

Bahn- Express

1/92

Magazin für Werkbahnfreunde



DM 6.80

Nr. 66

IMPRESSUM 130592/350

- Herausgeber:**
BAHN-EXPRESS
Magazin für Werkbahnfreunde
Kiel - Farven
- Redaktion:**
Ulrich Völz
Von-der-Wisch-Str. 47
W-2300 Kiel 1
Tel. 0431/312729
- Geschäftsstelle für aktuellen Jahrgang BAHN-EXPRESS:**
Edmund Reinecke
Baaste 16
W-2743 Farven
Tel. 04762/1354
- Geschäftsstelle für ältere Jahrgänge BAHN-EXPRESS:**
Klaus Linek
Müllerweg 15
W-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 Textesendungen** bitte nur an die Redaktion, Bestellungen bitte nur an die zuständigen Geschäftsstellen.
- Druck:** Bernd vom Ort, W-5800 Hagen 7
- #** = 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 1992
- Titel:** Deutz 19952 müht sich durch's norwegische Moor - aufgenommen am 18.08.92 bei Stokke. Einzelheiten siehe S. 173!

INHALT 1/92 (NR. 66)

INDUSTRIELOKOMOTIVEN IN SÜDWESTDEUTSCHLAND (1) 124	
DIE WERKBAHNEN DER NORDCEMENT AG, HANNOVER ... 134	
"Alte" Norddeutsche ... 134	
Alemannia ... 136	
Armbrecht ... 138	
Hardeggen ... 138	
Hoiersdorf ... 139	
Kronsberg ... 140	
Selder ... 141	
Schlewecke ... 142	
Schwanebeck ... 142	
Siegfried ... 144	
Vorwohle ... 146	
Wunstorf ... 155	
DIE GRUBENBAHNEN DER FLUSS- UND SCHWERSPAT-WERKE GMBH LENGENFELD ... 158	
Betrieb Rottleberode, BA Straßberg ... 158	
Betrieb Steinbach ... 159	
Betrieb Trusetel, BA Mühl ... 159	
Betrieb Trusetel, BA Nammel ... 160	
Betrieb Gehren ... 160	
Schachtbau Nordhausen, Stollenbaustelle Gehren ... 162	
KURZMELDUNGEN ... 162	
Marineartilleriesdepot 3, Enge-Sande ... 162	
Hafenbauamt, Bremen ... 163	
Rhenus WTAG, Bremen ... 163	
Gehr. Röchling, Bremen ... 164	
Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, Bremen ... 164	
SCHÖMA Christoph Schöttler, Diepholz ... 165	
Cirkei Kalksandsteinwerk, Haltern ... 167	
Rütgerswerke, Castrop-Rauxel ... 168	
Scherling, Bergkamen ... 169	
Castr. Masch.zgl. Lessmüllmann, Castrop-Rauxel ... 170	
Kölner Verkehrsbetriebe, Köln ... 170	
Bayr. Asphalt-Mischwerk, Eging am See ... 171	
Ziegelei Woldegk, Woldegk ... 172	
Ziegelei Dresden-Lockwitz, Dresden-Lockwitz ... 172	
Ziegelei Dresden-Luga, Dresden-Luga ... 172	
Lilleskov Teglverk, ÖK-Tommerup ... 173	
Transmanche Link, F-Coleis ... 173	
Sundland Sog, Høivler og Torvstrøf., N-Stokke ... 173	
AGEVE Maintenance, S-Östersund ... 174	
M&Rjedalens Mineral, S-Sveg ... 174	
Nitro Nobel, S-Gyttorp ... 174	
LESERBRIEFE ... 177	
BÜCHERECKE für Feld- und Werkbahnfreunde ... 178	
DIEMA-Großraumtriebwagen ... 178	

Lieber Leser, liebe Leserin,

insgesamt war die Resonanz auf unseren "neuen" BAHN-EXPRESS eher bescheiden, dennoch kristallisierte sich ein Votum für die neue Aufmachung heraus. Allerdings wird sich dann aller Voraussicht nach eine Preiserhöhung für das Abo 93/94 nicht umgehen lassen!

Doch nun eine erfreuliche Mitteilung: Unsere bereits im Jahre 1984 herausgegebene, selbst in der 2. Auflage bald vergriffene Broschüre

Die Klasmann-Werke und die Gewerkschaften Brigitta & Elwerath

ist in einem unveränderten Nachdruck wieder begrenzt lieferbar. Bitte beachten Sie aber: Es ist der Stand von 1984 wiedergegeben, es handelt sich nicht um eine überarbeitete Neuauflage!

Die Klasmann-Werke und die Gewerkschaften Brigitta & Elwerath

Ausgabe 1984, 56 Seiten, DIN A5, 49 Fotos, geheftet DM 5.80

Sie können wie immer bei der Redaktion in Kiel bestellen und erhalten dann Ihr Exemplar zusammen mit einer Rechnung.

Ihr BAHN-EXPRESS.

Verzeichnis der lieferbaren Literatur
(Stand: Mai 1992)

Bahn-Express (aktuelle Jahrgänge)

(Bestellung bei: Edmund Reinecke, Baaste 16, W-2743 Farven)

Jahrgang 1989/90 (4 Hefte à 60 Seiten) DM 26.00

Jahrgang 1991/92 (4 Hefte à 60 Seiten) DM 26.00

Bahn-Express (ältere Jahrgänge)

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

Jahrgang 1986/1987/1988 (je 4 x 60 Seiten) je DM 26.00

Jahrgang 1983/1984/1985 (je 6 x 40 Seiten) je DM 26.00

Einzelhefte 1986/1987/1988 (je 60 Seiten) je DM 7.40

Einzelhefte 1983/1984/1985 (je 40 Seiten) je DM 5.10

Sonstige Literatur

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

Feldbahnen in Schleswig-Holstein (1989, 56 Seiten) vergriffen

Feldbahnen in Niedersachsen I (1991, 96 Seiten) DM 15.80

Feldbahnen in Bayern (1989, 92 Seiten) vergriffen

Die Klasmann-Werke und die Gewerkschaften Brigitta & Elwerath (1984, 56 Seiten) DM 5.80

Die Fahrzeuge der Gillbachbahn (1988, 84 Seiten) DM 0.00
(nur gegen Einsendung eines mit 0.80 DM frankierten C5-Umschlages!)

Industrielokomotiven in Südwestdeutschland (1)

Nach dem seitenweisen, verwirrenden "Zahlenfriedhof" im BE 1/92 zu diesem Thema sind (hauptsächlich durch die Herren Ziegenfuß und Große) die Quellen der "Amtlichen Nummerierungen" aufgetan und ausgewertet worden. Es sind im Wesentlichen zwei Stellen im süd-deutschen Raum, die diese Nummern verteilen, nämlich die BDen Karlsruhe und Stuttgart. Diese beiden Institutionen vergeben ihre Nummern wie folgt:

BD Karlsruhe

MA Karlsruhe, Konstanz, Freiburg, Mannheim, Ludwigshafen (teilweise)

1-... frühere Zählung, nur unvollständig überliefert
101-45x aktuelle Zählung, fast komplett bekannt

BD Karlsruhe

MA Ludwigshafen (teilweise), ...

601-71x aktuelle Zählung, nur sehr bruchstückhaft bekannt

BD Stuttgart

MA Heilbronn

1- 7x aktuelle Zählung, teilweise unvollständig

BD Stuttgart

MA Stuttgart

250-35x aktuelle Zählung, teilweise unvollständig

BD Stuttgart

MA Tübingen

500-51x aktuelle Zählung, teilweise unvollständig

BD Stuttgart

MA Ulm

750-84x aktuelle Zählung, teilweise unvollständig

Thema dieses Heftes soll nur die BD Karlsruhe sein. Ein Problem stellt noch die Nummerierung ab 601 dar; das dürften die Werkloks links des Rheins sein. Dieser Bereich ist z.Zt. nur sehr unvollständig bekannt - es müßte die genaue Quelle und nach Möglichkeit eine offizielle Zählung aufgetan werden. Ortsansässige Leser sind zur Mitarbeit aufgerufen.

Für das nächste Heft wollen wir die BD Stuttgart vorbereiten. Wer also noch Ergänzungen hierzu hat, möchte sich ebenfalls bitte melden.

Und noch ein Hinweis: Ein Stichtag für die Gültigkeit der nachfolgenden Liste kann nicht angegeben werden - es ist also durchaus möglich, daß hier nachgewiesene Loks inzwischen längst nicht mehr bei ihren Eigentümern vorhanden sind!

Die frühere Zählung der BD Karlsruhe ist im nachfolgenden Listenwerk zuletzt aufgeführt.

Amtlich nummerierte Lokomotiven in der BD Karlsruhe

Antl.

Nr.	Herstellerdaten	Typ	Zul.	Betreiber
101				
102	Hen 2139/1949	D526		Blattner und Kramer, Falzziegelwerk, Konstanz
103	Gedr 4276/1947	200 PS		Daimler Benz AG, Gengenau (vgl. 35)
104	Deutz 55158/1951	A4L514R		1951 an Dt. Bundespost, Freiburg/ Petronard Tanklager, Hamburg/ 1978 an Freunde der Eisenbahn, Hamburg/ ArGe Geesthachter Eisenbahn (V1) 90Vh
105	Essl 5053/1952	Dampf	10/52	Lonza-Werke, Elektrochem. Fabr. GmbH, Waldshut/ lt. MA Freiburg 1980: ausgemustert und verkauft
106	Essl 5054/1952	Dampf	10/52	Papierfabrik Albruck, Albruck
107	OKK 25406/19..	Diesel		Papierfabrik Schöller & Hoesch GmbH, Gernsbach
108	KrMa 17483/1953	Diesel		Zellstoff-Fabrik Mannheim-Waldhof
109	Deutz 23166/1938	AM220R		1938 an GrIn & Bilfinger AG, Mannheim/ 1968 an Katz & Klump GmbH, Flurnitz/Österreich (68-75) 90Vh
110	Gedr 553/19..	Diesel		GrIn & Bilfinger AG, Mannheim/ lt. MA Mannheim 1973: ausgemustert und verschrottet
111	Gedr 4643/1950	50 PS		Streiblerwerk GmbH, Mannheim/ lt. MA Mannheim: ausgemustert und verschrottet
112	Deutz 55466/1953	AGM517R		1953 an Th. Goldschmidt AG, Mannheim/ lt. MA Ludwigshafen 1980: ausgemustert und verschrottet
113	Gedr 4624/1954	50 PS		Städt. Schlacht- und Viehhof, Heidelberg 90Vh
114	Gedr 4834/19..	200 PS	04/55	Stadtwerke Mannheim/ stinnes-Stromeyer GmbH, Mannheim/ lt. LEA: verschrottet
115	Deutz 47396/1946	AGM517R		BP Benzin und Petroleum AG, Mannheim (sp. 201)
116	frei			
117	frei			
118	Krupp 2296/1954	200 PS		Brown, Boveri, Mannheim
119	Hen 25482/1955	DH200		1955 an Süddt. Zucker AG, Waghäusel 89Vh
120	Deutz 56301/1956	AGM517R		1956 an Th. Goldschmidt AG, Mannheim-Rheinau/ lt. MA Ludwigshafen 1981: außer Betrieb/ 198. an OKK, Dortmund 86Vh/ Stormarnwerk, Frielendorf 90Vh
121	Gedr 4628/1956	50 PS		Gmeinder & Co. GmbH, Nörsbach
122	Gedr 4631/1956	50 PS	02/57	Hafenverwaltung Kehl
123	Hen /19..	Dampf		Streiblerwerk GmbH, Mannheim/ lt. MA Mannheim: ausgemustert und verschrottet
124	Deutz 6280/1922	XIVR	11/57	Gg. Harbmann, Berghausen/ 1977 an Almetallbahn (1) 90Vh
125	Gottwald 836/1951	Diesellokom	10/57	Steinzeugwarenfabrik Mannh.-Freidrichsfeld, Zweigbetrieb Nuppensturm/ lt. MA Mannheim 1971: verschrottet
126	Deutz 56297/1956	A4L514R	08/57	1955 an Wolfer & Goebel, Weingarten
127	frei			
128	OKK 7471/1918	feuerl. Dampf	11/57	Schütte-Lanz AG, Mannheim-Rheinau/ lt. MA Mannheim 1967: ausgemustert und verschrottet
129	Gedr 456/1922	49 PS	11/57	Kaiser und Böhler, Köffingen/ 08/63 an Chem. Fabr. Fridingen, Gustav Rübelmann, Viernheim (297)/ lt. MA Ludwigshafen 1976: außer Betrieb
130	OKK 2745/1908	feuerl. Dampf	11/57	C. F. Boehringer und Söhne, Mannheim-Waldhof/ lt. MA Mannheim 1967: Chem. Fabrik Weyl AG, Mannheim/ lt. MA Mannheim 1969: ausgemustert und verschrottet
131	Deutz 56772/1957	A4L514R	11/57	1957 an Kali-Chemie AG, Mannheim/ lt. MA Mannheim 1966: Werk ab 01.07.67 stillgelegt/ Kali-Chemie AG, Hönningen (203)/ Bahndarft Es-Schell, Neuwied (01) 86Vh, Dortmund 90Vh
132	Essl 4600/1923	Dampfkran	12/57	Schwarzwälder Brennstoffhandel GmbH, Villingen
133	Scholtzen /1952	Dampfkran	12/57	Schwarzwälder Brennstoffhandel GmbH, Villingen/ lt. MA Konstanz 1971: ausgemustert und verschrottet
134	Hatz 1/1952	Diesel	12/57	AG für Seilindustrie, Mannheim-Neckarau/ lt. MA Mannheim 1967: Seeliger KG, Rohstoffgroßhandel, Mannheim-Rheinau
135	Deutz 47009/1948	AGM517R	12/57	1949 an Stadtverwaltung Offenburg/ lt. MA Karlsruhe 1979: verkauft an unbekannt
136	Hen 24372/1939	Diesel	01/58	Brown, Boveri, Mannheim/ 11/83 außer Betrieb
137	Krupp 2448/1940	100 PS	03/58	Vereinigte Glaswerke Mannheim, Mannheim-Waldhof/ lt. MA Mannheim 1973: verschrottet
138	Breuer 3010/1948	V	03/58	Lonza-Werke, Waldshut, Werk Istein/ 05/58 außer Betrieb 67Vh 89Vh
139	Breuer 3035/1951	V	04/58	Degussa, Werk Konstanz/ lt. MA Konstanz 1980: außer Betrieb

Anl.	Nr.	Herstellerdaten	Typ	Zul.	Betreiber
140	KrMa	15663/1938	Dampf	04/58	Heinrich Lanz AG, Mannheim/ lt. MA Mannheim 1967: verschrottet
141	Deutz	56853/1958	AAL514R	05/58	1958 an Lönze-Werke, Welschhüt, Werk Isteln 84vh 89vh
142	ÖBK	20651/1936	RL7	05/58	Joseph Vögele AG, Mannheim/ lt. MA Mannheim 1968: ausgemustert und verschrottet
143	Deutz	56842/1958	ABL614R	06/58	1958 an Georg Fischer AG, Singen
144	Hen	20346/1924	feuerl. Dampf		Stadtwerke Heidelberg, Gaswerk/ lt. MA Mannheim 1966: außer Betrieb, soll verkauft oder verschrottet werden
145	ÖBK	7685/1918	Dampf	07/58	Stadtwerke Karlsruhe/ lt. MA Karlsruhe 1965: außer Betrieb, wird verschrottet
146	Wyllen	/1950	Diesellokom C	09/58	Bad. Gas- und Elektrizitätsversorgungs AG, Lörrach
147	Deutz	15330/1936	DM2122F	10/58	Wolfer & Goebel Stuttgart, Werk Untergrombach/ ausgemustert
148	Jung	/19..	Kleinlokom	01/59	Bopp und Reuther GmbH, Mannheim-Maldorf/ lt. MA Ludwigshafen 1978: ausgemustert
149	Deutz	56894/1958	AAL514R	01/59	1958 an Wehrle-Werke AG, Emmendingen 86vh
150	Deutz	56426/1956	AAL514R	04/59	1956 an Aluminium-Hütte Rheinfelden
151	ÖBK	25225/1953	Diesel	04/59	Zellstoff-Fabrik Waldhof, Mannheim-Waldhof 62vh
152	Breuer	3060/1952	Diesel	04/59	Eisen und Stahlhandel AG, Mannheim/ Staatl. Hafenanst. Mannheim
153	Breuer	856/1947	Diesel	04/59	Mohr und Federhaff AG, Mannheim/ lt. MA Mannheim 1973: ausgemustert und verschrottet
154	ÖBK	25757/19..	Diesel	09/59	Raab Kärcher GmbH, Mannheim-Rheinau/ abgestellt
155	Deutz	56563/1957	T6M62SR		1957 an Gewerkschaft Baden, Kalisalzbergwerk, Buggingen/ 1985 Gleisanschluss aufgelöst
156	Gedr	4904/1955	130 PS		Ot. Shell AG, Karlsruhe/ lt. MA Karlsruhe 1972: außer Betrieb und verschrottet
157	Breuer	1431/1939	Diesel		Portland-Zementw. Heidelberg AG, Leimen/ lt. Zementw. 1972: ausgemustert und verschrottet
158	Hen	24929/1941	DEL150		J. Himmelsbach KG, Hölzlebruck/Schw./ 06/61 außer Betrieb, kein Gleisanschluss mehr vorhanden
159	Deutz	56946/1959	ABL614R		1959 an Textilmanufaktur Haagen, Wilh. Schöpflin, Haagen, Werk Brombach
160	Gedr	5115/1959	240 PS		Deimler-Benz AG, Gaggenau
161	Scholtzen	/1930	Diesellokom		M. Stromeyer Lagerhausges., Freiburg (urspr. Dampfkom)
162	Deutz	56342/1956	AAL514R	06/60	1956 an Stadt Gaswerk, Freiburg/ lt. MA Freiburg 1978: verkauft an Waggonfabrik Rastatt
163	Deutz	56040/1956	AAL514R		Commandement en Chef des Forges Françaises en Allemagne FFA, Flugplatz Breunarten/ Bundeswehr, Flugplatz Weinstetten 85vh
164	Deutz	56218/1956	ABL614R		Commandement en Chef des Forges Françaises en Allemagne FFA, Flugplatz Breunarten/ Bundeswehr, Flugplatz Weinstetten 83vh 89vh
165	frei				Waggonfabrik AG, Rastatt
166	Gedr	3192/1941	50 PS		Depot du Génie de FFA, Rastatt (Fähr. 1798-0110/056)
167	Faun	/1953	Zugmaschine		Raab Kärcher, Karlsruhe/ lt. MA Karlsruhe 1979: verkauft an unbekannt
168	ÖBK	20659/1936	RL3		Junker & Ruh, Karlsruhe/ 01/69 außer Betrieb
169	Domag	0038/1941	DL50		
170	frei				
171	Breuer	3066/1952	VL		Breisgauer Portland-Cement Fabrik GmbH, Kleinkems/ 196. außer Betrieb
172	Essl	/1901	Dampf		Portland-Zementw. Heidelberg AG, Leimen/ lt. MA Mannheim 1972: verschrottet
173	Essl	/1910	Dampf		Portland-Zementw. Heidelberg AG, Leimen/ lt. MA Mannheim 1965: außer Betrieb und verschrottet
174	Winterthur	/19..	Diesel		Ciba AG, Basel
175	KrMa	/1920	Dampf		Zellstoffwerke AG Ettlingen-Maxau
176	Gedr	1169/1935	KBI		Eisenbau Wyhlen AG, Wyhlen (ex DB K8 0126)/ ausgemustert
177	Ruhr	3513/195..	MD1200/V		Deussa, Rheinfelden/ lt. MA Freiburg 1979: ausgemustert
178	Ardelet	/1929	Dampfkom	02/61	Städt. Gas- und Wasserwerke, Freiburg/ 06/65 vom TÜV stillgelegt und verpönt
179	Wyllen	75001/1951	Diesellokom	02/61	Städt. Gas- und Wasserwerke, Freiburg/ lt. MA Freiburg 1982: verkauft
180	Gedr	5247/1960	130 PS		Ot. Bundesort, Freiburg/ Schrottfirma in Bad Krozingen 86vh 89vh
181	Wind	500/1940	Diesel	03/61	International Harvester-Kompany, Heidelberg-Kirchheim/ (vor 1977) verkauft
182	Gedr	5240/1960	Diesel		Verein Dt. Ölfabriken, Mannheim (nicht ex DB!)
183	Breuer	206/1953	VL		ÖHWF, Breisach/ lt. MA Freiburg 1978: nach München verkauft
184	Breuer	780/1945	VL		Obernhein. Dampfsäge- und Hobelwerk, Gengenbach
185	Gedr	5238/19..	Diesel	07/61	Zellstoff-Fabrik Waldhof, Mannheim-Rheinau

