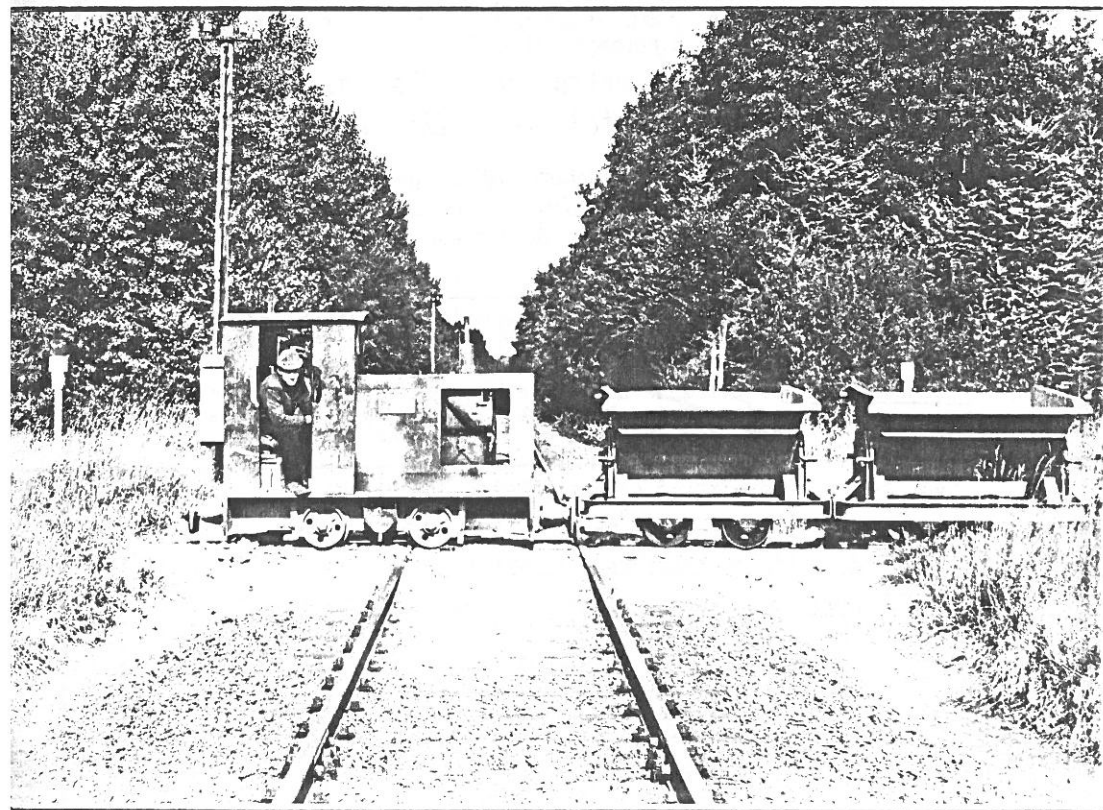


Bahn- Express



Ausgabe

6/82

Bahn-Express

Magazin für Werkbahnfreunde

6182

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: Das gibt es nicht nur einmal in Deutschland: Die Diema
1 263 des Klinkerwerkes Tapken überquert die Bundesbahn-
strecke Varel - Neuenburg bei Bockhorn, 08.09.1982.

Rückseite: Der beladene Zug mit der Diema 2 893 steht abfahrtsbereit
an der Grube. Die Anlage gehört zu L. de Cousser, Bram-
loge, die Grube liegt bei Rahling; 08.09.1982.

Bahn-Express 6/82 im kurzen Überblick:

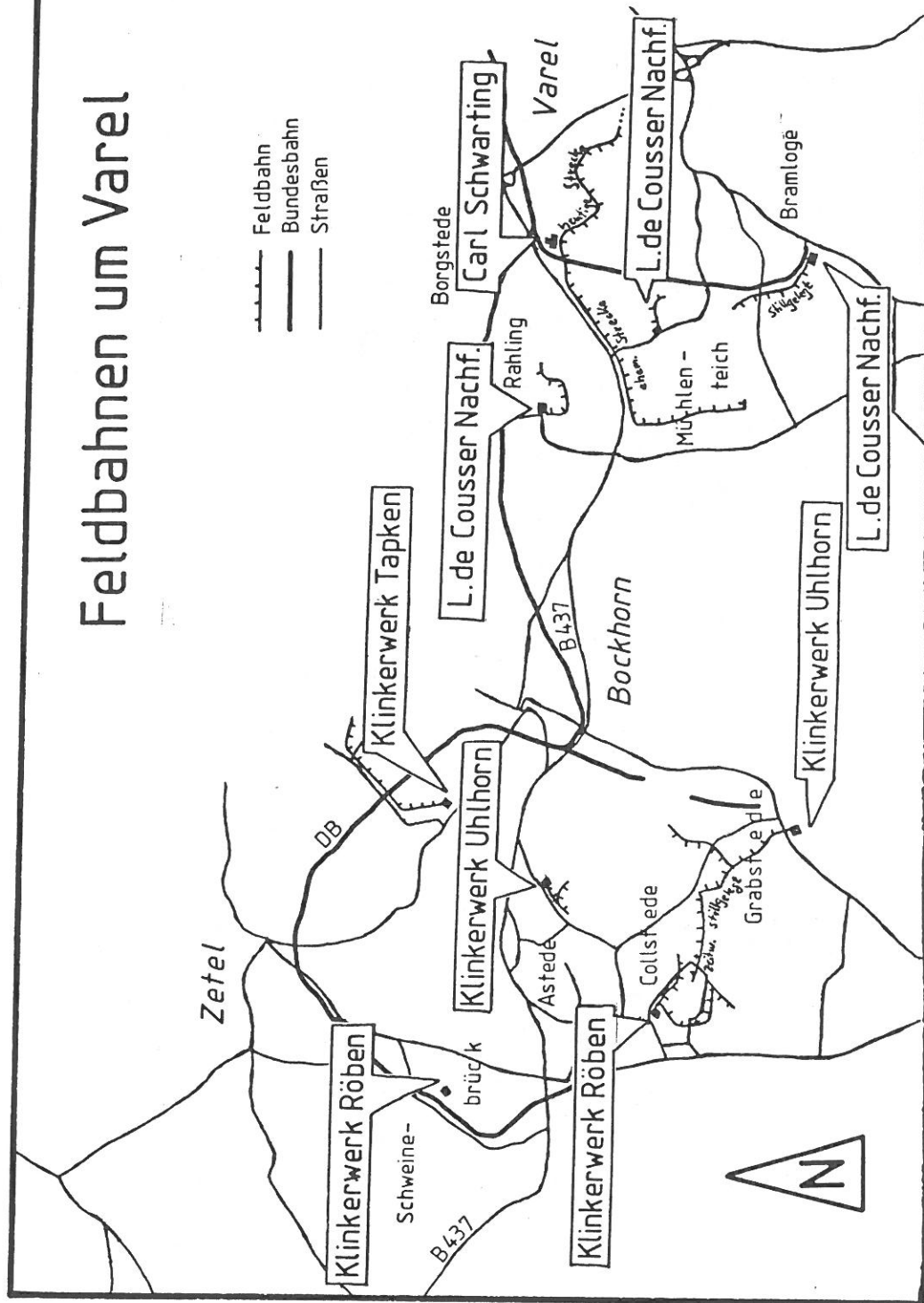
Berichte: Feldbahnen um Varel.....Seite 3-11

Die Wacker-Werkbahn Burghausen.....Seite 11-17

Kurz-
meldungen: Erich Passig Ziegelei, Hennstedt.....18
Degussa AG, Wesseling.....18
Westfalia Separator AG, Oelde.....19
Betriebe der Stadt Mülheim, Mülheim.....20
Ziegelei Karl Pilgrim, Seppenrade.....22
Klinkerwerk Heinrich Kuhfuß, Coesfeld.....22
Ziegelwerk Iking, Stadtlohn.....23
Donnelley & Geradi, Ettlingen-Busenbach.....24
Ziegelwerk Lotter + Stiegler, Langenzenn.....26
Ziegelwerk Müllner, Pfaffenberg.....26
Isar-Amper-Werke AG, Höllriegelskreuth.....26
Klößner Rohstoffhandel, München.....28
Kurz notiert.....29

Ausland Österreich - Kurzmeldungen .30

Feldbahnen um Varel



Christian Hoffmann/Ulrich Völz

Feldbahnen um Varel

Fährt man einmal durch's nördliche Ammerland, so fällt sofort die dort in besonders starkem Maße angesiedelte Ziegeleiindustrie auf. Besonders in der Gegend um Bockhorn und Zetel kann man teilweise von einem Werk aus die Schornsteine des nächsten erkennen.

Zweifellos ist auch hier die Zeit des großen Feldbahneinsatzes vorbei; die "Rampenwirtschaft" hält sich aber doch recht gut. Dabei findet die Feldbahn oft nur noch innerhalb des Grubenbereiches Verwendung. Wenige (hundert) Meter neben der Grube steht dann eine etwa 3 m hohe Rampe, auf die der Lorenzug hinauffährt. Von dort aus wird der Ton dann in einen bereitstehenden Lkw gekippt, der das Material zum Ziegelwerk bringt. Im hier besprochenen Gebiet finden sich immerhin vier solcher "Rampenbetriebe".

Dem stehen das Klinkerwerk Tapken in Zetel und das Klinkerwerk Schwarting in Borgstede gegenüber. Es existieren jeweils mehrere Kilometer lange Strecken. Voraussichtlich ab 1983 eröffnet das Klinkerwerk Uhlhorn in Grabstede ebenfalls eine längere Feldbahnstrecke.

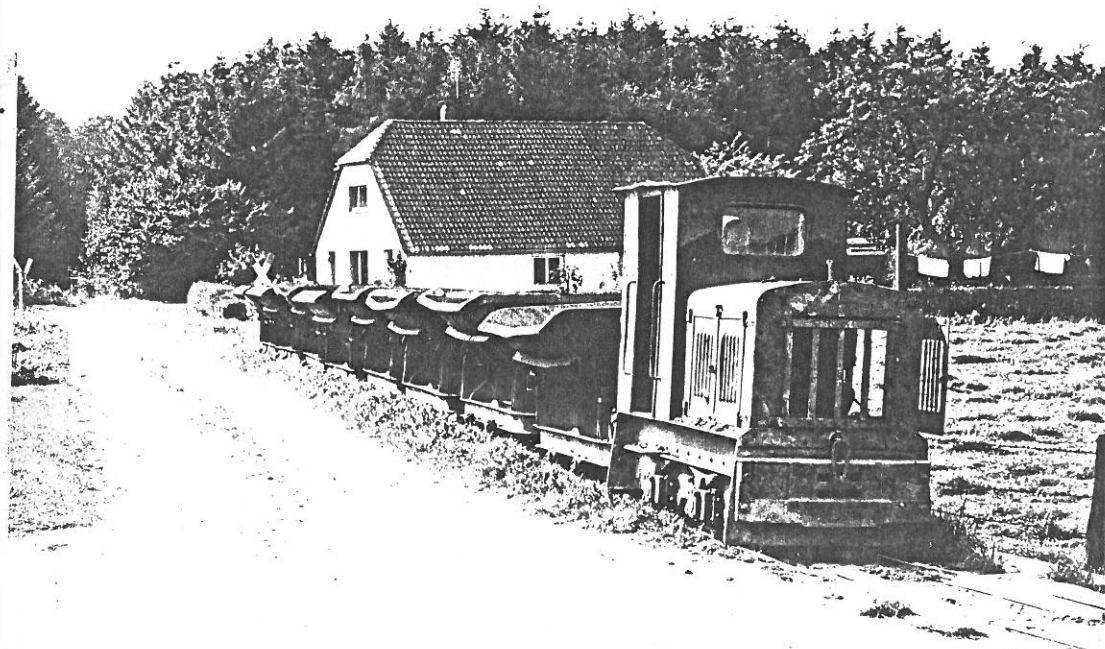
Klinkerwerk Carl Schwarting 2930 Varel 1 (Borgstede)

Direkt an der B 437 zwischen Varel und Bockhorn liegt das Klinkerwerk Carl Schwarting in Borgstede. Die nach Auskunft des Lokführers knapp vier Kilometer lange Strecke der Spurweite 600 mm entspringt dem Werk an der Rückseite. Hier fallen sogleich zwei alte Gmeinder-Loks ins Auge, die sich allerdings nicht mehr in allzu gutem Zustand befinden. Tatsächlich ist aber nur eine der beiden Maschinen abgestellt, die andere holt die beladenen Züge von einer Ausweiche am Werk in die Entladehalle.

