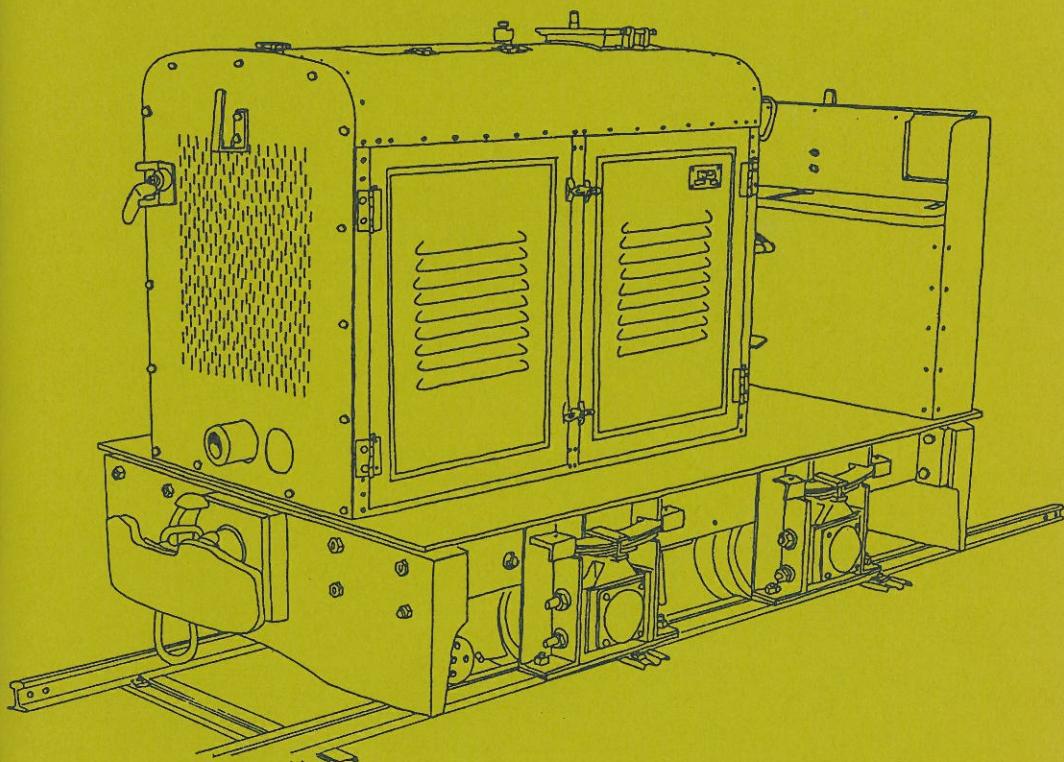


Bahn- Express

2/89

Magazin für Werkbahnhfreunde



DM 6.80

Nr. 61

IMPRESSUM	301289/300
- 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 aktuelle 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 Texteinsendungen bitte nur an die Redaktion, Bestellungen bitte nur an die zuständigen Geschäftsstellen.	
- Druck: Schnelldruck, Coerdestr. 44	
# = 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: Henschel-Lok (1988/1947) der Interessengemeinschaft Feldbahn, Rosdorf. Jürgen Wedekind	
INHALT 2/89 (NR. 61)	
EISENBAHNEN IM TUNNELBAU (2) 65 ArGe U-Bahn U 8-Nord Baujos 3, München 65 Kraftwerk Koralpe, A-Soboth 66 ArGe Triebwasserwerk Gerlos II, A-Gerlos 68	
ERZ AUS SCHWEDEN: NORA BERGSLAGS JÄRNVÄG 71	
KURZMELDUNGEN 78 Borsig-Werke, Berlin-Tegel 78 Union Dt. Lebensmittel, Hamburg-Bahrenfeld 78 Thörl's Harburger Oelfabrik, Hamburg-Harburg 78 Midgard Dt. Seeverkehrs AG, Hamburg-Harburg 78 Ruhr Stickstoff AG, Embse 78 DIEMA Diepholzer Maschinenfabrik, Diepholz 78 Krupp MaK GmbH, Kiel-Friedrichsort 79 SCHÖMA Christoph Schöttler, Diepholz 83 Industriemuseum Lohne, Lohne 83 Turba-Torfinstrie, Neu St. Jürgen 85 Städtische Häfen Hannover, Hannover 85 Wilhelm Ludwig GmbH, Hannover-Leinhausen 85 E. Eilers Industrie, Hannover-Leinhausen 87 Brinker Hafenges. mbH, Hannover-Vinnhorst 87 Misburger Hafenbetriebsges., Hann.-Misburg 87 Erdölraffinerie Deurag-Nerag, Hann.-Misburg 87 Ver. Tanklager Transporta, Gabh, Hann.-Misburg 87 Teutonia-Zementfabrik AG, Hannover-Misburg 88 Staatsbad Nendorf, Nendorf/Hagenburg 88 G. W. Reye Söhne, Hützel 89 ASB Erdenwerke H. Aurenz, Neustadt/Rbge. 89 Ziegelei Bergmeier, Sehnde-Gretenberg 90 Kalksandsteinu. Meves, Croya 92 Dörentruper Sand- und Thonu., Grasleben 92 Grillo-Werke AG, Duisburg-Hamborn 92 Ruhrkohle AG, BAG Niederrhein, Duisburg 94 Baumaschinen Hügel, Duisburg-Wanheimerort 94 Krupp MaK GmbH, Moers 94 Nevag, 4200 Oberhausen 95 Klöckner Werke AG, Osnabrück 96 Horst Strogies, Bochum-Riemke 96 Zementwerk Wittekind, Erwitte 97 Pongs Dichtungswerk, Aachen-Forst 97 Philips Glühlampenwerk Aachen, Aachen 97 Hoesch AG, Kreuztal-Ferndorf 97 Eisenbau Krämer, Hilchenbach-Dahlbruch 98 Dr. C. Otto, Tongrb. Landwehr, Greifenstein 98 Heinrich Faust, Fornasand, Heddeshem 98 Halberg Maschinenbau, Ludwigshafen 99 Gebr. Willemsinn, Ludwigsh.-Oppau/Roxheim 100 Gebr. Baumann, Dampfzgl., Altrip 104 Transformator Union, Stuttgart-Bad Cannstatt 105 Universität Hohenheim, Stuttgart-Hohenheim 106 Papierfabr. August Koehler AG, Kehl 106 Heideberger Portl.-Zementu., Schelklingen 106 Staatl. Württemb. Torfverw., Schussenried 106 Spedition Horst Pöppel, Regensburg 110 VEB Silikatwerk Brandis, DDR-Brandis 111 VEB Malzfabrik Könnern, DDR-Könnern 113 Salzach-Kohlenbergbau, A-Ostermiething-Ir. 113 PWAG Hallein-Papier, A-Hallein 113	

Österr. Salinen AG, Salzbergwerk, A-Hallein .. 115	Hinweise erbeten: Dampfloks in Dänemark 116
Diabaswerk Saalfelden KG, A-Saalfelden 115	BÜCHERECKE für Feld- und Werkbahnfreunde 118

Lieber Leser,

aufgrund eines Hinweises unseres "Finanzministers" möchten wir Sie um Überprüfung bitten, ob Ihr BE-Abo 89/90 bereits bezahlt ist. Wenn nicht, bitte veranlassen Sie das Nötige:

	Inland	Ausland
Abo I (BE Nr. 60-63)	26.--	28.-- DM
Abo II (BE Nr. 60-63 plus Feldbahnen in Schleswig-Holstein/Bayern)	42.50	45.-- DM

Bankverbindung: Postgiro Dortmund, Nr. 204306-463, H.-G. Bubolz

Wir möchten Sie darauf aufmerksam machen, daß die Hefte "Feldbahnen in Schleswig-Holstein" und "Feldbahnen in Bayern" jetzt - in überarbeiteter Version 11/89 bzw. 10/89 - wieder lieferbar sind.

Ältere BE-Jahrgänge:

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

Jahrgang 1986/1987/1988 (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)

Industrilok i Södermanland (1982, 56 Seiten) DM 7.00
Industrilok i Västergötland (1984, 144 Seiten) DM 24.00
Industrilok i Bohuslän & Dalsland (1985, 56 Seiten) DM 11.00
Industrilok 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

KTION +++ AKTION +++ AKTION +++ AKTION +++ AKTION +++ AKTION +++ AKTION +++ AKTI

Industrielokomotiven in Südwestdeutschland

Sicher sind einigen Eisenbahnfreunden, die in der "linken unteren Ecke" der Republik normalspurige Werklokomotiven besucht haben, die "Amtlichen Numerierungen" aufgefallen. Wir möchten jetzt alle Leser aufrufen, die solche Lokomotiven kennen, Ihre Sichtungen mitzuteilen, um ein möglichst vollständiges Bild zu bekommen. In einem der nächsten Hefte wird dann der aktuelle Stand der Liste wiedergegeben. Bisher sind uns folgende Lokomotiven bekannt:

Amtl.	Nr.	Herstellerdaten	Typ	Betreiber
119	Hen	25482/55	DH200	1955 an Südzucker AG, Waghäusel 89vh
138	Breuer	3010/48		Lonza AG, Istein 67vh/ Verbleib ?
141	Deutz	56853/58	A4L514R	Lonza AG, Istein 84vh 89vh
164	Deutz	56218/56	A8L614R	Bundeswehr, Flugplatz Weinstetten, Staig-Weinstetten 83vh
196	Krupp	3855/..	220 PS	Hermann C. Starck Berlin, Laufenburg 81vh
223	Gndr	5321/63	50 PS	GEG, Mannheim 81vh
232	Deutz	57715/63	KG230B	04/64 an Süddeutsche Zucker AG, Waghäusel 89vh
233	Deutz	57710/64	KG230B	10/64 an Portland-Zementwerke Heidelberg AG, Leimen 83vh
234	Deutz	57705/64	MG450CEX	08/64 an Erdölraffinerie Mannheim GmbH, Mannheim (2) 81vh
239	Gndr	3824/42	50 PS	1964 an Süddeutsche Metallwarenfabrik, Waghäusel 88vh
264	DNK	638/39	110B	1967 an Holtzmann & Cie., Weisenbachfabriken/ 1973 verschrottet
272	Gndr	4442/48	50 PS	Kurt Kampffmeyer Mühlenvereinigung, Mannheim 81vh/ Verbleib ?
275	Gndr	/		K. Schweyer AG, ?/ Auto- und Technik-Museum, Sinsheim 84vh
293	Deutz	55255/52	A6M517R	1969 an Breisgauer Portland-Cementfabrik Kleinkems GmbH, Geisingen 82vh
296	Jung	13633/63		Carl Freudenberg, Weinheim/Bergstr. 83vh
323	Deutz	56343/56	A4L514R	Klöckner Rohstoffhandel, Mannheim (3) 81vh/ Verbleib ?
334	O&K	26788/73	MB280N	Klöckner Rohstoffhandel, Mannheim (6) 81vh/ Verbleib ?
345	Unimog	/..		Carl Freudenberg, Weinheim/Bergstr. 83vh
353	O&K	26181/64	MB7N	Chemische Fabrik Weyl GmbH, Mannheim-Waldhof (1) 83vh
354	O&K	26810/75	MB280N	06/75 an Holtzmann & Cie., Karlsruhe-Maxau 89vh
360	Gndr	4778/53	Köf II	Oiltanking GmbH, Karlsruhe 89vh
363	O&K	26749/72	MB280N	Th. Goldschmidt AG, Mannheim-Rheinau (1) 83vh
385	KrMa	15385/33	Köf II	1982 an Thyssen-Sonnenberg, Karlsruhe 89vh
393	Gndr	/..		Lonza AG, Waldshut 89vh
412	Breuer	3038/51	V	Aluminium Rheinfelden GmbH, Rheinfelden 89vh
426	Gndr	5024/58	Köf II	1987 an Kurt Kampffmeyer Mühlenvereinigung, Mannheim 89vh
431	Gndr	4867/55	Köf II	1987 an Winschermann Süd GmbH, Karlsruhe 89vh
436	Jung	13154/59	Köf II	01/89 an Papierfabrik August Koehler, Kehl 89vh
437		/	Köf II	Staatliches Hafenamt Mannheim, Mannheim-Rheinau 89vh

Ergänzende und berichtigende Zuschriften bitte an: Ulrich Völz - Von-der-Wisch-Str. 47 - D-2300 Kiel 1.

KTION +++ AKTION +++ AKTI

Ulrich Völz

Eisenbahnen im Tunnelbau (II)

Es ist gerade ein Jahr vergangen, und schon lohnt es sich wieder, über einige neue Stollenbaustellen in Österreich und Süddeutschland zu berichten. Es sind:

Deutschland: - ArGe U-Bahn München, U 8-Nord Baulos 3, München
 Österreich : - Kraftwerk Koralpe, Soboth
 - ArGe Triebstollen Gerlos II, Gerlos

Für Neu-Leser: Der erste Teil über Eisenbahnen im Tunnelbau ist im BE 3/88 erschienen.

ArGe U-Bahn München, U 8-Nord Baulos 3 8000 München 40 (-Milbertshofen)

07.09.89 (Ulrike-Stollen, Auffahrt 16.02.89)/ Unweit des unter Eisenbahnfreunden bekannten VTG-Tanklagers findet man in der Knorrstraße eine Stollenbaustelle. Es geht dabei um die Verlängerung des Nordastes der U 8 über das Olympiazentrum hinaus. Während weite Teile der U-Bahn in offener Bauweise erstellt werden (d.h. die Trasse wird ausgebaggert, die U-Bahn verlegt, die Baugrube anschließend wieder zugeschüttet), umfaßt das Baulos 3 auch eine 675 m lange, bergmännisch aufzufahrende Strecke. Es handelt sich um das Teilstück unter der Knorrstraße zwischen Troppauer Straße und der Lauchstädter Straße. Der nördlich daran anschließende Bahnhof Am Hart gehört ebenfalls zum Baulos 3. Er wird rund 210 m lang sein und wird in offener Bauweise errichtet.

Die Tunnelstrecke wird in zwei eingleisigen Stollen aufgefahrt. In Höhe der Hufelandstraße sollen beide Stollen durch einen Querschlag verbunden werden. An dieser Stelle entsteht auch ein Notausstieg.

ArGe U-Bahn München, U 8-Nord Baulos 3 8000 München 40 (-Milbertshofen)						Spur : 600 mm
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (kW)	Datum: 07.09.89
#	1	SIG	803761/1983	Bo	ATS 100 E	75
#	2	SIG	803762/1983	Bo	ATS 100 E	75
#	3	SIG	803763/1983	Bo	ATS 100 E	75

a) = neu an U-Bahn München, U 5/9 Ostbahnhof/ ArGe Stubentor/Österreich/ 1989
 an U-Bahn München, U 8 Nord



Die Stollen werden mit Hydraulikbaggern im Kalotten- (oberer Profilteil, eigentlicher Vortrieb) und Strossenverfahren (unterer Profilteil, quasi nur "Steinbruchbetrieb") hergestellt. Sie haben eine Erdüberdeckung zwischen 6 und 12 Metern und liegen vollständig im Grundwasserbereich. Damit der Stollen während der Bauzeit nicht absäuft, steht er unter Überdruck (ca. 1 bar), der das Grundwasser zurückhält. Erreichbar ist der Stollen also nur durch eine Druckschleuse - getrennt für die Mannschaft und für die Materialzüge. Nach dem Vortrieb erfolgt sofort der Ausbau mit Spritzbeton.

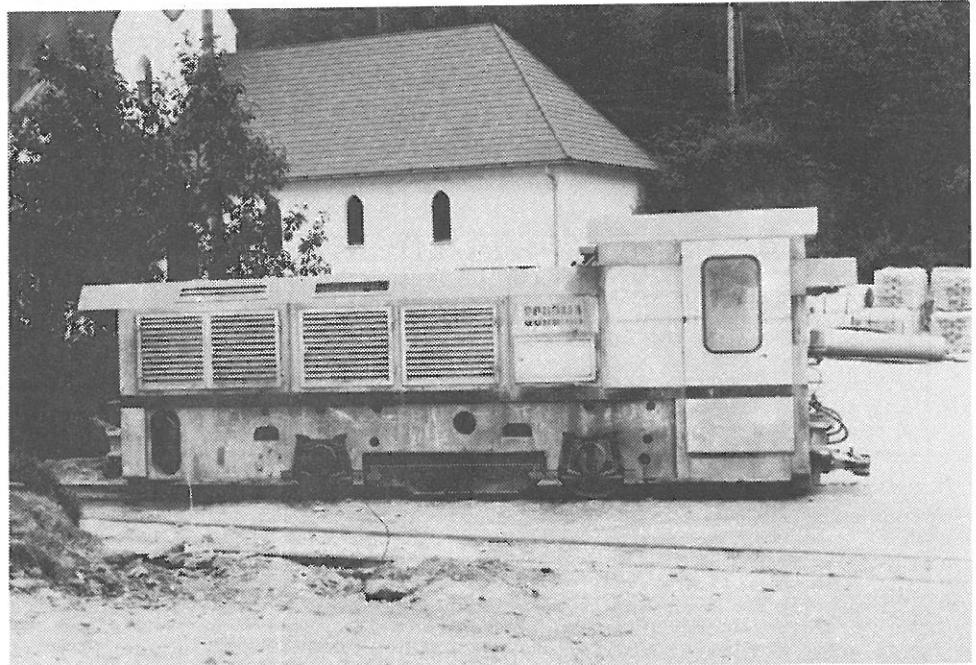
Die drei Loks, von denen am Stichtag eine zur Reparatur verschickt war, sind keine Neulinge in der Münchener Unterwelt: Bereits vor 5 1/2 Jahren waren diese Loks am Ostbahnhof tätig (vgl. BE 2/86 -77-). Bevor sie aber wieder in die Landeshauptstadt zurückgekehrt sind, haben sie in Österreich ihr Brot verdient. Die Loks gehören der ArGe, nicht einer bestimmten Baufirma. Die ArGe besteht aus den Firmen Kronibus, Züblin und Nagelschneider.

Kraftwerk Koralpe A-8554 Soboth

Zwischen Lavamünd und Soboth laufen derzeit die Vorbereitungen für den Bau einer großen Staumauer mit Stausee und einem angegliederten Kraftwerk. Die Staumauer wird momentan in ihren Fundamenten hergerichtet, die riesige Talfäche ist bereits kahlrasiert und von jeglichem Baumbestand befreit worden. Das Ganze bietet dem Natur- und Eisenbahnenfreund leider einen recht unerfreulichen Anblick, worüber die beiden in Verbindung damit laufenden Stollenbaustellen auch nicht hinwegtäuschen können. Das Kraftwerk soll später von der Kärntner Elektrizitäts AG (KELAG) betrieben werden und eine installierte Leistung von 50 MW erhalten.

02.09.89 (Gerhild-Stollen, Auffahrt 28.04.88)/ Dieser Stollen, auch als Druckstollen Feistritzbach bezeichnet, beginnt weit unterhalb des Stausees, ist 4978 m lang und endet am Fuß der Staumauer. Er verläuft mit einer beständigen Neigung von 6.3 %o und wurde in nur 10 Monaten vorgetrieben. Vergleichsweise aufwendig fällt hier der Ausbau aus (Druckstollen!), so daß am Stichtag eine Schöma-Lok im Einsatz stand, eine weitere Lok zu deren Unterstützung erwartete man noch. Es existieren ein Mühlhäuser-Personenwagen und diverse Spezialfahrzeuge.

02.09.89 (Waltraud-Stollen, Auffahrt 20.07.89)/ Dieser Stollen beginnt am hinteren Ende des geplanten Stausees direkt in der Ortschaft St. Vinzenz. Man erreicht diesen Ort nur über eine schlechte, baustellenmäßige Straße, die aber öffentlich ist. Dieser Beileitungsstollen wird im Endausbau eine Freispiegelleitung für den Stausee darstellen. Der Innenausbau beschränkt sich daher auf eine Spritzbetonsicherung. Der Stollen erhält eine Neigung von 1.2 %o und soll 5476 m lang werden. Der derzeitige Stand des Vortriebs: Rund 500 m sind geschafft, der Rest soll in den kommenden 10 Monaten folgen. Im Einsatz steht eine Schöma-Lok, eine weitere steht zur Reserve über Tage. Neben einem Mühlhäuser-Personenwagen, zwei Mühlhäuser-Kipper-Garnituren (Rotakipp, bei der Entladung wird jeweils ein Waggon des Zuges auf den Kopf gestellt) und verschiedene Spezialwagen, u.a. für den Betontransport.



Kraftwerk Koralpe: Schöma 4973 vor der Kirche in St. Vinzenz (oben), unten noch einmal dieselbe Lok rechts im Bild, während daneben Schöma 4949 gerade den Waltraud-Stollen verlassen hat (02.09.89).



Kraftwerk Koralpe (Ast & Co.) A-8554 Sobot							Spur : 750 mm Datum: 02.09.89		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung Eigner	
W	3	Schöma 4949/1987	Bdh	CFL 180 DCL	185	20	20	a) Ast	
G	1	Schöma 4967/1988	Bdh	CFL 180 DCL	185	20	20	b) Ast	
W	oNr	Schöma 4973/1988	Bdh	CFL 180 DCL	185	20	20	c) Ast	

W = Waltraud-Stollen / G = Gerhild-Stollen

a) = neu an Ast & Co. (Inv.-Nr. IVa25), für Uttendorf/ Koralpe
b) = neu an Ast & Co. (Inv.-Nr. IVa24), für Koralpe
c) = neu an Ast & Co. (Inv.-Nr. IVa23), für Koralpe

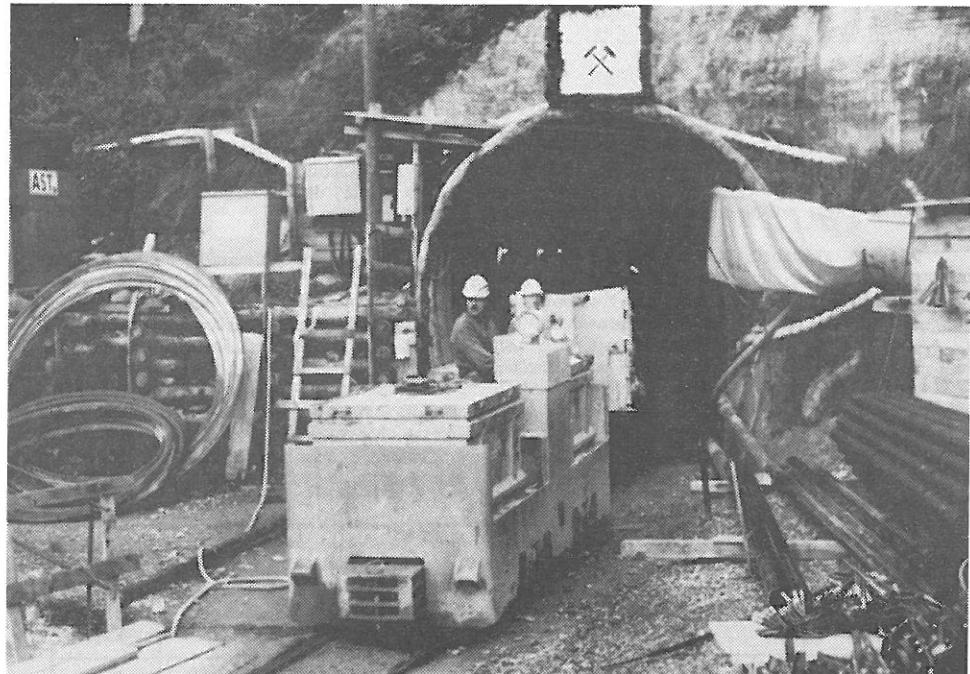
Zwar wird der Stausee und das Kraftwerk von einer ArGe gebaut, die Stollen macht Ast jedoch allein, deshalb gehören die Loks auch nicht der ArGe, sondern Ast. Zwei der Loks wurden eigens für diese Baustelle beschafft, die dritte lief vorher schon bei der ArGe Kraftabstieg Uttendorf II (vgl. BE 3/88 -133-).

