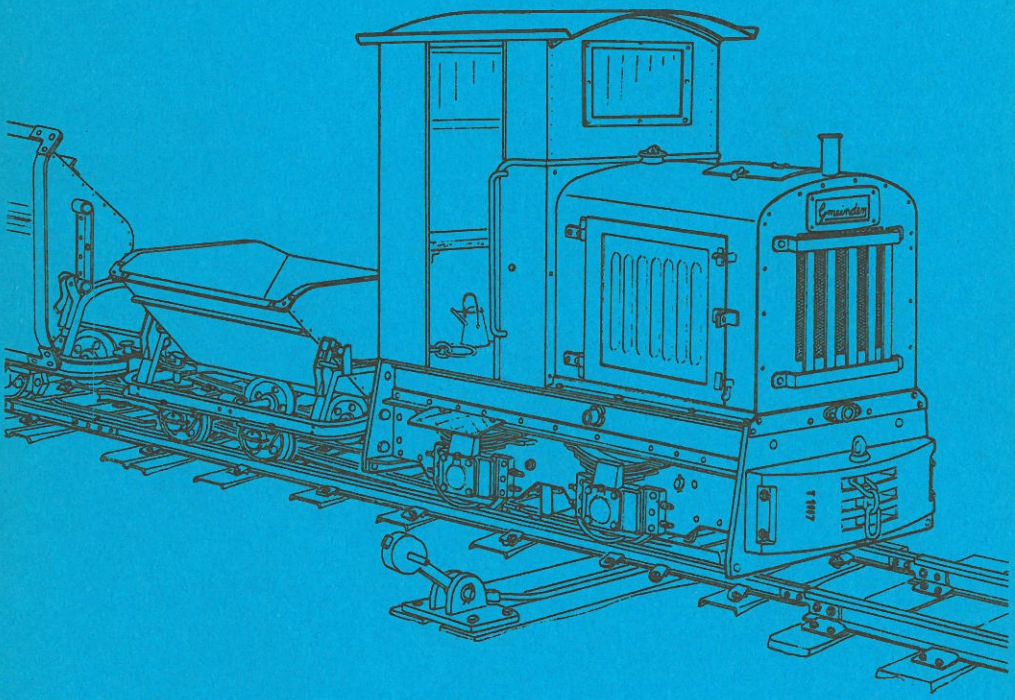
Bahn-Express

1'86

Magazin für Werkbahnfreunde



29. V. 1978 Horst Dinkelacker

DM 6,50

Impressum

Herausgeber:
Bahn-Express
Magazin für Werkbahnfreunde
Kiel – Werne

Geschäftsstelle:
Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
D-4712 Werne
Tel. 02389-45057

Redaktion:
Ulrich Völz
Von-der-Wisch-Str. 47
D-2300 Kiel 1
Tel. 0431-312729

Ständige Mitarbeiter:
Peter Pekny, Hamburg
Klaus Linek, Münster/Paris
Andreas Christopher, Frankfurt
Walter Listl, München

Erscheinungsweise:
Der „Bahn Express" erscheint 1986 viermal in unregelmäßigen Abständen.

Bezugspreis:

Inland:	Einzelheft	DM 6,50
	Einzelheft im Versand	DM 7,00
	Jahresabonnement	DM 25,00
Ausland:	Einzelheft im Versand	DM 7,50
	Jahresabonnement	DM 27,50

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

Bild- und Texteinsendungen bitte **nur** an die **Redaktion**, Fotos in SW oder Color in den Formaten 9x13 oder 10x15 und Dias mit Angaben zur Aufnahme.

Bestellungen bitte **nur** an die **Geschäftsstelle**, da Sie sonst eine erheblich längere Bearbeitungszeit in Kauf nehmen müssen.

Druck:
Copy-Center-Coerdestraße
D-4400 Münster

© Bahn-Express
Alle Rechte vorbehalten.
Alle Angaben ohne Gewähr.
Die Beiträge von Mitarbeitern stellen nicht in jedem Falle die Meinung der Herausgeber dar.

Inhalt 1'86

Kurzmeldungen Inland

Ludwig Feddersen, Leck 3
G. Borck, Heide/Burger Fähre 5
Hugo Ehlers, Kiel-Neumühlen 5
Feldmühle AG, Flensburg 6
Flensburger Schiffbau, Flensburg 7
Effem GmbH, Verden-Eitze 9
Didier-Werke AG, Leimsfeld 10
G. Scharrer GmbH, Duisburg 10
Paul Wüseke, Sassenberg-Füchtorf 12
Paul Wüseke, Paderborn-Sennelager 13
Thyssen Draht AG, Gelsenkirchen 14
Ziegelei Harsewinkel, Harsewinkel 15
Gebr. Laurenz, Ochtrup 15
Karl Krewel, Mechernich-Burg Zievel .. 17
Satzveyer Ton- und Kaolinwerk 19
Feldmühle AG, Hagen-Kabel 20
Carl Ludowici, Jockgrim 23
Ziegelwerk H. Hess, Waiblingen 24
Ziegelei Neuschwander, Brackenheim ... 25
Baustoffwerke Mühlacker, Mühlacker ... 26
Wilhelm Neuss, Vaihingen Nord 26
Ziegelei Armbruster, Aichhalden 28
Donnelley & Geradi, Waldbronn 30
Ziegelwerk Kegelmann, Achern 31
Tonwerke Kandern, Kandern 31
Ulmer Weißkalkwerke, Herrlingen 34
Ziegelwerk Scheerle, Mengen 35
Torfwerk Patzer, Waldburg 35
Torfwerk Kneer, Pfrungen 36
Flachglas AG, Weiherhammer 36
BHS, Weiherhammer 36

Ziegelwerk Nordhausen 41

Kurzmeldungen Ausland

Kalkfabrik Spühler, CH-Rekingen 43
Baumschulbahn, CH-Schinznach 44
Ned. Smalspoorweg Stichting,
NL-Katwijk 46

Korrekturen & Ergänzungen

..... 51

Kurzmeldungen - Inland

Ludwig Feddersen KG
2262 Leck

Nach wie vor besitzt die Bauunternehmung neben dem ansehnlichen Lokomotivpark auch noch Dutzende Loren und mehrere Kilometer Gleis. Leider hat sich in den letzten Jahren diesbezüglich nur wenig getan - seit der Vermietung einer Maschine an die elf-Raffinerie in Brunsbüttel und der Vermietung einer weiteren Lok an das Torfwerk Hinrichs zu Anfang der 80er Jahre ist nur ein fünfwöchiger Einsatz der Lok 7 - wiederum als Mietlok - in diesem Sommer zu verzeichnen.

Ludwig Feddersen KG
2262 Leck

Spur: 600 mm
Stand: 19.08.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Deutz 2 062/1919		XIV F	10/12		8	a)/LV
		Deutz 2 533/1917		XIV F	20		10	a)/LV
#	1	Deutz 10 006/1931	Bdm	MLH 322	14/15.5	4.5	8.5	b)/abg.
#	2	O&K 5 598/1938	Bdm	RL 1 A	12	3		c)/abg.
	3	O&K 5 615/	Bdm	LD 2				d)
	4	O&K 5 746/	Bdm	LD 2				d)
	5	Hen 1 249/	Bdm	DG 26	30			e)
#	6	O&K 25 245/1952	Bdm	MD 2 B	36	4.5	12	f)/abg.
	7	O&K 25 499/1953	Bdm	MD 2 B	36	4.5	12	g)/h)
#	8	O&K 25 694/1956	Bdm	MV 2	36	5	12.5	f)/abg.
#	9	O&K 25 492/1953	Bdm	MD 2 B		4.5	15	h)/abg.

a) = 1917/1919 an Ludwig Feddersen, Leck

b) = 1931 an Ludwig Feddersen, Leck

c) = 1981/82 vermietet an G. Hinrichs, Lunden, f. Dammsknöll (Torfwerk)

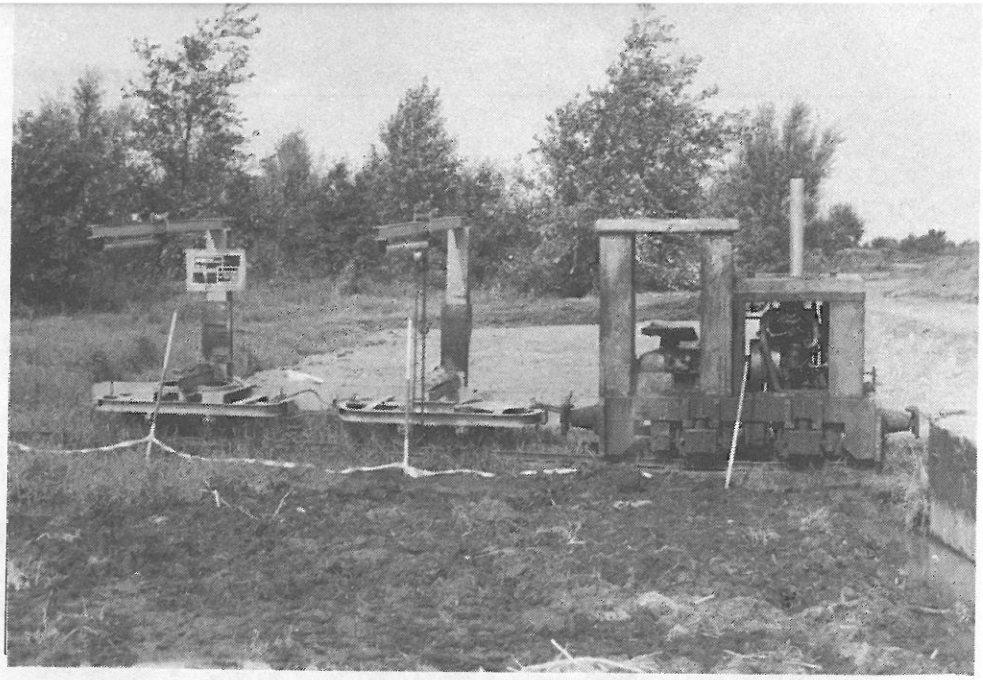
d) = 1969/70 an Walter Sievers, Beringstedt, f. Todenbüttel (Torfwerk)
1983/84 verschrottet

e) = 1980 verschrottet

f) = 1952/1953/1956 an Ludwig Feddersen, Leck

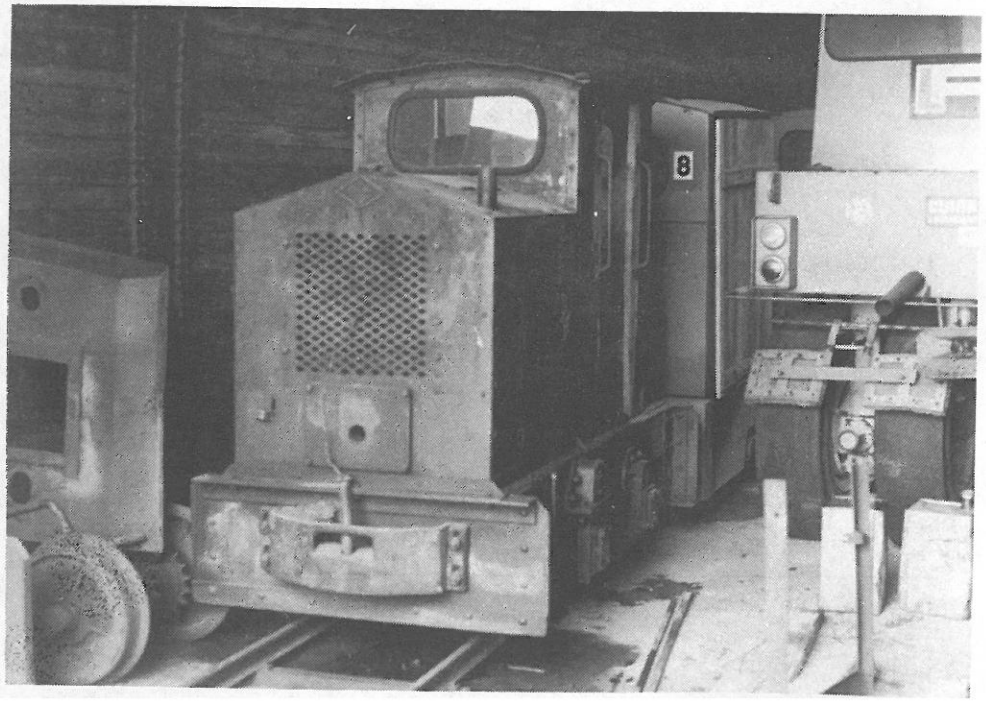
g) = 1985 (Juli-August) vermietet an G. Borck, Heide, f. Burg/Dithm.

h) = 1953 an J. Heinr. Greve, Bauunt., Flensburg
1975 an Ludwig Feddersen, Leck



Bauunternehmung Borck, Baustelle Burger Fähre: Nur selten erhalten die Lokomotiven von Feddersen die Gelegenheit, sich zu sonnen - wie hier am 20.08.1985 die Lok 7 (O&K 25 499, MD 2 B) als Leihlok der Firma Borck, Heide.

Bauunternehmung Feddersen, Leck: Sonst stehen - wie die Aufnahme vom Vortag zeigt - die Lokomotiven in einem Schuppen in Leck (vorn: Lok 2 (O&K 5 598/ 1938, RL 1 A) hinten: Lok 8 (O&K 25 694/1956, MV 2)). Fotos: U. Völz



Gerhard Borck, Bauunternehmung
2240 Heide/Baustelle 2224 Burger Fähre

Die Firma war im Sommer 1985 mit der Verlegung einer Rohrleitung parallel zum Nord-Ostsee-Kanal in Höhe der Burger Fähre (Dithmarschen) beschäftigt. Aufgrund der ungünstigen Bodenverhältnisse mußte hier auf die Feldbahn zurückgegriffen werden. Zu diesem Zweck mietete die Firma von Ludwig Feddersen aus Leck (siehe Artikel in diesem Heft) eine Lokomotive, Spezialloren zur Rohrverlegung und etwa einen Kilometer Gleis für die Zeit von etwa 5 Wochen an. Bereits Mitte August waren die Bauarbeiten beendet und die Lokomotive sollte noch im August wieder zurückgegeben werden.

Gerhard Borck, Bauunternehmung
2240 Heide/Baustelle 2224 Burger Fähre — Spur: 600 mm, Stand: 20.08.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	7	O&K 25 499/1953	Bdm	MD 2 B	36	4.5	12	a)

a) = gemietet Juli/August 1985 von Ludw. Feddersen, Leck (s. dort)

Hugo Ehlers, Gleis- Tief- u. Straßenbau GmbH
2300 Kiel-Neumühlen

Die Kieler Bauunternehmung, die früher einmal schon Lokomotiven für den Baustelleneinsatz besessen hat, diese aber schon vor geraumer Zeit abgeschafft hat, legte sich kürzlich wieder eine Feldbahnlokomotive zu. Diese Lok dient allerdings nur als Denkmal. Sie steht (provisorisch ?) unfotogen auf dem Firmengelände beim Seefischmarkt in Neumühlen.

Hugo Ehlers, Gleis-, Tief- u. Straßenbau GmbH
2300 Kiel-Neumühlen — Spur: 600 mm, Stand: 12.11.1984

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	Schöma 1 042/1949	Bd		28	3.75		a)/abg.

a) = 1949 an Nordwestdeutsche Kraftwerke AG, Wiesmoor
1966 an Feld- und Eisenbahnmaterial Eilers KG, Hamburg
1967/68 vermietet an Tonwerk Lürsen (Okt.'67 - Apr. '68)
1983 an Hugo Ehlers, Kiel (Denkmal)

Feldmühle AG, Werk Flensburg
2390 Flensburg

Die Feldmühle AG, die in diesem Jahr ihr 100jähriges Bestehen feiern kann, betreibt neben dem Flensburger Werk noch zahlreiche Niederlassungen, von denen sicherlich einige unter Eisenbahnfreunden bekannt sein werden. Neben dem Hauptwerk in Düsseldorf-Reisholz gibt es Niederlassungen in Flensburg, Uetersen, Hillegossen (b. Bielefeld), Kabel (Stadtteil v. Hagen), Viersen, Arnsberg, Wesseling, Lülsdorf, Oberlahnstein, Kriftel, Wildbad, Plochingen, Baienfurt und München. Weitere Werke in der DDR (Heidenau) und den ehemaligen Ostgebieten (Odermünde, Hohenkrug, Liebau (Gründungsstätte der Feldmühle), Cosse (Ostpr.) und Sackheim (Ostpr.)) gehörten bis 1945 ebenfalls zum Unternehmen.
Bereits im BE 1/85 auf S. 24/25 berichteten wir über das Werk Hillegossen, wo es neben einem Normalspurgleisanschluß auch eine Schmalspurbahn gab.
In Flensburg gibt es heute noch beide Einrichtungen.
Auf dem Schmalspurgleis, das etwa 150 m lang ist und überwiegend in Gebäuden verlegt ist, verkehrt eine Diema-Lok; eine zweite nahezu typengleiche Maschine ist als Reserve - derzeit betriebsunfähig - hinterstellt.
Das Wagenmaterial besteht aus zwei Plattformwagen.
Auf dem Normalspurgleisanschluß ist ebenfalls eine Diema-Lok tätig - übrigens die zweite von Diema gebaute Normalspurlokomotive!
Sämtliche heute noch vorhandenen Lokomotiven sind seinerzeit fabrikneu nach Flensburg gekommen.
Vor geraumer Zeit existierte auch auf dem Holzlagerplatz ein Schmalspurgleisnetz, auf dem auch elektrische Lokomotiven im Einsatz waren. Einzelheiten waren hierzu leider nicht mehr in Erfahrung zu bringen.
Auf diesem Wege darf ich mich nochmals bei Herrn Budde von der Feldmühle für die hilfreiche Unterstützung bedanken.

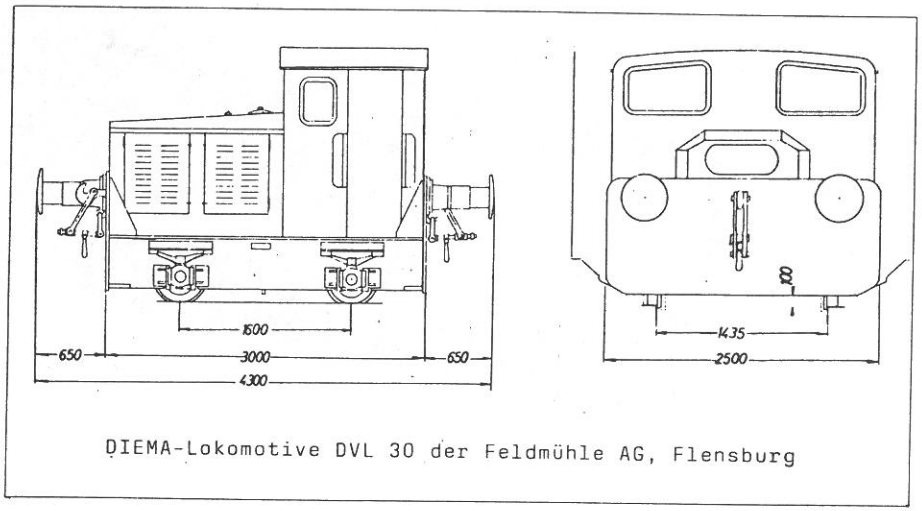
Feldmühle AG, Werk Flensburg
2390 Flensburg — Spur: 1 435 mm, Stand: 22.08.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	42	Diema 2 351/1960	Bd	DVL 30	28	6.2	12	neu gel.

Spur: 600 mm, Stand: 22.08.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	43	Diema 1 957/1956	Bd	DS 20	20	3.3		neu gel.
#	44	Diema 2 215/1959	Bd	DS 20	22	3.3		neu gel.

Die Normalspurlokomotive trug zunächst die Lok-Nr. 1, ab 1971 dann die Nr. 24 und heute die Nr. 42.



