

# Bahn- Express

Magazin für Werkbahnfreunde

5 '83



DM 3,50

**Impressum****Herausgeber:**

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

**Redaktion:**

Ulrich Völz  
Von-der-Wisch-Str.47  
2300 Kiel 1  
Telefon 0431-312729

Hans-Georg Bubolz  
Eschenweg 19  
4712 Werne  
Telefon 02389-45057

**Erscheinungsweise:**  
Der 'Bahn-Express' erscheint  
1983 sechsmal in den Monaten  
Februar, April, Juni, August,  
Oktober und Dezember.

**Bezugspreis:**  
Das Jahresabonnement um-  
faßt die Hefte 1'83 bis 6'83.  
Der Abonnementspreis dafür  
beträgt DM 19,50.  
Einzelpreis DM 3,25 plus Porto.

**Bestellungen an:**  
Hans-Georg Bubolz  
Eschenweg 19  
4712 Werne

**Postscheckkonto:**  
Postscheckamt Dortmund  
2043 06-463

Empfänger: H.G. Bubolz

**Bild- u. Texteinsendungen:**  
Fotos in SW oder Color im  
Format 10x15 bzw. WPK und  
Dias mit Angaben zur Auf-  
nahme.

**Layout:**  
Wilfried Scheidemann  
4542 Tecklenburg

**Druck:**  
Copy-Center-Coerdestraße  
4400 Münster

© Bahn-Express  
Alle Rechte vorbehalten.  
Alle Angaben ohne Gewähr.  
Die Beiträge von Mitarbei-  
tern stellen nicht in jedem  
Falle die Meinung des  
Herausgebers dar.

**Inhalt 5 '83****Berichte:**

ALW Husum und Heide \_\_\_\_\_ 3  
Leonhard Moll, München \_\_\_\_\_ 17

**Kurzmeldungen:**

Torfwerk Walter Sievers, Beringstedt \_\_\_\_\_ 22  
Ziegelwerk Hademarschen, Hademarschen \_\_\_\_\_ 24  
Falzziegelwerk Ludowici, Jockgrim \_\_\_\_\_ 24  
Eisenwerk Olsberg GmbH, Essen \_\_\_\_\_ 29  
A. Gronemann, Witten-Rüdinghausen \_\_\_\_\_ 29  
Alcan Ohler GmbH, Plettenberg \_\_\_\_\_ 32  
Bahnpostamt München \_\_\_\_\_ 32

**Korrekturen und Ergänzungen** \_\_\_\_\_ 37

**Titelfoto:** Impressionen vom Küstenschutz an der Nordsee vermittelt u.a. diese Aufnahme von der Einsatzstelle Hedwigenkoog des ALW Heide:  
Schnell wird das Werkzeug auf den Zug der Lok 7 gepackt, bevor das Wasser kommt!  
Foto: Ulrich Völz (22.08.1983)

**Rückseite:** Nochmals ALW Heide:  
Lok 5 wartet am 08.09.1983 in der Einsatzstelle Dieksanderkoog auf Ebbe.  
Foto: Ulrich Völz

Walter Listl, München  
Ulrich Völz, Kiel:

**Küstenschutz in Schleswig-Holstein:  
Ämter für Land- und Wasserwirtschaft Husum und Heide**

**Allgemeine Informationen zu den ALW**

In Schleswig-Holstein arbeiten seit 1973 die Ämter für Land- und Wasserwirtschaft - kurz "ALW" genannt - mit Sitz in Flensburg, Husum, Heide, Itzehoe, Kiel und Lübeck.

**Wesentliche Aufgaben der ALW sind:**

- Verbesserung der Agrarstruktur
- Ausbau und Unterhaltung der Wasserläufe des Landes
- Wasserversorgung, Abwasser- und Abfallbeseitigung
- Durchführung des amtlichen Pflanzenschutzes
- Schutz der Küsten gegen Hochwasser und Sturmfluten

Das Schwergewicht der Aufgaben der ALW Husum und Heide fällt dabei auf die Agrarstrukturverbesserung und den Küstenschutz.

**ALW Husum und Heide**

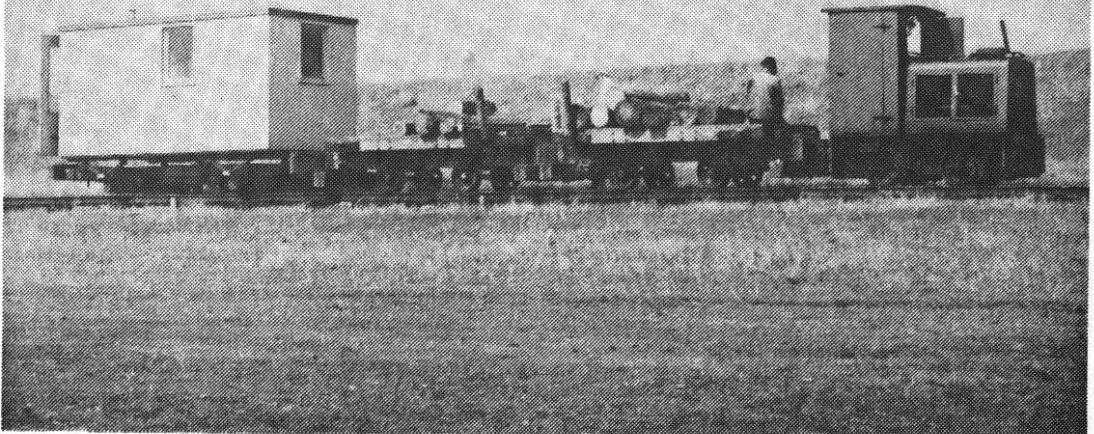
Die Nordseeküste Schleswig-Holsteins zerfällt in zwei Zuständigkeitsbereiche, von denen der nördliche zum ALW Husum, der südliche zum ALW Heide zählt. Die Grenze ist das Nordende des Eidersperrwerkes. Innerhalb der beiden ALW gibt es jeweils zwei Teilbereiche, in denen Feldbahnen zu ähnlichen Zwecken eingesetzt werden, die aber dennoch nicht zusammenarbeiten.

Beim ALW Husum ist dies einmal der Bauhof Dagebüll mit der Küstenschutzbahn Dagebüll - Oland - Langeneß, sowie der Bauhof Cecielienkoog mit der Küstenschutzbahn Cecielienkoog - Nordstrandischmoor; innerhalb des ALW Heide gibt es den Bauabschnitt Nord (BA Nord), dessen Bauhof bis Mitte dieses Jahres im Alten Meldorf verhafen lag, und den Bauabschnitt Süd (BA Süd) mit dem Bauhof im Kaiser-Wilhelm-Koog.

**ALW Husum: Bauhof Dagebüll**

Die unter Eisenbahnfreunden sicher bekannteste Bahn ist gleichzeitig verkehrsmäßig am besten erreichbar. Etwa 1,5 km südöstlich der Mole Dagebüll, die Endpunkt der Strecke Niebüll - Dagebüll der Nordfriesischen Verkehrsbetriebe AG (NVAG) ist, überquert die kleine Lorenbahn den Deich, biegt dann im rechten Winkel direkt ins Wattenmeer ab und erreicht nach etwa 6 km die Hallig Oland, sowie nach weiteren 5 km die Hallig Langeneß. Den direkt an der NVAG-Strecke gelegenen Bauhof erreicht man zu Fuß entweder über Dagebüll Mole und den o.a. Deich, oder per Straße über den 'Halligweg', von dem man hinter dem Bahnübergang nach rechts abbiegt.

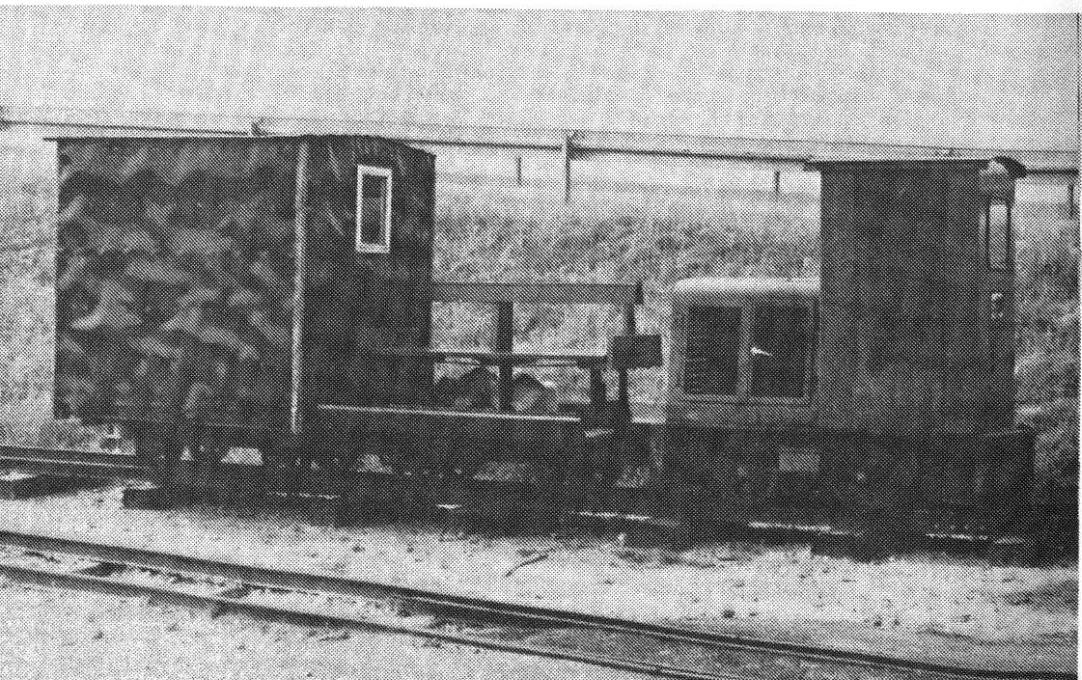
Die Bahnstrecke ist in 900mm-Spur ausgelegt, besitzt eine Länge von etwa 11 km und ist fest verlegt. Vorhanden sind drei recht moderne



Impressionen am Amt für Land- und Wasserwirtschaft, Husum, vermitteln diese Aufnahmen:

Oben schiebt die Schöma 3263/70 ihren Bauzug den Deich hinauf, währenddessen die kleinere Schöma 3104/68 vom Bauhof Cecielienkoog nach getaner Arbeit im Lager abgestellt wurde.

Beide Fotos vom 19.08.1983 von Ulrich Völz



Schöma-Loks, von denen meist nur eine zum Einsatz kommt. Und selbst diese Einsatzlok ist für den Fotografen nur schwer erreichbar. Für die nicht eingesetzten Loks ist genug Platz in den beiden Schuppen vorhanden, so daß es auch tagsüber an Werktagen (außer Sa) nur wenig nach Betrieb aussieht.

Zum Fotografieren ist der eingesetzte Zug praktisch nur morgens bei Betriebsbeginn sowie nachmittags bei Feierabend erreichbar. Nachmittags ist hier die Uhrzeit gegen 15.00 Uhr empfehlenswert.

Offensichtlich ist man in diesem Jahr damit beschäftigt, einzelne Bohlen, auf denen die gesamte Strecke im Watt verläuft, zuersetzen. Hierzu gehört zu dem Bauzug ein spezieller Wagen, auf dem eine mit einem Dieselmotor angetriebene Ramme befestigt ist.

Bemerkenswert ist weiterhin ein geschlossener Mannschaftswagen, der mit Tischen und Bänken ausgestattet ist. Des Weiteren sind auf der Bahn noch Flachwagen und riesige eiserne Kipplören vorhanden, von denen letztere aber kaum eingesetzt werden.

Vor dem Fotografieren sollte man aber im Bahnhof anfragen. Zwar wird hier die Fotoerlaubnis meist gegeben, man sollte sich aber doch besser gegen das bisweilen (wohl wegen der schon zahlreich erschienenen Eisenbahnfreunde) sehr reservierte Personal des Zuges absichern.

Ist dann gegen 15.30 Uhr die Lok im Schuppen verschwunden, so sollte man nicht gleich wieder wegfahren, denn jetzt erwachen jene unscheinbaren kleinen Fahrzeuge, die bislang auf einem überwucherten Abstellgleis keinen rechten Eindruck auf den Eisenbahnfreund gemacht haben, schlagartig zum Leben; im Bauhof breitet sich reges Treiben aus.

Außerhalb der Dienstzeiten des ALW können die Halligbewohner den Pfahljochdamm mit ihren eigenen Motordraisinen befahren. Es werden meist Urlauber auf die Halligen befördert oder Versorgungsfahrten gemacht.

Sorgte früher noch ein Segel für die Fortbewegung, so ist man heute nicht mehr auf den Wind angewiesen. Ein strammer Keilriemen ist viel mehr wert. Denn das ist die Verbindung zwischen dem kleinen Zweitaktmotor und einer Achse eines solchen Vehikels. Die Technik ist dabei so einfach gehalten, daß bei jedem Fahrtrichtungswechsel der Keilriemen ausgehängt und der Motor umgedreht werden muß. Begegnen sich auf der Strecke zwei derartige Fahrzeuge, so wird das leichtere einfach aus den Schienen gehoben.

Bis vor einigen Jahren war es hier sogar möglich, gegen eine geringe Gebühr auf diesen privaten Motorloren mitzufahren, jedoch wurde dies vom ALW inzwischen aus versicherungstechnischen Gründen, angeblich aber auch aus Konkurrenzgründen zur Wyker Dampfschiffahrtsgesellschaft, unterbunden.

Ein Besuch der Bahn ist, besonders zu dem bereits o.g. Zeitpunkt besonders empfehlenswert, jedoch taucht auch an den Wochenenden hin und wieder eine private Motorlore im Bauhof auf.

#### ALW Husum: Bauhof Cecielienkoog

Fährt man von Dagebüll in südliche Richtung weiter über Schlüttiel nach Ockholm und biegt dort rechts ab, so erreicht man nach Durchqueren des Sönke-Nissen-Kooges den Cecielienkoog. Den Cecielienkoog

durchfährt man bis zur Kreuzung, an der die Straße nach Struckum nach links abbiegt. An dieser Kreuzung muß man nach rechts abbiegen, dann erreicht man nach wenigen hundert Metern den Bauhof Cecielienkoog.

Nicht nur die etwas sparsamere Spurweite von 600mm, sondern die Anlagen insgesamt lassen die Bahn bescheiden erscheinen. So wird der Deich auch nicht direkt, sondern mittels einer Spitzkehre auf der Deichkrone überquert. Nach etwa 6 km wird die Hallig Nordstrandischmoor erreicht.

Im Cecielienkoog sind vier Lokomotiven vorhanden, für die auch eine verschließbare Unterkunft vorhanden ist. Meist stehen aber im Sommerhalbjahr mehrere, wenn nicht alle Maschinen über Nacht und an Wochenenden im Freien. Seltener werden mehr als eine bis zwei Loks eingesetzt. Auch hier kann es einem so ergehen, wie in Dagebüll, daß mitten in bester Arbeitszeit nichts zu sehen ist. Es empfiehlt sich wieder den Feierabend etwa gegen 15.30 Uhr abzupassen. Stellt das Personal, das hier noch sehr aufgeschlossen ist, den Zug im Bahnhof ab, kann man zwar noch fotografieren, jedoch gewinnt die Bahn doch erheblich dadurch, daß sich etwas bewegt.

Vergeblich wartet man hier allerdings auf die privaten Motorloren, die es zwar gibt, aber weit weniger zahlreich als in Dagebüll. So dient die Linie u.a. dem Briefträger, der vormittags mit einer solchen Lore die Hallig erreicht.

