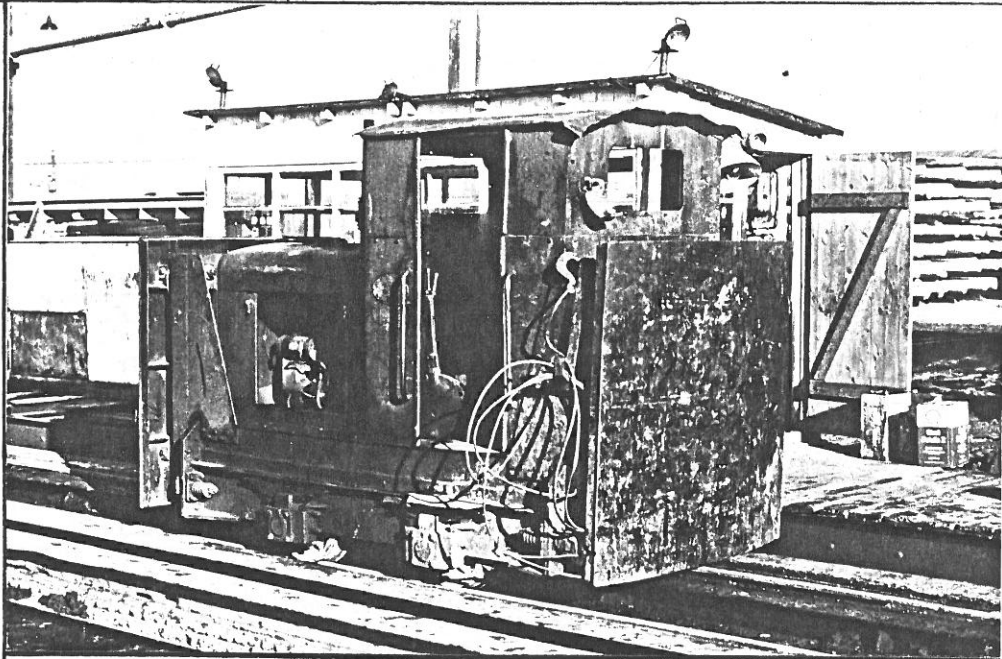
Der Lübecker Hafenges. mbH gehören sämtliche Gleisanlagen im Lübecker Hafen sowie in Lübeck-Travemünde am Skandinavienkaai. Der Betrieb wird von der DB durchgeführt. In erster Linie für Bauzugdienste beschaffte das Unternehmen im Jahre 1963 eine eigene Lok, die aber auch Rangierdienste auf der Wallhälbinsel zwischen Wallhafen und Hansahafen versieht. Dort ist die Lok im Freien abgestellt und ohne Probleme zu fotografieren.

Lübecker Hafengesellschaft mbH, Lübeck								1 435 mm
Lok	Herstellerdaten	AF	Typ	(PS)	(t)	(km/h)	LüP(mm)	
oNr	Diema 2 620/1963	Bdh	DFL 120	115	16	30	6 450	

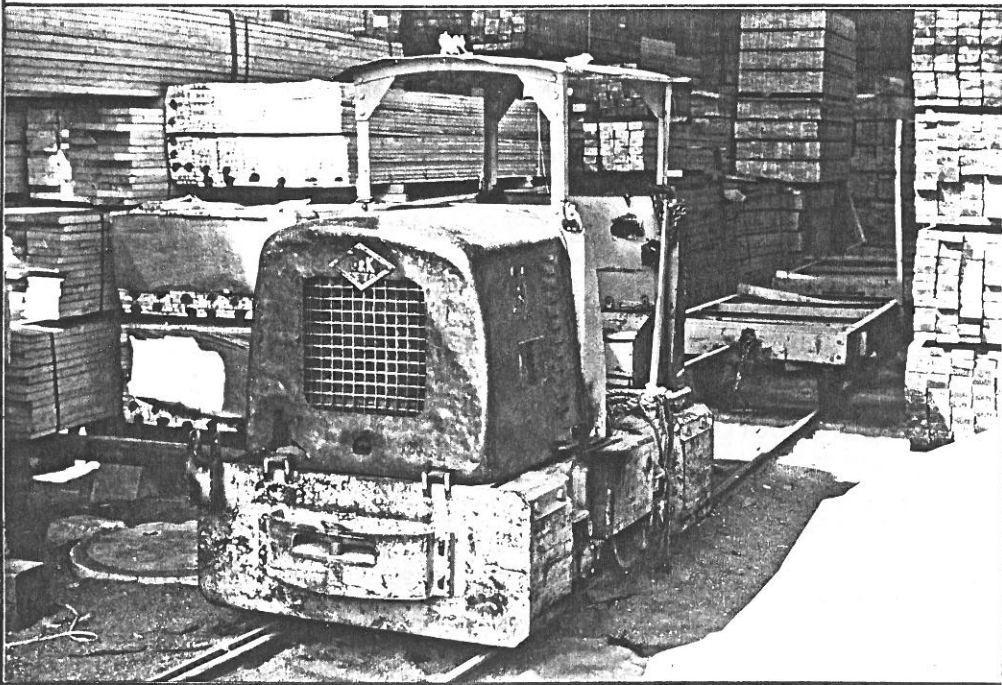
Katz-Werke AG
 Mecklenburger Straße, 2400 Lübeck 16 (Schlutup)

Dieses Unternehmen befaßt sich mit der Veredelung von Holz und der Produktion von Telegrafentangen und Eisenbahnschwellen. Im Einsatz ist hier eine 780 mm- Schmalspurdiesellok von Gmeinder.

Katz-Werke AG, Lübeck-Schlutup							780 mm
Lok	Herstellerdaten	AF	(PS)	(km/h)	(t)	Motordaten	
oNr	Gmdr 4 736/1952	Bdm	28	4/8/12	5	Kaelble Nr. 11 786 Typ GN 110 Z	

