
Bahn- Express

2'83

Magazin für Werkbahnfreunde



Impressum

Herausgeber:

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

Redaktion:

Ulrich Völz
Von-der-Wisch-Str. 47
2300 Kiel 1
Telefon 04 31-312729

Hans-Georg Bubolz

Eschenweg 19
4712 Werne
Telefon 023 89-4 50 57

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. Texteingaben:

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 2'83

Berichte

Werkbahnen in Lünen (Westfalen)..... 3

- Eisenhütte Westfalia, Lünen
- Hüttenwerke Kayser AG, Lünen
- Ver. Aluminium-Werke AG, Lünen
- Steag AG, Kraftwerk, Lünen

Kurzmeldungen

August G. Koch, Kiel	11
Nienburger Glas, Nienburg	13
Kali-Chemie, Nienburg	14
Riedel de Haën, Seelze	16
Ziegelwerk Hente & Spies, Rosdorf	17
Ziegelwerk Fr. Meurer, Rosdorf	19
Ruhrkohle AG, BAG Westfalen	20
Meyer & Teubner, Drolshagen	21
Bayrische Basaltstein AG, Steinmühle	23
SKW Trostberg AG, Werk Saal, Saal	26
Pfleiderer Teisnach, Teisnach	31
Hoechst AG, Werk Gendorf, Gendorf	33
Donau-Chemie AG, A-Landeck	38

Korrekturen und Ergänzungen..... 38

Titelfoto: Der Zug der Ersten Bayrischen
Basaltstein AG Steinmühle an einer der
wenigen Stellen (kurz hinter dem Werk)
ohne Gegenlicht.

Hier kehrt der Zug am 14.09.1982 nach der
Mittagspause in die Grube zurück.

Foto: Ulrich Völz

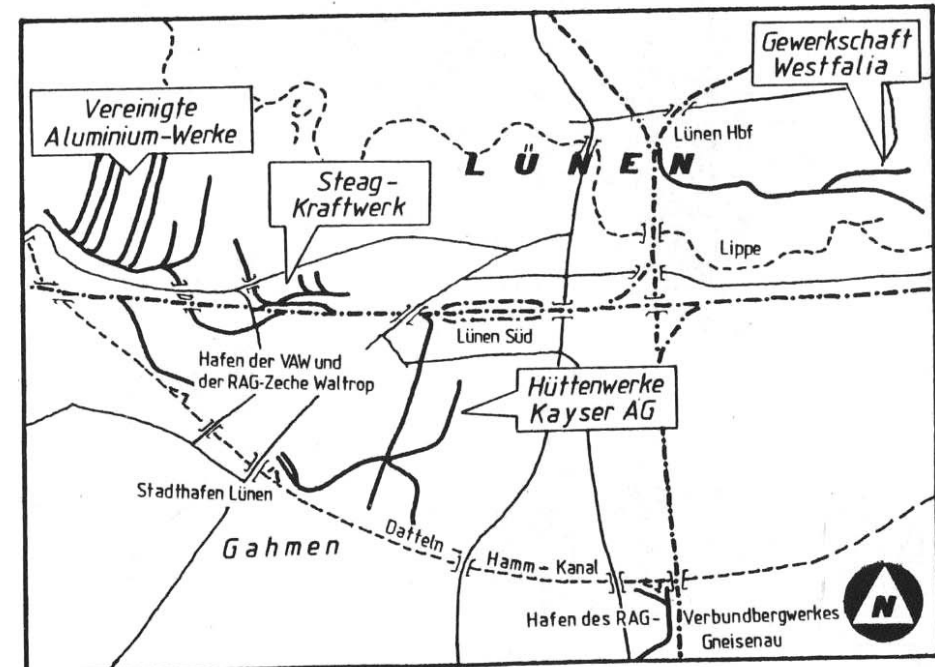
Rückseite: Herrlichen Sonnenschein bot
der Nachmittag des 5. April vergangenen
Jahres, als die Dampfspeicherlok der
Seelzer Chemiefabrik Riedel de Haën auf-
genommen wurde.

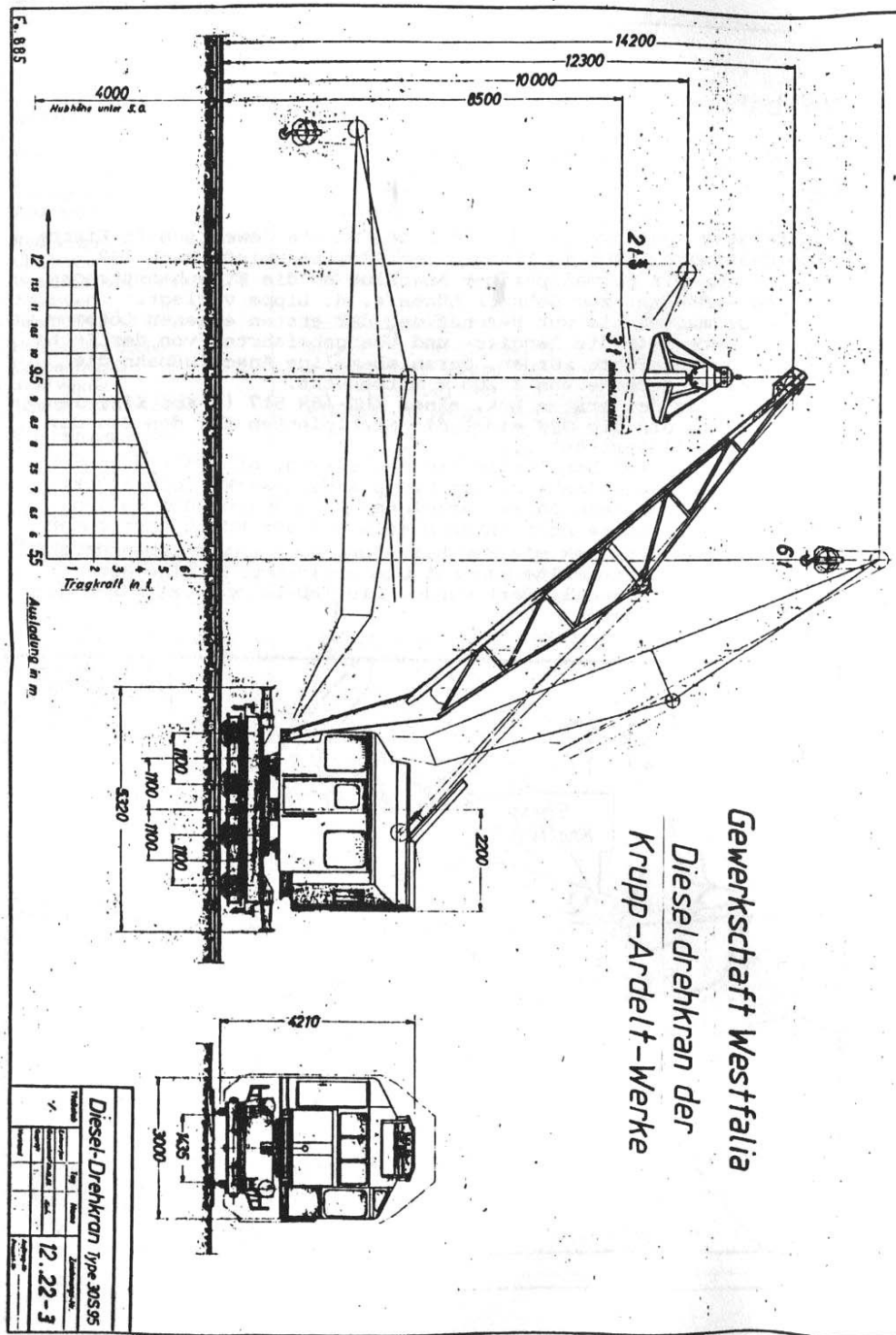
Foto: Bruno Lemke (Sammlung U.Völz)

Werkbahnen in Lünen

**Gewerkschaft Eisenhütte Westfalia
4670 Lünen**

Erst relativ spät erhielt die 1826 gegründete Gewerkschaft Eisen-
hütte Westfalia (GEW) in Lünen einen Gleisanschluß: Nach 102
Jahren wurde ein normalspuriger Anschluß an die Eisenbahnstrecke
Dortmund - Münster zum Bahnhof Lünen a. d. Lippe verlegt.
Allerdings mußten bis zur Beschaffung der ersten eigenen Lokomo-
tive im Jahre 1949 die Rangier- und Übergabefahrten von der Zeche
Victoria durchgeführt werden, deren ehemalige Anschlußbahn die
GEW auf einer Strecke von 1 200 m mitbenutzt.
Interessant an der ersten Lok, einer KHD-A6M 517 (= Köf II), ist
die Tatsache, daß die GEW einst die Stahlplatten für den Bau der
Lok selbst geliefert hat ...
Sieben Jahre später beschaffte man den ersten, ein Jahr später
einen zweiten Dieseldrehkran der Krupp-Ardelt-Werke (Osnabrück).
Nach einer vor einigen Jahren erfolgten Grundüberholung sollen
sie auch noch längere Zeit ihren Dienst auf der Hütte verrichten.
Weil die alte Diesellok mit der Zeit "nur noch unter Lebensgefahr"
zu bedienen war, bestellte man bei Orenstein+Koppel eine neue
Diesellok, die 1975 geliefert wurde. Die KHD-Lokomotive wurde da-
für in Zahlung gegeben.





Der Dienst der O+K-Lokomotive besteht aus den anfallenden Rangierarbeiten - die Schienenkräne setzt man nur notfalls zum Ver-
schub einzelner Wagen ein - und den Übergabefahrten in den DB-
Bahnhof Lünen an der KBS 288. Insgesamt stehen rund 3 700 m Gleis
mit 15 Weichen zum "Austoben" der Lok bereit. Zudem liegt im Werk
noch eine Deutschlandkurve.

Als weitere Schienenfahrzeuge besitzt das Werk noch vier eigene
Niederbordwagen nur für den innerbetrieblichen Verkehr.

Fotografierenden Eisenbahnfreunden empfehlen wir die Übergabe-
fahrten, die morgens zwischen 6.15 und 6.30 Uhr und nachmittags
zwischen 13.15 und 13.30 Uhr das Werk verlassen. Die Strecke
bietet einige schöne Stellen; ansonsten kann man die Lok vom
Bahnsteig 3/4 im Bahnhof fotografieren. Es kann vorkommen, daß
aus betrieblichen Gründen zwei Fahrten stattfinden müssen (be-
schränkte Länge des Ausziehgleises im DB-Bahnhof) oder die eine
oder andere Fahrt früher oder später stattfindet.

Gewerkschaft Eisenhütte Westfalia, 4670 Lünen							1 435 mm	
Lok	Herstellerdaten		Typ	AF	(t)	(PS)	(km)	Bem.
AM 200	KHD	46 944/1949	A 6 M 517	B-dh	16	107		a)
AM 252	Ardelt	204112/1956	30 S 95-4	B'B'		60	5.1	b)
AM 267	Ardelt	204270/1957	30 S 95-4	B'B'		60	5.1	b)
AM 580	O+K	26 812/1975	MB 200 N	B-dh	26	200	36	

a) Neu geliefert an Westfalia, 1975 für AM 580 bei O+K in Zahlung gegeben

b) Dieseldrehkräne mit KHD-Motor A 6 L 514

Hüttenwerke Kayser AG 4670 Lünen

Neben den Grubenloks der Ruhrkohle AG werden bei einem einzigen
Lünener Unternehmen Schmalspurlokomotiven eingesetzt: Bei den
Hüttenwerken Kayser AG. Der Einsatz beschränkt sich allerdings,
dem interessierten Eisenbahner nicht einsehbar, auf das umfang-
reiche Materiallager dieses metallverarbeitenden Betriebes, der
zur Lübecker Possehl-Gruppe gehört.
Übergabefahrten zum Stadthafen, der von der Bundesbahn bedient
wird, finden mit einer eigenen Diesellok und Hochbordwagen statt.

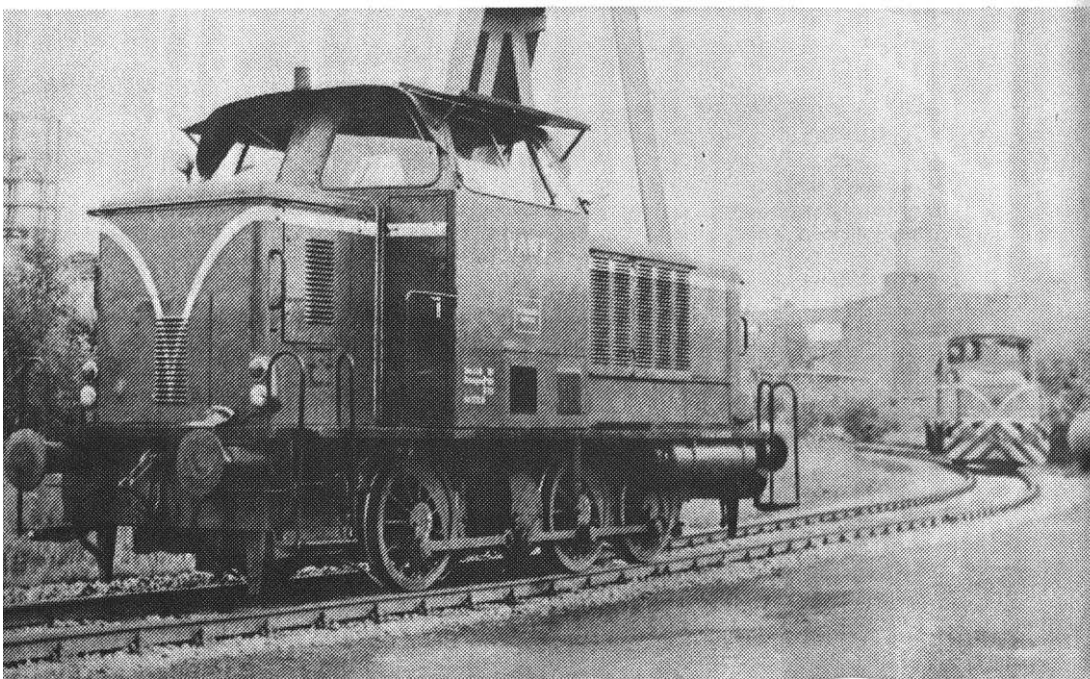
Leider war es uns nicht möglich, die Triebfahrzeugdaten direkt von
den Hüttenwerken Kayser AG (HK) zu erhalten, doch sehen wir uns
durch die dankenswerte Unterstützung der Fa. Diepholzer Maschinen-
fabrik Fritz Schöttler GmbH (Diema), Diepholz, dazu in der Lage,
Ihnen die Daten der Kayser-Lokomotiven nicht vorenthalten zu
müssen.



