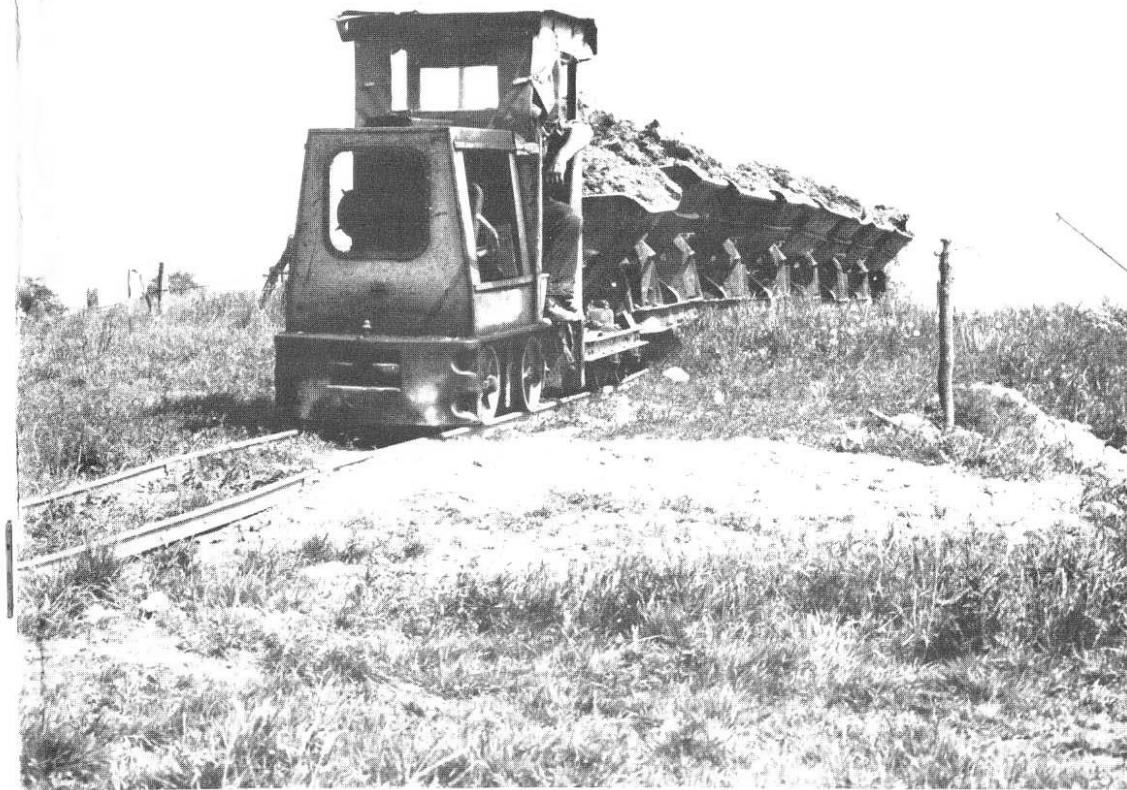


# Bahn- Express

Magazin für Werkbahnfreunde

4 '83



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 02389-45057

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

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

**Bestellungen an:**  
Hans-Georg Bubolz  
Eschenweg 19  
4712 Werne

**Postscheckkonto:**  
Postscheckamt Dortmund  
204306-463  
Empfänger: H.G. Bubolz

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

**Layout:**  
Wilfried Scheidemann  
4542 Tecklenburg

**Druck:**  
Copy-Center-Coerdestraße  
4400 Münster

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

**Inhalt 4'83****Berichte**

Werksbahnen im Inn-Salzach-Gebiet	3
- BWS-Salzbergwerk Berchtesgaden	3
- Stahlwerk Annahütte, Hammerau	5
- BHS-Alpentorfwerk Ainring, N.strass	6
- Torfwerk Schönram, Stefan Kraller	10
- Privatfeldbahn Gaisbauer, Traunst.	10
- Siemens AG, Werk Traunreut	12
- Süddeutsche Kalkstickstoffwerke AG, Trostberg	12
- SKW, Werk Trostberg	12
- SKW, Werk Schalchen	13
- SKW, Werk Hart an der Alz	14
- Ziegelwerk Huber, Burgkirchen	14
- Hoechst AG, Werk Gendorf	16
- Ziegelwerk Schwarz, Burgkirchen	17
- Wacker-Chemie GmbH, Burghausen	17
- Marathon-Werke, Burghausen	18
- Stiegl-Schleppbahn, Salzburg	19
- Walzmühle Rauch u. Söhne, Salzburg	20
- Chemie Linz AG, Torfwerk Zehmemoos	23
- Torfwerk Karger, Eggenberga-IBM	24
- Salzach-Kohlenbergbau GmbH, Trimmelkam-Ostermiething	26

