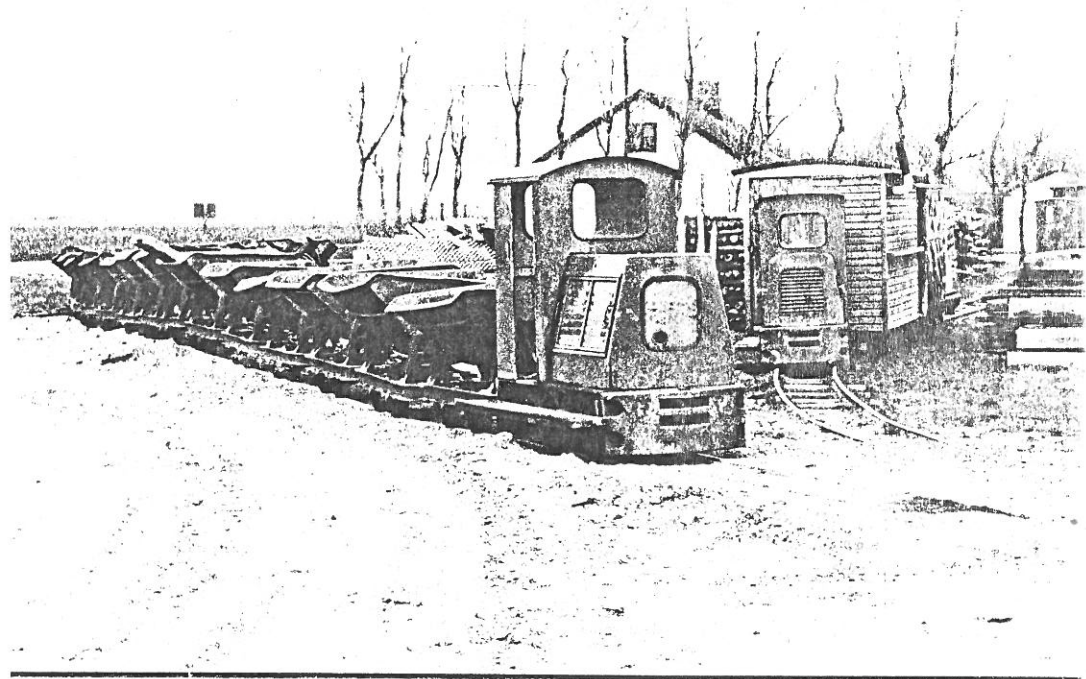


---

# Bahn - Express

---



4

1981

Bahn-Express 1981      3. Jahrgang      Nr. 18 (4/81)

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.I.      Copy-Center/Münster

1. Auflage ca. 40 Exemplare

Freise:      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 (auch in Farbe !) 9x13 erbeten.

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

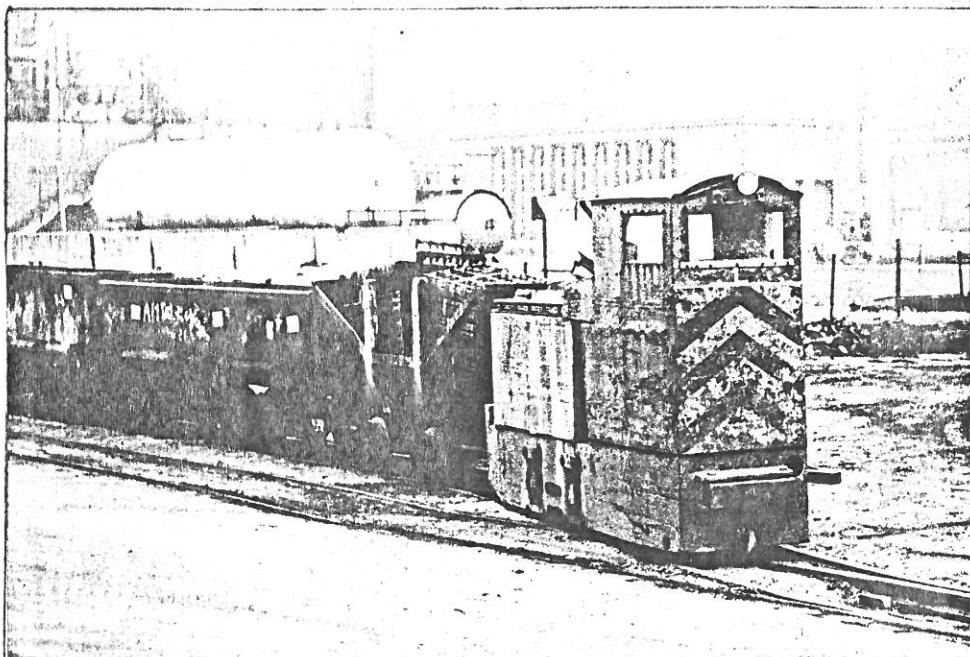
Die Entnahme von Artikeln o.ä. ist nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.      c BE 1981

Einsendeschluß für den BE 4/81 ist der 19.06.1981 !

Dieses Heft wurde am 23.05.1981 redaktionell abgeschlossen.

Titelfoto: Impression von der Küstenschutzbahn des ALW Husum im Cecilienkoog am 25.04.1981.      Foto: Ulrich Völz

Foto unten: Schmalspurbatteriebetrieb in der EBV-Zeche Erin in Castrop-Rauxel Süd am 06.04.1981.      Foto: Ulrich Völz



Werkbahnen in Castrop-Rauxel

von Ulrich Völz

In Castrop-Rauxel gibt es drei größere Industriebetriebe, die eigene Loks einsetzen. Die Werke sind die Rüttgerswerke AG (mit den Werksteilen Nord und Süd), die Gewerkschaft Victor Chemie und die Zeche Erin des Eschweiler Bergwerks-Vereins. Die beiden erstgenannten Werke liegen nahe am DB-Bahnhof Castrop-Rauxel Hbf, die Zeche des EBV findet man am DB-Haltepunkt Castrop-Rauxel Süd. Doch sollen die Werke einzeln behandelt werden.

Eschweiler Bergwerks-Verein, Zeche Erin

Auf den umfangreichen Gleisanlagen innerhalb des Werkes werden mehrere Lokomotiven eingesetzt. Auf dem Normalspur-Gleisnetz sind es insgesamt fünf Loks.

Lok 20 (MaK 220 066/1960, Bdh, Typ 240 B, Leistung 240 PS, Dienstgew. 32 t, Vmax 28/56 km/h, LüP 7 600 mm, Motor MaK Typ MS 24 Nr. 120 319, 1 000 U/min.)

Lok 21 (MaK 220 067/1960, Bdh, Typ 240 B, Leistung 240 PS, Dienstgew. 32 t, Vmax 28/56 km/h, LüP 7 600 mm, Motor MaK Typ MS 24 Nr. 120 388, 1 000 U/min.)

Lok 22 (MaK 220 068/1961, Bdh, Typ 240 B, Leistung 240 PS, Dienstgew. 32 t, Vmax 28/56 km/h, LüP 7 600 mm, Motor MaK Typ MS 24 Nr. 120 397, 1 000 U/min.)

Lok 40 (KrMa 19 394/1968, Cdh, Typ M400 C, Leistung 385 PS, Dienstgew. 48 t, Vmax 21/49 km/h, LüP 8 300 mm, Motor MAN Typ R 6 V 16/18 T)

Lok 41 (KrMa 19 396/1968, Cdh, Typ M 400 C, Leistung 385 PS, Dienstgew. 48 t, Vmax 35 km/h, LüP 8 300 mm, Motor MAN Typ R 6 V 16/18 T)

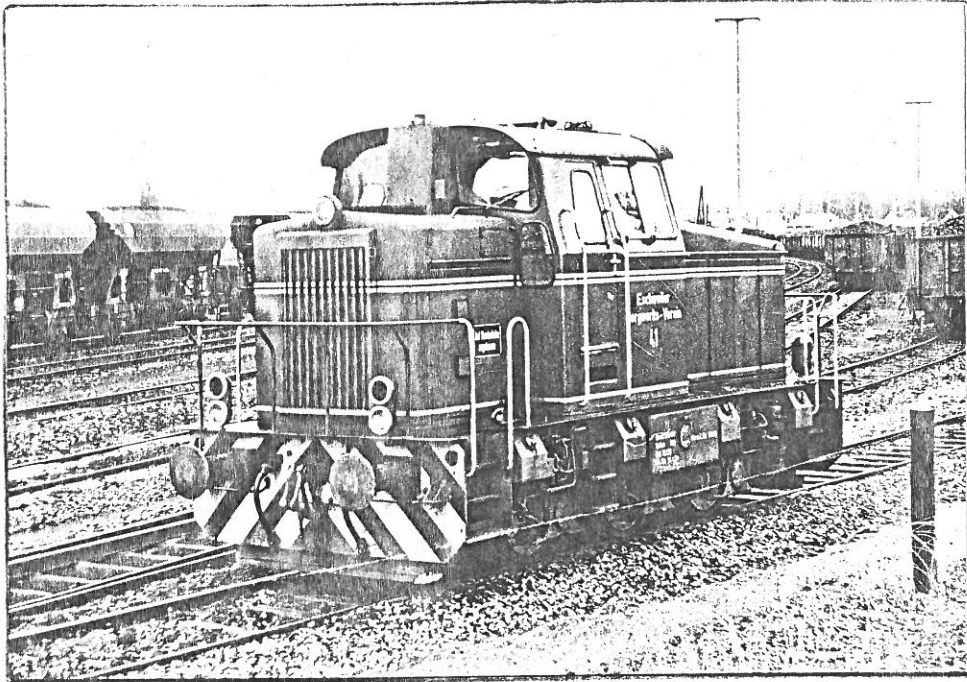
Um beladene Waggons an die DB zu übergeben und um leere Waggons ins Zechengelände zu ziehen verlassen die Loks das Werksgelände und fahren in den angeschlossenen Übergabebahnhof. Hier ergeben sich auch Möglichkeiten zum Fotografieren. Das Foto der Lok 41 entstand von einem Lkw-Parkplatz einer Spedition in der Kleine Löns Straße aus. Die drei MaK-Loks wurden fabrikmäßig an den Eschweiler Bergwerks-Verein geliefert; sie sind für Doppeltraktionsbetrieb ausgerüstet. Im Jahre 1975 war die Lok 22 zusammen mit der Lok 42 in der EBV-Zeche Lothringen in Bochum-Gerthe eingesetzt. Die Zeche wurde aber in der Zwischenzeit stillgelegt; jetzt ist die EBV Holz GmbH auf dem Gelände angesiedelt. Die Lok 42 wird dort nach wie vor eingesetzt (siehe KURZBERICHTE).

