

# Bahn- Express

1'84

Magazin für Werkbahnfreunde



DM 3,50

**Inhalt 1'84**

**Impressum**

**Herausgeber:**

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

**Redaktion:**

Ulrich Völz  
Von-der-Wisch-Str. 47  
2300 Kiel 1  
Telefon 0431-31 27 29

**Hans-Georg Bubolz**

Eschenweg 19  
4712 Werne  
Telefon 023 89-4 50 57

**Erscheinungsweise:**

Der 'Bahn-Express' erscheint 1984 sechsmal in den Monaten Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember.

**Bezugspreis:**

Das Jahresabonnement umfaßt die Hefte 1'84 bis 6'84. Der Abonnementspreis dafür beträgt DM 19,50.

Einzelpreis:  
DM 3,25 plus Porto.

**Bestellungen an:**

Hans-Georg Bubolz  
Eschenweg 19  
4712 Werne

**Postgirokonto:**

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

**Bild- u. Texteingendungen:**

Fotos in SW oder Color im Format 10x15 bzw. WPK und Dias mit Angaben zur Aufnahme.

**Druck:**

Copy-Center-Coerdestraße  
4400 Münster

© Bahn-Express

Alle Rechte vorbehalten. Alle Angaben ohne Gewähr. Die Beiträge von Mitarbeitern stellen nicht in jedem Falle die Meinung des Herausgebers dar.

Berichte

Klößkner-Werke AG Georgsmarienhütte _____	3
Leonhard Moll, München _____	11
Industriegebiet Köln-Nord _____	22
- Akzo Chemie GmbH _____	24
- Esso Chemie GmbH _____	26
- Wacker-Chemie GmbH _____	26
- Ford-Werke AG _____	27

Kurzmeldungen

Tonwerke Stephan Schmidt KG _____	30
Industrieanekkluppen Hedehusene _____	33

<u>Korrekturen und Ergänzungen</u> _____	38
--	----

Titelfoto: Zwar kommt in der Grube Georg der Tonwerke Stephan Schmidt nur eine Diema-Diesellokomotive zum Einsatz - ein Besuch lohnt sich aber trotzdem. Das Foto läßt unschwer den reißvollen Betrieb erkennen. Foto vom 30.06.1983 von Hans-Georg Bubolz.

Rückseite: Peter Andersen nahm 1981 diese Aufnahme beim Industrieanekkluben Hedehusene auf. Sie zeigt Gleisbauarbeiten in den soeben freigegebenen Kiesgruben.

**Berichte**

Hans-Georg Bubolz



**KLÖCKNER-WERKE AG  
GEORGSMARIENWERKE**

Die Georgsmarienhütten-Eisenbahn ist wohl als die älteste Industriebahn in Deutschland zu bezeichnen. Am 12. Dezember 1866 wurde die Gleisverbindung zwischen dem am 4. Juni 1856 in Betrieb genommenen Hüttenwerk und dem Abbaugelände am Hüggel als "Inselbetrieb" offiziell dem Verkehr übergeben.

Der Anschluß nach Hasbergen an die dort im Bau befindliche Hamburg - Venlo - Eisenbahn wurde 1870 hergestellt. Der Betrieb wurde zwischen Hasbergen und Osnabrück von August 1870 bis September 1871 mit Fahrzeugen der Georgsmarienhütten-Eisenbahn abgewickelt. Danach wurde der Bahnhof Hasbergen zum Übergabebahnhof zwischen der Hüttenbahn und der Staatsbahn. Am 2. Januar 1873 wurde der öffentliche Personenverkehr zwischen der Hütte und Hasbergen eröffnet, der für 105 Jahre bestehen bleiben sollte.

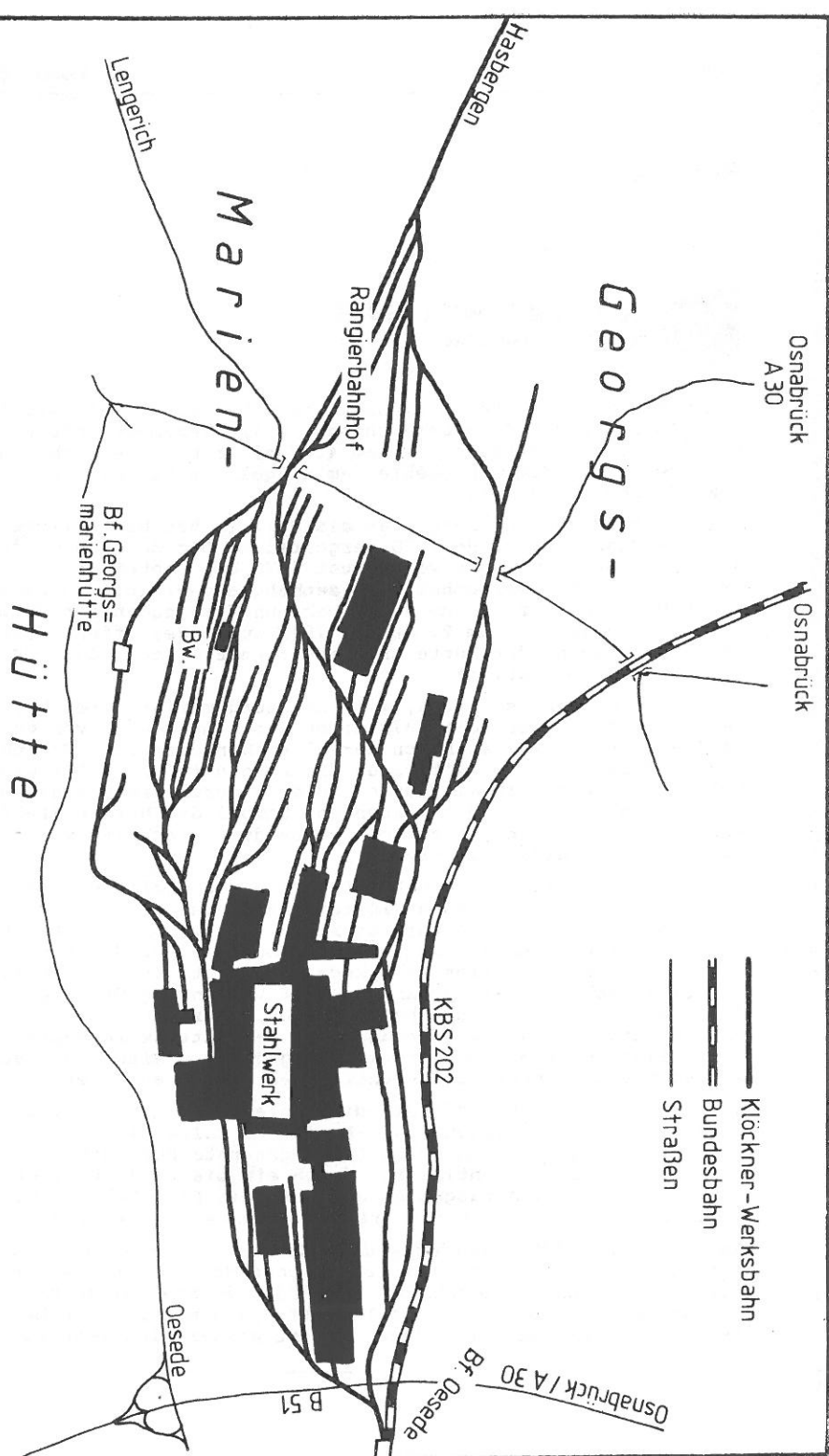
Das Stahlwerk in Osnabrück, mit zum Georgsmarienhütten-Bergwerks-Verein gehörend, erhielt 1872 einen Anschluß sowohl von der Hamburg-Venlo-Eisenbahn wie auch von der alten Hannoverschen Westbahn (vgl. BAHN-EXPRESS 4/82). Damit waren die beiden in Osnabrück kreuzenden Bahnlinien durch die Kluskurve und auch durch die Gleisverbindungen im Stahlwerk miteinander verbunden. Sowohl die beiden Stahlwerke wie auch die jeweiligen Werksbahnen waren durch technische Hilfe und Loktausch eng miteinander verzahnt.

Am 1. November 1881 eröffnete die GME einen Gleisanschluß, der von der Hütte über Oesede nach Kloster Oesede zum Otto-Schacht führte. Diese Bahn wurde zur Anfuhr von Kohle genutzt und diente auch dem Personenverkehr. Am 15. August 1886 übernahm auf dem Abschnitt zwischen Oesede und Kloster Oesede die Staatsbahn den Betrieb. Der Streckenabschnitt war Bestandteil der Verbindung Osnabrück - Bielefeld, der heutigen Kursbuchstrecke 202 geworden. Oesede wurde zum Übergabebahnhof und das Hüttenwerk hatte zwei von verschiedenen Staatsbahnstrecken ausgehende Gleisanschlüsse. Heute werden nur noch sehr selten über Oesede Wagen an- oder abgefahren.

Am 20. Oktober 1886 eröffnete die GME einen Gleisanschluß von Hasbergen in Richtung Ibbenbüren. Dieser Anschluß diente der Anfuhr der am Schafberg gewonnenen Erze. Die sogenannte Perm-Bahn (nach dem Perm-Stollen so benannt) wurde durch ein bis zu 10 Kilometer langes Schmalspurnetz im Abbaugelände ergänzt. Die Perm-Bahn wurde 1922 aufgegeben. Noch heute ist die Trasse weitgehend erkennbar.

Am 1. Oktober 1897 eröffnete die GME die Wallücke-Bahn, die dem Personenverkehr und der Erzabfuhr zwischen Wallücke und Kirchlengern an der Staatsbahnstrecke Löhne - Osnabrück diente. Diese mit einer Spurweite von 600 mm erbaute Industriebahn mit Personenbeförderung ist vom Unternehmen auch dazu benutzt worden, interessierten Käufern

# Klöckner-Georgsmarienhütte



1'84

Bahn-Express

die Qualität der im Unternehmen hergestellten Feldbahnerzeugnisse vorführen zu können. Die Stilllegung der Bahn erfolgte am 28. August 1937, der letzte Zug befuhr die Strecke am 7. Dezember 1937.

Der Krieg brachte dem Stahlwerk in Osnabrück schwere Beschädigungen durch Bombenabwürfe. Da das Werk in Georgsmarienhütte praktisch nicht angegriffen wurde, konnte die GME dem Werk in Osnabrück technische Hilfe leisten. Daneben wurden auch die im Piesberg eingesetzten Lokomotiven in Georgsmarienhütte gewartet und instandgesetzt.

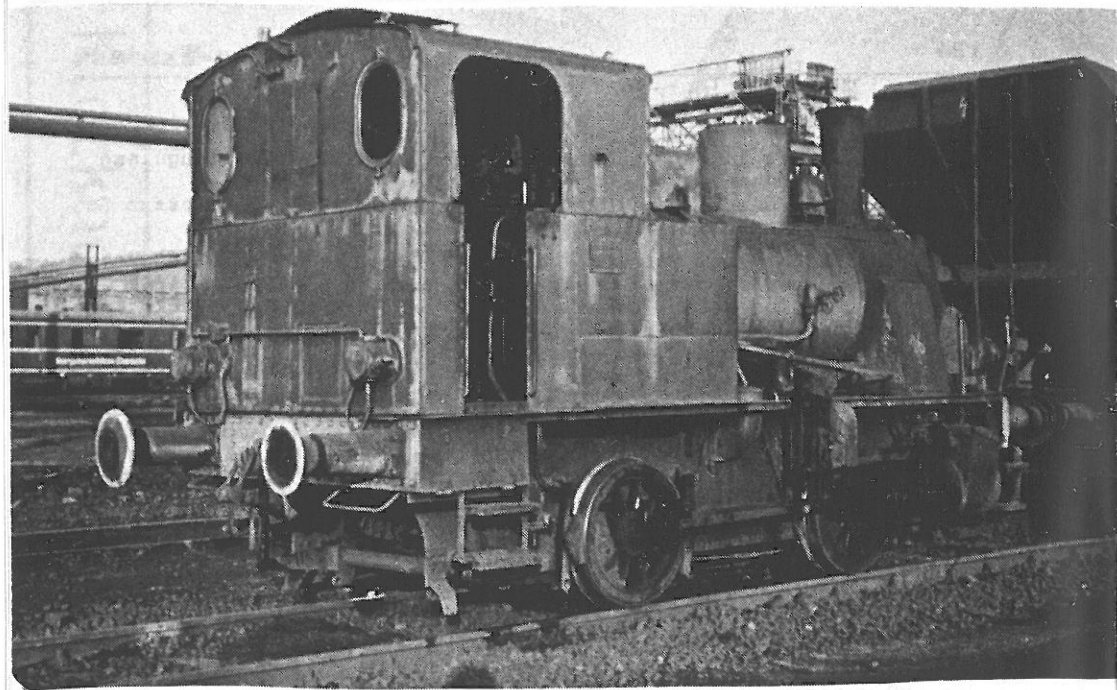
In den Jahren 1965/66 endete bei der GME der Dampflokbetrieb. Von der Bundesbahn sind aber noch bis in die 70er Jahre Dampflokomotiven auf den Gleisen der GME im Einsatz gewesen. Mit der Anlieferung der V 1, der ersten Großdiesellok der GME, einer KHD-Lok, begann der Traktionswechsel. Für den Personenverkehr wurden Triebwagen gebraucht bei der DB erworben. Diese sollten bis zur Einstellung des schienengebundenen Personenverkehrs am 30. September 1978 zum Erscheinungsbild der landschaftlich reizvoll gelegenen Strecke am Rande des Teutoburger Waldes gehören.

Ab 1974 war der Triebwagenverkehr lokbespannt abgewickelt worden, weil die Motoren der Triebwagen ausgefallen waren. Da sich eine Reparatur nicht mehr lohnte, wurden die Triebwagen von einer Lok der GME gezogen.

Für den Eisenbahnbetrieb in der Hütte und für Fahrten nach Hasbergen und auf den Hügeln stehen 12 Lokomotiven zur Verfügung, wovon vier (Loks 22-25) nur in der Hütte zum Einsatz kommen. Für Übergaben nach Hasbergen, vor allem schwere Ganzzüge, wird die stärkste Lok der Georgsmarienhütte, die Nr. 1, eingesetzt. Darüberhinaus kommen auch die 'nur' 530 PS-starken Loks 2-8 zum Einsatz; die Loks 2, 3 und 4 können übrigens in Traktion mit der 1 gefahren werden, was dann immerhin satte 1530 PS ausmacht. In erster Linie beschränkt sich ihre Aufgabe allerdings auf die vielfältigen Rangiereinsätze im Werk. Die etwas ältere Nr. 9, im Gegensatz zu ihren 'Schwestern' noch mit Stangenantrieb und zuletzt mit den Triebwagen auf der GME tätig, ist wohl endgültig abgestellt. Können Eisenbahnfreunde die KHD-Loks 1 - 8 vom Bahnhof Georgsmarienhütte bzw. auf der Strecke fotografieren, so gestaltet sich dieser Wunsch bei den 'kleinen' Loks 22-25 ungleich schwieriger: Ihr Einsatz erfolgt in Doppeltraktion am Gießstand. Lok 22, früher zusammen mit der jetzt abgestellten 21 im Einsatz, steht noch als Reservelok für die drei Jung-Loks zur Verfügung.