Einziges Schienentriebfahrzeug der Gewerkschaft Eisenhütte Westfalia in Lünen ist diese O+K-Lokomotive. Hans-Georg Bubolz nahm sie am 04.03.1982 auf der Anschlußbahn zum DB-Bahnhof Lünen auf.

Gleich vier verschiedene Lokomotiven setzt die VAW in ihrem Lippe-
werk in Lünen ein. Am 16.07.1982 konnte unser Fotograf zwei von
ihnen, VAW 3 und VAW 5, bei Rangierfahrten im Werk fotografieren.

Foto: Hans-Georg Bubolz



Hüttenwerke Kayser AG (HK), 4670 Lünen							1 435 mm	
Lok	Herstellerdaten		Typ	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
1	Diema	3 175/1971	DVL 150/1.2	B-dh	164	24	15	a)
600 mm								
600 mm	Diema	4 098/1977	DFL 30/1.7	B-dh	47	6		b)
	Diema	x) 4-242/1978	DFL 30/1.7	B-dh	47	6		b)
	Diema	4 347/1980	DFL 30/1.7	B-dh	47	6		b)
	Diema	4 513/1981	DFL 30/1.7	B-dh	47	6		b)
a) KHD-Motor F 8 L 413				x) 4224				
b) KHD-Motor F 3 L 912								

Vereinigte Aluminiumwerke AG 4670 Lünen

Der zweifelsfrei größte Werkseisenbahnbetrieb in Lünen findet bei der Vereinigten Aluminiumwerke AG (VAW) statt.

Der 1938 aufgenommene Eisenbahnbetrieb wurde anfänglich mit zwei Dampflokomotiven der Fa. Krauss-Maffei und Krupp absolviert, die mit Anschaffung der ersten Diesellokomotiven aber abgestellt und später verschrottet wurden.

Derzeit stehen für den Eisenbahnbetrieb vier Lokomotiven zur Verfügung. Daneben existiert noch ein Schienenkran, der auf der Halde eingesetzt wird.

Es finden neben den üblichen Rangierfahrten und Fahrten mit den Schlackenzügen auf die Halde noch Übergaben in den Bahnhof Lünen Süd und in den gemeinsam mit der RAG-Zeche Waltrop genutzten Hafen am Datteln-Hamm-Kanal statt.

Innerbetrieblich werden noch eine große Menge eigener Güterwagen verschiedenster Bauarten eingesetzt.

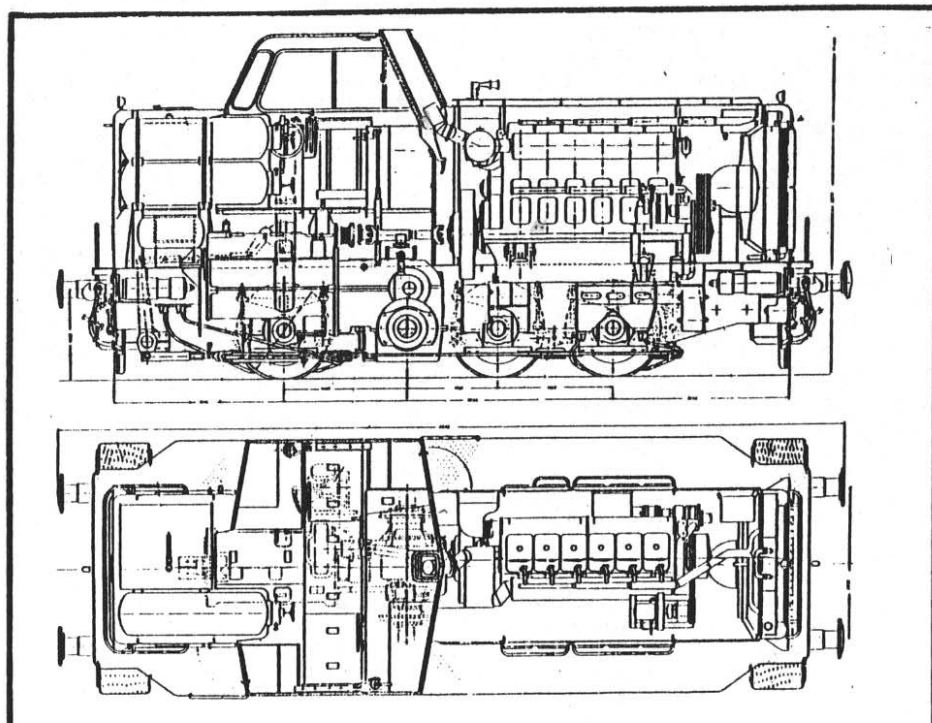
Darunter befinden sich auch recht ominöse, an Feldbahnloren erinnernde Schlackenkipper.

Auf jeden Fall zu erwähnen ist das Bahnbetriebswerk, das aus einem sechsständigen Ringlokschuppen und Drehscheibe besteht.

Zum Bw-Verschub dient VAW Nr. 26, ein Flachwagen-ähnliches, 5 km/h schnelles Akku-Gefährt.

Einziges Fototip für Werkbahnfreunde sind die Übergabefahrten zum VAW-Hafen, die unregelmäßig stattfinden. Da diese Fahrten ziemlich "aufwendig" sind (Fahrt zum Bahnhof Lünen Süd, Zurücksetzen zum Anschluß Hafenbahn parallel zur DB-Strecke und Fahrt zum Hafen) bieten sich sicherlich mehrere Möglichkeiten, "zum Schuß" zu kommen.

Der Wunschtraum der Eisenbahnbetriebsleitung, eine Drehstromlok von Krauss-Maffei (ME 05) oder Henschel (DE 500 C), ist in der Lokliste noch nicht berücksichtigt ...



MaK-Typ 400C für Vereinigte Aluminium-Werke AG

Vereinigte Aluminiumwerke AG, 4670 Lünen 1 435 mm							
Lok	Herstellerdaten		Typ	AF	(PS)	(t)	Bem.
VAW 1	KrMa	15 667/1938		Cn2t			a)
VAW 2	Krupp	1 771/1938		Dn2t			a)
VAW 1"	Demag	1 001/1964	KL 310	B'B'	74	5	b)
VAW 2"	O+K	25 354/1955	MV 6 B	B-dh	145	25	
VAW 3	MaK	400 023/1959	400 C	C-dh	400	48	56
VAW 4	KrMa	19 092/1963	ML 500 C	C-dh	500	54	56 c)
VAW 5	O+K	26 633/1967	MC 14 N	C-dh	360	48	27

a) Verschrottet
b) Schienenkran mit KHD-Motor A 6 L 514
c) MWM-Motor RHS 518 V 16

Steinkohlen-Elektrizitäts AG 4670 Lünen

Die Entstehung des Lünener Steag-Kraftwerkes in Lippholthausen/ Brambauer in den Jahren 1938-1942 muß sicherlich in Verbindung mit der Errichtung des Aluminiumwerkes (Lippewerk der Vereinigten Aluminiumwerke AG - VAW) 1938 gebracht werden: Vor allem die Aluminiumerzeugung ist ein besonders Energie-intensiver Industriezweig.

In der Anfangszeit wurden die Kohlen, die per Reichs- und später Bundesbahn zur Verfeuerung ins Kraftwerk gebracht wurden, über einen Anschluß zum VAW ins Kraftwerk transportiert. Mittlerweile existiert aber ein direkter Anschluß an den Bahnhof Lünen Süd, so daß die Fahrten über das VAW 1968 eingestellt werden konnten. Welche Fahrzeuge bis zur Anschaffung der Lok "Steag 1", einer 1952 von Krupp (Essen) gebauten C-gekuppelten Dampfspeicherlokomotive, im Einsatz waren (wenn überhaupt !), liegt im Dunkeln - die Lok "Steag 2" jedenfalls (obwohl Baujahr 1940) kam erst zum 01.12.1966 zum Kraftwerk.

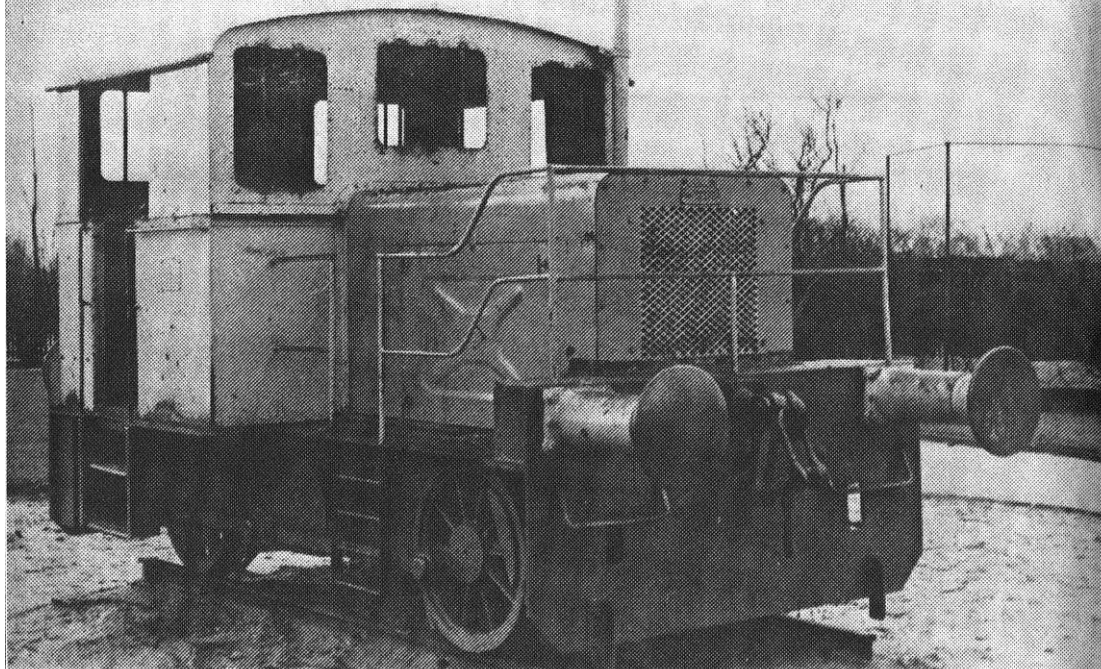
Irgendwann erhielt sie einen Austauschmotor, der ihre Leistung um 20 PS auf 65 PS erhöhte. Nichtsdestotrotz endete ihr Einsatz beim Kraftwerk eher unerwartet: Ein Getriebschaden setzte das "alte Schätzchen" quasi "Schach matt", was zur Folge hatte, daß das Lökchen am 17.03.1972 außer Betrieb gesetzt wurde.

Glücklicherweise verschwand das Fahrzeug nicht auf irgendeinem Schrottplatz, sondern wurde im Lünener Stadtteil 'Altlünen' auf einem Spielplatz am 'Cappenberger See' aufgestellt. Mustergültig ihr Zustand: Noch sind die Fabriknummern- und Herstellerschilder vorhanden !

Steinkohlen-Elektrizitäts AG, 4670 Lünen 1 435 mm						
Lok	Herstellerdaten		AF	Typ	(PS)	Bem.
1	Krupp	2 828/1952	C-f1		48	a)
2	MBA	21 276/1940	B-dh	2 D	65	b)

Zu "Steag 1": Neu geliefert an Steag, Lünen, Dampfdruck 20 Atü, Wasserraum: 17.8 m³, Dampfraum: 3.2 m³, Raddurchmesser 1100 mm, Hand- und Dampfremse, Zugkraft: 11 420 kg bei 7.5 Atü, 3 050 kg bei 2 Atü, kleinster Krümmungshalbmesser: 80 m

Zu "Steag 2": 1940 geliefert an ...
1966 an Steag, Lünen (2)
1972 aufgestellt auf Spielplatz in Altlünen
Originalmotor: "MBA-Ölmotor 45/50 PS, Typ 2D"
2 Zyl.-4 Takt, Laufraddurchmesser 850 mm, Achsstand 2500 mm.



Vorbildlich erhalten verbringt die ehemalige Lok des Steag-Kraftwerkes in Lünen ihre letzten Tage auf einem Spielplatz am Cappenberger See. Unsere Aufnahme entstand am 01.01.1981.

Foto: Hans-Georg Bubolz

Nicht minder mustergültig ist der Zustand der "Steag 1", wenn gleich sie im Gegensatz zur "Steag 2" noch einsatzfähig ist! Liebevoller Pflege und regelmäßige Überholungen bei Reuschling in Hattingen lassen das Exponat in bestem Zustand einem noch fraglichen Ende entgegensetzen: Seit ein Unimog die wenigen Rangierarbeiten, die die Bundesbahn im Werk noch "übrig" läßt, verrichtet, ist "Steag 1" Reservefahrzeug und steht meistens zweckentfremdet in einer Halle des Kraftwerks abgestellt. Die Zukunft der Lok ist ungewiß, ist aber sicherlich nicht in einer Verschrottung zu sehen.

Abschließen möchte ich meine Ausführungen über die Lünener Werksbahnen mit der Hoffnung, einen ergiebigen Beitrag zur unüberschaubaren Menge der noch unbehandelten Werksbahnen geleistet zu haben. Bedanken möchte ich mich noch bei folgenden Herren, die es mir ermöglichten, den Bericht in dieser Form erscheinen lassen zu können: Herrn Benzien (Diema), Herrn Friedrich (VAW), Herrn Finke (GEW) und Herrn Kexel (Steag).