**Kurzmeldungen**

Westd. Quarzwerke Dr. Müller, Gahlen	27
Chemische Fabrik Kalk, Köln-Valk	30
Deutsche Shell AG, Werk Monheim	31
Vereinigte Vernackungs GmbH, Monheim	33
Bernhard Schüring, Gescher	33

**Korrekturen und Ergänzungen**

34

**Titelfoto:** So eine richtig nette Loren-  
bahn ist bei der Ziegelei Schüring im  
westfälischen Gescher noch immer in Be-  
trieb. Den gerade beladenen Feldbahnzug,  
der auf unserem Foto kurz hinter der  
Grube aufgenommen wurde, erwischte  
Hans-Georg Bubolz am 01.06.1982.

**Rückseite:** Eine Szene aus dem österrei-  
chischen Zehmemoos zeigt unser Foto auf  
Seite 40. Jung-Lok 'Olga' bekommt nach  
Dienstende im nördlichen Abaugebiet  
noch eine Ladung Sand. Diese Aufnahme  
machte Andreas Christopher am 06.10.1975.

Andreas Christopher

**Werksbahnen im Inn-Salzach-Gebiet**

Teil 2

Ohne große Vorrede wollen wir heute unseren Bericht mit den Werks-  
bahnen links und rechts der Salzach fortsetzen.

**BHS-Salzbergwerk Berchtesgaden**  
**8240 Berchtesgaden**

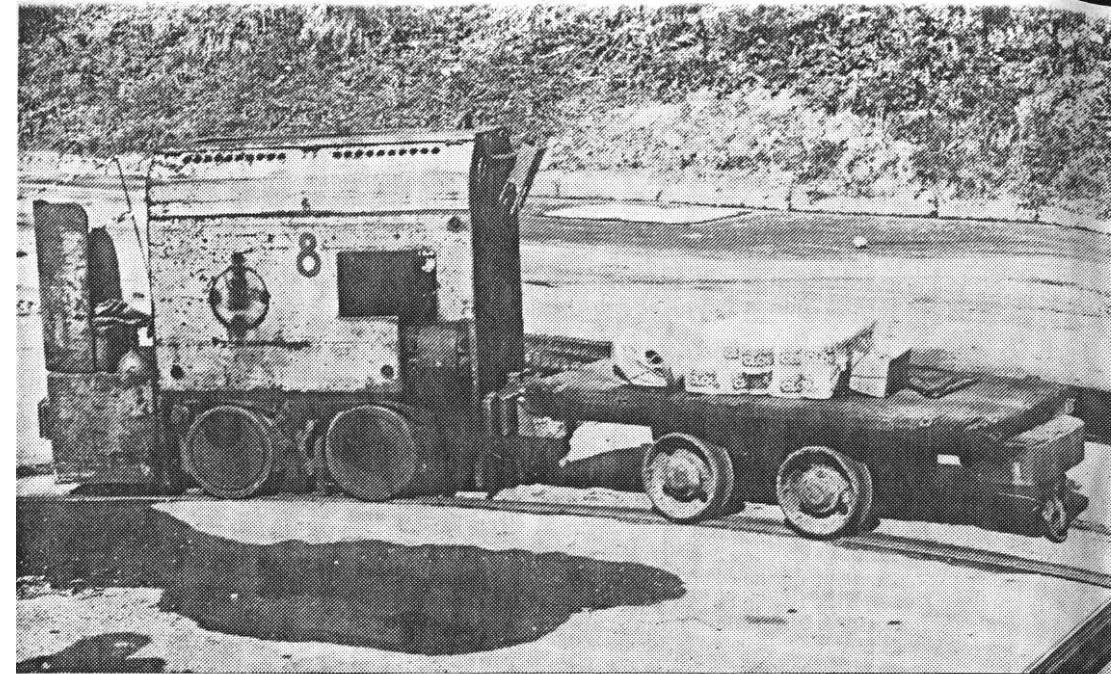
Bereits seit dem frühen Mittelalter wird in Berchtesgaden Salzberg-  
bau betrieben. Über Soleleitungen wird das Salz in die Saline Bad  
Reichenhall, früher auch nach Traunstein und Rosenheim, befördert  
zur Weiterverarbeitung.

Das Salzbergwerk der Bayrischen Berg-, Hütten- und Salzbergwerke AG  
liegt am östlichen Ortsrand von Berchtesgaden und hatte bis nach  
dem Krieg Gleisanschluß an die Strecke Berchtesgaden - Landesgrenze  
(-Salzburg). Über den Anschluß wurden u.a. Steinsalztransporte ab-  
gewickelt.

