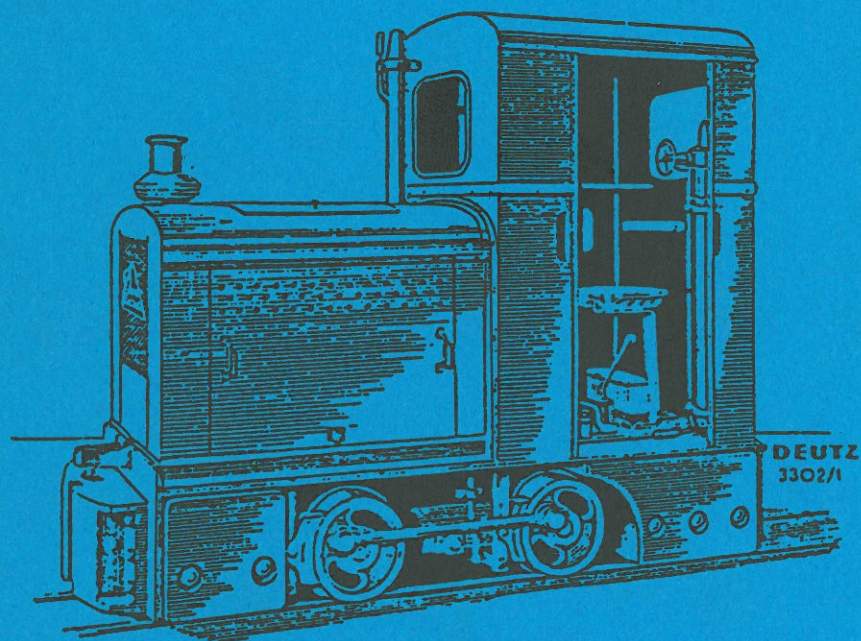

Bahn- Express

1'87

Magazin für Werkbahnfreunde



Impressum

Herausgeber:

Bahn-Express
Magazin für Werkbahnfreunde
Kiel - Werne

Redaktion:

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

Geschäftsstellen:

Zeitschrift Bahn-Express:

Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
D-4712 Werne
Tel. 2389/45057

Postgiroamt Dortmund
Nr. 204306-463

Sonderhefte & Bücher:

Torsten Hirsch
Rathausstr. 25 a
D-2072 Bargtheide
Tel. 04532/8096

Postgiroamt Hamburg
Nr. 4795 42-209

Ständige Mitarbeiter:

Klaus Linek, Münster
Andreas Christopher, Frankfurt
Peter Pekny, Hamburg
Walter Listl, München

Erscheinungsweise:

Der Bahn-Express erscheint 1987 viermal in unregelmäßigen Abständen.

Bezugspreise:

Inland: Einzelheft	DM 6,80
Einzelheft im Versand	DM 7,40
Jahresabonnent	DM 26,00
Ausland: Einzelheft im Versand	DM 7,80
Jahresabonnent	DM 28,50

Bild- und Texteingsendungen 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 1'87

Berichte

Schweden '86 - ein Reisebericht 3

- Stena Metall, S-Göteborg 3
- SJ, Vara-Nossebro 3
- Karbo torvetröfabrik, S-Kinnarp 7
- Hasselfors Gården AB, S-Ryttaren 7
- SJ, Kristinehamn 8
- Laxå-Röfors Järnväg, S-Röfors 10
- SJ, Hallsberg 13
- SJ, Örebro 13
- Hasselfors Bruks AB, S-Hasselfors 13
- Hasselfors Gården AB, S-Sandhagen 14
- Hasselfors Gården AB, S-Stockåsa 14
- Slästorp torvetröfabrik, S-Slästorp 16
- SJ, Bofors 16
- Karlskoga Järn & Metall, S-Karlskoga 18
- Björneborgs Jernverks, S-Björneborg 18
- SJ, Halmstad 22
- Halmstad Jernverks, S-Halmstad 22
- Svenska Sockerfabrika AB, S-Masalarp 24

Kurzmeldungen Inland

Krupp MaK, Kiel 27

- Johs. Sienknecht, Neumünster 31
- Friedrich Kocks, Bremen 33
- Torfw. Seid, Ovelgönne-Rüdershausen 33
- Aktien-Zuckerfabrik, Peine 34
- Rütgerswerke AG, Peine-Waldf 35
- Ruhrkohle, Bergw. Monopol, Bergkamen 37
- Uhdé, Hagen 39
- Rhein.-Westf. Kalkwerke, Runkel 40
- Rhein.-Westf. Kalkwerke, Stromberg 41
- Tanwerk Ernst Steuch, Nußloch 41

Korrekturen & Ergänzungen

..... 44

= am Stichtag der Meldung vorhandene Fahrzeuge

LV = aus einschlägigen Lieferlisten entnommene Angaben; Verbleib unbekannt

neu = fabriknou an die o. g. Firma gelieferte Lokomotive

Titel: Strichzeichnung aus der Bedienungsanleitung der Deutz-Feldbahnlokomotive DMZ 117 F.

KHD-Unternehmensarchiv

Ulrich Völz

Schweden '86 - ein Reisebericht

Die einwöchige Schweden-Reise führten meinen dänischen Begleiter und mich in mittlere Gefilde Schwedens, etwa auf die Linie Göteborg-Stockholm. Gegen Ende unserer Fahrt gelangten wir auch nach Halmstad. Ziele waren dabei grösstenteils Bahnen mit deutschem Lokomotivpark, wobei wir auch vor der Staatsbahn nicht haltgemacht haben. Eine Vorliebe für Maschinen einer Kieler Lokomotivfabrik lässt sich kaum verbergen.

Stena Metall AB
S-Göteborg

04.08.1986. Der Schrottplatz im Göteborger Industriegebiet Tingstad (am Nordufer der Göta Alv und nordwestlich des Stena-Fährterminals gelegen) wurde 1939 gegründet. Seit 1952 gehört er zum Stena-Konzern.

Nachdem man uns zunächst für das am Firmeneingang als Denkmal aufgestellte Dampfgerät, dessen genauer Zweck nicht ersichtlich war, zu begeistern versuchte, ging es dann doch ans "Eingemachte". Auf dem Schrottplatz existieren zwei Normalspurloks.

Das Bergbolagen-Ding ist abgestellt, das Personal versicherte aber, dass die Lok bald wieder repariert werden soll. Die DWK-Lok ist Einsatzlok, obwohl sie auch ziemlich schrottig aussieht. Man hofft aber, innerhalb der nächsten zwei Jahre einen Ersatz zu finden. Sie ist übrigens mit einem Scania-Motor bestückt. Im Führerhaus liest man 'Svartviks Sulfitfabrik'.

SJ, Vara - Nossebro (891 mm-Schmalspurbahn)
S-Vara

05.08.1986. Als letzten Rest eines einst umfangreichen 891 mm-Gleisnetzes betreibt die Staatsbahn heute noch das Streckenteilstück von Vara nach Nossebro.

Nach den dreiwöchigen Industrieferien, in denen sich auf der Schmalspurstrecke nichts getan hat, war heute wieder der erste Betriebstag. Gefahren wird dienstags, donnerstags und freitags, jeweils nach Bedarf. Der war, wie wir am vergangenen Abend in Nossebro festgestellt haben, vorhanden: Zwei mit Schrott beladene Rungenwagen warteten an der Ladestraße.

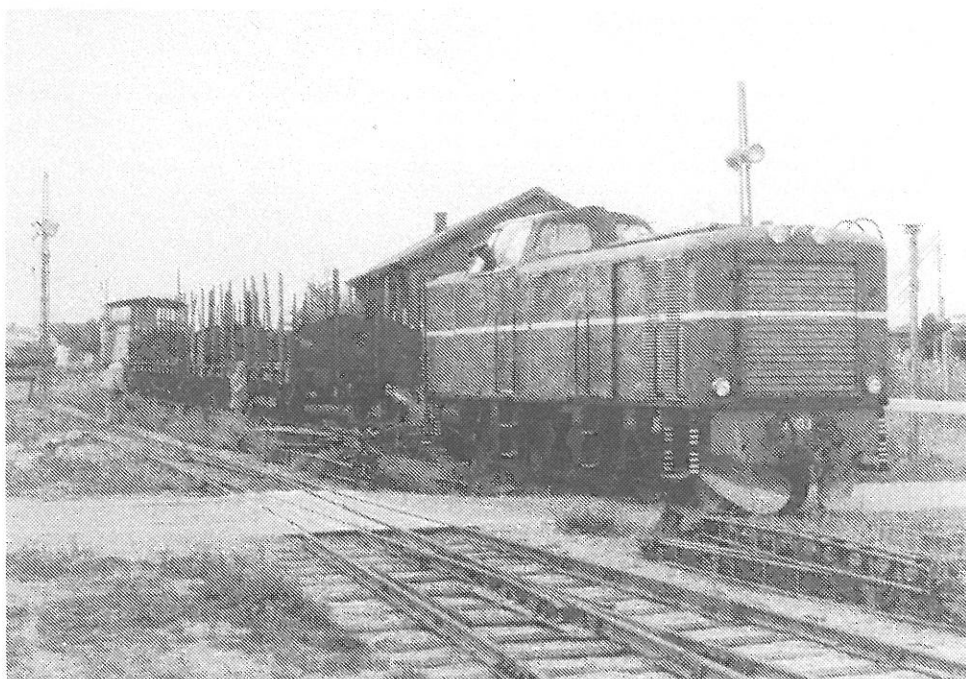
Kurz vor 9.00 Uhr trifft der Lokführer ein und entlockt der Tp 3503 unter ohrenbetäubendem Lärm und immenser Rauchentwicklung Lebenszeichen. Der neue Lokschuppen in Vara bietet genau Platz für die beiden Tp-Loks. Ausser der Tp 3503 ist noch die Tp 3500 vorhanden. Der Lokschuppen wurde erst neu gebaut, nachdem im Jahre 1984 der Streckenabschnitt von Skara nach Vara stillgelegt wurde und der Lokschuppen in Skara nicht mehr erreichbar war.

Die Fahrt über die rund 17,5 km lange Strecke nach Nossebro dauert rund 40 Minuten; eine Autoverfolgung ist problemlos möglich, da der gemütlich dahinrumpelnde Zug nicht schneller als 30 km/h fährt. Einziger Kunde dieses Bähnchens ist offenbar Necks Verkstädter AB in Nossebro (Metallverarbeitung). Mitgebrachte Wagen werden zugestellt, abgefertigte für die Fahrt zurück nach Vara bereitgestellt. Am hinteren Ende des Bahnhofes Nossebro steht auch der noch einzige vorhandene 891 mm-Wagen - ein G-Wagen. Der weitere Fuhrpark besteht aus zwei



Stena Metall, Göteborg: DWK 719/1943 auf dem Schrottplatz.

SJ, Vara: Tp 3503 wartet noch, bis die Rungenwagen auf den Rollwagen ihren Platz gefunden haben.



Stena Metall AB
S-400 40 Göteborg

Spur: 1 435 mm
Stand: 04.08.1986

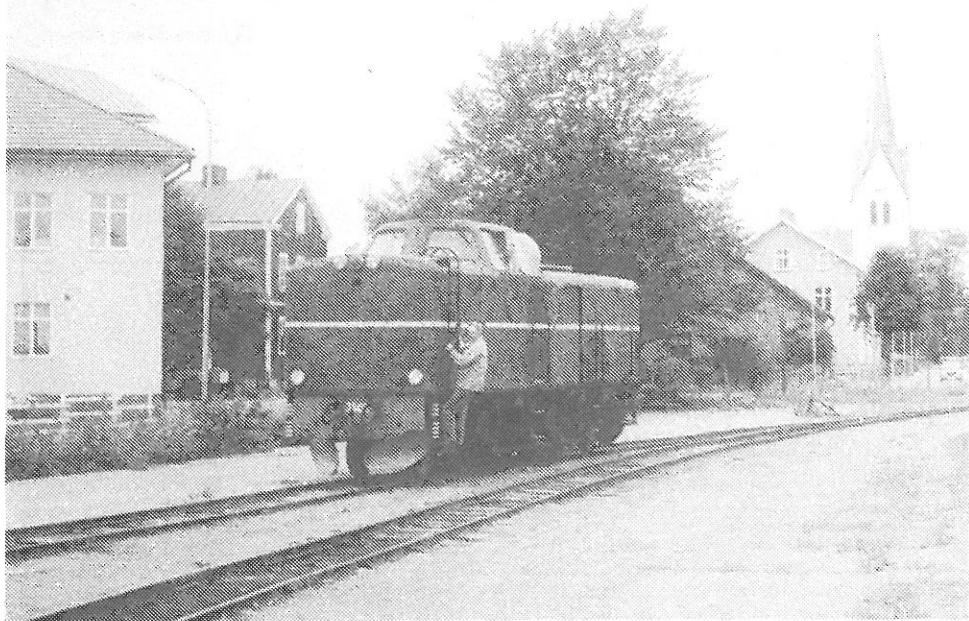
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	431	KHD /19..	Bdm	OMZ 122		13		a)
		Jung 11 446/1951	Bdm					b)
	7	Kalmar 14/1935	Bdh					c)
#	2304	DWK 719/1942	Bdm	160 B	160	32	28.5	d)
#		Bergbol 1 716/1950	Bdm	N.15-6120.B		15	25	e)

- a) = Avesta Jernverks AB (431)
1967 an Eskilstuna Skrotaffär
1970 an Stena Metall, Göteborg
1972 verschrottet
- b) = 1951 an AB Arvika-Verken, Arvika
1972 an Stena Metall, Göteborg
1975 an Tord Johansson, Gävle (aufgestellt in Stråtjärä (Hälsingland))
- c) = SJ Z4 58, später Z49 58
1963 an AB Bolinder-Munktel, Eskilstuna
1970 an GESAG, Eskilstuna (Tochtergesellschaft der Stena Metall)
1975 an Stena Metall, Göteborg
1978 verschrottet
- d) = 1942 an Luftwaffe; später DB V16 005
1951 an Nordkontor, Hamburg, exportiert nach Schweden (AB Elektrodiesel, Stockholm)
1952 an Svenska Cellulosa AB SCA, Svartviks Sulfittfabrik, Sundsvall
1972 an El & Dieseltjänst, Halmstad, dort grundüberholt, anschließend Leihensätze bei verschiedenen Firmen
1976 an Stena Metall, Göteborg

urigen Schneepflügen und einer grösseren Anzahl Rollwagen.

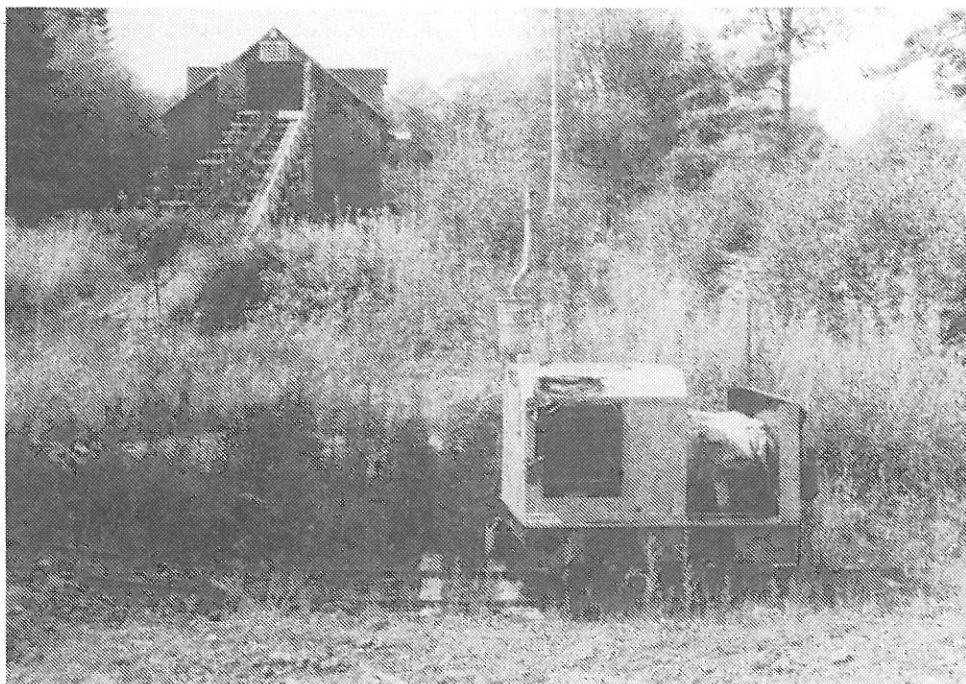
Nach einer halben Stunde Rangieraufenthalt in Nossebro (nunmehr auch beobachtet von einheimischen Eisenbahnfreunden, denn das Bähnchen ist arg stilllegungsbedroht - nach aktuellen Meldungen soll zum 31.01.1987 Feierabend sein!) trifft das Züglein gegen 11.00 Uhr wieder in Vara ein. Sieht man einmal von den durch Normalspurrpufferbohlen verunzierten Tp 3508 und 3515 ab, die noch in Växjö im Schuppen stehen, sind die hier eingesetzten Loks noch die einzigen dieser Type im Ursprungszustand. Die von Växjö aus zuletzt noch betriebene Strecke nach Braås wurde Anfang 1986 stillgelegt. In Braås, 20 km nördlich von Växjö, betreibt Volvo eine Traktorenfabrik, in Rottne (auf halbem Weg nach Braås) werden Waldtraktoren hergestellt.

Insgesamt bekam die Staatsbahn im Jahre 1954 20 Exemplare der eigenwilligen Bauart Tp von MaK. Weitere fünf typengleiche Loks baute die Vagn- & Maskinfabriken, Falun. Mitte der 60er Jahre wurden von den MaK-Loks 11 Maschinen unter Wegfall der beiden Laufachsen auf Normalspur umgebaut und als Reihe T23 in den Bestand eingereiht, 5 Loks wurden zwischen 1970 und 1977 verschrottet, zwei Loks sind noch in Växjö abgestellt und zwei fahren noch auf der Strecke Vara-Nosse-



SJ, Vara: Tp 3503 rangiert in Vara. 750 PS auf 891 mm ...

Torfwerk Karbo: Diema 2 002/1957 wurde von den Eisenbahnfreunden ins rechte Licht gerückt. Im Hintergrund ist das Torfwerk zu sehen.



bro. Von den fünf Lizenzbauten wurden vier im Jahre 1966 auf Normalspur umgebaut (Tp 3520, 21, 23 und 24 wurden zu T23 122, 123, 120 und 118), die fünfte (Tp 3522) war zu Anfang der 70er Jahre noch schmalspurig.

Die normalspurigen T23er von MaK wurden sämtlich zwischen 1976 und 1978 ausgemustert. Bis auf eine Lok (T23 115), die an einen Industriebetrieb im nördlichen Schweden verkauft wurde, gelangten diese Maschinen in den Bestand der strategischen Reserve.

Ein Besuch der Strecke Vara-Nossebro an einem Betriebstag lohnt auf jeden Fall, insbesondere bei besserem Wetter (Die örtliche Jugendherberge ist in jedem Falle empfehlenswert und mit deutschen Verhältnissen in keiner Weise vergleichbar!). Eine Auflistung der Tp von MaK finden Sie auf S. 27 dieses Heftes.

Karbo torvströfabrik, Arne Gunnarsson S-Kinnarp (-Karbo)

05.08.1986. Das grosse Torfwerk ist im Jahre 1907 angelegt worden. Im gleichen Jahr legte man auch die 600 mm-Feldbahn an, die damals schon 5.2 km lang war. Bis 1909 besorgten Pferde den Verkehr, dann kam die erste Motorlokomotive. In den 60er Jahren wurde der Feldbahnbetrieb eingestellt, die vorhandenen Motorlokomotiven verschwanden in der Folgezeit.

1907 wurde auch eine Seilbahn zum 3.6 km entfernten Bahnhof Kinnarp eröffnet, die dazu diente, die gepressten Torfballen zu transportieren. 1959 wurde dieses Betriebsmittel aber eingestellt und abgebaut.

Im Jahre 1976 eröffnete Arne Gunnarsson den Feldbahnbetrieb wieder auf einer Streckenlänge von 0.5 km ins Moor (Karbomossen).

Das rund 3 km nordwestlich der Ortschaft Kinnarp gelegene 3-Häuser-Nest Karbo ist nur über Schotterpisten erreichbar. Leider waren gerade Betriebsferien, doch Frau Gunnarsson war sehr aufgeschlossen und zeigte uns die hinter dem Werk abgestellte Diema-Lok (2 002/1957, DL 6). Vor 1976 lief diese Lok bei Konsteruds Torvströfabrik in Värmland. Im Jahre 1979 erhielt sie einen neuen Motor. Seitdem sieht sie wohl so aufgemotzt aus, denn überall guckt ein Anbauteil aus dem Vorbau heraus. Die Maschine ist gelb lackiert.

Ausser der Diema-Lok ist noch ein Schienenfahrrad vorhanden, das zu einer Probefahrt geradezu herausfordert. Doch leider neigt es - bauartbedingt - in Kurven und auf Weichen dazu, im Torf weiterzufahren.

Die Gleisanlagen wirken sehr filigran. Es sind Schleppweichen eingebaut, weil die Torfwagen Doppelspurkränze besitzen.

Das Gleis führt über eine grosse Rampe in das hölzerne Fabrikgebäude hinein - derlei Bauwerke sind in Schweden offenbar üblich. Das Werk liegt übrigens mitten in "typisch schwedischer" Waldlandschaft!

Hasselfors Gården AB S-Ryttaren

05.08.1986. Das Torfwerk wurde 1906 gegründet und erhielt im gleichen Jahr die 600 mm-Feldbahn, die bis 1913 noch mit Pferden betrieben wurde. Anfangs betrug die Länge der Hauptstrecke 3.8 km. Mit der Erschliessung zweier neuer Moore (Ekelundsmosse und Ljunghemsmosse) wurde 1950/51 das Streckennetz auf 10.5 km ausgeweitet. Die Strecken ins Ekelundsmosse und Ryttares Mosse werden heute nicht mehr befahren, liegen aber noch.

Auch dieses - sehr schwer auffindbare - Torfwerk hatte Betriebsferien. Der urige Lokomotivpark versteckte sich in einem kleinen Schuppen am Werk. Eines der beiden Töffels, nämlich eine benzinelektrische Lok mit Holzaufbau und Volvo-

Motor, fuhr uns das Personal freundlicherweise ans Licht. Die zweite Lok ist ebenfalls ein schwedisches Fabrikat.

Die Anlagen ähneln denen in Karbo - es existiert auch hier eine grosse Rampe in die Verladehalle, die Wagen besitzen Doppelspurkränze und wir haben neben Schleppeichen auch noch eine Kletterweiche (!) gefunden. Das Streckengleis ist landschaftlich einmalig gelegen, das Gras darauf wird sogar gemäht! Ansonsten ist Ryttares (Ausssprache mit 'rollendem' r und Betonung auf der ersten und dritten Silbe) auch nur ein 3-Häuser-Nest, dessen "Hauptstrasse" (Schotterpiste) unter der Feldbahnrampe hindurchführt.

