

# Die Diesellokomotiven

Die ersten Dieselloks gelangten bereits nach Ende des Zweiten Weltkriegs zur OHE. Diese leistungsschwachen ehemaligen Wehrmachts-Diesel- und Kleinlokomotiven konnten nur für Verschubzwecke eingesetzt werden. Die OHE reihte sie als 00601-00604 ein. Spätere Kleinloks erhielten die Nummern 0605-0607.

1954 begann die Verdieselung des Zugdienstes. Die Betriebsnummern der neuen Lokomotiven bestanden aus Baureihen- und, durch eine Lücke getrennt, dreistelliger Ordnungsnummer. Die Baureihe repräsentierte – wie auch bei der DB – die ungefähre Motorleistung dividiert durch 10, und jede Ordnungsnummer wurde nur einmal vergeben. Dabei achtete man darauf, dass Lokomotiven gleicher Bauart aufeinanderfolgende Ordnungsnummern trugen. Doch keine Regel ohne Ausnahme: Bei den 800-PS-Stangenloks hatte man die Baureihennummer um den Faktor 10 zu groß gewählt (800011-013), und auch bei der Platzierung der Lücke gab es Variationen: Bei einigen Lokomotiven war diese in der angebrachten Betriebsnummer verschoben (z.B. 60021-23, 1000 33), bei anderen fehlte sie ganz (z.B. 23042, 40061). Seit 1994 werden Baureihen- und Ordnungsnummer grundsätzlich ohne trennende Lücke angebracht. Angeschrieben waren die Betriebsnummern ursprünglich in silberner bzw. weißer oder gelber Farbe. Seit 2007 wird an den Lokomotiven zusätzlich die zwölfstellige Betriebsnummer angeschrieben, die vom Eisenbahnbundesamt (EBA) als Verwalter des nationalen Fahrzeugeinstellungsregisters vergeben wird.

Die bis Mitte der achtziger Jahre neu an die OHE gelieferten Diesellokomotiven waren in „purpurrot“ (RAL 3004) lackiert – die Stangenloks besaßen in Höhe der Haubenoberkante zusätzlich einen umlaufenden silbernen Zierstreifen, während die Drehgestellloks drei breite, teils unterbrochene Längsstreifen besaßen.

Die Kleinlokomotiven und die 200-PS-Lokomotiven der Bauart „WR200“ waren zunächst in „tannengrün“ lackiert (RAL 6009), erhielten aber (mit Ausnahme der Köf 0607 und der an die NME verkauften 0601) im Laufe der Jahre ebenfalls eine rote Lackierung. Als Eigentumsmerkmal war „Osthannoversche Eisenbahnen A.G.“ oder die Abkürzung „O.H.E.“ angeschrieben. Angebracht war außerdem – ausgenommen die Kleinloks sowie die 200- und 530-PS-Bauarten – ein aus Aluminium gegossenes OHE-Flügelrad. Ab 1979 erhielten alle Lokomotiven anlässlich von Neulackierungen statt der Anschrift und des Flügelrades nur noch das doppelt umrandete kursive OHE-Logo – erste so ausgestattete Lokomotive waren die neu gelieferten 140001 und 140002. Nach Ausrüstung mit neuen Logos erhielten nun auch die MaK-Stangenlokomotiven (60021-023, 100032, 120051-054) die drei breiten Längsstreifen. Die MaK-Lokomotiven der Typen G 1202 (140001-002) und G 1204 (150003-004) besaßen bereits ab Werk ein Geländer am Umlauf – bei den übrigen Lokomotiven wurde dieses aus Gründen der Unfallverhütung ab Ende der achtziger Jahre nachgerüstet.

Zum Jubiläum „50 Jahre OHE“ im Jahr 1994 änderte sich erneut das Aussehen der Lokomotiven, die seitdem komplett in „rubinrot“ (RAL 3003) ohne jegliche Zierlinien lackiert werden. Die kursiven Buchstaben „OHE“ werden größtmöglich in weiß an den Lokomotiven angebracht. Bei der Beschaffung der ersten „Tiger“ wurde das Farbschema leicht variiert, wurden doch diese Maschinen in rubinrot/silber lackiert. Aufgrund des gefälligen Äußeren der Maschinen wird seit 2008 auch für andere Maschinen (ab 2.000 PS Leistung) bei anstehender Neulackierung ein rot/silberner Anstrich gewählt.

Obwohl für die späteren OHE-Loks 0601-0604 als Beschaffungsjahr 1945 angegeben wird, nennt der Geschäftsbericht 1945/46 nur einen Bestand von zwei Dieselloks. Weitere vier gebrauch-

te Maschinen wurden 1946/47 erworben, und da zugleich eine Maschine verkauft wurde, gehörten der OHE fünf Dieselloks, wobei allerdings die Identität der fünften Maschine unklar ist. Im Vorstandsbericht vom 18. Februar 1947 hieß es, dass „*unsere vier Diesellokomotiven sämtlich in Reparatur stehen*“. Der Geschäftsbericht 1947/48 erwähnte, dass von den vier Loks lediglich eine einsatzfähig sei, und ein Jahr später waren zwei weitere Maschinen wieder in Betrieb.

Nach dem Verkauf der 0601 im Jahr 1953 sank der Bestand auf drei Loks, doch bereits 1954 wurden mit 800011-012 zwei fabrikneue MaK-Stangenloks beschafft, denen 1955 die 800013 folgte. Mit der 100031 stellte man 1956 eine weitere MaK-Lok in Dienst, jedoch mit größerer Leistung. 1959 wurde der Bestand mehr als verdoppelt – mit 40061-062, 60021-023, 100032-033 und 120051 kamen acht neue Maschinen hinzu. Die 100033 war allerdings nur angemietet – da sie allerdings als einzige Mietlokomotive eine Betriebsnummer nach dem OHE-Schema erhielt, wird sie hier mit aufgeführt. 1960 folgten weitere drei Loks, nämlich die gebraucht erworbene 0605 sowie die neuen Deutz-Drehgestell-Lokomotiven 120071-072. Als Ersatz für die zum Jahresende 1961 ausgeschiedene 100033 traf 1961 die 120052 ein. Mit den ebenfalls 1961 gelieferten Deutz-Maschinen 23041-043 betrug der Gesamtbestand nun 21 Stück.

Weitere Maschinen (120053-054, 53081-082, 0606, 0607 und 200091-093) kamen 1963/64 hinzu. 1969 nahm die OHE die 150073 und 1972 die 160074 in Betrieb, musterte aber 1973 die 800013 aus. Mit dem Eintreffen der 160075 im Jahr 1975 hatte der Diesellokpark einen Höchststand von 32 Stück erreicht.

1978/79 schieden die 0602, 40061-062, 53081-082 und 100031 sowie 1980 die 800012 und 200093 aus. 1979 wurden mit 140001-002 die ersten modernen MaK-Privatbahnloks beschafft. Ihnen folgten 1984/85 mit den 150003-004 die bis 2004 vorerst letzten fabrikneuen Maschinen. Erst 1994 kamen mit 120069-070 zwei gebrauchte Deutz-Loks zur OHE und erhöhten den Bestand wieder auf 30 Stück. 1995 kam die 120068 hinzu, während die Kleinlok 0605 ebenso wie die im Jahr 1996 verkauften 0604 und 800011 ausschieden. Auch in den folgenden Jahren überwogen die Abgänge: 1997 schied 100032 aus, 1998 die 0606, 60021 und 120052. Im Jahr 1999 verabschiedeten sich 120053 und 120070, dafür neu beschafft wurde die umgebaute 200097. Im Jahr 2000 standen zwei Abgängen zwei Neuzugänge gegenüber: Während 150073 und 200091 abgestellt wurden, konnten 160073 und 200096 neu erworben werden. Mit der 0603 verließ 2001 eine weitere Kleinlok die OHE – seitdem ist die Köf 0607 die letzte verbliebene OHE-Kleinlok. Abgestellt wurde 2002 eine weitere 600-PS-Stangenlok – die 60023. Neu beschafft wurde in diesem Jahr dagegen 60024. Nun begann eine Trendwende, übersteigen seitdem die Anzahl der Zugänge jene der Abgänge deutlich. Im Jahr 2003 schied mit 200092 die letzte der Deutz-Großdiesellokomotiven aus, neu beschafft wurden dafür 60025, 120076-077, 150006-007 und 200095. Die Beschaffung der ersten „Tiger“ begann 2004: Den drei neuen 330090-092 stand mit 120054 ein Abgang gegenüber. Weitere „Raubkatzen“ folgten 2005 mit 330093-094, während 120051 und 120069 verkauft wurden. Die letzten Änderungen erfolgten 2007: Mit 270080-082 verstärkten drei fabrikneue Maschinen vom Typ „Euronunner“ den Bestand an eigenen Fahrzeugen, der damit wieder auf insgesamt 32 Lokomotiven anwuchs.