Die beiden KHD-Loks 21 und 22 sind übrigens Sonderanfertigungen des KHD-Typs A6M 517. Klöckner-Humboldt-Deutz fertigte von dieser Type drei Varianten: Die Bundesbahnversion (Köf II), eine Straßenbahnversion und eine Hüttenversion. Leistungsmäßig stimmen die Loks alle überein, nur der Aufbau und die Dimensionen der Fahrzeuge divergieren z.T. erheblich.





Noch unter Dampf konnte Stefan Lauscher am 16.10.1974 eine der kleineren Loks der Georgsmarienhütte, die Nummer 16, beim Rangierdienst in der Hütte fotografieren.

Mittlerweile ebenso historisch ist die untere Aufnahme, die Lok 9 mit einem Personenzug am 30.09.1978 im Bahnhof Hasbergen zeigt.  
Foto: Frank Blondowski



Klöckner-Werke AG, Georgsmarienhütte		1435 mm				
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bemerkungen
1	KHD 57 801/65	DG 1000 BBM	B'B'-dh	1000	80	1965 neu an Klöckner
2	KHD 57 802/65	MG 530 C	C -dh	530	60	1965 neu an Klöckner
3	KHD 57 803/65	MG 530 C	C -dh	530	60	1965 neu an Klöckner
4	KHD 57 804/65	MG 530 C	C -dh	530	60	1965 neu an Klöckner
5	KHD 57 805/65	MG 530 C	C -dh	530	60	1965 neu an Klöckner
6	KHD 57 806/65	MG 530 C	C -dh	530	60	1965 neu an Klöckner
7	KHD 57 807/65	MG 530 C	C -dh	530	60	1965 neu an Klöckner
8	KHD 57 808/65	MG 530 C	C -dh	530	60	1965 neu an Klöckner
9	KHD 56 874/58	MS 530 C	C -dh	530	60	1958 an Klöckner, Haspe (3) 1971 an GME (9), abg.
21	KHD 55 041/52	A 6 M 517	B -dh	107	20	1952 neu an Klöckner, abg.
22	KHD 55 872/54	A 6 M 517	B -dh	107	20	1954 neu an Klöckner
23	Jung 14 132/72	RC 43 B	B -dh	230	32	1972 neu an Klöckner
24	Jung 14 239/76	RC 43 B	B -dh	230	32	1976 neu an Klöckner
25	Jung 14 240/76	RC 43 B	B -dh	230	32	1976 neu an Klöckner
VT 1	Dessau 11 870/36		Bo 2	360		DB-VT 36 509
VT 2	Dessau /36		Bo 2	360		DB-VT 36 519
VS 1	Dessau /36		VS 4			DB-VS 145 ...
VS 2	Dessau /36		VS 4			DB-VS 145 405

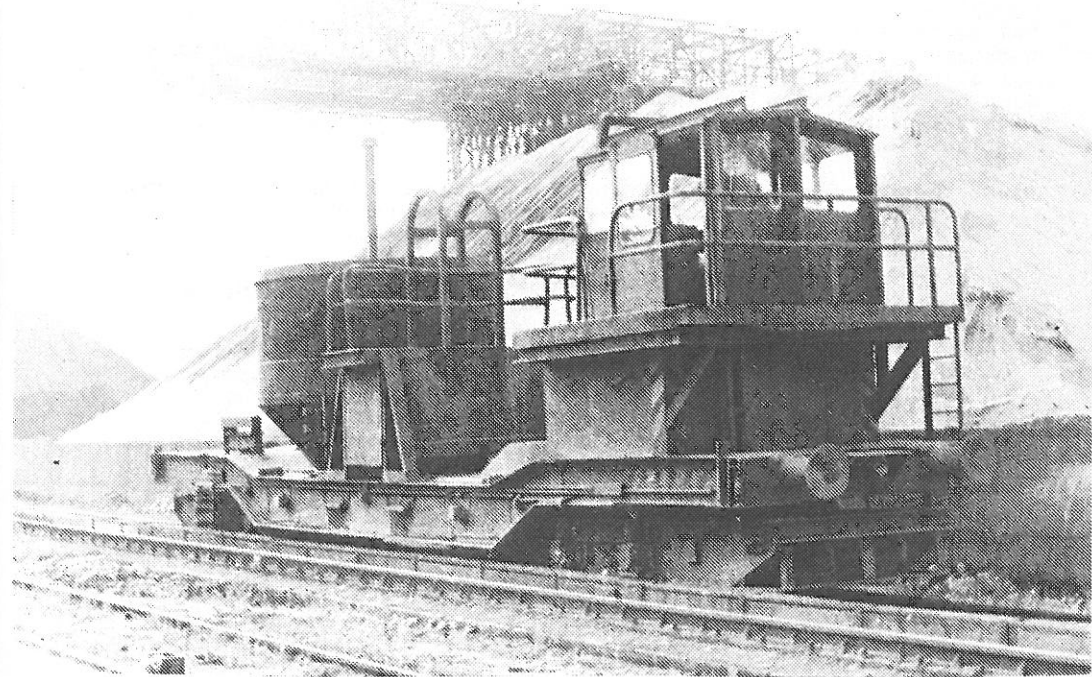




Einen Eindruck vom heutigen Betrieb auf der Hütte bzw. der GME vermittelt diese Aufnahme von Joachim Behrens im August 1978 aufgenommen, die die Lok 1 bei Rangierarbeiten zeigt.

Klöckner-Werke AG, Georgsmarienhütte				830 mm
Nr.	Herstellerdaten		AF	Bemerkungen
1	Hanomag	1 202/1874	Bn2t	19 Denkmallok in Emmerthal-Lüntorf
2	Hanomag	1 304/1875	Bn2t	Verbleib unbekannt
3	Hanomag	1 305/1875	Bn2t	1897 an Wallücke-Bahn (3)
4	Hanomag	1 306/1875	Bn2t	Verbleib unbekannt
5	Hanomag	1 308/1875	Bn2t	1897 an Wallücke-Bahn (5)
6	Hanomag	1 309/1875	Bn2t	1897 an Wallücke-Bahn (6)
7	Hanomag	1 945/1887	Bn2t	Verbleib unbekannt
8	Hanomag	2 607/1894	Bn2t	19 Spielplatzlok in Hankenberge
9	Hanomag	3 754/1901	Bn2t	19 Denkmallok in Georgsmarienhütte
10	Hanomag	4 941/1907	Bn2t	Verbleib unbekannt
11	Hanomag	4 942/1907	Bn2t	Verbleib unbekannt

Geradenoch als "Eisenbahn" zu bezeichnen ist dieser elektrisch betriebene Mölllerwagen, der zwischen Hochofen und Sinteranlage pendelt. Aufnahme am 28.08.1982 von Hans-Georg Bubolz



Bis in die 70er Jahre war auch noch eine 830 mm-Schmalspurbahn in der Hütte in Betrieb. Neun Loks waren im Hochofenbetrieb und im Siemens-Martin-Werk des Hüttenwerkes im Dienst. Sie waren zuständig für den Transport der Hochofenschlacke zum Schlackenberg und des flüssigen Roheisens zum SM-Werk.

War der Fahrzeugpark anfangs ausschließlich "diesel-frei", verzeichnen einige Quellen Deutz-Dieselloks nach dem II. Weltkrieg, ja sogar eine Diema-Diesellok soll im Einsatz gewesen sein.

Ähnlich den Kökslöschlokomotiven in Kokereien verkehren in der Hütte 3 oder 4 normalspurige, elektrifizierte (600 Volt Gleichstrom) sogenannte "Möllerwagen" (Möller = Erzgemisch und Zuschlagstoffe) zwischen dem Hochofen und der Sinteranlage. Die Wagen haben auf der einen Seite einen in ca. 3 m Höhe befindlichen Führerstand und auf der anderen Seite einen drehbaren Kübel, in dem sich das zu transportierende Gemisch befindet.

Die Stromaufnahme geschieht wie bei der Berliner- und Hamburger S-Bahn durch seitlich der Gleise angeordnete Stromschienen.

Neben diesen genannten Lokomotiven und Fahrzeugen besitzt die GMH noch ca. 400 (früher: 800 - 1000) eigene Werkswagen der verschiedensten Arten und Hersteller.

Bedauerlich für diese gut ausgestattete Fahrzeug-Armada ist nur die Stahlkrise: Der vor 20 Jahren neu errichtete Rangierbahnhof ist heute einfach nicht mehr ausgelastet - Samstags sollte man einen Besuch der Hütte tunlichst vermeiden; es läuft einfach nichts ...

Nach dem Verkauf der Georgsmarienhütten-Eisenbahn für 20 Mio DM an den Landkreis Osnabrück, als Maßnahme der Arbeitsplatzsicherung für das Gesamtunternehmen, übernahm die Wittlager Kreisbahn, ebenfalls im Besitz des Landkreises, die Betriebsführung. Somit ist die GME heute eine Werksbahn, die nicht dem Unternehmen gehört!

Der heute zwischen Hasbergen und der Hütte an den Werktagen abgewickelte Güterverkehr und die Schlackenabfuhr in den Hügeln, auf der ersten Trasse der GME, bietet sehr schöne Fotomotive. Ein Besuch bei dieser Bahn ist immer noch eine lohnende Sache. Auch das einheitlich Aussehen der KHD-Diesellokomotiven und der spärliche Betrieb stören dabei nur wenig.

Dieser Bericht basiert auf: Lothar Hülsmann, 'Die Bahnen des Georgsmarienhütten-Bergwerks-Verein, Osnabrück 1982

Weitere Quellen: 'Die Lokrundschau', Hefte Nr. 61 und 62 Klöckner-Werke, '100 Jahre Georgsmarienhütten-Eisenbahn

## Leonhard Moll 8000 München

Eine nicht geringe Reaktion provozierte unser "Bericht" über die Lokomotiven des Münchener Bauunternehmers Leonhard Moll in unserer Ausgabe 5/83:

Neben zahlreichen Ergänzungen können wir nun auch eine komplett überarbeitete Lokliste anbieten, die größtenteils auch auf den Verbleib der Lokomotiven hinweist.

Zwar können wir nun auch beinahe lückenlos die Geschichte der normalspurigen Moll-Loks aufzeigen - bei den Schmalspurloks war dies leider nicht möglich.

Mit Sicherheit würde eine detaillierte Aufzeichnung den Rahmen unseres Magazines sprengen, beanspruchen doch die Loklisten bereits 6 Seiten ...

Kommen wir also zu den normalspurigen Dampflokomotiven von Moll:

### Normalspurlok Nr. 9

Lieferant	Stettiner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft 'Vulcan' zu Bredow bei Stettin
Kessel-Nummer	1 615
Geliefert	3. November 1897
Achsen (Achsbild)	3/3 (C-n2t)
Bremsen (Hand)	Wurfhebel
Steuerung	Allan, außen
Rostfläche	m <sup>2</sup> 1.35
Heizflächen	m <sup>2</sup> 60.54
Wasser	kg 4 000
Kohle	kg 1 200
Leergewicht	kg 23 700
Dienstgewicht	kg 30 650
Zylinder ø	mm 350
Kolbenhub	mm 550
Treibrad ø	mm 1 080
Zugkraft in der Ebene (0,6 p)	kg 4 492
Leistung	to 1 123
Radstand	mm 3 000

Geliefert wurde die Maschine an die Firma Lenz & Co. GmbH, Stettin, am 26. November 1897 unter der Betriebsnummer 6<sup>b</sup> Lenz & Co. (provisorisch), frei Baustelle Rawitsch, der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn in Schlesien. Schon bei der ersten Revision der Maschine, am 2. Januar 1900, "behufs allgemeiner Reparatur", trug sie die Betriebsnummer L.R.E. 5<sup>b</sup>, war nun also Eigentum der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn. Während der HU vom 13.12.1912 bis 30.3.1913 erhielt die Lokomotive die Betriebsnummer 5C; die Lenz-Gattungszeichen 'b' wurden also gegen das reale 'C' der Achsfolge ausgetauscht. Die letzte HU unter L.R.E.-Regie fand am 7. Mai 1924 statt. Ein Jahr später konnte die Maschine, durch Ankauf stärkerer Lokomotiven (ELNA's), an die Firma Smoschewer & Co., Schmiedefeld bei Breslau,

Leonhard Moll, München			Fahrzeugliste 600 mm		
Lok-Nr.	Herstellerdaten	Type	(PS)	(to)	Bemerkungen
10 453	Krauss 4 986/1904		20	5.6	1983 an Deutsches Museum, München
10 501	Krauss 5 083/1904		40	7.8	vor 1937 ausgeschieden
10 509	O+K 1 242/1904		50	8.8	12.1946 abgestellt
10 510	O+K 1 243/1904		50	8.8	12.1946 abgestellt
10 737	Krauss 5 272/1905		50	8.7	vor 1937 ausgeschieden
12 129	Maffei 2 760/1908		40	7.85	vor 1937 ausgeschieden
12 140	Maffei 2 759/1908		40	7.85	1940 ausgeschieden
12 633	O+K 463/1899		50	8.8	1899 an Bauuntern.Zöllner, Wolfers 1917 an Leonhard Moll, München 06.1948 letzter Nachweis bei Moll
12 745	Krauss 6 172/1909		40		1940 ausgeschieden
13 565	Jung 1 650/1911		40	7.5	1911 gel. an Alwin Hirsch & Co. 05.1947 abgestellt
13 595	Jung 1 459/1910		40	7.5	1910 an Leipziger & Co., Köln 19 an Leonhard Moll, München 1940 an Wehrmacht vermietet, verl.
13.851	Krauss 6 610/1912		40	7.8	07.1946 als bei der Wehrmacht verblieben gemeldet
15 241	Borsig 7 559/1916		50		1918 aus Borsig-Vorratslager an Moll 1940 an Überland AG, verloren
15 255	O+K 1 777/1905		40		1905 an Consortium Marocco 19 als Beutelok über Heeresgutverwertungsstelle an Moll, München 1929 Umzeichnung in Nr. 19 113
15 273	Hanomag 4 765/1906		50		1906 an Dr. Pauli, Düsseldorf 1918 an Leonhard Moll, München 12.1948 letzter Nachweis bei Moll
15 325	O+K 7 572/1917		50	8.8	1918 aus Demobilisierungslager 1940 an Wehrmacht, verloren
15 326	O+K 7 573/1917		50	8.8	1918 aus Demobilisierungslager 1940 an Überland AG, verloren
15 353	Hanomag 4 909/1907		50		1907 an Lenz & Co (Baustelle Cambg.) 1918 an Leonhard Moll, München 12.1948 letzter Nachweis bei Moll
15 354	O+K 7 574/1917		50	8.8	1918 aus Demobilisierungslager 10.1947 letzter Nachweis bei Moll
15 355	O+K 7 575/1917		50	8.8	1918 aus Demobilisierungslager 1946 in Österreich eingesetzt 05.1947 abgestellt
15 546	O+K 7 356/1917		40	7.5	1919 aus Demobilisierungslager 12.1948 letzter Nachweis bei Moll
15 730	Krauss 7 602/1919		50		1940 an Wehrmacht vermietet, verl.
15 762	Krauss 7 603/1919		50		letzter Standort: Schweinfurt 12.1948 letzter Nachweis bei Moll
15 868	Henschel 17 454/1920		50		1920 an Leipziger & Co., Köln letzter Standort: Volkach 12.1948 letzter Nachweis bei Moll
15 891	Henschel 17 464/1920		50		1920 an Leipziger & Co., Köln 19 an Leonhard Moll, München 1940 an Wehrmacht vermietet, verl.
16 521	Henschel 17 710/1921	MONTA	60	9.8	1946 in Kaprun/Österreich
16 522	Henschel 17 711/1921	MONTA	60	9.8	letzter Standort: Heidingsfeld 12.1948 letzter Nachweis bei Moll

