

Bahn- Express

3'83

Magazin für Werkbahnfreunde



DM 3,50

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 02389-4 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 3'83

Berichte

Werksbahnen im Inn-Salzach-Gebiet	3
- Torfwerk H. Maier jun., Rottau	3
- Südchemie AG, Bernau	4
- Torfwerk Magerl, Bernau	7
- Ziegelwerk Tiefenthaler, Thansau	9
- Kalkwerk Unterholzner, Fischbach	9
- PWA, Redenfelden	11
- Portland-Zement Kieffersfelden	11
- BHS-Alpentorfwerk Raubling	12
- Torfwerk Függlein, Bad Feilnbach	18
- BHS-Alpentorfwerk Eulenu	20
- Tonwerk Kolbermoor G. Wiesböck	20
- Meggle-Milchindustrie, Reitmehring	22
- Tonwerk Enzinger, Eiselfing	22
- Innwerke AG, München	22
- Ver. Aluminiumwerke AG, Töging	24

Kurzmeldungen

Stadtwerke Hamm, Hafenbahn	27
Thyssen Draht AG, Hamm	27
Klöckner Draht AG, Hamm	28
Steinkohlengrube Argenteau	31

Korrekturen und Ergänzungen 34

Titelfoto: Die unzähligen Torfbahnen des bayrischen Alpenvorlandes bieten zahl-
lose Motive. Hier geeignet uns eine der
Schöma-Lokomotiven des Rottauer Torf-
werkes Maier am 30.06.1982 vor der
Werkstatt.

Foto: Walter Listl

Rückseite: Glücklicherweise hat diese
fotografische Dokument die 73 Jahre bis
heute unbeschadet überstanden. Es zeigt
die Krauss-Lok 6334, die im Jahre 1910
an das Torfwerk in Raubling geliefert
worden ist.

Foto: Krauss-Maffei München

Andreas Christopher

Werksbahnen im Inn-Salzach-Gebiet Teil 1

Wir wollen versuchen, in unserem zweiteiligen Bericht eine mög-
lichst vollständige Zusammenstellung der Werks- und Feldbahnen
im südostbayrischen Raum und im angrenzenden Österreich zu geben.
Trotzdem ist es möglich, daß noch der eine oder andere Betrieb
fehlt.

Bei den Bahnen handelt es sich zu einem großen Teil um Torfbahnen,
die die Abbaugelände in den ausgedehnten Mooren des Voralpenlan-
des erschließen. Diese Bahnen sind durchwegs wegen der Alpenkulisse
im Hintergrund landschaftlich sehr reizvoll. Allein im Kollerfilz
zwischen den Kurorten Bad Aibling und Bad Feilnbach liegen drei
Werke mit ausgedehnten Feldbahnnetzen. Einen Industrieschwerpunkt
mit großen Werken der chemischen und der Düngemittelindustrie
gibt es im südostbayrischen Industriedreieck.
Hinzu kommen in dem behandelten Gebiet noch einige Bahnen der
Steine- und Erdenindustrie.

Im ersten Teil werden die Betriebe im Bereich des Inns, also
westlich der Achse Übersee - Mühldorf, behandelt. Im nächsten
Heft folgen die Bahnen links und rechts der Salzach.

**Torfwerk H. Maier jun.
8217 Rottau**

Wer mit dem Zug von München nach Salzburg fährt, der erblickt in
Streckenmitte zwischen Bernau und Übersee an der Blockstelle
Rottau die Anlagen des Torfwerkes der Firma Maier.

Der Torfabbau hier im Kendelmühlfilz begann um 1910 durch die
Saline Rosenheim, die den Torf als Heizmaterial für die Salzsud
benötigte. Es wurden zwei Bt-Dampflok (Krauss 6654/13 und 7751/
20) und eine Ct (Maffei 3341/09) eingesetzt.

Nach Stilllegung der Saline Rosenheim führte der Staat Bayern den
Betrieb weiter, wobei Gefangene des Zuchthauses (heute Straf-
vollzugsanstalt) Bernau für die Arbeiten im Moor eingesetzt wur-
den. Das Netz erreichte riesige Ausmaße, die Arbeiter wurden mit
Personenzügen (die offenen Wagen sind z.T. heute noch vorhanden)
direkt vom Zuchthaus herangefahren, die Strecke unterfuhr die
Staatsbahn an der Stelle der heutigen Wegunterführung. Auch
direkt am Zuchthaus gab es ein dichtes Netz von Gleisen.

Dieser rege Betrieb kam nach und nach zum Erliegen und hörte
schließlich um 1966 ganz auf. Die Anlagen begannen zu verfallen,
bis 1976 die Firma Samen-Maier das Torfwerk pachtete und den Be-
trieb abermals aufnahm. Heute herrscht in Rottau wieder ge-
schäftiges Treiben, allerdings findet Moorabbau nur in den Som-
mermonaten statt, in der übrigen Zeit wird Torf von anderen
Werken mit Lkw angefahren und hier nur in Säcke verpackt. Über
den DB-Anschluß werden Chemikalien als Zusätze für die Torfver-
arbeitung angefahren, der Torfversand geht nicht mehr über die
Schiene.

Beim Fotografieren der Werksbahn sollte man wegen des Einsatzes von Strafgefangenen vorsichtig sein und auf jeden Fall vorher im Büro anfragen.

Heute wird der Verkehr mit vier Loks und einer Draisine durchgeführt, wovon zwei Loks jahrelang als Schrott abgestellt waren und erst 1982 wieder in Betrieb gingen.

Torfwerk H. Maier jun., Rottau						880 mm	
Lok	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
1	Schöma	2 871/65	CDL 28	B-dh	28	3.5	a.) b.) c.)
2	Schöma	1 239/51		B-d	25	3.75	
oNr	O+K	12 040/32		B-dm	24		
oNr	Eigenbau	/		B-dm			
oNr	Eigenbau	/		B-dm			
a.) Waldbahn Spiegelau, 600mm-Spurweite um 1960 an Torfwerk Rottau, Lok war 1977-1981 abg.							
b.) seit ca. 1966 als Wrack abgestellt, 1982 überholt							
c.) Draisine mit Opel-P4-Motor							

Südchemie AG, Torfwerk Bernau 8214 Bernau

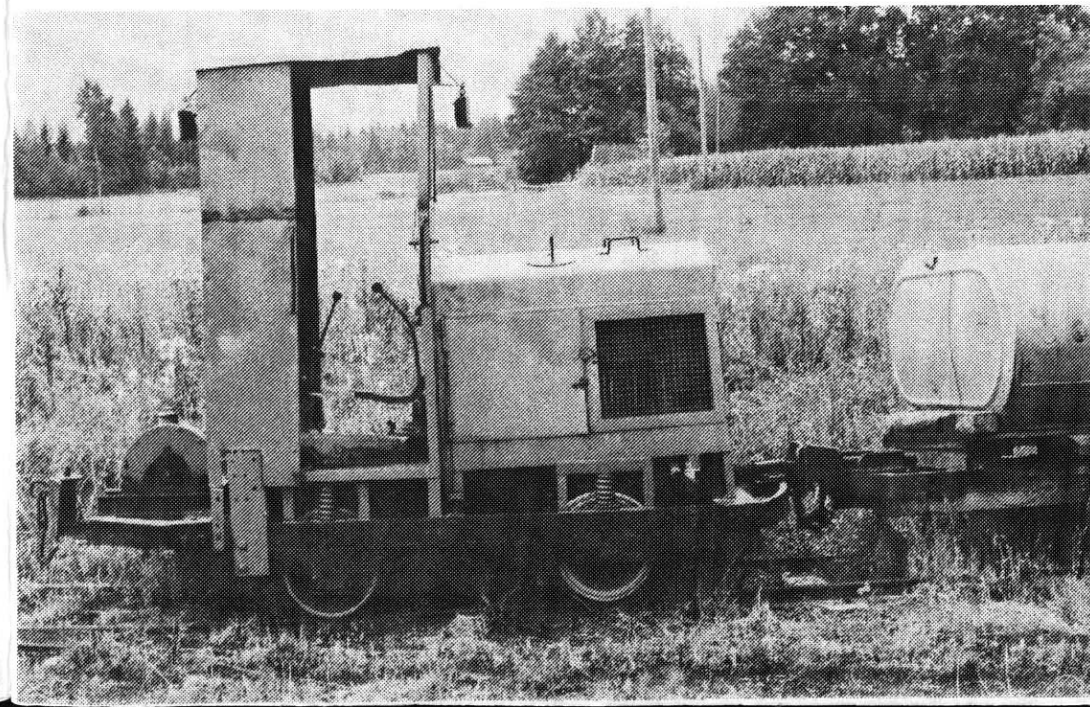
An der Straße Rottau - Eichert, südlich der Bahnlinie, befindet sich das großflächige Abbaugelände des Torfwerks Bernau der Südchemie. Das umfangreiche, etwa sechs Kilometer lange Bahnnetz nimmt seinen Ausgangspunkt an der Verladeanlage direkt an der Straße, in deren Halle eine gut erhaltene Lok steht. Leider wurde der Torfabbau etwa 1970 eingestellt, die Gleisanlagen sind aber noch vollständig und in ausgezeichnetem Zustand erhalten, so daß eine Wiederinbetriebnahme jederzeit möglich erscheint. Früher sollen noch einige kleine Eigenbauloks vorhanden gewesen sein, die in einem heute verfallenen Schuppen in der Mitte des Moores stationiert waren. Wir machten bei unserem Besuch eine gemütliche Lorenfahrt auf etwa zwei Kilometern Streckenlänge.

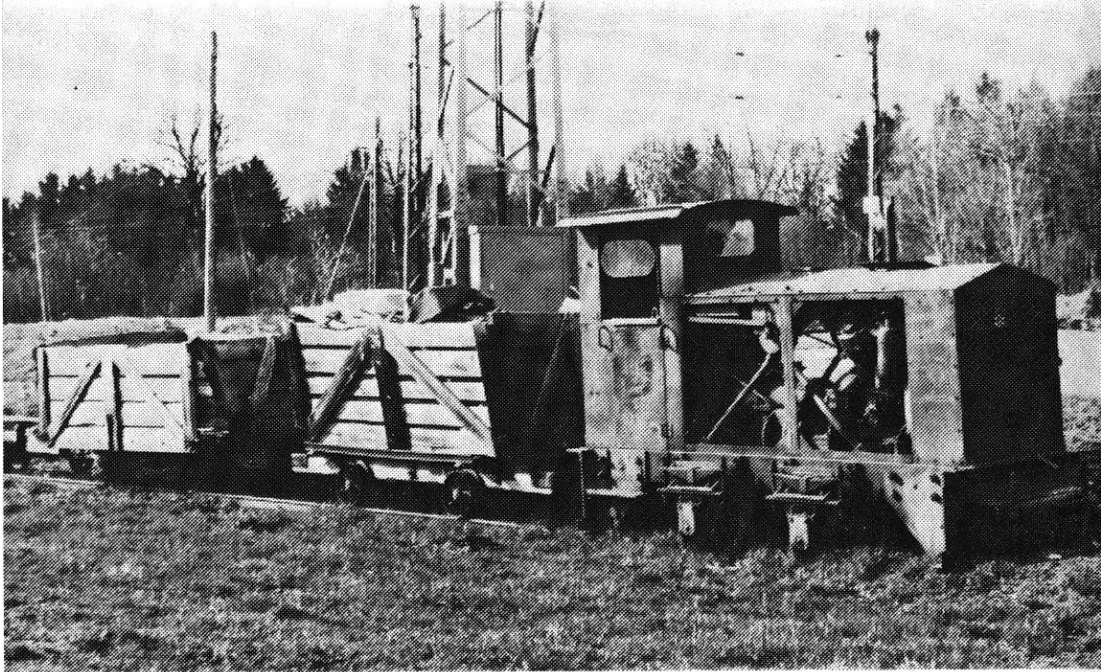


Impressionen vom Rottauer Torfwerk Maier:

Auch sowas kommt vor: Lok Schöma 1239 ist mit ihrem Zug im Moor entgleist. Andreas Christopher nahm diese nette Betriebs-situation am 16.04.1983 auf.

Auf dem unteren Bild sehen Sie eine weitere 880mm-Lokomotive von Maier: Die Eigenbau-Lok mit Treibstoffwagen am 27.08.1982 vom selben Fotografen aufgenommen.

