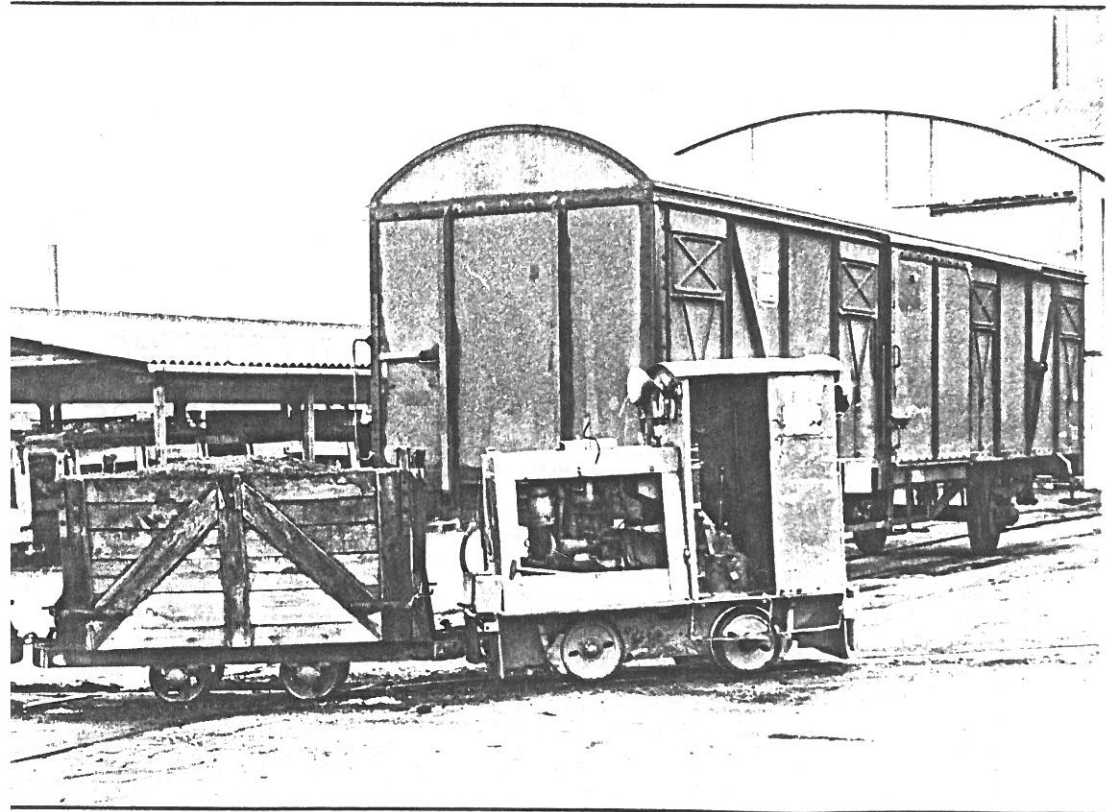


# Bahn- Express

---

---



Ausgabe

2/82

Herausgeber: Ulrich Völz, Kiel  
Redaktion: Ulrich Völz Hans-Georg Bubolz  
Von-der-Wisch-Str.47 Eschenweg 19  
D-2300 Kiel 1 D-4712 Werne

Gesamthertstellung & Versand: Hans-Georg Bubolz

Bankverbindung: PSchK 2043 06-463 PSchA Dtm  
Empfänger: H.-G. Bubolz

Der „Bahn-Express“ erscheint 1982 sechsmal; das Abonnement (incl. Porto) kostet 14,--DM.

Die Entnahme von Artikeln o.ä. ist nur mit Genehmigung des Herausgebers gestattet.

© BE 1982

## Pförtner und Eisenbahnbetriebsleiter: Glück und Pech des Eisenbahnfreundes

von Ulrich Völz

Im BE wird so viel über den Lokomotivpark einzelner Industriebetriebe berichtet, ohne daß dabei die vielen netten und nicht netten Geschichten und Begebenheiten, die dem Werkbahnfreund beim Zusammentreffen mit Pförtnern, Eisenbahnbetriebsleitern, Lokführern und Werkstattpersonal unterlaufen, berücksichtigt werden. So sollen hier einmal ein paar Beobachtungen wiedergegeben werden.

Meist beginnt der Besuch eines Werkbahnfreundes bei einem lokverdächtigen Betrieb beim Pförtner. Viele Unternehmungen werden hier jäh beendet. Völlig falsch ist es auch, den Pförtner mit der Frage, ob man mal die Werklok fotografieren könne o.ä. zu konfrontieren. Oft sieht er sich dann selbst als kompetente Person und trifft die für ihn einfachste Entscheidung: Nein. Es hat dann auch gar keinen Sinn, jetzt mehr zu unternehmen. Man hat nicht einmal die Chance, zu der wirklich zuständigen Person vorzudringen. Es hilft nur noch, wie bei einer Rendsburger Firma, der schriftliche Weg. Hier waren die beim ersten Anlauf noch bissigen Pförtner ("... und wenn Sie trotzdem fotografieren, nehmen wir Ihnen den Film weg ...") angesichts einer Voranmeldung, die eine Fotografiergenehmigung einschloß, plötzlich wie verwandelt.

Die Frage "Darf ich bitte mal den Eisenbahnbetriebsleiter sprechen?" ist zwar korrekt, überfordert jedoch viele Pförtner. Am besten erkundigt man

Titelfoto: Lok 6 (Schöma 897/1948) des Torfwerkes Werner Koch ist mit einem beladenen Torfzug im Bahnhof Remsloh eingetroffen. Interessant ist der Größenvergleich mit dem Normalspurwaggon der DB.  
8. Oktober 1981 Foto: U. Völz

sich, "wer wohl für die Werkloks zuständig ist". In 90 % aller Fälle kommt dann die Nachfrage "wer wofür zuständig ist?". Bei hartnäckigen Fällen empfiehlt es sich, das Wort 'Lokomotive' mehrfach zu wiederholen. In einem Gelsenkirchener Werk hat ein Pförtner 'Werkbank' statt 'Werkbahn' verstanden. Also landete der Eisenbahnfreund bei der 'Werkbank'...

Jetzt reagieren die Pförtner-Typen unterschiedlich. Der eine Typ ist nicht bereit, ein Haar zu krümmen für jemanden, der zum Eisenbahnbetriebsleiter will und noch dazu eine Kamera umgebaumelt hat und nach Schüler oder Student aussieht. Es folgt die Frage, was man denn von dem wolle und setzt der Unternehmung mit einer schlappen Ausrede (keine Zeit; nicht da) einen nüchternen Schlußpunkt, ohne daß der Pförtner auch nur irgendwo angerufen hat. Im allgemeinen ist diese Version umso wahrscheinlicher, je größer der Konzern ist, dessen Loks man aufnehmen möchte. Daher findet dieser Typ auch vornehmlich in großen Verwaltungsgebäuden seinen Platz. Er gehört nach Meinung eines Dortmunder Kollegen zu der Sparte der besser bezahlten Angestellten, da er schon im Vorfeld zwischen wichtigen und unwichtigen Angelegenheiten unterscheidet und somit dem Verwaltungsapparat so manche Arbeit "abnimmt". Der Prototyp dieser Art sitzt in einer Mannheimer Papierfabrik.

Der zweite Typ unternimmt einen einzigen Versuch und greift zum Telefon. Nachdem dieser Anlauf mißlungen ist, hat er schon die Nase voll und benimmt sich wie der erste Typ. Oft kommt noch der lapidare Nachsatz, man solle ein andermal wiederkommen. Sehr witzig, wenn man in Kiel wohnt, und das Werk in München liegt ...

Der dritte Typ schließlich, der verbissen am Ball bleibt, bis der zuständige Herr aufgetrieben ist, und bei dem man auch mal eine Stunde Wartezeit inkauf nehmen muß, ist sehr selten. Ein ausgefeiltes Exemplar dieses Typs hält ein Gelsenkirchener Glaswerk bereit.

Je mieser die Pförtnerloge ausgestattet ist, desto unkomplizierter ist der Pförtner. In einer Bottroper Rohrfabrik wurde beispielsweise ein Pförtner, der erst nein sagte, in knapp einer Minute zu einem ja überredet. Er hauste in einer Baubude. In einem Kalkwerk am Harzrand meinte ein in einem Wiegehäuschen angesiedelter Pförtner, wir müßten, wenn wir zu den Loks wollten, schon mal zum Lokschuppen durchgehen. In diesen Fällen hat man Glück. Aber schon wenige hundert Meter neben diesem Kalkwerk befindet sich ein Pförtner des ersten Typs vor einem Hüttenwerk. Bei einer Autotour durch Niedersachsen, bei der wir mehrfach mit dem ersten Typ Bekanntschaft machten, empfanden wir die Ausschilderung "Kurzparkplatz für Werksbesucher" fast schon als Zynismus...

Ist man am Pförtner also endlich vorbeigekommen, wird meistens irgendjemand bestellt, der den Eisenbahnfreund mehr oder weniger interessiert (meist weniger) zu den Lokomotiven schleift. Dabei sind längere Gehwege innerhalb eines Werkes, manchmal auch Autofahrten, möglich.

Dem eingefleischten Werkbahnfreund reichen die Daten, die an den Loks selbst stehen, nicht. Er möchte noch ins Betriebsbuch sehen. Man wird zum Eisenbahnbetriebsleiter gebracht. Auch hier gibt es wieder verschiedene Typen.

Der erste Typ sagt, Betriebsbücher seien gar nicht vorhanden. So ging es mir bei einer Bad Schwartauer Marmeladenfabrik. Doch wenige Tage später waren Skizze, Typenbeschreibung u.a.m. plötzlich wieder da, als ein Lübecker Eisenbahnfreund schriftlich nachgefragt hat. Irgendwie komisch ...

Der zweite Typ kommt erst mal ohne das Betriebsbuch ins Zimmer. Er setzt sich in irgendeine Ecke des Zimmers und fragt, was man denn nun wissen wolle. Spätestens mit der Frage nach der Fabriknummer zwingt man ihn dazu, das Betriebsbuch zu holen. Man muß aber weiterhin fragen, doch manchmal kann man ihm über die Schulter sehen und einige Zusatzdaten aufschnapfen. Bei der Fabriknummer kommt es zum Glück nur selten vor, daß die Auskunft verweigert wird. Bei einer Bremer und einer Gelsenkirchener Gesellschaft war es so. Das Fotografieren und Pesteigen der Loks wurde aber erlaubt, so daß am Ende doch immer die Fabriknummer in meinem Notizbuch stand.

Der dritte Typ gibt den Eisenbahnfreund das Betriebsbuch zur eigenen Durchsicht. Dieser dritte Typ ist meist auch dazu bereit, Skizzen o.ä. zu

fotokopieren. Gerät man an den dritten Typ, so kann die Exkursion mit Erfolg abgeschlossen werden. Kommen wir zum Abschluß noch zu einigen Spezial-Typen auf dem Sektor Werkbahn:

Bei einer Hamburger Ölfabrik sind drei Eisenbahnfreunde eben bei der Verwaltung abgeblitzt: Keine Zeit. Dennoch gehen sie am Werkszaun entlang, hinter dem eine Lok rangiert, die auch fotografiert wird. Nun interessiert die Eisenbahnfreunde aber die zweite Lok des Werkes, die im Lokschuppen steht. Nach kurzer Unterredung mit dem freundlichen Lokpersonal läßt ein Rangierer die Eisenbahnfreunde durch einen Nebeneingang ins Werk, schließt den Lokschuppen auf und zeigt ihnen die zweite Lok. Als sie den Lokschuppen wieder verlassen, sehen sie, daß sich der Verwaltungsmensch, bei dem sie zuvor abgeblitzt waren, näherte. Da hatten es die Eisenbahnfreunde plötzlich sehr eilig, das Werk zu verlassen ...

Bei einer Baufirma in Neu Isenburg wurde ein Eisenbahnfreund an einen Nebeneingang verwiesen. Das bedeutete erst mal 20 Minuten Umweg. Der Pförtner des Nebeneinganges war wohl schon etwas sprittig (er bot dem Eisenbahnfreund auch ein Bier an), wies aber dennoch den richtigen Weg. Schon durch das Außenfenster konnte der Eisenbahnfreund in das Büro des zuständigen Herrn blicken: Dieser saß mit geschlossenen Augen in bequemer Stellung vor seinem leeren Schreibtisch. Nach dem Anklopfen ließ der Eisenbahnfreund sicherheitshalber etwas Zeit verstreichen, bevor er eintrat. Der Herr war jetzt wach, aber etwas mißmutig ("Für Sie ist das Hobby und für uns bedeutet das Arbeit"). Verständlich, wenn man geweckt wird. Er ließ den Eisenbahnfreund aber dennoch das Betriebsbuch durchsehen.

Der Eisenbahnbetriebsleiter einer Emdener Werft war offenbar von seiner eigentlichen Arbeit wenig angetan. Jedesmal, wenn die Eisenbahnfreunde zum Gehen ansetzten, meinte er, er könne doch noch mal nachsehen und kramte anschließend in irgendeinem Schrank herum. Zwischendurch gab es auch noch eine Tasse Kaffee. Nach eineinhalb Stunden zogen die zwei Eisenbahnfreunde dann endlich mit Skizzen und Lokliste ab. Der Eisenbahnbetriebsleiter wird auch weiterhin keine Langeweile gelitten haben: Auf seinem Tisch lag noch die Lösungsanleitung für den Zauberwürfel ...

