

---

# Bahn - Express

---



7

1981

Bahn-Express 1981 ..... 2. Jahrgang ..... Nr. 21 (7/81)

Gesamtredaktion.....Ulrich Völz  
Von-der-Wisch-Str. 47  
D-2300 Kiel 1

Druck und Versand.....Hans-Georg Bubolz  
Eschenweg 19  
D-4712 Werne a.d.L.

1. Auflage ca. 35 Exemplare

Preise: Einzelheft (20 Seiten)....DM 1.40  
(Incl. Porto) Doppelheft (40 Seiten)....DM 2.30  
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  
D-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

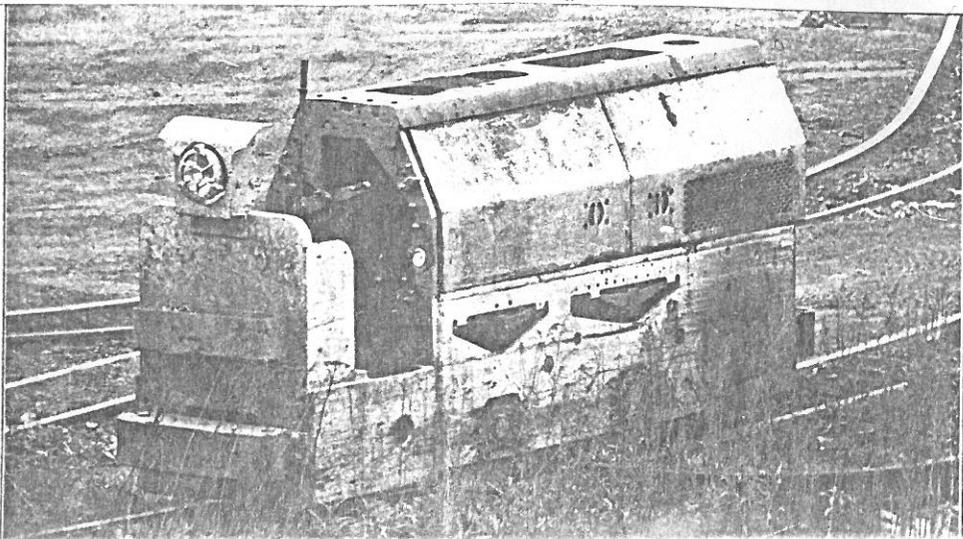
Einsendeschluß für den BE 8/81 ist der 31.10.1981!

Dieses Heft wurde am 02.10.1981 redaktionell abgeschlossen.

Titelfoto: Durch münsterländische Wiesen und Felder rattert hier die Kuhfüßige Schöme 2024 mit ihren Hydraulikkippern am 26.06.1981.

Foto unten: Lok 5 des Materiallagers des Verbundbergwerks Gneisenu der Bergbau AG Westfalen in Dortmund-Derne am 21.04.1981.

Foto Rückseite: Auch das ist eine Lok: Das sog. "Eichhörnchen" der Klinkerwerke Heinrich Kuhfuß in Coesfeld. Es handelt sich um eine O&K-Lok von 1936; 26.06.1981.  
Alle Fotos von Hans-Georg Bubolz



## Grubenlokomotiven

von Christian Hoffmann

Dieses Thema ist für den normalen Werkbahnfreund wohl recht unbekannt, denn schließlich sind Grubenloks für den Beobachter im normalen Einsatz praktisch unerreichbar. Hier nun ein kleiner Einblick in den Bereich der „Unterweltbahnen“, der im BE 4/81-17- bereits angeschnitten wurde.

Ein Sprichwort sagt: Der Bergbau ist ein Förderproblem. Es gilt auch heute noch, zumal die Fördermengen durch Betriebskonzentrationen ständig zugenommen haben. Über 30 % aller unter Tage erforderlichen Schichten entfallen auf Transport- und Förderarbeiten. Neben der Förderung der Rohkohle müssen Grubenberge (Gestein vom Streckenvortrieb) und nicht mehr benötigtes Material zu Tage gebracht werden, umgekehrt sind große Materialmengen (Baustoffe, Maschinenteile, Ausbautteile) sowie Versatzberge (Gestein zum Verfüllen von Grubenträumen) nach unter Tage zu befördern. Und nicht zuletzt müssen die Bergleute täglich an ihren Arbeitsplatz fahren, durchschnittlich etwa 2000 Mann pro Zeche. Bei all diesen Transporten unter Tage haben schienengebundene Grubenbahnen nach wie vor eine große Bedeutung. Bei der Massengutförderung haben Bandanlagen vielfach die herkömmlichen Grubenbahnen abgelöst oder ergänzt. 1978 erreichte noch 60 % aller geförderten Kohle die Schächte in Zügen. Dafür waren im westdeutschen Steinkohlenbergbau 1623 Loks und 138660 Förderwagen im Einsatz. Das Gleisnetz betrug etwa 2500 km. Überwiegend im abbaunahen Bereich haben Einschienenhängebahnen beim Materialtransport und Sessellifte beim Personentransport die alten Grubenbahnen abgelöst.

Die älteste Traktionsart war die menschliche Muskelkraft. Noch vor 150 Jahren bestanden die Grubenwagen und auch die Schienen (Spurweite 200 mm!) aus Holz. Ab 1850 begannen Pferde die unterirdischen Züge zu ziehen, nunmehr über eiserne Gleise. 1899 waren 4259 Pferde im Untertagebetrieb an der Ruhr „im Einsatz“. Ein Pferd zog bis zu 8 beladene eiserne Förderwagen. Die letzten Grubenpferde wurden erst Anfang der 1960er Jahre „ausgemustert“.

1882 baute Werner von Siemens die ersten elektrischen Fahrdraktloks. Wegen Gefahr der Funkenbildung gelten für Fahrdraktloks heute besondere Sicherheitsvorschriften. So darf im „Fahrdraktbereich“ kein Kohleabbau stattfinden. Solche Loks fahren deshalb meistens nur in Hauptstrecken in Schachtnähe. Der Fahrdrakt besteht aus einer nicht isolierten, in mindeten 2,20 m Höhe verlegten Leitung, meistens mit Gleichstrom 250 V. Zwei ungewöhnlich große Fahrdraktloks waren seit 1977 auf der Zeche Königsborn in Bönen im Einsatz. Bei einem Dienstgewicht von 23 t und knapp 8 m Länge zogen sie 180 t schwere Züge.

Akkumulatorenloks sind vollkommen schlagwettergeschützt und daher in allen Bereichen der Grube einsetzbar. Auch Dieselloks haben einen uneingeschränkten Einsatzbereich, belasten jedoch die Wetterführung (Belüftung) der Grube durch Abgasbildung. Druckluftloks stehen in grubensicherheitlicher Hinsicht an erster Stelle, jedoch haben die hohen Betriebskosten zu einer weitgehenden Ausmusterung dieser Loks geführt. Die Hochdruckluftbehälter hatten einen Betriebsdruck von 200 atü, der Probedruck betrug sogar 300 atü. Verbundloks stellen eine Kombination von Fahrdrakt- und Akkulok dar. In den für Fahrdraktbetrieb zugelassenen Strecken fahren sie als Fahrdraktlok, in den übrigen Bereichen als Akkulok.

Auf dem Bereich der Akku-Loks unter den Grubenlokomotiven ist als wichtiger Hersteller heute die Gewerkschaft Schalker Eisenhütte zu nennen. Es werden Loks von der Baureihe 1,5 t/2,5 kW bis 25 t/140 kW gebaut. Das Typsymbole der Schalker Eisenhütte wurde während von der heute nicht mehr existierenden Firma

Bautz, Dortmund, übernommen.

Auf dem Sektor Diesellokomotiven ist die Firma Bedia, Bonn, nennenswert. Da die Bedia-Lokomotiven eine konsequente Weiterentwicklung der bekannten Deutz-Diesel-Grubenlokomotiven darstellen, wollen wir das Typenprogramm kurz vorstellen:

Einzellokomotiven:

**D 24/4.5 B**

Leistung	18 kW (25 PS)
Dienstmasse	4,5 t
Max. Geschwindigkeit	13 km/h
Spurweitenbereich	540 - 600 mm
Länge über Puffer	ca. 3.065 mm
Max. Breite	845 mm
Max. Höhe	1.475 mm
Transportlänge	ca. 1.800 mm

**D 40/7 B**

Leistung	30 kW (40 PS)
Dienstmasse	6 - 8 t
Max. Geschwindigkeit	14 km/h
Spurweitenbereich	540 - 600 mm
Länge über Puffer	ca. 3.970 mm
Max. Breite	895 mm
Max. Höhe	1.685 mm
Transportlänge	ca. 2.450 mm

**D 60/8.5 B1F**

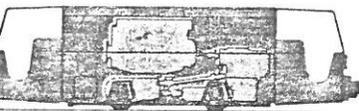
Leistung	44 kW (60 PS)
Dienstmasse	8,5 t
Max. Geschwindigkeit	14 km/h
Spurweitenbereich	540 - 620 mm
Länge über Puffer	ca. 4.550 mm
Max. Breite	1.200 mm
Max. Höhe	1.550 mm
Transportlänge	ca. 2.800 mm

