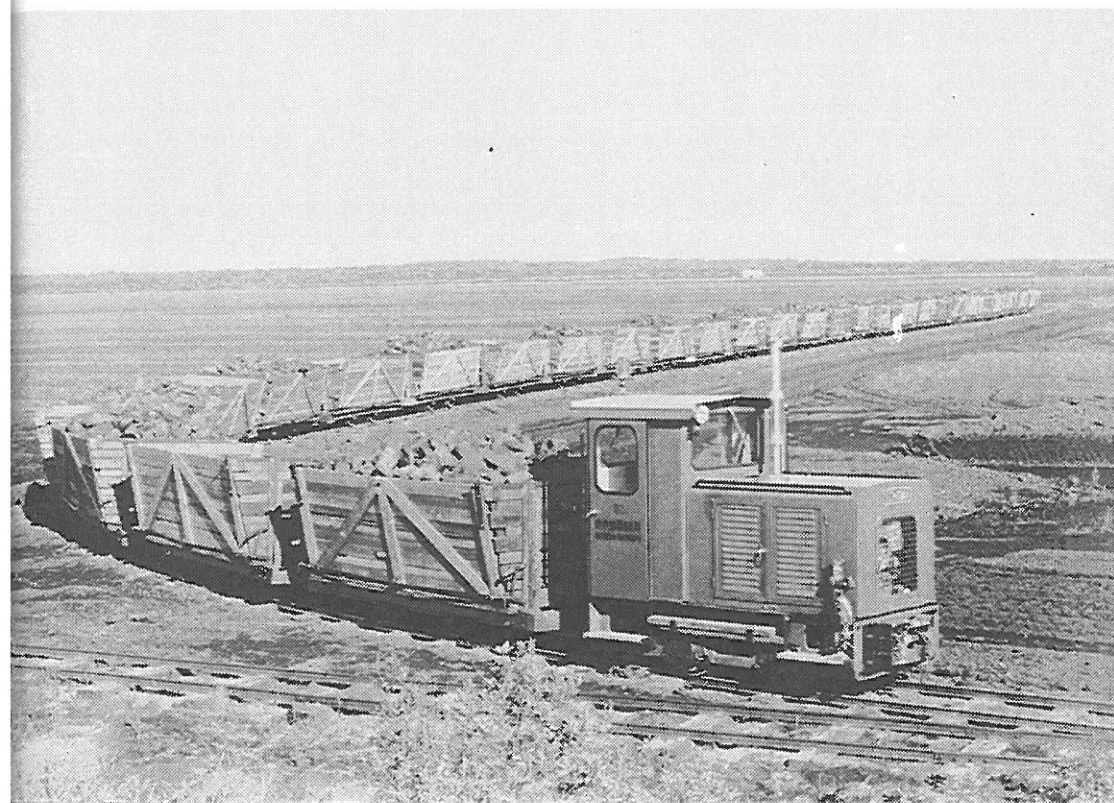


Bahn- Express

1/94

Magazin für Werkbahnfreunde



DM 7.80

Nr. 70

IMPRESSUM

251294/350

- **Herausgeber:**
BAHN-EXPRESS
Magazin für Werkbahnfreunde
Kiel - Farven
- **Redaktion BAHN-EXPRESS:**
Ulrich Völz
Von-der-Wisch-Str. 47
D-24107 Kiel
Tel. 0431/312729
- **Geschäftsstelle BAHN-EXPRESS:**
Edmund Reinecke
Baaste 14
D-27446 Farven
Tel. 04762/1354
- **Erscheinungsweise:**
2x jährlich, unregelmäßig
- **Bezugspreise:** Inland/Ausland
Einzelheft DM 7.80 / 8.50
2-Jahresabo DM 29.50 / 32.00
- **Bild- und Texteingendungen** (auf
separatem Papier) bitte nur an
die Redaktion, Bestellungen nur
an die ausgewiesenen Adressen.
- **Druck:** Bernd vom Ort, Hagen
- = am Stichtag der Meldung
vorhandene Fahrzeuge
- LV = aus einschlägigen Liefer-
verzeichnissen entnommene
Angaben; Verbleib unbekannt
- neu = fabrikneu an die genannte
Firma gelieferte Lokomotive
- 80vh = im angegebenen Jahr bei der
genannten Firma vorhandene
Lokomotive
- Copyright by BAHN-EXPRESS 1994
- **Titel:** Dänische Torfbahnen haben
auch ihren Reiz: 112 Schöma 4910/
1986 mit ihrem 30-Wagen-Zug gehört
der Pindstrup Mosebrug in Kongers-
lev (13.09.90).

INHALT 1/94 (NR. 70)

TORFBAHNEN IN DÄNEMARK - DIE TORFBAHNEN VON PINDSTRUP MOSEBRUG	123
Pindstrup Mosebrug, Fuglsø Mose, Ørum Djurs ..	123
Pindstrup Mosebrug, Lille Vildmose, Kongerslev	124
Pindstrup Mosebrug, Store Vildmose, Åbybro ..	129
WERKLOKAUFARBEITUNG IM RAW LEIPZIG- ENGELSDORF 1954 BIS 1966	131
TORFBAHNEN IM DIEPHOLZER MOOR	146
Torfw. B. Haskamp, Lohne-Kroge	146
Torfw. Holthaus & Fortmann, Lohne-Kroge	148
Torfw. Haskamp & Lense, Lohne	150
Torfw. V. Gellhaus/A. Thomann, Lohne	151
Torfw. Riesselmann, Lohne-Brägel	152
KURZMELDUNGEN	156
Pneumant Reifenwerke Fürstenwalde, Riesa	156
VEB Plastbeschichtung, Fehrbellin	156
Hamburger Stahlwerke, Hamburg-Waltershof	156
Reinecke Gebrüder, Hamburg-Neugraben	158
Howaldtsverke Dt. Werft, Kiel-Gaarden	158
Torfw. Hellmann, Kirchdorf-Voigtei	160
Kali + Salz, Niedersachsen/Riedel, Wathlingen	160
Kali + Salz, Sigmundshall, Bokeloh	162
Heinr. Pflüger, Wunstorf	162
BEB Erdgas und Erdöl, Gilten	163
Moorbetriebe Blenhorst, Balge-Blenhorst	163
Raiffeisen, Leese	163
Bruno Tibus, Rhumspringe	163
Harzer Gipswerke, R. Schimpf, Osterode	164
Dampfzgl. M. Tjaden, Goslar	164
VEB Zuckerfabrik Weferlingen, Weferlingen	166
Sand- und Thonwerke Walbeck, Grasleben	166
Ruhrkohle, Minister Achenbach, Lünen	167
Gelsenk. Hafenbetriebsges., Gelsenkirchen	167
Röben Idunahall, Schermebeck	167
Klöckner Wilhelmshurger, Georgsmarienhütte ..	168
Torfw. Hellmann, Vechta-Teilbrake	168
Torfw. Hahnenmoor, Herzlake	169
Rhein. Provinzial Basaltwerke, Birresborn	169
Weingut Rademacher, Cochem	169
PWA Graphische Papiere, Stockstadt/Main	170
Ziegelei Bott & Eder, Billigheim	172
Verkehrs AG Nürnberg, U-Bahn, Nürnberg	173
Steinkohlenzechen im Deister	175
Esslinger Dampfspeicherlokomotiven	175
Complere touristique du Triableu, 8-Blégny ..	177
Ziegelei Rakoniewyce, PL-Rakoniewyce	178
Ziegelei Pakoslaw, PL-Pakoslaw	178
Veitscher Magnesit-Werke, A-St. Jakob	179
BÜCHERECKE FÜR Feld- und Werkbahnfreunde	179

Bent Hansen/Ulrich Völz

Torfbahnen in Dänemark: Die Torfbahnen von Pindstrup Mosebrug

Feldbahnen in Dänemark sind selten geworden. Von den Torfbahnen sind drei heute noch in Betrieb, alle gehören der Pindstrup Mosebrug AS, die hier beschrieben werden soll.

Kurz nach der Jahrhundertwende gründete Johannes la Cour ein Torfwerk in Pindstrup (Djursland), nordöstlich von Aarhus. Hier war u.a. eine recht eigentümliche Dampflok im Einsatz. Sie war eine von nur ganz wenigen bei der Lokomotivfabrik Esbjerg gebauten Loks. Sie hatte vier Zylinder in zwei Drehgestellen. Der Kessel war vermutlich fertig in Deutschland gekauft worden und zeichnete sich dadurch aus, daß er vollkommen geschweißt war - 1902 recht ungewöhnlich! Als Lieferant wird A. Leineweber & Co. aus Schlesien genannt, als Fabriknummer 155 (für den Kessel oder die Lok?).

Zum einen war die Torfmenge im Pindstruper Moor - wie fast überall in Dänemark - recht bescheiden und war schnell ausgebeutet, zum anderen wollte das Unternehmen anwachsen, so daß es an mehreren Orten in Dänemark existierende Torfwerke oder Mooregebiete aufkaufte. Heute wird Torfstreu ausschließlich in den Werken Store Vildmose (Vendsyssel), Lille Vildmose (Himmerland) und Fuglsø Mose (Djursland) hergestellt.

Pindstrup Mosebrug AS (Fuglsø Mose) DK-8586 Ørum Djurs (Stenvad)

13.09.90/ Das Torfwerk liegt direkt in der Ortschaft Stenvad, das Abbaugelbiet beginnt etwa 4 Kilometer nordwestlich davon. Bis vor rund 8 Jahren (?) gab es auch noch eine Verbindungsbahn von Abbaugelbiet zum Werk, heute fahren die Züge nunmehr zwischen Abbaugelbiet und einer versteckt liegenden, primitiven Verladeanlage (von wo aus der Torf auf der Straße weitertransportiert wird).

Die knapp einen Kilometer lange Stammbahn führt überwiegend durch Wald, danach hat sie Abzweige ins Abbaugelbiet. "Betriebsmittelpunkt" ist eine Holzbude im Abbaugelbiet, die den Arbeitern als Pausenraum dient. Hier sind oftmals Loks abgestellt.

Vorhanden sind zwei Schöma-Loks und ein eigenartiges Gerät (Lok 1, rot), das auf der Basis eines Lastwagens entstanden ist. Hinter dem Lokschuppen, der übrigens unweit der Verladeanlage in den Büschen versteckt worden ist, liegen noch die Reste zweier weiterer solcher Lastwagenloks. Zum Einsatz kommt außer der Lastwagenlok maximal eine der Schöma-Loks, die andere bleibt im Lokschuppen stehen. Überhaupt läuft hier nicht das Meiste - Treckerfahren im Moor war angesagt, Lokfahren ist wohl zweitrangig - sprich: keine Torfzüge am Stichtag (schon am 27.07.84 fand man mehr Spaß am Treckerfahren ...)

Am 27.07.84 gab es außer der roten Lastwagenlok 1 noch eine rote 2 (Reserve im Werk) eine graue 3 (Schrott im Werk), eine graue 4 (Einsatz), eine graue 5 (Reserve im Werk) und eine rote 6 (Schrott im Werk), allesamt ungefähr baugleich. Im Werk habe ich am 12.09.90 nicht nachgesehen - da die Strecke dorthin aber in der Zwischenzeit (mit Ausnahme der Bahnübergänge, an denen sogar noch die Schilder stehen!) abgebaut worden ist, dürfte dort nicht mehr viel zu erwarten sein. Allerdings gibt es Bestrebungen, in Stenvad die Bahn für die Gemeinde wieder aufzubauen. Eine Lok wird auch renoviert.

Pindstrup Mosebrug AS (Fuglsø Mose) DK-8586 Ørum Djurs (Stenvad)				Spur : 600 mm Datum: 13.09.90				
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	304	Schöma 3336/1971	Bdh	CHL 20 G	42.0	3.50	20.0	a)
#	305	Schöma 3405/1972	Bdh	CHL 20 G	40.0	3.50	20.0	b)
#	1	/19..	Bdm					c)
#		/19..	Bdm					c), abg.
#		/19..	Bdm					c), abg.

a) = neu an VIGGO BENZ A/S, GLOSTRUP/DÄNEMARK (500 MM)/ Rördal Cementfabrik, Aalborg (510-331)/ 1981 an H. Serup Olesen AS, Brande/ 1983 an Pindstrup Mosebrug, Fuglsø Mose (600 mm) 84vh
b) = neu an VIGGO BENZ A/S, GLOSTRUP/DÄNEMARK (500 MM)/ Rördal Cementfabrik, Aalborg (510-335)/ 1981 an H. Serup Olesen AS, Brande/ 1982 an Pindstrup Mosebrug, Fuglsø Mose (600 mm) 84vh
c) = Lokomotive unter Verwendung alter Lkw-Teile

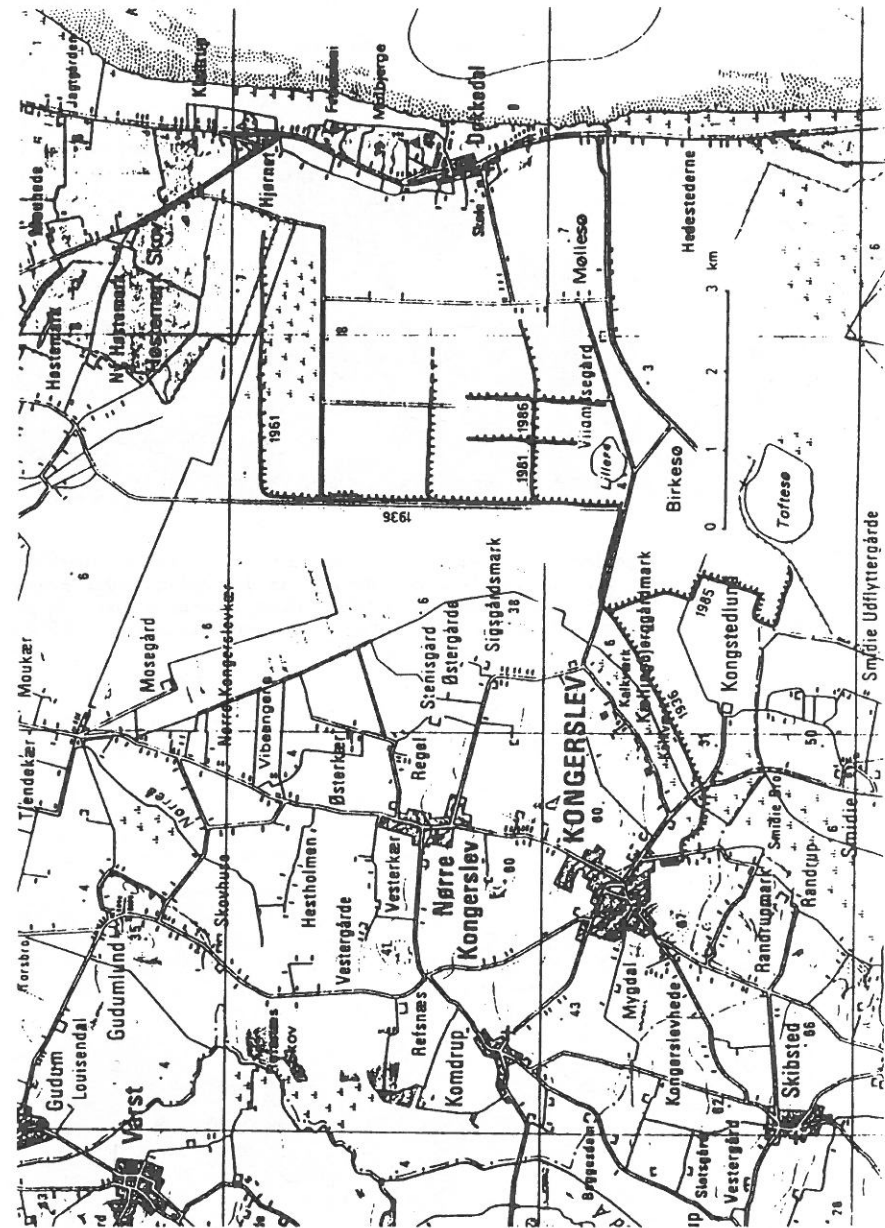
Pindstrup Mosebrug AS (Lille Vildmose) DK-9293 Kongerslev

13.09.90/ Dieses Torfwerk besitzt eine sehr umfangreiche und interessante Torfbahn. Das Werk liegt auf einer Anhöhe am südlichen Ende der Ortschaft Kongerslev. Die Bahnanlagen auf dem Werksgelände sind vergleichsweise bescheiden - mit rund 25 Torfwagen ist der gesamte Werkbereich schon "zugestellt". Die Entladung erfolgt mittels Einholen einer 6-Wagen-Einheit vom Aufstellgleis per Seilzug über eine Rampe in die Fabrikationshalle. Derweil schafft die Werk- und Steilstreckenlok 108 einige Wagen zur rund 800 Meter weit und etliche Meter tiefer liegenden Ausweichstelle. Dieser Betriebspunkt besteht aus zwei hintereinanderliegenden Ausweichen, eine für die Leerwagen und eine für die beladenen Wagen, die vom Moor her eintreffen. Die Werk- und Steilstreckenlok schafft bergwärts eine 6-Wagen-Zug, talwärts nimmt sie auch mal 12 Wagen mit oder fährt allein. Die baulich gesehen recht alte Lok ist mit einem Hydraulikgetriebe und einer Sandstreuungsanlage nachgerüstet worden.

An der ersten Ausweiche übernimmt dann die Streckenlok 100 die Leerwagen - aber erst dann, wenn sich eine beträchtliche Zahl davon angesammelt hat. Normal ist wohl ein 30-Wagen-Zug. Die Streckenlok kreuzt mit ihrer Fuhr zunächst die Straße von Kongerslev nach Bælum, rumpelt 2.5 Kilometer durch eine Feldlandschaft, kreuzt dann die Straße von Kongerslev nach Dokkedal, folgt dieser weitere 1.5 Kilometer nebenher in den Büschen und erreicht nach einer weiteren Straßenkreuzung das Abbaugelände. Entlang der Straße nach Mou liegen auf weiteren 4.5 Kilometern parallel Gleise, von wo aus Stichstrecken mit Längen zwischen je 1 bis 3 Kilometern ostwärts ins Abbaugelände abzweigen.

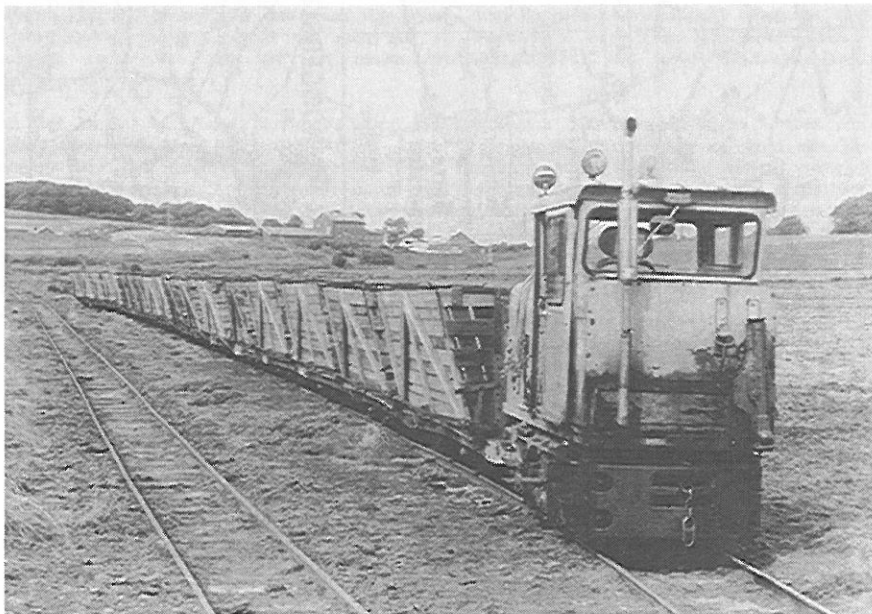
An der Straße nach Mou liegt auch eine Verladeanlage, an der gerade Gleise neu verlegt und neue Verladeeinrichtungen installiert werden. Hier ist der Stützpunkt für weitere Lokomotiven, die nur im Moor verkehren. Darunter sind auch vier Schöma-Loks.

Übersicht: Pindstrup Mosebrug, Kongerslev





Pindstrup Mosebrug, Kongerslev: Die Streckenlok 100 hat die Weiten des Abbaubereiches verlassen und befindet sich jetzt auf dem Weg zur Übergabe an die Steilstreckenlok (oben). Auf der unteren Aufnahme hat dieselbe Lok schon wieder einen Leerzug an der Übergabestelle am Haken. Im Hintergrund ist das erhöht gelegene Torfwerk erkennbar (13.09.90).



