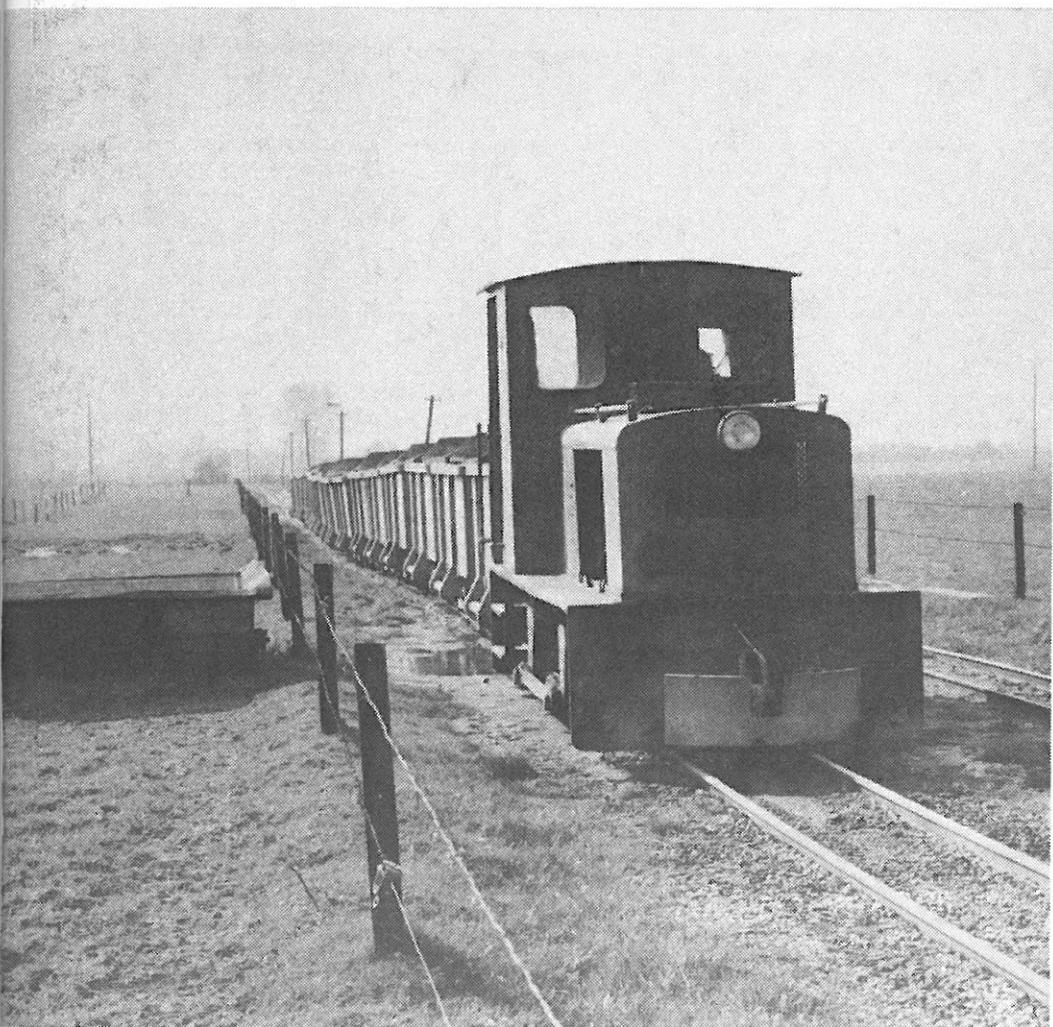

Bahn- Express

6'85

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 0431-312729

Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
4712 Werne
Telefon 02389-45057

Ständige Mitarbeiter:
Peter Pekny, Hamburg
Klaus Linek, Münster/Paris

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.

Berichte

Steinbruchbahnen am Remigiussberg	3
Die Fluß- und Schwerspatwerke Pforzheim	15

Kurzmeldungen Inland

Bundeswehr-Gerätedefot Glinde	19
Schwartauer Werke GmbH & Co. KG	20
Mobil Oil AG, Raffinerie Wilhelmshaven	21
Diepenauer Tonwerk Wilhelm Schlingmann	21
Kieswerk Wissel, Schulte & Bruns	23
Deutsche Solvay-Werke GmbH, Rheinberg	25
Bundesluftwaffe, Flugplatz Weinstetten	25

Kurzmeldungen Ausland

Brauerei Cardinal, CH-Rheinfelden	27
Nestlé Nordisk A/S, DK-Hjørring	28
Tibnor Väst AB, S-Göteborg	28

Korrekturen & Ergänzungen 30

= am Stichtag der Meldung vorhandene Fahrzeuge

LV = aus einschlägigen Lieferverzeichnissen
entnommene Angaben

Titelbild: Diese Aufnahme von der Feldbahn des
Kieswerkes Wissel bei Kalkar ist schon
Geschichte - die Lok 17 (Spor 6 009/19..) ist
abgestellt, den Betrieb auf der Strecke zum Rhein
wickeln jetzt modernere Diema-Loks ab. Diese Auf-
nahme entstand bereits am 10. April 1981.

Foto: Ulrich Völz

Rückseite: Die offene Diema-Lokomotive (mit Über-
rollbügel !) des Diepenauer Tonwerkes
ist - wie die Aufnahme vom 12. Juli 1985 zeigt -
jedoch immer noch in der dem Werk angrenzenden
Tongrube im Einsatz vorzufinden.

Foto: Ludger Kenning

Wolfgang Ludwig

Steinbruchbahnen am Remigiussberg

Der Remigiussberg, Lage und Bedeutung

In der Nordpfalz - nahe der Kreisstadt Kusel - liegt zwischen den Orten Rammelsbach, Altenglan, Theisbergstegen und Haschbach der Remigiussberg, dessen nördlicher Ausläufer auch als Rammelsberg oder Rammelsbacher Kopf bezeichnet wird.

Von seiner früheren kulturgeschichtlichen Bedeutung zeugen auf dem Berg-
rücken die Ruinen der Michelsburg und eine Kapelle an der Stelle eines
einstigen Benediktinerklosters.

Der Remigiussberg war aber auch einer der größten Lieferanten von Pflaster-
steinen in Mitteleuropa. Hier wurde ein Pflasterstein hergestellt, der in
halb Europa Verbreitung fand. Die Steine wurden in Berlin, Bayern, im
Saarland, in Lothringen, Luxemburg, Belgien, Frankreich und den Nieder-
landen zu Pflaster gesetzt, bis sie durch billigeren schwedischen Granit
abgelöst wurden.

Geologisch-mineralogische Gegebenheiten

Im Erdmittelalter, in dem sich diese Landschaft formte, floß Melaphyr -
eigentlich Porphy - als glutflüssiges Magma in durch Auffaltung geschaffene
Hohlräume der Erdkruste und erstarrte. Es entstanden so die Intrusionslager-
stätten (vorwiegend in der Nordpfalz), deren Ergußsteine abgebaut und ver-
arbeitet wurden.

Das Gestein des Rammelsberges, das Kuselit genannt wird, zeichnet sich
gegenüber vergleichbarem Material durch zwei Vorteile aus:

- Es ist härter als vergleichbares Material (Druckfestigkeit 2.6 t/cm²
statt 2.1 t/cm²).
- Durch einen hohen Anteil an Feldspat, der angrenzendes Gestein schnell
verwittern läßt, bleibt die Oberfläche immer rau und griffig. Spiegel-
glatte Oberflächen wie beim so gefürchteten Blaubasalt gibt es daher
nicht.

Die Steinindustrie am Remigiussberg

Nach kleineren Anfängen um 1841, an verschiedenen Stellen des Remigiussberges
Schotter abzubauen, wurden mit dem Bau der Eisenbahnlinien - hier besonders
der Strecke Landstuhl-Kusel (1868) - und der Forderung nach verkehrsgerechten
festen ausgebauten Straßen bis zu 12 Steinbrüche am Remigiussberg betrieben.
Heute sind von diesen Steinbrüchen nur noch die Nummern 1 und 9 (siehe
Skizze) in Betrieb und sollen im folgenden etwas ausführlicher beschrieben
werden.

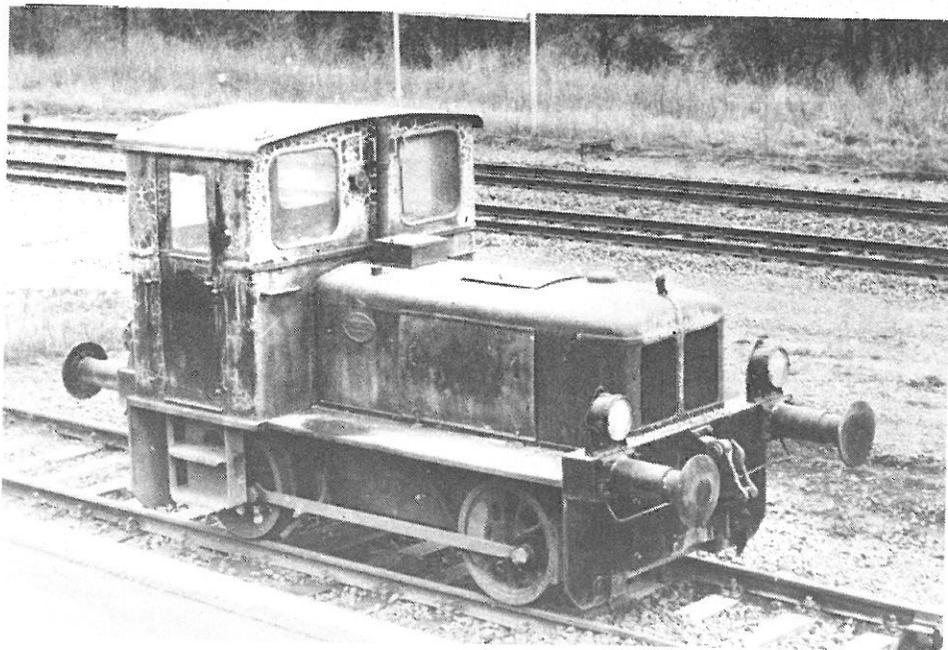
Steinbruch Rammelsbach (Steinbruchbetriebe Rammelsbach GmbH)

Nach kleineren Anfängen um 1850 wurde beim Bahnbau der Strecke Landstuhl-
Kusel der Rammelsbacher Kopf der Länge nach aufgeschnitten und das Hartge-
stein freigelegt. Der Steinbruchbetrieb blühte auf und es wurden Pflaster-
steine, Kantsteine und Schotter geschlagen.



Steinbruch Rammelsbach: Am Ende der Verladerampe - abgestellt auf einem Gleisrest - sieht Gmdr 1 690/1936 ihrer ungewissen Zukunft entgegen. Wolfgang Ludwig nahm die Lokomotive im Jahre 1979 auf.

Steinbruch Theisbergstegen: Durch die Aufschrift "BAG 420" verrät KHD 57 058/1959 ihren neuen Eigentümer, die Basalt AG. Auch diese Aufnahme gelang Wolfgang Ludwig - allerdings im Jahre 1980.



Bis zum Jahre 1907 wurde vor einer bis zu 90 m hohen Wand gearbeitet. Da beim Absprengen des Gesteins die Steinblöcke zu sehr zertrümmert wurden, ging man zum Strossenabbau (Stufenabbau) über. Im Laufe der Zeit entstanden nach und nach 13 Stufen mit einer Höhe zwischen 10 und 15 m und einer Stufenbreite von etwa 20 bis 30 m.

Während anfangs das Steinmaterial mit Schubkarre und Trage bewegt wurde, führte man im Jahre 1897 den Gleisbetrieb mit Kipploren ein.

Auf der zur gesamten Länge des Bruches parallelverlaufenden Verladeanlage (Länge ca. 800 m) errichtete man eine Seilzugstrecke, mit deren Hilfe die Kippwagen gezogen wurden.

Mit der Einrichtung des Stufenabbaues wurden drei Bremsberge gebaut (Höhe 110 m), die im Jahre 1922 mit Elektromotoren ausgerüstet wurden. Mit Hilfe der Bremsberge beförderte man das Steinmaterial abwärts und den Abraum aufwärts auf die 9. Stufe. Dort richtete man eine doppelgleisige Seilförderbahn ein, mit der die Abraumloren zu der dem Abbau abgewandten Seite gebracht und dort entleert wurden.

Ein Brechwerk zur Schottergewinnung wurde am Nordende des Bruches errichtet. In den Jahren 1936/37 wurde ein neues großes Brechwerk in der Mitte des Bruches angelegt, das dem gesamten Steinbruch sein heute noch typisches Aussehen gibt. Dieses Brechwerk lehnt sich an der schiefen Ebene der Bruchwand an und steigt 50 m hoch auf.

Um den Schotter vom neuen Brechwerk zur Bahnverladung zu bringen, wurde eine Feldbahnstrecke eingerichtet, die unter den Steinsilos begann und eingeständert als Betonrampe über die Bruchsohle zur Verladeanlage führt.

Eine Abzweigung verlief über die Bahn und die Straße hinweg zu einem Straßensilo für die Lkw-Beladung.

Um dem hohen Steinbedarf zu begegnen, wurden im Laufe der Zeit zwei weitere Bremsberge errichtet.

Südlich des Brechwerkes war der Platz der Abrichter, die Pflastersteine und Kantsteine schlugen, wobei in der Blütezeit bis zu 100 Abrichter arbeiteten.