**D 66 - 100/10 - 16 B**

Leistung	48 kW - 74 kW (66 PS - 100 PS)
Dienstmasse	10 t - 16 t
Max. Geschwindigkeit	27 km/h
Spurweitenbereich	540 - 620 mm
Länge über Puffer	ca. 5.955 mm
Max. Breite	1.080 mm
Max. Höhe	1.680 mm
Transportlänge	ca. 3.300 mm

**D 102/14 - 16 B**

Leistung	75 kW (100 PS)
Dienstmasse	14 t - 16 t
Max. Geschwindigkeit	27 km/h
Spurweitenbereich	540 - 620 mm
Länge über Puffer	ca. 6.375 mm
Max. Breite	1.080 mm
Max. Höhe	1.680 mm
Transportlänge	ca. 3.300 mm

**D 105/17 B**

Leistung	81 kW (110 PS)
Dienstmasse	17 t
Max. Geschwindigkeit	22 km/h
Spurweitenbereich	540 - 620 mm
Länge über Puffer	ca. 6.420 mm
Max. Breite	1.080 mm
Max. Höhe	1.680 mm
Transportlänge	ca. 3.300 mm

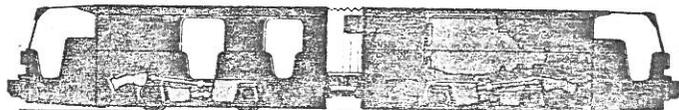
Doppellokomotiven:

**DB 102/32 B + 2**

Leistung	81 kW - 96 kW (110 PS - 130 PS)
Dienstmasse	16 t
Bremsmasse	32 t
Max. Geschwindigkeit	22 km/h
Spurweitenbereich	540 - 620 mm
Länge über Puffer	ca. 11.100 mm
Max. Breite	950 mm
Max. Höhe	1.080 mm
Transportlänge	2 x 3.300 mm

**DB 105 / 32 B + 2**

Leistung	81 kW (110 PS)
Dienstmasse	16 t
Bremsmasse	32 t
Max. Geschwindigkeit	22 km/h
Spurweitenbereich	540 - 620 mm
Länge über Puffer	ca. 11.303 mm
Max. Breite	1.080 mm
Max. Höhe	1.680 mm
Transportlänge	2 x 3.300 mm

**DP 150/34 B + B**

Leistung	121 kW (165 PS)
Dienstmasse	34 t
Bremsmasse	34 t
Max. Geschwindigkeit	22 km/h
Spurweitenbereich	540 - 620 mm
Länge über Puffer	ca. 11.770 mm
Max. Breite	1.080 mm
Max. Höhe	1.750 mm
Transportlänge	2 x 3.300 mm

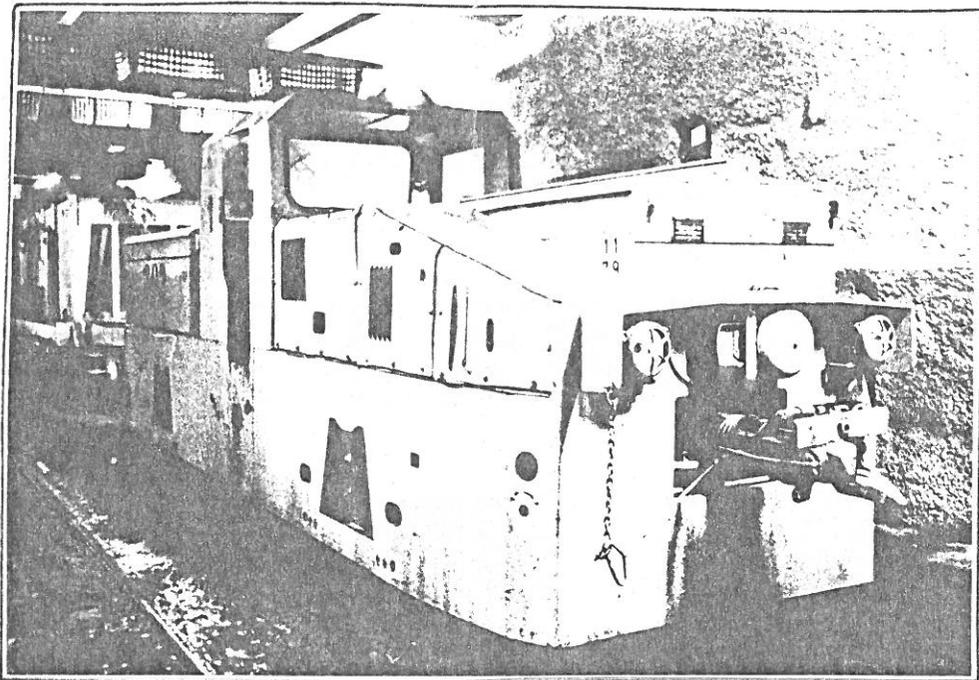
Die einzelnen Lokomotivtypen werden in verschiedenen Spurweiten entsprechend den betrieblichen Verhältnissen der jeweiligen Zechen geliefert. Zwischen 500 mm und 1000 mm gab es früher die vielfältigsten Abstufungen unter den Spurbreiten (z.B. 510, 550, 560, 600, 750 mm), durch Stilllegung und Zusammenlegung von Zechen ist jedoch eine Vereinheitlichung im Gange.

Auch unter den Förderwagen gibt es die verschiedensten Arten, dem jeweiligen Zweck entsprechend. Es existieren Kohlenwagen mit einem Fassungsvermögen von 2-7 t, Personenwagen mit 8-24 Plätzen, Sanitätswagen, Spezialwagen zur Beförderung großer Maschinenteile, Containerwagen und Behälterwagen zum Transport flüssiger oder staubförmiger Güter.

Übrigens gibt es die menschliche Muskelkraft als Traktionsart auch noch, nämlich in Form von Schienenfahrrädern (Grubenfahrräder der Masch. fab. Scharf, Hamm).

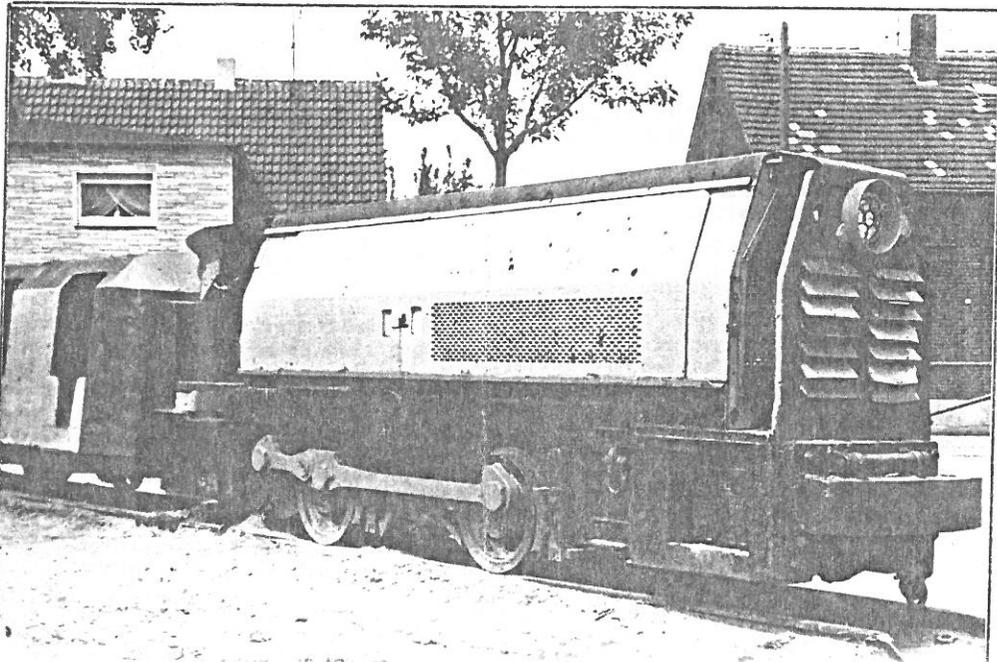
Nicht unmittelbar zum Thema gehörend, aber doch erwähnt werden soll die sog. Schienenflurbahn. Hierbei handelt es sich um ein durch Spezialgleise auf der Streckensohle zwangsgeführtes Fördermittel für Material- und Personenbeförderung. Die einzelnen Wageneinheiten werden durch Zug- und Bremswagen gezogen bzw. abgebremst. Der Antrieb kann dabei stationär mit Hasep und Seil oder durch Eigenantrieb erfolgen. Man unterscheidet nach Bauart und Herstellerfirma Streckenkuli, Beco-Bahn, Bulli-Truck.

Eine Besonderheit unter den Grubenbahnen bildet die vollautomatische Verbindungsstrecke der Zeche General Blumenthal, die seit 1967 den Hauptförderschacht 11 in Wanne-Eickel (östlich des Hbf) mit der Hauptfördersohle im Raum Recklinghausen verbindet (insgesamt etwa 20 km automatisierte Strecke). Die Züge bestehen aus festen Einheiten mit jeweils 40 Großraumwagen und der ziehenden Fahrdrahtlok, das Zuggewicht beträgt insgesamt 320 t. Im Einsatz sind 9 BEC- und 16 AEG-Loks gleicher Bauart.