SJ, Kristinehamn lokstation (Bahnbetriebswerk) S-Kristinehamn

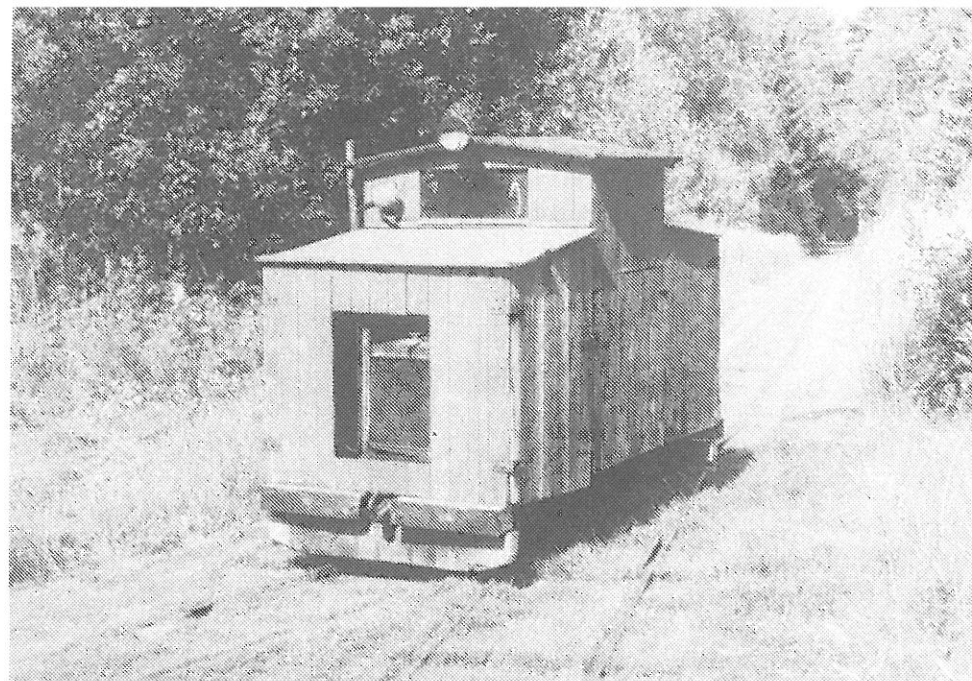
06.08.1986. Nachdem sich Falköping bei der Suche nach den T21ern (MaK, Typ 800 D) als Flop erwiesen hat (die Loks wurden vor etwa einem Jahr abgegeben; Uddevalla wurde uns als Ersatzziel empfohlen - lag bloss leider nicht an unserer Strecke), hatten wir hier kaum mehr Glück. Stationiert sind hier zwar so rund zehn Loks dieser Type, doch treiben sich fast alle in der näheren oder weiteren Umgebung herum. Einziges Relikt ist die T21 60 gewesen, die sich im Lokschuppen verbarg.

Wenn das Personal richtig zu verstehen war, so erreicht immer eine T21 ihre Lokstation Kristinehamn. Die Ankunft ist so gegen 17.30 Uhr, die Abfahrt am folgenden Tag gegen 11.00 Uhr.

Ansonsten gibt's in Kristinehamn noch diverse Z64er (KHD, Typ T4M 525/625 R),

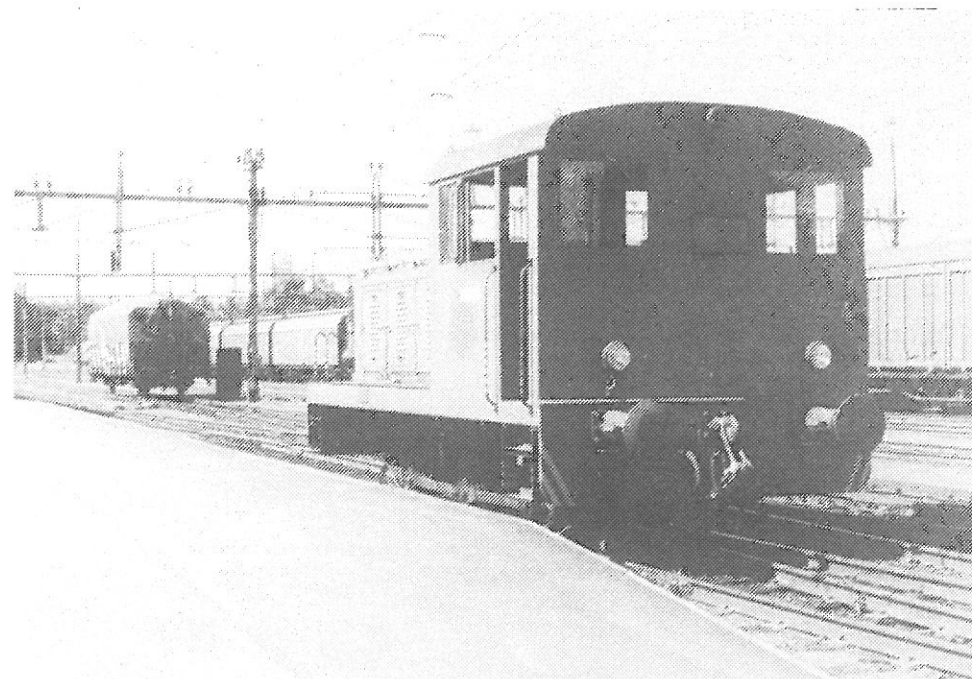
Statens Järnvägar (SJ) Stand: 1985
1 435 mm-Lokomotiven von KHD Spur : 1 435 mm

SJ-Nummern	Herstellerdaten	Bau art	Bemerkungen (Umnumerierungen, Abgänge)
Z3 277-281	KHD 55 161-165/1953	Bdh	Z3 277-279: 1981 umgenummert in Quaz 944 0072-74 Z3 280-281: 1981 umgenummert in Quaz 944 0096-97
Z3 282-286	KHD 55 167-171/1953	Bdh	Z3 282: 1981 Quaz 945 1106; 198. +; 1985 an Scandic Hotel, Gävle (Denkmal) Z3 283: 1978 + Z3 284: 1981 Quaz 944 0059 Z3 285: 1979 + Z3 286: 1981 Quaz 945 1124
Z64 342-346	KHD 55 224-228/1953	Bdh	Z64 343: 1985 an Statens Vattenfallsverk, Asbro (Imprägnierungsw.)
Z64 347-356	KHD 56 070-079/1955	Bdh	Z64 349: 1974 an Surahammar Bruks AB (17)/Spännarhyttan; 1981 an Storstockholms Lokaltrafik, Saltsjöbanan (Z64 15) Z64 355: 06.03.86 an PLM glasbruk, Limmared (Preis: 185 000 SKr) Z64 392: 1981 Quaz 944 0068
Z64 387-396	KHD 56 330-339/1956	Bdh	
Z64 412-421	KHD 56 522-531/1957	Bdh	



Torfwerk Ryttares: Dies ist die benzinelektrische Holzlok. Den Streckenverlauf im Hintergrund kann man noch erahnen.

Swedspan, Röfors: MaK 220 008/1952 wartet hier im Bahnhof Laxå auf ihren nächsten Einsatz.



von denen sich eine zwischen 5.30 Uhr und 17.30 Uhr im unweit vom Lokschuppen gelegenen Hafen als Rangierlok betätigt und dort auch recht schnell gefunden werden kann (Die auf dem Campingplatz gelegene örtliche Jugendherberge ist nur bedingt zu empfehlen. Wer nichts gegen Enge, eine fehlende Selbstkocherküche und Duschen im Freien hat, ist zufrieden).

In den Jahren 1953-1957 lieferte KHD insgesamt 35 Lokomotiven der Typen T4M 525 und 625 R an die Schwedische Staatsbahn. Dort wurden sie als Z64 in den Bestand eingereiht. Bis auf zwei Loks, die an Industriebetriebe verkauft wurden, sind diese Loks heute noch komplett vorhanden.

Dieser Lieferung vorausgegangen waren 1953 bereits 10 Loks des Typs A8L 614 R. Bis 1981 waren schon zwei der Loks abgegangen. Der Rest wurde in den Bestand der Dienstfahrzeuge übernommen und erhielt eine Quaz-Nummer. Dienstfahrzeuge verdingen sich in Schweden im niederen Rangierdienst und in Werkstätten. So liess sich im Jahre 1985 zum Beispiel die Quaz 944 0059 - noch als Z3 284 bezeichnet - in der Göteborger Lokstation Sävenäs finden. Heute sind noch 7 Loks dieser Bauart im SJ-Bestand.

Laxå-Röfors-Järnväg/Laxå Bruks AB/Swedspan AB
S-Röfors

06.08.1986. Erste Pläne für den Bau einer Eisenbahnverbindung von Laxå Bruks AB (Metallhütte, später auch Steinwollfabrik) in Röfors zum Staatsbahnhof in Laxå kamen 1862 auf. Der endgültige Beschluss folgte erst im Mai 1884 - wenige Tage später der Baubeginn und schon am 14. Dezember 1884 lief der provisorische Betrieb. Die Bahn war von Anfang an für den öffentlichen Güterverkehr konzeptioniert. Die offizielle Eröffnung fand am 2. Januar 1885 mit der ersten Lok VICTOR CASSEL statt. In den Jahren 1918 bis 1920 wurde die Bahn von Röfors aus in südliche Richtung verlängert, um ein zu Laxå Bruks AB gehöriges neues Sägewerk anzuschliessen. Innerhalb dieses Sägewerkes gab es in den Jahren 1920 bis 1939 ein 1 220 mm-Gleisnetz, auf dem ab etwa 1930 eine AEG-Lokomotive verkehrte.

1975/76 ersetzte man das Sägewerk durch eine grosse Spanplattenfabrik (Swedspan AB). 1979 wurde der schon sehr heruntergefahrte Oberbau komplett ausgetauscht. Die Privatbahn von Laxå nach Röfors wird schon seit einigen Jahren von Swedspan AB als Pächter betrieben. Dazu bedient sich die Spanplattenfabrik zweier MaK-Lokomotiven, von denen die eine die LRJ 7 ist und die andere erst kürzlich von der nun endgültig verendeten Privatbahn Nora Bergslags Järnväg (NBJ) mit Sitz in Nora übernommen wurde. Die LRJ 7 steht unfotogen als Reserve-lok zusammen mit zwei unterschiedlichen Schneepflügen am Werkstor abgestellt, Einsatzlok ist die "neue" Maschine.

Der örtliche Eisenbahnfreund, der von Swedspan extra für unseren Besuch bestellt wurde, organisiert eine Lokmitfahrt nach Laxå und zurück. Auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetreibers (Laxå Bruk AB) sieht's tot aus. Das Wagenaufkommen der nur noch zu kleinsten Teilen existierenden Steinwollfabrik ist gleich Null. Swedspan befördert immerhin rund 1 500 Wagen pro Jahr.

Die Strecke ist landschaftlich herrlich gelegen, doch eignet sie sich wegen des üppigen Bewuchses kaum zu Streckenfotos.

Der tot aussehende SJ-Lokschuppen in Laxå beherbergt noch eine seit etlichen Jahren abgestellte und durch Vorschaltung eines frostsicheren Lokstandes im hinteren Winkel eingemauerte DWK-Lok. Diese Lok diente bislang als Ersatzteilspender, doch haben mittlerweile auch schwedische Eisenbahnfreunde ihr Herz für diese Lok entdeckt und wollen sie erhalten. Die Ersatzteilentnahme ist inzwischen gestoppt.

Unsere Zuglok verliert derweil ständig Kühlwasser und versorgt so unterwegs das reichlich zwischen den Schienen wuchernde Unkraut mit dem nötigen Lebens-

saft.

Die MaK-Lok kehrt jetzt in den SJ-Bahnhof Laxå zurück und das Personal erkundigt sich beim Bahnhofsvorstand nach dem Stand der Dinge. Kurz darauf hat das Lokomotivchen einen stattlichen 10-Wagen-Zug am Haken und hat damit - besonders bei den Anfahrten - gut zu tun. Dreisterweise hat sich der Eisenbahnbetriebsleiter erlaubt, den Eisenbahnfreunden für die Fahrt Ohrenstöpsel anzubieten -

Laxå Bruks AB/Laxå-Röfors Järnväg/Swedspan AB
S-695 01 Laxå

Spur: 1 435 mm
Stand: 06.08.1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	1	Krh 33/1885	Ct			19.4	30	neu, a)
	2	Bagnall 614/1885	Ct			23.4	30	b)
	3'	Nasmyth 185/1876	1Ct					c)
	3"	Nohab 535/1899	1Ct					d)
	4	Västervik 163/1934	Bdm		120	15.5	45	e)
	5	Nohab 1 029/1914	1Ct			46.4		f)
#	6	DWK 621/1938	Bdm	200 B	200	26	54	g), abg.
#	7	MaK 220 010/1953	Bdm	240 B	240	29	54	h)
#		MaK 220 008/1953	Bdm	240 B	240	29	54	i)

a) = VICTOR CASSEL; 1927 als Schrott verkauft; 1931 beim TÜV abgemeldet

b) = K. BOHNSTEDT; Nydqvist & Holm, Trollhättan (1)
1908 an Laxå-Röfors
1927 als Schrott verkauft; 1928 beim TÜV abgemeldet

c) = 1876 an NKJ (8, JOHN MILLAR); 1905 an NBJ (8)
1927 an Laxå-Röfors
1931 als Schrott verkauft; 1933 beim TÜV abgemeldet

d) = 1899 an HMJ (4); 1930 an SJ (HVb 1487)
1931 an Laxå-Röfors
1958 abgestellt; 1963 verschrottet

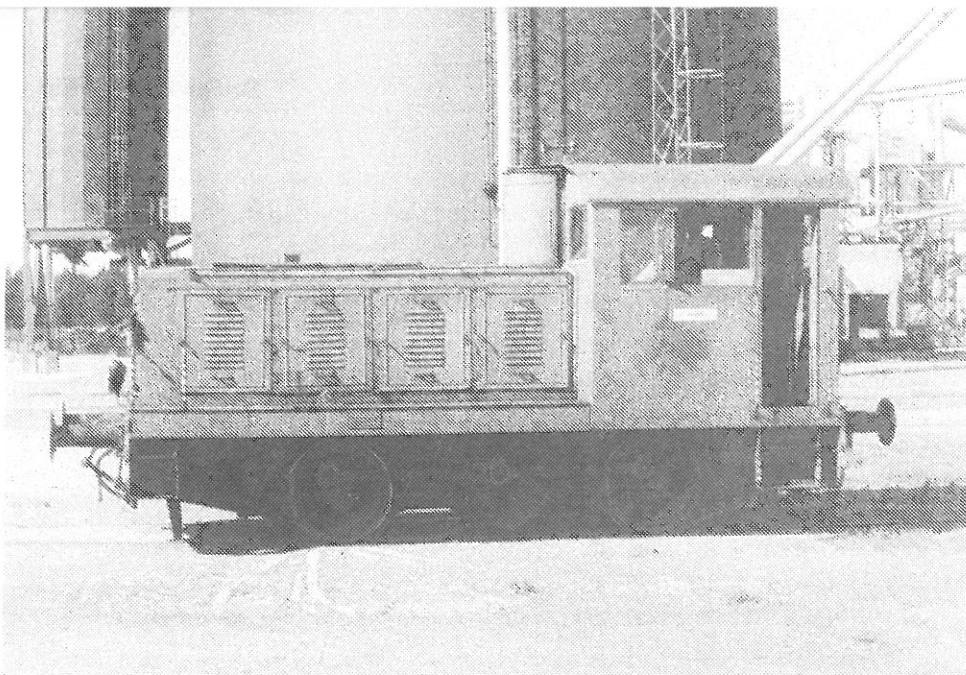
e) = an NOJ (3)
1943 an Laxå-Röfors
1945 an Billeruds AB, Gruvöns Bruk, Grums; 1949 verschrottet

f) = 1914 an NBJ (14)
1958 an Laxå-Röfors
1963 als Schrott verkauft; 1964 verschrottet

g) = 1938 an NBJ (4)
1963 an Laxå-Röfors; seit ca. 1970 Ersatzteilspender

h) = 1953 an NBJ (9)
1966 an Laxå-Röfors

i) = 1953 an NBJ (17)
1984 an Laxå-Röfors



Swedspan, Röfors: MaK 220 008/1952 im Spanplattenwerk.

Hasselfors Bruks: Schöma 1 730/1956 wartet noch, bis der Rungenwagen versandfertig hergerichtet ist.



selbstredend wurde dankend abgelehnt. Der Lokführer hat nur gegrinst: Er trägt während der gesamten Fahrt ein kopfhörerähnliches Monstrum.

Die im Führerstand prangende '17' ist die Betriebsnummer des Vorbesitzers NBJ. Das ovale Betriebsnummernschild ist übrigens für 1000 SKr. (rd. 300 DM) in die Hände eines Eisenbahnfreundes übergegangen.

Die Bahn lohnt auf jeden Fall einen Besuch. Pro Tag (Montag bis Freitag) wird bei Bedarf einmal gefahren. Wenn es etwas zu tun gibt, bedient die Swedspan-Lok auch die nördlich von Laxå gelegenen Anschlüsse auf SJ-Rechnung. Es ist bemerkenswert, dass eine vergleichsweise schwache Lok derart stattliche Transportleistungen erbringen muss. Über kurz oder lang bemüht man sich aber um einen Ersatz, da die Ersatzteilbeschaffung zunehmend zum Problem wird.

SJ, Hallsberg lokstation (Bahnbetriebswerk) S-Hallsberg

06.08.1986. Wieder ein Flop in Sachen T21-Suche. Zwei Loks sind hier stationiert, von denen eine gerade mit einem Hilfszug unterwegs war, die andere im Schuppen stand. Einen Plan scheint es für die beiden Loks nicht zu geben.

SJ, Örebro huvudverkstad (Ausbesserungswerk) S-Örebro

06.08.1986. Die unweit des Bahnhofes gelegene grosse Lokwerkstatt kann sich ihres reichlich bestückten Lokfriedhofes freuen (wie im Aw Bremen!). Die weibliche Stimme, die uns ungefragt aus der Wechselsprechanlage heraus anquakt, kann uns leider nicht weiterhelfen - wir müssen mit einem Klimmzug am Zaun vorlieb nehmen (... auch wie im Aw Bremen!). Neben zahlreichen abgestellten alten EL-Loks, einer urigen Grossdiesellok, einer Quaz (ex Z3 281) und einer weiteren KHD-Lok warten hier folgende MaK-Loks auf ihr Ende: T21 71 (1984 ausgemustert), T21 95, T21 97 (1986 ausgemustert), T21 112, rund sechs weitere Loks der Reihe T21 und die NBJ T22 (1984 ausgemustert). Überrascht waren wir von den T23 122 und 123 - sehen sie doch wie MaK-Loks aus (umgebaute Tp, Erklärung siehe unter Vara-Nossebro), sind aber keine!

Leider lassen sich von aussen kaum Fotos machen.

Hasselfors Bruks AB S-Hasselfors

07.08.1986. Die ursprünglich als Eisenwerk gegründete Industrie in Hasselfors wurde 1906 stillgelegt und 1909 als Sägewerk wiedereröffnet. Die heutigen Anlagen stellen das grösste und modernste Sägewerk Mittelschwedens dar.

Seit 1891 liegt der Normalspuranschluss zum Staatsbahnhof Hasselfors, die Gleislänge betrug 1.5 km, die Anlagen wurden 1979 aber teilweise abgebaut. Bis 1956 besorgten auch hier Pferde den Verkehr. Die erste Motorlok wurde gebraucht übernommen. Es war eine alte Gmeinder-Lok, die - ursprünglich schmalspurig - schon vom Vorbesitzer umgespurt wurde. Der schwedische Hanfzüchterverein (so übersetzt Horst Sveriges Hampodlarförening) übernahm die Lok 1946 noch schmalspurig, baute sie auf Normalspur um, um damit zwischen Värmbol und Stettins Lastplats zu verkehren. 1956 kam die Lok dann nach Hasselfors. 1978 wurde sie durch die heute noch vorhandene Schöma-Lok abgelöst. Die Gmeinder-Lok gelangte dann zum Wasserkraftwerk Åsbro, wo sie aber zumindest 1986 nicht mehr vorhanden war. Statt dessen gibt's dort jetzt eine ehemalige Z64 der SJ (KHD 55 225/1953).

Bahn-Express

Hasselfors Bruks AB
S-690 33 Hasselfors

Spur: 1 435 mm
Stand: 07.08.1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Gmdr 3 500/1941	Bdm		55	10.5		a)
#	23	Schöma 1 730/1955	Bdm	CDL 100	100	12		b)

a) = 1941 an ... (Schmalspur)
1946 an Sveriges Hampodlarförening (Hanfzüchterverein), Värmbol (1 435 mm)
1956 an Hasselfors Bruks AB, Hasselfors
1978 an Fritz Milenz, Örebro (Händler)
19.. an Statens Vattenfallsverk, Åsbro
Verbleib unbekannt

b) = 1955 über Fritz Milenz, Örebro, an Brusafors-Hällefors Bruks, Silverdalen
...
1978 über Fritz Milenz, Örebro, an Hasselfors Bruks AB, Hasselfors

Hasselfors Gården AB S-Sandhagen

07.08.1986. Der Torfabbau wurde im Jahre 1958 begonnen. Der abgebaute Torf wird über eine Rampe in Lkw umgeladen und zum Torfwerk nach Porla gefahren.

Die 600 mm-Feldbahn gibt es ebenfalls seit 1958. Die Strecke ins Moor (Sandhagsmossen) war zunächst nur 1.5 km lang, 1972/73 wurde sie auf 3 km verlängert.

Das Torfwerk ist sehr schwer zu finden. Es fehlen sogar die obligatorischen drei Häuser.

Es sind zwei Loks vorhanden, von denen eine gerade unerreichbar im Moor herumfuhr und die andere vor dem Schuppen stand.

Hasselfors Gården AB S-Stockås

07.08.1986. Das grosse Torfwerk wurde schon 1893 angelegt und 1905 umgebaut. Die 500 mm-Bahn gibt es seit 1905. Die Streckenlänge ins Moor (Skagerhultsmossen) betrug seinerzeit ohne Stichgleise 1.5 km. Bis 1921 wurden die Loren im Handbetrieb bewegt. Es folgte die erste Motorlok. 1952 spurte man die Gleisanlagen auf 600 mm um. Von den beiden zu diesem Zeitpunkt vorhandenen Motorloks wurde nur eine umgespurt, die andere wurde abgestellt.

Von 1907 bis 1963 gab es auch einen 891 mm-Anschluss zum 2.6 km entfernten SJ-Bahnhof Mullhyttemo. Die beiden darauf eingesetzten Elloks verschwanden, nachdem man auf Lkw-Betrieb umgestiegen war und die Bahn stillgelegt hat.

Einschlägige Literatur nennt auf dem 3 km Gleislänge umfassenden Streckennetz vier schwedische Loks im aktuellen Bestand.