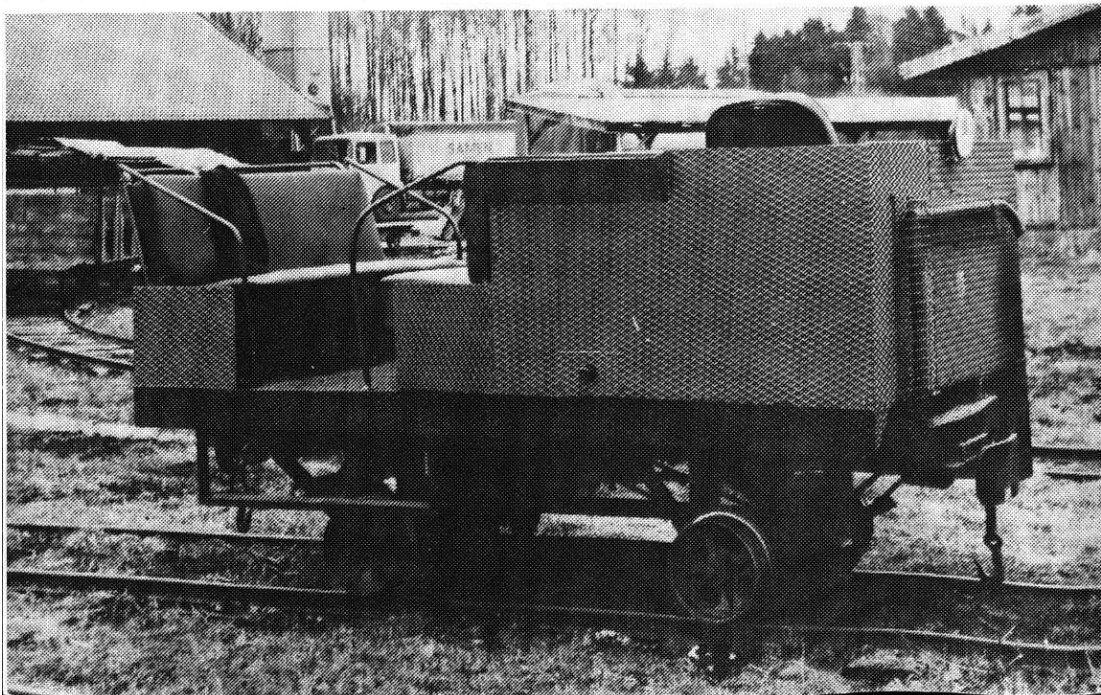




Zwei besondere Raritäten hat das Torfwerk Maier in Rottau den Feldbahnfreunden zu bieten:

Eine O+K-Vorkriegsdiesellokomotive, die ursprünglich auf der Waldbahn Spiegelau im Einsatz war, war zum Aufnahmezeitpunkt (22.03.1977) leider nicht betriebsfähig, wohingegen die herrliche Eigenbau-Draisine am 26.03.1979 sehr wohl einsatzfähig im Werk stand.

Fotos (2): Andreas Christopher



Südchemie AG, Torfwerk Bernau, Bernau					600 mm		
Lok	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
oNr	Jung	12 058/55	ZL 114	B-dm	22/24	5.4	abg.
Zugkraft 1230 kg, Motor-Typ: SZ 110, Nr. 8318, Getriebe-Typ: 24 F, Nr. 4971, Fahrgestell-Nr. 1692.							

Torfwerk Magerl 8214 Bernau

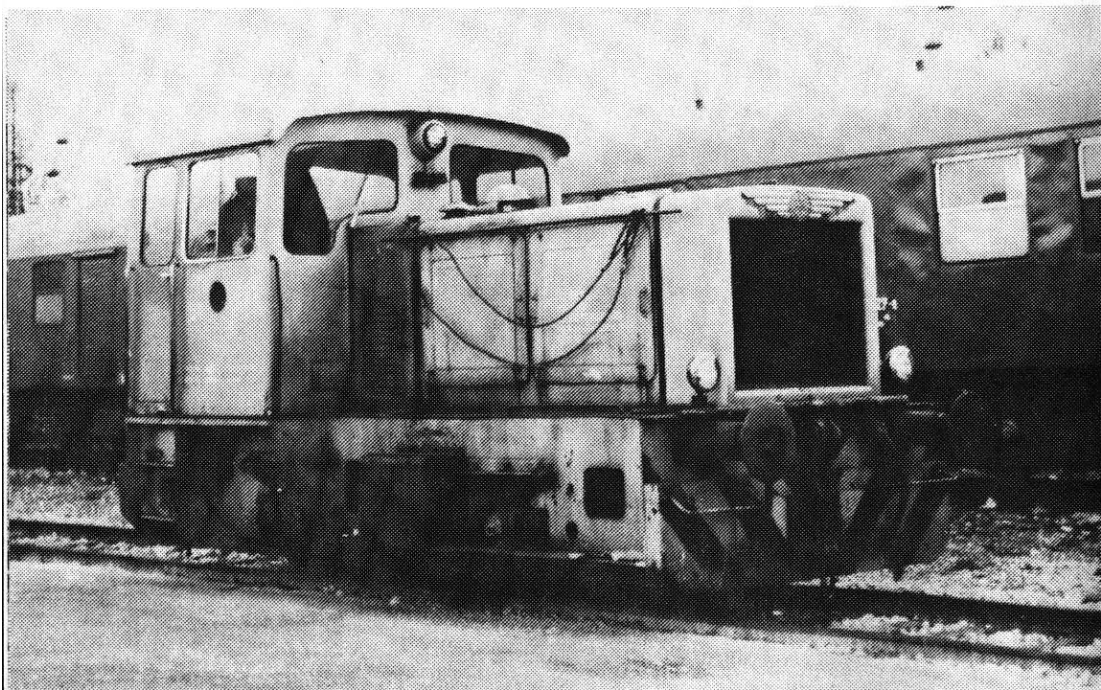
Das kleine Torfwerk liegt ebenfalls an der Straße Rottau - Eichert, aber nördlich des Bahnübergangs mit der KBS 950. In dieser Gegend gab es früher mehrere Kleinst-Torfwerke, die aber nach dem Krieg stillgelegt wurden. Die Reste der Gleisanlagen sind noch allenthalben zu finden. Herr Magerl begann um 1970 mit der Wiederinbetriebnahme eines Werkes und hat auch die Torfbahn successive wieder aufgebaut. Die Strecke ist etwa einen Kilometer lang und endet im Abbaugbiet, wo der Torf abgefräst wird. Die kleine Eigenbaulok des Werkes bleibt oft an der tiefsten Stelle in der Mitte der Strecke stehen, bis wohin die beladenen Torfloren mit Schwerkraft aus dem Abbaugbiet von alleine rollen.

Der gewonnene Torf wird in Säcke verpackt und als Blumenerde verkauft.

Torfwerk Magerl, Bernau					600 mm		
Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.	
oNr	Eigenbau /		B-d			a.)	
a.) Eigenbau auf Lorenfahrgestell							



Den Bayern scheint das Do-it-yourself zu gefallen: Auch die Familie Magerl, die hier mit einem Arbeitszug aus dem Moor zurückkehrt, hat ihre "Lok" selbst gebastelt. Andreas Christopher erwischte dieses Kuriosum am 16.04.1981. Zwar nicht im Eigenbau, aber immerhin in Bayern gebaut wurde die Krauss-Maffei-Lok der PWA in Redenfelden, die Andreas Christopher am 29.04.1981 auf dem Übergabegleis aufnehmen konnte.



Ziegelwerk S. Tiefenthaler 8201 Thansau b. Rosenheim

Der Feldbahnbetrieb dieser Ziegelei wurde etwa 1975 eingestellt und eine Lok in den Raum Wasserburg abgegeben. Eine weitere Lok ist heute noch vorhanden.

Ziegelwerk Tiefenthaler, Thansau					600 mm		
Lok	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
oNr	Jung	7 068/	ZL 105	B-dm	22/24		abg.
oNr	Gmdr	4 457/48		B-dm	22/24	4.5	a.)
oNr	Krönke	/		B-dm			b.)
a.) Höchstgeschwindigkeiten: 4 - 8 - 12 km/h ca. 1977 an Wegmacher-Museum Wasserburg							
b.) Schienenkuli, + nach 1974							

Kalkwerk Unterholzner 8201 Fischbach (Inn)

1981 konnte man vom Zug aus südlich des Bahnhofs Fischbach eine kleine, blaue Gmeinder-Lok auf einer Rampe stehen sehen. Es handelte sich um eine Lok der ehemaligen 600 mm-Werksbahn des Kalkwerks, die den Kalkbruch mit dem Werk verband. Die Bahn wurde etwa 1975 durch Förderbänder ersetzt, später erfolgte auch die Einstellung des Restbetriebes im Werk. Eine der drei Loks, die 1981 noch vorhanden waren, wurde Anfang 1981 mit zwei Wagen als Denkmal aufgestellt, die anderen Loks gingen 1982 an einen Schwesterbetrieb. Im März 1974 stand an der Bahnverladung noch ein normalspuriger Breuer-Lokomotor im Einsatz (1017/10 551 (?)).

Kalkwerk Unterholzner, Fischbach						600 mm	
Lok	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
oNr	Gmdr	1 884/37		B-dm	20/24		a.)
oNr	Gmdr	1 887/37		B-dm	20/24		b.)
1	Gmdr	2 786/39		B-dm	20/24		b.)
a.) aufgestellt als Denkmal							
b.) 1982 an Zgl. Unterholzner, Eisenfelden							

Papierwerke Waldhof-Aschaffenburg AG 8201 Redenfelden

Die nördlich des Bahnhofs Raubling gelegene Papierfabrik firmierte früher als 'Oberbayrische Zellstoff- und Papierfabrik AG' und gehört heute zum PWA-Konzern. Inzwischen verkauft bzw. verschrottet sind zwei Dampflokomotiven (Bt, O+K 2 805/08, 100 PS; Bt, O+K 4 289/10, 160 PS). Die unten aufgelisteten drei Loks sind heute noch vorhanden, wobei die Dampflok seit Mitte der siebziger Jahre oft zu Streckenjubiläen u.ä. eingesetzt wurde.

Papierwerke Waldhof-Aschaffenburg, Redenfelden 1 435 mm						
Lok	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to) Bem.
oNr	Maffei	2 312/02		Ct		33 a.)
oNr	KrMa	18 691/60		B-dh	225	28 b.)
1	Jung	5 675/33		B-dh	128	17 c.)
a.) Höchstgeschwindigkeit: 40 km/h, 12 atm, Lüp 8.600 mm 1902 Maffei-Werkslokomotive 1934 Wacker-Chemie, Burghausen 1954 PWA Redenfelden						
b.) Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h, Lüp 7.018 mm 1960 Krauss-Maffei-Werkslokomotive 1963 PWA Redenfelden						
c.) Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h, Lüp 6.450 mm 1933 Deutsche Reichsbahn (KÖ 4648) Deutsche Bundesbahn (322 624) 1981 PWA Redenfelden (1)						

Portland-Zementwerke Heidelberg 8205 Kiefersfelden

Das Zementwerk in Kiefersfelden unterhält eine hochinteressante Werkbahn. Auf den Normalspurgleisen, die sich nördlich des Bahnhofs Kiefersfelden hinziehen, kommen zwei Dieselloks zum Einsatz.

Die etwa vier Kilometer lange Schmalspurbahn, die die Verbindung zwischen dem Kalkbruch und der Fabrik herstellt, ist eine der wenigen die deutsche Staatsgrenze überschreitenden Werksbahnen: Der Bruch und die letzten 300 m der Strecke liegen in Österreich. Die Schmalspurbahn wurde ursprünglich mit zwei Dampfloks (Bt, Maffei 4 106/23 und 4 295/27) und später mit Dieselloks betrieben und hatte bis 1970 eine Spurweite von

Die drei Gmeinder-Loks des Kalkwerks Unterholzner sind glücklicherweise in guten Händen: Gmeinder 1884 steht mit einem Denkmalszug in Fischbach (Aufnahme vom 13.04.1981) und Gmeinder 2786 und 1887 präsentieren sich in erstklassigem Zustand beim Ziegelwerk Unterholzner in Eisenfelden (Aufnahme vom 20.04.1983); Fotos von Andreas Christopher.

820 mm, dann folgte die Umspurung auf 900 mm und Elektrifizierung in 1200 V Gleichstrom. Die zwei gut gepflegten Elloks, die gebraucht von den Rheinischen Braunkohlenwerken, Köln, übernommen wurden, versehen wechselweise den Streckendienst. Eine umgespurte Diesellok dient dem Verschub, die zweite ist betriebsfähig abgestellt.

BHS-Alpentorfwerk Raubling 8201 Nicklheim

Im Bahnhof Raubling der KBS 950 zweigt in westlicher Richtung eine Anschlußbahn ab, die nach etwa drei Kilometern im ausgedehnten Gelände des Torfwerkes Nicklheim endet, wo sich auch der Lokscheunen befindet. Auf dieser Normalspurbahn war bis 1964 die bekannte Lok BERG, die sich heute im Besitz der DGE befindet, im Einsatz und wurde später von einer DWK-Lok abgelöst.

Heute rangiert eine ehemalige DB-Kö II im Werk.

Das Torfwerk in Nicklheim entstand etwa um 1910 wie das Torfwerk im Kendlmühlflitz für die staatliche Saline in Rosenheim, die den Brenntorf für die Salzsud benötigte. Von der 880 mm-Torfbahn sind zwei Dampflok bekannt: Krauss 6 193/10 und 6 334/10. Jetzt gehört das Torfwerk zum staatlichen BHS-Konzern und dient der Düngemittelherstellung.

Heute hat das vom Werk in Nicklheim ausgehende 880 mm-Netz eine Gleislänge von etwa 15 Kilometern. Erst etwa 1978 wurde eine Neubaustrecke zum Hauptabbaugebiet angelegt, durch die die Transportwege erheblich gekürzt werden konnten. Über eine Abzweigung von dieser Strecke wird auch die etwa zwei Kilometer nördlich des Torfwerkes gelegene Werkstatt erreicht und es konnte die direkte Verbindung zwischen Torfwerk und Werkstatt aufgegeben werden.

