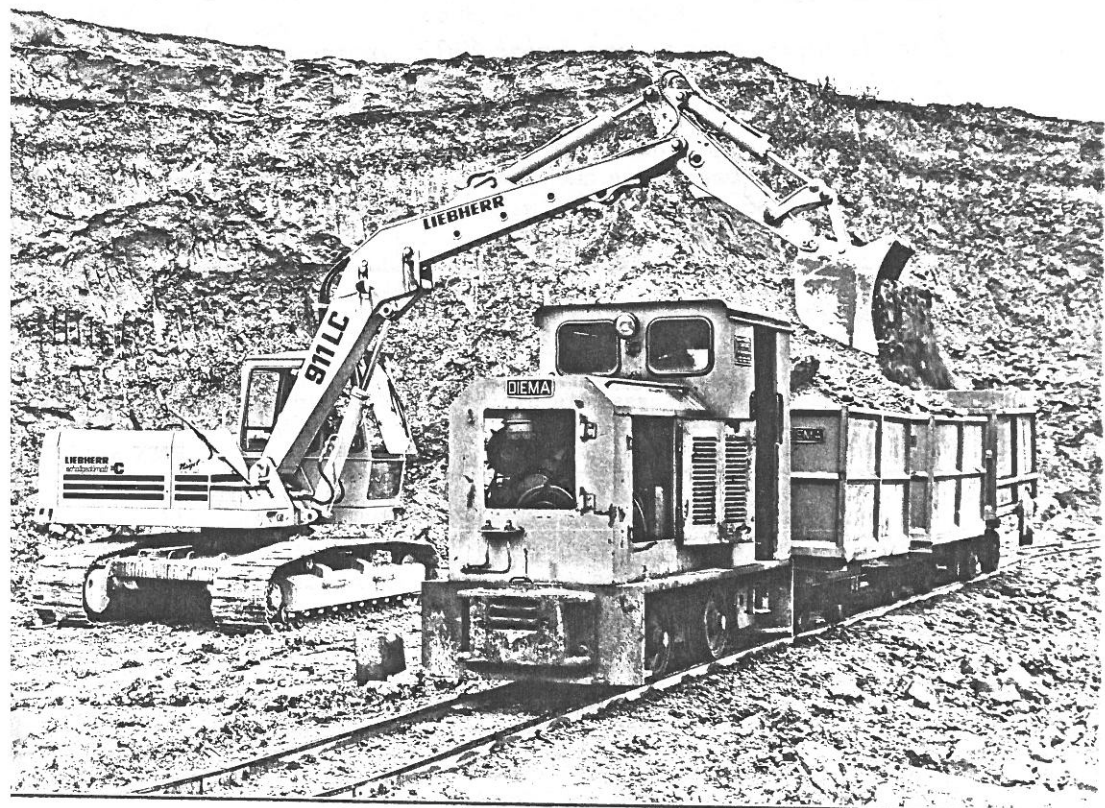


Bahn- Express



Ausgabe

5/82

Bahn-Express

Magazin für Werkbahnfreunde

5/82

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

Bankverbindung: PSchK 2043 06-463 PSchA Dtm
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.

Titelfoto: Der Zug der Diema 2 600/1963 der Vereinigten Dachziegelwerke Wiest, Vöhringen-Bellenberg, wird beladen. Dieses Motiv fing Walter Listl am 23.07.1981 in der Grube des Werkes ein.

Rückseite: Noch ein Ziegelwerk, allerdings im hohen Norden. Die Diema 2 556/1962 erklimmt langsam die Steigung aus der Grube heraus. Die Aufnahme machte Ulrich Völz am 12.05.1982 in der Grube Seefeld der Ziegelei Hademarschen.

Bahn-Expreß 5/82 im kurzen Überblick:

Berichte: Feldbahnen zwischen Heide und Rendsburg....Seite 3-9

Saarbergwerke AG (2. Teil).....Seite 10-13

Kurz-

meldungen:

Stadtwerke Leer GmbH, Leer.....14
Norddeutsche Zucker GmbH, Uelzen.....14
Thyssen Nordseewerke GmbH, Emden.....16
Heinrich von Bloh, Bauunternehmung, Petersfehn.....19
Klasmann-Werke GmbH, Edewechterdamm.....19
VEM Erz und Stahl, Essen.....21
Hornitex-Werke, Horn Bad Meinberg.....22
Kampfmeyer Mühlenvereinigung, Mannheim.....22
GEG-Lagerhaus, Mannheim.....24
Bilfinger + Berger Bau AG, Mannheim.....24
Klöckner Rohstoffhandel KG, Mannheim.....27
Tonwerk Renz, Regensburg-Prüfening.....27
Vereinigte Dachziegel Wiest -Werk Altenst.-Untereichen..29
-Werk Vöhringen-Bellenberg..29
Ziegelwerk Leinsing, Klosterbeuren.....29
Bay. Dachziegel Bogen GmbH, Bogen-Bärndorf.....31
Ziegelwerk Stadlinger, Jansenzenn.....31

Ulrich Völz:

Feldd Bahnen zwischen Rendsburg u. Heide

Zwischen Rendsburg und Heide existieren bislang vier bekannte Feldd Bahnen, die zum Teil sehr schwer auffindbar sind. Diese wollen wir hier im Zusammenhang behandeln, wobei wir hoffen, daß der Leser anhand der Beschreibungen die Betriebe wiederfinden kann.
Keine der vier Bahnen ist auf topografischen Karten zu finden.

Gerhard Hinrichs, 2247 Lunden 2243 Dammsknöll

Der kleinste der Betriebe gehört Herrn Hinrichs aus Lunden. Der Torfabbau wird aber bei Offenbüttel betrieben.
Zum Transport des aufgebaggerten Torfes bedient man sich einer etwa 100 m langen Felddbahn, auf der eine offene O&K-Lokomotive zusammen mit vier eisernen Kipploren verkehrt.
Im Mai 1982 fand allerdings kein Betrieb statt, da zum Herausbaggern eines Torfwalles die Gleise abgelascht und beiseitegelegt worden waren. Anschließend soll der Torf abtransportiert und zu diesem Zweck die Felddbahn wieder aufgebaut werden. Der Torfabbau geht unverändert weiter.

Gerhard Hinrichs, Lunden (Torfabbaugbiet Offenbüttel) 600 mm									
Lok	Herstellerdaten			AF	Typ	(t)	(km/h)	(PS)	
oNr	O&K	25 514/1954	Bdm	MD 2 B	4.5	4/8/12			a)
	O&K	5 598/1938	Bdm	RL 1 A	3		12		b)
a) = 1981 ex Karl Gräper, Husum (Bauunternehmer, siehe BE 4/82)									
b) = 19.. ex L. Feddersen, Leck (Bauunternehmer, siehe BE 5/82) 1981 zurück an Feddersen, Leck									

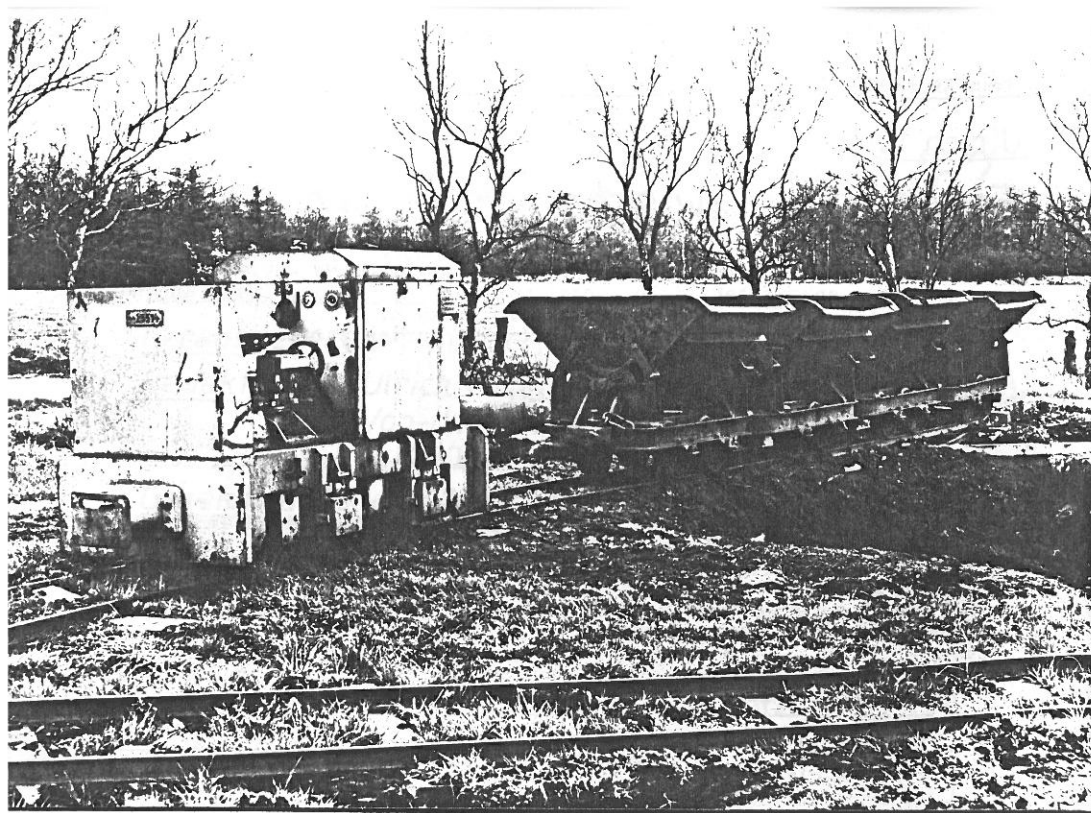
Bis 1981 war bei Hinrichs eine ältere O&K-Lok im Einsatz, die aber im Sommer 1981 wieder an Feddersen nach Leck zurückgegeben wurde. Als Ersatz wurde eine Lok von Karl Gräper aus Husum beschafft.

Das Abbaugbiet ist sehr schwer zu finden. Wenn man aus Richtung Osterrade nach Offenbüttel kommt, biegt man in Offenbüttel selbst an der Gaststätte Hasberg nach links in Richtung Dammsknöll und Eckhorst ab. Hinter Dammsknöll überquert man einen kleinen Bach. Hinter der Brücke wählt man an der Abzweigung den linken Weg, und folgt diesem etwa 300 m, bis er einen Linksknick macht. An diesem Linksknick zweigt ein Felddweg nach rechts ab, auf dem man nach etwa 900 m das Abbaugbiet erreicht.

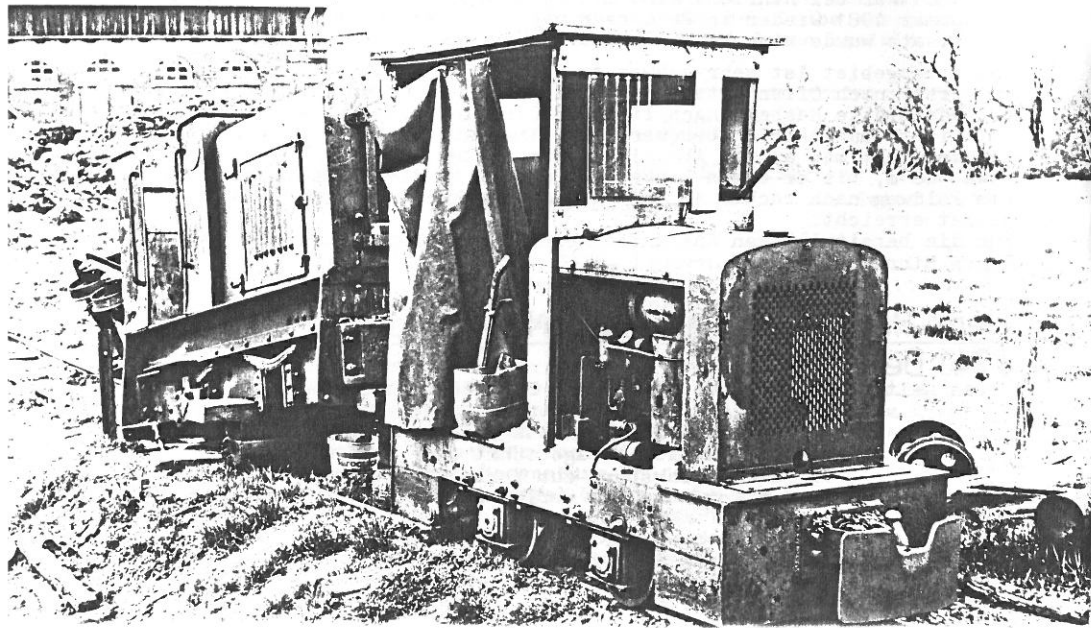
Für die bereitwilligen Auskünfte bedanke ich mich auf diesem Wege bei Herrn Hinrichs.

