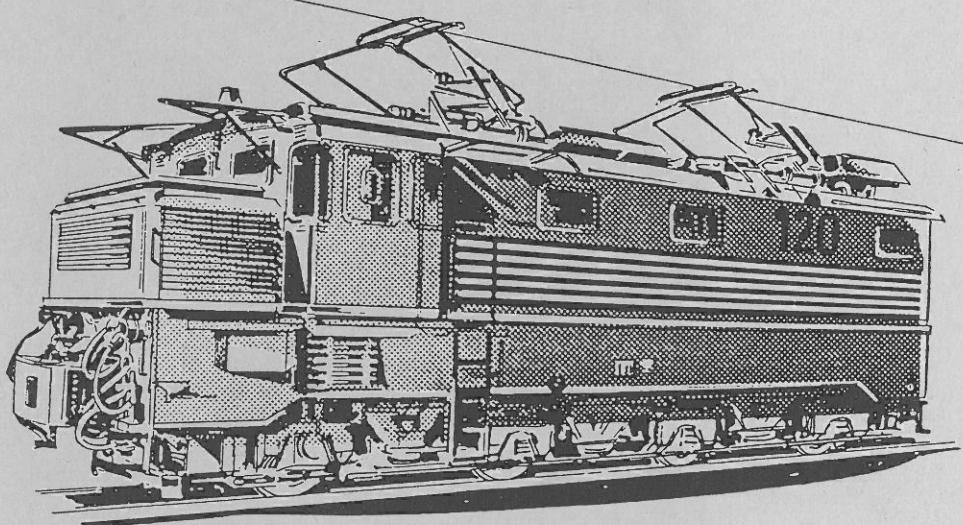


# Bahn- Express

4'88

Magazin für Werkbahnfreunde



DM 6,80

Impressum  
=====

- Herausgeber:  
BAHN-EXPRESS  
Magazin für Werkbahnfreunde  
Kiel - Werne

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

- Geschäftsstelle für  
Zeitschrift BAHN-EXPRESS:  
Hans-Georg Bubolz  
Eschenweg 19  
D-4712 Werne  
Tel. 02389/45057

- Geschäftsstelle für  
Sonderhefte und Bücher:  
Torsten Hinsch  
Rathausstr. 25a  
D-2072 Bargteheide  
Tel. 04532/8096

- Ständige Mitarbeiter:  
Klaus Linek, Kriftel  
Andreas Christopher, Frankfurt  
Peter Pekny, Hamburg  
Walter Listl, München

- Erscheinungsweise:  
4x jährlich, unregelmässig

- Bezugspreise: Inland/Ausland  
Einzelheft DM 6.80 / ----  
" im Versand DM 7.40 / 7.80  
Jahresabo DM 26.00 / 28.50

- Bild- und Texteinsendungen bitte  
nur an die Redaktion, Bestellungen  
bitte nur an die zuständigen  
Geschäftsstellen.

- Druck: Copy-Center Coerdestrasse  
D-4400 Münster

- Alle Rechte vorbehalten. Alle  
Angaben ohne Gewähr. Die Beiträge  
der Mitarbeiter stellen nicht  
in jedem Falle die Meinung der  
Herausgeber dar.

- c BAHN-EXPRESS 1988

Inhalt 4/88  
=====

488/250289/300

## Berichte

- Schweden '88 - ein Reisebericht  
- Ohs Bruk Järnväg, Ohs ..... 189  
- Mjölkcentralen, Johanneshov 192  
- Stockholms Stads Slakthus .. 192  
- Storstockholms Lokaltrafik .. 192  
- SKAJ, Stockholm-Albano ..... 193  
- Uppsala-Lenna Järnväg ..... 193  
- Hotels Alvkarleberg/Gävle .. 195  
- Axle Lernbo, Söderhamn ..... 195  
- Iggesunds Bruk, Iggesund ... 195  
- Arne Kring, Hudiksvall ..... 197  
- NCB Vallvik, Vallvik ..... 198  
- Stora Timber. Ljusne ..... 200  
- Ovako Steel, Hofors ..... 200  
- Stora Kvarnsweden, Borlänge 200  
- Sv. Träimpregnering, Ludvika 201  
- Ludvika Gammelgård ..... 201  
- Eisenbahnmuseum Grängesberg 201  
- GIA Industri, Grängesberg .. 202  
- SJ Örebro ..... 204  
- Nejmans Exportaffär, Arboga 204  
- TGOJ, Eskilstuna/Oxelösund .. 204  
- Fiskeby Board, Norrköping .. 206  
- Facit AB, Atvidaberg ..... 206  
- Hasselfors Garden, Stockaryd 206  
- Hällaryds Torvindustri ..... 208  
- Svenarums Torvprodukter, Hok 209  
- Svensk Torv AB, Bredaryd ... 209  
Der Rangierbock ML x16 R ..... 210

## Kurzmeldungen

- Turba-Torfind., Neu St. Jürgen 214  
Schöma, Diepholz ..... 216  
ASB Erdenwerke, Neustadt ..... 217  
Torfw. Neustadt, Schneeren ... 220  
Staatsbad Nenndorf, Hagenburg 222  
Torfw. H. Wulfes, Lüder ..... 223  
Krupp MaK, Moers ..... 224  
Krämer, Recklinghausen ..... 226  
Erz und Metall, Recklinghausen 226  
Basalt AG, Kirchheimbolanden . 226  
Zgl. Stubenrauch, Sonderheim 228  
Lista AG, CH-Erlen ..... 230

## Korrekturen &amp; Ergänzungen

zum BAHN-EXPRESS ..... 230

Neues aus den Niederlanden und  
Belgien 239

Titel: Strichzeichnung der Umformer-  
Lokomotive 120 (Rheinbraun).  
Werkzeichnung Krauss-Maffei

Lieber Leser,

mit einer bisher nicht erreichten Verspätung halten Sie nun das Heft 4/88 in den Händen. Wir müssen daraus die Konsequenz ziehen, dass der BE in Zukunft (noch) seltener erscheint. Wir gehen derzeit von zwei Heften pro Jahr aus. Nicht zuletzt auch berufliche Umstellungen bei allen drei BE-Machern zwingen zu dieser Massnahme. Bitte haben Sie dafür Verständnis.

Wir bieten Ihnen weitere vier Hefte (Erscheinungsweise voraussichtlich 2x pro Jahr, 1989 und 1990) in der gewohnten Form und zum unveränderten Preis an. Der Übersichtlichkeit halber bekommen alle zukünftigen Hefte eine laufende Nummer (BE 1/89 = Nr. 60). Zusätzlich sind ab sofort die beiden Sonderhefte "FELDBAHNEN IN BAYERN" (komplett überarbeitete Neuauflage des seit 1986 vergriffenen Heftes) und "FELDBAHNEN IN SCHLESWIG-HOLSTEIN" lieferbar. Bitte beachten Sie auch unbedingt, bei welcher Adresse Sie bestellen müssen, um nicht unverhältnismässig lange Wartezeiten in Kauf zu nehmen. Wir bieten an:

| Kennwort | Lieferumfang                      | Preis (In-/Ausland) | Bestellung bei |
|----------|-----------------------------------|---------------------|----------------|
|          |                                   | DM                  |                |
| ABO I    | BE Nr. 60-63                      | 26.--/28.--         | HGB a)         |
| SH       | Feldbahnen in Schleswig-Holstein  | 6.80/ 7.30          | UV             |
| BY       | Feldbahnen in Bayern (Aufl. 1989) | 11.80/12.30         | UV             |
| Oekoven  | Die Fahrzeuge der Gillbachbahn    | 13.80/13.80         | HGB            |
| Pribi    | Privatbahnbibliographie 1987      | 6.50/ 6.50          | KL             |

a) = bitte Vorüberweisung auf Postgirokonto Nr. 204306-463, Postgiroamt Dortmund

HGB = Hans-Georg Bubolz / Eschenweg 19 / D-4712 Werne  
KL = Klaus Linek / Frankfurter Str. 23 / D-6239 Kriftel  
UV = Ulrich Völz / Von-der-Wisch-Str. 47 / D-2300 Kiel 1

Bitte beachten Sie auf jeden Fall unser Angebot auf der folgenden Seite. Sie können so einfacher und preiswerter bestellen.

Altere Jahrgänge des BAHN-EXPRESS werden nicht mehr über den Verlag Martin Raddatz vertrieben. Sie werden jedoch weiterhin erhältlich sein. Warten Sie bitte mit Ihrer Bestellung bis zum Erscheinen des BE 1/89. Sie werden darin eine Bezugsadresse und eine Preisliste finden. Gleches gilt für die schwedischen Hefte "INDUSTRILOK I ...". Bitte warten Sie noch den BE 1/89 ab, Sie werden darin ausführlicher informiert.

Wer sein BE-Abo abbestellen möchte, richte bitte eine entsprechende Postkarte bis zum 30.06.1989 an die Geschäftsstelle in Werne. Andernfalls gehen wir davon aus, dass Sie weiterhin das Abo I erhalten möchten.

Für alle Leser, die einfacher und preisgünstiger bestellen möchten, gilt das folgende Angebot, sofern die Vorüberweisung bis zum 30.06.1989 auf dem Postgiro-konto Nr. 204306-463, Postgiroamt Dortmund (H.-G. Bubolz, Werne) eingeht:

| Kennwort | Lieferumfang                                                                                                                                | Preis (In-/Ausland)<br>DM |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| ABO II   | ABO I<br>+ Feldbahnen in Schleswig-Holstein<br>+ Feldbahnen in Bayern                                                                       | 42.50/45.--               |
| ABO III  | ABO I<br>+ Die Fahrzeuge der Gillbachbahn<br>+ Privatbahnbibliographie 1987                                                                 | 41.--/43.50               |
| ABO IV   | ABO I<br>+ Feldbahnen in Schleswig-Holstein<br>+ Feldbahnen in Bayern<br>+ Die Fahrzeuge der Gillbachbahn<br>+ Privatbahnbibliographie 1987 | 82.--/85.--               |

Ihr BAHN-EXPRESS.

Andreas Christopher

# Deutsche Kleinlokomotiven

Geschichte und Verbleib der Staatsbahn-Rangierlokomotiven der Leistungsgruppen I – II – III – V60

132 Seiten DIN-A4 gebunden, 220 Fotos, zahlreiche Tabellen und  
Preis: 37,80 DM  
ISBN 3-9800952-9-0

Zeichnungen

Verlag Kenning  
Hermann-Löns-Weg 4, 4460 Nordhorn, Tel. 05921/76996

Ulrich Völz/Bo Gyllenberg

## Schweden '88 - ein Reisebericht

Wieder einmal eine Woche Schweden - diesmal nicht schwerpunktmaßig auf Kieler Lokomotiven bezogen, dafür gab's aber zahlreiche "bekannte Gesichter" anderer deutscher Lokomotivfabriken zu sehen. Unsere Reiseroute führte von Varberg nach Stockholm, weiter in Richtung Norden bis Hudiksvall und zurück über Borlänge, Örebro und Oxelösund nach Varberg.

Ohs Bruk Järnväg  
S-331 98 Värnamo (Ohs)

30.07.88/ Man glaubt es kaum - das kleine Nest Ohs (oder Os), knapp 20 Kilometer östlich von Värnamo gelegen und nur über unbefestigte Wege erreichbar, beherbergt eine sagenhafte Museumsbahn, an die bundesdeutsche Anlagen nicht heranreichen. Da ist nicht nur der Fahrzeugpark, der zahlreiche deutsche Lokomotiven umfasst, sondern vor allem die landschaftlich unvergleichlich reizvolle Strecke, die - bergauf, bergab und mit zahlreichen Kurven - durch schwedische Waldlandschaft führt. Dabei stört das teils nebenherlaufende Wegenetz in keiner Weise, es besitzt eh nur Feldwegcharakter.

Die Gründung von Ohs Bruk, einem ursprünglichen Hammerwerk, ist auf 1660 datiert. Im Jahre 1893 übernahm Sannfrid Berglund die Fabrik und errichtete eine Zellstofffabrik, die Epoche der Eisenverarbeitung endete. Danach stieg das Transportaufkommen von Ohs Bruk stark an - eine normalspurige Bahn wurde 1902 zwischen Boras und Alvesta eröffnet - der an Ohs nächstgelegene Bahnhof Bor war jedoch gut 14 Kilometer von der Zellstofffabrik entfernt.

Die Straßenverbindung nach Bor war schlecht, so dass man sich 1907 zum Bau einer 600 mm-spurigen Feldbahn nach Ohs entschloss. Das rollende Material übernahm man zunächst von Helsingborg-Raa-Ramlösa Järnväg. In den 20er Jahren kamen aus Brigadebeständen zwei ehemalige Heeresfeldbahndampfloks hinzu. Ab 1948 endete der Dampfbetrieb, nachdem man eine Diesellok übernommen hatte und den Bahnbetrieb modernisierte.

In den 60er Jahren war auch das Wegenetz besser geworden, so dass die Werkbahn bis 1967 noch in Betrieb war, dann die Transportaufgaben aber von Lkw übernommen wurden. Richtigen Personenverkehr hat es hier nie gegeben.

Glücklicherweise wurde die Bahn nicht sofort abgebrochen. Im Jahre 1970 übernahm die Museumsbahn die Strecke und die zuletzt noch vorhandene Diesellok. Die Zellstofffabrik schloss 1978 und heute hat sich in den Betriebsgebäuden eine Gummifabrik niedergelassen.

Die 14.5 Kilometer lange 600 mm-Bahn besteht aus 13 bis 25 kg/m-Schienen, besitzt Mindestkurvenradien von 80 m und eine grösste Steigung von 41 %. Das Niveau der Strecke liegt in Ohs (km 14.5) bei 182 m üNN, in Krokilden (km 12.0) bei 225, in Gimarp (km 9.8) bei 202, in Högelid (km 6.2) bei 237 und in Bor Norra (km 0.0) bei 168 m üNN. Unterwegsbahnhöfe sind Impregneringen (km 13.9, ein Stumpfgleis, heute als Schrottplatz für die Museumsbahn genutzt), Gimarp (km 9.8, ein Ausweich- und ein Stumpfgleis) und Stensjön (km 4.0, ein Stumpfgleis).

Im Museumsbetrieb kommt normalerweise eine Dampflokomotive zum Einsatz. Betriebstage sind von Ende Mai bis Ende August einzelne Werkstage (Dienstag, Mittwoch), sowie alle Samstage und Sonntage. An den Werktagen verkehren drei Zugpaare, an Sonn- und Feiertagen vier Zugpaare auf der Teilstrecke Ohs-Gimarp (4.7 Kilometer). An Sonntagen kommt ein zweiter Umlauf mit zwei Zugpaaren für die Gesamtstrecke Ohs-Bor (14.5 Kilometer) hinzu. Hin- und Rückfahrt nach Gimarp dauern eine Stunde und kosten 25 SKr (= 8.30 DM), für die Fahrt nach Bor und zurück muss man schon drei Stunden Zeit haben - es lohnt sich aber auf jeden Fall !

Weitere Informationen gibt's bei: Ohs Bruks Järnvägs Museiföreningen, Box 179, S-351 04 Växjö.

| Ohs Bruks Järnväg<br>S-351 98 Värnamo (Ohs) |     |                     |        | Spur : 600 mm<br>Stand: 30.07.1988                                                                                    |
|---------------------------------------------|-----|---------------------|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| #                                           | Nr. | Herstellerdaten     | Bauart | Bemerkungen                                                                                                           |
| #                                           | 1   | Zobel 118/1910      | Dt     | 1970 ex Böda skogsbana (Waldbahn)                                                                                     |
| #                                           | 2   | Hartmann 4 183/1919 | Dt     | 1970 ex Emsfors Bruk/ ex HFB 2539 (neu)                                                                               |
| #                                           | 3   | O&K 8 338/1917      | Dt     | 1983 ex DR 99 3310/ ex Waldeisenbahn Muskau/ ex Braunkohlenwerk Frieden/ ex Lettland ML631/ 1919 ex HFB 1643 (neu) #) |
| #                                           | 4   | O&K 13 584/1944     | Ct     | 1975 ex PKP Ty3-195/ ex Zuckerfabrik Betriebs GmbH, Zichenau/Ostpr. 249 (neu)                                         |
| #                                           | 5   | O&K 11 970/1929     | Bt     | 1977 ex Smedjebackens Valsverk 6 (neu)                                                                                |
| #                                           | 6   | Kalmar 36/1937      | 1Bdm   | 1970 ex Ohs Bruk/ ex KJ/NAEJ                                                                                          |
| #                                           | 7   | Schöma 2 278/1959   | Bdh    | 1984 ex Nitro Nobel AB, Gyttorp 14 (neu)                                                                              |
| #                                           | 8   | Gmeinder 4 700/1954 | Bdm    | 1984 ex Nitro Nobel AB, Gyttorp 6                                                                                     |
| #                                           | 9   | Simplex 10 410/1954 | Bdm    | 1984 ex Nitro Nobel AB, Gyttorp 5                                                                                     |
| #                                           | 10  | Simplex (?) /1952   | Bdm    | 1970 ex ...                                                                                                           |
| #                                           | 13  | Lundström /1943     | Bdm    | 1970 ex Töttja Torvfält (Torfwerk)                                                                                    |
| #                                           | 14  | Diema /19..         | Bdm    | 1971 ex Nitro Nobel AB, Gyttorp 9 *)                                                                                  |
| #                                           | 15  | Schöma 1 623/1954   | Bdh    | 1984 ex IBMB (Industri-Bane-Museum), Blixterboda/ 1984 ex Nitro Nobel AB, Gyttorp 11 (neu)                            |
| #                                           | 19  | Jenbach 1 236/1956  | Bdm    | 1976 ex Mariedals Tegelbruk (Ziegelwerk)                                                                              |
| #                                           | 20  | Diema 2 518/1962    | Bdm    | 1978 ex AB Helsingborgs Angtegelbruk, Helsingborg/ 1971 ex Högs Tegelbruk, Lund (neu)                                 |

\*) = Schild: Glaser & Pflaum, Berlin  
#) = ex MEJ (Mardsunds Enskilda Järnväg), Mattmar (Schweden)  
# beinhaltet hier nicht die Loks auf dem Schrottplatz



Ohs Bruks Järnväg: Dampflokomotive 3 mit Museumszug in Ohs, im Hintergrund das geschichtsträchtige Werk (30.07.88).

Roslagsbanan: Auch auf 891 mm geht's - die Bahn erfüllt echten Personentransport. Viel los ist immer an der Station Djursholms Osby in Stockholms Norden. Inzwischen dürfen hier auch fabrikneue Triebwagen fahren (31.07.88).



| Ohs Bruk<br>S-331 98 Värnamo (Ohs) |                 |             | Spur : 600 mm                                                   | Stand: 1988 |
|------------------------------------|-----------------|-------------|-----------------------------------------------------------------|-------------|
| #                                  | Herstellerdaten | Bau-<br>art | Bemerkungen                                                     |             |
| Decauville                         | 258/1898        | 1Bt         | ex Helsingborg-Raa-Ramlösa Järnväg/<br>ca. 1950 verschrottet    |             |
| Helsingborg                        | 14/1898         | Bt          | ex Halltorp/ umgebaut von Spur 891 mm/<br>ca. 1940 verschrottet |             |
| Borsig                             | 10 478/1919     | Dt          | ex HFB 2706/ ca. 1952 verschrottet                              |             |
| Borsig                             | 10 476/1919     | Dt          | ex HFB 2704/ nach 1940 verschrottet                             |             |
| Kalmar                             | 36/1937         | 1Bdm        | ex KLJ/NAEJ/ heute Ohs Bruks Järnväg (6)                        |             |

Svenarums Töryprodukter AB  
S-560 12 Hok (Kvighult)

30.07.88/ Eines der beiden Werke präsentierte sich ohne Lok - ein zweiter Besuch erfolgte am 05.08.88 (siehe dort).

Mjölkcentralen Arla ek. för., Enskede-Molkerei  
S-121 21 Johanneshov (= Stockholm)

31.07.88/ Die 1944 errichtete Meierei verfügt seit ihrer Gründung über einen rund 300 m langen Gleisanschluss, der 1980 neu verlegt wurde. Die vorhandene Werklok steht meist im Freien, kann wegen eines Zaunes von aussen aber schlecht fotografiert werden. Ihre Daten: Kockum 243/1954/ neu an SJ (Z43 335, später Qaz 945 1099)/ 03.87 an Arla. Die vormals eingesetzte Lok ging an SKAJ (Stockholm Kulturselskab for Ånglok och Järnvägar) und steht, von etlichen Waggons eingekeilt, am Stockholmer Freihafen. Ihre Daten: Kockum 185/1951/ neu an SJ (Z43 224)/ 1968 an Arla/ 1987 an SKAJ.

Stockholms Stads Slakthus (Schlachthof)  
S-121 05 Johanneshov (= Stockholm)

31.07.88/ Im Schuppen verbarg sich die Werklok des Schlachthofes. Ihre Daten: BB 1709(1948, Typ BMR-SVD-80/1435, neu). Ferner befinden sich auf dem Betriebsgelände verschiedene Museumsdampfloks, u.a. die ehemaligen SJ-Loks 1169 (Atlas 148/1914, Dt), 1173 (Atlas 152/1914, Dt) und 1921 (Nohab 2222/1952, 1C2t), sowie weitere, mit Planen abgedeckte Maschinen.