Im Sommer '86 sah es leider schlecht aus. Die Torfbahn ist stillgelegt, die Gleise liegen zum Teil aber noch. Den Torf transportieren jetzt riesige, noch ziemlich neu aussehende gummibereifte Traktorgespanne. Die einzige Lokomotive, die wir vorfinden konnten, stand vor dem Lokschuppen (O&K 8 604). Sie war vorher



Torfverladung Sandhagen: Eine der urigen Loks steht vor dem Schuppen.

Torfwerk Stockås: Leider schon eingestellt ist hier der Feldbahnbetrieb. Die O&K-Lok (8 604) ist arbeitslos.



in Stockaryd (weiteres Werk von Hasselfors AB, liegt ca. 50 km südöstlich von Jönköping) eingesetzt. Ursprünglich stammt sie vom SJ-Imprägnierwerk, Nässjö (Smaland).

Nach Angaben des Personals ist eine weitere Lok noch irgendwo im Moor abgestellt, eine Lok ging an das benachbarte Werk Sandhagen und eine andere Lok hat sich ein Museum abgeholt.

Auf jeden Fall bemerkenswert sind die 10 (!) Schienenfahräder, die in verschiedenen Zustandsstufen (voll betriebsfähig bis schrottreif) aufzufinden waren.

Slästorp torvströfabrik S-Slästorp

07.08.1986. Ein Arbeiter aus Stockås hat uns zwar den Weg beschrieben, doch kurven wir auch hier wieder zunächst sinnlos herum - nicht zuletzt auch deswegen, weil das ehemalige Torfwerk heute nahezu perfekt als landwirtschaftlicher Betrieb getarnt ist. Nur nach hinten hin kann man eine schon viele Jahre nicht mehr befahrene Strecke ausmachen. Am Fuß der obligatorischen Rampe steht noch eine gammelige Lok ('gamla loket' heisst nichts anderes als 'eine alte Lok' - in Schweden ohne den bei uns üblichen negativen Beigeschmack!) mit Holzaufbau zusammen mit einem Wagen. Dabei hat alles ganz anders angefangen:

Torfwerk und Feldbahn (600 mm) wurden 1902 errichtet. Die Strecke ins Moor (Övratorpsmossen) war 1 km lang, bis 1924 war "selber schieben" angesagt. Auch zwischen 1940 und 1955 gab's nur Handbetrieb. In den Jahren 1955 bis 1961 wurde der Betrieb eingestellt, und ab 1961 bewegte sich hin und wieder noch etwas auf der Schmalspurbahn. Im Laufe der Jahre waren drei solcher zusammengebastelter Fahrzeuge zu verzeichnen, von denen das letzte, heute noch vorhandene, im Jahre 1961 creiert wurde.

SJ, Bofors station (Bahnhof) S-Bofors

07.08.1986. Endlich haben wir Glück! T21 94 betätigt sich rangierenderweise unter freiem (leider grauem) Himmel. Ansonsten ist in der Ecke Bofors/Karlskoga noch reichlich Industrie angesiedelt, die aber kaum zugänglich ist (militärisch). Der Bahnhof Bofors sieht eher ländlich aus. Dennoch dient er als Verteiler für die umliegende Werftindustrie. Früher gehörte Bofors zum NBJ-Streckenetz.

Einige Worte zu normalspurigen MaK-Lokomotiven bei der Staatsbahn sind noch nachzutragen: In den Jahren 1955-1958 lieferte MaK 44 Lokomotiven des Typs 800 D an die SJ. NBJ erhielt weitere baugleiche Loks. Zunächst wurden die Loks als T2 eingereiht, später erhielten sie die Bezeichnung T21, wobei die Ordnungsnummern erhalten blieben. Bis 1985 wurden von diesen Loks nur vier Stück ausgemustert. Doch kommt auch hier die Ausmusterungswelle langsam ins Rollen. Wenn man bedenkt, dass die V65 bei der DB schon seit Jahren ausgerottet ist ...

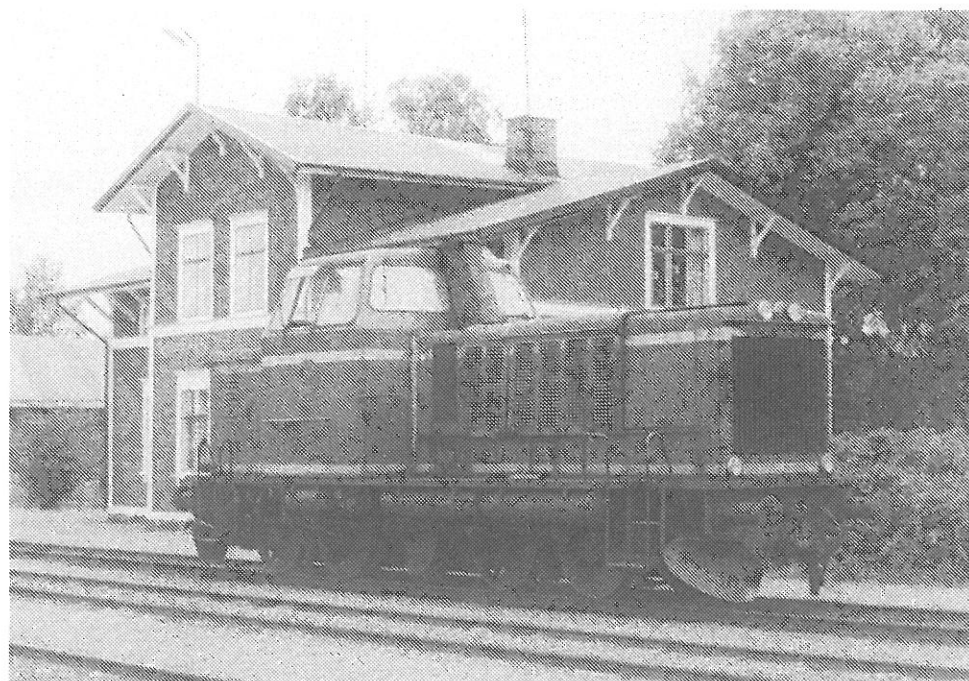
Auch zu diesen MaK-Loks fertigte der schwedische Lokomotivhersteller Vagn- & Maskinfabriken, Falun, weitere Lizenzfahrzeuge, die sich äusserlich nicht von den Originalen unterscheiden und heute teilweise auch noch im Einsatz stehen. Diese Loks tragen die Nummern 72-76 und 88-92. Die Lokomotiven 72-76 besaßen zunächst eine andere Kraftübertragung und bekamen daher die Baureihenbezeichnung T3, später T22. Nach einem Umbau wurden die Loks 73, 74 und 76 jedoch auch in die Reihe T21 eingegliedert.

Zuvor hat die Staatsbahn schon 1951 drei MaK-Loks des Typs 220 B erhalten und



Torfwerk Slästorp: Dies ist tatsächlich eine Lok! Der Motor steht quer im Führerstand.

SJ, Bofors: T21 94 gönnt sich gerade eine Rangierpause.



Statens Järnvägar (SJ) Stand: 1986
 1 435 mm-Lokomotiven von MaK (T2, ab 1963 T21) Spur : 1 435 mm

T2/T21-Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Bemerkungen (Abgänge)
57- 71	MaK 800 013-027/1955	Ddh	800 D	T21 63 : 01.03.86 + T21 71 : 1984 +
77- 87	MaK 800 067-077/1957	Ddh	800 D	T21 80 : 1980 ++; 1982 ++ T21 85 : 1986 + T21 87 : 01.04.86 +
93-112	MaK 800 121-140/1958	Ddh	800 D	T21 93 : 1984 ++; Januar 1986 ++ T21 95 : 01.04.86 + T21 97 : 01.10.86; ++; 1986 ++ T21 103: 1986 + T21 107: 1984 + T21 112: 1986 +

diese als Z6 274 bis 276 bezeichnet. Zwei der Loks wurden 1964 an NBJ abgegeben, die dritte ging im selben Jahr in Vislanda den Weg des alten Eisens.

Da die NBJ aus der Sicht des deutschen Lokomotivparks nicht uninteressant gewesen ist, bemühen wir uns für eines der nächsten Hefte um einen vernünftigen Artikel.

AB Karlskoga Järn- & Metallindustri S-Karlskoga

07.08.1986. Der Schrottplatz besitzt drei Lokomotiven, von denen die MaK-Lok (ex NBJ) im Einsatz ist. Die Jönköping-Lok ist vorübergehend abgestellt (aber ganz gut mit Schrott zugestapelt) und ein weiteres kleines schwedisches Gefährt ist erheblich abseits des Betriebsgeländes als Schrott abgestellt.

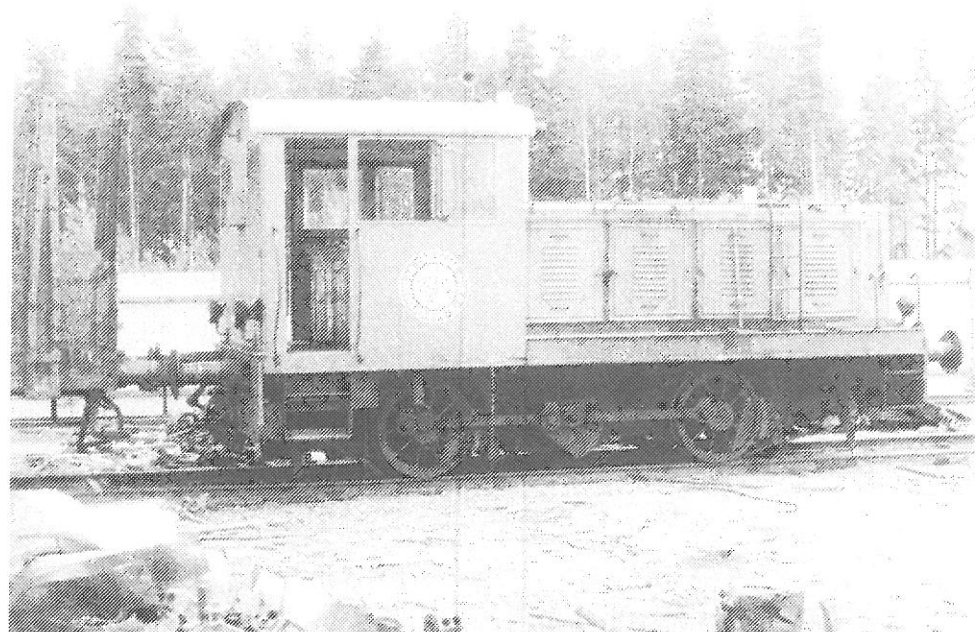
Bei der MaK-Lok findet sich diesmal die Nummer '16' im Führerstand. Unbegreiflicher Weise hat NBJ als Begleitpapier zu dieser Lok die Unterlagen der DWK-Loks 676 und 677 mitgegeben. Aber das hängt sicherlich damit zusammen, dass NBJ schon seit den 30er Jahren Erfahrung mit DWK-Loks bzw. den nahezu baugleichen frühen MaK-Loks hat. Daher ist kaum eine dieser Loks im Laufe ihres Daseins an der NBJ-Werkstatt vorbeigekommen ...

Björneborgs Jernverks AB S-Björneborg

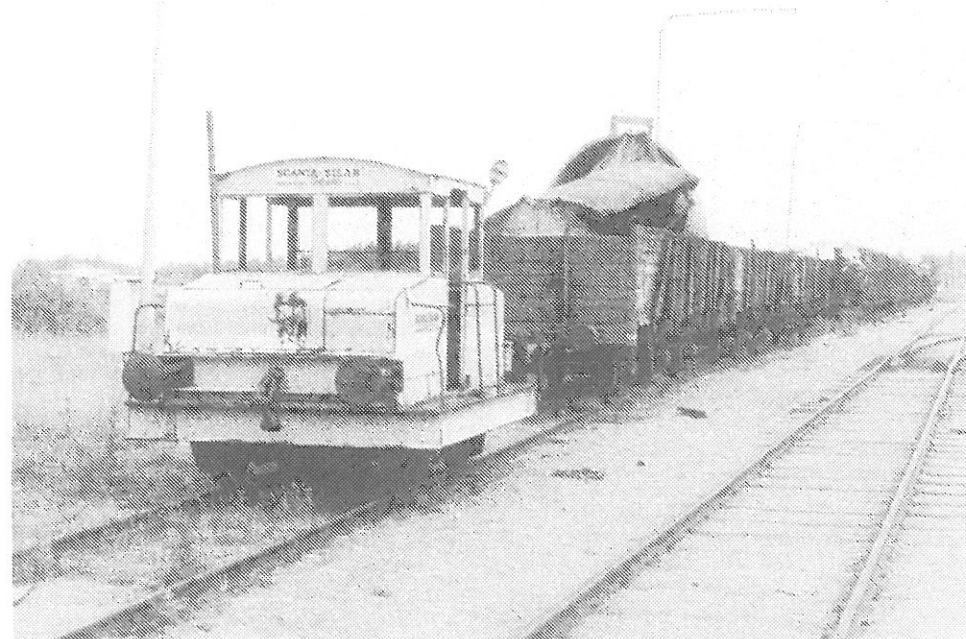
07.08.1986. Björneborg, eine Stadt, die ihre Existenz offenbar aus der des Stahlwerkes herleitet, liegt wenige Kilometer vom Nordostzipfel des Vänern entfernt an der Bahnstrecke Kristinehamn-Degerfors. Das Eisenwerk wurde bereits 1656 gegründet. Heute gehört es zum schwedischen Spezialstahlkonzern Avesta AB.

Das erste Industriebahngeleis war eine 600 mm-Strecke zwischen dem Werk und dem SJ-Bahnhof Björneborg. Nachträglich erfolgte dann eine Umspurung dieser Bahn auf Normalspur. Sodann befuhren Staatsbahnlokomotiven das Anschlussgleis, bis im Jahre 1919 eine Kleinlok/Draisine im eigenen Werk gebaut wurde.

Neben einigen Rangierböcken und Möllerwagen unterschiedlicher Spurweiten sind heute noch die alte Västervik-Lok (mit einem VW-Motor, der ohne Abdeckung mitten



Karlskoga Järn & Metallindustri: Hier ist MaK 220 017/1952 im Einsatz (oben). Die untere Aufnahme zeigt das abseits des Betriebsgeländes abgestellte schwedische Töff.



Bahn-Express

AB Karlskoga Järn- & Metallindustri Spur: 1 435 mm
S-691 02 Karlskoga Stand: 07.08.1986

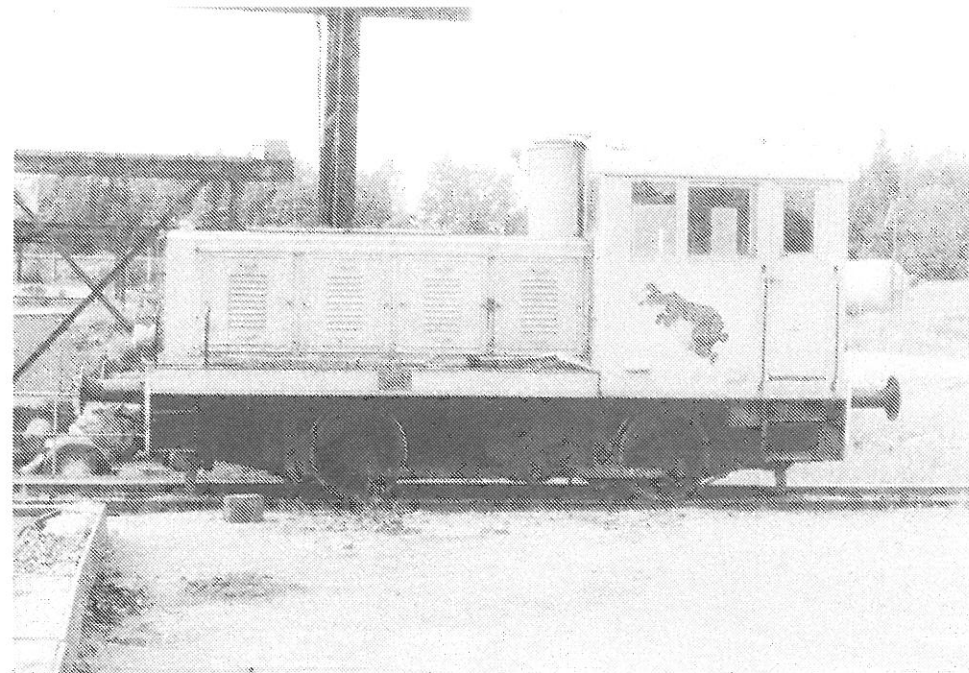
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#		Västervik 55/1929	Bbm	8		6.4		a), abg.
#		Jönköping 113/1949	Bdm					c), abg.
#		MaK 220 003/1951	Bdm	240 B	240	28	54	b)
#		MaK 220 017/1953	Bdm	240 B	240	29	54	d)

- a) = 1929 an Västerås Hafen
1939 an SWB (Stockholm-Västerås-Bergslagens Järnväg (Zm 51))
1945 an SJ (Z 164)
1947 an AB Laxå Pappersbruk, Laxå
1974 an Scania Bilar, Laxå
1976 an Karlskoga Järn- & Metallindustri
1985 an Nora Bergslags Veteranjernvåg, Nora (Museum) (erst 1986 überführt)
- b) = 1951 an SJ (Z6 274, ab 1956: Z69 274)
1964 an NBJ (18)
1973 an Allmänna Svenska Elektriska AB (ASEA), Ludvika
1981 an Karlskoga Järn- & Metallindustri
1981 an Björneborgs Jernverks AB, Björneborg
- c) = 1949 an Björneborgs Jernverks AB, Björneborg
1981 an Karlskoga Järn- & Metallindustri
- d) = 1953 an NBJ (16)
1984 an Karlskoga Järn- & Metallindustri

Björneborgs Jernverks AB Spur: 1 435 mm
S-680 71 Björneborg Stand: 07.08.1986

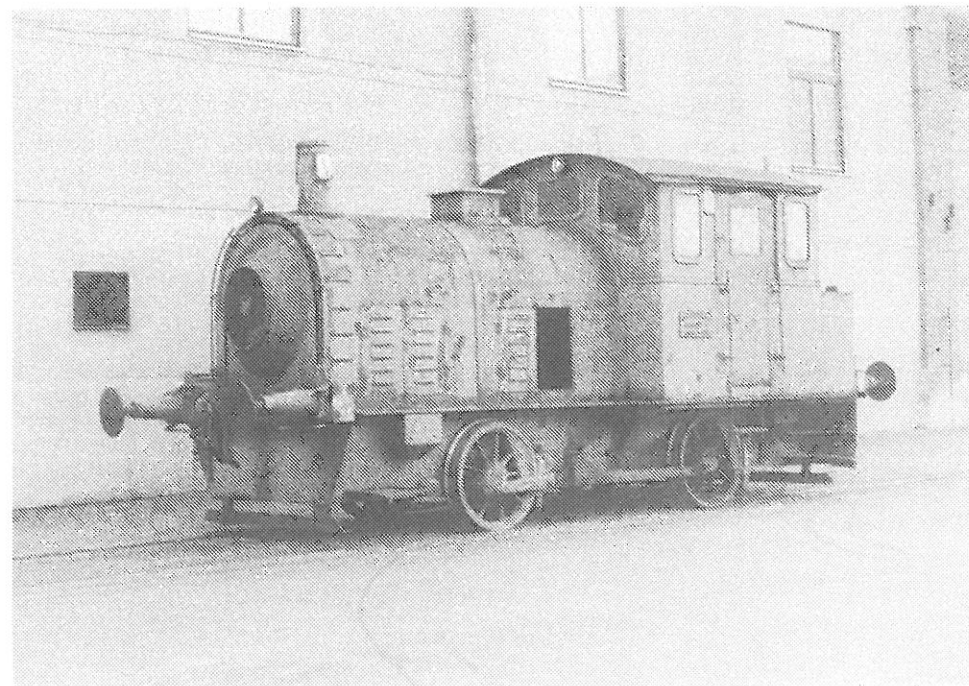
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	oNr	Eigenbau /1919	Bbm					a)
#	1	Västervik 50/1929	Bbm	12		7.9		
	2	Jönköping 113/1949	Bdm					neu, b)
#	oNr	MaK 220 003/1951	Bdm	240 B	200	26		c)

- a) = Draisine mit Benzinmotor, durch Feuer zerstört
- b) = 1981 an Karlskoga Järn- & Metallindustri AB, Karlskoga
- c) = 1951 an SJ Z6 Nr. 274, ab 1956: Z64 274
1964 an Nora Bergslags Järnväg (18)
1973 an Allmänna Svenska Elektriska AB (ASEA), Ludvika
1981 an Karlskoga Järn- & Metallindustri AB, Karlskoga
1981 an Björneborgs Jernverks AB (zunächst als Mietlok)



Eisenwerk Björneborg: ... noch eine MaK-Lok (220 003/1951).

Zuckerfabrik Hasslarp: Die alte Windhoff-Lok (128/1922) hat nicht mehr viel zu tun.



in dem geräumigen Führerstand angeordnet ist) und die MaK-Lok vorhanden. Letztere ist ganz offenbar von einem Vorbesitzer aus mehreren baugleichen Loks zusammengeflickt worden. Schriftliche Dokumente des Eisenwerkes deuten auf die Fabriknummern 220 003, 006 und 009 hin. Tatsächlich besass ASEA, Ludvika, im Laufe der letzten Jahre diese drei Loks:

- 220 009: 1964 gekauft über Nejmans Exportaffär (Schrotthändler), im selben Jahr Grundüberholung in der NBJ-Werkstatt in Nora; 1973 zurück an NBJ als Teilzahlung für NBJ 18; verschrottet.
- 220 006: 1964 gekauft über Nejmans Exportaffär, im selben Jahr in der NBJ-Werkstatt in Nora ausgeschlachtet, Ersatzteile nach Ludvika geschickt, Rest im Juni 1964 bei Fagersta Järnverk, Fagersta, verschrottet.
- 220 003: siehe Lokliste.

Die MaK-Lok besitzt jetzt einen Jenbacher-Motor (Typ DH 200 B 26 T) mit einer Leistung von 200 PS. Ausserlich präsentiert sich die Maschine in hellblau mit einem lustigen Aufkleber an den Führerhausseiten.

SJ, Halmstad lokstation S-Halmstad

08.08.1986: Es sind wohl drei T21er vorhanden, von denen sich eine (T21 70) ganztägig im Schuppen verbarg, T21 kam wohl gegen Mittag in die Lokstation und blieb im Freien stehen, und - endlich wieder - T21 68 machte sich als Rangierlok am Südende des Güterbahnhofes Halmstad im rauen Betrieb nützlich. Normalerweise sollen zwei T21er in Halmstad im Rangierdienst (Güterbahnhof und Hafen) eingesetzt sein.

Halmstad Järnverks AB S-Halmstad

08.08.1986. Das im Jahre 1916 gegründete Stahlwerk verarbeitet Schrott zu Roh-eisen. Der Werkbahnbetrieb spielt sich auf zwei Spurweiten ab.

Auf dem Normalspurgleis fahren vier von der Staatsbahn übernommene schwedische Lokomotiven.