Weitere Einsatzfahrzeuge auf dem Normalspur-Gleisnetz sind Kokslokomotiven. Sie bringen jeweils einen Spezialwagen, der an den Brennkammern mit glühender entgaster Steinkohle beladen wird, zum Kokslochturm. Im Einsatz befinden sich zwei dieser Loks; zwei weitere sind abgestellt. Eine der abgestellten Loks trägt die SSW-Fabriknummer 2 230. Die Lokomotiven werden elektrisch betrieben.

Das Schmalspurgleisnetz über und unter Tage hat die Spurweite 625 mm. Auch über Tage kommen einige Loks zum Einsatz. Es sind dies die Loks 1 und 2 mit Batteriebetrieb. Sie verschieben die Wagen im Holzlager. Auf einem weiteren Materiallager, das von der Erinstraße aus von außen - manchmal auch mit einer Lok - zu sehen ist, stehen zwei Loks zur Verfügung.

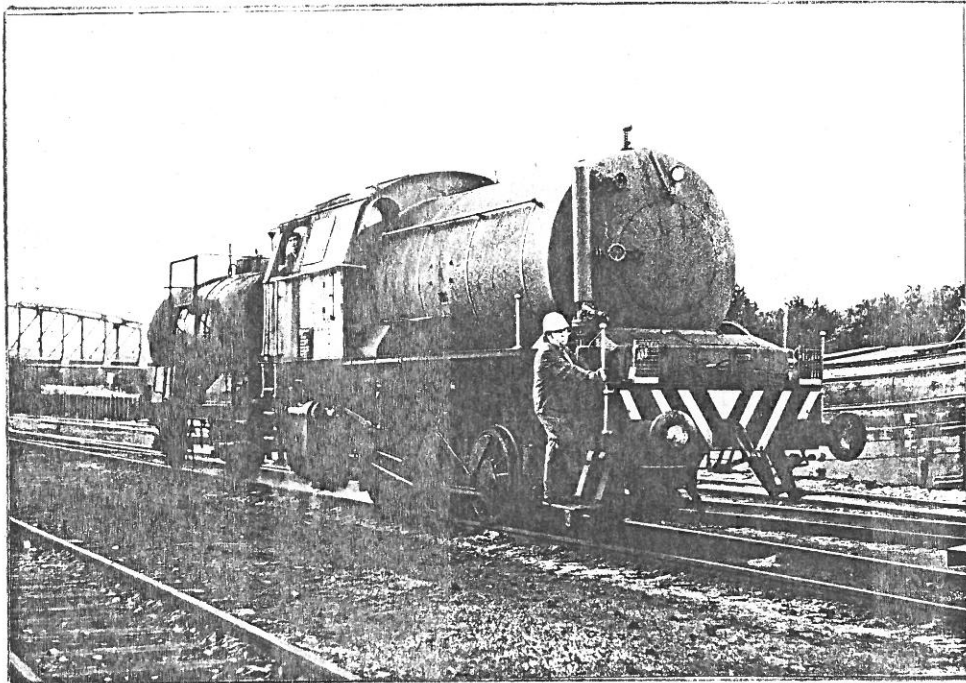
Lok oNr (Rensmann /1978, Bdh, Typ RD 40-H-I, Dienstgew. 6,5 t, Breite 900 mm, Höhe 2 020 mm, LüP 3 500 mm, Vmax 14 km/h, Zugkraft 1 350 kp)

Lok (KHD / , d , Typ A2M 517, Dienstgew. 6,3 t, Breite 844 mm, Höhe 2 015 mm, LüP 3 630 mm, Vmax 4,4/7/10/14 km/h, Zugkraft 1 350 kp)



Lok 41 des EBV, Zeche Erin am 08.04.1980 im Übergabebahnhof.

Lok 1 der Rüttag, Castrop-Rauxel, am 13.10.1980 im Klöckner-Hafen.  
Fotos: Ulrich Völz



Gewerkschaft Victor Chemie

Für den Rangierbetrieb auf den umfangreichen Werksanlagen stehen insgesamt sechs Loks zur Verfügung. Das Werk ist auch von der KBS 300 zwischen Dortmund und Castrop-Rauxel kurz vor Castrop-Rauxel rechts zu sehen. Anschlüsse hat das Werk zur DB in Castrop-Rauxel und zum einige Kilometer westlich gelegenen Klöckner-Hafen. Doch nun erst einmal zu den Lokomotiven.

- Lok 1 (KHD 57 203/1961, Cdh, Typ MS 430 C, Leistung 425 PS, Dienstgew. 45 t, Kbr.m.Z., Bremsgewicht 31 t, Vmax 31/63 km/h, Motor KHD Typ ABM 528, L.Unt.: 30.01.1978)
- Lok 2 (KHD 57 205/1961, Cdh, Typ MS 430 C, Leistung 425 PS, Dienstgew. 45 t, Kbr.m.Z., Bremsgewicht 31 t, Vmax 31/63 km/h, Motor KHD Typ ABM 528, L.Unt.: .04.1980)
- Lok 3 (KHD 58 175/1967, Bdh, Typ KG 230 B, Leistung 230 PS, Dienstgew. 36 t, Kbr., Vmax 15 km/h, LnP 8 030 mm, Motor KHD Typ Bf6M 716, L.Unt.: 16.09.1977)
- Lok 4 (KHD 57 204/1961, Cdh, Typ MS 430 C, Leistung 425 PS, Dienstgew. 45 t, Kbr.m.Z., Bremsgewicht 26 t, Vmax 31/63 km/h, Motor KHD Typ ABM 528, L.Unt.: 20.02.1979)
- Lok 5 (KHD 58 176/1967, Bdh, Typ KG 230 B, Leistung 230 PS, Dienstgew. 36 t, Kbr., Vmax 15 km/h, LnP 8 030 mm, Motor KHD Typ Bf6M 716, L.Unt.: 04.03.1977)
- Lok 6 (KrMa 19 873/1980, Cdh, Typ M 700 C, Leistung 715 PS, Dienstgew. 66 t, Kbr., Bremsgewicht 60 t, LnP 9 600 mm, Motor MTU, L.Unt.: 12.08.1980)

Die KrMa-Lok ist vollelektronisch ("Geht da was kaputt, bleibt se sofort stehn!") und wurde erst im September 1980 an die Gewerkschaft Victor Chemie ausgeliefert.

Im April 1980 konnte in Victor-Diensten eine KrMa-Lok der Westfälischen Lokomotivfabrik Hattingen - Reuschling (WLH) beobachtet werden. Es handelte sich hierbei um die WLH 50, die auch schon einmal auf der Wittlager Kreisbahn im Einsatz war.

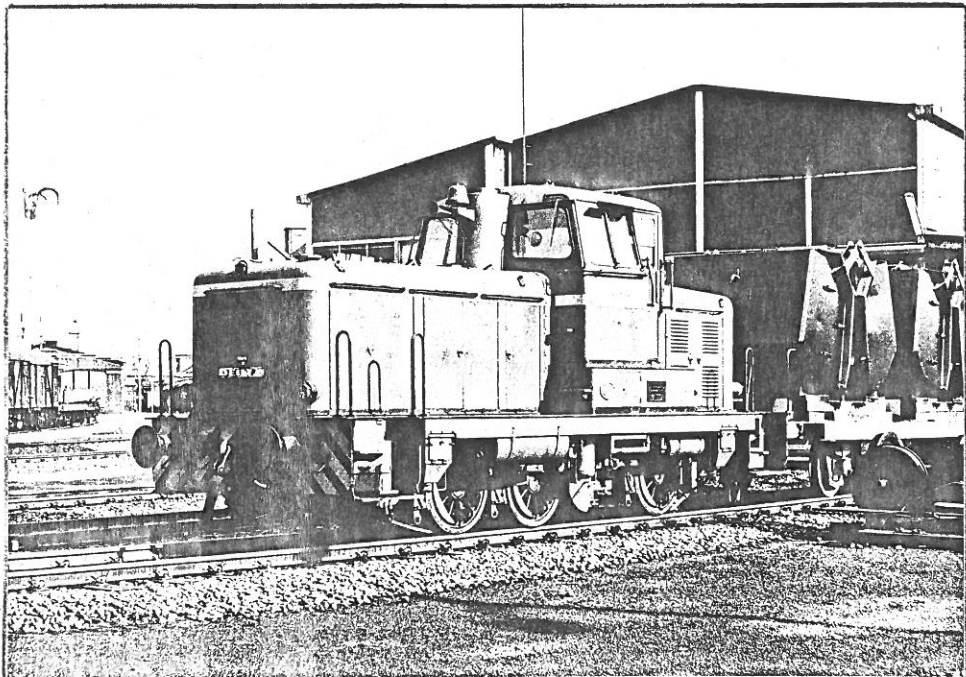
Für den fotografierenden Eisenbahnfreund gibt es Fotomöglichkeiten an der Übergabestrecke zum Klöckner-Hafen.

Die KHD-Loks vom Typ KG 230 B werden kaum noch eingesetzt. Die Lok 5 soll an den Westdeutschen Bahn- und Baubedarf verkauft werden.

Rütgerswerke AG

Gegenüber vom Bundesbahnhof Castrop-Rauxel, unfern der Gewerkschaft Victor Chemie, liegen die Rütgerswerke AG. Man unterscheidet die Sektionen Nord- und Südwerk, die voneinander getrennt sind, untereinander aber durch Gleise verbunden sind. Geteilt werden die Werke durch die Übergabestrecke von der Gewerkschaft Victor Chemie zum Klöckner-Hafen. Die Lokomotiven sind aber auf die beiden Werksteile aufgeteilt worden.