Storstockholms Lokaltrafik, Saltsjöbanen, Neglinge  
S-133 34 Saltsjöbaden

31.07.88/ Die Privatbahn verfügt nach der Verschrottung der Lok Z6 13 am 13.11.86 noch über die baugleiche Z6 14, die allerdings defekt mit geöffnetem Getriebe und unter einer Plane in Neglinge steht. Weiterhin vorhanden ist für den Werkstattverschub die Z64 15, die bei Nichtgebrauch jedoch im Schuppen verwahrt wird.

| Storstockholms Lokaltrafik, Saltsjöbanen (Dieselloks) |       |                  |             |           | Spur : 1 435 mm   |             |                 |      |
|-------------------------------------------------------|-------|------------------|-------------|-----------|-------------------|-------------|-----------------|------|
| S-133 34 Saltsjöbaden                                 |       |                  |             |           | Stand: 31.07.1988 |             |                 |      |
| #                                                     | Nr.   | Herstellerdaten  | Bau-<br>art | Typ       | Lstg.<br>(PS)     | Gew.<br>(t) | Vmax.<br>(km/h) | Bem. |
|                                                       | Z6 13 | MaK 220 014/1953 | Bdm         | 240 B     | 240               | 29          | 54              | a)   |
| #                                                     | Z6 14 | MaK 220 015/1953 | Bdm         | 240 B     | 240               | 29          | 54              | b)   |
| #                                                     | Z6415 | KHD 56 072/1955  | Bdh         | T4M 625 R | 240               | 28          | 53.5            | c)   |

a) = neu an Nora-Bergslags Järnväg (13)/ 1977 an Saltsjöbanen/ 1986 verschrottet  
b) = neu an Nora-Bergslags Järnväg (14)/ 1977 an Saltsjöbanen  
c) = neu an SJ (Z64 349)/ 1974 an Surahammar Bruks AB, Spännerhyttan (17)/ 1981 an Saltsjöbanen

Stockholm Kulturselskab for Ånglok och Järnvägar (SKAJ)  
S-113 47 Stockholm-Albano

Neben diversen ehemaligen SJ-Fahrzeugen (Dampf- und Elloks, Triebwagen) steht hier als frühere Werklok eine KHD-Maschine. Ihre Daten: KHD 56882/1958, A12L 614 R, 200 PS, 24 t, 30 km/h/ neu an Luossavaara Kirunavaara AB (lt. LV)/ (neu an (lt. schwed. Quelle) an Hissmofors AB, Krokom, 1987 an SKAJ. Die Postadresse der SKAJ lautet: Grönstavägen 26, S-181 43 Lidingö.

Uppsala-Lenna Järnväg  
S-750 00 Uppsala

31.07.88/ Eine weitere, sehenswerte Museumsbahn, von deren Existenz wir zufällig dadurch erfuhren, dass gerade ein Dampfzug die E4 kreuzte, verkehrte zwischen Uppsala und Faringe.

Die Bahnstrecke wurde am 5. November 1876 für den Personen- und Güterverkehr eingeweiht. 1908 ging die Bahn in Stockholm-Rimbo Järnväg ein, später gehörte die Strecke Stockholm-Roslagens Järnvägar. Diese Gesamtgesellschaft betrieb zeitweise ein Streckennetz von 324 km! 1951 erhielt der Staat die Aktienmehrheit und 1959 ging die SRJ in die Staatsbahn über. Bis 1966/67 gab es noch Personenverkehr mit Schienenbussen, und 1977 endete schliesslich auch der Güterverkehr. Seit 1980 wird die über 30 km lange Strecke museal betrieben.

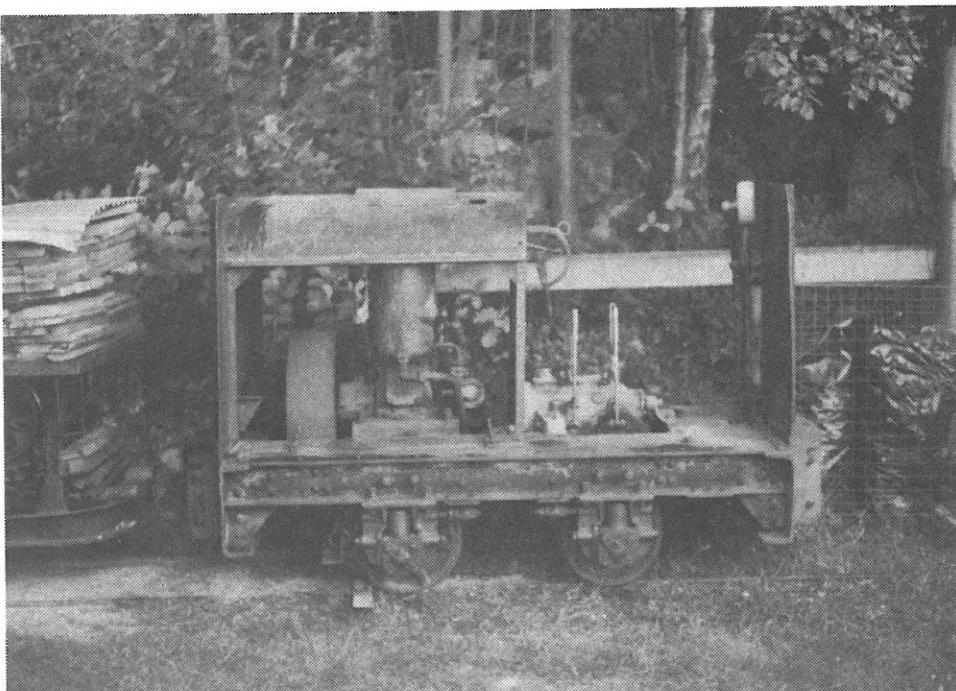
Zwischen Mitte Juni und Ende August verkehren sonnabends Triebwagen auf der Gesamtstrecke, sonntags zusätzlich bis zu zwei Dampfzüge auf den Streckenabschnitten Uppsala-Lenna und Uppsala-Bärby.

Weitere Informationen gibt's bei: Uppsala-Lenna Järnväg, Box 3076, S-750 03 Uppsala.



SKÄJ, Stockholm-Albano: KHD 56882, dahinter eine alte SJ-Ellok (31.07.88).

Axel Lernbo, Söderhamn: Die alte Deutz-Lok (9409/1929, Typ PME 117 F) (31.07.88).



Värdhuset, Älvkarlen, S-810 70 Älvkarleberg  
Scandic-Hotel, S-803 28 Gävle

31.07.88/ Beide Hotels, die direkt an der E4 (Älvkarlen) bzw. am Dreieck der E4 mit der Reichsstrasse 80 (Gävle) liegen, besitzen Denkmallokomotiven, die vom Eisenbahnmuseum in Gävle unterhalten werden. In Älvkarlen ist es die Ellok Du 543 (Falun 483, ASEA 1032/1942/ neu an SJ/ 1984 Denkmal Älvkarlen) und in Gävle eine Diesellok (KHD 55167/1953/ neu an SJ (Z3 282, seit 1981 Qaz 945 1106)/ 1985 Denkmal Gävle). Das Denkmal in Gävle ist allerdings bös unfotogen aufgestellt worden.

Axel Lernbo, Trumslagargatan 14  
S-826 00 Söderhamn

31.07.88/ Der liebenswerte, ältere Eisenbahnfreund hat im Jahre 1968 zwei Schmalspurdieselloks erstanden und verwahrt diese hinter einem Schuppen auf einem kurzen Gleisstück.

| Axel Lernbo, Trumslagargatan 14<br>S-826 00 Söderhamn |       |                 |             |           |               |             | Spur : 600 mm     |      |
|-------------------------------------------------------|-------|-----------------|-------------|-----------|---------------|-------------|-------------------|------|
|                                                       |       |                 |             |           |               |             | Stand: 31.07.1988 |      |
| #                                                     | Nr.   | Herstellerdaten | Bau-<br>art | Typ       | Lstg.<br>(PS) | Gew.<br>(t) | Vmax.<br>(km/h)   | Bem. |
| #                                                     | O&K   | 11 429/1939     | Bdm         | RL 1 C    |               |             |                   | a)   |
| #                                                     | Deutz | 9 409/1929      | B.m         | PME 117 F |               |             | 8.1               | b)   |

a) = neu an AB Iggesunds Bruk, Iggesund (für Nianans Flottningsförening (Flottenvereinigung), Iggesund)(762 mm)/ an AB Tegelindustri, Forssa (600 mm)/ 1968 an A. Lernbo

b) = neu an AB Max Sievert, (Stockholm, lt. LV) Sundbyberg (Kabelfabrik)/ an AB Tegelindustri, Forssa/ 1968 an A. Lernbo

Herr Lernbo freut sich über interessierte Besucher und ist sehr freundlich. Er spricht etwas deutsch.

AB Iggesunds Bruk  
S-825 00 Iggesund

01.08.88/ Das Werk, ursprünglich 1676 als Eisenwerk gegründet, erhielt 1905 erste Anlagen für die Holzverarbeitung. 1953 wurde das Eisenwerk stillgelegt, die Papierindustrie hat sich auf der anderen Seite der SJ-Strecke niedergelassen. Das alte Eisenwerk auf der Westseite der E4 ist heute teilweise Werksmuseum. Als interessantes Ausstellungstück ist darin seit 1968 eine frühe Dampflokomotive des Werkes (Nohab 72/1876, Spur 762 mm) enthalten.

1869 legte man eine 762 mm-Bahn an, die zunächst mit Pferden, ab 1874 dann mit Lokomotiven betrieben wurde. 1924 erhielt Iggesund eine Normalspurbahn, doch erst 1950 bekam die Papierfabrik einen etwa 1 km langen Anschluss, der die Schmalspurbahn teilweise ersetzte. 1955 endete der Schmalspurbetrieb ganz, die Reste wurden 1960 abgebaut.



Iggesund: Henschel 31995/1978 im Werk (01.08.88).

TGOJ: Eine der dicken Henschels (V11 711) rangiert im Hafen Oxelösund (04.08.88).



Heute wird im Werk eine dreiachsige, kastige Henschel-Diesellok (31995/1978, 60 t) eingesetzt, die zu Rangierarbeiten auch oft am Werkstor fotografierbar das Werk verlässt. Nach Angaben eines SJ-Rangierers werden die Übergaben von der SJ direkt ins Werk gefahren, die Werklok hilft hier nur in seltenen Fällen aus.

AB Iggesunds Bruk  
S-825 00 Iggesund

Spur : 762 mm  
Stand: 01.08.1988

| # | Nr.             | Herstellerdaten | Bau-<br>art                                                                                                        | Bemerkungen                                                                                   |
|---|-----------------|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| # | 1               | Nohab 50/1874   | .t                                                                                                                 | nach 1944 verschrottet                                                                        |
|   | 2               | Nohab 72/1876   | Ct                                                                                                                 | nach 1944 abg./ an Iggesungs Bruksmuseum                                                      |
|   | 3               | O&K 10 148/1924 | Bt                                                                                                                 | neu/ nach 1955 verschrottet                                                                   |
|   | 4               | O&K 7 250/1914  | Bt                                                                                                                 | neu an Göteborgs Stad, Rösereds Grusträkt (1250 mm)/ 1943 an Iggesund/ nach 1955 verschrottet |
|   | Sala 121/1936   | Bdm             | verschrottet                                                                                                       |                                                                                               |
|   | O&K 11 429/1939 | Bdm             | neu (für Nianans Flottningsförening, Iggesund)/ an AB Tegelindustri, Forssa (600 mm)/ 1968 an A. Lernbo, Söderhamn |                                                                                               |
|   | Sala 177/1948   | Bdm             | verschrottet                                                                                                       |                                                                                               |
|   | Jung /19..      | Bdm             | 1953 auf 1435 mm umgebaut/ 1965 verschr.                                                                           |                                                                                               |

Spur : 1 435 mm

| # | Nr.             | Herstellerdaten | Bau-<br>art | Typ | Lstg.<br>(PS) | Gew.<br>(t) | Vmax.<br>(km/h) | Bem. |
|---|-----------------|-----------------|-------------|-----|---------------|-------------|-----------------|------|
| # | Jung /19..      | Bdm             |             |     |               |             |                 | s.o. |
|   | DWK 676/1943    | Bdm             | 220 B       | 220 | 27            | 54          | 52              | a)   |
|   | KHD 47 449/1952 | Cdh             | V6M 536 R   | 450 | 48            | 52          | 52              | b)   |
|   | Hen 31 995/1978 | Cdh             | DHG 700 C   |     | 60            |             |                 | neu  |

a) = neu an Nora Bergslags Järnväg (5)/ 1965 an Iggesund/ 1976 an Arne Kring, Hudiksvall

b) = neu an Trafik AB Grängesberg Oxelösungs Järnväg (801)/ 1973 an Iggesund/ 1980 bei Stena Metall in Hudiksvall verschrottet

Im Werksmuseum auf der anderen Seite der E4 steht eine uralte Dampflokomotive im Werksmuseum der AB Iggesunds Bruk. Leider ist es in der alten Werkshalle sehr dunkel.

Arne Kring, Fiskargatan 9  
S-824 00 Hudiksvall

01.08.88/ Wieder einmal etwas für den Kieler: Der Maschinenhändler besitzt noch die alte DWK-Lok aus Iggesund (676/1943, s. dort). Es gibt auch einen interessenten für die Lok. Sie steht in Hudiksvall auf dem Gelände der Firma Bergmans Rör & Järn auf der Rückseite der Strasse Köpmanbergsvägen, ist frei zugänglich und kann am besten nachmittags fotografiert werden.

NCB Vallvik  
S-820 21 Vallvik

01.08.88/ Auf dem Wege zu der Papierfabrik blinckte plötzlich ein Bahnübergang – und was kam uns entgegen: Noch etwas für den Kieler. Eine dreiachsige MaK-Lok mit einem Schiebewandwagen. Der etwa 2-3 Kilometer lange Gleisanschluss vom SJ-Übergabegleis wird von der NCB-Werklok bedient. Fotografisch besonders lohnend ist ein Abschnitt kurz hinter dem Werk, wo die Strecke durch eine stark gelichtete Felsenlandschaft führt.

Einsatzlok ist – wie gesagt – die MaK-Lok, die nicht minder interessante KHD-Maschine wurde uns zwar als Reservelok vorgeführt, sie besaß aber hinten schon keine Kupplung mehr. Ausserdem hofft das Eisenbahnmuseum in Grängesberg, diese Lok zum Jahresende erwerben zu können, um daraus und aus einer weiteren baugleichen Lok, die bei Sundsvall stehen soll, eine betriebsfähige Maschine zu machen.

Ein Blick auf die Geschichte lohnt noch: Das Werk wurde in den Jahren 1907/08 errichtet. Als Verbindung zwischen Hå und Vallvik legte man eine 11 km lange 891 mm-Bahn an. Von Anfang an liefen hier Dampfloks. 1926 erreicht die normalspurige Vallvik und es wird eine dreischienige Verbindung zur 891 mm-Bahn errichtet. Zugleich erhält das 3 km lange Reststück zur Sulfitfabrik ebenfalls eine dritte Schiene. Nun beschaffte man nicht etwa auch Normalspurloks, sondern rüstete vielmehr die Schmalspurdampfloks mit einer passenden Pufferbohle aus und beförderte so die Normalspurwagen ins Werk. 1968 ging die Bahn nach Hå ausser Betrieb und wurde abgebaut. Das Dreischienengleis von der SJ zum Werk blieb jedoch liegen, erst 1970 schaffte man die erste Normalspurlok an. In den 70er Jahren wurde die Anlage in Vallvik umfangreich ausgebaut, auch das Dreischienengleis fiel diesen Massnahmen zum Opfer.

| NCB Vallvik (nur Normalspurloks) |     |                  |             |           | Spur : 1 435 mm | Stand: 01.08.1988 |                 |      |
|----------------------------------|-----|------------------|-------------|-----------|-----------------|-------------------|-----------------|------|
| #                                | Nr. | Herstellerdaten  | Bau-<br>art | Typ       | Lsgt.<br>(PS)   | Gew.<br>(t)       | Vmax.<br>(km/h) | Bem. |
|                                  |     | DWK 620/1938     | Bdm         | 200 B     | 200             | 26                | 54              | a)   |
|                                  |     | DWK 677/1943     | Bdm         | 220 B     | 220             | 27                | 54              | b)   |
| #                                | 33  | MaK 400 060/1968 | Cdh         | 450 C     | 450             |                   | 56              | c)   |
| #                                | 34  | KHD 47 451/1952  | Cdh         | V6M 536 R | 450             | 48                | 51.5            | d)   |

a) = neu an Nora Bergslags Järnväg (3)/ 1963 an NCB Hissmofors AB, Krokom (8)/ 1970 an NCB Vallvik/ 1985/88 verkauft/verschrottet  
b) = neu an Nora Bergslags Järnväg (6)/ 1965 an Gränges Nyby, Nybybruks AB/ 1974 an NCB Vallvik/ 1982/83 verkauft an Schrottfirma in Hallstahammar, dort verschrottet  
c) = MaK-Leihlok (u.a. Städt. Häfen Hannover, Edelstahlwerke Witten und Solvay, Rheinberg)/ 1982 an NCB Vallvik  
d) = neu an Trafik AB Grängesberg-Oxelösunds Järnväg (803)/ 1974 an NCB Vallvik

Leider wussten weder Lokführer noch Rangierer etwas Konkretes über die beiden DWK-Loks, von denen eine nachweislich noch 1985 abgestellt vorhanden war. Heute ist ausser den Loks 33 und 34 nichts mehr dort.



NCB Vallvik: Die MaK-Lok ist soeben an der Übergabe eingetroffen (oben), die untere Aufnahme zeigt die nur noch als Reservelok vorgehaltene KHD-Lok, die ehemals bei der Privatbahn TGOJ lief (01.08.88).



Stora Timber, Åla Sågverk  
S-820 20 Ljusne

01.08.88/ Das sehr ausgedehnte Sägewerk setzt eine dreiachsige schwedische Lokomotive ein, die normalerweise ganz gut zu tun hat (5000 Waggons/Jahr), aber schon vor 15.00 Uhr wieder im Lokschuppen verschwindet. Das Personal ist sehr freundlich. Die Daten der Lok: OV 235/1962, Cde, Typ D180/315.

Im benachbarten Ljusne gibt es ebenfalls eine Werklok, doch reichte hierzu die Zeit nicht mehr.

Ovako Steel Hofors AB (bis 1987: SKF Hofors)  
S-813 00 Hofors

02.08.88/ Das grosse Stahlwerk hatte leider noch Betriebsferien, doch erhielten wir die Gelegenheit, die drei Werklokomotiven im Schuppen zu besichtigen. Es handelt sich um eine amerikanische Porter-Lok, eine Falun-Lok und eine frühere dieselelektrische Staatsbahnlok.

8457 Falun 761/1959, Bd., 26 km/h, neu an SKF  
8458 Porter 8159/1947, BBde  
8631 ASEA 1702/1972, BBde, 100 km/h, 1979 an SKF

Der mechanische Teil der ASEA-Lok stammt von AS Thune Mek. Verkstad, Oslo. Die Lok war von 1972-1977 an die SJ vermietet und trug dort die Bezeichnung T45 328. Besitzer bis 1979 war ASEA.

Normalerweise kommen pro Tag zwei Loks zum Einsatz, die die Übergaben zur SJ zusammen erledigen (je eine Zug- und Schublok). Es werden rund 20-30 Wagen pro Tag mit der SJ getauscht.

Stora Kvarnsvedens Pappersbruk  
S-781 27 Borlänge

02.08.88/ Man hatte uns vorgewarnt, es würde derbe uninteressant werden. Zu Beginn des Jahres gab das Werk den Einsatz einer eigenen (finnischen) Lokomotive auf und verkaufte diese. Jetzt nimmt eine von der SJ angeheuerte Z67 (am Stichtag die Z67 648) die im Werk anfallenden Rangierarbeiten wahr. Das ist angeblich billiger, als mit einer eigenen Lok herumzukutschieren. Nun denn. Die Valmet-Lok vom Typ MOVE 250 B/40 ist im Januar dieses Jahres an Andersson & Rask AB in Hofors verkauft worden. Sie läuft jetzt in Smedjebacken.

Als Relikte einer früheren 693 mm-Bahn stehen im Werk noch zwei alte Ellok als Denkmal abgestellt. Das Schmalspurgleis führte früher aus dem Werk heraus bis nach Borlänge. Die triebwagenähnliche Lok ist Baujahr 1899, die Lok 1 von 1902 - beide Maschinen hat AEG hergestellt.

Svenska Träimpregnerings AB Suecia  
S-771 01 Ludvika

02.08.88/ Heiterkeit bei den Damen in der Anmeldung: Diese hatten uns vorher glaubhaft schriftlich mitgeteilt, das Imprägnierwerk hätte nie eine Lok besessen und sie waren immer noch derselben Meinung, nachdem wir bereits von aussen die gelbe Kalmar-Lok (114/1954, neu an Idkerbergets Gruv AB/ 1977 an STAB, Ludvika), entdeckt hatten. Fotos von der kaum noch verwendeten Lok waren trotz Betriebsferien nach Aufklärung der Verwirrung möglich. Das Werk liegt an der Rückseite von ASEA.

Irgendwie hat man dort offenbar aber kein gutes Verhältnis zu Lokomotiven, denn man hat uns mit Erfolg die kleine Imprägnierlok vorenthalten (wie der BG uns nachträglich geschrieben hat: Schöma 1999/1957, CFL 40 D1, Spur 1040 mm, 55 PS, 8 t, neu - 1983 war sie mit Sicherheit noch dort!).

Ludvika Gammelgård  
S-771 00 Ludvika

02.08.88/ Nur Kennern der Szene ist bekannt, dass sich im Bergwerksmuseum in Ludvika in einer normalerweise nicht zugänglichen Halle eine gelb-schwarze Druckluftlok verbirgt. Das Maschinchen trägt ein nagelneues (nachträglich angebrachtes) Fabrikschild, das einige Herstellerdaten preisgibt: Nyhammar, Typ NB-3, Baujahr zwischen 1920 und 1945 - neu an Gruv AB Lekomberg, Sörviksgrube (wurde schon 1963 eingestellt)/ 1978 an Ludvika Gammelgård.