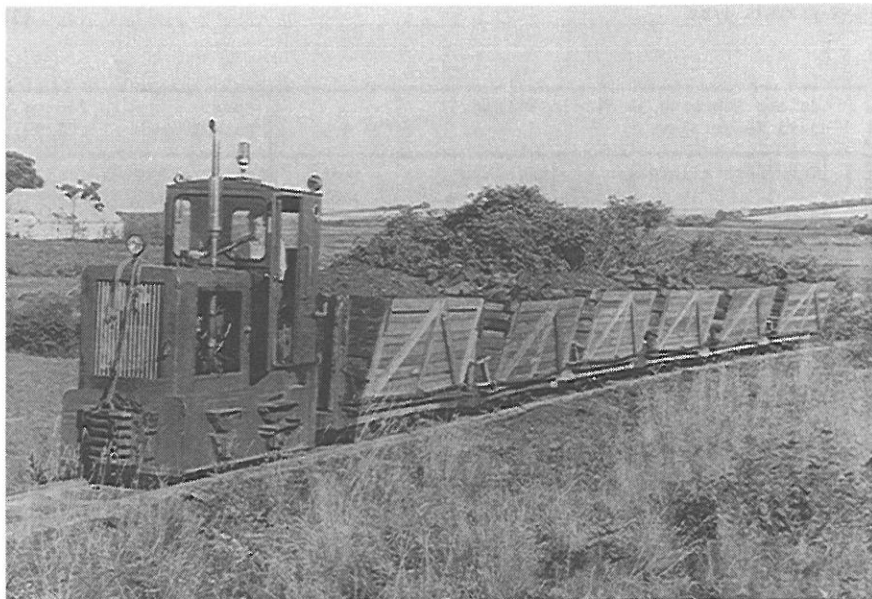
Pindstrup Mosebrug AS (Lille Vildmose) DK-9293 Kongerslev							Spur : 700 mm Datum: 13.09.90	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	100	Pedershaab /19..	Bdm	FD				
#	101	Pedershaab 289/1941	Bdm	FD	19.0	3.5		
#	102	Pedershaab 284/1941	Bdm	FD	19.0	3.5		
#	103	Pedershaab /19..	Bdm		19.0			
#	104	Pedershaab 286/1941	Bdm	FD		3.5		
#	105	/19..						
#	106	Pedershaab 437/1950	Bdm			5.0		
#	107	Pedershaab /19..	Bdm					
#	108	Pedershaab 251/1940	Bdh			6.5		
#	109	Kastrup 76/1943	Bdm					
#	110	Schöma 3335/1971	Bdh	CHL 20 G	42.0	3.5	20.0	a)
#	111	Schöma 4896/1986	Bdh	CHL 20 G	49.0	3.0		neu
#	112	Schöma 4910/1986	Bdh	CHL 20 G	49.0	3.0		neu
#	113	Schöma 4962/1988	Bdh	CHL 20 G	32.0	2.7		neu

a) = neu an VIGGO BENDZ A/S, GLOSTRUP/DÄNEMARK (500 MM)/ Rørdal Cementfabrik, Aalborg (510-330)/ 1981 an Händler in Brande/ 1983 an Pindstrup Mosebrug, Lille Vildmose, Kongerslev (07/84 wegen Spur 500 mm noch nicht im Einsatz) (700 mm)

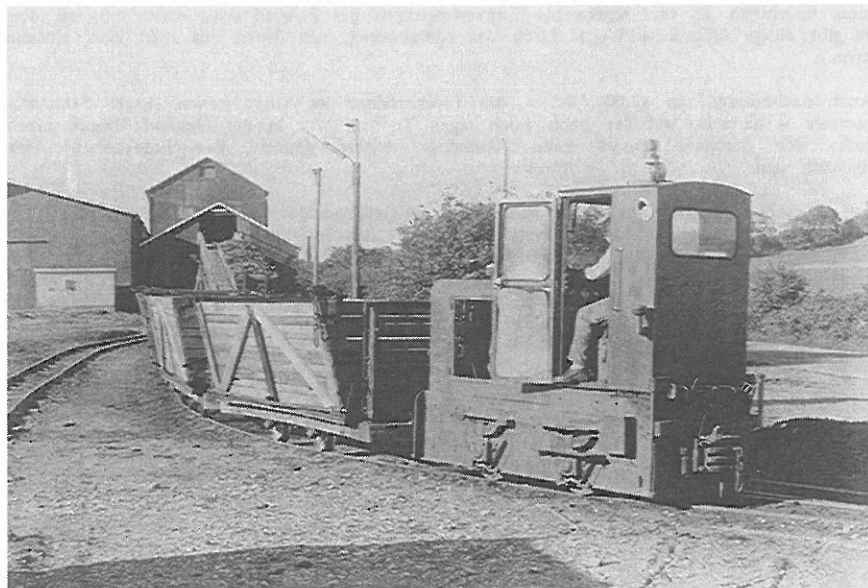
Die langen, von der Streckenlok zum Moor verfrachteten Züge werden dort nicht mehr geteilt, sondern von den Moorloks übernommen und dort auf recht eigenartige Weise beladen. Jeder zweite Wagen bekommt Streutorf, die übrigen die gestochenen Torfsoden. Dazu wird der gesamte Zug erst an ein Ende des Abbaubereiches gefahren, dort zur Hälfte mit Torfsoden beladen, ans andere Ende des Abbaubereiches gefahren und dort endgültig mit Streutorf beladen. Eine Begründung für dieses Schauspiel war dem deutschen Besucher nicht ersichtlich. Es sind regelrechte Zugverfolgungen per Fahrrad oder Auto möglich, denn es gibt einige öffentliche Wege durch das Abbaubereich, von denen aus man alles einsehen kann.

Auch nachmittags um 17.00 Uhr - die Treckerfahrer im Moor haben längst Feierabend gemacht - herrschte auf der Bahn noch reges Treiben. Wer in der Gegend Urlaub macht, sollte sich durchaus einmal einen Abstecher dorthin gönnen. Die Fotoausbeute wird reichlich sein.

Am 27.07.84 bot sich lokomotivmäßig noch ein ganz anderes Bild: Lok 250 (aus dem Werk Store Vildmose) weilte vorübergehend zur Reparatur in der Werkstatt, Lok 110 stand noch mit ihrer ursprünglichen Spurweite (500 mm) im Torfwerk, weiterhin waren die Loks 100, 102, 103, 104, 106, 107, 108 und 109 vorhanden, sowie ferner zwei Pedershaab-Schrottlöke, eine Kastrup-Schrottlök, zwei Pedershaab-Schrottrahmen und drei weitere Pedershaab-Löke zu finden - Ergebnis eines Kaufrausches, infolgedessen das Werk alle möglichen überzähligen Feldbahnlöke in Dänemark abgefegt hat. Davon hat man sich in der Zwischenzeit allerdings getrennt, die Lage ist jetzt übersichtlicher geworden.



Pindstrup Mosebrug, Kongerslev: Die Stillstreckenlok 108 zerrt gerade einen 6-Wagen-Zug zum Torfwerk hinauf (oben). Auf dem unteren Foto hat sich die Maschine schon wieder erholt: Gleich geht's wieder mit ein paar Leerwagen bergab. Im Hintergrund werden gerade einige Torfwagen per Seilzug in die Entladehalle gezogen.



Pindstrup Mosebrug AS (Store Vildmose) DK-9440 Abybro (Nörre Halne)

14.09.90/ Die Torffabrik liegt rund 3 Kilometer nördlich von Nörre Halne. Der heutige Eigentümer übernahm 1951 das 600 mm-Bahnmaterial von Store Vildmose Törvefabrik AS. Zunächst betrieb man die 600 mm-Bahn weiter, doch als im Jahre 1965 die Kås Briketter AS übernommen wurde, nagelte man auf 700 mm um.

Die Torfbahn verläßt das Werk nach hinten hin und ist von der Straße aus nicht einsehbar. Eine Stammstrecke gibt es nicht, die Gleise gabeln sich schon wenige Meter hinter dem Entladegebäude in Richtung auf die unterschiedlichen Abbaugelände.

Der Lokpark besteht aus drei Pedershaab- und zwei Schöma-Loks. Am Stichtag verkehrte nur eine Schöma-Lok zu einer recht nahegelegenen Abbaustelle - alle übrigen Maschinen standen in der Nähe des Werkes abgestellt. Der Wagenpark setzt sich aus rund 40 zweiachsigen, gelben Metallkastenwagen zusammen, die zu 7- oder 8-Wagen-Zügen zusammengestellt werden.

Pindstrup Mosebrug (Store Vildmose) DK-9440 Abybro (Nörre Halne)							Spur :	700 mm
							Datum:	14.09.90
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	250	Pedershaab 250/1940	Bdm	BWD	55.0	5.0		
#	251	Pedershaab 249/1940	Bdh	FD		5.0		
	252	Pedershaab 403/1944	Bdm	FD	55.0	5.0		84vh
	253	Pedershaab /19..	Bdm					
	254	Pedershaab 259/1940	Bdm	FD	55.0			
	255	Kastrup 48/1941	Bd.					
#	256	Schöma 4963/1989	Bdh	CHL 20 G	32.6	3.0		neu
#	257	Pedershaab /19..	Bd		47.0	3.5		
#	258	Schöma 4808/1985	Bdh	CHL 20 G				

Etwas eigenwillig ist auch hier die Beladung: Der Zug fährt hinaus, dort werden mit einem Radlader alle Wagen des Zuges je zur Hälfte mit Streutorf beladen, dann kehrt der Zug zurück zur Entladung, wird dort per Bagger mit (einer anderen Sorte) Streutorf aufgefüllt und muß dann - ohne einen weiteren Meter gefahren zu sein - seine gesamte Ladung sofort wieder hergeben. Diese Mischung wird dann im Werk verarbeitet.

Normalerweise kommen mehrere Zugeinheiten zum Einsatz, wenn weiter entfernte Abbaugelände angefahren werden und dadurch bedingt häufige Rangier-, Umsetz- und ähnliche zeitraubende Manöver erforderlich werden.

Am 25.07.84 lag der Torfbahnbetrieb vorübergehend still. Teile der Gleisanlagen wurden erneuert und auf einer Textilunterlage auf Kiesbettung verlegt. Lokomotivmäßig waren 251 bis 253, sowie eine weitere Lok im Moor vorhanden. Die Lok 250 weilte am Stichtag zur Reparatur in Kongerslev.

Auch hier betreibt die örtliche Gemeinde ein Torfmuseum. Es heißt Vildmosemuseet, liegt in Brønderslev und ist in den Sommermonaten von 10 bis 16 Uhr geöffnet (außer Samstag und Montag). Weiterhin gibt es einen Rastplatz am Rødhusevej (Kås-Rødhuse Klit), wo eine JWE-Lok als Denkmal steht. Sie wurde im Koldmoor gefunden und geborgen.

Matthias Nieke

Werklokaufarbeitung im Raw Leipzig-Engelsdorf 1954 bis 1966

Am östlichen Stadtrand von Leipzig, jedoch zur Gemeinde Engelsdorf gehörig, befindet sich das Raw Leipzig-Engelsdorf, das seit dem 01.01.1994 Werk Engelsdorf heißt und von etwa 1955 bis zur Wende den Beinamen "Einheit" trug.

1905 als "Königlich-Sächsische Hauptwerkstätten zu Engelsdorf bei Leipzig" in Betrieb genommen, wurden hier Lokomotiven (ab 1912 auch Schnellzuglokomotiven), Reisezug- und Güterwagen der Kgl. Sächsischen Staatsbahn, ab 1920 der Deutschen Reichsbahn ausbessert. Im April 1945 wurde das Werk bei einem Luftangriff zu über 80% zerstört. Trotzdem übergab man schon 1949 die 2000. nach 1945 instandgesetzte Lokomotive (38 3034).

Die Baureihe 38.10 war nach dem Kriege hier dominierend, fungierte das Raw "Einheit" für sie doch als Stammwerk. Darüberhinaus waren vor allem die Baureihen 75, 55, 57 und 24 präsent. Am 17.11.1967 verließ 38 2945 als letzte ausgebesserte Dampflokomotive das Werk.

In den Jahren von 1954 bis 1966 setzte man in Engelsdorf darüberhinaus eine ganze Reihe normalspuriger Dampf- und Dampfspeicherlokomotiven von Werk- und Anschlussbahnen in-stand. Teilweise erhaltene Unterlagen, Betriebsbuchauszüge, Fotos u.a.m. gestatten es nunmehr, einen zu etwa 80% vollständigen Überblick über diesen interessanten und unglaublich vielfältigen Park zu geben. Die nachfolgende Aufstellung orientiert sich an der alphabetischen Reihenfolge der Werksstandorte und gibt Betriebsnummer, Bauart, Herstellerdaten, Ausbesserungsdaten und (soweit bekannt) sonstige Daten o.g. Maschinen an.

Ich hoffe, damit allen Werkbahnfreunden wenig bekanntes Material zum Thema "Werklokomotiven in der DDR" in die Hand zu geben und würde mich über Ergänzungen sowie Hinweise freuen.

1. VEB Zuckerfabrik "Helme-Unstrut" Artern

o.Nr. B-fl Hohenz 1907/2211 L4, 5/65 neu

2. VEB Fahrzeugbau Aschersleben

o.Nr. Cn2t Hohenz 1900/1385 L4, 9/60 neu: Kali- u. Steinsalzbergwerk
"Gewerkschaft Ludwig II" Staßfurt/ 1936 Kaliwerk Aschersleben

3. VEB Eisengießerei Barleben

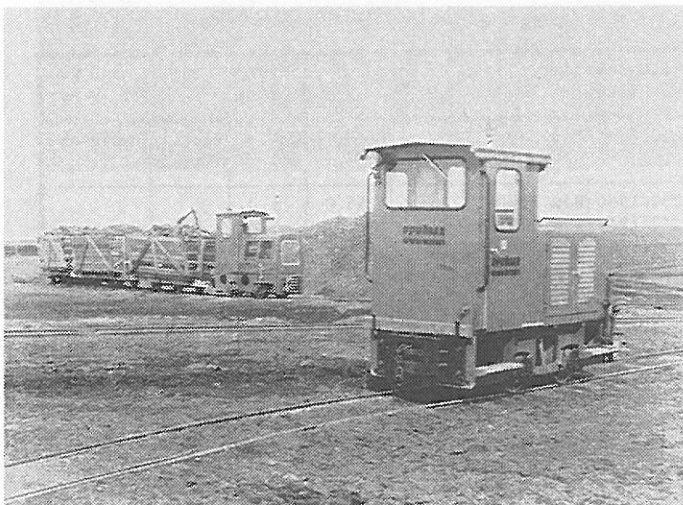
o.Nr. Ch2t LKM 1954/133013 L4, 5/64

4. VEB Waggonbau Bautzen

o.Nr. Cn2t Krauss 1898/3601 L4, 10/60 ex DR 89 603
Kessel: Maffei 1900/2131



Pindstrup Mosebrug,
Kongerslev: Vorn
Lok 112, hinten
Lok 111 im Abbau-
gebiet (13.09.90).



Pindstrup Mosebrug,
Kongerslev: Vorn
Lok 111, hinten
Lok 110 im Abbau-
gebiet (13.09.90).



Pindstrup Mosebrug,
Store Vildmose: Lok
256 wartet, bis der
Zug beladen ist
(14.09.90).

5. VEB Gasreinigung Berlin

2 B-fl WLF 1941/9087 L4, 1/66

6. Deutsche Reichsbahn, (Raw Berlin-Warschauer Straße)

Cn2t L2, 10/61 Nr. 805-80/1, ex pr T3 (?)
 Kessel: Jung 1897/306 (Lok der Stargard-Küstriner Eisenbahn ?)
 Anm.: Lt. Jung-LV ist 306/1897 eine Ct, neu an H. Bachstein

7. VEB Kali-und Salzbergwerk Bernburg-Gröna

o.Nr. Ch2t LKM 1957/133044 L3, 3/61 neu
 2 Ch2t Schk L4, 8/62

8. VEB Sodawerke "K. Marx" Bernburg

o.Nr. Ch2t Skoda 1948/1975 L3, 2/66
 Typ CP 600, von Farbenfabrik Wolfen (11?)

9. VEB Braunkohlenwerk "Einheit" Bitterfeld

7 C-fl L2, /66
 evtl. Umbau aus kohlegefeuerter Dampflok, sp. Betr.-Nr. F160-55-B3
 B-fl O&K 1921/8870 L3, 8/66 Nr. F16-2-11
 neu: Grube Auguste bei Bitterfeld

10. VEB Braunkohlenwerk "Freiheit" Bitterfeld

? C1'n2t Graf 1898/4802 L , 12/55 ex DR 90 235
 2638 C1'n2t Hano 1895/2638 L3,1/57 ex DR 90 252

11. VEB Elektrochemisches Kombinat Bitterfeld

1 C-fl Hen 1941/25987 L4, 8/63; L2, 7/65
 neu: Th. Goldschmidt AG, Ammendorf
 3 Cn2t Hano 1914/7189 L4, 4/59; L3, 10/62; L2, 2/64
 neu: Griesheim Elektron, Bitterfeld 3
 6 Ch2t LKM 1954/133005 L4, 11/58; L2, 9/63 bzw. L4, 4/64, neu
 7 C-fl LKM L2, 1/66
 8 Bn2t LHB L2, 4/64
 9 Ch2t Hen 1927/20395 L3, 12/59, L4, 8/62; L2, 12/64, neu
 12 C-fl LKM 1961/146660 L3, 3/63; L2, 8/64, neu
 13 C-fl LKM L2, 4/64; L2,5/65
 14 C-fl LKM 1958/146642 L3, 8/62; L2, 9/66, neu
 15 C-fl LKM 1957/146626 L4, 11/64

12. VEB Rohrleitungsbau Bitterfeld

VII B-fl L3, 3/64
 o.Nr. B-fl Schk 1920/9720 L4, 4/64

13. Deutsche Reichsbahn, Entwicklungswerk (REW) Blankenburg/Harz

1 Cn2t Essl 1906/3381 L4, 11/60 ex DR 89 6013

14. VEB Kombinat Böhlen

4 Dh2t Krauss 1923/8187 L4, 3/57 ex DR 98 865
 neu: Bay. St. B. (2615)
 Kessel: Krauss 1927/8412, 1961 Umbau in Dampfspeicherlok (Nr. 24)
 6 Ch2t Hen 1936/23258 L0, 2/60 neu
 10 C-fl WLF 1942/9191 L3, 4/66
 14 B-fl Hen 1930/21880 L3, 3/62
 neu: Braunk. u. Benzin AG, Böhlen
 15 B-fl LKM 1952/46007 L4, 7/62
 um 1962 von VEB Filmfabrik Wolfen
 22 C-fl Hart 1890/1708 L4, 2/66 ex DR 89 8255
 Umbau sächs VT(!) 1958 in Dampfspeicherlok, Kessel: VEB Dampfkesselbau
 Hohenthurm 1958/1070
 24 D-fl Krauss 1923/8187 L3, 7/66 ex DR 98 865
 Umbau Wl 4 1961 in Dampfspeicherlok, Kessel: VEB Maschinenfabrik "Germania"
 Karl-Marx-Stadt 1961/5995

15. Deutsche Reichsbahn, Raw Brandenburg-West

Ch2t Jung 1928/3865 L2, 2/62 Nr. 805-50-5, ex DR 80 026

16. VEB Stahl-und Walzwerk Brandenburg

6 1'Cn2t Union 1907/1569 L4, 9/63 ex DR 74 202
 Kessel: Hohenz. 1922/4265
 10 1'Cn2t L3, 11/63 ex pr T11
 Kessel: Union 1908/1682

17. Deutsche Solvay Werke AG, Werk Buchenau

o.Nr. B-fl LKM 1952/46005 L4, 7/62

18. VEB Gelatinewerk Calbe

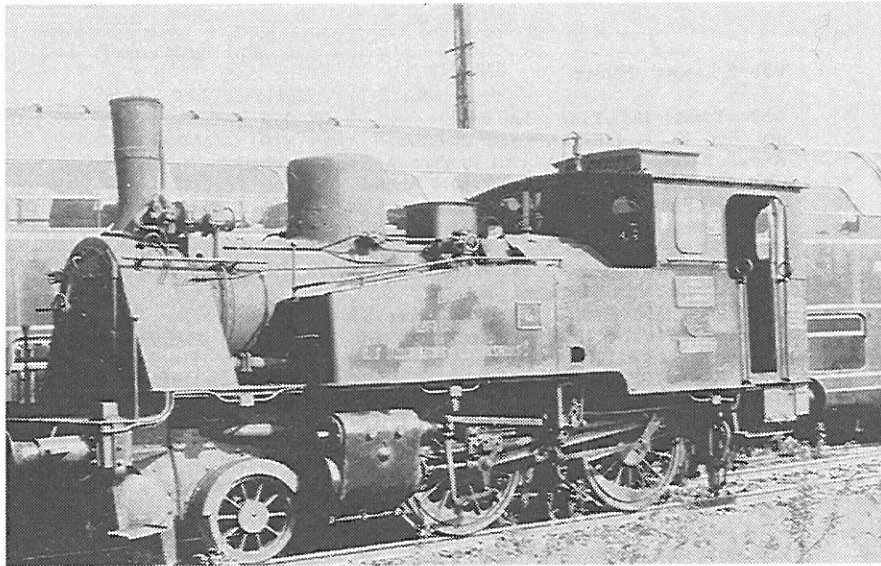
o.Nr. B-fl Hohenz 1908/2250 L4, 8/60
 neu: Halle'sche Kaliwerke, Schlettau/Halle

19. Deutsche Reichsbahn, Raw Dresden

5 Cn2t Borsig 1900/4789 L4, 12/60 ex DR 89 6008
 6 Cn2t Borsig 1898/4685 L4, 9/61 ex DR 89 7251

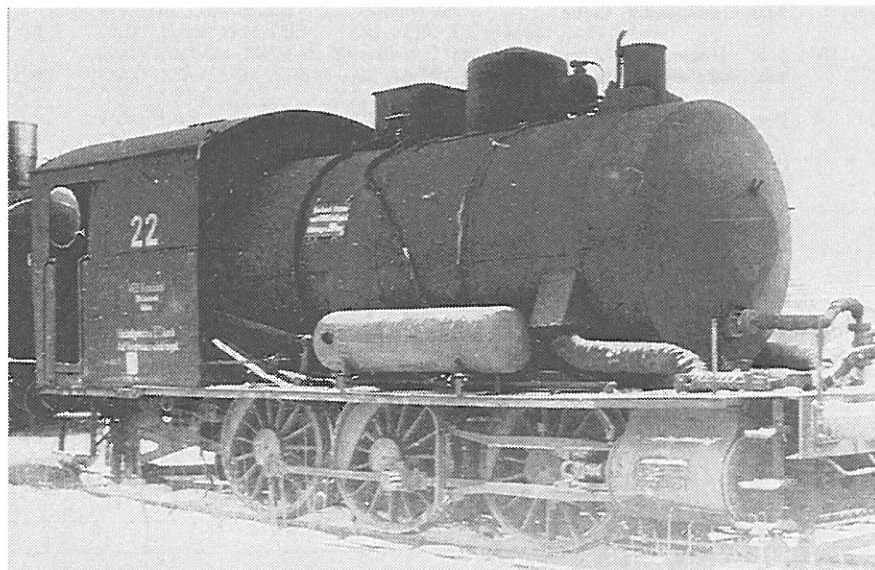
20. VEB Celluloidwerk Eilenburg

1 C-fl Hen 1922/19232 L3, 5/62
 neu: AG für Anilinfabrikation
 2 C-fl Hen 1918/13033 L3, 12/55
 neu: AG f. Anilin-Fabr. Wolfen/ 1946 AGFA Wolfen/ 04.56 Eilenburg



Oben: Lok 4 (O&K 2959/1908) des Stahl- und Walzwerkes Gröditz ist die ehemalige DR 70 6176, hier aufgenommen im Oktober 1962.