- Lok 1 (Henschel 24 370/1958, Cfl, Dienstgew. 57 t, Leergew. 48,5 t, Druck 40 bar. Das Baujahr bezieht sich auf den Umbau der Lok von einer C2t zur Cfl)
- Lok wurde im April 1974 von der RAG (dort D 502, ex Consol 2) übernommen.
- Lok 2 (Esslingen 4 695/1944, Cfl, Dienstgew. 54 t, Vmax 15 km/h, Druck 25 bar)
- Lok wurde 1970 von Amalia Benzolverwertung erworben.
- Lok 3 (Les At. Métallurgiques (Belgien) 2 262/1941, Bfl, Vmax 15 km/h, Dienstgew. 35,5 t, Bremsgew. 14,5 t, Druck 12 bar)



Lok 4 der Gewerkschaft Victor Chemie am 13.10.1980 vor dem Lokschuppen im Werksgelände. Foto: Ulrich Völz

Lok 4" (Henschel 24 464/1949, Bfl, Dienstgew. 37 t, Druck 20 bar)

Lok wurde 1978 als Ersatz für die Lok 4' (Hanomag 10 707/1930 Bfl) von der Stadt Hannover erworben (Kraftwerk Leinhausen Lok 2,

Lok 5 (Hanomag 10 469/1927, Bfl, Dienstgew. 34,8 t, Druck 16 bar)

Die Loks 1-3 gehören zum Südwerk, die 4 und 5 zum Nordwerk. Auch hier kann man die Loks von außen fotografieren. Oft werden vom Südwerk zumindest Übergaben zum Klöckner-Hafen gefahren. Etwa 500 m läuft das Gleis der Rüttag parallel zu dem der Gewerkschaft Victor. So kann es vorkommen, daß man im Hafen Loks der Rüttag und der Gewerkschaft Victor gleichzeitig trifft.

Den besten Überblick gewinnt man von dem Grünstreifen an den Gleisen zwischen den beiden Rüttagwerken (Gasmaske wegen Geruchsbelastigung empfehlenswert; die Emissionen kann man auch ohne weiteres im DB-Bahnhof Castrop-Rauxel Hbf wahrnehmen, daher ist auch bei durchfahrenden Zügen das Fenster zu schließen), wo man auch in einen Teil des Nordwerkes hineinsehen kann.

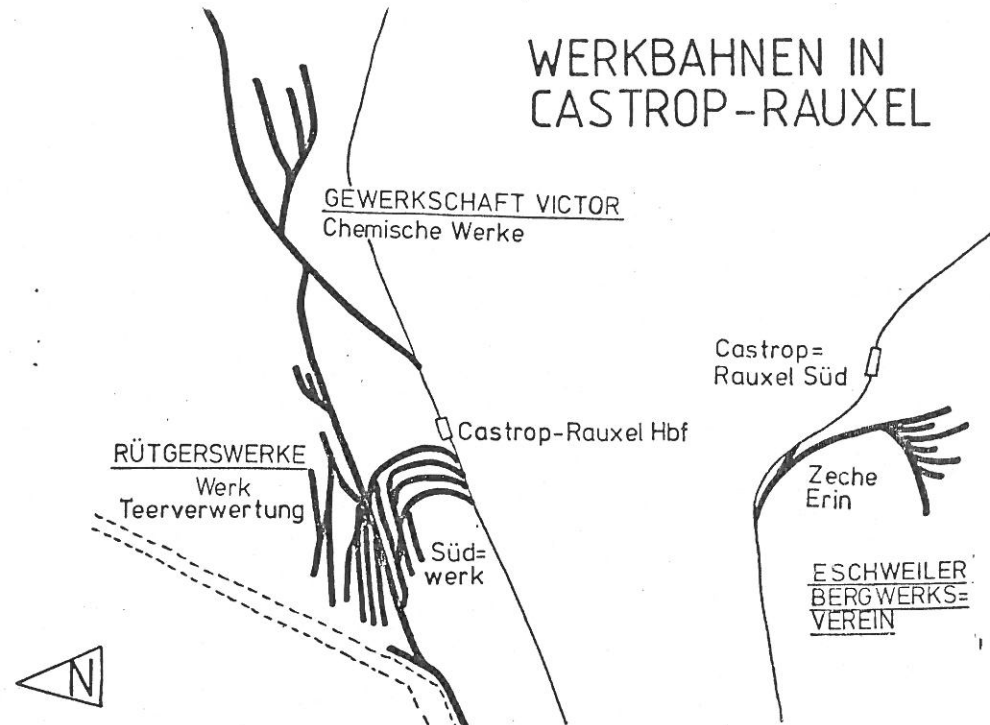
Allen geruchsabgehärteten Eisenbahnfreunden möge die nebenstehende Übersichtsskizze zur Hilfe dienen.

Korrektur/Ergänzung zu BE 2/81 Seite 19, Circel & Co, Flaesheim

Spurweite: 750 mm, nicht 600 mm.

Ehemalige Lok: Schöma 2 911/1965, 100 PS, Verbleib unbekannt.

## WERKBAHNEN IN CASTROP-RAUXEL



### Werkbahnen an der Rethebrücke in Hamburg von Ulrich Völz

Insgesamt sind an der Rethebrücke fünf Betriebe in unmittelbarer Nähe zueinander angesiedelt. Es sind dies die Kali Transport Gesellschaft mbH, Getreidesilo Peter Kruse Betriebs-GmbH & Co. KG, der Rethe-Speicher, Hansa Lagerhaus Ströh & Co. und Louis Hagel GmbH & Co. KG. Direkt nebeneinander liegen die KTG und Peter Kruse. Davon durch eine Straße getrennt liegen die ebenfalls direkt nebeneinander angesiedelten Rethe-Speicher und Ströh. Einige hundert Meter davon entfernt liegt Hagel. Doch sollen auch hier die Werke einzeln aufgeführt werden.

#### Kali Transport Gesellschaft mbH Außenbetrieb Kalikai Kattwyk

Derzeit stehen zum Verschub drei Lokomotiven zur Verfügung.

Lok 1 (KHD 57 680/1966, Bdh, Typ KG 230 B, Leistung 230 PS, Dienstgew. 28 t, Bremsgew. 26 t, Vmax 32 km/h, LüP 8 030 mm, L.Unt.: 07.08.1978)

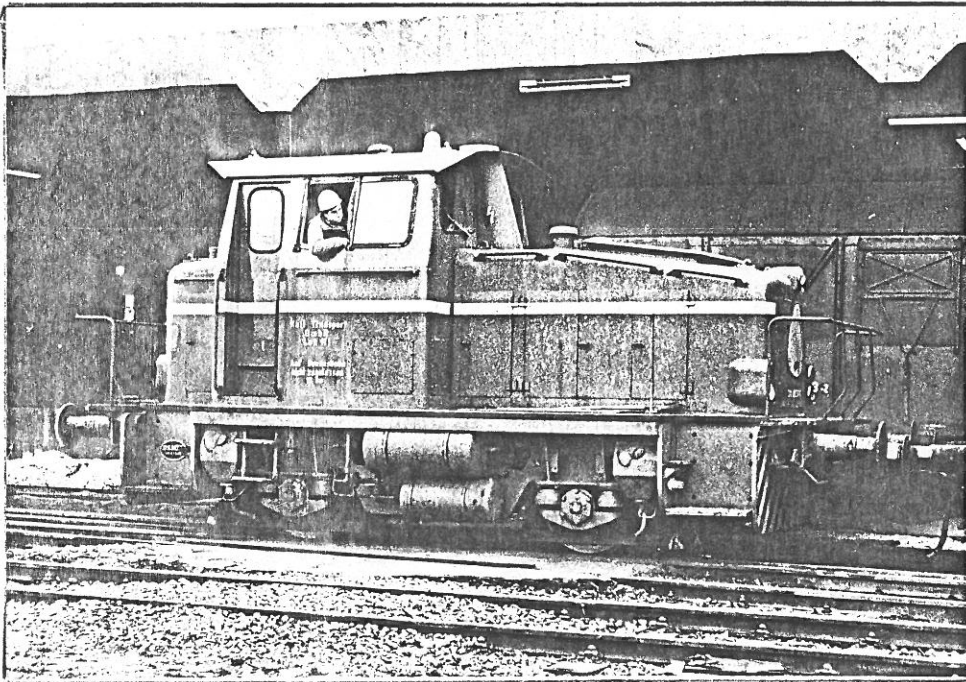
Lok 2" (MaK 700 059/1981, Cdh, Typ G 761 C, Leistung 500 kw, Dienstgew. 66 t, LüP 9 8760 mm, Achsstand 3 800 mm)

Lok 3 (KHD 57 879/1966, Bdh, Typ KG 230 B, Leistung 230 PS, Dienstgew. 28 t, Bremsgew. 26 t, Vmax 32 km/h, LüP 8 030 mm)

Die MaK-Lok ist erst kürzlich abgeliefert worden. Sie ist orange lackiert und weist einen grünen Zierstreifen auf. Als Teilzahlung wurde die Lok 2' an die MaK übergeben; derzeit steht die Maschine aber noch im Schuppen der KTG.

Lok 2 (O&K 25 781/1958, Bd, Leistung 145 PS, Dienstgew. 20 t, Vmax 40 km/h)

Fotomöglichkeiten für die KTG bestehen von der Straße "Blumensand" aus.



Lok 1 der KTG am 30.12.1980. Die Aufnahme entstand von außerhalb des Werkes. Foto: Ulrich Völz

Getreide Silo Peter Kruse Betriebs-GmbH & Co. KG

Zum Werksverschub stehen hier zwei Lokomotiven zur Verfügung. Sie werden im Wechsel eingesetzt.