19 113	O+K 8 463/1929		40		1929 umgenummert aus Nr. 15 255 05.1947 letzter Nachweis bei Moll
20 142	Henschel 22 734/1935	MONTA	60	9.8	1940 an Wehrmacht vermietet, verloren
20 143	Henschel 22 735/1935	MONTA	60	9.8	1940 an Überland AG (1945 in Kaprun) 12.1948 letzter Nachweis bei Moll
20 166	Henschel 22 757/1935	MONTA	60	9.8	12.1948 letzter Nachweis bei Moll
20 167	Henschel 22 758/1935	MONTA	60	9.8	1940 an Wehrmacht vermietet, verloren
20 171	Henschel 22 759/1935	MONTA	60	9.8	1940 an Überland AG (1945 in Kaprun)
20 633	Henschel 23 494/1937	MONTA	60	9.8	1940 an Überland AG (1946 in Kaprun)
20 634	Henschel 23 624/1937	MONTA	60	9.8	1940 an Überland AG 1946 bei Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf, Wien
20 635	Henschel 23 625/1937	MONTA	60	9.8	1946 bei Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf, Wien
	Deutz 9 300/1929		15		1945 auf Lagerplatz Lohhof
	Deutz 12 517/1934		24		1945 auf Lagerplatz Lohhof
	Henschel 1 293/1936	DG 12	12		1945 auf Obersalzberg
	Deutz 15 312/19				
	Deutz 18 472/19		36		1945 bei Überland AG, verloren
	Gmeinder 463/1936		24		1945 in Kaprun
	Gmeinder 450/1936		30		1940 bei Überland AG 1945 in Eschenlohe
	Gmeinder 550/1936		30		1940 bei Überland AG 1945 an Riem-Hochbau
	Gmeinder 498/1937		50		1940 bei Überland AG
	Gmeinder 499/1937		50		1940 bei Überland AG
	Gmeinder 500/1937		50		1940 bei Überland AG
	Gmeinder 1 212/19		12		1945 in Neufriedenheim
	Gmeinder 1 646/19		45		1945 an Riem-Hochbau
	Gmeinder 1 647/19		45		1945 auf Obersalzberg
	Gmeinder 3 016/19		12		1945 in Neufriedenheim
	Diema 2 246/1959	DL 6	8	1.1	1959 an Leonhard Moll, München 19 an Torfwerk A.-G. Meiners, Borstel
	Gmeinder, Henschel 1 513/19				

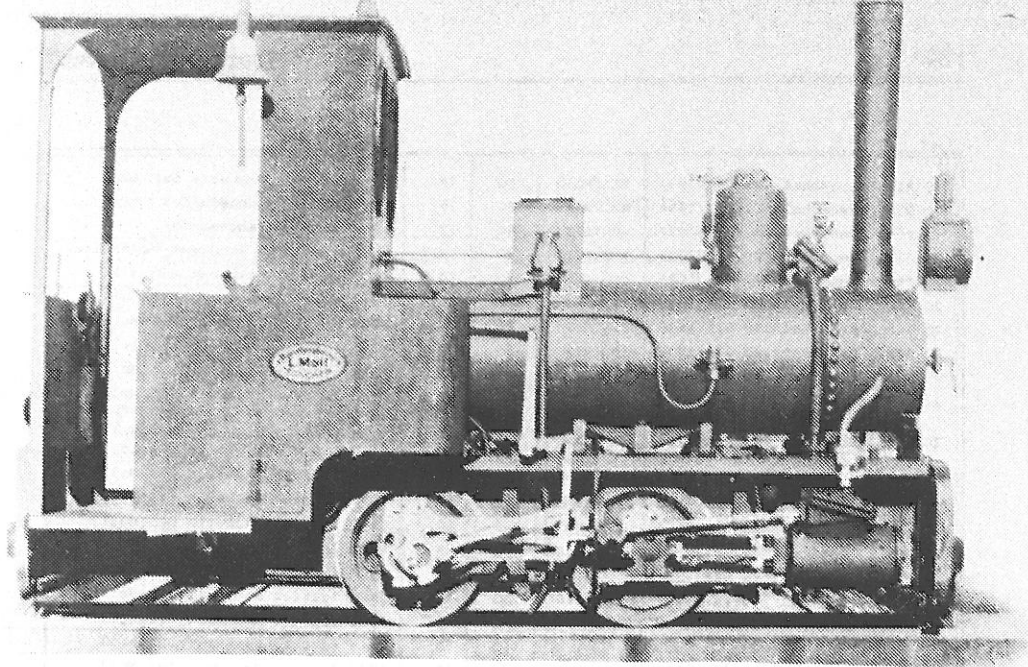
verkauft werden, wo sie sich zur Vornahme einiger kleinerer Reparaturen bereits am 30. August 1926 wieder in der Werkstatt befand. Danach verkaufte Smoschewer die Lok an die Firma Georg von Giesche's Erben, Betriebsort Deutsch Bleischerleygrube, Oberschlesien. Nach der Abnahmeuntersuchung am 3. März 1927 mit Wasserdruckprobe, erhielt die Maschine die Betriebsnummer A2 auf der Zeche Neu Fortuna. 1929 wurde die Lok an die Firma Gesellschaft für Feldbahn-Industrie Smoschewer & Co. in Schmiedefeld zurückgegeben, die sie nach erneuter Aufarbeitung an die Zuckerfabrik Neugebauer GmbH, Brieg, Niederschlesien, verkaufte. Eine Betriebsnummer führte die Lok nicht. "Die Untersuchung der Lok als Fahrzeug und auf seine Lauffähigkeit hat am 12.10.1934 stattgefunden", lautet die nächste Eintragung im Betriebsbuch der Lok durch das Reichsbahn-Maschinenamt Neisse.



Leonhard Moll, München			Fahrzeugliste 750 mm		
Lok-Nr.	Herstellerdaten	Type	(PS)	(to)	Bemerkungen
10 509	O+K 1 242/1904		50		1956 letzter Nachweis bei Moll
10 510	O+K 1 243/1904		50		1956 letzter Nachweis bei Moll
12 049	O+K 2 442/1907		50	8.8	1956 letzter Nachweis bei Moll
12 603	Krauss 6 130/1908		55	5.6	Bauart Cn2t 1940 letzter Nachweis bei Moll
12 722	Krauss 6 131/1909		55	5.6	Bauart Cn2t 1947 beim TÜV abgemeldet
14 128	Krauss 6 796/1913		50	8.7	1949 beim TÜV abgemeldet
14 174	Krauss 6 797/1913		50	8.7	1947 beim TÜV abgemeldet
14 385	Krauss 6 820/1914		80	13.4	1940 letzter Nachweis bei Moll
14 403	Henschel 12 910/1914	PRELLER	80	13.2	1940 letzter Nachweis bei Moll
14 515	Krauss 6 984/1914		80	13.4	1949 beim TÜV abgemeldet
14 812	Jung 1 917/1913		50		1913 an Oxé, Auersbach & Co. 1915 an Leonhard Moll, München 1949 beim TÜV abgemeldet
15 760	Jung 1 189/1907		80		1907 an Hauts Forneaux Longwy Bas 1919 an Leonhard Moll, München 1949 beim TÜV abgemeldet
15 800	Krauss 7 252/1919		80	13.4	1940 letzter Nachweis bei Moll
15 821	Krauss 7 253/1919		80	13.4	1948 letzter Nachweis bei Moll
15 748	Krauss 6 453/1911		80	13.4	1911 an Hauts Forneaux Longwy Bas 1919 an Leonhard Moll, München 1940 letzter Nachweis bei Moll
17 442	Krauss 8 193/1923		80	13.4	1940 letzter Nachweis bei Moll 1946 bei Wiener Lokfb.Floridsdf.
17 443	Krauss 8 194/1923		80	13.4	1949 beim TÜV abgemeldet
17 444	Krauss 8 195/1923		80	13.4	1940 letzter Nachweis bei Moll 1946 bei Wiener Lokfb.Floridsdf.
17 457	Krauss 8 196/1923		80	13.4	1940 letzter Nachweis bei Moll 1946 Reparatur bei Krauss-Maffei
17 458	Krauss 8 197/1923		80	13.4	1940 letzter Nachweis bei Moll 1945 in Kaprun
17 491	Henschel 20 080/1923	PRELLER	80	13.2	1940 letzter Nachweis bei Moll 1946 bei Wiener Lokfb.Floridsdf.
17 492	Henschel 20 081/1923	PRELLER	80	13.2	1949 beim TÜV abgemeldet
18 351	Henschel 20 082/1923	PRELLER	80	13.2	1948 letzter Nachweis bei Moll
18 352	Henschel 20 083/1923	PRELLER	80	13.2	1940 letzter Nachweis bei Moll
18 353	Henschel 20 084/1923	PRELLER	80	13.2	1948 letzter Nachweis bei Moll
19 808	Henschel 20 886/1928	PRELLER	80	13.2	1949 beim TÜV abgemeldet
19 812	Henschel 22 408/1934	PRELLER	80	13.2	1940 letzter Nachweis bei Moll
19 813	Henschel 22 409/1934	PRELLER	80	13.2	1940 letzter Nachweis bei Moll 1946 bei Wiener Lokfb.Floridsdf.
19 814	Henschel 22 410/1934	PRELLER	80	13.2	1940 letzter Nachweis bei Moll
19 815	Henschel 22 411/1934	PRELLER	80	13.2	1940 letzter Nachweis bei Moll
19 816	Henschel 22 412/1934	PRELLER	80	13.2	1940 letzter Nachweis bei Moll 1946 in Kaprun
19 932	Henschel 22 523/1934	PRELLER	80	13.2	1948 letzter Nachweis bei Moll
19 933	Henschel 22 524/1934	PRELLER	80	13.2	1948 letzter Nachweis bei Moll
19 946	Henschel 22 559/1934	HELFMANN	160	19	1940 letzter Nachweis bei Moll
19 947	Henschel 22 560/1934	HELFMANN	160	19	1940 letzter Nachweis bei Moll

19 954	Henschel 22 561/1934	HELFMANN	160	19	1940 letzter Nachweis bei Moll
19 955	Henschel 22 562/1934	HELFMANN	160	19	1949 beim TÜV abgemeldet
19 956	Henschel 22 563/1934	HELFMANN	160	19	1949 beim TÜV abgemeldet
20 127	Henschel 22 555/1934	PRELLER	80	13.2	1963 bei Brand im Lager vernichtet
20 150	Henschel 22 556/1934	PRELLER	80	13.2	1940 letzter Nachweis bei Moll
20 154	Henschel 22 557/1934	PRELLER	80	13.2	1947 letzter Nachweis bei Moll
20 165	Henschel 22 619/1936	PRELLER	80	13.2	1947 letzter Nachweis bei Moll
20 170	Henschel 22 620/1936	PRELLER	80	13.2	1948 letzter Nachweis bei Moll
20 188	Henschel 22 621/1936	PRELLER	80	13.2	1948 letzter Nachweis bei Moll
20 469	Henschel 22 622/1936	PRELLER	80	13.2	1940 letzter Nachweis bei Moll 1946 bei Wiener Lokfb.Floridsdf.
20 470	Henschel 22 623/1936	PRELLER	80	13.2	1940 letzter Nachweis bei Moll 1946 bei Wiener Lokfb.Floridsdf.
20 471	Henschel 22 624/1936	PRELLER	80	13.2	1948 letzter Nachweis bei Moll
	Henschel 22 625/1936	HELFMANN	160	19	1940 letzter Nachweis bei Moll
	Henschel 22 626/1936	HELFMANN	160	19	1940 letzter Nachweis bei Moll
20 473	Henschel 22 627/1936	HELFMANN	160	19	1948 letzter Nachweis bei Moll
20 474	Henschel 22 628/1936	HELFMANN	160	19	1948 letzter Nachweis bei Moll
20 631	Henschel 23 442/1937	HELFMANN	160	19	1948 letzter Nachweis bei Moll
20 632	Henschel 23 443/1937	HELFMANN	160	19	1948 letzter Nachweis bei Moll
20 636	Henschel 23 638/1937	HELFMANN	160	19	1948 letzter Nachweis bei Moll
20 637	Henschel 23 639/1937	HELFMANN	160	19	1948 letzter Nachweis bei Moll
20 638	Henschel 23 640/1937	HELFMANN	160	19	1948 letzter Nachweis bei Moll
21 096	Henschel 24 377/1938	MOLL	260	25.4	1963 bei Brand im Lager vernichtet
21 097	Henschel 24 378/1938	MOLL	260	25.4	1947 beim TÜV abgemeldet
21 462	Henschel 24 379/1940	MOLL	260	25.4	1948 letzter Nachweis bei Moll
21 463	Henschel 24 380/1940	MOLL	260	25.4	1948 letzter Nachweis bei Moll
	Henschel 24 381/1940	MOLL	260	25.4	1940 letzter Nachweis bei Moll
	Henschel 24 382/1940	HELFMANN	160	19	1940 letzter Nachweis bei Moll
	Gmeinder 584/1937		50		1945 auf Lagerplatz
	Gmeinder 739/1938		80/100		1945 auf Lagerplatz
	Gmeinder 740/1938		80/100		1945 auf Lagerplatz
	Gmeinder 811/1938		80/100		in Bulgarien verloren
	Gmeinder 815/1938		80/100		in Bulgarien verloren
	Gmeinder 2 301/1938		100		1938 an Leonhard Moll, München 19 an Maxhütte, Sulzbach-Rosenbg. 19 an Dampfbahn Rhein-Main

