

Bahn- Express

3'85

Magazin für Werkbahnfreunde



DM 4,00

Impressum

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

Redaktion:
Ulrich Völz
Von-der-Wisch-Str. 47
2300 Kiel 1
Telefon 04 31-31 27 29

Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
4712 Werne
Telefon 023 89-450 57

Martin Raddatz
Brüggefeldweg 10
4400 Münster
Telefon 02 51-86 20 95

Erscheinungsweise:
Der 'Bahn-Express' erscheint
1985 sechsmal in den Monaten
Januar, März, Mai, Juli,
September und November.

Bezugspreis:
Inland:
Einzelheft DM 4,00
Einzelheft im Versand DM 4,50
Jahresabonnement DM 22,50
Ausland:
Einzelheft DM 4,00
Einzelheft im Versand DM 5,00
Jahresabonnement DM 25,50

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 Mitarbei-
tern stellen nicht in jedem
Falle die Meinung des
Herausgebers dar.

Inhalt 3'85

Berichte

Werkbahnen in
Nievenheim und Nord _____ 3
Neues von KRUPP MaK _____ 12

Kurzmeldungen

Rheumaklinik, Bad Bramstedt _____ 14
Th. Basedow KG, Lauenburg _____ 17
Union Zucker Südhannover, Nörten _____ 17
Westf. Sandgräberei, Bottrop _____ 20
Dr.J.Sels, Neuß _____ 21
Zuckerfabrik Brühl _____ 22
Rheinbraun AG, Frimmersdorf _____ 22
Kirner Hartsteinwerke, Kirn _____ 24
Lonza AG, Efringen-Kirchen _____ 27
Richtberg KG, Neuenburg/Rhein _____ 27
Bundesluftwaffe, Staig-Winstetten _____ 29
Schrott-u. Maschinenhandel, B-Hauset _____ 30
Schrotthandel, B-Brüssel _____ 34
Fabricom, B-Charleroi _____ 34

Korrekturen und Ergänzungen _____ 35

⊗ = am Stichtag der Meldung vorhandene
Fahrzeuge.

Titelfoto: Ein mittlerweile wohl seltenes
Motiv zeigt das Foto, welches
Christian Hoffmann am 15.09.1982 bei der
Westfälischen Sandgräberei in Bottrop ge-
lang: Schöma 2333 (Typ CFL 120 DB) wartet
mit einem Formsandzug auf einen Kunden.

Rückseite: Die klirrende Kälte müssen die
vier MaK-Loks für Gabun nicht
lange ertragen: Bereits vier Tage später
- am 19.01.1985 - wurden sie verschifft.
Die Aufnahme zeigt die vor erst wenigen
Stunden eingetroffenen Exportloks am 15.
Januar 1985 im Hamburger Hafen (Afrika-
terminal). Foto: Ulrich Völz

Berichte

Frank Glaubitz/Ulrich Völz

Werkbahnen in Nievenheim und Norf

Ungefähr auf halbem Weg von Neuß in Richtung Dormagen erreicht man die Ortsteile Norf (= 4040 Neuß 21) und Nievenheim (= 4047 Dormagen 11), die äußerst verkehrsgünstig an der Autobahn 57 (Moers - Köln), der Bundesstraße 9 (Niederlande - Kleve - Bingen), der Bundesbahnstrecke 470 (Köln - Neuß) und am Rhein zwischen den wichtigen Häfen von Düsseldorf/Neuß und Köln liegen.

**Industriebahn Zons-Nievenheim GmbH
4047 Dormagen 11 (-Nievenheim)**

Bereits im Jahre 1911 gründeten die Gemeinden Zons und Nievenheim zusammen mit der Fa. Höttger & Waldhausen (heute: Rütgers, s.d.) eine Industrieisenbahn, die dem Güterverkehr der in dieser Region angesiedelten Unternehmen dienen sollte.

Industriebahn Zons-Nievenheim 4047 Dormagen								Spurweite: 1 435 mm	
• Betr. Nr.	Herstellerdaten		Type	Bauart	Leistung (PS/kw)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.	
	O&K	26 587/1965	MC 14 N	C-dh	360/265	48		a.	
	O&K	26 630/1967	MC 14 N	C-dh	360/265	48		b.	
• oNr	Hen	31 575/1973	DHG 1200 BB	B'B'-dh	1200/883	80		c.	
• oNr	MaK	600 343/1961	600 C	C-dh	650/478	50	31	d.	
(•) oNr	Jung	2 589/1917		B-fl				e.	
a.) 1965 gel. an Industriebahn Zons-Nievenheim 1973 an Sachtleben-Chemie, Homberg b.) 1967 gel. an Industriebahn Zons-Nievenheim 1982 über WBB an Papierfabrik Albrbruck, Albrbruck c.) Name: ZONS 1973 gel. an Industriebahn Zons-Nievenheim (ZONS) d.) Name: NIEVENHEIM 1961 gel. an Dortmunder Eisenbahn (D 7') 1980 an Krupp-MaK, Moers 1981 zeitweise vermietet an Krupp Stahl AG, Werk Rheinhausen 1981 (18.12.) an Industriebahn Zons-Nievenheim (NIEVENHEIM) e.) 1917 gel. an Ph. Weickel, Weinsheimer Zollhaus an Deutsche Shell AG, Hamburg an Rheinische Olefinwerke, Wesseling an Schrottverwertung Schaak, Delrath, als Denkmal aufgestellt 1983 an Industriebahn Zons-Nievenheim, als Denkmal aufgestellt									

Die Bahn besorgt heute den Anschlußverkehr auf dem 8.9 km langen Gleisstück zwischen den Bahnhöfen Nievenheim (KBS 470), Stürzelberg und Stüttgen.

Vorhanden sind heute zwei Diesellokomotiven, von denen eine in der Regel zum Einsatz kommt. Die andere Lok steht im Schuppen in der Nähe des DB-Bahnhofes Nievenheim. Die MaK-Lok wurde gebraucht von der Dortmunder Eisenbahn übernommen.

Neueste Errungenschaft der IZN ist eine kleine gelbe Dampfspeicherlok, die nach dem Konkurs der Schrotthandlung Schaak (= Anschließter der IZN verwurstet zu werden drohte. Man nahm sich bei der IZN dieser Lok an und stellte sie als Denkmal vor dem Nievenheimer Lokschuppen auf.

Angaben über weitere ehemalige Lokomotiven der IZN werden dankend entgegengenommen!

Nicht besonders häufig finden sich die großen 1200 PS-Drehgestell-loks von Henschel. Hier wartet Lok ZONS der Industriebahn Zons-Nievenheim am 20.07.1984 darauf, daß das Lokpersonal seine Mittagspause beendet.

Foto: Ulrich Völz



Als Denkmal hat die Industriebahn Zons-Nievenheim diese kleine Jung-Dampfspeicherlok übernommen und vor dem Lokschuppen aufgestellt. Ulrich Völz fotografierte die Kleine am 20.07.1984.

**Schrottverwertung Schaak
407 Dormagen 11 (-Delrath)**

Folgt man dem Verlauf der IZN, so stößt man unmittelbar am Abzweig der IZN-Strecke von der DB-KBS 470 auf ein heute leergeräumtes Gelände. Nachdem eine hier angesiedelte Steinzeugfabrik aufgegeben wurde, siedelte sich hier die Schrottverwertung Schaak an.

Schrottverwertung Schaak 407 Dormagen								
							Spurweite: 1 435 mm	
Betr. Nr.	Herstellerdaten		Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
oNr	KHD	47 307/1943	A 6 M 517	B-dh	107/79	16		a.
oNr	Jung	2 589/1917		B-fl				b.
a.) 1943 gel. an Deutsche Reichsbahn 1949 = Deutsche Bundesbahn (Köf 5211, später 324 008) 1980 über WBB an Schrottverwertung Schaak, Delrath (oNr) 1983 verkauft an ? b.) siehe unter Industriebahn Zons-Nievenheim								

Seit 1980 kam hier eine ehemalige DB-Köf zum Einsatz, die allerdings nach dem Konkurs der Firma im Jahre 1983 verkauft worden ist. Wohin, das ließ sich leider nicht in Erfahrung bringen. Etwas besser erging es der im Werk als Denkmal aufgestellten Dampfspeicherlok – sie steht jetzt einige hundert Meter weiter nördlich beim Bw der IZN in Nievenheim.

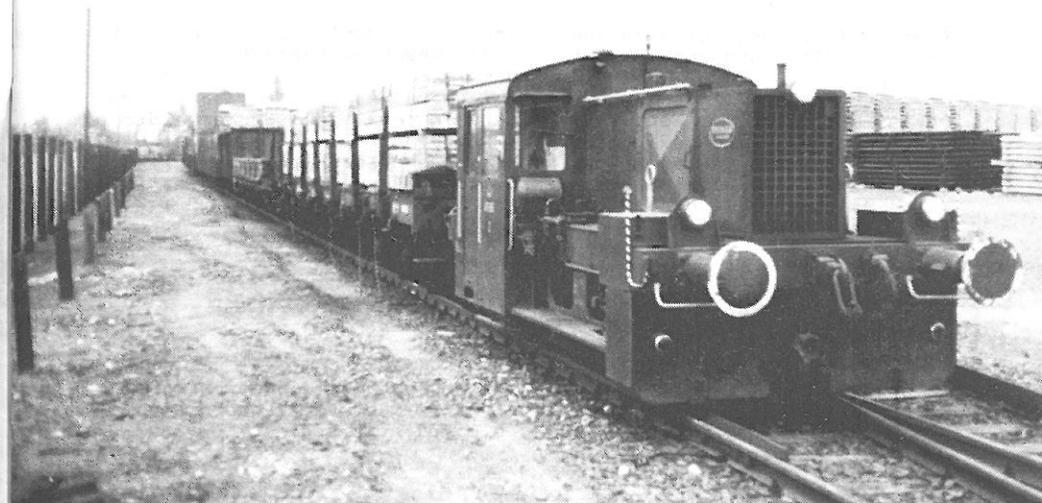
**Rütgers AG, Werk Dormagen
4047 Dormagen 11 (-Stürzelberg)**

Folgt man von der Schrottverwertung Schaak aus weiter dem Schienenstrang der IZN in Richtung Rhein, so erreicht man schließlich die Bundesstraße 9 und an derselben das Werk der Fa. Rütgers.

Diese Firma beschäftigt sich in erster Linie mit Holzschutz (Imprägnierung), wobei Holzschwellen, vornehmlich für die Bundesbahn, den größten Teil der Aufträge stellen. Gegründet wurde das Werk als Fa. Höttger & Waldhausen, welche die IZN mitbegründete und bis 1928 deren BW beherbergte. Mitte der 20er Jahre ging das Werk an die Rütgerswerke über, die aus der IZN ausschieden.