DIEMA-Lokomotive DVL 30 der Feldmühle AG, Flensburg

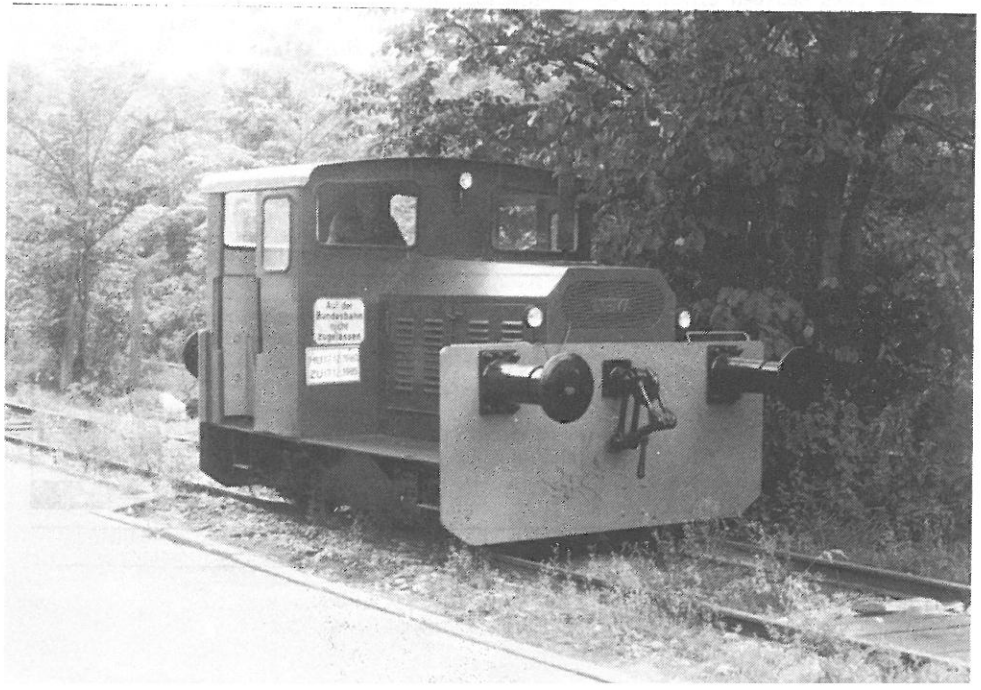
Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH
2390 Flensburg

Heute (1985) fährt hier ein Unimog - früher waren hier zwei Dieselloks vorhanden, von denen eine die Fabrik-Nr. 2 937 trug. Eine der beiden Loks ist am 14.09.44 erstmals beim RMA Flensburg abgenommen worden.
Beide Loks besaßen einen 55-PS-MWM-Dieselmotor. Sie wurden etwa 1971 (darüner streiten sich die Gemüter - man sagt auch, daß es schon seit 1967 keine Lok mehr dort gegeben hat) abgeschafft. Mindestens eine Lok soll in den Raum Bremen abgegeben worden sein.
Vielleicht sind's ja Demag-Loks - bis vor Kurzem lief in Bremen sogar so ein Gerät: Demag 2 938, Kocks, Bremen-Neustadt. 'Vor Kurzem' deshalb, weil neuerdings auch eine Köf II zum Kocks'schen Triebfahrzeugbestand zählt und eine Umstrukturierung hervorgerufen haben könnte.

Entschuldigung!

Ein Dokument der Hirnlosigkeit unseres Setzers ist im BE 6/85 -15- zum Abdruck gekommen. Tatsächlich soll es heißen (sinngemäß):
Als Verfasser des Artikels 'Feldbahnen in Hagen/Niedersachsen' (BE 4/85) gehört Wolf-Jobst Siedler aus Hannover genannt!

Feldmühle, Flensburg: Sowohl die schmalspurige Diema 2 215/1959, DS 20 (oben), als auch die normalspurige Diema 2 351/1960, DVL 30, wurde für die eigens angereisten Eisenbahnfreunde kurz vorgeführt. Übrigens hat die Normalspurlok ihrer schmalspurigen Schwester nur 6 PS Leistung und 2.9 t Gewicht voraus !



Effem GmbH
2810 Verden-Eitze

Bekannt ist dieses Werk vor allem als wichtiger Kunde der Verden-Walsroder Eisenbahn. Immerhin sorgt Effen für täglich rund 30 Wagen. Effem stellt Hunde- und Katzenfutter her. Da die Lok nur rangiert, erbringt sie lediglich eine Tagesleistung von 4-5 km.
Einen Lokschuppen im Werk gibt es nicht, so daß man die Lok auch bei Betriebsruhe sehen kann.
Die Lok gehört zu dem "Überhang an Triebfahrzeugen", den die DB abgestoßen hat. Sie wurde bei der letzten HU winterfest gemacht .

Effem GmbH
2810 Verden-Eitze — Spur: 1 435 mm — Stand: .1982

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	KHD 47 327/1944	Bdh	A6M 517 R	128	16	45	a)

a) = 14.04.44 an DR, RBD Essen
16.05.44 Abnahme (Köf 5231, sp. 323 049)
25.07.79 Ausmusterung (Bw Oberhausen Osterfeld)
25.09.79 an Effem, Verden

Der Freundeskreis Schmalspurbahnen
bietet an:

Feldbahnfahrt in Schülp bei Nortorf
beim Torfwerk A.-G. Meiners, Werk Schülp

am Sonntag, den 01. Juni 1986, 10.00 Uhr

Telefonische Anmeldung für BAHN-EXPRESS-Leser:

04 31 / 31 27 29 (U. Völz, ab 18.00 Uhr)

Didier-Werke AG, Quarzitwerk Leimsfeld
3579 Leimsfeld

Der Feldbahnbetrieb ist im Mai 1984 eingestellt worden. Zwischenzeitlich sind die Gleisanlagen auch nahezu komplett abgebaut. Lediglich im Lokschuppen, wo die beiden letzten Lokomotiven noch hinterstellt sind, liegen einige Meter Gleis. Interessant ist noch ein betagter Greiferbagger, der neben dem Lokschuppen abgestellt ist.

Didier-Werke AG, Quarzitwerk Leimsfeld — Spur: 750 mm
3579 Leimsfeld — Stand: 16.08.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Krauss 3 649/1897	Bn2t					a)/vsr.
		Rheinmet 619/1925	Bn2t					vsr.
		Hen 28 468/1948	Bn2t					b)/vsr.
		Diema 1 103/1941	Bd	DS 40	40	5		c)
#		Diema 1 387/1950	Bd	DS 22	25			d)/abg.
#		Schöma 2 832/1964	Bdh	CFL 45 DC	48			e)/abg.

a) = 1897 an Gebr. Stadler, Vilshofen (680 mm)
1... an Didier-Werke AG, Leimsfeld

b) = 1948 an Didier-Werke AG, Bonn (750 mm), evtl. f. Leimsfeld
1965 verschrottet

c) = 1941 an Ignaz Klaas, Marienrachdorf (600/750 mm)
19.. an Didier-Werke AG, Leimsfeld (vor 1968)

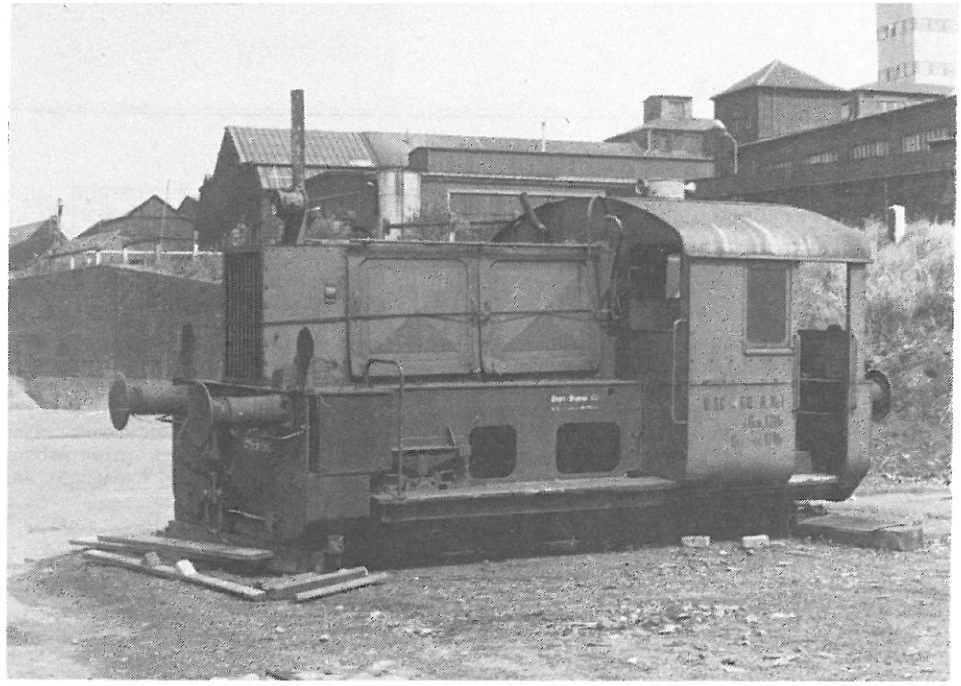
d) = 1950 an Didier-Werke AG, Duisburg (600 mm)
19.. an " , Leimsfeld

e) = 19.. an ?
19.. an Didier-Werke AG, Leimsfeld (nach 1968)

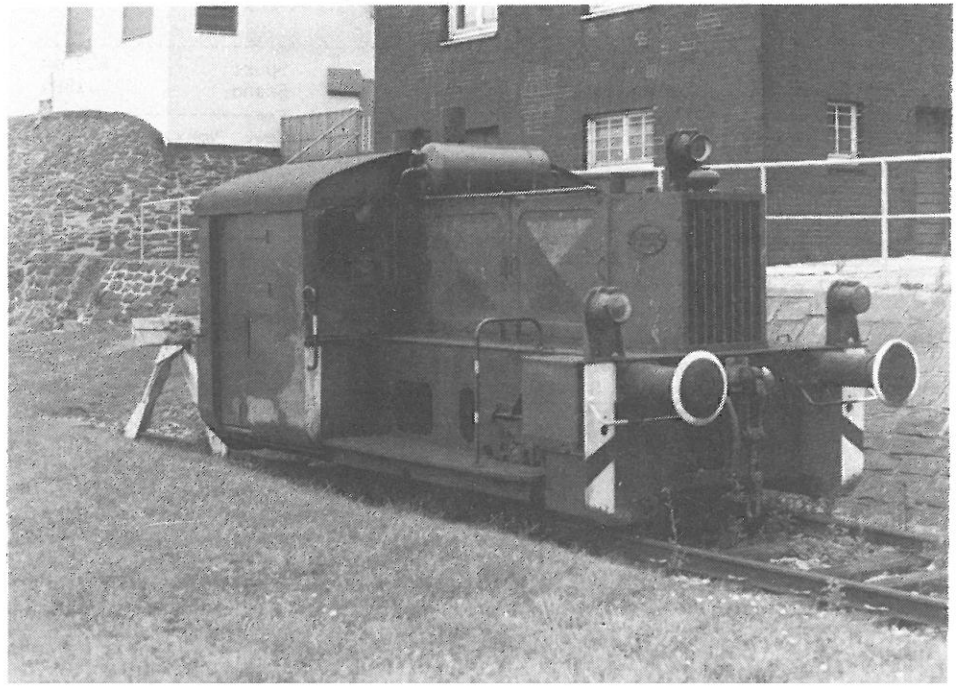
Die Ortsangaben Bonn und Duisburg bei den Didier-Werken beziehen sich lediglich auf den Verwaltungssitz.

G. Scharrer GmbH
4100 Duisburg-Hochfeld

Der Duisburger Umschlagsbetrieb, der zu je 50 % in den Händen der Rhenus AG und der Damco GmbH ist, besitzt zwei grüne Kleinlokomotiven, von denen eine eingesetzt wird, die zweite jedoch quer zum Gleis aufgebockt ist. Auch diese Maschine stammt aus ehemaligen DB-Beständen.
Fotografieren ist problemlos möglich; der Fußweg vom DB-Bahnhof Duisburg-Hochfeld Süd beträgt etwa 10 Min.



Scharrer GmbH: Die aufgebockte Lok 1 (oben) und die Einsatzlokomotive des Duisburger Hafenumschlagsbetriebes, aufgenommen am 7. August 1985 von Ulrich Völz, stehen am Rheinufer südlich der Eisenbahnbrücke (KBS 465/475) über den Fluß.



G. Scharrer GmbH
4100 Duisburg-Hochfeld

Spur: 1 435 mm
Stand: 07.08.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	KHD 55 760/1955	Bdh	A6M 517 R	107	16.5	30	a)
#	1	KHD 47 372/1944	Bdh	A6M 517 R	107	17	45	b)/abg.

a) = 1955 an DB, f. Würzburg (Köf 6213, sp. 322 048)
19.. an G. Scharrer, Duisburg

b) = 1944 an DR, f. RBD Kassel (Kbf 5276, sp. 323 936)
19.. an G. Scharrer, Duisburg

Paul Wüseke, Kalksandstein-Gasbeton-Werke, Werk II
4414 Sassenberg-Füchtorf

Die Deutz-Lok, die völlig verrostet zusammen mit einer ebenfalls verrosteten Lore im Werk abgestellt steht, kann problemlos aufgenommen werden - sofern sich das überhaupt noch lohnt ...
Angeblich soll diese Lok früher auch im Werk I gelaufen sein.
Die Windhoff-Lok steht in Sassenberg auf einem Spielplatz am Kirchplatz. Ihr Erhaltungszustand ist noch erstaunlich gut. Trotz Spielplatzbemalung (getauft auf den Namen "Heppel-Blitz") sind zumindest Schilder mit Baujahr und Fabriknummer angegeben. Der Rahmen der Lok ist aus Hoesch-T-Trägern geschweißt.
Im Kalkwerk selbst werden heute nur noch die Kalksteinpaletten auf einem 1 000 mm-Gleis per Seilzug aus dem Werk auf den Lagerplatz gefahren ...

Paul Wüseke, Werk II
4414 Sassenberg-Füchtorf

Spur: 600 mm
Stand: .1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	Deutz 21 247/1937	Bdm	OME 117 F	11/12	2.8	13.3	a), abg.
	oNr	Wind 371/1937	Bdm	LS 13s III	25			b)

a) = 1937 an Heinrich Kraushaar, Paderborn
19.. an Paul Wüseke, Werk II, Füchtorf

b) = 1937 an Elektro Apparate-Bau GmbH, Lippstadt
19.. an Paul Wüseke, Werk II, Füchtorf
19.. auf Spielplatz in Sassenberg aufgestellt

Paul Wüseke, Kalksandstein-Gasbeton-Werke, Werk I
4790 Paderborn-Sennelager

Nach dem 2. Weltkrieg stand die DL 1 der Westfälischen Landes-Eisenbahn auf deren Sennebahn (Wiedenbrück - Delbrück - Sennelager) bei Wiedenbrück, durch Kriegsschäden betriebsunfähig.
1949 kaufte das Kalksandsteinwerk Wüseke in Sennelager die Lok und arbeitete sie betriebsfähig auf, um sie dann auf dem 1 200 Meter langen Werksanschlußgleis zur WLE-Strecke einzusetzen. Das "Prunkstück" - so der Firmeninhaber - blieb allerdings nur fünf Jahre in Sennelager und soll dann, bereits in einem recht desolaten Zustand, an ein Salz- bzw. Kalibergwerk bei Hannover verkauft worden sein. Jetzt möchte der Klaus wissen, wer genau sich weiterhin mit der Lok abgegeben hat ...

Fertig zum Abtransport ins Hannoversche zeigt dieses Foto aus dem Jahre 1954 die Wüseke-Werklok - unklar ist, wohin sie gekommen ist.

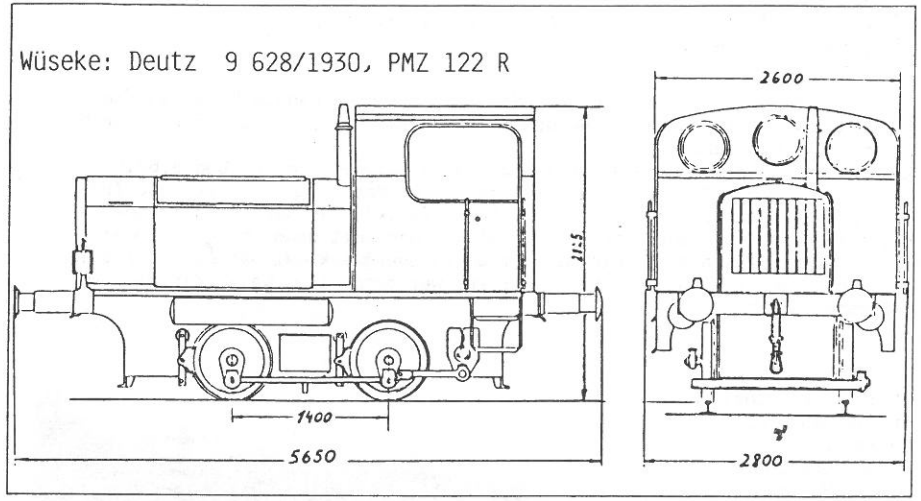
Foto: Wüseke/Slg. Klaus Linek

Paul Wüseke, Werk I
4790 Paderborn-Sennelager

Spur: 1 435 mm
Stand: .1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Deutz, 9 628/1930	Bdm	PMZ 122 R	30/33	9.5	18.5	a)

a) = 1930 an Bocholter Verkaufsverein f. Ziegeleifabrikate, Soest
an Heinert, Soest
1935 an Westfälische Landes-Eisenbahn (DL 1')
1949 an Paul Wüseke, Sennelager
1954 an ...



Thyssen Draht AG, Werk Gelsenkirchen
4650 Gelsenkirchen-Schalke

Im Jahre 1870 gründete Friedrich Grillo zusammen mit den Industriellen Funke, Schürenberg und Boecker das Drahtwalzwerk Boecker & Co. Benannt wurde das Werk nach dem Siegerländer Drahtfachmann Wilhelm Boecker, der als Mitbegründer und Teilhaber auch technischer Direktor des Werkes wurde.
Das Drahtwerk liegt in unmittelbarer Nähe der weiteren Schalker Industriebetriebe, deren Gründung auf Grillo zurückzuführen sind (z. B. Zeche Consol gegr. 1863, Gew. Grillo-Funke gegr. 1866, Glas- und Spiegelmanufaktur gegr. 1873).

1873 wurde von der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft die Emschertalbahn (Wanne - Schalke - Essen-Karnap - Osterfeld Süd) eröffnet, welche direkt am Werk vorbeiführt bzw. das Werk in zwei Hälften teilt.
1912 wurde das Drahtwerk von der Gutehoffnungshütte AG (GHH) übernommen, heute ist es ein Schwesterwerk der Thyssen Draht AG, Hamm, die wiederum 100 %ige Tochter der Thyssen AG, Duisburg, ist.

Das Gelsenkirchener Werk besitzt zwei eigene Diesellokomotiven. Möglicherweise stammt auch die Lok 1 des Hammer Werkes (KrMa 18 470/1958, ML 225 B) vom Gelsenkirchener Werk; laut Lieferverzeichnis wurde diese Lok an das 'Eisenwerk Gelsenkirchen' geliefert. Diese Bezeichnung trifft aber auch auf andere Werke zu. Die heutige Lok 3 stammt aus Hamm. Ob die unten angegebenen Daten stimmen, ist nicht sicher.
Man kann den Werkbahnbetrieb nur aus größerer Entfernung von außen beobachten, entweder von der 'Berliner Brücke' (Kurt-Schumacher-Str.) oder vom ehemaligen Landabsatz Consol 2/7 an der Magdeburger Str., von hier sieht man auch den Lokschuppen.
Vor einiger Zeit wurde die Deutz-Lok im Einsatz bei der Schrotthandlung Lisecki (liegt direkt am Gbf Gelsenkirchen-Bismarck) gesehen.

