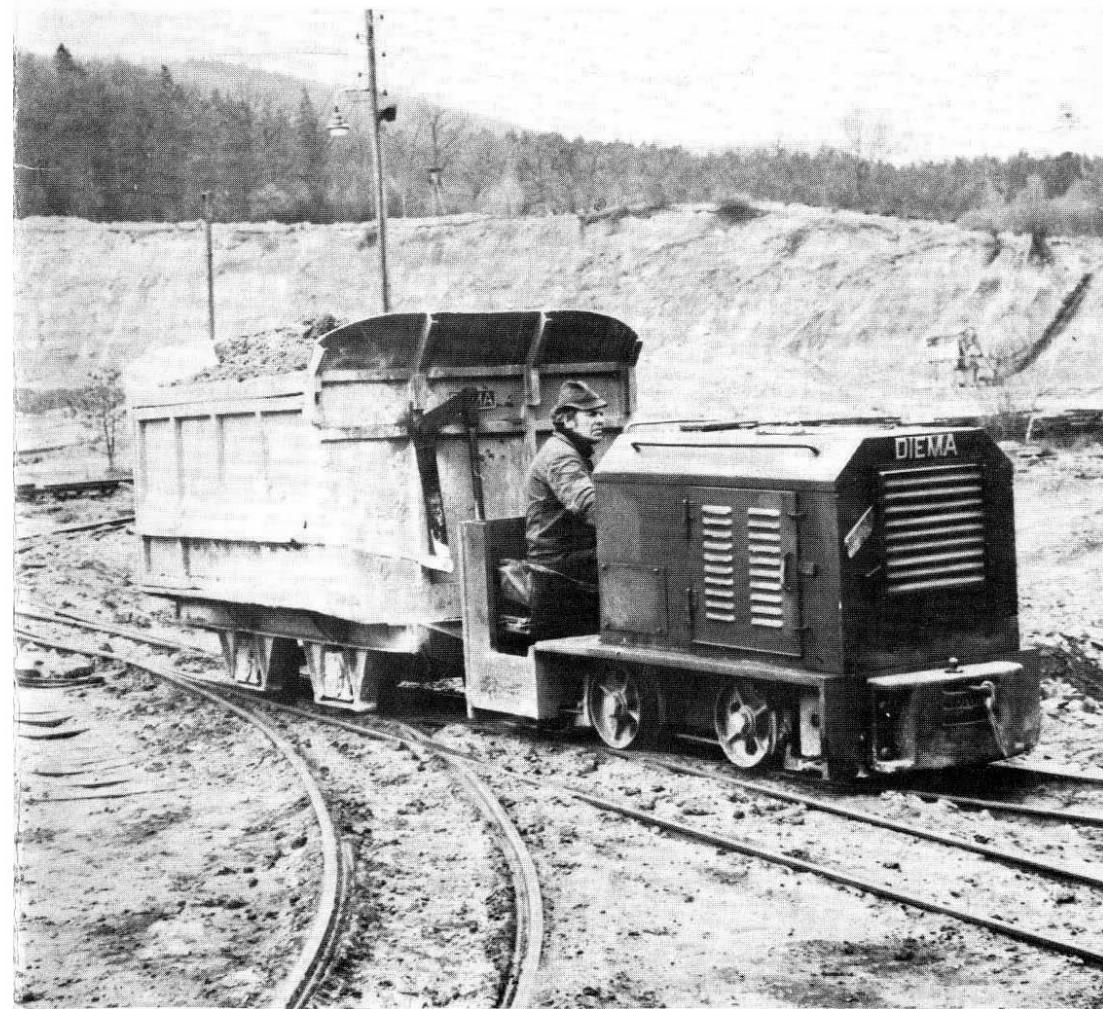


Bahn- Express

Magazin für Werkbahnfreunde

1'83



Impressum

Herausgeber:
Ulrich Völz
Von-der-Wisch-Str. 47
2300 Kiel 1

Redaktion:
Ulrich Völz
Von-der-Wisch-Str. 47
2300 Kiel 1
Telefon 0431-312729

Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
4712 Werne
Telefon 02389-45057

Erscheinungsweise:
Der 'Bahn-Express' erscheint
1983 sechsmal in den Monaten
Februar, April, Juni, August,
Oktober und Dezember.

Bezugspreis:
Das Jahresabonnement um-
faßt die Hefte 1'83 bis 6'83.
Der Abonnementspreis dafür
beträgt DM 19,50.
Einzelpreis DM 3,25 plus Porto.

Bestellungen an:
Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
4712 Werne

Postscheckkonto:
Postscheckamt Dortmund
2043 06-463
Empfänger: H.-G. Bubolz

Bild- u. Texteinsendungen:
Fotos in SW oder Color im
Format 10x15 bzw. WPK und
Dias mit Angaben zur Auf-
nahme.

Layout:
Wilfried Scheidemann
4542 Tecklenburg

Druck:
Copy-Center-Coerdestraße
4400 Münster

© Bahn-Express
Alle Rechte vorbehalten.
Alle Angaben ohne Gewähr.
Die Beiträge von Mitarbei-
tern stellen nicht in jedem
Falle die Meinung des
Herausgebers dar.

Inhalt 1'83**Berichte**

Feldbahnen im Lichtenmoor 4

- Harms & Busch, Heemsen
- Karl Meiners, Heemsen
- ASB Erdenwerke, Lührsbockel

Die Bundeswehr-Materialbahn in Laboe 10

Die Dampfkleinbahn Mühlenstroth 14

Kurzmeldungen

Borsig-Werke, Berlin-Tegel 17

Johs. Sienknecht, Neumünster 19

Norddeutsche Steinzeugwerke, Duingen 22

Preußag Boliden Blei GmbH, Nordenham 22

Hils-Tonwerk, Coppengrave 25

Ruhrkohle AG, BAG Westfalen 26

Union Kraftstoff AG, Wesseling 29

Idunahall AG, Schermbeck 31

Energieversorgung Schwaben AG 32

Eisenwerke Kaiserslautern 36

Korrekturen und Ergänzungen 38

Titelfoto: Eine Diema-Lok des Hils-Tonwerkes Coppengrave am 8. April 1982 kurz vor der Entladehalle. Foto: Ulrich Völz

Rückseite: Als diese Maschinen am 21.11.82 in Neuwittenbek eintrafen, stanken sie noch nach frischem Lack: MaK 1000 803 für die Ruhrkohle AG (siehe Seite 26) und MaK 700 070 für den Hafen Krefeld.

Foto: Bruno Lemke (Sammlung U. Völz)

Lieber Leser !

Mit diesem Exemplar halten Sie das erste Exemplar eines "neuen" "Bahn=Express" in Ihren Händen !

Neu ist nicht nur der Jahrgang 1983, sondern vor allem die Erscheinungsform des neuen "Bahn=Express".

- Die Seitenzahl der einzelnen Ausgaben wurde um 8 Seiten auf 40 Seiten erweitert.
Das sind 8 weitere Seiten, um Sie noch ausführlicher über das Geschehen bei den bundesdeutschen sowie ausländischen Feld- und Werkseisenbahnen zu informieren.

- Der Umschlag wird von nun an im Offsetdruckverfahren hergestellt und auf festen Karton gedruckt.
Zum einen soll das Ihnen entgegenkommen, weil das Heft nun noch griffiger und widerstandsfähiger ist und nicht zuletzt wirkt das Heft jetzt noch seriöser.
Letzteres ist vor allen Dingen ein Entgegenkommen für unsere Wiederverkäufer.

Da der "Bahn=Express" nur eine Hobbyzeitschrift ist und wir von Ihren Beiträgen abhängig sind, möchten wir Sie an dieser Stelle bitten, doch mal die eine oder andere Werksbahn in Ihrer Nachbarschaft zu besuchen - hätten Sie nicht Lust, diese Bahn in Form eines kleinen Berichtes mit einem illustrierenden Foto den Lesern des "Bahn=Express" vorzustellen ?
Wir würden uns sehr freuen !

Bereits heute können wir Ihnen ankündigen, daß wir Ihnen im Mai einen Reiseführer zu den Gemeinschaftsbetrieben Eisenbahn & Häfen, Duisburg-Hamborn anbieten können.

Diese Broschüre wird zu einem "Bahn=Express"-gerechten Preis versuchen, den Betrieb dieser Werkseisenbahn zu schildern und Ihnen Tips für einen Besuch zu geben.

Bitte beachten Sie deswegen Anzeigen im nächsten "Bahn=Express".

In ähnlicher Form erscheint im Laufe des Jahres ein Sonderheft: Werksbahnen in Hamburg. Das Heft wird einen Überblick über die unzähligen Werks- und Industriebahnen auf Hamburger Territorium geben. Wir informieren Sie rechtzeitig !

Wie Ihre vielen Anfragen erkennen lassen, würden viele Leser gern ihre Sammlungen komplettieren.

Wir können Ihnen zu diesem Zweck ein einmaliges Angebot machen:

Die Hefte 2 - 9/81 sowie alle Hefte von 1982 sowie die Sonderhefte 1 und 2 (enthalten alle Werkbahnmeldungen der Hefte bis einschl. 1/81) können noch bis zum 15. März 1983 nachbestellt werden.
Die Lieferung erfolgt gegen Ende März.

Bitte schicken Sie uns, unabhängig davon, ob Sie bereits einmal deswegen bei uns angefragt haben, eine Postkarte, auf der Sie bitte die gewünschten Hefte verzeichnen, an die Versandabteilung in Werne.

Preise: Hefte 2 - 9/81 je DM 1.40 (Heft 6/81 = DM 2.80)
Sonderhefte 1 und 2 je DM 2.--
Hefte 1 - 6/82 je DM 2.35

Lieferung erfolgt gegen Rechnung !

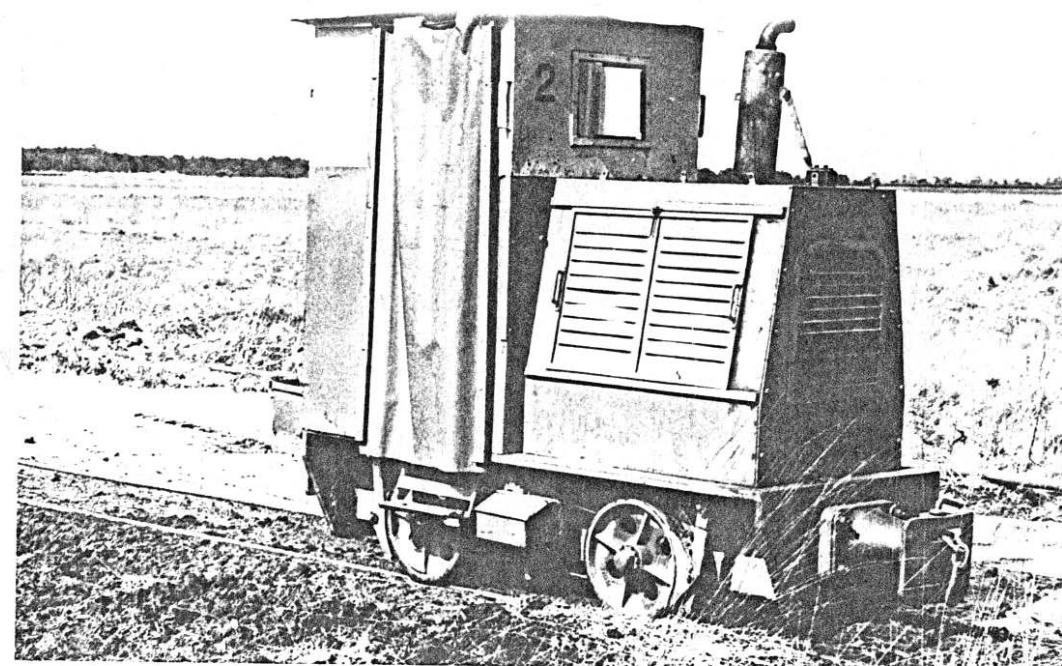
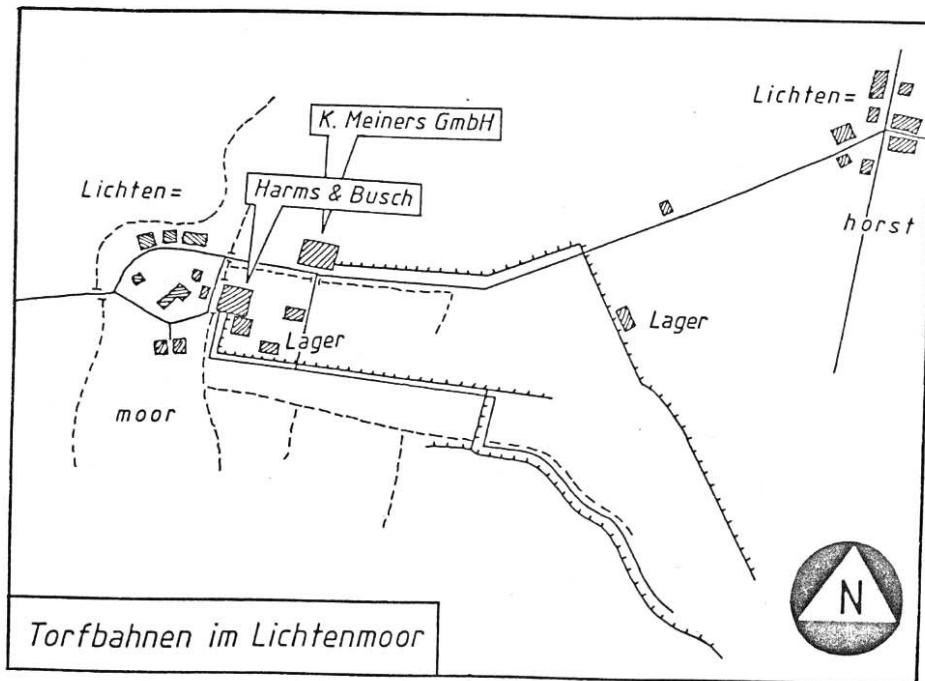
Hans-Georg Buhholz

Feldbahnen im Lichtenmoor

Fährt man die Bundesstraße 209 von Nienburg in Richtung Rethem/Walsrode, findet man in der Ortschaft Heemsen einen Wegweiser, der nach rechts den Weg nach Lichtenmoor ausweist. Lichtenmoor selbst, kaum eine Handvoll Häuser, hie und da ein streunender Hund, eine Katze, die das Interesse des Eisenbahnfreundes wohl weniger wecken wie das Schild: "KARL MEINERS TORFWERKE" und "TORFWERK DÜVELSHOOP HARMS & BUSCH". Das nur einige Meter rechts davon liegende

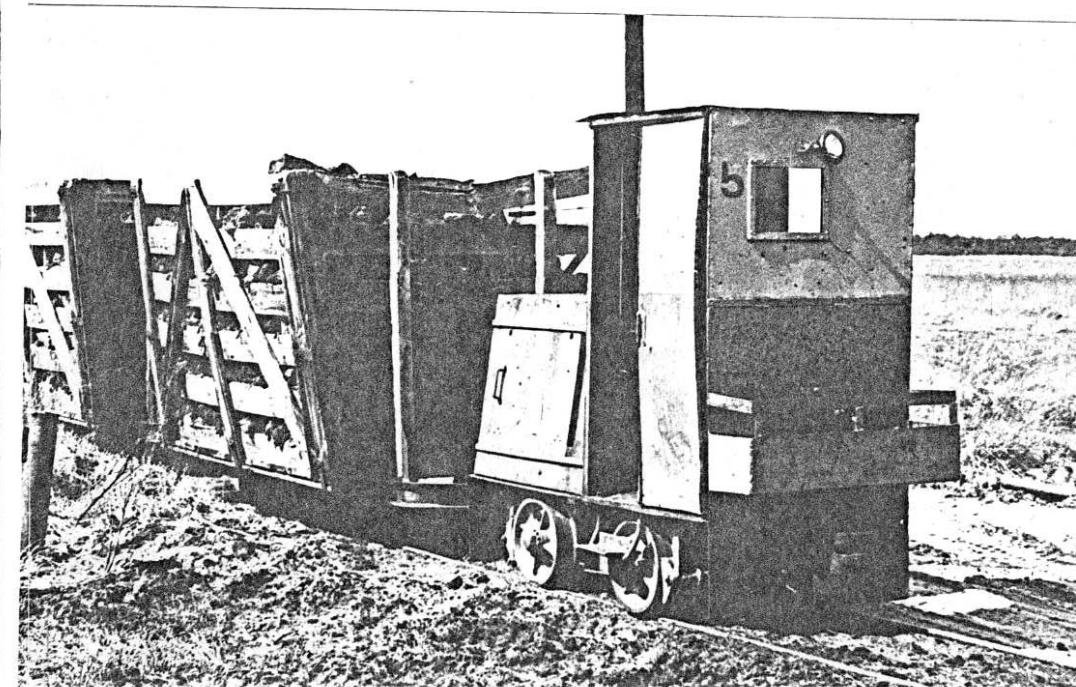
Torfwerk Düvelshoop Harms & Busch 3071 Heemsen-Lichtenmoor

ist rasch erreicht. Neben dem Werk steht auf einem Normalspurgleis ein Güterwagen der Bundesbahn und wartet darauf, beladen zu werden. Natürlich existiert in dieser gottverlassenen Gegend (weit und breit keine Menschenseele zu sehen) kein Gleisanschluss: Die Wagen werden per Culemeyer angekarrt. Auf den Feldbahngleisen (750 mm) steht ein Zug, der gerade entladen wird. Aber von Lokomotiven keine Spur!