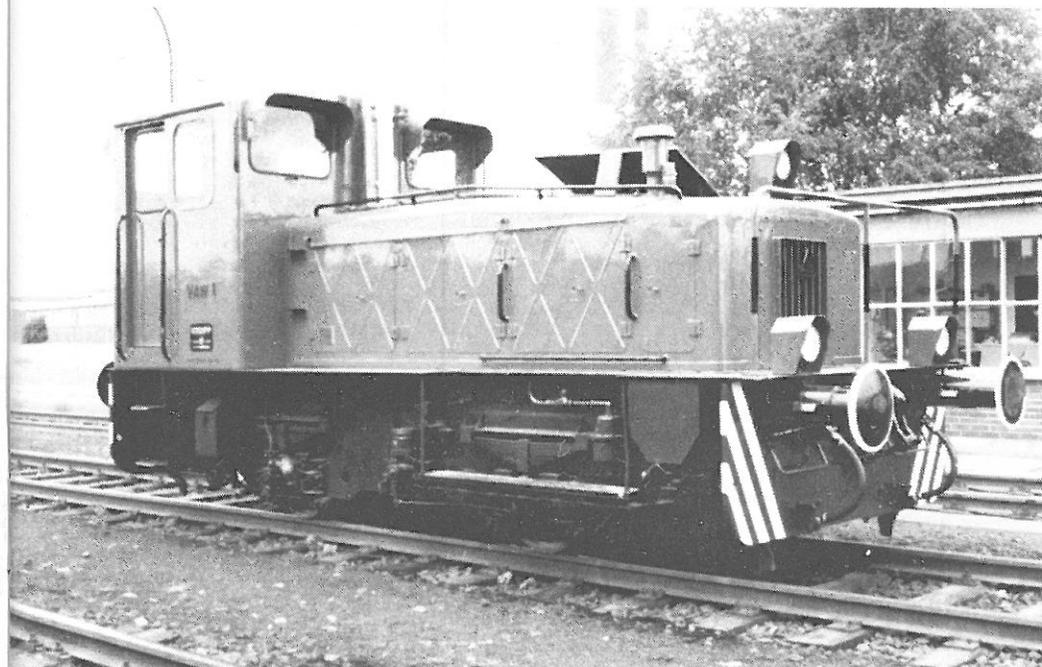
Eigene Loks hatte das Werk erstmals nach dem 2. Weltkrieg, als man eine Deutz-Lok mit dem Baujahr 1946 anschaffte, von der leider keine Unterlagen mehr vorhanden sind. Vor Anschaffung dieser Lok wurde der Rangierbetrieb durch einen Dampfschienenkran erledigt, der auch (wie praktisch !) gleich die Wagen belud. Die alte Deutz-Lok wurde 1955 durch eine neue Lok abgelöst und verschrottet. Diese neue Lok wurde ihrerseits mittlerweile durch die ehemalige Lok V 2 der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KFBE) abgelöst. Die Lok 2 ist übrigens wieder Baujahr 1946 – da hätte man eigentlich gleich bei der ersten Lok bleiben können ...

Rütgers AG, Werk Dormagen 4047 Dormagen								
						Spurweite: 1 435 mm		
Betr. Nr.	Herstellerdaten		Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
oNr	KHD /1946			B-d.				a.
1	KHD	56 130/1955	A 4 L 514	B-d.	55/40	14		b.
2	KHD	46 386/1946	A 6 M 517	B-d.	107/79	16		c.
a.) weitere Angaben leider nicht auffindbar b.) 1955 gel. an Rütgers AG, Werk Dormagen (1) 1982 verschrottet c.) 1946 gel. an Straßenbauamt Köln an Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (V 2) 1982 über WBB an Rütgers AG, Werk Dormagen (2)								



Noch trägt die ehemalige V 2 der KFBE die alte Aufschrift der Kölner Privatbahn: Norbert Schmidt nahm die Deutz-Köf am 15.04.1983 beim jetzigen "Brötchengeber", der Rütgers AG in Dormagen, auf.

Fabrikneu kam die Krupp-Lok der Vereinigten Aluminium-Werke in Norf im Jahre 1966 an das Rheinwerk. Die als Nr. 1 bezeichnete Lok fotografierte Frank Glaubitz am 13.05.1983 im Werk.

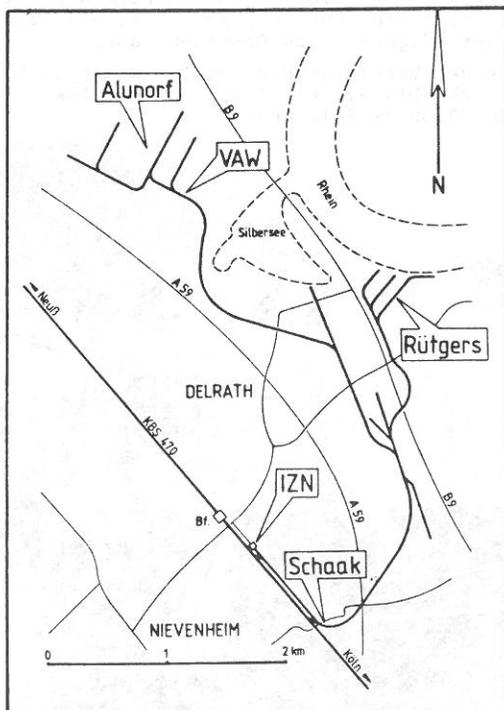


Eine Besichtigung ist auch ohne Voranmeldung möglich, das Personal ist freundlich und auskunftswillig, die Maschine steht immer im Freien.

Der aufmerksame Besucher wird übrigens innerhalb des Werkes einige Dreischiengleise (1435 und 1000 mm-Spur) bemerken. Die 1000 mm-Gleise dienen dem Verschub von stählernen Holztransportwagen in die Imprägniertränke; eigene Schmalspurlokomotiven gab und gibt es für diese Arbeiten allerdings nicht.

Vereinigte Aluminium-Werke AG (VAW), Rheinwerk
4040 Neuß 21 (-Norf)

Folgen wir der B 9 jetzt weiter in Richtung Neuß, dann erreichen wir bald einen See (den sog. 'Silbersee'). Dahinter erheben sich die Anlagen zweier Aluminiumwerke, die jedenfalls nicht nur räumlich miteinander verflochten sind.



Übersichtsskizze

Werkbahnen in
Nievenheim und Norf.

Die beiden Werke liegen vis à vis vor dem Norfer Ortsteil Stüttgen. Das Werk der VAW wurde Anfang der 60er Jahre aus dem Boden gestampft und bildet zusammen mit der benachbarten 'Alunorf' den Endpunkt der Industriebahn Zons-Nievenheim.

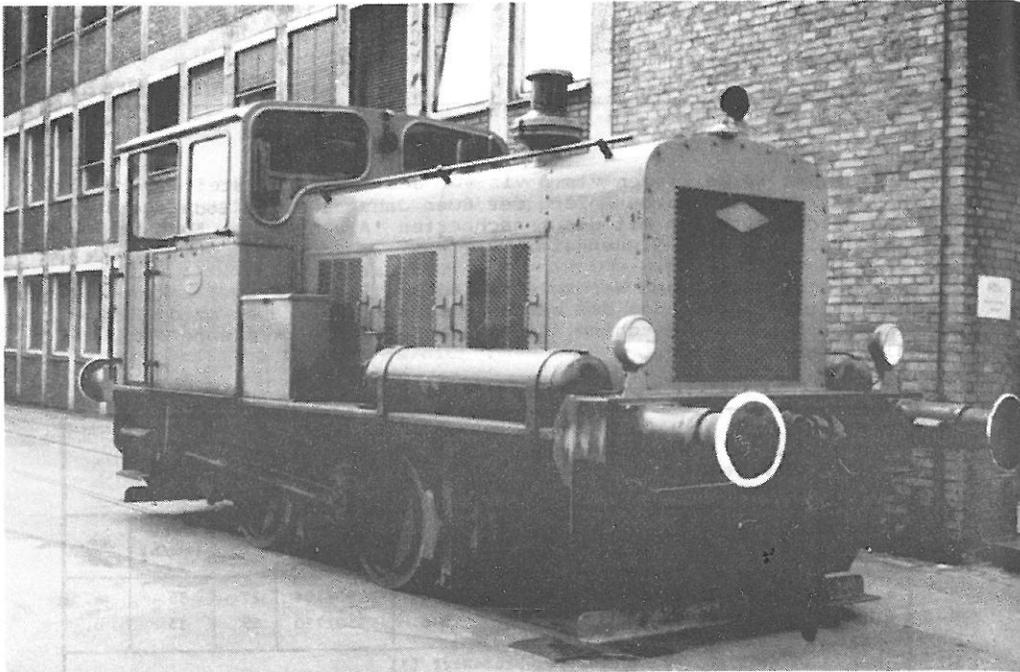
Für die umfangreichen Werksgleisanlagen existieren zwei Lokomotiven, die seit der Eröffnung des Werkes im Jahre 1962 dabei sind. Planlokom ist die Krupp-Maschine, eine betagte Deutz-Lok diente bisher als Reservemaschine.

Verein. Aluminium-Werke, Rheinwerk 4040 Neuß								Spurweite: 1 435 mm	
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Ben.		
1	Krupp 4 437/1962	A 6 M 420	B-dh	250/184	27	35	a.		
oNr	KHD 36 850/1940		B-d.	150/110	19	15	b.		
a.) 1962 gel. an VAW, Rheinwerk, Neuß-Norf (1) b.) 1940 gel. am VAW, Nabwerk, Schwandorf/Opf. 19 an VAW, Erftwerk, Grevenbroich 1962 an VAW, Rheinwerk, Neuß-Norf (o.Nr.), früher Nr. 2									

Auf die stangenangetriebene Deutz-Lok wollen wir noch etwas näher eingehen: Die Lok war bisher Reservelok der VAW. Anfang 1983 wurde sie bei einem Einsatz anscheinend überlastet, so daß es zu einem Stangendurchbruch kam, der im Innern des Motorraumes erheblichen Schaden anrichtete. Seitdem steht die Lok vor dem Büro des Werksschutzleiters im Freien abgestellt. Dieser möchte die Maschine gerne innerhalb des Werkes als Denkmal aufstellen lassen - leider hat die Werksleitung dieses Vorhaben noch nicht abegesegnet! Auch sollen sich verschiedene Gemeinden als Interessenten gemeldet haben - man braucht mal wieder Spielplatzloks ... Die Lok besitzt noch ihren Originalmotor. Es handelt sich um einen Typ, der auch für Binnenschiffe verwendet wurde. Nichtsdestotrotz ist dieser Lokomotor nie in einem solchen Schiff im Einsatz gewesen.

Vom 22.04 - 17.05.1983 war die Lok 323 201 der Bundesbahn leihweise als Reservelok bei der VAW, da die Lok 1 eine Hauptuntersuchung bekam.

Die Einsatzlok läßt sich übrigens sehr gut an der Rückseite des Werkes ablichten. Wer in das Werk herein will, muß sich schriftlich anmelden.



Leider nicht mehr betriebsfähig ist dieser Oldtimer des VAW-Werkes in Norf: Die Aufnahme der im Werk abgestellten Deutz-Lok vom 13.05.1983 verdanken wir Frank Glaubitz.

Einzigste Lokomotive der nahe der VAW gelegenen Aluminium Norf GmbH ist diese O&K-Lok mit der Nummer 1. Norbert Schmidt nahm sie am 25.04.1983 im Werk auf.



Aluminium Norf GmbH (Alunorf) 4040 Neuß 21 (-Norf)

Wie bereits oben aufgeführt, befindet sich dieses Werk direkt gegenüber der VAW. Dieses etwas jüngere Werk verarbeitet das Aluminium, das die VAW herstellt.

Seit Bestehen des Werkes wird nur eine einzige Lokomotive auf dem Werkbahnnetz eingesetzt.

Aluminium Norf GmbH 4040 Neuß		Spurweite: 1 435 mm						
• Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.	
• 1	O&K 26 552/1966	MB 10 N	B-dh	250/184	32	30	a.	
a.) 1966 gel. an Aluminium Norf GmbH, Neuß=Norf (1)								

Die Lok wurde fabrikneu an das Aluminiumwerk geliefert. Eine Besichtigung ist hier auch ohne Voranmeldung möglich, man ist aber etwas vorsichtig, was den Fotostandpunkt anbelangt (Spionage). Die Lokomotive wurde deshalb sogar schon einmal durch das ganze Werk zum Werkseingang gefahren, um hier von den Eisenbahnfreunden abgelichtet werden zu können. Diese Prozedur - es mußten dabei etliche Rangiermanöver durchgeführt werden - verdient es, besonders hervorgehoben zu werden: Ein ganz großes 'Dankeschön' den Verantwortlichen der Aluminium Norf GmbH!

Hans-Georg Bubolz · Ulrich Völz

Die Klasmann-Werke und die Gewerkschaften Brigitta & Elwerath

Es sind noch einige Restexemplare unseres Sonderheftes erhältlich!