Thyssen Draht AG, Werk Gelsenkirchen 4650 Gelsenkirchen						Spur: Stand:	1 435 mm 09.1982
# Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
# 2	KHD 47 423/1951	Bdm	A4L 514 R	55	14	15	a)
# 3	Jung 13 030/1957	Bdh	RK 20 B	120			b)

a) = 1951 über Klöckner & Co., Duisburg, an Dt. Edelstahlwerke, Krefeld
19.. an Thyssen Draht AG, Gels.-Schalke (2)

b) = 1957 an Westfälische Union AG, Hamm (sp. Thyssen Draht AG, Hamm)
197. an Thyssen Draht AG, Gels.-Schalke (3)

Ziegelei Harsewinkel
4834 Harsewinkel

Westlich der Straße Harsewinkel - Greffen (B 513) liegt ziemlich weit von sonstiger Besiedlung entfernt die ehemalige Ziegelei Harsefeld.
Im Jahre 1978 war der Schienenverkehr bereits eingestellt, abgestellt vorhanden war noch eine Gmdr-Lok ohne Fabrikschilder. Die Lok besaß einen MWM-Motor mit der Aufschrift 'KD II 1162'.
Außerdem waren verschiedene Loren von Dolberg, Glaser & Pflaum, Essen, vorhanden.

Ziegelei Harsewinkel 4834 Harsewinkel						Spur: Stand:	600 mm 08.04.1978
# Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	Gmdr /	Bdm					abg.

Gebr. Laurenz, Baumwoll-Spinnereien
4434 Ochtrup

Die Ochtruper Baumwoll-Spinnereien Gebr. Laurenz, die spätere Baumwollspinnerei M. v. Delden, heute Piraiki-Patraiki van Delden Textil AG, hat längere Zeit einen Gleisanschluß an die Bundesbahnstrecke zwischen Ochtrup und Rheine gehabt. Auf dieser Anschlußbahn kamen mindestens zwei eigene Lokomotiven zum Einsatz.
Leider ist die 2.5 km lange Strecke einer Straßenverbreiterung und Parkplätzen zum Opfer gefallen, so daß die eigenen Triebfahrzeuge entbehrlich wurden.
Die Dampfspeicherlok wurde nach Angaben der Werksleitung 1967 zerlegt, die Diesellok verkauft. An wen, das ist freilich nicht bekannt - noch nicht ...

Gebr. Laurenz, Baumwoll-Spinnereien 4434 Ochtrup							Spur: Stand:	1 435 mm .1985
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	oNr	Hohenz 2 084/1906	Bfl			15		a)
	oNr	KHD 46 402/1947	Bdh	A6M 517 R	107	16	30	b)

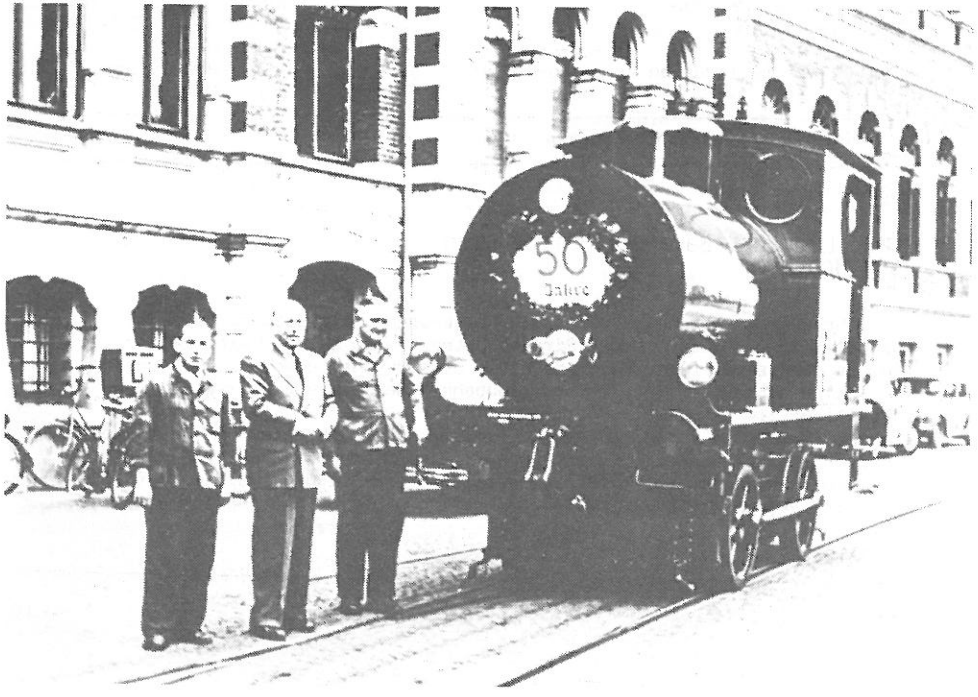
a) = 20.06.1906 an Gebr. Laurenz, Ochtrup
1967 verschrottet

b) = 17.11.1947 über Eickens, Bremen, an Gebr. Laurenz, Ochtrup
1967 an ...

In einer Werkszeitschrift der Baumwollspinnerei von 1956 findet sich ein netter Artikel über die Dampfspeicherlok. Unter dem Titel "Unsere Lok pfiff Salut - 50 Jahre Lokomotivbetrieb im Hauptwerk" wird neben einem Betriebsbuchauszug auch die eine oder andere Anekdote präsentiert. Abgeschlossen wird der Artikel mit folgendem Wunsch:

" Möge unsere alte Lokomotive als Zeuge einer guten und ruhigen Vergangenheit weitere 50 Jahre gen Langenhorst und zurück dampfen - trotz des beginnenden Atomzeitalters, trotz der Wasserstoffkraft und aller Giganten im Güterverkehr - zum Nutzen unserer Firma - das sei unser Wunsch !"

Nur 11 Jahre hielt dieser Wunsch vor ...



Karl J. Krewel, Ton-, Sand- und Quarzgruben
5353 Mechernich-Burg Zievel

Wer in Satzvey schon einmal auf dem Bahnhof gestanden hat, dem sind sicherlich die Verladeanlagen (Sturzgerüst mit Feldbahngleisen) gegenüber des Bahnhofsgebäudes aufgefallen. Leider werden die Anlagen nicht mehr gebraucht und verfallen. Sie gehören der Firma Karl J. Krewel, die sich mit der Gewinnung von verschiedener Tonsorten und deren Weiterverarbeitung befaßt.
Noch Ende 1974 waren drei Diema-Lokomotiven vorhanden, die heute aber wohl verschwunden sind. Die Lokliste beruht größtenteils auf Unterlagen des Herstellers.

Karl J. Krewel, Ton-, Sand- u. Quarzgruben 5353 Mechernich-Burg Zievel							Spur: Stand:	600 mm 09.1974
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Diema 1 293/1949	Bd	DS 40	40			a)/b)/LV
#		Diema 1 365/1950	Bd	DS 40	45			a)/abg.
#		Diema 1 526/1952	Bd	DS 40	45			a)/abg.
#?		Diema 1 825/1955	Bd	DS 40	50			c)/abg./LV
		Diema 1 889/1956	Bd	DS 28	28	4.3		c)/d)/LV
		Diema 1 962/1956	Bd	DS 28	28	4.3		c)/e)/LV
		Diema 2 441/1961	Bd	DS 28	28	4.3		c)/f)/LV

a) = 1949/1950/1952 über Glaser & Pflaum, Essen, an Karl Krewel, Burg Zievel

b) = Lokomotive erwies sich als zu leicht, daher:
1951 über IVB NV, Zwolle, an Koninklije Steenfabriek "De Vijf Eiken", Brabantse Rijen/NL (als Reservelok heute noch vorhanden) (700 mm)

c) = 1955/1956/1961 an Karl Krewel, Burg Zievel

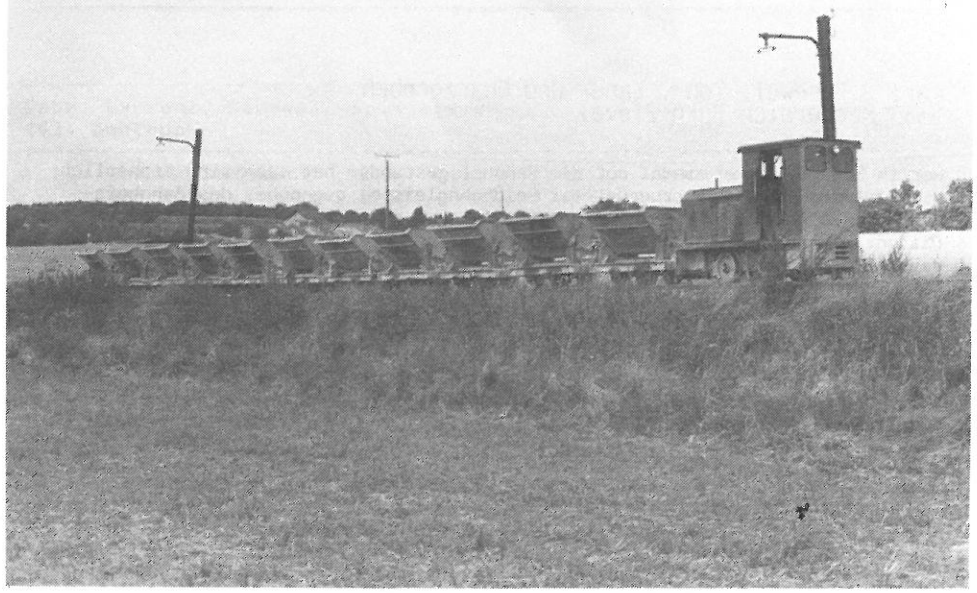
d) = 19.. an Klasmann Werke GmbH, Groß Hesepe (900 mm) (35, sp. 20)

e) = 19.. an Klasmann Werke GmbH, Groß Hesepe (900 mm) (17, sp. 2)

f) = 19.. an Klinkerwerk Uhlhorn, Grabstede (BE 6/82 -8-)

Foto links:

Laurenz, Ochtrup: Aus der Sammlung des ehemaligen Laurenz-Lokführers Bernhard Wenningmann stammt diese Aufnahme, die anläßlich des 50jährigen Geburtstages der Hohenzollern-Dampfspeicherlok im Jahre 1956 entstand; v.l.n.r. Rangierer Richters, Betriebsleiter Krebs, Lokführer Wenningmann.



Satzveyer Ton- u. Kaolinwerk: Die Streckenlok Diema 2 806/1965, DFL 60/1.2, bringt einen Leerzug in die Grube. Deutlich zu erkennen sind die noch vorhandenen Oberleitungsmasten. Das untere Foto mit der alten Entladehalle zeigt noch urige Feldbahnatmosphäre. In der Halle wird das abebaute Material in eine Speziallore verladen, die dann mittels Seilzuganlage über die DB-Strecke Euskirchen - mechernich hinweggezogen wird. Beide Aufnahmen sind am 2. September 1985 entstanden (Bubi & Uli).

Satzveyer Ton- und Kaolinwerk mbH
5353 Mechernich-Satzvey

Das Werk beutet die Klebsandtagebaue Hans-Rolf und Karl, sowie die Klebsandgrube Lichtenberg in Satzvey aus. Die Feldbahnverbindung von letzterer Grube zum Werk nahe des DB-Bahnhofes Satzvey (KBS 430) wird weiterhin aufrechterhalten. Zum Einsatz kommen in der Regel die drei Diema-Lokomotiven, von denen eine den Streckendienst versieht, die beiden anderen jeweils eine Hälfte des Zuges auf die beiden Streckenäste in der Grube bringen.
Als betriebsfähige Reserve steht die kleinere der beiden O&K-Loks im Lokschuppen, die Elektrolok und die größere O&K-Lok stehen im Freien in der Nähe der Werkstatt.
Die Oberleitung ist jetzt auf der gesamten Streckenlänge abgekniffen worden, die Oberleitungsmasten stehen jedoch noch.

Satzveyer Ton- und Kaolinwerk mbH — Spur: 600 mm
5353 Mechernich-Satzvey — Stand: 02.09.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	BBC 5 081/1928	Bo					abg.
		O&K 25 023/1950	Bdm	MD 2 B		4.5		b), LV
		O&K 25 105/1951	Bdm	MV 0		2.9		b), LV
		O&K 25 247/1952	Bdm	MD 2 B		4.5		b), LV
#	oNr	O&K 25 784/1957	Bdm	MV 4 A		8	20	abg./b)
#	oNr	O&K 25 773/1959	Bdm	MV 2		5	12.5	Res./b)
#	oNr	Diema 2 806/1965	Bdh	DFL 60/1.2	60	6.5		a)
#	oNr	Diema 2 828/1965	Bd	DS 40/1	45	6.5		b)
#	oNr	Diema 3 224/1971	Bd	DFL 60/1.2	62	6.5		b)

a) = 1965 an IVB NV, Zwolle/NL (DS 30/1, 700 mm, 5 t)
1978 über Diema (Umbau) an Satzveyer Ton- u. Kaolinwerk, Satzvey

b) = neu gel. an Satzveyer Ton- u. Kaolinwerk, Satzvey

Satzveyer Ton- u. Kaolinwerk: Sehr schnell geht der Lokwechsel an der Übergabestelle kurz vor der Grube vonstatten. Diema 2 828/1965, DS 40/1, wird sich gleich vor den Leerzug setzen, während dahinter schon Diema 2 806/1965, DFL 60/1.2, auf ihre Fuhre zum Werk wartet.

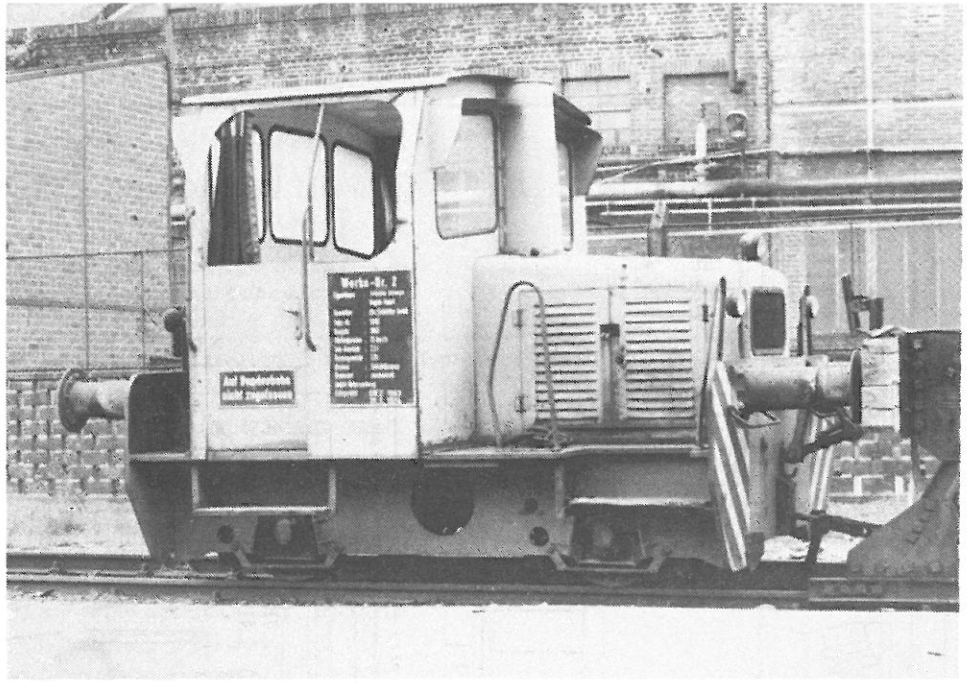
Feldmühle AG, Werk Kabel
5800 Hagen-Kabel

Zwei hellblaue Schöma-Loks, die man hin und wieder auch von der Bahnstrecke nahe des DB-Bahnhofes Hagen-Kabel (KBS 360) erkennen kann, besitzt die bekannte Papierfabrik zum Verschub ankommender und abgehender Wagen.
Die kleinere Schöma-Lok wird nur im äußersten Notfall eingesetzt, in der regel besorgt also die Lok 1 die Rangiergeschäfte.

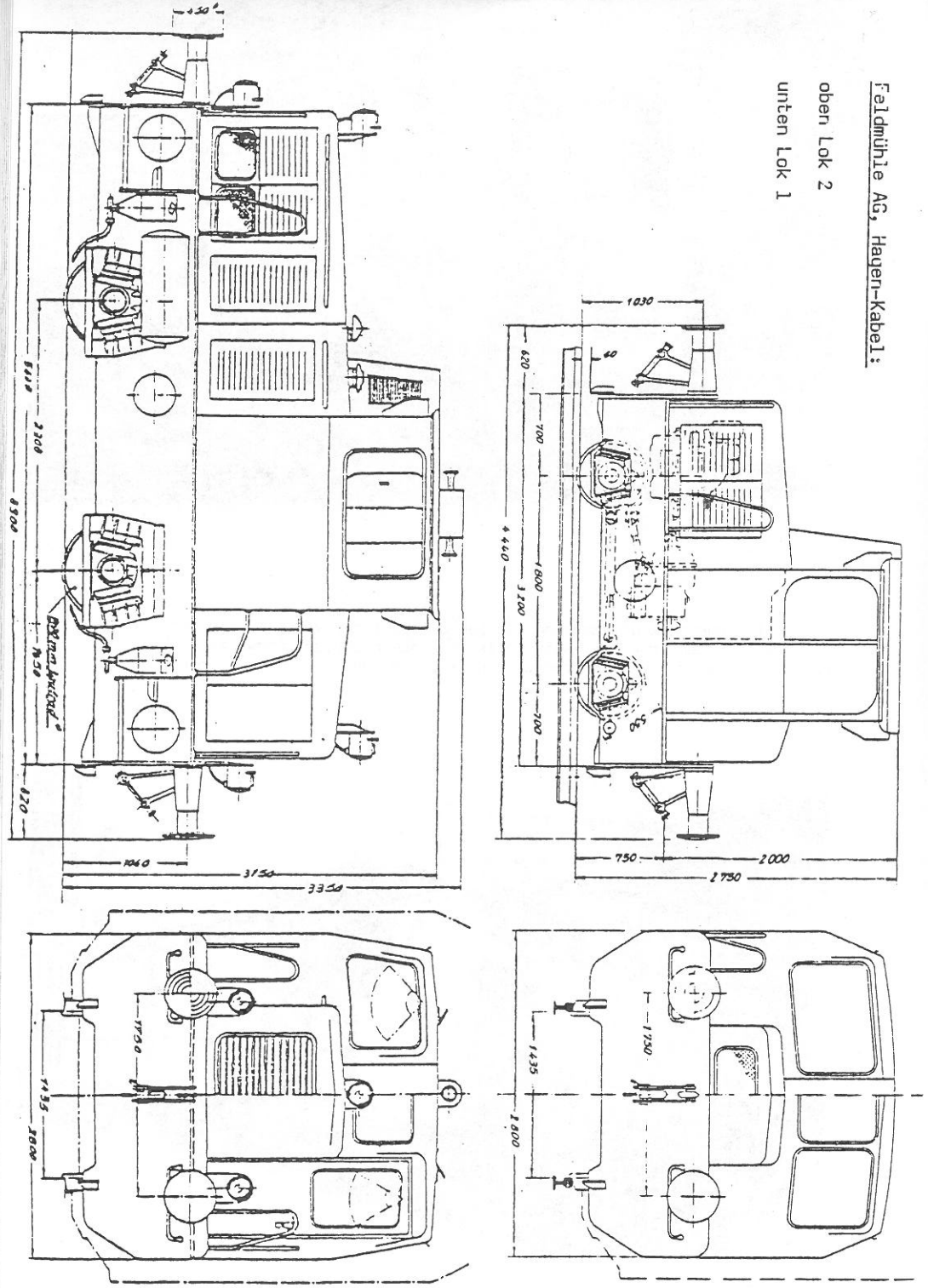
Feldmühle AG, Werk Kabel
5800 Hagen-Kabel

Spur: 1 435 mm
Stand: 24.08.1982

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	1	Schöma 2 630/1963	Bdh	CFL 150 DBR	154	24	20	neu gel.
#	2	Schöma 2 681/1963	Bdh	CFL 30 DCR	22	7.5	15	neu gel.