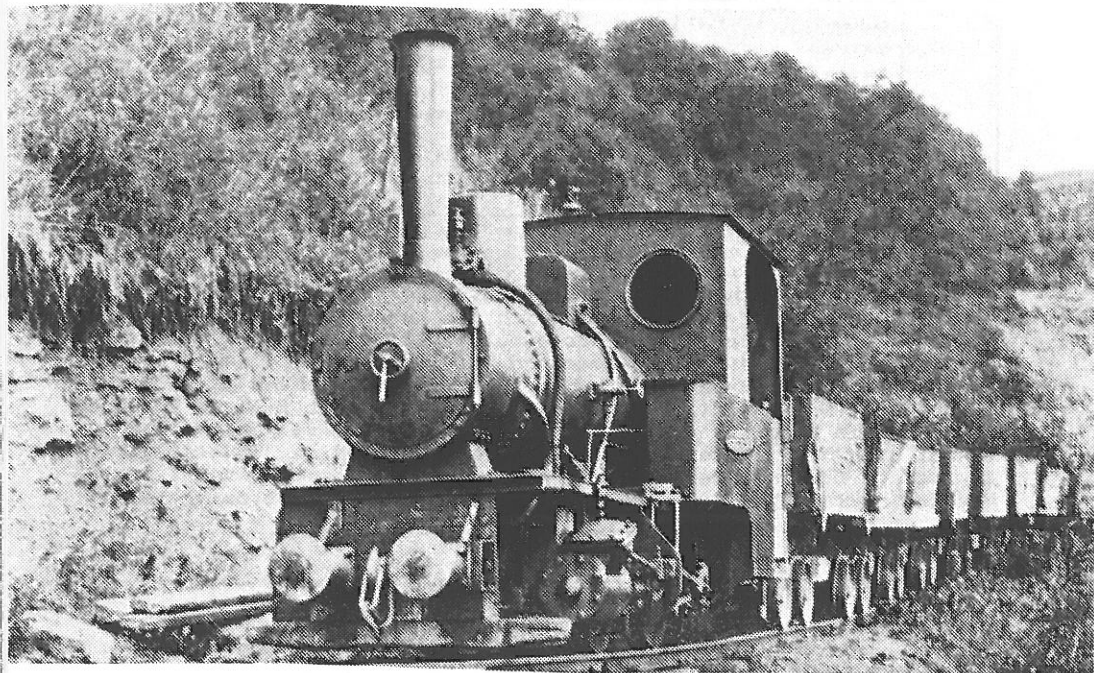
Dabei könnte es sich um das Verkaufsdatum der Maschine handeln, denn die nächste Revision wurde durch den neuen Besitzer, Leonhard Moll, München, am Betriebsort Schönwalde (Spreewald), an der Streck= ke Cörlitz - Berlin, vorgenommen und am 26. Mai 1939 durch den Kesselprüfer der DR bestätigt. Die nächste Untersuchung der Lok fand am 18. Mai 1942 in Bordeaux, Frankreich, statt ! Am 8. Dezember 1944 ist die Maschine glücklich aus 'Feindesland' zurück und be= findet sich nun in ziemlich desolatem Zustand auf der Baustelle Kaufering. Doch noch einmal wird die Lok instandgesetzt und ist noch bis zum Spätherbst 1949 im Betriebe. Danach wird der Dampfkessel



Leonhard Moll, München:

Krauss 4986/O3 (600 mm), jetzt im Deutschen Museum, München)

Krauss 6820/14 (750 mm), beide Repros von Walter Listl.



Leonhard Moll, München			Fahrzeugliste 900 mm		
Lok-Nr.	Herstellerdaten	Type	(PS)	(to)	Bemerkungen
12 141	Maffei 2 898/1908		160	18.2	1940 bei Fliegerangriff beschädigt 1963 bei Brand im Lager vernichtet
12 151	Maffei 2 899/1908		160	18.2	1940 an Sudeten-Bergbau, Brix
12 333	Maffei 2 872/1908		40	7.85	1963 bei Brand im Lager vernichtet
12 449	Maffei 2 871/1908		40	7.85	1963 bei Brand im Lager vernichtet
13 145	Krauss 6 324/1910		125	17.5	evtl. an Koppel für Maffei-Loks
13 146	Krauss 6 325/1910		125	17.5	
13 213	Krauss 6 441/1910		130	17.7	1940 an Sudeten-Bergbau, Brix
13 377'	Maffei 2 879/1910		160	18.2	1910 über A.Koppel an Moll 1963 bei Brand im Lager vernichtet
13 377"	Maffei 2 979/1910		160		1910 an Philipp Holzmann, Frankfurt 19 an Leonhard Moll, München
13 396'	Maffei 2 877/1910		160	18.2	1910 über A.Koppel an Moll
13 396"	Maffei 2 977/1910		160		
13 429	Krauss 6 482/1911		130	17.7	1963 bei Brand im Lager vernichtet
13 430	Krauss 6 483/1911		130	17.7	1963 bei Brand im Lager vernichtet
13 624	Krauss 6 475/1911		130	17.7	12.1949 beim TÜV abgemeldet
15 698	Henschel 17 379/1919	HELFMANN	160	19	1963 bei Brand im Lager vernichtet
15 856	Henschel 17 380/1919	HELFMANN	160	19	1948 an JRO (amerik. Dienststelle) 1950 beim TÜV, abgemeldet
15 857	Henschel 17 381/1920	HELFMANN	160	19	1940 durch Flieger beschädigt 1963 ausgemustert
15 858	Henschel 17 382/1920	HELFMANN	160	19	1940 an Sudeten-Bergbau, Brix
15 859	Henschel 17 383/1920	HELFMANN	160	19	08.1956 letzter Nachweis bei Moll
16 350	Krauss 7 660/1921		140		1921 an F.X. Meiler, München 1922 an Leonhard Moll, München 1963 bei Brand im Lager beschädigt
16 351	Krauss 7 661/1921		140		1921 an F.X. Meiler, München 1922 an Leonhard Moll, München 08.1956 letzter Nachweis bei Moll
16 352	Krauss 7 662/1921		140		1921 an F.X. Meiler, München 1922 an Leonhard Moll, München 1940 durch Flieger beschädigt 1963 durch Brand im Lager vernicht.
16 658	Krauss 7 825/1921		200		1921 an Schmalspur GmbH, Berlin 1922 an Leonhard Moll, München 1963 bei Brand im Lager vernichtet
16 659	Krauss 7 826/1921		200		1921 an Schmalspur GmbH, Berlin 1922 an Leonhard Moll, München 1963 bei Brand im Lager vernichtet
16 660	Krauss 7 828/1921		200		1921 an Schmalspur GmbH, Berlin 1922 an Leonhard Moll, München 1963 bei Brand im Lager vernichtet
16 800	Krauss 7 973/1922		200		1963 bei Brand im Lager vernichtet
16 833	Krauss 7 974/1922		200		1963 bei Brand im Lager vernichtet
16 834	Krauss 7 975/1922		200		1963 bei Brand im Lager vernichtet
19 102	Krauss 8 075/1923		200		1929 von Industrieausstellung an Leonhard Moll, München 1963 bei Brand im Lager vernichtet
20 128	Henschel 22 678/1935	MOLL	260	25.4	1963 bei Brand im Lager vernichtet

20 129	Henschel	22 679/1935	MOLL	260	25.4	08.1956 letzter Nachweis bei Moll
20 130	Henschel	22 680/1935	MOLL	260	25.4	08.1956 letzter Nachweis bei Moll
20 151	Henschel	22 681/1935	MOLL	260	25.4	1963 bei Brand im Lager vernichtet
20 152	Henschel	22 682/1935	MOLL	260	25.4	08.1956 letzter Nachweis bei Moll
20 189	Henschel	22 643/1936	HELFMANN	160	19	1949 beim TÜV abgemeldet
20 190	Henschel	22 644/1936	HELFMANN	160	19	12.1948 letzter Nachweis bei Moll
20 191	Henschel	22 645/1936	HELFMANN	160	19	12.1948 letzter Nachweis bei Moll
20 225	Henschel	22 810/1935	MOLL	260	25.4	08.1956 letzter Nachweis bei Moll
20 226	Henschel	22 811/1935	MOLL	260	25.4	08.1956 letzter Nachweis bei Moll
20 235	Henschel	22 812/1935	MOLL	260	25.4	08.1956 letzter Nachweis bei Moll
20 476	Henschel	23 103/1936	PRELLER	80	13.2	12.1948 letzter Nachweis bei Moll
20 477	Henschel	23 104/1936	PRELLER	80	13.2	10.1947 letzter Nachweis bei Moll
20 478	Henschel	23 105/1936	PRELLER	80	13.2	1963 bei Brand im Lager vernichtet
20 479	Henschel	23 106/1936	PRELLER	80	13.2	10.1940 letzter Nachweis bei Moll 1946 bei Wiener Lokfb.Floridsdf.
20 493	Henschel	23 102/1936	PRELLER	80	13.2	12.1948 letzter Nachweis bei Moll
21 230	Henschel	24 390/1939	MOLL	260	25.4	} gebaut von Wiener Lokomotiv= fabrik Floridsdorf FNr. 3174 - 3178 (Verlagerung) } 08.56 letzter Nachweis bei Moll
21 231	Henschel	24 391/1939	MOLL	260	25.4	
21 232	Henschel	24 392/1939	MOLL	260	25.4	
21 233	Henschel	24 393/1939	MOLL	260	25.4	
21 234	Henschel	24 394/1939	MOLL	260	25.4	
21 323	Henschel	25 001/1939	HELFMANN	160	19	1963 bei Brand im Lager vernichtet
21 324	Henschel	25 002/1939	HELFMANN	160	19	1963 bei Brand im Lager vernichtet
21 325	Henschel	25 003/1939	HELFMANN	160	19	08.1956 letzter Nachweis bei Moll
21 326	Henschel	25 004/1939	HELFMANN	160	19	08.1956 letzter Nachweis bei Moll
21 358	Henschel	24 867/1939	HELFMANN	160	19	08.1956 letzter Nachweis bei Moll
21 359	Henschel	24 868/1939	HELFMANN	160	19	1963 bei Brand im Lager vernichtet
21 642	Henschel	22 265/1940	MOLL	260	25.4	08.1956 letzter Nachweis bei Moll
21 643	Henschel	22 266/1940	MOLL	260	25.4	08.1956 letzter Nachweis bei Moll
21 644	Henschel	22 267/1940	MOLL	260	25.4	1963 bei Brand im Lager vernichtet
21 645	Henschel	22 268/1940	MOLL	260	25.4	08.1956 letzter Nachweis bei Moll
21 646	Henschel	22 269/1940	MOLL	260	25.4	08.1956 letzter Nachweis bei Moll
21 647	Henschel	22 270/1940	MOLL	260	25.4	08.1956 letzter Nachweis bei Moll
21 648	Henschel	22 271/1940	MOLL	260	25.4	08.1956 letzter Nachweis bei Moll
21 649	Henschel	22 272/1940	MOLL	260	25.4	08.1956 letzter Nachweis bei Moll
	Henschel	24 389/1939	MOLL	260	25.4	gebaut von Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf FNr. 3173 (Verlagerung)

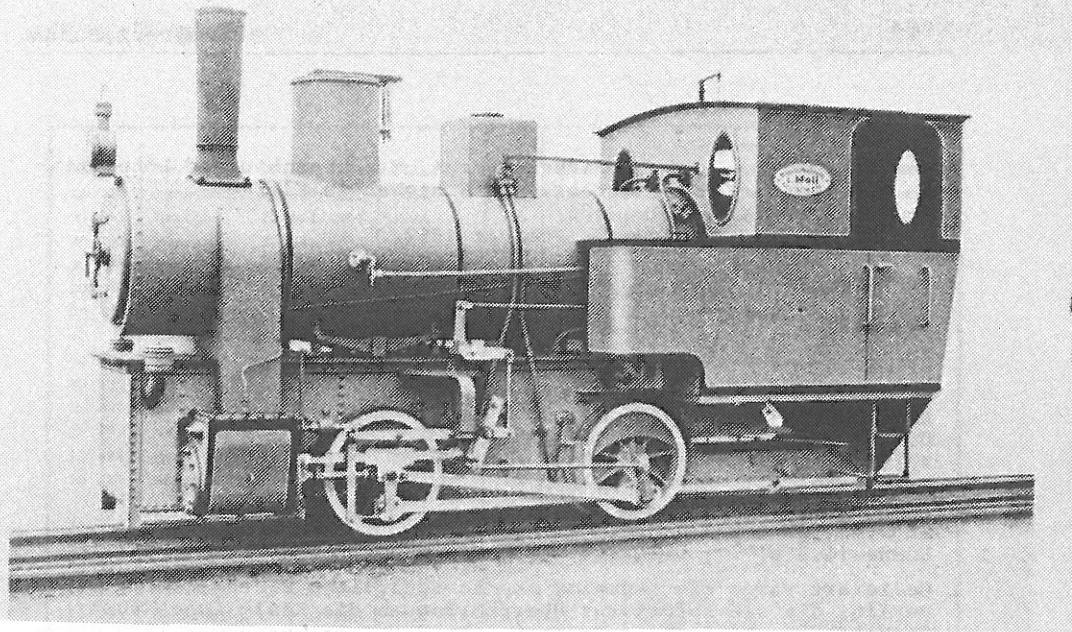
Fabriknummer 1615 am 2.12.1949 mit Wirkung vom gleichen Tage als "auf unbestimmte Zeit außer Betrieb stehend" beim TÜV in München vorgemerkt und das war dann wohl der Tod der zweiundfünfzig-jährigen Dame ...

Normalspurlok 10

Lieferant	Eisengießerei, Maschinenbau-und Lokomotiv-Fabrik F. Schichau in Elbing
Kessel-Nummer	576
Geliefert	9. Februar 1892
Achsen (Achsbild)	3/3 (C-n2t), pr. T3
Bremsen (Hand)	Wurfhebel
Steuerung	Allan, außen
Rostfläche	m <sup>2</sup> 1.35
Heizfläche	m <sup>2</sup> 59.94
Wasser	kg 5 000
Kohle	kg 2 000
Leergewicht	kg 22 000
Betriebsgewicht	kg 30 000
Zylinder ø	mm 350
Treibrad ø	mm 1 080
Kolbenhub	mm 550
Zugkraft in der Ebene (0.6 p)	kg 4491.6

Geliefert wurde die Maschine an die Königliche Eisenbahn-Direktion Berlin, die sie sofort zur Überführung an die Königliche Hauptwerkstatt zu Königsberg freigab. Mit der Betriebsnummer 1838 wurde sie dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Thorn zugewiesen und dort am 28.4.1892 mit der Direktionsbezeichnung Bromberg in Betrieb genommen. Am 30.7.1907 erhielt die Lok die neue Betriebsnummer 6143 'Danzig'. Bei der Revision am 30.1.1909 erhielt sie Luftdruckbremse und Dampfheizung Bauart Westinghouse eingebaut, selbiges geschah in Dirschau. Am 22. Februar 1910 kam das militärtechnische Schild 'b' ans Führerhaus. Nachdem die Maschine schon längere Zeit auf dem Bahnhof Stolp in Pommern Dienst geleistet hatte, wurde sie am 24. März 1917 als Betriebsnummer 5<sup>b</sup> der Stolpetalbahn in Betrieb genommen. Die Revision hierzu wurde in der Reparaturwerkstatt der Saatziger Kleinbahnen vorgenommen. Am 28. Oktober 1917 erhielt die Lok die neue Betriebsnummer 21<sup>b</sup> St.T.B., die sie bis zum 1. September 1923 trug. Von nun an hieß sie No. 3 St.T.B. Am 16. Mai 1931 wechselte sie papiermäßig den Besitzer und nannte sich nun St.K.B.3 (Stolper Kreisbahnen AG). Am 3. Oktober 1937 mußte die Maschine auf 'z' gestellt werden und war so zum Verkauf frei. Zum Jahreswechsel geschah der Verkauf und am 7. Oktober 1938 erhielt die Lok auf der Baustelle Eisenach der Firma Leonhard Moll, München, eine innere Revision mit Wasserdruckprobe. Doch diese Revision war wohl doch nicht ganz 'das Gelbe vom Ei', denn anschließend fand sich die Maschine bei der Firma Erich am Ende in Berlin=Weißensee wieder, wo sie einer Generalüberholung unterzogen wurde. Ausgetreten ist sie danach am 21. Januar 1939 und dann ging's ab nach Frankreich, wo die nächste Revision am 18. Mai 1942 in Bordeaux abgenommen wurde. Die nächste und letzte Überprüfung der Lok erfolgte am 29. Januar 1944, deren Beanstandungen bis zum 5. Februar 1944, ebenfalls noch in Bordeaux, beseitigt wurden - dann endet das Betriebsbuch. Wo ist die Maschine geblieben ?