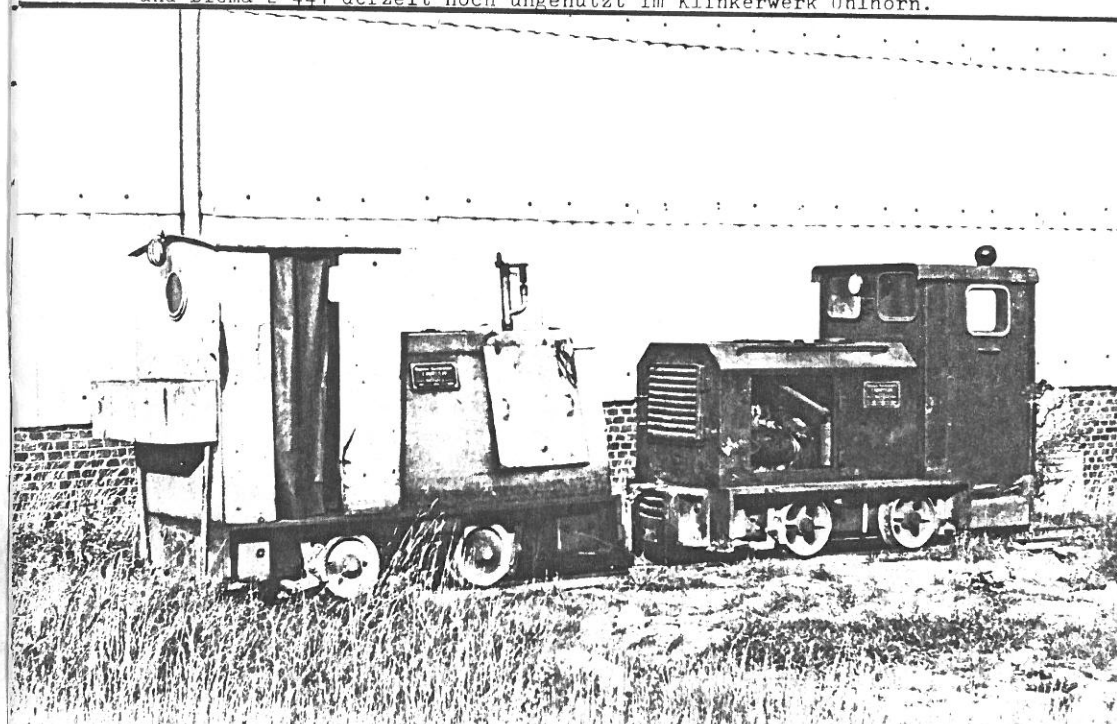
Im Streckendienst mühen sich zwei schwere Diema-Loks ab. Im Werk liegen und stehen noch einige kleine Kipploren herum; im Einsatz befindet sich pro Zug die stolze Anzahl von 8 Kipploren größeren Formates. Eindeutig ließ sich nach zweitem Hinsehen auch die Herkunft der Loren feststellen: -, = und •, sowie die Bremsschläuche weisen das Kieswerk Segrahn in Gudow als Vorbesitzer nach. Mindestens eine der eingesetzten Loren (SuM) stammt von der Bremer Bauunternehmung Siemer und Müller.

Klinkerwerk Carl Schwarting, Borgstede		600 mm			
Lok	Herstellerdaten	Typ	(t)	Motor	(PS)
oNr	Gmdr	(abg.)		A2L 514 Nr. 2 108 280/81	
oNr	Gmdr 3 151/1940			F3L 514 Nr. 1 708 095/97	
oNr	Diema 2 138/	DS 40	6.0	F4L 514 Nr. 3 771 076/79	55
oNr	Diema 2 254/1959	DS 40	6.6	.4. ... Nr. 2 338 517/20	45

Die Strecke ist landschaftlich sehr reizvoll. Der Fotograf sollte viel Zeit mitbringen, denn die Züge (beide Züge fahren hintereinander) pendeln pro Tag nur sechs Mal zwischen Grube und Werk. Allerdings läuft die Lok je nach Fahrtrichtung immer an der Spitze des Zuges.



Die Gmeinder-Lok von Carl Schwarting setzt einen Leerzug auf das Ausweichgleis um. Es ist die Gmdr 3 151. Unten stehen die Diema 1 262 und Diema 2 441 derzeit noch ungenutzt im Klinkerwerk Uhlhorn.



Zugverfolgungen sind meist ohne Schwierigkeiten zu Fuß möglich. Die Strecke führt zunächst in einem Bogen durch ein Feld, überquert dann eine Straße und fällt dann steil ab. Rechts erscheint eine längere Reihe herrlicher Bäume. Dann windet sich die Strecke quer durch die Felder und erreicht einen Wald. Weiter konnte die Strecke nicht verfolgt werden, da sich durch einen entgegenkommenden Zug eine günstige Mitfahrgelegenheit bot. An der Rampe in der Nähe des Werkes überwindet der Zug immerhin 11 Meter Höhenunterschied. Die Loks können ihre Züge hier nur im kleinsten Gang befördern. Beim Besuch dieser Bahn sollte man sich auf jeden Fall viel Zeit mitnehmen.

L. de Cousser Nachfolger 2930 Varel (Bramloge)

Gut drei Kilometer weiter südlich arbeitet die Konkurrenz. Das Klinkerwerk L. de Cousser kann im Werk selbst allerdings keinen Feldbahnbetrieb aufweisen. Dagegen gewinnt man in zwei Gruben, die jeweils einige Kilometer vom Werk entfernt sind, noch Ton mit Hilfe einer Feldbahn.

L. de Cousser Nachfolger, Bramloge						600 mm
Lok	Herstellerdaten		Typ	(t)	MNr.	Einsatzort
oNr	Diema	2 893/1966	DS 20	3.3	4 323 133/34	Rahling
oNr	Diema	2 110/1957				Mühlenteich

- Grube Mühlenteich

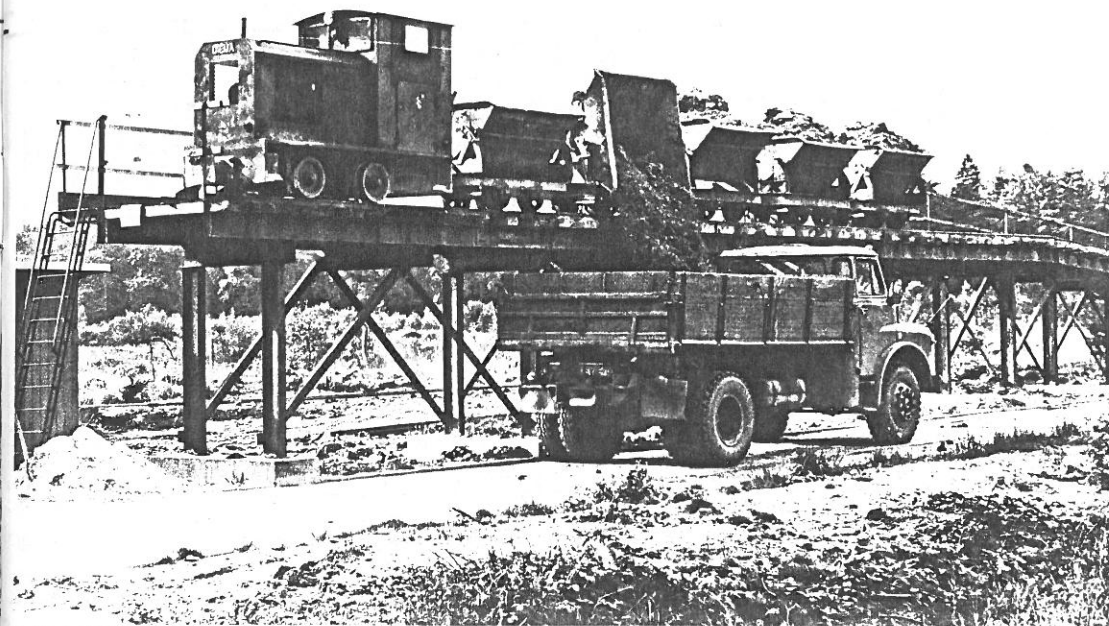
In der Grube Mühlenteich sah es im September recht stillgelegt aus. Die einzige vorhandene Lok ist in einem soliden garagenähnlichen Behälter untergebracht. Auch die Verloaderampe ist nach dem Baukastenprinzip erstellt. Der Lorenzug steht im Freien; die Gleise sind etwas überwuchert. Es ist schätzungsweise seit einem Vierteljahr kein Zug mehr gefahren.

- Grube Rahling

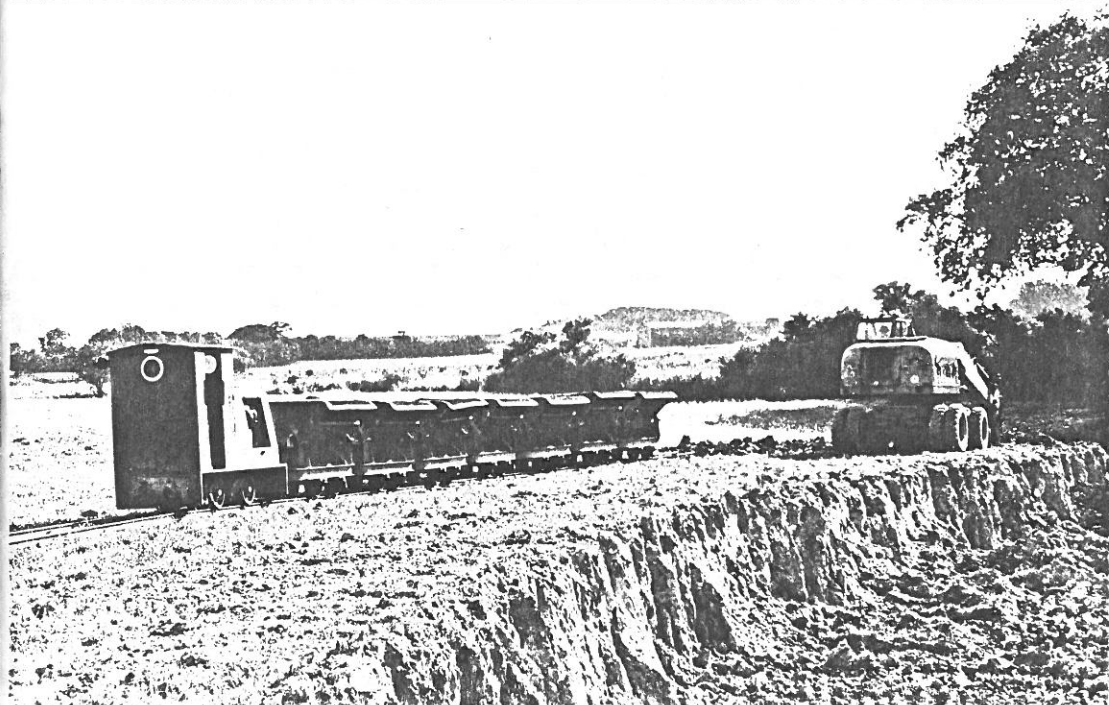
Auch hier gibt es für die Lok eine Garage. Am Stichtag stand diese allerdings offen, und die Lok war vollauf damit beschäftigt, den in der etwa 800 m entfernten Grube gewonnenen Ton zur Rampe zu bringen. Den Feldbahnbetrieb besorgen der Lokführer, der Baggerführer und der Entlader in einer Person. Die Grube befindet sich mitten auf einem frisch gerodeten Waldstück und wird mit einem O&K-Hydraulikbagger sauber ausgegraben. Die Strecke führt in einem kleinen Bogen von der Rampe zur Grube. Der beladene Zug wird gezogen, der Leerzug geschoben.

Klinkerwerk Tapken 2935 Bockhorn

An der Straße Bockhorn - Zetel arbeitet ein weiteres Ziegelwerk mit einer Feldbahn. Am linken hinteren Ende des Werkes beginnt die Strecke, führt über Felder und durch Gebüsch, später an einem Knick entlang und kreuzt niveaugleich (!) die Bundesbahnstrecke Varel - Neuenburg. Auf der Bundesbahnstrecke verkehrt jeden Tag noch ein Zugpaar mit einer Köf III. Die DB-Strecke wird im 90°-Winkel ge-



Die Diema 1 880 des Klinkerwerkes Uhlhorn hat ihren Zug zur Entladung auf die Rampe bei Astede gezogen. Unten hebt der Bagger des Klinkerwerkes Tapken die Mutterbodenschicht ab, bevor er den Zug mit Ton beladen kann.



kreuzt, wobei der Feldbahnzug auf seinen Spurkränzen über die Bundesbahnschienen hinweghüpft. Die Bundesbahnschienen sind nicht unterbrochen.

Die Strecke führt weiter an dem Knick entlang und endet im Erdfeld, wo ein Bagger wild in der Gegend herumgrapscht und Lore um Lore füllt. Anschließend wird der Zug zum Werk zurück gezogen.

Nach der Überquerung der Bundesbahnstrecke macht der Feldbahnlokführer an einer Fernsprechkiste Meldung, und wenn ihm die Köf angekündigt wird, schaufelt er die Tonklumpen, die bei der Überquerung der Bahnstrecke von den Loren fallen, ins Grüne.

