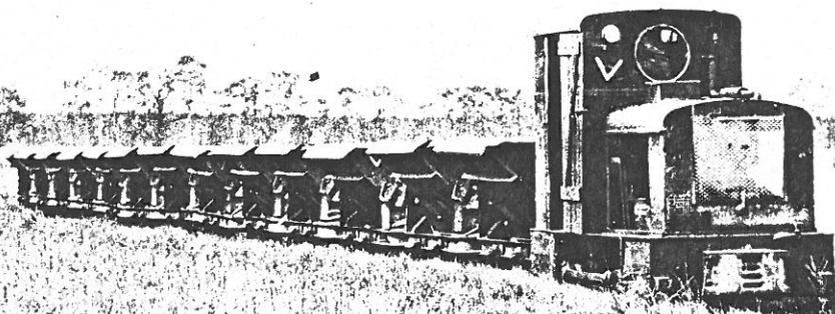

Bahn - Express



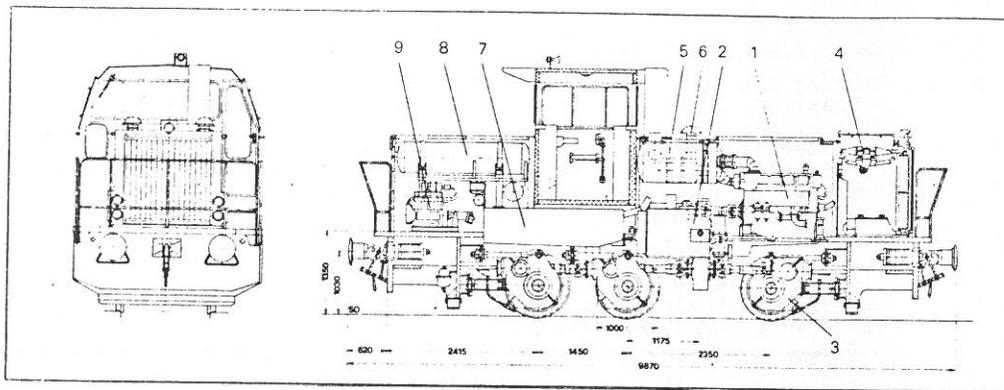
2

1981

Technische Daten:

		G 761 C	G 762 C	DE 501
Spurweite	mm	1 435	1 435	1 435
Achsfolge		C	C	C ₀
Länge über Puffer	mm	9 870	9 870	9 870
Größte Höhe	mm	4 220	4 220	4 220
Größte Breite	mm	3 100	3 100	3 100
Achsstand	mm	3 800	3 800	3 800
Rad Ø	mm	1 000	1 000	1 000
Leistung	kW/PS	470/640 500/680	599/815	500/680
Vmax	km/h	30/40/55	30/40/60	45
Dienstgewicht	t	60/66/67,5	66	60/66
Kraftstoff	l	1 500	1 500	1 700

Übersichtsskizze G 761/762 C:



Referenzliste der Typen G 761/762 C und DE 501: 02.02.81

Fabriknr.	Typ	Lieferung	Kunde
700 021	G 762 C	16.07.1977	Deutsche Solvay- Werke, Rheinberg
700 022	G 761 C	29.11.1977	Städt. Häfen, Hannover
700 023	G 761 C	31.03.1978	Fried. Krupp Hüttenwke, Bochum
700 024	G 761 C	28.06.1978	Fried. Krupp Hüttenwke, Rheinhausen
700 025	G 761 C	26.08.1978	Städt. Hafenbetr., Neuß
700 026	G 761 C	22.10.1978	Duisb.-Ruhrorter Hafen, Duisburg
700 027	G 761 C	30.06.1979	Fried. Krupp Hüttenwke, Rheinhausen
700 028	G 761 C	31.08.1979	Fried. Krupp Hüttenwke, Rheinhausen
700 029	G 761 C	21.09.1979	Fried. Krupp Hüttenwke, Rheinhausen
700 030	G 761 C	26.10.1979	Fried. Krupp Hüttenwke, Rheinhausen
700 031	G 761 C	26.10.1979	Fried. Krupp Hüttenwke, Rheinhausen

weiter Referenzliste:

Fabriknr.	Typ	Lieferung	Kunde
700 032	G 762 C	07.07.1979	Fried. Krupp Hüttenwke, Bochum
700 033	G 762 C	03.08.1979	Fried. Krupp Hüttenwke, Bochum
700 034	G 761 C	27.07.1979	Dt. Shell, GTL Flörsheim
700 035	G 761 C	19.12.1979	Bayer AG, Brunsbüttel
700 036	G 761 C	29.02.1980	Thyssen Edelstahlwerk, Krefeld
700 037	G 761 C	20.06.1980	Lech-Stahlwke, Meitingen
700 038	G 761 C	21.11.1980	Dt. Shell, Raff. Godorf
700 039	DE 501	29.12.1980	Bergbau AG Lippe, RAG
700 040	DE 501	27.01.1981	Krupp Stahl AG, Bochum
700 041	DE 501	07.02.1981	Bündener Cement AG, Untervaz/Schweiz
700 042	DE 501	.1981	Krupp Stahl AG, Bochum
700 043	DE 501	.1981	Krupp Stahl AG, Bochum
700 044	DE 501	.1981	Krupp Stahl AG, Bochum
700 045	DE 501	.1981	Krupp Stahl AG, Bochum
700 046	DE 501	.1981	Krupp Stahl AG, Bochum
700 047	DE 501	.1981	Krupp Stahl AG, Bochum
700 048	DE 501	.1981	Krupp Stahl AG, Bochum
700 049	DE 501	.1981	Dänische Staatsbahn
700 050	DE 501	.1981	Krupp Stahl AG, Bochum
700 051	DE 501	.1981	Krupp Stahl AG, Bochum
700 052	DE 501	.1981	Krupp Stahl AG, Bochum
700 053	DE 501		
700 054	DE 501		
700 055	DE 501		
700 056	DE 501		
700 058	DE 501		
700 059	G 761 C	04.1981	Kali-TransportGes. Hamburg
700 060	G 761 C		
700 061	G 761 C		

Die Daten wurden freundlicherweise von der Krupp-MaK GmbH zur Verfügung gestellt.

Im nächsten Heft werden die Typen G 1201/1202/1203/1204 BB , sowie die DE 1002 behandelt.

Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte

1. Teil

von Christian Hoffmann

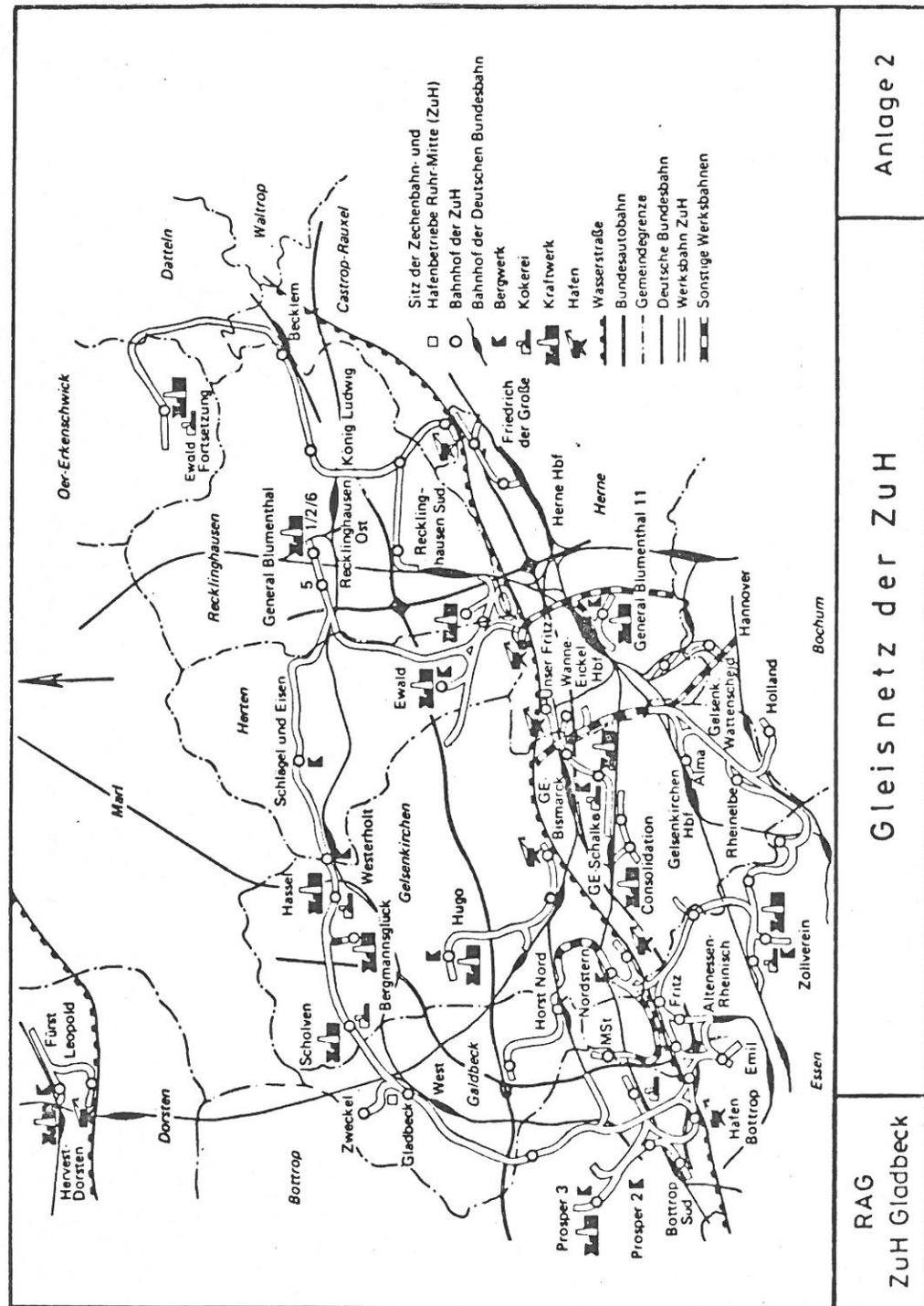
Die Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte (ZuH) sind ein Dienstleistungsbetrieb der Ruhrkohle AG (RAG), der von der Bergbau AG Lippe verwaltet wird. Zu ZuH gehören die Eisenbahnen und Häfen der RAG im mittleren Ruhrgebiet. Geografisch erstrecken sich ihre Anlagen von Ger-Erkenschwick im Osten bis Bottrop im Westen, von Essen im Süden bis Dorsten im Norden. Die Eisenbahn bildet dabei einen verkehrstechnischen Verbund zwischen den Zechen, Kokereien, Häfen und Lagern, so daß der gesamte interne Eisenbahnverkehr über eigene Gleisanlagen abgewickelt werden kann. Neben der Durchführung des Übergabeverkehrs zur DB bedienen ZuH eine große Anzahl von Nebenanschlüssen, die an die DB nur indirekt über das ZuH-Gleisnetz angeschlossen sind. Dazu gehören auch verschiedene von ZuH belieferte Kohlekraftwerke. Zur Zeit bedienen ZuH insgesamt 48 Nebenanschlüsse mit einem Beförderungsvolumen von 6,3 Mio t pro Jahr.

Die heutigen ZuH sind aus einer Vielzahl von einzelnen Grubenanschlußbahnen hervorgegangen, die jeweils zu einem Bergwerk oder einem Zechenverbund gehörten. Den Kern der heutigen ZuH bildet die Konzernbahn der ehemaligen Hibernia AG, die 1913 als selbständige Betriebsabteilung unter dem Namen "Königliche Zechenbahn" entstanden war. Es handelte sich dabei zunächst um eine Verbindung der Zechen Rheinbaben in Bottrop, Möller und Zweckel in Gladbeck, Scholven, Bergmannsglück und Westerholt in Gelsenkirchen-Buer. Mit der Inbetriebnahme eines eigenen Hafens am Rhein-Herne-Kanal in Bottrop wurde die Strecke 1914 bis dort verlängert. In den 20er Jahren kam schließlich eine weitere Gleisverbindung von General Blumenthal zum Hafen Wanne hinzu. Damit hatte das durchgehende Streckengleis eine Länge von etwa 40 km.

Mit der Gründung der RAG am 27.11.1968 konnte der organisatorische Zusammenschluß der Grubenanschlußbahnen von neun eingebrachten Altgesellschaften in Angriff genommen werden. Diese Entwicklung fand am 01.07.1975 mit der Übernahme der Eisenbahnbetriebe der Zechen Fürst Leopold mit Häfen in Dorsten, General Blumenthal 11, Hafen Unser Fritz, Zeche Friedrich der Große mit Hafen, alle in Herne, ihren vorläufigen Abschluß. Ein optimaler Verkehrsverbund konnte weitgehend durch das am 18.01.1974 zwischen der RAG und der DB abgeschlossene Rahmenabkommen über die Mitbenutzung der DB Strecken Hugo - Horst Nord - Mathias Stinnes und Recklinghausen-Süd - Grullbad durch die ZuH erreicht werden.

Ohne unmittelbare Verbindung zum ZuH-Netz sind heute nur noch die "Inselbetriebe" Fürst Leopold in Dorsten, Consolidation in Gelsenkirchen und General Blumenthal 11 in Wanne-Eickel.

Die Entwicklung der Häfen ist im Zusammenhang mit dem Ausbau des Kanalnetzes in Deutschland zu sehen. Der Anbindung des östlichen Ruhrgebietes an den Seehafen Emden diente der 1899 fertiggestellte Dortmund-Ems-Kanal. Über den Datteln-Hamm-Kanal und den Rhein-Herne-Kanal wurde 1914 ein Wasserweg vom Osten des Ruhrgebietes zum Rhein hergestellt. Allein am Rhein-Herne-Kanal wurden von den Bergwerksgesellschaften 17 Häfen gebaut, davon lagen zehn im Bereich der heutigen ZuH. Nach Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen ab 1970 betreiben ZuH heute noch fünf Häfen am Rhein-Herne-Kanal und einen am Wesel-Datteln-Kanal.



1977 übernahmen die ZuH den Betrieb auf den zentral gelegenen und für mehrere Schachtanlagen bzw. Kokereien vorgehaltenen Lagerflächen. Eine besondere Bedeutung haben dabei die Entladebunker, der Kohlenmischsturm sowie das Freilager Nordstern, die als Mischanlagen der ZuH betrieben werden.

Die Lokomotiven der ZuH

1955 waren im Bereich der heutigen ZuH etwa 200 Tenderloks im Einsatz. Bei der Hibernia AG war der Dampfbetrieb bei Gründung der RAG 1968 fast bedeutungslos geworden. Als letzte hatte die Zeche Consolidation bis 1975 betriebsfähige Dampfloks. Heute wird noch eine Dampflok für Sonderfahrten unterhalten (Krupp 3 435/1961 Typ Knappsack, 1976 ex BAG Niederrhein NBAG VI).

Als erste Altgesellschaft stellte die damalige Ewald Kohle AG 1964 ihre im Raum Erkenschwick, Recklinghausen und Hertens befindlichen Strecken auf elektrischen Betrieb um (15 kV 50 Hz). Damals erfolgte der Übergabeverkehr zur DB auf noch nicht elektrifizierten Bahnhöfen. Dieses von fünf ausschließlich für 50 Hz ausgelegten Co-Loks befahrene Netz im Osten der ZuH ist bis heute vom übrigen elektrifizierten Netz getrennt. Die Verbindung erfolgt mit Dieselloks.

