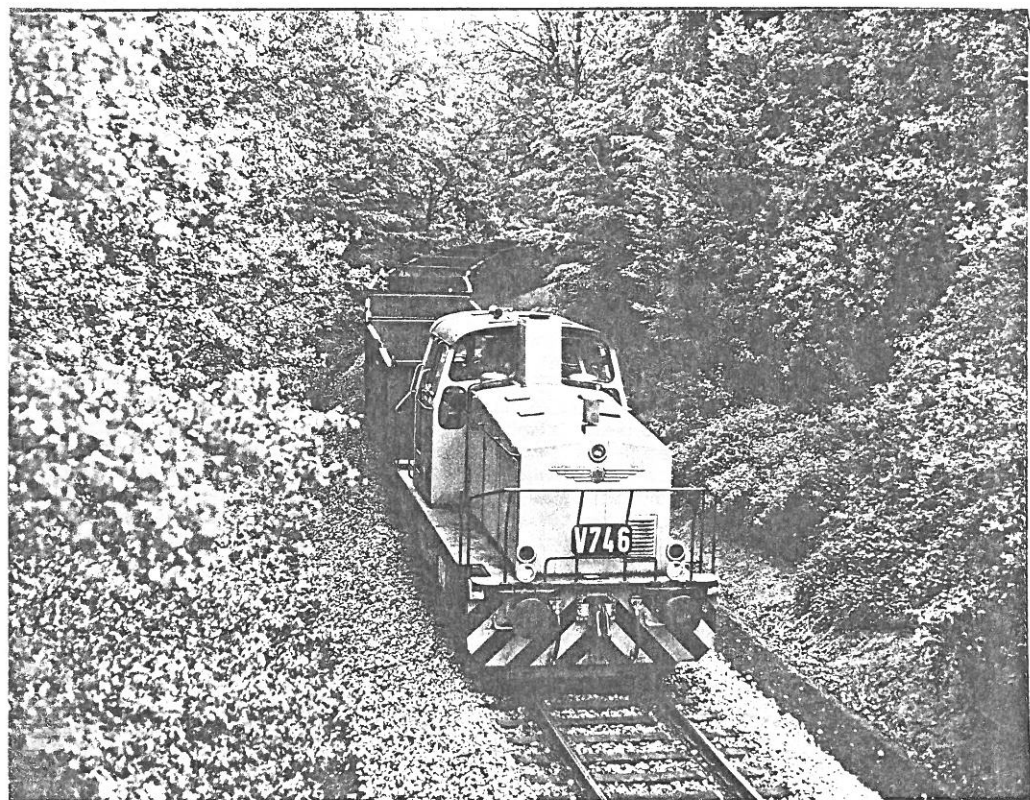


Bahn- Express



Sonderheft 2

Bahn-Express

Sonderheft 2

1981

3. Jahrgang

Gesamtredaktion: Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
4712 Werne

Druck & Versand: Hans-Georg Bubolz /
Copy-Center-Coerdestraße
4400 Münster

Bankverbindung: PSchK 1255 57-209, PSchA Hmb
Empfänger: Siegfried Völz, Kiel

Preise (inkl. Porto): Sonderheft 1 (28 Seiten) 2.-- DM
Sonderheft 2 (28 Seiten) 2.-- DM

© BE 1981

Lieber Leser !

Werne, im September 1981

Auf die Anzeige im EK 3/81 meldeten sich erfreulicherweise sehr viele Interessenten für den BE. Gleichzeitig ist mehrfach auch der Wunsch um Zusendung älterer BE-Ausgaben geäußert worden. Da ein Nachdruck leider nicht mehr möglich ist, haben wir uns dazu entschlossen, zwei Sonderhefte herauszugeben, in denen die bisher im BE erschienenen Werkbahnmeldungen nochmals abgedruckt werden. Durch zahlreiche neue Fotos und eine Überarbeitung der Artikel (soweit möglich) sind die Sonderhefte auch für Leser, die schon länger den BE lesen, nicht uninteressant. Und damit wünsche ich Ihnen viel Freude beim Studieren des vorliegenden Heftes.

Mit freundlichen Grüßen

Bahn-Express

Hans-Georg Bubolz
(Hans-Georg Bubolz)

Inhaltsverzeichnis:

Nordrhein-Westfalen.....	Seite - 3 -
Hessen.....	Seite - 22 -
Rheinland-Pfalz.....	Seite - 23 -
Baden-Württemberg.....	Seite - 24 -
Bayern.....	Seite - 25 -

RAG Ruhrkohle AG

Werne-Bockum-Höveler Eisenbahn
(1/81)

Die Uhr zeigt kurz vor acht. Morgens. Am Kleinbahnhof Werne-Ost (ex Kleinbahnhof Lippestraße) tut sich noch nichts. Der "Bahnhof", das ist ein aufgeschütteter Bahnsteig mit einem Bahnhofsschild. Das etwa 50 Meter weiter liegende Bahnhofsgebäude, das früher sogar mal den Zoll beherbergte, wurde schon vor etlichen Jahren als Kindergarten umfunktioniert.

Die Gleisanlagen des "Kleinbahnhofes" sind denkbar einfach: Ein durchgehendes Gleis, sonst nichts. Die vor wenigen Jahren beseitigten Gleisanlagen außerhalb des Zechengeländes in Werne waren ein ungefähr 200 Meter langes Überholgleis mit zwei oder drei Abzweigen zu ganz in der Nähe liegenden Halden.

Aber da tut sich was im Zechengelände der stillgelegten Zeche Werne 1/2: Eine recht bunte Zusammenstellung rollt da durch das Zechentor über den Bahnübergang - natürlich laut pfeifend - und nähert sich dem Bahnsteig. Dieser Zug setzt sich aus einer orangenen Diesellok, einem knallgrünen Personenwagen und einigen braunen Güterwagen zusammen. Der Zugführer steigt von der Lok und läßt die Fahrgäste (wenn es welche gibt; laut BEE-Handbuch waren es im Jahre 1979 ganze 400 !) in den Wagen einsteigen.

Die Lok, das ist oftmals die V 711 (C-dh, Henschel 30 853/1964, 500 PS/368 kW, 60 t). Der Personenwagen kann eine gewisse Ähnlichkeit mit Fahrzeugen, wie sie bei der Osthannoverschen Eisenbahn im Einsatz waren, nicht verbergen: es soll auch der CHE-TA C326 sein, der über einen Zwischenhändler in Hameln als Ersatz für den alten Dreischsigen (mit Kanonenofen !) nach Werne kam. Der alte Dreischser fährt übrigens jetzt als Nr. 34 bei der DEW. Der neue zweischsige Personenwagen trägt die gleiche Nummer wie der Alte: RAG 77 204. Er bietet 36 Sitzplätze und einen Konferenzraum (d.h. ein mit Tischen versehenes Abteil). Aber mittlerweile setzt sich der Zug in Bewegung, der Zugführer kassiert den Fahrpreis (50 Pfennig für eine Tour nach Bockum-Hövel). Nach noch nicht allzu langer Zeit hält der Zug beim Anschließer "Klingele". Dieser und der in unmittelbarer Nähe liegende Anschluß "Hörmann" sorgen neben dem Kohlentransport für die VEW für den größten Verkehr auf der WerBH. Einige Waggons werden in den Zug eingereiht. Die Fahrt geht weiter. Laut hupend werden die zahlreichen unbeschränkten Bahnübergänge überquert. Stockum. Kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Stockum überfährt der Zug die einzige Dreiweg-Weiche der Strecke, zugleich der Abzweig zum Schacht Werne 4, der allerdings stillgelegt ist, und zum Gersteinwerk. Dieser Abzweig endet auf einer Drehscheibe einige Meter hinter dem Werkszaun. Überrascht sein wird man von den umfangreichen Gleisanlagen die in Stockum zu finden sind. Ein verhältnismäßig großes Stell-

Titelfoto: Untrennbar ist der Eisenbahnbetrieb der Ruhrkohle AG mit dem Ruhrgebiet verbunden. Das dabei auch recht ansprechende Motive zu finden sind, dokumentiert dieses Foto der V 746, das Hans-Georg Bubolz am 20.05.1981 in Bergkamen aufgenommen hat.

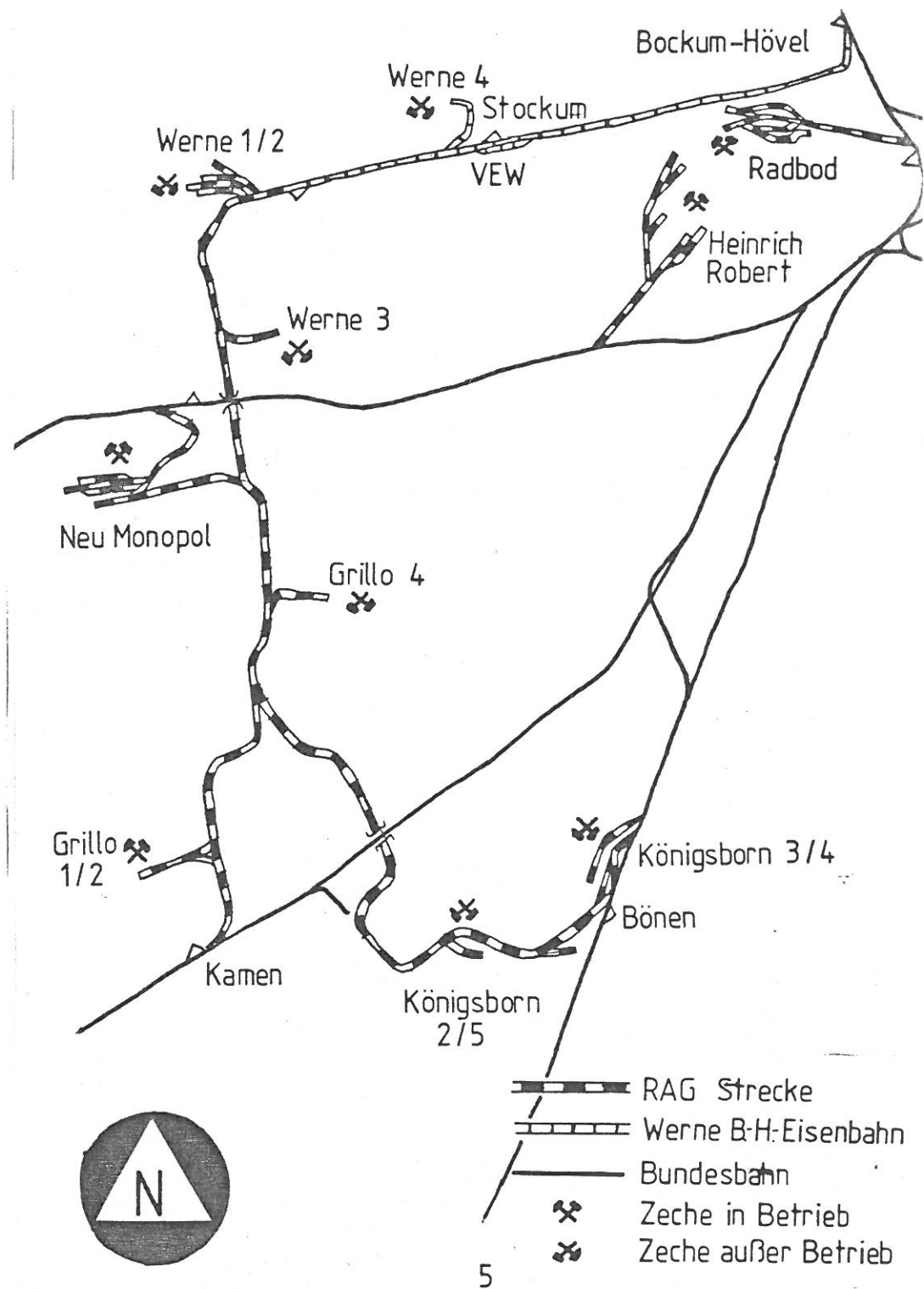
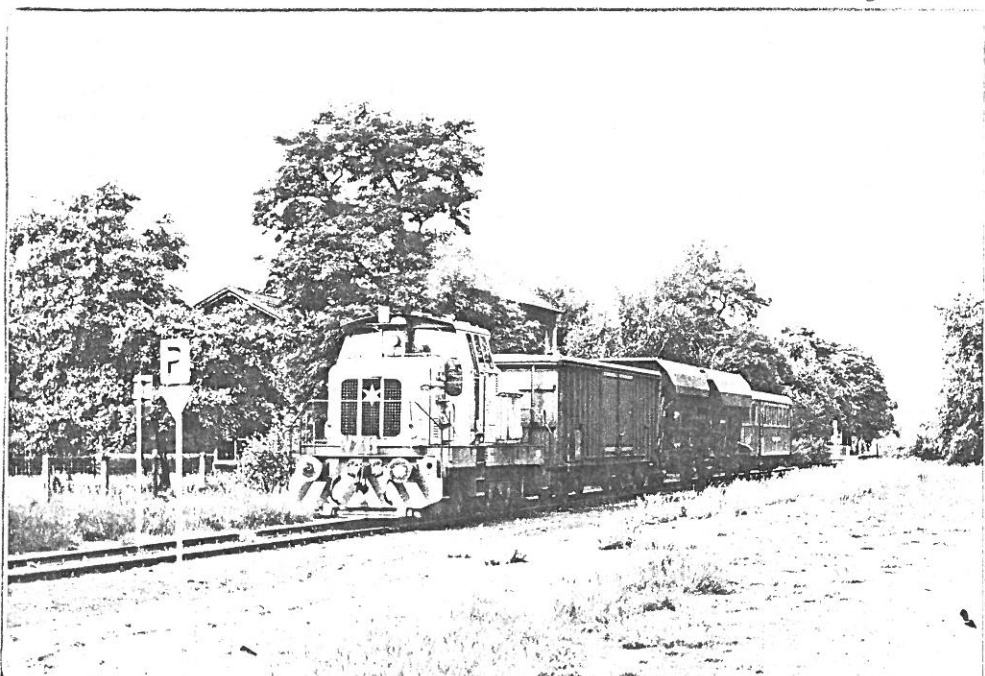
werk, das alte Bahnhofsgebäude, das alles stellt die außergewöhnliche Stellung Stockums hervor. Liegt doch hier das Gersteinwerk der Vereinigten Elektrizitätswerke Westfalen AG (VEW-AG), das an jedem Betriebstag mit Ganzzügen aus Werne bzw. Bockum-Hövel beliefert wird. Zudem hält das Werk noch zwei eigene Werkslokomotiven:

- Nr. 2 (O&K 25 909/1959, Typ MV 9, B-dh, 70 PS/51 kW, Dienstgewicht 3 3/4 t, Vmax 20 km/h, Farbe: orange/schwarz)
- Nr. 3 (SSW 1 656/19.., B-dh, 100 PS/74 kW, Dienstgewicht 16,54 t, Vmax 15 km/h; ehemalige Ellok, nachträglich auf Dieseltraktion - mit KHD-Motor - umgebaut)

Der Zug hält in Stockum nicht, denn hier hegt schon seit langem niemand mehr den Wunsch mit der WerBH nach Bockum-Hövel zu fahren. Parallel zur Strecke läuft nämlich die Linie 534 der Verkehrsgesellschaft Kreis Unne (VKU), die zwar teurer als die WerBH ist, aber wesentlich mehr Komfort in ihren Linienbussen bieten kann. Noch bei der Weiterfahrt beeindruckt die Anlagen des Kraftwerkes. Da erscheint aber in Bockum-Hövel, einem neuen eingemeindeten Stadtteil von Hamm, die Zeche Radbod, in die man nur schlecht Einblick hat. Nach einem BU, der durch eine Schranke die Hauptstraße sichert, fährt der Zug direkt zwischen den Gärten einer Siedlung hindurch. Hier irgendwo liegt nicht mehr genau lokalisierbar der ehemalige Haltepunkt Kolonie Radbod. Ein mit Blinklichtern gesicherter BU wird überfahren, der Zug fährt in einer Kurve auf den Bockum-Höveler Bahnhof zu. Die KBS 280 Hamm - Münster erscheint,

Eine typische Zugzusammenstellung ist auf diesem Foto zu sehen: Vorn die V 711, dann einige Güterwagen und ganz zum Schluß der Personenwagen - das ist der N 9001, der hier irgendwann im Juli 1979 gerade den Kleinbahnhof Werne a.d. Lippe Ost verlassen hat und gemütlich gen Bockum-Hövel rattert.

Foto: Hans-Georg Bubolz



gerade durchfährt ein Güterzug mit einer 140 den Bahnhof in Richtung Hamm --- aber Achtung: Die Einfahrt nach Bockum-Hövel. Der Zugführer steigt ab, sichert den Bahnübergang (die vorhandenen Schranken aber läßt er nie herunter), das Einfahrsignal zeigt grün und der Zug fährt in den "Bahnhof" ein. Der Kleinbahnhof Bockum-Hövel gleicht dem Werner Ostbahnhof fast wie ein Ei dem Anderem. "Kleinbahnhof Ermelinghof", so hieß das hier früher!

Der Zug fährt weiter durch in die Gleise des Bahnhofs Bockum-Hövel DB und die Lok setzt um.

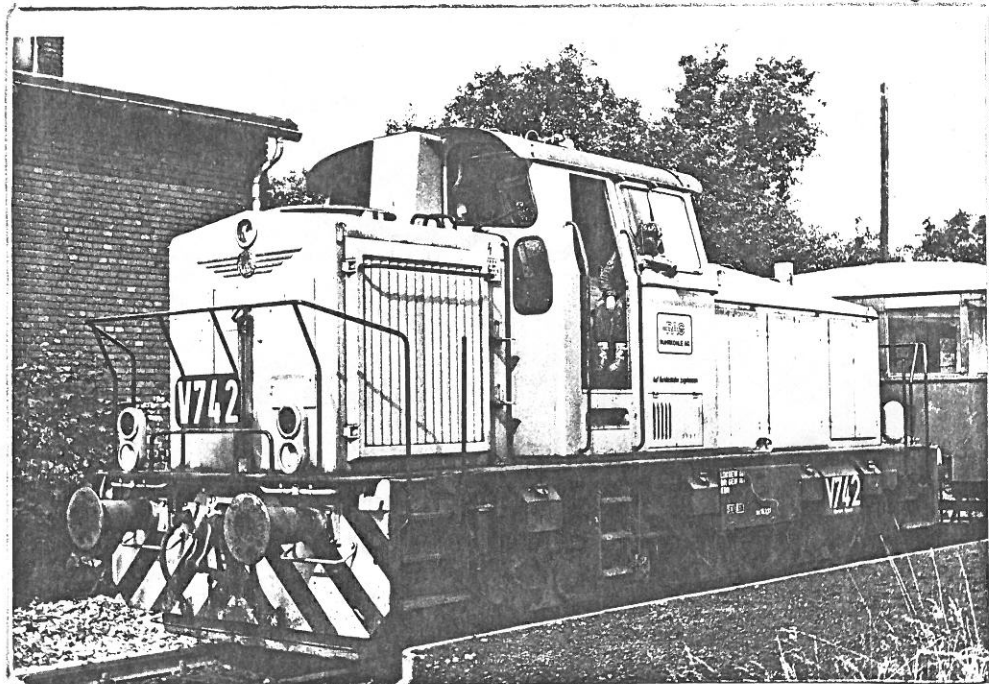
Letzter Posten in Bockum-Hövel ist die Stellwerksbesetzung im Empfangsgebäude, dessen Fahrkartenschalter schon seit geraumer Zeit nur noch als Getränkeum für das Personal der WerBH dient. Übergangsreisende müssen so gut 25 Meter von der DB zur Kleinbahn gehen; Anschlüsse - so kann man das wohl nicht nennen - bestehen in Richtung Münster und Hamm.

Nach 45 Minuten wiederholt sich das gleiche Spiel in Richtung Werne. Einige in Bockum-Hövel übernommene Güterwagen werden hier und da zugestellt. In Werne steigen etwaige Fahrgäste aus, dann verschwindet der Zug wieder im Zechengelände.

Die Lokomotiven stellt die Ruhrkohle AG, und in ihrer Organisation wiederum die Bergbau AG Westfalen. Die Ruhrkohle ist Dachverband von 26 Altgesellschaften, die sich 1968 zur Ruhrkohle AG zusammenschlossen haben. Die Werne-Bockum-Höveler Eisenbahn gehörte ehemals der Klöckner Bergbau AG. Verbindungen bestehen von Werne über Bergkamen nach Kamen und Unna-Königsborn/Bönen (Siehe Skizze auf Seite 5).

So typisch wie auf dem vorherigen Foto die Zugzusammenstellung war, so typisch sind die Krauss-Maffei Loks vom Typ M 700 C, die seit Anfang der 70er Jahre die Dampflokomotiven der Bergbau AG Westfalen ersetzen. Hier pausiert ein Vertreter dieser Gattung am 03.08.1979 in Bockum-Hövel auf die Rückleistung N 9002.

Foto: Hans-Georg Bubolz



Aus Kamen (Grillo 1/2) und Unna (Königsborn 3/4) kommen denn auch die Triebfahrzeuge, die auf der WerBH zum Einsatz gelangen:

V 702	Moyse	BNC 165/1963,	BNC,	B-de,	330 PS,	44 t
V 703	Moyse	BNC 195/1965,	BNC,	B-de,	330 PS,	44 t
V 711	Henschel	30 253/1964,	DHG 500,	C-dh,	500 PS,	60 t
V 714	Henschel	29 725/1958,	DH 500,	C-dh,	500 PS,	60 t
V 715	Henschel	30 256/1960,	DH 500,	C-dh,	500 PS,	60 t
V 716	Henschel	29 962/1958,	DH 500,	C-dh,	500 PS,	60 t
V 742	Krauss-M.	19 676/1973,	M 700 C,	C-dh,	710 PS,	66 t
V 743	Krauss-M.	19 677/1973,	M 700 C,	C-dh,	710 PS,	66 t
V 744	Krauss-M.	19 681/1973,	M 700 C,	C-dh,	710 PS,	66 t
V 745	Krauss-M.	19 682/1973,	M 700 C,	C-dh,	710 PS,	66 t
V 746	Krauss-M.	19 683/1973,	M 700 C,	C-dh,	710 PS,	66 t
V 747	Krauss-M.	19 684/1973,	M 700 C,	C-dh,	710 PS,	66 t
V 755	Krauss-M.	19 734/1973,	M 700 C,	C-dh,	710 PS,	66 t

In dieser Auflistung wird es in nächster Zeit Umbesetzungen geben (V 703 ist schon bei der Zeche Redbod), da die Strecke von Werne über Bergkamen nach Kamen in Bergkamen abgeschnitten wird und von nordöstlicher Richtung an die Zeche Neu Monopol angeschlossen wird. Der südliche Teil wird stillgelegt und demontiert. Die Zeche Königsborn 3/4 hat schon am 15.05.1981 die Kohleförderung eingestellt.

Ich hoffe, mit diesem Bericht einen kurzen Überblick über die Situation der Werne-Bockum-Höveler Eisenbahn gegeben zu haben.

Halde Gladbeck-Brauck, Hovstraße (12/80; 16.10.1980)

Auf diese Halde führt eine Steilrampe hinauf. Das Gelände kann man recht gut vom Bahnübergang Hovstraße einsehen. Die dort diensttuende Lok muß oft diesen Übergang überqueren. Hinter dem Bahnübergang steht meist eine längere Reihe Wagen. Die Lok holt sich aus dieser Reihe immer etwa fünf Wagen und drückt sie die Rampe hinauf auf die Halde. Am 16.10.1980 fand man dort folgende Lok:

V 343 (Henschel 29 711/1958, Typ DH 500, C-dh, 500 PS/368 kW, Dienstgewicht 54 t, Bremsgewicht 72 t, Kbr.m.Z.)

