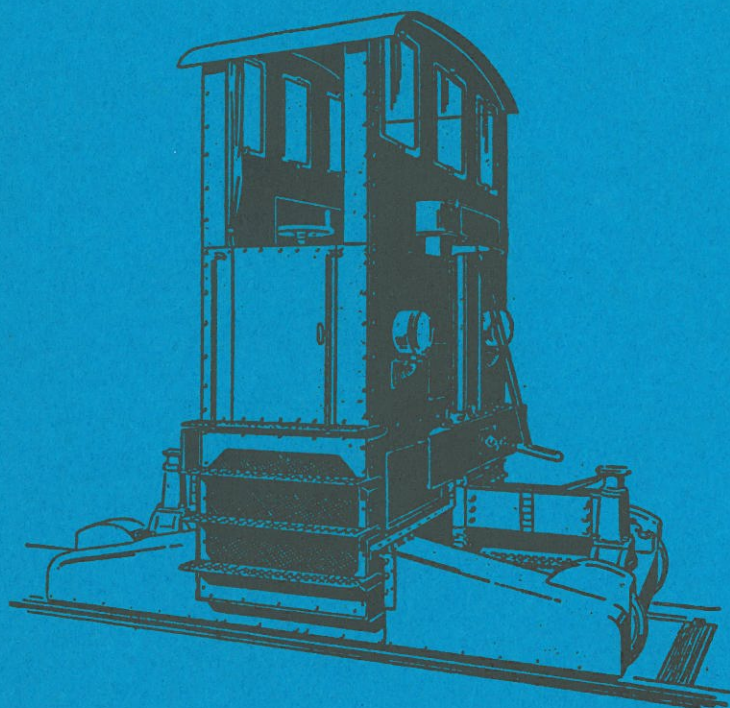


# Bahn- Express

1/91

Magazin für Werkbahnfreunde



DM 6.80

Nr. 64

- Herausgeber:**  
BAHN-EXPRESS  
Magazin für Werkbahnfreunde  
Kiel - Farven
- Redaktion:**  
Ulrich Völz  
Von-der-Wisch-Str. 47  
D-2300 Kiel 1  
Tel. 0431/312729
- Geschäftsstelle für  
aktuellen Jahrgang BAHN-EXPRESS:**  
Edmund Reinecke  
Baaste  
D-2743 Farven  
Tel. 04762/1354
- Geschäftsstelle für  
ältere Jahrgänge BAHN-EXPRESS:**  
Klaus Linek  
Müllerweg 15  
D-6052 Mühlheim/Main
- 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 Texteingendungen** bitte nur an die Redaktion, Bestellungen bitte nur an die zuständigen Geschäftsstellen.
- Druck:** Schnelldruck, Coerdestr. D-4400 Münster
- ¶ = am Stichtag der Meldung vorhandene Fahrzeuge
- LV = aus einschlägigen Lieferverzeichnissen entnommene Angaben; Verbleib unbekannt
- neu = fabrikneu an die genannte Firma gelieferte Lokomotive
- 80vh = im angegebenen Jahr bei der genannten Firma vorhandene Lokomotive
- Copyright by BAHN-EXPRESS 1991**
- Titel:** Strichzeichnung aus der Bedienungsanleitung (Ausg. 1942) der Breuer-Lokomotor-Type IV D. Slg. Pekny

|                                                  |    |
|--------------------------------------------------|----|
| INDUSTRIELOKOMOTIVEN IN SÜDWESTDEUTSCHLAND ...   | 5  |
| SCHWEDEN '90 - EIN REISEBERICHT .....            | 11 |
| V&J&Nultsfred-V&Nstervik, Nultsfred .....        | 11 |
| Brobyholms Torvfabrik, Landsbro .....            | 13 |
| Hasselfors Garden, Stockaryd .....               | 13 |
| MBilaryds Torvindustri, Stockaryd .....          | 15 |
| Svenarums Torvproduktor, Nok .....               | 15 |
| Österlentå, Sjarishaan .....                     | 15 |
| Kronaull AB, Hörby .....                         | 16 |
| Kronaull AB, Stehas .....                        | 17 |
| Hasselfors Garden, Ferstorp .....                | 19 |
| Bolmens Maskinpr. Br&nnrtorv, Skånes F&gerhult   | 20 |
| KURZMELDUNGEN .....                              | 20 |
| Borsig-Werke, Berlin (Tegel) .....               | 20 |
| Technischer Überwachungsverein, Norderstedt ..   | 20 |
| Midgard Dt. Seeverkehrs AG, Hamburg (Hamburg)    | 20 |
| Zuckerfab. S&derditha., St. Michaelisdamm .....  | 21 |
| Nienburger Glas, Wahlstedt .....                 | 21 |
| Schlesw.-Holst. Zucker, Schleswig .....          | 23 |
| Ernst Boie, Mineral&il, F&D&sigges, L&beck ..... | 23 |
| Hans Lehmann, L&beck (Herrenwyk) .....           | 23 |
| Neue Metallh&tttenw., L&beck (Herrenwyk) .....   | 23 |
| J. H. Bachmann, Bremen (Industrieafen) .....     | 23 |
| Bremer L&gerhaus-Ges., Bremen (Industrieafen)    | 24 |
| Louis Krages, Bremen (Industrieafen) .....       | 24 |
| Schwartauer Werke, Bad Schwartau .....           | 24 |
| Diema Diepholzer Maschinenfabrik, Diepholz ..... | 24 |
| Ver. Tankl. u. Transports., Weyhe (Kirchweyhe)   | 29 |
| Weserport U&schlagsges., Bremerhaven .....       | 29 |
| Torfv. Jeddelloh II, Edevecht (Jeddelloh) .....  | 29 |
| Holthaus & Fortmann, Wardenburg (S&doslesf.)     | 29 |
| Torfv. W. Sevin, Friesoythe (Edevechterdamm)     | 29 |
| Torfv. Bley, B&sel (A&u&hlen) .....              | 29 |
| Moor- und Fehnauseum, Bar&el (Elisabethfehn)     | 30 |
| St&dt. H&fen Hannover, Hannover (St&cken) .....  | 30 |
| Continental Gummiwerke, Hannover (St&cken) ..... | 30 |
| Wolff W&lsrode, B&mlitz .....                    | 30 |
| ASB Erdenwerke, Wietzendorf (L&hrsbockel) .....  | 30 |
| ASB Erdenwerke, Neustadt/R&ge .....              | 30 |
| Staatsbad Nenndorf, Bad Nenndorf/Hagenburg ..... | 34 |
| Glasfabrik Heye, O&bernkirchen .....             | 34 |
| Ziegelei Bergweier, Sehnde (Gretenberg) .....    | 34 |
| Nienburger Glas, Nienburg .....                  | 36 |
| Erd&lauseum, Wietze .....                        | 36 |
| R&lt&gerswerke, Peine (Wolfftorf) .....          | 37 |
| Kali + Salz, Bad Salzdetfurth .....              | 37 |
| Schwickert, C&ppenbr&gge (Marienau) .....        | 37 |
| Nordharzer Zucker, Baddeckenstedt .....          | 37 |
| D&rentruper Sand- und Thonwerke, Grasleben ..... | 37 |
| ZiegeLv. Hente & Spies, Rosdorf .....            | 37 |
| ZiegeLv. Fr. Meurer, Rosdorf .....               | 39 |
| Grundig AG, D&sseldorf .....                     | 39 |
| Neuag, Oberhausen .....                          | 40 |
| Eisenbau Kr&mer, Recklinghausen .....            | 40 |
| Warendorfer Hartsteinw., Warendorf .....         | 40 |
| ZiegeLv. Bernh. Sch&ring, Gescher .....          | 40 |
| Wintershall, Erd&lraffinerie, Salzbergen .....   | 40 |

|                                                 |    |                                                |    |
|-------------------------------------------------|----|------------------------------------------------|----|
| Wintershall, Erd&lraffinerie Emsland, Lingen .. | 41 | Lokomotiven stehen zum Verkauf .....           | 48 |
| Vinter Torfindustrie, Neuenkirchen (Vinte) ...  | 41 | Mayr-Melnhof, Karton, A-Frohnleiten .....      | 48 |
| Benteler, Paderborn (Schlo& Neuhaus) .....      | 41 | Salzburger Aluminium, A-Lend .....             | 49 |
| Orenstein & Koppel, Dortmund (Derne) .....      | 42 | Heutz-Homburg, B-Hauset .....                  | 49 |
| Ziegelei P&sel & Lohmann, Borchon (Alfen) ....  | 42 | Kalkfabrik Sp&hler, CH-Rekingen .....          | 49 |
| KHD, Motorenauseum, K&ln (Deutz) .....          | 42 | Museums-Eisenbergwerk Gonzen, CH-S&rgans ..... | 51 |
| Union Kraftstoff, Wesseling .....               | 43 | Z&rcher Ziegeleien, CH-Schinznach Dorf .....   | 51 |
| Eisenbau Kr&mer, Hilchenbach (Dahlbruch) .....  | 43 | F&xe Kalkbrud, OK-F&xe .....                   | 51 |
| St&dt. Hafenbahn, Mainz .....                   | 43 | Mus&e de la Mine, F-St. Pierre la Pa&ud .....  | 51 |
| Felobahnauseum Faust, Guldental .....           | 44 | Transmanche Link, GB-Dover .....               | 52 |
| Bilfinger & Berger Bau, Mannheim .....          | 45 | Arne Kring, S-Hud&ksvall .....                 | 55 |
| Baustoffwerke M&hlacker, M&hlacker .....        | 45 | Nejwans Exportaff&r, S-Arboga .....            | 55 |
| Bauant. Carl B&resel, V&shingen/Enz .....       | 47 | Noch einmal: Windhoff-Lokomotiven .....        | 55 |
| August Schuler, Schrott, De&blingen .....       | 47 |                                                |    |
| S&ddt. Zucker, Regensburg .....                 | 47 | BUCHBESPRECHUNGEN .....                        | 58 |
| Spedition Fichtl, Sa&l .....                    | 48 | In eigener Sache .....                         | 58 |

### Lieber Leser, liebe Leserin,

es ist soweit, seit Jahren liegt mal wieder ein BAHN-EXPRESS vor Ihnen, der so einigermaßen "planm&sig" erschienen ist. Da der Verzug jetzt erst einmal eingeholt ist, hoffen wir, da& es f&ur die Zukunft so bleibt - wenn nicht - tja! - wenn nicht die teilweise schlechte Zahlungsmoral einiger Leser uns, wie im vergangenen Jahr geschehen, vor&bergehend pleite gehen la&st.

Alle Leser, die in diesem Heft eine Rechnung eingelegt finden, werden gebeten, diese m&glichst bald zu begleichen. Wenn bei Ihnen schon im letzten Heft eine Rechnung gelegen hat (die Sie auch bezahlt haben), so hat das seine Richtigkeit: Den bereits &uberwiesenen Betrag haben wir f&ur das Abo 1989/90 angerechnet, das ebenfalls noch nicht bezahlt war. Wir bitten f&ur dieses Verfahren um Verst&ndnis. Bei Unklarheiten m&ochten Sie sich bitte an die Gesch&ftsstelle wenden.

Und nun etwas Erfreuliches: Wir werden - trotz des Dumping-Preises von DM 5.00 - unsere Gillbachbahn-Hefte nicht los. Damit sie nicht weiter im Regal verstauben, kann jeder durch Einsendung eines mit DM 0.80 frankierten R&ckumschlages (Format C5) ein Heft anfordern. Das geht nat&urlich nur, solange der Vorrat (ca. 35 Hefte) reicht!

Im Verlaufe dieses Jahres wird ein weiteres Heft aus der Reihe "Feldbahnen in ..." erscheinen. Es soll der Teil I f&ur Niedersachsen sein, der die Feldbahnen im Bereich des Elbe-Weser-Dreiecks behandelt. Das Heft wird &ahnlich wie die vorangegangenen Publikationen aufgemacht sein und auf jeden Fall unter DM 20.-- kosten. Wer will, kann sein Exemplar jetzt schon vorbestellen. Die Auslieferung erfolgt dann mit Rechnung, sobald das Heft gedruckt ist.

Ihr BAHN-EXPRESS.

## Verzeichnis der lieferbaren Literatur

(Stand: Mai 1991)

-----  
Bahn-Express (aktuelle Jahrgänge)

(Bestellung bei: Edmund Reinecke, Baaste, D-2743 Farven)

Jahrgang 1989/90 (4 Hefte à 60 Seiten)..... DM 26.--  
Jahrgang 1991/92 (4 Hefte à 60 Seiten)..... DM 26.--  
-----

## Bahn-Express (ältere Jahrgänge)

(Bestellung bei: Klaus Linek, Müllerweg 15, D-6052 Mühlheim)

Jahrgang 1986/1987/1988 (je 4 x 60 Seiten) ..... je DM 26.--  
Jahrgang 1983/1984/1985 (je 6 x 40 Seiten) ..... je DM 26.--  
Einzelhefte 1986/1987/1988 (je 60 Seiten) ..... je DM 7.40  
Einzelhefte 1983/1984/1985 (je 40 Seiten) ..... je DM 5.10  
-----

## Feldbahnen in ...

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

Feldbahnen in Schleswig-Holstein (1989, 56 Seiten) ..... vergriffen  
Feldbahnen in Bayern (1989, 92 Seiten) ..... vergriffen  
Feldbahnen in Niedersachsen I (1991) ..... ET Mitte 1991  
-----Die Fahrzeuge der Gillbachbahn (1988, 84 Seiten) ..... DM 0.00  
(nur gegen Einsendung eines mit 0.80 DM frankierten C5-Umschlages!)-----  
Industrielok i ...

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

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

## Sonstige Literatur

(Bestellung bei: Klaus Linek, Müllerweg 15, D-6052 Mühlheim)

Die Privatbahnbibliographie 1986 ..... DM 3.80  
Die Privatbahnbibliographie 1987 ..... DM 6.50  
-----

## Industrielokomotiven in Südwestdeutschland

Unser Aufruf im BE 2/89 zum Zusammentragen der bekannten normalspurigen Werklokomotiven in der "linken unteren Ecke" der Republik (auf der Grundlage der "Amtlichen Numerierungen") hat ein erfreuliches Echo ausgelöst. Aus den unterschiedlichsten Quellen ließ sich nun eine erheblich ausgeweitete Liste zusammenstellen, die in der Folge wiedergegeben ist. Ein besonderes Dankeschön geht an die Herren Stresow und Ziegenfuß, sowie Christopher, Große und von Martinez. Gesetzmäßigkeiten mag nun jeder Leser für sich zu entdecken versuchen - wenn noch weitere Ergänzungen eintreffen oder gar die Quelle der "Amtlichen Numerierungen" aufgetan wird, gießen wir das Thema sehr gern erneut und umfassend auf. Vorerst viel Vergnügen beim Durchstöbern der Liste:

Amtl.

| Nr. | Herstellerdaten | Typ                  | Betreiber                                                                                     |
|-----|-----------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1   | Gndr            | 5235/1959            | Südwestdt. Salzwerte AG, Kochendorf                                                           |
| 3   | Union           | /19.. (.t)           | Lonza Werke GmbH, Waldshut 43vh                                                               |
| 5   | Hen             | 25481/1955 DH240     | Kali Chemie AG, Heilbronn (1)                                                                 |
| 7   | Hen             | 2273/1951 DG26       | Ludwig Brüggemann, Sprit. und Chem. Fabr., Heilbronn (1)                                      |
| 8   | O&K             | 26200/1963 MCL4N     | Südzucker AG, Offenau                                                                         |
| 10  | O&K             | 26258/1964 MB7N      | Neckarwerke AG, Dampfkraftwerk Walheim                                                        |
| 14  | O&K             | 26225/1964 MV10      | 1964 an Energieversorgung Schwaben, Kraftwerk Heilbronn                                       |
| 16  | Gndr            | 5323/1964            | BASF Farben und Fasern AG, Besigheim 83vh                                                     |
| 30  | Hen             | 31683/1973 DHK700C   | Audi AG, Neckarsulm (951495) 88vh                                                             |
| 34  | O&K             | 25407/1954 MV6       | Südzucker AG, Offenau                                                                         |
| 37  | Gndr            | 1608/1936 KÖ I       | Ludwig Brüggemann, Sprit. und Chem. Fabr., Heilbronn (2) (ex DB 311 247) 83vh 87vh            |
| 40  | Deutz           | 21558/1937 CMZ117R   | 1937 an Fiat Agri, Heilbronn                                                                  |
| 42  | Zagro           | 1348/1981 R.-Gerät   | Andreas Stihl                                                                                 |
| 43  | O&K             | 26822/1979 MB280N    | 1979 an Neckarwerke AG, Dampfkraftwerk Walheim (2)                                            |
| 44  | Gndr            | 1353/1935            | Wilhelm Neuss, Schrott, Vaihingen (Umbau aus Schmalspurlok) 83vh                              |
| 45  | Deutz           | 58229/1968 KS55B     | Hoberg & Driesch GmbH, Kornwestheim                                                           |
| 46  | Deutz           | 57643/1963 KG230B    | Kali Chemie AG, Heilbronn (3)                                                                 |
| 47  | Breuer          | 2135/1932 IV         | Maschinenfabrik Fahr AG, Gottmadingen/ 1970 an Wilh. Küster, Renscheid                        |
| 47  | Zagro           | 117668/3/81 R.-Gerät | Glaswerk Schuller GmbH                                                                        |
| 48  | Hen             | 25546/1939 (Bde)     | Maschinenfabrik Fahr AG, Gottmadingen/ Holzindustrie Fürst zu Fürstenberg, Hüfingen 75vh 87vh |
| 48  | Vollert         | 76/37-1/76 Robot     | Südwestdt. Salzwerte AG                                                                       |
| 49  | Diema           | 3264/1972 DVL150     | 1981 an Fiat Agri, Heilbronn                                                                  |
| 53  | KrMa            | 15448/1933 Köf II    | 1987 an Rhenania, Heilbronn (1) (ex DB 322 653)                                               |
| 54  | Zagro           | 1375/1982 R.-Gerät   | Karl Schmidt GmbH, Kolbenfabrik                                                               |
| 55  | Gndr            | 5158/1960 Köf II     | 1984 an Salamander AG, Kornwestheim (ex DB 323 724)                                           |
| 56  | Zagro           | 5149/1979 R.-Gerät   | August Läßle GmbH & Co.                                                                       |
| 57  | Gndr            | 5251/1962            | Südzucker AG, Offenau                                                                         |
| 58  | Deutz           | 12759/1935 Köf II    | 1979 an Reederei Schwaben, Heilbronn (58) (ex DB 322 160) 87vh                                |
| 59  | Zagro           | /1974 R.-Gerät       | Thyssen-Sonnenberg GmbH, Heilbronn                                                            |
| 60  | Zagro           | 5231/1981 R.-Gerät   | Reederei Braunkohle GmbH, Heilbronn                                                           |
| 61  | Deutz           | 57931/1965 Köf II    | 1985 an Dt. Linoleum-Werke AG, Bietigheim (2) (ex DB 323 351)                                 |
| 62  | Gndr            | 5159/1960 Köf II     | 1985 an Dt. Linoleum-Werke AG, Bietigheim (1) (ex DB 323 725)                                 |
| 63  | Jung            | 13176/1959 Köf II    | 1985 an Südwestdt. Salzwerte AG, Heilbronn (ex DB 323 808)                                    |
| 64  | Zagro           | 1447/1985 R.-Gerät   | Glaswerk Schuller GmbH                                                                        |
| 65  | Deutz           | 57514/1962 KS230B    | Bundeswehr, Gerätedepot Crailsheim                                                            |
| 66  | D.-Benz         | /19.. 2-Wege         | Audi AG                                                                                       |
| 67  | Zagro           | /19.. R.-Gerät       | Agria Werke                                                                                   |
| 68  | Jung            | 13140/1959 Köf II    | 1984 an Rhenus WTAG, Heilbronn (ex DB 323 700)                                                |

| Amtl. |                 |             |                                                                                                    |
|-------|-----------------|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nr.   | Herstellerdaten | Typ         | Betreiber                                                                                          |
| 69    | Vollert         | /19..       | Robot Süddt. Zucker AG, Offenau                                                                    |
| 70    | Vollert         | /19..       | Robot Süddt. Zucker AG, Offenau                                                                    |
| 71    | Zagro           | 1517/1989   | R.-Gerät Raiffeisen-Kraftfutterwerk, Heilbronn                                                     |
| 72    | D.-Benz         | /1989       | 2-Wege Kali Chemie AG, Bad Wimpfen                                                                 |
| 74    | O&K             | 8855/1921   | (Bt) 1921 an Hiag, Holzverkohlungsindustrie AG, Konstanz, Bahnhof Petershausen 43vh                |
| 74    | Maffei          | 3634/1910   | (Bf1) Papierfabrik Fürst zu Fürstenberg, Neustadt/ 1980 Denkmal                                    |
| 75    | Hohen           | 3478/1916   | (Bf1) Papierfabrik Fürst zu Fürstenberg, Neustadt/ 1980 Denkmal                                    |
| 113   | Gndr            | 4624/1954   | 44 PS Städt. Schlacht- und Viehhof, Heidelberg 90vh                                                |
| 119   | Hen             | 25482/1955  | DR200 1955 an Südzucker AG, Waghäusel 89vh                                                         |
| 120   | Borsig          | /1910       | (Bf1) Süddt. Kabelwerke/ 1984 an Dt. Ges. für Eisenbahngeschichte, Bochum-Dahlhausen               |
| 138   | Breuer          | 3010/1948   | V Lonza AG, Istein 67vh/ Verbleib ?                                                                |
| 141   | Deutz           | 56853/1958  | A4L514R Lonza AG, Weil, später Istein 84vh 89vh                                                    |
| 149   | Deutz           | 56894/1958  | A4L514R 1958 an Wehrle-Werke, Emmendingen 86vh                                                     |
| 163   | Deutz           | 56040/1955  | A4L514R Bundeswehr, Flugplatz Weinstetten 85vh                                                     |
| 164   | Deutz           | 56218/1956  | A8L614R Bundeswehr, Flugplatz Weinstetten 83vh                                                     |
| 180   | Gndr            | 5247/1960   | Dt. Bundespost, Freiburg/ Schrottfirma in Bad Krotzingen 86vh                                      |
| 188   | Borsig          | 5764/1905   | (Bt) 1905 an Maggi GmbH, Singen 43vh                                                               |
| 195   | Breuer          | 2108/19..   | GEG-Lagerhaus, Mannheim-Industrieafen/ 1963 verschrottet                                           |
| 196   | Krupp           | 3855/19..   | 220 PS Hermann C. Starck Berlin, Laufenburg 81vh                                                   |
| 199   | Jung            | 10098/1941  | Süddt. Metallwarenfabrik, Wiesenthal/ Verbleib?                                                    |
| 201   | D.-Benz         | 10305/19..  | 2-Wege Südwestdt. Salzwerke AG                                                                     |
| 206   | MaK             | 400045/1962 | 450C Esso AG, Raffinerie Karlsruhe                                                                 |
| 206   | Gndr            | 4834/1955   | Hugo Stimmes AG, Mannheim                                                                          |
| 213   | Essl            | 4180/1926   | (Bf1) 1926 an Maggi GmbH, Singen 43vh                                                              |
| 214   | Gndr            | 5288/1962   | 240 PS Oberrheinische Mineralölwerke, Karlsruhe                                                    |
| 223   | Gndr            | 5321/1963   | 50 PS GEG-Lagerhaus, Mannheim-Industrieafen 81vh                                                   |
| 224   | Essl            | 4692/1944   | (Cf1) Großkraftwerk Mannheim-Neckarau 80vh                                                         |
| 228   | Gndr            | 5236/1964   | Papierfabrik Holtzmann & Cie., Karlsruhe (1)                                                       |
| 230   | Schöma          | 2801/1964   | CFLA0DR 1964 an Bahnhofkühlhaus AG, Basel (1) 89vh                                                 |
| 231   | O&K             | 26264/1963  | MV3 1963 an Vereinigte Glaswerke GmbH, Mannheim 81vh                                               |
| 232   | Deutz           | 57715/1963  | KG230B 1964 an Süddeutsche Zucker AG, Waghäusel 89vh                                               |
| 233   | Deutz           | 57710/1964  | KG230B 1964 an Portland-Zementwerke Heidelberg AG, Leimen 83vh                                     |
| 234   | Deutz           | 57705/1964  | MG450CEX 1964 an Erdölraffinerie Mannheim GmbH, Mannheim (2) 81vh 83vh                             |
| 235   | Gndr            | 5369/1965   | Leversunlicht, Mannheim (10)                                                                       |
| 239   | Gndr            | 3824/1942   | 50 PS 1964 an Süddt. Metallwarenfabrik, Waghäusel 88vh                                             |
| 242   | KHD             | 46384/1947  | AGM517R 1965 an Papierfabrik Holtzmann & Cie., Karlsruhe (2)/ 1984 verschrottet                    |
| 249   | Gndr            | 5374/1965   | Boehringer, Mannheim 81vh                                                                          |
| 252   | Hen             | 24424/1939  | DEL110 1939 an Energieversorgung Schwaben, Kraftwerk Marbach (2) 81vh/ 1982 an Kraftwerk Heilbronn |
| 253   | Essl            | 3379/1906   | (Bt) Papierfabrik Albbbruck, Albbbruck 43vh (oder Fnr. 3340)                                       |
| 254   | Krupp           | 3593/1956   | Papierfabrik Scheufelen GmbH & Co. KG, Oberlenningen (2) 81vh                                      |
| 256   | Essl            | 5056/1953   | LMO440 1953 an Transformatoren Union AG, Stuttgart-Bad Cannstatt (1)/ 198. an Dampfbahn Kochertal  |
| 260   | Krauss          | 6749/1913   | (Bt) Papierfabrik Albbbruck, Albbbruck 43vh (Zahnradlok!)                                          |
| 262   | Krupp           | 3777/1958   | (Cf1) Neckarwerke AG, Dampfkraftwerk Altbach                                                       |
| 264   | DWK             | 638/1939    | 110B 1967 an Holtzmann & Cie., Weisenbachfabriken/ 1973 verschrottet                               |
| 269   | O&K             | 25790/1958  | MV6B Dt. Shell AG, Stuttgart-Hafen 81vh                                                            |
| 271   | O&K             | 20242/1933  | (Bdm) Elektro Nitrum AG, Rhina, Bahnhöfe Murg und Laufenburg 43vh                                  |
| 271   | Essl            | 5240/1959   | Bern 1959 an Daimler Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim/ Verbleib ?                                  |

