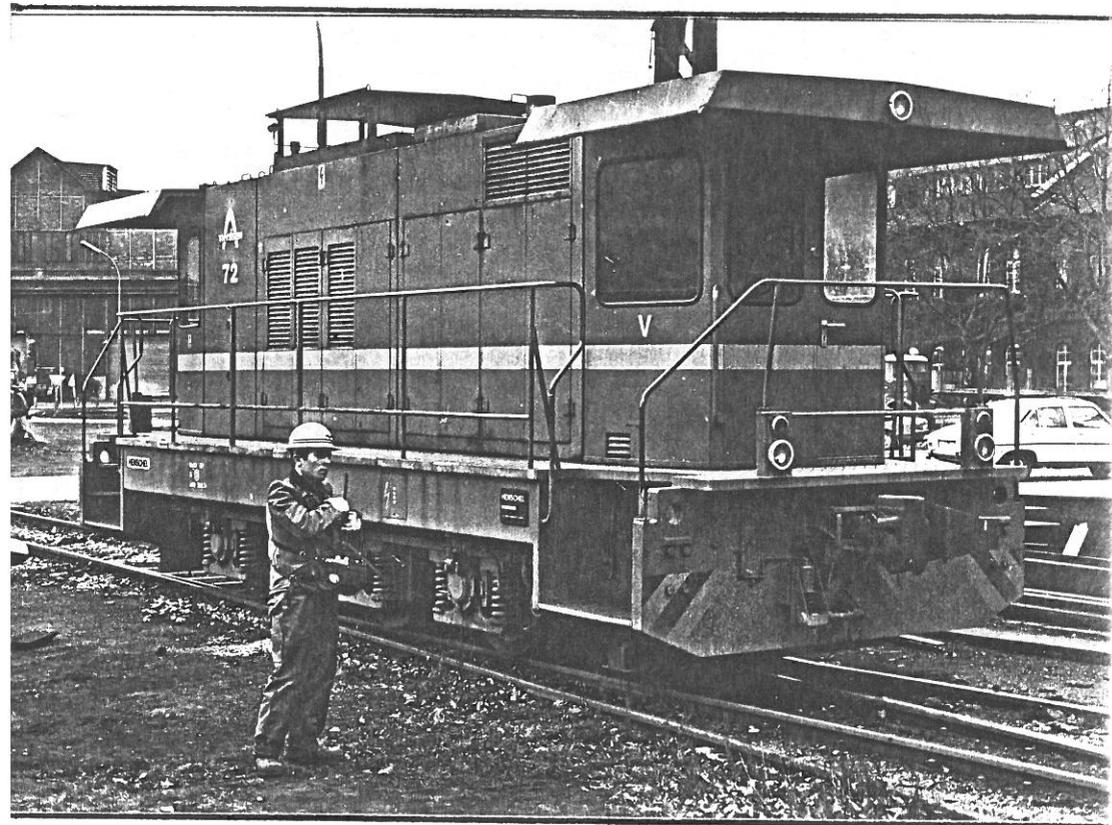

Bahn - Express



9

1981

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

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

Postcheckkonto.....: Nr. 20 43 06-463 Dtmld Hans-Georg
Bubolz / Eschenweg 19 / D-4712 Werne

1. Auflage Exemplare

Der Bahn-Express erschien 1981 mit neun Ausgaben (8x je 20 Seiten, 1 x 40 Seiten (BE 6/81)). Das Abonnement 1981 kostet DM 14,--.

Bildbeiträge sind im Format 9x13 erbeten. Auch Farbfotos können eingeschickt werden.

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

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

Einsendeschluß für den BE 1/82 ist der 31.01.1982 !

Dieses Heft wurde am 12.12.1981 redaktionell abgeschlossen.

Lieber Leser!

Kiel, den 12.12.1981

Nun ist wieder mal ein Jahr herum, und der BE hat hoffentlich immer, wenn auch nicht immer pünktlich, seine Leser erreicht und ihn interessiert, ja, ihn vielleicht auch zu der einen oder anderen Exkursion bewegt.

Sicherlich unternehmen Sie aber auch Exkursionen in eigener Regie. Vielleicht könnten Sie sich, falls Sie auch im nächsten Jahr wieder zu den Lesern des BE gehören sollten, einmal dazu durchringen, Ihre Erlebnisse in Form eines kleinen Berichtes, in dem möglichst auch die technischen Daten der behandelten Lokomotiven integriert sein sollten, dem BE-Redakteur mitzuteilen.

Dadurch könnten derzeit nur sehr stockend und unregelmäßig eintreffende Informationen aus Süddeutschland (wo nicht minder interessante Werkbahnen laufen) verbessert und regelmäßig abgedruckt werden.

Auch längere Berichte (z.B. über eine Firmenkette oder über mehrere Werkbahnen in einer bestimmten Region) sind gefragt; besonders aus der unteren Hälfte der Bundesrepublik.

Abschließend wünscht Ihnen die BE-Crew bei verspäteter Auslieferung des Heftes frohe Ostern, ansonsten noch frohe Weihnachten.

Mit freundlichen Grüßen

BAHN-EXPRESS
Redaktion

M. Völz

BAHN-EXPRESS
Druck und Versand

Hans-Georg Bubolz

Titelbild: Ferngesteuert werden die neuen Loks der Hattinger Heinrichshütte. Günther Barths fotografierte die V 72 am 10.12.1980 in der Hütte.

Werkbahnen im Raum Hattingen/Bo=Dahlhausen

„Altwert“ GmbH & Co KG

Breloher Steig, 4300 Essen=Steele

Recht ansehnlich erstrecken sich die Werksanlagen der Firma "Altwert" in Essen=Steele entlang der Bahnlinie von Essen nach Hattingen und Bochum (S 1 und S 3). Dem Rangierbetrieb zwischen zwei Werksteilen und innerhalb des Werkes auf großen Lagerplätzen, sowie zur Übergabe an die DB dient neben einigen Schienenmotorkränen in erster Linie eine kleine grüne Deutz-Lok:

VL o.Nr. (KHD 57 485/1963, B-dh, Typ KK 130 B, 130 PS/36 kW, Dienstgewicht 20 t, V max 30 km/h, L.Unt.: 12.12.1979, auf DB zugelassen)

Das Werk kann man von Essen=Steele-Ost oder Essen=Steele mit dem Bus (z.B. Linie 184) oder zu Fuß erreichen. Fotomöglichkeiten ergeben sich während der Arbeitszeit laufend, da die Lok häufig vom Hauptwerk den "Breloher Steig" überqueren muß, um auf einen angeschlossenem Lagerplatz und zur DB-Übergabe zu gelangen.

Hubert Schulte Apparate- u. Rohrleitungsbau GmbH

Dr.C. Otto-Straße, 4630 Bochum=Dahlhausen

Gut fünf Minuten vom Bahnhof Bochum=Dahlhausen (Bedienung durch S-Bahn-Linie 3 von Essen/Hattingen) entfernt liegt die Hubert Schulte GmbH., die zu 100 % der Dr.C. Otto Comp. GmbH gehört. Bei Bedarf setzt sich die blaue Stängendiesellokomotive des Werkes in Bewegung, die folgende technischen Daten aufweist:

VL o.Nr. (KHD 55 182/1952, B-dm, Typ A 4 L 514, 50 PS/37 kW, Dienstgewicht 14 t, V max 15 km/h, Bremsgewicht 10.8 t, L.Unt.: 11.02.1975, auf DB zugelassen)

Fotografieren kann man sie entweder über einen Zaun von der Dr.C. Otto-Straße aus, oder nach Anfrage auch innerhalb des Werkes. Wie die Dr. C. Otto Comp. GmbH (s.u.) hat auch die H. Schulte GmbH Anschluß an den DB-Bahnhof Dahlhausen.

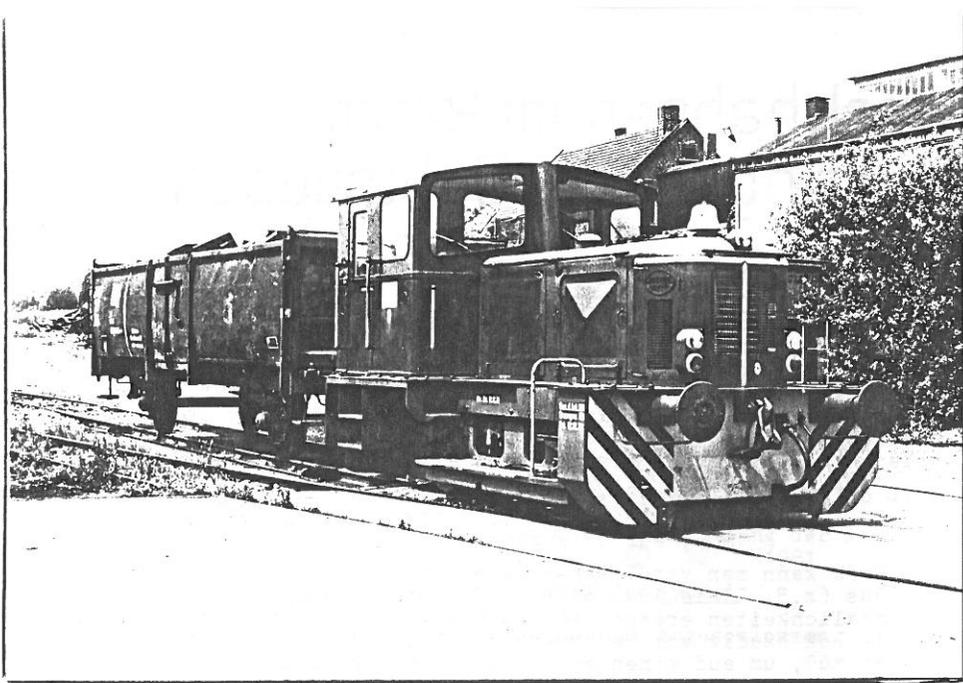
Dr. C. Otto Comp. GmbH

Dr. C. Otto-Straße, 4630 Bochum=Dahlhausen

Völlig in Familienbesitz befindet sich die in Bochum=Dahlhausen ansässige Firma Dr. C. Otto Comp. GmbH. Nur wenige Schritte von der H. Schulte GmbH muß man gehen, um an das Werkstor zu gelangen. Für umfangreiche Rangierarbeiten und Übergaben an die DB in den Sammelbahnhof Dahlhausen steht eine Henschel-Lok zur Verfügung:

