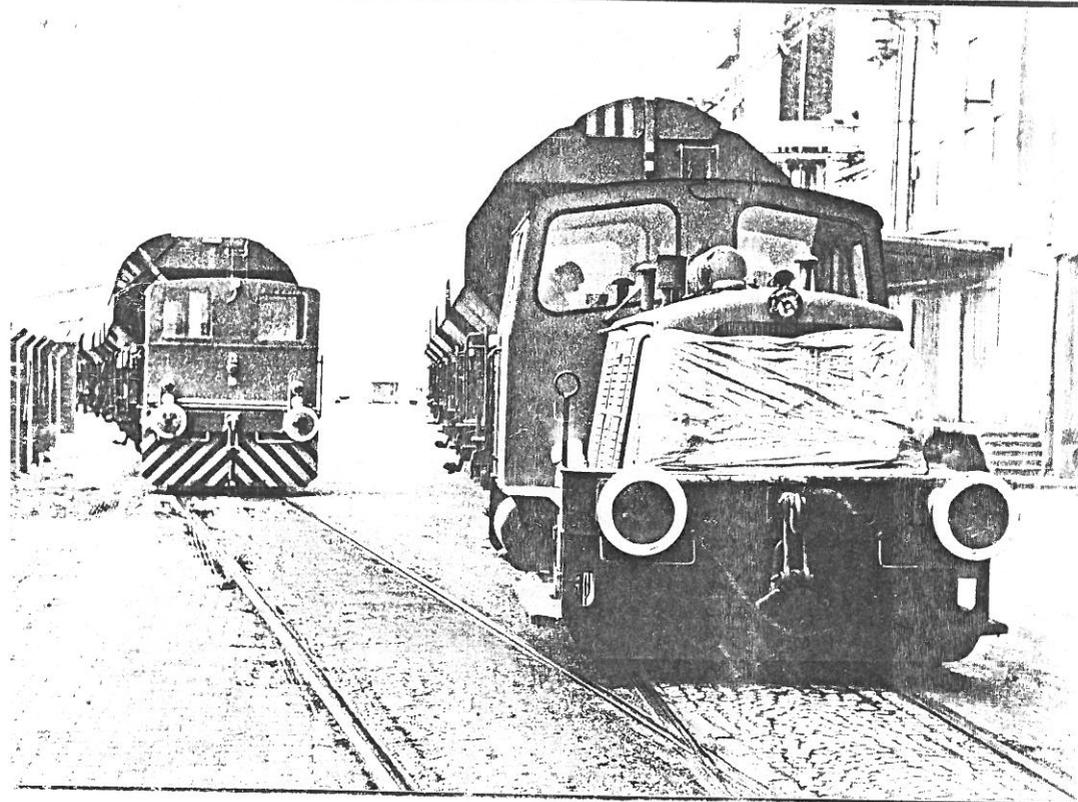


---

# Bahn - Express

---



3

1981

Bahn-Express 1981      3. Jahrgang      Nr. 17 (3/81)  
Gesamtredaktion.....Ulrich Völz  
 Von-der-Wisch-Str. 47  
 2300 Kiel 1  
Druck und Versand.....Hans-Georg Bubolz  
 Eschenweg 19      Copy-Center/Kiel  
 4712 Werne a.d. L.      Copy-Center/Münster

1. Auflage ca. 35 Exemplare

Preise: Einzelheft (20 Seiten)....DM 1,40  
 (incl. Doppelheft (40 Seiten)....DM 2,80  
 Porto) Abonnement 1981.....DM 14,00

Der Bahn-Express erscheint 1981 mit neun Ausgaben à 20 Seiten.  
 Der BE 6/81 hat den doppelten Umfang (Doppelheft).

Bankverbindung.....Postscheckkonto Nr. 12 55 57-209      Hmb  
 Siegfried Völz  
 Von-der-Wisch-Str. 47  
 2300 Kiel 1

Bildbeiträge sind möglichst im Format 9x13 erbeten.

Für jegliche Unterstützung - ob Bild- oder Textbeiträge - sind wir sehr dankbar. Fotos werden auf Wunsch zurückgeschickt.

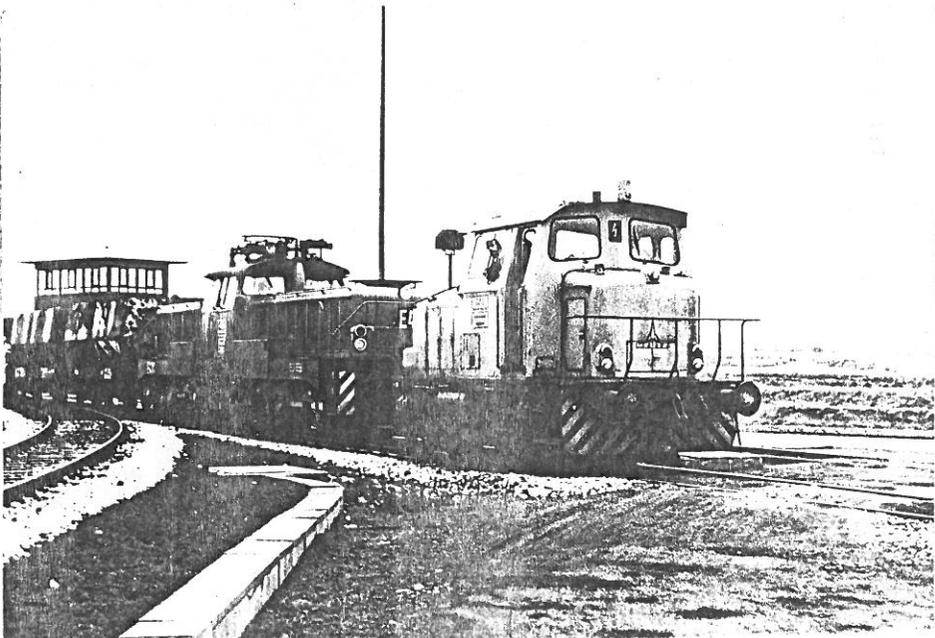
Die Entnahme von Artikeln o.ä. ist nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet. © BE 1981

Einsendeschluß für den BE 4/81 ist der 21.05.1981 !

Dieses Heft wurde am 29.04.81 redaktionell abgeschlossen.

Titelfoto: Lok I (1.) und Lok II des Hansa-Lagerhauses Ströh&Co am 30.12.1980 in Hamburg nahe der Rethebrücke.

Foto unten: RAG V 308 leistet der E 411 im Hafenbahnhof Ge-Nordstern Vorspann, 22.11.1980. Foto: Christian Hoffmann



Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte      2. Teil  
 von Christian Hoffmann

Güterwagen, Hafenumschlagseinrichtungen, Bahnanlagen

Für die verschiedenen Transportaufgaben werden bei den ZuH 4193 Güterwagen vorgehalten. Die Aufgliederung nach Gattungen ist aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

Gattung:	Anzahl
Fl- und Fal-Wagen.....	1051
Kübelwagen.....	1732
Seiten- und Bodenentleerer, Seitenkipper.....	815
Sonstige Wagen.....	595
<b>Summe:</b>	<b>4193</b>

Ein großer Teil der Transporte wird mit großvolumigen Selbstentladewagen der Bauart Fal durchgeführt. Dabei bedeuten:

- F = offener Wagen
- a = mit Drehgestell
- l = Selbstentladung durch Schwerkraft

Technische Besonderheiten wurden von den ZuH in Verbindung mit einer Waggonfabrik entwickelt. Der Wagen verfügt über eine mechanische Verschlusseinrichtung, die das Öffnen und Schließen der Wagenklappen von einer Stelle aus ermöglicht. An den Tiefbunkeranlagen der Kraftwerke und Kokereien geschieht dies mittels einer verfahr- und reversierbaren Öffnungsmaschine, ohne daß Personal auf den Wagen hinaufsteigen muß. Der Fal-Wagen Typ "Ruhrkohle" ist der Einheitsgroßraumwagen der RAG.

Die Kübelwagen dienen speziell dem Umschlag in den Häfen und Lägern. Die Seitenentleerer und Seitenkipper werden im Bergerverkehr auf Halden und für den Transport zu einseitigen Entladerrampen eingesetzt. Die Bodenentleerer dienen den Transporten zu Tiefbunkern.

Ein Teil der von den ZuH übernommenen Hafenkräne waren bereits seit Bau des Kanals im Einsatz. Rationalisierungsmaßnahmen führten zur Verschrottung von alten Kränen und zur Stilllegung einzelner Häfen, wodurch der Umschlag örtlich konzentriert werden konnte. Dort wurden moderne Kräne und Bandverladeanlagen (Nordstern, Bottrop) installiert.