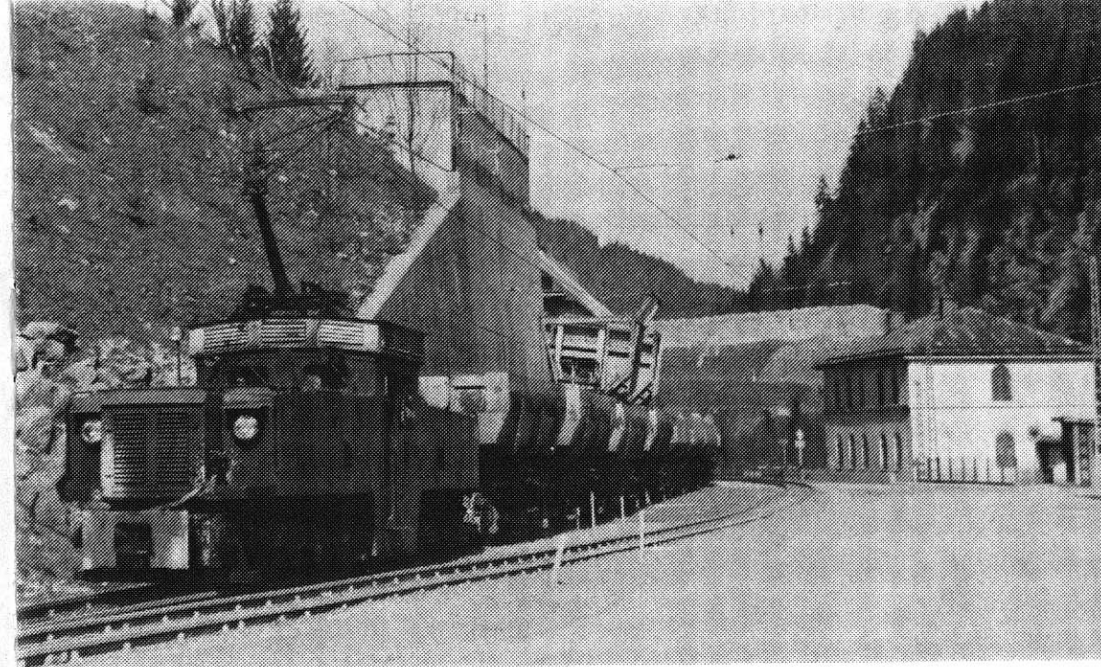
Früher wurde hauptsächlich die in gerader Fortsetzung der Normalspurbahn verlaufende Strecke genutzt, die das Hauptabbaugebiet von Süden her erschloß. Mitten im Moor befand sich ein Lokscheunen, der heute keine Gleisverbindung mehr zum Netz hat. Die Strecke wird heute nur noch selten befahren, um zu einem kleineren Abbaugebiet zu gelangen. In den Abbaugebieten werden fliegende Gleise in wechselnden Längen verlegt.

Auf der Feldbahn sind fünf Diema- und als Streckenlok eine Schöma-Lok im Einsatz. Zwei 600 mm-Deutz-Grubenlokomotiven vom ehemaligen BHS-Bergwerk Peiting, die vor der Werkstatt standen und in Nicklheim wegen ihres großen Gewichtes nie zum Einsatz kamen, sind verschwunden. Es existieren noch eine moderne Schneeschleuder und etwa 100 zweiachsige Torfwagen. Ein Torfzug besteht in der Regel aus 16 zweiachsigen hölzernen Torfwagen.

Im Frühjahr und Herbst werden etwa 180 Wagenladungen pro Tag abgefahren, im Sommer sind es 140 Wagen pro Tag.

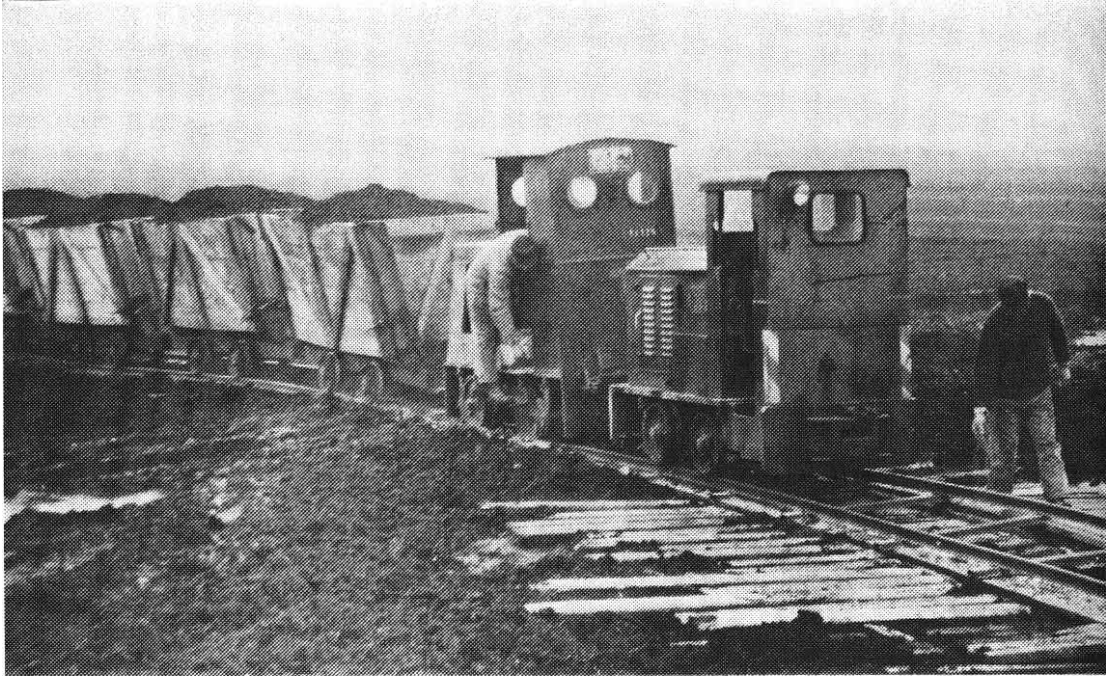
Portland-Zementwerke Heidelberg, Kiefersfelden							
Lok	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
Normalspurdiesellokomotiven							
oNr	Gmdr	4 784/53	DH 120	B-dh	107	16	a.)
101	Hen	30 880/63		B-dh	126	21	b.)
Ehemalige Normalspurdiesellokomotiven							
8	Breuer	3 014/49		B-dm	82		c.)
oNr	KHD	46 936/48		B-d	107		c.)
Schmalspurlokomotiven 900 mm							
1	BBC	5 082/27		BoBo		60	d.)
2	BBC	5 084/28		BoBo		60	e.)
1'	Gmdr	4 247/47	HF 130 C	C-dh	130	16.5	f.)
2'	Gmdr	4 313/47	HF 130 C	C-dh	130	16.5	g.)
Ehemalige Schmalspurlokomotiven 820 mm							
3	Gmdr	5 283/62		B-dh	160		c.)
4	Gmdr	2 940/40		B-dh	110		c.)
5	Gmdr	1 933/37		B-dm	75		c.)
6	KHD	17 274/37		B-dm	55		c.)
7	Gmdr	2 634/39		B-dm	30		c.)
a.) 1953 Deutsche Bundesbahn (Köf 6155 / 322 181) 19 an Portland-Zement Kiefersfelden b.) 1963 Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter (101) 1977 an Portland-Zement Kiefersfelden (101) c.) Nach 1970 verkauft oder verschrottet d.) Leistung: 4 x 111 kW 1927 Braunkohlen- und Brikettfabrik Brühl, Roddergrube (55) 1960 Rheinische Braunkohlenwerke Köln (1081) 1967 an Portland-Zement Kiefersfelden (1) e.) Leistung: 4 x 111 kW 1928 Braunkohlen- und Brikettfabrik Brühl, Roddergrube (57) 1960 Rheinische Braunkohlenwerke Köln (1082) 1967 an Portland-Zement Kiefersfelden (2) f.) 1970 aus 820 mm-Spur umgebaut, abg. g.) 1970 aus 820 mm-Spur umgebaut							

BHS-Alpentorfwerk Raubling, Nicklheim							
Lok	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
Normalspurlokomotiven							
BERG	Krauss	1 222/83	bay. DVI	Bn2t			a.)
oNr	DWK	660/39	110 B	B-dm	110	24	b.)
oNr	KrMa	15 515/35		B-d	128	17	c.)
Schmalspurlokomotiven 880 mm							
oNr	Diema	1 408/52		B-d	8/9		offen
oNr	Diema	1 945/56	DS 14	B-d			abg.
12123	Diema	2 049/57	DS 28	B-d	28	3.3	
oNr	Diema	2 281/59	DS 28	B-d			d.)
oNr	Diema	2 588/63	DS 20	B-d	20	3.3	Werk= lok
12125	Schöma	1 038/49	CDL 28	B-d	22	3.5	Strek= kenlok
Schmalspurlokomotiven 600 mm (ex Peiting)							
24	KHD	27 343/40		B-d			e.)
26	KHD	46 336/42		B-d			f.)
a.) 1883 Königlich Bayrische Staatsbahn 1910 Torfwerk Raubling 1967 an Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte für Fahrzeugsammlung Neustadt							
b.) 1939 Rheinbahn Düsseldorf, Industriebahn Oberkassel 19 an Torfwerk Raubling 1979 an Dampflokgemeinschaft 41 096 e.V., Salzgitter							
c.) 1935 Deutsche Reichsbahn (Kö 4180) Deutsche Bundesbahn (322 608) 1977 an Torfwerk Raubling							
d.) 1959 Saarstedter Dachsteinfabrik Otto Gott GmbH 19 an Torfwerk Raubling							
e.) abg., vor 3/80 verkauft oder verschrottet							
f.) abg., vor 4/81 verkauft oder verschrottet							



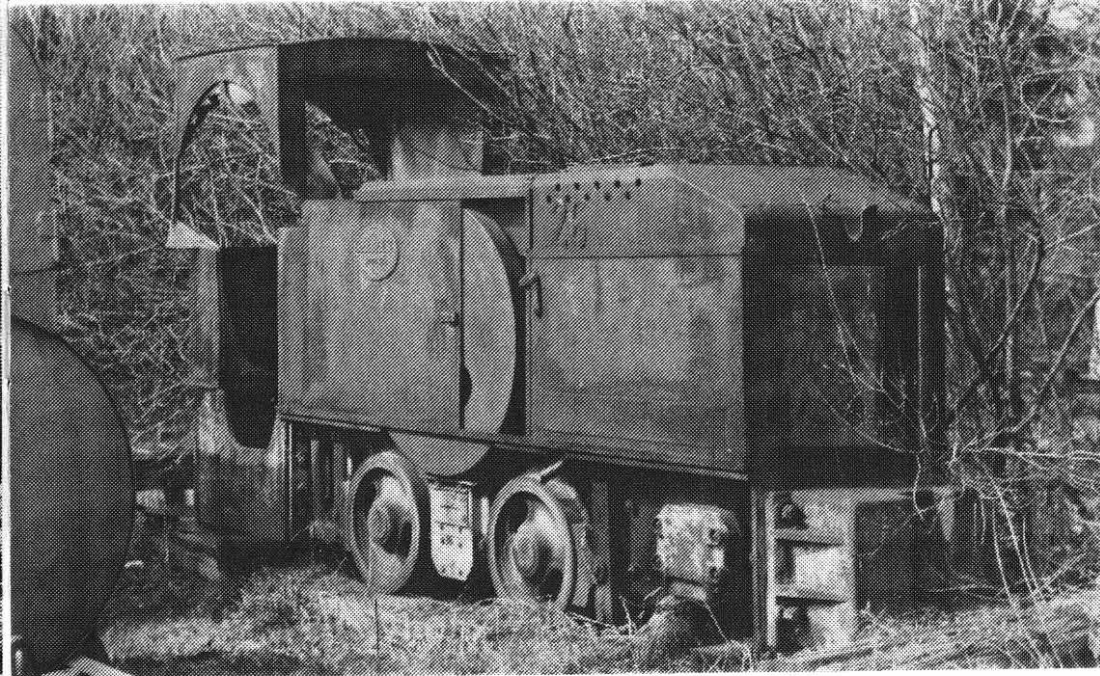
Interessante Betriebssituation beim Kiefersfeldner Zementwerk:
 E-Lok 1 steht an der Beladeanlage in Österreich, rechts liegt
 das Zollhaus, dahinter verläuft die Strecke zum - auf deutschem
 Territorium liegenden - Zementwerk.
 Die ungewöhnliche Henschel-Normalspurlokomotive mit der Nummer
 101 stammt von den Verkehrsbetrieben Peine Salzgitter.
 Beide Fotos vom 28.03.1980 von Andreas Christopher





BHS-Alpentorfwerk Raubling:

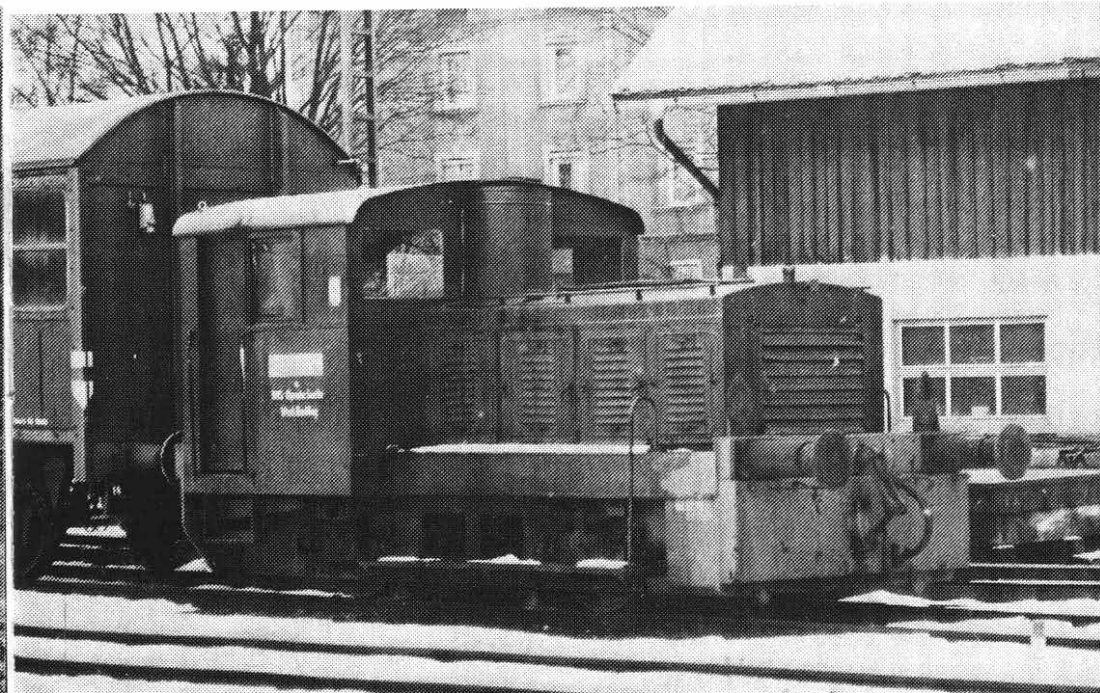
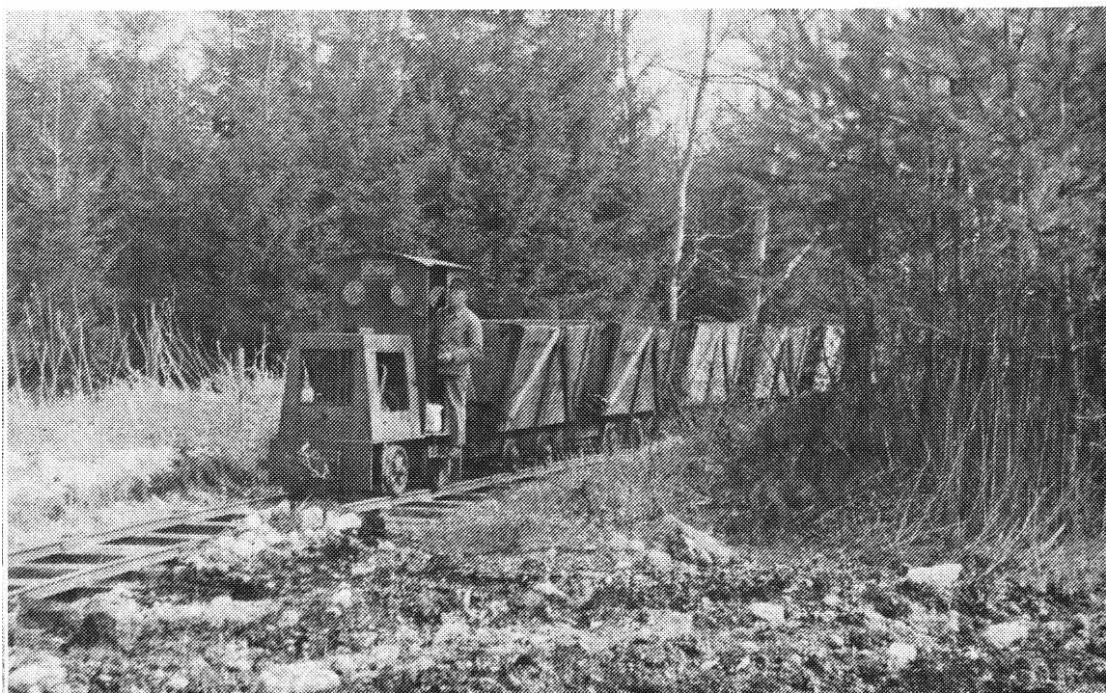
Gemeinsam und mit Sand wird's klappen ! Diema 2281 und Schöma 1038 mühen sich auf einer Steigung im Abbaugebiet ab.
Unten nocheinmal die Schöma 1038 auf der Fahrt ins Moor.
Beide Fotos vom 25.03.1980 von A. Christopher



Nochmal BHS-Alpentorfwerk Raubling:

Die alte Deutz-Lok vom Peitinger Bergwerk am 25.03.1980 im Werk abgestellt.
Foto: Andreas Christopher

Die normalspurige DWK-Lok auf dem Weg zur Dampflokgemeinschaft 41 096 e.V. während eines Aufenthaltes im Bw Rosenheim am 26.01.1980 von Norbert Heigl aufgenommen.



Torfwerk Füglein 8201 Bad Feilnbach

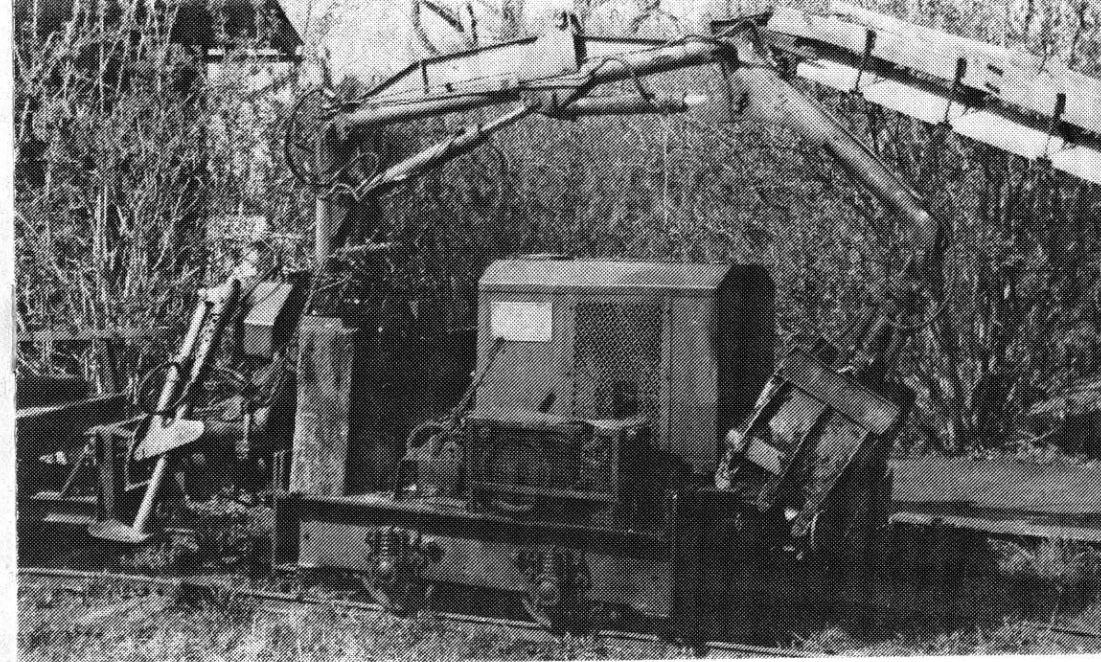
Das Torfwerk Feilnbach liegt direkt an der Straße Bad Aibling - Bad Feilnbach etwas südlich der Autobahnausfahrt. Der Betrieb gehörte früher einer Münchener Brauerei, die den Brenntorf für ihre Mälzerei verwendete. Er hatte damals etwa 80 Beschäftigte, zwei Dampfloks (Bt, Krauss 2 753/92 und 1Bt oder Ct, Krauss 3 139/94) waren im Einsatz.

Die meterspurige Torfbahn hatte Verbindung zum Torfwerk Nicklheim und zum Bahnhof Au bei Bad Aibling an der ehemaligen LAG-Strecke, das Gleisnetz damals eine Länge von ungefähr 15 Kilometern.

Heute baut der Pächter auf einem reduziertem Streckennetz von neun Kilometern noch Moor für die Kliniken in Bad Feilnbach und Bad Aibling sowie Düngetorf ab. Die veralteten Gebäude des Torfwerks wurden 1980 größtenteils abgerissen und sind zweckmäßigeren Anlagen gewichen. Übrig blieb bis heute der alte, verträumte Bachstein-Lokschuppen.

Im Bestand sind heute drei Dieselloks, wovon eine mit einem Bagger ausgerüstet ist. Dieser Bagger war bis 1978 auf einem heute noch vorhandenen Fahrgestell einer ehemaligen Dampfloks montiert. Drei Eigenbau-Draisinen ergänzen den Fahrzeugpark. Eine Reihe von alten, hölzernen Torfwagen rostet still vor sich hin, denn heute werden ausschließlich Diema-Hydraulikkipper eingesetzt.

Torfwerk Füglein, Bad Feilnbach					1000 mm		
Lok	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
oNr	Schöma	4 230/77	CHL 20 G	B-dh	29	3.5	
oNr	Diema	1 669/54	DL 8	B-dm	10		a.)
oNr	Diema	2 058/57	DL 8	B-dm	10	2.0	Bagger= lok
oNr	Diema	3 600/75	HFK 3/1	Hydraulikkipper			
oNr	Diema	4 291/79	HFK 3/1	Hydraulikkipper			
oNr	Diema	4 360/80	HFK 3/1	Hydraulikkipper			
oNr	Diema	4 361/80	HFK 3/1	Hydraulikkipper			
oNr	Diema	4 362/80	HFK 3/1	Hydraulikkipper			
a.) generalüberholt im Jahre 1972							



Der südbayerische Raum hat so einiges zu bieten: Beim Torfwerk Füglein in Feilnbach verkehrt diese "Baggerlok", die auf der Diema 2058 basiert. Foto vom 13.04.1981 von Andreas Christopher.

Auch nicht überall anzutreffen sind solche "Prachtstücke": Beim BHS-Alpentorfwerk Eulenu kommen diese beiden O+K-Vorkriegsmaschinen zum Einsatz. Dieses Motiv verdanken wir Walter Listl, der die Aufnahme am 26.08.1981 schoß.



BHS-Alpentorfwerk Eulenu 8201 Bad Feilnbach

Dieses kleine Torfwerk der BHS liegt etwa einen Kilometer westlich des Torfwerks Feilnbach nördlich der Straße nach Au.

Die Streckenlänge der 750 mm-Torfbahn beträgt etwa vier Kilometer und führt vom Torfwerk aus in westlicher Richtung zum Abbaugebiet.

Am Torfwerk gibt es eine Kippanlage, in der die ca. 30 Torfwagen um 90° gedreht werden können und der Torfmüll über ein kurzes Förderband in bereitstehende Lkw fällt.

Als Triebfahrzeuge sind zwei O+K-Vorkriegsdiesellokomotiven vorhanden.

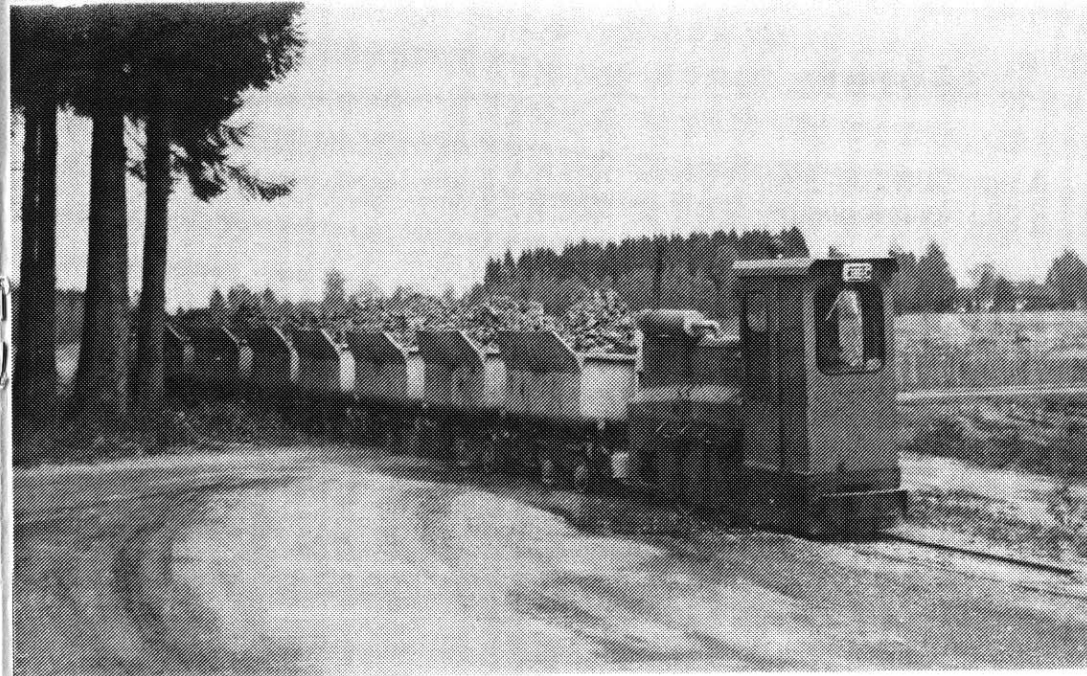
BHS-Alpentorfwerk Eulenu, Bad Feilnbach					750 mm		
Lok	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
oNr	O+K	5 323/		B-dm			
oNr	O+K	/		B-dm			

Tonwerk Kolbermoor G.Wiesböck 8201 Kolbermoor

Dieses große und moderne Ton- und Ziegelwerk betreibt im hinteren Teil des Geländes zwischen der Grube und dem Werk eine Feldbahn mit zwei Loks, die ursprünglich beim Bergwerk Marienstein bei Bad Tölz im Einsatz waren.

