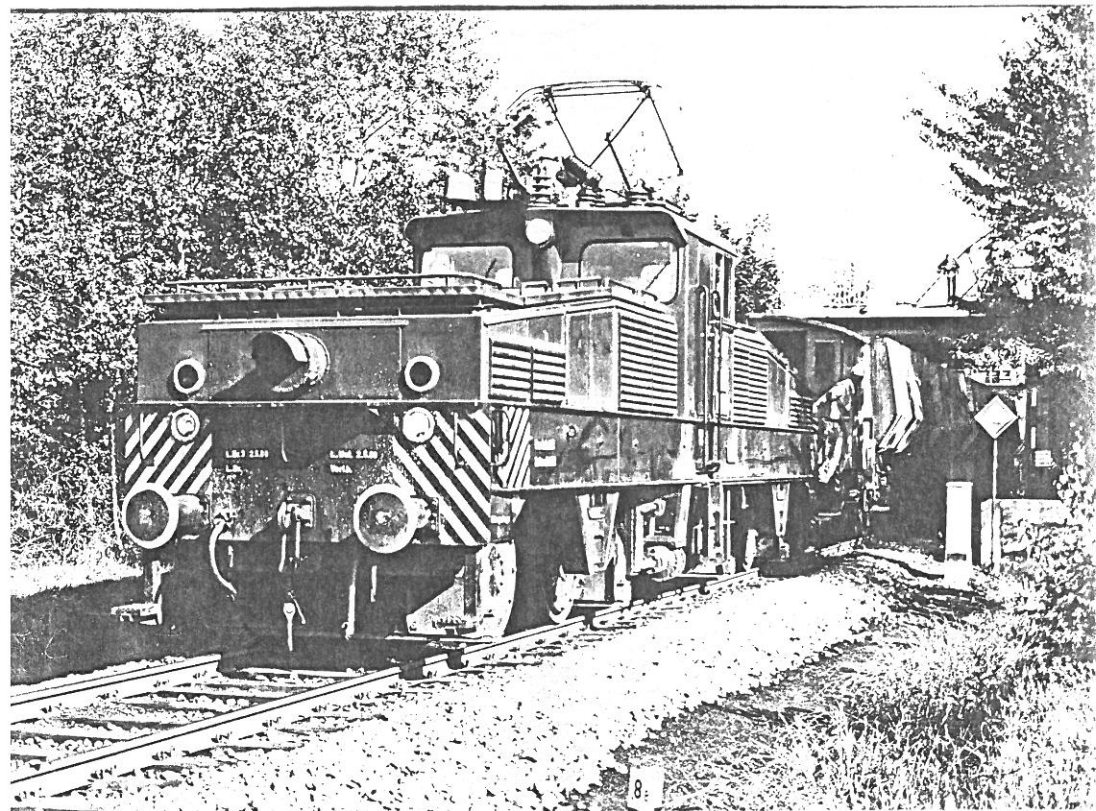


Bahn - Express

DIE ZEITSCHRIFT FÜR WERKBAHNFREUNDE



8

1981

Bahn-Express

8/81

Redaktion.....: Ulrich Völz / Von-der-Wisch-Str. 47
D-2300 Kiel 1

Druck und Versand.....: Hans-Georg Eubolz / Eschenweg 19
D-4712 Werne

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

1. Auflage 40 Exemplare

Das Abonnement "Bahn-Express 1981" umfaßt 8 Hefte à 20 Seiten und 1 Heft à 40 Seiten und kostet DM 14,--.

Für jegliche Unterstützung - ob Bild- oder Textbeiträge - sind wir sehr dankbar. Bildbeiträge sind möglichst im Format 9x13 erbeten. Manuskripte bitte einseitig beschriften einsenden!

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

Einsendeschluß für den BE 8/81 ist der 10.12.1981!

Titelfoto.: Lok E 102 der Preussag in Ibbenbüren bedient am 23.08.1981 den Hafen Uffeln. Foto: Jürgen Strötzel

Rückseite.: Nix aufregendes, sondern typischen Ruhrpott-Ver-schnitt bei der Mannesmann-Demag, wo Hans-Georg Eubolz am 09.04.1981 die Lok 2 fotografierfe.

Lieber Werkbahnfreund! Kiel, im Okt. 1981

Wir möchten Ihnen mitteilen, daß der Bahn-Express auch im Jahr 1982 wieder erscheinen wird. Allerdings müssen wir zur Entlastung unseres "Druckers" einige Veränderungen vornehmen. Der Bahn-Express erscheint 1982 in sechs Ausgaben zu je 32 Seiten.

Preise: Abonnement Bahn-Express 1982.....DM 14,--
Einzelheft pro Stück.....DM 2,40

Achtung! Den Geldbetrag für den Bahn-Express 1982 bitte nicht auf das bisherige Postscheckkonto überweisen!
Neu für 1982: Postscheckkonto Nr. 20 43 00-163 Dtm
Hans-Georg Eubolz / Eschenweg 19 / 4712 Werne

Allen Lesern, die mit dieser Ausgabe ihren ersten Bahn-Express in den Händen halten, möchten wir die bisher erschienenen Hefte des Bahn-Express anbieten. Lieferbar sind noch die Ausgaben 2/81 - 5/81 (je 20 Seiten), 6/81 (40 Seiten) und 7/81 (20 Seiten) sowie die beiden Sonderhefte (28 bzw. 32 Seiten).

Preise: BE 2/81 - 5/81, 7/81 pro Stück.....DM 1,40
BE 6/81.....DM 2,40
Sonderhefte I/II pro Stück.....DM 2,--

Die Geldbeträge für den Bahn-Express 1981 sowie für die beiden Sonderhefte sind auf das im Impressum angegebene Postscheckkonto zu überweisen.

Wir hoffen, daß Sie auch in Zukunft Gefallen am Bahn-Express finden können.

Die Redaktion

Preussische Bergwerks- und Hütten AG Steinkohlenbergwerke Ibbenbüren

Die Preussische Bergwerks- und Hütten AG (Preussag) betreibt eine Zechenbahn vom Schecht Ceynhausen in Ibbenbüren nach dem tiefer gelegenen Bahnhof Esch der Bundesbahn und weiter zu einem Hafen am Mittellandkanal. Die Bahn hat eine Betriebslänge von rund 12 km mit längeren Steigungen bis zu 25 o/oo. Geleistet werden etwa 20 Millionen brtkm je Jahr.

Da der Bau von neuen schweren Dampflokomotiven nur noch als Sonderanfertigung möglich war, entschloß man sich zur Einführung des elektrischen Lokomotivbetriebes, bei dem eine Senkung der Jahreskosten gegenüber Dampftrieb auf etwa 60 % zu erwarten war. Die Elektrifizierung erfolgte mit Einphasen-Wechselstrom 50 Hz 15 kV. Mit Rücksicht darauf, daß der Bundesbahn-Anschlußbahnhof später mit 16 2/3 Hz 15 kV im Zuge der Bundesbahn-Elektrifizierung überspannt werden sollte, wurden die Lokomotiven als Zweifrequenzloks ausgeführt und erhielten zusätzlich noch Akkus um auf Gleisen, die aus betrieblichen Gründen keine Fahrleitung erhalten konnten, fahren zu können:

E 101 (Krupp 4398/1963, AEG 8266/1963, Bo'Bo', 1120 kW, 80 t, 50 km/h Vmax, LÜP 14940 mm)

E 102 (Krupp 4399/1963, AEG 8267/1963, Bo'Bo', 1120 kW, 80 t, 50 km/h Vmax, LÜP 14940 mm)

Die Loks verlassen das Zechenlande meist werktags zwischen 10 und 11 Uhr und w $\frac{1}{2}$ zwischen 16 und 17 Uhr zur Übergabefahrt nach Esch und zum Werkschafen. Hierbei folgen dann meist zwei Züge kurz aufeinander, wobei eine Fahrt weiter bis zum Hafen Uffeln geht. Aufgrund der hohen Zuggewichte und der starken Steigungen zwischen der Zeche und Esch befinden sich die Elloks immer auf der Talseite des Zuges, während auf der Bergseite Steuerwagen mitlaufen.