| Amtl. |                 |            |                                                                                                                    |
|-------|-----------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nr.   | Herstellerdaten | Typ        | Betreiber                                                                                                          |
| 272   | EMAG            | 8662/1925  | Ellok 1925 an Industriebahn Münster-Stuttgart Bad Cannstatt/ 1963 verkauft                                         |
| 272   | Gndr            | 4442/1948  | 50 PS Kurt Kampffmeyer Mühlenvereinigung, Mannheim 81vh/ Verbleib ?                                                |
| 272   | D.-Benz         | 17838/19.. | 2-Wege Raiffeisen Kraftfutterwerk GmbH & Co. KG (außer Betrieb)                                                    |
| 274   | SSW             | 1862/1937  | (Bo) Aluminium Walzwerke GmbH, Singen 43vh (Akkulok)                                                               |
| 274   | Schöma          | 2375/1961  | CFL150 1961 an Daimler Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim (1) 88vh                                                   |
| 275   | Gndr            | 4333/1948  | 50 PS K. Schweyer AG, Mannheim/ 1980 an Auto- und Technik-Museum, Sinsheim 84vh                                    |
| 276   | Breuer          | 3011/1949  | V Tonwarenindustrie Wiesloch, Wiesloch                                                                             |
| 278   | Gndr            | 4625/1953  | Zahn-Nopper KG, Stuttgart-Zuffenhausen/ 1989 verkauft                                                              |
| 279   | KHD             | 47389/1946 | AGM517R Städt. Hafenam, Mannheim/ 1989 Abgang                                                                      |
| 282   | Moyses          | 1141/19..  | Ciba Geigy AG, Basel-Bad. Bf.                                                                                      |
| 283   | D.-Benz         | /19..      | 2-Wege Glaswerk Schuller GmbH                                                                                      |
| 284   | Deutz           | 55710/1953 | A2L514R Betonwerk Wernau GmbH & Co. KG, Wernau 80vh                                                                |
| 285   | Demag           | 546/1953   | Kran Betonwerk Wernau GmbH & Co. KG, Wernau                                                                        |
| 286   | Schöma          | 3136/1969  | CFL60DR 1969 an Bahnhofkühlhaus AG, Basel (2) 89vh                                                                 |
| 289   | Essl            | 4315/1936  | (Ct) 1936 an Lonza Werke GmbH, Waldshut 43vh                                                                       |
| 291   | Hen             | 23151/1936 | DEL80 1937 an Maschinenfabrik Fahr AG, Gottmadingen 43vh 83vh                                                      |
| 291   | Essl            | 5303/1962  | Bern 1962 an Transformatoren Union AG, Stuttg.-Bad Cannstatt (2) 80vh                                              |
| 293   | Deutz           | 55255/1952 | AGM517R 1969 an Breisgauer Portland-Cementfabrik Kleinkens GmbH, Geisingen 82vh                                    |
| 294   | D.-Benz         | 18756/19.. | 2-Wege Maizena GmbH Nahrungsmittelfabriken                                                                         |
| 295   | Gndr            | 1862/1937  | (Bde) Eisen- und Stahlwerke, vorm. Fischer, Singen 43vh                                                            |
| 295   | Gndr            | 4337/1948  | 50 PS Carl Freudenberg, Weinheim/Bergstr./ 1985 an DME Darmstadt                                                   |
| 296   | Jung            | 13633/1963 | Carl Freudenberg, Weinheim/Bergstr. 83vh/ 1987 an SMS Schöna                                                       |
| 296   | Essl            | 5288/1963  | Bern 1962 an Daimler Benz AG, Sindelfingen                                                                         |
| 297   | Deutz           | 17249/1937 | A3M220R 1937 an Robert Metzger & Co., Stuttgart-Zuffenhausen                                                       |
| 299   | Essl            | 5289/1961  | Bern Daimler Benz AG, Stuttgart-Mettingen (2) 88vh                                                                 |
| 301   | O&K             | 26205/1964 | MB7N 1964 an Reederei Schwaben GmbH, Stuttgart-Hafen 81vh                                                          |
| 305   | Eigenbau        | /1925      | Akkulok Maschinenfabrik Müller Weingarten AG                                                                       |
| 306   | O&K             | 26523/1965 | MV3 1965 an Raiffeisen Kraftfutterwerk GmbH, Stuttgart-Hafen (2) 81vh                                              |
| 311   | Hen             | 24546/1939 | DEL80 1939 an Maschinenfabrik Fahr AG, Gottmadingen 43vh                                                           |
| 316   | Gndr            | 5480/1972  | D35B Stadtwerke Karlsruhe, Großmarkt                                                                               |
| 317   | O&K             | 26610/1969 | MB7N Rhenania Schiffs- und Sped. GmbH, Stuttgart-Hafen (2) 81vh                                                    |
| 318   | Fauret          | /1953      | ENG FFA (Transportbüro der französischen Streitkräfte)                                                             |
| 319   | Hen             | 24927/1941 | DEL110 1941 an Maschinenfabrik Fahr AG, Stockach 43vh                                                              |
| 319   | Schöma          | 3241/1970  | CFLA0DZR 1970 an August Schuler Schrottgroßhandlung, Deisslingen                                                   |
| 320   | Diana           | 3264/1972  | DVL150 1972 an Fiat AG, Lahr (1981 an Werk Heilbronn)                                                              |
| 321   | D.-Benz         | 2132/1971  | 2-Wege Technische Werke Stuttgart, Gaserzeugung                                                                    |
| 322   | O&K             | 25787/1957 | MV4A Robert Metzger & Co., Stuttgart-Zuffenhausen                                                                  |
| 323   | Deutz           | 56343/1956 | A4L514R Klöckner Rohstoffhandel, Mannheim (3) 81vh/ 1983 an SMS Schöna                                             |
| 323   | Gndr            | 5488/1972  | D25B Robert Bosch GmbH, Abt. SFB                                                                                   |
| 325   | O&K             | 26715/1971 | MB9N Rhenus WTAG, Stuttgart-Hafen (5) 81vh                                                                         |
| 326   | O&K             | 26742/1973 | MB170N Verein Dt. Ölfabriken, Mannheim/ O&K, Dortmund-Derne 90vh                                                   |
| 326   | D.-Benz         | 23739/1974 | 2-Wege AEG-Telefunken, Vertriebsverw. Stuttgart                                                                    |
| 328   | Krauss          | 4816/1902  | (Bt) Elektro Nitrum AG (Mietlok von Klöckner & Co., Duisburg) 43vh                                                 |
| 328   | Gndr            | 5471/1972  | D25B Daimler Benz AG                                                                                               |
| 329   | Holmag          | 2019/1948  | WR360C14 Papierfabrik Scheufelen GmbH & Co. KG, Oberlenningen (ex DB 236 262)/ 1986 an .../ 1989 an DBG Hildesheim |
| 329   | (Rumänien)      | /1971      | Ciba Geigy AG, Basel-Bad. Bf.                                                                                      |
| 330   | AEG             | 4561/1930  | (Ka) 1977 an Interfrigo, Basel 89vh                                                                                |
| 331   | D.-Benz         | 12677/1981 | 2-Wege Daimler Benz AG                                                                                             |
| 332   | D.-Benz         | 44378/1971 | 2-Wege M. Kaatsch GmbH, Schrott- und Metallhandel                                                                  |

## Amtl.

| Nr. | Herstellerdaten    | Typ      | Betreiber                                                                                                                       |
|-----|--------------------|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 333 | D.-Benz 83795/1982 | 2-Wege   | Daimler Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim (3) 88vh                                                                               |
| 334 | O&K 26788/1973     | MB280N   | Klöckner Rohstoffhandel, Mannheim (6) 81vh/ 1984 an Werk Bremen                                                                 |
| 334 | O&K 25672/1955     | MV6B     | Schrottverwertung Celler GmbH, Stuttgart-Hafen 81vh                                                                             |
| 335 | Deutz 14627/1935   | Köf II   | Schwörer Universalsbau GmbH, Schömberg ("Karin") (ex DB 323 511)                                                                |
| 336 | Gndr 1626/1935     | Kö I     | 1978 an Portlandzementwerk Rudolf Rohrbach KG, Dotternhausen (ex DB 311 265)/ Eisenbahnfreunde Zollernbahn Balingen/Hechingen ? |
| 337 | D.-Benz 99437/1983 | 2-Wege   | Technische Werke Stuttgart, Dampfkraftwerk                                                                                      |
| 338 | D.-Benz 13989/1970 | 2-Wege   | Friedrich Scharr oHG, Kohlengroßhandel                                                                                          |
| 339 | BMAG 10775/1936    | Köf II   | 1983 an Sped. Willi Betz GmbH & Co., Reutlingen (ex DB 322 150)                                                                 |
| 340 | D.-Benz 29025/1980 | 2-Wege   | Technische Werke Stuttgart, Gaserzeugung                                                                                        |
| 342 | D.-Benz 11627/1984 | 2-Wege   | Daimler Benz AG, Stuttgart-Mettingen (4) 88vh                                                                                   |
| 343 | O&K 20345/1934     | Köf II   | 1981 an Rhenus, Werkteil II (Damco), Stuttgart (ex DB 322 615)                                                                  |
| 343 | D.-Benz /19..      | 2-Wege   | Union Dt. Lebensmittelwerke, Mannheim 89vh                                                                                      |
| 344 | MaK 700074/1985    | G763C    | 1985 an Neckarwerke AG, Dampfkraftwerk Altbach                                                                                  |
| 345 | D.-Benz /19..      | 2-Wege   | Carl Freudenberg, Weinheim/Bergstr. 83vh                                                                                        |
| 345 | D.-Benz 14561/1975 | 2-Wege   | Klöckner Stahlhandel                                                                                                            |
| 346 | O&K 26113/1961     | MV4A     | Rhenania Werkteil Mannesmann, Stuttgart-Hafen (1) 81vh                                                                          |
| 347 | D.-Benz /1978      | 2-Wege   | Technische Werke Stuttgart                                                                                                      |
| 348 | Jung 6715/1936     | Köf II   | 1979 an Karl Epple Kies und Sand, Stuttgart-Nordbahnhof (ex DB 322 157)                                                         |
| 349 | KrMa 15404/1933    | Köf II   | 1983 an Robert Metzger & Co., Stuttgart-Zuffenhausen (ex DB 322 604)                                                            |
| 350 | O&K 7690/1919      | (Bf1)    | 1919 an Maschinenfabrik Fahr AG, Stockach 43vh                                                                                  |
| 350 | D.-Benz /1981      | 2-Wege   | Baulmecht Hausgeräte GmbH                                                                                                       |
| 351 | Hen 24939/1953     | (DF1)    | Großkraftwerk Mannheim-Neckarau 80vh                                                                                            |
| 351 | Gndr 5214/1961     | Köf II   | 1985 an Allgäuer Werke GmbH, Uthingen (ex DB 323 872)                                                                           |
| 352 | Zagro /1978        | R.-Gerät | Südrad GmbH, Autoräderfabrik                                                                                                    |
| 353 | O&K 26281/1964     | MB7N     | 198. an Chemische Fabrik Weyl GmbH, Mannheim-Waldhof (1) 83vh                                                                   |
| 353 | MaK 700080/1986    | DE502    | 1986 an Daimler Benz AG, Sindelfingen                                                                                           |
| 354 | O&K 26810/1975     | MB200N   | 1975 an Holtzmann & Cie., Karlsruhe-Maxau (3) 89vh                                                                              |
| 354 | MaK 600276/1959    | 650C     | 1986 an Papierfabrik Scheufelen GmbH & Co. KG, Oberlenningen (ex DB 261 687)                                                    |
| 356 | Schöma 2395/1961   | CFL40DR  | Hans Schmidt, Schrotthandlung (Gaildorf ??)                                                                                     |
| 357 | D.-Benz /19..      | 2-Wege   | SSB                                                                                                                             |
| 358 | Zagro 1495/1987    | R.-Gerät | Porsche AG, Stuttgart-Zuffenhausen                                                                                              |
| 360 | Gndr 4778/1953     | Köf II   | 1987 an Oiltanking GmbH, Karlsruhe (ex DB 322 146) 89vh                                                                         |
| 363 | O&K 26749/1972     | MB280N   | Th. Goldschmidt AG, Mannheim-Rheinau (1) 83vh                                                                                   |
| 364 | Gndr 4982/1956     | Köf II   | 1980 an Tegometall, Krauchenwies (ex DB 323 599)                                                                                |
| 367 | Deutz 56947/1958   | T4M625R  | Klöckner & Co., Mineralöl-Baustoffe, Karlsruhe                                                                                  |
| 369 | O&K 26613/1966     | MB10N    | 1980 an Papierfabrik Fürst zu Fürstenberg, Neustadt                                                                             |
| 373 | Krupp 1382/1934    | Köf II   | 1980 an Degussa, Konstanz (ex DB 322 660)                                                                                       |
| 375 | Deutz 33272/1941   | Köf II   | Karl Epple, Kiesw., Forchheim bei Karlsruhe (ex DB 322 171) 86vh                                                                |
| 376 | Gndr 5058/1958     | Köf II   | 198. an Stadtwerke Karlsruhe, Kraftwerk (ex DB 322 518)                                                                         |
| 381 | BMAG 10780/1938    | LDf110   | Karl Richtberg, Neuenburg (2) 86vh                                                                                              |
| 385 | KrMa 15385/1933    | Köf II   | 1982 an Thyssen-Sonnenberg, Karlsruhe (ex DB 322 501) 89vh                                                                      |
| 387 | KrMa 15375/1933    | Köf II   | Thyssen-Sonnenberg, Mannheim (ex DB 322 663) 90vh                                                                               |
| 393 | Gndr /19..         |          | Lonza AG, Waldshut 89vh                                                                                                         |
| 395 | KrMa 15512/1935    | Köf II   | 1983 an Papierfabr. Holtzmann & Cie., Karlsruhe (4) (ex DB 323 925) 90vh                                                        |
| 396 | Deutz 15685/1937   | Köf II   | 1982 an Cronimet Ferrolegerungen, Karlsruhe                                                                                     |
| 405 | Hen 30878/1965     | DHG200   | 1983 an Tegometall, Krauchenwies                                                                                                |
| 412 | Breuer 3038/1951   | V        | Aluminium Rheinfelden GmbH, Rheinfelden 89vh                                                                                    |
| 415 | D.-Benz 30012/19.. | 2-Wege   | Audi AG                                                                                                                         |

## Amtl.

| Nr. | Herstellerdaten    | Typ      | Betreiber                                                                                              |
|-----|--------------------|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 426 | Gndr 5024/1958     | Köf II   | 1987 an Kurt Kampffmeyer Mühlenvereinigung, Mannheim (ex DB 323 636) 89vh                              |
| 431 | Gndr 4867/1955     | Köf II   | 1987 an Winschermann Süd GmbH, Karlsruhe (ex DB 323 545) 89vh                                          |
| 433 | Hen /19..          |          | Badische Stahlwerke, Kehl                                                                              |
| 436 | Jung 13154/1959    | Köf II   | 1989 an Papierfabrik August Koehler, Kehl (ex DB 323 786) 89vh                                         |
| 437 | Gndr 5030/1958     | Köf II   | 1989 an Städt. Hafenanst. Mannheim, Mannheim-Rheinau (ex DB 323 642) 89vh                              |
| 448 | Deutz 57297/1959   | Köf II   | Cronimet Ferrolegerungen, Karlsruhe                                                                    |
| 505 | Jung 8819/1940     |          | Gustav Wagner, Maschinenfabrik, Reutlingen                                                             |
| 510 | Gndr 5320/1963     |          | Robert Bosch GmbH, Reutlingen/ 1986 an Freunde der Zahnradbahn Honau-Lichtenstein e.V., Reutlingen (1) |
| 511 | Zagro 5365/1987    | R.-Gerät | Schüll & Seilacker, Böblingen                                                                          |
| 512 | Vollert 87-89/1988 | Robot    | Stadtwerke Pforzheim                                                                                   |
| 516 | D.-Benz 03854/1978 | 2-Wege   | Kali Chemie AG, Bad Wimpfen                                                                            |
| 527 | D.-Benz 06125/1979 | 2-Wege   | Kali Chemie AG, Bad Wimpfen                                                                            |
| 609 | Deutz 11737/1934   | QM2122R  | Südzucker AG, Frankenthal                                                                              |
| 612 | Deutz 57784/1964   | KG230B   | 1965 an BASF AG, Ludwigshafen (1) 88vh                                                                 |
| 613 | Deutz 57785/1964   | KG230B   | 1965 an BASF AG, Ludwigshafen (2) 88vh                                                                 |
| 616 | Gndr 5034/1958     | 190 PS   | BASF AG, Ludwigshafen (9) 88vh                                                                         |
| 617 | Gndr 4965/1956     | 435 PS   | BASF AG, Ludwigshafen (10) 88vh                                                                        |
| 618 | Gndr 4966/1956     | 435 PS   | BASF AG, Ludwigshafen (11) 88vh                                                                        |
| 619 | Gndr 4970/1957     | 435 PS   | BASF AG, Ludwigshafen (12) 88vh                                                                        |
| 620 | Gndr 4971/1957     | 435 PS   | BASF AG, Ludwigshafen (13) 88vh                                                                        |
| 621 | Gndr 4972/1957     | 435 PS   | BASF AG, Ludwigshafen (14) 88vh                                                                        |
| 622 | Gndr 4967/1956     | 435 PS   | BASF AG, Ludwigshafen (15) 88vh                                                                        |
| 629 | Gndr 4959/1956     | 580 PS   | BASF AG, Ludwigshafen (22) 88vh                                                                        |
| 630 | Gndr 4960/1956     | 580 PS   | BASF AG, Ludwigshafen (23) 88vh                                                                        |
| 631 | Gndr 4961/1956     | 580 PS   | BASF AG, Ludwigshafen (24) 88vh                                                                        |
| 633 | Gndr 4963/1956     | 580 PS   | BASF AG, Ludwigshafen (26) 88vh                                                                        |
| 638 | Jung 12112/1954    | (Cf1)    | BASF AG, Ludwigshafen (5) 88vh                                                                         |
| 639 | Hohen 3936/1919    | (Bf1)    | BASF AG, Ludwigshafen (6) 88vh                                                                         |
| 649 | Hohen 3524/1915    | (Bf1)    | Raschig GmbH, Ludwigshafen ("Monika")                                                                  |
| 661 | Hen 2129/1949      |          | G. Kraft, Wörth-Maximiliansau                                                                          |
| 663 | Gndr 5063/1957     | 130 PS   | Südzucker AG, Neuffstein 81vh                                                                          |
| 664 | O&K 25999/1960     | MV10     | 1960 an Südzucker AG, Neuffstein 81vh                                                                  |
| 666 | Gndr 4551/1949     |          | Buchmann GmbH, Annweiler a.d. Trifels (1) 89vh                                                         |
| 668 | KrMa 19577/1972    |          | BASF AG, Ludwigshafen (40) 88vh                                                                        |
| 670 | KrMa 19700/1973    |          | BASF AG, Ludwigshafen (33) 88vh                                                                        |
| 672 | O&K 26795/1974     | MB200N   | 1974 an Grünzweig & Hartmann Glasfaser AG, Speyer                                                      |
| 677 | KrMa 19697/1974    |          | BASF AG, Ludwigshafen (34) 88vh                                                                        |
| 681 | Deutz 57936/1965   | KG230B   | BASF AG, Ludwigshafen (3) 88vh                                                                         |
| 686 | Hen 32277/1978     |          | BASF AG, Ludwigshafen (41) 88vh                                                                        |
| 687 | D.-Benz /1972      | 2-Wege   | Buchmann GmbH, Annweiler a.d. Trifels 89vh                                                             |
| 697 | Gndr 5614/1982     |          | BASF AG, Ludwigshafen (42) 88vh                                                                        |
| 698 | D.-Benz /1982      | 2-Wege   | Daimler Benz AG, Wörth/Rh. 88vh                                                                        |
| 709 | KrMa 19916/1984    |          | BASF AG, Ludwigshafen (35) 88vh                                                                        |
| 710 | MaK 700083/1987    | DE502    | 1987 an BASF AG, Ludwigshafen (36) 88vh                                                                |
| 711 | MaK 700084/1987    | DE502    | 1987 an BASF AG, Ludwigshafen (37) 88vh                                                                |
| 751 | Deutz 55414/1952   | A6M517R  | 1952 an J. M. Voith GmbH, Heidenheim                                                                   |
| 754 | Deutz 56325/1956   | A8L614R  | 1956 an J. M. Voith GmbH, Heidenheim                                                                   |
| 755 | Gndr 5096/1958     |          | E. Schwenk, Zement- und Steinwerke (nicht ex DB!)                                                      |
| 757 | Gndr 4630/1956     | PL10003  | Heidelberger Zement AG, Werk Blaualt, Blaubeuren (1) 83vh                                              |
| 759 | Gndr 3241/1940     |          | A. Kessler KG, Aalen-Wasseraltingen                                                                    |

| Amtl. |                    |          |                                                                                           |
|-------|--------------------|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nr.   | Herstellerdaten    | Typ      | Betreiber                                                                                 |
| 760   | Krauss 2051/1889   | (Ct)     | Feldmühle AG, Baienfurt                                                                   |
| 762   | Gndr 5043/1958     | 190 PS   | Heidelberger Zement AG, Werk Blautal, Schelklingen 83vh                                   |
| 763   | Hen 30313/1961     | DH240    | J. M. Voith GmbH                                                                          |
| 767   | Gndr 2373/1940     | Köf I    | L. Wackler Wwe. Nachf., Göppingen-Holzheim (nicht ex DB!)                                 |
| 771   | Gndr 5080/1958     | Köf II   | 1958 an E. Schwenk, Zement- und Steinwerke, Allmendingen 83vh (nicht ex DB!)              |
| 772   | Denag 955/1958     | Kran     | E. Schwenk, Zement- und Steinwerke, Herrlingen                                            |
| 776   | O&K 25949/1960     | MV4A     | Schwäbische Zellstoff AG, Ehingen                                                         |
| 777   | Gndr 5252/1962     |          | Schwäbische Hüttenwerke GmbH, Wasseralfingen                                              |
| 782   | Essl 5284/1961     | Bern     | 1961 an Feldmühle AG, Baienfurt                                                           |
| 785   | O&K 1810/1925      |          | C. A. Leuzte Textil GmbH & Co, Donzdorf (1)                                               |
| 787   | K.-Ardelt /19..    | Kran     | Schwäbische Hüttenwerke GmbH                                                              |
| 788   | ELAG 60/1925       | Ellok    | G. Kuntze GmbH, Röhrenfabrik, Süssen                                                      |
| 793   | EMAG 10538/1936    |          | J. M. Voith GmbH, Heidenheim/ verschrottet (auch: FNr. 10530)                             |
| 795   | D.-Benz 12706/1970 | 2-Wege   | Zeppelin-Metallwerke GmbH                                                                 |
| 797   | Gndr 5428/1970     | PL10019  | Hammerwerk Fridingen GmbH                                                                 |
| 799   | D.-Benz 15913/1971 | 2-Wege   | Bosch-Siemens Hausgeräte GmbH                                                             |
| 800   | D.-Benz 17946/1972 | 2-Wege   | Bosch-Siemens Hausgeräte GmbH                                                             |
| 801   | D.-Benz 14755/1970 | 2-Wege   | E. Merkle & Co., Terrazzo- und Steinwerke                                                 |
| 802   | D.-Benz 14854/19.. | 2-Wege   | ...                                                                                       |
| 803   | Gndr 5482/1971     | D05B     | 1971 an Heidelberger Zement AG, Werk Blautal, Schelklingen 83vh                           |
| 807   | O&K 26799/1975     | MB220N   | Schwäbische Zellstoff AG, Dettingen                                                       |
| 808   | D.-Benz 12775/1970 | 2-Wege   | Wieland-Werke AG, Metallwerke                                                             |
| 809   | D.-Benz 19280/1972 | 2-Wege   | Paul Hartmann AG                                                                          |
| 810   | D.-Benz 23818/1974 | 2-Wege   | Kali Chemie AG, Kalksteinbetrieb Herrlingen                                               |
| 812   | Deutz 57788/1965   | KK140B   | Ulmer Weißkalkwerke Mühlen & Co., Blaustein                                               |
| 815   | Gndr 5111/1959     | Köf II   | R. Bonnacker, Metallwerke, Rottenacker (ex DB 322 528)                                    |
| 816   | KrMa 15413/1934    | Köf II   | 1980 an Ulmer Weißkalkwerke Mühlen & Co., Blaustein (4) (ex DB 323 980) 83vh              |
| 817   | D.-Benz 26980/1979 | 2-Wege   | Zeller & Gmelin GmbH, Mineralölraffinerie, Eislingen                                      |
| 818   | O&K 20262/1933     | Köf II   | Iveco-Magirus AG, Werk III, Ulm-Donautal (ex DB 323 907) 86vh                             |
| 819   | Zagro /1976        | R.-Gerät | Iveco-Magirus AG, Werk III, Ulm-Donautal                                                  |
| 821   | D.-Benz 83228/1981 | 2-Wege   | Bosch-Siemens Hausgeräte GmbH                                                             |
| 823   | Zagro 1349/1981    | R.-Gerät | Oerlikon-Boehringer, Maschinenfabrik                                                      |
| 824   | D.-Benz 90965/1982 | 2-Wege   | Ulmer Weißkalk GmbH & Co.                                                                 |
| 825   | KrMa 18335/1957    | ML225B   | Proctor & Gamble GmbH, Crailsheim                                                         |
| 826   | Gndr 5138/1959     | Köf II   | Schredderwerk Herbertingen, Herbertingen (ex DB 323 686) 86vh                             |
| 827   | EMAG 11384/1940    | Köf II   | 1980 an E. Schwenk, Zement- und Steinwerke, Heidenheim-Mergelstetten (ex DB 236 119) 86vh |
| 828   | Vollert 81-31/1981 | Robot    | E. Schwenk, Zement- und Steinwerke, Heidenheim-Mergelstetten                              |
| 829   | Vollert 81-30/1981 | Robot    | E. Schwenk, Zement- und Steinwerke, Heidenheim-Mergelstetten                              |
| 830   | Vollert 81-29/1981 | Robot    | E. Schwenk, Zement- und Steinwerke, Allmendingen                                          |
| 831   | Gndr 5199/1960     | Köf II   | 1984 an E. Schwenk, Allmendingen (ex DB 323 765)                                          |
| 832   | Hen 30873/1964     | DHG160   | A. Kessler KG, Schmiedewerk Alfing                                                        |
| 833   | Zagro 1322/1980    | R.-Gerät | WZ-Raiffeisen, Münsingen                                                                  |
| 834   | Zagro 5132/1978    | R.-Gerät | MTU Friedrichshafen GmbH                                                                  |
| 835   | Gndr 5113/1959     | Köf II   | Heidelberger Zement AG, Werk Blautal, Schelklingen (ex DB 322 530) 86vh                   |
| 836   | Vollert 82-111/82  | Robot    | Heidelberger Zement AG, Werk Blautal                                                      |
| 837   | D.-Benz 99103/1983 | 2-Wege   | Feldmühle AG, Baienfurt                                                                   |
| 839   | Jung 12351/1956    | R42C     | Feldmühle AG, Baienfurt                                                                   |
| 840   | D.-Benz /1958      | 2-Wege   | Gardena, Ulm                                                                              |
| 841   | D.-Benz /1989      | 2-Wege   | Bosch-Siemens, Giengen/Brenz                                                              |

Die folgende versuchsweise Auflistung gibt Lokomotiven an, die von der Systematik her ebenfalls amtlich numeriert sein müßten. Es gibt hier sicher noch jede Menge zu ergänzen ...

| Amtl. |                  |          |                                                                                          |
|-------|------------------|----------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nr.   | Herstellerdaten  | Typ      | Betreiber                                                                                |
| ?     | Breuer 1426/1939 | III      | Gebr. Heller, Nürtingen 81vh                                                             |
| ?     | Gndr 4885/1956   | Köf II   | 1987 an Bosch, Karlsruhe-Hagsfeld (ex DB 323 574)                                        |
| ?     | Gndr 4983/1956   | Köf II   | 1987 an Eisenlegierungen Handeslges., Karlsruhe (ex DB 323 590)                          |
| ?     | Deutz 56811/1957 | A4L514R  | 1957 an Salamander AG, Kornwestheim/ Stadt Kornwestheim (für Spielplatz)                 |
| ?     | Deutz 56806/1958 | A4L514R  | Rhenus WTAG, Heilbronn (1) 87vh                                                          |
| ?     | Jung 13142/1959  | Köf II   | 1987 an Pfälzische Mühlenwerke, Mannheim-Industrieafen 89vh (ex DB 323 702)              |
| ?     | Gndr 5233/1960   | 190 PS   | Heidelberger Zement AG, Werk Blautal, Blaubeuren 83vh                                    |
| ?     | KrMa 18727/1961  | ML225    | Alfred Gnida KG, Nürtingen 81vh                                                          |
| ?     | Jung 13433/1962  | RK8B     | Technische Werke Stuttgart/ 1984 verkauft                                                |
| ?     | Jung 13441/1962  | RK15B    | 1981 an Chemische Fabrik Weyl GmbH, Mannheim-Waldhof                                     |
| ?     | Diema 3328/1963  | DVL60    | 1978 an Allgaier Werke GmbH, Udingen/ 1986 an Landesverband St. Margarethen/Schweiz 89vh |
| ?     | Schöna 2912/1965 | CFL200VR | 1965 an Daimler Benz AG, Wörth/Rh. (3) 88vh                                              |
| ?     | O&K 26631/1969   | MB7N     | Rhenus WTAG, Heilbronn (2)/ 1984 verkauft                                                |
| ?     | Gndr 5483/1972   | D35B     | Wieland-Werke, Metallwerke, Ulm (M5357) 86vh                                             |
| ?     | Hen 31691/1974   | DHG700   | 1974 an Energieversorgung Schwaben, Dampfkraftw. Marbach (3) 81vh                        |

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

Ulrich Völz

## Schweden '90 - ein Reisebericht

### Växjö-Hultsfred-Västervik Järnväg AB S-577 00 Hultsfred

09.09.90/ Die von der Staatsbahn übernommene 178 km lange 891 mm-Bahn erfreut sich nach wie vor ihres Betriebes. Den fahrplanmäßigen Betrieb wickeln die ebenfalls von den SJ übernommenen Schienenbusse (Yb und Ub) ab, die in teils bis zu dreiteiligen Einheiten verkehren. Leider ist das Fahrgastaufkommen (zumindest am Stichtag) eher bescheiden.