56 Seiten, 49 SW-Fotos, 3 Kartenskizzen,
1 Top. Karte, 3 Loklisten _____ DM 6.00

BAHN-EXPRESS, Hans-Georg Bubolz, Eschenweg 19, D-4712 Werne

Neues von KRUPP MaK

Kiel: In der Zwischenzeit haben wieder einige fabrikneue Lokomotiven die Werkshallen verlassen. Dies waren zunächst im September vergangenen Jahres zwei Drehgestellokomotiven für die OHE und die WHE, dann folgten im Januar und März d.J. die sechs Lokomotiven für die staatliche Eisenbahngesellschaft OCTRA in Gabun. Die Lokomotiven trugen die Nummern BB 531 - 536. Sie wurden auf eigenen Achsen nach Hamburg zum Afrika-Terminal gefahren und dort verschifft. Im März ist eine zweite G 1203 BB in der Ausführung 100 t/33 km/h an die Klöckner-Werke nach Bremen gegangen.

Krupp MaK 2300 Kiel						
Spurweite: 1 435 mm						
Fabrik-Nr.	Lieferdatum	Type	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Empfänger
700 073	14.03.1984	G 763 C	760/560	60	40	Leihlok
700 078	03.07.1984	DE 502		66	45	Leihlok, u.a. NIAG, Moers; später Wanne-Herner Eisenbahn
1000 811	25.03.1985	G 1203 BB	1012/745	100	33	Klöckner-Werke, Bremen
1000 814	10.09.1984	G 1204 BB	1500/1100	80	60	Osthannoversche Eisenbahnen (DL 1500.73), seit 07.01.85 in OHE-Eigent.
1000 816	03.09.1984	G 1204 BB	1500/1100	88	60	Wanne-Herner Eisenbahn
1000 818	27.07.1984	G 1203 BB	1012/745	80	45	Leihlok, u.a. MKB Minden
1000 823	15.01.1985	G 1203 BB	1034/761	90	70	Office du Chemin de Fer Transgabonais (OCTRA), Gabun
bis						
1000 826	15.01.1985	G 1203 BB	1034/761	90	70	
1000 827	28.03.1985	G 1203 BB	1034/761	90	70	Office du Chemin de Fer Transgabonais (OCTRA), Gabun
bis						
1000 828	28.03.1985	G 1203 BB	1034/761	90	70	

Für den Rest dieses Jahres sind noch einige Drehgestelloks für verschiedene Privatbahnen vorgesehen. So wird noch in diesem Jahr auch wieder die DE 1002 gefertigt werden.

Die MaK 700 049 (04.1981 an DSB, 04.1982 an MaK, 09.1982 an DB 259 002, 03.1983 an MaK, 03.1984 an Deutsche Solvay-Werke, Rheinberg) befindet sich noch immer (Feb. '85) auf Leiheinsatz bei den Solvay-Werken (vgl. BE 3/84 -3- und BE 5/84 -32-).

Moers: Derzeit sind in Moers keine Lokomotiven des Typs G 321 B mehr in Fertigung. Die letzten beiden Maschinen gingen an die Opel-Werke nach Rüsselsheim. Eventuell können wir zur Jahresmitte wieder über die G 321 B berichten



Noch ohne Eigentumsmerkmale präsentiert sich MaK 1000 816 hier am 03.09.1984 im Bahnhof Neuwittenbek auf dem Wege Richtung Süden: An der Farbgebung läßt sich allerdings schon der zukünftige Eigentümer, die Wanne-Herner Eisenbahn, erraten.

Krupp MaK, Lokwerkstätte Moers 4130 Moers						
Spurweite: 1435 mm						
Fabrik-Nr.	Lieferdatum	Type	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Empfänger
220 110	12.12.1983	G 321 B	335/246	40	22	Hafenbetriebs-GmbH Braunschweig (Lok 5)
220 111	13.10.1984	G 321 B	340/250	40	34	Opel AG, Rüsselsheim
220 112	07.01.1985	G 321 B	340/250	40	34	Opel AG, Rüsselsheim

RAG BERGBAU AG LIPPE

ZECHENBAHN-UND HAFENBETRIEBE RUHR-MITTE

Ein Tag der Offenen Tür veranstalten die Zechenbahn-und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte (ZuH) der BAG Lippe am 02. Juni 1985 von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr auf dem Gelände der Zentralwerkstatt Gladbeck=Zweckel: BAG LIPPE - ZUH RUHR-MITTE - TALSTRASSE - D-4390 GLADBECK

Kurzmeldungen

Rheumaklinik Bad Bramstedt GmbH
2357 Bad Bramstedt

Zur Gewinnung des Heilmoores für die Rheumaklinik werden in der Nähe von Bad Bramstedt zwei Betriebsstellen unterhalten, an denen noch Feldbahnlokomotiven eingesetzt werden.

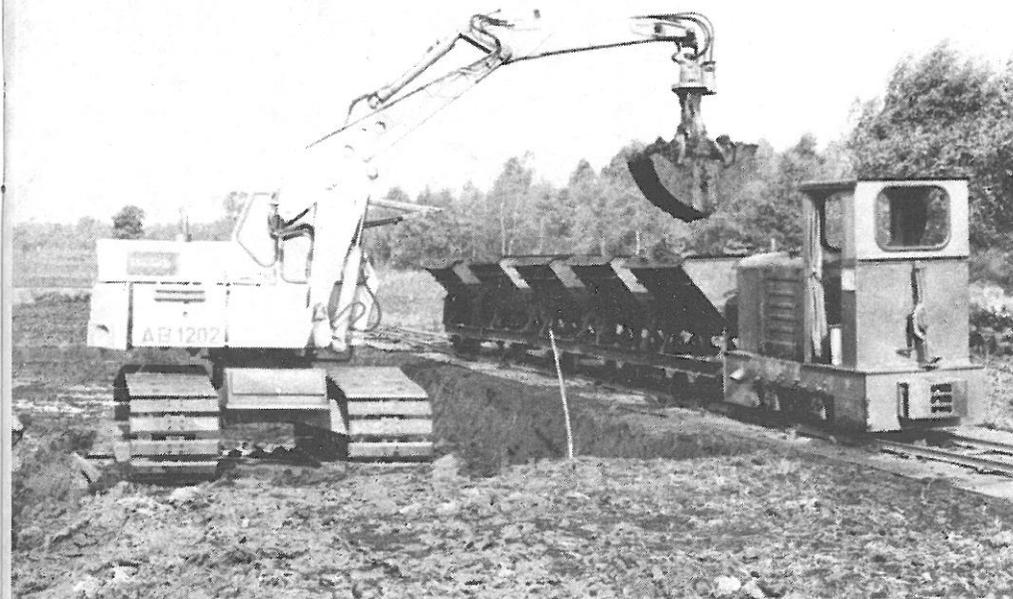
Der Hauptbetrieb liegt etwa zwei Kilometer südlich des AKN-Haltepunktes Bad Bramstedt Kurhaus (KBS 137); hier gibt es eine etwa einen Kilometer lange Ringstrecke durch das Abbaugebiet, von der aus bei Bedarf Stichstrecken ausgelegt werden. Der Betrieb auf dieser Bahn ist unregelmäßig - es kann vorkommen, daß sich hier ein ganzes Jahr lang kein Lorenzug bewegt.

Eine Strecke vom Heilmooergewinnungsgebiet direkt zum Kurhaus hat es auch einmal gegeben, sie wurde aber in den 70er Jahren aufgegeben und abgebaut. Die Trasse kann man heute noch teilweise wiederfinden.

Die zweite Abbaustelle liegt in der Nähe von Lentfördrden (KBS 137). Die Streckenlänge beträgt rund 800 m. Wenn hier abgebaut wird, dann wird von Bad Bramstedt eine Lok hierhergeschafft. Auch hier findet nur unregelmäßig Betrieb statt. Das gewonnene Heilmoor wird anschließend per Lkw zur Klinik gefahren.

Es sind vier Jung-Loks vorhanden, die in der Regel in der Betriebsstelle bei Bad Bramstedt in einem Schuppen verschlossen sind.

Rheumaklinik Bad Bramstedt GmbH 2357 Bad Bramstedt							
Spurweite: 600 mm							
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Motor-Nr.	Leistung	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
• oNr	Jung 4 596/						a.
• oNr	Jung 8 771/1939	EL 110	5 764	11/12 PS 8/ 9 kW	4	3-5- 8-13	a.
• oNr	Jung 11 352/1950	EL 110			4		
• oNr	Jung 11 353/1950	EL 110	7 655		4		
• oNr	Jung 11 884/1955						b.
• oNr	Jung 12 423/1963	EL 110	9 317	11/12 PS 8/ 9 kW	4	3-5- 8-13	
a.) Verbleib unbekannt							
b.) 1978 noch vorhanden, Verbleib unbekannt							



An der Abbaustelle zeigt sich hier Jung 11 352 der Rheumaklinik Bad Bramstedt während der Beladung ihres 5-Wagen-Zuges. Die Aufnahme von Walter Listl entstand am 05.09.1983.

Während an der Abbaustelle doch eine recht nüchterne Arbeitsatmosphäre herrscht, bietet die Strecke der Heilmoor-Bahn eher wildromantische Moormotive: Jung 12 423, am 07.07.1983 von Ulrich Völz aufgenommen.



Theodor Basedow KG 2058 Lauenburg/Elbe – 2058 Buchhorst Post Lauenburg

(siehe auch BE 2/79 und 4/80)

Die etwa bis 1981 betriebene 600 mm-Bahn war ein kläglicher Rest der ehemals umfangreichen Tongrubenbahn. Es existierte eine Strecke vom Werk Buchhorst zum Werk Lauenburg, sowie eine weitere Strecke vom Werk Buchhorst zum Kanalhafen.

Die Gleise in den Gruben wurden schon länger nicht mehr bedient, lediglich die Strecke zum Kanalhafen wurde befahren, wenn ein Schiff angelegt hatte, das Ton für das Werk gebracht hatte.

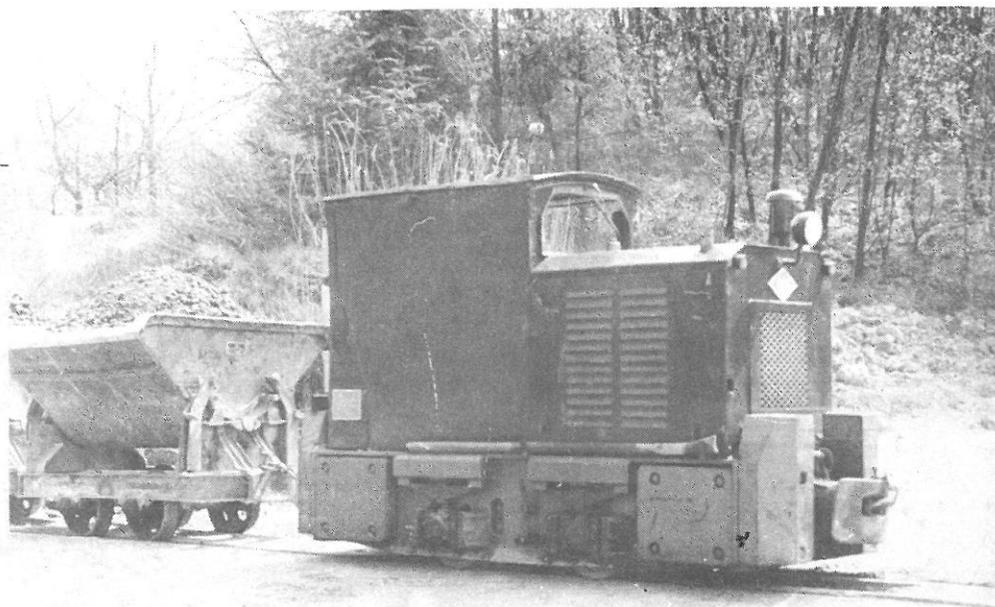
Letztendlich hat aber auch dieser Betrieb ein Ende gefunden und die ungewöhnlichen O&K-Loks sind in einem Schuppen des Werkes abgestellt (auch 1984 noch!).

Für die Transporte vom Kanalhafen zum Werk Buchhorst wurde immer nur eine Lok eingesetzt – es war die O&K 25 639. Die anderen Loks stehen also schon seit längerer Zeit still.