Bevor nachfolgend detailliert auf die einzelnen Fahrzeuge eingegangen wird, zunächst eine Bemerkung zur Organisation des Fahrzeugparks. Während es früher üblich war, die Triebfahrzeuge in einzelnen Bahnbetriebswerken zu beheimaten, werden sie heute nur noch einer der drei „Fachwerkstätten“ (Bleckede, Celle oder Uelzen) zugewiesen. Die Disposition des Einsatzortes erfolgt zentral in Celle. Auch der Begriff der Ausmusterung spielt

inzwischen keine Rolle mehr. Während z. B. auf den OHE-Karteikarten der Dampflokomotiven die Ausmusterung noch explizit ausgewiesen wurde, gibt es nun nur noch ein Ausscheiden durch Verschrottung oder Verkauf.

Die **DL00601** (Typ WR200B14 – gemeinhin als „V20“ bezeichnet) wurde 1941 von der Berliner Maschinenbau-AG (BMAG) an die Heeres-Munitionsanstalt Munster-Lager geliefert. Die nach Kriegsende als 00601 in den OHE-Bestand gelangte Lok erhielt im Januar 1951 einen neuen MAN-Motor Typ W6V17,5/22A Baujahr 1949 und wurde 1953 im Tausch gegen einen Triebwagen an die Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn (NME) abgegeben. Die Überführung nach Berlin erfolgte am 15. Mai 1953 in regulären Güterzügen über Lehrte – Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg – Grunewald. Bei der NME behielt sie zunächst ihre Betriebsnummer und wurde erst etwa 1975 in ML00601 umgezeichnet. Alle später von der NME beschafften Diesellokomotiven erhielten Betriebsnummern ab 00602 aufsteigend – somit legte die OHE-Maschine den Grundstein für das NME-Nummernschema. Im Juni 1967 wurde in die Lok, die seit dem 20. Februar 1958 für das Befahren der Reichsbahngleise in Berlin-Neukölln zugelassen war, ein neuer Motor gleichen Typs eingebaut. Damit einher ging auch eine Veränderung des Aussehens: Da der neue Motor nicht mehr durch Druckluft, sondern elektrisch gestartet wurde, konnte die Motorhaube flacher ausgeführt werden. Zur Aufnahme der Starterbatterien wurden im Rahmen Fächer eingebaut. Um eine bessere Streckensicht zu erhalten, wurden die Führerstandsfenster vergrößert. Zugleich wurde der Führerstand so umgebaut, dass die Lok sowohl von links als auch von rechts bedient werden konnte.

Fast 40 Jahre lang stand die Lok bei der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn im Einsatz, bis die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg sie im April 1992 auf OHE-Gleise zurückholte.

Auch die 1942 gebaute Deutz-Lok **DL00602** gleicher Bauart stammte von der Wehrmacht und war vom Oberkommando des Heeres in Berlin (OKH) bestellt worden. Ihre ersten Einsätze sind nicht überliefert. Einziger äußerlich sichtbarer Umbau der 1946 zur OHE gekommenen Lok war die scherzhaft „Schornstein“ ge-



**Bild 287** – Anlässlich der Abfahrt nach Berlin entstand im Mai 1953 die Aufnahme der DL00601 im Güterbahnhof Celle Nord. AUFNAHME: SAMMLUNG WOLFGANG W. UHL

nannte Verlängerung des Auspuffs, durch den die Abgasbelastung des Personals verringert werden sollte. Bei der letzten Hauptuntersuchung 1971 im EAW Bleckede wurde noch ein separater Kompressor für die Anlassluftflaschen eingebaut. Das Aufgabengebiet der immer in Celle Nord beheimateten Maschine umfasste Rangier- und leichte Nahgüterzugdienste. Noch Ende der sechziger Jahre war die 00602 grün lackiert, danach – vermutlich anlässlich der am 14. März 1971 beendeten Hauptuntersuchung – erhielt sie das übliche rote Farbleid. Auch die einfachen Lampen waren noch in den letzten Jahren – wahrscheinlich ebenfalls bei der Hauptuntersuchung 1971 – durch Doppellampen mit separater Zugschlussignalisierung ersetzt worden. Nach der Abstellung im August 1976 wurde sie im Dezember 1979 an den Bayerischen Lokalbahn-Verein (BLV) verkauft. In schwarzer Farbgebung steht sie jetzt im Eisenbahnmuseum Bayerisch Eisenstein.



**Bild 288** – Im Juni 1964 dürfte die DL00602 noch einfarbig grün lackiert gewesen sein; erst später erhielt sie eine rote Farbgebung mit silbernem Zierstreifen. AUFN.: REINHARD TODT

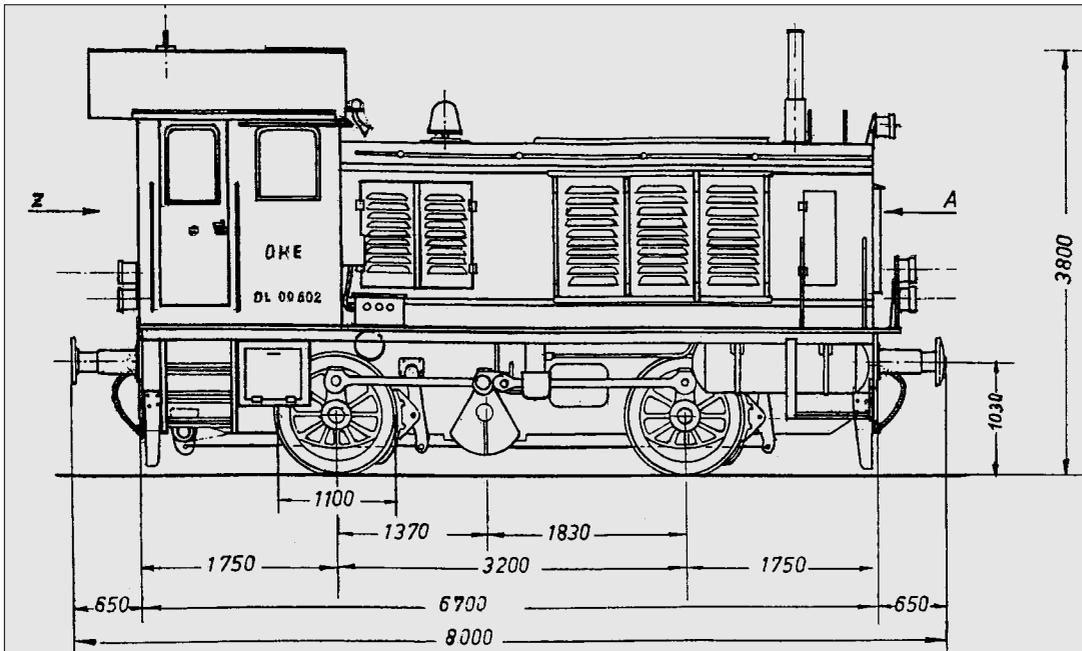


Bild 289  
Zeichnung der OHE 00602.

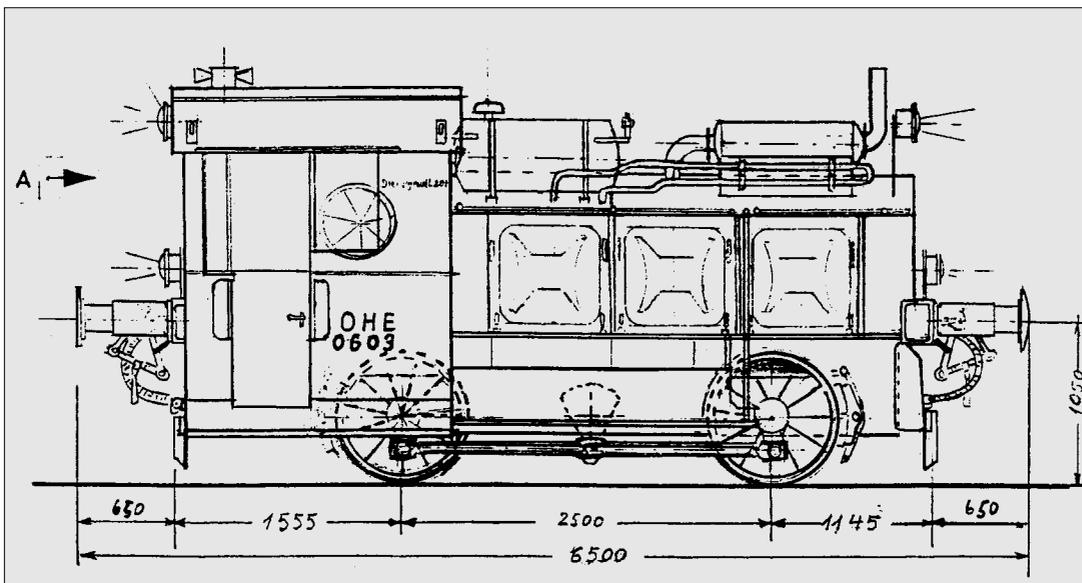


Bild 290  
Zeichnung der OHE 0603.

