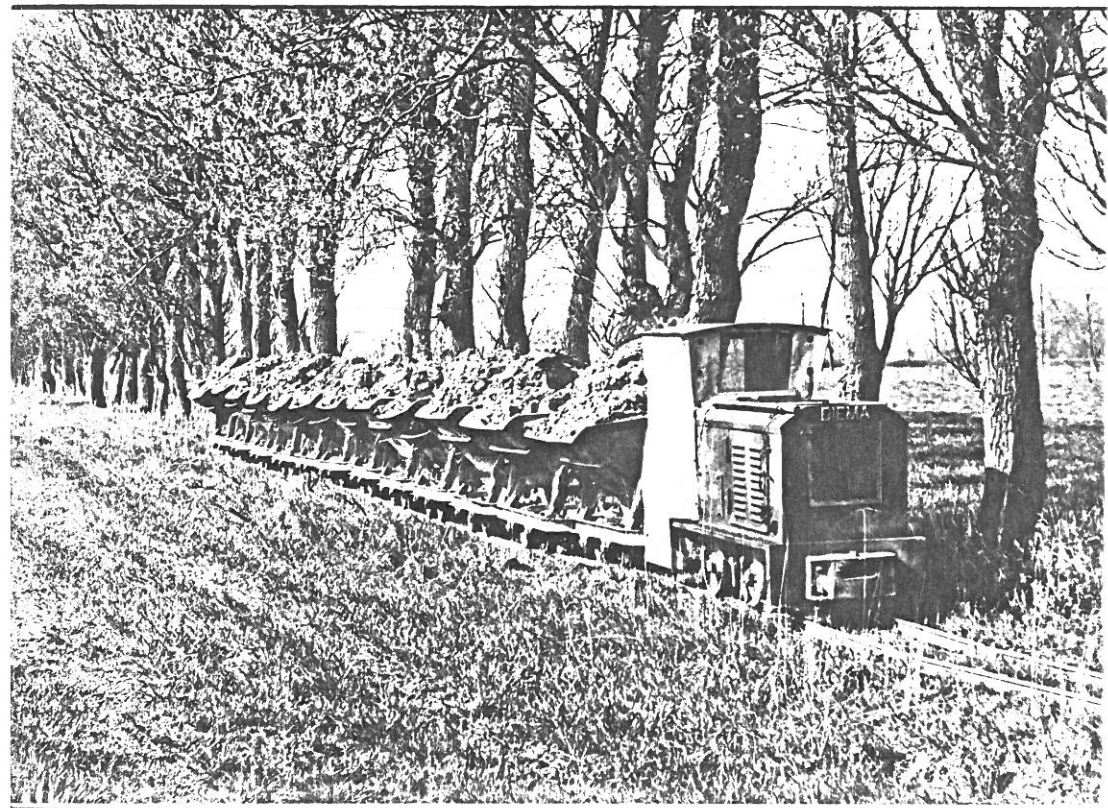


Bahn- Express



Ausgabe

3/82

Bahn-Express

Magazin für Werkbahnfreunde

3/82

Herausgeber: Ulrich Völz, Kiel

Redaktion: Ulrich Völz

Von-der-Wisch-Str. 47

D-2300 Kiel 1

Hans-Georg Bubolz

Eschenweg 19

D-4712 Werne

Gesamtherstellung & Versand: Hans-Georg Bubolz

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

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

Alle Beiträge im BE sind urheberrechtlich geschützt.
Nachdruck oder Übernahme auch von Auszügen des
Inhaltes des BE sind ohne die Zustimmung des
Herausgebers verboten.

Feldbahnen in 2915 Saterland

Teil II

von Ulrich Völz

Ohne große Vorworte zu verlieren wollen wir hier den im BE 2/82 be-
gonnenen Artikel fortsetzen.

Torfwerk Meyer & Co. Sedelsberg

Fährt der Eisenbahnfreund vom Union-Torfwerk aus auf der alten Haupt-
straße weiter Richtung Süden, so muß er bald ein Feldbahngleis über-
queren. Es gehört zum Torfwerk Meyer & Co., Sedelsberg.
Das Werk liegt direkt am Bahnübergang an der Straße. Im Gegensatz zu
den anderen Torfwerken befindet sich das Abbaugelände des Torfwerkes
Meyer & Co. östlich, und nicht westlich der Gemeinde Saterland.
Die Länge der Strecke wurde von uns nicht ermittelt; nach einer topo-
graphischen Karte, die sich in dieser Region entgegen der bisher ge-
machten Erfahrungen einigermaßen verlässlich zeigte, dürfte sie mehrere
Kilometer lang sein. Zunächst führt sie an einer geteerten Straße
entlang in östliche Richtung und zweigt dann nach Norden ab.

Titelfoto: Dieses nette Motiv bot sich dem Kieler Redakteur bei
seinem Besuch bei den Klinkerwerken Horwege in Barnkrug.

Rückseite: An der Ausweiche bei der Grube der Klinkerwerke Rusch
werden die Züge getauscht. Vorn die Diema 886, hinten
die Diema 1 268. Fotos: Ulrich Völz

Bahn-Expreß 3/82

- 3 -

Der Lokpark besteht aus drei sehr unterschiedlichen Fahrzeugen:

Torfwerk Meyer & Co., Sedelsberg						Spur: 600 mm	
Nr.	Herstellerdaten		AF	(PS)	(t)	MNr.	
oNr	Gmdr	2 770/1939	Bdm	15/18			
oNr	Schöma	746/1944	Bdm	25	2.75		
oNr	Schöma	2 194/1958	Bdm	45	6	2 437 699/01	

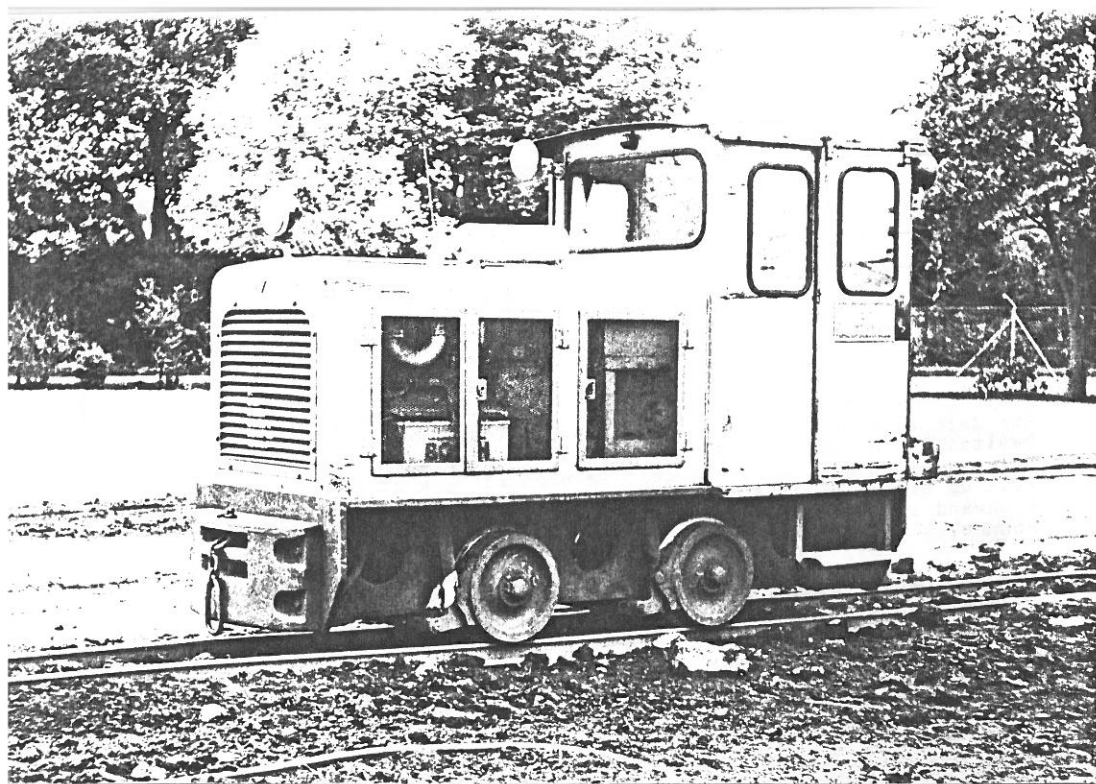
Zur Zeit unseres Besuches befand sich die Gmdr-Lok in Reparatur. Sie
besitzt als einzige Lok dieses Werkes einen offenen Führerstand.
Bei der alten Schöma-Lok handelt es sich mit großer Wahrscheinlich-
keit um eine ehemalige Holzvergaserlok. Die eine Ecke der Führerhaus-
rückwand ist abgerundet. Dort hätte der Platz für den Holzgasofen sein
können.

Carl Deilmann AG Sedelsberg

Dies ist, wie in einem der vorigen Hefte schon angedeutet, das modernste
Torfwerk Deutschlands. Entsprechend ist der Triebfahrzeugpark zusammen-
gesetzt. Nur drei der 20 Loks sind älter als 20 Jahre.

Carl Deilmann AG, Sedelsberg						Spur: 600 mm	
Nr.	Herstellerdaten		Typ	(PS)	(t)	MNr.	
9	Schöma	2 303/1960		28	4	2 630 252/53	
10	Schöma	2 302/1960		28	4	2 630 250/51	
14		/				A: 1 448 208/09	
16	Schöma	2 916/1966	CFL 30 I	34	4	4 337 422/24	
17	Schöma	3 008/1967		37	4	4 595 954	
18	Schöma	3 705/1973		28	4	2 106 362/63	
19	Schöma	3 704/1973	CHL 30 G	49	4	5 185 348	
20	Schöma	4 089/1976	CHI 30 G	49	4	5 560 213	
21	Schöma	4 088/1976	CHL 30 G	49	4	5 580 221	
22	Schöma	4 243/1978	CHL 30 G	49	4	5 783 211	
23	Schöma	4 242/1978	CHL 30 G	49	4	5 783 210	
24	Schöma	4 296/1979	CHI 20 G	40	3	6 031 322	
25	Schöma	4 297/1979	CHL 20 G	40	3	6 031 325	
26	Schöma	4 392/1980	CHL 20 G	40	3	6 240 649	
27	Schöma	4 393/1980	CHI 20 G	40	3	6 240 847	
28	Schöma	4 454/1981	CHI 20 G	40	3	6 346 300	
29	Schöma	4 455/1981	CHI 20 G	40	3	6 349 555	
45	Schöma	2 640/1963		28	4	6 320 692/93	
51	Schöma	2 710/1964		28	4	3 253 725/26	
156	Schöma	4 118/1975	CHL 30	25.5	4	5 502 391	

Es kann nicht mit Sicherheit gesagt werden, daß alle Loks des Werkes
erfaßt sind. Bemerkenswert sind ja die Lücken innerhalb der Numerierung.



Eine der vielen Loks, die am Nachmittag des 9. Oktober 1981 bei der Carl Deilmann AG fuhr, war die Lok 17. Das untere Foto zeigt, wie die beiden Lokgleise aussehen, wenn noch nicht so viele Loks im Werk sind. Das Foto entstand am selben Tag. Fotos (2): Ulrich Völz



Die Loks des Bürgermoorer Werkes reichen ja nicht aus, um diese Lücken zu füllen. Gibt es etwa noch mehr Deilmann-Werke?
Bei der Nr. 156 handelt es sich um einen Rottenkraftwagen für das ausgedehnte Schmalspurnetz.
Die Lok 14 ist das einzige Altbau-Fahrzeug im Werk. Sie könnte in den 30er oder 40er Jahren gebaut sein. Am Stichtag war sie auch nicht im Einsatz.
Wenn man einmal total die Übersicht verlieren will, oder wenn man mal Frankfurt Hbf im Feldbahnmaßstab erleben will, dann empfiehlt sich ein Besuch des Werkes gegen 16.00 Uhr. Dann nämlich kommt etwa alle zwei bis drei Minuten (ungelogen!) ein Zug bzw. eine Lok ins Werk. Und das geht über eine halbe Stunde so.
Da mit den ankommenden Zügen auch noch rangiert wird, bevor die Loks dann auf einem der beiden Abstellgleise hinterstellt werden (20 Loks auf zwei Gleisen nebeneinander!), ergibt sich die Situation, daß schon mal 8- 10 Loks gleichzeitig im Werk herumfahren.
Der Kieler Redakteur und ein Dortmunder Leser hatten jedenfalls in dieser halben Stunde alle Hände voll zu tun ...

Griendtsveen Torfstreu AG Papenburg Werk Esterweger Börse

Auch von der Griendtsveen Torfstreu AG haben wir schon einmal berichtet. Vgl. hierzu BE 1/82. Diesmal soll das Werk in der Esterweger Börse behandelt werden. Zum Einsatz kamen im Oktober vergangenen Jahres sieben Lokomotiven.