Die Harms & Busch-Lokomotiven sind grün lackiert, nur das Führerhaus ist gelb. Die Aufnahmen vom 13.04.1982 zeigen Lok 2 (oben) und Lok 5 (unten) im Abbaugebiet des Torfwerkes im Lichtenmoor.

Fotos (2): Bruno Lemke



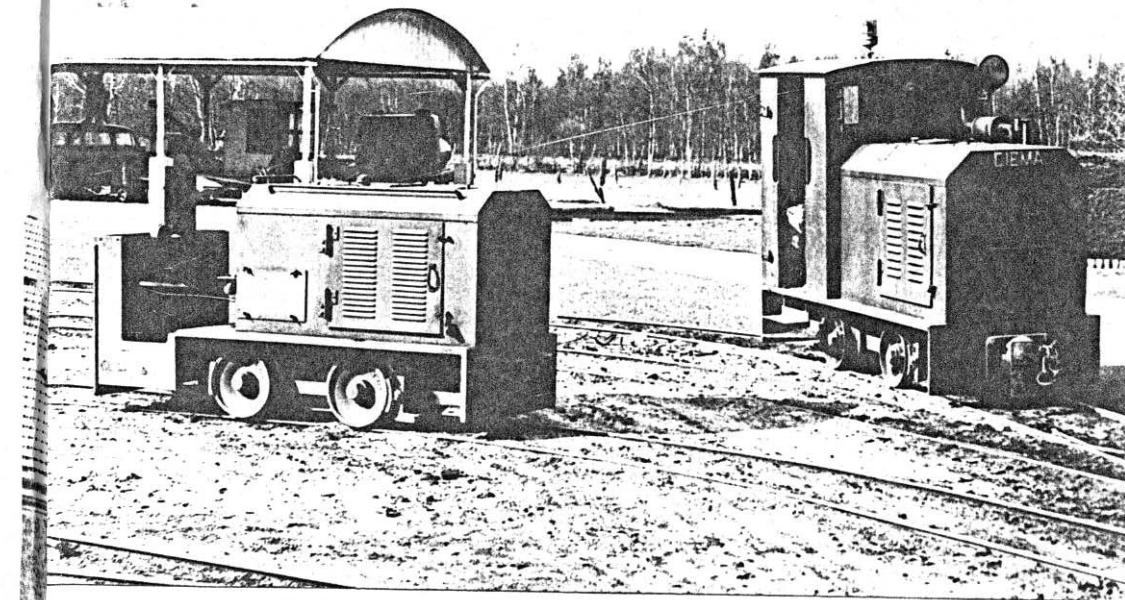
Gegen die Vermutung, daß für den Verschub der Wagen eventuell einige starke Männer sorgen spricht die Tatsache, daß auch in dieser Gegend die Leibeigenschaft und Sklaverei längst abgeschafft ist. Zweiter, stichhaltigerer Grund: In einiger Entfernung rattert ein Zug mit einigen beladenen Loren um die Ecke. Die Lok stellt den Zug im Werk ab, nimmt den entladenen Zug und verschwindet wieder in den Weiten des Heemsener Flachlandes. Die Strecke verläuft nach einem Knick nach links bzw. Osten neben einer befestigten Straße ins Moor. Links lassen wir eine Ausweiche und das Lager für die Arbeiter im offenen Strafvollzug liegen. Nach einigen Kilometern, der in gemächlichem Tempo daherraspelnde Zug ist längst überholt, zweigt die Strecke nach rechts ab. Der nach geradeaus führende Streckenast ist längst zugewachsen. Kurz danach zweigt - an einer der bekannten, ewig nickenden Ölpumpen - die Strecke nach links ab, das Moor ist erreicht. Hier finden sich auch gleich die übrigen Torflok's. Insgesamt setzt die Firma Harms & Pusch fünf Lokomotiven ein.

Torfwerk Düvelshoop Harms & Pusch, Heemsen					Spur: 750 mm
Nr.	Herstellerdaten	AF	Type	(PS)	Bemerkungen
1	Schöma 740/1949	Bdm		28	AT KHD, O: 22 PS
2	Schöma 881/1947	Bdm	LO 25	28	AT KHD, O: 22 PS
3	Schöma 2382/1960	Pdm		22	KHD F2L 712, Nr. 254 3693/94
4	Schöma 1005/1948	Bdm		27	AT KHD, O: 22 PS
5	Schöma 797/1947	Bdm		22	AT KHD, O: 12 PS

Zwar bekommt man im Büro am Werk bereitwillig Auskunft, doch hüte man sich, etwas auf eigene Faust zu unternehmen! Auch wenn das Betreten des Moores erlaubt wird: Betriebsfremde werden im Moor nicht gern gesehen. Nicht nur, daß Harms & Busch Häftlinge des offenen Strafvollzuges beschäftigen (Fotografieren der Lok mit einem Häftling nicht gestattet!), nein, die GRÜNEN sollen in dieser Gegend ziemlich "auf den Putz gehauen" haben, was bei einem Torfwerk sogar dazu führte, daß unser Kieler Redakteur beim Notieren der Loknummern ertappt wurde und zugleich dieser politischen Richtung zugeordnet wurde ...

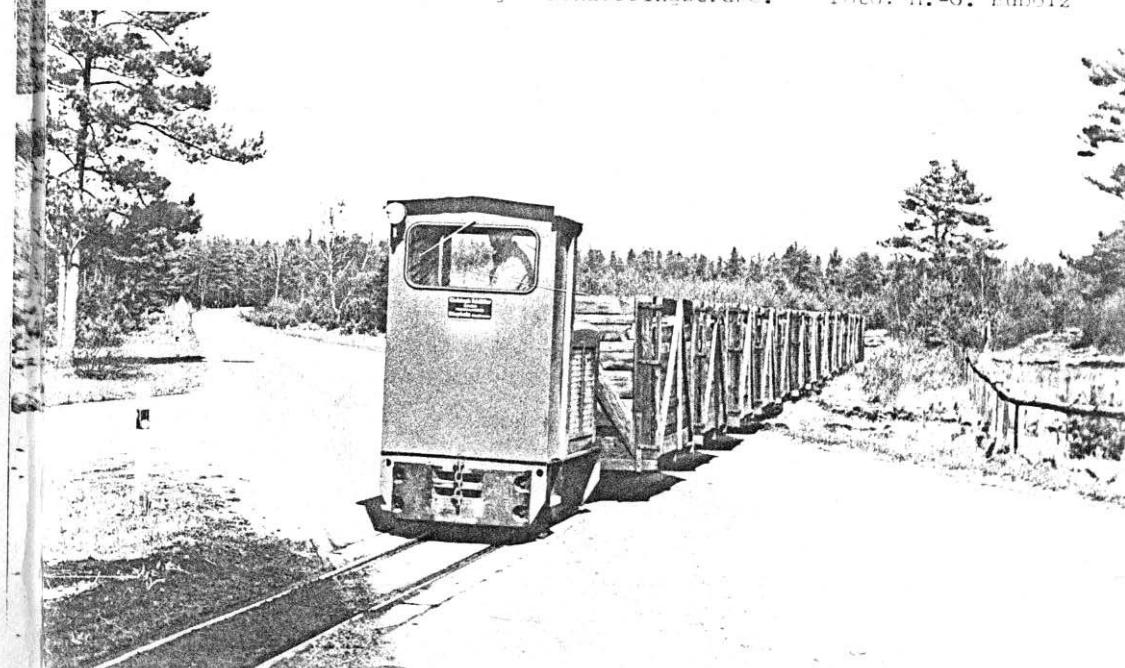
Aus diesem Grunde empfehlen wir, die Loks entweder gegen 16.00 Uhr, wenn die Loks aus dem Moor zurückkehren, im Werk aufzunehmen, oder die hin und wieder zum Werk fahrenden Züge auf der Strecke zu fotografieren.

Die dann nicht so sehr strapazierte Betriebsleitung wird es mit Entgegenkommen lohnen. So möchte ich mich besonders bei Herrn Wels für seine Hilfe bei der Erstellung der Lokliste bedanken.



Lok 5 (r.) und Lok 6 von Karl ("Charly") Meiners am 13.04.1982 in Heemsen.

Foto: Bruno Lemke



Die Schöma-Streckenlok der ASB Erdenwerke Lührsbockel überquert am 14.04.1982 die besagte Panzerringstraße. Foto: H.-G. Buholtz

Karl Meiners Torfwerke
3071 Heemsen-Lichtenmoor

Verhältnismäßig reger Betrieb herrscht im Werk des nächsten Meiners-Erother (wieviel gibt's davon eigentlich ...?). Es ist ratsam, vorher im Büro anzufragen, ob das Fotografieren der Lokomotiven - immerhin sieben auf einen Streich! - möglich ist. Hinter dem Büro befinden sich denn auch die vielen 600 mm-Gleise; der Betrieb ist auch von der Straße aus relativ gut einzusehen. Rechts, wo die Strecke neben der Straße in Richtung Lichtenhorst verläuft, befindet sich auch ein kleiner Lokschuppen, in dem die Reserveloks abgestellt stehen. Neben den typischen Torfzügen ("Moor-TEEM") verkehren gegen Feierabend Personenzüge ("Moor-TEE") vom Moor ins Werk, die aus einigen selbstgebauten Personenwagen bestehen. Obgleich man hier ja etwas gegen die GRÜNEN zu haben scheint, kann man den Personenwagen den Hauch von Alternativität nicht absprechen ...

Karl Meiners Torfwerke, Heemsen					Spur: 600 mm
Nr.	Herstellerdaten	Type	(PS)	(t)	Motor
1	Diema 1 614/1953	DS 22	28		KHD-Nr. 1 471 050/51
2	Diema /19	DS 16	15		KHD
3	Diema 1 756/1955	DS 12	15		KHD-Nr. 1 277 717
4	Diema 2 315/1960	DL 6	7.5	1.15	KHD
5	Diema 1 640/19	DS 28	25	4.3	KHD-F2L 514 Nr. 2 103 652/53
6	Diema 2 882/1966	DS 14	22	2.8	KHD-F2L 812 Nr. 4 320 009/10
7	Diema 2 130/1958	DL 6	7.5	1.15	KHD-Nr. 2 190 786

ASB Erdenwerke Helmut Aurenz
3046 Wietzendorf(Lührsbockel)

Räumlich gesehen passt der Betrieb zwar nicht direkt hierher, jedoch ist für motorisierte Eisenbahnfreunde diese Entfernung von 40 km kein Hindernis.

Inmitten von Truppenübungsplätzen, Sperrgebieten und militärischen Anlagen liegt in trotzdem nicht reizloser Gegend das Lührsbockeler ASB Erdenwerk Helmut Aurenz, ein Schwesternbetrieb der ASB Erdenwerke in Neustadt am Rübenberge (siehe auch BE 12/80). Unweit der B 3 von Soltau Richtung Celle direkt an der OHE-Bahnstrecke von Soltau nach Celle (Beladung von Normalspurwagen im Bahnhof Lührsbockel) liegt das ASB Erdenwerk, das für den Abtrans-

port der "Rohstoffe" zum Werk eine Feldbahn der Spurweite 600 mm unterhält.

Im Werk selbst, welches - man möge mir verzeihen! - ziemlich un- aufgeräumt aussieht, sind lediglich zwei Lokomotiven fest stationiert. Es handelt sich dabei um die Lok 9 und die Lok oNr Diema 1 466. Sie befinden sich auf einem Rasenplatz neben dem Werk gleislos abgestellt.

Einzigste fahrbereite Lok im Werk, die hier hin und wieder auftaucht (immer genau dann, wenn sie einen Zug ins Werk bringt!), ist die neue Schöma 4 346. Sie versieht, soweit das zu überblicken war, allein den Streckendienst zwischen Werk und der Werkstatt im Moor. Die Strecke selbst verläuft recht fotogen zwischen Unmengen von den typischen Heidekräutern und -büscheln bis zu einem unbeschränkten Bahnübergang. Spätestens beim Herannahen einer Panzerkolonne weiß man auch, warum man dieser gut sieben Meter breiten Bahn= piste die Vorfahrt gibt: Der niedliche Torfzug würde im Zweifels= falle von den recht häufig über die Panzerringstraße rollenden Kettenfahrzeuge auf Briefkastenformat komprimiert.

Wer sich gerade diesen Bahnübergang als Fotostelle aussucht, sollte aber nicht gerade dann, wenn ein Feldbahnzug heranrappelt und auf bewußter Panzerringstraße die bewußte Kolonne ranrollt, den Foto= apparat zücken und ganz unverfroren mit dem Objektiv vor'm Kopf den Zug erwarten: Es könnte Mißverständnisse geben ...

Die Strecke führt nun etwas weiter bis zum Lager. Hier befindet sich neben Aufenthaltsräumen für das Personal und einem ehemaligen Arbeitslager (der Stacheldraht hängt noch!) noch die Werkstatt, in der Loks und Wagen repariert werden. In einer anderen großen

ASB Erdenwerke Helmut Aurenz, Lührsbockel						Spur: 600 mm
Nr.	Herstellerdaten	AF	(PS)	(t)	Motor/Bemerkungen	
oNr 9	Schöma 490/1940	Bdm			Merc.Nr. 80-65-6010	
	Schöma 628/1942	Bdm	25	3	Nr. 540 6073, im Werk abgestellt	
oNr	Schöma 735/1943	Bdm	25	3.75	Nr. 902 351/52 a.)	
oNr	Diema 1 466/1951	Bdm	25		Nr. 26 9212, im Werk abgestellt	
oNr	KHD 56 176/1955	Bdh	28	4.6	KHD-A2L 514, Nr. 1 818 945/46, 3/5,2/8,7/15,5 km/h, im Lager abgestellt	
oNr	Schöma 4 346/1979	Bdh	40	3	KHD-F3L 912, Nr. 6 042 128, Streckenlok	
oNr	Schöma /	Bdm				
oNr	Schöma /	Bdm				

a.) ehemalige Lok 53; Lok war am 17.10.1980 noch in Neustadt/Rg.

Halle werden die Torfgewinnungsmaschinen gewartet. Die Strecke führt zwar geradeaus, doch befahren wird der Abzweig nach rechts, nach dem sich ein Ausweichgleis befindet. Hier stehen erfahrungsgemäß eine oder mehrere Loks abgestellt. Weiteres kontinuierlich abgestelltes Triebfahrzeug ist die einzige KHD-Lok, die sich auf dem Ausweichgleis befindet, das zu dem o.a. geradeaus führenden Gleis gehört. Dieses Gleis scheint im Gegensatz zu dem Hauptgleis weniger befahren, doch waren die Gleise - vor allem in einer Kurve - auch auf diesem Abzweig blankgefahren.