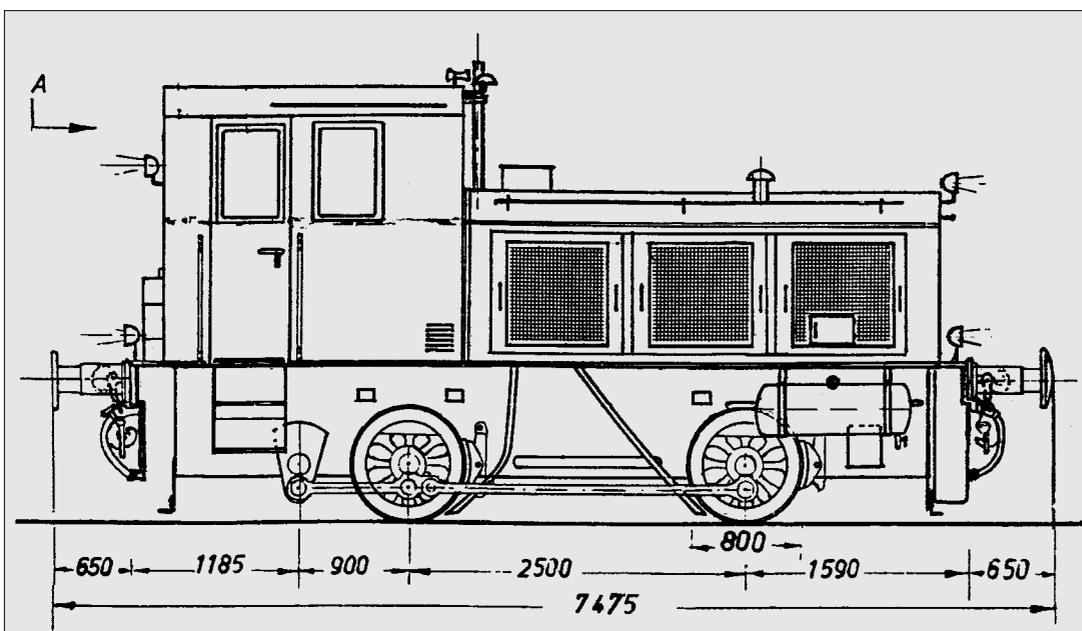


Bild 291  
Zeichnung der OHE 00604.

GRAFIKEN (3):  
WOLFGANG W. UHL

Bitte lesen Sie das Kapitel „Diesellokomotiven“ auf Seite 169 weiter.



**Bild 301**

OHE 160075 rangierte am 13. August 2008 in Soltau Süd. Seit ihrer Modernisierung im Jahr 2006 trägt sie den Namen „Sandra“ – der ursprüngliche Ortsname „WITTINGEN“ ist entfallen.

AUFNAHME: ANDREAS SCHÜTTE



**Bild 302 (Mitte)**

OHE 200087 in der neuen rot-silbernen Lackierung am 28. Oktober 2008 auf einem Abstellgleis in Lüneburg Süd.

AUFNAHME: CARSTEN FINKE

**Bild 303 (unten)**

OHE 200 092 „LÜNEBURG“ im September 1988 in Celle Nord. Rechts daneben 60021 und Köf 0607.

AUFNAHME: INGO HÜTTER





**Bild 316**

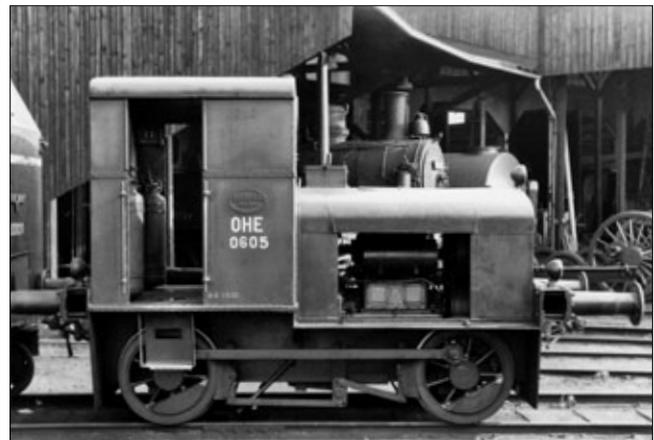
Die tiefstehende Sonne leuchtet das Fahrwerk der OHE 00604 bei dieser Mitte der achtziger Jahre entstandenen Aufnahme perfekt aus.

AUFNAHME: WOLFGANG W. UHL

Die Einsätze der Kleinlok **0603** in der Zeit vor ihrem Ankauf 1945/46 sind nicht bekannt. Erstbesitzer der 1938 von O&K gebauten Lok vom Typ RL8 war die deutsche Luftwaffe. Sie ähnelt konstruktiv der Köf II der Reichsbahn, hat jedoch einen Stangenantrieb (über Blindwelle) sowie eine spitze Motorhaubenabdeckung. Die zunächst in Celle Nord und Winsen (Luhe) eingesetzt gewesene Maschine, die 1967 ein Voith-Diwabus-Getriebe und einen Deutz-Motor erhalten hatte, stand ab 1975 dem EAW Bleckede als Verschiebblock zur Verfügung. Im Jahr 2001 wurde die Lok an ein Vereinsmitglied der Dampfklopfreunde Salzwedel verkauft.

Die um 1946 bei der OHE als **DL 00604** (später nur noch „00604“) eingereihte Deutz-Lok vom Typ OMD130R war am 6. August 1935 an das OKH für Munster-Lager geliefert worden. 1963 erhielt sie ebenfalls ein Voith-Diwabus-Getriebe und einen neuen Deutz-Motor A8L714, welcher den alten Dreizylinder-Viertakt-Motor gleicher Leistung ersetzte. Ein zusätzliches Schutz-Geländer am Umlauf wurde 1988 angebaut; im selben Jahr löste sie die 0605 als Rangierlok in Amelinghausen ab, kehrte aber in den neunziger Jahren nach Winsen zurück. Nach 50 Jahren im OHE-Bestand wurde die über Blindwelle angetriebene Lok im Jahr 1996 an die Dampfklopfreunde Salzwedel verkauft.

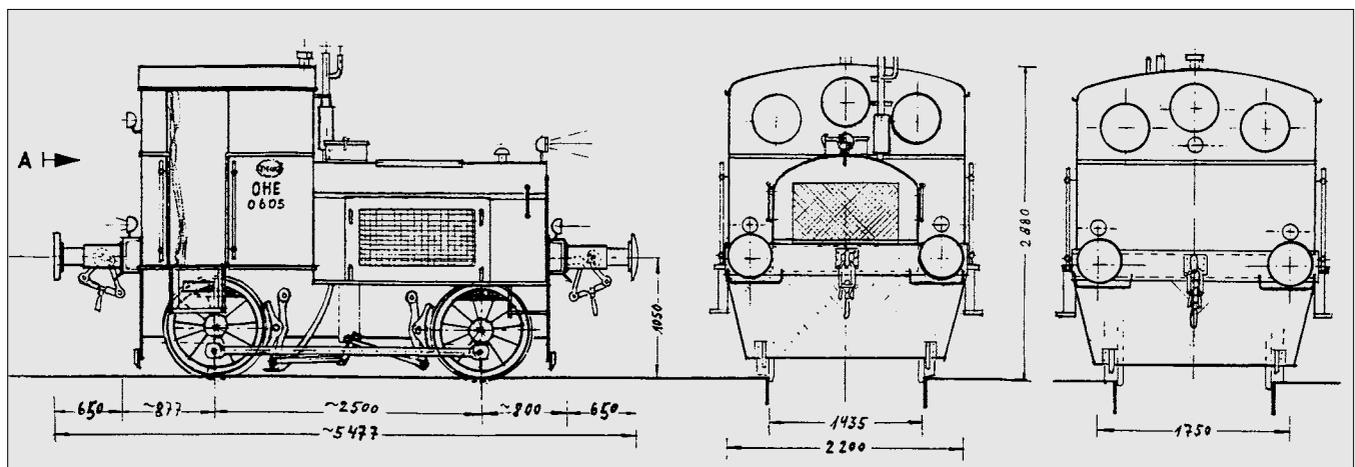
Die fünfte Kleinlok der OHE war am 1. Oktober 1942 von Deutz (Typ OMZ122R) an die Rheinisch-Westfälische Wasserversorgungsgesellschaft mbH in Mülheim/Ruhr als Lok 1 geliefert wor-