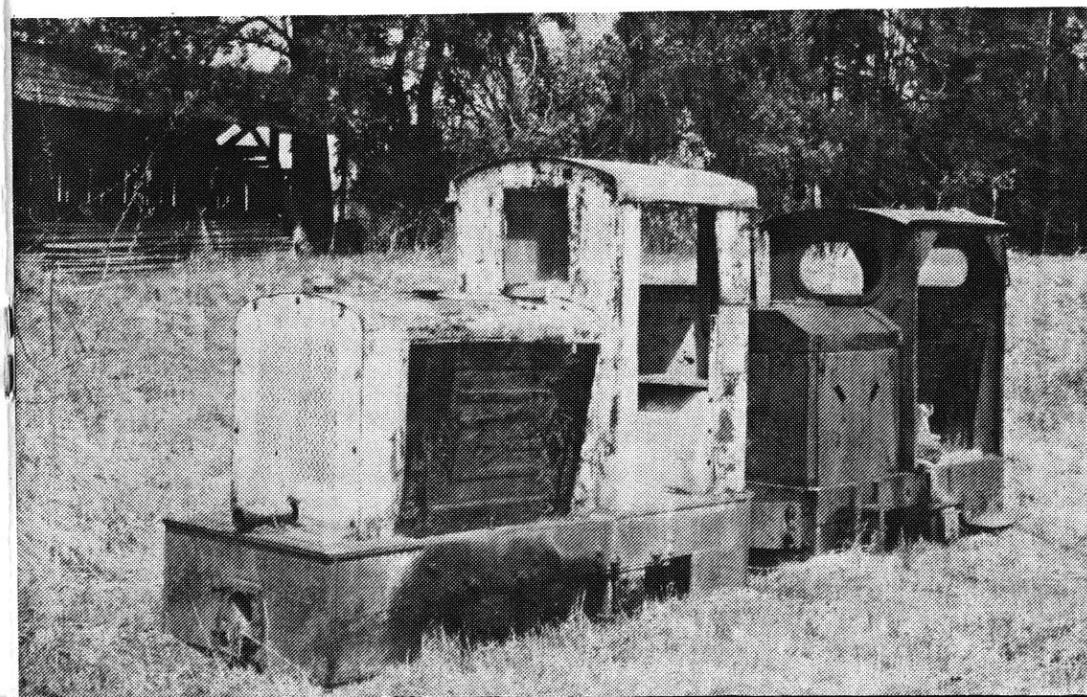
Ein Feldbahnzug besteht aus acht modernen Mühlhäuser-Kippern vom Typ 2/600 (Bj. 1961-68).

Tonwerk Kolbermoor G. Wiesböck, Kolbermoor						600 mm	
Lok	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
oNr	KHD	55 709/53	GZ 30 B	B-dm	30	6.3	
oNr	KHD	56 950/59	GZ 30 B	B-dm	30	6.3	
Höchstgeschwindigkeiten: 4,4 - 7 - 10 - 14 km/h Motor-Typ A2M 517 1953 bzw. 1959 Bergwerk Marienstein b. Bad Tölz 19 an Tonwerk Kolbermoor G. Wiesböck							



Diesen modernen Feldbahnzug mit der Deutz 56 950 nahm Andreas Christopher am 29.04.1981 beim Tonwerk Kolbermoor auf.

Die Aufnahme der O+K 9677 und der Jung 9601 vom Tonwerk Enzinger in Eiselfingen verdanken wir Herbert Fritz, der die abgestellten Fahrzeuge am 17.04.1982 fotografierte.



Meggle-Milchindustrie 8094 Reitmehring

Die Meggle-Milchindustrie unterhält ein Anschlußgleis zum Bahnhof Wasserburg-Bahnhof. Für den Verschub besitzt die Versandabteilung einen schienengängigen Unimog.

Meggle-Milchindustrie, Reitmehring 1 435 mm						
Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
926	Unimog /	B-dm				a.)
a.) schienengängiger Unimog						

Tonwerk Enzinger 8091 Eiselfing

In der stillgelegten, südöstlich von Kircheiselfing gelegenen Ziegelei stehen noch zwei Feldbahnloks frei zugänglich abgestellt. Die Bahn verkehrte zwischen dem Werk und den Lehmgruben.

Tonwerk Enzinger, Eiselfing 600 mm						
Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
oNr	O+K 9 677/38	MD 1	B-dm		2.2	abg.
oNr	Jung 9 601/40	EL 105	B-dm	11/12	2.9	abg.

Innwerke AG 8000 München

Die Elektrizitätswerke wurden von den Aluminiumwerken nach dem Krieg konzernmäßig getrennt und firmierten weiterhin unter Innwerke AG, während die Aluminiumwerke in den VAW-Konzern eingegliedert wurden.

Die Elektrizitätsgesellschaft der Innwerke betrieb weiterhin die vorhandenen Staustufenkraftwerke und errichtete noch zahlreiche neue. Die Staustufenkraftwerke werden heute teilweise als deutsch-österreichische Gemeinschaftsprojekte betrieben.

In den meisten der 16 Werke existiert eine Feldbahn zum Abtransport des angeschwemmten Materials. Folgende Kraftwerke werden betrieben: Passau (Fluß-km 11.2), Schärding-Neuhaus (18.8), Egglfing (35.3), Ering (48.0), Simbach-Braunau (61.1), Stammham (75.4), Perach (?), Neuötting (91.1), Jettenbach (127.96, keine Loks), Gars (137.5), Teufelsbruck (147.2), Wasserburg (159.9), Feldkirchen (173.1), Rosenheim (187.54) und Nußdorf (198.7).

Ein Kraftwerk in Oberaudorf ist im Bau, weitere Kraftwerke entlang der Salzach in Planung.

Leider kommen die Feldbahnen in den Staustufenkraftwerken bei Niedrigwasser nur etwa alle 1 - 2 Tage zum Einsatz, zudem sind die Anlagen eingezäunt. Ein Besuch der Bahnen und die Überredung des Personals für eine Extrafahrt der Lok aus dem Schuppen heraus ist daher recht zeitaufwendig. Es konnten bisher nur fünf Betriebe besucht werden, an anderen Staustufen wäre für Feldbahnfreunde aber noch viel mehr zu holen. Ergänzungen sind immer willkommen !

Innwerke AG, München 900 (?) mm						
Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
oNr	Diema 2 628/63	DS 20	B-d	22	3.3	Gars
oNr	Diema 2 861/66	DS 20	B-d	22	3.3	Wasserburg
oNr	Diema 2 939/67	DS 20	B-d	22	3.3	Teufelsbruck
oNr	Diema 3 699/75	DFL30/1.1	B-dh	26		Neuötting
oNr	Diema 4 494/81	DFL30/1.1	B-dh	26.5	3	Nußdorf

Im Wegmacher-Museum in Wasserburg, untergebracht in der neuen Straßenmeisterei, ist neben anderen Stücken frei zugänglich eine Diesellok (Gmdr 4457/1948) mit Loren aufgestellt, die an den Einsatz von Feldbahnen im Straßenbau erinnern soll. Es handelt sich dabei um die Gmeinder-Lok des Ziegelwerkes Thansau.

Vereinigte Aluminiumwerke AG, Werk 15 8261 Töging (Inn)

Im Rahmen der Aufrüstung in den dreißiger Jahren wurden in Töging und später auch in Braunau Aluminiumwerke errichtet, früher der Innwerke AG zugehörig, um Leichtmetall für den Flugzeugbau zu liefern. In Töging lief Mitte der dreißiger Jahre die Produktion an, während Braunau vor Kriegsende die Herstellung noch nicht aufnehmen konnte.

Da die Aluminiumherzeugung ein sehr energieintensiver Produktionszweig ist, wurden vom Konzern entlang des Inns mehrere Staufkraftwerke errichtet, um das Töginger Werk und auch die Chemiewerke in Gendorf und Burghausen mit Strom zu versorgen.

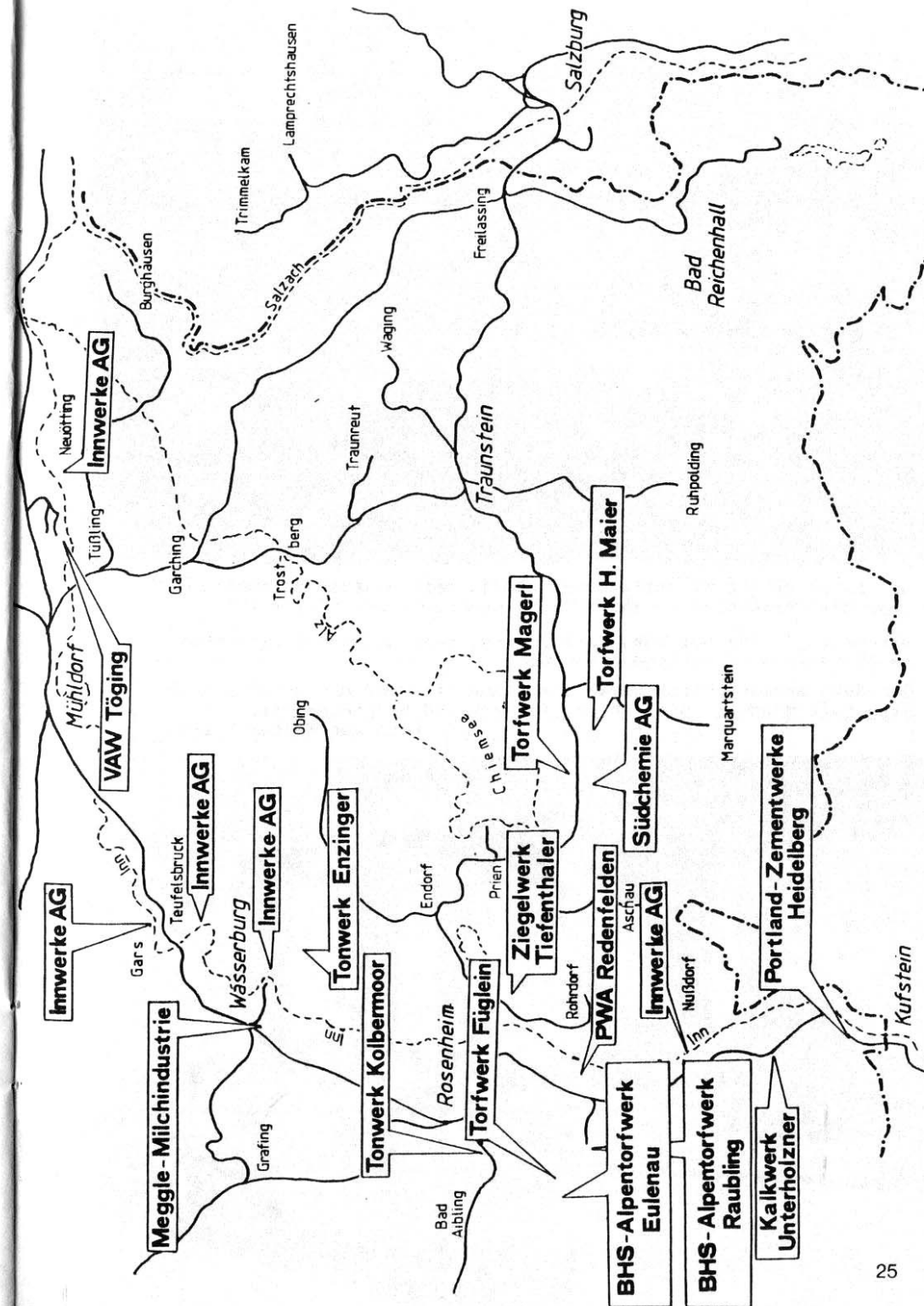
Die Anschlußbahn zum Töginger Aluwerk verläßt den Bahnhof Töging in östlicher Richtung und führt dann in starkem Gefälle um den Ort herum zum südlich der Gemeinde gelegenen Werksge-lände.

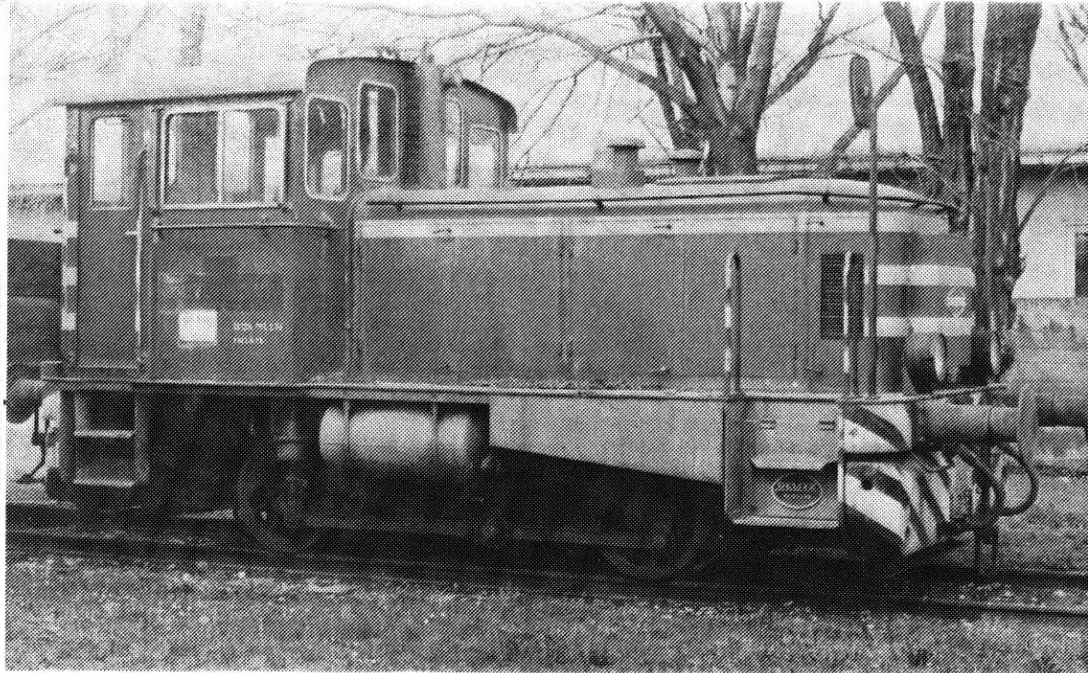
Auf der Anschlußbahn versieht die DB den Traktionsdienst, während innerhalb des Werkes die eigene Diesellok zum Einsatz kommt. Diese verläßt oft das eingefriedete Werksge-lände, um von einem Werksteil zum anderen zu gelangen; hierbei ergeben sich gute Fotomöglichkeiten.