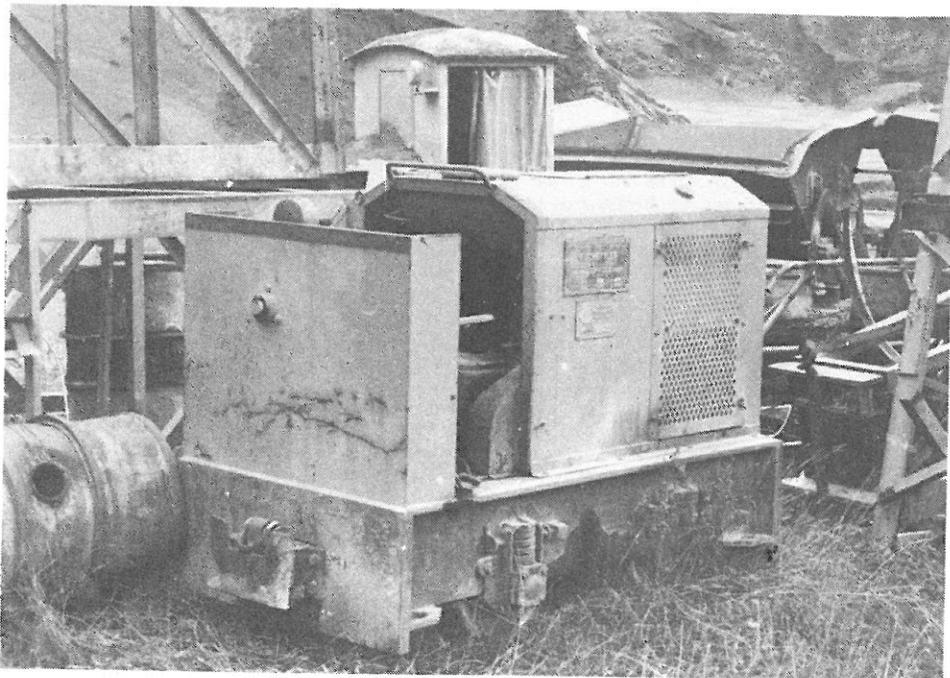
Die Bahnen im Steinbruch

Seit Errichtung des Rollbahnbetriebes kam im Steinbruch nur die Spurweite 600 mm zur Anwendung.

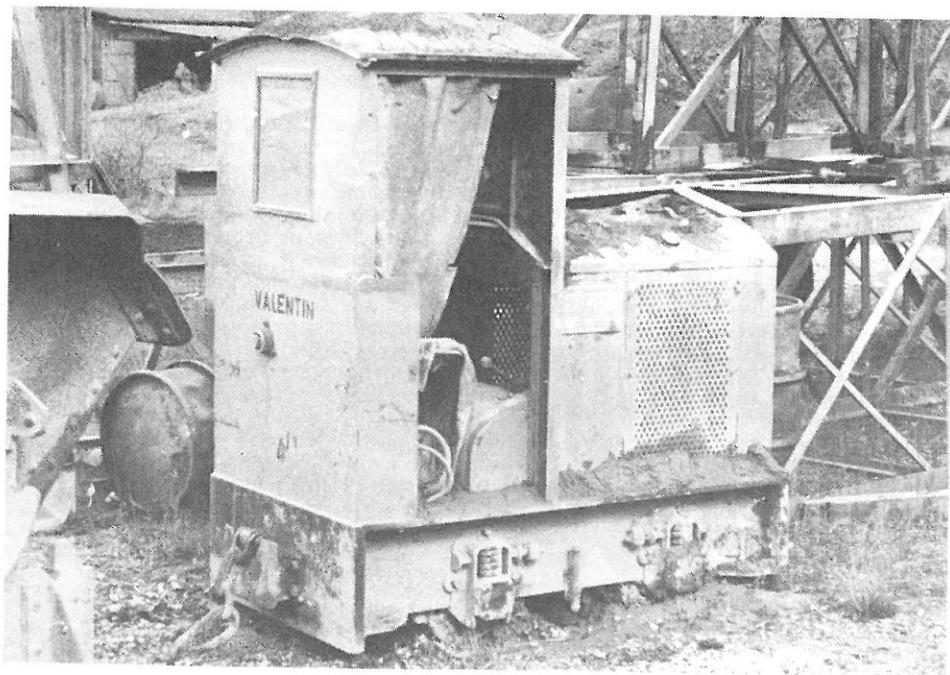
Ein Teil der Kipploren war auf einer Seite angelängt; sie besaßen sogenannte Schnäbel. Diese Schnäbel dienten dazu, an der Verladerampe, wo zu jener Zeit Verladeschurren (Schüttrutschen) unbekannt waren, das Steinmaterial weit genug in die Güterwagen der damaligen Pfalzbahn hinauszukippen.

Nimmt man nun an, daß diese Schnabelloren etwas Einmaliges - für diesen Steinbruch Kennzeichnendes - sind, so wird dieser Betrieb ohne Firmennennung in einem umfassenden Artikel mit dem Titel "Fördertechnik in Steinbrüchen und Gräbereien" von H. Krause in der Zeitschrift "Die Steinindustrie", Jahrgang 1927, in Bild und Text erwähnt. Demnach stammen die Seilförderbahnen von der Firma Hasenclever, Düsseldorf. Diese Bahn funktioniert so - und dabei stimmen der Artikel und die Aussagen älterer Betriebsangehöriger überein - daß ein endloses Seil von einem Motor angetrieben mit mäßiger Geschwindigkeit rundläuft. An den Wagen oder Wagengruppen ist ein kleines Seil befestigt, das am Ende einen Ring besitzt. Mit einem Keil wurde nun der Ring an das Förderseil geklemmt und mit ein bis zwei Hammerschlägen befestigt.

Mit einem Hammerschlag von der Gegenseite war es nun möglich, den Keil zu lockern und Wagen oder Wagengruppen von Seil abzunehmen. Ankeilen und Abnehmen konnte überall geschehen, sogar direkt vom Bremsberg herunter, wie auf einem der Fotos aus dem o. g. Artikel zu sehen ist. Dazu heißt es: "So wird von allen drei Bremsbergen abgefördert".



Steinbruch Rammelsbach: Diema 2 364/1960 - 1974 noch im Einsatz gewesen - ist auf dem Betriebshof abgestellt. Im Hintergrund ist noch die Lok "Valentin", Diema 2 048/1959, zu erkennen. Die untere Aufnahme zeigt "Valentin", der aus dem Abraum ausgegraben worden ist, noch einmal en détail. Beide Lokomotiven fotografierte Wolfgang Ludwig im Jahre 1979.



6'85

Bahn-Express

Steinbruch Theisbergstegen Spur: 1 435 mm
 Pfalz-Saarbrücker Hartstein-Industrie AG Stand: 1985
 6799 Theisbergstegen

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Breuer ? /	B					b)
#		KHD 46 476/1942	Bdm	OMZ 122 R	36/40	15	13	c)
#	420	KHD 57 058/1959	Bdm	KS 55 B	55	14	14.5	a)

Spur: 600 mm
 Stand: 1985

Deutz	2 359/1917	C m	C XIV 3achs.	30/33		10		d)/LV
Deutz	19 763/1937	Bdm	OMZ 122 F	36/40	7	17.5		d)/e)/LV
Deutz	19 887/1938	Bdm	OMZ 117 F	22/24	6.6	15.5		d)/e)/LV
Deutz	/	B m			6			f)
Gmdr	1 101/1934				14	2.8		f)
Gmdr	/	Bd						g)
Gmdr	4 726/1952	Bdm			18/20	4.2		f)/h)
Diema	1 690/1954	Bd	DS 16					i)/e)/LV
Ströver	60 409/1956*	Bdm	Kuli		6	0.73	8	d)/LV

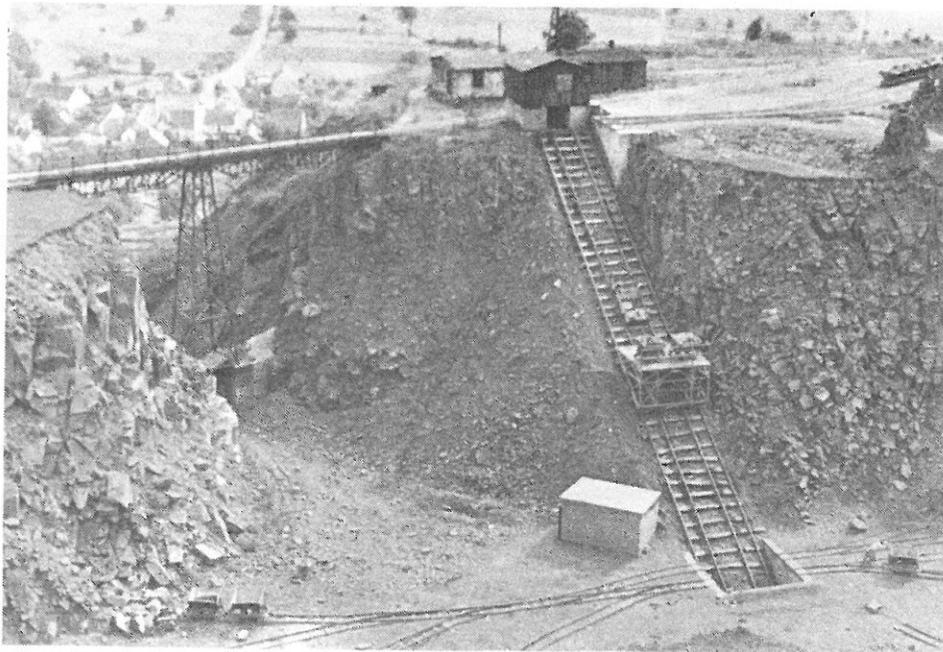
- a) = 1959 über Spoorijzer NV, Delft, an Energiebetrieb Gaswerk Amsterdam/NL 19.. über Sprenger, Esssen, an Basalt AG, Theisbergstegen
- b) = 1974 vorhanden, Verbleib unbekannt
- c) = 1942 an Kirner Hartsteinwerke Albert Pfeiffer GmbH, Kirn 1983/85 an Basalt AG, Theisbergstegen
- d) = 1917/1937/1938/1956 an Pfalz-Saarbr. Hartstein-Ind., Verbleib unbekannt
- e) = geliefert über Feldbahnfabrik Breidenbach, Mannheim
- f) = Existenznachweis 1954, Verbleib unbekannt (außer Gmdr 4 726)
- g) = Existenznachweis 1956 aufgrund von Fotos, Verbleib unbekannt
- h) = 1974 an Freiwillige Feuerwehr Haschbach, für Spielplatz Haschbach, dort mehrmals jährlich im Einsatz
- i) = 1954 an Ph. Gerner, Theisbergstegen, nach Aufgabe des Steinbruches Ende der 50er Jahre evtl. an Pfalz-Saarbr. Hartstein-Ind., Verbl. unbek.

LV = Angabe entstammt aus Lieferverzeichnis

* = Fabriknummer ist nicht 100 %ig sicher - in Frage kommen auch 60 407 oder 410



Steinbruch Theisbergstegen; Blick auf den Abrichterplatz im Jahre 1956. Deutlich erkennbar sind die Hütten der Abrichter und die dazwischen verlegten Feldbahngleise (1956, R. Kühne). Die untere Aufnahme zeigt einen für vier Wagen vorgesehenen Bremsberg. Das Gegengewicht läuft auf dem inneren Schienenpaar und ist knapp über dem Lorengestell zu sehen (1956, R. Kühne).



In diesem Artikel werden auch die Bremsberge erwähnt und beschrieben. Es handelt sich um eingleisige Bremsberge der gleichen Firma (Hasenclever) mit Gestell für zwei Förderwagen und Kontergewicht. Der Bremsberg benötigt vier Schienen. Auf den beiden äußeren läuft das Untergestell mit der Förderwagenplattform, auf den beiden inneren Schienen läuft das Gegengewicht.

Im Jahre 1926 waren vorhanden: 3 Bremsberge, 2 Seilförderstrecken, 9000 lfd. Meter Schmalspurgleis, 240 Weichen, 50 Drehscheiben und 300 Muldenkippwagen. Die größte Zahl der Drehscheiben wurde auf dem Abrichterplatz benötigt, wo zwischen den Hütten der Pflastersteinschläger ein Gleisnetz aufgebaut worden war, das einen reibungslosen Betrieb in An- und Abfuhr des Steinmaterials gewährleistete.

Mit der Errichtung des neuen Brechwerkes 1936/37 wurde die Aufnahme des Lokbetriebes nötig. So wurde auf Stufe 6 ein Zubringerdienst mit einer Lok eingerichtet. Gleiches erfolgte auch auf Stufe 5.

Auch wurde der fertige Schotter zugweise über die Stahl- und Betonrampe auf dem Grunde des Bruches der Bahn- und Lkw-Verladung zugeführt. Hier dürfte von Anfang an die Gmeinder-Lok mit ihrem niedrigen Führerhaus im Einsatz gewesen sein - und zwar mit besonders schweren Loren der Firma Glässing & Schollwer, Dortmund-Schüren.

Um 1955 waren nach Angaben des Werkmeisters fünf Dieselloks im Einsatz - eine Lok auf der Etage 6, zwei Loks auf der Etage 5, eine Lok auf der Rampe zum Lkw-Silo und eine Lok auf der Rampe an der Bahn.

