Bahn-Express

2'86

Magazin für Werkbahnfreunde

DM 6,50

Impressum

Herausgeber:
Bahn-Express
Magazin für Werkbahnfreunde
Kiel – Werne

Geschäftsstelle:
Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
D-4712 Werne
Tel. 02389-45057

Redaktion:
Ulrich Völz
Von-der-Wisch-Str. 47
D-2300 Kiel 1
Tel. 0431-312729

Ständige Mitarbeiter:
Peter Pekny, Hamburg
Klaus Linek, Münster
Andreas Christopher, Frankfurt
Walter Listl, München

Erscheinungsweise:
Der „Bahn Express" erscheint 1986 viermal in unregelmäßigen Abständen.

Bezugspreis:

Inland:	Einzelheft	DM 6,50
	Einzelheft im Versand	DM 7,00
	Jahresabonnement	DM 25,00
Ausland:	Einzelheft im Versand	DM 7,50
	Jahresabonnement	DM 27,50

Postgirokonto:
Postgiroamt Dortmund
Nr. 2043 06-463
Empfänger: H.-G. Bubolz

Bild- und Texteinsendungen bitte **nur** an die **Redaktion.** Fotos in SW oder Color in den Formaten 9x13 oder 10x15 und Dias mit Angaben zur Aufnahme.

Bestellungen bitte **nur** an die **Geschäftsstelle,** da Sie sonst eine erheblich längere Bearbeitungszeit in Kauf nehmen müssen.

Druck:
Copy-Center-Coerdestraße
D-4400 Münster

© Bahn-Express
Alle Rechte vorbehalten.
Alle Angaben ohne Gewähr.
Die Beiträge von Mitarbeitern stellen nicht in jedem Falle die Meinung der Herausgeber dar.

Inhalt 2'86

Berichte

Feldbahnen zwischen Ems und Jade 63
- Torfwerk G. Strenge, Stapelermoor .. 63
- Torfwerk H. Warfsmann, Wiesmoor 63
- Nordwestdt. Kraftwerke, Wiesmoor ... 65
- Torf- u. Siedlungsgen., Wiesmoor ... 72
- Torfbetrieb Tannenhausen, Brockzetel 74
- Marinemunitionsdepot, Tannenhausen . 77

Baustellenbahnen untertage 77
- ArGe U-Bahn, München 77
- ArGe Hera, Hamburg 80
- ArGe Tiefdüker Dradenau, Hamburg ... 83

Neues von Krupp MaK 86

Der 6/7 PS-Triebwagen von Deutz 95

Kurzmeldungen Inland

Deutsche Bundespost, Berlin 101
Hochtief AG, Berlin 103
Ziegelei W. Voß, Scharmbeck 105
Betonwerk H. Steinhage, Stelle 107
Brigitta & Elwerath, Großenkneten ... 107
Didier-Werke AG, Sterzhausen 109
Bielefelder Hartsteinwerk, Senne I .. 111
Zementwerke Wittekind, Erwitte 112
Ziegelei H. Großekämper, Stukenbrock 113
Sulo-Werke, Herford 113
Deutsches Museum, München 115

Korrekturen & Ergänzungen

..... 117

\# = am Stichtag der Meldung vorhandene Fahrzeuge

LV = aus einschlägigen Lieferverzeichnissen entnommene Angaben

Titel: Seit 5 Jahren ist die Kiesbahn am Segrahner Berg eingestellt. Die Zeichnung von Horst Kühnhackl gibt die Atmosphäre an der Wendeschleife am Elbe-Lübeck-Kanal wieder (s. a. S. 119 !)

Christian Hoffmann

Feldbahnen zwischen Ems und Jade

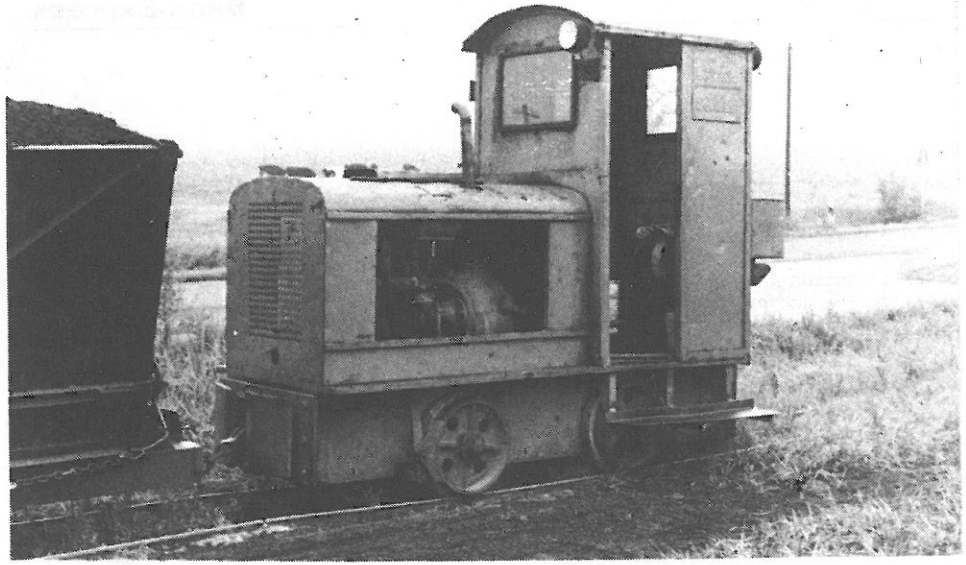
In diesem Raum, der manchem Leser vielleicht nur durch die Ostfriesenwitze bekannt ist, gibt es heute noch fünf Torfwerke, die meistens abseits jeglicher Zivilisation liegen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht zu erreichen sind. Für den nichtmotorisierten Feldbahnfreund empfiehlt sich eine Radtour vom DB-Bahnhof Varel (KBS 215) aus in Richtung Westen. Die Ziegeleibahnen um Bockhorn (siehe BE 6/82) liegen dabei praktisch am Wege, so daß man ohne viel Zeit und Mühe Filme belichten und Notizbücher füllen kann.
Abhärtung gegenüber Wind, Wetter und Düsenlärn sowie Kenntnisse des Plattdeutschen ("Moin!") wären dabei von Vorteil.
Etwas Geduld sollte man aufbringen, wenn man dem Personal klarmachen will, daß man weder Torfmull kaufen, noch Moore verwüsten will, daß man kein Grüner und auch kein "Bild"-Reporter ist, sondern daß man lediglich seinem Hobby nachgeht. Man muß sich darüber im Klaren sein, daß für die Ostfriesen solch ein Hobby ebenso ungewöhnlich ist, wie für einen kultivierten Mitteleuropäer das Boßeln, Besenwerfen oder Schweinerennen - andere Länder, andere Sitten! Unter'm Strich sind die Menschen aber sehr freundlich, bei keinem Torfwerk wurde uns der Zutritt verwehrt.

Torfwerk Gebhard Strenge
2912 Uplengen-Stapelermoor

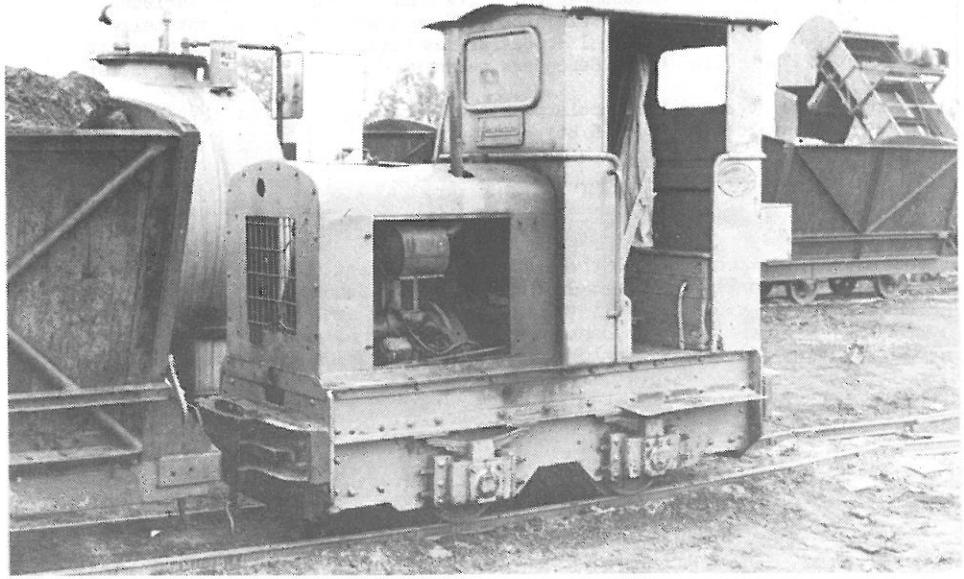
Das Stapelermoor liegt südlich vom Lengener Meer, einem unter Naturschutz stehenden Moorsee südwestlich von Neuenburg.
Insgesamt sollen hier sieben Loks vorhanden sein, von denen man an einem Betriebstag aber oft nicht alle zu Gesicht bekommt. Besonders interessant sind die beiden Gmdr-Loks, die in gutem Zustand eingesetzt werden.
An der Straße von Oltmannsfehn nach Meinersfehn befindet sich eine Verladerampe, wo der Torf von Feldbahnwagen in Lkw oder Treckeranhänger verladen wird. Hier befindet sich auch ein kleiner Rangierbahnhof, eine Tankstelle für die Loks und eine Aufenthaltsbude für das Personal, so daß man hier oft mehrere Loks antreffen kann. Besonders gegen 9.00 Uhr (Frühstückspause) ist hier eine Menge los.
Strenge betreibt außer im Stapelermoor noch Betriebe in Ocholt, Meppen-Versen und Heinschenwalde (siehe BE 5/81).

Torfwerk Hinrich Warfsmann
2964 Wiesmoor-Süd

Südlich von Wiesmoor an der Straße nach Neudorf liegt dieser recht kleine Betrieb, auf deren Gleisen neben einigen Diema- und Schöma-Loks auch ein abgestellter rostiger Schienenkuli (Deutz ?) zu finden ist. Abgestellt vorhanden sind auch einige eiserne Muldenkipper und Flachwagen. Auf Interesse dürfte auch die Diema/Schöma-Zwitterlok (eine delikate Kombination!) stoßen.



Torfwerk Gebhard Strenge: Zur Frühstückspause treffen sich die Loks beim Werk. Die obere Aufnahme zeigt Lok 1 (Schöma 400/1938), unten sehen Sie eine der Gmeinder-Loks (4 327/1947), die in Norddeutschland nicht allzu oft zu finden sind. Die Loks wurden am 7. September 1982 von Christian Hoffmann fotografiert.



Torfwerk Gebhard Strenge
2912 Uplengen-Stapelermoor

Spur: 600 mm
Stand: 1982-1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
+	1	Schöma 400/1938	Bdm		24	3.6	12	a)
+	2	Schöma 441/1939	Bdm		24	3.6	12	a)
		Schöma 751/1942	Bdm					b)
		Diema 1 143/1942	Bdm	DS 22	25			neu, b)
		Gmdr 4 325/1947	Bdm		10	2.8	12	c)
+		Gmdr 4 326/1947	Bdm		10	2.8	12	
o		Gmdr 4 327/1947	Bdm		10/12	2.8	12	
+		Schöma 1 052/1949	Bd.		16	2.75		d)
x		Diema 2 456/1961	Bd.	DS 20/3	31	3		e)
+		Schöma 3 417/1972	Bdh	CFL 20 I	27.5	3		neu
		Schöma 3 418/1972	Bdh	CFL 20 I	27	3		neu, c)

o = Sichtdatum 1982

x = Sichtdatum 1983

+ = Sichtdatum 1985

a) = 1938/1939 an Gebr. Hülsbruch, Bassun
19.. an Strenge, Stapelermoor

b) = Lok mit Torfgasgenerator, Verbleib unbekannt

c) = 1983 im Werk Meppen-Versener Moor gesichtet

d) = 1949 an Torfw. Westerstede/Old.
1966 an Strenge, Stapelermoor

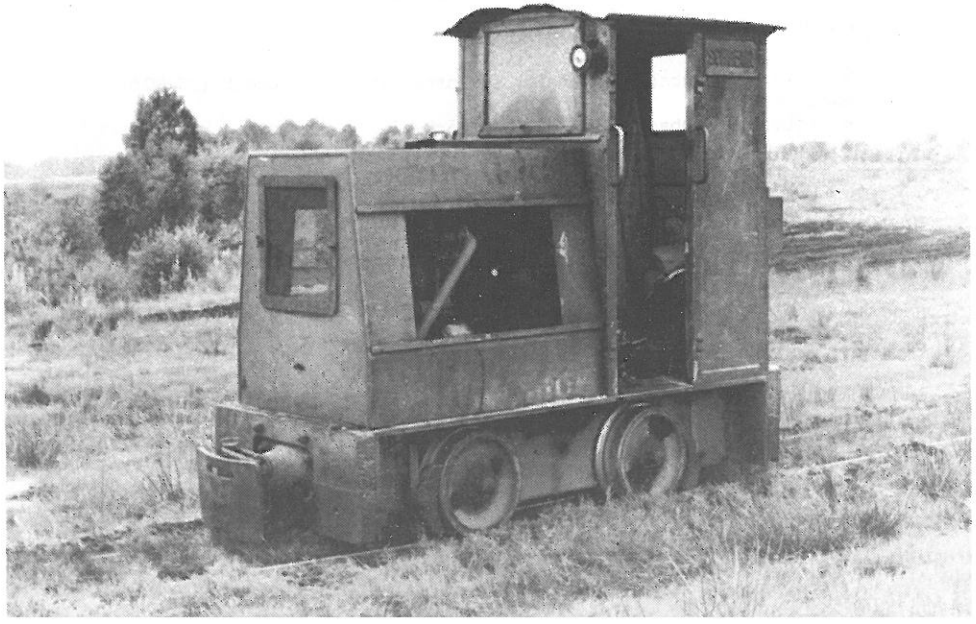
e) = 1962 über Breidenbach, Mannheim, an Torfw. Strenge, Ocholt (DS 20/3)
andere Quelle:
1961 über Breidenbach, Mannheim, an Birkenfelder Ziegelw., Birkenfeld/Nahe
(Lok war 1979 noch nicht bei Strenge!) /(DS 14/2)

Nordwestdeutsche Kraftwerke AG, Torfkraftwerk Wiesmoor
2964 Wiesmoor

Um die frühere Bedeutung der Torfindustrie von Wiesmoor zu erkennen, machen wir einen kleinen Ausflug in die Vergangenheit.
Zu Beginn unseres Jahrhunderts gab es in Wiesmoor noch 12 000 ha Moor. 1908 baute die Siemens AG ein Torfkraftwerk, das seit 1909 weite Gebiete Ostfriesland mit Strom versorgte. Der Torf wurde anfangs von großen Arbeiterkolonnen per Hand gestochen, deshalb mußte zusätzlich Kohle aus dem Ruhrgebiet eingeführt werden, um den Bedarf des Kraftwerkes zu decken. Das war nicht gerade rentabel, so daß 1920 fast die Stillegung drohte.

Torfwerk Gebhard Strenge: Gmdr 4 326/1947 trifft am Morgen des 7. September mit einem beladenen Zug im Werk ein.

TSG Wiesmoor: Die im Jahre 1944 gebaute und 1954 grundüberholte Schöma-Lok mit der Fabriknummer 847 wartet auf dem Werksgelände auf ihren Einsatz. Auch diese Aufnahmen stammen von Christian Hoffmann, aufgenommen am 7. September 1982.



Torfwerk Hinrich Warfsmann
2964 Wiesmoor-Süd

Spur: 600 mm
Stand: 1982-1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
+		Deutz (?) /	Bdm					abg.
+		Schöma 667/	Bd.		12	2.5	12	a)
o		Diema 847/1937	Bdm	DS 12	12			b)
+		Schöma 1 750/1955	Bd.		20	3		c)
+		Diema 2 474/1961	Bd.	DS 20	22	3		d)/e)
+		Schöma 2 656/1963	Bd.		22	3		c)
+		Schöma 3 013/1968	Bd.					abg.,c)/e)

o = Sichtdatum 1982

+ = Sichtdatum 1985

a) = 19.. (neu) an Tonindustrie Brunkensen (?)
19.. an Warfsmann, Wiesmoor

b) = 1937 an Fischer, Diepholz
19.. an Warfsmann, Wiesmoor

c) = 1982 ex Ziegelei Reins, Jemgum b. Leer

d) = 1961 an Eiko Reins, Zgl., Jemgum b. Leer
1982 an Warfsmann, Wiesmoor

e) = Diema 2 474 und Schöma 3 013 wurden wahrscheinlich zu einer Lokomotive zusammengesetzt.

1921 übernahm die Nordwestdeutsche Kraftwerke AG (NWK) das Kraftwerk. Man ging zum maschinellen Torfabbau über, so daß genügend Torf für das Kraftwerk gewonnen werden konnte und darüber hinaus noch Torf verkauft wurde.
1925 wurden die ersten Gewächshäuser gebaut, in denen mit der Abwärme des Torfkraftwerkes vor allem Gurken und Tomaten gezogen wurden.
Obwohl durch Verbesserung der Feuerungstechnik der Torfeinsatz um mehr als die Hälfte reduziert wurde, konnte die Stillegung des Werkes im Jahre 1964 nicht verhindert werden.
Die Nordwestdeutschen Kraftwerke bauten an gleicher Stelle ein modernes Erdgaskraftwerk. Auf den abgetorften Flächen entstanden Baumschulen, der Gemüseanbau in den Gewächshäusern wurde von der Zierpflanzenzucht abgelöst und jedes Jahr im September findet ein Blumenkorso statt, bei dem riesige Blumenfiguren von Traktoren durch die Straßen gefahren werden.
Die frühere Torfgewinnung der NWK mit dem dazugehörigen Feldbahnnetz befand sich südlich von Wiesmoor. Es existierte sogar ein Ringlokschuppen sowie eine Verladebrücke über den Moorkanal, wo der Torf von der Feldbahn direkt in Torfkähne verladen wurde. Eine Strecke führte auch zum Bahnhof Schweinebrück, wo die mit der Bundesbahn ankommenden Güter in die Wagen der Schmalspurbahn umgeladen und anschließend nach Wiesmoor transportiert wurden.