Die MaK-Loks des Typs Tp, drei Stück befinden sich im Vereinsbesitz, stehen derzeit in Växjö im Schuppen. Sie kommen teilweise vor Arbeitszügen (im Schnitt 1x pro Woche) zum Einsatz. Es gibt immer noch Verhandlungen über die Aufnahme von Güterverkehr von Växjö zum Volvo-Werk nach Braås, was ein Einsatzgebiet für diese Loks wäre, doch sind bislang noch keine Abschlüsse erzielt worden.

Statt dessen setzen Unfälle der finanziell sicher nicht sehr schlagkräftigen Gesellschaft schwer zu: Kürzlich entgleiste ein Schotterzug und kippte um, desweiteren ist ein Triebwagen nach Getriebeüberhitzung vollständig ausgebrannt.



VHVJ (oben): Yb 897 beim Zwischenhalt in Virserum (09.09.90). Hasselfors, Stockaryd (unten): Diema 2577 und Schöma 3355 tauschen auf der Strecke ihre Züge aus (10.09.90).



Der kahle Horst berichtet, daß die Bahngesellschaft etwa seit August regelmäßigen Schülerverkehr in der Nähe von Växjö betreibt!

#### Brobyholms Torvfabrik S-570 12 Landsbro (Lannaskede Brunn)

10.09.90/ Das kleine Torfwerk arbeitet nur abends und am Wochenende, auch die Feldbahn kommt dazu zum Einsatz. Dafür ist eine (Eigenbau-?)Lok vorhanden. Es sind neben den Torfwagen noch einige (museal anmutende) Spezialwagen vorhanden.

#### Hasselfors Garden AB S-570 02 Stockaryd

10.09.90 (BE 4/88 -206-)/ Das Werk und die Bahn sind unverändert in Betrieb, auch im Lokbestand und in den Einsätzen hat es keine Veränderungen ergeben.

Diema 2577 verkehrt zwischen Werk und der Ausweiche hinter der SJ-Brücke, Schöma 3355 zwischen der Ausweiche und dem Moor, und O&K 8604 nimmt die Beladungsdienste wahr. Auch sind noch die drei Wageneinheiten (eine davon mit alten Eisenkipploren mit Innenrahmen) im Einsatz.

|   |     | Hasselfors Garden AB<br>S-570 02 Stockaryd |        | Spur : 600 mm<br>Datum: 10.09.90 |            |          |              |           |
|---|-----|--------------------------------------------|--------|----------------------------------|------------|----------|--------------|-----------|
| # | Nr. | Herstellerdaten                            | Bauart | Typ                              | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| # |     | O&K 8604/1938                              | Bdm    |                                  |            |          |              | a)        |
| # |     | Diema 2555/1962                            | Bdm    | DS 28                            | 28.0       | 4.30     |              | b)        |
| # |     | Diema 2577/1962                            | Bdm    | DS 30                            | 43.0       | 5.50     |              | c)        |
| # |     | Schöma 3355/1971                           | Bdh    | CHL 20 G                         | 42.0       | 3.50     | 20.0         | d)        |

a) = neu an SJ-Imprägnierwerk Nässjö (BYCF 27)/ 1974 an Hasselfors Garden, Stockaryd (später auch Bredaryd und Stockås, siehe BE 1/87 -14-), seit 1986/88 wieder Stockaryd  
 b) = neu an AB FÖRSÖKSTEGELBRUKET, SVEDALA/SCHWEDEN/ Basco, Oderljunga/ 1976/77 an Hasselfors Garden AB, Köpingemyr/ Hasselfors Garden AB, Stockaryd 88vh  
 c) = neu an HERMANN MÖLLER, WILHELMSHAVEN/ 01/77 an Diema/ 04/77 an Hasselfors Garden AB, Stockaryd 88vh  
 d) = neu an RÖRDAL Cementfabrik, Aalborg (510-332)/ 1981 an Hasselfors AB, Stockaryd/Schweden (Spur 600 mm) 88vh

Das Lokpersonal ist unverändert freundlich, man bekommt schnell eine Mitfahrt angeboten. Es wird sogar von einem deutschen Eisenbahnfreund erzählt, der vor etwa vier Wochen filmenderweise zwei ganze Tage an der Torfbahn zugebracht hat.

Weiterhin gab es Hinweise auf zwei ebenfalls von der Hasselfors Gården AB betriebene Werke, in denen noch mit Torfbahnen gefahren wird - eins liegt in Perstorp (Skåne), das andere in ... (Närke).

### Hällaryds Torvindustri S-570 02 Stockaryd (Hällaryd)

10.09.90 (BE 4/88 -208-)/ Auch hier sind Torffabrik und Bahn in Betrieb. Die urige Eigenbau-Lok, die drei recht moderne (baugleich Stockaryd) Torfwagen hinter sich her schleppt, läuft - man mag es von ihrem Aussehen nicht erwarten - überraschend leise. Am Werk wird die Lok abgehängt und die Wagen werden mit einer Seilzuganlage ins Torfwerksgebäude gezogen.

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

10.09.90 (BE 4/88 -209-)/ Wiederum arbeitet die Torffabrik; die direkt angeschlossene Torfbahn, Spurweite 900 mm, liegt allerdings zur Zeit still. Abseits abgestellt ist die alte Eigenbau-Lok mit Jönköping-Motor Nr. 5257.

Das Abbaugelände an der Reichsstraße 30 bei Kohult wird zur Zeit ebenfalls nicht bewirtschaftet. Die Torfballen sind gestochen, die Gleise liegen, vom Fahrzeugpark ist aber nichts zu sehen.

Es gibt allerdings ein neues Abbaugelände kurz hinter der nahegelegenen Ortschaft Spinkamålen (Wegweise von der Reichsstraße 30 aus). Dort verkehren auf recht umfangreichen Gleisanlagen die beiden modernen Lokomotiven, die schon im o.g. BE beschrieben sind. An der Endstelle der Bahn, die außer einer Aufenthaltsbude für die Arbeiter keinerlei Baulichkeiten aufweist, existieren zwei Ausweichen, eine weitere liegt direkt dahinter und dient zur Abstellung von Arbeitswagen.

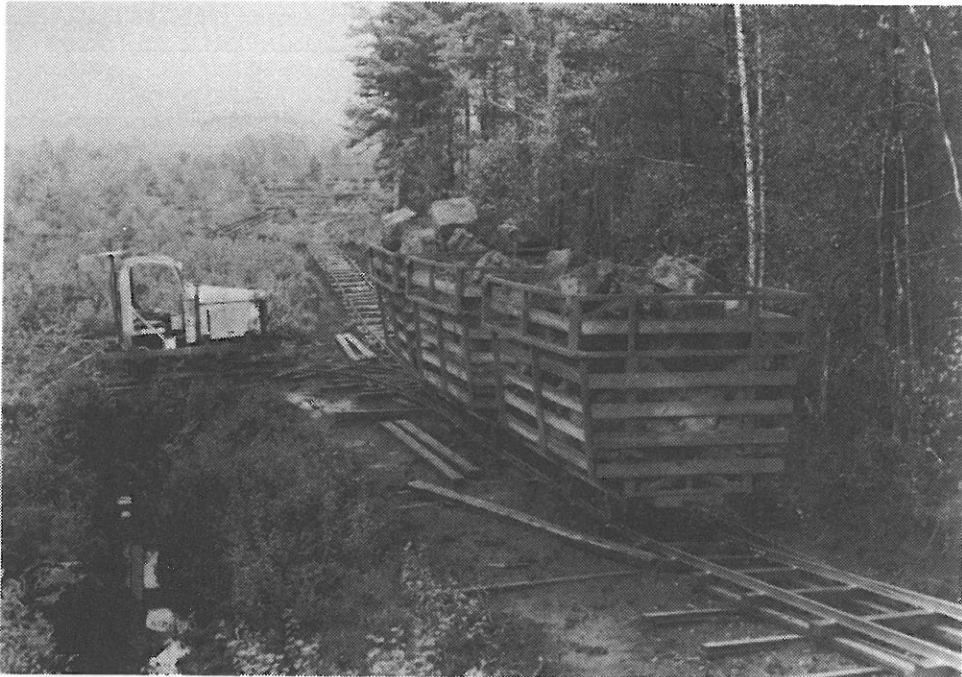
Die Torfzüge, es gibt vier Wageneinheiten à 5 Loren, werden komplett per Seilzug auf den Auflieger eines Traktorgespannes gezogen und zum Werk geschafft. Feierabend ist um 16.00 Uhr.

Bemerkenswert: An jeder Lok ist ein großer Müllsack an der Führerhausrückwand befestigt - wenn der Eisenbahnfreund also nach dem Filmwechsel die Pappschachtel loswerden will, gibt's keine Probleme!

### Österlentåg AB S-272 00 Simrishamn

11.09.90/ Die von der lokalen Bus-/Bahn-Gesellschaft im Mai 1990 erworbene MaK-Lok steht immer noch beim Zwischenhändler GIA in Ystad. Man hat mit dem Güterverkehr auf der Strecke Tomelilla-Simrishamn unter eigener Regie noch nicht begonnen. Das nette Bahnhofsmädel in Simrishamn hätte mir glatt noch eine Besichtigung der Lok in Ystad organisiert, doch waren mir weitere 40 Kilometer Fahrerei deswegen schlicht zuviel. Vielleicht nächstes Jahr ...

09.12.90 (Svenska Dagbladet 09.12.90)/ Zur Vorgeschichte muß gesagt werden, daß es durchaus zum täglichen Geschehen gehört, wenn regionale Busgesellschaften (z.B. vergleichbar mit der Autokraft in Schleswig-Holstein) Triebwagen von der Staatsbahn mieten, nachdem diese den Personenverkehr eingestellt hat. So wird z.B. im mittleren Südschweden ein mehrere hundert Kilometer umfassendes Netz von der Gesellschaft Länstrafiken (Länstågen) betrieben. Die Preise sind dabei sehr mäßig, so verlangt man im Normaltarif für 148 Kilometer (Oskarhamn-Nässjö) nur umgerechnet 21.60 DM (Vergleich SJ: umgerechnet 33.80 DM, DB: 32.00 DM - zur Ehrenrettung der SJ muß gesagt werden, daß man in



Hällaryds Torvindustri (oben): Die urige Eigenbau-Lok ist soeben "um die Ecke" gefahren und läßt nun die per Seilzug in das Entladegebäude beförderten Wagen passieren (10.09.90). Svenarums Torvprodukter, Spinkamålen (unten): Eine der beiden (fast) baugleichen Lokomotiven im Abbaugelände - beachtenswert: Der Müllsack! (10.09.90).





zahlreichen, durchaus auch attraktiven Zügen ohne weitere Formalitäten zum halben Preis fahren kann!).

Doch zurück zu Österlentåg: Was hier erstmals praktiziert wird, ist die Übernahme des Güterverkehrs durch eine Privatgesellschaft. Dazu hat die Gesellschaft eine eigene Lokomotive erworben (MaK 700015/1954, orig. 750 1C1, Spur 891 mm, neu an SJ (Tp 3514)/1965 Umbau auf 1435 mm (T23 115)/ 1977 abgestellt/ 1980 an Gullfiber AB, Söråker/ 05/90 an Österlentåg (zunächst zur Aufarbeitung an GIA, Ystad)). Diese Lok soll teilweise auch von der Svenska Sockerfabriks AB (SSA) in Köpingsbro verwendet werden. Wir erinnern uns: Noch vor einigen Jahren gab es hier eine Windhoff-"Dampflok" (124/1921). Dort wird SJ auch die Wagen übergeben, die die "neue" Lok dann weiter nach Tomellilla und Simrishamn befördern soll. Der erste Zug wird am 8. Januar 1991 verkehren, ziemlich genau ein Jahr nach der Einstellung des Güterverkehrs durch die SJ auf dieser Strecke.

Einen Rückschlag mußte die Österlentåg AB aber doch einstecken: Die Übernahme des Güterverkehrs auf der Strecke Gärsnäs-Kristianshamn wurde (zunächst?) nichts.

### Kronmull AB (Vissmosse) S-242 95 Hörby (Svensköp)

11.09.90/ Das Werk liegt an der Straße von Svensköp nach Äspinge (etwa 30 Kilometer südlich von Hässleholm). Es existiert schon mindestens seit 60 Jahren, ehemals als Brenntorffabrik, zunächst mit einer Bahn der Spurweite 600 mm. Im Jahre 1964 erfolgte die Umspurgung auf 750 mm. Heute wird der abgebaute Frästorf per Lkw zur weiteren Verarbeitung nach Sösdala gefahren.

Das unwahrscheinlich durchrationalisierte Werk ist ein Beispiel dafür, daß auch die Torfbahn ein Teil eines wirtschaftlich arbeitenden Betriebes sein kann. Man kann natürlich darüber streiten, ob der Begriff "Torfbahn" hier noch angebracht ist.

Es sind drei Lokomotiven für die 750 mm-Bahn vorhanden. Zum Einsatz kommt normalerweise die Drehgestellok sowjetischer Herkunft, eine moderne GIA-Lok steht als Reserve bereit, und ganz hinten auf dem Abstellgleis - man versicherte aber, sie würde noch fahren - steht eine alte Bergbolagen-Lok.

Die GIA-Lok war ursprünglich eine Grubenlok, hat dann einen erhöhten Führerstand bekommen und befindet sich seit drei Jahren in Svensköp.

| Kronmull AB (Vissmosse)<br>S-242 95 Hörby (Svensköp)    |     |                   |        |          | Spur : 750 mm<br>Datum: 11.09.90 |          |              |           |
|---------------------------------------------------------|-----|-------------------|--------|----------|----------------------------------|----------|--------------|-----------|
| #                                                       | Nr. | Herstellerdaten   | Bauart | Typ      | Lstg. (PS)                       | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| #                                                       | 9   | Bergbol 1652/1942 | Bdm    |          | 10                               |          |              | abg.      |
| #                                                       |     | GIA 762/1976      | Bdh    | DHS 60 W | 28                               | 3.75     |              | a)        |
| #                                                       |     | Kalinin 1033/1962 | BBdh   |          |                                  |          |              |           |
| a) neu an Bolmentunneln/ 1987 nach Umbau an Kronmull AB |     |                   |        |          |                                  |          |              |           |

Die sowjetische Lok, vierachsige, Drehgestelle, Mittelführerstand, ist vor Kurzem erheblich umgebaut worden. Sie hat jetzt einen geräuschgedämmten und klimatisierten Führerstand, der Lokführer besitzt einen modernen Sessel, wie man ihn heute in den Führerkabinen von

Bussen verwendet. Schließlich verfügt die Lok über ein hydraulisches Getriebe und kann mittels Knopfdruck auch durch Funkfernsteuerung gefahren werden.

Die Torfwagen sind ebenfalls vierachsige, verfügen über einen beiderseits abgeschrägten Boden und können mittels eines Gestänges durch Klappen beidseitig entladen werden.

Ein Zug besteht aus fünf solcher Wagen, doch reicht auch die Füllung vierer davon aus, um das Fassungsvermögen eines Lkw-Zuges (90 cbm!) zu erreichen. Der Lkw wird mittels einer beweglichen Bandanlage von einem erhöhten Kommandostand aus beladen. Das Band kann in der Längsachse des Lkw verschwenkt werden, so daß das Weiterziehen des Lkw entbehrlich wird. Ähnlich rationell geht die Entladung des Zuges vonstatten - er kann mittels einer mit Haken besetzten Kette zwischen den Gleisen im Bereich der Entladegrube bewegt werden. Die Lokomotive bleibt dabei unbesetzt. Der Hit ist jedoch die Beladung des Zuges im Moor: Durch Funkfernsteuerung vom Bagger aus wird der Zug jeweils so placiert, wie es erforderlich ist - ein ungewohntes Bild für eine Torfbahn!

Im Moor sind insgesamt 8 Kilometer Gleis verlegt. Die maximale Fahrlänge eines Zuges wird jedoch 2 Kilometer kaum erreichen. Das Personal ist überaus freundlich. Und wenn man die Gelegenheit zu einer Mitfahrt bekommt, sollte man diese unbedingt wahrnehmen - ist es doch von der Ausrüstung her fast schon eine Kleinbahnlok!

### Kronmull AB (Rönneholms Mosse) S-240 36 Stehag (Sjöholmen)

11.09.90/ Selbige Gesellschaft betreibt rund 20 Kilometer weiter westlich in Sjöholmen, zwischen Stehag und Höör, einen weiteren Torfabbau, diesmal allerdings mit angegliederter Fabrik. Die erste Torffabrik Schwedens entstand hier im Jahre 1887. Der Bahnbetrieb spielte sich auch hier zunächst auf 600 mm Spurweite ab, zunächst mit Pferden, später mit Elloks. Nach längerem Stillstand wurde die Torffabrik 1962 wiedereröffnet. Der Elektrotrieb (mit Oberleitung!) wurde aufgegeben, die Bahn auf 750 mm umgenagelt und mit Dieselloks in Betrieb genommen.

Heute gibt es zwei Loks hier, die kleinere davon wird wohl kaum eingesetzt, die größere ist vom selben Typ wie die oben schon beschriebene Drehgestellok aus der UdSSR. Auch sie wurde erst kürzlich umgebaut und ist gleich feudal ausgestattet, wie ihre Schwester in Svensköp.

| Kronmull AB (Rönneholms Mosse)<br>S-240 36 Stehag (Sjöholmen) |     |                   |        |     | Spur : 750 mm<br>Datum: 11.09.90 |          |              |           |
|---------------------------------------------------------------|-----|-------------------|--------|-----|----------------------------------|----------|--------------|-----------|
| #                                                             | Nr. | Herstellerdaten   | Bauart | Typ | Lstg. (PS)                       | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| #                                                             | 7   | Kalinin 1034/1962 | BBdh   |     |                                  |          |              |           |
| #                                                             |     | Bergbol /19..     | Bdm    |     |                                  |          |              | abg.      |

Es sind auch vierachsige Torfwagen desselben Typs wie in Svensköp vorhanden, und zwar zwei Einheiten à vier Wagen, zwei weitere stehen zur Reserve, und noch einer ist sehr weit hinten abgestellt.



Kronmull AB, Svensköp (oben): Die Kalinin-Lok 1033 hat ihren Zug ins Abbaubiet gebracht, wo er beladen wird. Beachtenswert ist der Schwellenabstand! (11.09.90). Hasselfors, Perstorp (unten): Schöma 3406 ist mit einem Schwellentiefelader auf der Strecke (12.09.90).



Die Strecke führt in einer Wendeschleife um das Werk (mit Abzweig u.a. zum Lokschuppen), verläuft dann gut einen Kilometer entlang eines Schotterweges und gabelt sich dann bei Erreichen des Abbaubietes in zwei Äste auf.

Daß es sich hier schon fast um einen echten Eisenbahnbetrieb handelt, zeigt, daß der Oberbau durchgehend auf nicht zersägten Normalspurschwellen verlegt ist (in Weichenbereichen sogar auf Lückel), und: Nach einer Entgleisung am Stichtag (der Bagger hat die Loren wieder eingesetzt) wurde der reguläre Fahrbetrieb für den Rest des Tages eingestellt und der Unfallbereich erst mal gleisbaumäßig unter die Lupe genommen.

### Hasselfors Garden AB S-284 00 Perstorp (Köpinge)

11.08.89/ Am Stichtag (Freitag allerdings) war um 12.30 Uhr mit der Mittagspause schon der Feierabend eingekehrt. Auf dem Werks Gelände fanden sich zwei Schienenfahräder (eins davon schwer mit Holz beladen) und zwei Lokomotiven.

Das Personal meinte, daß es nur diese beiden Lokomotiven gibt. Die Strecke verläßt das Werk in nördlicher Richtung und ist auf der "Esselte"-Landkarte dick eingezeichnet.

11.09.90/ Die kleine Ortschaft Köpinge liegt einige Kilometer nordöstlich von Perstorp (20 Kilometer westlich von Hässleholm). Der Torfabbau begann hier schon 1904, zunächst auch die Brenntorfherstellung, heute wird ausschließlich Torfmüll fabriziert. Eine 600 mm-Bahn bestand seit 1905 zwischen dem Werk und dem SJ-Bahnhof Perstorp. Sie war 5,5 Kilometer lang, wurde aber 1960 abgebrochen. Die erste Bahn ins Moor war 1,3/1,8 Kilometer lang, wurde 1904 errichtet, aber schon 1947 eingestellt und 1950 abgebrochen.

Die heutige Strecke existiert seit 1918, ist etwa 3 Kilometer lang (Stammstrecke, durch Felder und Wälder - landschaftlich sehr schön!) und setzt sich noch einmal rund 2 Kilometer lang im Moor fort.

Der Lokpark besteht jetzt aus zwei Schöma- und einer Ageve-Lok, ferner sind eine Schneeschleuder und zwei nunmehr abgestellte Schienenfahräder vorhanden.

| Hasselfors Garden AB<br>S-284 00 Perstorp (Köpinge)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |     |                  |        |          |            |          |              | Spur :    | 600 mm   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|------------------|--------|----------|------------|----------|--------------|-----------|----------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |     |                  |        |          |            |          |              | Datum:    | 12.09.90 |
| #                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Nr. | Herstellerdaten  | Bauart | Typ      | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |          |
| #                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |     | Ageve 421/1971   | Bdh    | DHL 15   |            | 5.00     |              | a)        |          |
| #                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |     | Schöma 3403/1972 | Bdh    | CHL 20 G | 40.0       | 3.50     | 20.0         | b)        |          |
| #                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |     | Schöma 3406/1972 | Bdh    | CHL 20 G | 40.0       | 3.50     | 20.0         | c)        |          |
| a) = Schild: Generalagent Carl Ström AB, Stockholm/ neu an Strandängler Entreprenad AB/ Hasselfors Garden, Köpinge 89vh<br>b) = neu an VIGGO BENDZ A/S, GLOSTRUP/DANEMARK/ Rördal Cementfabrik, Aalborg (510-333)/ 1981 über Händler in Brande an Hasselfors AB, Stockaryd/Schweden (Spur: 600 mm)/ Hasselfors Garden, Köpinge 89vh<br>c) = neu an VIGGO BENDZ A/S, GLOSTRUP/DANEMARK/ Rördal Cementfabrik, Aalborg (510-336)/ 1981 an Hasselfors AB, Bredaryd/Schweden (Spur 600 mm) 88vh 89vh/ Hasselfors Garden AB, Köpinge |     |                  |        |          |            |          |              |           |          |

Am Stichtag war leider nur Gleisbau angesagt (so richtig pingelig, wie bei R&B!). Dazu verkehrte Schöma 3406 - die Ageve-Lok stand zusammen mit der Schneeschleuder (und den Schienenfahrrädern) im Werk, Schöma 3406 im Moor.

Mehr zu diesem Torfwerk findet man in - Ulf Fjeld: Svenska industrimotorlok I, Svenska Järnvägsklubben, Stockholm 1974, S. 45.

### Bolmens Maskinpressade Brännmotor S-280 40 Skånes Fagerhult (Kilhult)

12.09.90/ Das sehr nahe der Ortschaft Skånes-Fagerhult (25 Kilometer nordwestlich von Hässleholm) gelegene Abbaugbiet ist recht schwer zu finden (Feldweg gegenüber der OK-Tankstelle an der E 4). Gemäß der "Werkbahnfibel" Svenska industrimotorlok I wird der gewonnene Torf für die Champignonzucht verwendet. Der Torfabbau unter der Regie der Zuckerfabrik Svenska Sockerfabriks AB (SSA) begann während des 2. Weltkrieges und erstarb schon in den 50er Jahren wieder. 1968 übernahm der heutige Eigentümer das Abbaugbiet und errichtete auch die Torfbahn wieder.