1966 elektrifizierte die damalige Rhein Stahl AG ihre Gleisanlagen im Bottroper Raum mit 15 kV, 50 Hz. Durch den Einsatz von Zweifrequenzloks für 16 2/3 Hz und 50 Hz war ein Übergang auf DB-Strecken möglich. Es wurden zehn Loks mit drei verschiedenen Achsfolgen gebaut; nach einem Unfallverlust sind heute noch neun Loks im Einsatz (E 421-490).

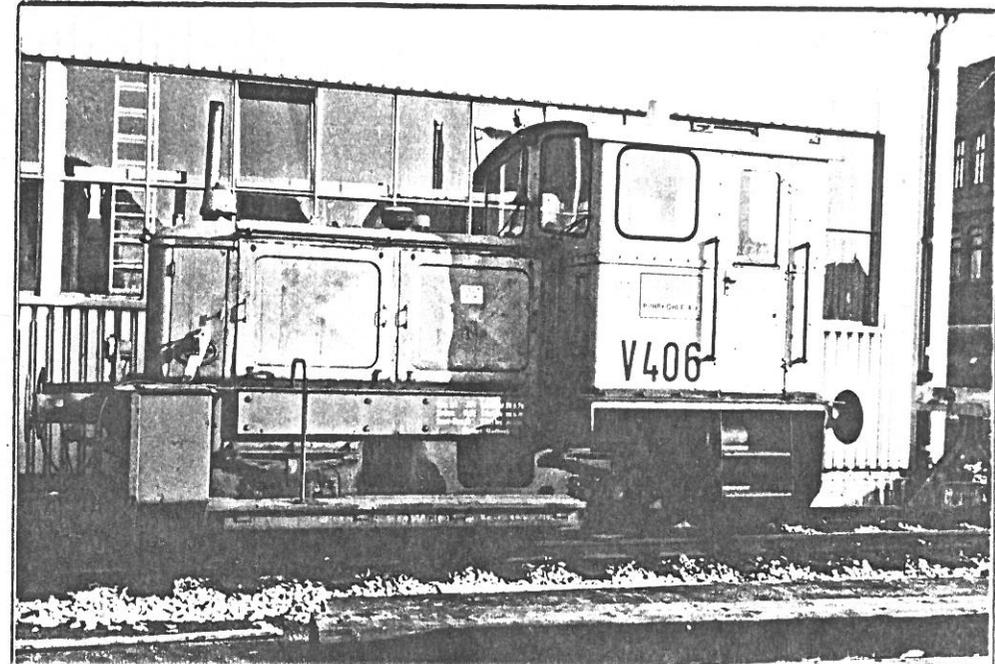
1968 elektrifizierte dann auch die Hibernia AG ihre Strecken und beschaffte 12 vierachsige Zweifrequenzloks (E 401-412), die sich von den Rhein Stahl-Loks fast nur durch Details in der elektrischen Ausrüstung sowie der Druckluftbremse unterscheiden. Für den Betrieb auf fahrleitungslosen Abschnitten (z.B. unter Ladestellen, in Kranbereichen) sind alle Loks mit Batterien für Gleichspannung 220 V bei etwas unterschiedlicher Kapazität ausgerüstet. Die Loks haben elektrische Ausrüstungen mit Thyristor-Technik im Anschnittverfahren und mit Mischstrommotoren (modifizierte Gleichstrommotoren). Bei der Entwicklung dieser Maschinen mußte umfangreiche Pionierarbeit geleistet werden, da es damals (von Versuchsfahrzeugen abgesehen) keine Serienloks mit Thyristor-Technik gab. Die DB nahm erst 1970 die erste Triebwagenserie BR 420 und 1975 die erste größere Lokserie (BR 181.2) mit dieser Technik in Betrieb.

Mit dem Ausbau des elektrifizierten Streckennetzes (1976 Nordstern - Zollverein) mußten die ZuH auch neue Loks beschaffen. Es handelt sich dabei um die ersten serienmäßig gebauten Drehstromloks für Fahrdrabttrieb mit vollelektronischer Leistungsübertragung. Als Antriebs dient der nahezu wartungsfreie Drehstrom-Asynchron-Kurzschlußläufermotor. In die Lok konnte ohne Veränderung der äußeren Abmessungen der Hibernia-Bauart die doppelte Leistung eingebaut werden. Mit dem Einsatz der sechs neuen Drehstromloks (E 001-006) wurden 13 Dieselloks arbeitslos, die an die BAG Westfalen als Ersatz für dort noch vorhandene Dampfloks abgegeben wurden. Nicht zuletzt wegen der bei ZuH erzielten sehr guten Erfahrungen haben sich mehrere ausländische Staatsbahnen entschlossen, zum Teil etwa gleichartige (Österreich) oder ausrüstungstechnisch ähnliche Loks (Norwegen, Dänemark) zu beschaffen. Auch in die viermal so starke DB-Lok der BR 120 ist Erfahrungsgut der ZuH-Loks eingeflossen.



RAG-V 303 (Henschel DH 240 29 709/1959) Zeche Consol 3/4/9 Gelsenkirchen=Bismarck am 24.02.1980. CH

RAG-V 406 (KHD B 135 56 936/1961) Zeche Consol 3/4/9 Gelsenkirchen=Bismarck am 24.02.1980. CH



Im Rahmen eines Forschungs- und Entwicklungsvorhabens werden jetzt die ältesten Elloks des Typs Ewald modernisiert. Bei diesen Loks sind noch Elektronik-Ausrüstungen der ersten Generation im Einsatz. Nach dem Umbau sollen die Loks mit Drehstromtechnik bei nahezu doppelter Leistung auch für den Zweifrequenzbetrieb geeignet sein.

Die Dieselloks stellen das Rückgrat des Rangierbetriebes der ZuH dar. Darüber hinaus kommen sie auch auf nicht elektrifizierten Strecken zum Einsatz. Bei den verschiedenen Zechenbahnen begann der Strukturwandel ab 1953 zunächst zugunsten der Dieseltraktion. Die ZuH übernahmen von den Altgesellschaften Dieselloks der verschiedensten Bauarten und Hersteller. Mit Gründung der RAG wurde ein überregionaler Austausch angestrebt, um eine Typenbereinigung und -konzentration herzustellen und die Reservehaltung im Werkstättenbereich zu vereinfachen.

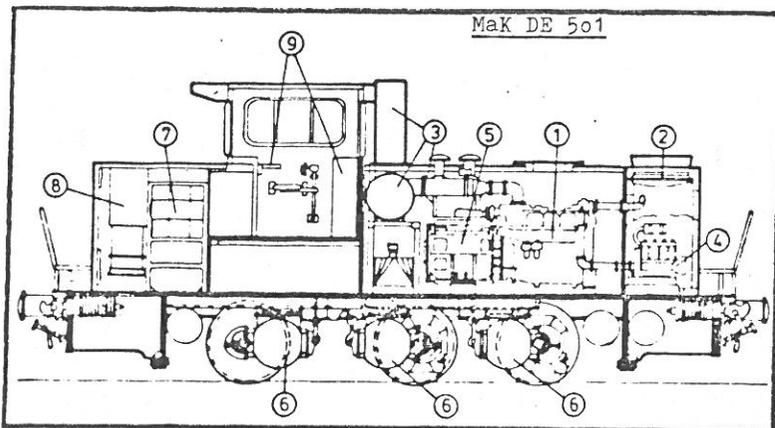
Übersicht der 70 Dieselloks der ZuH:

Anzahl	Achszahl	Dienstgew.(t)	Leistung (kW)	Hersteller
22	2	14-40	100-300	O&K/Hen/KHD
43	3	40-66	330-520	LHB/KrMa/MaK
5	4	60-88	490-740	O&K/Hen/LHB KrMa Hen

Als Ersatz für die letzten Dampfloks der RAG konzipierten ZuH 1972 eine neue Diesellok für die RAG, die bereits weitgehend dem 1975 aufgestellten Lastenheft des BDE entsprach. Es wurden 27 Loks von Krauss-Maffei beschafft, von denen allerdings bei ZuH nur eine zum Probetrieb im Einsatz war.

