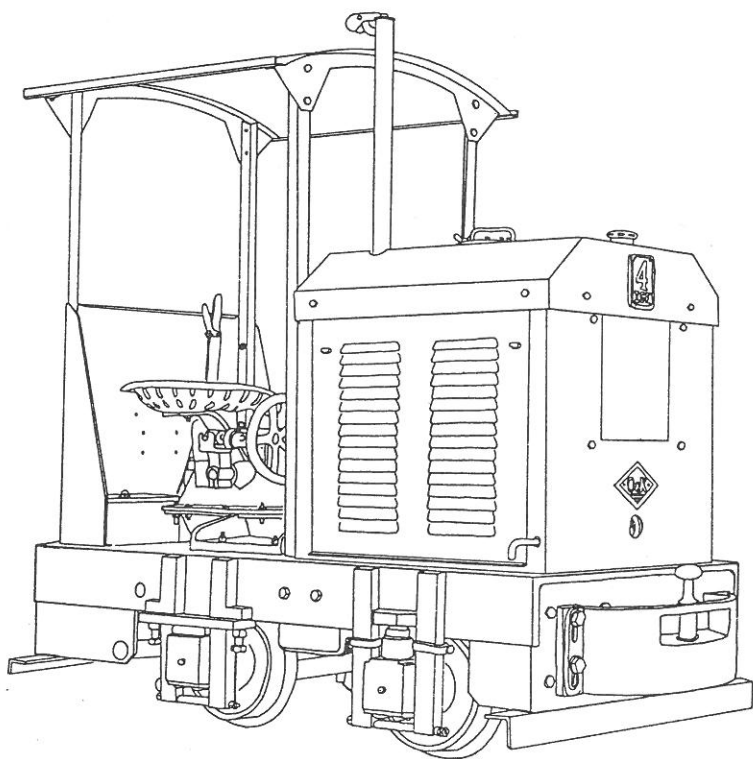


Bahn- Express

1/89

Magazin für Werkbahnfreunde



DM 6.80

Nr. 60

IMPRESSUM

020889/300

- 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 aktuellen Jahrgang BAHN-EXPRESS:**
Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
D-4712 Werne
Tel. 02389/45057
- Geschäftsstelle für ältere Jahrgänge BAHN-EXPRESS:**
Klaus Linek
Frankfurter Str. 23
D-6239 Kriftel
- Erscheinungsweise:**
2x jährlich, unregelmäßig
- Bezugspreise:** Inland/Ausland
Einzelheft DM 6.80 / ---
" im Versand DM 7.40 / 7.80
2-Jahresabo DM 26.00 / 28.50
- Bild- und Textesendungen** bitte nur an die Redaktion, Bestellungen bitte nur an die zuständigen Geschäftsstellen.
- Druck:** DVV Coerdestrasse
D-4400 Münster
- #** = am Stichtag der Meldung vorhandene Fahrzeuge
- LV** = aus einschlägigen Lieferverzeichnissen entnommene Angaben; Verbleib unbekannt
- neu** = fabrikneu an die genannte Firma gelieferte Lokomotive
- 80vh** = im angegebenen Jahr bei der genannten Firma vorhandene Lokomotive
- Copyright by BAHN-EXPRESS 1989**
- Titel:** Lok 4 (O&K 5918, MD 1) der Interessengemeinschaft Feldbahn, Rosdorf. Jürgen Wedekind

INHALT 1/89 (NR. 60)

| | |
|---|----|
| WERKBAHNEN IM INN-SALZACH-GEBIET (3) | 4 |
| Rohrdorfer Zement AG, Rohrdorf | 4 |
| Papierw. Waldhof-Aschaffenburg, Redenfelden ... | 5 |
| Portland-Zementw. Heidelberg, Kiefersfelden ... | 5 |
| BHS-Alpentorferwerk Raubling, Nicklheim | 7 |
| Meggle-Milchindustrie, Reitmehring | 8 |
| Ver. Aluminiumwerke AG, Innwerk, Töging | 8 |
| Stahlhütte Annahütte, Max Aicher KG, Hammerau .. | 9 |
| Torferwerk Schönram, Stefan Kraller, Schönram ... | 11 |
| Privatfeldbahn Gaisbauer, Traunstein | 11 |
| Siemens AG, Leuchtenwerk, Traunreut | 11 |
| SOddt. Kalkstickstoffw. AG, Trostberg | 12 |
| Hoechst AG, Werk Gendorf, Burghausen | 13 |
| Wacker-Chemie GmbH, Burghausen | 15 |
| Marathon-Werke, Burghausen | 16 |
| Stiegl-Schleppbahn, A-Salzburg | 16 |
| Walzühle Leopold Rauch, A-Salzburg | 16 |
| Chemie Linz AG, Torfw. Zehmoos, A-Bürmoos ... | 17 |
| Torfw. Franz Karger, A-Eggelsberg-Iba | 17 |
| Salzach-Kohlenbergbau, A-Osteraieithing-Tr. | 17 |
| Österr. Salinen AG, Salzbergwerk, A-Hallein ... | 18 |
| Solvay & Cie., Werk Hallein, A-Hallein | 19 |
| PMAG Hallein-Papier, A-Hallein | 21 |
| Gollinger Kalk- und Schotterw., A-Gölling | 23 |
| Eisenv. Sulzau-Werfen, A-Tenneck | 23 |
| Salzburger Aluminium GmbH, A-Lend | 24 |
| Diabaswerk Saalfelden KG, A-Saalfelden | 24 |
| Tiroler Magnesit AG, A-Hochfilzen | 26 |
| Hartsteinwerk Kitzbühel GmbH, A-Kitzbühel | 27 |
| Perlmöser Zementwerke AG, A-Kirchbichl | 27 |
| Biochemie GmbH, A-Kufstein-Schaftenau | 28 |
| NOCH EINMAL: WINDHOFF-LOKOMOTIVEN | 28 |
| KURZMELDUNGEN | 34 |
| Museum für Verkehr und Technik, Berlin | 34 |
| Midgard Dt. Seeverkehrs AG, Hamburg-Harburg ... | 34 |
| Thörl's Harburger Ölfabrik, Hamburg-Harburg ... | 35 |
| Harburger Ölf. HOBUM, Hamburg-Harburg | 35 |
| Esso AG, Raffinerie Harburg, Hamburg-Harburg .. | 37 |
| Rethe-Speicher, Mackprang, Hamburg-Rethe | 39 |
| Union Dt. Lebensmittel, Hamburg-Bahrenfeld ... | 39 |
| Heinz Dockerill GmbH, Hamburg-Rothenburgsort ... | 41 |
| Peter Wanck GmbH, Hamburg-Billbrook | 41 |
| SCHÖMA Christoph Schöttler, Diepholz | 41 |
| Klinkerw. Hagen, W. Eickhoff, Hagen/Nds. | 45 |
| Lippe-Weser-Zucker AG, Emmerthal | 45 |
| Ziegelwerk Hente & Spies GmbH, Rosdorf | 47 |
| Ziegelwerk Friedrich Meurer, Rosdorf | 47 |
| Eisenbahnfreunde Lengerich e.V., Lengerich | 48 |
| Wilh. Rockelsberg GmbH, Krefeld-Gellep | 52 |
| Krupp MaK GmbH, Moers | 52 |
| Bentheimer Eisenbahn AG, Bentheim | 52 |
| Wertz Handels GmbH, Aachen-Eilendorf | 52 |
| Pongs Dichtungswerk, Aachen-Forst | 53 |
| AFA Teerverwertungsfabrik, Alsdorf | 53 |
| Philips Glühlampenwerke Aachen, Aachen | 54 |
| Talbot Waggonfabrik, Aachen-Nord | 54 |
| Hermann C. Starck Berlin, Laufenburg | 55 |
| VEB Mansfeld Kombinat W. Pieck, DDR-Eisleben .. | 55 |

| | | | |
|---|----|--|----|
| Soc. des chaux et ciments, CH-Roche | 55 | AB Iggesunds Bruk, S-Iggesund | 58 |
| Renfer & Cie., CH-Biel-Bözigen | 55 | T60J, S-Eskilstuna/S-Oxelösund | 58 |
| Ver. Drahtwerke AG, CH-Biel-Bözigen | 56 | | |
| Bündner Kraftwerke, Werk Koblis, CH-Koblis | 57 | BÜCHERECKE für Feld- und Werkbahnfreunde | 59 |
| Ziegelei Landquart, CH-Landquart | 57 | | |
| Museums-Eisenbergwerk Gonzen, CH-Sargans | 58 | | |

Lieber Leser,

wie im letzten Heft angekündigt, möchten wir Ihnen heute eine Aufstellung der momentan über den BAHN-EXPRESS lieferbaren Literatur vorlegen. Bei Interesse bestellen Sie bitte per Postkarte *nur* bei der jeweils angegebenen Adresse. Die Lieferung erfolgt gegen Rechnung.

Ältere BE-Jahrgänge:

(Bestellung bei: Klaus Linek, Frankfurter Str. 23, D-6239 Kriftel)

Jahrgang 1986/1987 (je 4 x 60 Seiten).....lose/gebunden je DM 28.--/38.--
Jahrgang 1983/1984/1985 (je 6 x 40 Seiten).....lose/gebunden je DM 28.--/38.--
Einzelhefte.....40 S./60 S. je DM 5.--/ 7.50
Es können fallweise längere Lieferzeiten (6-8 Wochen) auftreten.

Sonderhefte:

(Bestellung bei: Ulrich Völz, Von-der-Wisch-Str. 47, D-2300 Kiel 1)

Feldbahnen in Schleswig-Holstein (1989, 56 Seiten) DM 6.80
Feldbahnen in Bayern (1989, 92 Seiten) DM 11.80

Schweden-Hefte:

(Bestellung bei: Torsten Hinsch, Rathausstr. 25a, D-2072 Bargteheide)

Industrielok i Södermanland (1982, 56 Seiten) DM 7.00
Industrielok i Västergötland (1984, 144 Seiten) DM 24.00
Industrielok i Bohuslän & Dalsland (1985, 56 Seiten) DM 11.00
Industrielok i Östergötland (1987, 64 Seiten) DM 12.00

Sonstige Literatur:

(Bestellung bei: Hans-Georg Bubolz, Eschenweg 19, D-4712 Werne)

Die Fahrzeuge der Gillbachbahn (1988, 84 Seiten) DM 13.80
Die Privatbahnbibliographie 1986 DM 3.80
Die Privatbahnbibliographie 1987 DM 6.50

Weitere Informationen über Literatur für Werkbahnfreunde finden Sie in diesem Heft auf Seite 59 unter der Rubrik "Bücherecke" - bitte bestellen Sie dann aber *nur* bei den jeweils dort angegebenen Bezugsadressen.

Ihr BAHN-EXPRESS.

Andreas Christopher

Werkbahnen im Inn-Salzach-Gebiet

Teil 3

Vielleicht erinnern sich die langjährigen Leser des Bahn-Express noch: In einem umfangreichen, zweiteiligen Bericht hatten wir in BE 3/83 und 4/83 die Werkbahnen im Inn-Salzach-Gebiet vorgestellt, also alle jene Feld- und Industriebahnen, die im Urlaubegebiet zwischen Salzburg und Rosenheim sowie Kiefersfelden und Burghausen liegen.

Vieles hat sich in den vergangenen fünf Jahren bei den Werkbahnen getan. Manch neue Lok wurde geliefert und manch alte ausgemustert. Einige Bahnen sind gänzlich verschwunden. Wir wollen hier in einem ersten Teil nochmals zusammenfassend über die inzwischen erfolgten Änderungen berichten, auch wenn sie z.T. bereits unter der Rubrik "Korrekturen & Ergänzungen" in einem der zwischenzeitlich erschienenen Hefte vermerkt waren.

Daran anschließen wird sich die Präsentation der Werkbahnen im österreichischen Bundesland Salzburg und in Tirol im Gebiet zwischen den Flüssen Inn und Salzach.

Hingewiesen werden soll an dieser Stelle auf einige im behandelten Raum gelegene Stollenbaustellen mit Baubahnen (ArGe Ringkanalisation Chiemsee, Fellerer-Stollen Frasdorf, ArGe Arthurwerk St. Johann im Pongau, ArGe Kraftwerk Uttendorf II), über die wir bereits in BE 3/88 ausführlich berichtet haben. In diesem Beitrag geht es jedoch nur um dauerhaft betriebene Werkbahnen.

Schmalspurbahnen, die in den Zuständigkeitsbereich des Heftes "Feldbahnen in Bayern" fallen, werden hier nicht behandelt. Wir weisen in diesem Zusammenhang auf die kürzlich erschienene 2. Auflage (aktualisiert & erweitert) dieses Heftes hin. Einen Bezugshinweis finden Sie auf S. 59 dieses Heftes.

Wir werden hier kurz auf die bis heute bekanntgewordenen Änderungen der in BE 3 und 4/83 beschriebenen Bahnen eingehen. Wir drucken hier zum besseren Verständnis die Loklisten jeweils noch einmal in voller Länge ab.

Rohrdorfer Zement AG 8201 Rohrdorf

15.09.88 (BE 1/87 -56-)/ Dieses Zementwerk mit einer längeren Anschlußbahn zum Bahnhof Rohrdorf, heute Endpunkt der von Rosenheim einst bis Frasdorf führenden Nebenbahn, hat seit März 1986 eine eigene Werklok. Diese wird jedoch nur recht selten zu Rangierarbeiten innerhalb des Werksgebietes eingesetzt und ist sonst gut fotografierbar im Freien abgestellt.

Den Dienst auf der stark ansteigenden Anschlußbahn zwischen Bahnhof und Werk versieht stets die DB, meist ist hierfür trotz geteilter Züge eine Vorspannlok erforderlich.

| | | | | | | | | |
|---|-----|-----------------|-------------|-----|---------------|-----------------------------------|-----------------|-----------|
| Rohrdorfer Zementwerk AG 8201 Rohrdorf | | | | | | Spur : 1435 mm Datum: 15.09.88 | | |
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | oNr | Gmdr 5187/1961 | Bdh | | | | | a) |
| a) = neu an DB (Köf 6553, sp. 323 753), + 30.11.83 Kornwestheim/ 03/86 an Rohrdorfer Zementwerk | | | | | | | | |

Papierwerke Waldhof-Aschaffenburg AG 8201 Redenfelden

.09.88 (BE 1/87 -57-)/ Die Dampflokomotive J. A. Maffei (Maffei 2312/1902) ging 1984 an den Bayrischen Lokalbahn-Verein, war 1985 zur 150-Jahr-Feier der Deutschen Eisenbahnen in Nürnberg aktiv und befindet sich heute betriebsfähig bei der Tegernseebahn.

| Papierwerke Waldhof-Aschaffenburg AG 8201 Redenfelden | | | | | | Spur : 1435 mm Datum: .09.88 | | |
|--|-----|------------------|-------------|--------|---------------|---------------------------------|-----------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | | Maffei 2312/1902 | Cn2t | | | 33 | 40 | a) |
| # | | KrMa 18691/1960 | Bdh | ML 225 | 225 | 28 | 30 | b) |
| # | 1 | Jung 5675/1933 | Bdh | | 128 | 17 | 30 | c) |
| a) = neu Maffei-Werklok/ 1934 an Wacker-Chemie, Burghausen/ 1954 an PWA, Redenfelden/ 1984 an Bayr. Lokalbahn-Verein b) = neu KrMa-Werklok/ 1963 an PWA, Redenfelden c) = neu an DRG, sp. DB (Kö 4648, 322 624), + 31.12.80 Freiburg/ 1981 an PWA, Redenfelden | | | | | | | | |

Portland-Zementwerke Heidelberg 8205 Kiefersfelden

30.05.88 (BE 1/87 -57-)/ Die interessante Normalspurdiesellokomotive 101 wurde im Jahre 1984 nach Italien verkauft. Statt dessen wurde eine zweite Köf II von der DB beschafft.

Auch bei der Schmalspurbahn ergaben sich Änderungen: Schmalspurdiesellokomotive 2 (Gmdr 4313/1947) ging 1984 an den Verein Dampfbahn Rhein-Main e.V., Frankfurt. Neu ist eine schmalspurige Ellok, die Ende des Jahres 1987 von den Preussischen Elektrizitätswerken, Kraftwerk Borken (Lok 3) übernommen wurde. Die Maschine muß zunächst an die Verhältnisse auf der Kiefersfeldener Werkbahn angepaßt werden und kam noch nicht zum Einsatz.

| Portland-Zementwerke Heidelberg 8205 Kiefersfelden | | | | | | Spur : 820 mm Datum: 30.05.88 | | |
|---|-----|------------------|-------------|-----------|---------------|----------------------------------|-----------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| | 1 | Gmdr 4247/1947 | Cdh | HF 130 C | 130 | 16.5 | | a) |
| | 2 | Gmdr 4313/1947 | Cdh | HF 130 C | 130 | 16.5 | | a) |
| | 3 | Gmdr 5283/1962 | Bdh | | | | | b) |
| | 4 | Gmdr 2940/1940 | Bdh | | 110 | | | b) |
| | 5 | Gmdr 1933/1937 | Bdm | | 75 | | | b) |
| | 6 | Deutz 17274/1937 | Bdm | OMZ 122 F | 55 | 12 | 17.5 | b) |
| | 7 | Gmdr 2634/1939 | Bdm | | 30 | | | b) |

a) = 1970 auf 900 mm umgespurt
b) = nach 1970 Verbleib unbekannt
Weitere Angaben siehe "Feldbahnen in Bayern", 2. Auflage 1989

| Portland-Zementwerke Heidelberg 8205 Kiefersfelden | | | | | | Spur : 900 mm Datum: 30.05.88 | | |
|---|-----|-----------------|-------------|----------|---------------|----------------------------------|-----------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | I | Gmdr 4247/1947 | Cdh | HF 130 C | 130 | 16.5 | | a) |
| # | II | Gmdr 4313/1947 | Cdh | HF 130 C | 130 | 16.5 | | b) |
| # | 1 | BBC 5082/1927 | BoBo | | | 60 | | c) |
| # | 2 | BBC 5084/1928 | BoBo | | | 60 | | c) |
| # | 3 | Hen 26101/1941 | BoBo | | | 60 | | d) |

a) = 1970 von 820 mm umgespurt
b) = 1970 von 820 mm umgespurt/ 1984 an Dampfbahn Rhein-Main e.V. (D5)
c) = neu an Roddergrube (55, 57), sp. Rheinbraun (1081, 1082)/ 1967 an Portland-Zementwerke Heidelberg
d) = neu an Preag, Borken (3)/ 1987 an Portland-Zementwerke Heidelberg (eA SSW 3686)
Weitere Angaben siehe "Feldbahnen in Bayern", 2. Auflage 1989

| Portland-Zementwerke Heidelberg 8205 Kiefersfelden | | | | | | Spur : 1435 mm Datum: 30.05.88 | | |
|---|-----|------------------|-------------|-----------|---------------|-----------------------------------|-----------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| | 8 | Breuer 3014/1949 | Bdm | 5 | 82 | | | a) |
| | oNr | KHD 46936/1948 | Bdh | A6M 517 R | 107 | 16 | 30 | b) |
| | 101 | Hen 30880/1963 | Bdh | DH 120 | 126 | 21 | | c) |
| # | 1 | Gmdr 4784/1953 | Bdh | | 107 | 16 | | d) |
| # | 2 | KHD 57021/1959 | Bdh | A6M 617 R | 107 | | | e) |

a) = nach 1970 Verbleib unbekannt
b) = neu an Rhein. Bahngesellschaft, Düsseldorf/ Portland-Zementwerke Heidelberg/ nach 1970 Verbleib unbekannt (aber vgl. BE 4/88 -224-)
c) = neu an Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter (101)/ 1977 an Portland-Zementwerke Heidelberg/ 1984 nach Italien
d) = neu an DB (Köf 6155, sp. 321 176, sp. 322 181), + 22.02.79 Rosenheim/ 1979 an Portland-Zementwerke Heidelberg
e) = neu an DB (Köf 6356, sp. 322 055), + 31.12.80 AW Stg.-Bad Cannstatt/ 1984 an Portland-Zementwerke Heidelberg

BHS-Alpentorfwerk Raubling 8201 Nicklheim

30.05.88 (BE 3/87 -175-)/ Im Jahre 1984 wurde die normalspurige Anschlußbahn von Bahnhof Raubling zum Torfwerk Nicklheim stillgelegt und abgebaut. Die normalspurige Werklok des Torfwerkes (KrMa 15515/1935) wurde daher entbehrlich und ist nach einem leihweisen kurzen Einsatz bei der Papierfabrik Redenfelden wenig später nach Italien verkauft worden.