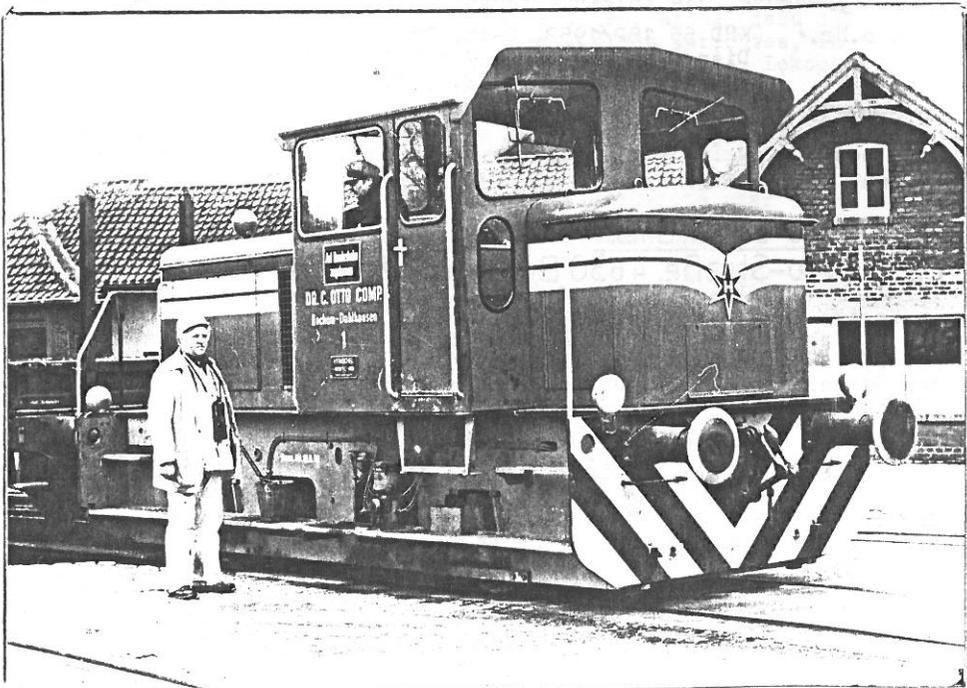
Lok 1 (Henschel 31 087/1965, B-dh, Typ DHG 160, 160 PS/119 kW, Dienstgewicht 22 t, V max 17 km/h, Bremsgewicht 20 t, L.Unt.: 30.06.1979, auf DB zugelassen)

Das in der Nähe des DGE-Museums gelegene Werk kann nach Absprache zum Fotografieren betreten werden.



Eigentlich ohne weiteres kann man die Deutz-Lok der Essener Firma "Altwert" fotografieren. Unsere Aufnahme entstand auf dem Lagerplatz jenseits des Breloher Steigs, wo auch die Übergabe an die DB stattfindet; Essen=Steele, den 09.06.1981.

Fotos (2): Hans-Georg Bubolz in Bochum-Dahlhausen, setzt die Dr. C. Otto Comp. eine rote Henschel zum Verschieben ihrer Wagen ein, wie es dieses Foto vom 12.03.1981 zeigt.



Thyssen Henrichshütte AG

Brucher Straße, 4320 Hattingen

Um die Geschichte der Henrichshütte in Hattingen zurückzuverfolgen, muß man einen Sprung ins 19. Jahrhundert machen.

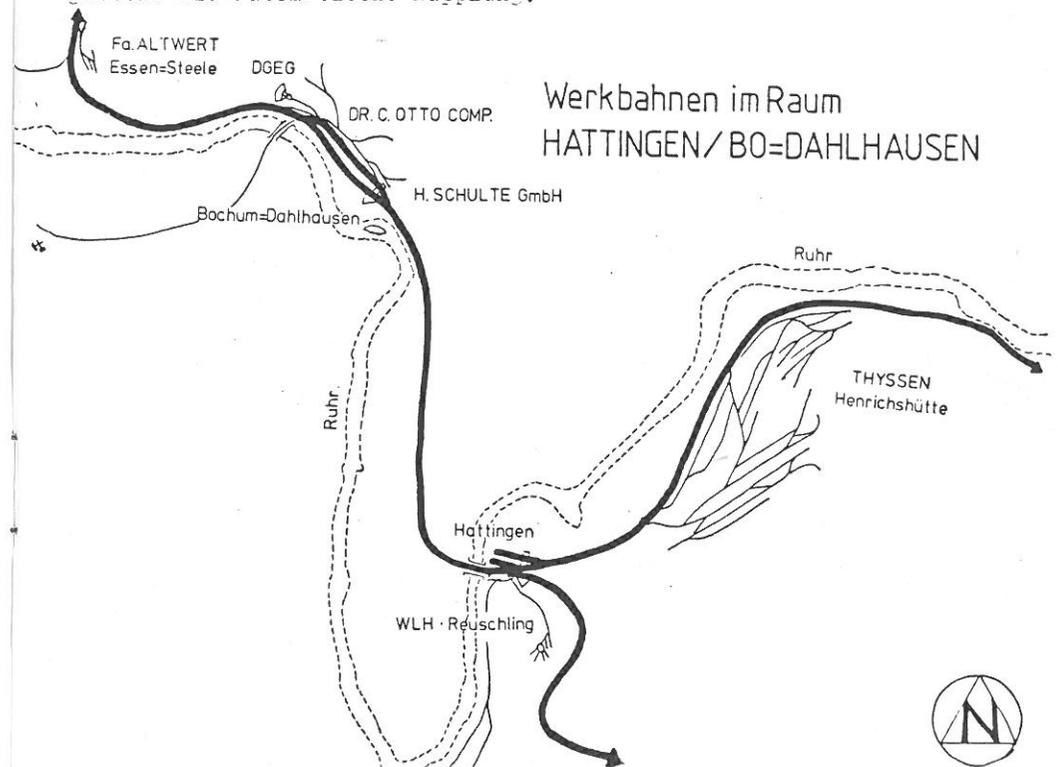
Mit der beginnenden Förderung der Bodenschätze im Ruhrgebiet, vornehmlich Steinkohlen, entwickelte sich rasch eine blühende Industrie, die sich in großem Maße der Gewinnung und Verarbeitung von Eisen und Metallen widmet. Durch die Entdeckung von Kohleneisenstein in Dortmund, Hörde, Witten, Haßlinshausen und Spröckhövel, sowie durch die Initiative des Grafen von Stolberg-Wernigerode wurde 1854 die Hattinger Henrichshütte gegründet.

Bereits 1857 war sie mit zwei koksbeheizten Hochofen, die in 24 Stunden 25 t Eisen blasen konnten, im Besitz des Leistungsfähigsten, was es damals gab. 1861 förderte die Henrichshütte 84 092 t Kohle und produzierte mit drei Hochofen 22 620 t Eisen.

Über die beiden Weltkriege und die Demontage entwickelte sich die später in Thyssen Henrichshütte AG umbenannte Rhein Stahl Hüttenwerke AG Werk Ruhrstahl Henrichshütte Hattingen-Ruhr zu einem bekannten und leistungsfähigen Werk des Thyssen-Konzerns.

In das mit Anschluß an die für Personenverkehr stillgelegte Bahnlinie Hattingen - Wengern - Hagen-Kabel liegende Werk hat man gut von einer Brücke der Brucher Straße, und zwar kurz vor dem Verwaltungsgebäude in Richtung Innenstadt gesehen, Einblick und kann den regen Rangierbetrieb innerhalb des Werkes beobachten.

Auffallend wirken neben den schon im ganzen Ruhrgebiet gegenwärtigen Henschel-DH 500-Typen die DHG 700 C-F. Mit ihnen wird Henschels neue Linie im Industrielokomotivbau sichtbar, die man nun auch bei C&K in Form des Typs MEC 502 findet: Zwei Endführerstände, große Fensterflächen, durch Fernsteuerung Einsparung des Rangierers, große Umläufe für den Lokführer mit der Fernsteuerung, und nicht zu vergessen: die automatische Kupplung.



Im 800mm-Schmalspurbetrieb gab es erst vor kurzem eine völlige Umwandlung des Triebfahrzeugparks. Die älteren KHD-Loks wurden gegen neue Diema-Typen ausgetauscht und verschrottet. Zusammen mit den Schmalspurloks und einem Unimog, den wir nicht übergeben wollen, stehen 12 Triebfahrzeuge zur Verfügung. Lediglich von einem Eigenbau des Werkes, einem Selbstfahrwaggon, liegen keine genauen Daten vor.