Die Entwicklung und Beschaffung der nächsten Generation von Rangierloks ist bereits eingeleitet. Aufgrund der guten Erfahrungen mit der Drehstromtechnik wird als Ersatz für vorhandene Dieselloks der ersten Generation mit hydraulischer Kraftübertragung ein Prototyp einer Diesellok mit elektrischer Kraftübertragung beschafft. Nachdem im Oktober 1980 die erste Lok bei MaK fertiggestellt wurde, werden ausgedehnte Versuche die Grundlagen für diese Generation der RAG-Dieselloks liefern.

Prinzipskizze der dieselelektrischen Lokomotive



Erklärung:

- | | |
|----------------------------------------|---------------------------------------------------|
| <u>Maschinenanlage:</u> 1. Dieselmotor | <u>Elektrische Anlage:</u> 5. Drehstrom-Generator |
| 2. Motor-Kühler | 6. Fahrmotoren |
| 3. Abgas-Anlage | 7. Leistungselektronik |
| 4. Luftpresser | 8. Elektrische Bremse |
| | 9. Steuerung/Regelung |

Anhang: Elektrische Lokomotiven der ZuH

Nr.	Hersteller	Fabnr./Bj.	Achsf.	Dstgew.t	Leistg.kW
E 001	Henschel/BBC	32 090/1976	Bo'Bo'	88	1 500
E 002	"	32 091/1976	"	88	1 500
E 003	"	32 092/1976	"	88	1 500
E 004	"	32 093/1976	"	88	1 500
E 005	"	32 094/1976	"	88	1 500
E 006	"	32 095/1976	"	88	1 500
E 401	Henschel/AEG	31 330/1968	"	88	720
E 402	"	31 331/1968	"	88	720
E 403	"	31 332/1968	"	88	720
E 404	"	31 333/1968	"	88	720
E 405	"	31 334/1968	"	88	720
E 406	"	31 335/1968	"	88	720
E 407	"	31 336/1968	"	88	720
E 408	"	31 337/1968	"	88	720
E 409	"	31 338/1968	"	88	720
E 410	"	31 339/1968	"	88	720
E 411	"	31 406/1969	"	88	720
E 412	"	31 407/1969	"	88	720
E 421	Henschel/AEG	31 123/1966	Bo'Bo'	80	720
E 422	"	31 124/1966	"	80	720
E 423	"	31 125/1966	"	80	720
E 424	"	31 126/1966	"	80	720
E 455	"	31 127/1966	Co	60	540
E 456	"	31 128/1966	"	60	540 Unt.
E 457	"	31 129/1966	"	60	540 21.04.78
E 458	"	31 130/1966	"	60	540
E 490	"	31 132/1966	Bo	40	360 o)
E 461	LHB/Siemens	3 118/1964	Co	60	396
E 462	"	3 119/1964	"	60	396
E 463	"	3 120/1964	"	60	396
E 464	"	3 121/1964	"	60	396 Unt.
E 465	"	3 122/1964	"	60	396 19.12.74

- E 001-006: Bauart RAG, Drehstrom-Asynchronmotoren, Vmax 60 km/h
- E 401-412: Bauart Hibernia, fremderregte Mischstrommot. 50 km/h
- E 421-490: Bauart Rheinstahl Bergbau, " 50 km/h
- E 461-465: Bauart Ewald-Kohle, Reihenschluß-Mischstrommot. 32 km/h Nur 50 Hz !

o) = Zur E 490 gab es noch eine zweite Lok, die nach Unfall + wurde.

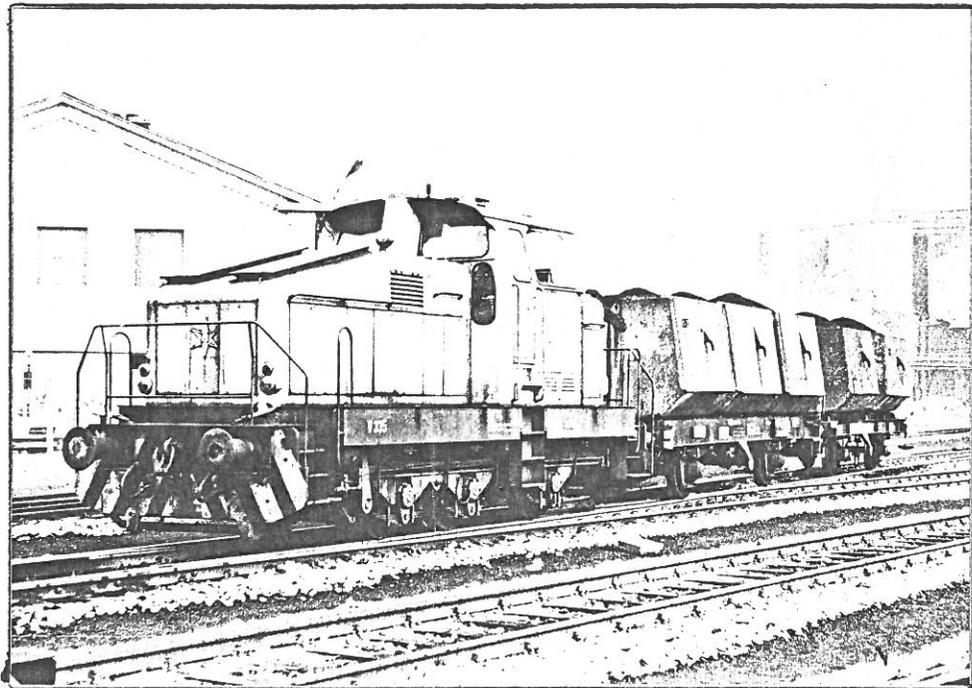
Außer den Ewald-Kohle-Loks haben alle anderen Loks 16 2/3 und 50 Hz Frequenz, die Nennspannung aller Loks beträgt 15 000 V.

Für die Ewald-Kohle-Loks ist ein Umbau in Drehstromloks vorgesehen. Sie sollen dabei Zweifrequenzeinrichtungen erhalten und etwa die doppelte Leistung erbringen.



