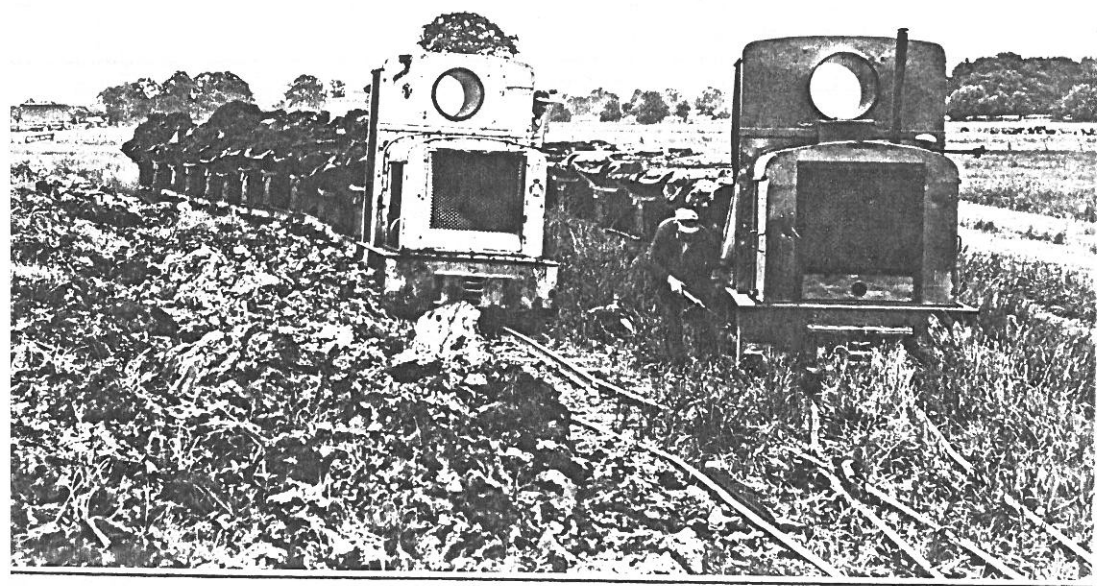


Bahn- Express



Ausgabe

4/82

Bahn-Express

4/82

Magazin für Werkbahnfreunde

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

Gesamtherstellung & Versand: Hans-Georg Bubolz
Bankverbindung: PSchK 2043 06-463 PSchA Dtmd
 Empfänger: H.-G. Bubolz

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

Alle Beiträge im BE sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck oder Übernahme auch von Auszügen des Inhaltes des BE sind ohne die Zustimmung des Herausgebers verboten.

Titelfoto: Impression vom wiederaufgenommenen Deichbau bei Nieder Ochtenhausen am 22.06.1982. Foto: Ulrich Völz
Rückseite: Diema 1 444 des Ziegelwerkes Jacobi, Bilshausen, aufgenommen am 01.06.1982 in der Grube. Foto: Ulrich Völz

Bahn-Express 4/82 im kurzen Überblick:

Berichte : Saarbergwerke AG.....Seite 3-10
 (1. Teil)
 Bericht über den Werkbahnbetrieb auf den Zechenbetrieben im Saarland
 Klöckner-Werke AG.....Seite 11-15
 Bericht über das Osnabrücker Werk des Klöckner-Konzerns
 Deichbau an der Oste.....Seite 16-18
 Beschreibung des wiederaufgenommenen Feldbahnbetriebes der Pa. Herdejürgen
 MaK-Reparaturwerkstatt Moers.....Seite 19-24
 Aktuelle Bestandsaufnahme der Loks in Moers und kurze Typenbeschreibung der MaK G 321 B

Kurz-meldungen: Jacobi-Ziegelwerk, Bilshausen.....24
 Küppersbusch & Söhne AG, Gelsenkirchen.....25
 Westdeutsche Quarzwerke, Gahlen-Hardt.....27
 EZO Isolierstoffe GmbH, Eichenberg.....29
 Ma(c)Ker für Italien.....30

Stefan Prauß/Hans-Georg Bubolz:
SAARBERG

Saarbergwerke AG, 6600 Saarbrücken

Kohle ist Rohstoff. Viele Industriezweige, wie z.B. die Stahlindustrie, würden zum Erliegen kommen, wenn es keine Kohle mehr gäbe.

Wie sehr gerade die Stahlindustrie auf die Kohle angewiesen ist, zeigt die Tatsache, daß sich gleich an die Hauptfördergebiete der heimischen Steinkohle eine (fast) geschlossene Front von Hochöfen, Stahl- und Walzwerken anschließt.

Ein Blick auf entsprechende Karten zeigt, wo es in der Bundesrepublik bemerkenswerte Steinkohlevorkommen gibt:

- Um Ibbenbüren/Osnabrück (siehe BE 8/81 "Preussag"),
- Das Ruhrgebiet (siehe BE 2/81 "Ruhrkohle") und
- Das Saarland,

dem wir uns diesmal widmen wollen.

Das Saarland gehört zu den bedeutendsten mitteleuropäischen Industriegebieten: Steinkohlenbergbau zwischen Neunkirchen und der Saar, eisenschaffende Industrie, Maschinenbau, Glas-, Steingutindustrie u.a.. Die Landwirtschaft nutzt etwa die Hälfte der Fläche; etwa ein Drittel ist Wald.

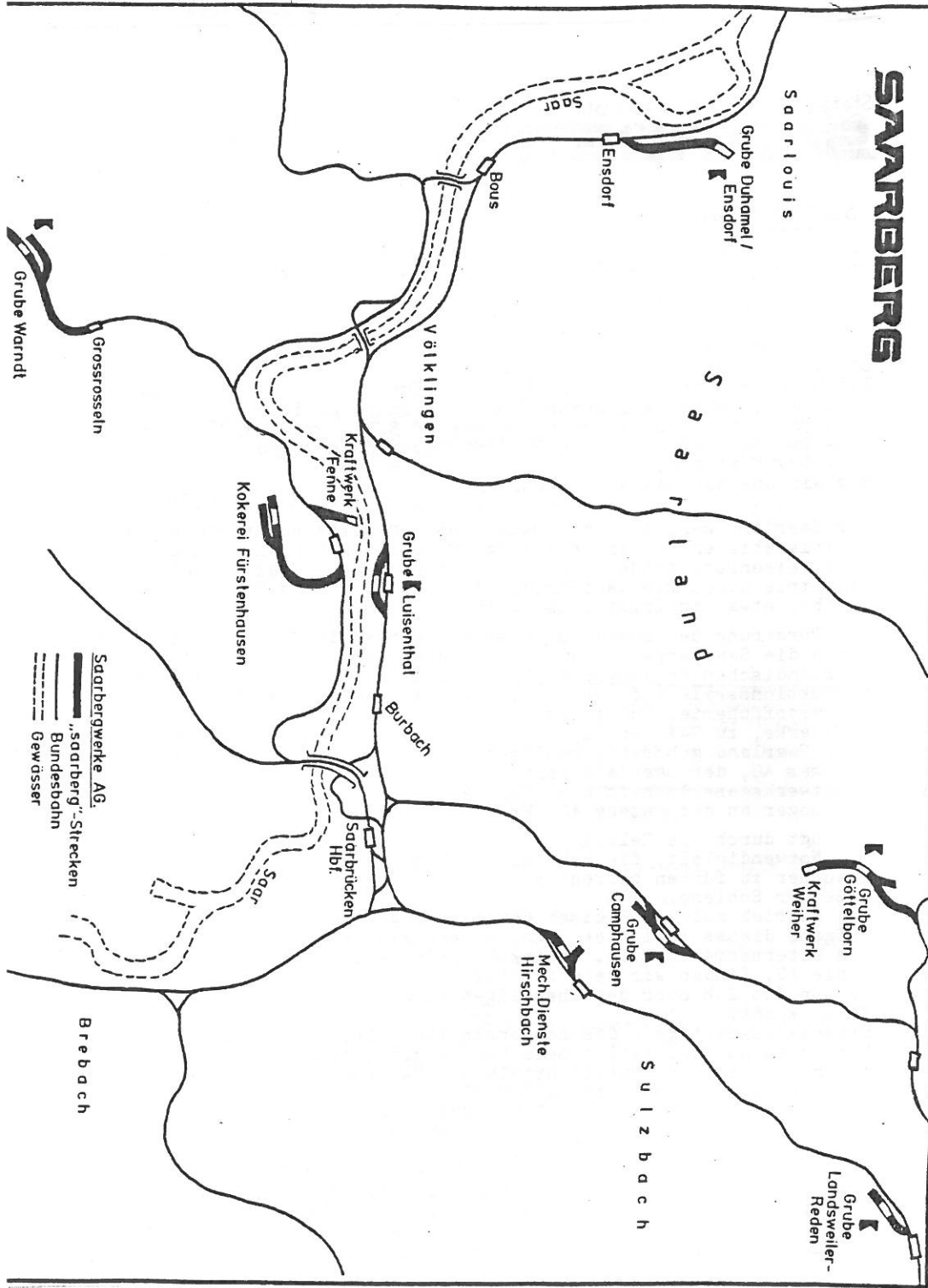
Die Förderung der saarländischen Kohle geschieht in erster Linie durch die Saarbergwerke AG, Saarbrücken, in dem seit 1957 alle saarländischen Kohlengruben vereint sind; seit 1963 wurde die Produktionsskala auf den Mineralölsektor, Werkzeugherstellung, Grundstoffchemie, Gummi und Schaumstoff ausgeweitet. Die Saarbergwerke, zu 74% der Bundesrepublik Deutschland und zu 26% dem Land Saarland gehörend, besitzen u.a. Beteiligungen an der Saar-Ferngas AG, der Saarberg-Fernwärme GmbH, der saarländischen Kraftwerksgesellschaft mbH, der Saarland Raffinerie GmbH, Völklingen und sogar an der steag AG, Essen.

Bedingt durch die Relation von Kohle und Verarbeitung bzw. durch die Notwendigkeit, die Rohstoffe auf dem schnellsten Wege zum Verbraucher zu führen bedient sich die Saarbergwerke AG in großem Maße der Schiene.

Den Betrieb auf den Gleisen der Saarbergwerke zu schildern soll Aufgabe dieses Berichtes sein. Anders als bei den schon behandelten Unternehmen des dt. Steinkohlenbergbaus, wie z.B. die Ruhrkohle AG, finden wir kein zusammenhängendes Werkbahnnetz wie man es von den Zuh oder den ehemaligen Klöckner-Bahnen der BAG Westfalen kennt.

Streckenlokomotiven, die schwerste Züge über längere Distanzen befördern müssen, fehlen beim Saarbergbau, der lediglich Lokomotiven für den Verschub innerhalb der Zechenanlagen benötigt: Die stärkste Lok leistet gerade 700 PS !

Wo im Ruhrbergbau z.T. RAG-Loks über DB-Strecken zwischen den Zechen pendeln, übernimmt die Bundesbahn an der Saar diese Aufgaben wahr. Eigentlich kein Wunder, denn die Entfernungen sind ganz andere. Betrachtet man die Strecke von den Gruben Reden und Duhamel zur einzigen Saarberg-Kokerei Fürstenhausen, kann man sich vorstellen, wenn die Saarbergwerke die Züge zwischen ihren Betriebspunkten mit eigenen - knapp 50 km/h "schnellen" - Triebfahrzeugen fahren würde.



Von diesen allgemeinen Erläuterungen möchten wir nun ins Detail gehen. Die Saarbergwerke AG setzt ihre normalspurigen Lokomotiven an folgenden neun Betriebsstellen ein:

- Mechanische Dienste Hirschbach, Sulzbach
- Grube Landsweiler-Reden, Schiffweiler-Landsweiler-Reden
- Grube Luiseenthal, Völklingen-Luiseenthal
- Grube Duhamel, Schwalbach-Ensdorf
- Kraftwerk Fenne, Völklingen-Fürstenhausen
- Kokerei Fürstenhausen, Saarbrücken-Klareenthal
- Grube Warndt, Karlsbrunn
- Grube Camphausen, Fischbach-Camphausen
- Grube Götteleborn + Kraftwerk Weiher, Götteleborn

Diese Betriebe möchten wir Ihnen einzeln vorstellen. Der Umfang dieser Behandlung zwingt uns leider dazu, den Bericht zu zweifeln. Teil 2 können Sie im folgenden BE lesen.