Der rare Einsatz privater Motorloren ist schnell dadurch erklärbar, daß es auf Nordstrandischmoor nur vier Häuser gibt, von denen eines eine Schule ist.

Der Wagenpark entspricht etwa dem in Dagebüll, jedoch fehlt die Pfahlramme. In auffälligem Maße sind offene Personenbeförderungswagen vorhanden.

Zwar ist auch die Strecke nach Nordstrandischmoor fest verlegt, aber das Material wird flexibel eingesetzt.

Jüngstes Beispiel dafür ist die Einsatzstelle Cecielienkoog.

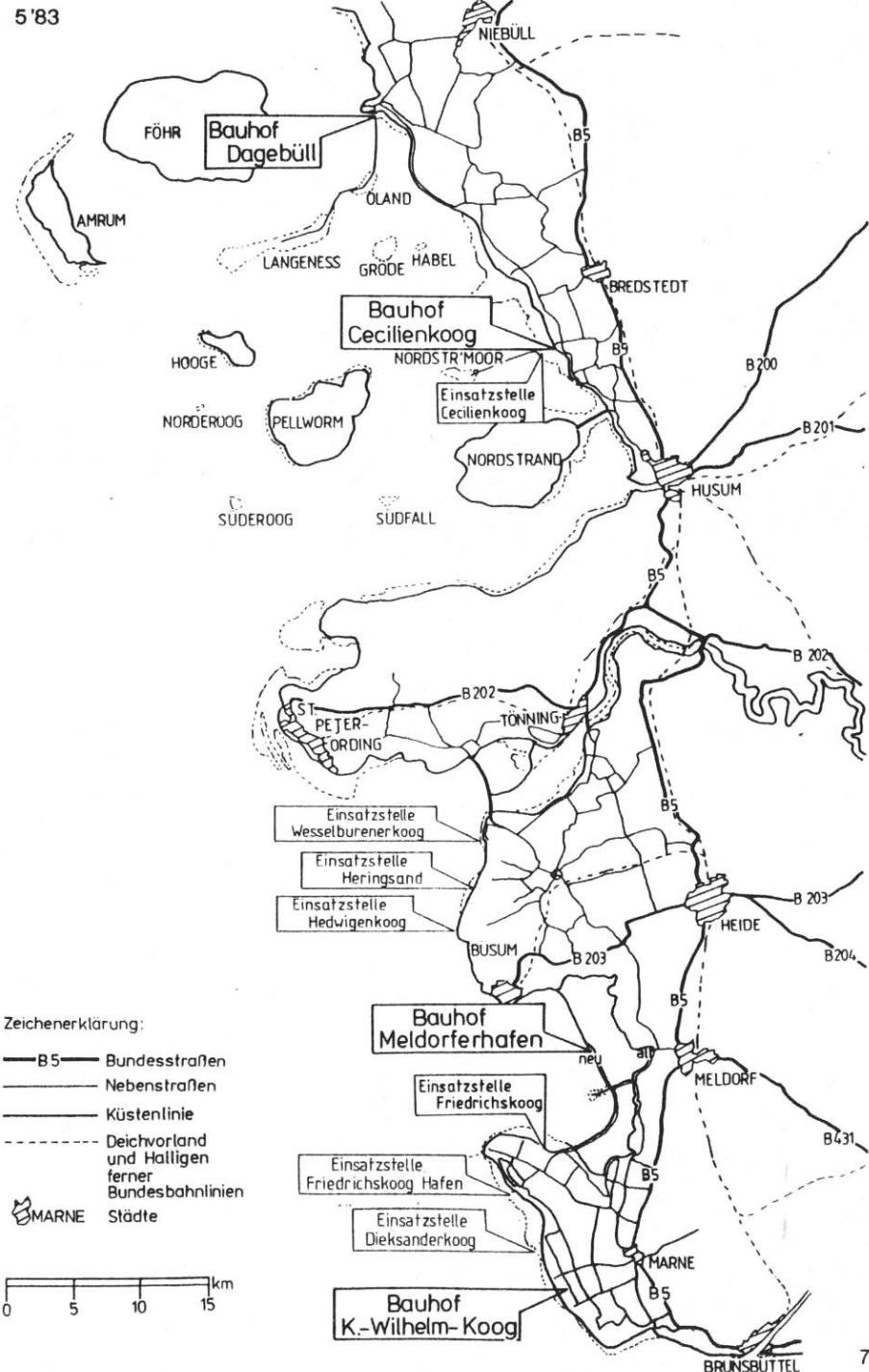
## ALW Husum: Einsatzstelle Cecielienkoog (1983)

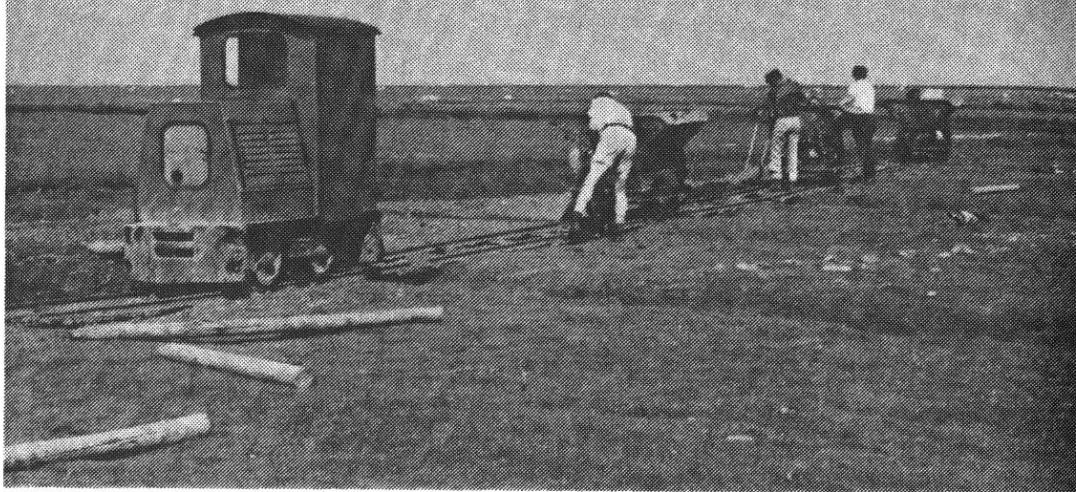
Nur wenige hundert Meter hinter dem Deich am Bauhof Cecielienkoog befindet sich eine separate 600mm-Bahn. Diese Bahn besteht nur im Sommer dieses Jahres. Ziel der Arbeiten ist die Fertigstellung eines Dammes zwischen einem vorgelagerten höher gelegenen Teil des Vorlandes und dem Hauptdeich. Dieser Damm soll den Schafen im Vorland bei herannahender Sturmflut als Fluchtweg dienen.

Anfang Juni steckte die Arbeit noch im Anfangsstadium, Ende August sah der Damm schon fast fertig aus. Noch stand aber die Schöma-Lok mit einigen Loren auf der Strecke. Die Gesamtlänge der Strecke beträgt etwa 300-400 m, der Aushub für den Damm wird aus dem Vorland gewonnen.

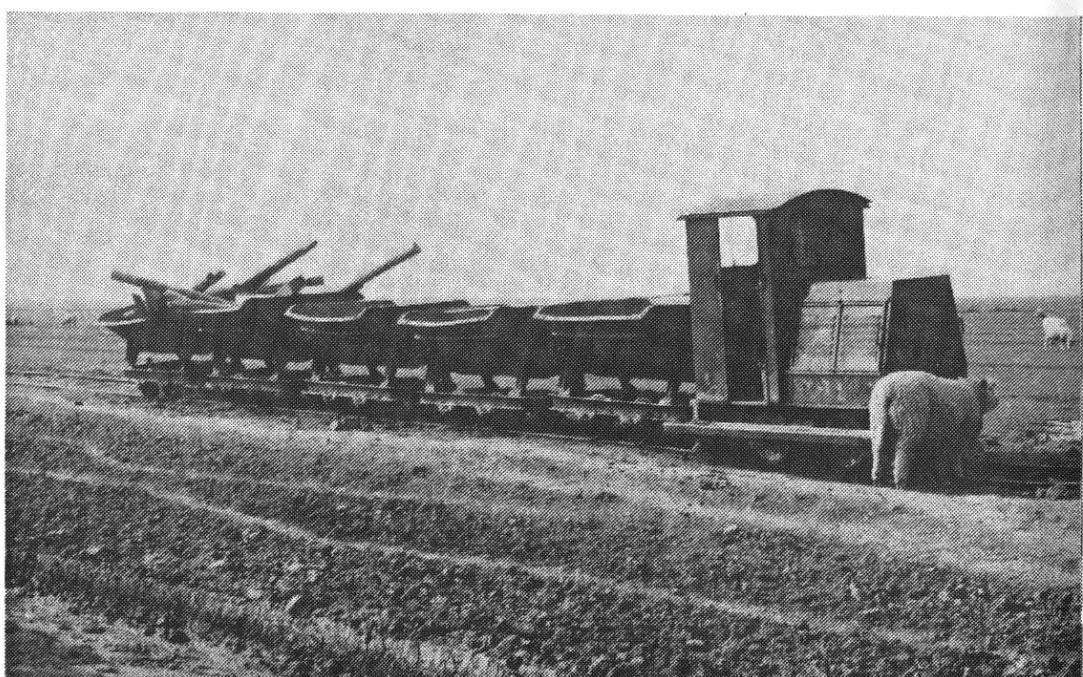
Interessant haben offenbar einige 'Eisenbahnfreunde' auch die Fabrikschilder von zwei der im Cecielienkoog eingesetzten Loks gefunden - und haben sie gleich mitgenommen. Das sind nun einmal die Nachteile einer freizügigen Betriebsführung, bei der die Loks bei Betriebsruhe im Freien abgestellt bleiben ...

Die Einsatzstelle Cecielienkoog 1983 ist nicht die erste Extra-wurst, die sich Cecielienkooger Loks leisten: Bereits im Jahre 1976 wurde eine 600mm-Lok im Bereich der Küstenschutzbahn Dagebüll -





Von den Arbeiten in der Einsatzstelle Cecielienkoog des ALW Husum zeugen diese beiden Aufnahmen:  
Schöma 2133/58 wartet am 06.07.1983 im Deichvorland, während ihre drei Loren beladen werden (oben).  
Die Arbeit ist getan. Verlassen steht der Lorenzug im Deichvorland; ein Schaft sucht im Schatten der Schöma 2133/58 Schutz vor der drückenden Hitze (unten); Foto vom 19.08.1983. Fotos: Ulrich Völz



Oland - Langeneß eingesetzt. Um zu ihrem Einsatzort zu gelangen, wurde sie auf einen 900mm-Wagen verladen und über diese Bahn transportiert.

Die beiden Bahnen der Bauhöfe Cecielienkoog und Dagebüll haben feste Betriebszeiten, da die Gezeiten keine direkten Auswirkungen auf den Betrieb haben. Die Gleise werden bei normalem Hochwasser nicht überschwemmt.

#### ALW Heide: Bauhöfe Meldorfherhafen und Kaiser-Wilhelm-Koog

Im Gegensatz zum ALW Husum gibt es bei den beiden großen Bauhöfen des ALW Heide keine fest verlegten Bahnen. Vielmehr dienen diese Bauhöfe als Lagerplatz für das Feldbahnmaterial. Das sind neben normalen Gleismaterialien Weichen, eiserne Kipplören, verschiedene andere einfache Lorenbauarten und zwei Diema-Loks für den BA Süd (Bauhof Kaiser-Wilhelm-Koog), sowie neun Diema-Loks, zwei Henschel-Loks und zwei Strüver-Schienenkulissen für den BA Nord (Bauhof Meldorfherhafen). Die Spurweite beträgt einheitlich 600mm. Es kann vorkommen, daß die Loks des BA Süd über Winter im Bauhof Meldorfherhafen untergestellt sind.

Der Bauhof Meldorfherhafen (neu) wurde erst im Sommer 1983 bezogen. Die im Winter 1982/83 überholten Loks wurden direkt nach Beendigung der Reparaturen zum neuen Bauhof überführt und dort in einer Halle untergestellt. Im April dieses Jahres standen hier die frisch lackierten Loks 1, 5, 6, 8 und 11. Der neue Bauhof liegt direkt auf dem neuen Deich des erst vor wenigen Jahren eingedeichten Speicherkooges. Noch in diesem Jahr wird der Bauhof im Alten Meldorfherhafen aufgegeben. Bislang wurden hier alle Reparaturen an den Loks durchgeführt. Im April standen hier noch die Loks 2, 3, 4, 7, 9 und 10, sowie die beiden Maschinen vom BA Süd. Betriebsunfähig abgestellt ist die Lok 10. Ob sie wieder aufgearbeitet wird, ist noch fraglich.

Mit dem Bauhof werden wohl aber die beiden bereits seit einigen Jahren abgestellten Strüver-Schienenkulissen, deren Baujahre vom ALW Heide mit "vor 1946" angegeben werden, verschwinden. Die Fahrzeuge sind schon recht vergammelt und teilweise ausgeschlachtet. Loks und Bahnmaterial werden nur im Sommer eingesetzt. Jeweils Ende April eines jeden Jahres werden die kompletten Bahnen samt Loks, Loren und Gleisen aufgebaut, im Oktober wird das gesamte Material wieder eingepackt und auf den Bauhof verfrachtet. Das ist zwar mit einem unvorstellbaren Aufwand verbunden, wird aber dennoch Jahr für Jahr praktiziert, da die Stellen im Deichvorland wegen des nicht immer festen Untergrundes nach wie vor nicht anders erreichbar sind.

#### ALW Heide: Einsatzstelle Wesselburenerkoog (BA Nord, 1983)

Erst relativ spät wurde in diesem Jahr die Einsatzstelle Wesselburenerkoog eingerichtet. Im Juli waren bereits auf einem erhöhten Platz hinter dem Deich Steine abgeladen und die Lok 11 stand - frisch untersucht und hellgrün lackiert - auf einem Gleisstück daneben. Des Weiteren waren schon einige Gleisstücke im Deichvorland abgelegt. Auf der Seeseite des Deiches ließen sich noch

Spuren der im letzten Jahr hier verlegten Gleise ausmachen. Betrieb herrschte aber noch nicht. Im nahegelegenen Bauhof Wesselburenkoog war für den bevorstehenden Einsatz bereits die Lok 1 abgestellt. Ende August herrschte auf der in diesem Jahr wohl interessantesten Bahn des ALW Heide recht reger Betrieb. Inzwischen ist eine Strecke von dem Steinhaufen über die Straße und über die Deichkrone hinweg gelegt worden. Auf der anderen Seite des Deiches führen die Gleise einige hundert Meter parallel zum Deich entlang. Hier finden sich auch einige Weichen. Anschließend macht die Bahn einen Knick und führt über das Deichvorland ins Watt. Die Gesamtlänge beträgt etwa 2 km.

Neben der Lok 11 und der Lok 1 ist noch die Lok 4 dazugekommen. Die Lok 11 besorgt nur den Transport der Steine von dem Lagerplatz hinter dem Deich bis zum Deichfuß auf der Seeseite.

Insgesamt sind 20 eiserne Loren für den Steintransport vorhanden. Die Anzahl der beladenen Loren, die den Deich hinuntergefahren werden, beträgt aber nur fünf, da sonst die Wucht, die die Wagen auf die Lok ausüben, zu groß ist und der Zug bei überhöhter Geschwindigkeit aus den Schienen springen könnte.

Die beladenen Loren werden dann an die beiden kleinen Loks übergeben, die das Material ins Watt weiterbefördern.