RAG-V 343 (Henschel DH 500 29 711/1957) Halde Gladbeck=Brack/Boystr.
16.10.1980. UV

RAG-V 335 (Henschel DHG 500 30 854/1963) Zeche Ocnso 3/4/9 Gelsen-
kirchen=Bismarck 15.10.1980. UV



HAFEN- , INDUSTRIE- UND FREIDRAHNEN

KURZBERICHTE

Schleswig-Holstein

Industriebahnen

August G. Koch, Maschinenfabrik, Kiel=Hassee, Arfrade

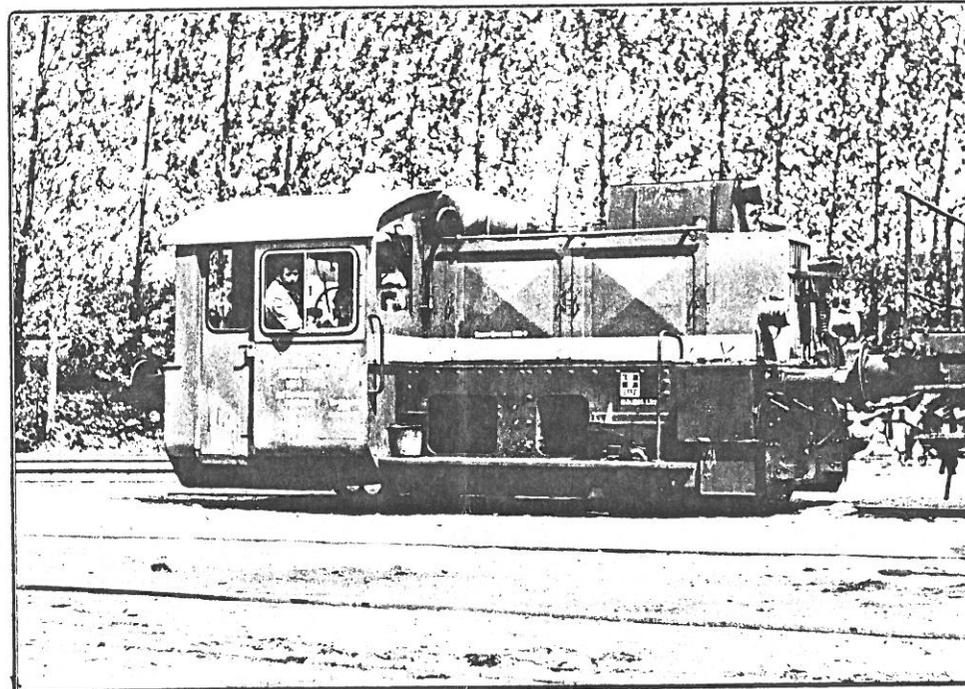
Es existieren im Werk zwei Lokomotiven, von denen aber nur eine einsatzbereit ist.

Lok 2 (MBA 21 371/1940, B⁻, 98 PS)
MBA steht für Maschinenbau und Bahnbedarf vorm. Orenstein & Koppel, Werk Babelsberg.

Lok 3 (Deutz /1934, B, 128 PS, Dienstgew. 17 t,
Vmax 45 km/h, Kbr., Bremsgew. 17 t, Motor TypA6M 617)

Eine "Lok 1" gab es vor vielen Jahren einmal. Das war ein motorisierter Schienenkran, von dem auch Verschubdienste wahrgenommen wurden. Die Lok 2 steht betriebsunfähig im Werksgelände herum. Die Unterlagen zu der Lok wurden nach Angabendes Werkes schon lange weggeschmissen (!). Die Lok 3 ist die ehemalige DB-323 944. Sie trägt jetzt eine blau-gelbe Lackierung. Das Betreten des Werkes ist nach vorheriger Anmeldung möglich. Fußweg vom DB-Bahnhof Kiel=Hassee: 15 min.

Dieses Foto zeigt die Lok 3 der Kieler Maschinenfabrik August G. Koch am 19.05.1980. Sie schiebt die Kesselwagen, die im Werk ausgebessert werden. Foto: Ulrich Völz



FeldbahnenAmt für Land- und Wasserwirtschaft Husum (ALW), Küstenschutz-
bahn Cecilienkoog - Hallig Nordstrandischmoor

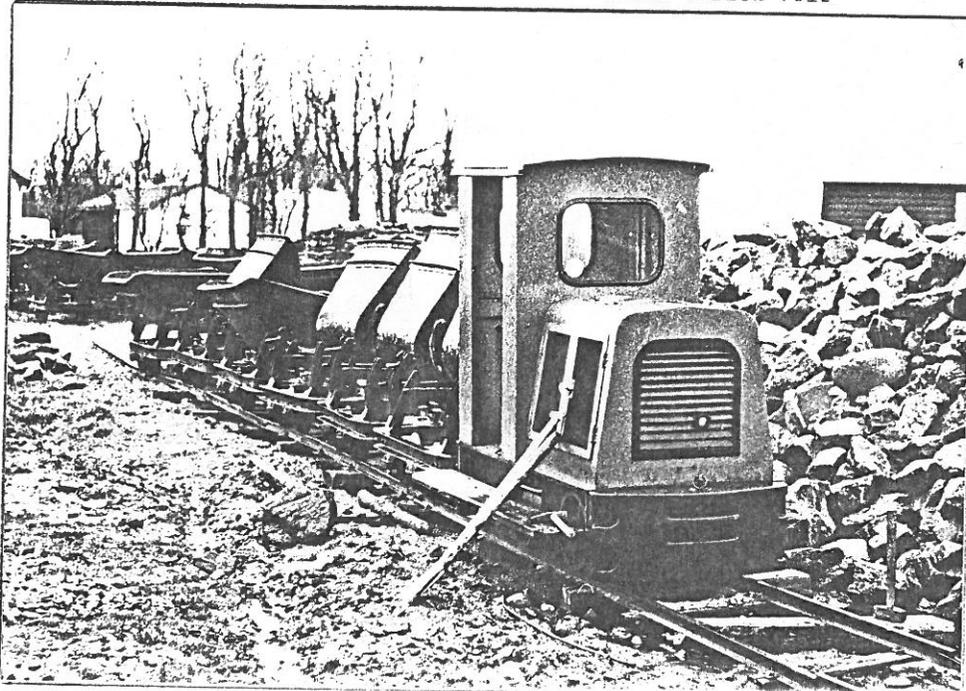
Im Cecilienkoog beginnt eine etwa 6 km lange 600 mm-Strecke, die teils auf Dämmen, teils auf Pfahlreihen verläuft. Am Deich des Cecilienkooges befindet sich der Materiallagerplatz, und ein Schuppen, in dem die Lokomotiven untergebracht werden. Es existieren neben den Lokomotiven noch kleine Motorloren, mit denen die Inselbewohner zum Festland gelangen können. Das Gleis verläuft zunächst am Deich hinauf. Auf der Deichkrone befindet sich eine Spitzkehre. Auf der anderen Seite macht die Strecke am Deichfuß eine Biegung und führt dann geradeaus zur Hallig.

Das ALW setzt mit den Ioks Kipploren und Mannschaftswaggons ein. Der Lokomotivpark besteht aus vier Fahrzeugen:

- | | |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lok | (Schöma 2 132/1958, Typ CDL 1o, Bdm, 11 PS, 2,5 t, 600 mm, Motor 1-Zyl. 4-Takt 11 PS bei 2000 U/min.). |
| Lok | (Schöma 2 133/1958, Typ CDL 1o, Bdm, 11 PS, 2,5 t, 600 mm, Motor 1-Zyl. 4-Takt 11 PS bei 2000 U/min.). |
| Lok | (Schöma 3 1o4/1968, Typ CHL 1o G, Bdh, 17 PS, 2,5 t, 600 mm, Motor 2-Zyl. 4-Takt 17 PS bei 2000 U/min.). |
| Lok | (Schöma 3 1o5/1968, Typ CHL 1o G, Bdh, 17 PS, 2,5 t, 600 mm, Motor 2-Zyl. 4-Takt 17 PS bei 2000 U/min., KHD Typ F2L 41o Nr. 4 753 548). |

Zugang zu dem Schuppen erhält man nur mit schriftlicher Genehmigung der Verwaltung in Husum (wenige Meter vom DB-Bahnhof entfernt).