Mechanische Dienste Hirschbach

6603 Sulzbach

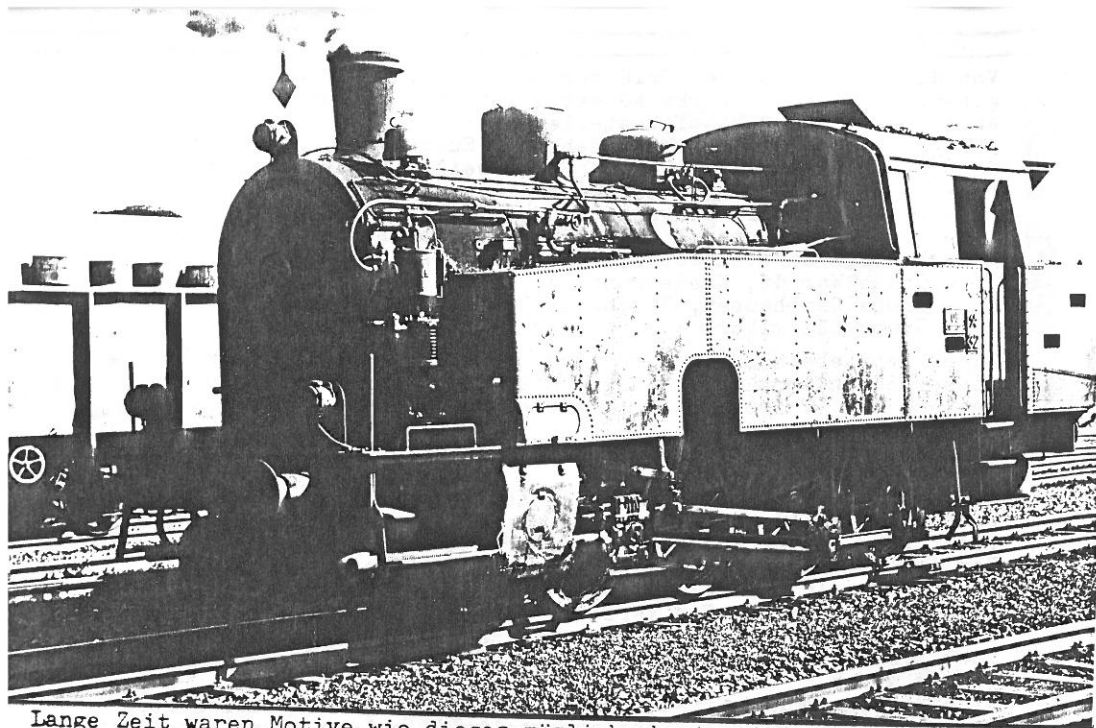
Die Zentralwerkstätte Hirschbach ist das Ausbesserungswerk der Saarbergwerke AG, sowohl was Lokomotiven als auch andere Maschinen, Lkw, Förderbänder etc. angeht. Der der Eisenbahn zur Verfügung stehende Bereich ist relativ bescheiden. In der Halle finden höchstens zwei Lokomotiven gleichzeitig Platz. Zum Verschub der zu Reparatur oder Ausbesserung verweilenden Loks dienen zwei Rangierlokomotiven: Die 55 PS-"sterke" Nr. 7 von KHD und die immerhin 225 PS leistende Esslinger Nr. 8.

Direkt unter einer Straßenbrücke bei der Werkstatt stehen noch drei Loks zur Verschrottung abgestellt: Die Loks 1 und 2 bestehen nur noch aus dem Chassis und dem Fahrgestell, ihre Motoren und "Innereien" wurden bereits demontiert. Von den beiden Dieselloks eingerechnet ist die Dampflok Nr. 25, die als letzte der Henschel Bauart 'Frankfurt' meist auf der Grube Götteleborn ihren Dienst verrichtete, bis sie 1979 durch eine Henschel-Diesellok ersetzt wurde. Gewisse 'Eisenbahnfreunde' haben auch schon die Fabrikschilder der Lokomotiven 'der Nachwelt erhalten'. Die Hauptwerkstätte erreicht man vom Bahnhof Sulzbach Hbf (KBS 640) in etwa 10 min zu Fuß.

Grube Landsweiler-Reden

6685 Schiffweiler

Zwei Dampfloks setzen die Saarbergwerke AG z.Zt. noch auf der Grube Landsweiler-Reden ein. Dabei handelt es sich um Maschinen vom Henschel-Typ D 600, von denen heute in der Bundesrepublik noch etwa 9-10 zu finden sind (Eschweiler Bergwerks-Verein, einige Museumsbahnen). Die Loks Nr. 28 und 34 werden noch täglich eingesetzt und teilen sich den Rangierbetrieb in den umfangreichen Gleisenlagen der Grube. Beide Maschinen sind übrigens 11000 mm lang, wiegen 66,5 t und sind für Höchstgeschwindigkeiten von 40 km/h zugelassen. Es gibt übrigens noch zwei "Dampfer" auf der Grube: Die 4 Förderkörbe werden von zwei je 2500 PS starken Dampfmaschinen mit 18m/sec bewegt, von denen die eine 1916 von der Gutehoffnungshütte in Oberhausen-Sterkrade und die andere 1941 von der Eisenhütte A.G. Prinz Rudolph in Dülmen gebaut wurde. Eine kleine Druckluftlok steht vor dem Verwaltungsgebäude als Denkmal. Dieser Winzling - die Firma Jung baute große Stückzahlen solcher Loks - ist eine Vorkriegslieferung und besitzt eine maximale Reichweite von 2 km. Die Grube kann von außen nicht besonders gut eingesehen werden. Mit stärkeren Objektiven wird der Eisenbahnfreund aber auch vom Bahnsteig des auf der gegenüberliegenden Seite befindlichen Bahnhof Landsweiler-Reden Aufnahmen der rangierenden Dampfloks machen können.



Lange Zeit waren Motive wie dieses möglich, heute wird es zunehmend schwieriger, Dampflokomotiven bei den Saarbergwerken zu fotografieren. Günther Barths konnte im Jahre 1974 Lok 32 (Esslingen 4479/43) noch im Einsatz aufnehmen. Solche Motive sind noch heute möglich: Lok 6 und Lok 34 in der Grube Landsweiler-Reden, am 13.04.82 von Stefan Prauß aufgenommen.



Saarbergwerke AG

DIESELLOKOMOTIVEN

Nr. 1	Graffenstaden	10 026	1954		B -dh	300 PS/220 kW	38 t	50 km/h
Nr. 2	Graffenstaden	10 027	1954		B -dh	300 PS/220 kW	38 t	50 km/h
Nr. 3	KHD	56 761	1958	KK 130 B	B -dh	130 PS/96 kW	20 t	34 km/h
Nr. 4	KHD	56 897	1958	KK 130 B	B -dh	130 PS/96 kW	20 t	34 km/h
Nr. 5	Henschel	27 105	1958	DH 360ex	B -dh	360 PS/267 kW	40 t	60 km/h
Nr. 6	Henschel	27 106	1958	DH 360ex	B -dh	360 PS/267 kW	40 t	60 km/h
Nr. 7	KHD	56 460	1956	A 4 L 514	B -dm	55 PS/40 kW	14 t	15 km/h
Nr. 8	Esslingen	5 304	1963	Bern	B -dh	225 PS/167 kW	26 t	24 km/h
Nr. 9	Krauss-Maffei	19 293	1966	ML 500 C	C -dh	500 PS/368 kW	60 t	55 km/h
Nr. 10	Krauss-Maffei	19 087	1963	ML 700 C	C -dh	700 PS/519 kW	60 t	55 km/h
Nr. 11	Henschel	31 681	1973	DHG 700	C -dh	700 PS/519 kW	66 t	37 km/h
Nr. 12	Krauss-Maffei	19 585	1972	ML 500 C	C -dh	540 PS/400 kW	60 t	56 km/h
Nr. 13	Henschel	31 866	1976	DHG 700	C -dh	660 PS/489 kW	66 t	37 km/h
Nr. 14	Henschel	31 997	1978	DHG 700	C -dh	630 PS/467 kW	60 t	37 km/h
Nr. 15	Henschel	31 993	1979	DHG 700	C -dh	660 PS/489 kW	60 t	37 km/h
Nr. 16	Henschel	32 476	1981	DHG 700	C -dh	660 PS/489 kW	60 t	40 km/h

Grube Luisenthal

6620 Völklingen-Luisenthal

Dem DB-Bahnhof Luisenthal an der KBS 630 (Saarbrücken-Trier) gegenüber liegt die Grube Luisenthal.

Für den Eisenbahnfreund dürfte diese Anlage weniger interessant sein, da nur eine einzige Lokomotive (Nr. 10) eingesetzt wird. Bis 1979 tat noch eine Dampflok, die jetzt in Landsweiler-Reden eingesetzt ist, auf der Luisenthaler Grube Dienst.

Die Diesellok kann man vom Bahnsteig des DB-Bahnhofes ohne Schwierigkeiten fotografieren.

Allerdings kommt es seitens der Bundesbahn zu bemerkenswerten Traktionen: So verkehrt etwa werktags /sa/ ein grenzüberschreitender Kohlezug von etwa 1200 t mit einer 181,2 des Bw Saarbrücken als Zug- und einer 218,3 des Bw Kaiserslautern als Schublokomotive.

Grube Duhamel

6635 Schwalbach=Ensdorf

Verläßt man den DB-Bahnhof Ensdorf und marschiert auf der B 51 etwa 1500 m in Richtung Trier, erreicht man die Grube Duhamel. Neben den beiden Einsatzloks (Nr. 3 und 13) existiert noch eine Denkmalslok, die sich (noch) in erstklassigem Zustand befindet. Es handelt sich dabei um eine Ch2t von Henschel, nämlich die Nr. 26.

Saarbergwerke AG

DAMPFLOKOMOTIVEN

Nr. 13	SACM	8 141	1945		Cn2†	350 PS/257 kW	55 t	40 km/h
Nr. 25	Henschel	25 747	1942		Dn2†	500 PS/368 kW	60 t	40 km/h
Nr. 26	Henschel	23 701	1937	320 C	Cn2†	320 PS/235 kW	44 t	40 km/h
Nr. 28	Henschel	29 885	1947	600 D	Dn2†	540 PS/400 kW	66,5 t	40 km/h
Nr. 34	Henschel	29 892	1947	600 D	Dn2†	540 PS/400 kW	66,5 t	40 km/h

Saarländische Kraftwerksgesellschaft mbH Kraftwerk Fenne

6620 Völklingen-Fürstenhausen

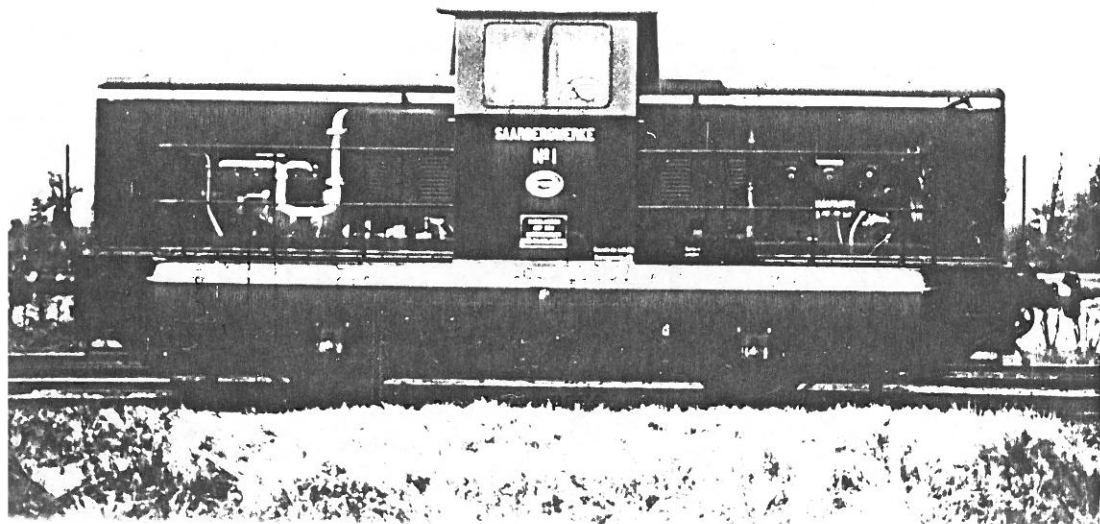
Schräg gegenüber des DB-Bahnhofes Fürstenhausen liegt das Kraftwerk Fenne.

Auch hier existiert neben einer modernen Henschel-Lok (Nr. 11) eine Denkmalslok: Nr. 13, eine Ch2t von SACM.

Das Fotografieren der Henschellok ist nicht ohne weiteres möglich: Besonders viel wird im Werk nicht rangiert und ins Werk einsehen ist sowieso unmöglich. Eine Chance, zu einer Aufnahme zu kommen, ist die fallweise Übergabe zur DB, die aber nicht täglich stattfindet.

Dieses Bild zeigt No. 1 der Saarbergwerke, eine zweimotorige Rangierlokomotive der SACM, die 1954 an die Saarbergwerke geliefert wurde. Die Lokomotive besaß zwei Dieselmotoren Willème F6M 517 (Lizenz Deutz) mit einer Leistung von je 150 PS bei 1500 UpM. Es folgten zwei Tirbogetriebe L22V, die über das Nachschaltgetriebe von SACM und Ketten auf die Achsen treiben. Da die Fa. Voith insgesamt 7 Getriebe L22V an SACM, Graffenstaden geliefert hat, können als nur insgesamt 3 Exemplare gebaut worden sein, wovon sich zwei bei den Saarbergwerken befinden.

Foto: Voith Getriebe KG



RAG

Bergbau AG Lippe

Seit Anfang des Jahres gibt es eine neue Lokomotive bei den Zechenbahn- und Hafenbetrieben Ruhr-Mitte:

Die erste der fünf Loks vom Typ "Ewald-Kohle" konnte nach erfolgreichem Umbau durch die ZuH als Typ ED 700 in Betrieb genommen werden.

Da der Hersteller der Elektrolokomotiven mit eingebauter Batterie zur Überbrückung nichtelektrifizierter Streckenabschnitte, Linke-Hoffmann-Busch, den Lokomotivbau eingestellt hat, mußte ZuH den mechanischen Umbau selbst vornehmen, für den elektrischen Teil zeichnet sich Siemens verantwortlich. Beim Umbau, der teilweise einem Neubau gleichkam, wurde die Leistung der Lokomotive von früher 396 kW auf 700 kW erhöht, neben dem 50 Hz-Netz kann jetzt auch das 16 2/3 Hz-Netz befahren werden und der für die Batterie installierte Dieselmotor leistet 170 PS (=125 kW) gegenüber früher 90 kW. Die Höchstgeschwindigkeit der Lok wurde von 40 auf 50 km/h erhöht.