Über diese Loks sind leider nur unvollkommene Angaben vorhanden. Es waren neben der Gmeinder-Lok noch vier O&K-Loks (je zwei mit 20 und 22 PS Motorleistung) dort. In den Jahren 1957/60 kamen mindestens zwei Diema-Loks hinzu, die vor allem im Rampenbetrieb eingesetzt wurden.

Von weiteren Diema-Loks, die seinerzeit an die Steinbruchbetriebe Rammelsbach geliefert worden sind, ist nicht bekannt, ob sie auch tatsächlich im Steinbruch Rammelsbach liefen. Das Diorit-Werk in Kreimbach gehörte ehemals ebenfalls den Steinbruchbetrieben Rammelsbach GmbH. So können die Loks also auch dort gelaufen sein.

Die Diema-Lokomotiven 2 048 und 2 364, sowie eine Lokomotive mit Güldner-Motor (1 832 ?) sind im Steinbruch Rammelsbach nachgewiesen. Letztere ist angeblich in den Raum Heilbronn verkauft worden. Die beiden anderen Diema-Loks sind heute noch im Steinbruch abgestellt vorhanden, sind aber bereits verkauft und sollen in ein noch zu errichtendes Museum in Rammelsbach kommen. Die Gmeinder-Lok ist bereits 1983 verkauft und mit unbekanntem Ziel abtransportiert worden.

Die Schmalspurbahn wurde im Jahre 1979 aufgegeben. Heute ist der Betrieb vollmechanisiert, die Pflasterschlägerei ist aufgegeben. Das Steinmaterial wird per Lkw an- und auch wieder abgefahren. Auch die Bahnverladung hat nicht mehr ihre frühere Bedeutung. Dennoch ist heute noch eine normalspurige französische Lokomotive vorhanden. Über ehemalige Normalspurfahrzeuge war nichts mehr in Erfahrung zu bringen.

Steinbruch Theisbergstegen (Pfalz-Saarbrücker Hartstein- Industrie AG)

Der Aufbau der Theisbergstegener Anlagen gleicht im Wesentlichen dem des Steinbruches Rammelsbach, jedoch hatte dieser nicht die Bedeutung wie der Rammelsbacher Bruch und wird auch kaum in der Literatur erwähnt.

Auch im Steinbruch Theisbergstegen wurden Pflastersteine geschlagen und heute wird noch Schotter gewonnen.

Dieser Steinbruch besitzt jedoch nur eine Abbaustufe auf halber Bergeshöhe, auf der von der etwa 20 m hohen Bruchwand die Steine losgebrochen werden.



Steinbruch Theisbergstegen: Blick in den Steinbruch, wo die einzelnen Loren zur Beladung auf eine Gleisharfe verteilt worden sind (1956, R. Kühne).

Steinbruch Ehweiler: Beladene und leere Loren stehen zwischen den Abrichterhütten. Man beachte ganz rechts die Lore mit Innenrahmen! (1979, W. Ludwig).



Das Rohmaterial wurde in Rollwagen geladen und in Zügen mit einer Diesellok zum Vorbrecher am Rande der Abbaustufe gebracht. Material zur Pflastersteinherstellung wurde über einen Bremsberg zum Abrichterplatz gefahren. Das Schottermaterial kam vom Vorbrecher zum Hauptbrecher mittels einer Seilzugstrecke (Bremsberg). Dort wurde es zu den Endprodukten verarbeitet. Zum Theisbergstegener Bruch gehörten auch die Haschbacher Brüche, die ähnlich arbeiteten, heute aber stillgelegt sind.

Die Bahnen im Steinbruch

Die Bahn im Steinbruch - auch in 600 mm-Spur - wurde um die Jahrhundertwende angelegt. Vorher mußten Fuhrwerke die Transportbewegungen durchführen. Nach dem 2. Weltkrieg waren vorhanden: 2 Bremsberge (für 2 und 4 Wagen), 11 kleinere Rollbahnen, 5 Dieselloks, 2 Gleiswaagen und 350 Muldenkipper. Auch hier sind zu den Lokomotiven keine kompletten Angaben greifbar. Im Jahre 1954 werden zumindest die beiden Gmeinder-Lokomotiven 1 101 und 4 726, sowie ein Deutz-Triebwagen mit 6 PS-Benzinmotor (siehe gesonderten Artikel in diesem Heft) nachgewiesen. Desweiteren waren zu diesem Zeitpunkt vorhanden: 115 Muldenkipper (0.75 m³ Fassungsvermögen), 1 Plateauwagen, 2580 lfd. Meter Gleis, 56 Weichen in Betrieb, sowie 18 Weichen, 2 Flügel-drehscheiben, 2 Kugeldrehscheiben und 2 Kletterweichen auf Lager. Im Jahre 1956 wurden eine stärkere Gmeinder-Lok und eine Deutz-Lok im Steinbruch fotografiert.

Gegen Ende der 50er Jahre wurde der benachbarte Steinbruch der Firma Ph. Gerner KG übernommen. Ob zu diesem Zeitpunkt die im Jahre 1954 dorthin gelieferte Diema-Lokomotive noch vorhanden war oder sogar übernommen wurde, ist nicht bekannt.

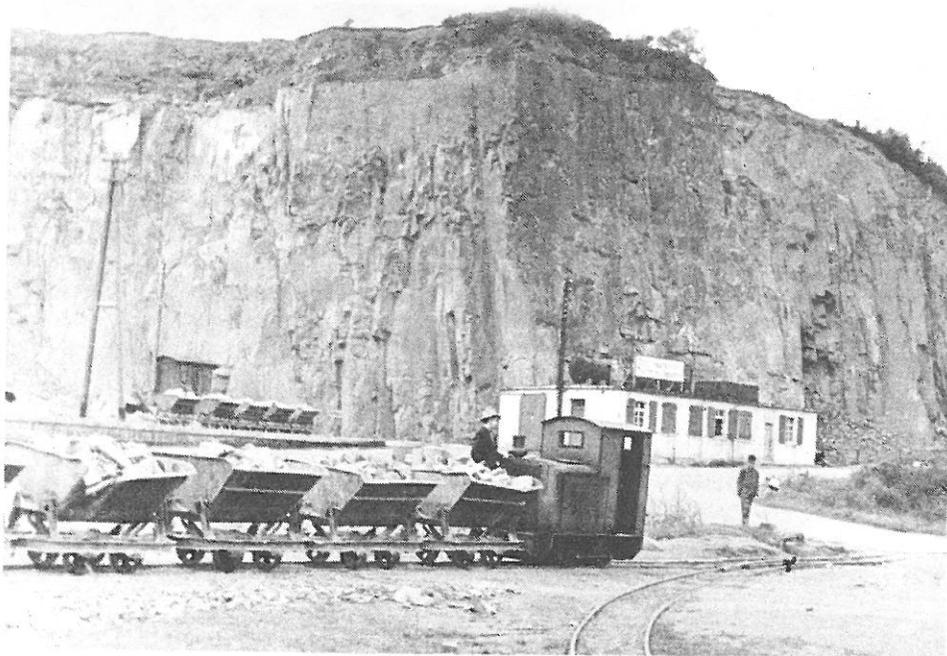
Schon im Jahre 1961 wurde der Schmalspurbetrieb eingestellt. Abgesehen von der Gmeinder 4 726, die im Jahre 1974 auf dem Kinderspielplatz in Haschbach in Ortsmitte aufgestellt wurde, ist nichts über den Verbleib der Lokomotiven bekannt. Diese Gmeinder-Lok jedoch ist von der Freiwilligen Feuerwehr Haschbach in fahrbereiten Zustand versetzt worden und wird an einigen Tagen im Jahr auf einem Gleisoval eingesetzt.

Ebenfalls heute noch vorhanden ist die normalspurige Deutz-Lokomotive, die heute der Basalt AG gehört und die anfallenden Rangierbewegungen für den Steinbruch Theisbergstegen verrichtet. Die Lokomotive wurde ursprünglich in die Niederlande geliefert (was in den meisten Fällen über die Firma Spoorijzer NV, Delft, geschah) und später von der Essener Firma Sprenger an die Basalt AG verkauft. Ein in Jahre 1974 noch vorhandener Rangiertraktor ist verschwunden.

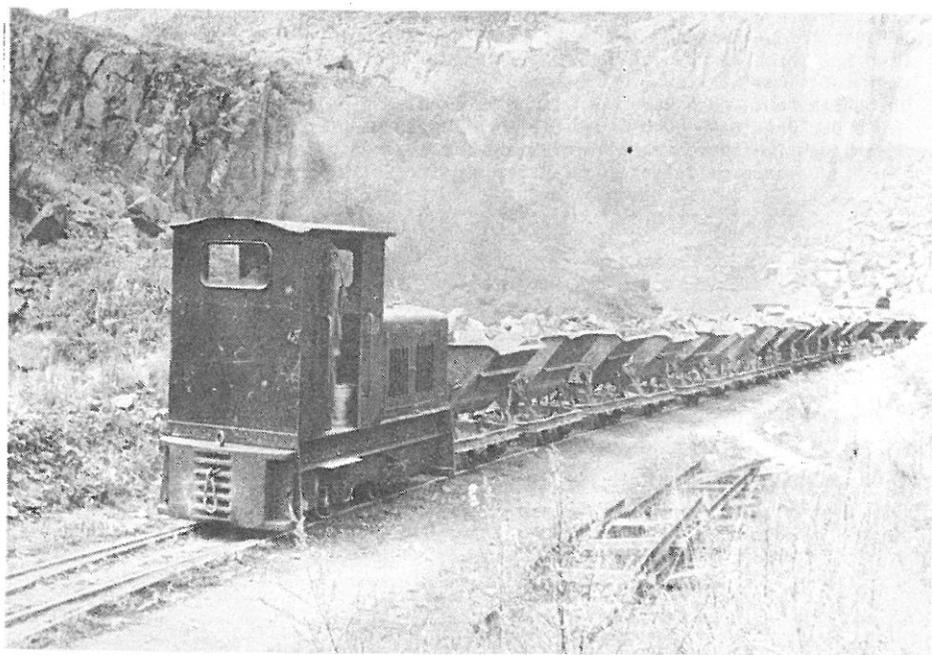
Der Steinbruch Theisbergstegen ist also nach wie vor in Betrieb, jedoch wird das Transportproblem heute mit Radladern und Lkw bewältigt.

Steinbruch Ehweiler (Ludwig Hilles & Sohn)

Obwohl nicht direkt am Remigiusberg gelegen soll dieser Betrieb nicht unerwähnt bleiben. Fährt man auf der BAB 62 in Richtung Nordwesten, so erblickt man direkt hinter der Abfahrt Kusel rechts einen Steinbruch. Dieser - am Ortsende von Ehweiler gelegene - Bruch ist einer der letzten, in dem noch Pflastersteine von Hand hergestellt werden. Dafür stehen in der Nähe der üblichen Betriebsbauten kleine, auf einer Seite offene Hütten, in denen die Steinklopfer ihre Steine zurechtschlagen. Die fertigen Pflastersteine werden in Feldbahnloren geworfen, die direkt vor den Hütten stehen. Die Gleise lau-



Steinbruch Theisbergstegen: Eine Deutz-Lok zeigt sich mit ihrem Zug vor der mächtigen Bruchwand des Haschbacher Bruches (1956, R. Kühne). Das zweite Foto zeigt eine Gmeinder-Lok mit beladenem Zug auf dem Wege zum Brechwerk (1956, R. Kühne).



Steinbruch Rammelsbach
 Steinbruchbetriebe Rammelsbach GmbH
 6799 Rammelsbach

Spur: 1 435 mm
 Stand: 1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#		Moyse 1 132/1967						neu gel.
								Spur: 600 mm Stand: 1985
		Gmdr 1 690/1936	Bdm		25			a)/d)
		O&K 9 593/1939	Bdm	LD 2	20			d)/LV
		O&K /	Bdm		20			d)
		O&K 11 821/1942	Bdm		22			d)/LV
		O&K 11 823/1942	Bdm		22			d)/LV
		Diema 1 832/1955	Bd	DL 6	10			b)/e)/LV
		Diema 2 024/1957	Bd	DS 28				b)/f)/LV
#		Diema 2 048/1957	Bd	DL 8	10			c)/f), abg.
		Diema 2 236/1959	Bd	DL 8				b)/f)/LV
#		Diema 2 364/1960	Bd	DL 8				c)/f), abg.