Lok der Schalker Eisenhütte auf der Strecke zwischen Haltern und Gen. Blumenthal. Foto: Schalker Eisenhütte/Repro: Hans-Georg Bubolz

Grubenlok (Diesellok) Nr. 12 auf dem Spielplatz Kellermannstraße in Bottrop am 05.07.1981. Foto: Christian Hoffmann



Der Antrieb der Lok erfolgt über 2 Tatzlagermotoren zu je 60 kw Stundenleistung, ihr Dienstgewicht beträgt 20 t. Die Loks haben drei voneinander unabhängig wirkende Bremssysteme: elektrische Widerstandsbremse, druckluftbetätigte Federspeicherbremse (Klotzbremse) und eine aus einer 24-Volt Batterie gespeiste Magnetschienenbremse. Besondere Einrichtungen verhindern das Blockieren und Schleudern der Treibräder. Grundlage des automatischen Zugbetriebes ist ein Streckenblocksystem, die Überwachung erfolgt in der Zugleitstelle (etwa vergleichbar mit einem modernen Gleisbildstellwerk). In einem unterirdischen AW werden die 25 „Geisterloks“ gewartet und ausgebaut. Als Ursprung dieser Automatisierung nennt die Quelle eine Steinbruchfeldbahn bei Regensburg. (!)

Bei vielen Schachtanlagen bilden die gleisgebundenen Grubenbahnen nach wie vor das Rückgrat der untertägigen Förderung. Dabei müssen andere Fördertechniken (Bänder, Einschienenhängebahnen, Sessellifte) nicht unbedingt als Konkurrenten auftreten. Vielmehr liegt der Erfolg bei der wirtschaftlichen Kohlegewinnung im Zusammenspiel aller Förderarten.

Da wohl nur die allerwenigsten Eisenbahnfreunde die Möglichkeit haben, an einer Grubefahrt teilzunehmen, ist man bei der Betrachtung von Grubenloks weitgehend auf Museen und Spielplätze angewiesen.

Eine größere Anzahl verschiedener Loks ist im Deutschen Bergbaumuseum Bochum zu sehen, u.a. eine Fahrdrathlok von 1894 aus dem Bleiberg/Osterreich. Künftig soll sogar eine Akkulok im Schaubergwerk unter dem Museum eingesetzt werden. Im Innenhof des Museums steht die Diesellok Diema 1 664/ , Bdm, Leistung 10 PS, Spurweite 550 mm, die allerdings über Tage eingesetzt war. Sie entspricht dem Typ einer Feldbahnlok.

Im Erzbergwerk Ramsbeck (Sauerland, südl. Bestwig) kann man 1,5 km mit der Grubenbahn (Batterielok) in das Schaubergwerk einfahren, welches allerdings nicht das ganze Jahr über geöffnet ist.

In einem Schuppen hinter dem Heimatmuseum Wanne-Eickel, Stadtteil Unser Fritz, kann man folgende Fahrzeuge bewundern:

Druckluftlok Nr. 4 Demag 2 200/1958 Druck 200 atü  
Abn.: 04.07.1958 Zylinder und Stangen wie bei einer Dampflok!

Batterielok AEG/Bartz und ein Grubenfahrrad

Als Denkmal oder auf Spielplätzen aufgestellte Grubenloks:

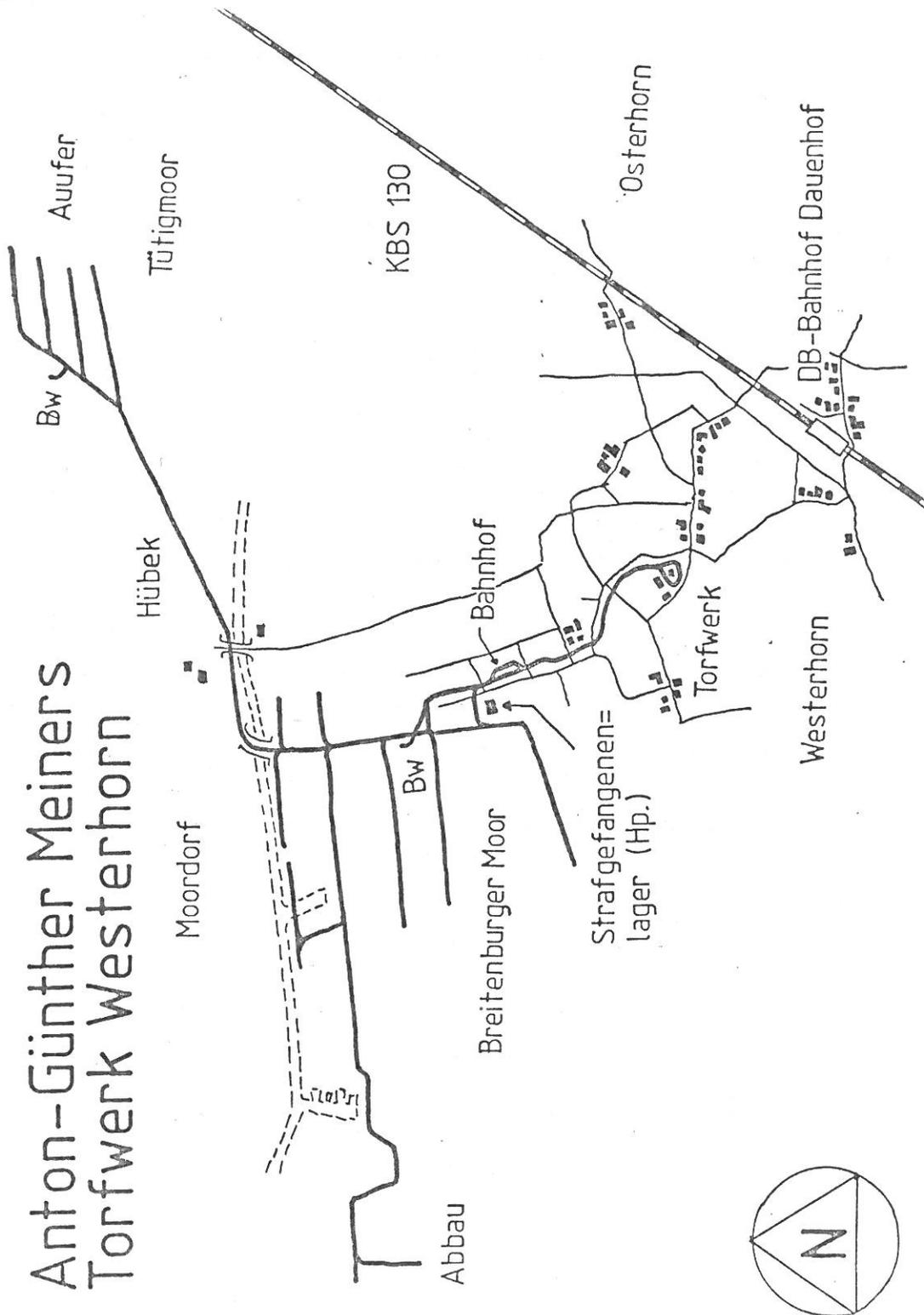
- Gels.-Horst, Spielplatz Johannastraße, Druckluftlok "Nordstern 27", Jung, mit einem Personenwagen.
- Gels.-Horst, Spielplatz Fischerstraße (abseits der Straße), Druckluftlok Jung 80 178 (?), 50 PS, Druck 200 atü, ex Zeche Nordstern, mit Personenwagen Nr. 13.
- Gladbeck-Brauck, Schulzentrum, Druckluftlok ex Zeche Nordstern
- Gels.-Horst, Bauspielplatz, Druckluftlok ex Zeche Nordstern
- Gels.-Buer-Resse, Wiedehopfstraße, Gaststätte "Waldhaus", Druckluftlok Jung 11 697/1952, 3,5 t, 10 PS, kurze Bauart m. 4 Behältern, ex Zeche Recklingh. II, Spur 620 mm, mit zwei bepflanzten Wagen.
- Essen-Byfang, Spielplatz bei der Straße "Deipenbecke", Diesellok Nr. 2 (Blindwelle und Stangen) mit Personenwagen.
- Bottrop, Spielplatz Kellermannstraße, Diesellok Nr. 12 KHD 55 452/1952, Bdm, Typ A6 1517 (?), 75 PS, 10 t, 3.6/6/9.7/13.6 km/h, mit Personenwagen.
- Viernheim, DSEG-Museum, Gomm-Druckluftlok
- Gevelsen (b. Grevenbroich/Rhld), FWK Feld- und Werksbahnmuseum  
Lok 12 AEG 7 627/1953 Bauart TP13 14,5 t 2x36 kW  
Lok 6 beide Loks Fahrdrathloks ex Freufar Irbankuren

Die Torfbahn im Freitenburger Moor

von Torsten Hensch

Im Freitenburger Moor nördlich von Elmshorn und nahe des Bahnhofs Dauenhof gelegen, betreiben die Torfwerke Anton-Günther Meiners ein ausgedehntes Torfbahnnetz von 600mm Spurweite, auf dem nicht weniger als 22 Lokomotiven einsatzbereit zur Verfügung stehen. Es sind dieses im einzelnen:

- Lok 1 (Diema / , Ed)
- Lok 2 (Schöma 509/ , Bd , Motor: 1200 U/min, Leistung: 16 PS, Gewicht: 2,25 t) *4181/2 km/h*
- Lok 4 (O&K, Abt. Montana, Nordhausen 6373/ , Bd , Motor: KHD, Typ F1L 712, Nr. 2441057, 1800 U/min, Leistung: 10 PS)
- Lok 5 (Diema 2522/1962, Bd , Typ DL 6, Leistung: 8 PS, Gewicht: 1,15 t, Motor-Nr. 3185407)
- Lok 6 (Diema 2392/1960, Bd , Typ DL 6, Leistung: 7,5 PS, Gewicht: 1,15 t, Motor-Nr. 2758536)
- Lok 7 (Diema 2507/1962, Bd , Typ DL 6, Leistung: 8 PS, Gewicht: 1,15 t, Motor-Nr. 3183798)
- Lok 8 (Diema 2321/1960, Bd , Typ DS 11/3, Leistung: 11 PS, Gewicht: 1,8 t, Motor-Nr. 2605519)
- Lok 9 (Diema 2123/1958, Bd , Typ DS 14, Leistung: 15 PS, Gewicht: 2,8 t, Motor-Nr. 2173362/63)
- Lok 10 (Diema 2191/1958, Bd , Typ DL 6, Leistung: 7,5 PS, Gewicht: 1,15 t, Motor-Nr. 2471453)
- Lok 11 (Diema 1912/1956, Bd , Typ DL 8, Leistung: 10 PS, Gewicht: 2 t, Motor-Nr. 2034514)
- Lok 12 (Diema 2230/1959, Bd , Typ DL 6, Leistung: 7,5 PS, Gewicht: 1,15 t, Motor-Nr. 2091026)
- Lok 13 (Diema 2127/1958, Bd , Typ DL 6, Leistung: 7,5 PS, Gewicht: 1,15 t, Motor-Nr. 2190074)
- Lok 14 (Diema 2459/1961, Bd , Typ DS 11/2, Leistung: 11 PS, Gewicht: 2,2 t, Motor-Nr. 2838747)
- Lok 15 (Diema 2196/ , Bd , Typ DS 28, Leistung: 28 PS, Gewicht: 3,5 t, Motor-Nr. 2418594/95)
- Lok 31 (Diema 2204/1959, Bd , Typ DL 8, Leistung: 10 PS, Gewicht: 2,2 t, Motor-Nr. 247145?)
- Lok 38 (Diema 2465/ , Bd , Typ DS 28, Leistung: 28 PS, Gewicht: 4,3 t, Motor-Nr. 2883576/77)
- Lok 41 (Diema 2371/1960, Bd , Typ DS 28, Leistung: 28 PS, Gewicht: 3 t, Motor-Nr. 2101102/03)
- Lok 44 (Diema 1938/ , Bd , Typ DL 6, Leistung: 8 PS, Gewicht: 1,15 t, Motor-Nr. 2090903)
- Lok 45 (Diema 2426/ , Bd , Typ DL 8, Leistung: 16 PS, Gewicht: 2 t, Motor-Nr. 4319361/62)
- Lok 49 (Diema 2493/ , Bd , Typ A2L 514 (offenbar Motor-Typ), Leistung: 28 PS, Gewicht: 4,3 t, Motor-Nr. 3051169/70)
- Lok 55 (Diema 2444/ , Bd , Typ DL 8, Leistung: 11 PS, Gewicht: 2 t, Motor-Nr. 1711411)
- Lok 56 (Diema 2563/ , Bd , Typ DS 20, Leistung: 22 PS, Gewicht: 3,3 t, Motor-Nr. 3432705/06)



Die Loks tragen mit Ausnahme der Lok 11, welche blau/Achsbereich rot gestrichen ist, alle einen grün/roten Anstrich, wobei die Stirnfronten zum Teil orange oder gelb angestrichen sind. Einige Loks tragen zur Warnung ein oranges Blinklicht auf dem Dach, bzw. bei den offenen Loks etwa auf der Höhe eines theoretischen Daches. Das Einsatzgebiet der Loks besteht aus zwei längeren Strecken sowie auf die in den Abbaugeländen befindlichen Strecken. Vom Torfwerk in Westerhorn (Fußweg zum Bahnhof Dauenhof etwa 10 Minuten) führt die eine Strecke entlang von Feldwegen zum sogenannten Bahnhof, bis wohin die im Moor eingesetzten Loks ihre Züge in der Regel bringen. Zum Torfwerk übernimmt dann eine andere Lok, die nur zwischen Werk und Bahnhof verkehrt, die Züge. Vom Bahnhof führt die Strecke dann am Strafgefangenenlager vorbei ins eigentliche Moor, wo es eine Dienststelle und einen Lokschuppen gibt. Neben den zahlreichen Gleisen im Abbaugelände ist dann vor allem noch eine längere landschaftlich sehr reizvolle Strecke zum Abbaugelände Aufer zu erwähnen. Sie führt durch Wiesen, Felder und kleine Waldstücke und folgt teilweise einem reizvollen baumumstandenen Kanal (siehe Lageskizze). In Aufer gibt es abermals eine besetzte Dienststelle mit Lokschuppen. Ferner gibt es auch noch ein drittes Abbaugelände nahe Lägerdorf. Zum Einsatz der einzelnen Loks läßt sich folgendes sagen: Die Loks 5-55 standen am 9.6.1981 alle im Einsatz; die im Moor eingesetzten Loks übernachteten dort in der Regel auch (zum Teil direkt am Abbau oder in den dortigen Schuppen). Ein anderer Teil der Loks wird morgens und nachmittags vor dem Arbeiter-Personenzügen eingesetzt und übernachtet somit im Torfwerk, wo sich auch die Hauptwerkstatt befindet. Die Altbau-Loks 1-4 stehen als Dispatcher-Loks am Torfwerk (Lok 1), im Hauptabbaugelände (Lok 2) und in Aufer (Lok 4) zur Verfügung, wo sie auch fallweise Einsätze fahren (am 9.6. konnte ich zum Beispiel Lok 2 im Einsatz erleben). Allgemein läßt sich noch sagen, daß das Personal überall äußerst freundlich war; das Moor darf auf Anfrage betreten werden, wobei sich zur Vermeidung unfreiwilliger Fußbäder respektvoller Abstand zu den Gräben empfiehlt. Die Personenzüge, in denen unter anderem auch überdachte Wagen (zum Teil sogar mit Tonnendach) eingesetzt werden, dürfen ohne weiteres benutzt werden, und die über einstündige Fahrt von Aufer nach Westerhorn ist schon überaus reizvoll, zumal der Zug durch eine einsame Gegend mit lauschigen Wäldchen und vielen Wasserläufen, die auf interessanten Holzbrücken überquert werden, fährt. Alles in allem läßt sich ein Besuch bei dieser Bahn also nur herzlich empfehlen.

HAFEN-, INDUSTRIE- UND FELDBAHNEN

KURZBERICHTE

Berlin

Rhenus-WTAG, Zweigniederlassung Berlin, Berlin=Spandau

Die Rhenus-WTAG betreibt am östlichen Ufer der Havel ein dreizehn Kilometer langes Eisenbahnnetz, das in erster Linie der Bedienung der firmeneigenen Lagerhäuser an der Havel dient. An weiteren Anschlüssen, die über das Werksnetz bedient werden, sind die Tanklager der Esso und Shell zu nennen.

Die 1934 eröffnete Strecke hat ihren Ausgangspunkt gemeinsam mit der ebenfalls hochinteressanten Siemens-Güterbahn im Bahnhof Nonnendamm, etwa 1.5 km vom S-Bahn-Endbahnhof Gartenfeld entfernt. Vom Bf Nonnendamm aus folgt die Bahn auf etwa zwei Kilometern in Seitenlage der Daumstraße, bis diese stärker nach links Richtung Eiswerder abzweigt. Hier teilt sich die Strecke. Geradeaus in nördlicher Richtung führt ein Zweig in das dortige Industriegebiet und endet praktisch in den Tanklagern der o.g. Mineralölfirmer, nahe dem Hohenzollernkanal. Diese ebenfalls etwa zwei Kilometer lange Strecke ist ohne nennenswerte Probleme nur noch in Höhe der Rhenania-Straße oder des Salzhofes zugänglich. Dieser Abschnitt ist auch der fotografisch reizloseste.

Besonders interessant ist demgegenüber der Streckenzweig, der in Richtung Eiswerder weiter der Daumstraße folgt. Er führt bis auf die Havelinsel Eiswerder, wo sich Verwaltung und Werkstatt der Rhenus-WTAG befinden. Die Überführung auf die Insel ist der zweifelsohne interessanteste Betriebspunkt der ganzen Bahn. Hier muß sie sich die schmale, einspurig ausgelegte "Kleine Eiswerder Brücke" mit dem Autoverkehr teilen und wird über die in Stahlfachwerkweise erbaute Brücke im Straßenplan geführt - eine prädestinierte Stelle für interessante Betriebssituationen. Für die Betriebsabwicklung stehen zwei Diesellokomotiven bereit.

Lok 1" (ORL 26 750/1972, Cdh, Typ MC 700 N, Leistung 665 PS, LMP 9 040 mm, Achsstand 4 800 mm)

Lok 2" (MaK 1000 253/1964, Ddh, Typ 1000 D, Leistung 1000 PS, Dienstgew. 80 t, LMP 12 070 mm, Achsstand 6 300 mm, Vmax 63 km/h, NIAG Lok 2 1978 an Rhenus-WTAG Berlin)

Mit der Anschaffung der NIAG-Lok im Jahre 1978 wurden zwei andere Dieselloks überflüssig.

