

Bahn - Express



5

1981

Bahn-Express 1981 3. Jahrgang Nr. 19 (5/81)Gesamtredaktion.....Ulrich Völz
Von-der-Wisch-Str. 47
2300 Kiel 1Druck und Versand.....Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
4712 Werne a.d.L. Copy-Center/Kiel
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 14,00Der 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 1981Einsendeschluß für den BE 6/81 ist der 17.08.1981 !Dieses Heft wurde am **17.06.1981** redaktionell abgeschlossen.

Lieber Leser !

Kiel, im Juni 1981

Mit dem sprunghaften Anstieg der Anzahl der Leser durch die Kleinanzei-
ge im EK 3/81 wurde mehrfach der Wunsch um Zusendung älterer Aus-
gaben des BE geäußert. Leider schied die Möglichkeit eines Nachdruckes
aus, aber wir entschlossen uns dazu, zwei Sonderhefte herauszugeben,
in denen man die bisher in allen alten Ausgaben des BE erschienenen
Werkbahnmeldungen in teils aktualisierter und ergänzter Form nach-
lesen kann. Die Hefte sind ähnlich wie die jetzigen BE-Hefte ange-
legt (Berichte und Kurzmeldungen). Sie sind ab sofort gegen Voraus-
überweisung des entsprechenden Betrages auf das obenstehende Post-
scheckkonto einzeln oder zusammen erhältlich.

Preise für die BE-Sonderhefte (incl. Porto):

Sonderheft I (Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen)
Umfang 28 Seiten DM 2,00
Sonderheft II (Nordrhein-Westfalen, Hessen, Rheinland-Pfalz,
Baden-Württemberg, Bayern)
Umfang Seiten DM ,
Sonderheft I + II DM ,

Wir hoffen, daß möglichst viele Leser diese Hefte beziehen möchten.

Mit freundlichen Grüßen

Bahn-Express
Redaktion*Ulrich Völz*

(Ulrich Völz)

Die MaK-Typen G 1201/1202 BB und DE 1002

von Ulrich Völz

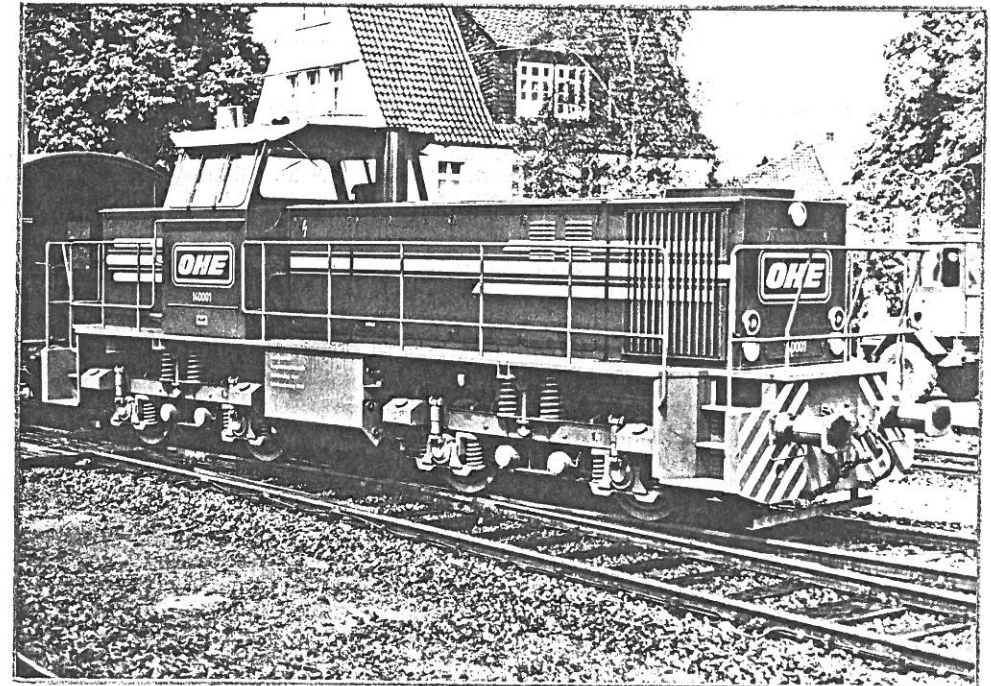
Als Ergänzung zu den bereits im BE 2/81 behandelten Loktypen
G 761/762 C und DE 501 schuf die MaK ab Anfang 1978 die vier-
achsige Drehgestell-Type G 1202 BB. Die Standardausführung
leistet 945/1000 kW. Im Februar 1980 wurde dann die bisher ein-
zige gefertigte Lok des Typs G 1201 abgeliefert. Diese Lok
gleicht äußerlich der G 1202, leistet jedoch nur 665 kW.
Weitere Erweiterungen dieser Typenserie stellen die Typen G
1203 und G 1204 dar. Erstere ist noch nicht gebaut worden, man
hat aber schon für diesen Typ Fabriknummern reserviert. Die
Leistung wird bei 700 kW liegen. Ebenso existiert die Type G
1204 vorerst noch auf dem Reißbrett. Eine Bestellung der WLE
liegt aber schon vor. Die Leistung dieser Maschine wird bei
1100 kW liegen, das Gewicht der Lok wird 80 t messen.

Auch zu der vierachsigen Typenserie entwickelte die MaK eine
dieselelektrische Variante. Es ist die Type DE 1002. Für
diese Maschine liegt ebenfalls schon eine Bestellung vor. Die
Leistung der DE 1002 liegt wie bei der G 1204 BB um 1100 kW.

Der äußere Aufbau dieser Typenserie ähnelt bis auf die Längenab-
messungen dem der dreiachsigen Typen G 761/762 C und DE 501.

Seit dem 02.01.1980 läuft eine MaK G 1202 BB als 140 001. Das
Foto zeigt sie mit einem der Übergabezüge, die in der Zeit von ca.
15.30-16.30 Uhr durch den DB-Bahnhof Celle gefahren werden.
23.06.1980.

Foto: Volker Schäfer

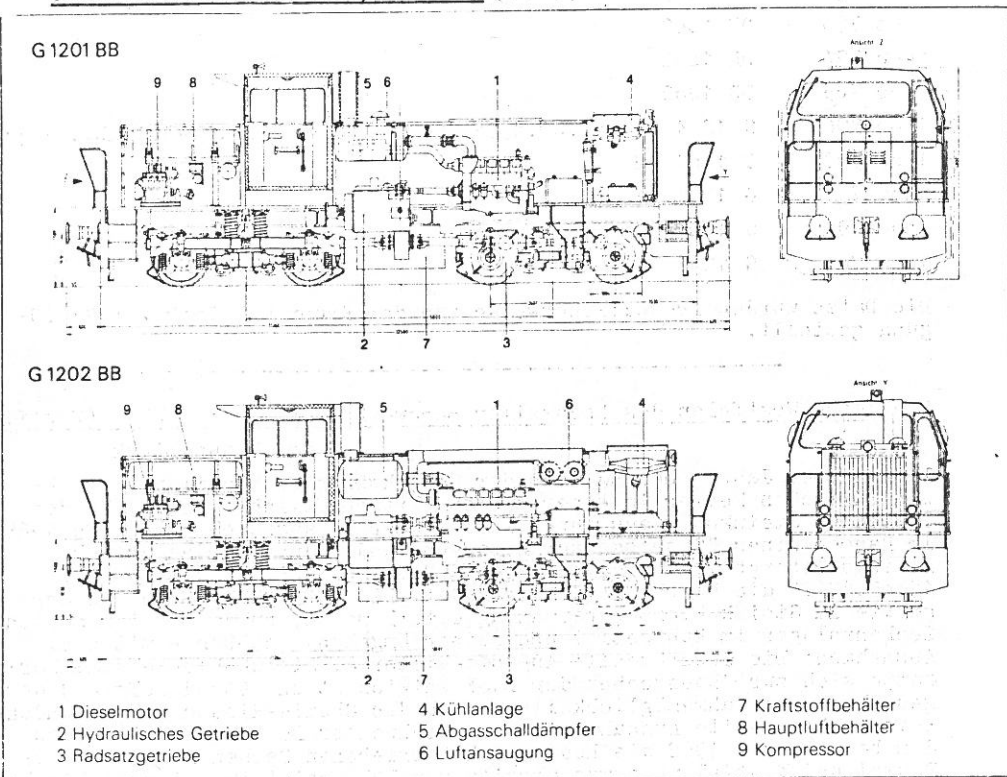


Titelfoto: Lok 2 der Köhlener Torfwerke am 25.05.1981 mit einem be-
ladenen Zug nahe Neu Ebersdorf. Foto: Ulrich Völz

Technische Daten:

		G 1201 BB	G 1202 BB
Spurweite	mm	1 435	1 435
Achsfolge		B'B'	B'B'
Länge über Puffer	mm	12 500	12 500
Größte Höhe	mm	4 220	4 220
Größte Breite	mm	3 100	3 100
Drehzapfenabstand	mm	5 800	5 800
Rad ø	mm	1 000	1 000
Leistung	kW/PS	665/905	1000/1360
Vmax	km/h	30/40/60	40/60/75
Dienstgewicht	t	72-88	72-88
Kraftstoff	l	2 500	2 500

Übersichtsskizze G 1201/1202 BB:



- | | | |
|--------------------------|----------------------|----------------------|
| 1 Dieselmotor | 4 Kühlanlage | 7 Kraftstoffbehälter |
| 2 Hydraulisches Getriebe | 5 Abgasschalldämpfer | 8 Hauptluftbehälter |
| 3 Radsatzgetriebe | 6 Luftansaugung | 9 Kompressor |

Referenzliste

Referenzliste der Typen G 1201/1202/1203/1204 BB und DE 1002:

02.02.1981

Fabriknr.	Typ	Lieferung	Kunde
1000 779	G 1202 BB	31.03.1978	Osthavelländ. Eisenbahn, Berlin
1000 780	G 1201 BB	01.02.1980	Deutsche Solvay Werke, Rheinberg
1000 781	G 1202 BB	12.08.1978	Niederrhein. Verkehrsbetr., Moers
1000 782	G 1202 BB	07.06.1980	Niederrhein. Verkehrsbetr., Moers

weiter Referenzliste:

Fabriknr.	Typ	Lieferung	Kunde
1000 783	G 1202 BB	28.09.1979	Wanne-Herner Eisenbahn, Wanne-Eickel
1000 784	G 1202 BB	02.01.1979	Rheinische Kalksteinwerke, Wülfrath
1000 785	G 1202 BB	29.03.1979	Rheinische Kalksteinwerke, Wülfrath
1000 786	G 1202 BB	19.12.1979	Osthannoversche Eisenbahnen, Celle
1000 787	G 1202 BB	08.12.1980	Rheinische Kalksteinwerke, Wülfrath
1000 788	G 1202 BB	19.12.1980	Osthannoversche Eisenbahnen, Celle
1000 789	G 1202 BB	28.06.1980	Regentalbahn, Viechtach
1000 790	G 1202 BB	29.05.1980	Bentheimer Eisenbahn, Bentheim
1000 791	G 1202 BB	23.08.1980	Regentalbahn, Viechtach
1000 792	DE 1002	.11.1981	DEG, Frankfurt (für TWE)
1000 793	DE 1002		
1000 794	DE 1002		
1000 795	DE 1002		
1000 796	G 1204 BB	.09.1981	Westfälische Landes-Eisenb., Lippst.
1000 797	G 1204 BB		
1000 798	G 1204 BB		
1000 799	G 1203 BB		
1000 800	G 1203 BB		

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

Die Zeche Westfalen des Eschweiler Bergwerks-Vereins in Ahlen (Westf.)

von Klaus Linek

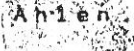






In den 60er Jahren befand sich der Steinkohlenbergbau im rheinisch-westfälischen Revier in einer tiefen wirtschaftlichen Krise. Um der deutschen Steinkohle aus ihrem Tief wieder herauszuhelfen, wurde 1968 im Rahmen eines "Gesetzes zur Anpassung und Gesundung des deutschen Steinkohlebergbaus und der deutschen Steinkohlenbergbaugebiete vom 15.05.1968" die Ruhrkohle AG gegründet. Die Ruhrkohle ist heute der größte im Steinkohlenbergbau engagierte Konzern, zu dem fast sämtliche Zechenanlagen im Ruhrgebiet und seiner Umgebung gehören - mit zwei Ausnahmen: Die Gewerkschaft Auguste-Victoria, Steinkohlenbergbau Marl, hatte sich zur "Hauszeche" der BASF entwickelt und stand aufgrund der gesicherten Abnahmemöglichkeiten durch den Chemie-Riesen auf gesunden Beinen. Die zweite Ausnahme ist der Eschweiler Bergwerks-Verein, zu dem bereits vor 1968 die heute noch betriebenen Zechen Erin in Castrop-Rauxel und Westfalen, etwas abseits vom Ruhrgebiet im ostwestfälischen Ahlen gelegen, gehören.

Die Zeche Westfalen zeichnet sich aus durch einen interessanten Lokomotivpark, eine bemerkenswerte Betriebsabwicklung und durch ihre Lage in einer landschaftlich reizvollen Gegend.

1. Triebfahrzeuge

Während die Zeche Anna des EBV in Alsdorf noch ausschließlich mit Dampf betrieben wird, sind die Zechen im westfälischen schon weitestgehend verdieselt. So wird auch auf der Zeche Westfalen die Hauptarbeit meistens mit Dieselloks geleistet.

Legende

 Ahlen	Ortschaften oder besondere Industriekomplexe	 EBV-Strecke mit Betriebspunkten
Ahlen	Bahnhöfe und Eisenbahnbetriebspunkte	 RLE-Strecke mit Betriebspunkten
Lippe	Gewässerbezeichnung	 DB-Strecke mit Betriebspunkten und sonstige Anschlüsse
A 2/B 58	Nr. der Autobahn/der Bundesstraße	 Autobahn
		 Hauptstraßen und Straßen, die im Rahmen der EBV-Darstellung von Bedeutung sind.
		 Gewässer



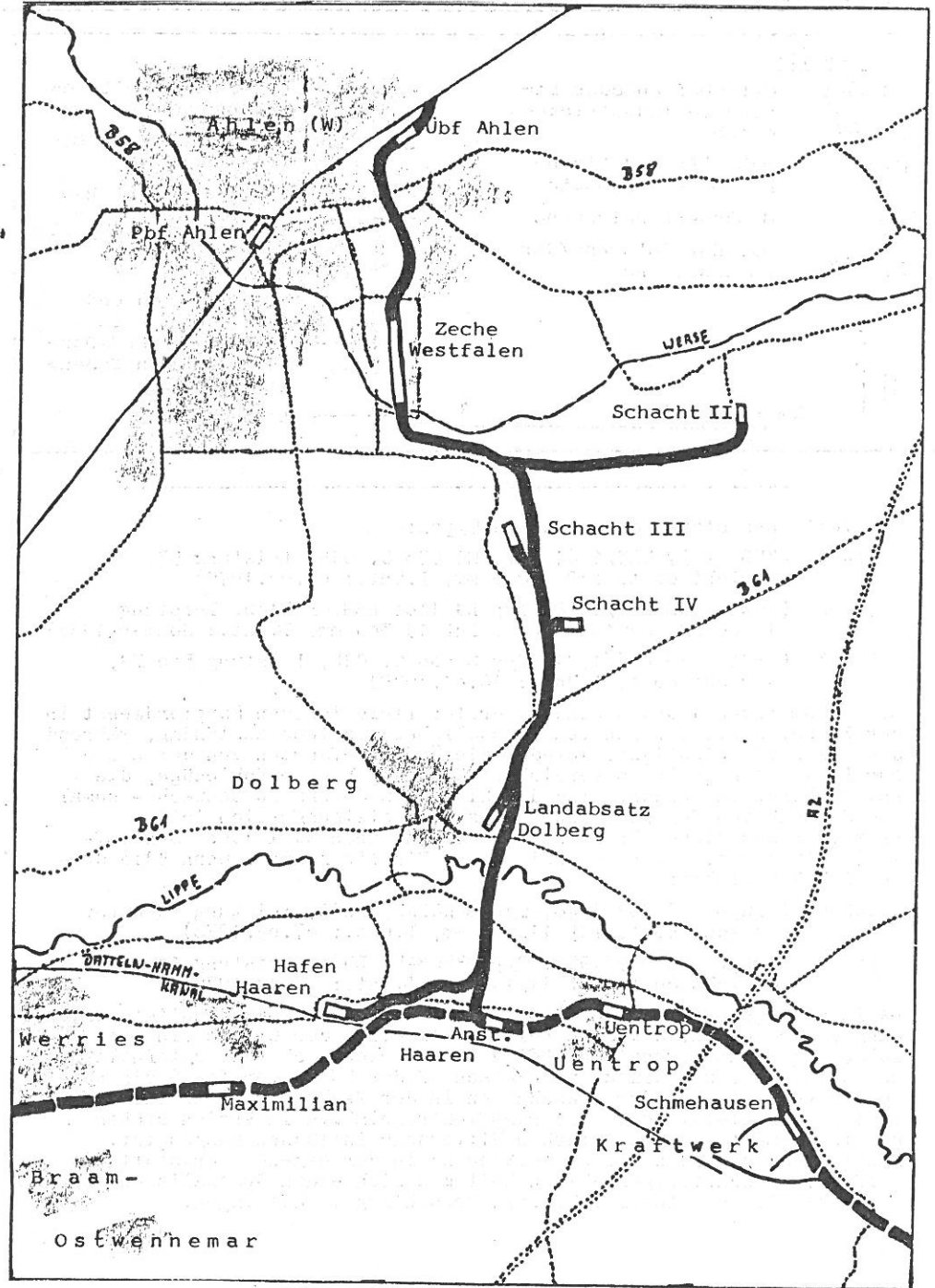
Zur Verfügung stehen drei moderne Typen:

- Lok 1 (KHD 57 783/1964, Typ MG 530 C, Cdh, Leistung 530 PS, Gewicht 60 t, LüP 9 880 mm, L.Unt.: 05.02.1979)
- Lok 2 (KHD 58 241/1968, Typ DG 1000.BBM, B'B'dh, Leistung 1 200 PS, Gewicht 80 t, LüP 13 300 mm, L.Unt.: Sommer 1980)
- Lok 3 (KraMa 19 456/1971, Typ M 500 C, Cdh, Leistung 500 PS, Gewicht 60 t, L.Unt.: 16.04.1978)

Die Lokomotiven 1 und 3 sind in erster Linie für den Rangierdienst in der Zeche, sowie für Fahrten in südlicher Richtung zuständig, während die Lok 2 als wichtigste Aufgabe die Übergabefahrten von der Zeche zur Bundesbahn in Ahlen versieht. Für die schweren Kohlezüge, die in Ahlen übergeben werden, sind die kleineren C-Loks zu schwach - zumal die Strecke von der Zeche zur DB relativ steigungsreich ist. Praktisch aus diesem Grund hält die Zeche noch zwei 1000 PS-Dampflokomotiven vor, die vordringlich zum Einsatz kommen, wenn "die Große" Lok 2 ausfällt:

- Lok 6 (Krupp 2 902/1948, Typ BERGBAU, Dh2t, Leistung 1000 PS, Gewicht 80 t, LüP 11 100 mm, L.Unt.: 07.09.1978)
- Lok 8 (Krupp 3 079/1952, Typ BERGBAU, Dh2t, Leistung 1000 PS, Gewicht 80 t, LüP 11 100 mm, L.Unt.: 1.10.1979)

Da im Alltagsbetrieb alle drei vorhandenen Dieselloks benötigt werden, kann es vorkommen, daß auch bei Ausfall einer der C-Loks ein 1000 PS-Koloß angeheizt werden muß. Beide Loks werden noch voll unterhalten; so wurde der Lok 6 direkt nach Abschluß der HU an der Lok 8 ein neuer Tender verpaßt - da der Lokschuppen in der Zeche nur Platz für vier Lokomotiven bietet, muß eine Dampflok regelmäßig im Freien stehen und ist dementsprechend starken Witterungseinflüssen ausgesetzt. Arbeiten an den Loks werden weitgehend in der eigenen Werkstatt ausgeführt, in schwierigen Fällen holt man sich einen Spezialisten von der Westfälischen Lokomotivfabrik Reuschling in Hattingen.



2. Strecken

Das Streckennetz der Zeche Westfalen läßt sich deutlich in zwei Teile auftrennen, die Grenze bildet hierbei das Zechengelände. Aus dem Zechengelände in nördlicher Richtung führt das Gleis zur DB-Übergabe Ahlen. Die Strecke führt quer durch das Stadtgebiet von Ahlen; bis auf eine Brücke, mittels der die Bundesstraße 58 unterquert wird, sind die kreuzenden Straßen schienengleich über die Bahn geführt. Zum Teil beachtliche Steigungen erfordern vor den Übergabezügen starke Lokomotiven.

In südlicher Richtung verläßt eine Strecke das Zechengelände, die durch eine typisch münsterländische Parklandschaft bis ins Lippetal führt, wo in Haaren Anschluß an die Ruhr-Lippe-Eisenbahn besteht. Wenige hundert Meter südlich der Zechenausfahrt zweigt die Strecke in östlicher Richtung ab. Nach gut einem Kilometer wendet sie sich wieder in Richtung Süden, während geradeaus gen Osten ein rund 2,5 km langer Streckenast zum Schacht II führt. Die Schachanlage ist allerdings seit geraumer Zeit außer Betrieb, die Strecke wird nicht mehr befahren und ist entsprechend zugewuchert.

Die am Abzweig zum Schacht II in südlicher Richtung weiterführende Strecke passiert den Schacht III, dessen Gleisanschluß auf der rechten Seite zurückführend abzweigt. Wenig später das gleiche am Schacht IV, der allerdings linker Hand abzweigt. Vom Schacht IV aus verschwindet die Bahn in einem Einschnitt, wird durch eine moderne Brücke unter der Bundesstraße 63 durchgeführt und ist auf der anderen Straßenseite auf einem Damm wiederzufinden, der bis zum Landabsatz Dolberg, wenig östlich der Ortschaft Dolberg gelegen, führt. Weiter geht es abwärts durch die Lippewiesen, die Lippe wird auf einer alten Fachwerkbrücke in Stahlbauweise überquert. Kurz darauf wird der Abzweig zum Hafen Haaren erreicht. Hier zweigt die ca. 2 km lange Strecke zum EBV-Werkshafen am Datteln-Hamm-Kanal ab. Geradeaus wird nach etwa einem halben Kilometer die Anschlußstelle Haaren erreicht, wo Übergang auf die RLG (Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH) besteht. Die RLG-Strecke führt von Hamm über Werries zum EBV-Anschluß bei Haaren, weiter durch Uentrop (interessante Ortsdurchfahrt !) zum Kraftwerk Uentrop bei Schmehausen, wohin das Hauptverkehrsaufkommen dieser Kleinbahn gefahren wird. Die anschließenden 5 km, die durch's Lippetal bis nach Lippborg führen, haben kaum noch Bedeutung.

3. Betriebsablauf

Wie bereits oben erwähnt, dienen die kleinen Loks in erster Linie den zecheninternen Rangierarbeiten und den Bedienungsfahrten auf dem südlichen Streckennetz. Die Lok 2 ist vor allem für die schweren Übergabezüge zur DB in Ahlen zuständig: In der Frühschicht zwischen 05.30 und 12.00 Uhr fallen durchschnittlich 3 bis 4 Übergabefahrten an. In der Spätschicht ab 14.00 Uhr sind es dann nur noch zwei bis drei Fahrten.

Beste und sicherster Punkt, kurzfristig etwas vom Lokpark der Zeche mitzubekommen, ist die Südausfahrt der Zeche. Bei den Rangierarbeiten in der Zeche müssen die Lokomotiven häufig lange Züge aus dem Zechengelände heraus bis über die Wersebrücke ziehen.

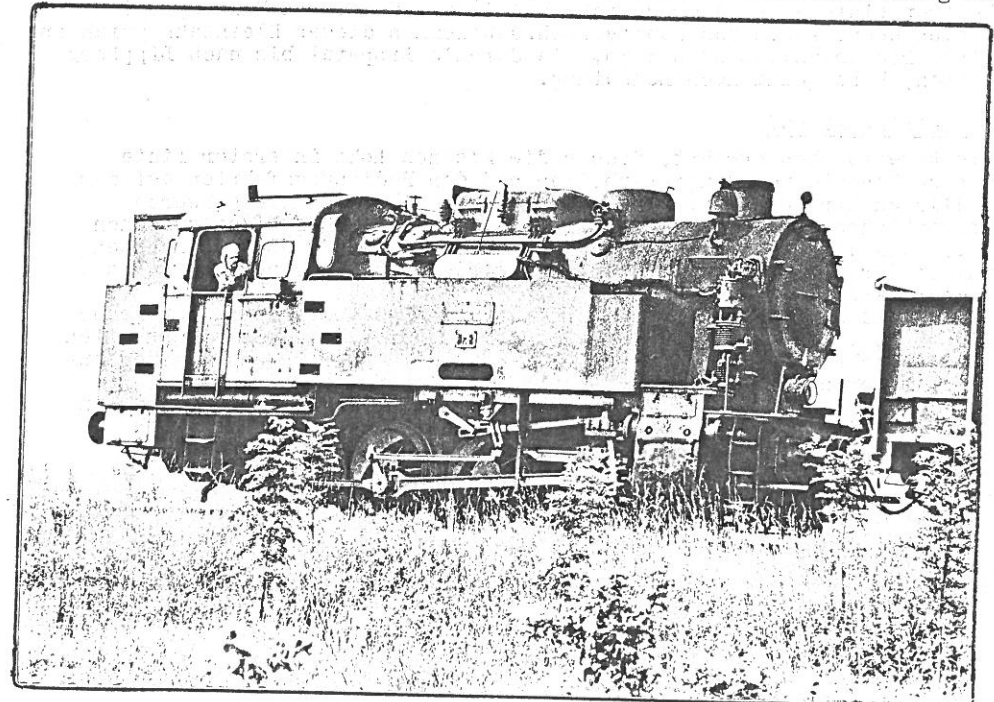
Die Brücke liegt bereits außerhalb des Zechengeländes, das ansonsten in der Zeche geltende Fotografierverbot hat daher auch natürlich keine Wirkung mehr (worin man sich auch nicht irre machen lassen sollte !).