Der BG ergänzt, dass es hier noch vier weitere Lokomotiven gibt (darunter Jenbach 2155/1955, Spur 750 mm, neu an Stora Kopparbergs Bergslags AB, Grube Blöteberget/ 1978 an Ludvika Gammelgård), die aber offenbar völlig unzugänglich abgestellt sind.

Eisenbahnmuseum Grängesberg  
S-772 02 Grängesberg

02.08.88/ Das im früheren TGOJ-Schuppen untergebrachte Eisenbahnmuseum lohnt durchaus einen Besuch. Es ist bis 18.00 Uhr geöffnet. Darin befinden sich neben zahlreichen alten Wagen sieben schwedische Dampfloks, darunter die einzige einsatzbereite Dampfturbinenlok der Welt. Drei weitere Dampfloks sind ebenfalls betriebsfähig. Mit den Dieselloks tut man sich allerdings schwer: Die ex TGOJ Z5 33 (ehemals V1 811) war unter einer Plane abgestellt. Zusätzlich war noch das Führerhaus der ex TGOJ Z5 31, einer baugleichen Lok, vorhanden, von der man offenbar Einzelteile verwendet hat. Ein weiterer Lokrahmen war jedoch nicht auszumachen.

M3 49 Nohab 1105/1917, D+3, ex TGOJ  
M3a 101 Nohab 1793/1928, D1t, ex TGOJ  
M3b 61 Nohab /1929, D+3, ex TGOJ  
M3t 71 Nohab 1872/1930, D+2, ex TGOJ  
M3t 73 Nohab 2001/1936, D+2, ex TGOJ  
Gb 95 Falun 491/1942, D+3, ex TGOJ  
"Sebastian Grave"

Kristinehamn 29/1883, C2t (Spur 802 mm), SVJ/HFJ (4)/ 1954 an Sveriges Järnvägsmuseum  
V1 815 KHD 56189/1955, Bd, ex TGOJ

Von einer weiteren KHD-Lok, die vom Sägewerk Skogstorp stammen sollte, wusste man nichts, jedoch erzählte einer der Lokrestauratoren, dass man sich gern die ehemalige 803 der TGOJ, die nach ihrer Ausserdienststellung dort im Jahre 1974 nach Vallvik verkauft wurde, reorganisieren möchte. Eine zweite baugleiche Lok, auch ex TGOJ, die ebenfalls noch irgendwo in Schweden steht, soll als Ersatzteilspender dienen.

Scheinbar irgendetwas mit dem Museum hat auch die abgestellte Ellok Hg 205 (Falun-ASEA 642-1365/1954) der TGOJ zu tun.

Was die TGOJ selbst betrifft: In Grängesberg bewegte sich am Stichtag nichts (Bo, jetzt verstehe ich auch Dein mitleidiges Lächeln, als ich nach der Betriebssituation dort fragte ...). Umfangreiche Rangiergleise um die Grängesberger Bergwerksanlagen herum belegen jedoch, dass es doch manchmal anders aussieht. Ob's denn aber TGOJ-Loks sind, die hier verkehren? Den spärlichen Personenverkehr besorgt die SJ mit Standardzügen (eine Rc + 3 Wagen).

GIA Industri AB  
S-772 00 Grängesberg

03.08.88/ "GIA - very friendly" - ich habe Bos Worte noch in den Ohren. Und tatsächlich: Bereitwillig gab man uns jede gewünschte Information, stattete uns mit interessantem Prospektmaterial und Listen aus und zeigte uns den Inhalt der Werkshallen. Vor einiger Zeit hat GIA die Produktion von Kleinlokomotiven von AGEVE übernommen. Richtige Neubauten (AGEVE war bzw. GIA ist ein Spezialist für Gruben- und Feldbahnlokomotiven - GIA fungiert überdies als Generalvertreter für Jenbach-Loks in Schweden) gab's zwar nicht zu sehen, wohl aber rohe Lokrahmen, teils schon lackiert und mit Fabriknummern versehen, die von AGEVE übernommen wurden, sowie gebraucht zurückgenommene Grubenlokomotiven. Star der Sammlung war zweifellos eine aus Norwegen erworbene Schöma-Lok, die von NVE Statkraftverkerne übernommen wurde (1981 neu ursprünglich an Ing. Karl Jäger/Österreich, eingesetzt bei ArGe Beschling) und jetzt u.a. von 900 auf 750 mm umgebaut wird, um später im Untergrund von Stockholm zu laufen. Dort wird ein Abwasserkanal gegraben, eingesetzt wird von dem betreibenden Unternehmen, der SIAB (Svenska Industribyggen AB), dort bereits eine ähnliche Schöma-Lok (vgl. BE 3/88).

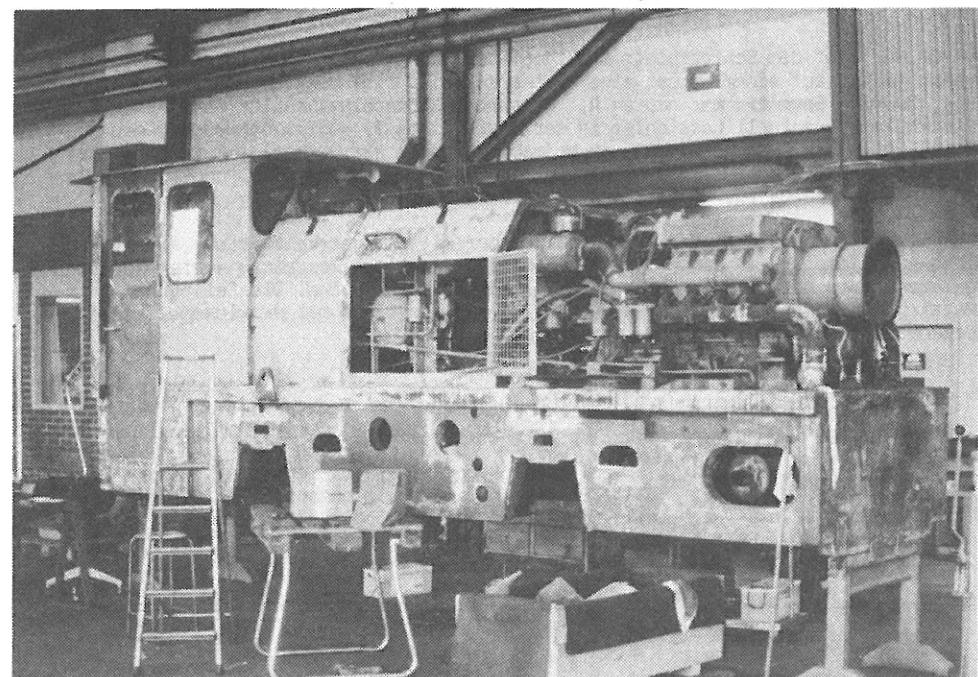
Schöma 4417/1981, CFL 180 DCL, 185 PS, 20 t, ex Norwegen, Umbau für SIAB, Stockholm  
AGEVE 961/1986, BS 12, ex SIAB, Stockholm  
AGEVE 933/1983, BS 2, ex AGEVE, nicht fertiggestellt  
AGEVE 922/1982, ex AGEVE, nicht fertiggestellt  
GIA 3 (?) , ex ?, Schrottlok im Freien  
GIA 19 (?) , ex ?, Schrottlok im Freien

Auf dem Bahnhofsvorplatz in Grängesberg, nur wenige hundert Meter von GIA entfernt, steht eine gelbe Jenbach-Lok (1322/1960, JW 15, 15 PS, 3.5 t, 8 km/h, Spur 750 mm/ neu an Stora Risbergsfället (Grube), Grängesberg/ an GIA (Denkmal Bahnhofsvorplatz), die von GIA dort aufgestellt wurde. Die Lok ist in einwandfreiem Zustand und kann ungehindert zu allen Tageszeiten fotografiert werden.



Svenarum: Eine urige Lokomotive - immerhin: Mit hydrostatischem Antrieb ... (05.08.88).

GIA, Grängesberg: Schöma 4417/1981 wurde gerade umgebaut (03.08.88).



SJ Örebro Verkstadsregion (Ausbesserungswerk)  
S-701 15 Örebro

03.08.88/ Mehr Zahlen als Worte zu diesem Thema - bei deutschen Loks ist der Hersteller angegeben.

In den Werkhallen:

Rc2 1040/ Rc4 1139, 1176, 1301, 1307/ Rc5 1346, 1348, 1378/ Hg2 656/ Qaz 9451134/ T21 99 (Mak, bekommt neue Radsätze)/ T43 218/ T44 351/ Z64 347/ Z65 510, 516.

Im Freien (teils abgestellt):

Rc1 1007, 1015-1017/ Rc2 1117/ Rc4 1161, 1256, 1288/ Ra 988/ Hg2 655/ Qaz 9440067, 9451085 (Schneepfluglok mit nur einseitiger Pufferbohle), 9451095 (Ka-belpfluglok ATC)/ T44 370/ Z64 351 (KHD).

Auf dem Schrottplatz:

Rc1 1008/ Ra 847, 992, 994/ Hg 681, 756, 782/ Hg2 659, 675/ Qaz 9440097 (KHD), 9440098, 9451074, 9451094, 9451129, 9451125, 9451129/ Z64 390 (KHD)/ T21 59, 63 bis 66, 68, 71, 85 bis 89, 92, 94, 97, 103, 112 (alle Mak)/ T23 123.

Unter der Bezeichnung Qaz werden Bahndienstfahrzeuge geführt. Darunter befinden sich sowohl teils uralte Ellok, als auch KHD-Dieselloks, die früher einmal als eigenständige Baureihe eingereiht waren. Die Bahndienstfahrzeuge, von denen heute in Schweden noch viele eingesetzt werden, kommen z.B. im Werkstattverschub der Lokstationen zum Einsatz. Bezüglich der Fabriknummern der Staatsbahnloks deutscher Herkunft soll auf BE 1/87 verwiesen werden.

Nejmans Exportaffär  
S-732 32 Arboga

04.08.88/ Auf dem Schrottplatz steht auf der Seite, die den Bahnanlagen zugewandt ist, auf einem Gerüst eine kleine schmalspurige O&K-Dampflok (2808/1908, BT, 20 PS, Spur 891 mm/ neu an A. Eckström, Stockholm (Schild: Carl Ström AB, Stockholm - eventuell Leseehler in der Lieferliste ?) - lt. Schweden: neu an Göta Cellulosa AB, Göta/ 1954 an Nejman, Arboga) als Denkmal. Fotos vom Betriebsgelände aus sind problemlos möglich, doch lässt das Licht günstigenfalls morgendliche Fotos zu. Von aussen lässt sich kaum etwas machen.

Unweit von Arboga befindet sich ein Transportmittel bemerkenswerter Art: Eine rund 40 Kilometer (!) lange Güterseilbahn transportiert von einem weiter südlich gelegenen Steinbruch Kalksteine in Metallkübeln nach Köping. Die Seilbahn ist in Betrieb. Am Endpunkt der Seilbahn gibt es zwei Betriebe mit Werklokomotiven (AB Cementa und AB Svenska Karbonatprodukten).

Trafik AB Grängesberg-Oxelösunds Järnväg  
S-631 92 Eskilstuna / S-613 00 Oxelösund

04.08.88/ In Eskilstuna ist wohl der lokomotivmässige Schwerpunkt der Bahn angesiedelt. Aufgrund der Industrieferien bot sich ein entsprechend volles Haus. Die folgenden Ellok waren teils im, teils vor dem Schuppen abgestellt: Ma 403, 406, 407 und 409/ Bt 305, 309 und 311/ Hg 201 (abgestellt), 202 (abgestellt), 203 und 204/ Ub 503 bis 505. Dieselloks: V10 702 (Hen 31619/1972)/ Z4 12/ Z1 21

(KHD 56185/1955, A4L 514 R) und 24 (KHD 56188/1956, A4L 514 R). Triebwagen: X21 222+X21 221 (1), X21 239+X21 240 (3), X21 227 + X21 224 (4), X22 235+X22 236 (12) und X20 223+X20 203 + X20206 + X20 201 (1). Ferner befand sich der offenbar seit längerer Zeit abgestellte SJ-Triebwagen X17 976+X16 974 dort.

In der benachbarten Werkstatt fand sich neben einem zermatschten Triebwagenteil noch eine weitere KHD-Lok (56912/1959, T4M 625 R). Die Lok lief zuvor im Sägewerk Skogstorp und wurde von informierten Kreisen in Stockholm dem Eisenbahnmuseum in Eskilstuna zugeordnet, wo man auf Befragungen hin jedoch mit den Achseln zuckte (siehe dort).

Im Bahnhof betätigte sich - trotz Industrieferien - rangierenderweise die V10 701 (Hen 31618/1972).

Oxelösund bot kaum mehr. Wegen der Industrieferien bewegte sich auch hier fast nichts. Anfallende Bauzugdienste erledigte V11 711 (Hen 31674/1974), im Schuppen fanden sich V10 703 (Hen 31684/1973), Z6 41 (Hen 31878/1974) und die dem Hafen Oxelösund (Oxelösunds Hamm) gehörende Lok 75 (Hen 29974/1964, DHG 240). Dem Hafen Oxelösund, der für die Erzverladung eine bedeutende Rolle spielt, gehört noch eine weitere baugleiche Lok, sowie ein Rangierroboter. Vor dem Schuppen stand noch die Ellok Hg 207.

Ein Besuch auf einem normalen Betriebstag bei TGOJ dürfte auf jeden Fall lohnen. Die TGOJ besitzt im Überblick aufgelistet folgende Dieselloks deutscher Herkunft:

| Nr.     | Herstellerdaten | Typ             | Standort 04.08.88                     |
|---------|-----------------|-----------------|---------------------------------------|
| V10 701 | Hen 31 618/1972 | DHG 700 C (alt) | Eskilstuna                            |
| V10 702 | Hen 31 619/1972 | DHG 700 C (alt) | Eskilstuna                            |
| V10 703 | Hen 31 684/1973 | DHG 700 C (neu) | Oxelösund                             |
| V10 704 | Hen 31 685/1973 | DHG 700 C (neu) | ?                                     |
| V11 711 | Hen 31 674/1974 | DHG 1200 BB     | Oxelösund                             |
| V11 712 | Hen 31 675/1974 | DHG 1200 BB     | Oxelösund                             |
| Z1 21   | KHD 56 185/1955 | A4L 514 R       | Eskilstuna                            |
| Z1 22   | KHD 56 186/1955 | A4L 514 R       | (möglicherweise nicht mehr existent!) |
| Z1 24   | KHD 56 188/1955 | A4L 514 R       | Eskilstuna                            |
| Z6 41   | Hen 31 878/1974 | DHG 300         | Oxelösund                             |
| 75      | Hen 29 974/1964 | DHG 240         | Eigentümer: Oxelösunds Hamm (a)       |
|         | Hen 31 110/1966 | DHG 240         | Eigentümer: Oxelösunds Hamm (b)       |

(a) = neu Mietlok, später Flachglas AG, Gelsenkirchen (1)/ 1985 an Oxelösunds Hamm

(b) = neu an Shell & Cressier, Raffinerie de Cressier AG, Cressier/Schweiz/ 1986 an Oxelösunds Hamm

Den neuesten Hit packte der kahle Horst kürzlich auf den Kieler Schreibtisch: Die Staatsbahnlokomotiven T21 83 und T21 100 (beide Mak) sind leihweise bei TGOJ und treiben sich in der Gegend Eskilstuna, Åkers Styckebruk, Strängnäs herum.

### Fiskeby Board AB S-601 02 Norrköping (Fiskeby)

04.08.88/ Das direkt am Bahnhof Fiskeby, einem Vorort von Norrköping, gelegene Werk besitzt für Rangierarbeiten im Werk und für die Übergaben zur SJ zwei eigene Lokomotiven. Im Einsatz ist eine ansprechend lackierte Kalmar-Lok, (189/1960/ neu an SJ (Z43 473)/ 1986 an Fiskeby), während die KHD-Lok (55711/1953, A4L 514 R/ neu) sich kaum noch bewegt. Leider war bei unserem Besuch gegen 16.00 Uhr die Lokmannschaft schon gegangen, doch eine T44 der SJ klapperte gerade die beiden Fiskebyer Anschlussgleise ab und bot alternativ auch ein ganz nettes Bild.

### Facit AB S-597 00 Åtvidaberg

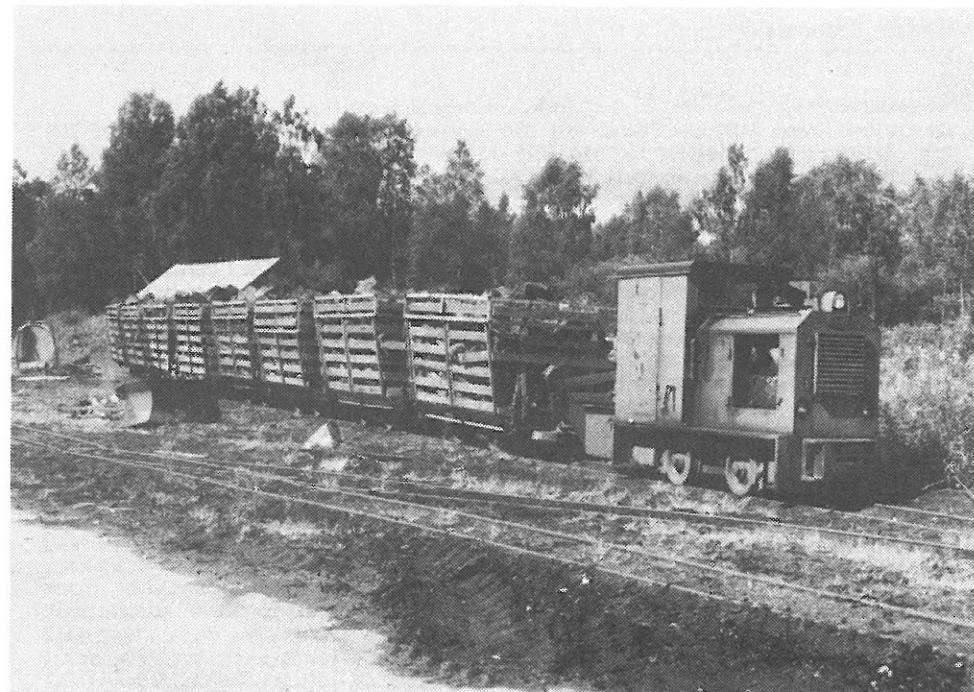
05.08.88/ Das grosse Holzimprägnierungswerk verfügt über eine kleine Schöma-Lok für ein 891 mm-Quergleis, auf dem mittels einer Schiebebühne die Imprägnierwagen bewegt werden. Leider ist diese Imprägnierungsanlage ausser Betrieb und die Schöma-Lok (2014/1957, CDL 20, 20 PS, 3 t/ neu) arbeitslos. Auch nach nicht beantwortetem Anmeldungsschreiben liess man uns ein.

### Hasselfors Gården AB S-570 02 Stockaryd

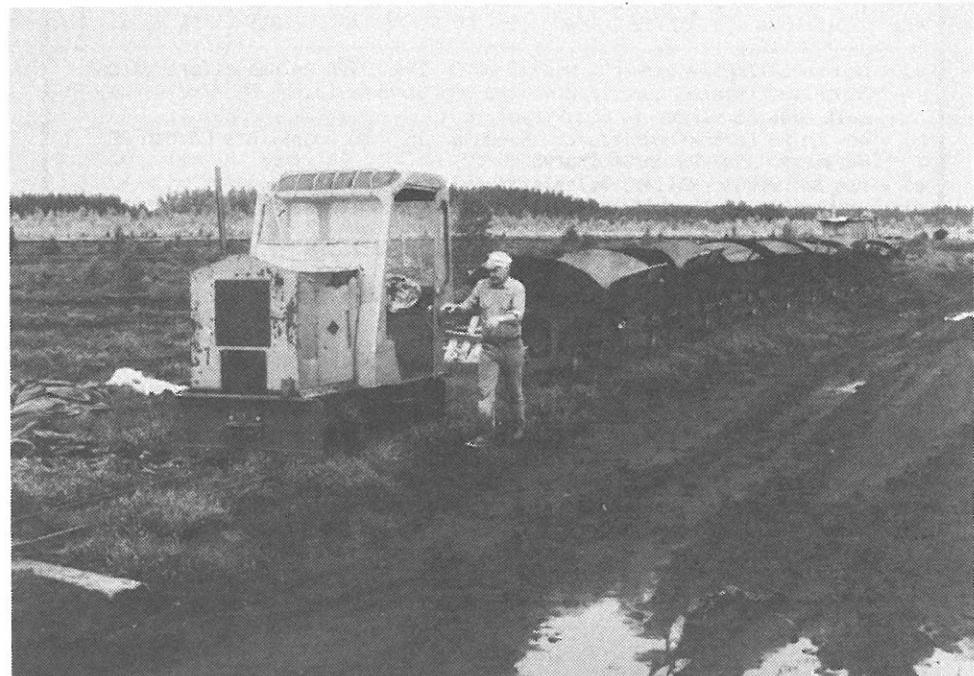
05.08.88/ Die mir bislang eindrucksvollste Torfbahn befindet sich nördlich der Ortschaft Stockaryd an der SJ-Strecke Alvesta-Nässjö. Früher firmierte das Werk unter dem Namen Hasselfors Gården AB. Zunächst ist niemand zu finden, alle Türen des Torfwerkes stehen jedoch offen und weisen auf Betrieb hin. Wir finden eine abgestellte Diema-Lok, wenig später rumpelt vom Torf her ein Zug heran. Zuglok ist wiederum eine Diema-Lok. Der Lokführer macht sich sogleich daran, die urigen Eisenkipplönen, zehn an der Zahl, in kleinen Abteilungen mit der Seilzuganlage über die Steilrampe in das grosse Torfwerksgebäude zu befördern. Nach einem kurzen Gespäch haben wir uns eine Mitfahrt eingehandelt, denn zum Moor hin sollen noch zwei weitere Loks arbeiten.