Eine Besonderheit ist noch der Bahnübergang auf der Landseite des Deiches, der nur dann ausgelegt wird, wenn auch wirklich ein Zug darüberfahren muß, d.h. wenn der Steinzug beladen wird.

Ansonsten liegen die Gleise auf der Seite. Die Kipploren werden nur mit Steinen beladen, wenn die Arbeiter wegen der Gezeiten nicht im Watt arbeiten können.

#### ALW Heide: Einsatzstellen Heringsand und Hedwigenkoog (BA Nord, 1983)

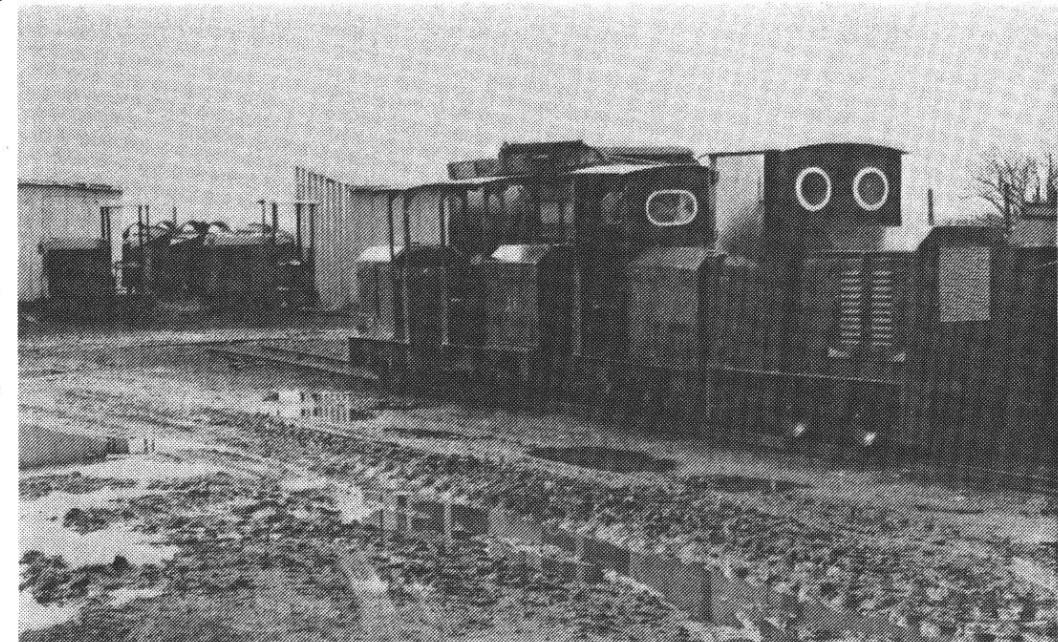
Fährt man von der Einsatzstelle Wesselburenkoog aus weiter nach Süden am Deich entlang, dann erreicht man nach wenigen Kilometern (bei gutem Wetter Sichtweite) erst die Einsatzstelle Heringsand, dann die Einsatzstelle Hedwigenkoog.

Auf beiden Baustellen wird je eine Lok eingesetzt. Die Anlagen beider Betriebsstellen ähneln sich sehr, die Strecke ist je etwa 1 km lang. Sie verläuft fast gerade etwa vom ersten Drittel des seeseitigen Deichfußes hinab übers Vorland ins Watt.

Jeweils am Deichfuß ist eine abnehmbare Drehscheibe für die Loren, die auf einem Nebengleis mit trockenen Tannenzweigen beladen werden, installiert. Ansonsten sind noch zwei gummitireifte Bauwagen als Geräteschuppen und Aufenthaltsgelegenheit vorhanden.

Der Rest spielt sich bei Ebbe im Watt ab. Es werden Lahnungen aufgebaut. Dabei werden zunächst zwei Pfahlreihen versetzt im Abstand von wenigen Zentimetern ins Watt gerammt. Anschließend werden die Zwischenräume mit Tannenreisig ausgestopft und mit Draht haltbar verflochten. Daß diese Arbeit auch völlig umsonst sein kann, beweist die Aussage eines Arbeiters: "Die Lahnungen, die innerhalb eines Sommers erstellt werden, können im nächsten Frühjahr durchaus verschwunden sein."

Etwa zwei Stunden vor dem täglich zu anderen Zeiten einsetzenden Hochwasser werden die Arbeiten eingestellt, sämtliches bewegliche Material wird zusammengepackt und auf den kleinen Lorenzug ver-

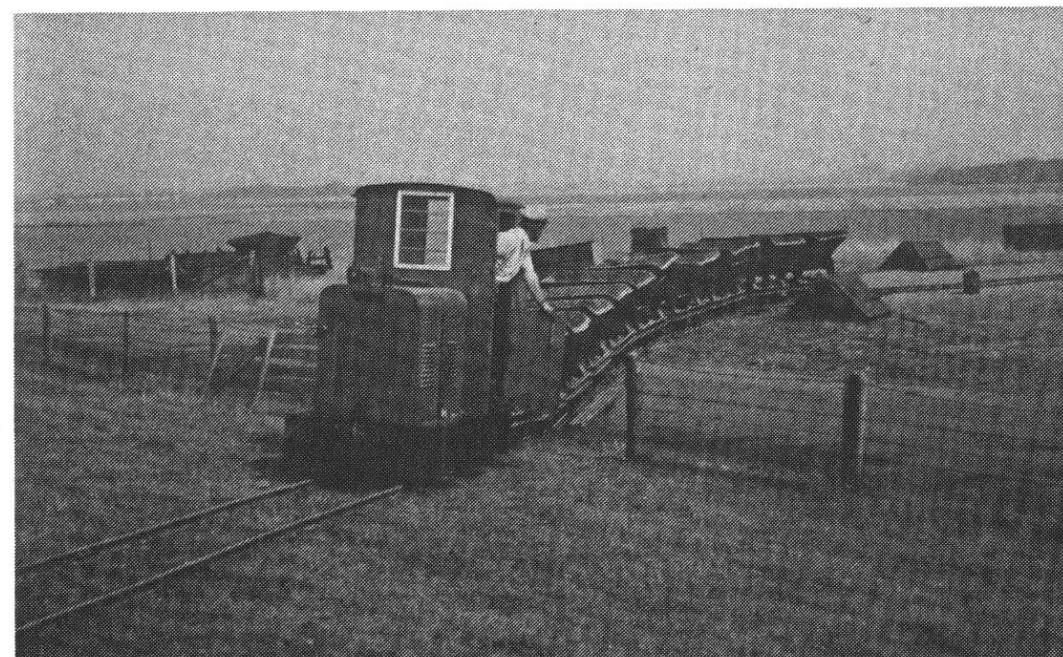


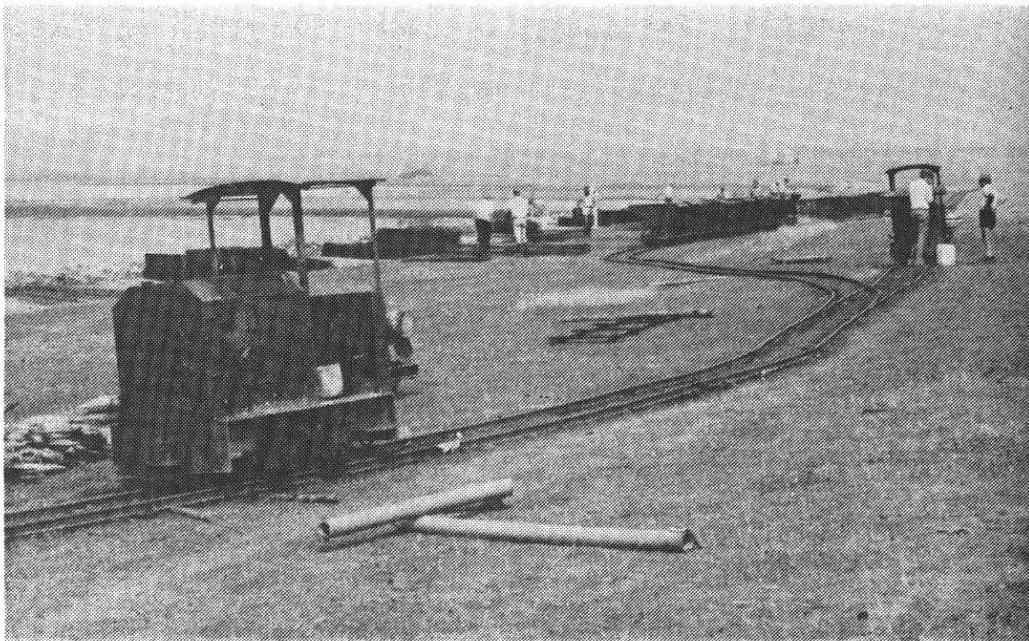
Noch ist im Bauhof Meldorf-Hafen des ALW Heide nichts los, die Loks stehen im Bauhof.

V.r.n.l.: Lok 9, 2, 3 und 7; links hinten: rechts die Diema 2480 des BA Süd. Aufgenommen am 29.03.1983 von Ulrich Völz.

Bei der Einsatzstelle Wesselburenkoog des ALW Heide entstand diese Aufnahme vom 22.08.1983:

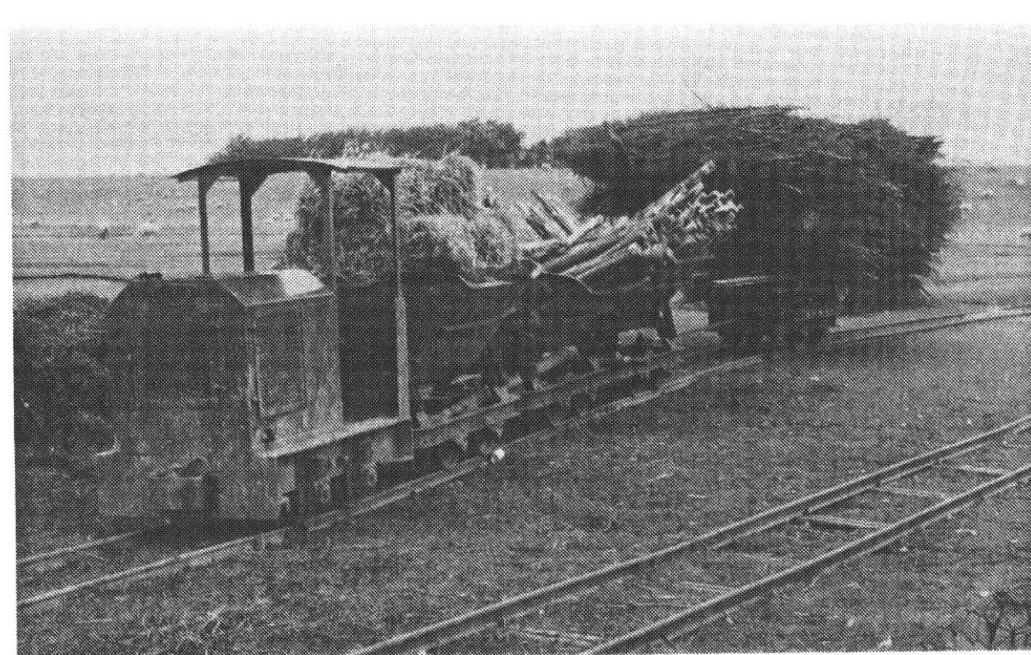
Die Lok 11 überquert gerade den soeben gelegten Bahnübergang, um zum Lagerplatz der Steine zu gelangen. Foto: Ulrich Völz





Ebenfalls von der Einsatzstelle Wesselburenerkoog stammt die obige Aufnahme, die Ulrich Völz am 22.08.1983 schoß:  
Lok 1 (vorn) und Lok 4 (hinten) haben Arbeitspause. Die Arbeiter sind mit Ausgleichsarbeiten beschäftigt.

In den Weiten des Friedrichskooger Wotts stehen die beiden Loks 6 (rechts) und 8. Etwas weiter links (nicht mehr auf dem Bild zu sehen) wird angestrengt an den Steinquadern gearbeitet, solange das Wasser fort ist. Foto vom 06.07.1983 von Ulrich Völz.

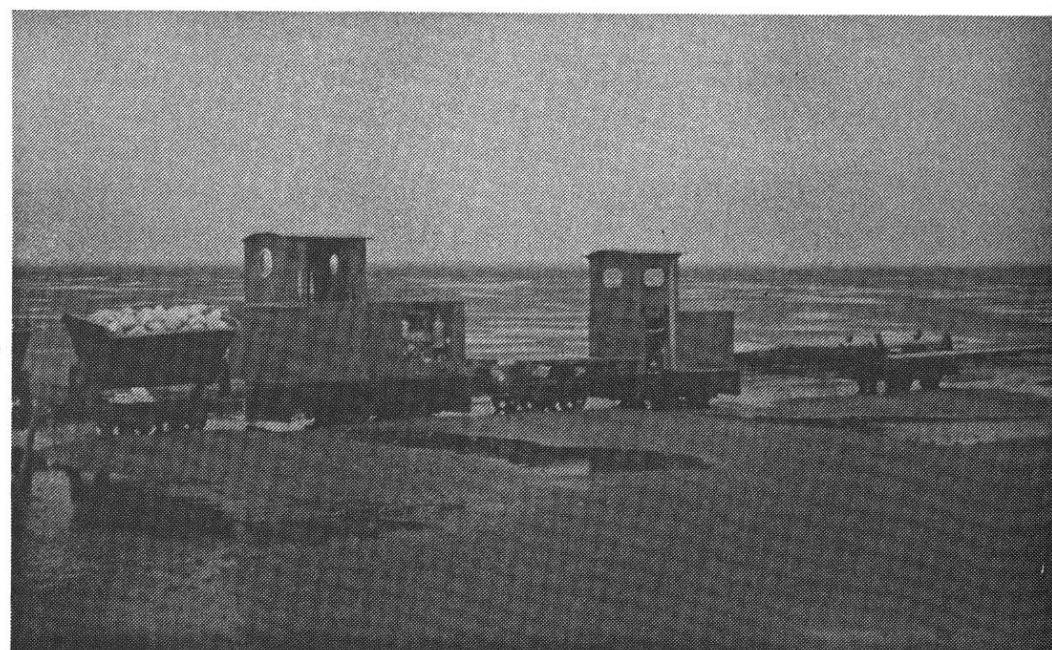


Einsam und verlassen, aber für den nächsten Einsatz gerüstet, steht der Feldbahnzug im Deichvorland.  
Walter Listl nahm die kleine Diema-Lok mit ihren Wägelchen am 08.09.1983 in der Einsatzstelle Dieksanderkoog auf.

frachtet. Sodann setzen sich die Arbeiter ebenfalls darauf und der Zug strebt in Richtung der rettenden Anhöhe des Deiches. Dort bleibt er während des Hochwassers stehen, denn schon wenig später ist die Strecke im Watt nicht mehr befahrbar. Dennoch ist es durch das bewegte Wasser noch nie dazu gekommen, daß nach Abfließen des Wassers die Strecke plötzlich nicht mehr da war. Während des Hochwassers ist man am Deich mit Ausgleichsarbeiten beschäftigt. Im Wesselburenerkoog wurde der Steinzug über den Deich gefahren und beladen, die anderen beiden Loks wurden gewartet, Loren wurden beladen, Drahtgeflechte zurechtgelegt. - kurz: der nächste Einsatz wird vorbereitet. Bei den kleineren Baustellen in Heringsand und Hedwigenkoog sind, da keine Steine verarbeitet werden, diese Arbeiten schnell erledigt und das Personal zieht sich zum Kartenspielen zurück, während die Lok geduldig auf das nächste Niedrigwasser wartet.