Fotografierenden Eisenbahnfreunden, die am Gerhild-Stollen übrigens einen netten Bauleiter vorfinden, sei die Mittagspause empfohlen, um lange Wartezeiten zu vermeiden. Die sehr empfehlenswerte und preiswerte Kantine hilft, Wartezeiten zu überbrücken ...

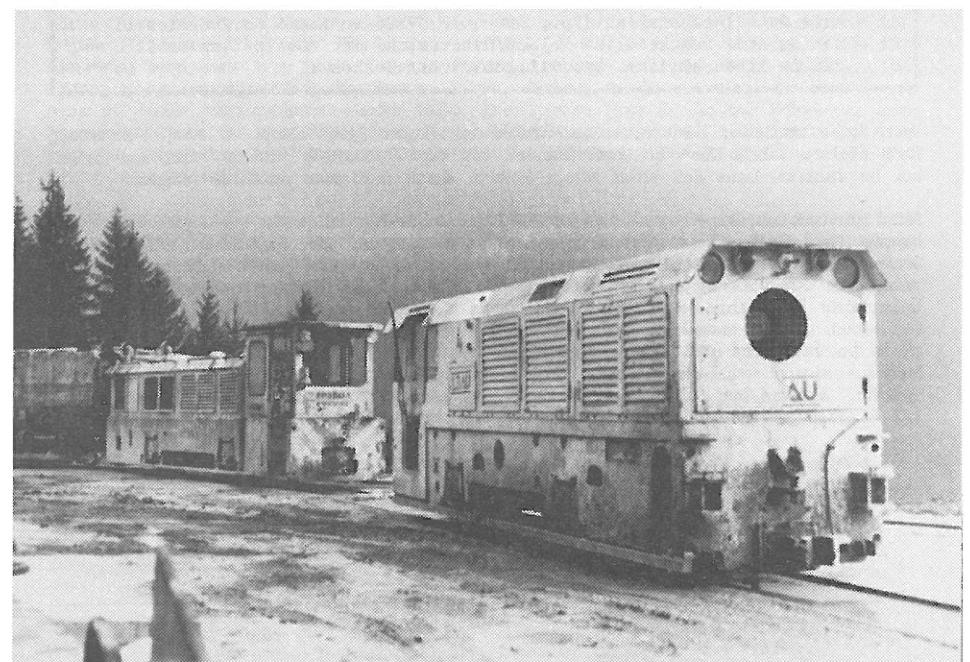
ArGe Triebwasserwerk Gerlos II A-6281 Gerlos

Das Kraftwerk Gerlos wurde während des 2. Weltkrieges von der Tiroler Wasserkraftwerke AG errichtet und ist seit 1948 in Betrieb. Als Speicher dient der Stausee Gmünd bei Gerlos mit seiner 39 m hohen Gewölbemauer. Weiterhin gibt es von dort einen Druckstollen mit anschließendem Druckschacht zum Krafthaus Rohrberg I (bei Zell am Ziller). Die installierte Leistung beträgt zur Zeit 65 kW. Im Jahre 1953 wurde das Kraftwerk an die Tauernkraftwerke AG (TKW) übertragen. Im Zuge der jetzt anfallenden Erneuerungsarbeiten werden ein neuer Druckstollen mit neuem Druckschacht nach Rohrberg errichtet.

06.09.89 (Regine-Stollen, Auffahrtung 05.04.89)/ Die Baustelle ist von Zell am Ziller aus erreichbar, indem man der Straße nach Gerlos rund 300 m folgt, dann nach links in Richtung Gerlosberg abbiegt und sodann den Wegweisen zum Gasthof Enzianhof folgt. Nach 6 Kilometern horizontal und 600 Metern vertikal hat man die Baustelle erreicht. Der Happi hat seinen Erpel wieder mal unterschätzt. Ohne zu mucken und sogar im "Wintermantel" haben die 27 PS uns (3 Personen!) erbarmungslos aufwärts gezerrt. Wer da gemuckt hat, das war eher der Happi (klar, kurz zuvor hat ihn in einer Ortschaft im Inntal ein Radfahrer in einer Steigung ausgebremst, dann qualmte die Kupplung und es ging nur mit Schiebelok weiter ...).



Triebwasserwerk Gerlos: Das obere Foto zeigt die SIG-Lok, wie sie gerade den Elisabeth-Stollen verlässt. Das untere Foto entstand einige hundert Meter höher vor dem Regine-Stollen und zeigt die erst tags zuvor hier eingetroffene Schöma 4824, dahinter die Schöma 4800 (06.09.89).



Beim Stollen handelt sich hierbei um den Druckstollen, der vom oberen Ende des Druckstollens bis zum Speicher Gründ verlaufen soll. Er wird später 6067 m lang sein und eine Neigung von 5,7 % aufweisen. Am Stichtag waren rund 500 m aufgefahren, man rechnet mit einer Bauzeit von noch 3 bis 4 Jahren. Es sind zwei Schöma-Loks hier, eine traf erst tags zuvor hier ein. Die Loks gehören den Firmen Ilbau und Züblin. Beide Maschinen waren zuvor auf anderen Baustellen im Einsatz.

06.09.89 (Elisabeth-Stollen, Auffahrung 13.12.88)/ Erpel- und happifreundlich in der Sohle des Zillertales, kurz vor Zell am Ziller an der linken Hangseite gelegen, findet man diese Baustelle. Sie liegt direkt am Krafthaus Rohrberg. Von hier aus wird die 561 m lange Flachstrecke (schon fertig), sowie der 908 m lange Druckstollen (etwa zur Hälfte fertig) vorgetrieben. Zum Einsatz kommt eine SIG-Akkulok zusammen mit einem vierachsigen, überdimensionalen Abraumwagen schwedischen Fabrikats (Hägglund).

Die Lokomotive gehört Ast. Sie ist für eine Stollenlok schon vergleichsweise alt. Außer Ast, Ilbau und Züblin gehören noch die Firmen Hofman Maculan und Reformbau zur ArGe Triebwasserwerk Gerlos II. Im Anschluß an die Stollenbauten soll das Krafthaus Rohrberg II mit einer installierten Leistung von 200 kW entstehen.

ArGe Triebwasserwerk Gerlos II A-6281 Gerlos					Spur : 750 mm Datum: 06.09.89			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung Eigner
E	2	SIG 782201/1973	Bo	ETM 100	75	15.6	19	a) Ast
R		Schöma 4800/1985	Bdh	CFL 180 DCL	185	20		b) Züblin
R	4	Schöma 4824/1985	Bdh	CFL 180 DCL	185	18		c) Ilbau

E = Elisabeth-Stollen / R = Regine-Stollen

a) = ArGe Hattelbergstollen (Spur 600 mm) / 09/76 an Ast & Co./ Gerlos II
b) = neu an ArGe Druckstollen Amlach/Österreich/ Ed. Züblin/ Gerlos II
c) = neu an Ilbau AG (Inv.-Nr. 011.2801.004)/ Gerlos II

Wer Stollenbaustellen besucht, sollte Geduld mitbringen (gell, Happi & ASa, Vorwarnung für's nächste Jahr!). Eine bis zwei Stunden vor dem Stollenloch und es röhrt und dröhnt nur im Inneren, ohne daß etwas zutage kommt, damit muß man durchaus rechnen.

Jetzt ist natürlich die Neugier erwacht: Nächstes Jahr! Ein lohnendes, wiederum erpel- und happi- (ja, sogar fahrrad-)freundliches Projekt wurde am 22. September 1989 zwischen Schwaz und Hall im Inntal angestochen. Es geht dabei um die ÖBB-Umfahrung von Innsbruck, die hier im Berg verschwinden und im Verlauf der Brennerstrecke wieder zutage treten soll. Die Länge des Tunnels wird etwa Kilometer betragen. Dieser heiße Tip kam von einem zufällig anwesenden Geologen. Der Hang für den Beginn des Stollenbaues wurde schon im Juli vorbereitet, Baumaschinen o.ä. befanden sich jedoch noch nicht vor Ort. Von hier aus erreicht man die ArGe Triebwasserwerk Gerlos II mit einem normalen Auto wohl in einer Stunde, "mit dem Auto (der Geologe blickte abschätziger auf Happis Erpel) in 1 1/2 Stunden ..." (es stimmte!).

Horst Ebert

Erz aus Schweden: Nora Bergslags Järnväg

Der Eisenbahnfreund denkt zunächst sicher an die Erzvorkommen in Lappland, bekannt durch die Erzbahn Kiruna-Narvik, über die 12 Mio. t Eisenerz pro Jahr ausgeführt werden. Schon seit dem 14. Jahrhundert wurde aber Eisenerz weiter südlich im sogenannten "Bergslagen", westlich von Stockholm, abgebaut und verarbeitet. Der Bergslagen ist die Wiege der schwedischen Industrie überhaupt und bot die materiellen Grundlagen für die schwedische Großmacht während des 17. und frühen 18. Jahrhunderts. Die einzelnen Lagerstätten sind oft sehr klein, und größtenteils lohnt der Abbau heute nicht mehr. Die größten Lagerstätten befinden sich bei Grängesberg im südlichen Dalarna, von wo das Erz seit 1876 über Oxelösund ausgeführt wird. Zu diesem Zweck verkehrte auch die heute verstaatlichte Privatbahn Trafik AB Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar (TGOJ). Der Erztransport war auch die wirtschaftliche Grundlage der Privatbahn Nora Bergslags Järnväg (NBJ), um die es hier gehen soll.

1830 gab es im gesamten Bergslagen ungefähr 600 kleine Eisen- und Stahlwerke. Später verloren Holzkohle und (direkt genutzte) Wasserkraft gegenüber Koks und Elektrizität als Energieträger für die Verarbeitung an Bedeutung, stattdessen bekam eine gute Verkehrslage mehr Gewicht. In Schweden selbst wird heute nur noch hochwertiger Qualitätsstahl hergestellt, während billiges Eisen importiert wird.

Entstehung und Entwicklung der Eisenbahnen in Nora Bergslagen

Mitte des 19. Jahrhunderts wurden die Transporte von Erz, Roheisen, Kohle und Lebensmitteln von und zu den zahlreichen Bergwerken und Hütten (schwed.: bruk) mit Pferdeführwerken der Bauern abgewickelt, die sich ihre Leistungen reichlich bezahlen ließen. Dies führte 1842 zu ersten Kanalbauplänen, die jedoch an zu hohen Kosten scheiterten. 1849 folgten Pläne zum Bau einer Pferdebahn, und 1851 wurde dann die Nora-Örebro Järnvägs Aktiebolag zum Bau einer lokbetriebenen Bahn gegründet. Im selben Jahr projektierte die Köping-Hults Järnväg (KHJ) die Strecke Köping-Örebro, an die daraufhin die Strecke von Nora in Ervalla angeschlossen werden sollte. Die Strecke Nora-Ervalla war Schwedens erste Normalspurstrecke für den öffentlichen Verkehr. Sie wurde am 05.03.1856 eingeweiht, während die Staatsbahnen (SJ) erst am 01.12.1856 ihre ersten Strecken Malmö-Lund und Göteborg-Jonsered eröffneten.

In den folgenden Jahrzehnten wurden zur Erzabfuhr aus Nora Bergslagen weitere, auch schmalspurige (802 mm), Eisenbahnstrecken verschiedener weiterer Gesellschaften gebaut. Damit gab es schließlich zwei parallele Verkehrswägen zum See Vänern. Dies führte zwangsläufig zu finanziellen Schwierigkeiten, so daß schließlich 1905 alle Bahnen in die Hand der neu gegründeten Nora-Bergslags Järnvägsaktiebolag (NBJ) gelangten. Bis 1907 wurde der größte Teil der Schmalspurstrecken stillgelegt (der letzte Rest Dalskarlsberg-Vikersvik-Lerdelan folgte erst 1953). Als Normalspurstrecken verblieben drei von Nora ausgehende Strecken nach Ervalla, Bredsjö und zum Hafen Otterbäcken am Vänern. Diese Strecken erfuhrn eine grundlegende Erneuerung, auch neue Fahrzeuge wurden beschafft. Dies führte zu leichten, schließlich auch wachsenden Gewinnen der NBJ.

Bis 1918 kaufte der Göteborger Reedereikonzern Broström alle Aktien der NBJ, der vor allem an dem bahneigenen Schiffahrtsbetrieb (bestand bis 1953) und dem Hafen Otterbäcken interessiert war. Ab 1926 setzte die NBJ zur Stückgutverteilung Lastkraftwagen ein, 1928 begann der Busverkehr. Damit wurde die NBJ in den 20er und 30er Jahren zu einem modernen Verkehrsbetrieb mit schweren, noch dampfgeführten Güterzügen, modernen Bussen und Lastkraftwagen (aha, damals schon !) und Otterbäcken als modernstem Hafen am Vänern. Schließlich begann 1936 auch die Verdieselung der Bahn, fast ausschließlich mit High-Tech-Triebfahrzeugen aus Kiel.

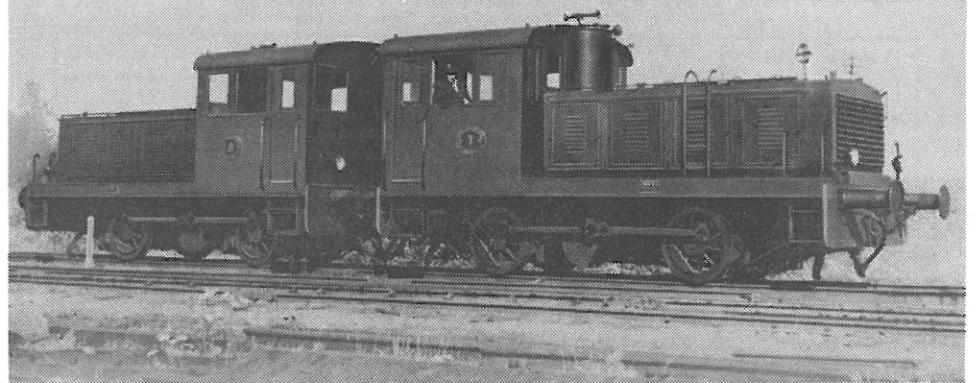
Zum hundertjährigen Jubiläum im Jahre 1956 sah die Zukunft noch gut aus. Die kleinen Hütten und Erzgruben verschwanden zwar nach und nach, aber die Schwerindustrien in den größeren Industrieorten konnten als sichere Güterkunden angesehen werden. Der Personenverkehr auf der Schiene hatte dagegen nie eine große Bedeutung, da die Streckenführung nicht den Verkehrsströmen des Personenverkehrs entsprach, er wurde aber dennoch rationell mit schwedischen Triebwagen (mit DWK-Motoren!) und auf der Straße betrieben. Der schienengebundene Personenverkehr sank zwischen 1956 und 1962 um 50 % und wurde 1966 ganz eingestellt. Wirklich lohnend war Mitte der 60er Jahre nur der Wagenladungsverkehr mit 7-800 000 Tonnen pro Jahr, die je zur Hälfte über die SJ und den Hafen Otterbäcken liefen. Der Erzverkehr, zuletzt etwa 200 000 Tonnen pro Jahr, ging 1967 verloren. Dies wurde aber teilweise durch Öltransporte kompensiert, auch die Transporte von Zellstoffkochern (Papierindustrie) und Reaktorbehältern (da strahlt der Eisenbahnfreund !) brachten bedeutende Einkünfte.

Das Ende: Stilllegung und Verstaatlichung

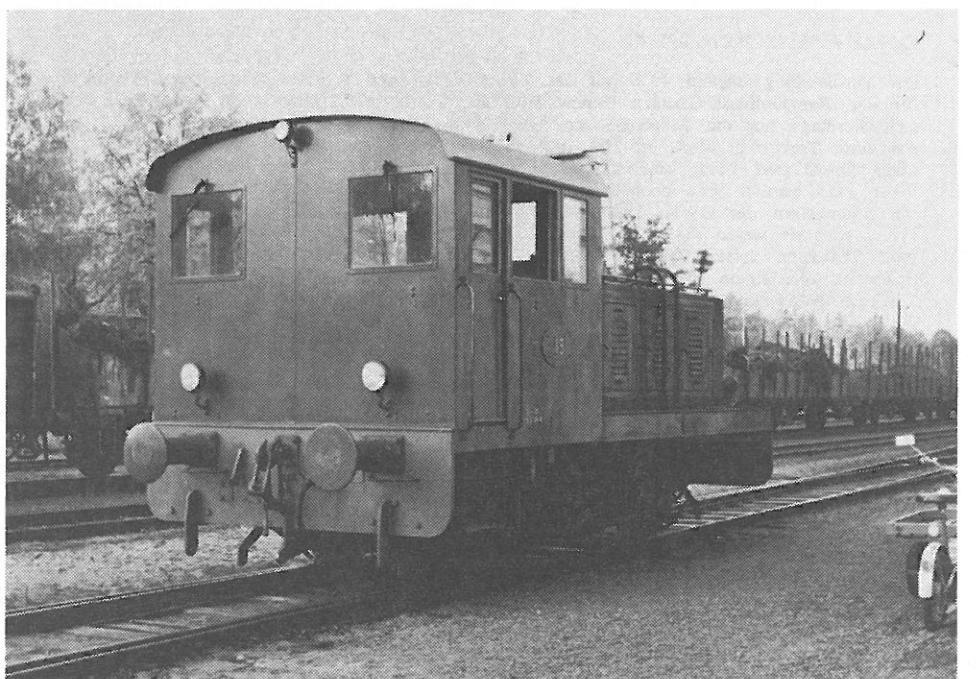
Trotz vieler, teils recht umfangreicher Rationalisierungsmaßnahmen verschlechterte sich die wirtschaftliche Lage durch viele Faktoren: erhöhte Betriebskosten durch die Ölkrise, erhöhte Wagenmieten der SJ, der schwere Winter 1977 mit vielen Ausfällen und anschließenden Überschwemmungen. Schäden an der Strecke nach Bredsjö wurden danach gar nicht mehr ausgebessert. Der zuletzt noch befahrene Abschnitt wurde, ebenso wie die Strecke nach Ervalla, 1979 stillgelegt. Zu den gestiegenen Kosten kam die Krise der Bergslag-Industrien, die 1975 zu einem Absinken des Verkehrs um 12 % und noch einmal 15 % in den ersten vier Monaten des Jahres 1976 führte. Durch Verkäufe der nicht direkt zu Bahn und Hafen gehörenden Betriebszweige (Bus- und Speditionsbetrieb, Reisebüro) und der beiden modernsten Loks hielt sich die NBJ über Wasser.

Der Reedereikonzern war nicht an der Subvention einer Bahn im Binnenland interessiert. Ein Netz von 170 km mit so wenig Verkehr ließ sich nicht rationell betreiben, so daß die SJ als einziger möglicher Käufer in Frage kamen. 1977 wurde beschlossen, die Strecken Gyttorp-Ervalla und Bofors-Otterbäcken den SJ zu übereignen und den Rest stillzulegen. Die SJ dagegen war nur an einem Industrieanschlußgleis Strömtorp-Bofors und der Übernahme von nur 10 Angestellten interessiert. Als die NBJ darauf mit kurzfristiger Totalstilllegung drohte, zog der Verkehrsminister den SJ-Entwurf zurück. Schließlich einigte man sich darauf, Gyttorp-Ervalla stillzulegen und stattdessen Gyttorp-Otterbäcken vollständig zu erhalten, um so das Netz nicht zu trennen. Seit 01.01.1979 war die NBJ Tochtergesellschaft der SJ. Gyttorp-Strömtorp (SJ)-Otterbäcken wurde weiterhin mit NBJ-Personal und -Fahrzeugen betrieben, zuletzt wegen Verschleiß' der NBJ-Loks mit T 21 der SJ (MaK, Typ 850 D, siehe BE 1/87 -18-).

MAK



Nora Bergslags Järnväg: Ihre Herleitung aus Wehrmachtstypen können sie nicht verleugnen, die 240 PS-Loks bei NBJ. Die obere Aufnahme zeigt die Loks 7 und 8 kurz nach ihrer Ablieferung in Schweden (Werkfoto MaK), auf dem unteren Foto ist die Lok 19 in Gullspång zu sehen (08.10.70, Bo Gyllenberg).



Der Hafen Otterbäcken war schon am 01.10.1978 von der Kommune Gullspång, in deren Gebiet er liegt, übernommen worden.

Zum 01.01.1985 endete der eigene Bahnbetrieb der NBJ, der nun vollständig in die Staatsbahnen integriert wurde.

NBJ-Streckendaten

Strecke	Länge (km)	Eröffnung durch	Stilllegung
Nora-Ervalla	17.619	Nora-Ervalla Järnväg	1979 a)
Nora-Strömtorp	56.119	Nora-Karlskoga Järnväg	---- b)
Anschluß Pershytte	2.119	Nora-Karlskoga Järnväg	1974
Gyttorp-Striberg	6.519	Nora-Karlskoga Järnväg	1979
Strömtorp-Otterbäcken	44.419	Nora-Karlskoga Järnväg	----
Striberg-Bredsjö	41.819	NBJ	1979 c)
Bofors-Valasen	4.219	NBJ	----
Vikersvik-Dalkarlsberg	3.919	Bredsjö-Degerfors Järnväg	1953 d)

a) = wieder in Betrieb genommen durch Nora Bergslags Veteran Järnväg (NBVJ)

b) = Abschnitt Nora-Gyttorp (5.0 km) 1979 stillgelegt

c) = Umspurung der 1894 von Bredsjö-Degerfors Järnväg eröffneten und 1905 durch die NBJ übernommenen 802 mm-Bahn

d) = 802 mm, nicht umgespurt

Der Bahnhof Strömtorp hieß damals Karlskoga, das heutige Karlskoga hieß Bredgårdstorp.