Anl.	Nr.	Herstellerdaten	Typ	Zul.	Betreiber
186	Deutz	55332/1952	AAL514R	07/61	1952 an Dynamit AG, Rheinfelden/ lt. MA Freiburg 1967: verkauft an A. J. Tröster, Butzbach
187	Deutz	23191/1938	A3M220R	07/61	Barbara Erzbau AG, Grube Kahlenberg, Ringsheim/ lt. MA Freiburg: verkauft an Schmidt, Vinnhorst/Hannover
188	Deutz	23192/1938	A3M220R	07/61	Barbara Erzbau AG, Grube Kahlenberg, Ringsheim/ lt. MA Freiburg: verkauft an Schmidt, Vinnhorst/Hannover
189	Deutz	57248/1960	AAL514R		1960 an Breisgauer Portland-Cement-Fabrik GmbH, Kleinkems
190	Winterthur	/19..	Diesel	07/61	Ciba AG, Basel/ lt. MA Freiburg 196..: Lok an Werk Montey/Schweiz unbeheimatet
191	Winterthur	/19..	Diesel	07/61	Ciba AG, Basel/ lt. MA Freiburg 1975: ausgemustert und verschrottet
192	KrMa	18351/1958	ML440C	08/61	Holtzmann & Co., Papierfabrik, Weisenbach (Hurgtal) 83vh
193	ÖBK	25940/19..	MV68		BP Benzin und Petroleum AG, Karlsruhe/ lt. MA Karlsruhe 1979: verkauft an unbekannt
194	Breuer	1167/1927	Diesel	08/61	Großeinkaufs-Ges. Dt. Konsumgenossensch. mbH, Mannheim/ 01/69 verkauft
195	Breuer	2108/19..	Diesel	08/61	Großeinkaufs-Ges. Dt. Konsumgenossensch. mbH, Mannheim/ 1963 verschrottet
196	Krupp	3855/1960	200 PS	01/62	Hermann C. Starck Berlin, Laufenburg-Rhina 81vh
197	Gedr	5257/1961	50 PS	04/62	Eisen- und Stahlhandel GmbH, Mannheim
198	Gedr	135/1923	60 PS	02/62	Getränke- und Spirituosen AG, Rastatt/ lt. MA Karlsruhe 1963: DSG, Zentral-Versorg. Betrieb, Rastatt/ lt. Stadt Rastatt 1970: verschrottet
199	Jung	10098/1941	22 PS	07/62	Städt. Maschinenbau-Ges. mbH, Wiesental/ lt. MA Mannheim 1966: ausgemustert
200	BMAG	10043/1931	K8II	07/62	Säge- und Hobelwerk Max Egon Fürst zu Fürstenberg, Hülfigen (ex DB K8 4018)/ lt. LfB Karlsruhe 1973: gestrichen
201	Deutz	47394/1943	AMM517R	10/62	BP Benzin und Petroleum AG, Mannheim (vors. 115)
202	ÖBK	20520/1935	35 PS	09/62	Grün & Bilfinger, Mannheim/ 12/86 außer Betrieb
203	Schöma	2554/1962	CFL15ED8Rex	03/62	1962 an Franz. Streikkräfte, Kraftstofflager Kehl-Hafen
204	Deutz	57481/1962	AAL514R	10/62	1962 an Siemens und Halske, Wernerkwerk für Meßtechnik, Karlsruhe West
205	?	/19..			J. Gollnow & Sohn, Stahlhoch- und Brückenbau, Karlsruhe West (Transportwagen mit Deutz-Dieselmotor, 50 PS)
206	Deutz	11811/1933	DM2122R	11/62	Hugo Stinnes, Mannheim-Rheinau/ lt. MA Mannheim 1971: außer Betrieb/ verschrottet
207	Gedr	1267/1934	25 PS	12/62	Klöckner & Co., Mannheim (Motor Kaelble 4381)(nicht ex DB!)/ lt. MA Mannheim 1973: verschrottet
208	Deutz	33261/1941	AMM20R	12/62	Klöckner & Co., Mannheim
209	Mak	400045/1962	450Cex	12/62	Esso-Raffinerie, Karlsruhe/ ab 1980 mit FFS
210	Borsig	7795/1912	feuerl. Dampf		Gaswerk Mannheim/ lt. MA Mannheim 1969: Chem. Fabrik Weyl AG, Mannheim-Maldorf/ 1974 verschrottet
211	Borsig	7796/1912	feuerl. Dampf		(Erstzulassung 11/12) Gaswerk Mannheim/ lt. MA Mannheim 1969: Chem. Fabrik Weyl AG, Mannheim-Maldorf/ 1974 verschrottet
212	Karlsru	2370/1929	feuerl. Dampf		(Erstzulassung 09/29) Gaswerk Mannheim/ 1968 an Chem. Fabrik Weyl AG, Mannheim-Maldorf/ lt. LEA Karlsruhe 1984: verkauft an Museum
213	Gedr	2212/1938	Diesel		Halberg Maschinenbau und Gießerei, Ludwigshafen
214	Gedr	5288/1962	45 PS	06/63	DEA Scholven GmbH, Karlsruhe/ Oerrh. Mineralölswerke, Karlsruhe
215	Diema	2585/1963	DM30	06/63	1963 an Joseph Vögele AG, Maschinenfabrik, Mannheim
216	Mak	400046/1962	450Cex	11/63	Esso-Raffinerie, Karlsruhe/ ab 1980 mit FFS
217	Gedr	5289/1962	45 PS	11/63	DEA Scholven GmbH, Karlsruhe
218	Karlsru	2355/1927	feuerl. Dampf		(Erstzulassung 08/27) Gewerkschaft Baden, Kalisalzbergwerk, Buggingen
219	Gottwald	1945/1963	Diesellokom	02/64	Molzindustrie Bruchsal GmbH, Bruchsal
220	ÖBK	26237/1963	MV4A	04/64	Teerchemie AG, Karlsruhe/ lt. MA Karlsruhe 1979: verkauft an Elf-Mineralöl GmbH, Karlsruhe/ Käufer Tanklagersges. mbH, Karlsruhe 89vh
221	ÖBK	26265/1963	MV3		Wolfer & Goebel, Niederlassung Karlsruhe, Werk Untergrombach
222	ÖBK	26203/1963	MBSN	04/64	John Deere-Lanz AG, Mannheim
223	Gedr	5321/1963	50 PS	04/64	Großeinkaufs-Ges. Dt. Konsumgenossensch. mbH, Mannheim 81vh
224	Essl	4692/1944	(Cf1)	03/64	Großkraftwerk Mannheim AG, Mannheim-Meckersau
225	Hen	9875/1910	feuerl. Dampf	08/64	(Erstzulassung 03/10) Chemische Fabrik Weyl AG, Mannheim-Maldorf/ lt. MA Mannheim 1969: ausgemustert und verschrottet

Amtl. Nr.	Herstellerdaten	Typ	Zul.	Betreiber
226	Hen 11353/1912	feuerl. Dampf	08/64	(Erstzulassung 08/12) Chemische Fabrik Weyl AG, Mannheim-Waldhof/ lt. MA Mannheim 1969: ausgemustert und verschrottet
227	Deutz 57669/1964	M6450Cex	05/64	1964 an Erdölraffinerie Mannheim GmbH, Mannheim
228	Gedr 5236/1964	130 PS	06/64	Ettlingen-Maxau, Papier- und Zellstoffwerke, Ettlingen/ Holzmann & Cie., Karlsruhe (1) 86vh
229	Hen 30869/1964	240 PS	10/64	Dt. Shell AG, Tanklager Karlsruhe
230	Schöma 2801/1964	CFLA00R	11/66	1964 an Bahnhof-Kühlhaus AG, Basel (1) 89vh
231	DBK 26264/1963	MW3	12/64	1963 an Vereinigte Glaswerke Mannheim, Mannheim-Waldhof 81vh
232	Deutz 57715/1964	K6230B	08/65	1964 an Süddt. Zucker AG, Waghäusel 89vh 90vh
233	Deutz 57710/1964	K6230B	11/65	1964 an Portland Zement AG, Heidelberg, Leimen 83vh
234	Deutz 57705/1964	M6450Cex	03/66	1964 an Erdölraffinerie Mannheim GmbH, Mannheim (2) 81vh 83vh
235	Gedr 5369/1965	V12-16	03/66	Sunlight AG, Mannheim-Rheinau (10)/ 07/82 an Glasser, München/ Lonza AG, Waldshut (393), ab 07/90 mit FFS (444)
236	Decau E999342/1962	M410C	12/65	Franz. Streitkräfte, Economat de l'Armee des FFA, Bühl/Baden
237	Deutz 56106/1955	V6M436R	01/66	Gewerkschaft Baden, Kalisalzbergwerk, Buggingen/ Kali + Salz AG, Bad Salzdetfurth (4) 83vh 90vh
238	D.-Benz 00044/1965	2-Meße	01/66	Deimler-Benz AG, Gaggenau
239	Gedr 3824/1962	50 PS	10/66	1964 an Süddt. Maschinenbau Ges. mbH, Wiesental, Waghäusel 88vh 90vh
240	/19..	feuerl. Dampf		Josef Benz AG, Löffingen/ lt. MA Freiburg 1971: verschrottet
241	Hen 12902/1914	(8t)	06/66	Kali-Chemie AG, Mannheim/ lt. MA Mannheim 1966: Werk ab 01.07.67 stillgelegt, Lok wird an anderer Stelle eingesetzt
242	Deutz 46384/1966	AMH517R	06/66	1965 an Zellstoffwerke Ettlingen-Maxau AG/ Holzmann & Cie., Karlsruhe (2)/ 1984 verschrottet
243	Aebi 1235/1935	RA11	08/66	Kühlhaus AG, Basel/ 12/69 an Setram AG, Basel
244	Deutz 42916/1942	OMZ117R	08/66	Badische Stahlwerke AG, Kehl/ lt. LfB Karlsruhe 1975: gestrichen
245	Deutz 33003/1939	OMZ117R		Franz. Streitkräfte, Verpfl. Lager Donaueschingen/ ausgemustert
246	DBK 26254/1964	MW3N	08/66	Wolfer & Goebel, Hüttenheim
247	Hen 26176/1942	feuerl. Dampf		(Erstzulassung RBD Stuttgart 03/48) Esso AG, Mannheim
248	Deutz 57995/1965	KK140B	11/66	Klöckner & Co., Rohstoffhandel, Mannheim
249	Gedr 5374/1966	50 PS	11/66	C. F. Boehringer und Söhne GmbH, Mannheim 81vh
250	D.-Benz /1966	2-Meße	10/66	Deimler-Benz AG, Gaggenau/ 1970 umgerüstet und nicht mehr auf der Schiene verwendet
251	Gedr 5415/1966	500 PS	01/67	DEA Scholven GmbH, Karlsruhe
252	DBK 2678/1907	feuerl. Dampf	12/30	Karl Richberg KG, Neuenburg/Baden/ lt. MA Freiburg 1971: ausgemustert und verschrottet
253	DBK 26583/1966	MBSN	12/66	Dynasit-Nobel, Rheinfelden
254	Diema 2913/1966	DWL30	04/67	DOM Chemical GmbH, Greffen
255	DBK 8210/1966	feuerl. Dampf	01/67	Schildkröt AG, vorm. Rhein. Gummi- und Celluloidfabrik, Mannheim-Rheinau/ lt. Schildkröt 1967: außer Betrieb, wird verschrottet
256	D.-Benz /1966	2-Meße	02/67	Deimler-Benz AG, Mannheim/ lt. MA Ludwigshafen 1980: verkauft an Ludwig Schöbler, Uetting am Ammersee
257	D.-Benz /1966	2-Meße	03/67	Suchard, Schokoladenwerke, Löffingen
258	Spoer /19..	Truckmobile	01/68	Dt. Hoffmann La Roche AG, Grenzach
259	Hen 20662/1926	feuerl. Dampf	04/67	Schütte-Lanz, Holzwerke AG, Mannheim-Rheinau
260	Gedr 5422/1966	V24	04/67	Strebelwerk GmbH, Mannheim/ 1974 an Hoechst AG, Offenbach
261	D.-Benz /1967	2-Meße	06/67	Stadt Karlsruhe, Großmarkthalle
262	DBK 26584/1967	MC14N	09/67	Papierfabrik Albruck, Albruck
263	D.-Benz /1967	2-Meße	09/67	Stadt Karlsruhe, Großmarkthalle
264	DBK 638/1939	110B	03/68	1967 an Holzmann & Cie., Weisenbachfabriken, Weisenbach (Murgtal)/ 1973 verschrottet
265	Gedr 1262/1935	K01		Tanklager-Ges. Bruno Moyer Pakhuismeesteren mbH, Mannheim-Rheinau (ex DB 311 213)/ lt. LfB Karlsruhe 1974: verschrottet
266	Aecker /1966	Unilok 2500		Städtwerke Karlsruhe, Heizkraftwerk West/ 11/83 an Vorholt & Schega, Haltern
267	Gedr 5425/1967	50 PS	03/68	Chemische Werke Stöss & Co. GmbH, Eberbach/Neckar
268	D.-Benz /1967	2-Meße	03/68	Schildkröt AG, vorm. Rhein. Gummi- und Celluloidfabrik, Mannheim-Neckarau

Amtl. Nr.	Herstellerdaten	Typ	Zul.	Betreiber
269	D.-Benz /1967	2-Meße		Deimler-Benz AG, Mannheim/ lt. MA Ludwigshafen 1979: verkauft an Ludwig Schöbler, Uetting am Ammersee
270	DBK 25728/1957	MW2A	07/68	Interfrigo, Basel/ lt. MA Freiburg 1976: ausgemustert
271	Deutz 57517/1962	KS230B	03/68	Fernleitungs-Betriebs-Ges., Kehl-Kork
272	Gedr 4442/1948	50 PS	07/68	Kurt Klempfeyer Mühlen, Mannheim 81vh/ 1987 an Landesmuseum für Technik und Arbeit, Mannheim
273	Deutz 46392/1968	AMH517R	07/68	1968 an Joseph Wögle AG, Mannheim 91vh
274	Deutz 11580/1934	OMZ122R	07/68	(Neuzulassung) 1934 an Dt. Steinzeugwarenfabrik, Mannheim-Friedrichsfeld/ lt. MA Mannheim 1971: ausgemustert und verschrottet
275	Gedr 4333/1948	50 PS	07/68	(Erstzulassung BD Stuttgart 04/49) Karl Schwyer AG, Mannheim-Rheinhausen/ 1980 an Auto- und Technik-Museum, Sinsheim 84vh
276	Breuer 3011/1949	V	07/68	Tonwarenindustrie Wiesloch AG, Wiesloch/ lt. MA Ludwigshafen 1980: außer Betrieb
277	Deutz 57527/1962	KS230B		Bundeswehr, Wehrbereichsverwaltung 5, Stuttgart
278	D.-Benz 00797/19..	2-Meße	04/68	Esso AG, Mannheim
279	Deutz 47389/1946	AMH517R	06/69	Städt. Hafenamt, Mannheim (nicht ex DB!) 91vh
280	Hen 30316/1961	DM240		(Erstzulassung BD Kassel 09/61) Badische Stahlwerke AG, Kehl/ lt. MA Karlsruhe 1979: außer Betrieb
281	D.-Benz 08977/1968	2-Meße	06/69	Gerro Karton GmbH, Karlsruhe/ Assi-Well Verpackungswerke, Karlsruhe
282	Morse 1181/1968	BNS3E220GM	07/69	Ciba Geigy AG, Basel-Bad. Bf
283	D.-Benz 00094/1967	2-Meße	06/69	Weidenberger Druckmaschinen AG
284	Essl 4288/1936	K01	07/69	Aluminium-Walzwerke, Singen (ex DB 311 186)/ lt. LfB Karlsruhe 1977: gestrichen
285	KrMa 19393/1969	ML225B	11/69	Holzmann & Cie., Weisenbachfabriken, Werk Maxau
286	Schöma 3136/1969	CFLA00R	12/69	1969 an Bahnhof-Kühlhaus AG, Basel (2) 89vh
287	Schöma 1894/1956	KDL15520	05/70	1969 an August Schuler GmbH, Deisslingen, Filiale Singen (ex DB Kdl 91-0002)
288	Spoer /1970	Truckmobile	12/71	Dt. Hoffmann La Roche AG, Grenzach
289	KrMa 19399/1970	M50C	05/70	Lonza AG, Waldshut, ab 04/90 mit FFS (443)
290	D.-Benz /1970	2-Meße	04/70	Oberrh. Sand- und Kieswerke Wolfer & Goebel, Hüttenheim
291	D.-Benz /1970	2-Meße	06/70	Deimler-Benz AG, Mannheim/ lt. MA Ludwigshafen 1980: verkauft an Ludwig Schöbler, Uetting am Ammersee
292	DBK 26683/1970	MB9N	09/70	Maschinenfabrik Fahr AG, Göttingen
293	Deutz 55255/1952	AMH517R		1969 an Opelinuston-Verwertungs-Ges. Zementwerk Geisingen/ Breisgauer Portland-Cementfabrik Kleinkens GmbH, Geisingen 82vh 91vh
294	D.-Benz 13335/1970	2-Meße	09/70	Verein Dt. Ölfabriken, Mannheim/ lt. MA Ludwigshafen 1980: außer Betrieb
295	Gedr 4337/1948	50 PS		Carl Freudenberg KG, Weinheim/Bergstr./ 1985 an Darmstädter Museums-Eisenbahn
296	Jung 13633/1963	FK0B		Carl Freudenberg KG, Weinheim/Bergstr./ 1987 an Straßenbahnmuseum Stuttgart e.V., Schöna
297	Gedr 456/1922	49 PS		Chem. Fabrik Fridingen, Gustav Rübelmann, Viernheim/ lt. MA Ludwigshafen 1976: außer Betrieb (vgl. 129)
298	Breuer /19..	Diesel		Rhenania Mannheim, Weinheim
299	Deutz 33020/1960	OMZ117R		Porphyrwerk Weinheim, Weinheim
300	D.-Benz 03928/1970	2-Meße		Joh. A. Benckiser, Ladenburg
301	D.-Benz 14143/1971	2-Meße	05/71	Aluminium-Walzwerke GmbH, Singen
302	D.-Benz /1971	2-Meße	06/71	Dt. Bundespost, Freiburg/ 05/73 nach Euskirchen
303	Aecker 1004/1971	Unilok A4000	02/72	Lonza AG, Waldshut
304	D.-Benz /1970	2-Meße	09/71	Dt. Steinzeug- und Kunststoffwaren-Fabrik, Mannheim-Friedrichsfeld
305	D.-Benz 16395/1971	2-Meße	09/71	Maggi GmbH, Singen
306	D.-Benz /1971	2-Meße	09/71	Grünzweig & Hartmann AG, Ladenburg
307	Aecker A101/1966	Unilok A2500	09/71	Johannes Müntens KG, Mauer bei Heidelberg
308	Aecker A108/1965	Unilok A2500	09/71	Stinnes Stahlhandel GmbH, Mannheim
309	D.-Benz 16037/1971	2-Meße	09/71	Eisen- und Stahlhandel GmbH, Mannheim
310	Spoer /1971	Truckmobile	09/71	Papierfabrik Albruck, Albruck
311	D.-Benz 04942/1971	2-Meße		Ashland-Chemical GmbH, Soeyer
312	D.-Benz /1971	2-Meße		Eisenberger Klebsand-Werke GmbH, Eisenberg