In einem Bochumer Stahlwerk haben zwei Eisenbahnfreunde zuvor einige Loks fotografiert. Sie wollten vom Eisenbahnbetriebsleiter noch eine Lokliste bekommen. Dieser wollte uns von den 7-8 Loks Daten geben, die wir fotografiert haben. Eigentlich wollten wir die Daten aller Loks haben, aber das kann man ja nicht verlangen: Im Regal standen 28 Betriebsbücher! Nachdem die Eisenbahnfreunde die Daten der besagten 7-8 Loks hatten, wurde aber weitergefragt ("Was ist denn die 122 für eine Lok?"), und ohne daß der Eisenbahnbetriebsleiter gemerkt hat, hat er 28mal ins Regal gegriffen, 28mal das Betriebsbuch aufgeschlagen und 28mal die gefragten Daten genannt. Unser Dankeschön hat er verdient!

Zuletzt noch eine Geschichte von einer Mannheimer Schrotthandlung: Zwei Eisenbahnfreunde haben vom Platzwart die Erlaubnis erhalten, eine am Werkeingang stehende moderne O&K-Lok zu fotografieren. Ein anderer Bediensteter kam daher und sagte, im Gelände gäbe es noch eine zweite Lok. Der Platzwart wurde erneut gefragt. Seine Reaktion: "Was ist denn nun schon wieder? Die andere Lok? Nee, die ist weg. Verkauf an den Schrott. Weit weg nach Ludwigshafen. Schönen Feierabend noch!" Irgendwie leuchtete es uns nicht ein, daß ein Schrotthändler eine alte Lok zum Verschrotten verkauft. Das war glatt gelogen. Und der schöne Feierabend hieß mit anderen Worten: Schert Euch fort. Also umrundeten die Eisenbahnfreunde das Werk noch einmal und fanden nach kurzer Zeit die am Zaun stehende Deutz-Lok ...

Oft taucht noch die Frage auf, wozu man als Eisenbahnfreund die Lokdaten sammelt. Meist hilft der Vergleich mit den Briefmarkensammlern weiter, doch ein Angestellter eines Lokomotivherstellers ließ die sarkastische Bemerkung fallen, auch die Briefmarkensammler seien nicht ganz richtig im Kopf ... Schöne Aussichten!

# Die Thyssen Schalker Verein GmbH

von Hans-Georg Bubolz

Wer mit der Bahn das Ruhrgebiet bereist, hat nicht selten Gelegenheit, hautnah mit dem Betrieb der unzähligen Zechen und Stahlwerke in Berührung zu kommen.

Und - wie sollte es auch anders sein - trifft der interessierte Eisenbahnfreund eine Vielzahl von bemerkenswerten Lokomotiven im harten Einsatz als Rangier- und Streckenloks vor schwersten Zügen.

Wohl einem jeden ist bei der Fahrt von Wanne-Eickel nach Gelsenkirchen kurz vor dem Hauptbahnhof das auf der rechten Seite liegende Stahlwerk aufgefallen, bei dem einige blaue Henschel- und MaK-Lokomotiven auszumachen sind. Dabei handelt es sich um die "Thyssen Schalker Verein GmbH".

Sie geht, wie fast jedes Industrieunternehmen der Montanindustrie in dieser Gegend, auf die Industrialisierung mitte des 19. Jahrhunderts zurück. Nachdem - nicht ohne August Thyssens Beteiligung - der Schalker Gruben- und Hüttenverein gut ins Geschäft eingestiegen war, führte in den 1880er Jahren eine Absatzflaute für Halbzeuge beim Schalker Verein zur Errichtung einer Röhrengießerei.

Um Kontakte mit Emil Kirdorf von der "Gelsenkirchener Bergwerks-AG" (GBAG) zu knüpfen, fusionierte Thyssen 1903 den Verein mit Gelsenberg. Interessensgemeinschaftsverträge mit dem Verein schufen der GBAG mit Wirkung vom 01.01.1905 einen gewaltigen Mischbetrieb.

Zusammen mit der Friedrich-Wilhelms-Hütte in Mülheim lief der Verein bis zur Gründung der Vereinigten Stahlwerke AG als Deutsche Eisenwerke AG. Zur Gründung der Vereinigten Stahlwerke AG kam es am 01.04.1926 durch Fusion der Gesellschaften Gelsenberg, Deutsch-Luxemburg, Bochumer Verein, Rhein-Elbe-Gruppe, Thyssen-Gruppe, Phoenix, van der Zypen und Rheinstahl. Draußen blieben von den "Großen" Union, Krupp, Stumm, Klöckner, Hoesch, Lothringen und Mannesmann.

Damit war so etwas, wie wir es heute von der von der Kohle und der Ruhrkohle AG her kennen, entstanden: Ein riesiges Monopol mit vielen Betriebsführungsgesellschaften.

In der Zwischenzeit konnte der Verein die Anfuhr von Erzen verstärken: Über den 1914 eröffneten Rhein-Herne-Kanal wurden Eisenerze nun im Hafen Grimberg umgeschlagen.

Sogar der Bochumer Verein für Gußstahlfabrikation (heute: Krupp Stahl AG, vgl. BE 8/81) schuf sich durch eine eigene Werkbahn, die heute noch besteht, Wasseranschluß an den Hafen Grimberg unter Nutzung der Werksbahn des Schalker Vereins; über diese Bahn wurden in jüngster Vergangenheit sogar Roheisenzüge vom Schalker an den Bochumer Verein transportiert, weil der Bochumer Verein selbst keine eigenen Hochöfen mehr hat. Was die Vereinigten Stahlwerke AG angeht, wurden sie nach dem Kriege durch das Gesetz Nr. 27 der Alliierten vom 16.05.1950 aufgelöst. Ob idurch die angestrebte "Ruhrstahl AG", ein Zusammenschluß der Krupp Stahl AG und der heutigen Estel Hüttenwerke Dortmund, eine vergleichbare Organisation entstehen könnte, ist vage.

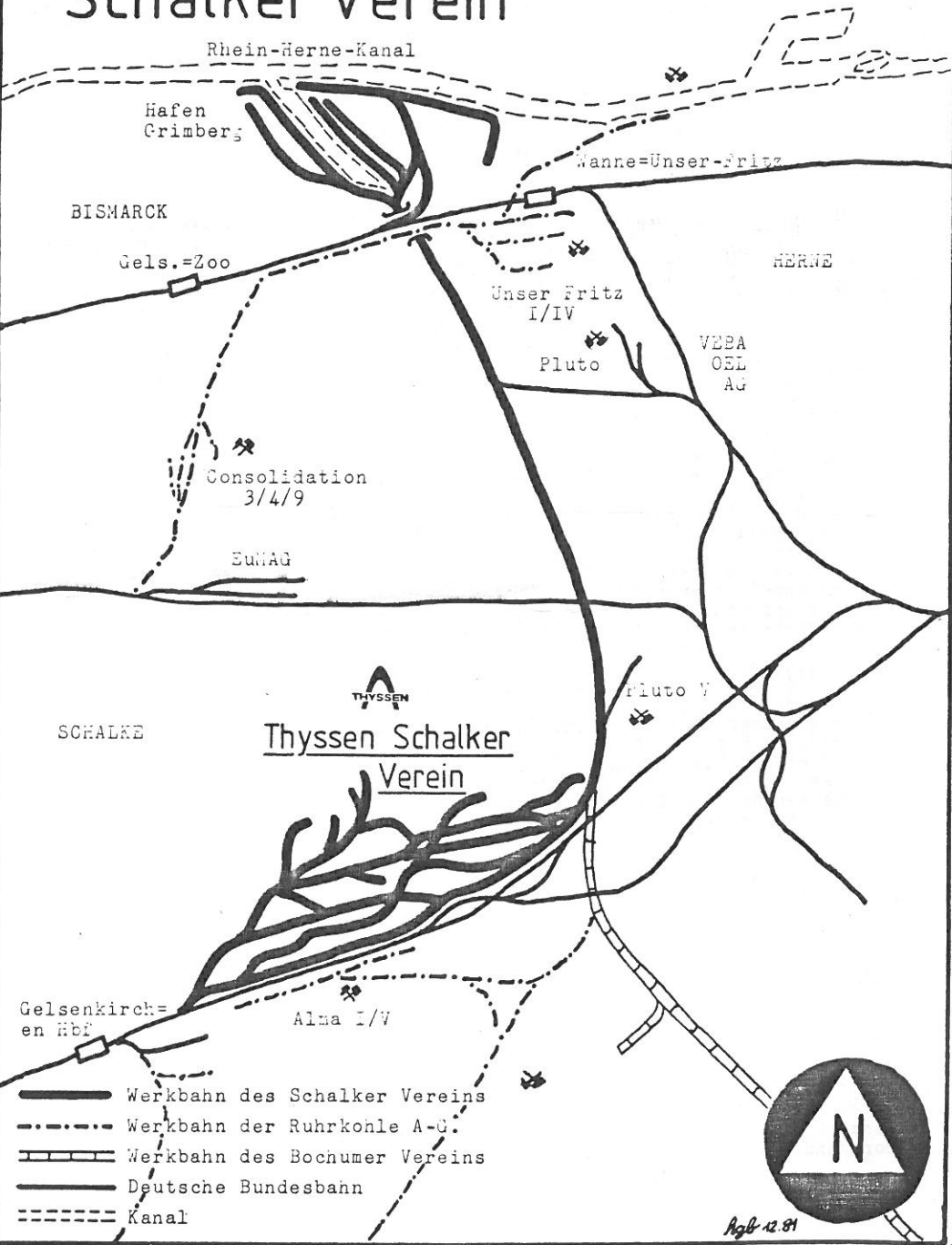
Am 01.12.1947 nahm der Verein als Eisenwerke Gelsenkirchen AG den Betrieb wieder auf.

1954 wiederum wurde er in die Rheinischen Stahlwerke AG (Rheinstahl AG) integriert, heute läuft er unter der Bezeichnung "Thyssen Schalker Verein GmbH" und gehört zu 100 % der Thyssen Industrie AG, die wiederum zu 89.4 % der Thyssen AG vorm. August-Thyssen-Hütte, Duisburg-Hamborn, gehört.

Nun macht sich die Konjunkturflaute in der deutschen Stahlindustrie auch in diesem Werk bemerkbar: Der Aufsichtsrat des Vereins hat am 13.01.1982 dem Konzernprogramm zugestimmt, den letzten Hochofen zwischen Duisburg und Dortmund



# Thyssen Schalker Verein



stillzulegen. Dieser Beschluß bedeutet den Verlust von 900 der jetzt 2 400 Arbeitsplätze des Vereins.  
Am 05.03.1982 griff das Schicksal vor: Der Hochofen ist an diesem Tag explodiert und hat sich somit schon jetzt selbst stillgelegt.

Der Eisenbahnverkehr findet (April 1981) mit 8 Lokomotiven und rund 130 werkseigenen Waggons statt.  
Zwei Loks, die Nummern 55 und 82, sind abgestellt vorhanden. Die MaK-Lok 83 wird meistens mit einigen reichlich demolierten Selbstentladewagen auf der Strecke zum Erz- und Kohlehafen eingesetzt.  
Eine gewisse Sonderstellung nimmt die Lok 21 ein, die die kleinste Lok der Hütte ist. Sie stammt von der Bergischen Stahl-Industrie aus Remscheid (wohl nicht zufällig hat die Thyssen Industrie AG eine Beteiligung von 63,33 % an dieser Firma) und ist erst im Mai 1980 nach Gelsenkirchen gekommen.

Das Nummernschema läuft nach den bekannten Schema: Erste Nummer ist die Hunderterzahl der PS-Leistung, zweite Zahl stellt die Loknummer dar.

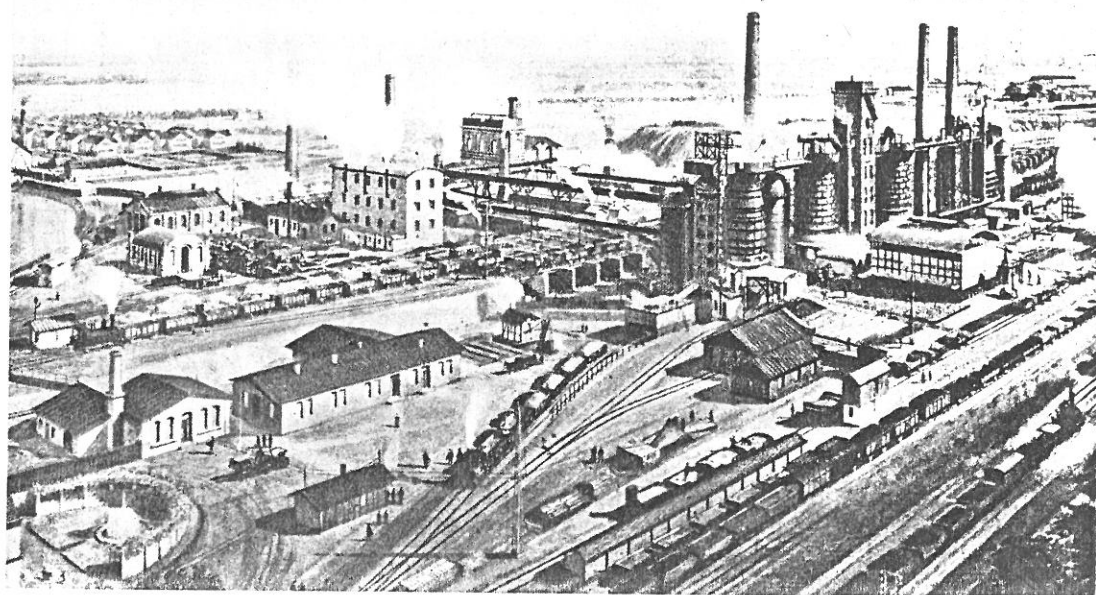
Fotonarren werden kaum auf ihre Kosten kommen: Nur wenige Möglichkeiten bieten sich dem Normalsterblichen (unsere Fotos beweisen, daß die Redaktion eben nicht normalsterblich ist!) an, die Loks des Schalker Vereins zu fotografieren.