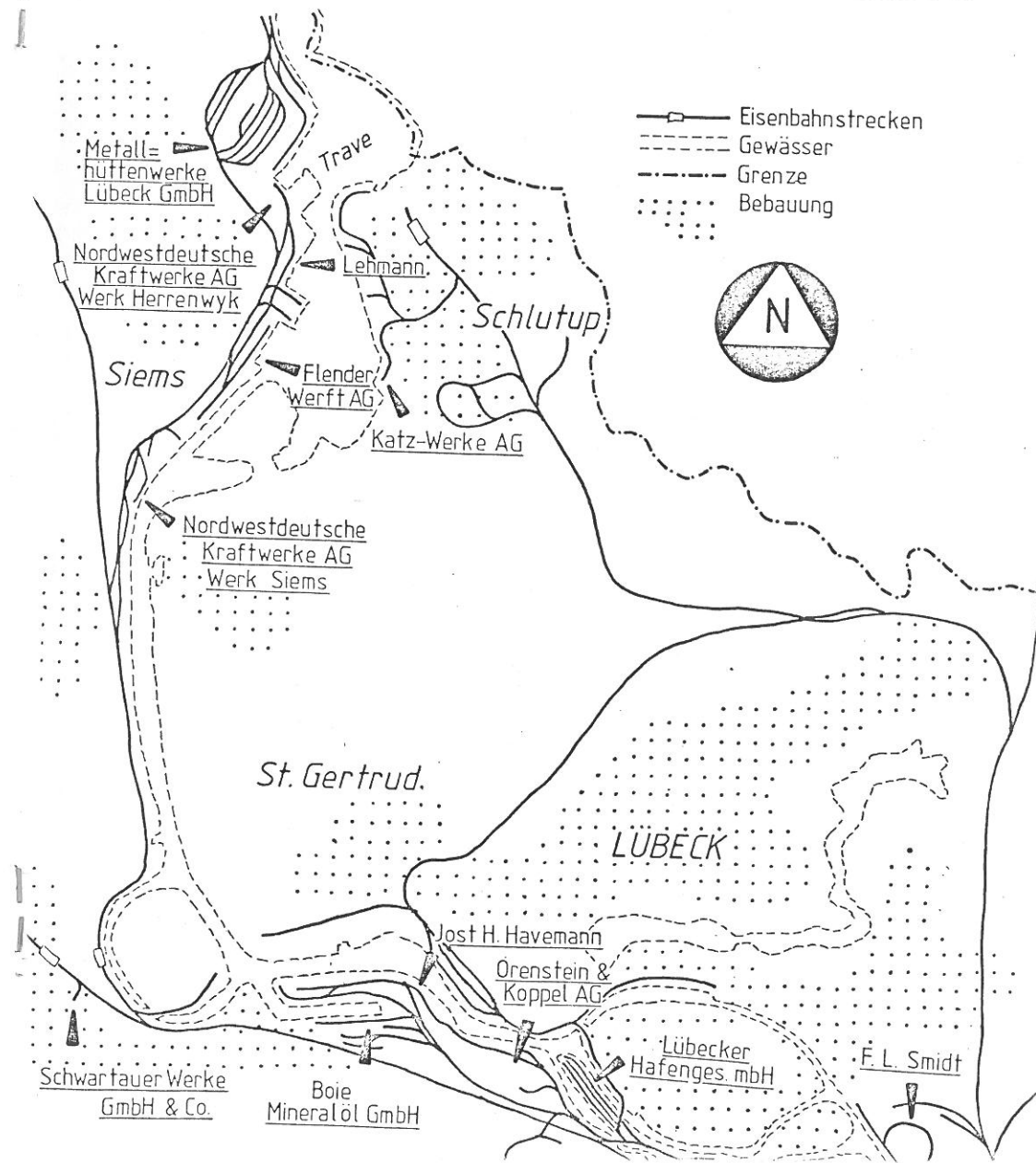


Gmeinder 4 736 der Katz-Werke AG, Lübeck. Fotos (2): Matthias Barann
O&K 25 685 von Havemann, Lübeck, am 25.06.1981.



Nicht unerwähnt bleiben soll, daß bei der Firma F. L. Smidt & Co. in Lübeck ein interessantes Eigenbau-Fahrzeug für den Werkverschub bereitsteht.

Dem Lübeck-Besucher sei untenstehende Übersichtsskizze eine Orientierungshilfe.



Feldbahnen im Raum Papenburg und Börgermoor

von Ulrich Völz

Südlich der Stadt Papenburg verkehren mehrere Feldbahnen vorwiegend zum Abtransport des in dieser Gegend besonders massiert vorhandenen Torfes. Zu den Werken, die Feldbahnen zum Transport des Torfes benutzen, gehören die Griendtsveen Torfstreu AG, die Carl Deilmann AG und die vielen Eisenbahnfreunden aus dem Heseper Torf her bekannten Klasmann-Werke. Die Emsländischen Baustoffwerke betreiben ihre Feldbahn, um den an der Abbaustelle geförderten Sand zum Werk zu transportieren.

Griendtsveen Torfstreu AG Aschendorfer Moor

Eine relativ kurze Feldbahn betreibt die Griendtsveen Torfstreu AG im Aschendorfer Moor. Auf der knapp 1 km langen 600 mm-Strecke kamen am 07.10.1981 zwei Lokomotiven zum Einsatz.

Griendtsveen Torfstreu AG, Werk Aschendorfer Moor Spurweite: 600 mm					
Lok	Herstellerdaten	Typ	(t)	(PS)	Motor Nr.
oNr	Schöma 394/		3	16	
oNr	Diema 2 117/	DS 28	4	28	2 129 453/54

Die Verladeanlage befindet sich direkt an der Straße nach Aschendorf. Das Betreten des Moores ist ohne Schwierigkeiten möglich.

Da die Griendtsveen Torfstreu AG insgesamt drei Werke (Aschendorfer Moor, Esterweger Börse (wir berichten demnächst) und Twist-Schöningsdorf) mit Feldbahnbetrieb besitzt, ist es durchaus möglich, daß die Lokomotiven ihren Standort hin und wieder wechseln.

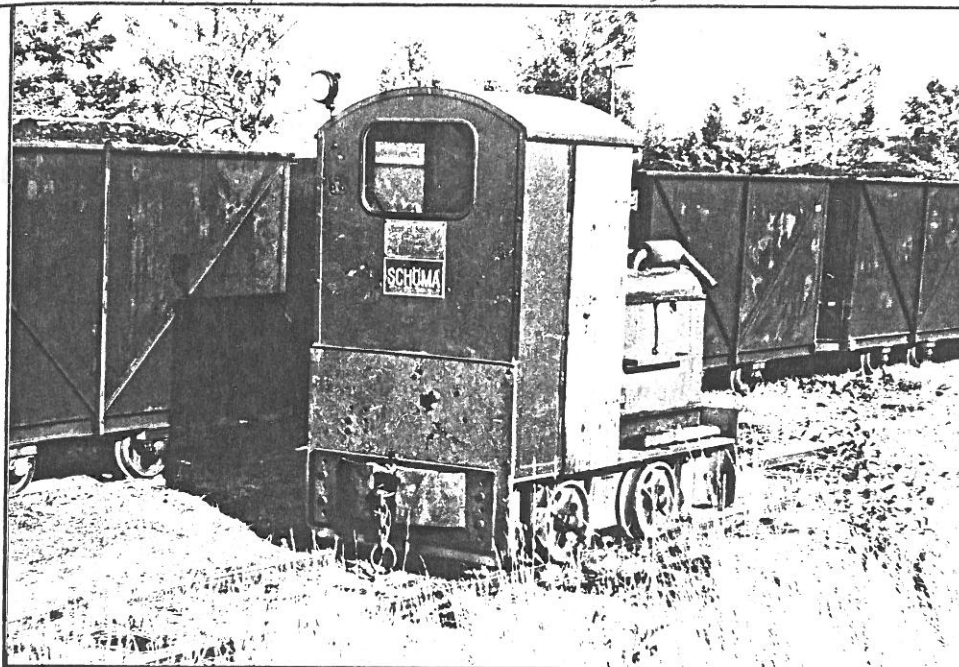
Die Verwaltung der Griendtsveen Torfstreu AG befindet sich im Süden von Papenburg am Splittingkanal. Früher gab es dort auch eine Feldbahn. Für Eisenbahnfreunde ist aber auch das Hauptwerk von Interesse. Hier befinden sich nämlich einige Meter Normalspurgleis, auf dem einige Güterwagen stehen. Die Güterwagen werden vom nächsten DB-Bahnhof per Culemeyer-Straßenroller und einer eigens für diesen Zweck von der Bundesbahn angekauften Kaelble-Zugmaschine ins Werk geschafft, wo sie beladen werden.