Königliche Moor-Administration (sp. Siemens Elektrische Betriebe) 2964 Wiesmoor — Spur: 600 mm — Stand: LV

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	Deutz	796/1910	B.m	XII F	6		10	neu
	Deutz	815/1910	B.m	XII F	8		15	neu, a)
	Deutz	1 065/1912	B.m	XIV	10		15	neu
	Deutz	1 566/1914	B.m	XIV	10		15	neu
	Deutz	1 593/1914	B.m	XIV	10		15	neu
	Deutz	1 594/1914	B.m	XIV	10		15	neu
	Deutz	1 595/1914	B.m	XIV	10		15	neu
	Deutz	1 596/1914	B.m	XIV	10		15	neu
	Deutz	1 642/1915	B.m	XIV	10		15	neu
	Deutz	1 675/1915	B.m	XIV	10		15	neu
	Deutz	1 829/1916	B.m	XIV	10		12	neu

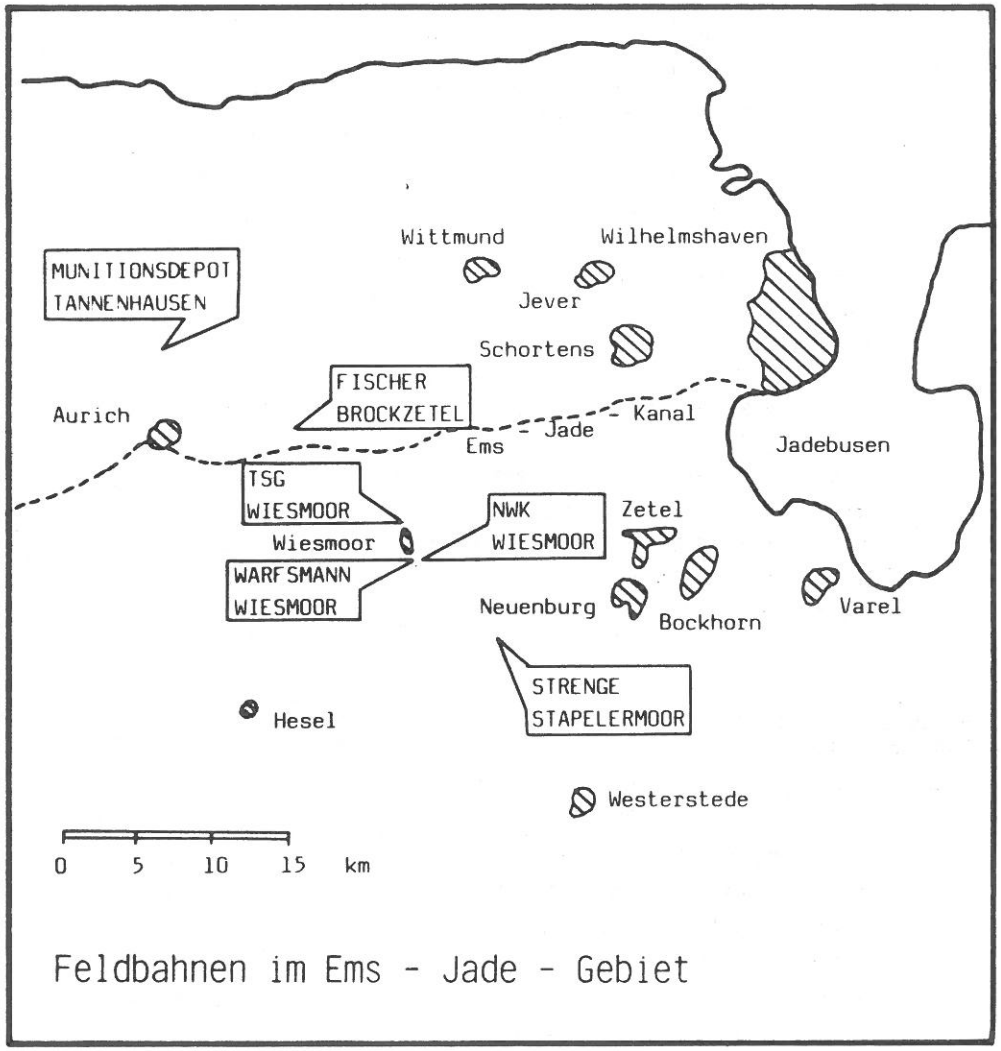
a) = verkauft an Torfwerk Himmelpforten

Der Torf wurde anfangs in Holzloren (Fassungsvermögen ca. 1 t), später in Eisenloren (ca. 2 t) transportiert.
Zur Stillegung des Kraftwerkes im Jahre 1964 wies eine Inventarliste der NWK das folgende Eisenbahnmaterial aus:

- 17 Diesellokomotiven
- 41 Torfabfuhrwagen mit Holzkasten (1 t)
- 109 Eisengitterwagen (1 t)
- 29 Torfabfuhrwagen mit Holzkasten (2 t)
- 198 Torfabfuhrwagen mit Eisenkasten (2 t)
- 200 Kipploren

- 61 636 m Feldbahngleis

Einige Diesellokomotiven wurden während des Krieges auch mit Torfgas betrieben. Der Verbleib der Loks läßt sich leider nur bruchstückhaft ermitteln - daß wir überhaupt eine Lokomotivliste abdrucken können, ist nur durch die Mithilfe von Herrn Fritz Schöttler von der SCHÖMA Maschinenfabrik Christoph Schöttler GmbH, Diepholz, möglich gewesen. Hierfür möchten wir uns auf diesem Wege recht herzlich bedanken !
Nach Angaben der NWK sind die Lokomotiven nach der Stillegung des Werkes zum Teil verschrottet und zum Teil verkauft worden, überwiegend an die Firma Hans Brosig in Wiesmoor.
Feldbahn und -anlagen sind heute restlos verschwunden.
Neben der NWK-Lokliste liegt uns umfangreiches Material vor, das uns dankenswerterweise vom Unternehmensarchiv der Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Köln, zur Verfügung gestellt wurde. Die Lokomotivlisten spalten sich auf in Königl. Mooradministration (später Siemens Elektrische Betriebe) und Siemens Elektrische Betriebe (später Nordwestdeutsche Kraftwerke). Diese beiden Listen führen nur neu gelieferte Lokomotiven auf.



Feldbahnen im Ems - Jade - Gebiet

Siemens Elektrische Betriebe (sp. Nordwestdt. Kraftwerke)
2964 Wiesmoor

Spur: 600 mm
Stand: LV

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	Deutz	1 472/1914	B.m	XIV F	10		15	neu
	Deutz	1 473/1914	B.m	XIV F	10		15	neu
	Deutz	2 049/1916	B.m	XIV F	14		8	neu
	Deutz	2 069/1916	B.m	XIV F	12		6	neu
	Deutz	3 131/1917	B.m	XIV F	10		12	neu
	Deutz	4 133/1921	B.m	XIV F	10		12	neu
	Deutz	4 134/1921	B.m	XIV F	10		12	neu
	Deutz	7 635/1927	B.m	MLH 222 F	11/12		13	neu
	Deutz	7 797/1928	B.m	MLH 222 F	11/12		13	neu
	Deutz	8 435/1928	B.m	MLH 222 F	11/12		11.75	neu
	Deutz	8 436/1928	B.m	MLH 222 F	11/12		11.75	neu
	Deutz	8 437/1928	B.m	MLH 222 F	11/12		11.75	neu
	Deutz	9 580/1929	B.m	MLH 322 F			11.75	neu
	Deutz	9 581/1929	B.m	MLH 322 F			11.75	neu

Nordwestdeutsche Kraftwerke AG
2900 Oldenburg

Spur: 600 mm
Stand: LV

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	KHD	22 776/1938	Bdm	OME 117 F		3.8	13.3	neu
	KHD	26 042/1939	Bdm	MLH 322 F		3.8	11	neu, a)
	Schöma	911/1945	Bdm	KML 5 A	25			neu,a) *
	Diema	1 200/1947	Bdm	DS 22	22			neu, b)
	Schöma	973/1948	Bdm	LO 28	28	3.75	12	neu,a),c)

* = geliefert mit Torfgasgenerator und MWM-Motor

a) = für Wiesmoor

b) = Nordwestdeutsche Kraftwerke, Betriebsdirektion Oldenburg
19.. an Hermann Matthai, Bauunt., Westerstede
19.. verschrottet

c) = 1966 an Eilers KG, Hamburg
1968 Leiheinsatz bei Ed. Züblin, Wedel
1973 an Kaus & Steinhausen, Hamburg, zur Verschrottung

Nordwestdeutsche Kraftwerke AG
2964 Wiesmoor

Spur: 600 mm
Stand: 30.09.1964

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	10	KHD 26 043/1939	Bdm	MLH 322 F	15	3.8	11	neu
#	12	Schöma 844/1944	B.m		25			neu, *
#	13	Schöma 843/1944	B.m		25			neu, *
#	14	/	B.m		25			
#	15	Schöma 845/1944	B.m	KML 5 A	25			neu, **
#	17	Schöma 969/1948	Bdm	LO 28	28	3.75	12	neu, a)
#	18	Schöma 1 025/1949	Bdm	LO 28	28	3.75	12	neu
#	19	Schöma 1 042/1949	Bdm	LO 28	28	3.75	12	neu, b)
#	20	Schöma 1 041/1949	Bdm	LO 28	28	3.75	12	neu
#	21	Schöma 1 051/1949	Bdm	LO 28	28	3.75	12	neu
#	22	Schöma 1 064/1949	Bdm	LO 28	28	3.75	12	neu
#	23	Schöma 1 063/1949	Bdm	LO 28	28	3.75	12	neu
#	24	Schöma 1 000/1948	Bdm	LO 40	45			neu
#	25	Schöma 1 026/1949	Bdm	LO 40	45			neu, c)
#	26	/	Bdm		11			
#	2	Schöma 1 054/1949	Bdm	LO 28	28	3.75	12	neu
#	3	Schöma 1 050/1949	Bdm	LO 28	28	3.75	12	neu

* = geliefert mit Torfgasgenerator und Deutz-Motor

** = geliefert mit Torfgasgenerator und MWM-Motor

a) = 19.. an Gewerkschaft Uchte, Uchte (weiterer Verbleib ?)

b) = 1966 an Eilers KG, Hamburg
1983 an Hugo Ehlers, Kiel (Denkmal)

c) = 1971 an Sand- und Kieswerk Aug. Nottekämper, Haddorf b. Rheine
1985 an Camping Güldental/Nahe

Torf- und Siedlungsgenossenschaft mbH (TSG) — Spur: 600 mm
2964 Wiesmoor-Nord — Stand: 1982-1983

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
x		Schöma 261/1936	Bdm		20/24	3.6	12	a)
x		Schöma 847/1944	Bdm		28	3.75		b)
x		Schöma 990/1948	Bdm		11	2.25		neu
x		Diema 1 405/1951	Bd.	DS 12	12			neu
?		Schöma 1 344/1952	Bd.	CDL 12	14	2.8		neu
x		Diema 1 627/1953	Bd.	DS 14	20	2.8		c)
o		Diema 1 787/1955	Bd.	DS 12	14			d)
x		Diema 2 177/1958	Bd.	DS 14	15	2.8		d)
x		Diema 2 408/1961	Bdm	DL 8		1.5		e)
o		/	Bdm		15			

o = Sichtdatum 1982

x = Sichtdatum 1983

a) = 1936 an Wehrmann, Sudweyhe
19.. an TSG, Wiesmoor

b) = 1944 an Börgermoor, Papenburg
19.. an TSG, Wiesmoor

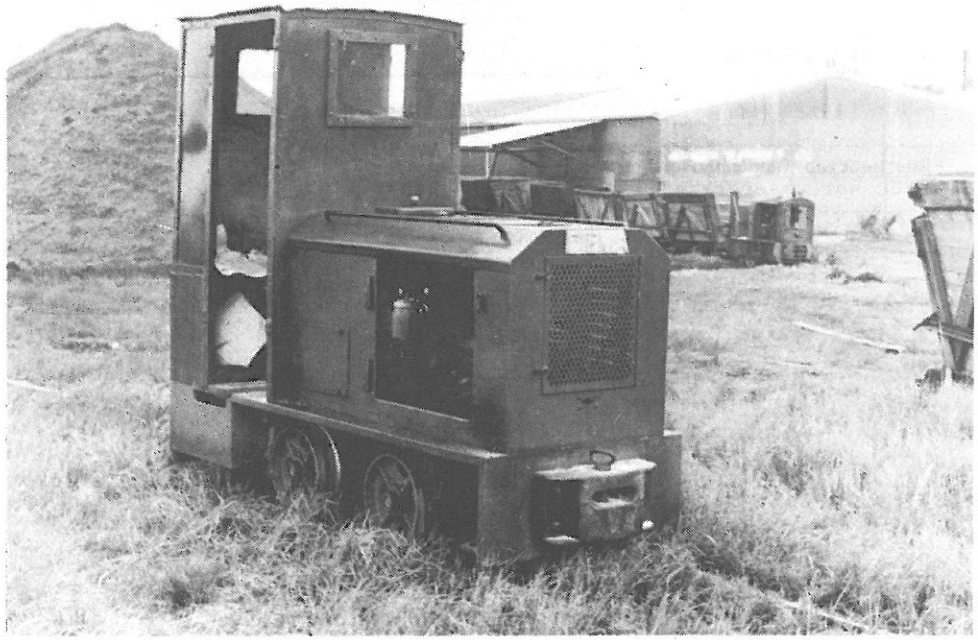
c) = 1953 an Schaumburger Steinbrüche Walter Schmidt, Steinberger (DS 16, 16 PS)
19.. an TSG, Wiesmoor

d) = 1955/1958 an TSG, Ostgroßefehn (nur Verwaltungssitz ?)

e) = 1961 an Ziegelei Paulsen, Wöhrden b. Heide/Holst.
1981 an Diema
19.. an TSG, Wiesmoor

Torf- und Siedlungsgenossenschaft mbH (TSG)
2964 Wiesmoor-Nord

Das Torfwerk mit seinen modernen Aufbereitungsanlagen besitzt etwa acht Loks. Auch größere Reparaturen und Untersuchungen der Lokomotiven führt das Werk selbst durch. So stand z. B. am Stichtag (1982) die Diema 1 627 zerlegt im Hof der Werkstatt und im Schuppen befand sich die Schöma 261 ohne Motor und Vorbau. Erwähnenswert ist noch eine Verladebrücke an der Südausfahrt des Werkes, von der aus Torf in die Lkw verladen werden kann.



TSG Wiesmoor: Diema 2 177/1958, DS 14, wartet ebenfalls auf neue Arbeit, ebenso wie die im Hintergrund vor einem Leerzug abgestellte offene Lok, die die untere Aufnahme noch einmal en détail zeigt. Wer diese Maschine wohl gebaut hat ... ?

Torfbetrieb Tannenhausen Dr. Ing. Karl Fischer GmbH — Spur: 600 mm
2960 Aurich-Brockzetel — Stand: 1983

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	11	Gmdr 1 144/1936	Bdm		13	2.8		a)
#	5	Gmdr 1 845/1937	Bdm		18			
#	8	Gmdr 1 851/1937	Bdm		10/12			abg.
	2	Gmdr 2 602/1939	Bdm					a)
#	6	Gmdr 3 207/1940	Bdm		10/12			b)
#		Schöma 577/1941	Bdm		16	2.75		abg., c)
#	A	Diema 1 301/1947	Bdm	DS 22	22	3.8		abg., d)

a) = Verbleib unbekannt

b) = geliefert über Feldbahnfabr. Bischoff KG, Frankfurt/M.

c) = 1941 an D. Wilbers GmbH & Co., Aurich-Wallinghausen
19.. an Karl Fischer, Tannenhausen

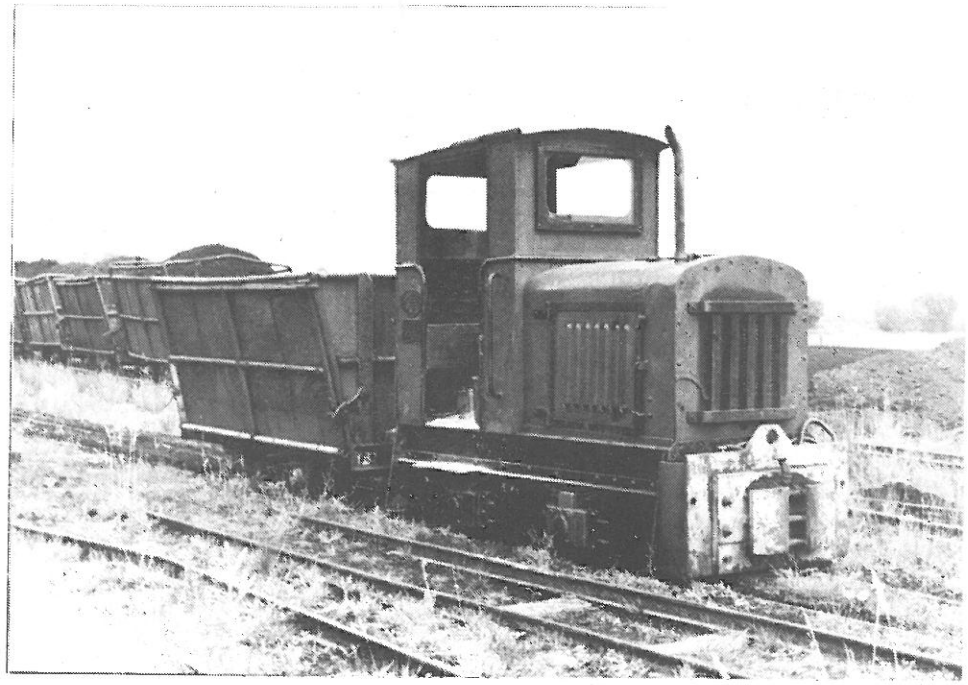
d) = 1947 an Ostfries. Torfindustrie, Emden
19.. an Karl Fischer, Tannenhausen

Torfbetrieb Tannenhausen Dr. Ing. Karl Fischer GmbH
2960 Aurich-Brockzetel

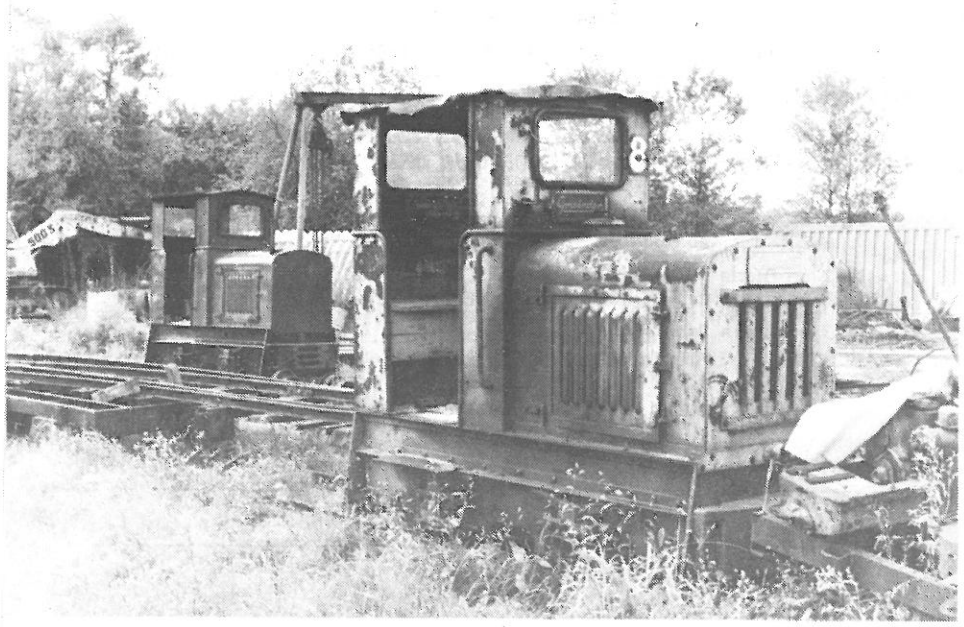
Man fährt von der TSG Wiesmoor weiter Richtung Norden bis Wiesedermeer, biegt dort nach links in Richtung Aurich ab, durchquert die stille, eintönige Landschaft des Kollrunger Moores und stößt direkt auf einen Stützpunkt der Luftwaffe, deren Radom schon aus weiter Ferne auszumachen ist. Vor der Kaserne biegt man nach links ab und erreicht dann schon bald das Torfwerk mit seinen interessanten Altbaulokomotiven. Im Einsatz befinden sich zwei der Gmdr-Loks. Die dritte Gmdr-Lok ist auf dem Betriebsgelände abgestellt, während die beiden Diepholzer Lokomotiven inmitten üppig wuchernder Botanik etwas abseits auszumachen sind. Will man dorthin gelangen, empfiehlt sich die Benutzung einer Sichel, Heckenschere o. ä. Das lohnt aber wohl eher für Freunde großer Spinnen und deren kunstvollen Netzen als für Feldbahnfreunde.

Der Vollständigkeit halber muß hier unbedingt noch das Düngetorfwerk Behrumerfehn nordwestlich von Aurich genannt werden, das drei Schöma- und zwei Diema-Loks besitzt. Unsere eintägige Fahrradtour von Varel aus ließ hierfür leider keine Zeit übrig.

Unweit des früheren Standortes der Torfbetriebe Tannenhausen (das Werk lag ehemals in Dietrichsfeld (nordöstl. v. Aurich) und befaßte sich auch mit der Herstellung von Torfbriketts) gibt es ein Munitionsdepot der Bundeswehr, auf das wir hier auch noch kurz eingehen wollen.



Torfbetrieb Tannenhausen: Der interessante Lokpark besteht größtenteils aus alten Gmeinder-Lokomotiven. Mit einem Leerwagen präsentiert sich Gmdr 3 207/1940 dem Fotografen Christian Hoffmann; die Lok 8 (Gmdr 1 851/1937) hingegen ist schon abgestellt, doch die im Hintergrund erkennbare Lok 5 (Gmdr 1 845/1937) erfreut sich wiederum ihres betriebsfähigen Zustandes. Auch diese Aufnahme schoß Christian Hoffmann am 07.09.1982.



Bundeswehr, Marinemunitionsdepot
2304 Laboe / 2960 Aurich-Tannenhausen — Spur: 600 mm

Ort, Nr.	Herstellerdaten	Typ	Erstauslieferung	Bemerkungen
Aurich 1 (?)	Diema 2 175/1958	DS 60	Schweinebrück	Verbleib ?
Laboe 1	Diema 2 176/1958	DS 60	Laboe	a)
Laboe 2	Diema 2 330/1960	DS 90	Laboe	noch vorh.
Laboe 5	Diema 2 350/1960	DS 90	Laboe	noch vorh.
Aurich 2 (?)	Diema 2 360/1960	DS 90	?	b)
Aurich 3 (?)	Diema 2 361/1960	DS 90	?	c)
Laboe 4	Diema 2 366/1960	DS 90	Laboe	d)
Laboe 3	Diema 2 367/1960	DS 90	Laboe	d)
Aurich 4	Diema 2 671/1963	DS 90	Wilhelmsh.-Mariensiel	e)
Aurich 5	Diema 2 672/1963	DS 90	Wilhelmsh.-Mariensiel	e)
Laboe 6	Diema 2 686/1964	DS 90	Laboe	noch vorh.
Laboe 7	Diema 2 687/1964	DS 90	Laboe	noch vorh.
Aurich 6 (?)	Diema 2 696/1964	DS 90	Aurich	Verbleib ?
Aurich 7 (?)	Diema 2 697/1964	DS 90	Aurich	Verbleib ?
Laboe 8	Diema 2 707/1964	DS 90	Laboe	noch vorh.
Laboe 9	Diema 2 708/1964	DS 90	Laboe	noch vorh.
Aurich 8	Diema 2 715/1964	DS 90	Aurich	f)
Laboe 10	Diema 2 716/1964	DS 90	Laboe	noch vorh.
Aurich 9 (?)	Diema 2 729/1964	DS 90	Aurich	b)
Laboe 11	Diema 2 730/1964	DS 90	Aurich	noch vorh.