Amtl.	Nr.	Herstellerdaten	Typ	Zul.	Betreiber
	313	D.-Benz	/1971 2-Meße	12/71	Kabel- und Lackdrahtfabriken GmbH, Mannheim-Neckarau
	314	Deutz	56039/1955 AAL514R	01/72	Karlsruher Tanklagersges. mbH & Co. KG, Karlsruhe/ lt. MA Karlsruhe 1979: Eisenlegierungsbes., Karlsruhe
	315	D.-Benz	/1971 2-Meße	03/72	Carl Freudenberg KG, Weinheim/Bergstr./ lt. MA Ludwigshafen 1976: verkauft an Cantino/ lt. MA Ludwigshafen 1978: verkauft an Popp und Reuther, Mannheim-Waldhof
	316	Gedr.	5480/1972 D358	06/72	Stadt Karlsruhe, Großmarkthalle/ 1989 an Solvay Alkali, Heilbronn (73)
	317	D.-Benz	/1972 2-Meße	05/72	Dt. Lebensmittel GmbH, Mannheim-Industrie- und
	318	Decau	/1963 DCD	08/72	Franz. Streitkräfte, Kaserne "Joffre", Rastatt
	319	Decau	/1963 DCD	08/72	Franz. Streitkräfte, Kaserne "Joffre", Rastatt
	320	Diewa	3264/1972 DVL150/1.2	02/73	1972 an Dt. Fiat AG, Kippenheim/Lahr/ 1981 an Dt. Fiat AG, Heilbronn (49)
	321	D.-Benz	18281/1972 2-Meße	12/72	Portland-Zementwerke Heidelberg AG, Leimen
	322	BMAG	10104/1932 K811	04/73	Gaeinder & Co. GmbH, Mosbach (ex DB Kb 4042)/ lt. MA Ludwigshafen 1975: verkauft an Gebr. Giuliani, Ludwigshafen
	323	Deutz	56343/1956 AAL514R	01/73	Rohstoffhandel Gehl & Co. GmbH, Mannheim/ Klöckner Rohstoffhandel, Mannheim (3) 81vh/ 07/83 an Straßenbahnmuseum Stuttgart e.V., Schönew 90vh
	324	D.-Benz	/1971 2-Meße	02/73	Aluminium-Hütte Rheinfelden GmbH
	325	D.-Benz	/1972 2-Meße	03/73	Streiblerwerk GmbH, Mannheim
	326	OMK	26742/1973 MB170W	06/73	Verein Dt. Ölfabriken, Mannheim/ 1989/90 an O&K, Dortmund-Derne 90vh
	327	D.-Benz	/1973 2-Meße	04/73	Johann Stahl Apparatebau, Mannheim-Neckarau
	328	D.-Benz	/1973 2-Meße	04/73	Maggi GmbH, Singen
	329	23.Aug.	/1971 (BBch)	08/73	Ciba Geigy AG, Basel-Bad. Bf
	330	AGG	4561/1930 Ks	10/73	Interfrigo, Basel (ex DB 381 101) 89vh
	331	Deutz	47070/1949 A6M517R	12/73	Tanklagersges. Bruno Moyer, Mannheim
	332	D.-Benz	/1973 2-Meße	10/73	Siemens Bruchsal, Karlsruhe
	333	D.-Benz	/19... 2-Meße	10/73	Siemens Bruchsal
	334	OMK	26788/1973 MB200W	03/74	Rohstoffhandel Gehl & Co. KG, Mannheim/ Klöckner Rohstoffhandel, Mannheim (6) 81vh/ 1984 an Klöckner Rohstoffhandel, Bremen 91vh
	335	Deutz	27337/1939 OM2117R	04/74	Otto Schmidt KG, Mannheim-Rheinau/ 01/87 verschrottet
	336	D.-Benz	/19... 2-Meße		Reiffelisen-Kraftfutterwerk, Kehl
	337	Deutz	55725/1953 V6M36R	05/74	1972 an Dt. Bundespost, Freiburg/ lt. MA Freiburg 1976: verkauft an Greco & Co., Reggio Emilia/ Italien/ 1982 HU bei Greco für Gleisbauunternehmen/ 1991 in Trecate gesehen
	338	Aecker	13953/1965 Unilok	04/74	Energie- und Wasserwerke Rhein-Neckar AG, Mannheim
	339	Aecker	A116/1966 Unilok	04/74	Stahlwerke Mannheim AG, Mannheim-Rheinau
	340	Aecker	E304/1969 Unilok	06/74	Chem. Fabrik Weyl AG, Mannheim-Waldhof
	341	D.-Benz	22903/19... 2-Meße	06/74	Eisenbau Wyhlen AG, Wyhlen/ Dürr Automation Fördertechnik, Wyhlen
	342	OMK	26793/1974 MB150W	12/74	International Harvester Company mbH, Heidelberg-Kirchheim
	343	D.-Benz	13014/1974 2-Meße	11/74	Union Dt. Lebensmittelwerke, Mannheim-Industrie- und
	344	D.-Benz	21156/1973 2-Meße	11/74	Ferrostaal, Mannheim-Rheinau
	345	D.-Benz	34474/1975 2-Meße	02/76	Carl Freudenberg KG, Weinheim/Bergstr. 83vh
	346	Wind	307/1935 K81	04/75	Eisenlegierungen Handelsges. mbH, Karlsruhe (ex DB 311 224)/ lt. MA Karlsruhe 1979: verschrottet
	347	Gedr.	5519/1975 D258	03/76	John Deere-Lanz Werke, Mannheim
	348	Hen	26194/1942	03/76	Karl Richtberg KG, Neuenburg/Baden (nicht ex DB!)
	349	Hen	29703/1958 DM240	02/77	Aluminium-Walzwerke GmbH, Singen
	350	Robel	/1959 Klv50		Tiefbauamt der Stadt Freiburg (ex DB Klv 50 8491)
	351	Hen	24939/1953 (Dr1)		(Erstzulassung BD Stuttgart 05/53) Großkraftwerk Mannheim AG, Mannheim-Neckarau 80vh
	352	Essl	4291/1936 K81	02/77	Chem. Fabrik Fridingen, Gustav Rübelmann, Viernheim (ex DB 311 189)/ lt. MA Ludwigshafen 1980: außer Betrieb
	353	OMK	26281/1964 MB7N	09/77	Chem. Fabrik Weyl AG, Mannheim-Waldhof (1) 83vh
	354	OMK	26810/1975 MB200W	10/77	1975 an Holtzmann & Cie., Werk Maxau (3) 89vh
	355	D.-Benz	/1976 2-Meße	10/77	Daimler-Benz AG, Gaggenau
	356	D.-Benz	15783/19... 2-Meße		Joh. A. Benckiser, Ladenburg
	357	D.-Benz	/1978 2-Meße	11/78	Robert Bosch GmbH, Karlsruhe

Amtl.	Nr.	Herstellerdaten	Typ	Zul.	Betreiber
	357a	Deutz	33272/1942 K8111	05/78	Karl Epple, Kiesel, Forchheim (ex DB 322 171) 86vh
	358	D.-Benz	/1973 2-Meße	01/79	Reiffelisen-Kraftfutterwerk, Kehl
	359	D.-Benz	/1977 2-Meße	07/79	Grünzweig & Hartmann AG, Ladenburg/ lt. LEA Karlsruhe 1991: verkauft
	360	Gedr.	4778/1953 K8111		Öiltanking GmbH & Co., Karlsruhe (ex DB 322 146) 89vh 91vh
	361	D.-Benz	/1979 2-Meße		Daimler-Benz AG, Mannheim
	362	OMK	26875/1979 MB200W		Depussa, Rheinfelden
	363	OMK	26749/1972 MB200W	10/79	Th. Goldschmidt AG, Mannheim-Rheinau (1) 83vh
	364	Gedr.	4982/1957 K8111	01/80	Tegometall, Krauchenwies (ex DB 323 599), Werk Sauldorf 90vh
	365	D.-Benz	/1979 2-Meße	01/80	Thyssen-Industrie AG, Hausach
	366	D.-Benz	/1979 2-Meße	01/80	Daimler-Benz AG, Mannheim
	367	Deutz	56947/1957 T4M62SR		(Erstzulassung BD Köln 07/71) Klöckner & Co., Mineralöl, Baustoffe, Karlsruhe 87vh
	368	Hen	30318/1961 240 PS		(Erstzulassung BD Essen 02/62) Robert Bosch GmbH, Karlsruhe
	369	OMK	26613/1966 MB10W	05/80	1980 an Papierfabrik Fürst zu Fürstenberg, Neustadt/Schw.
	370	D.-Benz	10028/1979 2-Meße	07/80	Stotmeister, Stühlingen-Weizen
	371	Deutz	57526/1962 KS230B	07/80	(Erstzulassung BD München 10/63) Fernleitungs-Betriebs-Ges., Kehl
	372	Krupp	1385/1934 K8111	09/80	Chem. Fabrik Fridingen, Gustav Rübelmann, Viernheim (ex DB 322 109)
	373	Krupp	1382/1934 K8111	10/80	1980 an Depussa, Konstanz (ex DB 322 660)
	374	D.-Benz	29859/1980 2-Meße	10/80	Tycza GmbH & Co., Mannheim
	375	D.-Benz	/1980 2-Meße	11/80	Aluminium-Hütte Rheinfelden
	376	Gedr.	5058/1958 K8111	12/80	Stadtwerke Karlsruhe, Abt. Heizkraftwerk (ex DB 322 518) 90vh
	377	Allrad	106/1979 MiniLok DM40	12/80	Papierfabrik August Köhler AG, Oberkirch
	378	OMK	26674/1969 MB7N	03/81	(Erstzulassung BD Hannover 10/69) Th. Goldschmidt AG, Mannheim
	379	Gedr.	4811/1953 K8111	08/81	1981 an Zewesell AG & Co. KG, PMA-Verpackungswerke, Mannheim (ex DB 322 640) 89vh 91vh
	380	KrMa	15517/1935 K8111	08/81	1981 an Zewesell AG & Co. KG, PMA-Verpackungswerke, Mannheim (ex DB 323 927) 89vh 91vh
	381	BMAG	10780/1938 LDF110	08/81	Karl Richtberg KG, Neuenburg/Baden (nicht ex DB!)(2) 86vh 89vh
	382	Jung	13441/1963 RK158	08/81	(Erstzulassung BD Frankfurt 10/65) 1981 an Chem. Fabrik Weyl GmbH, Mannheim-Waldhof
	383	Diewa	4427/1981 DVL15/1.1	10/81	1981 an Muskator-Werke, Hermann Schmidt GmbH & Co. KG, Mannheim (sp. 601)
	384	D.-Benz	79735/1981 2-Meße	11/81	Kabel- und Lackdrahtfabriken GmbH, Mannheim
	385	KrMa	15385/1933 K8111	05/82	1982 an Thyssen Sonnenberg GmbH, Karlsruhe (ex DB 322 501) 89vh
	386	OMK	20327/1934 K8111	07/82	1982 an Papierfabrik August Köhler AG, Oberkirch (ex DB 322 628) 91vh
	387	KrMa	15375/1934 K8111	07/82	Thyssen Sonnenberg GmbH, Mannheim (ex DB 322 663) 90vh
	388	KrMa	15444/1934 K8111	07/82	Lever Sunlicht, Mannheim (ex DB 323 912)
	389	Deutz	/1943 K8111	07/82	Badische Stahlwerke AG, Kehl (ex DB 323 059)
	390	OMK	26971/1981		Maschinenfabrik Fahr AG, Gottadingen
	391	Aecker	2004/1972 Unilok D6000		Gebr. Walker KG, Neckargemünd (geliehen, 12/83 zurück an Wentscher KG, Heiligenhaus)
	392	OMK	26630/1967		Papierfabrik Albbuck, Albbuck
	393	Gedr.	5369/1965 V12-16		Lonze AG, Waldshut 89vh, ab 07/90 mit FFS (444)
	394	D.-Benz	71845/19... 2-Meße		Tanklager Hoyer, Mannheim
	395	KrMa	15512/1935 K8111		1983 an Holtzmann & Cie., Karlsruhe (ex DB 323 925)(4) 90vh
	396	Deutz	15685/1937 K8111		Oronimet GmbH, Karlsruhe (ex DB 322 135)/ 1991 abgestellt
	397	D.-Benz	/19... 2-Meße		Carl Freudenberg KG, Weinheim/Bergstr.
	398	...	/19... Trackmobile		Hoffmann La Roche AG, Grenzach
	399	Gedr.	5009/1957 K8111		1983 an IKO Industrie-Kohle GmbH & Co. KG, Mannheim (ex DB 323 620) 89vh
	400	Voll	82-102/1983 Diesel		Wilhelm Stürmlinger und Söhne, Sand- und Kieswerke, Durnersheim
	401	siehe	383		
	402	D.-Benz	70333/1980 2-Meße		BBC AG, Mannheim
	403	Jung	13160/1959 K8111		Eisenlegierungen Handelsges. mbH, Karlsruhe (ex DB 323 792)
	404	Jung	13205/1960 K8111		Papierfabrik Schöller & Hoersch GmbH, Bernsbach (ex DB 323 837)
	405	Hen	30878/1964 DM6200		1983 an Tegometall, Krauchenwies
	406	Voll	83-39/1983		Esso AG, Karlsruhe
	407	D.-Benz	09354/1984 2-Meße		Maggi GmbH, Singen
	408	Deutz	57242/1961 A12L614R		Fernleitungs-Betriebs-Ges., Kehl-Kork (ab 08/84 zum Gleisanschluß Hinterweidenthal)
	408	OMK	26294/1965 MC20W	10/84	Heidelberger Zement AG, Leimen

Amtl. Nr.	Herstellerdaten	Typ	Zul.	Betreiber
409	D.-Benz	/19.. 2-Wege	10/84	US-Army Depot, Gernersheim
409	Hen	31228/1967 250 PS	01/85	Aluminium Walzwerke GmbH, Singen
410	Deutz	56220/1955 ABL614R		Klöckner Rohstoffhandel Süd, Mannheim 87vh 90vh
411	Jung	13191/1960 K8FII		Vogel, Straßenbau, Offenburg (ex DB 323 823)
412	Breuer	/1951		Aluminiumhütte Rheinfelden GmbH (LWG-Handel), Rheinfelden 89vh
413	Zagro	/1985 R.-Gerät		Bassermann & Co., Mannheim
414	D.-Benz	/1985 2-Wege	04/85	Joh. A. Benckiser, Ladenburg
415	D.-Benz	/1985 2-Wege	07/85	Großkraftwerk Mannheim AG, Mannheim
416	D.-Benz	/1976 2-Wege		PWA-Waldhof GmbH, Mannheim
417	Jung	129../1958 330 PS		Straßenbahnmuseum Stuttgart e.V., Steinschaltelbahn, Schönewalden
418	D.-Benz	/1985 2-Wege	11/85	Kernkraftwerk Philippsburg, Philippsburg
419	Voll	83-81/1985 DR6000	12/85	US-Army, Energie Center Rheinau, Mannheim
420	D.-Benz	/1986 2-Wege	03/86	Heidelberger Druckmaschinen AG, Wiesloch
421	Schöna	2411/1961 CFL400R/EX	03/86	August Schuler GmbH, Niederlassung Singen
422	Zagro	1460/1986 R.-Gerät	07/86	IMC Kohlenstoffhandel und Aufbereitungsges. mbH, Mannheim
423	Zagro	/19.. R.-Gerät		Baden-Werk, Karlsruhe
424	Gedr	5142/1959 K8FII	10/86	1986 an Pinus Holzimport GmbH, Karlsruhe (ex DB 323 690) 91vh
425	Essl	5303/1962 Bern		1987 an DOM-Cemical, Greffern
426	Gedr	5026/1958 K8FII	04/87	1987 an Kampffmeyer Mühlen GmbH, Mannheim (ex DB 323 636) 89vh
427	D.-Benz	/1973 2-Wege	04/87	Vereinigte Glaswerke Mannheim, Mannheim
428	Jung	13142/1959 K8FII	06/87	1987 an PFBizische Mühlenwerke GmbH & Co. oHG, Mannheim-Industrieafen (ex DB 323 702) 89vh
429	Zagro	/19.. R.-Gerät	06/87	Kalag Lagerhaus und Speditionsgesellschaft, Karlsruhe
430	D.-Benz	/19.. 2-Wege	08/87	Nestle-Maggi GmbH, Singen
431	Gedr	4867/1955 K8FII	08/87	1987 an Kalag Lagerhaus und Speditionsgesellschaft, Karlsruhe (ex DB 323 545)/ Wirschemann Süd GmbH, Karlsruhe 89vh 91vh
432	Gedr	4885/1956 K8FII	12/87	Bosch, Karlsruhe (ex DB 323 576)
433	Hen	32749/1987 DR6700C	12/87	Badische Stahlwerke, Kehl
434	Zagro	/1987 R.-Gerät	01/88	Rheinhafengesellschaft, Weil am Rhein
435	D.-Benz	99103/19.. 2-Wege		Vogel, Straßenbau, Offenburg
436	Jung	13154/1960 K8FII		1989 an Papierfabrik August Köhler AG, Oberkirch (ex DB 323 786) 89vh 91vh
437	Gedr	5030/1958 K8FII		1989 an Staatl. Hafensamt, Mannheim (ex DB 323 642) 89vh ..
438	Gedr	4788/1953 K8FII		1988 an Sendlinger GmbH Frankfurt, Niederlassung Mannheim (ex DB 323 942)
439	Voll	88-64/1989		Heidelberger Zement AG, Leimen
440	Zagro	1228/1977 R.-Gerät		ABB, Mannheim
441	OKK	26212/1962		Kalkwerke Istein, Efringen-Kirchen
442	Gedr	4981/1957 K8FII	02/90	1989 an Verein Dt. Üfabriken Unimills, Mannheim (ex DB 323 598)
443	siehe 289			
444	siehe 393			
445	Essl	5257/1960 250 PS	07/90	Tegometall, Krauchwies
446	D.-Benz	16042/1990 2-Wege	08/90	PWA-Waldhof GmbH, Mannheim
447	Zagro	/ R.-Gerät		Rheinhafengesellschaft, Weil am Rhein
448	Deutz	57297/1959 K8FII		1991 an Cronimet GmbH, Karlsruhe (ex DB 323 152) 91vh
449	/19..			Bosch
450	/19..	K8FII		Öltonking, Karlsruhe-Hafen
451	D.-Benz	/1988 2-Wege		Stahlhandel Peine-Salzgitter
452	Deutz	57521/1962 K52308		Fernleitungs-Betriebs-Ges., Kehl-Kork
453	Deutz	57262/1962 A12L614R		Fernleitungs-Betriebs-Ges., Kehl-Kork
454	Zagro	1228/19.. R.-Gerät		Rhenus Lager und Umschlag AG, Mannheim
455	D.-Benz	/19.. 2-Wege		Grünzweig & Hartmann AG, Ladenburg