Im Bergwerk existiert eine Grubenbahn in der Spurweite von 560 mm.  
Viel gibt es jedoch nicht, wie bei Salzbergwerken allgemein üblich,  
nicht zu transportieren, da das Salz ausgelaugt und als Sole aus  
der Grube herausgeschwemmt wird. Für den Bahnbetrieb fallen ab und  
zu Steinsalztransporte sowie Materialtransporte an; Abraum wird  
untertage wieder verkippt. Für den Bahnbetrieb sind immerhin sieben  
Gruben-Dieselloks (mit Handanlassung !), überwiegend von den aufge-  
lassenen BHS-Bergwerken Marienstein und Peißenberg, vorhanden, die  
aber nur sehr selten ans Tageslicht kommen, außerdem gibt es rund  
130 Förderwagen sowie 17 Flach-, Rohr- und Gestängedaxel. Die  
Gleislänge in den Stollen beträgt etwa 16,5 km.

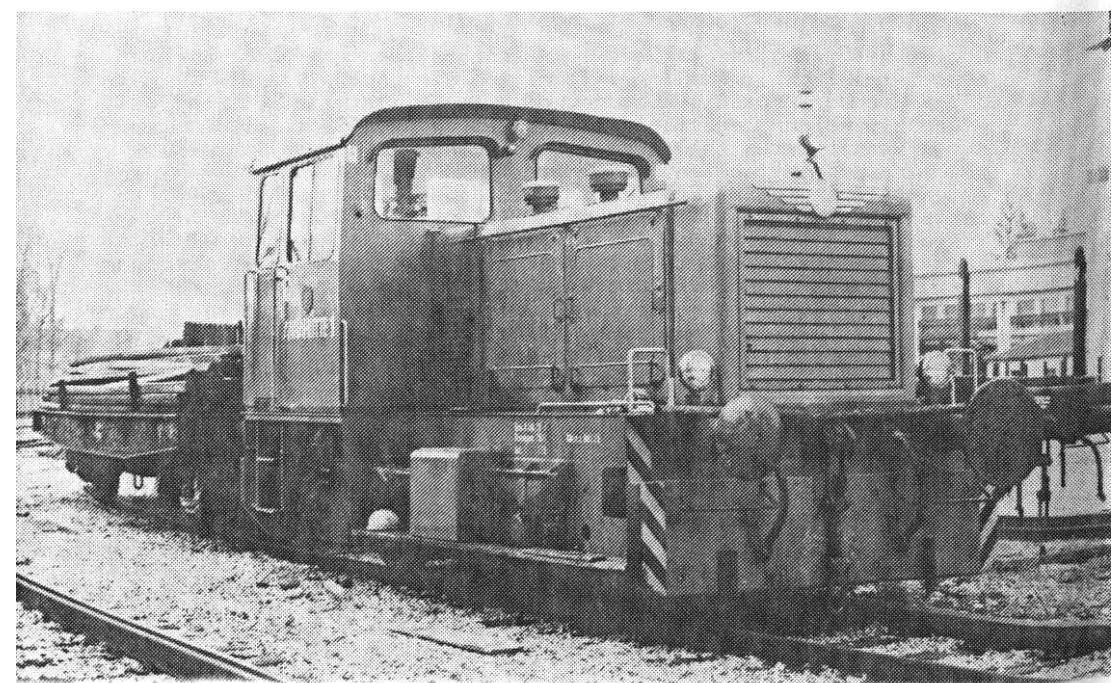
Einige Bedeutung im Salzbergwerk Berchtesgaden hat auch die dortige  
Besuchereinfahrt. Jährlich informieren sich knapp eine halbe Mil-  
lion Besucher über die Abbaumethoden im Salzbergbau. Bereits seit  
etwa 1850 werden regelmäßige Führungen durchgeführt, aber auch  
schon vorher waren fallweise Besichtigungen möglich. 1911 wurde  
wegen des angestiegenen Besucherverkehrs von der Gesellschaft für  
Förderanlagen in Saarbrücken im Ferdinand-Stollen eine Seilbahn  
eingerichtet, die auch heute noch mit geringen Änderungen in Be-  
trieb ist. An einem umlaufenden Seil werden die Wagen der Besucher-  
züge auf einer Länge von etwa 700 Metern die Steigung im Stollen  
hinaufgezogen; die Rückfahrt erfolgt dann durch das natürliche Ge-  
fälle. Für den Besucherverkehr stehen sieben Züge zu je drei Wagen  
bereit. Auf weitere technische Einzelheiten dieser Anlage einzugehen  
würde den Rahmen des Berichts sprengen.

Ganz herzlich möchte ich mich bei Herrn Herbert Fritz für die Zur-  
verfügungstellung von Material bedanken, ohne das der Abschnitt  
über das Salzbergwerk Berchtesgaden nicht zustandegekommen wäre.