#### ALW Heide: Einsatzstelle Friedrichskoog (BA Nord, 1983)

Südlich des Meldorf Speicherkooges direkt am nördlichen Deich des Friedrichskooges ist die längste Bahn des ALW Heide in diesem Jahr eingerichtet worden. Die Gesamtlänge beträgt gut 3 km, es sind zwei Loks eingesetzt, die Loks 6 und 8. Bereits Anfang Juli war diese Bahn voll aufgebaut und in Betrieb. Verarbeitet werden hier Steine im Watt. Das geht so vor sich, daß



bereits vorgefertigte Drahtgeflechte in Form eines Quaders im Watt ausgelegt werden. Diese Geflechte werden dann mit Steinen angefüllt, mit einem Drahtnetz oben abgedeckt und mit losem Draht hältbar verflochten. Dieselbe Arbeit wird im Wesselburenerkoog verrichtet.

Die kleine Lok 6 transportiert dabei die Drahtgeflechte und die Arbeiter, während sich die große Diema-Lok mit den Steinen abmüht. Wegen der hier vergleichsweise festen Konsistenz des Untergrundes verkehrt auch der Steinzug mit der großen Diema-Lok bis zur Arbeitsstelle im Watt.

Die zu verarbeitenden Steine sind hier - anders als im Wesselburenerkoog - am seeseitigen Deichfuß abgeladen worden, wodurch die Feldbahn den Deich nicht überqueren muß. Dennoch ist die Bahn u.a. wegen ihrer Länge interessant. Nach etwa 2 km, die sich die Bahn durch das grüne, von zahlreichen Schafen und Gänsen (!) begärtete und bearbeitete Deichvorland windet, werden wieder einige Rangiergleise erreicht. Als offenbar winterfester Aufenthaltsraum für die Arbeiter ist hier eine auf Stelzen aufgebaute Holzbude vorhanden. Auf den Gleisen stehen einige Loren. Normalerweise reicht das Hochwasser nicht bis hierher, obwohl der Deich schon recht weit entfernt ist. Nur die letzten 500 m der Strecke werden etwa alle 13 Stunden regelmäßig unter Wasser gesetzt.

Während Anfang Juli reger Betrieb herrschte, war die Bahn Ende August vorübergehend stillgelegt, da die Arbeiter anderweitig eingesetzt waren. Die Loks sind dann am Deich abgestellt. Auch hier kümmert man sich bei Hochwasser im Rahmen der Ausgleichsarbeiten um die 20 Kipploren, die zum Steintransport zur Verfügung stehen.

#### ALW Heide: Einsatzstelle Friedrichskoog Hafen (BA Süd, 1983)

Die einzige Einsatzstelle des BA Süd liegt direkt nördlich der Fahrrinne zum Hafen Friedrichskoog. Es werden die beiden Loks des BA Süd eingesetzt. Die Strecke ist etwa 1 km lang; es werden sowohl Lahnungen aufgebaut als auch Steine verarbeitet. Die Hälfte der Strecke wird bei Hochwasser überflutet.

Im Gegensatz zu den anderen Bahnen des ALW Heide beginnt diese Bahn nicht direkt am Deich, sondern erst einige hundert Meter seeseit des Deiches.

Eine Besonderheit ist noch die Gleislage der Bahnen beim ALW Heide: Da die Strecken nur für einige Monate im Jahr aufgebaut werden, müssen Verlegungsarbeiten entsprechend schnell vorangehen. Dabei werden die Gleisteile, an denen die Schienen an den jeweils gegenüberliegenden Enden Verschraubungslaschen besitzen, wie bei einer Modellbahn zusammengeschoben, aber nicht verschraubt. So lassen sich die Gleise in Windeseile auf- und wieder abbauen. Es gehört daher zur Tagesordnung, daß einige Loren - und manchmal auch die Loks - entgleisen. Zur Aufgleisung sind an einigen Loks eigens Holzbohlen angebracht.

Lediglich an schwierigen Betriebsstellen, so in Kurven und Steigungen, werden die Gleise fest verschraubt.

#### ALW Heide: Einsatzstelle Dieksanderkoog (BA Nord, 1983)

Eine weitere kleine Baustelle, die vom Zuständigkeitsbereich her zum BA Süd gehört, wo dennoch aber eine Lok des BA Nord zum Einsatz kommt, befindet sich im Dieksanderkoog.

Die Arbeitsstelle ähnelt sehr denen im Hedwigenkoog und in Heringssand. Zum Einsatz kommt hier die Lok 5.

Einige allgemeine Bemerkungen zu den Bahnen des ALW Heide sind noch nachzutragen.

So werden alle Bahnen bei normalem Hochwasser teilweise (Friedrichskoog, Friedrichskoog Hafen, Hedwigenkoog und Heringsand) oder fast ganz (Wesselburenerkoog) unter Wasser gesetzt.

Ein weiteres Zugeständnis an die Natur macht das ALW Heide, indem es alle Bahnen über Winter komplett in die Bauhöfe transportiert. Damit werden die Stürme zwischen November und Februar, die an der Nordseeküste manchmal schwere Schäden anrichten, umgangen.

Um das Niedrigwasser in den Sommermonaten auszunutzen, werden die Arbeitszeiten (zeitweise oder immer ?) danach ausgerichtet.

So wurde Anfang Juli im Friedrichskoog von 11.00 - 19.00 Uhr gearbeitet, Ende August im Wesselburenerkoog aber von 6.00 - 14.00 Uhr.

Und obwohl einige Regelmäßigkeiten in den Einsätzen der Bahnen über die Jahre hinweg erkennbar sind (z.B. Friedrichskoog und Wesselburenerkoog, wo jeweils zumindest ein Jahr vorher an der selben Stelle eine Bahn aufgebaut war), will man sich beim ALW Heide im Voraus nicht festlegen. Die Einsatzstellen können in jedem Jahr woanders - eben den jeweiligen Anforderungen entsprechend - eingerichtet werden.

Daher ist dieser vorliegende Bericht auch nur im Jahre 1983 aktuell. Er dient auch nur dazu, einen Eindruck von der Arbeit des ALW Heide allgemein zu vermitteln. Für das kommende Jahr schon kann dieser Bericht - was die Einsatzstellen betrifft - überholt sein.

Man erkundigt sich am besten kurz vor einem geplanten Besuch beim ALW Heide, Bauhof Meldorf, nach den Einsatzstellen und den Arbeitszeiten. Es reicht, wenn man die Käge weiß. Das Vorland kann man vom Deich aus meist über einige Kilometer überblicken. Man erkennt dort die Baustellen sofort. Und dann verraten die hinter dem Deich abgestellten Autos der Arbeiter den kürzesten Weg zur Baustelle.

Das Personal beim ALW Heide ist überall sehr freundlich und ermöglicht auch Mitfahrten. Auf jeden Fall sollte man sich aber darauf einstellen, daß man Schuhe und Strümpfe ausziehen darf, um zu den Arbeitsstellen im Watt zu gelangen.

Abschließend darf ich mich noch beim Bauhof Meldorf, insbesondere bei Herrn Friese, für die freundliche Unterstützung bedanken.

Meinen Dank schulde ich auch allen Mitarbeitern und besonders der Verwaltung des ALW Husum, die mir bei der Erstellung des Berichtes weitergeholfen haben.

AMT FÜR LAND- UND WASSERWIRTSCHAFT, HUSUM					600 + 900 mm
Nr.	Herstellerdaten	Typ	(t)	(PS)	Standort/Bauabschnitt und Einsatz 1983
ONR	Schöma 2 132/1958	CDL 10	2.5	11	Bauhof Cecielienkoog (600 mm)
ONR	Schöma 2 133/1958	CDL 10	2.5	11	Einsatzstelle Cecielienkoog (600 mm)
ONR	Schöma 2 550/1961	CHL 20 G	3.5	22	Bauhof Dagebüll (900 mm)
ONR	Schöma 3 104/1968	GHL 10 G	2.5	17	Bauhof Cecielienkoog (600 mm)
ONR	Schöma 3 105/1968	CHL 10 G	2.5	17	Bauhof Cecielienkoog (600 mm)
ONR	Schöma 3 263/1970	CHL 20 G	3.5	25.5	Bauhof Dagebüll (900 mm)
ONR	Schöma 4 025/1974	CHL 20 G	3.5	25.5	Bauhof Dagebüll (900 mm)

AMT FÜR LAND- UND WASSERWIRTSCHAFT, HEIDE					600 mm
1	Diema 2 433/1961	DL 6	1.15	8	BA Nord/Wesselburenkoog
2	Diema 3 016/1968	DL 6/3	1.15	8.5	BA Nord/Heringsand (bis Ende 08/83)
3	Diema 2 488/1962	DL 6	1.15	8	BA Nord/Heringsand (ab Ende 08/83)
4	Diema 2 249/1959	DL 6	1.15	7.5	BA Nord/Wesselburenkoog
5	Diema 2 486/1962	DL 6	1.15	8	BA Nord/Dieksanderkoog
6	Diema 3 031/1968	DL 6/3	1.15	8.5	BA Nord/Friedrichskoog
7	Diema 2 410/1961	DL 6	1.15	8	BA Nord/Hedwigenkoog
8	Diema 1 561/1953	DS 12	2.5	14	BA Nord/Friedrichskoog
9	Diema 1 541/1953	DS 12	2.5	14	BA Nord/Bauhof Alter Meldorferrhafen
10	Henschel 2 149/1950	DG 13	15	15	BA Nord/Bauhof Alter Meldorferrhafen
11	Henschel 2 153/1950	DG 13	15	15	BA Nord/Wesselburenkoog
ONR	Diema 2 480/1962	DL 6	1.15	8	BA Süd/Friedrichskoog Hafen
ONR	Diema 2 356/1960	DL 6	1.15	8	BA Süd/Friedrichskoog Hafen
ONR	Strüver /c1940			5	BA Nord/Bauhof Alter Meldorferrhafen
ONR	Strüver /c1940			5	BA Nord/Bauhof Alter Meldorferrhafen

Leonhard Moll GmbH & Co  
8000 München 70

Die Firma Leonhard Moll ist eine Baufirma mit großer Vergangenheit. Diesem Bericht zugrunde liegen zwei Listen:

Die erste ist eine Inventarliste vom 1. Juli 1916. Hier sind insgesamt schon 33 Loks nachgewiesen. Der Großteil davon stammt selbstverständlich von Krauß (19 Stück) und Maffei (8 Stück). Schon 1916 fuhr Moll auf den drei gängigen Spurweiten 600, 750 und 900 mm, wobei die Anzahl der Loks gleichmäßig verteilt war. Zur Anschaffung dieser 33 Loks mußten etwa 330 000.-- Mark bezahlt werden.

Eine Baulokomotive kostete damals zwischen 5 800.-- Mark (Spur 600 mm, Leistung 20 PS, Zugkraft 550 kg) und 14 600.-- Mark (Spur 900 mm, Leistung 160 PS, Zugkraft 3 560 kg).

Als Vergleich dazu zwei Preisangaben von 1949: Eine Diesellok kostete 7 000.-- Mark (Spur 600 mm, Leistung 11/12 PS, Zugkraft 600 kg), oder auch 11 000.-- Mark (Spur 600 mm, Leistung 22/24 PS, Zugkraft 1 230 kg).

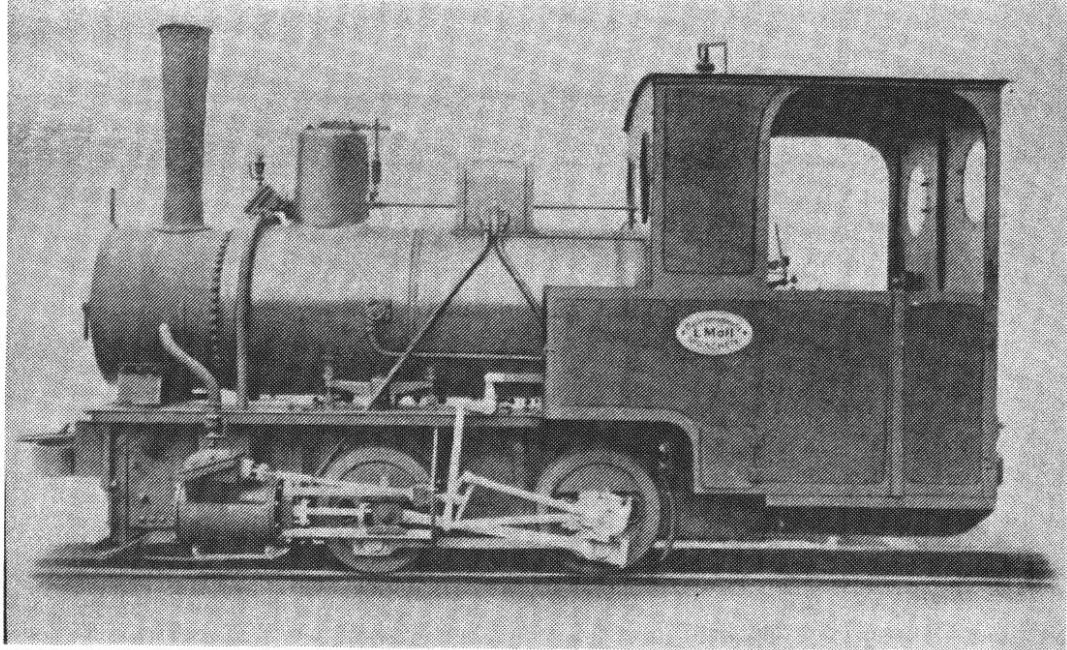
Eine zweite uns vorliegende Liste enthält weitere 108 Lokomotiven, die in der Folgezeit (1919 - 23 insgesamt 13 Loks von Krauß) (1920 - 40 insgesamt 95 Loks von Henschel) angeschafft wurden. Diese Angaben stammen aus Lieferlisten der betreffenden Hersteller.

Ein besonders großer Aufschwung hat zu Beginn des 3. Reiches stattgefunden, denn allein zwischen 1934 und 1938 wurden 79 Loks fabrikneu beschafft.

Die Firma Henschel führte in ihrem Standardprogramm für Feldbahnlokomotiven sogar eine Type mit Namen "Moll" (Nennleistung 250 PS, Spurweite 900 mm, Zugkraft 5130 kg) - sicherlich eine Referenz an einen guten Kunden ...

Der Grund für die Anschaffung und den Einsatz der einzigen 1000 mm-Lok der Bauunternehmung Moll (Henschel 22 647/1936) sind nicht bekannt.