Dieseltriebfahrzeuge der NBJ

Die Verdieselung begann 1936 mit der Beschaffung eines Traktors schwedischer Produktion für den Rangierdienst. Danach kamen dann alle Dieseltriebfahrzeuge (von den Schienenbussen allerdings nur die Motoren) von DWK bzw. später MaK: Im September 1937 wurde der erste Traktor geliefert, im Mai 1938 folgten zwei etwas leistungsfähigere und im August noch einmal zwei Loks, wiederum mit erhöhter Leistung. Zwischen Februar 1951 und Oktober 1953 wurden dann noch einmal 11 Loks geliefert, jetzt von der MaK, aber nach alten Baumustern der DWK. Diese 240 PS-Loks besaßen zwar schon neu konstruierte Motoren, aber sie waren die letzten MaK-Loks mit mechanischem Getriebe. 1964 wurden noch zwei Traktoren dieser Bauart gebraucht von den SJ erworben. Diese Traktoren konnten paarweise von einem Führerstand aus gefahren werden, wurden aber sogar in Drei- und Vierfachtraktion eingesetzt. Zu einem großen Teil gelangten diese Loks im Laufe der Jahre an Industriebetriebe der Umgebung und sind dort teilweise sogar heute noch vorhanden (vgl. BE 1/87). Ungeklärt ist allerdings der Aufenthaltsort der Lok 19.

Für den Personenverkehr hatte die NBJ 1940 und 1946 je zwei Schienenbusse beschafft, aber nur die Motoren stammten von DWK.



Nora Bergslags Järnväg: T 23 rollt mit einem leeren Erzzug in Ashyttan vorbei (26.10.65, Bo Gyllenbergs), das untere Foto zeigt T 26 (mit einem 43-Achsen-Zug für Gullspång) bei Arås (08.10.70, Bo Gyllenbergs).



Die Dampfloks wurden erst von den später beschafften Großdieselloks endgültig verdrängt: Nach dem Vorbild der SJ, allerdings mit stärkerem Getriebe, beschaffte die NBJ im August 1958 zwei MaK-Loks des Typs 800 D mit den Nummern T 21 und T 22. 1961 wurden noch zwei Dieselloks schwedischer Hersteller getestet, wegen des zu hohen Gewichts dieser Loks bestellte die NBJ dann aber noch einmal zwei MaK 800 D, die im April 1963 geliefert wurden. Die T 23 wird von der Museumsbahn NBVJ erhalten, die anderen verendeten in der SJ-Werkstatt Örebro. Den Abschluß der NBJ-Fahrzeugbeschaffung bildeten dann die im Oktober 1965 und Oktober 1966 gelieferten T 25 und T 26, die natürlich wieder aus Kiel kamen, inzwischen aber vom Typ V 100 PA waren. Diese beiden Loks mußten wegen der finanzieller Nöte 1978 verkauft werden. Sie gingen jeweils zusammen mit einem Paket Knäckebrot an die Odsherreds Jernbane (OHJ) in Dänemark, die fast nur gebraucht erworbene Fahrzeuge besitzt, inzwischen diese Loks aber durch ältere, wiederum gebraucht gekaufte Loks der dänischen Staatsbahnen (DSB) ersetzt hat.

Die Werkstatt der NBJ, seit 1891 in Nora, entwickelte sich aufgrund der Zusammensetzung des NBJ-Fahrzeugparks zu dem schwedischen Spezialisten für die kleinen DWK-/MaK-Loks, so daß hier Reparaturen und Untersuchungen von Werkloks dieser Typen (nicht nur von ehemaligen NBJ-Loks), aber auch Loks anderer Hersteller stattfanden.

Nora Bergslags Järnväg (Teil 1)					Spur : 1435 mm			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
1	Västervik	184/1936	Bbm	R 18 W				neu, a)
2	DWK	628/1937	Bdm	150 B	150	24	55,5	neu, b)
3	DWK	620/1938	Bdm	200 B	200	26	54	neu, c)
4	DWK	621/1938	Bdm	200 B	200	26	54	neu, d)
5	DWK	676/1940	Bdm	220 B	220	27	54	neu, e)
6	DWK	677/1940	Bdm	220 B	220	27	54	neu, f)
7	MaK	220001/1951	Bdm	240 B	240	28	54	neu, g)
8	MaK	220002/1951	Bdm	240 B	240	28	54	neu, h)
9	MaK	220010/1953	Bdm	240 B	240	29	54	neu, i)
10	MaK	220011/1953	Bdm	240 B	240	29	54	neu, j)
11	MaK	220012/1953	Bdm	240 B	240	29	54	neu, k)
12	MaK	220013/1953	Bdm	240 B	240	29	54	neu, l)
13	MaK	220014/1953	Bdm	240 B	240	29	54	neu, m)
14	MaK	220015/1953	Bdm	240 B	240	29	54	neu, n)
15	MaK	220016/1953	Bdm	240 B	240	29	54	neu, o)
16	MaK	220017/1953	Bdm	240 B	240	29	54	neu, p)
17	MaK	220008/1953	Bdm	240 B	240	29	54	neu, q)
18	MaK	220003/1951	Bdm	240 B	240	28	54	r)
19	MaK	220004/1951	Bdm	240 B	240	28	54	s)
21	MaK	800119/1958	Ddh	800 D	800	80		neu, t)
22	MaK	800120/1958	Ddh	800 D	800	80		neu, u)
23	MaK	800151/1963	Ddh	800 D	800	58	81	neu, v)
24	MaK	800152/1963	Ddh	800 D	800	58	81	neu, w)
25	MaK	1000244/1965	BBdh	V 100 PA	1300	64	79	neu, x)
26	MaK	1000248/1965	BBdh	V 100 PA	1300	66	79	neu, y)

Nora Bergslags Järnväg (Teil 2)
S-... . . . Nora

Spur : 1435 mm
Datum:

- a) = 1964 an Svenska Cellulosa, Wifsta varv/ 1974 verschrottet
- b) = 1956 neuer Motor MaK MS 24/ 1970 an AB Svenska Salpeterverken (Kunstdünger), Köping/ 1982 verschrottet
- c) = 1963 an NCB/Hissmofors AB (Papier)/ 1970 an NCB/Vallvik/ nach 1985 Verbleib unbekannt
- d) = 1963 an Laxå-Röfors Järnväg (6)/ 1966 abgestellt/ 1986 noch vorhanden
- e) = 1965 ab AB Iggesund Bruk (Papier)/ 1973 abgestellt/ 1976 an Arne Kring, Hudiksvall/ 1988 noch abgestellt vorhanden bei Bergmans Rör & Järn
- f) = 1965 an Gränges-Nyby/Nybybruks (Stahl)/ 1974 Generalüberholung in Nora/ NCB/Vallvik/ 1982/83 an Schrottfirma in Hallstahammar, dort verschrottet
- g) = 1969 an Larsson, Seaton & Co. (= Tibnor Väst), Göteborg/ 1978 nach Getriebeschaden abgestellt/ ca. 1982 verschrottet
- h) = 1968 an Tuolluvaara Gruve AB (Eisenerz), Kiruna/ 1982 verschrottet
- i) = 1966 an Laxå-Röfors Järnväg (7)/ 1986 noch bei Swedspän AB, Röfors, vorhanden
- j) = 1978 an Tibnor Väst AB (Stahlhandel), Göteborg/ 1986 noch vorhanden
- k) = 1984 an Nora Bergslags Veteran Järnväg (Museum), Nora
- l) = 1981 an Odsherreds Jernbane (Privatbahn), Holbæk/Dänemark (65)/ 1986 verschrottet
- m) = 1977 an Storstockholms Lokaltrafik/Saltsjöbanan (Privatbahn) (26 13)/ 11/86 verschrottet
- n) = 1977 an Storstockholms Lokaltrafik/Saltsjöbanan (Privatbahn) (26 14)/ 1988 noch vorhanden
- o) = 1981 an Odsherreds Jernbane (Privatbahn), Holbæk/Dänemark (64)/ 1986 verschrottet
- p) = 1986 an Karlskoga Järn- & Metallindustri, Karlskoga/ 1986 noch vorhanden
- q) = 1984 an Swedspän AB, Laxå/ 1986 noch vorhanden
- r) = neu an SJ (Z6 274, ab 1956: Z69 274)/ 1964 an NBJ/ 1973 an Allmänna Svenska Elektriska AB (ASEA), Ludvika/ 1981 an Karlskoga Järn- & Metallindustri, Karlskoga/ 1981 an Björneborgs Jernverk, Björneborg/ 1986 noch vorhanden
- s) = neu an SJ (Z6 275, ab 1956: Z69 275)/ 1964 an NBJ/ 01/85 an SJ (Dienstfahrzeugpark, nicht umgenummert)
- t) = 1982 ausgemustert/ 03/86 in Örebro verschrottet
- u) = 1984 ausgemustert/ 1984 noch in Örebro vorhanden
- v) = 1983 ausgemustert/ 1984 an Nora Bergslags Veteran Järnväg (Museum), Nora
- w) = 1983 ausgemustert/ 07/86 in Örebro verschrottet
- x) = 1978 an Odsherreds Jernbane, Holbæk/Dänemark (46)/ 1987 an MaK, Moers
- y) = 1978 an Odsherreds Jernbane, Holbæk/Dänemark (45)/ 1987 an MaK, Moers/ 12/88 an Rhenus AG, Berlin (3)

Literatur:

Lars Olov Karlsson, Sven Malmberg: Nora Bergslags Järnväg 125 år, gebunden, 128 S., zahlreiche Abb., DM 19.--, erhältlich über Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 67, S-211 52 Malmö

KURZMELDUNGEN

**Borsig-Werke
1000 Berlin 27 (Tegel)**

15.11.88 (BE 1/83 -17-)/ Lok 1 (O&K 26748/1972) und Lok 3 (O&K 26606/1966) sollen nach einer Meldung in den Berliner Verkehrsblättern 1983 nach Lugano verkauft worden sein. Jedenfalls die frühere Lok 3 ist auch in der Schweiz nachgewiesen, sie gehörte am Stichtag der Soc. des Ciments Portland de St. Maurice SA, St. Maurice/Wallis.

**Union Deutsche Lebensmittelwerke GmbH
2000 Hamburg 50 (Bahrenfeld)**

O.A. (BE 1/89 -39-)/ Die Moyse-Lok hat 260 PS. Die O&K-Dampflok (10251) wurde 1976 verschrottet.

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

O.A. (BE 1/89 -35-)/ Die O&K-Lok (25787) gelangte nach Thörl an Waggon-Metzger, Stuttgart.

**Midgard Deutsche Seeverkehrs AG
2100 Hamburg 90 (Harburg)**

O.A. (BE 1/89 -34-)/ Die O&K-Lok (26678) gelangte nach Hagel im Jahre 1987 an O&K.

**Ruhr Stickstoff AG
2121 Embsen**

03.05.89 (BE 3/87 -146-, 4/87 -233-, 2/88 -103-, 3/88 -174-)/ Auch der Verbleib der zweiten Lok (LHB 3088/1961) des abgebrochenen Werkes Langelsheim ist geklärt. Sie läuft jetzt als Lok 4 in Embsen. Dafür ist die frühere Lok 4 (O&K 25325/1955) abgegangen und gehört jetzt der Kartoffelstärkefabrik Wietzendorf (OHE-Strecke Soltau - Beckedorf), wo sie dem Vernehmen nach hauptsächlich am Wochenende verkehrt (!). Unverändert in Embsen im Einsatz sind die Loks 5 (LHB 3087/1961) und 6 (LHB 3143/1966), während Lok 2 (KHD 42981/1943) schon länger nicht mehr bewegt worden zu sein schien.

**DIEMA Diepholzer Maschinenfabrik GmbH
2840 Diepholz**

12.05.88 (BE 4/88 -217-)/ Am Stichtag war (offenbar aber auch nur von außerhalb ...) die frühere Betriebsnummer D4 erahnbar. Es handelt sich demnach um KHD 26130/1939, A4M 420 R, 25 t, 21 km/h/ zunächst (geplant oder geliefert?) Stadtwerke Wesel, Wesel (beschlagnahmt)/ 31.10.39 an Beschaffungsstelle für Flughafenbau, Berlin, für Achmer bei Bramsche/ DB (Kö 6040)/ DB Werklok AW Harburg (2)/ 1967 an Meppen-Haselünner Eisenbahn (D4)/ 1986 an "Museumseisenbahn" Paderborn/ ... und dann an Diema / ... und dann??? Oder wie?

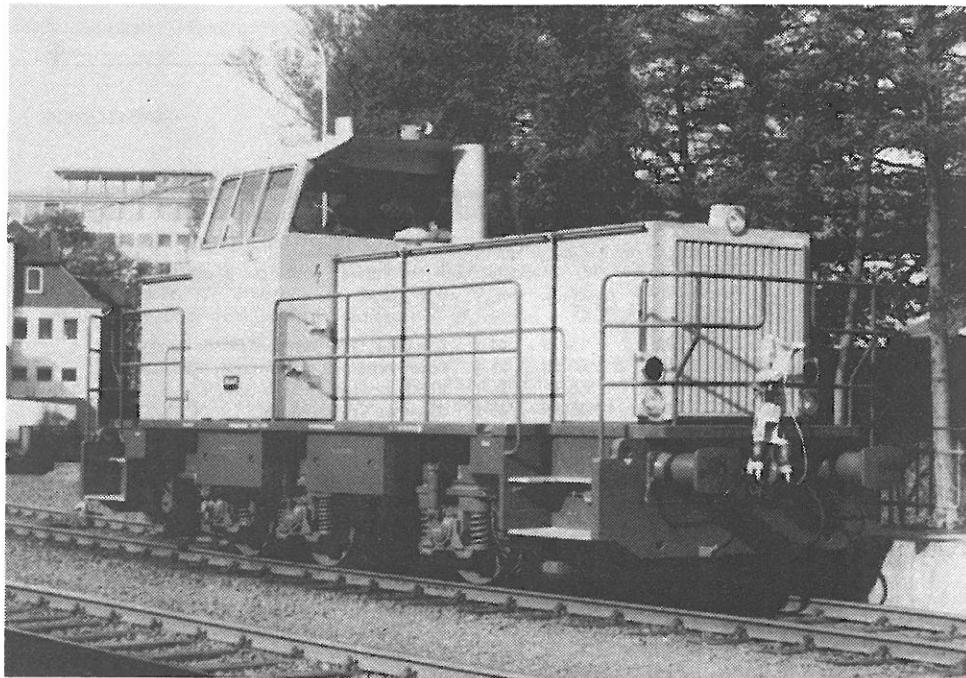
**Krupp MaK GmbH
2300 Kiel-Friedrichsort**

02.10.89 (BE 4/87 -209-)/ Zwar haben wir lange kein Wort über die Lokomotivproduktion im hohen Norden verloren, es ist aber keinesfalls so, daß sich hier nichts mehr bewegt.

Standardlokomotiven 1988/89

Fab.-Nr.	Datum	Typ	Leistung	DGew.	Empfänger
220116	15.05.88	G 321 B	315 kW	44 t	Dow-Chemical, Terneuzen/Niederlande
700085	.09.89	DE 502	560 kW	66 t	Gewerkschaft Sophia Jacoba, Hückelhoven
700092	11.06.88	G 763 C	560 kW	66 t	Klöckner Stahl, Hütte Bremen
700093	20.04.89	G 763 C	560 kW	66 t	Siegener Kreisbahn (31)
700095-096	15.12.89	DE 502	510 kW	66 t	Ruhrkohle AG, BAG Lippe
700097-098	28.12.89	DE 502	510 kW	66 t	Ruhrkohle AG, BAG Lippe
1000831*	10.10.88	DE 1002	1120 kW	90 t	Hersfelder Eisenbahn (831)
1000832	10.10.88	DE 1002	1120 kW	90 t	Hersfelder Eisenbahn (832)
1000843	03.05.88	DE 1003	1020 kW	88 t	Ruhrkohle AG, BAG Lippe
1000844	. .88	DE 1003	1020 kW	88 t	Ruhrkohle AG, BAG Lippe
1000845	. .88	DE 1003	1020 kW	88 t	Ruhrkohle AG, BAG Lippe
1000846	. .88	DE 1003	1020 kW	88 t	Ruhrkohle AG, BAG Lippe
1000847	03.07.88	G 1203 BB	745 kW	80 t	VeBa Oel AG, Gelsenkirchen
1200001	02.04.88	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6401)
1200002	06.05.88	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6402)
1200003	23.09.88	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6403)
1200004	07.10.88	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6404)
1200005	29.12.88	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6405)
1200006	09.01.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6406)
1200007	23.01.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6407)
1200008	27.01.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6408)
1200009	07.02.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6409)
1200010	10.02.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6410)
1200011	20.02.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6411)
1200012	11.04.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6412)
1200013	12.04.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6413)
1200014	24.04.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6414)
1200015	25.05.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6415)
1200016	07.06.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6416)
1200017	16.06.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6417)
1200018	26.06.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6418)
1200019	12.07.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6419)
1200020	29.08.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6420)
1200021	04.08.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6421)
1200022-023	25.08.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6422-6423)
1200024	13.10.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6424)
1200025	02.10.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6425)
1200026	11.10.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6426)
1200027	31.10.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6427)
1200028	. .89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6428)
1200029	12.12.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6429)
1200030	18.12.89	DE 6400	1180 kW	80 t	Nederlandse Spoorwegen (6430)

* = zunächst 05.04.88 an Hannover Messe/ 10.05.88 zurück nach Kiel



Krupp MaK, Kiel: Die neue Lok 34 der Siegener Kreisbahn (MaK 700093/1989) macht in Weidenau - noch ohne Nummer und ohne Zug am Haken - ihre ersten Gehversuche (09.05.89, Rolf Löttgers). Unten ist die Lok für die Hannover Messe 1988 (MaK 1000831/1988) im Rbf Meimersdorf bei Kiel zu sehen. Sie wurde in planmäßigen Güterzügen überführt (05.04.88, Matthias Krause).



Die Lieferung der 60 Loks für die Niederländische Staatsbahn wird sich noch bis 1991 hin entsprechend fortsetzen. Jede Lokomotive wird vor der Überführung in die Niederlande eingehend geprüft. Im Verlauf dessen wird jeweils eine Probefahrt von Friedrichsort über Neuwittenbek und Kiel nach Neumünster und zurück durchgeführt, wobei unterwegs Testbremssungen vorgenommen werden. Die Loks absolvieren diese Fahrten teils noch im Grundanstrich. Die eigentliche Ablieferung erleben die Loks jedoch nicht mit eigener Kraft. Sie werden dann ab Friedrichsort in den nachmittäglichen Güterzug der Hafen- und Verkehrs betriebe eingereiht (ca. 15.00 Uhr ab Friedrichsort, ca. 16.00 Uhr an Suchsdorf, ca. 17.00 Uhr an Meimersdorf Rbf) und geschleppt. Der Weitertransport erfolgt dann in DB-Güterzügen.

Außer den NS-Loks wird noch in diesem Jahr mit der Auslieferung von vier DE 502 für die Ruhrkohle AG begonnen. Anfang 1990 soll für die Dortmunder Eisenbahn eine G 1203 BB gefertigt werden.

Das neueste Aushängeschild der Kieler Lokomotivfabrik wurde am 02.10.89 vom Minister für Wirtschaft, Technik und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein getauft. Es handelt sich um die erste Lok des Typs DE 1024, die bei der DB als 240 001 geführt werden wird. Die Schwestermaschine 240 002 war bereits im Aufbau, eine dritte Maschine soll noch folgen. Ab Frühjahr 1990 sollen diese drei Loks, die die leistungsstärkste einmotorige deutsche Diesellokomotive repräsentieren, von der DB ausgiebig getestet werden. Die Umläufe sehen eine Monatsleistung von 20 000 Kilometern pro Monat und Lok im Bereich der BD Hamburg vor.

Mit ihrer Leistung von 2650 kW, dem Dienstgewicht von 120 t und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zeichnet sich die DE 1024 als Universallok sowohl für schnelle Reisezüge (Heizwechselrichter kann einen klimatisierten 14-Wagen-IC versorgen) und auch schwere Güterzüge (Anfahrtzugkraft 405 kN) aus. Den Antrieb besorgt ein mittelschnelllaufender (1000 U/min.) 12-Zylinder-Motor (12 M 282) von MaK. Der 8-Zylinder-Motor aus der gleichen "Familie" (8 M 282) wurde bereits in den 100 Loks der Baureihe 291 verwendet.

Vergleich der technischen Daten:

DB-Baureihe/MaK-Type	240	232	202	218	291	DE1002
LüP mm	20960	23000	18000	16400	14320	13000
Dienstgewicht t	120	121	80	80	90	88
Höchstgeschw. km/h	160	160	140	140	90	90
Motorleistung kW	2650	2800	1840	1840	1030	1120
Anfahrtzugkraft kN	405	364	270	240	240	280

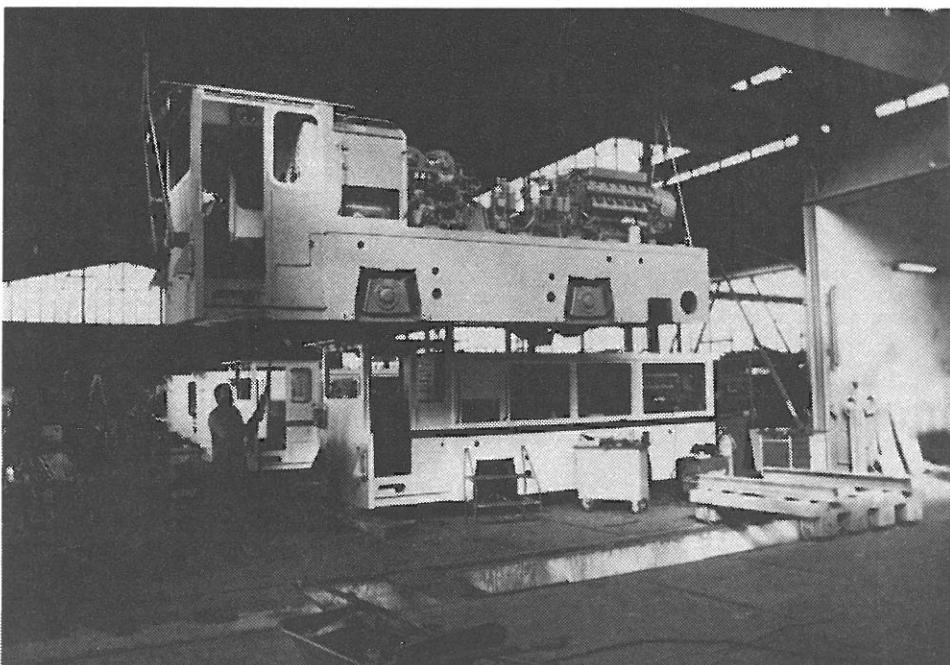
Die Drehstrom-Leistungsübertragung wurde von ABB geliefert. Sie besitzt zwei Traktionswechselrichter und einen baugleichen Heizwechselrichter mit abschaltbaren Thyristoren, sogenannten GTO's. Nicht benötigte Energie an der Zugsammelschiene kann durch die gewählte Schaltung der Traktion zugeführt werden.