Das Foto zeigt die Schöma-Lok 3 1o5 am 02.01.1981 auf dem Lagerplatz im Cecilienkoog. Foto: Ulrich Völz

HamburgIndustriebahnenPossehl Erzkontor GmbH, Zweigniederlassung Hamburg-Wandsbek, Neumann-Reichardt-Straße

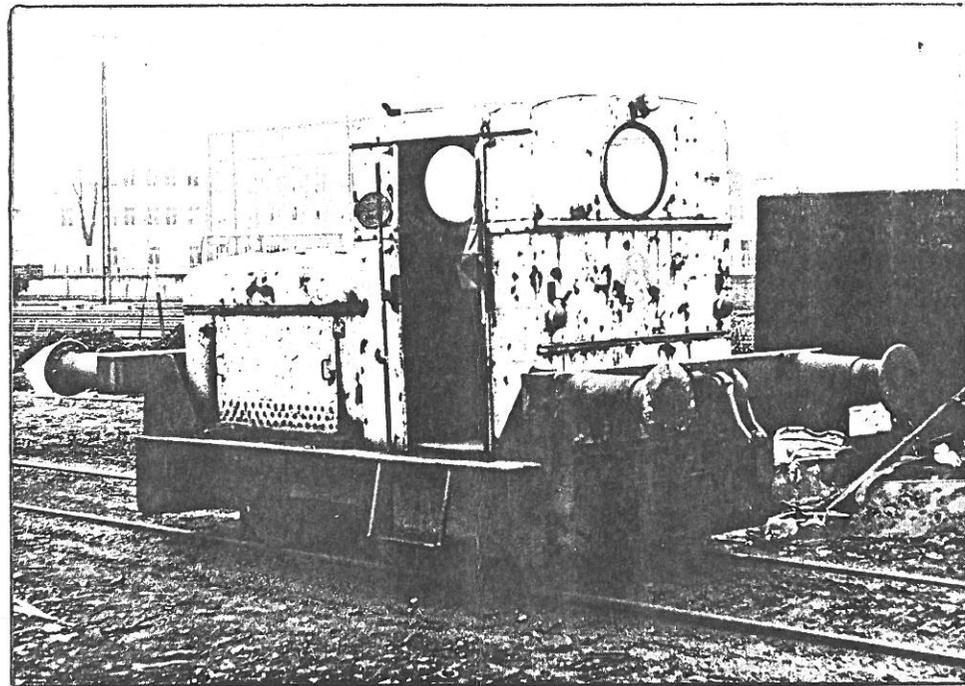
Diese Lübecker Firma besitzt zum Einsatz in ihrem Zweigwerk in Hamburg-Wandsbek eine Lok mit folgenden Daten:

Lok 2 (KHD 2o o21/1938, Typ OMZ 122 (Schmalspur), Bdm, 36/40 PS, 3,3/6/1o,4/17,5 km/h, 1435 mm, Motor Nr. 482 643/44)

Bei dieser Lok handelt es sich um eine ehemalige Schmalspurlok, worauf der Aufbau, der den Loks der Friedrich Werner v. Bülow KG in Gudow (siehe Titelfoto) gleichkommt, hindeutet. Bei Possehl wurde diese Lok vor drei Jahren jedoch schon als Normalspurlok von einem Bremer Unternehmen (?) übernommen. Eine noch vorhandene Aufschrift weist auf die Abkürzung des Voreigentümers ("SM") hin.

Da das Wandsbeker Zweigwerk bereits zum Jahreswechsel stillgelegt wurde und die Lok verkauft werden soll (es gibt mehrere Interessenten), empfiehlt sich ein baldiger Besuch der Lok; siewar am 11. 02.81 noch vorhanden. Zwei im Dezember noch vorhandene Schienenkräne (davon ein betriebsfähiger mit der Nummer 3) waren dagegen im Februar verschwunden. Vom Bahnhof Hamburg-Wandsbek erreicht man die frei zugängliche Lok in etwa fünf Minuten über Bahnhofstraße und Neumann-Reichardt-Straße bis Nummer 36a (rechts). Auch vom Zug aus sieht man die Lok auf der linken Seite zwischen Wandsbek und Wandsbek Ost.

Lok 2 der Possehl Erzkontor GmbH am 29.12.1980 im Wandsbeker Werk. Foto: Ulrich Völz



Hamburger Gas-Werke, Kokerei Kattwyk, Hamburg-Kattwyk

Der Betrieb der Kokerei endet zum 23.03.1981, da bis dahin alle Hamburger Haushalte ans Erdgasnetz angeschlossen sein sollen und die Straßenbeleuchtung ausschließlich elektrisch erfolgen soll. Zur Zeit werden im Werk noch vier Lokomotiven eingesetzt, zwei davon sind elektrisch. Über die beiden Elektrolokomotiven ist bislang leider nur wenig bekannt:

Lok 1 (Jung 13 252/1960, B, 1 435 mm).

Lok 2 (/ , B, 1 435 mm).

Für die Elektroloks ist etwa ein 100 m langes Gleisstück mit einer etwa 3m hoch angelegten Stromschiene versehen. Jeweils eine Lok ist auf diesem Gleisstück eingesetzt. Sie transportiert den Koks (= entgaste Steinkohle) glühend von der Entgasungsanlage in Spezialwagen zum Koksloschturm, aus dem nach der Entladung des glühenden Materials eine riesige Dampf Wolke quillt. Die zweite Ellok steht auf einem nicht elektrifizierten Gleisstück und wird per Schleppkabel, durch das die Stromversorgung erfolgt, zur Stromschiene geschafft. Die Elloks verlieren zum 23.03.1981 ihr Aufgabengebiet.

Die beiden Dieselloks rangieren die mit zu verarbeitender Steinkohle und mit abzufahrendem Koks beladenen Wagen auf einem anderen Teil des Werksgeländes.

Lok 1 (Schöma 2 151/1958, Bdh, Typ CFL 80 DR, 1 435 mm, 100 PS, 14 t, 15 km/h, Motor Nr. 2 243 897).

Lok 2 (Schöma 2 381/1960, Bdh, Typ CFL 80 DR, 1 435 mm, 105 PS, 14 km/h).

Eine Besonderheit der Loks sind die zusätzlich am Rahmen angebrachten Druckluftbehälter, mit deren Inhalt die werkseigenen Wagen entladen werden. Der Einsatz der Dieselloks wird jedoch noch bis etwa Juni/Juli aufrechterhalten, da sich der Verkauf des Koks' noch etwa bis zu diesem Zeitpunkt hinziehen wird. Man erreicht die Kokerei von den Landungsbrücken (S-Bahnhof) mit der Kattwyker Linie (Schiff des HVV), die man bis Kattwyk benutzt.

Feldbahnen

Eilers KG, Feld- und Eisenbahnmateriale, Hamburg-Wandsbek, Uedomstraße

Wie bereits in BE 12/80 berichtet wurde, stehen auf dem Lagerplatz der Fa. Eilers KG einige interessante Feldbahnlokomotiven. Da jetzt ergänzende Daten zu den Loks bekannt geworden sind, sollen sie hier noch einmal vollständig aufgeführt werden:

Lok (Deutz 18 469/1937, Typ A3M 220, B, 68/75 PS, 10 t, 4,2/7/11,2/17 km/h, 600 mm, Motor Nr. 429 474/76) : Lok mit Stangenantrieb und Blindwelle.

Lok (KHD 25 722/1940, Typ OMZ 117, B, 22/24 PS, 6 t, 3/5,2/8,8/15,5 km/h, 600 mm). Lok mit Stangenantrieb.

Lok (Schöma 1 042/1949, B, 28 PS, 3,75 t, 600 mm, Motor Nr. 87 656).

Lok (Diema 1 423/ , B, 14 PS, , 600 mm, Motor Nr. 1 338).

Lok 4 (Diema 2 936/1964, Typ DS 20, B, 16 PS, 3,8 t, 600 mm, Motor Nr. 4 319 853/54).

Lok-Nr. stammt vom Voreigentümer Feldmühle Uetersen.