Zuwachs gab es auch bei den Feldbahnloks. Im Jahre 1986 wurde eine nagelneue Diema-Lok beschafft, die die Schöma-Lok als Streckenlok abgelöst hat.

| BHS-Alpentorfwerk Raubling 8201 Nicklheim | | | | | | Spur : 880 mm Datum: 30.05.88 | | |
|--|-----|------------------|-------------|------------|---------------|----------------------------------|-----------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | | Schöma 1038/1949 | Bdm | CDL 28 | 22 | 3.5 | | neu |
| # | | Diema 1408/1952 | Bdm | DL 8 | 8/9 | | | neu |
| # | | Diema 1945/1956 | Bdm | DS 14 | | | | neu |
| # | | Diema 2049/1957 | Bdm | DS 28 | 28 | 3.3 | | |
| # | | Diema 2281/1959 | Bdm | DS 28 | | | | |
| # | | Diema 2588/1963 | Bdm | DS 20 | 20 | 3.3 | | neu |
| # | | Diema 4903/1986 | Bdh | DFL 30/1.4 | 47 | 4.5 | | neu |

Weitere Angaben siehe "Feldbahnen in Bayern", 2. Auflage 1989

Torfwerk Schönram, Stefan Kraller 8229 Schönram

17.09.88 (BE 4/83 -10-)/ Hier haben sich seit 1983 keine Änderungen ergeben. Der Schienen-Lkw (Magirus-Deutz, auf Normalspurgleisen) ist nach wie vor im Einsatz.

Privatfeldbahn Gaisbauer 8220 Traunstein

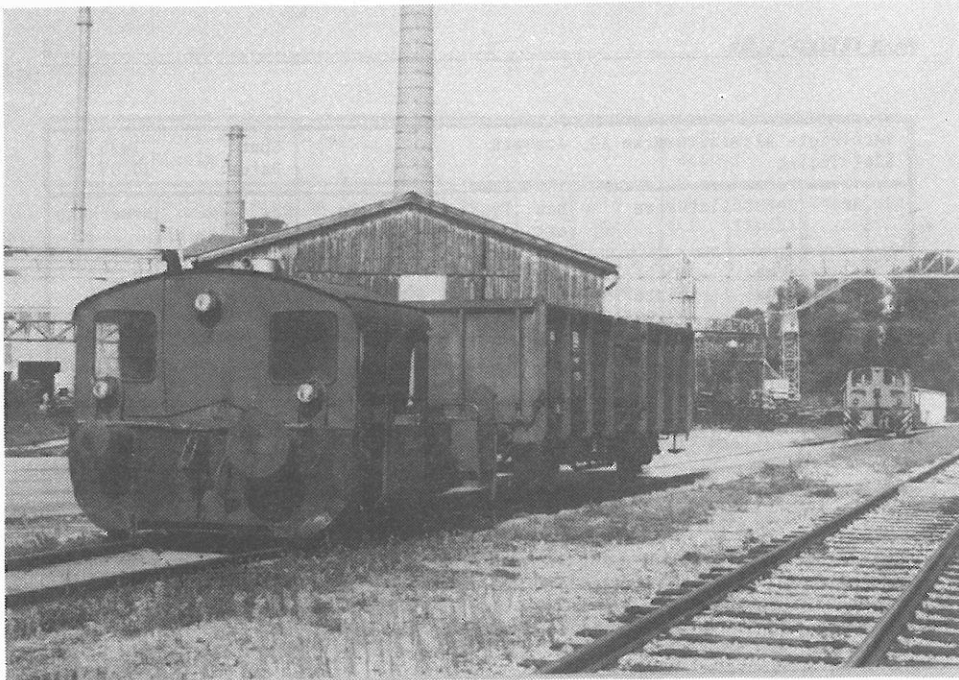
17.09.88 (BE 4/83 -10-)/ Auch hier gibt es keine Änderungen. Die Dampflokomotive ist zur Zeit abgestellt.

| Privatfeldbahn Gaisbauer 8220 Traunstein | | | | | | Spur : 600 mm Datum: 17.09.88 | | |
|---|-----|------------------|--------|-----|------------|----------------------------------|--------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bauart | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | oNr | Krauss 7772/1920 | Bn2t | | | | | a), abg. |
| # | oNr | Gmdr 1811/1937 | Bdm | | 15/18 | | | |
| a) = neu an Futter, Hirsch & Co., Berlin | | | | | | | | |

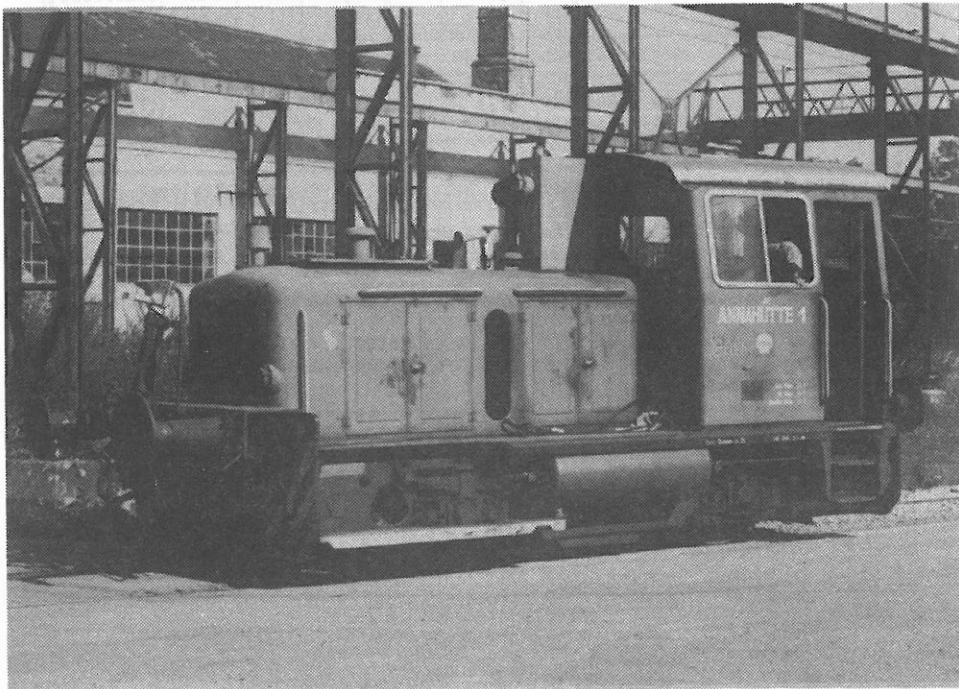
Siemens AG, Leuchtenwerk 8225 Traunreut

26.05.88 (BE 4/83 -12-)/ Inzwischen ist auch die erste Lokgeneration in Traunreut bekanntgeworden. Es handelte sich ebenfalls um eine Gmeinder-Lok. Im Jahre 1987 kam über Schöma eine gebrauchte Henschel-Lok zur Siemens-Werkbahn. Dies hatte die Abstellung der neuen Gmeinder-Lok zur Folge, die zum Jahreswechsel 1987/88 mit unbekanntem Ziel aus Traunreut verschwunden ist.

| Siemens AG, Leuchtenwerk 8225 Traunreut | | | | | | Spur : 1435 mm Datum: 26.05.88 | | |
|--|-----|-----------------|--------|---------|------------|-----------------------------------|--------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bauart | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| | oNr | Gmdr 3824/1942 | Bdm | | 50 | 12 | | a) |
| | oNr | Gmdr 5331/1964 | Bdh | | 130 | | | b) |
| # | 1 | Hen 31876/1974 | Bdh | DHG 300 | 305 | 40 | 19 | c) |
| a) = 1964 an Süddeutsche Metallwarenfabrik, Waghäusel 88vh b) = 1987/88 Verbleib unbekannt c) = neu an Gerhard Hülskens, Wesel, für Hafen Rheinberg (42)/ 1987 über Schöma an Siemens, Traunreut | | | | | | | | |

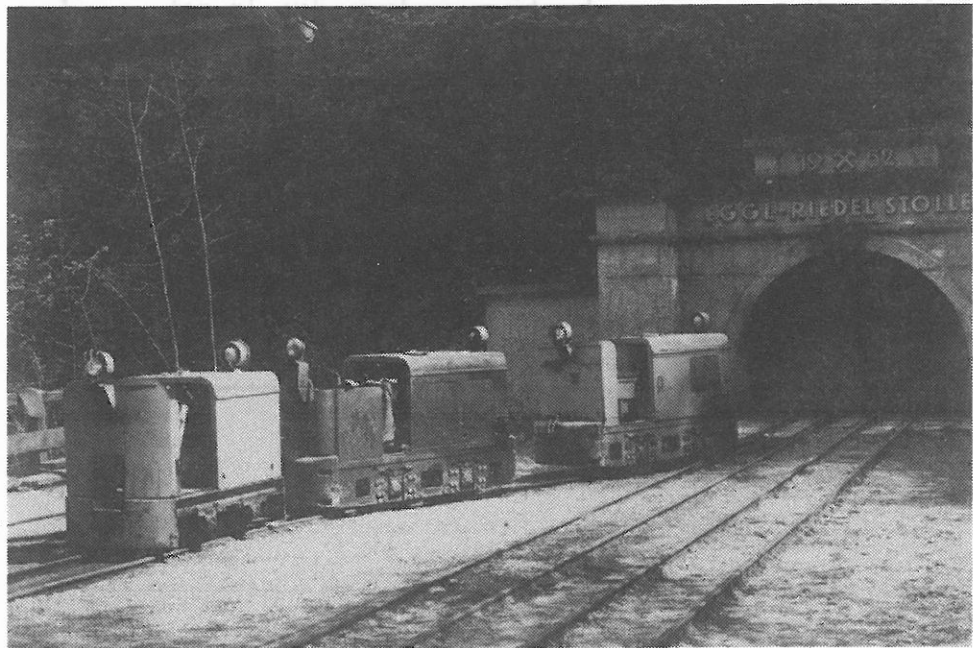


Annahütte, Hammerau: Die obere Aufnahme (28.09.83, Andreas Christopher) zeigt die alte Krupp-Köf im Werksgelände - im Hintergrund ist noch die damals erst wenige Wochen im Einsatz befindliche "Petra II" (O&K 26503/1964) zu erkennen. Für die engeren Freunde von "Petra II" ist unten noch eine Portaitaufnahme abgebildet (28.09.83, Andreas Christopher).





Hoechst AG, Gendorf (oben): Die Lok 7 (ex Stammwerk Frankfurt-Höchst) rangiert an der Übergabe (30.10.87, Andreas Christopher). Salzbergwerk Hallein (unten): Vor dem Eggl-Riedel-Stollen warten (von links) die Jenbacher-Loks 538/1980, 2408/1963 und 2613/1981 (28.04.83, Andreas Christopher).



Es liegt noch eine Lokliste aus dem Jahre 1945 vor. Damals waren 9 Lokomotiven vorhanden, und zwar zwei Dampfspeicherloks, 48 t, Baujahr 1890, angemietet von der Reichsbahn (??), eine dreischsige Gilli-Hochdrucklok (51 t, 100 atü), die beiden Esslinger Dampfspeicherloks (4688 und 4691) und vier DWK-Lokomotiven (639 und 656 à 110 PS, 722 und 723 à 220 PS). Während die beiden kleinen DWK-Loks heute noch existieren (639: Isar-Amperwerke AG, Kraftwerk Leiningerwerk, Zolling/ 1986 an Bayerisches Eisenbahnmuseum; 656: MD Papierfabriken Heinrich Nikolaus, Dachau (1)), ist zum Verbleib der DWK 723 nichts bekannt.

Wacker-Chemie GmbH 8263 Burghausen

26.05.88 (BE 4/83 -17-)/ Hier ist der Zugang der nagelneuen Gmeinder-Lok 7 zu nennen, welche inzwischen die Hauptlast des Verkehrs übernommen hat. Es wird sich zeigen, welche Auswirkungen dieser Neuzugang auf die Krupp-Dampfspeicherloks 1 und 2 sowie auf die Esslinger Lok 4 haben wird.

| Wacker-Chemie GmbH 8263 Burghausen | | | | | | Spur : 1435 mm Datum: 26.05.88 | | |
|---------------------------------------|-----|------------------|--------|------------|------------|-----------------------------------|--------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bauart | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| | | Maffei 4288/1927 | Cn2t | | | | | neu, a) |
| | | Maffei 2312/1902 | Cn2t | | | 33 | 40 | b) |
| | | O&K /19.. | | | | | | c) |
| # | 1 | Krupp 2830/1952 | Cf1 | | | 47 | 45 | neu |
| # | 2 | Krupp 3326/1955 | Cf1 | | | 47 | 45 | neu |
| # | 3 | KrMa 17722/1951 | Cf1 | | 450 | 51.9 | 50 | neu, d) |
| # | 4 | Essl 5287/1961 | Bdh | Bern | 250 | 28 | 24 | neu |
| # | 5 | KrMa 19406/1969 | Cdh | M 500 C | 500 | 60 | 55 | neu |
| # | 6 | Hen 31241/1968 | Cdh | DHG 500 EX | 500 | 60 | 50 | e) |
| # | 7 | Gmdr 5672/1987 | BBdh | D 75 BB-Ex | 630 | 88 | | neu |

a) = 1960 an Lacknermeier, Mühldorf (Verschrottung)
b) = neu Maffei-Werklok/ 1934 an Wacker, Burghausen/ 1954 an Papierwerke Waldhof-Aschaffenburg, Redenfelden/ 1984 an Bayr. Lokalbahn-Verein
c) = 05/63 verschrottet
d) = 1970 an Glaser, München/ 1970 an Glaser, München/ 10/71 an Hoechst AG, Werk Gendorf (1)
e) = 11/70 an Wacker, Burghausen

Am 24.06.1918 wurde zwischen der Kgl. Eisenbahndirektion München und der Gesellschaft für elektrochemische Industrie ein Vertrag über die Herstellung und Benützung einer Industriebahn geschlossen. Darin wurde mit Gültigkeit vom 01.08.1916 der Kommanditgesellschaft Dr. Alexander Wacker ein Industrieanschluß an die Lokalbahn Mühldorf-Burghausen bei km 25.474 vereinbart.

Die Industriebahn mit einer Gesamtschienenlänge von 8.678 m zweigte bei der Station Pirach in östlicher Richtung ab und hatte ihre Endhaltestelle "Holzfeld" im Wackerwerk. Die Zubringung und Abholung der für Wacker bestimmten Wagen erfolgte bis/ab Station Pirach mit eigenen Lokomotiven.

Vorhanden waren zunächst drei Dampflokomotiven. Die kleinere der beiden Maffei-Loks wurde schon in den 30er Jahren verkauft, die größere und die O&K-Lok gingen zu Anfang der 60er Jahre in den Schrott.

Am 15.05.1922 wurde die Endstation "Holzfeld" der Industriebahn zur Tarifstation "Wackerwerk" gemacht. Damit wurden auch die Fahrten der werkseigenen Lokomotiven nach Pirach aufgegeben und nur während des 2. Weltkrieges zur Unterstützung der Reichsbahn noch einmal aufgenommen.

Nach einem Erdbeben am Salzachabhang zwischen Marienberg und Bahnhof Burghausen mußte die Lokalbahnstrecke zwischen Pirach und Altstadt Burghausen eingestellt werden. Dadurch entstand im Jahre 1940 eine Bahnstation für den Personenverkehr an der ehemaligen Industriebahnstrecke in Burghausen Neustadt. Die sogenannte Industriebahn Pirach-Holzfeld erstarb damit endgültig und übrig blieb eine Anschlußbahn "Wackerwerk" mit einem Gemeinschafts-Tarifbahnhof der Deutschen Bundesbahn mit der Firma Wacker.

Die Abzweigung dieser Anschlußbahn von der jetzigen Bahnlinie Mühldorf-Burghausen Neustadt liegt bei km 31.9 westlich des Endbahnhofes Burghausen. Die jetzt existierende Werkbahnanlage hat eine Gesamtlänge von 26 km und einen modernen Ablaufberg mit Stellwerk.

Marathon-Werke 8263 Burghausen

26.05.88 (BE 4/83 -18-)/ Gegenüber 1983 haben sich keine Änderungen ergeben.

| Marathon-Werke 8263 Burghausen | | | | | | Spur : 1435 mm Datum: 26.05.88 | | |
|---|-----|-----------------|--------|---------|------------|-----------------------------------|--------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bauart | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | oNr | KrMa 19283/1966 | Cdh | M 350 C | 350 | 48 | | neu, a) |
| # | oNr | KrMa 19460/1972 | Cdh | M 500 C | 500 | 60 | | neu |
| a) = 1972/73 an J. Schindler, Hamburg/ 1976 an Deutsche BP AG, Raffinerie Bayern, Vohburg (3) | | | | | | | | |

Stiegl-Schleppbahn, A-5020 Salzburg Walzmühle Leopold Rauch & Söhne, dito

21.04.83/ Zu beiden Betrieben sind keine Änderungen bekannt geworden (vgl. BE 4/83).