Die früher eingesetzte Deutz-Lok wurde 1982 wegen Motorschadens abgestellt und statt dessen von der DB günstig eine Köf II gekauft.

Vereinigte Aluminiumwerke AG, Werk 15, Töging					1 435 mm		
Lok	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
oNr	KrMa	15 621/37	KG 230 B	Dt	230		v/v
oNr	KrMa	16 316/43		Dt			v/v
oNr	KHD	57 199/61		B-dh			abg.
oNr	Jung	7 842/38		B-dh			a.)
a.) Deutsche Reichsbahn (Köf II 4947) Deutsche Bundesbahn 1982 an VAW Töging							

Fortsetzung folgt im nächsten Heft.



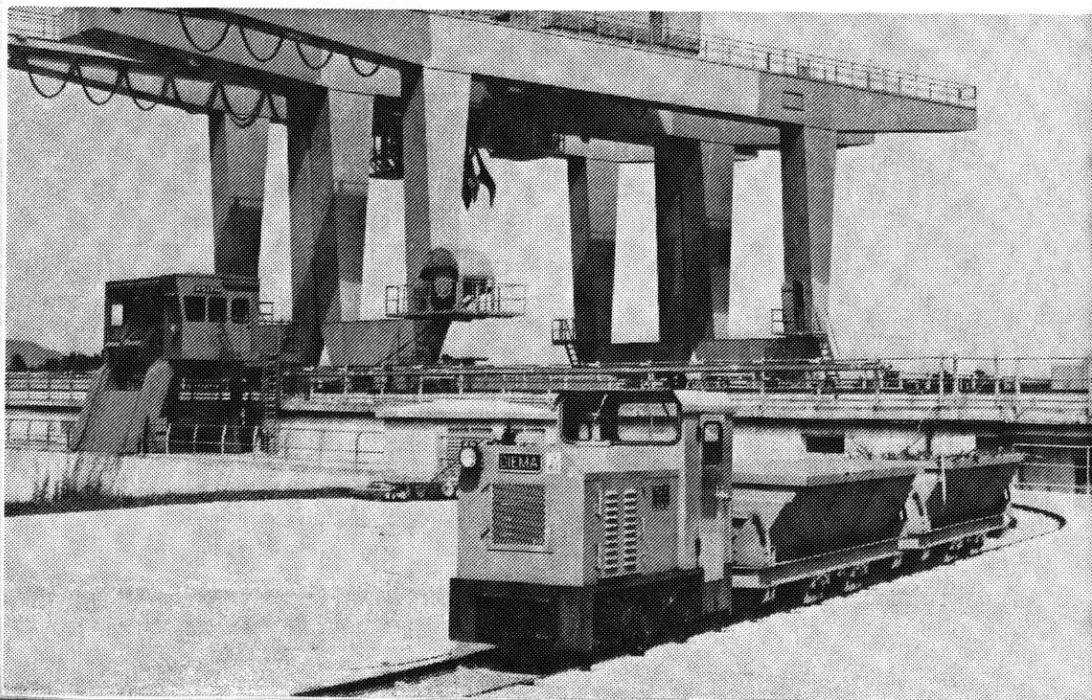


Der Abschluß der Illustrationen zum 1. Teil unseres Berichtes über die Werkbahnen im Inn-Salzach-Gebiet:

Die Deutz 57 199 der VAW, Werk Töging, nahm Andreas Christopher am 20.04.1983 im Werksgelände auf.

Geradezu nebensächlich wirkt die Diema 4494 vor den Anlagen der Staustufe Nußdorf, die von der Innwerke AG betrieben wird.

Foto von Walter Listl.



Kurzmeldungen

Stadtwerke Hamm, Hafenbahn 4700 Hamm

Die Geschichte der Hammer Hafenbahn datiert auf das Jahr 1914 zurück: Als nämlich derzeit der neue Hafen am Lippe-Seitenkanal, also dem heutigen Datteln-Hamm-Kanal, eröffnet wurde, schufen sich die Hammer Drahtwerke Gleisanschlüsse zum Hafen, aus denen dann die Hafenbahn entstand.

Bei den Drahtwerken handelte es sich zum einen um die WESTFÄLISCHE UNION (WU) und die WESTFÄLISCHE DRAHTINDUSTRIE (WDI).

Das ungefähr 12 km Gleise umfassende Netz der Hafenbahn reicht im Westen von den Hoesch-Röhrenwerken bis hin zur WU, die heute unter der Bezeichnung THYSEN DRAHT AG firmiert.

Die Strecken im Hafen sind nur schlecht zu erreichen (Verboten!), aber zuverlässige Fotopunkte sind der Lokscheunen (zu erreichen durch Fußweg zwischen Hafenamt und einer Gastwirtschaft) und die Waage am Bahnübergang an der B 61, den die Hafenbahn überqueren muß, um zur Übergabe an die Bundesbahn zu gelangen.

Diese Übergabe wird auch von der THYSEN DRAHT AG mitbenutzt. Für den Rangierbetrieb stehen zwei baugleiche, moderne Diesellokomotiven zur Verfügung, von denen jeweils eine werktäglich im Einsatz ist.

Stadtwerke Hamm, Hamm					1 435 mm		
Lok	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
1	O+K	26 878/76		B-dh	350	23	
2	O+K	26 879/76		B-dh	350	23	

Darüberhinaus waren hier noch eine Vielzahl weiterer Dampf- und Diesellokomotiven im Einsatz, auf die an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden soll.

Thyssen Draht AG 4700 Hamm

Im Einsatz auf den umfangreichen Gleisanlagen innerhalb des Werkes und auf den Anschlüssen zur DB und Hafenbahn setzt die Thyssen Draht AG insgesamt drei Lokomotiven ein.

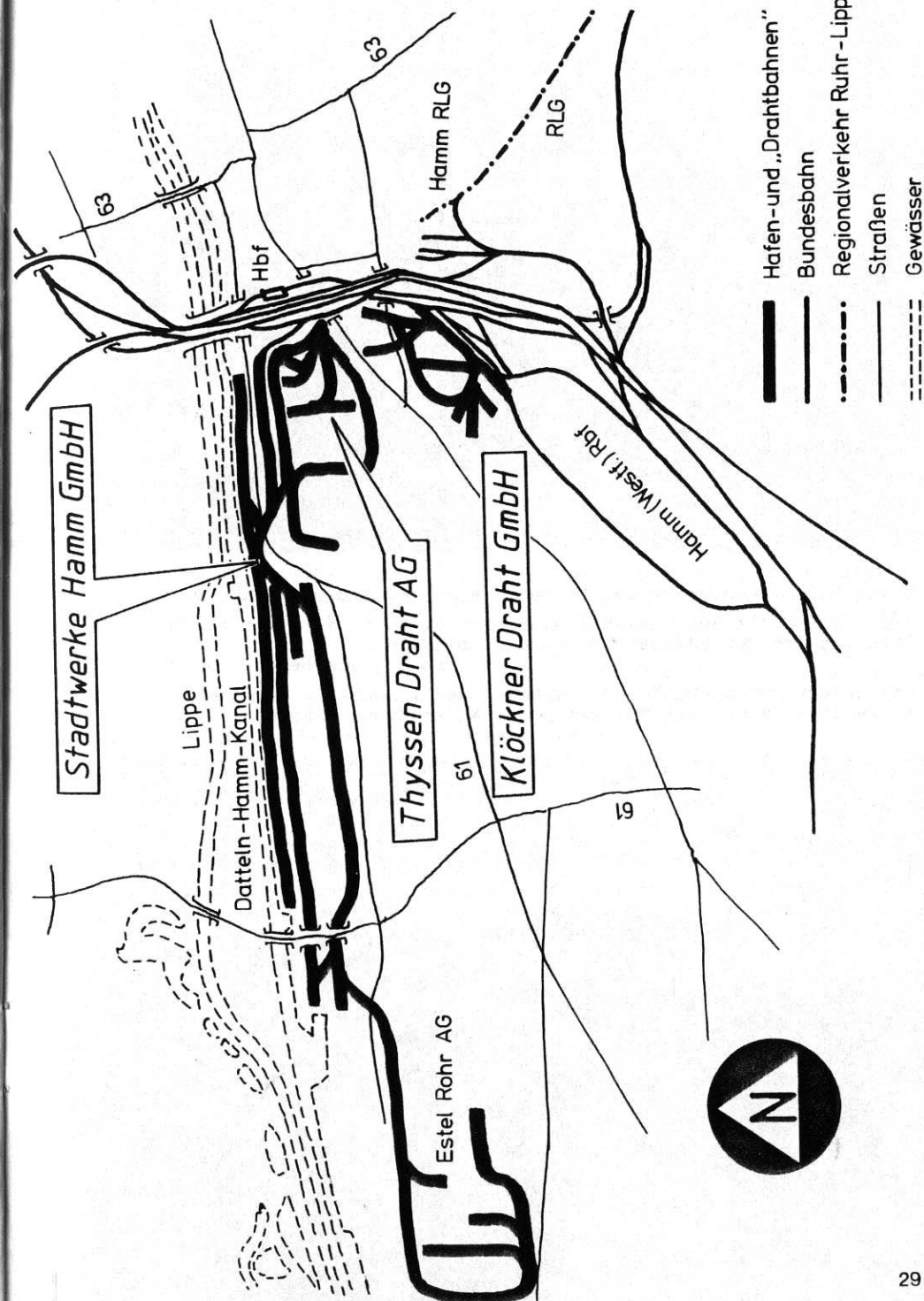
Thyssen Draht AG, Hamm							1 435 mm
Lok	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
1	KrMa	18 470/58	ML 225 B	B-dh	225	28	a.)
2	KrMa	18 701/60	ML 225 B	B-dh	225	28	
5	O+K	26 754/72	MB 280 N	B-dh	288	36	
a.) Lt. Krauss-Maffei-Lieferliste geliefert an Eisenwerk Gelsenkirchen.							

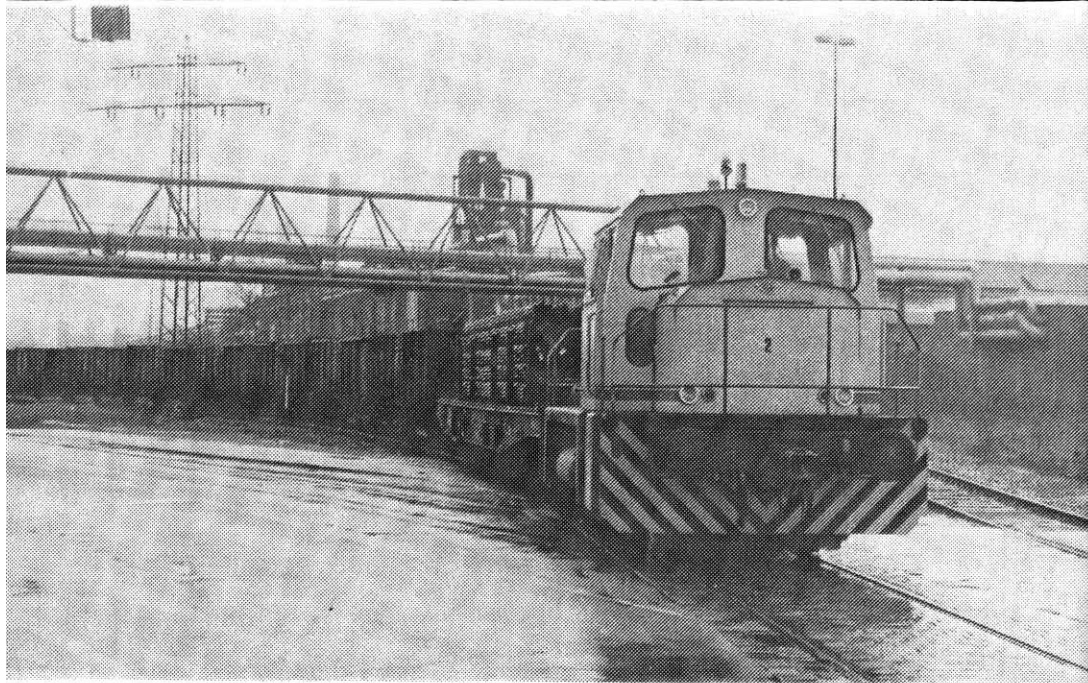
Klöckner Draht AG 4700 Hamm

Gegenüber der Thyssen Draht AG liegt die KLÖCKNER DRAHT AG, die aus der Westfälischen Drahtindustrie hervorgegangen ist. Auch hier dienen dem innerbetrieblichen Verschub einige Loks.