Feldmühle, Hagen-Kabel: Während die Lok 2 (oben) nur wenig zu tun hat, muß die Lok 1 (unten) die mit Papierrollen beladenen Schiebewandwagen im Werk rangieren. Beide Aufnahmen entstanden am 24.08.1982. Fotos: U. Völz



Falzziegelwerke Carl Ludowici (BE 5/83 -24-)
6729 Jockgrim

Falzziegelwerke Ludowici 6729 Jockgrim							Spur: Stand:	500 mm .1985
# Nr.	Herstellerdaten		Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	Krauß	6 423/1911	Bt					a)/b)
	Krauß	7 764/1920	Bt					a)/b)
102	Deutz	13 719/1935	Bdm	OMZ 122 F	38/42	7	20	a)/c)
103	Deutz	6 747/1926	Bdm	LM 216 F				c)
108	Gmdr	4 436/1949	Bdh	HF 50 B	50	8	20	c)

a) = neu an Carl Ludovici, Jockgrim

b) = Verbleib unbekannt

c) = 1972 verschrottet

Heute wollen wir noch einmal eine vervollständigte Lokomotivliste des Ziegelwerkes abdrucken. Die Krauß-Lokomotive 7 764 könnte den Namen "München" getragen haben. Die Typenbezeichnung LM 216 könnte auch darauf hinweisen, daß die Motorenfabrik Oberursel AG bei der Erstellung dieser Lok mitgewirkt hat.
Das Ludwigshafener Werk der Falzziegelwerke Ludowici besaß ehemals folgende Lokomotiven (auch Spur 500 mm):

- Krauß 1 866/1887
- Krauß 1 905/
- Krauß 2 279/1891 "Maria Augusta"
- Krauß 3 081/1894 "Barbara"
- Krauß 5 745/1908

Diese Lokomotiven gingen neu an Ludowici.
Die oben erwähnte Lokomotive mit dem Namen "München" ging in den 60er Jahren an den Besitzer des Fahrzeugmuseums Marxzell-Albtal.

Suche für die Aufstellung in meinem Garten als Denkmal eine Feldbahndiesellok, die äußerlich noch zu retten ist und die nicht allzu weit von meinem Wohnort entfernt abzuholen ist.
Gert-Uwe Detlefsen, Riihimäkistr. 38a, 2360 Bad Segeberg

Suche für den Aufbau einer kleinen privaten Feldbahnanlage Gleise, Weichen, kleine Diesellok, Loren und Zubehör.
Dieter Hofherr, Tel. 0 63 27 / 45 70 oder abends 0 63 27 / 29 54

Suche Abdeckklappen für Motorvorbauten von Jung-Feldbahnlokomotiven der Typen EL 110, ZL 105 und ZL 114.
Günther Hunger, Friedrich-Hebbel-Gasse 9, A-8010 Graz

Ziegelwerk Hermann Hess & Sohn
7050 Waiblingen

Ziegelei Hermann Hess & Sohn
7050 Waiblingen

Spur: 600 mm
Stand: 27.07.1984

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	Jung	7 138/	Bdm	EL 105	11/12	2.9		a)
	Diema	2 253/1959	Bd.	DS 20	22	3.3		b)
#	Diema	2 307/1960	Bd.	DS 11/2	11	2.2		abg., c)
	Diema	2 673/1964	Bd.	DS 20	22	3.5		d), neu

a) = Verbleib unbekannt

b) = 1959 an Hermann Eyler & Co., Elmshorn (DS 14)
19.. an Diema (Umbau in DS 20)
19.. an Ziegelei Baumbach, Friedland/Han.
19.. an Diema
19.. an Ziegelei Hermann Hess
1979 an Ziegelwerk Kegelmann, Achern

c) = 1960 an Ziegelei Bobingen Franz Miehle, Bobingen b. Augsburg
19.. an Ziegelei Hermann Hess

d) = 19.. an J. Braun, Friedrichshafen-Kluftern (Händler)
1979 an Ziegelwerk Kegelmann, Achern

Der Feldbahnbetrieb ist seit längerer Zeit eingestellt - von den ehemals vorhandenen Lokomotiven ist noch eine abgestellt vorhanden.

Achtung!

Das Inhaltsverzeichnis des BAHN-EXPRESS-Jahrganges 1985 wird dem Heft 2/86 beigeheftet sein. Sollten Sie die Hefte binden lassen wollen, so bitten wir noch um etwas Geduld.

Foto rechts:

Ziegelei Neuschwander: Walter Listl nahm am 24. August 1983 Diema 2 494/1962, DS 14, zusammen mit dem Hydraulikkipper Diema 3 276/1972, HFK 5/3, während der Beladung in der Grube auf.

Ziegelei Neuschwander
7129 Brackenheim

Ziegelei Neuschwander
7129 Brackenheim

Spur: 600 mm
Stand: 24.08.1983

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	Schöma	2 394/1960	Bdm	KDL 6	8	1.5		abg., neu
#	Diema	2 463/1961	Bdm	DL 6	8	1.15		abg., a)
#	Diema	2 494/1962	Bd.	DS 14	16	2.8		b)
#	Diema	3 276/1972	2+2	HFK 5/3	Hydraulikkipper			c)

a) = 1961 an Ziegelwerk Jos. Sandrock & Sohn, Baumbach Bez. Kassel
19.. an Ziegelwerk Neuschwander

b) = 1962 an Georg Heerten, Tiefbau, Wilhelmshaven-Rüstersiel
19.. an Ziegelei Michael Forsthofer, Essenbach b. Landshut
1981 an Ziegelwerk Neuschwander

c) = 1972 an Ziegelei Michael Forsthofer, Essenbach b. Landshut
1981 an Ziegelwerk Neuschwander

Der Betrieb mit Kipploren ist vorbei, seit von der Ziegelei Forsthofer eine Diema-Lok zusammen mit dem Hydraulikkipper übernommen wurde. Die Stammstrecke ist auf Betonplatten verlegt. Vorhanden sind heute drei Lokomotiven.

Baustoffwerke Mühlacker
7130 Mühlacker

Baustoffwerke Mühlacker 7130 Mühlacker							Spur: Stand:	600 mm 26.07.1984
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	1	Diema 2 420/1961	Bd.	DS 28	28	4.3		neu gel.
#	2	Diema 2 466/1961	Bd.	DS 28	28	4.3		neu gel.
#		Diema 2 581/1962	Bd.	DS 28	28	4.3		a)
#	3	Diema 2 721/1964	Bd.	DS 28	28	4.3		abg., neu
#		Diema 4 429/1980	2	HFK 5/6.1	Hydraulikkipper			neu gel.

a) = 1962 an Zürcher Ziegeleien, Zürich, für Werk Rafz, Schnait/Schweiz
19.. an Baustoffwerke Mühlacker, Werk Schwenningen
1983 an Baustoffwerke Mühlacker, Werk Mühlacker

Im Gegensatz zum stillgelegten Werk in Schwenningen wird hier noch mit Feldbahn gefahren. Vorhanden sind Diema-Lokomotiven, ein Hydraulikkipper und zahlreiche Kipploren. Sowohl im Juli 1983 als auch am Stichtag wurde mit den Kipploren gefahren. Da Lok 3 wegen eines Defektes ausgefallen ist, wurde eine Ersatzlok aus dem Werk Schwenningen herangeschafft.
In Schwenningen selbst müßten zwei weitere Diema-Loks (2 250/1959, DS 20 und 2 812/1965, DS 28) vorhanden (gewesen) sein.

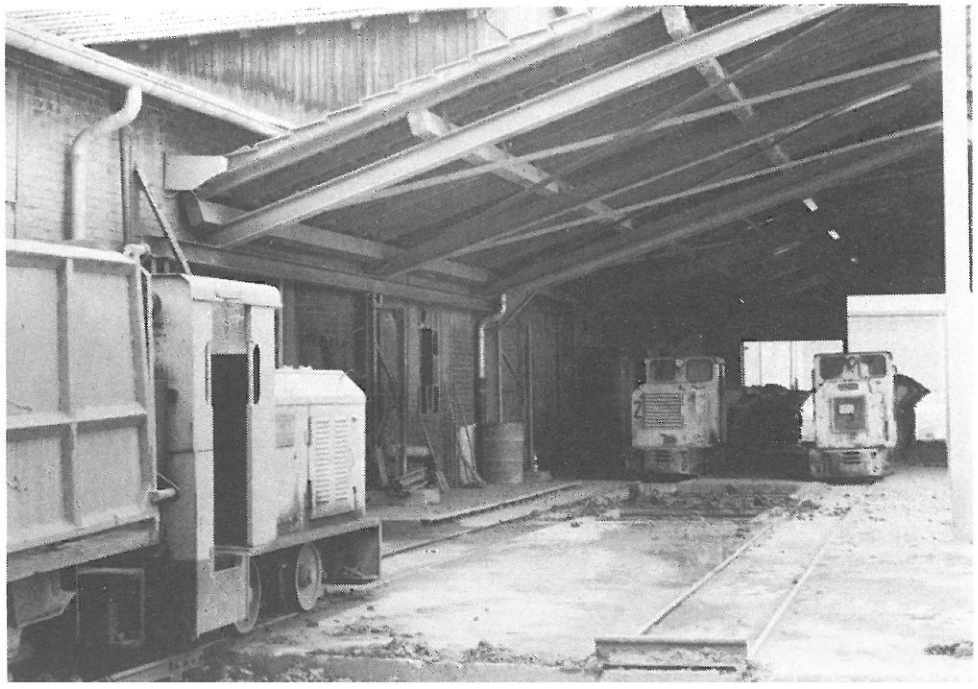
Wilhelm Neuss, Schrotthandel
7143 Vaihingen Nord

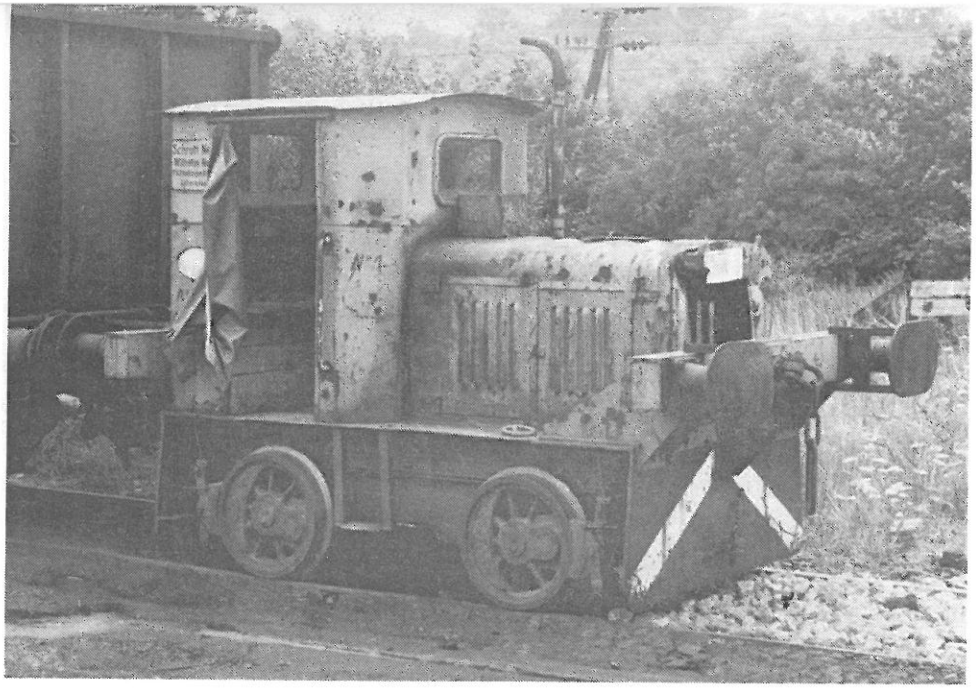
Die Lokomotive wurde etwa 1976/78 von der Stuttgarter Bauunternehmung Baresel übernommen. Zu diesem Zeitpunkt war die ehemalige Schmalspurlok bereits auf Normalspur umgerüstet.
Vorher besaß Schrott Neuss noch keine Lokomotive. Das Werk ist vom DB-Bahnhof Vaihingen Nord in wenigen Minuten zu Fuß zu erreichen.

Wilhelm Neuss 7143 Vaihingen Nord							Spur: Stand:	1 435 mm 29.07.1983
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	1	Gmdr 1 353/1935	Bdm		20/22			a)

a) = ca. 1977 ex Baresel, Stuttgart (ehem. Schmalspurlok)

Baustoffwerke Mühlacker: Die obere Aufnahme zeigt die defekte Lok 3 (Diema 2 721/1964, DS 28) vor der Lok 2 (Diema 2 466/1961, DS 28), das untere Foto zeigt ergänzend ganz links noch Lok 1 (Diema 2 420/1961, DS 28). Walter Listl fotografierte in Mühlacker am 26.07.1984.





Wilhelm Neuss, Vaihingen-Nord: Ein wahrlich außergewöhnliches Gerät besitzt der Schrotthändler zum Herumschubsen von Güterwagen auf seinem Betriebsgelände - Aufnahme vom 29.07.1983.

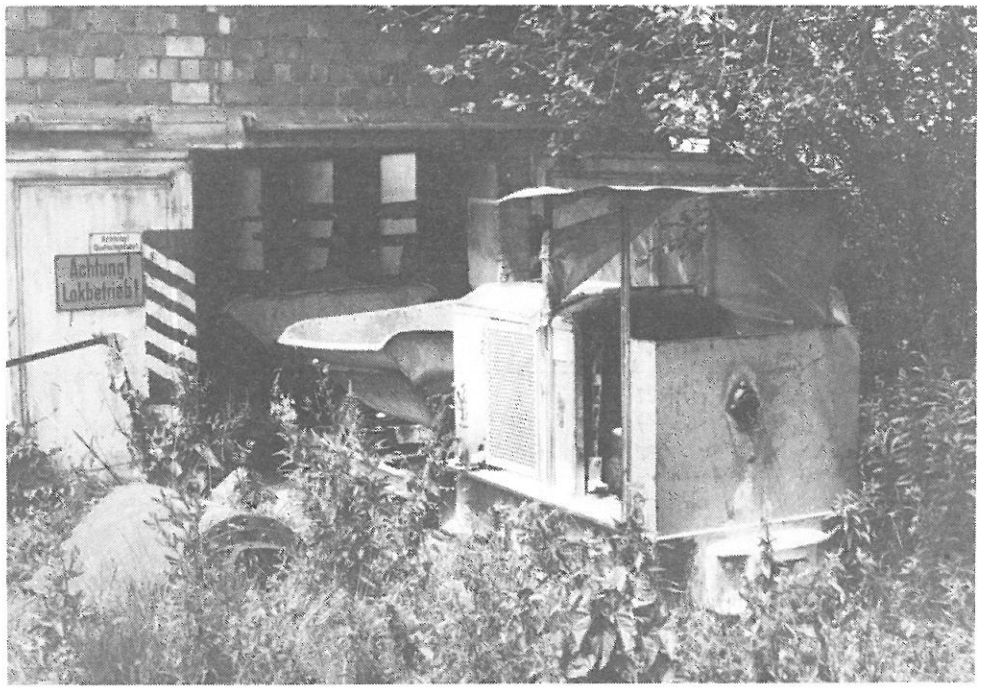
Ziegelei E. Armbruster
7234 Aichhalden-Rötenberg

Ziegelei E. Armbruster — Spur: 600 mm
7234 Aichhalden-Rötenberg — Stand: 25.07.1984

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#		Diema 2 113/1957	Bdm	DL 8	10	2		a)
#		Strüver /	Bdm	Schienenkuli				abg.

a) = 1957 an Adam Meyer, Frommern Kr. Balingen
19.. an Armbruster, Aichhalden-Rötenberg

Das sehr altertümliche Werk hat eine kleine Feldbahn mit sehr reizvoller Strecke (ca. 300 m) in Betrieb. Ein Schienenkuli ist abgestellt.



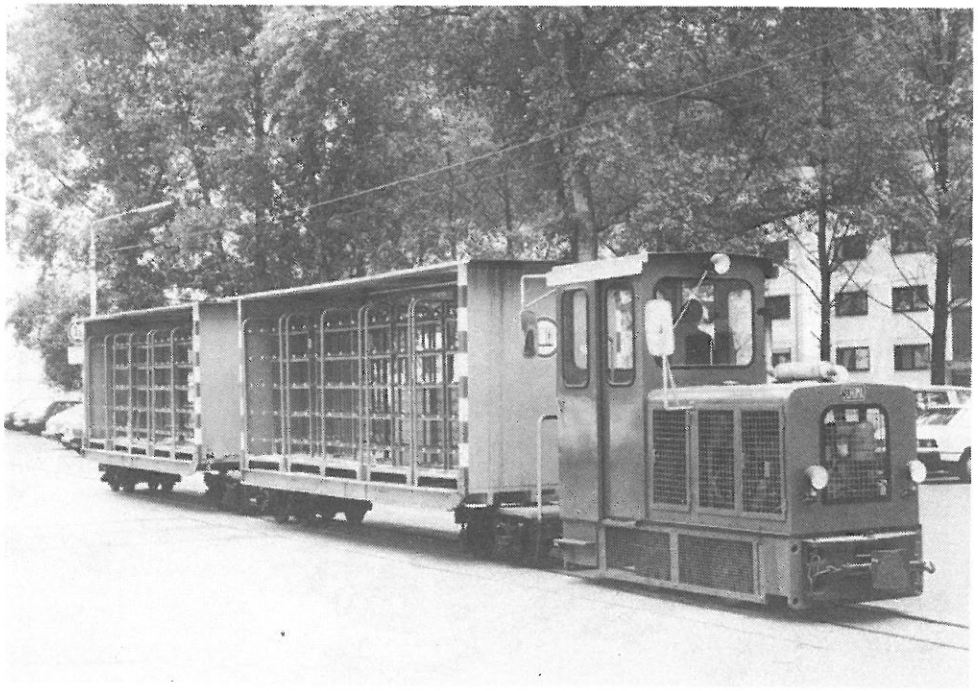
Ziegelei Armbruster, Aichhalden-Rötenberg: Beide Motive zeigen die kleine Diema-Lok der alten Ziegelei - oben im Werk, unten zusammen mit dem Bagger in der Grube. Beide Fotos nahm Walter Listl am 25. Juli 1984 auf.

Spinnerei Donnelley & Geradi
7517 Waldbronn-Busenbach

Spinnerei Donnelley & Geradi 7517 Waldbronn-Busenbach							Spur: Stand:	600 mm 26.07.1984
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	...	. .../1921	Bo					abg.
	SSW	1 576/1921						
#	Schöma	4 648/1982	Bdh	CHL 30 G	39	6		neu gel.

Seit Anfang des Jahres 1983 herrscht nur noch Dieselbetrieb zwischen den beiden Werksteilen. Die Oberleitung wurde inzwischen entfernt.

Spinnerei Donnelley & Geradi, Waldbronn-Busenbach: Jetzt dieselt's nur noch auf dieser 600 mm-Bahn. Daß der Betrieb dennoch nicht uninteressant ist, beweist das Foto der Schöma 4 648/1982, CHL 30 G, mit ihrem Zug, das Walter Listl am 26. Juli 1984 aufnahm.