Hans-Herrmann Ehlers, 2241 Neuenkirchen 2241 Dellstedt

Etwas weiter nordöstlich, nämlich in Dellstedt, befindet sich das Torfwerk von Herrn Ehlers aus Neuenkirchen. Hier wird in einem etwas größeren Abbaugbiet ebenfalls Torf ausgebaggert. Zur etwa 1 km vom Abbaugbiet entfernten Verladeanlage führt eine Felddbahn.
Auch hier erfolgt der Abtransport zur Verladeanlage mit Hilfe eiserner Kipploren, bevor der Torf auf Lkw verladen wird und zu Abnehmern in



Oben sehen Sie die einzige Lok im Torfabbaugebiet von G. Hinrichs, unten die Jung 8 119 und die aufgebockte Gmdr 2 241 von H.-H. Ehlers in Dellstedt. Beide Aufnahmen entstanden am 12.05.1982.



ganz Schleswig-Holstein gefahren wird. Herr Ehlers ist sehr freundlich und gestattet das Fotografieren gern. Betriebsbereit sind derzeit zwei alte Jung-Lokomotiven, von denen meist eine eingesetzt wird. Eine Gmeinder-Maschine ist aufgebockt; ihr fehlt die Vorderachse. Desweiteren ist eine O&K-Lok abgestellt, und der Rahmen einer dritten Jung-Lok muß als Werkbank für Reparaturarbeiten herhalten.

Hans-Hermann Ehlers, Neuenkirchen (Torfwerk Dellstedt) 600 mm								
Lok	Herstellerdaten		AF	Typ	(PS)	(t)	(km/h)	MNr.
oNr	Jung	8 748/	Bdm	EL 105	11/12	2.9	4/8.1	5 207
6	Jung	8 119/	Bdm	EL 105	11/12	2.9	4/8.1	4 814
oNr	Gmdr	2 241/1938	Bdm		15/18			
oNr	O&K	/	Bdm					

a) = 1969/70 ex Max Giese, Meldorf (Bauunternehmung)
 b) = 1980 ex Wilhelm Rehder, Itzehoe (Bauunternehmung)

Herr Ehlers ist mit seinen Jung-Lokomotiven sehr zufrieden. Die Maschinen haben eine im Eigenbau erstellte Führerhausüberdachung erhalten, während die Gmdr-Lok noch offen ist.

Torfwerk Sievers, 2211 Beringstedt 2371 Todenbüttel

Ein weiteres Torfwerk mit Feldbahnbetrieb existiert auf der anderen Seite des Nord-Ostsee-Kanals zwischen Todenbüttel und Lütjenwestedt. Es gehört der Firma Sievers, deren Büro sich in Beringstedt befindet. Es verkehren im Abbaugebiet auf einem etwa 1 km langen Gleisstück drei Altbau-Dieselloks von O&K.

Im Mai stand aber eine der beiden großen O&K-Loks in einem Schuppen zur Reparatur.

Zum Transport des gewonnenen Torfes werden auch hier Eisenkipploren verwendet.

Torfwerk Sievers, Beringstedt (Abbaugebiet Todenbüttel) 600 mm							
Lok	Herstellerdaten		AF	Typ	(t)	(PS)	(km/h)
oNr	O&K	5 615/	Bdm	LD 2	4.2	20	4.2/8.4
oNr	O&K	5 746/	Bdm	LD 2	4.2	20	4.2/8.4
oNr	O&K	/	Bdm				

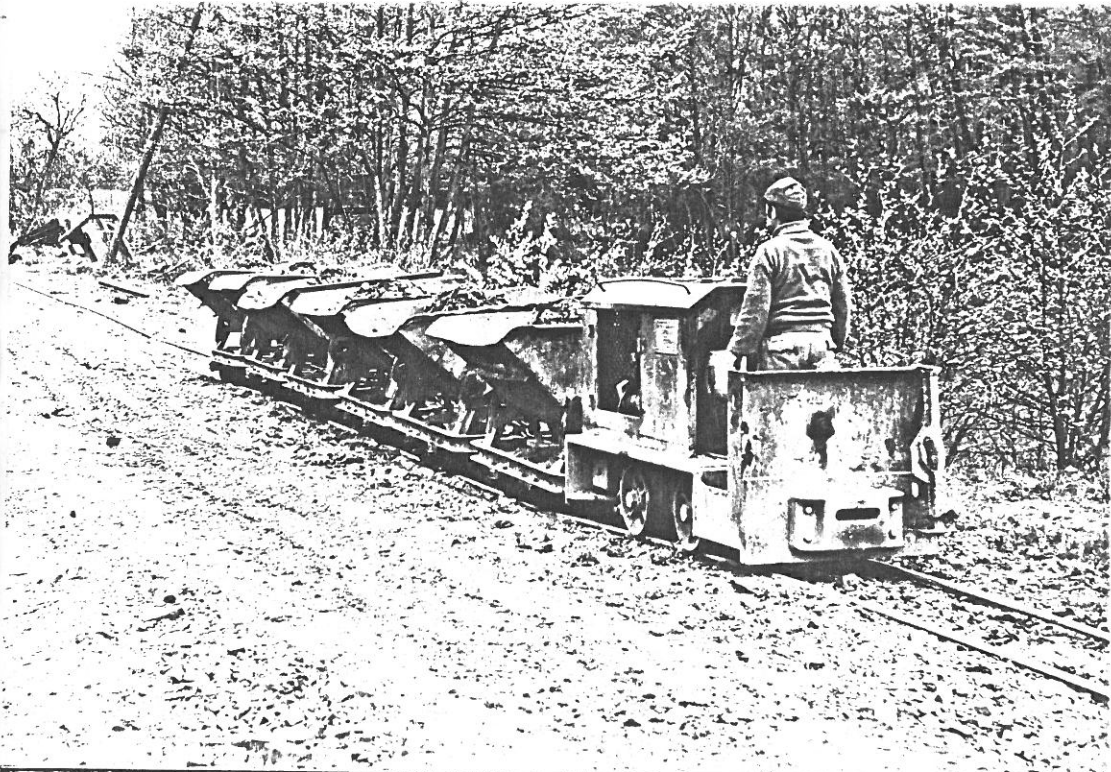
a) = 1970 ex L. Feddersen, Leck (Bauunternehmung)

Die beiden großen Loks (ex Feddersen) besaßen bei der Übernahme durch Sievers noch Führerhausüberdachungen, die bei Sievers ("Die haben nur gestört") aber entfernt worden sind. Für den Eisenbahnfreund ist das natürlich ärgerlich.

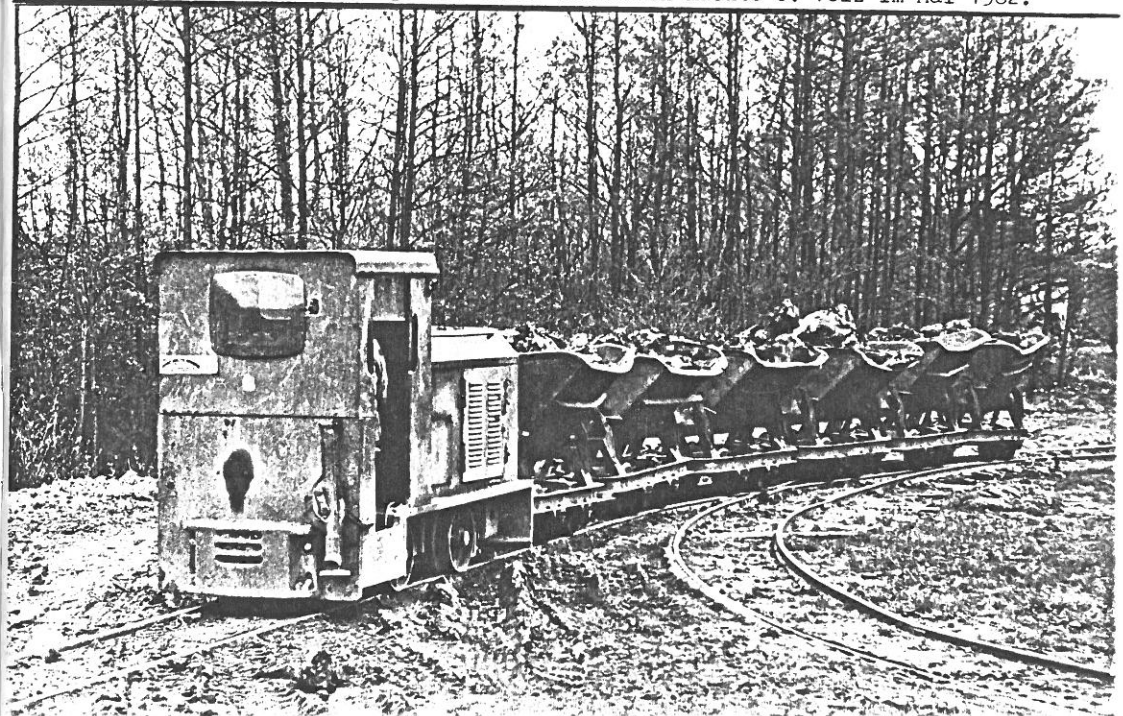
Zu der kleinen O&K-Lok ist leider weder Fabriknummer (wegen der fehlenden Rückwand) noch zum Vorbesitzer irgendetwas bekannt.

Das Fotografieren ist unproblematisch.

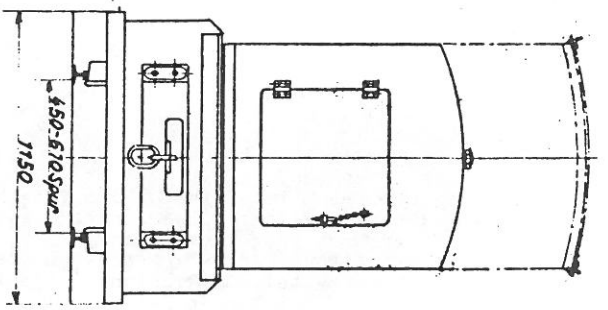
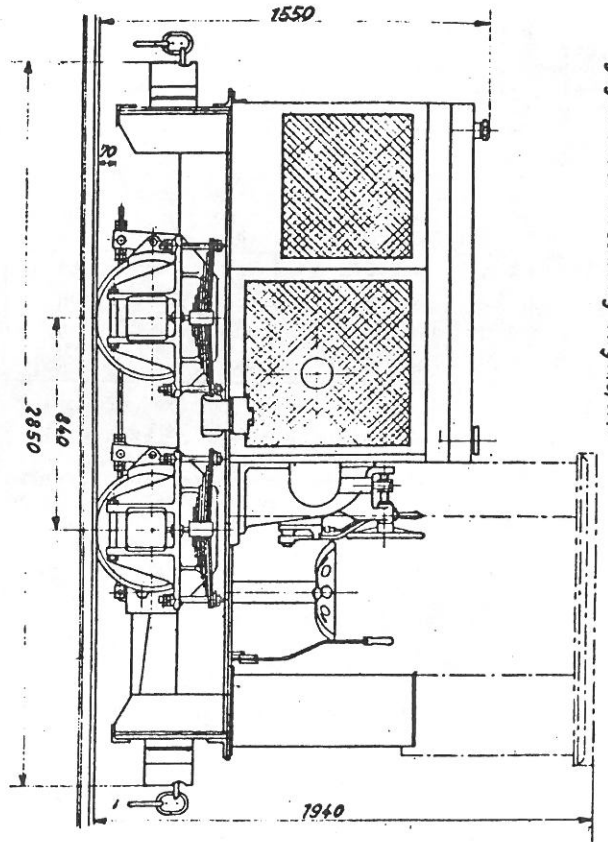
Man erreicht das Abbaugebiet über Feldwege von Todenbüttel aus, oder man fährt von Todenbüttel aus Richtung Lütjenwestedt und sieht das Abbaugebiet dann auf der linken Seite. Über Feldwege, die anschließend nach rechts abzweigen, kommt man auch zum Ziel.



Oben sehen Sie die Diema 2 489 mit einem beladenen Zug Richtung Entladung fahren (links im Hintergrund das passende Führerhaus), unten die Diema 2 556 bei derselben Tätigkeit. Beide Aufnahmen machte U. Völz im Mai 1982.



Führerhaus wird nur auf besonderen Wunsch gegen Eitra-Berechnung mitgeliefert.



Für die Ausführung in Einzelheiten unverschiedlich

Gattung:
(Typ) **LD2**

Einbauelemente:
Drehstuhl
Motorpumpe
Messstab
1-20

Typ
U. R. 11
Hersteller
W. Völz

Genehmigt:



Orenstein & Koppel

Diesel-Lokomotive

400370
Bl.

Torwerk Sievers, Beringsstedt (Abbaugelbiet Todenbüttel)

Ziegelwerk Hademarschen H. Peter Thomsen KG 2215 Seefeld und 2215 Hanerau-Hademarschen

Unter Eisenbahnfreunden wohl noch unbekannt ist die Feldbahn dieses Ziegelwerkes. Die Feldbahn befindet sich in einer Grube des Werkes zwischen Gokels und Beringstedt (Fußweg vom DB-Bahnhof Beringstedt etwa 3.5 km) bei Seefeld. Zum Einsatz kommen zwei Diema-Lokomotiven. Bei einer Lok hat man die Führerhausüberdachung entfernt, da sie mit ihrem Zug unter einen Förderbagger fahren muß. Der Förderbagger befindet sich am linken Gleisast.

Die geschlossene Lokomotive, die wie die offene Lok sechs Loren befördert, befährt das andere Gleis, das mit einem starken Gefälle in die Grube hineinführt. Unten steht dann ein O&K-Hydraulikbagger (Typ RH 6 L), der vom Lokführer des Zuges bedient wird.

Zur richtigen Einstellung der Weiche an der Gabelung genügt ein Fußtritt des Lokführers aus dem fahrenden Zug auf ein Seil, mittels dessen die Weichenzunge bewegt wird.