Heute sind drei Lokomotiven und eine (abgestellte?) Schneeschleuder vorhanden. In Betrieb ist nur eine (aufgearbeitete) Lok, die anderen beiden stehen auf der Seite und fahren nur gelegentlich (oder gar nicht). Es rementerten Maschinen im Moor, doch an der Verladung war niemand zu finden, den man hätte ansprechen können.

#### KURZMELDUNGEN

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

O.A. (BE 2/89 -78-)/ Die Lok 1 (O&K 26748/1972) ging an die Benteler GmbH, Werk Siegen, und war dort 1990 vorzufinden.

### Technischer Überwachungsverein 2000 Norderstedt

O.A. (Feldbahnen in SH 11/89 -43-)/ Die Henschel-Dampflok hat der TÜV von Rainer Biermann aus Meezen gekauft. Die Lok hat aber wohl nicht in Meezen gestanden.

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

O.A. (BE 1/89 -34-)/ Lok 2" ging 1987 an O&K, Dortmund-Derne (s. BE 2/88 -109- und auch in diesem Heft!). Die dreigestrichene Lok 3 (MaK 500018/1955) trug bei der Bentheimer Eisenbahn die Nummer D1 (nicht: D3).

### Zuckerfabrik Süderdithmarschen AG 2220 St. Michaelisdonn

14.08.90/ Nun hat es auch die zweite der beiden Zuckerfabriken in Schleswig-Holstein erwischt: Nachdem Schleswig mit schlechtem Beispiel vorangegangen ist, folgte nun St. Michaelisdonn. Im Dezember 1989 fuhr die hauseigene Kleinlok, die zwar nach DB aussieht, damit aber nichts zu tun hat, zum letzten Mal. Am Stichtag gab sie nicht einmal einen Muckser von sich - verständlich, denn man hat ihr außerhalb des Schuppens nur noch 10 Meter Auslauf gelassen, weiterhin sind die Gleise im Werk derart übergeteert worden, daß kein Bahnbetrieb mehr möglich ist. Die Lok soll verkauft werden.

| Zuckerfabrik Süderdithmarschen AG<br>2220 St. Michaelisdonn         |     |                  |             |           |               |             | Spur :          | 1435 mm   |
|---------------------------------------------------------------------|-----|------------------|-------------|-----------|---------------|-------------|-----------------|-----------|
|                                                                     |     |                  |             |           |               |             | Datum:          | 14.08.90  |
| #                                                                   | Nr. | Herstellerdaten  | Bau-<br>art | Typ       | Lstg.<br>(PS) | Gew.<br>(t) | Vmax.<br>(km/h) | Bemerkung |
|                                                                     | 1   | /19..            |             |           |               |             |                 | a)        |
| #                                                                   | 2   | Deutz 47120/1950 | Bdh         | A6M 517 R | 107.0         |             | 30.0            | neu, abg. |
| a) = größere Dampflok, längst nicht mehr vorhanden, Daten unbekannt |     |                  |             |           |               |             |                 |           |

Hinter der Nr. 1 verbarg sich ehemals eine größere Dampflok, die es offenbar in den Kriegsjahren nach St. Michaelisdonn verschlagen hat (es fiel der Hinweis Organisation Todt). Weitere Einzelheiten dazu waren leider nicht mehr greifbar.

### Nienburger Glas, Himly, Holscher GmbH 2362 Wahlstedt

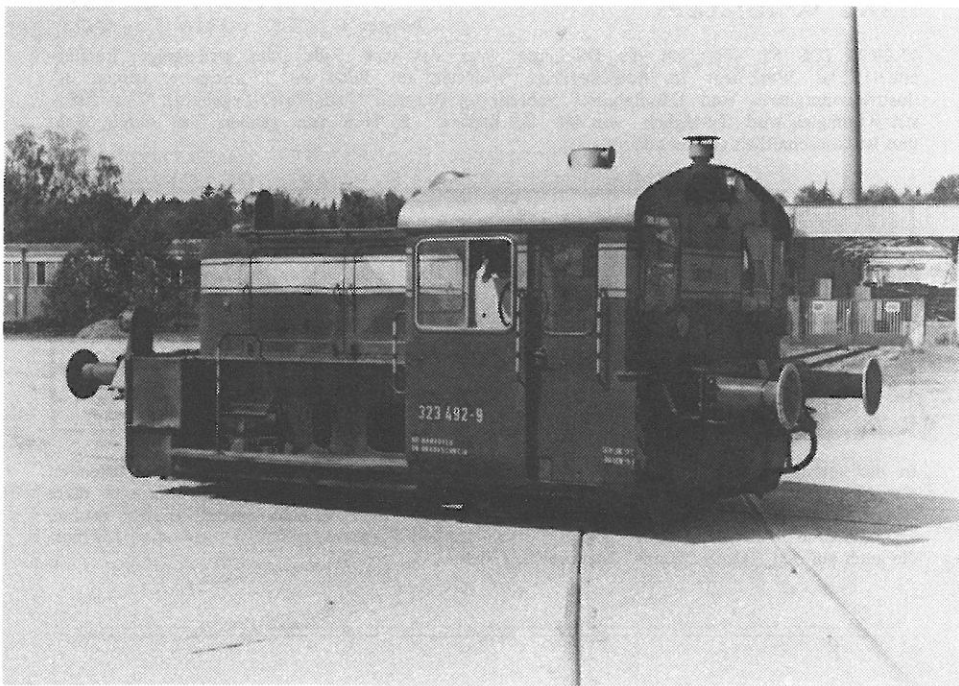
15.08.90 (DS 65 -74-; an die DS-Leute: War das eine Falle oder schlampige Recherche?!)/ Das Werk liegt im Industriegebiet Wahlstedt am Ende des 7 Kilometer langen Industriestammgleises vom DB-Bahnhof Fahrenkrug (Strecke Neumünster-Segeberg). Das Industriestammgleis wird 2x täglich von der DB bedient. Es läuft zum großen Teil durch Wald und ist landschaftlich sehr schön gelegen.

| Nienburger Glas, Himly, Holscher GmbH<br>2362 Wahlstedt                                                  |     |                  |             |           |               |             | Spur :          | 1435 mm   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|------------------|-------------|-----------|---------------|-------------|-----------------|-----------|
|                                                                                                          |     |                  |             |           |               |             | Datum:          | 15.08.90  |
| #                                                                                                        | Nr. | Herstellerdaten  | Bau-<br>art | Typ       | Lstg.<br>(PS) | Gew.<br>(t) | Vmax.<br>(km/h) | Bemerkung |
| #                                                                                                        | 1   | Deutz 55741/1954 | Bdh         | A6M 517 R | 107.0         | 16.00       | 30.0            | a)        |
| a) = neu an DB (Köf 6199/321 186/323 492/ + 30.11.88 Braunschweig 1)/ 1989 an Nienburger Glas, Wahlstedt |     |                  |             |           |               |             |                 |           |

In der Glashütte versieht seit gut einem Jahr eine ehemalige DB-Kleinlok die anfallenden Rangieraufgaben - so im Schnitt 10 Wagen pro Tag sind es schon. Vorher besorgte diese Aufgabe ein Zweibegefahrzeug, das allerdings alt war und ohnehin ersetzt werden mußte. Da entschloß man sich, lieber gleich "etwas Richtiges" anzuschaffen - und die Kleinlok, die auch auf den Namen "Emma" hört, bewährt sich!



ASB, Neustadt/Rbge.: Die flammneuen beiden Schöma-Loks 5144 (vorn) und 5143 für 900 mm varten auf bessere Zeiten! (09.03.91). Nienburger Glas, Wahlstedt (unten): Kleinlok im Werksgelände 15.08.90).



### Schleswig-Holsteinische Zucker AG 2380 Schleswig

O.A. (BE 3/88 -174-)/ Lok 2 (Hen 30583/1963, DH 240/ neu) ging im Jahre 1989 nach Italien. Damit hat auch hier der Werkbahnbetrieb ein Ende gefunden, nachdem in den letzten Jahren ohnehin keine Rüben mehr per Bahn angeliefert wurden.

12.08.90/ Die ehemalige Lok 1 (Hen 29776/1959, DH 240/ neu) fuhr am Stichtag in Museumsdiensten der FSF zwischen Kappeln und Süderbrarup. Sie ist jetzt rot lackiert, trägt aber erfreulicherweise weiterhin die Anschriften der Zuckerfabrik.

### Ernst Boie GmbH, Mineralöl, Flüssiggas 2400 Lübeck

O.A. (BE 1/90 -131-)/ Des Rätsels Lösung: Die Kleinlok (Deutz 33277) wurde am 25.09.39 bestellt und am 28.06.41 an die DRG geliefert.

### Hans Lehmann, Lehmannkai II 2400 Lübeck 14 (Herrenwyk)

28.08.90 (BE 1/90 -133-)/ Die ex DB-Kleinlok 323 455 (O&K 20376/1934) ist inzwischen verschwunden. Sie wurde an die Firma Feuerfeste Erzeugnisse, Lübeck, verkauft - pikanterweise brannte jedoch diese Firma ab, kurz nachdem die Lok dort eingetroffen war. Ob sie das Inferno in irgendeiner Weise überlebt hat, ist nicht bekannt.

### Neue Metallhüttenwerke Lübeck GmbH 2400 Lübeck 14 (Herrenwyk)

O.A. (BE 1/90 -133-)/ Lok 4<sup>2</sup> hat die richtige Fabriknummer 19403, Baujahr 1969. Die Dampflok 1<sup>1</sup> hieß bei Ablieferung "Resi", die Fabriknummer der Dampflok 1<sup>2</sup> lautet richtig 25050, die Dampflok 2<sup>1</sup> hieß bei der Ablieferung "Susi", die Lok 3<sup>1</sup> war von 1909 bis 1941 auf der Metallhütte eingesetzt, die Lok 5<sup>1</sup> ist die ehemalige Lok 3 der Prenzlauer Kreisbahn, Lok 6<sup>1</sup> wurde ein Jahr später als angegeben (nämlich 1888), und dann auch noch mit einer Achse weniger (Bn2t) gebaut, Lok 6<sup>2</sup> war bis spätestens 1962 im Einsatz, Lok 7<sup>1</sup> ist die ehemalige Lok 4 der Prenzlauer Kreisbahn, Lok 9<sup>1</sup> erhielt bei Ablieferung zunächst die Betriebsnummer 3<sup>2</sup>, überdies ist sie vom Typ KDL 4 --- das war's schon ...

24.01.91/ Die Firma ist nun endgültig vom Teller gesprungen. Daher wurden am Stichtag auch die letzten drei vorhandenen Loks 1, 2 und 10 versteigert - an wen, das ist (noch) nicht bekannt.

Die frühere Lok 4 (KrMa 19304/1966) ging übrigens am 01.11.85 an das Profilwerk Schwerte der Hoesch Hohenlimburg AG, trägt dort die Nr. 1 und wurde zumindest 1987 dort auch gesehen.

### J. H. Bachmann (ex Paul Klembt) 2800 Bremen (Industriehafen)

O.A. (BE 2/90 -201-)/ Die Fabriknummer der Diema-Lok muß richtig lauten 3291. Unter 3219 wurde ein GT10/2 geliefert, der sich heute im Besitz des Industriebaneklubben, Hedehusene/Dänemark befindet.

### Bremer Lagerhaus-Gesellschaft 2800 Bremen (Industriehafen)

14.03.70 (BE 1/90 -136-) Neben den drei Elloks 1-3 (Busch/SSW 1102-04/1916) war am Stichtag noch eine O&K-Diesellok vorhanden (FNr. 21621, Typ 3D), über deren Verbleib es bislang keine Hinweise gibt.

### Louis Krages GmbH & Co. KG 2800 Bremen (Industriehafen)

O.A. (BE 1/90 -138-, DS 64 -70-)/ Bei der Dampfspeicherlok handelt es sich um die Lok Hohenzollern 4005/1922, welche 1955 an die BASF, Ludwigshafen, verkauft wurde, später an die Aral gelangte und heute der DGEG gehört und in Neustadt/Wstr. auf den Namen "Oma" hört. In der Drehscheibe kann man noch von einer Demag-Lok lesen (2807/1941, ML 55, ex Kupferhütte Duisburg, bis ca. 1970 bei Krages, Verbleib unbekannt), bevor die Jung-Lok im Jahre 1970 bei Krages erschien.

### Schwartauer Werke GmbH & Co. KG 2407 Bad Schwartau

28.08.90 (BE 6/85 -20-)/ Außer den Nuß-fit- und Marmeladengläsern auf dem morgendlichen Frühstückstisch kann der Eisenbahnfreund von dieser Firma nichts mehr erwarten, denn der Gleisanschluß ist abgebaut worden, nachdem die Lok (Deutz 16288/1936, OME 117 R) schon 1987/88 in den Besitz des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde übergewechselt ist.

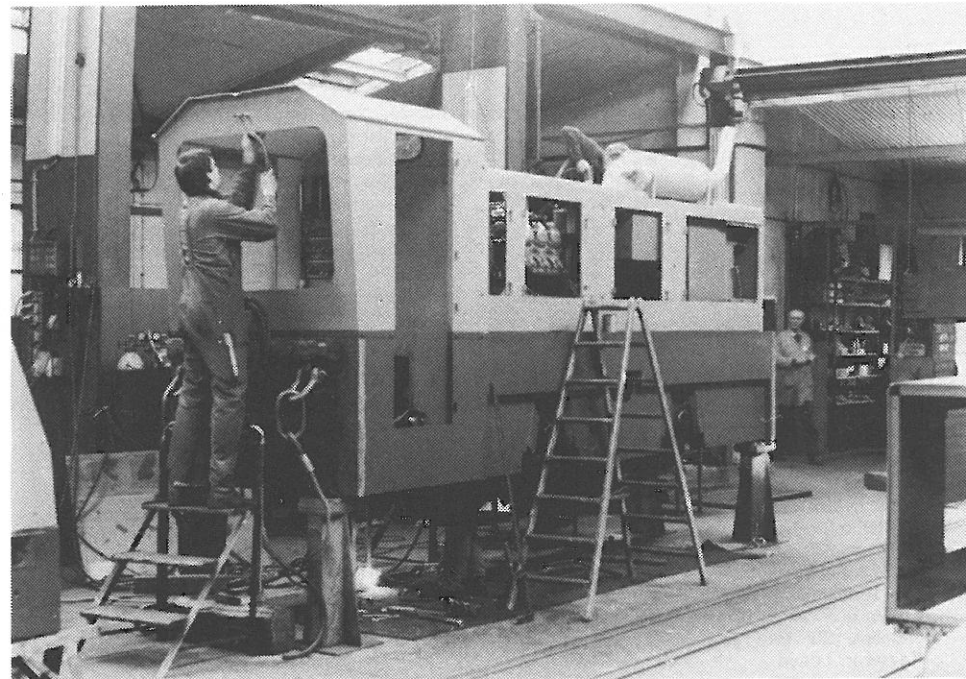
### Diema Diepholzer Maschinenfabrik 2840 Diepholz

08.03.91/ Erwartungsgemäß brachte ein Blick in die Endmontagehalle und die umliegenden Gebäude einige interessante Dinge ans Tageslicht.

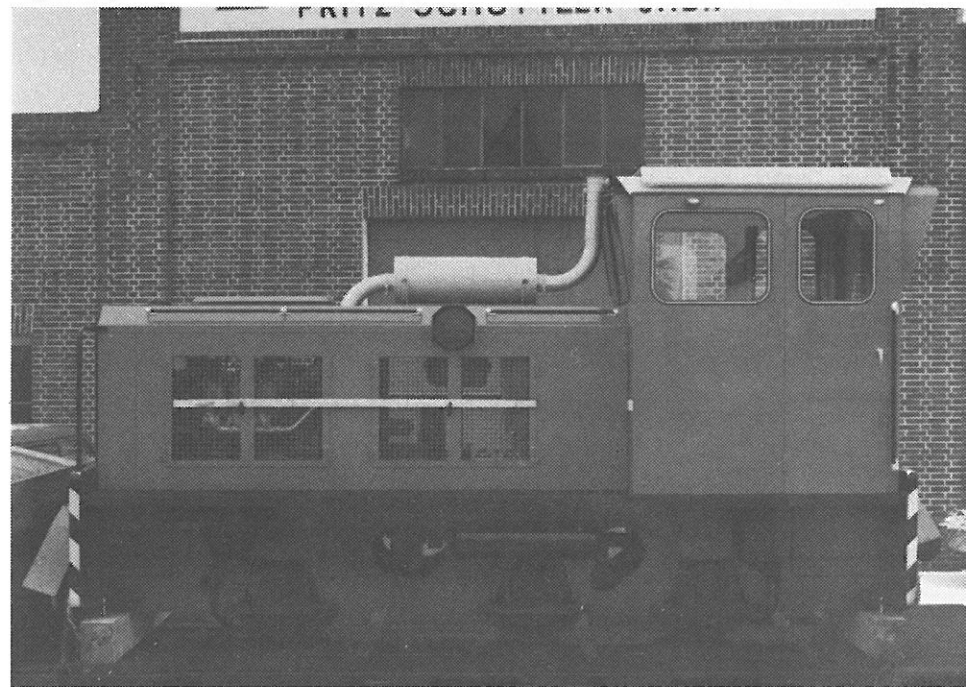
Fast fertiggestellt waren sieben kleine Elektroloks für einen Bergbaubetrieb in Bolivien. Die Fertigung von Fahrdrähtlokomotiven wurde neu in das Lieferprogramm aufgenommen, nachdem Diema bereits 1983 durch einen Auftrag von der Ruhrkohle ins Geschäft der Akkuloks eingestiegen ist.

Fahrdrähtlokomotiven werden in denselben Leistungsklassen angeboten wie Dieselloks auch. Die hier genannten Maschinen sind allerdings die kleinsten dieser Reihe. Sie tragen die Typenbezeichnung DEFL 20 (Diema-Elektro-Feldbahn-Lokomotive), leisten 6,2 kW und bringen 2 t auf die Waage. Die sehr flachen Lokomotiven tragen keine Führerhausüberdachung und weisen auf ihrem Vorbau einen Rollenstromabnehmer (!) auf. Insgesamt wird für diesen Besteller eine Serie von 34 Lokomotiven unterschiedlicher Typen gefertigt. Die Aufteilung ergibt sich wie folgt:

- 11 Stück DEFL 20 , FNr. 5107-5117
- 2 Stück DEFL 30 , FNr. 5118-5119
- 1 Stück DEFL 60 , FNr. 5120
- 3 Stück DEFL 75 , FNr. 5121-5123
- 3 Stück DEFL 75/1, FNr. 5136-5138
- 1 Stück DEFL 60/1, FNr. 5150
- 2 Stück DEFL 30/1, FNr. 5151-5152
- 11 Stück DEFL 20/1, FNr. 5153-5163



Diema, Diepholz: An Diema 5146 für Hürlimann wird fleißig gewerkelt (oben, 08.03.91). Unten ist hingegen eine dreiaxlige dieselhydraulische Schmalspurlok (DFL 200/1.2d, Leistung 184 kW, Dienstgewicht 18 t, Vmax 30 km/h) für Zuckerrohrplantagen in Ägypten auf dem Wege zur Verschiffung abgebildet (Werkfoto Diema).



Desweiteren wurden zwei größere Schmalspurloks für ein Zementwerk in der Schweiz montiert. Die erste Maschine befand sich kurz vor der Fertigstellung, die zweite noch im Rohbau. Hier wird moderne Technik zum Einsatz kommen, denn es ist geplant, die von diesen Zügen beförderten Wagen vollautomatisch zu beladen. Dies soll mittels Sensoren geschehen, die die genaue Position der Wagen abtasten, das Förderband steuern und dafür sorgen, daß bei Erreichen des gewünschten Schüttkegels im Wagen die Lok den gesamten Zug mit einer Geschwindigkeit von 2 Metern pro Minute vorwärtsbewegt. Der Lokführer hat mit dem ganzen Vorgang nichts mehr zu tun – er soll im Zweizugbetrieb lediglich den Leerzug zur Beladung bringen und dann in den in der Zwischenzeit beladenen zweiten Zug umsteigen.

Zu guter Letzt erhalten die beiden Züge jeweils noch einen Steuerwagen, von dem aus ebenfalls die Lok bedient werden kann. Auch die beiden Steuerwagen werden bei Diema gebaut.

Als dritte Baugruppe waren noch zwei Grubendieselloks nach älterem Baumuster (mit mechanischem Getriebe) in der Fertigung. Solche Lokomotiven, technisch etwa einer DS 28 entsprechend, werden gern von Betreibern gewünscht, die sich mit dem heute allgemein üblichen hydrostatischen Antrieb nicht anfreunden möchten: Zu groß sind doch manchmal die Umstellungsschwierigkeiten, und so wird halt auf bereits bewährte und bekannte Technik zurückgegriffen.

Die Rohbauhalle brachte noch zwei weitere Neuigkeiten: Vom Rahmen und den Grundaufbauten her waren zwei weitere Lokomotiven in Fertigung, nämlich eine größere Schmalspurdiesellok für eine Ziegelei in Belgien, sowie eine kleinere Maschine für die Hüttenwerke Kayser in Lünen.

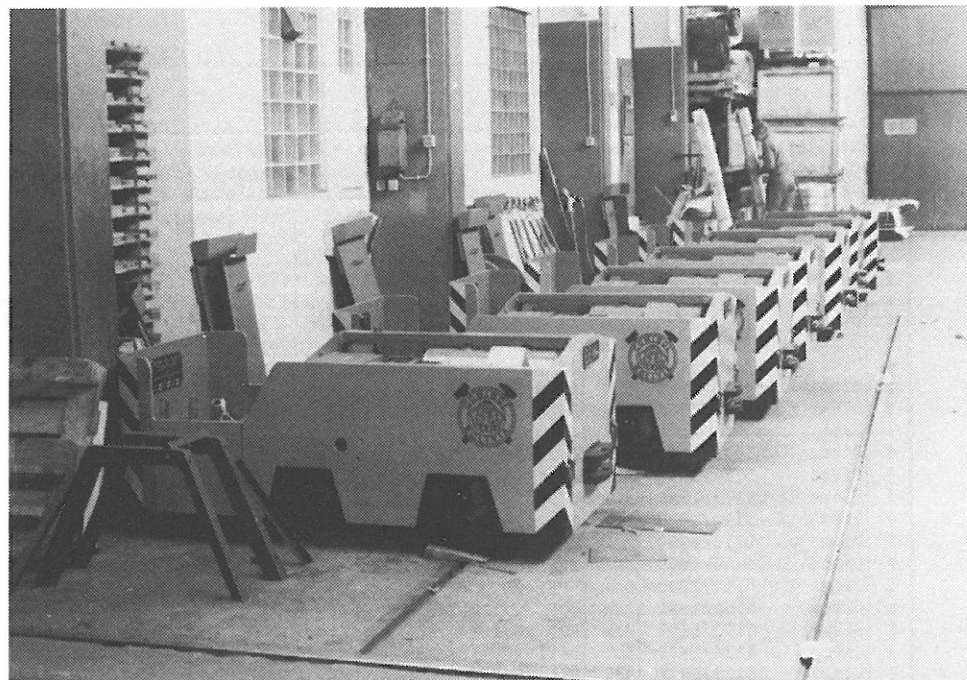
Dieses Hüttenwerk verfügt neben einer normalspurigen Diema-Lok auch über eine Handvoll Schmalspurloks aus diesem Hause. Die erste dieser Schmalspurloks ging bereits 1977 dorthin, doch aufgrund des harten Einsatzes im Stahlwerk werden die Loks vergleichsweise schnell abgeschrieben. Sie und einige Schwestern wurden bereits gegen entsprechende Neulieferungen vom Hersteller zurückgenommen, generalüberholt und an neue Interessenten weiterverkauft. Für eines der nächsten Hefte bereiten wir einen ausführlichen Artikel über die Hüttenwerke Kayser vor, in dem ausführlich über den dortigen Bahnbetrieb und die Lokomotiven berichtet wird.

Auf dem Bereich Generalüberholungen tat sich zur Zeit nichts, doch waren Teile einiger Gebrauchtlomotiven im Werk vorzufinden: Zunächst eine normalspurige Deutz-Lok, die im Tausch gegen die bereits in einer früheren Ausgabe erwähnte V20 der Britischen Rheinarmee nach Diepholz kam, sich aber nachträglich als Schrott erwies und am Stichtag bereits teilweise zerlegt war – weiterhin die normalspurige Diema 3012, teilweise auseinandergelassen – dann eine hellblaue Ruhrthaler-Lok (Nr. 21), die gegen die Lieferung einer Diema-Lok an die Mannesmannröhren-Werke AG in Mülheim in Zahlung übernommen wurde und verschrottet werden soll – sowie Rahmen mit Aufbauten weiterer Feldbahnloks.

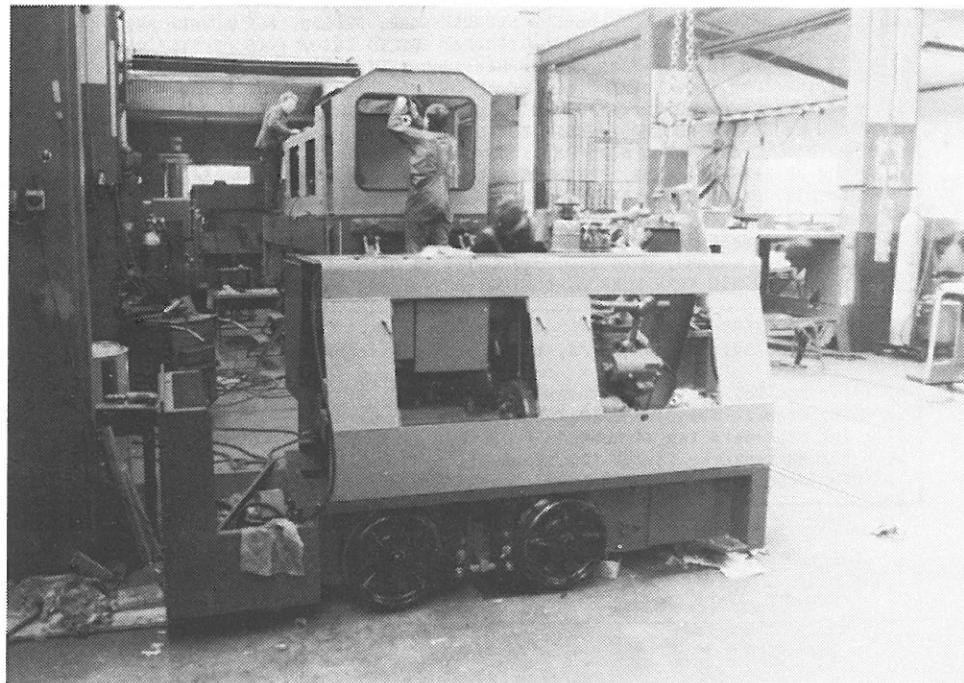
Bei dieser Gelegenheit: Wer weiß mehr zum Verbleib der Diema-Loks 2671 und 2672 (zuletzt Kieswerk Schulte & Bruns, Kalkar-Wissel, dort zumindest 1986 noch vorhanden)?