Ziegelwerk Kegelmann
7590 Achern-Oberachern

Ziegelwerk Kegelmann 7590 Achern-Oberachern							Spur: Stand:	600 mm 27.07.1984
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	Hen	1 457/1937	Bdm					abg.
#	Diema	2 253/1959	Bd.	DS 20	22	3.3		a)
	Diema	2 473/1961	Bdm	DL 8	8	2.0		b)
#	Diema	2 673/1964	Bd.	DS 20	22	3.5		c)
#	Diema	2 759/1965	Bd.	DS 20	22	3.3		abg., d)

a) = 1959 an Hermann Eyler & Co., Elmshorn (DS 14)
19.. an Diema (Umbau in DS 20)
19.. an Ziegelei Baumbach, Friedland/Han.
19.. an Diema
19.. an Ziegelwerk Hermann Hess & Sohn, 7050 Waiblingen
1979 an Ziegelwerk Kegelmann, 7590 Achern-Oberachern

b) = 1961 an Ziegelei Moelter, Wembach/Odenw.
19.. an Ziegelwerk Kegelmann, 7590 Achern-Oberachern
19.. Verbleib unbekannt

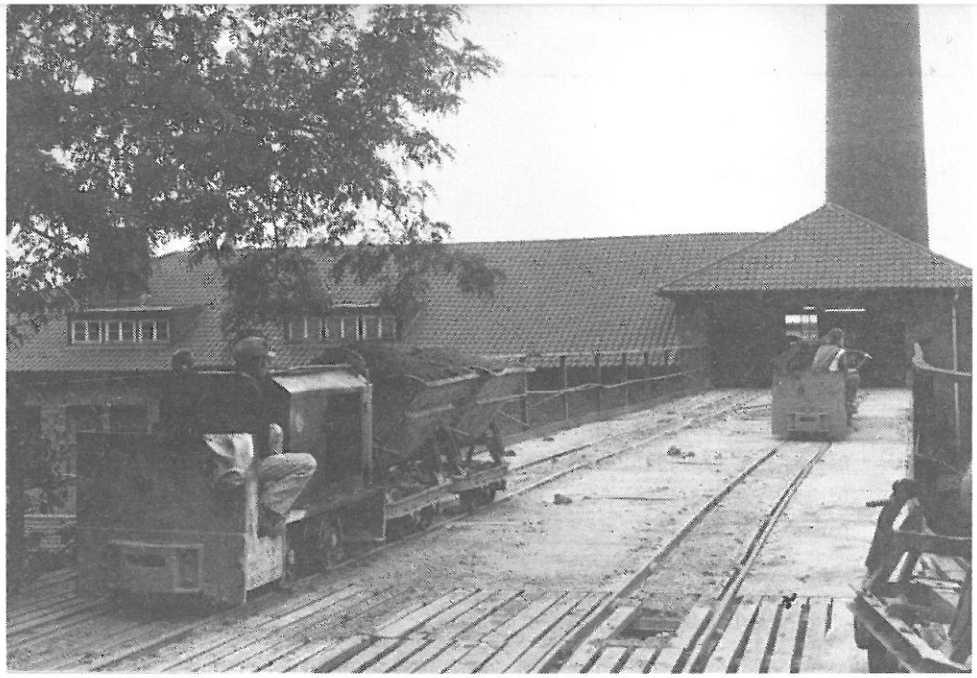
c) = 1964 an Ziegelwerk Hermann Hess & Sohn, 7050 Waiblingen
19.. an J. Braun, Friedrichshafen-Kluftern (Händler)
1979 an Ziegelwerk Kegelmann, 7590 Achern-Oberachern

d) = 1965 an Tonwerk Bott, Oberbrechen
19.. an Ziegelei Ludw. Nungesser, Pfungstadt
19.. an Ziegelwerk Kegelmann, 7590 Achern-Oberachern

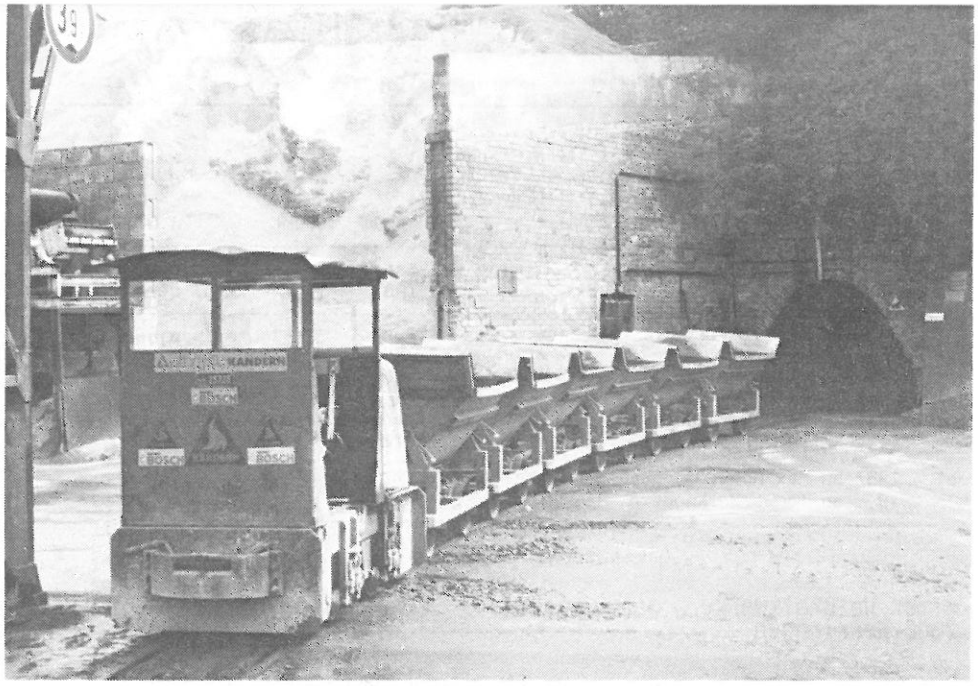
Es wird an zwei Streckenästen abgebaut - insgesamt sind vier Lokomotiven vorhanden.

Tonwerke Kandern
7842 Kandern

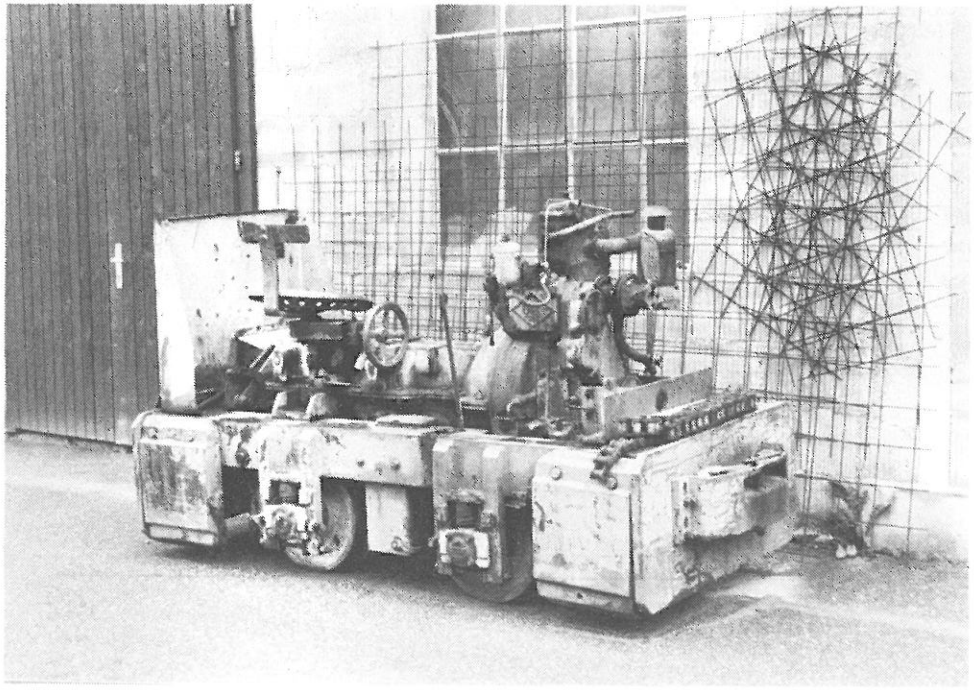
Dieses Werk ist nach wie vor in Betrieb. Im Einsatz ist eine Lok mit sechs Muldenkippern, die auf der kurzen Strecke (ca. 150 m) eine Straße per Tunnel unterqueren. In der Grube befindet sich eine Betonrampe, wo die Loren per Radlader beladen werden.
Angeblich sollen beide Loks aus der Schweiz (Wandplattenfabrik Laufen) stammen.



Ziegelwerk Kegelmann, Achern: Zwei der Diema-Loks der Ziegelwerke kurz vor der Entladehalle - links Diema 2 253/1959, DS 20, rechts Diema 2 673/1964, DS 20. Die untere Aufnahme, die ebenfalls am 27.07.1984 in der Kamera von Walter Listl entstand, zeigt nochmals Diema 2 253/1959, DS 20, allerdings während der Beladung.



Tonwerke Kandern: Walter Listl nahm am 24.07.1984 die Einsatzgarnitur (mit O&K 25 738/1957, MV 1 A) vor dem Straßentunnel auf (oben); die untere Aufnahme zeigt die in Aufarbeitung befindliche O&K 25 136/1951, MV 1.



Tonwerke Kandern 7842 Kandern							Spur: Stand:	600 mm 24.07.1984
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	O&K 25 136/1951	Bdm	MV 1		3.6		a), abg.
#	oNr	O&K 25 738/1957	Bdm	MV 1 A		4		b)

a) = 1951 an Wander-Wendel/Schweiz (für Wandplattenfabrik Laufen/Schweiz ?)
19.. an Tonwerke Kandern (derzeit in Aufarbeitung)

b) = 1957 an Max Hohl, Baumaschinen, Stuttgart-Degerloch
19.. an Tonwerke Kandern

Ulmer Weißkalkwerke
7906 Herrlingen

Der Schmalspurbetrieb ist vor ca. 10 Jahren aufgegeben worden. Dennoch sind heute fünf Loks abgestellt vorhanden. Zwei Loks stehen in einer Halle (Gmdr 4 763 und die Deutz-Lok), zwei weitere Gmdr-Loks befinden sich im Steinbruch. Die Jung-Lok ist unzugänglich.
Bei der Deutz-Lok dürfte es sich um eine kleine Grubenlok des Typs MLH 714 o.ä. handeln. Die Zementwerke in dieser Region haben in den 30er Jahren mehrere Loks dieser Baugröße erhalten.

Ulmer Weißkalkwerke 7906 Herrlingen								Spur: Stand:	500 mm 28.07.1983
#	Nr.	Herstellerdaten		Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	1	Gmdr	4 542/1949	Bdm		14	3	12	a), abg.
#	2	Gmdr	4 748/1952	Bdm		14	3	12	a), abg.
#	3	Gmdr	4 763/1954	Bdm		14	3	12	a), abg.
#		Jung	/	Bdm					abg.
#		Deutz	/	Bdm					abg.

a) = 1949/1952/1954 an E. Schwenk, Herrlingen (≙ Ulmer Weißkalkwerke)
(Gmdr 4 763 geliefert über Dolberg, Glaser & Pflaum, Essen)

Ziegelwerk J. G. Scheerle
7947 Mengen

Ziegelwerk J. G. Scheerle 7947 Mengen								Spur: Stand:	600 mm 14.07.1982
#	Nr.	Herstellerdaten		Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	Carlo	Schöma	1 408/1952	Bdm	CDL 14	15	2.5		a)
	Anton	Gmdr	5 088/1960	Bdm		22/24	4.2		b)

a) = 1952 an Dampfziegelei Alsfeld/Hessen
19.. an Ziegelwerk J. G. Scheerle, 7947 Mengen
1982 verschrottet

b) = 1960 an Schofer Kamin- und Ziegelwerk, Waiblingen (Spur 680 mm)
19.. an Ziegelwerk J. G. Scheerle, 7947 Mengen
1982 an ... (Eisenbahnfreunde)

Die Feldbahn wurde 1981 eingestellt. Die Aufgaben der Bahn haben jetzt Förderbänder übernommen. Heute ist nichts mehr von der Feldbahn zu sehen. 1982 wurde die letzte Lok zusammen mit Gleismaterial an Eisenbahnfreunde verkauft.

Torfwerk Gebr. Patzer
7981 Waldburg-Reichermoos

Torfwerk Gebr. Patzer 7981 Waldburg-Reichermoos								Spur: Stand:	600 mm 12.10.1984
#	Nr.	Herstellerdaten		Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#		Diema	1 426/1951	Bdm	DL 8	8/9	2		a), abg.
#		Diema	1 688/1954	Bdm	DS 22	28	3.8		b), abg.
		Jung	6 160/	Bdm	EL 105		2.9		c)
		Jung	13 250/1962	Bdm	EL 105	11/12	3		c)
		Gmdr	4 649/1951	Bdm		18/20	4.2		c)

a) = 1951 an Ziegelwerke Gebr. Gairing, Riedlingen/Württemberg
19.. an Torfwerk Gebr. Patzer, Waldburg-Reichermoos

b) = 1954 an Liether Kalkwerke J. Hell & Co., Lieth bei Uetersen
19.. an Einheitserde W. Tantau, Tornesch
19.. an Torfwerk Gebr. Patzer, Waldburg-Reichermoos

c) = Verbleib unbekannt

Trotz Versicherung Herrn Patzers, die Bahn 1983 wieder aufzubauen, hat sich bis heute nichts getan. Es muß bezweifelt werden, ob hier jemals wieder Gleisbetrieb stattfinden wird. Die Gleise sind zum Großteil abgebaut oder zugewachsen. Von den ehemals vorhandenen Loks konnten nur noch zwei aufgefunden werden.

Torfwerk Kneer
7983 Pfrungen bei Wilhelmsdorf

Bei diesem kleinen Torfabbaubetrieb sind zwar viele Lokomotiven vorhanden, zum Einsatz kommt jedoch nur die Diema-Diesellok, die Deutz-Lok mit der bekannten Fabriknummer ist Reservemaschine.

Torfwerk Kneer
7983 Pfrungen bei Wilhelmsdorf

Spur: 600 mm
Stand: 14.07.1982

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	Diema 1 684/1954	Bdm	DS 22	28	3.8		a)
#	oNr	Jung 6 739/	Bdm	EL 110	11/12	4		abg.
#	oNr	Deutz 13 452/1934	Bdm	OME 117 F	11/12	4	13.3	b)
#	oNr	Deutz /	Bdm		11/12			abg.
#	oNr	Deutz /	Bdm		11/12			abg.
	oNr	Deutz /	Bdm		8/9			verschr.

a) = 1954 an Ziegelwerk Immenstaad Emil Heger & Co., Immenstaad/Bodensee
19.. an Kneer, Pfrungen

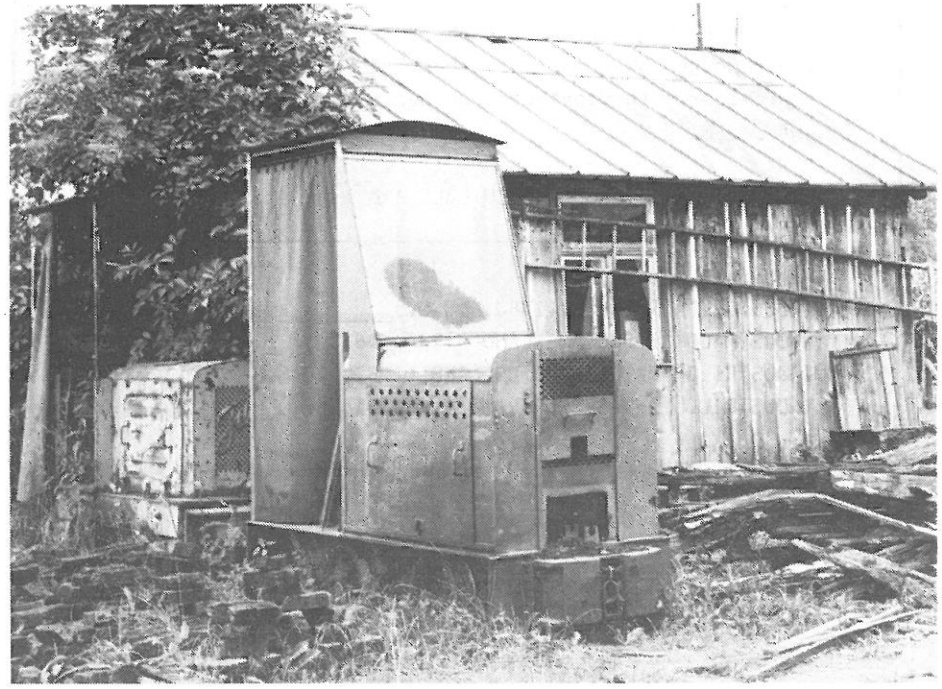
b) = 1934 über Glaser & Pflaum an Gesellschaft für Bahnbau und Tiefbau, Essen
19.. an Kneer, Pfrungen

Flachglas AG, Werk Weiherhammer
Bayer. Berg-, Hütten- und Salzwerke AG, Werk Weiherhammer
8481 Weiherhammer

Die Flachglas AG - in Weiherhammer erst vor wenigen Jahren eröffnet - betreibt einen Werksanschluß zum DB-Bahnhof Weiherhammer (KBS 861), der etwa einen Kilometer lang ist. Auf ihm kommt eine im Jahre 1979 aus Weiden übernommene Henschel-Diesellok zum Einsatz. In Weiden gibt es seitdem keine Lokomotive mehr.

Der an der DB-Strecke Weiden - Neukirchen (b. Sulzbach) gelegene Ort Weiherhammer hat noch mehr zu bieten: Auf der anderen Seite der Strecke - ebenfalls nur wenige Schritte vom DB-Bahnhof entfernt - liegt das BHS-Werk Weiherhammer. Es kommt hier eine ehemalige DB-Köf II zum Einsatz.

Torfwerk Kneer: Noble Führerstandsüberdachungen haben die Loks des Torfwerkes allemal aufzuweisen: Oben die Einsatzlok Diema 1 684/1954, DS 22, unten die Reservelok Deutz 13 452/1934, OME 117 F, zusammen mit der abgestellten Jung 6 739/19.., EL 110, aufgenommen von Walter Listl am 14.07.1982.



Der **Bahn-Express** bietet an:

SJK SMÅBANEAVDELNING:

MATS FREDING

INDUSTRILOK I BOHUSLÄN OCH DALSLAND

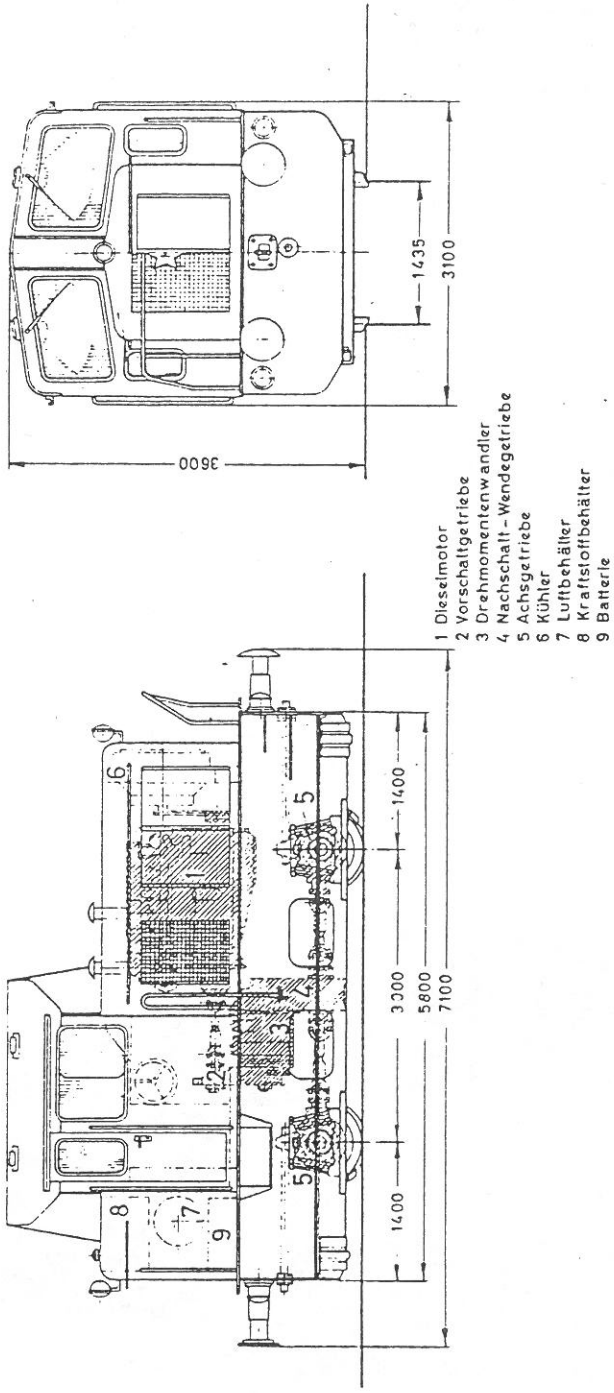
Nun können wir Ihnen mit der Veröffentlichung INDUSTRILOK I BOHUSLÄN OCH DALSLAND das nunmehr fünfte Büchlein über schwedische Industrieeisenbahnen der SJK Småbaneavdelning anbieten.
In der gewohnt guten Qualität, Ausführlichkeit und mit vielen guten SW-Fotos bereichert ist hiermit eine weitere empfehlenswerte Broschüre aus der Reihe 'Industrilok 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 PA 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

Flachglas AG, Werk Weiherhammer: Lok o.Nr. (Henschel 31 093/1965)



Flachglas AG, Werk Weiherhammer — Spur: 1 435 mm
8481 Weiherhammer — Stand: 13.07.1983

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	Hen 31 093/1965	Bdh	DHG 240	240	28	20	a)

a) = 1965 an Delog Detag, Werk Weiden (≙ Flachglas AG, Werk Weiden)
1979 an Flachglas AG, Werk Weiherhammer

Flachglas-Werke mit Lokomotiven soll es außer in Gelsenkirchen noch in Witten und in Gladbeck geben.