Versuchen kann man es z.B. aus dem vorbeifahrenden Zug oder von der stillgelegten Zeche Alma auf der anderen Seite der DR-Strecke. Vielversprechend dürfte auf alle Fälle die Hafenstrecke sein. Allerdings dürfte sie nach der Stilllegung des Hochofens kaum noch befahren werden.

Da hier immer nur die Lok 83 zum Einsatz kommt, wird das auf die Dauer sicherlich monoton - aber was heißt schon monoton: Wir fotografieren ja auch jede piepapo-DH 500 für den BE!!!

Anmerkung zur Lokliste: Bei den Loks 51, 56 und 54 handelt es sich zwar jedesmal um den Fabriktyp DH(G) 500, doch unterscheiden sich diese Loks z.T. stark voneinander. Die DH-Typen haben im Gegensatz zu den DHG-Loks noch Stangen; DH-Lok 54 ist auch noch ganze 1 600 mm kürzer als die DHG-Schwester 56.

Hochofenwerk 1888 - Deutsche Eisenwerke A-G., Werk Schalker Verein





# Thyssen Schalker Verein

Nr.	Hersteller	Fbr.nr.	Bj.	AF	Typ	Leistung Gewicht	Vmax LüP	Höhe Breite	F F
-----	------------	---------	-----	----	-----	---------------------	-------------	----------------	--------

## Eingesetzte Lokomotiven

21	Henschel	31 107	1965	Bdh	DHG 240	240 PS 36 t	20 km/h		
51	Henschel	30 303	1961	Cdh	DH 500	500 PS 54 t	60 km/h 8 900 mm	4 240 mm 3 040 mm	
53	Henschel	30 513	1963	Cdh	DH 500	500 PS 54 t	60 km/h 8 900 mm	4 240 mm 3 040 mm	X
56	Henschel	30 858	1964	Cdh	DHG 500	500 PS 60 t	60 km/h 9 900 mm	4 240 mm 3 040 mm	X
57	Henschel	30 859	1964	Cdh	DHG 500	500 PS 60 t	60 km/h 9 900 mm		
83	MaK	800 148	1964	Ddh	850 D	850 PS 75 t	38 km/h 12 070 mm	4 150 mm 3 100 mm	

## Abgestellte Lokomotiven

55	Henschel	29 964	1959	Cdh	DH 500	500 PS 54 t	60 km/h 8 900 mm	4 240 mm 3 040 mm	
82	MaK	800 095	1958	Ddh	850 D	850 PS 66 t	38 km/h 11 360 mm	4 150 mm 3 100 mm	

## Ehemalige Lokomotiven

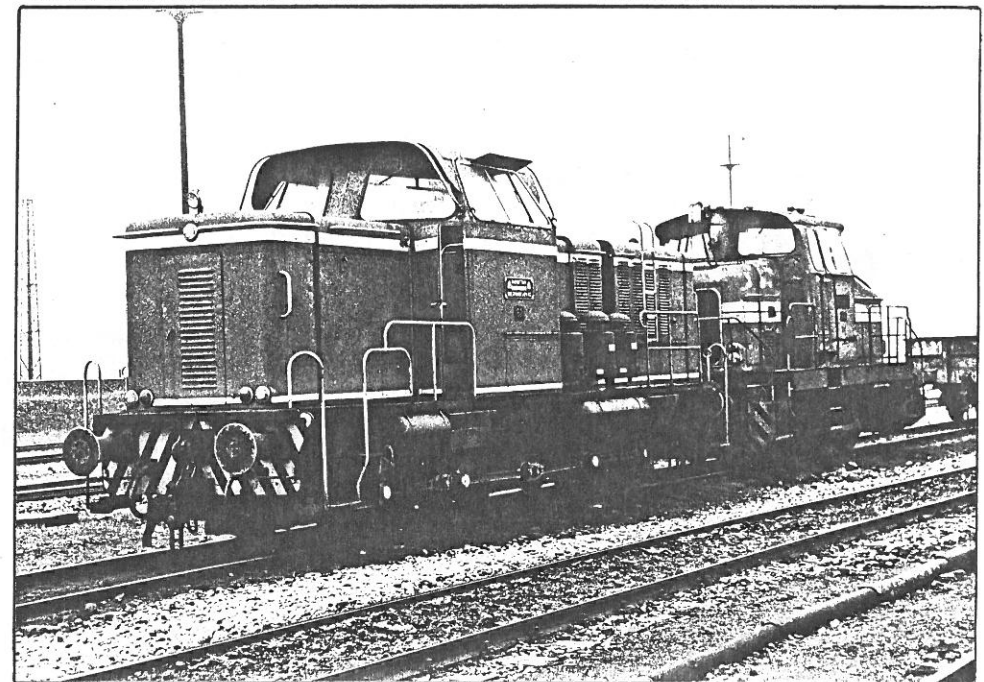
52	Henschel	30 512	1963	Cdh	DH 500	500 PS 54 t	60 km/h 8 900 mm	4 240 mm 3 040 mm	
1977 über Firma Rowagg nach Italien									
54	Henschel	26 130	1956	Cdh	DH 500	500 PS 48 t	60 km/h 8 300 mm	4 020 mm 3 100 mm	
1969 an Thyssen Henrichshütte AG, Hattingen (vgl. BE 9/81)									
61	MaK	600 130	1958	Ddh	600 D	600 PS 60 t	59 km/h 11 360 mm	4 150 mm 3 100 mm	
1980 über Firma Rowagg nach Italien									
62	MaK	600 349	1961	Ddh	600 D	600 PS 60 t	59 km/h 11 360 mm		
1981 über Firma Rowagg nach Italien									
81	Henschel	26 164	1957	Ddh	DH 850	850 PS 65 t	60 km/h 10 800 mm	4 230 mm 3 050 mm	
1977 über Firma Glaser nach Italien									

Lok 21: 1980 ex Bergische Stahl-Industrie, Remscheid

FF = Funkfernsteuerung der Firma Theimeg



Ist das schon Vergangenheit? MaK-Lok 83 kurz vor der Entladeanlage des Thyssen Schalker Vereins. Bereits abgestellt sind die Loks 82 (v.) und 55 dieses Betriebes. Beide Fotos entstanden am 8. April 1981. Fotos: Ulrich Völz



## Felddbahnen in 2915 Saterland Teil I

von Ulrich Völz

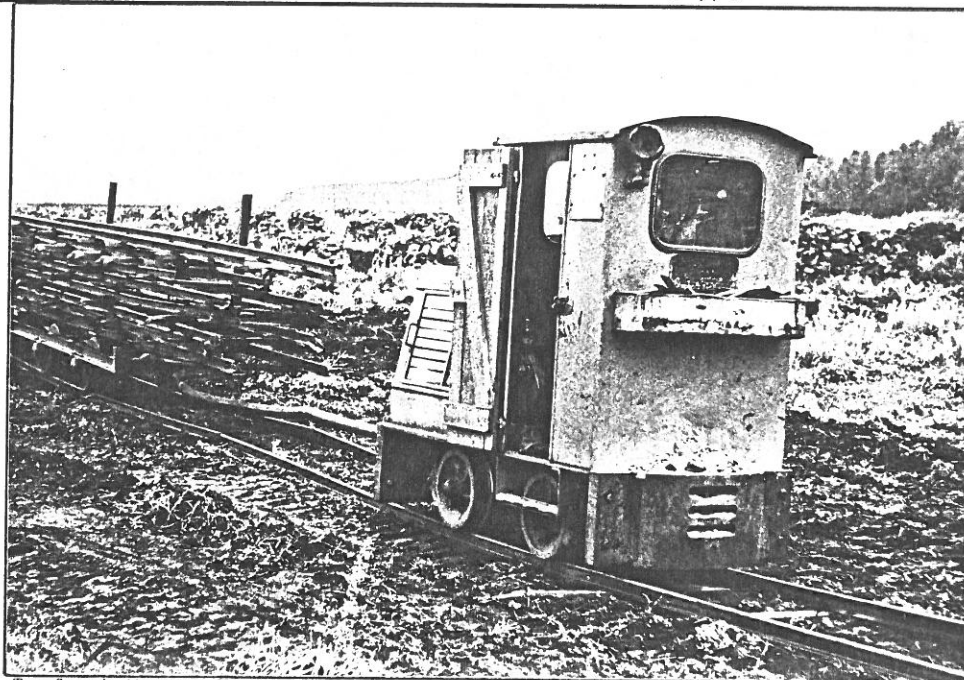
Wenn der Werkbahnfreund Felddbahnen in größerem Umfang erleben will, so bieten sich ihm im wesentlichen drei Großräume an: 1. westliches Umland von Meppen, 2. Umland von Vechta, Diepholz, Uchte und Sulingen, und 3. die Umgebung links und rechts des Küstenkanals zwischen Papenburg und Oldenburg. Zwei Eisenbahnfreunde, die sich im Herbst vergangenen Jahres aufmachten, entschieden sich für die dritte Möglichkeit. Es soll gleich vorausgeschickt werden, daß es im vergangenen Herbst nicht gelungen ist, in der hier behandelten Region alle Betriebe abzuhaken. In der Skizze schlägt sich dies in dem nicht behandelten Torfwerk Weener nieder, außerdem existiert in unmittelbarer Nähe des Torfwerkes Weener noch die Klostermoor GmbH. Südlich des Kanals, etwas von der Straße abgelegen, liegt ein weiteres Torfwerk mit Felddbahnbetrieb. Den interessierten Leser bleibt also noch so einiges zu tun übrig. Selbstverständlich wären wir auch an einem Fortsetzungsbericht interessiert (aber wie üblich wird keiner der Leser etwas dazu beitragen wollen/können).

### Torfwerk Werner Koch Ramsloh

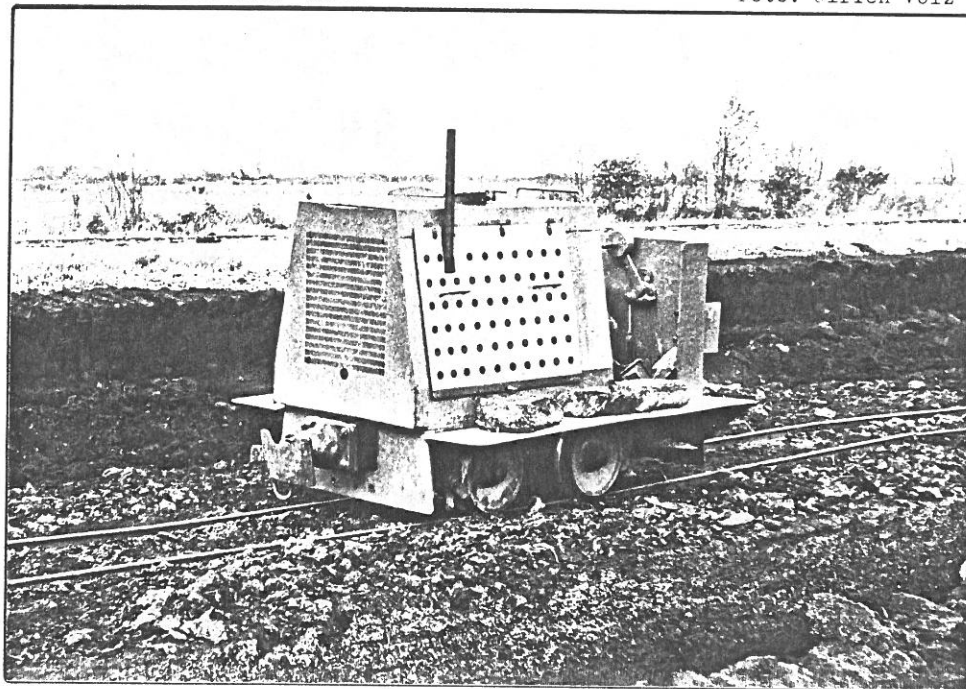
Im Ortsteil Ramsloh der Gemeinde Saterland gelegen ist das "Torfwerk Moor-  
kultur Ramsloh Werner Koch". Es dürfte das bekannteste der hier auf-  
geführten Betriebe unter Eisenbahnfreunden sein. Das Werk liegt direkt am  
Bahnhof Ramsloh. Es besitzt auch einen Normalspuranschluß, der allerdings  
durch die DB bedient wird. Innerhalb des Werksgeländes kreuzt das Schmal-  
spurgleis an einigen Stellen das Normalspurgleis.  
Der Fahrzeugpark der 600mm-Bahn setzt sich aus 16 Loks zusammen.