Ziegeleiwerk Hademarschen H. Peter Thomsen KG, Grube Seefeld 600 mm							
Lok	Herstellerdaten		AF	Typ	(t)	(PS)	MNr.
oNr	Diema	2 556/1962	Bdm	DS 28	4.3	28	3 240 285/86 a)
oNr	Diema	2 489/1962	Bdm	DS 28	3.5	28	3 051 363/64 a)
oNr	Diema	2 553/1962	Bdm	DS 28	4.3	28	3 239 447/48 b)
oNr	Jung	5 994/	Bdm	EL 110	4.0	11/12	2 614 c)
oNr	Jung	6 602/	Bdm				c)
oNr	Deutz	/	Bdm	OME 117			c)
oNr	Deutz	/	Bdm	OME 117			c)

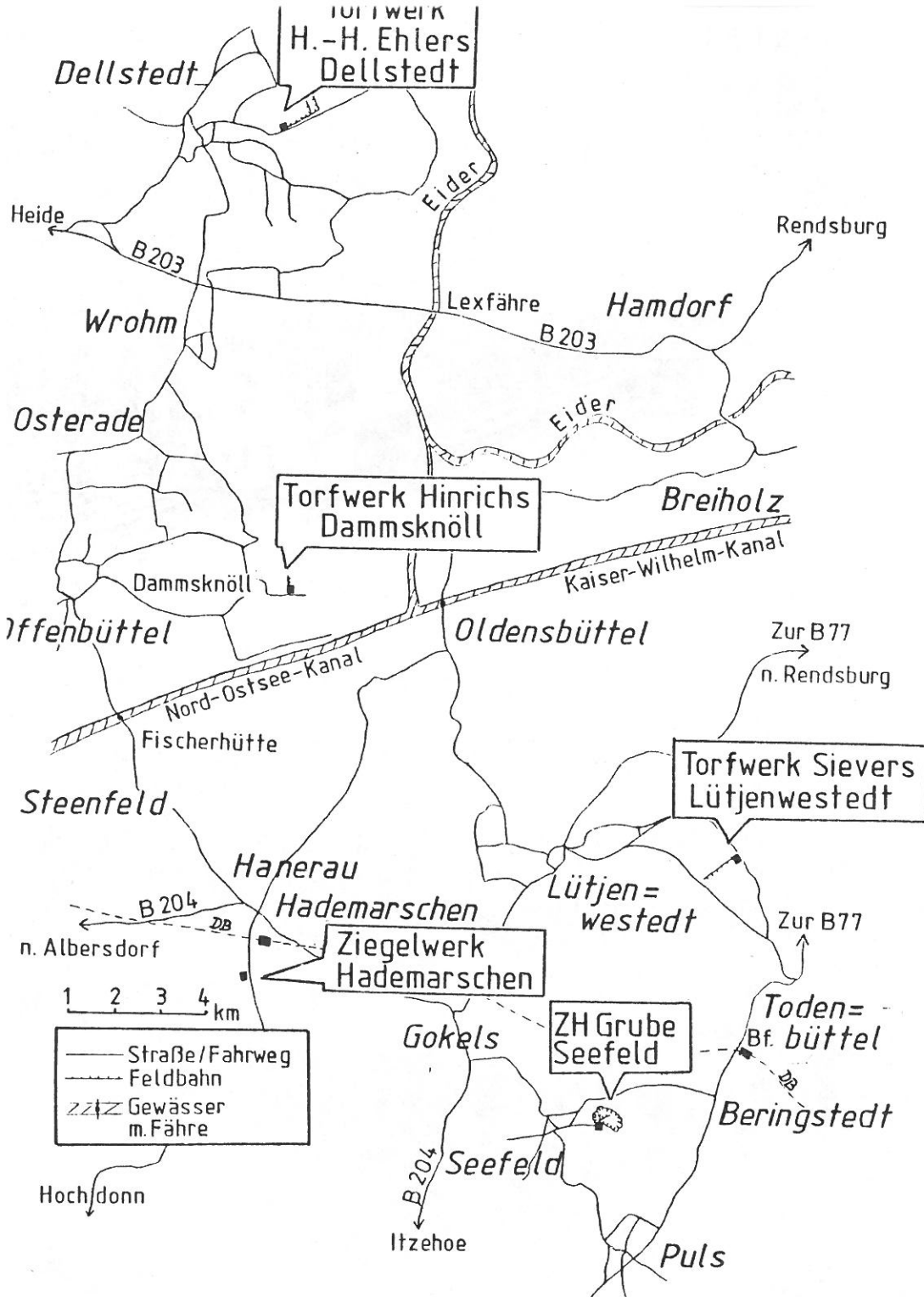
a) = Lok im Einsatz in der Grube Seefeld
 b) = Lok steht als Reserve in der Ziegelei Hademarschen
 c) = Lok ging 1982 als Schrott an Elly Nickels GmbH, Rendsburg

Neben den beiden Diema-Loks, die in der Grube Seefeld verkehren, hält das Ziegeleiwerk Hademarschen noch eine offene Reservelok vor, die auf einem Lkw-Anhänger in einer Halle in der Ziegelei in Hademarschen steht.

Ehemals sah der Fahrzeugpark der Ziegelei zweifellos interessanter aus. Einen Tag (!) bevor ich die Grube besuchte, wurden zwei bislang dort abgestellte Loks von einem Rendsburger Schrotthändler abgeholt. Ein Besuch bei dem Schrotthändler zeigte, daß insgesamt vier Lokomotiven beim Ziegelwerk Hademarschen gewesen sind, die an den Schrott gegangen sind.

Die Loks in Rendsburg dürften mittlerweile nicht mehr vorhanden sein, denn schon zwei Tage nach der Abholung in Seefeld waren die Maschinen teilweise auseinandergebrannt und befanden sich inmitten eines Schrottbirges.

Dennoch empfiehlt sich auch heute noch ein Besuch bei der Grube Seefeld. Das Personal ist freundlich und unkompliziert, und es bieten sich viele Fotomotive an, so z. B. in der Grube, am Förderbagger oder auch bei der Entladung. Zu diesem Zweck erklimmen die Züge eine etwa 4 m hohe Rampe, von der aus der gewonnene Ton auf einen Lkw, der zwischen Grube und Werk pendelt, umgeschlagen wird.



Stefan Prauß/Hans-Georg Bubolz:

SAARBERG

Saarbergwerke AG, 6600 Saarbrücken (2)

Bei Erscheinen des BE 4/82 war den Wirtschaftsteilen der Tageszeitungen zu entnehmen, daß der Absatz von Steinkohle vor allem bei den Saarbergwerken zurückgegangen ist und die Halden wieder wachsen.

Wir möchten deswegen vor Fortsetzung unserer Beschreibung über die Saarbergwerke AG die Hoffnung aussprechen, daß der gesunkene Absatz nicht den Einsatz der Schienentriebfahrzeuge auf ein für fotografierende Werkbahnfreunde unerträgliches Maß reduziert.

Kokerei Fürstenhausen

6601 Klarenthal

Im Saarbrücker Stadtteil Klarenthal liegt die z.Zt. einzige Kokerei der Saarbergwerke AG.

Ihr schließen sich eine Raffinerie und eine Kohleverflüssigungsanlage (Kapazität 10 t/Tag) an.

Da es in der Anlage ein umfangreiches Rangieraufkommen gibt, werden insgesamt 5 Lokomotiven, davon 3 im Rangierbetrieb, eingesetzt: Neben den Dieselloks 9, 12 und 14 kommen nämlich bei den Koksöfen noch die beiden Elektroloks E 3 und E 4 zum Einsatz.

Von den drei Dieselloks sind meist zwei im Einsatz, während die dritte im Loksuppen als Reserve steht.

Da die Nr. 14 eine Einrichtung zur Funkfernsteuerung besitzt soll sie nach Angaben der Saarbergwerke AG nach Emsdorf abgegeben werden, wenn dort die Kokerei fertiggestellt sein wird.

Dann werden sich die Nr. 9 und Nr. 12, die sich nur durch die orangefarbene Lackierung der Nr. 12 und ihre 40 PS-Mehrleistung unterscheiden, den Rangierbetrieb teilen müssen.

Grube Camphausen

6607 Fischbach-Camphausen

Eine in den letzten Jahrzehnten sehr wechselhafte Geschichte kennzeichnet die Grube Camphausen.

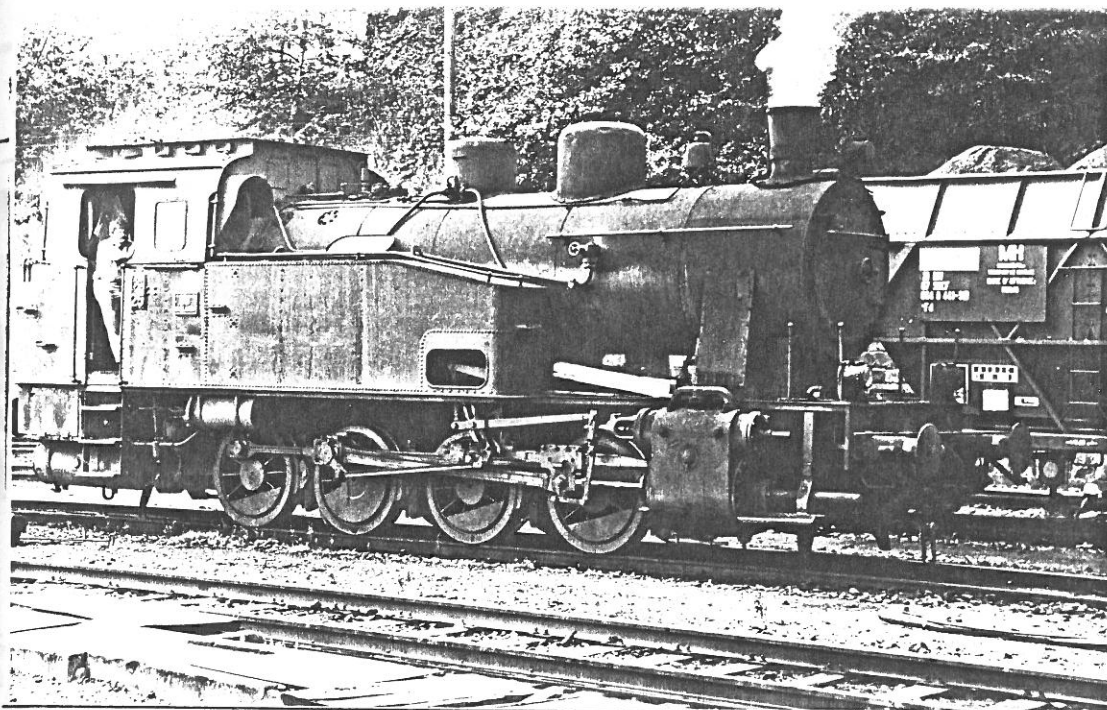
Bis Anfang der siebziger Jahre zählte Camphausen zu den größeren Schachanlagen der "saarberg".

Saarbergwerke AG

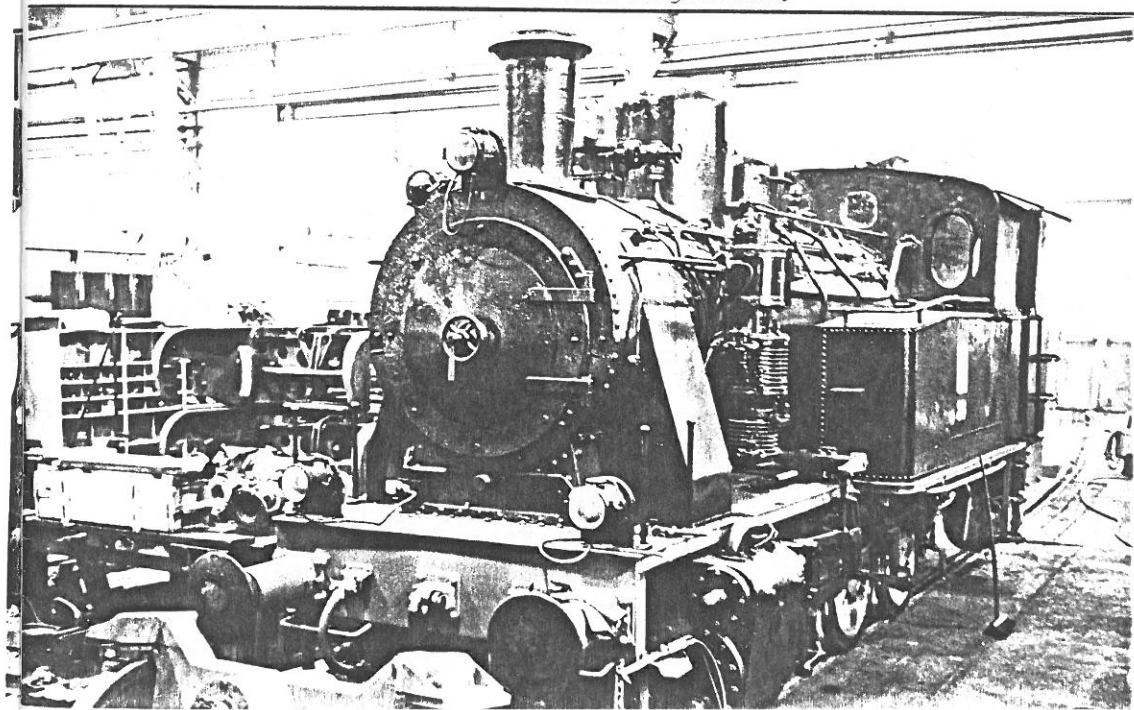
DIESELLOKOMOTIVEN

Ergänzungen

Nr. 17	Henschel	32 561	1982	DHG 700 C	C-dh	660 PS/489 kW	60 t
--------	----------	--------	------	-----------	------	---------------	------



Erfreulicherweise können wir Ihnen noch einige Eindrücke von den Einsätzen der nun abgestellten Dampflokomotiven Nr. 25 und Nr. 26 vermitteln: Oben rangiert die nun in Hirschbach abgestellte Nr. 25 auf der Grube Götteleborn (Foto von Günther Barths) und unten sehen Sie die nun auf Duhemel als Denkmal aufgestellte Nr. 26 am 06.10.1978 in der HW Hirschbach von Günther Barths aufgenommen.