**Bild 317** – Die OHE 0605 am 12. Juli 1963 im EAW Bleckede. Dahinter lugt 89 155 aus dem Schuppen.

AUFNAHME: DETLEV LUCKMANN

den. Die 1960 als **0605** an die OHE verkaufte Lok, die kleinste OHE-Diesellok überhaupt, wurde am 1. November 1960 in Betrieb genommen. Am 4. Oktober 1963 wurde der Zweizylindermotor mit Druckluftanlasser gegen einen neuen luftgekühlten Dreizylinder-Motor vom Typ A3L514 getauscht. Bis September 1988 versah die Maschine den Bahnhofsverschiebung in Amelinghaus-



**Bild 318** – Zeichnung der OHE 0605.

GRAFIK: WOLFGANG W. UHL

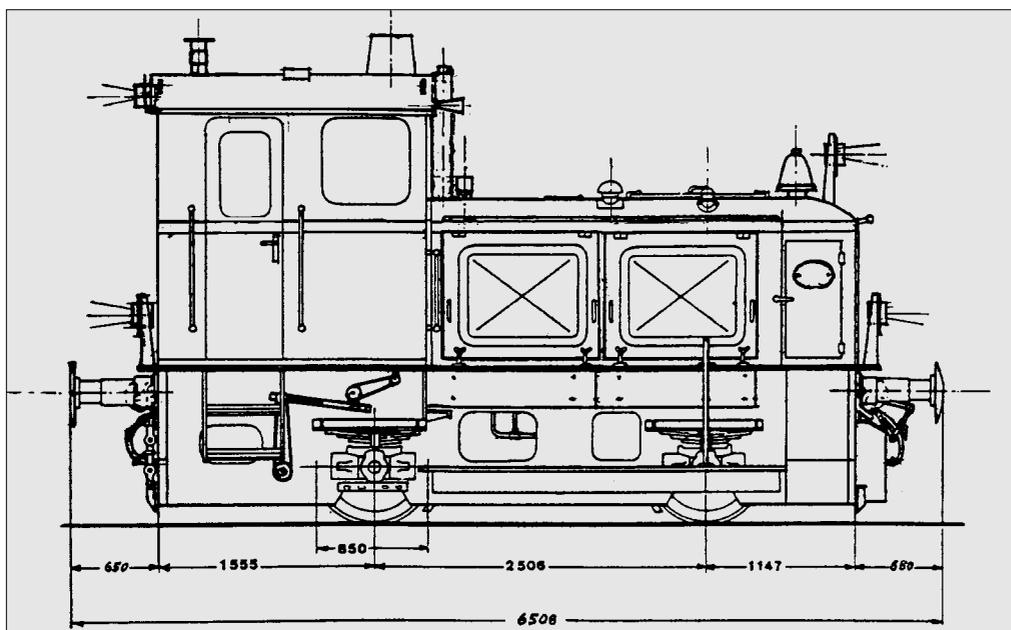
### Betriebsbuchauszug Kof 0606

Abnahme: 14.12.1957		
In Dienst: 21.01.1958		
19.10.1962 - 28.01.1963	M2 (HU)	EAW Bleckede
28.01.1963 - 29.11.1966		Bw 13 (Celle Nord)
29.11.1966 - 16.01.1967	M2 (HU)	Bw 13 (Celle Nord)
17.01.1967 - 14.02.1967		Bw 13 (Celle Nord)
15.02.1967 - 04.04.1967	Bedarfsausb.	EAW Bleckede
05.04.1967 - 03.06.1968		[nicht dokumentiert]
04.06.1968 - 26.06.1968	Bedarfsausb.	EAW Bleckede
27.06.1968 - 31.01.1970		Bw 13 (Celle Nord)
01.02.1970 - 13.04.1970	M0	EAW Bleckede
14.04.1970 - 19.04.1971		Bw 13 (Celle Nord)
20.04.1971 - 08.06.1971		Bw Winsen
09.06.1971 - 10.05.1973		Bw 13 (Celle Nord)
11.05.1973 - 08.03.1974	M2 (HU)	EAW Bleckede
08.03.1974 - 07.03.1980		Bw 13 (Celle Nord)
07.03.1980 - 21.11.1980	M2 (HU)	EAW Bleckede
22.11.1980 - xx.12.1988		Bw 13 (Celle Nord)
xx.12.1988 - 04.08.1989	M2 (HU)	Bw 13
05.08.1989 - ?		[nicht dokumentiert]
? - 28.11.2006	HU	Salzwedel

sen-Sottorf und wurde danach in Bleckede hinterstellt. Im Herbst 1995 wurde sie an einen Privatmann verkauft, der sie im Eisenbahnmuseum Salzwedel unterstellte. Dort versieht die zwischenzeitlich schwarz und nun grün lackierte 0605 den Rangierdienst.

Am 25. November 1957 war von Deutz eine Lok vom Typ A8L614/L33 in explosionsgeschützter Ausführung (Funkfang am Auspuffrohr, Druckluft-Anlassvorrichtung) an die Erdölwerke Hohne geliefert worden, welche sie in Hankensbüttel Ölbahnhof einsetzten. 1962 erwarb die OHE die nun als **Kof 0606** bezeichnete Maschine von der Deutschen Erdöl AG (DEA). Sie wurde häufig an Privat- oder Werkbahnen, deren Lokomotiven in Celle hauptuntersucht wurden, verliehen. Zu diesen Einsätzen wurde sie meist auf der Straße per Tieflader überführt. Auch diese Lok wurde 1998 an einen Privatmann für die Dampflokfreunde Salzwedel verkauft.

Die **Kof 0607** der OHE ist ein echtes „Unikat“. Als Typ HF130C war sie 1944 von Gmeinder mit 750mm Spurweite an das Oberkommando des Heeres (OKH) geliefert worden. Ab 1945 gehörte sie der DEA, wurde um 1947 auf Normalspur umgebaut und kam ab 5. November 1947 im DEA-Werk Wietze (an der DB-Strecke Celle – Verden) zum Einsatz. Später gelangte die explosionsgeschützte Maschine als Lok 4 zum DEA-Werk Wah-



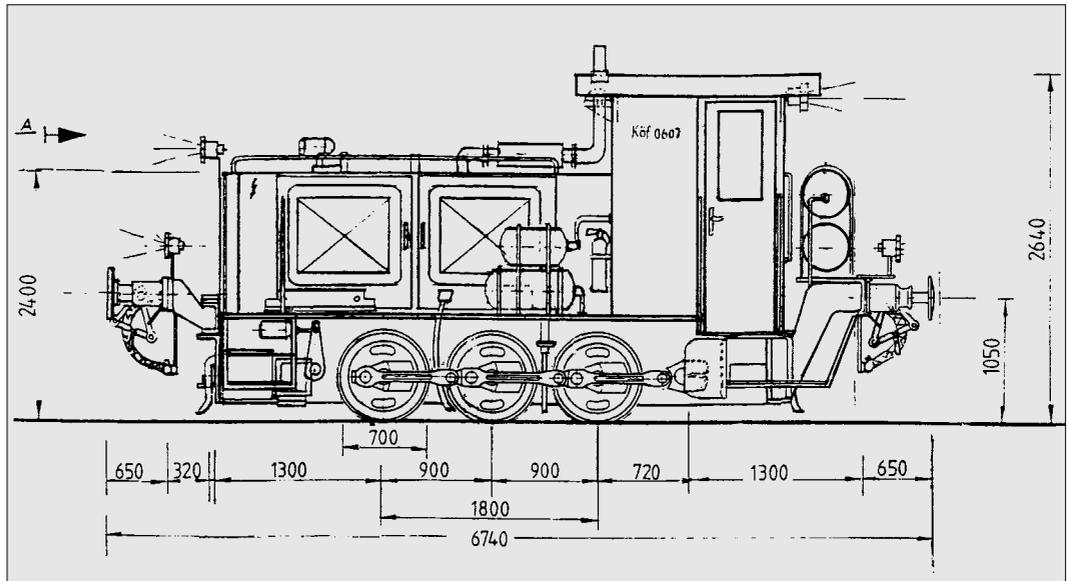
**Bild 319**  
Zeichnung der OHE Kof 0606.