Weitere technische Daten: - Leistung: 75 PS
- Gewicht : 10 t

a) = 1984 an Zerssen Eisen- und Metall GmbH, Kiel

b) = 1981 an Diema (Umbau in DFL 90/0.2, 800 mm, 110 PS, 12 t)
1981 an Konsortium Rothpletz-Lienhard-Zschokke, für Baustelle Baltschieder/Schweiz, ab 1984 Baustelle Hondrichtunnel Nord (BLS-Doppelspurausbau)

c) = 1981 an Diema (Umbau in DFL 90/0.2, 82 PS, 9 t)
1982 an Idunahall AG, Schermbeck (BE 2/85 -16-)

d) = 1983 an Bedia GmbH, Bonn
198. an ?

e) = 198. an Diema
1984/85 an Kieswerk Wissel, Schulte & Bruns, Kalkar-Wissel (BE 6/85 -23-)

f) = 1982 an Diema
198. an ?

Marinemunitionsdepot Tannenhausen
2960 Aurich-Tannenhausen

Das Munitionsdepot Tannenhausen beschaffte für den Normalspurgleisanschluß am 29.06.1959 eine zweiachsige Stangenlokomotive (KHD 56 999/1959, Bdh, A12L 614 R, 200 PS, 28 t, 30 km/h). Ob diese heute noch vorhanden ist, an eine andere Dienststelle der Bundeswehr weitergegeben worden ist oder ob die Lok heute gar im Zivilleben zu finden ist, ließ sich nicht ermitteln.

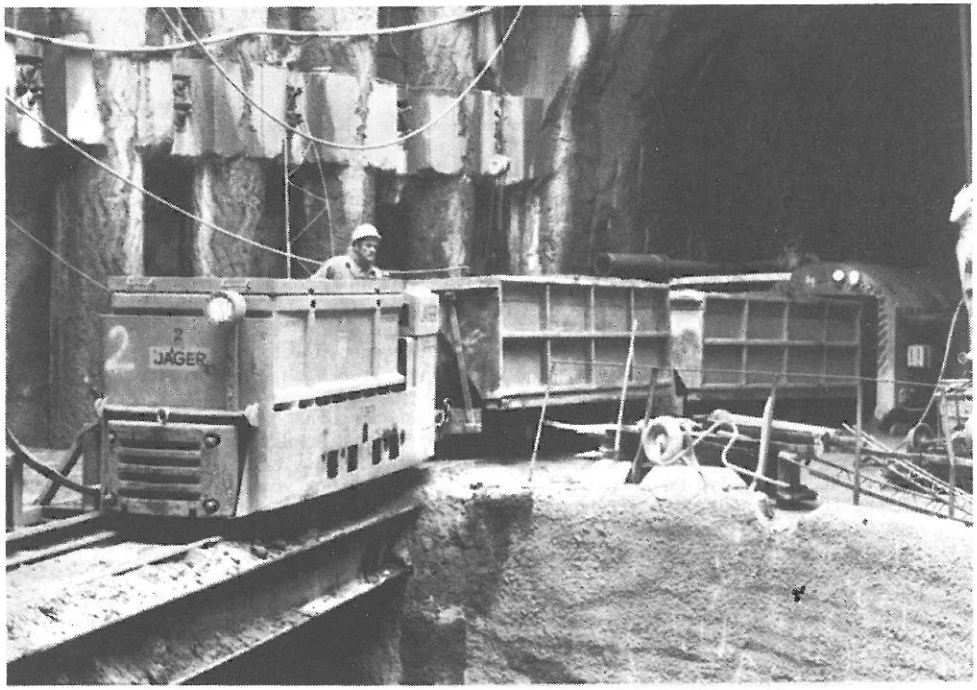
Wesentlich interessanter dürfte jedoch die Schmalspurbahn im Munitionsdepot gewesen sein. Zwischen 1958 und 1964 beschaffte das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung in Koblenz von Diema insgesamt 20 schmalspurige Lokomotiven (zwei Stück vom Typ DS 60 mit Endführerstand, 18 Stück vom Typ DS 90 mit Mittelführerstand), die offenbar auf vier verschiedene Dienststellen verteilt wurden (Marine-Munitionsdepot Schweinebrück, Marine-Munitionsdepot Jägersberg (≙ Laboe), Marine-Materialdepot Wilhelmshaven-Mariensiel, Marine-Munitionsdepot Tannenhausen (≙ Aurich)).
Zuletzt (oder schon von Anfang an ?) verteilten sich diese Loks jedoch nur auf die Depots Tannenhausen und Jägersberg. Während die Tannenhausener Bahn zu Anfang der 80er Jahre stillgelegt wurde, existiert die Schmalspurbahn im Depot Jägersberg immer noch. Allerdings wurden hier in letzter Zeit auch drei Lokomotiven verkauft.
Der Betrieb auf der Tannenhausener Bahn dürfte ähnlich abgelaufen sein, wie im Depot Jägersberg (siehe BE 1/83).

Walter Listl, Ulrich Völz

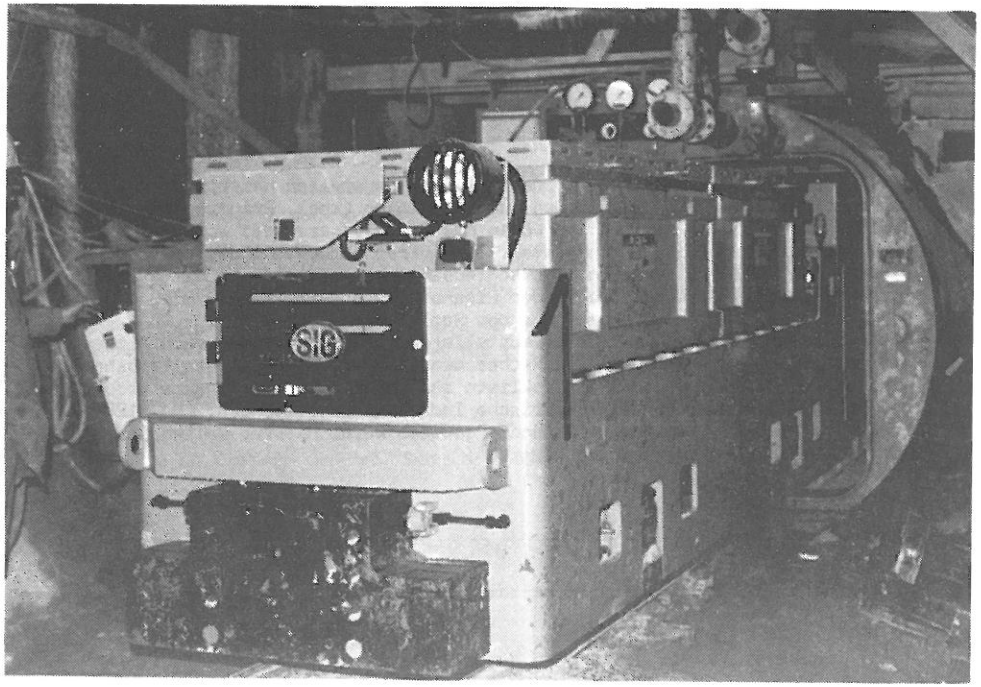
Baustellenbahnen untertage

ArGe U-Bahn
8000 München

Beim Bau der U 5/9 in München werden auf drei Baustellen untertage Schmalspurbahnen eingesetzt. Dies ist in den Bauabschnitten Lehel, Prinzregentenplatz und Ostbahnhof nötig, da die Stollen wegen des Grundwassers, das sonst eindringen würde, unter Überdruck stehen müssen. Zur Aufrechterhaltung des Überdruckes sind an den Stolleneinfahrten Druckschleusen installiert - und hier wirkt sich das geringe Lichtraumprofil der Eisenbahn als Vorteil aus.
Die Bahn dient dazu, den Aushub aus dem Stollen zu entfernen.
Nach neuesten Meldungen soll die Baustelle am Ostbahnhof schon seit Mitte 1985 ohne Gleisbetrieb sein. Die Recherchen bei derartigen Baustellenbahnen sind sehr schwierig, so daß die Lokliste ohne die hilfreiche Unterstützung der Herstellerfirma SIG (Schweizerische Industrie-Gesellschaft, CH-8212 Neuhausen am Rheinfall) nicht vollständig gewesen wäre. Hierfür wollen wir uns auf diesem Wege recht herzlich bedanken!



ArGe U-Bahn, München: Lok 2 (SIG 619 313/1961, ETB 70) verläßt den Druckstollen im "Schacht" Prinzregentenplatz, aufgenommen am 12. April von Walter Listl.
Die untere Aufnahme, ein SIG-Werkfoto, zeigt die deutlich größere ATS 100 ebenfalls beim Verlassen eines Druckstollens beim Münchener U-Bahnbau.



ArGe U-Bahn
8000 München

Spur: 600 mm
Stand: 12.04.1984

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
Baustelle ArGe U 5/9-7 Lehel								
#	1	SIG 803 758/1983	Bo	ATS 100 E	75	15		neu gel.
#	2	SIG 803 759/1983	Bo	ATS 100 E	75	15		neu gel.
#	3	SIG 803 760/1983	Bo	ATS 100 E	75	15		neu gel.
#	oNr	SIG 709 744/1979	Bo	ATS 100	75	15		a)
Baustelle ArGe U 5 Prinzregentenplatz (Bilfinger & Berger)								
#	2	SIG 619 313/1961	Bo	ETB 70	52	10		b)
#	3	SIG 619 522/1962	Bo	ETB 70	52	10		b)
#	oNr	SIG 649 211/1965	Bo	ETB 70	52	10		
Baustelle ArGe U 5/9 Ostbahnhof								
#		SIG 803 761/1983	Bo	ATS 100 E	75	15		neu gel.
#		SIG 803 762/1983	Bo	ATS 100 E	75	15		neu gel.
#		SIG 803 763/1983	Bo	ATS 100 E	75	15		neu gel.

a) = Leihlok der Fa. Kronibus, Kassel

b) = Leihlok der Fa. Jäger, Wien

Die Kronibus-Leihlok auf der Baustelle Lehel ging 1979 neu an Kronibus und war zwischenzeitlich u. a. beim Bau des Leitzach-Kraftwerkes eingesetzt. Im April 1984 konnten neben den beiden Jäger-Leihloks zwei Loks des Typs ETB 70 gesichtet werden. Eine davon trug die Aufschrift 'Sänger & Lanninger' (Leihlok ?), die andere war Eigentum der ArGe (Bj. 1974 ?) und wurde vor dem Spritzbetonzug eingesetzt. Einzelheiten zu dieser Sichtung waren leider nicht zu ermitteln.

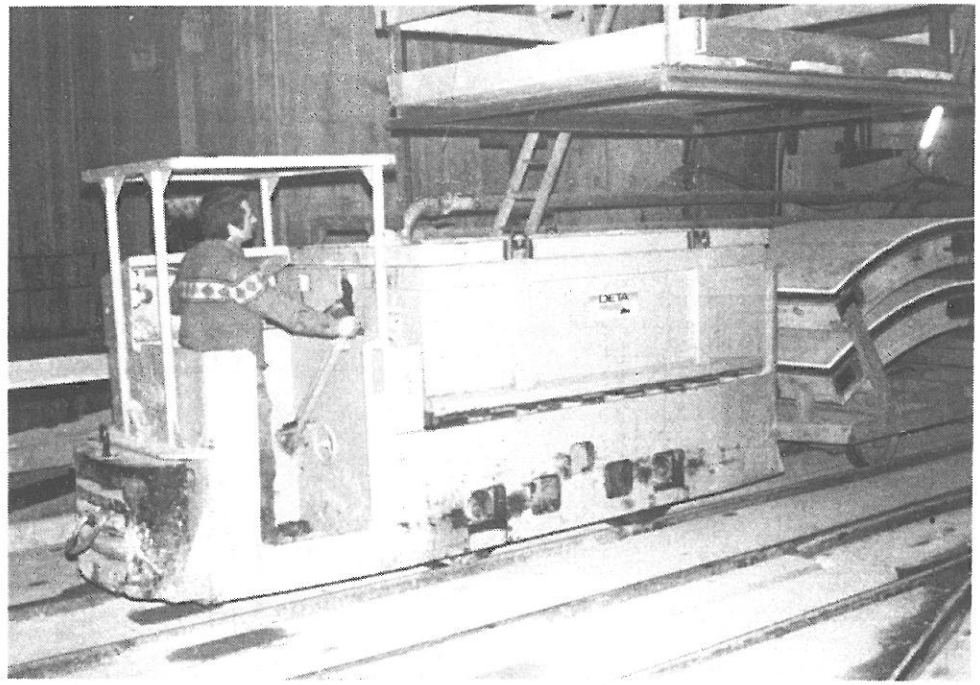
ArGe Hera
2000 Hamburg 50 (Lurup)

Ein ungewöhnliches Bauvorhaben wird derzeit nahe der Trabrennbahn am Volkspark im Stadtteil Lurup der Hansestadt Hamburg realisiert: Für das DESY (Deutsches Elektronen-Sychrotron) wird unterirdisch ein 6.3 km langer Ringtunnel gezogen. Der Tunnel besitzt einen Durchmesser von 5.2 m und ist in vier Abschnitte unterteilt, die nacheinander fertiggestellt werden.
Später soll die Anlage lediglich Forschungszwecken dienen - hier werden Atomteilchen mit hoher Geschwindigkeit und unter großem Energieaufwand aufeinandergeschossen, um deren Bestandteile zu analysieren. Daher wird der Ringtunnel an vier Stellen von unterirdischen Hallen unterbrochen. Auf einer Grundfläche von 25x43 m werden hier die entsprechenden Analysegeräte installiert. Oberirdisch wird nach Fertigstellung kaum etwas von der aufwendigen Anlage zu sehen sein.
Der Baubeginn für den Tunnel erfolgte Mitte 1984. Zunächst wurden die Arbeiten an den Hallen Süd und West begonnen - Ende 1985 erhoffte man sich die Fertigstellung des ersten Sektors.
Der Beginn des Tunnels in der Halle Süd liegt etwa 25 m unter der Erdoberfläche. Der Stollen wird im Schildvortrieb erstellt - der Sandboden läßt dies ohne weiteres zu. Gearbeitet wird rund um die Uhr.
Auf dem 750 mm-Gleisnetz untertage kommen zwei SIG-Lokomotiven zum Einsatz. Beide Loks gehören der Firma Hochtief. Sie waren vorher in Guatemala eingesetzt. Während eine Lokomotive an der Ladestation hängt, ist die andere im Einsatz. Die Bahn dient dem Transport von Frischbeton (Kübelwagen) und Fertigbauteilen (Flachwagen) zur Vortriebsmaschine. Eine Druckschleuse ist nicht erforderlich, da der gegrabene Stollen sofort mit Fertigbauteilen ausgekleidet wird. Für den Personentransport und das Fortschaffen des Aushubs ist die Bahn nicht erforderlich. Letzteres besorgt eine Rohrleitung.
Die Arbeiter gelangen durch einen seitlich im Stollen angebrachten Laufsteg die Vortriebsmaschine.
Die Bauarbeiten am Hera (= Hadron-Elektron-Ringanlage)-Ringtunnel werden noch einige Jahre andauern. Für das Jahr 1989 ist die Fertigstellung vorgesehen, 1990 soll die Inbetriebnahme erfolgen.
Die ArGe Hera setzt sich aus denselben Firmen zusammen, die auch die ArGe Klärwerk Dradenau bilden.

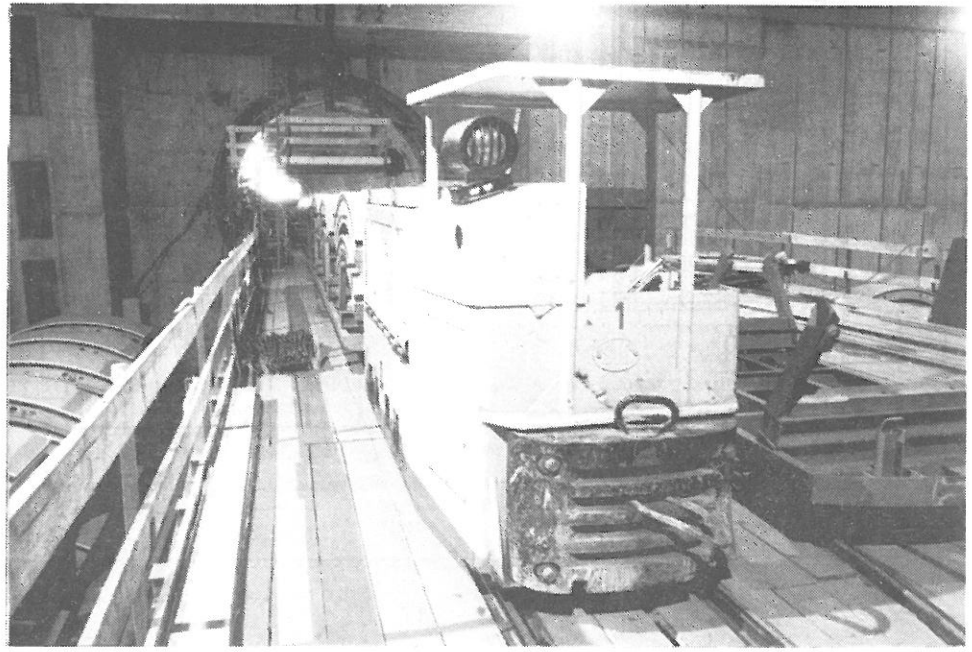
ArGe Hera (Luruper Chaussee) — Spur: 750 mm
2000 Hamburg 50 (Lurup) — Stand: 14.10.1985

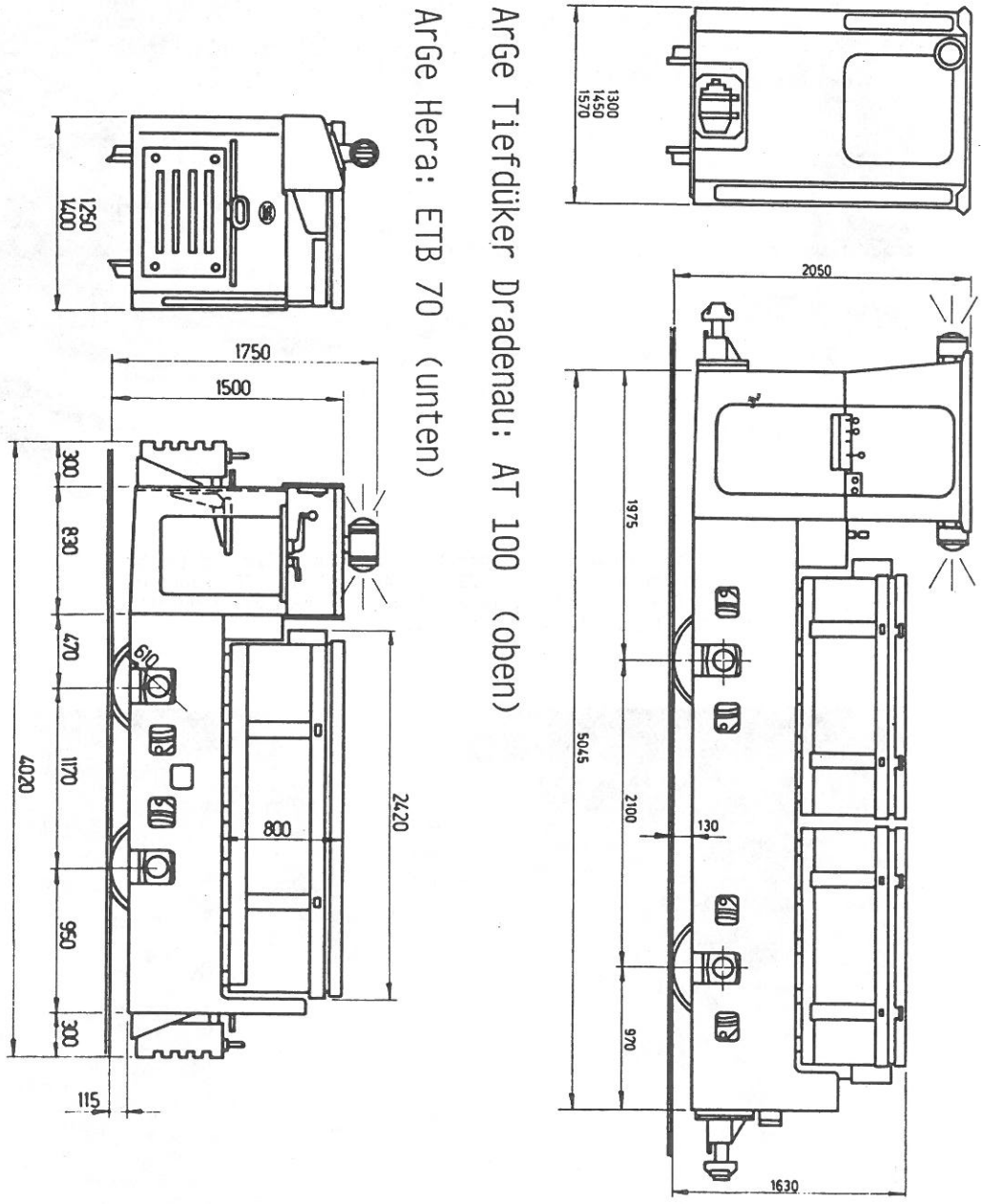
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	1	SIG 707 446/1977	Bo	ETB 70	2x26	9.7	20	a)
#	2	SIG 800 486/1980	Bo	ETB 70	2x26	9.7	20	a)

a) = Loks tragen die Inv.-Nummern 6071378 und 6071578 und gehören der Bauunternehmung Hochtief. Sie stammen aus Lieferserien (1977: 8 Stück ATS 100, 3 Stück ETB 70; 1978: 3 Stück ETB 70; 1979: 1 Stück ATS 100; 1980: 1 Stück ATS 100, 4 Stück ETB 70), die Hochtief für Bauvorhaben in Guatemala bestellt hat.