Hier nehmen auch die Züge, die die Zeche in südlicher Richtung verlassen, ihren Ausgangspunkt. Gefahren wird allerdings - wie bei Zechenbahnen üblich - ohne festen Fahrplan, die Fahrten richten sich nach dem täglichen Bedarf. Der ist jedoch allemal so groß, daß auch auf dieser Strecke immer ein recht reger Betrieb herrscht.



Lok 3 im Juli 1980 bei Rangierarbeiten auf der Wersebrücke.

Lok 8 bei Rangierarbeiten im Süden der Zeche. Fotos: Hans-Georg Bubolz



Eine Besonderheit des Zechenbahnbetriebes bei der Zeche Westfalen sind die Kolheganzzüge, die von der Zeche Westfalen bis zum Anschluß Haaren über die Zechenbahn rollen und anschließend auf der RLG-Strecke bis zum Kraftwerk nach Schmehausen gefahren werden. Zum Einsatz kommen die Loks 1 oder 3; für den Abschnitt, der (mit EBV-Lok !) auf der Kleinbahnstrecke gefahren wird, existiert sogar ein Fahrplan, der in gewissem Maße eingehalten wird (+- 1 Stunde):

Gag 10 w/sa/: Haaren 06.50 h - Schmehausen 07.05 h
 Gag 11 w/sa/: Schmehausen 07.30 h - Haaren 07.50 h
 Gag 12 w/sa/: Haaren 09.00 h - Schmehausen 09.15 h
 Gag 13 w/sa/: Schmehausen 09.50 h - Haaren 10.05 h
 Gag 14 w/sa/: Haaren 13.45 h - Schmehausen 14.00 h
 Gag 15 w/sa/: Schmehausen 14.30 h - Haaren 14.50 h
 Gag 16 w/sa/: Haaren 16.00 h - Schmehausen 16.15 h
 Gag 17 w/sa/: Schmehausen 16.45 h - Haaren 17.05 h

Einschränkend gilt es aber sofort festzustellen, daß nicht alle vier Zugpaare täglich gefahren werden. Die reine Fahrzeit von der Zeche bis zum Anschluß an die RLG beträgt etwa dreißig Minuten - entsprechend länger dauert die Fahrt, wenn unterwegs, z.B. am Landabsatz oder am Hafen, rangiert wird.

Der Vollständigkeit halber noch einige Bemerkungen zum Zugverkehr auf der Strecke der Ruhr-Lippe Eisenbahn: Züge, die mit RLG-eigener Lok (MaK-Stangenlok, 600 PS) gefahren werden, gibt es praktisch nur zwei:

Ng 120 w/sa/: Hamm RLG 09.05 h - Haaren (ohne Halt) ca. 11.30 h - Schmehausen 11.45-11.50 h - Lippborg 12.00 h
 Ng 121 w/sa/: Lippborg 12.30 h - Schmehausen (ohne Halt) ca. 12.40 h - Haaren (ohne Halt) ca. 13.00 h - Hamm RLG 13.30 h

Rangieraufenthalte zwischen Hamm RLG und Haaren sind nicht aufgeführt. Samstags wird bei Bedarf ein Zug von Hamm RLG bis zum Anst. Geithe, 2 km vor Haaren, und zurück gefahren. Vormittags an w/sa/ sind zusätzlich zwei Kohleganzzugpaare vorgesehen, die mit DB-Loks der BR 290 bespannt, bei Bedarf (ca. 3x wöchentlich) von Hamm zum Kraftwerk bei Schmehausen gefahren werden. Dort können somit täglich Lokomotiven von vier verschiedenen Bahnverwaltungen gesichtet werden: Loks des EBV, der RLG, der DB, sowie die kraftwerkseigene Lokomotive, über die uns leider noch keine Daten vorliegen. Ein Ausflug ins Lippetal zwischen Ahlen und Soest lohnt also allemal. Die Zubringerbetriebe zum Kraftwerk Schmehausen, seien es Staatsbahn DB, Privatbahn RLG oder die Industriebahn der Zeche Westfalen, bieten praktisch jedem etwas.

HAFEN-, INDUSTRIE- UND FELDBAHNEN

KURZBERICHTE

Schleswig-Holstein

Feldbahnen

L. Feddersen, Bauunternehmung, Leck, Kempergraben

Au den wenigen Baufirmen, die heute noch Feldbahnlokomotiven besitzen gehört die Fa. Feddersen in Leck. Insgesamt waren einmal 9 Loks (alle Spur 600 mm) vorhanden, von denen heute allerdings drei Stück verkauft sind, eine weitere wurde 1980 verschrottet und eine andere Lok ist z.Zt. vermietet.

Die Lokomotiven sind im einzelnen:

- Lok 1 (Deutz 10 006/ , Bdm, Leistung 14/15,5 PS, Gewicht 4,5 t, Vmax 3,5/3,5 km/h, Achsstand 780 mm, Motor Deutz Typ MLH 322 Nr. 254 456, LüP 3 400 mm, Höhe 2 100 mm, Breite 1 000 mm)
- Lok 6 (O&K 25 245/1952, Bdm, Typ MD 2 B, Leistung 36 PS, Gewicht 4,5 t, Vmax 4/8/12 km/h, Motor O&K Typ 16 V 2, LüP 3 100 mm, Höhe 1 610 mm, Breite 1 100 mm, Lok neu an Feddersen)
- Lok 7 (O&K 25 499/1953, Bdm, Typ MD 2 B, Leistung 36 PS, Gewicht 4,5 t, Vmax 4/8/12 km/h, Motor O&K Typ 16 V 2 Nr. 3 930, LüP 3 100, Höhe 1 610 mm, Breite 1 100 mm, Lok neu an Feddersen)
- Lok 8 (O&K 25 694/1956, Bdm, Typ MV 2, Leistung 36 PS, Gewicht 5 t, Vmax 4/3/12,5 km/h, Motor Nr. 9 133, 1 300 U/min., Lok neu an Feddersen)
- Lok 9 (O&K 25 492/1953, Bdm, Typ MD 2 B, Leistung PS, Gewicht 4,5 t, Vmax 5/10/15 km/h, Lok 1975 ex Greve Tiefbau, Flensburg)

Dies sind die Loks, die heute noch in Besitz der Fa. Feddersen sind. Die Loks 6, 8 und 9 stehen in einer Fahrzeughalle. Die Lok 9 besitzt defekte Radsätze. Ursprünglich wurde die Lok 9 an die elf-Raffinerie Brunsbüttel verliehen, dort wurde sie aber unsachgemäß behandelt und wurde später gegen die Lok 7 ausgetauscht, die, wie Herr Feddersen mitteilte, auch gegen Ende April d.J. noch dort war. Die Loks 6-8 sind gelb lackiert, die Lok 9 präsentiert sich in rot. Leider ganz weit hinten in einem alten Schuppen steht die wohl interessanteste Lok der Fa. Feddersen. Sie weist Bullaugen und einen vorne abgeknickten Vorbau auf und stellt damit den "Ur-Typ" der Deutz-Loks dar.

1980 wurde die Lok 5 verschrottet.

Lok 5 (Hen / , DG 20 VD 1249, Motor Typ L 22 Nr. 7 209, Leistung 30 PS)

Die Lok 2 wurde an G. Hinrichs verkauft. Ansässig ist diese Firma zwar in Lunden-Lehe, die Lok wird jedoch in der Nähe von Albersdorf eingesetzt.

Lok 2 (O&K 5 598/1938, Bd , Typ RL 1 A, Leistung 12 PS, Gewicht 3 t, LüP 2 700 mm, Höhe 2 100 mm, Breite 1 300 mm)

Zwei weitere O&K-Loks vom Typ LD 2 (Lok 3 und 4 ?) erhielt die Fa. Sievers in Beringstedt. Genauere Daten zu den Loks sind momentan leider noch nicht bekannt, jedoch hoffen wir, in Kürze ausführlicher über Hinrichs und Sievers berichten zu können.