Für die hilfreiche Unterstützung bei der Erstellung dieses Artikel geht ein herzliches Dankeschön an Herrn Benzien.

Abschließend fassen wir die am Stichtag bei Diema vorhandenen Loks in einer Übersicht zusammen:



Diema, Diepholz: Ganz vorn in der Reihe der nahezu fertiggestellten Eloks für Comibol steht Diema 5113 (oben) – unten sind noch einmal Diema 5146 für Hürlmann (im Hintergrund) und eine der beiden Grubenloks für die Türkei zu sehen (08.03.91).



| Diema Diepholzer Maschinenfabrik<br>2840 Diepholz |                 |            |        |             |           |           | Spur : div.<br>Stand: 08.03.1991 |                 |
|---------------------------------------------------|-----------------|------------|--------|-------------|-----------|-----------|----------------------------------|-----------------|
| #                                                 | Herstellerdaten |            | Bauart | Typ         | Spur (mm) | Lstg. (+) | Gew. (t)                         | Bemerkungen     |
| #                                                 | Deutz           | 26130/1939 | Bdm    | A4M 420 R   | 1435      | 110       | 25                               | a)              |
| #                                                 | Ruhr            | 3064/1954  | Cdm    |             | 785       |           |                                  | b)              |
| #                                                 | Diema           | 2242/1959  | Bdm    | DS 14       | 500       | 15        | 2.8                              | c)              |
| #                                                 | Diema           | 2252/1959  | Bdm    | DS 14       | 500       | 15        | 2.8                              | d)              |
| #                                                 | Diema           | 2409/1961  | Bdm    | DS 20       | 600       | 28        | 3.5                              | e)              |
| #                                                 | Diema           | 2858/1966  | Bdh    | DS 40/1     | 600       | 45        | 6.5                              | f)              |
| #                                                 | Diema           | 3012/1968  | Bdh    | DVL 60      | 1435      | 83        | 12                               | g)              |
| #                                                 | Diema           | 5111/1990  | Bo     | DEFL 20     | *         | 6.2       | 2                                | h) für Bolivien |
| #                                                 | Diema           | 5112/1990  | Bo     | DEFL 20     | *         | 6.2       | 2                                | h) für Bolivien |
| #                                                 | Diema           | 5113/1990  | Bo     | DEFL 20     | *         | 6.2       | 2                                | h) für Bolivien |
| #                                                 | Diema           | 5114/1990  | Bo     | DEFL 20     | *         | 6.2       | 2                                | h) für Bolivien |
| #                                                 | Diema           | 5115/1990  | Bo     | DEFL 20     | *         | 6.2       | 2                                | h) für Bolivien |
| #                                                 | Diema           | 5116/1990  | Bo     | DEFL 20     | *         | 6.2       | 2                                | h) für Bolivien |
| #                                                 | Diema           | 5117/1990  | Bo     | DEFL 20     | *         | 6.2       | 2                                | h) für Bolivien |
| #                                                 | Diema           | 5131/1991  | Bdm    | DGL 30/1.1  | 600       | 16.5      | 3.5                              | für Türkei      |
| #                                                 | Diema           | 5132/1991  | Bdm    | DGL 30/1.1  | 600       | 16.5      | 3.5                              | für Türkei      |
| #                                                 | Diema           | 5134/1991  | Bo     | DETL 30     | 480       | 10        | 4                                | i) für Österr.  |
| #                                                 | Diema           | 5139/1991  | Bdh    | DFL 75/2.0  | 600       | 84        | 10                               | j) für Belgien  |
| #                                                 | Diema           | 5144/1991  | Bdh    | DTL 60/1.2  | 600       | 54        | 8                                | für Tunesien    |
| #                                                 | Diema           | 5145/1991  | Bdh    | DFL 30/1.7  | 600       | 40        | 6                                | k) für Kayser   |
| #                                                 | Diema           | 5146/1991  | Bdh    | DFL 150/1.2 | 750       | 164       | 20                               | l) für Schweiz  |
| #                                                 | Diema           | 5147/1991  | Bdh    | DFL 150/1.2 | 750       | 164       | 20                               | l) für Schweiz  |

a) = neu an BESCHAFFUNGSSTELLE FÜR FLUGHAFENBAU, BERLIN, FÜR ACHMER BEI BRAMSCHKE/ Wilhelmshavener Vorortbahn/ DB (Kö 6040/ + 16. 5.51)/ Werklok AW Harburg (2)/ 1967 an Meppen-Haselünner Eisenbahn (D04)/ 1986 an Museumsbahn Paderborn/ Diema 88vh

b) = Mannesmannröhren-Werke AG, Mülheim/Ruhr (21)/ 12/89 an Diema

c) = neu an HEINR. WOHLERS, NESSE BEI BREMERHAVEN/ Elbklinker Horwege & Rathje, Drochtersen 82vh 88vh/ 05/89 an Diema

d) = neu an ZIEGELEI RAMM, FREIBURG/NIEDERELBE/ Elbklinker Horwege & Rathje, Drochtersen 82vh 88vh/ 05/89 an Diema 89vh

e) = neu an F. J. WOLF, TONBERGBAU, WIRGES/WW., Leuterod 88vh/ 10/90 an Diema

f) = neu an JOHANN ITSCHERT SÖHNE KG, VALLENDAR/RHEIN/ Agrob, St. Augustin (5)/ 1981 an FWM, Oekoven (29)/ 04/89 an Diema

g) = neu an CHEMIE-WERK RUHRÖL, BOTTROP-BOY/ Diema

\*) = Spur 500/600 mm  
+) = Leistung bei Altloks in PS, bei Neubauloks in kW

h) = für Comibol Bolivia/Bolivien (kompl. Serie: 5107-5117)  
i) = für Österr. Salinen AG (Salzbergbau Altaussee)/Österreich  
j) = für Scheeders van Kerchove's Verenigde Fabriken (St. Niklaas)/Belgien  
k) = für Hüttenwerke Kayser AG, Lünen  
l) = für Zementfabrik Hürlimann (Brunnen)/Schweiz

### Vereinigte Tanklager- und Transportmittel 2803 Weyhe (Kirchweyhe)

O.A. (BE 1/90 -142-)/ Die Eintragungen in den Spalten "Gew." und "Vmax." sind auszu-tauschen.

### Weserport Umschlagsgesellschaft mbH 2850 Bremerhaven

O.A. (BE 1/90 -144-)/ Die Lok 24 (Hen 31524/1971) ist für Klöckner, Werk Duisburg, gebaut worden.

### Torf. Jeddelloh II, Hermann Ravensburg 2905 Edeweicht (Jeddelloh)

O.A. (BE 2/90 -193-)/ Die alte Diema-Lok 847 kam 1983 zum Torfwerk Jeddelloh II.

26.04.91/ Das Torfwerk ist im März dieses Jahres niedergebrannt. Dem ist neben den Verarbeitungsanlagen auch eine der Eigenbau-Loks zum Opfer gefallen. Ansonsten sind noch alle bekannten Loks vorhanden, einschließlich des Gerippes der Schöma 1030. Nach dem Brand ist zwar schon wieder gefahren worden, viel wird sich nach Angaben eines Anliegers aber hier wohl nicht mehr tun.

### Torf. gr. Holthaus & Fortmann 2906 Wardenburg (Südmoslesfehn)

O.A. (BE 2/90 -190-)/ Im Mai 1982 gab es hier noch eine andere Diema-Lok: 2693/1964, DL 6, 8 PS, 1.15 t; neu an JOSEF STAUDACHER, WITTENHAUSEN/GRÜNZBACH/ Xaver Fröhlich/ 08/80 an Diema/ 09/80 an Holthaus & Fortmann, Südmoslesfehn 81vh 87vh, ab 1987: Lohne-Kroge 87vh 90vh.

Die komplette Geschichte der Diema 2865 lautet: neu an Dyckerhoff & Widmann, Mannheim/ Hausmann, Wiesbaden (Eisenbahnfreund) 85vh/ 1986 an Holthaus & Fortmann.

### Torf. Walter Sevin KG 2908 Friesoythe (Edewechterdamm)

O.A. (BE 2/90 -194-)/ Zumindest 1985 fuhr hier noch Gmdr 2770/1939, 15/18 PS, die nach 1981 vom seinerzeit abgebrannten Torfwerk Meyer aus Sedelsberg übernommen wurde.

### Torf. Bley 2909 Bösel (Aumühlen)

05.04.91 (BE 2/90 -190-)/ Die Situation ist unverändert, nur sind die feldbahnmäßigen Reste im Laufe der Jahre weiter vergammelt. Teile des Abbaubereiches werden mit einer Sandauflage offenbar rekultiviert.

Die Henschel-Lok ist vom Typ DG26, leistet 30 PS und lief vormalig beim Torfwerk Lü-bke, Fermesand.

### Moor- und Fehnmuseum 2914 BarBel (Elisabethfehn)

29.05.90/ Das Museum beherbergt drei Lokomotiven: Dampflokomotive "Katharina" (O&K 5179/1911, ex B. & G. Vocke, Aurich-Sandhorst, 1987 an Moormuseum/ Diesellokomotive Deutz 19686/1937, ex Carl Deilmann, Börgermoor, 1989 an Moormuseum/ Diesellokomotive Karl Möhle, Edewecht (mit Deutz-Motor MAH 916, Nr. 1255177), ex Torfw. Coners, Elisabethfehn/ 1986 an Moormuseum. Die drei Loks stehen allesamt im Freigelände des Museums und können dort neben etlichen, alten Torfmaschinen und einem Torfkahn bewundert werden.

### Städtische Häfen Hannover Continental Gummiwerke AG 3000 Hannover 21 (Stöcken)

O.A. (BE 2/89 -85-)/ Lok 780 (Deutz 46740/1947, A6M 517 R) ging schon 1984 an die Museums-Eisenbahn Minden (V1), Lok 782 (Schöma 2438/1961, CFL 150 DBR) im Jahre 1987 an die Dampfbahn-Betriebsges. Hildesheim.

### Wolff Walsrode AG 3036 Bomlitz

30.11.90/ Der Personenverkehr auf der Werkbahn bzw. auf dem anschließenden DB-Abchnitt zwischen Bomlitz und Walsrode endet im Juni 1991. Der letzte Personenzug wird am 1. Juni 1991 um 13.42 Uhr ab Walsrode nach Bomlitz verkehren. Der Güterverkehr bleibt natürlich erhalten.

### ASB Erdenwerke Helmut Aurenz GmbH 3046 Wietendorf (Lührsbockel)

O.A. (BE 2/90 -214-, DS 68 -71-)/ Aus der Drehscheibe möchten wir noch eine O&K-Lok (10126/1939, RL I C, neu an Torfwerke Mulmshorn, Rotenburg/Hann. (- K. Meiners-Torfwerk)/ 1949 an Torfw. K. Meiners, Lührsbockel/ ASB Erdenwerke, Lührsbockel/ Verbleib unbekannt) abschreiben. Die Lok wurde noch zu Anfang der 70er Jahre von der R&B-Betriebsgesellschaft fotografisch in Lührsbockel erfaßt (... stimmt doch Edmund, oder?), dann aber 1977 verschrottet.

Nochwas zur Drehscheibe: Die Schöma-Lok 490/1940 kann mit gutem Gewissen gestrichen werden, wenn man bedenkt, daß es sich um eine 60 PS/8 t-Lok handelt - wo man doch schon mit der lediglich 4,6 t schweren Deutz-Lok Probleme hat ...

Ein Gerät mit Stromag-Getriebe (235/1961) hat es auch noch gegeben. Das verschwand 1982 nach unbekannt.

### ASB Erdenwerke Helmut Aurenz GmbH 3057 Neustadt/Rbge.

13.12.90 (BE 2/90 -218-)/ Bemerkenswerte Dinge geschehen im Toten Moor bei Neustadt/Rbge.: Etwa zur Jahresmitte 1990 hat man damit begonnen, einen Teil der nördlichen Straße nach Mardorf verlegten 600 mm-Gleise aufzunehmen, den morastigen Untergrund auszubaggern und mit Schotter aufzufüllen. Mitte August hat man erstaunlicherweise neben einigen der 600 mm-Gleise auch solche der Spurweite 900 mm ausgelegt. Bei dem 900 mm-Gleis - große Stapel lagen auch noch an der Verarbeitungsanlage - handelt es sich

um fabrikneues Material. Die Gleisjoche haben eine Länge von 9 Metern auf 10 Schwellen. Die Schienen sind S18 nach DIN 5901, die Schwellen DS9 nach DIN 5904. Die Weichen weisen ebenfalls eine Baulänge von 9 Metern auf, haben Stellhebel mit Federrückstellung. Das auffindbare Rollmaterial bestand aus zwei Zachsigen Flachwagen aus verschweißten U-Profilen, einem Zachsigen Torfwagen mit Blechwänden und einem 4achsigen Torfwagen mit gefederten Radsätzen, ebenfalls mit Blechwänden.

Diese Aktivitäten geschahen allerdings ohne Baugenehmigung, so daß die Bauarbeiten am 28.09.90 kurzerhand gestoppt wurden man die Baustelle versiegelte. Das Thema wird jetzt vor Gericht behandelt. Nachdem der Fall vom Obergericht in Lüneburg entschieden war, mußte ASB die Baugenehmigung nachreichen und Zwangsgelder in Höhe von 30000 DM bezahlen.

Zu alledem muß gesagt werden, daß es massive Einsprüche von Umweltschützern gegen den Torfabbau im Toten Moor gibt - deswegen kommen wohl auch Eisenbahnfreunde hier nicht so recht zum Zuge. Zwar wird seit 1907 im Toten Moor industriell Torf gewonnen, doch werden seit 1981 keine weiteren Abbaugenehmigungen mehr erteilt - bestehende Abbaugenehmigungen reichen allerdings bis weit über das Jahr 2000 hinaus.

Es bleibt abzuwarten, wie sich die Querelen über die neue 900 mm-Bahn entwickeln werden. Zwei fabrikneue Lokomotiven sind schon avisiert, neue Wagen wird es dann wohl auch geben.

09.03.91/ Hier hat - erkennbar am blanken Streckengleis - die Saison wieder angefangen - vorerst allerdings nur auf 600 mm-Spurweite. Die 900 mm-Bahn, deren großzügiger Neuaufbau im vergangenen Jahr mit umfangreichen Gründungsmaßnahmen, Dammschüttungen und dem Verlegen etwa gut eines Kilometers Strecke begann, liegt seit September vergangenen Jahres weiterhin auf Eis. Die Baustelle ist nach wie vor versiegelt, es wurde nicht mehr weitergearbeitet. So warten bemerkenswerte Gleisstapel, die beiden Blechkastenloren und seit Kurzem sogar zwei Lokomotiven, alles fabrikneu (!), auf bessere Zeiten.

Ein an der Straße nach Mardorf eingebauter dreischiebiger Bahnübergang dokumentiert, daß man auch vor hat(te), das südlich dieser Straße gelegene Abaugebiet (ehemals Dyckerhoff) auf breiter Spur zu erreichen.

Die Schöma-Loks 735 und 789 tragen - unter alten Lackschichten noch erkennbar - früher die Nummern 53 und 59. Es liegt durchaus die Vermutung nahe, daß beide Loks diese Numerierungen in Neudorf-Platendorf erhalten haben. Dabei stören nicht einmal die unterschiedlichen Eigentümer, wenn man die Institution der Interessenten-Transportbahn in Betracht zieht.

Und noch eine Unebenheit ist jetzt endgültig geklärt: Da die gelbe (neue) Lok 5 definitiv die Fabriknummer 4366 trägt, kann es sich bei der grünen, modernen Schöma-Lok im Werk Lührsbockel nur um die FNr. 4346 handeln (so steht's auch im LV - warum haben wir das eigentlich nicht von Anfang an geglaubt?). Die Lokliste in BE 2/90 -217- ist entsprechend zu korrigieren.

Schon längere Zeit abgestellt im Lokschuppen auf der Südseite der Straße nach Mardorf waren sechs ältere Loks, zum größten Teil aus Dyckerhoff'schen Beständen (2, 6, 11 alt, 12, 13 und Schöma 717), sowie ein modernerer Dregestell-Personenwagen. Ein separater Teil des Schuppens verbarg noch zwei weitere Eigenbau-Loks (3 und 19) und einen Feuerwehr-Kastenwagen auf Schienen.

Die Lokliste gibt den aktuellen Wissensstand auf:



| ASB Erdenwerke Helmut Aurenz<br>3057 Neustadt/Rbge. |     |                   |             |              |               | Spur : 600 mm<br>Datum: 09.03.91 |                 |           |
|-----------------------------------------------------|-----|-------------------|-------------|--------------|---------------|----------------------------------|-----------------|-----------|
| #                                                   | Nr. | Herstellerdaten   | Bau-<br>art | Typ          | Lstg.<br>(PS) | Gew.<br>(t)                      | Vmax.<br>(km/h) | Bemerkung |
| #                                                   |     | Schöma 717/1943   | Bdm         | GAS BB (FBB) | 25.0          | 3.75                             |                 | a)        |
| #                                                   |     | Schöma 735/1944   | Bdm         | GAS GF2M115  | 25.0          | 3.75                             |                 | b)        |
| #                                                   | 2   | Schöma 789/1947   | Bdm         |              | 20.0          | 3.75                             |                 | c)        |
| #                                                   | 3   | Eigenbau 001/1976 | .dm         | DAKI         | 12.5          |                                  |                 | d)        |
| (#)                                                 | 3   | Schöma 4347/1979  | Bdh         | CHL 20 G     | 40.0          | 3.00                             | 15.0            | e)        |
| #                                                   | 4   | Schöma 4345/1979  | Bdh         | CHL 20 G     | 40.0          | 3.00                             | 15.0            | f)        |
| #                                                   | 5   | Schöma 795/1947   | Bdm         |              | 12.0          | 2.20                             |                 | g)        |
| #                                                   | 5   | Schöma 4366/1980  | Bdh         | CHL 20 G     | 40.0          | 3.00                             | 15.0            | h)        |
| #                                                   | 6   | Schöma /19..      | Bdm         |              |               |                                  |                 | i)        |
| #                                                   | 8   | Schöma 4509/1982  | Bdh         | CHL 20 G     | 47.0          | 3.00                             | 15.0            | j)        |
| #                                                   | 9   | Schöma 628/1942   | Bdm         | GAS BB (FBB) | 25.0          | 3.00                             |                 | k)        |
| (#)                                                 | 9   | Schöma 4510/1982  | Bdh         | CHL 20 G     | 40.0          | 3.00                             | 15.0            | l)        |
| (#)                                                 | 10  | Schöma 4456/1983  | Bdh         | CHL 20 G     | 47.0          | 3.00                             | 15.0            | m)        |
| #                                                   | 11  | O&K 25084/1951    | Bdm         | MV 0         | 18.0          | 2.90                             | 10.4            | n)        |
| #                                                   | 11  | Schöma 4457/1983  | Bdh         | CHL 20 G     | 47.0          | 3.00                             | 15.0            | o)        |
| #                                                   | 12  | Schöma 744/1944   | Bdm         | GAS BB       | 25.0          | 2.75                             |                 | p)        |
| #                                                   | 13  | Schöma 753/1946   | Bdm         | GAS BB (FBB) | 25.0          | 2.80                             |                 | q)        |
| #                                                   | 19  | Eigenbau /19..    | .dm         |              |               |                                  |                 | r)        |
|                                                     |     |                   |             |              |               | Spur : 900 mm                    |                 |           |
| #                                                   |     | Schöma 5143/1991  | Bdh         | CHL 30 G     | 63.0          | 6.00                             |                 | s)        |
| #                                                   |     | Schöma 5144/1991  | Bdh         | CHL 30 G     | 63.0          | 6.00                             |                 | s)        |

(#) = nicht am Stichtag gesehen, sehr wahrscheinlich aber vorhanden

a) = neu an MOORVERWERTUNGSGES. NEUSTADT/RBGE. (SPUR 650 MM)/ ASB Erdenwerke Helmut Aurenz, Neustadt/Rbge. (Spur 600 mm) 80vh 91vh  
b) = neu an L. HORNBURG, TORFW., NEUDORF-PLATENDORF/ ASB Erdenwerke Helmut Aurenz, Neustadt/Rbge. 80vh 81vh/ 1981/82 an Werk Lührsbockel 82vh 89vh  
c) = neu an KREISVERWALTUNG BURGDORF/HAN./ TORFW. EMIL LIEDTKE, NEUDORF-PLATENDORF/ ASB Erdenwerke Helmut Aurenz, Neustadt/Rbge. 77vh 80vh (2) 88vh 91vh  
d) = Torfw. Eduard Dyckerhoff, Poggenhagen (3) 80vh/ ASB Erdenwerke Helmut Aurenz, Neustadt/Rbge. (3) 91vh  
e) = neu an ASB ERDENWERKE HELMUT AURENZ, WERK NEUSTADT (3) 80vh 82vh  
f) = neu an ASB ERDENWERKE HELMUT AURENZ, WERK NEUSTADT (4) 80vh 91vh  
g) = neu an RICHARD SCHURKAS/ EDUARD DYCKERHOFF GMBH, POGGENHAGEN (5) 80vh/ 01/82 AN ASB ERDENWERKE, NEUSTADT/RBGE./ 1988 an Werk Lührsbockel (5) 89vh  
h) = neu an ASB ERDENWERKE HELMUT AURENZ, Neustadt/Rbge. (5) 91vh  
i) = Torfw. Eduard Dyckerhoff, Poggenhagen (6) 80vh/ ASB Erdenwerke Helmut Aurenz, Neustadt/Rbge. (6) 91vh  
j) = neu an ASB ERDENWERKE HELMUT AURENZ, Neustadt/Rbge. (8) 91vh  
k) = neu an TURBA-TORFINDUSTRIE GMBH, BREMEN/ ASB Erdenwerke Helmut Aurenz, Neustadt/Rbge. (9)/ 1980 an Werk Lührsbockel (9) 81vh 82vh/ vor 1987 verschwunden



ASB, Neustadt/Rbge.: Das solide verlegte 900 mm-Gleis (oben, Volker Preine) ... endet durch höheren Beschluß unerwartet (unten, 09.03.91).



|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| ASB Erdenwerke Helmut Aurenz<br>3057 Neustadt/Rbge.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Spur : 600 mm<br>Datum: 09.03.91 |
| <p>l) = neu an ASB ERDENWERKE HELMUT AURENZ, WERK 3, SOLTAU-LÜHRSBOCKEL, Neustadt (9) 82vh</p> <p>m) = neu an ASB ERDENWERKE HELMUT AURENZ, NEUSTADT (10) 88vh</p> <p>n) = neu an NEUFELDER TON- UND BETONWERK GMBH, NEUFELDE BEZ. HAMBURG/Wilh. Diekmann, Hamburg/ 1965/66 über Eilers, Hamburg, an Eduard Dyckerhoff, Poggenhagen (11) 80vh/ ASB Erdenwerke, Neustadt/Rbge. (11) 91vh</p> <p>o) = neu an ASB ERDENWERKE HELMUT AURENZ, NEUSTADT/Rbge. (11) 91vh</p> <p>p) = neu an Torfw. EDUARD DYCKERHOFF, POGGENHAGEN (1) 80vh/ 1981 an ASB Erdenwerke, Helmut Aurenz, Neustadt/Rbge. (12) 88vh 91vh</p> <p>q) = neu an Torfw. EDUARD DYCKERHOFF, POGGENHAGEN (2) 80vh/ ASB Erdenwerke Helmut Aurenz, Neustadt/Rbge. (13) 91vh</p> <p>r) = (Eigenbau auf Traktorbasis) Torfw. Eduard Dyckerhoff, Poggenhagen/ ASB Erdenwerke Helmut Aurenz, Neustadt/Rbge. (19) 91vh</p> <p>s) = neu an ASB ERDENWERKE, NEUSTADT/RBGE. 91vh</p> |                                  |

#### Staatsbad Nenndorf 3052 Bad Nenndorf / 3055 Hagenburg

26.08.90 (BE 2/90 -214-)/ Seit Juni 1989 haben sich in Hagenburg einige Änderungen ergeben. Zunächst wurde das alte Abbaugelände aufgegeben und die dorthin führenden Gleise aufgenommen. Dann hat man das durch den Lokschuppen führende Gleis um ca. 250 Meter verlängert, an seinem Ende eine 180 Grad-Kurve eingebaut und das Gleis bis dorthin weiterverlegt, wo früher die Strecke zum alten Abbaugelände verlief.

Als Ersatz für die durchgerosteten 0.75 cbm-Mulden wurden 10 fabrikneue 1.0 cbm-Mulden beschafft, die aber etwas länger ausgefallen sind und deshalb nicht auf die alten Fahrgestelle passen. Daher wurde ein Fahrgestell provisorisch durch eingeschweißte U-Profile verlängert; es schien aber wegen seines nunmehr zu großen Achsstandes nicht mehr durch die Kurven zu passen und steht nun neben den 9 nutzlosen fabrikneuen Mulden. Schilda läßt grüßen! Red.: Gewisse Parallelen zeigen sich zu einer Lieferung Loren, die man der Quarzsandgrube Kläden vor nicht allzu langer Zeit beschert (das liegt in den FNL, Nähe Salzwedel) hatte: Die ebenfalls fabrikneuen Loren verrosteten jetzt, weil man sich mit der Spurweite um lediglich 30 Zentimeter vertan hat (900 statt 600 mm)!