Griendtsveen Torfstreu AG, Esterweger Börse							Spur: 900 mm
Nr.	Herstellerdaten	Typ	(t)	(PS)	(km/h)	MNr.	
1	Schöma 281/		2.5	10	4/8/12	+))	
oNr	Schöma 1 900/1956		2.0	10		2 035 036	
oNr	Schöma 2 207/1959		3.0	20		2 173 894/95	
oNr	Diema 2 329/	DS 20	3.2	22		2 205 660/61	
oNr	Schöma 2 406/1960		3.0	22		2 773 613/14	
oNr	Schöma 2 627/1962		2.0	11		3 243 667	
oNr	Schöma 4 312/1979	CHL20 G	3.0	29		6 014 898	

+) = Austauschmotor KHD F1L 612 Nr. 2 067 748/ Bj.1956/ 8 PS/ 1 800 Upm

In der Esterweger Börse wird der Torf nur abgebaut und verladen. Die Weiterverarbeitung erfolgt im Werk Papenburg, wohin das Material per Lkw gefahren wird. Das bereits o. g. Duo nutzte den Lkw-Pendelverkehr zur Einsparung eines längeren Radweges.
Die Schöma 1 900 ist die einzige offene Lok in der Esterweger Börse. Sie wird offenbar nur zu Rangierdiensten an der Verladeanlage herangezogen.
Das Betreten des Moores wird auf Anfrage gestattet; das Personal beschwert sich darüber nicht (im Gegensatz hierzu wird im Lichtenmoor bei Nienburg/Weser ja mit scharfer Munition geschossen! Wir berichten demnächst!).

Abschließend sei jedem Leser, der sich in dieser Gegend herumtreibt, empfohlen, eine oder mehrere der zahlreichen Feldbahnen zu besuchen und, was wichtig ist, der Redaktion darüber zu berichten!



von Hans-Georg Bubolz

Bereits im "Bahn-Express" 8/81 berichteten wir über das Bochumer Werk der Krupp Stahl AG. Zwar ist der ehemalige Bochumer Verein der wohl bekanntere und traditionellere Teil der heutigen Krupp Stahl AG, doch ist der Betrieb im Rheinhausener Werk, mit dem wir uns diesmal beschäftigen, viel reger und der Werkbahnfreund findet viel interessanteren Betrieb als in Bochum vor.

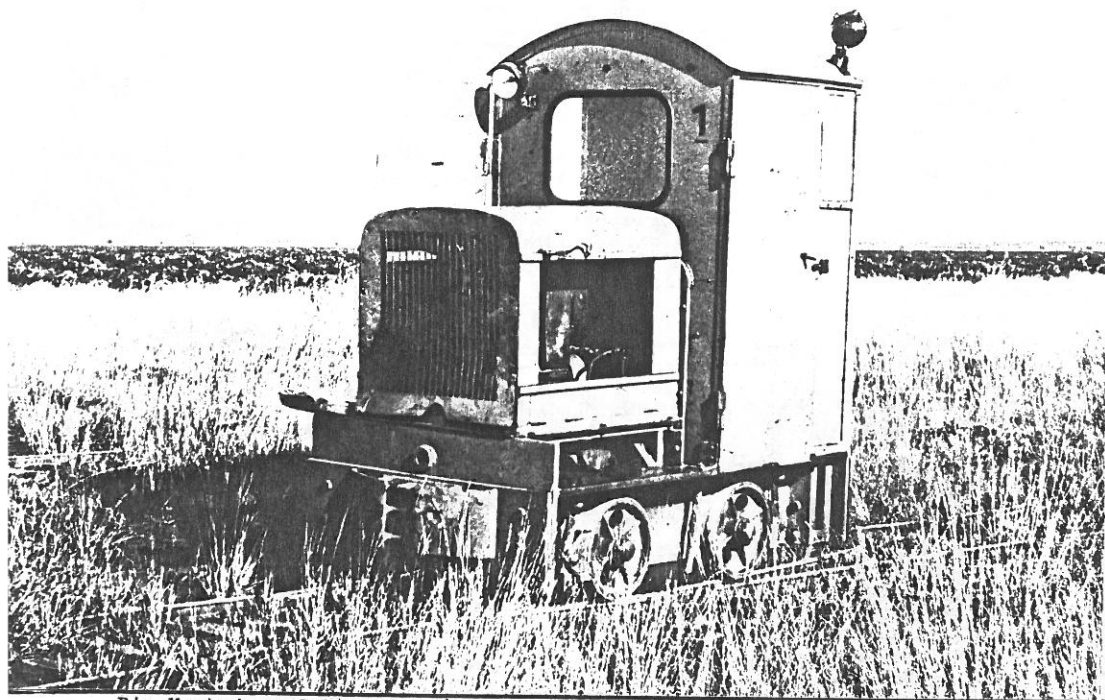
1897 als "Friedrich-Alfred-Hütte" gegründet, erwies sich die neue Hütte als Volltreffer: Die günstige Lage am Rhein begünstigte die Rohstoffanfuhr per Schiff, ein eigener Hafen verband das Werk direkt mit den Umschlagorten für Kohle und Erz.

Wann genau der erste Eisenbahnbetrieb stattfand - das Werk liegt mit Anschluß an die Bahnlinie von Duisburg nach Krefeld und Moers - war nicht zu bestimmen. Die Krupp-Lieferliste weist im Jahre 1925 eine erste Dampflok (Nr. 23) für das Rheinhausener Werk auf: Es handelt sich um eine Eh2t-Lokomotive. Wahrscheinlich eine der letzten Dampf-loks für Rheinhausen wird die Lok 32 sein, 1951 von Krupp unter der Fabriknummer 2820 als Dh2t ausgeliefert.

Die erste bekannte Diesellokomotive für Normalspur ist Lok 33, die 1954 von Krupp zur Auslieferung kam. Bereits zwei Jahre zuvor wurde die Schmalspurlok 15 von KHD gebaut. Der Betrieb auf der 785mm-Bahn vor der Diesellok-Ara liegt gänzlich im Dunkeln.

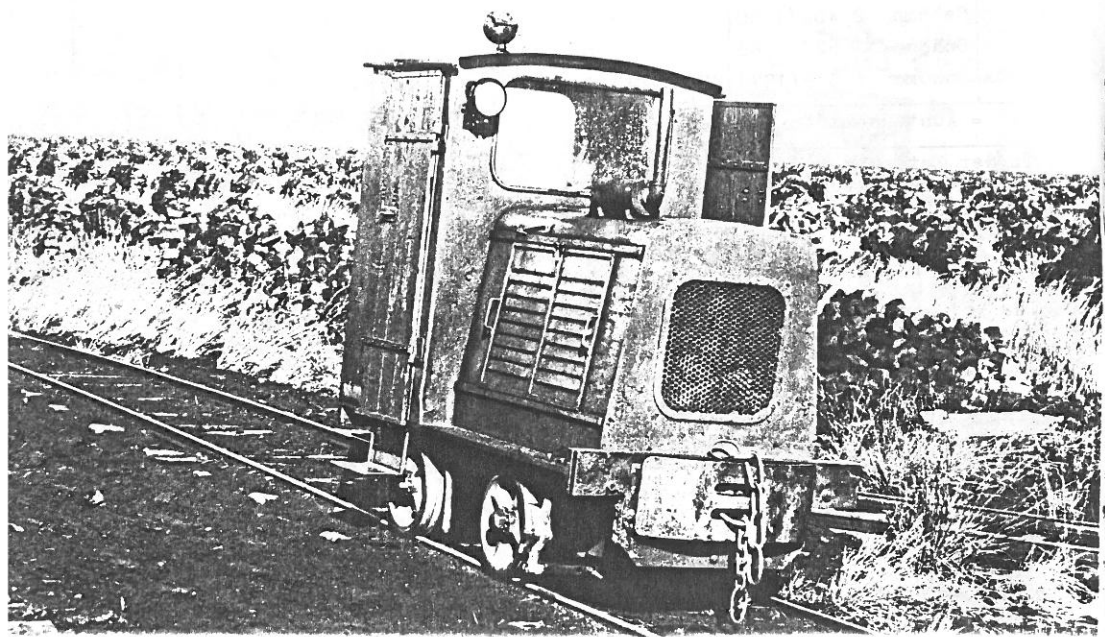
Sämtliche Diesellokomotiven, bis auf die Schmalspurloks, die von KHD geliefert wurden, stammen von Krupp bzw. ab Lok 60 von MaK (gehört zu 100 % Krupp). Manche Typen führten in Rheinhausen ein wahres Einzelgängerleben, so z.B. der eigens für das Werk kreierte Typ "Rheinhausen" (Lok 33 - 37). Leider existiert von diesem Typ kein Exemplar mehr. Wohl ebenso wird es den "Krokodilen" ergehen, B'B'-gekuppelte Loks mit 2 x 440 PS, von denen in Rheinhausen 11 Loks führen. Heute ist der größte Teil verschrottet; die zwei, drei Loks, die noch abgestellt vorhanden sind, werden wohl nicht mehr lange stehen ...

Ergo: Der Eisenbahnbetrieb findet fast ausschließlich mit den MaK-Typen G 500 C, G 761 C und DE 501 statt. Für Unterhaltungsarbeiten am Gleisnetz steht neben drei zweiachsigen Krupp-Loks noch ein Robel-Skl von 1959 zur Verfügung.



Die Vorkriegs-Schöma-Lok (man beachte den hochgelegten Vorbau) sonnt sich in der Esterweger Börse, während die unten abgebildete etwas modernere Schöma-Lok eben noch hart arbeiten mußte. Beide Fotos entstanden am 7. Oktober 1981.

Fotos (2): Ulrich Völz



Krupp Stahl AG, Rheinhausen

Nr.	Herstellerdaten	Type	(AF)	(kW)	(t)	Einsatzzeit	Kup.	Bemerkungen
<u>Dampflokomotiven (1435 mm)</u>								
23	Krupp 903/1925		Eh2t					
24	Krupp 904/1925		Eh2t					Verbleib unbekannt
25	Krupp 1040/1928		Dh2t					Verbleib unbekannt
26	Krupp 1604/1936		Dh2t					Verbleib unbekannt
27	Krupp 1820/1938		Dh2t					Verbleib unbekannt
29	Krupp 2150/1941		Dh2t					Verbleib unbekannt
30	Krupp 2151/1941		Dh2t					Verbleib unbekannt
31	Krupp 2431/1941		Ch2t					Verbleib unbekannt
32	Krupp 2820/1951		Dh2t					Verbleib unbekannt
<u>Diesellokomotiven (785 mm)</u>								
15	KHD 55 005/1952	A4L514	B-dh			1952		
18	KHD 56 353/1956	A4L514	B-dh			1956		
19	KHD 56 354/1956	A4L514	B-dh			1956		
20	KHD 56 355/1956	A4L514	B-dh			1956		
22	KHD 55 867/1955	A4L514	B-dh			1955		
24	KHD 57 605/1964	KG125BS	B-dh	92	16	1964		
25	KHD 57 606/1963	KG125BS	B-dh	92	16	1963		
26	KHD 57 607/1964	KG125BS	B-dh	92	16	1964		
27	KHD 57 608/1964	KG125BS	B-dh	92	16	1964		
28	KHD 57 609/1964	KG125BS	B-dh	92	16	1964		
29	KHD 57 823/1965	KG125BS	B-dh	92	16	1965		
30	KHD 57 824/1964	KG125BS	B-dh	92	16	1964		
<u>Diesellokomotiven (1435 mm)</u>								
33	Krupp 3192/1954		D-dh	552		20.01.1955		verschrottet
34	Krupp 3193/1954		D-dh	552		20.01.1955		verk. an Fa. Rochelsberg
35	Krupp 3194/1954		D-dh	552		20.01.1955		verk. an Fa. Erz u. Stahl
36	Krupp 3195/1954		D-dh	552		27.06.1955		verk. an Fa. Erz u. Stahl
37	Krupp 3196/1955		D-dh	552		27.06.1955		verk. an Fa. Erz u. Stahl
38	Krupp 3486/1954		BB-dh	628	64	30.11.1956		verschrottet
39	Krupp 3345/1955		B-dh	96	12	16.04.1956		verschrottet
<u>Diesellokomotiven (1435 mm)</u>								
40	Krupp 3346/1955		B-dh	96	12	16.04.1956		an Krupp Stahl AG Bochum
41	Krupp 3347/1955		B-dh	96	12	16.04.1956		
42	Krupp 3348/1955		B-dh	96	12	16.04.1956		
43	Krupp 3349/1955		B-dh	96	12	16.04.1956		
44	Krupp 3782/1958		BB-dh	648	64	23.04.1959		an Krupp Stahl AG Bochum
45	Krupp 3783/1958		BB-dh	648	64	23.04.1959		verschrottet
46	Krupp 3784/1958		BB-dh	648	64	23.04.1959		
47	Krupp 3785/1958		BB-dh	648	64	23.04.1959		
48	Krupp 3848/1958		BB-dh	648	64	23.04.1959		
49	Krupp 3849/1958		BB-dh	648	64	23.04.1959		
50	Krupp 3850/1959		BB-dh	648	64	19.05.1959		abgestellt
51	Krupp 3851/1959		BB-dh	648	64	19.05.1959		
52	Krupp 3852/1959		BB-dh	648	64	19.05.1959		
53	Krupp 3853/1959		BB-dh	648	64	19.05.1959		
54	Krupp 4141/1961		BB-dh	648	64	14.10.1959		
55	Krupp 4142/1961		C-dh	324		21.03.1961		verschrottet
56	Krupp 4143/1961		C-dh	324		24.03.1961		verk. an Fa. Erz u. Stahl
57	Krupp 4144/1961		C-dh	324		30.03.1961		verschrottet
58	Krupp 4145/1961		C-dh	324		23.05.1961		verk. an Fa. Erz u. Stahl
59	Krupp 4146/1961		C-dh	324		02.06.1961		verschrottet
60	MaK 500 045/1967	G 500 C	C-dh	390	60	16.06.1961		
61	MaK 500 050/1970	G 500 C	C-dh	390	60	01.05.1969		Mietlok, an MaK
62	MaK 500 051/1970	G 500 C	C-dh	390	60	28.08.1970		" "
63	MaK 500 062/1973	G 500 C	C-dh	390	60	21.09.1970		" "
64	MaK 500 063/1973	G 500 C	C-dh	390	60	02.01.1974		" "
65	MaK 500 064/1973	G 500 C	C-dh	390	60	17.01.1974		" "
66	MaK 500 065/1973	G 500 C	C-dh	390	60	06.03.1974		Mietlok, 10.01.1976 gek.
67	MaK 500 066/1974	G 500 C	C-dh	390	60	03.04.1974		" 25.02.1976 "
68	MaK 500 070/1974	G 500 C	C-dh	390	60	14.05.1974		" 06.05.1976 "
69	MaK 500 071/1974	G 500 C	C-dh	390	60	04.12.1974		" 01.04.1977 "
70	MaK 500 072/1975	G 500 C	C-dh	390	60	06.01.1975		" 01.04.1977 "
71	MaK 500 073/1975	G 500 C	C-dh	390	60	04.03.1975		" 01.04.1977 "
72	MaK 500 074/1975	G 500 C	C-dh	390	60	04.03.1975		" 01.04.1977 "
73	MaK 700 024/1978	G 761 C	C-dh	470	60	07.04.1975		" 01.04.1977 "
74	MaK 700 027/1979	G 761 C	C-dh	500	60	03.07.1978		" 01.04.1977 "
75	MaK 700 028/1979	G 761 C	C-dh	500	60	26.07.1979		Mietlok, an MaK
76	MaK 700 029/1979	G 761 C	C-dh	500	60	05.09.1979		Mietlok
77	MaK 700 030/1979	G 761 C	C-dh	500	60	05.10.1979		" "
78	MaK 700 031/1979	G 761 C	C-dh	500	60	31.10.1979		" "