GRAFIK: WOLFGANG W. UHL



**Bild 320**  
OHE Kof 0606 am 23. September 1970 im Bw Celle Nord. Deutlich sichtbar ist übrigens von der Luftanlassvorrichtung das Handrad an der Luftbuddel rechts vorne auf dem Umlauf.

AUFNAHME: ULRICH SCHADER



**Bild 321**  
Zeichnung der OHE 0607.

GRAFIK: WOLFGANG W. UHL

renholz und 1963 schließlich zur OHE, wo sie zunächst die Nr. 0607 (später Kof 0607) erhielt und seitdem ausschließlich im Werkstatt-Verschub in Celle Nord eingesetzt wird. Die Lok ist auch 2009 noch im Bestand.

Neben diesen sieben Kleinloks sind drei weitere Maschinen bekannt, die kurzzeitig der OHE gehörten, aber keine OHE-Nummer trugen. Welche von ihnen 1947 den Bestand auf fünf Maschinen anwachsen ließ, bleibt unklar.

Von der Eisenbahn Celle – Soltau – Munster stammte die 1940 von der Lokfabrik Jung gebaute zweiachsige Diesellok vom Typ VN 234 (Fabr.-Nr. 8813). Sie wurde bereits 1946 an die Interessengemeinschaft der Norddeutschen Portland-Cementfabriken in Misburg für das Werk Vorwohle weiterverkauft, kam dort jedoch nicht zum Einsatz und wechselte – vermutlich mietweise – zur Kruppschen Bergverwaltung (Bahnhof Schlewecke bei Goslar). Später gehörte sie wieder bzw. weiterhin der Interessengemeinschaft (im Werk Kronsberg AG in Misburg). Verschrottet wurde die Lok um 1967.

Die OHE-Inventur von 1948/49 enthält eine Kleindiesellok, die in Celle Nord abgestellt war und aus Frankreich stammte, denn als Hersteller für die als „20 TDE“ bezeichnete Lok wird Gaston Moyse, Paris, genannt. Die Leistung betrug 60 PS, die Höchstgeschwindigkeit 20 km/h, und die Fabriknummer soll 226

gelautet haben. Herkunft und Verbleib dieser zweiachsigen die-selektischen Lok sind unbekannt.

Die Fahrzeugzählung in der britischen und der amerikanischen Zone am 23. März 1947 nennt eine weitere Verbrennungsmotor-lok mit Standort OHE: Eine Lok mit der Fabriknummer 22709 eines unbekanntem Herstellers, von der weder Herkunft noch Ver-bleib bekannt sind.

Die Lokomotiven geringster Leistung, die in das Diesellok-Nummernschema eingereiht wurden, sind die drei 1961 von Deutz fabrikneu an die OHE gelieferten zweiachsigen Stangen-loks vom Typ T4M625 (Betr.-Nr. **23041-043**), die auch 2009 noch vorhanden waren. Abgesehen von z.T. neuer Lackierung und veränderten Lampen, befinden sich die Maschinen äußerlich noch im Ursprungszustand. Eine der Lokomotiven ist seit einigen Jahren stets bei der privaten Waggon-Reparaturfirma „SEMA“ in Celle stationiert, eine zweite dient im Bw Uelzen als Reservelok für 60 025. Als Ersatzteilspeicher für die Maschinen wurde von der Hamburger Hochbahn AG deren Lok 003 (KHD 1965/57855) erworben; nach Ausbau aller brauchbaren Teile wurde die Maschine im Winter 2000/2001 verschrottet.

Ebenfalls von Deutz stammten die beiden dreiachsigen 400-PS-Loks vom Typ T6M625R, die am 4. August 1959 eintrafen (Betr.-Nr. **40061-062**). Am 24. April 1979 wurden sie über



**Bild 322**  
OHE 23043 am  
25. September 1982  
in Celle Nord.

AUFNAHME: WOLFGANG W. UHL



**Bild 323** – Rechts die 40061, links die 40062, beide fabrikneu und noch ohne Betriebsnummer.

AUFNAHME: AVL-ARCHIV

ROWAGG in Düsseldorf an die Firma Gleismac in Gazzo de Bigaretto (Italien) für den Einsatz bei Gleisbauarbeiten verkauft. Die 40061 gelangte in den achtziger Jahren zur Fa. SCEF in Turin und in den neunziger Jahren an die italienische Firma Monfer in Ostiglia-Revere. Dort wurde sie erstmalig im Juni 1995 gesichtet; letztmalig beobachtet wurde die Lok im April 2002. Die 40062 war von Gleismac an die Fa. Cosfer in Tagliacozzo verkauft worden, bei der sie die Bauzuglok-Nummer T6088 erhielt. Später wurde sie von Cosfer mit der neuen Betriebsnummer „DD FMT NA 0404“ versehen. Zuletzt wurde sie im Mai 2002 in Partinico gesehen.

Den 40061-062 ähnelten die beiden 530-PS-Loks vom Deutz-Typ T8M625R, die am 29. Februar bzw. 15. März 1956 an die US-Army in Mannheim-Rheinau geliefert worden waren und dort mit den aus den Fabriknummern abgeleiteten Betriebsnummern „56125 P“ und „56126 P“ im Einsatz standen. 1963 wurden sie an die OHE verkauft und von dieser als **53082** bzw. **53081** eingereiht. Für die beiden Lokomotiven waren übrigens im DB-Umzeichnungsplan von 1967 die neuen Computer-Betriebsnummern 253801-802 vorgesehen – fälschlich natürlich, da sie ja bereits Jahre zuvor aus dem Bestand der US-Army ausgeschieden waren.

Auch die 53081-082 wurden am 24. April 1979 via ROWAGG an die Firma Gleismac verkauft. Die 53081 gelangte später an die Impresa Ar. Fer. in Alessandria, welche sie mit der Bauzuglok-Nummer T6257 einsetzte. Im April 2002 stand sie beim italienischen Lokhändler IPE in Pradelle di Nogarole. Die 53082 war

dagegen von Gleismac an die Gleisbaufirma Cooperativa Lavori Ferroviari als Betriebsnummer 6 verkauft worden – die Bauzuglok-Nummer war T3618. Zwischen 2000 und 2002 wurde die Lok von ihrer Eigentümerin, die seit 1998 unter dem neuen Namen „Costruzioni Linee Ferroviarie“ (CLF) firmierte, als Werklok an die Firma „Cava di Nuova Bartolina“ verkauft, wo sie zuletzt im Oktober 2002 gesichtet wurde.

Von den Verkehrsbetrieben Peine-Salzgitter (VPS) übernahm die OHE im Februar 2003 eine von Linke-Hofmann-Busch gebaute Diesellok vom Typ 685C als **60024**. Die im März 1966 mit der Betriebsnummer 608 an die Salzgitter Verkehrsbetriebe gelieferte Lokomotive war von den VPS 1981 mit einem 504kW starken „MWM TBD 604 V8“-Motor ausgerüstet und 1999 von der tschechischen Firma Lounské Strojirny umfassend modernisiert worden (neue Aufbauten, neues Führerhaus, neuer MTU-Motor Typ „6V 396 TC12“ mit 465kW; Abnahme 29. Dezember 1999). Am 8. Februar 2000 wurde sie in V 545 umgezeichnet. Nach nicht einmal drei Einsatzjahren seit der Modernisierung wurde sie am 1. Januar 2003 von den VPS ausgemustert und anschließend an die OHE verkauft. Bei dieser wurde sie am 24. März 2003 als 60024 in Betrieb genommen. Stationiert ist die mit Zugbahnfunk ausgerüstete Lokomotive in Mesmerode; dort bewältigt sie den Gesamtverkehr auf der ehemaligen Steinhuder Meer-Bahn.

Die aus der MaK hervorgegangene „Siemens Schienenfahrzeugtechnik GmbH“ bzw. deren Nachfolgerin Vossloh lieferte zwischen 1996 und 1998 insgesamt 25 Lokomotiven des Typs



**Bild 324**  
OHE 53082 im Jahr  
1974 in Soltau Süd.

AUFNAHME:  
HANS-HERBERT FROHN,  
SAMMLUNG FdE-ARCHIV

G322 an die Dänischen Staatsbahnen (DSB), welche als MK601 – MK625 eingereiht wurden. Nach Übernahme des Güterverkehrs in Dänemark durch „Railion Danmark A/S“ wurden die Lokomotiven 2001 an diese Firma vermietet, doch die drei ältesten bereits ein Jahr später wieder an die DSB zurückgegeben. Diese verkaufte die Maschinen an Vossloh, welche sie zunächst an verschiedene Interessenten weitergab. Die MK 602 war nach ihrer Rückkehr nach Deutschland zwischen September 2002 und April 2003 an die luxemburgische CFL vermietet; am 30. September 2003 wurde sie an die OHE verkauft, bei der sie am 24. Dezember eintraf. Mit der Betriebsnummer **60025** wird die mit Zugbahnfunk und Funkfernsteuerung ausgerüstete Lokomotive seitdem als Rangierlok im Metronom-Bw in Uelzen eingesetzt.