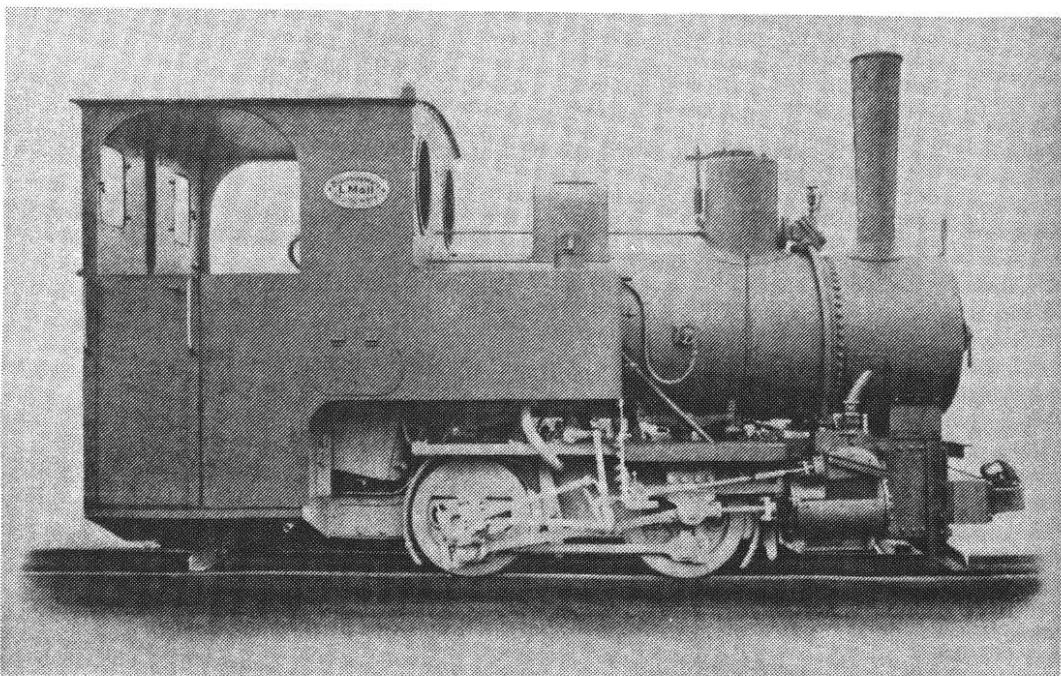
Nur wenig ist zu dem Verbleib der hier aufgeführten 141 (!) Loks bekannt: Die Henschel 22 619/1936 steht heute - bunt bemalt - in der Grundschule Oberförhring. Eine weitere Maschine - nämlich die Krauß 4 986/1904 - steht heute noch auf dem Moll'schen Lagerplatz in Lohhof, nachdem der alte Lagerplatz an der heutigen S-Bahn-Haltestelle 'Heimeranplatz' wegen der Internationalen Garten-Ausstellung (IGA) im vergangenen Jahr geräumt werden mußte. Die bis dahin auf dem Lagerplatz eingesetzte Normalspurdiesellok mußte ebenfalls das Feld räumen und ist nach Griechenland verkauft worden.



Leonhard Moll, München: Krauss 6475/1911 (oben).

Leonhard Moll, München: Krauss 5272/1905 (unten).

Repros von Walter Listl

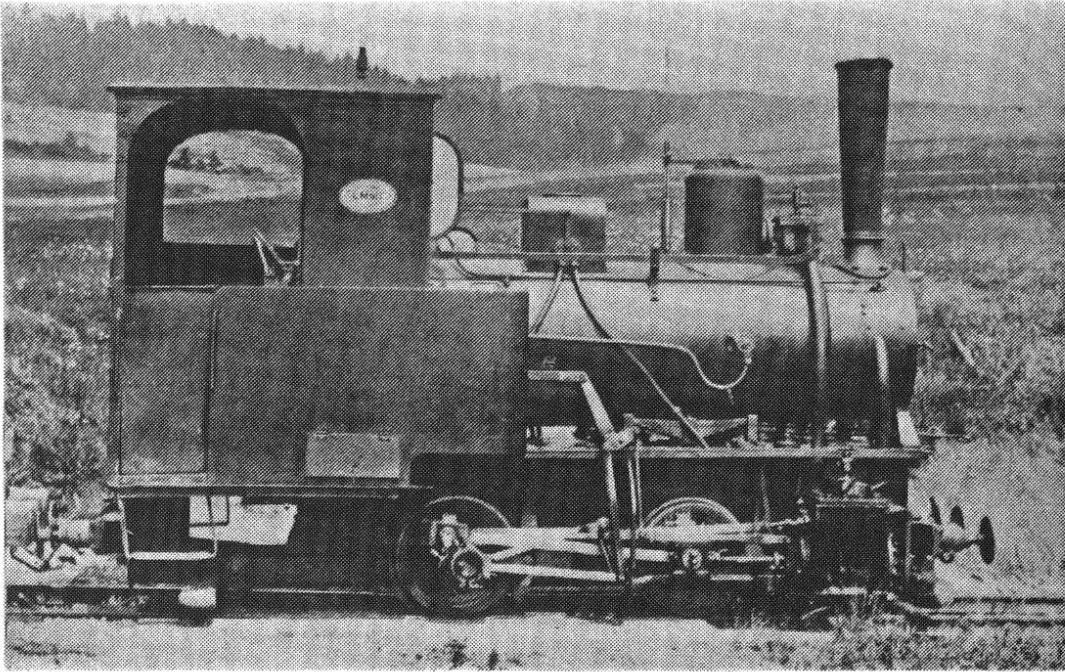


BAUUNTERNEHMUNG LEONHARD MOLL, MÜNCHEN Stand: 1. Juli 1916

Vereins-Nr.	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	Spurweite	Bauart/ Achsfolge	PS	Zugkraft kg
14403	Henschel	12 910	1914	750	Bt	80	2440
10509	O&K	1 242	1904	750	Bt	50	1370
10510	O&K	1 243	1904	750	Bt	50	1370
12049	O&K	2 442	1907	750	Bt	50	1370
13595	Jung	1 459	1910	600	Bt	40	1720
13565	Jung	1 650	1911	600	Bt	40	1720
12140	Maffei	2 759	1908	600	Bt	40	1230
12129	Maffei	2 760	1908	600	Bt	40	1230
12449	Maffei	2 871	1908	900	Bt	160	3560
12333	Maffei	2 872	1908	900	Bt	160	3560
12141	Maffei	2 898	1908	900	Bt	160	3560
12151	Maffei	2 899	1908	900	Bt	160	3560
13396	Maffei	2 977	1910	900	Bt	160	3560
13377	Maffei	2 979	1910	900	Bt	160	3560
10453	Krauß/Mü.	4 986	1904	600	Bt	20	550
10501	Krauß/Mü.	5 083	1904	600	Bt	40	1050
10737	Krauß/Mü.	5 272	1905	600	Bt	50	1160
12603	Krauß/Mü.	6 130	1909	750	Ct	55	1300
12722	Krauß/Mü.	6 131	1909	750	Ct	55	1300
12745	Krauß/Mü.	6 172	1909	600	Bt	50	1160
13145	Krauß/Mü.	6 324	1910	900	Bt	125	2840
13146	Krauß/Mü.	6 325	1910	900	Bt	125	2840
13215	Krauß/Mü.	6 440	1910	900	Bt	130	3100
13213	Krauß/Mü.	6 441	1910	900	Bt	130	3100
13429	Krauß/Mü.	6 482	1911	900	Bt	130	3100
13430	Krauß/Mü.	6 483	1911	900	Bt	130	3100
13624	Krauß/Mü.	6 475	1911	750	Bt	50	1250
13851	Krauß/Mü.	6 610	1912	600	Bt	40	1050
14128	Krauß/Mü.	6 796	1913	750	Bt	50	1250
14174	Krauß/Mü.	6 797	1913	750	Bt	50	1250
14253	Krauß/Mü.	6 818	1913	600	Bt	60	1470
14385	Krauß/Mü.	6 820	1914	750	Bt	50	1250
14515	Krauß/Mü.	6 984	1914	750	Bt	80	1660

Anmerkungen:

zu Jung 1 459/1910: ex Leipziger & Co.  
zu Jung 1 650/1911: ex Hirschmann, Dortmund  
zu Krauß 4 986/1904: heute Lagerplatz Lohhof



Auch dieses Repro von Walter Listl zeigt eine Baulokomotive der Bauunternehmung Leonhard Moll, München: Es handelt sich um die 750 mm-spurige O+K 1242/1904.

BAUUNTERNEHMUNG LEONHARD MOLL, MÜNCHEN

Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	Bauart	Spurweite	
Henschel	17 710-11	1920	Bt	600	
	20 080-84	1924	Bt	750	
	22 265-72	1934	Bt	900	
	22 408-12	1934	Bt	750	
	22 523-24	1934	Bt	750	
	22 555-57	1934	Bt	750	
	22 559-63	1934	Bt	750	
	22 619-24	1936	Bt	750	22619 in Oberföhring
	22 626-28	1936	Bt	750	
	22 643-45	1935	Bt	900	
	22 647	1936	Bt	1000	
	22 678-82	1935	Bt	900	
	22 734-35	1935	Bt	900	
	22 757-59	1935	Bt	900	
	22 810-13	1935	Bt	900	
	23 102-06	1936	Bt	750	
	23 442-43	1937	Bt	900	
	23 624-25	1937	Bt	600	
	23 638-40	1937	Bt	750	
	24 050-51	1939	Bt	900	
	24 377-82	1938	Bt	750	
	24 383-88	1938	Bt	750	für Überland AG, Wien
	24 389-94	1938	Bt	900	
	24 867-68	1940	Bt	900	
	25 001-04	1939	Bt	900	
Krauß/Mü.	7 252-53	1919	Bt	750	
	7 602-03	1919	Bt	600	7602 urspr. f. Deutsche Feldbahn bestellt
	7 973-75	1922	Bt	900	
	8 075	1923	Bt	900	
	8 193-97	1923	Bt	750	Industrie-Ausstellung, ab 1929 bei Moll

Bis vor wenigen Jahren sind auch noch schmalspurige Dieselloks (u.a. von Diema) bei Moll vorhanden gewesen. Nähere Informationen liegen uns hierzu - leider! - nicht vor.

## Kurzmeldungen

Torfwerk Walter Sievers  
2371 Todenburg

Es tut sich einiges im Fahrzeugpark dieses kleinen Torfwerkes.  
Das Werk liegt zwischen Todenburg und Lütjenwestedt - genauere  
Angaben in BE 5/82.

Torfwerk Walter Sievers, Todenburg						600 mm
Nr.	Herstellerdaten	Typ	AF	(PS)	(t <sub>0</sub> )	Motor-Nr.
oNr	Diema 2 553/1962	DS 28	B-dh	28	4.3	3 239 447/48
oNr	Diema 2 556/1962	DS 28	B-dh	28	4.3	3 240 285/86
oNr	Diema 2 489/1962	DS 28	B-dh	28	3.5	3 051 363/64
oNr	Deutz /	OME 117	B-dm	11/12		436 248
oNr	O+K 5 615/	LD 2	B-dm	20	4.2	
oNr	O+K 5 746/	LD 2	B-dm	20	4.2	
oNr	O+K <sup>+</sup> /		B-dm			
oNr	O+K /		B-dm			

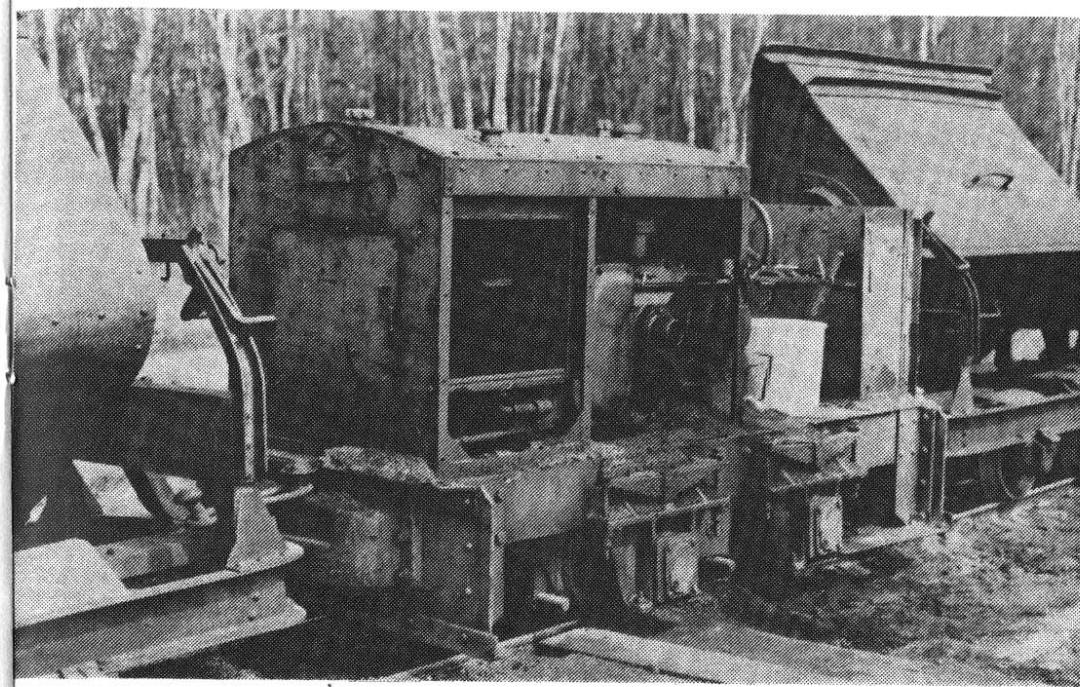
Diema 2553/2556/2489: 1983 ex Ziegelwerk Hademarschen  
H.P. Thomsen KG, Hademarschen

Deutz: 1982 ex Fr. Werner v. Bülow KG, Kieswerk,  
Gudow-Sophienthal, derzeit Reparatur in Beringstedt

O+K 5615/5746: 1970 ex Ludwig Feddersen, Bauunternehmung, Leck

O+K<sup>+</sup>: als Schrott in Beringstedt abgestellt

Die Deutz-Lok ist derzeit zur Reparatur in Beringstedt, soll aber wieder betriebsfähig hergerichtet werden. U.a. erhielt sie eine neue Kupplung. Bereits Ende März dieses Jahres war die Deutz-Lok die einzige Einsatzlok im Werk. Die Hauptlast des Verkehrs haben jetzt allerdings die Diema-Loks übernommen. Die Ära der O+K-Loks geht noch in diesem Jahr zu Ende. Alle drei Loks sind zwar noch vorhanden, aber bereits an den Schrott verkauft worden. Die vierte O+K-Lok ist als Schrottlok in ihre Einzelteile zerlegt worden und befindet sich in Beringstedt. Die beiden O+K-Loks vom Typ LD 2 würden sich nach Angaben des Betriebsleiters ohne größere Schwierigkeiten wieder herrichten lassen. Sofern die Loks bei Erscheinen dieses Heftes noch vorhanden sein sollten, können sich interessierte Eisenbahnfreunde eventuell telefonisch an Herrn Reimann in Beringstedt wenden (Tel. 04874/1345).



Noch hat das Torfwerk Walter Sievers, Beringstedt, im Todenburg eine LD 2 zu bieten: Ulrich Völz' Foto vom 11.05.1982 zeigt die O+K 5615 mit einigen Loren im Werk abgestellt.

## Tauschangebot

Wer tauscht Original-Dias von deutschen/europäischen Industriebahnen gegen australische Schmal- und Normalspurbahnen?

Philip G. Graham  
Box 1188, G.P.O.  
Sydney, NSW 2001  
Australia

## Suche...

Aufzeichnungen aller Art, Fahrzeugverzeichnisse, Fotos, Dias, Negative, Herstellerunterlagen (Prospekte, Kataloge, Typenbeschreibungen/-zeichnungen, Betriebsanleitungen, Lieferlisten etc.), Bücher/Zeitschriften (z.B. DI, DK u.a.) über bestehende und stillgelegte normal- und schmalspurige Industriebahnen in Deutschland im Tausch oder Ankauf, auch leihweise oder als Kopie.