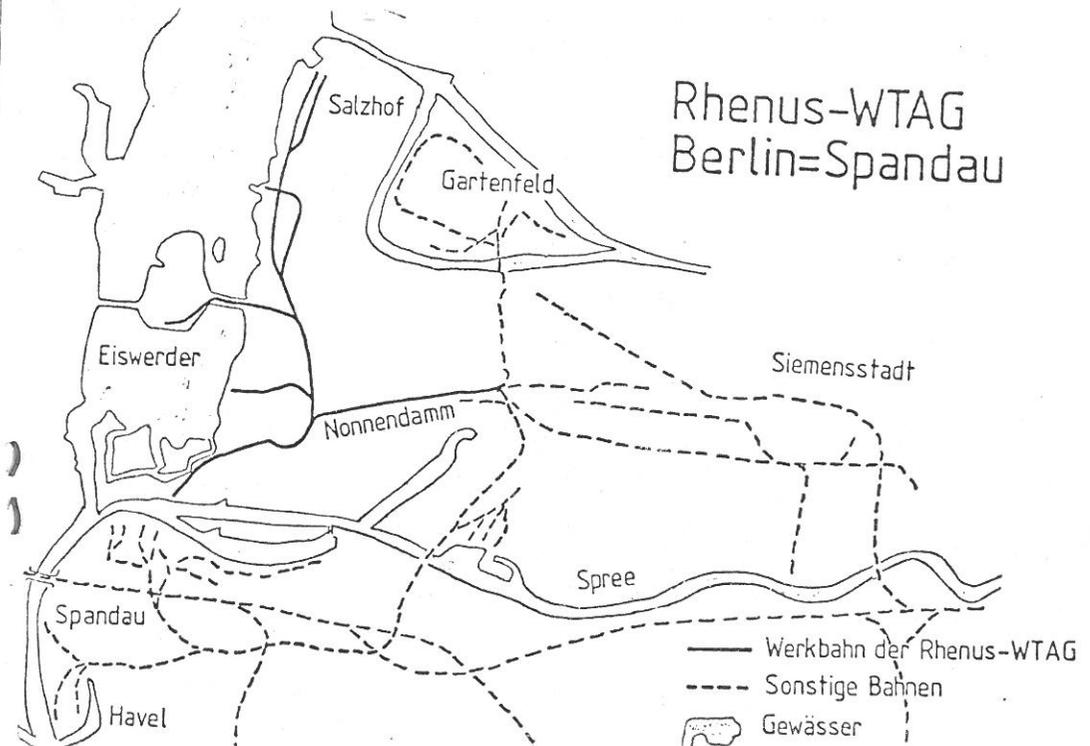
Lok 2" (Hen 31 096/1965, Bdh, Typ DHG 240, Leistung 240 PS, Dienstgew. 34 t)

Die Lok gelangte über den WBB, Hattingen, an die Firma Gleismac Italiana in Gazzo di Bigarello.

Lok 3" (ORL 26 138/1961, Bdh, Typ MV 6 B)

Der Verbleib dieser Lok konnte leider noch nicht in Erfahrung gebracht werden.

Im Planbetrieb wird eine Lok eingesetzt, im wöchentlichen Wechsel teilen sich dabei die heutigen Loks 1 und 2 den Dienst, der montags bis freitags zwischen 7 und 16 Uhr zu verrichten ist.



Schleswig-Holstein

Zirparling Kessler GmbH & Co., Ahrensburg

Die bislang auf dem Werksgelände dieser Firma abgestellte

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)

ist jetzt vom Museum für Hamburgische Geschichte abgeholt worden und befindet sich jetzt in einem Lokschuppen in Hamburg-Wilhelmsburg.

Friedrich Werner v. Bülow KG, Kieswerk Segräbner Berg, Gudow

Nachdem seit etwa zwei Jahren die drohende Stilllegung der Bahn bevorstand, erübrigt sich für den interessierten Eisenbahnfreund eine Fahrt nach Gudow. Die Kiesbahn am Segräbner Berg ist nicht mehr. Der letzte Zug wurde bereits am 21.08.1981 gefahren. Am 06.09.1981 ergab sich bei der Kiesbahn folgendes Bild: Die Strecke vom Kanal bis einschließlich der Steigung ist abgebaut. Zwischen der Straße Gudow - Büchen und dem Kieswerk ist die Strecke überwiegend abgebaut; an der Autobahntrasse ist nichts mehr von ihr zu sehen. Derzeit hat ein (!) Lkw die Aufgabe der Bahn übernommen. Die Schiffsverladung am Kanal wird ebenfalls nicht mehr praktiziert. Die Fahrzeuge konnten, wie das Kieswerk mitteilte, noch nicht an den Mann gebracht werden, man möchte die Loks aber noch verkaufen. Angeblich soll eine Lok als Denkmal erhalten bleiben. Derzeit stehen die Loks noch alle am Kieswerk und können dort, noch teils geschmückt vom letzten Betriebstag, noch aufgenommen werden. Wegen der Stilllegung der Kiesbahn zeigen wir heute noch rechts zwei Fotos dieser wohl einmaligen Bahn zu Betriebszeiten.

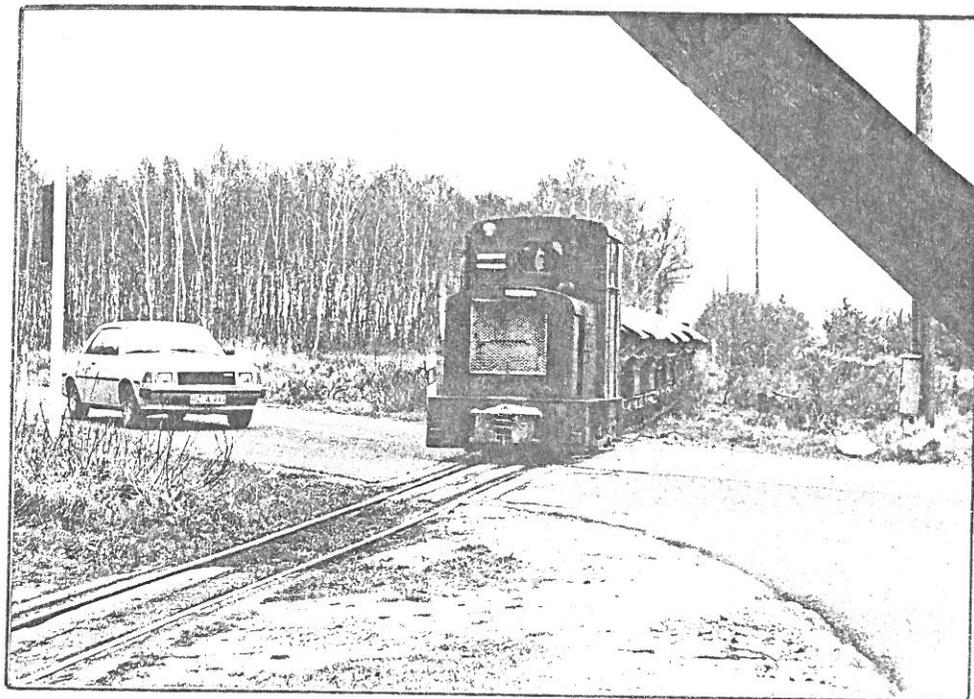
Hamburg

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

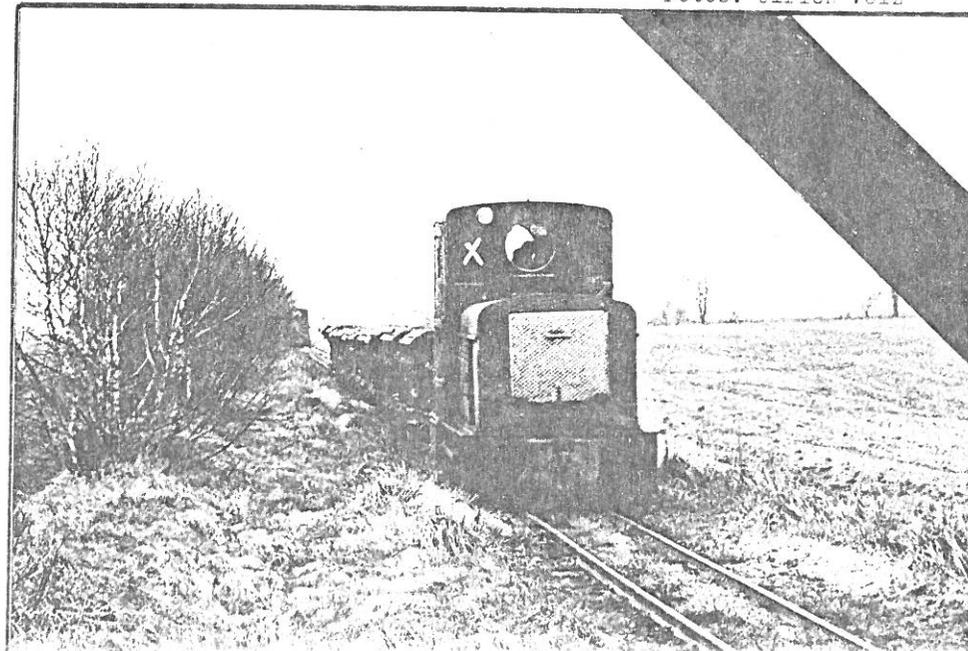
Erfreulicheres gibt es von dieser Baustellenbahn, die wir im BE 3/81 schon vorgestellt haben, zu berichten. Die einzige Lok