Die OHE verfügte im Lauf der Jahre über insgesamt 13 Stangenlokomotiven aus einem „Baukastenprogramm“ der Firma Maschinenbau Kiel GmbH (MaK), allesamt D-gekuppelte Loks mit langsamlaufenden Motoren und Antrieb über Blindwelle und Kuppelstangen. Um trotz des relativ großen festen Achsstandes eine gute Kurvengängigkeit zu erzielen, wurden die äußeren seitenverschiebbar gelagerten Radsätze mit Beugnot-Hebeln verbunden.

Die geringste Leistung besaßen die drei 1959 gelieferten Loks vom Typ 650D15 (Betr.-Nr. **60021-023**). Alle drei Loks waren mit einer Aufnahme für „Keilschneepflüge“, die bei Bedarf montiert werden konnten, ausgerüstet. Zwei dieser Schneepflüge sind auch 2008 noch in Bleckede und Celle Nord vorhanden. Die 60021 wurde nach einer Hauptuntersuchung in Bleckede im Mai 1998 an die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya (VGH) verkauft, wo sie zunächst die alte Betriebsnummer behielt, vor wenigen Jahren aber in „21“ umgezeichnet wurde. Die 60022 erhielt 2008 im EAW Bleckede eine Fristverlängerung und ist weiterhin im OHE-Bestand. Als vom Bw Celle Nord vorgehaltene Reservelok kommt sie gelegentlich auch außerhalb des OHE-Netzes zum Einsatz. 60023 wurde im Juli 2005 bei der Fa. Biskupek (nähe Bf. Celle-Vorstadt) verschrottet, nachdem sie im Januar 2003 im Bahnhof Celle Nord bei Rangierarbeiten mit einem Getriebeschaden liegengeblieben war.

Die 800 PS starke Ausführung der MaK-Stangenloks (Typ 800D15) wurde von der OHE 1954/55 in drei Exemplaren beschafft. Mit diesen ersten OHE-Dieselloks, die sich für den Streckeneinsatz eigneten, begann die Verdieselung des Lokomotivparks. Abweichend vom danach eingeführten Nummernschema führen sie als **800011-013** (und nicht als 80011 ff.) – es liegt die Vermutung nahe, dass bei den ersten beiden Maschinen einfach die



Bild 325 – OHE 60024 an 7. Juni 2007 in Wunstorf.

AUFNAHME: JÖRG EBERHARD



Bild 326 – OHE 60023 vermutlich unmittelbar nach der Ablieferung an die OHE.

AUFNAHME: DIETER HÖLTGE

MaK-Fabriknummer als Betriebsnummer angeschrieben worden war. Ausgeliefert wurden die drei Lokomotiven in vollständig roter Farbgebung; der silberne Zierstreifen wurde erst später angebracht. Alle drei „800er“ waren ebenso wie die 120053 und 120054 zur Aufnahme sogenannter „Schneepflugschare“ vorbereitet.

Nach dem Bau einer Vorfürhlok im Jahr 1953 war die im November 1954 ausgelieferte 800011 die zweite in Kiel gefertigte 800-PS-Stangenlok und zugleich die erste an eine Bahngesell-



Bild 327

60025 am 30. März 2004 im OHE-Bw Uelzen beim Rangieren einer Metronom-Zugseinheit.

AUFNAHME: MANFRED MEYER

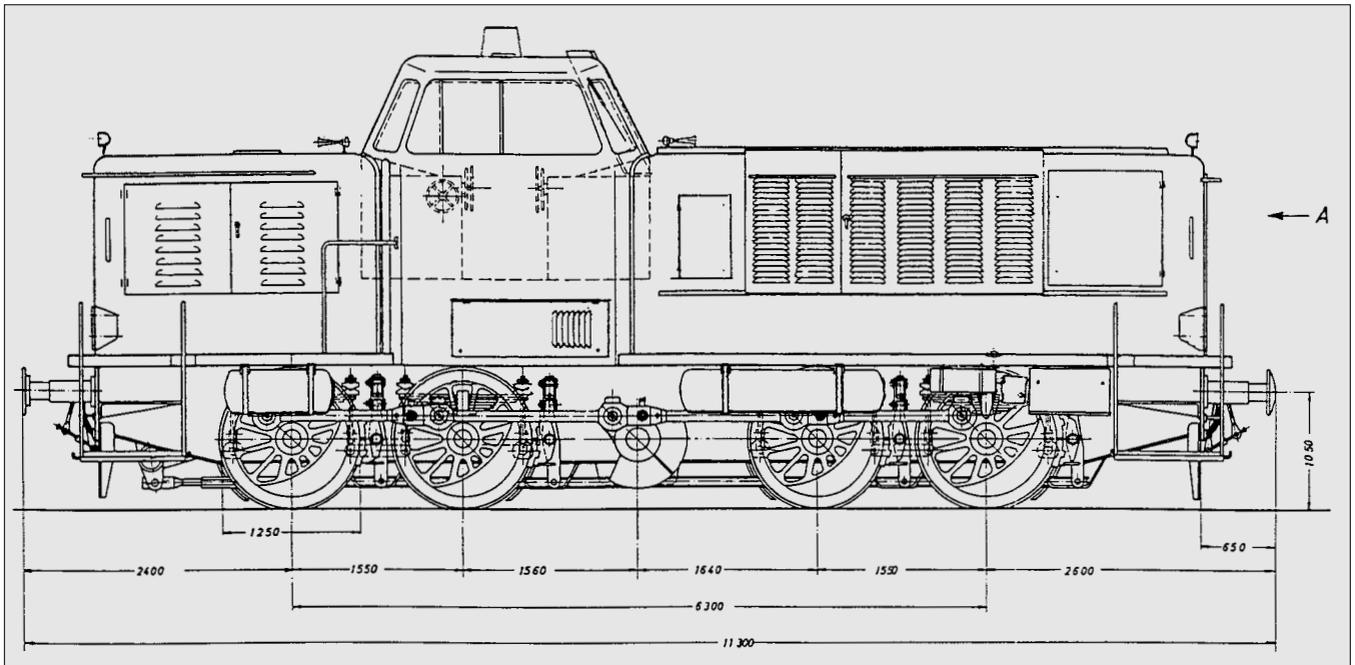


Bild 328 – Zeichnung der OHE 800011-013.

GRAFIK: WOLFGANG W. UHL

schaft verkaufte Maschine dieses Typs. Sie war bis in die zweite Jahreshälfte 1994 im Einsatz und wurde dann mit schadhafte Radreifen im Beckedorfer Lokschuppen abgestellt. Der Inhaber des Hamburger Modellbahngeschäftes „Markscheffel & Lennartz“ erwarb die Maschine 1996 mit dem Ziel, sie später in den ursprünglichen Zustand zurückzusetzen. Nach der Insolvenz des Geschäftes wurde die im Lokschuppen Winsen Süd hinterstellte Maschine am 5. November 2002 vom Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn (SEH) ersteigert, welches die Lokomotive ins EAW Bleckede zur Hauptuntersuchung brachte. Nach der Fertigstellung im März 2004 wurde sie zunächst nach Heilbronn überführt und zu Beginn des Jahres 2006 für rund zwei Jahre an die Fa. DeltaRail in Frankfurt/Oder vermietet, welche die Lok im Werkverkehr bei einem Zementwerk im westfälischen Geseke einsetzte. Seit 2008 wird die Lok wieder für museale Zwecke genutzt.

Die im Dezember 1954 gelieferte 800012 wurde am 9. Mai 1980 über ROWAGG an Gleismac verkauft, welche sie an die italienische Gleisbaufirma Impresa Ar. Fer. in Alessandria weitergab. Sie wurde – beschriftet als T094 – das letzte Mal am 25. August 2001 in Bardonecchia gesichtet.

Als dritte 800-PS-Stangenlok wurde die 800013 im Dezember 1955 in Betrieb genommen. Nach nicht einmal 18 Einsatzjahren

wurde sie 1973 als erste OHE-Neubau-Diesellok ausgemustert. Danach stand sie noch einige Jahre als Ersatzteilständerin in Bleckede, wo ihre letzten Reste im März 1979 verschrottet wurden.