Torfwerk Werner Koch, Ramsloh			Spur: 600 mm			
Nr.	Herstellerdaten	(t)	(km/h)	(PS)	Motor Nr.	
1	Diema 2 300/1959			16	2 549 179/80	
2	Schöma 183/	2.75	4/8/12	10		
3	Schöma /					
4	Schöma 842/1944	3.75		25	81 947	
5	Diema 929/			A: 25	A: 4 175 706/07	
6	Schöma 897/1948	3.00		22	6 441	
7	Schöma /			A: 10	A: 1 809 668	
8	Schöma 1 708/1955	2.50		20	1 769 311/12	
9	Schöma 1 707/1955	2.00		10	1 746 794	
10	Schöma 983/1948	2.80		16	2 589/503	
11	/					
12	Gmdr /					
13	/					
14	Diema /					
15	Diema 1 231/			12	1 246	
16	Schöma 989/1948	3.75		22	2 598/698	

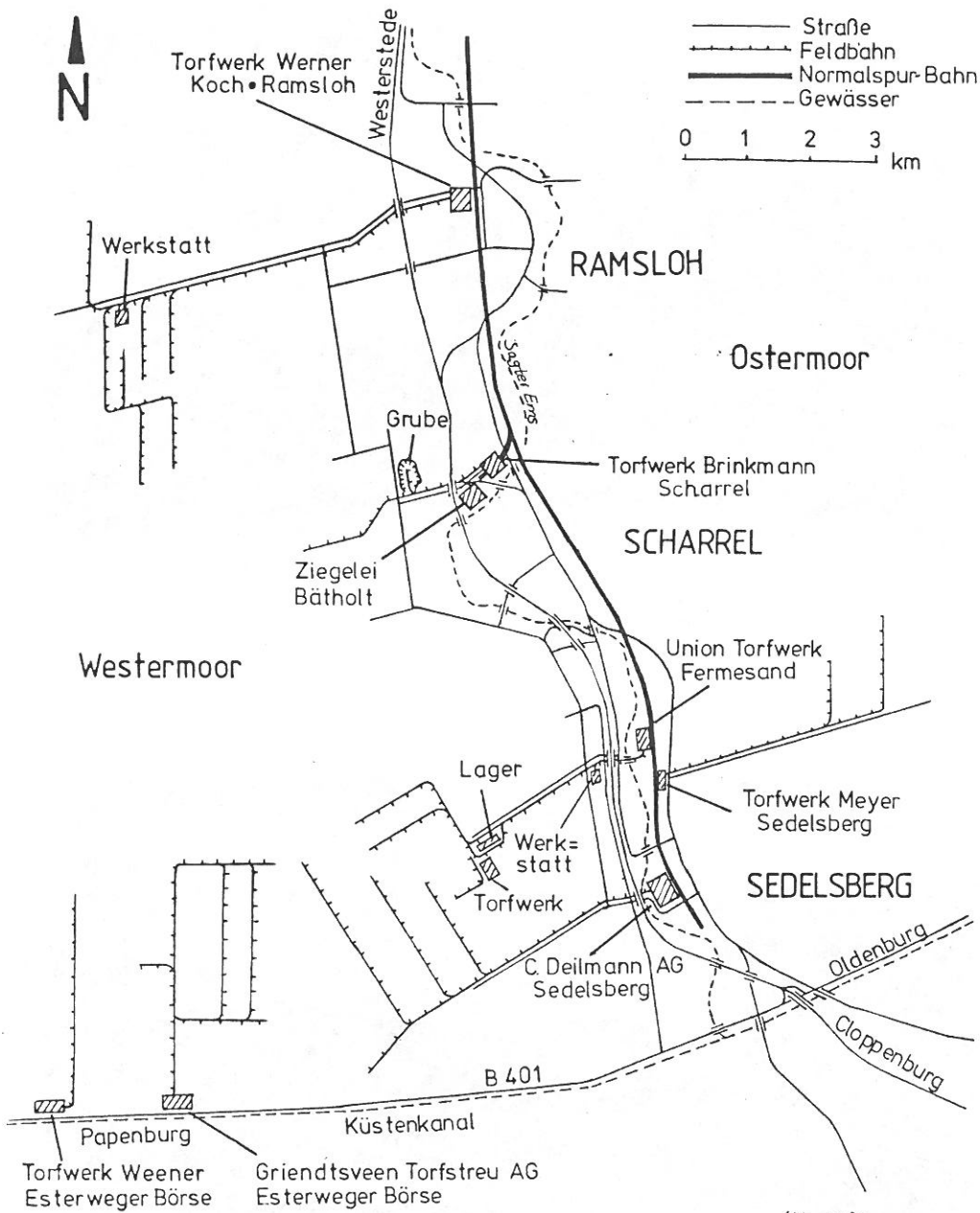
"A"= Austauschmotor // "0" oder keine Bemerkung = Originalmotor



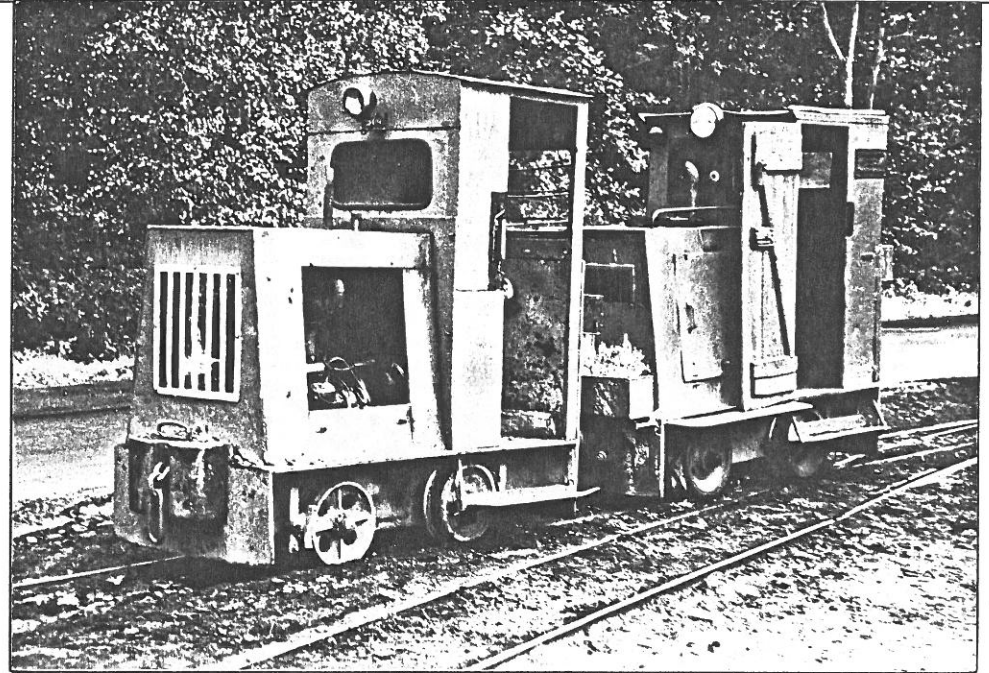
Torfwerk Werner Koch: Lok 9 hilft bei der Gleisverlegung. Man beachte die Stangenkupplung!  
Foto: Ulrich Völz  
Torfwerk Werner Koch: Lok 15 bei einer Arbeitspause im Moor. Beide Fotos entstanden am 8. Okt. 1981.  
Foto: Ulrich Völz



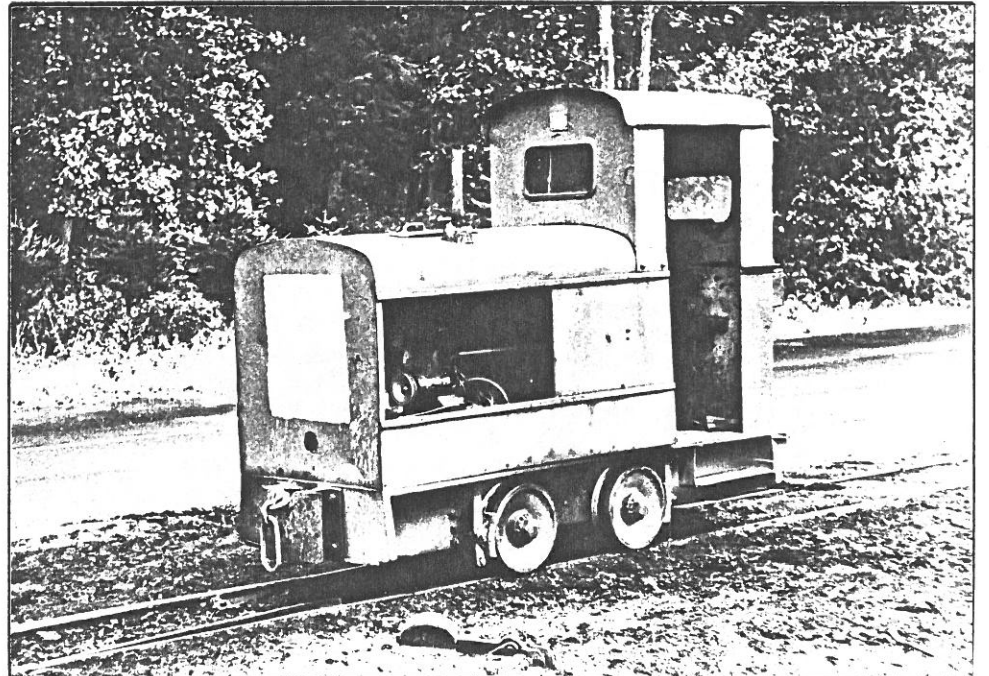
# Torfbahnen in 2915 Saterland 1



U. a. 81



Torfwerk Werner Koch: Lok 10 (Schöma 983/1948, vorn) und Lok 16 (Schöma 989/1948, hinten) präsentieren sich den beiden Fotografen. Torfwerk Werner Koch: Auch die Lok 5 (Diema 929) hielt sich in dieser Beziehung nicht zurück. Fotos (2) v. 8. Okt. 1981: Ulrich Völz





Im Werk selbst wird der Werkbahnfreund sein Notizbuch kaum füllen können: Die Verwaltung besitzt angeblich keine Lokliste (im Informationsnetz der Werkbahnfreunde kursiert dennoch eine, die aber leider kaum brauchbar ist (falsche Fabriknummern u.ä.)), und fest im Werk stationiert ist nur eine offene Schöma- oder Diema-Lok ohne Fabrikschild (Lok 14). Ansonsten verirrt sich (nicht allzu oft) eine Lok mit einem längeren Torfzug ins Werk.

Interessant hingegen wird es an der Werkstatt, die man erreicht, indem man der Straße neben dem Gleis etwa 4 km folgt. Im Wald gelegen befinden sich hier Werkstatt und Lokschuppen, wo man oftmals mehrere Loks antrifft. Teilweise lohnen sich kleine Abstecher ins Moor, um die eine oder andere Lok zu erreichen.

Soweit es beobachtet werden konnte, besitzen nur die Loks 14 und 15 einen offenen Führerstand.

Chef und Personal (ersterer anscheinend schon geübt im Umgang mit Eisenbahnfreunden) sind sehr freundlich und ermöglichen auf Anfrage das Fotografieren der Loks gern.

## Torfwerk Brinkmann Scharrel

Das Torfwerk Brinkmann liegt etwas weiter südlich im Ortsteil Scharrel. In Höhe des Werkes kreuzt ein Normalspurgleis die Straße. Verfolgt man dieses Gleis weiter ins Werk hinein bis zu einem Schuppen, so findet man in selbigem eine der ältesten Normalspurdieselloks Deutschlands, die noch in Betrieb ist. Vom Äußeren her würde man auf den Hersteller Deutz tippen; es ist aber eine Krupp-Lok, die schon mehrere Umbauten über sich hat ergehen lassen müssen. Es ist eine ehemalige Benzollok.

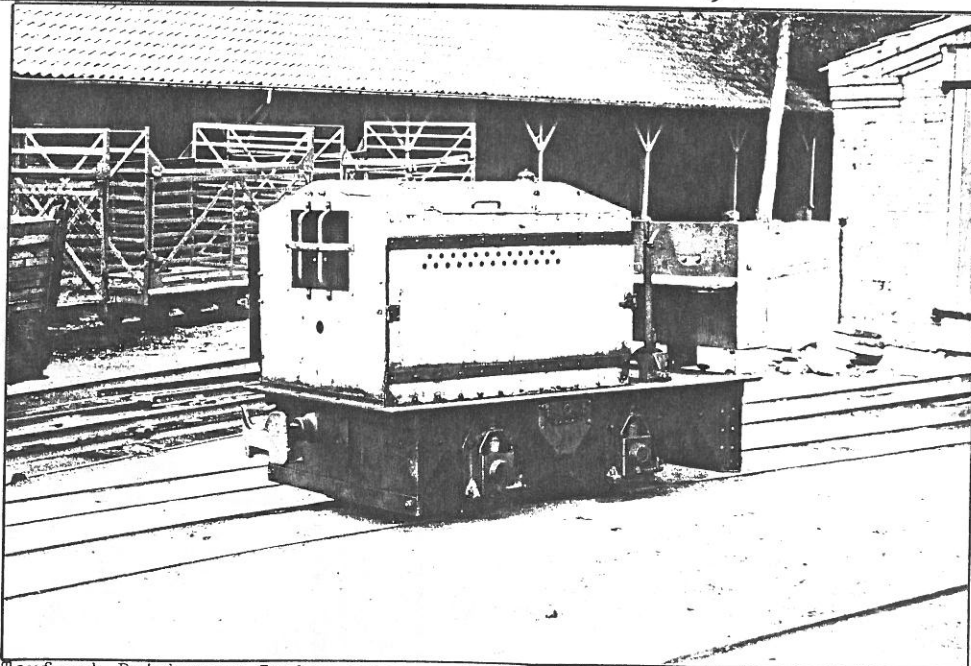
Altersmäßig übertrifft die älteste Schmalspurlok des Werkes ihre große Schwester allerdings noch um drei Jahre. Es handelt sich um eine O&K-Lok aus dem Jahre 1922! Sie ist noch betriebsfähig und wird als Reserve lok vorgehalten. Auf Anfrage können interessierte Eisenbahnfreunde die Lok zum Fotografieren aus dem Schuppen herausschieben.