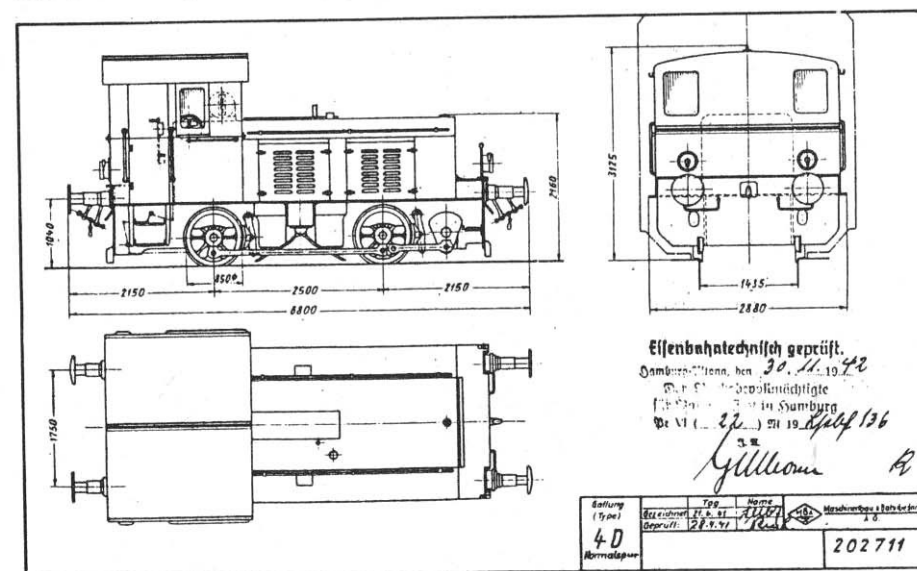
Kurzmeldungen

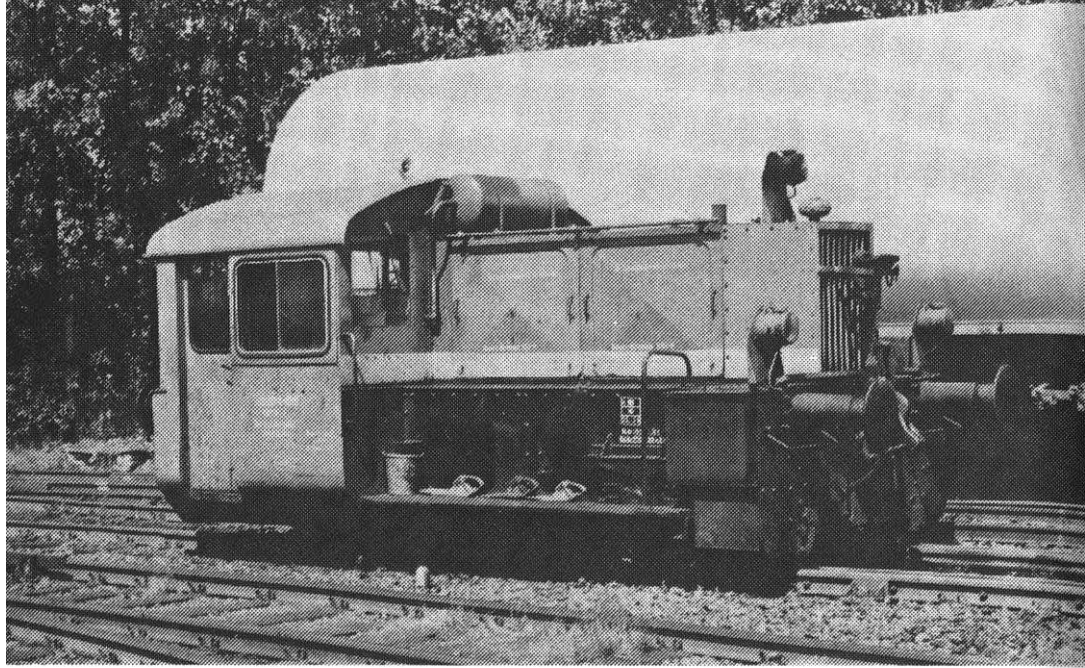
August G. Koch, Maschinenfabrik 2300 Kiel 1

Einige ergänzende Daten sind jetzt zum Lokomotivpark dieses Werkes bekannt geworden.

August G. Koch, Maschinenfabrik, Kiel							1 435 mm
Lok	Herstellerdaten	Typ	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bemerkung
2	MBA 21 371/1942	4 D	Bdm	90/100	23	22	a)
3	Deutz 10 912/1933		Bdh	128	17	45	b)
a) 1943 geliefert an Torpedoversuchsanstalt Eckernförde (1) 1951 an August G. Koch, Kiel (2)							
b) 1933 geliefert an Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft später Deutsche Bundesbahn, Köf 4219/323 944 z 01.11.1978 + 18.03.1979 DoRbf 1979 an August G. Koch, Kiel (3)							

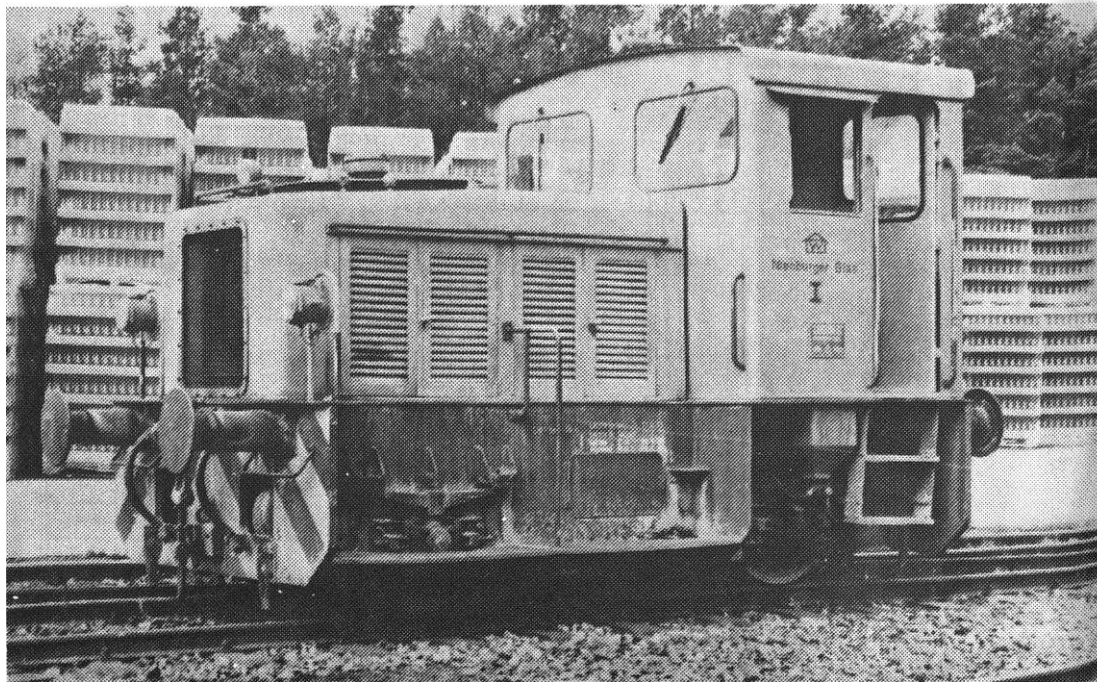
Die Maschinenfabrik Koch befaßt sich hauptsächlich mit der Ausbesserung und Untersuchung von privaten Kesselwagen. Zum Verschub wird in der Regel die ehemalige Bundesbahn-Köf eingesetzt. Nur bei ihrem Ausfall (unvorhersehbar) oder ihren Untersuchungen (Januar 1984) springt die MBA-Stangenlok ein. Das Werk liegt direkt gegenüber dem DB-Bahnhof Hassee (KBS 132/45).





Leider kommt meist nur die ehemalige Bundesbahn-Köf bei August Koch in Kiel zum Einsatz. Ihr interessanter Anstrich (blau, gelber Zierstreifen) macht sie aber dennoch zu einem interessanten Fotoobjekt. Ulrich Völz nahm die Lokomotive am 19.07.1982 auf.

Die Jung-Lok mit der Nummer I des Nienburger Glaswerkes, am 13.04.1982 aufgenommen. Foto: Redaktionsgemeinschaft U-L-B



Nienburger Glas Himly Holscher GmbH & Co. 3070 Nienburg

Eines der beiden Werke in Nienburg (Weser), die werkseigene Lokomotiven einsetzen, ist die dortige Glashütte. Bekannt ist das Werk vor allem durch Altglas-Recycling. Die in eigens dafür vorgesehenen Containern gesammelten Flaschen werden hier zerkleinert und eingeschmolzen, um erneut zu Glaserzeugnissen verarbeitet zu werden.

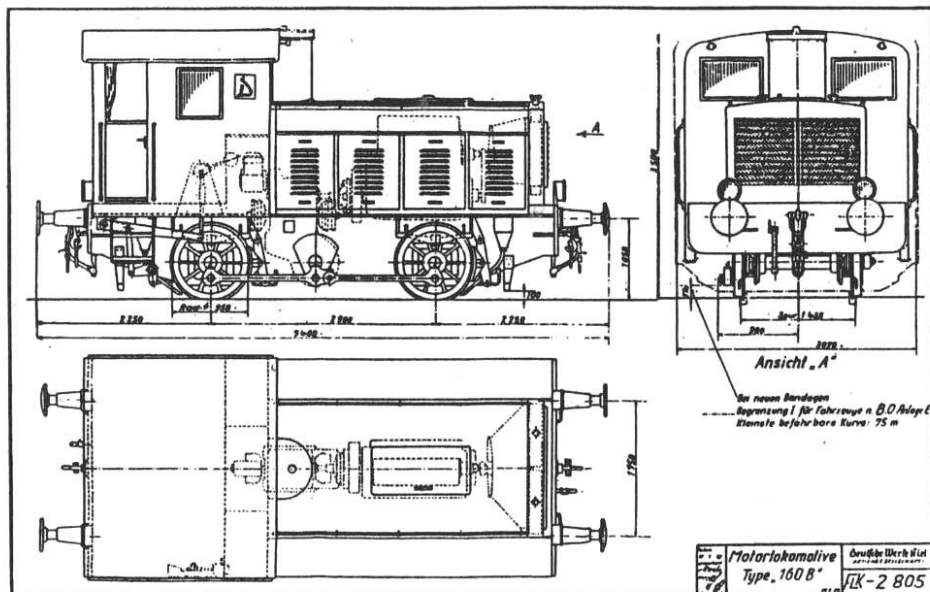
Den Werkverschub besorgen zwei Jung-Lokomotiven, wobei die ältere dieser Maschinen vor drei Jahren eine DWK-Lok abgelöst hat.

Nienburger Glas Himly Holscher GmbH & Co., Nienburg								1 435 mm
Lok	Herstellerdaten		Typ	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
2	DWK	664/1940	160 B	B-dm	160	32	28,5	a)
oNr	Jung	11 559/1952	RK 20 B	B-dh	210	28	25	b)
1	Jung	13 634/1963	RK 8 B	B-dh	80	15		c)
a) 02.02.1940 geliefert an Wehrmacht 1952 an Industrieverwaltungsgesellschaft, Kraiburg=Aschau (Lok 1) 1971 an Nienburger Glas, Nienburg (Lok 2) 30.09.1980 an Schwarz & Co., Minden (zur Verschrottung)								
b) 1952 geliefert an Gelsenberg Benzin AG, Gelsenkirchen 1973 an Karl Reuschling, Hattingen (D 10) 1980 an Nienburger Glas, Nienburg								
c) 1963 geliefert an Nienburger Glas, Nienburg (Lok 1)								

Wie fast schon bei DWK-Loks üblich, war auch diesmal die Geschichte der Maschine nicht eindeutig zu erklären. Das Betriebsbuch beginnt erst mit dem Jahre 1952, die letzte Eintragung der IVG Kraiburg-Aschau wurde im Jahre 1963 getätigt (nachdem die Lok ein Jahr zuvor einen neuen Mercedes-Motor vom Typ MB 846 A mit 240 PS bekommen hat). Der Verbleib der Maschine zwischen 1963 und 1971 konnte nicht ermittelt werden.

Heute kommt in der Regel die ältere Jung-Lok zum Einsatz, und die kleinere Lok ist wegen ihrer geringen Leistung im Schuppen als Reserve hinterstellt.

Ehemals existierte im Werk auch eine Schmalspurbahn. Letztes Fahrzeug war hier eine Diema-Lok, bevor das Netz im Jahre 1966 stillgelegt wurde. Der Verbleib der Lok konnte nicht in Erfahrung gebracht werden.

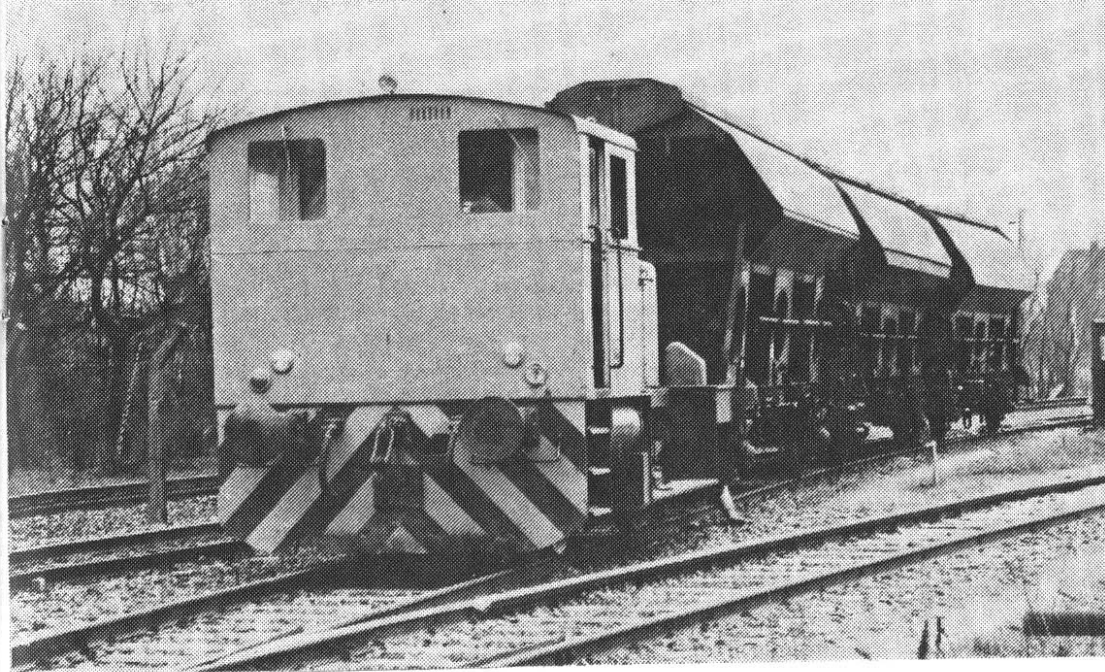


Kali-Chemie AG, Werk Nienburg 3070 Nienburg

Das zweite Nienburger Werk mit eigenen Lokomotiven ist die unweit der Glashütte gelegene Kali-Chemie AG.