Die DE 1024 ist die leistungsstärkste Variante eines neuen Lokprogrammes, das auch Leistungen von 1200 (Typ DE 1012 mit Motor 6 M 282) bzw. 1600 kW (Typ DE 1016 mit Motor 8 M 282) vorsieht.





Krupp MaK, Kiel (oben): Nein, nein, eine konkrete Aufgabe erfüllt die NS 6411 noch nicht. Nur die Zuglok der nachmittäglichen HVB-Übergabe hat sich gerade davongemacht und erweckt den Anschein, die NS-Lok würde in Suchsdorf mit dem Güterzug unterwegs sein ... (20.02.89). SCHÖMA, Diepholz (unten): Schwebende Stollenlok - oben (1x) und unten (2x) für den Storebælt-Tunnel in Dänemark (26.09.89).



**SCHÖMA Chr. Schöttler Maschinenfabrik
2840 Diepholz**

26.09.89 (BE 1/89 -41-)/ Nachlese zum Artikel im letzten Heft: Weiterhin sind Tunnelloks für die Kanalbaustelle in der Fertigung. Kurz vor der Ablieferung standen die vier aufgearbeiteten Tunnelloks für den Storebælt-Tunnel in Dänemark. Die Loks wurden erheblich umgebaut, u.a. wurde das Bedienungspult im Führerstand umgelegt. Immer noch nicht abgeliefert ist die kleine Grubenlok für Spanien.

SCHÖMA Christoph Schöttler Maschinenfabrik GmbH 2840 Diepholz							Spur : Datum: 26.09.89	div. mm
#	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 4452/1981	Bdh	1435	CFL 200 DVR	275	40		b)
#	Schöma 4858/1985	Bdh	900	CFL 200 DCL	277	35		c)
#	Schöma 4859/1985	Bdh	900	CFL 200 DCL	277	35		c)
#	Schöma 4860/1985	Bdh	900	CFL 200 DCL	277	35		c)
#	Schöma 4861/1986	Bdh	900	CFL 200 DCL	277	35		c)
#	Schöma 494*/1987	Bdh	1435	CFL 350 DCLR	343	42		d)
#	Schöma 4960/1988	Bdh	1435	CHL 30 G	37	4		e)
#	Schöma 4964/1989	Bdh	1435	CFL 250 DVR	430	45		f)

*) = FNr. 4942 oder 4944

- a) = neu an Kohlensäurewerk Rommenhöller GmbH, Herste/ 03/89 an Schöma
- b) = neu an Michelin Reifenwerke, Bad Kreuznach (1)/ Reparatur
- c) = neu an Spie Batignolles, TGV Altantique/Frankreich/ Schöma (Umbau für Storebælt-Tunnel/Dänemark, gepl. Auslieferung 10/89)
- d) = neu an ArGe Freudensteintunnel West, Oberderdingen (3 oder 4)/ 1988 an Schöma/ Aufarbeitung für ...
- e) = für Spanien
- f) = für Benteler Werke, Schloß Neuhaus (Abn. 03.08.89)

Sämtliche vorhandenen Normalspurloks präsentierten sich im Freigelände. Die Michelin-Lok brummte gerade durch's Werksgelände bzw. auf dem Rest des noch vorhandenen Anschlußgleises hin und her.

Ein herzliches Dankeschön geht wieder (wie immer) nach Diepholz.

**Industriemuseum Lohne
2842 Lohne**

15.12.89/ Im Industriemuseum wird derzeit eine Schwerpunkttausstellung über Arbeit und Leben im Moor gezeigt. Dafür steht vor dem Museum auch eine Lokomotive: Schöma 736/1943 (1989 ex Torfw. Haskamp, Lohne-Kroge). Die Ausstellung wird noch das Jahr 1990 hindurch zu sehen sein. Öffnungszeiten des Museums: Mi. & Fr. 16-18 Uhr, So. 10-12 Uhr. Die Lokomotive kann hingegen jederzeit besichtigt werden.



SCHÖMA, Diepholz: Nur 8 Jahre liegen zwischen beiden Loks, und doch hat sich die äußere Erscheinung erheblich geändert: Die obere Lok (4964/1989) ist für die Benteler Werke bestimmt, die untere der Michelin-Werke, Bad Kreuznach (4452/1981) weite gerade zur Reparatur in Diepholz (26.09.89).



**Turba-Torfindustrie
2862 Neu St. Jürgen**

O.A. (BE 4/88 -214-)/ Zur Demag-Lok wird als Vorbesitzer statt Gugel auch "eine Ziegelei in Kirchheim bei Böblingen" vermeldet (FWM, Oekoven, Fahrzeugliste 1984, hier: Lok 35). Abgesehen davon, daß diese Angabe etwas unlogisch ist (bei großzügigster Auslegung kommt Kirchheim/Teck in Frage - hier hat es auch mal eine Ziegeleifeldbahn gegeben!), was stimmt denn nun?

Die Strecke vom Moor zum BOE-Bahnhof hat's nun endgültig erwischt. Im Verlauf der Hammbrücke ist das Gleis bereits im Oktober 1989 entfernt worden. Am BOE-Bahnhof wird das Torfwerk allerdings fleißig erweitert und modernisiert. Eine Fotogenehmigung bekommt man so einfach leider nicht ...

**Städtische Häfen Hannover
3000 Hannover**

01.06.88 (Werkbahnen in Hannover -19-)/ Im Februar 1988 traf hier die als F4 bezeichnete neue MaK-Lok (700090/1987) ein. Dadurch wurde Lok 5 (KHD 57496/1961) überzählig und wurde am 30.05.88 auf die Reise geschickt. Bei einer Überfahrtsgeschwindigkeit von 40 km/h sollte Mailand in einer Woche erreicht werden. So standen Anfang Juni die Loks F2 bis F4 im Einsatz. Lok 7 (KHD 57853/1965) ist als Reserve weiter dabei (soll auch so bleiben). Lok F10 befand sich im Juni gerade in Reparatur. Nach Auskunft des Betriebsleiters ist damit jetzt erst einmal die Fahrzeugbeschaffung abgeschlossen, die weiteren Gelder werden in die Gleiserneuerung gesteckt.

Das Kohlekraftwerk in Stöcken soll im August 1989 fertiggestellt sein, für die Hafenbahn wird das aber nur im Winter einen Transportzuwachs geben, da die Kohle in erster Linie per Schiff angeliefert werden wird. Seitens der Hafenbahn ist man darüber auch nicht so traurig, da der Bahnhof der Hafenbahn jetzt schon bis zur Grenze ausgelastet ist.

Die Continental Gummiwerke in Stöcken haben keinen Anschluß mehr, die Gleise sind übergeteert bzw. entfernt. Der Verbleib der Loks ist nicht bekannt.

Fotografieren ist bei der Hafenbahn problemlos möglich, wenn man sich bis 14.00 Uhr beim Betriebsleiter im Gebäude neben dem Lokschuppen meldet.

Im Lindener Hafen hat sich augenscheinlich nichts verändert, Einsatzlok ist die F1 (KrMa 19696/1974), Lok 8 (KHD 58231/1968) steht Reserve. Im August 1988 wurden die Stadtbahnwagen der 4. Bauserie (Nr. 6206-6230) über die Lindener Hafenbahn angeliefert.

**Wilhelm Ludwig GmbH
3000 Hannover-Leinhausen**

.06.88 (Werkbahnen in Hannover -32-)/ "Neu" hinzugekommen ist die ehemalige DB-Lok 144 023, die nun den Bestand der Memorials verstärkt. Daneben stehen noch die Keidel-Köf (Deutz 10901/1934, ex DB 322 502), die OMZ 122 (Deutz 12737/1934), und die Dampflok 094 184 im Schrott herum. Einsatzlok ist die BMAG 10635/1937 (ex DB 322 609).



Städtische Häfen Hannover (oben): Lok F4 (MaK 700090/1987) rangiert im Nordhafen, dahinter schlägt sich MS "Leine" des WSA Braunschweig durch die Fluten des Kanals (01.06.88, Christoph Beyer). VTG, Hannover-Misburg (unten): Links das Tanklager, rechts der Übergabebahnhof der Misburger Hafenbahn, und mitten dazischen amüsiert sich die gelbe Deutz-Lok (57537/1963)(25.07.88 "Moritz").



**Engelbrecht Eilers Industrie GmbH
3000 Hannover-Leinhausen**

.08.88 (Werkbahnen in Hannover -36-)/ Im August 1988 stand die ehemalige DB 323 976 (KHD 36679/1941) betriebsbereit im Werksgelände. Die gelbe Lok hat ein bemerkenswertes Metallgitter an der Stirnfront erhalten - warum ?

**Brinker Hafengesellschaft mbH
3000 Hannover-Vinnhorst**

.07.88 (Werkbahnen in Hannover -11-)/ Einsatzlok war im Juli die O&K-Lok 3 (26775/1971), die KHD-Lok 1 (57810/1964) stand im Schuppen. In der Nähe des Verwaltungsgebäudes steht eine Ruhrthaier-Lok auf einem separaten Gleis als Denkmal "75 Jahre Brinker Hafen". Die Lok gehörte jedoch nie zur Hafenbahn (Ruhr 2371/1942, Typ NDL S4, 45 PS, 10 t, 12 km/h/ neu an Mineralöle Peine (20)/ 05/80 an Gleisbau Schmidt, Hannover/ 1984 an Brinker Hafenbahn (Denkmal)).

**Misburger Hafenbetriebsgesellschaft mbH
3000 Hannover-Misburg**

.07.88 (Werkbahnen in Hannover -48-)/ Einsatzlok war im Juli die kleine KHD-Sommer-Lok 1 (56100/1955), die MaK-Lok 2 (220033/1958) wartete im Schuppen auf den Winter. Zur Zeit herrscht starker Kohleverkehr per Schiff. Hauptkunde der Hafenbahn ist die Firma Jungenthal-Waggon GmbH, die im Auftrag Kesselwagen unterhält oder wie zur Zeit Ventile austauscht. Zweiter wichtiger Kunde ist das Tropholitwerk. Die Stillegung der Deurag-Nerag hat für die Hafenbahn keinen erheblichen Verkehrsrückgang gebracht. Langfristig hofft man auf die Ansiedlung von neuen Betrieben auf dem ehemaligen Raffineriegelände, die dann den noch vorhandenen Gleisanschluß nutzen könnten.

**Erdölraffinerie Deurag-Nerag GmbH
Vereinigte Tanklager- und Transportm. GmbH
3000 Hannover-Misburg**

25.07.88 (Werkbahnen in Hannover -48-)/ Hier hat sich in den letzten drei Jahren am meisten verändert, da die Raffinerie stillgelegt und abgerissen wurde. Letzter Betriebstag war der 26.03.86, die Raffinerie war in den Monaten seit Dezember 1985 langsam heruntergefahren worden. Die Anlagen im Nordgelände wurden anschließend bis auf die Gleisanlagen abgebrochen und zur Zeit auf Bodenverseuchung hin untersucht. Erst danach kann entschieden werden, was mit dem Gelände passieren wird. Die Ansiedlung von neuen Industriebetrieben ist im Gespräch.

Die Produktionsanlagen im Südgelände (Trennlinie Kanal) wurden ebenfalls entfernt, die Gleise der Hafenbahn verlaufen jetzt - wie in früheren Jahren - wieder durch eine Grünfläche. Die Lagertanks im Südgelände stehen noch und werden noch ein paar Jahre in Betrieb bleiben. Sie dienen einerseits als Treibstoffreserve der Bundeswehr, andererseits enden hier die Pipelines aus vier niedersächsischen Erdölfeldern. Da das Öl nun nicht mehr in der Raffinerie verarbeitet werden kann, wird es in Tankwagen verladen und per Bahn nach Hamburg gebracht. Hierfür steht noch eine der ehemaligen Loks der Deurag-Nerag im Einsatz, die wie die Anlagen auch an die Vereinigte Tanklager- und Transportmittel GmbH VTG, eine 100 %ige Preussag-Tochter, verkauft wurde.

Sie ist werktags von 6.30 - 21.30 Uhr in zwei Schichten im Einsatz. Das Tanklager ist nur über das ehemalige Raffineriegelände zu erreichen (Haupteingang Nienhagener Straße). Bei dieser Gelegenheit ist auch vom technischen Büro eine Fahrzeugliste herübergewachsen, die der CB (und der UV auch) für realistischer als die im Hannover-Heft abgedruckte hält. Einerseits ist die Produktion nach den großen Bombenangriffen nach 1940 in entlegene Gebiete verlegt worden, andererseits erscheint der Einsatz einer Dampf(!)lok in einem feuergefährlichen Betrieb fraglich. Möglicherweise wurden die im Hannover-Heft zusätzlich aufgeführten Loks also woanders eingesetzt.

Erdölraffinerie Deurag-Nerag GmbH 3000 Hannover-Misburg					Spur : 1435 mm Datum: 25.07.88			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
	I	Hen 23438/1936	Bfl	B 2				
	II	KHD 46389/1947	Bdh	A6M 517 R	107	16	30	neu, a)
	III	Hen 28401/1952	Cfl	Cfl 16/3		51.3	35	neu, b)
	IV	Hen 28399/1952	Cfl	Cfl 16/3				neu, c)
	V	KHD 57088/1960	Cdh	A8M 528 REX	430	45	30	neu, d)
#	VI	KHD 57537/1963	Cdh	A8M 518 REX	430	45	64	neu, e)
								neu, f)

= am Stichtag vorhanden bei VTG, Hannover

a) = 10/66 verschrottet

b) = 10/66 verschrottet

c) = 04/88 an Braunschweigische Landes-Museums-Eisenbahn

d) = verschrottet

e) = später Lok I/ 09/78 Einbau FFS/ 1986 an VTG, Hannover/ 06/88 an VTG, München

f) = später Lok II/ 11/78 Einbau FFS/ 1986 an VTG, Hannover

Teutonia-Zementfabrik AG 3000 Hannover-Misburg

06.88 (Werkbahnen in Hannover -54-)/ Der elektrische Betrieb im großen Steinbruch nördlich des Werkes läuft nach wie vor. Ein Besuch ist völlig unproblematisch möglich, da der Bruch am Wochenende für Mineralien-/ Fossiliensammler zugänglich ist. Voraussetzung ist eine vorherige Anmeldung bei Herrn Meyer (Tel. 0511/58690). Die Fahrzeuge sind am Wochenende zwar nur abgestellt, sind aber recht nett zu fotografieren. Am Triebfahrzeugbestand und -einsatz hat sich im Juni 1988 nichts geändert.

Staatsbad Nenndorf 3052 Bad Nenndorf / 3051 Hagenburg

31.07.89 (BE 4/88 -222-)/ Die O&K-Lok, Fabriknummer 4083, Typ RL 1 A, wurde 1958 gebraucht übernommen. Sie soll noch vorhanden sein (offenbar aber nicht in Hagenburg!).

G. W. Reye & Söhne, Hagalith & Kieselgur 3045 Hützel

12.12.87 (BE 6/81 -5-)/ Es sind im Werk noch die vier erwähnten Loks vorhanden. In der Verladeanlage stehen noch etliche Loren. Zumindest im Werksbereich liegt das Gleis noch, ist aber schon von kleinen Bäumen überwachsen.

G. W. Reye & Söhne, Hagalithwerk, Kieselgurwerk 3045 Hützel							Spur :	600 mm
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	oNr	Gmdr 2236/1938	Bdm			10/12		a), abg.
#	oNr	Gmdr 4663/1952	Bdm			10	2.8	b), abg.
#	oNr	Gmdr 4757/1953	Bdm			10	3	c), abg.
#	oNr	Diema 1524/1952	Bdm	DL 8		10		d), abg.

a) = ..., Wildemann/Harz/ Reye/ 1988/89 an Eisenbahnfreund
b) = .../ 1963 an Reye/ 1988/89 an Eisenbahnfreund
c) = .../ 1963 an Reye/ 1988/89 als Denkmal aufgestellt (Lok trägt Schild: Génie Militaire en 1954 machine nr. 4757, 3.0 to)
d) = Hannoversche Portland Cementfabr. AG, Misburg (500 mm)/ 1959 an Reye/ 1988/89 an Eilers, Hamburg

30.08.89/ Von den vier Loks steht Gmdr 4757 mit zwei Loren frisch lackiert als Denkmal vor dem Werk. Die beiden anderen Gmdr-Loks sind an Eisenbahnfreunde (einer im Raum Hannover) gegangen, die Diema-Lok steht bei Eilers in Hamburg zum Verkauf.

Das Gleis ist abgebaut und liegt säuberlich aufgestapelt im hinteren Teil des Werkes ebenfalls zum Verkauf. Hier lassen sich auch noch Unmengen von Kipploren ausmachen.

ASB Erdenwerke, Helmut Aurenz 3057 Neustadt/Rbge.

O.A. (BE 4/88 -217-)/ Zur Organisation des Unternehmens: ASB bedeutet nichts anderes als Aurenz Spezial-Blumenerde. In Pleidelsheim sitzt nur die Hauptverwaltung. Gewinnungsbetriebe liegen in Neustadt (140 Mitarbeiter), Lührsbockel (60 Mitarbeiter), Kanada (Provinz New Brunswick - offenbar mit 900 mm-Feldbahn, weiß jemand etwas darüber?) und neuerdings auch Florida.

Die Lok 10 trägt sicher die Fabriknummer 4456, die 11 wahrscheinlich 4457. Läßt man die Gedanken etwas spielen, kommt man leicht zu dem Schluß, daß die Lok 3 die Fabriknummer 4347 trägt, die 900 mm-Lok tatsächlich in Kanada ihre Brötchen verdient, und die 4366 die sagenumwobene, grüne Neubaulok in Lührsbockel ist.

Ziegelei Bergmeier
3163 Sehnde-Gretenberg

06.08.84 (BE 1/88 -39-)/ Im vorgenannten BE gibt es zum Bericht "Werkbahnen im Raum Sehnde/Lehrte" eine Übersichtskarte. Auf dieser Karte ist südlich des Mittellandkanals an der Straße von Sehnde nach Gretenberg (nicht mehr auf der Karte) eine Ziegelei eingezeichnet. Bei dieser Ziegelei handelt es sich um die Ziegelei Bergmeier, Gretenberg, die ich im Sommer 1973 besuchte. Es ist eine kleinere Ziegelei, die zu diesem Zeitpunkt noch arbeitete. Eine Zubringerbahn in 600 mm-Spurweite brachte den Ton von der Grube zum Werk.

Außerhalb des Ziegeleigebäudes befand sich eine überdachte Entladestelle, wo ein 6-Wagen-Zug mit Lok voran seinen Ton entladen konnte. Mit einem Förderband wurde der Ton dann ins Innere des Gebäudes weiterbefördert.

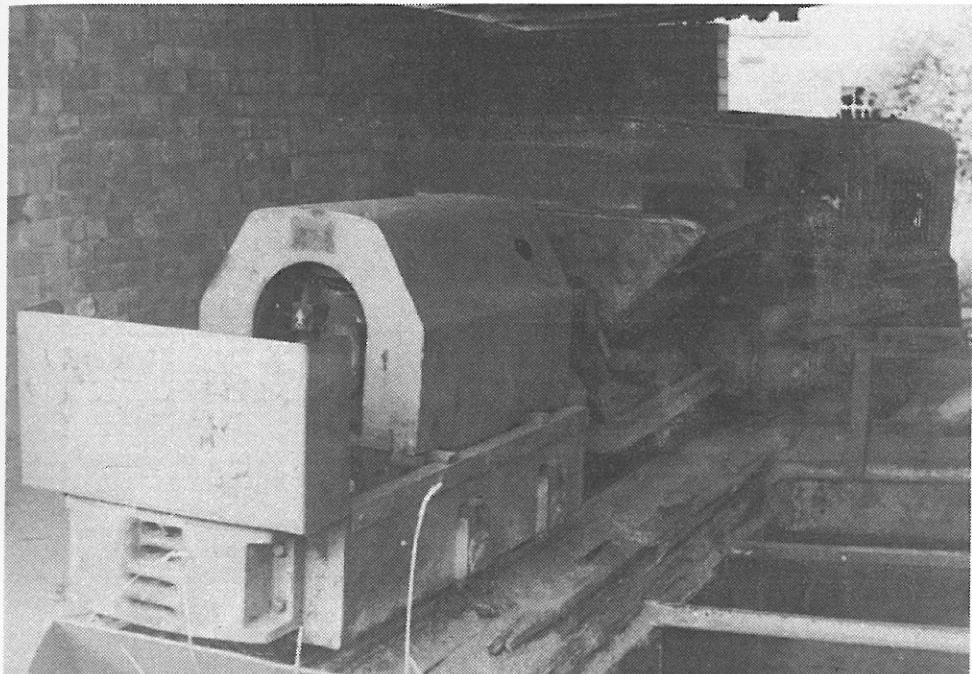
Hatte nun der Lokführer die Kipploren seines Zuges entleert, wurde der Zug über die kurze Strecke zur Grube gedrückt. Dort war ein zweiter Mann bei der Arbeit, der inzwischen eine zweite 6-Wagen-Garnitur durch einen Eimerkettenbagger beladen hatte. Jetzt wurden die Wagen gewechselt. Dabei schob der Bagger mit angehobenem Schürfarm die beladenen Loren ans Gleisende über die Weiche. Die Lok setzte dann die Leerwagen davor, die der Bagger übernahm. Anschließend konnte die Lok die beladene Garnitur abholen und zum Werk befördern, wo der Lokführer die Loren in der Entladestelle entleerte.

Vom Gleis entfernt stand auf Holzbohlen an der Fabrikmauer eine zweite Lok (Deutz). An der Strecke waren überzählige Loren im Gras daneben abgesetzt.