Zum Nummernsystem sei zu sagen, daß es in ungefähr dem der Krupp Stahl AG (vgl. BE 8/81) gleicht: Die erste Zahl gibt annähernd die Hunderterzahl der PS-Leistung an und die zweite Zahl ist eine Loknummer (z.B.: Lok 51 ist die 1. Lok mit einer Leistung von 500 PS)

Lok 21	(Diema 4 364/1980, B-dh, Typ DFL 150-1, 190 PS/141 kW, Gewicht 24 t, 800mm)
Lok 22	(Diema 4 365/1980, B-dh, Typ DFL 150-1, 190 PS/141 kW, Gewicht 24 t, 800mm)
Lok 51	(Henschel 30 299/1961, C-dh, Typ DH 500, 500 PS/360 kW, Gewicht 54 t, Bremsgewicht 38 t, V max 30/60 km/h)
Lok 52	(Henschel 30 326/1962, sonst wie Lok 51)
Lok 53	(Henschel 30 502/1962, sonst wie Lok 51)
Lok 54	(Henschel 30 510/1962, sonst wie Lok 51)
Lok 55	(Henschel 30 624/1964, sonst wie Lok 51)
Lok 56	(Henschel 30 627/1964, sonst wie Lok 51)
Lok 57	(Henschel 30 018/1959, sonst wie Lok 51)
Lok 71	(Henschel 32 374/1979, C-dh, Typ DHG 700 C-F, 660 PS/485 kW, Gewicht 66 t, Bremsgewicht 62 t, LÜP 9.100 mm)
Lok 72	(Henschel 32 375/1979, C-dh, Typ DHG 700 C-F, 660 PS/485 kW, Gewicht 66 t, Bremsgewicht 62 t, LÜP 9.100 mm)

Das Zweibegefahrzeug:

11 (Daimler-Benz 416 140 10 C27 927/1979, Unimog U 1100, Typ 406.200, Leistung 110 PS/81 kW, 6.54 t, V max 50 km/h)

Nicht mehr zu klären war der Verbleib der ehemaligen Lok 54 des Thyssen Schalker Vereins, Gelsenkirchen, die Anfang November 1969 von Gelsenkirchen an die Henrichshütte überstellt worden war:

Lok 54 (Henschel 26 130/1956, C-dh, Typ DH 500, 500 PS/360 kW, Gewicht 48 t, V max 30/60 km/h, 11.69 von Thyssen Schalker Verein an Thyssen Henrichshütte)

Westdeutscher Bahn- und Baubedarf

Postfach 5004, 4320 Hattingen-Bredenscheid

Nicht auf unserer Übersichtsskizze verzeichnet ist der Westdeutsche Bahn- und Baubedarf (WBB), im Hattinger Stadtteil Bredenscheid. Herr Horst Scholtz, der den WBB in Eigenregie leitet, kauft und verkauft Lokomotiven, Waggons, Schienen und sonstige Eisenbahngüter auf nationaler, aber auch auf internationaler Ebene. Einen Lagerplatz oder -halle gibt es nicht: das Material wird direkt vom verkaufenden Kunden an den kaufenden Kunden transportiert. Einen Ausschnitt aus den bereits vermittelten Lokomotiven können wir unseren Leser gegen Zusendung einer 60 Pfennig Briefmarke an die Versandstelle in Werne (siehe Impressum) zuschicken.

Westf. Lokomotivfabrik Hattingen, Karl Reuschling

Eickener Straße, 4320 Hattingen

In aller (Eisenbahnfreunde-) Munde dürfte die Westfälische Lokomotivfabrik Hattingen (WLH) sein, die durch An- und Verkäufe, sowie durch Vermietung ihrer Lokomotiven ständig durch die Eisenbahnpresse geistert.

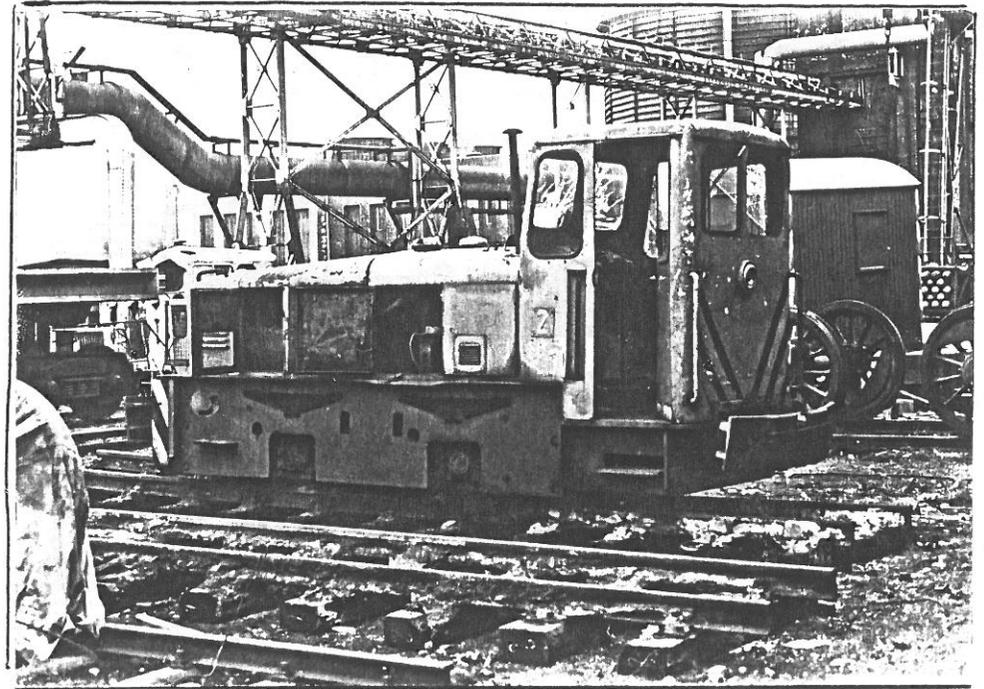
Es existiert eine umfangreiche Werkstatt mit vielen Abstellgleisen und einer Drehscheibe. Ein Anschlußgleis führt durch die Maschinenfabrik Mönninghoff GmbH in den Bahnhof Hattingen. Folgende Lokomotiven standen am 22.10.1981 bei der WLH:

WLH 01	(KHD 57 155/19..., B-d (Stange), Gewicht 14 t, Bremsgewicht 11 t, L.Unt.: 17.10.1975, abgestellt)
WLH 10	(Köf II als Rangierlok im Werk, Gewicht 16 t, Bremsgewicht 11 t, L.Unt.: 13.04.1977, verl. 82)
WLH 17	(KHD 56 217/19..., B-d (Stange), Gewicht 28 t, Bremsgewicht 28 t, L.Unt.: 14.12.76, Verl. 81)
WLH 21	(Jung 12 155/1955, Bn2t, Gewicht 30 t, Bremsgewicht 15.4 t, ursprünglich an Dt. Libby-Cwens/Gelsenkirchen, dann an Flachglas AG Delog-Detag/Gelsenkirchen, dann an WLH)
Shell 1	(Krupp/19..., C-fl, L.Unt.: 13.02.1968, ex Dt. Shell AG)
Lok 1	(Henschel 26 170/1957, C-dh, Typ DH 500, L.Unt.: 14.11.1980, zerlegt zur Reparatur)
VLo.Nr.	(KHD 55 268/19..., B-d, Typ Köf II, abgestellt)
VLo.Nr.	(KHD 57 484/19..., B-d, in Hauptuntersuchung)
Lok 39	(KHD 56 219/19..., B-d, Gewicht 20 t, Bremsgewicht 12 t, ex Rheinstahl Henrichshütte Lok 39, abgestellt)

Für eine Zustellgemeinschaft, die neben Reuschling noch die o.a. Maschinenfabrik Mönninghoff GmbH, Werk Gottwald, und die Fa. Maschinenbau Exner umfaßt, stellt die WLH die folgende Lok:

"Zustellgemeinschaft Nr. 1" (KHD 57 665/19..., B-d, Gewicht 20 t, L.Unt.: 6.78, auf DB zugelassen)

Den Weg alten Eisens mußten mittlerweile die alten Deutz-Loks der Thyssenschen Schmalspurbahn in Hattingen gehen: Zwischen allerlei Gerümpel wartet Lok 2 auf ihr weiteres Schicksal: Henrichshütte, den 10.12.1980. Foto: Günther Barths/Smlg. Bubolz



Die Chemische Düngemfabrik Rendsburg von Ulrich Völz

Dieses Werk zeichnet sich nicht nur durch einen ehemals sehr interessanten Fahrzeugpark, sondern auch durch die heute noch regelmäßig im Werk verkehrende Dampfspeicherlokomotive aus. Der heutige Triebfahrzeugbestand setzt sich aus zwei Loks zusammen:

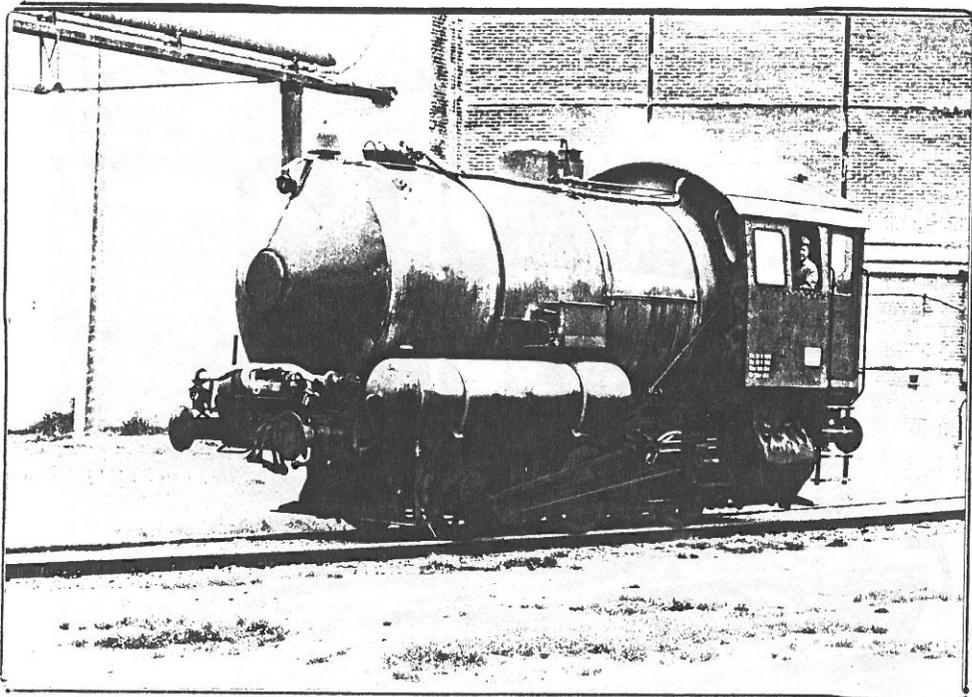
Lok oNr (Essl 4 684/1944, Cfl, Dienstgewicht 54 t, Leergew. 38,5 t, Betriebsdruck 25 atm, Vmax 45 km/h, LMP 8 550 mm, Raistand 3 200 mm)
 Lieferung: Farbenindustrie Ludwigshafen, später BASF 1968 an Chemische Düngemfabrik Rendsburg

Lok oNr (Deutz 56 129/1955, Bd, Typ A12L 614, Dienstgew. 23 t, Leistung 200 PS, LMP 7 570 mm, Höhe 3 450 mm, Breite 3 120 mm, Motor KHD Typ A12L 614 Nr. 1 924 193/204, 1 800 U/min.)
 Lieferung: BASF Ludwigshafen 1975 an Chemische Düngemfabrik Rendsburg

Zum Einsatz kommt jeweils nur eine Lok.
 Fotos von außerhalb des Werkes sind kaum möglich.

Wenden wir und nun dem ehemaligen Fahrzeugpark zu:
 Bis 1965/66 verkehrten im Werk eine Dampfspeicher- und eine Diesellok; von 1966 bis 1975 taten zwei Dampfspeicherloks in diesem Werk ihren Dienst, und ab 1975 teilen sich wiederum eine Dampfspeicher- und eine Diesellok die Rangieraufgaben.

Die Esslinger Dampfspeicherlokomotive der Chemischen Düngemfabrik Rendsburg, aufgenommen am 26.06.1981. Foto: Ulrich Völz



Betriebsbuch

für

Verbrennungsmotor*)

Kleinlokomotive mit ~~Dampftrieb*)~~
~~elektr. Antrieb und Speicher*)~~

Betriebsnummer: Kö 4021

Bauart: Motor - Verschiebelokomotive

Bauart: Deutz, mit Deutz - Dieselmotor

Lieferer: Humboldt - Deutzmotoren - A.G. Köln - Deutz

Fabriknummer: Deutz Nr. 10024

Beschaffungsstelle: Reichsbahn - Zentralamt Berlin

Geliefert auf Vertrag 15. 128 vom 28. 5. 19 31 am 19.....
23. 7453

Abgenommen vom RMA*) 19. 4. 1932 schaff. Amt
RAW*) am Prüfstand 19.....

Gewährpflicht bis 1933 Beschaffungspreis 24000 RM
auf 2000 Sch. Rendsburg

Erbauer der Lokomotive Humboldt - Deutzmotoren A.G.

des Motors*) Humboldt - Deutzmotoren A.G.

der elektr. Einrichtung
~~einschl. Fahrmotoren~~

des Betriebes*) Humboldt - Deutzmotoren A.G.

des Speichers*)

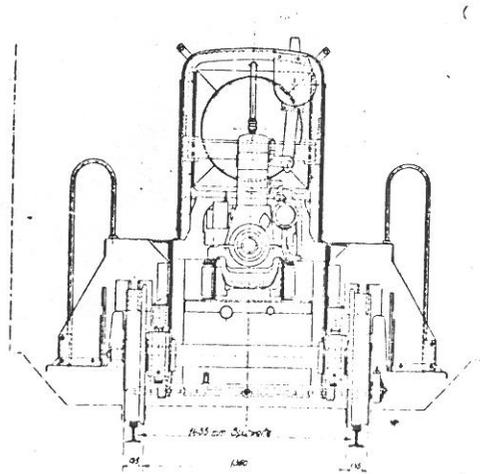
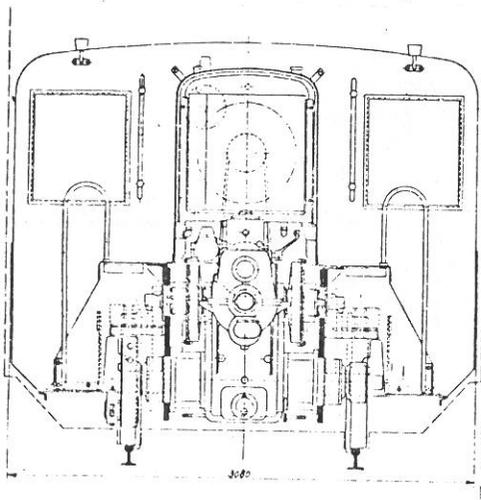
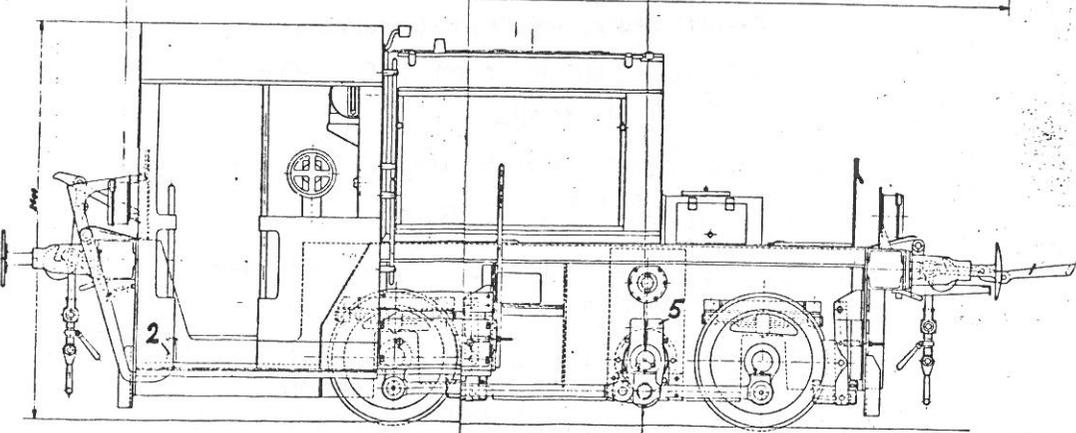
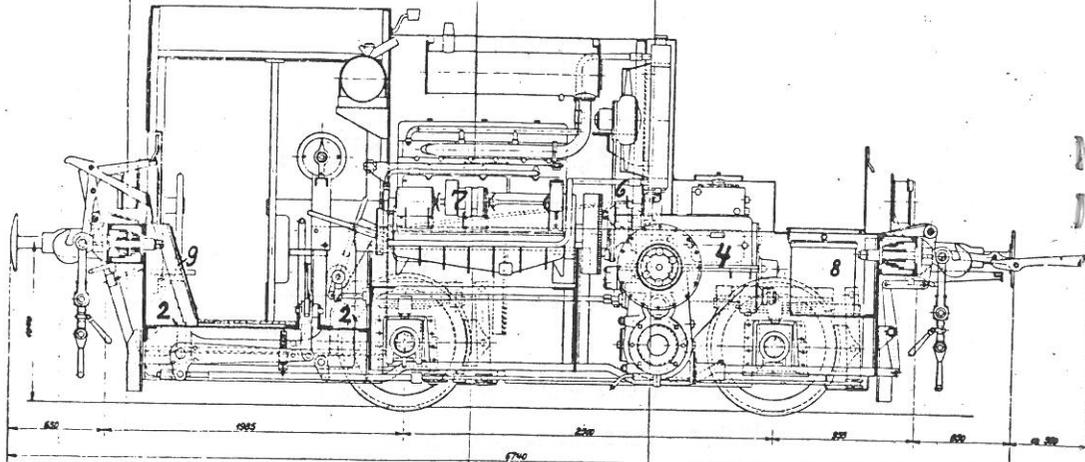
Inhaltsverzeichnis:

- Urkunde über die Genehmigung
- Beschreibung der Lokomotive
- Bescheinigung über die Abnahmeprüfung
- Austausch der Maschinenanlage I, II, III, IV, V
- Bahnamtliche Untersuchung
- ~~Prüfung der Druckluftgefäße (Flaschen)~~
- Ausbesserungen und Bauartänderungen
- ~~Bescheinigung über die Abnahme der Druckluftgefäße~~
- Schallbild*)

*) Unzutreffende Angaben streichen

Anlagen:

- Stammheft für Motor*)
- „ „ Betriebe*)
- „ „ Speicher*)



Bis 1965/66 waren folgende Loks im Einsatz:

- Lok (Hohenz 1 906/1905, Bfl, Typ 14 628, Dienstgewicht 24.5 t, Leergew. 17.5 t, Betriebsdruck 12 atm, Wasserinhalt 7 cbm, Raßstand 2 500 mm, Rad \varnothing 900 mm)
- Lok (Deutz 10 o24/1931, Bdm, Dienstgew. 15 t, Vmax 5/9.5/16/30 km/h, L_üP 6 740 mm, Padstand 2 500 mm, Höhe 2 600 mm, Freite 3 136 mm, Crig. Motor: Deutz Typ FMS 217 Nr. 181 855/60, Leistung 60 PS, 1 000 U/min., Austausch-Motor ab 1934: Deutz Typ A6M 317 Nr. 305 109/14, Leistung 65 PS)
Lieferung: Deutsche Reichsbahn Kö 4 o21 Rbd Stettin, Bf.
Greifswald
1936 an Chemische Düngerfabrik Rendsburg

Weitere Informationen zu dieser Diesellok finden Sie auf den Seiten 9 und 10.