Klinkerwerk Tapken, Bockhorn		600 mm			
Lok	Herstellerdaten	(t)	(PS)	MNr.	Zustand
oNr	Diema 1 263/				Einsatzlok
oNr	Schöma 1 485/1953	3.75	28	2 750/564	Schrottllok
oNr	Diema 1 648/		14	1 397	Schrottllok

Die Strecke ist gut 2-2.5 km lang und bietet gute Fotopunkte. Recht originell macht sich die Kreuzung mit der Bundesbahn! Leider aber sitzt die Lok verkehrt herum vor dem Zug.

Will man am Werk den Lorenzug fotografieren, so achtet der Entlader (hier: Entlader ≠ Lokführer) auf einen unverhältnismäßig großen Sicherheitsabstand zum Gleiskörper. Schilder, die auf Schnellfahrten hinweisen, wurden allerdings nicht gesehen ...

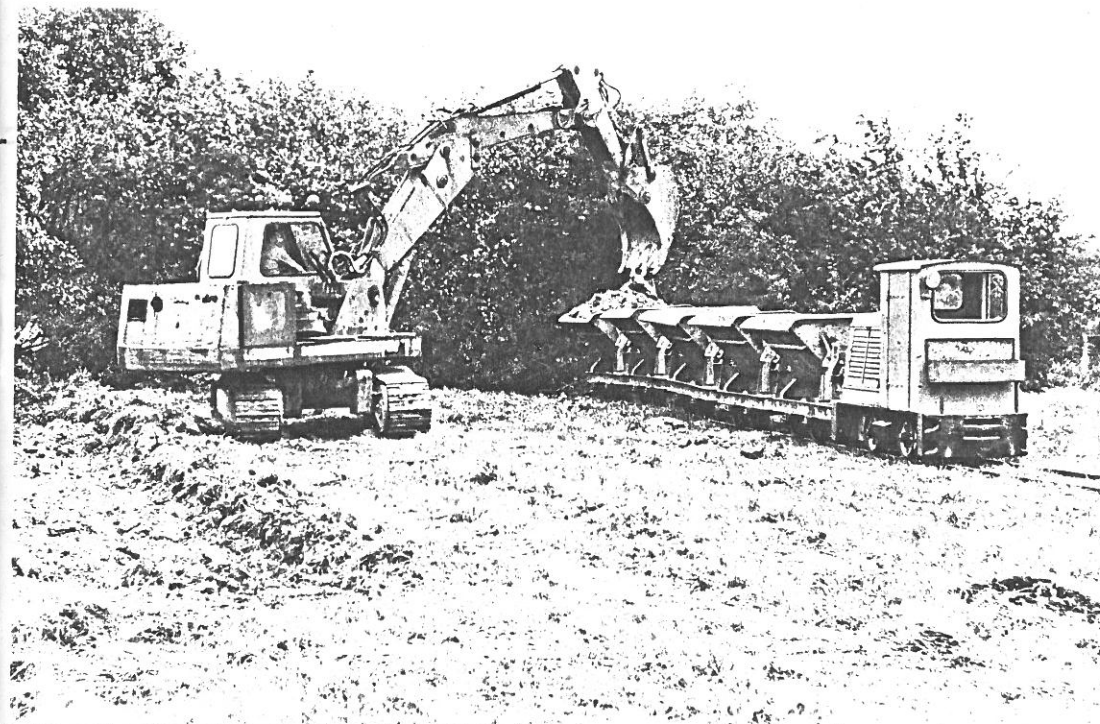
Die Diema 1 263 ist die einzige Lok im Einsatz, die Schöma-Lok sieht mit rostiger Mine mehrmals täglich ihre noch gesunde Konkurrenz-Kollegin vorbeifahren, und die neuere Diema-Lok verweist in einem total von Gestrüpp vereinnahmten hölzernen Lokschuppen. Ein Tip für Fotografen: Der rechte Türflügel läßt sich nur durch Ausheben aus den Angeln entfernen.

Die Bahnkreuzung ist über einen Feldweg erreichbar, ansonsten ist die Strecke nur schlecht zugänglich.

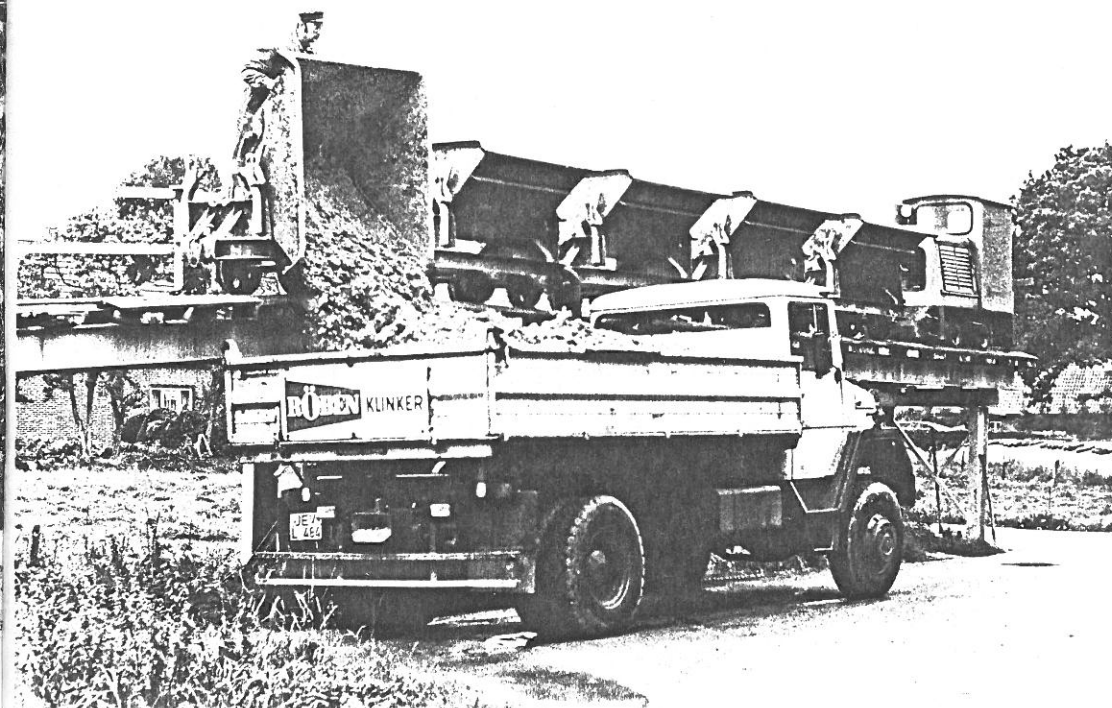
Klinkerwerk Uhlhorn 2935 Bockhorn (Grabstede)

Von den vier vorhandenen Lokomotiven werden derzeit leider nur zwei Stück eingesetzt, die beiden anderen stehen als Reserve im Werk.

Klinkerwerk Uhlhorn, Grabstede		600 mm			
Lok	Herstellerdaten	Typ	(t)	Motor	
oNr	Diema 1 262/ (Werk Grabstede, Reserverlok)			O: MWM Nr. 2 589/777 12 PS A: MWM KDW 415/7 28 PS Nr. 2 866/247N 1 500 UpM	
oNr	Diema 1 880/ (Grube Astede, Einsatzlok)			O: Nr. 31 826 30 PS A: KHD P3L 514 38 PS Nr. 2 532 740/42 1 270 UpM	
oNr	Diema 2 441/1961 (Werk Grabstede, Reserverlok)	DS 28	4.3	O: KHD Nr. 2 879 514/15 28 PS A: KHD A2L 514 30 PS Nr. 3 518 259/60 1 600 UpM	
oNr	Diema 2 605/1963 (Werk Grabstede, Einsatzlok)	DS 30	5.0	O: KHD 3 522 486/88 42 PS A: KHD A3 514 42 PS Nr. 3 329 807/09 1 500 UpM	



Klinkerwerk Röben, Grube Collstede: Die letzte Lore wird beladen ...
... und wieder geleert.



Die Einsatzlok im Werk Grabstede verkehrt nur auf einem etwa 50 m langen Gleisstück im Werk. Der für die Herstellung der Ziegel benötigte Sand wird in der Ziegelei abgekippt und je nach Bedarf vom Lorenzug in den Herstellungsvorgang eingegeben. Die Reservelokomotiven stehen ebenfalls auf diesem Gleisstück im Freien.

Die Strecken vom Werk zu den Gruben werden seit einiger Zeit nicht mehr befahren, liegen aber noch. Nach Auskunft des Lokführers im Werk soll im Jahre 1983 wieder eine Strecke in Richtung Collstede eröffnet werden.

Ein Kuriosum ist die Kreuzung der Strecke mit der Straße nach Westerstede direkt am Werk. Während an Straßenübergängen normalerweise die Feldbahn Vorrang hat (als Ausnahme sei hier ein Bahnübergang der ASB Erdenwerke in Lührsbockel bei Soltau genannt, wo der Feldbahnzug angesichts der Übermacht einer ausländischen Militärkolonne freiwillig anhält), gewährt hier ein Schild für den Feldbahnlokfürher eindeutig dem Straßenverkehr Vorfahrt. Der Zug darf also erst weiterfahren, wenn kein Auto kommt.

Eine der Diema-Loks kommt derzeit an einer Rampe bei Astede zum Einsatz.

-Grube Astede

Gut drei Kilometer vom Werk entfernt wird mitten im Wald Ton aufbagert. Auch hier ähnelt das vom Bagger bearbeitete Gelände einer Mondlandschaft. Beschäftigt sind hier zwei Personen (Baggerführer und Lokführer), und der Zug durchfährt, nachdem er beladen worden ist, eine Spitzkehre und erklimmt die Steigung zur Rampe, von wo aus der Lkw, der zwischen Werk und Grube pendelt, beladen wird.

Die Grube ist nicht ganz leicht zu erreichen. Man fährt am besten auf der Straße von Grabstede in Richtung Neuenburg, und wo der Wald endet, biegt man rechts ab in einen Feldweg. Nach etwa 500 m erreicht man die Grube.

Wenn man jetzt die Verlängerung dieses Weges weiterfährt, erreicht man die B 437. Wenn man hier die B 437 überquert und weiter auf einem Waldweg entlangfährt, kommt man direkt zum Klinkerwerk Tapken.

Klinkerwerk Röben

2932 Zetel 1 (Schweinebrück), Werk Schweinebrück

Das Klinkerwerk Röben liegt in Schweinebrück, einer Ortschaft, die wenige Kilometer südwestlich von Zetel gelegen ist. Das Werk besitzt zwei Loks, von denen eine im Werk hinterstellt ist und die andere im Rampenbetrieb bei Collstede zum Einsatz kommt.

Klinkerwerk Röben, Schweinebrück		600 mm			
Lok	Herstellerdaten	(t)	(PS)	MNr.	Standort
oNr	Diema 1 582/		16	1 385	Werk Schweinebrück
oNr	Schöma 2 332/1960	3.5	22	4 540 017	Grube Collstede

Die erstgenannte Lok steht im Werk unter einer Plastikplane in einer Halle. Sie dient als Reservelok, wenn die Einsatzlok in Collstede ausfällt.

Zwar findet man im Werk noch an einigen Stellen Gleise, aber der Feldbahnbetrieb vom Werk aus ruht schon sehr lange.

Grube Collstede

Auch hier ist wieder eine Rampe errichtet worden. Allerdings gabelt sich die Strecke schon wenige Meter hinter der Rampe, wobei der rechte nach etwa 800 m, der linke nach etwa 200 m im Erdfeld endet. Auch hier wühlt der Bagger wieder scheinbar planlos in der Landschaft herum, auch findet sich erneut die Personalunion zwischen Entlader, Bagger- und Lokführer.

Die beiden Gruben werden von der einzigen vorhandenen Lok im Wechsel bedient. Als Unterstand dient für die Loren eine Überdachung, doch für die Lok ist ein beidseitig abschließbarer Lokschuppen vorhanden, den der Zug bei jeder Fahrt zur linken Grube durchfahren muß. Besonders auf dem rechten Streckenast lassen sich gute Aufnahmen machen, da direkt Kuhweiden durchquert werden.

Ein Besuch des nördlichen Ammerlandes lohnt sehr, da hier auf recht kleinem Raum viele Feldbahnen zu finden sind. Wenn man den Tag früh beginnen läßt, schafft man alle hier genannten Stationen an einem Tag. Als Verkehrsmittel reicht ein Fahrrad in der Regel aus.

Der Bericht basiert auf Besuchen bei den Werken und Betriebsstellen, die am 7. und 8. September 1982 stattfanden.