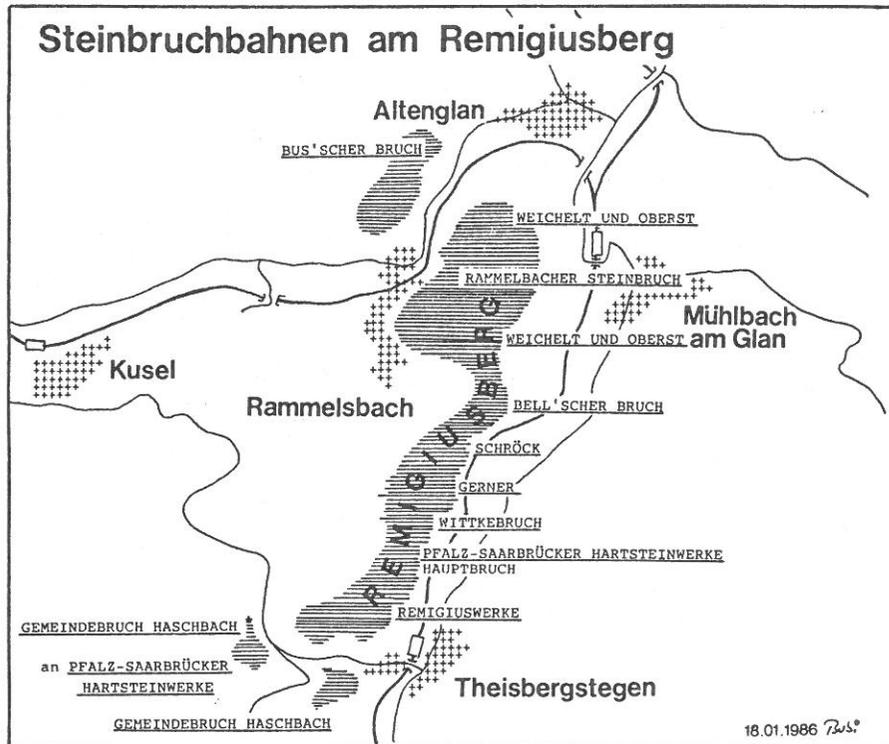
- a) = 1983 verkauft an ?
- b) = 1955/1957/1959 an Steinbruchbetr. Rammelsbach GmbH (Angabe Lieferverzeichnis), evtl. auch im Einsatz gewesen im Diorit-Werk in Kreimbach, Verbleib unbekannt
- c) = 1957/1960 an Steinbruchbetr. Rammelsbach GmbH, verkauft an ein noch zu errichtendes Museum in Rammelsbach
- d) = 1954 nachgewiesene Lokomotiven, Verbleib der O&K-Loks unbekannt
- e) = Güldner-Motor
- f) = KHD-Motor
- LV = Angabe entstammt aus Lieferverzeichnis

fen zusammen und führen dann über einen Durchlaß, der es ermöglicht, daß die beladenen Loren in einen darunter stehenden Lkw entleert werden können. Früher stand zum Bewegen der Loren eine Eigenbau-Lok mit einem Deutz-Motor (5-7 PS) zur Verfügung. Heute werden die Wagengruppen von einem Baufahrzeug mittels Kuppelstange bewegt. Die Loren haben hier nicht nur die Aufgabe, die fertigen Steine zu transportieren, sondern sie dienen auch als Sammelbehälter, in denen - nach Größe geordnet - die fertigen Steine auf Abruf warten, wie die beladenen Loren auf den Abstellgleisen zeigen. Der 1979 recht rege Betrieb ist im vergangenen Jahr etwas ruhiger geworden.

Literaturnachweis:

- Drumm, Gretel : "Ein Steinbruch verändert die Struktur eines Dorfes" (Rammelsbach) (1955, Hausarbeit z. 1. Prüfung, PH Kaiserslautern)
- Häberle, Daniel: "Die Kuselit (Melaphyr)-Industrie von Rammelsbach" (1926, Berlin)
- Kühne, Rudolf : "Das Remigiusberger Intrusionslager" (1956, Hausarbeit z. 1. Prüfung, PH Kaiserslautern)
- Zink, Albert : "Festschrift zum 90jährigen Jubiläum der Steinbruchbetriebe Rammelsbach"

An dieser Stelle sollte eigentlich ein Artikel über den 6-PS-Triebwagen von Deutz erscheinen. Da die Druckvorlagen hierfür jedoch nicht rechtzeitig eingetroffen sind, möchten wir diesen Artikel im BE 1/86 abdrucken. Wir bitten um Ihr Verständnis.



Walter Listl

Die Fluß- und Schwerspatwerke Pforzheim

Die Fluß- und Schwerspatwerke Pforzheim GmbH mit Sitz in Pforzheim ist eine 100 %ige Tochter der Bayer AG. Die Firma besaß ehemals vier Grubenbetriebe, von denen heute noch zwei tätig sind.

Gruben Brenden, Igelschlatt und Käfersteige

Im Würmtal bei Pforzheim liegen die Gruben Brenden, Igelschlatt und Käfersteige, wovon die ersten beiden Gruben ca. 1975 stillgelegt wurden. Es handelte sich um einfache Stollen, die mittels einer Stollenbahn bedient wurden.

In Betrieb ist nach wie vor die Grube Käfersteige mit dem Würmtalstollen. Hier wird in mehreren Sohlen abgebaut und das Material mittels Schrägaufzügen zum Würmtalstollen verbracht.

Es stehen zwei Garnituren Mühlhäuser-Einheitskipper (Typ ESG/T 3/600/750) im Einsatz - Stollenlok ist seit 1983 die neue Schöma-Lok. Diese ist immer mit einer Garnitur unterwegs, während die andere beladen wird.

Am Ende des Stollens, der etwa 1.5 km lang ist, befindet sich eine Ausweiche, so daß die Lok immer am Zugangsfang laufen kann.

Außerhalb des Stollens sind rund 200 m Rangiergleise verlegt, die auch über das Sturzgerüst (Lkw-Verladung) führen. Hier versieht die zweite Lok als Rangierlok ihre Dienste. Abgestellt war im Oktober 1984 eine weitere Ruhrthaler-Maschine.

Grube Gottesehre

Der vierte Betrieb - die Grube Gottesehre - befindet sich in St. Blasien-Urberg im Schwarzwald. Sie ist zwar nicht stillgelegt, arbeitet aber nur bei Bedarf, was sehr selten der Fall ist. Der Betrieb spielt sich ähnlich wie in der Grube Käfersteige ab. Es sind untertage drei (oder nur zwei?) Strüver-Schienenkulis, ein Schienenfahrrad und eine Draisine auf den einzelnen Sohlen im Einsatz. Übertage abgestellt sind die beiden Deutz-Loks. Zwei der drei Strüver-Schienenkulis entstammen der Bauserie "Kuli 81", die im Jahre 1958 zur Auslieferung kam. Ein dritter Schienenkuli konnte leider nicht zugeordnet werden - die Motornummer des dritten Fahrzeugs deutet eher auf eine Identität mit einem der ersten beiden Kulis hin.

Entschuldigung!

Durch ein organisatorisches Versehen haben wir den "Lektor" des im BE 4/85 erschienenen Artikels auch zum Verfasser gemacht. Als Autor sollte hier jedoch Wolf-Jobst Siedler aus Hannover genannt werden.

Fluß- und Schwerspatwerke Pforzheim GmbH
7530 Pforzheim

Spur: 600 mm
Stand: Jul./Okt. 1984

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	5	KHD 56 604/1957	Bdm	MAH 914 G	9	2.7	7	a)/x)
G	7	KHD 56 626/1959	Bd	A2M 514 G	20	4.5	13.2	b)
G	6	KHD 56 676/1962	Bd	A2M 514 G	20	4.5	13.2	c)
		KHD 56 684/1962	Bd	A2M 514 G		5	13.2	d)
		KHD 57 844/1964	Bd	GK 20 B	20	4.5		e)/x)
G		Strüver 60 439/1958	Bdm	Kuli	6	0.73	4	f)
G		Strüver 60 440/1958	Bdm	Kuli	6	0.73	4	f)
G ?		Strüver /	Bdm	Kuli	6	0.73	4	f)
		Ruhr 2 744/1947	Bdm	GDL-S1	15/16	3.8	6.9	g)/x)
		Ruhr 2 745/1947	Bdm	GDL-S1	15/16	3.8	6.9	h)/x)
		Ruhr 2 822/1949	Bdm	GDL-S1	15/16	3.8	6.9	i)/x)
2		Ruhr 3 481/1957	Bd	G 15 Z	15	4		j)/x)
K ?		Ruhr 3 552/1958	Bd	G 15	15	4		k)
1/3		Ruhr 3 576/1957	Bd	G 15 Z	15	4		l)/x)
3/4		Ruhr 3 623/1959	Bdm	G 9 Z	10	2.7	5.5	m)/x)
K		Ruhr 3 888/1968	Bdh	G 22 H2	27.5	4.5	10.8	n)
K		Schöma 4 671/1983	Bdh	CHL 40 G	55	7	15	o)
		Gmdr 3 742/	Bd					p)/x)

G = am Stichtag (24.07.1984) vorhanden in Grube Gottesehre

K = am Stichtag (15.10.1984) vorhanden in Grube Käfersteige

Die Draisine und das Schienenfahrzeug in der Grube Gottesehre sollen hiermit in der Fahrzeugliste ebenfalls erwähnt sein.

1/3 und 3/4 sind die verschiedenen Angaben zur Betriebsnummer

- a) = 1957 an Gew. Finstergrund Wieden, Utzenfeld/Schw. 1973 an Fluß- und Schwerspatwerke (Einsatz in Gottesehre und Käfersteige)
- b) = 1959 an Farbenfabr. Bayer AG, Leverkusen, f. Zeche Plessbach, Hammer-tal b. Hattingen (Spur 500 mm) 19.. an Fluß- und Schwerspatwerke (Einsatz in Gottesehre und Käfersteige)
- c) = 1962 an Bayer. Berg-, Hütten- und Salzwerte AG, Peißenberg und Pei-ting (Spur 560 mm) 19.. an Fluß- und Schwerspatwerke (Einsatz in Gottesehre und Käfersteige)

- d) = 1962 an Gew. Finstergrund Wieden, Utzenfeld/Schw. (Spur 500 mm) 19.. an Fluß- und Schwerspatwerke (Stollenlok in Käfersteige) 1983 abgestellt 1984 an Schaustollen (Finstergrund ?)
- e) = 1965 an AVU, AG für Versorgung-Unternehmen, Gevelsberg 19.. an Fluß- und Schwerspatwerke (Einsatz seit mind. 1974 in Gottesehre)
- f) = 1958 an Hermann Hald, Baumaschinen, Stuttgart (Händler) (nur FNr. 60 439 und 60 440), vmtl. weiter an Fluß- und Schwerspatwerke Existenz des dritten Schienenkulis fraglich
- g) = 1948 an Sieg-Lahn-Bergbau AG, Bad Harzburg 1961 an Fluß- und Schwerspatwerke (Einsatz meist in Gottesehre)
- h) = 1948 an Sieg-Lahn-Bergbau AG, Bad Harzburg 1961 an Fluß- und Schwerspatwerke (Einsatz bis 1971 in Gottesehre, später (1972/73) in Brenden)
- i) = ... 1964 an Fluß- und Schwerspatwerke (1967 Einsatz in Käfersteige als Rangierlok)
- j) = 1957 an Farbenfabr. Bayer AG, Leverkusen, f. Zeche Plessbach, Hammer-tal b. Hattingen (Schacht Elisabethenglück) 1967 an Fluß- und Schwerspatwerke (1967 Einsatz u.a. in Käfersteige und Gottesehre)
- k) = 1958 an Farbenfabr. Bayer AG, Leverkusen, f. Zeche Trapperfeld II, Ess-born b. Witten 1967 an Fluß- und Schwerspatwerke (1970 Einsatz u.a. in Käfersteige (Streckenlok) und Gottesehre; evtl. identisch mit der abgestellten Lok in Käfersteige ?)
- l) = vormals Reserve-Stollenlok in Käfersteige, gleiche Motorangabe wie Ruhr 3 552
- m) = ... 1964 an Fluß- und Schwerspatwerke (1967 außer Betrieb, 1970-73 Einsatz Igelschlatt, auch Einsatz in Gottesehre)
- n) = ... 1979 Betriebserlaubnis für Käfersteige (nach anderen Angaben hat die Lok die Fabriknummer 407 und die Motor-Nr. 3 888 - vmtl. ist die Nr. 407 aber die Nummer der Betriebserlaubnis - bei den Fluß- und Schwerspatwerken taucht die FabNr. 407 jedenfalls nirgends auf!)
- o) = 1983 an Fluß- und Schwerspatwerke
- p) = 1967 außer Betrieb
- x) = Verbleib unbekannt

Die Angaben zu Einsatzjahren betreffen nur nachgewiesene Zeiträume, die Ma-schinen können also auch in weiteren Jahren in den jeweiligen Gruben ein-gesetzt worden sein - auch die Bezeichnungen "1967 außer Betrieb" sind z.B. nur Angaben, die sowohl eine zeitweilige, als auch eine endgültige Abstellung der Lok bedeuten. In den Aufzeichnungen der Fluß- und Schwerspatwerke geht dieser Unterschied nicht immer eindeutig hervor.