Klasmann-Werke GmbH Wildes Moor und Klostermoor

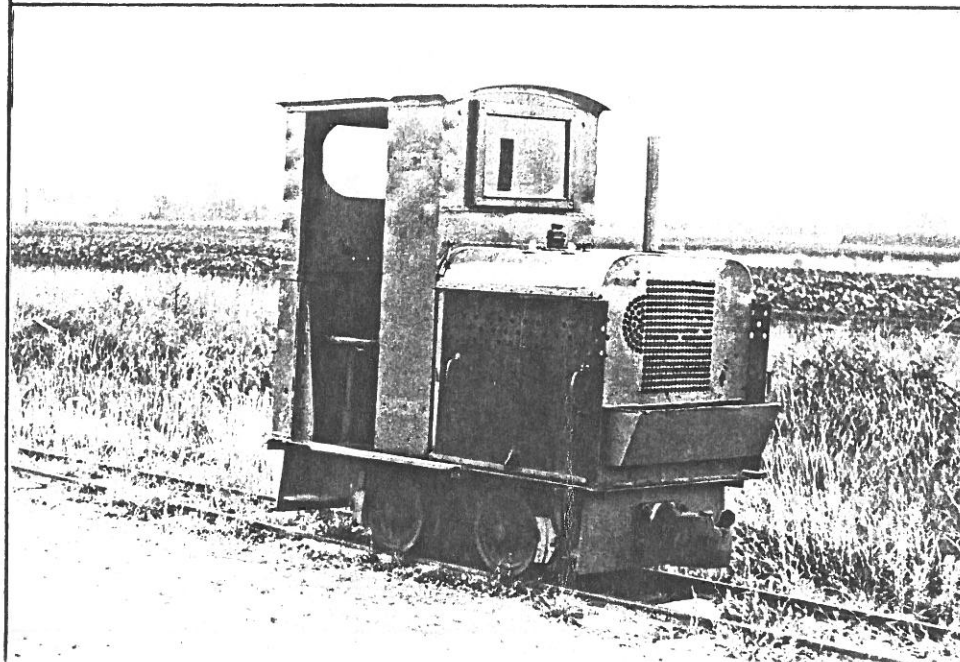
Nicht nur im Heseper Torf, sondern auch im Klostermoor und im Wilden Moor finden sich ausgedehnte Feldbahnnetze der Klasmann-Werke. Gehen wir zunächst auf das Werk im Klostermoor ein:

Die Verladeanlage liegt an der Straße nach Burlage. Die Anlagen machen einen stillgelegten Eindruck, auch die einzige hier noch verbliebene offene Lokomotive sieht vergessen aus.

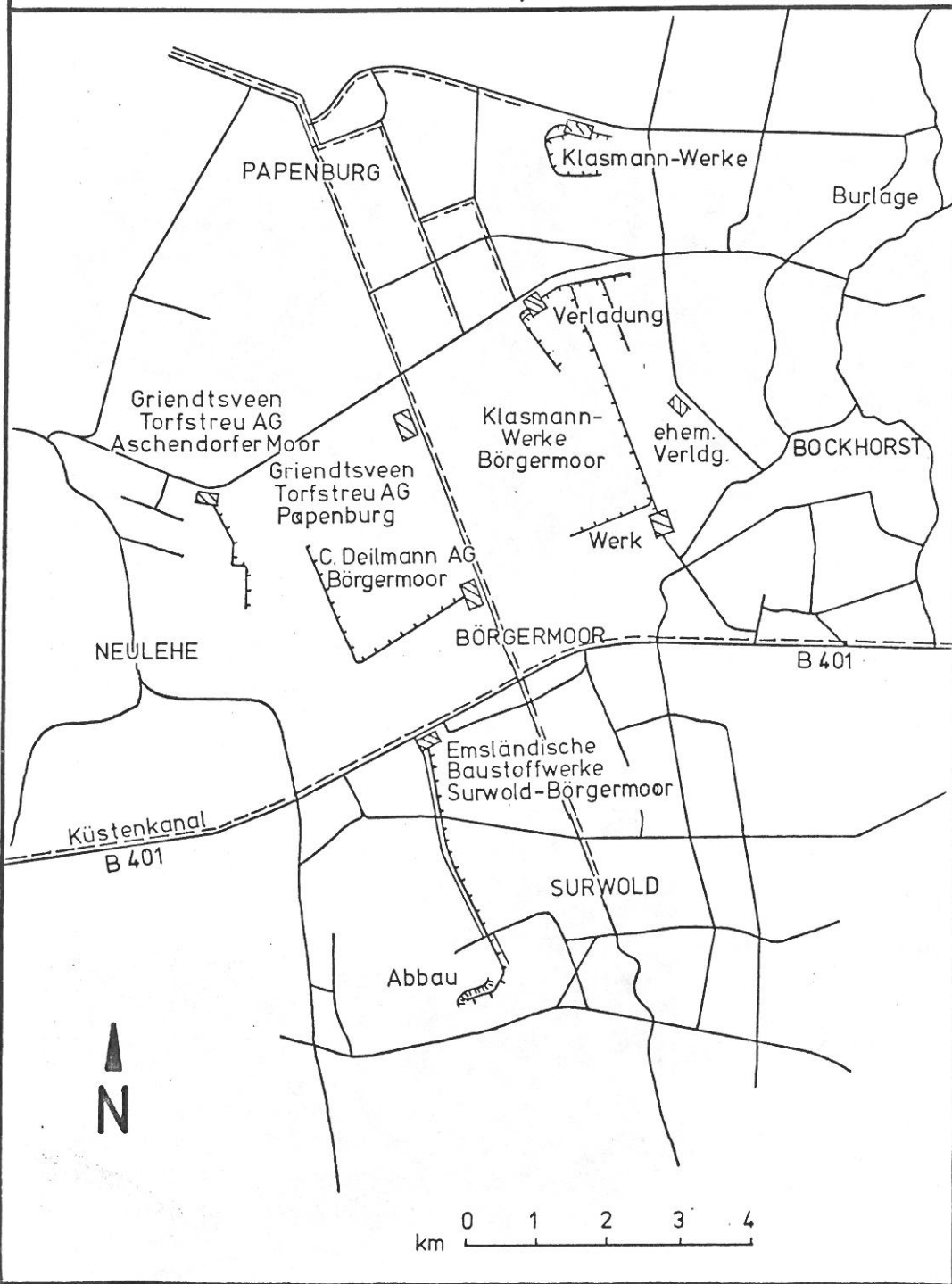
Die Strecke ins Moor ist teils überwuchert, teils abgebaut. Einige Gleise liegen im Werksgelände herum.



Die alte Schöma 394 der Griendtsveen Torfstreu AG am 7. Okt. 1981. Am Vortag entstand das Foto der datenlosen Lok oNr der Klasmann-Werke im Wilden Moor. Fotos (2): Ulrich Völz



Feldbahnen im Raum Papenburg/Börgermoor



Klasmann Werke GmbH, Werk Klostermoor				Spurweite: 600 mm	
Lok	Herstellerdaten	(t)	Motordaten	Nr.	
35/6344	Diema 1 145/1942	2.5	O Diema 12/13 PS A Deutz 12.5 PS	1 224	2 125 909

Nach Auskunft eines (offenbar) Angestellten des Werkes ist das Moor derzeit ausgebeutet. Es wird wieder aufgegraben und der Betrieb anschließend wieder aufgenommen. Zu Betriebszeiten fahren in diesem Werk etwa vier Lokomotiven, die zur Zeit bis auf die oben angeführte Ausnahme irgendwo in Meppen stehen.