Nach 30 Einsatzjahren in Rendsburg wurde die Diesellok im Jahre 1966 verschrottet, nachdem bereits ein Jahr vorher eine Ersatz-Dampfspeicherlok aus Ludwigshafen eingetroffen ist.

- Lok (Hohenz 3 542/1916, Bfl, Dienstgewicht 30.5 t, Leergew. 23.5 t, Vmax 24 km/h, Betriebsdruck 12 atm, Wasserinhalt 9.5 cbm, L_üP 7 330 mm, Radstand 2 500 mm, Höhe 3 750 mm, Breite 2 740 mm, Rad \varnothing 900 mm)
Lieferung: o2.12.1916 an Farbenindustrie Ludwigshafen
Lok 27, später BASF Lok 14
1965 an Chemische Düngerfabrik Rendsburg

Bereits 1968 rollte eine zweite Dampfspeicherlok von Ludwigshafen nach Rendsburg. Es war die jetzt noch im Werk eingesetzte Esslinger Dampfspeicherlok. Dadurch wurde die alte Hohenzollern-Lok (1 906/1905) überflüssig und wurde 1969 verschrottet.

Im Juli 1975 wurde, als bislang letzte Änderung im Fahrzeugbestand, die zweite Hohenzollern-Lok gegen die ebenfalls heute noch im Werk eingesetzte Deutz-Diesellok ausgetauscht und verschrottet.

Unbedingt sollte auch das Schmalspurnetz (640 mm), das bis Ende 1963 im Werk existiert hat, erwähnt werden. Aus den Unterlagen der Düngerfabrik ist ersichtlich, daß zwei Loks hier im Einsatz waren:

- Lok (Deutz 10027 / , Bdm, Typ MLH 322, Gewicht 4.1 t, Motor Deutz Typ MAH 322 Nr. 287 397, Leistung 12/14 PS) 10.11.33 neu
- Lok (O&K 3 257/1930, Bdm, Typ RL 1, Dienstgew. 2.3 t, Leergew. 2.5 t, Vmax 4.5/9 km/h, Leistung 10 PS)

Beide Maschinen wurden im Herbst 1963 verschrottet.

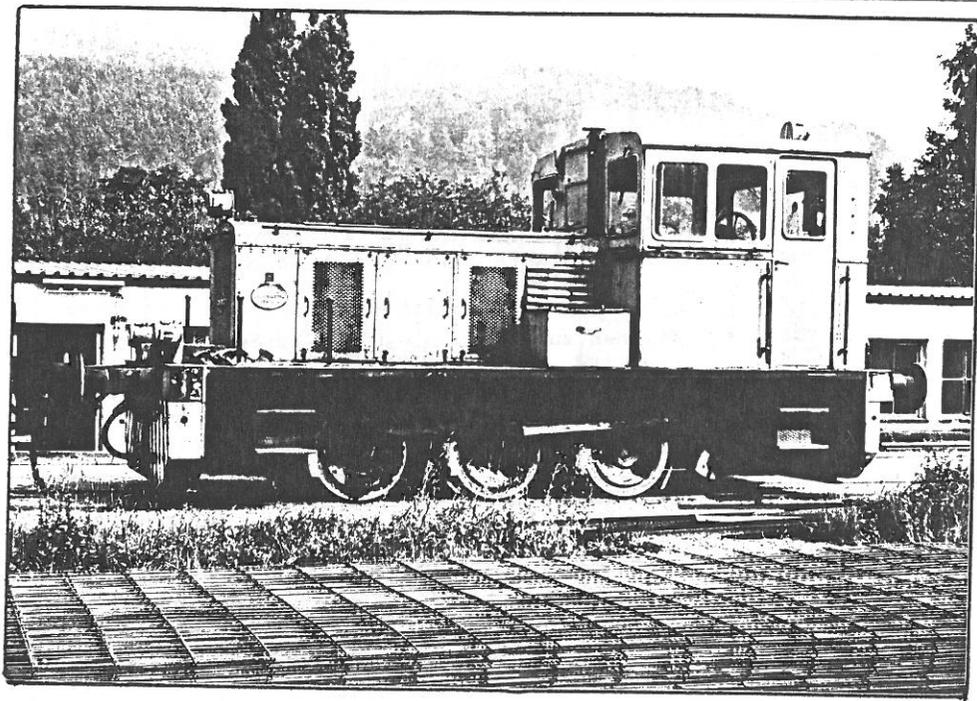
Abschließend soll für Ikw-Freunde noch angemerkt werden, daß die Chemische Düngerfabrik noch ein recht antikes Feuerwehrauto vorhält....

Hafen-, Industrie- und Feldbahnen Kurzberichte

Niedersachsen

Stewitz Schwellenwerk GmbH & Co.
Innerstetal, 3394 Langelsheim

Zum Werksversuch wird eine Werklok vorstellen, eine weitere ist Reservelok und eine Schmalspurlok ist abgestellt.



Lok 2 des Schwellenwerkes Stewing in Langelsheim am 10.07.1981
Foto: Ulrich Völz

Die Loks sind im einzelnen:

- Lok 1 (Gmdr 1 616/1936, Bdm, Dienstgew. 10.2 t, Vmax 18 km/h, LnP 5 575 mm, Achsstand 2 506 mm, Höhe 3 025 mm, Breite 2 962 mm, Motor KHD Typ F4L 514, Leistung 50 PS)
Lieferung: 1937 an Deutsche Reichsbahn Kö 0255
1968 an Beton- und Monierbau AG
später Schwellenwerk Stewing
- Lok 2 (Deutz 56 252/1956, Cdm, Dienstgew. 37 t, Vmax 4.6/7.9/15.5/26.3 km/h, LnP 7 900 mm, Achsstand 1 250 + 1 250 mm, Höhe 3 320 mm, Breite 2 950 mm, Motor KHD Typ ASM 517 Nr. 1 712 081/086, Leistung 165 PS)
Lieferung: 195 an Luitpoldhütte Amberg, Lok 3
19 an Verkehrsbetriebe Feine-Salzgitter Lok 151
19 an Beton- und Monierbau AG
später Schwellenwerk Stewing

Lok 2 ist Einsatzlok, Lok 1 steht als Reserve unter einer Überdachung. Die Schmalspurlok hat folgende Daten:

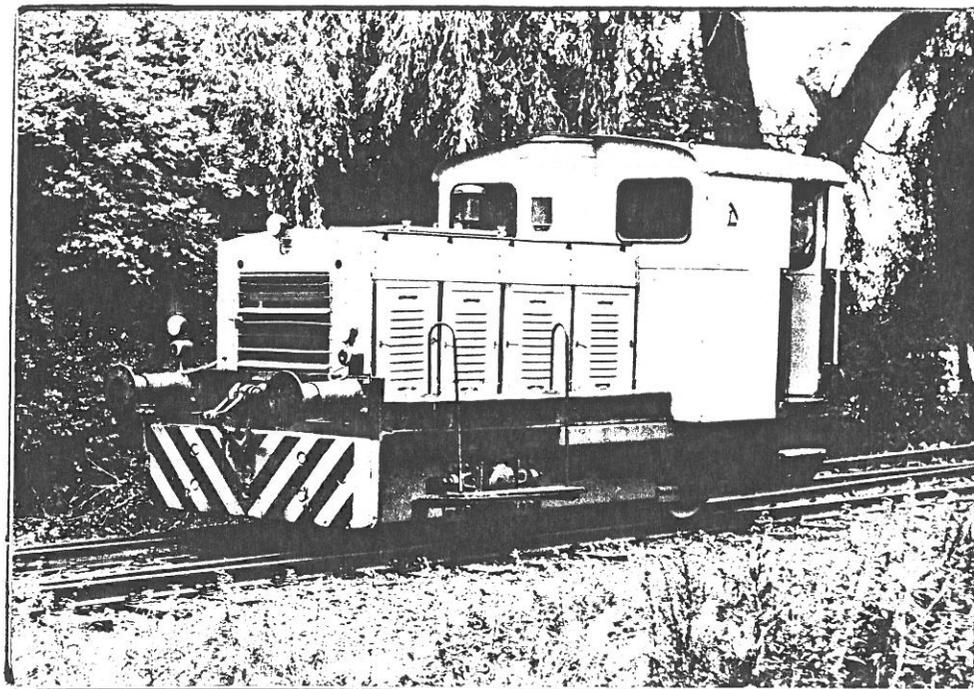
Lok (O&K 9 265/1938, Bdm, Typ RL 1 C, Motor O&K)

Die Lok ist in einer Holzumrahmung abgestellt.