Neben der 1435 mm Strecke betrieb die Preussag auch eine umfangreiche 600 mm Werksbahn im Westfeld in Ibbenbüren-Püsselbüren, nahe dem Bahnhof Esch. Dort herrschte die einmalige Betriebs-situation, daß die Züge über Tage einfahren konnten und nach mehreren Kilometern Fahrt im Berg die Kohlenflöze erreichten. Der Lokomotivpark umfasste folgende Maschinen:

E 1	Siemens	2482/1928	Typ Felix 7	Grubenlok
E 2	Siemens	2603/1929	Typ Felix 7	Grubenlok
E 3	Siemens	5707/1955		Grubenlok
E 4	Siemens	5708/1955		Grubenlok
E 5	Siemens	5913/1957		Stollenlok
E 6	Siemens	5914/1957	nun FWM E 23	Stollenlok
E 7	Siemens	6009/1958		Stollenlok
E 8	Siemens	6008/1958		Stollenlok
E 9	Siemens	6061/1959	nun Denkmal Aa-See	Stollenlok
E 10	Siemens	6062/1959		Stollenlok
E 11	Siemens	6067/1959		Stollenlok
E 12	AEG	7697/1959	nun FWM E 24	Stollenlok

Lok E 1 bis E 4 waren auf einer tieferen Sohle eingesetzt und sind dort nach Stilllegung der Zeche belassen worden und stehen noch in der, nun mit Wasser gefüllten, Grube. Im Rangierbetrieb übertage standen noch drei Akkuloks zur Verfügung:

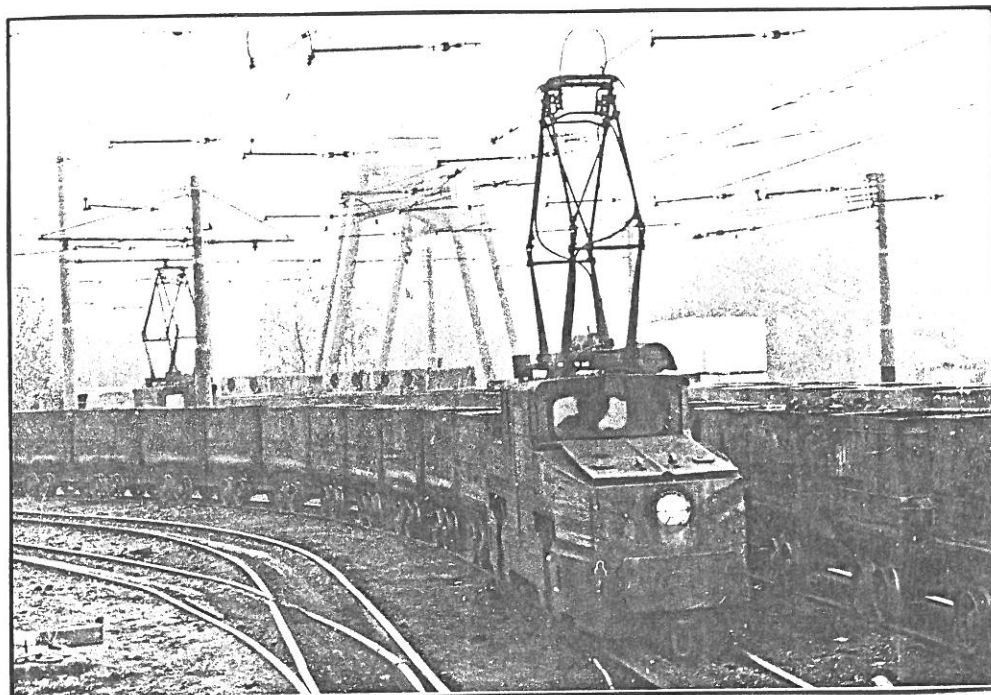
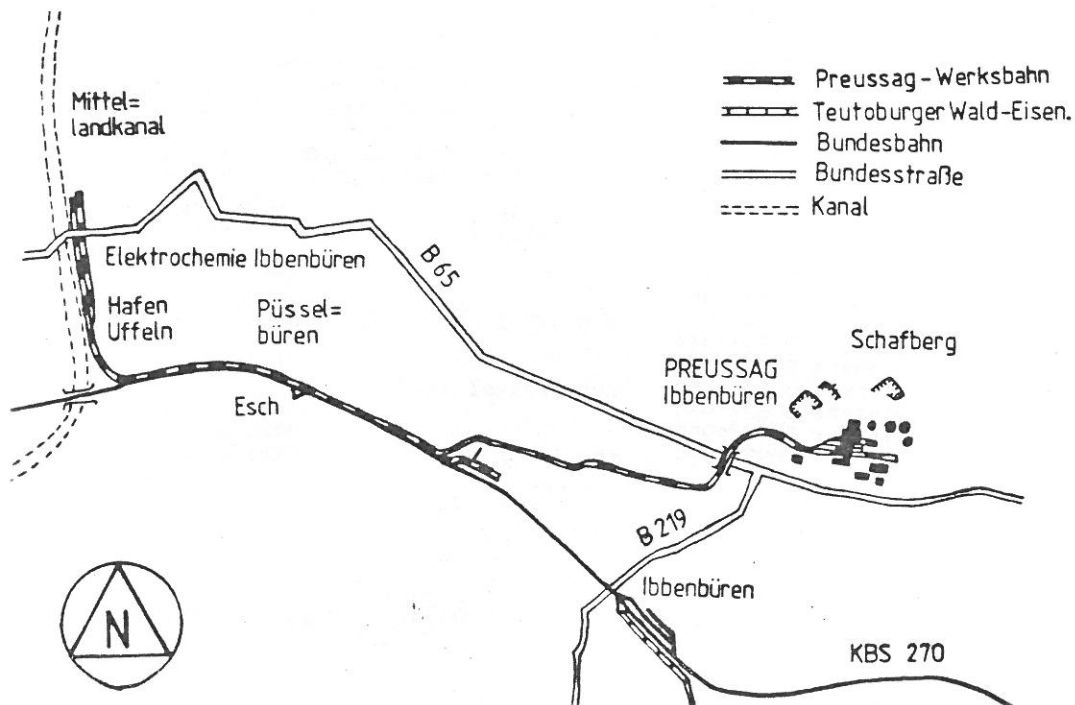
Akku 1	AEG 7366/1955
Akku 2	AEG 7367/1955
Akku 3	AEG/19..

Die Akkuloks stehen heute im Ostfeld der Preussag noch im Dienst. Die Kohleförderung im Westfeld wurde 1979 eingestellt und nachfolgend diente die Eisenbahn nurmehr der Demontage bzw. zum Antransport von Beton, um die Grube zu verschließen. Nachfolgend wurde die Grube mit Wasser geflutet. Während die kompletten Eisenbahnanlagen im Bergbereich belassen wurden und samt Loks und Wagen überflutet wurden, konnte das Feld- und Werksbahnmuseum die Loks 6 und 12 sowie zahlreiche Personenwagen, Hunte etc, sowie Weichen und Gleise abbauen und auf das FWM-Gelände nach Oekoven überführen.

Elektrochemie Ibbenbüren

An der Verlängerung der Hafengleise der Preussischen Bergwerks- und Hütten AG im Hafen Uffeln am Mittellandkanal liegt der Anschluß der Elektrochemie Ibbenbüren (ECI).

Die ECI bewegt ihre Kesselwagen mit einem "Schienenungebundenen Rangiergerät". Das Gerät, gebaut von der Firma Clark (75 PS/56 kW), wird mit den zu verschiebenden Wagen nicht gekuppelt. Gebremst wird im Regelbetrieb, indem man mit der Pufferbohle des Gerätes hinter einen Puffer eines Wagens hakt.



Leider schon längst Vergangenheit ist dieses Bild, das Günther Barths am 30.10.1976 in der Zeche Ibbenbüren aufnahm und die 600 mm-Lok E 7 bei Rangierarbeiten im Westfeld zeigt.

Bergwärts werden die Züge zur Zeche stets geschoben! Hier begegnet uns einer der interessanten Steuerwagen! Hier begegnet uns einer der interessanten Steuerwagen am 28.09.1981 bei Esch. Foto: Martin Sturm



Krupp Stahl AG

Werk Bochum, 4630 Bochum

Die Geschichte der Krupp Stahl AG und mit ihr die der Friedrich Krupp Hüttenwerke reicht bis in das Jahr 1811 zurück, als Friedrich Krupp in Essen seine erste Gußstahlfabrik gründete. Dessen Sohn Alfred Krupp führte das Unternehmen nach Friedrich Krupps Tod weiter und begann 1848 mit der Herstellung von Gußstahlschienen für Eisenbahnwagen und nahtlosen Radreifen. Ihm folgte Friedrich Alfred Krupp. Durch ihn erfolgte die Übernahme des Grusonwerkes (1893: "Fried. V. Grusonwerk AG", Magdeburg-Buckau, heute: "VEP Ernst Thälmann") und der Germaniaerft (1902: "Fried. W. Germaniaerft AG", Kiel, 1945 demontiert) sowie die Errichtung eines modernen Hüttenwerkes in Rheinhausen ("Friedrich-Alfred-Hütte", 1897, heute: "Krupp Stahl AG": wir berichten in einem folgenden Heft). Im Jahre 1903 wurde Krupp eine Aktiengesellschaft.

Die "Friedrich Krupp Hüttenwerke AG", gegründet 1953 im Zuge der Entflechtung der Friedrich-Krupp-Werke als "Hütten- und Bergwerke Rheinhausen AG" ist ein führendes Unternehmen der westdeutschen Montanindustrie. 1965 fusionierte sie mit der "Bochumer Verein für Gußstahlfabrikation AG" (gegr. 1872, führendes Unternehmen der Roheisen-, Rohstahl- und Walzwerkzeugung), bei gleichzeitiger Änderung des Namens.

Die von der Betriebsführungsgesellschaft "Fried. Krupp Bergbau AG" verwalteten Zechen wurden 1969 in die "Ruhrkohle AG" eingebracht.