Die Henschellok ist beim Personal für diese Dienste nicht sehr beliebt, da sie in der Steigung manchmal bockt. Vorher war dort eine Krauss-Maffei-Lok im Einsatz, die aber wegen eines Lagerschadens in Reparatur ist.

Zeche Consolidation 3/4/9, Gelsenkirchen, Kurt-Schumacher-Straße (12/80; 16.10.1980)

Am 16.10.1980 konnte eine RAG-Lok bei der Thyssen Grillo Funke GmbH gesehen werden. Es handelt sich um folgende Lok:

V 328 (Henschel 30 306/1961, Typ DHG 500, C-dh, 500 PS/368 kW, Dienstgewicht 54 t, Bremsgewicht 72 t, 60 km/h Vmax, Kbr.m.Z., L.Unt. 25.04.1980)

Die Lok wollte die Kurt-Schumacher-Straße in Höhe der Nr. 95 überqueren, wurde daran jedoch von einem falsch geparkten Pkw gehindert.

Zeche Prosper, Essen-Varnap, Prosperstraße (12/80; 16.10.1980)

Am 16.10.1980 konnte hier eine Ellok der Ruhrkohle AG gesehen werden. Es war folgende Lok:

E 457 (Henschel 31 129/1966, AEG 8 512/1966, Typ Rheinstahl, Co-ee, 540 kW, Dienstgewicht 60 t, Bremsgewicht 49 t, Druckluft.m.Z., Vmax 60 km/h, L.Unt. 21.04.1978)

Gute Fotomöglichkeiten bestehen an einer Lastwagenausfahrt (Vorsicht !) an der Prosperstraße, wenn man einige Meter ins Werk geht und die Lok dort hin- und her fährt.

Rütgerswerke AG, Alsdorf

(11/80; 24.07.1980)

Hier existieren zwei Werklokomotiven. Es sind die

Lok 1 (Gmeinder 4554/1951, B-d., 110 PS/81 kW, Br.Gew. 16,8 t)

Lok 2 (Hohenzollern 3337/1916, B-fl, 12 Atü, Gewicht 25,5 t; Rütgerswerke AG Duisburg-Meiderich (Lok 5), 1964 an Rütgerswerke AG Alsdorf).

Am 24.07.1980 befand sich die Lok 1 im Einsatz; die Lok 2, die übrigens einen sehr guten Eindruck macht, war im Schuppen abgestellt. Offenbar dient sie als Reserve. Das Werk liegt direkt gegenüber des ERV, der Eingang liegt einen Steinwurf von der bekannten Güterabfertigung entfernt. Eine Fotogenehmigung gibt es beim Pförtner.

Rothrist Rohr GmbH, Bottrop

(12/80; 16.10.1980)

Nachdem bei diesem Werk der Bahnbetrieb vor etwa 6 Jahren auf die Gabelstapler (die allerdings nicht nur Gabeln stapeln !) übertragen wurde, gemeldet die einzige Lok des Werkes im Freien vor sich hin.

VL.o.Nr. (Ruhrthaler MF 3 530/1957, B-d., 110-120 PS/81-89 kW, Dienstgewicht 20 t, 4.65/7.8/12/20.5 km/h Vmax, Bauart NC 120 6V, Motor-Nr. 7 502 847)

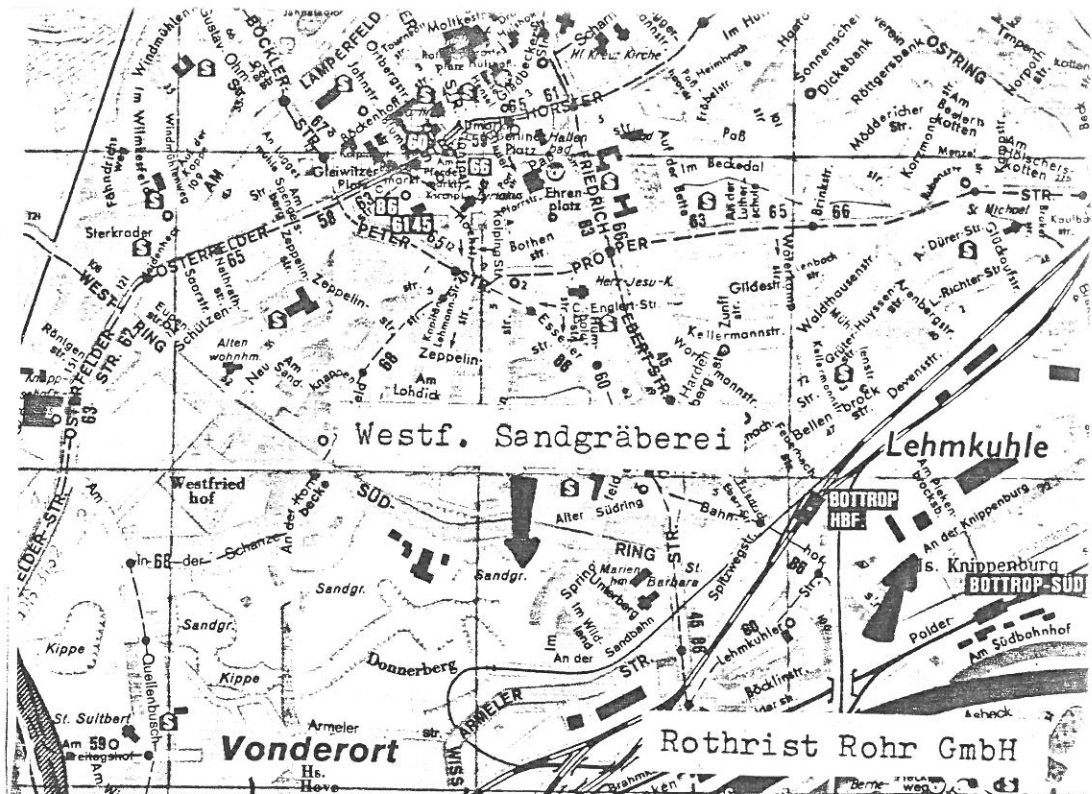
Die Lok steht direkt am Werktor und kann nach einer kurzen Überredung des Pförtners fotografiert werden.

Westfälische Sandgräberei, Bottrop

(12/80; 16.10.1980)

Von der ehemals ausgedehnten Gruben- und Feldbahnanlagen ist heute nur noch ein bescheidender Rest in Betrieb, der aber dennoch ein lohnenswertes Ziel ist.

Streckenverlauf: Vor der Verladebrücke verlief die 900mm-Strecke einmal bis zum DB-Bahnhof Oberhausen-Osterfeld-Nord. Sie wurde 1973 abgebaut und die Gruben und Einschnitte verfüllte man mit Müll. Heute wird nur noch im östlichen Teil abgebaut. Noch bis 1973 gab es neben dem 900mm-Gleisnetz noch 600mm-Strecken. Teilweise ver-



lief das 600mm-Gleis im 900mm-Gleis, so z.B. auf der Verladebrücke. Heute sind die 600mm-Gleise alle - außer im Schuppen - abgebaut. Der Normalspurschluß führte früher nach Bottrop Hbf. 1973 wurde jedoch ein kürzerer Anschluß nach Bottrop-Vonderort verlegt und das Verbindungsgleis nach Bottrop Hbf demontiert.

Lokomotiven: Bis 1973 war noch eine Normalspurlok vorhanden.

VL.o.Nr. (Schöma 2 621/1962, Typ CFL 200 DR, B-dh, 230 PS/170 kW, Gewicht 28 t, 16 km/h Vmax, Motor-Nr. 38192)

Die Lok wurde an Krupp Stahlhandel in Bremen verkauft, der sie wiederum im März 1974 an die Bremer Vulkan Werft in Bremen-Vege-sack verkaufte. Die Rangierbewegungen unter der Verladebrücke werden von einer Seilzuganlage wahrgenommen.

Für das 900mm-Gleisnetz stehen drei Lokomotiven zur Verfügung.

Nr. 1960	(Schöma 2 333/1960, Typ CFL 120 DB, B-dh, 120 PS/89 kW, Gewicht 14 t, 16 km/h Vmax)
Nr. 1963	(Schöma 2 661/1963, Typ CFL 120 DB, B-dh, 125 PS/93 kW, Gewicht 14 t, 18 km/h Vmax)
Nr. 1969	(Schöma 3 142/1969, Typ , B-dh, 88 PS/65 kW, Gewicht 12 t)

Früher war auch noch eine Demag-Lok auf dem 900mm-Netz im Einsatz. Bis 1960 waren drei Naßdampfloks im Einsatz in der Grube.

Das 600mm-Schienennetz ist seit 1973 nicht mehr vorhanden. Im Schuppen liegt das Gleis jedoch noch und darin steht noch eine Lok.

VL.o.Nr. (Deutz .../....., B-d., Typ OMZ 117)

Ehemals gab es drei 600mm-Loks, die zumindest 1973 noch vorhanden waren. Zwei davon sind verkauft worden.

Eine dieser beiden Loks, eine Schöma CDL-28 von 1958 ist über den Westdeutschen Pahn- und Baubedarf in Höttingen-Bredenscheid an die Eisengießerei Engels in 5620 Velbert 1 vermittelt worden.

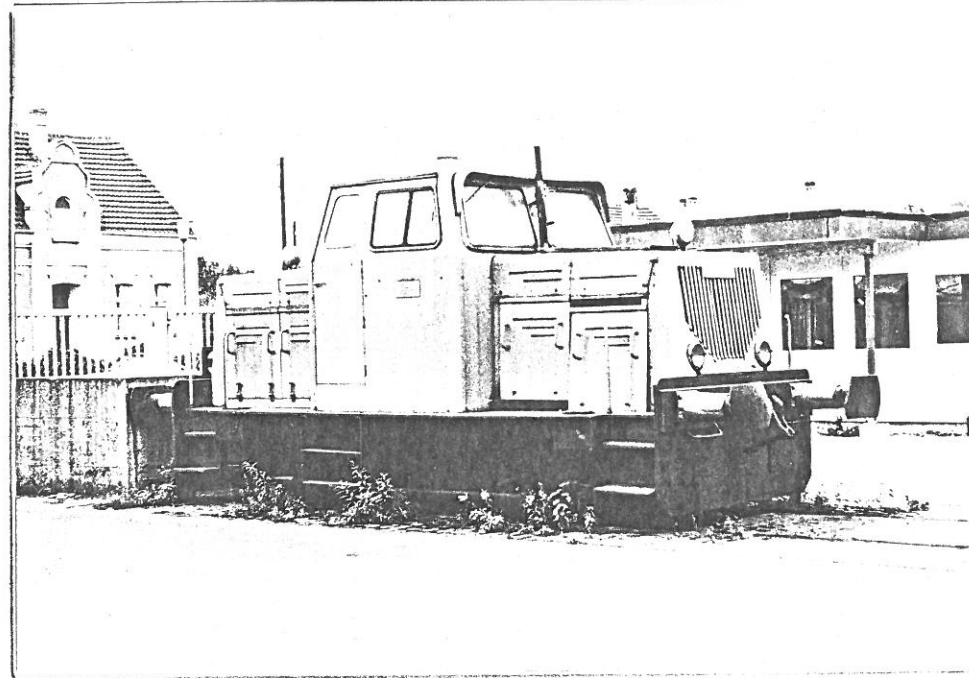
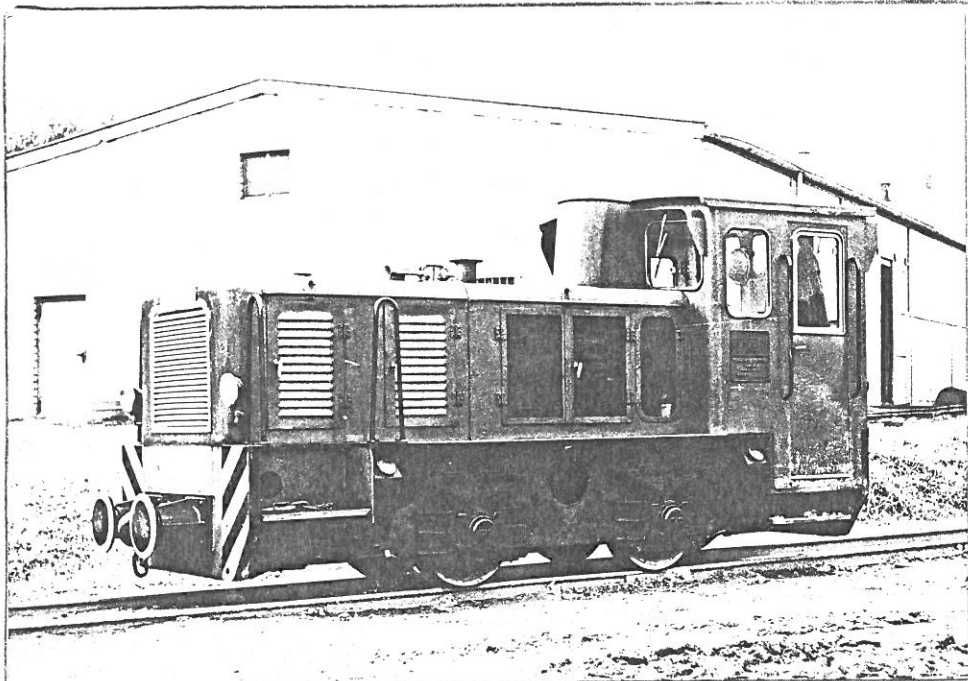
Wagen: Im Einsatz sind altertümlich aussehende hölzerne Kastenloren von äußerst primitiver aber solider Bauweise. Es sind etwa 80 Stück vorhanden, jedoch sind viele abgestellt. Früher gab es noch einseitige Eisenkipploren. Ob die beiden Kesselwagen und der Kranwagen noch vorhanden sind, ist nicht bekannt.