Unten: Ungewöhnlich sieht die Lok 22 (Hartmann 1708/1890) des Kombinates Böhlen aus: Sie ist im Jahre 1958 aus einer sächs. VT entstanden. Das Foto entstand im Februar 1966. Fotos: Sammlung M. Nieke

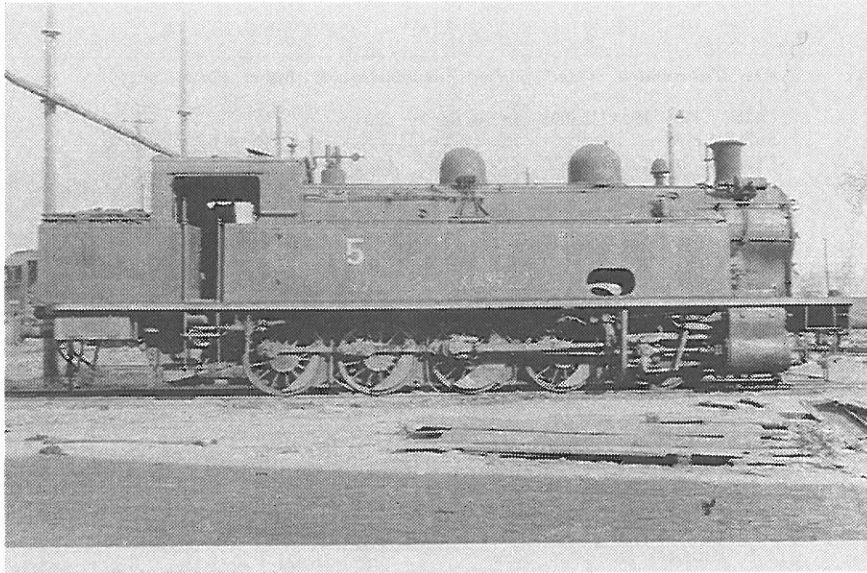


21.	VEB Binnenhäfen "Oder", Hafen Eisenhüttenstadt (früher Fürstenberg)					
I	Ch2t	LKM 1954/133009	L4, 3/62	neu		
3	Bn2t	LHB	L2, 10/61			
5	1'Ch2t	Hohenz 1915/3379	L2, 2/64	ex DR (74 1195)		

22.	VEB Eisenhüttenkombinat Ost, Eisenhüttenstadt					
8	Ch2t	LEW 1953/16347	L4, 4/60			
19	Dh2	.....	L2, 12/64	ex pr	G8.1	
20	Dh2	.....	L3, 7/65	ex pr	G8.1	
Kessel: Borsig 1916/9640						
22	Dh2	.....	L3, 7/65	ex pr	G8.1	
26	Dh2	.....	L4, 3/65	ex pr	G8.1	
27	Dh2	.....	L2, 5/65	ex pr	G8.1	
29	Eh2	.....	L4, 12/63	ex pr	G10	
Kessel: Borsig 1913/8557						
30	Eh2	.....	L4, 4/65	ex pr	G10	
Kessel: Cie des Chem. de Fer, Nr. 7553						
?	Eh2	Borsig 1919/10543	L3, 12/66	ex DR 57 1833		
Kessel: Raw Stendal, Nr. 1008						

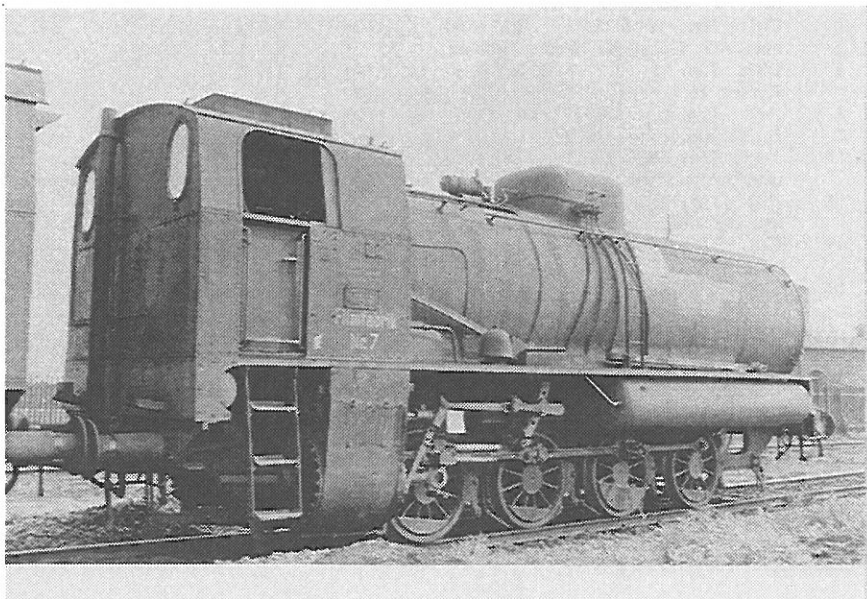
23.	VEB Mansfeld Kombinat, Eisleben					
50	Ch2t	LKM 1954/133012	L2, 2/61			
51	Ch2t	LKM 1954/133015	L2, 5/65			
später(?) zu Mansfeld: Walzwerk Hettstedt, Kupferbergbau Sangerhausen (s. dort)						

24.	VEB Kombinat Espenhain					
1	Ch2t	O&K 1938/13016	L4, 8/58; L4, 11/64			
neu: AG Sächsische Werke, Böhlen						
2	Ch2t	Hen 1939/24909	L2, 4/58			
neu: AG Sächsische Werke						
3	Ch2t	Hen 1940/25233	L3, 3/60			
neu: AG Sächsische Werke, Böhlen						
4	Dh2t	Hen (?)	L4, 3/60; L0, 8/60; L3, 11/62			
Kessel: H. Zieleniewski, Sosnowitz 1941/10967						
5	En2t	Graf 1914/7840	L2, 5/57; L4, 1/59; L3, 6/62, ex AL-Lok(?)			
8	Dn2t	Hellemmes.../4532	L4, 9/58	französische Bauart		
13	Cn2t	Hen 1920/17656	L4, 1960			
neu: BASF, Abt. Leunawerk						
14	C-fl	Hen 1942/25995	L4, 11/66			
neu: AG Sächsische Werke, Dresden						
15	C-fl	Hen 1942/25996	L3, 8/64			
neu: AG Sächsische Werke, Dresden						
16	C-fl	Essl 1941/4457	L0, 10/57	Mitteldrucklok, ME-Ventilst.		
neu: GmbH z. Verwertung chem. Erzeugnisse, Troisdorf						
18	C-fl	LKM 1961/146668	L3, 5/64	neu		
21	C-fl	Hen	L ,2/66			
Umbau aus kohlegefeuerter Dampflokk, evtl. W1 13						



Oben: Lok 5 (Graf 7840/1914) des Kombinates Espenhain, hier aufgenommen am 10.05.1957, ist eine französische Maschine.

Unten: Aus Essen dagegen stammt die Lok 7 (Krupp 1661/1936) der Filmfabrik Wolfen, hier auf einer Aufnahme vom Februar 1964. Fotos: Sammlung M. Nieke

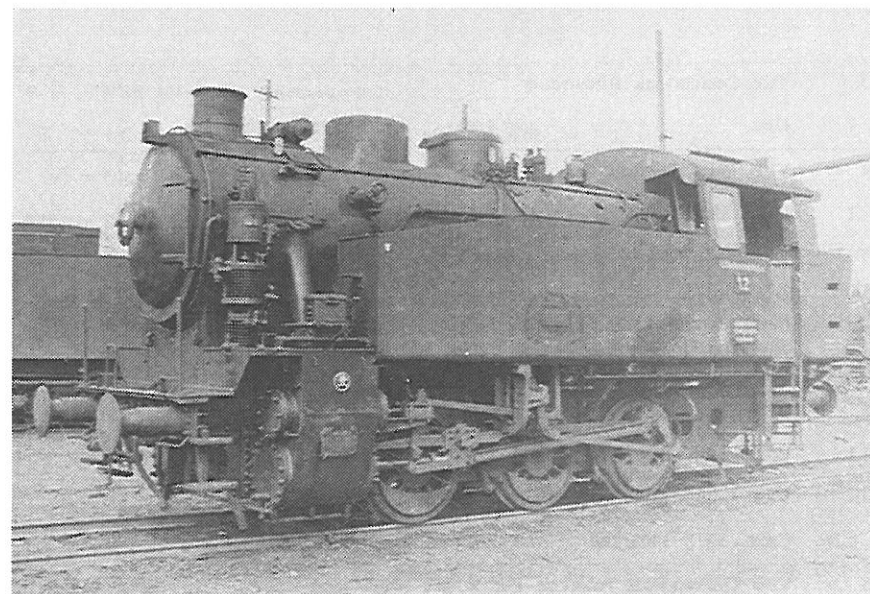


-
25. VEB Teerwerk Erkner
o.Nr. B-fl LKM 1955/146048 L4, 4/63
-
26. VEB Chemische Fabrik Finowtal
1 C-fl LKM 1961/146717 L3, 12/65
-
27. VEB Binnenhäfen "Oder", Hafen Frankfurt/O
2 Ch2t LKM 1955/133020 L4, 3/62
-
28. VEB Edelstahlwerk Freital
3 C1'n2t Borsig 1903/5185 L3, 8/61 ex DR 90 6401
? B-fl LKM 1954/146044 L4, 11/65
-
29. Deutsche Reichsbahn, Raw Görnitz
1 Cn2t Vulc 1910/2619 L3, 2/60 ex DR 89 953
-
30. VEB Stahl-und Walzwerk Gröditz
2 Cn2t Borsig 1910/7802 L3, 2/62
neu: Basdorf-Großschönebecker Eisenbahn "Mühlenbeck 8"
3 Cn2t Hen 1909/9173 L4, 11/61 ex DR 89 6138
4 1'Bh2t O&K 1908/2959 L4, 10/62 ex DR 70 6176
5 1'Bh2t O&K 1910/3910 L3, 2/60 ex DR 70 6177
6 Cn2t O&K 1913/6861 L4, 6/62 ex DR 89 7571
(bisherige Lesart: Nr. 6 ist 89 6004, evtl. Kesseltausch)
-
31. Deutsche Reichsbahn, Raw Halberstadt
Cn2t Graf 1891/4180 L3, 12/60 Nr. 805-80-452, ex DR 89 7095
-
32. VEB Walzwerk Hettstedt
Bn2t Hen 1901/5816 L4, 11/59 Name: Kupferberg, neu: Mansfelder Gew.
Bn2t Hen 1901/5815 L3, 2/62 Name: Eisleben, neu: Mansfelder Gew.
33 Bn2t Borsig 1908/6766 L4, 6/61 neu: Kaiserliche Werft, Wilhelmshaven
81 Ch2t LKM (1954/133017) L2, 6/59
-
33. VEB Stahl-und Walzwerk Ilseburg
5 Dn2t Graf 1914/6771 L4, 4/64 ex DR 92 737
-
34. Deutsche Reichsbahn, Raw Jena
2 Cn2t L3, 6/60
Kessel: Henschel 1907/7028, von 89 6015; Fahrwerk soll nicht von 89 6015 sein
-
35. VEB Förderanlagen Köthen
3 Bn2t Hohenz 1899/1173 L3, 5/60 ex DR 98 6202
-

36.	VEB Braunkohlenwerk Laubusch			
9/55	Dh2	.....	L4 9/65	ex pr G8.1
10/55	Dh2	.....	L4, 6/65	ex pr G8.1
	Kessel: Hano 1917/8240			
37.	VEB Braunkohlenkombinat Lauchhammer-West			
?	B-fl	O&K 1902/931	L4, 9/60	
	neu: Braunk.-Brikett Industrie, Nonndorf (lt. LV: Bt?)			
	B-fl	Hen 1922/19564	L3, 11/60	Nr. F45-1-12
	neu: Niederlaus. Kohlenw.			
38.	VEB Chemiewerk Lauter/Sa			
?	Cn2t	O&K 1921/9498	L4, 9/62	
	neu: Aluminiumwerke ? Schlesien ?			
39.	VEB Baustoffwerk Leipzig			
?	?	LKM 1951/8659	L3, 11/62	
40.	VEB Eisen-und Stahlwerke, Leipzig			
?	Bn2t	Jung 1921/.....	L3, 11/55	
3199	Bn2t	Jung 1921/3199	L3, 3/62	neu: Meier & Weichelt, Leipzig-Lindenau
	Kesseltausch beider Maschinen			
41.	VEB Kraftwerk "G. Dimitroff" Leipzig			
1	B-fl	O&K 1930/12208	L4, 8/66	
	neu: Städt. Elektrizitätswerk, Leipzig			
2	B-fl	LKM 1956/146072	L4, 5/66	
42.	VEB Kraftwerk "E. Thälmann" Leipzig			
1	C-fl	LKM 1957/146630	L3, 4/62; L4, 4/64	
43.	VEB Mitteldeutsche Kammgarnspinnerei Leipzig			
o.Nr.	B-fl	LKM 1956/146063	L3, 7/66	
44.	Deutsche Reichsbahn, Raw "Einheit" Leipzig			
1	Ch2t	Hen 1940/26143	L4, 2/58; L3, 5/61	
	neu: Dynamit AG, Troisdorf			
2'	Cn2t	Hen 1936/23061	L4, 7/60	
	neu: Westfälisch-Anhaltinische Sprengstoffwerke, Berlin/ 1945 Raw Leipzig			
2"	Ch2t	Union 1927/2800	L4, 1/66	ex DR 80 010
3'	1'Cn2t	Hen 1902/6146	L4, 7/55; L3, 5/59; L4, 12/61,	ex DR 91 336
	Kessel: Hohenz 1903/1580			
3"	Ch2t	Hohenz 1927/4571	L3, 8/65	ex DR 80 019
5	Ch2t	Hen 1934/22358	L4, 4/64	ex DR 89 005

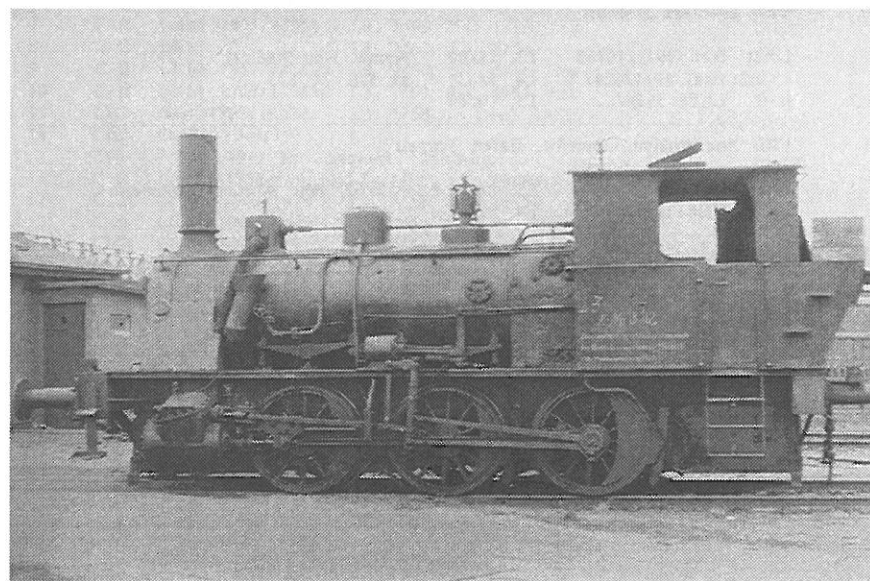
45.	VEB Schwermaschinenbau "S. M. Kirow" Leipzig			
	11-111	Cn2t	Vulc 1895/1504	L3, 2/61 ex DR 89 6005
46.	VEB Wollkämmerei Leipzig			
2	B-fl	Hen 1917/15139	L3, 1/65	neu: Deutsche Sprengstoffwerke, Hamburg
47.	VEB Leuna-Werke, Leuna/Merseburg			
?	Cn2t	Hen 1920/17653	L4, 11/55	
	neu: BASF, Abt. Leunawerk			
?	?	Schk 1922/8009	L4, 3/56	
105	B-fl	Hohenz 1917/3731	L4, 9/65	neu: BASF für Leunawerk, Corbetha/Merseburg 33
48.	VEB Kraftwerk Lübbenau			
2	Dh2	.....	L2, 11/61	ex pr G8.1
49.	VEB Binnenhäfen "Mittelbe", Hafen Magdeburg			
1	Dh2t	Hen 1936/23031	L3, 10/64	neu
4	Ch2t	LKM 1954/133006	L4, 10/60; L4, 8/63,	neu
50.	VEB Zuckerfabrik Zeitz, Werk Markranstädt			
o.Nr.	B-fl	Hohenz 1912/2991	L3, 6/66	neu: Gewerkschaft Günthershall, Kaliwerk Göllingen
51.	VEB Kalikombinat "Werra" Merkers			
3	1D1h2t	Krupp 1940/2427	L2, 10/60	ex DR 95 007"
	neu: Reichswerke "H. Göring" Watenstedt-Drütte 7			
5	Cn2t	Borsig 1905/5575	L3, 8/60	
	neu: Gewerkschaft Heldrunen II, Oberheldrunen MARTHA			
7	Cn2t	Franco 1942/2551	L4, 4/61	ex DR 89 2551/ 89 8351
	neu: ?, von DR 1957 verk. Stahlwerk Hennigsdorf (nach Literatur, unsicher), ab 1963 Paraffinwerk Webau 4			
11"	1'Ch2t	Hohenz 1913/3172	L3, 11/60	ex DR 74 973
	Kessel: Borsig 1913/8530			
17	Ch2t	LKM 1957/133056	L3, 11/60	neu
52.	VEB Braunkohlenwerk Neumark			
o.Nr.	Ch2t	Nantes 1943/807	L3, 11/60	
53.	VEB Papier-und Kartonagenfabrik Niederschlema			
o.Nr.	B-fl	LKM 1965/146065	L3, 11/62; L4, 6/66	

54.	VEB Zementwerk Nienburg/Saale			
1	Cn2t	Krauss 1897/3657	L4, 1/60	neu: Zementf. Saxonia, Clöthe ("Saxonia")
2	Cn2t	.....	L2, 4/60	ex DR 89.61 (?)
55.	Deutsche Solvay Werke AG, Werk Osternienburg			
o.Nr.	Ch2t	LKM 1957/133042	L3, 9/60	neu
56.	VEB Sächsisches Kunstfaserwerk Pirna			
?	B-fl	LKM 1954/146027	L3, 10/62	
57.	VEB Kunstfaserwerk Premnitz			
7	Bh2t	O&K 1940/13215	L4, 4/63	neu: IG Farbenindustrie AG, Bitterfeld
58.	VEB Stahl- und Walzwerk Riesa			
1	Cn2t	LHB 1922/2546	L3, 11/58; L4, 2/62	
2	Ch2t	Hen 1949/27129	L3, 4/57; L4, 7/60,	neu
3	Cn2t	Hano 1919/8538	L3, 12/56; L4, 2/60	
	neu: Städt. Wasserwerk Mönchengladbach 1			
(4)	Cn2t	Hano 1922/9549	L3, 2/58	Daten unsicher
6	Cn2t	FS 1908/07313	L4, 1/57; L3, 5/60,	ex FS 835. ...
7	Cn2t	.....	L3, 2/58	
8	1'Cn2t	Hohenz 1906/1947	L4, 12/63	ex DR 74 134
	Kessel: Hagans 1915/803			
10	Cn2t	Hen 1912/10838	L4, 11/58	ex DR 89 6156
11	Cn2t	Hohenz 1899/1266	L4, 5/58; L3, 11/61,	ex DR 89 7567
	Kessel: Hohenz 1901/14..			
59.	VEB Braunkohlenwerk Röblingen			
o.Nr.	Ch2t	WLF	L ,	/56
60.	VEB Deutsche Hydrierwerke Rodleben			
?	?	Hen 1934/22482	L3, 5/55	neu: Westf. Anh. Sprengst. AG, Berlin (lt. LV: nur Kessel)
5	C-fl	LKM 1961/146687	L3, 6/64	neu
6	Ch2t	LHB 1929/3129	L4, 10/61	1961 von Farbenfabrik Wolfen (13)
61.	VEB Zuckerfabrik Roitzsch			
o.Nr.	B-fl	Jung 1922/3351	L3, 2/66	neu: Grubenholz Imprägnierung, Duisburg
62.	VEB Roßlau			
1	B-fl	Hen	L4, 2/64	



Oben: Lok 12 (Skoda 1974/1948) der Farbenfabrik Wolfen, hier aufgenommen am 01.03.1957.