Wacker Chemie GmbH / Ulrich Völz

Die Wacker-Werksbahn Burghausen

Wohl jedem Werkbahnfreund fallen bei dem Namen Wacker die beiden Dampfspeicherlokomotiven ein, die hier noch innerhalb des Werkes eingesetzt werden. Doch wollen wir hier zunächst einmal auf die Streckenverhältnisse eingehen.

a. Strecken

Am 24.06.1916 wurde zwischen der Königlichen Eisenbahndirektion München und der Gesellschaft für elektrochemische Industrie ein Vertrag über die Herstellung und Benützung einer Industriebahn geschlossen.

Darin wurde mit Gültigkeit vom 01.08.1916 der Kommanditgesellschaft Dr. Alexander Wacker ein Industrieanschluß an die Lokalbahn Mühlendorf - Burghausen bei km 25.474 vereinbart.

Die Endstation der Lokalbahn Mühlendorf - Burghausen befand sich damals noch in der Altstadt Burghausen, Heiligkreuz (Napoleons Höhe). Der Gleiskörper der Lokalbahn führte am Salzachhang entlang in Richtung Marienberg zur Station Pirach.

Die Industriebahn mit einer Gesamtschielenlänge von 8 678 m zweigte bei der Station Pirach in östlicher Richtung ab und hatte ihre Endhaltestelle "Holzfeld" im Wackerwerk.

Die "Güterdienstlichen Geschäfte" wurden in der Station Pirach abgewickelt. Daher erfolgte die Zubringung und Abholung der Eisenbahnwagen mit eigenem Rangier- und Lokpersonal und werkseigenen Lokomotiven in der Station Pirach.



Diese beiden Aufnahmen dokumentieren den Bau der Wacker-Werkbahn. Das obere Foto entstand am 26. Mai, das untere am 14. Juli des Jahres 1916.
Werkfoto Wacker



Im "Verkehrsanzeiger für das Bayerische Netz der Deutschen Reichsbahn" Nr. 39 vom 01.05.1922 wurde veröffentlicht, daß am 15.05.1922 die Endstation Holzfeld der Industriebahn zur Tarifstation "Wackerwerk" gemacht werden sollte. Seit diesem Zeitpunkt wurden die Fahrten der werkseigenen Lokomotiven zwischen Holzfeld und Pirach eingestellt und nur in den Jahren des 2. Weltkrieges als Unterstützung der Deutschen Reichsbahn zeitweilig noch durchgeführt.

Nach einem Erdbeben am Salzachabhang zwischen Marienberg und dem damaligen Bahnhof Burghausen mußte die Lokalbahnstrecke zwischen Pirach und Altstadt Burghausen eingestellt werden. Dadurch entstand im Jahre 1940 eine Bahnstation für den Personenverkehr an der ehemaligen Industriebahnstrecke in Burghausen Neustadt.

Die sogenannte Industriebahn Pirach - Holzfeld starb damit endgültig, und übriggeblieben ist eine Anschlußbahn "Wackerwerk" mit einem Gemeinschafts-Tarif-Bahnhof der Deutschen Bundesbahn mit der Firma Wacker.

Die Abzweigung dieser Anschlußbahn von der jetzigen Bahnlinie Mühlendorf - Burghausen Neustadt liegt bei km 31,9, westlich der Endhaltestelle Burghausen.

Die jetzt existierende Werkbahnanlage hat eine Gesamtlänge von 26 km und einem modernen Ablaufberg mit Stellwerk und automatischer, hydraulisch betätigter Bremse.

Ausgangsmaterial für die Vinnol-Kunststoffherstellung ist Steinsalz. Das Werk deckt seinen Bedarf aus einem eigenen Bergwerk in Stetten/Württemberg, von wo aus Ganzzüge in Tds-Wagen der DB nach Burghausen gefahren werden.

Außerdem besitzt Wacker noch eine größere Anzahl eigener Kesselwagen.

Der Rangierbahnhof der Wacker-Chemie GmbH wird von den Deutschen Marathon-Werken, die in direkter Nachbarschaft des Wacker-Werkes gelegen sind, in der Weise mitbenutzt, daß die dort vorhandenen eigenen Lokomotiven die für Marathon bestimmten Wagen dort abholen und auch wieder bereitstellen. Die Marathon-Werke besitzen zwei grün lackierte Dieselloks (KrMa 19 283/1966 Typ M 350 C // KrMa 19 460/1972 Typ M 500 C). Im April 1981 allerdings rangierte eine DB-V 60 in Marathon-Diensten.

b. Lokomotiven

Leider läßt sich der ehemalige Lokomotivbestand des Wacker-Werkes nicht mehr eindeutig rekonstruieren.

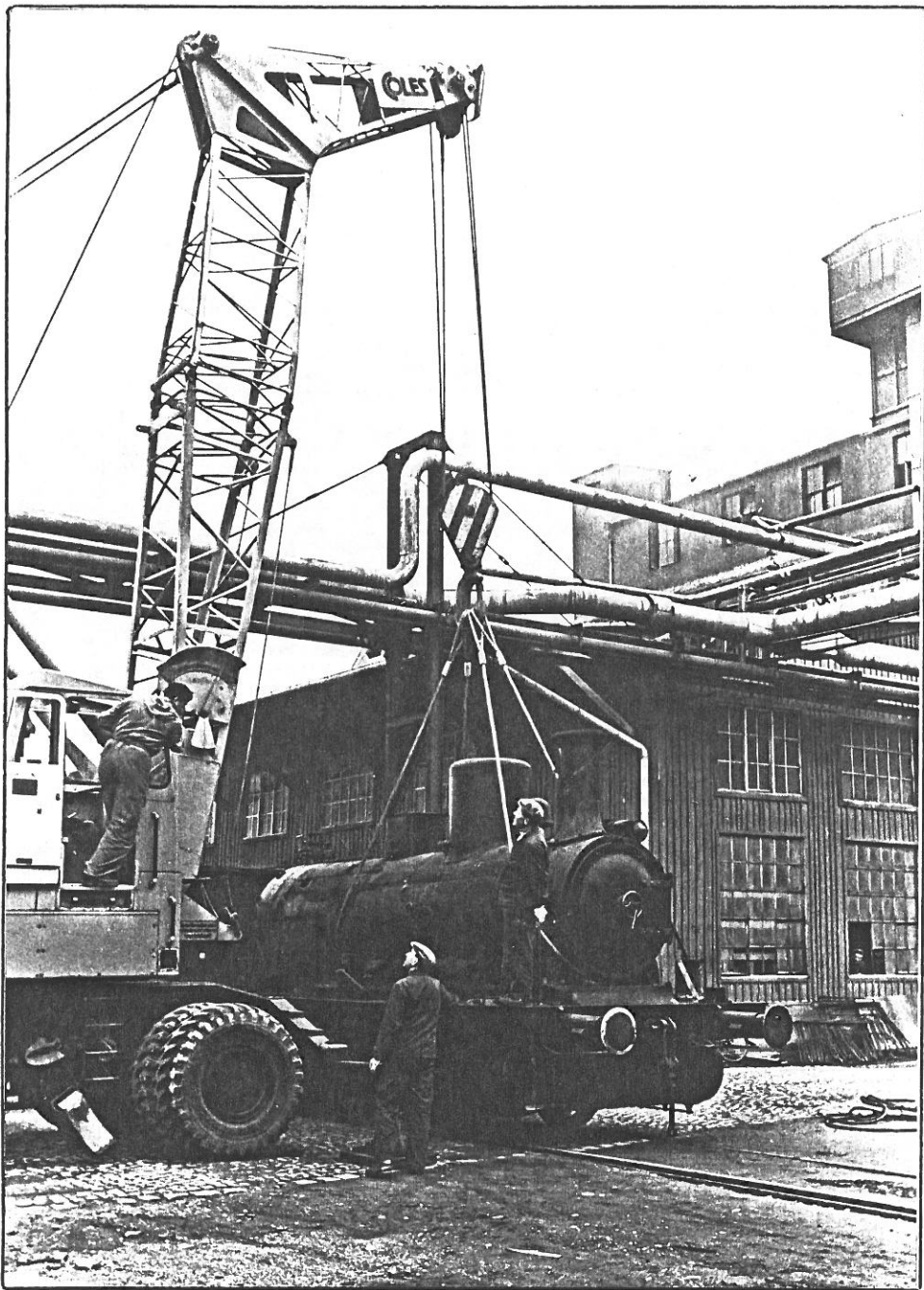
Drei Dampflokomotiven, die mit Kohle befeuert werden mußten, wurden bis 1940, zum Teil sogar bis 1960 noch eingesetzt.

Zwei der Dampfloks wurden von der Lokomotivfabrik J. A. Maffei, München beschafft. Die größere dieser Loks erwarb im Jahre 1960 die Firma Hackermeier in Mühlendorf zur Verschrottung. Die kleinere Lok wurde 1954 an die Papierwerke Waldhof-Aschaffenburg, Werk Raubling, verkauft, wo diese Maschine auch heute noch als Reserve vorgehalten wird.

Die dritte Dampflok stammte von O&K. Sie wurde im Jahre 1963 im Werk auseinandergebrannt.

Als Ersatz für diese kohlegefeuerten Lokomotiven wurden zu Anfang der 50er Jahre zwei Dampfspeicherloks von Krupp und eine von Krauß-Maffei beschafft.

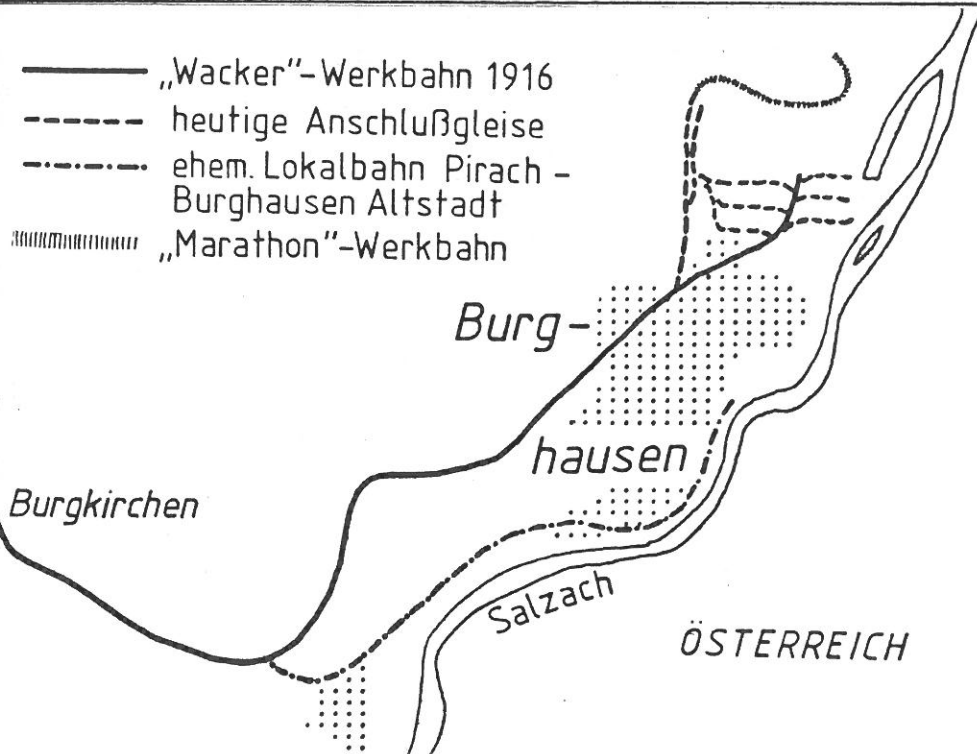
Die beiden Krupp-Loks sind nach wie vor im Werk tätig, während die Krauß-Maffei-Lok im Jahre 1970 an den Münchener Zwischenhändler Glaser veräußert wurde. Die Maschine wurde 1972 an das nur wenige Kilometer entfernte Werk Gendorf der Hoechst AG veräußert. Auch diese Lok wird dort heute noch regelmäßig eingesetzt.