Es stehen auch hier zwei Lokomotiven zum Einsatz bereit, eine dritte war vor wenigen Jahren noch vorhanden.

Kali-Chemie AG, Werk Nienburg, Nienburg							1 435 mm
Lok	Herstellerdaten		Typ	AF	(PS)	(t)	(km/h) Bem.
1	O+K	26 518/1964	MB 7 N	B-dh	168	26	15/32 a)
2	KHD	56 462/1957	A4L 514	B-dm	55	14	15 b)
	Henschel	25 318/1955	DH 200	B-dh	200	28	30/60 c)
a) ex Kali-Chemie AG, Ronnenberg							
b) ex Kali-Chemie AG, Friedrichshall							
c) 1979 an Kali-Chemie AG, Brunsbüttel							



Die Jung 11 559 des Nienburger Glaswerkes hat einige Schotterwagen am Haken.

Währenddessen plagt sich wenige hundert Meter weiter die O+K-Lok der Kali-Chemie mit nur einem Schiebewandwagen herum. Beide Fotos entstanden am 13.04.1982 von der Redaktionsgemeinschaft U-L-B.



Das Jahr, in dem die Henschel-Lokomotive nach Brunsbüttel ging, kann nicht mit letzter Sicherheit auf 1979 festgelegt werden. Heute ist diese Lok längst nicht mehr in Brunsbüttel, denn das dortige Werk wurde 1981 geschlossen und von den drei zuletzt vorhandenen Loks gingen zwei nach Italien und eine an ein Schwesterwerk. Da die Henschel 25 318 verschiedenen Werken zum Kauf angeboten wurde (u.a. Peter Temming AG, Glückstadt), ist anzunehmen, daß die Lok letztendlich nach Italien gekommen ist.

Die Kali-Chemie AG in Nienburg setzt heute in der Regel die O+K-Lokomotive ein, auch hier dient die schwächere Lok nur als "Notnagel".

Von der 'Großen Drakenburger Straße' (Bahnübergang direkt am Werk) hat man einen guten Einblick in die Werksanlagen und sieht dort die Lok meist schon.

Da sich die Gleiswaage außerhalb des Werkes auf der anderen Seite der 'Großen Drakenburger Straße' befindet, muß die Lok oft das Werk mit einigen Wagen verlassen und kann bei dieser Gelegenheit gut fotografiert werden.

Riedel de Haën AG 3016 Seelze

Die Dampfspeicherlok dieses Werkes gilt unter vielen Eisenbahnfreunden bereits als verschollen. Tatsache ist aber, daß die Lok immer noch regelmäßig eingesetzt wird. Die Diesellokomotive dient nur als Reservefahrzeug.

Riedel de Haën AG, Seelze 1 435 mm						
Lok	Herstellerdaten	Typ	AF	(PS/Atü)	(t)	Bem.
1	Ruhrthaler 3 620/1959	ND 150 Ö/V	Bd	150	22	a)
2	Henschel 24 559/1950		Bf1	8	35	b)
a) 1959 geliefert an Riedel de Haën AG, Seelze						
b) 1950 geliefert an Schlacht-und Viehhof Hannover (Lok 2) 1974 an Riedel de Haën AG, Seelze						

Wie bei chemischen Fabriken üblich, bekommt man nur sehr schwer Fotografiereignisse. Diese braucht man aber auch nicht, denn mehrmals täglich verläßt die Einsatzlok das Werk, um Übergaben von und zur Bundesbahn zu erledigen.

Hinter dem Bahnübergang führt die Strecke zwischen Häusern auf einer Wiese entlang, wo sich herrliche Fotomotive ergeben.

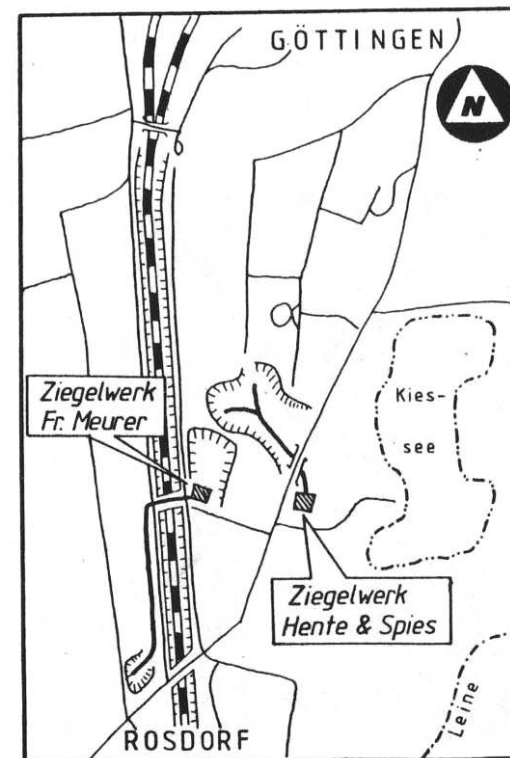
Auf freundliche Anfrage hin ist das Lokpersonal gern zu einem Extra-Halt und einigen Foto-Anfahrten bereit.

Eine ehemalige Bf1 des Werkes (O+K 7689/1919) steht auf einem Spielplatz in Seelze.

Hente & Spies, Ziegelwerk 3405 Rosdorf 1

Direkt an der Straße von Göttingen nach Rosdorf (südliche Richtung) liegt dieses Ziegelwerk. Vorhanden sind zwei Einsatzlokomotiven, eine dritte Lok steht als Reserve bereit.

Hente & Spies, Rosdorf 600 mm						
Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	Bemerkungen
oNr	Diema 2 385/1960	DS 14	Bd	22	2.8	MNr. 2 764 393/94
oNr	Diema 2 501/1962	DS 28	Bd	28	4.3	MNr. 1 762 547/48
oNr	Diema 2 624/1964	DS 14	Bd	15	2.3	geliefert über Krupp-Dolberg
	Diema 3 166/1971	HK 5/1	Hydraulikkipper			
	Diema 3 167/1971	HK 5/1	Hydraulikkipper			



Die modernste Lok ist die Reservemaschine. Sie ist auch die einzige offene Lok. Zusammen mit ihr warten auch einige herkömmliche Kipploren auf den Ausfall eines Hydraulikkippers.

Die Strecke unterquert am Werk zunächst die Straße Göttingen - Rosdorf durch einen stollenähnlichen Tunnel, macht dann einen Knick und führt durch einen Einschnitt in die weit angelegte Grube, wo sich das Gleis noch einmal zu zwei Abbaustellen gabelt.

Die Gesamtlänge dieser 600mm-Bahn mag etwa 600 m betragen.

Ziegelwerk Fr. Meurer 3405 Rosdorf 1

Auf der anderen Straßenseite - nur einige Steinwürfe von Hente & Spies entfernt - liegt das Werk der Konkurrenz.
Für den Eisenbahnfreund ist Meurer's Ziegelei allerdings keine Konkurrenz, denn der Feldbahnbetrieb ruht.

Ziegelwerk Fr. Meurer, Rosdorf							500 mm
Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
oNr	Jung 8 383/1938	EL 105	Bdm	11/12	2.9	4/8.1	a)
a) Motor-Nr. 4 914 Lok geliefert über Friedrich Wilhelm Wagner, Frankfurt 10							

Seit 1981 steht die einzige Lok, die noch vorhanden ist, am Werk im Freien abgestellt. Die Strecke war hier etwas länger als bei Hente & Spies. Sie überquerte am Werk die KBS 250 über eine Brücke, machte einen Knick und folgte der Bundesbahnlinie in südlicher Richtung bis zur Grube.
Vom Zug aus kann man von der Feldbahn übrigens kaum etwas sehen, weil die Strecke hier in einem Einschnitt verläuft.
Die Gleise, deren Spurweite nur bemerkenswerte 500 mm betrug, sind einfach an den Rand eines Feldweges geschoben worden.
Immerhin war ein Angestellter des Ziegelwerkes optimistisch: Die Feldbahn würde bald wieder fahren ... (Anm. d. Red.: Wgws)!

Zu erreichen sind die beiden Ziegeleien von Göttingen aus mit dem Stadtbus Linie 19 Richtung Rosdorf.
Der Bus hält direkt bei Hente & Spies.

Liebe Eisenbahnfreunde

Wer kann mir für eine Veröffentlichung über die EISENBAHNEN DES GEORGS-MARIEN-BERGWERKS- UND HÜTTEN-VEREINS Material zur Verfügung stellen?

Folgende Bahnen sollen bearbeitet werden:

1. GME, GM-Hütte - Hügge
2. GME, GM-Hütte - Hasbergen
3. GME, GM-Hütte - Ottoschacht/Kloster Oesede
4. GME, Perm Bahn, Hasbergen - Velpe
5. Wallücke Bahn, Kirchlegern - Wallücke
6. Piesberger Steinindustrie, Normal- und Schmalspur
7. Stahlwerk Osnabrück
8. Klöckner Rohstoffhandel Osnabrück
9. Kleinbahn Werne - Ermelinhoff

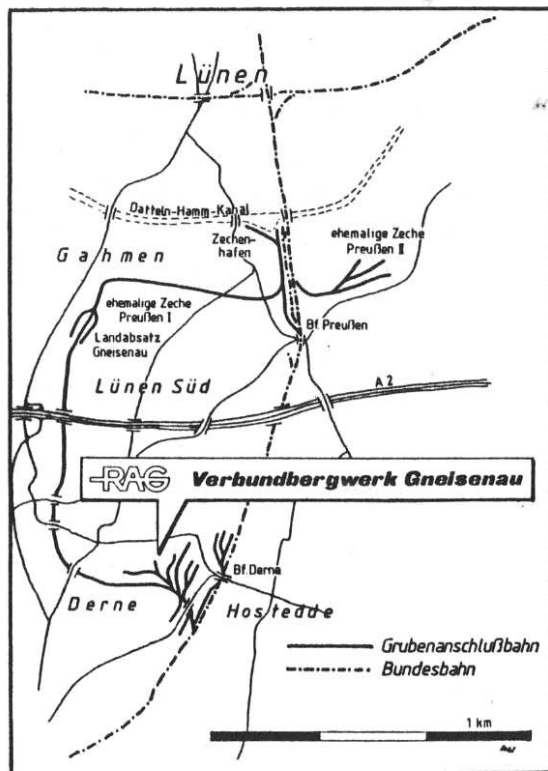
Ich würde mich freuen, wenn Sie meine Arbeit unterstützen würden!
LOTHAR HÜLSMANN - WEISSENBURGER STRASSE 20 - 4500 OSNABRÜCK

Ziegelwerk Hente & Spies, Rosdorf:

Eine Diema DS 14 zieht einen HK 5/1, der von RL 7 beladen wird.
Einige Minuten später zeigt sich selbiges Gespann (allerdings ohne RL 7!), also Diema 2385 mit ihrem Hydraulikkipper, an der Einfahrt zum Ziegelwerk.
Links hinten ist noch der Tunnelmund zu sehen.

Fotos vom 07.04.1982 von Bruno Lemke

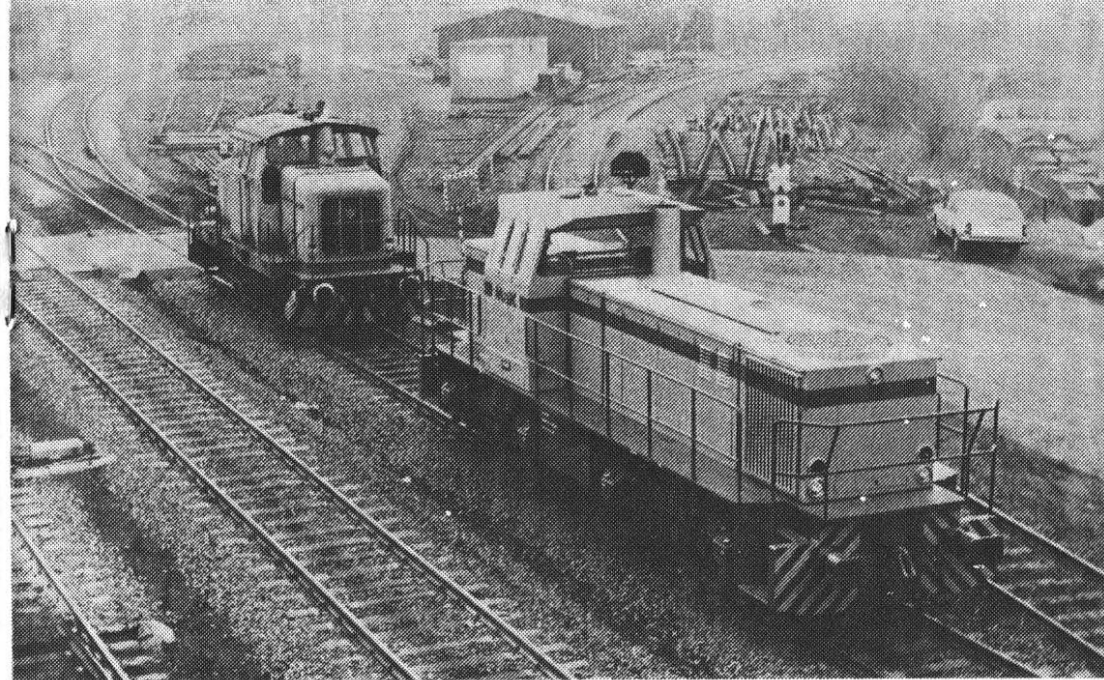
Ruhrkohle AG, BAG Westfalen Verbundbergwerk Gneisenau



Einen weiteren Zugang kann die BAG Westfalen der Ruhrkohle AG verzeichnen:
Am 26.02.1983 lieferte Krupp-MaK (Kiel) eine weitere Leihlok vom Typ G 1204 BB an das Verbundbergwerk Gneisenau in Dortmund-Derne. Die Lok ist hier seit dem 09.03. im Einsatz und kann während der Betriebszeiten gut fotografiert werden.
Beste Möglichkeit: Die Brücke über die Gleisanlagen unweit des DB-Bahnhofes Derne. Hier hat man von der Derner Straße Einblick in den vielfältigen Rangierbetrieb mit entsprechender Kulisse (Schlote, Fördertürme, Kokerei). Im Einsatz befindet sich neben der neuen Lok 4, die übrigens wie die Loks 1 - 3 (vgl. BE 1/83 - 26-) nur angemietet ist, mindestens noch die V 652, V 659 und die Moysse-Lok V 608.