Das 600 mm-Gleisnetz ist hingegen Domäne von KHD-Lokomotiven. Drei baugleiche Maschinen sind vorhanden, die alle einen deutschen Vorbesitzer hatten. Eine weitere KHD-Lok wurde erst kürzlich, eine andere schon im Jahre 1965 verschrottet. Klar, der Betrieb ist hart. Abgekantete Hausecken sowie Schleif- und Kratzspuren auf dem Teer im Verlauf der Strecke belegen dies. Die Bahn dient zum Transport "handwarmer" Eisenrohlinge.

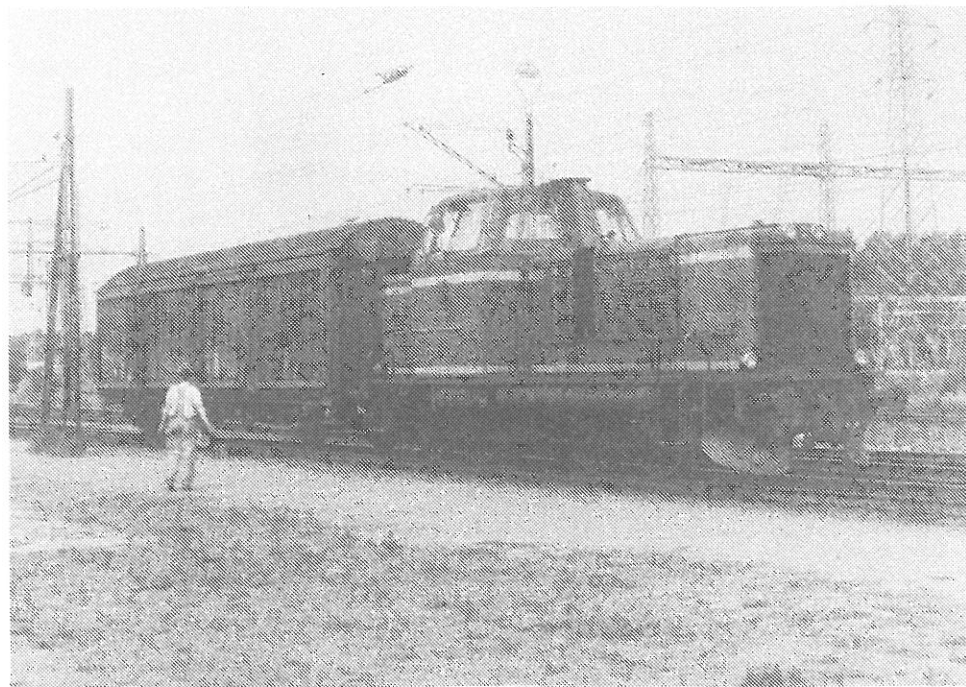
Hinter der Werkstatt ist noch eine Bartz-Akkulok abgestellt. Eine baugleiche Maschine ist bereits von Eisenbahnfreunden abgeholt worden.

Auch von aussen kann man den Schmal- und auch den Normalspurbetrieb einsehen. Die Schmalspurstrecke führt über eine längere Strecke direkt an einer Strasse entlang, die zwischen dem Eisenwerk und dem Güterbahnhof Halmstad liegt. Am Südende des Werkes (entspricht etwa dem Südende des Güterbahnhofes, wo wir eine T21 gefunden haben) liegt - ebenfalls direkt an der Strasse - die Werkstatt, kurz dahinter kreuzt das Normalspurgleis die Strasse. Hier verlassen hin und wieder die Normalspurloks das Werk.



Eisenwerk Halmstad: Aufgereiht stehen hier die Normalspurloks 43, 42 und 0Nr (FNr. 154).

SJ, Halmstad: T21 68 hat diesmal nur einen Wagen am Haken - sonst hat sie am Südende des Güterbahnhofes gut zu tun.



Bahn-Express

Halmstads Järnverks AB
S-301 03 Halmstad

Spur: 1 435 mm
Stand: 08.08.1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Kockums 126/1941	Bdm		160	20	42	a)
		Kockums 128/1941	Bdm		160	20	42	b)
#		Kockums 154/1946	Bdh		160	20	42	c)
#	19/43	Kockums 157/1946	Bdh		160	20	42	d)
#	20/41	Kockums 164/1951	Bdf		160	20		e)
#	42	Kalmar 144/1958	Bdh		160	20	25/55	f)

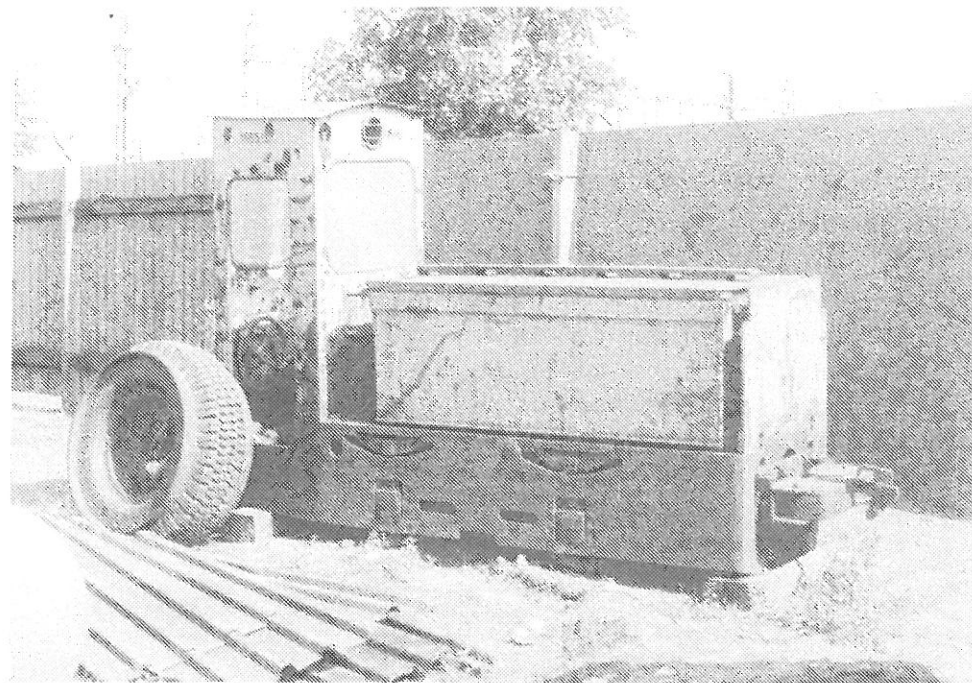
- a) = 1941 an SJ (Z49 108)
1969 an Surahammars Bruks AB, Spännarhyttan (16)
1981 an Halmstads Järnverks
1985 verschrottet
- b) = 1941 an SJ (Z49 110)
1973 an Surahammars Bruks AB, Spännarhyttan (2)
1981 an Halmstads Järnverks
etwa 1982 verschrottet
- c) = 1946 an SJ (Z49 177)
1975 an AB Motala Verkstad, Motala (Östergötland)
1981 bis 1984 vermietet an AB Quarnshammars Jernbruk, Degerön (Östergöt.)
1984 an Halmstads Järnverks
- d) = 1946 an SJ (Z49 180)
1973 an Halmstads Järnverks
- e) = 1951 an SJ (Z43 203)
1975 an Halmstads Järnverks
- f) = 1958 an SJ (Z43 431)
1981 an Halmstads Järnverks

Svenska Sockerfabriks AB, Hasslarps sockerbruk S-Hasslarp

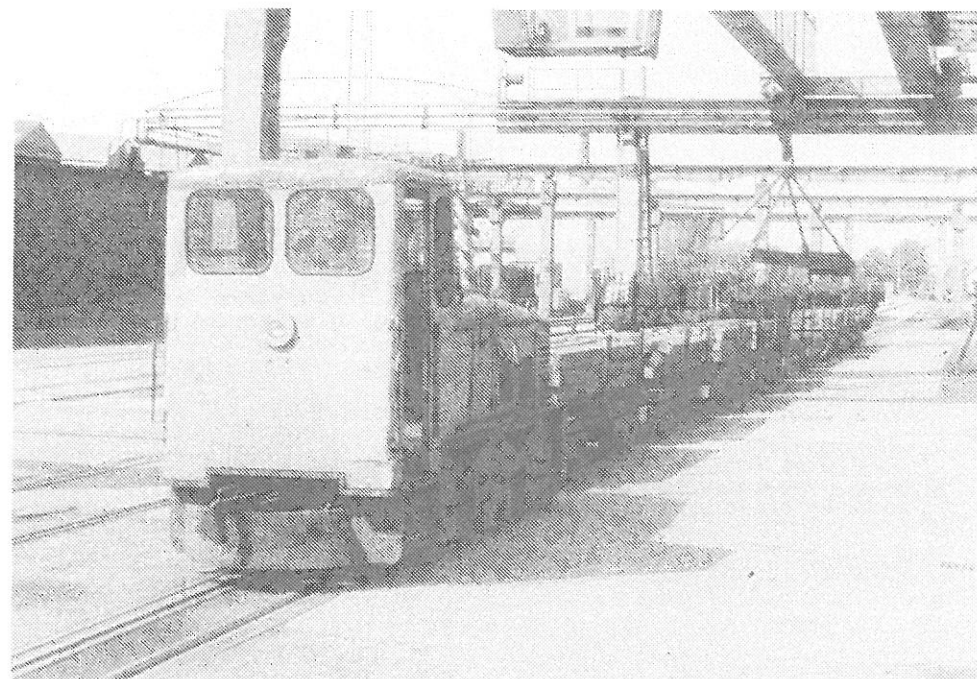
08.08.1986. Die im Jahre 1896 angelegte Zuckerfabrik (seit 1907 SSA) verfügt seit ihrer Gründung über einen Normalspuranschluss vom SJ-Bahnhof Hasslarp. Nach wie vor vorhanden ist die alte Windhoff-Lok (128/1922, Typ LW 100), die blau lackiert ist, aber schon etwas rostig aussieht. Ihre Betriebsleistung ist ziemlich mickrig, sie liegt bei 15 Stunden pro Jahr. Für den Fall einer Ausserdienststellung geht die Lok an Eisenbahnfreunde.

Der Schriftzug "Scandia-Vabis" an der Frontseite weist auf den Austauschmotor hin. Dennoch sieht's unter der Motorhaube recht leer aus ...

Eine baugleiche Lokomotive (124/1921) soll im SSA-Werk Köpingsbro existieren.



Eisenwerk Halmstad: Die Bartz-Akkulok (1 102/1954) steht ausgedient hinter der Werkstatt (oben). Den Betrieb wickelt hier (unten) die Lok 13 (KHD 56 881/1958) ab.



Halmstads Järnverks AB Spur: 600 mm
S-301 03 Halmstad Stand: 08.08.1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	11	O&K 25 050/1950	Bdm	MD 2 B		4.5		a)
	12	Jung 11 078/1950	Bdm	ZL 203				b)
#	13	KHD 56 881/1958	Bdh	A8L 614 F	125	14	14	c)
#	14	KHD 57 028/1959	Bdh	A8L 614 F	125	14	14	d)
	15'	KHD /	Bdh					e)
#	15"	Bartz 1 102/1954	Bo	BL 1/2	20	5.5		neu, abg.
	16	Bartz 1 103/1954	Bo	BL 1/2	20	5.5		neu, f)
	17	KHD 56 448/1957	Bdh	A8L 614 F	125	14	14	g)
#	18	KHD 57 095/1961	Bdh	A8L 614 F	90	14	14	h)

- a) = 1950 an ...
1964 an Halmstads Järnverks
1979 an Oskarsström, Järnvägsklubben Kulltorp - Djuråsen
- b) = an Halmstads Järnverks (neu geliefert ?)
1975 verschrottet
- c) = 1958 an C. Mersmann, Portland-Zement, Beckum (D1)
1967 an Halmstads Järnverks
- d) = 1958 an C. Mersmann, Portland-Zement, Beckum (D2)
1967 an Halmstads Järnverks
- e) = 1965 verschrottet
- f) = 1983 an Ohs, Ohs Bruks Järnvägs Museiförening - OBJ (Museum)
- g) = 1957 an Dortmund-Hörder-Hütten-Union AG, Dortmund-Hörde
1970 an Halmstads Järnverks
nach 1983 verschrottet
- h) = 1961 an Bayerische Berg-, Hütten- und Salzwerte AG, Peißenberg, für Peiting
1970 an Halmstads Järnverks

Für die Reisevorbereitungen, Übersetzungshilfen und ergänzende Informationen danke ich den Herren Bent Hansen, Jan Ericson, Bo Gyllenberg und Horst Ebert (Tja, liebe Draisinisten - der Horst ist jetzt übergelaufen ...).

Verwendete Literatur:

- Svenska industrimotorlok (Ulf Fjeld, SJK, Stockholm, 1974)
- Industrilok i Närke (SJK, Stockholm, 1980)
- Industrilok i Västergötland (Mats Freding, SJK, Stockholm, 1984)
- Svenska lok och motorvagnar 1982 (Diehl/Nilsson, Stenvall, Malmö, 1982)
- Svenska lok och motorvagnar 1985-01-01 (Diehl/Nilsson, Stenvall, Malmö, 1985)

Statens Järnvägar (SJ) Stand: 1987
891 mm-Lokomotiven von MaK Spur: 891 mm

Typ-Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Bemerkungen (Umbauten, Verbleib etc.)
3500	MaK 700 001/1954	1C1dh	neu; Einsatz auf der Strecke Vara-Nossebro
3501	MaK 700 002/1954	1C1dh	neu; 1966 Umbau auf Normalspur (T23 124); 1978 ausgemustert
3502	MaK 700 003/1954	1C1dh	neu; 1966 Umbau auf Normalspur (T23 125); 1977 ausgemustert
3503	MaK 700 004/1954	1C1dh	neu; Einsatz auf der Strecke Vara-Nossebro
3504	MaK 700 005/1954	1C1dh	neu; 1965 Umbau auf Normalspur (T23 113); 1977 ausgemustert
3505	MaK 700 006/1954	1C1dh	neu; 1965 Umbau auf Normalspur (T23 116); 1976 ausgemustert
3506	MaK 700 007/1954	1C1dh	neu; 1965 Umbau auf Normalspur (T23 114); 1978 ausgemustert
3507	MaK 700 008/1954	1C1dh	neu; 1966 Umbau auf Normalspur (T23 119); 1978 ausgemustert
3508	MaK 700 009/1954	1C1dh	neu; 1986 an VHVJ AB (für Museumsbetrieb Växjö-Hultsfred-Västervik)
3509	MaK 700 010/1954	1C1dh	neu; 1975 in Vislanda verschrottet
3510	MaK 700 011/1954	1C1dh	neu; 1966 Umbau auf Normalspur (T23 121); 1976 ausgemustert
3511	MaK 700 012/1954	1C1dh	neu; 1977 in Vislanda verschrottet
3512	MaK 700 013/1954	1C1dh	neu; 1970 in Vislanda verschrottet
3513	MaK 700 014/1954	1C1dh	neu; 1972 in Örebro verschrottet
3514	MaK 700 015/1954	1C1dh	neu; 1965 Umbau auf Normalspur (T23 115); 1977 ausgemustert; 1980 an Gullfiber AB, Söråker
3515	MaK 700 016/1954	1C1dh	neu; in Växjö abgestellt
3516	MaK 700 017/1954	1C1dh	neu; 1977 in Vislanda verschrottet
3517	MaK 700 018/1954	1C1dh	neu; 1965 Umbau auf Normalspur (T23 117); 1977 ausgemustert
3518	MaK 700 019/1954	1C1dh	neu; 1966 Umbau auf Normalspur (T23 127); 1978 ausgemustert
3519	MaK 700 020/1954	1C1dh	neu; 1966 Umbau auf Normalspur (T23 126); 1977 ausgemustert

Kurzmeldungen - Inland

Krupp MaK GmbH
2300 Kiel 17

Unser beinahe schon traditioneller Jahresabschluss-Bericht über den Lokomotivbau bei der Krupp MaK GmbH in Kiel fällt diesmal etwas mager aus. Nachdem im vorletzten Jahr - und hier besonders im letzten Quartal - insgesamt 19 fabriktneue Lokomotiven die Werkshallen verliessen, waren es 1986 ganze 9 Stück.

Bahn-Express

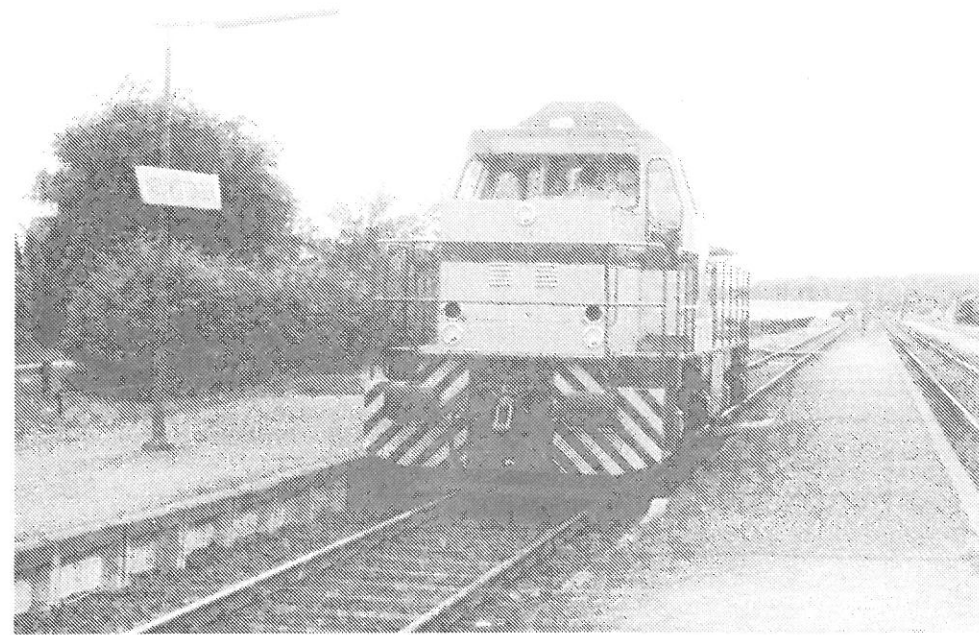
MaK-Standardlokomotiven 1986 (+ Nachträge bis April 1987)

Fab.-Nr.	Datum	Typ	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Lstg. (kW/PS)	Besteller (Nr.)
220113	18.04.86	G 321 B	40	26	315/428	Societa Italiana Vetro S.p.A., San Salvo/Italien
700080	04.02.86	DE 502	60	45	560/762	Daimler-Benz AG, Sindel- fingen
700081	14.06.86	DE 502	60	30	560/762	BBC, Mannheim (6 Wochen, zur Probe)
700087	29.09.86	G 763 C	60	40	560/762	Gelsenk. Hafenbetriebs- ges. mbH, Gelsenkirchen
700088	29.09.86	G 763 C	66	40	560/762	Bayer AG, Leverkusen
1000808	12.07.86	G 1203 BB	88	45	745/1013	Krupp Stahl AG, Siegen, für Hüttental-Geisweid
1000809	28.10.86	G 1203 BB	80	70	745/1013	Regionalverkehr Ruhr- Lippe GmbH, Neheim-Hüsten
1000833	29.12.86	DE 1002	90	70	1120/1523	Köln-Bonner Eisenbahn, Köln (DE 81)
1000834	06.03.87	DE 1002	90	70	1120/1523	Köln-Bonner Eisenbahn, Köln (DE 82)
1000838	29.12.86	DE 1002	90	70	1120/1523	Kölner Verkehrsbetriebe, Köln (DE 91)
1000839	27.02.87	DE 1002	90	70	1120/1523	Kölner Verkehrsbetriebe, Köln (DE 92)

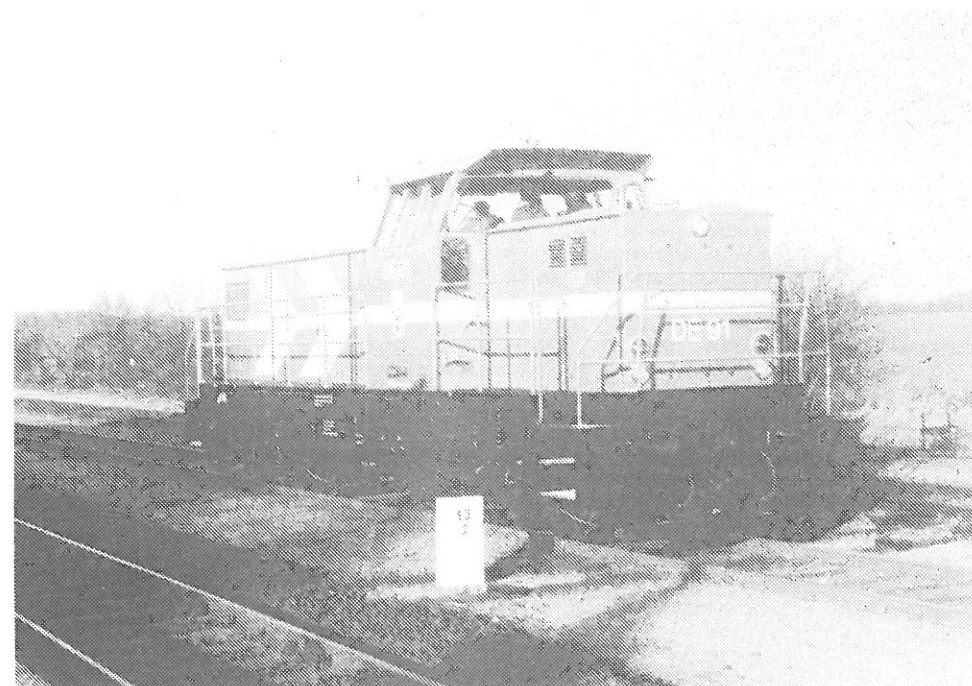
Von Moers aus startete im April die für das vergangene Jahr einzige G 321 B nach Italien.

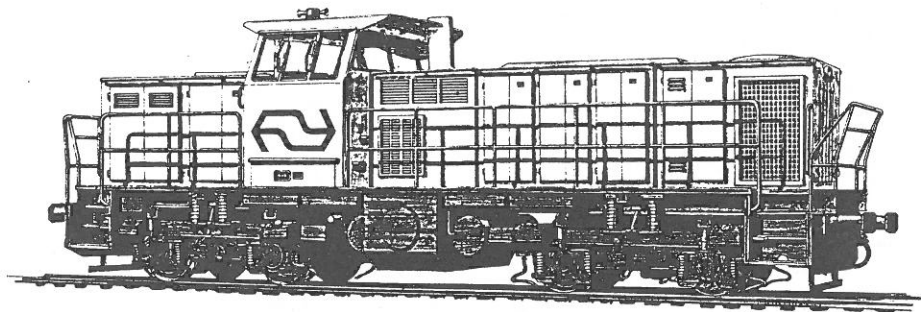
In Kiel wurden dagegen jeweils zwei Loks der Typen DE 502, G 763 C, G 1203 BB und DE 1002 fertiggestellt.