Das Gleisnetz der ZuH einschließlich der Bahnhofsgleise hat heute eine Länge von etwa 407 km. (1970 waren es aufgrund der höheren Anzahl von Zechen und Kokereien noch 695 km). Die Strecken sind mit Ausnahme des etwa 7 km langen stark befahrenen Abschnittes Gladbeck - Scholven - Hassel nur eingleisig. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten betragen im Rangierdienst 25 km/h, im Streckendienst 40 km/h. Dennoch ist die Beanspruchung der Gleise sehr hoch, da bei den Lokomotiven Achslasten bis zu 22 t gefahren werden. Außerdem werden die Gleise sehr stark frequentiert. Unterhaltung und Instandsetzung erfordern deshalb einen hohen Aufwand. Diese Arbeiten werden von Fremdfirmen ausgeführt, wobei selbstfahrende Großgeräte zum Einsatz kommen.

Im Gleisnetz der ZuH befinden sich 199 Brücken, die der RAG gehören, und 76 Brücken Dritter.

Im Netz der ZuH sind etwa 205 Gleiskilometer elektrifiziert. Der Strom für den mit 16 2/3 Hz betriebenen Bereich (ehem. Hibernia AG) wird im Bahnstrom-Kohlekraftwerk Datteln erzeugt und über die 24-Fahrleitung in das ZuH-Netz eingespeist.

Die 50 Hz-Fahrleitungen erhalten die Spannung aus den Steag-Kraftwerken Prosper und König Ludwig/Ewald-Fortsetzung.

Der sicheren Abwicklung des Bahnbetriebes dienen 20 elektrische Drucktastenstellwerke, 5 elektromechanische und 7 mechanische Stellwerke. Von den 89 Bahnübergängen sind 57 durch Schranken oder Blinklichtanlagen gesichert.

Gesetzliche Grundlagen

Die ZuH sind eine Eisenbahn der RAG und gehören damit zur Gruppe der nichtbundes eigenen Eisenbahnen. Sie sind als Teil eines Bergwerks im Sinne des Landeseisenbahngesetzes (LEG) eine Grubenanschlußbahn und unterliegen den Vorschriften der "Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen"(BOA) des Landes Nordrhein-Westfalen. In der BOA ist festgelegt, daß der Inhaber einer Anschlußbahn einen Eisenbahnbetriebsleiter bestellen muß, falls der Betrieb mit eigenen Fahrzeugen durchgeführt wird. Der Eisenbahnbetriebsleiter ist für die vorschriftsmäßige und sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebes verantwortlich.

Der Übergabeverkehr zwischen den ZuH und der DB wird nach besonderen Bedienungsanweisungen abgewickelt. Sie berücksichtigen örtliche Besonderheiten des Anschlußverkehrs und sind Bestandteil der mit der DB abgeschlossenen Anschlußverträge. Grundlage hierfür bilden die Privatgleisanschlußbedingungen (IAB) der DB. Dienstsanweisungen oder andere grundlegende Vorschriften für die Betriebsabwicklung, wie z.B. die Signalordnung, werden zur Wahrung der technischen Einheit im Eisenbahnbetrieb in Anlehnung an die einschlägigen Bestimmungen für die Bahnen des öffentlichen Verkehrs vom Eisenbahnbetriebsleiter vorgegeben.

Als Grubenanschlußbahnen unterliegen die ZuH der Bergaufsicht. Für alle Baumaßnahmen sind Betriebspläne zu erstellen, die nach Prüfung durch den "Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht" (Lfb) vom Bergamt als der zuständigen Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

Zugmeldeverfahren, zentrale Betriebsüberwachung

Alle Streckenfahrten werden nach einem Streckenmeldeverfahren abgewickelt. Fahrereinheiten, die ein Gleis der freien Strecke befahren, folgen einander im Abstand der vorhandenen Meldestellen. Ein Streckenblocksystem gibt es auf den nur kurzen Streckenabschnitten nicht. Fahrten von Meldestelle zu Meldestelle werden nach einem vorgeschriebenen Schema angeboten und ggf. angenommen. Bei eingleisigem Betrieb kann der Fahrdienstleiter eine Streckenfahrt nur freigeben, wenn feststeht, daß die vorausgegangene Fahrt die Ankunftsstelle vollständig erreicht hat und das Gleis nicht durch eine Fahrt in der Gegenrichtung beansprucht wird. Die Regelung der Streckenfahrtsfolge obliegt den in den Bahnhöfen und sonstigen Meldestellen eingesetzten Fahrdienstleitern.

Der Rangierbetrieb der verschiedenen Rangierabteilungen wird örtlich von Aufsichtsführenden koordiniert. Er verständigt die Zentrale Betriebsüberwachung (ZBÜ) über den Stand der Rangierarbeiten und die Fertigstellung von Streckenfahrten.

Bei der ZBÜ, die ihren Sitz in Gladbeck hat, laufen die Informationen der einzelnen Betriebspunkte zusammen. Die ZBÜ ist mit modernen Dispositions- und Überwachungseinrichtungen ausgerüstet. Kernstück ist ein Prozessrechner, der als elektronisches Zuglaufverfolgungssystem arbeitet. Er ermöglicht es, die jeweiligen Standorte von Fahrereinheiten stets aktuell

auf einem Grafik-Sichtgerät farbig darzustellen. Die Disponenten ordnen die im Streckenfahrtdienst eingesetzten Loks den abfahrbereiten Streckenfahrten zu. Gleichzeitig verteilen sie die an den Empfangsstellen entleerten Waggons je nach dem Bedarf der Schachtanlagen. Durch direkten Kontakt mit der Verkaufsabteilung wird täglich ein Rahmen für das Transportgeschehen abgesprochen, welcher Grundlage für die Entscheidungen der Disponenten ist.

Außer für die oben genannte Aufgabe kommt der Prozeßrechner für die Überwachung des Fahrleitungsnetzes und der Bahnstromanlagen zum Einsatz. Mit Hilfe eines Datensichtgerätes kann der jeweilige Bahnstrombezug erfaßt und unter anderem dadurch optimiert werden, daß die Disponenten auf den Streckenfahrtrieb einwirken. Dafür haben sie direkte Funkverbindung zu den Lokomotiven und Sprechverbindungen zu den Stellwerken. Der gesamte Betriebsablauf richtet sich nach den Anforderungen der Schachtanlagen, Kokereien und Kraftwerke. Einen starren Fahrplan gibt es nicht.

Die Bedeutung der ZuH für die angeschlossenen Betriebe

Mit der Zusammenlegung der Werksbahnen von 9 Altgesellschaften und der Neuerstellung einiger Verbindungen sowie der durch den Rahmenvertrag ermöglichten Mitbenutzung von zwei DB-Strecken wurde ein zusammenhängendes Werksbahnnetz geschaffen, das in dieser Art und Ausdehnung für einen privaten Eisenbahnbetrieb außergewöhnlich ist. Die Verbindung der Zechen untereinander und mit den wichtigsten Kohleverbrauchern, wie Kokereien und Kraftwerken, stellt nicht nur ein außerordentlich leistungsfähiges Transportsystem dar, sondern garantiert auch eine sehr anpassungsfähige Abfuhr der Produkte und Versorgung der Betriebe, die sich auch kurzfristigen Schwankungen und plötzlichen Änderungen der verkehrlichen Notwendigkeiten soweit anpassen können, wie dies bei einer ausschließlichen Bedienung etwa durch die DB nicht möglich wäre. Besonders dadurch, daß der Betrieb der ZuH sowohl organisatorisch wie auch in seinen technischen Einrichtungen fast ausschließlich auf den Transport und Umschlag von Massengütern, in erster Linie Kohle und Koks, abgestellt werden kann, läßt sich kostengünstiger führen, als dies bei der Inanspruchnahme einer öffentlichen Bahn möglich wäre. Entsprechende Vergleichsrechnungen lassen das deutlich erkennen. Durch die Bedienung zahlreicher Nebenanschlüßer mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von rund 2,0 Mio t (ohne VKR-Kraftwerke) erfüllen die Zechenbahn- und Hafenbetriebe auch eine Aufgabe von beachtlicher allgemeinwirtschaftlicher Bedeutung für den Raum des mittleren Ruhrgebiets.