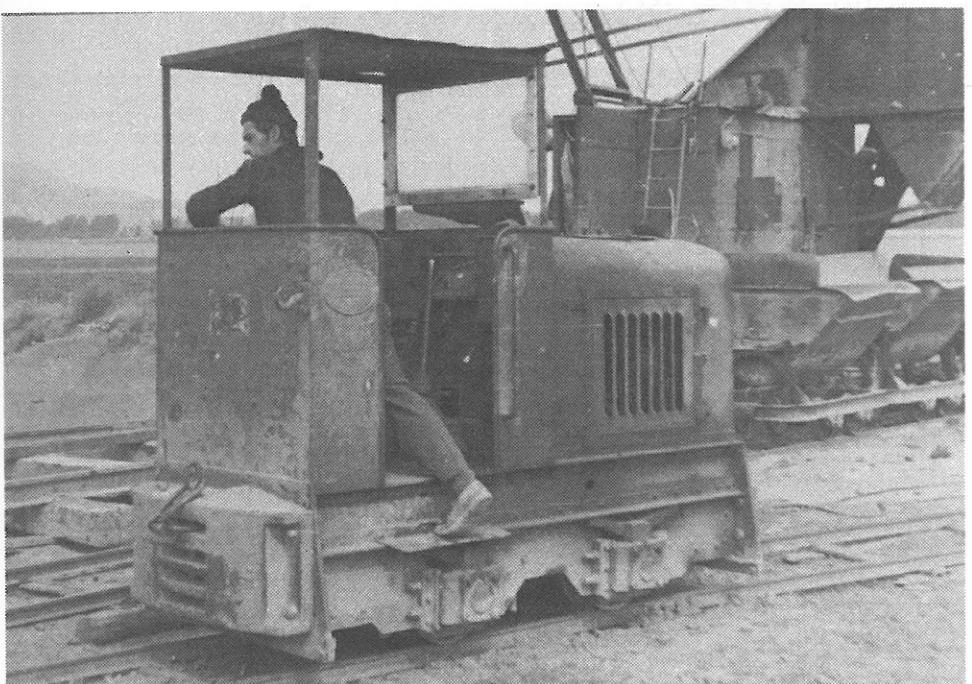
Ziegelei Bergmeier 3163 Sehnde-Gretenberg						Spur :	600 mm	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	Gmdr	2884/1940	Bdm		12	2.8		a), abg.
#	KHD	22878/1938	Bdm	MLH 714 F	8	2	9.6	b), abg.

a) = Zuckerfabrik Sehnde AG, Sehnde/ Ziegelei Bergmeier/ 1988 an Werner Voß, Hildesheim (21) (Eisenbahnfreund)
b) = neu an Bielefeld & Gottschalk, Gifhorn/ Ziegelei Bergmeier/ 1988 an Werner Voß, Hildesheim (22) (Eisenbahnfreund)

Im März 1974 zeigte sich das Werk geschlossen, Loren lagen umgekippt an der Grube. Am Stichtag lag die Ziegelei verlassen da. Man sah, daß sie schon lange nicht mehr in Betrieb war. Der Eimerleiterbagger stand noch am Rand der überwucherten Grube. Die Gleise der Bahn waren entweder überwachsen oder abgebaut. Die beiden Loks standen mit einer Lore aufgeleist in der Entladehalle, wobei die Deutz-Lok sich in einer besseren Verfassung zeigte, als vor 10 Jahren. Leider fand sich in der Umgebung niemand, der Erklärungen hätte abgeben können.



Bergmeier, Gretenberg: Das obere Foto zeigt Deutz-(22878/1938) und Gmdr-Lok(2884/1940) 1984 schon in der Entladung abgestellt, das untere Foto entstand 1973 an der Grube und zeigt die Gmeinder-Lok in voller Aktion (Wolfgang Ludwig).



Kalksandsteinwerk Gustav Mewes
3181 Croya

18.02.89 (BE 1/86 -52-, BE 2/84 -14-)/ Das Werk wurde 1988 stillgelegt und in der Folge abgebrochen. Die Lokomotive (O&K 5399) steht noch an der Seite einer ehemaligen Halle des Werkes und soll erhalten bleiben.

Kalksandsteinwerk Gustav Mewes 3181 Croya						Spur : 750 mm	Datum: 18.02.89	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	oNr	O&K 5399/19.. Diema 729/1935 Diema 1325/1949	Bdm Bdm Bdm	DS 10 DS 12	10 13			abg. LV LV

Dörentruper Sand- und Thonwerke GmbH
3332 Grasleben

01.08.89 (BE 4/87 -224-)/ Weder die Kdl (Schöma 1763/1956) noch die Henschel-Lok (?/?) waren vorhanden. Im Einsatz stand eine auf FFS umgerüstete zweiachsige MaK-Stangenlok (Lok 1). Die Köf II war auch noch da. Wer kennt die MaK-Lok? Redaktionsnotiz: Die Kdl haben wir im Juli 1987 auch nicht gesehen, die Notiz basiert auf einem nicht überprüften Hinweis des K+S-Rangierpersonals ("... da hinten in den Büschchen steht noch so'n ganz kleines Ding ..."). Vielleicht war sie damals schon wech.

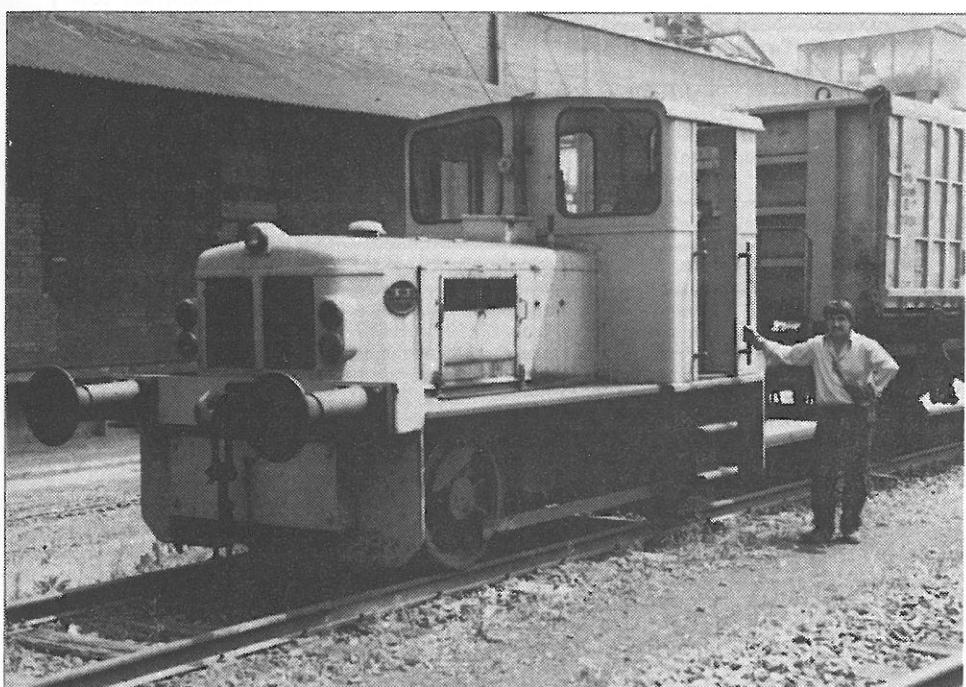
Grillo-Werke AG
4100 Duisburg-Hamborn

15.02.79/ Brian, you know what I mean? See BE 4/88 -216-. Das Werk (früher: AG für Zinkindustrie, vorm. Wilh. Grillo) hielt am Stichtag die unten genannten Loks 3, 4 und 5. Der Einfachheit halber haben wir die Daten der neuen Lok 2 (gesehen: 05/89) hinzugefügt. Ob wohl die 1979 vorgehaltenen Loks heute auch noch da sind? Und was lief wohl unter den alten Loks 1 und 2?

Grillo-Werke AG 4100 Duisburg-Hamborn						Spur : 1435 mm	Datum: 15.02.79	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	2	Schöma 4961/1988	Bdh	CFL 250 DVR	430	40		neu, 89vh
#	3	Deutz 7186/1927	Bdm	LM 216 R	40	12	17.5	neu
#	4	MaK 220024/1956	Bdh	240 B	240	28	56	neu
#	5	MaK 220044/1958	Bdh	240 B	240	28	56	neu



Grillo-Werke, Duisburg (oben): Die neue Lok 2 (Schöma 4961/1988) lässt sich offenbar an der Werksausfahrt ganz gut "erlegen" (Mai 1989, Klaus Olschewski). Halberg, Ludwigshafen (unten): Noch hat die kleine Deutz-Lok (57480) Arbeit (08.06.88, Günter König).



**Ruhrkohle AG, Bergbau AG Niederrhein
4100 Duisburg**

14.06.89 (BE 1/88 -16-)/ Am Stichtag befand sich bei MaK in Moers die V 139 der Ruhrkohle in Reparatur. Die Lokliste in BE 1/88 muß entsprechend ergänzt werden: Hen 30853/1964, 60 t/ neu an Erdölraffinerie Neustadt/ Ruhrkohle AG.

**Baumaschinenhandel Hügel GmbH & Co. KG
4100 Duisburg-Wanheimerort**

01.09.89/ Unweit vom DB-Bahnhof Duisburg-Hochfeld Süd steht auf dem Hof des Baumaschinenhändlers eine kleine Schöma-Lok. Sie ist gleislos neben gebrauchten Baumaschinen abgestellt und soll "billig" verkauft werden. Sie stammt von der Feldmühle, Hagen-Kabel.

Baumaschinenhandel Hügel GmbH & Co. KG 4100 Duisburg-Wanheimerort					Spur : 1435 mm Datum: 01.09.89			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	Schöma	2681/1963	Bdh	CFL30DCR	22	7.5	15	a), abg.

a) = neu an Feldmühle AG/Norddeutsche Papierwerke AG, Hagen-Kabel (2) 86vh/
Baumaschinenhandel Hügel, Duisburg-Wanheimerort

Bereits im BE 1/89 -45- berichteten wir über die neuen Betätigungen der zweiten Feldmühle-Lok. Frage: Ist denn in Hagen-Kabel jetzt gar nichts mehr los?

**Krupp MaK GmbH
4130 Moers**

01.09.89 (BE 1/89 -52-)/ Wieder ein volles Haus - es läßt sich wohl keine konkrete Trennung zwischen MaK und OnRail ziehen. In der Lackiererei bzw. der Haupthalle befanden sich je eine MaK-Neubaulok (eine davon dürfte die neue DE 502 für Sophia Jacoba sein, vgl. Krupp MaK GmbH, Kiel), in der weiteren Umgebung waren dann noch zu finden:

Vor der Motorenhalle:

- (Krupp 3487/1957)/ vgl. BE 1/89 -52-

Vor der Haupthalle:

- (DWK 715/1941, 160 B), MaK-Traditionslok "Sprotte", wieder repariert/ 1978 ex HVB, Kiel (4)
- (Krupp 3781/1961)/ 1988 ex Krupp Industrietechnik, Essen
- (Jung 11569/1952, RK 20 B)/ Herkunft?
- (Jung 12041/1954, R 40 C)/ 1988/89 ex Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn, Berlin (ML 00602)
- (Jung 13289/1961, R 42 C)/ 1989 ex Siegener Kreisbahn (19)
- (MaK 800113/1958, 800 D)/ 01/89 ex Lollandsbanen/Dänemark (M33)
- (KHD 57524/1962, KS 230 B)/ Bundeswehr-Lok, zur Reparatur

Auf dem Abstellgleis:

- (Essl 5164/1956)/ 1988/89 ex Gemeinschaftsbetriebe Eisenbahnen & Häfen (236)
- (Essl 5224/1958)/ 1988/89 ex Gemeinschaftsbetriebe Eisenbahnen & Häfen (384)
- (MaK 500052/1970, G 500 C)/ Sophia Jacoba (11), zur Reparatur

Auf einem Gleis am NIAG-Stellwerk:

- (O&K ?/?, MB 11 N)/ 1988/89 ex Hoesch Rohr AG, Hamm (3)
- (O&K ?/?) Herkunft?
- (O&K 26592/1966, MB 9 N)/ 1988/89 ex Rütgerswerke, Duisburg-Meiderich (4)
- (Hen 29711/1957, DH 500)/ 1988/89 ex Ruhrkohle AG (423)
- (Hen 30305/1961, DH 500)/ 1988/89 ex Ruhrkohle AG (427)
- (Hen 30711/1964, DHG 1000)/ 1988/89 ex Ruhrkohle AG (620)

Am 27.09.89 fand sich noch die Lok 10 (MaK 500041/1966, G 500 C) von Sophia Jacoba, Hückelhoven, in Moers. Nach Auskunft von MaK wird die Maschine zur Zeit (11/89) als Leihlok eingesetzt.

Neues zum Thema G 321 B gibt es derzeit nicht, die letzte Maschine verließ schon Mitte 1988 das Werk (vgl. Krupp MaK GmbH, Kiel).

**Newag
4200 Oberhausen 12**

27.09.89/ Newag residiert in den Gebäuden der ehemaligen Lokreparaturwerkstatt der GHH/HOAG. Am Stichtag befanden sich fünf Lokomotiven auf dem Werksgelände:

Newag 4200 Oberhausen 12							Spur : 1435 mm Datum: 27.09.89	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	Deutz	56863/1958	Bdm	A4L 514 R	55	14	14.5	a)
#	Moyse	3517/1970	Cde	CN	500	52	35	b)
#	4	Essl	Bdh	A4L 514 R	250	60	14.5	c)
#	Henschel	5283/1961	Cdh	DHG 700	660	60	35	d)
							Spur : 800 mm	
#	914	O&K	26127/1961	Bdm	MV 6	125	13	12
								e), abg.

a) = neu an Altenessener Bergw. AG, Essen-Altenessen, Schacht Emil Emscher/ Deutsche Philips GmbH, Essen/ 03/79 an Küppersbusch AG, Gelsenkirchen 82vh/ Newag, Oberhausen (Werklok)
b) = neu an Claas, Harsewinkel/ Newag, Oberhausen
c) = neu an Duisburger Kupferhütte, Duisburg (4)/ Newag, Oberhausen/ Märkische Eisenbahn-Ges., Plettenberg
d) = VW Audi, Ingolstadt (zur HU bei Newag)
e) = neu an Westfalenhütte, Dortmund/ Hoesch, Dortmund (86, sp. 914)/ Dortmunder Eisenbahn (914) 81vh/ Newag, Oberhausen

Die Deutz-Lok dient als eigene Verschublok, die Moyse-Lok soll verkauft werden (frische HU), sie lief in der Vorzeit als Leihlok, z.B. bei Cargotrans in Duisburg. Die Esslingen-Lok wird demnächst in Plettenberg verschieben, die Henschel-Lok bekommt nur eine HU, und die O&K-Lok ist ohne Motor abgestellt. Ferner war ein grüner Zweifege-Unimog eigener Herstellung anwesend. Zur Zeit werden Spezialkipper unter Verwendung gebrauchter Drehgestelle für ein Kieswerk in der Schweiz hergestellt. In einer Halle steht der Ausstellungswagen der Newag (60 80 99-23498-1, ex DB-Wohnschlafwagen), sowie das Führerhaus einer alten Werksdiesellok.

**Klöckner Werke AG, Georgsmarienwerke
4500 Osnabrück**

09.06.82 (BE 4/82 -11-)/ Als "Reprint" bringen wir hier die verbesserte und ergänzte Lokliste des Stahlwerkes. Weitere Einzelheiten sind dem o.a. BE zu entnehmen.

Klöckner Werke AG, Georgsmarienwerke 4500 Osnabrück					Spur : 1435 mm Datum: 09.06.82			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	1	Deutz 23072/1938	Bdm	A4M 220 R	110	25	21	neu, a)
#	2	Deutz 57198/1961	Bdh	A12L 714 R	230	28	32	neu, b)
#	3	Moyse 1264/1973	Bde	BN	260	40	19	neu, b)
#	5	Krupp 1467/1935	Bdm		100	24		c)
#	6	MaK 220089/1967	Bdh	240 B	240	28	56	neu, d)
#	7	MaK 220088/1965	Bdh	240 B	240	28	56	neu, e)
#	8	MaK 220087/1965	Bdh	240 B	240	28	56	neu, f)

a) = 11/42 Umbau auf Holzgasbetrieb/ Umbau auf Dieselbetrieb/ 1981 verschrottet
b) = 09/89 an OnRail
c) = (keine Deckung mit Krupp-Liste!) Olex/BP Benzin- und Petroleum AG, nach 1945 Hamburg (2010), ab 1961 Köln (2010), ab 1962 Stuttgart/ 1964 an Klöckner, Osnabrück/ 11/72 verschrottet
d) = zunächst Lok 3, später Lok 6
e) = zunächst Lok 2, später Lok 7
f) = zunächst Lok 1, später Lok 8

**Horst Strogies
4630 Bochum-Riemke**

O.A. (BE 4/88 -235-)/ Der Breuer-Lokomotor (3086/1955) vom Typ 5 stammt von der Steinkohlengas AG, Dorsten.

**Zementwerk Wittekind
4782 Erwitte**

O.A. (BE 1/87 -53-)/ Wittekind (vollständig: Portlandzementwerk Wittekind Hugo Miebach Söhne) und Seibel sind nicht identisch. Als LV-Angabe ist noch nachzutragen: Henschel 25319/1952, Bt, Spur 900 mm.

**Pongs Dichtungswerk
5100 Aachen-Forst**

O.A. (BE 1/89 -53-)/ Die besprochene Denkmallok ist identisch mit KHD 21582 - die Lokliste ist entsprechend zu ändern. Überdies ist der Pongs-Anschluß kein Unteranschluß von Philips gewesen. Das Pongs-Gleis zweigte westlich, das Philips-Gleis östlich von der DB-Strecke Aachen-Rothe Erde - Kornelimünster ab.

**Philips Glühlampenwerk Aachen
5100 Aachen**

O.A. (BE 1/89 -54-)/ Der AC trägt noch eine Lok nach: Henschel 30878/1965, DH 110, 110 PS, 16 t/ neu an Glas- und Spiegelmanufaktur, Gelsenkirchen/ Philips/ 1984 an Tegometall, Krauchenwies. Dazu der Kommentar vom UV: 30878/1965 war am 15.10.80 noch nachweislich als Lok 3 in Gelsenkirchen. Und von dort ging sie später über WEB, Hattingen, nach Krauchenwies. Alles klar?

**Hoesch AG, Werk Kreuztal-Ferndorf
5910 Kreuztal-Ferndorf**

04.10.89/ Nur etwa 5 Kilometer von Hilchenbach entfernt existiert im Kreuztaler Ortsteil Ferndorf die Werkbahn der Hoesch AG. Das Werk verarbeitet Stahlbleche, die in DB-Schiebewandwagen angeliefert werden. Es sind zwei Loks vorhanden, die oft am Werkstor an der Rückseite des Werkes im Freien stehen. Beide Loks sind erstklassig gepflegt.

Hoesch AG 5910 Kreuztal-Ferndorf							Spur : 1435 mm	Datum: 04.10.89
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	1	Henschel 26563/1959	Cdh			60		a)
#	2	Krupp 3337/1955	Bdh		225	20		b)

a) = neu an Dortmund-Hölder Hütten-Union, Dortmund/ Hoesch, Kreuztal
b) = neu an Siegener AG, Geisweid/ Hoesch, Kreuztal

Die Loks sind grün (Aufbau)/ rot bzw. schwarz lackiert.

Eisenbau Krämer
5912 Hilchenbach-Dahlbruch

04.10.89 (BE 4/88 -226-)/ Das Werk Hilchenbach setzt eine sehr gepflegte rote Diesellok ein. Sie steht meist am Ende des südlicheren Anschlußgleises. Das Fotografieren im Werk wird nicht gestattet, so bleibt nur die Übergabe als einzige "offizielle" Fotomöglichkeit.

Die Spurweite in Recklinghausen beträgt natürlich wie in Hilchenbach 1435 mm!

Eisenbau Krämer 5912 Hilchenbach-Dahlbruch					Spur :	1435 mm				
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung	Datum:	04.10.89
#		Henschel 26141/1956 Deutz 58115/1966	Bdh Bdh	DH 110 KG 230 B	110 230	16 36	30	a) b)		
a) = (keine Deckung mit Henschel-Liste!) Eisenbau Krämer, Hilchenbach-Dahlbruch/ 1974 an Eisenbau Krämer, Recklinghausen 87vh b) = neu an VW, Auto-Union, Ingolstadt (827 024) 88vh/ 1988 an Eisenbau Krämer, Hilchenbach-Dahlbruch										

Bleibt die Frage, was wohl zwischen 1974 und 1988 hier lief?

Bei dieser Gelegenheit soll auch auf die Denkmallokomotive am Bahnhof Hilchenbach in einer kleinen Grünanlage hingewiesen werden. Die normalspurige Hanomag-Lok (10565/1927, Ct, neu an Mannesmannröhrenwerke, Gelsenkirchen) lief zuletzt als Lok 1 bei den Stahlwerken Südwestfalen AG (wo?). Sie könnte einen neuen Anstrich vertragen.

Dr. C. Otto & Comp., Tongrube Landwehr
6349 Greifenstein-Beilstein

24.03.71 (BE 4/85 -20-)/ Ergänzt werden muß die Hatlapa-Lok 7530/1954, Typ Junior, 5.5 PS/ neu an Tonwerk Pfungstadt, Alfons Schmidt, Pfungstadt/ Dr. C. Otto/ Verbleib unbekannt.

Heinrich Faust, Formsandwerk
6531 Heddesheim

O.A. (BE 2/87 -87-)/ Schöma 202/1936 wurde neu nach Emden ausgeliefert und brannte dort wenige Jahre später aus. Fahrwerk und Getriebe dieser 40 PS-Lok gingen an Schöma zurück. Daraus baute man die Lok 663, die am 16.06.44 an Faust ausgeliefert wurde. Auf dem 40 PS-Fahrgestell hat man einen 25 PS-Daimler-Benz-Motor und eine Generatorgas-anlage installiert (Anthrazit-Generator, Fabrikat Willh. Rau & Sohn, Sinsheim, FNr. 1026). Schöma 663 und die unter h) genannte Lok sind also identisch.

Die Lokliste auf S. 89 ist wie folgt abzuändern: Schöma 219/1936 ging neu an Georg Wegener, Verden, für Baustelle Hemsloh und ging tatsächlich 1941 erst an Faust.

Schöma 556/1940 ist zu streichen. Die Lok ist nie bei Faust gewesen. Die Angabe basierte auf einer Ersatzteilbestellung bei Schöma unter einer falschen Fabriknummer.

Beim Feldbahnmuseum Faust sind drei neue Loks im Fahrzeugpark zu verzeichnen:

- 19 Schöma 2680/1960, CFL 60 D, 8 t/
neu an Horst Rahn, Erdbau, Stadtoldendorf/ Alpines Hartschotterwerk, Senden/ 01/89 an Faust.
20 Jung 11888/19.., DL 233, 72 PS, 10 t/
Alpines Hartschotterwerk, Senden/ 01/89 an Faust.
21 Gmeinder 5083/1958, 28 PS, 5 t, Spur 1000 mm (oder ?)/
Karl Richtberg, Bingen/ 08/89 an Faust.

Bei dieser Gelegenheit soll angemerkt sein, daß zum 31.07.89 der Fahrbetrieb auf der Schmalspurbahn von Richtberg in Bingen beendet worden ist. Das Werk wird in kurzer Zeit komplett abgebaut, und die Firma Schott, Jenaer Glas, baut dort im kommenden Jahr eine Fabrik auf. Neben der Gmeinder-Lok konnten die Faust-Brüder 3.5 km 93er-Gleis, 25 Weichen und 2 Kreuzungsweichen "abstauben".