Die interessanteste Lieferung davon spielte sich wieder zum Jahresende ab. Die ersten beiden Loks einer Serie von 10 Maschinen des Typs DE 1002 für die KBE/KVB (Köln-Frechen-Benzelrath) absolvierten im Dezember umfangreiche Probefahrten sowohl auf der "hauseigenen" Teststrecke zwischen Friedrichsort und Rathmannsdorf als auch auf Bundesbahngleisen bis Neumünster. Am 29.12.1986 traten die beiden Loks - je eine für KVB und KBE - die Reise nach Köln an. Weitere zwei Loks folgten am 27.02.87 (DE 92) und 06.03.87 (DE 82), Anfang April sollen die nächsten Loks das Werk verlassen. Die Fabriknummern der gesamten Serie laufen von 1000 833-842.



MaK, Kiel: MaK 1000 809/1986 trifft am 12. Juli 1986 zu Beginn ihrer Überführungsfahrt ins Siegerland in Neuwittenbek ein (oben). Nur kurz nach Neumünster war hingegen MaK 1000 838/1986 am 22. Dezember 1986 gefahren. Die Lok ist für die KVB bestimmt und trägt schon deren Betriebsnummer DE 91.





Nederlandse Spoorwegen
Diesellokomotive mit elektrischer Leistungsübertragung Baureihe 6400
Diesellocomotive with electric power transmission class 6400
Locomotive diesel électrique type 6400

Im Jahr 1987 soll auch die Auslieferung der ersten Maschinen für die Niederländische Staatsbahn erfolgen. Es sind 60 Maschinen einer an die DE 1002 angelehnten Type bestellt worden. Zum Einbau wird der MTU-Motor 12 V 396 TC 13 mit einer Leistung von 1 591 PS/1 170 kW kommen. Die Höchstgeschwindigkeit soll 100 km/h betragen. Bei der Niederländischen Staatsbahn (Nederlandse Spoorwegen) werden die Loks als Reihe 6400 geführt werden.

Ebenfalls noch im Jahre 1987 soll die Ruhrkohle AG, BAG Lippe, beliefert werden. Hierzu wird derzeit eine neue Type konstruiert. Die dieselelektrischen Loks bekommen die Typenbezeichnung DE 1003, werden mit einem Gewicht von 88 t ausgeführt und bringen eine Leistung von 1 020 kW auf die Schiene. Zunächst sollen einmal zwei Maschinen (F.-Nr. 1000 843-844) geliefert werden, von denen die erste für die letzten Dezembertage eingeplant ist.

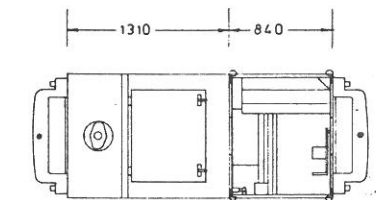
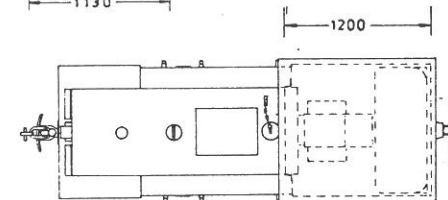
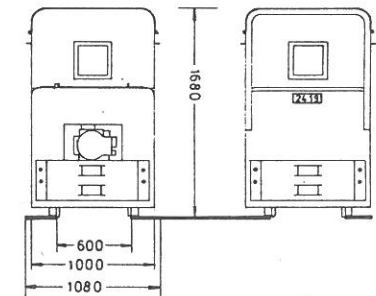
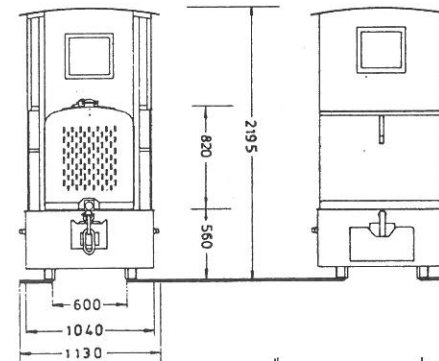
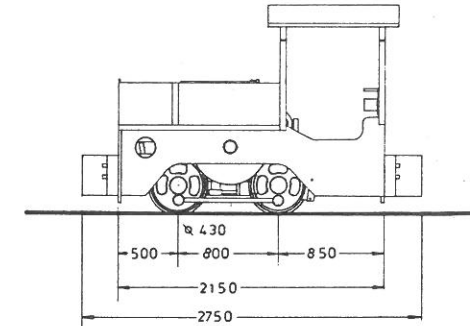
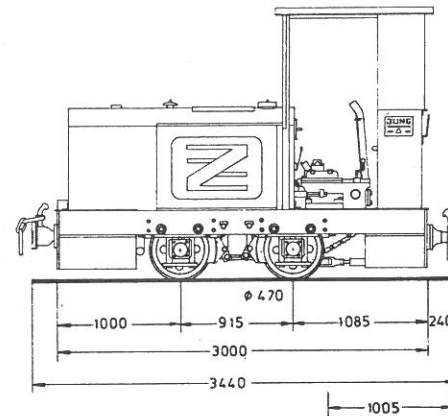
Von Moers aus sind für 1987 zwei Loks des Typs G 321 B vorgesehen. Beide Loks (F.-Nr. 220 114-115) sollen im April und Juni an die Industrie-Terrain Düsseldorf-Reisholz AG nach Düsseldorf gehen.

Damit bleiben nur noch einige Nachträge zu dem Bericht 'Neues von Krupp MaK' (BE 2/86 -86-) - die Betriebsnummern der im Jahre 1985 abgelieferten Loks bei den jeweiligen Bahngesellschaften lauten:

MaK 220 112/1985	G 321 B	Opel AG, Rüsselsheim (6)
MaK 700 077/1985	DE 502	Gew. Sophia Jacoba, Hückelhoven (14)
MaK 1000 805/1985	G 1203 BB	Mindener Kreisbahn, Minden (4)
MaK 1000 820/1985	G 1204 BB	Niederrh. Verkehrsbetr. AG, Moers (2)
MaK 1000 822/1985	G 1204 BB	Osthann. Eisenb. AG, Celle (150 004)

Die zuvor bei der Mindener Kreisbahn eingesetzte Lok 3 (MaK 700 024/1978, G 761 C, neu an Krupp Stahl AG, Rheinhausen (79), 1981 zurück an MaK, 198. an Mindener Kreisbahn (3)) ging 1985 wieder zurück an MaK und läuft seit August 1986 bei Sachtleben Chemie, Duisburg.

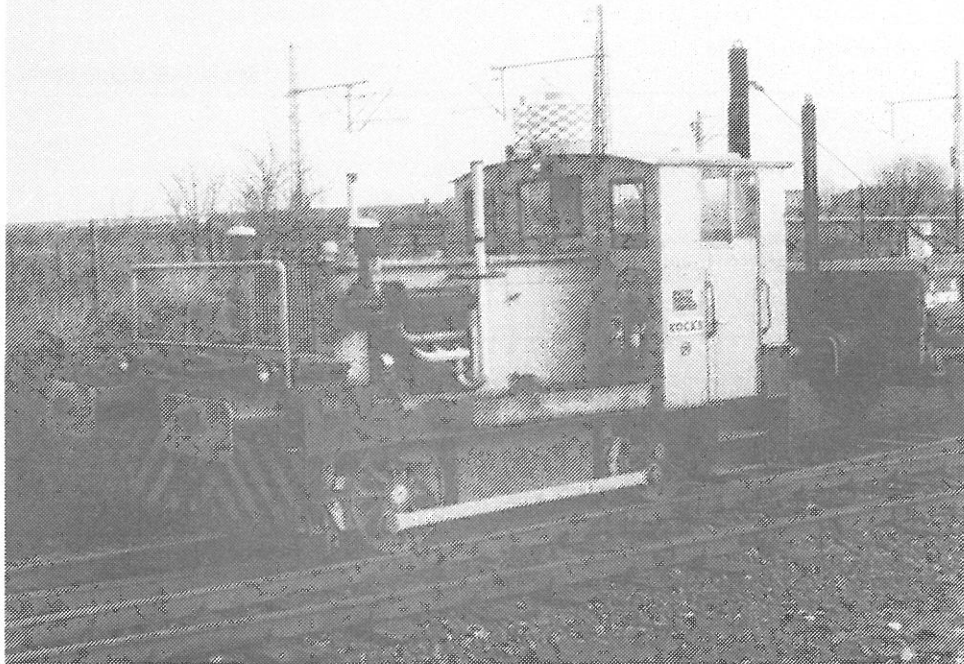
Johs. Sienknecht, Bauunt. (BE 1/86 -51-)
 2350 Neumünster



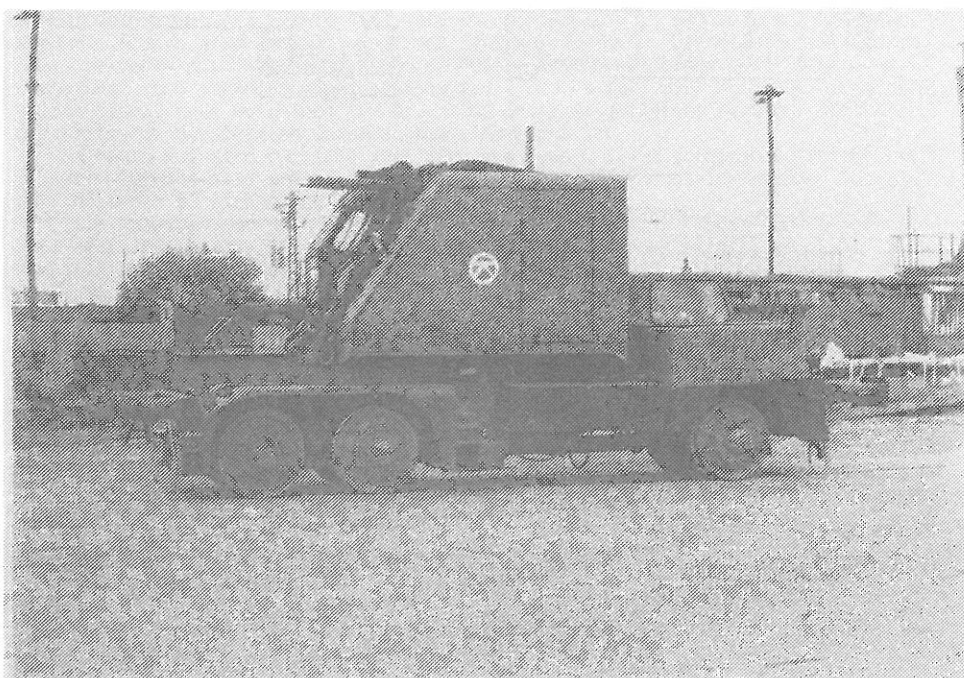
Lok 7 (Jung 9 537/1939), heute als Denkmal am Firmeneingang in der Rendsburger Str. 169 in Neumünster aufgestellt -

Die Demag-Lok (2 419/1939) steht unweit davon als Spielplatzlok im Ahornweg -

Zeichnungen: Günter König



Kocks, Bremen: Die Aufnahme vom April 1983 zeigt bereits Historisches - die Demag-Lok (oben) war noch einsatzbereit, das offenbar auf einem Lkw basierende Eigenbau-Gefährt mit dem Kran-Aufbau sah 1981 ebenfalls noch ganz gut aus. Fotos: oben Martin Raddatz, unten Ulrich Völz



Friedrich Kocks GmbH
2800 Bremen

Das Eigenbau-Fahrzeug und die Demag-Lok sind seit Erscheinen der Köf II nicht mehr bei Kocks gesehen worden. Die Köf ist nicht winterfest. Kocks liegt in Bremen-Neustadt, rechts der Bahnstrecke Bremen - Oldenburg, von der aus man einen guten Einblick ins Werksgelände erhält. Das Eigenbau-Fahrzeug machte noch 1981 einen recht frischen Eindruck, war 1983 aber - wie das Foto zeigt - schon abgestellt.

Friedrich Kocks GmbH 2800 Bremen		Spur: 1 435 mm Stand: 1985					
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- Typ art	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Eigenbau 3 915/1950		150	23		a)
	2	Demag 2 938/	Bdm				b)
#		Gmdr 4 778/1953	Bdh				c)

a) = Verbleib nach 1984 unbekannt

b) = evtl. ex Flensburger Schiffbaugesellschaft, Flensburg (s. BE 1/86 -7-) Verbleib nach 1984 unbekannt

c) = 1953 an Deutsche Bundesbahn (Köf 6149 sp. 321 171, ab 1969 322 146) 1978 Ausmusterung (11.11.1978, Bw Darmstadt) nach 1978 an Hans Glaser, München nach 1984 an Kocks, Bremen

Torfwerk Smid
2882 Ovelgönne-Rüdershausen

Torfwerk Smid 2882 Ovelgönne-Rüdershausen		Spur: 600 mm Stand: 10.09.1986					
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- Typ art	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	Schöma 191/1936	Bdm	10	2.5	12	a)
#	oNr	Schöma 755/1946	Bdm	10	1.8		b)
#	oNr	Jung 7 776/	Bdm EL 110	11/12	3.4	13	abg.

a) = 1936 an F. Adena, Baugeschäft, Nordenham 19.. an Smid, Ovelgönne-Rüdershausen

b) = 1946 an Strenge & Meyer, Neuenburg/Old. 19.. an Smid, Ovelgönne-Rüdershausen

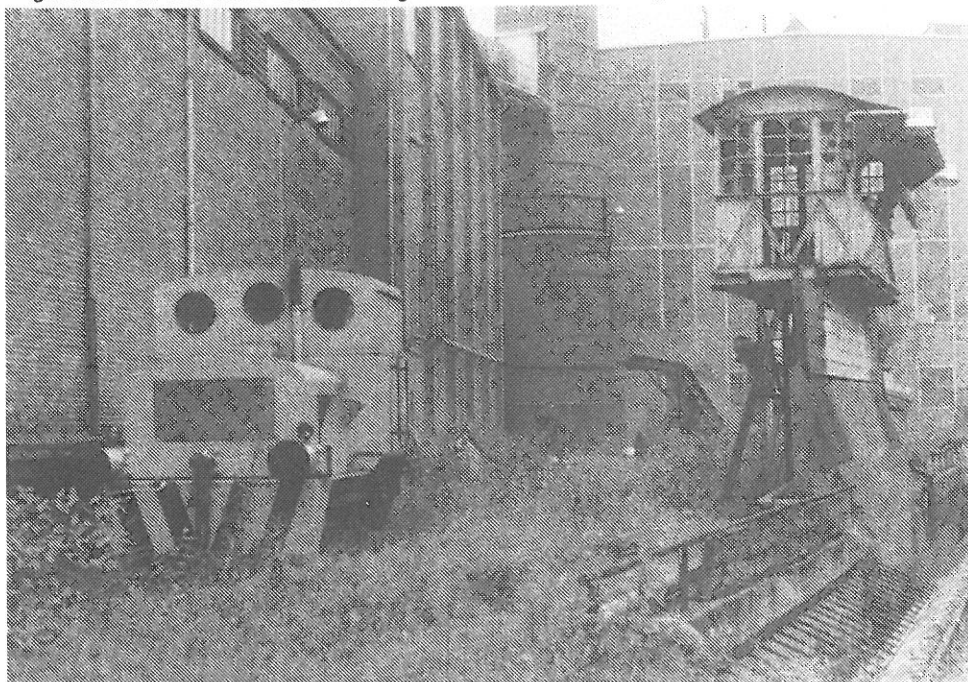
Das kleine Torfwerk, das im Wesentlichen aus einer Verladeanlage für Lkw und aus einem alten, gammeligen, zur Gerätebaracke und Frühstücksbude umgebauten Bus besteht, wird - zwar nicht jeden Tag, doch aber ab und an - mit zwei der drei offenen Lokomotiven gefahren. Die Jung-Lok ist betriebsunfähig abgestellt.

Aktien-Zuckerfabrik Peine
3150 Peine

Die Zuckerfabrik ist seit mehreren Jahren stillgelegt. Die letzte Saison wurde 1983 gefahren. Noch vorhanden ist jedoch die seinerzeit neu an die Peiner Zuckerfabrik gelieferte Diesellok.
Im Jahre 1958 erhielt sie einen neuen 3-Zylinder-Motor (A3L 514), seit 1983 ist sie zugeschweißt (!) abgestellt. Die Peiner Zuckerfabrik ist/war Anschließter der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter. Das Werk liegt südlich des DB-Bahnhofes Peine.

Aktien-Zuckerfabrik Peine 3150 Peine		Spur:	1 435 mm				
		Stand:	15.07.1986				
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- Typ art	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	KHD	26 076/1940 Bdm	OMZ 122 R	36/40	15	13 neu, abg.

Zuckerfabrik Peine: Seit Jahren abgestellt ist die alte Diesellok, hier aufgenommen am 15. Juli 1986 im langsam zuwuchernden Werksgelände.



Rütgerswerke AG
3150 Peine-Woltorf

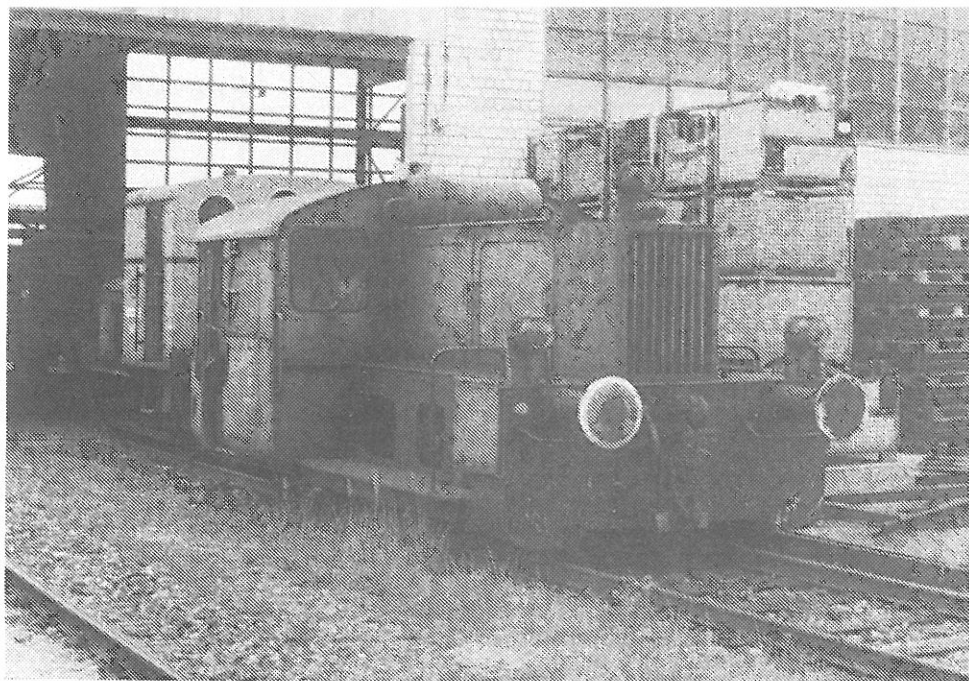
Die Niederlassung Woltorf der Rütgerswerke AG wurde erst 1970 auf der grünen Wiese errichtet. Die Vorgängerfirma H. Peters KG war in Hannover ansässig. Von dort wurde direkt auch eine Lokomotive übernommen, denn das Werk in Hannover wurde stillgelegt.

Die zweite Normalspurlok ist eine ehemalige DB-Kleinlok, die aber sozusagen aus zweiter Hand für die Rütgerswerke beschafft wurde. Das Gelände des Vorbesitzers (Chemische Fabrik Weyl) in München ist heute planiert. Schließlich ist noch die abgestellte Schmalspurlok zu erwähnen, die bereits 1969 nach Woltorf kam. Das Schwellenimprägnierwerk der DB in Northeim wurde 1968/69 stillgelegt. Erwähnenswert ist die Tatsache, daß diese Lok ehemals auf der Insel Langeoog Dienst tat. In Woltorf ist sie aber nicht mehr zum Einsatz gekommen. Den Betrieb auf der Imprägnierbahn haben seit jeher gleisunabhängige Triebfahrzeuge wahrgenommen. Die alte Lok soll verschrottet werden.

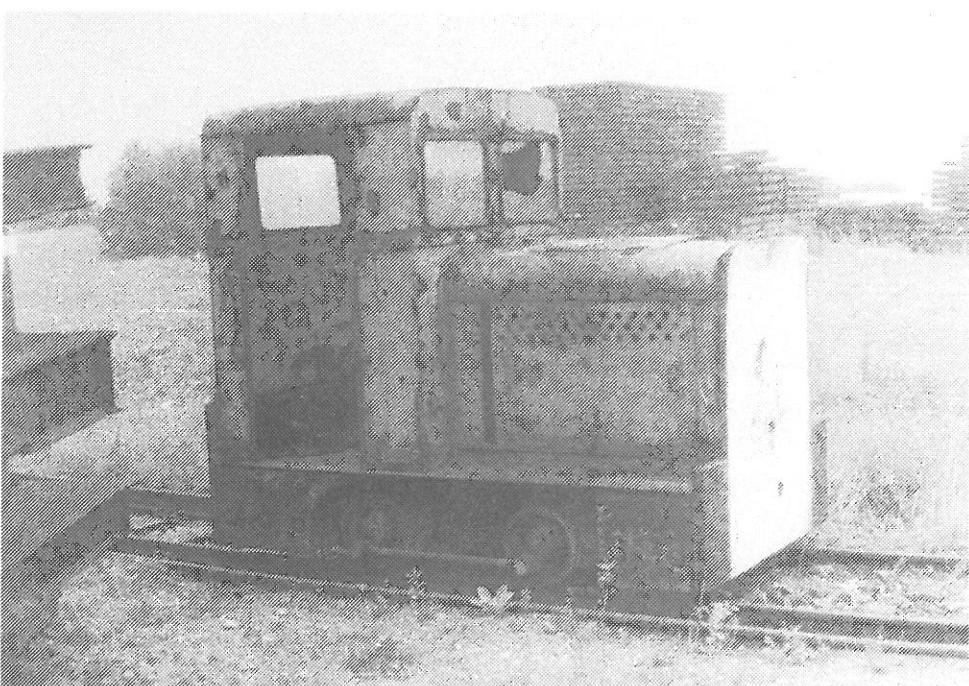
Rütgerswerke AG 3150 Peine-Woltorf		Spur:	1 435 mm				
		Stand:	15.07.1986				
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- Typ art	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.

#	1	Deutz	19 715/1937 Bdm	OMZ 122 R	40	12.5	13 a)
#	15410	KrMa	15 410/1934 Bdh		107	17	30 b)
						Spur:	1 000 mm
						Stand:	15.07.1986
#	oNr	Deutz	18 444/1937 Bdm	OMZ 117 F	28	6.27	c)

- a) = 1937 an H. Peters KG, Hannover-Laatzten
1960 Einbau eines neuen Motors KHD A3L 514
1970 an Rütgerswerke, Woltorf
- b) = 1934 an Deutsche Reichsbahn, RZA München (Kö 4274, sp. DB 321 006, ab Nov. 1968: 322 141)
1976 Ausmusterung (07.04.76 Bw München Hbf)
1976 über Layritz an Chemische Fabrik Weyl AG, München-Pasing (Inbetriebnahme 09.07.76)
1984 an Rütgerswerke, Woltorf (Inbetriebnahme 01.08.84)
- c) = 1937 an Inselgemeinde Langeoog
1957 Umbau bei Schöma (neuer Motor mit 28 PS, Nr. 2 104 682/83)
1957 an DB, Schwellenlager Northeim
1969 an Rütgerswerke, Woltorf (hier jedoch nie zum Einsatz gekommen!)