Die Fahrt führt zunächst vorbei an einem nicht von der Bahn bedienten Frästorfsgebiet, in dem, wenn es das Wetter zulässt, gummibereifte Traktorgespanne arbeiten. Nach Angaben des Lokführers bewährt sich das System nicht. In den letzten beiden Jahren konnten die Maschinen wegen zu grosser Feuchtigkeit nicht eingesetzt werden. Das Frästorfsgebiet gehört heute der Svensk Tjör AB, das Moor, in das wir fahren, gehört immer noch Hasselfors Gården AB.

Der Zug biegt nach rechts ab und erklimmt eine längere Steigung. Anschliessend wird die SJ-Strecke überquert. Ein Schild mahnt: Maximal 6 Tonnen - die Lok wiegt allein 5 Tonnen. Nach einer Linkskurve und einem weiteren knappen Kilometer durch herrliche Waldlandschaft erreicht der Zug eine Ausweichstelle. Hier wartet bereits der nächste beladene Zug, diesmal aus acht moderneren Kastenlören bestehend, auf die Fahrt zum Werk. Eine kleine Schöma-Lok wartet auf die leeren Lören. Die Lokführer machen eine kurze Kaffeepause, tauschen ihre Züge. Wir steigen um und die Fahrt durch sagenhafte, unberührte schwedische Moorlandschaft beginnt. Soweit das Auge reicht - nur Heidekraut, vereinzeltes Kiefernbestand und am Horizont Kiefernwald. Als einziges Zivilisationszeichen ziehen sich über rund drei Kilometer die Feldbahngleise durch die einmalige Landschaft.



Stockaryd: Diema 2577 besorgt den Streckendienst, hier kurz vor dem Werk (oben), die alte O&K-Lok dient nur im Moor - man beachte auf dem unteren Foto die fossilen Loren (05.08.88).



Nach einer knappen halben Stunde war das Abbaugebiet erreicht. Ein weiterer Zug kam uns entgegen. Diesmal zog eine alte O&K-Lok. Sie hatte lediglich die Aufgabe, den Leerzug einige hundert Meter weiter zur Beladung zu schieben. Auch hier werden kurz die Loks getauscht. Wir treten wieder die Rückfahrt an, schliesslich waren wir bereits über eine Stunde unterwegs.

Wieder rumpelt der diesmal beladene Zug durch die einzigartige Landschaft. An der Ausweiche bleibt uns etwas Zeit für Fotos, die Diema-Lok ist noch nicht da. Wir marschieren zur Brücke über die SJ-Strecke, unser "Anschlusszug" ist uns inzwischen entgegengekommen und befindet sich jetzt auf dem Rückweg zum Werk. Auf der Brücke hält der Zug. Jetzt wird uns klar, warum die Diema-Lok hinter dem Führerhaus einen um etwa 50 cm verlängerten Rahmen besitzt. Von ihm aus wird mittels eines Handrades eine Eisenplatte auf die Schienen gedrückt. Mittels einer handbetriebenen Hydraulikpumpe wird noch mehr Druck auf die Platte gebracht. Diese aussergewöhnliche Schienenbremse bewahrt in der Folge den Zug davor, dass er auf dem Gefälle von der Brücke herunter nicht ausser Kontrolle gerät. Am Ende der Gefällsstrecke wird die Eisenplatte mittels des Handrades wieder von den Schienen abgehoben, die Fahrt geht normal weiter. Nach gut zweieinhalb Stunden Erlebnis (der Lokführer entschuldigt sich für den Lärm und Gestank seiner Maschine ...) habe ich zwei Filme "verbraten" ...

| Hasselfors Gården AB<br>S-570 02 Stockaryd |     |                   |             | Spur : 600 mm | Stand: 05.08.1988 |             |                 |          |
|--------------------------------------------|-----|-------------------|-------------|---------------|-------------------|-------------|-----------------|----------|
| #                                          | Nr. | Herstellerdaten   | Bau-<br>art | Typ           | Lstg.<br>(PS)     | Gew.<br>(t) | Vmax.<br>(km/h) | Bem.     |
| #                                          |     | O&K 8 604/19..    | Bdm         |               |                   |             |                 | a)       |
| #                                          |     | Diema 2 555/1962  | Bdm         | DS 28         | 28                | 4.3         |                 | b), abg. |
| #                                          |     | Diema 2 577/1962  | Bd.         | DS 30         | 43                | 5.5         |                 | c)       |
| #                                          |     | Schöma 3 355/1971 | Bdh         | CHL 20 G      | 42                | 3.5         |                 | d)       |

a) = neu an SJ-Imprägnierwerk, Nässjö (BYCF 27) / 1974 an Hasselfors Gården, Stockaryd (später auch in Bredaryd und Stockås (siehe BE 1/87 -14-), seit 1986/88 wieder in Stockaryd)  
b) = neu an AB Försökstegelbruket, Svedala/ 1977 an Hasselfors Gården AB, Perstorps/ 1987/88 an Stockaryd  
c) = neu an Hermann Möller, Wilhelmshaven/ 1977 an Stockaryd  
d) = neu an Rördal Cementfabrik, Aalborg/Dänemark (510-332) (Spur 500 mm)/ 1981 an Stockaryd (Spur 600 mm)

#### Hällaryds Torvindustri S-570 02 Hällaryd

05.08.88/ Das Kleintorfwerk, 1947 erbaut und nach einem Brand 1952 neu errichtet, verfügt über eine 1.5 km lange 600 mm-Bahn mit zwei Streckenästen. Das Gleisnetz wurde 1977 erweitert. Es herrschte zwar kein Betrieb, doch standen, ganz gemäss schwedischem Vertrauen, alle Türen offen. Der Rollpark besteht aus einer urigen Lok aus den 50er Jahren, die u.a. aus Teilen eines Opel P4-Lastwagens besteht. Trotz zweier Handbreiten fehlender Schiene vor dem Lokschuppen liess sich das Teil nach einem Aufwand für ein Foto aus dem etwas abseits gelegenen Lokschuppen herauszerren. Der Wagenpark setzt sich aus drei im Torf-

werksgebäude abgestellten Loren zusammen. Heute gehört das Moor Hasselfors Garden AB und Hällaryds Torfindustri mietet sowohl Moor als auch Fuhrpark von dort.

#### Svenarums Torvprodukter AB S-560 13 Hok (Kvighult)

05.08.88/ Das Abbaugebiet an der Reichsstrasse 30 bei Kohult (direkt von dort aus auf der Ostseite zu sehen), das wir bereits knapp eine Woche zuvor besucht haben, verfügte jetzt über eine Lokomotive. Allerdings fehlten die in der Vorwoche gesichteten 10 Torflören. Die Gleislänge mag insgesamt rund einen Kilometer betragen, das Gleis selbst ist in der Spurweite 900 mm ausgeführt. Die Joche sind neu verschweisst, die Profile extrem blumendrahtmässig. Es gibt sehr solide Weichenkonstruktionen !

Das eigentliche Werk liegt in Kvighult (Wegweiser von der Reichsstrasse 30 aus "Torvindustri" Richtung Osten). Das Werk wurde 1940 zusammen mit einer 600 mm-Bahn in das Kvighultmossen errichtet. 1958 nagelte man auf 900 mm um, ebenso wurde die heute noch vorhandene, putzige Eigenbau-Lok mit 1-Zylinder-Jönköping-Motor umgebaut. Heute wird diese Maschine jedoch kaum noch verwendet. In den 70er Jahren entwickelte man neue Aktivitäten, erneuerte die Torffabrik wesentlich, und beschaffte 1979 eine neue Lok und neue Wagen. Anhand des Vorbilds wurde später noch eine weitere, nahezu baugleiche Lok kopiert. Eine davon läuft im Abbaugebiet bei Kohult, die andere steht in einer neuen Entladehalle in Werk. Das Gleis, das mit dem Hauptnetz im Moor nicht verbunden ist, führt nur wenige Meter aus dieser neuen Entladehalle heraus. Der Witz an der ganzen Sache: Um den Torf von dem o.g. Abbaugebiet ins Werk zu schaffen, bedient man sich eines Traktorgespannes, in das die beladenen Loren komplett hineingefahren werden. Im Werk lässt man die beladenen Loren auf das neue separate Gleisnetz rollen und entlädt diese dann, bevor die Prozedur sich in umgekehrter Reihenfolge wiederholt - eine Art Schmalspur-Culemeyer ...

#### Svensk Torv AB S-330 10 Bredaryd

05.08.88/ Das Torfwerk ist östlich der Ortschaft Bredaryd auf der Nordseite der SJ-Strecke Halmstad-Värnamo gelegen (Wegweiser "Svensk Torv AB"). Das Werk liegt leider still, die Gleise sind abgebaut. In einer Halle steht noch eine Schöma-Lok (3404/1972, CHL 20 G/ neu an Rördal Cementfabrik, Aalborg/Dänemark (510-334) (Spur 500 mm)/ 1981 an Bredaryd (Spur 600 mm)) untätig herum.

Quellen: - Diehl/Nilsson: Sv. Lok och Motorvagnar 1982-01-01, Verlag Stenvall, Malmö, 1983.  
- Diehl/Nilsson: Sv. Lok och Motorvagnar 1985-01-01, Verlag Stenvall, Malmö, 1985.  
- Fjeld: Sv. Industrimotorlok I, Sv. Järnvägsklubben, Stockholm, 1974.  
- Meddelanden från SJK-Småbaneavdelningen, div. Ausgaben

Mein Dank geht an Bent in Kolding und Bo in Stockholm.

MEDDELANDEN FRAN SJK-SMÅBANEAVDELNING  
(Mitteilungen der SJK-Schmalspurabteilung)

Die Mitteilungen des SJK-Småbaneavdelningens erscheinen pro Jahr viermal und bestehen aus jeweils 10-24 Seiten DIN A4. Sie enthalten historische und aktuelle Kurzbeiträge über normal- und schmalspurige schwedische Industriebahnen. Oft ist von deutschen Lokomotiven die Rede. Mit etwas Konzentration ist es zumindest norddeutschen Eisenbahnfreunden möglich, den Inhalt der schwedischen Artikel zu erfassen. Der Jahresbeitrag liegt derzeit bei 25,- SEK (etwa 8.50 DM), bestellen kann man bei Bo Gyllenberg, G. Huddingeve. 417 IIög, S-125 42 Alvsjö, oder per Überweisung auf das schwedische Postgirokonto Nr. 62 90 88-6 (SJK Småbaneavdelning).

Ulrich Völz

### Der Rangierbock ML x16 R

Als Nachtrag zu unserem Artikel in BE 2/86 -95- möchten wir heute noch einige Daten und Fakten ergänzen.

Die wesentlichen Varianten dieser Typenreihe dürften - gemessen an den Stückzahlen, die Ausführungen ML 116 Tr (64 Stück zwischen September 1924 und August 1925), ML 216 Tr (321 Stück zwischen Juni 1925 und Januar 1930) und ML 216 R (43 Stück zwischen September 1925 und August 1930) gewesen sein. Nicht mehr recht durchsetzen konnten sich die späte Version ML 316 F (22 Stück zwischen März 1929 und Juli 1930), sowie einige Splittergattungen (ML 116-316 G, ML 316 R, ML 416 F und ML 414 F), von denen jeweils nur wenige Exemplare gebaut wurden.

Zusammengerechnet baute man aus der Serie ML x16 insgesamt 420 Schmalspur- und 46 Normalspurfahrzeuge. Nachstehend sind sämtliche Normalspurfahrzeuge dieser Type, die nachweislich geliefert wurden, aufgeführt. Leider ist bislang die Existenz eines ML x16-Fahrzeuges in heutiger Zeit nicht bekannt.

Für die Unterstützung wieder ein herzliches Dankeschön nach Köln!

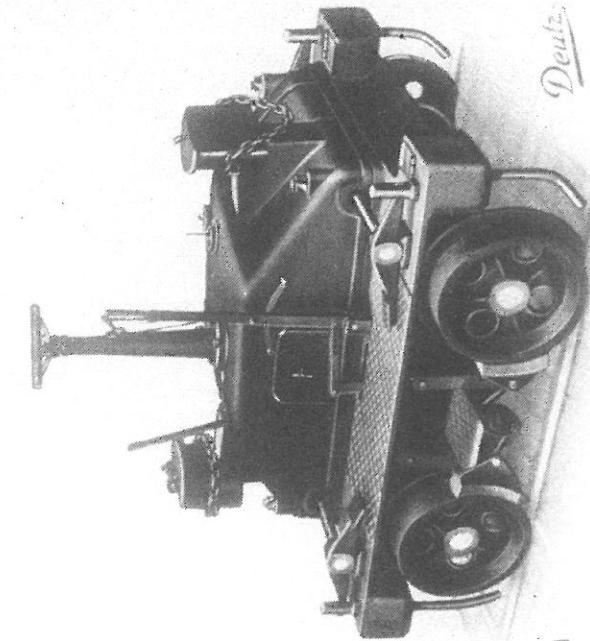
Das Foto auf der folgenden Seite zeigt den Rangierbock ML 216 R.  
KHD-Unternehmensarchiv



# DEUTZ

## Motor-Verschiebebock

| Fabrik-<br>nummer | Liefer-<br>datum | Typ      | Spur-<br>(mm) | Lstgr.<br>(PS) | Vmax.<br>(km/h) | Besteller                                                                           |
|-------------------|------------------|----------|---------------|----------------|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 6818              | 28.09.25         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Zündwerke Ernst Brün AG, Krefeld-Linn                                               |
| 6905              | 20.02.26         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Leipziger Messe; 01.04.26 an Gaswerk, Meseburg                                      |
| 6940              | 06.04.26         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Mario Carega, Rom, für SA Italo Olandese Enka, Milano/Italien (Petroli)             |
| 6941              | 10.03.26         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Sped. und Lagerhaus AG, Köln                                                        |
| 6994              | 21.05.26         | ML 216 R | 1524          | 7              | 8.5             | AB Kotka, Sulfaiceellulose, Kotka (Grönblom)/Finnland                               |
| 7000              | 07.05.26         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Kalk- und Portlandzement, "Wahlalla", D. Funk, Regensburg-Wahlallastr.              |
| 7042              | 24.07.26         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Du Croo & Brauns, London/Grossbritannien                                            |
| 7051              | 31.07.26         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Rudolf Klein AG, Wald/Rhld.                                                         |
| 7076              | 05.08.26         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Nederl. Kunstzijdefabriek, Arnhem/Niederlande                                       |
| 7087              | 24.09.26         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Konsum-Verein Wohlfahrt GmbH, Bochum                                                |
| 7111              | 06.10.26         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Mühlenwerke Obermais (Schönefelder Dominal Mühle)                                   |
| 7114              | 19.10.26         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | W. Seifer & Co., Walzemühle, Ennrang b. Trier                                       |
| 7181              | 25.11.26         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Mario Carega, Rom, für Sté. Torinese Industrie Elettriche, Torino/Italien           |
| 7195              | 18.11.26         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Ver. Granit-, Syenit- und Marmorwerke AG, Wunsiedel i. Ofr.                         |
| 7263              | 28.02.27         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Leipziger Messe; 13.04.27 an Zuckerfabrik, Brühl                                    |
| 7294              | 18.03.27         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Konsumentverein Wohlfahrt GmbH, Essen-Altenessen; zurückgenommen                    |
| 7505              | 09.03.27         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Excelsior Fahrradwerke, Gebr. Conrad & Patz AG, Brandenburg                         |
| 7507              | 04.04.27         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Ferd. Mulhens, Köln                                                                 |
| 7509              | 07.03.27         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | F. A. Neumann, Eisenkonstruktionen, Eschweiler; 11.35 zurückgenommen;               |
| 7519              | 30.06.27         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | 11.35 an B. Holländer Söhne, Stolberg                                               |
| 7593              | 25.05.27         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | "Olex" Dt. Petroleum Verkaufs GmbH, Benzinwerke, Köln-Braunsfeld                    |
| 7622              | 25.05.27         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Bauversum Freiheit, Düsseldorf-Eller                                                |
| 7627              | 21.06.27         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Wilh. Sonesson & Co. AG, Malmö/Schweden                                             |
| 7628              | 24.08.27         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Franz Müller Ww., Maschinenfabr., Geseke i. W.                                      |
| 7633              | 25.06.27         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Wagiro-Düsselgas GmbH, Köln                                                         |
| 7640              | 09.09.27         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Ernst Nierweth, Fabr. für Eisenbahnbedarf, Liblar; verkauft an Wesseling            |
| 7700              | 06.09.27         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Aktien-Zuckerfabr. Wetterau, Friedberg/Hessen                                       |
| 7728              | 30.09.27         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Peter Teslic, Sisak (Korte)                                                         |
| 7732              | 07.10.27         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Wilh. Maus, Solingen/Rhld.; zurückgenommen; 09.11.27 an Citroën-Automobil           |
| 7739              | 14.11.27         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | AG, Köln-Pohl; zurückgenommen; 26.11.28 an Telegrafenamt, Breslau;                  |
| 7765              | 28.11.27         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | 27.06.31 an Gebr. Weinheimer, Mühle, Stromberg (Gew. 2.7 t)                         |
| 7771              | 10.12.27         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Rhenania-Ossag, Mineralölwerke AG, Düsseldorf, für Tanklager Dresden                |
| 7773              | 19.01.28         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Cremer & Breuer, Tonwerk, Frechen                                                   |
| 8017              | .28              | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Rheinania-Ossag, Mineralölwerke AG, Düsseldorf, für Tanklager Dresden               |
| 8041              | 09.01.28         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Güssler & Pass, Papierfabrik, Jülich                                                |
| 8130              | 11.07.28         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Frank'sche Eisenwerke AG, Adolfshütte/Dillkr.; 03.04.28 an Stahlwerk                |
| 8177              | 29.05.28         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Brüninghaus, Abt. Eisenwerk, Westhoven, für Vorhalle i. W.                          |
| 8179              | 22.05.28         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Romeo/Italien                                                                       |
| 8500              | 04.10.28         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Gottfried Lindner AG, Waggonfabr., Ammendorf b. Halle                               |
| 8505              | 18.10.28         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Großsteinberg b. Leipzig                                                            |
| 8507              | 24.10.28         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Adlerwerke AG, vorm. H. Kleyer, Frankfurt/M. —                                      |
| 8597              | 24.01.29         | ML 216 R | 1435          | 7              | 8.5             | Paul Naber, Kohlengroßhandlung, Rheydt                                              |
| 8861              | 25.07.29         | ML 316 R | 1435          | 8              | 8.5             | Benzinraffinerie, Köln-Brausfeld                                                    |
| 9334              | 02.08.30         | ML 216 R | 1435          | 8              | 8.5             | Kalkwerk und Hartsteinfabr. Wemding, Wemding                                        |
| 9543              | 24.10.29         | ML 316 R | 1435          | 8              | 8.5             | Sylvarsko Drustvo A.D., Lapavo                                                      |
| 9650              | 25.10.30         | ML 316 R | 1435          | 8              | 8.5             | Mines Fernand et Anna, Wittenheim, für Grube Fernand                                |
|                   |                  |          |               |                | 8.5             | Tuffstein- und Basalt-Lava-Werke, Kotthenheim (zunächst leihw., sp. fest)           |
|                   |                  |          |               |                | 8.5             | (Gew. 2.7 t)                                                                        |
|                   |                  |          |               |                | 8.5             | Georg Bauckel, Lauf a. P.; jetzt (18.11.31): Allemann, Zündwarenfabr., Grafenwiesen |
|                   |                  |          |               |                | 8.5             | Alexander Schöller & Co., Zuckerfabr., Jülich; zu schwach, zurückgenommen           |
|                   |                  |          |               |                | 8.5             | (Gew. 2.7 t)                                                                        |



Werkfoto Deutz

Kurzmeldungen

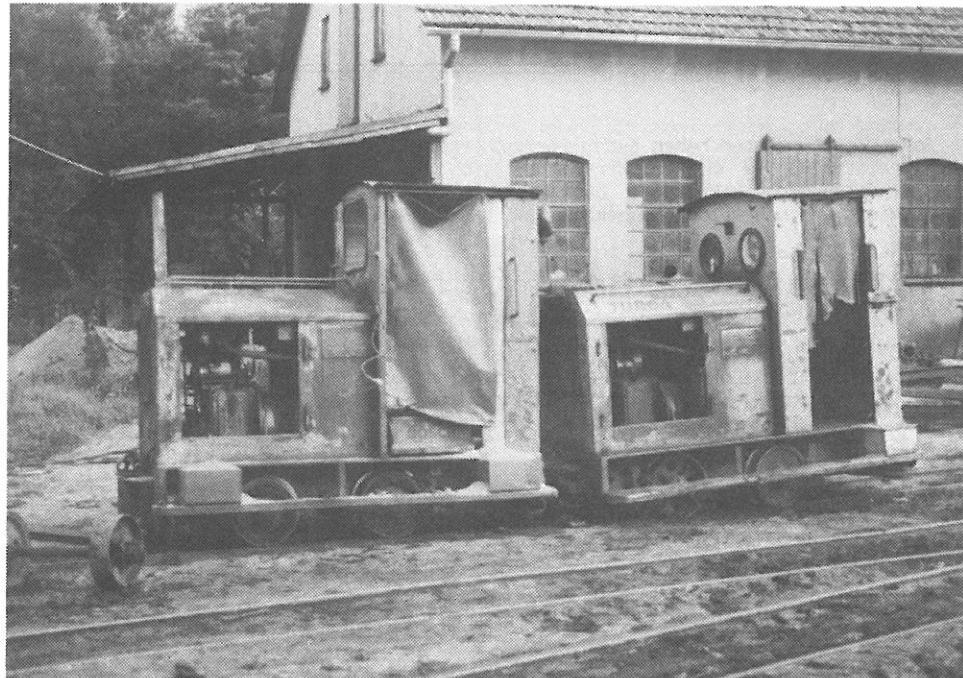
Turba-Torfindustrie  
2862 Neu St. Jürgen

03.09.88/ Nachdem das Werk am BOE-Bahnhof vor einigen Jahren niedergebrannt ist, wurden dort neue Betriebsanlagen errichtet. Verarbeitet wird hier hauptsächlich Frästorf, der in einer grossen Miete am Werk angehäuft wird.