Anfang des Jahres 1974, am 4. Januar 1974, wurde die Grube Camphausen teilweise stillgelegt. Die Grube verlor damit an Bedeutung, die zu dieser Zeit noch eingesetzte Lokomotive, die Krupp-Lok 39, wurde daraufhin zuerst in Hirschbach abgestellt und dann verschrottet.

Schon vorher, 1973, wurde die Henschel-Lok 14, die ebenfalls auf Camphausen eingesetzt wurde, abgestellt und verschrottet.

Viele Jahre hindurch gab es auf Camphausen keinen Triebfahrzeugeinsatz mehr.

Erst Anfang 1982, man hatte Camphausen inzwischen modernisiert und teilweise neu aufgebaut, beschaffte "saarberg" von Thyssen-Henschel eine weitere Lokomotive vom Typ DHG 700 C, reichte sie als Lok 17 ein und stationierte sie auf Camphausen als Rangierfahrzeug.

Die technischen Daten dieses Triebfahrzeuges, die uns erst nach Redaktionsschluß von BE 4/82 erreichten, finden Sie in diesem Heft!

"Saarberg" wird nun wieder über sechs Großschachten verfügen und seine Förderung weiter steigern können.

Grube Warndt

6624 Großrosseln=Karlsbrunnen

Die Grube Warndt, auch Warndtschacht genannt, ist die jüngste und auch die modernste Förderanlage der Saarbergwerke AG.

Nachdem in den Jahren 1924 bis 1927 die französischen Gruben die Kohlenlager unter dem saarländischen Warndt abgebaut hatten, entschloß man sich von Seiten der "saarberg", nun selbst Hand an die reichen Steinkohlenlager des Warndt zu legen.

So kam es, daß Anfang der sechziger Jahre die Grube Warndt als modernste Förderanlage des Saarlandes eröffnet wurde.

Die Bahnverbindung, man verlängerte die Bahnstrecke Fürstenhausen - Großrosseln um 5,6 km bis zum Warndtschacht, wurde am 17. Juli 1962 in Betrieb genommen.

Besonderes Kennzeichen der Grube Warndt ist der vollständig ummauerte Förderturm, der weithin sichtbar ist.

Dampflokomotiven waren auf dem Warndtschacht niemals eingesetzt, er wurde sofort mit Diesellokomotiven belegt.

Man stellte zuerst die "saarberg"-Lok 3 für die neue Grube ab und zog außerdem die Lok 6 von der Kokerei Fürstenhausen ab, nachdem diese durch die neu beschaffte Lok 10 ersetzt worden war. Später tauschte man Lok 3 gegen die Lok 4 aus. Bis 1981 versahen Lok 4 und Lok 6 alleine den gesamten Rangierdienst, im April befand sich Lok 6 auf Grube Reden und Lok 5 auf Grube Warndt.

Die ständig steigenden Förderleistungen jedoch machten im letzten Jahr die Anschaffung einer stärkeren Lokomotive notwendig.

Deher erwerb "saarberg" 1981 von Thyssen-Henschel eine weitere Lokomotive des Typs DHG 700 C, die Nr. 16.

Damit sind nun drei Lokomotiven auf dem Warndtschacht im Einsatz.

Grube Göttelborn & Kraftwerk Weiher

6607 Göttelborn

Eine Kombination von Grube und Kraftwerk, die bei "saarberg" die einzige ihrer Art ist, besteht in Göttelborn.

Beide Anlagen besitzen über ein etwa 2,5 km langes elektrifiziertes Anschlußgleis eine Verbindung zum Bahnhof Merchweiler an der KBS 645 und damit zum übrigen Schienennetz Deutschlands.

Mit der verwertbaren Förderung von knapp 50% zählt die Grube Göttelborn nicht eben zu den besten; was die Fördermenge angeht, steht sie aber den anderen Großschachtenanlagen in nichts nach. Das Kraftwerk Weiher, das in direkter Verbindung mit der Grube steht, bezieht seinen Kohlenbedarf von eben dieser, was natürlich Transportkosten spart, da der Transport über Förderbänder erfolgen kann.

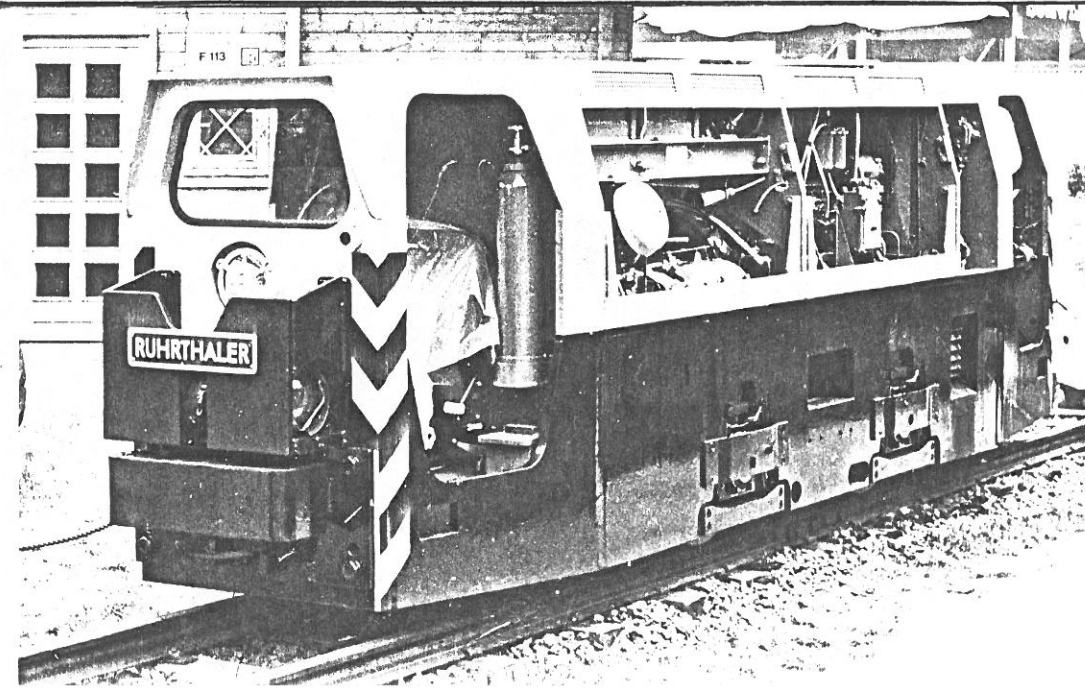
In früheren Jahren herrschte auf beiden Anlagen ein reger Triebfahrzeugeinsatz, heute ist aber nur noch eine einzige Lok eingesetzt.

Die letzte Dampflok verließ nach Fristablauf Anfang 1981 die Grube Göttelborn. Es handelte sich um die Lok 25.

An ihre Stelle trat die neu von Henschel erworbene Diesellok 15, die heute zusammen mit einer Bundesbahn-Lok der BR 260 oder 261 den Betrieb in der Verbundanlage bewältigt.

Das Fotografieren der Lok gestaltet sich von außen unmöglich, da man das Betriebsgelände nur sehr schlecht einsehen kann.

Natürlich setzen die Saarbergwerke AG untertage ebenfalls eine Vielzahl von Lokomotiven ein. Günther Bartsch nahm diese 1976 von Ruhrthaler unter der Fabriknummer 4057 gebaute Grubenlok der Saarbergwerke AG auf der Düsseldorfer Bergbaumesse auf.



Kurzmeldungen

Niedersachsen

Stadtwerke Leer GmbH

Hafenstraße, 2950 Leer

Im Februar 1982 haben sich die Stadtwerke Leer eine fabrikneue Diema-Lokomotive angeschafft. Diese Maßnahme erfolgte wohl, weil sich eine Hauptuntersuchung der alten DWK-Lok, die in diesem Jahr fällig geworden wäre, als unrentabel herausstellte. Die DWK-Lokomotive wurde so an den Hersteller der neuen Lok (Diema) verkauft, der auf Anfrage mitteilte, daß die Lok bereits verschrottet worden ist.

Stadtwerke Leer GmbH, Leer								1 435 mm	
Lok	Herstellerdaten		AF	Typ	(t)	(PS)	(km/h)		
4529	Diema	4 529/1982	Bdh	DVI 150/1.3	20	170	15	a)	
637	DWK	637/1938	Bdm	110 B	24	110	25	b)	
a) = 1982 geliefert an Stadtwerke Leer b) = 1938 geliefert an Vulkan-Werft, Bremen Früchtenicht (?), Bremen c) 1973 Stadtwerke Leer (über Schöma oder Diema) 1982 Diema, Diepholz, dort Verschrottung									

Bei Betriebsruhe steht die Lok im Freien an der Westseite des Leerer Hafens an der Hafenstraße und kann dort gut fotografiert werden. Der Fußweg vom DB-Bahnhof Leer dauert etwa 15 min.