Hamburg

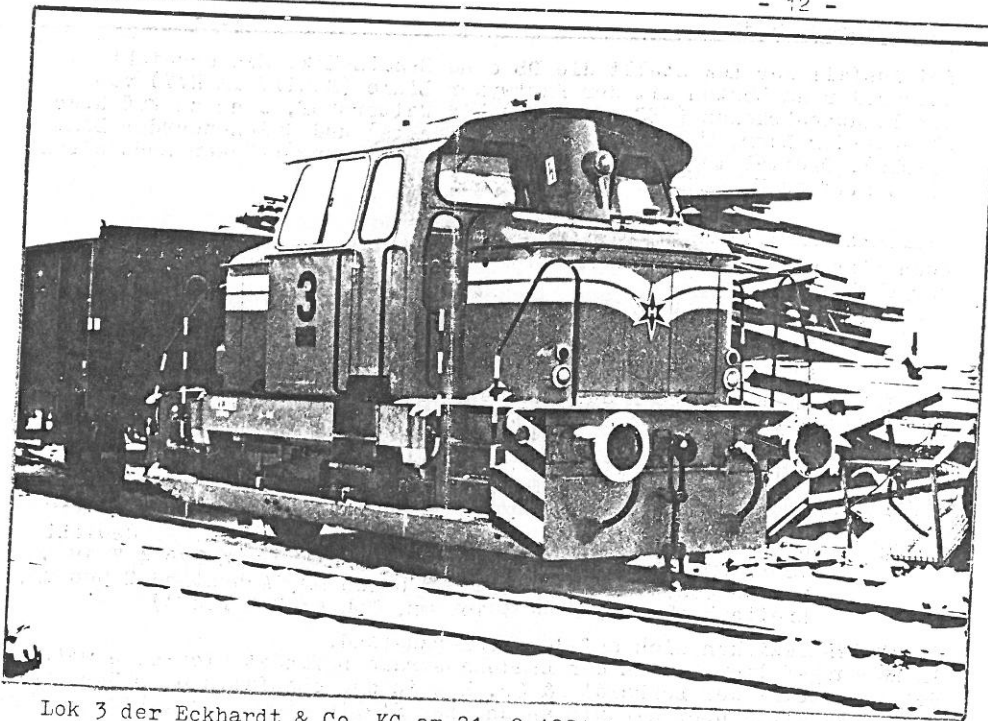
Industriebahnen

Holzmilller Seehafenbetrieb KGaA, Hamburg-Waltershof, Griesenwerder Damm

Für den Rangierbetrieb steht eine Lok im Einsatz.

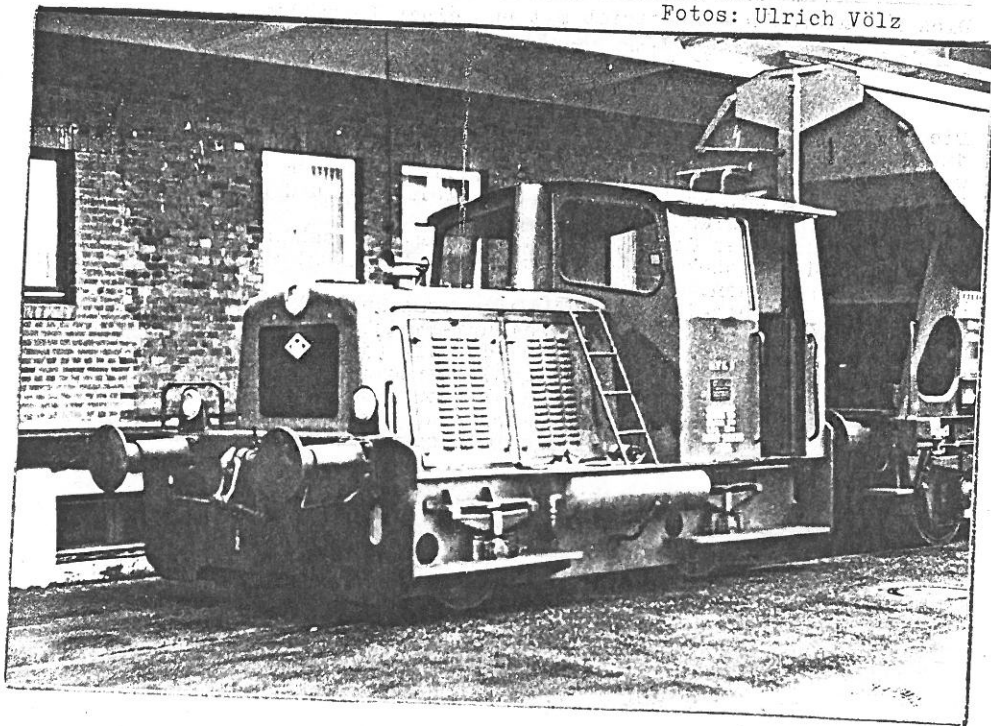
Lok 1 (Jung 14 163/1973, Bdh, Typ RC 43 C, Leistung 400 PS, Dienstgew. 48 t, Vmax 20/40 km/h, LüP 8 640 mm, Breite 2 970 mm, Höhe 4 050 mm, Achsstand 3 400 mm, Motor MTU Typ MA 6 R 362 TA 10 Nr. 306 739, 1 600 U/min.)

Die Lok ist gelb gestrichen und kann auch von außerhalb des Betriebsgeländes ohne weiteres fotografiert werden (nämlich am Griesenwerder Damm).



Lok 3 der Eckhardt & Co. KG am 21.02.1981 in der Hovestraße.
Lok 1 der GfL am 29.12.1980 in Hamburg Wandsbek Ost.

Fotos: Ulrich Völz



Bei Ausfall der Lok stellt die DB eine Ersatz-Lok. Man erreicht Holzmüller am besten mit der Kattwyker Linie (Schiff im HVV) von den Landungsbrücken (KBS 180, 184) bis Waltershof, dann zu Fuß über Altenwerder Damm, Waltershofer Damm (rechts) und Griesenwerder Damm (links). Dreimal täglich verkehrt von den Landungsbrücken auch direkt ein Schiff zu Holzmüller (Stoltenkai).

Eckhardt & Co. KG, Hamburg, Hovestraße

Auch hier wird eine Lokomotive für die anfallenden Rangierarbeiten vorgehalten.

Lok 3 (Hen 30 883/1963, Bdm, Typ DH 120, Leistung 120 PS, Dienstgew. 21 t, Vmax 14,5/30 km/h, LüP 6 692 mm, Achsstand 2 520 mm, Motor Hen Typ 6 R 1115, 1 800 U/min.)

Die Lok kann nur im Werk aufgenommen werden. Sie ist eine Lok des nur in fünf Exemplaren gebauten Typs DH 120 von Henschel. Ursprünglich wurde sie zusammen mit der Fabnr 30 880/1963 an die Verkehrsbetriebe Salzgitter GmbH geliefert. E.wa 1977 kam die Fabnr. 30 883/1963 zur Eckhardt & Co. KG. Gleichzeitig schied die ehemalige Werklok aus und wurde verschrottet.

Lok (DWK 594/1937, Bdm, Typ 80 B, Leistung 80 PS, Gewicht 18 t, Vmax 4,2/8,7/16,5/26,5 km/h, Motor DWK Typ 4 V 18 L, Nr. 50 458, 1 300 U/min., LüP 6 600 mm, Achsstand 2 500 mm, Breite 3 050 mm, Höhe 3 100 mm, Lok ex DWK Lok 4)

Die Daten beziehen sich auf den Lieferzustand.

In Hamburg-Waltershof an der Dradenaustraße befindet sich eine weitere Betriebsstelle der Eckhardt & Co. KG in der ebenfalls eine Henschel-Lok eingesetzt, über die wir an anderer Stelle einmal berichten wollen.

Gesellschaft für Lagereibetriebe mbH, Hamburg-Wandsbek Ost, Rahlau

Dies ist abermals ein Betrieb mit nur einer Lokomotive.

Lok 1 (O&K 25 992/1960, Bdm, Typ MV 4 A, Leistung 75 PS, Dienstgew. 16 t, Vmax 4,4/8,4/15 km/h, Bremsgew. 11 t, LüP 5 800 mm, Motor O&K, 1 500 U/min.)