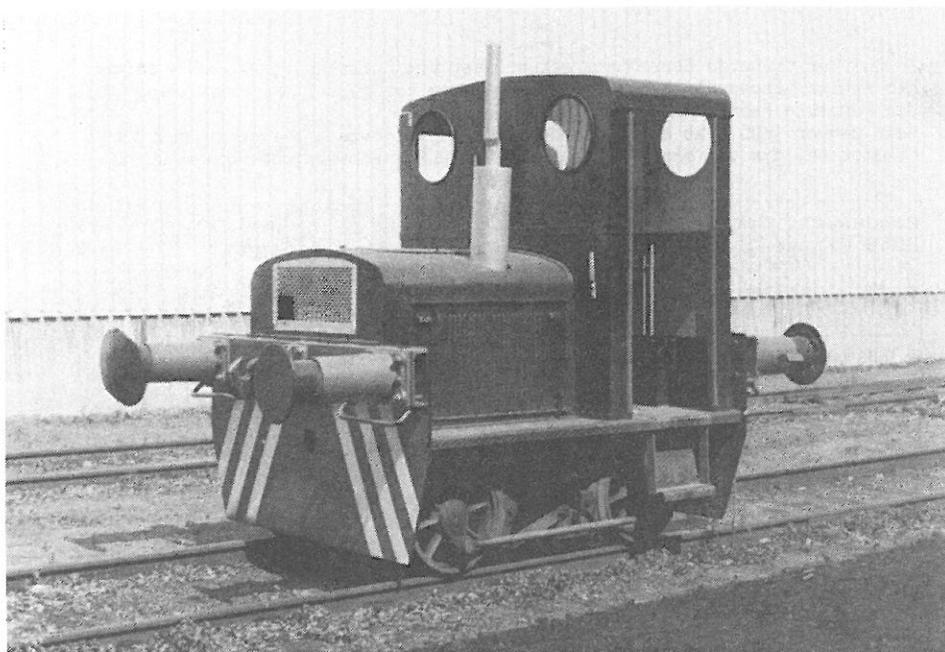
Schwartauer Werke GmbH & Co. KG
2407 Bad Schwartau

Immer noch in betriebsfähigem Zustand wird bei der bekannten Marmeladenfabrik eine kleine alte Deutz-Lokomotive vorgehalten. Die Maschine kommt jedoch nur noch selten zum Einsatz - die Anlieferung von Früchten erfolgt heute größtenteils über die Straße. Das Personal ist sichtlich entnervt, seit "unsere Lok in irgendso'nem Lexikon steht" und die Eisenbahnfreunde in hellen Scharen nach Bad Schwartau pilgern.

Schwartauer Werke GmbH & Co. KG Spur: 1 435 mm
2407 Bad Schwartau Stand: 31.07.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	Deutz 16 288/1936	Bdm	OME 117 R	11/12	5	11	neu gel.

Schwartauer Werke: Nur noch selten verläßt die kleine alte Deutz-Lok (Deutz 16 288/1936, OME 117 R) der Marmeladenfabrik ihren Lokschuppen. Die Bahnverladung hat heute kaum noch Bedeutung. Das Foto der Lok stammt vom 31.07.1985.



Mobil Oil AG, Raffinerie Wilhelmshaven
2940 Wilhelmshaven-Voslapp

Die Grundsteinlegung zu dieser modernen Raffinerie erfolgte 1974. Zwei Jahre später wurde das Werk in Betrieb genommen. Umfangreiche Gleisanlagen, wie etwa die 10 nebeneinander angeordneten Aufstellgleise (ca. 600 m Länge), zeugen vom damaligen Öl-Boom. Heute sieht die Lage recht traurig aus. Die Ölverarbeitung wurde Anfang 1985 eingestellt und nach den Rückbau-(Säuberungs-)arbeiten sollte das Werk Ende Dezember 1985 geschlossen werden. Ein kleiner Hoffnungsschimmer für die etwa 300 Beschäftigten ist die Gründung einer Auffanggesellschaft durch das Land Niedersachsen, aber das alles ist noch ungewiß. Den umfangreichen Betrieb der Bahn wickelten zwei Gmeinder-Loks ab, die beide noch - in sehr gutem Pflegezustand - vorhanden sind.

Mobil Oil AG, Raffinerie Wilhelmshaven Spur: 1 435 mm
2940 Wilhelmshaven-Voslapp Stand: 21.08.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	1	Gmdr 5 516/1975	Bdh	D 25 B		40		neu gel.
#	2	Gmdr 5 517/1975	Bdh	D 25 B		40		neu gel.

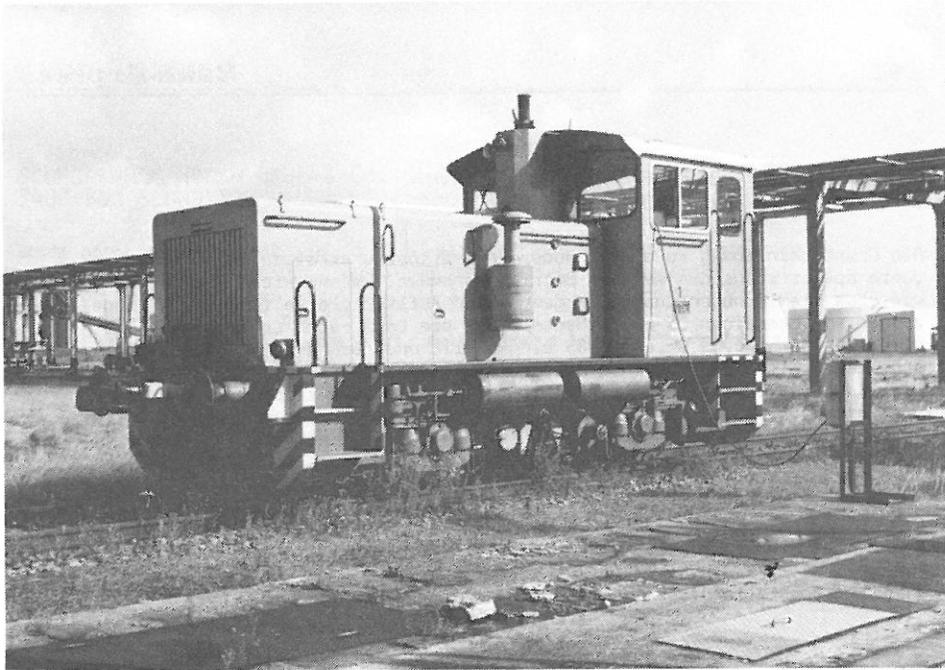
Diepenauer Tonwerk Wilhelm Schlingmann
3079 Diepenau

Der feldbahninteressierte Eisenbahnfreund kennt mit Sicherheit die vielen nordwestlich von Minden gelegenen Torfbahnen. Doch gibt es hier auch ein Tonwerk, dessen Schornstein aus einem Waldstück südlich der Ortschaft Diepenau herausragt. Die Feldbahngleise führen von der Entladeanlage zunächst über eine Steilstrecke in die Grube und enden an einer Umsetzanlage neben einem Teich. Dieser Abschnitt wird mit einer Seilwinde bedient, die beladene Loren heraufzieht und entladene beim Herunterrollen abbremst. Unten in der Grube befindet sich die einzige Diesellok, die die Loren von der Umsetzanlage zur etwa 200 m entfernten Abbaustelle bringt. Die Beladung der Loren erfolgt durch einen Bagger, von dem aus der Zug funkferngesteuert dirigiert werden kann: Der Bagger bleibt während des Beladevorganges stehen. Die Beladung der Loren, die Zugfahrt und die Bedienung der Seilzuganlage in

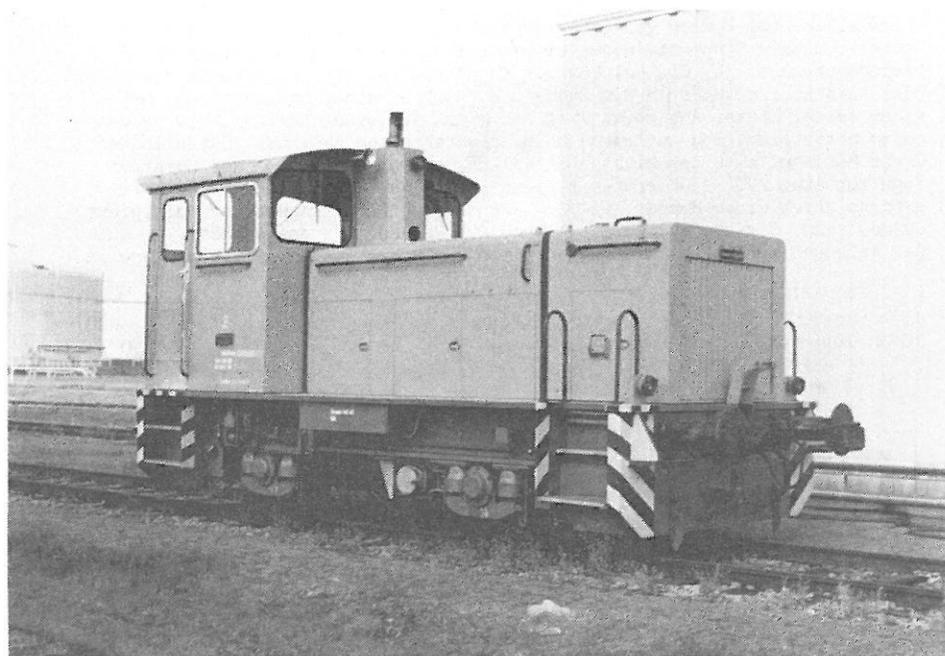
Diepenauer Tonwerk Wilhelm Schlingmann Spur: 600 mm
3079 Diepenau Stand: 12.07.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	Diema 2 632/1963	Bd	DL 6		1.15		a)

a) = 1963 an Valentin Gebhard, Dillmannshof
19.. an Diepenauer Tonwerk



Mobil Oil AG: Die beiden Lokomotiven der Raffinerie in Wilhelmshaven-Voslapp nahm Bernd Neddermeyer am 21.08.1985 auf. Oben sehen Sie die Lok 1 (Gmdr 5 516/1975), unten die Lok 2 (Gmdr 5 517/1975).



der Grube wird von nur einem Arbeiter wahrgenommen. Der Lorenzug verkehrt etwa 20x pro Tag. Übrigens: Kommt man Mitte Juli, so lohnen schon die außergewöhnlich vielen Himbeeren einen Besuch (meint der L. K. aus N.)!

Kieswerk Wissel, Schulte & Bruns 4192 Kalkar-Wissel

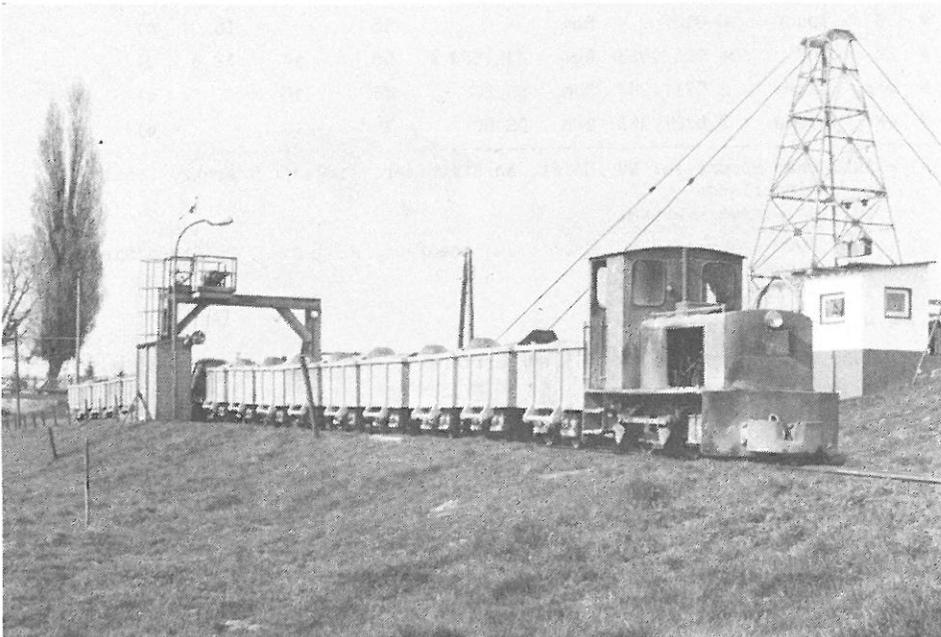
Diese seinerzeit wegen eines geplanten Straßenneubaus als stilllegungsgefährdet angesehene Kiesbahn erlebt einen neuen Aufschwung. Es sind zwei Diema-Lokomotiven dazugekommen, die ehemals aus Bundeswehrbeständen stammen. Diese beiden Lokomotiven versehen den Verkehr zwischen dem Kieswerk und der Verladeanlage am Rhein (im Schatten des Schnellen Brütters). Ansonsten sind noch reichlich Deutz- bzw. Spoorijzer-Lokomotiven vorhanden, die allerdings abgestellt sind. Die genaue Anzahl der Deutz-/Spoorijzer-Loks ist leider nicht bekannt, aber "so etwa 5 Maschinen stehen da noch!" Die Lokomotivliste setzt sich aus Sichtungen des Jahres 1981 (Deutz- und Spoorijzer-Loks), sowie den neuen Diema-Loks zusammen.