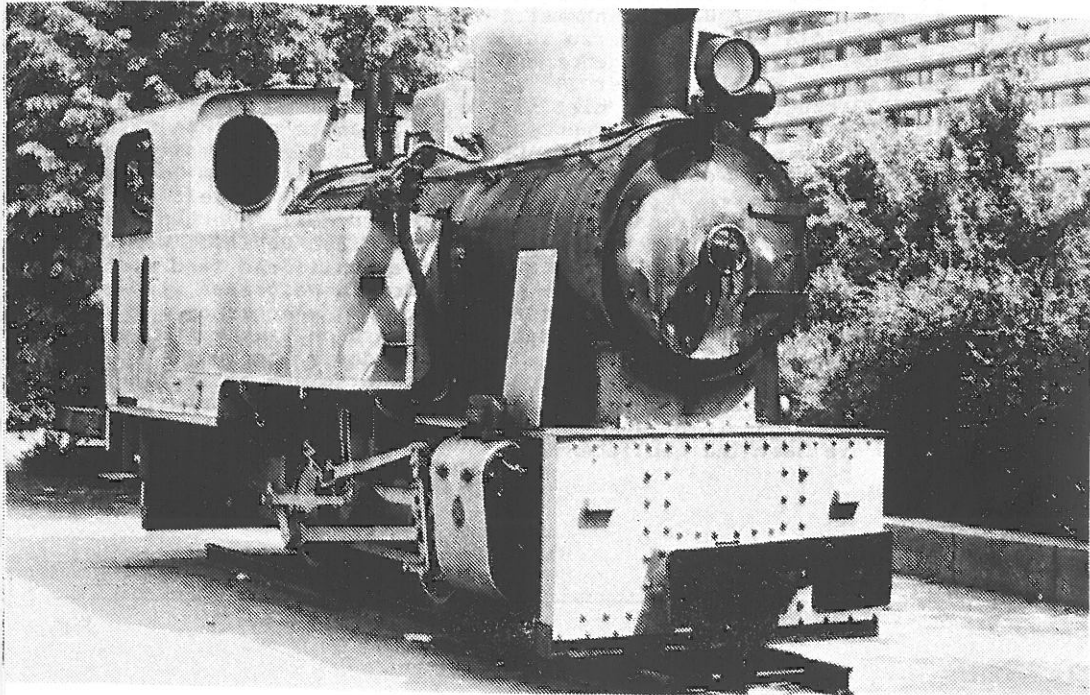


Leonhard Moll, München:

Maffei 2898/08 (900 mm), Repro aus Geräte-Verzeichnis vom 1.7.1916.

Henschel-Bt (900 mm) vor Grundschule in der Conrad-Celtis-Straße.

Fotos (2): Walter Listl



#### Normalspurlok Nr. 11

Lieferant		J. A. Maffei, München
Kessel-Nummer		2 129
Baujahr		1900
Achsen (Achsbild)		3/3 (C-n2t), bay. D II
Bremse (Hand)		Wurfhebel
Steuerung		Heusinger, außen
Rostfläche	m <sup>2</sup>	1.61
Heizfläche	m <sup>2</sup>	89.60
Wasser	kg	5 000
Kohle	kg	1 200
Leergewicht	kg	35 500
Dienstgewicht	kg	44 800
Zylinder ø	mm	420
Kolbenhub	mm	610
Treibrad ø	mm	1 216
Zugkraft in der Ebene (0.6 p)	kg	6 371

Leider lag zu dieser Maschine das Betriebs- bzw. Kesselbuch nicht vor. Daher nur kurz die Geschichte der Lok.

Geliefert wurde sie an die Königliche Bayerische Staatsbahn als Gattung D II unter der Betriebsnummer 2427. Gerhard Krauth, Kassel, schreibt in seinem Bayerischen Dampflokkverzeichnis:

'In kleinerer Stückzahl wurden die Gattungen D II und D III gebaut, die zum Unterschied zur D I einen Wasserkastenrahmen erhielten. Es zeigte sich bald, daß sie den Ansprüchen nicht gewachsen waren. Die Reihe D II wurde bereits 1894 ausgemustert und später neu besetzt.'

'Im Jahre 1898 wurde eine C-Tenderlok für den Verschiebedienst entwickelt (D II neu/ R 3/3), deren Kessel von der D VIII übernommen wurde. Sie bewährte sich sehr gut und wurde in großer Stückzahl gebaut.'

Während es von der D II (alt) nur vier Maschinen mit den klingenden Namen GEIER, STRAUSS, FUCHS und BAER gab, erreichte die Auflage der D II (neu) immerhin 90 Stück, von denen die DRG immer noch 86, von den Nachbestellungen dieser Serie, die dann als R 3/3 bezeichnet wurden, die komplette Lieferung von 90 Stück übernahm. Die Fabriknummer 2129 erhielt von der DRG die Betriebsnummer 89 626 und wurde laut Krauth 1953 ausgemustert. Dann übernahm die Firma Leonhard Moll, München, die Lokomotive, deren genauer Verbleib leider nicht bekannt ist.

Wir danken den Herren Quill und Christopher für Ihre Mühe beim Zusammenstellen und Überarbeiten der Angaben zu den normal- und schmalspurigen Lokomotiven des Münchener Bauunternehmers Leonhard Moll !

### Das Industriegebiet Köln-Nord

Im Norden Kölns, zwischen Merkenich und Riehl, entstand - nicht zuletzt aufgrund der guten Verkehrslage - das Industriegebiet Niehl. Neben der Lage am Rhein und dem Anschluß an verschiedene Bundesautobahnen ist der Gleisanschluß für die folgend behandelten Betriebe ausschlaggebender Verkehrsmittelfaktor.

Die Bedienung der Betriebe wird durch die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)

durchgeführt, deren Güterverkehr unter Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KFBE)

firmiert. Die KFBE ist eine nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs. Sie ist betrieblich eine Nebenbahn, für die das allgemeine Eisenbahngesetz und das Landeseisenbahngesetz sowie die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) gelten. Der Betriebsdienst wird nach der Fahrdienstvorschrift der Deutschen Bundesbahn geführt. Aufsichtsbehörde ist der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr in Düsseldorf. Die technische Aufsicht wird im Auftrag des Ministers durch den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht bei der Bundesbahndirektion Köln wahrgenommen.

Verkehrlich nimmt die KFBE am DEGT teil und ist in alle Tarife zwischen Deutschland und dem Ausland einbezogen. Die Betriebsöffnung erfolgte im Jahre 1893.

Der Betriebsdienst wird u.a. auf dem Güterbahnhof Köln=Niehl abgewickelt. Von hier aus werden außer den vier Firmen, die eigene Anschlußbetriebe unterhalten, noch 13 Gleisanschlüsse bedient.

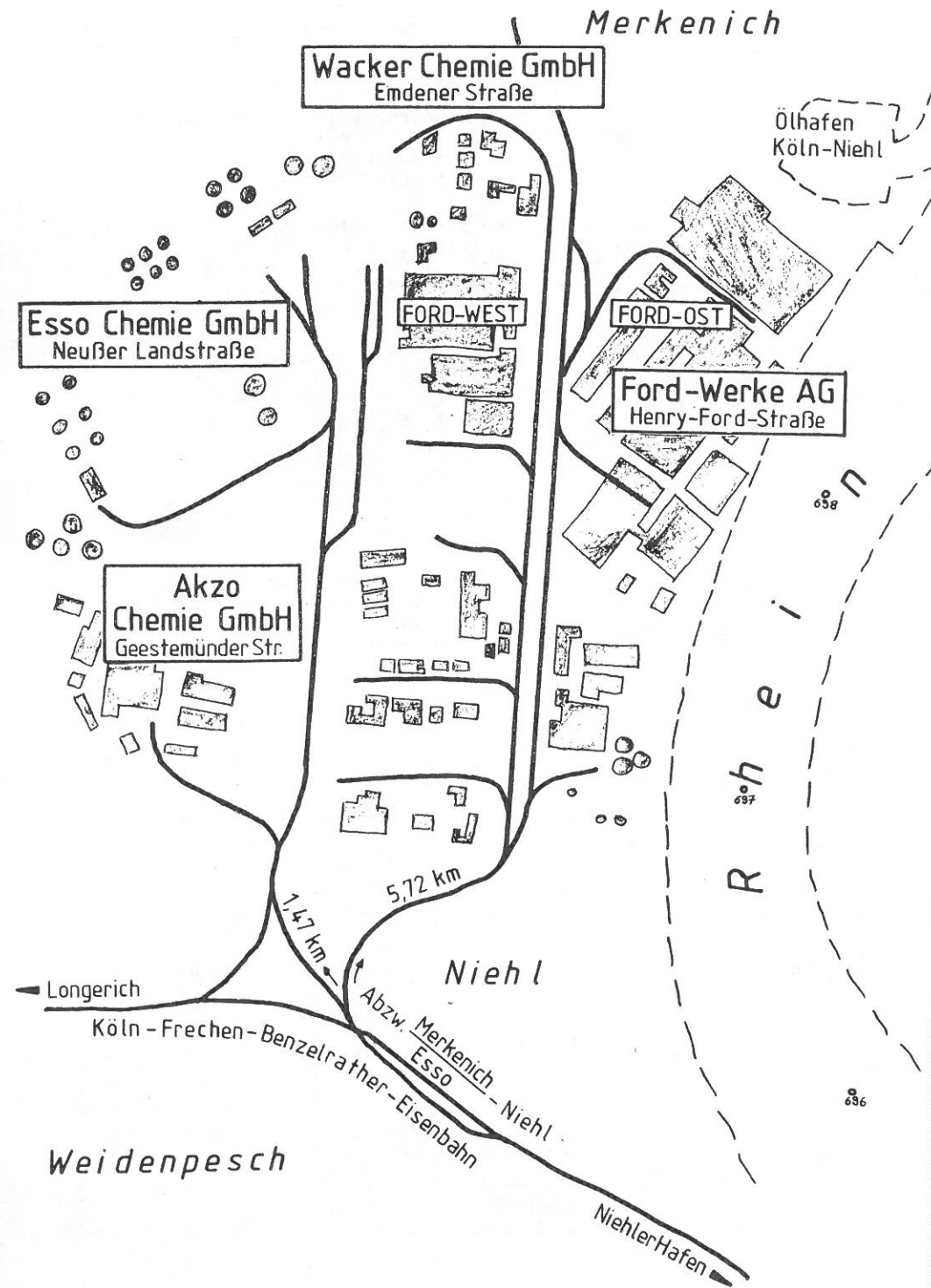
Die für die Firmen bestimmten Güterwagen werden in den Zustell-/Abholgleisen dem Anschließer übergeben oder von der KFBE übernommen. Die Bedienung der Gleisanschlüsse erfolgt mit 800 PS (590 kW)- und 1200 PS (880 kW)-Diesellokomotiven.

Die für die Firmen Akzo Chemie GmbH, Esso Chemie GmbH und Ford-Werke AG (West) verkehrenden Ganzzüge werden vom Bahnhof Köln=Bickendorf (Übergabebahnhof für alle Züge von und nach der Deutschen Bundesbahn) unmittelbar diesen Gleisanschlüssen zugeführt.

Wir weisen daraufhin, daß gem. EBO im Bereich der KFBE grundsätzlich das Betreten der Bahnanlagen durch Unbefugte nicht gestattet ist. Eisenbahnfreunde könnten jedoch versuchen, an den Bahnübergängen

- Ford Tor 24 u. 25 im Industriegelände westl.d. Emdener Str.
- Ford Tor 8 im Industriegelände östl. d. Emdener Str.
- Geestemünder Str. neben der Industrie Straße und
- Spessartstr.

die Bedienungsfahrten zu fotografieren. Allerdings wäre besondere Aufmerksamkeit bei Annäherung an die BU und bei ihrer Benutzung anzuwenden.





Es wird gebeten, sich vorher mit dem Dienststellenleiter des Bahnhofs Köln=Niehl in Verbindung zu setzen und seine Zustimmung einzuholen. Hierbei könnten auch die Bedienungszeiten erfragt werden. Im besonderen Falle wird ausnahmsweise ein Fotografieren auf dem Bahngelände ermöglicht.

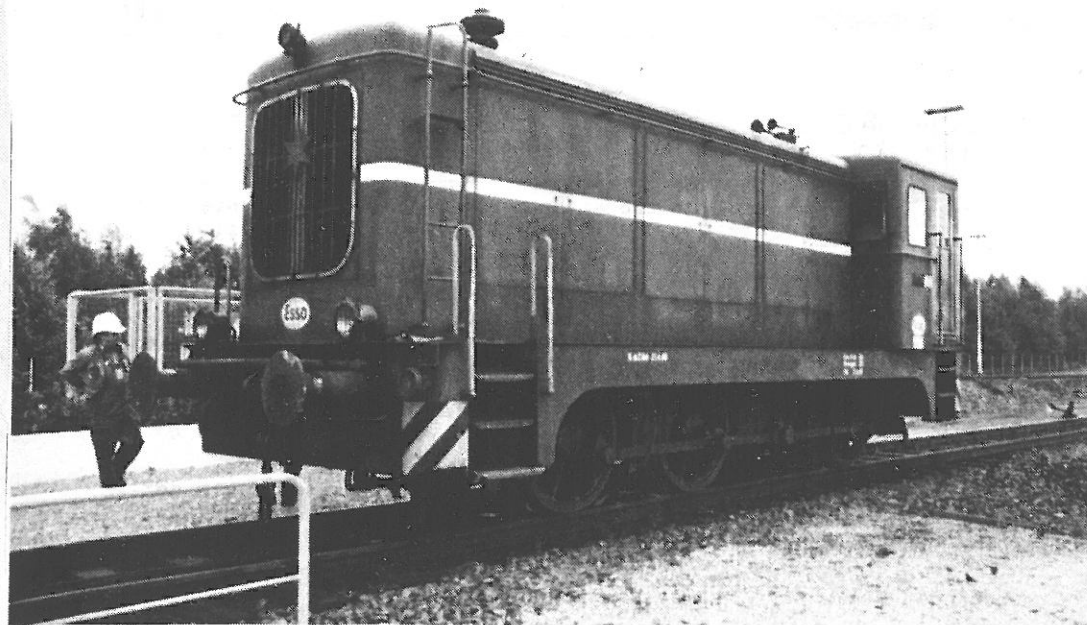
Vom Bahnhof Köln=Niehl existieren zwei Abzweige in das Industriegebiet: Der Abzweig Niehl - Merkenich (5.72 km), der nach Osten führt und links und rechts der Emdener Straße vorbei an FORD-OST bis zum FORD-Ersatzteillager Merkenich führt. Der links der Emdener Straße verlaufende Gleisstrang endet im Betriebsgelände der Wacker Chemie GmbH

Der Abzweig Niehl - Esso (1.47 km) verläuft westlich davon entlang der Industriestraße und gabelt sich einmal zur Akzo Chemie GmbH hin und teilt sich ein weiteres Mal zur Esso Chemie GmbH und zur Pkw-Verladung der Ford-Werke AG (Werksteil WEST).