Chemie Linz AG, Torfwerk Zehmemoos A-5111 Bürmoos

23.09.88 (BE 4/83 -23-)/ Das Torfwerk firmiert seit 1986 als "Gartenhilfe Betriebs GmbH, Torfwerk Bürmoos". Die interessante, blaue Gebus-Lok wurde im Jahre 1985 an den Eisenbahnfreund Vogel abgegeben, der in Irlach (an der Bahnstrecke Bürmoos-Trimmelkam) ein Wochenendhaus besitzt und hier eine private Feldbahn aufbaut, auf der die Lok zum Einsatz kommen soll.

| Chemie Linz AG, Torfwerk Zehmemoos A-5111 Bürmoos | | | | | | Spur : 600 mm Datum: 23.09.88 | | |
|---|-------|-------------------|--------|--------|------------|----------------------------------|--------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bauart | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | Gebus | Gebus 527/1951 | BBde | DDL 52 | 25 | | | a) |
| # | Emma | Gmdr 3351/1941 | Bdm | | 24 | 4.5 | | |
| # | Eva | Gmdr 3455/1941 | Bdm | | 24 | 4.5 | | |
| # | Erna | Gmdr 3592/1941 | Bdm | | 24 | 4.5 | | |
| # | Ella | Gmdr 3754/1942 | Bdm | | 24 | 4.5 | | |
| # | Olga | Jung 7993/1938 | Bdm | EL 110 | 12 | 4 | | |
| # | Dora | Jung 8178/1939 | Bdm | EL 110 | 12 | 4 | | |
| # | Rosa | Jung 9843/1941 | Bdm | EL 105 | 12 | 4 | | |
| # | Inge | Jenbach 2045/1951 | Bdm | JW 20 | 20 | 3.8 | | |
| # | Ilse | Jenbach 2085/1952 | Bdm | JW 20 | 20 | 3.8 | | |
| # | Ida | Jenbach 2199/1957 | Bdm | JW 20 | 20 | 3.8 | | |
| # | Diema | 2083/1957 | Bdm | DS 20 | 22 | 3.3 | | a) |
| a) = 1985 an Vogel (Eisenbahnfreund), Irlach b) = neu an Anton Schmidt, Markt-Oberdorf/ 1975 an Torfwerk Zehmemoos | | | | | | | | |

Torfwerk Franz Karger A-5142 Eggelsberg-Ibm

30.10.87 (BE 3/83 -24-)/ An der Betriebssituation (durch Traktor gezogene gleisgeführte Torfwagen auf 450 mm-Spur) hat sich nichts geändert.

Salzach-Kohlenbergbau GmbH A-5121 Ostermiething-Trimmelkam

.86 (BE 4/83 -26-)/ Die Jenbacher Lok wurde im Jahre 1981 an die Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerke, Betrieb Hinterschlagen, abgegeben. Auch die Ruhrthaler-Lok dürfte zwischenzeitlich ebenfalls abgegeben worden sein.

| Salzach-Kohlenbergbau GmbH A-5121 Ostermiething-Trimmelkam | | | | | Spur : 600 mm Datum: . 86 | | |
|---|-----|-------------------|-------------|------------|------------------------------|-------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Bemerkung |
| | oNr | Ruhr 2970/1952 | Bdm | GDL S2 | 32 | | a) |
| | oNr | Jenbach 2557/1970 | Bdm | JW 20 | 20 | | b) |
| | oNr | Diema 4453/1980 | Bdh | DFL 30/1.7 | 47 | 6 | neu |
| a) = Verbleib ? b) = 1981 an Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks AG, Betrieb Hinterschlagen | | | | | | | |

Soweit nun die Änderungen und Ergänzungen zu den im Jahre 1983 erschienenen Folgen unserer Serie über Werkbahnen im Inn-Salzach-Gebiet. Über weitere Ergänzungen aus dem Leserkreis würde sich der Autor (Andreas Christopher, Völbeler Landstr. 81, D-6000 Frankfurt 60) sehr freuen.

In der Folge sollen die Werkbahnen vorgestellt werden, die sich zu beiden Seiten der Salzburg-Tiroler Bahn (Giselabahn) befinden. Damit schließt sich der Bogen wieder zwischen den Werkbahnen in Kiefersfelden und den Werkbahnen in der Stadt Salzburg, mit denen wir 1983 unsere Rundreise zu den Bahnen im Inn-Salzach-Gebiet begannen bzw. beendeten.

An dieser Stelle möchte ich mich wieder bei meinem Freund Herbert Fritz bedanken, mit dem zusammen ich viele schöne Werkbahntouren erlebte.

Österr. Salinen AG, Salzbergwerk Hallein A-5400 Hallein-Bad Dürnberg

23.05.86/ Den Salzvorkommen am Dürnberg verdankt Hallein seine große geschichtliche Bedeutung. Der Salzbergbau Hallein ist der älteste und bekannteste Salzgewinnungsort Mitteleuropas. Seit 4000 Jahren wird hier das "weiße Gold" gewonnen und in alle Welt versandt. Interessant ist die Tatsache, daß die Hauptmasse der Lagerstätte auf bayrischem Gebiet liegt.

Heute wird in Hallein jedoch nur noch Industriesalz erzeugt und an die chemische Industrie geliefert (jährlich ca. 50000 Tonnen), und es ist geplant, im Laufe der nächsten fünf Jahre auch die Industriesalzgewinnung einzustellen und die Salzproduktion in Österreich auf die Betriebe Bad Ischl, Hallstadt und Aussee zu konzentrieren. Nur die Besucherbefahrung soll in Hallein bestehen bleiben.

Diese Besucherbefahrung am Obersteinbergstollen ist auch für Eisenbahnfreunde interessant. Mit der Grubenbahn geht es mehrere hundert Meter ins Berginnere, und zu Fuß wird untertage die Landesgrenze zwischen Österreich und Deutschland überschritten. Für den Besucherverkehr werden zwei moderne Knotz-Akkuloks vorgehalten.

Ebenfalls interessant ist die Lokwerkstätte, die auf halber Höhe des Dürnberges zwischen dem Wolf-Dietrich-Stollen und dem Eggl-Riedl-Stollen liegt. Hier sind mehrere Diesellokomotiven stationiert, die zum Schichtwechsel zwischen 13 und 14 Uhr ans Tageslicht kommen.

Die Grubenbahn im Salzbergwerk Hallein hat eine Spurweite von 500 mm. Neben den bereits erwähnten Akkuloks für die Besucherbefahrung im Obersteinbergstollen werden für Materialtransporte mehrere Jenbacher Dieselloks eingesetzt. Die Gleislänge der Grubenbahn beträgt etwa 15 Kilometer.

| Österreichische Salinen AG, Salzbergwerk Hallein A-5400 Hallein | | | | | Spur : 500 mm Datum: 23.05.86 | | |
|---|--------------|------------------------|-------------|-------------|----------------------------------|-------------|----------------|
| # | Nr. a / n | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Bemerkung |
| B | | Gebus 524/1951 | Bde | | | | abg. |
| U | 1/ 8 | Jenbach 41/1950 | Bdm | JW 8 | 8 | 1.2 | |
| G | 2/ 7 | Jenbach 113/1951 | Bdm | JW 8 | 8 | 1.2 | |
| W | 4/ 9 | Jenbach 2987/1952 | Bdm | JW 20 | 20 | 3.8 | |
| G | 6/ 3 | Bartz 1813/1963 | Bo | GAO 6A-3c02 | 7.5 | 2.7 | |
| | 7 | Jenbach 2408/1963 | Bdm | JW 20 | 20 | | |
| | 8 | Jenb. 3.04-364/1958 | Bdm | JW 10 A | 10 | | a) |
| | | Jenbach 2131/1954 | Bdm | JW 20 | 20 | | b) |
| O | 6 | Jenbach 538/1980 | Bdm | JW 10 A | 10 | 1.45 | |
| W | 10 | Jenbach 2613/1981 | Bdm | JW 20 | 20 | 3.8 | |
| O | 5 | Jenbach 552/1981 | Bdm | JW 10 A | 11 | 1.4 | |
| O | 4 | Jenbach 553/1986 | Bdm | JW 10 A | 10 | 1.5 | |
| B | 1 | Knotz 2467/350127/1976 | Bo | | 22 | 8 | eA Kiepe 76001 |
| B | 2 | Knotz 2467/350128/1976 | Bo | | 22 | 8 | eA Kiepe 76002 |
| B = Besucherstollen G = Georgenberg O = Obersteinberg U = Untersteinberg W = Wolfdietrichberg a/n = alt/neu a) = 1987 verschrottet b) = Verbleib unbekannt eA = elektr. Ausr. | | | | | | | |

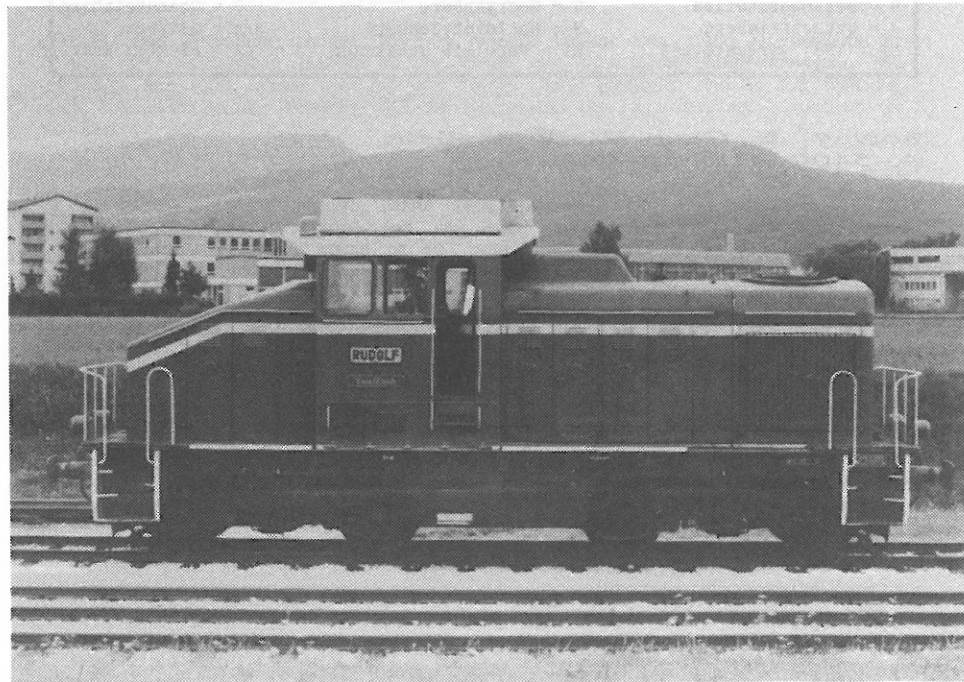
Solvay & Cie., Werk Hallein A-5400 Hallein-Oberalm

25.05.88/ 45 Jahre nach der Gründung ihrer ersten österreichischen Niederlassung in Ebensee übernahmen die Solvay-Werke 1928 von den Österreichischen Salinen AG die elektrochemische Fabrik in Hallein und bauten sie zu einem modernen Chemiewerk aus. Heute werden auf der Grundlage der im Halleiner Bergbau geförderten Salze dort Kunststoffe und Chlorverbindungen hergestellt.

Die Halleiner Solvay-Werke liegen an einer Anschlußbahn, die früher vom Bahnhof Hallein aus zur Brauerei Kaltenhausen führte. Als in den 60er Jahren die bei einem Hochwasser zerstörte Bahnbrücke der Anschlußbahn über die Salzach nicht wieder aufgebaut wurde, übernahm Solvay die Werklok der Brauerei als Reserve und verkürzte die Anschlußbahn.



Solvay, Hallein: Lok "Max" hat sich im Übergabebahnhof an ihren Zug gesetzt, um ihn ins Werk zu bringen (oben, 25.05.88, Andreas Christopher). Das untere Foto zeigt die aus rumänischer Produktion stammende Lok "Rudolf". Anfang 1988 wurde sie via Genua ins Ausland verschifft. Eine gleichartige Lok existiert noch bei Solvay in Ebensee (30.07.85, Andreas Christopher).



Die Werkbahn beginnt an einem dreigleisigen Übergabebahnhof in der Nähe des Bahnhofes Hallein, durchquert dann eine Siedlung, dabei enge Straßen und Gassen kreuzend, bis sie parallel zu einer schönen Allee führend das Werksgelände erreicht. Mindestens zweimal werktags gibt es Übergabefahrten; auf die Übergabe nachmittags pünktlich um 16.00 Uhr kann man sich verlassen.

| Solvay & Cie., Werk Hallein A-5400 Hallein-Oberalm | | | | | | | Spur : 1435 mm Datum: 25.05.88 | |
|--|-----|----------------------|--------|------------|------------|----------|-----------------------------------|------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bauart | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Name | Bem. |
| # | | Jenbach 85.001/1954 | Bdm | DM 180 V21 | 180 | 21 | | a) |
| # | | Jenb. 3.608.111/1965 | Bdh | DH 400 B32 | 400 | 32 | Norbert | neu |
| # | | 23. Aug. 23732/1978 | BBdh | LDH 70 | 620 | 53 | Rudolf | b) |
| # | | MaK 700087/1986 | Cdh | G 763 C | 762 | 60 | Max | c) |
| a) = Hofbräuhaus Kaltenhausen, Hallein/ Solvay, Hallein/ 1979 an Brauerei Zipf | | | | | | | | |
| b) = 01/88 über Italien ins Ausland verkauft | | | | | | | | |
| c) = MaK-Vorführlok/ 12/87 an Solvay, Hallein | | | | | | | | |

PWAG Hallein-Papier A-5400 Hallein

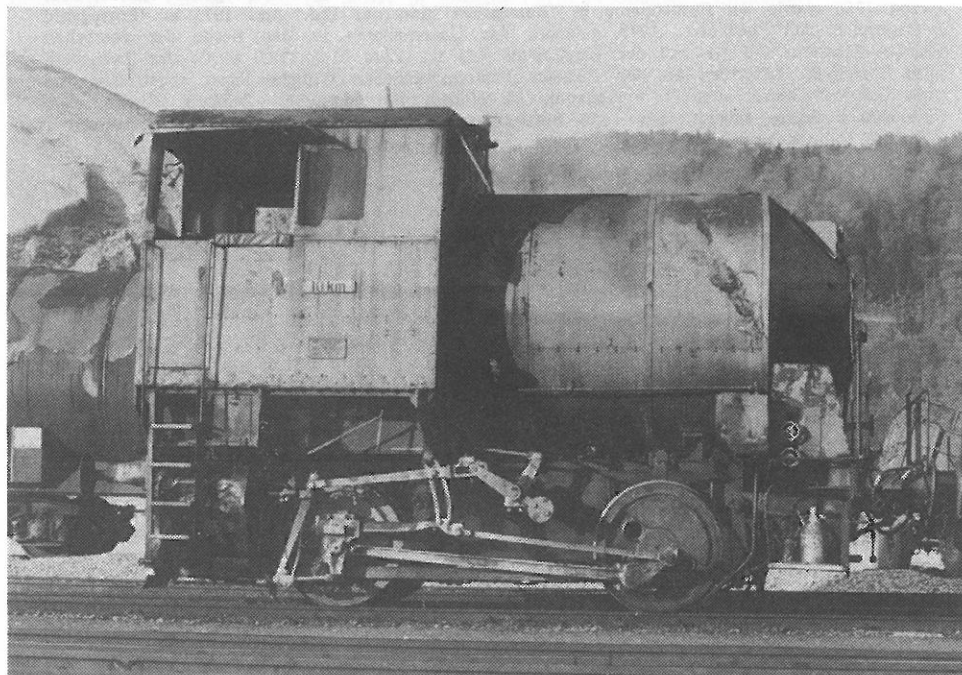
23.05.86/ Im Jahre 1889 entstand in Hallein eine Papierfabrik unter der Firmierung "Kellner Partington Paper Pulp Comp. Ltd.". Das Werk kam 1918 in norwegische Hände, aber erst 1966 wurde der Firmenname in "Borregaard Industries Ltd." und 1975 in "Borregaard Österreich AG" geändert. 1979 gelangte das Unternehmen in den Besitz des deutschen PWA-Konzerns (75 %) und der Länderbank (25 %). Zum 01.04.1985 wurde das Zweigwerk in Villach-St. Magdalen an den Badener Papierindustriellen Wilhelm Papst abgestoßen und in Zellstoff Villach GmbH umbenannt. In Hallein werden neben Zellstoff jährlich etwa 200000 t Papier erzeugt. Mit 1150 Beschäftigten ist die Halleiner Papierfabrik heute der größte Industriebetrieb im Land Salzburg.

Die Gleisanlagen innerhalb des Werkes sind recht eng und verwinkelt. Auf der Anschlußbahn wird der Betrieb mit eigenen Dampfspeicherlokomotiven durchgeführt. Werktags wird zwischen 6 und 14 Uhr eine Maschine eingesetzt. Von den zwei vorhandenen, orange lackierten Lokomotiven weist Lok 9802 Zylinderschäden auf und dient nur noch als Notreserve.

Nach neuesten Meldungen ist eine Minilok auf dem Gleisanschluß im Einsatz. Ein Fabriksschild ließ sich allerdings beim besten Willen nicht auffinden. Die Dampfspeicherloks sind somit in die Reserve verbannt worden.



PWAG, Hallein: Lok 102 (Flor 9083/1941) rangiert im Werksgelände (oben, 23.05.86, Andreas Christopher). Die untere Aufnahme zeigt die Schwesterlok Flor 9082/1941 ebenfalls beim Vershub (26.04.83, Andreas Christopher).



| PWAG Hallein-Papier AG A-5400 Hallein | | | | | | Spur : 1435 mm Datum: 23.05.86 | | | |
|--|-----|-----------------|------------|-------------|-------|-----------------------------------|-------------|-----------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | oNr | O&K | 10262/1923 | Bt | | | | | a) |
| # | | Flor | 9082/1941 | Bf1 | BfH35 | | | | b) |
| # | 102 | Flor | 9083/1941 | Bf1 | BfH64 | | | | c) |
| a) = 1972 verschrottet b) = 1971 ex E-Werk Wien-Simmering c) = 1984 ex Vöest, Linz (102) | | | | | | | | | |

Gollinger Kalk- und Schotterw. Alois Tagger A-5440 Golling

15.08.88/ Etwa zwei Kilometer südlich des Bahnhofs Golling-Abtenau am Paß Lueg betreibt die Firma Alois Tagger ein Kalkschotterwerk mit Bahnanschluß. Für den recht umfangreichen Vershub auf den Werksgleisen wurde jahrelang eine gelbe KHD-Kleinlok vorgehalten. Nach größeren Schäden an der Maschine erwarb man 1985 eine gleichartige, rote Kleinlok von der (österreichischen !) Wilhelmsburger Industriebahn. Zum Stichdatum war die gelbe Köf die Einsatzlok, die rote Reservelok.

| | | | | | | | | | |
|--|-----|-----------------|------------|-------------|-----------|-----------------------------------|-------------|-----------------|-----------|
| Gollinger Kalk- und Schotterwerke Alois Tagger A-5440 Golling | | | | | | Spur : 1435 mm Datum: 15.08.88 | | | |
| # | Nr. | Herstellerdaten | | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | oNr | KHD | 55210/1952 | Bdh | A6M 517 R | 107 | 16 | 30 | a) |
| # | oNr | BMAG | 11450/1940 | Bdh | | 120 | | | b) |
| a) = neu an Österr. Solvay-Werke, Ebensee/ Tagger, Golling b) = Voith, St. Pölten/ 1975 an ÖSPAG, Wilhelmsburg/Traisen/ 1985 an Tagger, Golling | | | | | | | | | |

Eisenwerk Sulzau-Werfen, R. & E. Weinberger A-5451 Tenneck

30.07.85/ Das Eisenwerk Tenneck ("Concordiahütte") verhüttete früher das in der Umgebung abgebaute Eisenerz. Nachdem Ende 1960 der Bergbau Schäferberg geschlossen wurde und 1961 der letzte Abstich des Hochofens erfolgte, arbeitet das Werk nur noch als Gießerei.