Zu empfehlen ist eine Lorenfahrt auf einem etwas abschüssigen Streckenteilstück im Werk ...

Da die Lorenfahrerei nicht jeden Eisenbahnfreund erregt, möchten wir auch auf die Klasmann-Werke im Wilden Moor (einige Kilometer weiter südlich) hinweisen. Dem Eisenbahnfreund bieten sich hier drei Angriffspunkte: 1. Verladeanlage an der Straße nach Burlage, 2. ehemalige Verladeanlage nahe Bockhorst, und 3. das Werk selbst.

Die Verladeanlage an der Straße nach Burlage wurde am 06.10.1981 von den Diema-Loks 1 462 und 4 470 bedient; ferner stand dort eine Reservelok herum, über die keinerlei Daten aufzutreiben waren.

Klasmann Werke GmbH, Werk Wildes Moor				Spurweite: 600 mm	
Lok	Herstellerdaten	Typ	(t)	(PS)	Motor Nr.
oNr	/				
34/6343	Diema /				
40/6349	Schöma /			A 10	4 003/1 305
28/6337	Diema 1 462/	DS 22	3.8	0 47	5 780 582
oNr	Schöma 1 466/1958		8 ?	0 20	479 041/42
12	Diema 2 639/1963	DS 30	5	0 42	3 524 868/70
oNr	Diema 4 470/1980	DFL 30A-7	4	0 47	6 240 853
40/6349	geliefert über Bremer Feldbahn Wilhelm Boeversen, Bremen				
12	ex Hermann Möller, Lok 78 (u.a. 1973 Deichbau Schillig)				

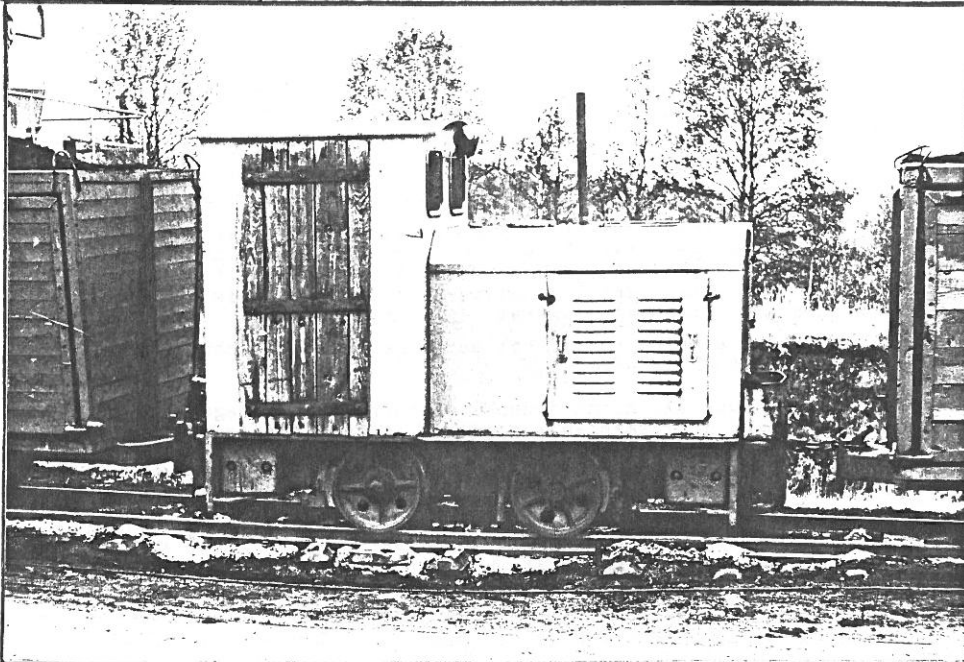
An der ehemaligen Verladeanlage zeigt sich dem Eisenbahnfreund die langsam verwesende Schöma 1 466 neben einigen Loren.

Im Werk selbst waren am 06.10.1981 die Loks 34/6343 und 40/6349 abgestellt, die Lok 12 stand mit einem Lorenzug zur Abfahrt bereit.

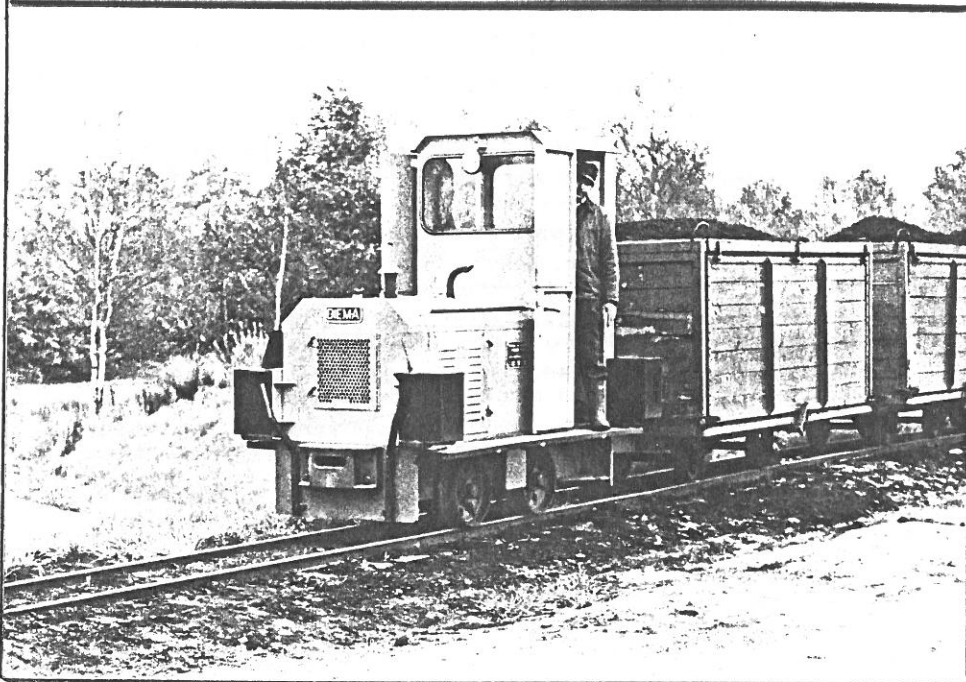
An der in Betrieb befindlichen Verladeanlage kann man nach einer Anfrage fotografieren, man hüte sich aber vor dem Betreten des Moores, denn das Personal reagiert ungehalten!

An der ehemaligen Verladeanlage sucht man vergeblich jemanden, den man fragen könnte ... dafür sollte man aber im Werk sehr vorsichtig sein. Ohne Erlaubnis sollte der Eisenbahnfreund nicht als solcher in Erscheinung treten. Eine Erlaubnis zum Betreten des Moores kann nur der Chef geben.

Die oben aufgeführte Lokliste ist nicht vollständig; einige Loks sind nicht erreicht worden.