Amtl. Nr.	Herstellerdaten	Typ	Zul.	Betreiber
609	Deutz	11737/1934 OMZ122R		Südzucker AG, Frankenthal
612	Deutz	57784/1964 K62308		1965 an BASF AG, Ludwigshafen (1) 88vh
613	Deutz	57785/1964 K62308		1965 an BASF AG, Ludwigshafen (2) 88vh
616	Gedr	5034/1958 190 PS		BASF AG, Ludwigshafen (9) 88vh
617	Gedr	4965/1956 435 PS		BASF AG, Ludwigshafen (10) 88vh
618	Gedr	4966/1956 435 PS		BASF AG, Ludwigshafen (11) 88vh
619	Gedr	4970/1957 435 PS		BASF AG, Ludwigshafen (12) 88vh
620	Gedr	4971/1957 435 PS		BASF AG, Ludwigshafen (13) 88vh
621	Gedr	4972/1957 435 PS		BASF AG, Ludwigshafen (14) 88vh
622	Gedr	4967/1956 435 PS		BASF AG, Ludwigshafen (15) 88vh
629	Gedr	4959/1956 580 PS		BASF AG, Ludwigshafen (22) 88vh
630	Gedr	4960/1956 580 PS		BASF AG, Ludwigshafen (23) 88vh
631	Gedr	4961/1956 580 PS		BASF AG, Ludwigshafen (24) 88vh
632				
633	Gedr	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')
650	Deutz	56820/1958 AGM517R		1958 an Dt. Shell AG, Ludwigshafen-Hundenheim
661	Hen	2129/1949		G. Kraft, Wörth-Maximiliansau
662				
663	Gedr	5063/1957 130 PS		Südzucker AG, Neuffstein 81vh
664	OKK	25999/1960 MV10		1960 an Südzucker AG, Neuffstein 81vh
665				
666	Gedr	4551/1949 50 PS		Buchmann GmbH, Annweiler o.d. Trifels (1) 89vh
667				
668	KrHe	19577/1972		BASF AG, Ludwigshafen (40) 88vh
669				
670	KrHe	19700/1973		BASF AG, Ludwigshafen (33) 88vh
671				
672	OKK	26795/1974 MB200N		1974 an Grünzweig & Hartmann Glasfaser AG, Speyer
677	KrHe	19697/1974		BASF AG, Ludwigshafen (34) 88vh
681	Deutz	57936/1965 K62308		BASF AG, Ludwigshafen (3) 88vh
686	Hen	32277/1978		BASF AG, Ludwigshafen (41) 88vh
687	D.-Benz	/1972 2-Wege		Buchmann GmbH, Annweiler o.d. Trifels 89vh
697	Gedr	5614/1982 D7588		BASF AG, Ludwigshafen (42) 88vh
698	D.-Benz	/1982 2-Wege		Deimler Benz AG, Wörth/Rh. 88vh
709	KrHe	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

Die Spurweite der Schmalspurbahn ist fraglich: Bis etwa 1952 wird für Loks und Wagen 720 mm angegeben, danach nur noch 700 mm.

Armbrecht

Das Gipswerk Armbrecht & Co. KG befand sich in Förste bei Osterode. Der Bahnversand der Produkte erfolgte mit der Kreisbahn Osterode-Kreiensen, die Anfuhr zum Bahnhof der Kreisbahn mit Pferdegespannen bzw. Lkw. Im Jahre 1944 erwarb die Norddeutsche die Hälfte der Anteile an dem Gipswerk, um sich gegenüber der ebenfalls große Gipsmengen benötigenden Stahlindustrie eine eigene Versorgung mit zur Zementproduktion erforderlichem Gips zu sichern. 1956 konnten auch die restlichen Anteile gekauft werden, das Gipswerk wurde daraufhin mit der Norddeutschen verschmolzen. 1958 gingen die Gipsvorräte auf dem eigenen Gelände zur Neige. Das Werk wurde daher an das benachbarte Gipswerk K. Peinemann verkauft.

Die 600 mm-Feldbahn des Werkes Armbrecht wurde offenbar erst nach dem Anteilserwerb der Norddeutschen in den Jahren 1944/45 mit Material angelegt, das von anderen Werken der Interessengemeinschaft kam. Die Feldbahn wurde bis zum Verkauf betrieben und ging dann mit an den Erwerber über. Dieser betrieb sie nicht mehr lange; bereits 1960 wurde die ganze Feldbahn verschrottet.

Armbrecht							
Spur : 600 mm Datum: .91							
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Bemerkung
		O&K 6018/19..	Bdm	MD	9.0	2.0	6.0 a)
		O&K 4255/19..	Bdm	RL 1 A	11.0		b)
		Diema 1295/1948	Bdm	DS 22	22.0		c)
a) = 1935 an Hoiersdorf/ 1945 an Armbrecht/ 1956 nicht einsatzfähig/ 1957 Verbleib unbekannt							
b) = 1935 an Norddeutsche/ 1949 an Armbrecht/ 1956 reparaturbedürftig abgestellt/ 1957 Verbleib unbekannt							
c) = neu an Norddeutsche, für Schlackenhalde Schlewecke/ 1955 an Armbrecht/ 1958/59 an Gipswerk K. Peinemann, Förste/ 1960 verschrottet							

Die Diema-Lok hat seitens des Herstellers irrtümlich die Nummer 1285 angeschrieben bekommen.

Hardeggen

Das Werk Hardeggen entstand im Jahre 1898 als Ziegelei. 1904 wurde die Produktionspalette durch Errichtung eines Kalkofens ausgedehnt und 1907 die Gründung einer Zementfabrik beschlossen. Diese Portland-Cement- und Kalkwerke Hardeggen H. Manske & Co. GmbH, Northeim, übernahm die vorhandenen Anlagen und erbaute ein Zementwerk, das 1908 die Produktion aufnahm. 1913 erfolgte die Umgründung in Portland-Cementfabrik Hardeggen AG, Hardeggen. 1973 erwarb die Nordcement die Mehrheit an der PCH. 1975 schließlich wurde PCH mit Nordcement verschmolzen und ist seither deren Werk Hardeggen.

Über die Bahnen von Hardeggen ist nur sehr wenig bekannt.

Der Normalspuranschluß an die direkt am Werk vorbeiführende Strecke Northeim - Uslar/Bodenfelde bestand seit 1904. Eine eigene Werklok wird aber erst seit 1983 eingesetzt, als die in der Alemannia überflüssig gewordene KHD-Lok nach Hardeggen überführt wurde.

Daneben gab es eine Schmalspurbahn im (alten) Steinbruch zum Brecher, die aber bereits Anfang der 50er Jahre eingestellt wurde. Hier soll eine Henschel-Diesellok im Einsatz gewesen sein.

Hardeggen							
Spur : 1435 mm Datum: .91							
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Bemerkung
#		Deutz 57700/1964	Bdh	KK 140 B	140.0	20.0	34.0 a)
Spur : ? 600 mm							
		Hen /19.. .d.					b)
a) = neu an Alemannia/ 1983 an Hardeggen							
b) = Anfang der 50er Jahre verschrottet							

Hoiersdorf

Die Portlandcementfabrik Hoiersdorf GmbH (Kreis Schöningen) wurde 1908 gegründet und errichtete noch im selben Jahr ein Werk an der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn. Von 1929 bis 1933/34 war die Produktion aufgrund der Wirtschaftskrise eingestellt, ebenso ab 1943 kriegsbedingt. Im Jahre 1943 erwarb die Norddeutsche die Mehrheit an der Portlandcementfabrik Hoiersdorf, 1950 wurde Hoiersdorf dann (mit Wirkung zum 21.06.48) mit der Norddeutschen verschmolzen. 1968 wurde die Produktion von Zement aufgegeben und 1970 das Werk Hoiersdorf endgültig geschlossen.

Das Werk Hoiersdorf besaß von Anfang an eine 600 mm-Feldbahn, die jedoch nur innerhalb der beiden Steinbrüche Jerxheim und Hoiersdorf eingesetzt war, während die Verbindung von dort zur Fabrik mit einer 1,3 Kilometer langen Drahtseilbahn erfolgte. Die relativ geringen Anlagekosten für die Feldbahn von rund 13500 Mark lassen darauf schließen, daß der Betrieb zunächst nur mit Muskelkraft erfolgte. Erst ab 1935 sind dann Dieselloks nachweisbar, von 1942 bis 1947 auch Elektroloks. Der Feldbahnbetrieb im Steinbruch Jerxheim wurde 1953 aufgegeben; 1964 folgte der Steinbruch Hoiersdorf.

Der Normalspuranschluß an die Braunschweig-Schöninger Eisenbahn wurde offenbar nur von dieser bedient.

Hoiersdorf					Spur : 600 mm			
					Datum : .91			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
		O&K 5733/19..	Bdm	MS	9.0			a)
		O&K 6018/19..	Bdm	MD	9.0	2.0	6.0	b)
		O&K 6431/19..	Bdm	LD 2	20.0	5.0	6.0	c)
		O&K 6953/19..	Bdm	LD 2	20.0	5.0	6.0	c)
		Jung 6428/1936	Bdm	ZL 114	24.0			d)
		Jung 9717/1940	Bdm	ZD 114	24.0			e)
		SSW /19..		Ab 63	2x18.0			f)
		AEG /19..			18.0			g)

a) = 1935 an Hoiersdorf/ 1950 an Wunstorf/ 1964 verschrottet
b) = 1935 an Hoiersdorf/ 1945 an Armbrrecht/ 1956 nicht einsatzfähig/ 1957 Verbleib unbekannt
c) = 1935 an Hoiersdorf/ 1953 an Wunstorf; eine nicht mehr einsatzfähig, Ersatzteilspender, später verschrottet, die andere (MWr. 30629) 1971 Verbleib unbekannt (FNR. 6953 könnte auch 6933 sein!)
d) = G. Möller, Schöningen/ 1949 an Hoiersdorf/ 1964 verschrottet (Type evtl. auch ZL 105)
e) = 1941 an Hoiersdorf/ 1964 verschrottet
f) = (Ellok, Nr. 18164 (Motor-Nr.?), 2 Gleichstrommotoren, 220/380 V) 1942 an Hoiersdorf/ 1947 verkauft
g) = (Ellok, Gleichstrommotor Nr. 721 471, Type U 30, 220 V)/ 1942 an Hoiersdorf/ 1947 verkauft

Kronsberg

Die Portland-Cement-Fabrik Kronsberg in Misburg AG wurde Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts gegründet. 1902 ging sie aus heute nicht mehr feststellbaren Gründen in Konkurs. Der Betrieb wurde jedoch von der Ende 1902 gegründeten Misburger Portland-Cement-Fabrik Kronsberg AG wieder aufgenommen. 1904 endete die Selbständigkeit, als die benachbarte Norddeutsche das gesamte Aktienkapital erwarb. 1913/14 wurden die Fabrikanlagen und Steinbrüche von Norddeutscher und Kronsberg auch organisatorisch zusammengeschlossen und in der Folge die Produktion allmählich in der Norddeutschen konzentriert. Die Gebäude von Kronsberg wurden fremdvermietet. 1938 in Misburger Portlandcementfabrik Kronsberg AG, Hannover, und 1944 in Kronsberg AG Misburg bei Hannover umbenannt, wurde Kronsberg 1950 mit der Norddeutschen verschmolzen.

Über die Werkbahnen ist praktisch nichts bekannt. Sicher ist lediglich das Bestehen eines Normalspurgleisanschlusses, der ursprünglich an derselben Stelle wie heute noch die Hannoverische Portland-Cementfabrik Anschluß an den Bahnhof Misburg gehabt hat. Der Zeitpunkt des Abbaus dieser Gleisverbindung, die sicher bis Mitte der 20er Jahre bestand, ist unbekannt, doch war sie jedenfalls bei Anschaffung der Jung-Diesellok nicht mehr vorhanden.

Salder

Die Braunschweiger Portland-Cementwerke Salder AG wurde 1885 gegründet und errichtete ihr Werk am Bahnhof Salder der Braunschweigischen Landeseisenbahn. Mit dem etwa 1 Kilometer entfernten Steinbruch wurde die Verbindung durch eine Drahtseilbahn hergestellt. Im Jahre 1926 erfolgte eine maßgebliche Beteiligung der Norddeutschen und 1927 der Abschluß eines Interessengemeinschaftsvertrages. Dieser ermöglichte es, die ohnehin relativ niedrige Zementproduktion in Salder zugunsten der anderen Werke einzustellen und stattdessen die Kalkfabrikation in Salder zu konzentrieren. 1939 wurden die gesamten Werksanlagen an die Reichswerke AG für Erzbergbau und Eisenhütten "Hermann Göring" verkauft. Die nur noch als Vermögensverwaltungsgesellschaft tätige Braunschweiger Portland-Cementwerke AG wurde schließlich 1950 mit der Norddeutschen verschmolzen.

Das Kalkwerk in Salder wurde von den Reichswerken als Baustoffwerk Salder der Tochtergesellschaft Steine und Erden GmbH geführt. Seit 1971 firmiert es als Fels-Werke Peine-Salzgitter GmbH, Baustoffwerk Salder.

Über Werkbahnen von Salder ist nur wenig bekannt. Mit Sicherheit bestand aber ein Anschlußgleis an die Braunschweigische Landeseisenbahn, das nach dem Verkauf an die Reichswerke durch ein Anschlußgleis an die Erzbahn Broistedt - Calbrecht der Ilse der Hütte ergänzt wurde. Nach dem Abbau der alten Strecke der (verstaatlichten) Landeseisenbahn Braunschweig - Hoheweg - Lichtenberg in den 50er Jahren verblieb nur der Anschluß an die Erzbahn. Der eigene Bahnbetrieb wurde 1980 aufgegeben, seit dem 01.05.1980 führen ihn die Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter durch.

Die Existenz einer 600 mm-Schmalspurbahn schließlich ist aufgrund einer Meldung im BE 4/84 -39- zu vermuten, wo es heißt, daß zwei Krupp(?)-Dieselloks des Fels-Werkes Salder zum Kalkwerk Münchhof umgesetzt und dort 1959 verschrottet wurden.

Salder						Spur : 1435 mm Datum:		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
		Krupp 3857/1958	Bdh		200.0			a)
						Spur : 600 mm		
		Krupp (?) /19..	.d.					b)
		Krupp (?) /19..	.d.					b)
a) = Salder/ 1980 an Eisenbau Krämer, Hilchenbach-Dahlbruch								
b) = Salder/ Kalkwerk Münchehof/ 1959 verschrottet								

Vorwohle

Das Werk Vorwohle wurde als erste Zementfabrik im heutigen Niedersachsen und zwölftes in Deutschland im Jahre 1872 gegründet. Der Firmenname lautete zunächst Vorwohler Portland-Cement-Fabrik Prüssing, Planck & Co., später Vorwohler Portland-Cement-Fabrik Planck & Co. AG. 1928 wurde die Bezeichnung nochmals in Vorwohler Portland-Cement-Fabrik AG geändert. Eine erste Beteiligung der Norddeutschen erfolgte 1942, im gleichen Jahre wurde Vorwohle auch in den Interessengemeinschaftsvertrag einbezogen. In der Folgezeit wird in Vorwohle die Zentralwerkstatt der Norddeutschen eingerichtet. 1957 schließlich wurde die bis dahin rechtlich selbständige AG mit der Norddeutschen vereinigt. 1968 muß auch das Werk Vorwohle die Produktion einstellen, ist aber weiterhin Sitz der Zentralwerkstatt.