MATTHIAS LENTZ - AM HANG 1 - 3030 WALSRODE 9

Ziegelwerk Hademarschen H.P. Thomsen KG  
2215 Seefeld

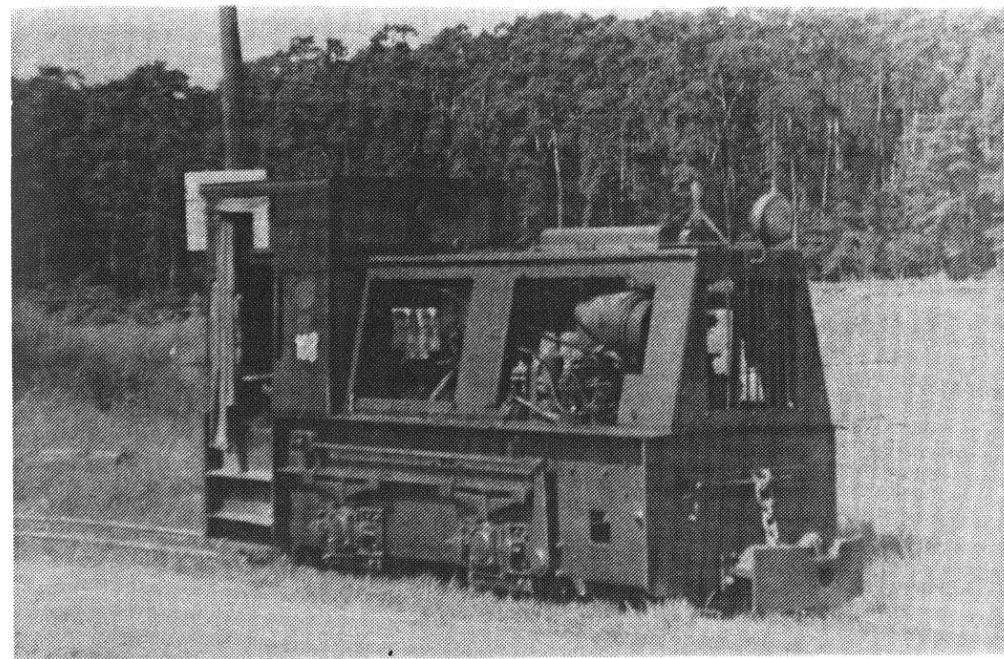
Der Feldbahnbetrieb dürfte um den Jahreswechsel 1982/83 herum eingestellt worden sein (Vgl. BE 5/82). Die Gleisanlagen sind größtenteils abgebaut. Von den ehemals drei Diema-Lokomotiven ist nur noch die Diema 2 489/1962 vorhanden, die aber auch noch im Laufe dieses Jahres verschwinden wird. Die Lok steht in der Entladerampe in der Grube Seefeld.

Ziegelwerk Hademarschen H.P. Thomsen KG, Seefeld 600 mm						
Nr.	Herstellerdaten	Typ	AF	(PS)	(to)	Motor-Nr.
oNr	Diema 2 489/1962	DS 28	B-dh	28	3.5	3 051 363/64
oNr	Diema 2 553/1962	DS 28	B-dh	28	4.3	3 239 447/48
oNr	Diema 2 556/1962	DS 28	B-dh	28	4.3	3 240 285/86
2489: 1962 geliefert an Conrad Zuschlag, Zgl., Kirchberg (DS 14) 1968 an Diema, dort Umbau in DS 28 1968 an Eugen Höfter, Dachziegelwerk, Neuhausen/Mainburg 1972 über Diema an Ziegelwerk Hademarschen H.P. Thomsen KG, Hademarschen 1983 an Torfwerk Walter Sievers, Beringstedt						
2553/ 2556: 1962 geliefert an Berolina Baumaschinen, Hamburg 1970 an Ziegelwerk Hademarschen H.P. Thomsen KG, Hademarschen 1983 an Torfwerk Walter Sievers, Beringstedt						

Falzziegelwerke Ludowici  
6729 Jockgrim

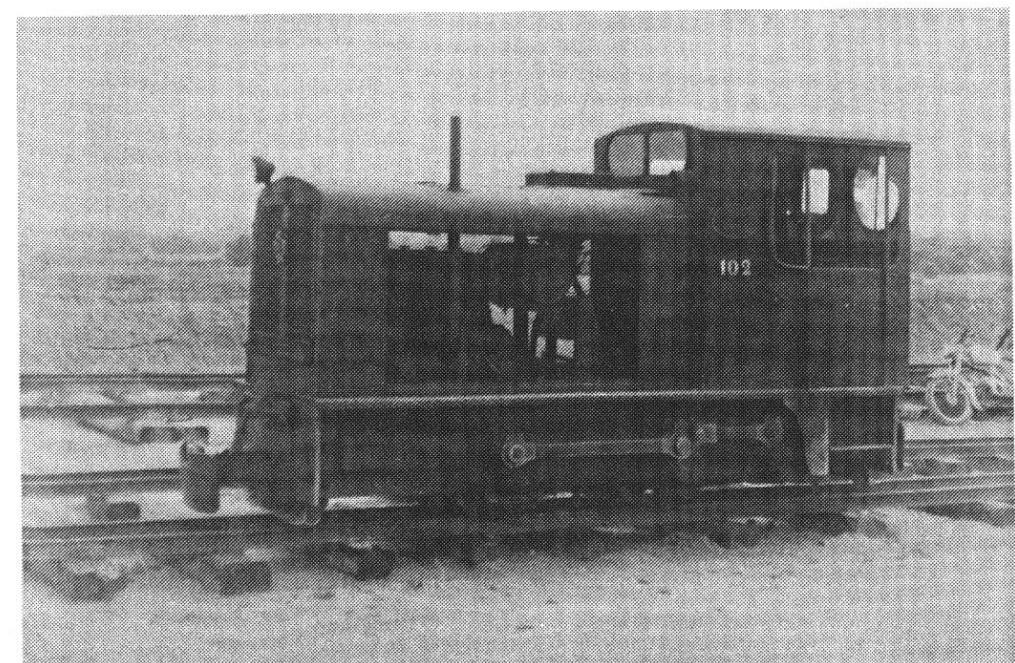
Die Falzziegelwerke Ludowici in Jockgrim gehörten zu den großen Ziegeleien unternehmen Deutschlands, deren größte Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg war. Die Firma war immer ein Familienunternehmen und das bemerkenswerte dabei war, die jeweiligen Firmenchefs waren auch Tüftler, Bastler und Erfinder. So wurde der Abraumbagger mit der langen freitragenden Absetzbrücke, der Eimerleiterbagger, der bis zu 300 m<sup>3</sup> Ton täglich fördern konnte, ja selbst die vierachsigen Förderwagen selbst konstruiert und zum Einsatz gebracht.

Der Transport des Tonens von der Grube zum Werk wurde von einer Feldbahn mit der Spurweite 500 mm durchgeführt.



Kostbare Andenken an längst vergangene Zeiten stellen diese Aufnahmen von Wolfgang E. Ludwig dar:

Oben sehen Sie die Gmeinder-Lok Nr. 108 und unten die Deutz-Lok Nr. 102 beim Einsatz im Falzziegelwerk Ludowici in Jockgrim.



Vor dem 2. Weltkrieg, aber auch danach, wurde der Verkehr mit Motorloks und einer Dampflok durchgeführt. Einzelheiten über die Motorloks konnte ich nicht in Erfahrung bringen.

Über die Dampflok läßt sich folgendes sagen:

Nach den vorhandenen, mir bekannten zwei Fotos handelt es sich um eine zweiachsige Krauß-Lokomotive mit dem Namen "München". In den sechsziger Jahren wurde sie zum Schrottpreis an Herrn Bernhard Reichert verkauft, der das 'Fahrzeugmuseum Marxzell-Albtal' in Marxzell betreibt. Dessen Sammlung ist inzwischen so umfangreich, daß die Lok noch immer in einem Schuppen in Karlsruhe unzugänglich abgestellt ist.

Das Wagenmaterial aus jener Zeit, mit dem Ton und z.T. Abraum transportiert wurde, waren zweiachsige, 1 m<sup>3</sup> fassende Holzkastenkipper auf Lorenfahrgestell, von denen bis zum Ende noch einige vorhanden waren.

Als ich das Werk 1972 besuchte, waren drei Diesellokomotiven vorhanden, an betriebsfreien Tagen abgestellt in einem geräumigen zweigleisigen Lokschuppen, an den sich die Werkstatt anschloß.

Weiter waren 12 der eingangs erwähnten selbstkonstruierten Selbstkipper vorhanden. Auf zwei Drehgestellen ruht dabei der Rahmen, der den konischen Wagenkästen hält. Beim Kippen wird auf einer Seite der Wagenboden geöffnet und der Wagenkasten pneumatisch gehoben. Dazu wird er an eine Druckluftleitung angeschlossen.

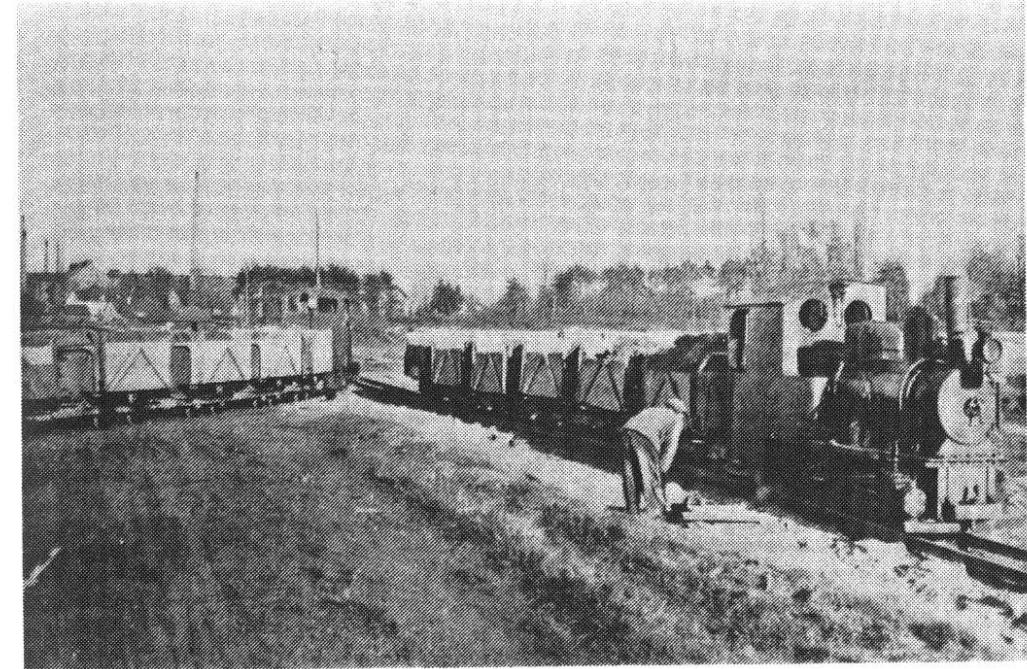
Der Boden schiebt sich als Schütttrutsche über den Unterwagen und die Gleisanlage und gewährt ein sauberes Entladen. Der nach unten konisch weite Wagenkasten läßt auch nassem, zähem Ton keine Chance kleben zu bleiben.

"Tiefe Schwerpunktlage des beladenen Fahrzeuges, sowie Angriff der Zugkraft im Drehpunkt des Drehschemels gewähren absolute Standsicherheit beim Fahren und Kippen und einwandfreies Spuren auch in engen Kurven", so ein Verkaufsprospekt über den Wagen.

Ton gefahren wurde nach Bedarf, denn der Ton kam im Werk in ein Silo, wo er zur Weiterverarbeitung vorbereitet wurde.

Der Fahrbetrieb wurde in der Regel in 3-Wagen-Zügen durchgeführt. Bei einem ersten Besuch der Tongrube konnte ich erleben, wie die Gmeinder-Lok einen solchen Zug in voller Geschwindigkeit über die Gleise in Richtung Bagger schob, ihn auf einem der beiden Baggergleise abstellte, auf dem Parallelgleis die beladenen Wagen aufnahm, und ab gings wieder mit vollem Tempo in Richtung Werk. Solches Ausfahren der Geschwindigkeiten setzt eine optimale Gleisanlage voraus, was auch gegeben war.

Auf der Strecke waren schwere Schienenprofile auf Holzschwellen genagelt, und das Gleis wurde regelmäßig gewartet. Abgefahrene Außenschienen, die neben Kurven abgelegt vor sich hinstanden, zeugten von dieser Arbeit.



Nochmals Falzziegelwerk Ludowici, Jockgrim:

Der Dampf- und Dieselzug kreuzen sich in der Nähe der Grube. Diese Szene stammt aus den 30er Jahren, Repro von Wolfgang E. Ludwig. Vierzig Jahre später nahm Wolfgang E. Ludwig selbst einen Zugwechsel am Stichgleis auf: Die Loks Nr. 102 und 108 am 31.07.1972 auf der Strecke.



Natürlich konnte nicht auf der gesamten Strecke von etwas mehr als 2 km Länge in vollem Tempo gefahren werden. Im Neubaugebiet, wo auch eine Straße durch einen Arbeiter fahngesichert überquert wurde, mußte langsamer gefahren werden.

In Richtung Werk ging es dann unter der Bahnlinie Wörth - Germersheim durch.

Bevor der Zug im Werksgelände verschwinden konnte, mußte er eine Kreisstraße niveaugleich kreuzen. Anträge zur Installation einer Lichtzeichenanlage wurden abgelehnt. So sicherte auch hier ein Arbeiter den Übergang mit einer Fahne.

Bei meinem Besuch am 31.7.1972 war eine andere Fahrsituation. Die Gmeinder-Lok Nr. 108 pendelte zwischen Werk und Grubennähe. In Grubennähe befand sich ein Stichgleis, dort wurde Lokwechsel durchgeführt, denn den Rest der Strecke unter den Bagger bediente die Deutz-Lok Nr. 102. Ich richtete mich auf einen interessanten Vormittag ein, jedoch stockte der Bahnverkehr durch einen technischen Defekt schon bald.

Ich wollte die Bahn später nochmals besuchen und weitere Fotos machen. Jedoch ging die Werkbahnära abrupt zu Ende mit dem Schadenfeuer, das das Ziegelwerk in der Nacht vom 4. auf 5.9.1972 heimsuchte. Ein Gutachten schätzte die vorhandenen Tonreserven auf eine Verwertungsdauer von umgerechnet drei bis vier Jahren. Dies lohnte Wiederaufbau und Wiederinbetriebnahme nicht. So wurde die Feldbahn, wie auch der weitere Maschinenpark im Herbst 1972 abgebrochen und verschrottet.

Falzziegelwerke Ludowici, Jockgrim							500 mm
Nr.	Herstellerdaten	Typ	AF	(PS)	(to)	km/h	
oNr	Krauss /		Bt				
102	Deutz 13 719/		B-dm	38-42		5.7/10.5/20	
103	Deutz 6 747/		B-dm				
108	Gmdr 4 436/1949	HF 50 B	B-d	50	8-8.6	5/12/20	

Ludowici Selbstkipper	
DBP und Auslands Patent	L: 5.5 m B: 1.35 m H: 1.75 m
	Drehschemelabstand: 2.85 m
	Leergewicht: 3.4 t
	Zulässiger Achsdruck: 3 t
	Laderaum: 4 m <sup>3</sup>

Eisenwerk Olsberg GmbH  
4300 Essen-Katernberg-Nord

Eine hellblaue Stangenlok mit folgenden Daten tut hier Dienst:

Eisenwerk Olsberg GmbH, Essen-Katernberg-Nord							1 435 mm
Nr.	Herstellerdaten	Typ	AF	(PS)	(to)	Bem.	
oNr	KHD 57 173/1960	KS 55 B	B-dh	55	14	a.)	
a.) 1960 geliefert an Olsberg GmbH, Essen							

Früher befand sich hier noch eine alte, angeblich 2-zylindrige Diesellok, die aber inzwischen verschrottet ist (wahrscheinlich auch von Deutz). Die Untersuchungen an der jetzigen Lok werden von Reuschling in Hattingen durchgeführt.

Das Werk liegt an der DB-Strecke Gelsenkirchen Hbf - Schalke Süd - Katernberg-Nord - Altenessen (nur Güterverkehr).