Auf dem Verbindungsgleis zur Werkstatt erwischte Andreas Christopher die Lok 8 des BHS-Salzbergwerkes Berchtesgaden am 28.04.1983. Die "Fracht" auf dem Plattformwagen besteht übrigens aus einigen Lagen Toilettenspapier !

Am 17.04.1982 lichtete Andreas Christopher Lok "Petra" der Annahütte im Werk ab. Man beachte den großen Pufferteller, der ein Verhaken der Puffer verhindern soll.



BHS-Salzbergwerk Berchtesgaden							560 mm
Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.	
1			B-dm			vers.	
2	Deutz 46 686/1947	GK 9 B	B-dm	9	2.7	a.)	
3	Deutz 56 654/1961	GK 9 B	B-dm	9	2.7	b.)	
4	Deutz 55 922/1954	GK 9 B	B-dm	9	2.7	c.)	
5	Deutz 55 945/1955	GK 9 B	B-dm	9	2.7	d.)	
6	Deutz 55 923/1954	GK 9 B	B-dm	9	2.7	e.)	
7	Deutz 47 000/1948	GK 9 B	B-dm	9	2.7	f.)	
8	Deutz 55 932/1954	GK 9 B	B-dm	9	2.7	g.)	

a.) Motor-Type: MAH 914  
 b.) Motor-Type: MLH 914  
 c.) Motor-Type: MLH 914  
 1954 BHS-Bergwerk Peißenberg  
 1963 an BHS-Salzbergwerk Berchtesgaden  
 d.) Motor-Type: MAH 914  
 1955 BHS-Bergwerk Peißenberg  
 1963 an BHS-Salzbergwerk Berchtesgaden  
 e.) Motor-Type: MAH 914  
 1954 BHS-Bergwerk Peißenberg  
 1966 an BHS-Salzbergwerk Berchtesgaden  
 f.) Motor-Type: MAH 914  
 1948 BHS-Bergwerk Peißenberg  
 1968 an BHS-Salzbergwerk Berchtesgaden  
 g.) Motor-Type: MAH 914  
 1954 BHS-Bergwerk Peißenberg  
 1970 an BHS-Salzbergwerk Berchtesgaden

### Stahlwerk Annahütte, Max Aicher KG 8229 Hammerau

Die Annahütte ist ein sehr altes Unternehmen, das das Erz, das früher am Teisenberg gefördert wurde, verhüttete.

Etwa 1975 hat die Baufirma Max Aicher, Freilassing, die Anlagen der in Konkurs gegangenen Annahütte übernommen. Auch eine Henschel-Diesellok wechselte zur Firma Aicher über, die hier heute Eisen- und Stahlarbeiten ausführt.

Die Anschlußbahn zweigt etwa einen Kilometer nördlich des Bahnhofs Hammerau in einem eigenen Übergabebahnhof von der KBS 950 ab, führt unter der B 20 hindurch und verzweigt sich im Werksgelände. Die besten Fotomöglichkeiten ergeben sich bei den Übergabefahrten, die etwa 2 - 3 mal täglich stattfinden. Auch das Werksgelände selbst ist frei zugänglich (keine Pförtner !) und Einheimische benutzen den Durchgang als Abkürzung, jedoch ist dies offiziell nicht gestattet (Vorsicht, Werksschutz ist sehr unfreundlich !).