Es ist zwar nicht sicher, ob letztere die einzige noch vorhandene Moysse-Lok im einstigen Eldorado dieser raren Triebfahrzeuge ist, doch kann diese Loktype nur noch in Dortmund-Derne aufgenommen werden.
Für längere Aufenthalte sei dem Fotografen die Strecke zum Hafen empfohlen, die unterwegs und nicht zuletzt am Hafen selbst gute Motive bietet.

Ruhrkohle AG, BAG Westfalen					1 435 mm		
Lok	Herstellerdaten		AF	Typ	(kW)	(t)	Bem.
4	MaK 1000 807/1983		BBdh	G 1204 BB	1100	80	a)
a) = 26.02.1983 an Ruhrkohle AG, BAG Westfalen (4)							



Gleich am ersten Betriebstag erwischte Hans-Georg Bubolz die neue MaK-Lok 4 zusammen mit der Henschel-V 652 beim Eisenbahnbetrieb des Verbundbergwerkes Gneisenau der BAG Westfalen in Dortmund-Derne; Aufnahme vom 09.03.1983.

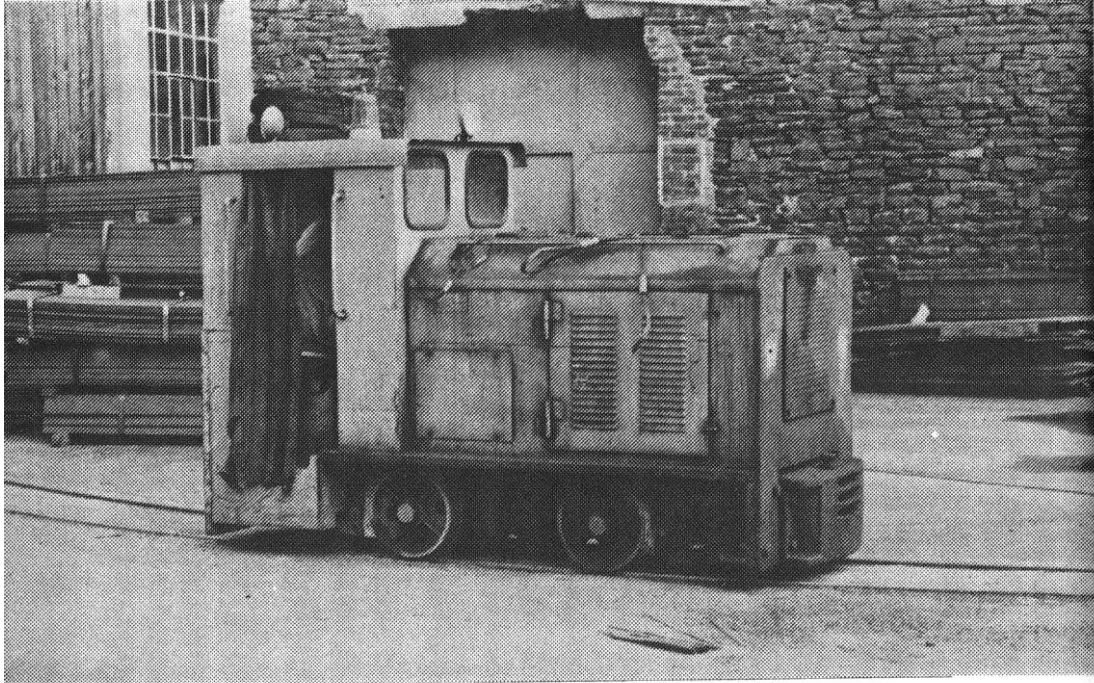
Meyer & Teubner GmbH & Co. 5962 Drolshagen

Dieser metallverarbeitende Betrieb in Drolshagen (westlich von Olpe) existiert seit 1907 und stellt heute vorwiegend Kleinteile (Schrauben, Scheiben, Splinte etc.) her.
Als Verbindung zu der bereits für den Personenverkehr stillgelegten Strecke Olpe - Dieringhausen (zuletzt KBS 416) gibt es eine 600 mm-Materialbahn zum DB-Bahnhof Drolshagen.

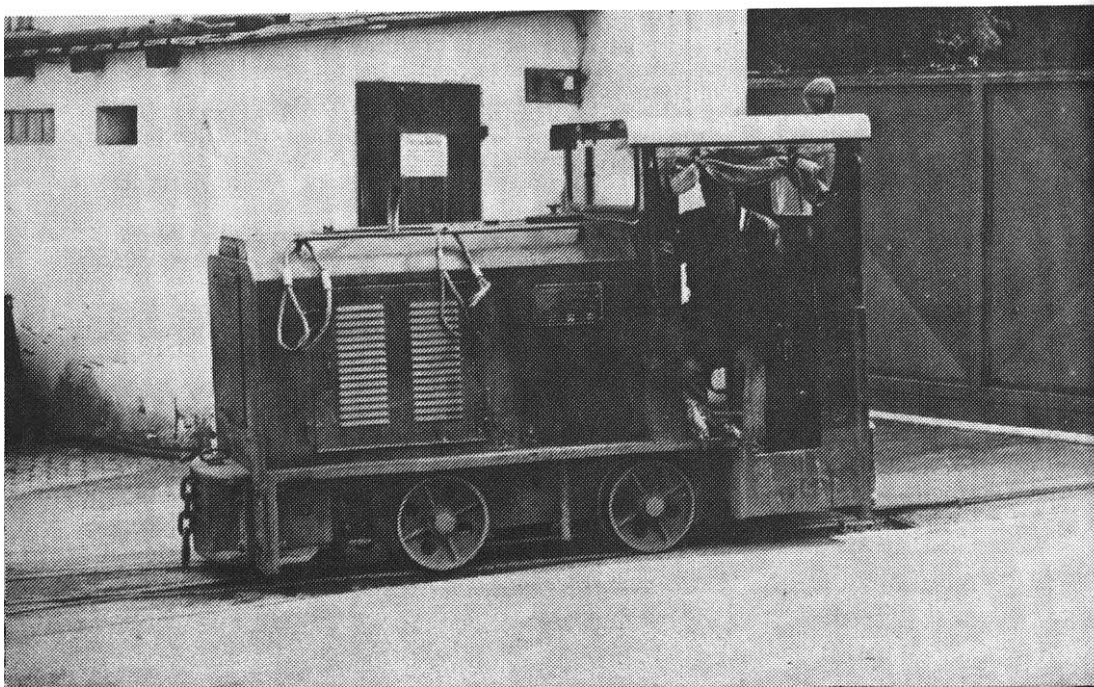
Vor einigen Jahren waren lediglich die beiden Jung-Lokomotiven vorhanden.
Durch die Anschaffung der Diema-Loks wurden die beiden alten Jung-Loks aber überflüssig. Man gab sie an das Feld-und Werksbahnmuseum (FWM), Oekoven, ab.
Die Diema 2703 lief vorher angeblich "auf irgend'ner Zeche über Tage", während die zweite Diema-Lok ehemals bei den Stadtwerken in Essen das Wasserwerk in Übrunne unsicher machte.

Die Strecke überquert direkt am Werk die B 55 am Ortsausgang Drolshagen Richtung Bergneustadt. Ein Gleis zweigt dann auf einen Lagerplatz auf der anderen Straßenseite ab. Das Hauptgleis erklimmt dann in zwei Spitzkehren die Steigung zum Bundesbahngleis.

An der Strecke lassen sich - trotz des "normalen" Fahrzeugparks - schöne Aufnahmen machen, zumal "laufend" Züge verkehren sollen (an Werktagen außer Sonnabend - versteht sich von selbst ...).



Satt "beleuchtet" ist die ehemalige Lokomotive der "Zeche übertage".
 Sie ist mit zwei Scheinwerfern und einer Rundumleuchte versehen !
 Nur einen Scheinwerfer weist Diema 2711 auf ...
 Man beachte auch die verstärkte Frontpartie beider Maschinen !



Meyer & Teubner GmbH & Co., Drolshagen								600 mm
Lok	Herstellerdaten		Typ	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
1	Jung	10 271/1941	ZL 105	B-dm	22/24	5.4	8.2	a)
"Oving"	Jung	11 534/1955	ZL 114	B-dm	22/24	5.4	15.0	b)
oNr	Diema	2 703/1964	DS 28	B-dh	28	4.3		c)
oNr	Diema	2 711/1964	DS 28	B-dh	28	4.3		d)
<p>a) 1941 geliefert an 1961 an Meyer & Teubner, Drolshagen 1980 an Feld-und Werksbahn-Museum, Oekoven (FWM 18)</p> <p>b) 1955 geliefert über Oving, Rotterdam, an Spurweite 700 mm 1961 an Meyer & Teubner, Drolshagen 1980 an Feld-und Werksbahn-Museum, Oekoven (FWM 23)</p> <p>c) Motor-Nr. 3 670 174/75 1976 von Albert Gronemann, Witten=Rüdinghausen (Händler)</p> <p>d) Motor-Nr. 1 786 165/66 1964 geliefert an Stadtwerke Essen, Trinkwasserversorgung, Essen=Überruhr 1980 an Diema, Diepholz 1980 an Meyer & Teubner, Drolshagen</p>								

Erste Bayrische Basaltstein AG 8591 Steinmühle

Steinmühle liegt an der KBS 855 Wiesau - Waldsassen. Das Basaltwerk liegt direkt am Bahnhof, arbeitet aber schon lange nicht mehr.

Auch der Bahnhof wird nur noch selten durch die Bundesbahn bedient. Der Bus hält allerdings auch nur 5 min. vom Basaltwerk entfernt.

Die beste Zeit hat die 750 mm-Schmalspurbahn des stillgelegten Basaltwerkes mit Sicherheit hinter sich. Heute kommt nur noch eine einzige Lok zum Einsatz, eine Reservelok oder abgestellte Maschinen gibt es nicht mehr. Es wird auch lediglich noch zwischen einer Kaolingrube und der Verladeanlage am Werk, wo das Material auf Lkw verladen wird, gefahren.

Die Streckenlänge beträgt etwa 1.5 km und führt durch landschaftlich schönes Gelände (siehe Titelbild !). Zwar wird noch jeden Tag regelmäßig (aber nicht allzu oft) gefahren.

Erste Bayrische Basaltstein AG, Steinmühle							750 mm
Lok	Herstellerdaten	Typ	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
oNr	Gmeinder 4 252/1944	HF 50 B	B-dm	50	8	5/12/20	a)
	Gmeinder 4 261/1944	HF 50 B	B-dm	50	8	5/12/20	b)
	Ruhrth. 3 596/1958		B-d				c)
	Jung 7 822/		B-d				c)
	Ruhrth. /		B-d				c)
	/		-d				c)
	Krauß /		t				c)
a) Motor-Nr. 934 088 b) Motor-Nr. 938 971, 1970/71 verschrottet c) 1971 betriebsunfähig abgestellt, heute verschwunden							

In der Mittagspause steht der Zug des Basaltwerkes Steinmühle meist an der Entladeanlage am Werk und erlaubt dem Fotografen nur Gegenlichtaufnahmen. Trotzdem nahm Ulrich Völz am 14.09.1982 die Lok für Sie auf !



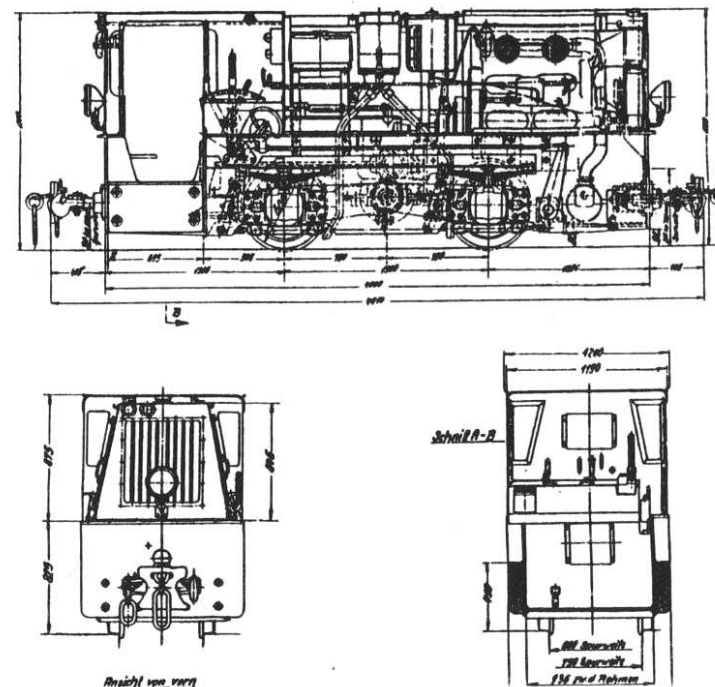
Günstig für einen Besuch ist die Zeit zwischen 12⁰⁰ und 13⁰⁰ Uhr, wo die Lok ins Werk kommt bzw. wieder in die Grube zurückfährt. Ansonsten muß man halt einen Marsch in die Grube inkauf nehmen.

Die heute vorhandene Gmeinder-Lok ist über Südeisenbau, Abt. Bahnen + Baugeräte, Nürnberg, geliefert worden.

Die Krauß-Dampflok ist angeblich an das DDM Neuenmarkt-Wirsberg gegangen, während zwei der Dieselloks an einen Natur-und Freizeitpark bei Heroldsbach (südwestlich Forchheim) verkauft worden sein sollen.

Bis 1985 soll die Bahn stillgelegt werden. Grund genug, sich noch einmal die letzte bei einem Industriebetrieb eingesetzte HF 50 B in der Bundesrepublik anzusehen !