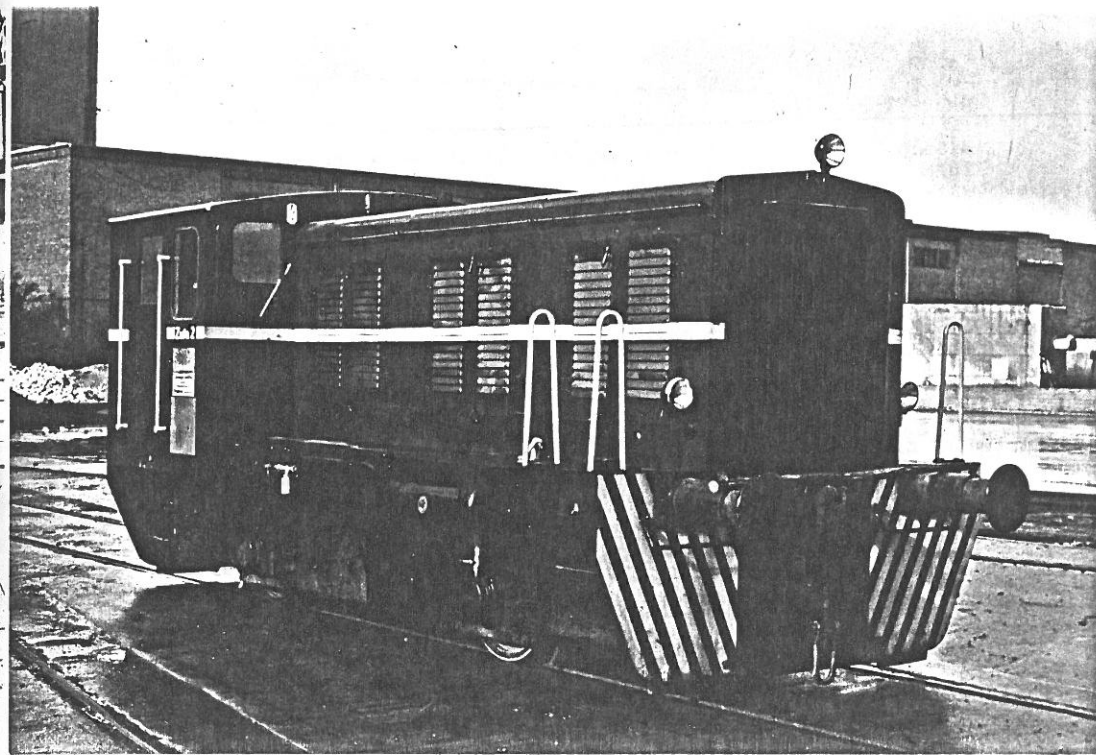
Norddt. Zucker GmbH & Co. KG

Lüneburger Straße, 3110 Uelzen

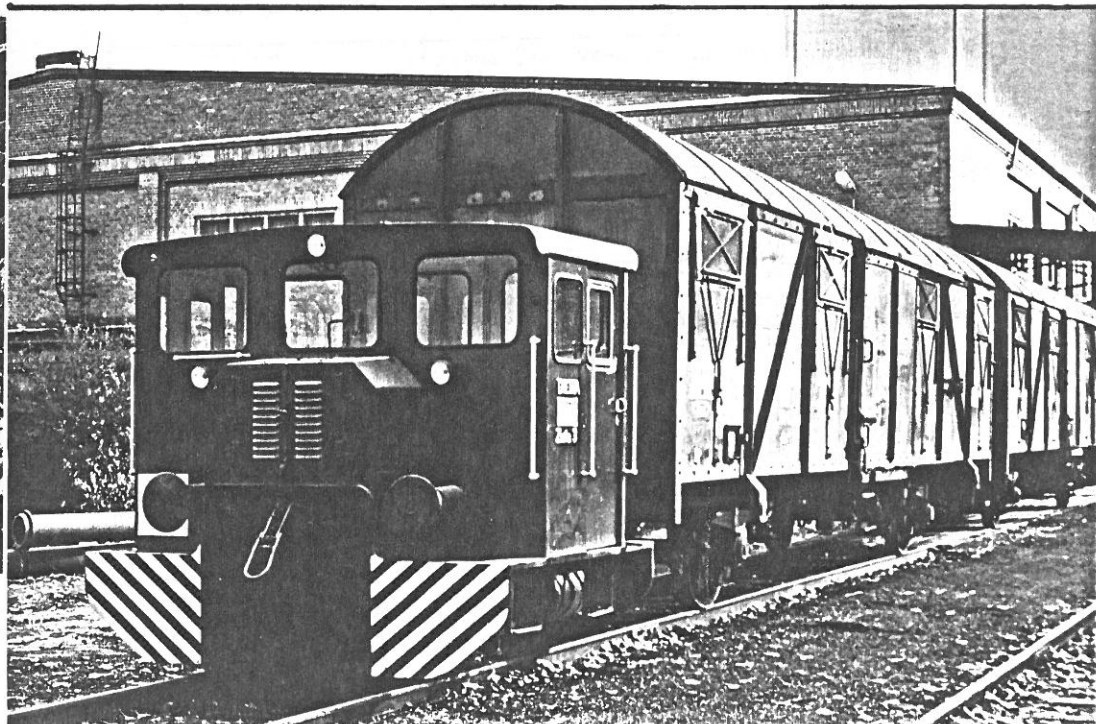
Die Zuckerrübe ist nicht nur eines der Haupterzeugnisse der norddeutschen Landwirtschaft, sie ist auch mit ein Grund, warum einige Bahnstrecken, die nur noch im Güterverkehr betrieben werden, nicht vollkommen stillgelegt werden. Wenn in den Herbstmonaten die Rübenkampagne beginnt, entwickelt sich auf diesen Strecken ein äußerst reger Wagenladungsverkehr, während in den übrigen Monaten kaum Betrieb herrscht. Die Zuckerrüben aus der Umgebung von Uelzen, Dannenberg bis zu den Kreisen Lauenburg und Stormarn im Norden werden zum großen Teil per Bahn nach Uelzen in die dortige Zuckerfabrik gebracht, die täglich bis zu 12 000 t verarbeitet.

Norddeutsche Zucker GmbH & Co. KG, Uelzen								1 435 mm	
Lok	Herstellerdaten		AF	Typ	(t)	(PS)	(km/h)		
Zufa 1	MaK	500 048/1969	Cdh	G 500 C	60	530	35	a)	
Zufa 2	Schöma	1 849/1957	Bdh		28	225	42		
Zufa 3	Diema	2 265/1959	Bdh	DVI 60		60			
a) = 1969 geliefert an Norddeutsche Zucker, Uelzen									

Es stehen der Zuckerfabrik drei Lokomotiven zur Verfügung, um die beladenen Waggons im Bahnhof Uelzen zu übernehmen, zur Entladeanlage zu bringen und danach wieder leer zurückzuführen.



Das obere Foto zeigt die Zufa 2, das untere die Zufa 3 der Zuckerfabrik Uelzen. Mit etwas Glück kann man auch eine der Loks von einem Zug aus beobachten. Beide Fotos nahm Matthias Barann am 31.10.1981 auf.



Diesen Dienst versieht die neueste und stärkste Lok des Werkes, die Zufa 1. Daneben fällt noch Rangierarbeit bei der Beladung der Güterwagen mit Fertigprodukten an, womit die Zufa 3 beschäftigt ist. Die Zufa 2 ist Reservelok und kommt nur fallweise zum Einsatz, meist wenn Zufa 1 ausfällt.

Thyssen Nordseewerke GmbH Am Zungenkai, 2970 Emden

Bei den Nordseewerken handelt es sich um eine Werft, die sich u.a. mit der Herstellung von U-Booten befaßt. Für den Eisenbahnfreund bedeutet das natürlich Fotografierverbot. Aber dennoch lohnt sich ein Blick auf den Fahrzeugpark, genauer gesagt, auf die Lokliste des Werkes, dessen klägliche Überreste eines ehemals interessanten Fahrzeugparks sich heute nur noch in einer Altbau Diesellok wiederfinden.

Thyssen Nordseewerke GmbH, Emden							1 435 mm
Lok	Herstellerdaten		AF	Typ	(t)	(PS)	(km/h)
6201	O&K	5 919/1935	Bdm	LD 2	6	25	a)
6202	Wind	429/1938	Bdm		16.5	25	b)
6203	Jung	1 216/1911	Bfl			80	c)
6204	Wind	445/1939	Bdm			56	d)
6205	BMAG	10 431/1934	Bdm	Kö II	15	88	e)
6228	KHD	42 845/1943	Bdm	A4M 420	25	110	21.4 f)

a) = 1935 geliefert an Nordseewerke, Emden
1952 an ?

b) = 1938 geliefert an Nordseewerke, Emden
1959 an ?

c) = 1911 geliefert an Charlottenhütte (was und wo ist das?)
1942 (?) an Nordseewerke, Emden
1948 Verschrottung

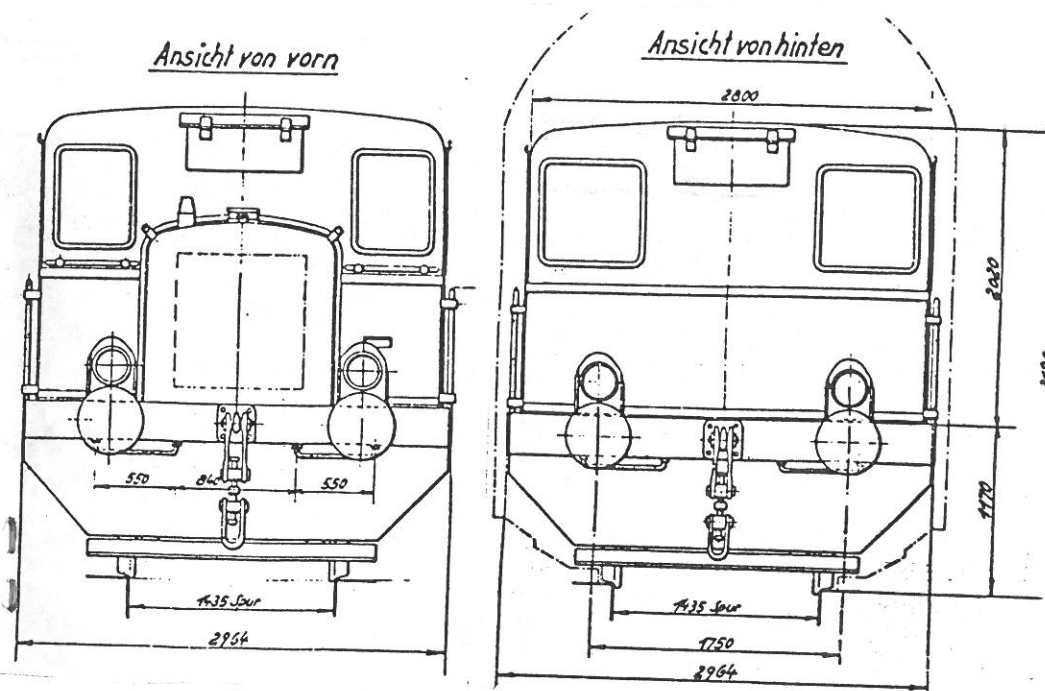
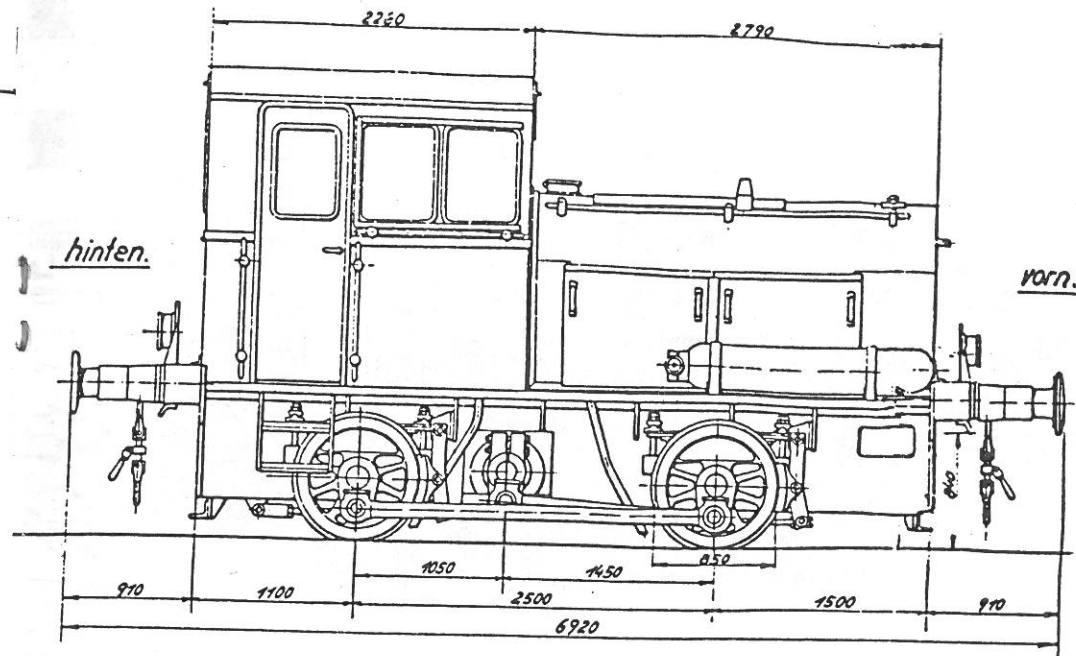
d) = 1939 geliefert an ?
an Wilhelmshavener Vorortbahn
1950 an Nordseewerke, Emden
1974 Verschrottung

e) = 1934 geliefert an ?
an Friedrich Rippel KG, Recklinghausen
1953 an Nordseewerke
1974 Verschrottung

f) = 1943 geliefert an VW-Werke
an VW Kassel
1965 an VW Emden
1973 an Nordseewerke, Emden

Die Lokliste spricht eigentlich für sich. Es bleibt nur noch ergänzend zu bemerken, daß im Werk noch zahlreiche werkseigene Wagen existieren, die auch z. T. von einigen Schienenkränen verschoben werden.

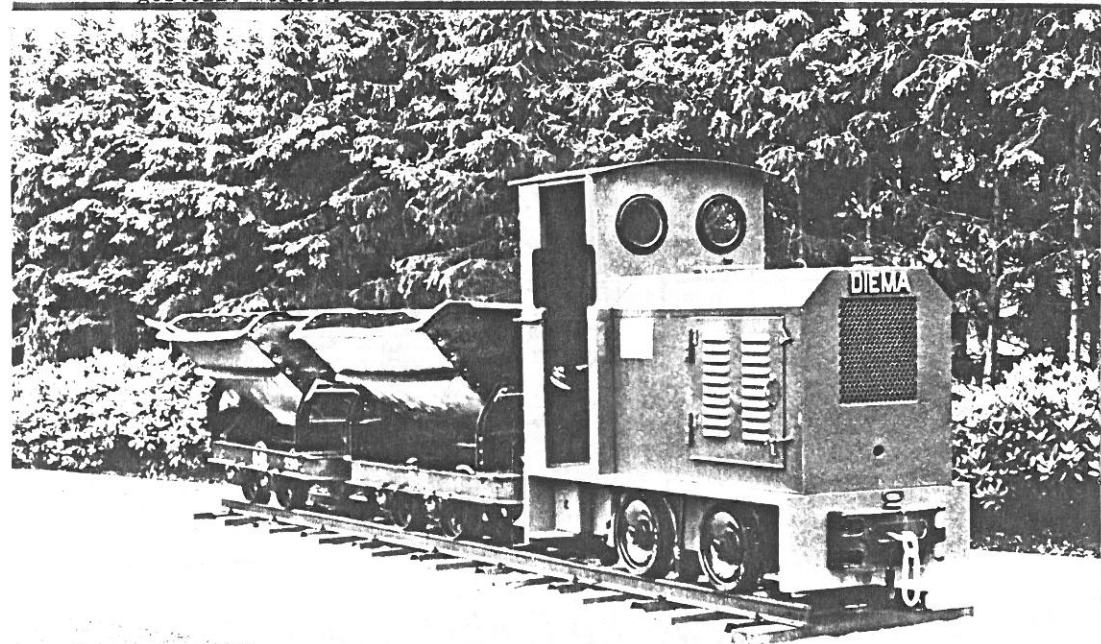
In Emden besitzen zumindest die VW-Werke und die Nordwestdeutschen Kraftwerke AG Lokomotiven, möglicherweise gibt es aber noch weitere Werke mit Eisenbahnbetrieb. Ergänzungen sind immer willkommen.



Thyssen Nordseewerke GmbH, Lok 6228



Eine herbe Enttäuschung ist für den Eisenbahnfreund die neue Lok der Stadtwerke Leer. Hier soll sie (oben, 30.05.1982) ebenso wie die Lok 1 von der Petersfehner Bauunternehmung H. v. Bloh (unten, 30.06.1981) im Bild vorgestellt werden. Fotos: Ulrich Völz



Heinrich von Bloh GmbH Eichenweg, 2901 Petersfehn 1

Eine der Baufirmen, die am Bau des Hunte-Deiches zwischen Oldenburg und Elsfleth zu Anfang der 70er Jahre beteiligt war, ist die Heinrich von Bloh GmbH aus Petersfehn. Noch heute existieren im Lager in Petersfehn mehrere Diema-Lokomotiven.