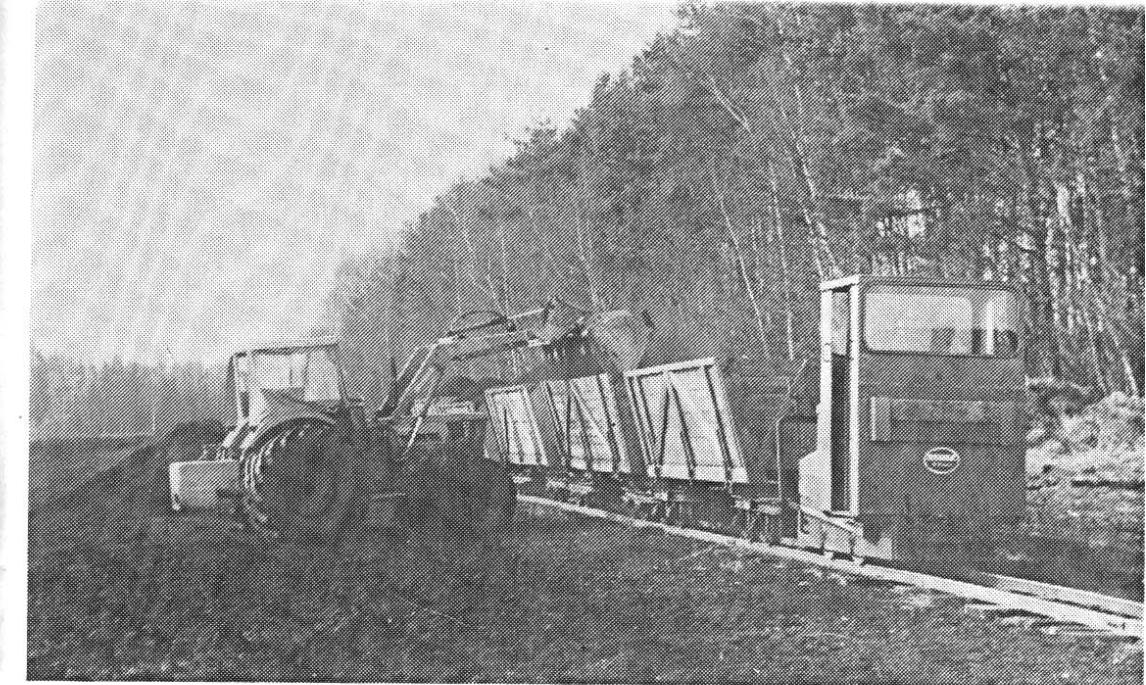
Stahlwerk Annahütte, Max Aicher KG						
1 435 mm						
Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
1	Hen 30 317/19	DH 240	B-dh	240		a.)
1'	KrMa 18 335/1956		B-dh		18.5	b.)
2	Krupp 1 387/1934		B-d			c.)

a.) 1980 abgestellt; anschließend über WBB an Gleismac/Italien  
 b.) 1956 Dynamit Nobel AG, Troisdorf  
 1980 an Stahlwerk Annahütte ("Petra")  
 c.) 1934 Deutsche Reichsbahn (Köf 4612)  
 Deutsche Bundesbahn (321 613 bzw. 322 650)

### BHS-Alpentorfwerk Ainring 8229 Niederstrass

Direkt am inzwischen für den Personenverkehr aufgelassenen Bahnhof Niederstrass befinden sich die Betriebsanlagen des Torfwerkes Ainring. Der Torfabbau im Adelstettner und Ainring Moos begann bereits um die Jahrhundertwende. Ein großes 600 mm-Torfbahnnetz existiert, das heute eine Länge von etwa 20 km aufweist. Die Strecke beginnt am ausgedehnten, sechsgleisigen Feldbahn-Bahnhof im Torfwerk, wo der Torf verarbeitet und auf DB oder in Lkw verladen wird, führt in starkem Gefälle hinab ins Moor und erreicht nach etwa 500 Metern einen großen Übergabebahnhof, wo die Moorlokomotiven ihre Züge an die Streckenlok übergeben. Damit auch die schwächeren Moorloks lange Züge ziehen können, hat man erst 1981 durch eine sich in der Mitte des Abbaugebietes hinziehende Gesteinsinsel einen tiefen Einschnitt gegraben und das Gleis hindurchgeführt. So gibt es im Moorgelände keine Steigungen. Alle Gleise sind für eine Feldbahn sehr solide und ordentlich verlegt.

Die Herkunft des Fahrzeugparks ist außerordentlich interessant. Während die ca. 70 vierachsigen, hölzernen Drehgestell-Torfransportwagen aus Loren verschiedener staatlicher Feldbahnen (Waldbahn