Oben die Diema 1 462, unten die neue Diema 4 470 der Klasmann-Werke im Wilden Moor an der Verladeanlage am 06.10.1981. Fotos: U. Völz



Carl Deilmann AG

Börgermoor

Die Carl Deilmann AG besitzt unseren Informationen zufolge zwei Werke in Börgermoor und in Sedelsberg. Während letzteres das modernste Torfwerk Deutschlands (oder sogar Europas?) ist, und auch der Fahrzeugpark entsprechend zusammengesetzt ist, gibt es im Werk Börgermoor zwar weniger, dafür aber interessantere Loks.

Carl Deilmann AG, Werk Börgermoor					Spurweite: 600 mm	
Lok	Herstellerdaten		Typ	(t)	(PS)	Motor Nr.
oNr	/				A 12.5	1 387 257
oNr	Deutz	19 686/	OMZ 117	7	0 22/24	436 344/45
oNr	Deutz	25 600/1939	OMZ 117	4.6	0 22/24	625 219/20
oNr	Diema	1 027/			0 12	1 180
oNr	Schöma	2 639/1963		4	0 28	3 320 688/89
oNr	Schöma	2 711/1964		4	0 28	3 320 690/91
oNr	Schöma	2 917/1966	CFL 30 I	4	0 34	4 337 425/27
4	Schöma	3 018/1967		4	0 40	459 751/5
oNr	Schöma	4 391/1980	CHL 20 G	3	0 40	6 240 848
Ehemalige Loks:						
	Deutz	17 389/	OME 117			
	Jung	4 646/	MS 131			
Schöma 2 639 und 2 711 geliefert über Walter Auerbach, Dortmund Deutz 25 600 geliefert über Klöckner-Feldbahn, Duisburg						

Die Lokomotiven sind gelb lackiert (die neueren und die Deutz-Loks orange) und besitzen (bis auf die Diema-Lok) einen überdachten Führerstand.

Die Lok mit dem 12.5 PS starken Austauschmotor ist schon ziemlich vergammelt abgestellt, die beiden Deutz-Loks sind ebenfalls abgestellt, machen aber noch einen guten Eindruck.

Am Abend kommen alle Loks ins Werk zurück und bleiben dort im Freigelände stehen. Sie können auch abends dort aufgenommen werden; man ist im Werk sehr freundlich ("... nur nicht wegfahren mit den Loks oder so ...").

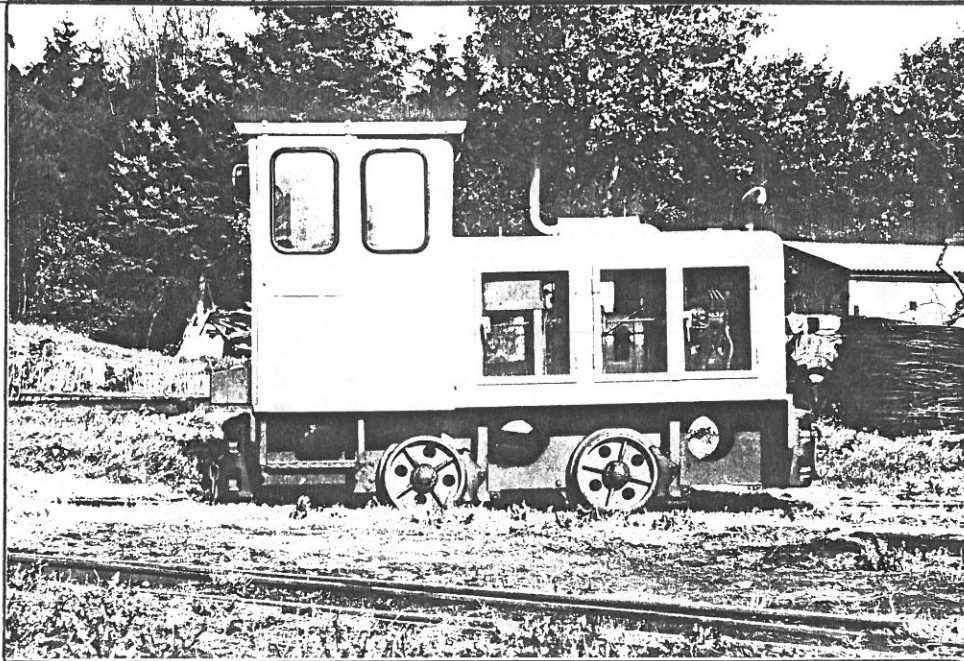
Eine ehemalige Deilmann-Lok steht im Heimatmuseum Papenburg. Die Lokliste ist vollständig, jedoch darf ein Loktausch mit den Sedelsberger Loks (Die Lok 4 scheint von dort zu stammen) nicht ausgeschlossen werden.

Emsländische Baustoffwerke GmbH

Surwold=Börgermoor

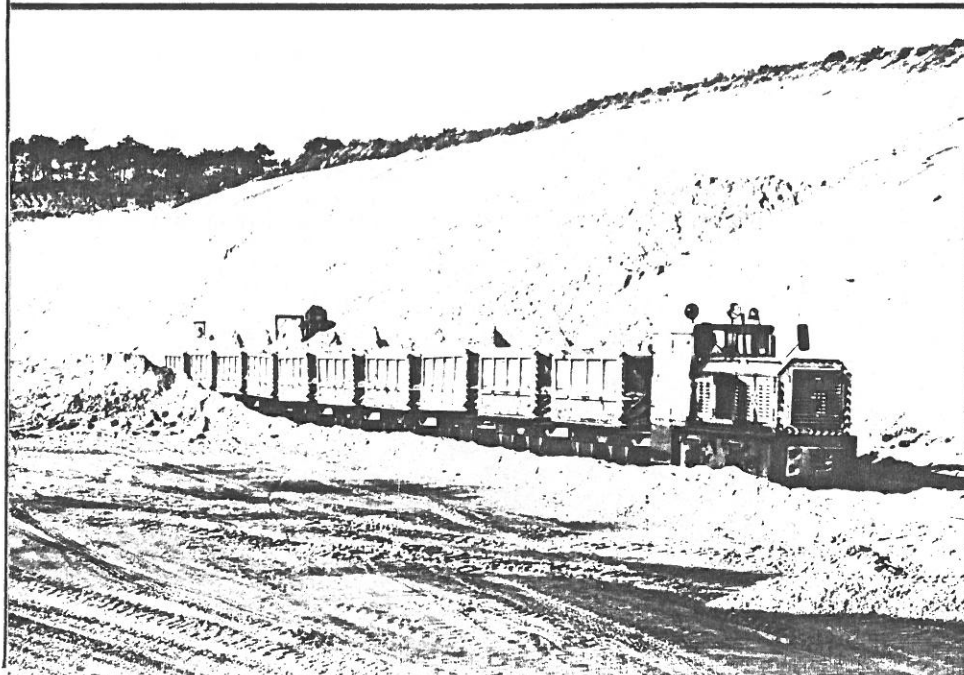
Trotz der recht modernen Betriebsführung und des relativ eintönigen Bildes, das diese Bahn auf den ersten Blick hergibt, ist die Feldbahn der Emsländischen Baustoffwerke im Werk Surwold-Börgermoor nicht uninteressant.

Da ist erst einmal die Spurweite von 750 mm, die für Feldbahnen dieser Gattung ungewöhnlich ist.



Lok 4 der Carl Deilmann AG, Börgermoor, war am Morgen des 07.10.1981 nicht eingesetzt.