Torfwerk Brinkmann, Scharrel							
Nr.	Herstellerdaten		AF	Typ	(PS)	(t)	Motor-Nummer
Normalspurdiesellok							1 435 mm
oNr	Krupp	574/1925	Bdm	30 LE 230	30		ex Benzollok
Schmalspurdiesellok							600 mm
Max	O&K	1 645/1922	Bdm	S 2			
2	Schöma	846/1944	Bdm		0: 25 A: 24	3.75	0: 82 800 A: 2 632/2 030
4	Schöma	1 458/	Bdm	CDL 18			1 470 132/33
Ehemalige Schmalspurdiesellok							600 mm
	Krupp	245/1922	Bbm				Benzollok (++)
	Deutz	3 312/1920	Cdm		0: 18		0: 96 163 (1955 ++)

Krupp 245: Krupp-Lieferliste weist unter 245 die Dampflok Cassel 4890 nach  
 Krupp 574: Krupp-Lieferliste weist unter 574 die Dampflok Halle 6093 nach  
 Da die Loks keine Fabrikschilder tragen, soll dem Leser die Entscheidung überlassen werden, welche Version er für die richtige hält.

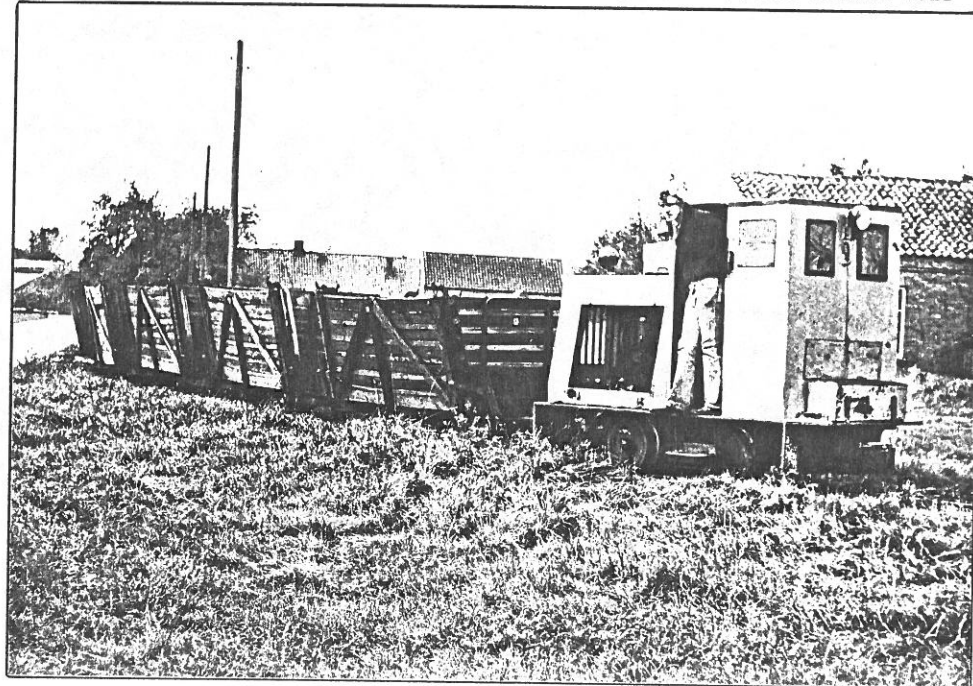
Die ehemaligen Firmenbezeichnungen des Werkes (Scharreler Dachziegelwerk; Oldenburger Ton- und Torfwerke) und die in unmittelbarer Nachbarschaft des Torfwerkes angesiedelte Ziegelei lassen den Eisenbahnfreund etwas vermuten, was er (zumindest 1979 noch) beim zweiten Blick bestätigt sah.

weiter auf Seite 18



Torfwerk Brinkmann: Soeben haben zwei Eisenbahnfreunde die alte Lok "Max" aus dem Schuppen geschoben.

Torfwerk Brinkmann: Lok 2 müht sich mit einigen leeren Loren an der Ausfahrt des Werkes ab. Beide Aufnahmen: 8. Okt. 1981. Fotos: Ulrich Völz





Duisburg-Ruhrorter Häfen AG

Foto : Ulrich Völz , Kiel



Es bot sich die einmalige Betriebssituation, daß Torf- und Tonzüge zumindest auf einem Teilstück der Strecke ein gemeinsames Gleis benutzten. Im Jahre 1979 war noch eine Diesellok mit einigen Loren zur Tonbeförderung von der Grube zum Werk eingesetzt. Leider ist nicht bekannt, ob die Ziegelei heute noch ihren Zug einsetzt. Kann ein Leser genauere Informationen liefern?

Das Torfwerk Brinkmann wickelt heute seinen Betrieb mit zwei Schöma-Loks (Loks 2 und 4) ab. Darüber hinaus kommt bei Übergabe von Normalspurwagen noch die alte Krupp-Lok zum Einsatz. Herr Brinkmann ist Eisenbahnfreunden gegenüber sehr aufgeschlossen und gibt bereitwillig Informationen. Ein Bekannter von ihm betreibt in Bad Wurzach ein Torfwerk, in dem noch alte Gmdr-Loks eingesetzt werden.

## Union-Torfwerk Fermesand

Das Union-Torfwerk liegt etwas abseits der Straße, ebenfalls aber an der Bahnstrecke. Auf einem Normalspurgleis werden DB-Wagen beladen. Auf der anderen Seite des Werkes beginnt eine ca. 4 km lange 600mm-Strecke. Besonders der erste Kilometer ist bezüglich einer landschaftlichen Reize nicht zu übertreffen. Der kurvenreiche Gleisverlauf ist auf diesem Teilstück von Bäumen und Gebüsch flankiert und führt überdies noch auf einem Damm entlang. Einen einmaligen Fotopunkt stellt die Brücke über die Sagter Ems dar (siehe Foto Rückseite). Anschließend kreuzt die Strecke eine kleine Straße, unterquert die B 72, und führt an der Werkstatt vorbei jetzt schnurgerade etwa 2.5 km entlang einer Straße zum Torflager. Hier biegt das Gleis nach rechts ins Moor ab. Für den aktiven Betriebsdienst stehen drei Loks bereit, den passiven Betriebsdienst nimmt eine Lok wahr. Es ist die Schöma 770, die ganz offensichtlich schon einen unsanften Zusammenstoß mit einem Schneidbrenner hinter sich gebracht hat.

Union-Torfwerk, Fermesand							Spur: 600 mm	
Nr.	Herstellerdaten	AF	Typ	(PS)	(t)	(km/h) od. MNr.		
oNr	Schöma 164/	Bdm		A: 22 O: 10	2.50	A: 4 393 803/04 4/8/12 km/h		
oNr	Schöma 167/	Bdm		20	3.75	4/8/12 km/h		
oNr	Schöma 770/1946	Bdm		22	3.75	Schrottlök		
oNr	Schöma 3 129/1968	Bdh	CHL20 G	25	3.50	4 663 746		

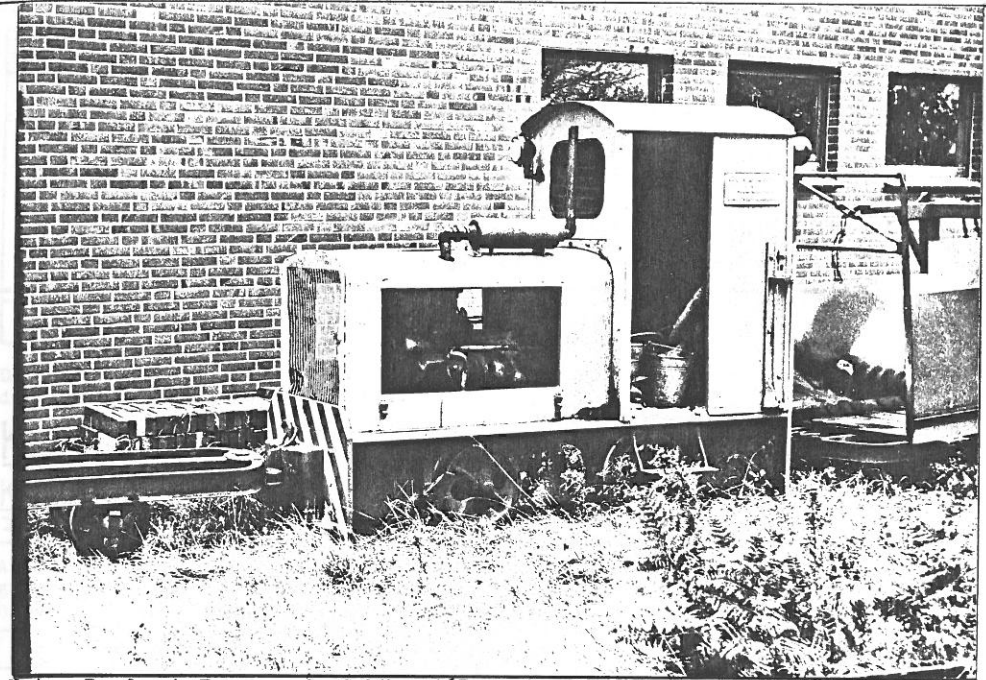
Am 08.10.1981 war nur die moderne Schöma-Lok im Einsatz, die Schöma 164 stand am Torflager, die Schöma 167 und die Schöma 770 im Freigelände der Werkstatt. Die Schöma 3 129 übernachtet im Werk. Die Maschine wirkt sehr gepflegt. Offenbar hat sie jüngst eine Untersuchung erhalten.

Unweit des Torflagers des Union-Torfwerkes befindet sich ein weiteres Torfwerk, in dem zwei Lokomotiven herumstehen. Es sind dies eine Gmdr-Lok ("z-gestellt") und eine Henschel-Lok.

Torfwerk ? , Fermesand						Spur: 600 mm	
Nr.	Herstellerdaten	AF	Motor-Typ	Motor-Nummer	Bem.		
oNr	Gmdr	Bdm	A: KHD F3L 514	3 060 649/51	z-gestellt		
oNr	Hen 2 122/1948	Bdm					

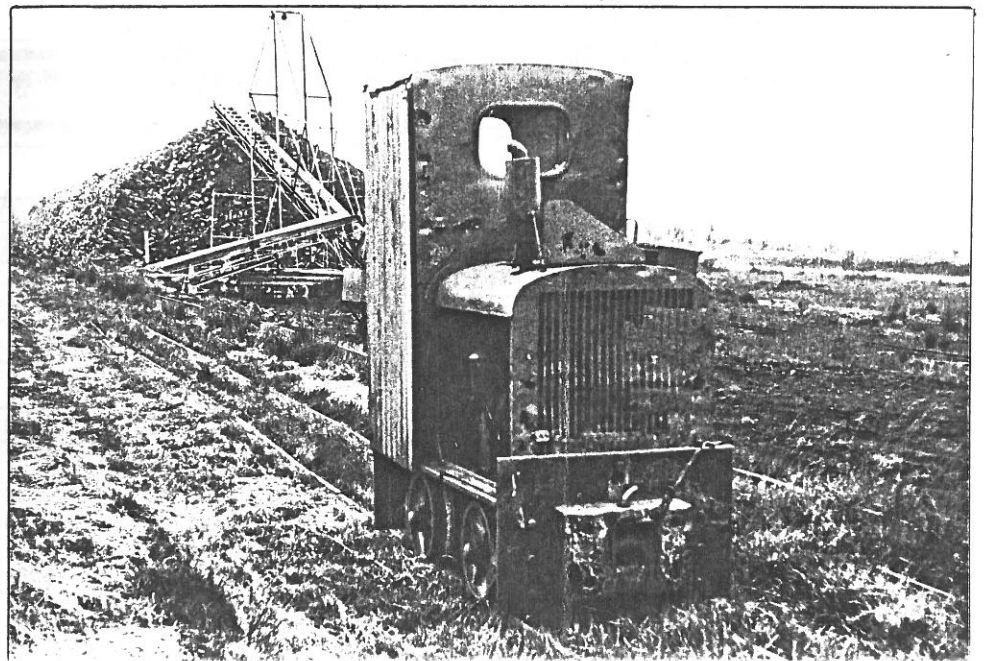
Leider konnte nichts Näheres über dieses Werk in Erfahrung gebracht werden (das Radio spielte, aber weit und breit war niemand zu sehen)

Den zweiten Teil des Berichtes lesen Sie im BE 3/82



Union-Torfwerk Fermesand: Schöma 167 an der Werkstatt. Die Maschine wirkt sehr gepflegt.