#### Glasfabrik Heye 3063 Obernkirchen

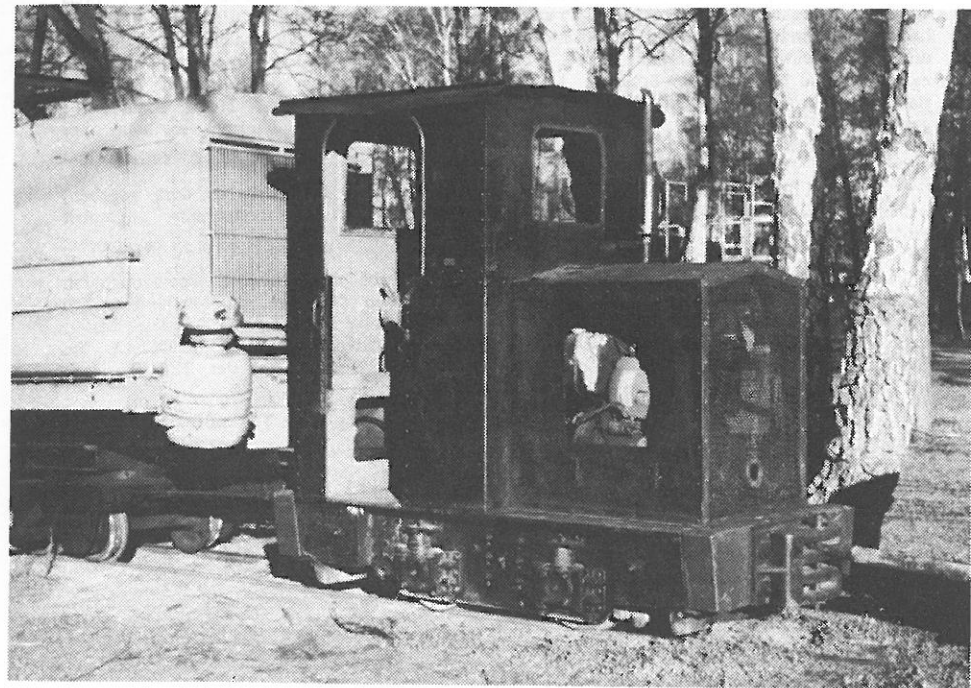
O.A. (BE 2/90 -218-)/ Es sind noch die beiden LV-Loks O&K 25010/1949, MD 2 A, 600 mm, und O&K 25207/1951, MD 2 B, 500 mm nachzuschieben. Die Spurweitenangabe der 25010 ist vielleicht ein Dreckfuhrer? Jedenfalls sind diese Loks ein Hinweis darauf, daß nach Inbetriebnahme der Regelspurbahn das 500 mm-Gleisnetz im Werk beibehalten wurde.

#### Ziegelei Bergmeier 3163 Sehnde 15 (Gretenberg)

O.A. (BE 2/89 -90-)/ Letzter Absatz muß heißen: "Im März 1984 zeigte sich ..." - sonst stimmt der Rest nicht!



Moormuseum Elisabethfehn (oben): Deutz 19686 ist hier Ausstellungsstück - im Hintergrund erkennbar ist die Dampflok "Katharina" (29.05.90). Erdölmuseum Wietze: Auch die Budich-Lok (x894) ist nicht mehr im aktiven Dienst (Volker Preine).



### Nienburger Glas, Himly, Holscher GmbH 3070 Nienburg

16.07.90 (BE 1/90 -151-)/ Die ältere Jung-Lok (11559/1952, RK 20 B) ist inzwischen in den Bestand der Dampfisenbahn Weserbergland in Rinteln übergegangen und trägt dort die Bezeichnung V 13. Die jüngere Jung-Lok (13634/1963, RK 8 B) ist 1988/89 über Duisburg (Zwischenhändler?) nach Afrika verschifft worden. In Nienburg verbleibt nunmehr die ex DB 323 575, die übrigens 128 PS (nicht 117) auf die Schiene bringt.

Die im Große-Kleinlokbuch neben der ex DB 323 575 dem Werk Nienburg zugeordnete ex DB 323 492 ist von vornherein an das Werk Wahlstedt gegangen.

O.A./ Die Lok 2 (DWK 664/1940, 160 B) ist nicht an die Wehrmacht, sondern an die Sprengstoffwerke Berlin AG geliefert worden (Red.: die demnach ja säckeweise DWK-Loks bekommen haben müßte - wo sind die alle denn gelaufen???) und kam dann an die IVG Waldkraiburg als Nr. 1.

Und noch eine Schmalspurlok ist nachzuschieben: Eine B-Motorlok der Daimler-Motor-Comp. (nicht: Maschinenfabrik Esslingen, wie in manchen Quellen), ca. 1890 gebaut, Motor-Nr. 104, Spur 600 mm, Leistung 5,5 PS, ging neu an das Nienburger Glaswerk, 1918 an Daimler-Benz zurück und steht aufgearbeitet im Daimler-Benz-Werksmuseum in Stuttgart-Untertürkheim.

### Erdölmuseum 3109 Wietze

O.A. (BE 2/88 -106-)/ Seit Ende 1989 bereichert eine weitere Lokomotive die Gesellschaft der Deutz-Lok und des Schienenkulis. Es handelt sich um eine Esco-Lokomotive (= Smo-schwer bzw. Budich), FNr. x894, Typ DLxx, Spur 600 mm. Sie besitzt einen Austauschmotor von Hatz mit einer Leistung von 20 PS. Ein kleines Metallschild an der Führerhauswand weist die Preussag-Inventarnummer 10479 auf und gibt damit einen Hinweis auf die Vorgeschichte der Lok: Die Preussag bzw. BEB (Gewerkschaft Brigitta & Elwerath) hatte die Maschine nebst einigen Flachloren (eine davon ist ebenfalls nach Wietze gelangt) und einer Seilwinde (Eisenwerk Wülfel, Hannover-Wülfel; jetzt auch in Wietze) in einem morastigen Tal bei Salzgitter-Broistedt bis ca. 1989 im Einsatz, um die Rohre der dort installierten Förderpumpen mit Hilfe der Winde auswechseln zu können. Heute erlauben es geschotterte Wege, die im Frühjahr 1990 noch einen recht neuen Eindruck machten, dies mit Straßenfahrzeugen zu erledigen.

Die zweite Lok, die ehemals in Broistedt lief (genau zwei Loks hat es dort gegeben) scheint ebenfalls erhalten zu sein. Wir berichten, sobald uns die Fabriknummer zugespielt wird ...

01.01.91/ Edmunds Kurz-Tour endete vor der nun nicht mehr einfach überspringbaren Umzäunung des Erdölmuseums. Neuigkeiten zu dem oben Gesagten sind außerdem: Die Deutz-Lok (33033/1940, MLH 332 G) ist nicht mehr hier (sondern wo?), statt dessen steht jetzt die "Dicke Berta" hier. Diese trägt die Fabrikdaten Schöma 1653/1955, LO 36, und fungierte als solche bzw. als Lok 20 (zumindest 09/89 noch) bei der BEB Betriebs-gesellschaft (Brigitta & Elwerath) in Rühlermoor.

### Rütgerswerke AG 3150 Peine (Wolterf)

O.A. (BE 1/90 -152-)/ Die Deutz-Lok (18444/1937, OMZ 117 F) ist die frühere Lok 1 der Langeooger Inselbahn und hatte schon immer Meterspur - die 4 cm Spurerweiterung wird sie sich auf den ausgeleiteten Rütgers-Gleisen zugezogen haben (Red.: ... hat sie nicht, denn sie ist hier nie zum Einsatz gekommen! Die Bundesbahn hat schuld!).

### Kali + Salz AG, Werk Salzdettfurth 3202 Bad Salzdettfurth

O.A. (BE 2/90 -220-)/ Auch hier ließ sich noch eine LV-Lok ausfindig machen: O&K 25846/1958, MV 6 B, 1435 mm, ging neu hierher und trug die Betr.-Nr. 1 - ihr Verbleib hingegen liegt im Dunkeln.

### Schwickert 3256 Coppenbrügge (Marienau)

O.A. (BE 1/90 -152-)/ Der richtige Name der Firma ist Schwickert, nicht Schwichert. Es handelt sich tatsächlich um die im o.g. BE bereits als Vermutung abgedruckte Lokomotive. Herr Schwickert ist ein Sammler alter technischer Geräte und hat sich aufgrund dessen auch diese Lok zugelegt.

### Nordharzer Zucker AG, Werk Baddeckenstedt 3326 Baddeckenstedt

.87 (BE 1/90 -153-)/ Lok 3 (Ruhr 2719) leistet 36 PS und ist abgestellt. Lok 1 (O&K 25147/1952) war am Stichtag in Schladen im Einsatz.

04.05.87/ Vorhanden waren O&K 25147/1952, Deutz 55862/1954 und O&K 26062/1960, letztere noch in DB-rot. Die Ruhrthaler-Lok (2719) war angeblich nach Bad Harzburg verkauft.

22.01.91/ Es laufen hier die Loks 1 (O&K 25147/1952) und 3 (O&K 26062/1960, ex DB). Die Lok 2 (Deutz 55862/1954) ist wieder an das Werk Schladen zurückgegangen. Die ehemalige Lok 3 (Ruhr 2719) steht jetzt als Spielplatzlok in Vienenburg an der Osterwiecker Straße.

### Dörentruper Sand- und Thonwerke GmbH 3332 Grasleben

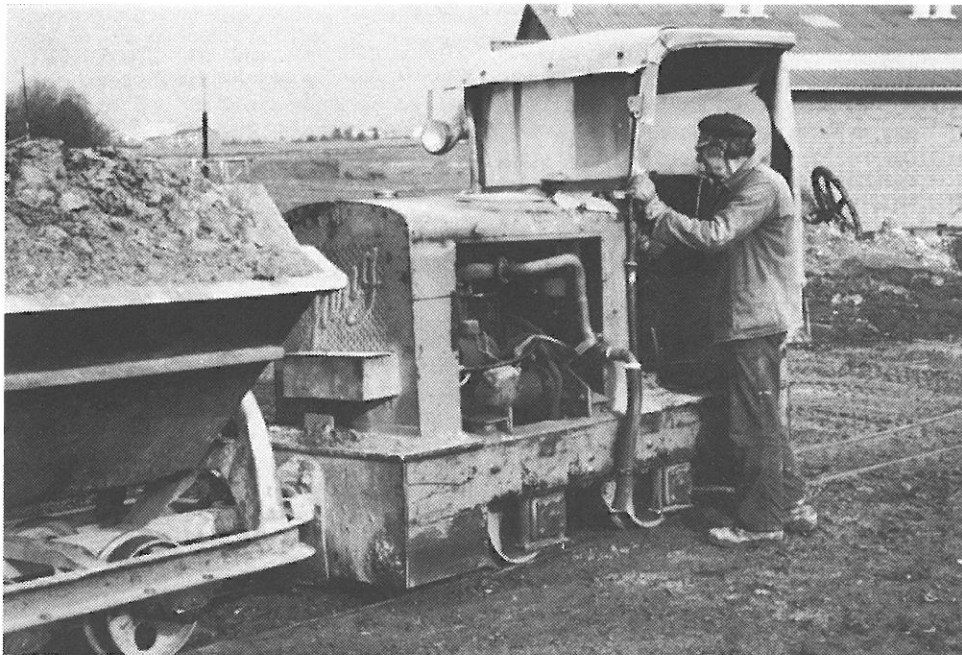
01.08.89 (BE 2/88 -107-)/ Bei der MaK-Lok handelt es sich um die 220070/1961, 240 B, neu an Krupp Stahlwerke Südwestfalen, Werk Niederschelden (5), die 1978 nach Dörentrup gelangte.

### Ziegelwerk Hente & Spies GmbH 3405 Rosdorf

22.05.90 (BE 1/89 -47-)/ Im Laufe des Jahres 1989 wurde entschieden, den Betrieb des Werkes nicht wieder aufzunehmen, sondern lediglich den abgebagerten Ton zu verkaufen. Die Abfuhr erfolgt mit Lkw bei trockenem Wetter.



Hente & Spies, Rosdorf (oben): Henschel 2008/1948 mit Diema-Hydraulikkipper (02.11.79, Horst Kühnhackl). Friedrich Meurer, Rosdorf (unten): Jung 8383 in der Nähe des Werkes (02.11.79, Horst Kühnhackl).



Im Juni 1989 ging Diema 2684/1964, DS 14, 16 PS, 2,8 t (Daten in BE 1/89 bitte korrigieren!) in den Besitz der Interessengemeinschaft Feldbahn, Rosdorf, über (dort Nr. 5). Die beiden anderen Diema-Loks 2385 und 2501 wurden im Dezember 1989 an ein "Torfwerk bei Bremen" (Turba?) verkauft, bis zum Stichtag hat man sie allerdings noch nicht abgeholt.

Im Frühjahr 1990 erfolgte schließlich der letzte Abbau der Gleisanlagen. Die Hydraulikkipper warten weiterhin auf einen Interessenten (Edmund, Dein Einsatz!).

Die im BE 1/89 für die Drege-Lok angegebene Fabriknummer 5305 muß in 5205 geändert werden.

03.05.78/ Neben Henschel 2008 existierte bis etwa Ende 1977 noch eine zweite baugleiche Maschine (2170/1952). Diese zwei Maschinen besorgten - jeweils mit einem Diema-Hydraulikkipper gekuppelt - den gesamten Rohstoff-Transport von der Grube bis zum Produktionsgebäude. Die Züge verkehrten gleichzeitig und fuhren fast immer im Sichtabstand. Die Entladehalle war mittels einer Weiche zweigleisig ausgeführt und die Züge standen bei der Entladung nebeneinander. Der leere Zug wurde geschoben. Laut Lieferschein ist Henschel 2170 am 04.11.52 wohl neu an Hente & Spies geliefert worden. Henschel 2008 ist auf dem Schein als "unrepariert zurück" aufgeführt.

Am Stichtag war die 2008 schon mit einer Diema-Lok aus Westerode zusammen im Einsatz (... stammt denn die andere tatsächlich auch aus Westerode?). Die 2170 war bereits unter Zurückgewinnung von Ersatzteilen verschrottet worden. Im Mai 1980 wurde auch die 2008 abgestellt, nachdem die Diema-Lok der Stadtwerke Essen eingetroffen war.

Henschel 2008 ging am 14.08.80 in fahrbereitem Zustand in den Bestand der "K & K-Feldbahn" über (dort Nr. 8).

### Ziegelwerk Friedrich Meurer 3405 Rosdorf

O.A. (BE 1/89 -47-)/ Die zweite Jung-Lok trug die Fabriknummer 7127 und war bereits frühzeitig (06/73) zum Ersatzteilsponder verkommen. 05/78: Laut Chef ist vor Jahren eine alte, aber betriebsbereite Lok verschrottet worden, bei der der Fahrer mitten im Kühlwasser saß! (gemeint ist sicherlich, daß der Fahrersitz vom Kühlwasser umgeben war). Desweiteren hatte so eine Art Schienenkuli existiert ... Die Spurweite betrug hier - soweit's noch nicht gesagt wurde - 500 mm.

### Grundig AG 4000 Düsseldorf

O.A. (DB-Kundenbrief 8/1975 -123-)/ Anlässlich der Fertigstellung eines Großlagers für Rundfunk- und Fernsehgeräte in Düsseldorf wird im vorgenannten DB-Kundenbrief berichtet. Dazu wurde auch ein neuer Gleisanschluß in Betrieb genommen. Während die von den Herstellungsbetrieben des Unternehmens bezogenen Güter früher mit dem Lkw angebracht wurden, können die hochwertigen Geräte jetzt unmittelbar über den neuen Gleisanschluß und die neu errichteten Entladerampen direkt in das Lager geschafft werden.

Ein illustrierendes Foto zeigt eine kleine Deutz-Lok, Typ A2L 514 R, mit einigen Güterwagen am Haken. Wer kennt diese Lok? Ist sie heute noch dort vorhanden?

### Newag 4200 Oberhausen 12

O.A. (BE 2/89 -95-, SmB 3/90 -3-)/ Die Fabriknummer der Moyses-Lok muß 3516 (nicht: 3517) lauten - die Loktype ist CN 54 EE 500 D. Die Lok traf am 8. Juni 1990 in Südschweden ein und sollte danach zu ihren neuen Besitzer (Gullfiber AB, Söråker), etliche hundert Kilometer weiter nordwärts, geschafft werden.

Die O&K-Lok (26127/1961, MV 6) ging schon 1985 an Newag.

### Eisenbau Krämer 4350 Recklinghausen

18.08.89 (BE 4/88 -226-)/ The old Henschel diesel (26141/1956, DH 110) was scrapped last year, dafür war im Jahre 1988 als Neuzugang die Lok 2876 KrMa 19273/1966 zu verzeichnen. Ihr vorheriger Einsatzort war die BMW AG, Dingolfing. Der Breuer-Lokomotor (3017/1949, V) ist unverändert vorhanden.

### Warendorfer Hartsteinw. Schröder & Kottrup 4410 Warendorf

01.03.90 (BE 1/90 -155-)/ Der Feldbahnbetrieb ist eingestellt, im Jahre 1990 ist hier noch kein Zug gefahren. Die letzte Einsatzlok (Schöma 3268/1970, CFL 60 DZ) ist noch abgestellt vorhanden, die letzte Reservelok ist allerdings schon verkauft worden und steht jetzt auf dem Lagerplatz der Händlerfirma Vorholt & Schega in Haltern. Für 7000 Eisen gibt man sie wohl her.

Ebenfalls auf dem Halterner Lagerplatz steht die Normalpurlok Deutz 26050/1940, A6M 220 R, ex Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Werk Köln-Kalk (vgl. BE 3/87 -163- und 4/87 -235-). Bevor sie aber noch einmal woanders brummen wird, müssen 20000 Eisen über den Tisch gehen. Fotografieren kann man sie dort allerdings recht gut - und vor allem kostenlos!

### Ziegelwerk Bernhard Schüring 4423 Gescher

01.08.90 (BE 1/87 -50-)/ Noch eine eingestellte Feldbahn! Der letzte Betriebstag war hier der 27.07.90. Der Käufer des gesamten Feldbahnmaterials ist (wahrscheinlich, nicht 100 %ig sicher) das Torfwerk Johannes Dues, Düsovit, in Twist.

### Wintershall AG, Erdölraffinerie Salzbergen 4442 Salzbergen

31.12.89 (BE 4/85 -34-)/ Die Kleinlok (BMAG 10633/1937, Bdh, LDE 80) existiert nun als Lok 2 ("Moritz") beim Freundeskreis für Eisenbahnen e.V. in Münster. Beim gleichen Verein gibt es schon seit 1983 die Lok 1 ("Max")(Deutz 55683/1953, Cdm, A8M 517 R), zuerst im Einsatz bei der Oberpostdirektion Köln, seit 1965 bei den Westdeutschen Quarzwerken in Haltern-Sythen.

### Wintershall AG, Erdölraffinerie Emsland 4450 Lingen (Holthausen)

O.A. (BE 6/83 -3-)/ Den damals schon avisierten Neukauf einer Diesellok hat man inzwischen vollzogen: Man entschied sich für eine Gmeinder-Lok, FNr. 5668, Typ D 60 C-Ex, geliefert am 5. Dezember 1986.

04.04.91/ Die oben beschriebene Gmdr-Lok trägt die Nummer 7 und macht sich gern rangierenderweise an der Werksausfahrt zu schaffen. Ferner sind noch zwei weitere Dieselloks (wohl Deutz 57145 und 57854) in Reserve vorhanden. Die Dampfspeicherloks sind nicht mehr da. Eine soll "ganz wech" sein, die andere noch irgendwo zur Aufarbeitung in Lingen weilen, um später in der Umgegend als Denkmal "weiterzuleben".

### Vinter Torfindustrie, Th. Sellmann 4553 Neuenkirchen (Vinte)

29.05.89/ Das kleine, beschauliche Torfwerk verfügt nach wie vor über eine kleine Torfbahn mit einer Länge von rund 2 Kilometern. Die Strecke kreuzt dabei direkt am Werk die Straße von Mettingen nach Neuenkirchen, darüber hinaus noch einmal kurz vor dem Abbaubereich die Straße nach Rothertshausen. Dazwischen ist die Strecke sehr reizvoll.

Es existiert als einziges Triebfahrzeug eine Diema-Lok, die den Verkehr mit zwei Zügen à rund 5 Loren bewältigt. Das Abbaubereich liegt direkt links der Straße nach Rothertshausen.

| Vinter Torfindustrie, Th. Sellmann<br>4553 Neuenkirchen-Vinte |     |                 |        |      |            |          | Spur :       | 600 mm     |
|---------------------------------------------------------------|-----|-----------------|--------|------|------------|----------|--------------|------------|
|                                                               |     |                 |        |      |            |          | Stand:       | 29.05.1989 |
| #                                                             | Nr. | Herstellerdaten | Bauart | Typ  | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung  |
| #                                                             | oNr | Diema 1646/1954 | Bdm    | DL 8 | 10         |          |              | neu        |

O.A./ Nach neuesten Informationen ist das Werk (und die Bahn) stillgelegt worden. Den Fuhrpark und das Gleismaterial hat die Gemeinde Neuenkirchen übernommen, man weiß jedoch noch nicht so genau, wie es weitergehen soll. Der jetzige Torfwerksbesitzer strebt jedenfalls den Abriß der Fabrik an, da für das altertümliche Gebäude eine hohe Feuerversicherung erforderlich ist.

### Benteler AG 4790 Paderborn (Schloß Neuhaus)

O.A. (BE 1/90 -125-)/ Die Achsfolge Bde für die Lok 1 traf bei der Ablieferung zu, heute ist es eine ganz normale Bdh. Die Lok 3 (Jung 14039/1968) ist vom Typ RK 14 B und bringt 14 Tonnen auf die Waage. Die beiden O&K-Typen MV3 und MV6B haben ein hydraulisches Getriebe (also Bdh). O&K 25772/1957 ist als Lok 3 im Werk Lingen im Einsatz, gehört also nicht in diese Liste.

### Orenstein & Koppel 4600 Dortmund 14 (Derne)

08.09.90 (BE 2/88 -109-)/ Es sind am Stichtag drei O&K-Loks vorhanden gewesen, die O&K 25728 bereits seit beinahe 10 Jahren, die O&K 26742 auch schon recht zugewuchert. Ferner sind noch zwei Loks aufgeführt, die früher (= heute nicht mehr) in dieser Reparaturwerkstatt weilten.

| Orenstein & Koppel AG, Reparaturwerkstatt<br>4600 Dortmund-Derne |     | Spur : 1435 mm<br>Datum: 08.09.90 |        |           |            |          |              |           |
|------------------------------------------------------------------|-----|-----------------------------------|--------|-----------|------------|----------|--------------|-----------|
| #                                                                | Nr. | Herstellerdaten                   | Bauart | Typ       | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| #                                                                |     | O&K 25728/1957                    | Bdm    | MV 2 A    | 40.0       | 10.00    |              | a)        |
| #                                                                |     | O&K 26678/1970                    | Bdh    | MB 9 N    | 250.0      | 32.00    | 32.0         | b)        |
| #                                                                |     | O&K 26742/1973                    | Bdh    | MB 170 N  | 170.0      | 26.00    |              | d)        |
|                                                                  |     | O&K 25888/1959                    | Bdm    | MV 6 B    |            | 24.00    |              | c)        |
|                                                                  |     | Deutz 56301/1956                  | Bdh    | A6M 517 R | 135.0      | 20.00    | 34.0         | e)        |

a) = neu an MBA, ZÜRICH/SCHWEIZ/ Interfrigo, Basel/ 1984 an O&K, Dortmund  
 b) = neu an HUGO STINNES, HAMBURG/ Midgard DSAG, Hamburg-Harburg (2)/ 1981 an Louis Hagel, Hamburg (3) 82vh/ 1987 an O&K, Dortmund-Derne  
 d) = neu an VEREIN DEUTSCHER ÖLFABRIKEN, MANNHEIM (326) 87vh/ O&K, Dortmund-Derne 90vh  
 c) = neu an DIDIER-WERKE, DUISBURG/ Didier-Werke AG, Bendorf (3)/ 198. an O&K, Dortmund 86vh/ 1990 nicht mehr hier - sondern wo?  
 e) = neu an TH. GOLDSCHMIDT AG, CHEM. FABR., MANNHEIM-RHEINAU/ 198. an O&K, Dortmund 86vh (O&K-Leihlok)/ Stormarnwerk, Frielendorf 90vh

Die Deutz-Lok fährt jetzt beim Stormarnwerk in Frielendorf und ersetzt dort (11.05.90) die schrottreif und teilweise demontiert abgestellte Deutz-Lok 19792/1937, OMZ 122 R.

### Ziegelei Pasel & Lohmann 4799 Borchen (Alfen)

O.A. (BE 1/90 -128-)/ Einige Anmerkungen zur Diema 2647: Die Lok wurde am 12.08.63 als Typ DL6 mit 1.15 t neu an die obige Adresse geliefert worden, ging am 12.09.70 zurück an Diema, wurde dort umgebaut (DFL10/1.2, 16 PS, 1.75 t) und wurde am 28.01.71 an das Ziegelwerk Karl Landenbauch in Rauschenberg bei Marburg verkauft. Diese Ziegelei wurde 1978 stillgelegt, und die Diema-Lok gelangte am 16.09.78 in den Bestand der "K & K-Feldbahn" in Wolfhagen-Viesebeck (dort Nr. 4). Zeitgleich wechselte die damals zweite Lok dieses Werkes (Diema 1931/1956, DL6, ziemlich schrottreif) ebenfalls zur selben Institution (dort Nr. 5).

### Klöckner-Humboldt-Deutz, Motorenmuseum 5000 Köln 80 (Deutz)

O.A./ Das Motorenmuseum der Klöckner-Humboldt-Deutz AG ist zum 31.12.90 geschlossen worden. Bis auf Weiteres sind jetzt auch die beiden u.a. darin enthaltenen Motorlokomotiven für die Öffentlichkeit nicht mehr zugänglich.

| Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Motorenmuseum<br>5000 Köln-Deutz |     | Spur : div.<br>Datum: 31.12.90 |        |           |           |            |              |           |
|--------------------------------------------------------------|-----|--------------------------------|--------|-----------|-----------|------------|--------------|-----------|
| #                                                            | Nr. | Herstellerdaten                | Bauart | Typ       | Spur (mm) | Lstg. (PS) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
|                                                              |     | Deutz 1/1897                   | B.m    | I         | 500       | 6.0        | 7.2          | a)        |
|                                                              |     | Deutz 9315/1929                | B.m    | MLH 232 G | 600       | 22.0       | 8.0          | b)        |

a) = neu an Giessener Braunsteinwerke C. W. B. FERNIE, GIESSEN/ Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Köln, für Motorenmuseum 88vh  
 b) = neu an BERGBAUGES. MARIAGLÜCK, CELLE/ Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Köln, für Motorenmuseum 88vh

### Union Rheinische Braunkohlen Kraftstoff AG 5047 Wesseling

31.12.89 (BE 1/83 -29-)/ Die Fabriknummern der Loks 1 und 2' sind vertauscht. Weiterhin befinden sich die Loks 1 (KHD 26013/1941, Ddm, A8M 324 R) und 2" (Krupp 2826/1952, CFL, Rheinbraun) jetzt im Besitz des Vereins Köln-Bonner Eisenbahnfreunde. Und wie steht's mit den Loks 3 (Jung 10384/1949, Cfl) und 4 (Jung 10855/1950, Cfl)?

### Eisenbau Krämer 5912 Hilchenbach (Dahlbruch)

O.A. (BE 2/89 -98-)/ Das frühere Braunschweiger Portland-Cement-Werk Salder, ab 1939 Steine und Erden GmbH, Baustoffwerk Salder, und seit 1971 Fels-Werke Peine-Salzgitter GmbH, Baustoffwerk Salder, besaß als letzte Lokomotive eine 200 PS Krupp-Diesellok (3857/1958). Diese wurde 1980, als der Bahnbetrieb von den VPS übernommen wurde, an Eisenbau Krämer verkauft.