Eine insgesamt 1,4 km lange Anschlußbahn zweigt in einem kleinen, dreigleisigen Übergabebahnhof an der ÖBB-Haltestelle Tenneck von der Salzachtalbahn ab, passiert auf einer sehr hübschen kombinierten Holzbrücke für Schiene und Straße die Salzach und endet dann im Werksgelände.

| Eisenwerk Sulzau-Werfen, Concordiahütte A-5451 Tenneck | | | | | | Spur : | 1435 mm | |
|---|-----|-----------------|-------------|-----|---------------|-------------|-----------------|-----------|
| | | | | | | Datum: | 30.07.85 | |
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | oNr | SGP | 18119/1959 | Bdh | LDH 130 | 130 | 19.8 | neu |

Salzburger Aluminium GmbH A-5651 Lend

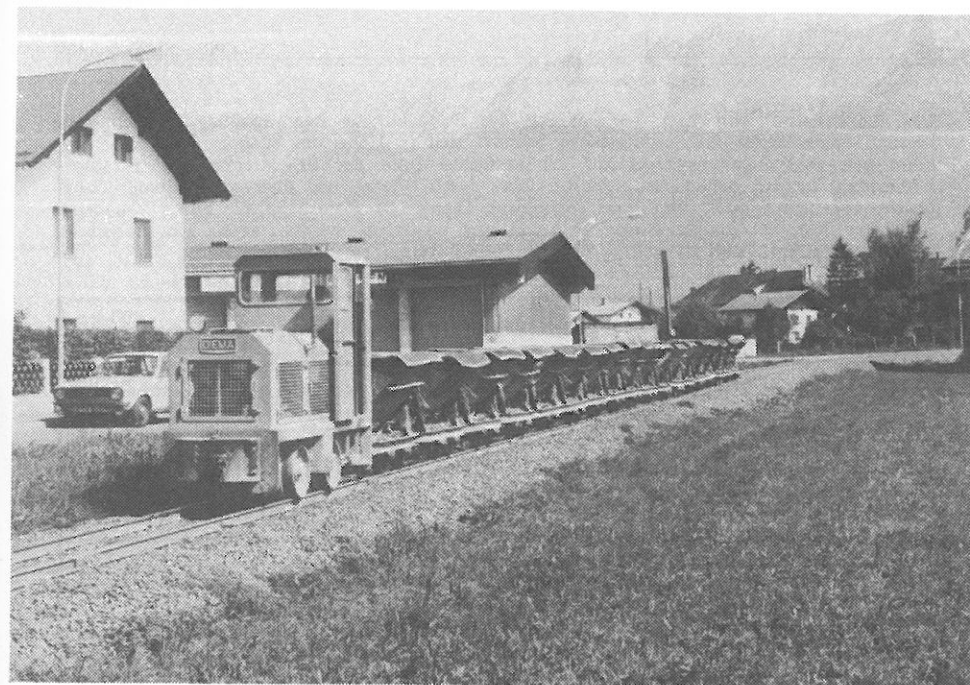
.08.83/ Im Engtal der Salzach zwischen Schwarzach-St. Veit und Zell am See liegt Land, wo es schon seit etwa 50 Jahren eine bedeutende Aluminiumproduktion gibt. Die Werksanlagen des zum schweizerischen Konzern Alusuisse gehörenden Unternehmens füllen das enge Tal zu beiden Seiten des Bahnhofs voll aus. Auf der etwa 1.5 km langen Anschlußbahn wird eine ältere KHD-Lok eingesetzt, die 1967 gekauft wurde. Zuvor war ein Breuer-Lokomotor im Einsatz.

| Salzburger Aluminium GmbH A-5651 Lend | | | | | | Spur : | 1435 mm | |
|--|-----|-----------------|-------------|-----------|---------------|-------------|-----------------|-----------|
| | | | | | | Datum: | .08.83 | |
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | | Breuer /19.. | Bdm | | | | | a) |
| | | KHD 36693/1942 | Bdm | A4M 420 R | 100 | 25 | 21 | b) |
| a) = Verbleib nach 1967 unbekannt | | | | | | | | |
| b) = neu an "Austria" Ver. Emailierwerke, Lampen- und Metallwarenfabriken AG, Wien/ 1967 an Aluminiumwerk Lend | | | | | | | | |

Diabaswerk Saalfelden KG A-5760 Saalfelden

18.09.88/ Eine der reizvollsten österreichischen Feldbahnen ist die Bahn des Diabaswerkes Saalfelden. Im Jahre 1927 wurde erstmals im Lager Kehlbach südöstlich der Gemeinde Saalfelden Diabas abgebaut und im folgenden Jahr das Diabaswerk Saalfelden KG gegründet. Wie damals üblich setzte man zum Transport des Materials vom Steinbruch zum Brechwerk Feldbahnmaterial im Handbetrieb ein; erst 1959 wurde die Förderung mit Loren eingestellt. Zwischenzeitlich war eine 1.2 km lange Feldbahnstrecke zwischen Brecher und Bahnverladung am ÖBB-Bahnhof entstanden, die im Lokomotivbetrieb befahren wurde.

Seit 1966 ist wegen Erschöpfung der Lagerstätte Kehlbach der Bruch Hinterburg in Betrieb, der etwa einen Kilometer nördlich des Werkes Kehlbach liegt. Aufbereitung und Betriebsgebäude blieben jedoch am alten Bruch bestehen. Seit 1987 wurden etwa sechs Millionen Tonnen Gestein gewonnen und zu Bahn- und Straßenschotter verarbeitet.



Diabaswerk, Saalfelden (oben): Diema 4846/1985 ist mit ihrem Leerzug unterwegs zum Werk. Die alten Muldenkipper sind inzwischen Mühlhäuser-Kippern gewichen (13.09.85, Andreas Christopher). Hartsteinwerk, Kitzbühel: Dieses Lökchen (O&K 26763/1971) hat mir der Happi letzten Sommer vorenthalten ! (23.04.82, Andreas Christopher).



Biochemie GmbH, Werk Schaftenau A-6330 Kufstein-Schaftenau

26.05.86/ In der Nähe der ÖBB-Haltestelle Schaftenau liegen die Werksanlagen dieses Pharmakonzerns. Auf den ca. 1,5 km langen Gleisanlagen im Werk wird eine kleine rote Jenbacher Diesellok eingesetzt.

| | | | | | | | | |
|---|-----|----------------------|-------------|-----------|---------------|-----------------------------------|-----------------|-----------|
| Biochemie GmbH, Werk Schaftenau A-6330 Kufstein-Schaftenau | | | | | | Spur : 1435 mm Datum: 26.05.86 | | |
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | | Jenb. 3.202.122/1964 | Bdm | DM 50 V12 | 50 | 12 | | neu |

Stefan Lauscher

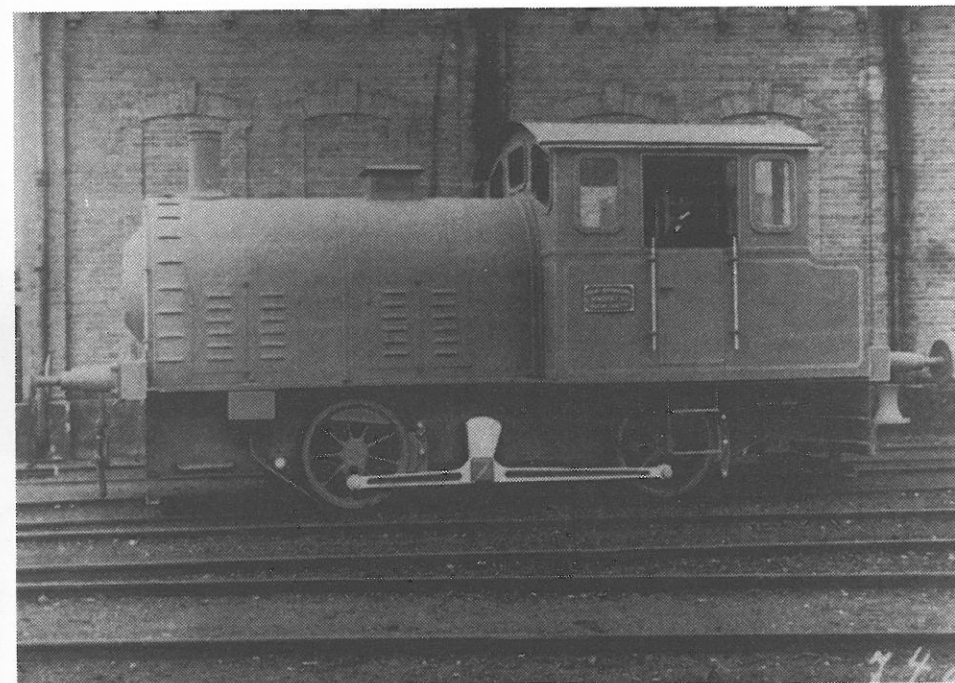
Noch einmal: Windhoff-Lokomotiven

Als im Juni 1985 - damals exklusiv beim Bahn-Express - das Buch über "Windhoff-Lokomotiven" erschien, war das mehr als Informationsschrift für alle Freunde der kleinen Lokomotiven gedacht, denn als weiterer Titel auf dem schier unüberschaubar gewordenen Buchmarkt. Inzwischen ist das Büchlein in der 3. Auflage fast vergriffen, sind weit über 2000 Exemplare verkauft und haben die damals neuen Forschungsergebnisse in vielerlei Form in die weiterführende und themenverwandte Hobby-Literatur Eingang gefunden; all das ist ein sicheres Zeichen für das noch immer wachsende Interesse an Kleinloks, Feld- und Schmalspurbahnen.

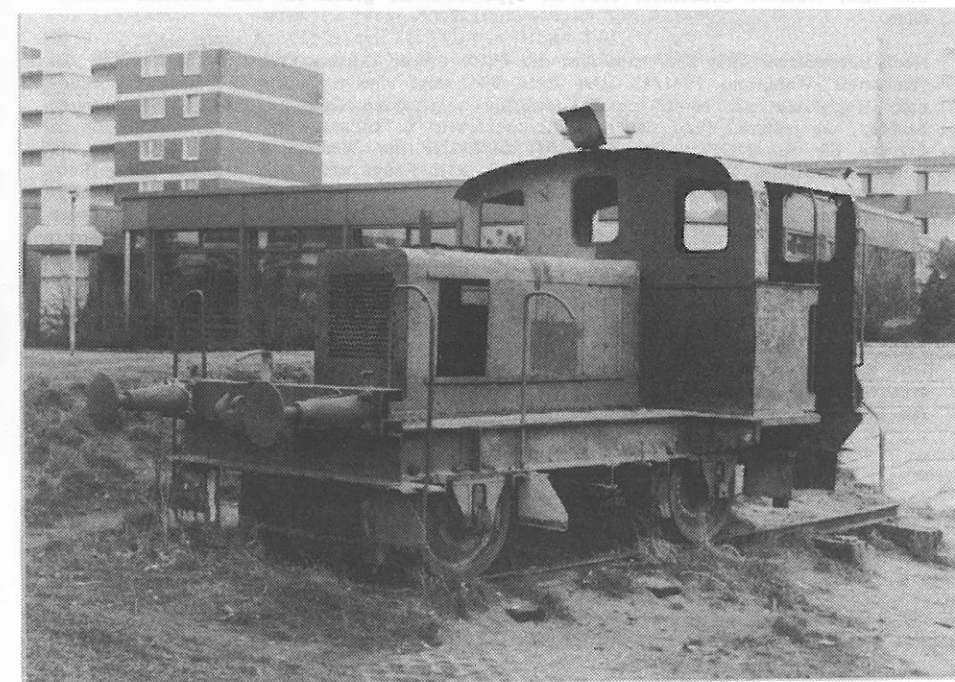
Diesem aufmerksamen Interesse und der Mitarbeit vieler Leser ist es auch zu verdanken, daß seitdem eine Vielzahl von zusätzlichen Informationen, sowohl für Ergänzungen als auch Korrekturen, zusammengekommen sind, die wir auf den nächsten Seiten als Dankeschön an die Leser nachtragen wollen. Ein Teil dieser Ergänzungen konnte bereits in der 2. und 3. Auflage der "Windhoff-Lokomotiven" berücksichtigt werden, soll aber der Vollständigkeit halber (für die Besitzer der Erstauflage) nochmal zusammenfassend mit aufgeführt werden.

Zu diesen bereits teilweise nachgetragenen Informationen gehören neuere Forschungsergebnisse auf dem Gebiet der Heeresfeldbahnlokomotiven. Hier können die von Windhoff gebauten Stückzahlen inzwischen genau bestimmt werden:

Bei der HF50B (Seite 91-92) waren es exakt 23 Maschinen, wobei die Fabriknummern 437 (mit O&K 3D-Motor) und 438 (mit Jung KD130-Motor) noch Versuchsausführungen zur Erprobung unterschiedlicher Motorfabrikate waren. In Tabelle und Lieferverzeichnis fehlen die nachzutragenden Loks Nr. 438 und 449 (letztere in der Serie mit Kämper-Motor).



Windhoff: Eine LW 110 (oben) von Windhoff (Werkfoto Windhoff). Unten ist die FNr. 250 zu sehen. Es ist die ehemalige Werklok der Novopan (vorm. Südostholz), Göttingen, jetzt Spielplatzlok in Göttingen-Grone, Nähe Sollingstraße (13.04.84, Roland Hertwig).



Von der HF130C (Seite 92-95) wurden definitiv 28 Loks in Rheine gefertigt. Die als mögliche HF130C genannte Lok 449 (Seite 95) war eine HF50B (siehe oben). Interessant ist, daß die ersten Windhoff-Serien der 130 PS-Lok (Fabriknummern 446-448 und 467-476) in den Werkstattzeichnungen noch ovale Führerhausfenster vom zeigen, aber bereits in Serienausführung mit großen, eckigen Fenstern geliefert wurden.

Ein weiteres höchst interessantes (und firmenübergreifendes) Kapitel der Diesellokgeschichte sind die Kleinlokomotiven der Reichs- (bzw. späteren Bundes-) bahn. Hier haben sich allein durch die heute erst vollständig bekanntwerdenden DB-Verkäufe der 60er und 70er Jahre und Übernahmen durch Museumsbahnvereine viele Ergänzungen ergeben (siehe die beistehenden Listen).

Ein lohnendes Forschungsthema könnten besonders die Windhoff-Kö I-Vorserienloks der zweiten Generation, Windhoff-Typen LN25II und LN25IV (Seite 75-77), sein. Zwei weitere Loks aus dieser Serie sind nachweisbar, ohne daß jedoch bisher Fabrik- oder ehemalige Betriebsnummern herauszufinden wären: Und zwar eine Lok als K11 bei der Kleinbahn Niebüll-Dagebüll (vgl. Schöning/Von Niebüll zum Wattenmeer, S. 119), und eine zweite - ohne Nummer - bei den Stadtwerken - Hafen Andernach. Die Andernacher Lok schläft übrigens bis heute einen wahren Dornröschenschlaf, wird "höchstens 5 Stunden im Jahr" (so das Personal) zur Getreideernte im August/September eingesetzt und verstaubt ansonsten in ihrem versteckt gelegenen Loksuppen. Vielleicht wäre es eine schöne Aufgabe für einen Museumsbahnverein, diesen historisch wertvollen (und sicherlich nicht teuren) Schatz "wachzuküssen" ? (Red.: ... und dann war da noch die Lokomotive, die die Uetersener Eisenbahn 1952 gekauft hat und deren Reste heute noch in Form eines X-Wagens vorhanden sind ...).

Auch einige alte Windhoff-Werkfotos sind neu aufgetaucht. Das Buch über den Lokomotivbau in Rheine hat - leider erst nach Erscheinen - manche bis dahin geheime Schublade geöffnet und schöne Funde freigegeben, darunter weitere Fotos von der "Blechtrommel"-Lok der 20er Jahre (der Meister mit Schlips und Kragen !) und das einzige bislang bekannte Bild einer Windhoff-Grubenlok, 1936 als Type LG15sIII gebaut für eine türkische Kohlenmine.

Noch interessanter sind aber zweifellos die Fotos zweier Gasgenerator-loks aus der Zeit des "Heimstoff"-Wahnsinns 1941/42. Das erste Bild zeigt eine vergleichsweise noch konventionelle Holzgaslok mit einem am Rahmenende aufgebauten Gaserzeuger. Die Leiter wurde benötigt, um jederzeit (und das war oft) nachfeuern zu können. Wirklich atemberaubend ist dagegen die Konstruktion der Windhoff LS15LaIIH (im Windhoff-Buch Seite 62-63) mit einem zweiachsigen Generator-Tender (Foto S. 33)! Kaum vorstellbar, daß mit dieser Bauart, teilweise tendervoraus (!), ein brauchbarer Zugbetrieb ohne ständige Entgleisungen möglich gewesen sein soll. Zwei Loks dieser Bauart (Fabriknummern 737 und 738) wurden 1942 an die Feldmühle AG, Werke Königsberg und Heidenau, geliefert. Der Verbleib ist unbekannt!

Der Rest kurz und schmerzlos: Die von Windhoff angebotenen AEG-Elektroloks wurden bereits seit 1902 (nicht 1905) in der abgebildeten Form gebaut (Seite 21-23). Das LUP-Maß in der Spalte HK130C (Seite 94) muß von 5440 mm in 5730 mm geändert werden. Und das erfreulichste zum Schluß: Die Anzahl der als Museumsbahn- oder Denkmalloks erhaltenen Windhoff-Typen hat sich von zehn auf 18 fast verdoppelt; bei 669 nachweisbaren Loks eine schöne Bilanz!