Bislang wurden E 461 und E 462 umgebaut, E 463 und E 464 befinden sich in der Werkstatt, wohingegen E 465 noch ganz Original ist.

Anscheinend in der Absicht, ein Drehstrom-Eldorado zu werden, legte sich die RAG eine weitere brandneue Diesellok mit o.a. Kraftübertragungssystem zu: Mit der von Gmeinder und Siemens gebauten Drehstromlok V 510 soll man bei ZuH aufgrund der Störungsfreiheit sehr zufrieden sein.

Bei Henschel in Kassel sind vier BoBo-Elloks (natürlich Drehstrom!) bestellt, die Ende 1983/84 geliefert werden sollen. Sie stellen eine Weiterentwicklung der E 001-006 dar.

RAG

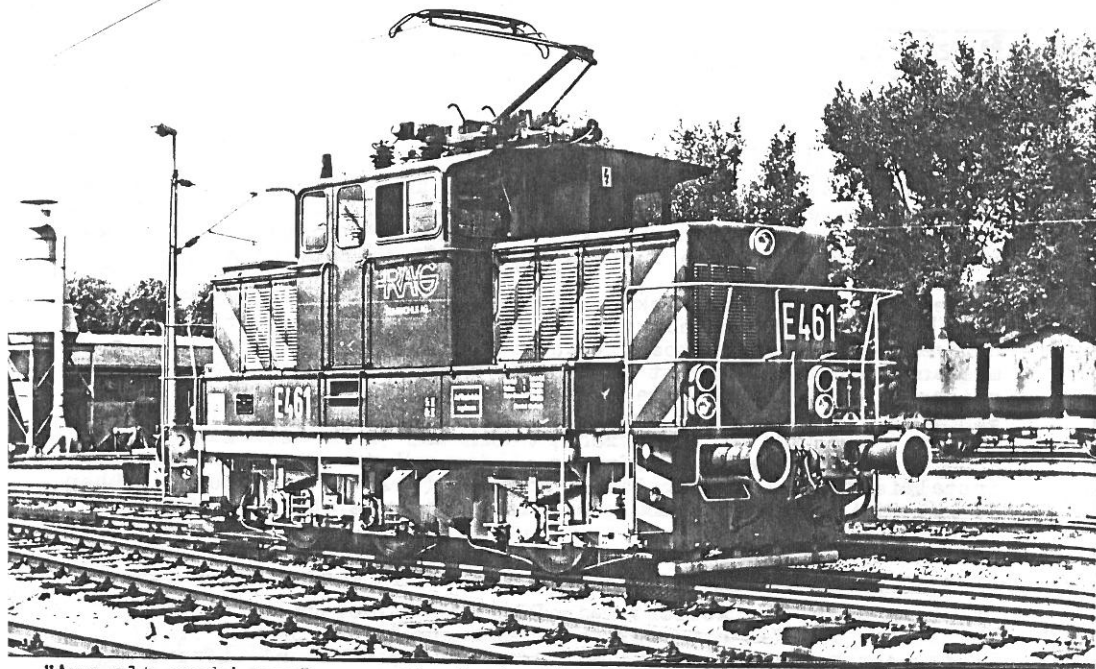
Bergbau AG Westfalen

Wie bereits in BE 3/82 angekündigt, können wir Ihnen heute den kompletten Umzeichnungsplan der 700er Loks der Bergbau AG Westfalen bieten.

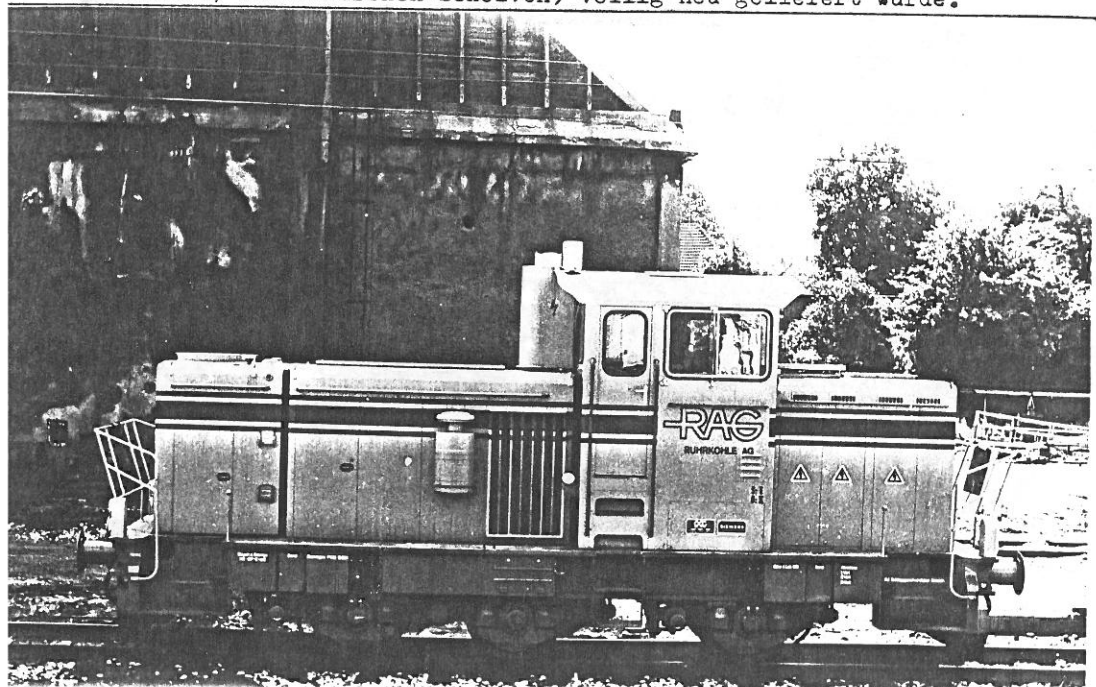
Zur Zeit arbeitet die Fa. Heitkamp am neuen Streckenstück von Neu Monopol in Richtung Werne/Gersteinwerk. Da die in südliche Richtung verlaufende Bahnlinie durch Wohngebiet verläuft und durch Stilllegung der südlichen Zechen (Königsborn und Grillo) überflüssig geworden ist, wird die Strecke nach Norden verlegt und kreuzungsfrei unter die B 233 geführt. Damit ist ein reibungsloser Transport der Kohlenzüge von Neu Monopol zum Gersteinwerk in Werne-Stockum gesichert.

Ruhrkohle AG Bergbau AG Westfalen

alte Nr.	Neue Nr.
V 711	V 621
V 714	V 614
V 716	V 623
V 741	V 641
V 742	V 642
V 743	V 603
V 744	V 604
V 745	V 609
V 746	V 612
V 747	V 618
V 748	V 648
V 749	V 631
V 750	V 650
V 751	V 631
V 752	V 629
V 753	V 620
V 754	V 630
V 755	V 617



"Aus alt mach' neu" - so die Devise der Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr=Mitte der Bergbau AG Lippe: E 461 wurde in Eigenregie zumindest innerlich völlig umgebaut; ihr äußeres Aussehen wurde lediglich durch eine neue Lackierung entfremdet, wie dieses Foto von Günther Barths dokumentiert (Gladbeck=West) wohingegen V 510 (unten; Gelsenkirchen-Scholven) völlig neu geliefert wurde.



Klöckner -



Werke AG

von Hans-Georg Bubolz

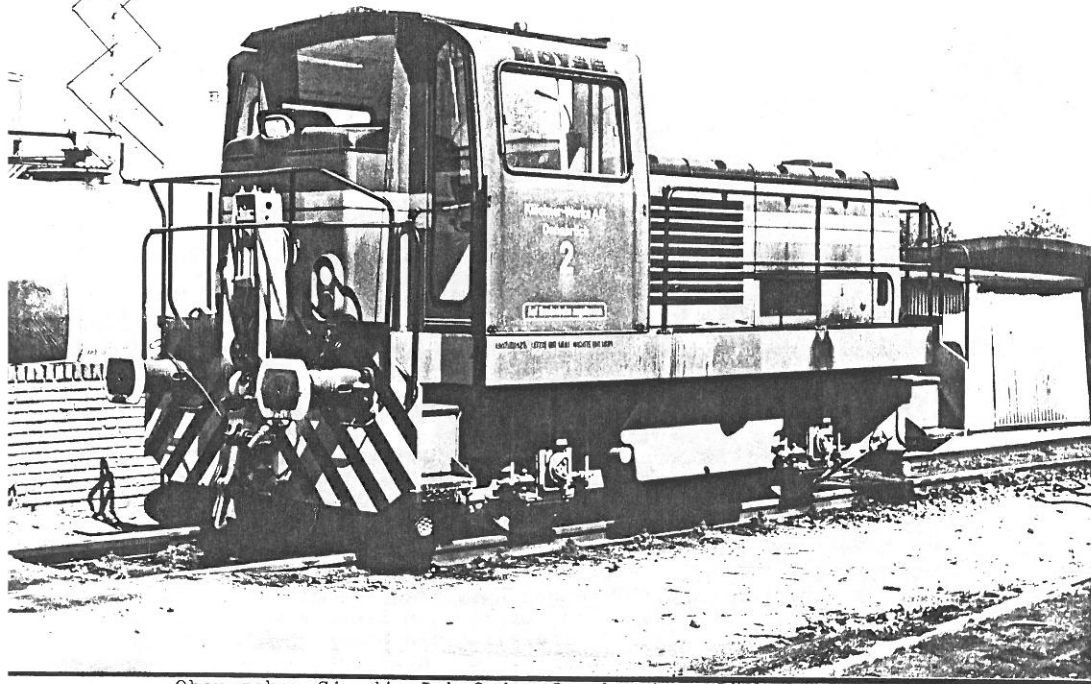
Die Besichtigung der Klöckner-Werke AG, Werk Osnabrück, durch den MEC Osnabrück am 09.06.1982 möchten wir zum Anlaß nehmen, den Eisenbahnbetrieb des Stahlwerkes näher zu schildern.

1869 gegründet, erhielt das Osnabrücker Stahlwerk 1872 den ersten Gleisanschluß. Damals bestand eine Verbindung zum "oberen" sowohl auch zum "unteren" Osnabrücker Bahnhof.

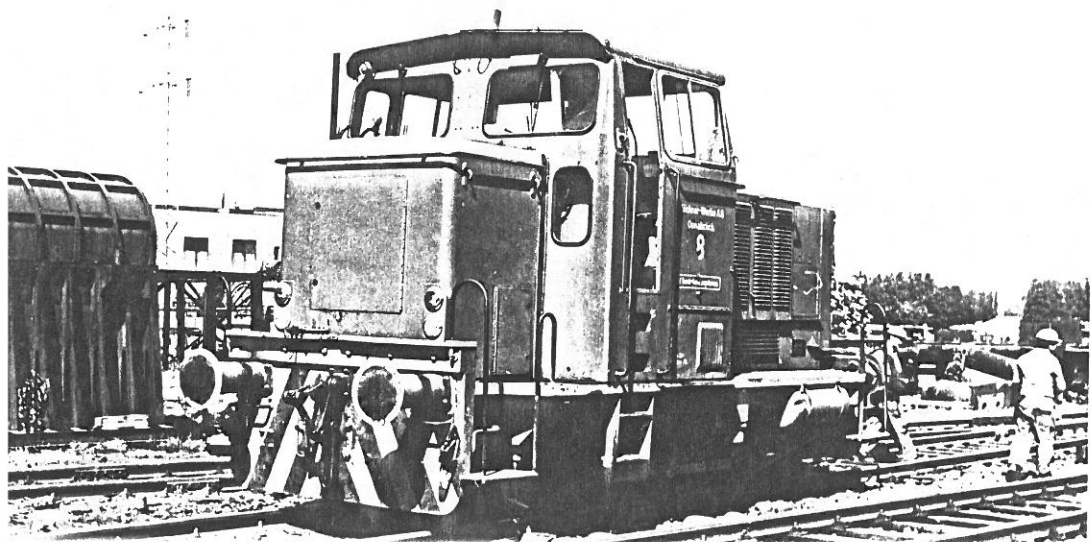
Nicht nur durch die Werkseisenbahn war Klöckner eng mit der Eisenbahn verbunden: 1882 nahm man die Weichenfabrikation auf und noch heute liefert Klöckner Weichen in alle Welt. Neben der prächtig laufenden Radsatzproduktion ist man um neue Experimente auf dem Gleisbausektor nie verlegen: Noch heute zeugen hin und wieder Gummireste an den Gleisen von den Versuchen für geräuscharme Gleiskonstruktionen.