An 600mm-Wagen waren 1973 etwa 32 Eisenkipploren abgestellt vorhanden. Rund ein Dutzend solcher oben beschriebenen Holzloren mit der Spurweite von 600mm schenkte die Westfälische Sandgräberei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth, wo sie nun in Reih und Glied keinem anderem Schicksal entgegensehen und langsam aber sicher verrotten.

Einsatz: Der Einsatz ist starken Schwankungen unterworfen; er hängt von der Auftragslage ab. Hinzu kommt noch, daß das Transportaufkommen der Bahn sinkt, denn der Formsand, der dort abgebaut wird, kann in synthetischer Weise billiger hergestellt werden. Am 16.10.1980 wurde nur ein Zug gefahren. Man kann davon ausgehen, daß pro Tag mindestens ein Zug fährt.

Leider nicht besonders gefordert werden die Triebfahrzeuge der Westfälischen Sandgräberei Bottrop: Nach geteuerter Arbeit kehrt Lok 1959 am 16.10.1980 zum Lokschuppen zurück; man beachte, daß die Lok je zwei Puffer hat !

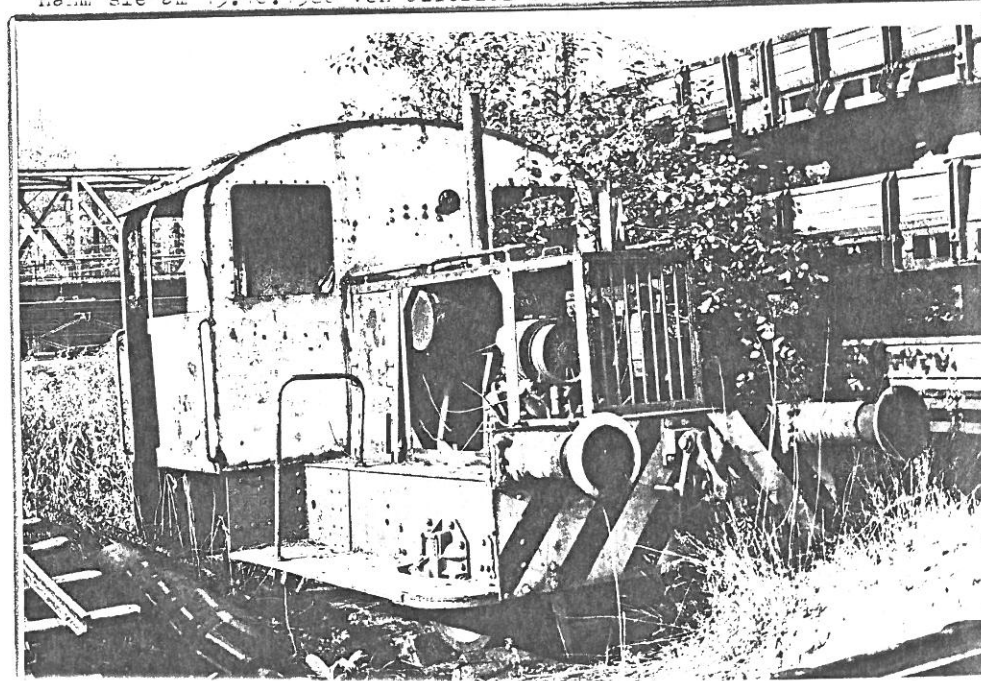
Foto: Ulrich Völz



Wohl zu Recht als ominös darf dieses "Geschoß" bezeichnet werden. Es handelt sich dabei um die Lok der Rothrist Rohr GmbH in Bottrop und wurde von der Mülheimer Maschinenfabrik Ruhrthaler 1957 auf die Räder gestellt; Bottrop, 16.10.1980.

Foto: Ulrich Völz

Um eine ehemalige Bundesbahn-Kö handelt es sich bei der Lok 1 der Theodor Bergmann GmbH & Co KG aus Dortmund. Hans-Georg Bubolz nahm sie am 13.10.1980 von allerlei Gerümpel umrahmt auf.



Wegbeschreibung:

Der Weg von dem DB-Bahnhof Bottrop Hbf zur Westfälischen Sandgräberei und zur Rothrist Rohr GmbH (siehe Seite 9) ist auf dem Stadtplan-Ausschnitt auf der vorletzten Seite ersichtlich. Der beste Zugang zum Bw der Sandgräberei ist über die Strasse "Im Springfeld", wo ein unbeschildeter steiler Sandweg abzweigt (Siehe Plan). Der Zugang "Armeler Straße" führt nur höhengleich zum Normalspurenanschluß, man gelangt hier nur über Umwege zum Bw.

Theodor Bergmann GmbH & Co KG, Dortmund

(7/80; 01.05.1980)

Eine Werkbahn in dem Sinne gibt es bei dieser Firma nicht mehr, wohl aber eine abgestellte Lokomotive, die man im Hafengebäude gegenüber der Zeche Hansa zusammen mit einigen Güterwagen und Schmalspurreisen findet. Es handelt sich dabei um die Lok 1, die 1934 unter der Nummer 274 von der Rheinischer Maschinenfabrik Windhoff AG gebaut wurde. Die Lok, der Leistungsgruppe I/34 zugehörig, wurde als K8 0114 von der Reichsbahn übernommen. Ihre Geschichte sieht in ungefähr wie folgt aus:

Delivert an das Reichsbahn-Zentralamt München;

- 04.06.1935 Inbetriebnahme im Bw Kassel;
über den Krieg war sie vor allem auf Bahnhöfen um Kassel, ihr Heimat-Bw blieb jedenfalls Kassel;
- 10.10.1952 - 16.06.1955 Bw Kassel
17.06.1955 - 03.03.1959 Aw Kassel
11.11.1959 Zusammen mit einem neuen Motor (A 4 L 514) wurde sie an den Dortmunder Bauunternehmer Theodor Bergmann verkauft;
- 12.04.1960 Genehmigung zum Betrieb auf den Werksgleisen der Hoesch-Westfalenhütte AG Dortmund (ständige Baustelle der Firma Bergmann);
- 21.09.1964 Genehmigung zum Befahren von Bundesbahngleisen des Bahnhofs Urne-Fönigsborn;
- 16.01.1967 Zusammen mit einer anderen Lok (Lok 3, Jung 8808) wird sie aus der Bundesbahn-Überwachung herausgenommen und steht seitdem abgestellt.

Die Lok erreicht man von der Straße "Am Hafengebäude" aus, indem man gleich links eine Seitenstraße hereinfährt und über die Gleise der Dortmunder Eisenbahn geht (Fußgänger-BW vorhanden), woraufhin man vor den Bergmann'schen Exponaten steht. Vom Hauptbahnhof kommt man am besten mit der Strab-Linie 405 bis "Frenzius Straße" voren, der Hafengebäude liegt dann in unmittelbarer Nähe. Der Verbleib der Jung-Lok ist noch nicht geklärt. Obwohl auf dem Gelände Schmalspurgleise und Loren herumstehen, will die Firma Bergmann nie eine Feldbahnlok besessen haben (Selbst Schuld).

Dortmunder Union-Brauerei, Dortmund

(12/80; 13.10.1980)

Leider nur noch ein Unimog wird bei der DUB zum Verschub der Güterwagen eingesetzt. Die O&K-Lok 26 600/1966 vom Typ MB 5 N wurde am 04.12.1979 an den WRF in Mettingen verkauft, der sie an die Firma Thevenaz, Le-Duc-S.A. nach Ecublens/Lausanne in der Schweiz vermittelt hat.

Hoesch Handel-AG, Dortmund

(3/80; 28.01.80)

Die Firma Hoesch setzt in ihrer Abteilung "Handel-AG" am Dortmunder Schmiedehafen eine Werkslok ein. Es handelt sich um die

Lok 1 (O&K 26 524/1965, B-dh, Gewicht 24 t, L.Unt. 12.5.80)

Sie dient dem Verschub der Wagons, die im Schmiedehafen mit Stahl u.ä. beladen werden. Allerdings ist das Gelände nur von einem Bahnübergang in der Schäferstraße einzusehen und mit etwas Glück wird gerade die Lok in der Nähe eingesetzt.

Orenstein & Koppel AG, Dortmund-Eving

(12/80; 13.10.1980)

Dieses Werk liegt zwar in Dortmund, ist aber weit vom Dorstfelder Hauptwerk entfernt: Es befindet sich in der Bornstraße in Dortmund-Eving. Es handelt sich hierbei um die Abteilung Lokomotivausbesserung der O&K. Als Werklok fungiert eine rote Lok:

Lok 1 (O&K 25 809/1958, Typ MV 9, B-dh, 240 PS/178 kW, Dienstgewicht 28 t, Vmax 25 km/h, KHD-Motor)

Früher hat es dort zusätzlich auch noch eine grüne Lok gegeben, die aber inzwischen "weg" ist. In der Werkshalle stand zur Reparatur eine gelbe Lok, die von den Solvay-Werken aus Antwerpen stammt:

Lok o.Nr. (O&K 26 144/1961, Typ MV 6 B, B-dh, Dienstgewicht 24 t, Vmax 25 km/h)

Früher wurden im Werk auch Schmalspurloks ausgebessert, daher sieht man auch hier und da noch Schmalspurgleise. Das Werk liegt direkt am DB-Hp Dortmund-Hoesch: Auf der einen Seite kann man hier eventuell zur Reparatur abgestellte Loks bei O&K oder aber die Triebfahrzeuge der Westfalenhütte fotografieren.