ArGe Hera: Nur etwa 25 m unter der Erdoberfläche bei der Halle Süd (am Südende der Trabrennbahn) rangiert Lok 1 (SIG 707 446/1977, ETB 70) Wagen mit Fertigteilen (oben). Die untere Aufnahme zeigt den Zug nochmals komplett in der Halle Süd. Die Fotos entstanden am 14.10.1985.





ArGe Tiefdüker Dradenau
2103 Hamburg 95 (Waltershof)

Die zweite Tiefbaustelle in Hamburg mit Lokomotivbetrieb, die im Gegensatz zum Hera-Tunnel kaum bekannt sein dürfte, ist nahe der Autobahnanschlußstelle Waltershof (südlich des Elbtunnels) gelegen. Die ArGe Klärwerk Dradenau (= Hochtief, Dywidag, Ph. Holzmann, Aug. Prien, Wayss & Freytag) befaßt sich mit dem Neubau eines Klärwerkes westlich der Autobahn. Zur Schaffung einer Verbindungsleitung zum Klärwerk Köhlbrandhöft ist die ArGe Tiefdüker Dradenau (= Bilfinger & Berger, Polensky & Zöllner, Kronibus, Wix & Liesenhoff) ins Leben gerufen worden. Der Baubeginn erfolgte im August 1984 mit der Einrichtung des Schachtes Dradenau, der im Endausbau eine Tiefe von rd. 80 m erreicht hat. Die geplante Länge des Stollens beträgt 2 227 m, der Durchmesser des Bauwerkes beträgt außen 4.6 m, nach Einbringen zweier Ummantelungen nur noch 3.2 m. Der Ausbau des Stollens erfolgt mit Fertigteilen, ähnlich wie bei der ArGe Hera. Eine Druckschleuse ist auch hier nicht erforderlich, weil hier kein Wasser auftreten kann - das abgebaute Material ist Glimmerton (schwarzbraune lehmige Konsistenz).
Der Stollen steigt zum Köhlbrandhöft hin etwas an, endet im Schacht Köhlbrandhöft aber auch noch in rd. 65 m Tiefe. Der Vortrieb erfolgt allein vom Schacht Köhlbrandhöft aus.
Der Bahnbetrieb untertage begann etwa im August/September 1985. Die Spurweite beträgt 600 mm, es kommen drei SIG-Lokomotiven zum Einsatz. Das Wagenmaterial besteht aus Flachwagen für den Fertigteiltransport, Kübelwagen zum Betontransport, Spezialkippern zum Transport des Glimmertons und zwei Personenwagen. Zumindest die Spezialkipper und die beiden Personenwagen sind von Mühlhäuser fabrikneu geliefert worden - die Kipper tragen die Aufschrift 'Dradenau', die Personenwagen (Typ PERS WG DRADENAU) haben die Fabriknummern 101 und 102 (beide Baujahr 1985) bekommen. Sie gleichen herkömmlichen Grubenpersonenwagen.

ArGe Tiefdüker Dradenau (Dradenaustraße) — Spur: 600 mm
2103 Hamburg 95 (Waltershof) — Stand: 08.01.1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	58205 SIG	704 705/1974	Bo	ATS 100	2x36	16	20	a)
#	58204 SIG	705 713/1974	Bo	ATS 100	2x36	16	20	a)
#	28021 SIG	709 744/1979	Bo	ATS 100	2x36	16	20	b)

a) = 1974 an Thyssen Schachtbau GmbH, Mülheim/Ruhr, für Stollenbaustelle in Österreich (wahrscheinlich Zillergründl)
1978 an ArGe 5/9-5 U-Bahn Theresienwiese, München (Eigenregie, bis 1981)
1981 an ArGe Obere Sill, Innsbruck (Beton- und Monierbau)(bis 1984)
1985 an ArGe Tiefdüker Dradenau, Hamburg (Beton- und Monierbau)

b) = 1979 an Kronibus Tunnelbau, Kassel (u. a. im Einsatz beim Bau des Leitzach-Kraftwerkes)
198. an ArGe 5/9-7 U-Bahn Lehel, München (Kronibus)
1985 an ArGe Tiefdüker Dradenau, Hamburg (Kronibus)

Die angegebenen Betriebsnummern sind Inventarnummern der Eigentümer

ArGe Tiefdüker Dradenau: Tief in der Hamburger Unterwelt fahren Akku-Lokomotiven ! Die beiden Aufnahmen zeigen die BM 58204 (SIG 705 713/1974, ATS 100) beim Batterietausch (oben) und beim Rangieren (unten) beim Schacht Dradenau am 8. Januar 1986.

Der Betrieb spielte sich im Januar 1986 so ab, daß zwei Züge gebildet waren, von denen einer am Schacht Dradenau stand und der zweite unterwegs war. Zu jedem Zug gehörte eine Lokomotive; die dritte stand als Reserve ebenfalls am Schacht Dradenau. Vor der Zuglok lief jeweils ein Personenwagen mit.
Der Batteriewechsel erfolgte - anders als bei der ArGe Hera - durch einen Satz Reservebatterien, der, wenn eine Lok Ermüdungserscheinungen zeigte, mittels einer Krananlage ausgetauscht wurde. Eine Batteriefüllung hält nach Angaben des Personals 24 Stunden (Dreischichtbetrieb).
Eine Lokomotive stammt von der Kasseler Tunnelbaufirma Kronibus, die beiden anderen wurden für den Zeitraum der Bauarbeiten von der Firma Beton- und Monierbau, Innsbruck, angemietet. Diese beiden Maschinen haben schon eine wechselvolle Geschichte - auch in Deutschland - hinter sich.
Sie wurden zunächst von dem deutschen Unternehmen Thyssen Schachtbau GmbH, Mülheim/Ruhr für eine Stollenbaustelle in Österreich beschafft.
Am 20.06.1978 gingen beide Loks von Thyssen über an die ArGe 5/9-5 U-Bahn Theresienwiese, München und wurden vor dem Einsatz auf der Baustelle grundüberholt. Sie waren dort bis zum 25.06.1981 im Einsatz und haben ca. 2 100 m U-Bahn-Tunnel mit ca. 36 m² Querschnitt (≙ 7 m Ø) sowohl unter Druckluft als auch unter atmoshärischen Bedingungen hinter einer Vortriebsmaschine aufgefahren.
Am 25.06.1981 verkaufte die o. g. ArGe beide Loks an die Beton- und Monierbau GmbH, Innsbruck. Unter BM-Regie fuhren die Loks (BM 58204: 16.09.1981 bis 13.06.1984; BM 58205: 11.11.1981 bis 02.04.1984) für die ArGe Obere Sill, Innsbruck, bei einer Stollenauffahrung mit 10 m² Querschnittsfläche und einer Länge von 5 000 m.
Anschließend gingen beide Loks am 02.08.1985 bzw. 04.09.1985 zur ArGe Tiefdüker Dradenau (Mieteinsatz). Im Juni 1986 sollen die Loks hier wieder frei werden. Möglicherweise ist ein weiterer Einsatz Ende des Jahres bei der U-Bahn in Wien, Los 3/9, Herrengasse, vorgesehen.
Der Tiefdüker Dradenau hat im Januar 1986 bereits eine Länge von etwa 1 900 m erreicht, mit einem Ende des Bahnbetriebes rechnete man schon Ende Februar.
Unser Dankeschön hat die ArGe Tiefdüker Dradenau, sowie die Beton- und Monierbau GmbH, Innsbruck, für die Besichtigungsgenehmigung und die detaillierten Angaben zu den Lokomotiven verdient !

==========

Matthias Lentz

Werkbahnen in Hannover

... längst angekündigt - jetzt lieferbar !

Die 96seitige Broschüre berichtet ausführlich über bestehende (Stand: 1984) und bereits vergangene normal- und schmalspurige Werkbahnen im Stadtgebiet von Hannover. Über 55 Fotos und einige Lokomotivskizzen sowie eine Übersichtskarte in der Heftmitte machen das sorgfältig recherchierte Werk nicht nur für den Daten-Fetischisten interessant !

... und der Preis ? Nur DM 12.80 (incl. Porto) !

Bitte richten Sie Ihre Bestellung an:

BAHN-EXPRESS - Torsten Hinsch - Rathausstr. 25a - D-2072 Bargteheide

==========

Ulrich Völz

Neues von Krupp MaK

Aus Anlaß des vergangenen Jahreswechsels möchten wir heute die von der Krupp MaK GmbH, Kiel und Moers, im Jahre 1985 abgelieferten Lokomotiven kurz vorstellen.
Insgesamt sind 19 Lokomotiven "unter die Leute gebracht" worden, wobei drei dieser Loks bereits seit 1984 als Testlokomotiven unterwegs waren.
Diese Loks haben das Kieler Werk im Jahre 1984 verlassen, gingen nach dem Abschluß der Testeinsätze an die Werkstatt Moers und wurden von dort aus für den endgültigen Empfänger ausgerüstet.
Die Werkstatt Moers hat aber im vergangenen Jahr auch selbst eine Lokomotive hergestellt: Sie ging bereits in den ersten Tagen des Januar an die Opel AG nach Rüsselsheim, wo man sie zusammen mit ihrer Schwester sogar vom fahrenden Zug aus (KBS 594, 600) im Einsatz sieht. Sie tragen die für Opel typische gelb-blaue Farbkombination.
Auch für dieses Jahr ist wieder die Ablieferung einer Maschine des Typs G 321 B von Moers aus vorgesehen. Die Lok wird 40 t wiegen, 315 kW (≙ 428 PS) leisten und soll zum 31.03.1986 fertiggestellt sein. Empfänger ist die Societa Italiana Vetro SpA, San Salvo/Italien.

Wesentlich mehr passierte jedoch im Werk Kiel: Da sind zunächst drei Lokomotiven des Typs DE 502 (≙ verbesserte DE 501) geliefert worden. Die Wanne-Herner Eisenbahn wagte den Sprung zur dieselelektrischen Kraftübertragung und besitzt jetzt neben drei dieselhydraulischen MaK-Loks der 3. Generation (25, 27 und 28) zwei dreiachsige Lokomotiven mit dieselelektrischer Kraftübertragung (29 und 30).
Interessant ist auch die Lieferung an die Gewerkschaft Sophia Jacoba. Dort gibt es bereits zwei MaK-Lokomotiven der 2. Generation (10 und 11, Typ G 500 C).

Besser lief 1985 noch die Fertigung der dieselhydraulischen Type G 763 C. Insgesamt wurden fünf Lokomotiven verkauft. Die Lok für die Neckarwerke dürfte Folgen für die bislang dort vorhandenen beiden Dampfspeicherlokomotiven mit sich gebracht haben (vielleicht weiß ein Leser mehr ...).
Den längsten Weg zum Empfänger hat die 700 076 zurückgelegt. Die Fahrt von Kiel nach Unterpfaffenhofen hat knapp eine Woche gedauert !
Die Klöckner-Werke in Bremen haben neben einer G 763 C auch noch eine weitere Lok des Typs G 1203 BB bekommen. Auch diese ist - wie ihre Schwester, die bereits im Vorjahr geliefert wurde - zum "Kraftprotz" aufgerüstet worden: Dienstgewicht 100 t, Höchstgeschwindigkeit 33 km/h !
Bereits zu Beginn des Jahres erhielt die Staatseisenbahn Gabun sechs Drehgestellokomotiven, die im Januar und März über Hamburg verschifft worden sind. In einer früheren Ausgabe haben wir diese Loks schon einmal vorgestellt. Ihre Besonderheiten sind der amerikanische Motor und die Mittelpufferkupplung.

Zum Jahresende ging es dann rund: Acht Lokomotiven fanden einen Interessenten. Ihre siebte Maschine bekam die Bergbau AG Westfalen (für Kokerei Hansa, Dortmund), OHE und MKB bekamen je eine dieselhydraulische Drehgestellok, zwei G 763 C gingen an die Klöckner-Werke, Bremen (27) und den Stadthafen Essen. Beide Betriebe besitzen bereits Lokomotiven von MaK aus der 2. Generation.
Und eine kleine Sensation fand statt: Die dieselelektrische Drehgestelloktype DE 1002 ist neu aufgelegt worden. Wesentliches Unterscheidungsmerkmal zu der in den Jahren 1982/83 ausgelieferten Serie von vier Lokomotiven ist die über-

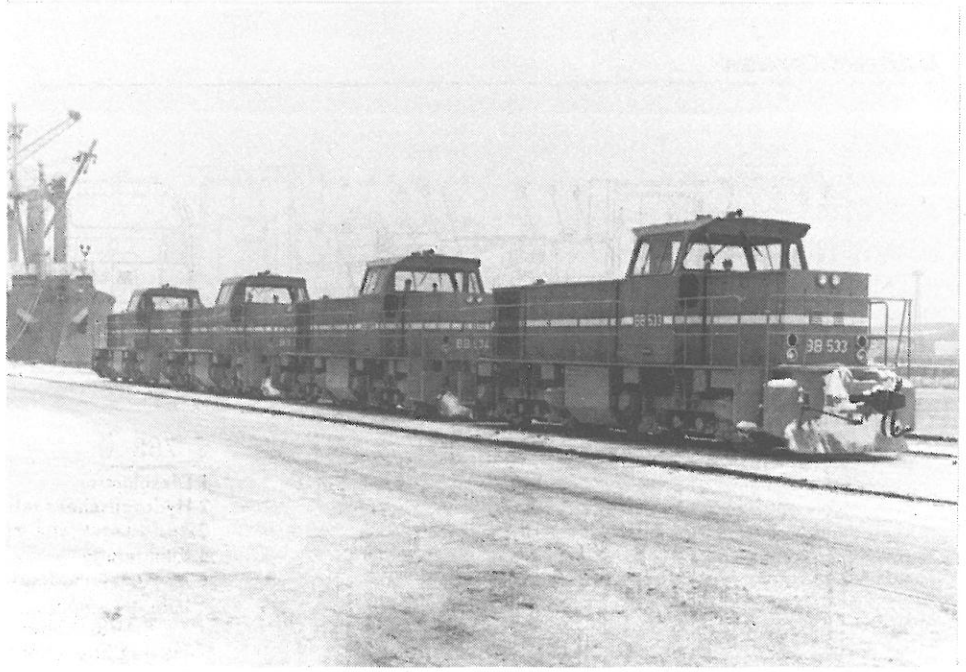
MaK-Lokomotiven: Es ist wieder einmal soweit - das Lokpersonal der MaK 700 074/1985, G 763 C, hat viel vor, denn in Neuwittenbek, wo noch die 218 188 vorbeigelassen werden muß, ist erst der Beginn der langen Reise, die zu der Neckarwerke AG nach Altbach bei Plochingen gehen soll (06.05.1985).
Auch die V 103 (MaK 1000 799/1982, G 1203 BB) hat noch einen langen Weg vor sich. Das Treffen mit der neuen V 154 (MaK 1000 819/1985, G 1204 BB) der VKP bot sich am 18.09.1985 in Kiel Süd, kurz bevor die V 103 in Richtung Albtal entschwand.

arbeitete Steuerung (MICAS) der neuen Loks. Zwei Lokomotiven fanden bereits einen Abnehmer, zwei weitere sollen noch gefertigt werden. Die erste dieser Loks war für die Dortmunder Eisenbahn (32) bestimmt und absolvierte am 13. und 14. November 1985 Lastprobefahrten vor dem Kohlenzug von Kiel Süd nach Dietrichsdorf (Gemeinschaftskraftwerk Ost) auf der Strecke der VKP.
Die Aussichten für die Zukunft: Noch für den Januar 1986 war die Ablieferung einer DE 502 (700 080/1985) an die Daimler-Benz AG, Sindelfingen, vorgesehen. Noch in diesem Jahr beginnt die Fertigung einer Serie von 10 Lokomotiven des Typs DE 1002 für die KBE. Zwei Lokomotiven sollen im Dezember schon nach Köln geschickt werden.
Im Gespräch ist auch noch eine Serie von 60 Lokomotiven für die Niederländische Staatsbahn NSB. Sollte diese Serie aufgelegt werden, beginnt die Fertigung nicht vor 1987. Technisch wird die zu bauende Lokomotive der DE 1002 ähnlich sein, jedoch ist über wesentliche konstruktive Merkmale (z. B. End- oder Mittelführerstand) noch nicht entschieden worden.