Union-Torfwerk Fermesand: Die etwas kleinere Schöma 164 steht beim Torflager. Beide Aufnahmen wurden am 08.10.1981 aufgenommen. Fotos: U. Völz



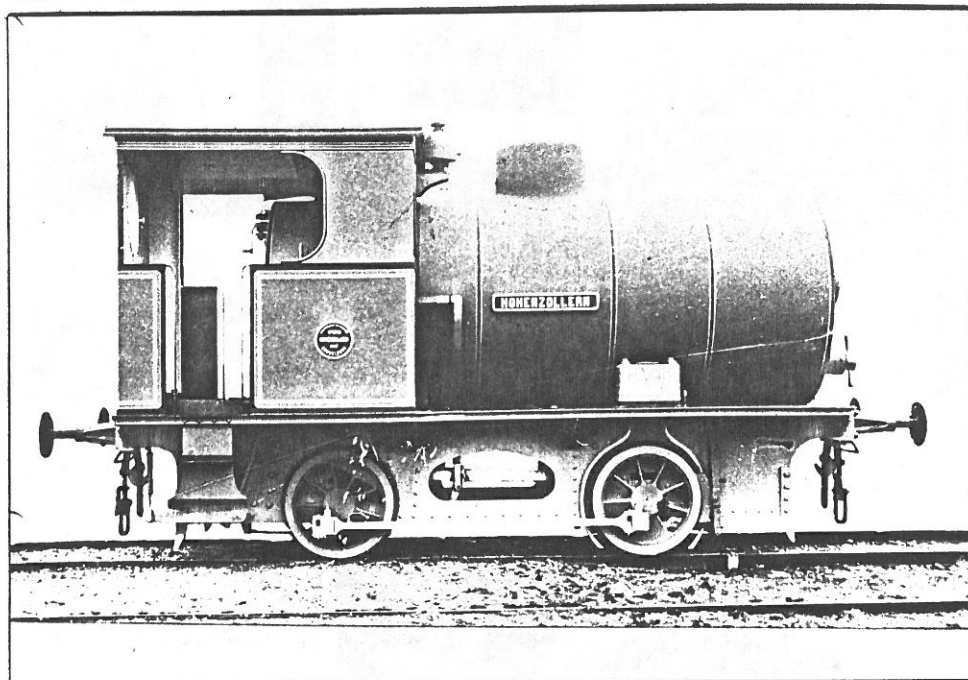


# Kurzmeldungen

SH

## Chemische Düngefabrik Rendsburg GmbH 2370 Rendsburg, Kieler Straße

Bis in die 30er Jahre hinein (vielleicht auch länger) war bei der Chemischen Düngefabrik Rendsburg die unten abgebildete Dampfspeicherlok im Einsatz. Spätestens 1948 war sie aber verschwunden. Wohin, das weiß niemand. Es handelt sich um die von Hohenzollern gebaute Bfl, die im Jahre 1897 unter der Fabriknummer 1 048 erstellt wurde.



Hohenzollern-Dampfspeicherlok

Repro: Ulrich Völz

## Claus Husen, Bauunternehmung 2391 Bilschau

Die Baufirma Claus Husen erreicht man, wenn man in Höhe der Akademie Sankelmark von der B 76 (Schleswig - Flensburg) nach links in Richtung Bilschau abbiegt. Von der B 76 aus sind es nur noch wenige hundert Meter. Im Werksgelände stehen insgesamt 5 Lokomotiven unterschiedlicher Bauarten der Spurweite 600mm, die die Baufirma früher (u.a. bei der Ausgrabung von Haithabu) eingesetzt hat. Jetzt stehen die Loks aufgearbeitet als Denkmäler im Firmengelände. Fotografieren ist nach Absprache ohne Probleme möglich. Die Schöma 235 wurde im Frühjahr 1980 beim Torfwerk der Gewerkschaft Hausbach III in Quickborn gesehen.

Claus Husen, Bilschau							Spur: 600 mm	
Nr.	Herstellerdaten		AF	Typ	(PS)	(t)	Motor-Nummer/(km/h)	
oNr	Schöma	235/	Bdm		10	2.5	4/8/12 km/h	
oNr	Diema	692/	Bdm		20		931 a)	
oNr	Diema	802/	Bdm		24		70 272	
oNr	Diema	1 503/	Bdm		25		2 719/198	
oNr	Deutz	17 098/	Bdm	OME 117	11/12	3.0	395 456 3/5/8.2/13.3 km/h	

a) = Eckhardt & Co. GmbH Abt. Feld- und Industriebahnen, Hamburg

Die Schöma 235 und die Deutz 17 098 besitzen einen offenen Führerstand, die anderen Loks sind geschlossen.

# Kurzmeldungen

NS

## Klöckner Rohstoffhandel GmbH, NdrL. 3352 Einbeck, Auf der lieben Frau

Auch in Einbeck befindet sich eine Niederlassung der zum Klöckner-Konzern gehörenden Klöckner Rohstoff GmbH. Bei Bedarf setzt sich das vorhandene Kölner Lökschen in Bewegung.

Klöckner Rohstoff GmbH, Einbeck							Spur 1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten		AF	Typ	(km/h)	Motor-Daten		
1	Deutz	23 030/1938	Bdm	OMZ 122	13	O: OMZ 122 Nr. 469 270/71 36/40 PS 600 U/min. A: A3L 514 Nr. 2 809 134/36 42 PS 1 500 U/min.		

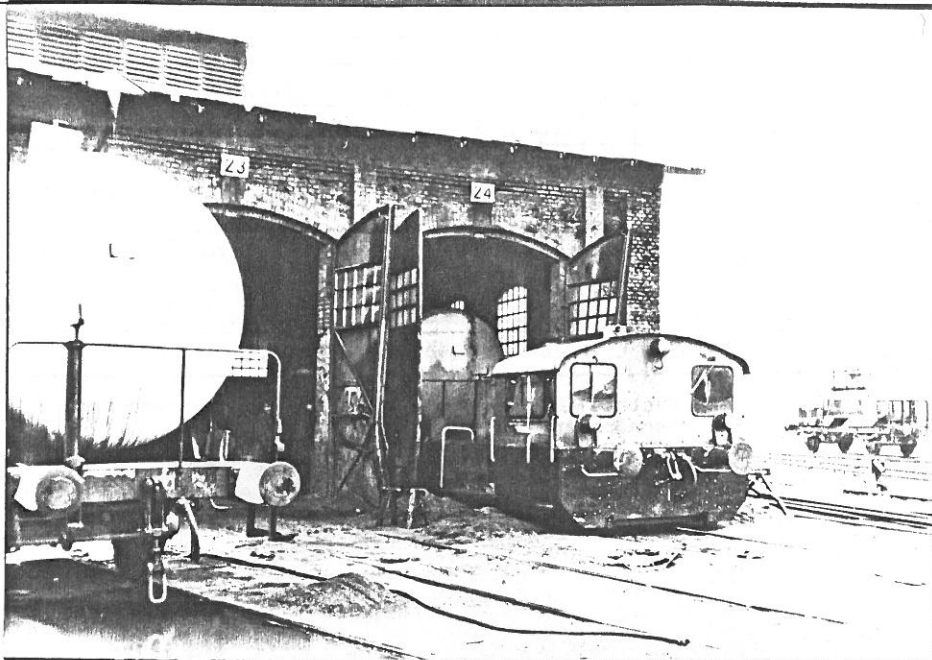
Der Austauschmotor der Lok kam 1960 zum Einbau. Bis 1973 war die Lok als Nr. 3 bei der Klöckner Rohstoff GmbH in Osnabrück, Werk Piesberg, im Einsatz. Das Fotografieren der Lok wird auf Anfrage gestattet. Außer bei der Klöckner Rohstoff GmbH wird in Einbeck noch bei der Kleinwanzlebener Saatzucht eine Lok eingesetzt.

## Ad. Schwarzmann KG, Kesselwagenausbesserung

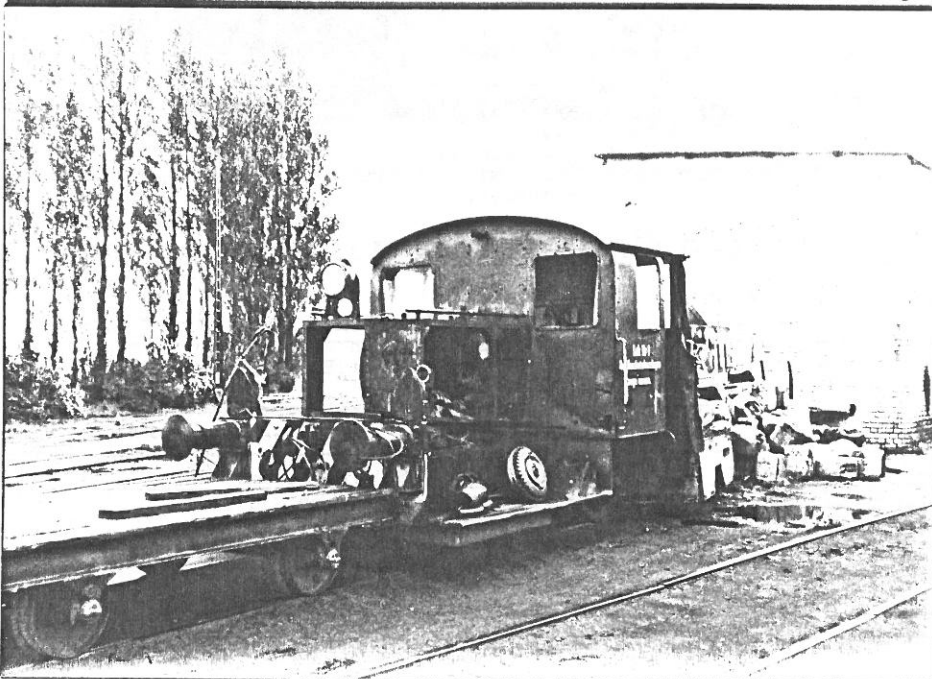
### 2803 Kirchweyhe

Die Firma Schwarzmann, die Kesselwagen repariert und ihren Verwaltungssitz in Hmb.-Harburg hat, ist seit einigen Jahren auch in einem Teil des ehemaligen Bw Kirchweyhe zu Hause. Der Fußweg vom Bahnhof Kirchweyhe beträgt etwa 10 min.

Ad. Schwarzmann KG, Kirchweyhe							Spur: 1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten		AF	(km/h)	(++)	Vorbesitzer		
1	Gmdr	1 620/1936	Bdm	23	1980	19.. ex DB 311 259		
2	Gmdr	1 607/1936	Bdm	18	1980	19.. ex DB 311 246		
oNr	Krupp	2 519/1950	Bd	155 PS	--	19.. ex Olex, Hamburg 19.. ex Walter Knapp (?)		
oNr	Wind	927/1943	Bdh	128 PS	--	1980 ex DB (Köf 5 044)		



Schwarzmann KG: Windhoff-Lok vor dem Schuppen des ehemaligen Bw Kirchweyhe.  
 Schwarzmann KG: Vergangenheit ist das Bild der ehemaligen DB-Kö I, die bis 1980 dort herumstand. Fotos (2): Holger Hertwig



Bis 1980 kam die Lok 2 regelmäßig zum Einsatz, die Lok 1 stand als Ersatzteilspender ausgeschlachtet im Werk herum. Die Krupp-Lok war schon zu Zeiten der 311er bei Schwarzmann. Sie wird jetzt jedoch nur bei schlechtem Wetter (Kälte, Schnee) eingesetzt, da sie einen vollständig geschlossenen Führerstand besitzt.

## Kurzmeldungen

NRW

### Haeger & Schmidt GmbH

#### 4100 Duisburg 13 (Ruhrort) Vinckeweg

Einer der Betriebe, die im größten Binnenhafen Westdeutschlands eigene Loks einsetzen, ist die Firma Haeger & Schmidt in Duisburg-Ruhrort. Es existiert eine einzige Lok.

Haeger & Schmidt, Duisburg-Ruhrort					Spur: 1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten	AF	(t)	(km/h)	Bremse	Unt.
	Deutz 56 841/	Bd.	28.5	34	Kbr.m.Z.	23.10.1980

Der Betrieb setzt die Lok ein, um stahlbeladene Wagen innerbetrieblich zu verschieben. Zum genauen Manövrieren der liefernden Schiffe wird die Lok ebenfalls verwendet. Vom zum Wasser parallel verlaufenden Gleis zieht die Maschine ein Schiff, dessen Schrauben im seichten Wasser außer Betrieb sind, an die Ufermauer. Ein interessantes Manöver!