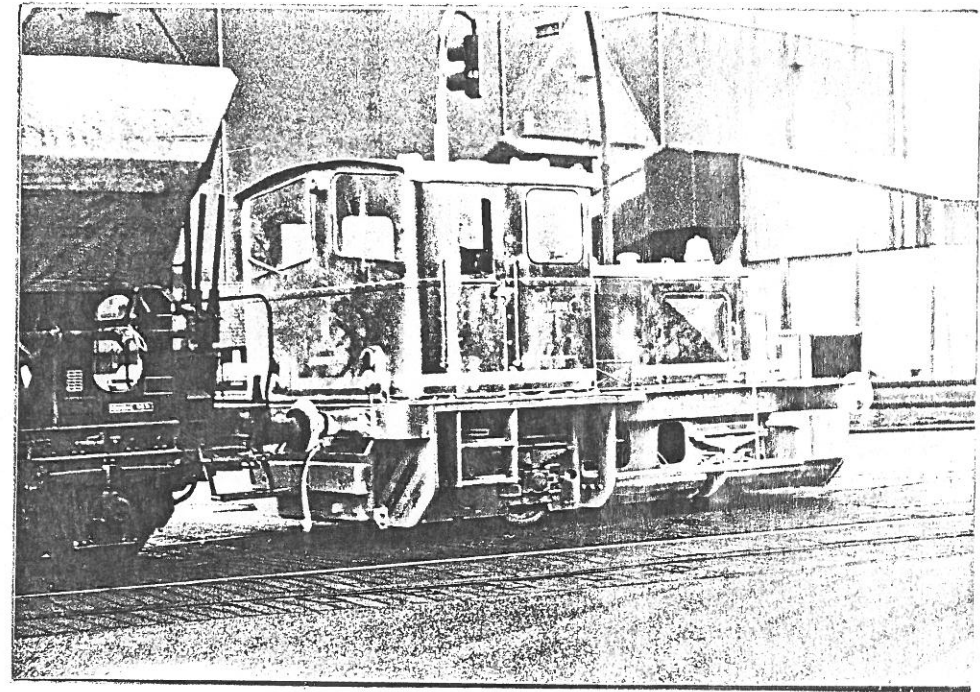
Lok 1 (O&K 26 771/1973, Bdh, Typ MB 170 N, Leistung 170 PS, Dienstgew. 26 t, Vmax 20 km/h, LüP 6 540 mm, Achsstand 2 800 mm, Motor KHD Typ FSL 413, 2 100 U/min.)

Lok 2 (KHD 57 900/1965, Bd, Typ KG 140 B, Leistung 125 PS, Dienstgew. 24 t, Vmax 30,8 km/h, LüP 6 968 mm, Achsstand 2 506 mm, Motor KHD Typ A8L 714 Nr. 4 269 692/99)

Wohl im Jahre 1973 gehörte die jetzige Lok 1 der Louis Hagel GmbH & Co. KG noch zu Peter Kruse. Der Auftritt der Lok in diesem Werk dürfte aber nur von kurzer Dauer gewesen sein, da das Übernahmejahr der Lok von der Holzmüller Seehafenbetriebs-KG und das Abgabejahr an Hagel mit 1973 angegeben wird. Fotografiermöglichkeiten der jetzt bei Peter Kruse eingesetzten Loks bestehen an der Straßenecke Blumensand/Rethedamm. Dort verläßt die Einsatzlok bei Verschiebefahrten mit längeren Zügen oft das Werk. Die andere Lok steht jeweils im Schuppen.

Rethe-Speicher

Zum Verschub stehen zwei baugleiche betriebsfähige Lokomotiven bereit. Eine weitere Lok wurde wegen Unwirtschaftlichkeit abgestellt und steht auf dem Betriebsgelände.



Lok 2 von Peter Kruse am 30.12.1980 an der besagten Staßenkreuzung. Die Lok ist wegen des Getreidestaubes ganz grau. Foto: Ulrich Völz

Die Einsatzlokomotiven sind:

Lok 2 (O&K 26 764/1972, Bdh, Typ MB 125 N, Leistung 120 PS, Dienstgew. 20 t, Kbr., Bremsgew. 18,5 t, Vmax 18 km/h, LüP 6 540 mm, Achsstand 2 800 mm)

Lok 3 (O&K 26 770/1973, Bdh, Typ MB 125 N, Leistung 120 PS, Dienstgew. 20 t, Kbr., Bremsgew. 18,5 t, Vmax 18 km/h, LüP 6 540 mm, Achsstand 2 800 mm)

Bei Betriebsruhe stehen sie im Schuppen. Die abgestellte Lok ist hingegen (wenn sie noch da ist) im Freien zu finden.

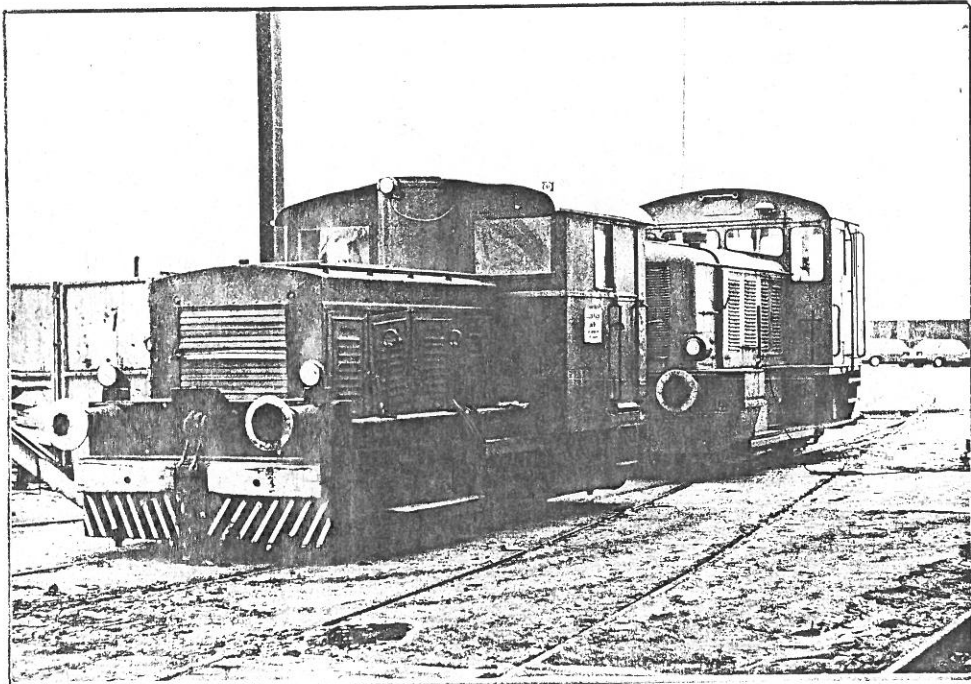
Lok 1 (KHD /19, Bd, Typ Kö II, Dienstgew. 15 t, Vmax 23 km/h, Bremsgew. 15 t, LüP 6 450 mm, Achsstand 2 506 mm)

Die Lok ist wegen ungünstig gelagerter Holzstapel nur schlecht zu fotografieren. Es ist eine ehemalige Lok der Ankum - Bersenbrücker Eisenbahn, die nach einer Aufarbeitung bei Schöttler (beim Fritz oder beim Christoph ?) 1963 nach Hamburg kam.

Hansa Lagerhaus Ströh & Co. Getreidesilo Umschlagsanlagen

Hier gibt es keinen Schuppen, weshalb die beiden Loks immer im Freien zu finden sind.

Lok I (KHD 56 489/1957, Bd, Typ lt. Lokschild A4L 515, lt. Unterlagen F4L 514, Leistung 55 PS, Dienstgew. 14 t, Vmax 3,5/5,7/9,3/15 km/h, LüP 5 740 mm, Achsstand 2 500 mm, Motor KHD Typ s.o.)



Lok 1 (v.) und Lok 2 von Louis Hagel am 30.12.1980. Foto: Ulrich Völz

Lok II (D 26 143/1961, Bd , Typ MV 6 B, Leistung 140 PS, Dienstgew. 24 t, Vmax 25 km/h, Kbr.m.Z., L. Unt. : 01.05.1978)

Die Lokomotiven können auch während der Betriebsruhe von der Straße "Eversween" aus fotografiert werden. Manchmal leichtes Tele zu empfehlen. Ein Foto der Loks finden Sie auf dem Titelbild des BE 3/81.

Louis Hagel GmbH & Co. KG

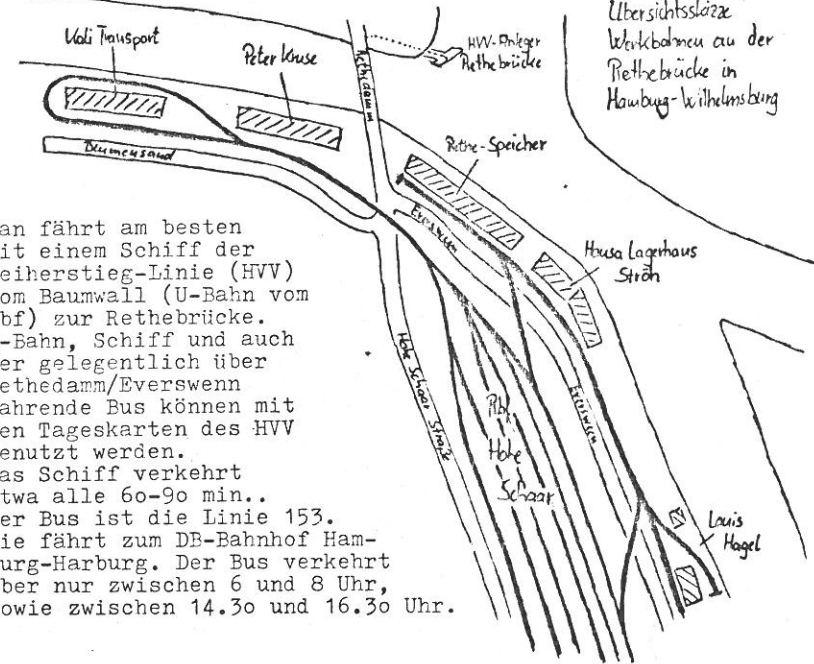
Die Werksanlagen sind sehr spärlich; sie bestehen nur aus zwei Gleisen. Erfreulicherweise ist für jedes Gleis eine Lok vorhanden.