Gmeinder-Lok Typ HF50B Erste Bayrische Basaltstein AG Steinmühle

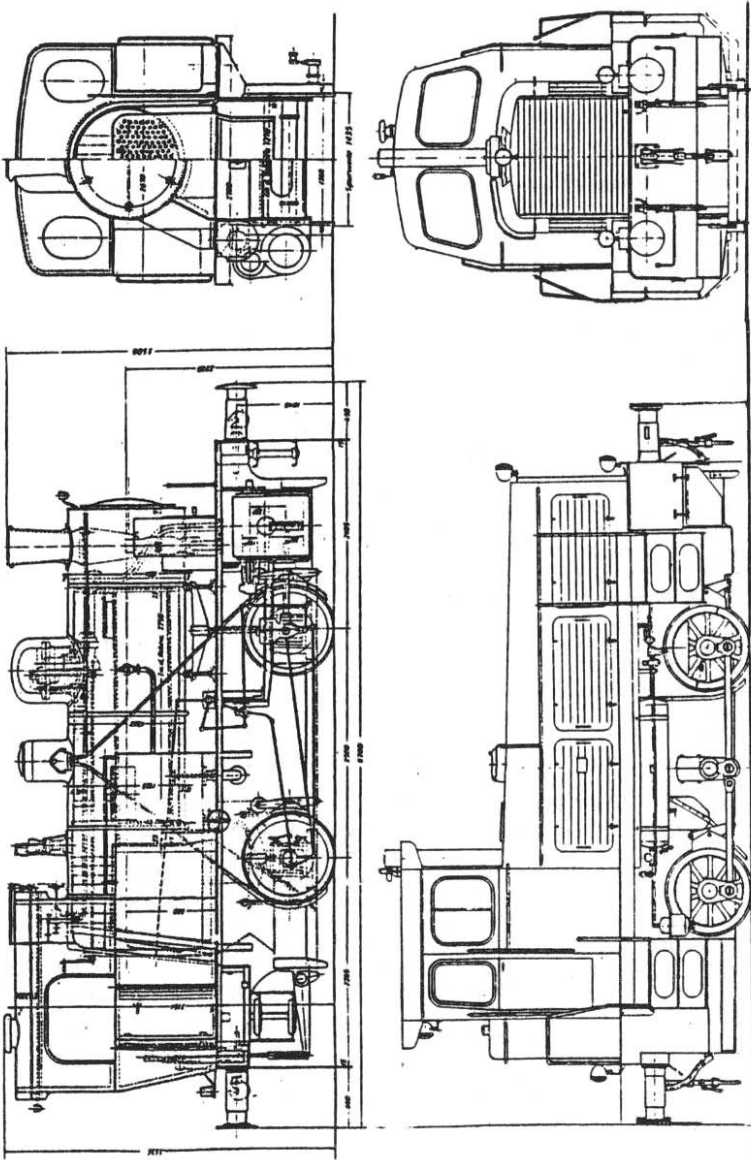


SKW Trostberg AG, Werk Saal
8424 Saal

Neben dem Hauptwerk in Trostberg (3 Loks), sowie den Zweigwerken in Hart (3 Loks), Schalchen (1 Lok) und Münchsmünster (2 Loks) gibt es auch im Werk Saal der Süddeutschen Kalkstickstoffwerke Werkbahnbetrieb.
Die beiden Loks toben sich auf 4.8 km Gleisanlagen und 18 Weichen aus und laufen dabei zusammen pro Jahr etwa 12 000 km.

SKW Trostberg AG, Werk Saal, Saal a.d. Donau							600/1 435 mm
Lok	Herstellerdaten	Typ	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
A 1	Henschel 9 705/1909		Bt				a)
	Henschel 24 472/1949	B 250'	Bt		28.4	35	b)
	Ardelt 28/1938	NB 180	B-dh	180	31.2	30	c)
	KrMa 18 423/1958	ML 440 C	C-dh	440	48	55	d)
C 6	Henschel 20 488/1925		Bt				e)
C 7	Henschel 20 575/1925		Bt	50			f)
<div>a) 12 Atü, 1909 geliefert an Michael Kreuzer, Bauunternehmer, Regensburg 1922/23 an Donaukalkwerke Saal 1949 an Bayerische Kalkstickstoffwerke Trostberg verschrottet</div> <div>b) 13 Atü, 1949 geliefert an Bayerische Kalkstickstoffwerke Trostberg an Donaukalkwerke Saal verschrottet</div> <div>c) 1939 geliefert an Donaukalkwerke Saal (Preis: 46 000 RM) 1961-1964 Umbau in eigener Werkstatt Einbau eines neuen Getriebes Umgestaltung des Führerhauses Wegfall der niedrigen Umlaufplattformen</div> <div>d) 1958 geliefert an Kalkstickstoffwerk Saal</div> <div>e) 12 Atü, 600 mm, 1925 geliefert an Donauwerke für Kalkindustrie, Saal 1961 Außerbetriebnahme, anschließend verschrottet</div> <div>f) 12 Atü, 600 mm, 1925 geliefert an Donauwerke für Kalkindustrie, Saal 1962 Außerbetriebnahme, anschließend verschrottet</div>							

Die A-Nummern bleiben den Normalspurloks vorbehalten, während die 600 mm-Schmalspurloks C- und E-Nummern erhalten haben.



Süddeutsche Kalkstickstoffwerke Trostberg AG, Werk Saal
Henschel-Dampflok Typ B 250 (oben), Ardelt-Diesellok Typ NB 180 (unten)

Die Ardelt-Diesellokomotive präsentiert sich längst nicht mehr im Originalzustand. In den Jahren 1961 - 1964 mußte sie erhebliche Umbauten über sich ergehen lassen, wobei sich ihr Aussehen stark verändert hat. Der Originalmotor von MAN ist allerdings nach wie vor in der Lok vorhanden.

Während die A2 vor dem Umbau eher einer KÖf II glich, ist ihr Aussehen heute etwa an die ebenfalls im Werk eingesetzte Krauss-Maffei Diesellok angelehnt. Heute ist die Ardelt-Lok leider nur Reservemaschine und kommt nur - wenn überhaupt - kurzzeitig zum Einsatz, denn bei einer Hauptuntersuchung der Krauss-Maffei-Lok beispielsweise kommt die Dispatcher-Lok der SKW aus Hart nach Saal.

Ein interessantes Kapitel ist zweifelsohne auch der Schmalspurbetrieb in Saal. Da gab es zunächst eine 600 mm-Bahn, auf der mehrere Dampfloks fuhren. Die in der Lokliste angeführten C6 und C7 gehörten dazu.

Im Jahre 1938 standen drei Dampfloks zur Revision an. Neben der o.a. C6 waren dies noch Dampfloks mit den Fabriknummern 6 804 und 1 234, zu denen leider kein Hersteller bekannt ist. Mit der Außerbetriebnahme der letzten Dampfloks in den Jahren 1961 und 1962 wurde das 600 mm-Gleisnetz geschlossen.

Zu diesem Zeitpunkt war eine umfangreiche Modernisierung der 900 mm-Anlage im Gespräch. Bis zum November 1963 befanden sich hier Diesel- und Elektrolokomotiven im Einsatz, um die im Kalkbruch herausgesprengten Brocken zum Werk zu transportieren.

Der Bruch hatte eine Gesamthöhe von 60 - 70 m, die auf zwei Sohlen von ungefähr gleicher Höhe abgebaut wurde. Elektrobagger verladen das gewonnene Gestein in Loren mit einem Fassungsvermögen von 4 cbm (= 6 t) Inhalt. Eine Elektrolokomotive brachte stündlich etwa vier Züge mit je fünf Loren zu einem Spezialrollkipper, in dem die Wagen entladen wurden, ohne daß sie auseinandergekuppelt werden mußten (Drehkupplung).

Auf der oberen Sohle waren drei Züge auf dem 1.3 km langen Gleisnetz eingesetzt.

In der unteren Sohle war ein 1.3 km langer Rundkurs verlegt, von dem insgesamt fünf Stichgleise abzweigten, in die die Züge einfuhren, um dort beladen zu werden. Hier waren ebenfalls drei Züge mit je fünf Loren eingesetzt, jedoch war hier noch eine vierte Lok als Reserve vorhanden. Zur Entladung mußten die Züge der unteren Sohle einen mehrere hundert Meter langen U-förmigen Stollen durchfahren, in dem das Material entladen und anschließend durch einen Schrägaufzug in denselben Brecher gegeben wurde, in den das Material der oberen Sohle hineinkam.

Die Lokomotiven besaßen zwei Gleichstrom-Motoren von je 10 kW, wogen 8 t und konnten eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h erreichen.

Für den Betrieb an den Ladestellen entnahmen die Loks den Strom aus einem Kabel, das neben dem Gleis geführt wurde.

Im November 1963 wurde die gesamte Anlage automatisiert. Die Strecken wurden in Blockabschnitte eingeteilt, die Loks erhielten eine Fernsteuerung und die gefahrene Geschwindigkeit wurde automatisch geregelt. Auf jeder Sohle verkehrten fünf Züge.

Bescheinigung

über die

Abnahme des Diesel-Motors (Fabrik-) Nr. 341990

Der von der **MAN-Werk Augsburg** im Jahre **1937** angefertigte und mit der Fabrik-Nr. **341990** bezeichnete **Diesel**-Motor ist

*) laut Abnahmeprotokoll des Lieferwerkes, das heute dem Unterzeichneten vorgelegt wurde,

*) als Stichprobe gemäß Uf. 1.1.1. des zur Abnahme gestellten Motors Fabrik-Nr. **341990** heute von Unterzeichnetem

*) heute von Unterzeichnetem

auf Leistung, Brennstoff- und Schmierölverbrauch und Kühlwassertemperatur während eines Gesamtprobelaufes von **8 1/2** Stunden untersucht worden. Hierbei wurden folgende Durchschnittswerte ermittelt:

	bei Volllast	bei 3/4 Last	bei 1/2 Last	bei 1/4 Last	
Drehzahl	900	1000			n/min
Leistung	180	200			PS
Brennstoffverbrauch	184	189			g/PS/h
Kühlwasser-Temperaturen	Zulauf	66	68		"
	Ablauf	74	76		"

Brennstoff: **Art Gasöl**

spez. Gewicht **0,85**

Schmierölverbrauch bei Volllast **3** g/PS h

Bei der Prüfung hatte der Vergaser folgende Abmessungen:

Betriebsdüse , Leerlaufdüse , Korrekturdüse

Der Motor wurde *) laut Abnahmeprotokoll des Lieferwerkes am **7. Okt.** 19**37**

*) im Beisein des Unterzeichneten

gemäß Lieferbedingungen einem ununterbrochenen Probelauf unter Volllast von **8 1/2** Stunden Dauer unterworfen. Hierbei ergaben sich keinerlei Beanstandungen.

Der Motor ist startbereit und kann abgeliefert werden.



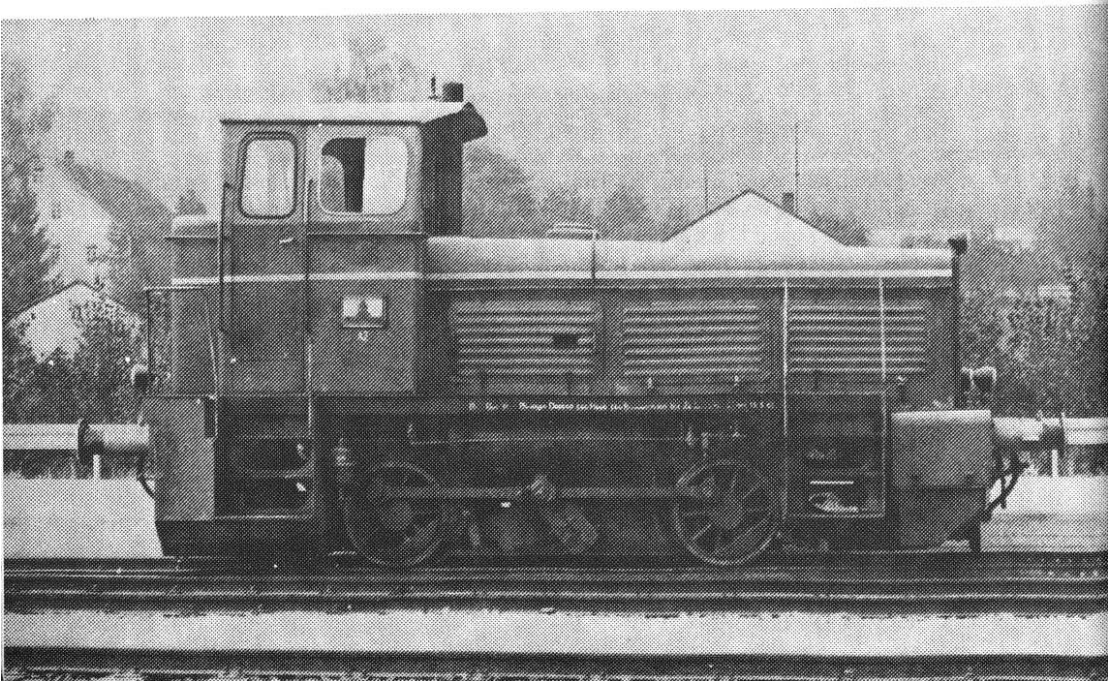
Augsburg, den **3. 2.** 19**39**

W. R. P. J.
(Ordnung)

*) Nichtzutreffendes streichen



Oben sehen Sie die Einsatzlok und die Ardelt-Lok der SKW Trostberg AG Werk Saal, unten noch einmal die Ardelt-Lok solo. Eine Ardelt-Lok in dieser Art ist ein Unikum. Beide Aufnahmen entstanden am 13.09.1982 im SKW-Werk Saal a.d. Do=Archiv "BAHN-EXPRESS" nau.



Der Rollkabelbetrieb an den Ladestellen wurde aufgegeben; statt dessen erhielten die Lokomotiven Batterien, aus denen sie auf dem fahrdrahtlosen Abschnitt ihre Energie bezogen. Die Batterien wurden beim Betrieb unter Fahrdraht wieder nachgeladen. Auf all die technischen Details der Automatisierung soll hier nicht eingegangen werden, es würde den Rahmen dieses Artikels sprengen.

Trotz der Automatisierung reichte die Kapazität dieser Bahnanlage bald nicht mehr aus. Im Jahre 1973 wurde sie stillgelegt, die Lokomotiven wurden verschrottet.

So bleibt heute nur noch der normalspurige Eisenbahnbetrieb im Kalkstickstoffwerk Saal. Da die Einsatzlok mehrmals täglich das Werk verläßt, um über die etwa 1.5 km lange Verbindungsbahn zur DB-Strecke (das Übergabegleis liegt ca. 1 km östlich des DB-Bahnhofes Saal (KBS 873)) zu gelangen, lassen sich auch ohne Anmeldung gute Aufnahmen machen.

Meinen Dank schulde ich Herrn Brewka vom Kalkwerk Saal für die freundlichen Auskünfte, die Fotografiergelegenheit und die Überlassung des technischen Datenmaterials.