Entgegen den Erfahrungen im Umgang mit Kompetenzen im Büro am Werk nahm man im Lager von den rumgeisternden Eisenbahnfreunden überhaupt keine Notiz. Das mag wohl auch daran gelegen haben, daß gerade Mittag war und die Angestellten, die mit den restlichen Loks ins Lager gefahren kamen, anderes im Kopf hatten, als penetrante Eisenbahner zu verjagen ...

Ulrich Völz

Die Materialbahn des Marinemunitionsdepots I

Dieses Munitionsdepot befindet sich an der Ostküste der Kieler Förde etwa in Höhe des Friedrichsorter Leuchtturmes. Von außerhalb erhält man - wie bei der Bundeswehr üblich und auch verständlich - kaum einen Einblick in das Lager, aber dennoch existiert dort eine recht ansehnliche Materialeisenbahn der Spurweite 600 mm.

Auf dem Gleisnetz kommen 11 Lokomotiven des Herstellers Diema zum Einsatz. Der Wagenpark setzt sich aus einer großen Anzahl Loren für unterschiedliche Zwecke zusammen. Darunter befinden sich auch einige Personewagen, die in der Mitte eine längs zur Fahrtrichtung angeordnete Bank aufweisen.

Die Materialbahn erinnert keineswegs an eine Feldbahn im herkömmlichen Sinne. Die Gleise sind fest verlegt und eingeschottert; die Züge laufen sehr ruhig.

Entgleisungen dürfen auch nicht vorkommen, denn eine Lok (am Stichtag war es Lok 5) steht immer in einem separaten Schuppen für Feuerlöscharbeiten bereit.

Der Feuerlöschzug besteht aus einem Personenwagen und einem Gerätewagen. Sollte der Zug in einem Brandfall einmal entgleisen, so könnte das doch sehr unangenehme Folgen haben ...

Die Strecken führen teilweise durch landschaftlich sehr schöne Abschnitte. Dazu der Kommentar eines Angestellten: "Wenn das hier nich' so'n scharfes Gelände war", könnte man hier mit Urlaubern 'ne Menge Geld machen".

Loks und Wagen werden in einer eigenen, recht großen Werkstatt unterhalten, repariert und überholt. Der Werkstattmeister, der seit der Gründung der Bahn vor 24 Jahren dabei ist, ist sehr stolz auf "seine" Loks: "Die Loks sind seit ihrer Anschaffung zusammen 300 000 (!) Kilometer gefahren. Das ist schon eine beachtliche Leistung".

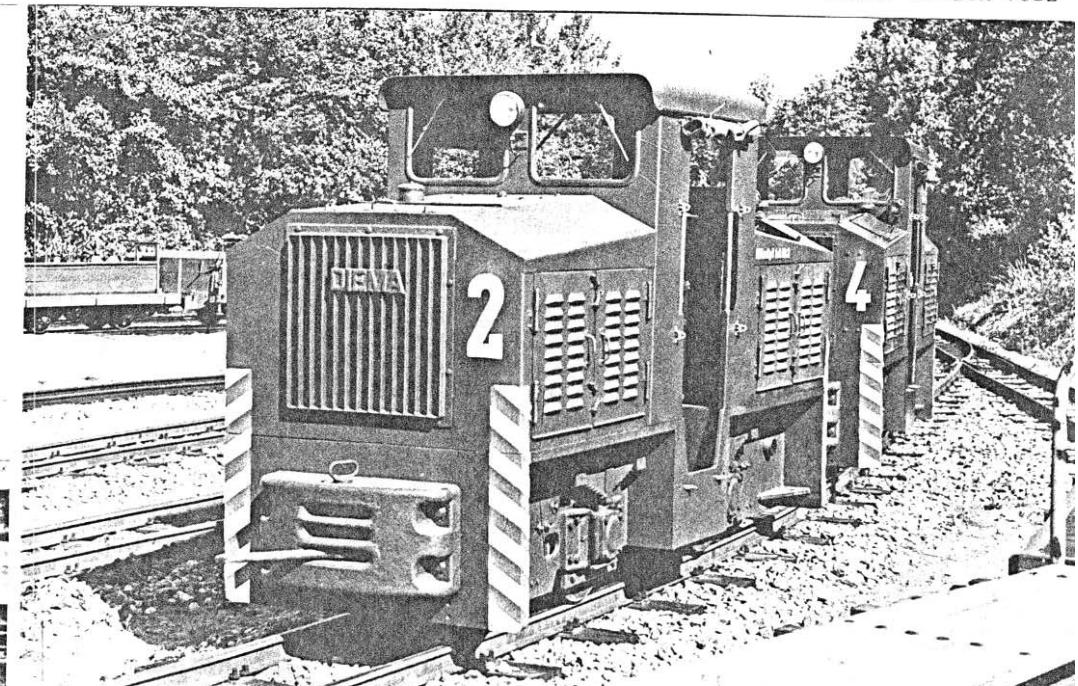


Leider befindet sich diese KHD-Lokomotive nicht mehr im Einsatz. Sie steht im Lager der ASB Erdenwerke Helmut Aurenz in Lührbokel abgestellt.

Foto: Bruno Lemke

Die mittlerweile über 20 Jahre alten Diema-Lokomotiven des Bundeswehrmunitionsdepots in Laboe präsentieren sich in hervorragendem Zustand.

Foto: Ulrich Völz



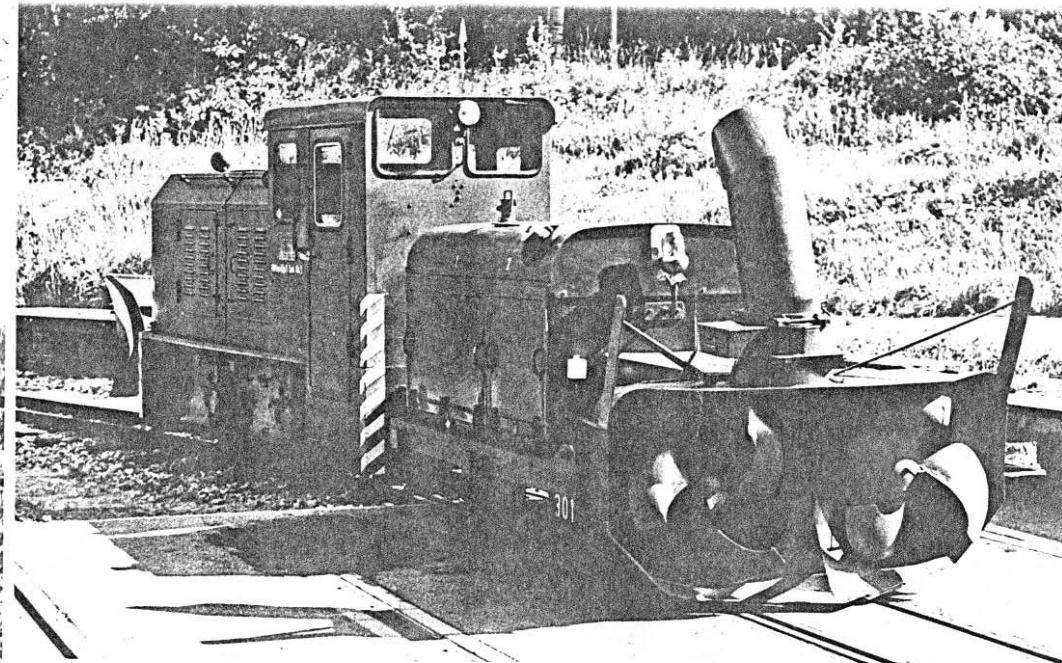
Marinemunitionsdepot I, Heikendorfer Weg, Laboe						600 mm
Lok	Herstellerdaten	Type	(t)	(PS)	Motor-Nr.	
1	Diema 2 176/1958	DS 60	10	75	8 501 749	
2	Diema 2 330/1960	DS 90	10	75	2 680 451/56	
3	Diema 2 367/1960	DS 90	10	75	2 680 481/86	
4	Diema 2 366/1960	DS 90	10	75	2 680 475/80	
5	Diema 2 350/1960	DS 90	10	75	2 680 457/62	
6	Diema 2 686/1964	DS 90	10	75	2 680 775/80	
7	Diema 2 687/1964	DS 90	10	75	2 680 781/86	
8	Diema 2 707/1964	DS 90	10	75	2 680 799/04	
9	Diema 2 708/1964	DS 90	10	75		
10	Diema 2 716/1964	DS 90	10	75		
11	Diema 2 730/1964	DS 90	10	75	3 787 772/77	

Von den typengleichen 10 Loks 2 - 11 (DS 90) weicht die Lok 1 (DS 60) etwas ab. Äußerlich fällt diese Maschine durch ihren Endführerstand auf, während die anderen Maschinen einen Mittelführerstand aufweisen. Des Weiteren besitzt die Lok 1 ein hydromechanisches Getriebe (Voith) und einen Mercedes-Motor (wassergekühlt), die anderen Loks hingegen sind mit einem hydraulischen Getriebe (Twin Disc) und einem 6-Zylinder-Deutz-Motor ausgerüstet, der so ziemlich alles schluckt, was brennbar ist.

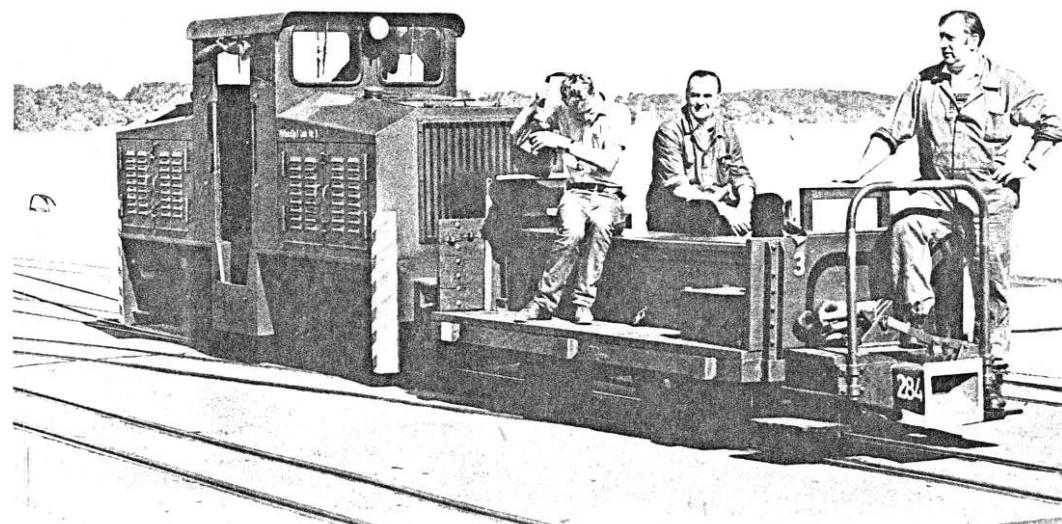
Die besondere Aufgabe der Lok 1 besteht darin, im Winter den Schneepflug und die Schneefräse (!) durch das Lager zu fahren. Bei dieser Maschine ist, so das Werkstattpersonal, das Gewicht für diese Zwecke besser verteilt.

Von außen ist - wie gesagt - von der Bahn nicht allzu viel zu sehen. Lediglich der Fördewanderweg zwischen Laboe und Heikendorf wird von der Materialbahn unterquert, aber bei größeren Betriebsabwicklungen kann der Fördewanderweg auf diesem Abschnitt gesperrt werden.

Offiziell kann man die Materialbahn in der Regel nur als aktiver Soldat nach Absprache mit Herrn Kapitänleutnant Lammers besichtigen. Bei ihm und dem Werkstattpersonal möchte ich mich recht herzlich für die Besichtigungsfahrt und die freundlichen Auskünfte nochmals bedanken.



Wohl einzigartig in Deutschland dürfte diese Schneefräse für 600-mm-Spur sein. Zuglok ist die Lok 1, an der vorn zusätzlich noch ein Schneepflug angebracht ist. Unten sehen Sie den "Besichtigungszug" mit Personenwagen am 23.07.1982 auf der Mole. Neben zwei zivilen Angestellten hat sich soeben der damalige Obergefreite Hinsch auf den Wagen begeben.
Alle Fotos vom Munitionsdepot Jägersberg entstanden am 23.07.1982.



Hans-Georg Büholz

Die Dampfkleinbahn Mühlenstroth

Bereits im August 1981 besuchte unser Werner Redakteur die Dampfkleinbahn Mühlenstroth. Da die dort vorhandenen Fahrzeuge größtenteils ehemalige Werklokomotiven sind, wollen wir auch einmal auf diesen Verein eingehen.

Der Gasthof Mühlenstroth ist etwa 3 km vom DB-Bahnhof Gütersloh entfernt. Man läuft etwa 30 - 40 min.

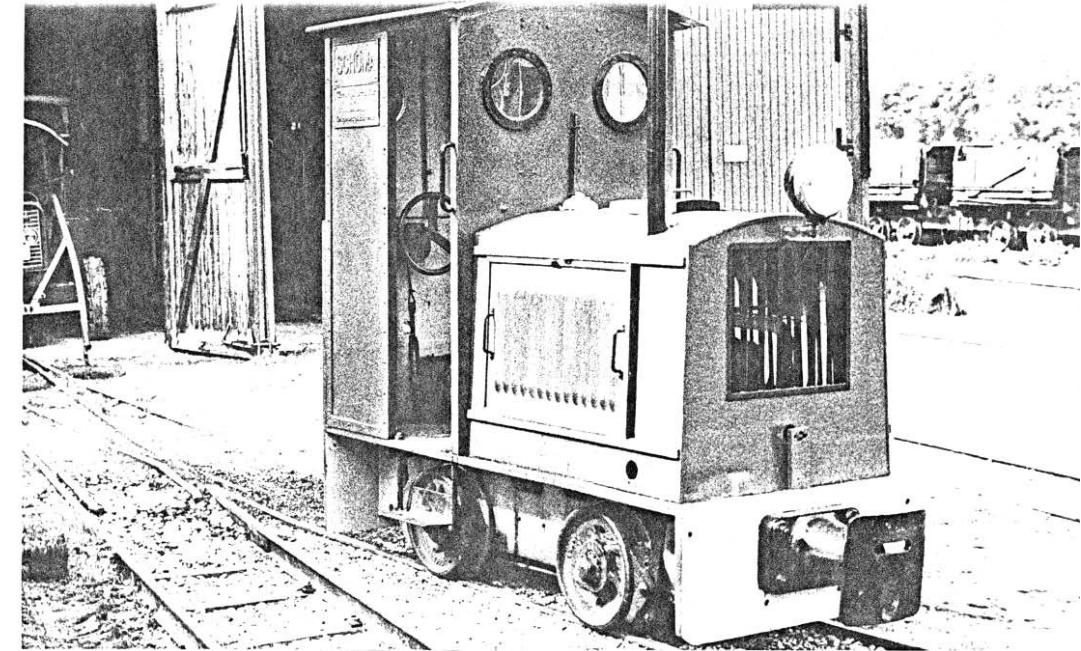
Gleich am und um den Gasthof Mühlenstroth finden sich die Anlagen der DKEM. Die Gleisanlagen beschränken sich auf ein Gleisoval mit zwei Stationen: Postdamm und Rödelheim (Ausweiche Süd). Im Oval, inklusiv eines Gleisdreiecks, ist das Bahnbetriebswerk eingelagert.

Direkt an der Einfahrt ins Ew steht ein Normalspurlokdenkmal: Gleich daneben stand eine Heeresfeldbahnlok von Windhoff aufgebaut zur Aufarbeitung. Eigentlich schon betriebsfähig, verzögerte sich ihr Einsatz durch die Tatsache, daß sich die Lok problemlos lediglich auf 750mm umspuren ließ und bei der Umspurung für die Mühlenstroth'sche Spurweite von 600 mm Probleme aufrateten.

Das Ew wird jeden Eisenbahnfreund in Entzücken versetzen: Soweit das Auge reicht nur Feldbahnloks. Vor der Remise standen am 23. August 1981 "Richard Roosen", eine rote Deutz-Diesellok (23 268) und eine völlig neue Lok: eine polnische Schlepptenderlok aus Promberg, die erst vor 14 Tagen dort eingetroffen war. Bereits durch die Bundesrepublik geirrt, fand sich schließlich in Gütersloh eine Bleibe, wo sie betriebsfähig hergerichtet werden soll.