Unten: An der Lok 7 des Stahl- und Walzwerkes Riesa kann noch gerätselt werden: Ihre Daten sind unbekannt - das Foto entstand am 22.01.1958. Fotos: Sammlung M. Nieke



63.	VEB Zementwerk Rüdersdorf				
?	Dh2	.....	L4, 5/65	ex pr	G8.1
64.	VEB Kupferbergbau "Th. Müntzer" Sangerhausen				
2	Eh2t	Schk 1916/5975	L4, 4/60	ex DR	94 745
65.	VEB Thür. Kunstfaserwerk Schwarzta				
4	C-fl	WLF 1942/9306	L3, 7/60; L4, 11/63		
8	B-fl	Krupp 1939/2183	L3, 11/61		
	neu: Westfälisch-Anhaltinische Sprengstoffwerke Berlin/Elsnig				
159	B-fl	WLF 1941/9028	L3, 10/62		
66.	VEB Chemische Werke "Hermonia" Schönebeck				
1	Bn2t	Hen 1910/10329	L3, 9/60	ex DR	98 6217
67.	VEB Kohleanlagen Leipzig, Werk Schipkau				
o.Nr.	Cn2t	LHB 1905/294	L4, 2/63	ex DR	89 6012
68.	VEB Gaskombinat Schwarze Pumpe				
2	C-fl	LKM 1961/146731	L3, 5/65	neu	
(5)	C-fl	LKM 1961/146698	L3, 2/65	neu	
69.	VEB Erdölverarbeitungswerk Schwedt				
12	C-fl	LKM 1961/146704	L3, 12/65	neu	
?	C-fl	LKM 1961/146708	L3, 11/65	neu	
14	C-fl	LKM 1961/146706	L3, 10/65	neu	
70.	VEB Kaliwerk Staßfurt				
	Dh2t	Hen 1911/10765	L3, 11/60	Name: Neu-Staßfurt	
2	1'Ch2t	Graf 1911/6247	L4, 5/63	ex DR	74 823
?	B-fl	LKM 1956/.....	L3, 10/66		
71.	VEB Binnenhäfen Oberelbe, Hafen Torgau				
1	Bn2t	Hen 1901/5842	L3, 2/60; L4, 12/62,	neu: Akener	Hafenbahn
2	Bn2t	Vulc 1897/1606	L4, 10/62		
72.	Deutsche Solvay Werke AG, Werk Trebbichau				
2	B-fl	.....	L2, 9/66		
73.	VEB Kraftwerk Vetschau				
?	Dn2	Hen 1910/9658	L4, 11/61	ex DR	55 2361
	Kessel: Schichau 1911/1918				

74.	VEB Maxhütte Unterwellenborn				
8	1'Cn2t	.....	L2, 7/60; L3, 1/62,	ex DR	91 713"
	Kessel: Hen 1909/9173				
15	Ch2t	LKM 1956/133029	L2, 7/60	neu	
17	Cn2t	Hen 1920/17870	L2, 10/60	ex DR	89 6163
18	Dn2t	Schk 1909/4233	L4, 4/60	ex DR	55 545
	Kessel: Hen 1908/8698				
75.	VEB Paraffinwerk "Vorwärts" Webau				
o.Nr.	Cn2t	Hen 1907/7328	L4, 4/63		
	neu: Prignitzer Eisenbahn (7)				
2	B-fl	Hohenz 1915/3336	L4, 7/60		
	neu: Feuerwerkerei Bottrop				
76.	VEB Weinbrand Wilthen				
2	Cn2t	Hohenz 1904/1709	L4, 8/62	ex DR	89 6125
77.	Deutsche Reichsbahn, Raw Wittenberge				
	Cn2t	Hen 1912/10839	L3, 4/60; L2, 11/61,	Nr. 805/80/1,	ex DR 89 6158
78.	VEB Farbenfabrik Wolfen				
1	C-fl	LKM 1953/(146033)	L3, 2/57; L3, 10/59; L4, 2/62; L3, 2/65,	neu	
2	C-fl	LKM 1955/146607	L3, 6/58; L4, 10/64,	neu	
3	C-fl	LKM 1956/146610	L3, 8/65		
(4)	Cn2t	Hen 1920/17658	L4, 12/55		
	neu: BASF, Abt. Leunawerk				
5'	B-fl	Maffei 1916/3954	L4, 5/57; L3, 7/60,	neu	
5"	C-fl	LKM 1961/146662	L3, 2/64	neu?	
6	C-fl	LKM 1961/146678	L3, 3/63	neu	
7	C-fl	LKM 1957/146633	L3, 7/63; L4, 1/66,	neu	
8	C-fl	LKM	L3, 9/63; L4, 7/64		
9	C-fl	LKM 1957/146629	L3, 9/60; L4, 6/66,	neu	
10	C-fl	LKM 1958/146638	L3, 7/62; L4, 4/65,	neu	
11'	Cn2t	Hen 1922/19382	L3, 5/58	neu: BASF	
11"	Ch2t	Skoda 1948/1975	L ...		
	Typ CP 600, 196x an Sodawerk Bernburg				
11'''	C-fl	LKM (1958/146639)	L4, 7/65; L2, 10/66		
12'	Ch2t	Skoda 1948/1974	L2, 3/57; L4, 10/58		
12"	C-fl	LKM 1961/146681	L3, 2/64	neu	
13	Ch2t	LHB 1929/3129	L4, 7/54; L3, 9/57,	1961 an DHW	Rodleben (6)
14	Ch2t	LKM 1954/133008	L3, 11/56; L3, 1/60; L4, 2/63; L3, 10/66,	neu	
15	C-fl	LKM 1957/146626	L3, 10/61	neu	
16	B-fl	Borsig 1908/7085	L3, 9/62; L4, 10/66		
	neu: AG für Anilinfarben, Berlin				
79.	VEB Nahrungsmittelwerk Wurzen				
1	B-fl	Hart 1928/4698	L2, 3/58; L4, 10/60; L3, 12/63; L4, 12/65		

80. VEB Filmfabrik Wolfen
- 1 C-fl LKM 1952/146009 L2, 10/57; L4, 12/64; L2, 4/66, neu
 2 C-fl Essl 1944/4694 L2, 8/57; L4, 11/60; L3, 10/64
 neu: Celluloidwerk Eilenburg, 195x nach Wolfen; evtl. Loktausch mit Henschel 1918/13033
- 3 C-fl LKM 1956/146xxx L3, 4/59; L2, 3/65, neu
 4 C-fl Hen 1926/20676 L4, 8/59; L3, 8/62, neu
 5 B-fl Hano 1908/5448 L4, 5/59; L3, 8/62, neu: Werklok Hanomag
 6 D-fl Krupp 1935/1508 L2, 4/58; L4, 11/61; L2, 4/64
 neu: IG Farben AG, Filmfabrik Wolfen
- 7 D-fl Krupp 1936/1661 L2, 10/58; L4, 11/61; L2, 2/64; L2, 6/65
 neu: IG Farben AG, Filmfabrik Wolfen
- 8 C-fl LKM 1961/146736 L3, 7/64 neu
 ? B-fl LKM 1952/146007 L4, 11/58
 um 1962 an Kombinat Böhlen (15)

81. VEB Hydrierwerk Zeitz

- 5 C-fl Hen 1940/25491 L4, 5/66
 neu: Braunk. u. Benzin AG, Berlin
- 6 C-fl WLF 1942/9369 L4, 12/66
 10 C-fl Hen 1941/25903 L3, 8/66
 neu: Arado Flugzeugwerke, Brandenburg

82. Lokomotiven, deren Betreiber nicht bekannt ist (teilw. Kesseldaten)

- Cn2t Hano 1922/9545 L4, 4/55
 O&K 1914/8023 L4, 6/55
 neu: Deutsche Erdöl AG, Berlin (lt. LV: Bj. 1918)
 Hen 1936/29272 L4, 7/55 (FNr. falsch)
 Hen 1919/16917 L4, 11/55
 neu: L. Ross, Berlin (Spur 600 mm)
 1Ct Hen 1909/9479 L3, 12/55
 neu: Meckl. Fr. Franz-Eisenbahn (710)
 Hen 1940/25243 L4, 4/56
 neu: Mitteldt. Stahlwerk AG, Riesa
 Krauss 1916/7148 L2, 6/56
 neu: Bubiag, Marie-Annegrube (Spur 900 mm)
 Hen 1920/17878 L4, 7/56
 neu: Anh. Kohlenwerke (Spur 900 mm)
 Hen 1913/12403 L3, 10/56
 neu: Bergungsges. Matador (Spur 900 mm)
 Hen 1950/27132 L4, 1/58; L3, 2/61
 neu: Stahl- und Walzwerk Riesa
 Schk 1919/6884 L3, 11/56
 B-fl Hano L3, 3/58 Nr. F12-3-12
 B-fl L4, 6/60 Nr. F19-1-12, BKW Friedenswacht,
 Umbau aus kohlefeuerter Dampflok
 LHB 1924/2848 L2, 10/64

Abkürzungen der Lok- und Kesselhersteller

Borsig	A. Borsig Lokomotivbau, Berlin-Tegel
Essl	Maschinenfabrik Esslingen/Neckar
Franco	Cie. Anglo Franco Belge La Croyere
FS	Ferrovie dello Stato
Graf	Elsässische Maschinenbaugesellschaft Grafenstaden, Strassburg
Hagans	Christian Hagans, Erfurt
Hano	Hannoversche Maschinenbau AG, vorm. Egestorff, Hannover-Linden
Hart	Sächs. Maschinenfabrik AG, vorm. R. Hartmann, Chemnitz
Hellemmes	?
Hen	Henschel & Sohn, Kassel
Hohenz	Hohenzollern Actiengesellschaft für Lokomotivbau, Düsseldorf-Grafenberg
Jung	Lokomotivfabrik A. Jung, Jungenthal bei Kirchen (Sieg)
Krauss	Lokomotivfabrik Krauss & Comp., München
Krupp	Friedrich Krupp AG, Essen
LEW	Lokomotiv-Elektrotechnische Werke Hennigsdorf
LHB	Linke-Hoffmann-Busch-Werke, Breslau und Bautzen
LKM	Lokomotivbau "Karl Marx" Babelsberg
Maffei	J.A. Maffei Lokomotivfabrik, München
Nantes	Comp. Generale de Construction de Loc, Nantes
O&K	Orenstein & Koppel, Drewitz
Schichau	Lokomotivfabrik Schichau, Elbing
Schk	Berliner Maschinenbau AG, vorm. Schwartzkopff, Wildau b. Berlin
Skoda	Skoda Lokomotivwerke, Plzen
Vulc	Stettiner Schiffs- und Maschinenbau AG Vulcan, Stettin
WLF	Wiener Lokfabrik, Wien-Florisdorf
Zieleniewski	H. Zieleniewski & Fitzner-Gamper AG, Sosnowitz

Biete (alle Preise incl. Porto):

- SBB-Magazin 1/85-4/89, Signalbuch SBB, Infoblätter E1-E36 Verkehrshaus Luzern, zus. DM 10.--
- Datenbanksystem Borland Paradox 3.5, unberührt originalverpackt, DM 30.--
- Eisenbahn-Kurier 1/77, 3-6/77, 1-6/78, 4/79, DM 20.--
- 2.5 kg Modellbahnkataloge aus den 70er Jahren (Märklin, Arnold etc.), DM 10.--
- 3 kg DB Ihr Zugbegleiter, ca. 1977-92, DM 10.--

Suche:

- Die Industriebahn, Nr. 14-22
- Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Verlag Zeunert, alle Teile

Ggf. stehen zum Tausch zur Verfügung:

- Die Industriebahn, Doppelsexemplare Nr. 4-10, 12

Ulrich Völz, Von-der-Wisch-Str. 47, 24107 Kiel

Ulrich Völz

Torfbahnen im Diepholzer Moor

Eines der Torfmoorgebiete größeren Ausmaßes, die in Süddoldenburg der Torfindustrie als Abbaugbiet dienen, ist das Diepholzer Moor. Dessen Nordteil, der in die Bereiche Lohner Moor, Südlohner Moor, Heeder Moor und Ehrendorfer Moor zerfällt, wird von der B214 im Süden und der B69 bzw. der Verbindungsstraße nach Lohne begrenzt. Hier arbeiten heute noch vier Torfwerke mit Feldbahnen.

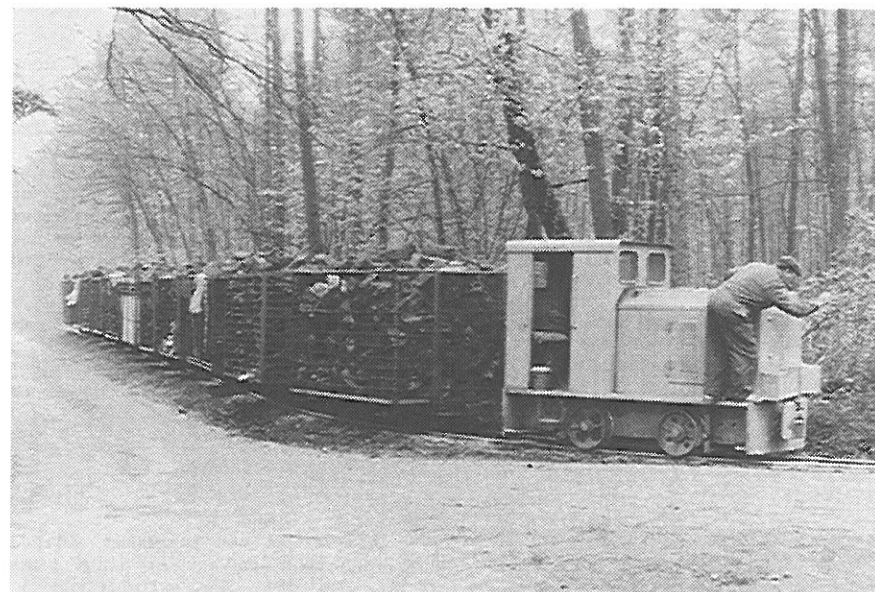
Der Südteil des Diepholzer Moores, auch Steinfelder Moor genannt und südlich der B214 gelegen, ist frei von Feldbahnen.

Die in der Folge besprochenen Torfwerke liegen allesamt in Lohne an der Westseite des Moorgebietes

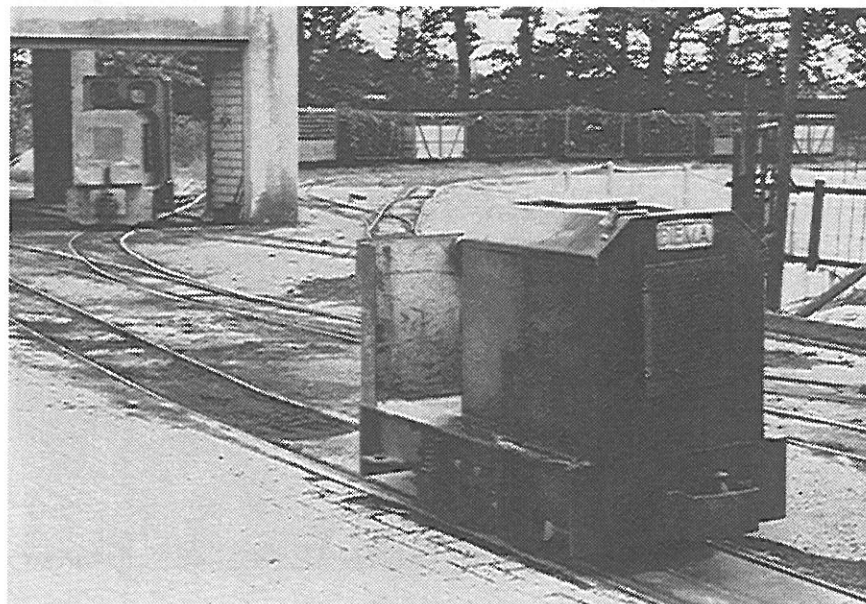
Torfwerk B. Haskamp 49393 Lohne (Kroge)

Torfw. B. Haskamp 49393 Lohne (Kroge)					Spur : 600 mm Datum: 20.06.94			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		Diema 589/1931	Bdm	DIESEL	10.0			LV, a)
#		Diema 635/1933	Bdm	DIESEL	12.0		9.0	b)
#		Schöma 736/1944	Bdm	GAS GF2M115	25.0	3.75		c)
#		Diema 2076/1957	Bdm	DS 14	14.0	2.80		d)
#		Diema 2309/1960	Bdm	DS 20	22.0	3.30		e)
#		Diema 2440/1961	Bdm	DL 6	8.0	1.15		f)
#		Diema 2622/1963	Bdm	DL 6	8.0	1.15		g)
#		Diema 2680/1964	Bdm	DS 30	42.0	5.00	12.0	h)
#		Diema 4195/1978	Bdm	DTL10/1.1	10.0	1.00	8.0	i)

a) = neu an TORFWERK HASKAMP & CO., LOHNE I.O.
 b) = neu an B. HASKAMP, TORFW., LOHNE I.O. 85vh
 c) = neu an TORFWERK HASKAMP, LOHNE I. OLD.-Kroge 81vh 89vh/ 1989 an Industriemuseum Lohne 89vh
 d) = neu an BERNHARD HASKAMP, LOHNE I.O.-Kroge 82vh
 e) = neu an Tonbergbau ALOIS JOSEF MÜLLER, SIERSHAHN/ 03/76 über WBB, Hattingen, an Haskamp, Lohne
 f) = neu an BERNHARD HASKAMP, LOHNE I.O. 81vh 91vh
 g) = neu an Ziegelei und Klinkerw. ROB. KICKEL, RHEINBREITBACH (Gustav Krämer, Hüttental-Weidenau)/ 03/69 an Eilers, Hamburg/ 03/70 an Torfw. Schwegermoor, Hunteburg 83vh/ Haskamp, Lohne 91vh
 h) = neu an ERWIN VETTER, EISERFELD/ Tonw. Josef Aloys Müller, Siersahn/ 03/76 über WBB, Hattingen, an Haskamp, Lohne
 i) = neu an WOLFF WALSRÖDE AG, BOMLITZ/ c1992 an Haskamp, Lohne



Torfwerk Haskamp, Lohne: Die Steigung ist geschafft, mit etwas Sand wird's auch um die Kurve gehen - Diema 2680 mit ihrem Zug wenige hundert Meter vor dem Torfwerk (14.04.89). Das untere Foto zeigt dieselbe Lok (hinten) noch einmal im Werk, während die z.Zt. defekte Diema 2622 (ausnahmsweise einmal im Werk) auf die bevorstehende Reparatur wartet (20.06.94).



20.06.94 (BE 5/85 -3-, 1/86 -52-)/ Haskamp ist der erste Betrieb, auf den man stößt, wenn man aus Richtung Diepholz anreist. Hier sieht der Betrieb so aus, daß die stärkste Lok tagsüber den Streckendienst besorgt (zum Werk hin ist eine beachtliche Steigung zu überwinden!), und zum Abend hin auch die mittleren Lokomotiven das Werk erreichen. Die kleinen DL6 bleiben offensichtlich immer im Moor.

Am Rand der Moorfläche findet man eine dreigleisige Ausweichmöglichkeit, an der die Züge getauscht werden. Während die mittleren Loks die Züge von dort ins Abbaugelände befördern, sind die DL6 wohl nur auf den fliegenden Ladegleisen oder im Gleisbau zu finden. Drei dieser kleinen Loks existieren zur Zeit, wovon eine noch relativ neu ist und erst vor rund zwei Jahren übernommen wurde.

Zwei ganz alte Loks sind betriebsunfähig im Werk abgestellt: Die eine ist eine recht fossile Diema-Lok aus dem Jahre 1933, die andere die Schöma 736, die 1989/90 als Denkmal im Rahmen einer Schwerpunktausstellung vor dem Industriemuseum in Lohne ausgestellt war (vgl. BE 2/89 -83-). Sie ist inzwischen wieder zurückgekehrt und wird jetzt in einer Ecke des Torfwerkes von Brombeerranken und Spinnweben eingenommen.

Torfwerk Holthaus & Fortmann 49393 Lohne (Kroge)

14.04.89 (BE 5/85 -4-, 1/86 -52-)/ Das ungewöhnlich sauber und aufgeräumt wirkende Torfwerk liegt gerade mal 300 Meter vom zuvor besprochenen entfernt. Es verfügt heute über acht Lokomotiven. Zwei von ihnen (Schöma 1475 und 3175) sind als Streckenloks tätig, eine weitere (Schöma 1670) ist für diesen Zweck als Reserve abgestellt, zwei kleine Maschinen (Schöma 2398 und 3358) sind als Moorloks unterwegs, zwei weitere kleine Loks (Schöma 2875 und Diema 2693) dienen hierfür als Reserve, und der "Oldtimer" Schöma 323 steht gleislos im Lokschuppen quer.

Torfwerk Holthaus & Fortmann 49393 Lohne (Kroge)						Spur : 600 mm Datum: 14.04.89			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung	
#		Schöma 323/1937	Bdm		16.0	2.75	12.0	neu	
#		Schöma 1475/1953	Bdm		20.0	2.80		neu	
#		Schöma 1670/1955	Bdm	CDL 10	10.0	2.50	12.0	a)	
#		Schöma 2398/1960	Bdm	KDL 8	11.0	1.00	10.0	neu	
#		Diema 2693/1964	Bdm	DL 6	8.0	1.15		b)	
#		Schöma 2875/1965	Bdh	CHL 14 G	15.0	1.50	12.0	c)	
#		Schöma 3175/1970	Bdm	CDL 20	27.5	1.80	12.0	neu	
#		Schöma 3358/1971	Bdm	KDL 10	11.0	1.20	10.0	neu, d)	

a) = neu an KALKSANDSTEINW. COESFELD GMBH, COESFELD/ 07/58 AN TORFW. DONSTORF, L. WILLENBORG, TELBRAKE/ TORFW. DR. GR. KOHORST, VECHTA 65vh, Donstorf 78vh/ 11/86 AN HOLTHAUS & FORTMANN, LOHNE-KROGE (22 PS)

b) = neu an JOSEF STAUDACHER, WITTENHAUSEN/GRÜNZBACH/ Torfw. Holthaus & Fortmann, Südmoslesfehn, ab 1987 Lohne-Kroge

c) = neu an TORFWEK WARMSEN GMBH & CO., WARMSEN 84vh/ HOLTHAUS & FORTMANN, Lohne-KROGE 85vh

d) = umgebaut auf 27.5 PS



Torfwerk Holthaus, Lohne: Schöma 3358, eine der Moor-Loks, kehrt zum Feierabend zum Werk zurück (oben) - Diema 2693 hat's bereits geschafft (unten) und steht noch vor ihrem kleinen, idyllischen Lokschuppen (14.04.89).



Bemerkenswert ist insbesondere Schöma 1670, die äußerlich einem Neubau ähnelt. Tatsächlich handelt es sich jedoch um eine komplett grundüberholte Maschine aus dem Hause Schöma. Sie soll etwa seit zwei Jahren bei Holthaus & Fortmann sein.

Der Betriebsablauf gestaltet sich folgendermaßen: Der Leerzug startet mit je einer Streckenlok am Zugang und -ende am Werk und rollt das Gefälle zum Moor hinab. Dort wird die hintere Streckenlok abgehängt und bleibt stehen. Der Leerzug fährt weiter ins Moor (insgesamt rund 2 Kilometer), tauscht dort mit den beladenen Wagen, die die Moorlokomotiven herangeschafft haben, und zieht den vollen Zug Richtung Werk. Die zuvor abgehängte Streckenlok wird unterwegs angehängt und dient für die Steigungsstrecke als Vorspannlok.

Feierabend ist gegen 16.00 Uhr und die beiden Moorloks fahren - kurz nachdem die Streckenlok(s) ihren letzten Zug zum Werk gebracht hat, leer ins Werk zurück. Es gibt reichlich tolle Fotostellen, insbesondere im Werk vor den Lokschruppen und auf der Steigungsstrecke.

21.09.90/ Zum Stichtag hat sich nichts Wesentliches geändert - möglicherweise ist jedoch die Schöma 2875 hier nicht mehr vorhanden. Zur gleichen Firma gehören noch Torfwerke in Südmoslesfehn (am Küstenkanal) und Warmsen (im Uchter Moor).

Torfwerk Haskamp & Lange KG 49393 Lohne

14.04.89 (BE 5/85 -7-)/ Das Werk hat seinen Feldbahnbetrieb wieder aufgenommen, zum Einsatz kommen alle drei vorhandenen Loks, die Schöma-Lok an der Zugspitze, die Diema-Lok am Zugende und die Jenbacher-Lok für Vershubdienste im Werk.

Das konkurrierende Verkehrsmittel sieht hier aber keinesfalls tatenlos zu: Es verkehren hauptsächlich Traktorgespanne, denen es zu verdanken ist, daß die Feldbahn nicht jeden Tag verkehrt.