Windhoff-Ergänzungen

Ergänzungen zu Loklieferungen:

- S. 132/FNr. 202: korrekt: Geseker Kalk- und Zementwerke
- S. 136/FNr. 388: Ortsname korrekt: Demitz-Thumitz
- S. 139/FNr. 438: HF50B/ Oberkommando des Heeres, Berlin
- S. 139/FNr. 449: HF50B/600 mm Oberkommando des Heeres, Berlin
- S. 139/FNr. 464: Ortsname korrekt: Berlin-Niederschönhausen
- S. 142/FNr. 637: Ortsname korrekt: Berlin-Adlershof
- S. 144/FNr. 672: Lieferdatum: 01.40
- S. 151/FNr. 1062: Kunde: Belgo-Miniera S.A., Rio de Janeiro
- S. 151/FNr. 1063: Kunde: Belgo-Miniera S.A., Rio de Janeiro
- S. 151/FNr. 1065: Kunde: Belgo-Miniera S.A., Rio de Janeiro

Ergänzungen zu nachträglichen Umbauten:

- S. 130/FNr. 176: Umbau auf 60 PS-Dieselmotor (11.39)
- S. 132/FNr. 202: Aufbau verschrottet, Untergestell für Eigenbaulok
- S. 144/FNr. 672: Ausrüstung mit Scharfenbergkupplung (1940)
- S. 144/FNr. 673: Ausrüstung mit Scharfenbergkupplung (1940)

Ergänzungen zu Lokverbleiben:

- S. 129/FNr. 122: ca. 1933 verschrottet
- S. 129/FNr. 131: Stülckenwerft, Hamburg (60er Jahre)
- S. 133/FNr. 234: DB-Werklok 2 AW Hamburg-Harburg
- S. 133/FNr. 246: DROst, + 1963, RAW Dessau WL2, + 1973
- S. 133/FNr. 247: vermutl. DROst (Betriebsbuch im RAW Dessau)
- S. 133/FNr. 250: Spielplatzlok Göttingen-Grone Süd
- S. 133/FNr. 251: Hessit-Werke, Rehau-Wurlitz, Nr 1, verschrottet
- S. 133/FNr. 255: 1980 verschrottet
- S. 134/FNr. 268: August Schuler, Schrottverwertung, Deißlingen, ab 1978 Schuler, Werk Singen
- S. 134/FNr. 270: ab 1981 Eisenbahnfreunde Wetterau
- S. 134/FNr. 274: 1984 verschrottet
- S. 134/FNr. 276: ab 1985 Bayer. Eisenbahnmuseum Nördlingen
- S. 134/FNr. 278: DROst, +
- S. 134/FNr. 279: DROst, +
- S. 135/FNr. 302: + 1971
- S. 135/FNr. 304: ab 1973 Basaltwerk Dr. Clement, Ochtersendung/ ab 1987 Eisenbahnfreunde Vulkaneifel, Daun
- S. 135/FNr. 307: ab 1974 Eisenlegierungen Handelsges. mbH, Karlsruhe
- S. 135/FNr. 309: + 1973
- S. 135/FNr. 319: + 1973
- S. 135/FNr. 321: Friul-Motor/Bulfone, Udine/Italien (01.08.87)
- S. 135/FNr. 322: ab Mitte der 70er Denkmallok Schnaittenbach
- S. 135/FNr. 323: + 1974
- S. 135/FNr. 324: + 1975
- S. 135/FNr. 325: +, WL1 Bw Luckau
- S. 135/FNr. 330: ab 1988 ArGe Historische Eisenbahn, Almetalbahn
- S. 135/FNr. 343: neue DB-Nummer 381004 streichen (+ vor 1968)

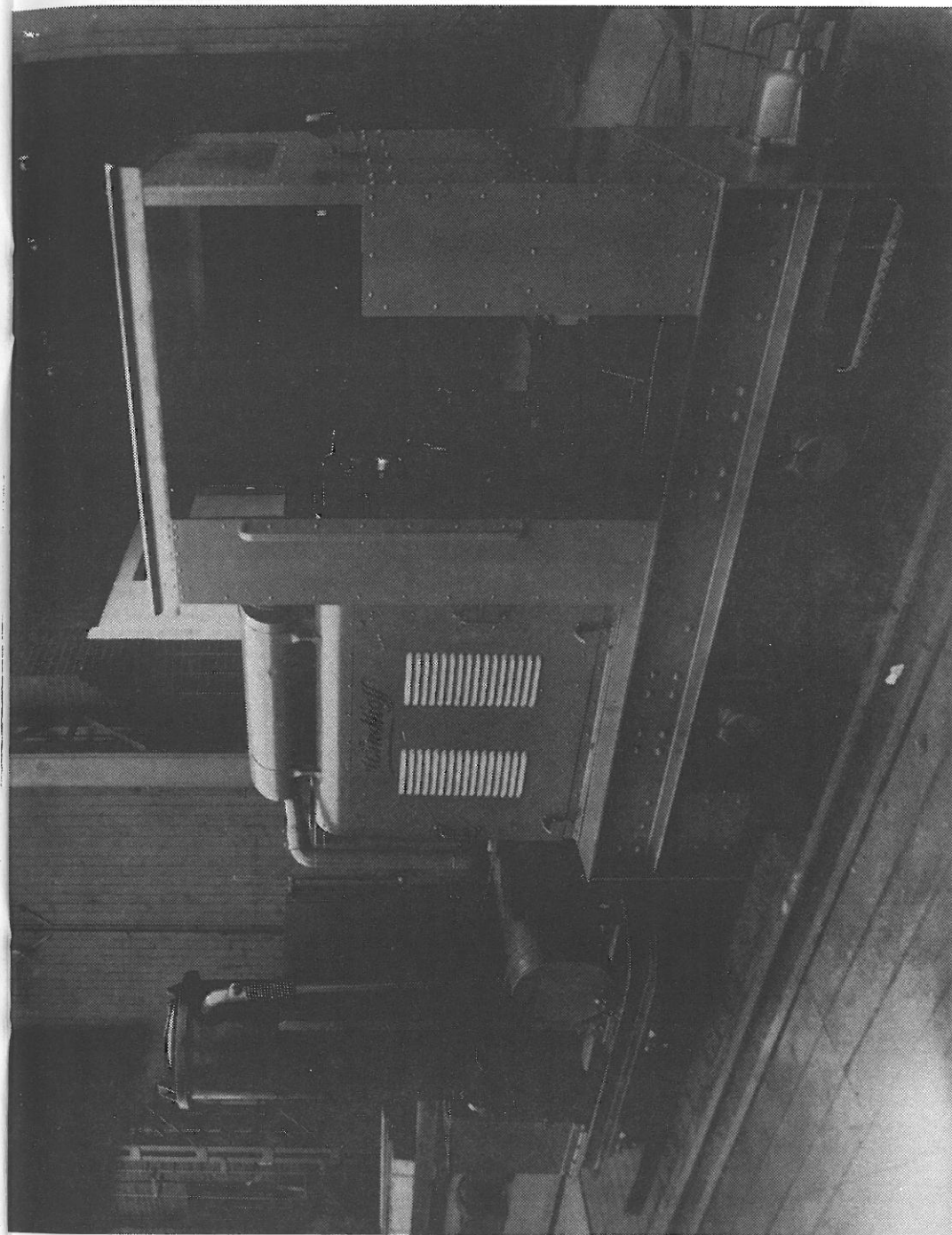
Foto rechts: Windhoff-Generatorgaslok mit Tender (Werkfoto Windhoff).

Ergänzungen zu Lokverbleiben (Fortsetzung):

- S. 136/FNr. 347: Wuppertaler Stadtwerke AG, Straßenbahn, Nr. 613, + 1981
 S. 136/FNr. 371: ab 1987 Eisenbahnfreunde Lengerich e.V.
 S. 138/FNr. 403: DB-Gerätepark AW Opladen 721.9000
 S. 138/FNr. 405: ab 18.05.84 Modelleisenbahnclub Rosenheim
 S. 139/FNr. 457: 25.04.67 verschrottet (bei Holzmann)
 S. 140/FNr. 497: ab 1980 Spielplatzlok Berlin-Reineckendorf
 S. 140/FNr. 498: Portland-Zementwerke "Fortuna", Geseke (heute Dyckerhoff Werk II), 1975/79 verschrottet
 S. 142/FNr. 640: Schmalspurmuseum Kapearaidemusea, Jokioinen/Finnland
 S. 144/FNr. 665: Bauunt. August Reiners, Bremen, Nr. 47, 1983 verschrottet
 S. 144/FNr. 672: Fels-Werke, Geesthachter Mischwerk GmbH & Co. KG, Geesthacht
 S. 144/FNr. 683: Bauknecht-Hausgeräte GmbH, Gevelsberg-Haufe, 1980 verschrottet
 S. 144/FNr. 694: Noris-Bau, Nürnberg, Baustelle Varel i.O. (15.02.41)
 S. 150/FNr. 904: Tecklenburger Nordbahn, Nr. 24 (Nr. 21" streichen), ab 1978 Dampfeisenbahn Weserbergland, V9, ab 03/88 Museums-Eisenbahn Minden, V3
 S. 150/FNr. 924: SNCF DE.07110 = SNCF YDE 18110
 S. 150/FNr. 925: 04/89 im AW Bremen verschrottet
 S. 151/FNr. 1036: Elektrozinn, Oberrüti/Schweiz
 S. 151/FNr. 1055: Eurogas Terminals, Vlissingen/Niederlande (1987)

Ergänzungen "Erhaltene Lokomotiven":

- FNr. 124 Type LW110 Museumsbahn Stiftelsen Skånska Järnväg, Malmö/Schweden
 FNr. 250 Type LN25IV Spielplatzlok Göttingen-Grone Süd
 FNr. 276 Type K6I/34 Bayer. Eisenbahnmuseum Nördlingen
 FNr. 304 Type K6I/35 Eisenbahnfreunde Vulkaneifel, Daun
 FNr. 322 Type K6I/35 Denkmallok Schnaittenbach
 FNr. 330 Type LN20sIII Almetalbahn
 FNr. 371 Type LS13sIII Eisenbahnfreunde Lengerich
 FNr. 497 Type LN40LaIII Spielplatzlok Berlin-Reineckendorf
 FNr. 640 Type LS30sIV Schmalspurmuseum Kapearaidemusea, Jokioinen/Finnland
 FNr. 905 Type K6II Museums-Eisenbahn Minden, V3 (Dampfeisenbahn Weserbergland streichen)



KURZMELDUNGEN

Museum für Verkehr und Technik
1000 Berlin 61

12.10.88/ Die Eröffnung des zweiten Lokomotivschuppens des Museums für Verkehr und Technik am Anhalter Güterbahnhof in Berlin am 27. Oktober 1988 ermöglicht es, künftig auch wechselnde "Gastlokomotiven" zu zeigen. Als erstes Ausstellungsstück dieser Art wird ab Anfang November 1988 die in Privatbesitz befindliche und bisher bei der Jagstalbahn eingesetzte Lokomotive "Aquarius C" in Berlin eintreffen. Es handelt sich dabei um eine von Borsig (14806/1939) gebaute Lokomotive für die damaligen deutschen Heeresfeldbahnen. Die Maschine wurde nach dem Krieg bei verschiedenen österreichischen Lokalbahnern eingesetzt und in den letzten Jahren mustergültig wieder aufgearbeitet. Für die nächsten drei Jahre wird die Lok im Museum für Verkehr und Technik zu sehen sein.

Midgard Deutsche Seeverkehrs AG
2100 Hamburg 90 (Harburg)

06.01.89/ Im Werk rangiert heute nur noch ein Unimog, nachdem die MaK-Lokomotiven mit unbekanntem Ziel abtransportiert worden sind. Im November 1984 waren sie noch vorhanden. Unbekannt ist auch der Verbleib der beiden fossilen O&K-Loks. Das Werk firmierte ehemals unter dem Namen Hugo Stinnes AG.

| Midgard Deutsche Seeverkehrs AG 2100 Hamburg 90 (Harburg) | | | | | | | |
|---|------|-----------------|-------------|-----------|---------------|-------------|-----------|
| | | | | Spur : | 1435 mm | | |
| | | | | Datum: | 06.01.89 | | |
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Bemerkung |
| | 1' | O&K 20918/1937 | Bdm | | 120 | 28 | a) |
| | 2' | O&K 21526/1939 | Bdm | 3 D | 75 | 18,5 | a) |
| | 1" | KHD 56142/1957 | Bdh | T4M 625 R | 260 | 28 | b) |
| | 2" | O&K 26678/1970 | Bdh | MB 9 N | 250 | 32 | neu, c) |
| | 1''' | MaK 600348/1959 | Ddh | 650 D | 650 | 60 | d) |
| | 2''' | MaK 500018/1955 | Ddh | 600 D | 600 | 52 | e) |
| # | | Unimog /19.. | | | | | |
| a) = 1968 vorhanden/ Abgang vor 1974, Verbleib unbekannt b) = neu an Braunkohlen- und Brikettwerke Roddergrube AG, Brühl/ Midgard DSAG, Hamburg-Harburg/ 1980 an Eckhardt & Co., Hamburg, dort verschrottet c) = 1981 an Louis Hagel, Hamburg (3)/ Verbleib ? d) = neu an Hamburgische Electricitäts-Werke AG, Kraftwerk Osthannover, Alt Garge, später Kraftwerk Wedel (1)/ 11/79 an Midgard DSAG, Hamburg-Harburg/ Verbleib ? e) = neu an Bentheimer Eisenbahn (D3)/ 1972 über Baddaky, Bremen, an Midgard DSAG, Nordenham/ 1981 an Midgard DSAG, Hamburg-Harburg/ Verbleib ? | | | | | | | |

Im Jahre 1968 waren die Loks 1' und 2' vorhanden, im Jahre 1974 statt dessen die Loks 1" und 2".

F. Thörl's Vereinigte Harburger Oelfabriken
2100 Hamburg 90 (Harburg)

01.11.84/ Den Rangierbetrieb besorgt meist die Moyses-Lok, die Diema-Lokomotive dient als Reserve im Schuppen.

| F. Thörl's Vereinigte Harburger Oelfabriken 2100 Hamburg 90 (Harburg) | | | | | | | |
|---|-----|-------------------|-------------|-------------|---------------|-------------|-----------|
| | | | | Spur : | 1435 mm | | |
| | | | | Datum: | 01.11.84 | | |
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Bemerkung |
| | | Hanomag 5840/1910 | Bf1 | | | | neu, a) |
| | | Windhoff 129/1922 | B.m | LW 110 | | | LV, b) |
| | 1' | Deutz 10131/1931 | Bdm | OMZ 125 R | 55 | 17 | c) |
| | 2' | O&K 25787/1957 | Bdm | MV 4 A | 75 | 16 | neu, d) |
| # | 1" | Moyse 1440/1978 | Bde | BN34E260D | 260 | 34 | neu |
| # | 2" | Diema 3210/1971 | Bdh | DVL 150/1.1 | 123 | 24 | neu |
| a) = neu an Werk Citadelle/ ca. 1959/60 verschrottet b) = an Fettraffinerie AG, Brake (1) c) = neu an Friedr. Bölck, Margarine Vertrieb AG, Bad Segeberg/ F. Thörl's, Hamburg-Harburg/ 1972 verschrottet d) = Verbleib unbekannt | | | | | | | |

Die Hanomag-Dampfspeicherlok lief nur im Werk Citadelle - das heutige Werk Seehafen wurde bis 1959 in Betrieb genommen, das Werk Citadelle legte man still.

Den Werkbahnbetrieb kann man auch von außerhalb einsehen. Manchmal verläßt die eingesetzte Werklok an der Werkseinfahrt auch das Gelände.

Harb. Oelw. Brinckmann & Mergell HOBUM
2100 Hamburg 90 (Harburg)

06.01.89/ Nach neuesten Meldungen ist die O&K-Lok nicht mehr dort, statt dessen machte sich eine Köf II der DB im Werksgelände zu schaffen - ob es nun ein vorübergehender Ersatz war, oder auch hier eine neu angeschaffte Lok ?

Auch hier kann man von außen sehen, was Sache ist, nämlich von der Seehafenstraße aus, die direkt an der Werksausfahrt vorbeiführt.

Rethe-Speicher Erich & Rolf Mackprang 2103 Hamburg 93 (Rethe)

06.01.89/ Die Lok 1 (ex Ankum-Bersenbrück), über deren Herstellerdaten immer noch keine Klarheit besteht (Stefan, sag'mal Bescheid, wenn Du etwas bieten kannst ...), ist am 25.09.88 am Bürgerhaus in Hamburg-Wilhelmsburg anlässlich des Hafenbahnfestes aufgestellt worden. Vorhanden sind heute beim Rethe-Speicher noch zwei O&K-Lokomotiven.

| Rethe-Speicher Erich & Rolf Mackprang 2102 Hamburg 93 (Rethe) | | | | | | Spur : 1435 mm Datum: 06.01.89 | | |
|---|-----|-------------------|-------------|----------|---------------|-----------------------------------|-----------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| | 1' | Windhoff 913/1948 | Bdm | Lg II | 73 | 15 | 30 | neu, a) |
| | 1" | Deutz /19.. | Bdm | | 90 | | | b) |
| # | 2 | O&K 26764/1973 | Bdh | MB 125 N | 120 | 20 | 18 | neu |
| # | 3 | O&K 26770/1973 | Bdh | MB 125 N | 120 | 20 | 18 | neu |
| a) = 11/73 verschrottet | | | | | | | | |
| b) = .../ 1953 Wiederaufbau bei Schöma, anschl. an Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn (222)/ 09/88 Denkmal Bürgerhaus Wilhelmsburg | | | | | | | | |

Union Deutsche Lebensmittelwerke GmbH 2000 Hamburg 50 (Bahrenfeld)

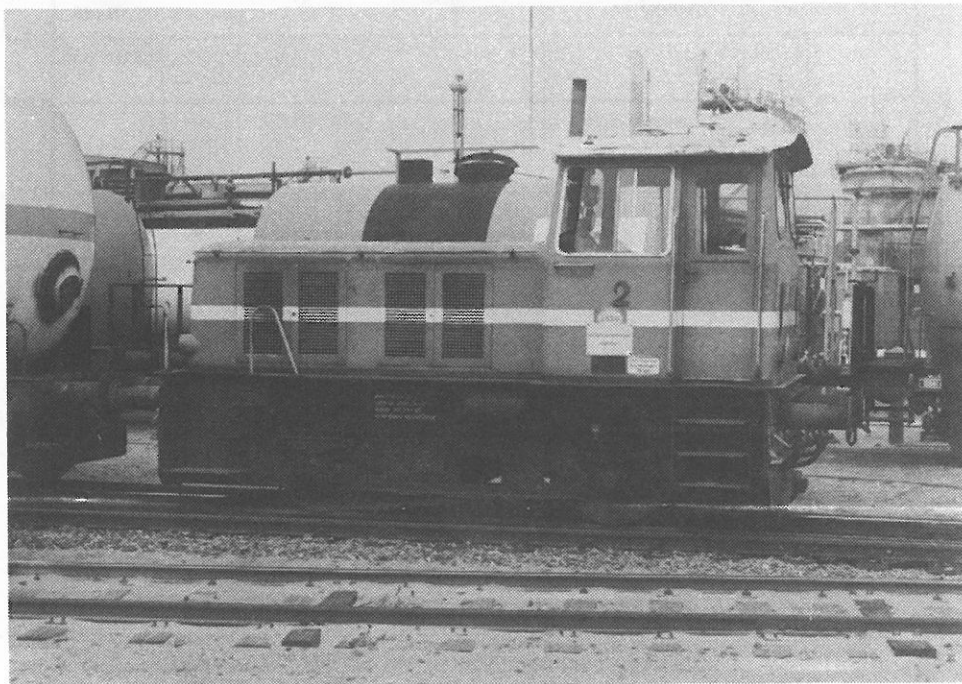
01.11.84/ Das Margarinewerk am S-Bahnhof Bahrenfeld verfügt über zwei eigene Lokomotiven, von denen man die eingesetzte Lok, meist das Exponat französischer Herkunft, oft auf den Übergabegleisen direkt vom Bahnsteig des S-Bahnhofes Bahrenfeld aus aufnehmen kann.

| Union Deutsche Lebensmittelwerke GmbH 2000 Hamburg 50 (Bahrenfeld) | | | | | | Spur : 1435 mm Datum: 01.11.84 | | | |
|---|-------|-----------------|------------|-------------|-----------|-----------------------------------|-------------|-----------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| | 1' | O&K | 2741/1908 | Bfl | | 80 | | | neu, a) |
| | 2, 1" | O&K | 10251/1922 | Bt | | 180 | | | b) |
| | 3, 2 | Jung | 7041/1937 | Bfl | | | 20 | | neu, c) |
| # | 1" | KHD | 56744/1957 | Bdh | A8L 614 R | | 24 | 25 | neu |
| # | 2" | Moyse | 1373/1976 | Bde | | | | | neu |
| a) = verschrottet | | | | | | | | | |
| b) = neu an Kakao Cie., Th. Reichardt, Wandsbeck/ Union, Bahrenfeld/ verschrottet | | | | | | | | | |
| c) = Name "Sanella"/ an Freunde der Eisenbahn, Hamburg | | | | | | | | | |

Das Werk firmierte früher unter A. L. Mohr AG.