Vorwohle						Spur : 1435 mm		Datum: .91
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	
		Jung 8813/1939	Bdm	VN 234	88.0			a)
						Spur : 600 mm		
		O&K 3658/19..	Bdm	RL 1 A	10.0			b)
		Diema 1083/1941	Bdm	DS 12	12.0			c)
		O&K 9100/1921	Bt		50.0			d)
		Diema 1031/1940	Bdm	DS 22	22.0			e)
		Diema 1211/1947	Bdm	DS 22	22.0			f)
						Spur : 500 mm		
		Deutz 23411/1938	Bdm	MLH 714 F	9.0	2.0	9.6	g)
a) = .../ Osthann. Eisenbahnen/ 1947 an Vorwohle/ 1949 an Kronsberg/ 1950 an Siegfried/ 1951 an Alemannia/ 1970 verschrottet								
b) = 1929 an Vorwohle/ 20.06.48 nicht betriebsfähig/ 1948/49 Verbleib unbekannt								
c) = neu an Vorwohle/ 1958 verschrottet								
d) = neu an Schwanebeck/ 1943 an Vorwohle (1949 neuer Kessel Nr. 4880)/ 1960 verschrottet								
e) = neu an Ziegelei Grasdorf (650 mm)/ Mundhenke/ 1953 an Vorwohle (600 mm)/ 1963 an Wunstorf/ 1963 Verbleib unbekannt mann, Hedemünden (bis 1981 in Kassel-Waldau, seither in einem nord-deutschen Steinbruch abgestellt)								
f) = neu an Vorwohle/ 1963 an Wunstorf (oder Siegfried (?!))/ 1963 Verbleib unbekannt								
g) = neu an Sehlemer Kalk- und Mergelwerke, Sehlern/ 1939 (?) an Vorwohle/ 1965 verschrottet								



Alemannia (136): Jung 8813 mit einem außergewöhnlichen Zug anlässlich der Einweihung der neuen Anlegestelle am 17.10.51.

Werkfoto Nordcement



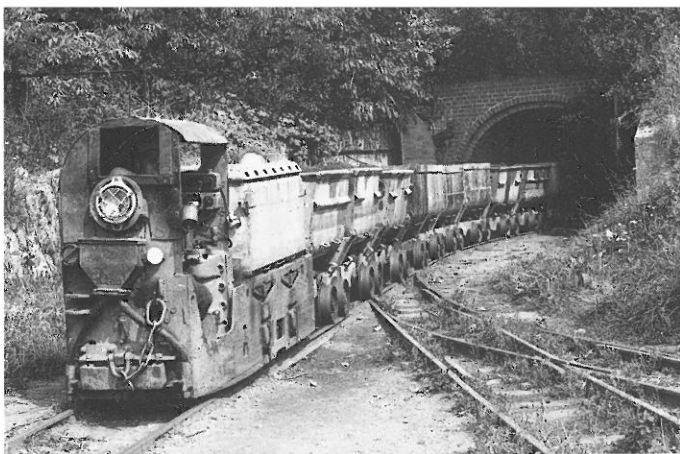
Schlewecke (142): Das Foto von Diema 1295 entstand ca. 1950 auf der Schlackenhalde.

Werkfoto Nordcement



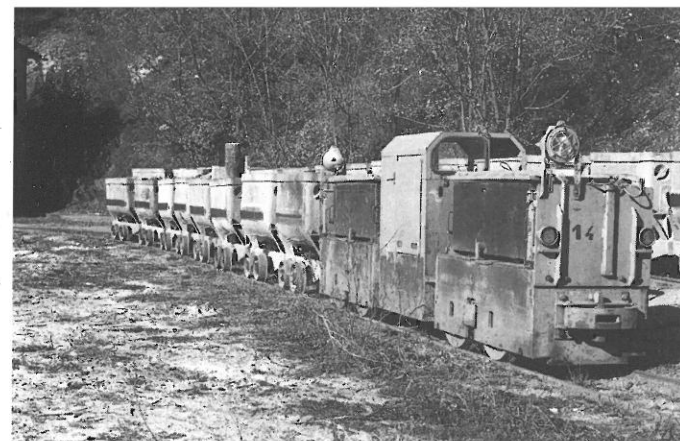
Siegfried (144): Beladung im Steinbruch ca. 1950, am Rande erkennbar ist O&K 20783.

Werkfoto Nordcement



Fluß- und Schwerspat,
Steinbach (159): LEW
7452/1955 verläßt mit
ihrem Zug den Stollen
(29.08.90).

Andreas Christopher



Fluß- und Schwerspat,
Gehren (160): Zug mit
Lok 14 auf der
Haldenbahn (23.10.90).

Andreas Christopher



Fluß- und Schwerspat,
Trusetal-Hühn (159):
LEW 9131/1960 mit
Personenwagen vor dem
Stollenmundloch
(29.08.90).

Andreas Christopher



Bremer Lagerhaus (164):
Schöma 4501/1982 vor
dem Getreidespeicher
(16.10.91).



Fluß- und Schwerspat,
Trusetal-Mommel (160):
Lok 6 wird mit ihrem
Zug gleich in den
Stollen einfahren
(29.08.90).



Bremer Lagerhaus (164):
O&K 26018/1959 (ex
DB 323 179) im
Betrieb Kap Horn
(09.10.91).



Hafenbauamt Bremen
(163): Diema 4524/1981
nach Betriebsschluß auf
dem Gelände der
Bahnmeisterei Bremen-
Zollauschluß, Baubez.
Bremen-Inland
(30.09.88).

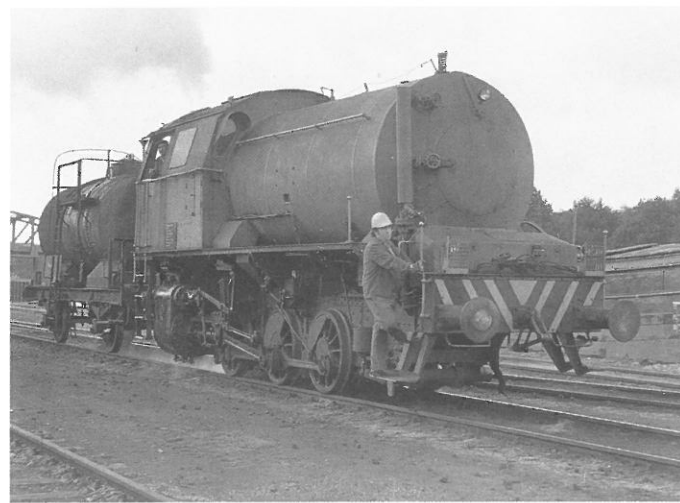


Cirkel, Flaesheim (167):
Schöma 2911/1965 war
die Vorgängerin der
oben gezeigten Lok.

Claus Jürgen Lange



SCHÖMA, Diepholz
(165): Zwei Tunnelloks
(Schöma 5242 und
5241/1991) für die
Schweiz (10.10.91).



Rütgerswerke, Castrop-
Rauxel (168): Lok 1
rangiert am Hafen
(13.10.80)



Cirkel, Flaesheim (167):
Schöma 4210/1977 zieht
ihren Zug zum Werk
(03.04.91).



Schering, Bergkamen
(169): Lok 1 im
Werksgelände (14.09.91).

Michael Vogel



Lessmöllmann, Castrop-
Rauxel (170):
Großraumtriebwagen
Diema 3219/1971 wird
gerade beladen.

Claus Jürgen Lange



Bayr. Asphalt, Eging
(171): Schöma
5107/1990 rangiert DB-
Güterwagen im
Gleisanschluß (17.10.90).

Andreas Christopher



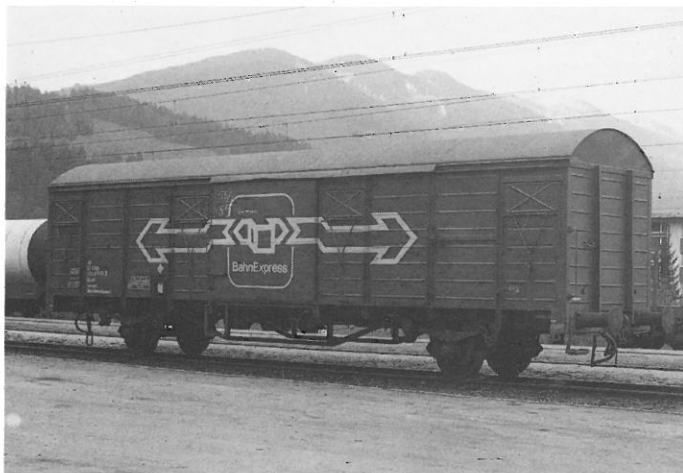
Lessmöllmann, Castrop-
Rauxel (170): Diema
2947/1967 mit
Kipplorenz in der
Grube.

Claus Jürgen Lange



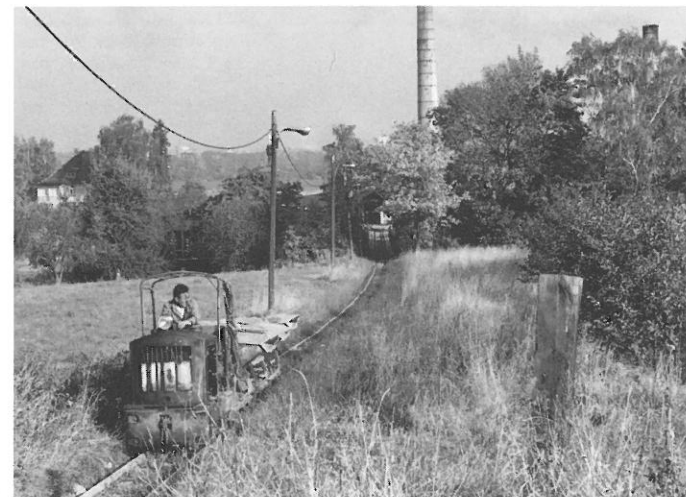
Ziegelei Dresden-
Lockwitz (172): Eine der
beiden LKM-Loks
macht sich gerade auf
den Weg zum Werk
(10.10.91).

Peter Geisler



Für den Versand des
BE benutzen wir soweit
möglich die Bahn. Das
Bild zeigt einen unserer
in den ÖBB-Wagenpark
eingestellten Privatwagen
im Bahnhof Radstadt
(01.04.92)

Andreas Christopher



Ziegelei Dresden-Luga
(172): LKM
260069/1958 durchquert
die reizvolle Landschaft
(10.10.91).

Peter Geisler



Nitro Nobel, Gyttorp
(174): Lok 2 (Schöma
1866/1956) ist eine
recht ungewöhnliche
Bauart (13.10.78).

Bo Gyllenberg



Nitro Nobel, Gyttorp
(174): Lok 8, Diema
(mit unbekannten Daten)
kommt ursprünglich aus
Norwegen (13.10.78).

Bo Gyllenberg



Härjedalens Mineral,
Sveg (174): Jung
12349/1956 vor dem
Werkstor (14.09.91).

Die erste Feldbahn wurde wohl spätestens 1885 angelegt, jedenfalls wurde in diesem Jahr die Erlaubnis erteilt, die "Holzmindener Straße" mit einem Schienengleis zu kreuzen. Das in der Erlaubnis enthaltene Verbot, das Schienengleis in der Straße mit "Dampfmaschinen" zu befahren, ist aber wohl nur als Vorsorgemaßnahme anzusehen und kein Beweis dafür, daß Vorwohle seinerzeit schon Dampfloks besaß. Im Übrigen liegt die Geschichte der Vorwohler Feldbahn noch sehr im Dunkeln. Klar ist lediglich, daß es eine 600 mm-Bahn zum Steinbruch gab und eine 500 mm-Bahn zur Ton- und Sandgrube; letztere überquerte die "Holzmindener Straße", die heutige B 64. Die Steinbruchbahn wurde 1963 durch eine Bandstraße ersetzt, die Bahn zur Ton- und Sandgrube 1965 eingestellt.

Ebenfalls unklar ist die Zeit der Anlage des Normalspuranschlusses an den Bahnhof Vorwohle. Dieser wurde scheinbar von der jeweiligen Staatsbahn bedient, denn eine eigene Lok ist für Vorwohle nur für kurze Zeit nach dem 2. Weltkrieg nachgewiesen. Das schon lange nicht mehr genutzte Anschlussgleis wurde erst 1988 abgebaut.

Wunstorf

1887 begann Ernst Schmidt ca. 4 Kilometer von Wunstorf entfernt mit dem Abbau von Mergel für Glasfabriken und Landwirtschaft. 1889 übernahm die neugegründete Firma Schmidt, Brosang & Co. KG den Abbaubetrieb und errichtete an Bahnhof Wunstorf eine Zementfabrik, die 1890 die Produktion aufnahm. 1900 wurden die gesamten Anlagen an die Wunstorfer Portland-Cementwerke AG verkauft. Nach Erwerb einer maßgeblichen Beteiligung durch die Norddeutsche 1929 wurde noch im selben Jahr ein Interessengemeinschaftsvertrag abgeschlossen. Ab Ende 1930 lag das Werk infolge der Wirtschaftskrise still. Die Produktion wurde erst im Frühjahr 1934 wieder aufgenommen. Den Krieg überstand das Werk trotz seiner Lage am Bahnhof ohne größere Schäden. 1950 erfolgte rückwirkend zum 21.06.1948 die Verschmelzung mit der Norddeutschen. Ende 1985 schließlich mußte das Werk Wunstorf aufgrund der Strukturbereinigung in der Zementindustrie endgültig stillgelegt werden.

Die 600 mm-Schmalspurbahn zwischen Abbaustelle und Fabrik wurde bereits in den Jahren 1889/90 angelegt. Der Betrieb erfolgte zunächst mit Hafermotoren, die aber schon 1896 durch eine erste Dampfloks abgelöst wurden; sie erhielt nach dem maßgebenden Eigentümer Adolph Brosang den Namen "Adolph". 1899 kam die zweite Lok, "Wilhelmine" genannt nach Frau Brosang. Weitere Loks wurden in den Jahren 1905, 1909 und 1910 beschafft, danach veränderte sich der Bestand bis in die 30er Jahre nicht mehr. 1910 mußte die Feldbahn infolge des Baus des Mittellandkanals teilweise verlegt werden. Der Kanal wurde dabei auf einer Brücke überquert, die ursprünglich für eine geplante Kleinbahn Wunstorf - Groß Munzel - Barsinghausen vorgesehen war. Bedingt durch die Anforderungen der Kriegswirtschaft und wohl auch als Ersatz für in den Vorkriegsjahren ausgeschiedene Loks wurden 1940/41 gleich drei Neuanschaffungen vorgenommen, darunter auch die erste Feldbahndiesellok des Werkes. Gleichzeitig liefen Planungen, die Strecke vom Steinbruch zur Fabrik in eine Normalspurbahn umzubauen. Obwohl ein Teil des erforderlichen Materials bereits beschafft war, kam der Umbau dann aber doch nicht zur Ausführung. Ab 1950 wurden die Anlagen des Werkes Wunstorf erheblich modernisiert. Auch die Feldbahn war davon betroffen. Zunächst wurde 1951 eine Kettenbahn von der Bruchsohle auf Geländehöhe errichtet, durch die die bisher erforderlichen Rampenstrecken entfielen. Das Gleisnetz im Bereich des Steinbruchs konnte so von 7,7 auf etwa 4 Kilometer reduziert werden. In den Folgejahren wurden die Dampfloks durch Dieselloks ersetzt, die letzte Dampfloks wurde 1958 verschrottet. Doch auch der Dieselbetrieb sollte nicht mehr lange anhalten. 1963 wurde die Bahn im Steinbruch durch Bandförderung ersetzt und 1967 schließlich auch auf der fast 4 Kilometer langen Strecke vom Steinbruch zum Werk.

Die Entstehung des normalspurigen Gleisanschlusses an die Staatsbahn ist nicht mehr genau nachzuvollziehen. Zwar liegt eine Genehmigungsurkunde erst von 1906 vor, doch hat offenbar schon vorher ein Gleisanschluß bestanden, da die Lokfabrik Hohenzollern bereits 1896 eine normalspurige Dampfspeicherlokomotive an Schmidt, Brosang & Co. lieferte. Diese wurde vermutlich 1930 abgestellt, als mit der Aufgabe der eigenen Stromerzeugung auch die Dampferzeugung wegfiel. 1936 wurde als Ersatz eine neue Diesellokomotive beschafft. 1937/38 erfolgte die einzige größere Änderung; durch Einbau einer Waggondrehzscheibe und einen daran angeschlossenen Gleisstutzen wurde eine direkte Umladung Normalspur/Feldbahn möglich. 1972 wurde ein zweite Diesellokomotive beschafft. Während die Deutz-Lok von 1936 im Jahr 1975 abgestellt und 1983 verschrottet wurde, ist die 1972 angeschaffte Lok auf dem Gelände der Nachbarfirma Holzhandlung Pflüger abgestellt heute noch vorhanden.

Wunstorf (1)					Spur : 1435 mm Datum: .91			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
	1?	Hohen 932/1896	Bfl	Nienburg alt				a)
	2?	Deutz 15399/1936	Bdm	OMZ 122 R	40.0	16.5	13.0	b)
		Deutz 47065/1951	Bdm	A4L 514 R	55.0	14.0	15.0	c)
						Spur : 600 mm		
		Krauss 3295/1896	Bt					d)
		Krauss 3946/1899	Bt					e)
		Hanomag 4337/1905	Bt		40.0	7.5		f)
		O&K 3650/1909	Bt		40.0			g)
		Hanomag 5705/1910	Bt		40.0	7.7		h)
		Chrzanow 909/1940	Bt		75.0	13.0		i)
		Deutz 9310/1929	Bdm	FMV 117 F	45.0	7.5	10.0	j)
		Ren 25105/1940	Bt		60.0	10.0		k)
		Rheinm 652/1925	Bt		50.0	7.5		l)
		O&K 5733/19..	Bdm	MS	9.0	2.0	6.0	m)
		O&K 6431/19..	Bdm	LD 2	20.0	5.0	6.0	n)
		O&K 6953/19..	Bdm	LD 2	20.0	5.0	6.0	n)
		Deutz 55637/1953	Bdm	A2L 514 F	28.0	4.6	15.5	o)
		Deutz 56285/1956	Bdh	A6M 517 F	90.0	12.0	25.6	p)
		Deutz 56564/1957	Bdh	A8L 614 F	90.0	14.0	26.0	q)
		Deutz 56987/1959	Bdm	A2L 514 F	28.0	6.6	16.1	r)
		Spoor 6006/1960	Bdm	A2L 514	28.0	6.2	15.5	s)
		Diema 1031/1940	Bdm	DS 22	22.0			t)
		Diema 1211/1947	Bdm	DS 22	22.0			u)
a) = neu an Wunstorf/ vmtl. 1930 abgestellt/ 1930/39 Verbleib unbekannt								
b) = neu an Wunstorf/ 1983 bei Biskupek verschrottet								
c) = neu an Baustoffwerke Bodenwerder/ 1972 über Binder KG, Hannover, an Wunstorf/ 1986 abgestellt								

Wunstorf (2)		Spur : 1435 mm
		Datum: .91
d) = Ende der 30er Jahre Verbleib unbekannt		
e) = 30er Jahre Verbleib unbekannt		
f) = neu an Wunstorf/ 1952 abgestellt/ 1956 verschrottet		
g) = vermutlich 1914 beschlagnahmt/ 1916 nachgewiesen bei Lagerbahn Gilten-Lichtenhorst/ nach dem 1. Weltkrieg retour/ 30er Jahre Verbleib unbekannt		
h) = neu an Wunstorfer Cementindustrie (= Beteiligungsgesellschaft der Wunstorfer Portland-Cementwerke, die am Bau des Mittellandkanals mitwirkte; als weitere Loks der Wunstorfer Cementindustrie sind Hanomag 5884/1911, Bt, 900 mm, und Hohen 2644/1910, Typ Bär, 900 mm, 80 PS, aus Lieferverzeichnissen bekannt)/ 1910 an Wunstorf/ ...		
i) = (Kessel Babcock & Zieleniewski AG, Sosnowitz, Nr. 10753/1940) neu an Wunstorf/ 1957 verschrottet		
j) = neu an Siegfried/ 1940 an Wunstorf/ 1958/59 verschrottet		
k) = neu an Wunstorf/ 1957 verschrottet (Baujahr auch als 1942 angegeben, aber lt. Fabrikschild: 1940)		
l) = Norddeutsche/ 1943 an Siegfried/ 1950 an Wunstorf/ 1957 verschrottet		
m) = 1935 an Hoiersdorf/ 1950 an Wunstorf/ 1964 verschrottet bei Gebr. Heinrichs, Lehrte		
n) = 1935 an Hoiersdorf/ 1953 an Wunstorf; eine nicht mehr einsatzfähig, Ersatzteilspender, später verschrottet, die andere (MNr. 30629) 1971 Verbleib unbekannt (FNR. 6953 könnte auch 6933 sein!)		
o) = neu an Wunstorf/ 1971 verschrottet		
p) = neu an Wunstorf/ 1980 an Feld- und Werkbahnmuseum, Oekoven (25)		
q) = neu an Wunstorf/ 1969 an Siegfried/ 1976/79 verschrottet in Northeim		
r) = neu an Wunstorf/ 1969 an Siegfried/ 1973 an H. J. Lampe, Bad Gandersheim (Eisenbahnfreund)/ 1988 an Horst Kühnackl, Wolfhagen		
s) = neu an Wunstorf/ 1967 abgestellt/ 1980 an Feld- und Werkbahnmuseum, Oekoven (24)		
t) = neu an Ziegelei Grasdorf (650 mm)/ Mundhenke/ 1953 an Vorwohle (600 mm)/ 1963 an Wunstorf/ 1963 Verbleib unbekannt		
u) = neu an Vorwohle (bis 1981 in Kassel-Waldau, seither in einem nord-deutschen Steinbruch abgestellt)		
u) = neu an Vorwohle/ 1963 an Wunstorf (oder Siegfried (?!))/ 1963 Verbleib unbekannt		

10.04.91/ Am Stichtag waren die Loks 2, 3 und 4 vorhanden, allesamt Wismut-Loks des Typs B 660, ohne Akkus, deren Führerkabinen auf die Akkuteile gesetzt waren. Weiterhin war eine LEW-Lok (keine EL 9) im Stollen vorhanden.