Stadtwerke Leer

Hafen Leer, 2950 Leer (Ostfriesland)

Die Verschubdienste im Leerer (nicht: im leeren) Hafen besorgt eine alte DWK-Lok.



Auch die Ostfriesen haben in Sachen Werkbahn interessante Dinge zu bieten: DWK-Lok der Hafenbahn Leer am 06.10.1981 aufgenommen.
Foto: Ulrich Völz

Lok oLr (DWK 637/1938, Bdm, Typ 110 B, Dienstgewicht 24 t, Vmax 4/8.1/15.4/25 km/h, Leistung 110 PS, LnP 6 420 mm, Höhe 3 100 mm, Breite 3 000 mm, Achsstand 2 500 mm)

In der Verwaltung der Hafenbahn war man zu faul, nähere Daten zu der Geschichte der Lok herauszusuchen. Das Lokpersonal hingegen ist sehr freundlich. Nach Auskunft des Lokführers wurde die Lok "vor etwa 8 Jahren aus Diepholz abgeholt". Es dürfte sich dabei um eine Hauptuntersuchung bei Schöna gehandelt haben, die die Lok bekam, bevor sie nach Leer verkauft wurde.

Eine andere, unangenehme Nachricht ließ die Verwaltung der Hafenbahn allerdings verlauten: Möglicherweise wird die DWK-Lok im nächsten Jahr (gemeint war 1982!) ausgemustert, wenn sich erweisen sollte, daß die Kosten für die Hauptuntersuchung, die dann fällig wird, zu hoch sein sollten. Für diesen Fall ist an die Anschaffung einer anderen, gebrauchten Lok gedacht. DWK-Freunde sollten sich also möglichst bald nach Leer aufmachen!

Rheinland-Westfalen

Westdeutsche Quarzwerke Dr. Müller GmbH
Werk I, 4235 Schermbeck 2 (=Gahlen-Hardt)

Die Strecke dieser Bahn wurde erheblich verkürzt (vgl. EF 8/81). Das Abbaugelände befindet sich jetzt direkt westlich der Straße Besten - Hardinghausen. Im Einsatz ist nach wie vor die O&K-Lok mit ihren Selbstentladewagen.

Die Dampflok wurde im September 1981 an das Auto- und Motorrad-Museum Bad Ceynhausen überführt (nicht an die EF Wesel). Diese haben auch nicht die andere ehemals bei den Westdeutschen Quarz-

werken eingesetzte Dampflok erhalten.). Die V 36 ist offenbar verschrottet worden. Abgestellt vorhanden ist weiterhin die Mini-Henschel-Lok.

Hessen

Gernsheimer Hafenbetriebsgesellschaft mbH
Hafen Gernsheim, 6064 Gernsheim

Einzigste Lokomotive der Hafenbahn Gernsheim ist eine 1940 von Klöckner-Humboldt-Deutz unter der Fabriknummer 36 831 gebaute diesel-mechanische Kleinlok.

Sie gehört zu einer zwischen 1933 und 1945 in großer Stückzahl gefertigten und auch heute noch verbreitet anzutreffenden Typenreihe mit ein- bis Vierzylinder-Motoren und Leistungen zwischen 12 und 160 PS (jeweils Spitzenleistungen).

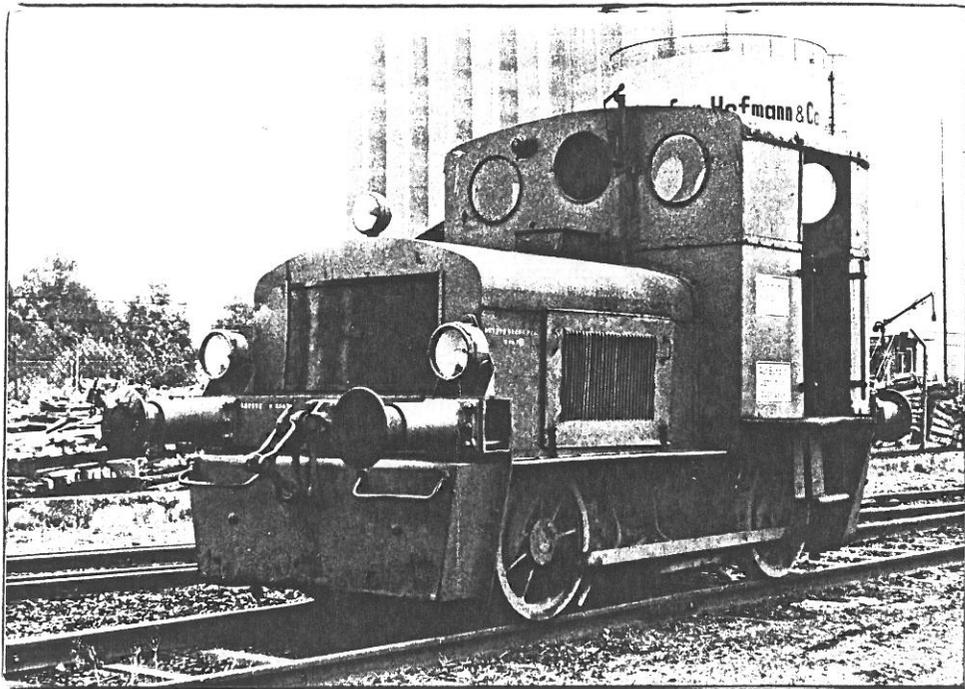
Die Gernsheimer Lok wird von einem stehenden Zwei-Zylinder-Deutz-Motor mit Spülpumpen angetrieben. Bei 600 U/min. erbringt er 36 PS Nenn- und 40 PS Stundenleistung. Die Kraftübertragung erfolgt durch ein vierstufiges, mechanisches Schaltgetriebe auf die hintere Achse, von da über Kuprelstangen auf den vorderen Radsatz. Die CMZ 122 wurde als Normalspurlokomotive mit wahlweise 10 oder 15 Tonnen Dienstgewicht angeboten. Die Anfahrzugkraft der schwereren Version erhöhte sich dabei von 2 150 auf 3 240 Kilogramm (auf gerader Ebene).

Die weiteren Abmessungen:

Dienstgewicht	: 14 t	Motor-Hersteller:	KHD
Vmax	: 13 km/h	-Nummer	: 668 736/37
LKP	: 5 420 mm	-Typ	: CMZ 122 R
Breite	: 2 400 mm	-Leistung	: 36/40 PS
Höhe	: 3 000 mm	-Drehzahl	: 600 U/min.
Radstand	: 2 500 mm	-Zylinder	: 2

Lok der Gernsheimer Hafenbahn.

Foto: Jupp Schmitz



Die Lok wurde am 24. Juli 1939 von der Wehrkreisverwaltung IX in Kassel bestellt und ab 17. Juli 1940 beim Heeresbauamt in Gießen eingesetzt. Bereits drei Tage vor der Kapitulation, am 5. April 1945, wurde sie als K6 1002 in den Bestand der Deutschen Reichsbahn (später Bundesbahn) übernommen und beim Bw Gießen stationiert. Das Gastspiel bei der Staatsbahn dauerte nicht lange: Bereits sechs Jahre später, am 5. November 1951 wurde sie im Zuge der Typenbereinigung wieder abgestellt und per 5. November 1951 an die Gernsheimer Hafenbetriebsgesellschaft mbH verkauft.

Viel zu tun freilich hat sie auch dort seit Jahren schon nicht mehr: Bei Bedarf wird am frühen Vormittag (ca. 8-9 Uhr) auf den bescheidenen Gleisanlagen im Gernsheimer Hafen rangiert. Den Rest des Tages ruht sie sich - wohlbeschützt in einem kleinen Lokschuppen an der Hafenausfahrt - für den nächsten Einsatz aus. Fotografieren ist vollkommen unproblematisch. Bei telefonischer Voranmeldung sind Lokführer und Lok auch zu anderen Tageszeiten zu einer Spazierfahrt rund um den Lokschuppen zu überreden.

Baden-Württemberg

Alfred Gnida Württinger Eisengroßhandlung
Max-Byth-Strasse, 7440 Württingen

Zum Werksverschub wird eine KrMa-Lok vorgehalten

Lok oNr (KrMa 18 727/1961, Bdh, Typ ML 225, Vmax 29 km/h)
ex Rheinisch-Westfälische Kalkwerke

Bei Betriebsruhe steht die Lok in einer Halle.

Bayern

Heidelberger Zement AG
Zementwerk, 3205 Kiefersfelden

Bei einer Eisenbahnfahrt von Rosenheim nach Kufstein sind dem interessierten Werkbahnfreund sicherlich schon einige Werke aufgefallen, die Lokomotiven einsetzen. Eins davon liegt in Kiefersfelden. Von der Eisenbahn aus sieht man eine kleine blaue Henschel-Lok und eine ehemalige DR-K6f II. Diese beiden Loks stellen aber nur 1/3 des Triebfahrzeugparkes dieses Werkes dar.