Halberg Maschinenbau GmbH
6700 Ludwigshafen

02.06.88/ Im Jahre 1881 errichtete die Firma Gebrüder Sulzer aus Winterthur in der Nähe der Rheinbrücke nach Mannheim einen metallverarbeitenden Betrieb. Kurz danach, spätestens jedoch 1885, erhielt das Werk einen Gleisanschluß an das Netz der Pfälzischen Eisenbahnen. Nach einem Plan vom Februar 1890 soll es im Werk zwei längere Stellgleise gegeben haben. An der Einfahrt lag statt einer Weiche eine Drehscheibe. Im Juni 1893 sah die Gleisanlage schon ganz anders aus. Sie bestand aus einem Hauptgleis, das über eine Drehscheibe erreicht werden konnte, und mehreren Seitengleisen, die großteils rechtwinklig davon abzweigten. Insgesamt verfügte das Werk über vier Drehscheiben mit einem Durchmesser von 5.5 m und eine Drehscheibe mit 3.6 m. Ein Teil der Gleisanlage war als Dreischienengleis ausgeführt. Gießerei, Schlosserei, das Montierungsgebäude und der Kohlenhof waren außerdem untereinander mit einer 600 mm-Rollbahn verbunden. Drei der großen und die kleine Drehscheibe waren aus diesem Grund ebenfalls mit Dreischienengleis versehen. Für die Rollbahn gab es außerhalb der Gebäude noch weitere fünf Drehscheiben mit einem Durchmesser von 1.7 m. Zwei dieser Drehscheiben lagen im Normalspurgleis. Beim Drehen dieser Scheiben war auch gleichzeitig das Normalspurgleis gesperrt. Darüber hinaus gab es noch zwei Gleiswaagen, eine davon mit Dreischienengleis.

In den Jahren zwischen 1904 und 1908 wurde das Werk erheblich erweitert. Eine große Maschinenhalle mit Spedition, eine Heizungs- und Rohrwerkstätte und eine Kantine entstanden. Auch die Gleisanlagen wurden erweitert, wiederum mit weiteren Drehscheiben. Bis zum Verkauf der Sulzer'schen Fabrik im Jahre 1940 an die Halbergerhütte in Brebach wurden die Baulichkeiten nur noch unwesentlich erweitert. Die Produktion bestand aus dem Bau von Pumpen, Kompressoren, Dampfmaschinen und Wärmetauschern. Die von Halberg begonnene Modernisierung fiel dem 2. Weltkrieg weitgehend wieder zum Opfer. Bis heute sind noch einige alte Fabrikationsgebäude erhalten geblieben.

Spätestens seit 1952 gab es am oberen Rheinufer auch einen zweiten Werksanschluß. Nach und nach verschwanden die Drehscheiben, 1970 war nur noch eine übriggeblieben. Die Nachkriegsproduktion wurde auch auf Gußteile für den Automobilbau ausgeweitet. Mitte der 70er Jahre geriet das Werk daher in ernste Schwierigkeiten. Da man es seit dieser Zeit unterlassen hat, das Werk zu modernisieren, war der weitere Weg vorgezeichnet. Größere Entlassungen der einst 2000 Mann starken Belegschaft verzögerten zwar das Ende, doch beschloß die Konzernleitung in Brebach das Werk bis Anfang 1989 endgültig zu schließen (Red.: Nach meinen Informationen gehörte die Halberg Maschinenbau GmbH zumindest 1985 maßgeblich einer Itzehoer Gesellschaft!).

Über die früher hier eingesetzten Fahrzeuge – sofern es welche gab – war bislang nichts in Erfahrung zu bringen. Heute sind eine KHD-Lok und ein Zweiwegeunimog vorhanden, wobei aber nicht beide Fahrzeuge gleichzeitig zum Einsatz kommen, das Wagenaufkommen (Eaos und Schiebewandwagen) hält sich in Grenzen. Die Übergabe der Wagen erfolgt von der Hafenbahn (betrieben durch die DB) meist morgens zwischen 7.30 und 8.00 Uhr und mittags um 13.00 Uhr. Kommen Wagen für den Anschluß am Oberen Rheinufer, wartet die Halbergbahn, bis die Hafenbahn in den Verschiebebahnhof vor der Walzmühle eingefahren ist. Dann wird eine Ampel geschaltet, um die vielbefahrene Straße zu sperren. Kommen Wagen für den anderen Anschluß, fährt die Halberglok meist aus dem Werksgelände heraus bis zur Überquerung des Oberen Rheinufers. Dort gibt es ebenfalls eine Ampelanlage.

Bislang ist auch nichts zu früheren Schmalspurloks bekannt, nicht einmal, wie lange die Rollbahn betrieben wurde. Von der Rottstraße her kann man aber heute noch Dreischienengleise im Pflaster erkennen.

Halberg Maschinenbau GmbH 6700 Ludwigshafen					Spur : 1435 mm			
					Datum: 02.06.88			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	5327	KHD oNr Unimog	57480/1962 /19	Bdm	A4L 514 R		14 14.55	neu

Gebr. Willersinn 6700 Ludwigshafen-Oppau / 6712 Roxheim

28.11.88/ Die Firma Gebrüder Willersinn betrieb in Oppau bei Ludwigshafen und in Roxheim bei Frankenthal/Pfalz zwei größere Feldbahnen mit 600 mm Spurweite. Beide Bahnen dienten ausschließlich zum Kiestransport. Außerdem gab es seit 1922 in Oppau in der Nähe des DB-Bahnhofes ein Werk zur Herstellung von Kalksandsteinen. Daneben wurden 1949 in Kelsterbach am Main, 1953 in Lingenfeld, 1961 in Münchhausen im Elsaß und 1971 in Fort Louis weitere Kiesgruben in Betrieb genommen, deren Produktion (Münchhausen 1972 und Kelsterbach 1980) teilweise bereits wieder eingestellt. Die Firma Willersinn, die auch im Tiefbau arbeitete, war daneben noch an weiteren Betrieben der Kalksandsteinherstellung und Quarzsandgewinnung beteiligt.

Die Feldbahn in Oppau: Die Geschichte der Firma Willersinn begann mit der Firmengründung am 10.02.1912. Die sechs Brüder kauften in der Gewanne am Grasweg in Oppau zum Kiesabbau geeignete Grundstücke. Der hier gewonnene Kies wurde zunächst mit Pferdefuhrwerken abtransportiert. Diese Transportart muß jedoch nicht zufriedenstellend gewesen sein, denn bereits im August 1912 lieferte O&K die erste Dampflok. Im Oktober 1912 und im Januar 1913 kamen dann noch zwei weitere Loks hinzu. Das große Transportaufkommen war damit zu erklären, daß der gesamte geförderte Kies zum Auffüllen und Betonieren des Werks Oppau der Badischen Anilinfabrik (später IG Farben, heute BASF) gebraucht wurde. Die Strecke verlief von der Abbaufläche zunächst parallel zur Langgartenstraße durch eine Gartenanlage. Danach wurde die Straße von Friesenheim nach Oppau gekreuzt. Dort befand sich auch eine signalgesteuerte Gleiskreuzung mit der meterspurigen Lokalbahn Ludwigshafen-Frankenthal-Großkarbach der Pfälzischen Eisenbahnen. Ab dem 11.08.1927 wurde hier auch die neben der Lokalbahn fahrende eingleisige städtische Straßenbahn gekreuzt. Die Formsignale wurden aus einem hier aufgestellten Stellwerk heraus bedient. Gleich hinter der Straße zweigte – zumindest um 1928 herum – eine Stichstrecke ab. Die Hauptlinie lief ungefähr dort weiter, wo sich heute der Autobahnzubringer befindet. Da es im Abbaugebiet keine Wartungseinrichtungen gab, muß das Betriebswerk im Gebiet der Baustelle der Anilinfabrik gelegen haben. Der Kiesabbau beschränkte sich anfangs nur auf den Bereich des heutigen Willersinnweiher. Die Abbauflächen wurden für 1914-20 im Bereich von 0.971 und 1.967 ha angegeben. Die Ausbeutung muß hier bereits vor 1930 beendet worden sein, denn zu diesem Zeitpunkt eröffnete hier die damals noch selbständige Stadt Oppau ihr Strandbad.

Im Jahre 1922 begann die Firma Willersinn auch mit der Produktion von Kalksandsteinen. Das neu eingerichtete Werk entstand ganz in der Nähe des Bahnhofes Oggersheim an der Bahnlinie Ludwigshafen-Mainz. Das Werk bestand aus einem Brennofen und mehreren Nebengebäuden, u.a. einer Werkstatt. Vom Bahnhof Oggersheim bis zum Werk ließ Willersinn eine rund 600 m lange normalspurige Gleisanlage bauen, die bis heute noch vorhanden ist. Das heute nicht mehr genutzte Gleis endete im Werk in einer Ausweiche. Noch im Jahre 1959 wurde das in Kies gelegte Anschlußgleis sogar teilweise mit Betonschwellen ausgestattet. Der Zustand des Gleises ähnelt heute dem der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya. Dort, wo das Normalspurgleis an der Mittelpartstraße das Werksgelände erreicht, hatte man für die im Jahre 1922 verlängerte Feldbahn ein Sturzgerüst errichtet. Die Rutsche für die Beladung von Lkw war rund 6 m lang und knapp 2.5 m hoch. Da die Verladeeinrichtung quer zur Normalspurlinie angelegt wurde, reichte diese Durchfahrtshöhe für Normalspurfahrzeuge nicht aus. Aus diesem Grund erhielt die Verladeeinrichtung eine 3.4 m lange Klappbrücke, die mittels Seilzügen bewegt wurde. Für die Beladung von Güterwagen hatte man noch parallel zum Normalspurgleis eine aufgeständerte Verladeeinrichtung gebaut. Um das Jahr 1923 begann man mit der Ausbeutung des Großpartweiher und ab Anfang der 40er Jahre mit der des Begütenweiher. Auf der Linie zur BASF wurden längere Streckenabschnitte zweigleisig angelegt. Bis zum Ende des 2. Weltkrieges war die Bahn auf ihrer ganzen Länge in Betrieb. Danach soll der Betrieb zwischen dem Willersinnweiher und der BASF nicht mehr aufgenommen worden sein. Allerdings war bei der Eröffnung des zweigleisigen Ausbaus der städtischen Straßenbahn nach Oppau am 22.11.1947 die Gleiskreuzung immer noch vorhanden. Bis 1953 war die Bahn jedoch abgebaut. Der Abbau der restlichen Anlagen muß zwischen 1953 und 1957 erfolgt sein. Im Werk gibt es bis heute eine 600 mm-Feldbahn anlage mit wohl mehr als 150 kleinen und kleinsten Plattformwagen, die von Seilzügen bewegt werden.

Die Feldbahn in Roxheim: 1927 kaufte Willersinn das am Altrhein in Roxheim gelegene Hofgut Scharrau mit allen dazugehörigen landwirtschaftlich genutzten Grundstücken. Hier gab und gibt es heute noch bedeutende Kiesvorkommen. Um das Jahr 1936 begann hier der Kiesabbau. Dabei wurde zunächst auf einem eigenen Grundstück ein großer Kieslagerplatz mit einigen Betriebsgebäuden eingerichtet. Dazu zählten ein Waschhaus, eine Kieswaschanlage, eine Schmiede und ein 22 x 12 qm großer Lokschuppen. Die Feldbahn selbst bestand aus zwei Teilen – die eine Strecke verlief vom Betriebsgelände am Roxheimer Kanal entlang zum Rhein. Die beim Stromkilometer 438.3 gelegene Verladeanlage bestand aus einer eisernen Verladebrücke mit Ausweiche. Die Kippwagen wurden auf ein Förderband entladen, mit dem man direkt die Rheinschiffe beladen konnte. Die rund 3.5 km lange Strecke verfügte über zwei Ausweichen, deren erste nach 750 m lag und eine Nutzlänge von ca. 100 m hatte. Die zweite Ausweiche lag ungefähr bei km 1.8 und hatte eine Nutzlänge von rund 125 m. Ab dem km 2.8 bis zum Rhein hin lag die Feldbahn auf einem Rheindamm. Bis zum Damm lag die Bahn komplett auf dem Gelände der Firma Willersinn. Der zweite Teil der Bahn ging vom Betriebsgelände über einen eigens durch den Altrhein geschütteten Damm (Länge rund 200 m). Danach bog die Bahn rechtwinklig ab und fuhr nun entlang des Altrheins ein Stück in westlicher Richtung und von dort aus zur Reichsbahnlinie Ludwigshafen-Mainz. Dort bog die Bahn erneut rechtwinklig ab, um nun parallel zur Reichsbahn in Richtung Norden bis zum Bahnhof Bobenheim zu fahren. Dort hatte die Firma Willersinn normalspurige Umladegleise einrichten lassen. Lediglich der Abschnitt am Altrhein lag auf Pachtgelände der Bayerischen Landesforstverwaltung. Auf dem Altrheindamm gab es noch eine rund 150 m lange Ausweiche. Bei km 2.1 vom Werk aus gab es an der insgesamt rund 3.4 km langen Strecke eine Kiesverladeanlage von der Feldbahn auf Lkw. Diese Anlage wurde 1937 errichtet und bestand aus einer rund 250 m langen Auffahrtsrampe, einer knapp 7 m langen und 6 m breiten Wegeüberführung und einer 72 m langen, aufgeschütteten Verladeeinrichtung. An Baulichkeiten war hier noch ein Aufenthalthäuschen, eine Lkw-Waage mit Häuschen und ein Schuppen vorhanden. Unmittelbar hinter den Verladeeinrichtungen befand sich ein 4.5 m breiter Gemeindeweg, der unterquert wurde. Die Auffahrtsrampe hatte eine Länge von 70 m. Die Bahn blieb auch weitere 50 m abgesenkt, denn nun wurde die Reichsstraße 9 durch eine knapp 15 m lange Unterführung durchfahren. Die anschließende Rampe war knapp 240 m lang. Die Unterführung der Reichsstraße wurde nur auf Widerruf genehmigt. An der Übergabestelle zur Reichsbahn hatte man 1936 ein kleines Bürogebäude errichtet, an das 1937 noch ein Maschinenhaus angebaut wurde. Die zweigleisige Feldbahn anlage erhielt einen 5.9 x 5.9 qm breiten, überdachten Trog, in den der Kies der Förderbahn abgekippt wurde. Von dort wurde der Kies über ein Förderband und eine Rutsche in die Normalspurwaggons verladen. Unmittelbar daneben befand sich auch die Gleiswaage. Am Betriebsgelände am Altrhein wurde 1939 eine 60 m lange und 6 m breite Wagenreparaturwerkstatt errichtet. Außerdem gab es am Betriebsgelände am Altrhein noch eine rund 300 m lange Strecke in nordöstlicher Richtung zum Hofgut Scharrau.

Bis auf den Abschnitt vom Betriebsgelände zur Lkw-Verladung wurde die Feldbahn bis spätestens August 1957 eingestellt. Die restliche Strecke folgte bis spätestens März 1962. Zu dieser Zeit wurde die Bahntrasse in eine Straße (Industriestraße/Berliner Straße) verwandelt. Die Verladeeinrichtungen am Bahnhof Bobenheim wurden ebenfalls für den Lkw-Betrieb hergerichtet. Die Einschnitte im Bereich der B 9 verschwanden 1962/63 im Zuge eines Flurbereinigungsverfahrens. Vermutlich verschwand zu diesem Zeitpunkt auch die Lkw-Verladeanlage.

Die Feldbahn in Hagenbach: Das Werk Hagenbach wurde im Jahre 1938 eingerichtet. Hier war im Gegensatz zu den beiden anderen Betrieben ein Eimerbagger zur Ausbeutung eingesetzt worden, der auf Schienen bewegt werden konnte. Die Beladung der Feldbahnwagen erfolgte noch unter dem Bagger. Im Jahre 1940 waren hier mindestens zwei Gmeinder-Loks mit einer Leistung von 20/24 PS eingesetzt. An der Bahnlinie Wörth-Lauterburg (El-ssaß) gab es eine Verladeanlage. Von einem hölzernen Silo, das über eine aufgeständerte Rampe zu erreichen war, konnten die Normalspurwagen mit einem Förderband beladen werden. Wie lange hier die Feldbahn im Einsatz war, ist bislang nicht bekannt. 1982 wurde das alte Kieswerk durch ein modernes ersetzt.

Bekannt sind folgende Willersinn-Loks:

Gebr. Willersinn 6700 Ludwigshafen-Oppau / 6712 Roxheim						Spur : 600 mm	Stand: 28.11.1988	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
	O&K	5606/1912	Bt		40			LV, a)
	O&K	5721/1912	Bt		40			LV, a)
	O&K	5725/1913	Bt		40			LV, a)
	Maffei	3932/1918	Bt					LV
	O&K	13002/1938	Bt		60			LV, b)
	O&K	13005/1938	Bt		60			LV, b)
	O&K	13006/1938	Bt		60			LV, b)
	Hen	23840/1938	Bt	Riesa	70	8.6		LV, c)
	Hen	23845/1938	Bt	Riesa	70	8.6		LV, c)
	Hen	23846/1938	Bt	Riesa	70	8.6		LV, c)
	Hen	23966/1938	Bt	Riesa	70	8.6		LV, c)
	Hen	24113/1938	Bt	Riesa	70	8.6		LV, c)
	O&K	13156/1939	Bt		60			LV, d)
	Deutz	11824/1934	Bdm	OMZ 122 F	40	9	17.5	LV, e)
	Gmdr	/1936	Bdm		20/24	4.5		f)
	Gmdr	/1936	Bdm		20/24	4.5		f)

a) = vermutlich um 1938 verschwunden

b) = Lieferort Oppau

c) = mind. eine Lok wurde in Oppau eingesetzt, der Rest dürfte in Roxheim gelaufen sein

d) = Lieferort Bobenheim (= Bahn Roxheim)

e) = geliefert über Martin Kallmann, Mannheim

f) = Verbleib unbekannt

Es kamen Kippwagen verschiedener Bauarten zum Einsatz, darunter auch einige Wagen nach DIN 5964 mit 1.75 m³ Muldeninhalt. Die Existenz dieser Wagen ist aber nur für die Bahn in Oppau gesichert. Die Bahnen in Roxheim und Hagenbach hatten kleinere Loren im Einsatz. Alle Wagen waren ohne Bremse. Auf der Oppauer Bahn soll es auch hölzerne Kastenkippwagen gegeben haben.

**Gebrüder Baumann, Dampfziegelei
6701 Altrip**

16.05.88/ Bereits im BE 1/88 wurde im Zusammenhang mit der Feldbahn der Ziegelei Hook in Altrip die Feldbahn der Firma Baumann erwähnt. Die Geschichte der Ziegelei Baumann begann im Jahre 1887 mit der Anlage eines Maschinen- und Pressenhauses sowie dreier Trockenschuppen. Die Ziegelei lag am westlichen Ortsrand von Altrip, zu damaliger Zeit noch weitab der Ortsbebauung. Die Tonvorräte wurden in den Gruben rund um die Ziegelei abgetragen. Im Jahre 1901 wurde die Ziegelei erheblich ausgebaut. Zu den bereits vorhandenen Gebäuden kamen ein neuer Ringofen sowie 16 neue Trockenschuppen und ein etwa 14x6 m² großer Lokschuppen hinzu. Die Größe des Gebäudes deutet darauf hin, daß von Anfang an mindestens zwei Lokomotiven vorhanden waren. Der Lokschuppen lag im nördlichen Teil des Werksgeländes. Dort begann auch die Strecke zum Rhein. Unmittelbar nach Verlassen des Werkes gab es eine über 100 m lange Ausweiche. Kurz danach hatte man die Districtstraße Altrip-Rheingönheim erreicht, an der man zunächst rund 80 m parallel entlangfuhr. Die Bahn wechselte dann die Straßenseite und bog dann nördlich zur Verladestelle am Rhein (Stromkilometer 417,2) ab. Die Gesamtstreckenlänge betrug rund 1,6 km. Bei km 1,2 gab es eine rund 180 m lange Stichstrecke zu einer Ladestelle am Altrhein, unmittelbar vor der Ziegelei der Firma Hook. Am Abzweig gab es auch eine Gleiskreuzung mit der Hook'schen Bahn. Baumann und Hook benutzten auf einer Länge von nur knapp über 40 m die Stichstrecke gemeinsam. Über die Schwierigkeiten und Rechtsstreitereien zwischen Hook und Baumann haben wir bereits ausführlich im BE 1/88 -53-ff. berichtet. Die Verladeeinrichtungen bestanden hier aus einem Kipperdust mit zwei Stellgleisen, die untereinander noch mit Drehscheiben verbunden waren. Vom Werksgelände aus gab es noch einige kleinere Stichstrecken zu den ursprünglichen Tongruben.

Um das Jahr 1912 begann Baumann im Bereich des heutigen Karpfenweiher mit dem Kiesabbau. Der Kies wurde zunächst wohl nur mit Fuhrwerken abgefahren. Vermutlich ab 1919 gab es aber eine Feldbahn, den man begann ab Sommer 1918 mit der Ausbeutung des heutigen Adriweiher. Die Abzweigung von der bestehenden Strecke lag bei km 0,7 und zwar dort, wo die Strecke die Districtstraße verließ. Heute befindet sich hier die Einmündung der K13 in die Straße von Altrip nach Rheingönheim. Etwa zur gleichen Zeit wurde auch eine Stichstrecke von rund 280 m Länge in westlicher Richtung bei km 0,9 eingerichtet. Diese Grube in der "Binsenlache auf die Dammgewanne" war im Jahre 1925 mit ihren 3,6 ha im Vergleich zu den Gruben im Adriagebiet, oder wie es seinerzeit "Am Hochacker" hieß (40 ha), doch recht bescheiden. Die Feldbahn, deren Länge von der bestehenden Strecke aus etwa 2 km betrug, wurde so angelegt, daß die Züge direkt zu den Ladestellen am Rhein gefahren werden konnten. Zwischen 1920 und 1926 wurde aber auch am Werksgelände in Altrip ein Kieslagerplatz eingerichtet. Weitere Trockenschuppen wurden errichtet, bis 1926 war eine Tonmühle und ein Tonlager entstanden. Auch der Lokschuppen wurde auf knapp 20 m verlängert.

Mit zunehmender Motorisierung war die Streckenführung an der Bezirksstraße (ehemals Districtstraße) offensichtlich zu einem Hindernis geworden. Daher wurde das Gleis um 1931 in den Altrhein-Grund verlegt. Da dieses Gelände der Ziegelei der Gebrüder Marx gehörte, wurde zuvor ein Vertrag "zum Bau einer Rollbahn" geschlossen. Auch Marx betrieb ein umfangreiches 600 mm-Feldbahnnetz. Im Bereich des Altrhein-Grunds ließen beide Bahnen nebeneinander her. Dort, wo die bestehende Linie von der Grube "Am Hochacker" zum Rhein auf die neue Linie stieß und die Marx-Bahn kreuzte, hatte man ein Gleisdreieck eingerichtet. So konnte aus allen Richtungen ohne Umsetzen zum Werksgelände nach Altrip fahren.