21.09.90/ Diesmal stand die Bahn mal wieder still, Teile der Gleisanlagen im Werksbereich waren abgebaut. Es lag nur noch ein Gleisstrang hinter der Miete. Die drei Loks sind nach wie vor vorhanden, die Jenbacher-Lok ist gleislos abgestellt. Man versprach, die Bahn noch in diesem Herbst wieder in Betrieb zu nehmen (... hier möchte ich mal einen Zug fahren sehen!).

Torfwerk Haskamp & Lange KG 49393 Lohne		Spur : 600 mm Datum: 26.07.94						
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
		Schöma 1249/1951	Bdm		14.0	2.50		a), abg.
		Diema 2523/1962	Bdm	DL 6	8.0	1.15		b), abg.
#		Jenbach /19..	Bdm					c), abg.
a) = neu an DR. BRÜGGEMANN, REHDEN/ TORFWERK WILMHOF, SÜD-LOHNE 63vh 75vh/ Torfw. Haskamp & Lange, Lohne 81vh b) = neu an FRANZ SENFT, WÖRTH/DONAU/ 1980 über Diema an Torfw. Haskamp & Lange, Lohne-Kroge c) = FNr. 3798 dürfte nicht stimmen								

26.07.94/ Das Torfwerk arbeitet unverändert, doch ist die Feldbahn inzwischen endgültig eingestellt worden. Auf dem hinteren Teil des Werksgebietes gammeln noch etliche Blechgitterloren, sowie die Jenbacher-Lok vor sich hin. Die frühere Strecke in Richtung Moor ist abgebaut worden, die beiden Schöma- und Diema-Loks sind, wie wir wenig später erfahren, an das benachbarte Torfwerk Thomann verkauft worden (wann?).

Torfwerk V. Gellhaus (ab 1993: A. Thomann) 49393 Lohne

21.09.90 (BE 5/85 -7-)/ Das Torfwerk arbeitet unverändert. Von der Feldbahnstrecke nach Lohne, die vor schon etlichen Jahren aufgegeben wurde, ist lediglich noch der Bahnübergang am Werk erkennbar.

Vor rund zwei Jahren wurde die alte Diema-Lok an einen Hobbyisten abgegeben, dafür erstand man eine von Diema generalüberholte DS 28.

Torfwerk A. Thomann (vorm. Gellhaus) 49393 Lohne		Spur : 600 mm Datum: 26.07.94						
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
		Diema 153/1925		ROHÖL-TW.	10.0			LV, a)
		Diema 560/1930	Bdm	GLÜHKOPF	10.0			LV, b)
		Diema 804/1936	Bdm	DS 16	17.0			c)
		Schöma 837/1944	B.m	GAS TG15	25.0			LV, d)
		Diema 1196/1945	Bdm	DS 12	13.0			LV, e)
#		Diema 1279/1949	Bdm	DS 12	12.0			f)
#		Schöma 1249/1951	Bdm		14.0	2.50		g)
#		Diema 1517/1952	Bdm	DS 12	14.0			neu
#		Diema 2466/1961	Bdm	DS 28	28.0	4.30		h)
#		Diema 2523/1962	Bdm	DL 6	8.0	1.15		i)
#		Diema 2915/1966	Bdm	DL 6	8.0	1.15		neu
a) = neu an KALKWERK AHLEM, MAST & GRAHLMANN, HANNOVER, STATION SEELZE/ V. GELLHAUS, LOHNE/ ZURÜCK/ 03.04.37 AN GUSTAV STOCK, DAMPFZIEGELEI, SCHWARZENBEK I. LBG. b) = neu an A. GELLHAUS, TORFWERK, BRETTBERG, FÜR LOHNE (ALTE LOK ZURÜCK) c) = neu an VICTOR GELLHAUS, MOOR-TORFSTREUFABRIK, LOHNE I.O. (ALTE LOK ZURÜCK) 87vh/ Eisenbahnfreund in Österreich (11) 89vh d) = neu an GELLHAUS, TORFWERK, LOHNE (mit Generator IMBERT NR. 44/30842)/ 10/51 UMBAU DIESEL e) = neu an VICTOR GELLHAUS, TORFSTREUFABRIK, LOHNE/ 03.09.66 AN DIEMA/ 09.02.67 AN TORFSTREUFABR. SAUENSIEK, AHRENS & CO., SAUENSIEK (1) 89vh f) = neu an AUGUST GRAUE, KREUCHKAMP/ Torfw. Victor Gellhaus, Lohne 82vh g) = neu an DR. BRÜGGEMANN, REHDEN/ TORFWERK WILMHOF, SÜD-LOHNE 63vh 75vh/ Torfw. Haskamp & Lange, Lohne 81vh/ Torfw. A. Thomann, Lohne h) = neu an ZIEGELWERK MÜHLACKER AG, MÜHLACKER (2) 76vh 83vh/ Diema, Diepholz (Umbau 3.3 t)/ 1988 an Torfw. Victor Gellhaus, Lohne 90vh i) = neu an FRANZ SENFT, WÖRTH/DONAU/ 1980 über Diema an Torfw. Haskamp & Lange, Lohne/ Torfw. A. Thomann, Lohne								

Die legendäre Isetta auf Schienen ist inzwischen wieder auf die Straße zurückgekehrt – davon übriggeblieben ist nur noch das Feldbahn-Fahrgestell, das man noch im Lokschuppen findet.

26.07.94/ Das Torfwerk ist im vergangenen Jahr von einem neuen Besitzer (A. Thomann) übernommen worden. Bahn und Werk werden nach wie vor betrieben. Insgesamt haben wir 6 Lokomotiven vorgefunden, davon Diema 2466 im Freigelände, Diema 2915 im Moor, sowie alle übrigen Maschinen im Lokschuppen.

Herr Thomann betreibt außerdem einige hundert Meter entfernt ein weiteres Torfwerk, in welchem der Torfransport bislang ausschließlich durch Traktorgespanne erledigt wurde. Für die Zukunft ist geplant, beide Werke weiterhin zu betreiben und auch das zweite durch eine mehrere hundert Meter lange, neu zu schaffende Verbindung an das Gleisnetz anzuschließen.

Torfwerk Riesselmann 49393 Lohne (Brägel)

21.09.90 (BE 5/85 -9-)/ Das an der Straße von Lohne nach Diepholz gelegene Torfwerk arbeitet ebenfalls unverändert. Es sind insgesamt sechs Loks vorhanden, vier davon sind Moor-Loks, zwei Streckenloks. Die Moor-Loks stehen bei Betriebsruhe in der Werkstatt, die Streckenloks in einem separaten Gebäude.

Leider besitzen die wenigsten dieser Loks Fabrikschilder, so daß aufgrund von Motornummern und Vermutungen Fabriknummern zugeordnet werden müssen. Die Zuordnungen sind entsprechend gekennzeichnet.

20.06.94/ Beim Torfwerk Riesselmann sind nach Angaben des Personals 6 Lokomotiven vorhanden, die zum Feierabend gegen 16.00 Uhr auch alle im Werk eintrafen, größtenteils aber im Freigelände stehenblieben. Schöma 1703 scheint wohl fest dem Verschub im Werk zugeeilt zu sein.

Die Lokomotiven ohne Schilder kann man äußerlich wie folgt erkennen:

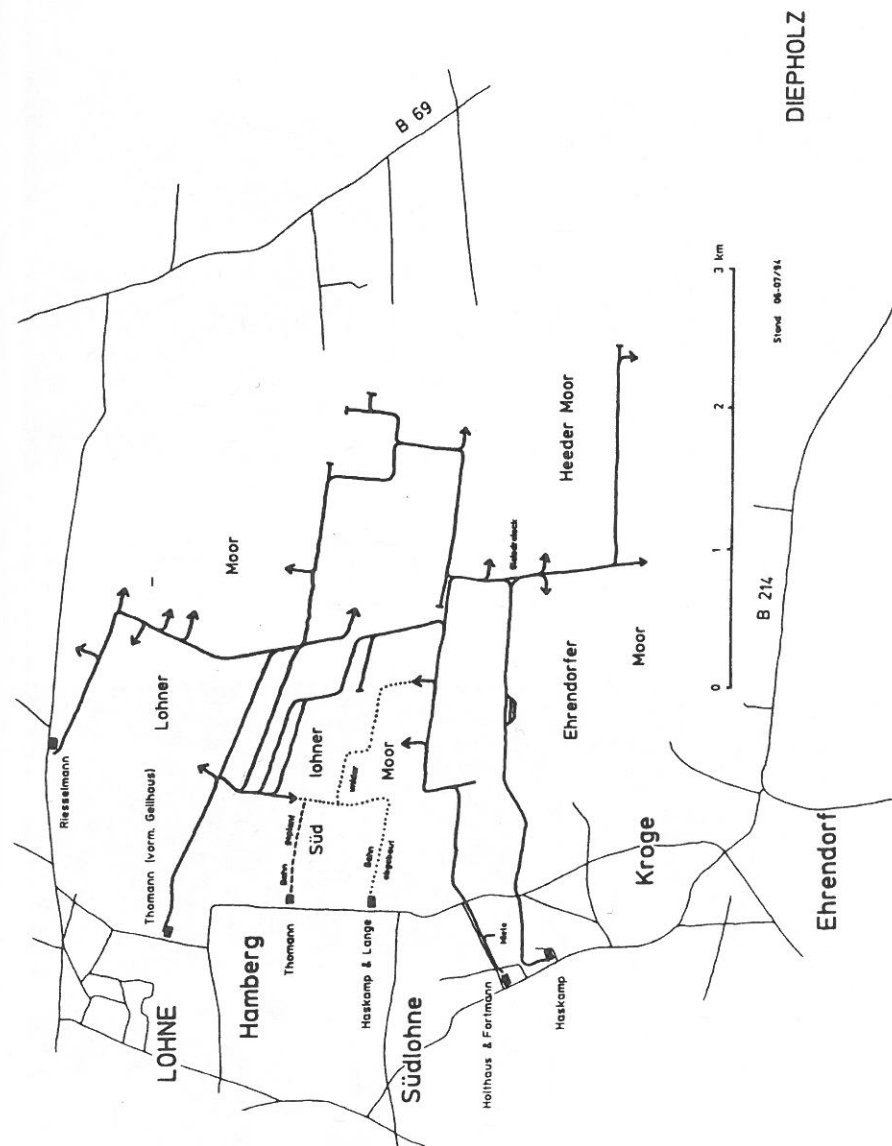
- grau, rote Front mit 2 runden Löchern, offen, Deutz-ATM (= evtl. Schöma 760)
- grün, rote Front, größere KDL-Type, offen (= Schöma 2658)
- grün, kleinere KDL-Type, offen (= evtl. Schöma 1735)

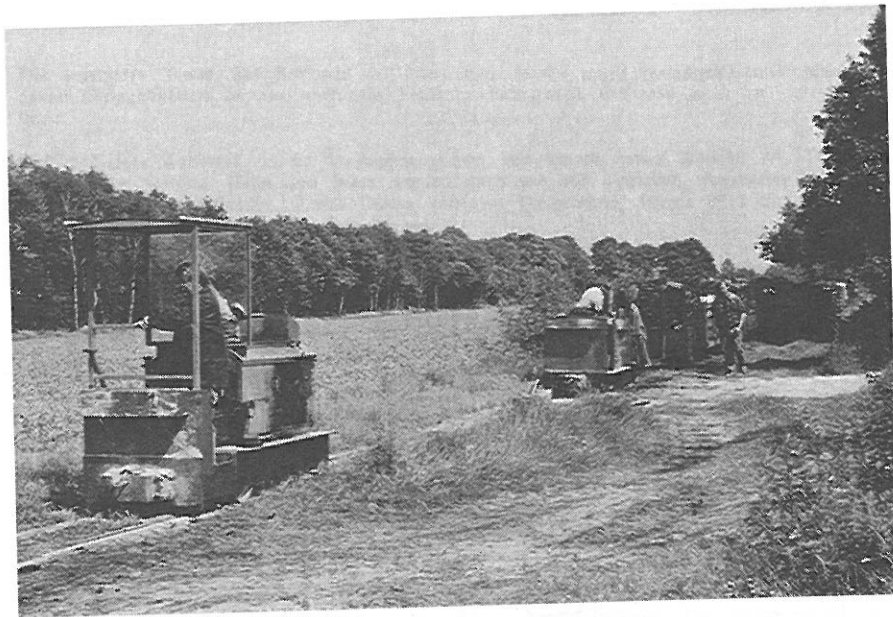
Das Gleisnetz im Diepholzer Moor

20.06.94/ Eine ausgiebige Erkundung des Gleisnetzes brachte nicht nur die lokomotivmäßigen Gesamtbestände der Torfwerke Haskamp und Riesselmann zutage (s.o.), sondern offenbarte auch, daß die Gleisnetze beider Torfwerke miteinander verbunden sind. Dem Augenschein nach dürften auch die Torfwerke Holthaus & Fortmann und Gellhaus an diesem Gesamtnetz hängen.

25/26.07.94/ Zwei weitere Einsätze mit dem Schienenfahrrad konnten die oben ausgesprochene Vermutung zwar erhärten, aber nicht endgültig bestätigen. Aufgrund der Streckenerkundungen ist die diesem Artikel beigezeichnete Streckenskizze entstanden. Eingezeichnet sind nur Hauptgleise mit mehr als nur vorübergehender Bedeutung.

Übersicht: Das Diepholzer Moor





Torfwerk Riesselmann, Lohne: Auch hier lassen sich zum Feierabend interessante Fotos machen - oben ist gerade ein Zug mit Dreifachtraktion kurz vor dem Werk eingetroffen (vorn Diema 2423), unten macht sich gerade die Schiebelok (Diema 2784) desselben Zuges davon, nachdem die Torfloren ins Werk gezogen worden sind (20.06.94).



Torfwerk Riesselmann 49393 Lohne (Brägel)						Spur : 600 mm Datum: 20.06.94		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
		Schöma 304/1937	Bdm		16.0			LV, a)
		Schöma 307/1937	Bdm		10.0			LV, b)
		Schöma 595/1941	Bdm		20.0			LV, c)
		Schöma 601/1942	Bdm		12.0			LV, d)
(V)		Schöma 760/1946	Bdm		10.0			LV, e)
S		Schöma 1703/1955	Bdm	CDL 20	20.0	3.00	12.0	LV, f)
(V)		Schöma 1735/1955	Bdm	KDL 8		1.50	8.0	LV, g)
S		Diema 2423/1961	Bdm	DS 20				h)
M		Schöma 2658/1963	Bdm	KDL 10		2.00	8.0	i)
S		Diema 2784/1965	Bdm	DL 8		2.00		j)

S = Lok trägt Fabrikschild
M = Lok trägt kein Schild; Daten aufgrund Zuordnung der Motornummer (sicher)
V = Lok trägt kein Schild, Daten vermutet aufgrund Zuordnung zum LV (unsicher, insbesondere bei Schöma 760)

a) = neu an H. GAUSS, OSNABRÜCK/ ARBEITSDIENST QUAKENBRÜCK 40vh/ C. PLÖTNER, BAUUNT., BREMEN 54vh/ TORFW. RIESELNANN, LOHNE-BRÄGEL
b) = neu an BEUERSKENS, VIERSEN, FÜR LEONHARD WOLTERS, NIEDERKRUCHTEN 38vh 42vh/ BOKERN & RIESELNANN (ohne Ortsangabe) 58vh
c) = neu an HEUCK, STETTIN/ TABELING & WICHMANN/ VORMOOR, VECHTA/ BOKERN & RIESELNANN, LOHNE-BRÄGEL
d) = neu an M. GRASS, BERLIN/ BOKERN & RIESELNANN 57vh
e) = neu an TORFWERK LOHNE, BOKERN & RIESELNANN
f) = neu an ZIEGELEIEN C. GIESTING, BERSENBRÜCK/ 01/72 AN BOKERN & RIESELNANN, TORFWERK, Lohne-BRÄGEL (1t. Lok 2.5 t) 82vh
g) = neu an L. MÖHLENPAGE, HASLINGEN/ 1980 AN BOKERN & RIESELNANN (ohne Ortsangabe)
h) = neu an OTTO DÖPKE, NORDEN, FÜR H. GIETMANN KG, LEER/ Torfw. Bokern & Riesselmann, Lohne-Brägel 83vh
i) = neu an BECKER KG, ZIEGELEI, OCHTRUP/WESTF./ Torfw. Bokern & Riesselmann, Lohne-Brägel 90vh
j) = neu an ECKERT & CO., BAUMASCHINEN, ASCHAFFENBURG/ Torfw. Bokern & Riesselmann, Lohne-Brägel (DL 6 S, 17 PS, 1.7 t) 82vh

KURZMELDUNGEN

**Pneumant Reifenwerke Fürstenwalde AG,
Werk Riesa
01591 Riesa**

05.09.92/ Das Werk firmierte früher unter dem Namen VEB Reifenwerke Riesa und war Alleinhersteller von Pkw-Reifen in der DDR. Es liegt in unmittelbarer Nähe des Riesaer Elbhafens und ist an die Hafenbahn Riesa (heute DR-Betrieb mit DR-Loks) angeschlossen. Am Stichtag war das Werk noch in Betrieb und im Werksgelände war eine Lok zu sehen (ms).

Pneumant Reifenwerke Fürstenwalde AG, Werk Riesa 01591 Riesa						Spur : 1435 mm Datum: 05.09.92		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	1	LKM 252239/1961	Bdh	V 10 B	100.0			a)
a) = Schild: Im Bf. Riesa Hafen zugelassen								

**VEB Plastbeschichtung und Konfektion
Technischer Textilien Fehrbellin
16833 Fehrbellin**

13.03.93/ Der Betrieb macht einen völlig abgewickelten Eindruck. Die Lok war schon seit einigen Monaten nicht mehr in Betrieb, macht aber noch einen gut gepflegten Eindruck (pp).

VEB Plastbeschichtung und Konfektion Technischer 16833 Fehrbellin Textilien						Spur : 1435 mm Datum: 13.03.93		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		LKM 252381/1962	Bdh	V 10 B				a)

**Hamburger Stahlwerke GmbH
21129 Hamburg (Waltershof)**

06.04.90/ Dem modernen Elektrostahlwerk, das 1984 schon einmal auf der Kippe stand, geht's wirtschaftlich inzwischen wieder gut. Es werden Bau- und Spezialstähle gefertigt, wobei der Schrottanteil zum Teil beachtlich ist. Pro Tag (24 Stunden) werden 2500 t Schrott vom Schrottplatz ins Stahlwerk geschafft. Der Stromverbrauch der Stahlherstellung ist mit dem einer 80000-Einwohner-Stadt zu vergleichen!

Die umfangreichen Bahnanlagen gliedern sich in den Schrottplatz, das Stahlwerk und den Zustellbahnhof (Bahnhof-West).

Den Bahnbetrieb wickeln fünf eigene Lokomotiven ab, davon drei mit Funkfernsteuerung, die nur auf dem Schrottplatz eingesetzt werden. Diese besorgen täglich die 2500 Tonnen Schrott vom Schrottplatz ins Stahlwerk. Das geschieht jeweils mit 2-Wagen-Zügen - es sind Flachwagen, auf denen jeweils ein überdimensionaler Kübel abgestellt ist. Jeder Kübel faßt, je nach Materialgüte, 40 bis 100 Tonnen Schrott.

Die große Deutz-Lok verschiebt zwischen Stahlwerk und Schrottplatz, die kleine Diema-Lok besorgt die kleineren Arbeiten, die innerhalb des Stahlwerkes anfallen. Auf dem Werksge-lände herrscht leider Fotografierverbot, von außen kann man zwar Einiges sehen, fotografisch läßt sich aber nichts Dolles machen.

Hamburger Stahlwerke GmbH 21129 Hamburg (Waltershof)						Spur : 1435 mm Datum: 06.04.90		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	1	Diema 3184/1971	Bdh	DVL 150/1.2	164.0	24.0		a)
#	2	Diema 3286/1972	Bdh	DFL 150/1.1	123.0	24.0		b)
#	3	Hen 31875/1974	Bdh	DHG 300	305.0	34.0	19.0	c), FFS
#	4	Hen 31983/1976	Bdh	DHG 300	305.0	40.0	19.0	c), FFS
#	5	Deutz 58163/1966	Cdh	MG 450 C	470.0	54.0	64.0	d)
#	6	Hen 31201/1966	Bdh	DHG 275	275.0	36.0		e), FFS
#	4	Hen 29971/1959	Bdh	DH 240	240.0	34.0	60.0	f)
a) = neu an HAMBURGER STAHLWERKE, HAMBURG (L101/1)								
b) = neu an HAMBURGER STAHLWERKE, HAMBURG (L102/2)/ 1988 an OnRail, Standort								
c) = neu an Eckhardt & Co., Hamburg (1, 2) 82vh/ 198. an Hamburger Stahlwerke GmbH, Hamburg								
d) = neu an KLÖCKNER-BERGBAU VICTOR ICKERN AG, CASTROP-RAUXEL (7) 69vh/ Ruhrkohle AG (V649, sp. 581) 71vh 85vh/ 1986/87 über OnRail an Hamburger Stahlwerke GmbH, Hamburg								
e) = neu an Neunkircher Eisenwerke, Neunkirchen (46)/ 1982 an Arbed Saarstahl GmbH, Homburg (46) 85vh/ ca. 1985 an Hamburger Stahlwerke GmbH, Hamburg								
f) = neu an Verkehrsbetriebe Salzgitter (033)/ Verkehrsbetriebe Peine-Salz-gitter (203)/ 1979 an Eckhardt & Co., Hamburg								

Der dem Stahlwerk angegliederte Schrottplatz, 1982 noch im Besitz von Eckhardt, gehört heute größtenteils dem Stahlwerk. Mit dem Schrottplatz wurden auch die beiden modernen Henschel-Loks übernommen. Auf einem kleineren, weiter zu Eckhardt gehörenden Teil des Schrottplatzes rangiert noch die ebenfalls zu Eckhardt gehörende Lok 4 (Hen 29971/1959)(uv).

Reinecke Gebrüder GmbH 21149 Hamburg (Neugraben)

16.11.94/ Die bislang von Eisenbahnfreunden völlig unbeachtete Firma liegt unweit der Abstellgruppe der S-Bahn-Züge in Neugraben an der DB-Strecke Hamburg-Buxtehude.

Der Betriebsleiter versucht unermüdlich, möglichst viele Transporte über die Schiene abzuwickeln, dennoch ist das Waggonaufkommen heute eher gering. Es kommt vor, daß die Lok eine ganze Woche lang nicht bewegt wird und sich in einer Lagerhalle verbirgt.