Weitere drei MaK-Stangenloks, jedoch mit 1.000PS (Typ 1000D17), waren 1958/59 an die OHE geliefert und hier als **100031-033** eingereiht worden. Die 100033 war eine Vorführ- bzw. Leihlok, die der OHE nicht gehörte, aber dennoch eine OHE-Nummer trug und auch im Bestand geführt wurde. Die drei Lokomotiven trugen folgende Fabriknummern: 100031 die Fabr.-Nr. 800035, 100032 die Nr. 1000015 und 100033 die Nr. 1000012. Bei MaK sind die letzten drei Ziffern in der Fabriknummer fortlaufend, während die ersten Zahlen die Lokleistung in PS angeben. Danach müsste die 100031 eigentlich 800PS stark gewesen sein. Ihr Rahmen (Fabr.-Nr. 800035) war 1956 für eine 800D-Lok gebaut worden, fand aber 1958 für die OHE-Lok des Typs 1000D Verwendung. Den 1957 für eine 800D-Lok auf Vorrat gebauten Rahmen (Fabr.-Nr. 800109) erhielt die im April 1959 gelieferte OHE 100032, die jedoch – entsprechend der Motorleistung – die Fabr.-Nr. 1000015 bekam.

Die im Mai 1958 gelieferte 100031 wurde 1979 in Bleckede ausgemustert. Als Ersatzteilständerin für die 100032 stand sie noch mehrere Jahre auf dem Gelände des EAW, bis sie 1984 bei



Bild 329  
OHE 800013 im  
Jahr 1959 in Hützel.

AUFNAHME:  
CARL BELLINGRODT,  
SAMMLUNG. ANDREAS KNIPPING



**Bild 330**

OHE 100032 im Sommer 1982  
in Amelinghausen-Sottorf.

AUFNAHME: HANS DIERKEN

der Fa. Reich & Gebauer in Lüneburg Hafen verschrottet wurde. Die im April 1959 zur OHE gekommene 100032 wurde im Mai 1996 mit Getriebeschaden in Celle Nord abgestellt und 1997 verschrottet. Die angemietete 100033 war am 15. Dezember 1959 bei der OHE eingetroffenen. Nach rund einjährigem Einsatz wurde sie an MaK zurückgegeben – ihre weiteren Stationen waren (bis 1970 jeweils leihweise):

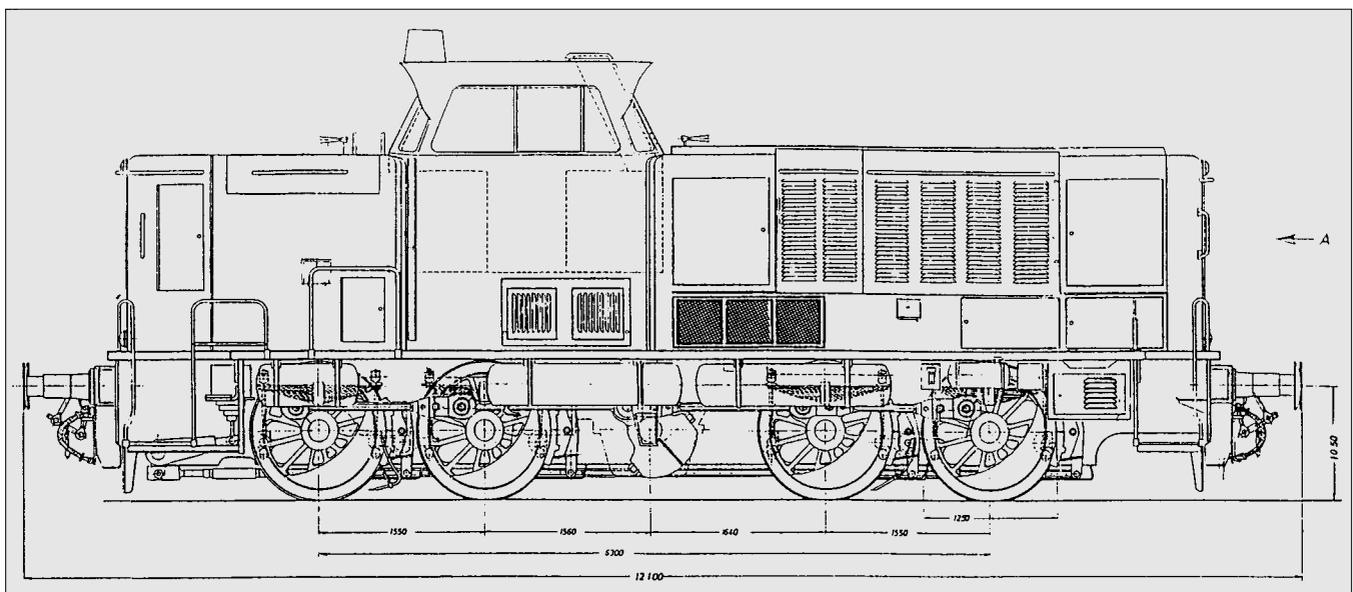
- 22.12.1960 Bentheimer Eisenbahn
- 19.01. 1961 Dortmunder Eisenbahn
- 20.12.1961 Firma Gelsenberg
- 13.08.1962 Teutoburger Wald-Eisenbahn
- 26.09.1962 Klb. Voldagsen – Duingen – Delligsen
- 30.10.1962 Osthannoversche Eisenbahnen
- 17.01.1963 Moerser Kreisbahn
- 12.02.1964 Deutsche Solvay-Werke
- 09.12.1965 Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn
- 08.12.1967 Bayer Leverkusen
- 17.04.1968 Hüttenwerk Rheinhausen
- 27.02.1970 Verkauf an Hafen- und Verkehrsbetriebe der Stadt Kiel (Lok 5)
- 1991 Verkauf an VVM für Museumsbahn Schönberg – Schönberger Strand

Die Maschine besaß versuchsweise eine für Lokomotiven dieser Bauart ungewöhnliche große Höchstgeschwindigkeit von 92 km/h. Sie wurde im Laufe der Jahre in den Typ 850D umgebaut (neuer 850-PS-Motor und modifizierte Steuerung).

Zwischen 1959 und 1963 erhielt die OHE vier Lokomotiven vom Typ 1200D17 und gab ihnen die Betriebsnummern **120051-054**. Die 120051 und 052 besaßen zur Erhöhung des Reibungsgewichts Ballastpufferbohlen, während die anderen Maschinen die Ballastgewichte in den Vorbauten trugen. Die 120051 und 054 waren um das Jahr 2000 herum noch mit Indusi-Magneten ausgerüstet worden, die sie aber nur wenige Jahre behielten.

Die am 16. April 1959 abgelieferte 120051 war die erste von MaK gebaute Lokomotive des Typs 1200D. Sie trägt die Fabr.-Nr. 1000016, hat jedoch einen Rahmen, der 1957 mit der Fabr.-Nr. 800110 auf Vorrat gebaut worden war. Die hauptsächlich von Lüneburg Süd aus eingesetzte 120051 kam im September 2005 über den Händler „Unirail“ an die inzwischen in „Hamburger Eisenbahngesellschaft mbH“ umbenannte Firma „Hamburger Eisenbahn e.K.“, einer Tochterfirma der „HSL-Logistik GmbH“, bei der sie als „V.01“ eingestellt wurde.

Als erste Lok der Reihe schied die im März 1961 gelieferte 120052 aus: Sie wurde aufgrund von Rahmenschäden nach dem



**Bild 331** – Zeichnung der OHE 120051-054.

GRAFIK: WOLFGANG W. UHL



**Bild 332 (oben)**  
OHE 120051 in der ursprünglichen Lackierung der MaK-Stangenloks ca. 1972/73 im Bw Celle Nord.

AUFNAHME:  
HANS-JÜRGEN EBERHARD

**Bild 333 (unten)**  
OHE 120 054 mit neuem OHE-Logo und angepasster Lackierung am 16. April 1996 beim Rangieren in Celle Nord.