Betrieb Trusetal, BA Mommel O-6089 Trusetal

29.08.90/ Die an der Straße nach Bad Liebenstein gelegene Grube Mommel (bis hierher führte einst ein Anschlußgleis der 750 mm-spurigen Trusetaibahn) dient heute nicht mehr der eigentlichen Förderung, sondern ist nur noch Material- und Holzplatz, sowie Halde. Das Meiste spielt sich dementsprechend unter Tage ab, wo das Material zur Aufbereitung am Hauptbetrieb (an der Straße nach Elmenthal) transportiert wird. Hierbei kommen die Züge jedoch nicht ans Tageslicht. Am meisten erfolgversprechend dürfte noch ein Besuch bei der Grube Mommel zum Schichtwechsel sein, wo bis zu drei Züge nacheinander den Stollen verlassen. Nach einer Anfrage beim Hauptbetrieb kann man auch fotografieren, wozu sich das neben dem Stollenmund befindliche, alte Betriebsgebäude als Hintergrund motivisch hervorragend macht.

Es existieren zur Zeit 7 Akkuloks fast gleicher Bauart mit zwei Antriebsstellen und dazwischenliegendem Führerstand. Bei Lok 10 fehlt noch ein Teil (falsche Lieferung!), die Loks 2 und 5 stehen vor der Werkstatt und sollen verschrottet werden.

Fluß- und Schwerspatwerke GmbH Lengenfeld, Betrieb O-6089 Trusetal				Spur : 600 mm Datum: 29.08.90		
Trusetal, BA Mommel						
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Bemerkung
#	2	Wismut	5562 0000 007 Nr. 348, Bj. 07/83	BoBo	B 660	abg.
#	5	Wismut	5500 0000 001 Nr. 475, Bj. 03/76	BoBo	EL.61	abg.
#	6	Wismut	5562 0000 009 Nr. 916, Bj. 03/90	BoBo	B 660	
#	10	Wismut	5562 0000 697 Nr. 905, Bj. 09/89	BoBo	B 660	
#		weitere Akkuloks				

10.04.91/ Der Betrieb ist inzwischen stillgelegt worden. Lok 2 wurde gerade zerlegt, die zweite Hälfte der Lok 10 fehlte immer noch.

Betrieb Gehren O-6305 Gehren

23.10.90/04.01.91/ Der Betrieb Gehren liegt einige Kilometer westlich der Ortschaft Gehren in einem Seitental in Richtung Oehrenstock. Er ist jedoch leicht zu finden, wenn man den Wegweisern zur Grubenrettungsstelle folgt. Bemerkenswert sind hier die ausgedehnten, am Talhang klebenden und sich über mehrere Stockwerke hinziehenden Werksanlagen, während der Talgrund von einem großen Klärteich ausgefüllt ist.

Lokbetrieb auf der 600 mm-Grubenbahn findet auch hier überwiegend unter Tage statt. An drei Stellen können aber die Loks auch über Tage beobachtet werden, nämlich auf dem Materialplatz, auf der Haldenbahn und auf dem Holzplatz.

Beim Materialplatz handelt es sich um den eigentlichen Zechenplatz auf Talniveau. Die Haldenbahn verkehrt dagegen oben am Hang auf dem Niveau der Hängebank. Sie führt vom Förderschacht aus zur etwa einen Kilometer entfernten Halde, wo das Material abgestürzt wird. Für den Bergetransport sind drei Lokomotiven vorhanden.

Am Holzplatz ist man dagegen schon bei der Anfahrt zum Werk vorbeigekommen. Er liegt etwa einen Kilometer östlich des Werkes im Talgrund. Auch dort sind drei Loks stationiert. Die Bahn führt hier in den "Tiefen Stollen", an dessen Ende ein Schrägschacht die Verbindung bis zur fünften Sohle in 430 Meter Tiefe herstellt. Das Grubenholz wird hier in auf den Wagen mitgeführte Gestelle verladen, die am Stollenende von den Förderwagen abgehoben und anschließend an Schienen hängend durch den Schrägschacht transportiert werden. Auch hier gibt es zwei Betriebs- und eine Reservelok.

Fluß- und Schwespatwerke GmbH Lengenfeld, Betrieb O-6305 Gehren				Spur : 600 mm Datum: s.u.		
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Bemerkung
#	1	Wismut	5562 0000 640 Nr. , Bj. 04/87	BoBo	B 660	b)
#	2	Wismut	5562 0000 007 Nr. 609, Bj. 08/87	BoBo	B 660	b)
#	3	Wismut	5350 0000 004 Nr. 294, Bj. 10/82	Bo	B 360	b)
#	6	Wismut	5562 0000 613 Nr. 611, Bj. 10/88	BoBo	B 660	a)
#	9	Wismut	5562 0000 696 Nr. , Bj. 08/89	BoBo	B 660	d)
#	13	Wismut	5562 0000 580 Nr. 515, Bj. 09/86	BoBo	B 660	b)
#	14	Wismut	5562 0000 640 Nr. 681, Bj. 09/87	BoBo	B 660	c)
#	14'	Wismut	5562 0000 632 Nr. , Bj. 07/87	BoBo	B 660	e)
#	17	Wismut	5562 0000 606 Nr. 607, Bj. 09/86	BoBo	B 660	b)
#	II	Wismut	5562 0000 003 Nr. 423, Bj. 07/84	BoBo	B 660	b)
#		Wismut	(ohne Schilder)	BoBo	B 660	d)
Typ B 360: Leistung 2 x 2.1 kW, Gew. 2.35 t, Vmax. 6 km/h						
Typ B 660: Leistung 4 x 2.1 kW, Gew. 3.9 t, Vmax. 10 ..						
a) = 240 m-Sohle (# 04.01.91)						
b) = 340 m-Sohle (# 04.01.91)						
c) = Materialplatz (# 04.01.91)						
d) = Holzplatz (# 23.10.90)						
e) = Halde (# 23.10.90)						

Früher gab es einen weiteren Betriebsteil bei Oehrenstock (heute Luft- und Notschacht), von wo eine schmalspurige Grubenbahn die Verbindung zum Bahnhof Grenzhammer (Strecke Ilmenau - Groß Breitenbach, ehem. SEG) herstellte. Auf dem Gelände haben sich jetzt die Feldbahnfreunde Ilmenau angesiedelt. Heute wird das im Betrieb Gehren gewonnene Material nach der Aufbereitung zur Verladung in DR-Güterwagen am Bahnhof Gehren transportiert, sofern es nicht gleich per Lkw seine Empfänger erreicht.

Bis zum Jahr 1972 existierte neben dem VEB noch ein Privatbetrieb, nämlich die Firma Wiesner & Co. (vorm. Schumann), die Fluß- und Schwerspat abbauete.

Nach neuesten Informationen mußte der Betrieb Gehren Ende Januar 1991 wegen Absatzproblemen die Förderung einstellen.

Schachtbau Nordhausen GmbH, Stollenbaustelle Gehren O-6305 Gehren

23.10.90/ Im Herbst 1990 gab es auf dem Gelände des Betriebes Gehren der Fluß- und Schwerspatwerke noch eine zweite Werkbahn, und zwar eine Stollenbaubahn der Firma Schachtbau Nordhausen.

Unter dem großen Klärteich der Fluß- und Schwerspatwerke Gehren wurde in einem mittlerweile brüchig gewordenen Durchlaß ein Bach hindurchgeführt. Damit nicht bei einem Verbruch dieses Durchlasses der Bach in den Klärteich laufen und diesen zum Überlaufen bringen würde, was mit Sicherheit eine Katastrophe herbeiführen würde, wurde ein neuer Stollen angelegt, der den Bach ableitet und aufnimmt.

Zum Vortrieb dieses knapp 800 Meter langen Stollens wurde eine Stollenbaubahn eingerichtet. Für den Betrieb waren drei Akkuloks vorhanden, die mit Inventarnummern des Mansfeld-Kombinats versehen waren. Der Grund liegt darin, daß die Firma Schachtbau Nordhausen früher Teil des Mansfeld-Kombinates war und erst 1990 als eigenständige Bauunternehmung ausgegliedert wurde.

Schachtbau Nordhausen GmbH, Stollenbaustelle Gehren O-6305 Gehren						Spur : 600 mm Datum: 23.10.90		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		LEW 21094/1989	Bo	EL 9	8.8	4.0	13.0	
#		LEW 21096/1989	Bo	EL 9	8.8	4.0	13.0	
#		LEW 21112/1989	Bo	EL 9	8.8	4.0	13.0	

KURZMELDUNGEN

Marinemunitionsdepot 3 2262 Enge-Sande

Marinemunitionsdepot 3 2262 Enge-Sande						Spur : 1435 mm Datum: 15.04.92		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		Deutz 57531/1962	Bdh	KS 230 B	200.0	28.0	30.0	a), abg.
a) = neu an MARINE-MATERIALDEPOT KIEL-SCHUSTERKRUG/ Marinemunitionsdepot 3, Enge-Sande								

15.04.92/ Im Marinemunitionsdepot 3 steht zur Zeit noch eine Diesellokomotive. Die Maschine, aus einer größeren Serie, die seinerzeit an verschiedene Dienststellen der Bundeswehr geliefert wurde, steht zur Untersuchung an. Den gelegentlichen Anschlußverkehr für das Depot besorgt jetzt ein schienengängiger Unimog, der bei Betriebsruhe im Lokschuppen untergebracht ist. Die Lokomotive ist Anfang April durch die Vebeg zum Verkauf ausgeschrieben worden.

Hafenbauamt 2800 Bremen 21 (Industriehafen)

30.09.88/ Die Bremer Hafenbahn verfügt heute mindestens über eine kleine moderne Diema-Dralsine, die man mit etwas Glück bei der Bahnmeisterei Bremen-Zollausschluß, Baubezirk Bremen-Inland findet (wer sich auskennt: Die Bahnmeisterei liegt an der Straße "Beim Industriehafen" gegenüber von Krages, nur wenige Fußminuten von der Straßenbahnhalttestelle Gröppeligen (Linien 2, 3 und 10) entfernt). Bereits im Jahre 1965 hat das Hafenbauamt einen kompletten Rottenkraftwagen mit zwei Anhängern von Schöma beschafft. Es ist derzeit allerdings nicht bekannt, was hiervon noch existiert - vielleicht noch einer oder beide Anhänger, der Motorwagen jedenfalls nicht mehr. Statt dessen sind zwei Rottenkraftwagen von Waggon-Union gekauft worden (Anschluß an DB-Serie).

Hafenbauamt Bremen (Lokliste unvollständig!) 2800 Bremen 21 (Industriehafen)						Spur : 1435 mm Datum: 30.09.89		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	4524	Diema 4524/1981	Bdm	DVD 20/1.0	34.0	2.4	30.0	a)
?		Schöma 2855/1965	Bdm	KLV 53				LV, a)
?		Schöma 2856/1965	2	KLA 03				LV, a)
?		Schöma 2857/1965	2	KLA 03				LV, a)
a) = neu an HAFENBAUAMT BREMEN								

Rhenus WTAG 2800 Bremen 21 (Industriehafen)

20.03.89/ Augenscheinlich hat sich in den letzten Jahren nichts geändert, man sieht von der Windhukstraße aus eine graue KHD-Lok und eine graue Köf. Unbemerkt hat man die Kleinlok gegen ein Pendant von der Bundesbahn getauscht. Die alte Köf - die nie bei der Bundesbahn lief - wurde verschrottet. Beide Loks geraten bisweilen schwer in Wallung, wenn die DB-Übergabe (291) kommt (gegen 14.00 Uhr). In Höhe des Eingangs zu Röchling an der Windhukstraße kann man sie dann fotografieren.

Rhenus WTAG 2800 Bremen 21 (Industriehafen)						Spur : 1435 mm Datum: 20.03.89			
#	Nr.	Herstellerdaten		Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
# #	2	Deutz	55258/1952	Bdh	A6M 517 R	107.0	16.0	30.0	a)
		Deutz	57825/1965	Bdh	KG 230 B	230.0	36.0	34.0	b)
		O&K	26099/1960	Bdh	LG II		17.0	45.0	c)
a) = neu an NIEDERSÄCHSISCHE STRASSENBAUDIREKTION, HANNOVER, FÜR FLUGPLATZ WILDENROTH/ ca. 1969 über Glaser verkauft ("ab Standort Köln")/ Rhenus WTAG, Bremen 81vh/ 1987 verschrottet									
b) = neu an KLÖCKNER-HÜTTE BREMEN AG, BREMEN (3)/ 08/81 an Rhenus WTAG, Bremen (2) 81vh 89vh									
c) = neu an DB (Köf 6692/323 313/ + 31.12.86 Bremerhaven)/ Rhenus WTAG, Bremen									

Gebr. Röchling 2800 Bremen 21 (Industriehafen)

20.03.89/ Nur vorübergehend hat sich eine ehemalige DB-Kleinlok (gelb lackiert) hier nützlich gemacht, sie wurde verkauft und ging an einen Händler. Seither sind die beiden Henschel-Sonderlinge wieder mit dem Rottenkraftwagen (ex DB SKI 51-9301, Heimatdienststelle Northheim) allein.

Gebr. Röchling 2800 Bremen 21 (Industriehafen)						Spur : 1435 mm Datum: 20.03.89			
#	Nr.	Herstellerdaten		Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	1	Hen	31313/1967	Cdh	DRG 360	360.0	48.0	30.0	neu
#	2	Hen	31314/1967	Cdh	DRG 360	360.0	48.0	30.0	neu
	3	O&K	26029/1959	Bdh	LG II		17.0		a)
a) = neu an DB (Köf 6622/323 248/ + 29.12.83 Hannover 1)/ 04/84 an Röchling Seehafenverkehrsges., Bremen (3)/ 1988 verkauft									

Bremer Lagerhaus Gesellschaft 2800 Bremen 21 (Industriehafen)

16.10.90 (BE 1/91 -24-)/ Den regulären Betrieb besorgen die Lok 7890 (Schöma 4501/1982, CFL 60 DZR), sowie die Rangierrobotoren 7895 (im Freien) und ein weiteres baugleiches Fahrzeug (Nummer? Die Zuordnung der Fabriknummern 4502 und 4503 ist weiterhin unklar). Die betriebsfähige Elok 1 ist im Speicher unter Planen abgedeckt als Reserve hinterstellt. Der Betrieb ist starken Schwankungen unterworfen - mal passiert tagelang überhaupt nichts, dann ist wieder Zweischichtbetrieb angesagt (bis 21.00 Uhr). Man kann sich gut informieren, wenn man mit der Strapazenbahn (Linie 3) bis zur "AG Weser" fährt und dort vom Bahnübergang aus in den Gleisanschluß hineinsieht. Bei Betrieb ist

meist die Diesellok sichtbar und die Speichertore sind geöffnet. Die noch gültige Lokliste kann im BE 1/90 -138- nachgeschlagen werden.

09.10.91/ Wer hier kein Glück hat, kann nach einigen Minuten Fußweg den Betrieb Kap Horn der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft erreichen. Hier existiert seit Kurzem eine ehemalige DB-Kleinlok. Die ist noch weitgehend in DB-Zustand und trägt lediglich aufgeklebte Eigentümeranschriften der BLG:

Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, Betrieb Kap Horn 2800 Bremen 21 (Industriehafen)						Spur : 1435 mm Datum: 09.10.91		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	7901	O&K 26018/1959	Bdh	LG II		17.00	45.0	a)
a) = neu an DB (Köf 6611/323 179/ + 31.10.90 Bremen)/ Bremer Lagerhaus-Ges., Betrieb Kap Horn, Bremen								

Das Fotografieren gestaltet sich nach Anfrage denkbar einfach, die Lok steht immer im Freien. Zur Not kann man am Wochenende auch sein Objektiv durch den Maschen-
drahtzaun zwingen.

Kurz nach dem Stichtag hat auch die Kleinlok das inzwischen typische orange BLG-Farbkleid erhalten.

SCHÖMA Chr. Schöttler Maschinenfabrik 2840 Diepholz

17.06.91 (BE 2/91 -74-)/ Diesmal gab's wieder ein volles Haus zu sehen: Neben den "Dauergästen" Rommenhöller-Lok (2954) und Plattformwagen (3588) waren von der Vulcan-Lok (2621) nur noch Teile zu sehen.

Die Jung-Lok aus Hohenlimburg ist grundüberholt worden und wartet jetzt - fast fertig - auf einen Interessenten. Zu der Tunnellok aus Toulouse (5120) haben sich noch zwei Schwestern hinzugesellt, die ebenfalls grundüberholt werden sollen, wenn es einen Käufer gibt.