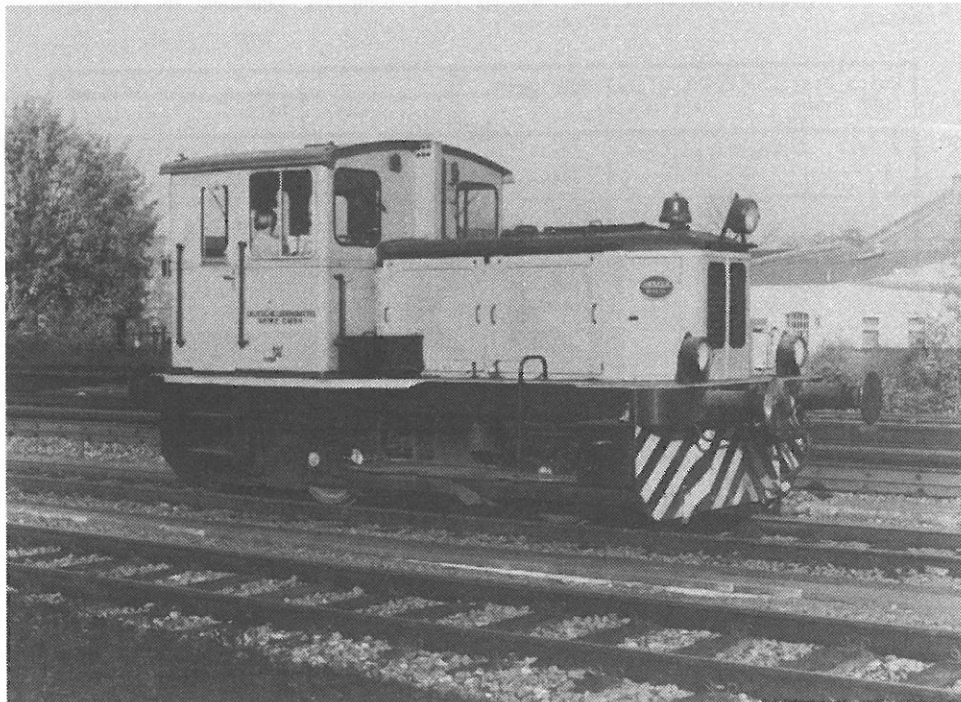


Esso, Harburg: Die tolle Henschel-Lok 1 (28636/1956) rangierte damals noch in der Raffinerie (oben), die Gmdr-Lok (5093/1956) auf dem unteren Foto hatte gerade nichts zu tun (02.07.84).





Rethe-Speicher, Hamburg: Mal rührt sich nichts, mal sind beide Loks am Rotieren - die O&K-Loks 2 und 3 (26764 und 26770/1973) (15.04.82). Union Lebensmittel, Hamburg-Bahrenfeld: Frühstückspause im feinsten Sonnenlicht - die sonst als Reservelok eingestufte KHD-Lok (56744/1957) im Übergabebahnhof (01.11.84).



Heinz Dockerill GmbH, Schrotthdlg. 2000 Hamburg 28 (Rothenburgsort)

06.01.89/ Die Lokomotive der MAN, Werk Roß, Hamburg, steht hier seit mindestens einem Jahr auf dem Schrottplatz, den bahnreisende Eisenbahnfreunde, die Hamburg südwärts verlassen, sicher schon kurz nach Verlassen des Hauptbahnhofes auf der linken Seite gesehen haben. Man hatte (zumindest im Juli 1988) noch keine konkreten Pläne mit dieser Lok (6602 Ruhr 3382/1955, Typ ND 100 Ö, 90/100 PS, 14 t, 20,3 km/h).

Peter Wanck GmbH 2000 Hamburg 74 (Billbrook)

03.04.78/ Der Redaktion liegt ein Foto einer Kleinlok (KHD 47393/1946) vor, die am Stichtag in Hamburg aufgenommen wurde. Auf der Rückseite trägt die Lok ein Schild "Wanck 7381730 + 7399262", wobei die Zahlen Telefonnummern sein dürften. Ist Wanck mit der o.g. Peter Wanck GmbH identisch? Vor allem: Ist die Lokomotive heute noch vorhanden? Wenn ja, wo? Wer kann etwas zum Verbleib aussagen? Gemäß Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 1, -78-, wurde diese Lok 1969 verschrottet.

SCHÖMA Chr. Schöttler Maschinenfabrik 2840 Diepholz

21.03.89 (BE 4/88 -216-)/ Beinahe schon Tradition hat die Berichterstattung über den Inhalt der Lokbauhalle dieser Diepholzer Maschinenfabrik. Wie immer gibt es auch diesmal interessante Neuigkeiten:

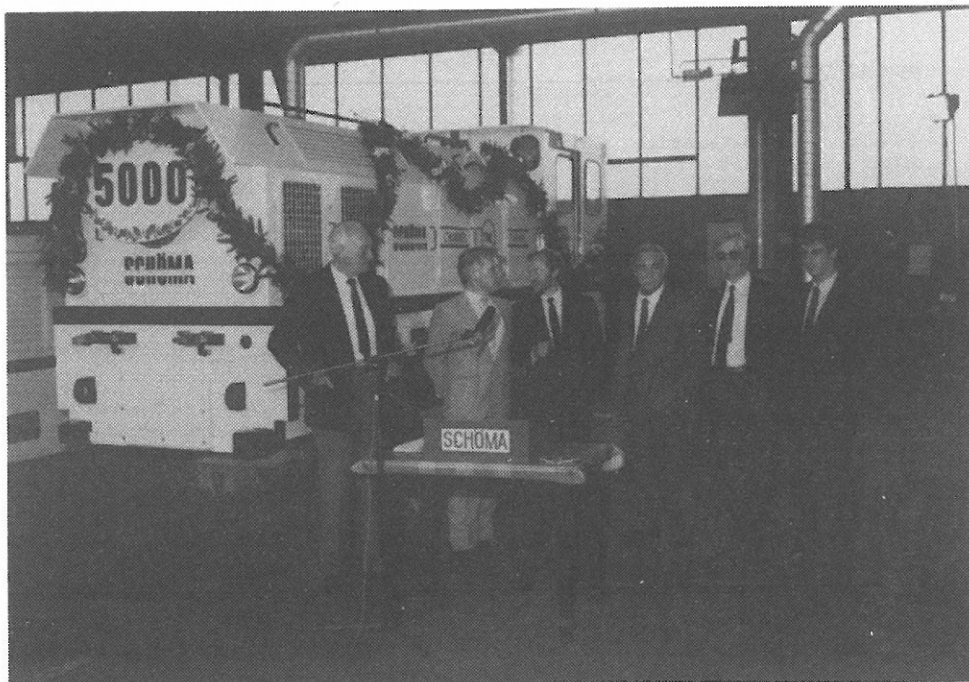
Vor wenigen Tagen eingetroffen war eine kleine Normalspurlok (2954, CHL 20 GR) vom Kohlensäurewerk Rommenhöller aus Herste. Im Gegenzug hat dieses Werk im März eine andere, gebrauchte und aufgearbeitete Schöma-Lok (3035, CFL 45 DZR) bekommen. Für die kleine Normalspurlok sucht man jetzt einen Interessenten.

Im Freigelände standen weiterhin drei der vier Lokomotiven vom Freudensteintunnel (siehe BE 3/88 -124-), die vierte befand sich gerade im Umbau. Zwei der Loks sind für die Duisburger Kupferhütte vorgesehen, die anderen sind noch nicht verkauft.

Weiterhin war ein Mühlhäuser-Kipper auf dem Betriebsgelände aufgebockt abgestellt. Er trug die Aufschrift "TML Channel Tunnel". Für den Ärmelkanaltunnel baut Schöma derzeit 15 Tunnelloks, darunter auch die Fabriknummer 5000. Der Mühlhäuser-Kipper dient zur Einstellung der Bremsanlage an den Lokomotiven.

Gerade fertiggestellt waren zwei Feldbahnloks für Indonesien (4982 und 4983) und ein Anhänger für einen Rottenkraftwagen (4993) für Afrika. In Bau befanden sich noch drei Grubenloks für die UdSSR (4984 bis 4986).

Als Vorratslok stand noch die normalspurige 4964 im Werk. Es ist eine Schwesterlok zu der im vergangenen Jahr an die Benteler Werke gelieferte Normalspurlok.



SCHÖMA, Diepholz: Feierstunde anlässlich der Fertigstellung der FNr. 5000. Die Tunnellok ist für die englische Seite des Kanaltunnels bestimmt. Von links zu sehen sind der Geschäftsführer Herr F. Schöttler, daneben der Verkaufsleiter Herr L. Niermeyer (24.04.89, Werkfoto Schöma). Die untere Aufnahme zeigt einen zweiteiligen Personenzug mit 60 Sitzplätzen, ebenfalls für den Kanaltunnel (Werkfoto Schöma).



Für Torfbahnfreunde: Die Fabriknummer 5003, am Stichtag bereits grob als Feldbahnlok erkennbar, wird bald bei der Gewerkschaft Uchte laufen.

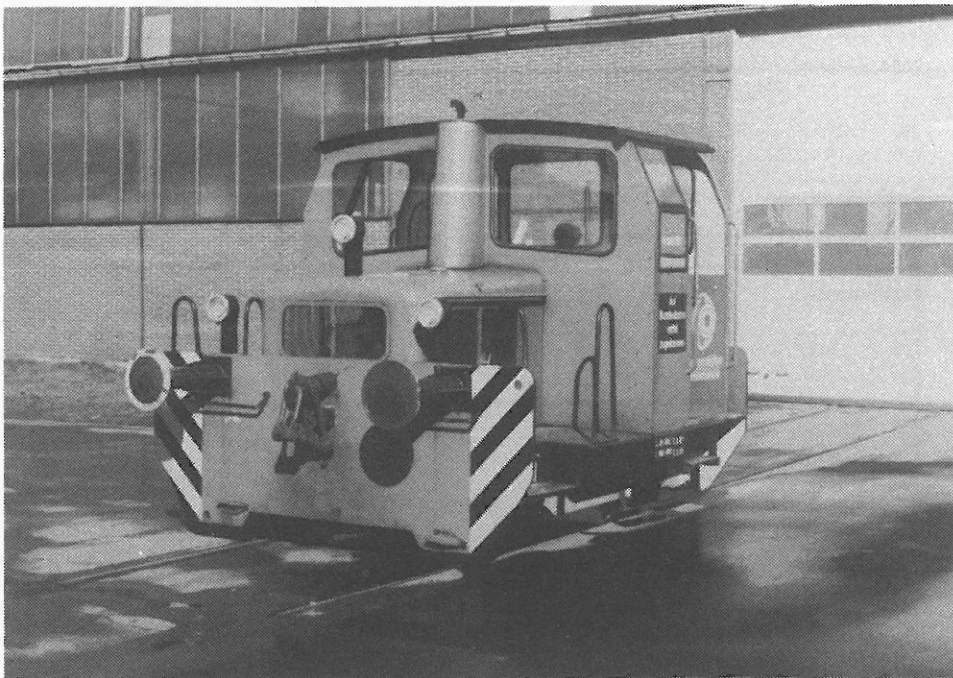
Fast schon keiner Erwähnung mehr bedürfen die nach wie vor vorhandene Denkmallok am Firmeneingang und der normalspurige Plattformwagen.

| SCHÖMA Christoph Schöttler Maschinenfabrik GmbH 2840 Diepholz | | | | | | | | Spur : | div. mm |
|--|------------------|-------------|--------------|-------------|---------------|-------------|-----------------|-----------|----------|
| | | | | | | | | Datum: | 21.03.88 |
| # | Herstellerdaten | Bau- art | Spur (mm) | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung | |
| # | Schöma 2954/1966 | Bdh | 1435 | CHL 20 GR | 22 | 6 | 7.5 | a) | |
| # | Schöma 3035/1967 | Bdh | 1435 | CFL 45 DZR | 58 | 12 | | b) | |
| # | Schöma 4941/1987 | Bdh | 1435 | CFL350DCLR | 343 | 42 | | c) | |
| # | Schöma 4942/1987 | Bdh | 1435 | CFL350DCLR | 343 | 42 | | c) | |
| # | Schöma 4943/1987 | Bdh | 1435 | CFL350DCLR | 343 | 42 | | c) | |
| # | Schöma 4944/1987 | Bdh | 1435 | CFL350DCLR | 343 | 42 | | c) | |
| # | Schöma 4964/1988 | Bdh | 1435 | | | | | Vorrat | |
| # | Schöma 4982/1989 | Bdh | | CFL 45 B | 79 | 7 | | f. Indo- | |
| # | Schöma 4983/1989 | Bdh | | CFL 45 B | 79 | 7 | | nesien | |
| # | Schöma 4984/1989 | Bdh | | CFL 180 DCL | | 25 | | f. UdSSR | |
| # | Schöma 4985/1989 | Bdh | | CFL 180 DCL | | 25 | | f. UdSSR | |
| # | Schöma 4986/1989 | Bdh | | CFL 180 DCL | | 25 | | f. UdSSR | |
| # | Schöma 4993/1989 | 2 | 1067 | CS 722 | | | | f. Afrika | |
| # | Schöma 5003/1989 | Bdh | 600 | CHL 20 G | 40 | 3 | | f. Uchte | |

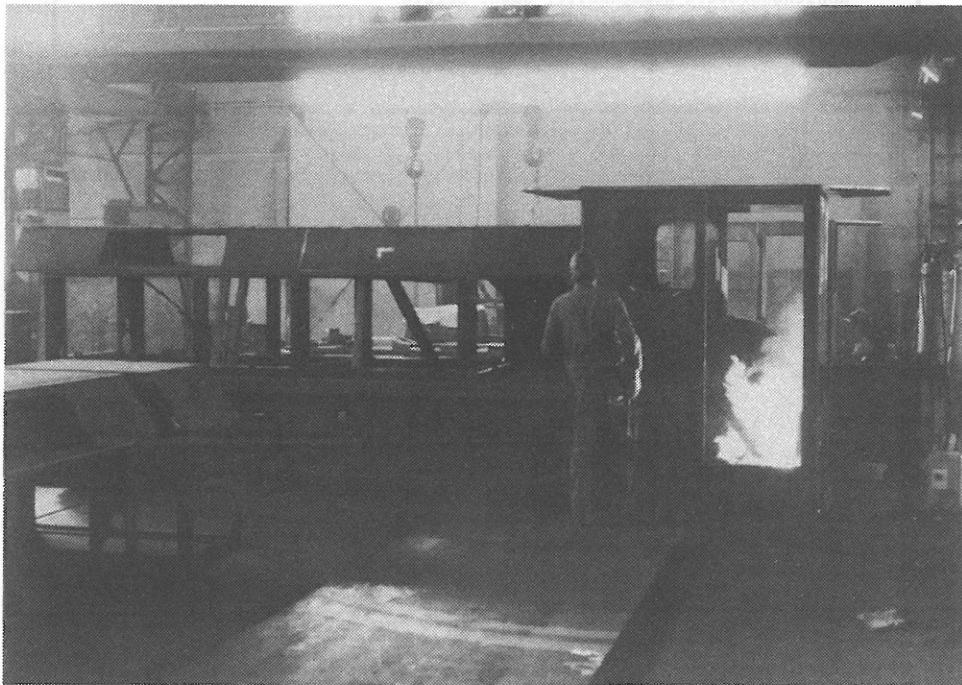
a) = neu an Kohlensäurewerk Rommehöller GmbH, Herste/ 03/89 an Schöma
b) = neu an Chemische Werke Weißenstein/Österreich/ 1987 an Schöma/ 03/89 an Kohlensäurewerk Rommehöller GmbH, Herste
c) = neu an Arge Freudensteintunnel West, Oberderdingen (1, 3, 2, 4)/ 1988 an Schöma/ 1=4943 und 2=4941 1989 an Duisburger Kupferhütte

Unser dänischer Korrespondent ist nicht untätig geblieben - neu in Dänemark ist Schöma 3135/1970, CFL 100 DTR, 110 PS, 20 t; neu an Triangel Vereinigte Spanplattenwerke. Sie läuft jetzt bei De danske Sukkerfabrikker, Südhafen, Kopenhagen. Es handelt sich dabei um die im BE 4/88 erwähnte Schöma-Lok für Dänemark. Noch nicht entdeckt hat er offenbar zwei Feldbahnloks (4962-4963, CHL 20 G), die ebenfalls in seinen Zuständigkeitsbereich fallen.

24.04.89/ Die Fertigstellung der FNr. 5000 wird von der gut 100köpfigen Belegschaft des Werkes gefeiert. Bei der Lok handelt es sich um die erste von 15 Lokomotiven (5000-5002/5004-5015, CFL-180 DCL) für den Bau des Kanaltunnels von Dover nach Calais (englische Seite: TML Transmanche Link). Sechs weitere, baugleiche Lokomotiven (4413/4415/4418/4419/4495/4504), die von abgeschlossenen Tunnelbauprojekten in Österreich und Norwegen zurückgenommen wurden, laufen bereits auf der Kanaltunnelbaustelle. Ein weiterer Auftrag, den Schöma bekommen hat, erstreckt sich auf 10 Personen-Transportzüge (4995-4998/5016-5031, D 60) mit je 60 Sitzplätzen, die ebenfalls auf die Kanaltunnelbaustelle geliefert werden, die während der Bauphase als regelmäßiges Transportmittel für die Arbeiter dienen und nach Fertigstellung des Tunnels in der kleineren Wartungsröhre als Wartungs- und Noteinsatz-Fahrzeuge weiterhin erhalten bleiben. Mit weiteren, auf die französische Seite gelieferten Lokomotiven sind dann insgesamt 46 (!) Schöma-Lokomotiven am Bau des Kanaltunnels beteiligt.



SCHÖMA, Diepholz: Diese kleine Normalspurlok (oben) war wenige Tage zuvor vom Kohlensäurewerk Rommenhöller in Herste als Anzahlungnahme eingetroffen. Die untere Aufnahme zeigt die FNr. 5000 während Schweißarbeiten im Rohbauzustand (21.03.89).



Drei 25 t-Tunnelloks (4984-4986, CFL-180 DCL) werden in Kürze an das Kernforschungszentrum Serpuhov in der UdSSR geliefert. Ein weiterer Großauftrag ist kürzlich aus Dänemark eingetroffen: Für den Bau des Tunnels unter dem Großen Belt sind 24 Tunnellokomotiven mit einer Leistung von je 231 PS und 35 t Gewicht bestellt worden. Vier dieser Loks sind generalüberholte Gebrauchtloks (4858-4861), der Rest Neuanfertigungen (5033-5052). Mit den vorliegenden Aufträgen ist die Vollbeschäftigung aller Mitarbeiter bis weit in das Jahr 1990 gesichert! (aus: Diepholzer Kreisblatt, 26. April 1989).