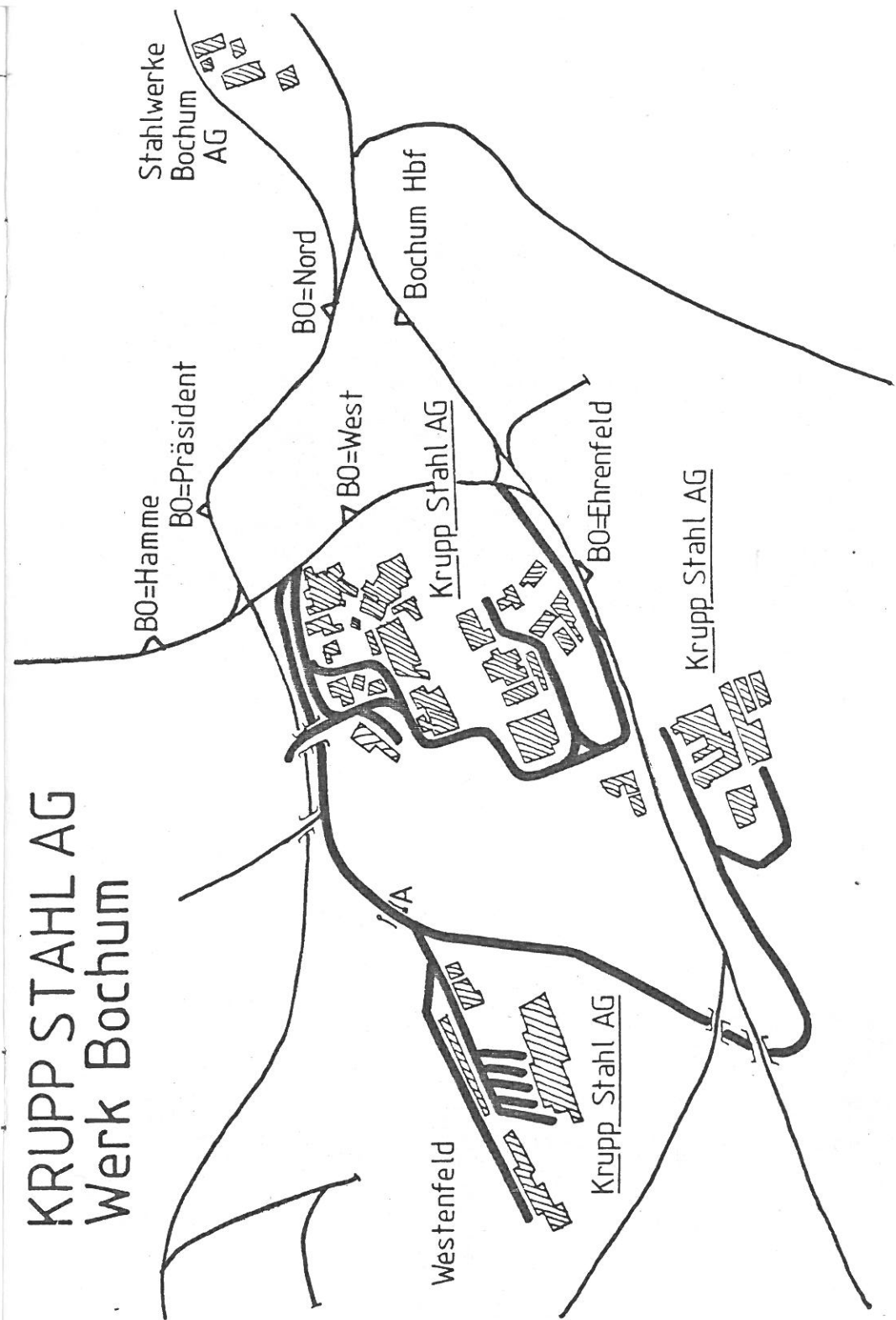
Jüngst ist von der Bildung einer "Ruhrstahl AG" zu hören.

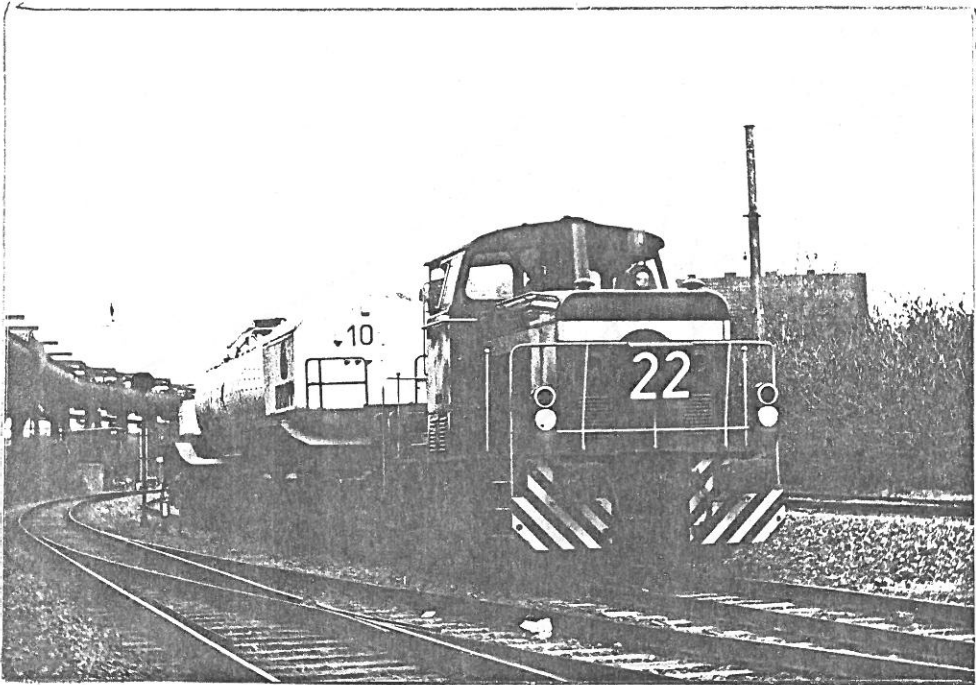
Diese Gesellschaft soll nach Vorstellung der Anführer dieser Aktion neben der "Krupp Stahl AG" noch die "Estel Hüttenwerke Dortmund AG" umfassen, ggf. auch die Stahlwerke der Salzgitter-Gruppe. Für den Eisenbahnfreund wird das wahrscheinlich nicht so große Auswirkungen haben wie einst bei Gründung der RAG, denn es ist unwahrscheinlich, daß bei Fusion dieser Stahlwerke ein reger Lokomotivaustausch stattfindet.

Wer nun also das Bochumer Werk der Krupp Stahl AG besuchen möchte, besorgt sich am besten eine Erlaubnis von der Verwaltung in Bochum.

Durch die Flaute im Stahlgeschäft geprägt ist dieses Werk, wie auch alle anderen Krupp-Werke und zahlreiche weitere Stahlwerke wie Thyssen oder Estel-Hoesch: Große Teile des Werkes wirken ausgestorben, die Rationalisierung hat tiefe Spuren hinterlassen: Allgegenwärtig sind die Gleise des für den innerwerklichen Transportes benötigten und jetzt stillgelegten Schmalspurnetzes. Nichtsdestotrotz verdient der verbliebene normalspurige Lokomotivpark einige Beachtung.

Das Nummernschema für die Triebfahrzeuge scheint willkürlich, verbirgt aber ein gewisses System: Die erste Zahl gibt annähernd die Hunderterzahl der PS-Leistung an, die zweite Zahl gibt die Achszahl an und die dritte und letzte Ziffer stellt eine Loknummer in dem Sinne dar. Per exemple: Lok 326 ist ein Triebfahrzeug mit ungefähr 300 PS Leistung und hat 2 Achsen und ist in dieser Klasse das 6. Fahrzeug.

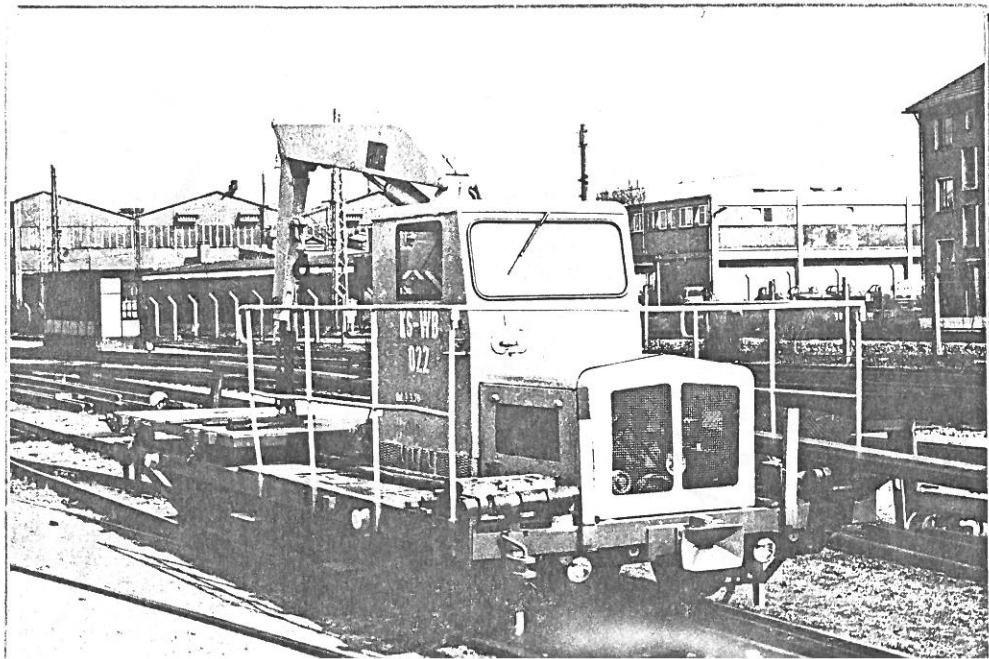




Auf der Strecke zwischen dem Werk in der Alleestraße und dem im Westenfeld begegnet uns hier eine der MaK-G 320 B-Typen mit einigen Torpedopfeifenwagen; Bochum, am 06.04.1981.