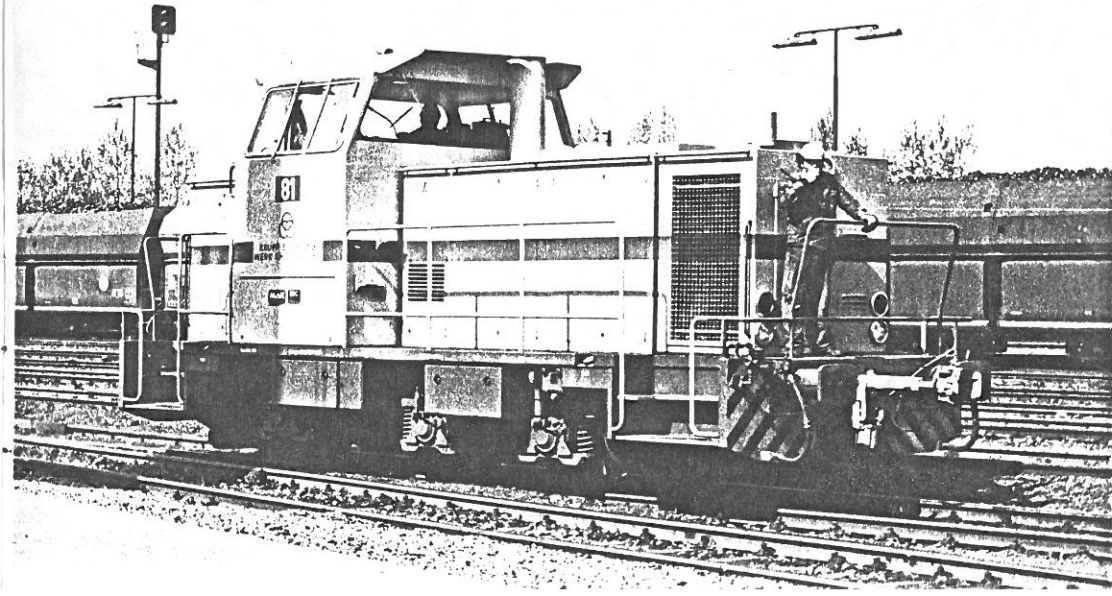
Krupp Stahl AG, Rheinhausen

Nr.	Herstellerdaten	Type	(AF)	(kW)	(t)	Einsatzzeit	Kup.	Bemerkungen
79	MeK 700 040/1981	DE 501	C-de	500	60	18.02.1981	3	Mietlok
80	MeK 700 042/1981	DE 501	C-de	500	60	19.03.1981	3	"
81	MeK 700 043/1981	DE 501	C-de	500	60	19.03.1981	3	"
82	MeK 700 044/1981	DE 501	C-de	500	60	29.04.1981	3	"
83	MeK 700 045/1981	DE 501	C-de	500	60	29.04.1981	3	"
84	MeK 700 046/1981	DE 501	C-de	500	60	22.05.1981	3	"
85	MeK 700 047/1981	DE 501	C-de	500	60	22.05.1981	3	"
86	MeK 700 048/1981	DE 501	C-de	500	60	22.05.1981	1	"
87	MeK 700 050/1981	DE 501	C-de	500	60	23.07.1981	1	"
88	MeK 700 051/1981	DE 501	C-de	500	60	18.09.1981	1	"
89	MeK 700 052/1981	DE 501	C-de	500	60	02.10.1981	1	"

Spalte "Kupplung":

- 1) normale Zug- und Stoßeinrichtungen
- 2) Uni-Coupler
- 3) Scharfenberg

Die Liste der normalspurigen Diesellokomotiven ist komplett !
Ergänzungen zum Dampflokopark (Verbleib !) und zum Schmalspur-
park sind stets willkommen !

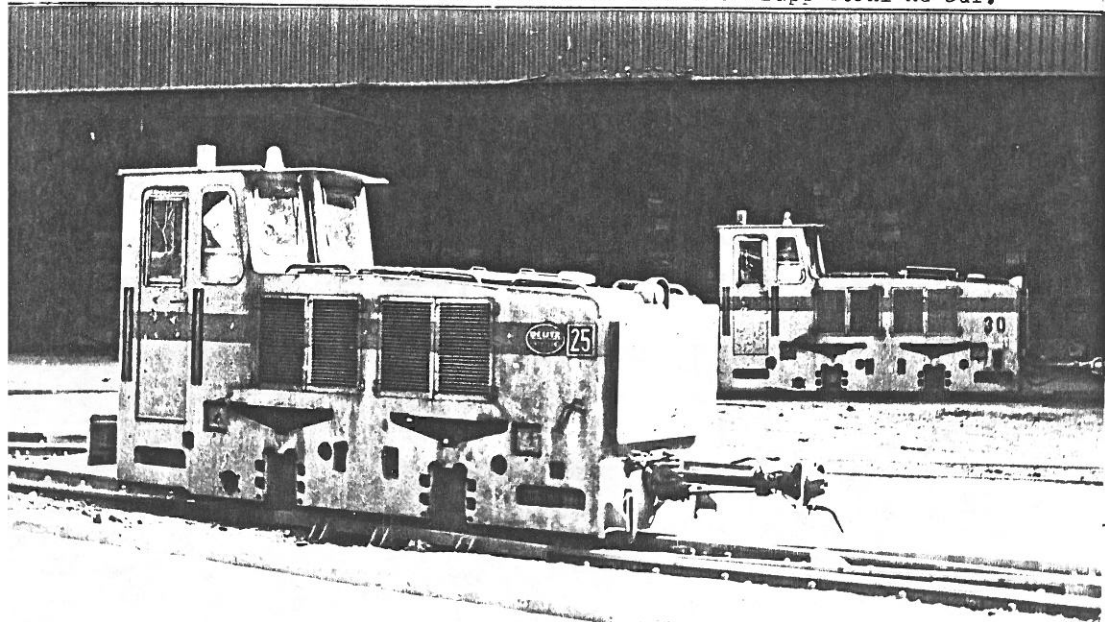


Die Alte und die Neue: Einen letzten Einsatz hatte die Krupp-Lok 51 am 10.04.1981 beim Vershub einiger Güterwagen im Werk. Nach noch nicht ganz 25 Jahren steht sie jetzt auf dem Abstellgleis und wird von neuen dieselhydraulischen und -elektrischen Lokomotiven, wie der Lok 81 (Foto unten) abgelöst.

Fotos: Hans-Georg Bubolz



Die einzigen Loks, die nicht so recht in das von M&K-Loks geprägte Bild passen, sind neben den vierachsigen Krupp-Loks die kleinen, zu Arbeitsdiensten eingesetzten, B-gekuppelten Krupp-Loks wie Lok 41 und die schmalspurigen Dieselloks aus Köln: Hans-Georg Bubolz nahm die Deutz-Loks 25 und 30 sowie Lok 41 am 10.04.1981 im Rheinhausener Werk der Krupp Stahl AG auf.

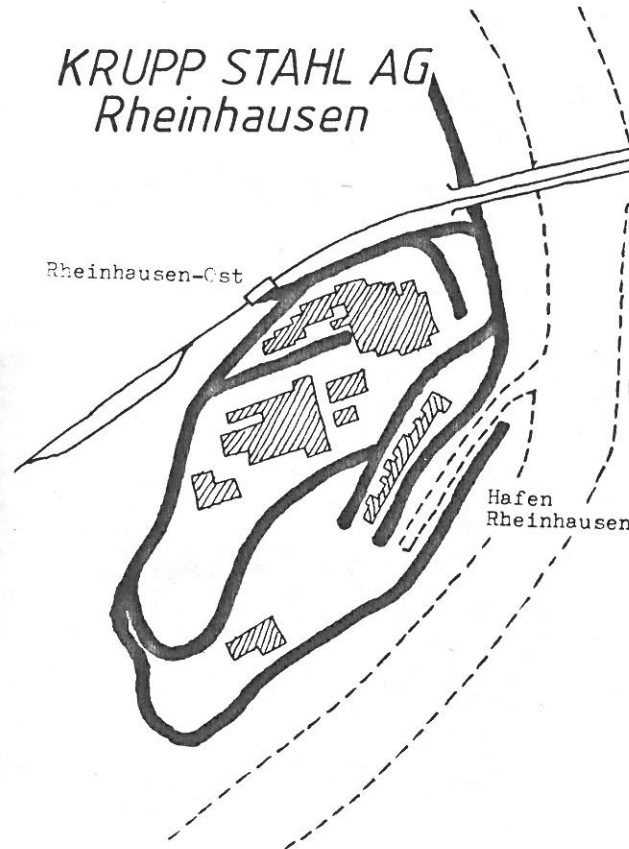


Der Betrieb, der z.Zt. mit 29 Lokomotiven stattfindet, von denen 16 mit einer automatischen Kupplung (Uni-Coupler oder Scharfenberg) ausgerüstet sind, läuft (Stand 1979) auf 131,7 km Normalspurgleis mit 502 Weichen ab. Es stehen weiterhin 893 werkseigene Normalspurgüterwagen (davon 107 mit autom. Kupplung) zur Verfügung. Darunter befinden sich auch 12 Torpedopfannenwagen mit 551 t Gesamtgewicht und 10 Torpedopfannenwagen mit 374 t Gesamtgewicht für den Roh-eisen-Transport nach Bochum über DB-Strecke.

Neben den 12 Lokomotiven kommen auf den 6,9 km Schmalspurgleisen mit 66 Weichen 81 werkseigene Güterwagen zum Einsatz. Die Beförderungsleistungen lagen 1979 bei 2.101.000 t/Monat bzw. 6.047.000 tkm/Monat bzw. 32.273 beförderte Frachtwagen/Monat.

Interessierte Eisenbahnfreunde können problemlos vom DB-Bahnhof Rheinhausen-Ost Aufnahmen der recht häufig durchfahrenden Krupp-Loks machen. Für die abgestellten Loks und die Schmalspurbahn ist das Betreten des Werkes unumgänglich.

KRUPP STAHL AG Rheinhausen



Wer gerade in der Gegend ist, sollte auch mal die Fa. Rochelsberg näher in Augenschein nehmen. Diese Firma ist die Schlackenaufbereitung von Krupp und hat lediglich Gleisanschluß an die Krupp-Hütte. Rochelsberg hat auch einige der ehemaligen Krupp-Loks verschrottet.

Ich hoffe, mit diesem Bericht eine kleine Übersicht über die Krupp Stahl AG in Rheinhausen gegeben zu haben und bedanke mich besonders bei Herrn Andreas Brinkmann für seine Hilfe bei der Komplettierung der Lokliste und für die statistischen Angaben über den Betrieb der Hütte.