Lok (Deutz 17 134/ , Typ A3M 220, B, 68/75 PS, 12 t, 4,2/7/11,2/17 km/h, 600 mm, Achsstand 1 300 mm, Motor Nr. 382 304/06).

Diese Lok steht als Denkmal am Tor des Lagerplatzes in hervorragendem Zustand.

Die Loks stehen auf zwei Gleisen alle aneinander aufgereiht und sind daher nur schlecht zu fotografieren, auch die Denkmallok steht ungünstig. Wie man seitens Eilers mitteilte soll eine der abgestellten Loks ein Denkmal werden, alle anderen sollen noch an den Mann gebracht werden.

Niedersachsen

Industriebahnen

Nordharzer Zucker AG, Werk Schladen

Für den Rangierverkehr im Werk wird eine Werklok eingesetzt:

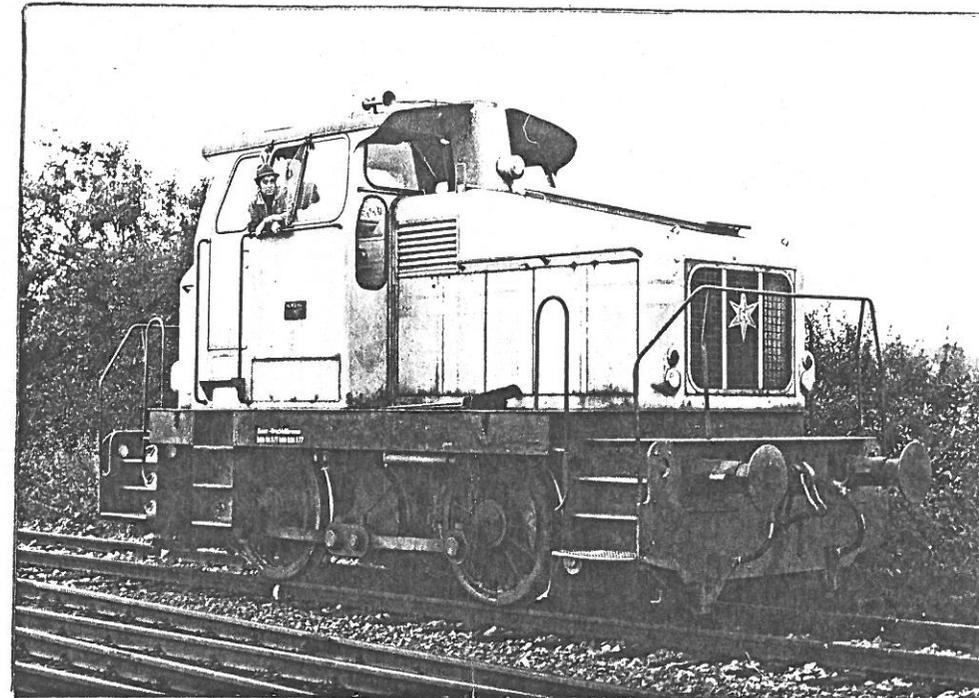
Lok (Henschel 30 342/1961, Typ DH 240, Bdh, Leistung 240 PS, Dienstgew. 32 t, Vmax 60 km/h, Bremsgew. 31 t, N. Unt.: .09.1981).

Die Lok ist die ex DH 65 der Verkehrsbetriebe Hornburg. 1972 kam sie an die Nordharzer Zucker AG.

Die Lok kann während der Betriebszeiten recht gut von den Bundesbahnanlagen in Schladen (Bahnsteig, Laderampe) fotografiert werden. Zur Übernahme bzw. Aufgabe von Wagen muß die Lok die zweigleisige DB-Strecke Braunschweig - Goslar überqueren und ist daher auf DB zugelassen.

Dies ist die Henschel-Werklok des Schladener Werkes der Nordharzer Zucker AG am 19.09.1979.

Foto: Klaus Linek



Nordrhein-Westfalen

Industriebahnen

Glas- und Spiegel-Manufactur AG, Gelsenkirchen-Schalke, Uechtingstraße

Für die Rangierarbeiten innerhalb des Werkes werden zwei Lokomotiven und ein Zweibegefahrzeug vorgehalten. Die Daten der Maschinen sind hier aufgeführt:

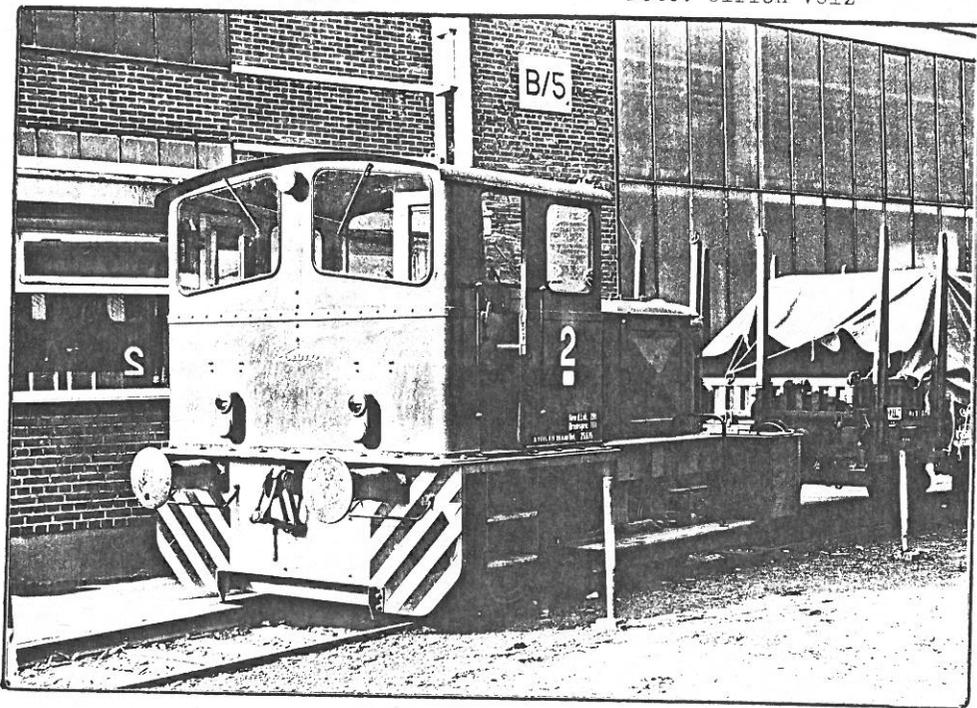
Lok 2 (KHD 57 216/1961, Bdh, Dienstgew. 20 t, Vmax 34 km/h, Bremsgew. 16 t, LüP 6 580 mm, Motor KHD Typ A8L 614, Nr. 2 684 673/80, L.Unt.: 25.06.1975).
Auf DB nicht zugelassen.

Lok 3 (Hen 30 878/1965, Bdh, Typ DHG 200, Leistung 200 PS, Dienstgew. 22 t, Vmax 24 km/h, Kbr.m.Z., Bremsgew. 14 t, L.Unt.: 26.02.1976).
Auf DB nicht zugelassen.

4 (Zweibegefahrzeug Unimog, LüP 5,3 m, Achsstand 4,5 m, Dienstgew. 6,5 t, Abn. Ma Essen 07.06.1979).

Die Fahrzeuge können im Werk fotografiert werden. Fußweg vom DB-Bahnhof Gelsenkirchen Zoo: 40 min.

Dies ist die Lok 2 der Glas- und Spiegelmanufactur AG in Gelsenkirchen am 15.10.1980. Foto: Ulrich Völz



Chemische Werke Hüls AG, Tanklager Arenberg, Essen-Carnap, Arenbergstraße

Das Werk liegt zwischen dem RWE-Kraftwerk und der Zeche Mathias Stinnes 1/2. Nur selten eingesetzt wird die Lokomotive:

Lok 1 (KHD 56 830/1957, B, Dienstgew. 10 t, Bremsgew. Hand 7,1 t (doppelseitige Handhebelbremse), 2,5/4,5/7,5/13,5 km/h, Motor KHD Typ A2L 514, L.Unt.: 08.02.80).