Fotos (2): Hans-Georg Bubolz

Warum sollte man diese Fahrzeuge nicht auch mal bildlich darstellen? Der Skl mit der Nr. 022 wartet im Lager vor dem Lokschuppen - wie hier am 07.04.1981 - auf den nächsten Einsatz.



Zum Teil sind die Loks nur von der MaK bzw. von Krauss-Maffei angemietet. Sie tragen dann entsprechende Kennzeichnung, wie z.B.: YS-WB - KM 731. Aufgeschlüsselt bedeutet dies: "Krupp Stahl AG - Werk Bochum - Krauss-Maffei 731". Die neueren Loks sind fast ausschließlich nur gemietet beziehungsweise laufen im Leasing-Verfahren. Mittlerweile ist bekannt geworden, daß die Lok KM 536, die im April noch im Werk rangierte, an die Albtalbahn in Karlsruhe verkauft wurde und dort als V 63 zum Einsatz kommt.

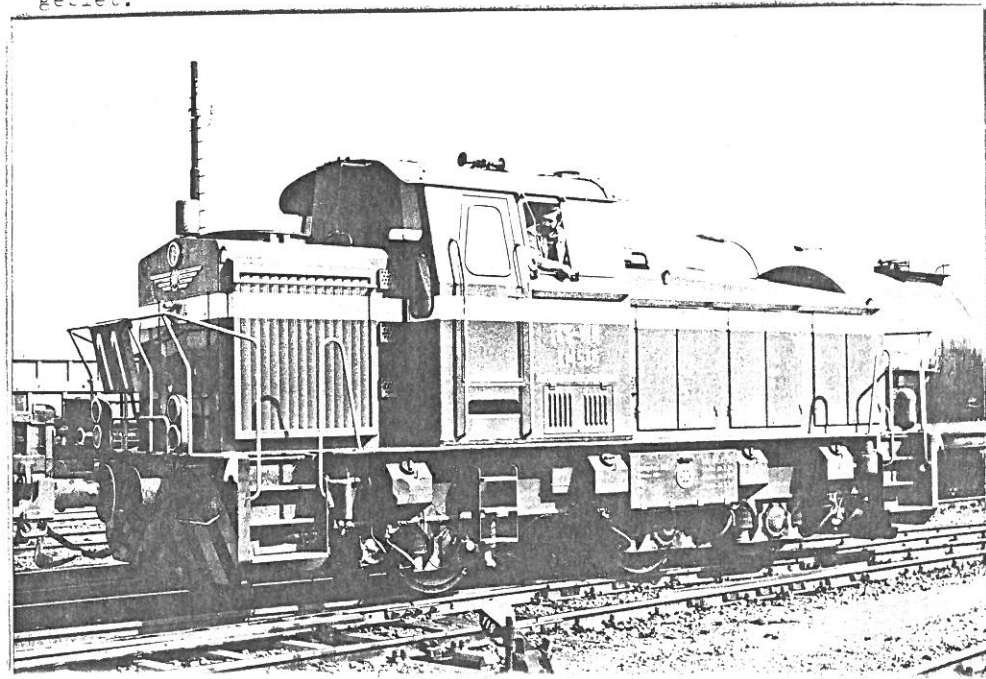
Der Einsatz der Lokomotiven zieht sich auf mehrere Werksteile hin. Nie bekommt man alle Triebfahrzeuge in einem Werk zu sehen. Am Lok-reichsten ist das Werk in der Alleestraße, in der Skizze mittig - nördlich von BO-Ehrenfeld und westlich von BO-Hamme - gelegen. Hier befindet sich auch der Lokschuppen und andere Anlagen zur Unterhaltung des Eisenbahnbetriebs.

Falls nicht gerade unterwegs stehen hier auch die beiden Skl's 021 und 022.

Wer von außerhalb fotografieren möchte, kann sein Glück entweder in der Malteserstraße versuchen (bis DB-BO-West, Westring in Richtung BO-Hamme, dann gleich links), wo über die Bundesbahnstrecke der Blick bis zum Lokschuppen reicht oder auch in der Goldhammerstraße (Linie 302 vom Hauptbahnhof), wo an einem Bahnübergang zwischen dem Werk in der Alleestraße und den beiden anderen Werken (Siehe unter "A" in der Skizze) sogar Streckenaufnahmen der hin und her pendelnden Loks möglich sind.

U.a. werden Torpedopfeifenwagen und Brammenwagen transportiert, die im Pendelverkehr zwischen Bochum und Rheinhausen stehen, da das Bochumer Werk keinen Hochofen hat.

Mittlerweile reicht ihr Einsatzgebiet bis in den Schwarzwald: Lok KM 536 bei der Krupp Stahl AG in Bochum, die jetzt als V 63 bei der Albtalbahn in Karlsruhe Dienst tut. Hans-Georg Bubolz fotografierte sie am 07.04.1981 in ihrem nördlicherem Einsatzgebiet.



Lok-Nr. Hersteller Typ Fabriknummer/Baujahr Bauart Gewicht (t) Leistung (PS/kW)

021	Robel	Klv 51	2111RK3	/	1962	B-dh	72/53	(1)
022	Robel	Klv 51	12 338	/	1957	B-dh	72/53	(2)
023	FKF-Werke	F 852	867	/	1956	B-dh	10,2	(3)
041	Demag		1202	/	1965		73,1	(4)
042	Demag		203917	/	1955		51,3	(5)
045	Krupp-Ardelt		25 184	/	1941	B-de	44,5	(6)
121	Henschel & Siemens	DEL110	3649	/	1941		130/96	
122	Krupp		3632	/	1957	B-dh	16,0	a.
123	Krupp		3633	/	1958	B-dh	16,0	a.
124	Krupp		3346	/	1955	B-dh	16,0	
125	Krupp		3348	/	1956	B-dh	16,0	
321	MaK	G 320B	220 099	/	1973	B-dh	40,0	
322	MaK	G 320B	220 100	/	1974	B-dh	40,0	
323	MaK	G 320B	220 101	/	1974	B-dh	40,0	
324	MaK	G 320B	220 102	/	1974	B-dh	40,0	
325	MaK	G 320B	220 103	/	1974	B-dh	40,0	
326	MaK	G 320B	220 104	/	1974	B-dh	40,0	
531	Henschel	DH 500	29 213	/	1957	B-dh	40,0	
532	Henschel	DH 500	29 214	/	1954	C-dh	54,0	
533	Henschel	DH 500	30 023	/	1961	C-dh	54,0	
536	Krauss-M.	M 500C	19 819	/	1976	C-dh	54,0	
631	MaK	G 761C	700 023	/	1978	C-dh	60,0	b.
731	Krauss-M.	M 700C	19 870	/	1979	C-dh	64,0/470	
732	Krauss-M.	M 700C	19 871	/	1979	C-dh	710/526	
831	MaK	G 761C	700 032	/	1979	C-dh	710/526	
832	MaK	G 761C	700 033	/	1979	C-dh	640/470	

Zeichenerklärung zur vorherigen Seite:

- 1.+ 2. Schienenkraftwagen
 3. Turmtriebwagen
 4.- 6. Motorschienenkran
 a. ursprünglich geliefert an:
 Hüttenwerke Reichenhausen,
 Lok 40 und 42
 b. jetzt bei Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH, Karlsruhe, Lok V 63

Warendorfer Hartsteinindustrie, Warendorf

Auch im münsterländischen Warendorf existiert eine Feldbahn von einer Grube zu einem "Hartstein"-Werk: Die Warendorfer Hartsteinindustrie setzt auf einer ca. 800 m langen 600mm-Bahn eine neuere Schöma-Lok ein:

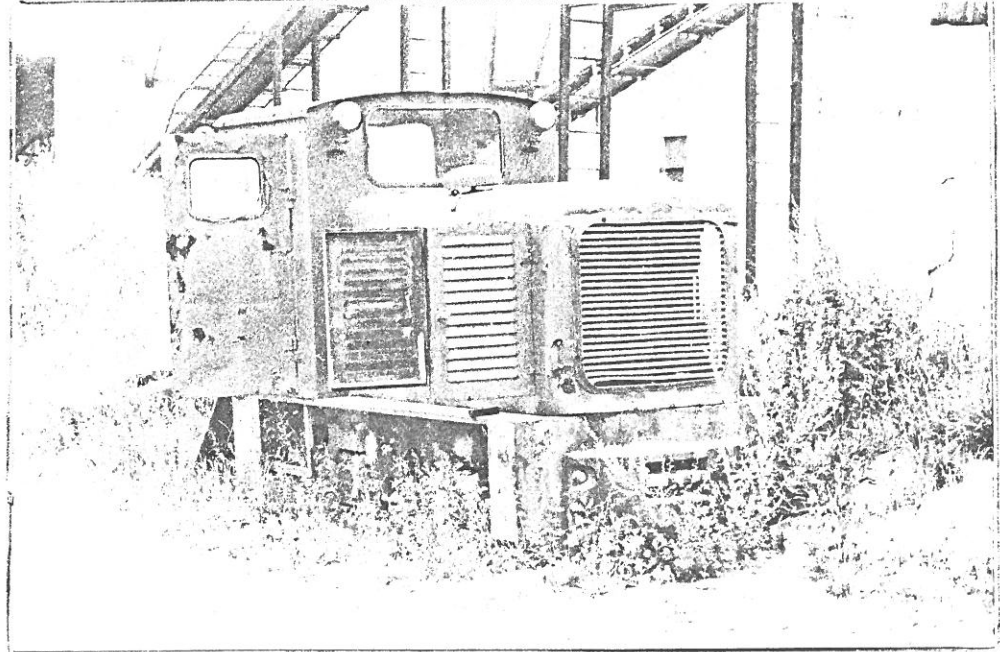
VL o.Nr. (Schöma 3 268/1970, B-dh, 84 PS/62 kW, 8 t, Motor-Nr. 48157C1)

Sie ist fest mit einigen Seitenkippern (Großraumwagen) gekuppelt, die sie dann zur Grube zieht und ins Werk, eine Entladeanlage herauf, schiebt. Abgestellt findet sich im Werk noch eine weitere, frühere Einsatzlok:

VL o.Nr. (Schöma 2 582/1962, B-dh, 60 PS/44 kW, 7 t, Motortyp KHD A 4 L 514, Nr. 1946557/60)

Das Werk erreicht man vom DR-Bahnhof Warendorf in ungefähr 20 Minuten zu Fuß. Bedienstete des Werkes wiesen übrigens auf zwei weitere Feldbahn-Werke hin: Emaländische Baustoffwerke in 2991 Surwold und Kalksandsteinwerk Wüsecke in 4414 Sassenberg-Flichtorf. Vielleicht weiß ein Leser mehr zu diesen Feldbahnen?

Das ist die abgestellte Schöma-Lok der Warendorfer Hartsteinindustrie, von Matthias Lenz am 29.07.1981 im Werk aufgenommen.



Wie Sie sicherlich schon festgestellt haben, ist diesmal der Teil "Nordrhein-Westfalen" vorgezogen worden. Bitte beachten Sie, daß nach diesen Kurzmeldungen wieder die übliche Abfolge der Beiträge nach Bundesländern geordnet beginnt.

Bergkamener Tonwerke C. Barenberg OHG

Leider nicht mehr in Betrieb ist dieses Ziegelwerk samt der 600mm-Feldbahn. Das Gleis führte lediglich ca. 200 m weit in die in unmittelbarer Nähe liegende Grube. Es gab nur ein Gleis, Umsetzmöglichkeiten oder ggf. Abstellgleise sind nicht vorhanden. Interessant ist das Profil der verwendeten Gleise: Es könnten glatt Bundesbahnschienen sein! Es existiert eine Lok

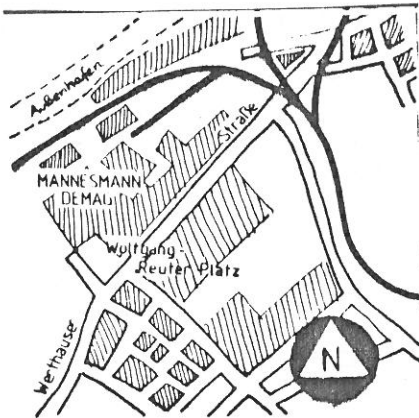
VL o.Nr. (Diema 2 868/1966, Typ DS 28, B-d., 28 PS/21 kW, 4,3 t, Motor-Nr. 4179C56/57),

die abgestellt auf der Entladebühne im Werk steht. Nicht zu sehr beleibte und ungelinkte Eisenbahnfreunde gelangen durch ein Loch unten links im Holztor (auf der Rückseite des Werks, wo die Gleise verschwinden!) zu der Lok, an der noch zwei recht voluminöse Loren gekuppelt sind. Ein Lorenuntergestell findet sich noch vor dem Schuppentor - das Redaktionsduo versuchte vergeblich, das verflixte Ding auf die Gleise zu setzen ...

Mannesmann-Demag AG, Wolfgang-Reuter-Platz, Duisburg

Im Duisburger Stadtteil Hochfeld, gleich in der Nähe der Duisburger Kupferhütte und der Thyssen Niederrhein/Werk Vörthstraße und am jenseitigen Ufer des Außenhafens, der von den Duisburg-Ruhrorter Häfen auf der Schiene bedient wird, befindet sich - schwer zu verfehlen - die Mannesmann Demag AG. Für den Verschub der Wagen im Werk steht eine Diesellokomotive bereit:

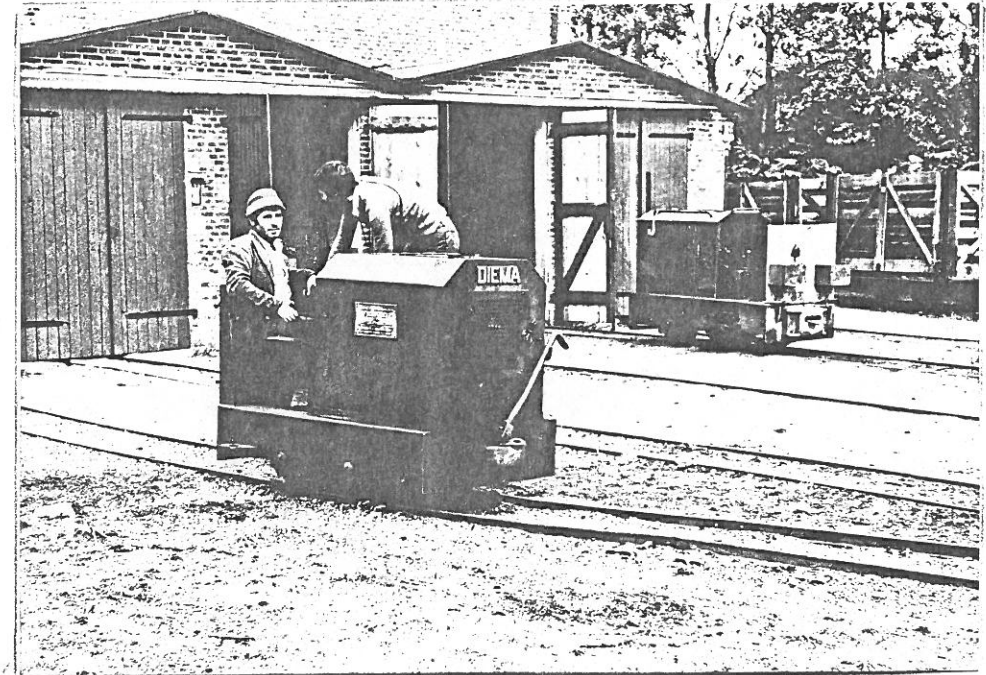
Lok Duisburg 2 (C&K 26 145/1962, Typ MV 6 B, B-dh, 125 PS/93 kW, 24 t Dienstgewicht, 25 km/h Vmax, Knorr-Bremse, 14,4 t Bremsgewicht)



Schleswig-Holstein

Anton-Wäthner Weiners, Tonwerk Schülz (b. Nortorf)

Nach einer Stunde Fußmarsch von Nortorf erreicht man dieses Tonwerk. Es stehen sechs Lok bereit, von denen am 26.06.1981 fünf Stück eingesetzt waren. Die Spurweite beträgt 600 mm.



Zwei Diema-Loks vor dem großzügig angelegten Lokschuppen des Schülzer Tonwerkes, 26.06.1981. Foto: Ulrich Wölz

Alle Loks haben einen offenen Führerstand.

- Lok 22 (C&K 25 108/1951, Edm, Typ MV C, Gewicht 2,9 t, Vmax 5,2/10,4 km/h, Motor C&K)
- Lok 32 (Diema 2 051/1957, Typ DL 6, Gewicht 2 t, Leistung 10 PS, Motor KHD Typ F1L 712 Nr. 2 132 402)
- Lok 33 (Diema 1 928/ , Leistung 10 PS, Motor 1 793 764, Motor KHD Typ F1L 712 Nr. 2 605 836, 1 800 Upm)
- Lok 35 (Diema 2 046/1957, Typ DL 6, Gewicht 1,15 t, Leistung 7,5 PS, Motor KHD Typ F1L 612 Nr. 2 091 770)
- Lok 35 (Diema 2 324/1960, Typ DL 6, Gewicht 1,15 t, Leistung 8 PS, Motor 2 538 916)