Feldbahnen in 2168 Drochtersen von Ulrich Völz und Torsten Hinsch

Wer einmal die Elbe von Hamburg bis Cuxhaven herabgeschippert ist, dem sind im Land Kehdingen, links der Elbe, sicher die zahlreichen hochaufragenden Schornsteine der dortigen Ziegelindustrie aufgefallen. Am Obstmarschenweg reiht sich zwischen Stade und Freiburg/Elbe eine Ziegelei nach der anderen, von denen allerdings einige ihren Betrieb in den letzten Jahren aufgegeben haben.

Dem Hinweis der Ziegelei Voß in Winsen-Scharmbeck ("Da bei Drochtersen am Deich, da gibt's auch noch 'ne Ziegelei mit Feldbahn") sind Mitte April ein Hamburger Leser, und gut drei Wochen später der Kieler Redakteur nachgegangen. Tatsache ist, daß es hier zwei Ziegeleien mit betriebsfähigen Bahnen, und eine mit einer abgestellten Lok gibt.

Man schreibt den 6. Mai 1982. Der Kieler Redakteur bricht am Morgen in Stade per Fahrrad auf. Bald tauchen rechts große Industrieanlagen auf. Hier sind u.a. die DOW-Chemical und die VAW angesiedelt. Beide Betriebe setzen Werklokomotiven ein. Etwa eine Viertelstunde später ist der Schornstein der

Barnkruger Ziegelwerke Witt Meyer & Co.

2168 Drochtersen (Barnkrug)

in Sicht gekommen. Vor dem Büro des stillgelegten Ziegelwerkes, das aber noch besetzt sein soll, liegen zwei - noch freundlich aussehende - größere Hunde. Der Redakteur nähert sich vorsichtig. Die Hunde bellen und reißen an der Kette. Im Büro wird niemand aufmerksam. Schließlich haben die Hunde den Kieler Redakteur davon überzeugt, daß es doch wohl besser ist, das nächste Werk aufzusuchen. Im Umgang mit Hunden hatte der Hamburger Leser offenbar mehr Erfahrung. In einem weiträumigen Ziegelschuppen, der nach Anfrage beim übrigens sehr freundlichen Herrn Meyer gern betreten werden darf, steht noch eine Lok.

Barnkruger Ziegelwerke Witt Meyer & Co.		Spur: 600 mm
Nr.	Herstellerdaten	
oNr	O&K Nordhausen	8 568/

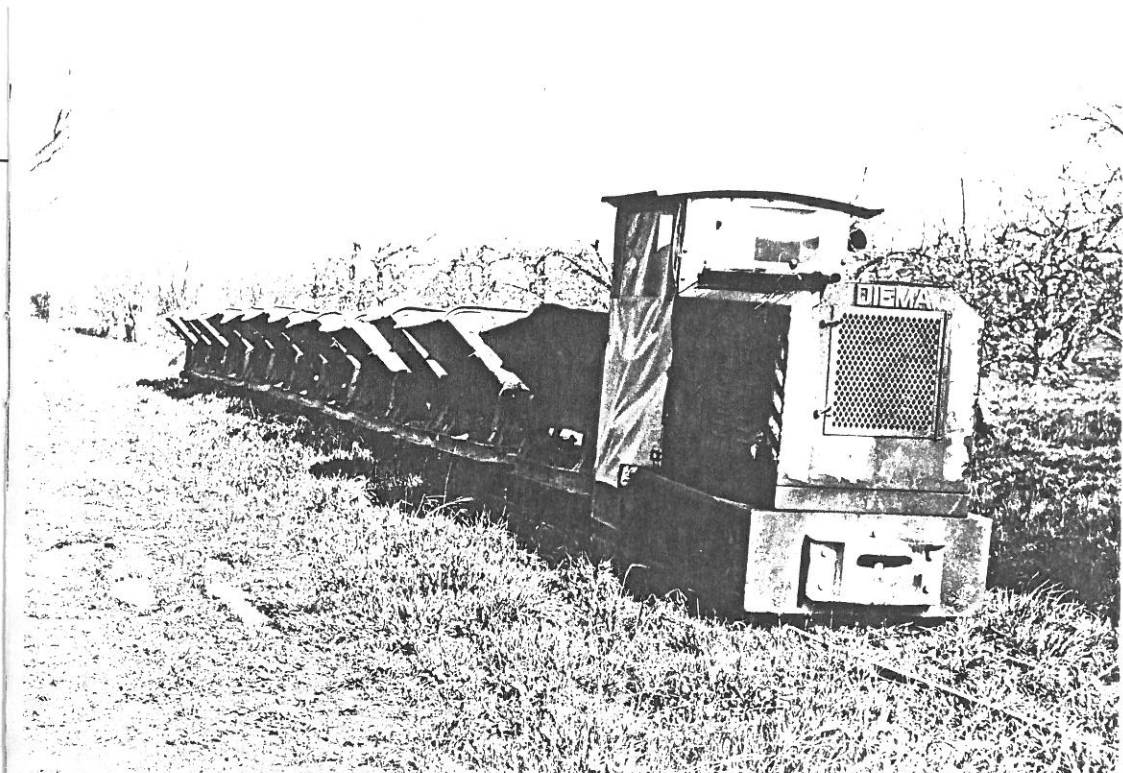
Die Lok wird zwar nicht mehr benötigt, soll aber noch betriebsfähig sein, was bedingt durch den geschützten Standort auch glaubhaft erscheint. Es existiert im Werk außerdem noch ein gegenüber der 600 mm-Spur recht breitspurig wirkendes Gleis, auf dem früher offenbar einmal Brennwagen von den Öfen ins Freie geschleppt wurden. Auch hierfür gibt es zwei Motorfahrzeuge, für die die Bezeichnung Lokomotive allerdings zu hochgestochen wäre. Sie stehen im selben Schuppen wie die Lok.

Horwege Rathje & Co. KG, Elbklinker

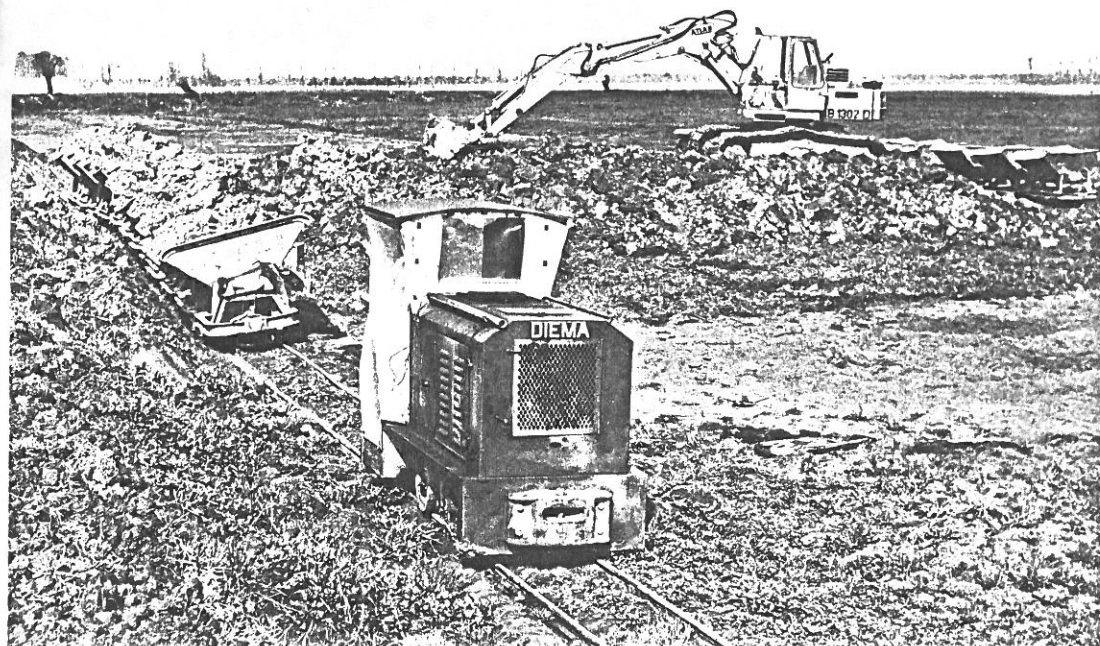
2168 Drochtersen (Barnkrug)

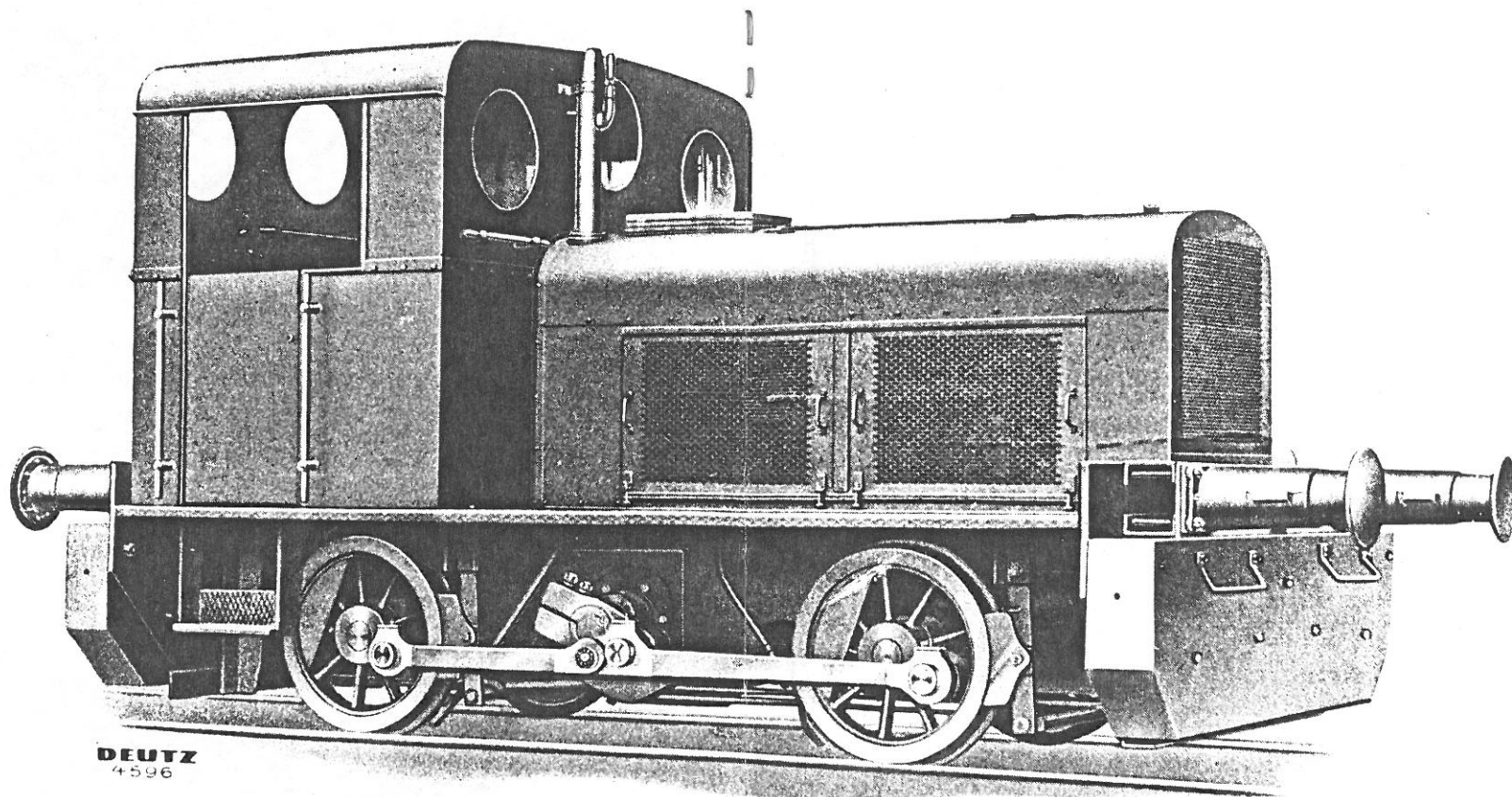
Weit mehr Glück hatte der Kieler Redakteur beim nächsten Werk: Keine unfreundlichen Hunde, freundliche Bürobesatzung und ein netter Lokführer. Letzterer realisierte sogar eine Lokmitfahrt auf dem Trittbrett der Diema-Loks.

Nach der Entladung der 12 Loren setzte sich der Zug in Bewegung.