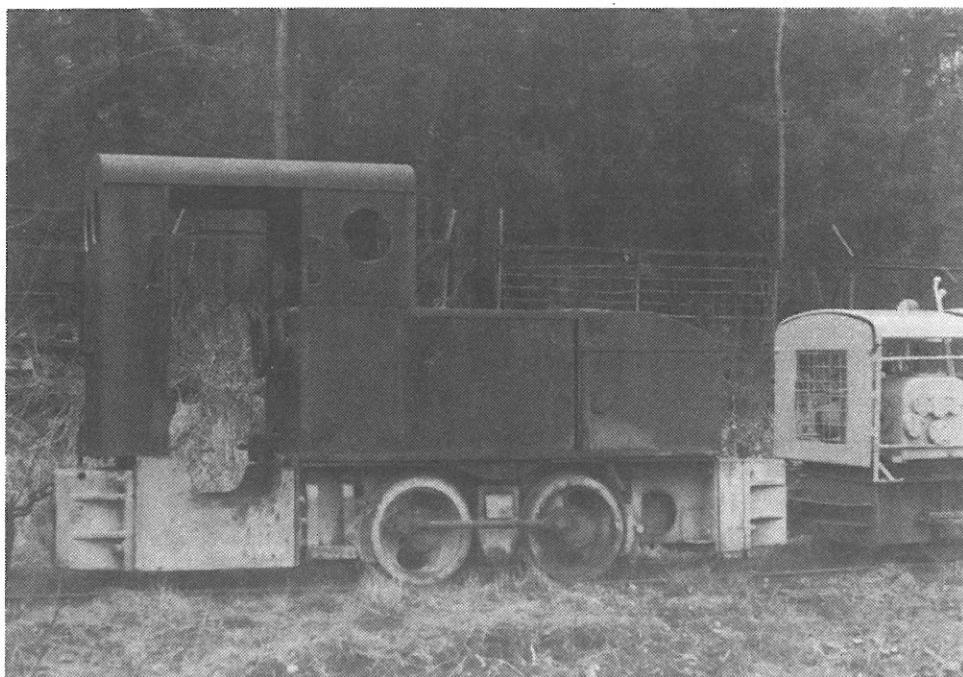
| Turba-Torfindustrie<br>2862 Neu St. Jürgen |         |                 |             | Spur : 600 mm<br>Stand: 03.09.1988 |               |             |                 |         |
|--------------------------------------------|---------|-----------------|-------------|------------------------------------|---------------|-------------|-----------------|---------|
| #                                          | Nr.     | Herstellerdaten | Bau-<br>art | Typ                                | Lstg.<br>(PS) | Gew.<br>(t) | Vmax.<br>(km/h) | Bem.    |
| #                                          | Schöma  | 240/1936        | Bdm         |                                    | 30            | 4.2         | 12              | neu, a) |
|                                            | Schöma  | 511/1940        | Bdm         |                                    | 12            |             |                 | neu, b) |
|                                            | Schöma  | 628/1942        | Bdm         | FBB                                | 25            | 3           |                 | neu, c) |
|                                            | Schöma  | 866/1947        | Bdm         |                                    | 25            | 3.75        |                 | neu, a) |
| #                                          | Diema   | 1 233/1948      | Bdm         | DS 12                              | 12            |             |                 | neu     |
| #                                          | Diema   | 1 579/1953      | Bdm         | DS 22                              | 25            |             |                 | neu     |
| #                                          | Diema   | 1 701/1954      | Bdm         | DS 12                              | 14            |             |                 | neu     |
| #                                          | Diema   | 1 920/1956      | Bdm         | DS 14                              | 14            | 2.8         |                 | d)      |
| #                                          | Diema   | 2 069/1957      | Bdm         | DS 14                              | 14            | 2.8         |                 | neu     |
| #                                          | Diema   | 2 549/1962      | Bdm         | DS 20                              | 22            | 3.3         |                 | e)      |
| #                                          | Deutz   | 10 003/1931     | Bdm         | MLH 322 F                          | 15            | 4.5         | 8.5             | f)      |
|                                            | Demag   | 2 234/1939      | Bdm         | ML 15                              | 15            | 4           |                 | g)      |
|                                            | Hatlapa | 7 559/1954      | Bdm         | Junior II                          | 5             | 1.35        | 6.5             | g)      |
|                                            | Diema   | 1 870/1956      | Bdm         | DL 6                               | 5.5           | 1           |                 | h)      |

a) = abgestellt  
 b) = 1981 vorhanden, vor 1984 verschwunden  
 c) = neu an Turba/ an ASB Erdenwerke Helmut Aurenz, Neustadt/Rbge./ 1980 an ASB Erdenwerke Helmut Aurenz, Lührsbockel (9)/ vor 1988 verschwunden  
 d) = neu an Kieselgurwerk Schwindebeck GmbH, Schwindebeck/ nach 1984 an Turba  
 e) = Ziegelwerk Reitz, Hatzfeld-Reddighausen/ nach 1984 an Turba  
 f) = neu an Lagerhaus Solothurn, Kieswerk Lenzingen/Schweiz/ an Trevisan-Wyss Kieswerke/ 1986 an B. v. Engelen (Standort: Neu St. Jürgen)  
 g) = Th. Gugel, Ziegelwerk, Neuhausen/Fildern/ an Erich Horn, Holzgerlingen (Eisenbahnfreund)/ 1983 an B. v. Engelen (Standort: Neu St. Jürgen)  
 h) = neu an Jürgen Pape, Ziegelei, Bevern Kr. Bremervörde/ vor 1981 an A. Knopf (Standort: Neu St. Jürgen, später Giehle)/ ca. 1984 an Glienke, Nordstrandischmoor

Die Bahnstrecke ins Teufelsmoor liegt zwar noch, wird jedoch offenbar nur noch seltenst befahren. Am Stichtag sahen die Gleise so aus, als ob wohl seit 6-8 Wochen nichts mehr gefahren ist. Der Feldbahnbetrieb im Moor läuft nach wie vor.



Turba, Neu St. Jürgen: Diema 1920 (links) und Diema 1701 (beide auf dem oberen Foto) - unten die alte Deutz-Lok (10003) (03.09.88).



Schon seit Jahren haben auch Eisenbahnfreunde Lokomotiven in Neu St. Jürgen hinterstellt. Im Moor-Torfwerk befand sich 1981 eine Diema-Lok, heute existiert dort eine ganze Lokparade. Doch auch die Torfwerkslokomotiven sind teils neu lackiert und haben Zuwachs bekommen.

SCHÖMA Christoph Schöttler Maschinenfabrik GmbH (BE 4/87 -213-)  
2840 Diepholz

06.09.88/ Ein Kurzbesuch beim Diepholzer Lokomotivhersteller bot die im Folgenden aufgeführten Lokomotiven - ergänzende Informationen, die von einem Besuch am 01.07.88 stammen, sind mit entsprechender Kennzeichnung angefügt.

1435 mm:

1 Schöma 4941/1987, CFL 350 DCLR, 343 PS, 42 t, und 2 Schöma 4943/1987, CFL 350 DCLR, 343 PS, 42 t, wurden im Juli/August von der ArGe Freudensteintunnel West nach Beendigung der Bauarbeiten dort zurückgenommen, sollen überholt werden und warten im Freigelände auf einen Käufer.

Schöma 3035/1967, CFL 45 DZR, 58 PS, 12 t, war bereits im vergangenen Jahr hier (vgl. BE 4/87 -213-). Noch immer hat man mit dieser Loks nichts Konkretes vor.

Eine fabrikneue Lok, bestimmt für einen Kunden im Inland, war in Bau. Eine weitere, irgendwann mal gebraucht übernommene Schöma-Lok (vielleicht die von Alfred Teves ??? - vgl. BE 4/87 -213-) befand sich in Aufarbeitung und soll anschliessend nach Dänemark gehen.

Ferner befand sich O&K 26676/1970, MB 125 N, 120 PS, 20 t, 18 km/h, neu an Ver. Dt. Metallwerke, Frankfurt, für Heddernheim/ 1984 an Chemetall, Langelsheim, zur Hauptuntersuchung hier.

Weiterhin waren am 01.07.88 zwei weitere, fabrikneue Schöma-Loks in Bau, davon eine für die Benteler Werke, Dinslaken, die andere für die Grillo Werke, Ruhr (Brian, what's that?).

750 mm:

Eine grosse Schöma-Grubenlok, noch ohne Schilder, war in Bau, bestimmt für Kali & Salz (?).

Weiterhin waren am 01.07.88 noch die fabrikneue Schöma 4967/1988, CFL 180 DCL, 185 PS, 20 t, für den Bau des Koralpe-Tunnels in Österreich vorgesehen, sowie Schöma 4670/1983, CFL 200 DCL, 258 PS, 25 t, zunächst neu nach Saudi-Arabien, später nach Österreich, jetzt durch Schöma zurückgenommen und für einen Einsatz in Marokko umgebaut, im Hause.

600 mm:

Schöma 4968/1988, CFL 45 B, 78 PS, 7 t, und Schöma 4969/1988, CFL 45 B, 78 PS, 7 t, waren gerade fertiggestellt und werden über Krupp Stahlexport nach Indonesien geliefert.

Weiterhin war am 01.07.88 Schöma 4960/1988, CHL 30 G, 37 PS, 4 t, als Neubau für Minas Palomar in Spanien bestimmt.

Eine bereits im ersten Halbjahr 1988 gelieferte Feldbahnlokomotive ist Schöma 4959/1988, CHL 20 G, 43 PS, 3.5 t, die an das Torfwerk Böske, Arkeburg, ging und im Goldenstedter Moor läuft.

Die andere Diepholzer Lokomotivfabrik gab's leider nur von aussen zu sehen. Durch eine offene Hallentür lugte eine Bundeswehr-Lok (Type DS 90), und man war eifrig damit beschäftigt, Rottenkraftwagen (?) zu bauen. Hinter dem Werk stand eine normalspurige, schwarze, zweiachsige Deutz-Lok, Type A4M 420 R oder verwandt, eventuell auch eine Nachkriegstype - Herkunft natürlich unbekannt. Die vor Jahren an derselben Stelle abgestellte V 20 der Britischen Rheinarmee ist inzwischen verschwunden (wohin ?).

ASB Erdenwerke, Helmut Aurenz  
3057 Neustadt/Rbge.

13.04.88/ Das ASB-Erdenwerk liegt am Ortsausgang von Neustadt/Rbge. rechts der Strasse nach Mardorf. Der Bahnübergang am Werk selbst wird (z.Zt.?) nicht befahren. Lässt man das Werk rechts liegen und fährt in Richtung Mardorf weiter, so erscheint ein weiterer Bahnübergang. Von hier ab führt die Feldbahn über mehrere Kilometer neben der Strasse her, und erst hinter dem danach folgenden dritten Bahnübergang verschwindet dieses Gleis in einem Abbaugebiet. Von der Strasse aus hat man einen guten Einblick in den sehr umfangreichen und regen Feldbahnbetrieb. Zudem kann man an der Strasse auch ungehindert fotografieren. Fast immer rumpelt ein Zug auf dem Streckenabschnitt entlang der Strasse. Auch der spät erscheinende Eisenbahnfreund bekommt etwas zu sehen. Erst gegen 17.00/17.30 Uhr neigt sich der Feldbahnbetrieb dem Ende. Einige Loks und Züge bleiben über Nacht im Moor stehen.

| ASB-Erdenwerke, Helmut Aurenz, Werk Neustadt/Rbge.<br>3057 Neustadt/Rbge. |     |                   |             |          |              |             |                 | Spur : 600 mm | Stand: 17.10.1980 |
|---------------------------------------------------------------------------|-----|-------------------|-------------|----------|--------------|-------------|-----------------|---------------|-------------------|
| #                                                                         | Nr. | Herstellerdaten   | Bau-<br>art | Typ      | Lsg.<br>(PS) | Gew.<br>(t) | Vmax.<br>(km/h) | Bem.          |                   |
| #                                                                         | 1   | Schöma 336/1938   | Bdm         |          | 16           | 2.75        | 12              | a)            |                   |
| #                                                                         | 5'  | Schöma 647/1942   | Bdm         |          | 25           | 3.75        |                 | b)            |                   |
| #                                                                         |     | Schöma 717/1943   | Bdm         |          | 25           | 3.75        |                 | c), abg.      |                   |
| #                                                                         |     | Schöma 735/1943   | Bdm         |          | 25           | 3.75        |                 | d), abg.      |                   |
| #                                                                         |     | Schöma 789/1947   | Bdm         |          | 22           | 3.75        |                 | e), abg.      |                   |
| #                                                                         | 3   | Schöma 4 347/1979 | Bdh         | CHL 20 G | 40           | 3           |                 | neu           |                   |
| #                                                                         | 4   | Schöma 4 345/1979 | Bdh         | CHL 20 G | 40           | 3           |                 | neu           |                   |
| #                                                                         | 5   | Schöma 4 346/1979 | Bdh         | CHL 20 G | 40           | 3           |                 | neu           |                   |

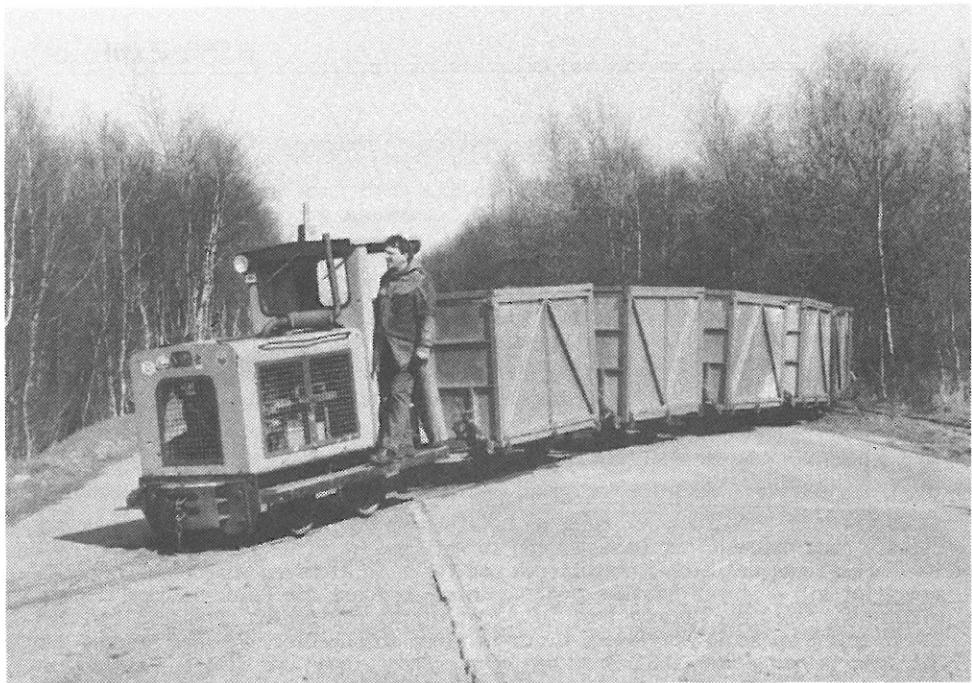
a) = neu an Moorverwertung Neustadt/ an ASB, Neustadt/ 1986 an Torfw. Dieter Meiners, Steinau-Südwestseite (8)

b) = neu an Torfw. E. Liedtke, Neudorf-Platendorf/ an ASB, Neustadt

c) = neu an Moorverwertung Neustadt/ an ASB, Neustadt

d) = neu an L. Hornung, Neudorf-Platendorf/ an ASB, Neustadt/ 1981/82 an ASB, Lührsbockel (Lok trug früher mal die Nr. 53)

e) = neu an Torfw. E. Liedtke, Neudorf-Platendorf/ an ASB, Neustadt



ASB Erdenwerke, Neustadt: Moderne Schöma-Loks, aufgenommen von der Strasse nach Mardorf aus (13.04.88).



Doch das war's auch schon. Ansonsten bleiben nur negative Eindrücke. Da sind zunächst einmal die zahlreichen Lkw (am Stichtag rund 30-40 Stück, z.T. von weiter!), die um das Werk herum zur Beladung bereitstehen und sich gezwungenmassen durch den engen Neustädter Ortskern zwängen müssen. Und da ist das unschlagbar abweisende Personal; im Büro wird man extrem kurzangebunden abgewiesen, das Lokpersonal ist ebenfalls wortkarg und erklärt sich nicht einmal mit einem Blick auf's Fabrikschild einverstanden.

So ist über den Lokbestand natürlich nur das zu berichten, was man von der Strasse aus sieht und was sich aus anderen Quellen ergibt: Die Torfzüge werden fast ausschliesslich von modernsten Schöma-Loks gezogen. Im Bauzugeinsatz sind auch ältere Loks (z.B. Lok 2, oder Lok 12 (= ex Dyckerhoff-Lok 1)) anzutreffen.

Vorstehend ist der Bestand vom 17.10.1980 aufgeführt - mit dem teilweise vermuteten Bestand vom 13.04.1988 hat der allerdings nicht mehr viel gemeinsam:

Mittlerweile hat man sich von den meisten alten Loks wohl getrennt - auch aus dem Bestand der 1981 vom Torfwerk Dyckerhoff übernommenen Loks sind heute wohl nur noch wenige vorhanden. Der in der Folge aufgelistete Fahrzeugbestand muss nicht vollständig sein, z.B. bietet sich das Vorhandensein der Loks 1, 6 und 7 geradezu an ...

| ASB-Erdenwerke, Helmut Aurenz, Werk Neustadt/Rbge.<br>3057 Neustadt/Rbge. |     |                   |             |          |               |             | Spur : 600 mm   | Stand: 13.04.1988 |
|---------------------------------------------------------------------------|-----|-------------------|-------------|----------|---------------|-------------|-----------------|-------------------|
| #                                                                         | Nr. | Herstellerdaten   | Bau-<br>art | Typ      | Lstg.<br>(PS) | Gew.<br>(t) | Vmax.<br>(km/h) | Bem.              |
| #                                                                         | 2   | Schöma (alt)/19.. | Bdm         |          |               |             |                 |                   |
| #                                                                         | 3   | Schöma (neu)/19.. | Bdh         |          |               |             |                 |                   |
| #                                                                         | 4   | Schöma 4 345/1979 | Bdh         | CHL 20 G | 40            | 3           |                 | neu               |
| #                                                                         | 5   | Schöma 4 346/1979 | Bdh         | CHL 20 G | 40            | 3           |                 | neu, a)           |
| #                                                                         | 8   | Schöma 4 509/1982 | Bdh         | CHL 20 G | 40            |             |                 | neu, a)           |
| #                                                                         | 9   | Schöma 4 510/1982 | Bdh         | CHL 20 G | 40            |             |                 | neu, a)           |
| #                                                                         | 10  | Schöma (neu)/19.. | Bdm         |          |               |             |                 |                   |
| #                                                                         | 11  | Schöma (neu)/19.. | Bdh         |          |               |             |                 |                   |
| #                                                                         | 12  | Schöma 744/1944   | Bdm         |          |               | 25          | 3.75            | b)                |

(alt) und (neu) beziehen sich auf die augenscheinliche Bauform.

a) = Ortsangabe: Lührsbockel, jedoch läuft in Lührsbockel nach wie vor nur eine moderne Schöma-Lok (ohne Schilder) - möglicherweise FNr. 4366.

b) = neu an Torfw. Eduard Dyckerhoff, Poggenhagen (1) / 1981 an ASB, Neustadt

Weitere Lokomotiven, die fabrikneu von Schöma geliefert wurden (wobei die Ortsangaben nicht unbedingt für die Lokomotiven bindend sind):

Schöma 4366/1979, CHL 20 G, 600 mm, 40 PS, für Pleidelsheim  
 Schöma 4456/1983, CHL 20 G, 600 mm, 40 PS, für Neustadt  
 Schöma 4457/1983, CHL 20 G, 600 mm, 40 PS, für Neustadt  
 Schöma 4782/1985, CHL 30 G, 900 mm, 63 PS, für Kanada

Die Werksanlagen des ehemaligen Torfwerkes Dyckerhoff in Poggenhagen existieren übrigens nach wie vor. Auf einem Teil des Geländes wird heute Styropor hergestellt, Dyckerhoff handelt auch nach wie vor mit Torf, wobei dieser per Bahn angeliefert und mit dem Lkw weitertransportiert wird. Die Normalspurlok (0&K 20595/1935, RL 3) ist noch in gutem Zustand vorhanden, wird aber nur sehr selten eingesetzt. Die Bundesbahn stellt ladegerecht zu. Von der Feldbahn gibt es keine Spuren mehr. Die Bahn vom Moor ins Werk ist restlos abgebaut, Dyckerhoffs frühere Moorgebiete sind heute dem ASB-Erdenwerk in Neustadt zugeordnet, das es leider versäumt hat, diese Gelegenheit für den umweltfreundlicheren Weitertransport des Torfes per Bahn zu nutzen.