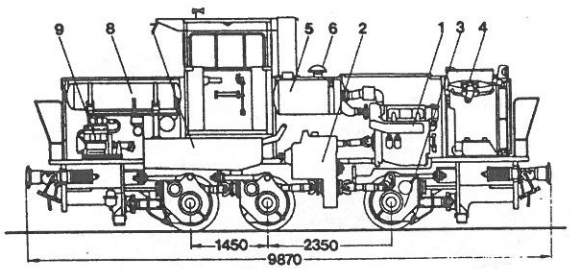
MaK-Standardlokomotiven 1985

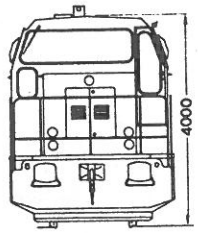
Fab.-Nr.	Datum	Typ	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Lstg. (kW)	Besteller
220 112	07.01.85	G 321 B	40	34	250	Opel AG, Rüsselsheim
700 073	(14.03.84 .12.85)	G 763 C	60	40	560	(Testeinsätze (u. a. Sophia Jacoba) Stadthafen Essen
700 074	06.05.85	G 763 C	66	40	560	Neckarwerke AG, Altbach b. Plochingen
700 075	31.07.85	G 763 C	60	28	560	Bayer AG, Krefeld-Uerdingen (11)
700 076	(22.04.85 04.07.85)	G 763 C	66	40	560	(Testeinsatz bei AKN bis 31.05.85 Industrieverwaltungsges. mbH, Unterpfaffenhofen
700 077	30.11.85	DE 502		45	560	Gewerkschaft Sophia Jacoba, Hückelhoven
700 078	(03.07.84 01.02.85)	DE 502	66	45	560	(Testeinsätze (u. a. NIAG, Daimler-Benz) Wanne-Herner Eisenbahn, Herne (29)
700 079	29.09.85	DE 502	66	45	560	Wanne-Herner Eisenbahn, Herne (30)
700 086	11.12.85	G 763 C	66	40	560	Klöckner-Werke AG, Bremen (27)
1000 805	06.12.85	G 1203 BB	80	45	745	Mindener Kreisbahn, Minden
1000 811	15.03.85	G 1203 BB	100	33	745	Klöckner-Werke AG, Bremen (109)
1000 818	(27.07.84 06.08.85)	G 1203 BB	80	45	745	(Testeinsätze (u. a. Mindener Kreisbahn) Dt. Solvay-Werke GmbH, Rheinberg (7)
1000 819	30.08.85	G 1204 BB	80	60	1120	Verkehrsbetr. des Kreises Plön, Kiel (V 154)
1000 820	29.09.85	G 1204 BB	88	60	1120	Niederrh. Verkehrsbetr. AG, Moers
1000 821	19.12.85	G 1204 BB	88	60	1120	Bergbau AG Westfalen, f. Kokerei Hansa, Dortmund
1000 822	18.11.85	G 1204 BB	80	60	1120	Osthann. Eisenb. AG, Lüneburg
1000 823	15.01.85	G 1203 BB	90	70	761	Office du Chemin de Fer Transgabonais/Gabun (BB 531)
1000 824	15.01.85	G 1203 BB	90	70	761	Office du Chemin de Fer Transgabonais/Gabun (BB 532)
1000 825	15.01.85	G 1203 BB	90	70	761	Office du Chemin de Fer Transgabonais/Gabun (BB 533)
1000 826	15.01.85	G 1203 BB	90	70	761	Office du Chemin de Fer Transgabonais/Gabun (BB 534)
1000 827	28.03.85	G 1203 BB	90	70	761	Office du Chemin de Fer Transgabonais/Gabun (BB 535)
1000 828	28.03.85	G 1203 BB	90	70	761	Office du Chemin de Fer Transgabonais/Gabun (BB 536)
1000 829	16.11.85	DE 1002	98	90	1120	Dortmunder Eisenbahn, Dortmund (32)
1000 830	10.12.85	DE 1002	80	90	1120	Eisenb. Altona-Kaltenk.-Neumünster, Kaltenkirchen

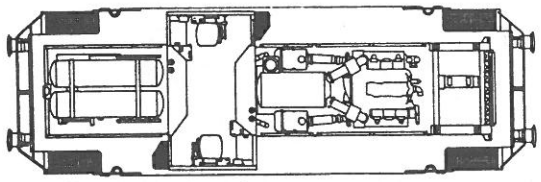
(2.021)



MaK-Lokomotiven: Den wohl bedeutendsten Auftrag für den Lokomotivbau 1985 wickelte die MaK für die Staatseisenbahn Gabun ab. Insgesamt sechs Lokomotiven des Typs G 1203 BB waren zu liefern. Die Aufnahme zeigt vier der Loks (BB 533, BB 534, BB 532 und BB 531) kurz vor der Verschiffung am 15. Januar 1985 in Hamburg. Das untere Foto entstand am 7. August 1985, wo MaK 700 075/1985, G 763 C, Lok 11 für die Bayer AG, Werk Uerdingen, auf den Einbau einer Funkfernsteuerung wartet, bevor sie an den Besteller übergeben wird.

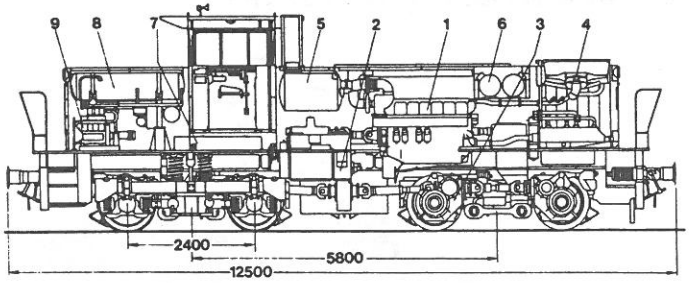


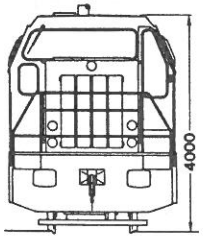


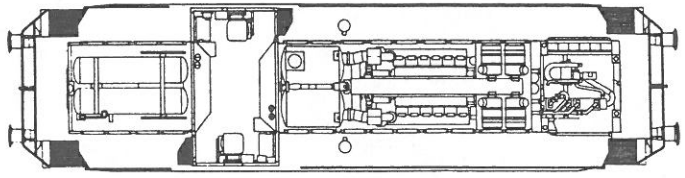


G 763 C

1 Dieselmotor
2 Hydraulisches Getriebe
3 Radsatzgetriebe
4 Kühlanlage
5 Abgasschalldämpfer
6 Luftansaugung
7 Kraftstoffbehälter
8 Hauptluftbehälter
9 Kompressor

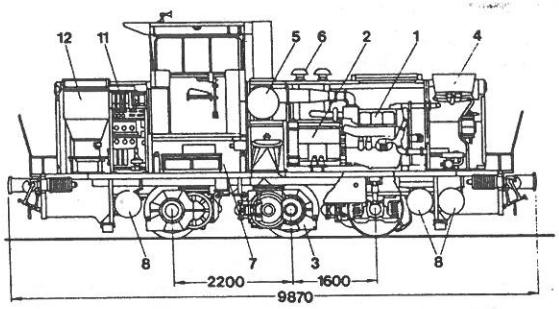


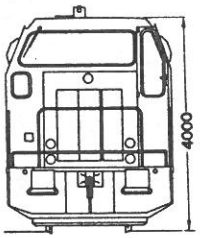




G 1204 BB

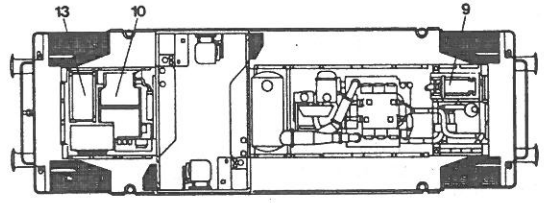
1 Dieselmotor
2 Hydraulisches Getriebe
3 Radsatzgetriebe
4 Kühlanlage
5 Abgasschalldämpfer
6 Luftansaugung
7 Kraftstoffbehälter
8 Hauptluftbehälter
9 Kompressor

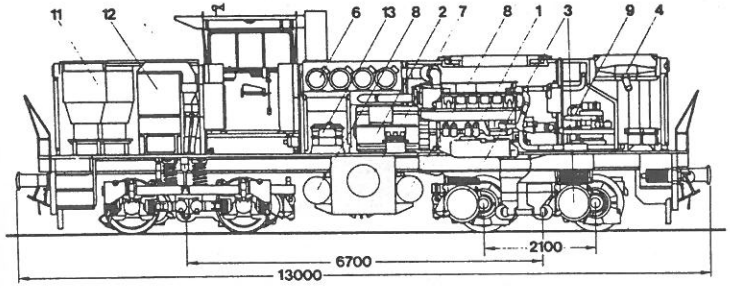


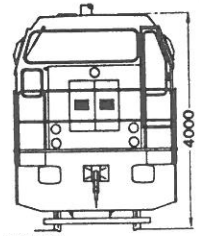


DE 502

1 Dieselmotor
2 Generator
3 Fahrmotor und Getriebe
4 Kühlanlage
5 Abgasschalldämpfer
6 Luftansaugung
7 Kraftstoffbehälter
8 Hauptluftbehälter
9 Kompressor
10 Wechselrichter
11 Gerätegerüst
12 Bremswiderstand
13 Druckluft-Bremsgerüst

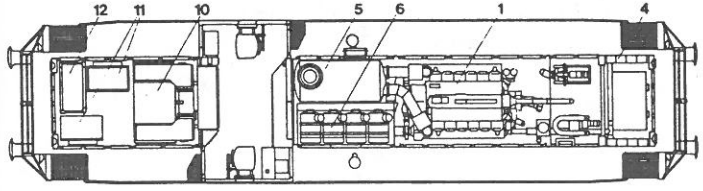






DE 1002

1 Dieselmotor
2 Generator
3 Fahrmotor und Getriebe
4 Kühlanlage
5 Abgasschalldämpfer
6 Luftansaugung
7 Kraftstoffbehälter
8 Hauptluftbehälter
9 Kompressor
10 Wechselrichter
11 Bremswiderstand
12 Druckluft-Bremsgerüst
13 Zentrallüfter



MaK-Lokomotiven: Immer aktuell - der Blick in die Lokbauhalle der MaK zeigt die Fertigung der dieselelektrischen DE 502 bereits schon am 30.05.1984. Die Loks sind noch im Grundanstrich. Hinten ist noch eine G 1204 BB zu erkennen.
Ein seltsames Treffen fand am 14.11.1985 in Kiel Süd statt - die hier heimische V 154 (MaK 1000 819/1985, G 1204 BB) der VKP und die Lok 32 (MaK 1000 829/1985, DE 1002) der DE, die hier eine Lastprobefahrt absolvieren sollte, warten gemeinsam auf den um 450 Minuten (!) verspäteten Kohlenzug.

Technische Daten		G763			G1204		
Motorleistung	kW (PS)	560 (762)			1120 (1523)		
Dienstgewicht	t ± 3%	60-66			72-88		
* geringere/höhere Dienstgewichte auf Anfrage							
Radsatzlast	kN ± 3%	196-216			177-216		
Höchstgeschwindigkeit	km/h	32	40	42	60		80
Kleinste Dauergeschwindigkeit bei Motorvollast	km/h	4,5	5,0	6,0	9,0		12,0
Größte Dauerzugkraft							
(** bei μ_0 = 0,33 u. 216 kN Radsatzlast)	kN	204	202	268	258		190
Kleinster befahrbarer Bogenhalbmesser	m	40			50		
Kraftstoffvorrat	l	1500			2500		
Sand	kg	470			560		
Spurweite	mm	1435			1435		
Raddurchmesser	mm	1000			1000		
Gesamtradstand	mm	3800			5800		
Länge der Puffer	mm	9870			12500		
Größte Höhe	mm	4220			4220		
Größte Breite	mm	3100			3100		

Technische Daten		DE502	DE1002
Motorleistung	kW (PS)	560 (762)	1120 (1523)
Dienstgewicht	t ± 3%	60-60	72-88
* geringere/höhere Dienstgewichte auf Anfrage			
Radsatzlast	kN ± 3%	196-216	177-216
Höchstgeschwindigkeit	km/h	53	90
Größte Anzugkraft = Dauerzugkraft	kN	250	280
Kleinster befahrbarer Bogenhalbmesser	m	40	50
Kraftstoffvorrat	l	1700	2900
Sand	kg	450	400
Spurweite	mm	1435	1435
Raddurchmesser	mm	1000	1000
Gesamtradstand	mm	3800	6700
Länge der Puffer	mm	9870	13000
Größte Höhe	mm	4220	4220
Größte Breite	mm	3100	3100

Übersicht der bis zum 31.12.1985 abgelieferten MaK-Lokomotiven der 3. Generation

Typ	Motor (Hersteller, Typ)	Lstg. (kW)	DGew. (t)	Stückzahlen 1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	Gesamt
G 321 B*	KHD F12L 413 F	246	32-40					1	3	2	1	1	8
G 761 C	MTU 6 V 331 TC 11	470	60-66	1	4								5
G 761 C	MTU 6 V 331 TC 12	500	60-66			7	3	1	2				13
G 762 C	MTU 8 V 331 TC 11	599	60-66	1		2							3
G 763 C	MTU 6 V 396 TC 13	560	60-66						4	1	1	4	10
G 764 C	Isotta Fraschini ID 36 S8V	500	60						6				6
G 1201 BB	MTU 8 V 331 TC 12	665	80				1						1
G 1202 BB	MTU 12 V 331 TC 11	945	80		2	1	1						4
G 1202 BB	MTU 12 V 331 TC 12	1000	80		1	4	3						8
G 1203 BB	MTU 8 V 396 TC 13	745	72-88						5	2	1	2	10
G 1203 BB	Cummins KTA 2300 L	761	90									6	6
G 1204 BB	MTU 12 V 396 TC 13	1120	72-88					1	2	4	4	4	15
DE 501	MTU 6 V 331 TC 12	500	60-66				1	17	1		1		20
DE 502	MTU 6 V 396 TC 13	560	60-66								1	2	3
DE 1002	MTU 12 V 396 TC 13	1120	72-88						2	2		2	6
				2	7	14	9	20	25	11	8	19	115

* = gefertigt in Moers

In diesen Tagen (März 1986) hat die MaK eine neue Lokomotivtype vorgestellt. Die Konstruktion hebt sich schon äußerlich von dem Standardlokomotivprogramm ab. Es handelt sich dabei um eine sechsachsige Drehgestellok mit dieselelektrischer Kraftübertragung, einem Endführerstand und Laufstegen (bei einer Streckenlok durchaus nicht üblich !). Sie trägt die Typenbezeichnung DE 1024 und leistet 3 600 PS. Neben ausländischen Interessenten hofft die MaK auch die Bundesbahn für dieses Projekt zu gewinnen. Die DE 1024 könnte die derzeit in Schleswig-Holstein beheimatete Baureihe 436 (≙ 218 + 218) ablösen und so auch im IC-Verkehr zum Einsatz kommen. Es bleibt die Reaktion der DB (oder eher die Initiative der MaK) abzuwarten. Wir sind jedenfalls gespannt !

Quellen:

- Eigene Unterlagen
- Firmenprospekt "Zugkraft 1. Klasse" der Krupp MaK GmbH, Kiel (1983)
- Ausgaben der Kieler Nachrichten vom 08.11.85 und 01.03.86

Wolfgang Ludwig/Ulrich Völz

Der 6/7 PS-Triebwagen von Deutz

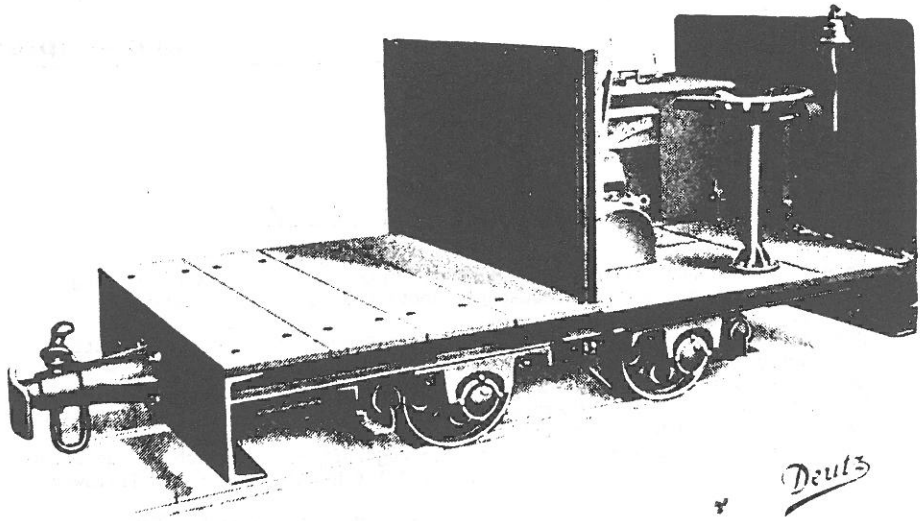
In den 20er Jahren brachte die Motorenfabrik Deutz AG ein Fahrzeug auf den Markt, das sich "Triebwagen" nannte und für kleine Spurweiten gefertigt wurde.
Der Triebwagen wies neben dem Motor und dem Fahrersitz noch eine Plattform auf, auf der meist ein Ladekasten seinen Platz fand. Ohne Nutzlast wog das Gefährt etwa 1.3 t, die Ladung durfte noch einmal 0.8 t wiegen. Dann war das Höchstadhäsionsgewicht erreicht und der Triebwagen konnte seine volle Leistung von etwa 6 PS - später 7 PS - erbringen.
Bei nicht zu großer Steigung reichte die Zugkraft aus, um noch einige Wagen zu schleppen. Auf ebener Strecke war bei 2.1 t Gesamtgewicht des Triebwagens eine Anhängelast von 11 t möglich.
Vergleicht man dies mit der damals kleinsten Motorlok gleichen Fabrikats (Feldbahnlok 10/12 PS, Betriebsgewicht 4 t, Anhängelast 21 t bei 8 km/h Geschwindigkeit), so kann man erkennen, daß es sich hier um eine recht wirtschaftliche Maschine für kleine Leistungen handelte.
Weiter eignete sie sich wegen des relativ geringen Gewichtes besonders für den Betrieb auf wenig festem Unterboden und schwieriger Gleislage. Der Einsatzort des Triebwagens lag vor allem dort, wo nur wenig Güter befördert werden mußten oder ein Transport nur in relativ kleinen Fördermengen nötig war.
So wurde der 6 PS-Triebwagen in der Anzeige Nr. 4443 in den Jahren 1924/25 angeboten, er sei geeignet als Plattformtriebwagen, Feldbahndraisine, Kippstocktriebwagen, Bahnmeisterwagen u. a. m.

Technische Einzelheiten

Der Antrieb erfolgte durch einen Deutz-Oberurseler Viertakt-Einzylindermotor (liegend) vom Typ ML 116 mit direkt angebautem Getriebe, Brennstoff- und Wasserbehälter und Auspuffschalldämpfer.
Der Motor erreichte bei einer Drehzahl von 800 U/min. eine Leistung von 6 PS (Benzol) bzw. 5.5 PS (Benzin). Der Brennstoff wurde direkt angesaugt und mit einem Hochspannungszündapparat gezündet. Der Motor besaß Tauchschmierung und Verdampfungskühlung.
Das Getriebe - ein vereinigtes Umlauf- und Schubrädergetriebe - wies je zwei Geschwindigkeitsstufen vorwärts und rückwärts auf.
Die Kraftübertragung erfolgte zwischen Getriebe und 1. Wagenachse sowie zwischen den beiden Wagenachsen mittels Ketten.

(nach: "Die Steinindustrie", Ausgabe 25. November 1924, "Der Deutz-Oberurseler 6 PS-Triebwagen")

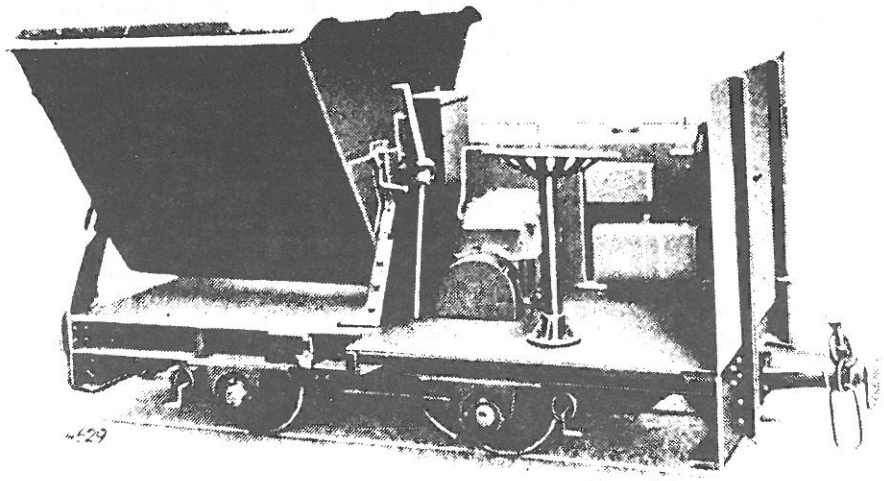
Tatsächlich lieferte Deutz diese Motorlore in verschiedenen Versionen in der Zeit von Ende 1924 bis 1928 in einer Stückzahl von ungefähr 200 an Kunden im In- und Ausland.
Äußerlich unterschieden sich die Fahrzeuge - unabhängig von der Typenbezeichnung - durch den Aufbau. Hier gab es einmal die Version mit Ladefläche (1x1.2 m), dann eine Bauart mit Holzkasten sowie eine mit montierter Kippmulde (1 m³).



4848

6/7 PS-Triebwagen: Zwei der drei lieferbaren Ausführungen sind hier im Bild vorgestellt - oben mit Plattform, unten mit Kipplore.