Anders war es einen Tag später bei den Emsländischen Baustoffwerken in Surwold-Börgermoor: Zug bei der Beladung. Fotos (2): Ulrich Völz



Emsländische Baustoffwerke GmbH, Werk Surwold-Börgermoor Spurweite: 750 mm						
Lok	Herstellerdaten		Typ	(t)	(PS)	Motor Nr.
oNr	Diema	2 237/1959	DS 40	6.6	45	2 258 521/24
oNr	Diema	2 975/1967	DS 60/1	7.5	72	1 995 121/24

Desweiteren ist die Diema 2 975, die in der Regel eingesetzt ist, eine interessante Maschine, und nicht zuletzt sind die hinter der Lok verkehrenden Diema-Hydraulikkipper ein Indikator für modernen Feldbahnbetrieb.

Im Einsatz auf der 4-5 km langen Strecke ist immer nur eine Lok zusammen mit den 10 (!) Hydraulikkippern. Selbstverständlich sind auch die Loren gefedert.

Um vom Werk zum Abbau und wieder zurück zu fahren braucht der Zug etwa 60 Minuten. Der beladene Zug wird gezogen, der Leerzug geschoben. Und das ist auch der einzige Haken an der Bahn: Da die Strecke (bis auf eine Ausnahme am Abbau) in Nord-Süd-Richtung verläuft und die Lok am Nordende hängt, ist das Fotolicht bei (dem in Ausnahmefällen doch noch vorkommenden) Sonnenlicht denkbar schlecht. An der Abbaustelle kann man etwa bis 10 Uhr gute Fotos machen, dann fällt auch hier das Licht zu steil ein.

Das Beladen der Wagen erfolgt mit einem Hydraulikbagger des Herstellers O&K (Typ RH9 LC), den der Lokführer nach dem Abstellen des Zuges selbst bedient.

Auch die Betriebszeit der Bahn stimmt: Vom frühen Morgen bis angeblich 21.30 Uhr (am 06.10.1981 allerdings "nur" bis 18.30 Uhr). Die Reservelok steht in einem Schuppen im Werk.

Kurzmeldungen

Niedersachsen

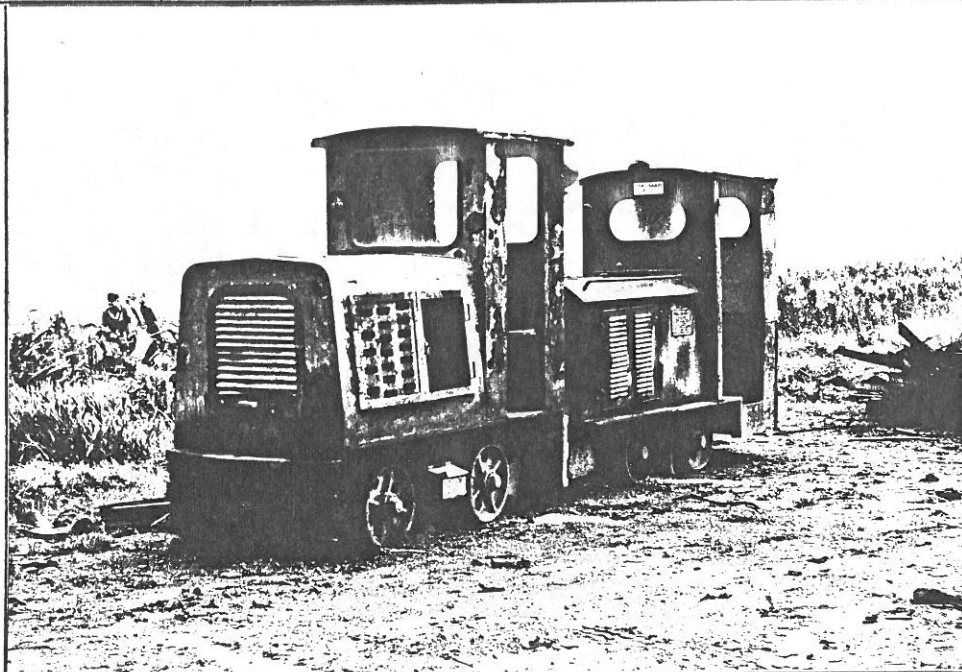
Ziegelei E. Reins 2951 Ditzum

Im Rheiderland waren ehemals Ziegeleibahnen recht zahlreich vorhanden. Davon ist allerdings heute nur sehr wenig übergeblieben. Zuletzt hat die Ziegelei E. Reins in Ditzum noch den Feldbahnbetrieb aufrechterhalten.

Ziegelei E. Reins, Ditzum						Spurweite: 600 mm
Lok	Herstellerdaten		Typ	(t)	(PS)	Motor Nr.
oNr	Diema	3 004/1968	DS 14/5	2.3	17	4 617 964
oNr	Schöma	3 211/1969		3.5	25	4 756 268

Der Betrieb wurde im Frühjahr 1981 eingestellt; die Loks stehen jetzt arbeitslos im Freigelände des Werkes herum. Die Schöma 3 211 war zu Anfang der 70er Jahre in Tergast im Einsatz. Dort wurde der Betrieb aber schon bald wieder aufgegeben.

Wenn man mit der Fähre von Pogum im Hafen Ditzum einläuft, fallen dem Eisenbahnfreund sogleich einige Feldbahngleise auf, die sich durch das Dorf hindurchwinden und offenbar einmal zu einer westlich des Ortes gelegenen Ziegelei führten. Am Hafen sind die Gleise teils noch zu sehen, im Dorf sind sie entfernt. Man kann aber noch deutlich den Gleisverlauf erkennen.



Leider haben die beiden Loks der Ditzumer Ziegelei E. Reins zur Zeit nichts besseres zu tun, als zu vergammeln. Das Foto entstand am 5. Oktober 1981. Foto: Ulrich Völz

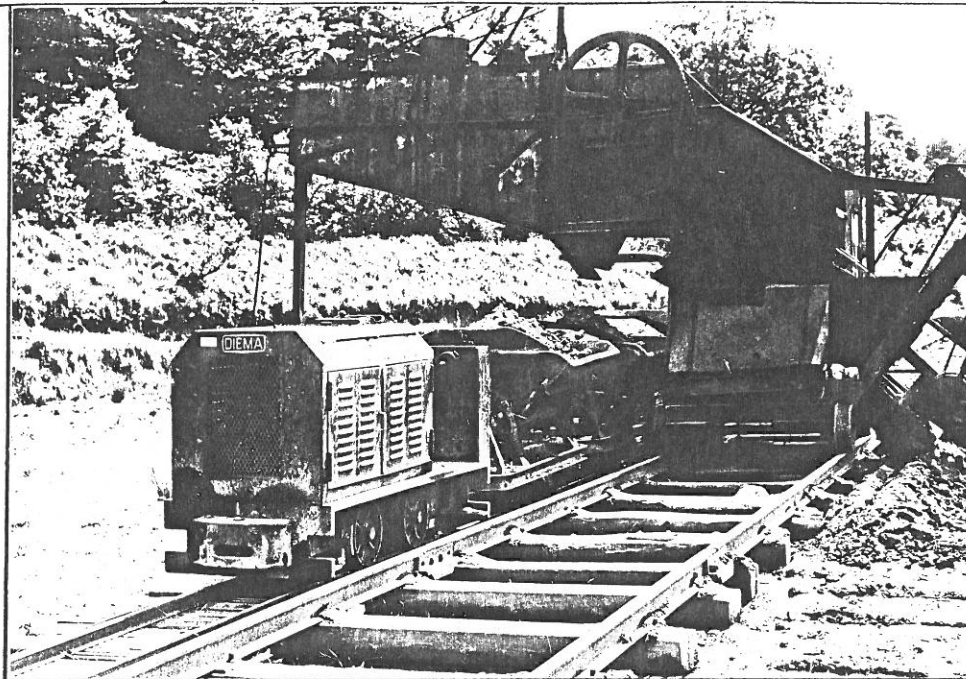
Ziegelei Reins GmbH 2951 Jemgum

Der zweite Betrieb im Rheiderland, der noch Reste (= Loks) eines Feldbahnbetriebes vorzuweisen hat, ist die Ziegelei Reins GmbH in Jemgum, einige Kilometer südlich von Ditzum.