Rütgerswerke, Woltorf: KrMa 15 410/1934, dahinter Deutz 19 715/1937 am 15. Juli 1986 (oben); die abgestellte umgebaute Deutz-Lok auf dem Schmalspurgleis (Deutz 18 444/1937) wird auf der unteren Aufnahme gezeigt.



Ruhrkohle AG, BAG Westfalen, Bergwerk Monopol
4619 Bergkamen

Auf dem Lagerplatz dieses modernen Bergwerkes im östlichen Ruhrgebiet kommen zwei Akkuloks zum Verschub der vielfältigen Materialien, die im Untertagebetrieb anfallen, zum Einsatz.

Es handelt sich dabei um eine speziell für diese Zwecke konstruierte Loktype mit geräumigem und verschließbarem Fahrerstand.

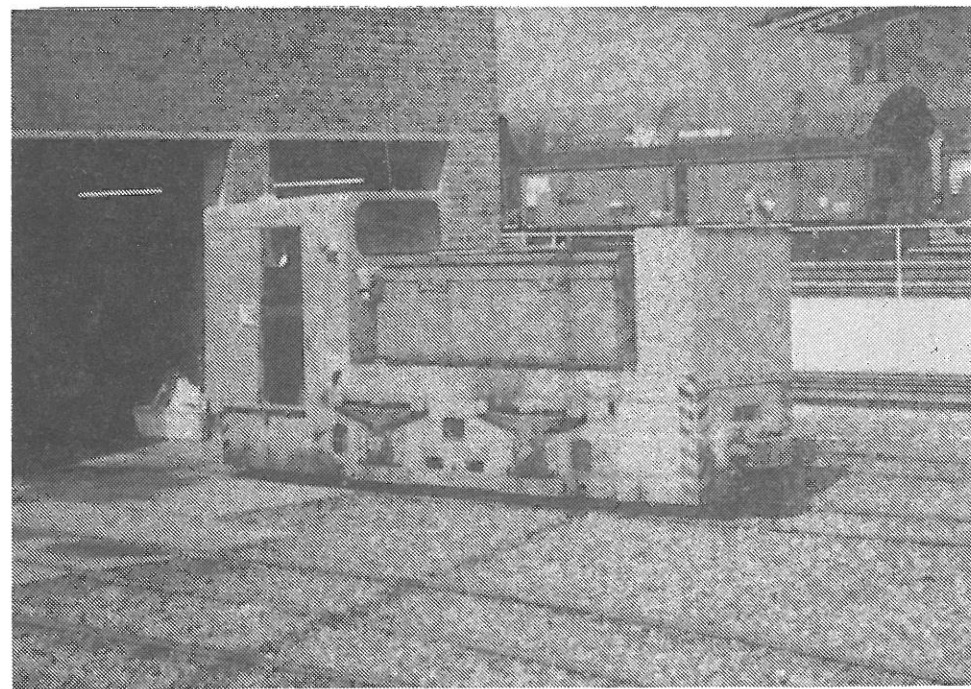
Die Loks können auch im Funkfernsteuerverkehr betrieben werden.

Untertage kommen acht Akkuloks der gleichen Hersteller zum Einsatz.

In der Lokwerkstatt übertage werden auch Reparaturen an den Grubenloks durchgeführt, so daß auch hier hin und wieder eine Grubenlok angetroffen werden kann.

Erfreulicherweise gab uns die Schalker Eisenhütte noch weitere Informationen über ehemalige Lokomotiven der Schachtanlage Monopol auf. Im Jahre 1979 waren hier 38 Akkuloks unterschiedlicher Hersteller vorhanden.

Bergwerk Monopol: SSW 6 432/1982, aufgenommen im Mai 1985 von Roland Braun.



Ruhrkohle AG, BAG Westfalen, Bergwerk Monopol Spur: 750 mm
4619 Bergkamen Stand: 16.05.1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#		Schalke 2738/1982 SSW 6 431/1982	Bo		30	9	14.4	a)
#		Schalke 2739/1982 SSW 6 432/1982	Bo		30	9	14.4	a)
#		Schalke 1960/1982 SSW 6 424/1982	Bo	GA-Bo-11-30/GL1	30	11	14.4	
#		Schalke 1961/1982 SSW 6 423/1982	Bo	GA-Bo-11-30/GL1	30	11	14.4	
#		Schalke 1962/1982 SSW 6 421/1982	Bo	GA-Bo-11-30/GL1	30	11	14.4	
#		Schalke 1963/1982 SSW 6 425/1982	Bo	GA-Bo-11-30/GL1	30	11	14.4	
#		Schalke 1964/1982 SSW 6 422/1982	Bo	GA-Bo-11-30/GL1	30	11	14.4	
#		Schalke 1965/1982 SSW 6 418/1982	Bo	GA-Bo-11-30/GL1	30	11	14.4	
#		Schalke 1966/1982 SSW 6 419/1982	Bo	GA-Bo-11-30/GL1	30	11	14.4	
#		Schalke 1967/1982 SSW 6 420/1982	Bo	GA-Bo-11-30/GL1	30	11	14.4	

Spur: 750 mm
Stand: 1979

(Hersteller)	(Typ)	(Lstg.)	(Gew.)	Anzahl
AEG	HA 1	50	17	3
Bartz	BL 1/1	14.7	5	2
Bergbau	Ez 10	10	4	4
Bergbau	Ez 8	8	4	5
Siemens	3 A 22	76	22	2
Siemens	3 A 17	52	17	2
Siemens	EL 7	31	13	11
Siemens	EL 9	16.8	4	6
Siemens	1 A 5	16.8	5	3

a) = Loks auf dem übertägigen Materiallagerplatz im Einsatz

Den Schalke-Fabriknummern ist jeweils die Kombination '10-330-' voranzustellen

Uhde GmbH, Maschinenfabrik
5800 Hagen

Die Maschinenfabrik, gelegen links der KBS 360 zwischen Hagen-Kabel und Hagen-Halden, beherbergt eine kleine Diema-Lok, die - früher schmalspurig! - gebraucht übernommen wurde und heute manchmal auch über's Wochenende vor dem Werkstor abgestellt ist. Zusammen mit dieser Diema-Lok wurde im Jahre 1973 eine weitere baugleiche Maschine (FNr. 3 327) an die Demag AG, Duisburg (für welche Aufgabe ?) geliefert. Diese wurde jedoch später auf 1 668 mm umgespurt und gelangte nach Spanien. Die Vorgängerin der heute bei Uhde vorhandenen Diema-Lok war eine kleine alte KHD-Lokomotive, die im Jahre 1975 (an wen ?) verkauft wurde.

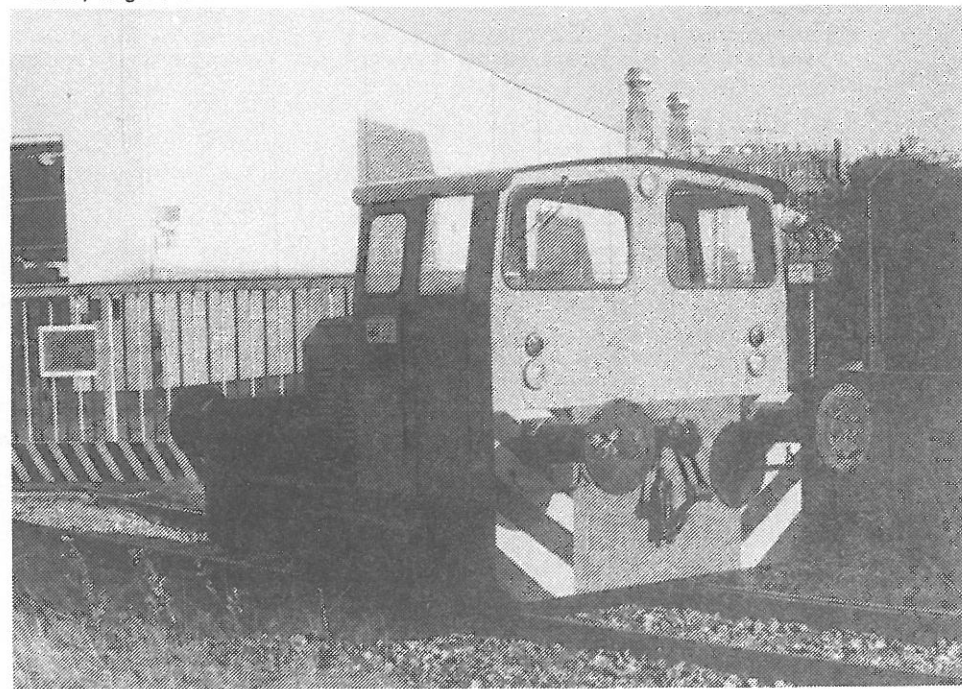
Uhde GmbH, Maschinenfabrik Spur: 1 435 mm
5800 Hagen Stand: 03.07.1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		KHD 39 760/1941	Bdm	OMZ 117 R		9	13	a)
#		Diema 3 326/1973	Bdh	DVL 60/1.2	62	10		b)

a) = 1941 an Vereinigte Eisenbahn-Signalwerke GmbH, Braunschweig (≅ Siemens AG)
1968 an Uhde, Hagen
1975 an ...

b) = 1973 an Demag AG, Duisburg (1 000 mm!)
1975 an Uhde, Hagen (1 435 mm)

Uhde, Hagen: Die kleine Diema-Lok steht oft vor dem Werkstor an der DB-Strecke.



Rheinisch-Westfälische Kalkwerke, Werk Steeden
6251 Runkel

Vier Kilometer von Runkel entfernt liegt dieses Werk direkt an einer Straße. Vershubbetrieb ist werktags außer Samstag. Die eingesetzte Lok kann auch von außerhalb des Werkes gut aufgenommen werden.

Abgefahren werden die beladenen Kalkwagen über die ehemalige Kerkerbachbahn nach Kerkerbach von DB-Kleinlokomotiven.

Eine KHD-Lok (57 057/1959) steht betriebsunfähig im Schuppen (L. Unt.: 01.01.77), eine ehemalige DB-Köf II besorgt den Vershub im Werk. Sie trägt drei Nummern: links und auf der Rückseite die 503, innen die RWK-Nummer 39 047 und außen unter der 503 die Betriebsnummer 322 059-7, also die alte DB-Nummer.

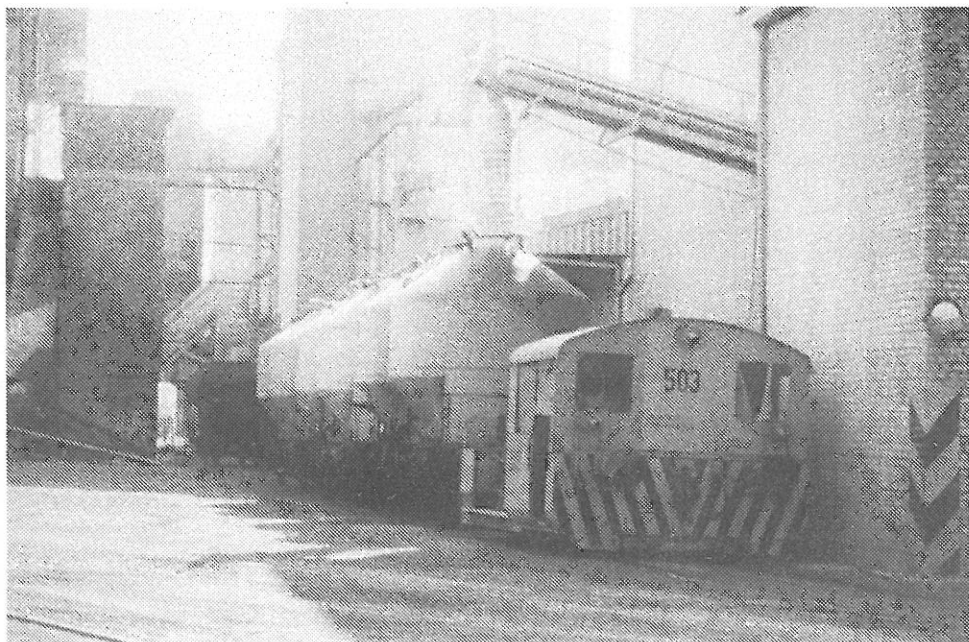
Rheinisch-Westfälische Kalkwerke, Werk Steeden Spur: 1 435 mm
6251 Runkel Stand: 08.09.1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	503	KHD 57 025/1959	Bdh	A6M 617 R		17	45	a)
#		KHD 57 057/1959	Bdm	A4L 514 R	55	14	14.5	b), abg.

a) = 1959 an DB, Köf 6360, sp. 322 059
1980 Ausmusterung (31.12.80, Bw Crailsheim)

b) = 1959 an Westdt. Kalk- und Portlandzementwerke, Köln, f. Werk Stolberg
19.. an RWK, Steeden

RWK Steeden: KHD 57 025/1959, ex DB 322 059, fotografiert im Werk Steeden
am 8. September 1986. Fotos: Peter Große



Rheinisch-Westfälische Kalkwerke, Werk Stromberg
6534 Stromberg

Stromberg ist nur noch mit dem Auto oder mit dem Bahnbus zu erreichen. Gleich gegenüber dem DB-Bahnhof Stromberg liegt das Kalkwerk, welches zwei Gmdr-Loks einsetzt.

Hier kann man - wie in Steeden auch - ebenfalls von außerhalb gut fotografieren. Sogar samstags wird rangiert (am Stichtag jedenfalls).

Auch die Brotfabrik Gebr. Weinzheimer, 6534 Stromberg besitzt eine eigene Lokomotive, die hier der Vollständigkeit halber nicht unerwähnt bleiben soll. Sie besitzt die Daten Schöma 1 674/1956, KDL 20 - sieht böse nach einem ex DB-Kdl aus, ist seinerzeit aber fabrikneu an Weinzheimer gegangen.

Rheinisch-Westfälische Kalkwerke, Werk Stromberg Spur: 1 435 mm
6534 Stromberg Stand: 12.07.1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	1	Gmdr 5 254/1963	Bdh					
#	2	Gmdr 4 676/1951	Bdh					a)

a) = 1951 an DB, Köf 6127, sp. 322 037
1980 Ausmusterung (31.12.80, Bw Hamburg-Altona), an RWK, Stromberg

Steinzeug- und Tonwerke Ernst Stauch
6901 Nußloch

Fährt man auf der Straße von Walldorf nach Nußloch, sieht man auf halbem Wege linker Hand die Ziegeleigebäude der Steinzeug- und Tonwerke Ernst Stauch liegen. Rechts der Straße befindet sich, durch Hügel und Buschwerk nicht erkennbar, die zugehörige Tongrube.

Im Jahre 1974 kündigte eine Verkehrszeichenkombination ("Allgemeine Gefahrenstelle", "Industriebahn kreuzt") an, daß das Werk mit der Grube durch eine Feldbahn verbunden ist, die die Straße niveaugleich überquert. Ein gelbes Blinklicht direkt am ungesicherten Übergang wies nochmals darauf hin.

Bei dem wenigen Verkehr - damals - waren weitere Sicherheitseinrichtungen nicht erforderlich.

Im Jahre 1974 pendelte Gmdr 4 732 mit einer unterschiedlichen Anzahl Loren zwischen Baggerstelle in der Grube und dem Werk. Die Züge fuhrten immer Lok voran über die Straße. Im Werk konnte die Lok den Lorenzug auf dem vorhandenen Gleisdreieck umfahren. Vor der Grube war zu diesem Zweck eine Ausweiche eingebaut. In der Grube mußte der Zug unter den Bagger geschoben werden. Die Lok durfte nicht unter den Eimerleiterbagger wegen des zu geringen lichten Raumes für den Lokführer auf seinem Fahrzeug.

Dann kam der Ausbau der Bundesstraße 3, die die Orte Wiesloch und Nußloch umgeht. Dabei wurde auch der Verlauf der Straße am Werk etwas geändert und das Höhenniveau angehoben. Die Feldbahn bekam einen Tunnel, und im Jahre 1978 pendelten die Lorenzüge unter der Straße hindurch. Die Lok blieb jetzt immer am werksseitigen Ende des Zuges - die Ausweiche an der Grube war ausgebaut.

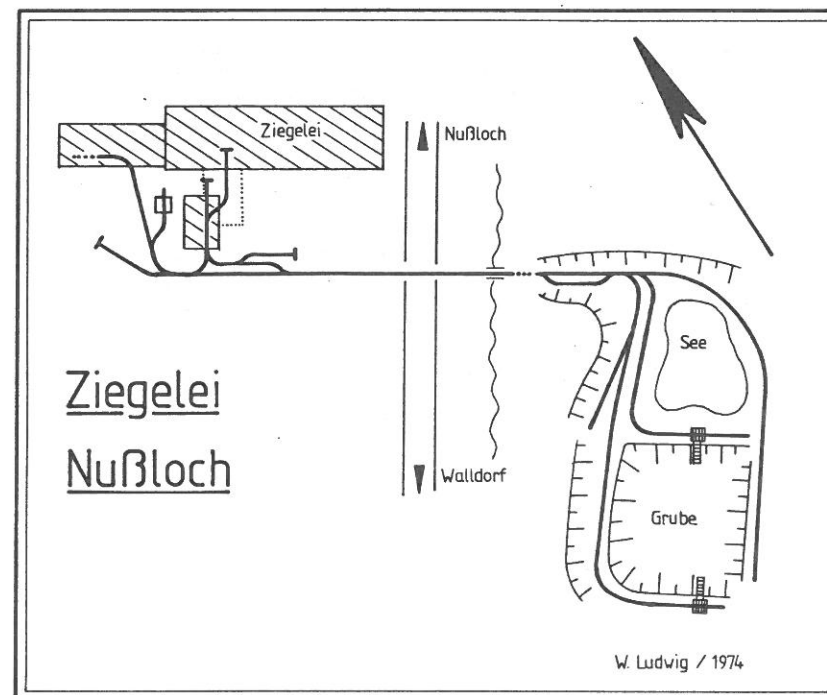


Stauch, Nußloch: Die beiden Motive aus dem Jahre 1978 zeigen Gmdr 4 840/1955 einmal in der Grube (oben) und bei der Unterquerung der B 3.
Fotos: Wolfgang Ludwig



Steinzeug- und Tonwerke Ernst Stauch					Spur: 600 mm			
6901 Nußloch					Stand: 1974			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#		Gmdr 4 732/1952	Bdm		18/20	4.2	12	
#		Gmdr 4 840/1955	Bdm		18/20	4.2	12	

Im Jahre 1985 war der Bahnbetrieb eingestellt. Die Gleise lagen noch, die Loren standen am Werk. Die Loks sollten in einem Schuppen abgestellt sein, wie man mitteilte.
In der Nähe gab es früher weitere Ziegelwerke, die eine Feldbahn besaßen (Tonwarenfabrik Wiesloch; Ziegelei Bott, Rauenberg).



Korrekturen & Ergänzungen

Hochtief AG, 1000 Berlin (BE 2/86 -103-)

Die ehemalige Bundesbahnlok 323 044 lief früher mit der Bezeichnung Köf 5116.

Heinrich Steinhage KG, Betonwerk, 2093 Stelle (BE 6/81 -3- und 2/86 -107-)

Die beiden Steinhage-Loks (Gmdr 1 518/1936 und Hen 23 094/1936) gingen schon vor Mai 1985 an das DDM, Neuenmarkt-Wirsberg und befanden sich im Juni 1986 in Aufarbeitung.

Wilhelm Voß, Ziegelei, 2090 Scharmbeck (BE 2/86 -105-)

O&K 5 814 wurde 1934 gebaut. Die Lok stammt von der Ziegelei Brackel, deren Strecke nach neuesten Meldungen von einem Eisenbahnfreund ausgegraben wird. Lokomotiven soll er sich vom Kieswerk Segranner Berg F. W. von Bülow KG, Gudow, besorgt haben.

Karl Gräper, Bauunternehmung, 2250 Husum (BE 3/86 -156-)

Folgende Loks sind an die Britzer Museumsbahn, Berlin (vgl. BE 4/86 -217-), gegangen und tragen dort die Nummern 5 bis 9: Jung 9 711/1940, ZL 114; O&K 25 497/1953, MD 2 B; O&K 25 522/1954, MV 2 A; O&K 7 142/1938, LD 2 und O&K ??/ (angebl. Bj. 1925).

Suche 500 mm-Grubenhunte, ggf. im Tausch gegen Mühlhäuser-Seitenentleerer der Typen 2/0 und 2/6, Baujahre 1966 und 1968. Auch andere 500 mm-Angebote gehen an Karlheinz Rohrwild - Drahtzieherstr. 20 - D-8500 Nürnberg 60

Suche Jung EL 105/110 oder Deutz OME 117 für 600 mm, ggf. im Tausch gegen eine O&K RL 1 A (600 mm, in gutem Zustand).
Oliver Weder - Rheinstraße 210 - CH-9444 Diepoldsau

Suche leichtes gebremstes (auch defektes) Lorenuntergestell oder komplette Lore für 600 mm. Wer kann einen Hinweis geben ?
Erhard Beyer - Artur=Ladebeck=Str. 185 - D-4800 Bielefeld 14 - Tel. 05 21/44 55 36

Liebe Kleinanzeigen-Freaks,

da sich bei uns in letzter Zeit Kleinanzeigen häufen, möchten wir doch in Zukunft bei einer Texteingangung um einen Kostenbeitrag von DM 5.-- (als Scheck oder in manierlichen Briefmarkenwerten) bitten. Wir hoffen auf Ihr Verständnis.

Ihr BAHN-EXPRESS.

Anton-Günther Meiners, Torfwerk, 2205 Westerhorn (BE 2/85 -34-)

Unverändert (August 1986) wird hier mit zahllosen Diema-Loks gefahren. Auch die Strecke zum Auufer wird regelmäßig befahren. Betriebsschluß ist irgendwann zwischen 16.00 und 17.00 Uhr - in dieser Zeit befahren etliche Züge (auch Personenzüge!) die landschaftlich herrliche Strecke vom Moor zum Werk. In Betrieb ist auch das in unmittelbarer Nähe gelegene Torfwerk Ernst Karl, 2205 Westerhorn (BE 6/84 -18-) in unveränderter Weise mit den bekannten Loks (Gmdr 3 269/1941 und Diema 1 441/1951). Letztere Lokomotive ging seinerzeit neu an die Ziegelei W. Kapplusch & Söhne, Neu Bötternhöfen b. Hohenwestedt und kam dann - wie die Gmdr-Lok auch - 1982/83 von der Ziegelei Erich Passig, Hennstedt, an das erst 1984 eröffnete Torfwerk Ernst Karl. Unverändert ist auch die Betriebssituation bei Bahnbedarf Nord GmbH, 2351 Braak-Ölweiche (BE 1/85 -27-), die KHD-Lok (55 718/1954) steht untätig im Schuppen, die O&K-Lok (25 894/1959) steht davor, scheint ab und an auch mal zu fahren. Ebenfalls ohne Veränderungen arbeitet das Torfwerk Karl Fischer, 2361 Tensfeld (BE 4/85 -27-) mit den drei Diema-Loks (1 250/1948, 1 303/1949 und 2 744/1964), wobei jedoch eine Vorliebe für die modernste Lok erkennbar ist.