Lok oNr (Diema 2 745/19, Bdm, Typ DL 6, Leistung 8 PS, Gewicht 1.15 t, Motor KHD Typ F1L 812 Nr. 3 895 657)

steht nach wie vor (Ende September) im Einsatz, auch ist der als Reserve vorgehaltene Schienenkuli noch vorhanden. Die Streckenlänge ist allerdings im Gegensatz zum April d.J. verdoppelt worden. Sie ist jetzt etwa 100 m lang. Die Strecke führt jetzt von der Zementmischanlage um eine Kurve, überquert dann die Straße "Holstentwiete" und gabelt sich dann. Während im April ausschließlich der rechte Streckenast bedient wurde, scheint dieser, der nach einer weiteren Kurve endet, heute nicht mehr befahren zu werden. Der noch links abzweigende Streckenast führt in einer sanften S-Kurve zu dem im Rohbau fertiggestellten Haus, das durch es pikanterweise via Flur und Wohnzimmer (Die Feldbahn im Wohnzimmer!) und führt noch einige Meter weiter an der rechtwinklig zu den durchgehenden Haus verlaufenden Häuserzeile entlang. Die "Feldbahnstrecke" wird regelmäßig befahren und bietet unglaublich reizvolle Motomotive. Leider wurde die Rückseite der Lok mit einem Kühlergitter eines Landwagens "verkleidet", was sich nicht so gut macht. Da die Lok aber schon eine rechtliche Wille haben, ist ein Teil der Lok auch in einem Feld zu sehen. Soweit es möglich ist,



Jetzt haben die Autofahrer an dieser Stelle freie Fahrt. Nicht so war es am 31.03.1981, als Lok = den Bahnübergang der Straße Gudow - Büchen überquerte. Unwiederbringlich ist auch das untere Foto Vergangenheit: Lok x mit Leerzug kurz hinter der Ausweiche Besenthal. Fotos: Ulrich Völz



wollen wir die Feldbahn im Auge behalten und werden bei eingetretenen Neuigkeiten Bericht erstatten.  
Über angeblich in Bremen vorhandene Loks der Fa. Kossel & Cie. konnte bislang noch nichts in Erfahrung gebracht werden.

Midgard Deutsche Seeverkehrs-AG, Hamburg-Harburg, Zweite Hafenstr. 2

Für den Einsatz auf dieser Werkbahn stehen die beiden folgenden Werkloks zur Verfügung:

Lok 1<sup>1</sup> (MaK 600 348/1960, Dhh, Typ 650 D, Leistung 650 PS, Dienstgew. 60 t, Vmax 59 km/h, Motor MaK Typ MD 301 FA Nr. 13 438)

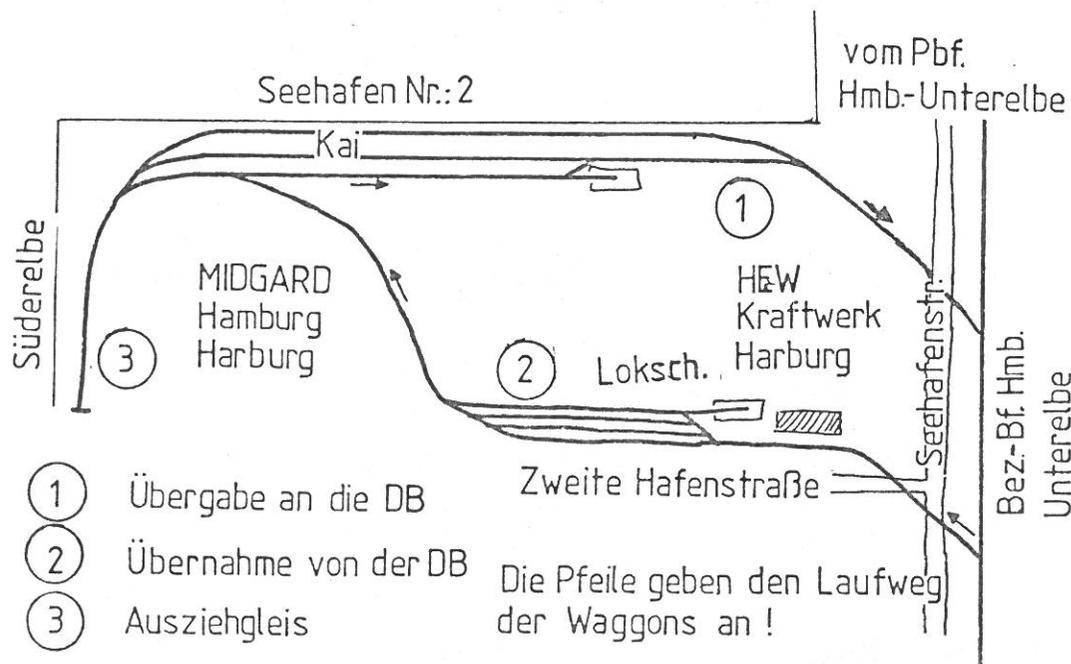
Lok 2 (OKK 26 678/1970, Bdh, Typ MF 9 N, Leistung 250 PS, Dienstgew. 32 t, Vmax 32 km/h, LüP 7 240 mm, Motor KHD Typ F12L 714 Nr. 4 822 835, 2 000 U/min.)

Die Lok 1<sup>1</sup> wurde 1979 von den Hamburger Elektrizitäts-Werken übernommen, die die Lok in Wedel (Holst) eingesetzt haben. Mit ihrer Übernahme wurde die

Lok 1<sup>1</sup> (KHD 56 142/1957, Bd, Typ T4M 625, Leistung 260 PS, Dienstgew. 28 t, LüP 7 370 mm, Breite 3 000 mm)

überflüssig und wurde im Februar 1980 an die Eckhardt & Co. KG, Hamburg, verkauft, wo sie wenig später verschrottet wurde.

Die beiden heutigen Loks tragen einen dunkelblauen Anstrich. Die Übernahme der Wagen von der DB findet an einer anderen Stelle statt, als die Übergabe (vgl. untenstehenden Skizze). Als Eisenbahnfreund erreicht man das Werksgelände am besten von Bahnhof Hamburg-Unterelbe über die Seehafenstraße und die 2. Hafenstr. Fotomöglichkeiten ergeben sich außer im Werksgelände selbst auch von der 2. Hafenstr. aus, wenn die jeweils eingesetzte Midgard-Lok die Wagen von der DB übernimmt. In der Regel verschiebt sie jedoch am Hafenkai, wo man sie von außerhalb nicht einsehen kann. Im Normalfall steht stets eine Lok im Einsatz, während die andere Reserve ist.



Niedersachsen

Ahrens KG, Verladeanlage Natze, Natze

Von der A 11 (Bremen - Hamburg) sieht man zwischen den Abfahrten Bockel und Sittensen auf der rechten Seite ein größeres Torfabaugebiet. Es gehört der Ahrens KG. Die Verladeanlage zu diesem Torfabaugebiet ist unweit der Autobahn gelegen. Im Mai d.J. machte selbige allerdings einen etwas verlassenen Eindruck. Gearbeitet wurde nicht. Auch war die Strecke ins Moor unterbrochen und nicht befahrbar. Nur eine Lok ist vorhanden.

Lok oNr (Schöma 2 376/1960, Bd, Leistung 7 PS, Gewicht 1,5 t, Motor Nr. ...05 116)

Die Lok steht in einem Schuppen, der hinten zugänglich ist. Offenbar ist irgendwann einmal ein Bremsversuch der Lok beim Einfahren in den Schuppen mißglückt ...