Der Werkseisenbahnbetrieb wurde in der Anfangszeit mit Bn2t-Loks durchgeführt. Die engen Kurvenradien, die auch heute noch vorhanden sind, machen den Einsatz von dreiachsigen Loks unmöglich; lediglich die Dampflok 8', und die Lok 9, deren Einsatz aber nicht gesichert ist, sind C-gekuppelte Hanomag-Maschinen gewesen. Die ehemaligen Dampflokomotiven konnten leider nicht 100%iger Sicherheit bestimmt werden. Zwar sind viele Lokomotiven von der Georgsmarienhütte an das Osnabrücker Stahlwerk gegangen, doch ist ihr Eingang hier z.T. nicht aufgeführt. Vmtl. sind sie buchmäßig weiter von der Georgsmarienhütte geführt worden, u.U. waren es nur Leihloks. Dieser Tatsache ist in folgender Tabelle Rechnung getragen:

Klöckner-Werke AG, Osnabrück		1435 mm	
(gesicherte Angaben)			
Nr.	Herstellerdaten	AF	Bemerkungen
2	Hanomag 228/1865	Bn2t	Georgsmarienhütte-Eisenbahn (GME), 1891 an Klöckner
3	Krauss 786/	Bn2t	
4	Henschel 2053/	Bn2t	Piesbergbahn, 1917 an Klöckner
5	Hanomag 2857/1890	Bn2t	neu an Klöckner, 1963 vers.
6	Hanomag 4549/1905	Bn2t	geliefert an Klöckner, 1966 verschrottet
8	Hanomag 9548/1922	Cn2t	Typ L.S. 739



Oben sehen Sie die Lok 2 der Osnabrücker Klöckner-Werke; unten zeigt sich ebenfalls in herrlicher Sonne die Lok 8. Beide Aufnahmen schoß Hans-Georg Bubolz am 09.06.1982.



1964 kaufte Klöckner von der BP Stuttgart eine alte Krupp-Lok, die zuvor bereits in Hamburg und Köln lief, ursprünglich an die "Olex" geliefert wurde. Die nächsten Anschaffungen waren die drei MaK-Loks. 1972 wurde die Lok 5, die Krupp-Lok, verschrottet. Mit der 1981 erfolgten Verschrottung der Lok 1 (Getriebschaden) sind heute lediglich noch die 3 MaK-Loks, die KHD-Lok 3 (die am Stichtag eine Zwischenuntersuchung erhielt) und eine Moysse-Lok vorhanden.

Klöckner-Werke AG, Osnabrück						1435 mm		
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	PS	t	km/h		
1"	KHD 23 072/1938	A4M 420	B-dm	110	24,5	21	a.	
2"	Moysse 1 264/1973	BN	B-de	260	40.0	19		
3"	KHD 57 198/1961	A12L714	B-dh	230	27.0	32		
5"	Krupp 1 467/1935		B-dm	100	24.0		b.	
6"	MaK 220 089/1966	220 B	B-dh	260	28.0	56		
7"	MaK 220 088/1965	220 B	B-dh	260	28.0	56		
8"	MaK 220 087/1965	220 B	B-dh	260	28.0	56		

a. per 10.10.1962 an Klöckner, 1981 verschrottet
 b. Olex (BP Benzin-u. Petroleum AG)
 nach 1945 BP Hamburg (Lok 2010)
 ab 1961 BP Köln (Lok 2010)
 von 1962-63 BP Stuttgart (Lok 2010)
 ab 1964 Klöckner-Werke AG, Osnabrück
 08.11.1972 ausgemustert und verschrottet

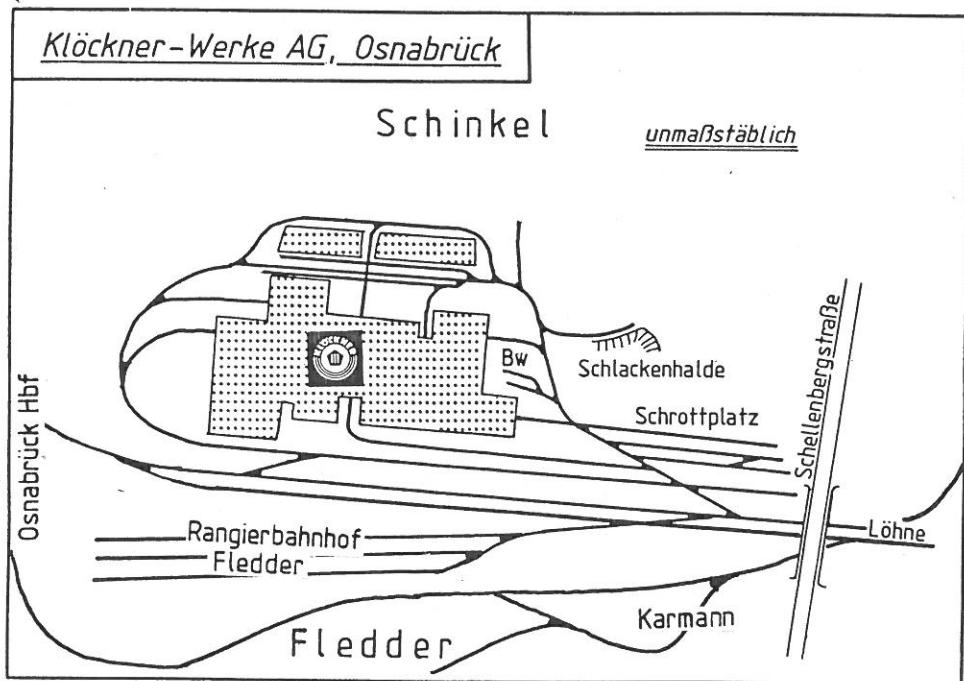
Die Anschaffung der Moysse-Lok erfolgte lediglich aufgrund des günstigen Anschaffungspreises. Mit dieser Lok begann auch die Ära der Funkfernsteuerung bei Klöckner. Mittlerweile sind neben der Moysse- auch die MaK-Loks mit Funkfernsteuerung ausgerüstet. Der Betrieb findet w/sa/ in drei Schichten statt:

- Nachtschicht: 2 Loks
- Frühschicht: 4 Loks
- Spätschicht: 3 Loks

Samstags nur Frühschicht (2 Loks) und sonntags Spät- und Nachtschicht (je 2 Loks). Gegen 18.00 Uhr holt die Bundesbahn die Wagen aus dem Stahlwerk ab bzw. stellt sie zu. Und daß das nicht wenige sind, spiegeln folgende Zahlen wieder:
 Auf den 18.8 km Werksgleisen werden immerhin 150.000 tkm/Monat bewältigt, 15.000 t/Monat kommen von der DB.

Klöckner-Werke AG, Osnabrück		1 435 mm		
(ungesicherte Angaben)				
Nr.	Herstellerdaten		AF	Bemerkungen
1	Hanomag	227/1865	Bn2t	GME, 1890 an Klöckner
3	Hanomag	267/1868	Bn2t	GME, 1890 an Klöckner
4'	Hanomag	405/1870	Bn2t	GME, 1890 an Klöckner
7	Hanomag	2 504/1893	Bn2t	GME, 1944 an Klöckner
8"	Hanomag	2 980/1897	Bn2t	GME, 1944 an Klöckner
9	Hanomag	3 563/1900	Cn2t	GME, 1955 an Klöckner

Erste Diesellokomotive war die Lok 1", eine 1938 von Klöckner-Humboldt-Deutz gebaute B-Lok, die 1962 zum Klöckner-Werk kam. Zweite V-Lok war die ebenfalls B-gekuppelte KHD-Lok 3, die fabrikneu 1963 angeliefert wurde.

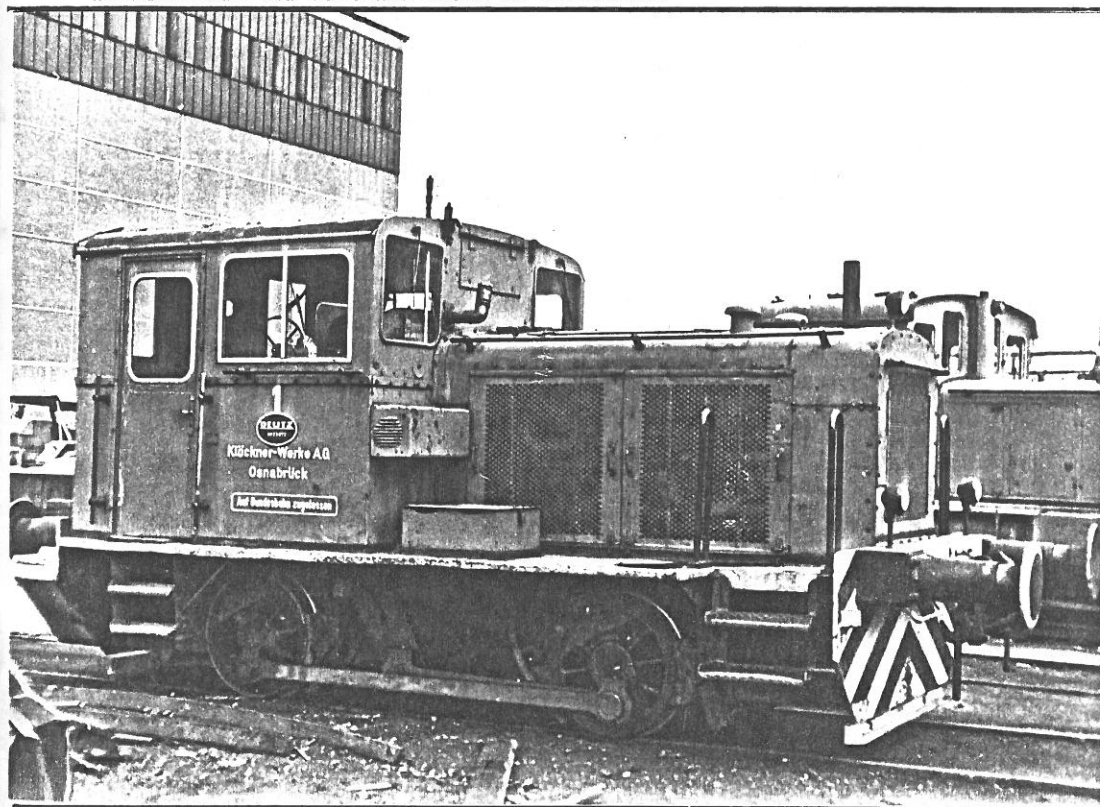


Ein großer Teil der auf den Werksgleisen absolvierten Transporte geschieht mit den ungefähr 180 werkseigenen Güterwagen. Der vielfältige Wagenpark reicht von winzigen zweiachsigen Flachwagen mit einer LüP von ca. 3 m bis hin zu einem vierzehnnachsigen Transportwagen für Stahlblöcke bis 250 t!

Eisenbahnfreunde können versuchen, am Schrottplatz an der Schellenbergstraße die Klöckner-Loks (es sind beim Schrottplatz aber auch noch drei Schienenkräne vorhanden) zu fotografieren; ein Teleobjektiv ist zu empfehlen. Hierbei kann man auch hin und wieder die mit DB-Übergaben beschäftigte Moyse-Lok der Karmann-Werke erwischen.

Ich möchte mich ganz herzlich bei Herrn Lothar Hülsmann bedanken, der mich zur Vervollständigung der Lokliste in die Manuskripte zu dem im Oktober 1982 erscheinenden Buch "125 Jahre Eisenbahn in Osnabrück" einsehen ließ, das auch den Werkbahnbetrieb des Osnabrücker Stahlwerkes beschreibt.

Bereits 1981 trennte sich Klöckner vom historisch gesehen letzten interessanten Diesellokchen: Deutz Lok 1, immerhin ein Vorkriegs-Veteran, wurde verschrottet. Joachim Behrens konnte die Lok am 12.11.1977 im Betriebswerk der Klöckner-Werke AG aufnehmen.



Deichbau an der Oste

von Ulrich Völz

Ein sehr nettes und interessantes Bähnchen, über das wir im BE 6/81 bereits schon einmal berichtet haben, ist erfreulicherweise wieder zum Leben erwacht. Der Deichbau an der Oste in Höhe der Ortschaft Nieder Ochtenhausen (ca. 6 km nördlich von Bremervörde) wird fortgesetzt. Und die Feldbahn ist wieder dabei!

Im Vergleich zu der (Nicht-)Betriebsituation vor gut einem Jahr hat sich allerdings einiges geändert.

So ist in der Zwischenzeit das Baggerloch, aus dem Anfang 1981 der Aushub entnommen wurde, dreimal so groß geworden. Inzwischen hat man aber weiter nördlich ein anderes Baggerloch eröffnet. Entsprechend führt auch die Strecke heute in einer Kehrschleife an dem neuen Baggerloch vorbei.

Die Strecke ist etwa 2 bis 2.5 km lang, führt vom Baggerloch in einem Bogen zum Deich und folgt diesem an einer Ausweiche vorbei bis zur Entladestelle. Dort werden die eisernen Kipploren nicht von Hand, nein, sondern per Bagger entladen.

Ein Arbeiter entschert die Kipplore, ein weiterer befestigt zwischen Lorengestell und Gleis eine Klammer, mit der verhindert wird, daß am Ende nicht nur die Erde, sondern auch der halbe Lorenzug neben dem Gleis liegt, und der Bagger sorgt dann für das Kippen der Lore. Vergeblich haben drei Mann versucht, eine Lore von Hand zu entladen ...

Nach der Entladung schiebt die Lok den Zug bis zur Ausweiche, läßt den schwer arbeitenden beladenen Gegenzug passieren, fährt weiter bis zur nächsten Weiche, wechselt die Fahrtrichtung und gelangt über eine Art Kehrschleife wieder in Fahrtrichtung zum Baggerloch.

Zumindest am Baggerloch ist das Gleis immer feucht und schmierig, so daß die Loks auch mit leerem Zug bei der Anfahrt zum Baggerloch durchdrehen. Und eine geringe Steigung bringt den Zug dann zum Stehen. Dann wird etwas zurückgesetzt, einige Hände voll Sand auf die Gleise gestreut, und ganz mühsam quält sich, immer noch unter starkem Schleudern, der Zug Meter um Meter weiter. Vielleicht machen die Räder der Lok doppelt so viele Umdrehungen, wie die der Loren ...