Außer der Betriebslok, die seit 1974 hier ist, existiert im Schuppen verschlossen noch eine ältere Deutz-Lokomotive aus den 30er Jahren, die offensichtlich aber länger nicht mehr im Einsatz war. Am Besuchstag konnte der Lokschuppen leider nicht aufgeschlossen werden, deshalb konnten die Daten dieser Maschine nicht ermittelt werden. Auf jeden Fall will sich der Betriebsleiter - selbst Eisenbahnfreund - nicht von dieser Maschine trennen.

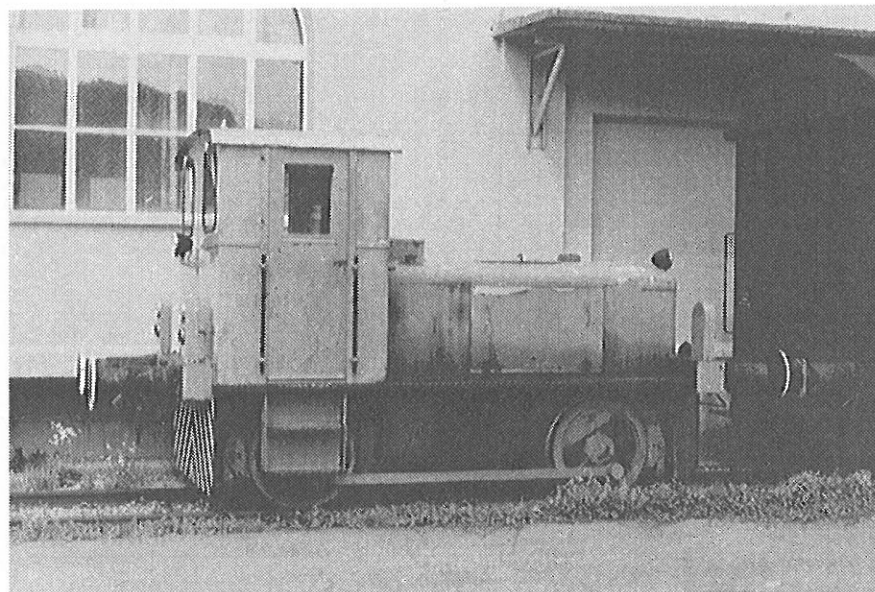
Reinecke Gebrüder GmbH 21149 Hamburg (Neugraben)					Spur : 1435 mm Datum: 16.11.94			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		Deutz /193x Deutz 56792/1958	Bdm Bdm	A4L 514 R	55.0	14.0	14.5	abg. a)
a) = neu an STÄDTWERKE GIESSEN, GIESSEN/ 1974 über Sprenger, Essen, an Reinecke, Hamburg								

Von außen ist nichts von der Werkbahn zu sehen, doch geduldige Eisenbahnfreunde kommen mit etwas Glück schon zum Ziel (uv, hpg).

Howaldtswerke Deutsche Werft AG 24143 Kiel (Gaarden)

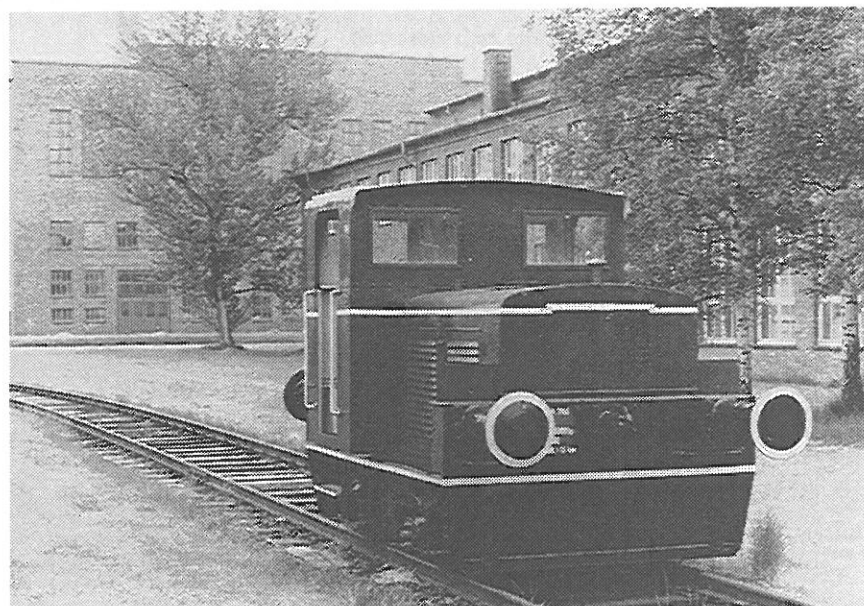
O.A. (BE 1/93 -48-)/ Kaum eine Landeshauptstadt hat werkbahnmäßig so wenig zu bieten wie diese, und nun auch das noch: Die zuletzt einzige Lok 6 (Moyses 1319/1974, BN40E260D), nüchternes Schlußlicht des ehemals hochinteressanten und außergewöhnlich abwechslungsreichen Diesellok-Fuhrparks der Großwerft, ist 1993 an einen benachbarten Schrotthandel verkauft und dort zerlegt worden.

Seitdem übernimmt die eigens deswegen dorthin versetzte Lok 1 (MaK 400037/1961, 450C) der Hafen- und Verkehrsbetriebe der Stadt Kiel (HVB) neben dem spärlichen Betrieb auf der Ostuferbahn die anfallenden Rangieraufgaben dort. Die zuvor am Ostufer eingesetzte Lok 3 (MaK 220059/1960, 240C) befindet sich jetzt am Nordhafen (jr).



Reinecke Gebrüder, Hamburg: Da hat der Fotograf Glück gehabt - Die Deutz-Lok 56792 hatte gerade einen Wagen mit PVC-Material aus Österreich zu verschieben (16.11.94).

Bruno Tibus, Rhumspinge: Zwischen den noch erhaltenen Anlagen des Preußag-Kraftwerkes hat die Henschel-Lok 2137 eigentlich keine rechte Aufgabe mehr (11.05.90).



Torfwerk Hellmann KG 27245 Kirchdorf (Voigtei)

02.05.89/ Das bislang von Eisenbahnfreunden verschont gebliebene kleine Torfwerk wurde 1962 eröffnet. Es liegt östlich von Kirchdorf in der Ortschaft Voigtei und betreibt eine rund 2 Kilometer lange Feldbahn der Spurweite 600 mm. Der Fuhrpark besteht aus zwei kleinen Schöma- und einer Diema-Lok, eine davon mit offenem Führerstand, sowie rund 30 hölzernen Torfloren. Die Gleisanlagen sind denkbar einfach, es existieren zwei beidseitig angeschlossene Entladegleise, ein Umlaufgleis und ein Stumpfgleis. Bei Betriebsruhe gibt es nichts zu sehen, die Loks werden in der Entladehalle eingeschlossen.

Das Torfgebiet westlich des Werkes ist bereits abgetorft, der Abbau erfolgt nunmehr eben 2 Kilometer östlich des Werkes. Die Feldbahn folgt dabei einem Feldweg, von dem aus sich gute Fotomotive ergeben. Der Betriebsleiter ist sehr freundlich und gestattet das Treiben fotografierender Eisenbahnfreunde gern (uv).

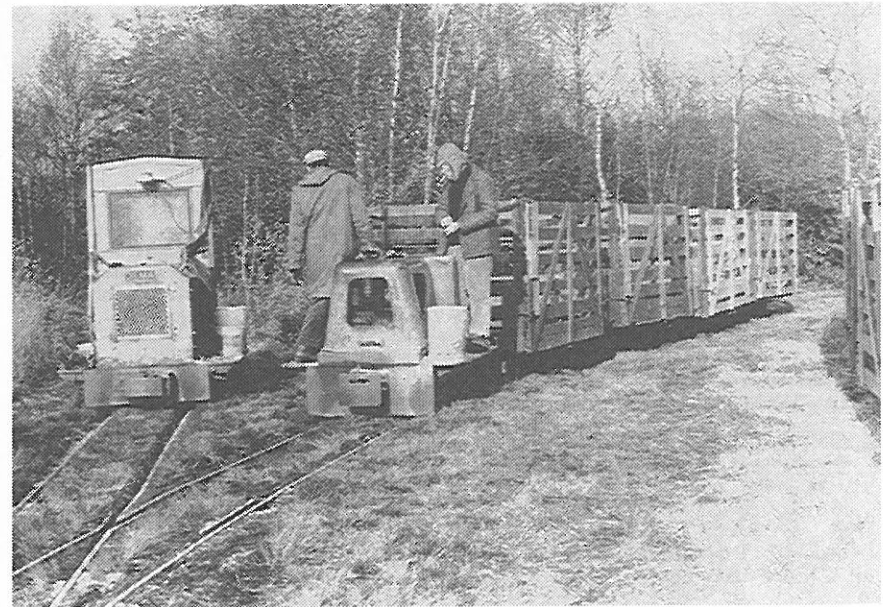
Torfwerk Hellmann KG 27245 Kirchdorf (Voigtei)						Spur : 600 mm Datum: 02.05.89			
#	Nr.	Herstellerdaten		Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. ³ (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		Schöma	2422/1963	Bdm	KDL 6	6.0	1.50		a)
#		Schöma	2559/1961	Bdm	KDL 10	11.0	2.00	8.0	b)
#		Diema	2808/1965	Bdm	DL 6	11.0	1.15		c)
a) = neu an TORFWERK HELLMANN, VECHTA, Kirchdorf-Voigtei b) = neu an TORFWERK HELLMANN, VECHTA, Kirchdorf-Voigtei c) = neu an BAUUNT. STALLMANN, GELSENKIRCHEN/ 02/79 an Diema/ 01/80 an Torfw. Hellmann, Vechta, Kirchdorf-Voigtei									

30.10.91/ Der Lokpark ist unverändert vorhanden, der Betrieb gestaltet sich interessant und rege - gute Fotomotive bieten sich im Verlauf des Vormittags für moorwärts fahrende Züge im Werksbereich und auf allen Teilen der Strecke (uv).

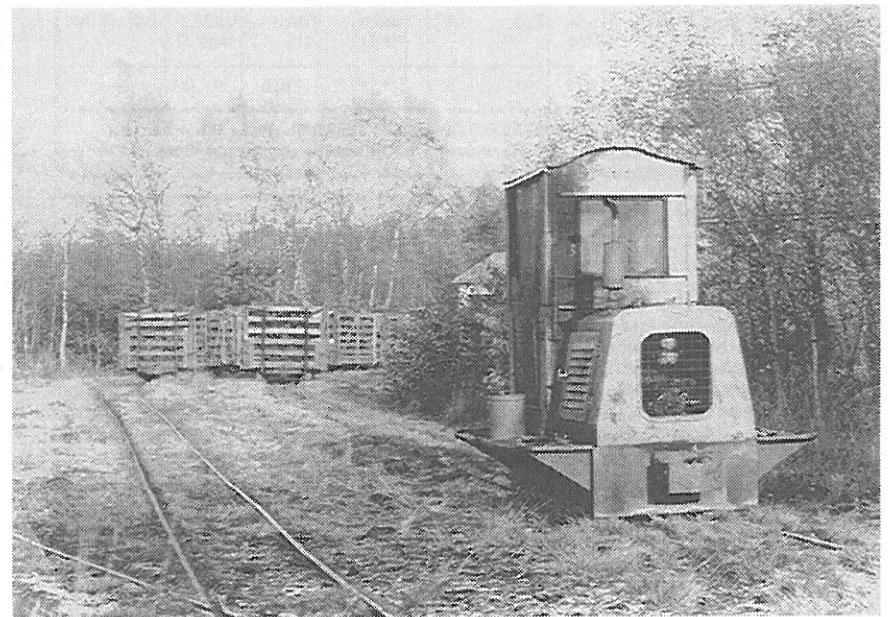
Kali + Salz AG 29339 Wathlingen (Werk Niedersachsen) 31311 Uetze (Hänigsen)(Werk Riedel)

22.06.93/ Die beiden Werke sind zwar noch in Betrieb, doch hat die Eisenbahn offensichtlich nicht mehr allzuviel davon. Das Gleis vom Werk Niedersachsen nach Ehlershausen (DB-Übergabe) sieht kaum befahren aus, das Verbindungsgleis vom Werk Niedersachsen zum Werk Riedel wird schon eher mal benutzt. Außer einem Kesselwagen war in beiden Betrieben kein Waggonaufkommen auszumachen. In dem geräumigen Lokschuppen des Werkes Niedersachsen kann sich eine einzige blaue O&K-Lok (Typ MB 280 N oder ähnlich, Baujahr Anfang 70er - Fabriknummer?) ausbreiten. Von den im Juli 1981 hier vorhandenen KrMa-Loks (1 KrMa 19090/1963, und 4 KrMa 18722/1960) war nichts zu sehen.

Große Teile der Gleisanlagen sind verrostet. Im Werk Riedel liegen nur noch zwei Gleise, der Rest ist zurückgebaut worden, ebenso wie das Gleisdreieck am Werk Riedel und die Strecke weiter in Richtung Hänigsen (= ehem. Anschluß zur Burgdorfer Kreisbahn). Im Werk Riedel gibt es keine eigene Lok.



Torfw. Hellmann, Kirchdorf: An einem kühlen, aber sonnigen Herbsttag des Jahres 1991 befanden sich alle Loks des Torfwerkes im Einsatz - oben Diema 2808 (l.) und Schöma 2422 (mit Zug), unten Schöma 2559, allesamt im Umfeld des Werkes aufgenommen (30.10.91).



Unweit hiervon in Adelheidshof (bei Nienhagen) preist die Regionalkarte 14 ein längeres Anschlußgleis an. An dessen Ende residiert die Firma Stankiewicz, die zwar eifrig mit Wagons hantiert, sich ansonsten aber von der DB bedienen läßt (uv).

Kali + Salz AG, Werk Sigmundshall 31515 Wunstorf (Bokeloh)

23.06.93/ Auch hier ist nicht mehr so übermäßig viel los. Einerseits dokumentierte sich das an dem Lokführer der Lok 1 (MaK 220040/1960), der aus dem Werk herausgefahren war und nun den Prellbock am Ende der StMB-Strecke lackierte, andererseits daran, daß die Steinhuder Meer-Bahn an diesem Tage gar nichts zu tun hatte.

Der Lokführer erzählte: Außer der Lok 1 gibt es noch eine Reservelok (welche ist das denn?). Früher verfügte man noch über eine O&K-Lok (lt. LV: 25881/1959), die aber nach Saudi-Arabien (?) verkauft wurde.

Die beiden Loks der Steinhuder Meer-Bahn standen in Wunstorf im Schuppen. Die Lok 33 (MaK 220033/1955, Unt. 24.02.93) soll Planlok sein, die 263 (MaK 220023/1955, Unt. 08.07.92) Reservelok (uv).

Heinr. Pflüger, Holzhandlung 31515 Wunstorf

23.06.93/ Wer mit der Bahn aus Wunstorf in Richtung Hannover ausfährt, bemerkt rechter Hand eine Deutz-Lok, die hier auf dem Gelände der Holzhandlung steht. Sie ist schon reichlich heruntergekommen, ihrer Schilder beraubt und wird auch kaum noch bewegt (uv).

Heinr. Pflüger, Holzhandlung 31515 Wunstorf						Spur : 1435 mm Datum: 23.06.93			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung	
#		Deutz 47065/1951	Bdm	A4L 514 R	55.0	14.0	15.0	a)	
a) = neu an VER. BAUSTOFFWERKE BODENWERDER (AUCH: WESTDT. MASCHINENFABRIK LIBLAR)/ 1972 über Binder KG, Hannover, an Norddt. Portland-Cementfabr. AG, Wunstorf (2/9015)/ 1988 an Heinr. Pflüger, Wunstorf									

Lieber Leser,

nach immensen Kostenerhöhungen im Druckbereich (insbesondere bei der Litho-Herstellung), die sich erst kurz vor der Drucklegung dieses Heftes herausstellten, waren wir leider gezwungen, das Druckverfahren zu wechseln. Alle weiteren Hefte werden ohne weitere Preiserhöhungen voraussichtlich ebenfalls "nur" in dieser Qualität realisierbar sein. Wir können nur um Verständnis bitten und würden uns freuen, wenn Sie uns als Leser trotzdem weiterhin treu bleiben wollen.

Kiel, 18.03.95

BEB Erdgas und Erdöl, Verladung Gilten 29690 Gilten

O.A. (BE 2/93 -80-)/ Und schon wieder ist der BE der Zeit hinterher: Am Montag, dem 27. Dezember wurden in Gilten die letzten Ölwagen beladen. Die Ölförderung im umliegenden Bereich wird eingestellt, sie ist zu teuer. Die einzige Lokomotive, die ebenso alt ist wie die Verladeanlage, soll in ein Museum "nach Henningsen" können (man darf rätseln, was damit wohl gemeint ist!)(uv).

Moorbetriebe Bad Blenhorst 31609 Balge (Blenhorst)

11.04.92 (BE 2/88 -105-)/ An der Situation hat sich nichts verändert, der Strüver-Kuli (FNr. 60131) steht unverändert mit zwei Loren als Spielobjekt im Kurpark. Kurz nach dem Stichtag sollte es eine farbliche Wiederauffrischung erfahren. Zu diesem Zweck war es 14 Tage später in den Werkstattbereich umgesetzt worden.

15.03.95/ Der Schienenkuli steht - wie schon angedeutet - wieder als Spielobjekt im Kurpark (uv).

Raiffeisen-Warengenossenschaft eG 31633 Leese

30.10.91/ Seit 1985 verfügt das Raiffeisen-Lager rund 2 Kilometer nördlich des DB-Bahnhofes Leese-Stolzenau über eine eigene Lokomotive. Oft genutzt wird sie aber wohl nicht, dafür kann man sie fast immer problemlos aufnehmen.

Raiffeisen-Warengenossenschaft eG 31633 Leese						Spur : 1435 mm Datum: 30.10.1991			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung	
#		O&K 20971/1938	Bdh					a)	
a) = neu an DRG, sp. DB (Kö 4926, 321 233, 323 462)/ + 31.12.79 Bw Hamburg-Altona/ 05/80 an Raiffeisen, Leese									

Die Lok lief zumindest 1987 noch im DB-roten Anstrich, heute trägt sie ein graues Farbleid (uv).

Bruno Tibus, Bootsimport und -export 37434 Rhumspringe

11.05.90/ In den längst stillgelegten, baulich aber noch erhaltenen Anlagen des ehemaligen Kraftwerkes der Preußen Elektra residiert seit 14 Jahren ein Händler für Sportmotorboote. Aus den Beständen des Kraftwerkes übernahm er auch die seinerzeit völlig heruntergewirtschaftete Lokomotive, ließ sie aufarbeiten und verwendete sie zunächst noch auf dem von ihm ebenfalls übernommenen Gleisanschluß für Boottransporte.

Bruno Tibus, Bootsimport und -export 37434 Rhumspringe						Spur : 1435 mm Stand: 11.05.1990		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		Hen 2137/1949	Bdm			5.8	13.0	

Inzwischen hat die Lok keine konkrete Aufgabe mehr, wird aber weiterhin betriebsfähig unterhalten ("... wenn Sie im Sommer mal wiederkommen, können Sie auch mit der Lok mal fahren ..."), doch ist über den Winter hinweg die Batterie ausgebaut. Ihre letzte offizielle HU (lt. Anschrift) erhielt die Lok 1968 noch unter der Regie der Preußen Elektra (uv).

Harzer Gipswerke Robert Schimpf Söhne 37520 Osterode

11.05.90/ Die 750 mm-Feldbahn in dem altertümlichen Werk existiert nach wie vor, doch herrschte z.Zt. Betriebsstillstand aufgrund von Reparaturen. Auch die Schöma-Lok hat man wieder aufgefrischt, sie befand sich gerade in der Werkstatt. In den nächsten Wochen soll der Betrieb (auch mit Feldbahn, die zwischen dem Bruch und dem Werk verkehrt) wieder anlaufen. Eine O&K-Lok ist schon länger in dem heute vom Feldbahnnetz gleismäßig abgetrennten Schuppen abgestellt. Der Zugang zum Werk ist nicht ganz einfach (uv).

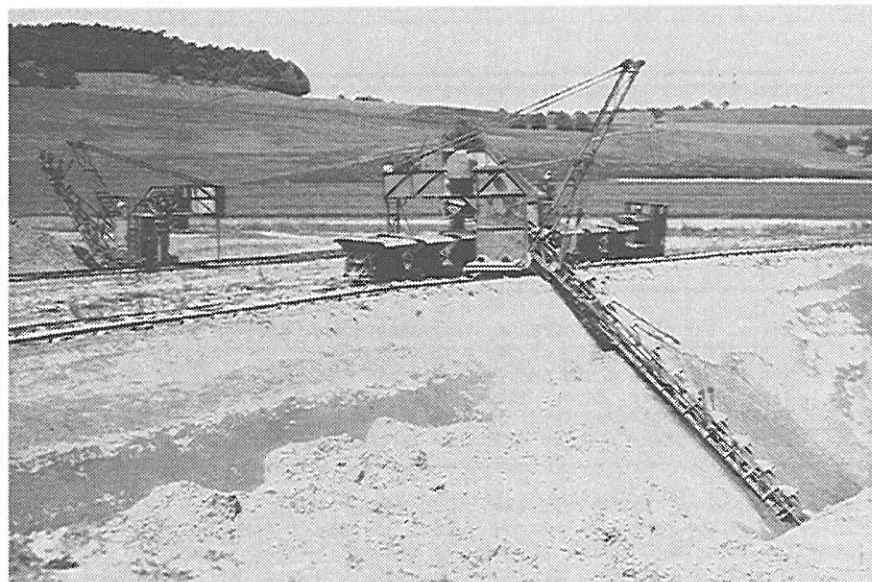
Harzer Gipswerke Robert Schimpf Söhne 37520 Osterode						Spur : 750 mm Datum: 11.05.90		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		Schöma 2870/1965	Bdh	CFL 20 I	22.0	4.0	15.0	neu
#		O&K 25716/1956	Bdm	MV 0 A		3.5	10.4	neu, abg.

Dampfziegelei Goslar, Heinrich Tjaden 38640 Goslar

(Adresse lt. Adreßbuch 1970: Am Osterfeld 3; das Adreßbuch nennt nur diese eine Ziegelei in Goslar, ebenso Armin Graupner in "Die niedersächsische Ziegelindustrie")

09.10.72/ Bei einem Besuch der Ziegelei Goslar im Jahre 1972 war ein Diema-Triebwagen auf einem kurzen Stumpfgleis abgestellt, während eine alte Gmeinder-Lok mit vier Kipploren für "Betrieb" sorgte.