Anhang:

Diesellokomotiven:

Nr.	Herst.	Typ	Fabnr./Bj.	Dstgew.t	Leistg.PS	HU
V 300	KHD	A4L 514	55 177/1952	16	55	01)
V 301	Hen	DH 240	29 704/1958	32	240	17.09.1976
V 302	Hen	DH 240	29 705/1958	32	240	06.02.1974
V 303	Hen	DE 240	29 709/1959	30	240	16.03.1973
V 304	Hen	DH 240	30 298/1960	30	240	09.12.1974
V 305	O&K	MV 9	25 226/1958	33	230	02)
V 306	O&K	MV 10	26 154/1962	38	230	05.01.1978
V 307	MaK	240 B	220 047/1958	28	240	03)
V 308	KPD	KG 230B	58 218/1967	36	230	04)
V 311	O&K	MC 14 N	26 502/1964	48	350	19.09.1977
V 321	Hen	DH 500	29 724/1958	54	500	20.11.1979
V 322	Hen	DE 500	29 961/1958	54	500	13.12.1973
V 323	Hen	DH 500	29 962/1958	54	500	05)
V 324	Hen	DE 500	30 017/1959	54	500	23.02.1973

Diesellokomotiven:

Nr.	Herst.	Typ	Fabnr./Bj.	Dstgew.t	Leistg.PS	HU
V 325	Hen	DH 500	30 258/1960	54	500	16.10.1978
V 326	Hen	DH 500	30 259/1960	54	500	28.07.1978
V 327	Hen	DH 500	30 305/1961	54	500	18.01.1980
V 328	Hen	DH 500	30 306/1961	54	500	25.04.1980
V 329	Hen	DH 500	30 319/1961	54	500	13.06.1980
V 330	Hen	DHG 500	30 573/1963	60 blau	500	18.02.1975
V 331	Hen	DHG 500	30 574/1963	60	500	22.01.1976
V 332	Hen	DHG 500	30 575/1963	60	500	26.06.1975
V 333	Hen	DHG 500	30 576/1963	60	500	28.11.1975
V 334	Hen	DHG 500	30 577/1963	60	500	02.09.1975
V 335	Hen	DHG 500	30 854/1963	60	500	10.03.1976
V 336	Hen	DHG 500	30 855/1963	60	500	24.09.1974
V 337	Hen	DHG 500	30 856/1964	66	500	22.02.1980
V 338	Hen	DHG 500	31 072/1965	66	500	23.06.1976
V 339	Hen	DHG 500	31 073/1965	66	500	29.04.1976
V 340	Hen	DHG 500	31 075/1965	66	500	07.11.1977
V 341	Hen	DH 500	29 725/1958	60	500	06)
V 342	Hen	DH 500	30 256/1960	60	500	07)
V 343	Hen	DH 500	29 711/1957	54	500	26.09.1979
V 351	Hen	DE 700C	29 976/1959	60	700	06)
V 352	Hen	DH 700C	29 977/1960	60	700	08)
V 353	Hen	DH 700C	31 468/1970	60	660	04.08.1976
V 354	O&K	MC 25 N	26 626/1967	60	700	21.03.1974
V 355	KrMa	M 700C	19 454/1968	60 grün	700	30.04.1975
V 356	KrMa	ML 700C	19 088/1963	60 blau	700	13.02.1978
V 371	Hen	DHG 1000	29 720/1963	80	1000	09)
V 372	Hen	DHG 1000	29 721/1963	80	1000	10)
V 373	Hen	DHG 1000	29 722/1963	80	1000	11)
V 374	Hen	DHG 1000	29 723/1963	80	1000	12)
V 375	Hen	DHG 1000	30 711/1964	88	1000	28.05.1976
V 376	Hen	DHG 1000	30 712/1964	88	1000	23.08.1976
V 377	Hen	DHG 1000	31 116/1965	88	1000	09.01.1975
V 378	Hen	DHG 1000	31 117/1966	88	1000	11.10.1974
V 379	Hen	DH 675	26 493/1957	60	675	11.01.1977
V 401	Gmdr	Kö	1 172/1935	7,87	25	13)
V 402	KHD	A4L 514	57 174/1960	14,5	55	14)
V 405	KHD	B 135	57 080/1960	20	135	08.02.1979
V 406	KHD	B 135	56 936/1961	20	135	20.06.1975
V 411	Hen	DHG 160	31 088/1965	22	160	23.12.1977
V 412	LHB	180 B	3 147/1967	28	180	
V 413	LHB	180 B	3 148/1967	28	180	
V 414	LHB	180 F	3 149/1967	28	180	12.02.1974
V 415	LHB	S 200	3 089/1961	28 blau	250	03.09.1974
V 431	Hen	DH 240	29 980/1960	30	240	23.12.1974
V 432	Hen	DH 240	30 311/1961	30	240	01.07.1978
V 435	O&K	MC 14 N	26 262/1964	48	350	15.03.1978
V 436	KrMa	M350Cex	19 398/1969	48	350	14.05.1975
V 437	LHB	375 C	3 086/1964	45	375	05.10.1977
V 441	LHB	S 400	3 091/1963	40	400	24.11.1976
V 442	LHB	S 400	3 117/1967	40 blau	400	
V 443	LHB	S 400	3 084/1961	40	400	15.04.1975
V 444	LHB	S 400	3 085/1961	40	400	15.05.1975
V 445	KrMa	ML 440C	18 332/1956	48	440	06.07.1977
V 446	KrMa	ML 440C	18 856/1952	48	440	20.10.1976
V 447	KrMa	ML 440C	18 857/1952	48	440	10.12.1976
V 448	MaK	450 C	400 055/1964	42	450	16)
V 449	MaK	450 C	400 056/1964	42	450	08)

Diesellokomotiven:

Nr.	Herst.	Typ	Fabnr./Bj.	Dstgew.t	Leistg.PS	HU
V 450	MaK	450 C	400 057/1964	42	450	17)
V 461	Hen	DHG 500	31 236/1968	60	500	18.02.1974
V 462	Hen	DHG 500	31 237/1968	64	500	
V 463	Hen	DH 500	30 625/1963	60	500	23.05.1978
V 464	Hen	DHG 500	31 183/1966	66	500	10.03.1976
V 465	Hen	DHG 500	31 184/1967	54	500	22.07.1974
V 466	Hen	DHG 500	31 185/1966	66	500	03.11.1975
V 467	LHB	530 C	3 144/1966	54	530	01.06.1976
V 468	LHB	530 C	3 142/1966	54	530	29.04.1976 07)
V 481	Hen	DHG 700	30 713/1965	60	700	16.09.1974
V 482	Hen	DHG 700	30 714/1965	60	700	10.06.1977
V 483	Hen	DHG 700	31 195/1966	60	700	10.12.1976
V 560	MaK	400 C14	400 020/1959	42	400	18)
V 561	LHB	S 400	3 079/1960	40	450	03.02.1975
V 562	LHB	S 400	3 081/1960	40 blau	450	
V 563	MaK	240 B14	220 072/1960	28	240	19)
V 565	Hen	DH 500	29 710/1958	54 blau	500	

Erklärungen:

- 01) = Lok im Dezember 1974 an Handels-und Industriebedarf verkauft.
- 02) = Lok am 10.11.1978 an Bergrohr GmbH/Herne verkauft.
- 03) = Lok lief bis zum 01.02.1974 als V 564
- 04) = Lok am 01.05.1974 von Carl Funke (dort V 570) übernommen.
- 05) = Lok am 18.11.1976 an BAG Westfalen z. Buchwert abgegeben.
- 06) = Lok am 01.01.1977 an BAG Westfalen z. Buchwert abgegeben.
- 07) = V 342 am 06.05.1976 im Tausch gegen V 721 (neu V 468) an BAG Westfalen abgegeben.
- 08) = Lok am 01.06.1975 an BAG Westfalen z. Buchwert abgegeben.
- 09) = Lok am 14.01.1977 an BAG Westfalen z. Buchwert abgegeben.
- 10) = Lok am 23.02.1977 an BAG Westfalen.
- 11) = Lok am 18.01.1977 an BAG Westfalen.
- 12) = Lok am 06.11.1976 an BAG Westfalen z. Buchwert abgegeben.
- 13) = Lok im September 1974 an MEC Essen verkauft (heute DGGG Bochum=Dahlhausen).
- 14) = Lok im Oktober 1978 an Ruhrgas AG/Herten verkauft (ab 25.10.78).
- 15) = Lok + abgestellt.
- 16) = Lok am 01.10.1976 an BAG Oberhausen z. Buchwert abgegeben.
- 17) = Lok am 14.10.1976 an BAG Niederrhein z. Buchwert abgegeben.
- 18) = Lok am 05.02.1979 an Blome KG/Herne verkauft. Im Mai 1980 konnte die V 560 noch mit ihrer alten RAG-Nummer im Schuppen des Werkes 3 der Bergrohr GmbH an der Gneisenaustraße (direkt am Rhein-Herne-Kanalhafen bei der abgebrochenen Zeche Friedrich der Große) gesehen werden.
- 19) = Lok am 13.11.1978 an Bergrohr GmbH/Herne verkauft.