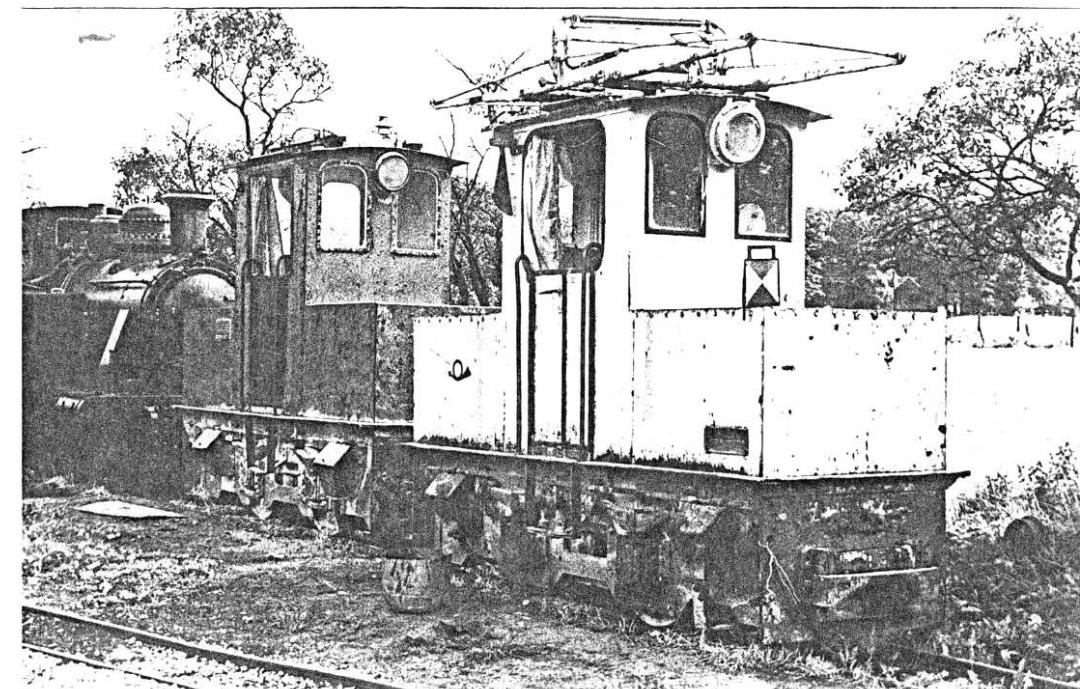
Allerdings war man sich nicht sicher, ob sie endgültig dort bleibt. Auf einem Gleis zwischen der Remise und dem Lokschuppen standen abgestellt die Lok 8, eine Schwestermaschine der "Frank S.". Es läßt sich garnicht beschreiben, wie herrlich diese ehemalige UBB-Lok restauriert wurde. Gleich daran stehen ebenfalls zwei neue Exponate: Zwei SSW-Ellok's der Teutonia Zementwerke in Misburg. Ursprünglich 900 mm, wurden sie hier umgespurt. Allerdings wird nur eine Lok, und zwar die SSW 2212, für die DKEM weiter in Betracht kommen. Mit Hilfe einer Batterie hat man ihre Betriebsfähigkeit bereits ausprobiert. Die zweite Ellok ist nur noch ein Schrotthaufen, den man höchstens noch für den angegliederten Spielplatz verwenden könnte. Direkt in der Nähe, vor dem Lokschuppen, stand die Schöma 734 betriebsfähig abgestellt. Die vielen Abstellgleise waren gefüllt mit Loren und anderen Wagen. Allein ein Dutzend recht ominöser Formsandwagen steuerte die Westfälische Sandgräberei Bottrop hinzu. Dazwischen abgestellt stand die Deutz 11853. Im Lokschuppen warteten "Mölm", "Frank S.", "Arthur Koppel" und "Adolf Wolf" auf weitere Einsätze. Zudem stand hier noch der Tender "Mecklenburg", die just an jenem Sonntag eine L 2-Untersuchung erhielt und später von der Deutz 23268 aus der Remise gezogen wurde. - Einzige Dampflok im Einsatz - betriebsfähig sind alle - war die "August Pentlage". Sie war dazu ausserkoren, zwei geschlossene und zwei offene Personenwagen sowie einen Güterwagen über den Kundskurs zu ziehen.

Sehr freundliche Kompetenzen und unerhört interessantes Fahrzeugmaterial durften einen Besuch der DKEM bezahlt machen!



V 11 der DKBM (ex Kalksteinwerk Ascheloh) einsatzbereit vor dem Schuppen. Nicht einsatzfähig hingegen die beiden Ellok's (ex Teutonia Misburg). Im Hintergrund die Dampflok Nr. 8.

Beide Aufnahmen vom 23.08.1981 von bubi-press.



Dampflokomotiven:

- Nr. 1 "Mölm" Hohenzollern 913/1897, Bn2t, Gattung K 22.4, 35 PS, 20 km/h; Föhler Werke AG (750 mm), Düsseldorf=Oberkassel; seit 1971 bei DKBM
- Nr. 2 "August Pentlage" Henschel 28 470/1948, Bn2t, Gattung K 22.5, Typ B 70, 70 PS, 20 km/h; Fa. Korte Baugesellschaft mbH, Röchum; seit 1972 bei DKBM
- Nr. 3 "Adolf Wolff" Borsig 10 364/1918, Dn2t, Gattung K 44.3, 75 PS, 25 km/h; Heeresfeldbahn, Waldeisenbahn Muskau; seit 1974 bei DKBM
- Nr. 4 "Frank S." Henschel 25 983/1941, Cn2, Gattung K 33.6, 110 PS, 30 km/h; Heeresfeldbahn, 1946 an Jüterbog-Luk=kenwalder Kreisbahn, 1965 an Rügen, 1968 ausge=mustert; seit 1974 bei DKBM
- Nr. 5 "Arthur Koppel" O+K 12 805/1936, Bn2t, Gattung K 22.7, 90 PS, 20 km/h; Duisburger Tief- und Straßenbauunter=nehmen Alexander Hoyer GmbH; seit 1971 bei DKBM
- Nr. 6 "Richard Roosen" Henschel 15 307/1917, Dn2t, Gattung K 44.3, 75 PS, 25 km/h; Heeresfeldbahn, Waldeisenbahn Muskau; seit 1977 bei DKBM
- Nr. 8 Henschel 25 982/1941, Cn2, Gattung K 33.6, 110 PS, 30 km/h; Heeresfeldbahn, ÖBB (798.101); seit 1980 bei DKBM
- Nr. 12 "Mecklenburg" O+K 12 518/1934, Dn2, Gattung K 44.4, 200 PS, 25 km/h; Mecklenb.-Pommersche Schmalspurbahn, 1949 DR-99 3462; seit 1978 bei DKBM
- o.Nr. Pierwsza Fabryka Lokomotyw Chrzanow 1936/1949, Bn2; Polskie Koleje Państwowe (T 49 115); seit 1981 bei DKBM

Diesellokomotiven:

- v 11 Schöma 734/1950, B-dm, 20/24 PS, 12 km/h; Kalksteinwerk Ascheloh; seit 1972 bei DKBM
- v 12 Deutz 11 853/1941, B-dm, 46 PS, 12 km/h; Sandgrube Senne; seit 1973 bei DKBM
- v 13 Deutz 23 268/1939, B-dm, 100 PS, 17 km/h; Heilmann und Littmann, Berlin; seit 1979 bei DKBM
- v 17 Windhoff 765/1943, Typ 130 C, C-dh, 130 PS, 20 km/h; Deutsche Wehrmacht, Bayerische Braun=kohlenindustrie AG, Schwandorf, seit 1981 bei DKBM
- o.Nr. SSW 3212 (mechanischer Teil Henschel ?), B-de, 16 t, 30 km/h; Thyssen Umformtechnik, Brackwede; seit 1981 bei DKBM, Verwendung als Denkmal

Elektrolokomotiven:

- o.Nr. SSW 5241/1953 + SE 18 607/1953, Bo-ee; Teutonia Zementwerk, Misburg; seit 1981 bei DKBM
- o.Nr. SSW 2212, Bo-ee; Teutonia Zementwerk Misburg; seit 1981 bei DKBM

KurzmeldungenBorsig-Werke
1000 Berlin 27 (Tegel)

Gegen Ende 1981 erhielt die Firma Borsig eine neue Diesellokomotive. Geliefert wurde das Fahrzeug über die Gesellschaft "Energomaschexport" aus der UdSSR.

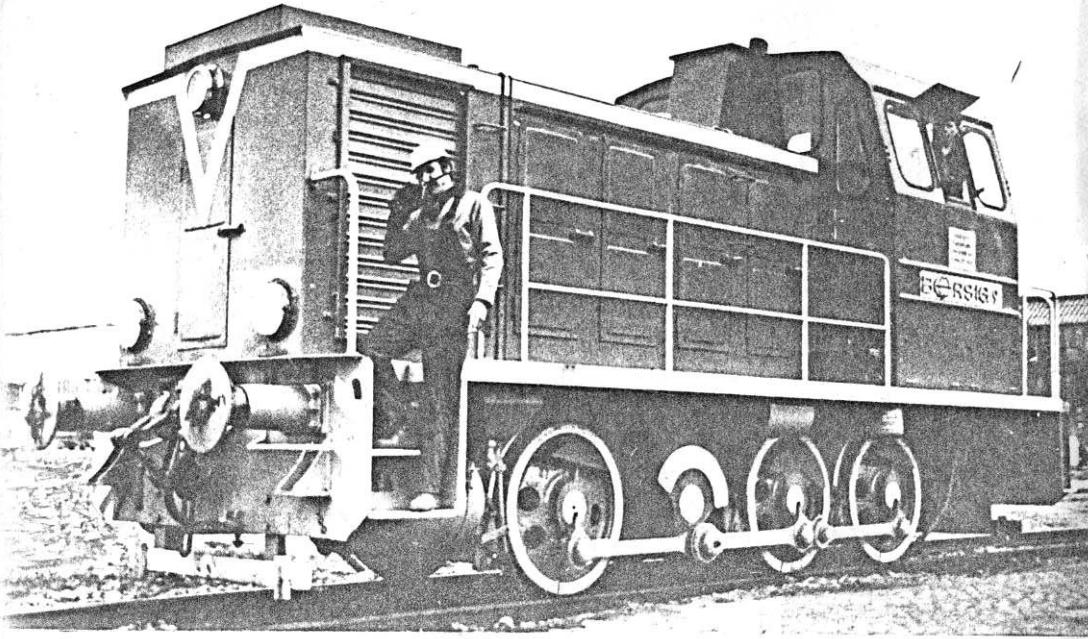
Bei der Überführung fuhr die Lok auf Breitspur bis zur tschechoslowakischen Grenze, wurde dort umgespurt und lief dann auf Normalspurgleisen bis Berlin.

Hier mußten erst erhebliche Umbauten vorgenommen werden, die sich bis Januar 1982 hinzogen. Das Umlaufblech reichte ursprünglich bis über Puffer und Kupplung und mußte gekürzt werden, Haltestangen wurden neu angebracht und die Sandrohre der neuen Spurweite angepaßt. Bei der Abnahme durch die Deutsche Reichsbahn, die sich über vier (!) Wochen hinzog, mußte gemäß einer Forderung die auflackierte Nummer durch ein Eigentümerschild überdeckt werden.

Bemerkenswert sind, neben einem überdimensionalen Kompressor, einige Baumerkmale, die kennzeichnend für den Lokomotivbau der 50er Jahre waren: Antrieb über Blindwelle und Kuppelstange sowie hydromechanisches Wendegetriebe mit Zweistromkupplung. Für den Betrieb auf engen Gleisradien wurden die mittleren Radreifen spurkranzlos ausgeführt. Durch die neue Lokomotive wird eine der beiden vorhandenen Diesellokomotiven entbehrlich. Voraussichtlich wird die Lok 1 nach Italien verkauft, während die ältere Schwestermaschine Lok 3 als Lok 010 weiterhin bei Borsig bleiben wird.

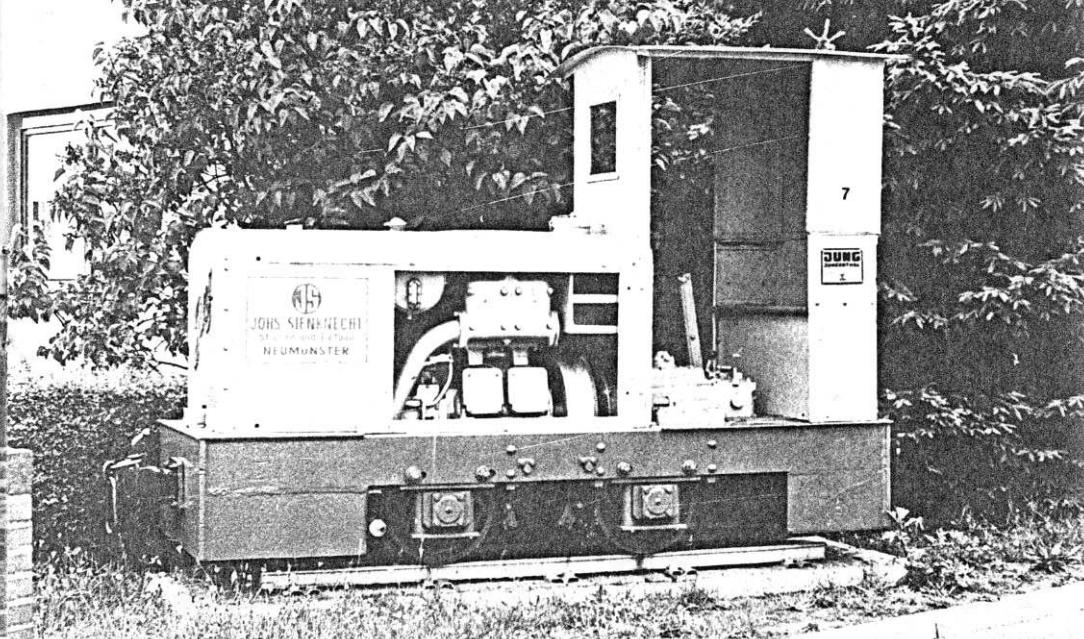
Kommentar von Bernd Neddermeyer über die Berichterstattung in der 'Berliner Morgenpost':

"Für den Werksverkehr waren westliche Modelle nicht geeignet", unter dieser Überschrift brachte die Berliner Morgenpost am 5. Januar 1982 einen Artikel über diese neue Borsig-Werklokomotive. Neben anscheinend unvermeidlichen Anspielungen gegen die politisch ungeliebten Nachbarn - Zitat: "die Eisenbahner von der Reichsbahn haben sich staunend die Augen gewischt. Jahrelang bemüht sich Ost-Berlin in Moskau um diese Lokomotiven und bekommt keine. Jetzt kommt eine an, und die müssen wir auch noch nach West-Berlin durchlassen." - enthält der Artikel auch einige Unrichtigkeiten, die bei sorgfältigeren Recherchen hätten vermieden werden können, beispielsweise die Aussage, "moderne Loks westlicher Fabrikate wären wahrscheinlich nicht zu gebrauchen, ... sie haben zu große Kurvenradien". Als "Lösung" wird dann eine Lokomotive mit 3 600 mm Achsstand - dazu noch mit Stangen=antrieb - gekauft. Aus technischer Sicht kann eine Aussage kaum unsinniger sein. Weiter heißt es: "... denn unsere beiden anderen Loks sind überaltert." Die beiden Werklokomotiven Nr. 1, Baujahr 1972 und Nr. 3, Baujahr 1966, haben gerade 10 bzw. 15 Dienstjahre erreicht und sind damit jünger als fast alle DB- und DR-Rangierlokomotiven. Der Grund für den Kauf der neuen Werklokomotive war einzig ein Kompensationsgeschäft für die umfangreichen Lieferungen von Borsig-Erzeugnissen in die UdSSR. Solche Kompensationsgeschäfte sind im Osthandel übliche Praxis. Es müßte dann auch nicht verschwiegen werden, daß die Lokomotive Baugrundsätze der 50er und teilweise der 40er Jahre aufweist, die sicheren Betrieb und lange



Borsig-Werke, Berlin: Lok 009

Foto: Ralf Roman Rossberg



An der Einfahrt zur Bauunternehmung Johs. Sienknecht in Neumünster erinnert die als Denkmal aufgestellte Lok 7 an vergangene Zeiten!
Die Aufnahme zeigt sie am 25. Juni 1982

Foto: Ulrich Völk

Lebensdauer garantieren, für den Bahnbetrieb in der UdSSR bestimmt ein wesentlicher Faktor.