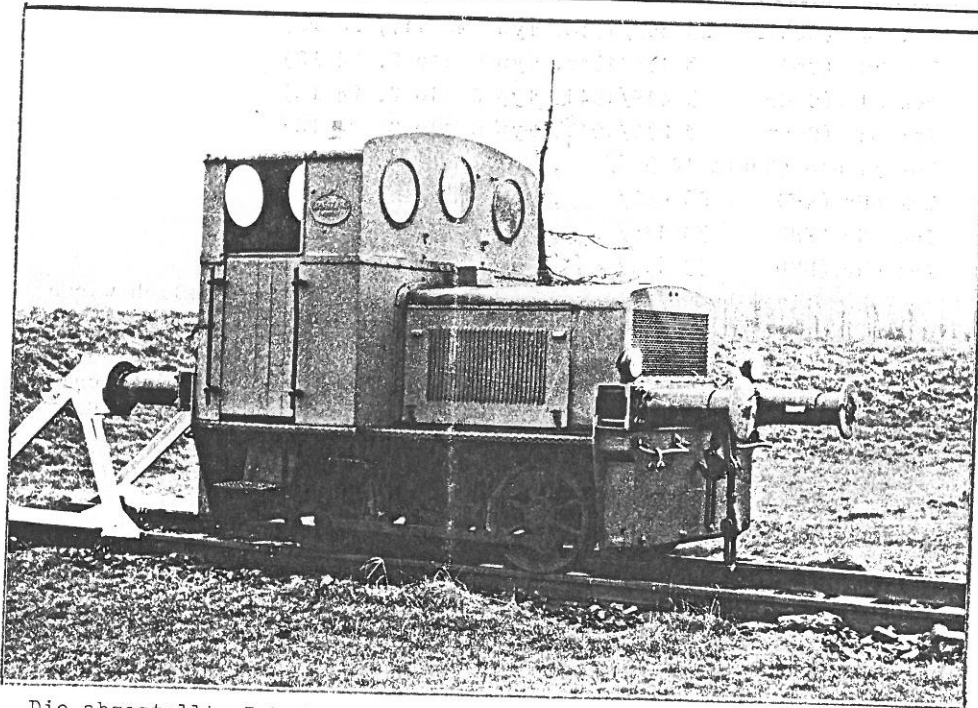
Die Lok verschiebt die Getreidewagen auf dem Werksgelände und kann dabei ohne weiteres fotografiert werden. Bis Anfang der 60er Jahre wurde hier eine Deutz-Lok eingesetzt, die jetzt bei der Zipperling Kessler GmbH & Co. in Ahrensburg abgestellt ist und dem Museum für Hamburgische Geschichte gehört.

Die Lagerhäuser der GfL sieht man aus dem Zug rechts zwischen Wandsbek und Wandsbek Ost und ist von Wandsbek Ost aus in 10-15 min. zu Fuß zu erreichen.

Die ehemalige Deutz-Lok der GfL wurde ursprünglich an Glaser und Pflaum für das Heeresbauamt I Hamburg-Wandsbeck geliefert. Nach dem Krieg wurde die Lok offenbar durch die GfL (jetzt auf demselben Gelände wie früher die Militäranlagen) übernommen und zu Beginn der 60er Jahre an die Fa. Kessler, damals noch Hamburg-Billbrook, veräußert. Als die Firma dann nach Ahrensburg umsiedelte, wurde die Lok zwar mitgenommen, auf dem dortigen Gleisanschluß aber anscheinend nie eingesetzt.

Lok oNr (Deutz 17 264/1937, Bdm, Typ OMZ 117, Leistung 22/24 PS, Dienstgew. 10 t, Vmax 2,5/4,4/7,5/13 km/h, Motor Nr. 430 570/71)

Die Lok kann bei Zipperling Kessler GmbH & Co. auf dem Werksgelände fotografiert werden, da sie von dem Museum noch nicht abgeholt wurde. Man nimmt den Bus Linie 169 ab DB-Bahnhof Ahrensburg in Richtung Gewerbegebiet bis zur Haltestelle Ewige Weide, von wo aus man die Lok schon sieht.



Die abgestellte Lok der Zipperling Kessler GmbH & Co. am 29.12.1980 in Ahrensburg.
Foto: Ulrich Völz

Bremen

Felddbahnen

Carl Brandt, Bauunternehmung, Bremen

Auf dem Lagerplatz der Schrotthandlung Kliesche & Gläbe KG in Bremen-Neustadt steht die Lok 70 der Bauunternehmung Carl Brandt. Eine Anfrage bei dieser Bauunternehmung ergab, daß dort heute leider keine Maschinen mehr vorhanden sind. Die letzten Loks wurden 1979 an den Schrott verkauft. Die Lok 70 ist bisher noch nicht unter den Schneidbrenner gekommen.

Erfreulicherweise stellte die Fa. Brandt aber Daten ihrer ehemaligen Lokomotiven zur Verfügung.

- Lok 19 (Hen 1 422 od. 7246, Typ K 22 od. D 613, 13 PS)
- Lok 23 (Deutz 19 646/1937, Typ OMZ 117, 28 PS)
- Lok 24 (Deutz 19 864/1937, Typ OME 117, PS)
- Lok 26 (Deutz 21 332/1937, Typ OMZ 117, PS)
- Lok 50 (Deutz / , Typ OMZ 117, PS)
- Lok 51 (Deutz 15 583/ , Typ OME 117, PS)
- Lok 65 (Deutz 21 248/1937, Typ OME 117, PS)
- Lok 69 (Deutz 23 311/1938, Typ OMZ 117, 28 PS)
- Lok 70 (Deutz 22 868/1938, Typ OMZ 117, 22/24 PS)

- Lok 74 (Deutz 23 353/1938, Typ OMZ 117, 28 PS)
- Lok 79 (Gmdr 3 154/1940, Typ G 110 Z, 24 PS)
- Lok 81 (Gmdr 3 419/1941, Typ G 110 Z, 24 PS)
- Lok 82 (Gmdr 3 236/1941, Typ G 110 Z, 24 PS)
- Lok 31 010 (Deutz 12 596/ , Typ OME 117, PS)
- Lok oNr (KHD 26 002/ , Typ OMZ 122, 40 PS)
- Lok oNr (KHD 33 110/ , Typ OMZ 122, 40 PS)
- Lok oNr (KHD 33 111/ , Typ OMZ 122, 40 PS)

Alle Lokomotiven haben/hatten die Spurweite 600 mm. Zusätzlich waren früher noch einige Ruhrthaler-Loks dabei.

Die Lok 19 (unterschiedliche Angaben zu Fabriknummer und Typ) kam 1954 von Carl Brandt, Düsseldorf, zur Baustelle Kl. Blink, Bremerhaven. An Dampfloks waren ehemals je zwei Loks von O&K Bj. 1936, 55 PS und Bj. 1938, 75 PS vorhanden. Sie waren auf Bremer Trümmerbahnen eingesetzt.

Die letzten Einsätze der Dieselloks beschränken sich auf eine Deichbaustelle bei Rechtenfleth/Rechtebe an der Weser, und auf eine andere Baustelle bei Sandstedt (auch an der Weser).

Im einzelnen sehen die Einsätze so aus:

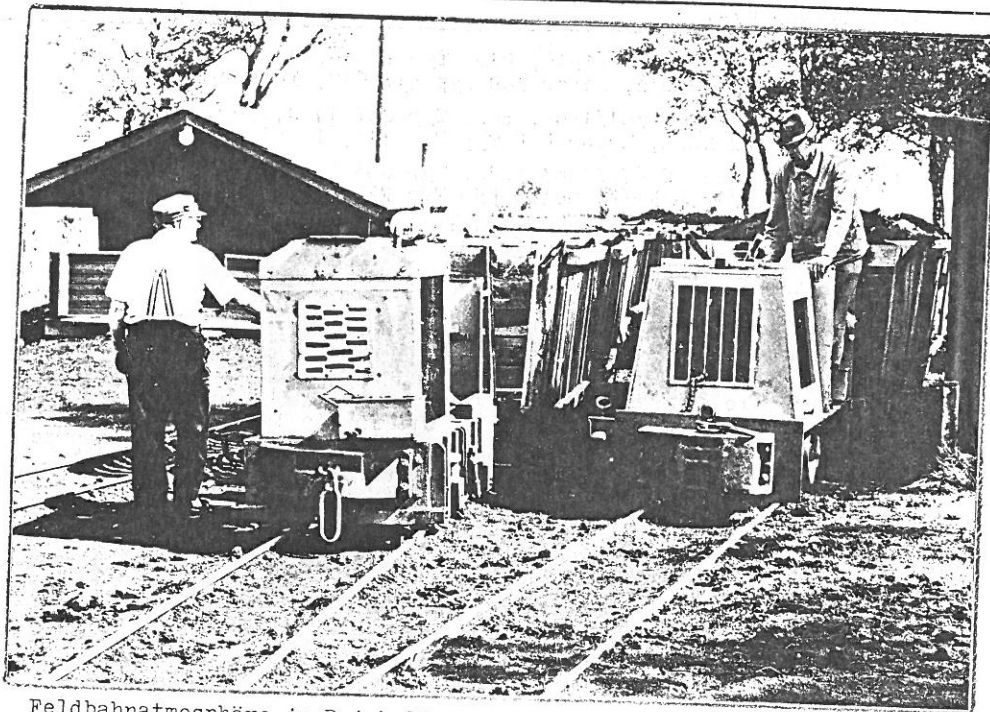
- Lok 23 : Reparatur Lager 1962/Rechtebe 1962-66/Reparatur Lager 1967/Sandstedt 1969/Lager 1972.
 - Lok 24 : Rechtebe 1964/Lager 1969.
 - Lok 26 : Rechtebe 1962-65/Reparatur Lager 1965/Rechtebe 1965-66/Lager 1972.
 - Lok 50 : Reparatur Lager 1962/Rechtebe 1962-67/Reparatur Lager 1967/Rechtebe 1967/Sandstedt 1968.
 - Lok 69 : Rechtebe 1962-64/Reparatur Lager 1965/Rechtebe 1965.
 - Lok 70 : Rechtebe 1963-65/Reparatur Lager 1965/Rechtebe 1965.
 - Lok 74 : wie Lok 69
 - KHD 26 002 : Rechtebe 1963-65/Lager 1965-66/Rechtebe 1968.
 - KHD 33 110 : Rechtebe 1963-67/Lager 1967/Rechtebe 1968/Lager 1972.
- Zu den hier nicht aufgeführten Loks wurden keine Angaben gemacht.