Kieswerk Wissel, Schulte & Bruns 4192 Kalkar-Wissel				Spur: 600 mm Stand: 1981/1985				
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	12	KHD 56 168/1955	Bdm	A4L 514 F	55	10	16.3	a)
#	14	KHD 56 173/1955	Bdm	A4L 514 F	55	10	16.3	a)
#	16	KHD 56 480/1957	Bdm	A4L 517 F	55	10	16.3	b)
#	17	Spoor 6 009/	Bdm	A4L 517 F	55			c)
#	19	Spoor 6 010/	Bdm		55		16	c)
#	22	KHD 56 986/1958	Bdm	A4L 514 F	55	14	12.8	d)
#	oNr	Diema 2 671/1963	Bdh	DS 90	75	10		e)
#	oNr	Diema 2 672/1963	Bdh	DS 90	75	10		e)

- a) = 1955 über Spoorijzer NV, Delft, an Steenfabr. Terwindt & Arntz, Lobith/Niederlande
19.. an Kieswerk Wissel
- b) = 1957 über Spoorijzer NV, Delft, an Steenfabr. Bingerden, De Steeg/Niederlande (Spur 700 mm)
19.. an Kieswerk Wissel
- c) = Herkunft unbekannt
- d) = 1959 über Locorail, Brüssel, an Carrieres du Hainaut, Soignis/Belgien (Spur 750 mm)
19.. an Kieswerk Wissel
- e) = 1963 über Bundesamt f. Wehrtechnik und Beschaffung, Koblenz, an Marine-Materialdepot II, Wilhelmshaven-Mariensiel
1984 bei Diema (Nr. 4 und 5) gesehen, angebl. ex Bundeswehr, Aurich
1984/85 an Kieswerk Wissel



Kieswerk WIssel: Ein Traktionswechsel hat auf der Kiesbahn zum Rhein stattgefunden. Während heute zwei orange Diema Loks (Diema 2 671 + 2 672/1963, DS 90) den Betrieb abwickeln (obere Aufnahme von Torsten Hinsch am 18.09.1985), sind die damals noch eingesetzten KHD-/Spoorijzer-Loks heute abgestellt. Bereits Geschichte ist somit die untere Aufnahme, die die Lok 17 (Spoor 6 009/ ?) am 10.04.1981 an der Entladeanlage am Rhein zeigt (U. Völz).



Deutsche Solvay-Werke GmbH (BE 3/84 -3-)
4134 Rheinberg

Mit dem Ende des Jahres wird der Strukturwandel im Lokomotivpark der Solvay-Werke in Rheinberg abgeschlossen sein. Die seit Anfang vergangenen Jahres hier eingesetzte dieselelektrische DE 501 (ex DB 259 002) wird zwar zurückgegeben, jedoch werden zwei dieselhydraulische Lokomotiven angekauft. Weiterhin steht die nunmehr letzte Stangendiesellok bei Solvay zum Verkauf, nachdem bereits in März 1984 die Lok 7 ihren - fast schon selbstverständlichen - Weg in den Süden angetreten hat.

Deutsche Solvay-Werke GmbH (Auszug) Spur: 1 435 mm
4134 Rheinberg Stand: 14.08.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	2'	MaK 600 350/1962	Ddh	650 D	650	56	36/59	a)
	2"	MaK 700 036/1980	Cdh	G 761 C	640	66	30	b)
	7'	MaK 800 149/1964	Ddh	850 D	850	64	38/60	c)
#	7"	MaK 1000 818/1984	BBdh	G 1203 BB	1013	80	45	d)
#	oNr	MaK 700 049/1981	Cde	DE 501	640	66	45	e)

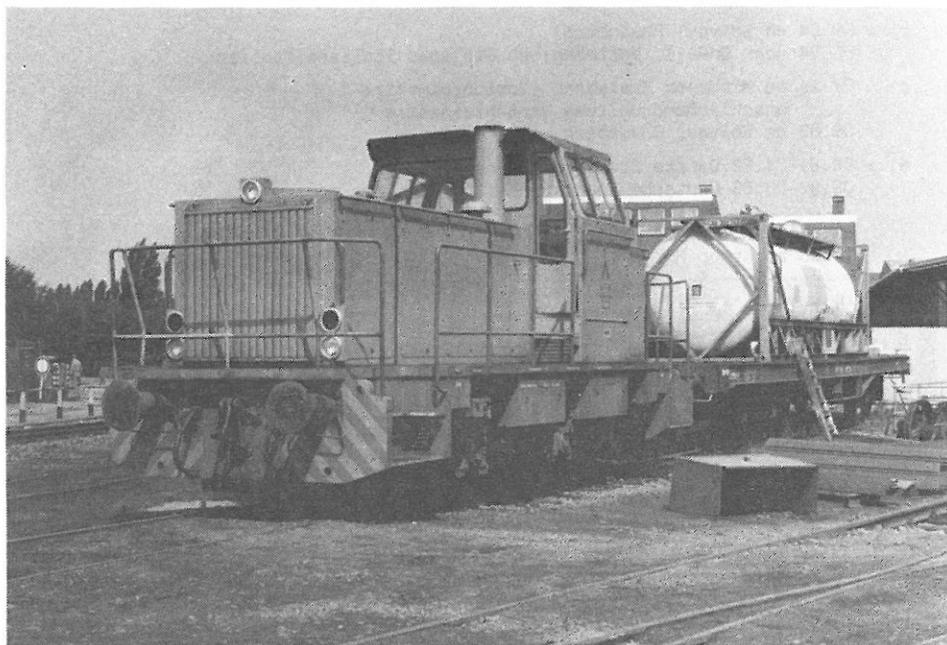
- a) = 02.62 an Solvay, Rheinberg
steht zum Verkauf
- b) = 02.80 an Thyssen Edelstahlwerke AG, Witten (1)
.85 an Krupp MaK GmbH, Moers (zeitw. Leihlok bei NIAG)
10.85 an Solvay, Rheinberg
- c) = 06.64 an Solvay, Rheinberg
03.84 über OnRail, Mettmann, an Gleismac Italiana/Italien
- d) = 07.84 an Mindener Kreisbahn (Vorführeinsatz)
anschließend weitere Vorführeinsätze
08.85 an Solvay, Rheinberg
- e) = 04.81-04.82 Danske Statsbaner/Dänemark
09.82-03.83 Deutsche Bundesbahn (259 002)
anschließend versch. Vorführeinsätze
03.84 an Solvay, Rheinberg
10.85 an Krupp MaK GmbH

Bundesluftwaffe, Flugplatz Weinstetten (BE 3/85 -29-)
7901 Staig-Weinstetten

Aufgrund verschiedener Neuigkeiten (u. a. ist eine weitere Lokomotive bekannt geworden) soll hier noch einmal der Lokomotivbestand des Flugplatzes Weinstetten wiedergegeben werden:



Solvay, Rheinberg: Doch eher auf hydraulische Kraftübertragung setzen die Solvay-Werke. Nach eingehender Erprobung ist die MaK 700 049/1981, DE 501, (Klaus Linek nahm die Lok am 08.08.1984 am Rheinberger Hafen auf) wieder zurückgegeben worden, statt dessen wurde die MaK 700 036/1980, G 761 C, (die Aufnahme zeigt die Lok am 07.08.1985 noch bei der NIAG in Moers) übernommen.



Bundesluftwaffe, Flugplatz Weinstetten
7901 Staig-Weinstetten

Spur: 1 435 mm
Stand: 1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	163	KHD 56 040/1955	Bdm	A4L 514 R	55	14	15	a)
#	164	KHD 56 218/1956	Bdh	A8L 614 R		20	30	b)

a) = 1955 an Französ. Besatzungsbehörde, Baden-Baden
19.. an Bundesluftwaffe, Weinstetten

b) = 1956 an Französ. Besatzungsbehörde, Baden-Baden, f. Lahr
19.. an Bundesluftwaffe, Weinstetten

Kurzmeldungen - Ausland

Brauerei Cardinal CH-Rheinfelden

Auf der anderen Bahnseite von der Brauerei Feldschlößchen, die ja durch den Dampftrieb allseits bekannt sein dürfte, setzt auch diese Rheinfeldener Brauerei eine Dampflokomotive zum Verschub ein, auch wenn es sich "nur" um eine Dampfspeicherlokomotive handelt. Es ist eine kleine, gelb-schwarz lackierte Lok.

Brauerei Cardinal
CH-Rheinfelden

Spur: 1 435 mm
Stand: 16.09.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#		Jung 668/1903	Bf1					abg./a)
#	1	Hen /	Cdh					

a) = 1903 über F. Marti, Winterthur, an Cardinal, Rheinfelden

Nach neuesten Meldungen ist die Dampfspeicherlokomotive abgestellt (1984 noch im Einsatz), eine dreiachsige Henschel-Diesellokomotive versieht jetzt den Rangierdienst.

Nestlè Nordisk A/S
DK-Hjørring

Die Milch- und Kaffeepulverfabrik ist in 10-15 Minuten zu Fuß vom DSB-Bahnhof Hjørring aus erreichbar. Innerhalb des Werkes verkehrt fallweise eine violett lackierte Schöma-Lok.

Nestlè Nordisk AS Spur: 1 435 mm
DK-Hjørring Stand: 25.07.1984

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	Schöma 3 080/1968	Bdh	CFL 60 DZR	72	12		neu gel.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir auch darauf hinweisen, daß ein DSB-Lyntog (analog DB 601) täglich außer Sa gegen 13.40 und 15.30 Uhr in Hjørring hält. Desweiteren macht die Strecke von Hjørring nach Hirtshals (betrieben von Hjørring Privatbaner) eine Exkursion lohnend. Zum Einsatz kommen im Personenverkehr zwei- bzw. dreiteilige Uerdinger-Triebwagen, für den Güterverkehr (der Güterzug verkehrt mittags) stehen je eine MaK (600 153/1959, 650 D)-, Henschel (31 949/1976, DHG 1200)- und Frichs (476/1953)-Lok zur Verfügung.

Tibnor Väst AB
S-Göteborg

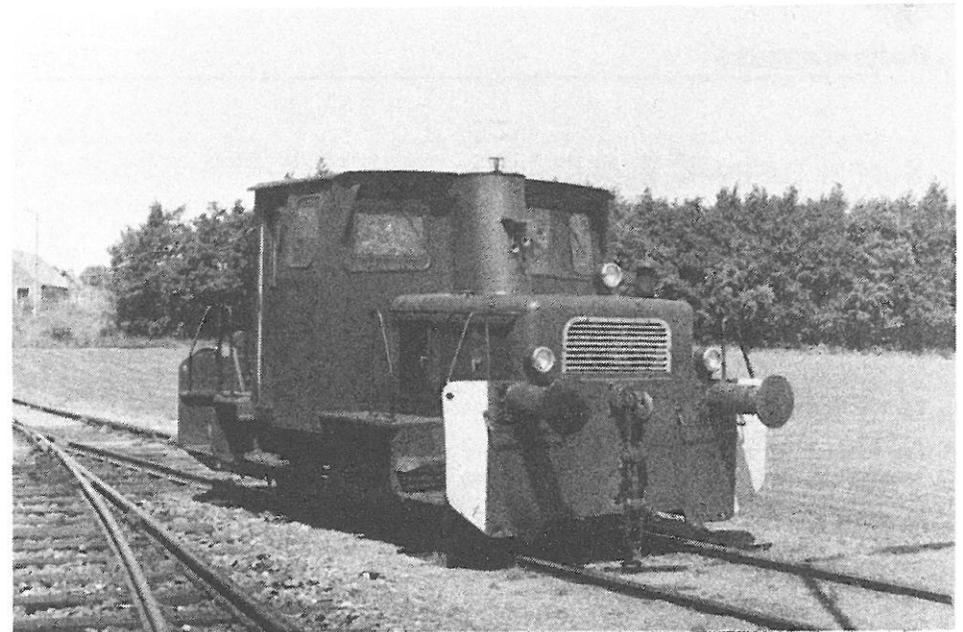
Seit sich der Stahlgrossist im Göteborger Industriegebiet Hisings-Backa angesiedelt hat, besitzt er auch eine eigene Lokomotive. Nachdem die erste Lok wegen eines Getriebebeschadens ausfiel und eine Reparatur nicht mehr lohnte, wurde erneut eine baugleiche Lokomotive beschafft, die heute in gutem Zustand vorgehalten wird.

Tibnor Väst AB Spur: 1 435 mm
S-Göteborg Stand: 26.07.1984

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	MaK 220 001/1951	Bdm	240 B	240	28	54	a)/vsr.
#	oNr	MaK 220 011/1952	Bdm	240 B	240	29	54	b)

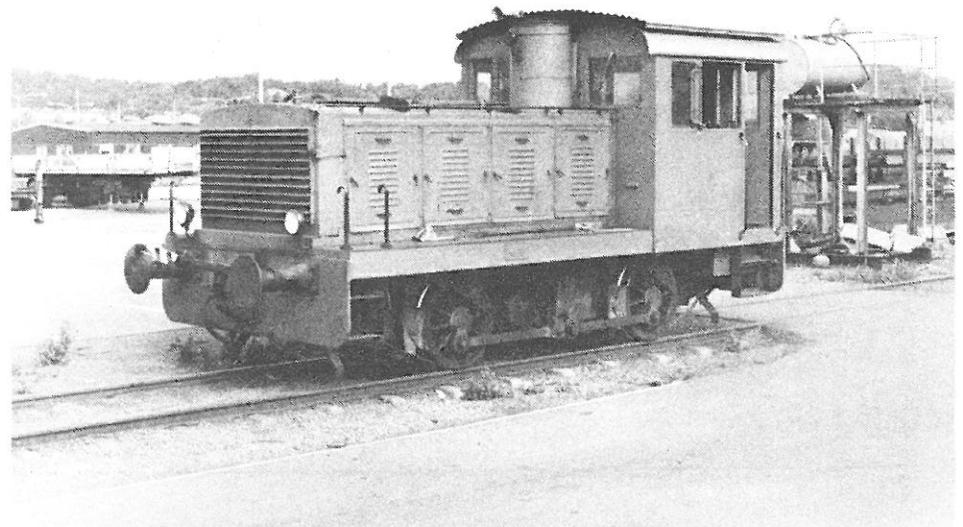
a) = 1951 an Nora Berglags Järnväg (7)
1969 an Larsson, Seaton & Co. (≙ Tibnor Väst AB)
1978 nach Getriebebeschaden abgestellt
1982 zur Verschrottung an Gotthard Nilsson AB, Göteborg-Sävenäs

b) = 1952 an Nora Berglags Järnväg (10)
1978 an Larsson, Seaton & Co. (≙ Tibnor Väst)



Nestlè Hjørring/DK: Die einzige Lokomotive (Schöma 3 080/1968, CFL 60 DZR) am 25.07.1985 auf dem Gelände der Kaffee- und Milchpulverfabrik.