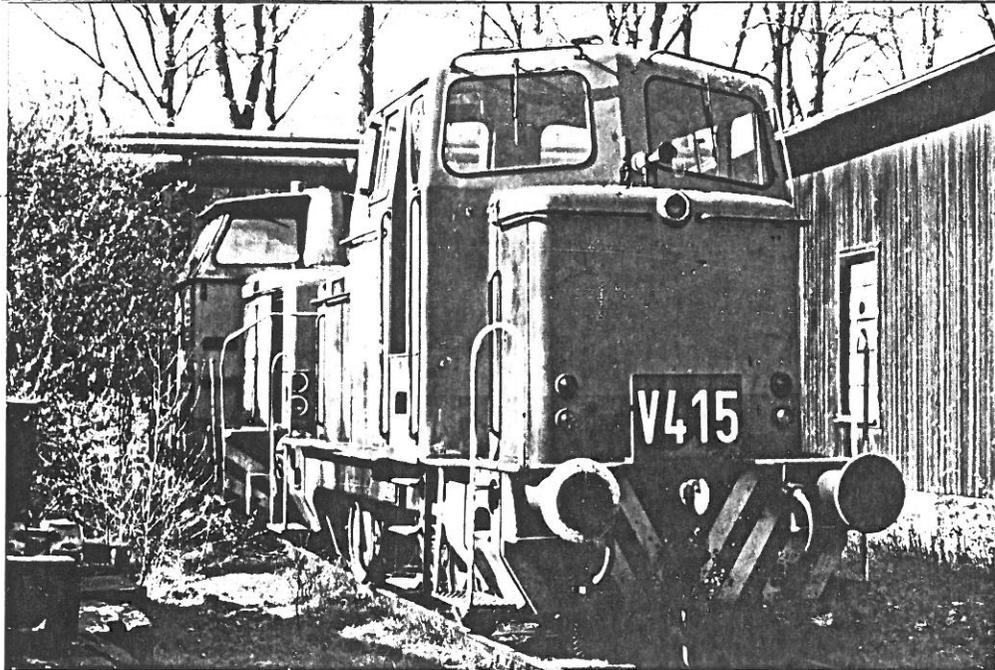
In dieser Liste sind lange nicht alle RAG-Loks enthalten. Neben der Abteilung Ruhr-Mitte gibt es noch die Abteilungen Westfalen und Niederrhein, die ebenfalls noch Lokomotiven unterhalten. Wir hoffen, zumindest über die Abteilung Westfalen später noch berichten zu können.

Korrektur/Ergänzung zu BE 2/81:

Der Bericht über die MaK-Typen G 1201/1202/1203/1204 BB und DE 1002 kann aus Platzgründen nicht in diesem Heft abgedruckt werden. Er erscheint in einem späteren Heft.

Die Referenzliste der Typen G 761/762 C und DE 501 ist wie folgt zu ergänzen/korrigieren:

700 040	DE 501	27.01.1981	Krupp Stahl AG, Rheinhausen
700 042	DE 501	14.03.1981	Krupp Stahl AG, Rheinhausen



Von Linke-Hoffmann im Jahre 1961 wurde dieser Typ S 200 gebaut, der hier als V 415 vor der ebenfalls von LHB gebauten V 442 im ZuH - Aw Gladbeck-Zweckel abgestellt steht; April 1980.

Foto: Andreas Westhöfer, Smlg. Bubolz

Als V 659 fährt die ehemalige ZuH-V 372 jetzt bei der Zeche Gneisenau in Dortmund-Derne Kohlenzüge zum Hafen Freußen, wie auf diesem Foto am 21.04.1981.

Foto: Hans-Georg Bubolz



700 043	DE 501	13.03.1981	Krupp Stahl AG, Rheinhausen
700 044	DE 501	05.04.1981	Krupp Stahl AG, Rheinhausen
700 045	DE 501	05.04.1981	Krupp Stahl AG, Rheinhausen
700 049	DE 501	Anf.03.1981	DSB, Bhf. Helsingør

Auch die anderen sechs Loks des Typs DE 501 für die Krupp Stahl AG werden nach Rheinhausen (nicht nach Bochum) geliefert.

#### Werkbahnen in der Umgebung von Schermbeck/Dorsten

von Ulrich Völz

Im Raum Schermbeck existieren mehrere interessante Werkbahnen, über die hier einmal kurz berichtet werden soll.

#### Idunahall AG, Schermbeck

Dieses Werk ist nahe am ehemaligen DB-Bahnhof Schermbeck gelegen. Es betreibt eine etwa 3 km lange 600 mm-Feldbahn zu der südlich der Lippe gelegenen Grube. Zum Einsatz kommen zwei Loks.

Lok oNr (Schöma 2 208/1959, Bd , Leistung 45 PS, Br.-und D.-Gew. 6 t, Wurfhebelbr., Farbe grün/rot, 600 mm).

Lok oNr (Jung 6 855/ , Bd , Farbe grün/rot, 600 mm).

Kurz vor der Grube befindet sich eine Ausweichstelle. Die Jung-Lok nimmt den "Streckendienst" wahr, d.h. sie bringt einen Leerzug vom Werk zur Ausweichstelle. Der zweite Zug ist von der Schöma-Lok bereits beladen worden. Sie hat ihren Fug zwischen der Grube und dem Ausweichgleis abgestellt und ist ins zweite Gleis der Ausweiche gefahren. Jetzt fährt die Schöma-Lok an das Ende des Zuges der Jung-Lok. Die Jung-Lok nimmt sich jetzt den beladenen Zug und verschwindet in Richtung Werk. Die Schöma-Lok drückt dann den Leerzug noch die etwa 100 m zum Förderbagger. Dieser alte Eimerkettenbagger kann immer nur eine Lore beladen, so daß die Schöma-Lok den Zug immer um eine Lorenlänge vordrücken muß. Nach Beladen des Zuges vollzieht sich dasselbe Schauspiel mit der inzwischen wieder erschienenen Jung-Lok erneut. Weitere Loks konnten am 14.10.1980 nicht im Einsatz gesehen werden.

Die ganze Strecke bietet interessante Fotomotive. Hier soll nur die Brücke über den Wesel - Datteln - Kanal und der anschließende Einschnitt mit der Straßenbrücke genannt sein. Auch beim Beladen der Loren bieten sich gute Motive mit der Schöma-Lok.

Die Bundesbahnstrecke Dorsten - Wesel ist heute im Schermbecker Bereich abgebaut. Früher bestand noch ein Normalspuranschluß zur Idunahall AG, auf dem eine Köf II-ähnliche Lok ihren Dienst versah. Dieses Fahrzeug wurde kürzlich, nachdem es zehn Jahre lang abgestellt war, an die Eisenbahnfreunde Wesel verkauft.

#### Nelskamp I, Gahlen

Etwa einen Kilometer entfernt von der Grube der Idunahall AG fördert die Konkurrenz Nelskamp ebenfalls Ton zutage. Die Feldbahnstrecke der Spurweite 600 mm ist allerdings nur etwa 1 km lang. Es existieren eine Lok und zwei Züge à 20 Loren.

Lok oNr (Jung 11 459/1951, Bd , 600 mm).

Die Lok verkehrt im 50 min.-Takt. Die beladenen Züge werden von der Grube ins Werk gezogen. Dann setzt die Lok um, wobei eine Weiche so ungünstig gelegen ist, daß die Lok in eine Halle hineinfahren muß, und schiebt den zweiten (leeren) Zug zur Grube. Die Loren werden im Werk selbsttätig entladen.

Wenige hundert Meter hinter dem Werk befindet sich ein Bahnübergang, der recht häufig von Wagen, die zur nahegelegenen Müllkippe fahren, frequentiert wird. Obwohl die Feldbahn ausdrück-



lich Vorfahrt hat, kommt es nach Aussage eines Bediensteten öfter zu Crashes...

Die Strecke verläuft überwiegend durch Wald. Da die Lok aber nur mit dem Führerhaus voran auf der Strecke zu sehen ist (beim Schiebebetrieb ergibt sich ja dasselbe Bild), kann man nicht allzu gute Aufnahmen machen. Beim Umsetzen im Werk ergeben sich aber gute Möglichkeiten.

#### Nelskamp II, Schermbeck

Leider ist bei diesem Betrieb schon vor einiger Zeit der Feldbahnbetrieb eingestellt worden. Im Oktober konnten aber noch drei abgestellte Lokomotiven begutachtet werden.

Lok oNr (Schöma 1 857/1956, Bd, Leistung 40 PS, Gewicht 6 t, 600 mm, Führerstand geschlossen).

Lok oNr (Gmeinder 4 743/1953, Bd, Leistung 28 PS, Gewicht 4,5 t, 600 mm, Führerstand offen).

Lok oNr (KHD / , Bd, 600 mm, Führerstand geschl., Lok analog Bülow KG, Segrahner Berg (Foto Rückseite)).

Bei der KHD-Lok handelt es sich möglicherweise um die Fabriknummer 39 610/1941 36/40 PS 8,5 t Typ OMZ 125. Dies kann aber nicht mit Sicherheit behauptet werden.

Die Schöma-Lok kann ganz gut aufgenommen werden, die KHD-Lok ist in einem Schuppen ohne Achsen aufgebockt und die Gmdr-Lok ist schon von kleinen Bäumen umgrünt.

Die Strecke führt erst durch ein kurzes Waldstück und dann entlang der Straße von Schermbeck nach Raesfeld zur Grube. Obwohl der Feldbahnbetrieb offensichtlich schon länger ruht, liegt die Strecke noch und ist gut erhalten. Da nahe des Werkes noch einige Loren herumstehen, bietet sich Besuchern eine illegale Lorenfahrt über ein Streckenteilstück an ...