Lok 1 (DWK 635/1938, Bd , Typ 110 B, Leistung 110 PS, Dienstgew. 24 t, Vmax 4,1/8,6/16,5/26,6 km/h, LüP 6 420 mm, Achsstand 2 500 mm, Motor MAN, N.Unt.: 21.06.1982)

Lok 2 (Essl 5 141/1955, Bd , Leistung 180 PS, Dienstgew. 28 t, Vmax 30 km/h, Bremsgew. 21 t, Motor MAN, N.Unt. 01.06.1981)

Auch hier ist kein Schuppen für die Loks vorhanden; das Werksgelände kann nach Anfrage ohne Schwierigkeiten betreten werden. Die Lok 1 wurde 1973 von Peter Kruse übernommen, während die Lok 2 erst 1978 von einer Kupferhütte bei/in Stuttgart (?) kam.

Auch diesem Bericht möchten wir nebenstehend eine kleine Übersichtsskizze beifügen.



Man fährt am besten mit einem Schiff der Reihedamm-Linie (HVV) vom Baumwall (U-Bahn vom Hbf) zur Rethelbrücke. U-Bahn, Schiff und auch der gelegentlich über Reihedamm/Eversween fahrende Bus können mit den Tageskarten des HVV benutzt werden. Das Schiff verkehrt etwa alle 60-90 min.. Der Bus ist die Linie 153. Sie fährt zum DB-Bahnhof Hamburg-Harburg. Der Bus verkehrt aber nur zwischen 6 und 8 Uhr, sowie zwischen 14.30 und 16.30 Uhr.

HAFEN-, INDUSTRIE- UND FELDBAHNEN

KURZBERICHTE

Schleswig-Holstein

Felddbahnen

Karl Gräper, Bauunternehmung, Husum

Auf einem Husumer Lagerplatz dieser Bauunternehmung sind insgesamt acht offene Felddbahnlokomotiven offenbar schon länger abgestellt.

- Lok oNr (O&K 5 714/ , Bd , Spur 600 mm)
- Lok oNr (O&K 7 142/ , Bd , Spur 600 mm)
- Lok oNr (Jung 9 711/ , Bd , Spur 600 mm, Typ ZL 114, Zugkraft 1 200 kg, Leistung 22/24 PS, Gewicht 5,4 t, Vmax 4/7,8/11/15 km/h, Motor Jung Typ SZ 110 Nr. 6 093 , 1 000 U/min.)
- Lok oNr (Jung 10 041/1941, Bd , Spur 600 mm, Typ ZL 105, Zugkraft 1 200 kg, Leistung 22/24 PS, Gewicht 5,8 t, Vmax 4,1/8,2 km/h, Motor Jung Typ SZ 110 Nr. 6 423, 1 000 U/min.)
- Lok oNr (O&K 25 002/ , Bd , Spur 600 mm, Typ MD 2 B, Motor MWM Nr. 2 608-1 721, Bj. 1949, 1 500 U/min, Leistung 22 PS)
- Lok oNr (O&K 25 497/1953, Bd , Spur 600 mm, Typ MD 2 B, Gewicht 4,5 t, Vmax 4/8/12 km/h)
- Lok oNr (O&K 25 514/1954, Bd , Spur 600 mm, Typ MD 2 B, Gewicht 4,5 t, Vmax 4/8/12 km/h)
- Lok oNr (O&K 25 522/1954, Bd , Spur 600 mm, Typ NV 2 A, Gewicht 7 t, 4/8/12,5 km/h)

Amt für Land- und Wasserwirtschaft Husum (AWL); Küstenschutz-  
Bahn Cecilienkoog - Hallig Nordstrandischmoor

Erfreuliches Können wir von dieser 600 mm-Bahn melden: Während am 02.01.d.J. die Loks bis auf eine Ausnahme im Schuppen standen, sieht es so aus, als ob die Loks in der wärmeren Jahreszeit auch an Wochenenden im Freien stehen. Dies war zumindest am 25.04.d.J. der Fall (Sonntag Nachmittag). Auch bei den abgestellten Loks finden sich, wie das Titelfoto zeigt, ganz nette Motive.

Nordrhein-Westfalen

Feldbahnen/Industriebahnen

Dörentruper Sand- und Thonwerke, Dörentrup/Lippe

In diesem Werk findet (16.04.1981) ein Restbetrieb mit zwei Elloks der Spurweite 600 mm statt. Beide Loks fahren nur innerhalb der Werksanlagen. Manchmal sieht man die Loks in einer Halle stehen. In der heute stillgelegten Sandgrube nördlich des Werkes waren früher etwa 30 Elloks einfacher Bauart (halboffene Loks mit Vorhängen) eingesetzt. Die Strecke mit hölzernen Oberleitungsmasten verlief terrassenförmig auf verschiedenen Ebenen durch den Tagebau und überquerte die Straße Lemgo - Dörentrup - Barntrop über eine hohe Brücke, welche direkt in die Werksanlagen mündete. Von der tiefsten Abbau-sole bis zum Werk überwand die Bahn einen beachtlichen Höhenunterschied. Die Gleisanlagen in der Grube sind längst abgebaut, die Brücke und daneben einige Gleise und Weichen sind noch vorhanden. Hier ist die Lok 40 abgestellt. Ihr Elektromotor trägt folgende Aufschrift:

Conz, Hamburg  
Mot.Nr. 1 205 696 Type J 61  
11 kw 220 V 60 A 1 000 U/min.

Zwei Elloks hat bekanntlich das DFKM Deinste gekauft (siehe BE 11/80). Da das Werk direkt an der KBS 204 liegt, besitzt es natürlich auch eine eigene Normalspurlok.

Lok 1 (KHD 56 859/ , Bd , Stangenantr., Dienstgew. 14 t, Bremsgew. 12 t, N.Unt.: 11.07.1982)

Außerdem existieren drei eigene Niederbordwagen ("Privatbahnhofswagen Nr.1 bis 3").

Das Werk hat sich auf die Produktion von Keramik- und Schamottezeugnissen spezialisiert; die Rohstoffe dafür (vor allem Sand) werden auf der Schiene angeliefert.

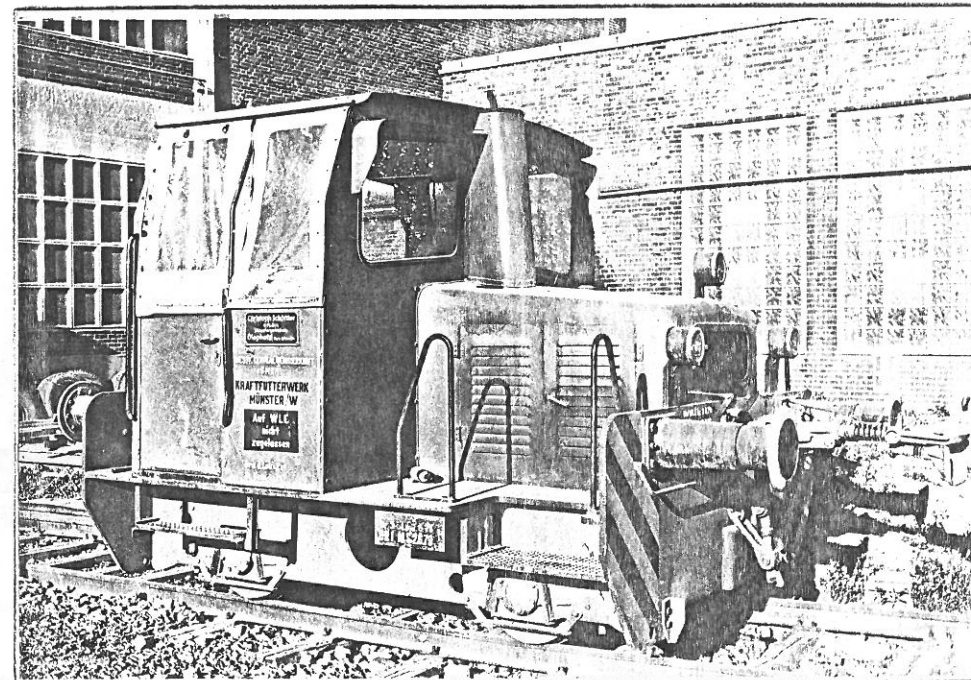
Etwas 400 m südlich des Werkes befindet sich eine verlassene Ziegelei, die früher auch einen Normalspuranschluß hatte. Hier sind aber nur noch Trasse und eine kleine Brücke über einen Bach zu sehen. Eisenbahnfreunde, die zufällig mal bei der Exertalbahn sind, sollten sich ruhig den kleinen Abstecher nach Dörentrup gönnen ...

Westfälische Central-Genossenschaft eGmbH, Kraftfutterwerk Münster, Lippstädter Straße, Münster

Zum Verschub der Wagen, die von der Westfälischen Landes-Eisenbahn an dieses Werk der WCG geliefert werden, steht eine Lok zur Verfügung.

Lok oNr (Schöma 2 725/1964, Typ CFL 30 DCR, Bdh, Leistung 22 PS, Dienstgew. 7,5 t, Vmax 15 km/h, Motor KHD Typ F2L 812, nicht auf WLE zugelassen)

Die grüne Lok findet man meistens auf einem Gleis an der Lippstädter Straße (ca. 15 min. vom Hbf) abgestellt, wo sie sich über den Zaun herüber recht gut fotografieren läßt.



So etwas ist auch eine Lok, wenn auch nur mit 22 PS ausgestattet: Die Diesellok der Westfälischen Central-Genossenschaft eGmbH in Münster am 10.05.1980 über die erwähnte Mauer hinweg aufgenommen. Foto: Hans-Georg Bubolz

Westdeutsche Quarzwerke Dr. Müller GmbH, Werk 6 Sythen, Haltern-Sythen

Gleich in der Nachbarschaft zur Wasag-Chemie AG in Haltern-Sythen liegt das Quarzwerk Nummer 6 vom Dr. Müller aus Dorsten. Zum Einsatz auf dem Gelände und für die Übergaben an die Bundesbahn steht eine Betriebslok zur Verfügung; eine zweite Lok ist abgestellt.