17.08.89/ Der Brian hat das Werk Hilchenbach-Dahlbruch besucht und meint zum Thema Krupp-Lok: "The loco is dumped derelict beside the DB connection."

### Städtische Hafenbahn Mainz 6500 Mainz

O.A./ Die normalspurige Hafenbahn, zeit ihres Lebens im Eigentum der Stadt Mainz, wurde 1887 eröffnet. Die Betriebsführung ging am 01.10.1940 an die Deutsche Reichsbahn, später an die Bundesbahn über. Die damals vorhandenen eigenen Loks folgten (nach unterschiedlichen Quellen) erst 1945 oder 1946 in den Bestand der Reichsbahn. Bekannte Loklieferungen sind auf der folgenden Seite aufgelistet.

1945 oder 1946 übernahm die Deutsche Reichsbahn, ED Mainz, drei Loks von der Hafenbahn: 88 03 bis 05, Bt, Gt 22.15, angeblich Baujahr 1904 bis 06, angeblich ex Hafenbahn Mainz Nr. H3 bis 5. Die Loks blieben beim Bw Mainz stationiert, auch 1950 sind sie im DB-Bestand nachgewiesen. 1958 wurden sie ausgemustert und an die Stadt Mainz zurückgegeben (was aber nicht heißt, daß man die Betriebsführung für die Hafenbahn mitgab - die liegt heute noch bei der DB!).

| Nr. | Herstellerdaten        | Bauart | Bemerkungen  |
|-----|------------------------|--------|--------------|
|     | Krauss 2234/1890       | Bt     |              |
| 2   | Krauss 3664/1897       | Bt     |              |
| 3   | Krauss 4023/1901       | Bt     |              |
|     | Hohenzollern 3225/1915 | Bt     |              |
|     | Hohenzollern 4110/1920 | Bt     | Typ Schlägel |
|     | Hohenzollern 4112/1921 | Bt     |              |
|     | Hohenzollern 4114/1924 | Bt     | Typ Schlägel |
|     | Hohenzollern 4115/1924 | Bt     | Typ Schlägel |

Ein Foto der 88 05 (wirklich mit dieser Nummer!) ist im "Eisenbahnknotenpunkt Mainz/Wiesbaden" von P. Scheffler, Freiburg 1988, abgedruckt. Die Lok ist von Hohenzollern-Typ Schlägel.

Welche Lok ist hier welche?

Eine Lok, die keine der übernommenen Loks ist, existiert noch: Hohenzollern 4110/1920 lief zunächst bei der Hafensbahn Mainz und kam 1933 über Glaser & Pflaum an die Zuckerfabrik Pfeifer & Langen in Dormagen (Lok 2), wo für sie im Januar 1934 die Betriebsgenehmigung erteilt wurde. 1970 wurde sie außer Dienst gestellt und 1972 als Denkmal auf dem Spielplatz Am Fitness-Weg in Dormagen-Tannenbusch aufgestellt.

Wo wir schon mal in Dormagen sind: Außer der Dampflok gab es bei der Zuckerfabrik eine "kleine Diesellok", geliefert im Juni 1933 (also die Lok 1?). Sie steht heute auf dem Abenteuer-Spielplatz in der Nähe des DB-Bahnhofes Dormagen. Ihre Fabrikdaten sind: 10602/1933, OMZ 122 R.

Und die dritte Lok der Zuckerfabrik, die "große Diesellok", wurde im August 1956 geliefert und stand zumindest 1984 noch in Diensten der Zuckerfabrik. Ihre Daten: Deutz 56163/1956, A8L 614 R.

### Feldbahn-Museum Guldental H. & G. Faust 6531 Guldental

22.07.90 (BE 3/88 -179-)/ Neu im Bestand sind folgende Lokomotiven:

- 19 Schöma 2680/1960, CFL 60 D, 60 PS, 8 t/ neu an Horst Rahn, Erdbau, Stadtoldendorf/ 07/65 an 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 Gmdr 4602/1951, 28 PS, 5 t, Spur 1000 mm/ Richtberg, Bingen/ 10/89 an Faust/ 11/90 über BvE an eine Baufirma in Recklinghausen (Kuhfus?), dort für etwa zwei Jahre Straßenbahn-Tunnelausbau
- 22 Schöma 2873/1965, CFL 45 DC, 48 PS, 6 t/ neu an Dr. Jacob Bauer, Kalksandsteinwerk, Raunheim/ 12/89 an Faust
- 23 Jung 8381/19.., 11/12 PS, Spur 500 mm/ Dampfzgl. Puchner, Regenstauf/ 12/89 an Faust
- 24 Diema 2113/1957, DL 8, 10 PS, 2 t/ Ziegelwerk Armbruster, Aichhalden-Rötenberg/ 07/90 an Faust
- 25 Strüver /19.., 6/7 PS/ Bauunt. Schäfer, Biebesheim/ 07/90 an Faust

Im vergangenen Jahr konnten bei Richtberg in Bingen-Gaulsheim größere Mengen Gleisanlagen abgebaut werden, so daß sich in dieser Hinsicht in Guldental wohl auch etwas tun wird.

02.01.91/ ... und noch mehr neue Lokomotiven gibt es:

- 26 LKM 248523/1954, Ns 2 f, 30 PS, 6.2 t/ Thür. Ziegelwerke, Sömmerda/ 10/90 an Faust
- 27 LKM 262042/1958, Ns 2 f, 30 PS, 6.2 t/ Thür. Ziegelwerke, Sömmerda/ 10/90 an Faust
- 28 LKM 249220/1957, Ns 3, 60 PS, 11 t/ Thür. Ziegelwerke, Gispersleben/ 12/90 an Faust
- 29 LKM 248676/1955, Ns 2 f, 30 PS, 6.2 t/ Thür. Ziegelwerke, Gispersleben/ 12/90 an Faust

Die Nummer 21 wurde zwischenzeitlich wieder neu besetzt:

- 21 Diema 1930/1956, DS 30, 45 PS, 6.6 t/ Tonwarenindustrie Wiesloch/ ca. 11/89 an Uli Mihlan, Eisenberg (Eisenbahnfreund)/ 06/90 an Faust

Zum Verkauf bzw. Tausch stehen in Guldental noch drei ehemalige "Western-Loks" der Spurweite 750 mm, die zuvor im Safari-Park Groß Gerau eingesetzt waren. Es handelt sich um Schöma-Fahrgestelle mit Deutz-Motor F4L 912 und Linde-Wandler.

- Schöma 3963/1975, CHL 40 G, Spur 750 mm, 49 PS, 4 t/ neu an Paul Schwingel, Leverkusen, für Safari-Park Groß-Gerau/ 11/90 an Faust
- Schöma 3964/1975, CHL 40 G, Spur 750 mm, 49 PS, 4 t/ neu an Paul Schwingel, Leverkusen, für Safari-Park Groß-Gerau/ 11/90 an Faust
- Schöma 3965/1975, CHL 40 G, Spur 750 mm, 49 PS, 4 t/ neu an Paul Schwingel, Leverkusen, für Safari-Park Groß-Gerau/ 11/90 an Faust

Die Bahn in Groß-Gerau wurde 1975 gebaut und in Betrieb genommen. Der Safari-Park ging vermutlich 1983 in Konkurs, etwa 1986 wurden von den Gebr. Faust bereits 300 Meter Gleis und die Personenwagen (ohne Drehgestelle) übernommen, im November 1990 folgten die drei Lokomotiven.

### Bilfinger & Berger Bau AG 6800 Mannheim

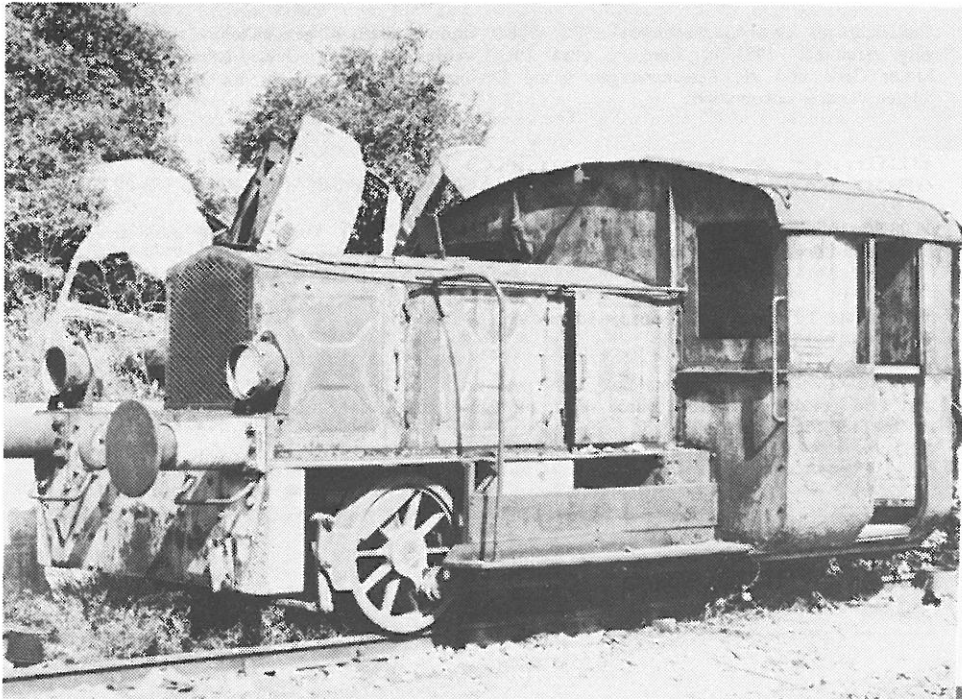
06.08.90 (BE 3/83 -34-)/ Die Diesellok (O&K 20520/1935) wurde schon 1988 an die Bayerische Localbahn e.V. abgegeben.

### Baustoffwerke Mühlacker AG 7130 Mühlacker

O.A. (BE 1/90 -165-)/ Diema-Lok 2466 ging nicht an Eisenbahnfreunde, sondern im August 1988 an den Hersteller, wurde dort auf 3.3 t abgespeckt und noch im selben Monat an das Torfwerk Victor Gellhaus in Lohne verkauft (dort 1990 gesehen).



Vinter Torfindustrie, Vinte (oben): Diema 1646, die hier ihre Wagen ins Werk drückt, kann so heute nicht mehr aufgenommen werden. Das Werk ist stillgelegt (29.05.89). August Schuler, Deißlingen: Welche Lok ist dies (O&K 20xx4)? (ca. 1970, Foto unbekannt).



### Bauunternehmung Carl Baresel Stuttgart 7143 Vaihingen/Enz

09.88/ 1899 gründete Carl Baresel in Pforzheim die Firma "C. Baresel, Unternehmung für Tiefbau". 1901 wurde der Sitz der Firma nach Untertürkheim verlegt, wo auch ein großer Lagerplatz und eine Reparaturwerkstatt entstand. Den Lagerplatz und die Werkstatt verlegte man 1920 nach Vaihingen/Enz.

Für den Einsatz auf Großbaustellen waren umfangreiche transportable Feldbahnen mit 600 und 900 mm Spurweite vorhanden. Bei einer Feldbahnerfassung im Jahre 1935 wurden 25 Dampfloks, 10 Dieselloks und über 600 Loren registriert. Die Firma Baresel betreibt aber auch eigene Schotterwerke und Steinbrüche (u.a. in Vaihingen/Enz, Rottenburg/Neckar, Dagersheim und Ehningen), in denen ebenfalls Feldbahnen eingesetzt wurden.

Häufig wurde Feldbahnmaterial nur für den Einsatz auf einer Baustelle beschafft und anschließend weiterverkauft. Heute werden Feldbahnen bzw. Gleisförderanlagen nur noch zum Bau enger Tunnel eingesetzt.

Das Baumaschinenlager befindet sich an der WEG-Strecke Vaihingen - Enzweihingen beim Hp Vaihingen-Schloßberg. Dort befinden sich noch Gleismaterial, Kipp- und Flachloren, ein Gruben-Personenwagen sowie die beiden abgestellten Lokomotiven.

| Bauunternehmung Carl Baresel Stuttgart<br>7143 Vaihingen/Enz |     |                 |             |        |           | Spur : 600 mm<br>Datum: 09.88 |          |              |           |
|--------------------------------------------------------------|-----|-----------------|-------------|--------|-----------|-------------------------------|----------|--------------|-----------|
| #                                                            | Nr. | Herstellerdaten |             | Bauart | Typ       | Lstg. (PS)                    | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
|                                                              | 3   | Deutz           | 11058/1933  | Bdm    | OME 117 F |                               | 2.5      | 13.3         | neu, abg. |
|                                                              |     | SIG             | 802757/1982 | Bo     | ATS 100   |                               |          |              | neu, abg. |

Die vorhandene Deutz-Lok soll als Denkmal aufgestellt werden. Die SIG-Lok wurde 1982/83 für den Bau eines Probestollens (für geologische Untersuchungen) am Engelberg bei Leonberg eingesetzt. Inzwischen ist die umstrittene Entscheidung für einen neuen Autobahntunnel am Engelberg (beim AB-Dreieck Leonberg) gefallen. Beim Bau dieses Tunnels ist demnächst wieder mit einem Feldbahneinsatz zu rechnen.

### Schrottverwertung August Schuler GmbH 7212 Deißlingen

O.A. (BE 1/90 -169-)/ Ein führender Kleinlokspezi aus dem süddeutschen Raum teilte uns mit, daß die gesuchte Kleinlok die ehemalige K6 0028 ist. Gleichzeitig lieferte er ein neues Suchspiel ein: Ein Foto einer O&K-Stangen-K6, deren Fabriknummernfragmente 20xx4 lauten. Das Foto entstand ca. 1970 bei Schuler - ist es die ehemalige K6 4029?

### Süddeutsche Zucker AG, Werk Regensburg 8400 Regensburg

O.A. (BE 6/84 -35-)/ Die Lok 1 (O&K 20919/1938, RL 12) wurde an die Fränkische Museumseisenbahn e.V. verschenkt. Am 23.07.90 ging die Lok per Tieflader nach Nürnberg.



### Spedition Fichtl 8424 Saal

O.A. (BE 1/90 -171-)/ Die richtige Fabriknummer für die frühere Kleinlok 322 176 lautet 5670.

09.03.91/ Die ex DB 323 552 hat inzwischen die Nr. 1 erhalten. Und so ganz allein ist sie auch nicht mehr: Gmdr 5052/1958, DB Köf 6340, sp. 323 652, + 31.10.90 Rgenburg, läuft jetzt auch bei Fichtl. Sie hat am 23.05.90 eine Untersuchung erhalten und präsentiert sich in DB-rot ohne weitere Anschriften. Wegen einer neuen Lagerhalle wird auch das Fichtl'sche Gleisnetz erweitert.

### Lokomotiven stehen zum Verlauf

O.A. (DB-Kundenbrief)/ In vergangenen Ausgaben des Kundenbriefes wurden Lokomotiven zum Kauf angeboten. Es sind:

10/90: Eine 240 PS-Gmeinder-Lok, Baujahr 1959, die 1979 noch einen neuen Motor erhalten hat, wird von der Daimler-Benz AG, Gaggenau, zum Verkauf angeboten wird. Gebote zum Thema Fabriknummer werden noch angenommen (Red.: ... vielleicht 5126, oder 5228 - oder auch nicht).

10/90: Eine zweiachsige Dampfspeicherlok, die Lok 2 "Hermann Windel" (Essl 3845/1917), möchte die Windel Textil GmbH & Co., Bielefeld, verkaufen (vgl. BE 1/85 -18- und 3/85 -36-). Sie wurde inzwischen in den Raum Paderborn verkauft.

11/90: Die AEG, Springe, bietet ihre Deutz-Kleinlok (46938/1948, A6M 517 R) an. Sie leistet 117 PS und wurde 1987 generalüberholt (vgl. BE 2/90 -220-).

03/91: Die Mannesmannhandel AG in Oberhausen bietet die folgenden zwei Lokomotiven zum Kauf an: 1 O&K 25946/1959, MV 6 B, und 9 Jung 13265/1959, RK 11 B (Die Fabriknummern wurden aus DS 71 -73- abgekupfert -Danke!). Zum Spottpreis von je 4500 DM dürften sie längst einen neuen Eigentümer gefunden haben.

### Mayr-Melnhof & Co. (MM-Karton) A-8130 Frohnleiten

| Mayr-Melnhof & Co. (MM-Karton)<br>A-8130 Frohnleiten |        | Spur : 1435 mm<br>Datum: 31.08.89 |        |         |            |          |              |           |
|------------------------------------------------------|--------|-----------------------------------|--------|---------|------------|----------|--------------|-----------|
| #                                                    | Nr.    | Herstellerdaten                   | Bauart | Typ     | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| #                                                    | 50     | BMAG 10932/1939                   | Cdh    |         | 360        |          |              | a), abg.  |
| #                                                    | 383.02 | SGP 77136/1957                    | Cdh    | LDH 380 | 380        |          | 25           | b)        |
| #                                                    | 383.08 | SGP 18115/1958                    | Cdh    | LDH 380 | 380        | 48       | 25           | c)        |

a) = neu an Wirtschaftl. Forschungsges. mbH, Berlin/ nach 1945 US-Transportation-Corps/ 1965 an Montafonerbahn (V10.011)/ 1969 an MM-Karton  
b) = Vöest Alpine AG, Linz (383.02)/ 1988 an MM-Karton  
c) = Vöest Alpine AG, Linz (383.08)/ 1982 an MM-Karton

31.08.89/ Mittlerweile hat sich eine dritte Lok eingefunden, so daß die tolle V36 entbehrlich geworden ist. Die Lok ist zwar noch vorhanden, steht aber im Schuppen und ist von allerlei Gerümpel zugestellt.

Im Normalfall ist eine der SGP-Loks im Einsatz. Sie verläßt auch zu Übergaben das Werk und kann dann problemlos fotografiert werden.

Das Werk stellt Kartonagen her und bekommt daher per Bahn große Mengen Altpapier, unter anderem aus dem Ostblock. Die entsprechende Fabriknummer im Kenning -123- muß geändert werden.

Vorgänger der V36 waren nach Auskunft des Lokführers zwei Deutz-Loks, ca. 75 PS Leistung, mechanisches Getriebe. Wer weiß mehr?

### Salzburger Aluminium GmbH A-5651 Lend

.08.83 (BE 1/89 -24-)/ Obwohl die Lok schon seit fast 25 Jahren hier ist, gibt es Spezialisten, die sie, ohne vorher nachgesehen oder frühere BE-Hefte ausgewertet zu haben, als Kö II einreihen. Wie das (der Redaktion vorliegende) Foto zeigt, handelt es sich bei der Betriebslok dieses Aluminiumwerkes jedoch um eine A4M 420 R.

| Salzburger Aluminium GmbH<br>5651 Lend |     | Spur : 1435 mm<br>Datum: 08.83 |        |           |            |          |              |           |
|----------------------------------------|-----|--------------------------------|--------|-----------|------------|----------|--------------|-----------|
| #                                      | Nr. | Herstellerdaten                | Bauart | Typ       | Lstg. (PS) | Gew. (t) | Vmax. (km/h) | Bemerkung |
| #                                      |     | Deutz 36693/1942               | Bdm    | A4M 420 R | 100.0      | 25.0     | 21.0         | a)        |

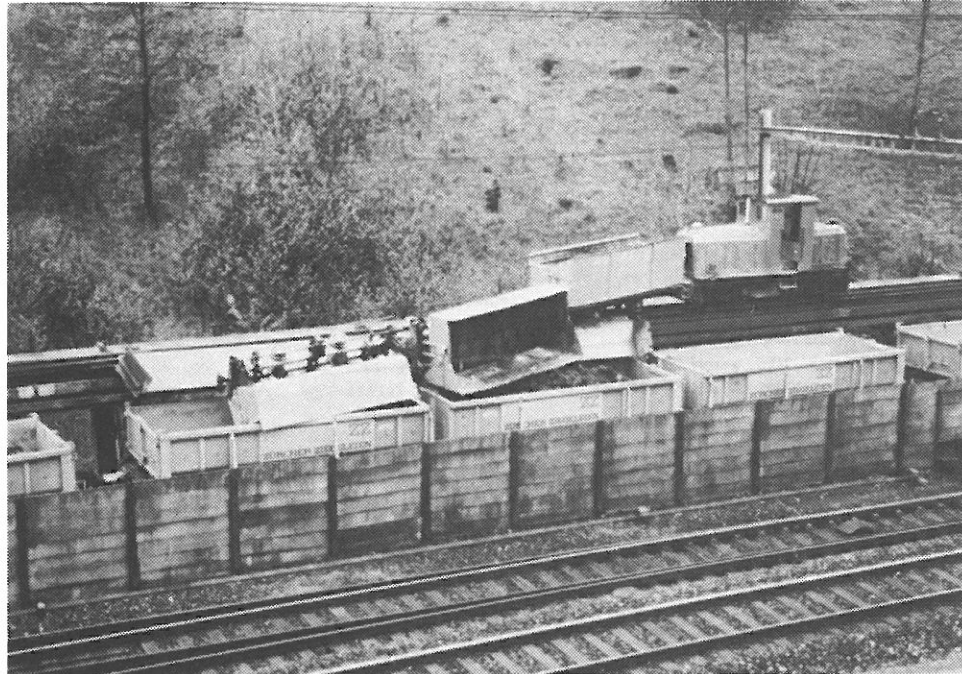
a) = neu an "AUSTRIA" VEREINIGTE EMAILLIERWERKE, LAMPEN- UND METALLWAREN-FABRIKEN AG, WIEN/ÖSTERREICH/ 1967 an Salzburger Aluminium GmbH, Lend

### Heutz-Homburg AG B-4729 Hauset

.09.90 (BE 1/87 -57-)/ In der Fachzeitschrift "Ziegelindustrie International", Ausgabe 9/90, bietet die o.g. Firma einen Diema-Großraumtransporter GT 10 zum Kauf an. Wer weiß mehr (Nummer, woher, wohin)?

### Kalkfabrik Spühler AG CH-Rekingen

.08.90 (EZ 11/90 -10-, BE 1/86 -43-)/ Von der reizvollen Feldbahn war nicht mehr viel zu sehen. Eine Lokomotive hat das Ende jedoch überlebt und befindet sich jetzt bei der Firma Reinhard Kern, Straßenbau & Kiesrecycling in CH-8180 Bülach und kann dort nach telefonischer Bekanntmachung (innerhalb der Schweiz: 018603479) auch fotografiert werden.



Zürcher Ziegeleien, Schinznach (oben): Die Loren wollten sich nur schwer von ihrer Ladung trennen lassen ... (20.04.90, Klaus Günther von Martinez). TML, Dover: Die Lokomotiven DONNA, HANNELORE, BETTINA und NATASCHA präsentieren sich auf dem Hof des Herstellers in Diepholz (21.09.90).



Auch bei der Tonwarenfabrik Laufen AG in CH-4242 Laufen gibt es keinen Feldbahnbetrieb mehr. Die letzte (?) Lokomotive ging 1988 an den Schweizerischen Verein der Feld- und Werkbahnfreunde (mit dem wir gern mal Kontakt aufnehmen würden ...).

#### Museums-Eisenbergwerk Gonzen CH-7320 Sargans

O.A. (BE 1/89 -58-)/ Die Deutz-Loks 47169, 56209 und 55442 wurden 1966 an die St. Gallische Rhein-Korrektion verkauft, wo sie die Namen "Kanor", "Gonzen" und "Alvier" erhielten. Die beiden erstgenannten Loks gingen in den 70er Jahren an die Händlerfirma Schlatter, die dritte 1976 an eine Firma Pitsch, über die nichts weiter bekannt ist. Anzunehmen ist daher, daß die Deutz-Lok mit der unbekanntenen Nummer die ebenso wie die 47169 von der Firma Schlatter erworbene 56209 ist.

#### Zürcher Ziegeleien, Tongrube Schinznach CH-Schinznach Dorf

23.04.90 (BE 6/83 -30-)/ Hier ist die Diema-Lok 2987/1968, DS 90/1, weiterhin im Einsatz. Allerdings ist der Betriebsablauf der Bahn wohl nicht immer reibungslos. Am Stichtag waren die drei Loren des Zuges beim Entladen entgleist und teilweise von der Rampe in den Normalspurwagen gestürzt - schon eine Woche zuvor gab es einen ähnlichen Vorfall, jedoch nur mit einer abgestützten Lore.

#### Faxe Kalkbrud A/S DK-Faxe

O.A. (BE 3/84 -15-, Eisenbahn-Amateur 11/89)/ Im EA-Kurznachtrag ist die Rede von folgendem Sachverhalt: In den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts waren durch die Rollbahnen der St. Gallischen Rheincorrection (Schweiz) große Transportleistungen zu erbringen. So wurden 1882/83 drei Dampfloks beschafft, darunter auch eine Lok "Faxe". Diese Lok wurde zwar durch Krauss geliefert, gebaut wurde sie aber schon 1866 von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe für die Faxe Jernbane in Dänemark. Doch scheint die "Faxe" nie bei ihrem ursprünglichen Besteller eingetroffen zu sein. Vermutlich verhinderten die Kriegswirren von 1866 die Auslieferung, wodurch die Faxe Jernbane im gleichen Jahr zur Beschaffung einer gebrauchten 1B1-Tenderlok gezwungen wurde.

#### Musée de la Mine F-St. Pierre la Palud

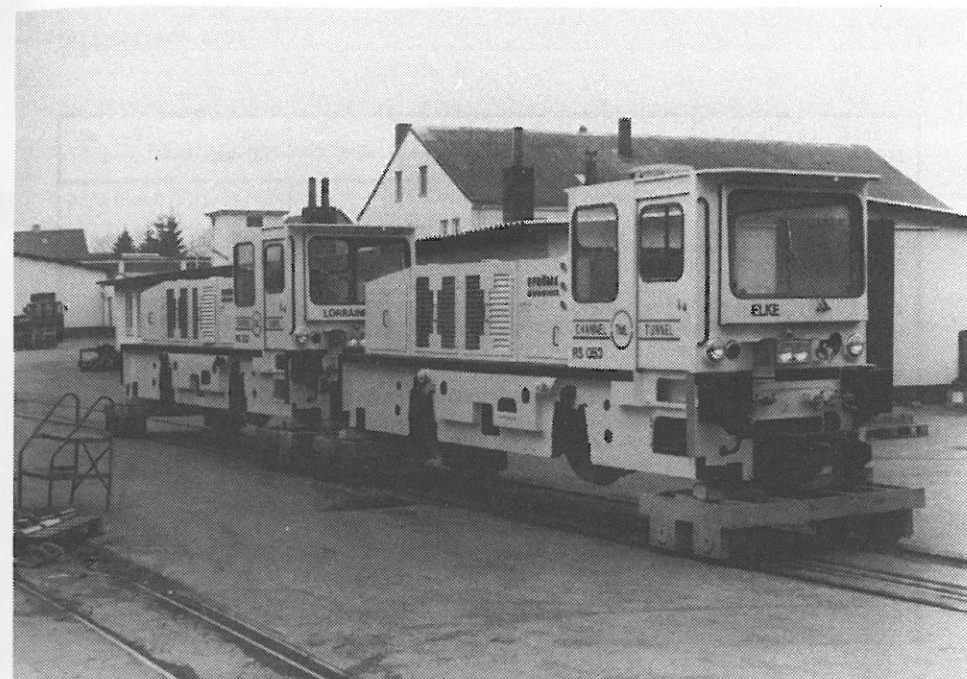
27.02.90/ Das unweit von Lyon gelegene Grubenmuseum stellt im Freigelände einige Grubenbahnfahrzeuge aus, darunter zwei Würfelzuckerlader, einige Spezialwaggons, eine sehr kleine Lokomotive französischer Herkunft, eine größere Ellok mit einem kurzen Kipperzug, und eine Deutz-Lok (55966/1956, MAH914G, Spur 585 mm, 2,7 t, 7 km/h; neu an CHARB. DE FRANCE, HOUILLERES DU BASSIN D'AUVERGNE, CLERMONT-FERRAND/ Musée de la Mine, St. Pierre la Palud). Mit Ausnahme der Ellok (plus Kipperzug) sind die Fahrzeuge noch nicht aufgearbeitet. Der Eisenbahnfreund kann auch außerhalb der sparsamen Öffnungszeiten einen Blick auf den Lokomotivpark werfen - und übrigens auch auf den sehenswerten Förderturm der in unmittelbarer Nähe gelegenen, leider schon stillgelegten Schachanlage (Puits Perret).