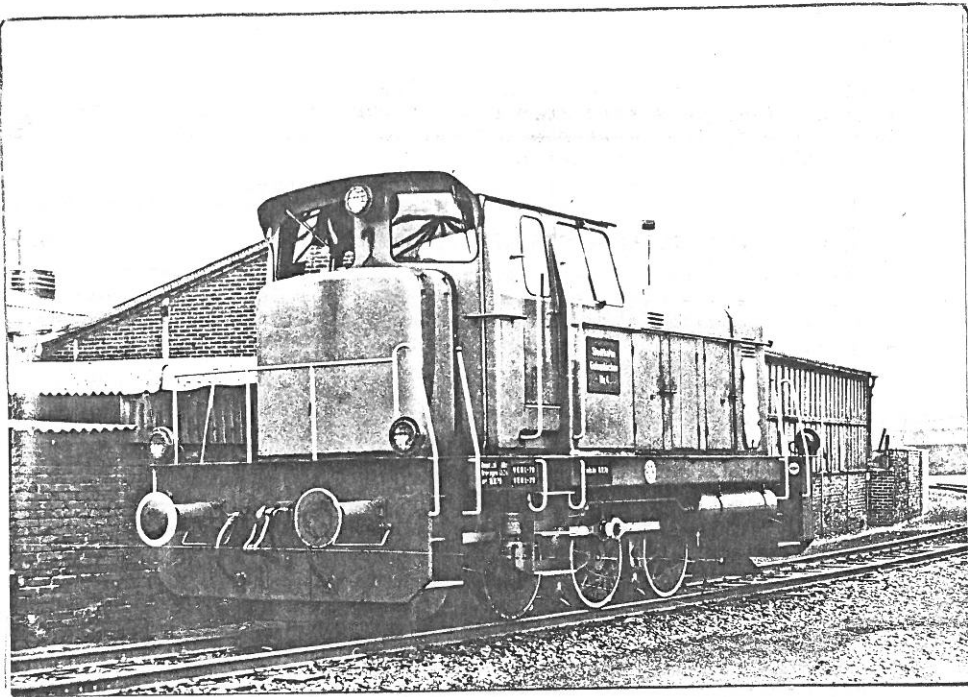
Gelsenkirchener Hafenbetriebsgesellschaft mbH

(12/80; 16.10.1980)

Bei dieser Hafenbahn gibt es drei einsatzbereite Lokomotiven:

- Lok 3 (KrmA 18 162/1955, C-dh, 440 PS/326 kW, Dienstgewicht 48 t, Bremsgewicht 48,1 t, Vmax 28/55 km/h, Kbr.m.Z.)
Lok 4 (KrmA 18 354/1957, C-dh, 440 PS/326 kW, Dienstgewicht 48 t, Bremsgewicht 33,2 t, Vmax 28/55 km/h, Kbr.m.Z., Motor: MAN Typ W 8 V 175/2217, Nr.: 301 191)
Lok 5 (MaK 220 057/1959, Typ 240 B, B-dh, 240 PS/178 kW, Dienstgewicht 28 t, Bremsgewicht P 28/G 22 t, V max 28/56 km/h, Kbr.m.Z., Motor MaK Typ MS 24, Nr. 120 344)

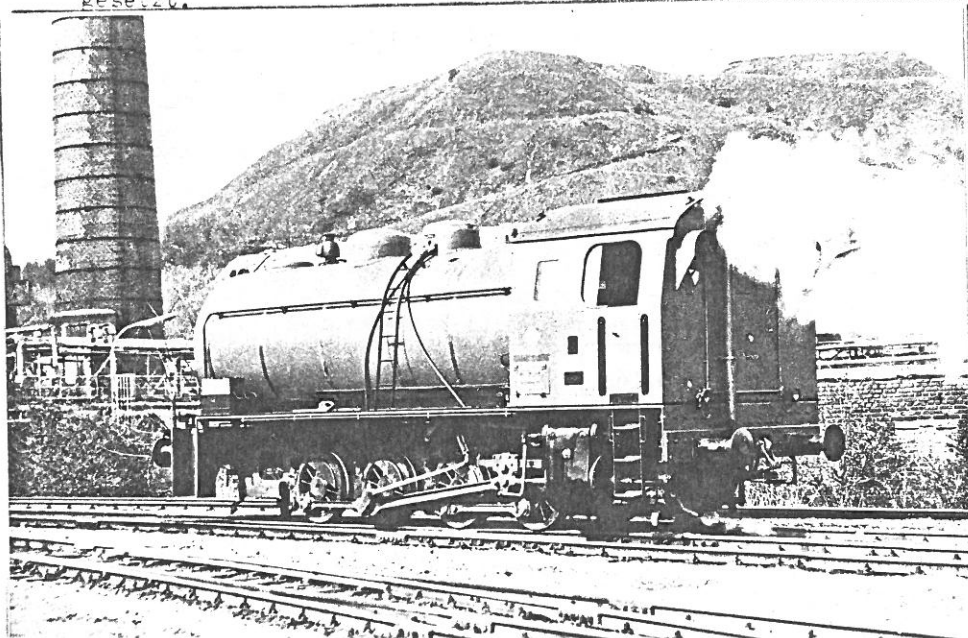
Am Morgen war die Lok 3 im Einsatz, die Lok 4 war im Freien abgestellt und die Lok 5 stand im Schuppen. Morgens werden zwei Loks eingesetzt, mittags und nachmittags nur eine. Alle drei Loks sind übrigens explosionsgeschützt, denn als Anschließter wird auch die



Nichts sonderlich interessantes hat die Gelsenkirchener Hafenbahn aufzuweisen; aber immer noch besser als nichts. Unser Foto zeigt die Lok 4 am 16.10.1980 vor dem Schuppen des Hafenbahn-Bws.

Fotos (2): Ulrich Völz

Hingegen kann die VEBA OEL AG in Gelsenkirchen-Scholven schon mit anderem aufwarten: Eine D-gekuppelte Dampfspeicherlok, eigens für die am 09.04.1980 erschienenen Eisenbahnfreunde in Bewegung gesetzt.



Aral bedient, bei der es zwei oder drei Krupp-Loks gibt. Daten über die Aral-Loks sind noch nicht bekanntgeworden. Man verwies uns dazu auf einen gewissen Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht (LfB) bei der BD Essen !

VEBA OEL AG, Gelsenkirchen-Scholven

(5/80; 09.04.1980)

Diese Werkbahn dürfte für jeden Eisenbahnfreund von Interesse sein, denn hier werden neben einer Diesellok noch drei Dampfspeicherlokomotiven für den Werksverkehr unterhalten. Die Lokomotiven sind:

- Lok 2 (Henschel 24 843/1951, B-fl, Gewicht 37 t, Bremsgewicht 24,6 t, Letzte Unt.: 06.01.1977)
- Lok 3 (Henschel 25 273/1940, C-fl, Bremsgewicht 29, 8 t, Druckprobe 20.01.1976)
- Lok 5 (Henschel 25 099/1955, D-fl, Bremsgewicht 38,8 t, Letzte Unt.: 27.09.1979)
- Lok 6 (Henschel 29 727/1959, C-dh, Gewicht 54 t, Bremsgewicht 41,0 t, Letzte Unt.: 06.1978)

Alle Lokomotiven werden nur im Werksverkehr eingesetzt und verlassen das Gelände der VEBA OEL AG nicht. Von außen besteht keine Fotografiermöglichkeit. Bei einem Besuch des Werkes sollte man sich in jedem Fall vorher schriftlich anmelden und einen Fototermin ausmachen. Am besten sollte dieser vormittags angesetzt werden, da ein Einsatz der Dampfspeicherloks vormittags gesicherter ist. Alle drei Dampfspeicherloks kommen nur bei Ausfall der Diesellok zum Einsatz. Auf jeden Fall sollte man sich genug Zeit nehmen, denn im Werk herrscht strenges Fotografierverbot und das Personal ist auch entsprechend misstrauisch, was natürlich zeitraubend ist. Außerdem werden im benachbarten Kraftwerk E- und V-Loks der Ruhrkohle AG eingesetzt, die man an einem in der Nähe liegenden Bahnübergang aufnehmen kann.

Krupp Stahlwerke Südwestfalen AG, Hagen

(5/80; 09.04.1980)

Direkt neben dem Hagener Hbf wird die

- Lok 3 (Henschel 30 315/1961, C-dh, 240 PS/178 kW, Vmax 60 km/h)

für den Werksverschub eingesetzt. Fotografiermöglichkeiten bestehen an dem einen Ende des Bahnsteigs Gleis 14/15, wenn die Lok längere Züge verschiebt. Ansonsten sieht man nur das Oberteil der Maschine.

Chemische Werke Hüls, Werksgruppe Herne, Werk 3

(1/81; 15.10.1980)

Hier ist noch immer eine Dampfspeicherlok im Einsatz:

- Lok 5 (Krupp 3 330/1958, C-fl, Dienstgewicht 48 t, Leergewicht 31,5 t, Druck 20 bar, Letzte Unt.: 25.04.1979)

Nievalsteiner Sandwerke und Sandsteinbrüche

(8+9/80; 24.07.1980)

Bei diesem Betrieb befinden sich zwei Lokomotiven. Es sind:

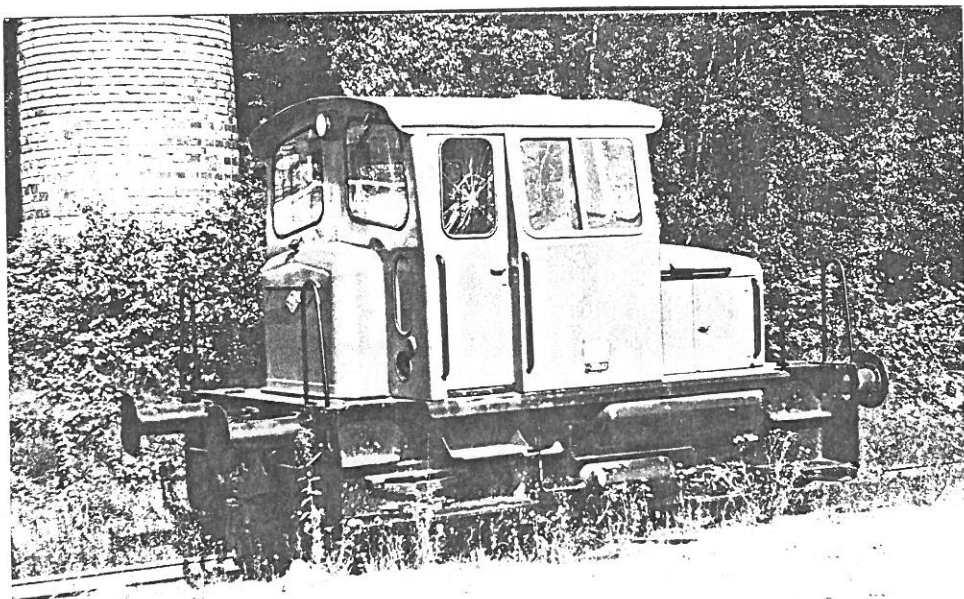
Lok 1 (O&K 26 597/1965, 70 PS/52 kW, 14,5 km/h Vmax, 12 t)

Die zweite Lok ist eine B-Dampflok, die schon längere Zeit abgestellt ist und keinen guten Eindruck mehr macht. Hinweise auf Herkunft oder Baujahr der Lok fehlen völlig. Nichtsdestotrotz handelt es sich dabei um die:

DL o.Nr. (Hohenzollern 4111/1920, Bn2t; ehemals Mijn Laura Nr. Kerkrade, Holland, seit 1959 an Nievelsteiner Sandwerke und Sandsteinbrücke GmbH, 1963 in Besitz der Sandwerke übergegangen)

Auch die O&K-Lok ist trotz ihres jungen Alters scheinbar abgestellt. Sie macht aber noch einen recht guten Eindruck, wenn man einmal von den gesprungenen Fensterscheiben absieht. Fotos von beiden Loks sind ohne weiteres möglich. Man erreicht das Werk, das im Herzogenrather Stadtteil Worm Wildnis liegt, wenn man vom DB-Bahnhof Herzogenrath an der Straße rechts neben den Gleisen in Richtung Lindern etwa 2,5 km (20-30 min)-entlang geht. Das Werk liegt direkt neben der DB-Strecke; man kann die Züge auch aus fahrenden Zügen heraus sehen. Gegenüber des DB-Bahnhofs Herzogenrath werden eine O&K und eine Deutz-Lok bei den Vereinigten Glaswerken eingesetzt. Sie sind beide zweischsig und tragen eine orange Lackierung. Vielleicht kann ein Leser Genaueres über diese Lok in Erfahrung bringen!

So schaut sie aus, die Diesellok der Nievelsteiner Sandwerke und Sandsteinbrücke GmbH in Herzogenrath. Ulrich Völz nahm das bei der Dortmunder Lokfabrik Orenstein & Koppel gebaute Geschoss am 24.07.1980 im Werk auf.