Heinrich von Bloh, Petersfehn							600 mm	
Lok	Herstellerdaten		Typ	(t)	(PS)	MNr.		
1	Diema	1 683/1954	DS 16	3.5	16	1 402	a)	
2	Diema	1 762/1955	DS 22	3.8	28	1 762 533	b)	
3	Diema	1 660/1954	DS 22	3.8	28	1 717 379	b)	
4	Diema	1 594/1953	DS 22	3.8	28	1 470 166	b)	
5	Diema	1 540/1952	DS 22	3.8	28	1 448 186	b)	
6	Diema	2 506/1962	DS 28	4.3	28	3 237 571	b)	
7	Diema	2 589/1963	DS 30	5.0	30	3 332 636/38	b)	
8	Diema	2 657/1963	DS 30	5.0	42	3 674 287/89		
9	Diema	1 883/1956	DS 30	5.0	37.5	1 765 241/43		
10	Diema	2 391/1960	DS 40	6.6	45	3 422 019/22		
11	Diema	/						

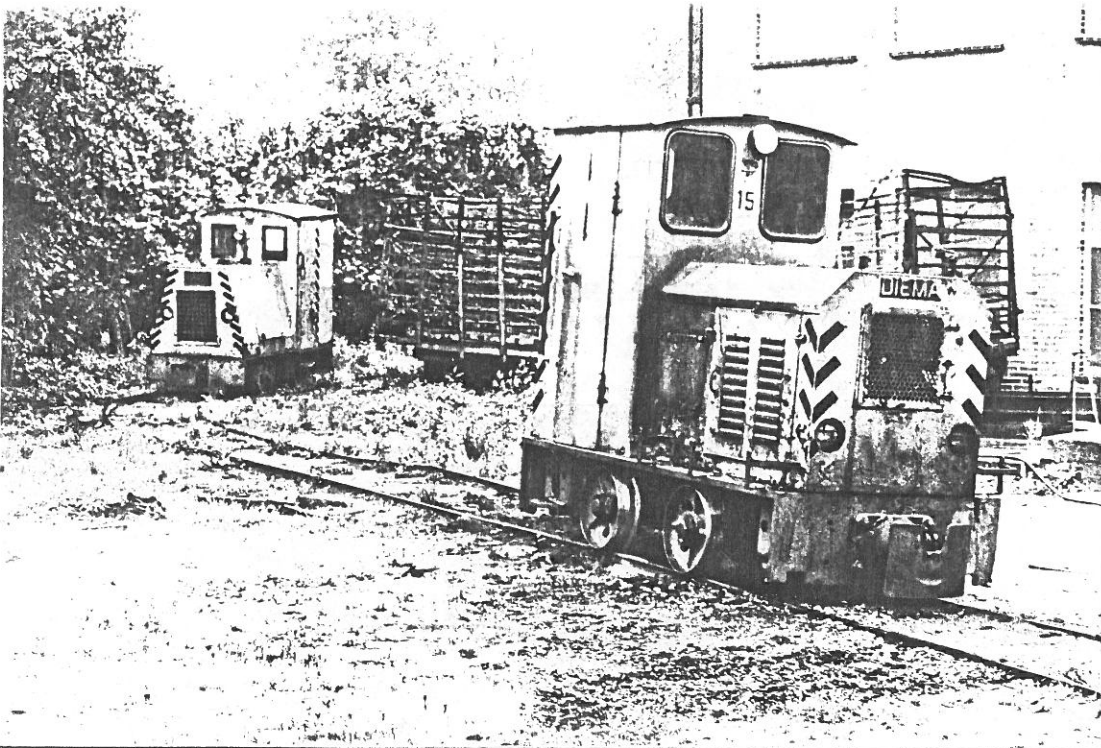
- a) = Lok steht als Denkmal im Lager
- b) = Lok defekt bzw. Motor ausgebaut

Die Lok 1 steht zusammen mit zwei Loren und einer Planierdraupe am Eingang des Lagers als Denkmal. Äußerlich ist sie sehr gut aufgearbeitet. Es kann nicht mit Sicherheit gesagt werden, ob die aufgeführten Loks alle sind, die die Firma Heinrich von Bloh besitzt, denn seitens der Bauunternehmung wurden nur die Loks 1-10 genannt. Ein Foto von der Hunte-Deichbaubahn zeigt aber eine Lok 11. Auf eine zweite Anfrage hin hat sich die Firma nicht wieder gemeldet. Vielleicht kann ein Leser helfen?

Die Loks sind seit der Beendigung des Hunte-Projektes im Jahre 1974 nicht mehr im Einsatz gewesen.

Klasmann-Werke GmbH 2908 Friesoythe (Edewechterdamm)

Das Werk ist auch unter der Bezeichnung Vehnemoor GmbH bekannt. Es liegt direkt am Endpunkt der Kleinbahn Bad Zwischenahn - Edewechterdamm, von der ein Anschlußgleis zum Werk führt. Im Sommer 1981 standen 13 Lokomotiven zum Abtransport des abgebauten Torfes zum Werk bereit, davon ist eine Maschine ein Gleisleger, der auf der Basis einer Schöma-Lok erstellt worden ist. Im Werk stehen häufig mehrere Lokomotiven, die nach einer Anfrage auch fotografiert werden können.



Impressionen aus dem Vehnemoor: Zwei der Klasmann-Lokomotiven bei strömendem Regen am 30.06.1982 im Werk (Ulrich Völz) und die Lok 8 irgendwo am 17.03.1980 in den Weiten des Moores (Klaus Linek).

Klasmann-Werke GmbH (vorm. Vehnemoor GmbH), Edewechterdamm 900 mm							
Lok	Herstellerdaten		Typ	(t)	(PS)	Motor	Nr.
4	Diema	856/1937	DS 24	4.1	25	A3L 514	1 750 905/07
5	Diema	1 017/1940	DS 24	4.1	25	A3L 514	3 961 621/23
6	Schöma	597/1941		4.0	26	F2L 712	3 283 406/07
7	Diema	/1942		4.1	25	A3L 514	1 788 308/10
8	Schöma	840/1944		4.0	25	A2L 514	3 959 974/75
9	Schöma	841/1944		4.0	30	F2L 514	3 959 148/49
10	Diema	1 210/1947	DS 22	4.3	28	A2L 514	3 517 349/50
11	Diema	2 602/1963	DS 28	4.3	28	A2L 514	3 320 930/31
12	Schöma	869/1947		3.5			
13	Diema	2 012/1957	DS 28	4.3	28	A2L 514	2 046 726/27
14	Diema	1 480/1951	DS 28	4.3	28	A2L 514	1 785 933/34
15	Diema	1 474/1951	DS 28	4.3	28	A2L 514	4 568 936/37
16	Diema	1 767/1955		5.5	42		
17	Diema	2 519/1962	DS 30	5.5	42	F3L 514	1 481 674/76

a) = Gleisleger, ex Klasmann-Werke, Groß Hesepe
b) = Verkauft an Klasmann-Werke, Groß Hesepe

Kurzmeldungen

Nordrhein-Westfalen

VEM Erz und Stahl

Huyssenallee, 4300 Essen

Die Firma VEM Erz und Stahl ist schon wiederholt durch Verschrottungen von Lokomotiven, beispielsweise hat sie mehrere Loks der Krupp Stahl AG aus Rheinhausen seziert, bekannt geworden. Auch diesmal soll es nicht anders sein.

VEM Erz und Stahl, Essen							1 435 mm
Lok	Herstellerdaten		AF	Typ	DGew.	BGew.	(PS)
3	Krupp	4 064/1959	Cdh		42 t	33 t	a)
54	Krupp	4 141/1961	Cdh			440	b)
56	Krupp	4 143/1961	Cdh		43 t	44 t	440 c)
1	MaK	220 032/1956	Cdh	240 C	35 t	16 t	240 d)
443	LHB	3 084/1961	Bdh	S 400	40 t	36/25 t	400 e)
444	LHB	3 085/1961	Bdh	S 400	40 t	36/25 t	400 f)

a) = 1959 geliefert an ?
VEM Erz und Stahl, Essen
b) = 1961 geliefert an Krupp Hüttenwerke, Rheinhausen (Lok 54)
1979 VEM Erz und Stahl, Essen
c) = 1961 geliefert an Krupp Hüttenwerke, Rheinhausen (Lok 56)
1979 VEM Erz und Stahl, Essen



- d) = 1956 geliefert an Bayer, Dormagen
VEM Erz und Stahl (z. Zt. vermietet, wir berichten noch)
- e) = 19.. ex Ruhrkohle AG (V 443)
- f) = 19.. ex Ruhrkohle AG (V 444)

Während die Krupp-Loks anscheinend reguläre Werkloks sind, stehen die ehemaligen Ruhrkohle-Loks nur zur Verschrottung hier. Leider hat der Platzmeister etwas gegen fotografierende Eisenbahnfreunde, aber auf Anfrage kann man sich die Maschinen ansehen.
Die Lok 1 ist an eine Essener Firma vermietet, auf die wir in einem späteren Heft noch kommen werden.
Möglicherweise besitzt VEM Erz und Stahl noch weitere Loks.

Hornitex-Werke Gebr. Künnemeyer Bahnhofstraße, 4934 Horn-Bad Meinberg 1

Als Ergänzung zum BE S2 sei noch angemerkt, daß die alte Gmdr-Lok im letzten Jahr verschrottet worden ist. Offenbar ist den Angestellten irgendein Eisenbahnfreund wegen der Schilder der verschrotteten Lok dermaßen auf den Geist gegangen, das man zu keinen Auskünften mehr bereit ist. Wenn man will, kann man sich aber von dem zuständigen Herrn gern einen Vortrag anhören, warum keine Informationen mehr herausgegeben werden können (wie schön!)

Hornitex-Werke Gebr. Künnemeyer, Horn Bad Meinberg		1 435 mm					
Lok	Herstellerdaten	AF	Typ	(t)	(PS)	(km/h)	
1	Gmdr 1 263/1935	Bdm			15	24	a)
2	KHD 55 264/1952	Bdh	A6M 517	16	107	30	b)

a) = 19.. ex DB Kö
b) = 1978 ex Stadt Kleve (Lok 2)

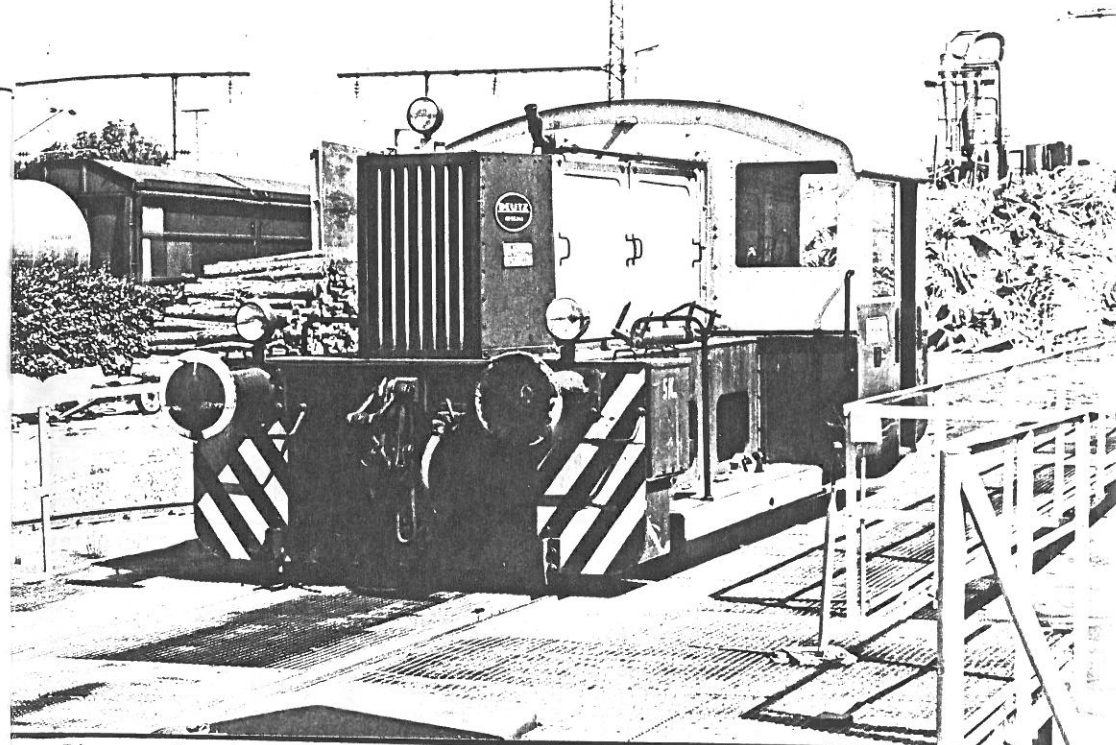
Kurzmeldungen Baden-Württemberg

Kurt Kampffmeyer Mühlenvereinigung KG Werk Hildebrandmühlen, Hombuschstr., Mannheim