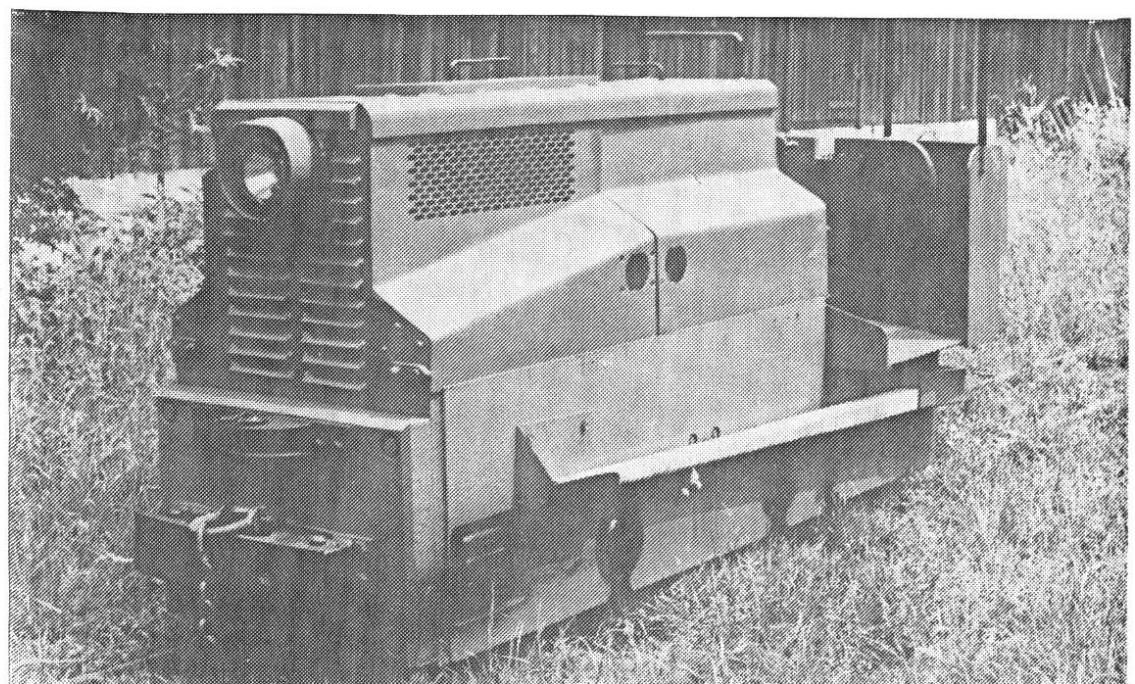


BHS-Alpentorfwerk Ainring:

Schnappschuß aus dem Abbaugebiet: Ein Zug mit der Deutz-Lok 6 wird am 21.03.1979 im Moor beladen.

Foto: Andreas Christopher

Eine Schwesterlok, die Deutz-Lok 56637, nahm Walter Listl am 30.06.1982 bei der Werkstatt im Moor auf.



Spiegelau, Spitzingbahn) entstanden sind, kamen die Loks um 1970 zum großen Teil von den ehemaligen BHS-Pechkohlenbergwerken (Penzberg, Peißenberg) und wurden in Ainring für die eigenen Zwecke umgebaut und mit geschlossenen Führerhäusern versehen. Im Moor ist schon seit Jahren eine alte Deutz-Grubenlokomotive abgestellt, die zu schwer für den Torfbahnbetrieb ist und hier nie zum Einsatz kam.

Bis etwa 1970 arbeiteten im Moor Gefangene der umliegenden Strafanstalten, heute kann man sich im Gelände jedoch ungehindert bewegen und fotografieren. Das Personal ist sehr freundlich. In der letzten Zeit ergaben sich für das Werk ernsthafte Probleme mit den Umweltschützern, da bei starkem Wind der abgefräste Torf bis in den Ort Ainring fliegt. Teile des Abaugebietes mußten bereits wieder aufgeforstet werden.

Im Werk existiert eine interessante Schiebebühne, mittels derer die entladenen Wagen auf ein etwas höher gelegenes Gleisstück gebracht und dort zu neuen Leerzügen zusammengestellt werden.

Für den Verschub der Normalspurwagen ist am Bahnhof Niederstraße ein selbstgebauter Rangiertraktor vorhanden.

#### BHS-Alpentorfwerk Ainring

Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
Normalspurlokomotive						
oNr	Eigenbau /		B-d			
Schmalspurlokomotiven 600 mm						
1	Gmdr 4 527/1949		B-dm	10	2.8	
2	Gmdr /		B-dm			
3	Diema 2 655/1963	DS 20	B-dm	22	3.3	
4	Deutz 56 637/1960	GK 20 B	B-dm	20	4.5	
5	Deutz 56 042/1957		B-dm			a.)
6	Deutz 57 809/		B-dm			
7	Deutz 56 642/1960		B-dm			
21	Deutz /		B-dm			b.)
oNr	Coma 2 444/1979		B-2-d			c.)