### Duisburg-Ruhrorter Häfen AG (HAFAG)

#### 4100 Duisburg 13 (Ruhrort), Aakerfährstraße

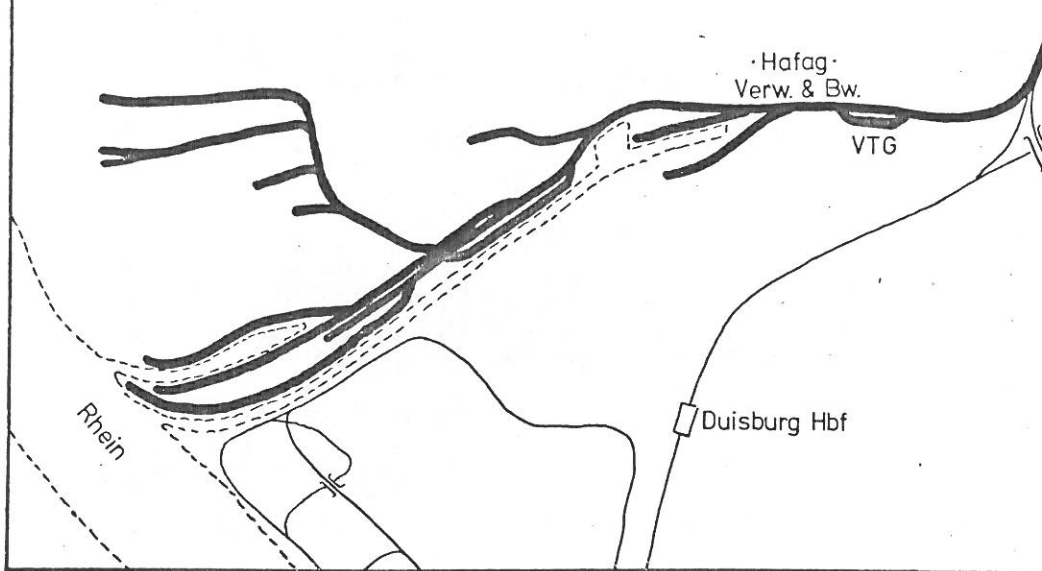
Dieser Betrieb ist keinesfalls mit den Gemeinschaftsbetrieben Eisenbahn und Häfen zu verwechseln. Bei der Hafag stehen z.Zt. zwei Loks und ein Rottenkraftwagen zur Verfügung.

Duisburg-Ruhrorter Häfen AG, Duisburg-Ruhrort							Spur: 1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten	AF	Typ	(PS)	(t)	Bemerkungen		
1	KrMa 18 217/1956	Cdh	ML500 C	500	54	1978 an MaK		
2	KrMa 18 218/1956	Cdh	ML500 C	500	54	1978 an MaK		
3	KrMa 18 219/1956	Cdh	ML500 C	500	54	1978 an MaK		
4	KrMa 18 220/1956	Cdh	ML500 C	500	54	1978 an MaK		
5						Rottenkraftwagen		
6	KrMa 19 818/1977	Cdh	M 700 C	710	60			
7	MaK 700 026/1978	Cdh	G 761 C	640	60			

Mit der Neuübernahme der Lok 7 wurden die Loks 1-4 bei der MaK in Zahlung gegeben.

Zum Einsatz kommt jetzt immer nur eine Lok. Das Fotografieren der Lok(s) gestaltet sich äußerst schwierig, da überall der Zutritt strengstens untersagt ist. Einen Trick gibt es allerdings, wenn sich die eingesetzte Lok gerade in der Nähe der Verwaltung herumtreibt: Die Straße zur Verwaltung unterquert mehrere Gleisstränge. In der Mitte dieser Unterquerung befindet sich ein Absatz, den man mit einiger Geschicklichkeit hochkriechen kann. Vom Bahnkörper trennt dann immer noch ein Zaun. Das Foto auf den Seiten 16/17 ist auf diese Weise entstanden.

# Duisburg-Ruhrorter Häfen AG



Naher der Hafag-Verwaltung befindet sich auch eines der Duisburger VTG-Werke, das Loks einsetzt. VTG wird von der Hafag bedient. Es existieren zwei Loks, wovon eine ein Kölner Produkt mit Stangenantrieb ist. Das zweite VTG-Werk in Duisburg befindet sich an der Schlickstraße im Ölhafen. Gesichtet werden konnte hier ebenfalls ein Kölner Maschinchen, allerdings mit Gelenkwellenantrieb. Wir hoffen, demnächst ausführlicher berichten zu können.

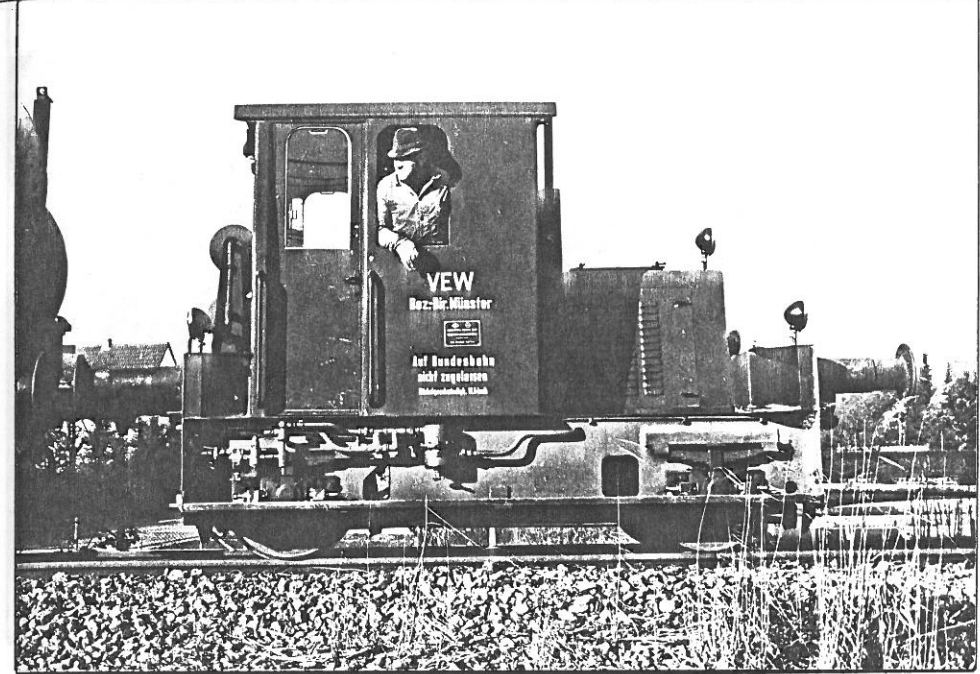
## Deutsche Rockwool Mineralwoll-GmbH 4390 Gladbeck-West

Am südlichen Ende des Bahnhofes Gladbeck=West beginnt ein Industriestammgleis der Stadt Gladbeck. Erster Anschließer ist die Deutsche Rockwool Mineralwoll-GmbH. Zum Verschub der per Bundesbahn angekarnten Güterwagen steht folgendes Triebfahrzeug zur Verfügung:

Deutsche Rockwool Mineralwoll-GmbH, Gladbeck=West							Spur: 1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten	AF	DGew(t)	BGew(t)	(km/h)	Unt.		
2	KrMa 19 402/1969	Bdh	36	24	30	27.11.1975		

## Chemische Werke Hüls AG, Tanklager Arenberg 4300 Essen 12 (Karnap), Arenbergstraße

Im Tanklager der CWH in Essen-Karnap steht ein Deutziges Löschen zum hin- und herfahren auf den umfangreichen Gleisen zur freien Verfügung.



Aus Dortmund stammt diese Loco. Sie fährt beim VEW-Umspannwerk in Münster-Mecklenbeck. Der Werner Redakteur (oder Redakteur Werner?) nahm dieses Foto im Februar 1981 auf.

Chemische Werke Hüls AG, Tanklager Essen-Karnap							Spur: 1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten	AF	Typ	(PS)	(t)	(km/h)		
1	Deutz 56 830/1957	Bdm	A2L 514	28	10	2.5/4.5/7.5/13.5		

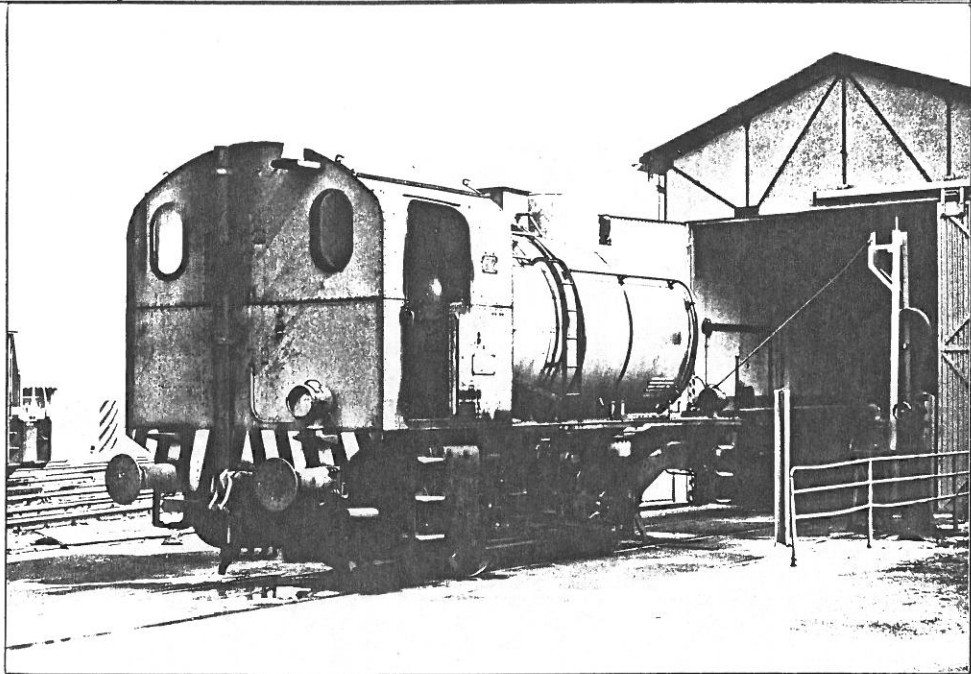
## VEW AG, Netzbetrieb Strom 4400 Münster-Mecklenbeck

Das Umspannwerk hält eine kleine O&K-Lok vor. Aber lediglich einige Wagen mit Kabelrollen und ähnlichem Gerät locken das niedliche Gefährt einsteuhen aus dem Schuppen.

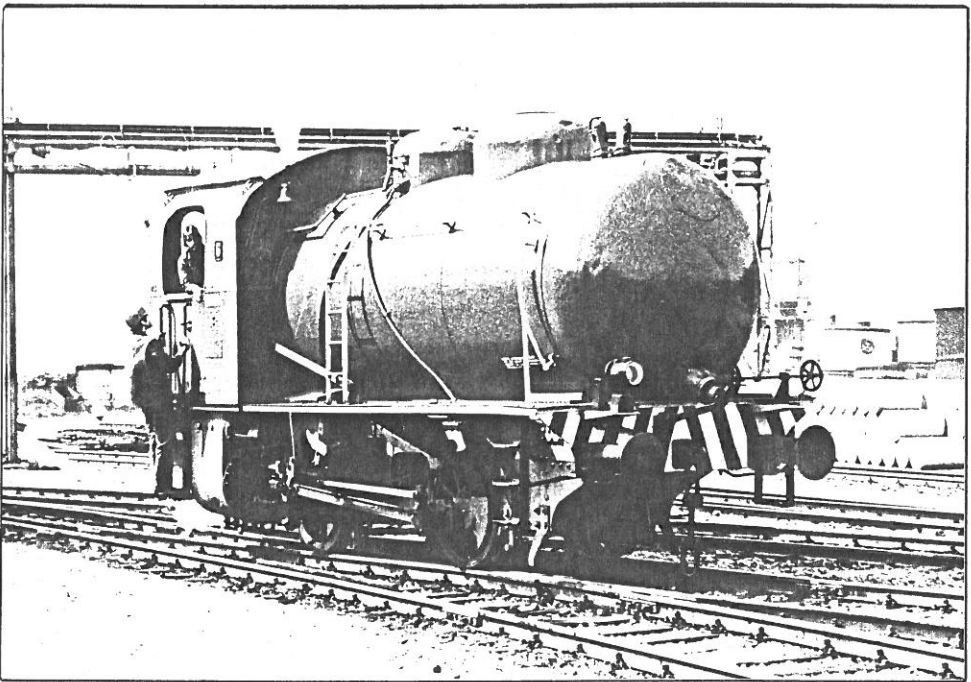
VEW AG, Netzbetr. Strom Münster-Mecklenbeck							Spur: 1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten	AF	Typ	(PS)	(t)	(km/h)	LüP(mm)	
oNr	O&K 26 119/1960	Bdm	MV 2 A	45	10	4/7.5/11.6	3 700	

Der Einsatz geschieht fallweise, am besten vorher telefonisch nachfragen oder einfach nachgucken: Das Umspannwerk liegt an der Bahnlinie von Münster

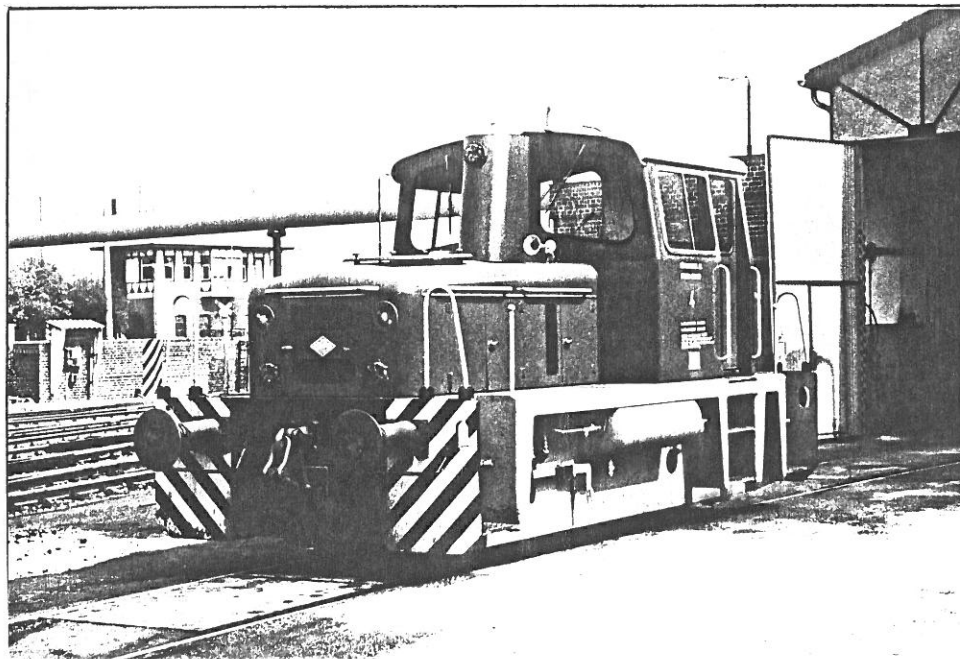




Bilderbogen der Rütgerswerke AG: Lok 2...  
 ... Lok 6 ...