Die Strecke begann in der oberhalb der Ziegelei gelegenen Grube zunächst eben, um nach Verlassen der Grube in mehr oder weniger stetigem Gefälle am Hang entlang talwärts zu führen. In Höhe der Entladestelle bog sie mit einer 90 Grad-Kurve ab (hier stand auch der Diema-Triebwagen), um über eine abenteuerliche Brückenkonstruktion direkt in die Entladehalle zu fahren.



Ziegelei Bott & Eder, Billigheim: Ein Blick auf die Abbaustelle, hier mit einigen Loren und Diema 2797 als Zuglok (28.05.73, Horst Kühnhackl).

Dampfziegelei Goslar: Die Gmeinder-Lok 2934, aufgenommen mit ihrem 4-Loren-Zug (09.10.72, Horst Kühnhackl).



Dampfziegelei Goslar, Heinrich Tjaden 38640 Goslar					Spur : 600 mm Datum: 09.10.72			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		Gmdr 2934/1940	Bdm		24.0			a)
#		Schöma 1632/1955	Bdm	CDL 15		2.8		b)
#		Diema 2901/1966		GT 5	20.0	2.5	8.0	c), abg.

a) = ...
 b) = neu an DR. HEINRICH GRAUCOB, KALKSANDSTEINW., BOTHMER BEI SCHWARMSTEDT/
 DAMPFZIEGELEI GOSLAR, HEINR. TJADEN
 c) = neu an STEINE & ERDEN GMBH, GOSLAR, FÜR ZIEGELEI SALZGITTER-BAD/ Dampf-
 ziegelei Goslar, Heinr. Tjaden 72vh/ HÖSBACHER ZIEGELWERKE, PETER GRÜN
 ERBEN, HÖSBACH/SPESSART/ 10/79 an Tonwarenfabrik Scheiber, Marktheiden-
 feld 84vh 85vh/ 1990 an Feld- und Werkbahnmuseum, Oekoven

Unser Korrespondent, damals Grundwehrdienstleistender in der Kaiserstadt und in seiner Karriere als Hobby-Feldbahner erst am Anfang, hat damals Folgendes festgehalten: "Trotz Ungewißheit dann zur Feldbahn gefahren. Es war fast 11.00 Uhr geworden, und ein Zug (der Zug) stand gerade oben (in der Grube). Laut Lokführer (und Baggerführer in einer Person) fährt er 8-9 Mal am Tag. Außer der Talfahrt sollte vor 12.00 Uhr nichts mehr laufen. Schade, dachte ich. Nur wenige Bilder! Als der Zug sich dann in Bewegung setzte, begann ein filmfüllendes Programm. Mit der Schnauze schob die Lok ihre 4 Loren (neben der normalen Kupplung war noch eine separate Kette zwischen jeweils zwei Rahmen "verknottet") talwärts. Die Geschwindigkeit, die dabei entwickelt wurde, kann nur als lächerlich gelten. So kam man denn zu diversen Fotos. Die an sich gerade Strecke weist einige "Unsauberkeiten" auf; die Räder der Loren sind unglaublich deformiert (unrund und böse Flachstellen!), die Lok ist 32 Jahre alt. Wahrscheinlich ergeben diese Faktoren zusammen die Geschwindigkeit. Da sich nichts mehr tat, um 11.30 Uhr abgeseilt ..."

Nicht allzu lange danach war die Feldbahn eingestellt worden, die Ziegelei hat es dann wohl auch nicht mehr lange gemacht - sie existiert heute schon längst nicht mehr (hk).

VEB Zuckerfabrik Weferlingen 39356 Weferlingen

05.08.92 (BE 2/93 -91- Fallersleben)/ Die Ruinen der Zuckerfabrik wurden am Stichtag besucht; damals war noch eine blaue LKM-Lok vor dem ansonsten leeren Lokschuppen abgestellt (Nr. 2 - ohne Fabrikschilder). Während die Nr. 1 in Fallersleben abgeblieben ist, darf am Verbleib und den Daten der Nr. 2 noch gerätselt werden (rb).

Sand- und Tonwerke Walbeck GmbH 38368 Grasleben

O.A. (BE 2/93 -91-)/ Es verdichten sich die Hinweise darauf, daß die unbekannte Lok im Schuppen von MaK ist. Der Vollständigkeit halber folgt hier noch einmal eine komplettierte Lokliste (pp, ds, rb, uv):

Sand- und Tonwerke Walbeck GmbH 38368 Grasleben					Spur : 1435 mm Datum: 22.06.93			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		O&K 20247/1932	Bdm	RL 8	75.0	15.5	30.0	a)
#		Deutz 47346/1944	Bdh	A6M 517 R		16.0	30.0	b)
#	36	MaK 220023/1955	Bdh	240 B	240.0	32.0	28.0	c)
#	2	Schöma 1763/1956	Bdm	KDL 15 S 20	20.0			d)
#	1	MaK 220070/1961	Bdh	240 B	240.0	28.0	56.0	e)

a) = neu an STADT SAARBRÜCKEN/ DÖRENTRUPER SAND- UND TONWERKE, GRASLEBEN
 67vh/ Verbleib unbekannt
 b) = neu an DRG, RZA BERLIN/ DB (Kbf5250/ + 28.12.65 Braunschweig 1)/ DB
 Schule Braunschweig ("322001")/ 1984 an Dörentruper Sand- und Tonwerke,
 Grasleben 86vh/ Sand- und Tonwerke Walbeck GmbH, Grasleben
 c) = neu an DORTMUNDER EISENBahn (D1)/ 03/61 an Fasbender, Siepmann & Co./
 11/65 an Dörentruper Sand- und Tonwerke, Grasleben/ 12/79 an Steinhuder
 Meer-Bahn GmbH, Wunstorf (263) 93vh
 d) = neu an Deutsche Bundesbahn (KDL01-01)/ 1968 an Dörentruper Sand- und
 Tonwerke, Grasleben/ Verbleib unbekannt
 e) = neu an Krupp STAHLWERKE SÜDWESTFALEN, Werk Niederschelden, Niederschel-
 den (auch: Werk Geisweid (5)/ Krupp Brüninghaus GmbH, Schwerte-Westhofen
 (auch: Lok ist immer in Schwerte gewesen)/ 1978 an Dörentruper Sand- und
 Tonwerke, Grasleben 89vh (1) 93vh

Ruhrkohle AG, Bergwerk Minister Achenbach 44536 Lünen (Brambauer)

O.A. (BE 2/92 -220-)/ Die auf S. 221 unten abgebildete Diesellok ist eine Jung-Standardlok vom Typ VL 244, Achsfolge B, mechanisches Getriebe, Antrieb über Blindwelle und Kuppelstangen, Leistung 80/88 PS. Somit dürfte es sich wohl um Jung 10678 handeln (dk, uv).

Diema 1951/1956 findet man in einer Bestandsliste der ArGe Muttenthalbahn, Witten, von Anfang 1993 wieder. Dort trägt sie die Nummer 32 (uv).

Gelsenkirchener Hafenbetriebsges. mbH 45881 Gelsenkirchen (Stadthafen)

O.A. (BE 2/93 -98-)/ Die Jung-Lok 2740 ist keine Standardlok gewesen. Sie leistete 350 PS, brachte leer 30.4 Tonnen auf die Waage und hätte pro Stunde 45 Kilometer hinter sich lassen können (wenn sie gedurft hätte!)(dk).

Röben Idunahall AG 46514 Schermbeck

O.A. (BE 2/93 -105-)/ Jung 6331 wurde 1980 verschrottet. Jung 6855 besaß original einen Jung-Motor vom Typ SZ 130 mit einer Leistung von 36/40 PS (dk).

Klöckner Wilhelmsburger GmbH 49124 Georgsmarienhütte

O.A. (BE 2/93 -112-)/ Nachgetragen gehört noch Diema 1324/1949. Ursprünglich wurde die Lok im Tagebaubetrieb der Kalksteinbrüche der Klöckner Werke in Holperdorp eingesetzt. Dort befand sich ein umfangreiches Schmalspurnetz. Es war bis Mitte der 60er Jahre in Betrieb. Ende der 60er Jahre wurden alle noch brauchbaren Maschinen auf das Gelände der Klöckner Werke in Georgsmarienhütte gebracht und fanden dort eine neue Verwendung.

In den Reparaturwerkstätten für den Eisenbahnbetrieb verschob man bislang mit einer Seilzuganlage, was jedoch nicht mehr den Sicherheitsvorschriften entsprach. Daher baute man im Jahre 1968 Diema 1324/1949 auf Normalspur um. Die Lok erhielt bewegliche Pufferbohlen, Antriebs- und Nebenaggregate blieben bestehen. Das Fahrzeug bewährte sich gut und bekam den Namen "Goliath der Starke". 1971 wurden die Reparaturhallen für den Eisenbahnbetrieb für den Behälter- und Apparatebau benötigt. "Goliath der Starke" war fortan in diesem Bereich mit der Zustellung von Güterwagen befaßt. 1981 wurde dieser Bereich samt Inventar von Klöckner Wilhelmsburger übernommen. "Goliath der Starke" war noch bis 1987 dort im Einsatz und gelangte dann in den Besitz des Vereins Osnabrücker Dampflokreunde am Piesberg, wo er restauriert wurde und nun in hellrot erstrahlt (jb).

Nach diesen Ausführungen bleiben für die ZU4 der Klöckner Stahl GmbH (BE 2/93 -110-) nur die Daten Diema 1347/1950 übrig. Ihre Vorgeschichte bis Ende der 60er Jahre dürfte ähnlich lauten.

Es bleibt immer noch die Frage offen, was für ein Rangierfahrzeug bei Klöckner Wilhelmsburger heute noch in den Hallen herumkreucht. Weiß denn niemand etwas Konkretes? (uv)

Torfwerk Hellmann KG 49377 Vechta (Telbrake)

19.10.90/ Das Torfwerk Hellmann ist aus der im November 1951 gegründeten Firma Ostendorf & Hellmann hervorgegangen. Ostendorf existiert heute noch, und zwar in Form dreier ebenfalls nur kleiner Torfwerke in Lauenbrück, Eydelstedt-Donstorf und Neuenkirchen-Campemoor. Hellmann betreibt heute zwei Torfwerke, von denen eines in Telbrake bei Vechta liegt (man muß den Schildern "Hellmann Farmbedarf" folgen), das andere in Voigtei bei Kirchdorf, ca. 15 Kilometer südöstlich von Sulingen.

Torfwerk Hellmann KG 49377 Vechta (Telbrake)						Spur : 600 mm Datum: 19.10.90			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung	
#		Schöma 1988/1956	Bdm	CDL 14	14.0	2.50	12.0	a)	
#		Schöma 2137/1958	Bdm	KDL 10	10.0	1.50	8.0	b)	
#		Schöma 2719/1964	Bdm	CDL 20	22.0	3.00	12.0	c)	
a) = neu an TABELING & WICHMANN, OYTHE/ 02/67 AN TORFWERK HELLMANN, VECHTA b) = neu an TORFWERK HELLMANN, VECHTA c) = neu an WALTER AUERBACH & CO., DORTMUND, FÜR PUMPENWERK DER RHEIN.-WESTF. WASSERWERKSGES. MBH, MÜLHEIM/ 09/76 AN TORFW. HELLMANN, VECHTA									

Das Torfwerk verfügt über drei Lokomotiven, die bei Betriebsruhe in der Entladehalle abgestellt sind. Das Abbaugelände liegt im Großen Moor, das auch von den Bahnen etlicher anderer Torfwerke angefahren wird. Eine Verbindung besteht im Moor zum Gleisnetz des Torfwerkes Wichmann und Tabeling, das ebenfalls in Telbrake angesiedelt ist. Das Fotografieren der Loks bereitet in der Regel keine Probleme (uv).

Torfwerk Hahnenmoor GmbH, Werk Felsen 49770 Herzlake

23.04.92 (BE 1/90 -158-)/ Am Stichtag war das Werk vollständig geschlossen, baulich aber noch komplett vorhanden. Im Freigelände fanden sich ca. 20 Drahtkäfigloren, ca. 20 herkömmliche Kipploren, 3 Holzkastenloren, 1 Fahrgestell, sowie jede Menge Gleis, lose und in Jochen montiert (natürlich Spur 700 mm). In der Entladehalle standen noch zwei Lokomotiven, und zwar die alte O&K-Lok und Diema 2240/1959, DS14.

Was den Verbleib der beiden anderen Loks (Diema 1990/1956 und 1999/1957, beide DS14) betrifft, so gibt es möglicherweise einen Zusammenhang zu einer Äußerung des Chefs des Torfwerkes Eugen Stoph, Tiste, der gleichzeitig ein Torfwerk in Polen leitet: Er hätte 1990/91 zwei Loks "von einem stillgelegten Torfwerk aus der Ecke Vechta" zwei Loks nach Polen verkauft. Zwar liegen Vechta und Herzlake einige Kilometer auseinander, doch kommt einfach nichts anderes in Frage. Wer kann diese Theorie bestätigen/widerlegen? (uv)

Rheinische Provinzial Basaltwerke 54574 Birresborn

27.07.90/ Auch ein Urlaub in einer eisenbahnmäßig ziemlich toten Gegend bleibt nicht ganz ergebnislos. Die Kleinlok rangiert hinter dem Betriebsgelände der Basaltin GmbH & Co. Diese Firma hat mit der Lok, die Schotterwagen unter der Beladung hin- und herschiebt, allerdings nichts zu tun.

Rheinische Provinzial Basaltwerke 54574 Birresborn						Spur : 1435 mm Datum: 27.07.90			
#	1	Jung	13201/1960	Bdh			45.0	a)	
a) = neu an DB (Köf 6763/323 833)/ + 31.12.79 Heidelberg/ 1980 an Basalt AG, Sinzig (1)/ Rhein. Provinzial Basaltwerke, Birresborn (1) 87vh									

Die Gleisanlagen sind ziemlich spärlich, das Fotografieren problemlos. Die Verladung liegt rechtsseits der DB-Strecke Gerolstein-Birresborn (uv).

Weingut Rademacher 56812 Cochem

21.07.90/ Das Weingut, das schräg hinter dem DB-Bahnhof Cochem seine Weinberge bewirtschaftet, hat in vergangener Zeit offensichtlich den Besitzer gewechselt und macht jetzt wieder einen besseren Eindruck. Nach wie vor vorhanden ist die Feldbahn, die im Zickzack den Weinberg hinaufführt.

Weingut Rademacher 56812 Cochem						Spur : 600 mm Datum: 21.07.90		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		Deutz 36326/1941	Bdm	OME 117 F	12.0	2.80	13.3	a)
a) = neu an OTTO STEINBACH, WEINGUT, COCHEM/ 1956 NEUER MOTOR A1L514/HEINZ ROMBEY, BURGEN/MOSEL/ Weingut Haxel, Cochem 84vh/ Weingut Rademacher, Cochem 90vh								

An Arbeitstagen verkehrt auch die einzige vorhandene Lok. Es liegt übrigens nahe, daß die in der Lokliste aufgeführten Besitzerwechsel ausschließlich durch einen Eigentümerwechsel des Weingutes bedingt sind - die Lok wäre dann Zeit ihres Lebens auf dem Weinberg in Cochem tätig gewesen.

Die Zukunft der Bahn sieht indes weniger gut aus. Zwar plant man, die Anlage auch touristisch zu nutzen und bemüht sich um entsprechende Genehmigungen, doch müßten erhebliche Investitionen dafür getätigt werden. Eher scheint die Möglichkeit, daß die Bahn in ein bis zwei Jahren verschwinden und ein Wegenetz in den Weinbergen gebaut wird, realistisch (uv).

PWA Graphische Papiere GmbH 63811 Stockstadt/Main

04.03.94/ Die Papierfabrik verfügt über ein umfangreiches Normalspurgleisnetz mit 16 Weichen und einer Gesamtlänge von knapp 3.5 Kilometern, das direkt gegenüber vom DB-Bahnhof Stockstadt beginnt.

Es werden zwei eigene Lokomotiven vorgehalten, die einen Umlauf von 20-30 Wagen pro Tag zu bewältigen haben. Das überwiegende Ladegut ist Kreide, Leim und Zellstoff. Zellstoff aus Buche (kurze Fasern) wird im Werk hergestellt, der aus Nadelholz (lange Fasern) kommt aus Skandinavien und Kanada.

Für die Übergaben kommen die Werkloks auch in den DB-Bahnhof.

Es existiert ein altes Foto, auf dem sowohl auf dem Normalspurgleis, als auch auf dem Schmalspurgleis je eine Dampflokomotive zu sehen ist. Beide Loks sind bislang unbekannt, die Normalspurlokomotive soll an einen Verein (welchen?) gegangen sein.

Ferner sind aus verschiedenen LV weitere Schmalspurfahrzeuge bekannt. Seitens der Papierfabrik kann man aber nur bestätigen, daß die Schmalspurbahn 1967 stillgelegt und abgebaut wurde. Ein Schienenkuli ist im Jahre 1975 verschrottet worden. Bleibt die Frage, was es denn nun mit der Diema-Lok auf sich hat ... (wk/uv)



PWA Graphische Papiere, Stockstadt: Dies sind die beiden O&K-Loks des Werkes, oben Lok 1 (O&K 26279) rangierenderweise, unten Lok 2 (O&K 26698) abgestellt im Werk (04.03.94, Wolfgang Karau).



PWA Graphische Papiere GmbH 63811 Stockstadt/Main								Spur : 1435 mm Datum: 04.03.94	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung	
#	1	O&K 26279/1964	Bdh	MV 10	250.0	28.0	27.0	a) FFS	
#	2	O&K 26698/1971	Bdh	MB 125 N	120.0	20.0	18.0	b)	
								Spur : 600 mm	
		Strüver 602xx/1949	Bdm	Schienenkuli				LV, c)	
		Strüver 6051x/1961	Bdm	Schienenkuli				LV, d)	
		Diema 3275/1972	Bdm	DFL 10/1.1	8.5	1.15	8.0	LV, e)	
a) = neu an ASCHAFFENBURGER ZELLSTOFFWERKE AG, WERK REDENFELDEN/ Papierwerke Waldhof-Aschaffenburg, Werk Stockstadt (Inbetriebnahme 18.02.65) (seit 1980 FFS) (1)									
b) = neu an ASCHAFFENBURGER ZELLSTOFFWERKE, WERK STOCKSTADT (2)									
c) = neu an ASCHAFFENBURGER ZELLSTOFFWERKE (ohne Ortsangabe), MNr. 1208929									
d) = neu an ASCHAFFENBURGER ZELLSTOFFWERKE, ASCHAFFENBURG, MNr. 2832862									
e) = neu an PAPIERWERKE WALDHOF-ASCHAFFENBURG AG, MANNHEIM, FÜR WERK STOCKSTADT									

Ziegelei Bott & Eder 74842 Billigheim

28.05.73 (DI 7 -122-)/ Die Ziegeleifeldbahn entdeckten wir zufällig von der Straße aus auf einer Fahrt von Mosbach nach Möckmühl, wo wir die Jagstalbahn besuchen wollten. In Mosbach war man kurz davor, die meterspurige DB-Strecke Mosbach-Mudau "zu Grabe zu tragen" (!) und zwischen Mosbach und Möckmühl suchten wir in Billigheim nach Überresten der ehemaligen DEBG-Strecke von Oberscheffenz nach Billigheim (1435 mm), wo wir im ehemaligen Bf. Billigheim auch fündig wurden: Ein Gleisstück neben einer Lagerhalle, eine Kopframpe sowie den kompletten Lokschuppen.

Ziegelei Bott & Eder 74842 Billigheim								Spur : 600 mm Datum: 28.05.73	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung	
#		Diema 2797/1965	Bdm	DS 30	42.0	5.0	12.0	a) Reserve	
#		Gmdr 2870/1940	Bdm		18.0				
a) = neu an ZIEGELEI BOTT, Rauenstein, Billigheim/ 02/74 an Grönland Keramik Industri AS, Egersund/Dänemark (9) 83vh/ 10/83 an Diema (Umbau 36 PS, 4.1 t)/ 07/84 an Klinkerw. L. de Cousser, Bramloge 90vh									

Kurz vor Mittag entdeckten wir die Feldbahn, wobei es wohl ein wahres Glück war, sie in Betrieb zu erleben, da sie nur bei Bedarf verkehrte. Im Einsatz befand sich eine Diema-Lok mit 8 Loren, die das Gleis zwischen der Grube und einer Lkw-Verladung befuhr. Eine Gmeinder-Lok stand zur Reserve im Schuppen.

Der frühere Seilbahnbetrieb zwischen Grube und Werk konnte noch nicht allzu lange "tot" sein, obwohl die Seile, die Seilbahnmulden und die Masten (bei letzteren möchte ich mich nicht 100%ig festlegen!) fehlten. Aber die Trasse und das Innenleben des jetzt nur noch als Lokschuppen genutzten Umschlaggebäudes von der Feld- auf die Seilbahn vermochte noch sehr gut den ursprünglichen Betriebsablauf widerzuspiegeln. Die Strecke zwischen Lokschuppen und Lkw-Verladung beträgt rund 150 Meter, die zwischen der Grube und der Lkw-Verladung rund 100 Meter.

Die Umladestelle von der Feldbahn auf den Lkw ist wohl erst mit der Aufgabe des Seilbahnbetriebes eingerichtet worden, da die ursprüngliche Strecke (jetzt Abstellplatz für überzählige Loren) gerade durchging.

Zu der Gmeinder-Lok kann außer den Daten des Fabrikschildes nichts mehr beigesteuert werden: Weder Farbe noch mit/ohne Führerhaus. Ein Foto ist auch nicht versucht worden, es war wohl zu dunkel im Lokschuppen.