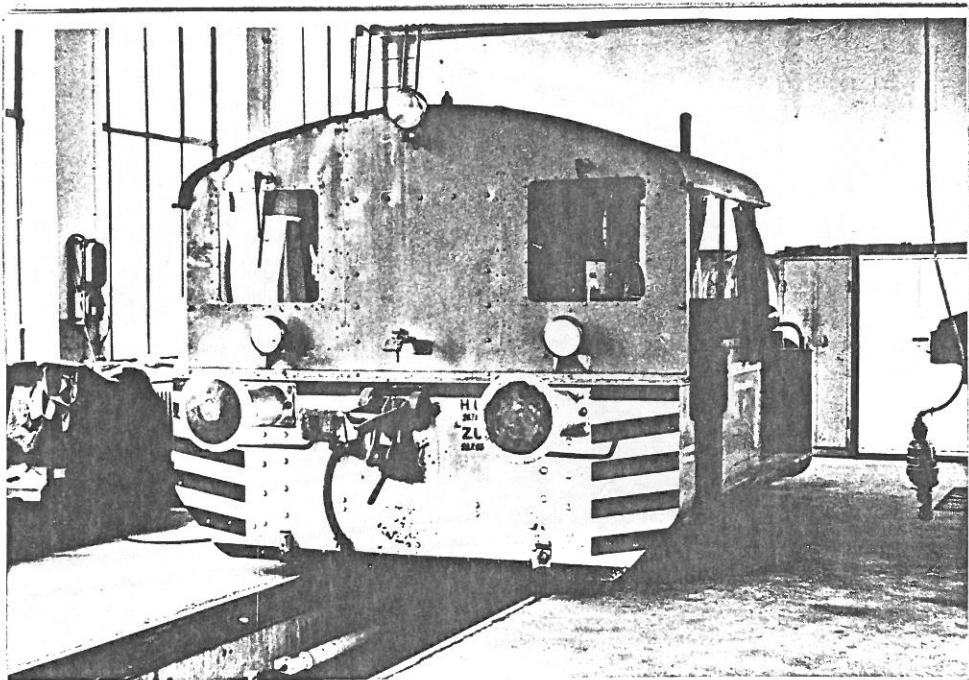
Gegen 17.00 Uhr kamen alle Loks ins Werk zurück, wo sie auch übernachteten. Das Personal ist freundlich und man kann ungehindert Fotos machen.

Gute Möglichkeiten ergeben sich an der etwa 500 Meter langen Strecke zwischen dem Werk und dem Abbaugbiet.

Niedersachsen

Chemische Werke Hils AG, Werk Langelsheim

Für den werksinternen Verschub und die Übergaben an die DB werden zwei Loks bereitgehalten.



Reservelok der JWH Langelsheim ist diese BMAG-Köf. Das Foto zeigt sie am 10.07.1981 abgestellt im Schuppen des Werkes. Foto: U. Wölz

Die IHB-Lok ist Einsatzlok, die BMAG-Köf steht als Reserve zur Verfügung.

- Lok 1 (BMAG 11 207/1940, Edh, Dienstgew. 19 t, v_{max} 30 km/h, LWP 7 535 mm, Radstand 2 506 mm, Höhe 2 700 mm, Breite 3 080 mm, Betriebe Voith, Motor MWM Typ PHS 519 V, Leistung 116 PS, eingebaut 1974, Lok geliefert urspr. an Wirtschaftliche Forschungs-GmbH)
- Lok 2 (IHB 3 088/1962, Edh, Dienstgew. 38 t, v_{max} 42 km/h, LWP 7 600 mm, Radstand 3 000 mm, Höhe 4 050 mm, Breite 2 750 mm, Betriebe BSG, Motor Baimler MB 846 A, Leistung 217 PS, 1 500 U/min.)

Die Einsatzlok kann man oft im BR-Bahnhof Langelsheim sehen und fotografieren.

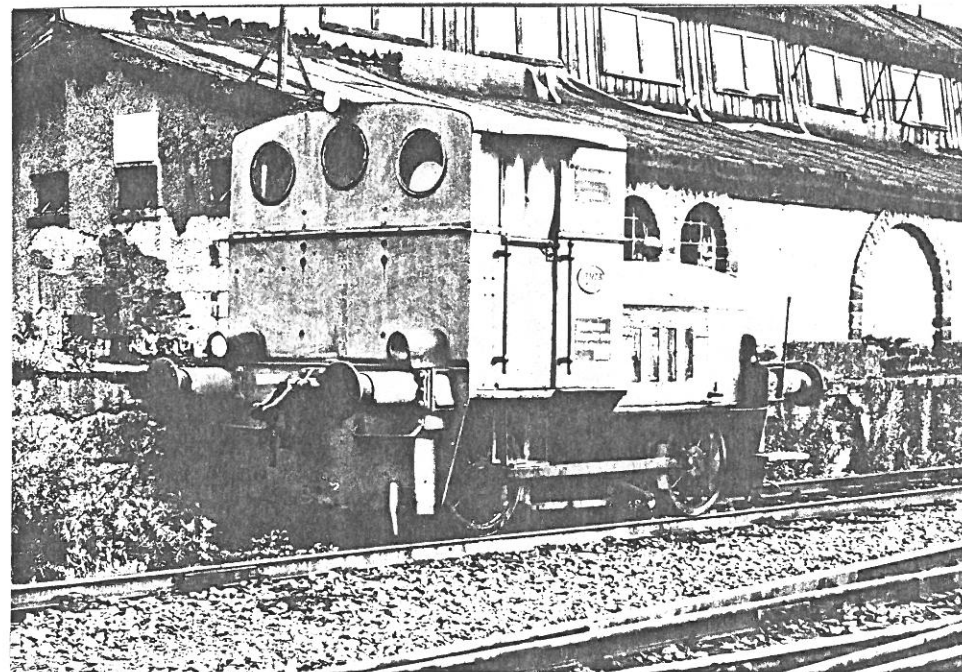
Die Reservelok wurde von OWH Werk Melbeck-Embsen übernommen.

Hessen

Mitteldeutsche Hartstein-Industrie GmbH, Basaltwerk Wächtersbach

Viele Eisenbahnfreunde kennen dieses Werk aus vorbeifahrenden Zügen heraus. Es lohnt sich aber auch, sich die beiden hier vorhandenen Loks näher unter die Lupe zu nehmen.

- Lok 1 (Gmdr 4 677/1951, Edh, Dienstgew. 17 t, Bremsgew. 15 t, Kbr., Unt.: 21.01.1981)



Deutz 11 724 bei der MHI in Wächtersbach, 03.07.1981. Foto: U. Wölz

Lok oWr (Deutz 11 724/ , Edh, Typ OWE 122, Dienstgew. 16,5 t, v_{max} 2,5/4,5/7,8/13 km/h, LWP 5 420 mm, Radstand 2 500 mm, Höhe 2 980 mm, Breite 2 550 mm, Motor Deutz Typ OWE 122 Nr. 288 211/12, Leistung 36/40 PS, 600 UPM)

Die Lok 1 ist eine ehemalige DR-Köf II (Nummer ?).

Die Deutz 11 724 ist Reservelok und steht im Freien. Die Aufschrift "Zu verkaufen 450,-" ist allerdings ein Scherz.

Vor einiger Zeit befand sich noch eine zweite Deutz-Lok gleichen Typs in Wächtersbach. Es handelt sich dabei um die ehemalige Lok des MHI-Werkes Nieder Olfelden (Fabr. 21 543), die, nachdem sie Hinterachse und Betriebe mit der Deutz 11 724 tauschen musste, spurlos verschwunden ist.

Stadt Bad Schwalbach, Kurverwaltung, Bad Schwalbach

Da in den Gruben nicht genügend abgelagertes Moor vorhanden ist, wurde der Verkehr für ca. ein 3/4 Jahr eingestellt (vgl. BE 3/81 - 17 -). Mit einer Wiederaufnahme der Moortransporte ist Mitte 1982 zu rechnen. Der Personenverkehr wird ab Ostern wieder regelmäßig an Sonntagen stattfinden.

Philipp Holzmann AG, Bauunternehmung, Neu Isenburg

Abgestellt vorhanden ist hier eine Windhoff-Lok.

Lok RA 055 093 (Windhoff 906/1944, Edh, v_{max} 30 km/h, Betriebe Ardelt/Windhoff Nr. 3 538, LWP 6 450 mm, Radstand 2 506 mm, Motor Kaelble Typ GN 25 3, Leistung 110 PS, 1 250 U/min.)

Fotos von der Lok sind einigermaßen problemlos möglich. Den Eisentahnbetrieb hat ein Schienenunimog übernommen. Fußweg vom DB-Bahnhof Neu Isenburg: 10-15 min.

Rheinland-Pfalz

Julius Platz GmbH, Papierfabrik, Weidenfels

Bei der direkt an der KBS 670 gelegenen Papierfabrik wird erst seit relativ kurzer Zeit eine neue Schöma-Lok eingesetzt.

Lok oNr (Schöma 4 422/1980, Bdm, Typ CFL 60 DZR, Dienstgew. 15 t, Vmax 18 km/h, Motor Deutz Typ F5L 912, Leistung 93 PS, 2 500 U/min.)

Im Sept./Okt. 1980 wurde die ehemalige Werklok an die Firma Rohstoffverwertung Neustadt GmbH als Schrott verkauft. Im Sommer 1981 stand sie noch in Neustadt auf dem Schrottplatz, allerdings in einen Stapel Schrottautos integriert.