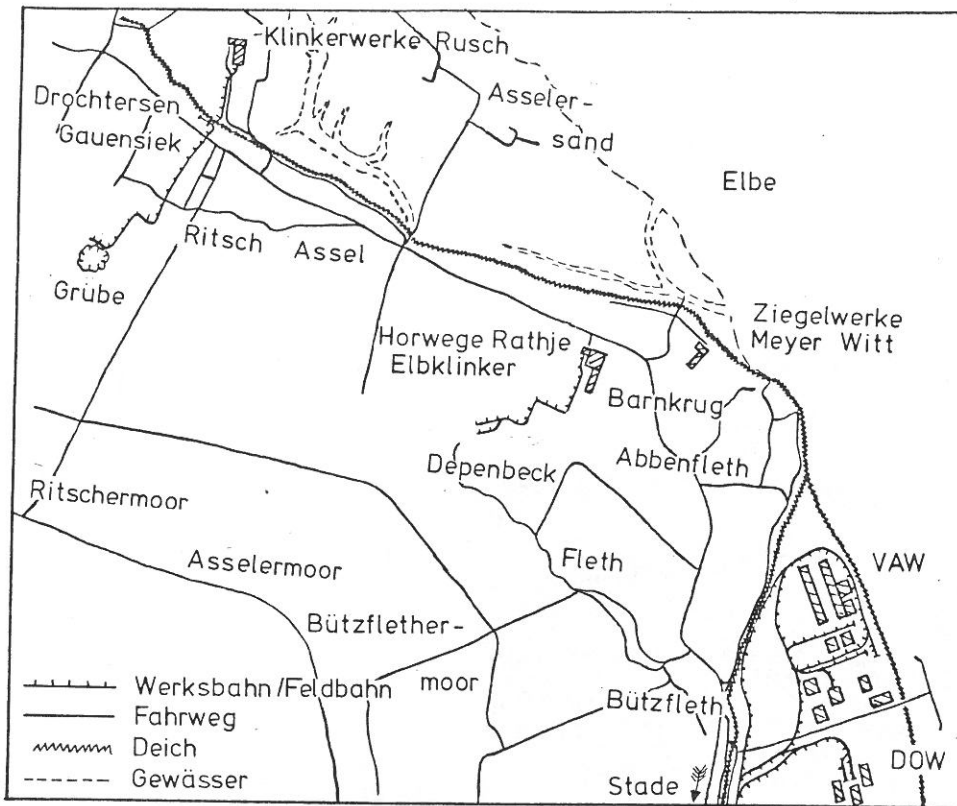
Einen Fotohalt legte der Lokführer mit der Diema 2 337 auf der Fahrt zur Grube ein. Auf dem unteren Foto wartet im Vordergrund die Diema 2 252 auf den Lokführer; im Hintergrund steht der Bagger im Erdfeld. Beide Aufnahmen entstanden am 6. Mai 1982. Fotos (2): Ulrich Völz





Humboldt-Deutzmotoren-AG Typ A3M 220
22-Tonnen-Deutz-Diesel-Verschiebelokomotive 75 PS

Werkfoto Deutz
Repro: U. Völz



Vom Werk zur Grube schob die Lok die Loren. Mitunter schwankte und eckte der Zug beängstigt um die Kurve. Zunächst führt die Strecke an den Gebäuden der Ziegelei entlang, durchquert ein Obstanbaugebiet, macht dann eine Kurve und führt dann an einem Feld entlang. Der wohl schönste Streckenabschnitt wird nach der nächsten Kurve erreicht. Rechts der Strecke steht eine große Baumreihe. Der Lokführer legte auf Anfrage einen Fotohalt ein. Doch dann wird die Baumreihe durchquert, und nach einigen kurzen Biegungen ist das - verhältnismäßig kleine - Abbaugelände erreicht. Es stellt sich die Frage, ob der Feldbahnbetrieb überhaupt hier eine Zukunft hat. Er hat nicht. Am folgenden Tag sollte ein Gleisbautruppf kommen, der einen Gleisast zu einem benachbarten, nur unwesentlich größeren Erdfeld verlegen sollte. "Und dann wird hier wohl Schluß sein", meinte der Lokführer. Es wäre wirklich schade. Der ganze Betrieb geht ganz ohne Hektik vonstatten. Obwohl der zweite Zug längst beladen ist, hat der Lokführer keine Eile, den zweiten Zug zu übernehmen, sondern macht einen ausgedehnten Schnack mit dem Baggerführer, der den zweiten Zug beladen hat, während der erste auf der Strecke war. Doch dann steigt der Lokführer doch in die zweite Lok, und die Fahrt geht, unterbrochen durch einen erneuten Fotohalt, zurück zum Werk. Bemerkenswert bei dieser Bahn ist die wohl nur selten anzutreffende Spurweite von 500 mm. Nach der Ausbeutung des letzten Erdfeldes wird der Lokführer zum Lkw-fahrer, der Baggerfahrer geht stempeln. Ein Lkw der dann nur noch im Sommer das Material auch auf Vorrat für den Winter heranschaffen kann, ersetzt den Feldbahnbetrieb voll. Der Betrieb hängt auch mit der derzeit schlechten Absatzlage zusammen. Das Werk produziert täglich etwa 60 000 Klinker.

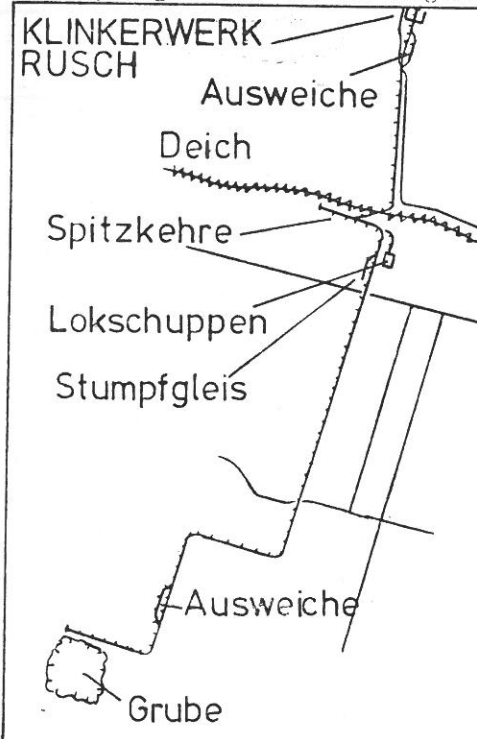
"Für ein Einfamilienhaus braucht man 15 000 Stück. Und dann gibt es ja noch die Ziegeleien im Oldenburger Land, die Tag und Nacht produzieren ...". Es sieht also nicht gut aus für das Klinkerwerk Horwege.

Horwege Rathje & Co. KG Elbklinker					Spur: 500 mm	
Nr.	Herstellerdaten	Typ	(PS)	(t)	MNr.	
oNr	Diema 2 242/1959	DS 11	15	2.8	2 502 182/83	
oNr	Diema 2 252/1959	DS 14	15	2.8	2 502 188/89	
oNr	Diema 2 337/1960	DS 28	28	3.8	3 517 345/46	

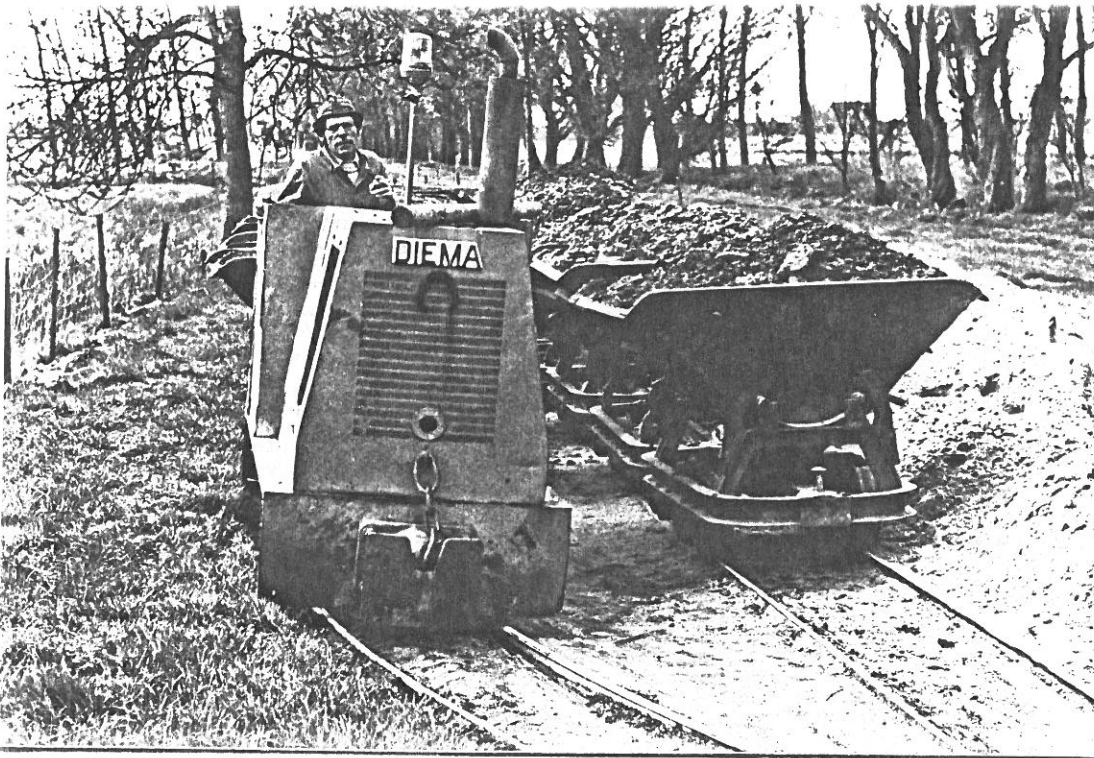
Die Diema 2 242 ist neben dem Büro ohne Achsen abgestellt. Die anderen beiden Loks sind nach dem oben beschriebenen Schema wechselweise im Einsatz. Alle Loks besitzen einen überdachten Führerstand.

Klinkerwerke Rusch 2168 Drochtersen (Ritsch)

Der weithin sichtbare, zeitweise stark qualmende Schornstein der Klinkerwerke Rusch weist auf den Betrieb dieser Ziegelei hin. Das Ziegelwerk liegt etwa einen knappen Kilometer im Ritscher Deichvorland. Gerade will der Kieler Redakteur in Richtung der Ziegelei abbiegen, kachelt ein Lorenzug den Deich herab. Es führt eine offene Diema-Lok. Noch bevor der Lorenzug die Ziegelei erreicht hat, hat der Redakteur die Lage abgecheckt. Bei der Ziegelei befindet sich ein Ausweicheis.



Auf dem rechten Gleis stehen neun leere Loren, die mit einigen Schaufeln Sand beladen sind, auf dem linken warten noch drei beladene Loren auf Abfertigung. Die Diema-Lok mit dem Zug ist inzwischen auch eingetroffen. An den drei noch beladenen Loren wird ein Drahtseil befestigt und die Loren werden von einer Seilwinde eine Steilrampe in die Entladehalle hinaufgezogen. Eine derartige Betriebssituation dürfte nicht mehr allzu oft anzutreffen sein. Aber es gibt hier noch mehr betriebliche Besonderheiten. Auch hier nutzt der Redakteur die Gelegenheit zur Lokmitfahrt. Zunächst schiebt die Lok den auch hier 12 Loren umfassenden Zug durch das Ritscher Deichvorland, während dem Redakteur die Bierfahne des Lokführers ins Gesicht weht. Kurz vor dem Deich knickt die Strecke nach rechts ab und nimmt die Steigung. Auf der anderen Seite des Deiches angekommen endet die Strecke jäh. Die Spitzkehre ist erreicht. Die Weiche wird umgelegt und weiter geht die Fahrt, zunächst noch am Deich entlang. Es folgt eine Rechtskurve. Hier befindet sich der Lokschuppen, dessen Gleise aber nicht mit dem Schienennetz verbunden sind. Hier stehen die Loks



Eben hat die Diema-Lok den beladenen Zug abgestellt (rechts) und sich vor den Leerzug gesetzt. Klinkerwerke Rusch, 6. Mai 1982.

Foto: Ulrich Völz

im Winter und sind dort sturmflutsicher hinter dem Deich untergebracht. Von Mitte November bis Mitte April ruht hier der Feldbahnbetrieb, da keine Erde gewonnen werden kann.

Doch die Fahrt geht weiter. An einem Stumpfgleis vorbei (dessen Bedeutung mir später noch klar werden sollte) geht's Richtung Straße. Das obligatorische Blinklicht auf der Lok wird eingeschaltet, und ein aus dem fahrenden Zug heraus betätigter Knopf sichert den Bahnübergang. "Wenn was passiert, immer drauf bleiben, und nicht abspringen oder so", sagt der Lokführer, "die fahren hier manchmal wie die Wilden". In der Tat wird die Feldbahn von den Autofahrern trotz Blinklicht nicht so recht ernst genommen. Ein Wagen kachelt noch kurz vor dem Lorenzug über den Bahnübergang und veranlaßt den Lokführer zu einem undefinierbaren Fluch.

Weiter geht's über ein weites Feld (der Zug dreht ganz schön auf, jetzt zieht er die Loren ja), eine weitere Straße wird überquert, eine Rechts- und eine Linkskurve folgen, und schon bald ist das Ausweichgleis erreicht. Jetzt zieht auch die zweite Lok, ebenfalls eine offene Lok (vom Fritz gebaut), den beladenen Zug heran. Diese Lok befördert ausschließlich die Züge zwischen dem Ausweichgleis und dem wenige hundert Meter entfernten Schaufelbagger.

Die Züge werden irgendwie ganz geschickt getauscht, so daß die Beladelok den Leerzug zum Bagger drückt, und die Streckenlok den Leerzug zurück zieht. Viel eher, als es dem Redakteur lieb gewesen wäre, befindet er sich auf der Rückfahrt.