Zur "Ehrenrettung" der ASB-Erdenwerke sei gesagt, dass der Eisenbahnfreund im Werk 3 (Lührsbockel) wesentlich bessere Karten hat und auf freundliches Büropersonal trifft.

Torfwerke Neustadt GmbH & Co. KG  
3057 Schneeren

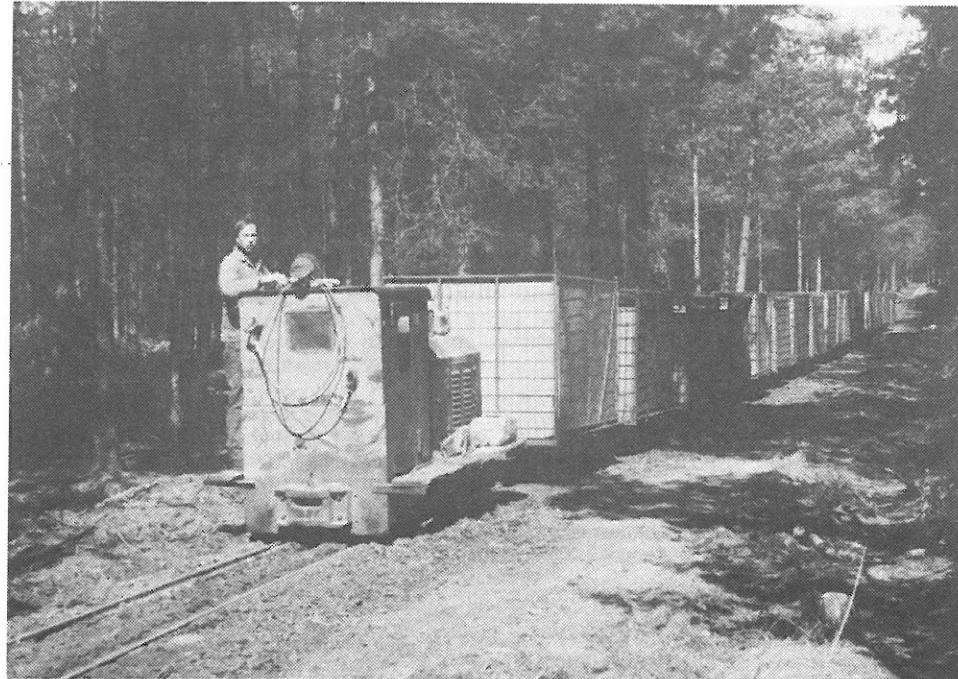
13.04.88/ Das zweite Werk, das im Toten Moor östlich von Neustadt/Rbge. mit dem Torfabbau beschäftigt ist, liegt an der Strasse von Schneeren zur Bundesstrasse 6 kurz vor deren Einmündung mitten in einem jungen Kiefernwald. Im Gegensatz zu den im selben Abbaugebiet tätigen ASB-Erdenwerken wird der Torf hier durch Stechen gewonnen. Das Personal ist sehr freundlich und aufgeschlossen, der Juniorchef erlaubt ohne weiteres das Fotografieren der Loks.

| Torfwerke Neustadt GmbH & Co. KG<br>3057 Schneeren |     |                 |             |     | Spur : 600 mm | Stand: 13.04.1988 |                 |      |
|----------------------------------------------------|-----|-----------------|-------------|-----|---------------|-------------------|-----------------|------|
| #                                                  | Nr. | Herstellerdaten | Bau-<br>art | Typ | Lsg.<br>(PS)  | Gew.<br>(t)       | Vmax.<br>(km/h) | Bem. |

|   |       |            |     |          |     |      |  |      |
|---|-------|------------|-----|----------|-----|------|--|------|
| # | Diema | 1 711/1954 | Bdm | DL 8     | 11  |      |  | a)   |
| # | Diema | 2 101/1957 | Bdm | DL 8     | 10  | 2    |  | b)   |
| # | Diema | 2 205/1958 | Bdm | DS 28    | 28  | 4.3  |  | c)   |
| # | Diema | 2 792/1965 | Bdm | DS 20    |     | 4    |  | d)   |
| # | Diema | 2 807/1965 | Bdm | DL 8     |     | 2    |  | e)   |
| # | Diema | 2 993/1968 | Bdm | DL 6/3   | 8.5 | 1.15 |  | f)   |
| # | ?     | /19...     | Bdm | Sch'kuli |     |      |  | abg. |

- a) = neu an Castroper Maschinenziegelei, E. Lessmöllmann, Castrop-Rauxel/ an Torfw. Neustadt
- b) = neu an Tonwerk Ansbach, Ansbach/ 198. an Diema/ 1984 an Torfw. Neustadt
- c) = neu an Goerg & Schneider, Tonbergbau, Siershahn/ an Torfw. Neustadt
- d) = neu an Feldbahnfabrik Breidenbach, Mannheim (DS 14, 2.8 t)/ an Torfw. Neustadt
- e) = neu an Adam Höring, Bauunt., Baustelle Angelbachtalbrücke, Station Wiesbach b. Heidelberg
- f) = neu an Torfw. Ludwig Willenborg, Vechta/ an Torfw. Neustadt

Die Feldbahnstrecke ist unerwartet reizvoll. Vom Werk aus führt sie zunächst rund 1.5 km bergauf und bergab mit mehreren Kurven mitten durch den jungen Kiefernwald (Winfried, das ist echt 'was für Dich - tolle Fotomotive möglich!')



Torfwerk Neustadt: Diema 2205 zieht gerade einen Leerzug durch den Kiefernwald (14.04.88).

Staatsbad Nenndorf, Hagenburg: Diema 2641 im Abbaugebiet. Es werden Gleise verlegt (14.04.88).



zur Miete. Dort gabeln sich auch die Streckengleise, die von dort in zwei verschiedene Abbaugebiete führen. An der Miete selbst gibt es etliche Bahnüberwege, die mit recht witzig anmutenden Schildern gesichert sind: Nicht die übliche Dampflok, sondern ein elektrischer Schnelltriebwagen ziert das rotgeränderte, dreieckige Warnschild!

Der Lokbestand setzt sich aus sechs Diema-Maschinen zusammen, die allesamt gebraucht - meist (oder alle?) vom Hersteller übernommen wurden, denn das Werk gibt es erst seit 1975. Die deutlichste, äußerlich erkennbare Handschrift einer "Diema-Kur" trägt die Lok mit der Fabriknummer 2792, nämlich ein hochgesetztes Führerhaus.

Der Schienenkuli (Hersteller?) steht am Ende eines Abstellgleises im Werk. Hinweise auf seinen Hersteller gibt das Fahrzeug nicht, bestückt ist es mit einem KHD-(Austausch)Motor, F1L 712, Nr. 3638103 und einem Stromag-Getriebe, W480/2.6, Nr. 207, Baujahr 1961.

Staatsbad Nenndorf  
3052 Bad Nenndorf / 3051 Hagenburg

13.04.88/ Das Staatsbad Nenndorf betreibt in den Meerbruchswiesen östlich des Hagenburg-Kanals am Steinhuder Meer eine 600 mm-Feldbahn. Sie dient dem Abtransport des für die Heilbehandlung in Bad Nenndorf erforderlichen Moorschlamms. Ihre Notwendigkeit ergibt sich aus der Tatsache, dass das Abbaugelände mit Lkw nicht direkt befahrbar ist.

|                                                                        |     |                               |             |       |               |             |                 |          |
|------------------------------------------------------------------------|-----|-------------------------------|-------------|-------|---------------|-------------|-----------------|----------|
| Staatsbad Nenndorf<br>3052 Bad Nenndorf/Betriebsstelle: 3051 Hagenburg |     |                               |             |       | Spur : 600 mm |             |                 |          |
| #                                                                      | Nr. | Herstellerdaten               | Bau-<br>art | Typ   | Lstg.<br>(PS) | Gew.<br>(t) | Vmax.<br>(km/h) | Bem.     |
| #                                                                      | oNr | O&K /19..<br>Diema 2 641/1963 | Bdm<br>Bdm  | DS 20 | 22            | 3.3         |                 | a)<br>b) |

a) = Verbleib vor ca. 20 Jahren unbekannt  
b) = neu an Gustav Bertram, Baumaschinen, Hannover/ an Staatsbad Nenndorf

Die Betriebsmittel bestehen aus einer Diema-Lok, 22 Kipploren (0.75 cbm) und einer Flachlore. Die Gleislänge beträgt rund 500 m. Bis vor rund 20 Jahren gab es noch eine offene O&K-Lokomotive und einige Auflegedrehscheiben.

In der Regel wird mit 14 Loren gefahren, die von der Lokomotive leer zur Beladung geschoben und beladen gezogen werden. Sobald der Zug auf das direkt an der Abstichkante liegende Ladegleis gedrückt worden ist, beginnt die Beladung der Loren mit einem Atlasbagger. Auf dem Wege vom Abbaugebiet zur Entladerampe muss der Zug durch den Lokschuppen fahren, der bei Betriebsruhe durch zwei Garagen-tore verschlossen ist. Dem Lokschuppen angegliedert ist auch ein Aufenthaltsraum für das Personal. Danach kreuzt der Zug die Strasse von Hagenburg zum Bootsanleger am Meer, um daraufhin sofort über eine Weiche in das parallel zur Strasse verlaufende Gleis einzubiegen. Nach weiteren knapp 300 Metern erreicht der Zug

dann die Rampe. Am Fuss der Rampe wird der Zug geteilt und die Loren werden mittels einer Seilzuganlage, deren Antrieb in einer Holzbude am anderen Ende der Rampe untergebracht ist, die Rampe hinaufgezogen. Die Entleerung der Loren erfolgt durch einen parallel zum Feldbahngleis verschiebbaren Trichter in den darunterstehenden Volvo-Lkw.

Fahrbetrieb herrscht in der frostfreien Zeit montags bis samstags, wobei im vierzehntägigen Wechsel der Montag und Samstag einer Woche jeweils arbeitsfrei sind. Das Personal ist sehr freundlich und aufgeschlossen.

Der räumlichen Nähe wegen sei hier auf die bis ca. 1970 auf der westlichen Seite des Hagenburger Kanals betriebene Feldbahn des Staatsbades Eilsen hingewiesen. Lokomotive und Loren verschwanden mit der Betriebseinstellung, die Gleise zwei Jahre später. Eine Gleisverbindung beider Moorbahnen hat nie bestanden. Der Moorschamm für Bad Eilsen wurde über eine eigene Rampe umgeladen.

Auch heute gibt es noch eine Abbaustelle des Staatsbades Eilsen in Hagenburg, die jedoch ohne Feldbahn auskommt. Nichtsdestotrotz verfügt das Staatsbad Eilsen nach wie vor über eine Feldbahn, die wo liegt?

Torfwerk Heinrich Wulfes, Werk Lüder  
3121 Lüder

13.07.88/ Das kleine Torfwerk liegt südlich der Ortschaft Lüder und ist - trotz anderslautenden Informationen selbst kleinmasstäbiger Karten - nicht von Süden her zu erreichen (jedenfalls nicht mit Michaels 280 T). Der Fuhrpark des Werkes setzt sich aus je zwei Diema- und Schöma-Loks zusammen. Eine der Diema-Loks ist im Moor tätig, die schilderlose Schöma-Lok versieht den Streckendienst und im Werk anfallende Rangierarbeiten. Weiterhin sind rund 60 Holzkäfigloren und ein toller Personenwagen vorhanden.

|                                                    |     |                               |             |     |               |             |                 |                |
|----------------------------------------------------|-----|-------------------------------|-------------|-----|---------------|-------------|-----------------|----------------|
| Torfwerk Heinrich Wulfes, Werk Lüder<br>3121 Lüder |     |                               |             |     | Spur : 600 mm |             |                 |                |
| #                                                  | Nr. | Herstellerdaten               | Bau-<br>art | Typ | Lstg.<br>(PS) | Gew.<br>(t) | Vmax.<br>(km/h) | Bem.           |
| #                                                  |     | Gmdr /19..<br>Schöma 376/1938 | Bdm         |     |               | 10/12       | 2.5             | a)<br>b), abg. |
| #                                                  |     | Schöma /19..                  | Bdm         |     |               |             |                 |                |
| #                                                  |     | Diema 2 592/1963              | Bdm         | DL6 |               | 8           | 1.15            | c)             |
| #                                                  |     | Diema 2 726/1964              | Bdm         | DL6 |               | 8           | 1.15            | d)             |

a) = 1984 noch abg. vorhanden, 1988 nicht mehr vorhanden  
b) = neu an Gutsverwaltung Triangel, Gifhorn/ an Heinrich Wulfes, Lüder  
c) = neu an Torfw. Heinrich Geralts, Fehndorf Kr. Meppen/ 09.86 an Heinrich Wulfes, Lüder  
d) = neu an Torfw. Heinrich Wulfes, Neudorf-Platendorf/ an Werk Lüder

Krupp MaK GmbH (BE 4/87 -209-)  
4130 Moers

07.09.88/ Der Blick in die Werkhallen bzw. auf das Freigelände zeigt zwar ein volles Haus, doch die Mehrzahl der hier vorhandenen Lokomotiven gehört OnRail und wartet auf einen Käufer. Die folgenden Lokomotiven befanden sich bei MaK zur Reparatur bzw. Hauptuntersuchung:

|       |                                 |                                                                                              |
|-------|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| -     | Hen 28640/1956, Cdh , 45 t      | / gehört der Bundeswehr                                                                      |
| 2     | MaK 1000253/1964, Ddh , 1000D   | / gehört der Rhenus WTAG, Berlin                                                             |
| D III | Jung 12347/1956, Cdh , 42 t     | / gehört der Stadt Krefeld                                                                   |
| DE 91 | MaK 1000838/1986, BBde, DE 1002 | / gehört der KBE, Unfallschaden Mai '88                                                      |
| 7     | MaK 600345/1962, Cdh , 650 C    | / gehört Wolff Walsrode AG                                                                   |
| 10    | MaK 220084/1964, Bdh , 240 B    | / gehört VTG, Duisburg                                                                       |
| -     | DWK 715/1941, Bdm , 160 B       | / gehört MaK ("Sprotte")                                                                     |
| D 2   | Hen 25265/1955, .dh ,           | / gehört den Mannesmannröhren-Werken,<br>(aber nicht Werk Mülheim), erhält Funkfernsteuerung |

Als Besitzer für die folgenden Loks wird OnRail genannt. Falls ein Interessent auftritt, wird die entsprechende Lok bei MaK überholt.

|       |                                     |                                                                                                                 |
|-------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| -     | Krupp 3781/1961, Cdh , 45 t         | / ex Krupp Stahlbau, Essen                                                                                      |
| L 102 | Diema 3286/1972, Bdh , DVL 150/1.1/ | / ex Hamburger Stahlwerke (2)                                                                                   |
| 1     | KHD 56122/1956, Bdh , T4M 625 R     | / ex HKG Häfen Köln GmbH                                                                                        |
| V 20  | Krupp ..../19.., Bdh , 34 t         | / ex Texaco                                                                                                     |
| -     | Diema 2620/1963, Bdh , DVL 120      | / ex Lübecker Hafenges., Lübeck                                                                                 |
| 46    | MaK 1000248/1966, BBdh, V 100 PA    | / ex Ods Herreds Jernbane/Dänemark                                                                              |
| 45    | MaK 1000244/1965, BBdh, V 100 PA    | / ex Ods Herreds Jernbane/Dänemark, war<br>zuletzt Leihlok bei WHE und RAG, ZuH Mitte (10 Wochen, bis 01.09.88) |

Eisenbahnfreunde sollen die Eigentümer einer ohne Achsen auf einem Flachwagen positionierte Köf sein:

- KHD 46936/1948, Bdh , A6M 517 R / gehört Eisenbahnfreunden

Kurz noch einige Informationen zur NIAG: Die Lok 7, KHD 47342/1944, Bdh, A6M 517 R, ist nicht, wie teils gemeldet wird, 1987 verschrottet worden. Sie steht nach wie vor in Moers, allerdings ohne Motor und in schrottigem Zustand. Ihre Aufgaben hat seit Kurzem offenbar eine ex DB-Köf übernommen: D&K 26009/1959, geliefert als Köf 6602, später 323 170, + Bw Oberhausen 17.12.87, rangierte hinter der MaK-Werkstatt in NIAG-Diensten.

Die letzten G 321 B-Lieferungen der MaK-Filiale in Moers sind:

MaK 220114/30.04.87, geliefert an Industrieterrain Düsseldorf-Reisholz (F1)  
MaK 220115/05.08.87, geliefert an Industrieterrain Düsseldorf-Reisholz (F2)  
MaK 220116/31.05.88, geliefert an DOW-Chemical, Terneuzen/Niederlande

Derzeit liegt noch nichts Neues in Sachen G 321 B in Moers an.



MaK, Moers: Die obere Aufnahme zeigt von links die Lok 45 (ex OHJ/Dänemark), Krupp 3781/1961 und L102 (Diema 3286/1972, ex Hamburger Stahlwerke). Unten ist die blaue Kleinlok "irgendwelcher Eisenbahnfreunde" zu sehen (KHD 46936) (07.09.88).



## Bahn-Express

Eisenbau Krämer  
4350 Recklinghausen

27.10.87/ Auf dem Normalspurgleisanschluss des Stahlbaubetriebes verkehrt eine rote Henschel-Lok älterer Bauart. Dem Vernehmen nach kam sie etwa 1974 vom Hauptbetrieb in Hilchenbach-Dahlbruch. Dort herrscht heute ebenfalls noch Werkbahnbetrieb.

Weiterhin ist auf einem innerbetrieblichen Gleisstück (ohne Verbindung zur DB) ein Breuer-Traktor im Einsatz. Er dient dazu, grossformatige Bauteile zwischen zwei Hallen zu transportieren. Dazu schleppt er einen speziellen Anhänger hinter sich her.

| Eisenbau Krämer<br>4350 Recklinghausen |     |                   |             |        |               |             | Spur : 600 mm   | Stand: 27.10.1987 |
|----------------------------------------|-----|-------------------|-------------|--------|---------------|-------------|-----------------|-------------------|
| #                                      | Nr. | Herstellerdaten   | Bau-<br>art | Typ    | Lsgt.<br>(PS) | Gew.<br>(t) | Vmax.<br>(km/h) | Bem.              |
| #                                      | oNr | Hen 26 141/1956   | Bdh         | DH 110 | 110           | 16          |                 | a)                |
| #                                      | oNr | Breuer 3 017/1949 | Bdm         | 5      | 80            | 25          |                 |                   |

a) = (keine Deckung mit Henschel-Liste !) Eisenbau Krämer, Hilchenbach-Dahlbruch/ 1974 an Eisenbau Krämer, Recklinghausen

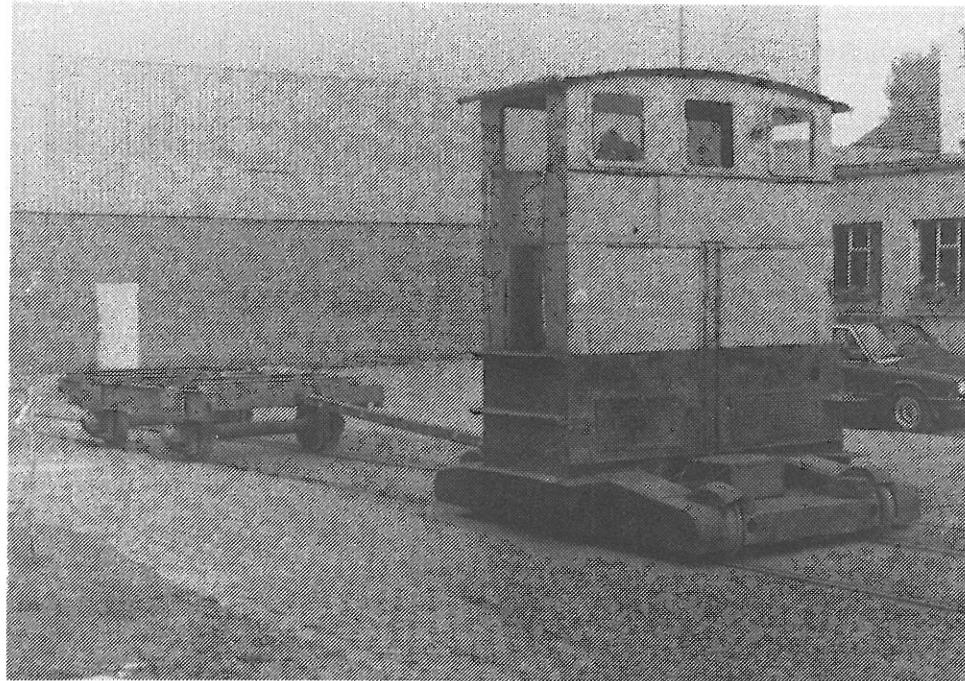
Deutsche Erz- und Metallunion  
4350 Recklinghausen

14.10.80/ Die benachbarte Deutsche Erz- und Metallunion auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Recklinghausen 1/2 verfügt über zwei O&K-Loks (1 O&K 25803/MV 4 A, 75 PS, 16 t, 15 km/h neu, und 2 O&K 26675/1970, MB 125 N, 120 PS, 20 t neu). Vereinzelt sind auf dem Werksgelände noch Spuren der übertägigen 620 mm-Bahn aus Zechenzeiten zu erkennen.