Klöckner Draht AG, Hamm							1 435 mm
Lok	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
1	Krupp	3 594/56		B-dh	220	14.8	
2	Krupp	3 856/60		B-dh	220		

Die beiden Werke liegen nicht weit vom Hammer Hauptbahnhof entfernt, sind also auch für nicht-motorisierte Eisenbahnfreunde gut zu erreichen. Die Thyssen-Loks lassen sich sogar - mit einem starken Tele-Objektiv - vom letzten Bahnsteig des Hammer Hauptbahnhofes aufnehmen.





Keine berauschenden Motive bietet die Hammer Industriebahnen:
Die O+K-Lok mit der Nummer 2 überquert am 16.04.1981 mit einem Güterzug von der DB-Übergabe kommend die B 61.

Foto: Hans-Georg Bubolz

Die beiden Krauss-Maffei-Maschinen 2 und 1 konnte Klaus Linek am 29.10.1979 bei der Thyssen Draht AG in Hamm aufnehmen.



Beim Überqueren der Straße zwischen zwei Werksteilen ergibt sich bei der Klöckner Draht GmbH in Hamm ein gutes Fotomotiv.
Dieses Foto der Lok 1 vom 02.03.1981 verdanken wir Martin Raddatz.

Museumsbahn Trembleur-Mortroux und die Steinkohlengrube Argenteau Blegny-Trembleur (Belgien)

Nordöstlich von Liège (Lüttich) existiert ein wahres Paradies für Kleinbahnfreunde und Bergbauinteressierte.

Nachdem am 31.03.1979 in Trembleur die letzte Steinkohlengrube im Revier von Lüttich ihre Förderung einstellte, begann man, Grube und Zechenbahn als touristische Attraktion herzurichten. Die Zeche konnte bis 1981 befahren werden, dann setzten die zufließenden Wassermassen den Grubenfahrten ein vorläufiges Ende. In etwa 85 m Teufe werden bis 1983 neue Strecken ausgebaut, sodaß im nächsten Jahr wieder Grubenfahrten möglich sind. Die Übertageanlagen konnten aber auch in der Saison 1982 besichtigt werden. Es existieren 2 Schächte: der 761 m tiefe Hauptschacht, dessen 4-beiniger Betonförderturm weithin zu sehen ist, und unweit davon der 234 m tiefe Schacht Marie, der als Wetterschacht dient. Die Hauptfördererohle lag zuletzt bei 530 m Teufe, gefördert wurde Anthrazitkohle. Noch findet man in der Umgebung einige abbruchreife Zechenruinen, die aber bald verschwinden dürften.

Auf dem Zechengelände in Trembleur existieren 7 Diesellokomotiven.

Steinkohlengrube Argenteau, Blegny-Trembleur					1 000 mm		
Lok	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
1				B-d			a.)
2				B-d			b.)
15	Ruhrth.	3 605/59		B-d	250		c.)
23	KHD	56 115/58		B-d	135		d.)
24	KHD	56 116/58		B-d	135		e.)
oNr	Moteurs Moës	/40		B-d			f.)
oNr	Moteurs Moës	/		B-d			g.)
<p>a.) angeblich französischer Herkunft</p> <p>b.) baugleich mit Lok 1; ohne Motor abgestellt</p> <p>c.) 1959 Herforder Kleinbahn (15) 1965 an Kreis Altenaer Eisenbahn (15) 1967 an Kohlenbahn Trembleur - Warsage</p> <p>d.) 1958 Euskirchener Kreisbahn (23) 1965 an Kohlenbahn Trembleur - Warsage (23)</p> <p>e.) 1958 Euskirchener Kreisbahn (24) 1965 an Kohlenbahn Trembleur - Warsage (24)</p> <p>f.) Grubenlok, abgestellt</p> <p>g.) Grubenlok mit Zug als Denkmal am Schacht Marie</p>							

Die Loks 23 und 24, die bis Ende 1965 bei der Euskirchener Kreisbahn liefen, tragen auch heute noch ihre alten Nummern und unter der obersten Farbschicht erkennt man am Führerhaus unschwer die Buchstaben E.K.B.. An den Pufferbohlen sind bei den beiden Loks noch die Untersuchungsdaten HU 15.4.59 und Br.U. 15.4.65 zu lesen. Während die 24 wegen Getriebeschadens abgestellt ist, kommt die 23 im Wechsel mit der Ruhrthaler vor den Museumszügen zum Einsatz.

Die Ruhrthaler wurde an die Herforder Kleinbahn geliefert, von dort gelangte sie im Oktober 1965 zur KAE, wo sie unter der gleichen Nr. 15 bis zu deren Stilllegung im Mai 1967 im Einsatz war. Über einen Zwischenhändler kam sie dann zu der ebenfalls meterspurigen Kohlenbahn Trembleur - Warsage, deren Abschnitt bis Mortroux heute Museumsbahn ist.

Diese Strecke ist eine Mitfahrt wert ! Zwischen beiden Endpunkten (die Zeche liegt auf einem Berg) besteht ein beachtlicher Höhenunterschied. Nur im Schrittempo gelingt es der Lok 23, zwei Personenwagen 6 km von Mortroux zur Zeche zurückzuschleppen (Fahrt=dauer ca. 30 min).

Zwischen Trembleur und St.Remy verläuft die Strecke neben der Straße, danach fast feldbahnmäßig zwischen Kuhwiesen und Mais=

feldern entlang und sogar durch einen Tunnel mit reich verzierten Portalen und der Jahresinschrift '1904'. Am Endpunkt, in Mortroux, befindet sich ein Umsetzgleis, der Bahnsteig ist gleichzeitig die Terrasse einer Gaststätte. An diese schließt sich ein Museum an, in dem neben etlichen landwirtschaftlichen Geräten die Kastendampflok "Nationale Maatschapij van Buurtspoorwegen No 634" zu bewundern ist. Die 23 to schwere Ct wurde 1911 von Franco-Belge La Croyère gebaut. Leider steht sie dort sehr ungünstig in einer mit Wasser leicht angefüllten Vertiefung. Im Führerstand befindet sich noch ein Schild mit der Nummer 12/396 (Fabriknummer, Kesselnummer ?).

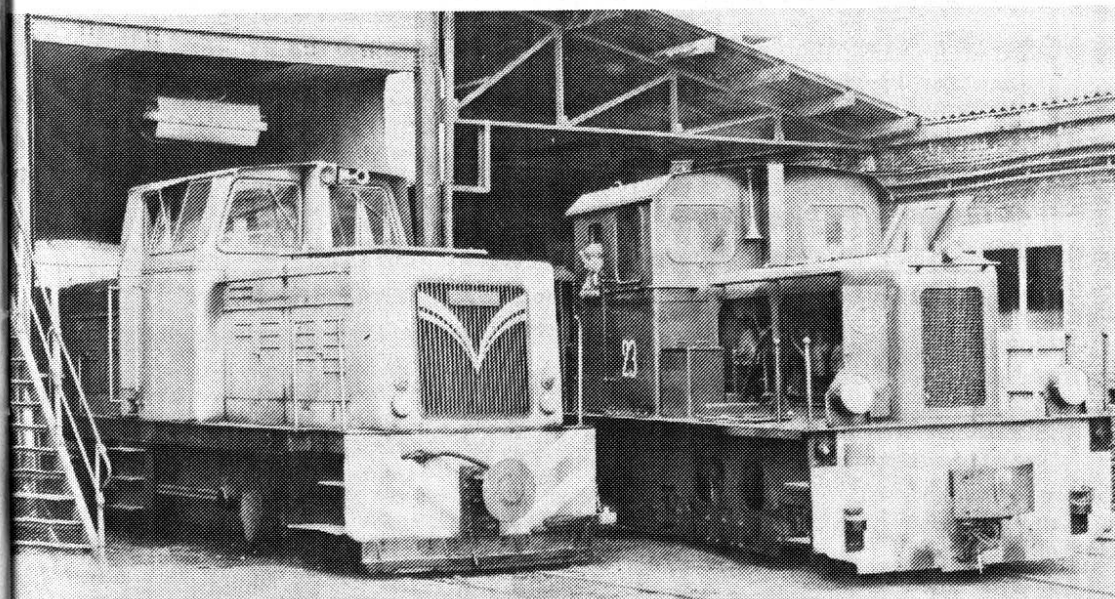
Eine andere Kastendampflok (gebaut von Cockerill) befindet sich im unzugänglichen Garten des "Musée du fer" in Liège-Longdoz am Boulevard Poincaré 17.

Und hier noch ein Hinweis für den Werkbahnspezi: In einem Tanklager zwischen Lüttich und Vise (links der Bahnstrecke) rangiert eine gelbe Bullaugenlok. Sah verdächtig nach Deutz-Altbau aus ! Vielleicht erfährt ein motorisierter Eisenbahnfreund mehr ?

Die Saison für Zeche und Museumsbahn dauert vom 1.4. - 30.9., der Zug fährt am Wochenende stündlich zwischen 13 und 18 Uhr, werktags jeweils um 13 und 15 Uhr ab Trembleur. Trembleur erreicht man am Besten mit der Buslinie 67 von Lüttich aus in Richtung Dalhem.

Deutsche Kleinbahnlokomotiven auf belgischen Schmalspurgleisen: Ruhrthaler 3605 (ex KAE) und Deutz 56 115 (ex EKB) am 18.09.1982 bei der Zeche Argenteau in Blegny-Trembleur.

Foto: Christian Hoffmann



Korrekturen und Ergänzungen

Aktien-Zuckerfabrik Wetterau, Friedberg, BE 6/82 29, 6/81 30-31

Die Fabrik gehört jetzt zur Südzucker AG. Die Rübenverarbeitung wurde zur Kampagne 82/83 eingestellt. Jetzt findet hier nur noch die Anlieferung von Rüben und die Umladung auf die Schiene zum Weitertransport nach Groß Gerau statt (44 Wagen/Tag). Beide Loks waren Anfang November noch vorhanden und sollen 1983 an die Zuckerfabrik Rain am Lech abgegeben werden, wenn sich der derzeitige probeweise Rangierverkehr durch die DB bewährt (was der Fall zu sein scheint).

Adalbert Blaschek oHG, Neu Ulm, BE 6/82 29

Die Deutz 56 226/1955 leistet 28 PS und war vormals bei der Bleihütte in Clausthal im Einsatz.

Folgende Meldungen sind zum Thema 'Mannheim' (vgl. BE 5/82 27) eingetroffen:

Bilfinger & Berger Bau AG

Die O+K-Lok wurde 1935 gebaut und ursprünglich an die Baufirma Grün & Bilfinger, München, geliefert.

Klöckner Rohstoffhandel

Lok 3 hat das Baujahr 1956.

Großkraftwerk Mannheim

Es existieren zwei Dampfspeicherloks. Eine ehemals dritte Lok soll heute in einem Museum in Marxzell stehen.

Vögele Baumaschinen

Neben der Diema-Lok gibt es auch noch eine Deutz-Lok. Eine alte O+K-Diesellok ist verschrottet worden.

Stinnes Kohlen/Hugo Stinnes AG, Zechenstraße

Hier fährt die 206 Gmdr 4385/1955, die vormals bei den Gas- und Wasserwerken Rhein-Neckar AG lief.

Raab Karcher KG, Rotterdamstraße

Es verkehrt eine zweiachsige O+K-Diesellokomotive.

Leversunlicht, Mannheim=Rheinau

Es existiert die 235/10 Gmdr 5369/1965.

BBC, Mannheim=Walldorf

Es gibt hier drei Werkslokomotiven:

- Henschel/BBC	24	372/1939	B-de	80/88	PS
- Krupp	2	296/1954	B-de	200	PS
- BBC	5	741/1959	Bo-e	11	kW Akku-Lok !

Zerawell AG, Mannheim=Rheinau Hafen

Neben der Lok Zera Rheinau Gmdr 5238/1961, 128 PS, 17 t, fährt hier noch eine weitere zweiachsige Diesellokomotive.

Rhein-Chemie AG, Mannheim=Rheinau Hafen

Einziges Werklokom ist hier eine O+K-Diesellokomotive.

John Deere, Traktorenfabrik

Es verkehrt die Gmdr 5519/1975, die allerdings noch nicht gesehen worden ist.

Städtisches Hafenamt Mannheim

Hier verunsichert eine KHD-Lok mit der Betriebsnummer 279 die Gleise.

U.S. Army, Mannheim=Rheinau und Spinelly Barracks

Es existiert eine vierachsige Lok mit der Betriebsnummer 4004, die von General Motors erbaut wurde.

Th. Goldschmidt

Die Firma WBB vermittelte die O+K 26 674/1969, MB 7 N, von der Hafenbetriebsgesellschaft Hildesheim an diese chemische Fabrik.

Kabel- und Lackdrahtfabrik Mannheim

Auch hier hatte der WBB die Finger im Spiel: Die Jung 14 127/71, RK 8 B, wurde von Mannheim an die Elektrozin AG, Oberrüthi in der Schweiz vermittelt.

Mitteldt. Hartstein-Industrie GmbH, Wächtersbach, BE 8/81 14

Die Lok 1 ist die ehemalige DB-322 182 (Kö 6128) und ging 1980 an MHI, Wächtersbach.

Metallhüttenwerke Lübeck GmbH, BE 1/82 8-11

Dampflok 5' (Freudenstein 89/1902) bis 1935 PKE, wurde erst 1968 an die 'Freunde der Eisenbahn' in Hamburg verkauft - und zwar von der Deutschen Bundesbahn!