Borsig-Werke, Berlin-Tegel								1 435 mm
Lok	Herstellerdaten	AF	Typ	(PS)	(km/h)	LÜP	Bem.	
1	O+K 26 748/1972	Bdh	MB 170 N	170	20	6 540	a)	
3	O+K 26 606/1966	Bdh	MB 170 N	170	20	6 540	b)	
009	c. 7 222/1981	Cdh	TGM 23 E	400	30/60	8 920		

a) = Lok soll nach Italien verkauft werden
b) = Ummnummerung in Lok 010
c) = Hersteller: Lokomotivwerk "Oktoberrevolution" Woroshilowgrad.

Anmerkung der Redaktion:

Vom Gleisradius (40 m) sind folgende Lokomotivtypen für die Borsig-Werkbahn geeignet:

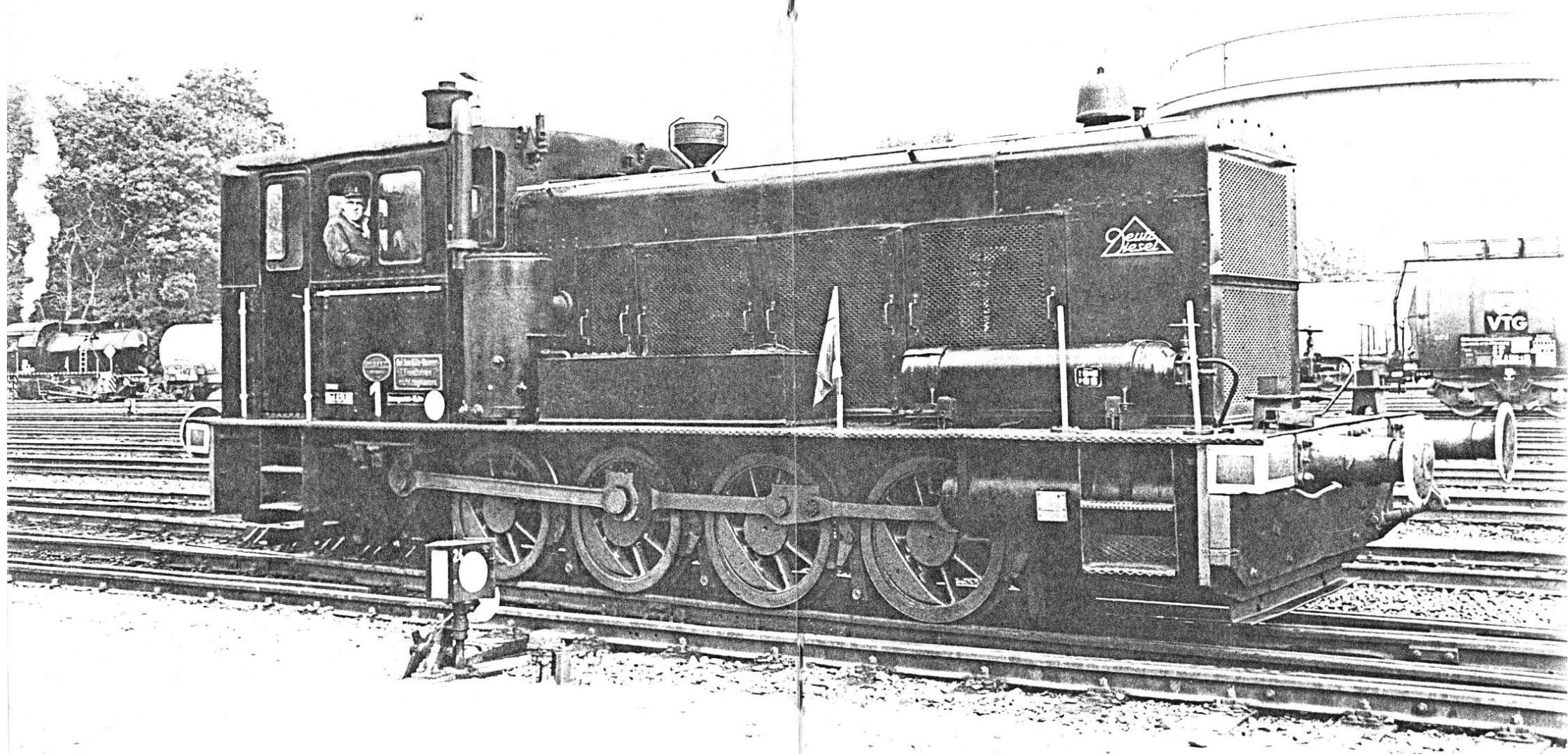
Thyssen-Henschel, Kassel: DHG 300
Maschinenbau Kiel, Kiel: G 761 - 763 C, G 321 B
Krauss-Maffei : ---
Caelble-Gmeinder : keine Unterlagen greifbar

Was den Lokomotivbau in der DDR betrifft, ist man dort in Bezug auf Getriebehydraulik, Kurvenlauf und Motorenbau sicher fortschrittelicher und reibt sich garantiert nicht die Augen über ein Fahrzeug aus der UdSSR, das technisch kaum dem Stand einer Lokomotive der Baureihe 106 repräsentiert.

Das Anliegen des Artikels scheint lediglich Effekthascherei zu sein. Daß dabei die Fakten einer Überprüfung nicht standhalten, spielt keine Rolle mehr. Man sollte auf diese Art der Berichterstattung hinweisen, damit es nicht in einem späterem Artikel über die Borsig-Werkbahn heißt: Damals war der westliche Lokomotivbau nicht in der Lage, für die Gleisverhältnisse der Borsig'schen Werkbahn eine geeignete Lokomotive herzustellen.

Johs. Sienknecht, Bauunternehmung 2350 Neumünster

Zu den zahlreichen Bauunternehmen, die ehemals Feldbahnlokomotiven eingesetzt haben, gehört auch die Neumünsteraner Firma Sienknecht. Erfreulicherweise sind nur zwei der ehemals vier vorhandenen Loks unbekannt verschollen. Eine Lok steht auf einem nur wenige hundert Meter von der Firma entfernten Spielplatz (Demag 2 419/) im Ahornweg, die zweite ist als Denkmal an der Firmeneinfahrt aufgestellt und befindet sich in hervorragendem Zustand.



Bahn-Express

Lok 7	Hersteller	Jung	Motor	Jung SE 110
Fabriknummer	9 537	Leistung	22/24 PS	
Baujahr	1939	Nummer	4 521	
Typ	ZL 114	Drehzahl	1 000 U/min.	
Leergewicht	5.4 t			
V max (km/h)	4/7,8/11/15	Getriebe	Jung 25 E	
Zugkraft	1 200 kg	Nummer	3 082	

Norddeutsche Steinzeugwerke
3225 Duingen

Vor wenigen Jahren wurde der Feldbahnbetrieb hier bereits eingestellt. Dennoch warten in einem mehrständigen Lokschuppen im Werk, dessen Einfahrten per Schiebebühne (!) erreichbar sind, drei Lokomotiven auf bessere Zeiten

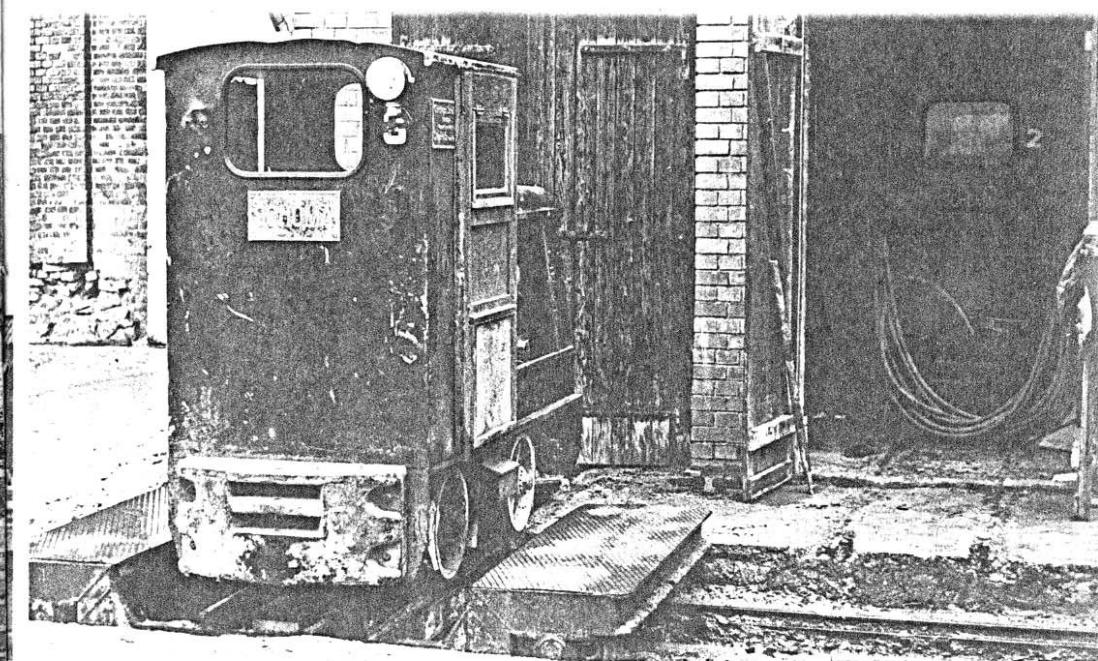
Norddeutsche Steinzeugwerke, Duingen					600 mm
Lok	Herstellerdaten	(PS)	(t)	Motor-Nr.	
1	Schöma 1 327/1952	28	3.75	1 397 631/32	
2	Schöma 1 868/1956	28	4	1 825 605/06	
3	Schöma 2 374/1960	28	4	2 633 476/77	
	Schöma 2 561/1962			seit vmtl. 1981 verschwunden	

Mit einigen starken Männern kann man die Lok 3 zum Fotografieren ins Freie schieben. Allerdings sollte man einen Gegenstand auf die Schiebebühne legen, damit die Lok nicht plötzlich auf dem Teer weiterrollt, denn hinter der Schiebebühne ist das Gleis schon zugeertert!

Preussag Boliden Blei GmbH
2890 Nordenham

Neben der Midgard DSAG (zwei MaK-Loks), Felten & Guilleaume (ein Henschel-Gerät) und den Guano-Werken (eine O+K-Lok; direkter Anschließer der Preufag Boliden Blei GmbH) setzt die Preufag-Blei-hütte in Nordenham werkseigene Lokomotiven ein.

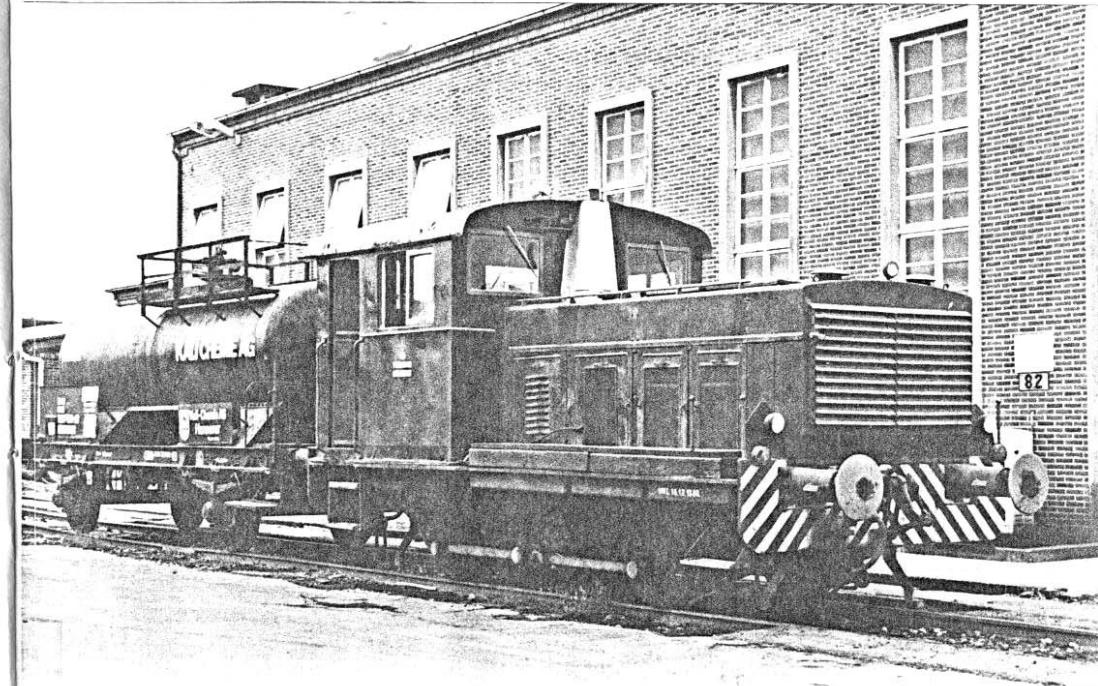
→ Foto Seite 20/21: Lok 1 der Union Kraftstoff Wesseling präsentiert sich am 13.08.1980 zusammen mit der Lok 3 (hinten links).
Werkfoto UK.



Ihre besten Tage dürften vorbei sein. Lediglich wenn einige kräftige Eisenbahnfreunde (mindestens drei !) Fotos machen wollen, kann die Lok auf die Schiebebühne geschoben werden. Hier zeigt sich die Lok 3 am verregneten 8. April 1982.

Foto: Ulrich Völz

Deutsche-Werke-Lok der Preufag-Bleihütte Nordenham.
Werkfoto Preufag Boliden Blei GmbH



Preußag Boliden Blei GmbH, Nordenham								1 435 mm
Lok	Herstellerdaten	AF	Typ	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.	
1	KHD 57 870/1965	Bdh	KG 230 B	230	36	34	a)	
3	Deutz 13 702/1935	Bdm		110/120	20		b)	
oNr	DWK 618/1938	Bdm	220 B	200	32	36	c)	

DWK-Lok:
Original-Motor DWK Typ 6 V 24 Nr. 50 326, 220 PS, 1000 U/min.
Austausch-Motor KHD Typ A12L 714 Nr. 2 321 441/52, 200 PS

KHD-Lok:
Original-Motor KHD Typ A12L 714 Nr. 4 009 892/03, 230 PS
Austausch-Motor KHD Typ A12L 714 Nr. 3 390 849/60, 230 PS

a) = 1965 geliefert an VTG
1967 an Preußag-Bleihütte, Nordenham (1)

b) = 1935 geliefert an
Preußag-Bleihütte, Nordenham (2)
1963 an Preußag, Ibbenbüren (dort verschollen)

c) = 1938 geliefert an Luftwaffe
...
1951 an Gewerkschaft Mechernicher Werke, Mechernich (8 bzw.
196 an Preußag Werk Georgschacht, Stadthagen 20)
1963 an Preußag-Bleihütte, Nordenham

Die Geschichte der DWK-Lok ließ sich leider nur lückenhaft ermitteln. Erster Nachweis dazu ist die Bitte um Genehmigung der Inbetriebnahme der Lok 8 (DWK 618/1938) vom 25.10.1951. Am 6. April wird dieselbe Maschine, immer noch in Mechernich, als Lok 20 bezeichnet. Im Jahre 1960 wird sie ebenfalls noch in Mechernich nachgewiesen. Am 31.12.1962 heißt es dann, die Ersatzlok für die Firma Steffens und Nölle (?) sei auf dem Georgschacht eingetroffen, man könne auf die DWK-Lok verzichten und würde sie Mitte 1963 nach Nordenham überführen. Unterzeichnet ist das Schreiben mit 'Metallwerke Unterweser GmbH, Georgschacht' bzw. 'Preußische Bergwerks- und Hütten-AG, Gesamtbergamt Obernkirchen-Barsinghausen!'. Zwischen 1960 und 1962 ist die Maschine also zum Georgschacht gekommen.