... Lok 3 ...  
 und Lok 4 (extra aus dem Schuppen geholt). Alle Maschinen wurden unter der strahlenden Sonne des 9. April 1981 aufgenommen. Fotos (4): Ulrich Völz



nach Recklinghausen/Coesfeld, östlich vom Bahnhof Mecklenbeck. Es existiert sogar ein kleiner Übergabebahnhof. Zu erreichen entweder per Auto, Fahrrad oder zu Fuß, aber auch mit der Bundesbahn bis Bahnhof Mecklenbeck oder Buslinie 15 ab Münster Hbf bis zur Haltestelle "Dingbänger Weg".

## Rütgerswerke AG 4100 Duisburg 12 (Meiderich), Varziner Straße

Die Firma Rütgerswerke AG setzt in ihrem Werk in Duisburg-Meiderich standesgemäß u.a. zwei Dampfspeicherlokomotiven ein.

Daneben gibt es auch noch zwei Dieselloks. Am Stichtag (09.04.1981) war eine Dampfspeicher- und eine Diesellok im Einsatz, die Dampfspeicherlok 2 war leer und wurde aufgeladen und die Diesellok 4 stand im Schuppen (wurde aber (das Personal mußte seine Mittagspause opfern) für das Redaktionsduo ins Sonnenlicht geschafft).

Alle Loks machten einen sehr guten Eindruck und wirkten gut gepflegt. Besonders die Lok 6 sieht gut aus. Alle Maschinen sind rot lackiert (Loks 2-4 leuchtend, Lok 2 weniger leuchtend; einen Hamburger Eisenbahnfreund möge dies bitte nicht abstoßen).

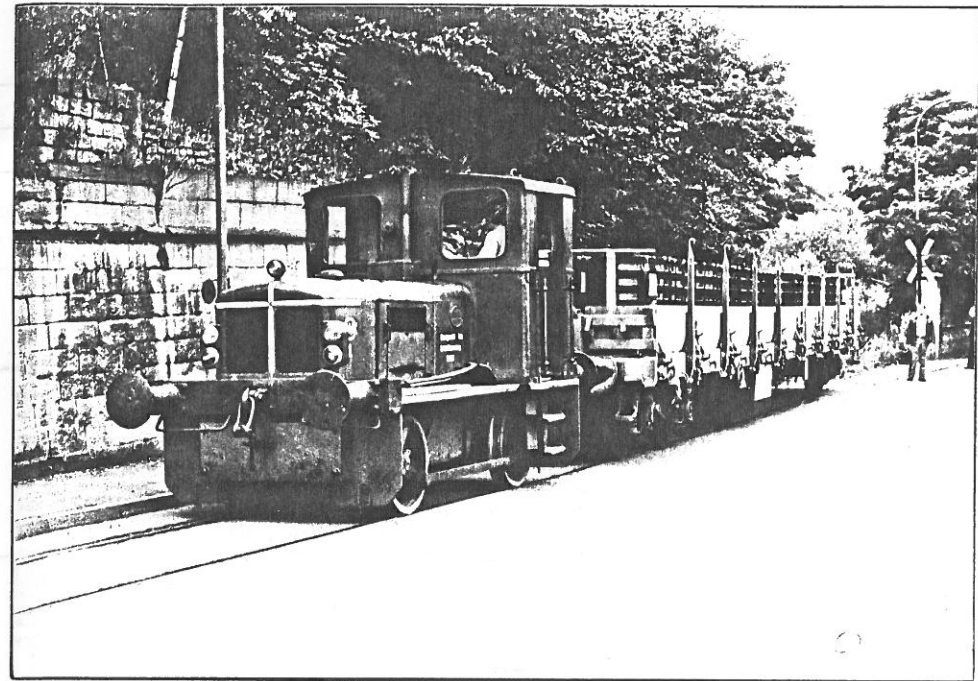
Rütgerswerke AG, Duisburg=Meiderich							Spur: 1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten		AF	(PS)	(Atm)	(km/h)	DGew(t)	BGew(t)
Eingesetzte Lokomotiven								
2	Krupp	1 950/1939	Cfl	---	12	40	40.2	25.7
3	O&K	26 800/1975	Bdh	288	--	22	40	32
4	O&K	26 592/1966	Bdh	220	--	32	32	21
6	Krupp	1 756/1937	Cfl	---	12	40	40	25.7
Ehemalige Lokomotiven								Bem.
1	Hen	20 720/1926	Bfl	---	12	20	35	1976 ++
3	Hohenz	2 542/1910	Bfl	---	12	20	30	19.. ++
5	Hohenz	3 337/1916	Bfl	---	12		25.5	a)
6a	Hohenz	3 070/1913	Bfl	---	12			b)
a) = 1964 an Rütgerswerke AG, Werk Alsdorf (Lok 2)								
b) = 1966 verkauft an Fa. Euler (wo ist das ?)								
++ = verschrottet (zufrieden, Klaus ?)								

Potomöglichkeiten ergeben sich (außer im Werk selbst) an einem nahegelegenen Bahnübergang, an dem sich die eingesetzten Loks hin und wieder sehen lassen. Ein Besuch ist sehr lohnend!

## Kurzmeldungen RPF Guß- und Armaturenwerk Kaiserslautern GmbH & Co. 6750 Kaiserslautern 1

Das Guß- und Armaturenwerk Kaiserslautern (ein Blick auf bundesdeutsche Straßengullideckel, und der Eisenbahnfreund weiß, was das Werk herstellt) hält für den werksinternen Verschub eine Stangenlok vor.

Das Lokpersonal ist freundlich; höhere Angestellte sind offenbar sehr gereizt, wenn sie Eisenbahnfreunde sehen. Wenn man die Lok allerdings fotografieren will, braucht man das Werk gar nicht zu betreten.



Die AWK-Lok rangiert einen mit Gußeisen beladenen Wagen vom einen Werksteil in den anderen, 20.07.1981.

Foto: Ulrich Völz

Guß- und Armaturenwerk Kaiserslautern GmbH & Co.							Spur: 1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten		AF	Typ	(PS)	(t)	(km/h)	MNr.
1	Deutz	57 099/1960	Bdm	A4L 514	55	14	14.5+	2 336 961/64
+) = Viergang-Getriebe: 3/5.4/8.9/14.5 km/h								

Um vom einen zum anderen Anschluß zu gelangen, muß die Lok ein Stück auf eine Straße hinausfahren. Das Gleis führt in der Straße dann weiter zur DB-Übergabe. Das obige Foto entstand an dieser Straße beim Umsetzen. Die Lok fährt sehr langsam; immerhin hat sie mit ihren 55 PS schon an einem mit Gußeisen beladenen Wagen hart zu beißen. Zur Abholung und Zustellung von Wagen fährt eine 260 der DB ins Werk.

## Kurzmeldungen BW

### Papierfabrik Scheufelen 7318 Lenningen 1 (Oberlenningen)

Unter Eisenbahnfreunden ist die Oberlenninger Papierfabrik durch die im Jahre 1981 von der DB dorthin verkaufte 236 262 bekannt. Darüber hinaus gibt es im Werk aber noch eine abgestellte und ausgeschlachte Dampfspeicherlok und eine Krupp-Diesellok, die als Reserve vorgehalten wird.

Die Dampfspeicherlok steht (zum Fotografieren) ungünstig im Werk, die Krupp-Lok befindet sich zusammen mit einem weiß lackierten (das sieht vielleicht aus!) Schotterwagen in dem Lokschuppen am DB-Bahnhof Oberlenningen.

Papierfabrik Scheufelen, Oberlenningen		Spur: 1 435 mm				
Nr.	Herstellerdaten	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Motor
1'	Jung /	Bf1				
1"	MaK 2 019/1948	Cdh	360	44	30/60	KHD V6M 436 Nr. 901 793/98
2	Krupp 3 593/1957	Bdh	220	28	33	KHD A12L614 Nr. 1 923 017/28

Lok 1' ausgeschlachtet abgestellt  
 Lok 1" 1981 ex DB 236 262  
 Lok 2 1957 neu an Scheufelen, 1979 HU bei Reuschling, Hattingen

Planlok ist, wie schon indirekt angedeutet, die Lok 1". Sie verkehrt zu folgenden Zeiten im DB-Bahnhof Oberlenningen:

Übergaben: Mo-Fr Eingang Papierfabr. 05.35 Abgang Papierfabr. 09.10  
 08.48 18.42  
 Sa " " 05.35  
 07.39

Wenden wir uns und der ehemaligen DB-Lok doch noch genauer zu:

Lieferdaten: 236 262  
 Hersteller/Fabriknummer/Baujahr: MaK 2 019/1948  
 Typ/Gattung : WR 360 C 14/G 33.14  
 Vertrag vom/Lieferung am : 25.02.1948/14.12.1948  
 Abnahme RAW Nürnberg am : 28.12.1948  
 Leistung/Vmax/Vmax ab 1963 : 360 PS/30 bzw. 60 km/h/27 bzw. 55 km/h  
 Orig. Motor : KHD Typ V6M 436 Nr. 901 817/822  
 Orig. Getriebe : Voith Typ L 37 Nr. 1 809

Stationierungen:	Abmessungen:
04.01.49 - 16.07.50 Bw Frankfurt I	Länge über Puffer: 9 200 mm
12.11.50 - 30.12.52 Bw Darmstadt	Radstand : 3 950 mm
31.12.52 - 26.11.53 Bw Trier	Größte Höhe : 3 800 mm
07.01.54 - 16.01.59 Bw Mainz	Größte Breite : 3 100 mm
17.01.59 - 26.10.59 Bw Ludwigshafen	Rad ø : 1 100 mm
13.11.59 - 31.05.64 Bw Trier	Radius : 80 m
24.06.64 - 22.09.65 Bw Aalen	
23.09.65 - 04.12.66 Bw Darmstadt	
05.12.66 - 13.01.67 Bw Frankf.-Griesh.	
14.01.67 Bw Darmstadt	
15.01.67 - 06.01.73 Bw Aalen	
07.01.73 - 20.02.75 Bw Stuttgart	
21.02.73 - 22.02.79 AW Stg. Rad Cannstatt	
23.02.79 - 19.02.81 Bw Stuttgart	

Austauschmotor: KHD Typ V6M 436 Nr. 901 793/798  
 Orig. Motor der V 36 258 bis 1951, ... 1975 in 236 262  
Austauschgetr.: Voith Typ L 37 Nr. 1 243  
 Orig. Getr. der V 36 102 bis 1951, ... 1975 in 236 262

Liebe Leser!

Ab BE 3/82 drucken wir nur noch Fotos des Formates 10x14 (WPK) ab.  
 Wir bitten um Beachtung! Das Management

## Ergänzungen

### Alsensche Portland-Cement-Fabrik KG 2210 Itzehoe

Wie ein Leser erfreulicherweise mitteilte, befinden sich die Schöma-Loks, die ehemals bei den Alsenschen Portland-Zementfabriken Itzehoe und Lägerdorf im Einsatz waren, in der Schweiz. Die Loks kamen 1976 über Schöma (u.a. Umspurung von 869 mm auf 1 000 mm) an die Furka-Oberalp-Bahn, wo sie bislang beim Bau des Furka-Tunnels eingesetzt wurden.

Furka-Oberalp-Bahn, Schweiz		Spur: 1 000 mm				
Lok	Herstellerdaten	(PS)	(t)	(km/h)	LüP	Achsstand
Tm 2/2 4971	Schöma 2 330/1960	230	21.8	33	7 200 mm	2 600 mm
Tm 2/2 4972	Schöma 2 331/1960	230	21.8	33	7 200 mm	2 600 mm

Der Verkauf der Loks (Schöma 2 330 = ex Portland Lok 11; Schöma 2 331 = ex Portland Lok 12) wurde durch die Fa. Victor Asper vermittelt.

Das Foto zeigt die Lok Tm 2/2 4972 bei der Furka-Oberalp-Bahn in Andermatt. Das Foto entstand am 8. Mai 1981. Foto: Harald Schulz



Foto Rückseite: Den Beweis für die landschaftlichen Reize der Feldbahn des Union-Torfwerkes in Farnesand liefert dieses Foto. Es zeigt die Schöma Lok 3 129 auf der Brücke über die Sagter Ems am 08.10.1981. Foto: Ulrich Völz