Weitere Werke im Bereich um Saal und Kelheim, die eigene Lokomotiven einsetzen, sind FICHTL (1 Lok), SÜDCHEMIE (2 Loks), HOECHST AG (1 Lok) und PWA WERK KELHEIM (2 Loks).

Pfleiderer Teisnach GmbH & Co. 8376 Teisnach

Die Papierfabrik dürfte zumindest den Privatbahnfreunden längst ein Begriff sein, denn sie liegt schräg gegenüber dem Regentalbahn-Bahnhof Teisnach.

Der Lokscheun liegt sogar im Bahnhofsbereich.

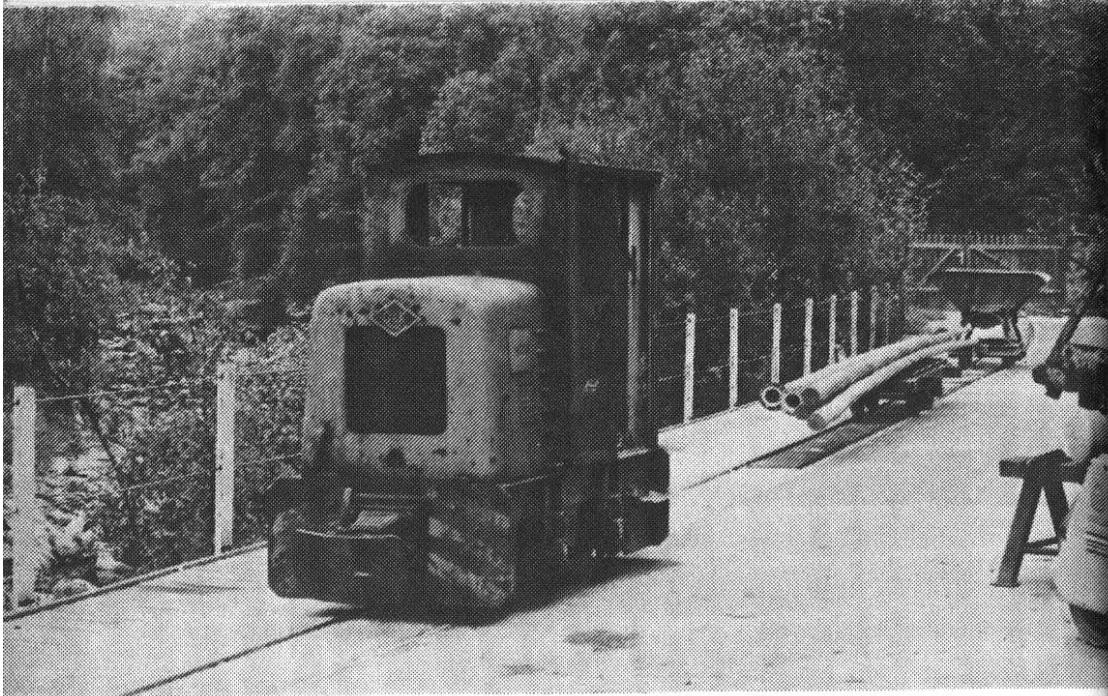
In diesen Lokscheunen führen neben den Normalspurgleisen auch schmalspurige Gleise mit einer Spurweite von 500 mm hinein. Geht man an den Normalspurgleisen entlang ins Werk hinein, so fallen dort auch Schmalspurgleise auf, die allerdings an einigen Stellen schon unterbrochen sind.

Der Sinn der Schmalspurbahn, die nur im hinteren Teil des Werkes noch intakt ist, ist mir unklar geblieben. Die Strecke verläßt das Werk nach hinten in ein Waldgelände hinein und - so berichtet ein Angestellter - endet dort nach 300 bis 400 m. Gefahren wird so gut wie nie, der Schmalspurbetrieb soll demnächst ganz aufgelassen werden.

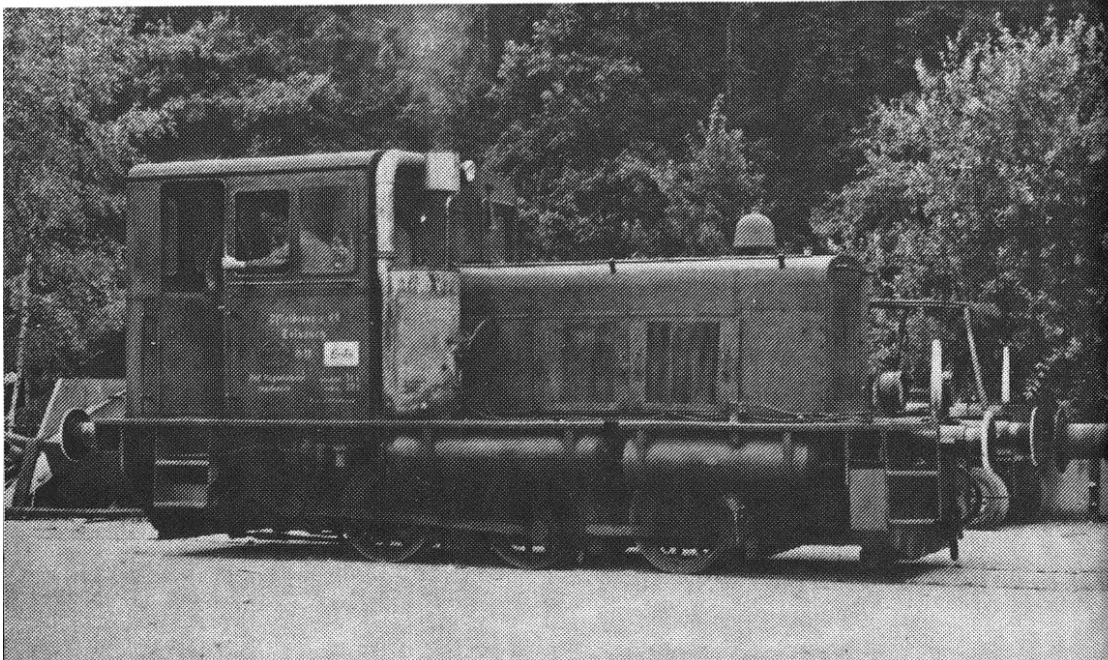
Die Normalspurlok kommt noch regelmäßig zum Einsatz. Zwischen 15.00 und 16.00 Uhr endet ihre Fahrt im o.a. Lokscheun.

Auf Anfrage kann man die noch vorhandenen Loks aufnehmen.

Vom Bahnhof Teisnach braucht man zu Fuß etwa 10 min. zum Werk. Allerdings sind die Verbindungen der Regentalbahn derart mies, daß man froh sein kann, wenn man nicht mehrere Stunden in Teisnach bleiben muß - warum aber auch nicht?



Während die Normalspurlok von Pfleiderer am 01.09.1982 noch munter vor sich hin dieselt (unten), sieht es für die Schmalspurlok schon schlechter aus.
Durch das Tor im Hintergrund führt das Schmalspurgleis in den Wald hinein.
Fotos: Bruno Lemke



Pfleiderer Teisnach GmbH & Co., Teisnach							500/1 435 mm
Lok	Herstellerdaten		Typ	AF	(PS)	(t)	Bem.
D 11 "Erika"	KHD	42 860/1943	A6M 420	C-dm	165	34	a)
"Maus"	Krauß	3 289/1895		Bt			b)
"Suse"	Krauß	5 662/1907		Bt			c)
"Evamarie"	O+K	26 140/1961	MV 1 A	B-dm	20	4	d)
	O+K	25 820/1958	MV 1 A	B-dm	20	4	e)

a) 1943 geliefert an Fried. Krupp Emsl. Land-u. Torfwirtschaft, Meppen (Ems)
1949 an Bentheimer Eisenbahn (D 1)
1959 an Pfleiderer Teisnach (D 11 "Erika")

b) 12 Atü, Abn. 25.01.1896, 12 km/h,
1895 geliefert an Teisnacher Papierfabrik AG, Teisnach
1958 verschrottet

c) 12 Atü, Abn. 13.02.1907, 12 km/h,
1907 geliefert an Teisnacher Papierfabrik AG, Teisnach
1961 verschrottet

d) Höchst-Geschwindigkeiten: 4-8-12.5 km/h,
1961 geliefert an Pfleiderer, Teisnach

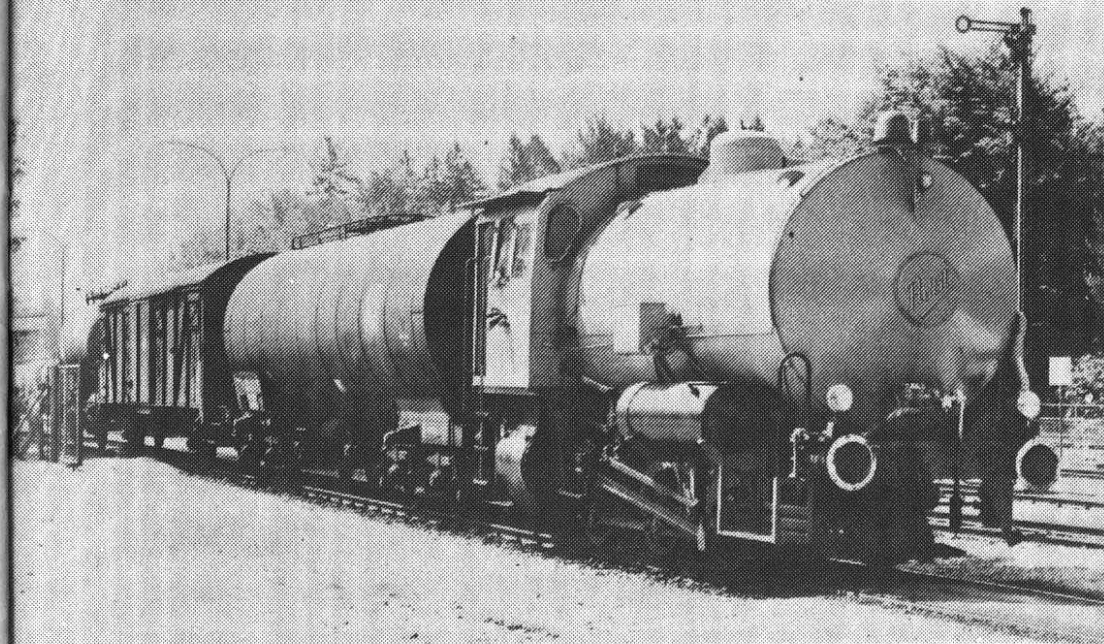
e) Höchst-Geschwindigkeiten: 4-8-12.5 km/h,
1958 geliefert an Pfleiderer, Teisnach
1982 an K.-H. Rohrwild, Nürnberg

Hoechst AG, Werk Gendorf 8261 Gendorf

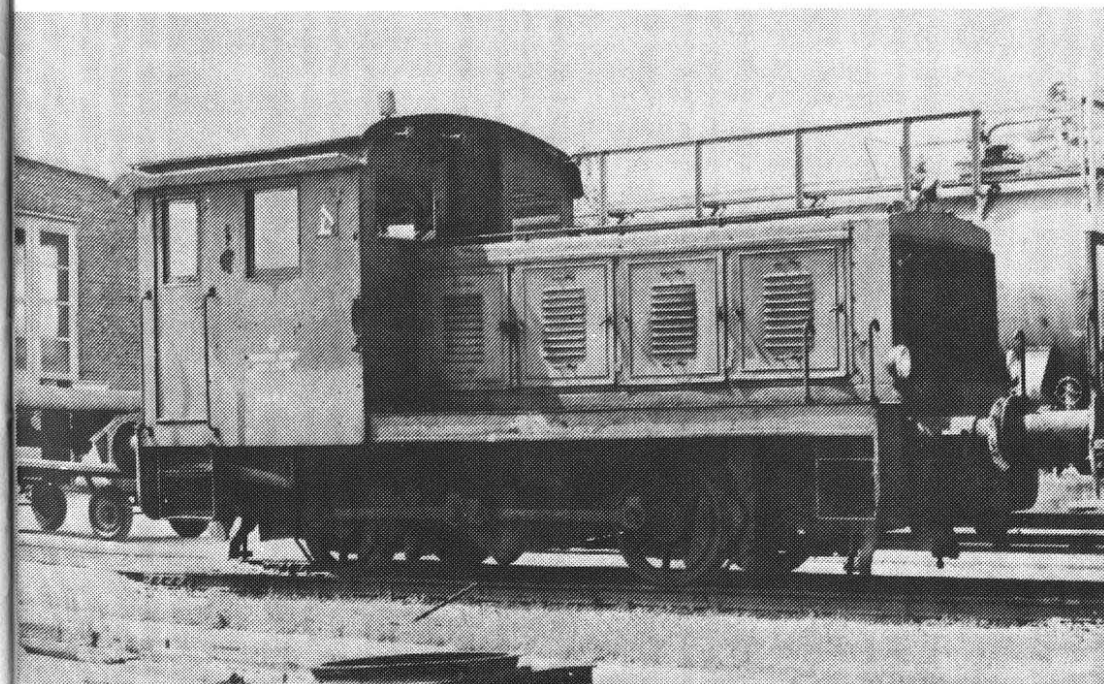
Wer sich in entlegenen Teilen Bayerns auskennt, wird sich sicher schon einmal über die umfangreichen Gleis- und Industrieanlagen links der Strecke Mühldorf - Burghausen zwischen Kastl und Burgkirchen gewundert haben.
Allgemein bekannt sind wohl die beiden Dampfspeicherloks, die hier - für den Eisenbahnfreund auf dem Präsentierteller - sehr oft das Werk in Höhe des DB-Haltes Gendorf verlassen, um einige Wagen auf die am Ausgang des Werkes gelegene Gleiswaage zu bugsieren, einen längeren Zug umzusetzen oder außerhalb des Werkes Wagen zur Übergabe abzustellen.
Zu erreichen ist diese Werksausfahrt vom DB-Haltes Gendorf (wenige Meter) oder vom DB-Bahnhof Kastl (ca. 10-15 min. Fußweg).

Zu den fünf noch vorhandenen Lokomotiven:
Die Geschichte der Krauß-Maffei-Diesellok ist noch etwas unklar.