Kann ein Leser evtl. Angaben zu den Mechernicher Werken machen (Lokliste, Einsatznachweise auch anderer Loks, Angaben über den Verbleib ehemaliger Mechernicher Loks) bzw. Mitteilungen über ehemalige und heutige Werklokomotiven in Stadthagen zur Verfügung stellen?

Die alte Deutz-Lok, die am 14.11.1935 die Genehmigung zur Inbetriebnahme erhielt (in Nordenham?), wurde nach Übernahme der DWK-Lok überflüssig und Anfang Mai 1963 nach Ibbenbüren überführt, wo sich ihre Spuren verlaufen.

Heute sieht der Werkbahnbetrieb so aus, daß die DWK-Lok normalerweise den "Laden schmeißt". Die DWK-Lok ist somit Reservemaschine und befindet sich etwa an 275 Stunden im Jahr (= 8 760 Stunden) im Einsatz.

Ehemals gab es in der Nordenhamer Bleihütte auch eine Schmalspurbahn, auf der mindestens eine Deutz- und eine Gmeinder-Lok liefen. Beide Maschinen wurden bei Aufgabe der Schmalspurbahn zu Anfang der 60er Jahre verschrottet.

Hils-Tonwerk 3221 Coppengrave

Eine Ziegelei mit sowohl regem als auch vielfältigen Feldbahnbetrieb gibt es in Coppengrave bei Alfeld (Leine). Insgesamt werden vier Züge eingesetzt, die drei unterschiedliche Aufgaben haben. Eine Lok steht zusätzlich als Reserve bereit, und eine weitere Maschine ist ausgeschlachtet abgestellt und wartet auf ihre Verschrottung.

Im Werk 2 ist zusätzlich eine weitere Lok abgestellt. Hier wurde der Feldbahnbetrieb bereits eingestellt. Das Werk 2 ist nur wenige Meter vom Werk 1, dem Hauptwerk, entfernt.

Die Diema 2 119 besorgt zusammen mit dem Hydraulikkipper Diema 3 118 den Transport des aufgebaggerten Tons von der einen Abbaustelle zur Entladehalle. Diema 2 328 verrichtet mit dem 3 037 dieselbe Aufgabe. Beide Züge verkehren gleichzeitig und treffen im Wechsel in der Entladehalle ein. Dort wird der Hydraulikkipper jeweils an eine stationäre Anlage angeschlossen, um die Kippvorrichtung zu betätigen. Die Streckenlänge von den Abraumbaggern zur Entladehalle beträgt circa 200 Meter.

Des Weiteren existiert ein "Müll-Zug", der fehlerhafte und beschädigte Ziegelerzeugnisse zur Brecheranlage fährt, wo das Material zerkleinert und erneut in den Produktionsablauf eingegeben wird. Geradezu lächerlich ist allerdings die Aufgabe des "Sand-Zuges". Dieser, bestehend aus der Diema 2 648, der einzigen geschlossenen Lok des Werkes, und vier herkömmlichen Loren, legt nur eine Entfernung von etwa 50 Metern zurück. Er befördert lediglich den nur einen Steinwurf vor der Entladehalle entfernten Sand, den Lkw dort abgekippt haben, von Zeit zu Zeit in die Halle.

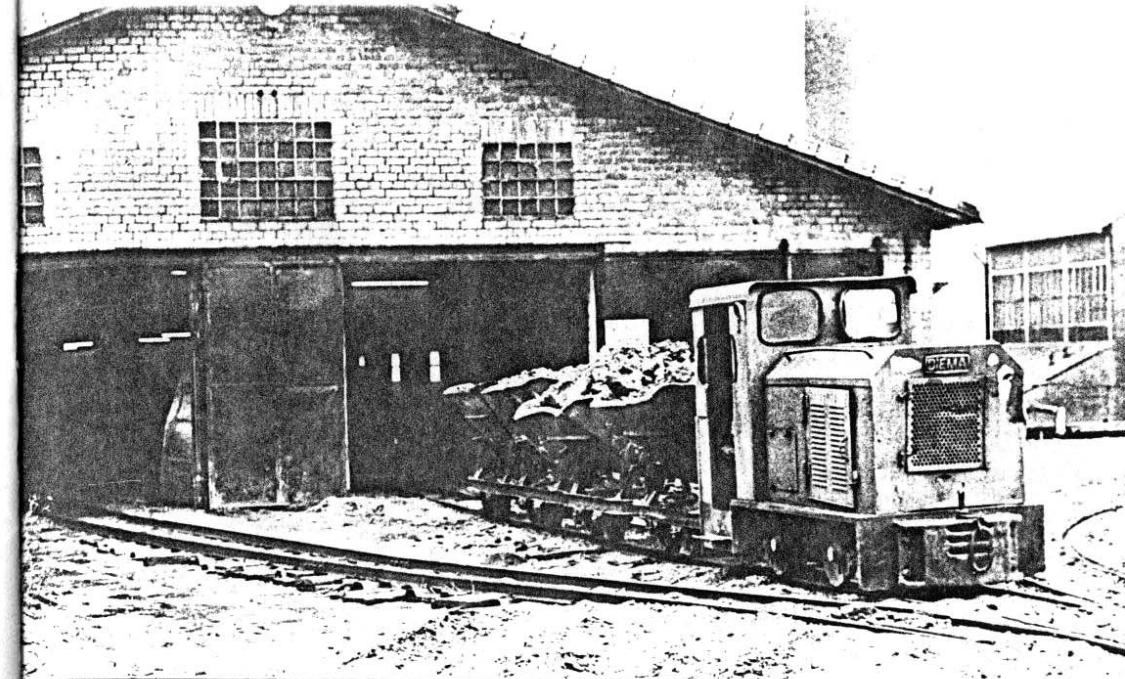
Man kann nur hoffen, daß dieser offensichtlich umständliche Betriebsablauf zur Freude der dort erscheinenden Eisenbahnfreunde noch etwas aufrechterhalten wird.

Im Jahre 1981 ging die letzte Jung-Lok des Werkes an das Feld- und Werksbahnmuseum nach Oekoven.

Ein Besuch beim Hils-Tonwerk ist jedem zu empfehlen. Es fahren laufend Züge, das Personal ist sehr aufgeschlossen, allerdings rät das Weserbergland-Ruhr-Holstein-Team den Einsatz von Gummistiefeln bei feuchtem Wetter.

Hils-Tonwerk, Coppengrave							600 mm	
Lok	Herstellerdaten		Typ	(PS)	(t)	Motor-Nr.	Bem.	
oNr	Jung	10 739/	EL 103	11/12	2.9	7 604	a)	
oNr	Diema	1 367/1949		16	2.8	2 502 874/75	b)	
oNr	Diema	2 119/1958	DS 14	15	2.8	2 173 136/37	c)	
oNr	Diema	2 328/1960	DS 28	28	4.3	2 631 058/59	d)	
oNr	Diema	2 562/1962	DS 20	22	2.8	2 818 855/56	e)	
oNr	Diema	2 615/1963	DS 20	22	3.5	3 517 345/46	f)	
oNr	Diema	2 648/1963	DS 28	28	4.3	3 519 891/92	g)	
oNr	Diema	2 728/1964	DS 20	22	3.3	3 887 606/07	h)	
	Diema	3 037/1969	HK 5/1				Hydraulikkipper	
	Diema	3 118/1970	HK 5/1				Hydraulikkipper	

a) = 1981 an FWM Oekoven
 b) = ausgeschlachtet abgestellt
 c) = im Einsatz mit Diema 3 118
 d) = im Einsatz mit Diema 3037
 e) = im Einsatz mit "Müll-Zug"
 f) = Reservelok
 g) = im Einsatz vor "Sand-Zug"
 h) = abgestellt im Werk 2



Hils-Tonwerk Coppengrave:

Der "Sand-Zug" vor der Entladehalle (oben) und der "Müll-Zug" an der Brecheranlage, aufgenommen am 8. April 1982.

Fotos: Ulrich Völz

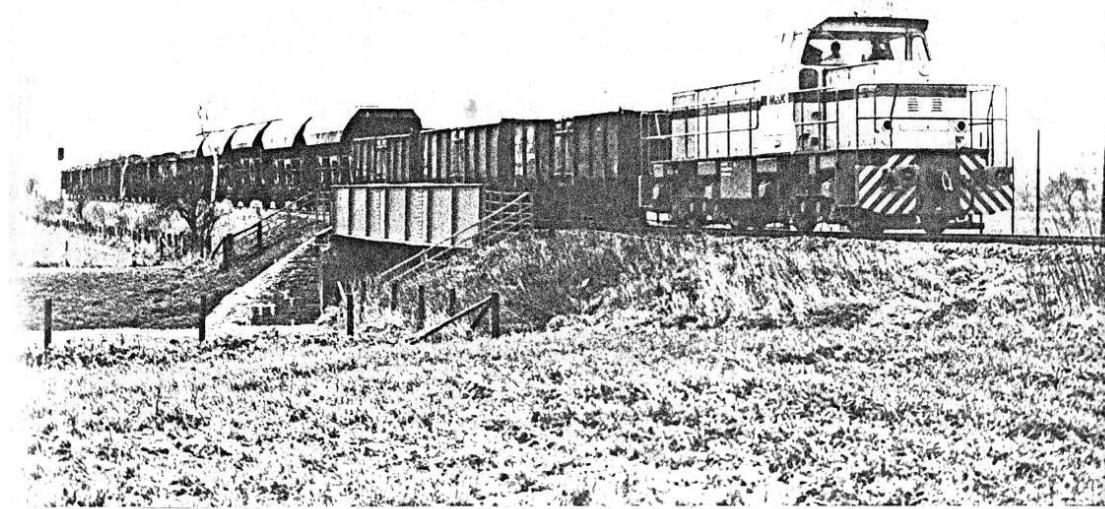
Ruhrkohle AG, BAG Westfalen Heinrich Robert, Minister Achenbach, Monopol

Ende 1982 waren bei der Ruhrkohle AG, BAG Westfalen drei Neuzugänge zu verzeichnen. Allerdings handelt es sich dabei nur um Leihlokomotiven der Maschinenbau Kiel.

Die Lok 3 läuft beim Bergwerk Heinrich Robert in Hamm-Herringen. Die Lok versieht gewöhnliche Dienste, darunter auch Über gabefahrten zum DB-Bahnhof Pelkum. Man ist mit der Leistung der Lok (einiges stärker als die gewöhnlichen KrMa-Maschinen !) sehr zufrieden. Neben der MaK-Lok und den üblichen M 700 C's wird für den Verschub unter der Kohlebeladeanlage ein Windhoff RW 200 E eingesetzt.

Die Lok 2 verkehrt beim Bergwerk Minister Achenbach in Lünen-Brambauer. Die Lok wird mit besonderer Vorliebe für die Züge zum DB-Bahnhof Dortmund-Mengede eingesetzt. Die Strecke ist ca. 4.5 km lang und führt von der Zeche zunächst entlang des Landabsatzes zur Brücke über die Bundesautobahn 2 in Schwieringhausen. Gleich dahinter zweigt ein Gleis zum Hafen am Dortmund-Ems-Kanal ab. Den Dienst von der Zeche zum Hafen versehen die kleineren Loks (gesehen wurde die ex Hansa-Lok V 615, MaK Typ 240 B) mit RAG-eigenen Kübelwagen. Vom Hafen geht die Strecke mehr oder weniger reizvoll am Ortsrand von Mengede entlang zum DB-Bahnhof.





Die neue Ruhrkohle-Lok 2 mit einem Zug vom Bergwerk Minister Achenbach auf dem Weg zum DB-Bahnhof Dortmund-Mengede an der Emscherbrücke aufgenommen am 03.01.1983. Foto: Hans-Georg Bubolz

Die Lok 1, das letzte Glied in der Reihe der MaK-Leihloks, fährt bereits seit August vergangenen Jahres beim Eisenbahnbetrieb des Bergwerkes Monopol in Bergkamen.

Die Lok wird für alle Dienste eingespannt. Spezialität sind Güterzüge der chemischen Fabrik Schering (Anschließer!) zum DB-Bahnhof Bergkamen. Im Zechenbahnhof, also beim Anschluß der Fabrik an das Bergwerk, ergeben sich dabei Fotomöglichkeiten, bei denen die kleine Schering-Lok (Henschel DHG 240, Baujahr 1964) mit der großen MaK-Lok zusammen abgelichtet werden kann.

Ruhrkohle AG, BAG Westfalen							l 435 mm
Lok	Herstellerdaten	AF	Typ	(PS)	(t)	Bem.	
1	MaK 800 191/1978	BBdh	G 1100 BB	1100	80	a)	
2	MaK 1000 797/1982	BBdh	G 1204 BB	1523	90	b)	
3	MaK 1000 803/1982	BBdh	G 1203 BB	1013	80	c)	

a) = .01.1978 an Wanne-Herner-Eisenbahn und Hafen GmbH (V 22a)
.05.1979 an Tegernseebahn (V 11)
.04.1982 an MaK-Reparaturwerkstatt Moers (1)
.08.1982 an Ruhrkohle AG, BAG Westfalen (1)

b) = 16.10.1982 an Ruhrkohle AG, BAG Westfalen (2)

c) = 21.11.1982 an Ruhrkohle AG, BAG Westfalen (3)

Union Rheinische Braunkohlen Kraftstoff-AG 5047 Wesseling (KBE-Station Wesseling-Süd)

Weitgehend unbekannt, aber keineswegs uninteressant dürfte dieser Anschließer der KBE unter Eisenbahnfreunden sein.

Unangemeldet hat man keine Chancen, in das Werk eingelassen zu werden. Von außen erhält man möglicherweise am Nordende des Werkes Einblick, wo die Gleise aus dem Werk herausführen und wo sich hin und wieder eine Lok blicken läßt.

Die Züge werden von der KBE direkt ins Werk zugestellt, wobei die KEE-Loks ins Werk kommen. Die UK-Loks hingegen sind auf KBE-Gleisen nicht zugelassen.