Werkfotos Deutz, Köln

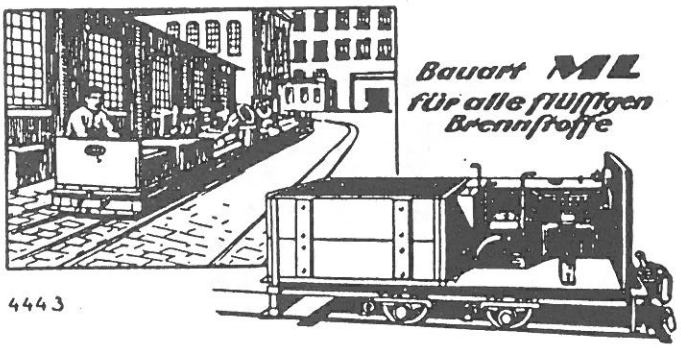


Deutz-Triebwagen ML 116/216 Tr (Auszug aus Lieferunterlagen)

Fabrik-Nummer	Liefer-datum	Typ	Spur (mm)	Ltg. (PS)	Vmax. (km/h)	Besteller
6618	13.11.24	ML 116 Tr	600	6	8	Gewerkschaft Sachtleben, Meggen, für Homberg
6638	15.11.24	ML 116 Tr	600	6	8	Ziegelwerk Nußloch, Nußloch/Pfalz
6655	29.01.25	ML 116 Tr	600	6	8	Peter Jos. Karzilius, Tonfabrik, Ransbach/Westerwald
6673	20.05.25	ML 116 Tr	750	6	8	Mitteldeutsche Hartsteinindustrie AG, Frankfurt/Main, für Lauterbach
6695	25.02.25	ML 116 Tr	600	7	8	Georg Krebs III, Steinbruchbesitzer, Dietersheim am Main
6774	18.06.25	ML 116 Tr	600	7	8	Motorenfabrik Oberursel AG, Oberursel
6806	14.06.25	ML 216 Tr	600	7	8.5	Königliche Moor-Administration, Quickborn (= Gewerkschaft Hausbach III)
6825	17.08.25	ML 216 Tr	600	7	8.5	Marine-Schießplatz, Alterwalde
6871	28.12.25	ML 216 Tr	600	7	8.5	Basaltwerke der Gem. Dietersheim, Dietersheim am Main
6872	09.09.25	ML 216 Tr	600	7	8.5	Heinrich Reuss, Inhaber W. Reuss, Baugeschäft, Friedberg/Oberhessen
7004	30.04.26	ML 216 Tr II	600	7	8.5	Gebrüder Nicol, Ziegelei, Sassenheim
7031	30.06.26	ML 216 Tr	600	7	8.5	Konsignationslager, Frankfurt/von Grün & Bilfinger
7035	14.06.26	ML 216 Tr	600	7	8.5	Basaltstein GmbH, Schweinfurt
7609	24.06.27	ML 216 Tr III	600	7	8.5	Karl Roth Nachfolger, Emil Löw, Baden-Doa
7719	20.10.27	ML 216 Tr II	600	7	8.5	Mitteldeutsche Wegebau mbH, Weinmar, Niederlassung Kassel
7787	09.11.27	ML 216 Tr II	600	7	8.5	Hamburger Gefangenenanstalten, Hamburg-Fuhlsbüttel
7788	"	"	"	"	"	" " "
8064	13.02.28	ML 216 Tr II	600	7	8.5	Georg Götz, Mainsand- und Kieswerke, Miltenberg/Main
8116	13.03.28	ML 216 Tr II	600	7	8.5	Hammersbecker Ziegelwerke AG, Hammersbeck bei Vegesack
8154	23.04.28	ML 216 Tr II	600	7	8.5	Heinrich Thissen, Ziegeleibesitzer, Rödemis bei Husum
8157	annulliert	ML 216 Tr II	600	7	8.5	Paul Sievers, Baugeschäft, Cuxhaven
8415	22.06.28	ML 216 Tr II	600	7	8.5	Basaltstein GmbH, Schweinfurt, für Nordheim/Rhön
8458	30.07.28	ML 216 Tr II	600	7	8.5	Hamburger Gefangenenanstalten, Hamburg-Fuhlsbüttel
8459	"	"	"	"	"	" " "
8463	31.08.28	ML 216 Tr I	500	7	8.5	Terrazzo, Steinwerk, Herrlingen

DEUTZ

6 P.S.-Triebwagen



4443

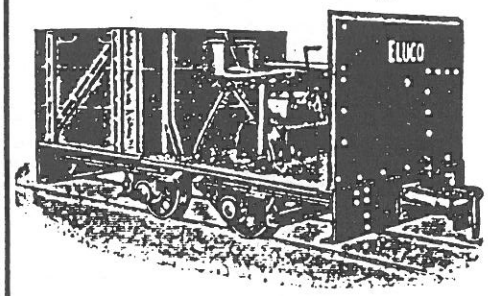
Bauart **ML**
für alle flüssigen Brennstoffe

als
Zugtriebwagen, Plattformtriebwagen,
Feldbahndraisine, Kippstocktriebwagen,
Bahnmeisterwagen,
u.a.m.
geeignet.

Motorenfabrik Deutz A.G.
Köln-Deutz

LEIPZIGER & CO.

Feld- und Industriewerke A.-G., Leipzig



Eluco-Motor-triebwagen

7 PS, 500 bis 1000 mm Spur (auch mit Kippmulde)

Die ideale Zugmaschine stets sofort lieferbar

1557

Oben : Der "Eluco-Motortriebwagen" von Leipziger, angeboten im Juli 1925

Links : Die 6 PS-Version (ML 116) des Deutz-Triebwagens (Oktober 1924) ...

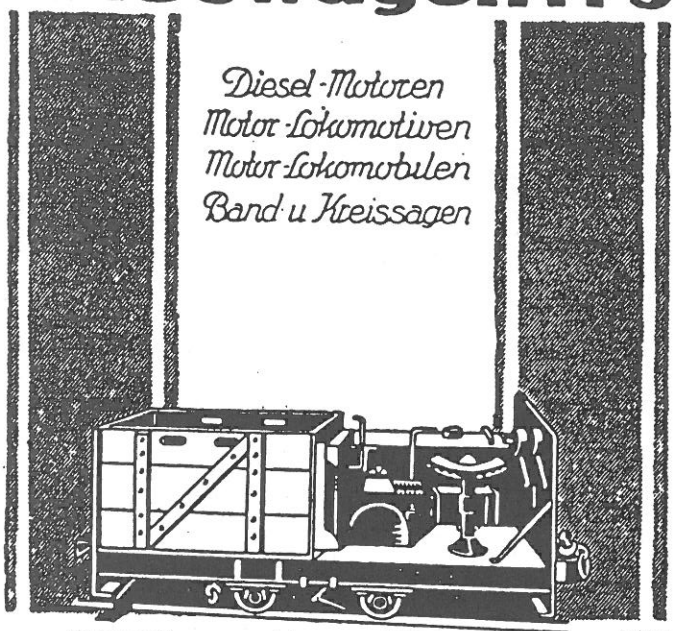
Unten rechts: ... rasch gefolgt von der Ausführung mit 7 PS-Motor (Januar 1925) ...

Unten links : ... etwas später (August 1925) noch einmal anders angeboten.

Quelle: "Die Steinindustrie", Berlin, Jahrgänge 1924/1925

DEUTZ

Triebwagen 7PS

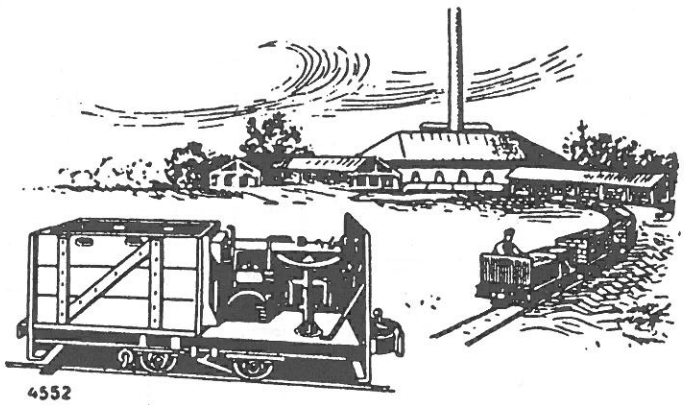


4745

7000 Zugmaschinen u. 160000 Motoren
mit über 2000000 PS bisher geliefert

Motorenfabrik Deutz A-G
Köln-Deutz

DEUTZ



4552

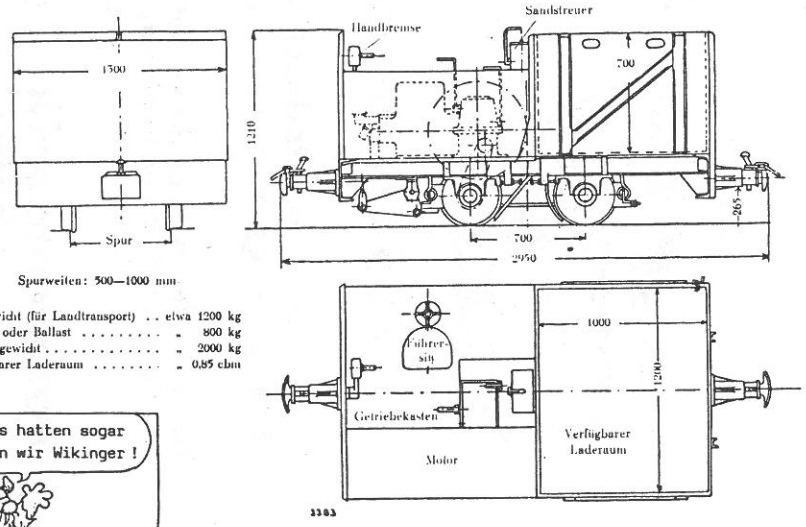
7 PS Triebwagen

das wirtschaftlichste Zugorgan für kleine Leistungen

Für Ziegeleien, Tongruben, Torfstiche, Steinbrüche, Sandgruben, Wald- und Feldbahnen, Werkstätten, Fabrikhöfe u.a.m.

Motorenfabrik Deutz A-G
Köln-Deutz

DEUTZ



Spurweiten: 500—1000 mm

Leergewicht (für Landtransport) .. etwa 1200 kg
Nutzlast oder Ballast ..... " 800 kg
Betriebsgewicht ..... " 2000 kg
Verfügbarer Laderaum ..... " 0,85 cbm

Die unterschiedlichen Typenbezeichnungen ML 116, 216 und - zumindest in Prospekten - 316 wurden durch die Entwicklungsstufen der verwendeten Motoren-Reihe bestimmt und zeichneten sich auch durch erhöhte Leistungsfähigkeit aus.

Neben dem Triebwagen wurden auch Rangier"lokomotiven" mit Motoren der ML .16-Reihe ausgerüstet. Dies war eher ein kleiner Rangierbock ohne Führerstandsüberdachung. Die Leistung ist gegenüber dem Feldbahntriebwagen unverändert.

Ein ganz dickes Dankeschön für die hilfreiche Unterstützung bei der Erstellung dieses Artikels hat der Leiter des KHD-Unternehmensarchivs in Köln verdient !

Bei der Durchsicht der illustrierten Anzeigen jener Zeit (1920-1930) ist festzustellen, daß Deutz nicht die einzige Firma war, die ein derartiges Fahrzeug konzipierte.
Puch (Graz, Steiermark) zeigte ein ähnliches Gefährt.
Dolberg stellte seinen "Feldbahnmotorwagen" vor, "für jede Wagentype verwendbar", eine motorgetriebene Feldbahnlore.
Ruhrthaler zeigte 1927 in einer Anzeige einen "Triebwagen von 8/9 PS", wobei im Bild jedoch nicht zu erkennen ist, ob der Kasten als Motorabdeckung oder zum Transport von Lasten diente.
Auch Leipziger bot ein derartiges Fahrzeug an. Hinweise treten erstmalig Mitte 1925 auf. Die Lore wird als "Eluco-Motortriebwagen" vorgestellt und sieht der Deutz-Konstruktion verdammt ähnlich !

Kurzmeldungen - Inland

Deutsche Bundespost, Postamt 77 1000 Berlin 77

Das Postamt 77 in der Luckenwalder Straße in Berlin setzt zum Verschub der abzufertigenden Waggons eigene Lokomotiven ein.
Hinter den heutigen Betriebsnummern 1 bis 3 verbergen sich drei Orenstein & Koppel-Dieselloks vom Typ MB 10 N.
Lok 2 ist derzeit Ersatzteilspender für die beiden anderen O&K-Loks. Lok 3 ist Reservelok.
Die O&K-Lokomotiven sind nach Auskunft der Bundespost sehr störanfällig. Deshalb kaufte die Post 1984 eine gebrauchte V 60 von der Bundesbahn.
Es handelte sich um die ehemalige V 60 1157 (= 261 157-2), zuletzt Bw Hamburg-Wilhelmsburg, die am 28.08.1984 (also vor ihrer Ausmusterung!) in Berlin eintraf und am folgenden Tag zum Postamt 77 überführt wurde.
Wer sich intensiver mit Post-Lokomotiven befassen möchte, dem sei die Lektüre des Artikels "Die elektrischen Rangierlokomotiven der Post in Berlin", erschienen in der Ausgabe 92 (September/Oktober 1978) des Lok-Magazin. Hier werden weitere Post-Elloks, sowie die zwei Dampfspeicher- und 15 Dieselloks der Deutschen Bundespost behandelt. Abschreiben möchten wir nicht so gern ...
Zum Trost: Heute gibt's nur noch in Berlin Post-Loks!

Deutsche Bundespost, Postamt 77 1000 Berlin — Spur: 1 435 mm — Stand: 17.03.1985

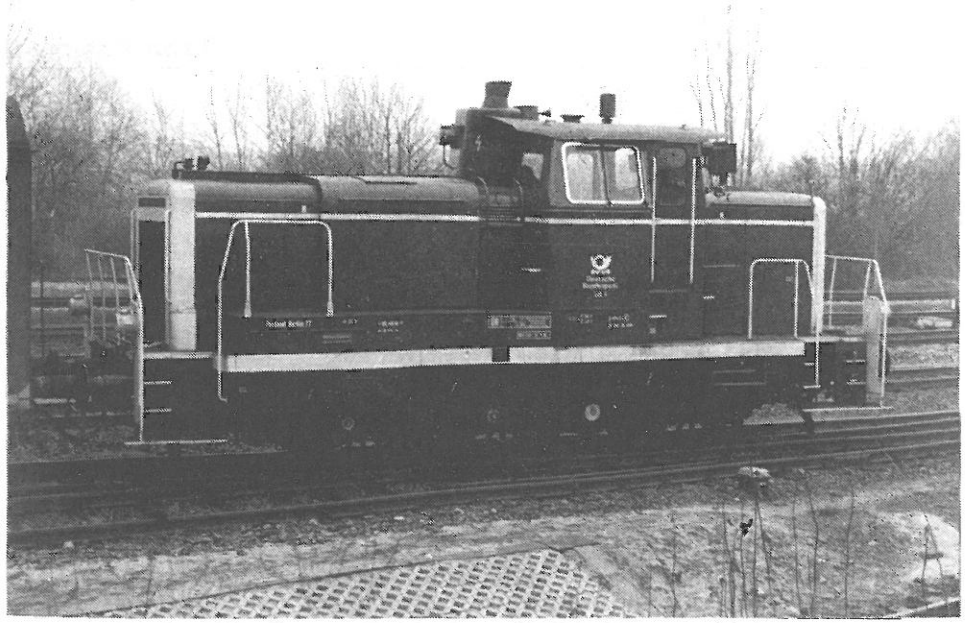
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	1	AEG 1 444/1912	Bo		2x50	24.8	15	neu, a)
	2	AEG 1 445/1912	Bo		2x50	24.8	15	neu, a)
	3	AEG 1 700/1913	BoBo		4x50	43	15	neu, b)
	4	SSW 2 479/1928	BoBo		4x120	60.5	15	c)
#	1	O&K 26 608/1968	Bdh	MB 10 N	250	32	30	neu
#	2	O&K 26 625/1968	Bdh	MB 10 N	250	32	30	neu
#	3	O&K 26 664/1969	Bdh	MB 10 N	250	32	30	neu
#	4	Krupp 4 477/1962	Cdh		650	53	30/60	d)

a) = nach 1967 verschrottet

b) = 1969 an DGEG

c) = nach 1969 verschrottet

d) = 1962 an Deutsche Bundesbahn (V 60 1157, sp. 261 157)
1984 Ausmusterung (31.08.1984 Bw Hamburg 4)
1984 an Deutsche Bundespost, Berlin (4)



Deutsche Bundespost, Berlin: Lok 4 (Krupp 4 477/1962) rangiert am 17. März 1985 im Vorfeld des Postbahnhofes an der Luckenwalder Straße.

Hochtief AG, Berlin: Lok 322 044-8 (KHD 47 294/1943, A6M 517 R) ist am 20.03.1985 in Berlin-Kohlhasenbrück abgeladen und bereit zur Fahrt nach Wannsee. Fotos (2): Bernd Neddermeyer

Hochtief AG
1000 Berlin

Die Baufirma Hochtief AG mit Sitz in Essen nahm am 20.03.1985 eine ehemalige DB-Köf II in Berlin in Betrieb.
Es handelt sich dabei um die zuletzt unter der Nummer 323 044 im Bw Dieringhausen gelaufene Deutz-Lok 47 294.
Die Lok wurde 1979 ausgemustert und erhielt mit Datum 01.07.1980 eine HU nach BOA.
Bevor die Lok nach Berlin kam, wurde sie von der Hochtief AG u. a. beim Bau der Brücke am Grenzübergang Wartha/Herleshausen (auf DDR-Gebiet) für grenzüberschreitende Transporte eingesetzt.
In Berlin (West) wird die Lok zwischen dem Materiallager- und -umschlagsplatz der Hochtief , der an den Gleisen der ehemaligen S-Bahnstrecke nach Potsdam angelegt wurde, und dem S-Bahn-Bw Wannsee der BVG eingesetzt, bei dem in den nächsten Monaten die Hallen erweitert werden.
Dieser Baumaterial-Pendelverkehr findet auf einer Länge von ca. 3 km auf einer Strecke statt, die ausschließlich durch Wald verläuft und parallel zur (Transit-) Fernbahn verläuft.
Nach Beendigung der Bauarbeiten - und wahrscheinlich auch schon vorher - wird das Gleis, das mit einer Stromschiene ausgerüstet ist, für Probefahrten untersuchter S-Bahnwagen benutzt.

Hochtief AG, 1000 Berlin — Spur: 1 435 mm — Stand: 20.03.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	*	KHD 47 294/1943	A6M 517 R		118	16	30	a)

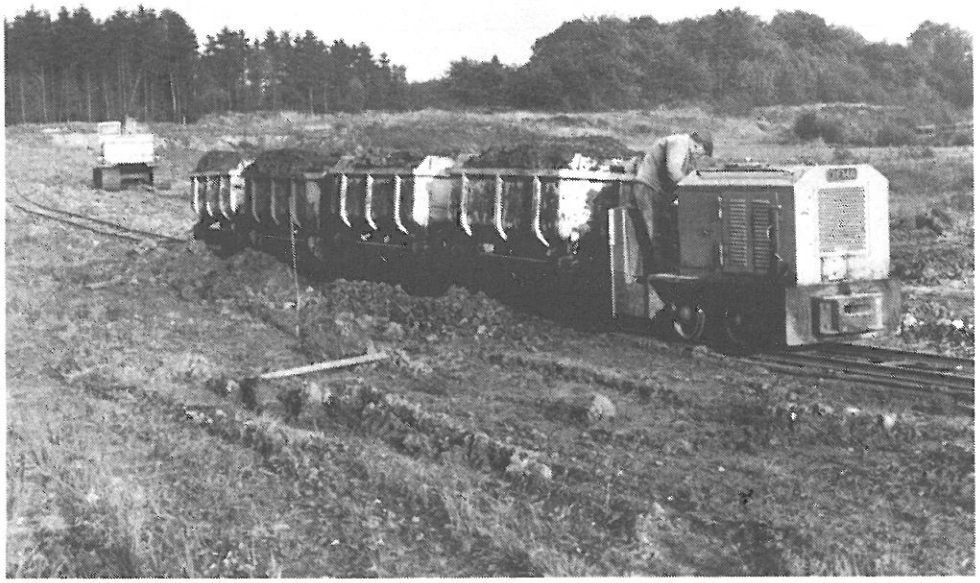
a) = .11.43 an DR (Köf ?, sp. 323 044)
22.02.79 Ausmusterung (Bw Dieringhausen)
.8 an Hochtief AG

* = Die Lok trägt weiterhin die DB-Nummer 323 044-8

10 JAHRE FELDBAHNSAMMLUNG

Aus Anlaß dieses Jubiläums legten die Eisenbahnfreunde der Dampfbahn Rhein-Main bereits im letzten Jahr eine Broschüre vor, die deren Fahrzeugpark ausführlich und in guter Druckqualität beschreibt. Das Heft ist im Format DIN A 5 gehalten und umfaßt 40 Seiten mit zahlreichen Fotos. Bezug durch Vorüberweisung von DM 7.50 (incl. Porto) auf das Konto Nr. 131001851 der Stadtsparkasse Darmstadt (BLZ 50850150).

- Udo Przygoda - Grillparzerstr. 65 - 6100 Darmstadt -



Ziegelwerk Voß, Scharmbeck: Heute sind nur noch zwei Diema-Lokomotiven vorhanden, von denen die obere Aufnahme - entstanden am 15.10.1985 - Diema 1 853/1955, DS 20, in der Grube zeigt.
Am 05.06.1981 sah es noch anders aus. Das Foto zeigt Schöma 1 442/1953 im Werk an der Entladeanlage. Fotos: U. Völz.