Nordrhein-Westfalen

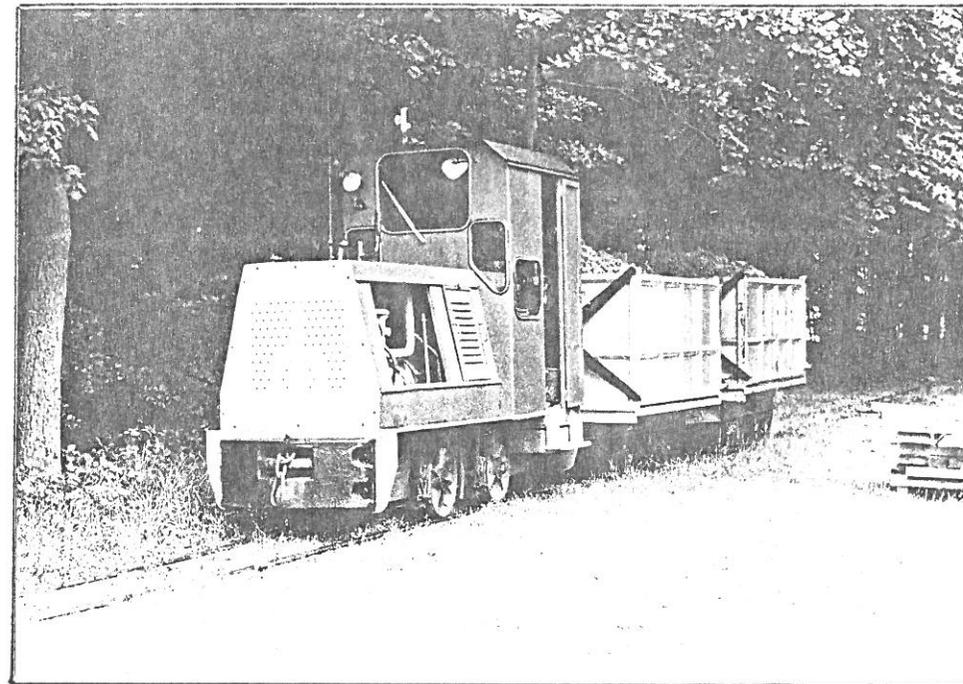
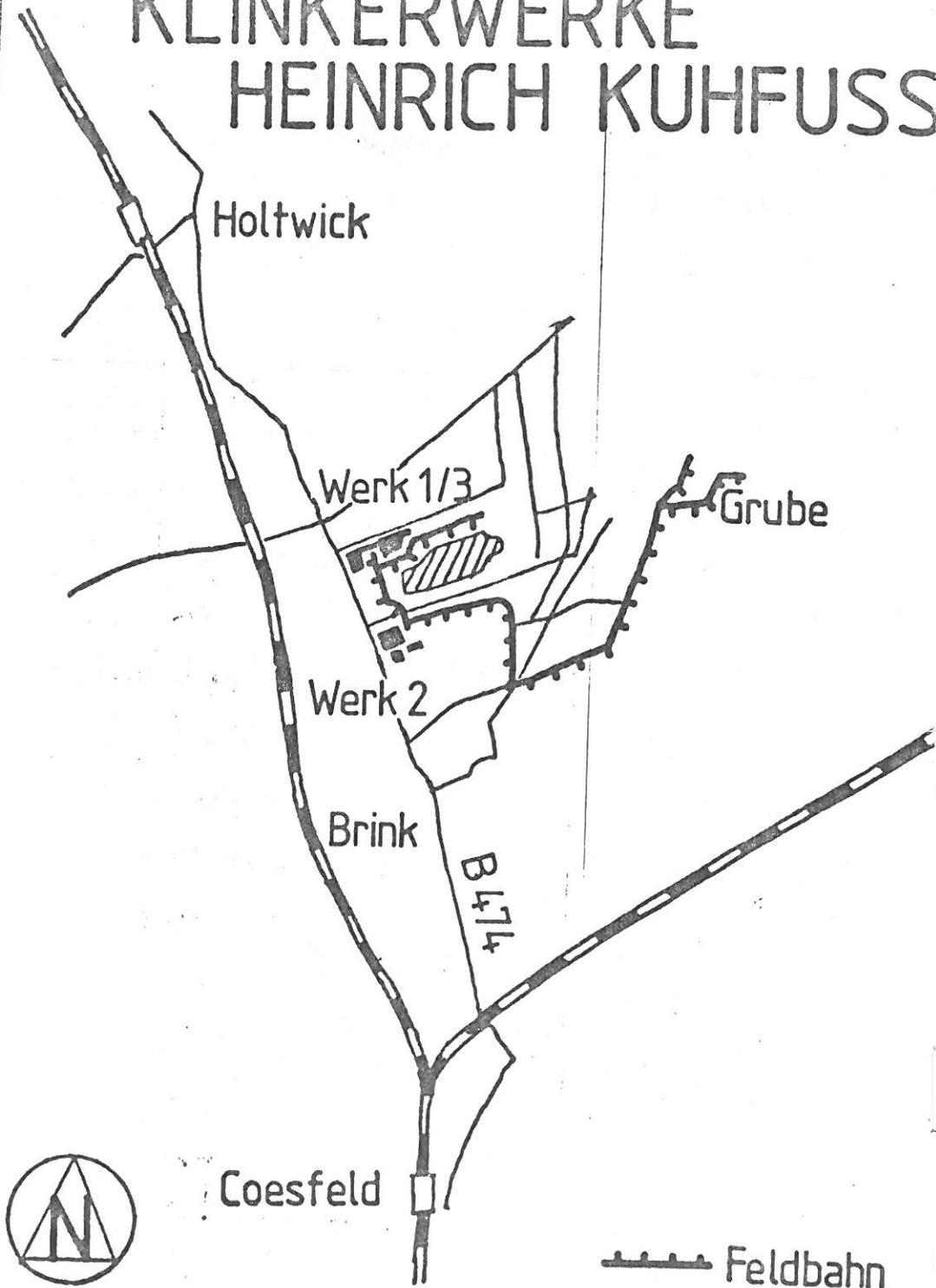
Heinrich Kuhfuss, Klinkerwerke, Coesfeld

Durch einen Bericht in der Zeitschrift "Die Industriebahn" wurde ich auf diese Coesfelder Ziegelei aufmerksam und beschloß, eine Fahrt dahin zu starten; stammt die Meldung aus der DI doch von 1972 !

Die Ziegelei besteht aus zwei Werken: Werk 1/3 im Norden und Werk 2 nur wenige hundert Meter darunter. Neben einer Strecke im Werk 1/3 zu einer nahen Grube gibt es noch eine Strecke, die über das Werk 2 zu einer ca. 2-3 km entfernten zweiten Grube führt. Diese Strecke wird - im Gegensatz zu ersterer, auf der eine Schöma-CDL 22 mit 10 Loren verkehrt - mit einer 48-PS-Schöma-Lok und zwei DIEMA-Hydraulikkippern befahren. Die Lok schiebt die beiden Wagen zur Grube und zieht sie zum Werk. Erst 1978 wurden die neuen Kipper gekauft. Dadurch notwendig wurde ein Umbau der Lok (höheres Führerhaus, Hydraulik), so daß sie ein merkwürdiges Bild abgibt. Am Werk 2 befinden sich Anschlüsse an diese Strecke: Zum einen ein Gebrauchsanschluß, der in großem Bogen in's Werk führt und von einer 45-PS-Schöma-Lok (evtl. CHL-45 G) befahren wird (Zug besteht aus 10 Kipploren; Züge von Werk 1/3 und 2 verkehren z.T. auf Sichtweite) und ein Abzweig, der sich wiederum teilt und erstens im Werk endet und zweitens zwischen Waldrand und Werkgebäuden zum vierständigen Lokschuppen führt. Zwar ist dieser Anschluß völlig mit Unkraut und höherem Gebüsch überwachsen, aber man kommt doch noch mehr oder weniger zum Lokschuppen. Lediglich ein Gleis stellt die Verbindung vom Schuppeninneren zum übrigen Gleisnetz her - die drei anderen Schuppengleise enden blind im Betonboden. Unter mehreren herunterhängenden Ästen ist am direkt gegenüber beginnenden Wald eine Schöma CDL-22, wahrscheinlich Baujahr 1966, ohne Motor auszumachen. Ihre grüne Lackierung stellt eine vorbildliche Tarnung dar: Mir bleibt unerklärlich, wie ihre Schilder verschwinden konnten !

Mit einer Plene und einigen unbrauchbaren Waggon-Teilen zugestellt steht vor dem letzten Schuppentor ein Kopf-nein - Führerstandsloses Lökchen. Lediglich eine Nummer "7802" läßt sich ausmachen. Es könnte sich dabei um eine Jung-Lok von 1938 handeln, was allerdings nicht mit den Daten der DI in Einklang zu bringen wäre. Im Inneren des Schuppens wartet eine weitere Rarität darauf, von dem sie begrabenden Unrat befreit zu werden: Das sog. "Eichhörnchen". Das ist ein OK-iges Rangiergefährt vom Typ RL 1, Baujahr 1936. Zwar läßt sich der Motor ohne weiteres anwerfen, doch mußten schon drei Mann zulangen, sie an's Foto-Licht zu schieben.

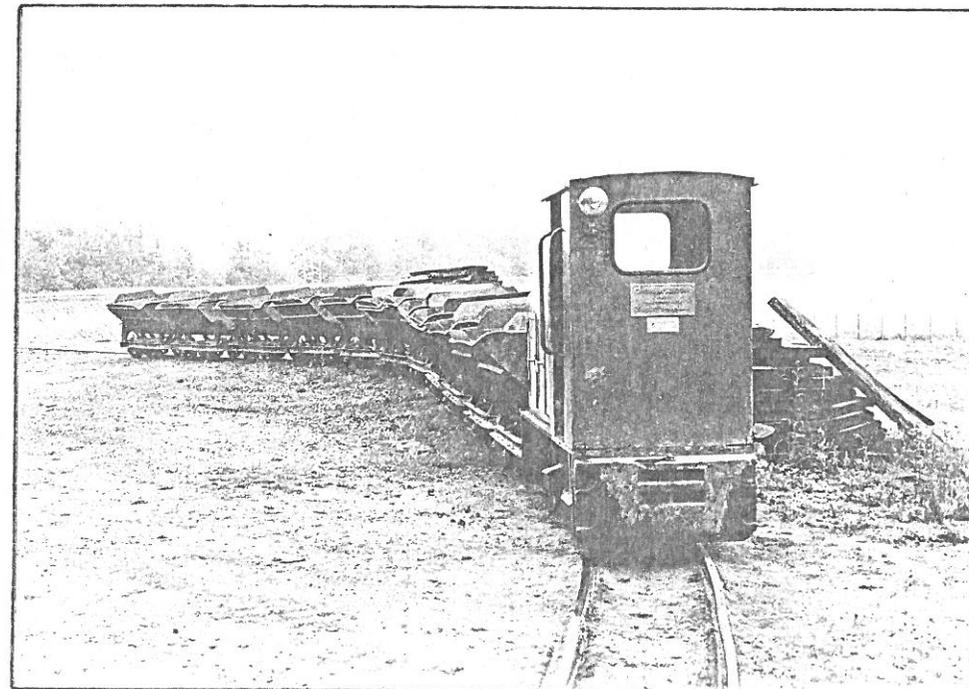
# KLINKERWERKE HEINRICH KUHFUSS



Kuhfuss: Schöma 2 024 mit zwei Diema-Hydraulikkippfern im Werk 2 - fährt weiter nach Werk 1/3, 26.06.1981.