Nach Löttgers soll die DB 322 001 im Jahre 1975 an die Firma 'Dörentrup Quarz' verkauft worden sein.

Flachglas AG, Weiherhammer: Eine ganz gewöhnliche DHG 240 ist die Lokomotive der Glashütte (Hen 31 093/1965), hier am 13.07.1983 auf dem mitten im Wald gelegenen Werksgelände aufgenommen.

Bayer. Berg-, Hütten- und Salzwerke AG — Spur: 1 435 mm
8481 Weiherhammer — Stand: 13.07.1983

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#		Jung 5 472/1933	Bdh					b), ex DB

b) = 1975 ausgemustert (22.03.1975 Bw Kirchweyhe)(Köf 4164, sp. 322 001)
1975 an Bayer. Berg-, Hütten- und Salzwerke AG, Werk Weiherhammer

Ziegelwerk Nordhausen
DDR-5500 Nordhausen

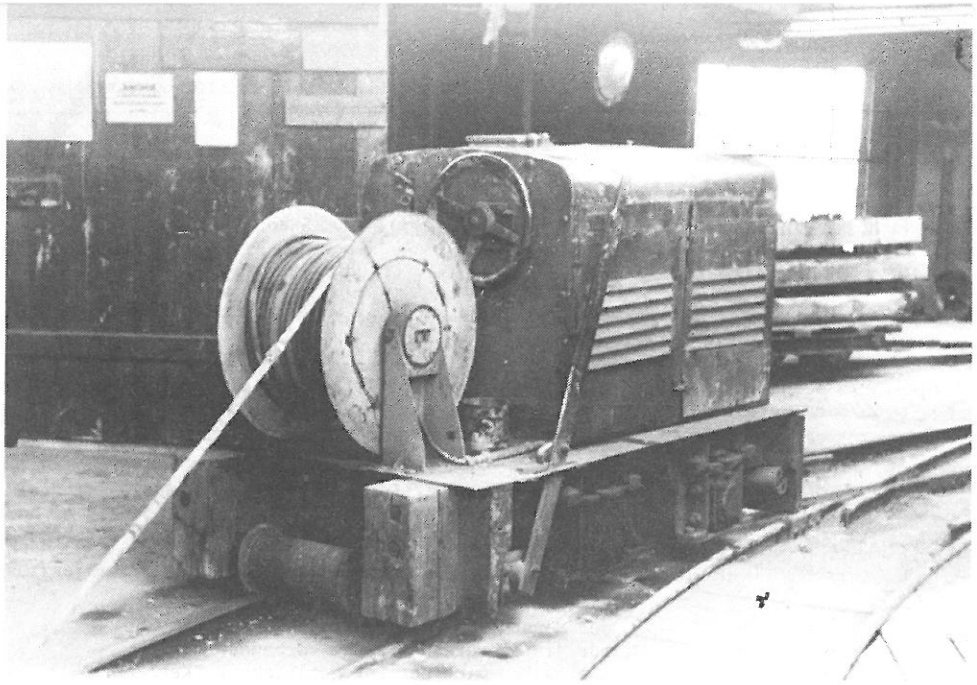
Das Ziegelwerk, das sich mit der Herstellung von Mauerziegeln befaßt, betreibt eine 600 mm-Feldbahn, für die mehrere Fahrzeuge vorhanden sind. Den regulären Betrieb versieht eine Maschine der Lokomotivfabrik "Karl Marx", Babelsberg. Eine zweite Lokomotive steht als Reserve bereit, und eine umgebaute Henschel-Lok zieht die einzelnen Loren zur Entladestelle. Diese Lok ist mit Elektromotoren ausgerüstet und wird über ein Kabel versorgt. Ihr Aktionsradius beträgt nur wenige Meter in der Entladehalle.
Interessant: Auch eine Jung-Lokomotive gehörte bis vor Kurzem noch zum Lokomotivbestand!

Ziegelwerk Nordhausen — Spur: 600 mm
DDR-5500 Nordhausen — Stand: 1985

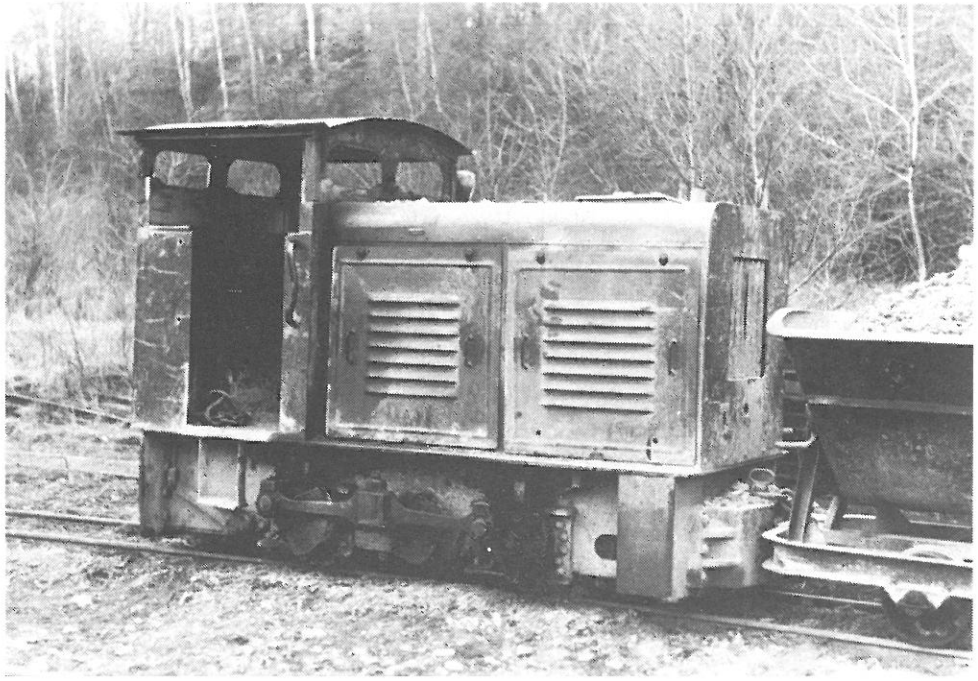
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	oNr	Jung 7 920/	Bdm	ZL 105			8.2	a)
#	oNr	Hen /	Bo					b)
#	oNr	VEB KM 248 759/1956	Bd	NS 2 F	30	6.2	14	
#	oNr	/	Bd					Reserve

a) = 1985 verschrottet

b) = ehemals Diesellok, umgebaut zur kabelgespeisten Elektrolok



Ziegelwerk Nordhausen: Oben ist die zur Ellok umgebaute Henschel-Lok zu sehen, wobei deutlich das Kabel für die Stromversorgung zu erkennen ist. Die untere Abbildung zeigt die Maschine der Lokomotivfabrik "Karl Marx" - eine Lok mit Stangenantrieb und Blindwelle!



Kurzmeldungen - Ausland

Kalkfabrik Spühler AG
CH-Rekingen

Eine überaus reizvolle Feldbahn befindet sich hier. Sie bedient den Anschluß des Werkes im Bahnhof Rekingen und fährt dabei durch Wiesen und einen Wald zum Werk. Vorhanden sind zwei Loks (beide seit über 25 Jahren hier), von denen eine allerdings nur als Reserve dient. Die Einsatzlok ist vmtl. eine O&K-Maschine, auch wenn sie mit Deutz-Beschilderung ausgestattet ist; sie ist vermutlich bei Deutz umgebaut worden.

Kalkfabrik Spühler AG
CH-Rekingen

Spur: 600 mm
Stand: 23.07.1984

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#		O&K 12 030/	Bd					Reserve
#		O&K ? /						KHD-Motor

Kalkfabrik Spühler, Rekingen: Die O&K-Einsatzlok (mit Deutz-Salmi!) präsentiert sich in voller Fahrt (Walter Listl, 23.07.1984)!

Schinznacher Baumschulbahn H. Zulauf
CH-Schinznach-Dorf

Diese bekannte Museumsbahn auf dem Gelände der Zulauf'schen Baumschule (früher waren hier regulär Feldbahnen eingesetzt) hat einige sehr interessante Fahrzeuge, die auf dem verschlungenen Gleisnetz mitten durch die landschaftlich sehr reizvolle Baumschule eingesetzt werden.

Schinznacher Baumschulbahn H. Zulauf
CH-Schinznach-Dorf — Spur: 600 mm, Stand: 14.09.1985

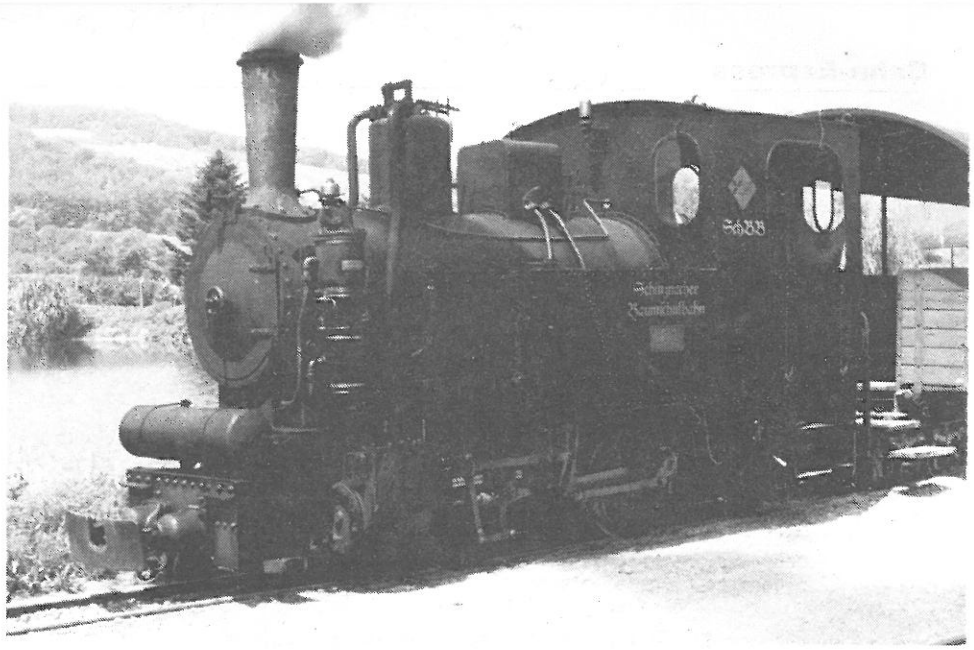
#	Nr.	Herstellerdaten		Bau-art	Typ	Bemerkungen
#		Hen	23 672/1937	Bn2t	Riesa	ex H. Sievers, Lürschau
#		Krauss	7 349/1917	Dn2t	HF	ex Waldb. Muskau 99 3311
#		O&K	13 585/1944	.n2t		ex Zuckerfabr. Zichenav/Ciechanow, Ostpr. (PKP Ty 3/194)
#		Jung	9 515/	Bdm	ZL 105	a), 22/24 PS
#	1	Jung	5 810/	Bdm	ZL 105	b), 22/24 PS, abg.
#	10	Jung	8 208/	Bdm	ZL 105	c), abg.
#		Jung	/	Bdm	ZL 105	ex Zgl. Hochdorf/CH, abg.
#		KHD	39 663/1940	Bdm	OMZ 122 F	d), 36/40 PS
#		Ruhr	3 278/1955	Bd	G 42 Z	ex Barbara Rohstoff, i. Aufarb.
#		Ruhr	3 291/1955	Bd	G 42 Z	wie vor
#		Jenbach	051/1950	Bd	Pony	8 PS, 1.15 t, ex ?

a) = (Umbau durch Brun, Nebikon)
Peter Lang, Dortmund
1962 an Eilers, Hamburg
1962 vermietet an Grün & Bilfinger
1962/63 vermietet an Niedersachsenbau, Salzgitter-Bad
1963/64 vermietet an Kemna Bau AG, Norderheverkoog
1966 an Zgl. Hochdorf/CH
19.. an Zulauf AG, Schinznach-Dorf/CH

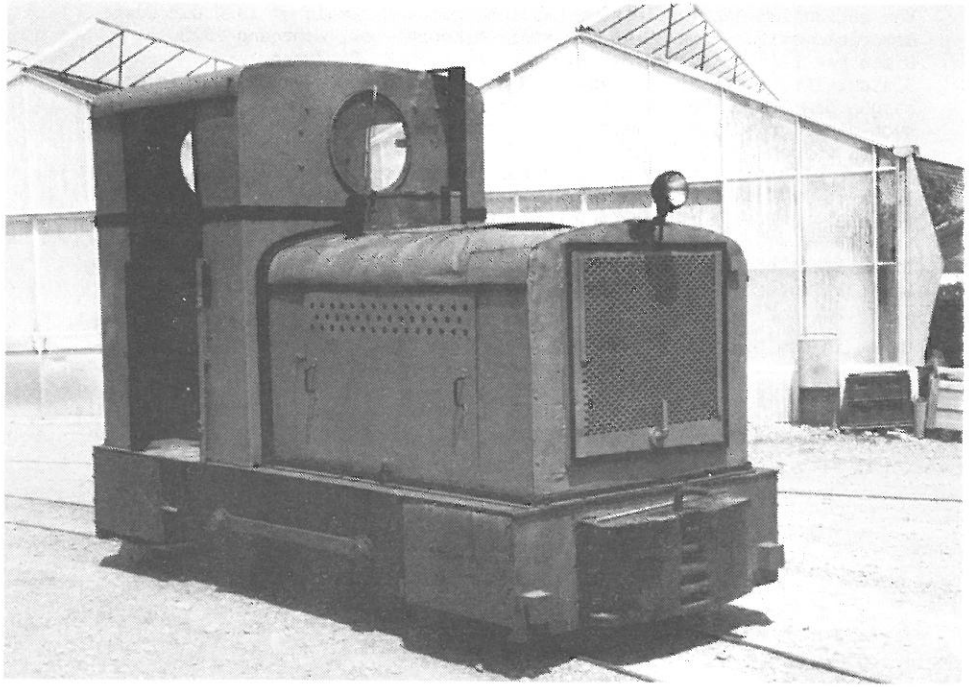
b) = Windschild & Langeloff, Bremen
1968 über Eilers, Hamburg, an Zgl. Hochdorf/CH
19.. an Zulauf AG, Schinznach-Dorf/CH

c) = Stahlbetonbau Max Giese GmbH, ?
19.. an Zgl. Hochdorf/CH
19.. an Zulauf AG, Schinznach-Dorf/CH

d) = 1940 über Klöckner Baubedarf, Duisburg, an Barbara Rohstoffbetriebe, später (oder direkt ?) an Manganerzgrube Fernie
19.. an Zulauf AG, Schinznach-Dorf/CH



Schinznacher Baumschulbahn: Einen interessanten und umfangreichen Triebfahrzeugpark besitzt diese Museumsbahn. Walter Listl fotografierte am 22.07.1984 die Henschel-Dampflok 23 672/1937 (ex Kieswerk H. Sievers, Lürschau) und die Deutz-Diesellok 39 663/1940 (unten).



J.-H. Wervers

Die Museumsschmalspurbahn der Nederlandse Smalspoorweg Stichting (NSS) in Katwijk

Im November 1970 wurde die Nederlandse Smalspoorweg Stichting als Vereinigung holländischer Feldbahnfreunde gegründet.

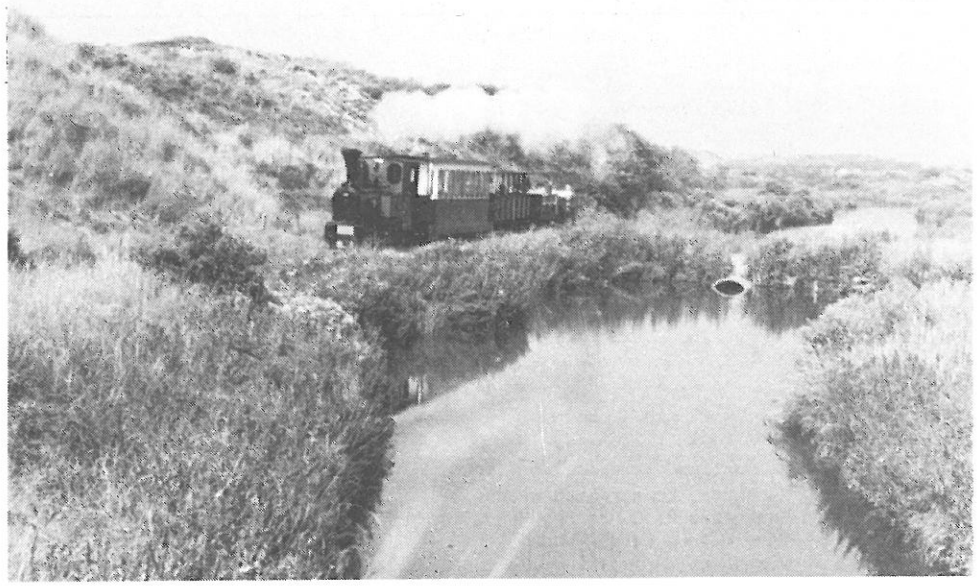
Die Stiftung hat sich zum Ziel gesetzt, schmalspurige Dampflokomotiven zu erwerben, diese wieder instandzusetzen bzw. zu konservieren und die rekonstruierten Fahrzeuge einem interessierten Publikum vorzustellen.

Der Direktor des Leidener Wasserwerkes (Leidsche Duinwater Maatschappij), Dipl. Ing. C. de Jong, stellte die vorhandene 700 mm-Bahn in den Dünen bei Katwijk den Schmalspur-Freunden der NSS zur Verfügung, womit der erste Schritt zu einer funktionsfähigen Museumsbahn mit erstklassiger Infrastruktur getan war.
Zu der Bahn gehörte u. a. auch eine kleine Werkstatt, so daß gleich die Aufarbeitung der Lokomotiven ermöglicht wurde.

Mit einer kleinen Gruppe von nur 15 begeisterten Mitgliedern wurde mit der Instandsetzung der ersten Fahrzeuge begonnen.
Auf den Gleisen der Wasserwerksbahn waren vorhanden: Zwei Dieselloks Fabrikat Ruston & Hornsby (England) bzw. Spoorijzer (oder doch KHD ??) (Niederlande), zwei Simplex- (England) Draisinen, wovon eine einen festen Aufbau hatte.
Weiterhin vorhanden waren 40 Muldenkipper, 10 Flachwagen und zwei offene Kastenwagen. Bei 15 Muldenkippern konnte die Mulde abgenommen werden und gegen einen hölzernen Aufbau getauscht werden, der auf jeder Seite 8 Personen Platz bot.

Vom Nationalen Automobilmuseum Leidschendam kam damals um 1970 die erste Dampflokomotive, eine 30 PS-Orenstein & Koppel-Lok, Jahrgang 1920.
Diese Lok lief u. a. bei dem Waggonbaubetrieb P. C. Zanen.
Gleichzeitig bekam die NSS vom Gutsbesitzer Jonkheer de Beaufort in Driebergen den ersten Personenwagen geschenkt.
Nach einer gründlichen Überholung konnte die O&K-Lok 1972 in Betrieb genommen werden. Im gleichen Jahr wurde eine zweite Dampflok erworben.
Es war eine Maffei-Lok von der Ziegelfabrik Terwindt in Arnheim.
Im Jahre 1974 wurde die nächste Dampflok erworben. Diesmal war's eine Henschel-Lok vom Autotron in Drunen. Ebenfalls 1974 wurde die Schmalspurbahn des Wasserwerkes Amsterdam stillgelegt, vom der die NSS drei 600 mm-Dieselloks und Gleismaterial erwerben konnte.
Die Loks wurden auf 700 mm umgespurt und kamen alsbald in Katwijk zum Einsatz.

Da es in den Niederlanden an geeigneten Personenwagen fehlte, baute man 1976 zwei Personenwagen in Eigenarbeit. Jeder Wagen bot 24 Fahrgästen einen Sitzplatz.
Nach Stillegung des Schmalspurnetzes des Wasserwerkes Rotterdam konnte die NSS wiederum 600 mm-Roll- und Gleismaterial erwerben.