#### Nelskamp III, Schermbeck

Aus der neueren topografischen Karte ist ersichtlich, daß auch hier eine Feldbahn zu finden sein soll. Ob dies aber noch richtig ist und welche Loks dort fahren, ist uns nicht bekannt. Vielleicht weiß ein Leser genaueres darüber. Ergänzende Daten sind (auch zu anderen Berichten) immer herzlich willkommen.

Bei Overbeck und bei Dorsten gab es früher auch noch Feldbahnen. Dabei ist es nicht ausgeschlossen, daß noch abgestellte Fahrzeuge vorhanden sind.

#### Westdeutsche Quarzwerke Dr. Müller, Werk 1, Gahlen-Hardt

Insgesamt sind bei diesem Werk vier Normalspurloks vorhanden, von denen zwei nicht betriebsfähig und nur eine im Planeinsatz sind.

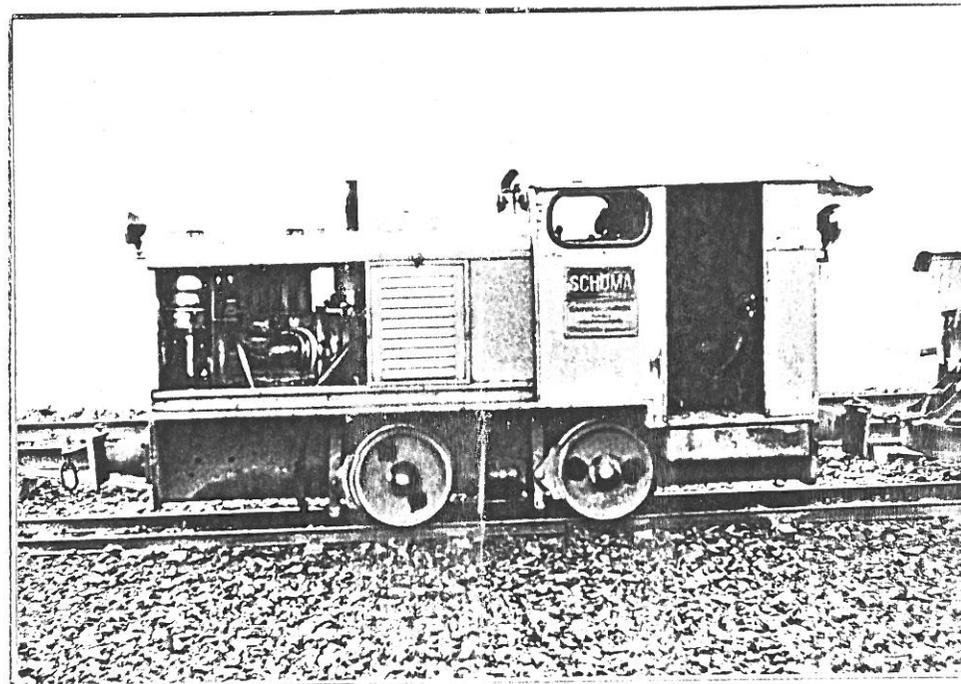
Lok 1 (Hen 2 227/1953, Bd, Vmax 15 km/h, I.Unt.: 26.08.69 N.Unt.: 26.08.72, 1 435 mm, Farbe rot).

Lok oNr (O&K 26 665/1970, Cdh, Vmax 40 km/h, I.Unt.: 02.79 Typ MC 14 N, Dienstgew. 48 t, Bremsgew. 38 t, Leistung 360 PS, Kbr.m.Z., 1 435 mm, Farbe rot).

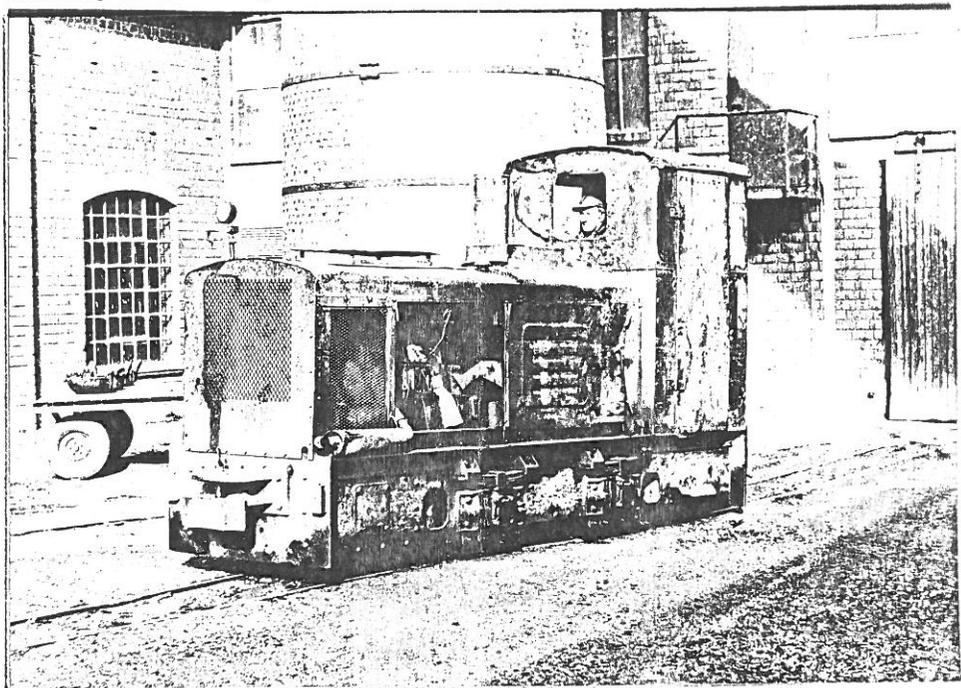
Lok 1 (Krupp 3 073/1953, Cn2t, Typ Hannibal, I.Unt.: 02.10.74 Farbe schwarz, 1 435 mm).

Lok oNr (BMAG 11 457/1942, Cd, Vmax 60 km/h, I.Unt.: 15.07.76 Vorl.Unt.: 21.02.69, Farbe rot, 1 435 mm).

Die Henschel-Lok 1 fanden wir im Oktober abgestellt vor, sie soll aber betriebsfähig sein. Die O&K-Lok, die erst 1979 per Zwischenhändler nach Gahlen-Hardt kam, versieht den Dienst zwischen der



Idunahall AG: Die Schöma-Lok beim Beladen an der Grube am 14.10.1980  
Nelskamp I: Die Jung-Lok am selben Tag im Werk. Fotos: Ulrich Völz



etwa 2-3 km entfernten Grube und dem Werk. Sie stammt von der Behala (Berliner Hafen- und Lagerhaus-Betriebe), wo sie als Lok 2" lief und im Spandauer Südhafen tätig war.

Die BMAG-Lok soll lt. Aussage eines Bediensteten eine V 36 sein ("Adolf Hitler-Lok"). Im Krieg lief sie zusammen mit einer zweiten V 36 als Doppellok u.a. in Rußland. Die zweite V 36 soll heute in Österreich sein.

Im Oktober 1980 stand die Lok im Freien. Sie soll aber in Kürze eine Hauptuntersuchung bekommen und wieder betriebsfähig hergerichtet werden.

Die Dampflok ist fotografierungünstig abgestellt. Noch vor vier Jahren soll sie im Einsatz gewesen sein. Jetzt ist sie an Eisenbahnfreunde verkauft, die auch schon die Schilder abgeholt haben. Früher war noch eine zweite Dampflok vorhanden.

Lok 2 (Henschel 25 535/1953, Cn2t, Typ C 55o)

Diese Lok wurde 1977/78 an die Eisenbahnfreunde Wesel verkauft.