Rheumaklinik Bad Bramstedt GmbH, 2357 Bad Bramstedt (BE 3/85 -14-)

Während noch 1983 sowohl in Bad Bramstedt als auch in Lentförhden Betrieb herrschte, ist dies seit 1984 nicht mehr der Fall. In Bad Bramstedt wurde 1983 zuletzt gefahren, Lentförhden lief zwar 1984 noch, war dann aber ausgebeutet. Die Feldbahn wurde abgebaut, die Lok (Jung 11 352/1950) kam zurück nach Bad Bramstedt. Anfang 1986 erhielten alle vier Loks (neben der o. g. Lok noch folgende Jung-Maschinen: 8 771/1939, 11 353/1950 und 12 423/1963) eine Generalüberholung und einen Neuanstrich (grün, Fahrwerk rot). Der nächste Einsatz der Loks wird frühestens für 1988 erwartet - dann erst ist das in den Gruben wieder verkippte Moor regeneriert und kann erneut abgebaut werden. Derweil versorgt sich die Rheumaklinik mit Moor aus der Nähe von Lentförhden, das ohne Feldbahn gewonnen werden kann. Die beiden Jung-Loks aus dem Jahre 1950 wurden irgendwann mal - so ein Angestellter - von einer Baufirma aus der Ecke Lübeck übernommen.

F. W. von Bülow KG, Kieswerk Segranner Berg, 2411 Gudow (BE 3/86 -157-)

An das DDM, Neuenmarkt-Wirsberg, gingen zwei Deutz-Loks und eine Gmdr-Lok - sämtlich ohne Fabrik Schilder. Unter den Deutz-Loks befindet sich jedoch Lok Z - beim DDM hat die Gmdr-Lok die Nummer V 25-01 bekommen. Weitere Loks vom Segranner Berg besitzt angeblich ein Eisenbahnfreund, der die Feldbahn der ehemaligen Ziegelei Brackel (an der DB-Strecke Buchholz-Lüneburg) wieder ausbuddelt.

Torfwerk Friedrich Meiners GmbH & Co. KG, 2742 Gnarrenburg

Auch die zweite Lok der Baltrumer Inselbahn verdient jetzt ihre Brötchen in einem norddeutschen Moorgebiet. Seit dem 9. April 1986 läuft Schöma 2 908/1965, CFL 20 J, beim Torfwerk Gnarrenburg (Ist die andere Baltrumer Lok tatsächlich Schöma 2 289/1960, CDL 15, 1965 an Torfwerk Bernhard Wübbeler, Goldenstedt ?).

Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, 2800 Bremen (BE 1/86 -52-)

Im Oktober 1984 war eine Ellok mit der aufgemalten Nummer 3 vor der Werkstatt abgestellt, eine weitere Ellok stand im Getreidespeicher.

BEB Gew. Brigitta & Elwerath GmbH, 2907 Großenkneten (BE 2/86 -107-)

Bei der Lok Gmdr 5 623/1983 handelt es sich um die ehemalige DB 259 003.

Rudolf Herdejürgen, Bauunternehmung, 2800 Bremen, Deichbaustelle Mülheim/Nieder Ochtenhausen (BE 5/85 -36-)

War doch die Berichterstattung beim letzten Mal noch positiv, so bot sich am 8. September 1986 ein ganz anderes Bild: Die Strecke ist sorgfältig eingesammelt worden und liegt jetzt zusammen mit den Loren aufgestapelt in der großen Baugrube. Die Loks sind am Waldrand aufgebockt worden - also demnächst kein Feldbahnbetrieb hier !

Herdejürgen, Nieder Ochtenhausen: Einträchtig hintereinander genießen die drei KHD-Loks das abendliche Sonnenlicht des 8. September 1986. Ob sie jemals wieder zum Einsatz kommen werden ? Es sind in der Reihenfolge die Loks 208 (KHD 27 216), 207 und 206 (Deutz 17 187).



Carl Schwarting, Klinkerwerk, 2930 Borgstede (BE 6/85 -30-)

Der Feldbahnbetrieb ist definitiv eingestellt. Wenn die Feldbahn überhaupt noch einmal zum Einsatz kommen soll, dann in der Form von Rampenbetrieben - die lange Strecke vom Werk aus wird dann nicht mehr befahren. Konkretes ist derzeit jedoch nicht abzusehen. Die Diema-Loks (2 138/1958 und 2 254/1959) stehen in der Entladehalle, und nur noch eine Gmdr-Lok ist vorhanden. Die andere ging etwa im Juni 1986 "nach Oldenburg", dem Vernehmen nach an Eisenbahnfreunde. Der Betrieb bei M. Fr. Tapken KG, Klinkerziegelei, 2935 Bockhorn (BE 6/85 -30-) lief am Stichtag (10.09.86) unverändert.

Das Klinkerwerk Röben, 2932 Zetel-Schweinebrück (BE 6/82 -10-) baut derzeit einen neuen Rampenbetrieb zwischen Varel und Bockhorn auf. Am Stichtag befand sich der Lorenzug (beladen!) samt Lok noch in der Betriebsstelle Collstede, es ist hier aber schon mehrere Tage kein Zug mehr gefahren. Mit einer Umsetzung der Feldbahn ist denn wohl demnächst zu rechnen.

Klinkerwerk Uhlhorn, 2935 Grabstede (BE 6/82 -8-)

Der Betrieb auf der landschaftlich zauberhaften Strecke vom Werk aus in nördliche Richtung läuft nach wie vor. Einsatzlok ist Diema 2 605/1963. Im Werk ist - ohne Gleise - unter einer Überdachung Diema 1 262/1949 abgestellt. Die Grube Astede (mitten im Wald, direkt südlich von Tapken, holpriger unbefestigter Weg) ist ebenfalls noch in Betrieb, doch wird jetzt ein anderes Abbaugelände angefahren, so daß die Feldbahn jetzt etwa 800 m lang ist. Vorhanden sind hier zwei Lokomotiven (Diema 2 441/1961 und 1 880/1950), von denen letztere eingesetzt wird. Als Witterungsschutz für die Loks ist auch hier ein Blechschuppen vorhanden. Das Uhlhorn'sche Personal ist sehr freundlich.

Torfwerk Hinrich Warfsmann, 2964 Wiesmoor-Süd (BE 2/86 -63-)

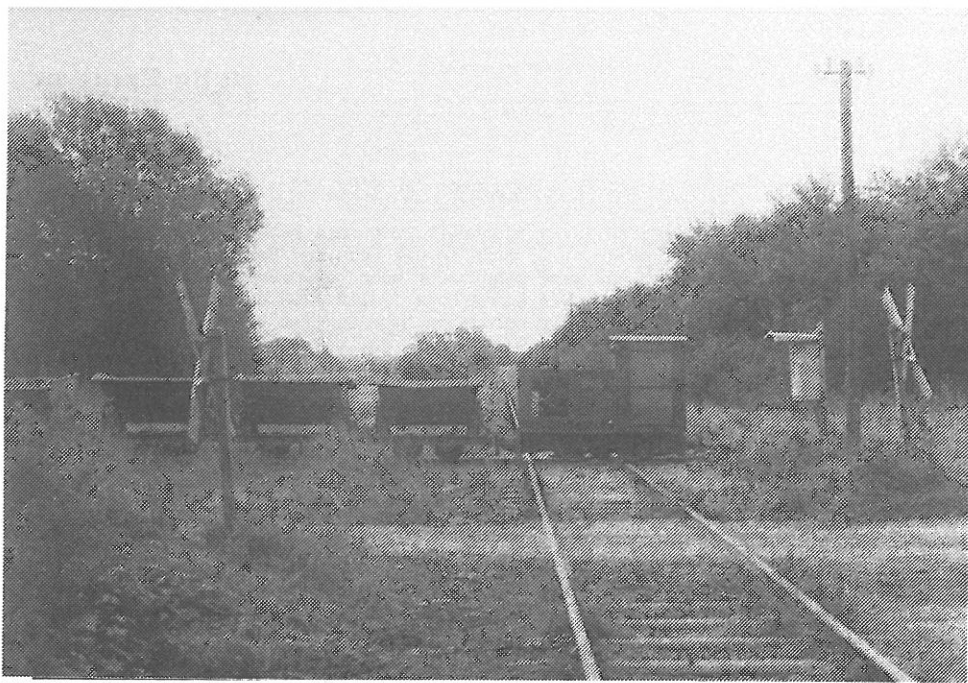
Diema 847/1937 ist bereits 1983 an das Torfwerk Jeddelloh II (liegt am Südufer des Küstenkanales) abgegeben worden - offenbar als Ablösung für die Eigenbau-Fahrzeuge, die sich im September 1986 jedenfalls nicht mehr ausmachen ließen.

Torfbetr. Tannenhausen Dr. Ing. Karl Fischer GmbH, 2960 Aurich-Brockzetel (BE 2/86 -74-)

Lok 11 (Gmdr 1 144/1936) wurde vom Torfwerk Mücke, Georgsdorf, übernommen und ist heute noch - ebenso wie die Lok 2 (Gmdr 2 602/1939) - in Brockzetel vorhanden.

Torfwerk Hinrich Warfsmann, 2964 Wiesmoor-Süd (BE 2/86 -67-)

Diema 847 wurde bereits im August 1984 beim Torfwerk Jeddelloh II (am Küstenkanal bei Oldenburg) gesichtet.

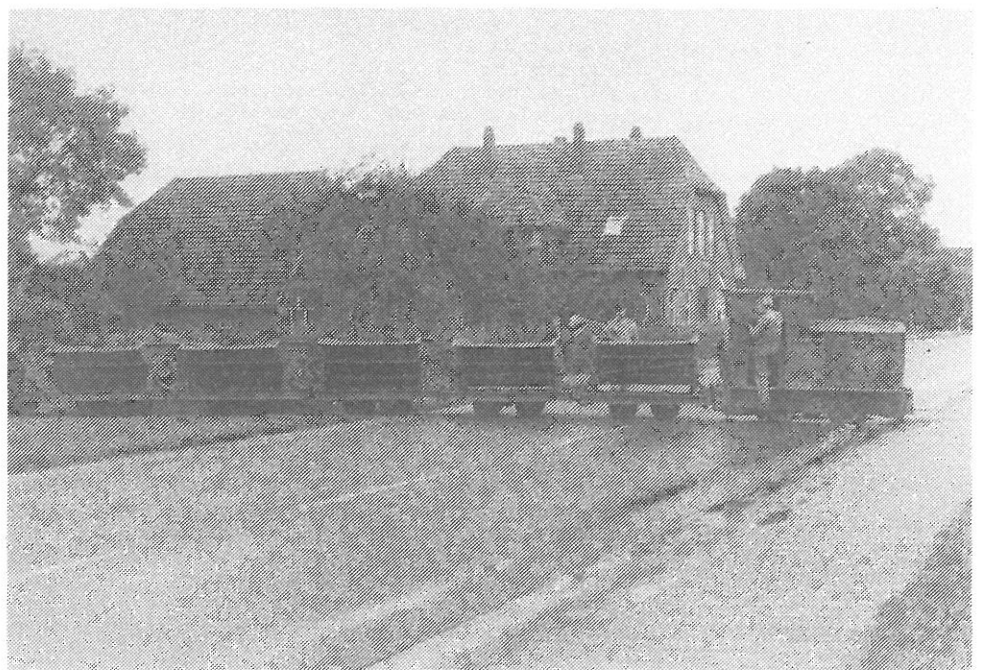


Tapken, Bockhorn:
Immer noch (10.09.86)
rumpelt Diema 1 263/
1949 über die Bundes-
bahnstrecke nach
Neuenburg hinweg
(oben).

Uhlhorn, Astede:
Diema 1 880/1950
bahnt sich mit
ihrem Zug den
Weg durch den
Wald (rechts).



Uhlhorn, Grabstede: Interessante Fotomotive (nicht nur bei Regenwetter, wie
am 10 September 1986) bietet die vom Ziegelwerk ausgehende Feldbahn. Am
Stichtag verkehrte Diema 2 605/1963. Die Fotos zeigen den Zug einmal etwa
400 m vor dem Werk (oben), das andere Mal beim Überqueren der Straße am Werk.



Bahn-Express

AEG 7 843, Bahnhofsvorplatz, 3320 Salzgitter-Lebenstedt

Auf dem Bahnhofsvorplatz von Salzgitter-Lebenstedt wurde ein Zug als Denkmal aufgestellt, der aus einer Grubenellok und acht verschiedenen Bergbauwagen besteht. Eine Plakette, die am ersten Wagen befestigt ist, hat den Wortlaut: "Zur Erinnerung an den Erzbergbau in Salzgitter - Untertage Lok Förderwagen Rungenwagen Teckel Mannschaftswagen - Spende des Stahlwerkes Peine-Salzgitter AG - Die Aufstellung ermöglichte die Bank für Gemeinwirtschaft, Niederlassung Salzgitter". Die Untertageellok - ohne Stromabnehmer aufgestellt - besitzt die Daten AEG 7 843/1960, Bauart HE 5, 64 kW, 12 t. Sie trägt die Nummer 1. Ach einige Wagen tragen Nummern: Der erste Wagen nach der Lok trägt die Nummer 1420, der zweite 644, der fünfte 107 und der letzte 10.

Industriebahn Zons-Nievenheim GmbH, 4047 Dormagen (BE 3/85 -3-)

Lok NIEVENHEIM (Krupp 2 822/1951) wurde 1968 verschrottet, und Lok ZONS (Krupp 3 114/1953) ging an den Eschweiler Bergwerks-Verein.

Klinkerwerke Heinrich Kuhfuß, 4420 Coesfeld (BE 4/85 -33-)

Nach letzter Bestandsaufnahme (17.09.86) hat die Feldbahn hier Federn lassen müssen. Im Werk II ist immer noch die fabriksnummernlose O&K-Lok abgestellt; die Gleisanlagen führen auch nur noch zwei Meter aus dem Schuppen heraus und brechen dann ab - es reicht gerade, um die Lok ans Licht zu schieben. Unter einer Überdachung im Werk stand mit einem Bauzug eine Schöma-Lok (2 720/1964, CFL 45 DC, 48 PS, 6 t; neu an Goerg & Schneider, Siershahn; 19.. an Jasba Baukeramik, Mogendorf; 1978 an Kuhfuß, Coesfeld). Die Gleise - auch die Verbindung zum Werk III/IV/V - liegen noch, es ist jedoch wohl in diesem Jahr noch kein Zug darauf gefahren. Im Werk III/IV/V (hervorgegangen aus dem Werk I/III) befand sich eine weitere Schöma-Lok ohne Fabrikschild zusammen mit einem 9-Loren-Zug auf der rund 500 m langen Strecke zur Grube im Einsatz. Nach Angaben von Angestellten steht noch eine weitere Lok in den Werksanlagen, eine andere Maschine wurde abgegeben. Auch die zuletzt im Werk II abgestellte O&K 7 802 ist verschwunden.

H. & J. Iking, Ziegelwerk, 4424 Stadtlohn (BE 4/85 -33-)

Nach wie vor (17.09.86) ist die Feldbahn in Betrieb. Es verkehrt Diema 2 345/1960, DS 20, 20 PS, 3,3 t; neu an Ww. Schweers, Borken i. W.; 19.. an Diema; 1979 an Iking, Stadtlohn. Jung 8 012 ist als Reserve vorhanden, Jung 10 218 ("wo der Kolben ausse Motorhaube flog") ist fort. Das unweit hiervon gelegene Ziegelwerk Bernhard Schüring, 4423 Gescher (BE 4/85 -35-) betreibt seine Feldbahn ebenfalls unverändert. Die beiden fabriksneu hierher gelieferten Schöma-Loks (1 592/1954, 10 PS, 2,5 t)(1 615/1954, 20 PS, 3,25 t) sind noch vorhanden, wobei die kleinere Maschine nunmehr zum Ersatzteilspeicher degradiert worden ist. Besonders bemerkenswert ist eine sehr aufwendig installierte Blinklichtanlage an der rund 800 m langen Strecke.

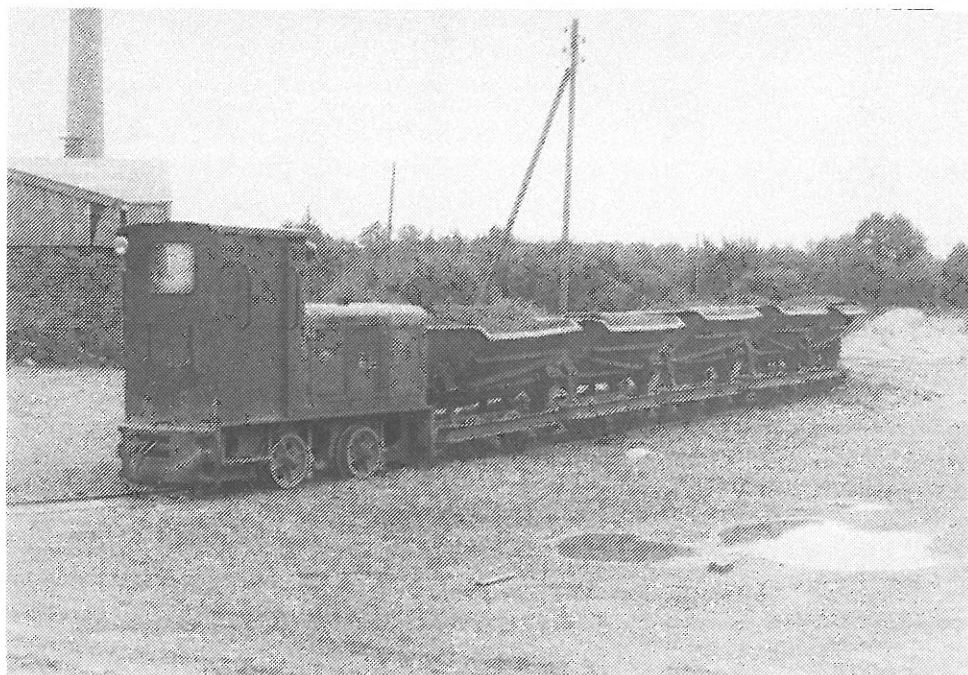


Iking, Stadtlohn: Fleißig schafft Diema 2 345/1960 immer ihre 11 Loren zwischen Grube und Werk hin und her. Die Aufnahmen zeigen den Zug einmal im Werk (oben) und einmal kurz vor der Grube (unten) - (11.09.1986)





Schüring, Gescher: Schöma 1 615/1954 trifft mit ihrem Zug gleich beim Werk ein.
Kuhfuß, Coesfeld: Eine Schöma-Lok läuft noch im Werkskomplex III/IV/V, wie die Aufnahme vom 11. September 1986 beweist.



Gerhard Hülskens & Co. KG, Hafen Rheinberg, 4134 Rheinberg (BE 3/84 -10-)

Bei der ehemaligen Lok 40 könnte es sich um KHD 56 734/1957, A6M 517 R, 20 t, 34 km/h, handeln, die fabrikneu an Hülskens ging.
Inzwischen ist Lok 42 (Hen 31 876/1974, DHG 300, 305 PS, 40 t, 19 km/h) bei Schöma in Zahlung gegeben worden, nachdem zuvor eine flammneue Maschine an den Mann gebracht werden konnte (Schöma 4 831/1986, CFL 250 DVR). Die Lok trägt die Nummer 43.

Zementwerk Wittekind, 4782 Erwitte (BE 2/86 -112-)

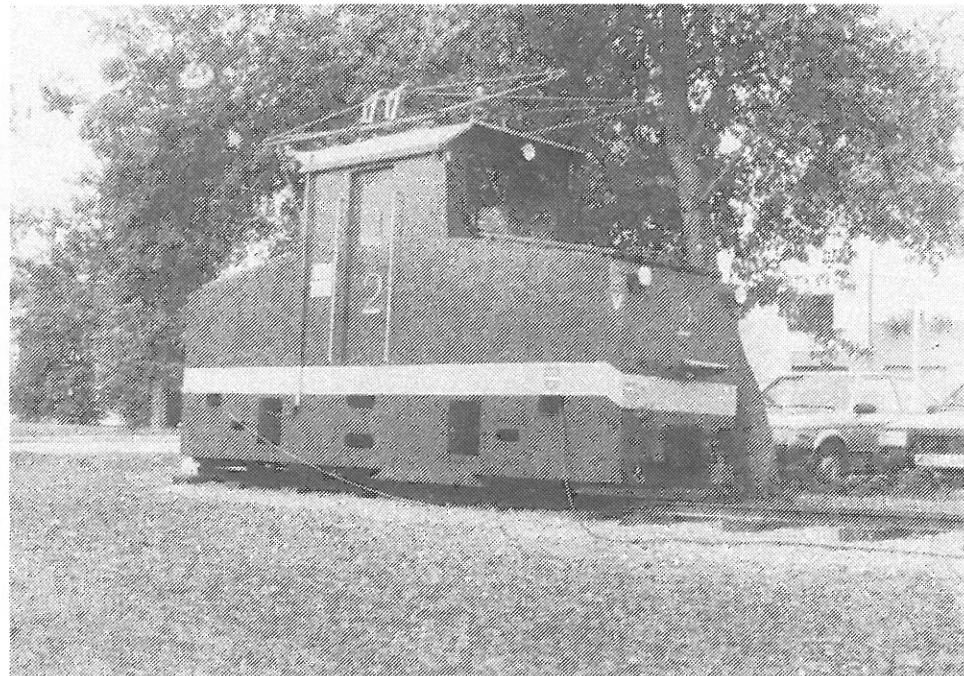
Wenn das Zementwerk Wittekind identisch ist mit der Fa. Gebr. Seibel, dann war zumindest im Juli 1981 hier noch folgende Lok abgestellt vorhanden:
O/0518/2004 Deutz 17 168/1937, Bdm, A4M 220 R, 28 t, 19.5 km/h, neu an Seibel. Lok 4 (KHD 56 794/1957, 130 PS, ging 1972 von den Stadtwerken Wesel an Gebr. Seibel, Erwitte.

Hüttenwerke Kayser AG, 4670 Lünen (BE 3/86 -161-)

O&K 25 354/1955, MV 6 B, ging irgendwann mal an die Vereinigten Aluminiumwerke AG, Lippewerk, Lünen, und dürfte dort noch als Lok 2 im Einsatz sein (vgl. BE 2/83 -7-).

Zementwerk Lauffen (s. S. 56): Die ehemalige Lok 2 des Zementwerk ist in Nellmersbach wieder betriebsfähig hergerichtet worden.