**Akzo Chemie GmbH  
5000 Köln 60**

Erster Anschließter am Abzweig Esso ist die Fa. Akzo Chemie GmbH, die teilweise die benachbarte, mittlerweile nicht mehr existierende Fa. Glanzstoff-Constauids übernommen hat. Auf jeden Fall unterhält Akzo zwei der ehemaligen Glanzstoff-Dampfspeicherlokomotiven. Der Einsatz von feuerlosen Dampflokomotiven ist natürlich für dieses - und andere - Chemiewerke die einfachste Lösung, etwaige Explosionsgefahren durch Lokomotiven auszuschließen: Die Loks fahren lediglich mit unter Druck stehendem Wasserdampf. Fotografieren ist bei Akzo von außen nicht leicht möglich, allerdings kann man versuchen, (notfalls mit Tele-Objektiv) die im Einsatz befindliche Lok aufzunehmen. Die alte O+K-Maschine steht in der Nähe des Gleisanschlusses hinter dem Werkszaun abgestellt.

Akzo Chemie GmbH, 5000 Köln 60		1 435 mm						
Nr.	Herstellerdaten		Type	AF	(Atü)	(to)	(km/h)	Bem.
oNr	O+K	12 958/1937		B-f1	15		10	a.
oNr	Jung	11 722/1953		B-f1	18		10	a.
oNr	Jung	13 890/1965	Felix	C-f1	18		10	b.
Zu a.:	1937/1953		geliefert an Glanzstoff-Constauids, Köln an Akzo Chemie GmbH, Köln					
Zu b.:	1965 1979		geliefert an ARBED S.A., Esch/Luxemburg an Akzo Chemie GmbH, Köln					



Eine Verquickung von Einflüssen bewährter Kriegs-Technologien und ersten Nachkriegs-Einflüssen stellt dieser Henschel-Typ DH 360 dar: Frank Glaubitz lichtete die Maschine 'Esso 1' am 08.10.1982 ab.

Nach ihrem Einsatz als Leihlok bei der Wacker-Chemie GmbH nahm Hans-Georg Bubolz die O+K 25 809 am 13.10.1980 in der Dortmunder Reparaturwerkstatt von Orenstein & Koppel auf.





**Esso Chemie GmbH  
5000 Köln 60**

Zweiter chemischer Konzern mit eigener Werkseisenbahn ist die Fa. Esso Chemie GmbH. Zwar ist die Kölner Raffinerie mittlerweile stillgelegt worden, doch benötigt der übrige Betrieb weiterhin eigene Rangierlokomotiven.

Ob des interessanten Triebfahrzeugparks bei Esso schmerzt es umso mehr, daß von außen nur besonders engagierte Werkbahnfreunde zu ihrem Foto kommen können: Dem Wunsch, die Loks (man achte auf die Nr. 1) auf dem Werksgelände zu fotografieren, kann man aus "betrieblichen Gründen" nicht nachkommen. Trotzdem ist dies nicht unmöglich, wie unser illustrierende Foto zeigt !

Bei der bereits erwähnten Lok 1 handelt es sich um einen der ersten Nachkriegsdiesellokomotiven der Fa. Henschel auf Basis der Type V 36 . Somit ähnelt diese erste DH 360 im Aussehen stark dem Kriegsmodell.

Der bei der Esso Chemie GmbH eingesetzte Rangierroboter ist in der folgenden Lokliste nicht berücksichtigt worden.

Esso Chemie GmbH, 5000 Köln 60								1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	(km/h)		
1	Henschel	25 229/1952	DH 360	C-dh	360	40	30/60		
2	Henschel	26 534/1957	DH 360	C-dh	360	40	30/60		
Zu Henschel 25229: 1953 geliefert an Esso AG, Hamburg 1963 an Esso Chemie GmbH, Köln (1)									
Zu Henschel 26534: 1958 geliefert an Esso Chemie GmbH, Köln (2)									

**Wacker-Chemie GmbH  
5000 Köln 71**

Der linke Zweig des Abzweiges Merkenich endet bei der Wacker-Chemie GmbH, die, als letzter chemischer Konzern mit eigener Werks-eisenbahn im Industriegebiet Köln-Nord, zwei Triebfahrzeuge unterhalten.

Hier ist das Fotografieren der Werkslokomotiven unproblematischer, wengleich genausowenig geduldet: Die Einsatzlok (in der Regel Lok 2) rangiert häufig an der Emdener Straße und kann hier aufgenommen werden.

Wacker-Chemie GmbH, 5000 Köln 71								1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	(km/h)	Bem.	
1	KHD	57 797/1963	KS 55 B	B-dm	55	14	12.4	a.	
2	O+K	26 296/1958	MB 10 N	B-dh	250	32	27	b.	
oNr	O+K	25 809/1958	MV 9	B-dh	240	28	25	c.	
Zu a.: frühere Typenbezeichnung: A4M 517 (= Motor-Type)									
Zu b.: 1958 geliefert an Erdöl-Raffinerie Ingolstadt AG 19 an Wacker-Chemie GmbH, Köln (2)									
Zu c.: 1958 geliefert an ? 19 als O+K-Leihlokomotive im Einsatz bei Wacker-Chemie 06.80 zurück an O+K, Dortmund									

**Ford-Werke AG  
5000 Köln 60**

Größter Anschließter im Kölner Norden sind die Ford-Werke AG. Der Eisenbahnbetrieb findet schwerpunktmäßig im Werksteil OST, also östlich der Emdener Straße, statt, daneben sind noch Triebfahrzeuge in der Pkw-Verladung des Werksteil WEST (2 Loks) und im Ersatzteillager Merkenich (1 Lok) eingesetzt. Während die Merkenicher Lok (Ende 1982 z.B. Lok 6) einen Inselbetrieb versieht, können die Loks aus OST und WEST, wenn auch umständlich, tauschen: Bei Loktauschen kann man nur über den KFBE-Bahnhof Köln-Niehl von einem Werksteil zum anderen kommen. Da der Niehler Bahnhof wiederum nicht immer besetzt ist, wird in WEST neben der Betriebslok (Ende 1982 z.B. Lok 1) auch eine Reservelok (Lok 7) vorgehalten. In der Regel steht die Reservelok im Schuppen am Ende der Gleisanlagen abgestellt.

Der sehr gemischte Triebfahrzeugpark entstand in dieser Weise nicht von ungefähr: Angefangen hatte alles mit den KHD-Loks 2' und 7<sup>4</sup>, die natürlich - wie die darauffolgende Lok 4 - aufgrund der geographischen Lage zur Fa. Klöckner-Humboldt-Deutz über die innerstädtischen Gleise angeschafft wurden. Nachdem KHD den Lokomotivbau eingestellt hatte, stieg man um auf die Dortmunder Lokomotivfabrik Orenstein + Koppel. Daher stammen die Loks 5, 6 und 1. Leider hatte man bei der Ersatzteilbeschaffung für die O+K-Loks große Schwierigkeiten, so daß das nächste Fahrzeug, Lok 2", von Thyssen-Henschel aus Kassel kam.



Impressionen vom vielfältigen Rangierbetrieb der Ford-Werke AG:

Auf dem oberen Bild rangieren die O+K-Lok 5 (hinten links) und die KHD-Lok 4 (vorn rechts) am 08.10.1982 im Werksteil Ost, wohingegen die auf dem unteren Foto erkennbare KHD-Lok 7 aus dem Werksteil West eigens für den Fotografen ans Tageslicht gefahren wurde.

Fotos: Hans-Georg Bubolz



Ford-Werke AG, 5000 Köln 60				1 435 mm				
Nr.	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	(km/h)	
1	O+K	26 684/1970	MB 9 N	B-dh	250	21	32	
2'	KHD	56 583/1958	A6M 517	B-dh	135	20	34	a.
2"	Henschel	31 559/1973	DHG 300	B-dh	305	36	29	
3"	O+K	26 960/1980	MB 280 N	B-dh	288	40	32	
4	KHD	57 693/1963	KG 230 B	B-dh	230	21	30	
5	O+K	26 599/1966	MB 5 N	B-dh	125	20	30	
6	O+K	26 667/1969	MB 9 N	B-dh	220	32	32	
7'	Jung	12 350/1956	RC 40 C	C-dh	440	42	60	b.
7"	Jung	13 905/1965	Köf III	B-dh	240	23	45	c.
7 <sup>3</sup>	Krupp	3 339/1956		B-dh	220	28	35	d.
7 <sup>4</sup>	KHD	57 236/1961	A6M 517	B-dh	135	20	34	e.

a.: 30.11.1973 verschrottet

b.: 1956 geliefert an Stadtwerke Hamm GmbH (2)  
1976 an Fa. Baddaky, Bremen (Händler)  
1979 vom 25.09. bis 24.10. Leihlok bei Ford-Werke AG, Köln

c.: 1965 geliefert an DB (332 260), Bw Krefeld=Oppum  
1979 vom 06.11. bis 07.12. Leihlok bei Ford-Werke AG, Köln

d.: 1956 geliefert an Hümmlinger Kreisbahn (L 1)  
1979 an Fa. Baddaky, Bremen (Händler)  
1979 vom 01.12. bis 19.06.1980 Leihlok bei Ford-Werke AG  
1980 an Union-Zucker Südhannover, Nörten=Hardenberg

e.: 1961 geliefert an Ford-Werke AG, Köln (3')  
1980 Umzeichnung in Lok 7<sup>4</sup>

Bevor die Lok 2" angeschafft wurde, nahm man die verschlissene Lok 2' aus dem Betrieb und verschrottete sie. Gegen 1980 zeichnete sich die Notwendigkeit einer weiteren Lok ab: Im September 1979 mietete man daraufhin eine Lok von dem Händler T. Baddaky, die von den Stadtwerken Hamm GmbH stammte. Bereits einen Monat später wurde sie wegen eines Schadens gegen eine Köf III vom Bw Krefeld=Oppum eingetauscht. Mittlerweile konnte T. Baddaky von der Hümmlinger Kreisbahn die L 1, Fabrikat Krupp, erstehen, die von Anfang Dezember 1979 bis Mitte 1980 bei den Ford-Werken verblieb, bis sie schließlich zur Union-Zucker Südhannover nach Nörten=Hardenberg überführt wurde.



Der Einsatz dieser Leihlokomotiven, die übrigens zur buchmäßigen Führung alle die Nummer '7' erhielten (die Besetzungsnummern '1', '2', '3 und 4 sind von uns zur besseren Unterscheidung der Loks zugefügt worden), wurde mit Lieferung der neuesten Lok, Lok 3", überflüssig. Diese Lok, wieder Fabrikat O+K, ist die letzte von O+K gebaute Lok dieses Typs und ist auch nur deshalb gekauft worden, weil sie aus den letzten noch vorhandenen Lokteilen erstellt wurde; deshalb kam sie auch nicht ganz so teuer ...

Weil Lok 3', wie schon zuvor Lok 2', verschrottet werden sollte, erhielt die neue Lok die Nummer 3". Da nun just zu dieser Zeit die Auftragslage sehr gut aussah, besann man sich und hielt die ehemalige Lok 3' zurück, mußte ihr aber die Nummer 7, mittlerweile 4. Besetzung, geben, weil die Nummer 3 an die neue O+K-Lok vergeben war.

Experimentiert wurde auch mit Funkfernsteuerungen: Die Henschel-Lok wurde für Funkfernsteuerung umgerüstet und absolvierte auch einen Probetrieb, aber: Weil die Weichen noch mit Hand umgelegt werden müssen und andere Umstände den Betrieb der Lokomotiven mit nur einem Mann unmöglich machen, blieb es bei diesem einen Experiment.

Fotografieren kann man die Ford-Loks eigentlich recht gut von der Emdener Straße aus: Bei der Straßenbahnhaltestelle 'Fordwerke' (KVB-Linien 10 + 12) hat man guten Einblick in den Betrieb des Werksteil OST. Eingesetzt werden in OST drei Loks in der Früh-, eine in der Mittel- und zwei in der Spätschicht.

In WEST werden in Früh- und Spätschicht je eine Lok eingesetzt (eine steht ja als Reserve im Schuppen) und in MERKENICH wird ja auch nur eine Lok eingesetzt.

**Kurzmeldungen**

**Tonbergbau Stephan Schmidt KG  
6255 Dornburg-Langendernbach**

Im hessischen Teil des Westerwaldes unterhalten noch immer verschiedene Firmen Tonbergbaubetriebe im über- und untertage-Betrieb.