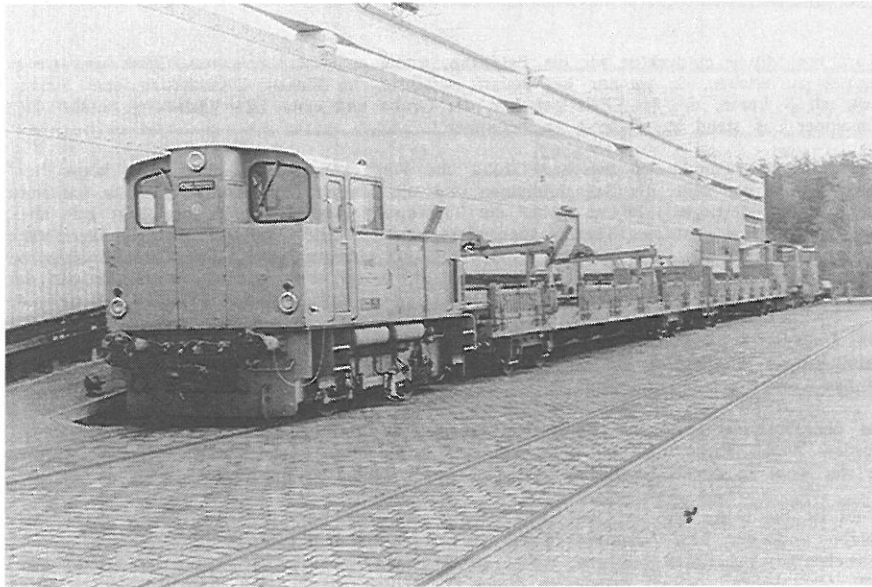
Eines ist bis heute gut im Gedächtnis haften geblieben: Die 90 Grad-Kurve zwischen der Grube und der Lkw-Verladung. Diese wurde vom Lokführer mit unvermindert großer (Strecken)geschwindigkeit befahren, wobei die 8 leeren Loren ja auch noch geschoben wurden. Dahingehend befragt antwortete dieser in breitem Dialekt, daß diese Kurve von ihren "Äkschperre" im Gleisbau gebaut worden sei und da würde nichts passieren!

O.A./ Wie so oft sollte das der letzte Besuch bei dieser Bahn gewesen sein. Jahre später ergab sich folgendes Bild: Das ganze Gelände war wohl "kultiviert" worden und von einem neuen Zaun umgeben. Von den ursprünglichen Baulichkeiten war nichts geblieben. Eine große Wasserfläche tat sich dort auf, wo sich vermutlich die Tongrube befunden hatte (hk).

Verkehrs AG Nürnberg, U-Bahn 90471 Nürnberg

19.04.91/ Für die Unterhaltung der U-Bahn in Nürnberg wird ein entsprechender Arbeitsfuhrpark bereitgehalten es sind zwei Lokomotiven, ein Rottenkraftwagen mit Anhänger (Dreiseitenkipper), drei vierachsigen Arbeitswagen (Niederbordwagen) und ein Schotterwagen.

Verkehrs AG Nürnberg, U-Bahn 90471 Nürnberg										Spur : 1435 mm Datum: 19.04.91	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Inbetr.- nahme			
#	A601	Gmdr/Sie 5470/1970	Bde	DE/E 20 B	136.0	25.0	40.0	03.12.70			
#	A602	Gmdr/Sie 5626/1983	Bde	DE/E 20 B	329.0	27.0	40.0	23.02.84			
#	A611	Schöma 4108/1976	Bdh	KLV 53 CL	82.0	15.0	40.0	20.06.77			
#	A681	Schöma 4109/1976	2x	CS 727	Dreiseitenkipper			20.06.77			
#	A651	Rathgeber /1971	4x		21 m Niederbordwagen			07.07.71			
#	A652	MAN /1984	4x		21 m Niederbordwagen			08.03.84			
#	A661	Rathgeber /1971	4x		12 m Niederbordwagen			07.07.71			
#	A671	/19..	.x		Schotterwagen			.			



VAG, Nürnberg: Normalerweise stehen die Arbeitsfahrzeuge der VAG im Betriebshof Langwasser, hier angeführt von A602 (Gmdr 5626)(19.04.91).

Rhein. Basaltstein, Birresborn: Außer üppigen Brombeervorkommen am Rande der Gleisanlagen interessiert den Eisenbahnfreund noch die Lok 1 (Jung 13201), die im Basaltwerk die Schotterwagen verschiebt (27.07.90).



Der Fuhrpark steht, wenn er nicht eingesetzt wird, im Betriebshof Langwasser. Erreichbar ist dieser Betriebshof ab U-Langwasser Mitte (U1) mit dem Bus Linie 55 bis Tucholskystraße (uv).

Steinkohlenzechen im Deister

O.A. (BE 1/93 -4-)/ Die Fabriknummer der auf S. 8 genannten Jung-Lok 11556 muß auf 11566 korrigiert werden. Die Maschine leistete 560 PS (dk).

Esslinger Dampfspeicherlokomotiven

Um 1944/46 legte die Maschinenfabrik Esslingen eine Serie von 13 (typengleichen?) Dampfspeicherloks auf, die an verschiedene Industriebetriebe geliefert wurden. Trotz der Unglückszahl ist der Verbleib etlicher Maschinen bekannt - wer mehr dazu weiß, darf sich gern melden (uv):

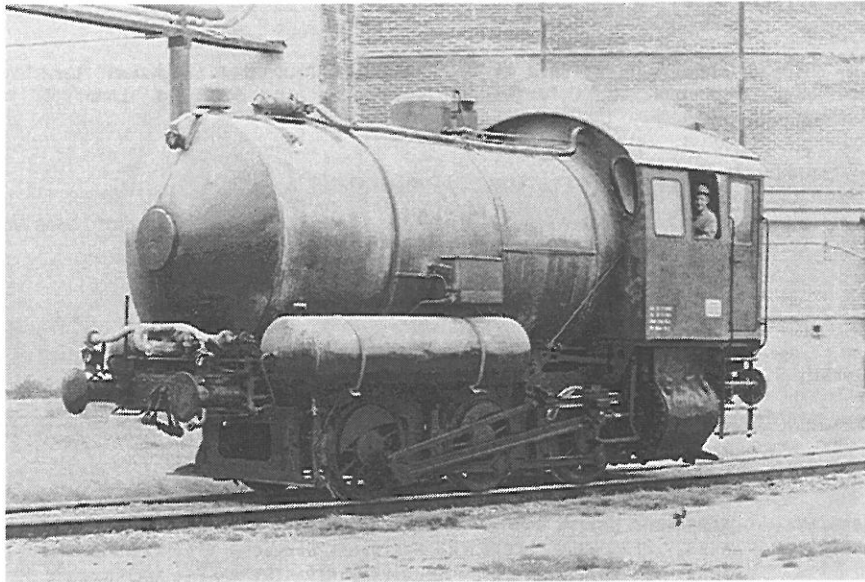
FNr./Bj.	Empfänger/Verbleib
4683/1944	GELSENBERG BENZIN AG
4684/1944	ENERGIE-VERSORGUNG SCHWABEN, Kraftwerk Marbach/ 1957 an Dt. Linoleum-Werke, Bietigheim (2)/ Verbleib unbekannt
4685/1946	IG FARBEN, WERK LUDWIGSHAFEN/ BASF AG, Ludwigshafen/ 1968 an BASF AG, Rendsburg 81vh/ Verbleib unbekannt
4686/1944	CHEMISCHE WERKE/ESSENER STEINKOHLE/ Schering AG, Bergkamen/ 1964 abgestellt
4687/1944	RUHR-CHEMIE, OBERHAUSEN/ Verbleib unbekannt
4688/1945	ANORGANA GMBH, GENDORF OBB./ Hoechst AG, Gendorf (1)/ nach 1971 verschrottet
4689/1944	GASWERK NÜRNBERG/ Stadtwerke Nürnberg, Gaswerk (4)/ 1980 Denkmal im Werk Sandreuth
4690/1944	IG FARBEN, WERK HEYDEBRECK OS.
4691/1945	ANORGANA GMBH, GENDORF OBB./ Hoechst AG, Gendorf (2, "Resi") 82vh
4692/1945	HEIZKRAFTWERK STUTTGART/ Großkraftwerk Mannheim-Neckarau (2/224) (zugel. 23.03.64)
4693/1946	CHEMISCHE WERKE HULS, Marl (4)/ 01/67 verschrottet
4694/1945	DEUTSCHE CELLULOIDFABRIK, EILENBURG/ 195x an VEB Filmfabrik Wolfen (2) 64vh
4695/1946	IG FARBEN, WERK LUDWIGSHAFEN/ Amalia Benzolverwertung, .../ 1970 an Rütgerswerke AG, Castrop-Rauxel (2) 90vh

zu 4684: Das Linoleumwerk hat 1985 zwei ex DB-Kleinloks beschafft. Seitdem hörte man nichts mehr von den vormals vorhandenen beiden Dampfspeicherloks (u.a. Essl 4684).

zu 4685: Die BASF-Düngerfabrik in Rendsburg wurde Mitte der 80er Jahre stillgelegt. Beide Loks (u.a. Essl 4685) sollen verschwunden sein.

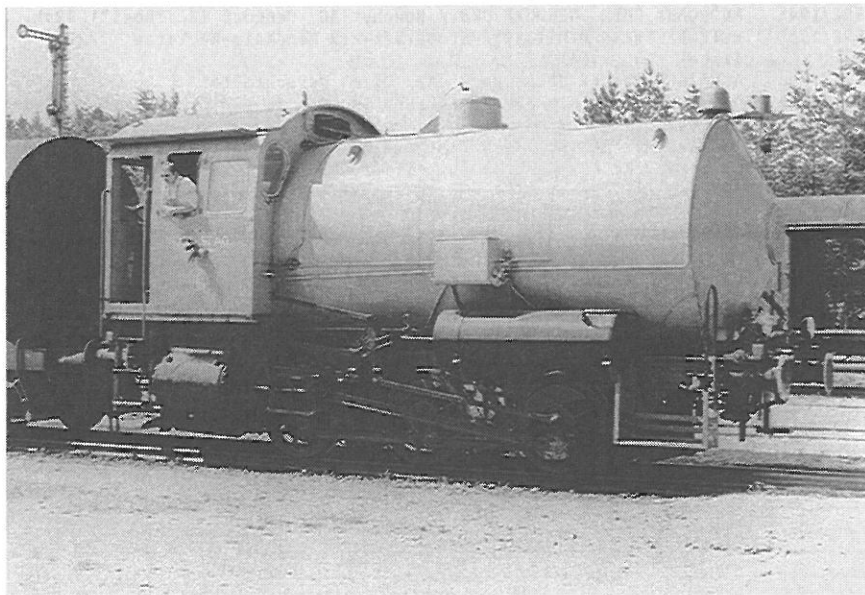
zu 4686: 1984 lief im Werk eine Henschel-Diesellok. Die Dampfspeicherlok ist wohl nicht mehr vorhanden.

zu 4687: 1989 gab es im Werk in Oberhausen-Holten zwei Henschel- und zwei KrMa-Dieselloks. Über den Verbleib der Essl 4687 war nichts herauszubekommen.



BASF, Rendsburg: Spurlos verschwunden ist inzwischen diese Dampfspeicherlok (Essl 4685)(26.06.81).

Hochst, Gendorf: Am anderen Ende der Republik wurde die Schwesterlok RESI (Essl 4691) aufgenommen (27.05.82).



Complexe touristique du Trimbleu B-4570 Blégny

O.A. (BE 1/93 -56-)/ Bereits am 5. Oktober 1991 ereignete sich auf der Touristenbahn ein schweres Unglück, bei dem 7 Fahrgäste getötet und 35 verletzt wurden. Nach Problemen mit der Druckluftversorgung hielt der Lokführer den Zug auf einer Gefällstrecke an und eilte zu einem nahegelegenen Hof, um zu telefonieren. Derweil setzte sich der Zug in Bewegung und entgleiste schließlich mit rund 60 km/h bei Dalhem in einer Kurve. Der Vorfall wird zur Zeit (Mitte 1994) ausgiebig vor Gericht behandelt. Themen sind u.a. mangelnde Sachkenntnis des Lokführers, sowie grobe technische Fahrlässigkeiten (z.B. vorsätzliche Außerbetriebnahme der Notbremse in den Wagen).

Der Bahnbetrieb ist nach dem Unglück eingestellt worden. Die Gleise überwuchern, das zerstörte Teilstück an der Entgleisungsstelle wurde nicht repariert (Stand Sommer 1993).

Um eine der Deutz-Loks hat sich die Selfkantbahn bemüht, die Märkische Museumseisenbahn in Plettenberg ist an der Ruhrthaler-Lok interessiert (mk).

Verzeichnis der lieferbaren Literatur (Stand: Januar 1995)

Bahn-Express

Der Bahn-Express ist eine Zeitschrift für Werkbahnfreunde. Es wird ausschließlich über Industrie-, Hafen- und Feldbahnen berichtet. Größere Berichte handeln die Bahnen einer Region oder eines größeren Industriebetriebes ab bzw. stellen Lokomotivtypen vor, Kurzmeldungen informieren über einzelne, kleinere Werke, wobei insbesondere ausführliche Loklisten abgedruckt werden. Der Bahn-Express erscheint ab 1989 zweimal pro Jahr in unregelmäßigen Abständen. Jedes Heft ist im Format DIN A5 gehalten und umfaßt 60 Seiten. Das Einzelheft des aktuellen Abos kostet DM 8.50.

Bahn-Express

(Bestellung bei: Edmund Reinecke, Baaste 14, D-27446 Farven)

Jahrgang 1983/1984/1985 (je 6 x 40 Seiten)	je DM 26.00
Jahrgang 1986/1987/1988 (je 4 x 60 Seiten)	je DM 26.00
Jahrgang 1989-90/1991-92 (je 4 x 60 Seiten).....	je DM 26.00
Jahrgang 1993-94 (4 x 60 Seiten).....	DM 29.50
Jahrgang 1995-96 (4 x 60 Seiten).....	DM 32.50

Einzelhefte älterer Jahrgänge nach Absprache

Sonstige Literatur

(Bestellung bei: Ulrich Völz, Von-der-Wisch-Str. 47, D-24107 Kiel)

Feldbahnen in Niedersachsen I (1991, 96 Seiten)	DM 15.80
Feldbahnen in Bayern (1989, 92 Seiten, kopierter Nachdruck)	DM 7.80

Ziegelei Rakoniewyce PL-64-220 Rakoniewyce

15.08.93 (DS 73 -75-, 76 -68-)/ Etwas östlich der Ortschaft, die zwischen Wolstyn und Grodzisk gelegen ist, findet man zwei Ziegeleien, die durch eine 600 mm-Feldbahn miteinander verbunden sind (ca. 500 Meter). Desweiteren gibt es eine Strecke von dem weiter östlich gelegenen Werk zur gemeinsam genutzten Grube. Beide Betriebe sind noch sporadisch in Betrieb.

Wir fanden vor dem westlichen Werk die Betriebslok und einige Loren vor dem Seilzug-Schrägaufzug. Etwas abseits befindet sich ein Lokschuppen, vor dem sich eine weitere, ziemlich zerfledderte Lok, und in dem sich zwei noch recht intakt aussehende Maschinen befanden.

Ziegelei Rakoniewyce PL-64-220 Rakoniewyce					Spur : 600 mm		Datum: 15.08.93	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		Taborn 923/19..	Bdm	WLS 40	48.0	6.8 [*]	17.0	a)
#		Taborn 1874/1967	Bdm	WLS 40	50.0	7.0	17.0	b)
#		Taborn 2073/1970	Bdm	WLS 50	50.0	7.0	17.0	a)
#		Taborn /19..	Bdm					c)

a) = im Schuppen abgestellt
b) = Betriebslok
c) = schrottreif abgestellt

Im östlichen Werk gab es vor dem Seilzug-Schrägaufzug nur einige Loren zu sehen. Es war Sonntag - man konnte alles ungestört besichtigen (uv).

Ziegelei Pakoslaw PL-63-920 Pakoslaw

15.08.93/ Fährt man auf der 750 mm-Bahn von Opalencia nach Lwowek, entdeckt man kurz hinter der Ortschaft Pakoslaw linker Hand der Schmalspurstrecke ein Ziegelwerk mit einigen Feldbahnresten, das ansonsten aber stillgelegt zu sein scheint. Der zweite Blick zeigt: Die 600 mm-Bahn zur Grube ist längst abgebaut, eine Handvoll gebremster und ungebremster Loren liegt in der Gegend herum, einige wenige Gleise kann man im Werksbereich noch ausmachen, u.a. im Lokschuppen, in dem sich noch eine Taborn-Lok, Baujahr 1954, mehr war durch's Fenster nicht zu ermitteln, verbirgt.

Weiterhin liegen im Werk noch reichlich 500 mm-Gleise, insbesondere zwischen den (nicht mehr benutzten) Trockenschuppen. Als wir das Ofenhaus betreten, schlägt uns Hitze entgegen - und tatsächlich: In kleinem Rahmen wird das Ziegelwerk noch betrieben. Der sehenswerte und außergewöhnliche Ringofen ist in den Erdboden eingelassen und wird (mit Lücken) bis zum Erdniveau mit gestapelten Rohlingen gefüllt. Freigelassene Schüttlöcher ermöglichen eine Feuerung, die von Hand und alle 30 Minuten geschehen muß - ein museumreifer Betrieb! Angesichts dessen war es untergeordnet, daß der "Meister" den Schlüssel für den Lokschuppen nicht dabei hatte ... (deswegen auch keine FNr. etc.)(uv).

Veitscher Magnesit-Werke AG A-8614 St. Jakob-Breitenau

O.A. (BE 2/93 -116-)/ Die Jenbacher-Lokomotive mit der Fußnote o) ist nicht verschrottet, sondern im Jahre 1991 an das Feld- und Industriebahnmuseum, Freiland, abgegeben worden. Laut Auskunft von dort trägt sie die Fabriknummer 3270-01 (uv).

BÜCHERECKE für Feld- und Werkbahnfreunde

DEUTSCHE LOKOMOTIVEN IN ITALIEN (M. Ulbricht/F. Glaubitz), 84 Seiten, DIN A5, 39 SW- und 2 Farbfotos, ISBN 3-929082-05-5, ArGe Drehscheibe e.V., c/o Markus Weisbrod, Gadelander Str. 159, D-24539 Neumünster, 1994, Preis 12.80 DM.

Das Buch zeigt die Ergebnisse von speziell auf deutsche Loks ausgerichtete Forschungen der letzten Jahre im Lande der langen Nudeln. Das Autorenteam hat dabei rund 400 Lokomotiven, die größtenteils bei Gleisbauunternehmungen ihre Brötchen verdienen, entdeckt und beschrieben. Neben dem Hauptteil, der größtenteils aus ausführlichen und ergiebigen Listen besteht, werden italienische Privatbahnen und Lokhändler beschrieben. Auch ein allgemeiner Teil (Versorgung, Übernachtung) fehlt nicht, so daß man eigentlich gleich die Reisetasche packen möchte ... Das preiswerte Büchlein lohnt die Anschaffung (uv)!

NOSTALGIE AUF SCHMALER SPUR (S. Lauscher, U. Stieneker), 68 Seiten, DIN A5, 52 SW- und 2 Farbfotos, ISBN 3-927587-34-6, Eisenbahnfreunde Lengerich e.V., c/o Uwe Steineker, Tecklenburger Str. 1a, D-49525 Lengerich, 1994, Preis ? DM.

Wieder einmal ein Museumsführer - aber ein guter! Neben einem allgemeinen Teil wird jede der inzwischen 42 Loks des Vereins ausführlich und gut recherchiert beschrieben und mit einem Foto oder einer Skizze vorgestellt. Im hinteren Teil findet man noch eine Aufstellung der vorhandenen Wagen und ergänzende Daten zu den Loks, diesmal nach Herstellern sortiert. Die Mitwirkung des Verlages Kenning bei der Herstellung des Heftes garantiert wie immer eine saubere Aufmachung und Verarbeitung. Das Werk kann uneingeschränkt empfohlen werden (uv).

JAHRBUCH FÜR EISENBAHNGESCHICHTE 26 (div.), 104 Seiten, DIN A4, ISBN 3-928959-00-X, DGEG-Schriftenversand, c/o Dt. Gesellschaft für Industriekultur e.V., Em-scherstraße 71, 47137 Duisburg, 1994, Preis 29.80 DM.

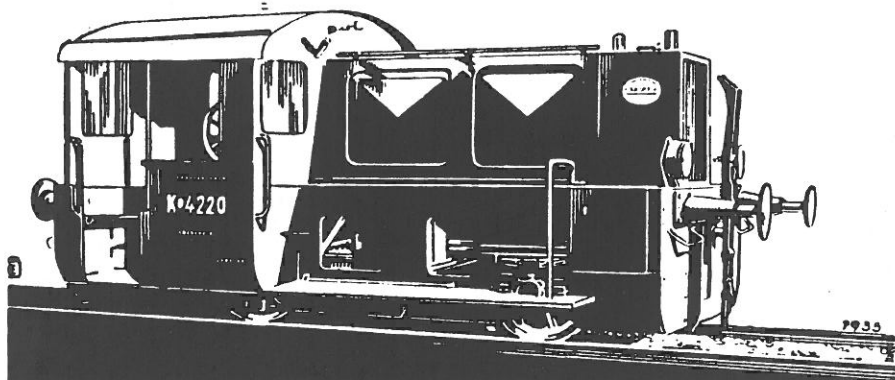
Den Industriebahner interessiert vor allem das erste der drei Kapitel, in dem die Krupp-Lieferliste, Teil 2 (Nr.en 3001-5681), wiedergegeben ist (Teil 1 ist bereits im Jahrbuch 25 erschienen). Die Liste nennt Lieferdatum, Spur, Achsfolge, Typ und Empfänger jeder Lok, wobei darauf geachtet wurde, daß eigene, nachträgliche Ergänzungen der Liste erkennbar vom Lieferbucheintrag getrennt wurden. Aufgelockert wird der "Zahlenfriedhof" durch gut 50 SW-Fotos, wobei man allenfalls ein paar Ausreißer bemängeln kann. Leider hat die Quellenlage jedoch hinsichtlich der bislang kaum beleuchteten Produktion von Benzolloks kaum etwas hergegeben. Hier muß weiter im Dunkeln getappt werden. Wer den beiden anderen Kapiteln des Buches "Badische Pioniere und die Eisenbahn im 19. Jahrhundert" und "Hochgeschwindigkeitsverkehr in Europa" auch noch etwas abgewinnen kann, zweifelt nicht beim Kauf des Buches, doch der reine Industriebahner muß schon überlegen: Nachteil der Jahrbuch-Konzeption "Es muß für jeden etwas dabei sein" ... (uv)

DEUTZ-DIESEL Rangier- Loks

für alle Spurweiten
und Leistungen.
Führend bei staats-
u. Industriebahnen.



Gesamtlieferungen in
Rangier-, Feld-, Gruben- und
Tunnel-Loks
über 13 000 Stück
in 40-jähriger Fabrikation.



Humboldt-Deutzmotoren A.G.
Köln