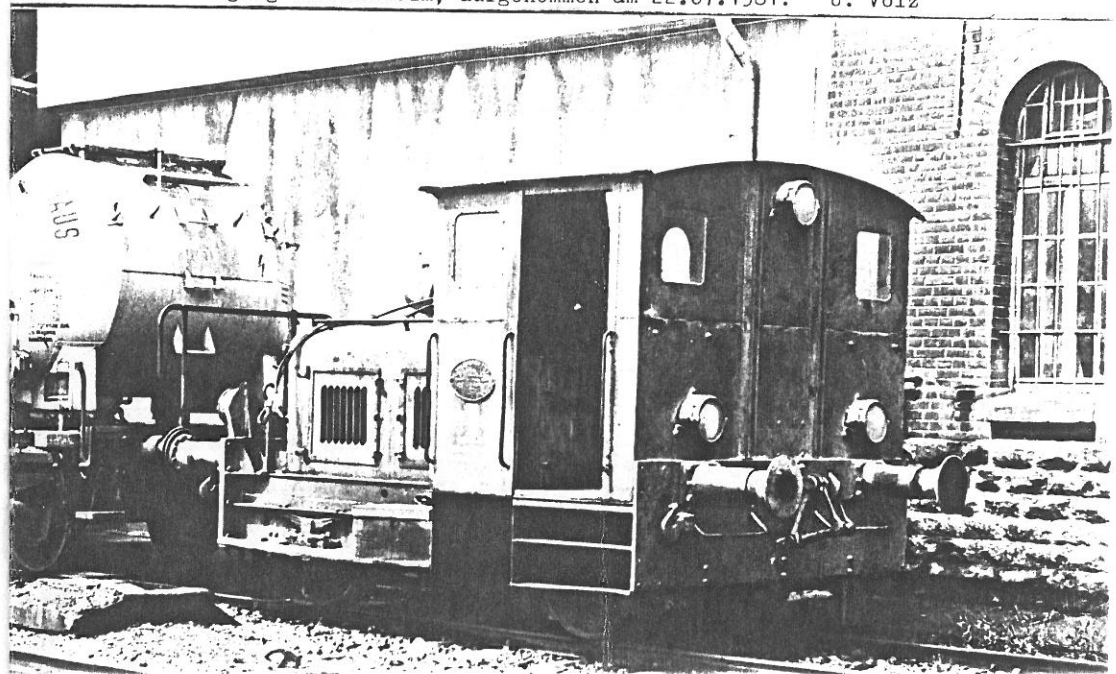
Zum Verschub der Waggons am Hafen wird von der Kampffmeyer Mühlenvereinigung eine Gmeinder-Lokomotive bereitgehalten.

Kurt Kampffmeyer Mühlenvereinigung, Mannheim		1 435 mm					
Lok	Herstellerdaten	AF	(PS)	(km/h)	BGew.	L.Unt.	
272	Gmdr 4 442/1948	Bdm	50	18	9 t	17.08.1978	

Man erreicht die Lok am besten über die Gleise, gegen das Fotografieren hat im Sommer 1981 niemand etwas eingewendet.
Die Lok steht immer im Freien, einen Schuppen gibt es nicht. Sie ist auch an Feiertagen frei über die Gleise zugänglich.



Die nunmehr einzige Lok der Hornitex-Werke in Horn Bad Meinberg ist die Lok 2, hier aufgenommen im Sommer 1982.
Ebenfalls einzige Lok des Werkes ist die alte Gmdr-Lok der Kampffmeyer Mühlenvereinigung in Mannheim, aufgenommen am 22.07.1981. U. Völz



GEG-Lagerhaus

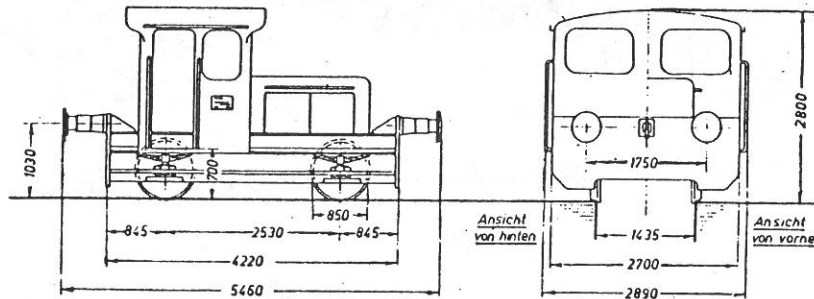
6800 Mannheim

Geht man von Kampffmeyer aus etwas weiter an den Gleisen entlang, kommt man zum GEG-Lagerhaus. Dort wird ebenfalls noch eine Gmeinder-Lok vorgehalten, die aber sehr selten zum Einsatz kommt und ihr Dasein in einem Schuppen fristet.

GEG-Lagerhaus, Mannheim								1 435 mm	
Lok	Herstellerdaten		AF	(PS)	(t)	(km/h)	Motor		
223	Gmdr	5 321/1963	Bdh	48	14	15	KHD F4L 712	a)	
195	Breuer	2 108/	Bd.					b)	

a) = 1963 geliefert an GEG, Mannheim
 b) = 1963 verschrottet

Der Breuer-Lokomotor wurde bei der Anschaffung der Gmdr-Lok verschrottet.



Diesellokomotive 50 PS

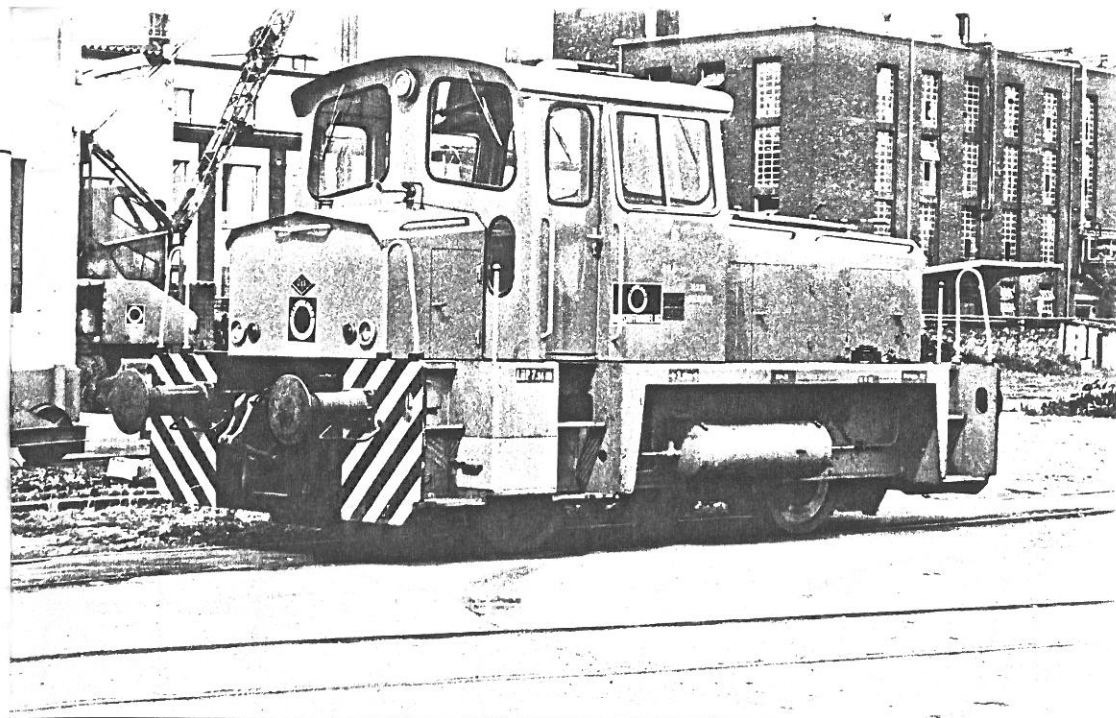
Bilfinger + Berger Bau AG

Diffenestrasse, 6800 Mannheim

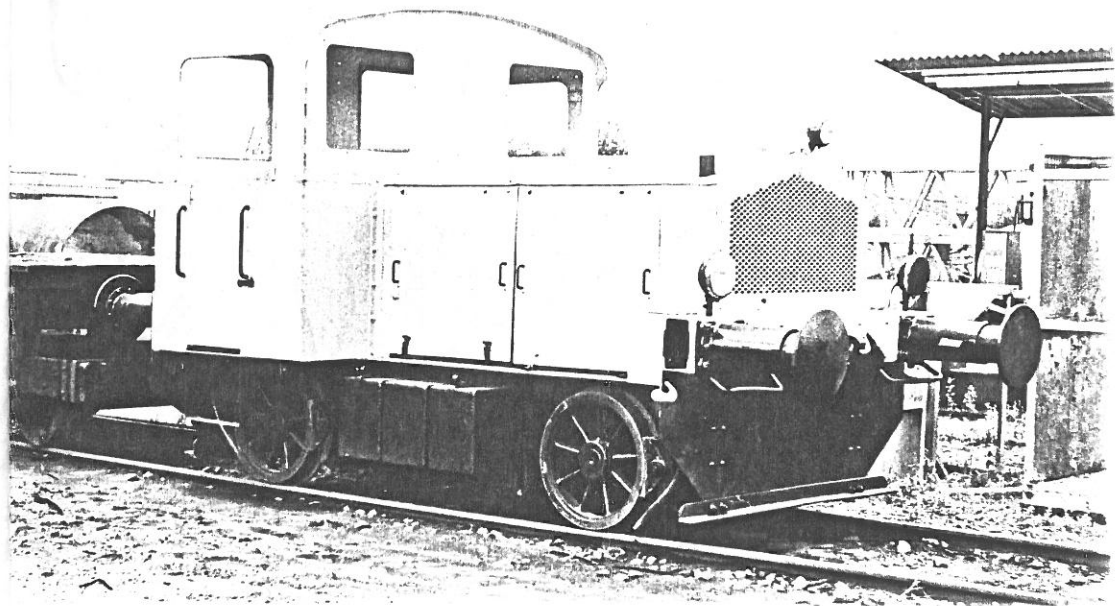
Eine gelbe Altbau-Diesellok wird auf dem Mannheimer Lagerplatz dieser Baufirma hin und wieder eingesetzt.

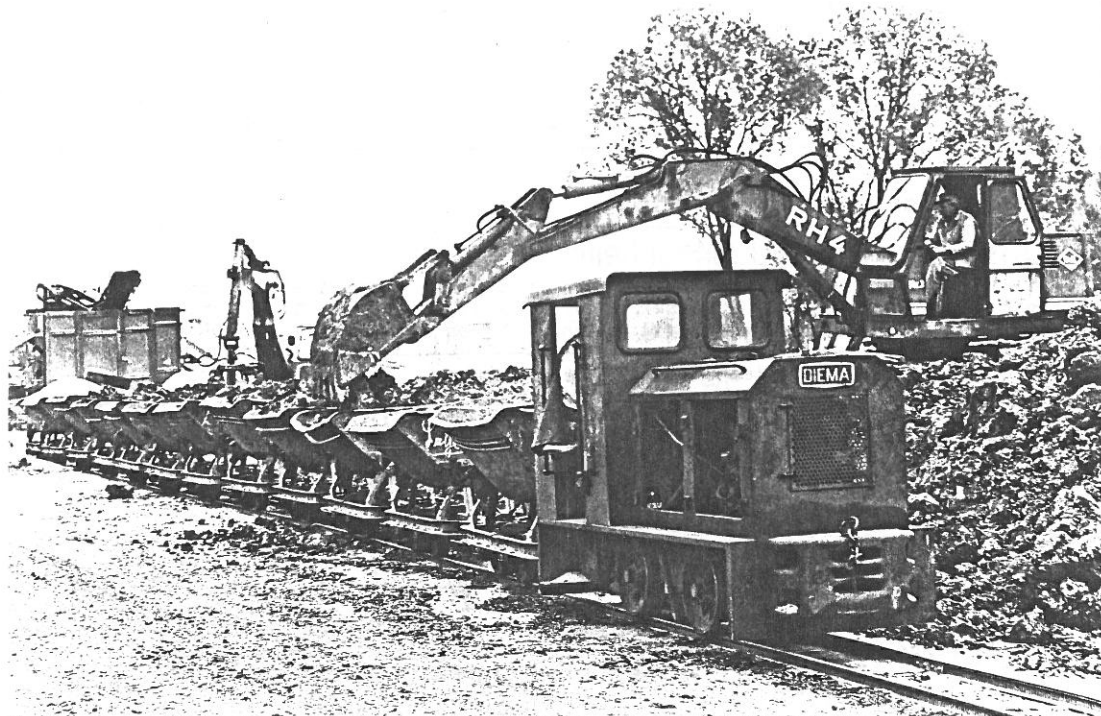
Bilfinger + Berger Bau AG, Mannheim					1 435 mm	
Lok	Herstellerdaten		AF	Motor		
oNr	O&K	20 520/	Bdm	O&K Lizenz Acro		

Die Lokomotive ist hervorragend gepflegt, sprang aber für eine Demonstration vor Eisenbahnfreunden nicht an. Die Maschine besitzt noch den Originalmotor! Im Lager steht noch eine Schmalspurlore als Denkmal. Eine Lok, die dort auch einmal stand, ist von der Stadt woanders aufgestellt worden.