Lok 101 (Hen 30 880/1963, Bdh, Typ LH 120, Leistung 126 PS, Vmax 14,5/30 km/h, Dienstgew. 21 t, Bremsgew. 20 t, Motor Hen Typ 6 R 1115, 1 800 U/min., Betriebe Voith, L.Int.: 25.02.1979)

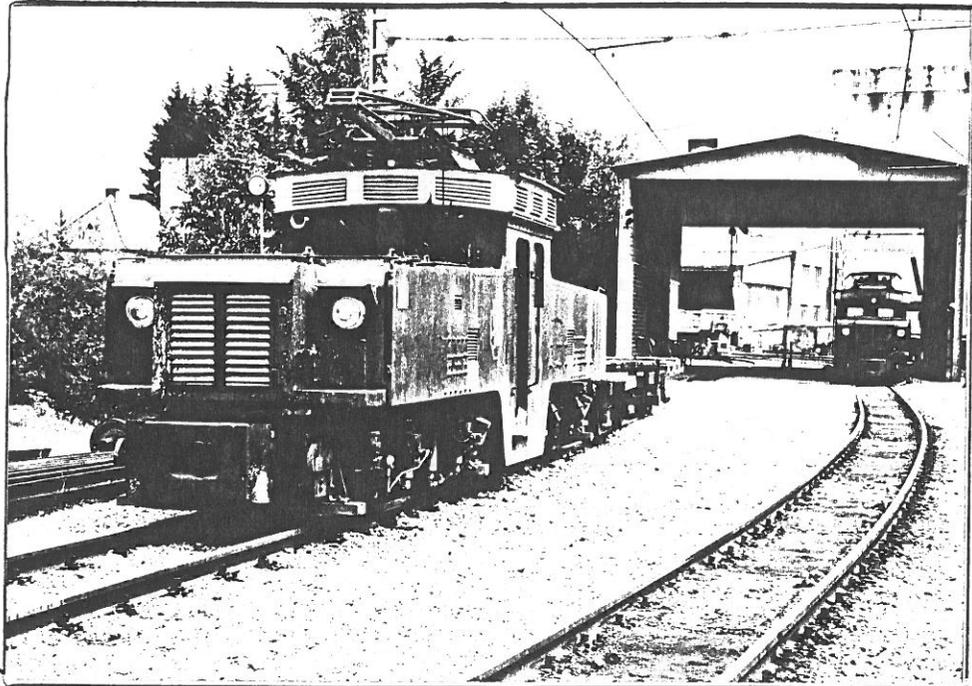
Lok oNr (Gndr 4 784/1953, Bdm, Dienstgew. 16 t, Vmax 30 km/h, Bremsgew. 15 t, Motor KHD Nr. 1 191 561/66, Leistung 107 PS, Bdr.. L.Int.: 22.02.1979)

Die Lok 101 wurde 1977 von den Verkehrsbetrieben Salzgitter übernommen, von der auch noch die Lok-Nr. (101) stammt. Die Maschine ist die Schwesterlok der Lok 3 der Schrotthandlung Eckhardt & Co. KG in Hamburg, Hovestraße (vgl. BE 5/81 -12- -13-).

Die Lok oNr ist die ehemalige DR 322 181.

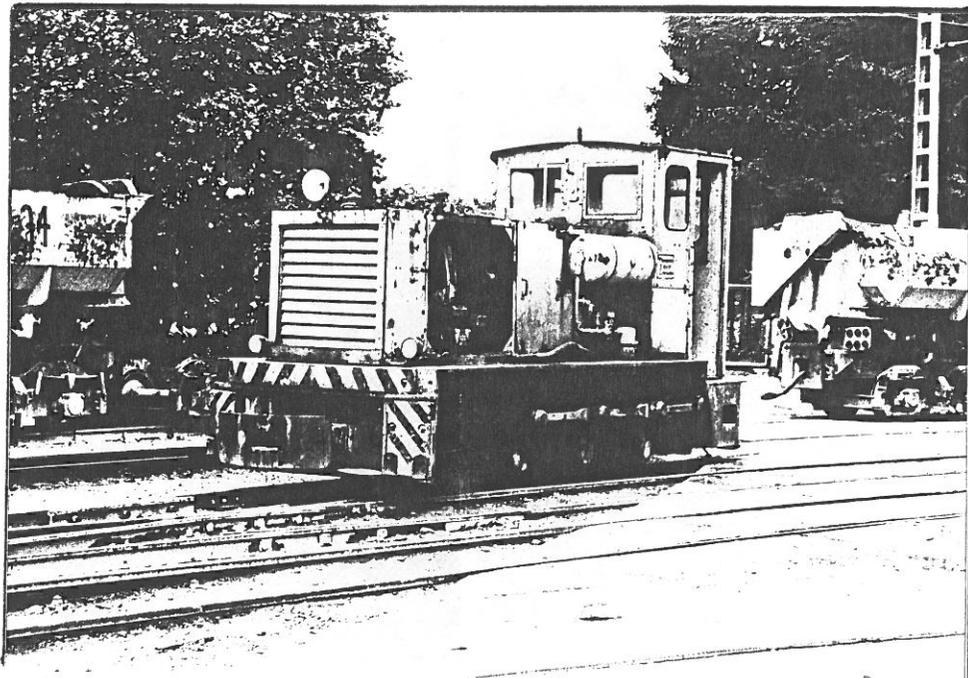
Nicht aus Bundesbahn-Tüngen heraus kann man die Schmalspurbahn erkennen, die das Werk zur anderen Seite hin verläßt.

Sie hat eine Spurweite von 1 000 mm und führt eingleisig und elektrifiziert (1 200 V -) zu dem etwa 4-5 km entfernten Steinbruch. Für den Betrieb auf der 1 000 mm-Strecke stehen vier Lokomotiven zur Verfügung: Zwei ziemlich antike, aber gut gepflegte Dicks und zwei Dieselloks, von denen eine allerdings bereits abgestellt ist.



Ellok 2 der Heidelberger Zement AG, Kiefersfelden, mit einem Bauzugwagen; in der Halle im Hintergrund: Ellok 1.

Diesellok 2 der Heidelberger Zement AG, Kiefersfelden. Beide Aufnahmen entstanden am 16.07.1981. Fotos: Ulrich Völz



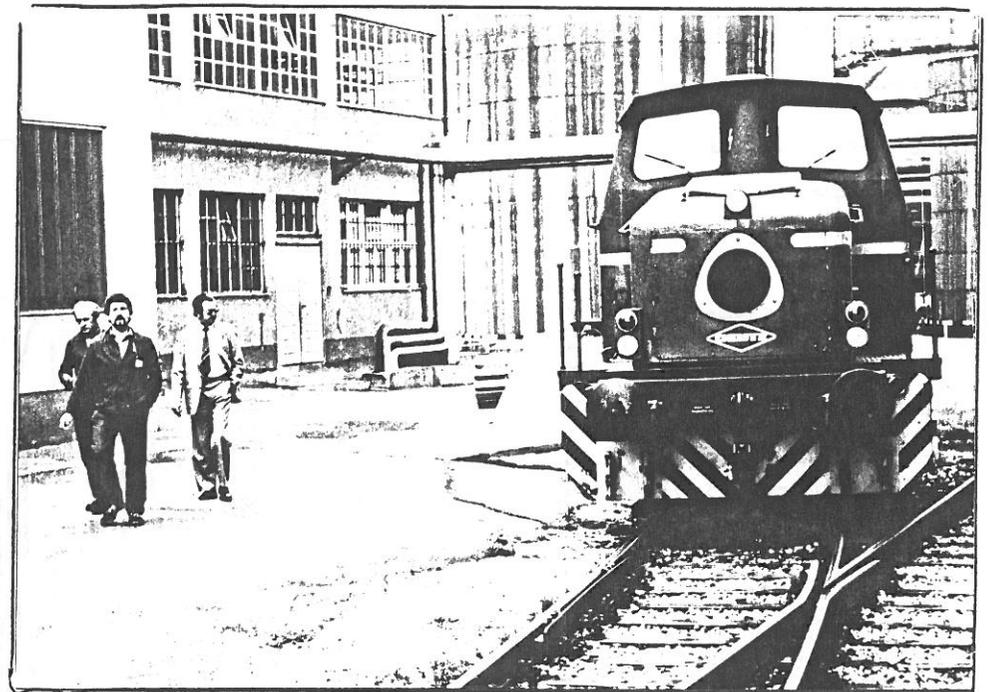
Die Schmalspurfahrzeuge sind im einzelnen:

- | | |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Diesellok 1 | (Gmdr 4 247/1947, Odh, Typ HF 130 C, Dienstgew. 16.5 t, Vmax 20 km/h, Motor MHD Typ AdM 517 Nr. 946 177/82, Leistung 130 PS, 1 500 U/min.) |
| Diesellok 2 | (Gmdr 4 313/1947, Odh, Typ HF 130 C, Dienstgew. 16.5 t, Vmax 20 km/h, Radstand 1 500 mm, Getriebe Voith Typ L 22, Crig. Motor Kaelble Typ GN 25 S, Aust.Motor Kaelble Typ GN 130 S, Leistung 130 PS, Crig.MotorNr. 10 583, Aust.MotorNr 10 426) |
| Ellok 1 | (EBC 5 o82/1927, BoBo, 4 Motore à 150 PS, Vmax ca. 40 km/h, Dienstgewicht ca. 60 t, Luftdruckbremse) |
| Ellok 2 | (EBC 5 o31/1928, BoBo, 4 Motore à 150 PS, Vmax ca. 40 km/h, Dienstgewicht ca. 60 t, Luftdruckbremse) |

Diesellok 1 ist in einem Schuppen abgestellt. Sie dient als Ersatzteilspender für die Diesellok 2. Im Streckendienst werden nur die Elloks eingesetzt. Es kommt täglich nur immer eine Ellok zum Einsatz. Das Zementwerk ist 5 min. vom Bahnhof Kiefersfelden entfernt. Nicht irritieren lassen sollte man sich auf dem Weg vom Bahnhof zum Werk von einer Schmalspurstrecke, die den Weg und auch die Bundesbahnstrecke unterkreuzt: Hier existiert keine Lok mehr.