Die nächste Untersuchung der Deutz-"Bullaugen"-Lok war schon zum 08.02.1981 fällig. Offiziell kann man die Lok im Werk nicht aufnehmen, man könnte aber u.U. versuchen, über die die Arenbergstraße überquerende Bahnstrecke einen geeigneten Fotopunkt zu finden. Fußweg vom DB-Bahnhof Bottrop-Boy: 45 min.

Deutsche Erz- und Metallunion GmbH (DEUMU), Recklinghausen Süd, Geschw. Scholl-Straße

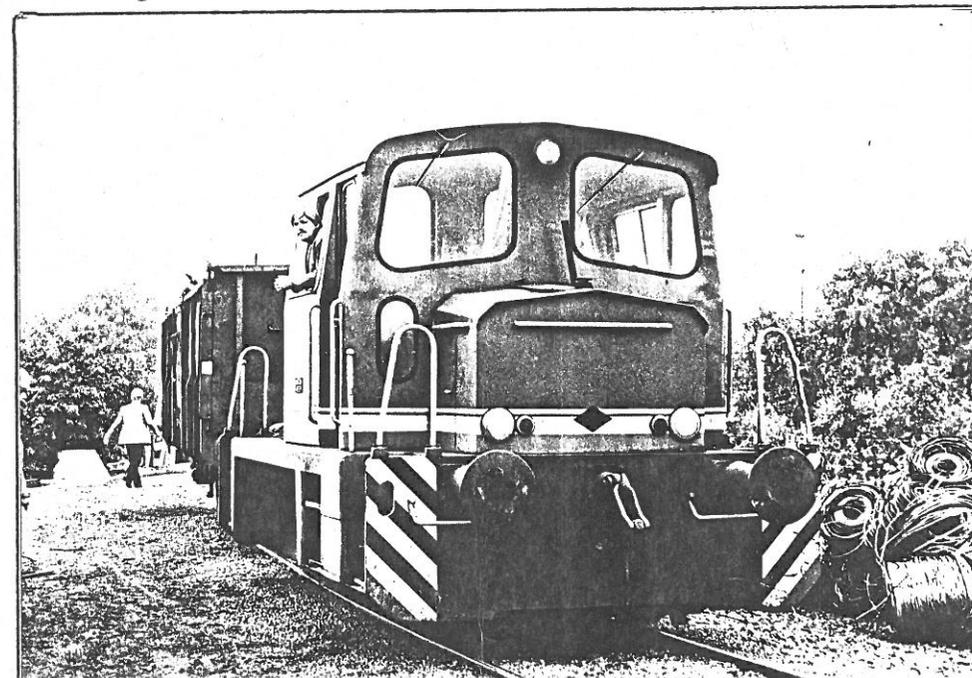
Im Rangierbetrieb werden zwei rot lackierte Lokomotiven eingesetzt. Sie verschieben die mit Altmetallen beladenen Wagen auf dem Werksgelände. Die Loks weisen folgende Daten auf:

Lok 1 (O&K 25 803/1957, Typ MV 4 A, Bdh, Leistung 75 PS, Dienstgew. 16 t, Vmax 15 km/h, Bremsgew. 10,2 t, Motor O&K Typ 116 V4D Nr. 10 683, L.Unt.: 18.04.1977).
Lok seit 1957 bei der DEUMU.

Lok 2 (O&K 26 675/1970, Typ MB 125 N, Bdh, Leistung 120 PS, Dienstgew. 20 t, Vmax 18 km/h, Bremsgew. 11 t Motor KHD Typ F6L 413 Nr. 4 820 445, L.Unt.: 17.05.1979).
Lok seit 1970 bei der DEUMU.

Die Fahrzeuge können im Werk fotografiert werden. Fußweg vom DB-Bahnhof Recklinghausen Süd: 15 min.

DEUMU Lok 2 am 14.10.1980 am werkseigenen Hafen am Rhein-Herne Kanal aufgenommen. Foto: Ulrich Völz



Feldbahnen

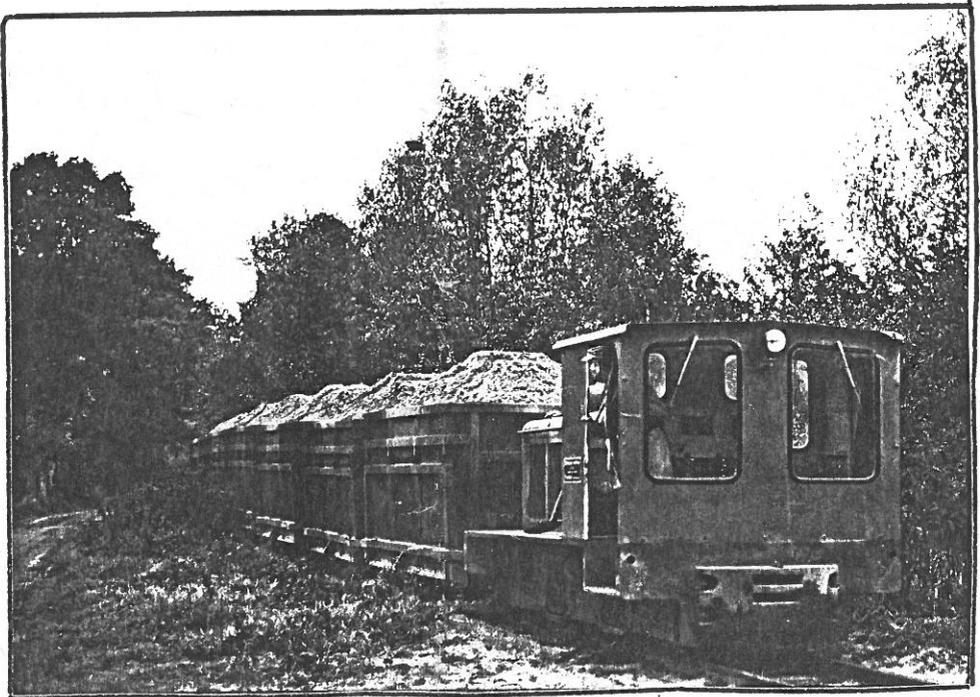
Rheiner Kalksandsteinwerke Circel & Co. KG, Paltern=Flaesheim.

Im Einsatz auf der Feldbahn steht eine einzige 600 mm-Lok:

Lok (Schöma 4 810/1977, Typ CFL 60 CL, Bdh, Leistung 140 PS, Gewicht 10 t, 600 mm, Farbe: grün/rot).

Sie befördert den aus sechs Selbstentladern (Großraumwagen !) bestehenden Zug von der Förderstelle, wo die Wagen per Förderband und Silo mit Schmiersand beladen werden, zum etwa 1,5 km entfernten Kalksandsteinwerk. Früher war hier eine andere Lok im Einsatz, die im Führerstand ein obenliegendes durchgehendes Fenster besaß.

Die nummernlose Schmalspurlok der Rheiner Kalksandsteinwerke Circel & Co. am 17.10.1980. Foto: Hans-Georg Bubolz



Vorschau auf den BE 3/81:

- Zechenbahn- und Hafengebiete Ruhr Mitte von Christian Hoffmann 2. Teil mit Anhang: Diesellokomotiven der ZuH
- Die MaK-Typen G 1201/1202/1203 und 1204 BB und DE 1002 von Ulrich Völz Lieferungen und technische Daten
- und natürlich wieder Kurzberichte von HAFEN-, INDUSTRIE- UND FELDBAHNEN