AUFNAHME: INGO HÜTTER

Fristablauf abgestellt und 1998 in Bleckede verschrottet. Die im Mai 1963 gelieferte 120053 wurde mit Fristablauf am 30. April 1999 im Bw Celle Nord abgestellt und noch im selben Jahr über den Händler „On Rail“ nach Italien an die Gleisbaufirma „Impresa Angelo Mazzi C.G.F. S.r.l.“ in Castel d’Azzano verkauft – die Überführung erfolgte im September 1999 zusammen mit der D8 der Bentheimer Eisenbahn. Die als „TK1783“ bezeichnete Maschine ist in grün/gelb lackiert – dabei wurde die Position der silbernen OHE-Zierstreifen beibehalten, die nun allerdings in gelb sind. Später wurde die Lok, welche noch am 9. September 2008 in Frassine gesehen wurde, mit der neuen Betriebsnummer „DD FMT VR 0023 K“ versehen. Als letzte 1200D wurde im Juni 1963 die 120054 ausgeliefert. Sie wurde nach einem Schaden Ende 2003 in Bleckede abgestellt und am 22. Dezember 2004 an einen Privatmann für die „Dampflokfreunde Salzwedel“ verkauft. Ende Februar 2005 wurde die Lok nach Salzwedel überführt und dort auf den Namen „Pia“ getauft. Nach rund zweimonatiger Vermietung an die „HSL-Logistik GmbH“ brachte man sie zur MaLoWa nach Klostermansfeld gebracht, wo sie eine Hauptuntersuchung erhielt. Seit September 2005 ist die an die „Hafen Halle GmbH“ weiter veräußerte Maschine bei ihrer neuen Besitzerin tätig. Dort trägt die in hell- und dunkelblau lackierte Maschine den Namen „Poseidon“.

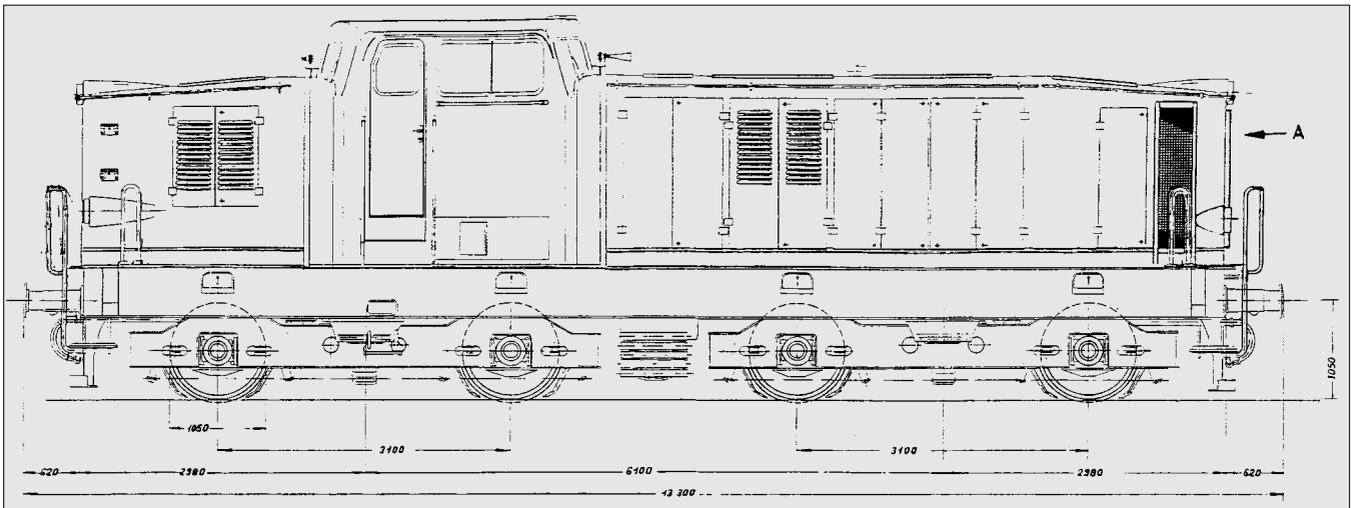
Zwei weitere MaK-Stangenloks erwarb die OHE als Ersatzteilspenderinnen. Von der Bentheimer Eisenbahn kam im August 1989 die D4 (Typ 1000D, MaK 1959/1000017), die wegen eines Unfallschadens am kurzen Vorbau abgestellt worden war. Da die 100032 einen Schaden am langen Vorbau hatte, konnte sie mit Teilen der D4 instandgesetzt werden. Die D4 wurde im Laufe der neunziger Jahre in Bleckede verschrottet. Die zweite Lok (Typ 1200D, MaK 1963/1000157), die ehemalige V 121 der Hohenzollerischen Landeseisenbahnen, wurde im Februar 1995 an die OHE verkauft und traf im darauffolgenden Monat in Celle ein. Im Juli 1995 war nur noch der Rahmen der Lok in Celle Nord vorhanden.

Die Firma Deutz lieferte am 5. bzw. 25. Mai 1960 zwei Drehgestell-Lokomotiven vom Typ „DG1200BBM“ mit 1.200 PS an die OHE (**120071-072**). Zwischenzeitlich wurden die beiden Lokomotiven mit neuen sparsameren MTU-Motoren (Typ „12V396TC12“), welche die Deutz-Zweitaktmotoren vom Typ BT12M625 ersetzten, sowie mit Ballastgewichten ausgerüstet – die 120072 wurde im Oktober 1990 im EAW Bleckede fertiggestellt, die 120071 folgte nach Umbau in der Hauptwerkstatt Celle im Januar 1995. Durch den Umbau änderte sich auch das Aussehen der Lokomotiven – so wurden die Luftansaugöffnungen für den Kühler von der Stirnseite der



**Betriebsbuchauszug 120 054**

Abnahme: 21.05.1963		28.03.1973 - 10.04.1973	M0	EAW Bleckede
In Dienst: 01.07.1963		11.04.1973 - 16.05.1973		[vermtl. Bw Winsen]
22.05.1963 - 20.09.1965	Bw Celle Nord	17.05.1973 - 08.04.1974	M2	EAW Bleckede
21.09.1965 - 07.02.1965	Bw Winsen	09.04.1974 - 23.01.1975		Bw Winsen
08.02.1965 - 28.05.1965	Bw Celle	24.01.1975 - 20.02.1975	M0	EAW Bleckede
29.05.1965 - 12.08.1965	Bw Winsen	21.02.1975 - 30.07.1975		Bw Winsen
13.08.1965 - 06.09.1965	Bw Celle	31.07.1975 - 14.08.1975	Bedarfsausb.	EAW Bleckede
07.09.1965 - 22.05.1966	Bw Winsen	15.08.1975 - 02.05.1976		Bw Winsen
23.05.1966 - 04.08.1966	Bw Celle	03.05.1976 - 28.06.1976	Bedarfsausb.	Bw 13
05.08.1966 - 21.10.1967	Bw Winsen	29.06.1976 - 04.04.1977		Bw Winsen
21.10.1967 - 26.10.1967	Bedarfsausb. EAW Bleckede	05.04.1977 - 12.05.1977	Bedarfsausb.	Bw 13
26.10.1967 - 27.10.1967	Bw Lüneburg	13.05.1977 - 27.09.1977		Bw Winsen
27.10.1967 - 21.12.1967	Bw Celle	28.09.1977 - 23.02.1978	M0	EAW Bleckede
22.12.1967 - 01.05.1968	M2 EAW Bleckede	24.02.1978 - 26.09.1978		[vermtl. Bw Winsen]
02.05.1968 - 14.05.1968	Bw Celle	26.09.1978 - 22.11.1978	Bedarfsausb.	EAW Bleckede
15.05.1968 - 22.07.1968	Bw Winsen	22.11.1978 - 10.04.1979		[vermtl. Bw Winsen]
23.07.1968 - 26.07.1968	Bedarfsausb. EAW Bleckede	10.04.1979 - 17.10.1979	M2	EAW Bleckede
27.07.1968 - 16.05.1969	Bw Winsen	ab 18.10.1979		Bw Celle
17.05.1969 - 13.06.1969	M0 EAW Bleckede	03.11.1981 - 05.11.1981	Bedarfsausb.	EAW Bleckede
14.06.1969 - 07.01.1971	[ohne Angabe, vermtl. Bw Winsen]	05.05.1982 - 16.03.1983	M2	MaK Moers
08.01.1971 - 15.02.1971	M0 EAW Bleckede	xx.05.1984 - 29.05.1984	Bedarfsausb.	EAW Bleckede
16.02.1971 - 06.12.1971	Bw Winsen	01.09.1985 - 02.10.1986	Bedarfsausb.	Bw 13
07.12.1971 - 06.01.1972	M0 EAW Bleckede	21.06.1988 - 24.08.1989	M2	EAW Bleckede
07.01.1972 - 27.03.1973	[vermtl. Bw Winsen]	_____ - 20.10.1993	Bedarfsausb.	Bw 13
		03.09.1998 - 24.03.1999	HU	EAW Bleckede
		08.07.2003 - 20.08.2003	Bedarfsausb.	EAW Bleckede



**Bild 334 (oben)**

Zeichnung der OHE 120071-072.

GRAFIK: WOLFGANG W. UHL



**Bild 335 (unten)**

OHE 120072 Anfang der siebziger Jahre im Bw Celle Nord.

AUFNAHME:  
HANS-JÜRGEN EBERHARD