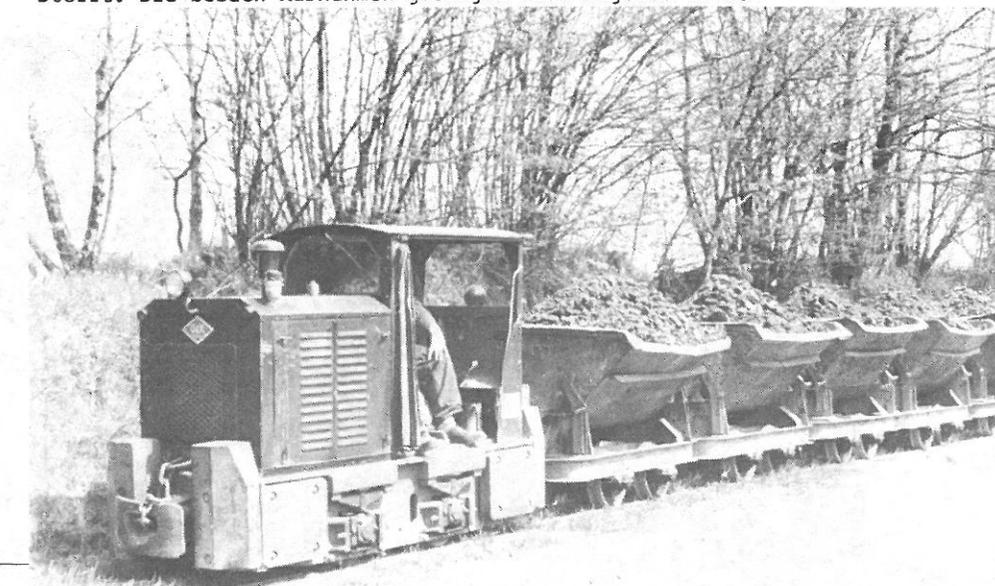
Th. Basedow KG 2058 Lauenburg/Elbe		Stand : .1984 Spurweite: 600 mm				
• Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Bemerkungen
	O&K 11 365/1931	B 70	B-n2t			1959 verschr.
	Hen 28 031/1948		B-n2t			1965 verschr.
	Deutz		B-			Verbleib ?
• oNr	O&K 25 438/1953	MV 2a		40/29	7.5	abgestellt
• oNr	O&K 25 639/1956	MV 2a		40/29	7.5	abgestellt
• oNr	O&K 26 112/1960	MV 4a		75/55	10	abgestellt
• oNr	O&K 26 150/1961	MV 2a		40/29	7.5	abgestellt

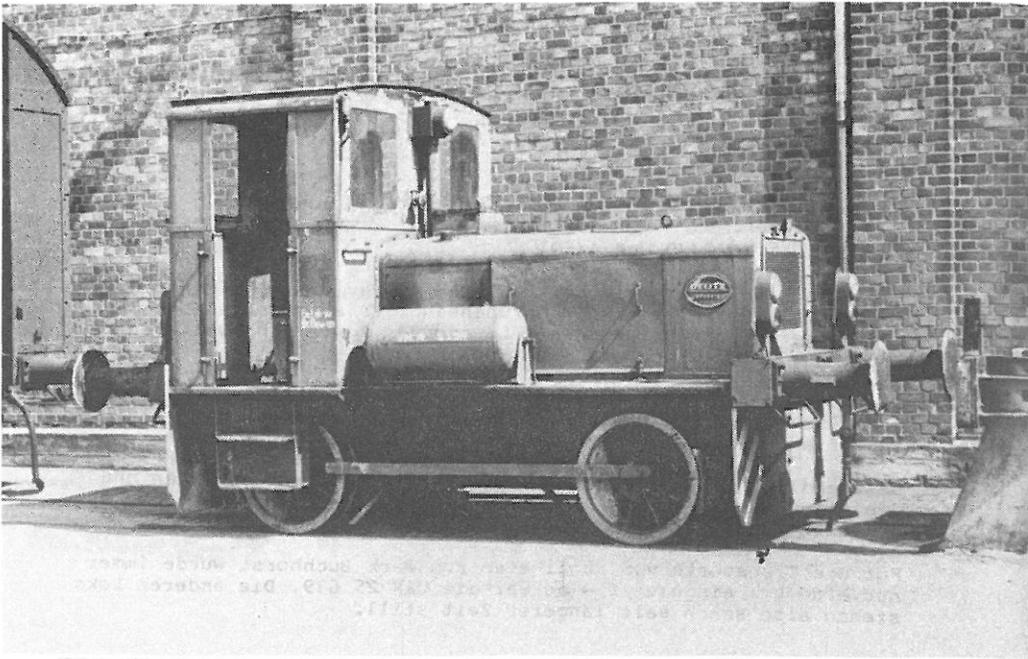
Union Zucker Südhannover, Werk Nörten-Hardenberg 3412 Nörten-Hardenberg

Die durch den Ankauf der ehemaligen Lokomotive der Hümmlinger Kreisbahn reichlich bekannte Zuckerfabrik an der DB-Strecke 250 (Northeim – Göttingen) besitzt noch zwei weitere Lokomotiven. Zum Einsatz kommen in der Regel die Lok 2, sowie die Lok 1. Die KHD-Lok ohne Nummer ist – schon etwas vermodert – abgestellt. Im Jahre 1980 war sie im Werk Northeim im Einsatz.



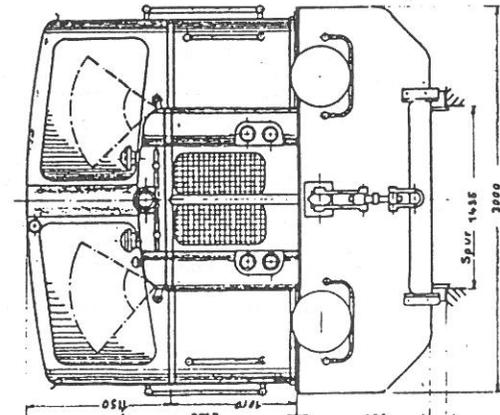
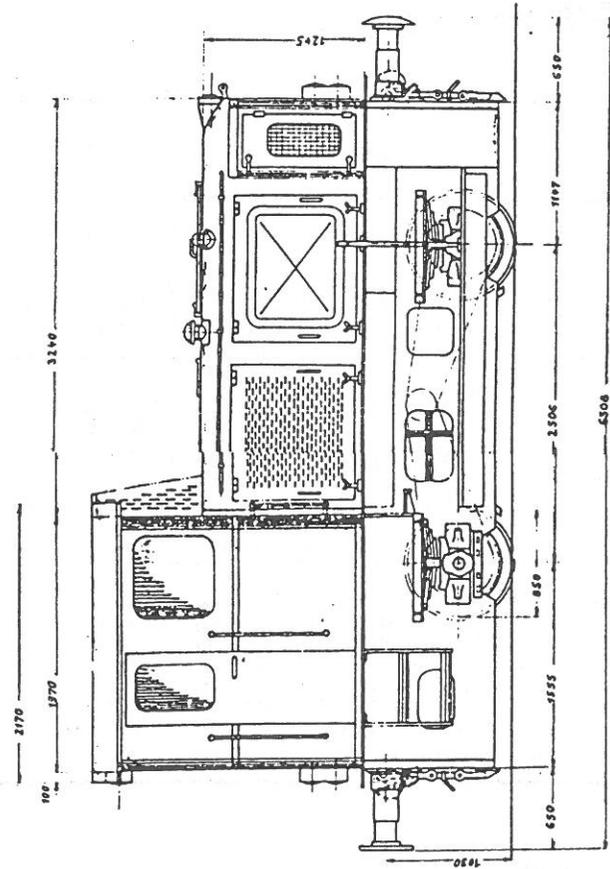
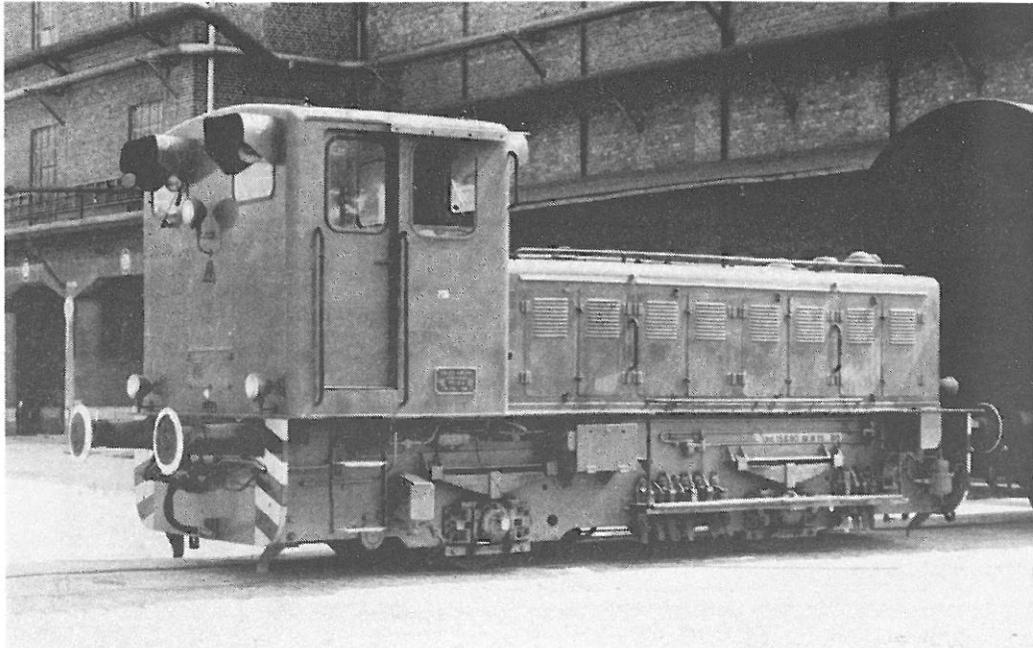
Leider längst Vergangenheit sind diese Aufnahmen von der Ziegelei Basedow in Lauenburg: Bullige O&K-Feldbahnloks mit schweren Lorenzügen auf reizvoller Strecke. Die vier Loks sind zwar abgestellt noch vorhanden, der Betrieb ist allerdings seit etwa 1981 eingestellt. Die beiden Aufnahmen gelangen Kurt Wagener 1978.





Abgestellt ist die Lok KHD 55 818, eine der kleinen KHD-Stangenloks, die früher in der Zuckerfabrik Nörten-Hardenberg eingesetzt wurde, hier von Ulrich Völz am 01.06.1982 aufgenommen.

Immer wieder interessant anzusehen sind die recht seltenen Krupp-Diesellokomotiven, wie diese Lok 1 der Zuckerfabrik Nörten-Hardenberg, die sich am 01.06.1982 dem Fotografen stellt.