Die O&K-Dampflok wird am 15. Mai 1963 vor der alten Werkstatt verschrottet. Werkfoto Wacker



Die Wacker-Werkbahn heute: Eine der beiden Krupp-Dampfspeicherloks zieht einen VTG-Kesselwagen durch's Werk. Werkfoto Wacker

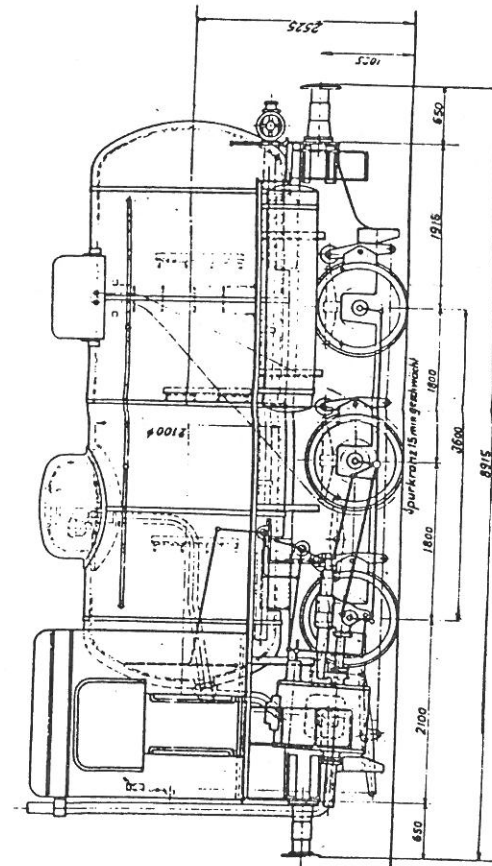
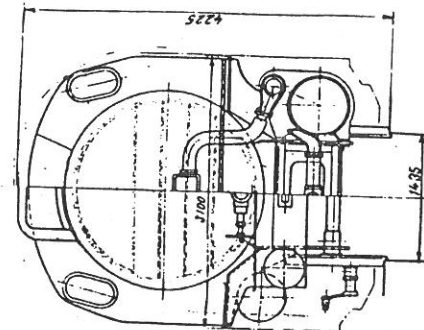


Wacker-Chemie GmbH, Werk Burghausen						1 435 mm
Lok	Herstellerdaten Herkunft/Verbleib	Typ AF	DGew BGew Vmax	Lini Radst. Rad ø	Motor	
1	Krupp 2 830/1952 1953 geliefert an Wacker	Cfl	47 t 38 t 45 km/h	8 915 mm 3 600 mm 1 100 mm	---	
2	Krupp 3 326/1955 1955 geliefert an Wacker 1970 an Glaser, München 1972 an Hoechst, Gendorf (1)	Cfl	47 t 38 t 45 km/h	8 915 mm 3 600 mm 1 100 mm	---	
3	KrMa 17 722/1951 1951 geliefert an Wacker	Cfl	51.9 t 39.4 t 50 km/h	9 400 mm 3 300 mm 1 100 mm	---	
4	Essl 5 287/1961 1963 geliefert an Wacker	Bern Bdh	28 t 26 t 24 km/h	7 040 mm 3 000 mm 850 mm	MWM RHS 518 A Nr. 98 242 250 PS	
5	KrMa 19 406/1969 1969 geliefert an Wacker	M 500 C Cdh	60 t 60 t 28/55 km/h	9 440 mm 3 800 mm 1 000 mm	500 PS	
6	Hen 31 241/1968 1970 geliefert an Wacker	DHG 500 EX	60 t 51 t 30/50 km/h	9 900 mm 3 700 mm 1 000 mm	Hen 12V 1416 A Nr. 190 523 500 PS	
	Maffei 2 312/1902 1902 gebaut für Maffei 1934 an Wacker, Burghausen 1954 an PWA Werk Redenfelden b. Raubling	Cn2t	33 t 27 t 40 km/h	8 600 mm 3 600 mm	---	
	Maffei /		1960 an Lackermeier, Mühldorf			
	O&K /		1963 Verschrottung			

Die Dampfspeicherlokomotiven sind besonders wartungsarm und umweltfreundlich. Sie fahren mit Dampf, der im eigenen Kraftwerk erzeugt wird.

Innerhalb des Werksgeländes herrscht striktes Fotografierverbot. Von außen ergeben sich für den Eisenbahnfreund kaum Möglichkeiten zum Fotografieren, lediglich an einem Fußweg, der nordwestlich des Werkes nur durch einen Zaun von den Gleisanlagen getrennt entlangführt, hat man Chancen, die eine oder andere Lok zu sehen.

Abschließend darf ich mich bei den Herren Roscher und Unterhuber für die Besichtigungsgenehmigung bedanken. Großen Dank schulde ich auch den Herren Etzler und Hölzlberger von der Eisenbahnbetriebsleitung für das Datenmaterial zu den Lokomotiven, sowie Herrn Hübner von der Fotostelle für die Überlassung der Fotos.



Hauptabmessungen

Spurweite.....	1 435 mm	Dampfraum.....	3.2 cbm
Zylinderdurchmesser.....	660 mm	Gesamteinhalt.....	21.0 cbm
Kolbenhub.....	550 mm	Leergewicht etwa.....	31.5 t
Treibradurchmesser.....	1 100 mm	Dienstgewicht.....	47.5 t
Fester Radstand.....	3 600 mm	Reibungsgewicht.....	47.5 t
Gesamtradstand.....	3 600 mm	Zugkraft 0.7 p bei 7.5 atü.....	11 420 kg
Dampfüberdruck.....	20 atü	Zugkraft 0.7 p bei 1.5 atü.....	2 285 kg
Heißwasserraum.....	17.8 cbm	Kleinster Krümmungshalbmesser.....	80 m
		Größte Geschwindigkeit.....	45 km/h

C-Feuerlose Lokomotive

Lieber Leser !

Für das kommende Jahr können wir Ihnen eine erfreuliche Mitteilung machen:

Obwohl der "BAHN-EXPRESS" im kommenden Jahr je Ausgabe auf nunmehr 40 Seiten die Berichterstattung über Feld- und Werkseisenbahnen fortsetzen wird, steigt der Preis für das Einzelheft und für das Abonnement auf nur:

DM 19.50 für das Jahresabonnement 1983
DM 3.25 für das Einzelheft.

Wenn Sie auch weiterhin den "Bahn-Express" im Abonnement beziehen möchten, überweisen Sie bitte bis Anfang 1983 den Abonnementsbetrag auf unser Postscheckkonto !

In der Hoffnung, Sie auch weiterhin zu unseren Lesern zählen zu dürfen, verbleiben wir mit den besten Wünschen für ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr.

"Bahn-Express"
Redaktion

Ziegelwerk Erich Passig 2211 Hennstedt

Das Ziegelwerk ist bereits lange stillgelegt. Es liegt zwischen den Ortschaften Hennstedt und Lockstedt nordöstlich von Itzehoe. Man erkennt es noch durch einen Schornstein, ansonsten wirken die Anlagen verwahrlost, sofern sie überhaupt noch vorhanden sind.

Erich Passig, Ziegelei Hennstedt				600 mm
Lok	Herstellerdaten	(PS)	MNr.	Bemerkungen
oNr	Diema 1 441/	9/10	1 266 076	
oNr	Gmdr 3 269/1941	15/18		a)
a) = Lok trägt Schild: Wilhelm Schreiber, Feldbahnen Baumaschinen Bremen				

Die beiden Loks stehen in einer Halle an der Rückseite der Ziegelei; die Loks sind durch offene Türen leicht zu erreichen.

Degussa AG, Werk Wesseling 5047 Wesseling

"Unsere O+K-Lokomotive (Anm. Red.: Lok 2 O&K 26 773/1973) ist ein Serienprodukt, die keine technischen Zusatzeinrichtungen hat (Anm. Red.: Schwere grammatikalischer Fehler!). Sie wird bei uns als Werkbahn eingesetzt, wobei keinerlei Besonderheiten vorliegen. Wir sehen deshalb keine Veranlassung, daß unsere Lok in Ihrer Zeitschrift besprochen wird.

Deshalb bitten wir Sie, von einem Besuch bei uns abzusehen." Wir bedanken uns bei der Degussa recht herzlich für das freundliche Schreiben!

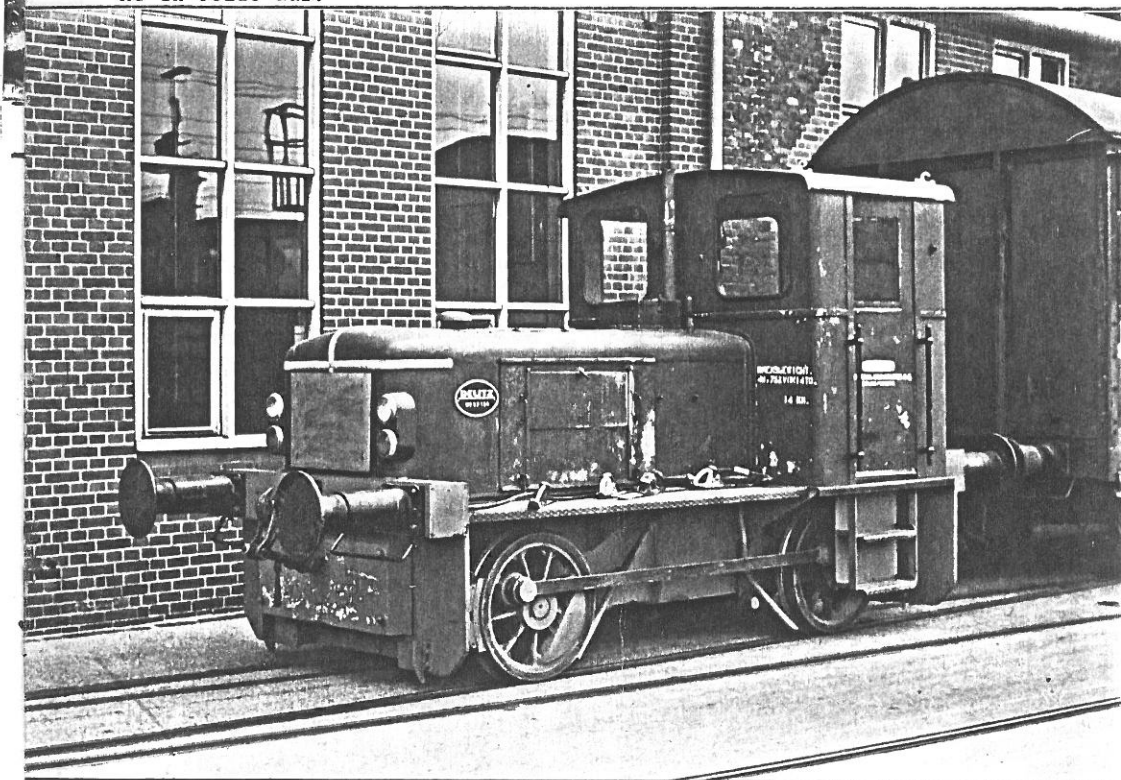
Westfalia Separator AG 4740 Oelde

Direkt gegenüber des DB-Bahnhofes Oelde an der KBS 200 (zwischen Hamm und Gütersloh) liegt die Westfalia Separator AG. Zum Werkverschub wird eine kleine Deutz-Lok vorgehalten.

Westfalia Separator AG, Oelde						1 435 mm
Lok	Herstellerdaten	AF	Typ	(PS)	(t)	Vmax
oNr	KHD 57 154/1960	Bdm	A4L 514	55	14	3.4/5.4/8.9/14.5

Die Geschichte der Lok liegt leider etwas in der Dunkelheit. Angeblich sei es zu umständlich, nach Unterlagen bzw. dem Betriebsbuch der Lok zu suchen. Fest steht, daß die Lok irgendwann einmal gebraucht von KHD übernommen wurde.

Am 21.06.1982 nahm Klaus Linek die Werklok der Westfalia Separator AG in Oelde auf.



Betriebe der Stadt Mülheim a.d. Ruhr Mainstraße (Werkstatt), 4330 Mülheim

Zum Betrieb des 1913 - 1927 angelegten Mülheimer Ruhrhafens unterhalten die Betriebe der Stadt Mülheim an der Ruhr (BtMh) noch drei Diesellokomotiven.

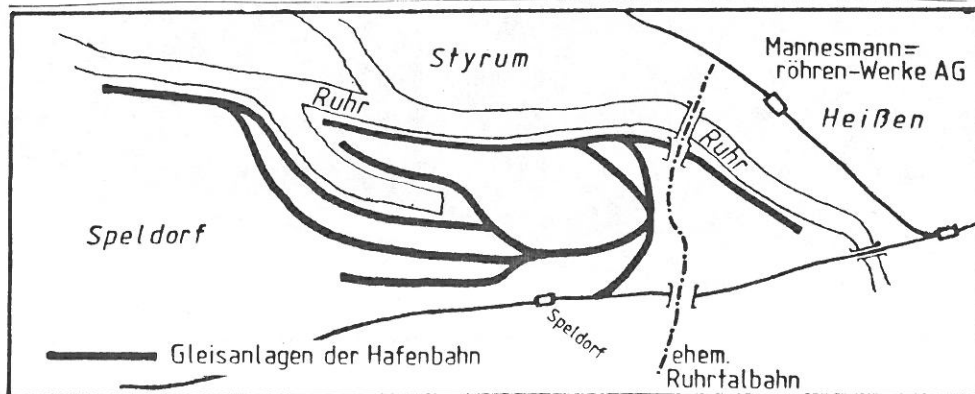
Die Hafensbahnstrecke führt in Mülheim-Broich aus der DB-Strecke Wedau - Heißen heraus und zweigt in Richtung Norden ab zum Hafensbahnhof. Von dort führt ein Zweig weiter Richtung Westen am Nordhafen entlang. In die entgegengesetzte Richtung zweigt ebenfalls ein Gleis in Richtung Westen ab, womit der Südhafen beideseitig von der Eisenbahn erschlossen wird.