Foto: Michael Jahnle



Satzveyer Ton- und Kaolinwerk mbH, 5353 Mechernich-Satzvey (BE 1/86 -19-)

Die Abkürzung IVB steht für In- und Verkoopkantoor voor Bouwmaterialien NV, Zwolle/Niederlande. Die Firma ist die Diema-Vertretung in den Niederlanden und tritt sowohl als Zwischenhändler, als auch als Mietstation für Feldbahnlokomotiven auf.

Ziegel- und Klinkerwerke Köhle & Co. KG, 5758 Fröndenberg-Ostardey (BE 3/86 -164-)

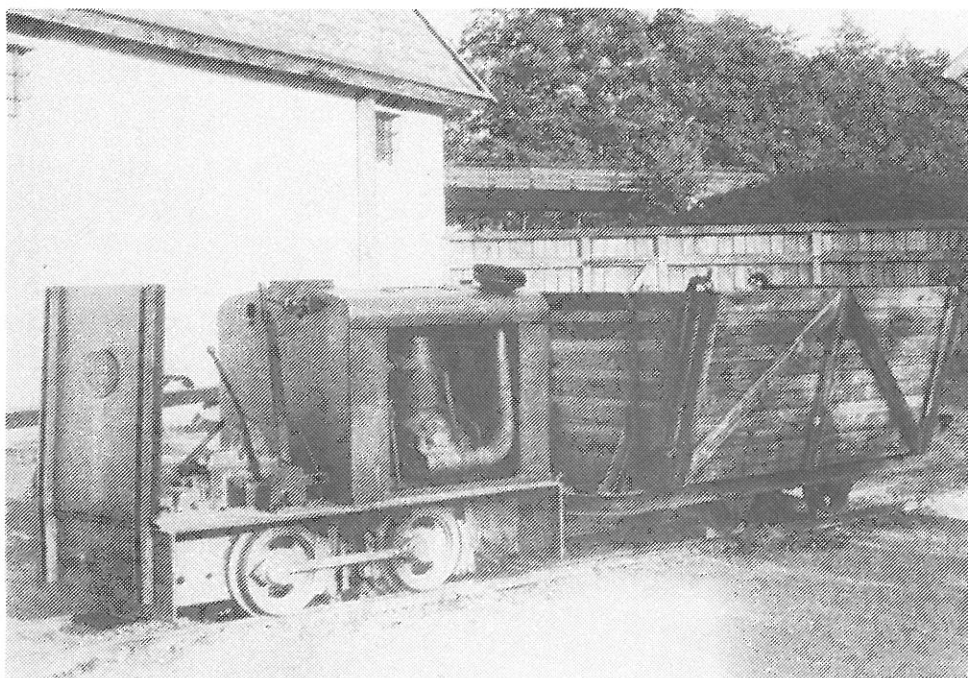
Die beiden FWM-Loks 14 und 21 (Deutz 15 515/1936, OME 117 F und Hatlapa 7 414/1954) gelangten im Jahre 1978 von Fröndenberg nach Oekoven.

Niedersächsisches Freilichtmuseum, Museumsdorf Cloppenburg, 4590 Cloppenburg

Im Freigelände des Museumsdorfes Cloppenburg steht - gleich hinter dem Eingangshaus "Münchhausen-Scheune" gegenüber einem Lokomobil - auf einem Gleisstück eine offene Deutz-Diesellok mit einem hölzernen Wagen.

Die Lok trägt die Daten Deutz 18 173/1936, OME 117 F, 11/12 PS, 3 t, 13.3 km/h, Spur 600 mm. Neu geliefert wurde sie über Glaser & Pflaum, Hamburg, an Th. Eilers, Dampfziegelei, Middels-Westerburg. Nach Angaben der Museumsleitung wurde die Lok jedoch von einem Torfwerk aus dem Landkreis Vechta übernommen. Bis etwa 1981 war die Lok beim Torfwerk Gramann, Vechta, vorhanden. Der Wagen stammt vom Torfwerk Brinkmann, Scharrel (Samtgemeinde Saterland).

Museumsdorf Cloppenburg: Dies ist die als Denkmal aufgestellte Deutz-Lok 18 173/1936 zusammen mit dem Wagen. Foto: Wolfgang Ludwig



Didier-Werke AG, Quarzitbruch Sterzhausen, 3551 Lahntal 2 (BE 2/86 109-)

Diema 1 438/1951 wurde bereits im Juli 1983 verschrottet.

Städtische Hafenbahn Hamm/W., 4700 Hamm (BE 3/83 -27-)

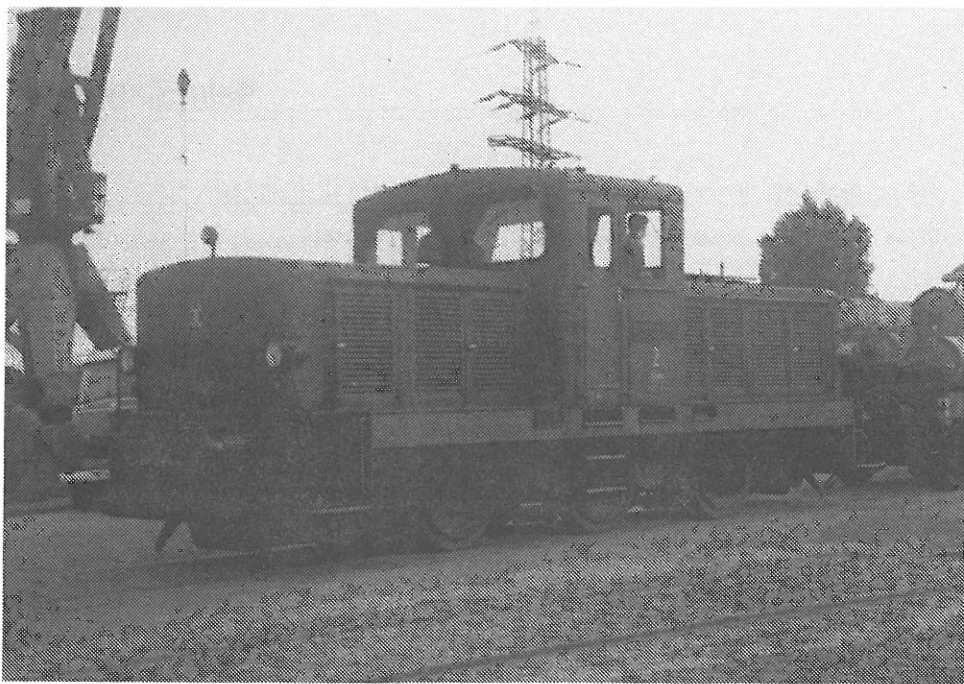
Zur Entwicklung der Hafenbahn und des Lokomotivparks sei hier nachgetragen:

- 190. Anschlußbahn vom Drahtwerk Josef Cosack zum Datteln-Hamm-Kanal (später Westfälische Union, Hamm); angeschlossen war auch die Westfälische Drahtindustrie, Hamm (WDI)
- 1912 Die WDI war über ein 1 km langes Gleis an die KPEV angeschlossen
- 1914 Eröffnung der Städtischen Häfen am hamm-Datteln-Kanal
- 1922 Die Stadt Hamm übernimmt die Betriebsführung im Hafen
- 1951 Anschluß der Hafenbahn an die DB über den Werksbahnhof der Westfälischen Union
- 1969 Anschluß über die WDI wird eingestellt

Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Einsatz in Hamm	Bemerkungen
1	Hohen 869/1895	Bf1	...	neu an WDI; zeitw. Leihlok 150 PS; neu Elberfeld 6041; 1917 in Berlin gekauft; 1923 an Sägewerk Schnepfer & Isphording, Hamm; 193. verschrottet bei Albert Halle, Hamm
	Krauß 6 229/1910	Bh2t	1917-23	
2	Essl 2 204/1887	C1n2t	1923-56	neu an Harzbahn (Halberstadt-Tanne) (65 "Brocken"), Zahnradlok; 1923 an Hafen Hamm, Umbau; 1956 verschrottet bei Alfred Hering, Hamm
	Union 1 909/1911	Dn2t	1924-56	
3	Hen 1 892/1884	Cn2t	1924-56	neu an Harzbahn (Halberstadt-Tanne) (68); 1924 an Hafen Hamm, Umbau; 1956 verschr. mietweise; DR 92 565
	Jung 11 704/1953	Dn2t	1939	
2	Jung 12 350/1956	Cdh	1953-72	neu an Hafen Hamm; 1971 Heizlok; 1972 neu an Hafen Hamm; 1976 an Baddaky, Bremen (Händler); 1979 Leihlok bei Ford-Werke, Köln (7); weiterer Verbleib ?
	MaK 800 093/1958	Ddh	1956-76	
4	Moyse 196/1964	Bde	1968-70*	neu an Dortmunder Eisenbahn (D 10); 1965 an Bentheimer Eisenbahn (D 7); 1968 an Hafen Hamm (leihweise); 1972 über Baddaky, Bremen, an Midgard DSAG, Nordenham (D 2) neu an Harpener Bergbau; 19.. an Hafen Hamm; 19.. an Claas, Harsewinkel; weiterer Verbleib ?
	Moyse 3 523/1972	Cde	...	
1	O&K 26 878/1976	Bdh	...	neu an Hafen Hamm; 19.. an Cargotrans, Duisburg (4)
	O&K 26 879/1976	Bdh	...	
1	O&K 26 878/1976	Bdh	1976-heute, MB 300 N, 320 PS, 40 t, neu	...
	O&K 26 879/1976	Bdh	1976-heute, MB 300 N, 320 PS, 40 t, neu	

* Es existiert auch noch eine andere Version zur Geschichte der MaK-Lok: ...; 1965 an BE (D 7); 1972 über Baddaky, Bremen, an Hafen Hamm (D 7); 1977 an Midgard DSAG, Nordenham (D 2). Demnach soll die Lok also von 1972 bis 1977 in Hamm gewesen sein.

Heute existieren nur noch die beiden O&K-Loks auf der Hammer Hafenbahn.



Hafenbahn Hamm: Lok 2 (Jung 12 350/1956) hatte im August 1963 noch gut zu tun!
Foto: Rolf Reckers

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

Im November des Jahres 1986 wurde auch der Feldbahnbetrieb im Werk Winkels stillgelegt und durch ein Förderband ersetzt. Damit gibt es bei Stephan Schmidt keinen Feldbahnbetrieb mehr.

Zementwerk Lauffen - Elektrizitätswerk Heilbronn AG, 7128 Lauffen (BE 6/85 -35-)

Die ehemalige Lauffener E-Lok 2 (Schalke, SSW 69 492, 6 349/1971) des Freundeskreises Feldbahn ist wieder betriebsfähig. Am 7. September wurde die zunächst nur 68 m lange Feldbahn, auf der sich die 24 t schwere Lok austoben kann, eingeweiht. Später soll das Gleis auf 150 m verlängert werden. Doch zunächst wird die Oberleitung montiert (bislang Kabelspeisung!), sowie eine Diesellok (O&K 7 157/1936, 1.8 t, ex Ziegelei Neuhausen/Fildern) aufgearbeitet. Vorführung und Mitfahrt auf der E-Lok 2 ist nach telefonischer Absprache (0 71 95 / 6 84 80) jederzeit möglich.



Rohrdorfer Zementwerke, 8201 Rohrdorf

Dieses Werk - bisher ohne eigene Werklok - erhielt 1986 eine Köf II von der DB (Gmdr 5 187/1961, DB Köf 6553, sp. 323 753, März 1986 an Rohrdorfer Zementwerk). Das Werk hat Anschluß zur Nebenbahn Rosenheim - Frasdorf, die heute in Rohrdorf endet.

Papierfabrik Waldhof-Aschaffenburg AG, 8201 Redenfelden (BE 3/83 -11-)

Die Maffei-Dampflok (2 312/1902) ging 1985 zusammen mit der Diesellok KrMa 18 691/1960 (letztere steht im Tegernseer Lokschuppen) an den Bayerischen Lokalbahn-Verein. Als Neuzugang ist im selben Jahr die Köf des Raublinger Torfwerkes (KrMa 15 515/1935) zu verzeichnen.

Portland-Zementwerke Heidelberg, 8205 Kiefersfelden (BE 1/86 -58-)

Lok 101 (Hen 30 880/1963, DH 120) ging 1984 schon nach Italien.

Stahlwerk Annahütte, Max Aicher KG, 8229 Hammerau (BE 5/83 -38-)

Lok 1 (KrMa 18 335/1956) ist nicht mehr vorhanden.

Industrieverwaltungsgesellschaft mbH, 8859 Oberhausen (Unterhausen) (BE 2/84 -30-)

Nicht mehr regelmäßig im Einsatz ist die V 36 des Werkes (34 BMAG 11 697/1942). Dennoch soll sie noch einmal eine Hauptuntersuchung bekommen, um für die jetzt eingesetzte gebrauchte übernommene O&K-Lok (Daten ?) als Reserve zu dienen. Die Lok 2 (KHD 46 999/1949, A6M 517 R) ging seinerzeit neu an die Siemens-Plania-Werke, Meitingen (≙ Sigri Elektrographit, vgl. BE 2/84 -32-). Da wir gerade bei V 36ern sind: Die Lok 2 (MBA 21 134/1939) der Vereinigten Tanklager- und Transportmittel GmbH, 8400 Regensburg (BE 3/84 -32-) befindet sich jetzt im Werk München derselben Gesellschaft und dient als Ersatzteilspender für die dort noch eingesetzte Lok 6 (BMAG 11 460/1942, ex DB V 36 211).

Heutz-Homburg AG, Ziegelei-Bedarf, B-Hauset (BE 3/85 -30- und 2/86 -119-)

Die richtigen Daten des Strüver-Schienenkulis lauten 60 427/1957 - das Fahrzeug wurde durch Herrn Lückerrath (FWM-Mitglied) von Heutz-Homburg erworben. Der Kuli ist betriebsbereit und lief u. a. für das FWM auf dem Kölner Bahnhofsfest. Er stammt aus der vier Maschinen umfassenden Serie "Kuli 78". Es handelt sich - betrachtet man die Erstempfänger - wahrscheinlich um jenes Fahrzeug, das am 8. Mai 1957 an Heinrich Vogler, Düren/Rhld. ging (MNr. 2 085 588).

Chemie Linz AG, Torfwerk Zehmemoos, A-Bürmoos (BE 4/83 -23-)

Das Werk firmiert seit ca. 1985 als Gartenhilfe GmbH, Torfwerk Bürmoos. Diema 2 083/1957, DS 20, wurde schon im Mai 1975 gekauft (seinerzeit neu an Anton Schmidt, Markt-Oberdorf). Lok Gebus 527/1951 ging 1986 an den Eisenbahnfreund Vogel, Irlach (liegt an der Strecke Bürmoos - Trimmelkam).

Salzach-Kohlenbergbau GmbH, A-Trimmelkam-Ostermiething (BE 4/83 -26-)

1981 wurde JW 557/1970, JW 20, an die WTK, Betrieb Hinterschlagen, Lok 13, abgegeben.

Die NSS benutzt das Schienennetz der Leidsche Duinwater Maatschappij LDM (Wasserwerk). Die LDM selbst benutzt die Schienenanlage nahezu täglich für Inspektions- und Revisionsarbeiten im Wassergewinnungsgebiet. Die LDM besitzt zwei Dieselloks (Sporrijzer, Typ RT 8 und Ruston & Hornsby, Typ 20 DL) und zwei Draisinen mit Einzylinder-Dieselmotor, gebaut 1907 von der Amsterdamer Fahrradfabrik "Simplex". Da nur die Draisinen betriebsfähig sind, benutzt die LDM oft Diesellokomotiven der NSS. Die im BE 1/86 -50- angegebene Lok 13 (D&K 10 249) ging zwischenzeitlich an SOMA Wegenbouwmuseum, Ede.

VEB Mansfeld Kombinat Wilhelm Pieck, DDR-4250 Eisleben (BE 4/86 -204-)

Im Werk August-Bebel-Hütte des VEB Mansfeld Kombinat wird die beim Kupferschmelzen anfallende Schlacke in schmelzflüssigem Zustand mittels schienengebundenen Fahrzeugen auf der Schlackenhalde gestürzt. Für den Transport werden Kippwagen mit einem Fassungsvermögen von etwa 5 t Schlacke verwendet. Als Zugmittel kamen bisher Diesellokomotiven des Typs V 10 C des VEB Maschinenbau Babelsberg zum Einsatz.

Die Produktion von Diesellokomotiven mit einer Leistung von 100 PS wurde aufgrund zentraler Entscheidungen im VEB Maschinenbau Babelsberg eingestellt. Die letzte neue Lokomotive wurde 1973 für die Schlackenabfuhr des Werkes geliefert.

Im Juli 1981 wurde dem VEB Mansfeld Kombinat aus Rumänien angeboten, eine für die Erfordernisse des Werkes ausgelegte Lokomotive zu konstruieren. Die 180 PS-Diesellok (flexible Spurweite zwischen 800 und 1 067 mm) ist mit einem hydro-mechanischen Getriebe (hydr. Drehmomentwandler), hydraulisch gesteuerten Mehrscheibenkupplungen und Achsgetriebe an der ersten Achse versehen. Die weitere Kraftübertragung erfolgt über Stangen. Die Lok wiegt 16,5 t, erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, verfügt über drei Achsen und wird für das VEB Mansfeld Kombinat in 750 mm-Spur ausgeführt.

Nach fast einjährigem Betrieb zweier solcher Lokomotiven in der Schlackenabfuhr des Werkes August-Bebel-Hütte kann eingeschätzt werden, dass sich die Lokomotiven bewähren (aus: Schienenfahrzeuge 4/1986, -194-).

Zumindest im März 1986 gab es beim VEB Mansfeld-Kombinat auch eine Lok ASF-25, die ebenfalls dem Typ V 10 C angehört, aber nicht in der Lokliste enthalten ist - Daten unbekannt.

Weitere fabrikneu an die Mansfeld AG für Bergbau und Hüttenbetrieb, Eisleben, gelieferte Deutz-Loks sind: 7 048-050/1926, Typ MLH 122 F, Spur 500 mm, 11/12 PS, 10 km/h.

Niederländse Smalspoorweg Stichting, NL-Katwijk (BE 1/86 -46-)

Ein aufmerksamer Leser stelle uns freundlicherweise die nun aktuelle Fahrzeugliste der NSS zur Verfügung:

Nr.	Herstellerdaten	Typ (PS)	Herkunft
1	D&K 11 648/1928	Bt 30	ex Nationaal Automobiel Museum, Leidschendam; ex P. C. Zanen, Heemstede (Stradenbau)
2	Maffei 4 096/1921	Bt 55	ex Steinfabrieken "Verwindt", Arnhem (Ziegelei)
3	Hen 21 767/1930	Bt 50	ex Lips Autotron, Dronen; ex Steinfabrik "De Raetschoof", Nederhemert (Ziegelei)
4	D&K 12 974/1937	Bt 50	ex Ballast Nedam, Amstelveen; ex Steinfabrik "De Roodvoet", Maurik (Ziegelei)
5	D&K 10 145/1922	Bt 20	ex Aemmer Groot, Woude (NH) (Stradenbau)
6	D&K 12 437/1933	Bt 50	ex Sporrijzer, Delft (Mietlok)
7	Hen 21 147/1928	Bt 50	ex Steinfabrik "De Lunenburgervaard", Wijk bij Duurstede (Ziegelei)
8	D&K 8 293/1916	Ct 70	ex Donorabahn (Heeresfeldbahn in Frankreich)
9	D&K 11 735/1928	Bt 50	ex Steinfabrik "Jasseloord", Arnhem (Ziegelei)
M 1	Schöma /	MD 1	ex Papierfabriek "Van Gelder", Renkum (Fab.-Nr./Bj. = 3 394/1964 kann nicht stimmen)
M 2	D&K 10 730/1941	MD 1	ex Amsterdamer Waterleiding Maatschappij, Amsterdam (Wasserwerk); ex Steinfabrik "De Olij",
M 3	Whitcomb 40 314/1940	5 DM 19 B	ex Veennusondorp "t Aole Compas", Bergerecompascuum (Mooruseum); ex //Nijmegen
M 4	Ruston & H. 373 374/	40 DL	ex Handelsmij. Verboon, Berkel // Amsterdamer Aannemingsmij., Amsterdam (Stradenbau)
M 5	Diema 1 878/1956	DS 30	ex Handelsmij. Verboon, Berkel
M 6	D&K /	MD 2	ex Rotterdamer Drinkwaterleiding, Rotterdam (Wasserwerk)
M 7	D&K /	MD 2	ex Amsterdamer Drinkwaterleiding, Rotterdam (Wasserwerk)
M 8	Ducroc & B. 360/	MD 4	ex Rotterdamer Drinkwaterleiding, Rotterdam (Wasserwerk) (Bj. ca. 1935)
M 9	D&K /	MD 4	ex Rotterdamer Drinkwaterleiding, Rotterdam (Wasserwerk) (Bj. ca. 1920)
M 10	Diema 1 634/1953	DS 12	ex Rijkswaterstaet, Groningen (Staetl. waasseramt)
M 11	RWS /	DM 117 F	ex Rijkswaterstaet, Groningen (Staetl. waasseramt) (Bj. ca. 1950)
M 12	KHD 33 546/1943	DM 117 F	ex Steinfabrik "Druuten", Druuten (Ziegelei)
M 13	KHD 25 706/1939	DM 117 F	ex Aannemer Strijland Uithoorn (Stradenbau) (Bj. ca. 1935)
M 14	Ducroc & B. 327/	DM 117 F	ex Aannemer Strijland Uithoorn (Stradenbau) (Bj. ca. 1935)
M 15	Ducroc & B. 328/	DM 117 F	ex Aannemer Strijland Uithoorn (Stradenbau) (Bj. ca. 1935)
M 16	Sporrijzer /	RT 11	ex ?
M 17	Jung 11 016/1950	EL 105	ex Schokindustrie, Zwijndrecht (900 mm)
M 18	Jung 12 392/1957	EL 105	ex Schokindustrie, Zwijndrecht (900 mm)
M 19	Jung 4 517/1929	MS 131	ex Kleiwerenfabriek "Nieuw Werkluut", Hazerswoude (Dachziegelei)
M 20	Jung 11 365/1954	EL 110	ex Kleiwerenfabriek "Nieuw Werkluut", Hazerswoude (Dachziegelei)
M 21	Ruston & H. /	20 DL	ex Steinfabrik "Ariëna Meijnerwijk", Arnhem (Ziegelei)
M 22	Ruston & H. /	40 DL	ex Steinfabrik "Ariëna Meijnerwijk", Arnhem (Ziegelei)
M 23	Diema 1 117/1955	DS 40	ex Steinfabrik "Ariëna Meijnerwijk", Arnhem (Ziegelei)
M 24	Diema /	DS 60	ex Steinfabrik "Ariëna Meijnerwijk", Arnhem (Ziegelei)
M 25	D&K 26 541/1966	MB 3 S	ex Steinfabrik "Ariëna Meijnerwijk", Arnhem (Ziegelei) (Bj. ca. 1970)

Bahn-Expreß 1987