Niedersachsen

Köhlener Torfwerke W.K. Strenge KG, Heinschenwalde

Das Torfwerk liegt am DB-Bahnhof Heinschenwalde (KBS 111). Am Torfwerk befindet sich ein Lokschuppen, in dem in der Regel drei Lokomotiven (Lok 1-3) stationiert sind. Jeweils eine der drei 600 mm-Loks nimmt den Streckendienst zur etwa 10 km entfernten Brenntorferladeanlage wahr, wo auch gleichzeitig der Übergabebahnhof ist.

Die anderen beiden Loks stehen entweder im Schuppen oder rangieren auf den Gleisanlagen im Torfwerk. Die Strecke zum Moor führt erst durch ein kurzes Waldstück, überquert die Straße Hipstedt - Heinschenwalde und führt etwa 3 km entlang dieser Straße Richtung Heinschenwalde. An der Abzweigung nach Neu Ebersdorf biegt die Felddbahn ebenfalls ab und folgt dieser Straße durch Neu Ebersdorf hindurch auf etwa 4 km Länge, bevor sie diese kreuzt und einem Feldweg folgt. Als Rad- oder Autofahrer folgt man nicht der Felddbahn, sondern fährt noch 1 km geradeaus weiter und biegt dann in Richtung Großenhain ab. Nach weiteren 3 km kreuzt die Felddbahn die Straße und rechts sieht man einen Verschiebebahnhof und die Brenntorferladeanlage.



Feldbahnatmosphäre in Reinkultur: Zwei der ältesten Loks der Köhener Torfwerke (rechts Lok 10, links Lok 5) an der Brenntorfverladeanlage. Das Foto entstand am 25.05.1981.
Foto: Ulrich Völz

Bis hierher bringen die "kleinen" Loks (Lok 4-12), die in einem Lokschuppen beheimatet sind, der ca. 1 km hinter der Brenntorfverladeanlage steht, die beladenen Torfloren. Der Brenntorf (er wird mit einem Schaufelradbagger abgebaut, zu einer "Wurst" gepreßt und anschließend in kleine Stücke zerlegt) wird hier direkt auf Traktoren und Ekws umgeladen. Der Düngertorf (er wird gestochen, im Moor gelagert und dann im Torfwerk zermahlen und verpackt) wird weiter zum Werk gefahren. So findet man an der Brenntorfverladeanlage oftmals mehrere Lokomotiven, wie das obige Foto zeigt.

- Lok 1 (Schöma 2 183/1958, Bdm, Typ CDL 28, Gew. 3,75 t, Vmax 5/10/13 km/h, Motor KHD Typ A2L 514, Leistung 28 PS)
- Lok 2 (Schöma 853/1946, Bdm, Typ Lo 25, Gew. 4 t, Vmax 5/10/15 km/h, Motor KHD Typ A2L 514, Leistung 28 PS)
- Lok 3 (Jung 6 923/1946, Bdm, Typ ZL 114, Gew. 5,4 t, Vmax 4/7,8/11/15 km/h, Motor Jung Typ SZ 110, Leistung 22/24 PS)
- Lok 4 (Schöma 2 853/1965, Bdh, Typ CHL 14 G, Gew. 2 t, Vmax 0-12 km/h, Motor KHD Typ F2L 410, Leistung 19/22 PS)
- Lok 5 (C&K 5 914/ , Bdm, Typ MD 1, Gew. 1,8 t, Vmax 4/8 km/h, Motor Hatz Typ E 89 G, Leistung 12 PS)
- Lok 9 (Schöma 2 583/1962, Bdh, Typ CHL 14 G, Gew. 2 t, Vmax 0-12 km/h, Motor KHD Typ F2L 410, Leistung 22 PS)

- Lok 10 (Schöma 781/1946, Bdm, Typ LO 10, Gew. 2,5 t, Vmax 4/8/12 km/h, Motor KHD Typ F1L 612, Leistung 10 PS)
- Lok 11 (Schöma 2 584/1962, Bdh, Typ CHL 14 G, Gew. 2 t, Vmax 0-12 km/h, Motor KHD Typ F2L 410, Leistung 22 PS)
- Lok 12 (Schöma 2 672/1963, Bdm, Typ CDL 20, Gew. 2,2 t, Vmax 4/8/12,5 km/h, Motor KHD Typ F2L 712, Leistung 22 PS)

Die Lokomotivliste ist vollständig !

Nordrhein=Westfalen

Industriebahnen

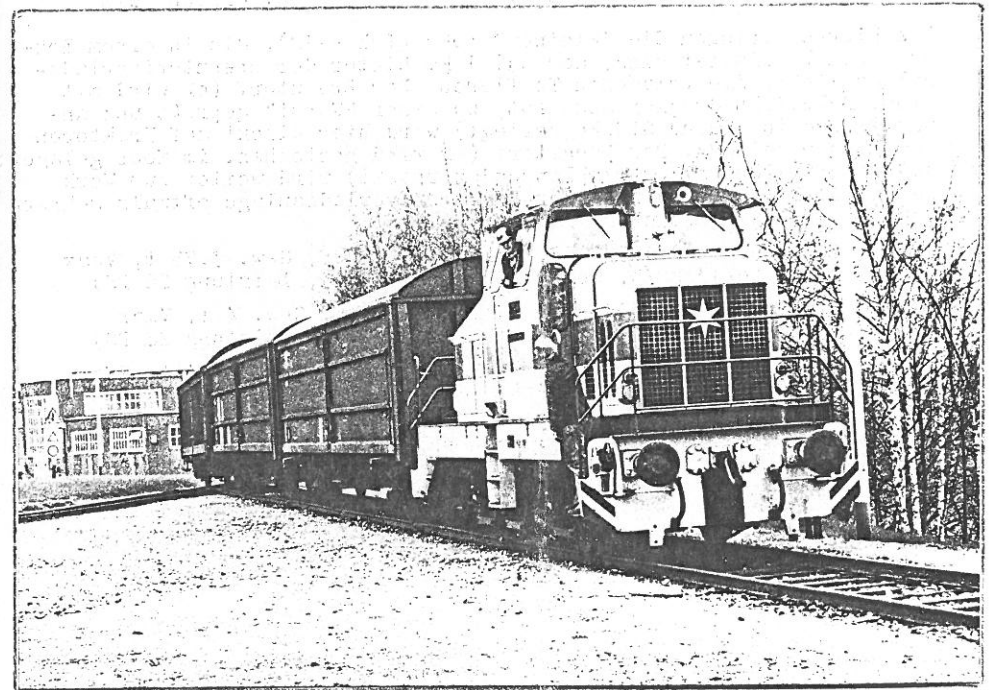
Adam Opel AG, Bochum, Dannenbaumstraße

Die Bochumer Niederlassung der Opel AG spaltet sich in die Werke I und II auf, die etwa 8 km voneinander entfernt liegen.

Im Werk II werden Teile hergestellt, die in die im Werk II gefertigten Pkws (zur Zeit: Kadett !) eingebaut werden. Da sämtliche Transporte zwischen dem Werk II und dem Werk I von der Eisenbahn abgewickelt werden, fällt in beiden Werken eine Menge Rangierarbeit an. Insgesamt stehen 9 Henschel-Loks für den Verschub bereit.