Wie die Lok in den Besitz der DB kam, ist leider nicht bekannt.

Dampflok 9' (Henschel 26 165/1941) ging Mitte 1982 an den Eisenbahn Club München (ECM).

Borsig-Werke, Berlin=Tegel, BE 1/83 17

Die O+K-Lok 1 ist nicht nach Italien, sondern an die Benteler-Werke, Siegen, verkauft worden.

Eisenwerke Kaiserslautern, BE 1/83 36

Die Lok 10995 ist die ehemalige DB-322 177-7 ex 321 051-5 ex Kö 4873. Die Lok wurde unter der Nummer 6708 im Jahre 1936 von Jung gebaut und vom BZA Minden an die EWK verkauft.

Rütgerswerke AG, Duisburg=Meiderich, BE 2/82 28

Die Lok 2 ist lt. Krupp-Lieferliste (und auch nach dem Foto auf Seite 26 von BE 2/82) eine Bfl; ebenso Lok 6, zudem hat diese noch die Fabriknummer 1765.

Die Jung-Lieferliste weist noch eine weitere Lok aus: Jung 3351/1922, Bfl, geliefert an Teerverwertung Meiderich.

Hoechst AG, Gendorf, BE 2/83 33

Weiteres Schienenfahrzeug ist mit der Betriebsnummer 6 ein schienengängiger Unimog.

Zum Lokbestand von 1945 einige Ergänzungen:

Die dritte aufgeführte Lok ist die Floridsdorf 16 110/1944, Typ H 100.

Die erste Esslinger-Lok ist die Betriebs-Nr. 1, Fabriknummer 4689/44, nach 1971 verschrottet.

Die Esslingen 4691 ist die Betriebs-Nr. 2.

Die Lok 5 lief als V 31 bei der Wilhelmsburger Industriebahn, ging 1962 als V 50 002 an die DB und kam ca. 1963 an die VTG, Kesselwagenverschub Unterpfaffenhofen.

Von hier aus soll sie dann an die Hoechst AG gekommen sein.

Energieversorgung Schwaben AG, Kraftwerk Marbach, BE 1/83 32

Leider schon zum Erscheinungstermin des Heftes war die Meldung über diese interessante Werksbahn überholt.

Per 01.10.1982 ist der Personenverkehr eingestellt worden. Die Lok 2 (alte Henschel-Lok) soll an das Kraftwerk Heilbronn gegangen sein, auch der Personenwagen ist nicht mehr vorhanden. Bedarfsweise zum Einsatz bei Ankunft von Ölzügen kommt noch Lok 3 (neue Henschel-Lok), die sonst im Loksuppen steht.

Früher waren folgende Loks vorhanden:

Nr.1	Henschel	24 939/1953	Dfl	1976	an Großkraftwerk Mannheim
oNr	Essl	4 684/1944	Cfl	1957	an Dt. Linoleum Werke

Die Henschel 24 424/1939 wurde im elektrischen Teil unter der Nummer 3516 von Siemens erbaut.

MaK-Reparaturwerkstätte Moers, Moers, BE 1/83 38

Weiter geht's mit den ehemaligen KBE-Loks V 13 und V 17.

Sicher ist mittlerweile:

V 13 ist die MaK 600 146 und V 17 ist die MaK 600 150.

Jetzt kommt es nur darauf an, welcher von zweien unserer Leser aus Frankfurt (Sie müßten sich eigentlich kennen!) Recht hat:

Der eine sieht die V 13 bei den Østbanen in Haerle und die V 17 bei den Westbanen in Haarlev laufen, wohingegen der Zweite die V 17 bei den Østbanen wähnt und die V 13 als Ersatzteilspender abgestellt verzeichnet hat.

Wenn auch die V 13 ggf. wieder instand gesetzt worden ist: Ist sie dann an die Westbanen oder ebenfalls an die Østbanen gekommen?

Ziegelwerk Hademarschen, BE 5/82 9

Der Bahnbetrieb ist eingestellt, die Loks sind abgestellt.

Torfwerk Sievers, Todenbüttel, BE 5/82 5

Das Torfwerk hat eine Deutz-OME 117 möglicherweise vom Kieswerk Segrath (?) übernommen. Die Lok ist im Einsatz. Die O+K-Lok ohne Fabriknummer ist verschwunden.

Ziegelwerk Gnarrenburg GmbH & Co. KG, BE 1/82 27

Die Spurweite dieser Schmalspurbahn beträgt 500 mm.

Anton Blome KG, Herne, BE 1/82 30 + 4/82 23

Endlich hat ein Leser die Lösung gefunden: Die jetzt bei Blome im Einsatz befindliche Lok ist die MaK 400 001/55, Typ 400 C, 400 PS, neu an HVB Kiel (Nr. 2'), später als MaK-Leihlok an Rockerberg (?). Dann an Blome in Herne.

Die ehemalige RAG-V 560 (MaK 400 020/59) war also nur gute zwei Jahre, nämlich von 02/79 bis 04/81, bei Blome im Einsatz.

Die Blome-Lok ist nicht auf DB zugelassen. Sie läßt sich vom Bü an der Werderstraße bequem beobachten und fotografieren.

Hente & Spies, Rosdorf, BE 2/83 17

Eine ehemals vorhandene Henschel-Lok, Baujahr 1948, ging an Herrn Kühnhackl (Erich ?) in Kassel.

Die Diema 2501/62 kam 1980 von den Stadtwerken Essen, Trinkwasser=versorgung Essen=Überruhr.

Die Fabriknummer der Diema 2624 muß 2684 lauten.

Ziegelwerk Fr. Meurer, Rosdorf, BE 2/83 19

Hier waren früher noch Jung 5932 und Jung 7127 vorhanden.

Pfleiderer Teisnach GmbH & Co., BE 2/83 33

Die O+K-Lok 25820 hatte den Namen "Gisela" bekommen.

SKW Trostberg AG, Saal, BE 2/83 26

Lt. Henschel-Liste wurden die 600mm-Loks an die Bayerischen Stickstoffwerke geliefert, ferner lieferte Henschel 1914 eine Normal=spurlok 12 986/14 an Smoschewer für die Bayerischen Stickstoffwerke, weiter wurde die 600mm-Lok 20 348/24 an die Bayerischen Stickstoffwerke geliefert.

Die Jung-Liste führt noch Nr. 4435/30, Dies.-Tw, 600 mm, für die Donauwerke AG, Saal, auf.

Erste Bayrische Basaltstein AG, Steinmühle, BE 2/83 23

Die Spurweite der Schmalspurbahn beträgt 700mm.

Die Jung-Lieferliste führt noch folgende Dampflokomotiven in 700mm Spur auf, die an die Bay. Basaltstein AG geliefert worden sind: Jung 24/1886, Bt, und Jung 1227/1908, Bt.

Gottfried Puhmann, Marne, BE 3/82 23 + H.-H. Ehlers, BE 5/82 3

H.-H. Ehlers hat die Gmeinder-Lok von Gottfried Puhmann gekauft. Die Lok ist abgestellt.

Idunahall AG, Schermbeck, BE 1/83 31

Die Jung 6855 ist Typ KL 233 und leistet 42 PS.
Bis 1980 war noch die Jung 6331/19??, Typ ZL 105, 24 PS, bvor=handen, die allerdings dann abgemurkst wurde.
Ein normalspuriger Jung-Rangiertraktor (Nr. 7352) ist an die Eisenbahnfreunde Wesel e.V. verkauft worden.

Bayrische Dachziegelwerke, Bogen=Bärndorf, BE 5/82 31

Lok Diema 1288 hat 22 PS, Lok Diema 2172/58 hat 15 PS bei 2.8 t, Lok Diema 2567 stammt von der Ziegelei Schrödinger, Straßkirchen. Die Strecke war bereits einen Monat nach dem Besuch unseres Be-richterstatters komplett abgebaut und wurde in Beton als Unter-lage neu gegossen. Im April 1982 war die Bahn wieder in Betrieb und der GT 10/3 im Einsatz.

Westdt. Quarzwerke Dr. Müller, Schermbeck, BE 4/82 27

Die Phenol-Chemie, bei der die Henschel 2227 zeitweise lief, liegt in Gladbeck-Zweckel.

Thyssen Nordseewerke GmbH, Emden, BE 5/82 16

Die Lok 6204 (Windhoff 445/39) soll neu an die Marinebahn Wilhelms-haven geliefert worden sein.

VEM Erz und Stahl, Essen, BE 5/82 21

Die Loks 54 und 56 sind inzwischen nicht mehr existent, jedenfalls fand ein Leser am 15.09.82 keine der beiden Loks auf dem Gelände. Die grüne Lok 3 ist offenbar Rangierlok, die beiden LHB-Loks stehen auch noch bei VEM. Außerdem befand sich am 15.09. eine unidentifi-zierbare gelbe Lok mit Mittelführerstand im Gelände (MaK ?).

Karl Meiners Torfwerke, Heemsen=Lichtenmoor, BE 1/83 8

Ein anderer Leser hat uns folgende - von unseren Daten abweichen=de - Angaben gemacht:

- Nr. 1 ist Diema 1640/19??, Typ DS 22, 28 PS,
- Nr. 2 ist Diema 2068/1957, Typ DS 16, 15 PS,
- Nr. 3 ist Diema 1726/19??, Typ DS 12, 15 PS,
- Nr. 4 wie in BE 1/83,
- Nr. 5 ist Diema 2059/1957, Typ DS 28, 25 PS,
- Nr. 6 und Nr. 7 wie in BE 1/83.

ASB Erdenwerke Helmut Aurenz, Wietzendorf, BE 1/83 8

Die Lok 9 (Schöma 628/1942) war ehemals im Werk in Neustadt am Rübenberge im Einsatz. Bislang zusammen mit der Diema 1466 am Werk abgestellt, war sie und eben diese Diema 1466 nach dem September 1982 nicht mehr hier vorhanden. Die Schöma 4346 hat die Typenbezeichnung CHL 20 G.

Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth, Gütersloh, BE 1/83 14

Unglücklicherweise beinhaltet unser Bericht über diese Museums=eisenbahn einige - viele - Fehler bzw. ergänzungsbedürftige An=gaben:

Lok 'Frank S.' ist seit April 1982 bei der Jagstalbahn (750 mm) im Einsatz. Diese ehemalige DR-99 4652 gehört dem Bielefelder Industriellen Seidensticker (vgl. O1 150).
'Adolf Wolff' ist die ehemalige DR-99 3318 und war ursprünglich als Heeresfeldbahnlok HF 2301 ausgeliefert worden.
'Arthur Koppel' kam 1973 an die DKBM und war Ende 1982 abgestellt.
'Richard Roosen' ist ex DR-99 3315 ex HF 1547.
Vor 1978 bei der Ffestiniog Railway in Großbritannien im Einsatz war die Lok 'Mecklenburg'.
Die normalspurige Henschellok hat die Herstellernummer 22695/35 und SSW 3217. Sie kam 1977 an die DKBM und wurde 1981 verschrottet. Die beiden Teutonia-Elloks sind 1980 nach Mühlenstroth gekommen und hatten auch vorher eine Spurweite von 600 mm.
Die Lok 8 ist betriebsunfähig. Sie bekam 1981 lediglich einen Neu=anstrich. Sie wurde 1980 von der Hamburger Firma Spranger & Büll an die DKBM verkauft und war nur bis 1972 im Besitz der ÖBB.
Die 750mm-Maschine war von 1958 bis 1972 auf dem ÖBB-Lokfriedhof Obergrafendorf abgestellt. Mindestens seit 1955 hat sie nicht mehr unter Dampf gestanden - auch nicht bei der DKBM.
Es sind also keinesfalls alle Dampfloks einsatzfähig - vielmehr ist der größte Teil mit Kessel-oder sonstigen Schäden abgestellt.

Norddeutsche Steinzeugwerke, Duingen, BE 1/83 22

Lok 2 ist Schöma 1878 und nicht Schöma 1868 !
Schöma 2561 hatte die Betriebs-Nr. 4 und ging Ende 1981 an das Torfwerk Essern, Essern bei Diepenau.
Die Lok (28 PS, 4 to) läuft hier unter der Betriebs-Nr. 10.

Hils-Tonwerk, Coppengrave, BE 1/83 25

Diese Bezeichnung ist falsch. Das Hils-Tonwerk in Alfeld-Brünen=sen und die Tonindustrie Niedersachsen Georg Gott KG in Coppen=grave wurden zu den VEREINIGTEN ZIEGELWERKEN zusammengeschlossen. Die Bahn im Hils-Tonwerk (= Werk 2) ist demnach 1981 eingestellt worden und die Gott-Bahn (= Werk 1) läuft noch.
Die Jung-Lok hatte die Fabrik-Nr. 10839 und ist Type EL 105.
Sie wurde 1947 an eine Braunschweiger Händlerfirma verkauft, von der sie nach Coppengrave kam. Am 13.10.1981 wurde sie an Herrn Lauter aus Holzminde verkauft und am 14.01.1982 an das FWM in Oekoven überführt.
Diema 1367 ist Type DS 16, Diema 2562 ist ehemals bei den Nord=deutschen Papierwerken Uetersen im Einsatz gewesen.
Die Loks Diema 2328 und 2615 waren vor der Fusion im Werk 2, also dem Hils-Tonwerk eingesetzt.
Lok Diema 2648 ist geliefert worden über die Händlerfirma Eilers in Hamburg.

S. 273c