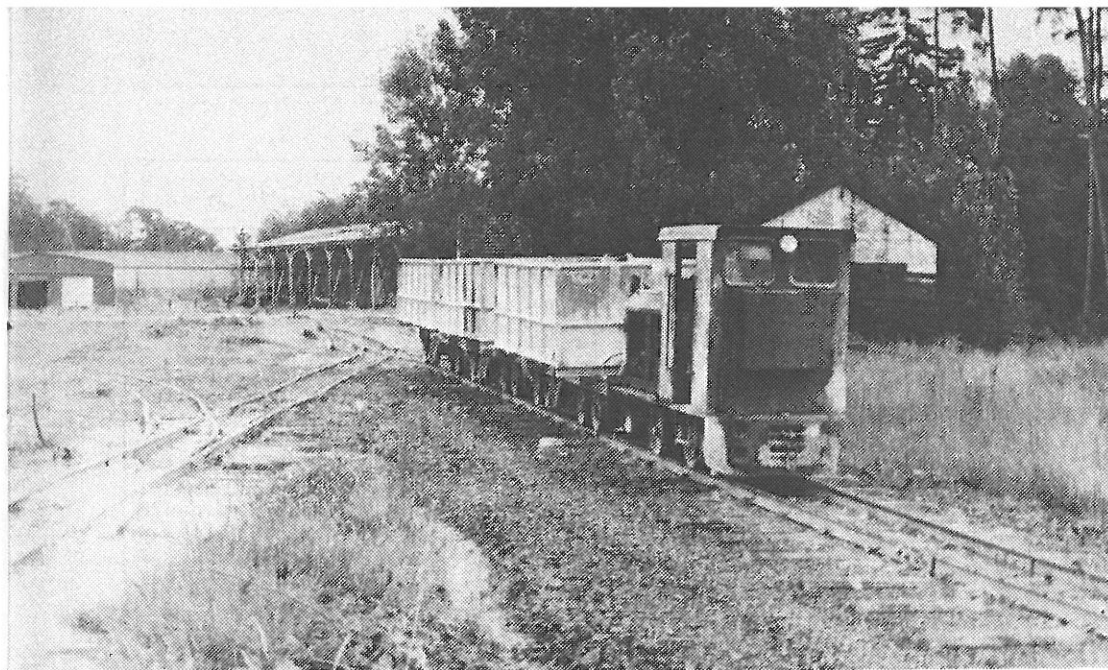
Die Fa. Tonbergbau Stephan Schmidt KG (Langendernbach) betreibt noch mehrere Tongruben im übertage-Betrieb mit z.Zt. größerem Feldbahnbetrieb.

Es werden insgesamt drei Gruben betrieben:

- 1. Grube Wimpfsfeld (Winkels)
- 2. Grube Maienburg (Mengerskirchen)
- 3. Grube Georg (Arborn)

In allen drei Betrieben dient eine Feldbahn in 600 mm-Spur zum Transport des abgebauten Tons.

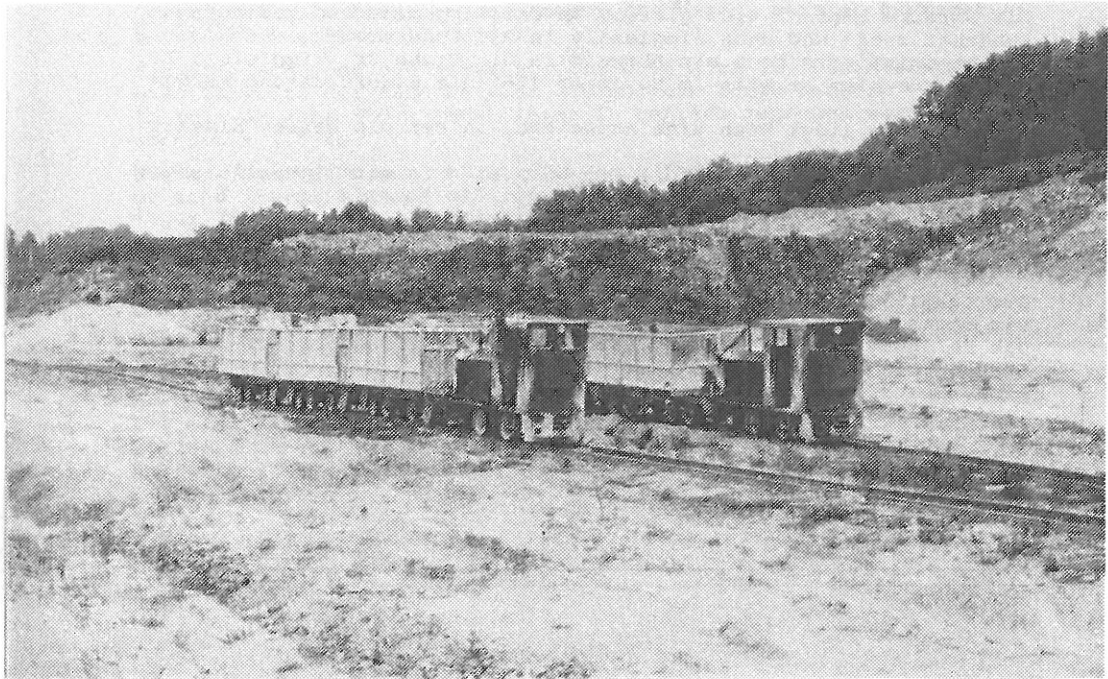
Die Gruben sind allerdings alle durch Umstellung auf Bandförderung bald nicht mehr feldbahn-betrieben.



Bilder vom Tonbergbau in der Grube Winkels der "Tonbergbau Stephan Schmidt KG":

Oben sehen Sie die Diema-Lok 15 auf dem Weg von der Entladeanlage zur Grube, rechts im Hintergrund ist die Halle der Entladung zu erkennen. Das untere Foto zeigt die Loks 19 und 15 bei der Zugkreuzung in der Grube.

Beide Fotos vom 30.06.1983 von Hans-Georg Bubolz





Tonbergbau Stephan Schmidt KG, Langendernbach						600 mm
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Einsatzort
13	Diema 2 722/1964	DS 30	B-dh	42	5.0	Wimpfsfeld
14	Diema 2 411/1961	DS 30	B-dh	42	5.0	Wimpfsfeld
15	Diema 2 751/1964	DS 30	B-dh	33	5.0	Wimpfsfeld
16	Diema 3 032/1969	DS 30/1	B-dh	38	5.0	Georg
17	Schöma 1 870/1956		B-d	28		verkauft an Tonwerk Gail AG, Hintermeilingen
18	Diema 2 460/1961	DS 20	B-dh	22	3.5	Maienburg
19	Diema 2 884/1966	DS 40/1	B-dh	45	6.5	Wimpfsfeld
20	Diema 2 142/1958	DS 20	B-dh			verkauft
21	Diema 2 124/1958	DS 20	B-dh			verkauft

Grube Wimpfsfeld  
6269 Mengerskirchen=Winkels

Die Grube Wimpfsfeld ist die größte Grube der Tonbergbau Stephan Schmidt KG und liegt in einem Wald nordöstlich von Winkels. Im Einsatz sind in der Regel zwei Züge mit je einer Lok und drei hydraulischen Feldbahn-Kippern von Diema, Typ HFK 5/4. Die Strecke beginnt vier-gleisig an der Kipphalle und verläuft zunächst zwei- und dann eingleisig in Richtung Grube. Früher existierte noch ein Abzweig in die Grube Gr. Wimpfsfeld II, doch wurde hier bereits im November 1981 die Bandförderung aufgenommen. In der Grube liegt noch eine Ausweiche, in der die beiden Einsatzzüge kreuzen. Die nicht im Einsatz befindlichen Loks sind in der Kipphalle abgestellt.

Grube Georg  
6349 Greifenstein=Arborn

Nur ca. 150 m lang ist die Strecke der Feldbahn in dieser Grube. Die Diema 3032 verkehrt hier mit einem Diema HFK 5/5. Die Beladung der Züge in der Grube erfolgt mit Baggern auf zwei Etagen (siehe Titelbild). Dieser Betrieb könnte heute bereits auf Bandförderung umgestellt worden sein.

Grube Maienburg  
6269 Mengerskirchen

Dieser Betrieb liegt an der Straße zwischen Mengerskirchen und Winkels. Auf den Gleisen der hier in Betrieb stehenden Feldbahn wird eine Lokomotive, die Diema 2460, eingesetzt. An Wagen sind vorhanden ein Diema-HFK 5/5 und einige Kipploren, die jedoch nicht mehr eingesetzt werden.

Die Grube wird nur sporadisch betrieben.

Die noch vor wenigen Jahren vorhandene Schöma 1870 wurde mittlerweile an die Tonwerke Gail, Werk Hintermeilingen, veräußert.

Insgesamt gesehen lohnt ein Besuch der Schmidt'schen Tonwerke immer. Ratsam sei es, nicht allzu spät in den Gruben aufzutauchen: Mitunter werden schon am frühen Nachmittag die Tore der Lokschuppen verschlossen ... Darüberhinaus ist ein schneller Besuch wegen drohender Umstellung auf Bandförderung dringendst anzuraten !

Industriebaneklubben Hedehusgården  
DK-2640 Hedehusene

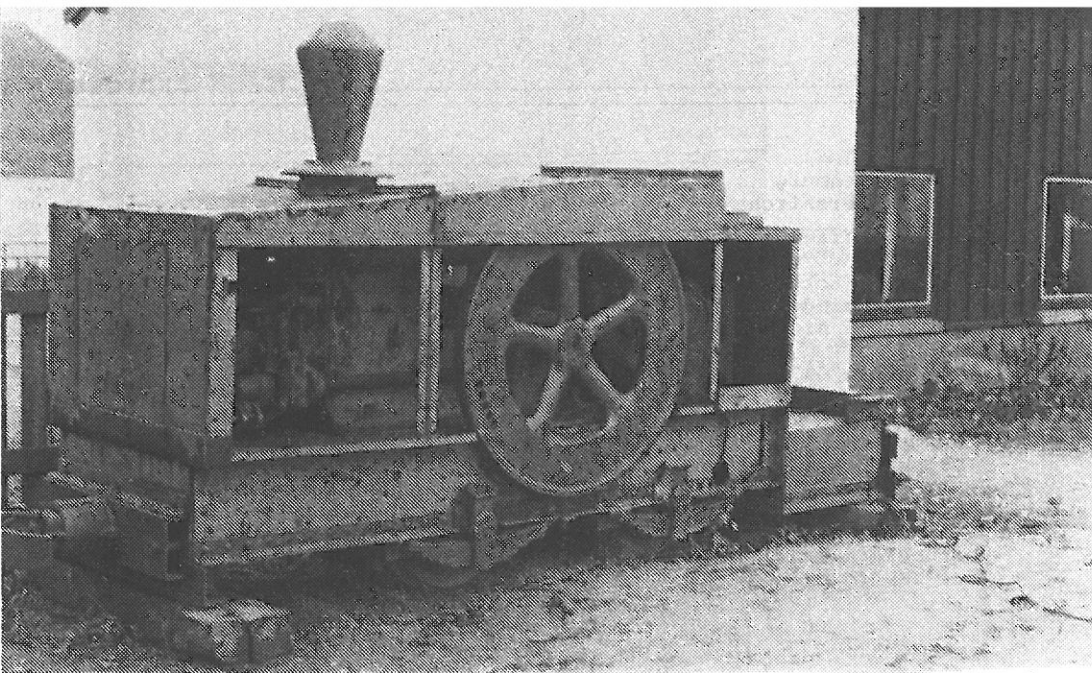
Der Verein heißt auf dänisch 'Industribaneklubben', kurz 'IBK'. Um den Verein im Brandhøjgårdsvej 2 in DK-2640 Hedehusene zu erreichen, kann man von København aus die S-Bahn in Richtung Tårstrup benutzen, von Tårstrup aus nimmt man den HT-Bus Linie 123 Tårstrup - Roskilde bis 'Hedehusgården' (Taktverkehr 20 min.).

Gearbeitet wird meist an Sonnabendvormittagen, Betrieb herrscht an Sonntagnachmittagen im Sommer.

Bahnhof, Schuppen und Werkstatt befinden sich im 'Hedehusgården'. Die Spurweite der Bahn beträgt 700 mm, die Länge beträgt - nachdem im letzten Jahr 500 m neue Gleise in Betrieb genommen werden konnten - 1.5 km.

Die Lokomotivsammlung umfaßt die verschiedensten Fahrzeuge: Da sind zuerst 5 Dampfloks (Spur 700 und 785 mm), dann zwei Elloks (Spur 785 mm), zwei dieselelektrische Loks (Spur 700 mm) sowie zahlreiche kleine Benzin- und Dieselloks, u.a. von Deutz und Diema. Die meisten dieser kleinen Loks stammen von Bauunternehmen und Ziegeleien.

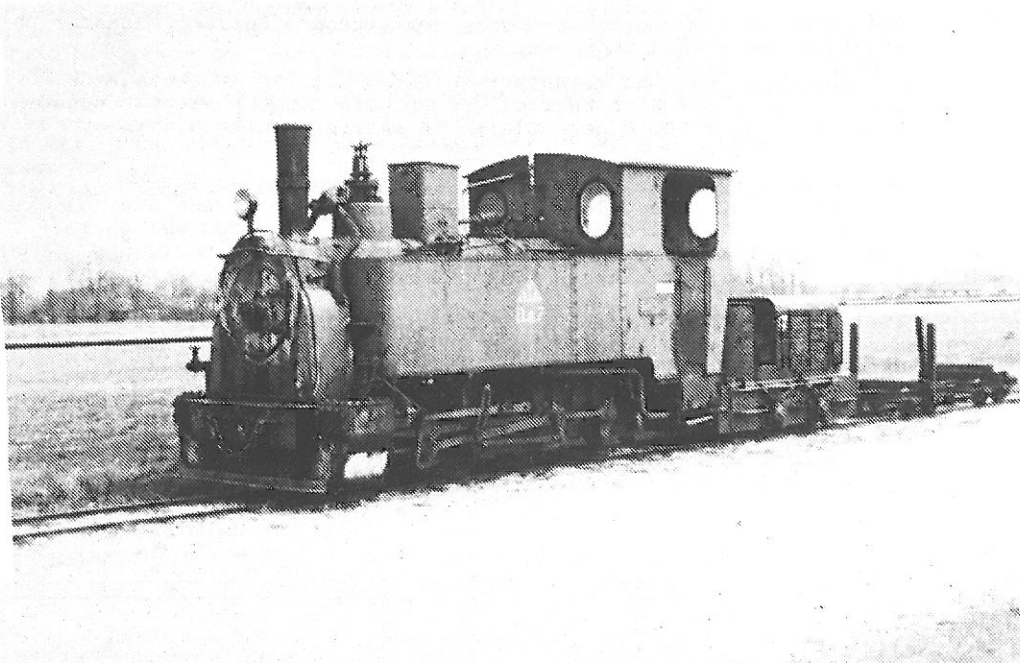
Zwei der Dampfloks haben die Spurweite von 700 mm. Sie stammen von den früheren, weit ausgedehnten Rübenbahnen der Insel Lolland. Eine der Loks befindet sich in einer Hauptuntersuchung, der anderen fehlt der Feuerkasten. Auch die dieselelektrischen Loks sind ehemalige Rübenbahnloks. Die eine Maschine ist ein Vierkuppler (einsatzbereit). Die zweite Lok bekommt eine Untersuchung. Später soll evtl. auch eine 785 mm-Bahn gebaut werden.



Industribaneklubben Hedeland:

Deutz-Benzollok (Oberursel ?) am 30.04.1983 aufgenommen von Bent Hansen, Kolding.

Lok Da 7 (ehem. Rübenbahnlok) ist soeben im Bahnhof Hedehusgården angekommen. Foto im Jahre 1981 von Kenneth Petersen.