Fährt man von Leer in Richtung Ditzum, so überquert man am Ortsausgang von Jemgum ein Feldbahngleis mit Blinklichtanlage. Blickt man dann nach rechts, dann sieht man das Werk, das in einer Halle vier schon recht verstaubte Loks beherbergt.

Ziegelei Reins GmbH, Jemgum		Spurweite: 600 mm				
Lok	Herstellerdaten	Typ	(t)	(PS)	Motor Nr.	
oNr	Schöma 1 750/1955		3.0	20	1 783 511/19 ?	
oNr	Diema 2 474/1961	DS 20	3.3	22	2 818 855/56	
oNr	Schöma 2 656/1963		4.0	22	3 466 323/24	
oNr	Schöma 3 013/1968		3.5	22	4 663 396	

Die Feldbahn wurde im Jahre 1979 eingestellt. Die Gleise liegen noch.



Das Foto zeigt die Beladung des Lorenzuges der Gnarrenburger Ziegelwerke am 25. Mai 1981. Foto: Ulrich Völz

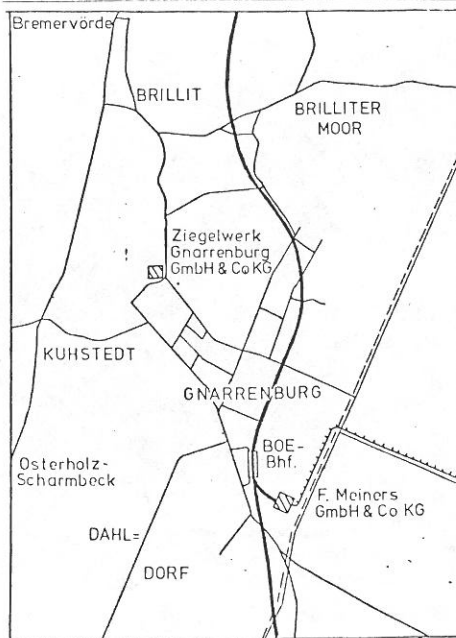
Im Sommer vergangenen Jahres bekamen die EF Lengerich eine alte Deutz-Lok von diesem Werk. Sie soll auf einer Strecke um das Vereinsheim herum fahren. Daten waren in Lengerich nicht zu erfahren.

Ziegelwerk Gnarrenburg GmbH & Co. KG 2142 Gnarrenburg

Im Gegensatz zu der umfangreichen Torfbahn in Gnarrenburg (wir suchen immer noch Datenmaterial zum Fahrzeugpark!) ist das dortige Ziegelwerk bislang von Eisenbahnfreunden noch nicht heimgesucht worden. Der Fuhrpark der kleinen Bahn setzt sich aus einer Diema-Lok und sechs Kipploren zusammen.

Ziegelwerk Gnarrenburg GmbH & Co. KG, Gnarrenburg		Spurweite: 600 mm				
Lok	Herstellerdaten	Typ	(t)	(PS)	Motor Nr.	
oNr	Diema 3 332/1973	DFL 30	4	26	5 052 024	

Trotz der Größe des Betriebes sind die Lok und die sechs Loren das gesamte Rollmaterial des Werkes. Die Bahn sieht sehr aufgeräumt aus; nicht einmal ein Abstellgleis, auf dem einige Ersatzloren herumstehen, gibt es.



Es wird auf drei Ebenen abgebaut. Die Strecke gabelt sich schon gleich an der Ausfahrt aus der Entladehalle in drei jeweils etwa einige hundert Meter lange Streckenäste.

Ehemals waren zwei Loks vorhanden.

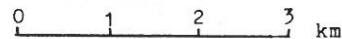
Der Betrieb ist sehr rege, eine Hin- und Rückfahrt dauert incl. Be- und Entladevorgang etwa 15 Minuten.

Das Fotografieren der Bahn ist problemlos möglich.

Auf topografischen Karten ist zwar die Ziegelei mit der Grube, nicht aber die Feldbahn eingezeichnet. Dem Besucher möge die Skizze links zur Hilfe dienen.

GNARRENBURG

- = Fahrweg/Straße
- - - = Feldbahn
- · - · = Wasserlauf
- · — · = BOE-Strecke



**ASB Erdenwerke Helmut Aurenz
3057 Neustadt am Rübenberge**

Das Fotografieren im Werk wird (Anm. d. Red.: wohl wenn man vorher bei der Verwaltung fragt) nicht gestattet. Von außen bestehen keine Fotomöglichkeiten (die Redaktion hat sich vom Gegenteil überzeugt).

Am 01.01.1981 ist die Ed. Dyckerhoff GmbH, Poggenhagen von den ASB Erdenwerken Neustadt/Rbge. aufgekauft worden. Ohnehin hängt das Gleisnetz der Dyckerhoff GmbH mit dem der ASB Erdenwerke zusammen.

Kurzmeldungen Nordrhein=Westfalen

**Cargotrans GmbH
Speditionsinsel, 4100 Duisburg 13 (Ruhort)**

Die Gesellschaft hält drei (oder fünf?) Loks vor, die meist auch alle eingesetzt werden.

Cargotrans GmbH, Duisburg=Ruhort				1 435 mm			
Lok	Herstellerdaten		AF	Typ	(PS)	(t)	(km/h)
1	Moyse	3 521/1971	Cde	CN 54 EE 500 D	395	54	34.8
2	Moyse	1 425/1978	Bde	BN 44 E 271 D	271	44	11.6
		R 1 425/1978	Bde	BN 44 E	271	44	11.6
3	Moyse	1 426/1978	Bde	BN 44 E 271 D	271	44	11.6
		R 1 426/1978	Bde	BN 44 E	271	44	11.6



Oben die "Solo-Lok" 1, unten die "Combi-Lok" 2 der Duisburger Cargotrans GmbH. Beide Aufnahmen entstanden am 9. April 1981.
Fotos (2): Ulrich Völz



Unter den Fahrzeugen stellen die Loks 2 und 3 eine Besonderheit dar, die nur bei der Cargotrans GmbH existiert. Die Loks bestehen nämlich aus je zwei Teilen. Der eine Teil ist eine gewöhnliche Lok, die auch solo eingesetzt werden kann. Der zweite Teil entspricht leistungs- und datenmäßig völlig dem ersten, jedoch fehlt ihm zu einer vollständigen Lok das Führerhaus. Er dient also nur zur Verstärkung der Leistung und wird von der "gewöhnlichen" Lok aus mitbedient.