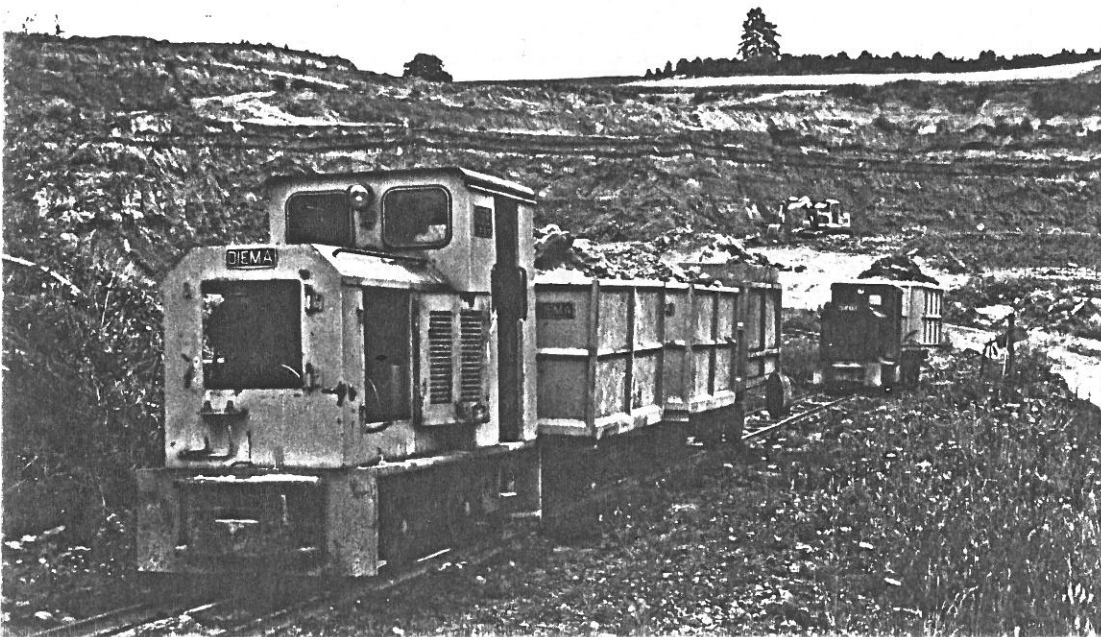


40 Jahre Wandel im Lokbau dokumentieren diese beiden Aufnahmen: Oben zeigt sich die Altbau-Diesellok von Bilfinger und Berger, unten die vom selben Hersteller gebaute Neubau-Diesellok von Klöckner Rohstoffhandel in Mannheim. Beide Aufnahmen entstanden am 22.07.1981. Fotos: Ulrich Völz





Unwiederbringlich vorbei: Der Feldbahnbetrieb des Tonwerkes Renz in Regensburg ruht heute. Hier sehen Sie Diema 2 902 bei der Beladung am Lagerplatz. Drei Wochen vorher (23.07.1982) mühten sich die beiden Diema-Loks der Dachziegelwerke Wiest in Vöhringen-Bellenberg an der Steigungsstrecke ab.
Fotos: Walter Listl



Die Lokomotiven sollen aufgearbeitet werden und im Werksmuseum aufgestellt werden. Das Werk liegt nahe dem DB-Bahnhof Regensburg-Prüfening.

Vereinigte Dachziegelwerke Wiest

Südöstlich von Ulm betreiben die Vereinigten Dachziegelwerke Wiest in Altenstadt-Untereichen und Vöhringen-Bellenberg zwei Ziegeleien mit Feldbahnbetrieb.

-Werk Altenstadt-Untereichen

Im Werk gibt es zwei Lokomotiven, von denen im Sommer 1981 eine zur Reparatur abgestellt war. Den Betrieb "schmeißt" allein die Diema 2 416, die mit Hilfe zweier Kipploren den Ton ins Werk schafft.

-Werk Vöhringen-Bellenberg

Etwas mehr Betrieb herrscht anscheinend im zweiten Werk, in Vöhringen-Bellenberg. Zwar existieren auch nur zwei Loks, die aber die Strecke im Zweizugbetrieb befahren.

Vereinigte Dachziegelwerke Wiest						600 mm	
Lok	Herstellerdaten		Typ	(PS)	(t)	MNr.	
oNr	Diema	2 047/1957	DS 14	15	2.8	2 100 117	AU a)
oNr	Diema	2 276/1959	DS 20	22			VB
oNr	Diema	2 416/1961	DS 14	16			AU
oNr	Diema	2 600/1963	DS 30	42			VB

a) = geliefert über Feldbahnfabrik Breidenbach, Mannheim
 AU = Werk Altenstadt-Untereichen
 VB = Werk Vöhringen-Bellenberg

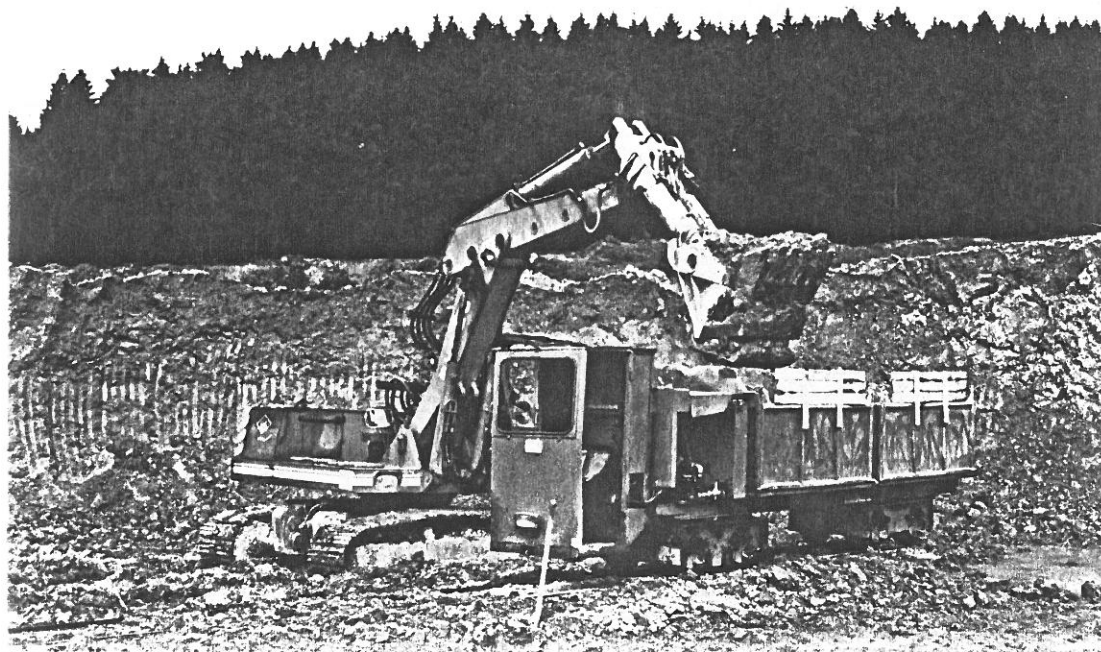
Die Diema 2 276 fährt mit einem Hydraulikkipper, während die etwas stärkere Diema 2 600 drei Kipper zieht. Trotzdem hat sie damit auf der Steigungsstrecke aus der Grube heraus ihre Probleme. So hilft die kleinere Lok auf der Steigung mit einem Schubs nach. An einer Ausweiche wartet sie dann, bis die DS 30 entladen hat und an ihr vorbei wieder in die Grube fährt, um dann ebenfalls entladen zu können. In der Grube gibt es zwei Beladestellen.

Ziegelwerk Leinsing 8943 Babenhausen (Klosterbeuren)

Das Ziegelwerk Leinsing schafft den in der Grube abgebaggerten Ton mit Hilfe dreier Eigenbau-Triebwagen, die auf Diema-Basis entstanden sind (einer evtl. ex Diema 1 693/), ins Werk.

Eingesetzt werden jeweils zwei der drei Triebwagen, der dritte steht als Reservefahrzeug in einer Halle.

Gleich beim Werk wird die Straße mittels eines Tunnels unterquert, und anschließend führt die Strecke über eine Wiese in die Grube, in der die Fahrzeuge an zwei Stellen beladen werden.



Ziegelwerk Leinsing, Klosterbeuren: Einer der Eigenbau-Triebwagen wird in der Grube beladen. Die Aufnahme entstand am 23.07.1981. Zwei Wochen später nahm der Fotograf die Diema 2 567 des Dachziegelwerkes Bogen auf der Fahrt von der Grube zum Werk auf. Fotos: Walter Listl

Bayerisches Dachziegelwerk GmbH

8443 Bogen=Bärndorf

Zum Abtransport des in der Grube gewonnenen Materials existiert eine etwa 800 m lange Feldbahn der Spurweite 600mm. Es existieren vier Fahrzeuge, von denen im August 1981 allerdings nur die Diema 2 567 im Einsatz war.

Bayerisches Dachziegelwerk Bogen GmbH, Bogen-Bärndorf						600 mm
Lok	Herstellerdaten		Typ	(t)	(PS)	
oNr	Diema	1 288/				abg.
oNr	Diema	2 172/1958	DS 14			a)
oNr	Diema	2 567/1962	DS 14	2.8	16	
oNr	Diema	2 991/1968	GT 10/3	4	28	1981 ex ? b)

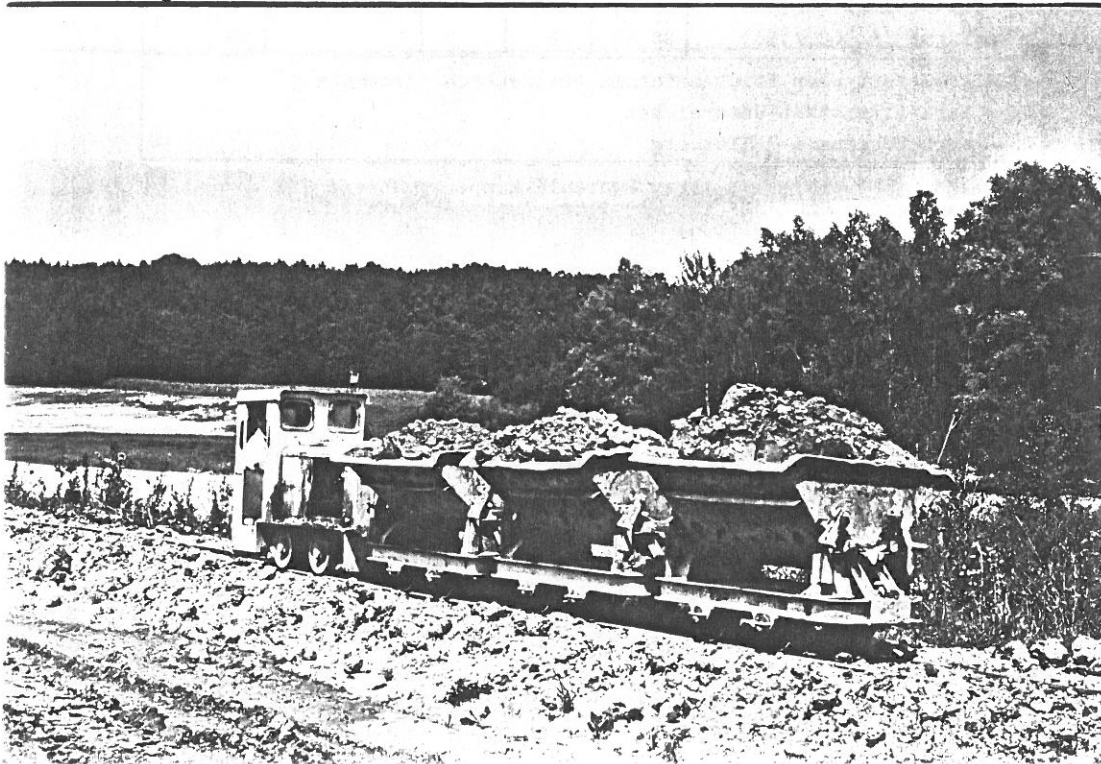
a) = Lok ist (.08.1981) in Reparatur und erhält ein neues Führerhaus. Ansonsten ist sie Reservelok.
 b) = Fahrzeug wurde 1981 gebraucht übernommen. Es ist ein Triebwagen mit zwei hydraulisch betätigten Ladebehältern und mittig angeordnetem Führerstand. Er soll die Diema 2 567 ersetzen.

Ziegelwerk Stadlinger

8506 Langenzenn

Das Ziegelwerk Stadlinger in Langenzenn betrieb bis 1980 eine Feldbahn, von der heute aber nichts mehr zu sehen ist. Ehemalige Lokomotiven:

Ziegelwerk Stadlinger, Langenzenn				500 mm
Lok	Herstellerdaten		(PS)	
	Diema	1 461/	10	Verbleib unbekannt
	Diema	1 628/	10	Verbleib unbekannt



LOK Report:

Existing Industrial Locomotives of West Germany

Das in "Bahn-Express" 4/82 angekündigte Verzeichnis der gegenwärtigen Werkslokomotiven in der Bundesrepublik Deutschland/Teil 1 ist erhältlich durch Überweisung von DM 12.80 auf das Postscheckkonto 330 83-463, PSchA Dortmund (BLZ 440 100 46) der

Arbeitsgruppe LOK-Report e.V.
 Postfach 1280, D-4400 Münster

Suche Fotos und Aufzeichnungen aller Art über schmalspurige Feldbahnen gegen Unkostenerstattung oder im Tausch.

Walter Listl, Orleansstr. 45, 8000 München 80.