Die Streckenlänge der Hafensbahn beträgt 17.1 km, die Gleislänge ganze 38.0 km. Bedient werden insgesamt 31 Anschlüsse.

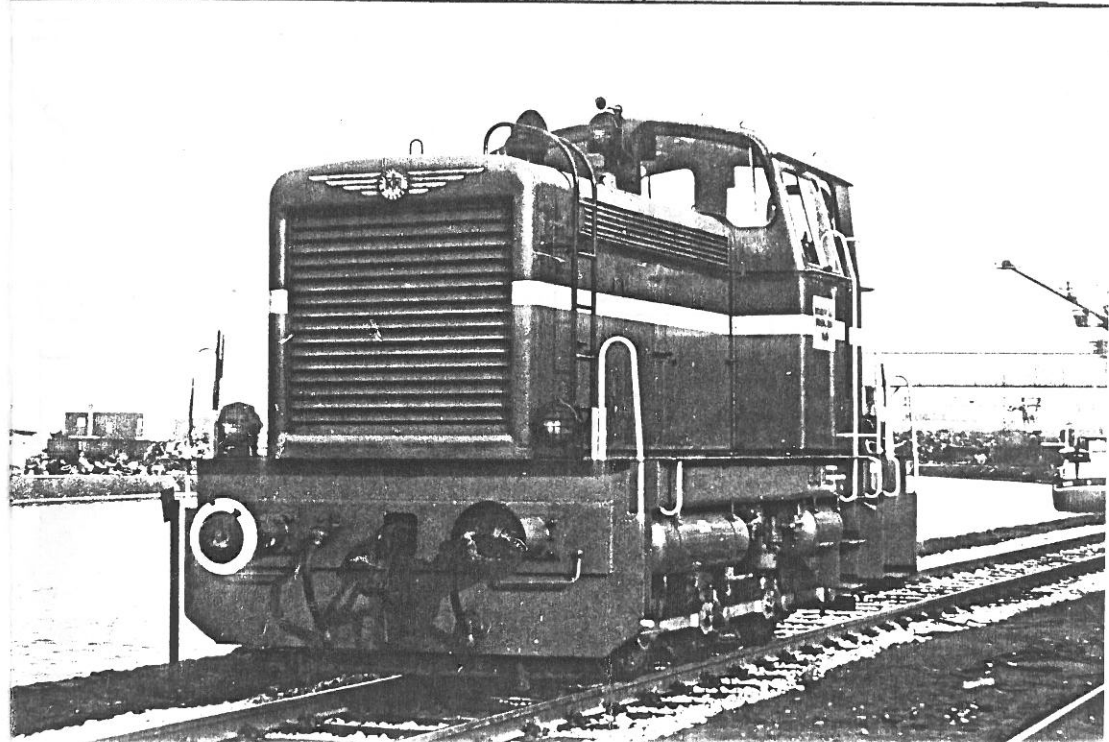
Betriebe der Stadt Mülheim a.d. Ruhr, Mülheim						1 435 mm	
Lok	Herstellerdaten		AF	(PS)	(t)	Vmax	
1	Hanomag	8 457/1920	Bn2t		22.5		a)
2	Henschel	20 497/1925	Dn2t		48.0		a)
3	Société Anglo Belge La Croyère	2 578/1942	Cn2t	400	36.0		b)
4	Krauß-Maffei	17 918/1954	Cdh	750		45	
5	KHD	21 560/1939	Bdh		34.0		c)
6	Krauß-Maffei	18 355/1957	Cdh	750		28	
7	Krauß-Maffei	19 284/1966	Cdh	750		28	

- a) = Ende der 50er Jahre zur Verschrottung an die Mülheimer Firma Thies verkauft.
- b) = Am 16.02.1960 zur Verschrottung an die Mülheimer Firma Thies verkauft.
- c) = Niederweserbahn (4"'), 1949 an Mülheimer Hafensbahn, 17.07.1967 an Fa. Schreiber & Nachf., Mülheim, 1973 verschrottet.

Betriebszeit ist offiziell von 07.00 - 18.30 Uhr, je nach Verkehrsaufkommen endet der Betrieb jedoch zwischen 17 und 21 Uhr. Die Übergaben erledigen Bundesbahnloks der BRn 332 und 333.



Andreas Westhofel hat im März 1980 zwei Lokomotiven der Mülheimer Hafensbahn abgelichtet. Oben sehen Sie Lok 7, unten Lok 4.



Karl Pilgrim 4710 Lüdinghausen (Seppenrade)

Die beiden Diema-Lokomotiven sind noch immer vorhanden. Diema 1 213 steht wie eh und je mit einer Lore vor der stillgelegten Ziegelei und in direkter Nachbarschaft zum kürzlich gesprengten Schornstein. Diema 2 909 steht nicht zugänglich (und wenn, dann unphotografierbar) in einem Schuppen an der Rückseite der Ziegelei. Im Vergleich zur Diema 1 213 ist sie noch sehr gut erhalten.

Ziegelei Karl Pilgrim, Seppenrade						600 mm	
Lok	Herstellerdaten		Typ	AF	(PS)	(t)	Motor
oNr	Diema	1 213/1940	DS 40	Bdm	50		Daimler M 202 B Nr. 422954R/12037/30
oNr	Diema	2 909/1966	DS 30/1.	Bdh	33	4.5	KHD F3L 812 Nr. 4 331 353/55

Von der ebenfalls hier eingesetzten Henschel 1 755 will man plötzlich nichts mehr wissen.

Klinkerwerk Heinrich Kuhfuß 4420 Coesfeld

Bereits in BE 7/81 berichteten wir ausführlich über die Coesfelder Klinkerwerke Kuhfuß.

Am Stichtag 15.07.1982 bot sich folgendes Bild:

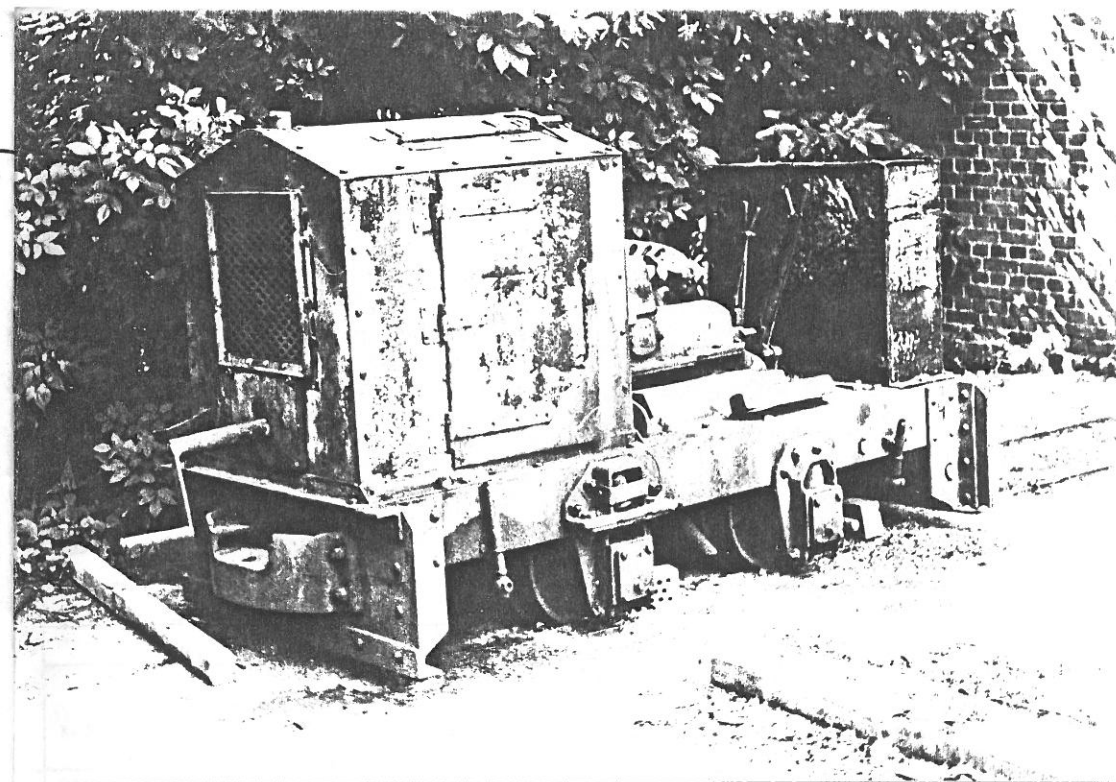
Werk II stand still, die eingesetzte Schöma 2 720 stand im Werk mit dem Lorenzug abgestellt.

Vor dem Lokschuppen stand eine der beiden O&K-Loks abgestellt.

Es handelte sich um die im Juni 1981 verdeckte Lok mit der

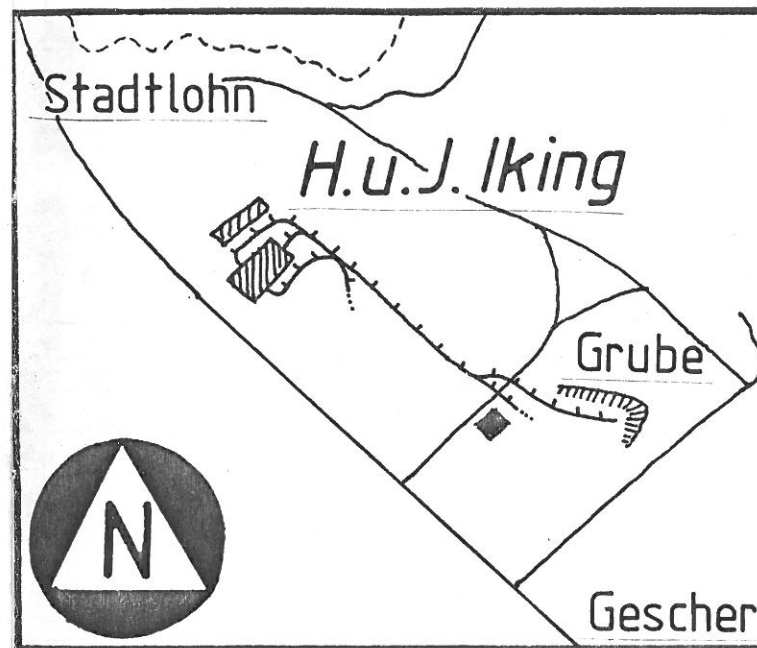
Im Schuppen stand die noch ältere O&K-Lok, die auf der Rückseite des BE 7/81 zu sehen ist. Daneben präsentierte sich die damals am Waldrand abgestellte Schöma 2 918 aufgearbeitet im Schuppen. Im Werk I/III standen die Schöma 2 024 und Schöma 2 655 im Einsatz.

Klinkerwerk Heinrich Kuhfuß, Coesfeld						600 mm
Lok	Herstellerdaten		Typ	(PS)	(t)	Bemerkungen
oNr	Schöma	2 024/1957	CHL 45 G	48	5	1977/78 Umbau bei Schöma
oNr	Schöma	2 655/1963	CDL 22	22	4	
oNr	Schöma	2 720/1961	CHL 45 G	48	6	1978 ex Jasba Baukeramik, Mogendorf
oNr	Schöma	2 918/	CDL 22	22	4	
oNr	O&K		RL 1			
oNr	O&K	7 802/	RL 1 C			O&K Abt. Montania



O&K 7 802 des Klinkerwerkes Kuhfuß am 15.07.1982 in Coesfeld.

Foto: Hans-Georg Bubolz



Lageplan

H.u.J. Iking
Stadtlohn

Bubolz

H.u. J. Iking 4424 Stadtlohn

Das zwischen Stadtlohn und Gescher liegende Ziegelwerk Iking betreibt eine ca. 500 m lange Feldbahn vom Werk zu einer Baggerstelle. Die vollkommen zugewachsene Strecke bietet unzählige nette Fotomotive, die allerdings teilweise nur mit dem Buschmesser möglich werden.

Im Einsatz steht eine Diema-Lok mit mehreren Ioren. Die Lok zieht die Züge von der Grube ins Werk, wobei sie bei der Entladeanlage vor den bereits entladenen vorherigen Zug setzt und diesen wiederum zur Grube drückt.

In einem anschließenden Schuppen auf einem separaten Gleis steht eine Ersatz-Lok von Jung.

Eine adäquate Lok befindet sich, allerdings in ihre Einzelteile zerlegt, in einem Schuppen. Ihr Verhängnis: "Plötzlich knallte dat, und der Kolben flog aus'se Motorhaube" !