Bei der Beladung reichen pro Lore zwei Bewegungen des Baggers. Die Loren werden recht hoch beladen. Jeder Zug besteht aus der Lok und rund 12 Loren. Die 50 PS Leistung sind für die Loks, die beileibe nicht mehr den Original-Motor besitzen, trotzdem recht knapp.

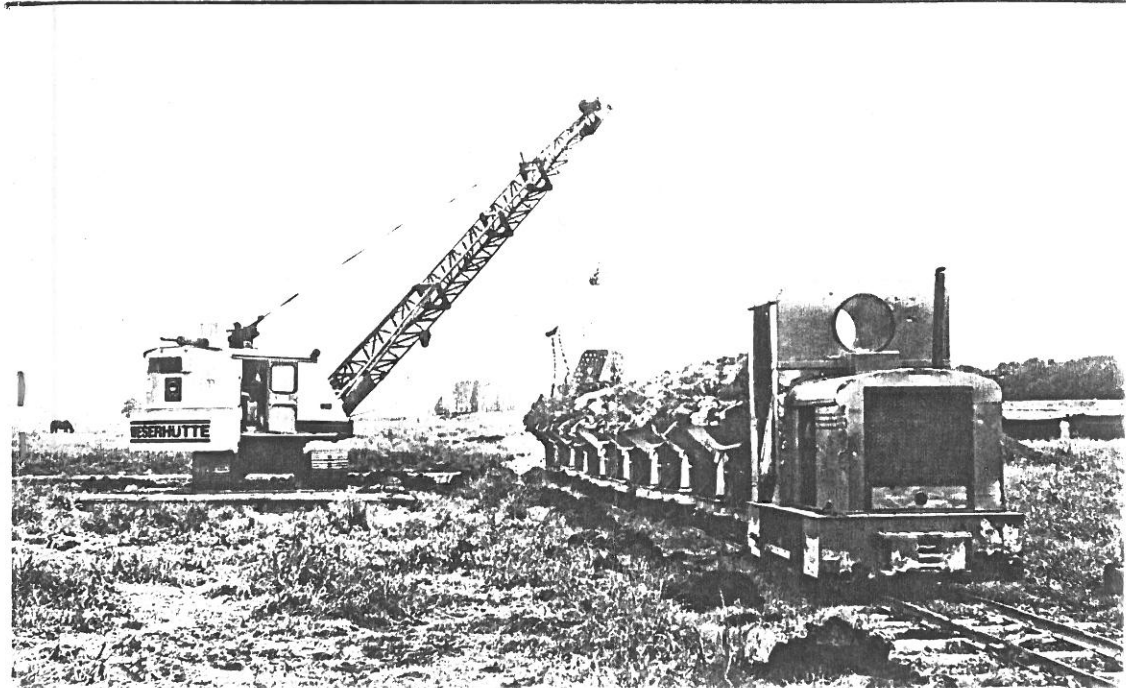
Nach wie vor wird die Deichbaustelle von der Bremer Firma Rudolf Herdejürgen betrieben. Immer noch ist aber eine Leihlok von Siemer und Müller, ebenfalls einer Bremer Bauunternehmung, im Einsatz. Die DL 09, die vor einem Jahr noch vorhanden war, ist nicht mehr dort. Somit fährt als einzige hellblaue (und sich damit von der grünen Landschaft gut abhebende) Lok die DL 01 von Siemer und Müller in Nieder Ochtenhausen. Die Loks von Herdejürgen sind grün lackiert, wobei auffällig ist, daß die Lok 207 offenbar gerade einen Neuanstrich erhalten hat.

Jedem interessierten Eisenbahnfreund sei ein Besuch dieser Feldbahn noch in diesem Sommer angeraten; der Einsatz von Deutz-Lokomotiven des Typs OMZ 122 in dieser Art dürfte einmalig sein!



Zahlreiche Fotomotive bietet die Deichbaubahn in Nieder Ochtenhausen. Trotz unwegsamem Gelände sind Zugverfolgungen zu Fuß ohne Anstrengung möglich. Gute Fotos sind auch vom Deich herunter möglich. Hier können leider nur zwei Motive, die diese Bahn am 22.06.1982 bot, gezeigt werden.

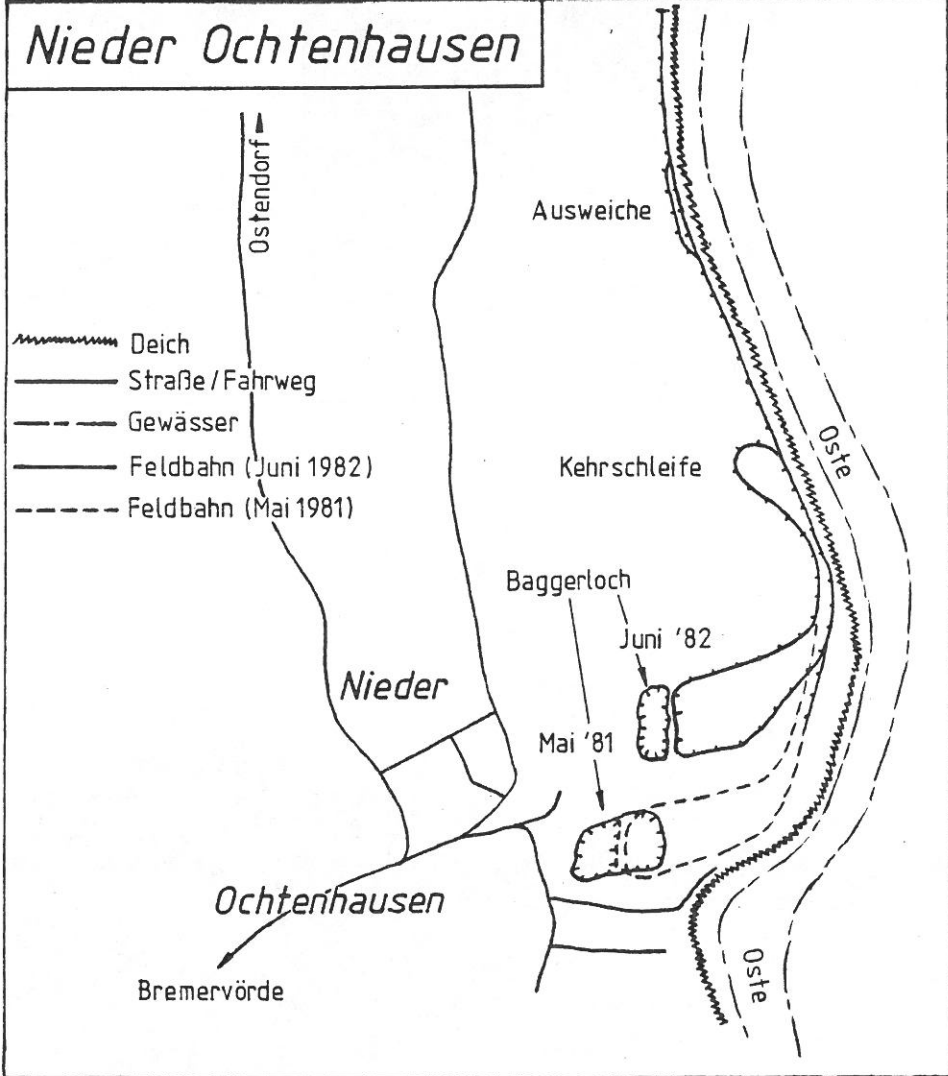
Fotos: Ulrich Völz



Rudolf Herdejürgen, Bremen (Deichbaustelle Nieder Ochtenhausen)
600 mm

Nr.	Herstellerdaten	AF	Typ	Motor	Bem.
206	Deutz 17 187/	Bdm	OMZ 122	KHD A4L 514 50 PS	
207	Deutz	Bdm	OMZ 122	KHD F4L 514 50 PS	
208	Deutz 27 266/1939	Bdm	OMZ 122	KHD A4L 514 50 PS	
01	Deutz 15 612/	Bdm	OMZ 122	KHD A4L 514 50 PS	(a)

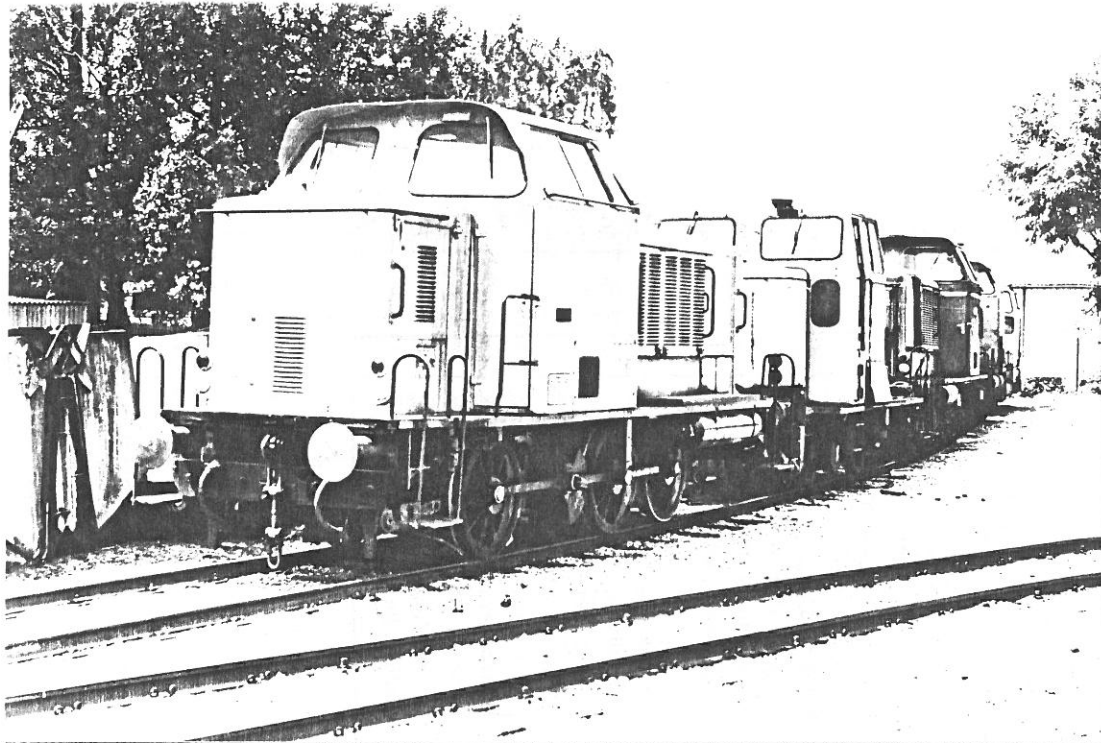
(a) Lok gehört Siemer und Müller, Bremen, und ist nur angemietet. Siemer und Müller haben die Lok 1962 von Feld- und Eisenbahnmaterial Eilers KG erworben.