### Transmanche Link GB-Dover

21.09.90/ Am Stichtag waren gerade vier weitere Tunnelloks für die englische Seite des Kanaltunnels (RS038-041) fertig geworden. Die Maschine RS038 "Hannelore" wurde beim Hersteller in Diepholz getauft!

14.12.90/ Es wird immer noch Schöma-Lokomotiven an den Kanaltunnel geliefert. Die englische Seite wird nach neuestem Stand dann knapp 100 Schöma-Fahrzeuge verfügen.

| Transmanche Link (1)<br>Dover |             |                  |           | Spur :        | 900 mm    |
|-------------------------------|-------------|------------------|-----------|---------------|-----------|
|                               |             |                  |           | Datum:        | . .91     |
| Nummer                        | Name        | Herstellerdaten  | Typ       | Leistung (PS) | Bemerkung |
| RS001                         | "Annie"     | Schöma 4415/1980 | CFL180DCL | 185.0         | 15.09.88  |
|                               |             | Schöma 4418/1981 | CFL180DCL | 185.0         | 15.09.88  |
|                               |             | Schöma 4413/1980 | CFL180DCL | 185.0         | 12.10.88  |
| RS004                         | "Kenna"     | Schöma 4495/1981 | CFL180DCL | 185.0         | 12.10.88  |
|                               |             | Schöma 4419/1981 | CFL180DCL | 185.0         | 31.10.88  |
|                               |             | Schöma 4504/1982 | CFL180DCL | 185.0         | 23.12.88  |
| RS007                         | "Susanne"   | Schöma 5000/1989 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS008                         | "Maria"     | Schöma 5001/1989 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS009                         | "Rose"      | Schöma 5002/1989 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS010                         | "Kim"       | Schöma 5004/1989 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS011                         | "Britta"    | Schöma 5005/1989 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS012                         | "Jenny"     | Schöma 5006/1989 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS013                         | "Carmen"    | Schöma 5007/1989 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS014                         | "Natalie"   | Schöma 5008/1989 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS015                         | "Ilona"     | Schöma 5009/1989 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS016                         | "Burga"     | Schöma 5010/1989 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS017                         | "Christa"   | Schöma 5011/1989 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS018                         | "Gill"      | Schöma 5012/1989 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS019                         | "Rachel"    | Schöma 5013/1989 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS020                         | "Tina"      | Schöma 5014/1989 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS021                         | "Evelyn"    | Schöma 5015/1989 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS022                         | "Silke"     | Schöma 5059/1989 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS023                         | "Gerlinda"  | Schöma 5060/1989 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS024                         | "Molly"     | Schöma 5061/1989 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS025                         | "Carol"     | Schöma 5062/1990 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS026                         | "Cindy"     | Schöma 5063/1990 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS027                         | "Corinne"   | Schöma 5064/1990 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS028                         | "Sandra"    | Schöma 5087/1990 | CFL200DCL | 231.0         |           |
| RS029                         | "Jean"      | Schöma 5088/1990 | CFL200DCL | 231.0         |           |
| RS030                         | "Alison"    | Schöma 5089/1990 | CFL200DCL | 231.0         |           |
| RS031                         | "Joan"      | Schöma 5090/1990 | CFL200DCL | 231.0         |           |
| RS032                         | "Mareen"    | Schöma 5134/1990 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS033                         | "Alexandra" | Schöma 5135/1990 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS034                         | "Karen"     | Schöma 5145/1990 | CFL150DCL | 139.0         |           |
| RS035                         | "Terri"     | Schöma 5146/1990 | CFL150DCL | 139.0         |           |
| RS036                         | "Joanne"    | Schöma 5147/1990 | CFL150DCL | 139.0         |           |
| RS037                         | "Fiona"     | Schöma 5148/1990 | CFL150DCL | 139.0         |           |
| RS038                         | "Hannelore" | Schöma 5149/1990 | CFL150DCL | 139.0         |           |



TML, Dover: ELKE und LORRAINE stehen versandbereit bei Schöma in Diepholz (08.03.91, oben). Grund zur Freude (unten), insbesondere bei Hannelore (mit Sektflasche): Soeben ist die Loktaufe erfolgt! (21.09.90).



| Transmanche Link (2)<br>Dover |             |                  |           | Spur :        | 900 mm    |
|-------------------------------|-------------|------------------|-----------|---------------|-----------|
|                               |             |                  |           | Datum:        | .         |
| Nummer                        | Name        | Herstellerdaten  | Typ       | Leistung (PS) | Bemerkung |
| RS039                         | "Donna"     | Schöma 5150/1990 | CFL150DCL | 139.0         |           |
| RS040                         | "Natascha"  | Schöma 5151/1990 | CFL150DCL | 139.0         |           |
| RS041                         | "Bettina"   | Schöma 5152/1990 | CFL150DCL | 139.0         |           |
| RS042                         | "Linda"     | Schöma 5159/1990 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS043                         | "Helena"    | Schöma 5160/1990 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS044                         | "Thea"      | Schöma 5161/1990 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS045                         | "Rita"      | Schöma 5162/1990 | CFL180DCL | 185.0         |           |
| RS046                         | "Lesley"    | Schöma 5199/1991 | CFL150DCL | 139.0         |           |
| RS047                         | "Gemma"     | Schöma 5200/1991 | CFL150DCL | 139.0         |           |
| RS048                         | "Inke"      | Schöma 5201/1991 | CFL150DCL | 139.0         |           |
| RS049                         | "Swantje"   | Schöma 5202/1991 | CFL150DCL | 139.0         |           |
| RS050                         | "Janet"     | Schöma 5203/1991 | CFL150DCL | 139.0         |           |
| RS051                         | "Lynsly"    | Schöma 5204/1991 | CFL150DCL | 139.0         |           |
| RS052                         | "Lorraine"  | Schöma 5205/1991 | CFL150DCL | 139.0         |           |
| RS053                         | "Elke"      | Schöma 5206/1991 | CFL150DCL | 139.0         |           |
| RS054                         | "Kay"       | Schöma 5207/1991 | CFL150DCL | 139.0         |           |
| RS055                         | "Christine" | Schöma 5208/1991 | CFL150DCL | 139.0         |           |

Auch die französische Seite wird jetzt beliefert. Es handelt sich dabei um nur 1.60 m hohe (bedingt durch die Rotationskippanlage) Lokomotiven des Typs CFL 180 DCL mit 231 PS, mit zwei Endführerständen und einer komplizierten Elektronik, die es erlaubt, daß die an beiden Enden des Zuges befindlichen Lokomotiven völlig analog arbeiten. Aus der Serie (5175-5183) waren am Stichtag zwei Maschinen im Rohbau bei Schöma fertig, weitere Loks daraus sind schon wenige Tage zuvor abgeliefert worden.

05.04.91/ Die letzten beiden Tunnelloks für die englische Seite des Kanaltunnels sind fertig geworden (RS054-055). Immerhin ist die kleinere Service-Röhre von den Erdarbeiten her schon etliche Wochen fertig, und bei den beiden Hauptröhren werden die Erdarbeiten in ca. 4 Wochen beendet sein. Dann beginnt der Innenausbau, die Verlegung von Rohren und Versorgungsleitungen. Auch dafür werden Lokomotiven benötigt.

Für diese Zwecke werden zusätzlich bei Schöma im April und Mai 1991 insgesamt 16 Spezialfahrzeuge gebaut. Es handelt sich dabei um 10 Fahrzeuge, die sich mit einer Winde fortbewegen, sowie um 6 Fahrzeuge, die mittels eines Greifers mobil sind. Dieser Greifer klemmt sich an den Gleisen fest und zieht das Fahrzeug dann hinter sich her. Pro "Griff" können 4 Meter zurückgelegt werden. Beim Winden-Fahrzeug (Winch-Car) wird das Ende des Stahlseiles ebenfalls an den Gleisen befestigt. Das Stahlseil ist 25 Meter lang.

Die Vorteile dieser Fahrzeuge liegen klar auf der Hand: Sie sind im Vergleich zu einer Lokomotive sehr viel billiger. Die Fortbewegungsaggregate brauchen nur schwach motorisiert zu sein. Die Zugkraft entspricht - bei den geringen Geschwindigkeiten - durchaus denen, die eine Lokomotive zu leisten vermag. Doch der Nachteil: Kaum jemand wird diese Spezialfahrzeuge nach Beendigung der Kanalbaustelle weiterverwenden können ...

Die Rahmen dieser Spezialfahrzeuge werden in England (Hudson Raletrex) gefertigt, den Aufbau und den Antrieb liefert Schöma. Das erste Fahrzeug des Typs WINCH CAR war am Stichtag fertiggestellt, es trägt die Daten 5223/1991, leistet 30 kW und wiegt 4 t.

Am Stichtag waren auch die beiden letzten Tunnelloks für die französische Seite des Tunnels fertiggestellt. Es handelt sich um die beiden Loks 5214 und 5215, CFL 180 DCL, 170 kW, 25 t. Die TML-Bezeichnung für diese Loks lautet TU20 56610 und TU20 56611.

Special thanks to Viktor Then and Tom Farling!

### Arne Kring, Fiskargatan 9 S-824 00 Hudiksvall

O.A. (BE 4/88 -197-)/ Die DWK-Lok 676 wurde im Frühjahr 1990 als Geschenk der Museumsbahn Nora Bergslags Veteran-Jernväg in Nora überlassen. Die Lok steht jetzt in Nora.

### Nejmans Exportaffär S-732 32 Arboga

O.A. (BE 4/88 -204-)/ Die O&K-Dampflokomotive 2808 existiert nicht mehr in Arboga, sondern befindet sich jetzt in musealen Händen (Industriemuseet Frövi).

### Noch einmal: Windhoff-Lokomotiven

O.A. (BE 1/89 -28-)/ Aus den Niederlanden erreichten uns einige Nachträge zu den dorthin gelieferten Windhoff-Loks:

| FNr. | Datum    | Typ        | Empfänger                                             |
|------|----------|------------|-------------------------------------------------------|
| 195  | 11.04.29 | 6 I        | NV Staalwerken De Maas, Maastricht                    |
| 201  | 06.11.31 | 6 I        | NV Alfred Regout & Co., Vloertegelfabriek, Maastricht |
| 218  | 24.02.31 | LV 170 III | NV Storck-Hijsch, Hengelo                             |

195/201: Das Fliesenwerk Alfred Regout wurde durch einen Bombenangriff im Jahre 1944 völlig zerstört und erst fünf Jahre später wieder eröffnet. In der Zwischenzeit hatte die übriggebliebene Windhoff-Lok (FNr. 201) nichts zu tun und wurde an das Röhrenwerk "De Maas" abgegeben (Regout hat bei der Wiedereröffnung eine neue Lok beschafft: O&K 25367, MV 2 A).

Die ursprüngliche Windhoff-Lok von "De Maas" (FNr. 195) ist offenbar während des Krieges verschwunden, denn der 1946 in Dienst getretene Lokführer erinnert sich nur an eine Lok. Außerdem gab es für zwei Loks gar kein Platz, die Verhältnisse waren so beengt, daß die Wagen mit Rangierwinden durch die engen Kurven gezogen werden mußten.

Die Lok sprang sehr schlecht an, so daß die Kurbel mit dem Fuß betätigt wurde. Bei dieser Aktion hat sich der Lokführer mehrmals den Knöchel verstaucht. Sein Vorgänger hat bei der Arbeit mit der Rangierwinde vier Finger abschreiben müssen - ein gefährlicher Beruf also!

"De Maas" hat 1948 von der Staatsbahn (NS) einen Lokomotor gekauft, die Windhoff-Lok wurde dann verschrottet. "De Maas" ist umgezogen und heißt heute Verenigde Buizenfabrieken. Die neue Fabrik hat zwar einen Gleisanschluß, aber keine Werklok. Alfred Regout existiert heute nicht mehr.



Windhoff 218/1931 mit Uerdinger-Selbstentladewagen im Kohlenlager des Elektrizitätswerkes der PEN Elektrizitätsgesellschaft in Velsen Noord (Holland). Die Lok war hier fabrikneu (Foto: PEN, Slg. Henk Kolkman). Unten: Windhoff-Lok vom Typ 6 I (195/1929 oder 201/1931) bei Staalwerken "De Maas" in Maastricht (ca. 1946, Slg. Henk Kolkman).



218: Die Elektrizitätsgesellschaft der Provinz Noord Holland (PEN) eröffnete 1931 ein neues Elektrizitätswerk in Velsen Noord in der Nähe von Hoogovens. Die Kranbaufirma Storck Hijsch hat die Transportanlagen errichtet: Im eigenen Hafen am Noordzeekanaal wurden die Kohlen vom Binnenschiff in normalspurige Selbstentladewagen (Bauart Uerdingen) umgeschlagen. Die Wagen sollten dann über eine max. 3 %-Rampe zum Kohlenlager gefahren werden. Storck Hijsch war für die gesamte Transportkette zuständig und sollte auch die Lok beschaffen, so daß diese selbst nie bei Storck Hijsch im Einsatz war.

Storck Hijsch hat später noch mit dieser Lieferung zu tun gehabt, z.B. 1932, als es Probleme mit der Bosch-Magnetzündung gab. Es stellte sich dann heraus, daß u.a. die Magnetzündung schon vor mehr als 15 Jahren hergestellt worden war. PEN ließ ein zeitgemäßes Teil montieren und schickte Storck Hijsch die Rechnung!

Die Windhoff-Lok 1 war dazu in der Lage, 2-3 zweiachsige Selbstentladewagen mit je 15 Tonnen Kohle über die Rampe zu befördern. Bereits 1937 wurden als Loks 2 und 3 zwei baugleiche Werkspoor-Elloks beschafft. Sie hatten auch Akkus, da es in der Nähe der Kräne keine Oberleitung gab. Die Lok 1 wurde nur noch dann genutzt, wenn der Hafen im Winter zugefroren war, die Steinkohle kam dann mit der Staatsbahn. Der Gleisanschluß mit der Staatsbahn (via Hoogovens) hatte keine Oberleitung und die Akkus der Elloks waren nicht immer ausreichend.

1945 wurde die Lok zeitweilig an das Provinciaal Ziekenhuis (Krankenhaus) in Santpoort, ebenfalls Noord Holland, abgegeben wurde. Das Provinciaal Ziekenhuis besaß einen Gleisanschluß und hatte 1920 eine O&K-Lok (FNr. 1298) beschafft, um täglich nur einen Wagen mit Steinkohle vom Staatsbahnhof zum Kesselhaus (etwa 1 Kilometer) zu fahren. Wegen des Baus des Atlantikwalls wurde das Krankenhaus 1943 per Bahn über den Gleisanschluß evakuiert. Nach dem Krieg half PEN dabei, das zerstörte Kesselhaus wieder aufzuarbeiten. Offenbar war die O&K-Lok während des Krieges verschwunden oder auch nicht mehr betriebsfähig, denn die Windhoff-Lok (FNr. 218) von PEN wurde hier verwendet.

Nachher kehrte die Lok wieder zu PEN zurück. Sie war nur noch dazu in der Lage, einen Wagen zu befördern, u.a. weil es durch Frostaufbruch einen Riß im Zylinderblock gab. Als auch noch die Kurbelwelle zerbrach, wurde die Lok um 1953 verschrottet. Das Elektrizitätswerk wurde 1972 auf Erdgas umgestellt und der Bahnbetrieb ging zu Ende. Die Ellok 2 wurde dann verschrottet, die Ellok 3 kam zur (Straßenbahn)Museumsbahn EMA nach Amsterdam.

## Buchbesprechungen

Christopher, Andreas: Die Feldbahn, Band 2, Österreich. Format 17 x 24 cm, 152 Seiten mit 34 Farb- und 203 SW-Fotos, DM 32.50; Verlag Zenert, Gifhorn, 1991.

Der vorliegende zweite Band zu "Die Feldbahn" von Andreas Christopher behandelt thematisch Feld- und Werkbahnen in Österreich. Der Band, der ebenso wie Band 1 von Zenert-Verlag herausgegeben wird, präsentiert sich diesmal noch farbriger, noch seitenstärker und ist wiederum mit zahlreichen Loktypenzeichnungen, Gleisplänen usw. versehen. Doch wie ist es um die Substanz bestellt?

Der aufmerksame Leser wird sofort beim Vergleich der Inhaltsangaben der beiden Bände einige strukturelle Unterschiede bemerken: Während der erste Band noch rein nach Themengebieten (z.B. Feldbahnen in der Landwirtschaft, der Torfindustrie, der Ziegelindustrie usw.) geordnet ist, wurde im nun vorliegenden zweiten Band das Hauptaugenmerk auf eine geographische Zuordnung gelegt. Auf den ersten Blick wirkt diese Einteilung nicht so konsequent wie die im ersten Band gewählte, jedoch spätestens dann, wenn das Buch als Reiseführer benutzt wird, stellt es seinen optimalen Gebrauchsnutzen unter Beweis. Das relativ kleine Land Österreich ermöglichte es dem Autor, alle im Berichtszeitraum 1989/90 vorhandenen Feldbahnen in Wort und Bild darzustellen. Die etwas mehr als 40 Betriebe entstammten Bereichen wie: den Bergbau, der Ziegelindustrie, der Kraftwerksunterhaltung; es finden sich darunter aber auch so Exoten wie Bahnen in Heilstollen bzw. in einem Alters- und Pflegeheim. Obwohl die Berichte durchweg sehr detailliert Betriebsabwicklungen als auch Atmosphäre der einzelnen Bahnen wiedergeben, die dazugehörigen Farb- und SW-Aufnahmen brillant sind, habe ich noch bei den einen oder anderen Betrieb eine zusätzliche Streckenskizze zur Erläuterung der Lage und des Ausmaßes dieser Bahnen vermisst (z.B. Int. Rheinregulierung, Eisenwerke Johann Pengg u.a.). Berücksichtigt man den Umfang der Darstellung, so kann man ohne weiteres akzeptieren, daß bei ein paar kleinen Berichten auf ein Foto verzichtet wurde. Einige Feldbahnaufpflanznahmen etwas älteren Datums passen zwar nicht ganz ins Konzept eines aktuellen "Feldbahninventars", dafür vermitteln sie aber um so mehr Verkbahromantik, die man nicht missen möchte. Nichtsdestotrotz hat der Autor mit diesem Buch (... das natürlich in den Bücherschrank jedes Feldbahnenthusiasten gehört ...) ein ausgezeichnetes Nachschlagewerk geschaffen, das besonders den Charakter des Reiseführers (selbst Lokdenkmale und private Feldbahnsammlungen sind aufgeführt!) betont.

Frank Harding

## In eigener Sache:

Die Buchbesprechung in BE 2/90 -239- über die beiden jüngst erschienenen Kleinlokbücher haben ein ungeahntes Echo ausgelöst. Es soll jetzt hier keine Leserbrief-Kubrik ins Leben gerufen werden, doch sollen ausnahmsweise hierzu von verschiedenen Seiten Kommentare wiedergegeben werden:

## Wie schnell man doch in den Nesseln sitzen kann!

Buchbesprechungen sollen eine Publikation vorstellen und bewerten. Besonders heikel war es da bei den beiden Kleinlokbüchern, die 1989 und 1990 erschienen sind (vgl. BE 2/90 -239-). Da war es schon schwer, einen sachverständigen Rezensenten zu finden, der weder bei der einen, noch bei der anderen Publikation mitgewirkt hat - und mit dem die beiden (Haupt-)Autoren auch einverstanden waren.

Es sollte nicht Aufgabe eines Herausgebers (hier: des BE-Herausgebers) sein, die Rezensionen von Dritten zu "zensieren" oder vor Abdruck den Buchautoren vorzulegen. M.E. ist ein wesentlicher Bestandteil einer Rezension deren Subjektivität. Dafür ist eine Buchbesprechung auch mit dem Namen des Rezensenten gekennzeichnet. Folglich sollte auch eine Rezension, die den Meinungen des Herausgebers (hier: des BE-Herausgebers) und dessen Freunden nicht entspricht, zulässig sein.

Was die Bücher betrifft: Fehler unterlaufen immer, gerade bei einem derart vielschichtigen Thema. So kann man bei genauen Hinsehen beide Bücher (und natürlich auch den BAHN-EXPRESS) "auseinandernehmen". Weiterhin können beide Bücher nach unterschiedlichen Schwerpunktthemen bewertet werden: Fotoauswahl, Statistik, Übersichtlichkeit, Lesbarkeit von Text und Statistik, äußere Form, Preis-/Leistungsverhältnis, Zielsetzung des Buches. Zweifellos kann ein Kriterium wie das andere positiv oder negativ bewertet werden. Es läßt sich im Voraus nicht sagen, was der Rezensent zum Thema "Kleinlokomotiven" erwartet.

Der Rezensent kann ohne Vorbehalte die Anschaffung oder Nichtanschaffung eines Buches empfehlen. Ich persönlich halte mich hier (u.a. aufgrund meiner Mitautorenschaft) mit einem Kommentar zu dem einen oder anderen Buch bewußt zurück.

Ulrich Volz

## Eine objektive und gewissenhafte Rezension?

Eigentlich hätte ich mir vorgenommen, weder meins noch das Kleinlokbuch von Loyal/Große/Glaubitz öffentlich zu rezensieren oder kommentieren, da Eigenlob bekanntlich stinkt und kein guter Stil ist. Die Buchbesprechung von Hödiger Glanef in BE 2/90 -239- veranlaßt mich nun aber doch, von diesem Prinzip abzuweichen.

Zwei Dinge sind es vor allem, die mir bei der Buchbesprechung nicht gefielen, einmal die persönlichen Diffamierungen des Rezensenten (als solche habe ich einige Formulierungen jedenfalls empfunden), zum anderen die einseitig subjektive Bewertung ausschließlich zugunsten des Buches aus dem Abend-Verlag.

Es ist mir klar, daß unser Buch eine Reihe von Fehlern aufweist (aber in welcher Veröffentlichung - noch dazu einer mit solcher Datenfülle - ist das nicht der Fall), doch derartige wie in der Rezension angeführte Fehler und Unstimmigkeiten sind meines auch in dem Buch von Loyal/Große/Glaubitz zu finden, wenn man beispielsweise redundant vorkommende Daten in den einzelnen Tabellen miteinander vergleicht (Verbleibe bei Layritz, Ausmusterungsdaten u.a.) oder sich die Tabelle auf S. 127 genauer betrachtet. Dies hätte bei einer objektiven und gewissenhaften Rezension erkannt und ebenso bewertet werden müssen. Und vielleicht hätte man auch noch ein Wort zur Zielgruppe der Bücher verlieren sollen. So hat unser Buch auch das Ziel, für Einsteiger verständlich zu sein und in die komplexe Thematik des Thomas Kleinloks einzuführen, während das Buch von Loyal/Große/Glaubitz - mit wenig Text - ausschließlich für den fortgeschrittenen Kleinlokt-Paa konzipiert ist und der Leser hier ohne solides Kleinlokt-Grundwissen nicht auskommt.

Andreas Christopher

## Süffisant-abwertende Formulierungen

Die Kritik an den Kleinlokt-Buch von Christopher ist in dieser Form meiner Meinung nach nicht gerechtfertigt. Abgesehen von den teilweise süffisant-abwertenden Formulierungen wurden bei Loyal & Co. pikantesweise viele der Fehler wiederholt, die bei Christophers Buch notiert wurden. Auch dort gibt es Verwechslungen in den Fabriknummern, die ignoriert wurden, einmal sogar bei den Nachkriegsloks Köf III (Köf 11278-279 nämlich haben die Jung-FW ex 13933-974). Es gibt zahlreiche Unstimmigkeiten zwischen den einzelnen Listen (z.B. bei Verbleiben und Ausmusterungsdaten). Auch die Liste der nicht aus Staatsbahnbeständen stammenden Kleinloks enthält zahlreiche dicke Fehler. Beispiel Barzer Dolomit, Scherzfeld: Von einer früheren Lok I weiß man dort nichts, dafür ist die abgebildete Lok (es ist Dentr 46963, nicht 46355) noch nie vor in Einsatz. Viele der angeführten Loks sind überhaupt keine Iq II-Loks (Beispiele: G&E 21588/1941, Dentr 42824/1943, Dentr 46933/1948), dafür wurde keine einzige der zahlreichen Jung-Köf II (Typ VW 134) erwähnt.

Ich finde das Buch von Loyal/Große/Glaubitz insgesamt zwar nicht schlecht, trotzdem arbeite ich lieber mit Christophers Buch, da mir das erstgenannte zu unübersichtlich ist. Ich habe mir die Listen aus Christophers Buch fotokopiert (und vergrößert) und dort die Ergänzungen aus dem anderen Buch nachgetragen. So habe ich alles in einer Liste, ohne daß ich signal nachschlagen muß.

Fritz Engelmann

Verkaufe Gleisjoche, komplett, ca. 5 m lang, Spur 500 mm, 65er Gleis, insges. ca. 350 Meter. Auch ein teilweiser Verkauf ist möglich. Preis: 9.50 DM/lfd Meter. Verkaufe ferner zwei Drehscheiben (Platten, Rollen). Wolfgang Karau, Tel. 04281/5280 (abends)

# DEUTZ Motor- Lokomotiven



für Feldbahn - Gruben -  
u. Rangierbetrieb

*Betrieb mit: Benzin, Benzol, Spiritus, Petroleum, Rohöl.  
Noch zu 7000 Motorkommotiven geliefert.*

**Motorenfabrik Deutz A-G**  
Köln - Deutz