Ziegelwerk H. u. J. Iking, Stadtlohn							600 mm
Lok	Herstellerdaten		Typ	AF	(PS)	(t)	Motor
oNr	Diema	2 345/1960	DS 20	Bdh	20	3.3	KHD F2L 712 Nr. 2 617 882/83
oNr	Jung	8 012/ b)	EL 105	Bdm	12	2.9	Jung SE 110 Nr. 4354 Vmax 4/8.1 km/h
oNr	Jung	10 218/ c)	EL 105		12	2.9	Jung SE 110 Nr. 2040 Vmax 4/8.1 km/h

a) = Vor ca. 3 Jahren gebraucht gekauft
b) = Reservelok c) = Z. Zt. zerlegt

Donnelley & Geradi GmbH & Co. KG 7517 Waldbronn (Ettlingen=Busenbach)

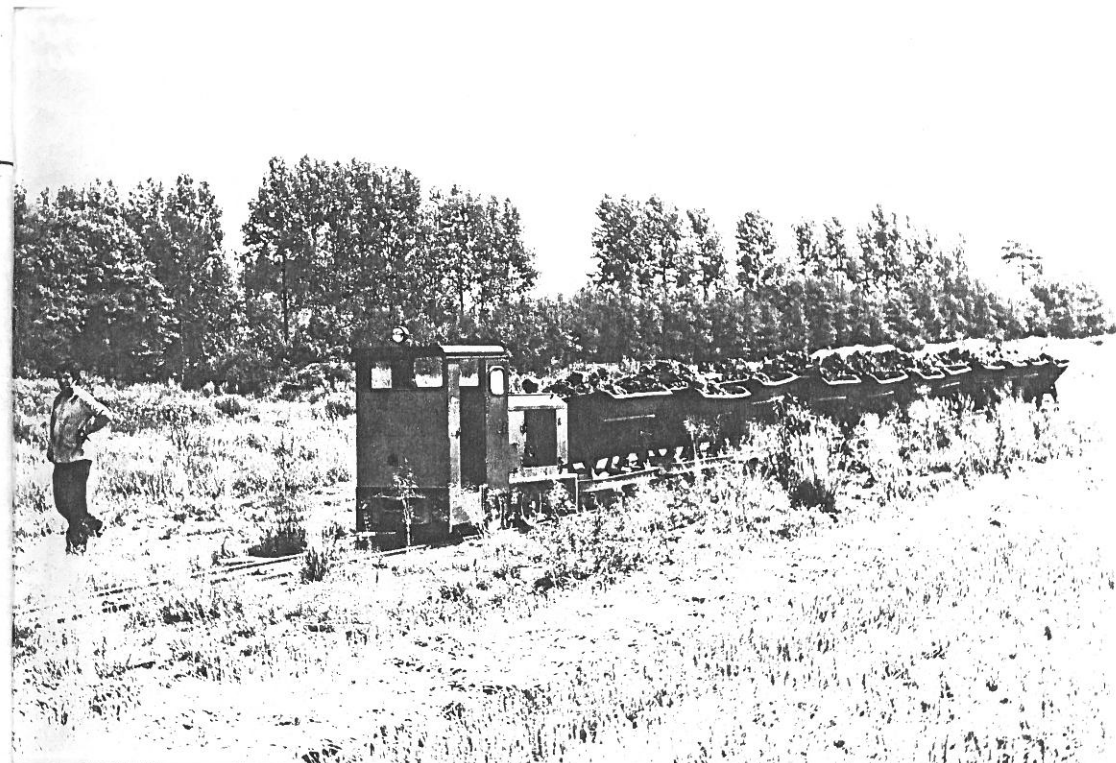
In Busenbach, unweit der Alb gelegen, betreibt die Donnelley & Geradi GmbH & Co. KG, Gesellschaft für Spinnerei und Weberei, eine etwa 500 - 700 m lange elektrifizierte Werkbahn mit 600 mm Spurweite. Der Fahrzeugpark setzt sich aus einer Elektrolokomotive

Donnelley & Geradi GmbH & Co. KG, Ettlingen=Busenbach				600 mm
Lok	Herstellerdaten		AF	
oNr	Siemens-Schuckert-Werke AG	1 576/1921	Bo-e	

und vier 4achsigen Wagen, sowie einem fünften in Reserve, zusammen.

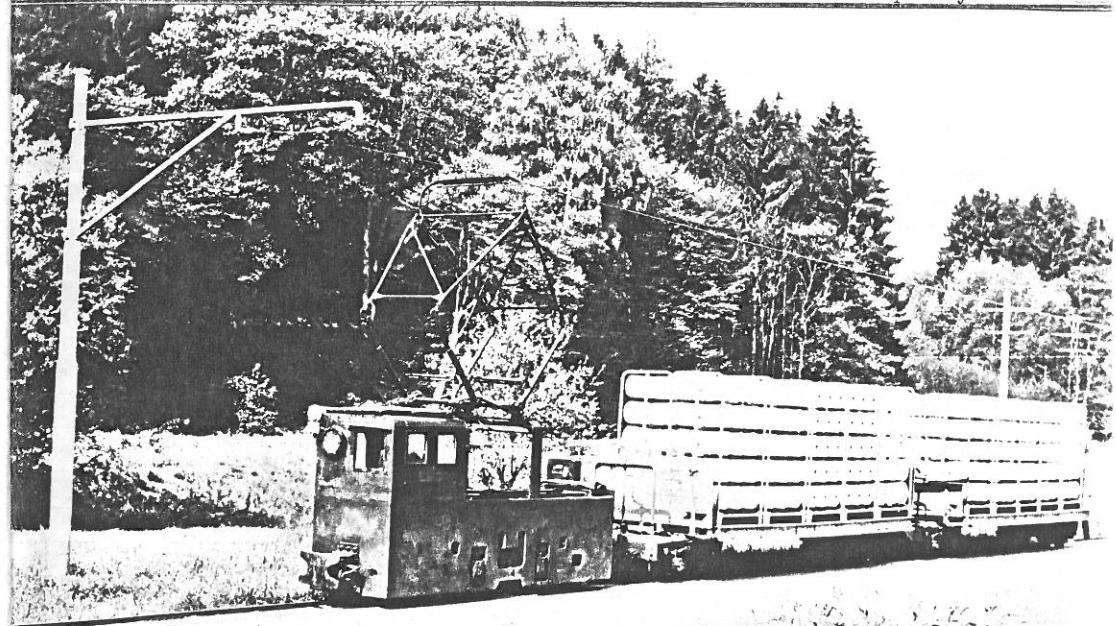
Die Bahn dient dem Transport von Garnrollen von einem Werksteil zum anderen, die Wagen haben ein Gestell für die Aufnahme der Garnrollen. Die Züge verkehren unregelmäßig, aber mehrmals täglich. In den Werken finden die Rangierbewegungen übrigens mit Hilfe des Gefälles statt.

Das Werk liegt nahe dem Haltepunkt Busenbach der Albtalbahn, die parallel zur Garn-Bahn verläuft.



H.u.J. Iking, Stadtlohn: Diema 2 345 zieht am 15.07.1982 ihren Zug von der Grube zum Werk.
Foto: Hans-Georg Bubolz

Donnelley & Geradi, Busenbach: Ellok mit den Wagen 7 und 2 am 21.04.1981 zwischen beiden Werken.
Foto: Christoph Beyer



Lotter + Stiegler 8506 Langenzenn

Aus organisatorischen Gründen mußte die Erwähnung einer zweiten Ziegelei in Langenzenn (vgl. BE 5/82 -31-) im letzten Heft leider wieder herausgenommen werden. Die zweite Ziegelei wies im September 1981 noch drei abgestellte Fahrzeuge auf. Der Feldbahnbetrieb ist leider lange eingestellt.

Lotter + Stiegler, Langenzenn				600 mm
Lok	Herstellerdaten	Typ	(PS)	
oNr	KHD 22 718/1938		8/9	
oNr	Diema 2 379/1960	DS 11/2.	11	
sowie ein Schienenkuli				

Ziegelwerk Müllner 8304 Mallersdorf-Pfaffenberg

Das Ziegelwerk Müllner in Pfaffenberg betreibt eine Feldbahn, auf der eine Jung-Lok zusammen mit einem Hydraulikkipper eingesetzt wird. Pfaffenberg liegt bei Neufahrn in Niederbayern. Die Deutz-Lok ist abgestellt. Sie besitzt einen Mercedes-Austauschmotor mit ca. 30 PS.

Ziegelwerk Müllner, Pfaffenberg							600 mm
Lok	Herstellerdaten	Typ	(PS)	(t)	Vmax		
oNr	Jung 12 391/1962	ZL 114	22/24	5	4/7.5/11/15 km/h		
oNr	KHD 33 502/1940	OME 117	11/12				
	Diema /		Hydraulikkipper				

Die Jung-Lok besitzt an der Rückseite des Führerhauses eine Druckflasche zur Betätigung des Hydraulikkippers.

Isar-Amper-Werke AG Kraftwerk Höllriegelskreuth, 8023 Höllriegelskreuth

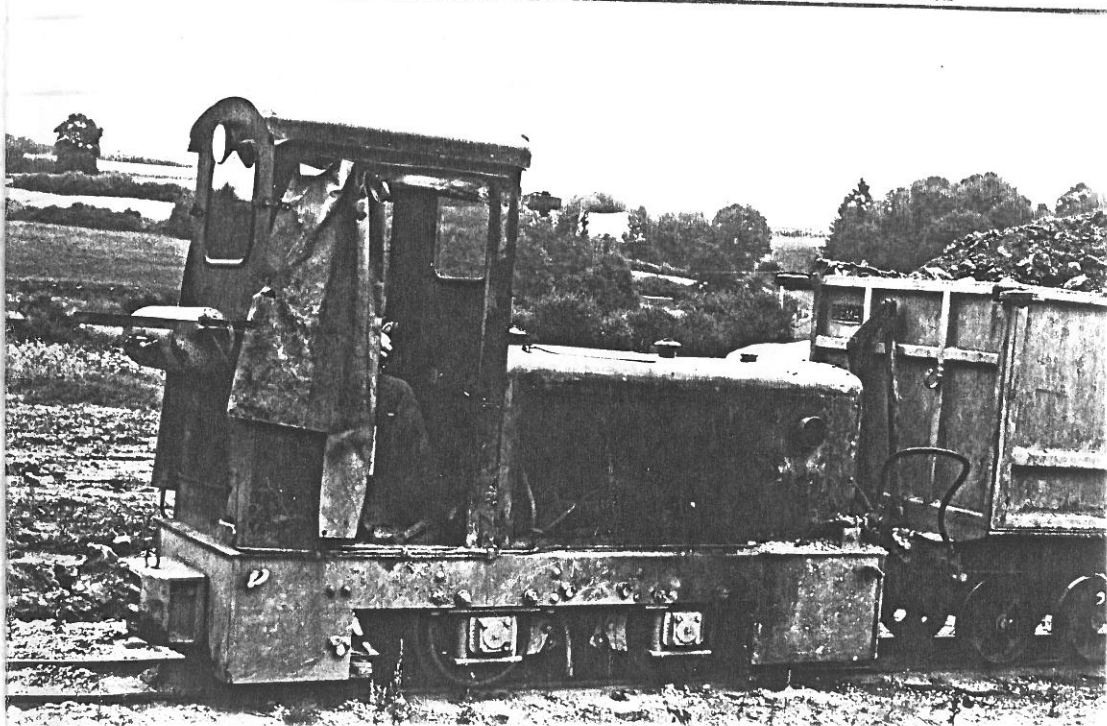
Die Isar-Amper-Werke besitzen beim Kraftwerk Höllriegelskreuth (etwa 20 min. zu Fuß vom gleichnamigen Haltepunkt der Münchner S-Bahn) eine ca. 6 km lange Feldbahn der Spurweite 600 mm. Die Bahn dient zum Abtransport von Treibholz aus dem Staubecken.

Isar-Amper-Werke AG, Kraftwerk Höllriegelskreuth							600 mm
Lok	Herstellerdaten	Typ	(t)	(PS)	(km/h)	MNr.	
oNr	KHD 25 841/1940	OME 117	3.8	11/12	3/5/8.2/13	657 908	

Die Lok wurde neu angeliefert. Sie besitzt einen überdachten Führerstand und ist meist in einer Halle im Kraftwerk abgestellt. Wenn ihr Einsatz einmal vonnöten sein sollte, wird sie erst auf die Gleise gehievt. Das geschieht nur wenige Male im Jahr. Ehemals waren hier mehrere Lokomotiven vorhanden.