Union Rheinische Braunkohlen Kraftstoff-AG, Wesseling l 435 mm								
Lok	Herstellerdaten	AF	Typ	(km/h)	(t)	(PS/chm)	Bem.	
1	KHD 26 014/1941	Ddm	A8M 324	23.5	60	290-320	a)	
2'	KHD 26 013/1941	Ddm	A8M 324	23.5	60	290-320	b)	
2"	Krupp 2 826/1952	Cfl	Rheinbr.	45	48	21	c)	
3	Jung 10 384/1949	Cfl		35	46	20	d)	
4	Jung 10 855/1950	Cfl		35	46	20	e)	

a) = 1941 geliefert an UK Wesseling (Abn. 10.06.1941)

b) = 1941 geliefert an UK Wesseling (Abn. 10.06.1941)
1964 verschrottet

c) = 1952 geliefert an Arenberg Bergbau GmbH, Grube Schallmauer,
später an Rheinbraun (Lok 412)
1964 an UK Wesseling

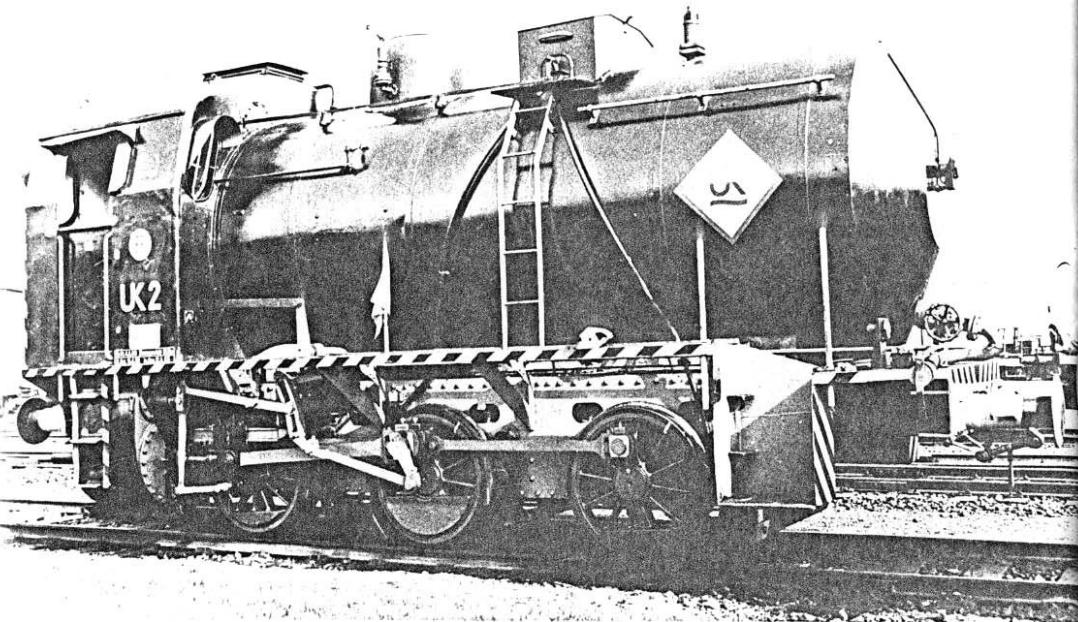
d) = 1949 geliefert an UK Wesseling

e) = 1950 geliefert an UK Wesseling

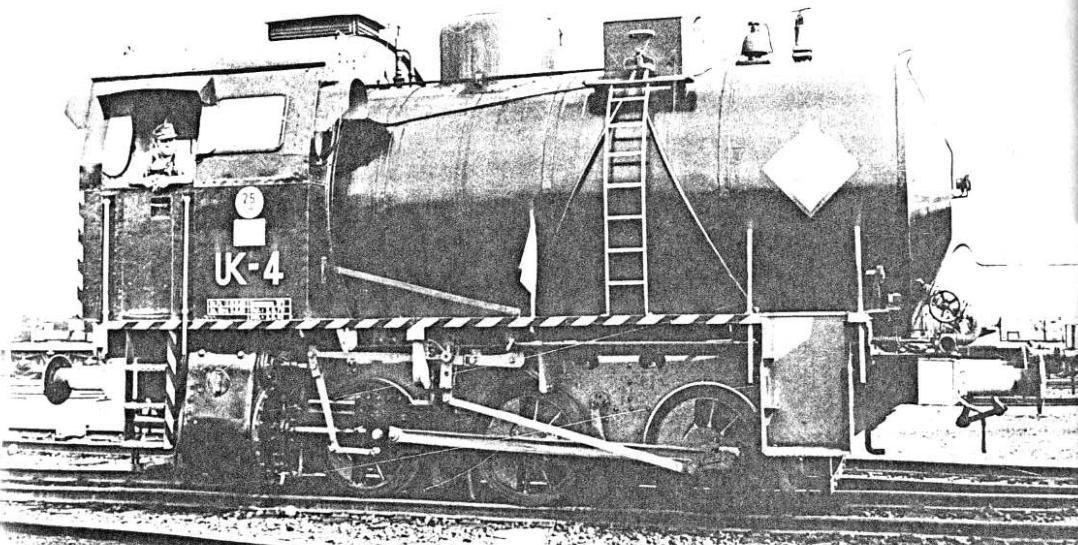
Zum Einsatz kommen in der Regel zwei Dampfspeicherloks, die dritte steht als direkte Reserve bereit, d.h. sie wird gegen eine Betriebslok ausgetauscht, wenn diese "leergefahren" ist.

Echte Reservelok ist die KHD-Maschine, die nur zum Einsatz kommt, wenn eine Dampfspeicherlok ernsthaft ausfällt.

Man erzählt sich, daß bei UK früher einmal ernsthaft der Versuch unternommen wurde, das Wasser aus einer Dampfspeicherlok herauszulassen, um die Reichweite zu vergrößern. Merkwürdig, daß die Lok dann schon nach 400 Metern stehenblieb ...



Union Kraftstoff Wesseling:
Lok UK 2 und UK 4 im Wesselinger Werk aufgenommen. Werkfotos UK



Idunahall AG
4235 Schermbeck

Seit unserem letzten Besuch im Oktober 1980 hat sich einiges bei der Idunahall getan!

Im Sommer 1982 wurde eine neue Tongrube angestochen. Die auf halber Strecke (Gesamtlänge der Strecke: 2,8 km) liegende Grube wurde mit viel Pauken und Trompeten eingeweiht und nicht zuletzt der hier eingesetzte funkelnagelneue Eimerkettenbagger läuft auf kein baldiges Ende des Betriebes schließen.

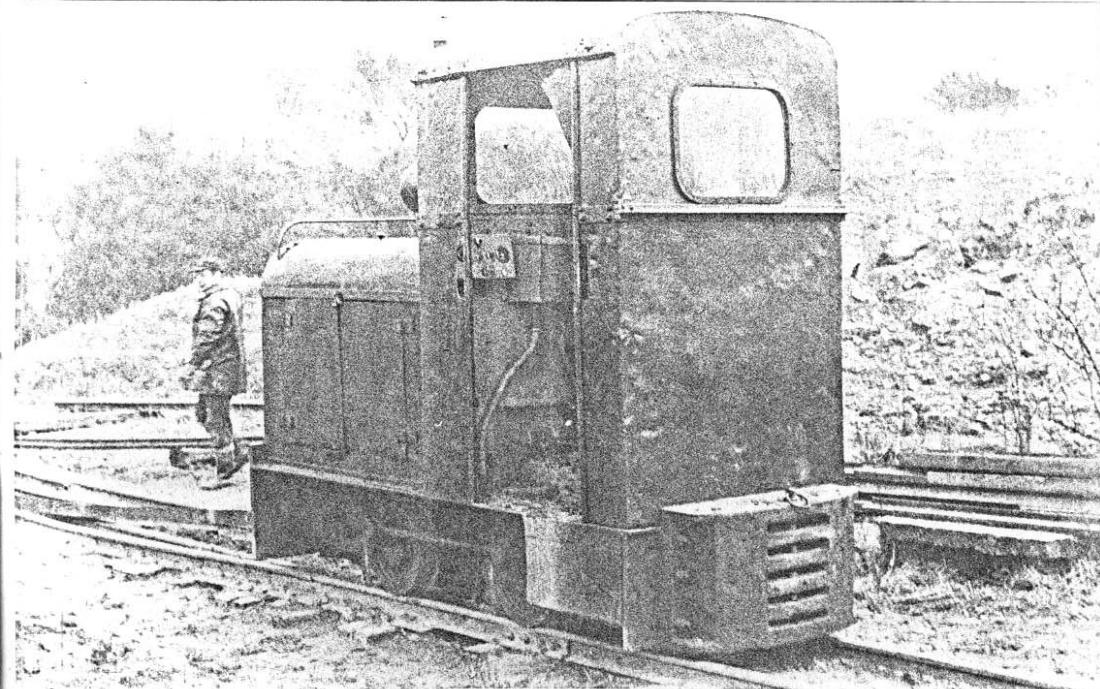
Unterstrichen wird dies durch die Modernisierung des Fahrzeugparks und die Erneuerung der Gleise bis zur neuen Grube.

Zusätzlich zu den im BE 3/81 genannten Lokomotiven ist bereits 1980 eine Deutz-Lok von der Westfälischen Sandgräberei Bottrop (siehe PE 12/80 und SH 2) gekommen, um als Reserve für die häufig schadhafte Schöma-Lok zur Verfügung zu stehen.

Für ihren Einsatz unter dem Eimerkettenbagger wurde das Führerhaus demontiert. Beide Loks stehen z.Zt. abgestellt. Schöma 2208 soll ein hydrostatisches Getriebe erhalten und mit Funkfernsteuerung ausgerüstet werden! Zukünftig wird die Lok von nur einem Mann bedient, der gleichzeitig die Beladung der Züge mit dem Eimerkettenbagger steuert. Diese Aufgabe - Beladung der Züge am Bagger - führt derzeit

Diese Aufnahme zeigt die Deutz 14596 noch in ihrer alten Heimat, nämlich bei der Westfälischen Sandgräberei in Bottrop am 25.02.75. Heute verkehrt diese Lok - allerdings ohne Führerhaus - in Schermbeck beim Dachziegelwerk Idunahall.

Foto: Michael Spellen



die immer noch eingesetzte Jung 6855 durch. Allerdings nicht mehr mit den reizvollen Loren, sondern mit Diema-Hydraulikkippern, die zusammen mit der neuen Diema 2361 (diese allerdings gebraucht) im Sommer 1982 angeliefert wurden.

Es werden zwei Züge mit je 5 Kipfern gebildet. Den ersten Zug nimmt Jung 6855 morgens mit zur Grube, Diema 2361 folgt später und wechselt ihren Leerzug mit dem mittlerweile beladenen Zug der Jung-Lok. Zur Diema-Lok wäre noch zu sagen, daß sie ehemals einen schwächeren 4-Zylinder-Motor besaß, der der Idunahall aber zu schwach war. Für den stärkeren 6-Zylinder-Motor (82 PS!!) wurde die Lok auch gleich umgebaut: Das Führerhaus wanderte von der Mitte ans Ende, anstatt zwei kleiner Vorbauten entstand ein langer Vorbau.

Durchschnittlich 15 Fahrten finden täglich (8 Stunden) statt - eine nicht zu verachtende Menge, die sich (pro Kipper 5 m³ = 25 m³ pro Fahrt) auf ca. 375 m³ beläuft: Idunahall produziert "jede Sekunde einen Dachziegel" - also monatlich 1 Million Dachziegel !

Idunahall AG, Schermbeck						
Lok	Herstellerdaten	Typ	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
oNr	Deutz 14 596/1936	OMZ 117	22/24	7	15.5	a)
oNr	Jung 6 855/1936					
oNr	Schöma 2 208/1959		45	6		
oNr	Diema 2 361/1960	DFL 90/0.2	82	9		b)

a) = Westfälische Sandgräberei, Bottrop
1980 an Idunahall AG, Schermbeck

b) = 1960 geliefert an Bundeswehr, Depot Aurich (s. Anmerkung)
1981 an Diema (Umbau)
1982 an Idunahall AG, Schermbeck

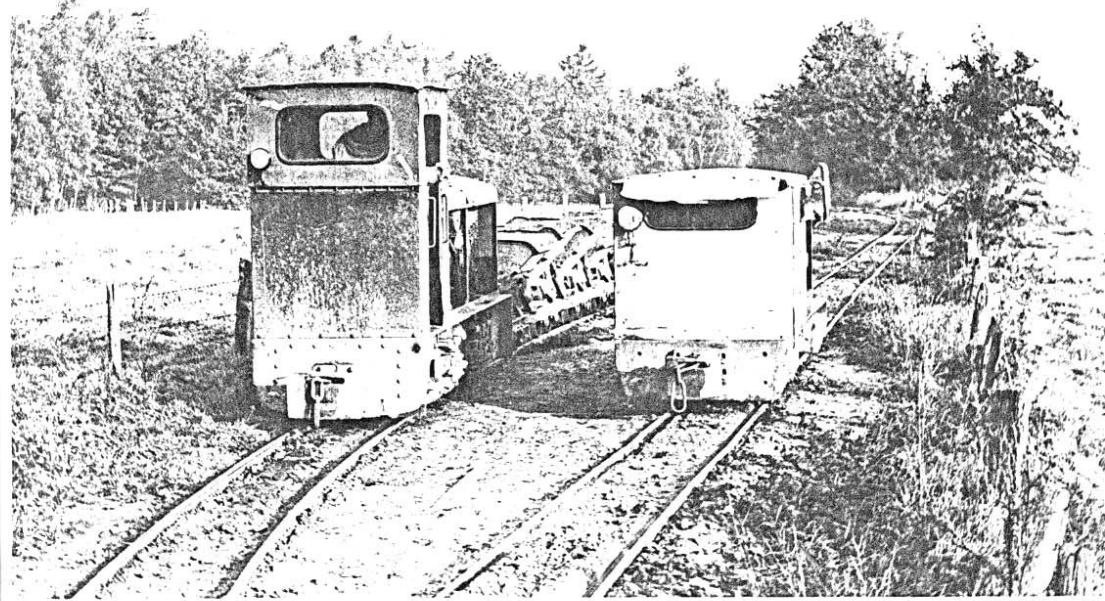
Anmerkung:

Das Bundeswehrdepot in Aurich hat vor einiger Zeit den Bahnbetrieb aufgegeben. Die meisten Maschinen wurden von einer Vermittlerfirma aufgekauft und sollen noch irgendwo in Aurich herumstehen. Eine Lok allerdings befand sich im September 1982 bei der Diema in Diepholz in halbwegs schlechtem Zustand: Lok 8 Diema 2715/1964 DS 90 75 PS 10 t MNr. 2 680 823/28.

Energieversorgung Schwaben AG, Kraftwerk Marbach 7142 Marbach am Neckar

Dieses etwas abseits des Ortes Marbach gelegene Kraftwerk hält zwei Henschel-Lokomotiven vor.

Ehemals waren im Werk auch Dampfspeicherloks vorhanden, von denen eine etwa 1954 an die Deutschen Linoleum-Werke (DLW) nach Bietigheim gegangen sein soll. Die letzte Dampfspeicherlok ging 1975/76



Früher: Die alte Jung-Lok hat ihren Leerzug soeben zur Ausweiche an der alten Grube gebracht, die Schöma-Lok wird ihn gleich übernehmen.

Heute: Diema 2361 mit einigen Hydraulikkippern im Werk. Im Hintergrund ist noch die alte Jung-Lok zu sehen. Beide Aufnahmen entstanden in einem Abstand von zwei Jahren (14.10.80/07.10.82).

Fotos: Hans-Georg Eubolz



über einen Essener Händler (Sprenger ?) an das Großkraftwerk Mannheim. Hierbei soll es sich um eine D-gekuppelte Lok gehandelt haben. Leider liegen uns zu beiden Loks keine Daten vor.

Energie-Versorgung Schwaben AG, Dampfkraftwerk Marbach a. N.							
Lok	Herstellerdaten	AF	Typ	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
2	Hen 24 424/1939	Ede	DEL 110	130		22	a)
3	Hen 31 691/1974	Cdh	DHG 700	660	60	37	b)

a) = 1939 geliefert an Kraftwerk Marbach
 b) = 1974 geliefert an Kraftwerk Marbach

Immerhin weist die Werkbahn des Kraftwerkes auch heute noch zwei erfreuliche Betriebsmerkmale auf. So verkehrt erst einmal die alte Henschel-Lok regelmäßig, und die um mehrere hundert PS stärkere moderne Lok 3 ist Reservemaschine. Zum anderen führt das Kraftwerk noch einen planmäßigen nichtöffentlichen (dadurch aber nicht für Eisenbahnfreunde unzugänglichen) Personenverkehr durch.

Die EVS-Strecke, die in den Jahren 1938/40 gebaut wurde, ist etwa 2,5 km lang und weist Steigungen von 1:40 auf. Sie zweigt von der Strecke Marbach - Steinheim (nur noch Güterverkehr) kurz hinter Marbach ab und führt unter dem Neckarviadukt (DB-Strecke Ludwigsburg - Backnang) am Neckar entlang zum Kraftwerk.
 Der Personenverkehr wird nur zwischen dem Kraftwerk und dem Haltepunkt Bootshaus durchgeführt, wobei unterwegs noch ein weiterer Haltepunkt bedient wird.