Industribaneklubben  
Brandhøjgårdsvej 2, DK-2460 Hedehusene

Lok	Herstellerdaten	AF	Spur	(PS)	Bemerkungen
T 1	Hillerød M 2/1936	B-bm	700	55	1936 an Ziegelei Dronningmølle 1945 an Ziegelei Vanløse 1975 an IBK
M19	Hillerød M 1/1936	B-bm	700	55	1936 an Ziegelei auf Seeland (Zgl.Petershvile) 1978 an IBK
M 2	Pedersh M 385/1943	B-bm	700	40	1943 an Bauuntern.Peter Hansen & Sohn, Odense 19 an Ziegelei Nivågård 19 an Ziegelei Oldebjerg 1979 an IBK
M10	Pedersh M 239/1939	B-dm	700	55	1939 an Bauuntern.A.C.V. Sørensen, Søborg 19 an Bauuntern. Sofus Nielsen, Kirke Vaerløse 1979 an IBK (1980 umgespurt auf 700 mm)
M 3	Pedersh M 135/1935	B-dm	700	56.5	1935 an Ziegelei Petershvile 1978 an IBK
M 6	Pedersh M 280/1940	B-dm	785	95	1940 an Bauuntern. Carl Nielsen, Odense 1980 an IBK
M 7	Nagbøl 551/1955	B-dm	600	23	1955 an Ziegelei Skovbankgård 1976 an Gemeinde Esbjerg 1978 an IBK
M 8	H&H 301/196	B-dm	785	98	196 an Nymølle (Rockwool) 1976 an IBK
M11	Pedersh M 170/1936	B-dm	700	16	1936 an Vereinigte Ziegeleien, Århus 19 an Werk Tilst, dort 1962 abgestellt 1980 an IBK
M12	Kastrup M 85/1943	B-dm	700		1943 an 1955 an Vereinigte Ziegeleien, Århus 1980 an IBK (umgespurt von 600 mm auf 700 mm)
M14	/1953	B-dm	785	100	1953 an Bauuntern. Carl Nielsen, Odense 1980 an IBK
M18	Diema /194	B-dm	700	25	194 an 19 an Ziegelei Sønderskov 1970 an Ziegelei Prøvelyst 1978 an IBK
M20	Willemoes 110/19	B-bm	700	25	19 an Tongrube Tofte 1978 an IBK
M23	KHD 56 320/1956	B-dm	785	55	1956 an Zementwerk Rørdal 1980 an Maschinenhändler in Brande 1982 an IBK
M 9	KHD /193	B-dm	700		193 an Ziegelei Knabstrup 1982 an IBK
-	Deutz /	B-bm	600		19 an div. Besitzer (Bauuntern.Jespersen) 1946 an Gemeinde København 1983 an IBK
M22	KHD 26 189/1943	B-dm	785		1943 an Zementwerk Dania 1980 an Maschinenhändler in Brande 1983 an ILK
M24	Dds Nakshov -/1962	C-de	700	102	1962 an Dänische Zuckerfabriken, Nakshov 1969 an Schrottfirma in København 1975 an IBK
M25	Frichs 656/1959	D-de	700	135	1959 an Dänische Zuckerfabriken 1969 an Schrottfirma in København 1975 an IBK



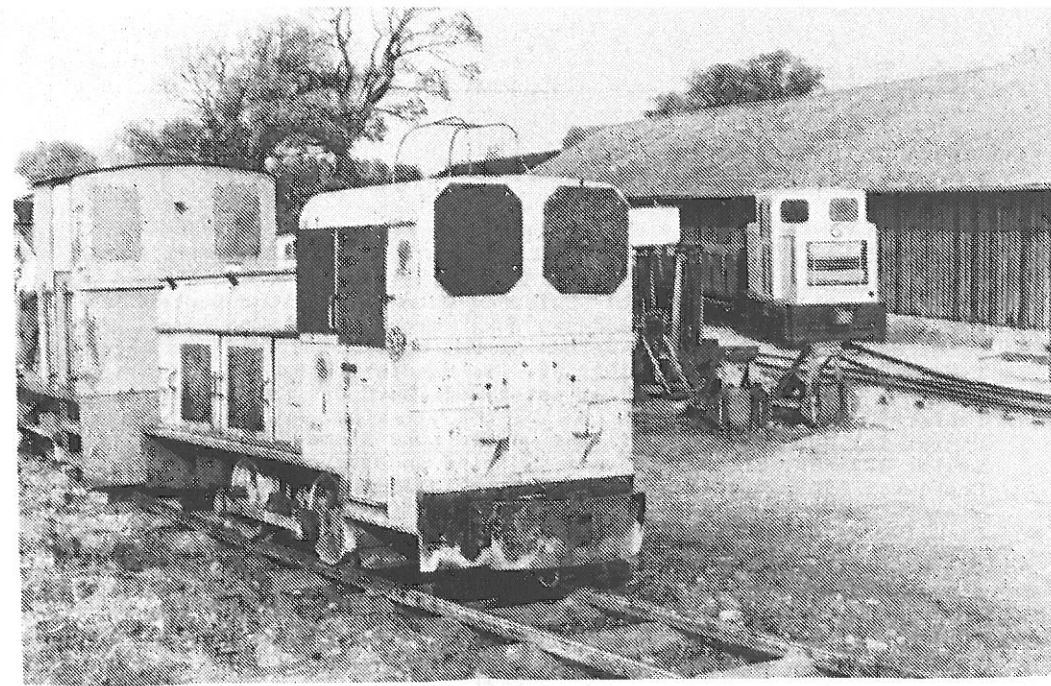
E 26	ASEA	333/1961	Bo	785	50	1961 an Zementwerk Rørdal 1976 an IBK
E 27	ASEA	334/1961	Bo	785	50	1961 an Zementwerk Rørdal 1976 an IBK
FJ V	Krauß	6 951/1914	Clt	785		1914 an Faxe Eisenbahn (Kalkbruch) 1972 Denkmal in Faxe Ladeplads 1977 an Schrottfirma in Ringsted 1979 an IBK
B 3	O+K	9 350/1920	Ct	700		1920 an Dänische Zuckerfabriken, Maribo 1960 an Dänische Zuckerfabriken, Højbygård 1966 an Dänische Zuckerfabriken, Saksøbing 1966 Spielplatzlok in Saksøbing 1976 an IBK
Da 7	Henschel 18 449/1921		Dt	700		1921 an Dänische Zuckerfabriken, Assens 1934 an Dänische Zuckerfabriken, Maribo 1935 an Dänische Zuckerfabriken, Saksøbing 1966 an Technisches Museum Dänemark 1981 an IBK
201	Jung	2 070/1914	Bt	785		1914 an Superfos, Werk Nr. Sundby 1979 an IBK
202	Jung	2 075/1914	Bt	785		1914 an Superfos, Werk Nr. Sundby 1979 an IBK

Zur Zeit besitzt der IBK zwei Personenwagen, die aus früheren Rübenbahnwagen hergestellt worden sind. Einer der Wagen ist offen. Original-Personenwagen sind nicht greifbar gewesen. Nur auf der Insel Rømø gab es bis zum Zweiten Weltkrieg eine schmalspurige Personenbahn. Wagen davon sind aber nicht erhalten. Ebensovienig war es möglich, von dem dänischen Amt für Land- und Wasserwirtschaft oder von Torfbahnen Mannschaftswagen zu bekommen.

Die Bahn durchquert eine große, teils noch nicht ausgebeutete Kiesgrube. Erst im Jahre 2000 ist die Grube vollständig abgewirtschaftet und wird dann sicher schon in einen großen Freizeitpark umgewandelt worden sein.

Geplant sind Wälder, Wiesen, Kleingärten, Rodelbahnen und Fischteiche. Außerdem soll das Gelände Pfadfindern und anderen Vereinen (z.B. IBK) zur Verfügung gestellt werden. Vorgesehen sind auch ein straßentechnisches Museum und ein Zoo. Das ganze Gebiet wird 'Hedeland' genannt, und es ist geplant, daß der IBK den öffentlichen Verkehr durch das Gebiet durchführen soll.

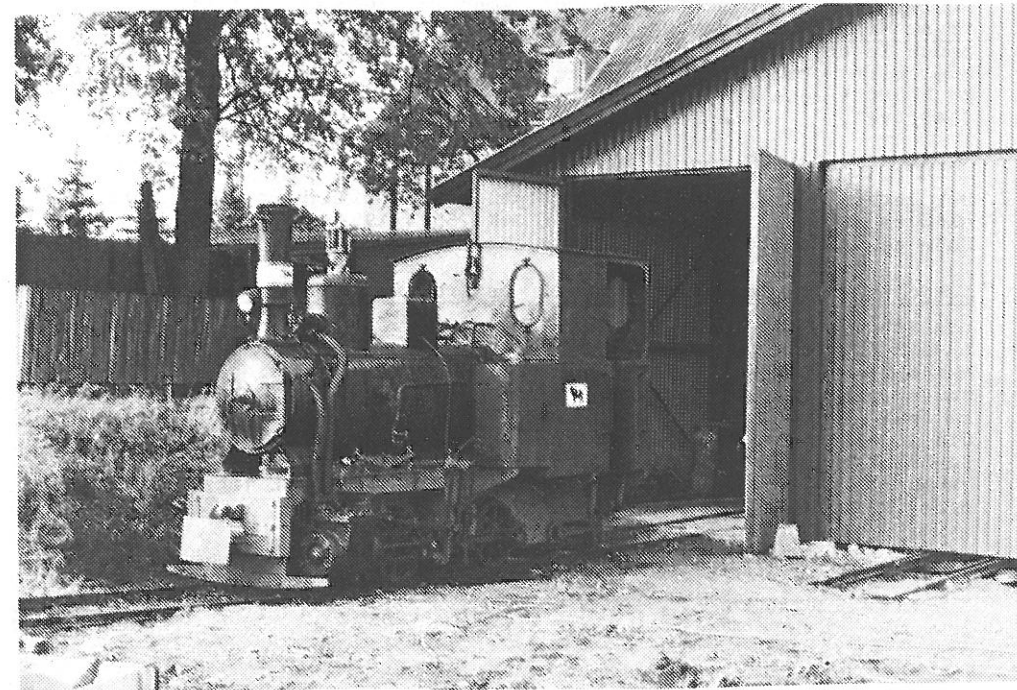
Eine Museumsindustrieeisenbahn also, die auf gesunden Füßen einer optimistischen Zukunft entgegensehen kann und einen Besuch für jeden Werkbahnfreund lohnt !



Industrieaneklubben Hedeland:

M 22 (KHD 26 189/1943), soeben im Bahnhof Hedehusgården angekommen; Foto aus 1983 von Nils Bloch

Eine der Jung-Loks am Schuppen im Bahnhof Hedehusgården. Foto im Jahre 1981 von Carsten Hansen.





Korrekturen und Ergänzungen

E. Reins, Ditzum und Reins GmbH, Jemgum, BE 1/82 25 & 26

Aus Jemgum sind - nachdem der Feldbahnbetrieb schon vor geraumer Zeit eingestellt worden ist - zwischen Oktober 1981 und September 1983 die zuletzt noch vorhandenen Loks verschwunden. Es handelte sich um die Maschinen Schöma 1750/55, Diema 2474/61, Schöma 2656/63 und Schöma 3013/68, die an Hinrich Warfsmann nach Wiesmoor gegangen sind. Unklar ist jedoch noch das genaue Verkaufsdatum/jahr. Unklar ist auch der Verbleib der beiden Loks Diema 3004/68 und Schöma 3211/69, die zuletzt bei E. Reins in Ditzum standen, im September 1983 aber offenbar nicht mehr vorhanden waren.

Ziegelwerk Gnarrenburg GmbH & Co.KG, Gnarrenburg, BE 1/82 27

Das Werk ist stillgelegt, die Lokomotive ist in einer Halle abgestellt (Sept. 1983). Die Lok ist die Diema 3332/1973.

Torfwerk Lübke, Fermesand (Saterland), BE 2/82 18

Der Feldbahnbetrieb ist eingestellt, die Gleise sind abgetragen. Zwar sind die Lokomotiven noch vorhanden, ihre Arbeit haben aber Traktoren übernommen. Die Loks sind die Henschel 2122/1948 und eine unbekannte Gmeinder-Lok.

Erich Passig, Ziegelwerk, Hennstedt, BE 6/82 18

Die beiden Loks des vor Jahren stillgelegten Werkes sind nicht - wie seitens der Familie Passig behauptet wird - bei dem Itzehoer Schrotthändler Rothe KG verendet, sondern sehen bei der Firma Ernst Karl in Westerhorn (nahe dem Torfwerk A.-G. Meiners) einer neuen Zukunft entgegen. Die Maschinen sollen nach einer Aufarbeitung hier beim Moorabbau zum Einsatz kommen. Es handelt sich bei den Loks um die Diema 1441 und die Gmeinder 3269/1941.

Gerhard Hinrichs, Dammsknöll, BE 5/82 3

Der Betrieb wird nach wie vor (Sept. 1983) stillgelegt, die Loren sind umgestürzt, die einzige Lok O+K 25514/1954 steht am anderen Ende des Grundstücks ohne Gleise abgestellt.

A.-G. Meiners, Schülpe b. Nortorf/Westerhorn, BE 8/81 & 7/81

Die Schülper Lok 53 (Diema 2295) hat jetzt die Nummer 2 erhalten. Da die Lokomotiven des Torf-Multis A.-G. Meiners durch mehrere Werke hinweg in ein Nummernsystem eingereiht sind, liegt die Vermutung nahe, daß es die Westerhorer Lok 2 'erwischt' hat. Im Juli jedoch erfreute sich die alte Lok 2 in Westerhorn allerdings noch bester Gesundheit. Die Lok 1 in Westerhorn ist ein Schöma-Erzeugnis (nicht Diema). Untereinander die Nummern getauscht haben die Loks 5 und 12 in Westerhorn. Die Lok 5 ist jetzt die Diema 2230/1959, die Lok 12 ist die Diema 2522/1962.

Ruhrkohle AG, Bergbau AG Westfalen, Kokerei Hansa

Eine Ergänzung zu unserer laufenden Berichterstattung über die Lokomotiven der Ruhrkohle AG: Die Kokerei Hansa in Dortmund=Huckarde, die wohl interessanteste Lok-Einsatzstelle der BAG Westfalen setzt eine dieselektrische Leihlokomotive von einem Münchener Lokomotivhersteller ein:

Lok-Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(kW)
V 698	Krauss-Maffei 19 882/1981	ME 05	C-de	500

Die Lok soll vorher angeblich noch nicht im Einsatz gewesen sein; Vorfürhungen bei Bahnbetrieben/Werken sind nicht auszuschließen.

Die Lok wird täglich vor Koksziügen von der Kokerei zur Kokshalde nach Dortmund=Ellinghausen eingesetzt; die Lok trägt noch keine Betriebsnummer und ist - RAG-ungewohnt - dunkelgrün lackiert.

Basalt AG, Werk Ramholz, Vollmerz, u.a. BE S2 22

In Vollmerz ist jetzt die O+K 25912, Typ MV4A, im Einsatz. Die grüne Lok kam im Oktober 1981 vom Werk Bransrode (BE S2) und war ursprünglich beim Basaltwerk Köhler, Bhf. Laudenbacheingesetzt. Leistung der Lok: 75 PS.