- Lok V 28 101 (Hen 30 325/1961, Cdh, Typ DH 500, Leistung 500 PS, Gewicht 60 t, Vmax 30/60 km/h)
- Lok V 28 102 (Hen 30 324/1962, Bdh, Typ DH 360, Leistung 360 PS, Gewicht 40 t, Vmax 30/60 km/h)
- Lok V 28 103 (Hen 30 501/1962, Cdh, Typ DH 500, Leistung 500 PS, Gewicht 60 t, Vmax 30/60 km/h)

Lok V 28 106 (kurz: Lok 6) am 06.04.1981 an der beschriebenen Foto-stelle.
Foto: Ulrich Völz



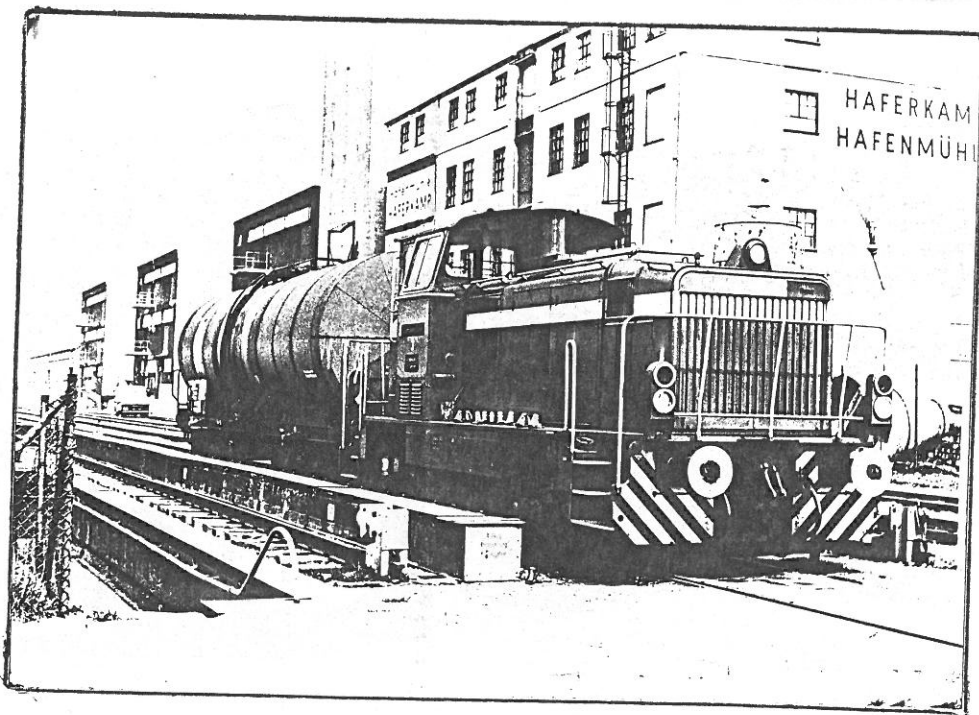
- Lok V 28 104 (Hen 30 500/1962, Bdh, Typ DH 360, Leistung 360 PS, Gewicht 40 t, Vmax 30/60 km/h)
- Lok V 28 105 (Hen 30 499/1963, Cdh, Typ DH 500, Leistung 500 PS, Gewicht 60 t, Vmax 30/60 km/h)
- Lok V 28 106 (Hen 31 426/1969, Cdh, Typ DHG 500, Leistung 500 PS, Gewicht 60 t, Vmax 30/50 km/h)
- Lok V 28 107 (Hen 31 565/1972, Cdh, Typ DHG 500, Leistung 500 PS, Gewicht 60 t, Vmax 30/50 km/h)
- Lok V 28 108 (Hen 31 566/1972, Cdh, Typ DHG 500, Leistung 500 PS, Gewicht 60 t, Vmax 30/50 km/h)
- Lok V 28 109 (Hen 31 676/1972, Cdh, Typ DHG 500, Leistung 500 PS, Gewicht 60 t, Vmax 30/50 km/h)

Fotomöglichkeiten im Werk bestehen nicht. Von außen kann man die Loks aber an mindestens einer Stelle gut aufnehmen. Wenn man auf das Portal 1 zugeht (Werk I, Dannenbaumstraße), biegt man vor dem Pförtnerhaus nach rechts ab und durchquert den Werksparkplatz. Von der einen Ecke des Parkplatzes aus hat man den Überblick über eine Spitzkehre und ein vorbeiführendes Gleis. Hier herrscht reger Betrieb. Oftmals kann man auch zwei Loks auf ein Bild bannen. Die Maschinen sind durch ihre farbenfrohe Lackierung (gelber Aufbau, blauer Zierstreifen, schwarzer Rahmen) sehr fotogen!

Städtischer Hafen Essen, Essen-Vogelheim, Hafenstraße

Die Lok 3 des Städtischen Hafens Essen am 08.04.1981.

Foto: Hans-Georg Bubolz



Für die anfallenden Rangierarbeiten im Essener Stadthafen stehen zwei Loks zur Verfügung, von denen jeweils nur eine eingesetzt wird.

- Lok 1 (MaK 500 014/1956, Ddh, Typ 600 D, Leistung 600 PS, Dienstgew. 52 t, Vmax 59 km/h, Motor MaK Typ MS 301 B Nr. 13 064)
- Lok 3 (MaK 500 067/1975, Cdh, Typ G 700 C, Leistung 700 PS, Dienstgew. 60 t, Vmax 40 km/h, Motor Typ 6 M 282 A Nr. 28 627)

Die nicht eingesetzte Lok steht in einem "hafenähnlichen" (Bodenhöhe = Rahmenoberkante) Lokschuppen bei der Verwaltung an der Hafenstraße.

Die Lok 3 stammt von der Krupp Stahl AG, Bochum und wurde per 20.08.1979 vom Städtischen Hafen Essen übernommen.

Mit dem gleichen Datum wurde die Lok 2 an die Stadt Essen für einen Spielplatz verkauft.

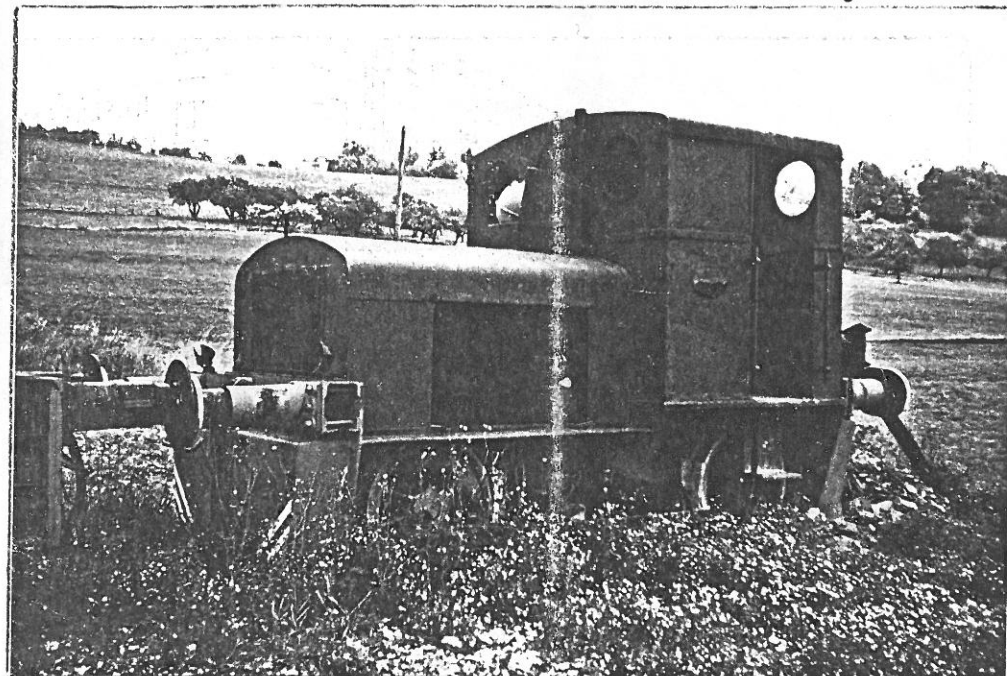
Lok 2 (Krupp 3 582/1956, Cdh, Leistung 440 PS)

Baden-Württemberg

Industriebahnen

Allgäuer, Schrotthandlung, Essingen (b. Aalen)

Diese alte Deutz/KHD-Lok steht zusammen mit einer etwa gleichaltrigen Kö I-ähnlichen Gmeinder-Lok auf dem Betriebsgelände dieser Firma. Leider konnte der Fotograf keine Daten dazu liefern. Weiß vielleicht ein Leser mehr darüber? Das Foto entstand am 29.10.1980; Jürgen Retter.



Rückseite: Als Ergänzung zu dem im BE 3/81 erschienenen Bericht über die Wisseler Kiesbahn hier eine Impression des Betriebes vom 10.04.1981.

Foto: Ulrich Völz