Späteren Mitfahrern wird das Auslassen eines Zuges empfohlen, um den Beladevorgang und die dort eingesetzte Lok näher ansehen zu können.

Hinter der ersten Biegung plötzlich erneut ein Fluch des Lokführers. Eine Lore war entgleist. Unfreiwilliger Fotohalt und Zeit zum Filmwechsel.

Ohne weitere Vorkommnisse (außer daß die in der Lok deponierte Bierflasche etwas leerer geworden ist; nicht nur die Lok, auch der Lokführer braucht Sprit!) erreichen wir das o.g. Stumpfgleis. In Höhe dieses Gleises wird der beladene Zug abgestellt, die Lok setzt auf das Stumpfgleis um. Nun wird ein an der Lok befestigtes Seil mit der letzten Lore verbunden. Die Lok setzt einige Meter vor, und bringt den Zug neben sich so in Schwung, daß er Richtung Deich rollt. Das Seil wird wieder abgenommen, und die Lok schiebt den Zug bis zur Spitzkehre. Anschließend wird der Zug dann über den Deich zum Werk gezogen, wo der mit der vorigen Fuhr angekarrte Zug bereits nach dem eingangs geschilderten Schema entladen worden ist. Das Spiel wiederholt sich erneut.

Klinkerwerke Rusch			Spur: 600 mm	
Nr.	Herstellerdaten	(PS)	MNr.	
oNr	Diema 1 268/	22	2 589/556	A: KHD F3L 912 Nr.
			6 775 109	30.5 PS 1 500 Upm
oNr	Diema 886/	11	4 391 609	

Die Diema 1 268 kommt im Streckendienst zum Einsatz.

Wegen der akuten Stilllegungsgefahr der einen und der betrieblichen Besonderheiten der anderen Feldbahn ist jedem Feldbahnfreund ein Besuch dieser Bahnen nur zu empfehlen.

Wer gern wandert, der geht von Ritsch am besten noch bis Wischhafen (ca. 10 km), wo ihn die Elbfähre nach Glückstadt und somit wieder zum nächsten Bahnhof bringt. Ansonsten fährt auf dem Obstmarschenweg von Stade bis Itzwörden die Omnibus-Linie 25 der KVG als Nachfolger der früheren Kehdinger Kreisbahn, deren Hochbauten (Bahnhöfe und Lokschuppen) man in Freiburg/Elbe und Itzwörden noch unverändert antrifft. Von Itzwörden sind es bis zum Bahnhof Cadenberge mit Oste-Fährfahrt und rund 30 min. Fußweg nur 45 Minuten.

Abschließend sollen noch zwei weitere Ziegeleien genannt werden: In Neuland bei Wischhafen liegt die stillgelegte Ziegelei der Gebr. Allwörden, wo aber trotz intensiver Suche keine Lok gefunden wurde. Gleisanlagen zeugen von einem ehemaligen Feldbahnbetrieb. Nördlich von Wischhafen existiert ein weiteres (stillgelegtes?) Ziegelwerk, das aber nicht mehr untersucht werden konnte.

Suche alte (vor 1945) Prospekte, Kataloge, Typendaten, Zeichnungen, Fotos etc. von Windhoff-Lokomotiven (Feld- und Normalspur). Auch Kopien, leihweise oder im Tausch.

Ebenso über folgende O&K-Dieseltypen: 2D (1000 mm), 3D (1000 und 1435), LD2 (1435), RL1c (1435), RL3 (1000) und RL7D (1435).

Wer kann helfen? Stefan Lauscher
Ostenbergstr. 97/051
4600 Dortmund 50

Suche jegliches Material zu DWK-Lokomotiven (Prospekte, Typenbeschreibungen, Skizzen, Betriebsbuchauszüge, Zeichnungen, Fotos, Einsatznachweise etc.) Auch Kopien, leihweise oder im Tausch. Zuschriften bitte an die Redaktion in Kiel.

Der derzeitige Besitzer des Betriebsbuches der Deutz 10 024 der Chemischen Düngerfabrik Rendsburg wird gebeten, sich umgehend mit der Kieler Redaktion oder der Chemischen Düngerfabrik Rendsburg GmbH z. Hd. Herrn Reis Kieler Str. 73 2370 Rendsburg

in Verbindung zu setzen.

Korrekturen und Ergänzungen

BE 8/81: - 13 - Anton-Günther Meiners, Schülp b. Nortorf
Versehentlich wurden die Daten der sechsten Lok unterschlagen. Sie lauten:
Lok 53 (Diema 2 295/ , Bdm, Typ DL 8, Gew. 2 t, Motor KHD F2L 712 Nr. 2 546 269/70, 16 PS)

BE 9/81: - 15 - Heidelberger Zementwerke, Kiefersfelden
Vor 1970 betrug die Spurweite 820 mm, bis Oktober 1970 wurde auf 900 mm (nicht 1000!) umgespurt, damit die "neuen" E-Loks 1 und 2 der Gewerkschaft Gustav, Dettingen/Main eingesetzt werden konnten. Die Fabriknummer der E2 ist 5 084 (nicht 5 081!).

BE S/ I: - 19 - Dyckerhoff Zement AG, Lengerich
Die Lokliste der Nummern 12 bis 19 ist falsch bezogen. Die Loks liefen bis 08.66 in Lengerich und wurden dann an die Bonner Zement AG, Budenheim verkauft, wo sie auf 750 mm umgespurt wurden. Die weiter unten erwähnten Loks 7 und 8 sind die in Budenheim laufenden Loks.

- 21 - Ziegelei Karl Pilgrim, Seppenrade
Die Diema 1 213 ist Baujahr 1946.

BE 3/82: - 3 - Carl Deilmann AG, Sedelsberg
Ein Münchener Leser weist noch die Lok 42 (Schöma 2 565/1962, 28 PS) nach.

BE 2/82: - 14 - Torfwerk Brinkmann, Scharrel
Es werden noch die Loks (Diema 2 424/1961, DS 20, 28 PS) und (Schöma 893/1948, 22 PS) nachgewiesen.

- 18 - Union Torfwerk, Fermesand
Im Mai 1981 war noch eine weitere Schrottllok vorhanden (Schöma 1 062/1948). Zum selben Zeitpunkt befanden sich die Loks Gmdr und Henschel 2 122 der Fa. Lübke (mit Vorbehalt!) im Einsatz. Das Dtingetorfwerk Hohnholz, Portsloge setzte in einem kleineren Abbaugelände zwei Schöma-Loks ein (eine davon Schöma 1 373/1952, 28 PS).

Kurzmeldungen

Schleswig-Holstein

Ziegelei Rulle

2241 Neuenkirchen (Tödienwisch)

Im Ziegelwerk steht noch eine alte Jung-Lok.

Ziegelei Rulle, Tödienwisch				Spur: 600 mm	
	Nr.	Typ			
Lok	9 864	EL 105	Vmax 4/8.1 km/h	Zugkraft 600 kg	
Motor	6 151	SE 110	Leistung 11/12 PS	1 000 U/min.	
Getriebe	8 614	10 F			

Das Ziegelwerk ist total verfallen (Betreten verboten!), der Betrieb ruht offenbar schon seit Jahren. Für die Lokomotive (die vom langen Stehen allerdings nicht besser geworden ist) gibt es einen Interessenten. Tödienwisch liegt einige Kilometer nordwestlich von Heide bei Neuenkirchen.

Etwas weiter südlich in Wöhrden befindet sich das Ziegelwerk Paulsen. Es existierte auch hier eine Feldbahn (Loren stehen noch), der Betrieb ist auch hier schon eingestellt, die Lok (offenbar Diema DS 11) wurde etwa 1980 an das Herstellerwerk zurückverkauft.

Gottfried Puhlmann, Bauunternehmung

2222 Marne

Wohl jede Tiefbaufirma an der Westküste besaß früher einmal Feldbahnloks. Ihren letzten Einsatz hatten die Loks der Firma Puhlmann allerdings auch schon vor etwa 20 Jahren. Da die Loks im Freien stehen, ist ihr Zustand entsprechend.

Gottfried Puhlmann, Bauunternehmung, Marne							Spur: 600 mm
Nr.	Herstellerdaten	Typ	(t)	(PS)	(km/h)	MNr.	
16	KHD 33 597/1941	OMZ 117	6	22/24	15.5	734 298/99	
2?	Gmdr /						
oNr	O&K 5 085/						
oNr	O&K 7 338/						

Der Lagerplatz der Firma Puhlmann befindet sich in Marne an der Straße zum Kaiser-Wilhelm-Koog.

Peter Temming AG, Stadtstraße

2208 Glückstadt

Die Kieler Redaktion hat sich mal wieder selbst überholt. Im Lokpark der Peter Temming AG hat sich zuletzt eine Menge geändert.

Peter Temming AG, Glückstadt								Spur: 1 435 mm
Nr.	Herstellerdaten	AF	Typ	(t)	(PS)	(km/h)	LüP	
1	O&K 7 394/1917	Bf1						
4	DWK 683/1940	Cdm	220C	38	220	29.4	7 400 mm	
	Krupp 4 434/1962	Bdh		28	230	35	7 500 mm	

O&K	: 1917 geliefert an Peter Temming AG, Glückstadt 198. Stender, Itzehoe
DWK	: 1940 geliefert an ... Dt. Shell AG, Raffinerie Ingolstadt Bentheimer Eisenbahn (D 10) 1972 Peter Temming AG, Glückstadt 1982 Stender, Itzehoe (dort Febr./März 1982 verschrottet)
Krupp	: 1962 geliefert an Steinkohlen-Elektrizitäts-AG, Herne (Lok 1) 1982 Peter Temming AG, Glückstadt

Nachdem wohl alle Bemühungen der Peter Temming AG, die Dampfspeicherlok an ein Museum abzugeben, gescheitert sind, wurde die Lok an den Itzehoer Schrotthändler Stender abgegeben. Dort steht sie jetzt noch zwischen den Schrottbirgen und ist aller abschraubbarer Einzelteile beraubt. Ein großer Schraubenschlüssel im Führerstand zeugt von den Bemühungen der Eisenbahnfreunde ...
Leider ging die DWK-Lok (eine seltene Type übrigens!) im Februar dieses Jahres denselben Weg und wurde von dem Schrotthändler unverständlicherweise sofort verworfen, während die Dampfspeicherlok dort wohl schon länger steht. Die DWK-Lok war noch bis zum Februar im Einsatz.

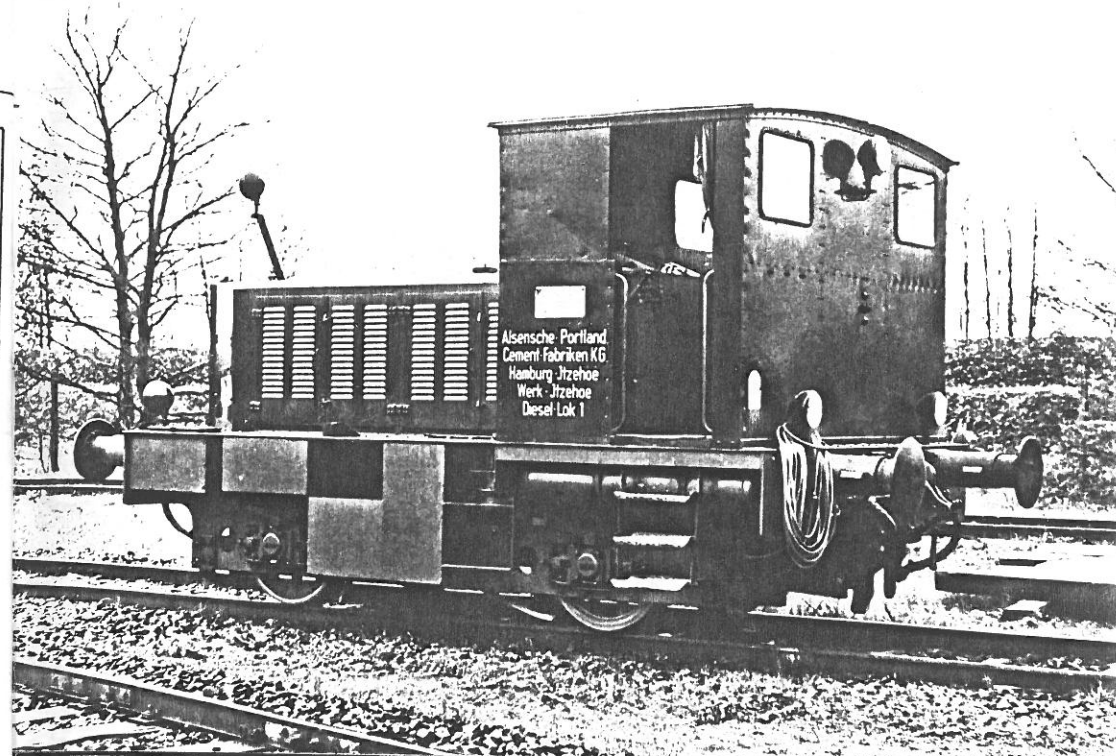
Alsen'sche Portland Cement-Fabriken KG 2210 Itzehoe / 2211 Lägerdorf

Auch hier hat sich in letzter Zeit etwas getan. Und es wird sich noch mehr tun.