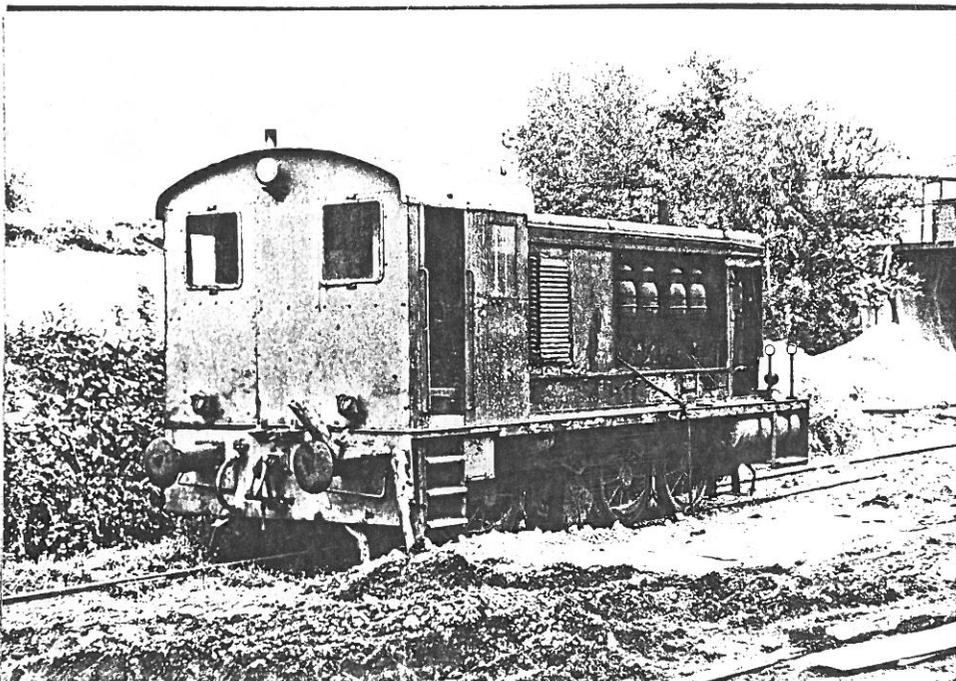
Bis zum November 1959 war der Förderbetrieb schmalspurig. Damals lief etwa ein Dutzend Loks. Eine der Loks steht seit 1973 auf dem Spielplatz "Am Freistahl" (Deutz, Stangen ohne Blindwelle, analog Bülow KG, Segrahner Berg) in Gelsenkirchen-Buer-Hassel. 1973 sollen noch weitere Schmalspurloks im Werk gestanden haben; heute sind keine mehr vorhanden. Die letzte (O&K) ging nach Korsika.

Die Fa. Westdeutsche Quarzwerke Dr. Müller GmbH setzt auch noch in mindestens zwei weiteren Werken Lokomotiven ein.

1.) Werk Sythen: Es sind zwei Normalspurloks vorhanden. Wir werden in Kürze darüber berichten.

2.) Werk Horrem: Es sollen hier auch (oder nur ?) Schmalspurloks laufen. Vielleicht kümmert sich ein Leser aus dieser Region einmal um diese Loks.

Dr. Müller GmbH: Die BMAG-Lok am 14.10.1980 neben dem Lokschuppen.  
Foto: Ulrich Völz



### Zeichenerklärung zur topografischen Karte auf S. 10/11:

- 1.) = Ziegelei Overbeck mit Feldbahn (stillgelegt).
- 2.) = Ziegelei Gahlen-Hardt mit Feldbahn (stillgelegt).
- 3.) = Westdeutsche Quarzwerke Dr. Müller GmbH, Gahlen-Hardt.
- 4.) = Idunahall AG, Schermbeck mit Feldbahn (im Einsatz).
- 5.) = Nelskamp I/Gahlen mit Feldbahn (im Einsatz).
- 6.) = Nelskamp II/Schermbeck mit Feldbahn (stillgelegt).
- 7.) = Nelskamp III/Schermbeck mit Feldbahn (stillgelegt).

### HAFEN-, INDUSTRIE- UND FELDBAHNEN

### KURZBERICHTE

#### Schleswig-Holstein

##### Industriebahnen

##### Deutsche Texaco AG, Tanklager Boostedt, Kleinkummerfeld

Dieses Tanklager liegt direkt am DB-Hp Ölweiche (Stilllegung erfolgt zum Fahrplanwechsel). Für die äußerst spärlichen Rangierdienste steht eine Werklok zur Verfügung.

Lok 1 (KHD 55 718/1954, Bd, Leistung 55 PS, Dienstgew. 14 t, Vmax 3,7/6,2/9,4/13,5 km/h, Motor KHD TypA4M 517 Nr. 1 494 245/48).

Die Lok kommt nur höchst sporadisch zum Einsatz, es gibt Wochen, in denen die Lok nicht ein einziges Mal den Schuppen verläßt. Fotos und eine Besichtigung der Lok sind möglich.

##### Felddahnen

##### Amt für Land- und Wasserwirtschaft Husum (ALW), Küstenschutz - bahn Dagebüll - Oland - Langeneß

Neben der bereits in Heft 2/81 behandelten 600 mm-Felddahn im Cecilienkoog betreibt das ALW Husum noch eine 900 mm-Felddahn von Dagebüll nach Langeneß. Die Bahn beginnt etwas südlich des NVAG-Bahnhofes Dagebüll Mole hinter dem Deich, überquert ihn und führt auf Pfahlreihen ins Wattenmeer hinein. Das ALW setzt zu den drei Loks Loren und einen Mannschaftswagen ein.

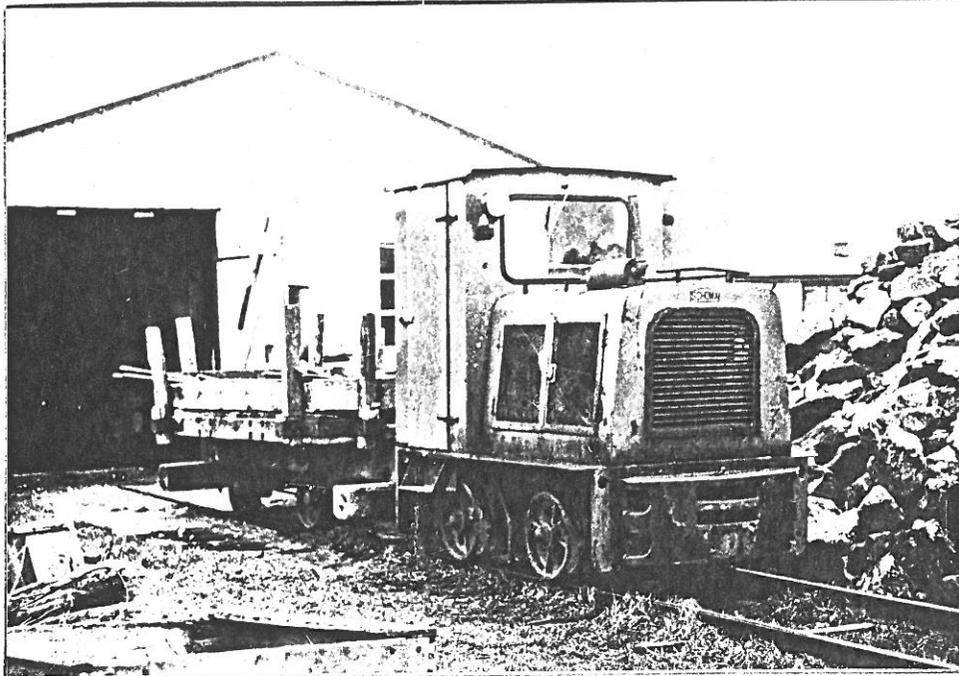
Lok oNr (Schöma 2 550/1961, Bdh, Typ CHL 2o G, Gewicht 3,5 t, Motor 2-Zyl. 4-Takt, 22 PS bei 2 000 U/min.).

Lok oNr (Schöma 3 263/1970, Bdh, Typ CHL 2o G, Gewicht 3,5 t, Motor 2-Zyl. 4-Takt, 25,5 PS bei 2 000 U/min.).

Lok oNr (Schöma 4 025/1974, Bdh, Typ CHL 2o G, Gewicht 3,5 t, Motor 2-Zyl. 4-Takt, 25,5 PS bei 2 000 U/min.).

Die Strecke wird außer von den ALW-Fahrzeugen auch von den privaten Motorloren der Bewohner der beiden Halligen befahren. Hierunter lassen sich interessante Fahrzeuge finden. So müssen bei den Loren die Sachs-Motoren bei Fahrtrichtungswechsel umgedreht werden. Bis vor einigen Jahren betrieben die Inselbewohner gewerbliche Fahrten mit ihren Loren auf die Halligen. Diese Unternehmungen wurden aber vom ALW aus Sicherheitsgründen unterbunden.

Beim Fotografieren der Loks wird das ALW-Personal leicht mißtrauisch (Spionage !!!), man sollte sich davon jedoch nicht abbringen lassen.



Eine Schöma-Lok aus dem Dagebülller Bestand des ALW Husum am 02.01. 1981 in Dagebüll. Foto: Ulrich Völz

Hamburg

Feldbahnen

Paul Kossel & Cie., Bremen, Baustelle Hamburg-Ottensen, Holstentwiete

Zuerst habe ich es nicht geglaubt, als ich gehört habe, daß auf einer Hamburger Baustelle eine Feldbahn errichtet worden ist. An der Hamburger Holstentwiete hat die Fa. Kossel & Cie. für den Zementtransport auf einer Baustelle, auf der Wohnhäuser gebaut werden sollen, eine Feldbahn der Spurweite 600 mm errichtet. Es kommt eine offene Diema-Lok zum Einsatz.

Lok oNr (Diema 2 745/19, Bd, Typ DL 6, Leistung 8 PS, Gewicht 1,15 t, Motor KHD Typ F1L 812 Nr. 3 885 657, 600 mm).