Wilhelm Voß, Ziegelei (BE 6/81 -3-)
2090 Scharmbeck

Die Ziegelei Voß liegt etwas abseits der zu Winsen (Luhe) gehörenden Ortschaft Scharmbeck in einem Wald. Die rd. 400 m lange Schmalspurstrecke vom Werk zur Grube wird von zwei Lokomotiven und 8 Mühlhäuser-Kippern befahren. Die Mühlhäuser-Kipper sind mechanisch (Typ 2/600) und wurden von der Ziegelei Albert in Algermissen übernommen.
Im Frühjahr 1985 wurden die vier alten Lokomotiven des Ziegelwerkes von einem Eisenbahnfreund übernommen (Werner Voß, Osterstr. 57, 3200 Hildesheim), der sein Quartier beim Ziegelwerk Albert im Algermissen aufgeschlagen hat. Ein Besuch der reizvollen Scharmbecker Feldbahn, die an Werktagen außer Sonnabend bis ca. 16.00 Uhr in Betrieb ist, lohnt bei gutem und trockenem Wetter auf jeden Fall (bi Schietwedder gifft dat Lehmklüten an de Fööt!)

Ziegelwerk Wilhelm Voß
2090 Scharmbeck

Spur: 600 mm
Stand: 15.10.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	Diema 1 853/1955	Bd.	DS 20	22			a)
#	oNr	Diema 2 579/1963	Bd.	DS 20/3	22	3.3		b)
	oNr	Diema 708/	Bdm					c)
	oNr	O&K 5 814/	Bdm	RL 1 A				c)/d)
	oNr	Schöma 1 442/1953	Bd.		14	2.8		c)
	oNr	O&K 25 279/1953	Bdm	MV O		2.9		c)/e)

a) = 1955 an IVB Zwolle Groningen/NL (Spur 700 mm)
1982 über Diema (Umbau) an Ziegelwerk Scharmbeck

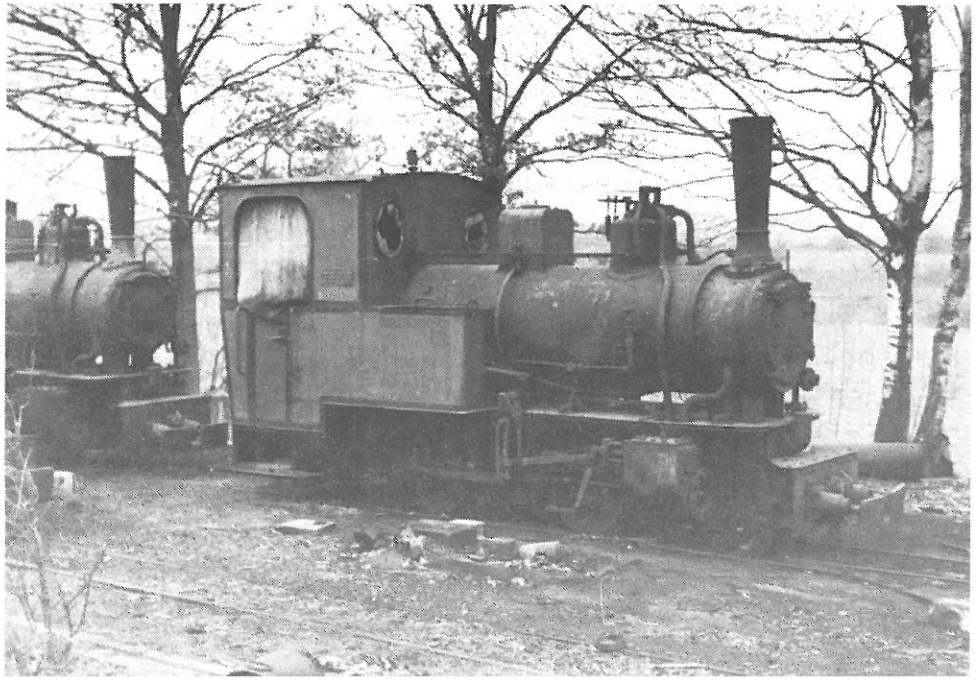
b) = 1963 an Fritz Kirchhoff, Feldbahnen, München (DS 14)
1981 über Diema (Umbau) an Ziegelwerk Scharmbeck

c) = 1985 an Werner Voß, Hildesheim (Eisenbahnfreund)

d) = 1975 ex Ziegelwerk Brackel, Wilhelm Voß, Brackel (1969 stillgelegt)

e) = 1953 an Grünzweig & Hartmann, Hützel
19.. an Ziegelwerk Scharmbeck

Steinhage, Ashausen: So sah es am 20. April 1962 bei Steinhage aus - die Henschel-Dampfloks sind abgestellt. Das untere Foto, das wie das obere von Harald Kindermann aufgenommen wurde, zeigt die erste Lok noch einmal allein.



Heinrich Steinhage KG, Betonwerk (BE 6/81 -3-)
2093 Stelle

Auf dem unteren Teil des Firmengeländes hat sich seit 1981 offenbar eine ganz andere Firma angesiedelt, die aber auch mit Baustoffen handelt bzw. diese herstellt. Die 1981 hier noch abgestellte 600 mm-Lok (Gmdr 1 518/ 1936, 45/50 PS) "is wech", ob die zum selben Zeitpunkt auf dem oberen Teil des Werksgeländes aufgestellte Dampflok (3 Hen 23 094/1936, 60 PS) noch vorhanden war, konnte man dort nicht sagen. Tatsächlich war die Lok nicht mehr da - der Abbruchhammer hat auch den größten Teil der Gebäude auf dem oberen Teil bearbeitet. Angestellte oder Arbeiter, die man hätte fragen können, waren auch nicht zu finden. So bleibt vorerst die Aussage eines Arbeiters der Ziegelei Voß in Scharmbeck gültig, der meinte, die Dampflok sei "an irgendein Museum in der Ecke München oder so" gegangen. Ehemals setzte Steinhage sechs Dampfloks und zwei Dieselloks ein, wovon eine der Dieselloks (Deutz, Typ OMZ 117 F) noch 1981 auf einem Spielplatz in Ashausen stand.

BEB Gewerkschaften Brigitta & Elwerath GmbH
2907 Großenkneten

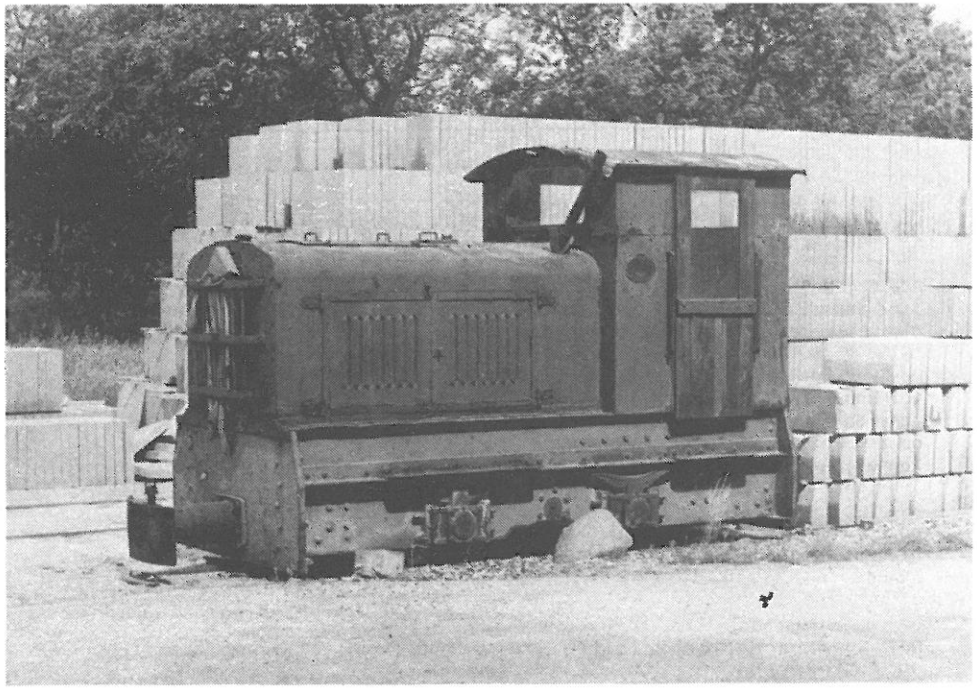
Die BEB Gewerkschaften Brigitta und Elwerath Betriebsführungsgesellschaft mbH betreibt neben der bekannten Schmalspurbahn im Ölfeld Rühlermoor auch Werke mit Normalspurgleisanlagen.
Neben einer Betriebsstelle in Barenburg bei Sulingen (2 Loks) ist hier die Erdgasaufbereitungsanlage in Großenkneten zu nennen, die seit 1972 existiert. In ihr wird das Erdgas aus den umliegenden Fördergebieten vom begleitenden Schwefelwasserstoff gereinigt, der anschließend zu reinem Schwefel weiterverarbeitet wird. Der so gewonnene Schwefel wird bei 150° C in flüssigem Zustand in Kesselwagen verladen und in Ganzzügen zu den Empfängern weitergeleitet. Täglich werden bis zu 40 Wagen (à 80 t Gesamtmasse) an die DB übergeben, die diese mit eigenen Loks im Werk übernimmt.
Im August 1983 erhielt die Erdgasaufbereitungsanlage Großenkneten die ehemalige DB 259 004 und gab die alte Moyse-Lok bei Gmeinder in Zahlung. Diese soll von dort aus in die Schweiz weiterverkauft worden sein.

BEB Gewerkschaften Brigitta & Elwerath GmbH — Spur: 1 435 mm
2907 Großenkneten — Stand: 30.08.1984

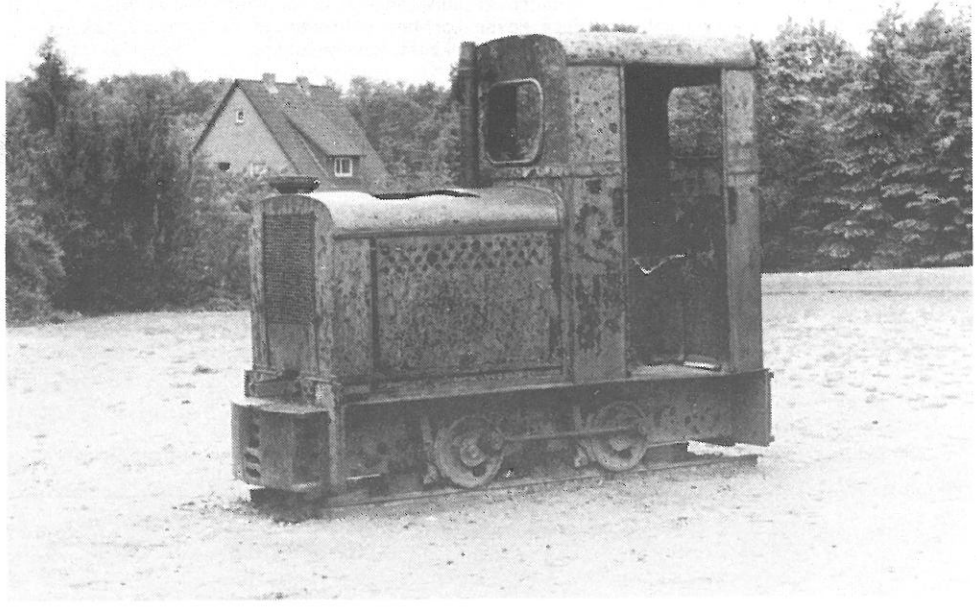
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Moyse 1 249/1972						a)
#		Gmdr 5 623/1983	Cde	DE 500 C	680			b)
		SSW 6 435/1982						

a) = 1972 an BEB, Großenkneten
1983 an Gmeinder, weiter in die Schweiz (?)

b) = 1983 an DB (259 004, Abn. 03.03.1983)
1983 an BEB, Großenkneten



Steinhage, Ashausen: Auch die Dieselloks des ehemaligen Betonwerkes sind nicht uninteressant. Am 5. Juni 1981 stand Gmdr 1 518/1936 noch im Werksgelände. Sie diente zuletzt zum Verschub von Normalspurwagen mittels eines Seiles. Das untere Foto entstand am selben Tag auf dem Spielplatz in Ashausen, Neue Siedlung. Es zeigt eine ehemalige Steinhage-Lok (Deutz, OMZ 117 F).



BEB Großenkneten (Aha, aha, aha!): Die einzige Werklokomotive der Erdgasaufbereitungsanlage (Gmdr 5 623/1983), aufgenommen am 30. August 1984 von Karsten Wirtulla.

Didier-Werke AG, Quarzitbruch Sterzhausen
3551 Lahntal 2 (Sterzhausen)

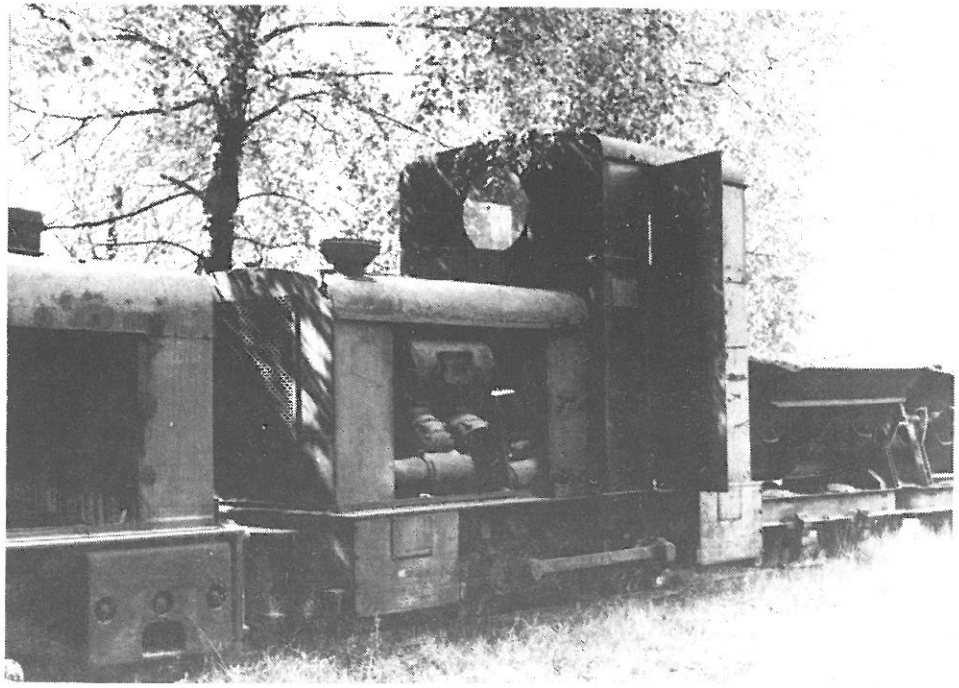
Bis zum Sommer 1984 gab es hier noch einen zwar bescheidenen, aber dennoch reizvollen Feldbahnbetrieb. Während die Feldbahn ursprünglich sowohl für den Transport des Quarzits von der Grube zum Waschplatz als auch von dort zur Sturzrampe zuständig war, wobei das Quarzit zum Waschen abgeladen wurde, hatte den Verkehr ur Grube in den letzten Jahren schon der Lkw übernommen. Bereits noch 1984 waren die Gleise abgetragen, eine Lok war verschrottet, die andere war noch abgestellt im Schuppen vorhanden.

Didier-Werke AG, Quarzitbruch Sterzhausen 3551 Lahntal 2 (Sterzhausen)					Spur: Stand:			600 mm 1984
#	Nr.	Herstellerdaten		Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Diema	1 438/1951	Bdm	DS 16	18			a)
#		Diema	1 455/1951	Bdm	DS 22	25			neu, abg.

a) = 1951 an Didier-Werke AG, Wiesbaden
1984 in Sterzhausen verschrottet

Quarzitbruch Sterzhausen: So präsentierte sich der Feldbahnbetrieb noch im Februar 1980 - eine Diema-Lok müht sich mit hoch beladenen Loren ab.
Foto: Winfried Barth

Bielefelder Hartsteinwerk: Auch hier hat die Feldbahn inzwischen den Löffel abgegeben - aber noch vor 15 Jahren, am 6. September 1971, sah es anders aus. Die Lok KHD 46 435/1941, OMZ 122 F, war noch hier !
Foto: Rolf Reckers



Bielefelder Hartsteinwerk, Sandgrube Senne I
4800 Bielefeld 12 (Senne I)

Wer die Landstraße von Bielefeld ab Sieker über den Rütli nach Sennestadt benutzt, erlebt eine ziemlich steile und kurvenreiche Fahrt über den Osnig. Am Fuße des Osnigs tritt der Wald zurück und der Blick fällt links auf eine winkelförmige, tief ausgekofferte Sandgrube. Die Schenkellängen betragen gut 300 m, die Breite dürfte bei 50 m liegen. Kurz vor dem Ortsschild Senne I zweigt links eine schmale Zufahrtstraße zur Sandgrube ab.
Nach mündlicher Auskunft soll die Sandgrube, die dem Bielefelder Hartsteinwerk gehört, seit etwa 1940 in Betrieb sein. Zum Transport des gewonnenen Sandes wurde eine 600mm-Feldbahn angelegt, die früher beiderseits der Sandgrube entlangführte. Der Betrieb des Jahres 1971 war demgegenüber nur ein dürftiger Rest. Ein Bagger stand ziemlich zu Beginn der Grube und lud den Sand in die rund 5 m höher stehenden Loren. Das Gleis lag nur noch auf rund 50 m oberhalb der Grube auf der Nordseite. Der aus sieben Loren bestehende Zug wurde von einer Diesellok gezogen bzw. leer geschoben. Vom Grubenrand führte das Gleis in einem weiten Bogen in südliche Richtung. Der Zug fuhr etwa 120 m weit, dann wurden die Loren in das Entladegleis gedrückt, das auf einer Betonbrücke endete. Von dort aus wurde der Sand in Lkw verladen.
Nach Betriebsschluß blieben die Loren auf der Entladebühne stehen, während die Diesellok in einem östlich davon gelegenen Schuppen übernachtete. Die Zufahrt zum Schuppen zweigte vom Streckengleis beim Beginn der langgezogenen Kurve ab. Außerdem war noch ein westlich des Ausziehgleises liegendes Abstellgleis (25 m) vorhanden, auf dem zwei Reserveloren abgestellt waren. Weitere drei Loren standen - völlig verrostet - neben den Schienen.
Einen Hinweis auf den ehemals recht lebhaften Verkehr gab der noch vorhandene Lokpark. Außer der Betriebslok waren noch zwei baugleiche Lokomotiven abgestellt, die ebenfalls vor 1945 von Deutz gebaut wurden. Die Loks trugen außer einem Schild 'Klöckner & Co., Duisburg' keinerlei Hinweise auf ihre Identität.

Bielefelder Hartsteinwerk, Sandgrube Senne I — Spur: 600 mm
4800 Bielefeld 12 — Stand: 06.09.1971

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#		Deutz 11 853/1934	Bdm	OMZ 122 F	36/40	12	17.5	neu, b)
#		KHD 46 435/1941*	Bdm	OMZ 122 F	36/40	8.5	17.5	abg., a)
#		KHD /	Bdm	OMZ 122 F	36/40		17.5	abg.

* = Die Fabriknummer 46 435 wurde von Deutz im Jahre 1947 nochmals vergeben, und zwar an eine 600mm-Lokomotive des Typs MAH 914 G, 9 PS, 2.7 t, 7 km/h, die an Gebr. Dorfner, Kaolin- und Kristallquarzsand-Werke, Hirschau, geliefert wurde.

a) = 1941 über Klöckner & Co., Duisburg, an Rhein. Kalksteinwerke, Wülfrath 19.. an Bielefelder Hartsteinwerk

b) = 1974 an Dampfkleinbahn Mühlenstroth (12)

Lediglich eine der abgestellten Loks gab ihre Fabrikdaten preis.
Im Juni 1972 war das Bähnchen noch in Betrieb, doch schon im August desselben Jahres bewegte sich nichts mehr. Der ausgebeutete Teil der Sandgrube ist zur Mülldeponie umgestaltet worden. Eine asphaltierte Zufahrtstraße und ein Zaun durchschnitten die Gleisanlagen und machten jeden Bahnbetrieb unmöglich.
Die Loren standen auf dem Entladegleis, die Lokomotiven waren noch vorhanden.
Die vormalige Betriebslok kam 1974 zur Dampfkleinbahn Mühlenstroth, Gütersloh (12).