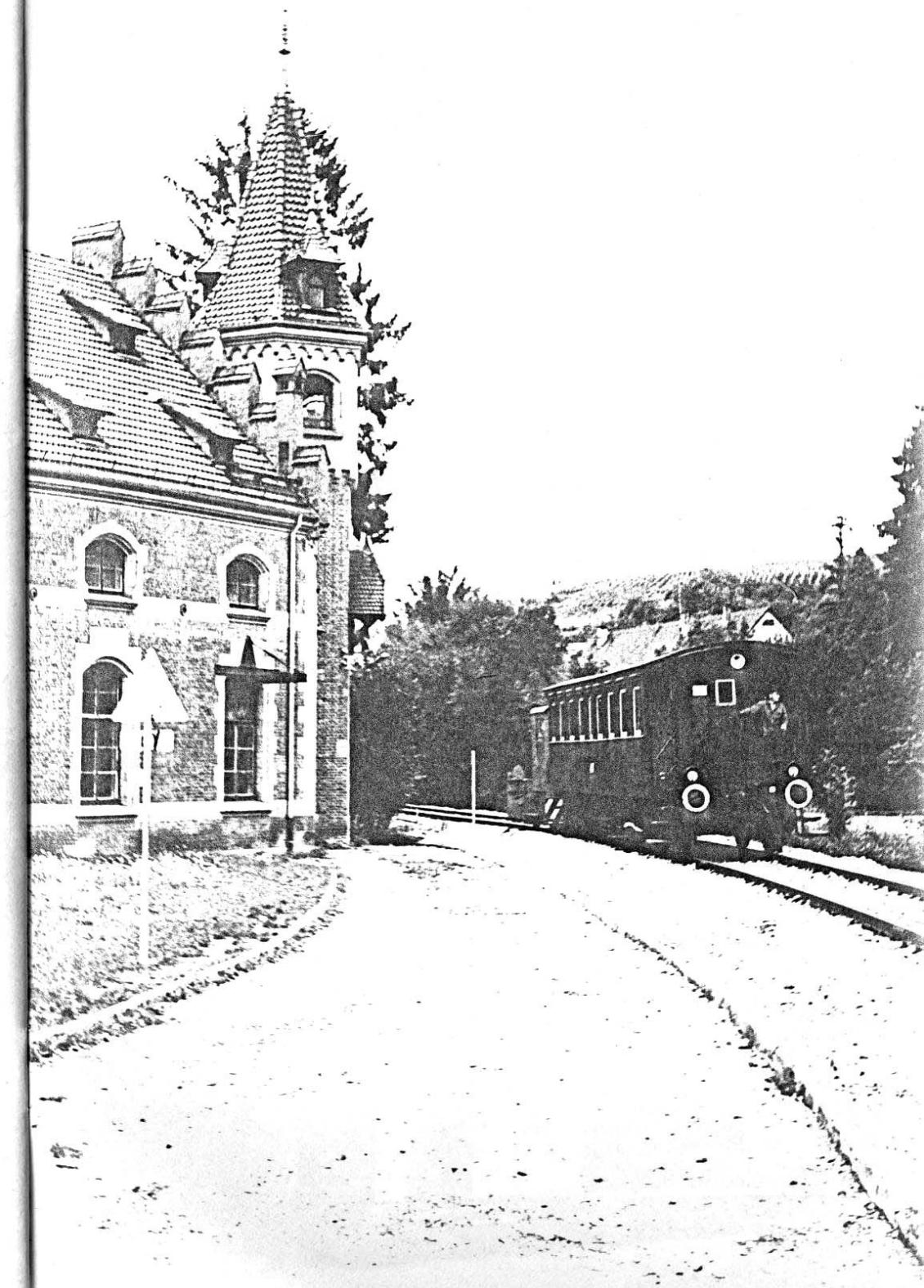
Fahrplan der Personenzüge des Dampfkraftwerkes Marbach der EVS						
Kraftwerk ab	05.55a	07.00a	13.10a	13.55a	15.35a	16.05a
Bootshaus an	06.03	07.08	13.18	14.03	15.43	16.13
Bootshaus ab	06.20a	07.20a	13.20a	14.05a	15.45a	16.15a
Kraftwerk an	06.30	07.30	13.30	14.15	15.55	16.25

a = werktags außer samstags

Eine weitere Spezialität ist der Personenwagen, der im Jahre 1906 unter der Fabriknummer 8 510 von der Maschinenfabrik Esslingen hergestellt worden ist. Dieses Fahrzeug befindet sich noch im Originalzustand und bildet zusammen mit der alten dieselelektrischen Henschel-Lok eine wohl einmalige Zugzusammenstellung, die - unterstützt durch den hervorragenden Betriebszustand - fast schon museal anmutet, aber keineswegs aus diesem Grund verkehrt.

Da am Hp Bootshaus kein Umsetzgleis existiert, wird der Wagen in Richtung Kraftwerk geschoben (siehe Foto), wozu ein Rangierer benötigt wird, der auf der Plattform des Wagens steht.

Nach Anfrage beim Kraftwerk darf man auch im Zug mitfahren. Die Haltestelle Bootshaus ist in ca. 15 Minuten vom DB-Bahnhof Marbach erreichbar.



Eisenwerke Kaiserslautern 6750 Kaiserslautern

Fährt man mit der Bundesbahn aus Richtung Mannheim nach Kaiserslautern, so fallen dem Werkbahnhof auf der rechten Seite zwei blaue Kleinlokomotiven auf.

Eisenwerke Kaiserslautern, Kaiserslautern							1 435 mm
Lok	Herstellerdaten	AF	Typ	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
oNr 10 995	KHD 36 677/1942 Jüng 4 873/1936	Bdh .Bdh	A4M 517	75	16 17	30	a) b)

a) = vmtl. 1968 von Glaser, München, erworben
lief wahrscheinlich auf einem Flugplatz bei Hamburg, ehem.
Nr. 0411, ursprünglich geliefert an Wehrmacht (Stefan,
melde Dich bitte dazu)

b) = ehem. DB-322 177-7

Die KHD-Lok ist betriebsunfähig abgestellt. Ihre Geschichte liegt derzeit noch etwas im Dunkeln, wir hoffen aber, in einem der nächsten Hefte detaillierter berichten zu können.

Betriebslok ist derzeit jene ominöse Jung-Lok, deren Daten mit äußerster Vorsicht zu genießen sind. Zwar weist ein nachträglich von der Bundesbahn im Führerstand befestigtes Schild Hersteller, Fabriknummer und Baujahr nach, doch sollte Jung wirklich der Hersteller sein, dann stimmt die Fabriknummer nicht (4873/1930 ging als 600mm-Diesellok nach Argentinien!). 4973 könnte evtl. die ehemalige Kö(f)-Nummer bei der DB gewesen sein. Um dies zu rekonstruieren, fehlen uns leider die Unterlagen. Eventuell ist 10 995 die Fabriknummer, aber dann fällt Jung als Hersteller ebenfalls aus, denn die Fabriknummer 10 995 wurde erst 1948 vergeben. Weiß ein Leser des Rätsels Lösung?

Außer bei den Eisenwerken gibt es in Kaiserslautern noch beim AWK (siehe BE 2/82), bei Pfaff und den Opel-Werken werkseigene Lokomotiven.

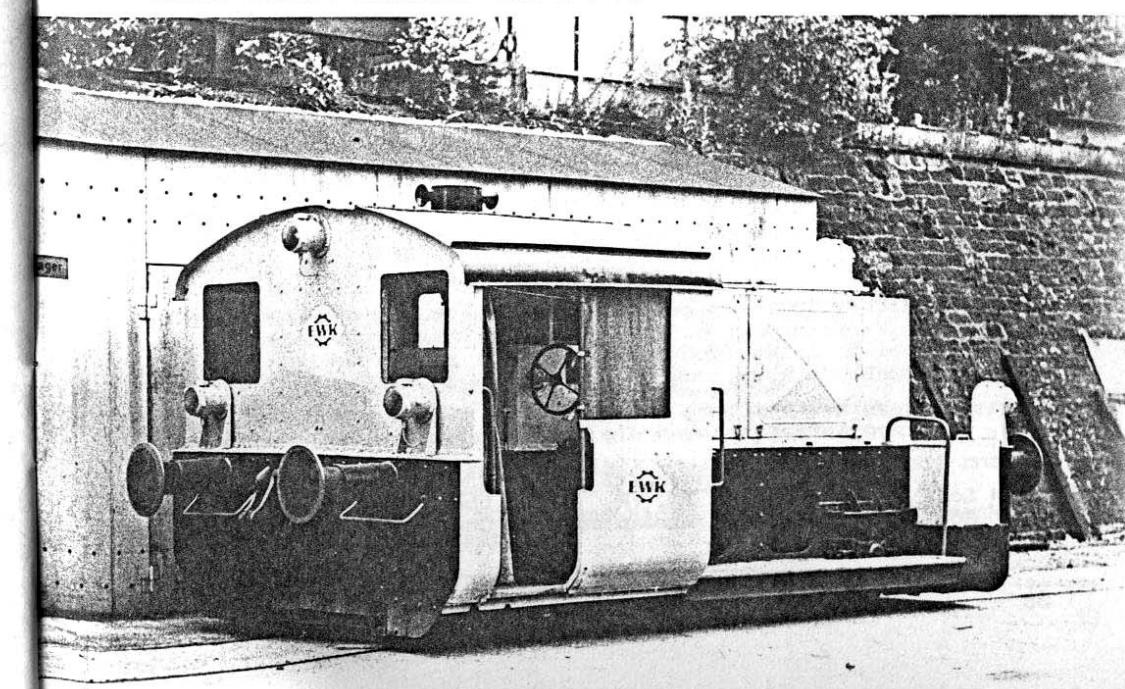
→ Foto Seite 35: Echte Kleinbahnatmosphäre vermittelt die kleine Henschel-Lok zusammen mit dem nunmehr 77 Jahre alten Personenwagen. Die Aufnahme zeigt das Gespann auf dem Weg zum Kraftwerk kurz nach Verlassen der Haltestelle Bootshaus am 23. Juli 1981.

Foto: Ulrich Völz



Für die eigens angereiste "EE"-Abordnung wagt sich die betagte Henschel-Lok des Marbacher Kraftwerkes einige Meter unter der schützenden Überdachung hervor.

Lok 10995 der Eisenwerke Kaiserslautern ist die einzige Einsatzlok dieses Werkes. Aufnahme: 20.07.1981.



Korrekturen und Ergänzungen

Was das Thema "Ergänzungen und Korrekturen" betrifft, so konnten wir in letzter Zeit feststellen, daß ein erfreulich reger Informationsfluß zustandegekommen ist. Da diese Meldungen im Sinne einer wahrheitsgetreuen und umfangreichen Berichterstattung des BE sind, wollen wir auch nach Möglichkeit alle abdrucken. Wir möchten jedoch darum bitten, auch in Zukunft diese Beiträge auf separatem Papier einzusenden, da sonst die Gefahr besteht, daß zwischen den vielen Briefen die eine oder andere Meldung verschüttet gehen kann. Separate Blätter werden sofort als "BE-Material" gesondert behandelt. Allen Lesern danken wir auf diesem Wege vielmals für Ihre Mitarbeit. Weiter so !

MaK-Reparaturwerkstatt Moers, Moers (BE 4/82 19-24)

Am 25.08.1982 konnten in der MaK Reparaturwerkstatt Moers folgende Lokomotiven beobachtet werden:

Ruhrkohle AG	V 612	KrMa	19 683/1973	
Ruhrkohle AG	V 618	MaK	220 046/1959	a)
Ruhrkohle AG	V 661	Hen	29 976/1959	
Østbanen	M 10	Mak	600 146/1958	b)
Esso		Schöma	2 686/1966	c)
Osthann. Eisenbahnen	120 054	MaK	1000 156/1963	
Hafen Stadt Kiel	4	DWK	715/1941	a)
Bundeswehr Darmstadt	1	Jung	12 845/1958	
Krupp Stahl Bochum	326	MaK	220 104/1974	a)
Solvay Rheinberg	3'	MaK	800 037/1956	a)
Osthavell. Eisenbahn	MaK 4	Jung	13 354/1961	a)
Tegernseebahn	MaK 13	MaK	500 008/1955	a)

a) = Lok wurde vom ehemaligen Besitzer bei der MaK in Zahlung gegeben.

b) = Das Bw der Østbanen heißt Harlev, nicht Haerleo.
Die Streiterei um diese Lok kann weitergehen:

- Im Sommer 1979 stand in Harlev die ex KBE-V 17 mit der Mak-Fabriknummer 600 146.
- Das KBE-Buch weist die V 17 als MaK 600 150 nach.
- Das Buch "Danske lokomotiver og motorvogne 1980-01-01" bezeichnet die Lok als ex KBE-V 17 mit der MaK-Fabriknummer 600 146.
- Das EK-Privatbahnverzeichnis schließt sich dem KBE-Buch an. Der Fabriknummer 600 146 wird hier die KBE-Nummer V 13 zugeordnet. Zusätzlich trägt die V 13 in der Ausgabe 1978 den Vermerk 'abg.'.
- Die Vermittlerfirma Westdeutscher Bahn- und Baubedarf hat in seinen Aufzeichnungen die Fabriknummer 600 150 vermerkt.

Kann hier jemand endgültig Klarheit schaffen ?

c) = Lok vom Typ CFL 200 VR ist über die Firma Oving, Rotterdam geliefert worden an Esso Chemie N.V., Gravenhage/NL.

Eine Anmerkung zu der im BE 4/82 erwähnten MaK 400 020, die von der Blome KG in Herne stammt, ist noch nachzutragen. Es handelt sich dabei tatsächlich um die ex Ruhrkohle V 560, der man in Moers offenbar einige Vorbauten von anderen Loks zukommen ließ. Seit 1981 läuft bei Blome in Herne die MaK 400 001, die bis 1978 im Hafen Kiel lief und anschließend an die MaK zurückgegeben wurde, die sie ihrerseits angeblich an eine Firma Rockerberg weitervermittelt haben soll.

Im August stand die MaK 400 020 nicht mehr in Moers.

Saarbergwerke AG, Landsweiler=Reden und Luisenthal (BE 4 und 5/82)

In Luisenthal wird (November 1982) eine Henschel-DHG 700 eingesetzt. Die Lok 10 ist offenbar woanders im Einsatz. Lok 34, die zuletzt noch in Landsweiler=Reden lief, ist wie erwartet abgestellt worden. Noch (Dezember) steht die Maschine aber im Zechengelände gegenüber des DB-Bahnhofes. Ihre Aufgaben übernimmt die nach wie vor hier eingesetzte Lok 5 zusammen mit der neuen Lok 18 (Henschel 32 721/1982, DHG 700, 60 t, Abn. 09.82). Vor der Saarberg-Hauptwerkstatt stehen noch immer die beiden ausgeschlachteten Graffenstaden-Dieselloks.

Klinkerwerk Heinrich Kuhfuß, Coesfeld (BE 6/82 22)

Versehentlich sind einige nachträglich gestrichene Zeilen nicht sinngemäß aufgefüllt worden. Es muß heißen:
"Nummer 7 802. Die früher von uns vertretene Ansicht, es könnte sich um die O+K 11 343/48 oder um die Jung 7 802/38 handeln, ist unrichtig. Es handelt sich auf jeden Fall um die O+K 7 802."

Kasseler Basalt-Industrie, 6490 Schlüchtern 6 (Ramholz) BE S2, 6/82

Doch geklärt werden konnte der Verbleib der 1 Gmdr 1 171/1934. Dabei handelt es sich um die ex DB Kö 0128. Die Maschine ging im Oktober 1981 an die Märkische Kleinbahn e.V. nach Berlin, wo die Lok seit Frühjahr 1982 aufgearbeitet wird. Eventuell kommt sie später einmal nach Bad Hersfeld, um dort für die Fulda-Werra-Bahn e.V. tätig zu werden.

Klöckner-Werke AG, Osnabrück BE 4/82 11-15

Die Fabrikdaten der Lok 5" lauten doch Krupp 1 467/1935, wie die Kopie eines Betriebsbuchauszuges, die bei der Redaktion eingetroffen ist, beweist.

Klinkerwerk Uhlhorn, Grabstede BE 6/82 8-9

Die Einsatzlok in der Grube Astede trägt nicht die Fabriknummer 1 880, sondern 1 380/1950.

Wacker-Chemie GmbH, Burghausen BE 6/82 11-17

Lokliste: Nicht Lok 2, sondern Lok 3 ging 1970/72 über Glaser an Hoechst AG, Werk Gendorf.

Ziegelwerk Lotter + Stiegler, Langenzenn BE 6/82 26

Die Spurweite beträgt 500 mm und nicht 600 mm. Der Schienenkuli wurde von Striver gebaut.