Lok oNr (KHD 55 683/ , Cdm, Dienstgew. 38 t, Kbr.m.Z., Bremsgewicht 31 t, L.Unt.: 17.07.1980)

Lok oNr (KHD 23 122/ , Bdm, Leistung 80/(mit Rohöl 88) PS, Dienstgew. 18 t, Vmax 30 km/h, Achsstand 2 500 mm, geliefert über Glaser & Pflaum Feld- Forst- und Industriebahnen Düsseldorf; ähnlich Typ Köf II)

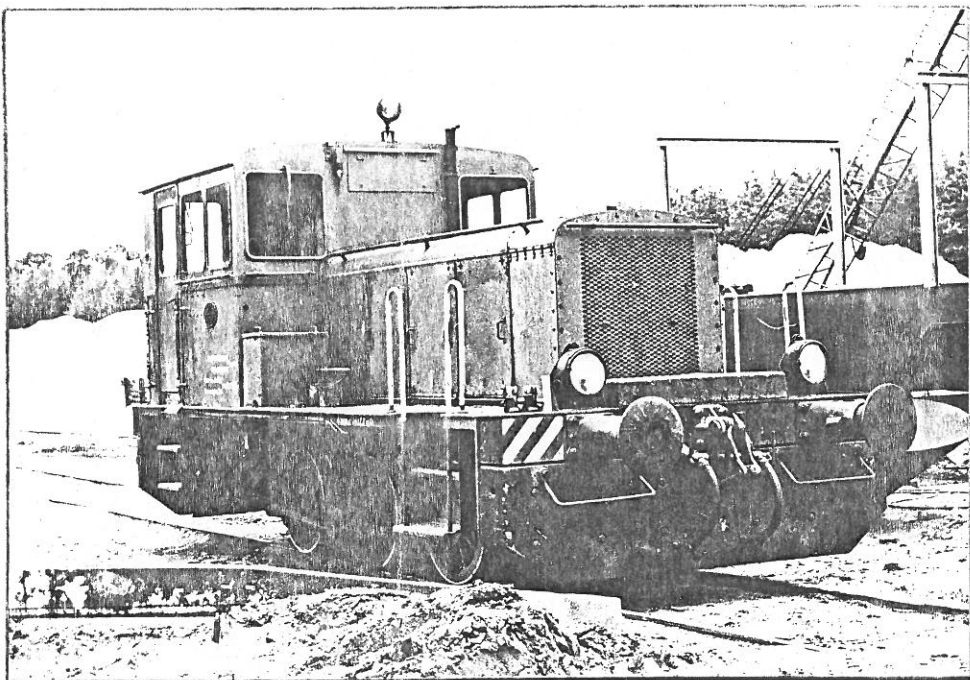
Die erstgenannte Lok ist im Einsatz; der eingeweihte Eisenbahnfreund wird aber stutzig, wenn er sieht, welche Lok (siehe Foto) sich hinter dieser Fabriknummer verbirgt.

Ergänzungen zu BE 2/81:

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

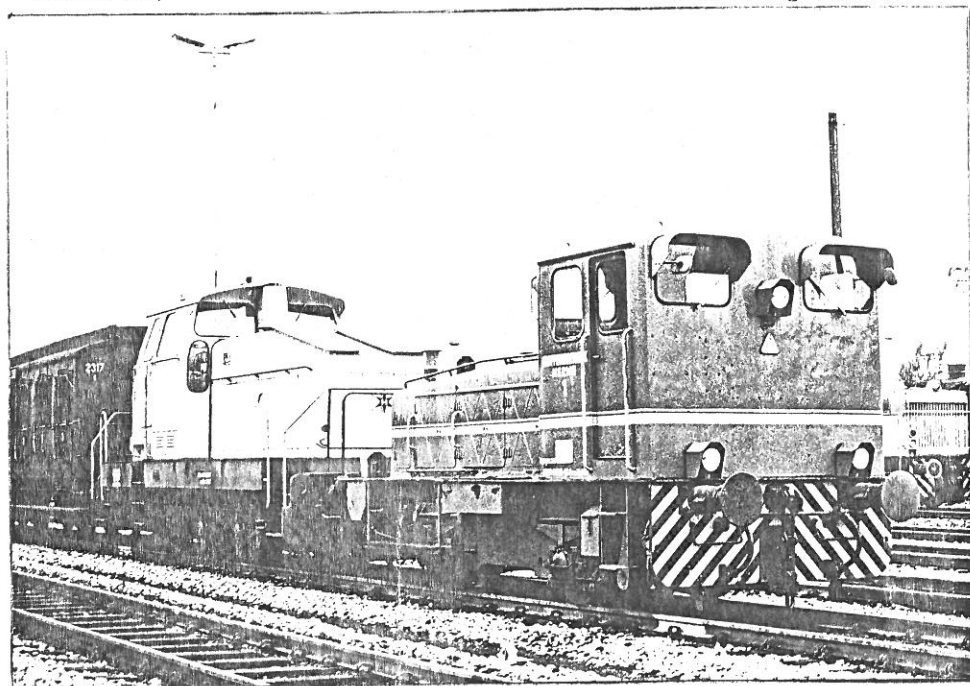
700 046	DE 501	03.05.1981	Krupp Stahl AG, Rheinhausen
700 047	DE 501	03.05.1981	Krupp Stahl AG, Rheinhausen
700 059	G 761 C	30.04.1981	Kali-Transport, Hamburg

Neue Lieferungen sind nicht vor Ende Juni zu erwarten.



Dies ist die Einsatzlok der Dr. Müller GmbH im Werk 6 in Sythen aufgenommen am 17.10.1980.

Lok 1 (v.) und Lok 2 am 31.08.1980 auf einer Ausstellung im Wanner Westhafen.  
Fotos: Hans-Georg Bubolz



#### Steinkohlen-Elektrizitäts AG, Gruppenkraftwerk Herne

In Wanne-Eickel, einem Stadtteil von Herne, liegt mit einem Anschluß an die Wanne - Bochum - Herner Eisenbahn (WBHE) das Gruppenkraftwerk Herne der StEAG. Zum innerbetrieblichen Vershub stehen zwei Lokomotiven zur Verfügung.

Lok 1 (Krupp 4 434/1962, Bdh, Dienstgew. 28 t, Leistung 230 PS, Kbr.m.Z., Bremsgew. 25,7 t)  
Lok neu an StEAG.

Lok 2 (Hen 31 111/1965, Cdh, Typ DHG 500, Dienstgew. 60 t, Wbr.m.Z., Bremsgew. 30 t)

Die beiden Loks standen anlässlich eines Tages der offenen Tür am 31.08.1980 zusammen mit der CWH-Lok 3 (MaK) im Wanner Westhafen.

#### Eisen & Metall AG, Gelsenkirchen, Ahlmannshof

Bei dem Werk werden zwei Lokomotiven für Vershubarbeiten eingesetzt. Die Loks tragen folgende Daten:

Lok 2 (KHD 56 781/1957, Bdh, Typ A6M 517/III, ähnlich Köf II, geliefert am 21.10.1957)

Lok 3 (KrMa 19 392/1969, Bdh, Typ ML 225 B, seit 1970 bei der EuMAG im Einsatz)

Eine andere Lok, ähnlich der Lok 2, die aus der Konkursmasse eines anderen Betriebes an die EuMAG ging, wurde auf einem Spielplatz in Gelsenkirchen-Erle aufgestellt.

#### Eschweiler Bergwerks-Verein Holz GmbH, Bochum-Gerthe, Castrop-Hellweg

Wie schon zu Anfang des Heftes erwähnt wurde, ist auf dem ehemaligen Gelände der EBV-Zeche Lothringen eine zum EBV gehörige Holzfirma angesiedelt worden. Ebenfalls aus Zechen-Zeiten stammt noch die dort eingesetzte Lokomotive.

Lok 42 (KrMa 19 397/1968, Cdh, Typ M 400 C, Leistung 385 PS, Dienstgew. 52 t, Vmax 25 km/h, LüP 8 500 mm, Breite 3 000 mm, Motor MAN Typ R 6 V 16/18 T Nr. 305 322, 1 500 U/min.)

Die zu Zechen-Zeiten dort zusätzlich noch eingesetzte Lok 22 tut jetzt auf der Zeche Erin in Castrop-Rauxel Dienst.

#### Harpen Cel GmbH, Bochum-Werne, Nörenbergstraße

Für werksinterne Rangierarbeiten steht eine dieselelektrische Lok französischer Herkunft zur Verfügung.

Lok 1 (Moyses 1 189/1970, Bde, Typ BN 34 E 210 B, Leistung 210 PS, Dienstgew. 34 t, Wbr.m.Z., Bremsgew. 21 t, Vmax 32 km/h, LüP 7 280 mm, Achsstand 3 000 mm, Höhe 3 555 mm, Breite 2 920 mm, Motor Berliet Typ M 635, 2 200 U/min)

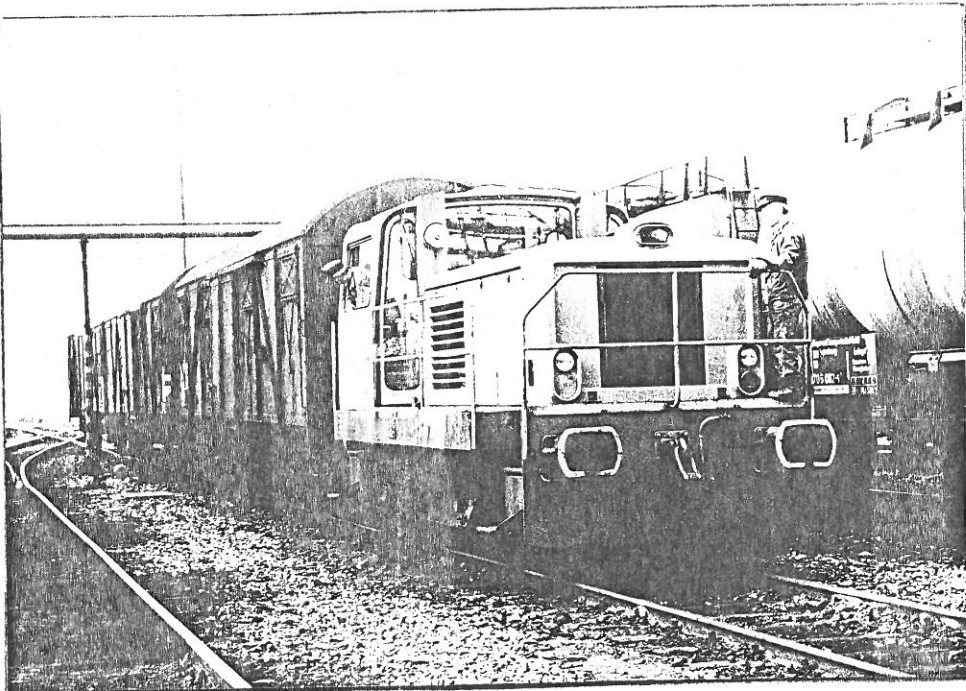
Die Fa. Moyses hat die Lokomotivfertigung inzwischen aufgegeben.