Tibnor Väst, Göteborg/S: Ebenfalls die einzige Lokomotive des Göteborger Stahlgrossisten ist hier im Bild dargestellt: MaK 220 011/1952, 240 B. Die Aufnahme entstand einen Tag später.



Korrekturen & Ergänzungen

Ernst Karl, Erd- und Straßenbau, 2205 Westerhorn (BE 6/84 -18-)

Die Diema 1 441/1951, DL 8, wurde ursprünglich an die Ziegelei W. Kapplusch & Söhne, Neuböternhöfen b. Hohenwestedt geliefert.

Carl Schwarting, Klinkerwerk, 2930 Borgstede b. Varel (BE 6/82 -4-)

Der Betrieb wurde 1984 eingestellt und der Rohstoff wird nun mit dem Lkw angefahren. Die vier bekannten Lokomotiven (Diema 2 138/1958, DS 40, 55 PS, 6 t, ex Emsländische Baustoffwerke GmbH, Haren/Ems; Diema 2 254/1959, DS 40, 45 PS, 6.6 t, ex Wilhelm Stürmlinger Söhne, Durmersheim b. Rastatt; Gmdr 3 151/1940; Gmdr ??) sind noch vorhanden, wobei sich die Diema-Loks in gutem - die Gmdr-Loks (ohne Schilder) jedoch schon in schlechterem Zustand befinden.

M. Friedrich Tapken KG, Klinkerziegelei, 2935 Bockhorn (BE 6/82 -6-)

Diema 1 648/1954, DS 12, 14 PS, ist nach wie vor betriebsunfähig in einem Schuppen abgestellt. Die Lok wurde seinerzeit neu an Tapken geliefert. Einsatzlok ist immer noch Diema 1 263/1949, DS 22, 22 PS, ex Dampfziegelei Schmidt & Müller, Zetel i. O.; jedoch nunmehr in betriebsfähigem Zustand präsentiert sich Schöma 1 485/1953, 28 PS, 3.75 t.

Gewerkschaft Eisenhütte Westfalia, 4670 Lünen (BE 2/83 -3- und 6/83 -38-)

Wie jetzt mit letzter Sicherheit gesagt werden kann, ist die Lok AM 200 KHD 46 944/1949, A6M 517 R, doch neu an die Gew. Eisenhütte Westfalia, Lünen, gegangen. Wahr an der Angabe im BE 6/83 ist lediglich, daß die KHD 46 942 und 46 943, beide A6M 517 R, im Jahre 1948 an die DR, RZA München geliefert wurden. Die Fabriknummern 46 945 bis 956 sind mit Grubenlokomotiven belegt. Eine Lieferung an die Bundesbahn, die diese Lücke auf-füllen könnte, erfolgte im Jahre 1949 unter den Fabriknummern 46 983 bis 995, alle A6M 517 R. Die dazugehörigen Köf-Nummern liegen uns leider nicht vor.

Hüttenwerke Kayser AG, 4670 Lünen (BE 2/83 -5- und 6/83 -38-)

Die Altbau-Diesellok Deutz 13 773/1935 gelangte nach einem kurzen Leiheinsatz bei Wolff, Walsrode, am 6. Februar 1936 an die Hüttenwerke Kayser. Die Lok war vom Typ OMZ 122 R, wog 16.5 t und konnte 13 km pro Stunde zurücklegen.

L. de Cousser Nachf. KG, Klinkerwerk, 2930 Bramloge (BE 6/82 -6-)

In Betrieb befindet sich eine offenbar hier neue Lokomotive (Diema 2 797/1965, DS 30, 30 PS, 4.1 t, 1965 an Ziegelwerk Bott KG, Rauenstein, 1974 an Teglværkerne Grønland, Sønderjylland A/S (Dänemark, vgl. BE 6/83 -32- bzw. 3/84 -39-), 1983/84 an Diema, 1983/84/85 an de Cousser, Bramloge). Ein neues, wild in der Landschaft entstandenes Abbaugelände wird derzeit ausgebeutet. Weitere Loks stehen in verschlossenen Wellblechschuppen, die an verschiedenen Orten aufgestellt sind.

Walter Wagner, Schrotthandlung, 3300 Braunschweig
Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH, 3300 Braunschweig (BE 1/85 -31-)

Lok 4 (O&K 25 990/1961) ging im März 1985 an die Schrotthandlung Walter Wagner, Braunschweig, wo sie wieder zum Einsatz kommen soll. Bei Wagner selbst gibt es bereits zwei Altbau-Kleinlokomotiven: Hen 22 221/1934 (ex DB 322 002) und BMAG 10 771/1938 (ex Wilke-Werke, Braunschweig).

Niedersächsisches Bergbau-Museum, 3394 Lautenthal (BE 3/85 -37-)

Der Grubenbahnbetrieb des Museums-Bergwerkes ist aufgenommen worden. Nunmehr sind auch zwei elektrische Lokomotiven vorhanden:

5 SSW 4 442/1942, Type NB 431, DGew. 12 t, Stundenlast 68 kW, Vmax. 13 km/h, Zugkraft 1 820 kg, Spurweite 750 mm
33 SSW 4 380/1943, Type NG 261, DGew. 6.5 t, Stundenlast 47 kW, Vmax. 12 km/h, Zugkraft 1 850 kg, Spurweite 750 mm (wohl als Hilfe für den

Lokführer steht dabei: "10 große Wagen - 20 kleine Wagen")
Weiterhin sind zwei Deutz-Grubenloks vorhanden (beide ohne Schilder, davon soll eine schon immer in Lautenthal gewesen sein, die andere aus Bad Lauterberg stammen), sowie Mannschaftswagen (Hersteller: Bück Essener Bergbautransport-wagenfabrik, Alfons Bücking, Type 101, Baujahr 1965, für 12 Personen), die zusammen mit der "Knuffi 2" den Besucherzug bilden, verschiedene Untertage-loren (u. a. ein Zug aus 9 gleichen Erzwagen, Spur 500 mm), ein Überkopflader (mit der Aufschrift "MK Nr.: 48 036 5/2/70"), und neuerdings auch eine O&K-Lok (FabNr. 5 205, Typ RL 1, ex August Drege, Göttingen).
Die Loren sollen zum Teil vom Schacht Haverlahwiese (= Salzgitter Erzbergbau) und aus Bad Grund stammen.

Eine andere Ellok, die beim selben Eigentümer, wie die o. g. Lok 5 (SSW 4 442) gelaufen sein dürfte, ist die Lok 4 (SSW 4 441/1941), die zusammen mit einem Hunt und einem Mannschaftswagen vor dem Hotel zum Bären, Krugwiese 11 a in Goslar steht.

Union Zucker Südhannover GmbH, Werk Nörten, 3412 Nörten-Hardenberg (BE 3/85 -17- und 4/85 -36-)

KHD 57 447/1962 des Werkes Northeim wurde 1981 dort verschrottet - unklar wird somit doch wieder der Zusammenhang mit der ursprünglichen Lieferung nach Frank-reich.

Krupp MaK GmbH, Werkstatt Moers, 4130 Moers

Ein relativ magerer Bestand war am 7. August in der MaK-Werkstatt zu verzeichnen:

- MaK 700 073/1984, G 763 C, bislang als Vorführlokomotive unterwegs, u. a. bei Sophia Jacoba, Hückelhoven
- MaK 700 027/1979, G 761 C, Lok 74 von Krupp Stahl, Rheinhausen, zur Untersuchung
- MaK 700 047/1981, DE 501, Lok 85 von Krupp Stahl, Rheinhausen, soll an Ruhrkohle, ZuH Mitte, gehen
- MaK 700 075/1985, G 763 C, Lok 11 für Bayer, Werk Uerdingen, Umbau auf FFS, dann Ablieferung
- MaK 700 036/1980, G 761 C, bislang Leihlokomotive bei Thyssen Edelstahl, Witten, jetzt MaK-Leihlokomotive bei NIAG, Okt. 1985 an Solvay, Rheinberg
- MaK 500 070/1974, G 500 C, Lok 68 von Krupp Stahl, Rheinhausen, zur Untersuchung
- MaK 220 058/1960, 240 B, Lok 473 der Ruhrkohle (Untersuchung oder Weiterverkauf ?)
- O&K 26 659/19... , mit der Aufschrift "bell lines/combinatie de nieuwe lijn", gehört der Firma Railbo in Rotterdam, zur Aufarbeitung nach Unfall
- DWK 715/1941, 160 B, ehemals Hafen Kiel (4), jetzt als "Sprotte" hervorragend aufgearbeitet und betriebsfähig !

Zusätzlich waren eine aus Einzelteilen zusammengesetzte Schrottllok und ein Demag-Schienenkran vorhanden. Desweiteren ist über die Werkstatt der Verbleib einiger vormals hier vorhandener Lokomotiven bekannt geworden. MaK 220 028/1957 (ex Bentheimer Eisenbahn) ging nach Holland, MaK 400 020/1959 (ex Ilseder Hütte, Peine, ex Ruhrkohle, ex Blome, Herne) wurde ausgeschlachtet und verschrottet, KHD 57 068/1961 (ex Städt. Häfen Hannover) ging an IPE Zona Industriale, Verona/Italien, und MaK 700 078/1984 ist, nachdem eine Funkfernsteuerung eingebaut worden ist, an die Wanne-Herner Eisenbahn abgegeben worden.

Thyssen Schalker Verein GmbH, 4650 Gelsenkirchen (BE 2/82 -5- und 4/85 -37-)

Wie sich jetzt herausstellte, kann es sich bei der Ruhrkohle-Lokomotive 456 nicht um die Hen 30 858/1964, DHG 500, handeln. Diese Maschine wurde nämlich an die Zwischenhändlerfirma OnRail, Mettmann, verkauft und steht schon seit Anfang 1985 im Güterbahnhof der NIAG in Moers, wo OnRail ein Gleis angemietet hat und zum Verkauf stehende Fahrzeuge hinterstellt. Auf diesem Gleis ist auch die Ruhrkohle-Lok 471 MaK 220 038/1960, 240 B, abgestellt.

Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e. V. (DBKM), 4830 Gütersloh (BE 1/83 -22- und 3/83 -38-)

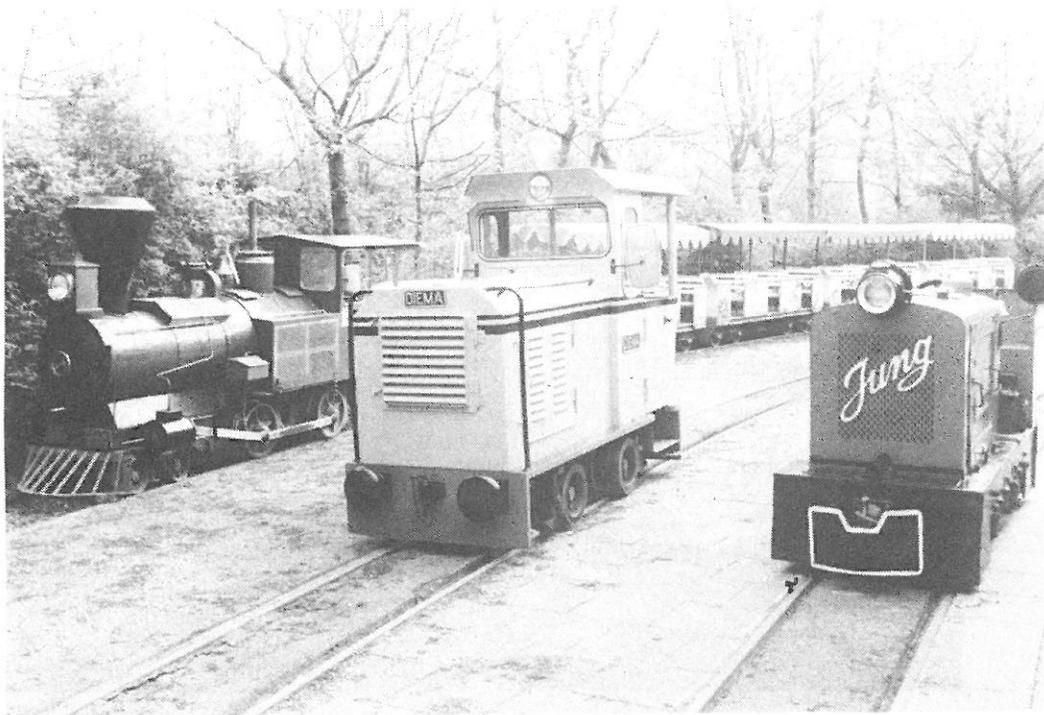
Im letzten Jahr kam die O&K 26 189/1962, Bdh, Vmax 17.5 km/h, zur Dampfkleinbahn Mühlenstroth. Die Lok wurde 1962 an die zum Thyssen-Konzern gehörige Phönixhütte in Duisburg geliefert, wo sie als V 10 mit einer Spurweite von 660 mm eingesetzt wurde. Nach ihrer Außerdienststellung kam sie über die Märkische Museums-Eisenbahn, Plettenberg, zur DKBM, wo sie nun auf eine Umspurung auf 600 mm wartet.