Als Reserve ist ein Schienenkuli vorhanden. Die Streckenlänge beträgt etwa 50 m. Die Lok zieht zwei Flachwagen, auf denen die mit Zement beladenen Kübel von der Mischanlage zum Neubau transportiert werden. Die Strecke überquert auch eine öffentliche Straße. Zu diesem Zweck wurde extra ein Warnschild angebracht.

Zu erreichen ist die Baustelle vom DB-Bahnhof Hamburg-Altona in etwa 10-15 min. über Ottensener Hauptstr., Brunnenstraße nach rechts und Holstentwiete nach links.

Die Feldbahn soll noch etwa ein Jahr lang bestehen bleiben. Laut Auskunft eines Bediensteten soll es in Osnabrück ebenfalls noch eine Baustelle der Fa. Kossel & Cie. geben, bei der eine Feldbahn existiert. Näheres ist darüber allerdings noch nicht bekannt. Auf einem Lagerplatz in Bremen sollen auch noch weitere Loks stehen. Dies hat sich aber nach einem Besuch dort nicht bestätigt. Wir werden versuchen, in Kürze Klarheit zu schaffen.

Hessen

Feldbahnen

Stadt Bad Schwalbach, Kurverwaltung, Bad Schwalbach

Die Kurverwaltung der Stadt Bad Schwalbach betreibt im hinteren Teil des Kurparks eine 1,5 km lange Feldbahn der Spurweite 600 mm. Die Strecke beginnt am Moorbadehaus, wo sich der Lokschuppen befindet, und verläuft mit einigen starken Steigungen durch den Kurpark zu den Moorgruben. Die Abzweigweichen zu den 10 Moorgruben sind fest eingebaut, während die Gleise in den Gruben nach Bedarf verlegt werden. Die Gruben werden abwechselnd benutzt. Das Moor wird nach Gebrauch wieder in die ausgebeuteten Moorgruben zurückgepumpt und kann nach einigen Jahren wiederverwendet werden. Da keine Umsetzgleise vorhanden sind, wird der Zug in Richtung Moor geschoben und in der Gegenrichtung gezogen. Der Fuhrpark besteht aus einer Lok und 5 Kipploren.

Lok oNr (Schöma 2 699/1963, Typ CDL 22, B, Leistung 22 PS, Gew. 4 t, Motor Nr. 3 480 499, Farbe grün, Spur 600 mm).

Die Bahn verkehrt montags bis freitags vormittags nach Bedarf. Entlang der ganzen Strecke bieten sich viele reizvolle Fotomöglichkeiten.

Von April bis Mitte Oktober wird auf der Moorbahn auch Personenverkehr durch den "Dampfbahn Rhein-Main e.V." durchgeführt. Dafür werden zwei ehemalige Werkbahndieselloks eingesetzt.

Lok 14 (KHD 56 349/1956, Typ OMZ 117, Leistung 28 PS, Gew. 6,6 t, Vmax 15,5 km/h, Motor KHD Typ A2L 514 Nr. 2 101 604/05, Farbe grün, Spur 600 mm, Herkunft: 1978 ex Eisenberger Klebsandwerke Lok 8).

Lok 17 (Ruhrthaler 3 229/1954, Typ DL/S 2, Bauart D28Z, Leistung 28 PS, Vmax 11,1 km/h, Motor MWM, Farbe gelb, Spur 600 mm, Herkunft: 1980 ex Westerwälder Elektro Osmose Müller GmbH & Co KG, Staudt).

Es kommen daneben zwei offene Personenwagen zum Einsatz. Der Publikumszuspruch ist bei schönem Wetter sehr rege.

*Dampfbahn Rhein-Main e.V. Saisonfahrplan 1981*

Dieselbetrieb an folgenden Tagen: 5. April, 19. April, 3. Mai

Bei günstigen Wetter verkehrt der Moorexpress auch an fast allen übrigen Sonntagen von April bis Mitte Oktober 1981

17. Mai, 31. Mai, 7. Juni  
21. Juni, 19. Juli, 26. Juli  
16. August, 23. August, 6. September

Zug-Nr	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25
Moorbad ab	10.00	10.40	11.20	12.00	12.40	13.20	14.00	14.40	15.20	16.00	16.40	17.20	18.00
Gerstruthtal an	10.12	10.52	11.32	12 <sup>x</sup> .12	12 <sup>x</sup> .52	13 <sup>x</sup> .32	14.12	14.52	15.32	16.12	16.52	17.32	18.12

Zug-Nr	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26
Gerstruthtal ab	10.18	10.58	11.38	12.18	12.58	13.38	14.18	14.58	15.38	16.18	16.58	17.38	18.18
Moorbad an	10.30	11.10	11.50	12.30	13.10	13.50	14.30	15.10	15.50	16.30	17.10	17.50	18.30

x = Zug verkehrt nur bei Bedarf

Fahrzeiten ohne Gewähr

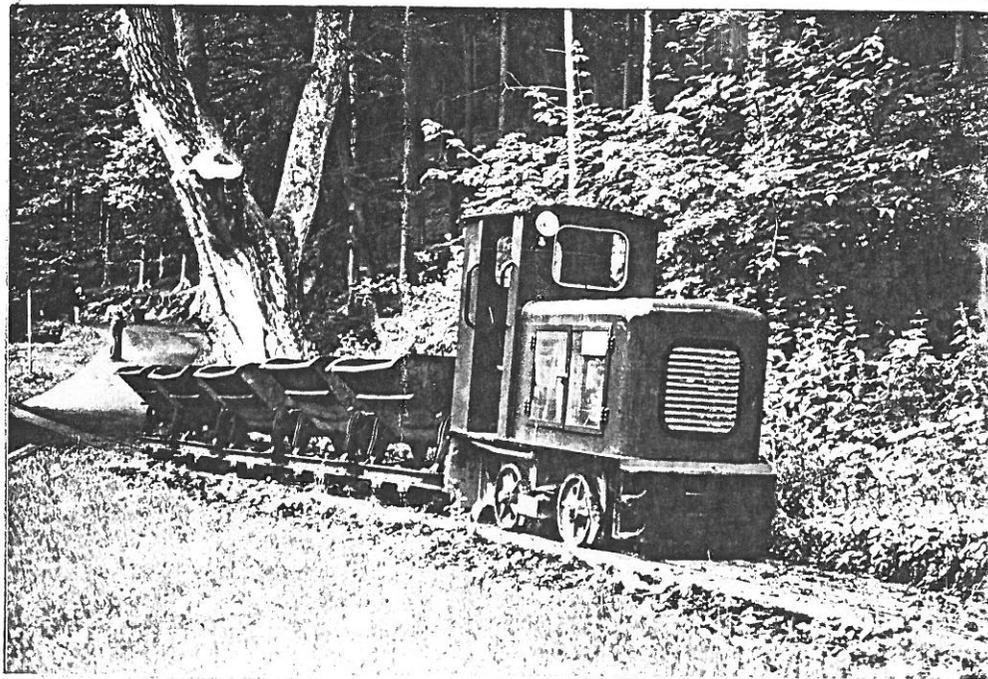
Fahrplanänderungen vorbehalten

Bei sehr ungünstigen Wetter kein Verkehr

Streckenlänge 1,5 km

*Fahrpreise:*

	Erwachsene	Kinder ab 6 bis 15 Jahre
Einfache Fahrt	1,50 DM	1,00 DM
Hin- und Rückfahrt	2,50 DM	1,50 DM

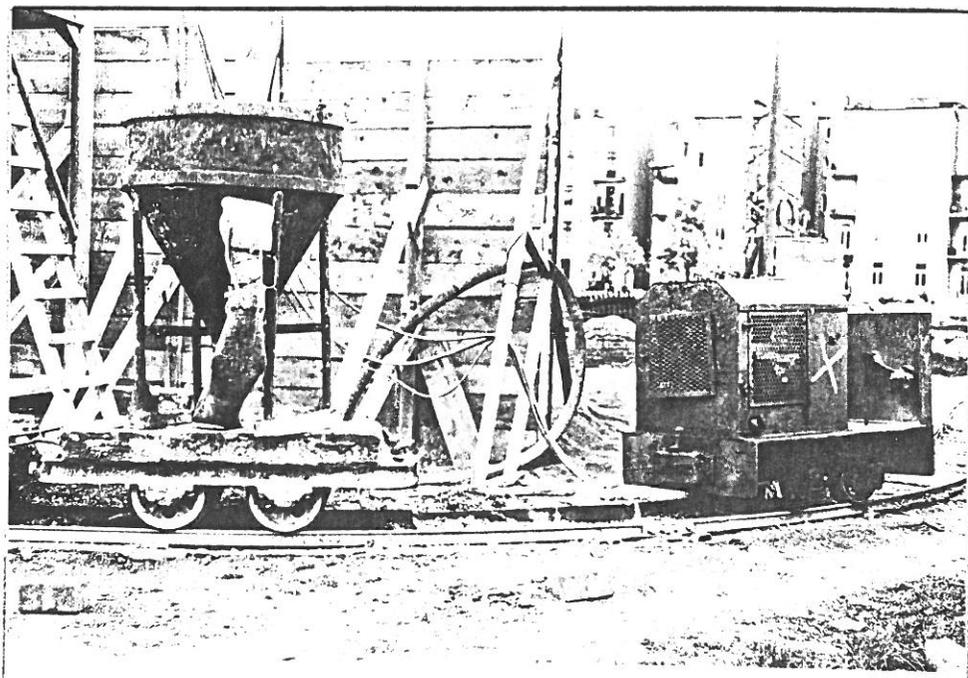


Kurverwaltung Bad Schwalbach: Die Schöma-Lok mit Loren im Jahre 1978 aufgenommen.