#### Flachglas AG, Gelsenkirchen

Derzeit steht eine blaue Lok für werksinterne Rangierarbeiten mit einem netten Lokführer zur Verfügung.

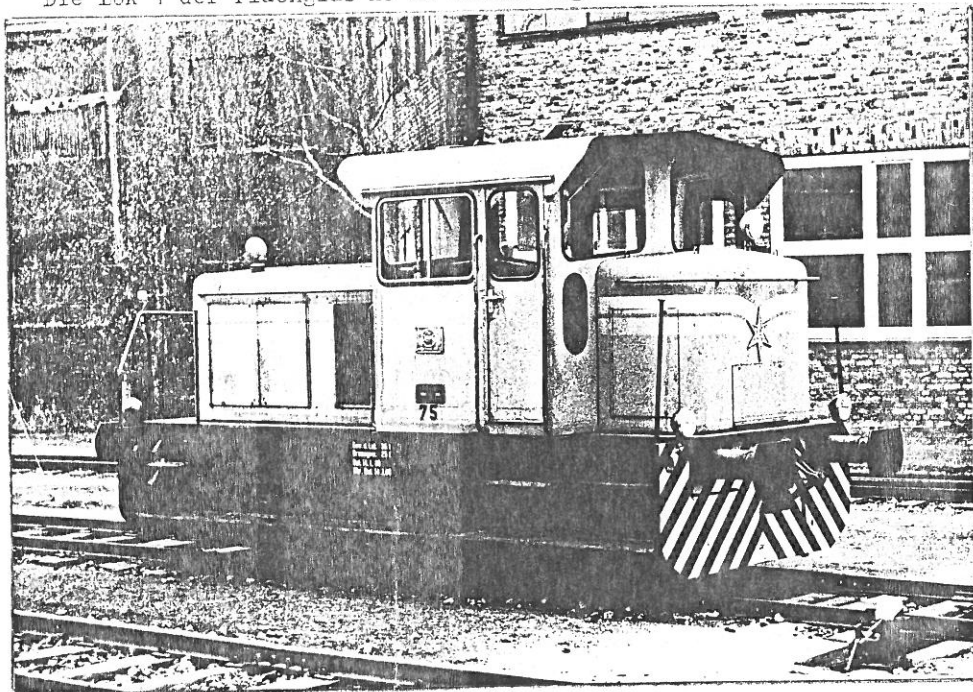
Lok 1 (Hen 29 974/1965, Edh, Typ DHG 240 (?), Leistung 240 ex PS, Dienstgew. 36 t, Vmax 20,5 km/h, LüP 7 100 mm, Höhe 3 600 mm, Breite 3 100 mm, Achsstand 3 000 mm, Bremsgew. 25 t, Motor Hen Typ 6 R 1416 A, 1 800 U/min.)





Die Lok 1 der Harpen Cel GmbH am 07.04.1981 im Werk.

Die Lok 1 der Flachglas AG am selben Tag. Fotos: Ulrich Völz



Vor etwa 1 1/2 Jahren war noch die Delog Lok 1 vorhanden. Dabei handelt es sich um eine Jung-Lok aus dem Jahre 1953 (Dampflok !), die sich (zum Ärger des Lokführers: "Da war noch alles in Ordnung !") jetzt im Besitz von Karl Reuschling, Rattlingen, befindet.

#### Gewerkschaft Schalker Eisenhütte, Magdeburger Straße, Gelsenkirchen-Schalke

Die Gewerkschaft Schalker Eisenhütte ist nicht nur wegen der eigenen Werklok interessant.

Lok oNr (Schöma 2 o87/1957, Bdn, Typ CFL 4o DR, Leistung 45 PS, Vmax 15 km/h, LMP 5 66o mm, Höhe 2 5oo mm, Breite 2 8oo mm, Achsstand 1 8oo mm, Motor KHD Typ F3L 514 Nr. 2 13o 951)

Die Werklok tut ihren Dienst nur auf einem einzigen Gleis, das in einer Deutschlandkurve (auf der Außenseite fährt die Lok auf dem Spurkranz !) durch eine Halle führt. Am Ende dieses Gleises hinter der Halle steht die ehemalige Lok 1 der Bahnen der Stadt Monheim. Mitarbeiter der AEG bemühen sich um die Wiederherstellung der Lok. Stromabnehmer, Fabriksschilder und andere Teile sind abgebaut worden.

Dem eingeweihten Eisenbahnfreund wird sicher bekannt sein, daß die Schalker Eisenhütte auch Lokomotiven baut. Als Beispiel sollen hier die beiden Elloks des Zementwerkes in Iauffen (siehe BE 1o/8o) genannt sein. Zumeist werden aber Gruben- und Koksofenloks gefertigt.

Das Typenprogramm umfaßt zunächst alle Typen der Fa. Heinrich Bartz aus Dortmund, die vor einigen Jahren in der Schalker Eisenhütte aufgegangen ist. Z.Zt. liegen allerdings keine Bestellungen für Grubenloks vor, lediglich zum Umbau auf eine andere Spurweite waren vier Doppelloks auf dem Werksgelände abgestellt.

Um dieses Thema nicht gleich wieder abzuwürgen, wollen wir schnell noch einige Zahlen und Fakten bringen.

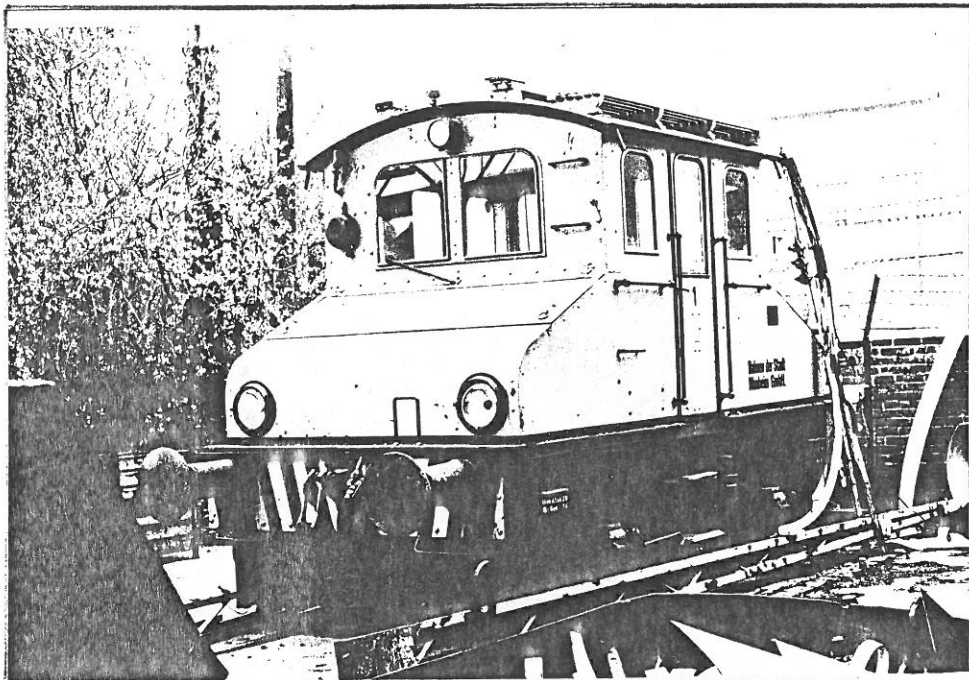
Im Jahre 1979 waren in Nordrhein-Westfalen 958 Grubenloks im Betrieb. Davon waren 583 Stück Batterieloks, 52 Stück Verbundloks (Batterie und Fahrleitung) und 128 Stück Fahrleitungsloks, die noch die wirtschaftlichste Gruppe darstellen und zumeist mit 25o V betrieben werden.

Bei den Saarbergwerken laufen noch 13o Grubenloks. 1976 zählten 66 Stück davon noch als Druckluftloks, die aber wegen der technischen Umstände abgeschafft wurden.

Die Schalker Eisenhütte spurt Grubenloks der Zechen Hansa, Dortmund und Neumonopol, Kamen, von 6oo mm Spurweite auf 75o mm um. Die Loks sollen dann den gestiegenen Anforderungen unter Tage auf breiterer Spur gerecht werden.

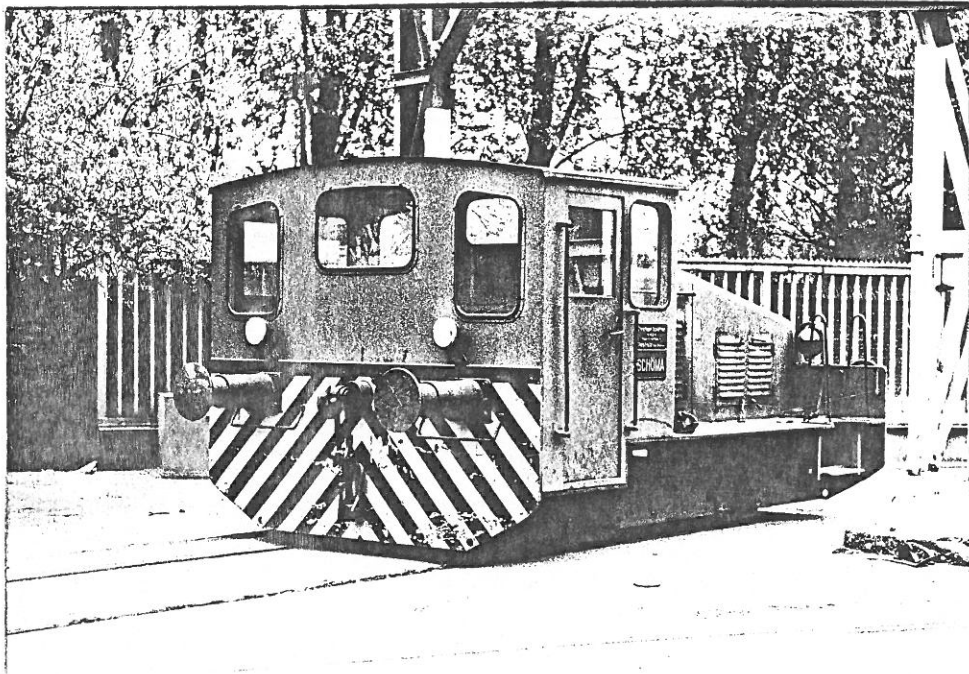
Für eine neue Strecke von General Blumenthal in Richtung Haltern ist eine 1ooo mm-Strecke in Bau. Der Betrieb wird mit einem automatischen Zug, an jedem Ende mit einer Doppellok von 6o t Gewicht und einer Leistung von 6oo kw, durchgeführt. Die bei einer Spannung von 7oo V (Batteriebetrieb: 3oo V) arbeitenden Loks erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 4o km/h.