Bilstein GmbH & Co, Hohenlimburg

(11/80; 09.04.1980)

Bei diesem Werk gibt es zwei einsatzbereite Lokomotiven.

Lok 1 (Deutz 23 041/1938, B-dh, 42 PS/31 kW, Vmax 13 km/h)
Lok 2 (O&K 25 959/1960, B-dh, 140 PS/103 kW, Vmax 25 km/h)

Die Lok 1 ist Reservelok. Das Werk ist ca. 1,5 km vom DB-Bahnhof Hohenlimburg entfernt.

Hoesch Hohenlimburg -Schwerte AG

(7/80; 10.04.1980)

In diesem Werk werden drei grüne Werkslokomotiven eingesetzt.

Lok 1 (Jung 11 509/1955, B-dh, Typ RK 12B, 120 PS/89 kW, 24 t, Vmax 24 km/h)
Lok 42 (O&K 26 123/1961, B-dh, Typ MV 10, 300 PS/222 kW, 38 t, Vmax 27 km/h)
Lok 45 (O&K 26 104/1961, B-dh, Typ MV 10, 210 PS/156 kW, 38 t, Vmax 27 km/h)

Die Loks 42 und 45 sind mit einer Funkfernsteuerung der Firma Theime ausgestattet. Der Einsatz aller drei Lokomotiven erfolgt am Anschluß am Warmwalzwerk. Das Werk ist ca. 1,5 km vom Bahnhof Hohenlimburg entfernt. Ein Besuch bietet sich im Zusammenhang mit einer Tour zur Hohenlimburger Kleinbahn AG an. Es gibt darüber hinaus noch zwei Werkslokomotiven bei der Fa. Bilstein (s.o.), die auch ca. 1,5 km vom Bf. Hohenlimburg entfernt ist.

Hornitex Werke Gebr. Künnemeyer

(8+9/80; 17.07.1980)

Im Horn Bad Meinberger Werk existieren zwei Werkslokomotiven.

Es sind:

Lok 1 (Gmeinder 1 263/1935, B-dm, 15 PS/11 kW, Vmax 24 km/h)
Lok 2 (KHD 55 264/1952, B-dh, Typ Köf II, 107 PS/79 kW, Vmax 30 km/h, LÜP 6,45 m; Stadt Kleve (2), 1978 an Gebr. Künnemeyer)

Die Lok 1 entspricht einer Kö I und ist schwarz lackiert. Sie ist betriebsunfähig seit ca. 7-8 Jahren abgestellt. Entsprechend ist ihr Zustand. Ganz anders sieht es mit der Lok 2 aus. Sie ist die Betriebslok, trägt einen oceanblauen/beigen Anstrich und befindet sich in erstklassigem Zustand. Die Lok 2 entspricht einer Köf II und kommt von der Stadt Kleve, die sie auf ihrer Hafenbahn beschäftigte. Allerdings wurde sie dann durch die rückläufigen Umschlagquoten abdingig und wurde 1978 nach Horn Bad Meinberg. Früher existierte ebenfalls eine Werksbahn in einem Werk in Nidda. Dort ist dann der Eisenbahnbetrieb allerdings aufgegeben worden. Übriggeblieben ist in Nidda noch eine Dampflokomotive (Baujahr 1910), die im Werk als Denkmal aufgestellt ist. Das Werk in Horn Bad Meinberg liegt direkt gegenüber des DB-Bahnhofes und ist in ca. 5 min zu erreichen.

Schleipen & Erkens AG, Koslar

(5/80: ... 80)

Hier rangiert eine orangefarbene Werkslokomotive. Es ist die

Lok 1 (Schöma 3 106/1968, Typ CFL-6C DR, B-dh, 58 PS/43 kW, Vmax 18,5 km/h)

Die Lok bedient einen Anschluß von Bf. Koslar der Jülicher Kreisbahn, auf deren Gleise sie auch zugelassen ist. Das Werk ist ca. 3,5 km von Jülich DB entfernt.

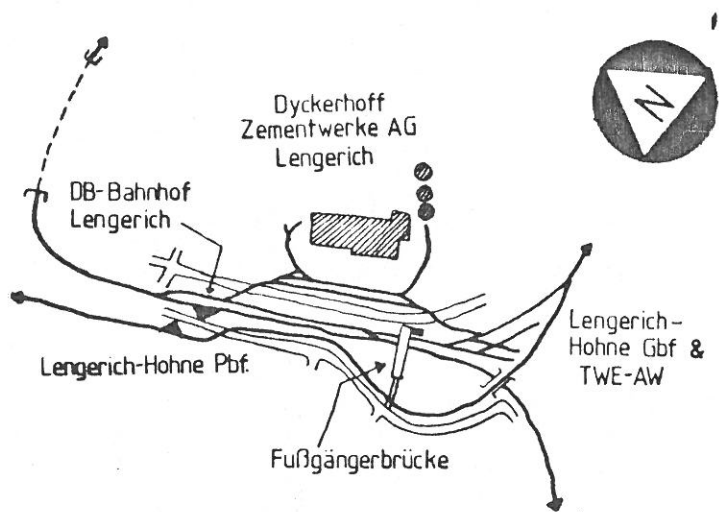
Dyckerhoff Zement AG, Lengerich

(5/80: 13.04.1980)

Beim Zementwerk der Fa. Dyckerhoff in Lengerich bedient eine kleine grüne Diesellokomotive die umfangreichen Gleisanlagen des Werkes. Es ist die

VI o.Nr. (Jung 13 241/1959, Typ RK 2C B, 240 PS/178 kW, 28 t, Vmax 26 km/h, LüP 7110 mm, Motor-Typ Deimler Benz MB 845 A)

Die Lok macht äußerlich einen sehr gepflegten Eindruck und ist dabei noch recht fotogen. Sie rangiert morgens (wehrscheinlich nur



nur werktags) die von und zur DB kommenden bzw. gehenden Wagen zwischen dem Werk und dem DB-Bahnhof. Sehr gut ist sie dabei auf dem Bahnübergang zur DB zu fotografieren, doch auch sonst ist die Lok im Werk gut zu fotografieren, da nur ein ca. 1 m hoher Zaun die Straße von den Werksanlagen trennt. Zum Werk gelangt man am

besten über eine östlich des Bahnhofs gelegene Fußgängerbrücke. In direkter Nachbarschaft liegt noch die Hauptwerkstätte der TWE, wo die Dyckerhoff-Lok auch ihre regelmäßigen Untersuchungen erhält. Ein Besuch lohnt sich also umso mehr, denn hier werden auch noch andere Werkbahn- und Privatbahnlokomotiven aus (fast) ganz Deutschland repariert und/oder untersucht. Vor einigen Jahren existierte noch eine 785mm-Schmalspurbahn in der direkt hinter dem Werk liegenden Grube. Uns sind folgende Lokomotiven bekannt

- Lok 12 (Gmeinder 4 227/1945, Typ HF 13C, Motor Kaelble 08833, geliefert über Fa. Neudorf/Wiesbaden, 08.66 an Dyckerhoff)
- Lok 13 (Gmeinder 4 823/19... Typ HF 130, Motor Kaelble 10474, 08.66 an Dyckerhoff)
- Lok 14 (Gmeinder 4 228/19... Typ HF 130, geliefert über Firma Prenzel/Frankenber, 08.66 an Dyckerhoff)
- Lok 15 (Gmeinder 4 241/1946, Typ HF 130, geliefert über Firma Ammermann/Münster, 08.66 an Dyckerhoff)
- Lok 16 (Gmeinder 4 225/1945, Typ HF 130, Motor Kaelble 10472, geliefert über Fa. WEB, 08.66 an Dyckerhoff)
- Lok 17 (Gmeinder 4171/1944, Typ HF 130, geliefert über Firma Dolberg Glaser & Pilsum/Essen, 08.66 an Dyckerhoff)
- Lok 18 (Gmeinder 4 236/1946, Typ HF 130, geliefert über Firma Ammermann/Münster, 08.66 an Dyckerhoff)
- Lok 19 (Gmeinder 4 125/19... Typ HF 130, Motor KHD 923261-66, geliefert über Firma Ammermann/Münster, 08.66 an Dyckerhoff)

Die Loks 12, 13, 14 und 17 haben 150 PS/111 kW, die Loks 15, 18 und 19 haben 130 PS/96 kW.

Die Loks 14 bis 18 wurden etwa 1972 verschrottet, zuletzt waren die Loks 12 und 13 noch als Lok 7 und 8 in Betrieb. Die Lok 19 ist ohne Führerhaus und mit dem Kaelble Motor 15424 angeblich noch vorhanden.

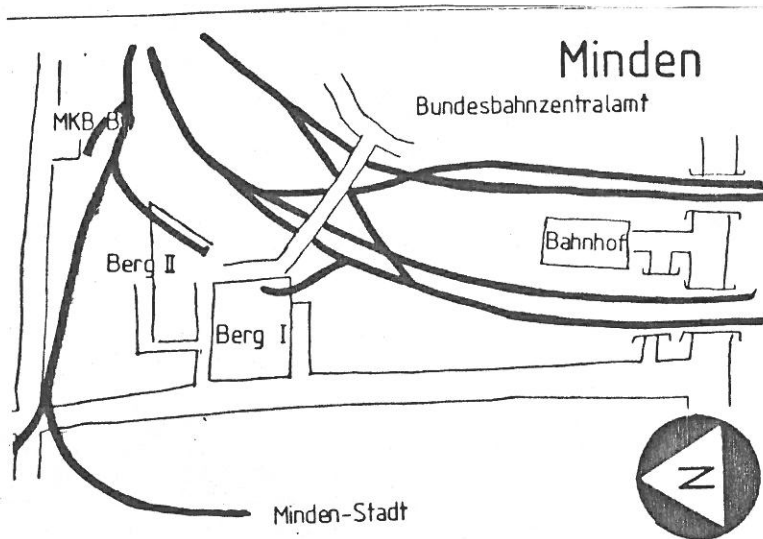
Auf der Fahrt von der Bundesbahn ins Werk muß die Dyckerhoff-Lok eine mit Blinklichtern gesicherte Straße überqueren. Hans-Georg Bubolz hielt sie bei einer dieser Fahrten am 27.03.1980 fest.



Schrotthandlung Berg, Minden

(8+9/80: 17.07.1980)

Die Niederlassung dieser Firma teilt sich in zwei Grundstücke auf. Auf dem größeren Grundstück (siehe Skizze) befindet sich der Schrottlagerplatz, auf dem auch die ex DB-311 266 die Rangieraufgaben bewältigt. Hier sind auch noch einige Wagen und eine V 36 der MKB, die vor wucherndem Gestrüpp kaum auszumachen sind, vorhanden. Der Platzwärter wirkt sehr aggressiv und verbietet das Betreten des Geländes strikt. Daher kann man die ex DB-311 266 von außen nur schlecht aufnehmen. Fotos von der V 36 der MKB sind wegen der üppig wuchernden Botanik gänzlich unmöglich. Etwas besser sieht es auf dem zweiten Grundstück aus, wo auch die Verwaltung (Achtung!) untergebracht ist. Dort stehen neben einer Laderampe der ex DB-VS 145 162, die ex DB-322 C07, ein mit "T 5" betitelter Triebwagen, sowie eine weitere V 36 der MKB. Das Gelände betritt man am besten hinten herum über die Gleise, da die Verwaltung generell etwas gegen Eisenbahnfreunde zu haben scheint. Die V 36 der MFB trägt keinerlei nicht niet- und nagelfester Ausstattungsgegenstände mehr!



Schelder Hütte, Niederschedl

(10/80: 19.08.1980)

Bei dieser stillgelegten Hütte war am 19.08.1980 noch eine 750mm-Lok mit folgenden Daten vorhanden:

VL.o.Nr. (O&K 25 680/1956, B-dh, 20 PS/15 kW, 3,5 t, Vmax 10 km/H)

Die Lok steht am ehemaligen Übergabebahnhof zur DB-Strecke Dillenburg-Wallau (Lehn) unweit des Haltepunkts Niederschedl (Dillkreis) Nord und von dort in rund 2 Minuten am besten über das DB-Gleis zu erreichen. Das Schmalspurgleis ist bis auf spärliche Reste im Bereich des vom Übergabebahnhof etwas bergwärts gelegenen allerdings leeren Lokschuppens gänzlich demontiert. Bei der Hütte existiert

auch noch ein früher wohl mal umfangreiches ungenutztes Normalspurnetz, zu dem es jedoch keine Lok mehr gibt. Die oben beschriebene Lok trägt einen grünen Anstrich mit rotem Achsbereich.