Foto: Ulrich Uplegger

Die Aufnahme zeigt die Diema-Lok und einen Flachwagen mit Zementkübel auf der Hamburger Baustelle der Fa. Kossel & Cie. am 22.04.1981.

Foto: Ulrich Völz



## Nordrhein-Westfalen

### Feldbahnen

#### Schulte & Bruns, Kieswerk Wissel, Wissel b. Kalkar (am AKW)

Das Kieswerk Wissel betreibt von der Grube am Wisseler See bis zum Rhein eine 600 mm-Feldbahn. Von der Grube aus wird der Kies per Lkw wenige hundert Meter weiter zur Mischanlage gebracht, unter der die Kiesbahn beginnt. Im Einsatz stehen immer zwei Loks mit je 17 einseitig kippbaren Loren der GHH. Zwei weitere Loks dienen als Reserve (eine davon steht ohne Gleis im Sand) und nochmals zwei andere Loks sind als Schrott abgestellt.

Lok 12 (KHD 56 168/1955, Bd, Gew. 10 t, Leistung 55 PS, Vmax 3,8/6,1/9,7/16,3 km/h, Motor KHD Typ A4L 514 Nr. 1 943 2o1/o4, 600 mm, Schrott abgestellt).

Lok 14 (KHD 56 173/1955, Bd, Gew. 10 t, Leistung 55 PS, Vmax 3,8/6,1/9,7/16,3 km/h, Motor KHD Typ A4L 514, Reserve abgestellt).

Lok 16 (KHD 56 48o/1957, Bd, Gew. 10 t, Leistung 55 PS, Vmax 3,8/6,1/9,7/16,3 km/h, Motor (Austausch) KHD Typ F4L 514 Nr. 1 645 8o8/11, 600 mm, Reserve abgestellt).

Lok 17 (Spoor 6 oo9/ , Bd, Spoor.-Typ ASW 1 G 25o, Leistung 55 PS, Motor KHD Typ A4L 514 Nr. 2 667 163/66 1 5oo U/min 600 mm, Einsatzlok).

Lok 19 (Spoor 6 o1o/ , Bd, Gew. t, Leistung 55 PS, Vmax 3,7/5,9/9,8/16 km/h, Motor Nr. 2 667 171/74 1 5oo U/min 600 mm, Schrott abgestellt).

Lok 22 (KHD 56 986/1958, Bd, Gew. 14 t, Leistung 55 PS, Vmax 3,0/4,8/7,9/12,8 km/h, Motor KHD Typ A4I 514, 600 mm, Einsatzlok).

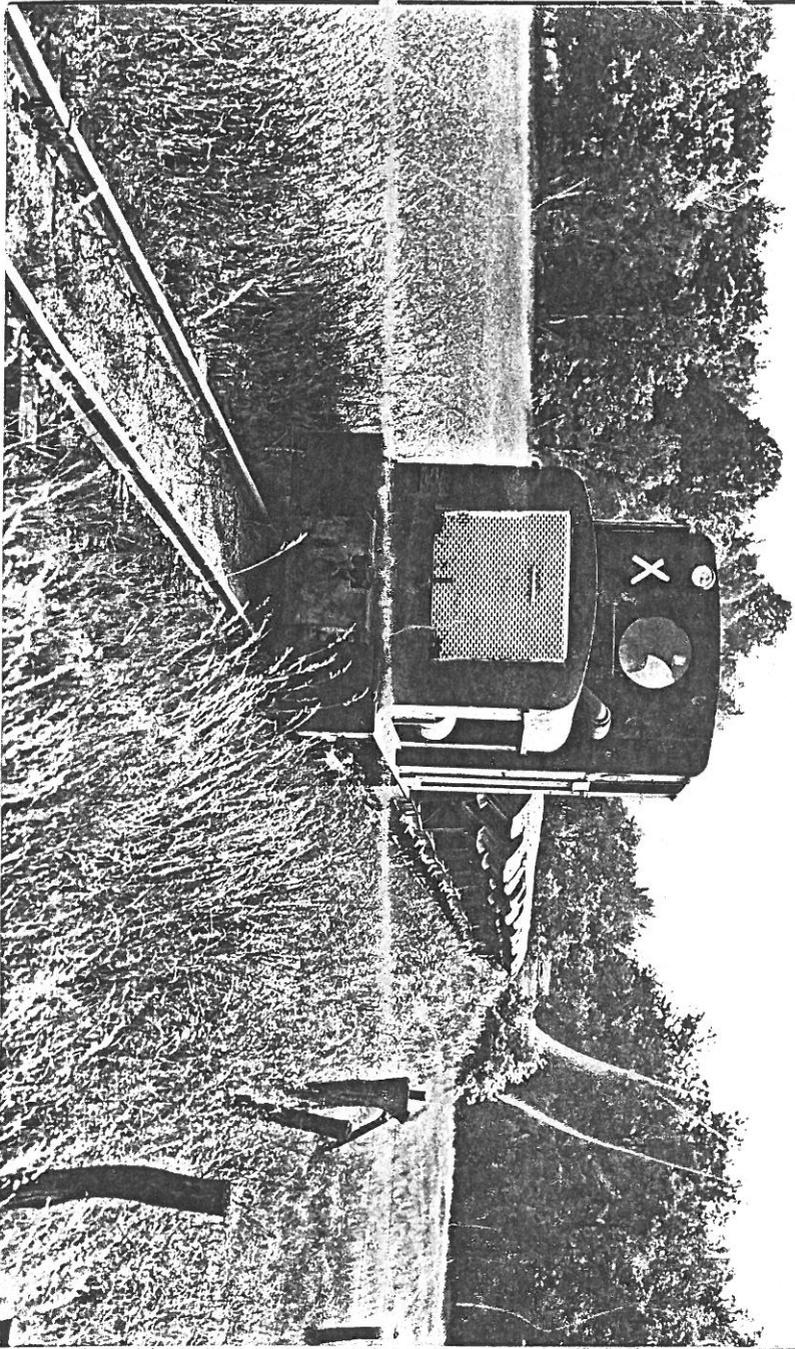
Die Gleisanlagen sind sehr einfach. Im Werk beginnt die Strecke in zwei Stumpfgleisen. Nach wenigen hundert Metern findet man eine Ausweichstelle. An der Entladestelle am Rhein (direkt am AKW Kalkar), wo die Schiffe per Förderband direkt aus dem Zug beladen werden, befindet sich noch eine vierte Weiche. Das Gleis endet am Begrenzungszaun zum AKW Kalkar.

Da im Werk und am Rhein keine Umsetzungsmöglichkeiten bestehen, werden die Züge vom Werk zum Rhein gezogen und in der Gegenrichtung geschoben. Gekreuzt wird an der einzigen Ausweiche. Die Gesamtstrecke ist etwa 2 km lang.

Lichtmäßig empfiehlt sich ein morgendlicher Besuch. Das Werk ist vom DB-Bahnhof Kalkar in etwa 45 min. zu Fuß zu erreichen. Allerdings wird auch diese Kiesbahn nicht ewig leben: Es ist eine Bundesstraße geplant, die die Feldbahnstrecke kreuzen wird. Derzeit steht dem Bau der Straße noch eine Bürgerinitiative entgegen, es ist aber so gut wie sicher, daß die Feldbahn früher oder später doch der Straße weichen wird (Nicht nur hier ist es dem Geschick der Straßenplaner zu verdanken, daß demnächst eine Feldbahn einer Straße Platz machen muß !!!). Ein baldiger Besuch ist also sicherheitshalber ratsam.

#### Vorschau auf den BE 4/81:

- Werkbahnen in Castrop-Rauxel von Hans-Georg Bubolz und Ulrich Völz. Es werden drei größere Werkbahnen vorgestellt.
- Werkbahnen an der Rethe in Hamburg von Torsten Hinsch und Ulrich Völz. Es werden fünf Betriebe mit zusammen 12 Loks behandelt.
- und natürlich wieder Kurzberichte von HAFER-, INDUSTRIE- UND FELDBAHNEN.



Lok x der Friedrich Werner v. Rührow KG, Gudow, im Sommer 1980 mit einem beladenen Lorenzug kurz vor der Entladeanlage.

Foto: Volker Schäfer