In den 20er Jahren muß es auch vom Werksgelände aus in westlicher Richtung eine 900 m lange Linie gegeben haben, die aber bis 1936 bereits wieder abgebaut war. Zu dieser Zeit muß auch die Linie zur Grube in der Binsenlache eingestellt worden sein, obwohl die Ausbeutung dort noch nicht abgeschlossen war. Die Ladestelle am Rhein war um 1931 aufgegeben worden, die am Altrhein wurde dafür ausgebaut.

In den 50er Jahren konzentrierte sich die Ausbeutung hauptsächlich auf die Gruben im Adriagebiet. Ende der 50er Jahre waren die meisten Gruben ziemlich ausgebaut, so daß um 1960 der gesamte Betrieb eingestellt wurde. Das Gleis zwischen der Bezirksstraße und der Verladestelle am Altrhein muß bereits um 1957 abgebaut worden sein. Der Kiesladeplatz am Werk war bis 1962 vollständig geräumt. Bis 1978, als das ehemalige Verwaltungsgebäude abgebrochen wurde, waren alle Gebäude der Ziegelei bereits abgetragen oder verfallen. Das ganze Gelände wurde 1985 im Zuge einer Baulandumlegung geräumt, so daß heute nichts mehr an die Ziegelei Baumann erinnert. Das letzte Relikt der Feldbahn, ein verrostetes Andreaskreuz in der Nähe des Verwaltungsgebäudes, verschwand ebenfalls zu dieser Zeit.

Bekannt sind bislang folgende Lokomotiven:

Gebrüder Baumann, Dampfziegelei 6701 Altrip						Spur : 600 mm
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Datum: 16.05.88
1		/1901				a)
2		/1901				a)
3	Krauss	6478/1911	Ct	27bp		LV
4	Krauss	6659/1912	Ct	27bu		LV
5	Krauss	6949/1914	Ct	27cb		LV
6	Krauss	7192/1916	Ct	27cl		LV
7?	Krauss	7792/1927	Bt	27dc		LV
8?	O&K	12930/1937	Bt		60	LV
	Gmdr	4432/1949	Bdh	HF 50 B	50	b), a)
	Gmdr	4711/1956	Bdh	HF 50 B	50	a)

a) = Verbleib unbekannt

b) = geliefert über Glaser & Pflaum

Leider sind mit Ausnahme der Darstellung des Werkes von 1908, an dessen rechter Seite neben dem Kamin der Lokschuppen erkennbar ist, bislang keine Fotos der Baumann'schen Bahn bekannt. Hat ein Eisenbahnfreund in den letzten Betriebsjahren Baumann besucht und dort fotografiert? Ergänzungen sind jederzeit willkommen.

**Transformatoren Union AG
7000 Stuttgart-Bad Cannstatt**

O.A. (BE 3/88 -179-)/ Lok 2 (Essl 5303/1960, Bern) ging 1987 an DOW Chemical, Greffern. Ob das eine Ablösung für die kleine Diema-Lok war?

**Universität Hohenheim, Gut Hohenheim
7000 Stuttgart-Hohenheim**

O.A./ Für Versuchs- und Studienzwecke betreibt die Universität Hohenheim mehrere landwirtschaftliche Versuchsgüter. Anfang der 20er Jahre entstand im Hohenheimer Gut eine Feldbahn in Sinne ihrer ursprünglichen Bedeutung. Die Strecke, die nur in den Monaten Oktober und November zur Abfuhr von Zuckerrüben betrieben wurde, führte von einem Acker im "Heidfeld" zum Bahnhof Hohenheim an der Filderbahn. Als "Zugmaschine" dienten Pferdegespanne.

Bei der Feldbahnerfassung im Jahre 1929 wurden ein Deutz-Benzintriebwagen, 11 Wagen, 1,5 km feste Strecke und 1 km frei verlegbare Gleise registriert. In einer zweiten Erfassung 1935 wurde vermerkt, daß die Bahn 1929 auf Pferdebetrieb umgestellt wurde.

Bei dem Benzintriebwagen handelt es sich um ein Deutz-Fahrzeug vom Typ ML 116 F (6779/1925), das zunächst 1925 auf der Landwirtschafts-Ausstellung in Stuttgart zu sehen war und noch im gleichen Jahr nach Hohenheim kam. Etwa 1929 muß die Maschine dann verschwunden sein.

**Papierfabrik August Koehler AG
7640 Kehl**

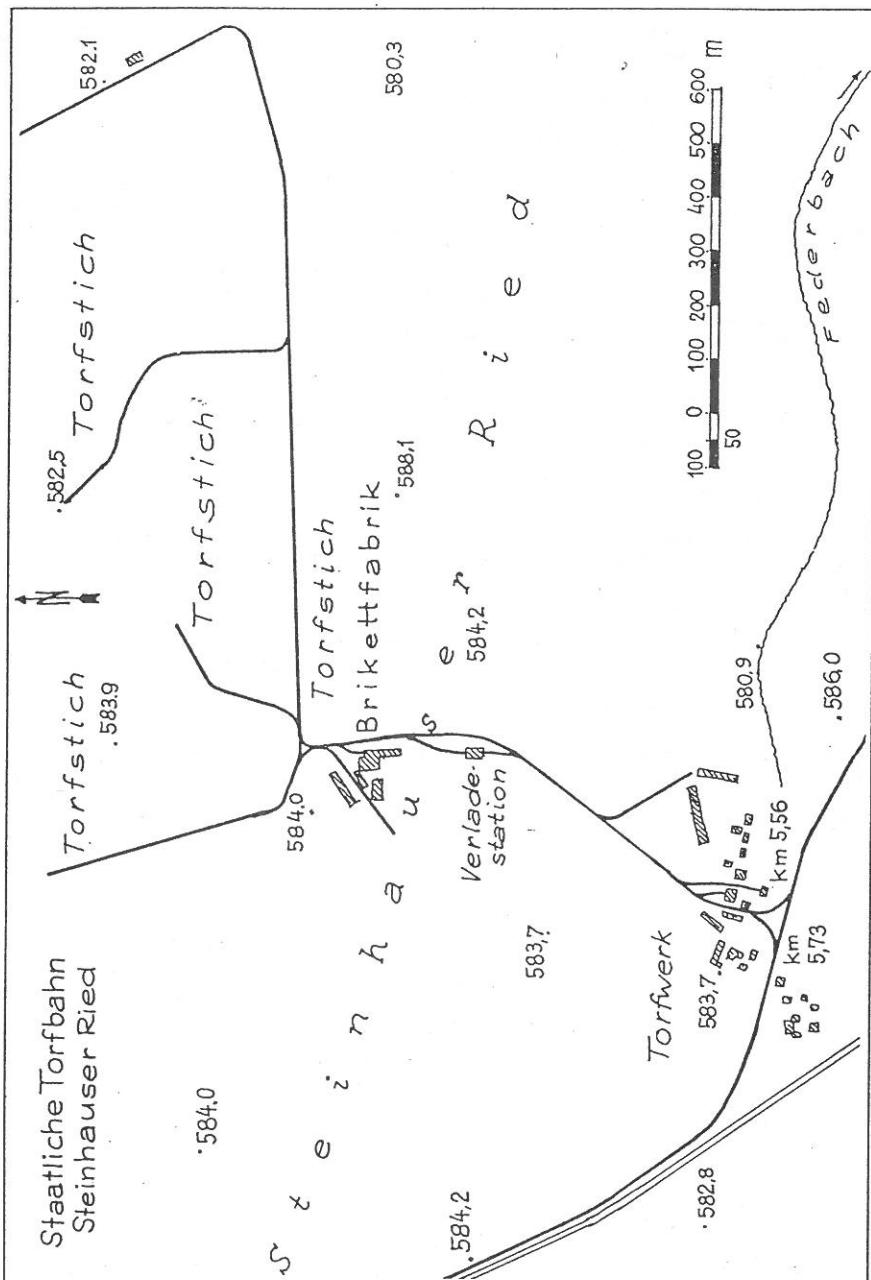
29.06.89/ Die Papierfabrik wurde 1988 eröffnet. Seit 30.01.89 verkehrt eine eigene Werklok (436 Jung 13154/1959/ neu an DB (Köf 6716, sp. 323 786), + 30.12.87 Mühldorf) auf 1500 m Gleisanlage und 7 Weichen.

**Heidelberger Portland-Zementwerke
7933 Schelklingen**

O.A. (BE 4/85 -9-)/ Infos über den Schmalspurbetrieb gehen aus dem Fleischmann-Kurier Nr. 38/1970, -12- ff. hervor: Im Jahre 1900 war schon eine 4,5 km lange Strecke vorhanden. 1965 wurde eine neue Füllstation errichtet, die Bahn wurde auf 3 km verkürzt. Nach 1970 ersetzte eine Bandstraße die mit 600 Volt elektrifizierte Schmalspurbahn. Zuletzt vorhanden waren eine Esslingen-AEG-Lok (Nr. 1, Bj. 1929, 2x31 kW, 12 t, 25 km/h), eine Esslingen-SSW-Lok (Nr. 2, 5055-?/1951, 2x37 kW, 14 t, 25 km/h), eine Schalke-AEG-Lok (Nr. 3, Bj. 1960, 2x44 kW, 15 t, 25 km/h) und eine Diesellok (KHD 36818/1940, OMZ 122 F, 8,5 t, 17,5 km/h; neu an C. Altenberg, Bauunt., Köln-Vingst/ Heidelberger Portland-Zementwerke/ Denkmal). Das Esslingen-Buch nennt noch zwei LV-Loks: 3591/1902 und 3597/1909, wobei es sich in beiden Fällen um eine zweitachsige Ellok handelt. Der Wagenpark setzte sich aus im Jahre 1959 von Bischoff, Recklinghausen, beschafften Sattelbodenselftendladern zusammen (55 Stück).

**Staatlich Württembergische Torfverwaltung
7953 Schussenried**

O.A./ Bereits im 18. Jahrhundert wurde von der Prämonstratenser-Reichsabtei Schussenried im Steinhauserried (nördlich von Schussenried) Torf abgebaut. 1803 wurde das Kloster (einschließlich Ried) verstaatlicht.



Ab 1879 wurde der Torf maschinell abgebaut. Zu jener Zeit entstanden die ersten Feldbahnen. Ihre Aufgabe war es, den gewonnenen Rohstoff zu den Pferdefuhrwerken zu bringen, die das Brennmaterial zur "Staatsirrenanstalt" im ehemaligen Klosterkomplex oder zur Staatsbahnstation Schussenried zur Verladung schafften. Diese Bahn bestand bis zu Eröffnung der 750 mm-Staatsbahnstrecke Schussenried Bf - Buchau im Jahre 1896. Damals dachte man gleich an einen ordnungsgemäßen Anschluß der Torfbahn an die Staatsbahn. Bei km 5.5 entstand ein Gleisdreieck und ein neues Torfwerk. Die Feldbahn führte von Gleisdreieck weitere 800 m nach Norden zu einer Torfbrikettfabrik, die zwischen den Weltkriegen errichtet wurde und wo die Staatsbahnwagen beladen wurden. Daran schloß sich das reine Abbaugleisnetz an, das in seiner größten Ausdehnung 20 km Gleis maß.

Die Lokomotiven der Torfbahn waren auch auf Staatsbahngleisen zugelassen! Auf dem 3.8 km langen Streckenteilstück zwischen dem Torfwerk (km 5.5) und dem Anschluß Wilhelmshütte im ehemaligen Klosterbezirk (km 1.7) wurden gelegentlich Torfzüge gefahren. Außerdem wurde regelmäßig der Anschluß der Heilanstalt, die 1875 ebenfalls im ehemaligen Klosterkomplex untergebracht wurde, bei km 2.3 mit Feldbahnzügen angefahren. Es gab festgelegte Fahrpläne für diese Züge!

Wenige Jahre nach Eröffnung der Buchauer Schmalspurbahn entstand am Torfwerk ein Haltepunkt gleichen Namens, der hauptsächlich den Arbeitern diente. Den Fahrkartverkauf nahm die benachbarte "Wirtschaft z. Torfwerk" vor (aus: K. Seidel: Schmalspur in Baden-Württemberg, 1984).

Die Brikettfabrik wurde in den ersten Nachkriegsjahren eingestellt, der ganze Torfabbau folgte schließlich in den 60er Jahren. Eine Lok wurde angeblich an ein Schotterwerk in Biberach/Riß verkauft. Ein Geräte- und ein Personenwagen gelangten als Gartenbuden an Eisenbahnfreunde aus Dürmentingen und Biberach.

Aus der Feldbahn wurden Feldwege, die Brikettfabrik dient heute als Scheune, die Heilanstalt wurde umgebaut und der Anschluß zur Wilhelmshütte (Schwäbische Hüttenwerke) wurde nach Stilllegung der Schmalspurbahn zusammen mit dem Streckenstück zum ehemaligen Torfwerk umgespurt. Am Torfwerk wird heute Kies abgebaut.

Staatlich Württembergische Torfverwaltung 7953 Schussenried					Spur : 750 mm Datum:			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
3	Hohenz	926/1896	Bt				12	LV
	Hagans	412/1900	Bt				12	LV
	Deutz	476/1907	B.m	XII F	16		13.3	neu
	Deutz	19895/1940	Bdm	OME 117 F		3.2	13.3	LV
	Deutz	21109/1937	Bdm	OME 117 F		3	13.3	LV
	Deutz	25656/1940	Bdm	OME 117 F		3.2	13.3	LV
	Deutz	36214/1942	Bdm	OME 117 F		3.2	13.3	neu
	Schöma	833/1944	B.m	GAS GF2M115	25		LV, a)	
	Schöma	836/1944	B.m	GAS GF2M115	25		LV	

a) = möglicherweise später an C. F. Wirsing, Torfw., Oldenburg (600 mm)



Die Lokliste entstand größtenteils aus LV-Angaben, allein ein Foto zum Feldbahnbetrieb ließ sich aufzutreiben. Ergänzungen und Bestätigungen sind gern willkommen.

Das Foto auf der vorigen Seite zeigt die Deutz-Lok 3 (19895/1940) auf der Torfbahn Schussenried (31.03.64, Herbert Stemmler). Die Skizze wurde aus K. Seidel: Schmalspur in Baden-Württemberg, 1984, entnommen.

Um noch einmal den deutlichen Unterschied zwischen "LV" und "neu" klarzustellen: Die "neu"en Loks sind - wie die "LV"-Loks - fabrikneu nach Schussenried gekommen, sie wurden aber - im Gegensatz zu den "LV"-Loks - dort auch tatsächlich nachgewiesen. Auf die "LV"-Loks weist einzig und allein das Lieferverzeichnis hin.

Spedition Horst Pöppel
8400 Regensburg

05.02.89 (BE 4/88 -236-)/ Ein Fall für die Spionageabteilung: Von Anfang Februar bis Ende April 1989 stand auf dem Gelände der Spedition auf einem Autotiefelade eine normalspurige Gmeinder-Lok (50 PS, analog Rüggers, Hanau, oder Kampffmeyer, Mannheim). Die Lok war rot lackiert, Fahrwerk schwarz, Pufferteller, Kühlerritte und Griffstangen gelb. An der Führerhausseite befand sich ein blauer Tank. Als Eigentümerbeschriftung dürfte "ZN" gelten, ferner las man die Aufschrift "595 Hauptuntersuchung Mai '89". Enträtselungen nehmen wir gern entgegen.

Pöppel, Regensburg: Diese mysteriöse Gmdr-Lok war zwei Monate lang in Regensburg auf einem Autotiefelader abgestellt (05.02.89, Heribert Heilmeier).



VEB Silikatwerk Brandis
DDR-7253 Brandis

09.08.89/ Das Silikatwerk betreibt zwei getrennte 600 mm-Strecken, eine für Ton und eine für Asche. Verläßt man den Ort in Richtung Polenz, trifft man auf die ca. 250 m lange Aschenbahn. Sie beginnt am Heizhaus, überquert dann die unmittelbar davor entlanggehende Straße und verschwindet im Gelände. Die Anlage läßt sich ohne große Probleme besichtigen. Am Stichtag fuhr hier Lok 8, Lok 3 stand an der Seite aufgebockt.

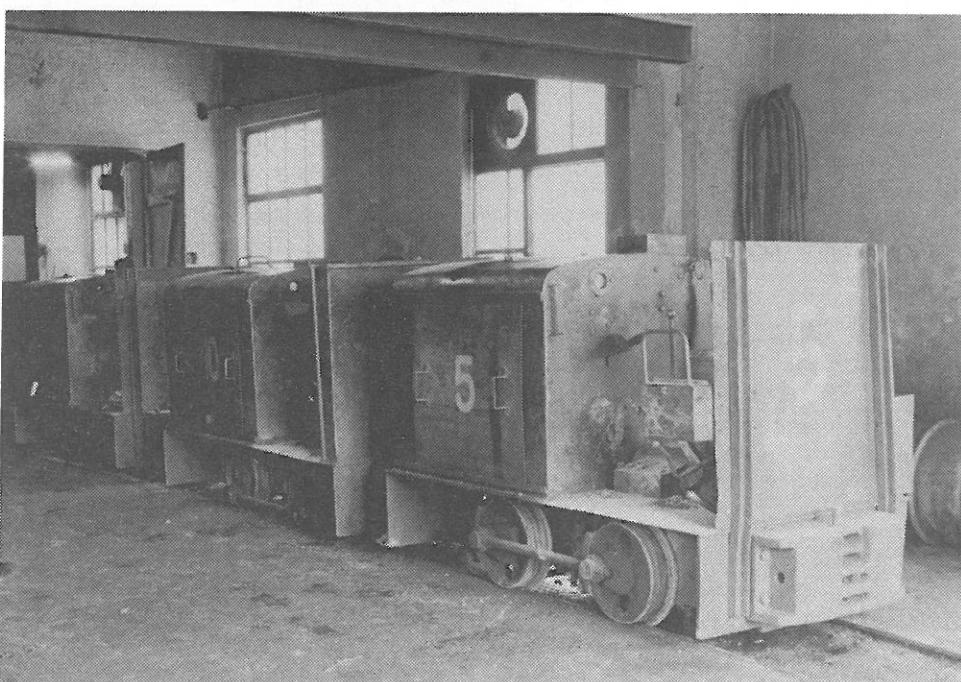
Die Gleisanlagen der Tonbahn sind wesentlich umfangreicher. Kurz hinter dem Werk zweigten bis vor kurzem noch drei zweigleisige Strecken ab, zwei davon sind jetzt aber stillgelegt und werden abgebaut. Die Länge beträgt jeweils rund 400 m. Im Einsatz stehen in der Regel zwei Züge. Die restlichen Loks sind im Lokschuppen bzw. der Werkstatt abgestellt oder befinden sich in Reparatur. Am Stichtag verkehrten hier die Loks 4, 6 und 12, allerdings nur in Arbeitszugdiensten.

VEB Silikatwerk Brandis DDR-7253 Brandis							Spur : 600 mm	Datum: 09.08.89
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	1	KHD 33534/1940	Bdm	OME 117 F		2.8	13.3	a)
#	2	KHD 36463/1942	Bdm	OME 117 F		2.8	13.3	b)
#	3	Deutz /19..	Bdm	OME 117 F		2.8	13.3	c)
#	4	KHD 22769/1938	Bdm	OME 117 F		2.8	13.3	d)
#	5	Deutz /19	Bdm	OME 117 F		2.8	13.3	e)
#	6	KHD 36505/1942	Bdm	OME 117 F		2.8	13.3	f)
#	7	Deutz /19..	Bdm	OME 117 F		2.8	13.3	g)
#	8	Deutz /19..	Bdm	OME 117 F		2.8	13.3	h)
#	9	Deutz 15416/1936	Bdm	OME 117 F	3	13.3		
#	10	Deutz 19801/1937	Bdm	OME 117 F	2.8	13.3		
#	11	KHD 22836/1938	Bdm	OME 117 F	2.8	13.3		
#	12	Deutz 21105/1937	Bdm	OME 117 F	2.8	13.3		

- a) = neu an Rud. Kröhnke, Maschinenbau, Hamburg-Harburg/ Verwaltung Alfred Lange, Saarow/ 05/49 an Braunkohlenverwaltung Welzow, Werk Conrad/ 03/57 an VEB Silikatwerk Brandis
- b) = neu an Polenzer Tonwerke, Brandis/ VEB Silikatwerk Brandis
- c) = neu an Max Byczkowski, Polenzer Tonwerke, Brandis/ VEB Silikatwerk Brandis
- d) = neu an Paul Gatz, Tiefbau, Helmstedt/ VEB Bauunion Leipzig (301-12-2)/ 1959 an VEB Silikatwerk Brandis
- e) = neu an Richard Mühlmann, Dampfzgl., Zehmen bei Göschwitz/ VEB Silikatwerk Brandis
- f) = neu an Verkaufsverein Sächs. Thür. Kalkwerke, Gera, für Müller, Kalkw., Wünschendorf/ VEB Silikatwerk Brandis
- g) = neu an Anacker, Sandwerke, Penig i.Sa./ VEB Silikatwerk Brandis
- h) = neu an Mitteldt. Ton- und Kohlewerke GmbH, Brandis/ VEB Silikatwerk Brandis



VEB Silikatwerk, Brandis: Lok 7 drückt ihren Lorenzug zurück in Richtung Werk (oben), unten ein Blick in die Werkstatt. Zu sehen sind die Loks 5, 10 und 6 (13.11.85, Henry Burde).



Der Lokomotivpark setzt sich aus 12 (zwölf!) alten Deutz-Loks des Typs OME 117 F zusammen. Teils liefen sie schon immer hier (Vorgängerfirmen oder benachbarte Konkurrenz ?!), teils wurden sie gebraucht übernommen. Leider geben nicht mehr alle Loks Auskunft über ihre Identität.

Auf einem beim Silikatwerk vorliegenden Prospekt waren zwei weitere Fabriknummern notiert: 15516 und 18284.

Deutz 15516/1936, OME 117 F, 600 mm, 3 t, 13.3 km/h; neu an Rossberg'sche Kalkwerke, Münchhof bei Ostrau

Deutz 18284/1937, OME 117 F, 600 mm, 3 t, 13.3 km/h; neu an Max Byczkowski, Polenzer Tonwerke, Brandis

Möglicherweise befinden sich auch diese beiden Loks unter den nicht identifizierten Maschinen.