Union Zucker Südhannover
Werk Nörten-Hardenberg

Lok 2

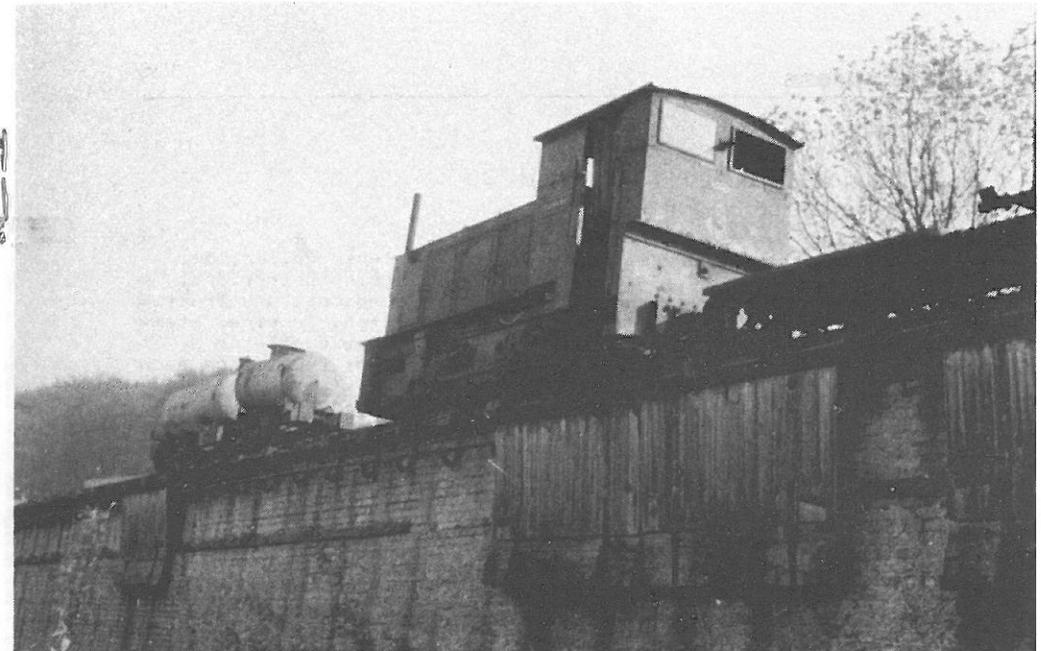
Union Zucker Südhannover Werk Nörten-Hardenberg 3412 Nörten-Hardenberg				Stand : 06.1982 Spurweite: 1 435 mm			
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
• 1	Krupp 3 339/1956		B-dh	220/162	28	34	a.
• 2	KHD 57 445/1962	KK 130 B	B-dh	130/96	20	34	b.
• oNr	KHD 55 818/1954	A4L 514	B-dm	55/40	14	15	b.
weitere Loks der Union Südhannover GmbH							
•	Krupp 3 692/1958		B-dh	220/162	28	34	c.
	KHD 57 447/1962	KK 130 B	B-dh	130/96	20	34	d.
•	Jung 13 437/1963		B-dh	20	18	18	e.
a.) 1956 gel. an Hümmlinger Kreisbahn (L 1') 1978/79 an Zwischenhandel Baddaky, Bremen Aufarbeitung durch Ford-Werke, Köln-Niehl 1980 an Union Zucker Südhannover, Werk Nörten-Hardenberg b.) 1954 gel. an Hoesch Hüttenwerke, Werk Phoenix, Dortmund (31) 19 an Union Zucker Südhannover, Werk Nörten-Hardenberg 1981 abgemeldet und abgestellt c.) 1957 gel. an Hümmlinger Kreisbahn (L 2') 1961 an Arbeitsgemeinschaft Autobahn Deggenlos 1962 an Union Zucker Südhannover, Werk Northeim/Han. d.) 1981 i.E. im Werk Northeim/Han, 1982 weder in Northeim noch in Nörten-H. e.) i.E. im Werk Nordstemmen							

**Westfälische Sandgräberei
4250 Bottrop (-Vonderort)**

Sehr schlecht steht es um die 900 mm-Schmalspurbahn der Westfälischen Sandgräberei in Bottrop-Vonderort (vgl. auch BE 12/80 und SH 2 -8- !), die der Rest eines umfangreichen 600- und 900-mm-Feldbahnnetzes in der großen Formsandgrube ist.

Zum einen engt die Müllkippe, zu der die Grube umfunktioniert wurde, den Einsatzraum der Bahn mehr und mehr ein, zum anderen scheint die Auftragslage katastrophal zu sein. Derzeit sieht es so aus, daß ein bis zwei Züge aus der Grube geholt werden, im Bahnhof zusammen mit der Lok abgestellt werden und dort tage- oder wochenlang auf einen Kunden warten.

Möglicherweise ist der Betrieb mittlerweile schon ganz eingestellt worden.



Ein höchst interessantes Gefährt ist die DEMAG-Stangenlok, die die Westfälische Sandgräberei in Bottrop eingesetzt hat. Das Foto von Christian Hoffmann entstand am 29.10.1972, vor 13 Jahren, auf dem 900 mm-Hochgleis am DB-Bahnhof Oberhausen Osterfeld Nord.

**Dr. J. Sels
4040 Neuß**

Gar nicht viele Worte wollen wir über diesen Lagereibetrieb verlieren, der - in unmittelbarer Nähe zum Bw der Neußer Hafenbahn - eine ehemalige DB-Köf einsetzt.

Dr. J. Sels 4040 Neuß				Spurweite: 1 435 mm			
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
• 4670	Gmdr 4 670/1951		B-dh		17		a.
a.) ca. 1979-81 ex Deutsche Bundesbahn (322 035)							

Wenn sich die Lok unter den Siloanlagen hervorwagt, sind sicher auch Fotos möglich ...

**Rheinbraun AG, Tagebau Frimmersdorf
4048 Grevenbroich 3 (-Frimmersdorf)**

Sollte ein Werkbahnfreund mal einen Betrieb erleben wollen, der sogar den heimischen U-, S- oder Straßenbahnbetrieb übertrifft, dann sei ihm - auch zu einer für Werkbahnfreunde sonst unattraktiven Tageszeit - der Tagebau Frimmersdorf angeraten. In einer atemberaubenden Dichte pendeln hier zwischen den Tagebaugebieten Gustorf und Frimmersdorf Abraumzüge, hin und wieder reiht sich auch ein Braunkohlenzug in die Nord-Süd-Strecke ein.

Als Foto- und Beobachtungsstandpunkt bietet sich eine öffentliche Straßenbrücke westlich der Ortschaft Frimmersdorf an. Genügend Filmmaterial sollte man dabei haben ...: Wir konnten an einem Freitagabend zwischen 19.00 und 20.00 Uhr insgesamt 31 (in Worten: einunddreißig!) Züge beobachten, die die Strecke zwischen den Tagebaugebieten Gustorf und Frimmersdorf in beiden Richtungen befuhren.

Für den an der Rheinbraun besonders interessierten Werkbahnfreund sei auf folgenden Titel hingewiesen, der - nicht frei von so eini- gen Mängeln - als das bislang umfassendste Werk über die RBW anzu- sehen ist:

Barths, Günther: Die Triebfahrzeuge der Rheinischen Braunkohlen- werke in Wort und Bild. Krefeld: Röhr-Verlag, 1982. Format A4, 132 S., 297 Abb., 64,- DM.

**Zuckerfabrik Brühl AG
5040 Brühl/Rheinland**

Fährt man mit der Bundesbahn von Bonn nach Köln, so kann man etwa in Höhe des Bahnhofes Brühl unschwer Industrieanlagen mit recht umfangreichen Gleisanlagen erkennen. Die Anlagen gehören zur Zuk- kerfabrik Brühl, in der zwei (fast) baugleiche KHD-Lokomotiven stehen. Beide Loks kommen offenbar nur zur Rübenkampagne zum Ein- satz. Eine Fotogenehmigung bekommt man in der Regel auch ohne Voranmeldung.

Zuckerfabrik Brühl AG 5040 Brühl/Rhld		Spurweite: 1 435 mm					
Betr.-Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
	O&K 198/1897	A 4 L 514	B-n2t	55/40	14	14.5	a.
	O&K 1 489/1905		B-n2t				a.
	Hen 20 134/1923		B-n2t				a.
• 1	KHD 56 899/1958	KS 55 B	B-dm	55/40	14	14.5	
• 2	KHD 57 819/1965		B-dm				
a.) Verbleib unbekannt							



Nicht mal die Straßenbahn fährt öfter: Ganz locker auf einen Zwei- minutentakt, Freitagabends, kommt der Zugverkehr der Rheinbraun zwischen den Tagebaubetrieben Frimmersdorf und Gustorf. Ausschnitte aus dem Programm bieten diese beiden Fotos von Ulrich Völz, die die Loks 621 (Henschel 28 862/1954) und 520 (Krupp 3201/1954) am 21.07. 1984 zeigen.



**Kirner Hartsteinwerke Albert Pfeiffer GmbH
6570 Kirn/Nahe**

Das Werk liegt direkt an der DB-Strecke Bad Kreuznach - Idar-Oberstein (KBS 640) kurz vor Kirn auf der rechten Seite.

Ehemals gab es hier auch eine Schmalspurbahn, von der heute allerdings nichts mehr zu sehen ist. Der Eisenbahnbetrieb beschränkt sich auf einige Normalspurgleise.

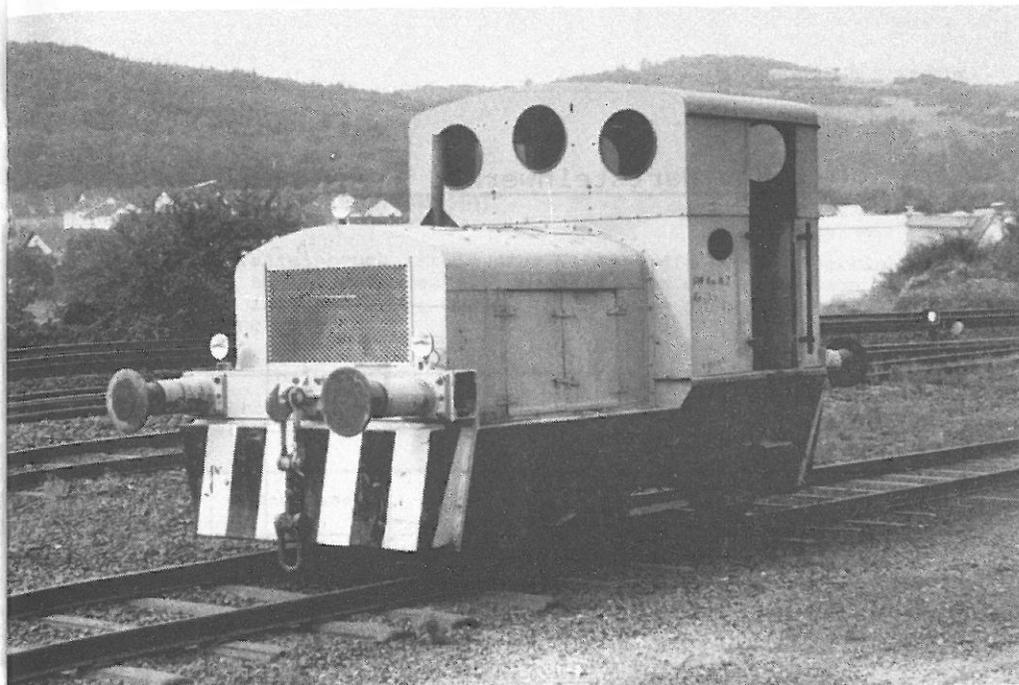
Kirner Hartsteinwerke 6570 Kirn/Nahe		Stand : 07.1983 Spurweite: 1 435 mm						
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.	
1	KHD 46 476/1942	OMZ 122	B-dm	36/40 PS 26/29 kW	15	13	a.	
2	Gmdr 4 804/1953		B-dh	128/94	16	30	b.	
a.) 27.03.1942 Lieferdatum 10.08.1960 Datierung der Urkunde zur Betriebsgenehmigung b.) 16.03.1953 Datierung des Liefervertrages 23.12.1953 gel. an Deutsche Bundesbahn 21.01.1954 Abnahme d. d. Maschinenamt Kempten 27.01.1954 - 09.02.1955 Bw Kempen 10.02.1955 - 30.06.1957 Bw Augsburg 01.07.1957 - 18.07.1958 Bw Nördlingen 31.07.1958 - 06.07.1966 Bw Augsburg 07.07.1966 - 31.12.1979 Bw Kempten 22.02.1979 z-gestellt 31.12.1979 ausgemustert 1980 an Kirner Hartsteinwerke, Kirn (2)								
				Betr.Nr.:				
				Köf 6175				
				321 543-1				
				322 659-4				

Die alte KHD-Lok steht als Reserve im Schuppen und kommt fast gar nicht mehr zum Einsatz. Über eventuelle Vorbesitzer steht nichts im Betriebsbuch.

Zum Einsatz kommt die ehemalige Bundesbahnlok, die auch noch die rote Lackierung besitzt.

DRINGEND GESUCHT wird eine größere, betriebsfähige DIESELLOK (600 mm) für Rangierverkehr auf einer Museumseisenbahn. Bevorzugt wird eine Lok vom Deutz-Typ OMZ 122.