27.10.87/ Der Schrottplatz erledigt seinen Rangierbetrieb bereits seit einigen Jahren mit einer zweiachsigen KrMa-Lok. Einlass ins Werk war leider nicht zu bekommen, doch steht fest, dass zumindest die frühere Lok 2 nicht mehr dort ist (über WBB an Quarzsandwerk Kick, Schnaittenbach).

Basalt AG, Süddeutsche Hartsteinwerke  
6719 Kirchheimbolanden

20.08.88/ Beim Basaltwerk verschiebt eine alte normalspurige KHD-Lok, die auch bei Betriebsruhe im Freien abgestellt ist. Die vorbeiführende DB-Strecke macht keinen dollen Eindruck mehr.



Eisenbau Krämer: Breuer-Lokomotor mit Spezialanhänger (oben), sowie die tolle Henschel-Lok (26141/1956), davor Bubi (rechts) und Klaus (27.10.87).



| Basalt AG, Südwestdeutsche Hartsteinwerke<br>6719 Kirchheimbolanden                                                     |     |                 |             | Spur : 1 435 mm   |              |             |                 |      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----------------|-------------|-------------------|--------------|-------------|-----------------|------|
|                                                                                                                         |     |                 |             | Stand: 20.08.1988 |              |             |                 |      |
| #                                                                                                                       | Nr. | Herstellerdaten | Bau-<br>art | Typ               | Lsg.<br>(PS) | Gew.<br>(t) | Vmax.<br>(km/h) | Bem. |
| #                                                                                                                       | oNr | KHD             | 23 180/1938 | Bdm               | OMZ 122 R    | 10          | 13              | a)   |
| a) = neu an Kirner Hartsteinwerke, Alb. Pfeiffer, Kirn/Nahe/ an Basalt AG, Südwestdt. Hartsteinwerke, Kirchheimbolanden |     |                 |             |                   |              |             |                 |      |

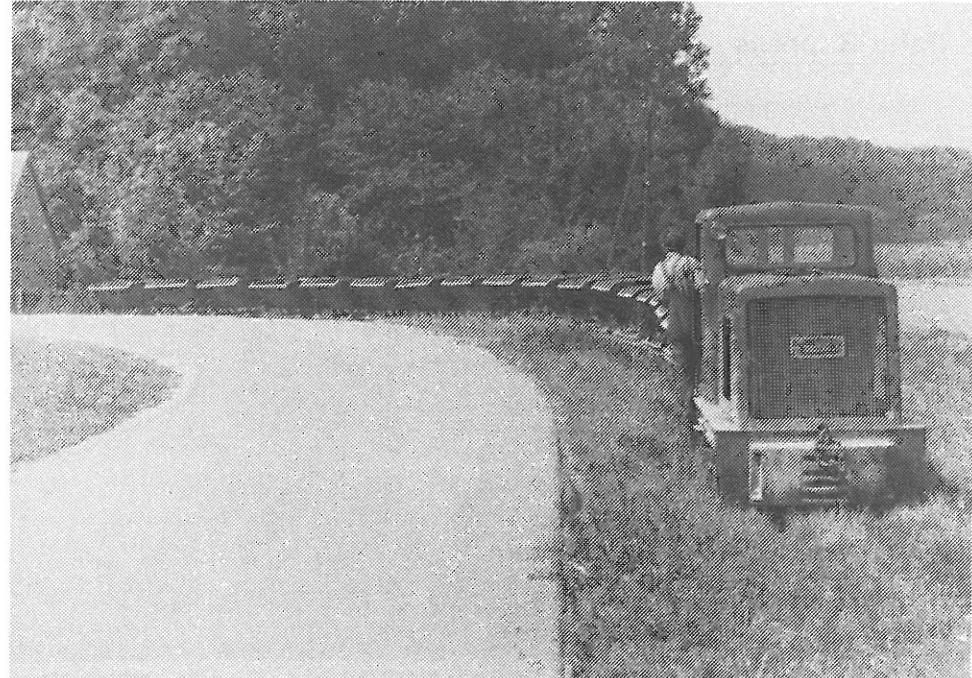
## Ziegelei Gebrüder Stubenrauch 6728 Sondernheim

.75/ Die Ziegelei Gebrüder Stubenrauch liegt direkt am Rhein, rund 1 Kilometer östlich des Ortes Sondernheim. Bis etwa zur Mitte der 70er Jahre führte die Ziegelei ihren Rohstofftransport mit Hilfe einer Feldbahn durch. Es war wohl die letzte Ziegelei in der Südpfalz, die das tat.

Die zugehörige Lehmgrube lag etwa 2 Kilometer entfernt im Auwald an einem Altrheinarm hinter dem Hauptdeich. Der Grossteil der Strecke war auf dem Rheinhauptdeich neben dem Leinpfad (Deichbau- und -sicherungsweg) verlegt. Da die Grube bei hohem Grundwasserstand, wie er im Frühjahr immer vorkommt, nicht angefahren werden konnte, hielt sich die Ziegelei neben dem Werk eine Lehmalde, die man bei Gelegenheit vergrösserte oder von der bei Bedarf abgefördert wurde. Ansonsten pendelten die Züge zwischen Grube und Werk.

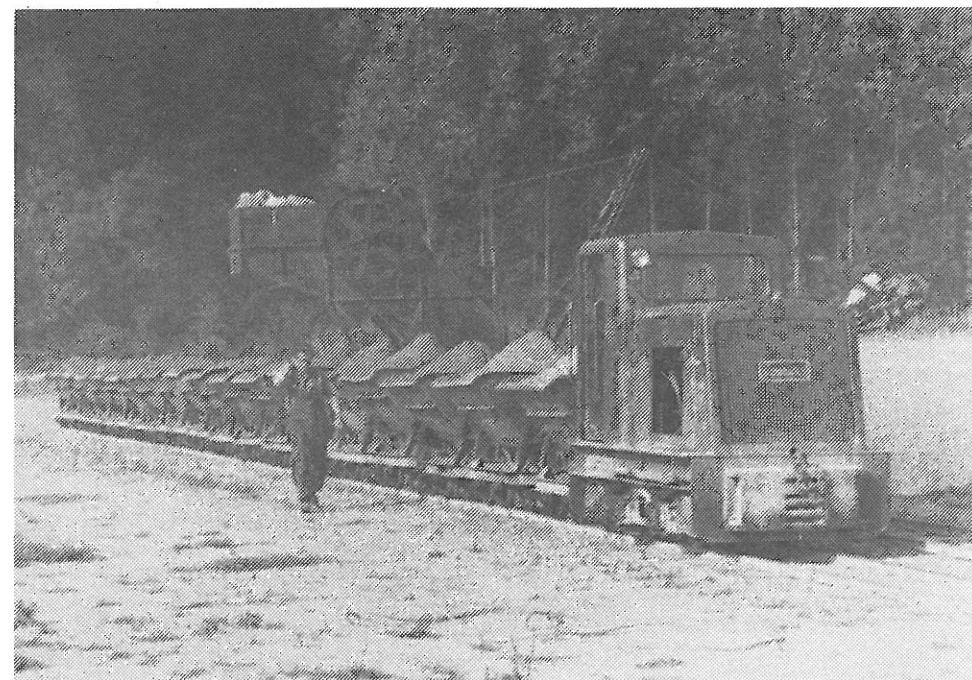
Der Betrieb wurde mit zwei Diesellokomotiven und einer grösseren Anzahl Kipploren durchgeführt. Dabei versah die Schöma-Lok den Verschub am Werk, während die Gmeinder-Lok die Strecke zur Lehmgrube beführte. Dies geschah in der Regel mit einer grösseren Anzahl Loren. Im Sommer 1975 fuhr man z.B. Züge mit 18 Kipploren. Da in der Lehmgrube keine Umsetzmöglichkeit bestand, der lichte Raum unter dem Eimerleiterbagger die Durchfahrt der Gmeinder-Lok auch nicht erlaubte, wurde der Leerzug zur Grube gedrückt und der beladene Zug gezogen, die Lok verblieb am werksseitigen Ende der Lorenreihe.

| Ziegelei Gebrüder Stubenrauch<br>6728 Sondernheim                                |     |                   |             | Spur : 600 mm |              |             |                 |      |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----|-------------------|-------------|---------------|--------------|-------------|-----------------|------|
|                                                                                  |     |                   |             | Stand: 1975   |              |             |                 |      |
| #                                                                                | Nr. | Herstellerdaten   | Bau-<br>art | Typ           | Lsg.<br>(PS) | Gew.<br>(t) | Vmax.<br>(km/h) | Bem. |
| #                                                                                | oNr | Gmdr 4 771/1957   | Bdm         |               | 28           | 4.6         |                 | a)   |
| #                                                                                | oNr | Schöma 2 390/1960 | Bdm         | CDL 20        | 22           | 3           |                 | b)   |
| a) = 1987 an Feldbahnmuseum Guldenthal, H. & G. Faust, Guldenthal (5)            |     |                   |             |               |              |             |                 |      |
| b) = neu an Falzziegelwerk Rheinzabern, Rheinzabern; an Stubenrauch, Sondernheim |     |                   |             |               |              |             |                 |      |



Stubenrauch: Den Windungen des Deiches folgend wird der Leerzug über die Strecke gedrückt (oben). Unten: Zug unterm Eimerleiterbagger. Die Beladung erfolgt im 1-Mann-Betrieb. Der Zug muss zur weiteren Beladung vorgezogen werden.

Fotos: Wolfgang Ludwig



Wer Gmeinder-Loks vom Aussehen her erkennen kann, wird feststellen, dass diese Lok ein weitgehend anderes Aussehen hat, als man es von Gmeinder-Loks gewohnt ist. Diese Lok gehörte zu einer Lieferung ins Ausland. Nach früherer Meinung sollte die Lok zu einer Lieferung nach Schweden gehören, andere Quellen nenne die Türkei. 18 Loks waren bestellt, 17 Stück gingen in die Türkei, eine blieb stehen und kam später zur Ziegelei Stubenrauch.

Lista AG  
CH-Erlen

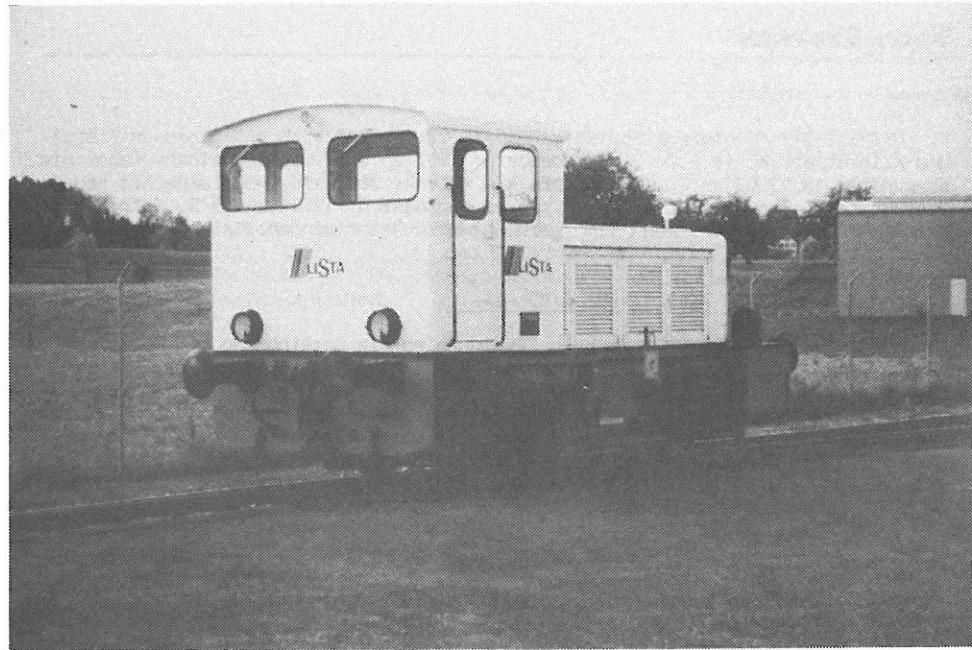
02.05.88/ Während in Deutschland die Zahl der Gleisanschliesser, "gefördert" durch die Streckenstilllegungen der Bundesbahn, laufend sinkt, gibt es in der Schweiz erfreulicherweise eine gegenteilige Tendenz.

Wohl einer der bedeutendsten Neuanschliesser ist die Lista AG in Erlen an der Bahnlinie Winterthur - Romanshorn. Der Hersteller für Betriebs-, Lager- und Büroeinrichtungen entschloss sich 1981 zur Anlage eines Anschlussgleises mit rund 650 m Gleislänge und 7 Weichen. 1985 konnte der Betrieb aufgenommen werden. Der Eingang umfasst hauptsächlich Bleche (ca. 25000 t/Jahr in Coils oder auf Paletten) und Flüssiggas, während im Versand rund 10000 t/Jahr Fertigprodukte in Containern nach Übersee expediert werden.

Für die Bewegung dieser Güter auf Schienen hat die Lista AG eine gebrauchte Diesellok angeschafft, die allerdings nicht, wie in anderer Quelle (SBB Cargo Nr. 4/86) fälschlich behauptet, von der Bundesbahn, sondern aus Berlin stammt.

| Lista AG<br>CH-Erlen |      |                 |             |         |               |             | Spur : 1 435 mm | Stand: 02.05.1988 |
|----------------------|------|-----------------|-------------|---------|---------------|-------------|-----------------|-------------------|
| #                    | Nr.  | Herstellerdaten | Bau-<br>art | Typ     | Lstg.<br>(PS) | Gew.<br>(t) | Vmax.<br>(km/h) | Bem.              |
| #                    | Jung | 12 749/1957     | Bdh         | RK 15 B |               |             |                 | a)                |

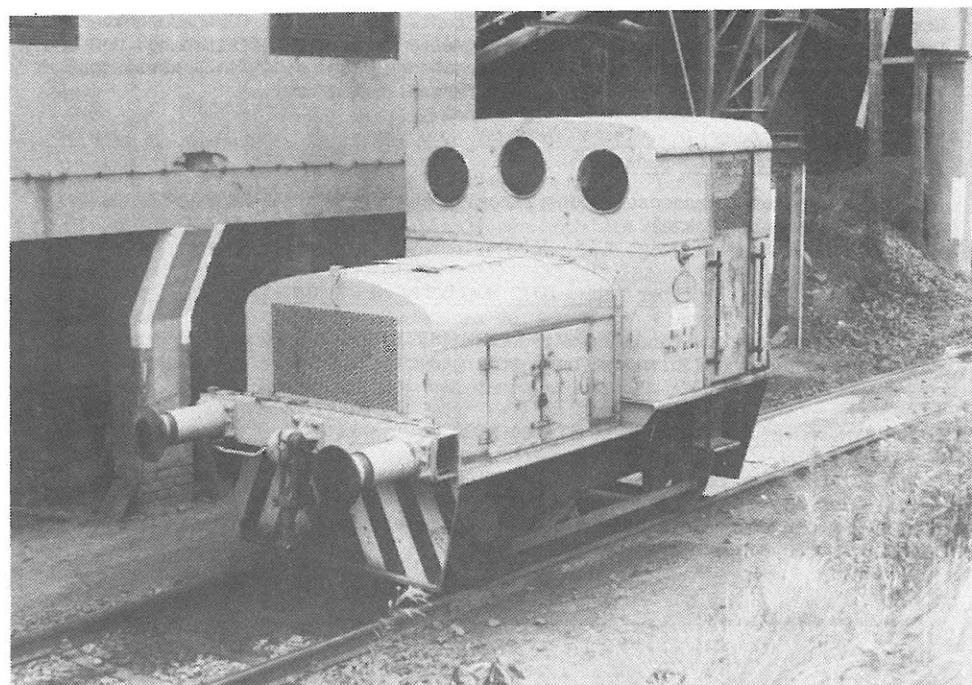
a) = neu an Bundesmonopolverwaltung für Branntwein, Berlin-Reinickendorf (2)/ 1985 an Lista AG, Erlen



Lista, Erlen: Jung 12749/1957, Aufbau weiss, Fahrwerk blau (02.05.88).

Foto: K.-G. von Martinez

Basalt AG, Kirchheimbolanden: KHD 23180 (20.08.88).



## Korrekturen & Ergänzungen

Bevertalbahn, Roland Prinz, Teichstr. 10, 2154 Apensen

19.11.88/ Hier wird auf privater Basis eine Feldbahn aufgebaut. Vorhanden sind bislang 19 Fahrzeuge (Loks & Loren), die jedoch noch "kein Gleis unter den Rädern haben". Folgende drei Triebfahrzeuge befinden sich darunter (alle Spur 600 mm): - KHD 25828/1940, OMZ 117 F, 22/24 PS, 4.6 t, 15.5 km/h; neu an Friedr. Cetto, Bremen, für Stehmeyer & Bischoff, Bremen - Osterholz-Scharmbeck/ an Christiani & Nielsen, Hamburg (104/2)/ 1977 nach Deinsten überführt/ 02.08.77 an

R. Prinz (17), - Diema 3198/1971, GT 5/3, 22 PS, 2.5 t, 8 km/h; neu an Ziegel- und Klinkerwerk Köhle & Co., Fröndenberg/ 1987 an ArGe Muttenthalbahn (aber nie abgeholt)/ 15.12.87 an R. Prinz (18), - Kröhne 288/1956, Lorenknecht; neu an Hans Köster, Stade/ an Ziegelei Klaus Pape, Bevern/ 12.11.88 an R. Prinz (19). Wer mehr wissen möchte, kann sich gern an Herrn Prinz wenden: Tel. 04147/6105.

**Krupp MaK GmbH, 2300 Kiel 17 (BE 6/83 -14-)**

27.09.88/ MaK 1000793/1982 hat beim EBV in Ahlen die Bezeichnung Nr. 4.

**Johs. Sienknecht, Bauunt., 2350 Neumünster (BE 1/87 -31-)**

.11.88/ Die Denkmalllok 7 (Jung 9537/1939) hat eine äusserliche Aufarbeitung erfahren und präsentiert sich nun im Neulack.

**Stadtwerke Neumünster, 2350 Neumünster (BE 1/88 -59-)**

08.10.88/ Nach einem halben Jahr Unsicherheit hat die Lok 1 der Stadtwerke Neumünster (DWK 601/1937) jetzt einen neuen Eigentümer gefunden. Es sind die Eisenbahnfreunde Mittelholstein e.V. mit Sitz in Neumünster. Die Lokomotive stand bislang in einem Bundesbahn-Schuppen, wo sie auch weiterhin vor Wind und Wetter geschützt wird.

Die Eisenbahnfreunde besitzen bereits den Bahnhof Kleinkummerfeld (an der Strecke Neumünster-Bad Segeberg) und eine von der Bundesbahn erworbene Draisine, die allerdings noch aufgearbeitet werden muss.

Der technische Zustand der Lok, die die Stadtwerke übrigens für geschenkte 1500 DM abgaben, ist gut, man denkt zunächst an eine farbliche Auffrischung. Und dann fehlen natürlich noch ein oder zwei entsprechende Waggons, um so - vorausgesetzt die DB spielt mit - nach Kleinkummerfeld fahren zu können ...

**Ziegelei Wehrmann, 2803 Sudweyhe**

15.10.88/ An der Strassenseite des Ziegelwerkes steht Diema 2648/1963 zusammen mit zwei Loren als Denkmal.

**Fels-Werke Peine-Salzgitter GmbH, 3370 Münchhof (BE 2/84 -5-)**

19.09.88/ Hier ist unverändert Lok 1 (KrMa 18333/1956) im Einsatz. Der Anstrich hat allerdings von hellblau auf beige-grau gewechselt.

**USTRA - Hannoversche Verkehrsbetriebe, 3000 Hannover**

. .87/ Beim Bau des Tunnels vom Aegidientorplatz zur Marienstrasse kamen 1987 im Stollen 600 mm-Grubenfahrzeuge zum Einsatz, darunter mindestens zwei Akkuloks. Am Aegidientorplatz befand sich ein offener Schacht, durch den per Baukran auf die Grubenbahn verladen werden konnte.

**Torfwerk Düvelshoop Harms & Busch, 3071 Heemsen-Lichtenmoor (BE 1/83 -4-)**

15.07.88/ Die Loks 1 (Schöma 740/1944, FBB, 25 PS, 3.75 t) und 2 (Schöma 881/1947, LO 25, 22 PS, 3 t) waren im Einsatz. Lok 2 hat inzwischen ein neues Führerhaus erhalten. Auch die Loks 3 (Schöma 2382/1960, CDL 20, 22 PS), 4 (Schöma 1005/1948, 16 PS, 2.8 t) und 5 (Schöma 797/1947, 10 PS, 2.2 t) waren zumindest am 14.04.88 noch unverändert vorhanden. Alle Loks gingen seinerzeit neu an das Torfwerk Düvelshoop.

**K. Gand, Sandgrube, 3044 Tewel**

08.01.89/ Die Schöma-Lok mit dem eckigen Aufbau "LENZ 6624" ist im Verlaufe des Jahres 1988 verschwunden. Feldbahnmässig ist hier jetzt nix mehr zu sehen. Mysteriös ist nach wie vor die Existenz und der Abgang der Schöma-Lok, die zuletzt hier ohne Motorvorbau im Einsatz stand.