Ablieferungsbereit waren zwei kleinere Tunnelloks für die Schweiz (5241-42), zwei offene (!) Tunnelloks für die UdSSR (in Seekisten verpackt) und zwei Feldbahnloks für Indonesien (5246-47). Für die VAW-Lok (5222) fehlten noch einige Zulieferteile, ansonsten war auch sie fertig. Mysteriös: Ein Ingenieurbüro aus Schleswig-Holstein hat eine kleine Feldbahnlok geordert (5250), die am Stichtag noch einige letzte Pinselstriche erhielt. Es bleibt abzuwarten, wo diese Lok wieder auftaucht - vielleicht in den Fünflanden? Die Bedienelemente sind jedenfalls deutsch beschriftet!

14.02.92/ Unverändert vorhanden waren die Rommenhöller-Lok (2954) und der Plattformwagen (3588). Die Vulcan-Lok (2621) ist teilweise aufgearbeitet worden und zeigte sich am Stichtag im Grundanstrich.

SCHÖMA Chr. Schöttler Maschinenfabrik GmbH 2840 Diepholz						Spur : div. Datum: 17.06.91		
#	Herstellerdaten	Bau- art	Spur (mm)	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	Jung 11509/1955	Bdh	1435	RK 12 B	120.0	24.0	24.0	a)
#	Schöma 5120/1990	Bdh	750	CFL 180 DCL	185.0	25.0		b)
#	Schöma 5121/1990	Bdh	750	CFL 180 DCL	185.0	25.0		b)
#	Schöma 5122/1990	Bdh	750	CFL 180 DCL	185.0	25.0		b)
#	Schöma 5187/1991	Bdh	900	CFL 180 DCL	185.0	25.0		c)
#	Schöma 5188/1991	Bdh	900	CFL 180 DCL	185.0	25.0		c)
#	Schöma 5222/1991	Bdh	1435	CFL 250 DVR	430.0	45.0		d)
#	Schöma 5241/1991	Bdh	750	CFL 100 DCL	90.0	15.0		e)
#	Schöma 5242/1991	Bdh	750	CFL 100 DCL	90.0	15.0		e)
#	Schöma 5246/1991	Bdh	600	CFL 45 B	78.0	7.0		f)
#	Schöma 5247/1991	Bdh	600	CFL 45 B	78.0	7.0		f)
#	Schöma 5250/1991	Bdh	600	CHL 20 G	48.0	4.0		g)
a) = Hoesch-Hohenlimburg AG, Hagen-Hohenlimburg (1)/ 1991 an Schöma b) = neu an SOMET 45, SOCIETE DE CONSTRUCTION DU METRO TOULOUSE LOT 4 ET 5, METRO DE TOULOUSE LIGNE A, TOULOUSE/FRANKREICH (1 bis 3)/ 1991 an Schöma c) = neu an UDSSR d) = neu an VAW Vereinigte Aluminiumwerke AG, STADE e) = neu an THEILER & KALBERMATTER AG, LUZERN/SCHWEIZ f) = neu an KRUPP LONRHO GMBH, DÜSSELDORF, FÜR INDONESIEN g) = neu an ...								

Die Jung-Lok aus Hohenlimburg (11509) ist jetzt fertig und wartet auf einen Interessenten. Sie trägt sogar das Schöma-Logo! Die drei Tunnelloks aus Toulouse (5120-22) sind ebenfalls noch vorhanden: 5120 befand sich in Aufarbeitung und soll nach Spanien gelangen, 5121 und 5122 waren zwar noch nicht in Arbeit, sollten aber in naher Zukunft für Tunnelbauvorhaben auf der Kölner Stadtbahn hergerichtet werden.

Weiterhin wurden in der Halle zwei Tunnelloks aus Dänemark generalüberholt (5043 und 5044 - beide waren anlässlich des Wassereinbruchs auf Sprogö Ende vergangenen Jahres unter Wasser gesetzt worden), eine weitere Tunnellok (4763), aus Marokko zurückgekehrt, wurde ebenfalls, diesmal allerdings für einen anderen Kunden, aufgearbeitet. Dann gab es noch zwei kleinere Tunnelloks, die bis auf den Rahmen niedermontiert waren (Fahrwerk rot, Aufbau gelb), sich aber nicht identifizieren ließen. Zwei größere Neubau-Tunnelloks waren ebenfalls noch zu sehen, eine fast fertig, die andere halb fertig - leider auch nicht eindeutig identifizierbar.

Zu guter Letzt muß noch eine Feldbahnlok (1599) erwähnt werden, die zur Reparatur ebenfalls in Diepholz weilte.

Die nachfolgende Lokliste nennt nur Loks, die nicht schon am 17.06.91 zu sehen waren. Nicht identifizierte Loks bleiben unberücksichtigt.

SCHÖMA Chr. Schöttler Maschinenfabrik GmbH 2840 Diepholz						Spur : div. Datum: 14.02.92		
#	Herstellerdaten	Bau- art	Spur (mm)	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	Schöma 1599/1954	Bdm	600	CDL 20	20.0	3.0		a)
#	Schöma 4763/1984	Bdh	750	CFL 200 DCL	258.0	25.0		b)
#	Schöma 5043/1990	Bdh	900	CFL 200 DCL	231.0	35.0		c)
#	Schöma 5044/1990	Bdh	900	CFL 200 DCL	231.0	35.0		d)
a) = neu an KALKSANDSTEINWERK HOLDORF, THEODOR SCHNEPPER, HOLDORF I. OLD. 80vh 91vh/ 02/92 bei Schöma zur Reparatur b) = neu an ALFRED KUNZ GMBH & CO., MÜNCHEN, FÜR TMT JOINT VENTURE TUNNEL MAKKAH-TAIF/SAUDI-ARABIEN/ 12.10.87 ÜBER SCHÖMA AN COGEFAR, COSTRUZIONE GENERALI SPA., MILANO, FÜR CHANTIER MATNATA/MAROKKO/ Schöma 92vh/ ... c) = neu an M. T. GROUP IS, KORSÖR, STOREBAELT-TUNNEL/DÄNEMARK (45-11)/ 02/92 bei Schöma zur Generalüberholung d) = neu an M. T. GROUP IS, KORSÖR, STOREBAELT-TUNNEL/DÄNEMARK (45-12)/ 02/92 bei Schöma zur Generalüberholung								

In das Mysterium der kleinen Feldbahnlok (5250), die am 17.06.91 fast fertig in Diepholz stand, ist etwas Licht gekommen. Sie soll in Mecklenburg eingesetzt sein. Demnächst wird bei Schöma noch ein Anhänger, ebenfalls in Spurweite 600 mm, für denselben Empfänger gefertigt.

Cirkel Kalksandsteinwerk GmbH & Co. KG 4358 Haltern (Flaesheim)

03.04.91/ Die moderne, großfenstrige Schöma-Lok aus den 70er Jahren verkehrt unverändert zwischen dem Kalksandsteinwerk und der Grube. Die Strecke der Spurweite 750 mm ist etwa 2 Kilometer lang und verläuft in einem Abstand von 200-400 Metern parallel zur Straße Flaesheim - Ahsen. Die Zuggarnitur besteht aus der Lok und 6 Großraumkippern mit Sattelboden. Reservefahrzeuge gibt es nicht. Zum Feierabend fährt die Schöma-Lok über die einzige Weiche und verschwindet im garagenähnlichen Lokschuppen.

Normalerweise verkehrt die Bahn alle zwei Tage. Gefahren wird bis etwa 15.00 Uhr, pro Tag sind es dann 10 bis 12 Touren. Die Beladung geht recht schnell vonstatten: Der Zug kommt unter einem großen Trichterkübel zum Stehen, den der Lokführer mittels eines Drahtzuges öffnen und schließen kann. Der Trichterkübel wird per Bandstraße von der Grubensohle aus versorgt. Dort unten erledigt ein Radlader das Nötige.

Wer sich einen Sonnentag aussucht und auf schöne Fotos hofft: Die Lok bleibt immer auf der sonnenabgewandten Seite des Zuges (leer geschoben, beladen gezogen) und präsentiert sich überdies mit der unfotogenen Führerhausseite voraus! Nachmittags steht die Sonne immerhin ein wenig besser.

Eine frühere Bezeichnung des Werkes ist: Rheiner Kalksandsteinwerke Cirkel & Co.

Cirkel Kalksandsteinwerk GmbH & Co. 4358 Haltern (Flaesheim)						Spur : 750 mm Datum: 03.04.91		
#	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Einsatzzeitraum	Bemerkung
	Schöma 1106/1949	Bdm		10.0			09/49-.../..	a)
	Schöma 1182/1950	Bdm		20.0			06/50-.../..	b)
	Schöma 1305/1951	Bdm		45.0	5.0		11/51-.../..	c)
	Schöma 1387/1952	Bdh	CDL 28	4.3			08/52-03/59	d)
	Schöma 2193/1959	Bdh	CFL 40 D1	45.0	6.0	15.0	01/59-03/66	e)
	Schöma 2194/1959	Bdh	CFL 40 D1	45.0	6.0	15.0	01/59-03/78	f)
	Schöma 2911/1965	Bdh	CFL 100 DC	100.0	10.0	10.0	12/65-.../78	g)
#	Schöma 4210/1977	Bdh	SFL 60 CL	110.0	10.0	16.0	07/77-heute	h)

a) = neu an RHEINER KALKSANDSTEINWERKE, FLAESHEIM/ SCHÖMA (UMB AU 600 MM), WEITER OBER DT. TORFGES. NACH SCHARREL/ Torfw. Koch, Moorkultur, Ramsloh 80vh

b) = neu an RHEINER KALKSANDSTEINWERKE, FLAESHEIM/ KALKSANDSTEINW. WINSEN, DR. HUBRIG & CO., WINSEN/ALLER

c) = neu an RHEINER KALKSANDSTEINWERKE, Flaesheim/ AUGUST NOTTEKAMPER, Haddorf bei Rheine (600 mm) 80vh

d) = neu an RHEINER KALKSANDSTEINWERKE, FLAESHEIM/ 03/59 AN ROSERY, MÜNSTER (600 MM)/ Bauelemente Dröge, Waltrop 77vh

e) = neu an RHEINER KALKSANDSTEINWERKE, FLAESHEIM/ 03/66 AN EISENWERKSGES. MAXIMILIANSHÜTTE MBH, SULZBACH-ROSENBERG 81vh 83vh

f) = neu an RHEINER KALKSANDSTEINWERKE, FLAESHEIM/ 03/78 AUF 600 MM UMGE-SPURT/ 10/79 AN TORFW. MEYER & CO., SEDELSBERG 81vh/ Verbleib unbekannt

g) = neu an RHEINER KALKSANDSTEINWERKE, FLAESHEIM/ 1978 an Schöma (Denkmal) 92vh

h) = neu an RHEINER KALKSANDSTEINWERKE, Flaesheim 85vh 89vh

Rütgerswerke AG 4620 Castrop-Rauxel

27.12.90/ In dem seit über einhundert Jahren bestehenden Betrieb galt es seit jeher, offenes Feuer und Funkenflug zu vermeiden. So lag es auf der Hand, schon zu Beginn des Werkbahnbetriebes feuerlose Lokomotiven einzusetzen, da als sogenanntes Abfallprodukt genügend Wasserdampf zur Verfügung stand. Fünf Lokomotiven, drei zwei- und zwei dreischsige, versehen heute noch im Nord- und Südwerk in Castrop-Rauxel ihren Dienst.

In den 50er Jahren lief kurze Zeit eine Diesellok im Probeinsatz, bewährte sich aber nicht im schweren Verschub. So werden die Dampfspeicherloks wohl noch einige Jahre ihren Dienst versehen.

Unter Teerverwertung Meiderich firmierte früher auch das heutige Werk der Rütgerswerke AG in Duisburg-Meiderich. Dort laufen (Stand: 1981) auch noch zwei Dampfspeicherloks und zwei Dieselloks.

Rütgerswerke AG 4620 Castrop-Rauxel						Spur : 1435 mm Datum: 27.12.90		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Druck (bar)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	1	Hen 24370/1938	Cfl		50.0	57.0	25.0	a)
#	2	Essl 4695/1944	Cfl		25.0	54.0	15.0	b)
#	3	LAM 2262/1941	Bfl		12.0	35.5	15.0	c)
#	4	Hen 24464/1949	Bfl		20.0	36.0	30.0	d)
#	4N	Hano 10707/1930	Bfl		16.0	34.8		e)
#	5	Hano 10469/1927	Bfl		16.0	34.8	25.0	f)

LAM = Les Ateliers Métallurgiques, Tubize/Belgien

a) = neu an MANNESMANN-RÖHRENW. (GELIEFERT ALS GEFEUERTE DAMPFLOK!)/ 1958 Umbau zur Dampfspeicherlok/ Zeche Consol, Gelsenkirchen (2)/ Ruhrkohle AG (D502)/ 04/74 an Rütgerswerke

b) = neu an IG FARBEN, LUDWIGSHAFEN/ Amalia Benzolverwertung/ 1970 an Rütgerswerke

c) = .../Belgien/ 1968 an Rütgerswerke

d) = neu an STADT HANNOVER, Kraftwerk Herrenhausen (1, "Ella")/ 1978 an Rütgerswerke

e) = neu an TEERVERWERTUNG MEIDERICH/ Rütgerswerke/ Verbleib unbekannt

f) = neu an TEERVERWERTUNG MEIDERICH, CASTROP-RAUXEL (2)/ Rütgerswerke

Schering AG 4709 Bergkamen

14.09.91/ In Nachbarschaft der Ruhrkohle-Zeche Monopol befindet sich das Chemiewerk der Firma Schering. Eingesetzt wird eine grün-gelb lackierte Henschel-Lok in explosionsgeschützter Ausführung. Ihre Hauptaufgabe ist das Rangieren von Kesselwagen zu den Be- und Entladestellen im Werk. Die Bedienung des Werkes erfolgt durch Lokomotiven der Ruhrkohle AG.

Schering AG 4709 Bergkamen						Spur : 1435 mm Datum: 14.09.91		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	1	Hen 30863/1964	Bdh	DHG 240		28.0	20.5	a)

a) = neu an SCHERING, BERGKAMEN

Ziegelei Woldegk O-2152 Woldegk

20.02.91/ Das Ziegelwerk liegt schon seit etlichen Wochen still, nicht einmal das "Pflichtpersonal" ist anwesend - lediglich sporadisch schaut mal ein Mitarbeiter nach dem Rechten. Die örtliche Inaugenscheinnahme ergab eine rund 400 Meter lange 600 mm-Bahn, an der Grube einen abgestellten Elmerkettensbagger (Bj. 1970!) und im Werk ca. 35 abgestellte Kipploren. Der Lokbestand setzt sich wohl aus einer betriebsfähigen Ns1 (mit Führerhaus) und aus zwei weiteren Schrottiloks (einer alten Ns2 mit dem Namen "Elli" und einer weiteren Ns1 mit dem Namen "Willi" - das Führerhaus und der Motorvorbau wurden demontiert und lagen im Freigelände herum) zusammen. Mehr war durch die Fensterscheiben leider nicht herauszubekommen. Von den im ME 5/89 erwähnten beiden Deutz-Loks war überhaupt nichts zu sehen.

Ziegelei Dresden-Lockwitz O-80.. Dresden (Lockwitz)

20.10.91/ Die erste Ziegelei im Dresdener Raum, die zur Zeit noch arbeitet, hat von der Feldbahn her motivisch leider nicht viel zu bieten. Wahrscheinlich wird das Werk auch bald geschlossen werden.

Ziegelei Dresden-Lockwitz O-80.. Dresden (Lockwitz)						Spur : 600 mm Datum: 10.10.91		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		LKM 260008/1958	Bdm	Ns 1 b				grün, a)
#		LKM 260053/1958	Bdm	Ns 1 b				braun, b)
a) = Reservelok b) = Einsatzlok, mit Fabrikschild 247377								

Ziegelei Dresden-Luga O-80.. Dresden (Luga)

10.10.91/ Dieses Werk liegt direkt an der B 172. Fast die ganze innerbetriebliche Transporttechnologie ist auf die Feldbahn ausgerichtet. Es gibt 500 mm-Bahnen zur Beschickung des Ofens und für den Aschetransport, die allerdings per Muskelkraft betrieben werden.

Die 600 mm-Strecke für den Tontransport ist ca. 400 Meter lang und sehr schön gelegen. Nach der Einfahrt in die Grube passieren die 3-Wagen-Züge eine Spitzkehre und eine Ausweiche. Eingesetzt werden zwei Züge, die in Richtung Grube gezogen werden. Die Züge fahren wechselweise, der beladene Zug wartet in der Ausweiche auf den Leerzug. Vorhanden sind zwei Ns1b und 6 Muldenkipper.

Ziegelei Dresden-Luga O-80.. Dresden (Luga)						Spur : 600 mm Datum: 10.10.91		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		LKM 260069/1958	Bdm	Ns 1 b				braun
#		LKM 260074/1958	Bdm	Ns 1 b				grün

Lilleskov Teglværk DK-5690 Tommerup (Lilleskov)

14.04.92 (BE 6/83 -38-)/ Die kurz vor dem damaligen Besuch im Jahre 1983 stillgelegte Ziegelei hat sich inzwischen zu einem Museum gemausert! Auch die Feldbahn ist in die Museumsziegelei integriert worden. Sie verläßt an der Rückseite das Werk und führt über die 420 Meter lange Strecke zur ehemaligen Grube. Für den Betrieb steht die letzte Betriebslok (Pedershaab 332) zusammen mit einigen Personenloren zur Verfügung. Gemäß Aushang ist das Museum an jedem ersten Sonntag im Monat von 14 bis 17 Uhr geöffnet.

Transmanche Link F-62100 Calais

O.A. (BE 2/91 -115-)/ Die Fahrdrachtspannung auf der französischen Seite der Baustelle beträgt nicht 375, sondern 750 Volt.

Sundland Sag, Høvløri og Torvstrøfabrikk N-3160 Stokke

28.08.91/ Das kleine Sägewerk mit angegliedertem Torfabbau befindet sich an der Ostseite des Oslofjordes, etwa 80 Kilometer südlich von Oslo. Man erreicht es, wenn man von der E18 in Richtung Stokke abzweigt.

Hinter dem Sägewerk beginnen zwei separate 900 mm-Bahnen, die zunächst rund 100 Meter parallel verlaufen, sich dann niveaugleich kreuzen und dann in verschiedene Teile des Abbaubereiches hineinführen. Nach Angaben des Betriebsleiters Herrn Gjein, der sehr freundlich ist, liegen im Moor rund 10 Kilometer Gleise. Es ist ein sehr spärliches Blumendrahtprofil, auf dem sich die Züge allenfalls im Schrittempo fortbewegen können. Der Torf wird sowohl direkt abgebaggt als auch gestochen.