Schöma 2 655 bei der Entladeanlage im Werk 1/3, im Hintergrund die Grube, 26.06.1981.

Fotos: Hans-Georg Bubolz



Der Besitzer dieser Ziegelei soll übrigens mit diesem Instrument einen besonderen Freizeitspaß fröhen: Wenn im Sommer mal die Sonne scheint, sitzt er auf und rattert "seine" Strecke durch Wald und Feld zur Grube hinunter. Daß man gerne mit ihm tauschen möchte, liegt nicht nur daran, daß seine Lok eine echte Antiquität ist, sondern auch an den unzähligen Wäldchen, Wiesen und Feldern, die diese Bahn so reizvoll machen.

Betriebstechnisch interessant sein dürfte wohl ein neuerrichteter Bahnübergang mit Blinklichtern, der zwischen Werk 1/3 und Werk 2 gelegen ist. Trotz der Warnung "Lokbetrieb" kam es erst im Dezember zu einem Crash mit einem Lkw.

Der Betrieb ist nicht nur interessant, er ist auch reger. Ca. alle 30 min. verkehrt der "Hydraulikkzug" von Werk 1/3, alle 45 min. der Lorenzug von Werk 2. Der Lorenzug in Werk 1/3 steht entweder an der Entladeanlage, oder ist von hier aus in der Grube zu beobachten. Das nette Personal (Vielen Dank, Karl!) hat auch nichts gegen Mitfahrten - für die man sich allerdings gutes Sitzfleisch mitbringen sollte ...

Und das alles von 06.30 Uhr in der Frühe bis 15.30 Uhr am Nachmittag!

- Lok oNr (Schöma 2 024/1957, Bd , Leistung 48 PS, Gewicht 5 t, Umbau 1977/78, im Einsatz mit Hydraulikkippern)
- Lok oNr (Schöma 2 655/1963, Bdm, Typ CDL 22, Leistung 22 PS, Gewicht 4 t, im Einsatz mit Lorenzug, geliefert von Fa. Auerbach, Dortmund)
- Lok oNr (Schöma 2 720/1961, Bd , (Typ CHL 45 G ?), Leistung 48 PS, Gewicht 6 t, soll erst kürzlich an die Fa. Kuhfuss verkauft worden sein, im Einsatz mit Lorenzug)
- Lok oNr (Schöma /1963, Bd , Typ CDL 22, Leistung 22 PS, Gewicht 4 t, abgestellt, soll wieder instandbesetzt werden)
- Lok oNr (O&K /1936, Bd , Typ RL 1 "Eckhardts Privat-Lokomotive")
- Lok oNr (O&K 11 343/1948, Bd , Typ RL 1 oder Jung 7 802/1938, Bd , Typ EL 110 abgestellt)

Die beiden oberen Loks gehören zu Werk 1/3, die restlichen zu Werk 2.

#### Ziegelei Nelskamp I, Gahlen (b. Schermbeck, vgl. BE 3/81 - 9 -)

Erneut müssen wir von der Einstellung des Betriebes einer interessanten Feldbahn berichten: Die Feldbahn des Werkes Nelskamp I in Gahlen ist stillgelegt worden. Die Lok

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

scheint noch im Schuppen bei der Ziegelei zu stehen. Die Strecke wurde zum Teil schon abgebaut. Schade!

Demgegenüber läuft nach wie vor der Betrieb bei der Idunahall AG mit den zwei Lokomotiven auf der Strecke über den Wesel - Datteln - Kanal.

Ebenso stehen noch die im BE 3/81 - 12 - erwähnten Loks des Ziegelwerkes Nelskamp II in Schermbeck an ihren Plätzen.

#### Österreich

#### Torfbahn Zehmemoos der Linzer Stickstoffwerke

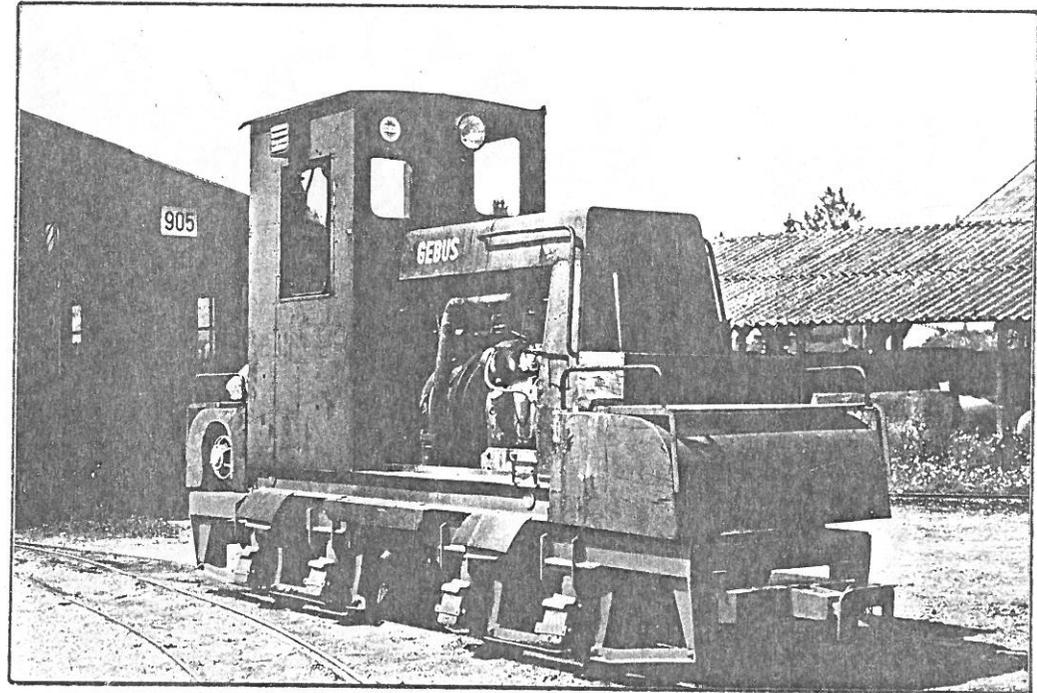
Wenn man mit der Salzburger Lokalbahn in Richtung Jamnrechtshausen (KFS 21) fährt, erreicht man nach 24 Kilometern den unbesetzten Haltepunkt (HU) Zehmemoos. Wenige Meter davon entfernt beginnt eine sehr interessante Torfbahn. Die 750 (oder 760 ?)mm Feldbahn hat eine Gleislänge von rd. 20 km. 12 Lokomotiven und unzählige Waggons besorgen den sehr regen Betrieb. Das interessanteste Fahrzeug ist ohne Zweifel die dieselelektrische Gebus-Lokomotive, die vier Achsen in zwei Drehgestellen besitzt. Mit einer Vmax von 16 km/h ist sie die "schnellste" Lok der Bahn.

Außerdem sind noch vier Gmeinder Lokomotiven Baujahr 1941/42 vorhanden ("Emma", "Erna", "Ella", "Eva"), deren Höchstgeschwindigkeit 12 km/h beträgt. Drei Lokomotiven lieferte Jung ("Olga", "Dora", "Rosa") und drei weitere stammen von den Jenbacher Werken ("Inge", "Ilse", "Ida"). Auch eine Diema-Lok ist vorhanden.

Beachtenswert erscheinen auch noch die Personenwagen, mit denen ein Gelegenheitsverkehr unterhalten wird.

Der Zehmemooser Torf geht in alle Richtungen, wie die bereitgehaltenen Güterwagen zeigen. Hoffentlich geht es der Torfbahn auch in Zukunft so gut; zu wünschen wäre es der netten Bahn und den sehr freundlichen Bediensteten.

Torfbahn Zehmemoos: Die Gebus-Lok vor dem Lokschuppen am 27.05.1980.  
Foto: Norbert Schmidt



Mir bitten um Verständnis für die verzögerte Auslieferung des BE 6/81, der Sonderhefte und dieses Heftes. Die Organisation des Druckes ist nicht immer reibungslos abgelaufen. Wir werden uns in Zukunft bemühen, den BE termingerecht auszuliefern. Die Redaktion.