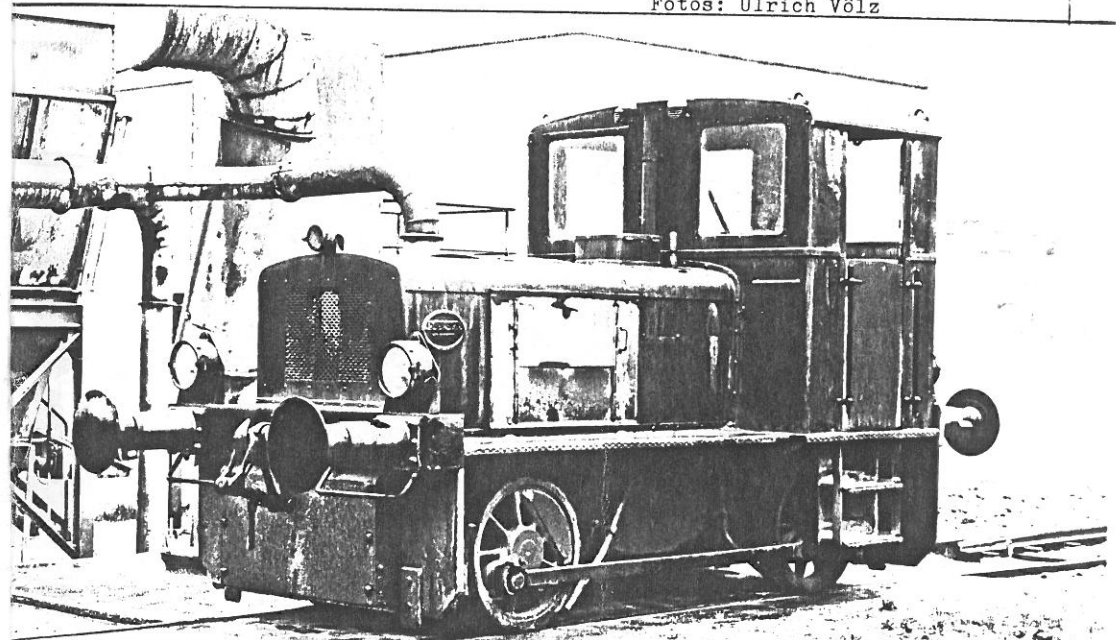
Alsen'sche Portland-Zementwerke, Itzehoe und Lägerdorf Spur: 1 435 mm								
Nr.	Herstellerdaten		AF	Typ	(t)	(PS)	(km/h)	MNr.
1	Krupp	1 690/1939	Bdm		17	102		
oNr	Hen	29 211/1957	Cdh	DH 500	48	500	30/60	
oNr	KHD	55 570/1953	Bdm	A4L 514	14	55	15	1 372 509/12

Krupp: 1939 geliefert an Alsen'sche Portland-Zementwerke, Itzehoe
Hen: 1957 geliefert an Alsen'sche Portland-Zementwerke, Itzehoe
KHD:
 Hemmoor Zement AG, Hemmoor
 1979 Alsen'sche Portland-Zementwerke, Itzehoe

Während die alte Krupp-Lok, die übrigens hervorragend gepflegt ist, nach wie vor im Zementwerk Itzehoe im Einsatz ist, steht die Henschel-Lok, die bisher immer für den Streckendienst zwischen Lägerdorf und Itzehoe zuständig war, mit ausgebautem Motor etwa schon ein halbes Jahr lang im Schuppen in Itzehoe. Die jetzt anfallende Motorreparatur ist dem Werk zu kostspielig. Die Lok soll wahrscheinlich verschrottet werden. Der Verkehr auf der Strecke Itzehoe - Lägerdorf wird zweimal täglich von einer DB 218 besorgt, die in Lägerdorf auch die schweren Rangierarbeiten verrichtet. Für die leichteren Arbeiten wurde 1979 aus Hemmoor eine kleine KHD-Lok übernommen.
 Das Zementwerk in Hemmoor wird bekanntlich (wie auch das Itzehoer Werk) noch in diesem Jahr stillgelegt.
 Die alte Krupp-Lok aus Itzehoe wird dann nach Lägerdorf verlegt werden. Wozu man in Lägerdorf dann zwei Kleinloks braucht, ist allerdings nicht leicht zu erklären, denn zuvor kam man dort mit einer (zwar größeren) Lok aus, die aber zusätzlich auf der Strecke nach Itzehoe tätig war. Es bleibt zu hoffen, daß die alte Krupp-Lok nicht plötzlich verschwindet.



Noch befindet sie sich in Itzehoe, die alte Krupp-Lok, und ist somit für den bahnfahrenden Eisenbahnfreund recht leicht zu erreichen (15 min. Fußweg). Die KHD-Maschine wird nur in Lägerdorf eingesetzt.
 Fotos: Ulrich Völz



Kurzmeldungen Niedersachsen

Degussa AG, Holzverkohlung

3417 Bodenfelde

Den werksinternen Rangierverkehr besorgen zwei Lokomotiven.

Degussa AG, Holzverkohlung, Bodenfelde							Spur: 1 435 mm	
Lok-Nr.	Herstellerdaten		AF	Typ	(t)	(km/h)	(PS)	Unt.
06-0003 Lok 1	Krupp	1 694/1939	Bdm		15.7		75	03.85
06-0004 Lok 2	O&K	25 396/1955	Bdm	MV 4 A	16	5/10/22		03.85

Lok 1: November 1939 neu an Degussa, Bodenfelde

Die Lok 2 ist Einsatzlok, die Lok 1 steht als Reserve im Lokschuppen.

Werpa Papier GmbH, Rumortalstraße

3450 Holzminden

Noch immer steht in diesem reichlich stillgelegt aussehenden Werk die bekannte Dampfspeicherlok herum.

Werpa Papier GmbH, Betrieb Holzminden					Spur: 1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten		AF	Druck	Kessel	
oNr	O&K	8 782/1920	Bfl	12 atü	Nr. 3 782 Bj. 1919	

Im Jahre 1951 wurde die Lok bei Jung instandgesetzt. Jetzt steht sie mit entfernter Kesselverkleidung im Werk und kann dort ohne große Probleme fotografiert werden. Mittlerweile hat man es beim Werk aufgegeben, den Eisenbahnfreunden zu erzählen, daß die Lok noch untersucht werden soll. Allerdings hofft man bei der

Bundesmonopolverwaltung für Branntwein

3450 Holzminden

darauf, daß eine museale Institution sich der Lok annimmt. Die Bundesmonopolverwaltung liegt direkt hinter der Papierfabrik. Eine exakte Trennung zwischen den Gleisanlagen der Papierfabrik und denen der Monopolverwaltung ist nicht auszumachen. Die Bundesmonopolverwaltung selbst setzt noch eine Lok ein.

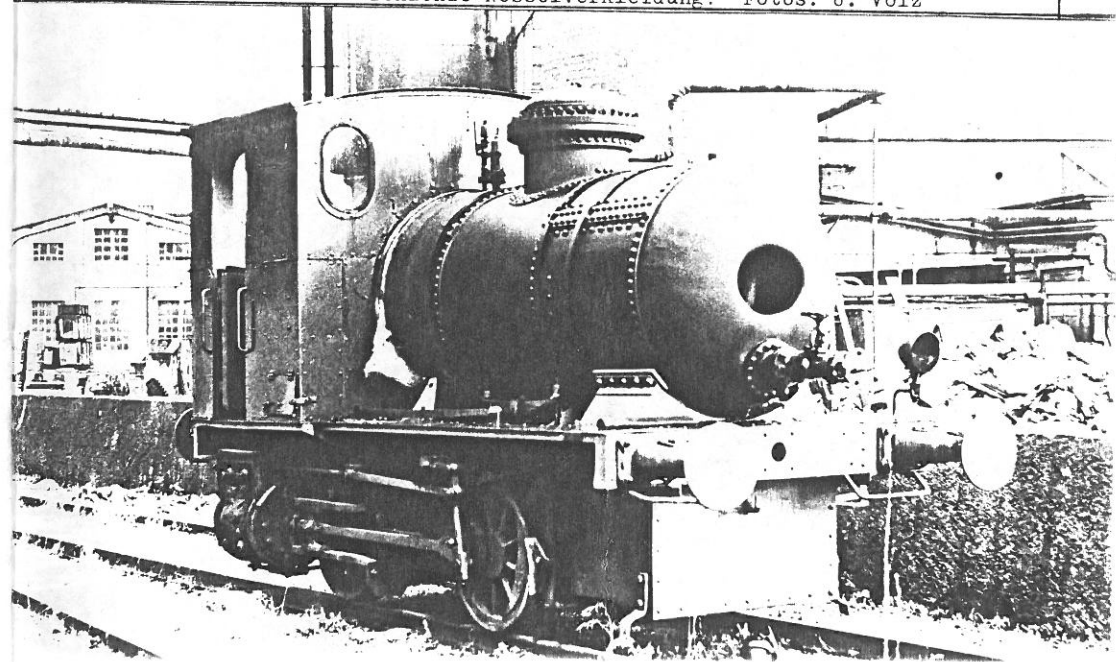
Bundesmonopolverwaltung für Branntwein, Holzminden							Spur: 1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten		AF	Typ	(t)	(km/h)	I.Unt.:	
oNr	Hen	2 275/1951	Bdm	DG 26	6.2	10/15/25	23.12.1977	

1951 geliefert an Bundesmonopolverwaltung für Branntwein, München
1960 Bundesmonopolverwaltung für Branntwein, Holzminden

Die Lok kommt zwar nicht allzu oft zum Einsatz, das Personal ist aber sehr freundlich und fährt die Lok auch mal aus dem Schuppen. Die Bundesmonopolverwaltung für Branntwein setzt auch in München, Nürnberg, Neu Isenburg, Berlin, Regensburg (?) und Düsseldorf (?) Lokomotiven ein.



Degussa Bodenfelde: Lok 2 steht in strömendem Regen. Die Aufnahme entstand am 7. April 1982. Nur unwesentlich besser war das Wetter noch am Morgen desselben Tages bei der Holzmindener Papierfabrik. Bundesmonopolverwaltung und Papierfabrik sind nur 10 Min. vom Bahnhof Holzminden entfernt. Man beachte die fehlende Kesselverkleidung! Fotos: U. Völz



Lippe-Weser Zucker AG

3254 Emmerthal

Auch schon bei den Eisenbahnfreunden hinreichend bekannt ist diese direkt an der KBS 260 gelegene Zuckerfabrik. Nach wie vor existieren diese zwei Lokomotiven:

Lippe-Weser Zucker AG, Emmerthal							Spur: 1 435 mm
Nr.	Herstellerdaten		AF	Typ	(t)	(PS)	(km/h)
1	Wind	330/1935	Bdm	LN 20 S III		20	3.9/6.8/10.4
2	KHD	55 197/1952	Bdm	A4L 514	14	50	3.5/5.7/8/15

Mittlerweile zählt die Lok 1 nicht mehr als Reservelok, sondern als Schrottlök. Sie ist auch durch eine Baumreihe hindurch von der KBS 260 aus zu sehen.

Fotos im Werk sind problemlos möglich.

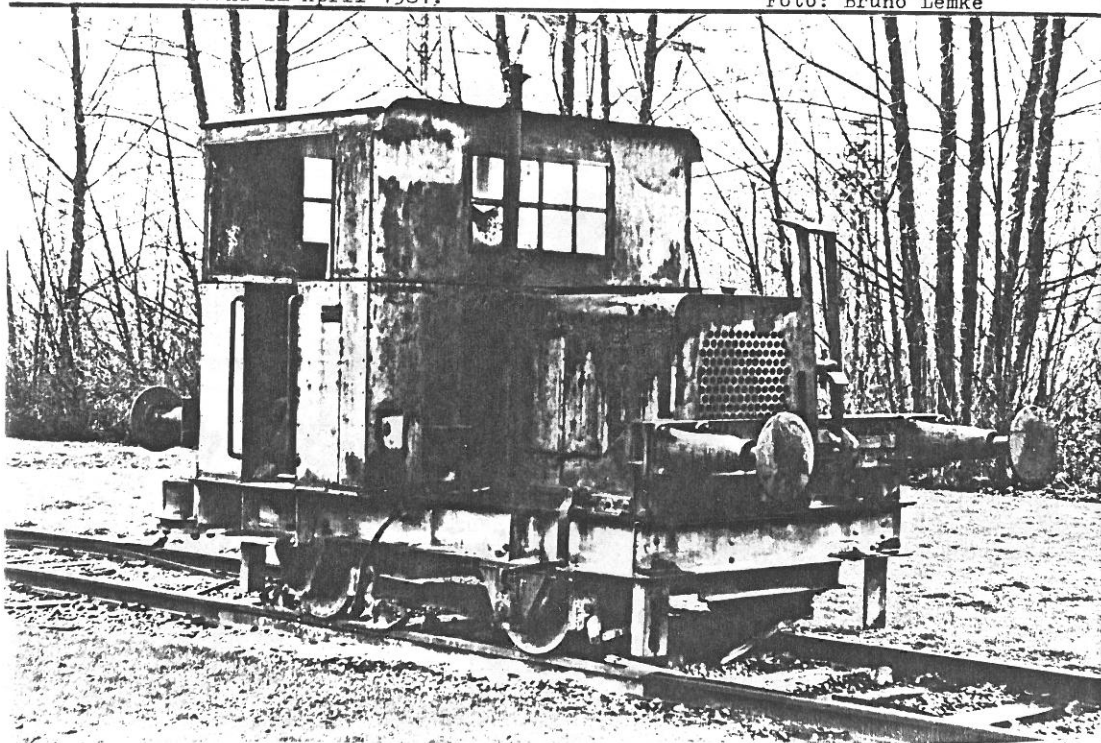
Mühlenwerke Robert Weber

3250 Hameln 5 (Klein Berkel)

Man muß schon etwas suchen, wenn man die Mühlenwerke und die dazugehörige Lok finden will. Die kleine Lokomotive steht allerdings oft im Schuppen, und das Personal ist (wenn vorhanden) wenig kooperativ. Es handelt sich bei der Lok um ein Henschel-Gerät.