Hoechst AG, Werk Gendorf					1 435 mm			
Lok	Herstellerdaten		AF	Typ	PS/atü	t	km/h	Bem.
1 "Franzi"	KrMa	17 722/1951	Cf1		40	51.9	50	a)
2 "Resi"	Essl	4 691/1944	Cf1		25		40	b)
3 "Gretl"	Gmdr	5 381/1964	Cdh		500	54	32	c)
4 "Dorle"	DWK	722/1942	Bdm	220 B	220	30	35.8	d)
5	KrMa	18 357/1957	Cdh	ML 500	500	54	55	e)
Lokbestand 1945								
		/1890	Ct			48		f)
		/1890	Dt			48		f)
		/	Cf1		100	51		g)
	Essl	/	Cf1		25	48		
	Essl	4 691/1944	Cf1		25	48		
	DWK	639/1939	Bdm	110 B	110	24		
	DWK	656/1939	Bdm	110 B	110	24		
	DWK	722/1942	Bdm	220 B	220	30		
	DWK	723/1942	Bdm	220 B	220	30		
Geplante Erweiterung 1945								
		/	.f1		100	51		g)
		/	.f1		100	51		g)
	Floridsdorf	/	Cf1			51		
a)	1951	geliefert an Wacker-Chemie, Burghausen (3)						
	1970	an Glaser, München						
	1972	an Hoechst AG, Werk Gendorf (1)						
b)	1944	geliefert an Anorgana-Chemie, Gendorf (später Hoechst)						
c)	1964	geliefert an Hoechst AG, Werk Gendorf (3)						
d)	1942	geliefert an Anorgana-Chemie, Gendorf (später Hoechst)						
	1980	abgestellt						
e)	1957	geliefert an Wilhelmsburger Industriebahn GmbH, Ham-						
		burg						
		an Deutsche Bundesbahn (V 50 002)						
		an Industrieverwaltungsgesellschaft						
		an Hoechst AG, Werk Gendorf						
f)	Mietloks der Reichsbahn							
g)	Gilli-Lok							



Ohne Schwierigkeiten nahm Ulrich Völz am 27.05.1982 die "Resi" der Hoechst AG in Gendorf an der Werksausfahrt auf. Im Gegensatz dazu wartet die DWK-Lok (unten) - in der Regel unzugänglich - auf bessere Zeiten. Ihr Motor ist defekt.



1960 befand sich die Lok noch bei der Wilhelmsburger Industriebahn, kam dann anschließend nach deren Auflösung kurzfristig zur DB, befand sich 1965 aber schon im Besitz der IVG. An welchen Orten die IVG diese Maschine eingesetzt hat, konnte leider nicht ermittelt werden. Ebenso blieb das Jahr, in dem die Lok nach Gendorf kam, im Dunkeln.

Zum Einsatz kommt heute meist neben den beiden Dampfspeicherloks eine Diesellok. Der Einsatz der DWK-Lok ist dabei unmöglich, da sie etwa seit drei Jahren wegen eines Motorschadens abgestellt steht. Die Entscheidung über eine Aufarbeitung oder Verschrottung ist derzeit noch nicht gefallen.

Zu den im Jahre 1945 vorhandenen DWK-Lokomotiven sind noch einige Bemerkungen fällig. Laut Lieferverzeichnis wurden diese vier Lokomotiven an die Bayerischen Stickstoffwerke AG abgeliefert. Unter dieser Bezeichnung firmierten ehemals die heutigen Werke der Süddeutschen Kalkstickstoffwerke AG (SKW) in Trostberg (heute je eine Krauss-Maffei-, KHD- und Gmeinder-Lok) und Hart a.d. Alz (heute drei Krauss-Maffei-Loks).

In den Unterlagen der Hoechst AG in Gendorf lassen sich aber eindeutige Hinweise dafür finden, daß zumindest die DWK 722 am 02.07.1942 direkt an die Anorgana-Chemie, wie sich das heutige Hoechst-Werk früher nannte, abgeliefert wurde.

Daher liegt die Vermutung nahe, daß auch die übrigen drei DWK-Loks direkt nach Gendorf geliefert wurden.

Mit Sicherheit läßt sich das heute nicht mehr feststellen, denn der Verbleib dieser drei Lokomotiven kann nur vermutet werden. Die DWK 656 ist mit großer Wahrscheinlichkeit vor 20 - 25 Jahren an die MD Papierfabriken Heinrich Nikolaus nach Dachau gegangen (vgl. BE 9/81), wo die Lok heute noch als Reserve vorgehalten wird. Die Unterlagen der Papierfabrik in Dachau weisen allerdings nicht einmal den Vorbesitzer, geschweige denn das Zugangsdatum aus.

Die DWK 639 könnte eventuell an die Isar-Amper-Werke nach München gegangen sein. Dort wurde sie nach Auflassung des Sägewerkes Obersees im Jahre 1955 verschrottet. Bemerkenswerterweise wußte man bei den Isar-Amper-Werken von einer gleichartigen Lok in Dachau ...

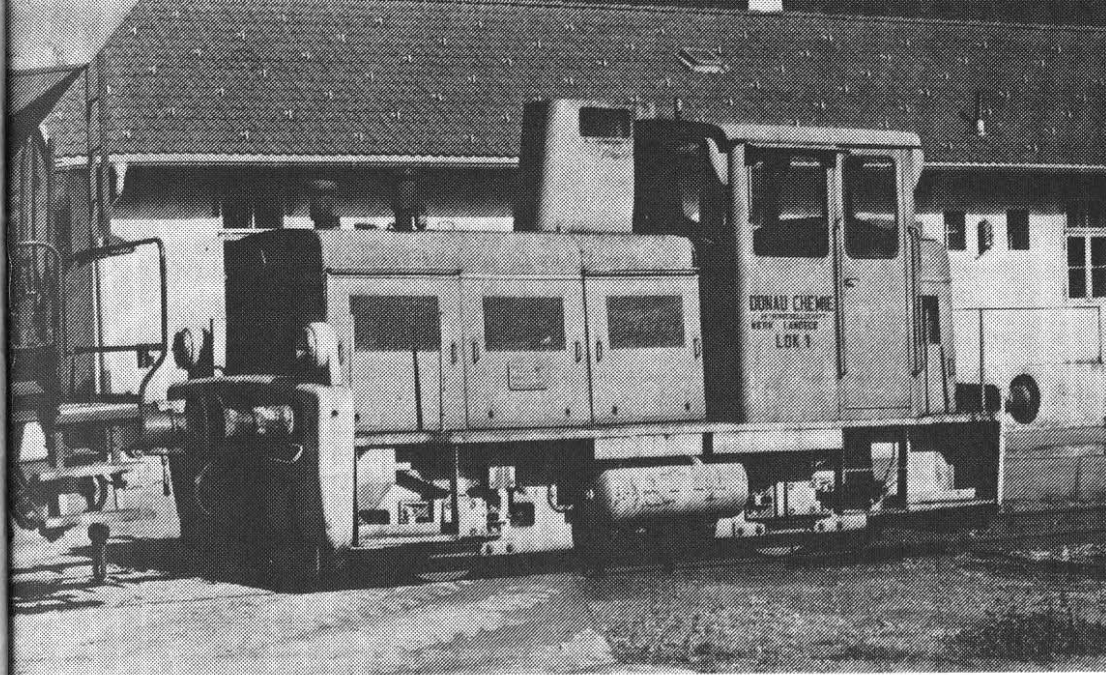
Die DWK 723 könnte nach ihrem Abgang in Gendorf bei der Midgard DSAG in Nordenham gelaufen sein.

Es kann also noch weiter gerätselt werden !

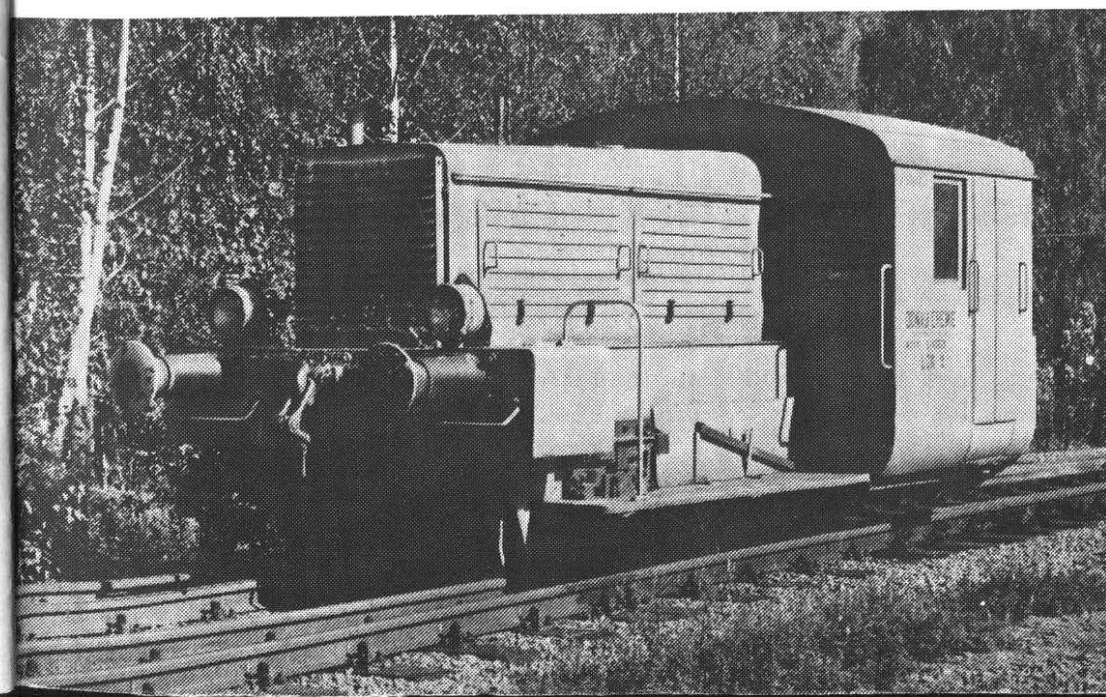
Sollten Sie weitere Erkenntnisse in Erfahrung gebracht haben, so würden wir uns freuen, wenn Sie uns - kompetenzhalber die Kieler Redaktion ! - unterrichten könnten. Danke !

Auf jeden Fall lohnt es sich, wenn man sich an der Ausfahrt beim DB-Haltepunkt Gendorf aufstellt, um die eingesetzten Lokomotiven aufzunehmen. Die DWK-Maschine steht allerdings von außen unerkennbar vor der Werkstatt.

Auf diesem Wege möchte ich mich recht herzlich bei Herrn Underberg für die hilfreiche Unterstützung mit Datenmaterial bedanken.



In strahlender Sonne konnten hier die Loks 1 (oben) und die Lok 2, ein Jenbacher-Diesel, des Werkes Landeck der Donau-Chemie AG aufgenommen werden. Aufnahme vom 30.08.1982 von Uli.



Donau-Chemie AG, Werk Landeck A-6500 Landeck

Landeck liegt - grob gesagt - an der ÖBB-KBS 4 zwischen Innsbruck und Bludenz. An der Ausfahrt in Landeck auf der rechten Seite befindet sich ein kleines Chemiewerk, das sich mit der Weiterverarbeitung von Kalkgestein befaßt.

Donau-Chemie AG, Landeck							1 435 mm	
Lok	Herstellerdaten		Typ	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
1	Jenbach	3 517/1962	DH 200	B-d	200	26	15	a)
2	Ardelt	38/1939	NB 65/70	B-dm	70	15.7	28.5	b)
a) 1976/77 ex Pichlsdorf Niederösterreich (was'n dat ?)								
b) 1957 ex Ph. Holzmann AG, Werk Gusen Oberösterreich								

Zum Einsatz können beide Lokomotiven gelangen, eine Vorliebe für eine Maschine war bei unserem Besuch nicht erkennbar. Die Loks sind leuchtend-gelb lackiert. Fotos sollten ohne Schwierigkeiten möglich sein.

Korrekturen und Ergänzungen

Norddeutsche Zucker AG, Uelzen BE 5/82 14

Die Lok 2 (Schöma) hat die Typenbezeichnung CFL 200 DR.

VEM Erz und Stahl, Essen BE 5/82 21

Lok 3 hat ebenfalls 440 PS und wurde 1959 geliefert an Shell, Werk Godorf und lief dort unter der Betriebsnummer 3.

Hornitex-Werke Gebr. Künemeyer, Horn Bad Meinberg BE 5/82 22

Lok 1 war früher die DB KÖ 0217.

Ziegelwerk Linsing (Leinsing ?), Klosterbeuren BE 5/82 29

Ein Triebwagen entstand aus der Diema 1 693/1954 Typ DL 6.

Ziegelwerk Müllner, Mallersdorf=Pfaffenberg BE 6/82 26

Zumindest am 29.04.1982 war noch eine zweite gleichartige Deutz-Lok mit der Fabriknummer 36 006 vorhanden. Die Jung-Lok hat das Gewicht von 5.4 t. Der Diema-Hydraulikkipper hat die Fabr.-Nr. 3112.

Der **Bahn-Express** bietet an:

SJK SMÅBANAVDELNING:

INDUSTRILOK
NÄRKE

INDUSTRILOK
SÖDERMANLAND

Bereits 1981 veröffentlichte die Industriebahnabteilung der Svenska Järnvägsklubben ein Werk über die Industriebahnen in einem regionalen Raum: INDUSTRILOK I NÄRKE. Das in hervorragender Qualität hergestellte Büchlein beschreibt auf 48 Seiten, reich bebildert und mit großer Orientierungskarte angereichert, die vielfältigen und ungemein interessanten Feld- und Werkbahnlokomotiven dieser Region.

Wir schätzen uns glücklich, Ihnen dieses Buch anbieten zu können !

INDUSTRILOK I NÄRKE (48 S., Paperback) _____ DM 7,--

Ein Jahr darauf folgte INDUSTRILOK I SÖDERMANLAND in der gleichen Qualität und einem Umfang von 56 Seiten. Sowohl INDUSTRILOK I SÖDERMANLAND wie auch INDUSTRILOK I NÄRKE sind unschätzbare Quellen auch - oder vor allem ! - für die deutschen Werkbahnfreunde: Man staunt über die Vielzahl der deutschen Lokomotiven auf schwedischen Gleisanlagen ! - Zwar sind diese Bücher nur in schwedisch erschienen, doch das Vokabular der Werkeisenbahner erscheint international: Cementfabrik, kalkbruk und Torvströfabrik dürfte auch Nicht-Skandinaviern verständlich sein ...

INDUSTRILOK I SÖDERMANLAND (56 S., Paperback) _____ DM 9,--

Bestellungen bis zum 16.6.1983 an Ulrich Völz
PschK 4840 94-205, Hamburg
Auslieferung im Juli !