Die Torfabfuhr besorgen zwei Lokomotiven mit jeweils drei Torfwagen - zwei weitere Wagen stehen zur Reserve. Die erste Lok ist ein Umbau aus einem alten Volvo (allerdings mit relativ neuem Deutz-Motor!), die zweite sieht auf den ersten Blick ebenfalls nach einer Eigenbau-Lok aus, der Rahmen weist allerdings auf Deutz hin (in Fachkreisen wird die FNr. 19952 gehandelt). Außer dem Rahmen und den Rädern ist an dieser Lok nicht mehr original, der Aufbau wurde total geändert, auch der Motor ist erst kürzlich getauscht worden. Den Originalmotor hat dabei ein Arbeiter des Werkes übernommen, der ihn weiterhin betriebsfähig unterhält.

Die Deutz-Lok ist 1980 von der Norsk Impregneringskompani AS aus dem nahegelegenen Larvik (dort Spur 1067 mm) übernommen worden. In Larvik soll es weiterhin noch auf derselben Spurweite noch eine andere Deutz-Lok (FNr. 33196) geben.

- a) = Hans Sommer, Kopenhagen/Dänemark/ Nitronobel/ Verbleib unbekannt
- b) = neu an P/ ca. 1921 an NITROGLYCERIN AB, STOCKHOLM, GYTTORP/SCHWEDEN
- c) = vmtl. neu an P/ ca. 1921 an Nitronobel/ Verbleib unbekannt
- d) = neu an P/ Statens Järnvägar/Schweden (BYCF 15)/ 1920 an Nitronobel/ 1941 an Flottans Skifferoljeverk, Kinne Kleva/ 1943 über AB Industriediesel an AB Åkers Styckebruk, einige Jahre später verschrottet
- e) = neu an ASBRINK & CO., MALMÖ, FÜR Nitro Nobel AB, GYTTORP/SCHWEDEN
- f) = neu an ASBRINK & CO., MALMÖ, FÜR AB NITROGLYCERIN, GYTTORP/SCHWEDEN
- g) = 1955 verschrottet
- h) = verschrottet
- i) = 1980 an Museiförening Brenns mossens Järnväg, Blixterboda (8)
- j) = 1970 verschrottet
- k) = neu an FRITZ MILENZ, ÖREBRO, FÜR NYTROGLYCERIN, GYTTORP/SCHWEDEN, Nitro Nobel AB (2)/ 1983 an Risten-Lakviks Järnväg, Lakvik 88vh
- l) = 1976 an Museiförening Brenns mossens Järnväg, Blixterboda
- m) = neu an FRITZ MILENZ, ÖREBRO, FÜR NYTROGLYCERIN, GYTTORP/SCHWEDEN, Nitro Nobel AB, GYTTORP (3)/ 1971 an Museiförening Brenns mossens Järnväg, Blixterboda (1) 88vh
- n) = Statens Vattenfallsverk (4)/ 1958 an Nitronobel/ 1984 an Eisenbahnfreund

Nitro Nobel AB (2) S-713 02 Gyttorp	Spur : 600 mm Datum: 1985
o) = 1984 an Ohs Bruks Järnväg, Os (9) p) = 1977 und 1983 an verschiedene Eisenbahnfreunde/ 1985 an Museiförening Brennsnossens Järnväg, Blixterboda (23) q) = 1984 an Ohs Bruks Järnväg, Os (8) r) = Norwegen/ 1950 an Nitronobel/ 1983 an Museiförening Brennsnossens Järnväg, Blixterboda (17) 88vh s) = Norwegen/ 1950 an Nitronobel/ 1971 an Ohs Bruks Järnväg, Os (14) 89vh t) = neu an FRITZ MILENZ, ÖREBRO, FÜR NYTROGLYCERIN, GYTTORP/SCHWEDEN/ Nitro Nobel AB, Gyttorp (11)/ 1984 an Museiförening Brennsnossens Järnväg, Blixterboda/ 1985 an Ohs Bruks Järnväg, Os (15) 88vh 89vh 91vh u) = neu an FRITZ MILENZ, ÖREBRO, FÜR NYTROGLYCERIN, GYTTORP/SCHWEDEN, Nitro Nobel AB, Gyttorp (12)/ 1974 nach Motorschaden verschrottet v) = Statens Vattenfallsverk (5)/ 1958 an Nitronobel/ 1984 an Risten-Lakviks Järnväg, Lakvik w) = neu an FRITZ MILENZ, ÖREBRO/SCHWEDEN, für Nitro Nobel AB, Gyttorp (14)/ 1984 an Ohs Bruks Järnväg, Os (7) 88vh 89vh x) = 1969 verschrottet	

Dort stellte man auch vorübergehend Kesselwagen ab, deren Inhalt für ein in Otterbäcken erwartetes Schiff bestimmt waren und die für diese Zeit mit Hunden bewacht werden mußten. Anfang der 80er Jahre verlagerte man die Transporte von und zur NBJ auf Lkw, die internen Transporte innerhalb der großen Fabrikanlagen endeten einige Jahre später (1984?).

Det fanns också tre ånglok på Nitronobel's småbane:

1 O&K 5314/1912/ ursprunglig ägare Stockholms stad, Worsborgs Vattenledningsverk, 1921 överfört till hamnavdelning (2)/ 1940 sålt till Nitronobel/ 1941 sålt till AB Bofors för användning vid byggnation i Kilsta, Karlskoga. Loket slopades 1955 för skrotning.

2 O&K 7299/1915/ första ägare var Trävaru AB Norrköpings Exporthylleri för användning på banan Gullringen-Ramsefall/ c1930 sålt till detta bolag närstående Flottningsföreningen Stora Plugan-Grop-Östersjön/ 1936 sålt till Plottans Skifferoljeverk, Kinne Kleva/ 1941 sålt till Nitronobel/ 1941 sålt till AB Bofors för användning vid byggnation i Kilsta, Karlskoga. Loket slopades 1955 för skrotning.

O&K 7055/1914/ av tillverkaren noterad för leverans till Italien. Första kända ägare är det 1913 bildade AB Nya Norrgruorna (Bergsgruvefältet), Pershyttan, vilka hade en bana mellan gruvan och Gytters station (NBJ). Denna bana nedlades 1939 och loket såldes till Nitronobel 1941/ c1952 sålt till AB Pershyttan, Pershyttan/ c1954 skrot.

Bo, tack så mycket för hjälpa till med loklistan! U.

VERKAUFE 800 Stück Stahlrillenschwellen 500 mm Spur, neuwertig, ca. 1000 Klemmplatten und ca. 1000 Laschen und Klemmplatenschrauben, neu, teils mit Muttern - nur komplett - für DM 9500. Weiterhin zu verkaufen: 4 km Gleisrahmen 500 mm Spur, weiteres Material (600 mm) auf Anfrage. Andreas Knopf, Postfach 140 151, W-2400 Lübeck 14, Tel. 0451/309863.

LESERBRIEFE

Die Eisenbahnfreunde und ihre Presse (...freiheit)

Ganz schlüssig bin ich mir noch nicht, wie ich die Diskussion seit BE 2/90 über die beiden Kleinklokbücher bewerten soll. Zum einen freue ich mich, daß hier einmal eine in mehrfacher Hinsicht interessante (und vielleicht auch entlarvende) Diskussion in Gang gekommen ist. Insofern verstehe ich auch nicht ganz, warum U. Völz, wie er im vorletzten Heft schrieb, "keine Leserbrief-Rubrik ins Leben" rufen will und die bisherigen Beiträge in der denkbar kleinsten Schrift, zum Teil noch auf dunklem Papier kaum lesbar, abgedruckt hat. Ich verstand diese Zeitschrift bislang eigentlich als ein Forum der Industriebahnfans, und das sollte sich nicht nur auf den Austausch von "Zahlenfriedhöfen" beschränken.

Zum anderen ärgert es mich aber, wie einige unserer lieben Fans sich hier über Dinge aufregen, die in einer freien Presse (und dazu würde ich auch den BE rechnen) selbstverständlich sein sollten. Eine Rezension, bei der sich die Autoren zweier im Grunde konkurrierender Bücher auf einen Rezensenten einigen, ist eher ungewöhnlich, wenn auch der Sache in diesem Fall angemessen. Dann an dem Resultat aber noch herumzumäkeln, ist nun wirklich kein guter Stil. Die Autoren haben es doch nicht anders gewollt - beide Gruppen wußten von den Buchplänen der anderen und haben es bewußt auf einen Konkurrenzkampf angelegt. Das Ergebnis: Die einen waren schneller, die anderen besser, allein schon, weil sie aus den Fehlern der anderen lernen konnten (wenn auch nur bei der Statistik, nicht beim Layout). Die Bücher wurden in diesem Zustand auf den Markt geworfen und von unterschiedlichen Personen unterschiedlich bewertet, punktum.

Ob ich sie unter denselben Gesichtspunkten beurteilt hätte, wie der gescholtene Rezensent, ist eine Frage, die ich hier unbeantwortet lassen will. Klar ist aber meine Antwort auf die Frage, ob er in der Eindeutigkeit der Bewertung zu weit gegangen ist, sie lautet "nein". Mich ärgert immer wieder diese abstruse Mischung aus unnötigem Verschweigen und überflüssigem Loben, die beim Umgang der Eisenbahnfreunde mit den Druckerzeugnissen ihresgleichen vorherrscht. Haben die Rezensenten, wenn sie ihre Aufgabe ernst nehmen wollen, es denn wirklich nötig, auf alles und jeden Rücksicht zu nehmen - um bloß niemanden vor den Kopf zu stoßen und keinen Kollegen zu vergraulen, brüderliches Einvernehmen in allen Dingen herzustellen? Nehmt die Pressefreiheit doch einmal ernst, sagt und schreibt ehrlich, wie es um die Qualität von Publikationen gestellt ist, welche ihrem Anspruch gerecht werden, welche nicht, nennt die Papierverschwendung beim Namen! In anderen Pressebranchen herrschen da wahrlich viel rauhere Töne vor, rauh aber dennoch sympathischer, weil oft ehrlicher.

Deshalb finde ich auch die Mäkeleien von A. Christophers und anderen (meist unveröffentlichten) Positionen reichlich daneben. Ich verstehe auch nicht, weshalb U. Völz im letzten Heft so vorsichtig entschuldigend den Konjunktiv gebraucht: "... sollte auch eine Rezension, die den Meinungen des Herausgebers ... und dessen Freunden nicht entspricht, zulässig sein." Gerade wenn die besprochenen Autoren zu den Freunden des Herausgebers gehören, MUSS eine kritische Distanz gegeben sein - sonst kann man sich Rezensionen künftig schenken.

Burkhard Beyer

BÜCHERECKE für Feld- und Werkbahnfreunde

EISENBAHNHANDBUCH ÖSTERREICH 1992/93 (L. Kenning), 136 Seiten, DIN A4, 147 SW-Fotos, Farbtitel, ISBN 3-927587-08-7, Verlag Kenning, Nordhorn, 1992, Preis ?, zu beziehen über: Ludger Kenning, Hermann-Löns-Weg 4, W-4460 Nordhorn.

Wieder mal ein Kenning-Buch - das gilt für sauberen Aufbau, Verarbeitung und exzellente Fotos. Dem Industriebahnfreund bieten sich 21 Seiten mit 26 Fotos, dem Privatbahner und dem Museumsbahner wird jeweils ein ähnlicher Umfang eingeräumt. Pluspunkt: Es werden sämtliche (bekannten) heute vorhandenen Werkbahnen, schmal- und normalspurig, abgehandelt. Kleine Bemerkung am Rande: Für die Lokdaten sollte statt des Fließtextes beim nächsten Mal der Übersichtlichkeit halber ein einheitliches Listenformat erstellt werden. Wer in Österreich Werklokomotiven suchen möchte, erhält mit dem Buch eine brauchbare Hilfe! (UV)

DIE EISENBAHN KÖLN-MÜHLHEIM-LEVERKUSEN UND DIE WERKBAHN DER BAYER AG LEVERKUSEN (D. Stresow), 104 Seiten, DIN A5, 54 SW-Fotos, ISBN 3-929082-01-2, ArGe Drehscheibe e.V., 1992, Preis DM 14.80, zu beziehen über: Thomas Heckmann, Aichelbergweg 5, W-7909 Dornstadt 1.

Das Heft im Drehscheiben-Stil befaßt sich mit allen möglichen Bahnen und Spurweiten im Zusammenhang mit dem Leverkusener Bayerwerk. Einziges Manko: Sucht man alle greifbaren Informationen zu einer bestimmten Lokomotive, muß man z.T. mehrere Listen und auch den Textteil durchforsten - eine komplette Aufstellung mit allen Angaben, übersichtlich sortiert, hätte dem Statistiker viel Arbeit erspart! Im Vergleich zur Drehscheibe erscheint der Preis recht hoch - woran liegt's? Den eingefleischten Werkbahner kann das jedoch nicht schrecken - der erfreut sich an den zahlreichen historischen Fotos. (UV)

DIEMA-Großraumtriebwagen

Die folgende Liste nennt alle bisher gefertigten DIEMA-Großraumtriebwagen. Es sind 13 Fahrzeuge, die zwischen 1966 und 1979 gebaut wurden:

Nr.	Baujahr	Typ	Spur	PS	to	km/h	Bemerkung
2900	1966	GT5	600	22	2.5	8.0	a) heutiger Verbleib unbekannt
2901	1966	GT5	600	22	2.5	8.0	b)
2991	1968	GT10/3	600	28	4.0	15.0	c)
2996	1968	GT10/1	600	40	4.0	9.0	d)
3116	1970	GT5/2	1000	23	3.0	10.0	e) heutiger Verbleib unbekannt
3198	1971	GT5/3	600	22	2.5	8.0	f)
3219	1971	GT10/2	600	47	4.5	9.0	g)
3266	1972	GT10/2	600	47	4.5	9.0	h) heutiger Verbleib unbekannt
3311	1973	GT10/2	600	47	4.5	9.0	i)
3507	1974	GT10/2	600	47	4.0	9.0	j)
4097	1977	GT10/2	600	47	4.5	9.0	j)
4229	1978	GT10/2	600	47	4.5	9.0	j)
4282	1979	GT5/6	600	29	4.0	8.0	k)

- a) = neu an STEINE & ERDEN GMBH, GOSLAR, FÜR ZIEGELEI SALZGITTER-BAD
- b) = neu an STEINE & ERDEN GMBH, GOSLAR, FÜR ZIEGELEI SALZGITTER-BAD/ HÖSBACHER ZIEGELWERKE, PETER GRÜN ERBEN, HÖSBACH/SPESSART/ 10/79 an Tonwarenfabrik Scheiber, Marktheidenfeld 84vh 85vh/ 1990 an FWM, Oekoven
- c) = neu an DACHZIEGELW. JOSEF MEINDL, DORFEN/ 1981 an Bayer. Dachziegelw. Bogen GmbH, Bogen ("Blauer Enzian") 88vh 89vh
- d) = neu an AUERBACH-FÖRO GMBH & CO. KG, MASCHINENFABRIK, LÜNEN, FÜR ZIEGELEI ADOLF HÜNING, OLFEN-VINNUM 74vh/ STEENBAKKERIJ HOEKE NV, DAMME/BELGIEN 78vh
- e) = neu an IGNAZ KIRCHMEYR, GMUNDEN/ÖSTERREICH
- f) = neu an ZIEGEL- UND KLINKERWERK KÖHLE & CO., FRÖNDENBERG/ 12/87 an Roland Prinz, Brest-Aspe 88vh
- g) = neu an CASTROPER MASCHINENZIEGELEI, ERNST LESSMÖLLMANN, CASTROP-RAUXEL/ ARMU AS, ESBJERG/DÄNEMARK/ 1978 an Gram Teglvaerk, Gram/Dänemark 83vh 88vh/ 05.05.90 an Industriebaneklubben, Hedehusene
- h) = neu an HERBERT KAETELHÖHNS, ZIEGELWERK, AHRENSBÖK
- i) = neu an ADOLF BECHER KG, ZIEGELWERK, NIEDERBRECHEN/ 1987 an Dampfbahn Rhein-Main, Frankfurt (23) 88vh 90vh
- j) = neu an STEENFABRIEKEN QUIRYNEN NV, ST. JOBBAN, WESTMALLE/BELGIEN
- k) = neu an OLFY ZIEGELWERK von FRYDAG, HAGEN BEI VECHTA 82vh 83vh 90vh

ANZEIGE

Im Eigenverlag des Autors Winfried Barth ist vor kurzem erschienen:

FELDBAHNEN IN HESSEN

Diese Broschüre ist als Ergänzung der Bundesländer-Reihe des Bahn-Expres gedacht und lehnt sich daher auch im Aufbau stark an diese an.

Im Hauptteil werden insgesamt 61 Betriebe und 12 Baufirmen aufgeführt, die nach dem 1.1.77 noch über Feldbahnlokomotiven verfügten. Soweit möglich, werden nicht nur der Fahrzeugpark sondern auch der Streckenverlauf und etwaige Besonderheiten in der Betriebsführung beschrieben. 17 besonders interessante Strecken werden zusätzlich mit Skizzen illustriert.

In einem ersten, von dem bekannten Werksbahn-Autor Andreas Christopher verfaßten Anhang finden darüber hinaus alle Museumsfeldbahnen, Denkmallokomotiven und Fahrzeugsammlungen in Hessen Erwähnung.

Allen Bahnbeschreibungen folgt jeweils eine detaillierte Lokliste, in der, soweit bekannt, auch Lieferadresse und Vorbesitzer genannt sind.

Im zweiten Anhang sind schließlich noch alle bekannt gewordenen Feldbahnen, die zwischen 1950 und 1977 stillgelegt wurden, stichwortartig aufgelistet.

Der Text wird durch 40 Betriebsaufnahmen (schwarz/weiß, auf Kunstdruckpapier) ergänzt.

140 Seiten, 17 Streckenskizzen, 40 s/w-Fotos, DM 16,80

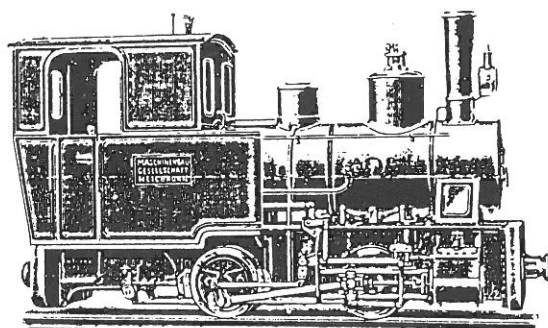
zu bestellen beim Autor :

Winfried Barth, Am Deustal 2, W-6272 Niedernhausen

Tender-Locomotiven

für schmale und normale Spurweiten.

Trambahn=Locomotiven.



❧ ❧ SPECIALITÄT ❧ ❧

der

Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn

in

Heilbronn a. N.

Oktober 1905

Bahn-Express 1992