**VEB Malzfabrik Könnern
DDR-4340 Könnern**

17.06.86/ Ein sehr schönes Exemplar einer fossilen Deutz-Normalspurlok besitzt der VEB Malzfabrik Könnern (vorm. Aktien-Malzfabrik, Könnern). Die Maschine wird noch fast täglich eingesetzt. Sie ist aber immer nur kurz zu sehen und verschwindet dann wieder im Lokschuppen. Ein kleines Fabrikschild im Führerstand gibt ihre Identität preis:

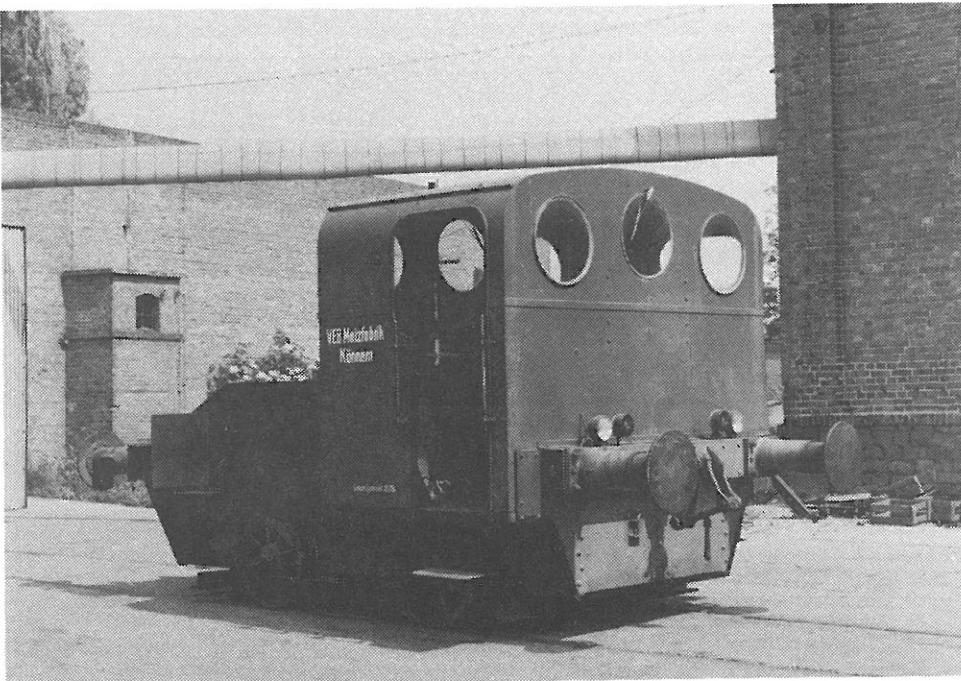
VEB Malzfabrik Könnern DDR-4340 Könnern							Spur : 1435 mm	
							Datum: 17.06.86	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	oNr	Deutz 9586/1929	Bdm	MLH 232 R	20	10.5	8	neu

**Salzach-Kohlenbergbau GmbH
A-5121 Ostermiething-Trimmelkam**

O.A. (BE 1/89 -17-)/ Die Ruhrthaler-Lok (2970/1952) wurde 1989 an Wolfgang Kirrer (Privatperson, Raum Wien) verkauft.

**PWAG Hallein-Papier
A-5400 Hallein**

O.A. (BE 1/89 -21-)/ Die Minilok der PWAG Hallein gehört zum relativ neuen Typ DH 140. Sie ist 4achsig, leistet 190 PS, schafft 15 km/h und ist 7270 mm lang. Das Fahrzeug ist mit halbautomatischen Rangierkupplungen ausgerüstet. Diese sind, ebenso wie das für stehende Bedienung geeignete Führerhaus, speziell für die PWAG eingebaut worden. Die Lok war zuvor auf der Hannover Messe 1989 ausgestellt und besaß zumindest damals noch eine Funkfernsteuerung (aus: Stadtverkehr 5-6/1989).



VEB Malzfabrik, Könnern: Zwei Aufnahmen dieser sehr alten, noch fast täglich eingesetzten Deutz-Lok der Malzfabrik (07.06.86, Henry Burde)



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

O.A. (BE 1/89 -18-)/ Lok 4 hat die Fabriknummer 2087 (nicht 2987). Die Fabriknummern der beiden Knotz-Akkuloks müssen vertauscht werden. Der Bartz-Lok wird die Fabriknummer 1913 zugeordnet. Die Fußnote b) gehört zur Bartz-Lok.

16.08.89 (BE 1/89 -18-)/ Im Juli 1989 wurde die Salzförderung eingestellt. Im Besucherstollen steht neben der Gebus-Lok noch eine Jenbacher-Lok. Die Nummer ließ sich auf die Schnelle nicht feststellen, da die "Meute" durchjagte. Es empfiehlt sich daher, am Ende der Gruppe zu gehen. Übrigens: Die Seilbahn zum Bergwerk "überschwebt" genau die Lokwerkstatt, es war dort aber nix los.

**Diabaswerk Saalfelden KG
A-5760 Saalfelden**

O.A. (BE 1/89 -24-)/ Im zweiten Textabsatz muß 1987 durch 1927 ersetzt werden. Außerdem kann als LV-Angabe noch eine Schöma-Lok ergänzt werden: 462/1939, 17 PS, neu an Joseph Pliem, Saalfelden/ Diabas-Werke, H. Stephan & Co., Saalfelden.

**Steenbakkerij "De Vlijt"
NL-.... Winterswijk**

18.08.88/ Diese kleine Ziegelei findet man aus Richtung Deutschland kommend etwa 2 km links des Bahnhofes Winterswijk. Die Strecke ist etwa 2 km lang und führt (für Holland eigentlich untypisch) durch dichtes Waldgebiet. Zwei durch Baken gesicherte Bahnübergänge ergeben sehr gute Fotostandpunkte. Der Rohstoff wird in recht modernen Spoorijzer-Kipploren transportiert. Die gelbe Diema 2327 war im August 1988 defekt, so daß die alte "stromlinienverkleidete" Diema 2092 zum Einsatz kam.

Steenbakkerij "De Vlijt" NL-.... Winterswijk							Spur : 700 mm	Stand: 18.08.1988
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	Diema	2092/1957	Bdm	DS 20				a)
#	Diema	2327/1960	Bdm	DS 30				b)

a) = neu an IVB NV, Zwolle/Niederlande/ an Torfw. Trio NV, Rühlerfeld/ vor 1975 an Steenfabr. De Vlijt
b) = neu an IVB NV, Zwolle/Niederlande/ an Steenfabr. Scherpekamp, Angeren/ 03/82 an Steenfabr. De Vlijt

=====
VERKAUFE leichtes Feldbahn-Gleismaterial (Sägewerk, Spur 600 mm).
- Roland Prinz, Tel. 04167/6105 -
=====

Hinweise erbeten: Dampfloks in Dänemark

1. Foto einer unbekannten Dampflok "RD":

Das Foto ist in Dänemark aufgefunden worden, doch ließ sie sich bislang nicht zuordnen. Zunächst war man der Ansicht, die Aufnahme würde eine Lok des Zementwerkes Rördal zeigen, doch ist dies unwahrscheinlich. Eher scheint ein Zusammenhang mit Festungsarbeiten um Alborg in den Jahren 1940-45. Möglicherweise deuten die großen Buchstaben auf einen (jedenfalls nicht dänischen) Bauunternehmer hin.

Es gab schon einmal Loks mit derart großen Buchstaben: "JR" bedeutete Joachim Rathjens, Hamburg-Altona. Er führte während des 2. Weltkrieges in Dänemark Festungsarbeiten durch und vergaß nach 1945 seine Loks und Wagen dort. Vielleicht hat diese Lok "RD" (oder "DR") eine ähnliche Geschichte? Als Hersteller wird O&K gehandelt.

2. Foto der Vulcan 1487/1895:

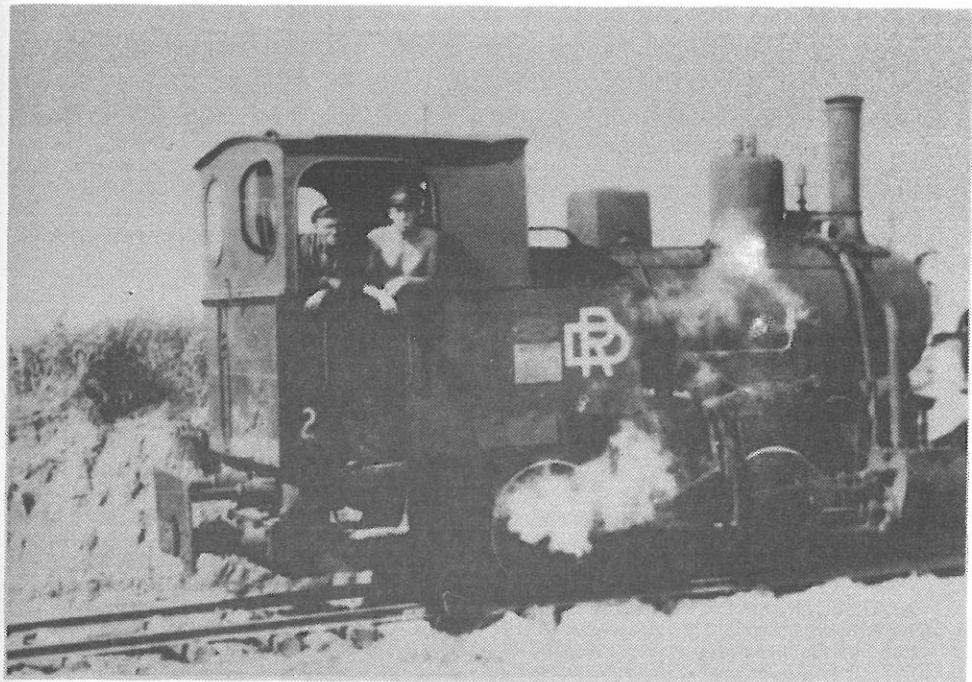
Das Foto zeigt die Lokomotive im Jahre 1923 in der Mergelgrube Fredsholm der Mergelgesellschaft Mundelstrup und Umgebung. Mundelstrup liegt zwischen Arhus und Randers.

Die Lok gehörte früher der Bleckeder Kreisbahn (Nr. 4 m). Sie war hier eine von fünf baugleichen 750 mm-Loks. Die Bahn wurde 1922 auf Normalspur umgebaut und in die OHE integriert. Spätestens 1922 waren die 750 mm-Loks hier überflüssig. Die Lok soll aber schon 1920 bei Morsø Kalkselskab auf der Insel Mors (Nordjütland) gewesen sein. 1928 war die Maschine bei der Vester Nebel Mergelgesellschaft bei Esbjerg, und 1934 schließlich bei der Glejbjerg Mergelgesellschaft zwischen Esbjerg und Fredericia. 1934 kam die ganze Mergelbahn (7 Loks, mehr als 100 Wagen mit Gleis, Schwellen, Reparaturmaschinen, Teilen eines Wasserturmes etc.) mit eigener Kraft in den Bahnhof Holsted. Die Schienen gingen als Schrott nach Deutschland, aber das Schicksal der Loks ist unbekannt. Die Mergelzeit in Dänemark war vorbei. Wahrscheinlich kamen die Loks in ein Lager nach Arhus, wo sie wohl vor 1940 verschrottet wurde.

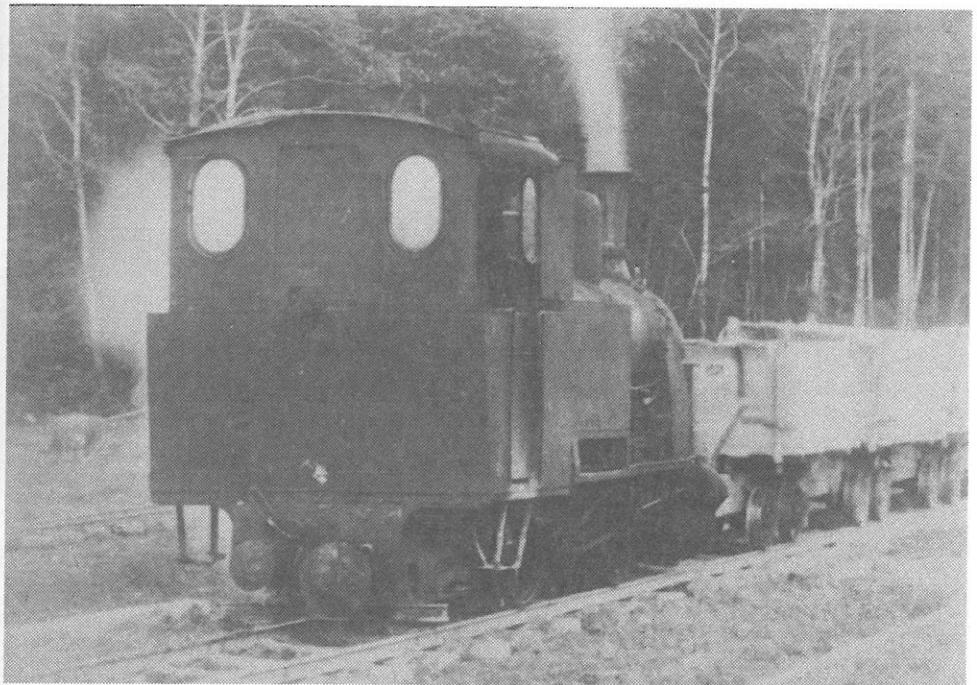
Der erste Besitzer war natürlich die Bleckeder Kreisbahn. Jetzt gibt es folgende Verbindung: Der Bauunternehmer Greiner & Hartung, Hannover, sparte die Kreisbahn um. Derselbe Bauunternehmer führte bis 1916 auch Bemergelungsarbeiten in Dänemark durch. Der Bauunternehmer Dierking & Eggers, ebenfalls Hannover, war ab 1910 auch in Dänemark mit Mergelarbeiten beschäftigt. Während Greiner & Hartung wegen des 1. Weltkrieges nach Deutschland zurückkehrte, ging Dierking & Eggers in der dänischen Firma Mathias Andersen & Co. (Co. war in diesem Falle Dierking & Eggers!) auf. Und just dieser Andersen (später Andersen & Vestergaard, ab 1930 Hoffmann & Söhne) war 1920 dann Eigentümer der Vulcan-Lok 1487.

Die alten Lokführer erzählen von einer "großen" Lok. Dierking & Eggers besaß sowohl 600- als auch 750 mm-Loks, nach 1920 aber nur 785 mm-Loks. Die Vulcan-Lok muß also mit den 750 mm-Loks zusammen gelaufen sein. Die Frage ist jetzt: Was geschah mit der Lok zwischen 1916 und 1920 - sowie ggf. nach 1934?

Wer Einzelheiten weiß, wird gebeten, sich mit Bent Hansen, Rugmarken 30, DK-6000 Kolding, in Verbindung zu setzen. Er versteht deutsch.



1. (oben) Foto einer unbekannten Dampflok "RD", 2. (unten) Foto der Vulcan 1487/1895



BUCHERECKE für Feld- und Werkbahnfreunde

DIE LOKOMOTIVEN DER OBERPOSTDIREKTION HANNOVER von Thomas Gottschewsky (1989)
(Aufsatz) 18 Seiten, 20 Fotos, in: Postgeschichtliche Blätter Hannover/Braunschweig, Heft 11, DM 6.00 (incl. Porto)
Gesellschaft für dt. Postgeschichte, Postfach 9000, 3000 Hannover 1/ Postgiro Hannover 7765-300

Darstellung des Lokomotivbetriebes beim Postamt Hannover 2 von 1948 bis 1972 mit Hinweisen auf die Fahrzeuge und deren Entstehungsgeschichte.

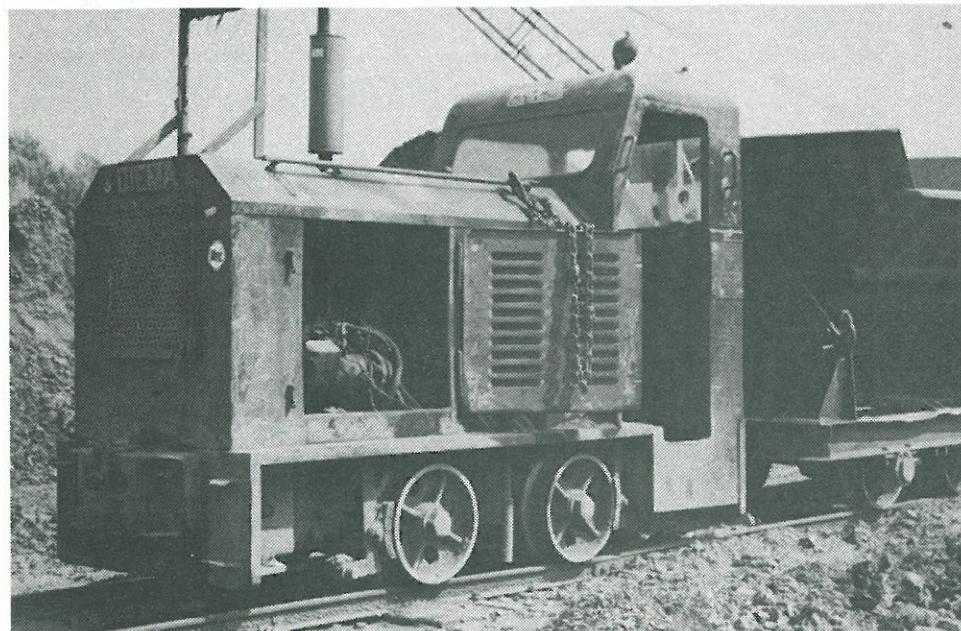
BJURSTRÖM LOKOMOTORER (1989)
160 Seiten, 200 Fotos, SKr 210.-- (incl. Porto) (= ca. DM 63.00)
SJK Småbaneanavdelning (Bo Gyllenberg, G. Huddingeve. 417 Ilög, S-125 42 Älvsjö) / Postgiro Schweden 629088-6

Ausführliche Darstellung der Kleinlokomotiven der AB Slipmaterial, Västervik/Schweden. Das Unternehmen fertigte ca. 250 Kleinloks in den Jahren 1925 bis 1947, zuerst nur für Schweden, später auch für Finnland, Norwegen, Dänemark und Litauen.

WERKSEISENBahn WOLFF WALSRODE AG von Hilde und Rolf Wasser (1986)
44 Seiten, 75 Fotos, DM 10.-- (plus Porto)
Rolf Wasser, Finkenweg 8, 3036 Bremervörde/ Kreissparkasse Walsrode 7109556

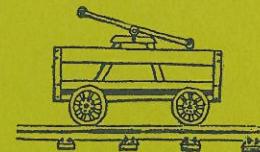
Chronologischer Abriss über die Geschehnisse auf der Werkbahn von 1875 bis 1985, eingehende Besprechung des Fahrzeugparks, zahlreiche, kopierte Fotos.

De Vlijt, Winterswijk: Diema 2092, Reservelok des Ziegelwerkes, zeigte sich auch mal wieder. Man beachte die für den cw-Wert der Lok vorteilhafte Führerstandüberdachung! (18.08.88, Klaus Olschewski).



DRAISINE

Juxmagazin für Eisenbahnfreunde



Redaktionsorte:
Hans-Peter Gladfeld
Gustav-Heinemann-Ring 69
8000 München 83

Andreas Krämann
Johann-Strauss-Straße 10
4460 Nordhorn

Alfred Sawilla
Glückaufstraße 7
4750 Unna

Bankverbindung:
Kreissparkasse NORDHORN
Konto: 100005149 (Blz: 267 500 01)
Empfänger: Gladfeld

Redaktion BAHN-EXPRESS
c/o Ulrich Völz
Von-der-Wisch-Str. 47

2300 Kiel 1

Ihre Zeichen
BE/VÖ

Ihre Nachricht

Unser Zeichen
DR/ASa/Happi

Redaktionsort, Datum
München, 02.10.89

Liebe Leserinnen und Leser des BAHN-EXPRESS,
Liebe BAHN-EXPRESS-„Macher“!

In diesen Tagen jährt sich zum zehnten Male die Gründung einer Zeitschrift für Eisenbahnfreunde, die sich seitdem zu einem unentbehrlichen Bestandteil der Presselandschaft gemacht hat. So ist der BAHN-EXPRESS aus keiner Bahnhofsbuchhandlung und ähnlichen Freihandbibliotheken mehr wegzudenken. Schon früh erkannten die Herausgeber die Notwendigkeit, das Spektrum ihrer Berichterstattung auf wenige Themengebiete zu konzentrieren: Industrie- und Feldbahnen. Durch die Vereinheitlichung der Darstellung im BAHN-EXPRESS wurden Maßstäbe gesetzt, denen sich die anderen Zeitschriften nicht lange verschließen konnten. So ist es heute undenkbar geworden, in Industriebahnmeldungen ausschließlich von Dampfspeicherlokomotiven oder von „kleinen gelben Diesellok“ zu reden. Statt dessen sind Angaben zu Hersteller, Fabriknummer, Baujahr, Spurweite, Leistung, Typ, Gewicht, Motornummer, Achsfolge, Bauart, Höchstgeschwindigkeit vorwärts - rückwärts, und Fahrzeuggeschichte zum internationalen Standard geworden. Als ebenfalls auf diesem Gebiet Publizierende begrüßen wir diese Entwicklung auf das Außerordentliche.

Die Meldungen im BAHN-EXPRESS sind niemals für die Ewigkeit festgeschrieben, vielmehr dominiert die kontinuierliche Berichterstattung: Der aktuelle Wissensstand wird an die Leser weitergegeben und eigene Fehler werden ohne Umschweife eingeräumt. Aber auch umgekehrt zeigten sich die Herausgeber des BAHN-EXPRESS guten Ideen anderer gegenüber immer aufgeschlossen. So trugen auch sie zu der hoffnungsvollen Entwicklung bei, daß Dik Browne zu einem der meistgeklauten Comic-Zeichner wurde. Der BAHN-EXPRESS hat dazu beigetragen, daß eine pünktliche und zuverlässige Erscheinungsweise zu den Maximen eines jeden Herausgebers geworden sind. Aus diesen und anderen Gründen haben wir vollstes Verständnis für die bevorstehende Angebotsreduzierung. Zudem bewundern wir den Mut der Herausgeber den Preis des BAHN-EXPRESS immer an der oberen Grenze der Zumutbarkeit entlang zu manövrieren.

Zu den unbestrittenen Qualitäten des Produktes addieren sich die persönlichen Vorteile der Dahinterstehenden. So haben die BAHN-EXPRESS-Redakteure auch bei widrigen Umständen (z.B. fremdsprachige Pförtner, sturzbefeuerte Informanten) durch ihre Licharrlichkeit und ihr Durchsetzungsvermögen schier unmögliches an Informationen zu Tage gefördert.

Für das alles möchten wir an dieser Stelle dem BAHN-EXPRESS recht herzlich Danken.

Die DRAISINE-Redaktion grüßt die BAHN-EXPRESS-„Macher“ mit dem alten türkischen Gruß „Salak gelmis, salak gidiyor“ und wünscht sich alzeit eine so fruchtbare und beglückende Zusammenarbeit wie in den zurückliegenden 10 Jahren.

Herzlichen Glückwunsch!

A. Sawilla, R.-P. Gladfeld

Bahn-Express 1989