Die Lok läßt sich fotografieren, wenn sie den Bahnübergang in der Emscherstraße überquert, um in einen anderen Werksteil zu gelangen.

Albert Gronemann GmbH  
5810 Witten-Rüdinghausen

In Witten-Rüdinghausen, sehr gut vom Autobahnkreuz Dortmund/Witten (A 45/44) zu erreichen, unterhält die Firma Albert Gronemann, Industriebahnen-Baumaschinen, einen Lagerplatz für - in erster Linie - Feldbahnartikel.

An der Einfahrt zum Platz fällt allerdings das einzige normal-spurige Exponat, vorbildlich hergerichtet, auf: Eine B-gekuppelte DEMAG-Diesellok von 1940. Daneben weist eine schmalspurige Lore, als Blumenkübel umfunktioniert, auf das reichhaltige Sortiment für Schmalspurbahnen hin.

Fast wie neu wartete zum Zeitpunkt unseres Besuches - der allerdings schon im November 1982 stattfand - die aufgearbeitete Diema 1475 auf den Abtransport zu einem neuen Besitzer, eine weitere Diema-Lok, vmtl. Diema 2056, verbarg sich unter einer Plane in unmittelbarer Nähe.

Zwischen allerlei Schienematerial, Kipploren und anderen Krempel konnten noch zwei weitere Lokomotiven, Diema 1299 und Henschel 2076, ausgemacht werden.

Das Fotografieren erfordert für diese Maschinen Balanceakte auf aufgetürmten Gleisjochen !

Bemerkenswert waren noch ca. 200 Plattformwagen, die in Stapeln von mehreren Metern Höhe auf die Wiederverwertung warteten: Oft dienen erworbene Fahrzeuge lediglich als Ersatzteilspender. Der Vorbesitzer der Plattformwagen - das Bundeswehrdepot in Aurich - soll die Fahrzeuge übrigens sehr schonend behandelt haben.

Rechnet man bei der 'großen' DEMAG-Lok (übrigens ebenfalls militärisch vorbelastet) nicht mehr mit einem Käufer (sie trägt bereits die Aufschrift 'Zur Erinnerung an alte Zeiten'), werden die Feldbahnloks bei Bedarf aufgearbeitet und verkauft.

Es waren früher weitere Lokomotiven vorhanden, die aber zwischenzeitlich anderweitig veräußert wurden.

Eisenbahnfreunde sind hier keine Seltenheit: Verschiedene Vereine mit eigener Feldbahn versorgen sich hin und wieder mit Gronemann'schen Ersatzteilen.

Albert Gronemann GmbH, Witten=Rüdinghausen

Nr.	Herstellerdaten	Typ	AF	(PS)	(to)	km/h	Bem.
Spurweite 1 435 mm							
1	Demag 2 710/1940	ML 55	B-dm	55	15	14	a.

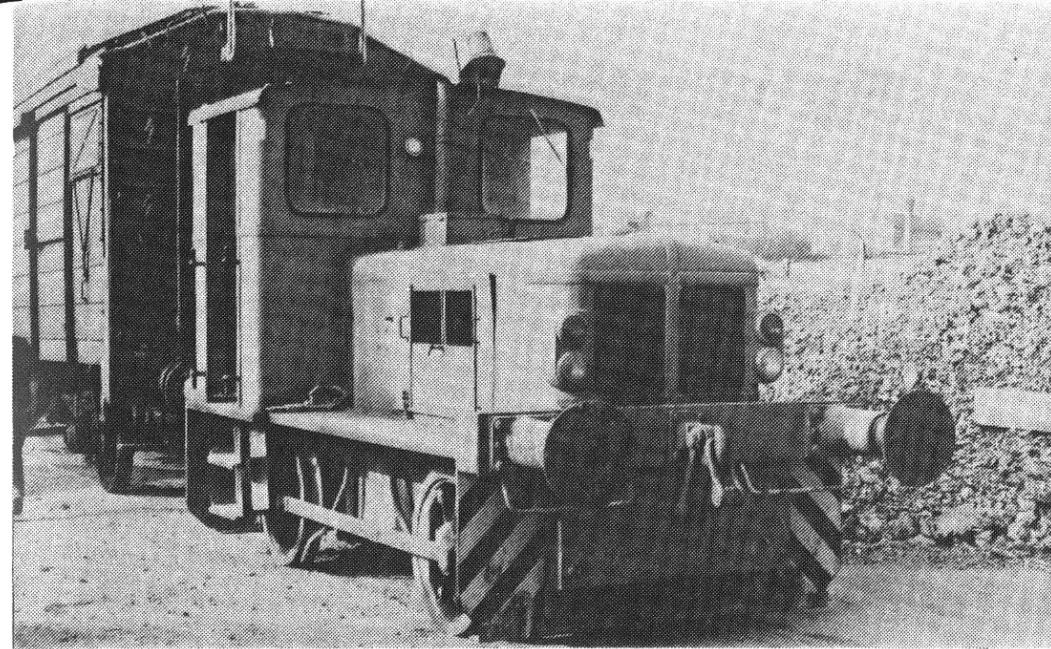
Spurweite 600 mm

oNr	Diema	1 299/1947	DS 22	B-dm	22			b.
oNr	Diema	1 475/1951	DS 22	B-dm	22			
oNr	Diema	2 035/1957	DS 20	B-dm	20			
oNr	Diema	2 056/1957	DS 28	B-d	28			b.
oNr	Diema	2 434/1961	DS 28	B-d	28	4.8		c.
	Henschel	2 076/1949	DG 13	B-dm	13			

a.) 1940 an Wehrbereichsverwaltung Wahn III (Lok II)  
1972 über Glaser (München) und O+K (Dortmund) an  
Albert Gronemann GmbH, Witten (Lok 1)

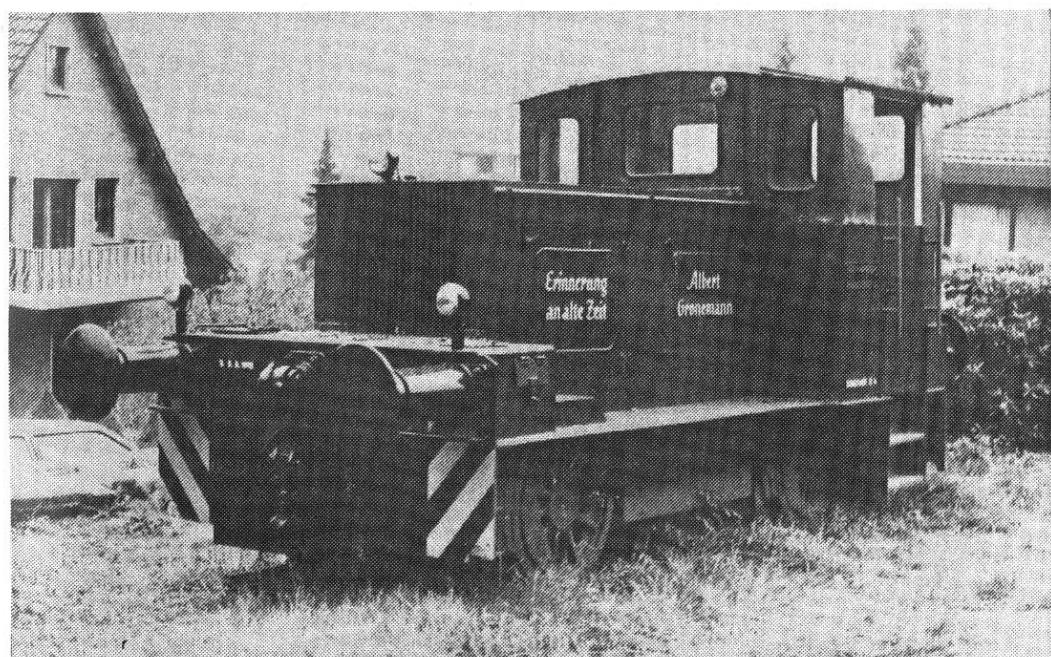
b.) Geliefert an: Wasserwerk für das nördliche Kohlenrevier  
(heute: GELSENWASSER AG, Wasserwerk Haltern)  
Später an: Albert Gronemann GmbH, Witten und weiter an:  
Klöckner Stahlhandel, Bremen

c.) 1961 an Wasserwerk für das nördliche Kohlenrevier  
19 an Albert Gronemann GmbH, Witten  
19 an Torfwerk Brill, Georgsdorf (Lok 17)



Eisenwerk Olsberg GmbH, Essen-Katernberg: Die Deutz-Lok des Werkes beim Rangieren aufgenommen. Foto Christian Hoffmann, 15.09.1982.

"Zur Erinnerung an alte Zeiten" steht die alte DEMAG 2710 im Hof der Fa. Gronemann in Witten=Rüdinghausen. Mustergültig aufgearbeitet und - wie man versicherte - fahrbereit wäre sie; nur ein Käufer fehlt ... Foto Hans-Georg Bubolz, 04.11.1982.



Alcan Ohler GmbH (vorm. Ohler Eisenwerk)  
5970 Plettenberg

Neben der hinreichend bekannten Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, die auf einem kurzen Gleisstück nahe dem Bahnhof Plettenberg noch eine Jung-Lok einsetzt, gibt es im Plettenberger Stadtteil Ohle (10 min. vom DB-Haltepunkt Ohle entfernt) einen metallverarbeitenden Betrieb, der zwei Diesellokomotiven einsetzt.

Alcan Ohler GmbH, Plettenberg								1 435 mm
Nr.	Herstellerdaten	Typ	AF	(PS)	(to)	km/h	Bem.	
1	Jung 6 299/1936		Bt				a.	
1	KHD 55 895/1954	A4L 514	B-dm	55	14	14.5		
2	KHD 55 715/1955	A8L 614	B-dh	130	22	24/53	b.	

a.) 1936 geliefert an Ohler Eisenwerk  
1955 an Metallhüttenwerke Lübeck  
1964 verschrottet

b.) 1958 lt. Auskunft Lokführer von einem schwedischen Bergwerk übernommen

Die 55 PS-Diesellok ist Reservelok, sie ist im Werk hinterstellt und mit einer Plane abgedeckt.  
Die Einsatzlok steht oft auf einer Wiese vor dem Werk und kann dort ohne Schwierigkeiten aufgenommen werden.

Deutsche Bundespost, Bahnhofpostamt  
8000 München 1

Die Geschichte der ersten U-Bahn Münchens

Im Jahre 1910 wurde, um Postsachen zwischen dem Hauptbahnhof München und dem Postdienstgebäude an der Arnulf-Hopfenstraße zu befördern, eine posteigene U-Bahn gebaut (Also in weitestem Sinne eine 'Werks'-Bahn).

Sie hatte drei Stationen. Station I befand sich unter dem Querbahnsteig des Starnberger Bahnhofs. Station II lag unter dem Postamt München 2, das sich damals nördlich der Arnulfstraße befand. Station III, heute zur Wartung und Pflege der U-Bahn-Fahrzeuge benutzt, befand sich 50 m vor dem jetzigen Endpunkt der Bahn, der heutigen Station IV.



Beide Lokomotiven des Ohler Eisenwerkes präsentieren sich dem Fotografen - einem gewissen Ulrich Völz - am 27.08.1982 auf der Wiese vor dem Werk.

Der Tunnel führte vom Starnberger Bahnhof in einem Bogen von 25 m Radius zur Arnulfstraße, dann weiter zur Seidlstraße. Diese unterquerte sie, wobei sie ihren tiefsten Punkt von 6.8 m unter der Straßenoberfläche erreichte. Schwach ansteigend führte die Trasse nun weiter zum Postamt München 2. Dort mündete sie in zwei Tunnel aufgeteilt in das Postdienstgebäude ein.

In einer Rechtskurve bog sie dann zum Bahnhofspostamt ab und hatte nach rund 350 m seine Endstation unter dem Bahnhofspostamt (BPA) Station III erreicht.

1950 wurde die Strecke um 50 m verlängert zur Station IV direkt unter dem Postdienstgebäude Hopfenstraße.

In der Endstation endeten die Gleise parallel nebeneinander. Auf jedem Gleis fuhr ein Zug von Station I über Station II nach Station III und zurück.

Die Lokomotiven, gebaut von Krauss (mech. Teil) und Siemens-Schuckert (elek. Teil), wurden mit Drehstrom von 155 Volt und 50 Perioden betrieben.

Der Motor hatte eine Leistung von 3 PS, die dem Zug eine Geschwindigkeit von 10 - 12 km/Std verlieh.

Gebremst wurde sie mit Federkraft, die über ein Hebelgestänge und Bremsklötze auf die Räder der Lokomotiven wirkte.

Zum Lösen der Bremse verwandte man Druckluft.

Die Waggons waren als einachsige Anhänger ausgebildet. Sie hatten ein Gewicht von 150 kg und konnten maximal 120 kg Nutzlast aufnehmen.

Über jedem Gleis war an der Tunneldecke eine 2-polige Fahrleitung angebracht, das Gleis diente als 3. Phase. Jeder Zug bestand aus 4 Wagen und einer Lok. Sie war in der Mitte des Zuges angeordnet. Zwei Wagen schob sie und zwei Wagen zog sie. Für die 350 m lange Strecke brauchte der Zug rund 100 Sekunden Fahrtzeit. Es konnten bis zu 10 Züge je Stunde abgefertigt werden.

1944 wurde die Station III durch einen Bombenvolltreffer total zerstört. 1945 wurde die U-Bahn zwischen Station I und Station II noch einmal getroffen und damit auch der Tunnel selbst zerstört.

Der Betrieb konnte erst 1948 nach Instantsetzung der Anlage wieder aufgenommen werden.

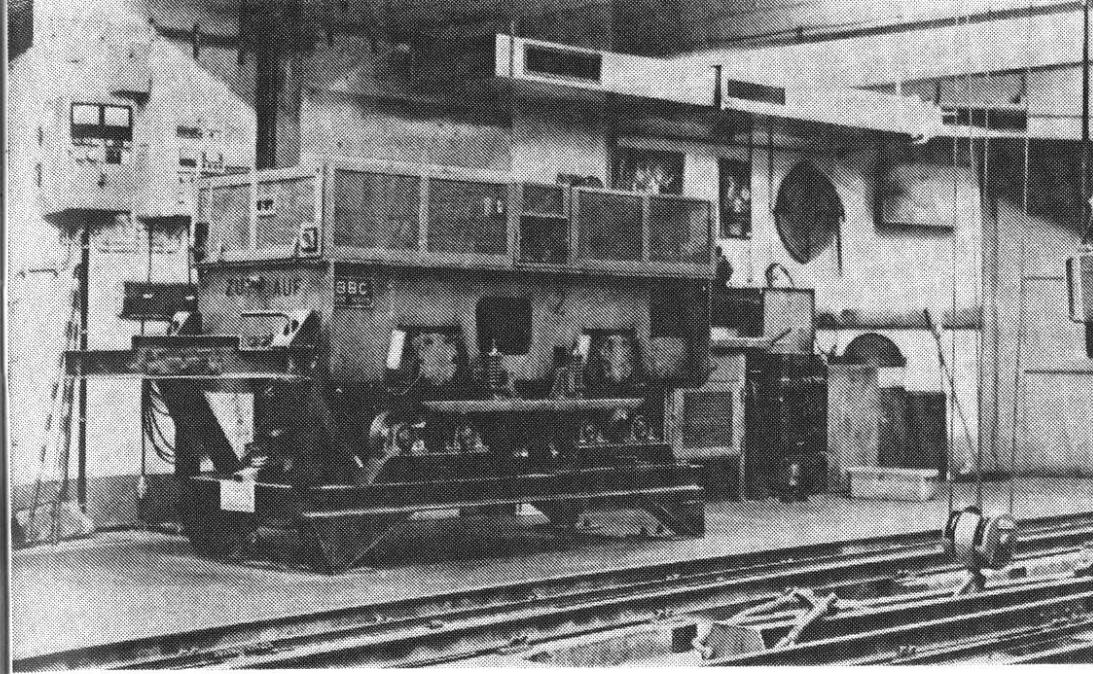
In der Zwischenzeit war das Verkehrsaufkommen der Post stark gestiegen (Schreib' mal wieder!). Es war deshalb zweckmäßig, die Endstation der Bahndirekt unter die Briefabfertigungsstelle des BPA zu verlegen und die U-Bahn zu verlängern.