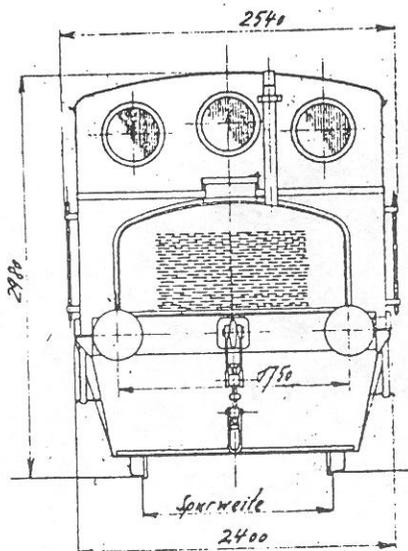
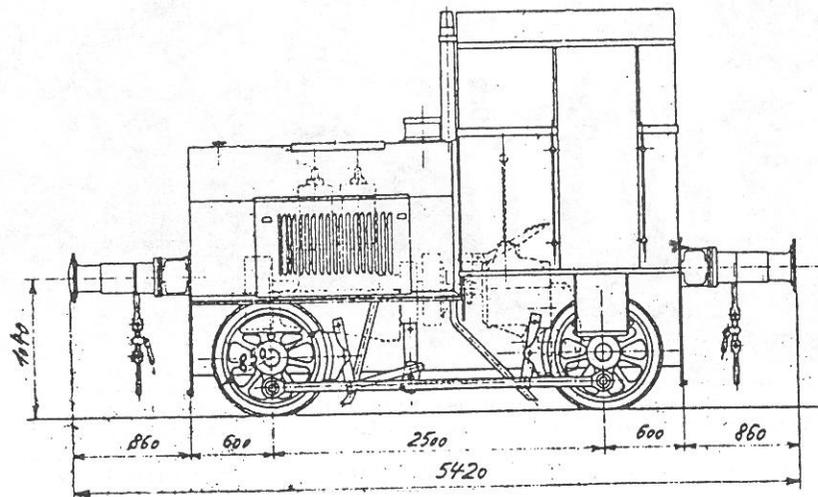
Ernstgemeinte Angebote bitte an:
Martin O'Keefe, 35 Redwood Close, Gloucester GL1 5TZ, England



Die beiden vorhandenen Loks der Kirner Hartsteinwerke Albert Pfeiffer GmbH nahm Ulrich Völz am 27.07.1983 in Kirn/Nahe auf: Das obere Foto zeigt Lok 1, KHD 46 476/1942, allein und das untere Foto zeigt Lok 2, Gmdr 4 804/1953 (links) und noch einmal Lok 1.



Kirner Hartsteinwerke, Kirn: Lok 1



Rangierlokomotive DMZ 102
1435/1529/1676 Spur

Werkstoff		Mod. Nr.	
Humboldt-Deutzmotoren A.G. Kirn			
Abteilung	Zeichn.	Gez.	4537/41
Maßstab	1:25	Gepr.	
		Zeichn.	
		Gepr.	

Änderungen		
Datum	Paraph. N.	Name

Lonza AG, Werk Istein
7859 Efringen-Kirchen (-Istein)

Dieser Kalksteinbruch ist in sich vollständig auf Bandbetrieb umgestellt, an der Verladestelle aber, die an die Bundesbahn angeschlossen ist (KBS 700), werden die Waggon durch eine alte Diesellok rangiert.

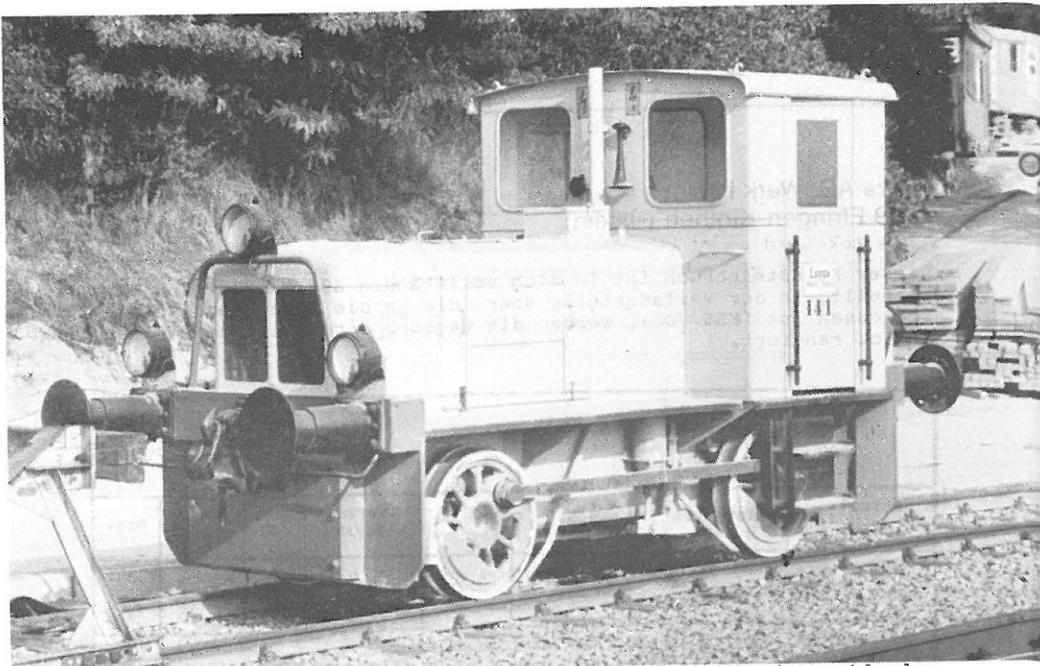
Lonza AG, Werk Istein 7859 Efringen-Kirchen		Stand : 09.1984 Spurweite: 1 435 mm					
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
138	Breuer 3 010/1948	(Lokomotor)	B-dm	82/60			a.
141	KHD 56 853/1958		B-dm	55/40	14		b.
a.) war 1967 bereits abgestellt, Verbleib unbekannt							
b.) trug früher die Betr. Nr. 32							

Da das Gelände den Bergbau-Bestimmungen unterliegt, sind Besuche so gut wie ausgeschlossen - abends aber steht die Lok auf einem Stumpfgleis im Bahnhof Istein und kann dort aufgenommen werden.

Richtberg KG, Werk Neuenburg
7844 Neuenburg am Rhein

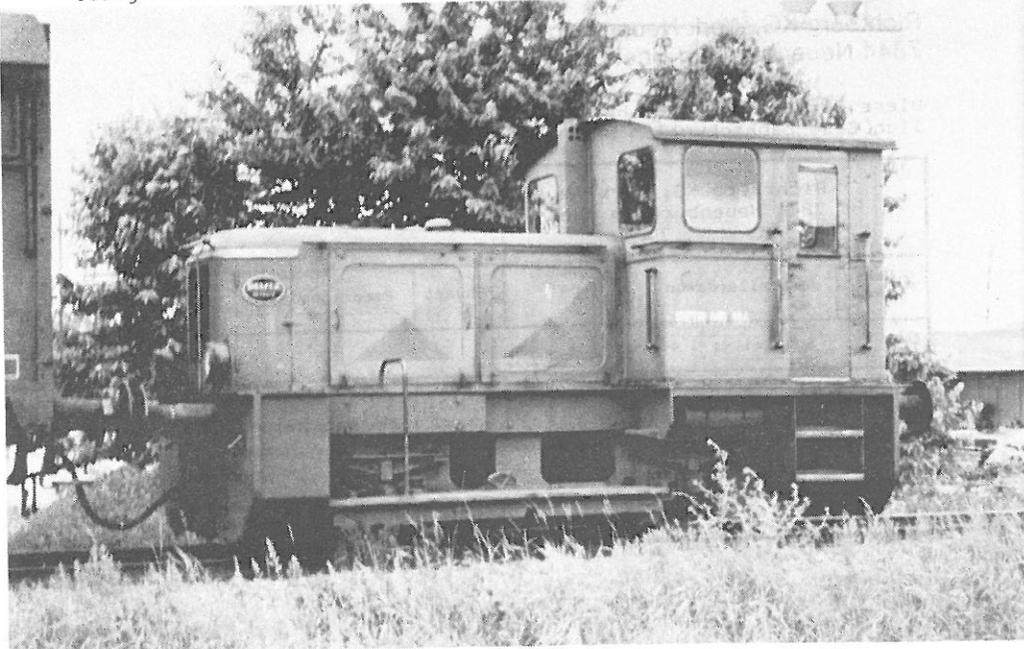
Diese Firma, die ihren Hauptsitz in Bingen hat, stellt hauptsächlich Eisenbahnschwellen her. Für Rangierarbeiten in diesem Werk,

Richtberg KG, Werk Neuenburg 7844 Neuenburg am Rhein				
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Bemerkungen
Spurweite: 1 435 mm				
• Nr. 1	O&K 2 679/1907 Hen 26 194/1942		B-f1 B-dm	Verbleib unbekannt ex Heeresbauamt Frankfurt
Spurweite: 1 000 mm				
Gmdr	3 209/1939		B-dm	Verbleib unbekannt



Nach Feierabend kann die Lok 141 des Lonza-Werkes Istein problemlos im DB-Bahnhof Istein abfotografiert werden, wie dieses Bild von Michael Spellen, aufgenommen am 03.09.1984, beweist. Beachtenswert sind zweifelsohne die völlig überdimensionierten Spitzenlichter.

Recht rar sind nun mal Fotos von Bundeswehrlokomotiven. Das Foto von Michael Spellen zeigt die "Betr.Nr. 164" des Luftwaffen-Flugplatzes bei Weinstetten am 13.06.1983. Farbe der Loks: natürlich olivgrün...



sowie für die Übergabefahrten zum Bhf. Neuenburg (ex KBS 726) steht eine Diesellok des Typs Kö II bereit.

Die Lok wird außerhalb der Dienstzeiten mitten im Werk abgestellt und Besuche werden unter Verweis auf die Unfallgefahr nicht gestattet. Es gehört deshalb viel Glück dazu, die Lok im Einsatz zu erwischen - hierzu bietet sich eine Stelle zwischen Werk und DB-Bahnhof an, die von einer öffentlichen Straße aus übersehen werden kann.

Bundesluftwaffe, Flugplatz Weinstetten 7901 Staig-Weinstetten

Etwa 20 Kilometer südlich von Freiburg, im Bahnhof Heitersheim (KBS 700) zweigt eine ca. 2.5 km lange Anschlussbahn der Bundesluftwaffe ab. Die Strecke bedient zuerst ein Raiffeisen-Lager und führt dann zum Luftwaffenflughafen bei Weinstetten. Die Bedienung wird durch eine Bundeswehrlok versehen.

Betr.-Nr.		Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
• 164		KHD 56 218/1956	KK 135 B ? KK 140 B ?	B-d.				

Bundesluftwaffe, Flugplatz
7901 Staig-Weinstetten

Stand : 09.1983
Spurweite: 1 435 mm

Die Fahrten sind allerdings recht selten und - wie sollte es bei der Bundeswehr anders sein - Fragen helfen natürlich nichts, hier muß man ganz einfach Glück haben, wenn man die Lok fotografieren will.

SCHMALSPURDAMPFLOK (600 mm) gesucht für einen dänischen Tiefbauunternehmer. Die Lok muß nicht betriebsfähig sein, eine geeignete Werkstatt ist vorhanden.

Bent Hansen, Rugmarken 30, DK-6000 Kolding

SUCHE FELDBAHNDIESELLOKOMOTIVE für Aufstellung im Garten. Lok muß nicht betriebsfähig sein, sollte aber äußerlich noch zu retten sein.