Lok D 1 (Deutz 39 717/1942, Bdm, Typ A6M 420, Dienstgew. 28 t, Vmax 3.3/10.3/17.6/30.8 km/h, Motor Deutz Typ A6M 420 Nr. 814 142/47, Leistung 150/165 PS)

Dabei wurde die Lok erst am 24. Mai 1976 von der Dortmunder Eisenbahn (D 1") über den WEB an die Weidenfelsener Papierfabrik veräußert. Ursprünglich wurde die Lok am 05. Dezember 1942 an die Adam Opel AG, Rüsselsheim geliefert (StrNr. 684). Seit 1961 stand sie in Diensten der DE.

Didier Werke AG, Werk Eisenberg/Pfalz, Tiefenthaler Str.

Als Relikt eines einst umfangreichen und interessanten Feldbahnbetriebes rund um Eisenberg und Hattenleidelheim sind neben den Eisenberger Klebsandwerken die Didier Werke geblieben. Aber auch hier stehen nur noch zwei Lok arbeitslos herum.

Lok o1 287 (Gmdr 4 645/1951, Bdm, Gewicht 4.5 t, Leistung 28 PS, Vmax 4/8/12 km/h, Motor Nr. 11 454
Geliefert Glaser & Pfäum, Essen)

Lok o1 291 (Gmdr 4 776/1956, Bdm, Gewicht 4.2 t, Leistung 13/20 PS, Vmax 4/8/12 km/h, Motor Nr. 4013/572
Geliefert Glaser & Pfäum, Mannheim)

Noch zu Anfang d.J. waren die Loks an einer Stollenanlage eingesetzt. Jetzt stehen beide Loks in einem Schuppen und sind nicht vom Fleck zu kriegen. Ansonsten erinnern Gleisanlagen und Verladevorrichtungen im Werk an bessere Zeiten.

Eisenberger Klebsandwerke GmbH, Eisenberg, Bahnhofstr.

Hier findet noch regelmäßig ein interessanter Feldbahnbetrieb statt. Insgesamt sind vier Einsatzloks und fünf Reserveschrottiloks (was ist das wohl?) vorhanden.

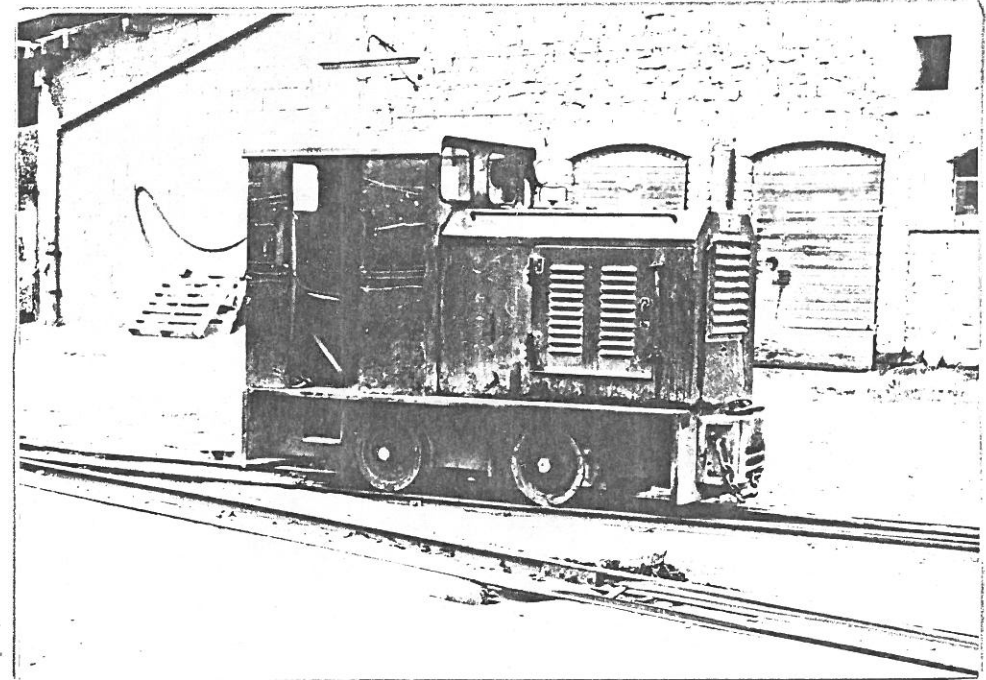
Lok 18 121 (Gmdr 4 401/1948, Bdm, Leistung 20 PS, Gewicht 4 t, Vmax 4/8/12 km/h, Motor Nr. 61 499/500)

Lok 18 122 (Gmdr 4 402/1948, Bdm)

Lok 18 123 (Gmdr 1 685/1936, Bdm)

Lok 18 127 (Deutz 56 231/1956, Bdm, Typ A2L 514, Gewicht 6.6 t, Vmax 3.0/5.2/8.7/15.5 km/h, Motor Deutz Typ A2L 514 Nr. 1 822 433/34, Leistung 28 PS)

Lok 18 129 (Diema 2 020/1957, Bdm, Typ DS 40, Gewicht 6.6 t, Motor Nr. 1 943 117/20, Leistung 15 PS)



Lok 18 132 am 21.07.1981 vor der Werkstatt der Eisenberger Klebsandwerke. Foto: Ulrich W61z

Die eben genannten Loks sind abgestellt. Die Betriebsloks sind:

Lok 18 130 (Diema 2 139/1958, Bdm, Typ DS 30, Gewicht 6 t, Motor Nr. 2 177 694/96, Leistung 12 PS
Geliefert Feldbahnfabrik Breitenbach & Co, Mannheim)

Lok 18 131 (Diema 2 251/1958, Bdm, Typ DS 30, Gewicht 6 t, Motor Nr. 2 490 171/73, Leistung 12 PS
Geliefert Feldbahnfabrik Breitenbach & Co, Mannheim)

Lok 18 132 (Diema 2 578/1962, Bdm, Typ DS 30, Gewicht 6 t, Motor Nr. 3 329 810/12, Leistung 12 PS
Geliefert Feldbahnfabrik Breitenbach & Co, Mannheim)

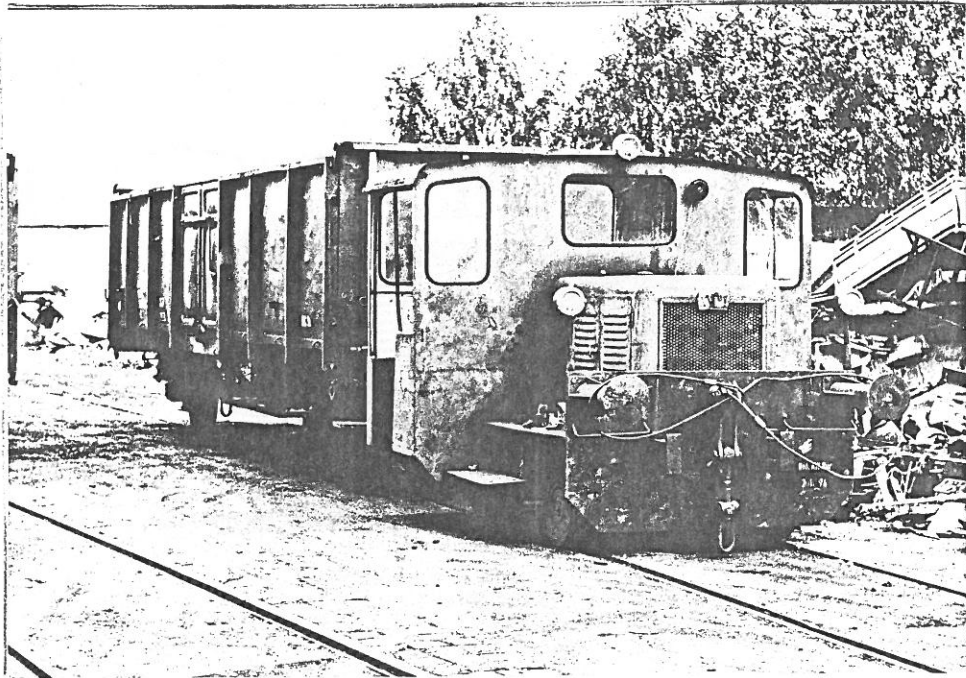
Lok 18 133 (Diema 2 557/1960, Bdm, Typ DS 30, Gewicht 6 t, Motor Nr. 2 637 886/68, Leistung 12 PS
Geliefert Feldbahnfabrik Breitenbach & Co, Mannheim)

Ein echtes StreckenstWok gibt es hier nicht. Die Gleisanlagen erstrecken sich auf einer Länge von ca. 700 m stets mehrgleisig. Die Wäge fahren wegen der recht steilen Streckenführung mit Spanner. Ein großer Teil der Gleisanlagen an der Endanlage führt unter einer "berdachung" entlang. Die abgestellten Loks befinden sich unter einer "berdachung" an der Werkstatt.

Am 21.07.1981 war nur die Lok 18 133 im Einsatz; sie rangierte aber recht oft.

Für Rangierarbeiten auf den Normalspurgleisen des Werkes steht ein Unimog zur Verfügung.

Ein Besuch dieser kleinen Feldbahn lohnt durchaus. Zu empfehlen ist die (kostenlose!) Mitnahme eines Bahnfahrpasses bis zum Bahnhof Grünstadt. Von dort radelt man 7 km nach Eisenberg.



Der Kdl-Schlepper der Fa. Blaschek in Neu Ulm am 14.07.1981.
Foto: Ulrich Völz

Baden-Württemberg

Adalbert Blaschek oHG, Schrottnoßhandlung, Neu Ulm, Dettelinstr.