Zementwerke Wittekind
4782 Erwitte

Zur Intensivierung der Transporte wurde eine leistungsstärkere und mit Zugbremse versehene Lok angeschafft. Über den Händler Newag wurde vom Marktamt Düsseldorf deren Lok 3 erworben und nach Durchführung einer HU am 13.11.85 nach Erwitte geliefert. Die alte Wittekind-Lok wurde von Newag wiederum in Zahlung genommen.
Die "neue" Lok besitzt jetzt einen KHD-Motor vom Typ F12L 714 mit 190 PS; der alte O&K-Motor wurde ausgewechselt.
Betriebsnummer und Farbanstrich der Marktamt-Lok wurden bei Wittekind beibehalten.
(Quelle: Drehscheibe (Danke, Martin !))

Zementwerke Wittekind — Spur: 1 435 mm
4782 Erwitte — Stand: 1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	4	KHD 56 794/1957	Bdh	KK 130 B		20	34	a)
#	3	O&K 25 711/1957	Bdh	MV 9 B	200	28		b)

a) = 1957 an Stadtwerke Wesel
19.. an Zementwerke Wittekind, Erwitte
1985 an Newag, Duisburg (wo isse denn nu ?)

b) = 1957 an Marktverwaltung Düsseldorf (3)
1985 an Zementwerke Wittekind, Erwitte (über Newag, Duisburg)

Wer kennt die Lok vom Titelbild des BE 1/86 ? Fabrikat Gmdr, DGew. 2.9 t, 1 Zylinder-Motor Fabrikat Güldner, Eigenbau-Führerhaus, Anstrich grau, Fahrwerk rot; 11/1977 ex Schrotthandel L. Bachmann, Kassel, 1977 ex Ziegelei Korbach (?). Gefragt sind insbesondere Fabriknummer und Baujahr.

Suche außerdem ein Schienenbiegegerät für Schienen bis 10 kg/m.
Horst Kühnhackl, Elmarshäuser Str. 35, 3549 Wolfhagen-Viesebeck; Tel. 0 56 92 / 52 22

Ziegelei Heinrich Großekämper KG
4815 Schloß Holte-Stukenbrock

Bei einem Besuch am 25. August 1972 war die südlich der Augustdorfer Straße gelegene Ziegelei mit einer Lehmgrube noch in Betrieb. Die Ziegelei war durch eine 600mm-Förderbahn mit der Grube verbunden. Im Einsatz war eine Schöma-Lok mit zwei Loren.
Schrottreif abgestellt war noch ein Strüver-Schienenkuli.
Auf der anderen Straßenseite hatte sich ein wesentlich größeres Kalksandsteinwerk ausgebreitet, das ohne Feldbahn auskommt und die Lehmförderbahn längst verdrängt hat. Heute firmiert das Unternehmen als Großekämper Kalksandsteinwerk GmbH & Co. KG.

Ziegelei Heinrich Großekämper KG — Spur: 600 mm
4815 Schloß Holte-Stukenbrock — Stand: 25.08.1972

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#		Schöma 2 784/1964	Bd.		11			
		Strüver */1956	Bdm	Schienenkuli	6			
		Strüver */1956	Bdm	Schienenkuli	6			

* = Im Jahre 1956 lieferte Strüver zwei Kleindiesellokomotiven an Heinrich Großekämper:

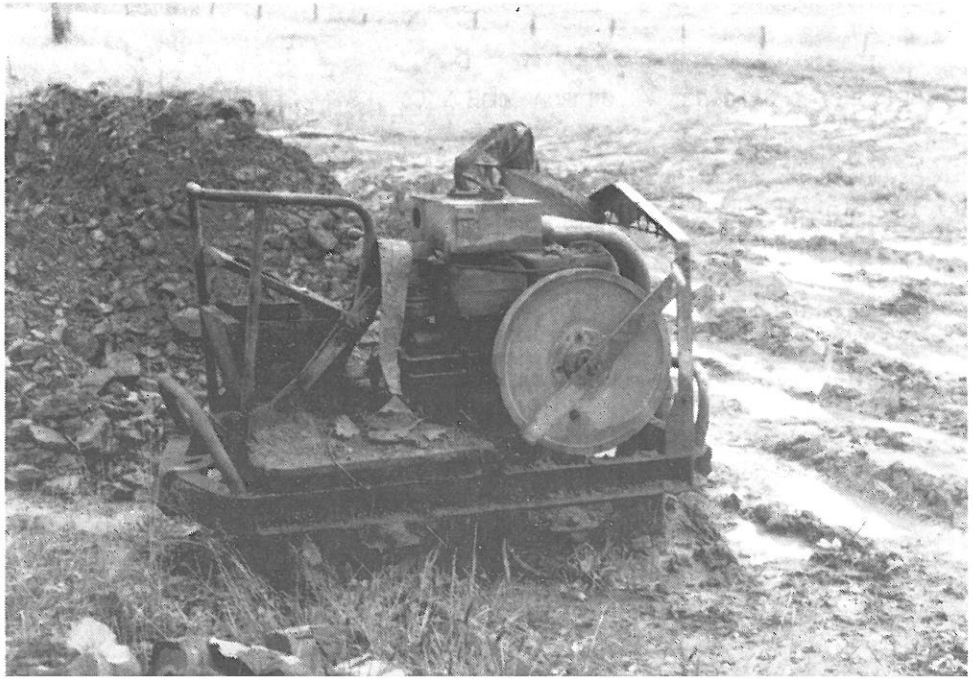
07.07.1956 ein Fahrzeug aus der Serie "Kuli 70", Fab.-Nr. CS 60 395-398
16.07.1956 ein Fahrzeug aus der Serie "Kuli 71", Fab.-Nr. CS 60 399-402

war am Stichtag einer der Schienenkulis, abgestellt

Sulo-Werke Streuber & Lohmann GmbH & Co. KG
4900 Herford

Das Werk, das vor allem durch die Herstellung genormter Müllgefäße bekannt ist, besitzt einen normalspurigen Gleisanschluß von Güterbahnhof Herford aus. Die Lokomotive des Werkes verläßt das Werk täglich auf einem eigenen Ausziehgleis. Von der 'Umgehungsstraße' (B 61/B 229) aus ist diese Stelle im Industriegebiet Herringhausen leicht zu erreichen (Anm. des (verbitterten) P. P. aus H.: Herford hat auch einen Bahnhof! Sulo liegt in der Nähe des ehemaligen Kleinbahnhofes (DB-Unterführung)).
In der Nähe steht seit Jahren ein ehemaliger vierachsiger Salonwagen der Herforder Kleinbahnen als Gartenhaus abgestellt.
Die früher bei Sulo vorhandene Kleinlok (107 PS) ist bei Anschaffung der O&K-Lok nach Kassel verkauft worden.

Ziegelei Großekämper, Stuckenbrock: Rolf Reckers fotografierte am 25.08.1972 den gesamten Fahrzeugpark des Ziegelwerkes: Schöma 2 784/1964 (oben) und den bereits im Dreck abgestellten Strüver-Schienenkuli (unten).



Sulo-Werke Streuber & Lohmann GmbH & Co. KG
4900 Herford

Spur: 1 435 mm
Stand: 27.09.1979

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	KHD	47 385/1946	Bdh	A6M 517 R	107	16	30	a)
#	O&K	26 732/1971	Bdh	MB 10 N		36		neu gel.

a) = 1946 über Friedr. Cetto, Bremen, an Herforder Kleinbahn, Herford (10)
1966 an Sulo-Werke, Herford
1971 an ... (Kassel)

Deutsches Museum
8000 München

Nach dem Umbau der Eisenbahnhalle befindet sich nun neben der Post-U-Bahn-Ellok und der Moll-Dampflok eine 600mm-Feldbahndiesellok der Stadtwerke München, Baureferat, hier.

Eine Schwesterlok der Post-Lok, nämlich die Krauß 8 106/1910, steht in der Postabteilung des Verkehrsmuseums in Nürnberg. Statt der üblichen Krauß-Fabriknummer ist hier nur die Nummer 'E 23' angebracht.
Die Loks für die Münchener Briefpost wurden seinerzeit unter den Fabriknummern E 21 bis E 23 abgeliefert. Sie waren damit Bestandteil eines besonderen Numerierungssystems für Elektrolokomotiven.
In das bekannte Zählschema der Krauß-Lokomotiven wurden diese Elektroloks erst im Jahre 1923/24 - nachträglich ! - eingegliedert.

Deutsches Museum
8000 München

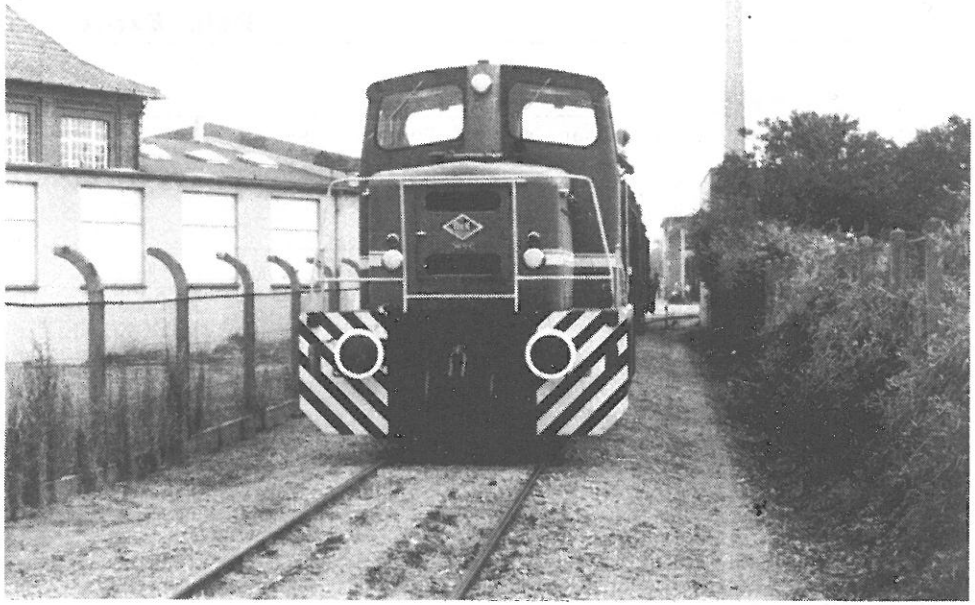
Spur:
Stand: 01.07.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Spur (mm)	Bem.
#	Krauß	4 986/1904	Bt				600	a)
#	Krauß SSW	8 104/1910 /1910	Bo		2.2 kW		450	b)
#	Jung	6 402/1934	Bdm	EL 105	11/12	2.9	600	c)

a) = 1984 ex Leonhard Moll, Bauunt., München

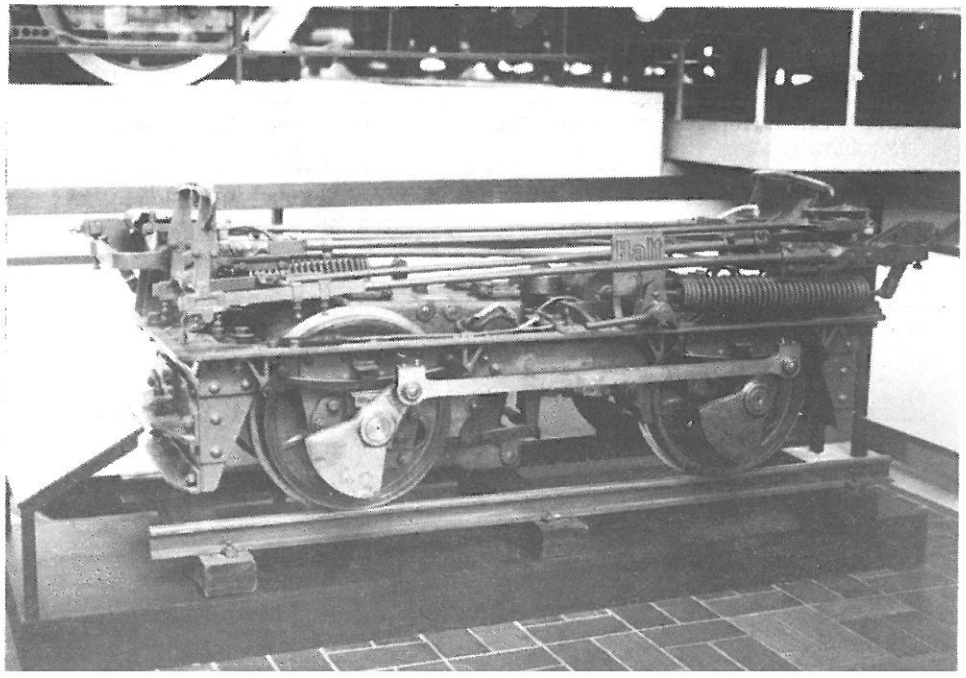
b) = 19.. ex Deutsche Bundespost, Bahnpostamt München

c) = 19.. ex Stadtwerke München, Baureferat



Sulo, Herford: O&K 26 732/1971, MB 10 N, rangiert an der Werksausfahrt.
Foto: Rolf Reckers

Deutsches Museum, München: Die hier ausgestellte ehemalige Ellok der Münchener Post-U-Bahn fotografierte Walter Listl am 1. Juli 1985.



Korrekturen & Ergänzungen

Torfwerk Brinkmann KG, 2915 Scharrel (BE 2/82 -14-)

Eigentlich als Nachtrag wollen wir ein Foto der normalspurigen Krupp-Lok abdrucken. Für alle Leser, die die o. a. Ausgabe des Bahn-Expreß jedoch nicht besitzen, folgt hier eine Lokliste in Kurzform:

Normalspurfahrzeug	:	Krupp	574/1925	
Schmalspurfahrzeuge (600 mm)	:	Deutz	3 312/1920	1955 verschrottet
		Krupp	245/1922	verschrottet
		O&K	1 645/1922	"Max"
		Schöma	846/1944	"2"
		Schöma	1 458/	"4"

Deutz 3 312, eine Lok des Typs XIV F, leistete 7 PS bei einer Höchstgeschwindigkeit von 6.5 km/h und wurde am 10.02.1920 geliefert an R. H. Freese, Emden, bzw. Wilh. Meyer, Oldenburg, Torfwerke Oldenburg.

Brinkmann, Scharrel: Diese museale Diesellok fährt nur auf einem Gleis hin und her. Man beachte jedoch die gar nicht museale Beleuchtung der Maschine. Joachim Behrens nahm das Gefährt am 10. Juni 1985 auf.

Dachziegelwerk Gebr. Nelskamp, Werk VI, 4235 Schermbeck-Gahlen (BE 5/85 -23-)

KHD 23 040/1939, OMZ 122 F, 36/40 PS, 7 t, 17.5 km/h, ging neu über Glaser & Pflaum, Düsseldorf, an die Gebr. Nelskamp, Schermbeck - sie müßte sich somit schon immer in den verschiedenen Werken dieser Firma im Raum Schermbeck herumgetrieben haben.

Thyssen Draht AG, Werk Gelsenkirchen, 4650 Gelsenkirchen-Schalke (BE 1/86 -14-)

Zum Erstempfänger der KHD 47 423/1951, A4L 514 R, gibt es noch eine andere Angabe: Klöckner & Co., Duisburg, für Westfälische Union AG, Hamm. Dieses Werk firmiert heute noch in Hamm unter dem Namen Thyssen Draht AG ...

Karl J. Krewel, Tongruben, 5353 Mechernich-Burg Zievel (BE 1/86 -17-)

Aus LV-Beständen ergibt sich das frühere Vorhandensein einer weiteren O&K-Lok: 25 752/1958, MV 2 A, 7 t. Ihr Verbleib ist naturgemäß unbekannt. Gleiches gilt für die hier ebenfalls nachgewiesene O&K 5 709/1935.

Lilleskov Teglværk A/S, DK-Tommerup (BE 6/83 -34-)

Spurlos verschwunden ist mittlerweile die als Ersatzteilspender abgestellte Lok Peddershaab 337/1941, ihre Schwesterlok (Peddershaab 332/1941) steht nach wie vor (Mai 1986) in der Entladehalle. Das Werk soll zu einer Museums-Ziegelei hergerichtet werden - inzwischen werkeln auch schon Bauarbeiter an den Anlagen herum.

Teglvaerkerne Grønland, Sønderjylland A/S
Grønland Keramisk Industri A/S, DK-Egernsund (BE 6/83 -32-)

Lok 8 (Diema 1 986/1956, DS 28, gel. an Arthur Stegmann, Dachziegelw., Helmstedt) wurde zwischen Juni 1983 und Juli 1984 über Diema an das Torfwerk Erenborg und Fortmann, Füchtenfeld b. Meppen, abgegeben.
Lok 9 (Diema 2 797/1965, DS 30, gel. an Tonwarenfabr. Bott, Rauenstein) ging zunächst denselben Weg, fand sich aber erst bis zum Sommer 1985 beim Klinkerwerk L. de Cousser Nachf. KG in Bramloge ein.
Damit ist auch die letzte Ziegeleifeldbahn am Egernsund verschwunden.

Kryolitselskabet Øresund A/S, DK-Ivigtut (Grönland) (BE 6/84 -33-)

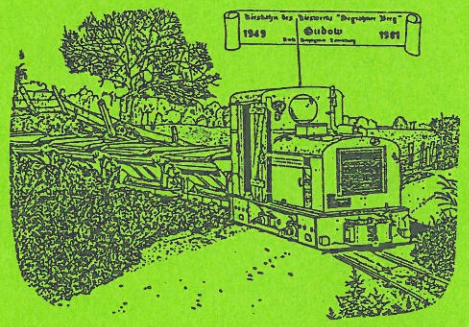
Nicht ganz sicher scheint die Fabriknummer Schöma 2 648 der einen Grönland-Lok. Nach anderen Unterlagen soll diese Lok als Nr. 3 bei der Torfgesellschaft Essern existieren.
Schon frühzeitig hat sich auch ein kleiner Deutz-Triebwagen nach Grönland verirrt. Das Fahrzeug besaß die Daten 6 993/1926, war vom Typ ML 216 Tr (Tr = Triebwagen; s. a. S. 95 ff.) und leistete 7 PS bei 8 km/h. Der Verbleib des Gefährtes ist unbekannt (... wenn es nicht auch im Hafenbecken liegt ...).

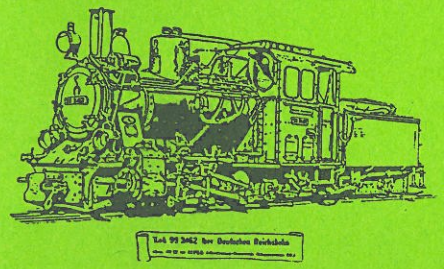
Heutz-Homburg AG, Ziegelei-Bedarf, B-Hauset (BE 3/85 -30-)

So lautet der richtige Name der Firma. Früher betrieb sie auch Sandabbau, handelt heute aber nur noch mit Ziegeleimaschinen.
Sämtliche Lokomotiven - bis auf die beiden Schöma und einen Schienenkuli - wurden etwa 1984 bei der Aachener Schrottfirma Wirtz verschrottet. Kommentar des Geschäftsführers: "Haben wir bis zur letzten Schraube verschrottet".
Der Schienenkuli wurde an einen Eisenbahnfreund aus Köln verkauft.
Schöma 4 064/1975 traf 1982 bei den Gail'schen Tonwerken in Hintermeilingen ein.
Der Strüver-Schienenkuli (CS 60 261/1951) ist nicht an das FWM gegangen.
Der Kuli stammt aus der Bauserie "Kuli 39", die im Jahre 1951 ausgeliefert wurde. Alle vier Fahrzeuge dieser Serie sind an inländische Kunden geliefert worden. Für eine genaue Ermittlung des ersten Kunden des CS 60 261-Kulis müßte der Eigentümer uns einmal die Motor-Nr. des Gefährts verraten ...

LOKOMOTIVZEICHNUNGEN

Motiv 1: Zeichnung eines Zuges der Kiesbahn des Kieswerkes am Segrahner Berg aus Anlaß der Stillegung der Bahn im Jahre 1981 .
Format ca. 50 x 70 cm.





Motiv 2: Zeichnung der 99 3462 der Deutschen Reichsbahn, ehem. Nr. 12 der MPSB, jetzt Nr. 12 DKBM.
Format ca. 60 x 80 cm.

Der Versand erfolgt gerollt in einem Pappköcher nach Eingang des entsprechenden Betrages auf das Postgirokonto Nr. 53 41 18-608 Ffm.

Preise: Motiv 1 ..... DM 5,--
Motiv 2 ..... DM 6,--
Versandkostenanteil pro Bestellung ..... + DM 2,50

Bestellungen ab 4 Exemplaren erfolgen versandkostenfrei !

- Horst Kühnhackl - Elmarshäuser Str. 35 - 3549 Wolfhagen -

Bahn-Expreß 1986