Aus der vorliegenden Zeitungsangabe geht noch hervor, daß sich die Lok 1 (Schöma 2630/1963, CFL 150 DBR) der Feldmühle AG, Hagen-Kabel, ebenfalls im Werk befindet.

30.06.89/ Schnell ändert sich der Bestand in der Lokbauhalle und immer wieder gibt es überraschende und interessante Neuigkeiten: Die Rommenhöller-Lok (2954/1966, CHL 20 GR) steht noch ohne Interessenten im Werk, doch die Feldmühle-Lok (2630/1963, CFL 150 DBR) ist fertig aufgearbeitet worden und sollte in den nächsten Tagen in die Schweiz (Nähe Genf) verfrachtet werden. Fabrikneue Normalspurloks gingen in den letzten Monaten an die Benteler Werke, Dinslaken (4958) und an die Grillo-Werke AG, Duisburg-Hamborn (4961). Eine weitere Lokomotive desselben Typs (CFL 250 DVR) wird in diesem Jahr an die Benteler Werke, Schloß Neuhaus (4964) gehen.

In Bau befinden sich derzeit die Personenzüge für den Kanaltunnel (s.o.), eine Tunnellok für die Schweiz (4999, CFL-180 DCL) und eine Schmalspurlok für Klöckner Stahl, Georgsmarienhütte (5032, CHL-20 G, 805 mm, 24,5 PS, 4 t). Umgebaut werden derzeit die zweite Freudensteintunnel-Lok (4943) für die Duisburger Kupferhütte (die erste (4941) ist schon fertig, aber noch nicht abgeliefert), die anderen beiden Freudensteintunnel-Loks stehen noch im Freien und sollen bald verkauft werden. Weiterhin werden die vier Gebrauchtloks für den dänischen Beltunnel (s.o.) hergerichtet. Diese vier Loks waren vorher beim Bau des Tunnels Villejust des TGV in Frankreich eingesetzt. Fertiggestellt, aber noch nicht abgeliefert ist eine kleine Grubenlok für Spanien (4960, CHL 30 G).

Ein ganz besonderes Dankeschön geht nach Diepholz an die Herren Schöttler, Niermeyer und Then, ohne die dieser Artikel nicht realisierbar gewesen wäre.

Klinkerwerk Hagen, W. Eickhoff 2856 Hagen/Nds.

O.A. (BE 2/88 -105-)/ Schöma 758/1946, neu an Fried. Stindt, Wesermünde/ 1969 an Eickhoff - ging 1986 an B. v. Engelen ("Eisenbahnfreund"). Die Einsatzlok (Schöma 2846/1964) gelangte 1978 an das Klinkerwerk Hagen.

Lippe-Weser-Zucker AG 3254 Emmerthal

O.A. (BE 2/88 -108-)/ Nicht nur die ehemalige Lok 1 (Wind 330/1935, LN 20 S III), sondern auch die Lok 2 (KHD 55197/1952, A4L 514 R) steht jetzt in Diensten der Altmittelbahn.

Ziegelwerk Hente & Spies GmbH 3405 Rosdorf 1

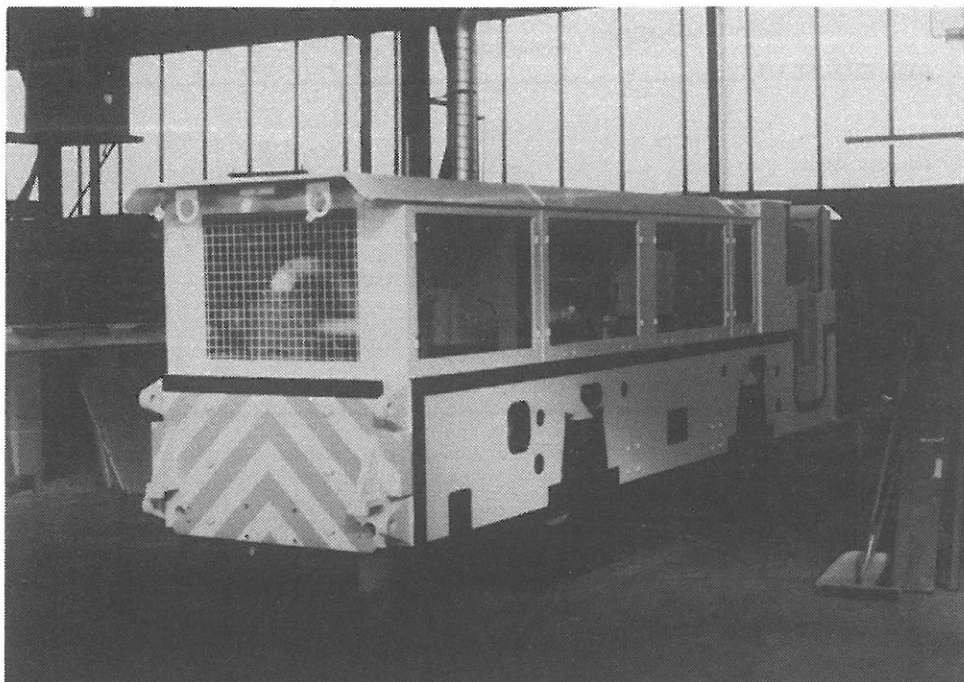
.88 (BE2/83 -17-)/ Ende 1984 wurde hier die Produktion vorübergehend (!) eingestellt; da aber eine Wiederinbetriebnahme des Werkes (und damit der Feldbahn) nicht ausgeschlossen ist, sind alle im vorgenannten BE aufgeführten Fahrzeuge noch vorhanden. Nachzutragen ist noch eine Henschel-Lok, die inzwischen im Besitz eines Eisenbahnfreundes steht. Der Vollständigkeit halber soll hier noch einmal der gesamte Lokomotivpark genannt werden. Alle drei Diema-Loks besitzen noch ihre Führerhäuser.

| Ziegelwerk Hente & Spies GmbH 3405 Rosdorf 1 | | | | | | Spur : 600 mm Datum: . 88 | | | |
|---|-----|-----------------|-----------|--------|--------|------------------------------|-------------|-----------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | | Bauart | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | | Hen | 2008/1948 | Bdm | DG 13 | 13/15 | | | a), abg. |
| # | | Diema | 2385/1960 | Bdm | DS 14 | 22 | 2.8 | | b), abg. |
| # | | Diema | 2501/1962 | Bdm | DS 28 | 28 | 4.3 | | c), abg. |
| # | | Diema | 2684/1964 | Bdm | DS 14 | 15 | 2.3 | | d), abg. |
| # | | Diema | 3166/1971 | 2 | HK 5/1 | Hydraulikkipper 2x | | | neu, abg. |
| # | | Diema | 3167/1971 | 2 | HK 5/1 | Hydraulikkipper 2x | | | neu, abg. |
| a) = 08/80 an Horst Kühnhackl, Wolfhagen-Viesebeck | | | | | | | | | |
| b) = neu an Heinr. Albert, Balhorn b. Kassel/ Hermann Friedrich KG, Ziegelei, Westerode b. Duderstadt/ Ziegelwerk Hente & Spies | | | | | | | | | |
| c) = neu an Städt. Werke Essen, Wasserwerk Überruhr, Essen/ 1980 über Diema an Hente & Spies | | | | | | | | | |
| d) = neu an Hermann Friedrich KG, Ziegelei, Westerode b. Duderstadt/ Ziegelwerk Hente & Spies | | | | | | | | | |

Vor der Diema-Ära waren hier leihweise O&K-Loks der Baufirma August Drege, Göttingen, im Einsatz. Einzige hierzu bislang bekannte Lok ist die O&K 5305, RL 1 A, 10/11 PS, 3 t, die heute als Denkmal beim Niedersächsischen Bergbau-Museum in Lautenthal steht.

Ziegelwerk Friedrich Meurer 3405 Rosdorf 1

.88 (BE 2/83 -19-)/ Hier wurde die Feldbahn bekanntermaßen bereits Ende 1981 stillgelegt; im Gegensatz zum benachbarten Werk (Hente & Spies) läuft aber noch die Produktion. Die alte Jung 8383 ist noch immer am Werksgebäude abgestellt. Eine zweite Jung-Lok war bis Anfang der 70er Jahre noch vorhanden. Sie war auf einer Strecke im Einsatz, die in die große Grube hinter dem Werk führte. Die noch vorhandene Jung 8383 besitzt heute einen 28 PS-Austauschmotor.



SCHÖMA, Diepholz: Immer lohnt der Blick in die Lokhalle - oben eine Tunnellok für die UdSSR (Serie 4984-4986, CFL 180 DCR), unten zwei Feldbahnloks für Indonesien (4982 und 4983, CFL 45 B) (21.03.89).



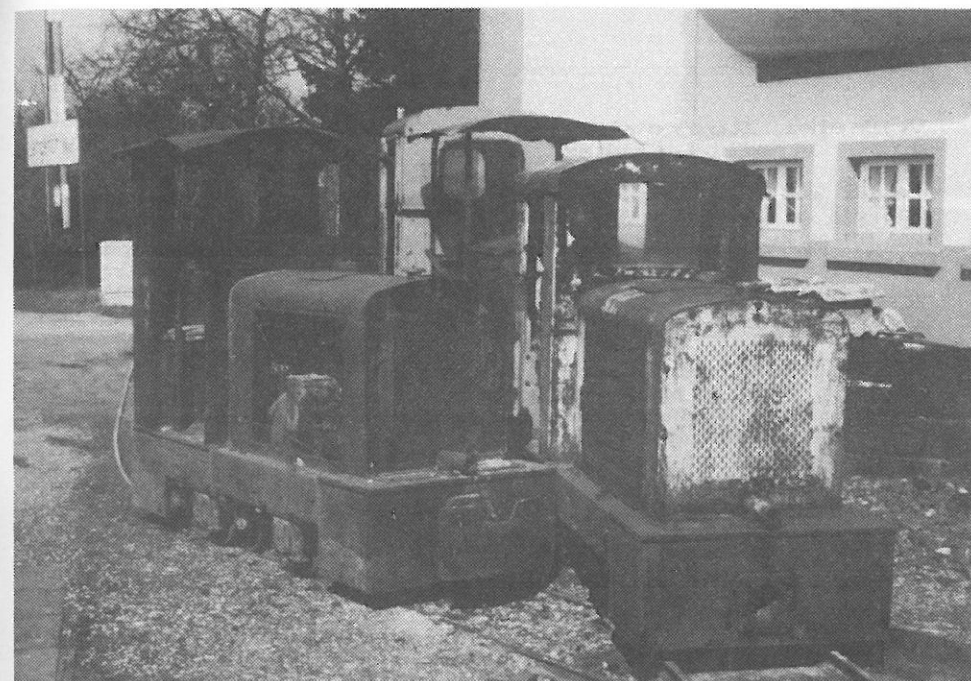
Für die Zukunft sind regelmäßige Betriebstage der Feldbahn im Wege eines Museumsbetriebes mit allen betriebsfähigen Fahrzeugen geplant.

| Eisenbahnfreunde Lengerich e.V. (Teil 1) 4540 Lengerich | | | | | | Spur : 600 mm Datum: 16.04.89 | | | |
|--|-----|-----------------|------------|-------------|-------------|----------------------------------|-------------|-----------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | 10 | Hen | 22363/1950 | Bt | B 125 | 125 | 18.2 | | a) |
| # | 1 | Schöma | 648/1937 | Bdm | | 24 | | | b) |
| # | 2 | Gmdr | /19.. | Bdm | | 17 | 4 | | c) |
| # | 3 | Diema | 2432/1961 | Bdm | DL 8 | 11 | 2 | | d) |
| # | 4 | Schöma | /1938 | Bdm | | 28 | 3.5 | | e) |
| # | 5 | Gmdr | /1938 | Bdm | | 28 | 3.5 | | f) |
| # | 6 | O&K | 9239/1939 | Bdm | RL 1 C | 16 | 4.2 | | g) |
| # | 7 | KHD | 22726/1939 | Bdm | OME 117 F | 12 | 2.8 | 13.3 | h) |
| # | 8 | O&K | 8215/1939 | Bdm | RL 1 C | 14 ? | 4 | | i) |
| # | 9 | Deutz | /19.. | Bdm | OME 117 F | 12.5 | 3 | | j) |
| # | 10 | O&K | 7802/1937 | Bdm | RL 1 C | 14 ? | 4 | | k) |
| # | 11 | Jung | 9601/1940 | Bdm | EL 105 | 12 | 2.9 | | l) |
| # | 12 | Demag | 2474/1940 | Bdm | ML 15 | 15 | 4 | | m) |
| # | 13 | Wind | 371/1937 | Bdm | LS 13 S III | 14 | 3.5 | | n) |
| # | | Schöma | 261/1936 | Bdm | | 24 | 3.6 | | o) |
| # | 14 | Hatlapa | /1948 | Bdm | | 6 | 0.6 | | p) |
| # | 15 | O&K | 7232/19.. | Bdm | RL 1 C | 14 ? | 4 | | q) |
| # | 16 | KHD | 25600/1939 | Bdm | OMZ 117 F | 28 | 4.6 | 15.5 | r) |
| # | 17 | Jung | 8524/1939 | Bdm | EL 105 | 12 | 2.9 | 8.1 | s) |
| # | 18 | Diema | /1956 | Bdm | DS 20 | 22 | | | t) |
| # | 19 | Henschel | 2174/1954 | Bdm | DG 26 | 26 | 5 | | u) |
| # | 20 | Schöma | 226/1936 | Bdm | LO 10 | 10 | 3 | | v) |
| # | 21 | Schöma | 221/1936 | Bdm | LO 20 | 20 | 3.6 | | w) |
| # | 22 | Schöma | /19.. | Bdm | | 28 | 4 | | x) |
| # | 23 | Schöma | 223/1936 | Bdm | | 28 | 4 | | y) |
| # | 24 | Deutz | 11837/1934 | Bdm | OMZ 122 F | 36/40 | 7 | | z) |
| # | 25 | Deutz | 8438/1928 | Bdm | PMZ 122 F | 36/40 | 7 | | ā) |
| # | 26 | Deutz | /19.. | Bdm | OME 117 F | 11/12 | 3.5 | | x) |
| # | 27 | O&K | 9672/1939 | Bdm | MD 2 | 22 | 4.3 | | ō) |
| # | 28 | O&K | 10169/1940 | Bdm | MD 2 | 22 | 4.3 | | ū) |

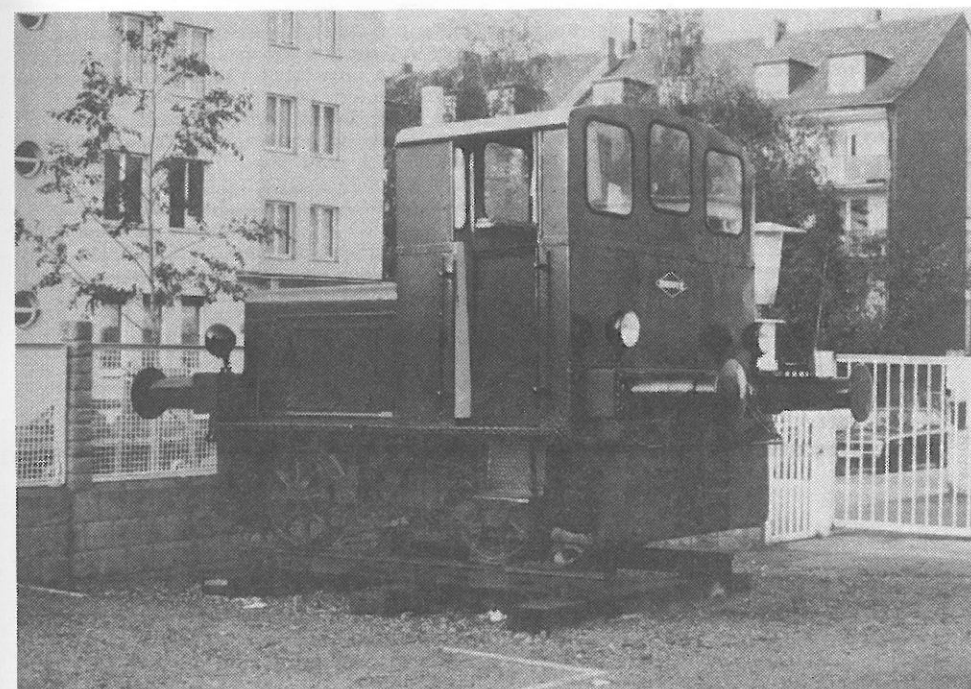
| |
|--|
| a) = Zementwerk Dyckerhoff, Lengerich/ ca. 1958 Denkmal Schule Hohne 1, ab Mitte der 60er Jahre Spielplatz Tannenhofstraße, Ladbbergen/ 03/87 an EF Lengerich (Denkmal, Spur 785 mm) |
| b) = neu an Wilh. Meyer, Emden/ Eiko Reins, Ziegelei, Jemgum/ 06/81 an EF Lengerich |
| c) = Torfw. Gew. Hausbach III, Quickborn/ 04/82 an EF Lengerich (evtl. FNr. 1140/1935) |
| d) = neu an August Schlingmann, Blasheim/Lübbecke/ Löhre KG, Rahden-Varl/ Dachziegelwerk Meyer-Holsen, Rahden-Varl/ 05/82 an EF Lengerich |
| e) = Ziegelei Borgers, Ochtrup/ 09/82 an EF Lengerich |
| f) = Greffener Hartsteinwerk, Greffen bei Harsewinkel/ 12/83 an EF Lengerich |
| g) = .../ 1946 an Bauunt. Blomeier, Osnabrück/ 07/84 an EF Lengerich |
| h) = neu an Leo Ross, Berlin/ 1954 an Bauunt. Blomeier, Osnabrück/ 07/84 an EF Lengerich |

| | |
|---|----------------------------------|
| Eisenbahnfreunde Lengerich e.V. (Teil 2) 4540 Lengerich | Spur : 600 mm Datum: 16.04.89 |
| i) = Bauunt. Blomeier, Osnabrück (2)/ Heinrich Holtmeyer, Georgsmarienhütte/ 07/84 an EF Lengerich j) = C. Deilmann AG, Papenburg/ 11/85 an EF Lengerich k) = Ziegelwerke Kuhfuß, Coesfeld/ 05/86 an EF Lengerich l) = Dynamit AG, Würzburg/ .../ Ziegelwerk Enzinger, Eiselfing (Spur 500 mm)/ 12/86 an EF Lengerich (Spur 600 mm) m) = August Reiners, Bauunt., Bremen/ Torfw. Geanka, Vörden-Campemoor/ 12/86 an EF Lengerich n) = neu an Elektro Apparatebau GmbH, Lippstadt/ Paul Wüseke, Paderborn-Senne/ Paul Wüseke, Füchtorf/ Spielplatzlok Füchtorf/ 06/87 an EF Lengerich o) = neu an Ziegelei Wehrmann, Sudweyhe/ Torf- und Siedlungsgenossenschaft, Wiesmoor/ EF Lengerich/ 06/87 an Spielplatzlok Füchtorf p) = Torfw. ?, Neudorf-Platendorf/ Torfw. Hinrich Warfmann, Wiesmoor/ Baumschule J. S. van Klaveren, Wiesmoor/ 01/88 an EF Lengerich q) = Torfw. Gerhard Smit, Kayhauserfeld/ 02/88 an EF Lengerich r) = neu an Merfeld AG für Torfindustrie, Merfeld 55vh/ Carl Deilmann AG, Börgermoor 81vh/ 02/88 an EF Lengerich s) = Dressler, Bauunt., Aschaffenburg (106)/ Ziegelwerk Zeller, Alzenau/ 03/88 an EF Lengerich t) = Ziegelwerk Buschmann, Velbert-Neviges/ Schrotthandel Schmitz, Velbert/ 06/88 an EF Lengerich u) = Tonwarenindustrie Wiesloch/ 06/88 an EF Lengerich v) = neu an Hartsteinwerk Lathen/Ems (= de Boer) (700 mm)/ 1949 Umbau auf 600 mm/ de Boer GmbH, Emden/ 06/89 an EF Lengerich w) = neu an de Boer, Emden/ 06/89 an EF Lengerich x) = de Boer, Emden/ 06/89 an EF Lengerich y) = neu an de Boer, Emden/ Hartsteinwerk Lathen/Ems (= de Boer)/ de Boer, Emden/ 06/89 an EF Lengerich z) = neu an Glaser & Pflaum, Hamburg, für Stadt Harburg-Wilhelmsburg/ de Boer, Emden/ 06/89 an EF Lengerich ä) = neu an Preuss. Wasserbauamt, Emden/ de Boer, Emden/ 06/89 an EF Lengerich ö) = neu an RAD, Wolfstein/Pfalz/ de Boer, Emden/ 06/89 an EF Lengerich û) = neu an Reichsleitung des RAD, Berlin-Grunewald/ de Boer, Emden/ 06/89 an EF Lengerich | |

Hallo, Feldbahnfreunde in Rheine (?) und Clausthal-Zellerfeld: Wenn Ihr über Euch auch so einen Bericht zustande bekommt, hat der BE immer Platz dafür!