Thyssen Schalker Verein: Die an den Zwischenhändler OnRail verkaufte ehemalige Lok 56 (Hen 30 858/1964, DHG 500) ist -flankiert von ebenfalls zum Verkauf stehenden Waggons - im Gbf Moers abgestellt.

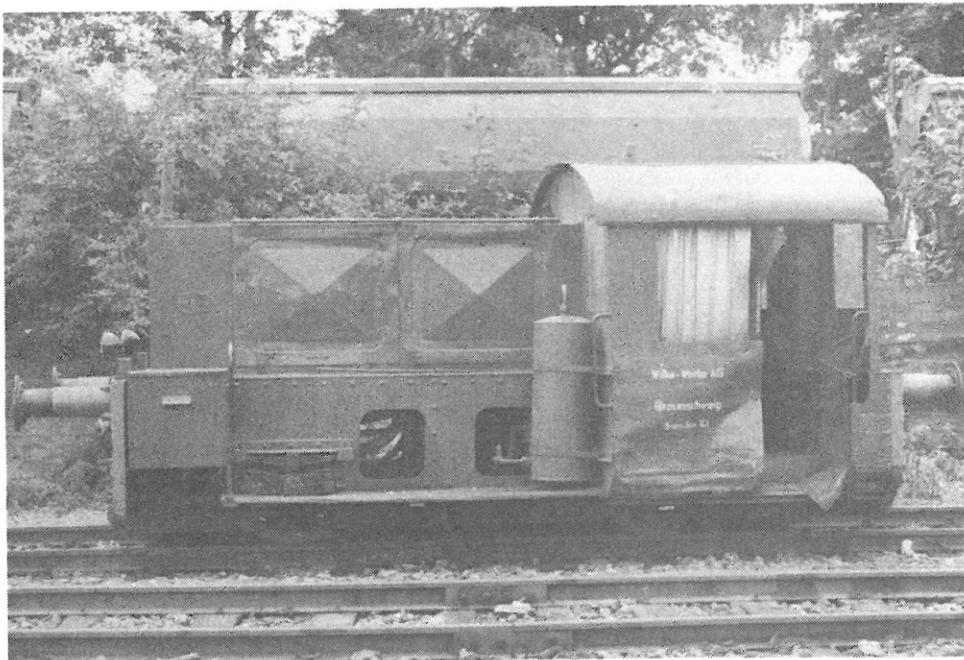
MaK Moers: Gut in Schuß ist jetzt wieder die alte DWK-Lok, die den Namen "Sprotte" bekommen hat ! Beide Aufnahmen entstanden am 07.08.1985.





Rheinpark, Köln: Die Lokparade - aufgenommen im April 1985 von Jörg Seidel - zeigt von links: Schöma 3 590/1973, Diema 1 827/1955 und Jung 9 449/1940 (ex Korte, Bochum (615)).

Wagner, Braunschweig: Die Reservelok des Schrotthändlers, die von den Wilke-Werken stammt, trägt die Daten BMAG 10 771/1938. Mathias Streicher fotografierte die Maschine gegen Ende des Jahres 1981.



Agrob Servais Wessel AG, 5305 Alfter-Witterschlick (BE 6/81 -15 - und 3/85 -37-)

Der Bahnbetrieb wurde im März 1984 eingestellt. Die beiden Loks Diema 1827/1955, DS 28, gel. an H. J. Vygen & Cie., Bonn und Diema 2 045/1957, DS 20, sonst wie vor, wurden an den Hersteller zurückverkauft. Von dort gelangte Diema 1 827 im Jahre 1985 zur Kleinbahn im Rheinpark Köln, wo sie nach entsprechenden Umbauten eingesetzt wird. Diema 2 045 ging im April/Mai 1985 an das BHS-Alpentorfwerk Eulenaus in Au b. Bad Aibling. Die Holzgaslok (Schöma ??) und die O&K-Lok sollen von einem Eisenbahnfreund aus Bonn für sein Feldbahnmuseum gekauft worden sein (wobei es sich um das FWM Oekoven handeln dürfte. K. L.). Zur Kleinbahn im Rheinpark gelangten ebenfalls 1985 eine Kipplore und ein Schweißwagen.

Didier-Werke AG, Tagebau bei 5305 Alfter-Vollmershoven (BE 3/85 -37-)

Bei den Diema-Lokomotiven handelt es sich um folgende Maschinen:
 Diema 984/ , Bdm, DS 12 und
 Diema 1 082/1940, Bdm, DS 30, 26/30 PS, gel. an Didier-Werke AG, Werksgruppe West, Bonn, f. Witterschlick

Dr. Jacob Chem. Fabr. GmbH & Co. KG, 6550 Bad Kreuznach (BE 3/85 -36-)

Lok 1 (KHD 19 734/1938, OMZ 122 R, gel. an Dr. Jacob, Bad Kreuznach) befindet sich ziemlich heruntergekommen auf einem Kreuznacher Spielplatz.

Michelin Reifenwerke KGaA, 6550 Bad Kreuznach (BE 4/84 -21-)

Zusätzlich zur O&K 26 653/1969, MB 5 N, muß es früher auch noch die O&K 26 705/1971, MB 125 N, im Werk gegeben haben. Der Verbleib letzterer Lok ist jedoch unbekannt. Heute versieht die Schöma 4 452/1981, CFL 250 DVR, im Reifenwerk den Rangierdienst.

Zementwerk Lauffen - Elektrizitätswerk Heilbronn AG, 7128 Lauffen (BE 2/85 -38-)

Am 22. Juli 1985 wurde die E-Lok 1 (Schalke, SSW 69 491, 6 348/1971) mit einem Mühlhäuser-Kipper vor den beiden Zementsilos im Werk als Denkmal aufgestellt. Die Fahrzeuge sollen erhalten bleiben. Für die E-Lok 2 (Schalke, SSW 69 492, 6 349/1971) ging die Reise per Tief- lader zum neuen Park-and-Ride-Platz in Nellmersbach (KBS 785/793). Dort wird sie vom Freundeskreis Feldbahn wieder hergerichtet. Die zuletzt vorhandene Diesellok (Ruhr 3 345/1955) steht neu gestrichen nur wenige Meter neben der ehemaligen Trasse im Bereich des neu gestalteten "Alten Marktplatzes" in Lauffen. Von den 11 Lokomotiven des Zementwerkes hat auch noch eine Dampflok (Heilbronn 393/1900) überlebt. Sie steht - blau lackiert - auf einem Kinderspielplatz in Besigheim. Die Gleise der Zement-Bahn sind vom Werk bis zum Krappenfelsen beim Fluß-km 126.8 abgebaut. Derzeit warten noch etwa 60 Mühlhäuser-Kipper (davon 17 Stück mit Druckluftbremse) auf ihren Verkauf - oder den Schneidbrenner.

Industriebahn Stuttgart-Münster - Stuttgart-Bad Cannstatt/Technische Werke der Stadt Stuttgart, Kraftw. Stuttg.-Münster (BE 5/84 -38-)

So sind die Angaben richtig:

2 Heilbronn 455/1905, Ct, 1932 ex DRB 89 262
3 Heilbronn 595/1912, Ct, 1936 ex DRB 89 407

Richtberg KG, Werk Neuenburg, 7844 Neuenburg a. Rh. (BE 3/85 -27- und 4/85 -36-)

Folgende weitere Lok des Werkes ist bekannt geworden:
Maffei 3 844/1913, Bfl, 1972 ex Sägewerk Hüfingen, 1976 an Museum Reichert, Marxzell/Albtal. Hat das Museum Marxzell somit zwei ehemalige Richtberg-Loks oder liegt hier irgendwo eine Verwechslung vor ?

Lonza AG, Werk Istein, 7859 Efringen-Kirchen (BE 3/85 -27-)

Breisgauer Portland-Zementfabrik, Werk Kleinkems, 7859 Efringen-Kirchen

Das in der Nachbarschaft der Lonza AG gelegene Werk Kleinkems der Breisgauer Portland-Zementwerke besaß zumindest etwa 1980 noch eine Lokomotive (KHD 57 248/1960, Bdm, A4L 514 R, 55 PS, 14 t, 14.5 km/h, neu gel.), sowie einen in einer Halle abgestellten Breuer-Lokomotor. Letzterer könnte allerdings auch das Lonza'sche Fahrzeug gewesen sein.
Heute ist das Werk Kleinkems stillgelegt; ob die Lokomotive noch dort ist, konnte noch nicht ermittelt werden.

Lauffener Zementwerk: Michael Jahnle fotografierte am 22.07.1985, wie die E-Lok 1 (Schalke, SSW 69 491, 6 348/1971) zu ihrem Aufstellungsort teils gezogen und teils geschoben wurde.



BAHN-EXPRESS Werkbahnliteratur

Lauscher, Stefan:

Windhoff-Lokomotiven – Eine Lokbaugeschichte der Rheiner Maschinenfabrik Windhoff AG

Windhoff (Rheine). 1985. 152 Seiten, 177 Abb., Hochglanzdruck
DM 12,00 zzgl. Versandkosten

Sluijters, Hans:

Smalspoor in Nederland – Die Schmalspurbahnen in den Niederlanden

De Alk (Alkmaar). 1985. 144 Seiten, 130 Fotos, Übersichtsskizzen, Hochglanzdruck, **DM 26,90** incl. Versandkosten

Christopher, Andreas:

Erzgruben und Grubenbahnen im Mittleren Lahngebiet

Selbstverlag (Frankfurt). 1985. 44 Seiten, 52 Fotos, Übersichtsskizze, Hochglanzdruck, **DM 9,80** zzgl. Versandkosten

Rumary, Brian:

Werklokomotiven der Deutschen Bundesrepublik Teil 2, Norddeutschland

IRS-Publ. (London). 1985. 118 Seiten, 60 Abb., Übersichtsskizzen, tlw. Hochglanzdruck, **DM 36,80** incl. Versandkosten

Zur Zeit vergriffen, aber bald wieder lieferbar:

Bubolz, Hans-Georg/Völz, Ulrich:

Die Klasmann-Werke GmbH und die Gewerkschaften Brigitta & Elwerath

Bahn-Express (Kiel/Werne). 1984. 54 Seiten, 50 Abb., große Übersichtskarte,
DM 6,00 zzgl. Versandkosten

Weitere Bücher auf Anfrage!

Bestellungen **schriftlich** an:

Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
D-4712 Werne

Lieferung gegen Rechnung

Liebe Leser,

der mit diesem Heft abschließende Jahrgang 1985 - aufgrund bedauerlicher Umstände, unter denen er entstand und an seine Leser gelangte, nicht immer pünktlich erschienen - wird den seit 1983 beibehaltenen 2-Monats-Turnus beenden.

1986 erscheint der BAHN-EXPRESS viermal mit je 60 Seiten !

Preise 1986:

Inland

Einzelheft	DM 6.50
Einzelheft im Versand	DM 7.00
Jahresabonnement	DM 25.00

Ausland

Einzelheft	DM 6.50
Einzelheft im Versand	DM 7.50
Jahresabonnement	DM 27.50

Leser, die bereits das Jahresabonnement 1986 bestellt haben und ggf. einen anderen Betrag überwiesen haben, brauchen keinen Differenzbetrag zu überweisen.

Bei allen Bestellungen gilt: Bearbeitungszeit je nach Umstand zwei bis vier Wochen; bei vergriffenen Büchern/Heften auch länger.

Wir bitten um Ihr Verständnis und würden uns ganz herzlich freuen, Sie auch 1986 als unsere Leser begrüßen zu dürfen !

Ihr BAHN-EXPRESS

Der Bahn-Express bietet an:

SJK SMÅBANEAVDELNING:

MATS FREDING

**INDUSTRILOK
I BOHUSLÄN
OCH DALSLAND**

Nun können wir Ihnen mit der Veröffentlichung INDUSTRILOK I BOHUSLÄN OCH DALSLAND das nunmehr fünfte Büchlein über schwedische Industrie-eisenbahnen der SJK Småbaneavdelning anbieten.

In der gewohnt guten Qualität, Ausführlichkeit und mit vielen guten SW-Fotos bereichert ist hiermit eine weitere empfehlenswerte Broschüre aus der Reihe 'Industri-lok i ...' auf dem Markt.

INDUSTRILOK I BOHUSLÄN OCH DALSLAND
(56 S., Paperback) _____ 12.-- DM

Weiterhin lieferbar:

INDUSTRILOK I NÄRKE (1980, 48 S.) _____ 9.-- DM
INDUSTRILOK I SÜDERMANLAND (1982, 56 S.) _____ 11.-- DM
INDUSTRILOK PÅ ÖLAND & GOTLAND (1983, 48 S.) _____ 11.-- DM
INDUSTRILOK I VÄSTERGÖTLAND (1984, 144 S.) _____ 24.-- DM

Bestellungen ab sofort an H.-G. Bubolz
PschK 2043 06-463, Dortmund