Dies führte zum Bau des rund 50 m langen Tunnels zur Station IV, in dem heute die Briefabfertigung arbeitet.

Dieses Bauvorhaben wurde 1950 beendet.

Deutsche Bundespost, Bahnpostamt München				450 mm		
Nr.	Herstellerdaten	AF	(kW)	(to)	km/h	Bem.
oNr	Krauss/Mü. 8 104/1910 SSW /1910	Bo-ee	2.2		10-12	a.)
oNr	Krauss/Mü. 8 105/1910 SSW /1910	Bo-ee	2.2		10-12	b.)
oNr	Krauss/Mü. 8 106/1910 SSW /1910	Bo-ee	2.2		10-12	c.)
1	Schöma 2 972/1966 BBC 5 769/1966	Bo-ee	6.8	1.6	10.3	
2	Schöma 2 973/1966 BBC 5 770/1966	Bo-ee	6.8	1.6	10.3	
3	Schöma 2 974/1966 BBC 5 771/1966	Bo-ee	6.8	1.6	10.3	
4	Schöma 2 975/1966 BBC 5 772/1966	Bo-ee	6.8	1.6	10.3	

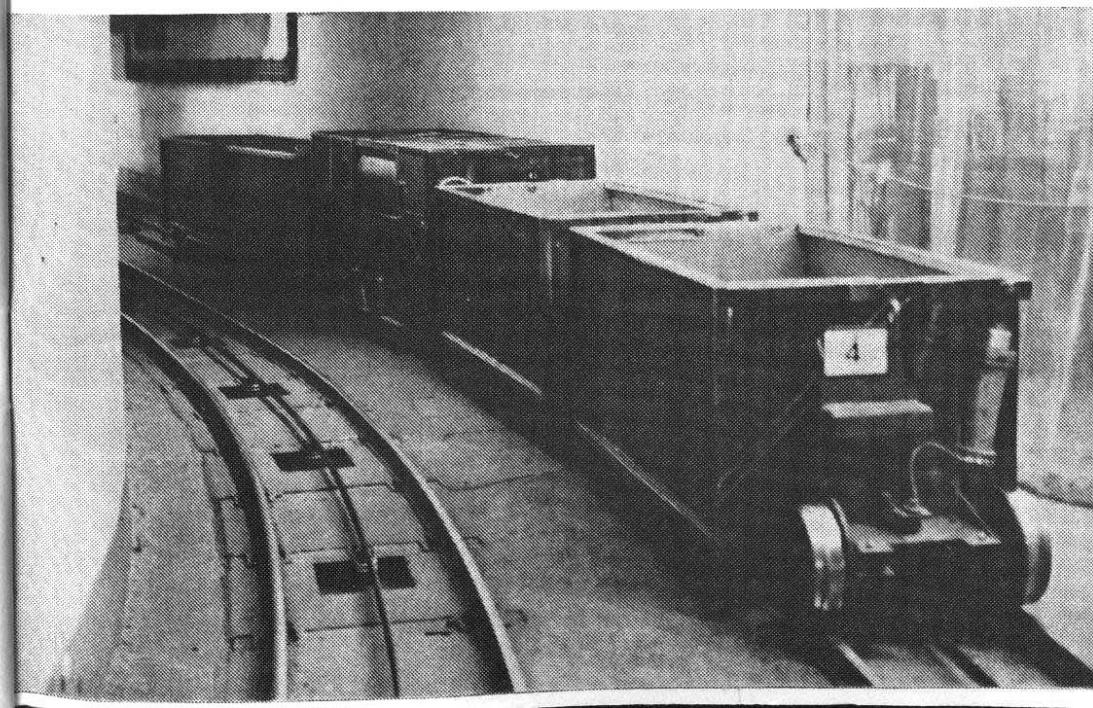
a.) - c.): geliefert von Krauss (München) an: Münchener Briefversand  
a.) nach 1966 an Deutsches Museum (München)  
b.) nach 1966 an Postmuseum (Frankfurt)  
c.) nach 1966 an Verkehrsmuseum (Nürnberg)



Zwar keine Werksbahn im üblichen Sinne, aber nicht minder uninteressant ist die 450mm-spurige U-Bahn des Bahnpostamtes München: Auf dem obigen Foto sehen Sie die Lok 2 in der Werkstatt der U-Bahn in der Station III.

Auf dem Foto unten begegnet uns die Lok 4 mit ihrem leeren Briefzug im Tunnel der U-Bahn.

Fotos (2) vom 15.10.1982 von Walter Listl



Die U-Bahn war bis zum August 1966 in Betrieb und wurde erst durch die Baumaßnahme der Verlegung der U-Bahn-Trasse unter der Arnulfstraße durch das S-Bahn-Projekt der Bundesbahn stillgelegt.

Die nach 56 jährigem Dienst 'in den Ruhestand' versetzten Lokomotiven sollten der Nachwelt als erste U-Bahn-Lokomotiven Münchens erhalten bleiben.

Eine davon kam in das Deutsche Museum (München), die zweite in das Postmuseum (Frankfurt) und die Dritte in das Verkehrsmuseum (Nürnberg).

#### Die neue Post-U-Bahn

Am 20.12.1966 wurde die neue Post-U-Bahn Münchens in Betrieb genommen. Die Bahn verkehrt zwischen den Stationen I unter Gleis 26 des Starnberger Bahnhofs und Station IV unter dem Nordflügel des Postdienstgebäudes an der Hopfenstraße auf einer Länge von 406 m. Eine Weiche 50 m vor der Station IV führt zu Station III, die als Werkstätte zur Wartung und Pflege der U-Bahn benutzt wird.

Von Station III in Richtung Station I besteht auf einer Strecke von ca. 120 m noch der alte, aus dem Jahre 1910 stammende Tunnel aus Formsteinen. Ansonsten ist der Tunnel aus Beton in Fertigbauweise erstellt.

Vom Gebäude Hopfenstraße führt die Strecke der Nordseite der Arnulfstraße entlang zur Seidlstraße. Sie unterquert die Seidlstraße, dann in einem Bogen in südöstlicher Richtung die Arnulfstraße und mündet in Station I unter dem Querbahnsteig des Starnberger Bahnhofs. Unter der Arnulfstraße kreuzt sie die S-Bahn, die noch etwas tiefer liegt.

Es verkehren 3 automatisch gesteuerte Züge im ständigen Wechsel. Ein Zug besteht - wie früher - aus einer Lok und 4 Waggons. Die Wagen sind mit einer Kippautomatik ausgestattet, die es ermöglicht, in Station I und IV die Ladefläche aller 4 Wagen schräg zu stellen, so daß die Ladung auf ein ca. 0.7 m tiefer liegendes Förderband fällt. Dieses Förderband führt in Station IV zur Beutelanhängestelle. Dort werden die Beutel automatisch den verschiedenen Bearbeitungsstellen im Bahnhofspostamt zugeführt.

In Station I führt das Förderband zu einer Wendelrutsche, von der die Beutel von den Bediensteten auf verschiedene Handwagen vertragen werden.

Die Lokomotiven werden nicht mehr wie die bis 1966 eingesetzten Modelle durch Oberleitungen mit Strom versorgt, sondern durch Stromschienen, die in Gleismitte montiert sind. In Station I und IV sind diese Stromschienen durch beidseitigen Berührungsschutz gesichert.

Täglich werden ca. 11 000 Beutel befördert; ein Wagen faßt 8 - 10 Beutel (das sind 275 - 350 Fahrten pro Tag!).

Die Fahrtzeit zwischen den Stationen I und IV beträgt 2 Minuten und 12 Sekunden bei einer Geschwindigkeit von 10.3 km/h.

#### Korrekturen und Ergänzungen

##### Pfleiderer Teisnach GmbH & Co., Teisnach, BE 2/83 31

Vor der Lok D 11 "Erika" lief eine Cn2t von Krauss/Mü. im diesem Papierwerk: Es handelte sich um die Nr. 2263/1890, 150 PS, 18.5 to. Geliefert wurde sie fabrikneu an die Lokalbahn Gotteszell - Viechtach (Lok 1, "Marie"). 1920 gelangte sie an Pfleiderer, wo sie bis 1960 Dienst tat.

##### Vereinigte Verpackungs GmbH, Monheim=Blee, BE 4/83 33

Die Hohenzollern 3307 steht auf dem Spielplatz in der Uferstraße und die Hohenzollern 3304 ging in der zweiten Jahreshälfte 1982 an das Eisenbahnmuseum Dieringhausen.

##### Westdeutsche Quarzwerke Dr. Müller, Schermbeck, BE 4/83 27

Die Lok O+K 13 059/38 ist 1972 an Herrn Dr. Jörg Domagk nach Hückelhoven=Klein Künckel verkauft worden.

Die Lok soll hier betriebsfähig vorhanden sein und bereits mit Dampf im Kessel gelaufen sein.

Die Lok Gmdr 3946/47 wurde an das Oberkommando des Heeres, Lok Gmdr 3955 an den Eisenbahnpionierpark Hanau geliefert.

Die Gmeinder-Loks hatten eine Vmax von 20 km/h, die Deutz-Lok eine Leistung von 40 PS, 7 to Gewicht und eine Vmax von 17 km/h.

##### Papierwerke Waldhof-Aschaffenburg AG, Redenfelden, BE 3/83 11

Die Krauss-Maffei 18691 ist vom Typ 'ML 225'.

##### Großkraftwerk Mannheim, Mannheim, BE 3/83 34

Die beiden Einsatzloks sind die Henschel 24939/53 (ex Energieversorgung Schwaben AG, Kraftwerk Marbach, D-f1) und eine andere C-f1.

Die an das Museum in Marxzell abgegebene Lok ist die: Hanomag 10373/1924, Cfl, 30 km/h, 16.6 to.

##### Städtisches Hafenamt Mannheim, Mannheim, BE 3/83 35

Die Deutz-Lok mit der Betriebsnummer 279 trägt die Fabriknummer 47389 und ist auf Bundesbahn zugelassen. Krauss-Maffei lieferte im Jahre 1957 unter der Fabriknummer 18355 ebenfalls eine Lok an das Hafenamt aus. Ob diese Lok noch vorhanden ist bzw. was aus ihr geworden ist, ist nicht bekannt.

Außerdem ist noch ein Gerätewagen vorhanden. Er entstand aus einem Postwagen. Gebaut wurde der Wagen 1924 von Fuchs, Heidelberg.

##### Hoechst AG, Gendorf, BE 2/83 22 und BE 3/83 36

Die Esslinger-Lok 4689/1944 ging 1971 an die Energie- und Wasserversorgung Nürnberg AG, Nürnberg. Dort wurde sie als Lok 4 nach Einstellung des Bahnbetriebs 1980 als Denkmal aufgestellt.

Torfwerk Drüge, Neulehe, BE 4/83 34

Die erwähnte Schöma 1180/1950 läuft heute beim Torfwerk Weener, Esterweger Börse und konnte dort bereits im August 1982 von einem Leser entdeckt werden.

Stahlwerk Annahütte Max Eicher KG, Hammerau, BE 4/83 5

Die Firma erhielt 1983 eine neue Lok:

Nr./Name	Herstellerangaben	Typ.	AF	(PS)	(to)
1" 'Petra'	O+K 26 503/1964	MV 6 B	B-dh	170	24

Die Lok stammt vom Shell-Tanklager in München=Freimann und wurde dieses Jahr an die Stahlhütte angegeben.

Die alte Lok 1" 'Petra' ist abgestellt und soll verkauft werden.

Von etwa 1936 (Eröffnung der Anschlußbahn) bis zum Kauf der Henschel-Lok war eine zweiachsige Demag-Lok im Einsatz gewesen. Auch existierte bis zum Konkurs der alten Annahütte im Jahre 1975 ein 600 mm-Werksbahnenetz zum Schrotttransport zwischen Lagerplatz und den Elektroöfen. Auf diesem Netz waren drei Jung-Dieselloks eingesetzt, die noch bis vor kurzem in einer Werkshalle abgestellt waren und nach unbestätigten Meldungen nun beim Bau des Kernkraftwerkes Ohu bei Landshut eingesetzt sein sollen.

Torfwerk H. Maier jun., Rottau, BE 3/83 3

Es ist noch eine zweite Eigenbau-Draisine mit Holzaufbau vorhanden, die bei einem Besuch eines Mitarbeiters am 24.09.1983 in der hintersten Ecke der Fahrzeughalle stand.

Torfwerk Magerl, Bernau, BE 3/83 7

Der Betrieb scheint seit 1982 eingestellt zu sein (Vorübergehend ?).

BHS-Alpentorfwerk Ainring, Niederstrass, BE 4/83 6

Folgende Lokomotiven stammen außerdem vom BHS-Pechkohlenbergwerk Peißenberg: Lok 4 (KHD 56 637/60), Lok 6 (KHD 57 809/19), Lok 7 (KHD 56 642/60) und Lok 21 (Deutz).

Die Typenbezeichnung der Lok 5 lautet "A2M 514".

Norddeutsche Zucker AG, Uelzen, BE 5/82 14 und BE 2/83 38

Besitzer der drei Diesellokomotiven ist nicht die Nord Zucker AG, sondern die ZUCKERFABRIK UELZEN AG.

Bis 1971/72 gab es dort eine Feldbahn, die wohl zum Abtransport der Zuckerrüben von den Feldern zur Zuckerfabrik diente.

Zwei Diema-Loks, die fabrikneu an die Zufa. Uelzen geliefert wurden, gelangten 1971/72 zu den Klasmann-Werken in Groß Hesepe und stehen dort als Loks Nr. 1 und Nr. 21 im täglichen Dienst auf den Gleisen dieses großen Torfwerkes (wir berichten in Kürze !).



Auf der vorletzten Seite noch schnell ein Nachtrag zu unserem Beitrag über die Bauunternehmung Leonhard Moll in München: Oben sehen Sie die DWK-Lok am 31.07.1980 auf dem Lagerplatz in München abgestellt. Diese Aufnahme der mittlerweile in südlicher Hitze brütenden Diesellok verdanken wir Ulrich Völz.

Walzmühle L. Rauch & Söhne, Salzburg, BE 4/83 20

Brown, Boverie & Cie. (BBC), Mannheim, lieferte 1922 nur zwei Normalspurloks für 550 Volt Gleichstrom aus. Diese hatten 12 to Gewicht, eine Leistung von 1 x 31 kW oder 1 x 51.5 kW und waren für Reibungs- und Zahnrad-Betrieb ausgelegt. Abgeliefert wurden die beiden Loks an die Metall- und Farbwerke AG in Oker/Harz. Ein Leser vermutet nun, daß eine dieser Loks, die 31 kW-Lok, anschließend nach Salzburg verkauft wurde. Wer kann hier klären ?

Chemische Fabrik Kalk, Köln=Kalk, BE 4/83 30

Die eine Jung-Lok hat nicht die Fabriknummer 13297, sondern 13279. Bis 1974 lief hier auch noch die Schöma 2671/1963, 22 PS, die dann aber an den Essener Zwischenhändler Sprenger mit unbekanntem Ziel verkauft wurde.