NSS Katwijk: Das obere Bild zeigt Lok 4 ("K. A. Neve") mit einem Zug bestehend aus Personenwagen Nr. 24, halboffenem Personenwagen Nr. 21 und den beiden offenen Personenwagen Nr. 23 und 24.in der schönen Dünenlandschaft von Katwijk. Die untere Aufnahme stellt Lok 3 ("Maria") mit einem traumhaft langen Lorenzug dar (und das bei einer Mus-Bahn ...). Fotos: H. J. Wervers

Nederlandse Smalspoorweg Stichting (NSS) — Spur: 700 mm
NL-Katwijk — Stand: 1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Name	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	1	O&K 11 684/1928	Bn2t	Marijnke	30			a)
#	2	Maffei 4 096/1921	Bn2t	Yvonne	55			b)
#	3	Hen 21 767/1930	Bn2t	Maria	50			c)
#	4	O&K 12 974/1937	Bn2t	K. A. Neve	50			d)
#	5	O&K 11 735/1928	Bn2t		50			e)
#	6	O&K 12 870/1937	Bn2t		50			f)
#	7	O&K 3 453/1910	Bn2t		125			g)

a) = 19.. an Steensma, Lemmer/Niederlande
19.. an Waggonbau P. C. Zanen, Heenstede/NL
19.. an Motormuseum Leidschendam
1970 an NSS Katwijk

b) = 1921 an Ducroo en Brauns, Amsterdam/NL
19.. an Bauunternehmung Volkers en van Heurne, Goes/NL
19.. an Steenfabrik Terwindt, Arnhem
1972 an NSS Katwijk

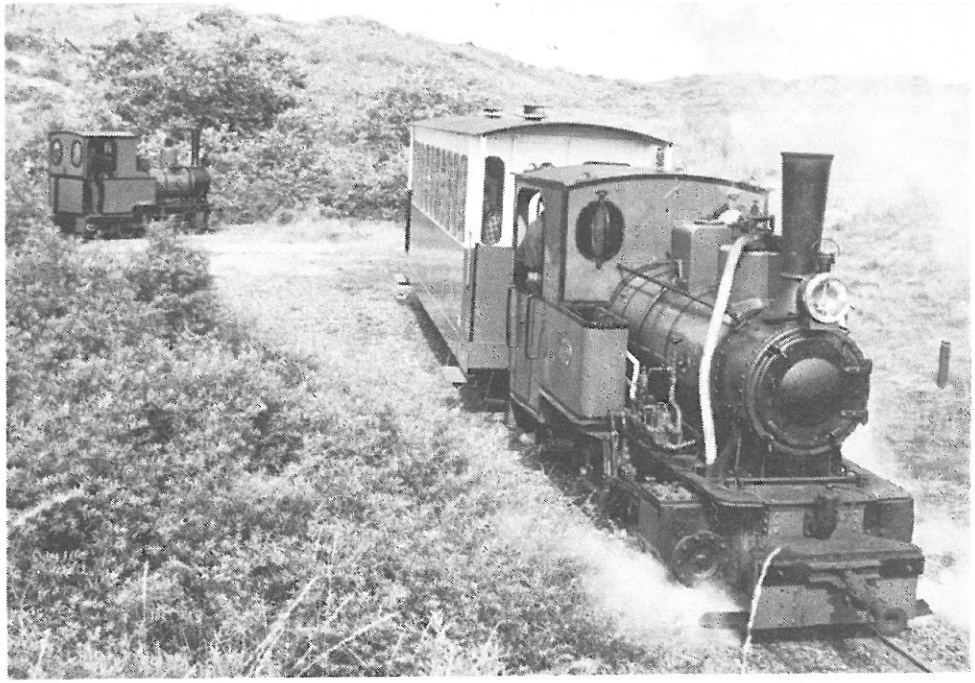
c) = 1930 an N. V. Spoorweg-Material/NL
19.. an Steenfabrik de Rietschoof, Nederhemert
19.. an Lips Autotron, Drunen
1974 an NSS Katwijk

d) = 1937 an N. V. Spoorijzer, Delft/NL
19.. an Steenfabrik de Roodvoet, Rijswijk
19.. an Ballast Nedam Groep Amsterdam
19.. an NSS Katwijk

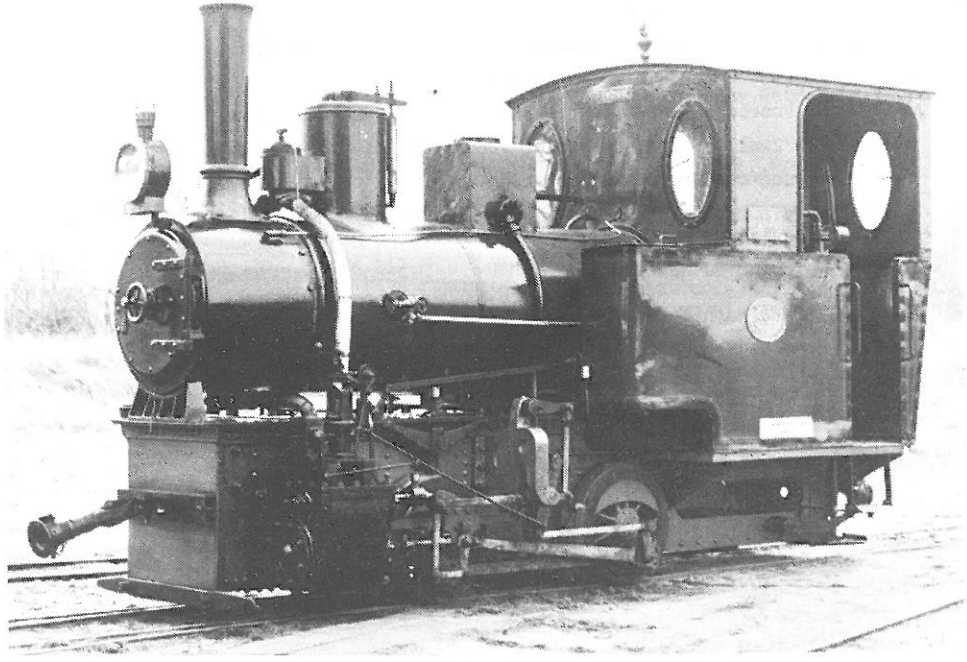
e) = 1928 an N. V. Steenfabrik Ijsseloord/NL (600 mm)
19.. an NSS Katwijk

f) = 1937 an Orenstein & Koppel-Filiale Amsterdam
19.. an Steenfabrik de Roodvoet, Rijswijk
19.. an Steenfabrik Anker II
19.. an K. A. Neve, Vreeswijk
19.. an NSS Katwijk

g) = 1910 an G. L. Buve, Aanemer in Haarlem
19.. an NSS Katwijk



NSS Katwijk: Oben sind die Loks 1 ("Marijnke") (links) und 3 ("Maria") in den Katwijker Dünen aufgenommen worden; das untere Foto zeigt Lok 2 ("Yvonne") einmal en détail. Fotos: H. J. Wervers



Nederlandse Smalspoorweg Stichting (NSS) — Spur: 700 mm
NL-Katwijk — Stand: 1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	10	Diema 1 634/1953	Bdm	DS 12	15			a)
#	11	Schöma /	Bdh		25.5			b)
#	12	O&K 10 730/	Bdm	MD 1	12			c)
#	13	O&K 10 249/	Bdm	RL 1 C	14			c)
#	14	R&H 373 374/	Bd.	DL	48			d)
#	15	Diema 1 878/1956	Bdm	DS 30	37.5			e)
#	16	O&K /	Bdm	MD 2	22			f)
#	17	O&K /	Bdm	MD 2	22			f)
#	18	D&B 360/						f)
#	19	O&K /	Bdm	MD 4				f)
#	20	Diema /	Bdm					
#5	51	Jung /	Bdm					
#	52	Diema /	Bdm					
sowie weiterhin gesichtet:								
#		KHD 33 546/1941	Bdm	OMZ 117 F	22/24	4.6	16.5	g)
#		KHD 25 706/1939	Bdm	OME 117 F				
#		R&H /	Bd.					h)

a) = ex IVB Zwolle/NL (neu)

b) = ex Oving, Rotterdam; ex Papierfabrik van Gelder, Renkum

c) = ex Gemeentewaterleiding Amsterdam

d) = ex A. Voorips, Zoetermeer; ex Handelsmij. Verboon, Berkel

e) = ex IVB Zwolle; ex J. de Bruin, Voorschooten; ex Handelsmij. Verboon, Berkel

f) = ex Gemeentewaterleiding Rotterdam

g) = ex N. V. Spoorijzer, Delft (neu); 1955 neuer Motor A2L 514 bei N. V. Spoorijzer, Delft; ex Leidsche Duinwater Maatschappij

h) = ex Leidsche Duinwater Mij.

R&H = Ruston & Hornsby Ltd., Lincoln (England)

D&B = Ducroo en Brauns (Du Croo en Brauns ?), Amsterdam (Niederlande); (Zwischenhändler, evtl. auch Hersteller ?)

Im Jahre 1977 konnte von einer Firma Berkel eine Diema-Diesellok und eine Ruston & Hornsby-Diesellok gekauft werden.

1978 wurde ein weiterer - diesmal vierachsiger geschlossener -Personenwagen in Eigenregie gebaut und 1979 konnte vom Papierwerk Van Gelder in Renkum eine Schöma-Lok mit hydrostatischem Antrieb erworben werden.

1980 schließlich kam noch ein schmalspuriger Pack- und Gepäckwagen von Werkspoor hinzu.

In den Sommermonaten wird an Samstagen und Sonntagen mit den Museumszügen gefahren.
Dem Publikum wird eine sehr schöne Fahrt durch die herrliche Dünenlandschaft geboten - die Fotos zeigen dies unmißverständlich!

Die Fahrzeit beträgt immerhin 45 Minuten, so daß Dampflok-, Foto-, Tonband- und sogar ganz normale Eisenbahnfreunde voll auf ihre Kosten kommen können.

Korrekturen & Ergänzungen

Neues von Kaelble & Gmeinder (BE 4/85 -27- und 5/85 -35-)

Die Fabriknummer der Lok 2011 der Stuttgarter Straßenbahnen AG ist Gmdr 5 585/1981. Der elektrische Teil stammt - wie bei allen diesen Loks - von Siemens, Erlangen.
Übrigens wurden zwei ähnliche Loks (Gmdr 5 558 und 5 559) an die Berliner Verkehrs-Gesellschaft (BVG-Nummern 4060 und 4061) geliefert.

Berliner Verkehrs-Gesellschaft, 1000 Berlin (BE 5/85 -22-)

Die Loks 5071 und 5072 sollen zwei ehemalige DB-V 60er sein. Wer weiß mehr ?

Johs. Sienknecht, Bauunternehmung, 2350 Neumünster (BE 1/83 -19-; 6/84 -38-)

Noch eine Lokomotive ließ sich ermitteln. Die bislang bekannten Maschinen sind bis jetzt:

- Deutz	16 247/1936	OME 117 F	neu, Verbleib unbekannt
- Demag	2 419/1939		jetzt Spielplatz Ahornweg, Neumünster
- Jung	9 537/1939	ZL 114	jetzt Denkmallok am Firmeneingang
- O&K	25 178/1952	MV 0	neu, Verbleib unbekannt

Die Jung-Lok trägt die Nummer 7.

F. W. v. Bülow KG, Kieswerk Segrahner Berg, 2411 Gudow (BE 5/85 -37-)

Zwei Loks des Typs OMZ 122 F gingen an das DDM Neuenmarkt (u. a. Lok Z).

Alsen'sche Portland-Zementwerke, 2210 Itzehoe/2219 Lägerdorf (BE 4/84 -22- und 2/85 -35-)

Auf dem Normalspurgleisnetz lief noch leihweise bis 1965 die OHE 92 148 (Hen 25 924/1946), die hier dann auch ausgemustert wurde.
Der Bestand an Schmalspurloks betrug 1887 bereits 4 Lokomotiven (1-4), im Jahre 1905 waren es sieben Loks (1-7).
Folgende Lokomotiven sind mit Sicherheit bekannt:

- Krauß 562/1878 geliefert 03.09.1878
- Krauß 1 669/1885 " 16.11.1885, 80 PS
- Krauß 1 938/1888 " 03.10.1888, Nr. 5 (lt. Krauß-Liste Ct)
- Krauß 1 079/1882 " 04.04.1889, 80 PS
- Krauß 5 774/1907 " 31.07.1907, Nr. 8

Alle Lokomotiven (1-7) besaßen die Achsfolge Bt. Die Lok Krauß 3 629/1898 ging nicht an Itzehoe-Lägerdorf, sondern an die Portland-Zementfabrik Breitenburg, die wohl eine eigene Werkbahn besaß.

Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, 2800 Bremen (BE 2/85 -14-)

Eine der Elloks (welche ?) kam über den Historischen Verein Coeln-Mindener Eisenbahn im Jahre 1983 an das Linke-Hoffmann-Busch-Museum, Salzgitter.

Torfstreufabrik B. Haskamp & Co., 2842 Lohne/Old. (-Kroge) (BE 5/85 -3-)

Bei der auf S. 5 oben abgebildeten Lok handelt es sich um die Diema 635/1930, deren Fabrikschild durch die Montage eines Sandkastens verdeckt worden ist. Die in der Lokliste auf S. 4 ganz unten eingetragene Eigenbau-Lok ist somit zu streichen.

Torfstreu- und Torfmullwerk Holthaus & Fortmann, 2842 Lohne (BE 5/85 -4-)

Schöma 2 875/1965 ist nach 1983 vom Torfwerk Warmsen b. Uchte aus an Holthaus & Fortmann gegangen.

Kalksandsteinwerk Gustav Mewes, 3181 Croya (BE 2/84 -14-)

Bei der erwähnten früher vorhandenen zweiten Lokomotive könnte es sich um Diema 1 325/1949, DS 12, 750 mm, 12/13 PS, handeln, die seinerzeit neu an das Kalksandsteinwerk Mewes geliefert wurde (LV).

Stadt Hameln, 3250 Hameln (BE 3/84 -23-, 5/84 -31- und 3/85 -38-)

Die Lokomotive der Städtischen Industriebahn trägt die Daten O&K 26 525/1965 ! Sie ist vom Typ MV 6 B, wiegt 24 t und ging am 30.04.1965 neu nach Hameln.

AEG Telefunken, Werk Springe, 3257 Springe (BE 3/84 -21-)

Das Baujahr der KHD 46 938 ist 1948, die Lok ging seinerzeit neu an die Bayer. Motorenwerke, München.

Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH, 3300 Braunschweig (BE 1/85 -27-)

Die Dampfloks 1 und 2 waren vom Typ 'Pudel' - die Lok 1 war 1969 noch abgestellt vorhanden.

Kieswerk Wissel, Schulte & Bruns, 4192 Kalkar-Wissel (BE 6/85 -23-)

Früher, bis 1983 etwa (Anm.: nicht aber 04.1981!), waren noch weitere Loks dort. Wir ergänzen die Aufstellung auch noch mit einigen LV-Angaben.

	Deutz	10 730/1932,	600 mm,	MLH 332 F,		7 t, 8.5 km/h,	LV
	Deutz	16 310/1936,	600 mm,	OMZ 122 F,		7 t, 17.5 km/h,	LV
	Deutz	19 795/1937,	600 mm,	OMZ 122 F,		7 t, 17.5 km/h,	LV
	KHD	26 095/1939,	600 mm,	OMZ 122 F,		7 t, 17.5 km/h,	LV
	KHD	25 905/1939,	600 mm,	OMZ 122 F,		7 t, 17.5 km/h,	LV, Kurt von Hagen
	KHD	47 141/1951,	600 mm,	A4L 514 F,		10 t, 13.2 km/h,	neu
	KHD	55 550/1954,	600 mm,	A4L 514 F,		10 t, 13.2 km/h,	neu
11	KHD	56 167/1955,	600 mm,	A4L 514 F,	55 PS,	10 t, 16.3 km/h,	) wie Fuß-
13	KHD	56 172/1955,	600 mm,	A4L 514 F,		10 t, 16.3 km/h,	) note a) in
15	KHD	56 169/1955,	600 mm,	A4L 514 F,		10 t, 16.3 km/h,	) BE 6/85 -23-

Seit Oktober 1959 hat die Firma Spoorijzer NV, Delft/Niederlande die Serienfertigung von Feldbahnlokomotiven der Typen A2L und A4L 514 F in Lizenz von Deutz übernommen. So erklären sich auch die nach Deutz aussehenden beiden Spoorijzer-Lokomotiven beim Kieswerk Wissel.

Westfälische Sandgräberei GmbH, 4250 Bottrop-Vonderort (BE 3/85 -20-)

Mittlerweile sind exakte Daten zu den beiden 600 mm-Deutz-Lokomotiven, die die Sandgräberei ehemals besaß, bekannt geworden. Es handelt sich um folgende Maschinen (z. T. LV):

Deutz 12 580/1934, OMZ 117 F, 7 t, 15.5 km/h, MNr. 310 662/63, 1934 an Westf. Sandgräberei, Bottrop; 1982 an Fulda-Werra-Bahn e. V.

Deutz 14 596/1935, OMZ 117 F, 7 t, 15.5 km/h, MNr. 350 053/54, 1935 an Wilh. Kleinefenn, Formsandgr., Osterfeld; 1980 an Idunahall, Schermbeck (vgl. BE 2/85 -17-)

Sollten nun noch die Original-Motornummern übereinstimmen, dann ist diese Theorie (insbesondere Deutz 12 580/1934 bei der Fulda-Werra-Bahn !) belegt. Wilhelm Kleinefenn ist ein ehemaliger Ingenieur der Sandgräberei - möglicherweise besaß er früher ein eigenes Betriebsgelände, das später von der Sandgräberei übernommen wurde. Zumindest die 900 mm-Bahn der Sandgräberei führte ja noch vor 15 Jahren bis zum DB-Bahnhof Oberhausen-Osterfeld Nord.

Klasmann-Werke GmbH, 4478 Geeste 4 (Groß Hesepe) (BE Sonderheft 1. Auflage 1984, 2. Auflage 1986)

Die Loks 64 und 65 (Diema 2 393/1960 und 2 212/1959) sind Maschinen des recht wenig gebauten Typs DS 60. Sie gingen neu über IVB Zwolle/Niederlande an Steenfabriek Terwindt in Elden bei Arnheim, späterer Besitz dann Steenfabriek E. W. Smid Mook B. V., Rücknahme durch Diema erfolgte im März 1983. Die Maschinen waren seinerzeit in 700 mm-Spur ausgeführt, ausgerüstet mit KHD-Motor A4L 514 (60 PS bei 1 650 U/min.), mechanischem 3-Gang-Getriebe, Gewicht 8.2 t.
Die Maschinen wurden bei Diema völlig neu aufgebaut. Die Spurweite beträgt nun 900 mm, verwendet wurden lediglich Achsgetriebe, Fahrgestell und Motorhaube. Als Antriebsmotor wurde ein luftgekühlter KHD-Motor F4L 912 mit einer Leistung von 64 PS bei 2 500 U/min. eingesetzt. Durch den Einbau des jetzt modernen und üblichen hydrostatischen Fahrantriebes sind diese Maschinen im Grunde genommen der jetzigen Ausführung DFL 60 nahezu gleich. Der Nachsatz in der Typenbezeichnung /0.1 deutet auf eine abweichende Ausführung der Normalversion hin und bezieht sich in diesem Fall auf die Achsgetriebe.

Hüttenwerke Kayser AG, 4670 Lünen (BE 2/83 -5-; 6/83 -38-; 6/85 -30-)

So langsam läßt sich der ehemalige Lokomotivpark dieses - leider recht zugeknöpften - Hüttenwerkes rekonstruieren. Strüver lieferte im Jahre 1949 für 600 mm einen 'Schienenkuli' aus der Serie 'Kuli 28/29', die die Fabriknummern CS 60 214 bis 221 umfaßte. O&K steuerte für das Schmalspurnetz zwei Loks des Typs MV 0 (25 420/1955; 25 687/1956) mit einem Gewicht von je 2.9 t bei. Der Normalspursektor erfuhr eine Bereicherung durch die ebenfalls von O&K gelieferten beiden Lokomotiven (25 354/1955, MV 6 B; 25 656/1956, MV 4 A) mit Gewichten von 24 bzw. 16 t.