Gert-Uwe Detlefsen, Riihimäkiestr. 38a, 2360 Bad Segeberg

Belgien

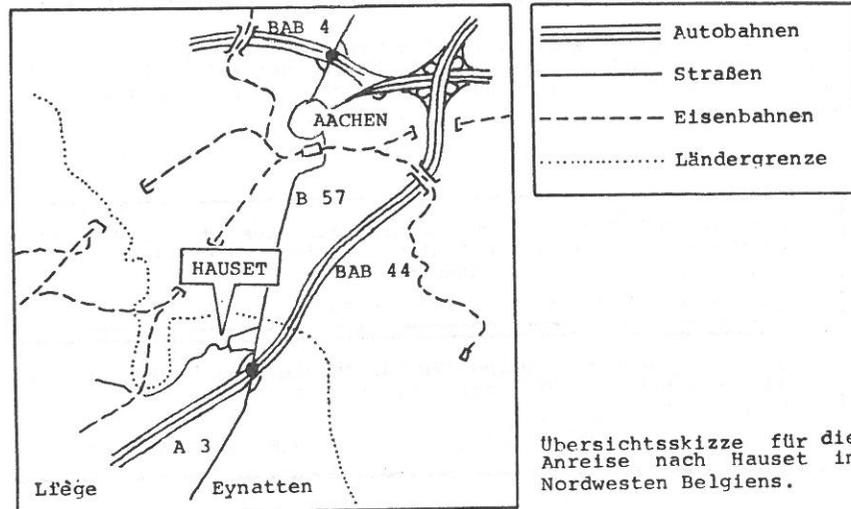
Schrott- und Maschinenhandel
B- Hauset

Eine für Feldbahnfreunde interessante Anhäufung von deutschen Feldbahnlokomotiven gibt es bei einem namentlich nicht näher bekannten Schrott- und Maschinenhändler im belgischen Örtchen Hauset. Hauset liegt nahe der deutsch-belgischen Grenze und kann per Pkw über die Bundesautobahn 44 (Grenzübergang Aachen-Lichtenbusch) erreicht werden. In Belgien dann einfach die erste Abfahrt in Richtung Hauset abfahren (Gegenrichtung: Eynatten). Aus Richtung Aachen kommend kann man auch über die B 57 bzw. ab Belgien über die N 28/29 direkt in den Ort gelangen.

Im Ort selbst gibt es zwei Lagerplätze für "Schrott und Maschinen".

Das meiste Material stammt von der Sandgrube Heutz-Homberg, die mittlerweile den Betrieb eingestellt haben soll. Eine der dort im Einsatz gewesen Schöma-Loks wurde über die Fa. Rehage Ziegel, Rietberg, und den Westdeutschen Bahn- und Baubedarf, Hattingen, an die Gailschen Tonwerke in Hintermeilingen verkauft.

Die Herkunft einiger anderer Lokomotiven ist noch unbekannt, es wäre wünschenswert, wenn zumindest bei der einen oder anderen Lok noch etwas über die Lokgeschichte bekannt würde !



Übersichtsskizze für die Anreise nach Hauset im Nordwesten Belgiens.

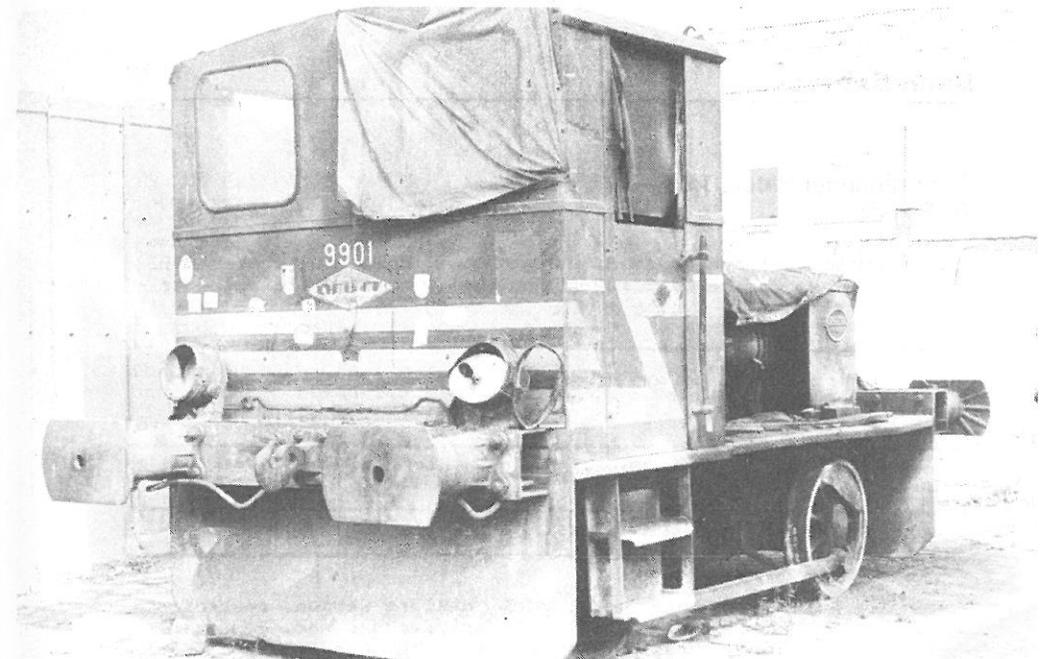


Schrott-Impressionen aus Hauset in Belgien: Wahrscheinlich vom Westwallbau stammen die beiden Deutz-Loks 26 033 und 26 034, die Jörg Seidel am 16.11.1983 ausgraben konnte. Noch etwas besser erhalten präsentieren sich am gleichem Tage die beiden Schöma-Loks 2914 (r.) und 1915 (l.) dem Fotografen, Frank Glaubitz.



Schrott- und Maschinenhandel B- Hauset		Stand : 11.1983 Spurweite: 600 mm		
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Leistung (PS/kW)	Bemerkungen
<u>Lager 1:</u>				
•	KHD 26 033/1939	OMZ 122	36/40 PS 26/29 kW	1939 gel. an Steine & Erden GmbH 19 = Fels-Werke 19 an Schrotthandel Hauset
•	KHD 26 034/1939	OMZ 122	36/40 PS 36/29 kW	1939 gel. an Steine & Erden GmbH 19 = Fels-Werke 19 an Schrotthandel Hauset
•	KHD /	OMZ 117	24/18	19 gel. an ... Robert Grünzig, Stolberg
•	Jung 11 871/1954	EL 110	11/12 PS 8/ 9 kW	19 gel. an ... Sandgrube Heutz-Homberg 19 an Schrotthandel Hauset
•	O&K 25 013/1950	MD 2a		19 gel. an ... Sandgrube Heutz-Homberg 19 an Schrotthandel Hauset
•	Strüver 60 261/19..	Schienen- kuli	5/6 PS 3.5/4.5 kW	19 gel. an ... Sandgrube Heutz-Homberg 19 an Schrotthandel Hauset
•	Schöma 1 074/1949			1949 gel. an 19 an Schrotthandel Hauset
<u>Lager 2:</u>				
•	Schöma 2 914/1966	CHL 45 G	48/35	1966 gel. an Sandgr. Heutz-Homberg 19 an Schrotthandel Hauset
•	Schöma 2 915/1966	CHL 45 G	48/35	1966 gel. an Sandgr. Heutz-Homberg 19 an Schrotthandel Hauset
<u>Verkauft:</u>				
	Schöma 4 064/1975	CHL 45 G	49/36	1975 gel. an Sandgr. Heutz-Homberg 19 an Schrotthandel Hauset 19 an Rehage Ziegel, Rietberg 19 an WBB, Hattlingen 19 an Gailsche Tonwerke, Hin- termellingen

Die Verfasser dieses Artikels möchten sich ganz herzlich bei Herrn Michael Escher aus Aachen für die Vervollständigung der Daten bedanken.



Auch nicht mehr ganz so gut in Schuß ist die Deutz-Lok "9901", die Jörg Seidel am 08.10.1983 bei einem Schrotthändler im Hafen Brüssel fotografierte.

Von der saarländischen Halbergerhütte stammt diese interessante Deutz-Schmalspurlokomotive, die heute die Fa. Fabricom zu Bauzugarbeiten für die Metro in Charleroi einsetzt. Das Foto vom 17.07.1982 stammt von Jörg Seidel.



**Schrotthandel Hafen Brüssel
B- Brüssel**

Bei einem Schrotthändler im Brüsseler Hafen stand im Oktober 1983 neben mehreren Brüsseler Straßenbahnwagen auch eine kleine Deutz-Lok abgestellt.

Schrotthandel Hafen Brüssel B- Bruxelles				Stand : 10.1983 Spurweite: 1 435 mm			
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
● 9901	KHD 56 767/1958	A 4 L 514	B-d.	55/40			

Woher die Lok kam, konnte leider nicht geklärt werden, da bedingt durch das Wochenende kein Mitarbeiter ansprechbar war. Besitzer dürfte aber ein größeres Unternehmen sein, zumindest läßt die hohe Inventarnummer darauf schließen

**Fabricom, Baustelle Metro Charleroi
B- Charleroi**

Die Firma Fabricom ist eines der größten belgischen Bauunternehmen. Zum Programm gehört derzeit auch der Bau der Metro von Charleroi. Bei dieser Metro handelt es sich um einen Teilumbau eines bestehenden meterspurigen Überlandnetzes der SNCV in ein hochwertiges Schnellbahnsystem.

Fabricom, Baustelle Metro Charleroi B- Charleroi				Stand : 07.1982 Spurweite: 1000 mm			
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
● 3069	KHD 56 538/1957		B-d.	125/92			a.
a.) 19 ex Halbergerhütte (7)							

Um nun Materialtransporte zu den schlecht zugänglichen Tunnel- und Hochbaustellen durchführen zu können, besitzt die Fa. Fabricom einen umfangreichen meterspurigen Fahrzeugpark. Da in Belgien entsprechende Fahrzeuge offenbar nicht mehr aufzutreiben waren, besorgte man sich von der Rhätischen Bahn in der Schweiz zweiachsige offene und gedeckte Güterwagen, dazu kaufte man von der Halbergerhütte die Lok 7. Dabei entstand eine Zuggarnitur, die auch Kleinbahnfreunden rechte Freude machen dürfte.

Ebenfalls nach Charleroi, allerdings ins Eigentum der SNCV-Straßenbahn, gingen bekanntlich auch die Loks 1 und 5 der Hohenlimburger Kleinbahn (vgl. BE 1/85 -37).

Korrekturen und Ergänzungen

Die Klasmann-Werke GmbH und die Gewerkschaften Brigitta und Elwerath, BE-Broschüre

Mittlerweile sind die ersten Ergänzungen zu unserem Sonderheft über die Klasmann-Werke und die Gewerkschaften Brigitta & Elwerath bekanntgeworden.

S. 11: Die Unklarheit bezüglich der Deutz-Loks 3611 und 3871 ist wie folgt zu klären: Die Lok Deutz 3611 wurde an das Torfwerk Agilla, Edewecht, geliefert (heute = Klasmann, Werk IV). Lok Deutz 3871 wurde an das Heseper Torfwerk, Meppen (heute = Klasmann Werk I), geliefert worden.

Die Deutz-Fabriknummer 4155, deren Existenz bei Klasmann nicht völlig sicher war, wurde am 24.01.1922 an die Vehnemoor GmbH, Ede- wechterdamm (heute = Klasmann Werk IV) geliefert. Diese Lok vom Typ 10/12 XIVF mit einer Spurweite von 900 mm und einer Vmax von 6 und 12 km/h könnte also auch im Heseper Werk in Betrieb gewesen sein. Das Foto auf der 2. Umschlagseite zeigt also tatsächlich die Deutz 4155 in Klasmann-Diensten.

S. 26 (Lokliste in heutiger Besetzung, letzte Seite): Es fehlen die historischen Angaben zu den Loks 64 und 65. Durch die freundliche Unterstützung der Diepholzer Maschinenfabrik Fritz Schöttler können wir folgende Angaben weitergeben:

Lok 64, also Diema 2393/1960, war ursprünglich eine 700 mm-DS 60 und wurde an die Firma I.V.B. Zwolle, Niederlande, geliefert. Bei Diema wurde diese Lok zu einer DFL 60/1.2 umgebaut und an die Klasmann-Werke verkauft. Die Spurweite wurde auf 900 mm geändert. Die Lok 65, Diema 2212/1959, weist haargenau die gleiche Geschichte auf ...