ENKA Glanzstoff AG, Oberbruch

(8+9/80: 24.07.1980)

Im Werk Oberbruch gibt es zwei Dampfspeicherlokomotiven. Es sind:

Lok 1 (Hanomag 9 558/1922, B-fl, 14 atü, 26 t, Vmax 20 km/h)
Lok 2 (Krauss-Maffei 15 584/1936, B-fl, 14 atü, 36 t, Vmax 20 km/h)

Beide Lokomotiven sind auf DB-Gleisen zugelassen. Für die anfallenden Rangierarbeiten im Werk und für die Übergaben an die DB wird nur eine Lok benötigt. Am 24.07.1980 war dies die Lok 1. Es wird aber lieber die Lok 2 eingesetzt, da sie ein höheres Gewicht hat. Sie befindet sich derzeit in Hauptuntersuchung. Wenn die HU beendet ist, sollte die Lok 1 eine Untersuchung erhalten. Neben dem werksinternen Rangierverkehr (Fotografieren vor außen unmöglich), der sich im wesentlichen vormittags abwickelt, wird mindestens eine Übergabefahrt mit der feuerlosen Dampflok in den DB-Bahnhof Oberbruch gefahren. Das erfolgt etwa gegen 07.30 Uhr (07.26 Uhr an Oberbruch reicht). Wenn die Fotomöglichkeiten im Bahnhof nicht ausreichen, empfiehlt es sich, sich schriftlich bei der ENKA AG / Postfach 10 01 49 / 5600 Wuppertal anzumelden. Genügend Zeit sollte man allerdings nach Oberbruch mitbringen, da das Werk sehr groß ist und man vom DB-Bahnhof zum Tor 2 etwa 2 km zurücklegen muß!

Ziegelei Karl Pilgrim, Seppenrade

(1/81: 17.10.1980)

Der Betrieb dieses Ziegelwerkes wurde im Jahre 1978 eingestellt. Seitdem ruht auch der Betrieb der Feldbahn auf der ca. 500-600 m langen 600mm-Strecke vom Werk zur Grube.

Im Freien neben einer Lore und anderem Gerümpel abgestellt steht

VL o.Nr. (Diema 1 213/19... Typ DS 4C, B-dm, Motor Daimler M 202 B, Motor-Nr.: 42 954 R/12 C37/30, geliefert über Dolberg Giesler & Pflaum)

Im Schuppen - nicht ohne weiteres zugänglich - steht eine weitere Lok, die bis zuletzt im Einsatz war:

VL o.Nr. (Diema 2 909/1956, Typ DS 30/1, B-dm, 33 PS/24 kW - bei 2300 U/min - Motor-Typ KHD P3L 812)

Früher betrieb die Ziegelei noch eine Strecke zu einer alten Grube, wo neben der Diema 1213 auch noch eine Henschel-Lok im Einsatz war.

VL o.Nr. (Henschel 1 755/1939, B-dm)

Sie wurde aber mittlerweile bereits verschrottet.

Vereinigte Elektrizitätswerke Westfalen AG

(12/80: 10.10.1980)

Der Hauptabnehmer der über die Werne-Bockum-Höveler Eisenbahn (siehe Seite 3) transportierten Kohlen ist das Gersteinwerk der VEW-AG in

Werne-Stockum. Zum Vershub auf dem umfangreichen Schienennetz dienen zwei Loks:

- Lok 2 (O&K 25 909/1959, Typ MV 9, B-dh, 33 t, Bremsgewicht 19,2 t, Vmax 20 km/h: in Betrieb seit dem 02.05.1959)
- Lok 3 (SSW 1 656/19.., 100 PS/74 kW, 16,54 t, Vmax 15 km/h, Motor-Nr. VHD 3370 699 704: in Betrieb seit dem 13.02.1964)

Die Lok 3 ist ehemals eine Elektrolok gewesen, die nachträglich umgebaut wurde (Datum der Inbetriebnahme bezieht sich wahrscheinlich auf den ersten Dieseltag). Die Werksanlagen sollen früher einmal voll elektrifiziert gewesen sein. Flanlok (wenn man das so sagen kann) ist die Lok 2. Die kleinere Lok 3 kommt nur dann zum Einsatz, wenn an der Lok 2 Wartungsarbeiten bzw. Reparaturen zu erledigen sind. Zum Fahrzeugbestand des Gersteinwerks gehören auch noch vier vierachsige Fad-Wagen (Nr. 1 - Nr. 4), die allerdings nicht mehr eingesetzt werden, da die Kohle jetzt direkt mit DE-4-Achs-Fad-Wagen angefahren wird. Die Züge werden mit Lokomotiven der BAG Westfalen von Werne oder Bockum-Hövel zum Gersteinwerk gebracht.

HESSEN

Kasseler Basalt Industrie, Werk Bransrode

(4/80)

Hier ist folgende Diesellokomotive im Einsatz:

- VL o.Nr. (O&K 25 912/1959, Typ MV 4 A, B-dh, 75 PS/56 kW, Vmax 15 km/h)

Der nächste DB-Bahnhof ist Walburg (KBS 522), der vom Werk Bransrode ca. 6 km entfernt ist.

Kasseler Basalt Industrie, Werk Ortenberg

(4/80: 25.07.1980)

Im Einsatz ist hier die grüne

- VL o.Nr. (Windhoff 276/1935, B-dm, 25 PS/18 kW, 10 km/h Vmax)

Auch für den Bundesbahnfreund wird diese Lok von Interesse sein, denn es ist eine ehemalige DB-311 (Kö I). Der nächste DB-Bahnhof ist Ortenberg (kein Pw mehr) mit ca. 1 km Entfernung, der nächste Pw-DB-Bahnhof ist Stockheim (KBS 511) mit ca. 6 km.

Caltex GmbH, Raunheim

(5/80)

Bei der Caltex GmbH in Raunheim besorgte eine grüne Werkslok die Rangiergeschäfte. Es ist dies die

- Lok 1 (O&K 26 244/1963, B-dh, 250 PS/185 kW, Vmax 27 km/h)

Der nächste DB-Bahnhof ist Rüsselsheim, der ca. 9 km entfernt ist.

Kasseler Basalt Industrie, Werk Vollmerz

(3/80: 18.08.1979)

In Vollmerz (KBS 500, zwischen Fließen und Jossa) befindet sich eine kleine Rangierlokomotive der Kasseler Basalt Industrie. Die orangefarbene Lok gleicht weitgehend einer DB-Kö I (BR 311). Trotzdem war die Kleinlok nicht im Besitz der DB. Die in Vollmerz befindliche Lok wurde im Jahre 1934 bei Gmeinder & Co. unter der Fabriknummer 1171 gebaut. Der Motor leistet 25 PS (=19 kW). Der dritte Gang der Lok wurde verschlossen; deshalb kann die Maschine nur eine Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h erreichen. Die Schaltung der Gänge erfolgt durch Lamellen-Kupplungen. Die Lokomotive hat ein Gewicht von 9,1 t. Diese Lokomotive ist auf jeden Fall erwähnenswert, da es bei der DB keine Lok dieses Typs mehr gibt. Wenn man mit dem Zug von Norden kommt, findet man die Maschine auf der linken Seite, in Höhe des km 53. Die Lokomotive ist immer im Freien abgestellt. Über ihren Einsatz ist nichts bekannt. Busverbindungen bestehen von Jossa und von Schlüchtern.

Kasseler Basalt Industrie, Werk Kirschenwald

(4/80)

Als Werkslokomotive fungiert hier die

- Lok 1 (VHD 36 677/1942, B-dh, 210 PS/156 kW, Vmax 30 km/h; ex DB-322 173)

Die Lok ist im Einsatz und trägt noch die rote DB-Lackierung. Der nächste DB-Bahnhof ist Weissenborn (KBS 516), der vom Werk Kirschenwald ca. 0,5 km entfernt ist.

Buderus, Wetzlar

(11/80)

Diese Firma setzt in ihrem Werk eine grüne Lok ein. Es ist die

- Lok 7 (Krupp 3 342/1954, B-dh, 130 PS/96 kW, I.U.: 02.1979; Hess.Bergw.-u.Hüttenwerke, Wetzlar, 19.. an Buderus)

Das Werk ist vom Bahnhof Wetzlar aus in 5 min zu erreichen. Man geht vom Bahnhof aus rechts über die Eisenbahnbrücke hinweg und dann immer die Hauptstraße entlang bis zum Werkstor. Man wird ohne langen Verwaltungsweg hereingelassen.

RHEINLAND-PFALZ

Heidelberger Zement, Mainz=Weisenau

(6/80: 07.03.1980)

Bei der Heidelberger Zement kommt eine graue Werkslok zum Einsatz

- VL o.Nr. (Gmeinder 4 335/1948, B-dm, 50 PS/37 kW, Vmax 12 km/h)

Die Lok besitzt Kettenantrieb und ist auf DE-Gleisen zugelassen. Sie rangiert auch gelegentlich im benachbarten Soja-Bohnen-Werk, wenn der dortige Unimog ausfällt. Die alte Lok hat viele Baugruppen mit der ersten Lieferung der Kö I gemeinsam. Der nächste Bundesbahn-Bahnhof ist Mainz=Weisenau mit ca. 1 km Entfernung.

Kabel & Draht, Mainz

(5/80)

Es kommt eine orangefarbene lackierte Werkslokomotive zum Einsatz. Es ist die

Lok 1 (Jung 14 127/1971, B-dh, 90 PS/67 kW, Vmax 16 km/h; bis 1976 Leihlok bei Kabel & Draht, 1976 endgültig gekauft)

Der nächste Bahnhof ist Mainz-Gustavsburg, der etwa 1 km vom Werk entfernt ist.

Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Mainz

(5/80)

Das Werk setzt eine Lokomotive mit roter Lackierung im Mainzer Werk ein. Die eingesetzte Lok ist die

Lok 2 (Jung 13 441/1963, B-dh, 160 PS/119 kW, 24 t)

Eine baugleiche Lok, die Lok 1, wurde verkauft. Der nächste DB-Bahnhof ist, wie beim vorherigen Werk, Mainz-Gustavsburg. Die Entfernung zum Werk mißt etwa 1 km.

BADEN-WÜRTTEMBERG

Lauffener Portland-Zementwerke, Lauffen (Neckar)

(10/80: 04.08.1980)

Die Lauffener Zementfabrik betreibt eine interessante rund 5 km lange mit 750 V Gleichstrom elektrifizierte 600mm-Schmalspurbahn vom Werk in Lauffen (Neckar) unter landschaftlich reizvoller Streckenführung direkt am Neckarufer zu den Steinbrüchen in Neckarwestheim führend. Der Fehrdraht der Bahn ist an grün gestrichlenen Holz (!)-Masten aufgehängt. Die Fahrzeuge der Bahn sind folgende:

E I (Schalker Eisenhütte 69 491/1971, SSW 6348/1971, Bo-e, 135 kW, 24 t, Vmax 30 km/h)
E II (Schalker Eisenhütte 69 492/1971, SSW 6349/1971, Bo-e, 135 kW, 24 t, Vmax 30 km/h)
VLONr. (Rührthaler 3 345/1955, B-dh, 120 PS/89 kW, Vmax 20,2 km/h)

Während die E-Loks im Streckendienst nach Neckarwestheim eingesetzt werden, kommt die V-Lok nur im Verschiebedienst im Bw in Lauffen (Neckar) zum Einsatz. Interessant ist, daß der Antrieb der V-Lok über Blindwelle und Pupplungsstangen erfolgt. Das Zementwerk erreicht man vom Bahnhof Lauffen (Neckar) zu Fuß in etwa 15 Minuten; es liegt an der C.v.Miller-Straße.