Nach diesem kleinen Exkurs unter Tage wird deutlich, wie umfangreich und interessant auch der Schmalspurbetrieb unter Tage ist. Wenn also die überirdischen Werkbahnen alle bekannt sind, gibt es ja noch ein anderes Betätigungsfeld ...



Das Thema Industriebahnen soll nicht allzu eng gesehen werden. Hier daher ein Foto der BSM-Lok 1 auf dem Gelände der Schalker Eisenhütte. Unten sehen Sie die Werklok desselben Werkes.

Fotos: Ulrich Völz



Essener Verkehrs-AG, Essen

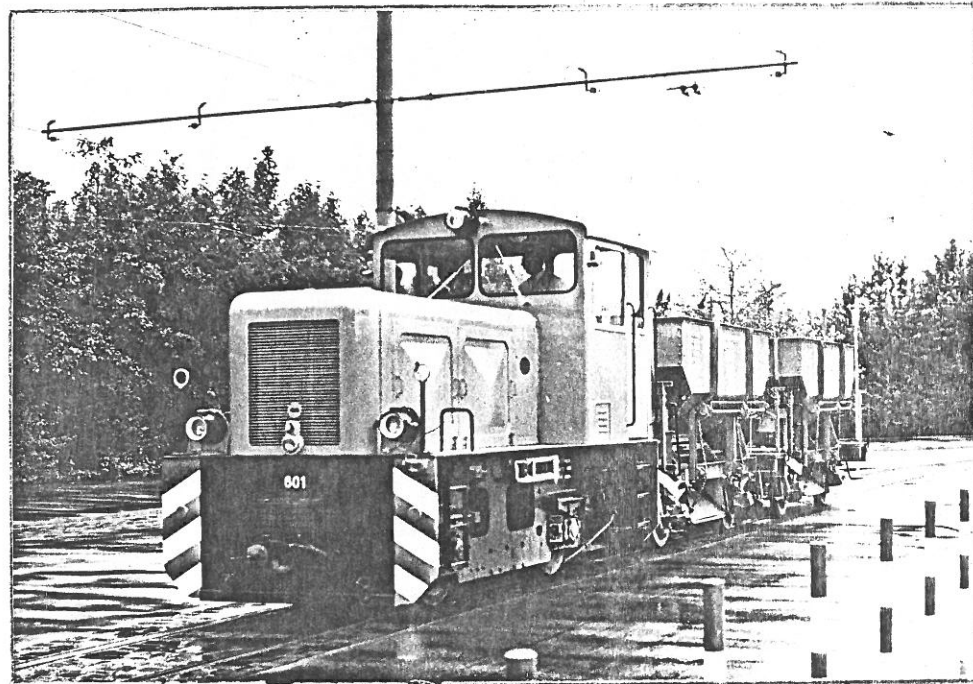
In dem sehr umfangreichen Schienenfahrzeugpark führt die Essener Verkehrs-AG (EVAG) zwei Lokomotiven, wobei je eine für 1 000 und 1 435 mm Spurweite eingerichtet ist. Da der Angebotsmarkt an Meterspurloks relativ groß ist, war es der EVAG möglich, eine 1 000 mm-Spur-Lok gebraucht zu erwerben. Der Vorbesitzer war die Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft (OEG), unter der die Lok als Fahrzeug 01 lief. Als 1974 durch Verkehrseinschränkung eine Lok frei wurde, griffen die Essener zu. Hier ist das Fahrzeug unter der Nr. 601 geführt und ist im Straßenbahndepot Essen-Stadtmitte "Gerlingstraße" beheimatet.

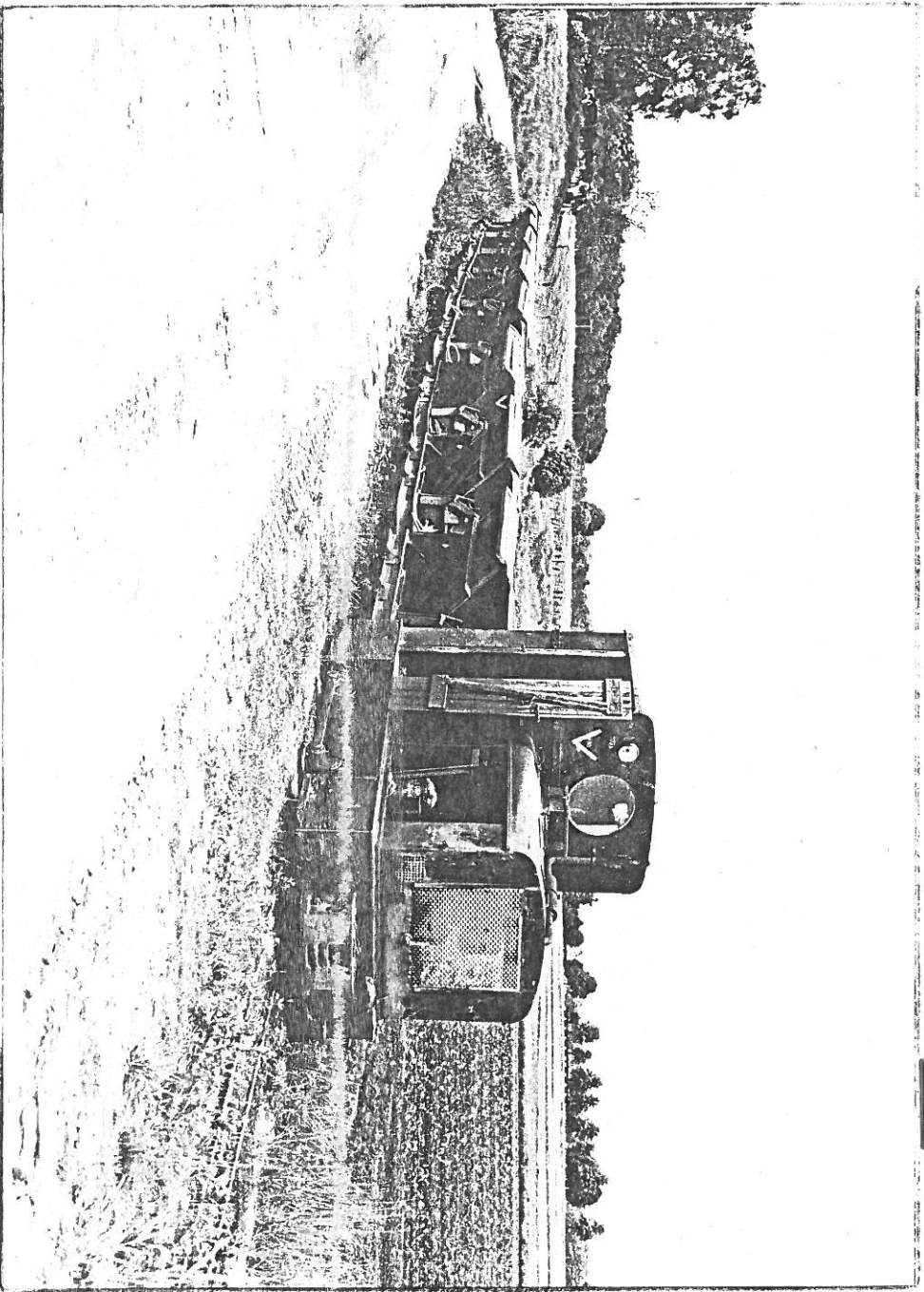
Lok 601 (Gmdr /1953, Bd, Dienstgew. 17,5 t, Leistung 110 kw, Vmax 40 km/h, LüP 5 157 mm, Motor Kaelble Typ GN 130 S Nr. 20 043, Spur 1 000 mm)

Lok 651 (Schöma 3 902/1975, BdH, Typ CFL 150 DER, Leistung 137 kw, Dienstgew. 20 t, Vmax 20/40 km/h, LüP 5 900 mm, Motor KHD Typ P8L 714, Spur 1 435 mm)

Schwieriger war es, eine geeignete Lok für die Normalspurgleise zu bekommen. Wegen des schmalen Lichtraumprofils (Breite: 2 650 mm) mußte eine neue Maschine in Auftrag gegeben werden. Die Lok wird im Baudienst der Stadtbahn Rhein - Ruhr im Gebiet Essen/Mülheim eingesetzt. Sie trägt die Fahrzeugnummer 651 und wird von der Hauptwerkstätte/Stadtbahnbetriebswerk Essen-Schweriner Straße aus eingesetzt.

Lok 601 im August 1974 mit ex OEG-Schotterwagen an der Essener Grugaschleife. Foto: Ahlbrecht/Slg. EVAG





Immer wieder gibt die Kiesbahn des Kieswerkes am Seegräbner Herr reizvolle Motive her. Die letzte Betriebsmeldung der Kiesbahn stammt vom 15. Mai. Mit der Einstellung rechnet man nunmehr Anfang Juni. Volker Schäfer hat im Sommer 1980 die Lok V nahe der Entladeanlage am Kanal fotografiert.