Klöckner Rohstoffhandel, 2800 Bremen, BE 5/84 -30-

Die Krupp-Lok ist 1982 oder 1984 verschrottet worden.

Hermann Windel, 4800 Bielefeld (-Windelsbleiche), BE 1/85 -18-

Bestätigt hat sich die Vermutung, daß Lok 2 (Esslingen 3 845/1917) gebraucht an Windel kam. Die Lok wurde 1917 an die Chemische Fabrik Griesheim-Elektron (heute: Hoechst AG) geliefert.

Mannesmannröhren-Werke, Werk Brackwede, 4800 Bielefeld (-Brackwede), BE 1/85 -20-

Bei der verschrotteten Lok 1 handelt es sich nicht um eine Diema-, sondern um eine Gmeinder-Lok.

Anneliese Zementwerke, Werksgruppe Ennigerloh=Süd, 4722 Ennigerloh, BE 4/84 -7- und BE 1/85 -39-

Das Baujahr der drei Schmalspur-Loks I bis III lautet auf 1955, das der Lok IV ist 1960. Alle vier Loks bringen ein Dienstgewicht von 16 Tonnen auf die Waage.

Miele & Cie., 4830 Gütersloh, BE 4/84 -15-

Bis 1972 (da schon abgestellt) gab es hier auch noch Lok 1' (Deutz 7 201/1928, B-dm), deren Verbleib unbekannt ist. Bei der Jung-Lok handelt es sich somit ebenfalls um eine Zweitbesetzung der Betriebsnummer (Lok 1'').

Dr. Jacob Chemische Fabrik GmbH & Co. KG, Nahe-Chemie, 6550 Bad Kreuznach

Ergänzend zu dem Bericht über Werkbahnen in Bad Kreuznach in BE 4/84 kann diese Firma genannt werden, die bis vor einigen Jahren noch vorhanden war. Es gab seinerzeit zwei Lok, Lok 1 (KHD 19 734/1938, B-dm, Umbau durch KHD unter Nr. 44 307) und Lok 2 (KHD 42 943/1942, B-dm). Die Loks waren abgestellt und dürften heute nicht mehr vorhanden sein.

Purit Mij. Afd. Veendraj, NL-Weiteveen, BE 1/85 -32- und BE 2/85 -34-

Die Firma heißt tatsächlich: Griendtsveen Turfstrooisel Mij. BV, Purit, Weiteveen.

Die Lokliste kann wie folgt ergänzt werden:

Griendtsveen Turfstrooisel Mij. BV. NL - Purit, Weiteveen							
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
• D 1	Diema 1 464/1951			10/7			
• D 4	Diema 1 437/			9/10 PS 6/ 7 kW			
• D 5	Diema 2 044/1957	DS 14		14/10	2.8		
• D 7	Diema 2 552/1962	DS 28		28/20	2.5		
• D 9	Diema 2 912/1966	DS 30/1		33/24	3.5		
• S 1	Simplex						a.
a.) Simplex = Simplex Mechanical Handling Ltd., England							

Bergwerks- und Hüttenschau, 3394 Langelsheim, BE 4/84 -27-

Vor dem Museum, frei zugänglich, steht auch noch eine grün lackierte Siemens-Grubenlok vom Typ 3F7 mit der Nr. 33, sowie zwei Untertage-Personenwagen.

Agrob Servais Wessel AG, 5305 Alfter-Witterschlick, BE 6/81 -15-

Die Abfall-Bahn zur Schuttkippe ist eingestellt. Die Lokomotiven sind offenbar verschlossen - es tut sich nix mehr.

Didier-Werke AG, Schacht Heidgen, 5305 Alfter-Witterschlick, BE 6/81 -15-

Die seinerzeit gemeldete Diema-Lok (FNr. 984) ist verschwunden und steht jetzt vermutlich in einem Tagebaugbiet nordwestlich von Vollmershoven (s.u.). Der Stollenbetrieb läuft aber wieder. Mit Hilfe eines Drahtseils werden aus dem Stollen mehrere Loren heraufgezogen und nach der Entladung wieder hinabgelassen. Unter Tage soll eine Jung-Akkulok im Einsatz stehen.

Didier-Werke AG, Tagebau ..., nordwestlich 5305 Alfter-Vollmershoven

Dem Tagebau ist auch eine Werkstatt angegliedert, in der auch Geräte für den Stollen Heidgen repariert werden. So steht hier u.a. eine offene Diema-Lok, bei der es sich um die im Sommer 1981 in Heidgen gesichtete Maschine handeln dürfte. Schilder besitzt diese Lok - ebenso wie eine weitere Diema-Lok mit überdachtem Führerstand - nicht mehr.

Weiterhin waren im Sommer 1984 noch drei Akku-Grubenloks vorhanden, von denen eine für den Stollen Heidgen hergerichtet werden sollte. Weitere Grubenloks liefern auch in diesem Betrieb, jedoch ist der Grubenbetrieb im Zeitraum 1976-78 eingestellt worden - seitdem wird der Ton im Tagebau gewonnen. Auf eine Feldbahn fühlte man sich hier bei nicht mehr angewiesen...

Didier-Werke Tagebau bei 5305 Alfter-Vollmershoven							
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
• oNr	Diema /		B-dm				a.
• oNr	Diema /		B-dm				b.
• oNr	Unio 388/1975	LA-4	Bo-ea	/9	4.2	12.5	c.
• oNr	Jung 12 245/1956	EZ 10	Bo-ea	/10	4.2		d.
• oNr	Jung 13 808/1964	EZ 10	Bo-ea	/10	4.2		e.
a.) überdachter Führerstand							
b.) offener Führerstand vmtl. Diema 984 ex Didier-Schacht Heidgen							
c.) rumänischer Hersteller							
d.) Motor-Nr. 037 451, in Reparatur für Schacht Heidgen							
e.) Motor-Nr. 058 703							

Carl Sebald & Söhne, 8561 Hartmannshof, BE 4/84 -34-

Bei der abgestellten Lok dieses ehemals als 'Nürnberger Kalk- und Mörtelwerke' firmierenden Zementwerkes handelt es sich um:

Krauss=Maffei 15 341/1932, DRB Kö 4058, vor 1937 an Esso Düsseldorf (Lok-Nr. 4052), 1954 über Schöma und 1958 über IFAG an Sebald, Hartmannshof.

Ende 1983 wollte man die Lok für 11 000,- DM verkaufen, mit dem Hinweis, daß sie sowieso noch höchstens ein Jahr auf dem Betriebsgelände der Firma stehen bleiben könne. Mittlerweile dürfte die Maschine also nicht mehr vorhanden sein.

Industriebahn Stuttgart=Münster - Stuttgart=Bad Cannstedt, BE 5/84 -17-

Südzucker AG, Werk Stuttgart=Münster

Technische Werke der Stadt Stuttgart, Kraftwerk Stuttgart=Münster

Ergänzende Daten sind zu den beiden Anschließern der Stuttgarter Industriebahn bekanntgeworden.

Die Lok der Zuckerfabrik, die bis zum Eintreffen der Ellok den Betrieb auf der Industriebahn versah, war vermutlich die Humboldt 139/1902, Cn2t, 290 PS, 36 t. Die Lok war fabriktneu an die KPEV geliefert worden (Berlin 6150), ging 1924 an die Zuckerfabrik Stuttgart, wo sich ihre Spur verliert.

Als weitere Lok der Zuckerfabrik ist Gmeinder 5251/1962, 240 PS, bekannt. Die Lok wurde nach Stuttgart geliefert und ging nach der Einstellung des Werkes (um 1970) im Jahre 1971 an das Werk Offenau der gleichen Firma.

Die Krauss=Maffei-Lok der TWS ging 1978 über WBB nach Barenburg und ist dort heute noch im Einsatz. An Dampflokomotiven der TWS sind weiterhin bekannt:

- Cn2t, Baujahr 1899, gel. an Württ. Staatsbahn, später DB 89 407, dann an TWS, nach 1968 als Denkmal im Gaswerk aufgestellt und angeblich noch dort.
- Heilbronn 455/1905, Cn2t, 36 t, gel. an Württ. Staatsbahn, später DB 89 363, dann an TWS, nach 1968 als Denkmal in Emmendingen aufgestellt, 10.1982 durch GES, Stuttgart, übernommen.

Die Loks sind nicht zwingend beim TWS-Kraftwerk eingesetzt worden.

Klinkerwerke Dreesen, 4050 M'qladbach-Rheindahlen, BE 5/84 -25-

Die Fabriknummer der Deutz-Lok lautet 23 342. Die Lok, die bereits seit ca. 1970 abgestellt war, kam im September 1982 zur Verschrottung.

Norddeutsche Steinzeugwerke, 3225 Duingen, BE 1/83 -22 -, BE 5/84 -31-

Lok 3 (Schöma 2374/1960) ging über die genannten Zwischenhändler WBB und Vorholt & Schega an das Torfwerk Strenge, Werk Wesumer Moor bei Versen/Meppen.

Stadt Hameln, 3250 Hameln, BE 3/84 -23- und BE 5/84 -31-

Ein Irrtum ist die Angabe, daß die O&K 26 525 der Städtischen Industriebahn Hameln die ehemalige Lok 2 der Landespostdirektion Berlin sei. In Berlin ist O&K 26 625/1967 im Einsatz, während in Hameln 25 525/1965 (oder: 26 525?) herumfährt.

**Brian Rumary
Werklokomotiven
der Dt. Bundesrepublik
Teil 2 Norddeutschland**

Nach vierjährigem Warten können wir Ihnen nun den zweiten Teil der Reihe 'Werklokomotiven der Deutschen Bundesrepublik' anbieten.

In nunmehr ansprechenderem Layout und mit größeren Umfang und verbesserten Angaben präsentiert der Autor auf über 100 Seiten die Werklokomotiven Schleswig-Holsteins, Niedersachsens, Hamburgs, Bremens und der Stadt Berlin.

Lediglich der Preis, den wir wegen der Preisbindung und der eigentümlichen Preispolitik des Alleinvertriebers für die Bundesrepublik übernehmen müssen, ist nicht ganz akzeptabel ...

118 Seiten, 15 Übersichtsskizzen, 64 sw-Fotos, Hochglanzdruck, Paperback (IRS) _____ DM 36.80
Sonderpreis für BAHN-EXPRESS-Abonnenten _____ DM 30.00

**Ulf Fjeld
Svenska Industrimotorlok I**

Für die Besitzer der bereits in unserem Programm befindlichen Werkbahnbücher der SJK Småbaneavdelning dürfte 'Svenska Industrimotorlok I' eine ideale Ergänzung sein. Dieses, 1974 erschienene Buch beschreibt als Grundlage für die späteren Werkbahnbücher der SJK die Werkbahnen in Skåne, Halland, Småland, Blekinge, Öland und Gotland. Wir können Ihnen dieses Buch zu einem einmalig günstigen Preis anbieten.

160 Seiten, 5 Übersichtsskizzen, 50 sw-Fotos, Hochglanzdruck, Paperback (SJK) _____ DM 10.00

**Roger Darsley
The Wissington Railway**

Mit dem hervorragend recherchierten und ausgeführten Buch 'The Wissington Railway - A Fenland Enterprise' von dem bekannten britischen Werkbahnautoren Roger Darsley bietet Ihnen der BAHN-EXPRESS erstmals eine englischsprachige Publikation über eine englische Werkbahn an. Das von der INDUSTRIAL RAILWAY SOCIETY verlegte Werk beschreibt in unvorstellbarer Exaktheit die Geschichte einer Landwirtschaftsbahn nahe King's Lynn. Lassen auch Sie sich von dieser Bahn und der Dokumentation fesseln!

134 Seiten, 13 Übersichtsskizzen und 8 Skizzen, 67 sw-Fotos, Hochglanzdruck, Paperback (IRS) _____ DM 19.50

HANS-GEORG BUBOLZ ESCHENWEG 19 D-4712 WERNE

Lieferung gegen Rechnung !