a.) 1957 BHS-Pechkohlenbergwerk Peißenberg  
19 an BHS-Alpentorfwerk Ainring

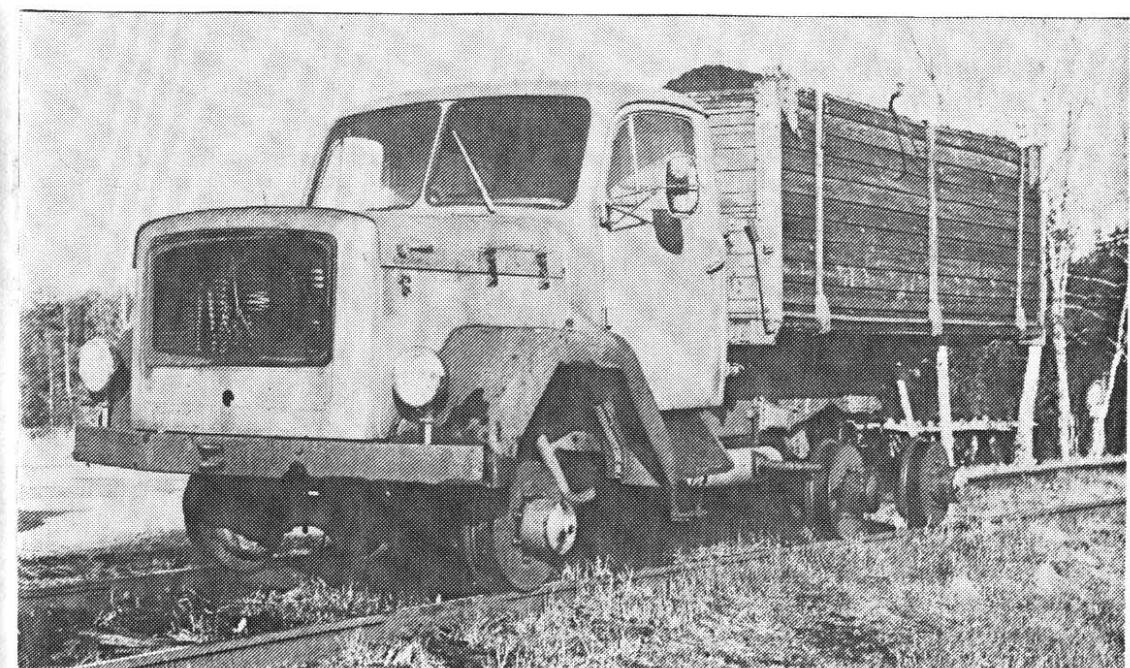
b.) abg., war nie im Einsatz

c.) Schienenkran, selbstfahrend für Gleisbau



Noch eine Impression aus dem Ainringer BHS-Alpentorfwerk:  
Der Deutz-Oldtimer, der aus der Pechkohlengrube Peißenberg stammt,  
am 24.04.1983 von Andreas Christopher aufgenommen.

Ein einzigartiges Kuriosum stellt dieser Schienen-Lkw auf Basis  
eines Magirus-Deutz-Lkws dar: Andreas Christopher nahm dieses  
Gefährt am 17.04.1983 im Torfwerk Schönram auf.



**Torfwerk Schönram Stefan Kraller**  
8229 Schönram

Der Firmeninhaber war früher beim Torfwerk Ainring tätig und hat etwa 1975 ein Gelände zum Torfabbau bei Schönram erworben. Nach Rodung und Vorbereitung des Geländes konnte 1978 der erste Torf verkauft werden.

Herr Kraller hat alle Maschinen und Geräte selbst konstruiert und umgebaut, auch das Schienenfahrzeug, ein in Deutschland wohl einzigartiges Kuriosum, stammt von ihm. Es handelt sich dabei um einen normalen Serien-Lkw, der mit Achsen für Schienenfahrzeuge bestückt wurde. Die normalspurige (!) Torfbahn hat eine Länge von etwa 1.5 km, die Gleisjoche stammen von der DB.

Bereits seit der Jahrhundertwende gab es im Schönramer Moor umfangreichen Torfabbau mit 600 mm-Feldbahnen, deren Reste heute noch an verschiedenen Stellen zu sehen sind. Anfang der 50er Jahre wurde der Restbetrieb eingestellt; es war u.a. eine Gebus-Lok im Einsatz.

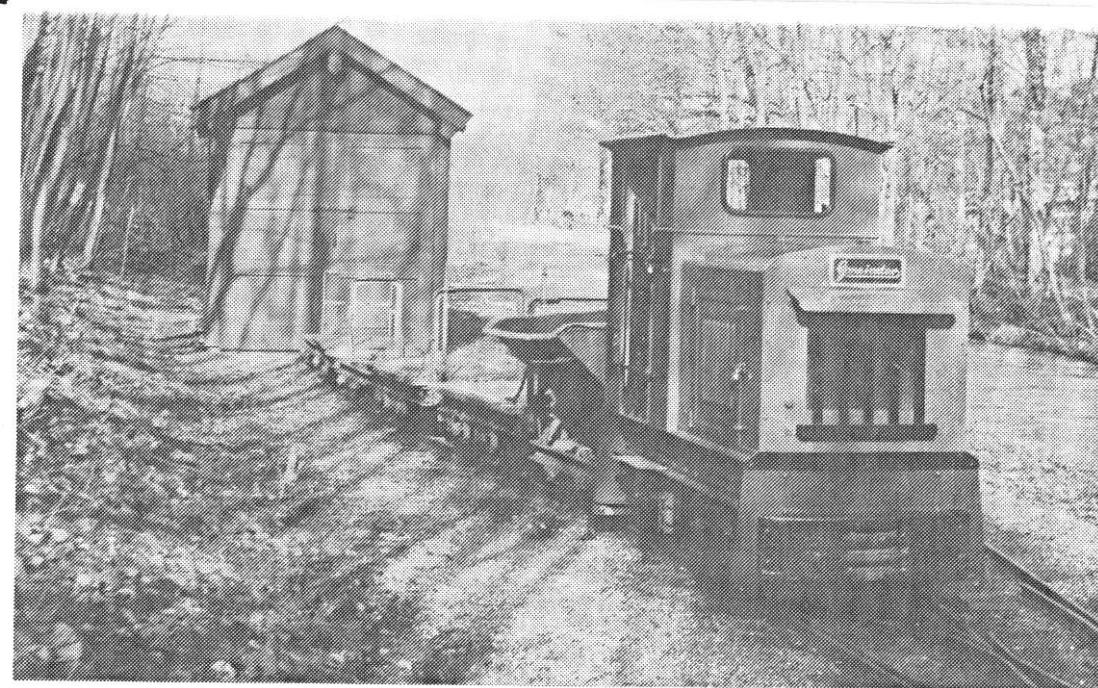
Torfwerk Schönram Stefan Kraller			1 435 mm			
Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
oNr	Magirus-Deutz		1B-dm			a.)
a.) Schienen-Lkw						