Eisenbahnfreunde Lengerich (oben): Lok 11 (ohne Puffer) und Lok 17 (links daneben), sowie das "Nordlicht" unter den Bayern, Lok 16, dahinter (Klaus Meyer). Pongs, Aachen (unten): Die unbekannte Deutz-Denkmallo, eindeutig eine Nachkriegsmaschine, läßt sich doch sicher noch identifizieren? (06.11.88 (Red.: Das war mein 25ter!), Guido Lochau).



Philips Glühlampenwerke Aachen 5100 Aachen

26.01.88/ Der Werkskomplex teilt sich in das Glühlampenwerk (Autolampen), Valvo (Bild- und Fernsehrohren) und Granus (Glas) auf. Das 1934 auf dem ehemaligen Werksgelände der Stahlhütte "Rothe Erde" errichtete Werk führte bis 1987 seine Rangierarbeiten mit zwei werkseigenen Loks durch. Da der Vershubetrieb rückgängig war, wurde der kostenintensive Werklokbetrieb eingestellt und durch Zubringerdienste mit DB-Kleinlok ersetzt. Werktäglich rollt um 6.30 Uhr eine Köf III vom Bahnhof Rothe Erde an, bei Bedarf wird auch nachmittags bedient. Am 26.01.88 verließen beide Philips-Loks den Schuppen, Lok 1 (Motorschaden) mußte mit zwei schweren Kränen aus dem Rangierbereich auf ein Abstellgleis gegenüber vom GLW-Lager gehoben werden. Die hellgrau mit blauem Zierstreifen lackierten Loks wurden im September 1988 verkauft (Stefan: Henschel-Stangenlok mit flachem Vorbau - Dein Thema!).

| Philips Glühlampenwerke Aachen 5100 Aachen-Rothe Erde | | | | | | Spur : 1435 mm Datum: 26.01.88 | | |
|--|-----|-----------------|-------------|--------|---------------|-----------------------------------|-----------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | 1 | Hen 24937/1954 | Bdh | DH 110 | 110 | 16 | 30 | neu, a) |
| # | 2 | Jung 13281/1960 | Bdh | | 150 | 24 | 20 | neu, a) |
| a) = 09/88 verkauft an ... | | | | | | | | |

Talbot Waggonfabrik 5100 Aachen-Nord

.88/ Diese älteste deutsche Waggonfabrik mit den Tochterfirmen Düwag und Uerdingen feierte 1988 ihr 150jähriges Bestehen mit einer Ausstellung im Werk - leider nur für Werksangehörige. Auch ist der scharfe Werksschutz (Parkplatz !!) nicht gerade förderlich bei dem Vorhaben, einen Blick auf die Werkbahnanlagen zu werfen. Eingesetzt wird eine KHD-Lokomotive. Vor dem Werk steht ein grauer Talbot-Selbstentlader als Denkmal.

| Talbot Waggonfabrik 5100 Aachen-Nord | | | | | | Spur : 1435 mm Datum: . 88 | | |
|---|-----|----------------------------------|-------------|------------------------|---------------|-------------------------------|-----------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | T9 | KHD 55791/1956 KHD 56958/1959 | Bdm Bdh | A4L 514 R A8L 614 R | 130 | 14 20 | 15 34 | LV neu |

Hermann C. Starck Berlin 7887 Laufenburg

24.10.81 (BE 3/88 -168-)/ Wie schon vermutet läuft die Krupp-Lok 3855, 220 PS, im Werk Laufenburg (KBS 730) - so gesehen am Stichdatum. Sie trägt die Nr. 196.

VEB Mansfeld Kombinat Wilhelm Pieck DDR-4250 Eisleben

O.A. (BE 4/86 -204-)/ Die Lokomotiven 30, 19" und 20" wurden aus Serien großer Exportaufträge für die Sowjetunion abgezweigt. Die Lok 30 entstammt einer Serie aus 369 Lokomotiven, über deren Einsatz aber so gut wie nichts bekannt ist. Die Loks 19" und 20" kommen aus einer Serie von 417 Loks. Sie sind identisch mit der 99 1401.

Die im o.a. BE angeführte Fabriknummern für die Loks 30, 15" und 16" sind nur Kesselnummern. Die O&K-Nachfolger Loma Babelsberg bzw. LKM haben nur einen kleinen Teil der Kessel für die Schmalspurloks selbst gebaut. Der Bärenanteil stammt aus der alten Schiffskesselschmiede Übigau bei Dresden, die nach dem Krieg als Loma Übigau firmierte. Von dort wurden 7xxx- und 8xxxer-Nummern vergeben.

Soc. des chaux et ciments de la Suisse Ro- mande CH-1852 Roche

.06.88/ Dieses 1896/97 durch die Soc. des Usines de Granchamp et de Roche gebaute Zementwerk besitzt seit 1907 ein Anschlußgleis zu den SBB. Eine interne, lokomotivbetriebene Werkbahn mit 500 mm Spurweite war bis in die 60er Jahre hinein vorhanden.

| Soc. des chaux et ciments de la Suisse Romande CH-1852 Roche | | | | | | Spur : 1435 mm Datum: .06.88 | | |
|---|-----|---------------------|-------------|----------|---------------|---------------------------------|-----------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | | Deutz 1235/1913 | Bbm | XIV R | 20 | | 10 | LV |
| # | | SLM 3035/1924 | Bbm | | 50 | 16.5 | | a) |
| # | | Henschel 31082/1965 | Cdh | DH 500 C | 500 | 60 | | b) |
| a) = Lok wurde in den 40er Jahren durch ACMV (mech.) und Spälti, Vevey (el.) zur Akkulok umgebaut | | | | | | | | |
| b) = neu an Gaswerk Genf (1)/ 1973 an Zementwerk Roche | | | | | | | | |

Renfer & Cie. CH-2504 Biel-Bözingen

.06.88/ Die AG Schmalspurbahn Bözingen-Mett ist die Besitzerin der 1909 gebauten Güterlinie vom SBB-Bahnhof Biel-Mett bis Bözingen, wo die beiden Betreiber der Bahn, die Firmen Renfer und Vereinigte Drahtwerke, ein Werk mit Gleisanschluß haben.

Die meterspurige Strecke ist ca. 1100 m lang, meistens auf eigenen Bahnkörper. Die totale Gleislänge erreicht 2000 m. Das Rollmaterial und das Rangierpersonal wird von den beiden Firmen zur Verfügung gestellt. Da die Stadt Biel an der Sprachgrenze liegt, besitzt jeder Ort einen deutschen und einen französischen Namen, z.B. Biel/Bienne, Mett/Mache und Bözingen/Boujean.

Die Firma Renfer besitzt heute eine Moyse-Lok. Die Bahn diente schon von Anfang an vorwiegend dem Transport von Normalspurwagen auf Rollschemeln.

| Renfer & Cie. CH-2504 Biel-Bözingen | | | | | | Spur : 1000 mm Datum: .06.88 | | |
|--|-----|-----------------|-------------|-----------|---------------|---------------------------------|-----------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| | 12 | SLM 863/1894 | Cn2t | | | 16 | 25 | a) |
| | 6' | SLM 1511/1903 | Cn2t | | | 17 | 25 | b) |
| | 6" | SLM 1341/1901 | Cn2t | | | 24.9 | 45 | c) |
| | 8 | SLM 2095/1910 | Cn2t | | | 23.2 | 30 | d) |
| # | | Moyse 1157/1967 | Bde | BN24E168D | 132 | 24 | 32 | neu |

a) = neu an Berner Tramway-Gesellschaft (12)/ 1908 an Renfer/ 1943 an Schweiz. Eisenbahnmuseum, dann Technorama Winterthur/ 1971-1983 Museumsbahn Blonay-Chamby, heute bei Technorama aufgestellt
b) = neu an Lausanne-Echallens-Bercher (6)/ 1924 an Renfer/ 1943 verschrottet
c) = neu an Brünigbahn (909, sp, 109)/ 1921 an Bière-Apples-Morges (6)/ 1943 an Renfer/ 1967 an Museumsbahn Blonay-Chamby (6)
d) = neu an Lausanne-Echallens-Bercher (8)/ 1945 an Renfer/ 1973 zeitweise, 1977 definitiv an Lausanne-Echallens-Bercher (8)

Vereinigte Drahtwerke AG CH-2504 Biel-Bözingen

.06.88/ Das Werk firmierte ehemals unter Blösch, Schwab & Cie., Drahtzieherei und Befestigungstechnik. Es finden innerbetriebliche Transporte mit Schmalspurwagen zwischen den beiden Werken von Mett nach Bözingen statt, seltener werden Normalspurwagen auf Rollschemeln im Verkehr mit den SBB befördert. Die Traktion hat die kleine, heute achzigjährige Akkulokomotive immer allein besorgt !

| Vereinigte Drahtwerke AG CH-2504 Biel-Bözingen | | | | | | Spur : 1000 mm Datum: .06.88 | | |
|---|-----|---------------------|-------------|-----|---------------|---------------------------------|-----------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | | SWS-MFO ...-19/1909 | Bo | | 2x22 | 12 | | neu |

Bündner Kraftwerke, Werk Küblis CH-7240 Küblis

.05.88/ Das 1919-21 gebaute Wasserkraftwerk verfügt heute über ein langes Anschlußgleis zur Rhätischen Bahn, das sehr selten benutzt wird. Dennoch ist eine alte Schmalspurdiesellok vorhanden.

| Bündner Kraftwerke, Werk Küblis CH-7240 Küblis | | | | | | Spur : 1000 mm Datum: .05.88 | | |
|---|-----|-------------------------------|-------------|-----|---------------|---------------------------------|-----------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | | SLM 614/1890 O&K 1735/1923 | Cn2t Bdm | | | 29 | 30 | a) |

a) neu an Berner Oberlandbahn (HG 3/3 Nr. 2)/ 1914 Baulok Chur-Arosa-Bahn/ 1920 an Bündner Kraftwerke/ Verbleib unbekannt

Ziegelei Landquart CH-7302 Landquart

.88/ Diese alte Ziegelei betreibt eine 760 mm-Feldbahn, die durch ihre Strecke und den interessanten Lokbestand nicht uninteressant sein dürfte. Leider wurde der regionale Feldbahnbetrieb 1986 größtenteils eingestellt, heute wird nur noch ein Restbetrieb auf ca. 500 m Strecke vom Lagerplatz zur Ziegelei durchgeführt.

| Ziegelei Landquart CH-7302 Landquart | | | | | | Spur : 760 mm Datum: .88 | | |
|---|-----|-----------------|-------------|------------|---------------|-----------------------------|-----------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | | O&K 25074/1951 | Bdm | MV 0 | 15 | 3 | | a) |
| # | | O&K 25348/1955 | Bdm | MV 1 A | | 4.2 | | b) |
| # | | O&K 25586/1959 | Bdm | MV 1 A | | 4.2 | | c) |
| # | | Ruston /19.. | Bd. | | | | | d) |
| # | | Diema 4315/1979 | Bdh | DFL 30/1.7 | 47 | 5 | | e) |

a) = neu an Wander-Wendel/Schweiz (Spur 600 mm)/ Ziegelei Landquart/ 1986 an Oliver Weder, Diepoldsau
b) = neu an O&K, Amsterdam/Niederlande (Spur 700 mm)/ Ziegelei Landquart
c) = neu an MBA, Dübendorf/Schweiz (Spur 600 mm)/ Ziegelei Landquart
d) = 1986 an Museums-Eisenbergwerk Gonzen, Sargans
e) = Rubag AG/ 1979 an Ziegelei Landquart

Museums-Eisenbergwerk Gonzen CH-7320 Sargans

29.10.88/ Dieses Bergwerk besitzt eine liebenswerte Feldbahn, eingesetzt werden hauptsächlich Deutz-Grubenloks. Seit 1983 ist das Eisenbergwerk ein Bergwerks-Museum, ein Besuch ist sicherlich empfehlenswert.

Das Bergwerk firmierte früher unter dem Namen Eisenbergwerk Gonzen AG. Neben den KHD-Loks 47169, 56506 und 56507 existiert noch eine weitere KHD-Lok. Es dürfte sich dabei um eine der beiden, mit einem ? versehenen Loks handeln.

| Museums-Eisenbergwerk Gonzen CH-7320 Sargans | | | | | | Spur : 600 mm Datum: 29.10.88 | | |
|--|-----|-----------------|-------------|-----------|---------------|----------------------------------|-----------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten | Bau- art | Typ | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # | | KHD 47169/1951 | Bdm | A4M 517 G | | 8.5 | 13.6 | neu, abg. |
| ? | | KHD 55442/1953 | Bdm | A4M 517 G | 60 | 9.6 | 13 | LV |
| ? | | KHD 56209/1955 | Bd. | A6M 517 G | 90 | 14 | 14 | LV |
| # | | KHD 56506/1957 | Bd. | A2M 517 G | | 6.3 | 14 | neu |
| # | | KHD 56507/1957 | Bd. | A2M 517 G | | 6.3 | 14 | neu |
| # | | Ruston /19.. | Bd. | | | | | a) |
| # | | Raco /19.. | Bd. | FD 16 | 16 | 3.6 | | |
| a) = Ziegelei Landquart, Landquart/Schweiz/ 1986 an Museums-Eisenbergwerk Gonzen | | | | | | | | |

AB Iggesunds Bruk S-825 000 Iggesund

13.06.89 (BE 4/88 -195-)/ Am Stichtag ist die Henschel-Lok (31995/1978) in der MaK-Reparaturwerkstatt Moers eingetroffen. Sie erhält hier eine Funkfernsteuerung des schwedischen Fabrikates Akkerman (richtig geschrieben ?). In Zukunft soll der Kranführer auch die Lok beim Beladen des Zuges steuern können.

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

O.A. (BE 4/88 -204-)/ Der Horst vermeldet: Die Elloks Hg 201-203 und Ub 503 bis 505 sind ausgemustert worden. Das gleiche Schicksal traf eigenartigerweise auch die V11 712 (Hen 31675/1974, DHG 1200 BB).

Suche einen Fotografen, der - manierliche SW-Abzüge auf Barytpapier anfertigt
- keine Automatenabzüge abliefern
- für den 9x13 Abzug weniger als DM 1,- verlangt
- Postversand akzeptiert

(... für Insider: Linke (ex Puchmüller) in Hamburg ist unverschämte teuer geworden!). Zuschriften bitte an Ulrich Völz, Von-der-Wisch-Str. 47, 2300 Kiel 1

BÜCHERECKE für Feld- und Werkbahnfreunde

DIE FELDBAHN von Andreas Christopher (1989)

120 Seiten, 160 Fotos, z.T. farbig, DM 29.80

Verlag Ingrid Zeunert, Hindenburgstr. 15, 3170 Gifhorn

Einleitung über das Feldbahnwesen, Besprechung der wesentlichen Traktionsarten und Lokomotivtypen, im Hauptteil zahlreiche ausführliche Einzelartikel über ausgewählte Feldbahnen unterschiedlicher Einsatzgebiete in der Bundesrepublik.

DEUTSCHE KLEINLOKOMOTIVEN von Andreas Christopher (1989)

132 Seiten, 220 Fotos, DM 37.80

Verlag Kenning, Hermann-Löns-Weg 4, 4460 Nordhorn

Ausführliche Darstellung der Kleinlokgeschichte von den Anfängen bis heute, zahlreiche, qualitativ hochwertige, teils historische Fotos auch von Einzelstücken, Liste mit sämtlichen, einzeln aufgeführten Kleinloks von DRG, DB, DR, sowie der im Ausland verbliebenen Kleinloks.

FELDBAHNEN IN SCHLESWIG-HOLSTEIN (1989)

56 Seiten, 18 Fotos, DM 6.80 (incl. Versand)

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

Beschreibungen der ab 1980 im nördlichsten Bundesland noch nachweisbaren Feldbahnbetrieben, detaillierte Loklisten.

FELDBAHNEN IN BAYERN (1989)

92 Seiten, 26 Fotos, DM 11.80 (incl. Versand)

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

Vollständig überarbeitete Neuauflage des 1986 erschienenen Vorgängerheftes, Beschreibungen der ab 1980 in Bayern noch nachweisbaren Feldbahnbetrieben, detaillierte Loklisten.

WERKSEISENBAHNEN IN REUTLINGEN von Michael Ulbricht (1989)

24 Seiten, 10 Fotos, DM 3.50 (incl. Versand)

Michael Ulbricht, Jahnstr. 31, 7412 Eningen

Beschreibung der neun - teils historischen - Werkbahnbetriebe in Reutlingen, mit Fotos und Gleisplanskizzen.

BERGBAU UND BAHNEN (Postkartenserie) von Rainer Haus (1989)

16 Motive, farbig, zusammen DM 12.--, einzeln DM 1.--

Verlag im Biebertal, Rainer Haus, Hauptstr. 61, 6301 Biebertal

Postkarten aus den Bereich Bergbau in Hessen, zu 2/3teln mit historischen Eisenbahnmotiven aus den 50er bis 70er Jahren.

Bahn-Express 1989