MD Papierfabriken Heinrich Nikolaus GmbH
Papierfabrik, 8060 Dachau

Das Foto zeigt die Lok 2 (r.), sowie den Eisenbahnbetriebsleiter, Rangierer und Lokführer der Dachauer Papierfabrik, 16.07.1981
Foto: Ulrich Völz



Das Werk hält zwei Lokomotiven für werksinterne Rangierarbeiten und Übergaben an die DB bereit.

Lok 1 (DWK 656/1938, Bdm, Typ 110 B, Leistung 110 FS, Dienstgew. 24 t, V_{max} 4.1/8.5/16.3/26.3 km/h, Bremsgew. 20 t, LMP 6 600 mm, Höhe 3 100 mm, Breite 3 000 mm)

Lok 2 (KHD 57 547/1963, Bdh, Typ KG 230 B, Leistung 230 FS, Dienstgew. 36 t, V_{max} 34 km/h, Bremsgew. 37 t, LMP 8 030 mm, Höhe 3 955 mm, Breite 3 070 mm)

Wegen der geringeren Leistung ist die Lok 1 Reservemaschine. Über die Geschichte dieser übrigens sehr gepflegt wirkenden Lok können bislang nur Vermutungen angestellt werden. Möglicherweise stammt die Lok von den Isar-Amper-Werken, München, die sie im Sägewerk Obersendling eingesetzt und 1955 ausgemustert haben. Eine ehemals zu den MD Papierfabriken gehörende alte Diesellok wurde an den ECM verkauft und steht derzeit in einer Chemiefabrik in Neuaubing. Eine alte Krauß-Dampflok wurde um 1960 verschrottet. Die MD Papierfabriken haben kürzlich eine Gmdr-Köf II von der DB gekauft. Derzeit befindet sich die Lok noch bei der DB in Aufarbeitung. Anfang 1982 soll sie im Werk Plattling (b. Regensburg) zum Einsatz kommen. Leider waren im Sommer d. J. noch keine Daten der Lok zu bekommen.

Österreich

Chemie AG Linz, Torfbahn Lehmemoos

Erfreulicherweise hat ein Leser ergänzend zu dem Bericht über diese Torfbahn (vgl. BE 7/81 -19-) eine Lokliste zur Verfügung gestellt. Die Spurweite beträgt 750 mm.

Lok Gebus	(Gebus	527/1952)
Lok Diema	(Diema	2 083/1957, Typ DB 20, Motor 261 260/1, 20 FS)
Lok Ella	(Gmdr	3 754/1942, Gewicht 4 t, Leistung 18 FS)
Lok Eva	(Gmdr	3 455/1941, wie Ella, Motor Nr. 9 001)
Lok Emma	(Gmdr	3 351/1941, wie Ella, Motor Nr. 8 575)
Lok Erna	(Gmdr	3 592/1941, wie Ella, Motor Nr. 104 242)
Lok Olga	(Jung	7 993/1938, Typ FL 110, Leistung 11 FS)
Lok Dora	(Jung	8 178/1939, wie Olga, Motor Nr. 4 684)
Lok Rosa	(Jung	9 341/1941, wie Olga)
Lok Inge	(Jen	2 045/1951)
Lok Ida	(Jen	2 199/1957)
Lok Ilse	(Jen	2 085/1952)

Da das Werk von Eisenbahnfreunden überlaufen ist, wird ein Betreten des Werksgeländes nicht gestattet. Fotomöglichkeiten bieten sich an der Werksausfahrt ("Bergabse Werksrangierlok - Streckenlok), an der mehrere Kilometer langen Strecke zum Moor und am Moor ("Bergabse Streckenlok - Moor-Loks). Die Gebus-Lok ist nicht sehr häufig im Einsatz, da sie von der Werkstatte oft als Schweißgenerator mitgebraucht wird. Die Jenbacher-Loks sieht man meist nicht außerhalb des Werkes.

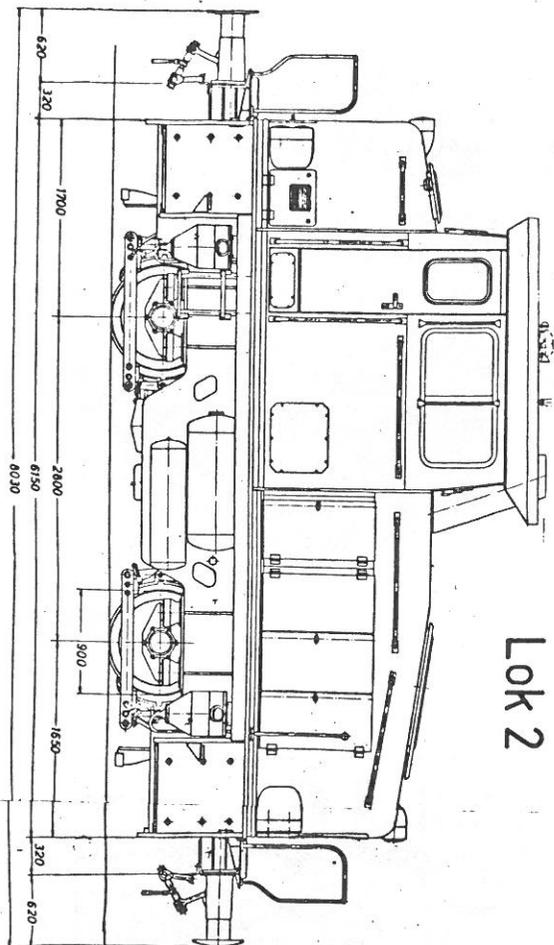
Abbildungen 3. 18: Lokomotiven der MD Papierfabriken Dachau

Lok 1 (DWK 656/1938)

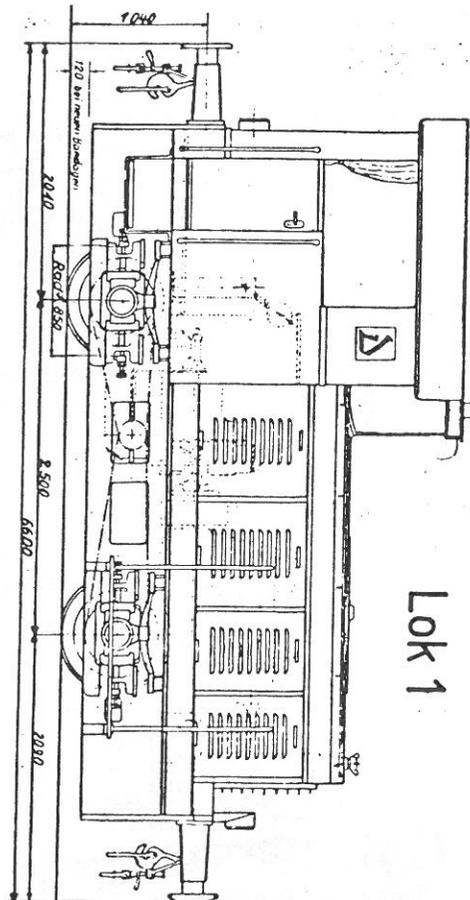
Lok 2 (KHD 57 547/1963)

Foto 3. 20: Lok 1 der Papierfabrik Dachau am 16.07.1981

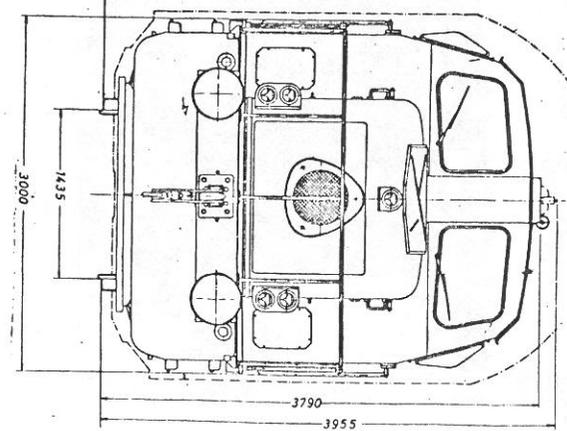
Foto: Ulrich Völz



Lok 2

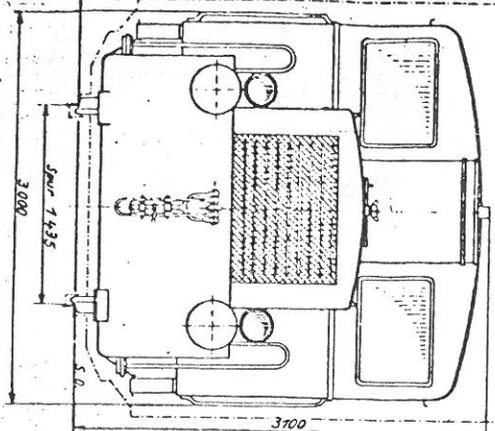


Lok 1



3790

3955



3700