**Karl Meiners Torfwerke, 3071 Heemsen-Lichtenmoor (BE 3/83 -38-)**

15.07.88/ Im Einsatz waren die Loks 1, 2 und 4-6. Sicher (weil von der Lok abgelesen) sind folgende Fabriknummern: 2 Diema 2068/1957, 5 Diema 1640 und 6 Diema 2882/1966. Wer hat mehr sichere Daten (es gibt die Loks 1-7) von den Loks notiert? Angaben der Verwaltung zählen nicht. Wenn alle Loks zusammen sind, bringen wir noch einmal eine komplette Aufstellung.

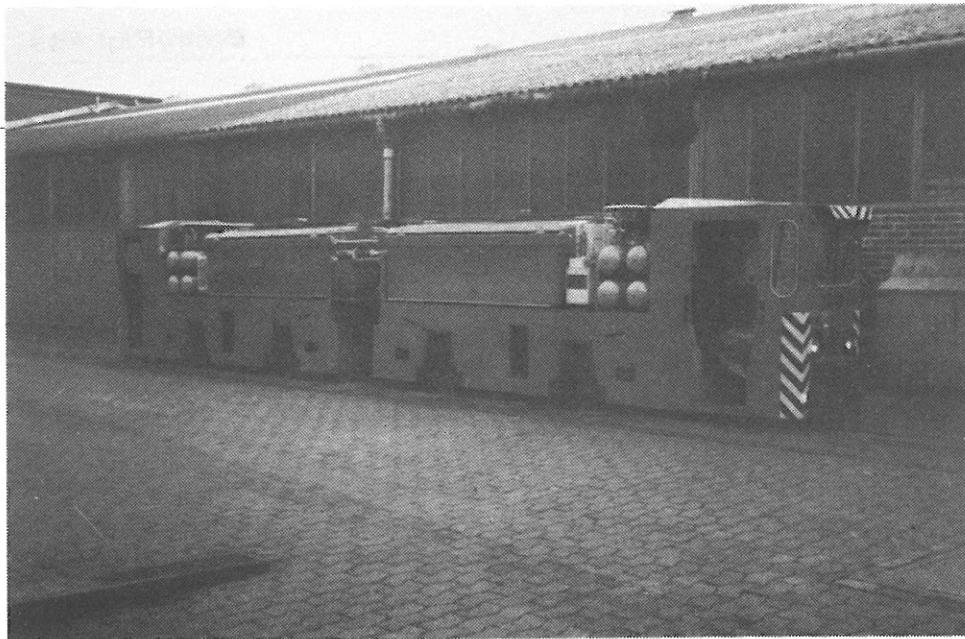
**Ruhrkohle AG, Bergwerk Walsum, 4100 Duisburg-Walsum (BE 1/88 -27-)**

22.09.88/ Die Diepholzer Maschinenfabrik DIEMA wies uns freundlicherweise auf einen Irrtum hin. Das Foto auf S. 27 zeigt die Lokomotivtype EGL 160, wie sie bei der BAG Lippe auf der Schachtanlage General Blumenthal eingesetzt wird. Auf Walsum läuft die Type EGL 70, von der wir in diesem Heft ein Foto nachreichen.

**Torfwerk G. Strenge/J. Veldkamp, Werk Versener Moor, 4470 Meppen-Versen**

14.05.88/ Die ehemalige Lok 3 der Norddeutschen Steinzeugwerke, Duingen, (Schöma 2374/1960) ist, gelb gestrichen, hier im Einsatz. Daneben waren im Werksteil südlich der Strasse Meppen-Klariezaveen noch die Loks Schöma 329, Schöma 3418/1972, Gmdr 4325/1947 (abg.) und 27 Diema 1470/1951 vorhanden, während im nördlichen Teil die Loks 1 (Diema 2631/1963), 2 (Diema 3099/1969), 3 (Diema 2930/1967, ex Holzwerk Osterwald) und 4 (Diema ??/?) standen. Als Eigentümer all dieser Loks kommt sicher auch Johannes Veldkamp in Frage, Firmenaufschriften fanden sich aber nirgends (Red.: Ich hab's auch nie geblickt, wem hier was gehört - gibt's da nicht einen Fähigen, der helfen kann?).

27.07.88/ Und noch eine Lok ist neu hier: Diema 3332/1973, DFL 30/ neu an Ziegelwerke Gnarrenburg (Spur 500 mm)/ 1987 an Diema/ 1988 an Johannes Veldkamp, Versener Moor (Spur 600 mm, Typ DFL 30/1.1.3). Die Lok hat im Rahmen ihres Umbaues bei Diema auch eine Führerhausüberdachung bekommen (vgl. BE 3/88 -174-).



Ruhrkohle, Bergwerk Walsum: Diema-Batterie-Lokomotive Typ EGL 70, Leistung 80 kW, Gewicht 36 t (Doppellok).  
Werkfoto Diema

Stadtwerke Neumünster: Stolz haben die Eisenbahnfreunde Mittelholstein ihre neueste Errungenschaft erobert !  
Foto: Gert-Uwe Detlefsen



Westfälische Central-Genossenschaft eG, 4400 Münster (BE 4/87 -186-)

15.06.88/ Schöma 2725/1964 hat bei den Siepmann-Werken in Warstein-Belecke die Betriebsnummer DL 1 (in dritter Besetzung) erhalten.

Horst Strogies, Schrotthandlung, 4630 Bochum-Riemke

O. A./ Die Firma erwarb vom Steag-Kraftwerk in Dorsten einen blauen Breuer-Schienentraktor. Das Fahrzeug ist voll betriebsfähig.

Feldmühle AG, Werk Hillegossen, 4800 Bielefeld 18 (BE 1/86 -54-)

15.06.88/ Am Stichtag war hier eine blaue KHD-Lok der Type KG 230 B/KG 275 B mit der Betriebsnummer 1. Der Eigner liess sich nicht feststellen, da die Lok in der aus BE 1/85 bekannten Fotoposition stand.

Fulda-Werra-Bahn e.V., 6430 Bad Hersfeld

O. A./ Seit 1988 ist der Verein im Besitz einer alten Deutz-Lokomotive (8404/1928, PMD 230 R, 75 PS, 15 km/h/ neu an Städt. Bahnen, Köln/ ca. 1950 an Erprather Mühlenbahn (?)/ 1988 an Fulda-Werra-Bahn). Die Geschichte der Lok ist (Red.: mir) noch etwas unklar.

Arbeitsgemeinschaft Erkundungsstollen Freudensteintunnel, 7519 Oberderdingen (BE 7/88 -124-)

O. A./ Auf der Baustelle Freudensteintunnel waren von 1984 bis 1987 die folgenden acht Akkulokomotiven mit einer Spurweite von 750 mm im Einsatz: SIG 805301-303/1984, 805304-306/1985 und 805307-308/1986, alle Typ B 20 ME.

Schwenk-Zement, Werk Heidenheim, 7920 Heidenheim-Mergelstetten

26.02.88/ Neben zwei Vollert-DR1000-Robotoren wird eine Gmdr-Lok eingesetzt (5096/1958, 130 PS, 16.5 t). Ausserdem ist noch die 1980 beim Bw Krefeld ausgemusterte 236 119 abgestellt vorhanden. Ebenfalls in Heidenheim setzt die Firma Voith eine blaue Henschel-Lokomotive ein.

Schwenk-Zement, Werk Allmendingen, 7936 Allmendingen (BE 4/85 -11-)

24.02.88/ Gmdr 5080/1958 ist desolat abgestellt, da inzwischen eine nur unwesentlich jüngere DB-Kleinlok angeschafft wurde (Gmdr 5199/1960/ neu an DB (Köf 6565, sp. 323 765), + 01.02.84 Ulm 1/ 1984 an Schwenk, Allmendingen). Die Maschine leistet 130 PS, wiegt 17 t und schafft - wenn's sein muss - 45 km pro Stunde. Sie ist gelb lackiert. Ferner ist ein alter Demag-Schienenkran ebenfalls abgestellt. Den Verschub an der Staubgutwagenabfüllung besorgt ein Vollert-Robot (29/1981, Typ DR1000).

Hermann Hald, Baumaschinen & Feldbahnen, 7218 Trossingen (BE 2/87 -86-)

0. A./ Die Gmdr-Lok trägt die Daten 1121/1934.

SKW Trostberg AG, Werk Saal, 8424 Saal (BE 2/83 -26-)

0. A./ Seit November 1987 fährt die DB ihre Züge direkt ins Werk und holt sie auch von dort ab. Der grosszügige Werksübergabebahnhof (1.5 km vom Werk entfernt) wurde arg zurückgebaut, die KrMa-Lok A3 (18423/1958, ML 440 C, 440 PS, 48 t, 55 km/h/ neu) hat eine Funkfernsteuerung erhalten und dient nur noch dem Verschub im Werk.

Hafenverwaltung Regensburg der Bayerischen Landeshafenverwaltung, 8400 Regensburg (BE 5/85 -28-)

0. A./ Seit März 1982 gehört ein ehemaliger DB-Klv 51-1 mit hydraulischem Ladekran zum Bestand. Das Fahrzeug ist Baujahr 1961/62 und trug bei der DB die Nummer 51-9002.

Anschliesser der Hafenbahn:

- VTG: In Sachen Privatloks bewegt sich nichts mehr. Die Lok 3 (KHD 55326) wurde im Dezember 1988 verschrottet.
- Deuka (Osthafen): Es existiert ein gelber Zweiwegeunimog mit Führungsrollen, Baujahr 1969, Typ 460-U80.
- BayWa (Osthafen): Es existiert ein grüner Unimog mit Eisenbahnräder (!), Betr.-Nr. 1.
- Raiffeisen-Kraftfutterwerk (Osthafen): Seit 1969 gibt es hier eine rote Gmdr-Lok (5426/1969, Typ PL 10019, 50 PS, 15 km/h), ebenfalls mit der Betr.-Nr. 1.
- Preymesser (Osthafen): Die blaue Köf II, Betr.-Nr. 1 (Borsig 14460/1934/ neu an DRG, sp. DB (Köe 4083, sp. 321 531, sp. 322 621), + 16.07.77 Ingolstadt/ 1978 an Winkelmeier, Neutraubling/ 06.82 an Preymesser, Regensburg) ist seit Ende 1985 spurlos verschwunden. Seit Anfang 1986 hat sich statt dessen ein blauer Zweiwegeunimog, Nr. 4, eingenistet.
- Horst Pöppel: Zumindest bis Oktober 1983 war hier ein blauer Skl (Schöma, Typ 44M7, ex DB 40-8024, Baujahr 1953) im Einsatz. Mindestens seit Frühjahr 1988, wahrscheinlich aber schon seit Oktober 1987 existiert die Lok 1 (Gmdr 5220/1961, 128 PS, 17 t/ neu an DB (Köf 6586, sp. 323 878), + 31.03.87 Frankfurt 2/ an Pöppel).

Bischof & Klein, 8441 Konzell-Streifenhau

0. A./ Seit mindestens Dezember 1985 läuft hier die ex DB Köf 6759, später 323 829, + 31.12.84 (Jung 13197/1960).

Siemens AG, 8627 Redwitz a.d. Rodach

12.08.85/ Es ist eine KHD-Lok vorhanden (47101/1950, A4L 514 R, 14 t, 15 km/h/ neu an Siemens-Schuckert-Werke AG, Porzellanfabrik, Hochstadt/Opf./ an Siemens, Redwitz).

Städt. Schlacht- und Viehhof, 8900 Augsburg

14.09.84/ Die Lok 1 (KHD 57050/1959, A4L 514 R, 14 t, 14.5 km/h/ neu) scheint abgestellt zu sein.

Grundig AG, 8500 Nürnberg

15.07.85/ Einsatzlok ist eine O&K-Maschine (25412/1954, MV 6 A/ neu an Royal Air Force, Hesedorf/ an Grundig, Nürnberg). Die vormals hier eingesetzte ehemalige DB-Kleinlok (Gmdr 2008/1937/ neu an DRG, sp. DB (Kö 0280, sp. 311 280), + 21.05.69/ an Grundig, Nürnberg) wurde 1980 abgestellt und verschrottet.

VEB Thüringer Ziegelwerke Erfurt, Betriebsabteilung Bollstedt, DDR-5701 Seebach b. Mühlhausen

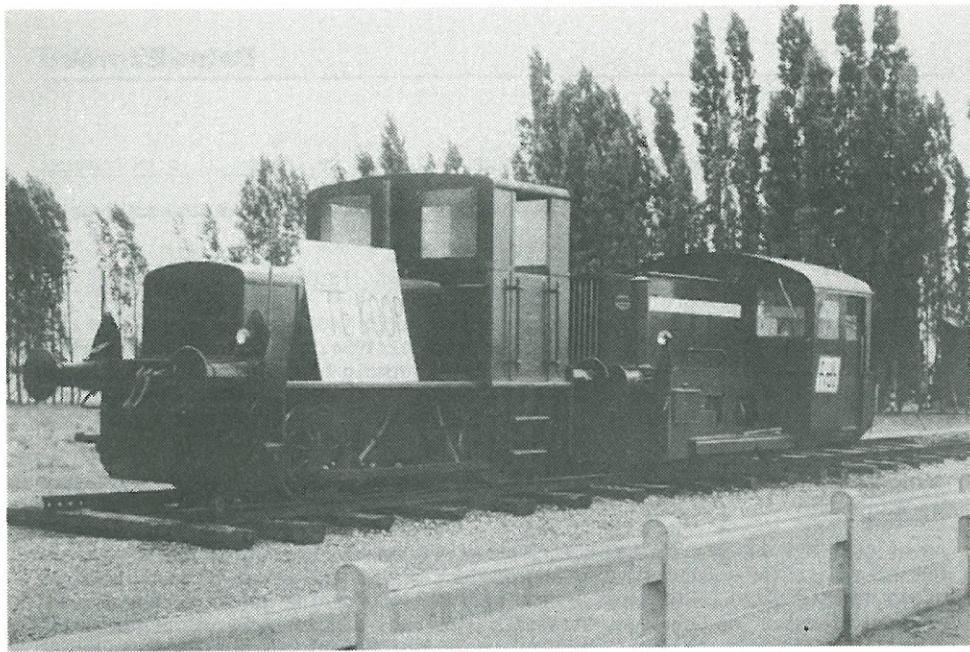
12.05.88/ Die 600 mm-Bahn verläuft von der Verladung nördlich in die Grube bei Bollstedt, zunächst durch ein Gleisdreieck mit einem kurzen Abzweiggleis in einen dreiständigen Lokschuppen, dann westwärts über eine Brücke, unter der DR-Strecke hindurch und über eine Strasse. Hier muss umgesetzt werden, bevor der Zug zur DR-Verladung gelangt. Das andere Gleis führt hinauf zum Werk. Dort gibt es eine Ladestelle und einen weiteren, kleinen Lokschuppen. Es sind wohl fünf Loks vorhanden, allesamt von LKM, zwei davon mit den Fabriknummern 248837/1957 und 248840, sowie eine dritte Lok aus dem Jahre 1956. Der Betrieb wird offenbar mit vier Loks bewältigt.



Suche Strüver-Schienenkuli, eventuell Tausch möglich - Biete zum Verkauf Original O&K-Ersatzteile für Type LD 2 (Kolben, Ventile, Büchsen, Lager usw.). Oliver Weder - Rheinstr. 210 - CH-9444 Dierpoldsdau.

Suche "Die Kleinbahn" (Zeunert), Kauf oder Tausch, sowie Fotos und anderes Material von der Feldbahn der Insel Neuwerk. Siegfried Kieselbach - Oranienburger Str. 15 - D-4000 Düsseldorf 13 - Tel. 0211/741896.

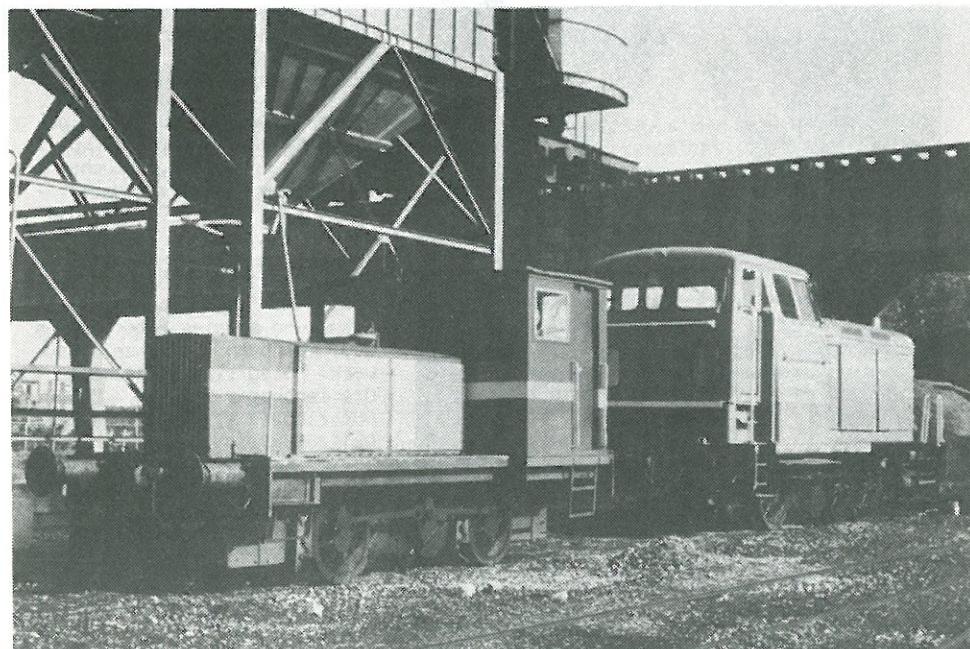
Foto links: Kein Scherz, sondern brutale Realität - die Warnschilder beim Torfwerk Neustadt ...



Frans van der Bossche: "TE KOOP" (zu verkaufen) waren am 21.09.84 noch diese beiden KHD-Loks (55823 und 46874).

Van Ingen: Am 25.07.84 existierte die Krupp-Lok (1698/1940) noch, heute ist sie verschrottet. Die KHD-Lok (56403) hingegen ist noch vorhanden.

Fotos: Pierre de Greeuw



Pierre de Greeuw

## Neues aus den Niederlanden und Belgien

Es sollen kurz einzelne Lokomotiven deutscher Herkunft in den Niederlanden und Belgien besprochen werden:

### Niederlande

Bell Lines, Rotterdam-Botlek (Hafen): . . 86/ Die frühere Lok (O&K 26659/1968, MB 9 N, 220 PS, 32 t/ neu an Combinatie Havenmond/ an Railbouw, Leerdam (Eisenbahnbau), 1984 vermietet an Bell Lines, Rotterdam-Botlek, dort 05.03.85 85/1986 defekt an MaK, Moers) ist seit Februar 1987 im Freihafen Kopenhagen/Dänemark tätig. Statt dessen bekam man aus Moers die MaK 220 028/1957, 240 B, 240 PS, 32 t, 56 km/h/ neu an Bentheimer Eisenbahn (D12')/ 11/80 an MaK, Moers/ 1986 an Railbouw, Leerdam, bis Mitte 1988 vermietet an Bell Lines, Rotterdam-Botlek.

Railbouw, Leerdam: 18.02.84/ Seit einigen Jahren fährt hier eine dreiachsige KHD-Lokomotive (55824/1955, V6M 536 R, 450 PS, 48 t/ neu an Volkswagenwerk GmbH, Wolfsburg (878 250)/ 1979 an Railbouw, Utrecht/Leerdam). Die Lok ist gelb lackiert und trägt ein schwarzes Fahrwerk bzw. graue Zierstreifen.

Phillip Morris, Bergen op Zoom: 13.03.86/ Auch hier gibt es seit einigen Jahren eine - allerdings kleinere - KHD-Lok (56554/1957, A4L 514 R, 14 t, 14.5 km/h/ neu an Westwaggon, Köln-Deutz/ 12/68 an Margarine-Union, Ölwerke Spuyk bei Kleve/ ca. 1982 an Phillip Morris, Bergen op Zoom). Die Lok trägt inzwischen die Schriftzüge "Marlboro".

Van Ingen Steenkolenhandelsmij., Buchten (Limburg): 25.07.84/ Hier gab es eine rot-gelb lackierte alte Krupp-Diesellok (1698/1940, 110 PS/ neu an Schüchtermann & Kremer-Raum, Dortmund/ an Van Ingen, Buchten, 1984 abgestellt, 1987 verschrottet). Noch vorhanden sind zwei grösitere KHD-Loks (56403/1957, V6M 536 R, 450 PS, 48 t, 54 km/h/ neu an Staatsmijnen in Limburg, Heerlen/Niederlande (SM125)/ 1969 an Bauunternehmung Oosterwijk (04)/ an Van Ingen, Buchten, im Einsatz) (56373/1956, V6M 536 R, 450 PS, 48 t, 54 km/h/ neu an Staatsmijnen in Limburg, Heerlen/Niederlande (SM125)/ 1969 an Bauunternehmung Oosterwijk (5)/ an Van Ingen, Buchten, Ersatzteilsender).

Paktank, Rotterdam-Botlek: . . 86/ Es rangiert eine dreiachsige MaK-Lok (400015/1958, 400 C, 400 PS, 44 t, 56 km/h/ neu an Gelsenberg Benzin AG, Gelsenkirchen-Horst (10)/ 1964/65 an Erdölraffinerie Neustadt, Neustadt/Donau/ 10/80 über MaK, Moers, an Paktank, Rotterdam-Botlek).

### Belgien

Frans v.d. Bossche, Aartselaar: 21.09.84/ Am Stichtag standen hier zwei KHD-Loks zum Verkauf: 46874/1952, A6M 517 R, 18 t, 30 km/h/ neu an SA Rothem, Lüttich/Belgien, und 55823/1954, A4L 514 R, 14 t, 15 km/h/ neu an Chantier Houiller, Brüssel/Belgien.

Bahn-Expreß 1988