Chemische Werke Hüls AG, Werksgruppe Herne, 4690 Herne (BE 5/85 -19-)

Lok 3" (MaK 500 021/1955, 600 D-13) ging im Januar 1984 nach Italien (Schienenverkehr aktuell 3/84).

Feldmühle AG, Werk Hillegossen, 4800 Bielefeld 18 (BE 1/85 -24-)

Zur Geschichte des Werkes ist knapp folgendes zu bemerken:

1799-1804 Papiermühle Hillegossen errichtet
18.. Papierfabrik G. F. Halbrock, Hillegossen
19.. Kohylit-Werke Hillegossen
1938 Veräußerung der Geschäftsanteile im Zuge der Arisierung
19.. Feldmühle AG, Hillegossen

Die Papierfabrik Halbrock erhielt seinerzeit fabrikneu eine B-Dampfspeicherlokomotive (Hohen 2 085/1906). Nach einer Zeitungsmeldung hatten die Kohylit-Werke eine Dampfspeicherlok in Betrieb, vermutlich ebendiese Hohenzollern-Lok.

Im Sommer 1983 befand sich die orange Schöma-Lok nicht im Werk. In dieser Zeit war eine grüne Leihlok unbekannter Herkunft im Bahnhof Hillegossen zu sehen.

Agrob Servais Wessel AG, 5305 Alfter Witterschlick (BE 6/85 -35-)

Eine vorschnelle, bedauerlicherweise falsche Bemerkung mit ungeahnten Auswirkungen müssen wir korrigieren: Bei der Holzgaslok, die beim FWM unter der Nr. 16 läuft, handelt es sich nicht um die Servais-Lok, vielmehr um die Schöma 933/1946, KML 5, 1946 an Baufirma Runkel, Hoffnungsthal, 1972 an Dorfgemeinschaft Hoffnungsthal, später an FWM (Eigentümer ist ein Kölner FWM-Mitglied). Die Servais-Holzgaslok hat nichts mit dem FWM zu tun und befindet sich denn in den Händen eines völlig vom FWM unbeeinflußten (und das in dieser Gegend! U. V.) Bonner Eisenbahnfreundes (- gell, Klaus ? Merke: Nicht nur das FWM sammelt Lokomotiven ...)

Tonbergbau Stephan Schmidt KG, 6255 Dornburg-Langendernbach (BE 1/84 -30-)

Der Feldbahnbetrieb in der Grube Georg (6349 Greifenstein-Arborn) wurde Ende September 1985 stillgelegt und der Betrieb auf Förderband umgerüstet. Am 25.10.1985 war der erste Betriebstag der neuen Bandanlage. Die Lokomotive (Diema 3 032/1969, DS 30/1) sowie die beiden Hydraulikkipper (Diema 3 453 + 3362/1973, HFK 5/5) standen ohne Gleise im Gras.
In der Grube Maienburg (6269 Mengerskirchen) ist der gesamte Betrieb eingestellt, da sich das umliegende Gelände in Bewegung gesetzt hat und die Landwirte eine Betriebsstillegung erwirkt haben.
In der Grube Wimpfsfeld (6269 Mengerskirchen-Winkels) schließlich wird der Feldbahnbetrieb noch etwa zwei Jahre in der bisherigen Form weiterlaufen und dann auch eine Umstellung auf Bandanlage erfolgen.
Die im BE 1/84 aufgeführten Diema-Lokomotiven 2 751/1964, DS 30; 3 032/1969, DS 30/1; 2 460/1961, DS 20; 2 142/1958, DS 20 und 2 124/1958, DS 20, gingen neu an Stephan Schmidt, 2 722/1964, DS 30 und 2 884/1966, DS 40/1 ging neu an den Zwischenhändler Erwin Vetter in Eiserfeld, und 2 411/1961, DS 30, wurde ursprünglich an G. Lauw & H. Thien in Bockhorn geliefert.

Martin & Pagenstecher GmbH, Grube Hermann, 6349 Beilstein (BE 6/84 -26-)

Der Feldbahnbetrieb liegt seit Anfang August 1985 endgültig still, nachdem der Tiefbau aufgegeben wurde. Es wird nur noch Ton im Tagebau gewonnen - den Transport besorgt hier eine Bandanlage.

Didier-Werke AG, Grube Oberste Weide, 6349 Greifenstein-Allendorf (BE 4/85 -19-)

Vorhanden ist heute lediglich die Diema-Lok (2 030/1957, DGL 20, ex Pfälz. Chamotte- u. Tonwerke Schiffer & Kircher, Eisenberg) in desolatem Zustand, die nach äußerlicher Aufarbeitung zusammen mit einigen Loren als Denkmal aufgestellt werden soll. Die Jung-Lokomotive (13 808/1964, EZ 10) wurde bereits vor längerer Zeit nach Witterschlick/Vollmershoven (vgl. BE 3/85 -37-) abgegeben.

Industriebahn Stuttgart=Münster - Stuttgart=Bad Cannstatt/Technische Werke der Stadt Stuttgart, Kraftw. Stuttg.=Münster (BE 5/84 -38- und 6/85 -36-)

Der A. C. bleibt bei seiner Version: Lok 2, Heilbronn 455/1905, Ct, ist die ex DRG 89 363 !!!

Michelin Reifenwerke KGaA, 6550 Bad Kreuznach (BE 4/84 -21- und 6/85 -35-)

Die Schöma Maschinenfabrik GmbH, Diepholz, ließ uns dankenswerterweise folgende Information zukommen:
Die O&K 26 653/1969, MB 5 N, wurde bei der Lieferung der Schöma 4 452/1981, CFL 250 DVR, in Zahlung genommen und nach einer Überholung an die Alfred Teves GmbH, Gifhorn, verkauft, wo sie für eine schwächere Schöma-Lok beschafft wurde.
Die bis dahin bei Teves im Einsatz befindliche Schöma-Lok des Typs CHL 40 DR wurde wiederum von Schöma in Zahlung genommen und in der Zwischenzeit nach Norwegen geliefert.
Dazu eine Bemerkung unsererseits: Teves besitzt/besaß zwei Schöma-Lokomotiven: 2 168/1960 und 3 292/19.. Eine recht aktuelle Referenzliste von Schöma nennt zu diesen Fabriknummern folgendes:
Schöma 2 168/1960, CHL 30 GR, 17 kW, 9 t, Gebert & Co., Rapperswil/Schweiz
Schöma 3 292/19.., CHL 40 GR, 45 kW, 12 t, Alfred Teves AG, Gifhorn
Hat denn Teves jetzt noch eine Schöma-Lok, oder sind beide Maschinen nicht mehr da ?
Noch zum Thema Michelin: O&K 26 705/1971, MB 125 N, ist beim Werk Homburg/Saar eingesetzt (EI 12/83 -37-).

Kirner Hartsteinwerke Albert Pfeiffer GmbH, 6570 Kirn (BE 3/85 -24-)

Bereits nicht mehr aktuell war unsere Meldung bei Erscheinen des Heftes. Am 30.10.1985 waren beide Loks nicht mehr in Kirn vorhanden - während die alte Deutz-Lok (46 476/1942, OMZ 122 R) zum selben Zeitpunkt im Werk Theisbergstegen der Südwestdeutschen Basalt AG aufgefunden werden konnte, ist die Gmeinder-Lok (4 804/1953, ex DB 322 659) noch nicht wieder aufgetaucht.

Schwinn-Werke AG, 6650 Homburg (BE 2/85 -10-)

O&K 25 769/1957, MV 4 A, wurde ursprünglich als 600 mm-Lok an die Aschaffenburger Zellstoffwerke AG, Werk Walsum, ausgeliefert. Die im gleichen Atemzug erwähnte baugleiche O&K 26 275/1963, MV 4 A, ging original als 900 mm-Lok an Hochtief, Essen. Beide Loks wurden 1968 auf Normalspur umgebaut.
Das kleine Deutz-Töff (23 521/1939, OME 117 R) fand schon neu den Weg zu der Homburger Gesenkschmiede Schwinn AG.

Pfalz-Saarbrücker Hartstein-Industrie AG, 6799 Theisbergstegen (BE 6/85 -7-)

Der Breuer-Lokomotor hatte die Fabriknummer 3 052/1953, Bdm, Typ V 5. Davor war eine Henschel-Bt eingesetzt, die um 1953 ausgemustert wurde. Die aufgeführte KHD 46 476/1942, OMZ 122 R, ist vermutlich nur leihweise dort gewesen - im April 1985 war sie jedenfalls nicht hier.
Die Pfalz-Saarbrücker Hartstein-Industrie AG gehört zum Konzern der Basalt AG, Linz/Rhein. Die mit 'LV' gekennzeichneten Lokomotiven müssen nicht zwingend im Steinbruch Theisbergstegen gelaufen sein. Als Lieferort wird Neustadt/Weinstr. angegeben, womit aber nur der Verwaltungssitz gemeint sein dürfte. Grundsätzlich: LV-Angaben sind mit Vorsicht zu genießen !

Weitere LV-Angaben zu PSH, Neustadt sind: O&K 25 283/1954, MV 0 A, 600 mm, 3.5 t, sowie ein Strüver-Schienenkuli aus der Serie "Kuli 73" CS 60 407-410 mit der Motor-Nr. 2 039 316 (KHD MAH 711), geliefert am 12.10.1956.

Steinbruchbetriebe Rammelsbach GmbH, 6799 Rammelsbach (BE 6/85 -13-)

Die Moyse-Lok ist vom Typ BN 32 E 180 D. Die eine O&K-Lok hat die Daten 10 923/1942, MD 2 (Angabe aus LV). Die O&K-Loks 11 823/1942 und 11 821/1942 sind auch vom Typ MD 2 (Angabe aus LV). Die O&K 11 821 ging später an die Ziegelwerke Bott KG, Werk Malsch.

Bundesluftwaffe, Flugplatz Bremgarten-Weinstetten, 7801 Hartheim-Weinstetten (BE 3/85 -29-, 4/85 -37-, 6/85 -25-)

Lok 146 (KHD 56 218/1956, A8L 614 R) wurde fabrikneu dem heutigen Nato-Flugplatz Lahr zugeteilt. Der Flugplatz Lahr und auch der in Bremgarten waren zur damaligen Zeit von der französischen Luftwaffe belegt. Die Zufuhr der Wagen zum Lahrer Flugplatz erfolgte damals durch die MEG bzw. in deren Auftrag durch die DB auf dem dreischienigen (1000/1435 mm) Anschlußgleis. Die jetzige Lok 146 übernahm die Wagen am Eingangstor und verteilte sie zu den verschiedenen Ladestellen innerhalb des Flugplatzgeländes (nur Normalspur). Die Lok verließ also nie das Flugplatzgelände. Die Bedienung der Lok durch französisches Personal verursachte oft Betriebsstörungen.
Nach Abzug der französischen Luftwaffe aus Lahr und Bremgarten wurde der Lahrer Flugplatz zu Anfang der 70er Jahre durch die kanadische Luftwaffe belegt. Diese verzichtete auf den Einsatz der Lok, so daß der Gesamtbetrieb seither von der DB im Auftrag der SWEG durchgeführt wird. Die Lok 146 wurde daraufhin zum von der Bundeswehr übernommenen Flugplatz Bremgarten überführt.

Fluß- und Schwerspatwerke Pforzheim, Grube Gottesehre, 7822 St. Blasien-Urberg (BE 6/85 -15-)

Eine weitere ehemalige Lokomotive der Grube Gottesehre ist die KHD 55 952/1956, MAH 914 G, 2.7 t, 7 km/h, die neu als 500 mm-Lok an die Gew. Finstergrund Wieden, Utzenfeld/Schww. geliefert wurde und später zur Grube Gottesehre kam. Ihr Verbleib ist unbekannt.

Kalkwerke zwischen Ulm und Ehingen (BE 4/85 -6-)

Versehentlich vertauscht wurden die Fotos auf S. 7 unten und auf S. 10 unten. Das Bild auf S. 7 zeigt die Gmdr 5 043 der Heidelberger Portland-Zementwerke in Schelklingen, auf S. 10 unten findet sich Lok 3 (KHD 57 788/1965) der Ulmer Weißkalkwerke in Blaustein.

Heidelberger Portland-Zementwerke, Werk Schelklingen, 7933 Schelklingen (BE 4/85 -9-)

Gmdr 5 482/1971 war früher Baulok bei der Mittelbadischen Eisenbahn, Stammbahn Nord, also nicht neu an Schelklingen. Der Vollert-Robot hat folgende Daten: Baujahr 1983, Type DR 1000, Leistung 220 PS.

Heidelberger Portland-Zementwerke, Werk Blaubeuren, 7902 Blaubeuren (BE 4/85 -8-)

Noch immer (Sept. '85) ist die Gmdr 5 233/1960, ex Heidelb. Portl.-Zementw., Werk Nürtingen (1), beim Werk Schelklingen im Einsatz und hat dort inzwischen die Nr. 3 bekommen. Im Werk Blaubeuren ist jedoch eine Kleinlokomotive als Zugang zu verzeichnen. Es handelt sich um eine ehemalige Bundesbahnlok, die aber nicht direkt von der DB, sondern etwa 1983 von einer Firma Mann ("Mann Filter") übernommen wurde. Die Vermutung liegt nahe, daß es sich um folgende Lok handelt: Gmdr 5 113/1959, DB Köf 6392, sp. 322 530, 31.12.1980 ausgemustert, 1982 an Hummel & Mann, Filterwerk, Ludwigsburg.

Meggle Milchindustrie GmbH & Co. KG, 8094 Reitmehring (BE 3/83 -22-)

Zum seinerzeit vorhandenen Unimog hat sich eine ehemalige Bundesbahn-Köf hinzugesellt: oNr Gmdr 5 103/1958, ex DB Köf 6283, sp. 322 520, 31.12.1980 ausgemustert, danach an Meggle, Reitmehring.

Heidelberger Portland-Zementwerke , 8205 Kiefersfelden (BE 3/83 -11-)

Die Lok oNr(KHD 46 936/1948, A6M 517 R) ging ursprünglich an die Rhein. Bahnges., Düsseldorf. Nachdem die Lok 101 (Hen 30 880/1963, DH 120, ex VPS 101) im Zeitraum 1984/85 nach Italien verkauft worden ist, stehen für den Normalspursektor zwei Kleinlokomotiven bereit: oNr Gmdr 4 784/1953, DB Köf 6155, sp. 321 176, ab 1973 322 181, 22.02.1979 ausgemustert, 1979 an Portl.-Zementw. Kiefersfelden, und 2 KHD 57 021/1959, A6M 617 R, DB Köf 6356, sp. 322 055, 31.12. 1980 ausgemustert, 1984 an Portl.-Zementw. Kiefersfelden.
Bereits 1983 ging die schmalspurige Lok 2 (Gmdr 4 313/1947, HF 130 C, Spur 900 mm) an die Dampfbahn Rhein-Main. Bei dieser Gelegenheit wollen wir noch einmal auf die Broschüre "10 Jahre Feldbahnsammlung" der Dampfbahn Rhein-Main hinweisen, die den derzeitigen Fahrzeugpark des Vereins vollständig und ausführlich beschreibt. Der Bezug ist gegen Vorüberweisung von DM 5.00 + DM 2.50 (Porto & Verpackung) auf das Konto Nr. 131001851 der Sparkasse Darmstadt (BLZ 508 501 50) möglich.

Bayernwerke AG, Kraftwerk Schwandorf, 8460 Schwandorf (BE 1/85 -17-)

Die Lok 2 der Bayernwerke (O&K 25 889/1960, MV 9 A) wurde im September 1984 bei der Schrotthandlung G. Dück KG in München-Langwied gesehen, im Juli 1985 befand sich dieselbe Lok - neu lackiert - bei Layritz in Penzberg.

Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, 8900 Augsburg 1 (BE 2/85 -27-)

Die Dampflok 3, die im Augsburger Localbahnhof abgestellt ist, trug noch im Jahre 1978 das Henschel-Fabrikschild 14 566/1917. Die Lieferliste weist unter dieser Nummer jedoch eine 600 mm-Dampflok für die Amanus-Dienstbahn aus.
Die letzte Lokomotive des MAN-Werkes Augsburg (Gmdr ? /1941, WR 200 B 14) stand zu Beginn des vergangenen Jahres zum Verkauf und gelangte so in den Besitz der Eisenbahnfreunde Welden. Ob damit der Lokomotivbetrieb bei MAN in Augsburg ganz endet, oder ob bereits eine Ersatzmaschine angeschafft worden ist, ist leider nicht bekannt.

Eisenwerk-Gesellschaft Maximilianshütte mbH, 8414 Maxhütte-Haidhof (BE 5/84 -11-)

Die Daten der Schmalspurlok 4 lauten O&K 25 489/1953, die der Lok 5 O&K 25 490/1953. Beide Loks waren vom Typ MD 2 B und gelangten neu zur Maxhütte nach Haidhof.

Sünchinger Stärkefabrik GmbH, 8406 Sünching (BE 4/85 -24- und 5/85 -38-)

Bei der Gmdr-Lok muß es sich doch um die Kö 0204 = Gmdr 1 253/1935 handeln. So sagt es auch das Betriebsbuch. Alle anderen Angaben (RBD Regensburg, Station Regenstauf) stimmen. Die Kö 0203 = Gmdr 1 252/1935 taucht bei der Rhenus AG, Neuß, auf (LR 8/85).

Papierwerke Waldhof-Aschaffenburg, Werk Redenfelden, 8201 Raubling (BE 2/84 -34-)

Im Jahre 1985 verkaufte PWA die seit 1981 nicht mehr eingesetzte Dampflok 'J. A. Maffei' (Maffei 2 312/1902) an den Bayerischen Lokalbahn-Verein, der die Lok in den Werkstätten der Tegernseebahn wieder betriebsfähig aufgearbeitet hat. Nach Abnahme der Hauptuntersuchung am 30.04.1985 ist die Lok wieder einsatzbereit. Zusätzlich zur 'J. A. Maffei' hat der BLV auch die seinerzeit in Raubling bei PWA abgestellte Diesellok (KrMa 18 691/1961, ML 225 B) übernommen und im Lokschuppen in Tegernsee untergestellt.
Das Papierwerk hat dafür die durch die Einstellung der Anschlußbahn der BHS-Alpentorfwerke Nicklheim nach Raubling freigewordene Kleinlok des Torfwerkes (KrMa 15 515/1935, 1977 ex DB 322 608)(BE 3/83 -14-) übernommen.
Die Anschlußbahn zum Torfwerk Nicklheim ist zwischenzeitlich auch abgebaut worden.

Pfleiderer Teisnach GmbH & Co., 8376 Teisnach (BE 2/83 -31-)

Inzwischen gänzlich verschwunden sind die letzten Fahrzeuge des Schmalspurgleisnetzes (500 mm). Die im Jahre 1982 noch vorhandene O&K 26 140/1961, MV 1 A, 20 PS, 4 t, ist nicht mehr vorhanden.
Eine ähnlich traurige Veränderung hat auch der Normalspursektor erfahren. Nachdem im vergangenen Winter nicht abgelassenes Kühlwasser gefroren ist und den Motorblock gesprengt hat, wurde gleich die gesamte Lokomotive (KHD 42 860/1943, A6M 420 R, 165 PS, 34 t, 26.5 km/h, 1959 ex Bentheimer Eisenbahn (D 1))in Streifen geschnitten und durch eine Köf ersetzt. Diese Köf trug noch im Sommer 1985 keinerlei Hinweise auf ihren Eigentümer - angeblich soll sie von der Regentalbahn (?) angemietet worden sein.
Zum Originalbesteller der KHD-Lok gibt es übrigens zwei Hinweise: a. Fried. Krupp Emsländ. Land- u. Torfwirtschaft, Meppen, und b. Marinewerft Wilhelmshaven, f. Nordholz.

A/S Genfiber, DK-Assens (BE 2/85 -33-)

Das Werk ist seit dem 31.05.1985 geschlossen. Was nun werden wird (insbesondere die O&K 21 105/1938, 3 D, betreffend), ist noch nicht abzusehen.

Bahn-Expreß 1986