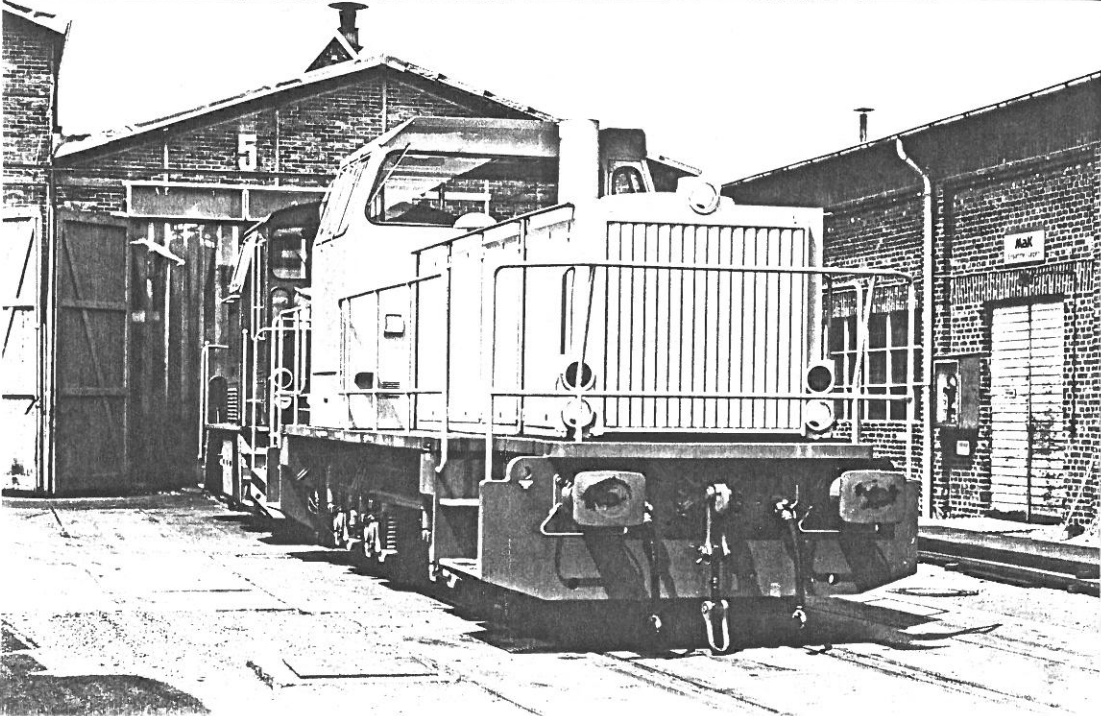
MaK Reparaturwerkstatt Moers

MaK-Reparaturwerkstatt, Moers		09.06.1982				
Ifd.Nr.	Lok-Nr.	Herstellerdaten	AF	Typ	(PS)	Herkunft/Eigentümer
1	4	DWK 715/1941	Bdm	160 B	160	Hafenbahn Kiel
2	2	O&K 25 781/1957	Bdh	MV 6 A	145	Kali-Transport, Hamburg
3	1	KHD 57 052/1959	Bdh	A6M 517	135	Erdölraffinerie Duisburg
4	MaK 4	Jung 13 354/1961	Ddh	R 60 D	650	OHE Berlin-Spandau (Lok 4)
5	oNr	MaK 220 046/1959	Bdh	240 B	240	Ruhrkohle AG (V 618)
6	oNr	MaK 220 .../197.	Bdh	G 320 B	275	Krupp Stahl, Bochum (32.)
7	oNr	MaK 220 104/1974	Bdh	G 320 B	275	Krupp Stahl, Bochum (326)
8		MaK 220 107/1982	Bdh	G 321 B	335	UKF, Rotterdam-Pernis NL
9		MaK 220 108/1982	Bdh	G 321 B	335	Hafenbahn Hamburg
10	oNr	MaK 400 015/1958	Cdh	400 C	400	?
11	oNr	MaK 400 020/1959	Cdh	400 C	400	Blome KG, Herne
12	3	MaK 400 036/1961	Cdh	450 C	450	Maxhütte (Maxhütte 3)
13	MaK 13	MaK 500 008/1955	Ddh	600 D	650	Tegernsee-Bahn (V 65-11)
14	oNr	MaK 500 012/1955	Ddh	600 D	600	KSE Schönberg (V 61)
15	104	MaK 500 059/1972	Cdh	G 500 C	530	Sachtleben, Duisb.-Homberg
16	M 10	MaK 600 146/1958	Ddh	650 D	650	Østbanen, Haerleø DK
17	oNr	MaK 700 060/1982	Cdh	G 761 C	640	Städt. Häfen Düsseldorf
18	3	MaK 800 037/1956	Ddh	800 D	800	Solvay, Rheinberg
19	13	MaK 1000 154/1963	Ddh	1200 D	1200	WBHE, Herne

Soweit innerhalb der Spalte 'Lok-Nr.' nichts anderes angegeben ist, ist es die Nummer der unter Herkunft/Eigentümer genannten Institution. Ansonsten wird auf der rechten Seite die aus der Literatur her bekannte Nummer aufgeführt.



Viele Lokomotiven stehen in Moers: Hier sehen Sie von vorn nach hinten die MaK-Loks 400 020, 220 046, 800 037, 1000 154 und die Jung 13 354. Erst recht spät hat die MaK 700 060 einen Abnehmer gefunden (unten). Die MaK 220 104 weiß dagegen noch nicht, was sie erwartet.



Sicher ist jedem Werkbahnfreund die MaK-Reparaturwerkstatt in Moers ein Begriff. So sind hier ständig mehrere Lokomotiven anzutreffen, die hier ausgebessert werden, von der MaK zurückgekauft oder in Zahlung genommen worden sind, auf einen Käufer warten oder auf der Durchreise zu ihrem neuen Besitzer sind. Es sieht sogar so aus, daß auch Lokomotiven von Fremdherstellern der MaK in Moers zur Hauptuntersuchung anvertraut werden (siehe Erdölraffinerie Duisburg), ja, die MaK nimmt sogar Lokomotiven von Fremdherstellern gegen eine Neuablieferung in Zahlung (siehe OHE Berlin). Insgesamt erhält man bei der MaK in Moers einen guten Überblick über die heute und früher gebauten Loks durch alle Typen hindurch. So dokumentiert eine fabrikneu abgelieferte MaK-Lok neben der alten DWK-Lok den Fortschritt, der innerhalb der letzten 40 Jahre getan worden ist. Seit neuerer Zeit tritt die Reparaturwerkstatt in Moers auch als Lokomotivhersteller auf. Praktisch wird hier in "Kleinserie" die Type G 321 B erstellt, auf die Kunden ausweichen, denen die Leistung der "kleinsten" MaK-Standardlok mit 640 PS zu hoch ist. Außerlich sieht die G 321 B etwas mißglückt aus. Sie stellt einen Kompromiß zwischen der G 320 B (Vorbauten) und der G 761 C (Führerhaus) dar.

Typendaten der MaK-Lokomotive G 321 B

Hersteller.....Krupp MaK GmbH, Werkstatt Moers
 Achsfolge.....B-dieselhdraulisch m. Gelenkwellen
 Länge über Puffer.....7 240 mm
 Achsstand.....3 100 mm
 Größte Höhe.....4 270 mm
 Größte Breite.....3 000 mm
 Rad ø.....1 000 mm
 Motor Hersteller.....Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Köln
 Typ.....F12L 413 F
 Leistung.....246 kW (= 335 PS)
 Drehzahl.....2 500 U/min.
 Getriebe Hersteller.....Voith-Getriebe KG, Heidenheim
 Typ.....L2r2V2 (220 108: L2r4V2)
 Dienstgewicht.....40 t
 Höchstgeschwindigkeit.....22 km/h (220 108: 42 km/h)
 Kleinster Radius.....40 m

Bisher gelieferte oder bestellte MaK-Lokomotiven G 321 B

FNr.	220 105	Bj.	1981	Häfen der Stadt Köln	Lok 21
	220 106		1982	Häfen der Stadt Köln	Lok 22
	220 107		1982	UKF Rotterdam-Pernis (NL)	
	220 108		1982	Hamburger Hafenbahn	

Soviel sei vorerst zur G 321 B gesagt.

Jedem Eisenbahnfreund, der sich zufällig oder absichtlich in Moers herumtreibt, sei ein Besuch bei der MaK-Werkstatt angeraten. Das Fotografieren der Loks wird auf Anfrage ermöglicht.

Gleichzeitig möchten wir alle Leser recht freundlich bitten, die Redaktion zu informieren, falls Ergänzungen bekannt werden, oder neue Lokomotiven in Moers gesichtet werden.



Noch sehen sie gemeinsam der Ungewißheit entgegen: DWK 715 und O&K 25 781, wobei für die DWK-Lok die Karten wohl schlecht liegen. Unten: Noch einmal die MaK 400 020, 220 046 etc., sowie die NIAG Lok 6, die aus einem Anschluß, der hinter der MaK-Werkstatt liegt, einen Wagen abholen mußte. Alle Fotos: 09.06.1982 und Ulrich Völz



MaK-Reparaturwerkstatt, Moers		09.06.1982
Lfd.Nr.	Bemerkungen	
1	Lok wurde 1978 zusammen mit der MaK 400 001/1955 (HVB Lok 2') von der MaK in Zahlung genommen, als die fabrikneue MaK 800 190/1978 (HVB Lok 2") an die Kieler Hafenbahn ausgeliefert wurde. Die MaK 400 001/1955 ist noch 1978 an Rockerberg (wo?) gegangen.	
2	Lok wurde 1981 von der MaK in Zahlung genommen, als die fabrikneue MaK 700 059/1981 (KTG Lok 2") an die Kali-Transport GmbH nach Hamburg ausgeliefert wurde. Einen Käufer gibt es noch nicht.	
3	Lok ist zur Untersuchung bei MaK in Moers.	
4	Lok wurde 1978 von der MaK in Zahlung genommen, als die fabrikneue MaK 1000 779/1978 (OHE DL 8) an die OHE nach Berlin ausgeliefert wurde. Einen Käufer gibt es noch nicht.	
5	Lok kam aus unerklärlichem Grund nach Moers. Sie ist ohne Stangen und Motor abgestellt.	
6/7	Loks kamen ebenfalls aus unerklärlichen Gründen nach Moers. Einen Käufer haben sie aber auch noch nicht gefunden.	
8/9	Loks sind Neubauten, die noch in diesem Jahr in Moers erstellt werden.	
10	Lok ist zur Untersuchung bei MaK in Moers. Die Lok trägt holländische Anschriften und dürfte dort auch eingesetzt werden. Ursprünglich wurde die Lok an die Gelsenberg Benzin AG als Lok 10 geliefert.	
11	Es handelt sich um die Ruhrkohle V 560, die 1979 von der RAG an Blome nach Herne verkauft wurde und bei dieser Firma zumindest bis 1981 lief. 1981 tauchte die Lok bei Blome hauptuntersucht wieder auf. Sie hat auch einen anderen Anstrich erhalten. Möglicherweise handelt es sich bei der Lok, die jetzt bei Blome fährt, aber gar nicht mehr um die MaK 400 020. Diese steht ja jetzt als vollständige Lok in Moers. Die Verwirrung wird allerdings noch durch einige Vorbauten komplettiert, die auf dem Gelände der MaK-Werkstatt herumliegen, blau lackiert sind und eindeutig die RAG-Nummer V 560 tragen. Weiß ein Leser die Lösung?	
12	Lok ist zur Untersuchung bei MaK Moers.	
13	Lok wurde 1979 von der MaK in Zahlung genommen, als die MaK 800 191/1978 (WBHE V 22a) (Mietlok) von der WBHE an die MaK zurückgegeben wurde, und die MaK diese Lok an die Tegernsee-Bahn weiterverkaufte (TAG V 11). Lok ist jetzt als Schrott abgestellt.	
14	Lok wurde 1982 von der MaK in Zahlung genommen, als die fabrikneue MaK 1000 799/1982 (KSE V 103) an die Kiel - Schönberger Eisenbahn ausgeliefert wurde. Die Lok soll verkauft werden.	
15	Lok ist zur Untersuchung bei MaK in Moers. Ursprünglich wurde sie an die Krupp Hüttenwerke Bochum geliefert.	
16	Die Fabriknummer 600 146 ist 100%ig gesichert. Die Lok befindet sich zur Untersuchung bei MaK in Moers. Ursprünglich wurde sie an die Köln-Bonner Eisenbahn (KBE V 13) geliefert und müßte erst vor kurzem an die Ostbahnen verkauft worden sein. Weiß ein Leser mehr?	

MaK-Reparaturwerkstatt, Moers		09.06.1982
Lfd.Nr.	Bemerkungen	
17	Lok pausierte auf der Reise zum Besteller in Moers.	
18	Lok wurde 1977 zusammen mit den bereits 1976 abgegebenen MaK 220 061/1960 (Solvay 4) und MaK 600 141/1958 (Solvay 6) von der MaK in Zahlung genommen, als die fabrikneue MaK 700 021/1977 (Solvay 3") an Solvay geliefert wurde. Während die MaK 220 061/1960 seit 1976 als Werklok 153 bei der MaK in Kiel im Einsatz steht, und die MaK 600 141 an die Filderbahn nach Stuttgart (Lok 3) weitervermittelt werden konnte, wartet die ehemalige Solvay 3' noch auf einen Interessenten.	
19	Lok wurde 1980 von der MaK zurückgenommen, nachdem sie in letzter Zeit einige fabrikneue Loks, nämlich MaK 1000 776/1978 (WBHE V 22), MaK 1000 777/1979 (WBHE V 23) und MaK 1000 778/1979 (WBHE V 24) bei der Wanne-Bochumer Eisenbahn an den Mann bringen konnte. Die Lok wartet auf einen Käufer.	

Kurzmeldungen

Niedersachsen

Jacobi-Ziegelwerk

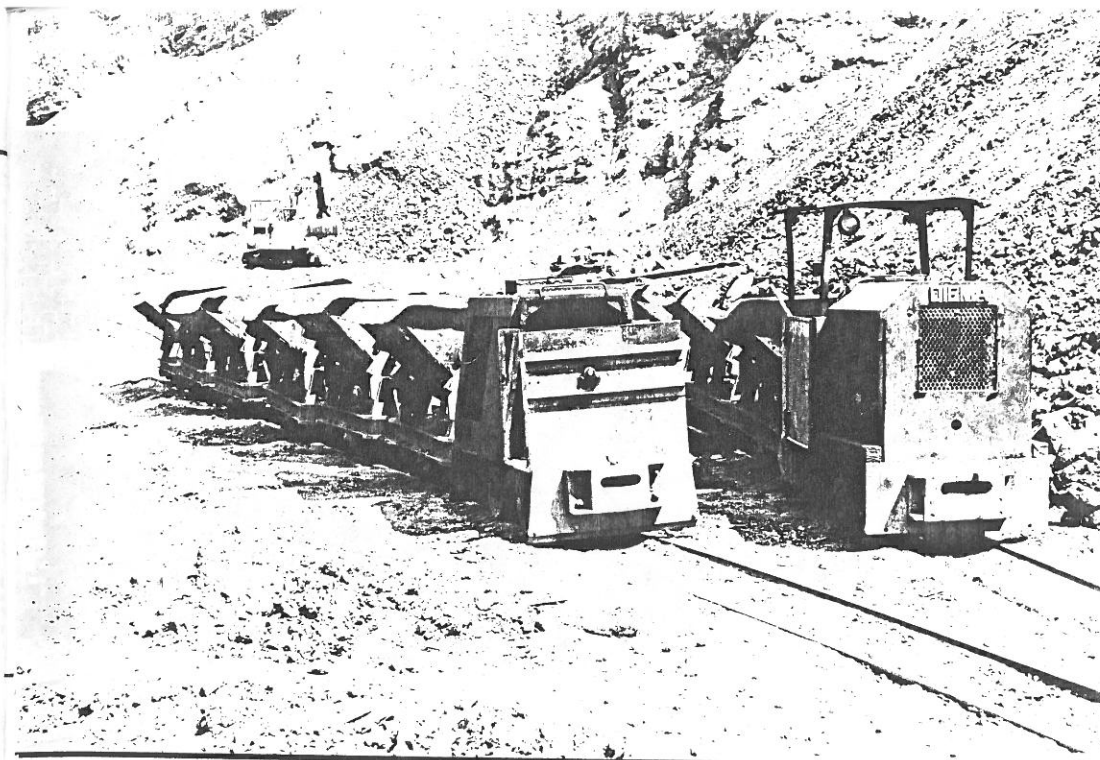
3411 Bilshausen

Das Jacobi-Ziegelwerk in Bilshausen (südöstl. v. Northeim an der B 247) betreibt auf der rechten Seite der Straße Gieboldehausen - Bilshausen eine Grube, in der eine Feldbahn mit zwei Diema-Loks betrieben wird.