Diese Konstruktion wurde von der Cargotrans GmbH wegen geringerer Kosten gegenüber einer vierachsigen Lok, und wegen enger Kurvenradien im Werk, die von einer vierachsigen Lok nicht durchfahren werden können, gewählt.

Bergrohr GmbH

Bochumer Straße und Gneisenaustraße, 4690 Herne 1

Dieses Werk liegt im Südwesten von Herne an der Stadtgrenze zu Bochum. Es besitzt einen Gleisanschluß zum DB-Bahnhof BO=Graetz(KBS 330).

Bergrohr GmbH, Herne		1 435 mm				
Lok	Herstellerdaten	AF	Typ	(PS)	(t)	Bemerkungen
oNr	O&K 25 826/1958	Bd	MV 9	230	33	1978 ex RAG V 305
oNr	MaK 220 072/1960	Bdh	240 B	240	28	1978 ex RAG V 563
oNr	O&K /	Bd				Einsatz im Werk 3

Innerhalb der RAG gehörten die Loks den ZuH an. Die V 563 trägt sogar noch ihre alte Nummer. Das Werk an der Bochumer Straße besteht aus zwei Komplexen, die durch die Berninghausstr./Siebeckstr. getrennt sind. Am Büg beider Straßen lassen sich die Loks beobachten, wobei die MaK-Lok im oberen, die O&K-Lok im unteren Werksteil eingesetzt wird. Den Übergabeverkehr besorgt eine DB-290, die auch fleißig im Werk rangiert, so daß den Werkloks meist nur Fahrten von wenigen Metern verbleiben, hauptsächlich beim Be- und Entladen der Wagen (Wagen unter die Hebevorrichtung schieben). Das Werk stellt offenbar Rohre aus vorgefertigten Stahlplatten her.

Das Werk 3 der Bergrohr GmbH liegt auf dem Gelände der ehem. Zeche Friedrich d. Große 3/4 direkt am Rhein-Herne-Kanal (Gneisenaustraße). Hier rangierte im März 1981 eine O&K-Lok ohne weitere Daten. Die Lok machte einen heruntergekommenen Eindruck; die Heckfenster fehlten und waren durch Kunststoffplanen ersetzt. Das Werk 3 besitzt einen Gleisanschluß zum DB-Bahnhof Herne; an selbigen ist auch die Firma

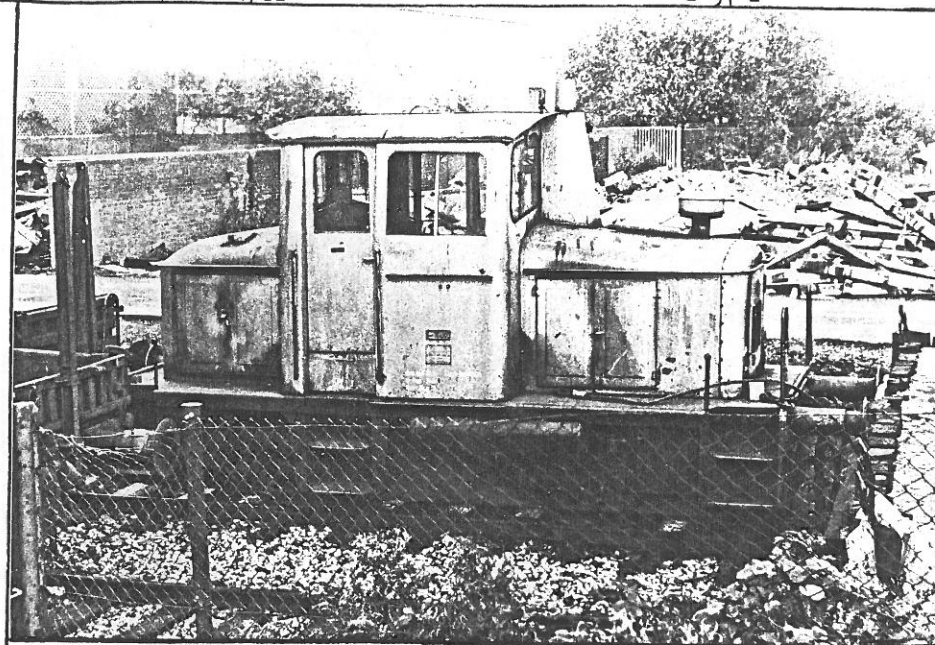
Anton Blome KG

Werderstraße, 4690 Herne 1

angeschlossen. Anscheinend arbeiten beide Firmen irgendwie zusammen, denn das Strahlwerk Blome stellt Kunststoffbeschichtungen an Rohren her. Im Oktober 1981 war dort eine Lok im Einsatz.

Anton Blome KG, Herne		1 435 mm				
Lok	Herstellerdaten	AF	Typ	(PS)	(t)	Bemerkungen
oNr	MaK 400 020/1959	Bdh	400 C	400	42	1979 ex RAG V 560

Bei ihrer disjunktigen (1981) Untersuchung hat die Lok einen beige Anstrich mit blauem Zierstreifen bekommen, vorher war sie blau und hatte noch ihre alte Nummer. 1980 war die Lok auch im Bergrohr-Werk 3 eingesetzt; die Firmen tauschen also auch ihre Loks dort, wo sie am selben Gleisanschluß hängen.



O&K 25 826 der Bergrohr GmbH im Werk an der Bochumer Straße in Herne. Foto: Christian Hoffmann

Bergrohr GmbH und Blome KG, Herne

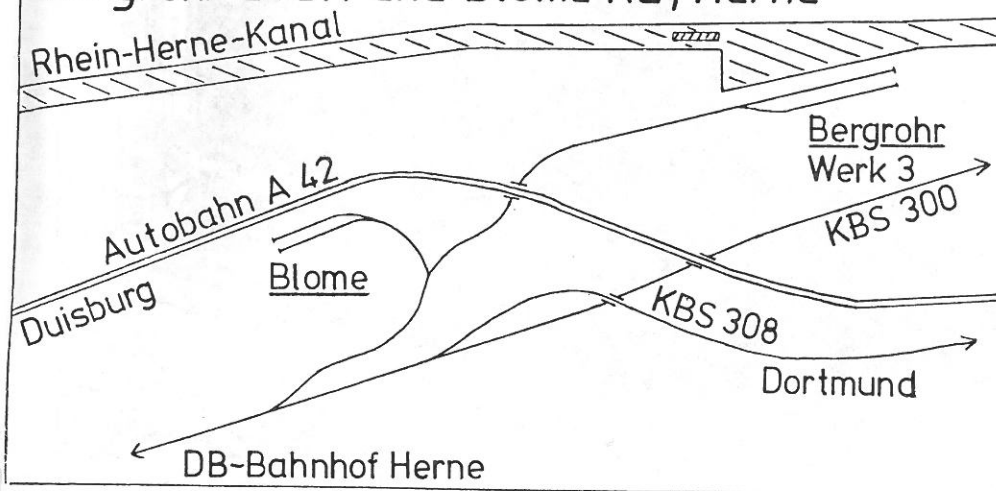


Foto Rückseite: Jung-Lok der Flender-Werft AG in Lübeck, aufgenommen von Matthias Barann.

Hans-Georg Bubolz/Eschenweg 19/4712 Werne bittet um Unterstützung bei der Erstellung eines Berichtes über Düsseldorfer/Neusser Werklokomotiven für den BE. Bitte, senden sie ihm entsprechendes Material.