Zwei Impressionen von der Feldbahn des Ziegelwerkes Müllner in Pfaffenberg vom 12.08.1982. Obere Aufnahme zeigt die Lok an der Entladehalle, unten die Lok in Großaufnahme.
Fotos: Walter Listl



Klöckner Rohstoffhandel GmbH

Schwanenseestr., 8000 München 90

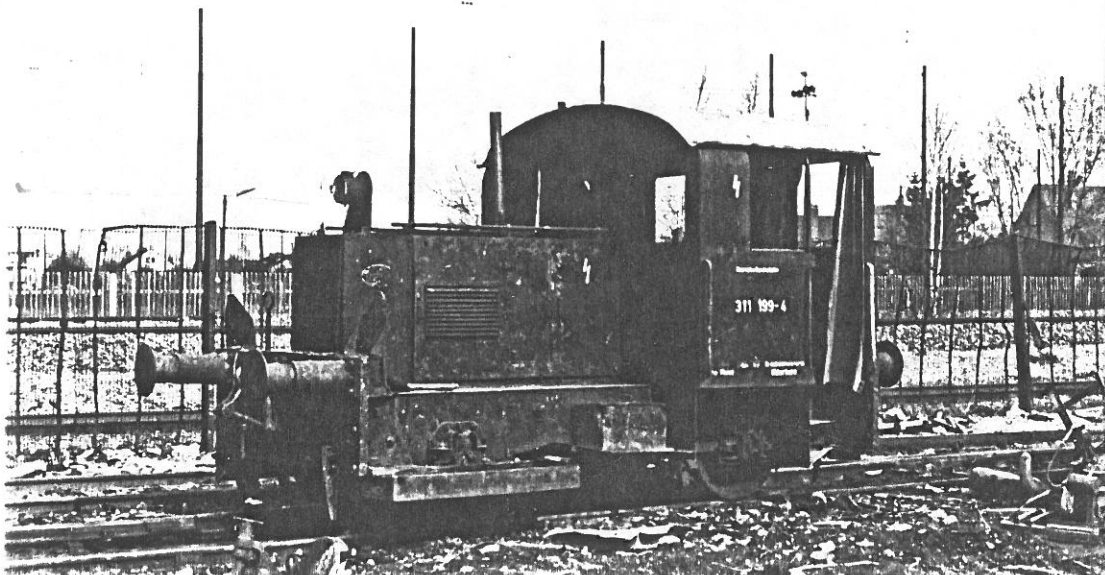
Zwischen den S-Bahnhöfen Giesing und Fasangarten (S 2) fällt dem Werkbahnfreund rechts ein Schrotthandel mit einer ehemaligen DB-Köf II auf. Es handelt sich dabei um die Klöckner Rohstoffhandel GmbH, die bereits schon in anderen Städten durch werkseigene Lokomotiven aufgefallen ist (Einbeck, Bremen 2x, Osnabrück, Mannheim).

Klöckner Rohstoffhandel GmbH, München		1 435 mm				
Lok	Herstellerdaten	(PS)	(t)	(km/h)	Motor	
311 199	Gmdr 1 248/					
322 651	KHD 20 060/	128	17	30	Kaelble GN 130 S Nr. 17 997 1 300 UpM	
311 199 = 1968 ex DB 311 199 (Kö 0199), 1980 nach Italien						
322 651 = 1980 ex DB 322 651						

Derzeit verrichtet die ehemalige DB 322 651 die Rangiergeschäfte im Werk. Fotografieren ist nicht so ganz einfach. Erst einmal muß man den Meister überreden, und dann ist die Lok meist links und rechts von Schrottbergen umgeben. Die ehemalige Werklok, eine DB-Kö I, wurde 1980 zerlegt und als Schrott nach Italien verkauft. Das Werk ist in 15-20 min. vom S-Bahnhof Giesing erreichbar.

Im Jahre 1978 entstand diese Aufnahme von der ex DB-Kö I, die bei Klöckner Rohstoff über zehn Jahre im Einsatz stand.

Foto: Wolfgang Burggraf



Ergänzungen-Korrekturen-Ultrakurzmeldungen

Kurz notiert ...

AG Zuckerfabrik Wetterau, 6360 Friedberg BE 6/81
Das Werk ist stillgelegt, die Lok 1 ging an Eisenbahnfreunde, das Schicksal der Lok 2 ist unbekannt.

Kali-Chemie AG, 2212 Brunsbüttel
Das Werk ist stillgelegt. Von den drei Lokomotiven (1 Hen 25 318/1955 2 Hen 29 782/1960 3 Jung 13 962/1964) gingen zwei per Zwischenhändler nach Italien, die dritte läuft jetzt in einem Schwesterwerk.

Klöckner-Werke AG, 4500 Osnabrück BE 4/82
Mehrere Leser zweifelten die Fabriknummer der ehemaligen Krupp-Diesellok an. Statt 1 467 müsse es 1 504 heißen. Eine Klärung des Widerspruches war bislang unmöglich. Fest steht, daß die Krupp-Liste nicht ganz astrein ist!

Adalbert Blaschek oHG, 7910 Neu Ulm BE 8/81
Im April 1982 wurde die 1 KHD 56 226/ als zusätzliche Lok zur Reparatur im Schuppen des Werkes gesehen.

Rudolf Herdejürgen, 2740 Bremervörde (Deichbaustelle Nieder Ochtenhausen) BE 6/81+4/82
Bei Erscheinen des BE 4/82 lag der Betrieb, der offenbar starken Unregelmäßigkeiten unterworfen ist, bereits wieder still.

Paul Kossel & Cie., 2000 Hamburg (Baustelle Holstenwiese)
Im Mai d.J. lief der Betrieb mit der Diema-Lok noch. Die Strecke ist erneut erweitert worden. Über weitere Loks, die angeblich auf dem Bremer Lagerplatz der Bauunternehmung stehen sollen, ist immer noch nichts bekannt.

BP-Raffinerie Dinslaken, 4220 Dinslaken
Shell-Raffinerie Ingolstadt, 8070 Ingolstadt
Beide Raffinerien sind oder werden demnächst stillgelegt. Das Schicksal der Lokomotiven ist unbekannt. Die Deutsche Shell AG setzt in folgenden Betriebsstätten (außer Ingolstadt) werkseigene Loks ein: Raffinerie Harburg, Raffinerie Godorf, Werk Grasbrook (Hamburg), Werk Monheim, Lager Düsseldorf, Lager Flörsheim, Lager Karlsruhe, Lager Ludwigshafen, Lager München, Lager Stuttgart.

Westfälische Sandgräberei, 4250 Bottrop BE S2
Die bislang im Schuppen abgestellte Deutz-Lok der Spurweite 600 mm wurde per 11.09.1982 durch den Fulda-Werra-Bahn e.V. übernommen.

Kasseler Basalt-Industrie, 6490 Schlüchtern 6 (Ramholz) BE S2
Die zumindest bis 1981 im Werk vorhandene 1 Gmdr 1 171/1934 (analog DB-Kö I) befindet sich nicht mehr im Werk. Statt dessen rangiert dort jetzt eine O&K-Lok des Typs MV 4 oder MV 6. Der Verbleib der Gmdr-Lok bzw. die Herkunft der O&K-Lok ist unbekannt.

Leonhard Moll KG, 8000 München 70 BE S2
Die Fgm 801 DWK 631/1938 wurde 1981 nach Griechenland verkauft, da der Lagerplatz am heutigen S-Bahnhof Heimeranplatz zum IGA-Gelände gemacht worden ist. Die 600 mm (nicht 750 mm)-Schmalspurdampflokomotive steht jetzt auf dem Lagerplatz der Bauunternehmung in Lohhof (am gleichnamigen S-Bahnhof). Sie wurde von Krauß unter der Fabriknummer 4 986 erbaut.

Torfwerk Carl Hornung, 2350 Neuminster (Einfeld) BE S1
Die oNr Schöma 725/1943 steht nach wie vor im stillgelegten Torfwerk. Aus unerfindlichen Gründen hat die Lok einen Neuanstrich bekommen.

Ausland

Simmering-Graz-Pauker AG

A-8021 Graz

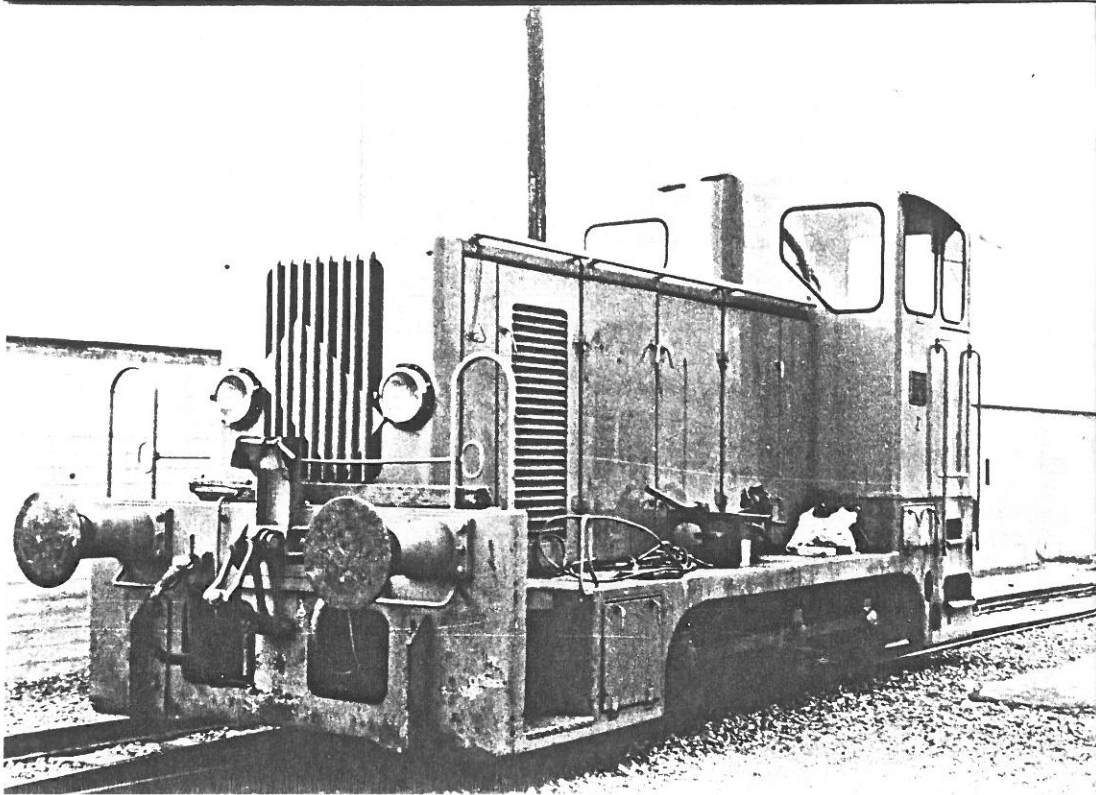
Diese nahe dem Grazer Hauptbahnhof gelegene Lokomotivfabrik fertigt unter anderem die ÖBB Baureihen 1044 und 4020, sowie Güterwagen und Reisezugwagen an.

Für den internen Verschub setzt diese Firma zwei Schleppbahnlokomotiven ein, die in den Sechzigerjahren gefertigt worden sind. Beide Loks sind von Montag bis Freitag in Betrieb.

Die Loks verfügen über eine Maschinenleistung von 150 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h. Die beiden Dieselloks wurden von SGP selbst gefertigt, allerdings im Wiener Werk.

Die Loks kann man nach Anmeldung beim Portier und Genehmigung durch die Werksleitung fotografieren.

Unser Bild zeigt die Lok 2 (SGP 18 117/60) der Lokomotivfabrik Simmering-Graz-Pauker AG am 10.02.1981 am Übergabegleis SGP - Graz-Köflacher-Bahn/ÖBB.
Foto: Klaus Reisner



Im Bild: Lok 6/320, ALPINE Zeltweg 1958, 29,4 t, 30 km/h, mit einem Erzug Richtung Verladung nahe des Kleinen Schichttunnels am 23.05.1982.
Foto: Klaus Reisner

Vöest - Alpine AG Bergbau Eisenerz

A-8790 Eisenerz

Der Steirische Erzberg ist das größte Spateisensteinvorkommen Mitteleuropas. Auch unter dem Kapitel Werkseisenbahnen gehört dieses Erzabbaugebiet zu den größten in Österreich.

Rund um den Erzberg und am Erzberg selbst sind noch ca. 40 km Gleisanlagen in Betrieb. Eingesetzt werden 30 Elektroloks mit einer Spurweite von 900 mm, Fahrdrachtspannung 600 V, von 100 PS bis 340 PS Leistung.

Die landschaftlich reizvollste Strecke ist der "Huntslauf", der das Erzlager Krumpenthal mit der Verladeanlage am ÖBB Bahnhof Eisenerz verbindet. Auf dieser knapp 3 km langen, größtenteils doppelgleisigen Anlage, finden fünf Loks mit 320 PS und eine Lok mit 100 PS Verwendung. Während die 100 PS-Lok, Betriebsnummer 35/100, Baujahr 1944, nur von Montag bis Freitag vormittags vor Bauzügen zu sehen ist, stehen drei der fünf 320 PS-Loks meist die ganze Woche rund um die Uhr im Einsatz. Jede der drei Erzwagengarnituren besteht aus sechs KRUPP oder Zeltweger-Bodenentleerern mit 11 m³ Rauminhalt und einer Elektrolok, die in der Verladeanlage umsetzt und den Zug rückwärts ins Krumpenthal bringt. Fotografieren ist normalerweise nicht erlaubt, doch ist diese Strecke fast öffentlich zugänglich.