Jacobi-Ziegelwerk, Bilshausen (Grube nicht am Werk!) Spur: 500 mm						
Lok	Herstellerdaten		AF	Typ	(PS)	Motor-Nr.
oNr	Diema	1 201/1946	Bdm			
oNr	Diema	1 444/1952	Bdm		14	1 348

Die Bahn selbst gabelt sich kurz hinter der Entladeanlage, wobei der rechte Ast 100 m weiter führt, und der linke nur unwesentlich länger ist. Zum Teil werden die Züge schon 10 m (!) hinter der Verladeanlage, an der das Material auf Lkw umgeladen wird, beladen. Dies und die Tatsache, daß der in der Grube abgebaute Ton sehr mager ist (Lkw und Radlader können problemlos in die Grube fahren), führt dazu, daß die Bahn wohl noch in diesem Sommer stillgelegt wird. Während die Diema 1 201 einen offenen Führerstand besitzt, wird der Lokführer der Diema 1 444 bei Regen nicht naß. Lichtmäßig empfiehlt sich ein nachmittäglicher Besuch. Von der Straße Gieboldehausen - Bilshausen aus ist die Grube kaum zu sehen, sie liegt etwas versteckt im Wald. Ein Feldweg führt aber direkt dorthin.

Mit dem Wald im Hintergrund und bei entsprechendem Lichteinfall sind in der Grube hervorragende Fotos möglich. Das Personal hat gegen fotografierende und datennotierende Eisenbahnfreunde keine Einwände. Im Werk Duderstadt der Jacobi-Ziegelwerke soll auch noch eine Feldbahndiesellok stehen.



Jacobi-Ziegelwerk Bilshausen: Die beiden Diema-Loks warten in der Grube auf ihre nächsten Einsätze, 01.06.1982. Foto: Ulrich Völz

Kurzmeldungen

Nordrhein-Westfalen

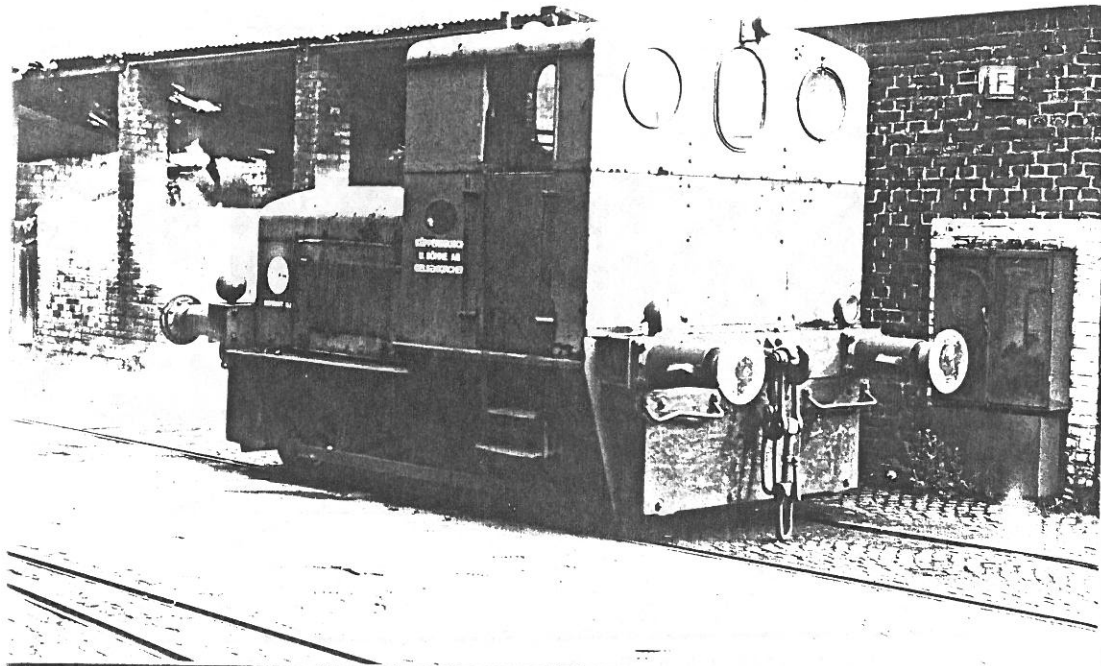
Küppersbusch AG

Küppersbuschstr.16, 4650 Gelsenkirchen

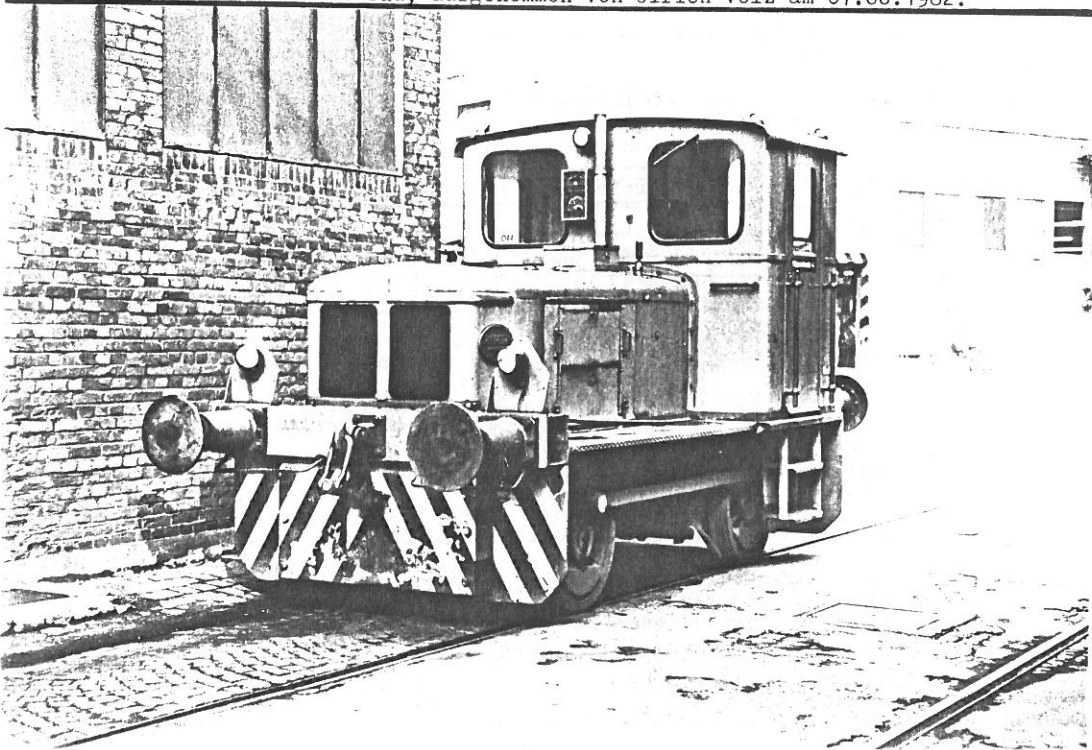
Die Küppersbusch-Werke benötigen für werksinterne Rangierarbeiten eine eigene Werklok; eine zweite Lok ist abgestellt vorhanden.

Küppersbusch-Werke, Gelsenkirchen-Schalke-Süd						Spur: 1 435 mm	
Lok	Herstellerdaten		Typ	(t)	(PS)	(km/h)	
1	Deutz	17 160/1937	Bdm	OMZ 122	16.4	42	2.5/5/7.5/18
2	KHD	56 863/1958	Bdm	A4L 514	14	55	3.4/5.4/8.9/14.5
1	Küppersbusch AG, Gelsenkirchen 1962 Austauschmotor KHD F3L 514 Nr. 3 172 182/84 Leistung 42 PS bei 1 500 U/min. Originalmotor Deutz OMZ 122 Nr. 400 056/57 Leistung 36/40 PS bei 600 U/min. 1982 Stadt Gelsenkirchen (Spielplatz)						
2	1958 Altenessener Bergwerks-AG, Schacht Emil Emscher Deutsche Philips GmbH, Essen 1979 Küppersbusch AG, Gelsenkirchen						

Die Lok 1 ist zwar schon an die Stadt Gelsenkirchen gegangen, aber noch steht sie auf dem Werksgelände der Küppersbusch-Werke. Die Lok 2 kann man beobachten, wenn sie von einem Werksteil in den anderen fährt und dabei zwei nebeneinanderliegende Bahnübergänge überqueren muß (Küppersbuschstraße/Fürstinnenstraße). Dies ist meist



Oben sehen Sie die Lok 1, unten die Lok 2 der Kippersbusch-Werke in Gelsenkirchen-Schalke-Süd, aufgenommen von Ulrich Völz am 07.06.1982.

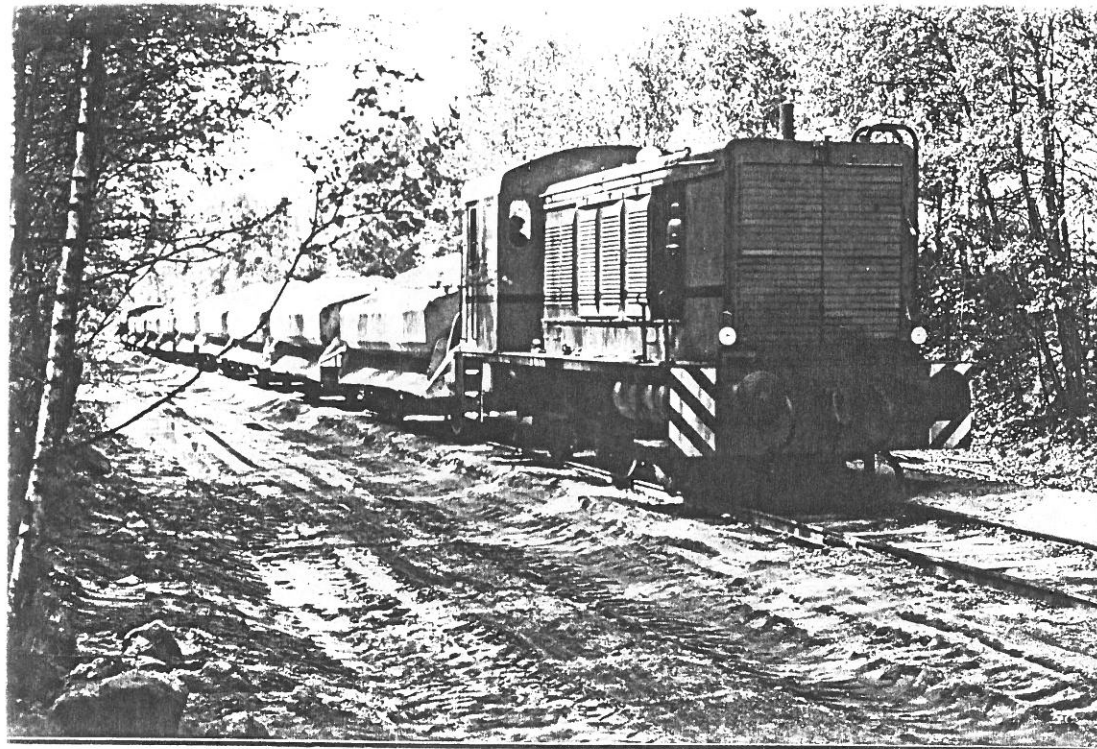


gegen 8-9 Uhr der Fall; die Bahnübergänge werden dabei von den Pfortnern der Werkstore mit einer Flagge gesichert. Das Werk, das in Zusammenarbeit mit AEG Herde, Öfen, Nachtspeicherheizungen und Großküchen herstellt, wird in etwa zwei Jahren in einen Neubau auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Graf Bismarck in Gels.-Erle einziehen. Wahrscheinlich wird die heute noch aktive Werklok das nicht mehr miterleben. Das jetzige Werk liegt direkt am DB-Güterbahnhof Schalke-Süd (Strecke Gelsenkirchen Hbf - Essen=Altenessen).

Westdt. Quarzwerke Dr. Müller GmbH, Werk 1 4235 Schermbeck 2 (Gahlen)

Erfreuliche Nachrichten für alle V 36er-Freunde können wir heute melden. Da die Planlok (O&K) bereits seit geraumer Zeit nicht zum Einsatz kam (Auskunft: "Reparatur"), versah die V 36-Type des Werkes im April und Mai (Stichtage 15.04. und 11.05.) regelmäßig den Eisenbahnbetrieb zwischen Werk und Sandgrube. Die Lok ist - im Gegensatz zur Meldung im BE 9/81 - nicht verschrottet worden, sondern hervorragend aufgearbeitet worden und präsentiert sich jetzt in einem sehr ansehnlichen Zustand, ganz im Gegensatz zu den Fotos im BE 3/81.