Die Lok 1 der Lippe-Weser-Zucker AG in Emmerthal ist abgestellt. Diese Windhoff-Lok sieht sehr behelfsmäßig zusammengezimmert aus. Die Aufnahme entstand im April 1981.

Foto: Bruno Lemke



Mühlenwerke Robert Weber, Klein Berkel					Spur: 1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten		AF	(km/h)	(PS)	I. Unt.
0Nr	Henschel	2 141/1949	Bdm	15	30	20.07.1972

Die Mühlenwerke Robert Weber betreiben auch in Drentwede an der KBS 100 eine Normalspurwerkbahn mit zwei Lokomotiven.

Holzwerk Osterwald (Firmengruppe Dr. Bock)

3051 Osterwald

Ein Glückstreffer war dieses Werk für den Kieler Redakteur und zwei Leser, die zeitweise nach dem Motto "Da raucht ein Schornstein, da sehen wir mal nach!" verfuhrten. Es existiert eine Lok.

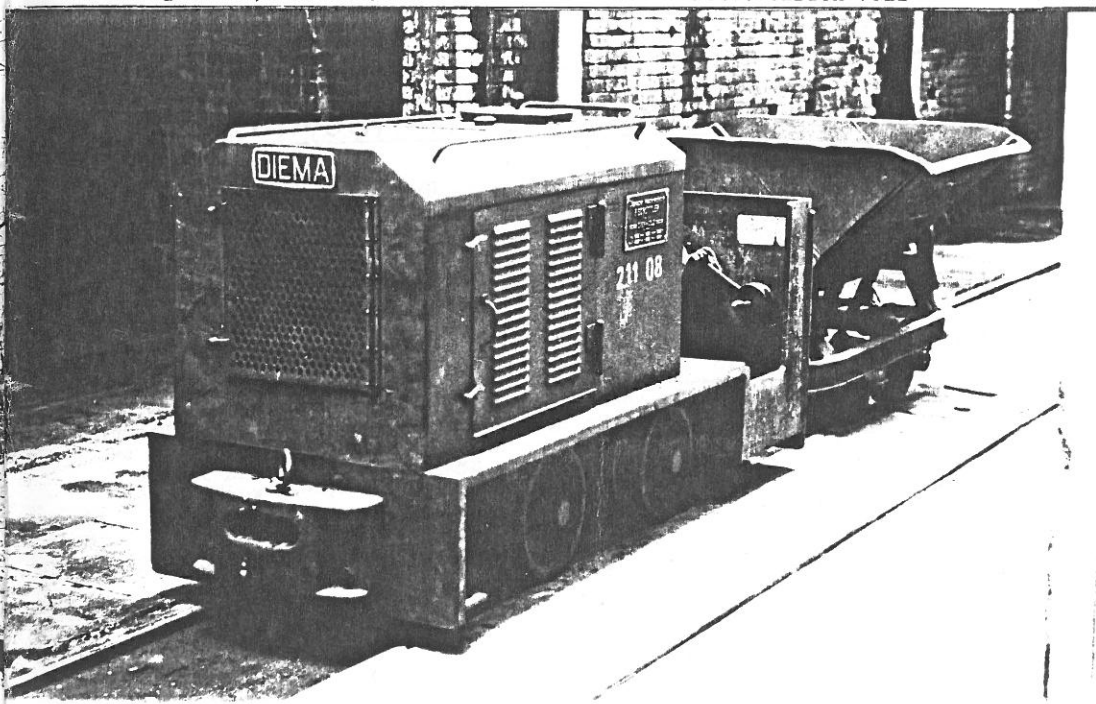
Holzwerk Osterwald (Dr. Bock), Osterwald							Spur: 600 mm
Nr.	Herstellerdaten		AF	Typ	(t)	(PS)	MNr.
211 08	Diema	2 930/1967	Bdm	DS 14	2.8	16	4 541 771

Die Lok kommt nur sehr selten (und wenn, dann nur innerhalb des Werkgeländes) zum Einsatz, um einige mit Holz beladene Wagen zu verschieben. Immerhin existieren im Werk recht ansehnliche Gleisanlagen. Meist steht die Lok aber in einer Halle. Die Maschine wurde neu an das Holzwerk Osterwald geliefert. Vormalig existierte eine andere, geschlossene Lok, die aber verschrottet wurde.

Das Werk liegt direkt am DB-Bahnhof Osterwald an der KBS 265 (zwischen Elze und Hameln).

Fast nur in einer Werkshalle wird diese Diema-Lok des Holzwerkes Osterwald eingesetzt, 08.04.1982.

Foto: Ulrich Völz



L. & C. Steinmüller GmbH, Fabrikstraße

5270 Gummersbach 1

Der Werkbahnbetrieb bei der Firma Steinmüller wurde 1981 aufgegeben. Bis etwa Mitte 1981 war im Werk noch eine Deutz-Diesellok aus dem Jahr 1937 (Typ A3M 220) vorhanden, die zu diesem Zeitpunkt an den Herrn Koch in Wiehl (Tel. 0 22 62/90 91) verkauft wurde.

Die Lok steht jetzt als Denkmal vor der Gaststätte "Hollsteins Mühle" in Nümbrecht. Auf schriftlichem Wege war leider keine Fabriknummer in Erfahrung zu bringen. Vielleicht weiß ein Leser mehr?

Ein Werkfoto der Type A3M 220 finden Sie auf S. 15/16 dieser Ausgabe.

Castroper Dampfziegelei Lessmöllmann

4620 Castroper-Rauxel 1, Wittener Straße

Seit einigen Jahren gibt es hier keinen Feldebahnbetrieb mehr. Mit der Einstellung der Feldebahn wurden auch die Fahrzeuge arbeitslos.

Castroper Dampfziegelei Lessmöllmann, Castroper-Rauxel Spur: 600 mm					
Nr.	Herstellerdaten	AF	Typ	(PS)	
	Diema 2 947/1967	Bdm	DS 40/1	45	
	Diema 3 219/1971	B'B'	GT 10/2	47	(Selbstfahrer mit zwei hydraulisch kippbaren Kübeln und mittig angeordnetem Führerstand)

Laut Auskunft der Firma wurden die Fahrzeuge nach Dänemark verkauft. Allerdings wurde bis jetzt nur der Selbstfahrer dort wiedergefunden, und zwar bei der Ziegelei Gram (ca. 30 km westl. v. Haderslev (ex Hadersleben)). Unbekannt ist nach wie vor der Verbleib der Lokomotive.

Kurzmeldungen

Bayern

Raiffeisen Kraftfutterwerke GmbH (BayWa)

8700 Würzburg

In zwei Werken setzen die Kraftfutterwerke drei Lokomotiven ein.

Raiffeisen Kraftfutterwerke GmbH, Würzburg (BayWa) Spur: 1 435 mm						
Nr.	Herstellerdaten	AF	Typ	(t)	(km/h)	(PS)
3	Gmdr 4 812/1954	Bdh	Köf II	17		
2	Gmdr 3 322/1964	Bdh	50 PS		15	50
oNr	Gmdr 5 475/1971	Bdh	50 PS	14	15	50

Die beiden moderneren Gmdr-Loks sind baugleich und entsprechen dem RT 0615 der WLE (u.a. gleiche Leistung). Das Werk, in dem diese beiden Loks stehen (Werk III), ist schon von weitem am hohen Getreidesilo zu erkennen; es liegt am Main. Man gelangt über einen Parkplatz und über das Verbindungsgleis zu einem Tanklager (auch Lok ?) ins Werk. Eine Lok steht meist draußen abgestellt, die zweite unter einer Verladeanlage. Das Werk, in dem die Köf II steht (Werk ??), befindet sich etwas weiter in Richtung Neuer Hafen direkt neben einem Lagerplatz der Alliierten. Die Köf steht oft gut erreichbar an der Straße.

Eine Deut(z)sche Lok im Süden Frankreichs:

Die Werkbahn der Compagnie des Salines

Am Rande der Carmargue betreibt die C.S.M.E. eine Salzgewinnungsanlage, deren Salinen einen Umfang von rund 20 bis 30 km² haben. Sie erstrecken sich von Salin-de-Giraud, das etwa 40 Kilometer südlich von Arles am rechten Rhôneufer liegt, bis an's rund sechs Kilometer entfernte Mittelmeer (zu empfehlen: der üblicherweise nicht ganz so überfüllte 'Plage d'Arles').

Als "Gastarbeiter" ist auf dem Werkbahnnetz dieser Firma neben einem Daimler-Benz-Zweigegefahrzeuge (Unimog, Baufahrzeug und Reserve) eine Diesellokomotive des Herstellers Klöckner-Humboldt-Deutz im Einsatz. Es ist die T 6, die 1957 unter der Fabriknummer 56 755 erbaut wurde. Die Maschine ist zweiachsrig; die Kraftübertragung erfolgt durch Ketten. Bei der Lok dürfte es sich um die KHD-Type A8L 514 (130 PS, 20 t, LüP 6 510 mm, 34 km/h) handeln. Gesicherte Erkenntnisse waren hierzu leider nicht in Erfahrung zu bringen, da das bei zahlreichen deutschen Betrieben entsprechend bekannte "interdit" (= verboten) auch hier recht häufig zu hören war.

Die Lok versieht den Werksverkehr zwischen der Verladeanlage, dem Werk und der Fähre (!). Hierbei handelt es sich praktisch um einen Inselbetrieb, Anschluß an das Eisenbahnnetz der staatlichen S.N.C.F. wird durch den Fährbetrieb über die Rhône hergestellt. Nächster großer S.N.C.F.-Bahnhof ist Port-St-Louis-du-Rhône.

Für den Fährverkehr steht eine entsprechend eingerichtete Fähre bereit, die jeweils zwei Güterwagen übersetzen kann. Ein interessantes Manöver ist das Schieben der Wagen auf die Fähre durch die Lok. Möglichkeiten zum Fotografieren der Lok bieten sich vor allem auf den freien Streckenabschnitten, wobei die Strecke vom Fährhafen zur Verladeanlage durch landschaftliche Reize hervorsteicht. Im Fährhafen hängt das Glück des Fotografen von der Laune des Rangierpersonals ab, ist aber meistens möglich. An der Verladeanlage und im Werk selbst wird schon der Zutritt verwehrt - vom Fotografieren gar nicht zu reden. Ein interessantes Motiv ist die Wartungsanlage am Werk: Statt über eine Grube fährt die Lok zu Wartungsarbeiten auf die außerhalb des Werkes an öffentlicher Straße gelegene Rampe.

Angesichts der Beliebtheit der Carmargue für deutsche Touristen wird sich in diesem Sommer sicherlich dem einen oder anderen Eisenbahnfreund die Möglichkeit zu einem Abstecher nach Salin-de-Giraud bieten, wo er statt gesattelter phlegmatischer "Wild"-Pferde mal etwas anderes, fast schon heimisches, vor die Linse bekommen kann.

Man möge allerdings den Mückenschutz nicht vergessen!

Lieber Leser

Wenn Sie jetzt diese Ausgabe des 'Bahn-Express' zuklappen, denken Sie sicherlich schon an Ihren Sommerurlaub, der in den nächsten Wochen vor der Tür steht. Wir, die BE-Redaktion, wünschen Ihnen einen schönen sonnigen Urlaub und gute Erholung.

Egal, wo in Deutschland, Europa oder sonstwo Siediesmal Ihren Urlaub verbringen werden - nehmen Sie sich doch mal einen Vormittag die Zeit, etwas für Ihr Hobby zu tun: Schauen Sie doch zum Beispiel mal bei der Firma im Nachbarort vorbei, vielleicht steht ja auch gerade dort eine interessante Lok im Einsatz!

Eine Zeitschrift wie der 'Bahn-Express', die sich ausschließlich auf dieses weite, nahezu unüberschaubare Gebiet der Werk- und Industriebahnen beschränkt, ist im besonderen Maße darauf angewiesen, daß möglichst viele Leser aktiv mitwirken und Meldungen und Fotos über Einsätze von Werkbahnlokomotiven etc. zur Veröffentlichung im 'Bahn-Express' bereitstellen.

Der 'Bahn-Express' lebt von Ihrer Unterstützung!