1978 erwarb die Fa. Blaschek einen ehemaligen DB-Kdl vom WBB.

Lok Kdl 91-0004 (Schöma 2 121/1958, Bdm, Typ Kdl 15 S 20, Nr. Kdl 01-04, Gewicht 5,6 t, Leistung 22 PS, Vmax 22 km/h, ex BD Karlsruhe Ew Haltingen Unt AW Nr 02.12.1974)

Das Fahrzeug ist noch DB-rot lackiert und trägt auch noch die Aufschriften von der Bundesbahn. Fotos sind Mo-Fr bis 17.00 Uhr problemlos möglich. Fußweg vom DB-Bahnhof Neu Ulm: 40 Min. Das Werk liegt nur etwa 200 m vom Hp Finningerstr. (KBS 975) entfernt.

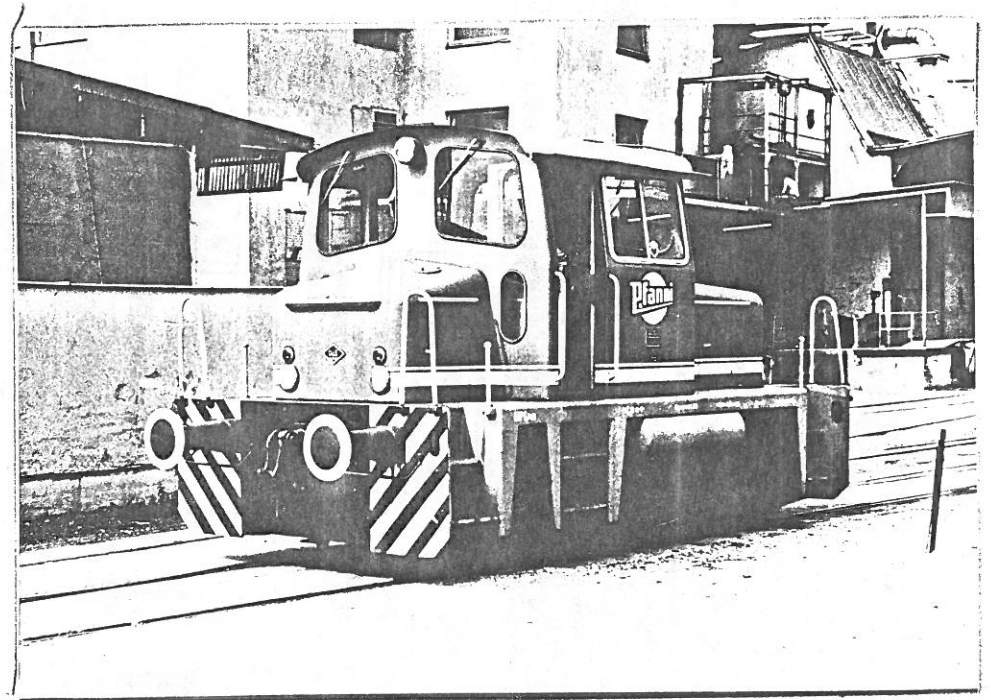
Bayern

Pfanni Werke Otto Eckhart KG, München-Ost, Grafinger Str.

Als Werklok dient eine rote O&K-Lok.

Lok 2 042 (O&K 26 293/1964, Bdh, Typ WB 7 N, Dienstgew. 26 t, Bremsgew. 18,5 t, KbrmZ., Vmax 32 km/h, Achsstand 2 500 mm, LMF 6 740 mm)

Das Werk liegt gegenüber des DB-Bahnhofes München-Ost.



Pfanni-Lok 2 042 am 17.07.1981 im Münchener Werk. Foto: Ulrich Völz

Nach Redaktionsschluß eingetroffen:

Rudolf Herdejürgen, Bauunternehmung, Bremen

Bereits in BB 6/81 berichteten wir über eine Baustellenbahn dieser Firma am Bremer Wardensee. Bevor das Heft allerdings zur Auslieferung kam, war die Baustellenbahn wieder abgebaut. Der Betrieb lief nur etwa vier Wochen.

Sieben erhielten wir die Nachricht, daß am Bremer Wardensee erneut eine Baustellenbahn eingerichtet worden ist. Die 600 mm-Strecke beginnt am Deichschart und ist etwa 350 Meter lang. Am Ausgangspunkt ist eine Weiche und ein kurzes Abstellgleis vorhanden.

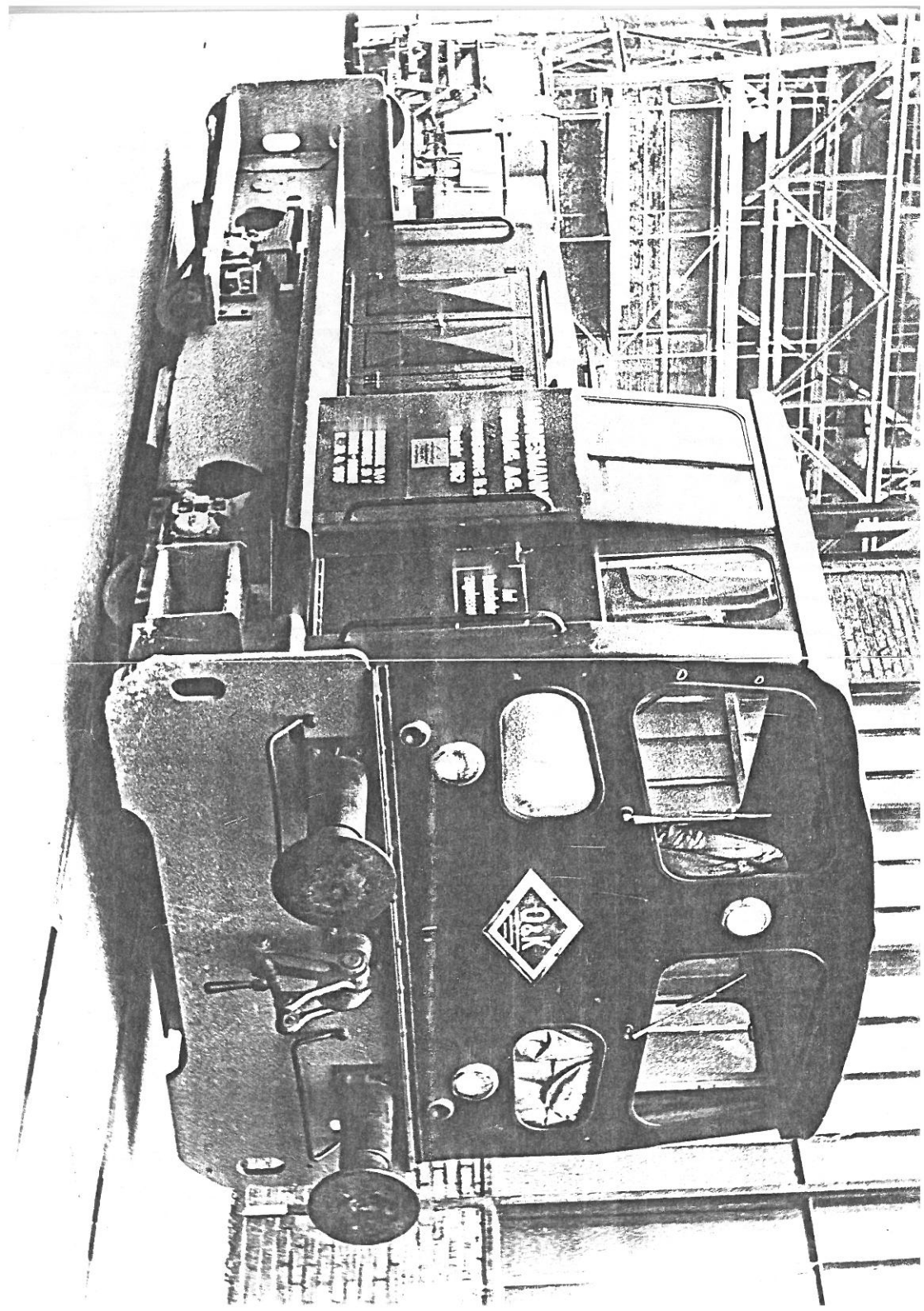
Zum Einsatz kommt eine Lok.

Lok 215 (Gmdr /1948, Bdm, Leistung 11 PS, Gewicht 2,8 t, Motor Deutz F1L 812)

Sie verkehrt zusammen mit drei Loren. An der Ladestelle steht eine einfache vierachsige Tanklore mit Kraftstoff für die Lok.

Der Betrieb soll bis voraussichtlich zum 15. Januar 1982 laufen und soll auch im Winter nicht ruhen, wenn das Wetter es nicht erfordert. Befahren wird Mo-Fr bis 15.00 Uhr/16.30 Uhr. Lichtmäßig empfiehlt sich ein Besuch zwischen 13.00 Uhr und 14.30 Uhr.

Zu erreichen ist die Baustelle mit der Straba II 1 Ri Arsten bis Hst Kirchweg. Dort beginnt auch die Baustellenbahn.



WINDMILL
MOTOR OIL
SALES
CORPORATION
NEW YORK
NEW YORK