Westdeutsche Quarzwerke Dr. Müller GmbH, Werk I Spur: 1 435 mm							
Lok	Herstellerdaten		AF	Typ	(t)	(PS)	(km/h)
oNr	BMAG	11 457/1942	Cdh	WR 360 C 14	41	360	30/60 (a)
oNr	O&K	26 665/1970	Cdh	MC 14 N	48	360	40 (b)
Ehemalige Lokomotiven							
	Hohen	2 883/1912	C..t				Verbleib unbekannt
	Couillet	1 863/1943	C..t	(d)			1972 abg., weiterer Verbleib unbekannt
1	Krupp	3 073/1953	C.2t	(e)			1981 Auto- und Motorradmuseum Bad Oeynhausen
3	Henschel	25 535/1953	C..t	(f)			Verbleib unbekannt
1	Henschel	2 227/1953	Bdm	(g)			1981/82 Verbleib unbekannt
(a) 1942							
VTG, Berlin							
Bremer Vulcan-Werft, Bremen							
Klöckner, Duisburg							
1954							
1961 WLH, Hattingen							
1969 Westdt. Quarzwerke, Gahlen-Hardt (über Glaser, München)							
(b) 1970 Behala, Berlin, Spandauer Südhafen							
1979 Westdt. Quarzwerke, Gahlen-Hardt (über Zwischenhändler)							
(d) 1943 Westdeutsche Quarzwerke, Gahlen-Hardt							
(e) 1953 GBAG, Gruppe Bochum							
Bochumer Verein AG, Zeche Prinz Regent, Bochum							
1965 Westdeutsche Quarzwerke, Gahlen-Hardt							
(f) Dortmund-Hörder Hütten-Union, DO=Hörde							
1963 Westdt. Quarzwerke, Gahlen-Hardt (über WLH, Hattingen)							
(g) Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte (ZuH)							
Phenol-Chemie, ... (D 1)							
1972 Westdeutsche Quarzwerke, Gahlen-Hardt							



Zwischen der Sandgrube und dem Werk erwischte Klaus Linek am 11.05.1982 die V 36 der Westdeutschen Quarzwerke in Gahlen-Hardt (nahe Dortsen).

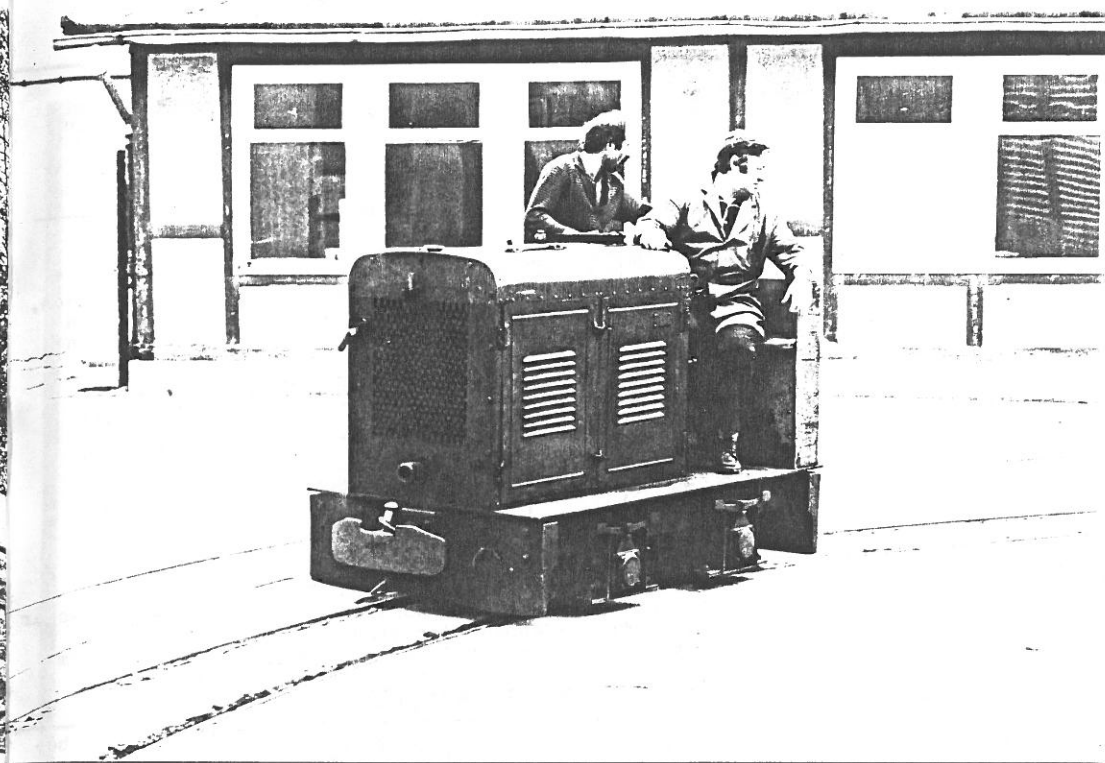
Die V 36 hat bereits eine bewegte, wenn auch etwas unklare Vergangenheit hinter sich. Das genaue Schicksal zwischen 1954 und 1961 ist unbekannt. Dann taucht sie gneralüberholt wieder auf. Nachdem die letzte Dampflok des Werkes 1981 nach Bad Oeynhausien überführt worden ist, hat auch die kleine Henschel-Lok das Werk mit unbekanntem Ziel verlassen.

Auf längere Sicht wird sich der Triebfahrzeugbestand des Werkes I der Westdeutschen Quarzwerke Dr. Müller aus der Lok O&K 26 665/1970 als Planlok und der BMAG 11 457/1942 als Reservelok zusammensetzen. Wie lange die BMAG-Lok den Plandienst versah bzw. noch versieht, ist nicht bekannt.

Während im Werk Fotografen nur mit Skepsis - wenn überhaupt - betrachtet werden, ist das Fotografieren in der Sandgrube relativ problemlos. Die Grube ist sehr einfach von der Landstraße, die von der B 223 Richtung Gahlen führt, zu erreichen. Die landschaftlich reizvolle Eisenbahnstrecke vom Werk zur Grube, die täglich immerhin etwa fünf Mal befahren wird, ist praktisch nur von den beiden Endpunkten aus zugänglich.

In einem der nächsten Hefte wollen wir näher auf den Schmalspurbetrieb des Werkes eingehen, der früher im Werk stattfand.

Welcher Eisenbahnfreund kann bei der Erstellung eines Berichtes über Hannoveraner Werklokomotiven für den BE helfen? Wir sind für jeden Hinweis dankbar. Wir bitten um Zuschriften an die Redaktion in Kiel.



Extra für den Fotografen "heizte" der Meister mit seiner Henschel 1 988/1947 am 03.07.1981 mal kurz durch's Werk. Foto: Bruno Lemke

Kurzmeldungen

Hessen

EZO-Isolierstoffe GmbH 3433 Neu-Eichenberg

Eine recht ungewöhnliche Schmalspurbahn existiert bei der EZO Isolierstoffe GmbH in Eichenberg. Das Werk liegt wenige Meter vom DB-Bahnhof Eichenberg entfernt.

Ein Gleis führt sogar vom Werk auf die DB-Verladerampe.

Im Werk existieren drei bullige Henschel-Loks ohne Führerhausüberdachungen, von denen zwei einsatzbereit sind und eine ausgeschlachtet zum Ersatzteilspender degradiert worden ist.

EZO Isolierstoffe GmbH, Eichenberg					Spur: 600 mm		
Lok	Herstellerdaten		AF	Typ	Vmax	Motor	
oNr	Henschel	1 988/1947	Bdm	DG 13	3/5/8/15	Hen K 22	13 PS
oNr	Henschel	1 989/1947	Bdm	DG 13	3/5/8/15	Hen K 22	13 PS
oNr	Henschel	2 180/1947	Bdm	DG 13	3/5/8/15	Hen K 22	13 PS

Die Henschel 1 989 ist abgestellt, die Henschel 2 180 ist Reservelok. Richtig gebraucht wird die Bahn nur selten, vielmehr ist es wohl das Engagement des Meisters, der ab und zu mal aus Spaß mit einer Lok durch das Werk fährt, das die Bahn noch leben läßt. Die Gleislage ist etwas ungewöhnlich: Gleise liegen nur innerhalb des Werkes, winden sich zwischen den flachen Gebäuden entlang,

und verschwinden in der einen oder anderen Halle.
 Ein Besuch des Werkes ist empfehlenswert; der Meister freut sich, wenn sich jemand für seine Maschinen interessiert und ist sehr freundlich!

Ausland

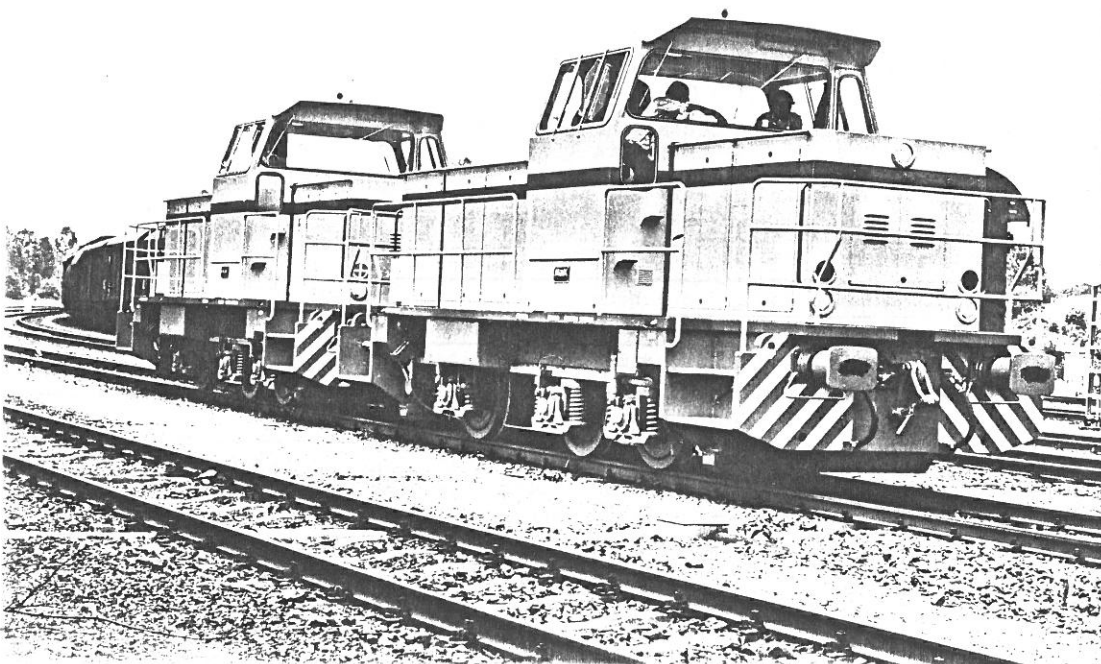
Ma(c)Ker für Italien

Nein, wir wollen hier nicht die vielen MaK-Loks auflisten und besprechen, die im Laufe der Zeit als gebrauchte Loks nach Italien kommen. Daß man (vom Bestand der gebrauchten übernommenen deutschen Loks her gesehen) in Italien nicht in den 50er Jahren lebt, beweist eine Bestellung über sechs fabrikneue MaK-Lokomotiven der Hafenbahn in Genua.

Consorzio Autonomo del Porto di Genova		Fabrikneue MaK-Loks			
Lok	Herstellerdaten	AF	Typ	DGew.	(kW/PS)
	MaK 700 063/1982	Cdh	G 764 C	60	560/762
	" " .../ "	"	" " "	"	" "
	MaK 700 068/1982	Cdh	G 764 C	60	560/762

Die Type G 764 C unterscheidet sich von der G 763 C nur durch die "Innereien" (italienischer Motor etc.), ansonsten entspricht sie ihr sogar leistungsmäßig. So dürfte die Hafenbahn der einzige Besteller dieser abgewandelten G 763 C sein, wogegen die G 763 C selbst bereits in einem Exemplar bei den Solvay-Werken in Rheinberg läuft, und gegen Ende des Jahres eine zweite Lok an die KREVAG nach Krefeld geht.

Das Foto zeigt die 700 064/1982 und 700 063/1982, die auf ihrer Übergabefahrt von der MaK nach Italien am 24.06.1982 im Rangierbahnhof Kiel-Weimersdorf warten.
 Foto: Ulrich Völz



Existing Industrial Locomotives of West Germany

Ein Verzeichnis der Gegenwärtigen Werkslokomotiven in der Deutschen Bundesrepublik

Book 1 Teil 1

HESSEN / RHEINLAND-PFALZ SAAR

compiled by **BRIAN RUMARY**

published by the

INDUSTRIAL RAILWAY SOCIETY

Suche Fotos und Aufzeichnungen aller Art über schmalspurige Feldbahnen gegen Unkostenerstattung oder im Tausch.
 Walter Listl, Orleansstr. 45, 8000 München 80

Der erste Band dieses einzigartigen Werkes ist erschienen !

Das wohl kompletteste und umfassendste Verzeichnis bundesdeutscher Werkslokomotiven.

Ein Muß für jeden Werkbahnfreund

Abschiedsfahrt bei den Vorwohle-Emmerthaler Verkehrsbetrieben: Hameln-Vorwohle u.zk.

Die Fahrt findet am 11.09.1982 statt, der Fahrpreis beträgt etwa DM 20.--. Nähere Informationen sind erhältlich bei

Herrn Torsten Hinsch, Gropiusring 58, 2000 Hamburg 60.