Transformatoren Union AG, Stuttgart

(8+9/80: 28.07.1980)

Es stehen zwei Lokomotiven für den Werksverschub bereits. Es sind:

Lok 1 (Esslingen 5 056/1953, C-dh, 420 PS/311 kW, 40,5 t, Vmax 60 km/h)
Lok 2 (Esslingen 5 303/1960, B-dh, 220 PS/163 kW, 26,0 t)

Die Lok 1 entspricht etwa einer V 36. Laut Auskunft eines Lokführers gibt es nur ganz wenig Exemplare dieser Bauart von Esslingen. Die Lok 2 wird häufiger eingesetzt, weil die Lok 1 die recht engen Kurvenradien im Werk nicht durchfahren kann. Für schwere (Übergebe-)Züge an die DB kommt jedoch auch die Lok 1 zum Einsatz. Die Übergabestrecke zur DB ist insofern interessant, als daß sie sich teilweise auf der Mitte der Straße befindet. Fotografieren kann man diese Loks am Werktor in der Deckerstraße. Die Deckerstraße verläuft verläuft links neben der DB-Strecke Richtung Esslingen. Vom Bahnhof Stuttgart Bad Cannstatt braucht man etwa 5-10 min zum Werktor. Oft steht eine der Lok hinter dem Werktor. Die Pförtner sind aber sehr kleinkariert, so daß man sich am besten schriftlich eine Fotogenehmigung bei der Transformatoren-Union AG / Postfach 50 01 07 / 7000 Stuttgart 50 besorgt, da man sonst keinen Zentimeter ins Werk hineinkommt. Das Foto auf der nebenstehenden Seite ist übrigens ohne Fotogenehmigung von der Deckerstraße aus aufgenommen worden, denn manchmal wird das Werktor aufgemacht.

Betonwerk Wernau

(11/80: 28.07.1980)

Im Werk wird eine graue Lokomotive eingesetzt

Lok 1 (FHD 55 710/1953, B-dh, 28 PS/21 kW, 16 t, Vmax 13 km/h)

Die Lok entspricht etwa der V 224 der Buxtehude - Harsefelder Eisenbahn. Die Maschine verschiebt im Werk die werkseigenen Wagen, die das Werk nicht verlassen. Diese Wagen weisen einen besonders geringen Raddurchmesser auf. Sie sind durch eine Stangenkupplung miteinander, und auch mit der Lok, verbunden. Das Werk liegt nahe am DB-Bahnhof Wernau und ist in weniger als 5 min zu erreichen.

BAYERN

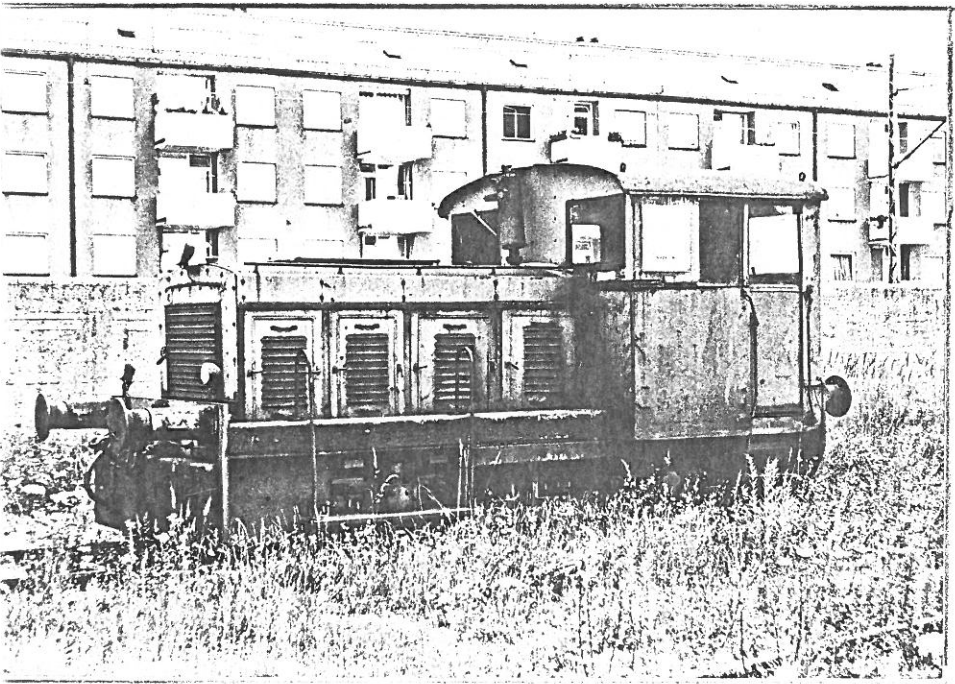
Leonard Moll KG, München

(11/80: 31.07.1980)

Es gibt hier noch eine orangefarbene lackierte Lok für den Verschub innerhalb der Firma. Erfreulicherweise ist es eine DWK-Lok.

Lok Fgm 801 (DWK 631/1938, B-dh, 120 PS/89 kW, 23 t, Vmax 30 km/h)

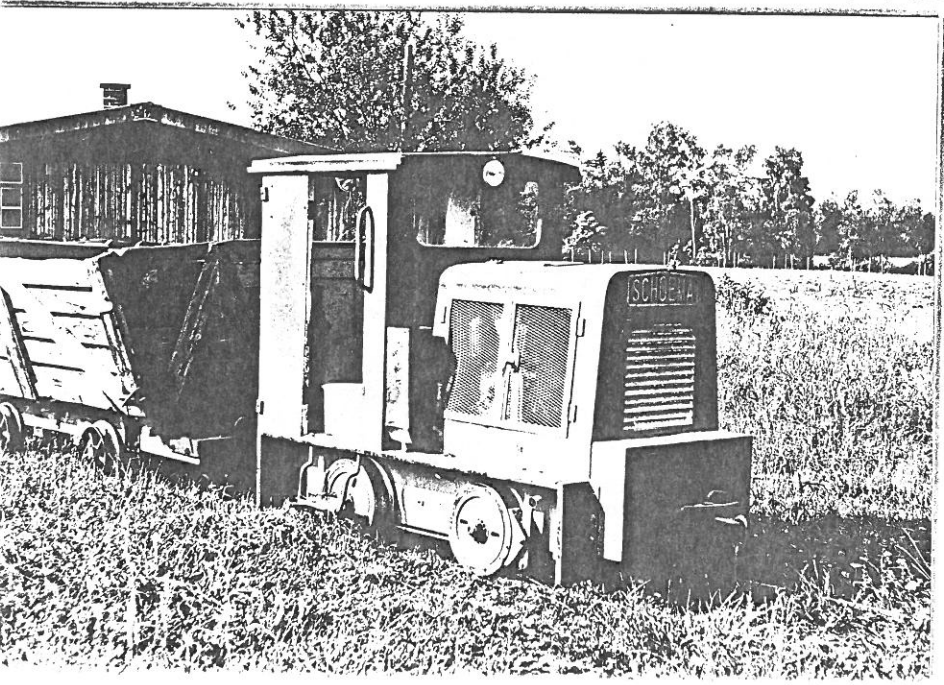
Die technischen Daten sind gegenüber dem Lieferzustand etwas verzerrt, da inzwischen ein Austauschmotor zum Einbau kam. Es ist ein KHD-Motor Nr. 1239908/12 Typ F 6 M517 120 PS. Vorher besaß die Lok den DWK-Motor Nr. 60015 Typ 6 V 18 L 110 PS. Durch den Motoraus-tausch verringerte sich das Gewicht der Lok von 24 t auf 23 t, die Leistung erhöhte sich von 110 auf 120 PS und die Höchstgeschwindigkeit von 26,6 km/h auf 30 km/h. Die Maschine wurde am 09.07.1938 an die Luftwaffe abgeliefert und lief bei der Bundesbahn nach dem Krieg zunächst in Bremen, später in Gelsenkirchen-Bismarck. Über den Zwischenhändler El. Leyritz gelangte die Lok dann am 05.08.1957 für 34.000,- an die Fa. Moll. Diese Baufirma besitzt auch noch eine 750 mm Dampflokomotive. Der Einsatz von Baulokomotiven wurde von dieser Baufirma wegen Unwirtschaftlichkeit eingestellt. Die vorhandene Baulok ist jedoch noch voll betriebsfähig und soll erhalten bleiben.



Auch an Werkslokomotiven haben die bayerischen Lande viele Reize: Auf dem oberen Foto sehen Sie die Fgm 801 der Fa. Moll am 31.07. 1980 in München; es handelt sich um eine DWK-10k.

Fotos (2): Ulrich Völz

Auf dem unteren Foto sehen Sie eine der bayerischen Torfbahnlokomotiven: Auf 900mm-Gleisen rattern im Rottauer Moor mehrere Feldbahnloks durch das dortige Abbaugebiet: Schöma 2871 am 01.08.1980.



Die Fa. Moll hat eine weitere Dampflok einer Schule in München-Unterföhring gestiftet. Sie steht dort als Denkmal. Die Herstellerfirma wird mit Henschel, das Baujahr mit 1936 angegeben. Das Werk ist zu erreichen, indem man von Harras aus auf Wegen links neben den Gleisen Richtung München Hbf entlanggeht. Man braucht dazu etwa 20 min. Den Oberteil der DWK-Lok kann man auch vom Zug aus rechts sehen, wenn man vom Hbf nach Harras fährt.

Torfwerk Rottau

(11/80: 01.08.1980)

Mittlerweile ist Gensueres über die in BF 7/80 erwähnte Schmalspurbahn zwischen Freilassing und Rosenheim bekannt. Es ist eine Torfbahn auf 900 mm Gleisen. Es existieren vier Lokomotiven, von denen zwei betriebsfähig und im Einsatz sind. Die Daten der einen Betriebslok sind bekannt geworden.

VI o.Nr. (Schöma 2 271/1965, Typ CDI 28, B-dh, 28 PS/21 kW, 3,5 t Dienstgewicht)

Über die andere Betriebslok lieren keine Daten vor, denn sie war zur Zeit meines Besuches im Moor. Auf jeden Fall ist sie älter als die Schöma-Lok, möglicherweise sogar eine Vorkriegslok. Desweiteren sind noch zwei abgestellte Schrottloks vorhanden. Die eine Lok steht neben dem Schuppen. Sie ist mit Sicherheit eine Altbau Lok. Einen Motor besitzt das Fahrzeug nicht mehr. Die andere Lok steht am Straßenrand. Sie hat einen Vorbau und eine Gesamtlänge, die dreimal so groß ist, wie ihr Achsstand. Der Motor ist noch eingebaut. Er stammt von O & K aus dem Jahre 1956. Alle Loks besitzen ein überdachtes Führerhaus. Zum Einsatzbestand gehört auch noch ein neuer Eigenbau-Triebwagen. Er macht einen sehr gepflegten Eindruck. Neben dem Schuppen stehen auch noch einige schrottreife überdachte und offene Personenbeförderungswagen. Der Bahnbetrieb wird von Strafgefangenen abgewickelt, weshalb beim Fotografieren auch Vorsicht geboten ist. Das Fotografieren einer Lok mit Lokführer ist verboten! Das Torfwerk liegt an der Blockstelle Rottau (km 34.0). Am besten erreicht man es mit einem (DB-) Fahrrad ab Übersee in etwa 20 min. Zu Fuß braucht man vielleicht 60 min. Man benutzt ab Übersee Feldwege links neben den Gleisen Richtung Rosenheim. Das Torfwerk kann man auch zwischen Bernau und Übersee auf der rechten Seite in Höhe des km 34.0 aus dem Zug sehen.

Foto Rückseite:

Noch immer dampft sie munter vor sich hin, die Lok 5 der Chemischen Werke Huls in Herne (Werksgruppe Herne, Werk 3). Hans-Georg Bubolz hielt am 15.10.1980 fest, wie der Lokführer eine fotogene "Zugebe" für die Eisenbahnfreunde gab.