**Privatfeldbahn Gaisbauer**  
8220 Traunstein

Herr Gaisbauer, selbst großer Modellbahn- und Eisenbahnfreund, hat sich in Traunstein zwischen Traun und DB-Strecke Traunstein - Ruhpolding eine eigene 600 mm-Feldbahnanlage errichtet. Die Strecke ist etwa 300 Meter lang.

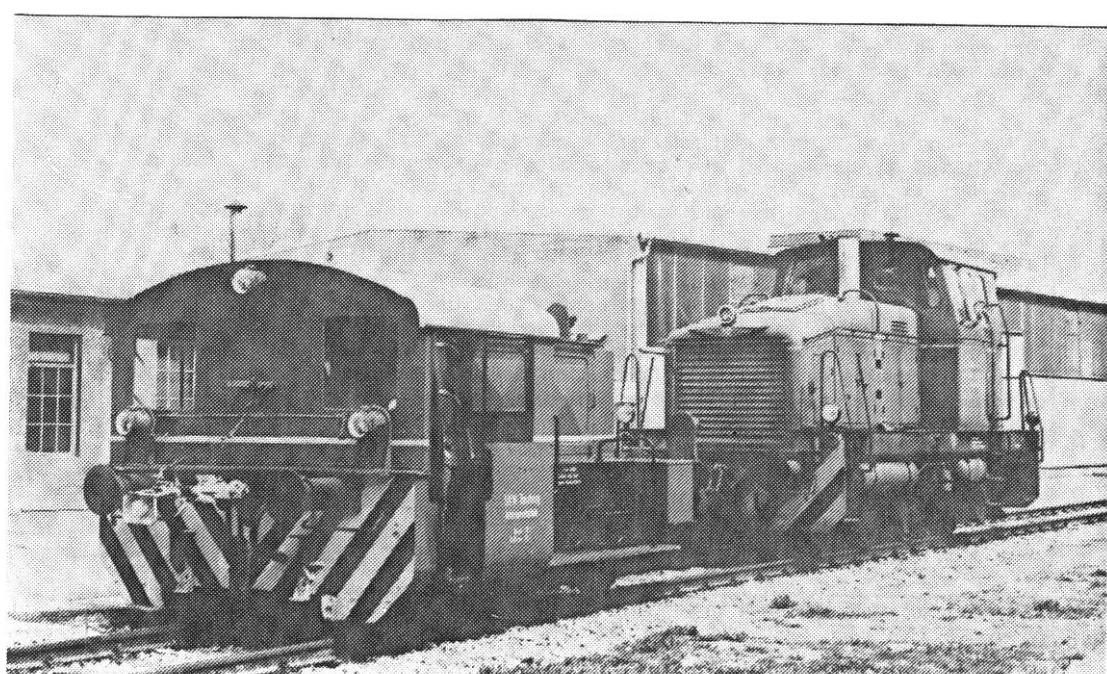
Auf dem Gelände fährt auch eine Gartenbahn mit live-steam-Modellen.

Privatfeldbahn Gaisbauer						
600 mm						
Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
oNr	Krauss 7 772/1920		Bn2t			a.)
oNr	Gmdr 1 811/1937		B-dm	15/18		
a.) geliefert an Futter, Hirsch & Co., Berlin; z.Zt. abg.						



Privatfeldbahn Gaisbauer: Die Gmeinder-Lok steht mit mehreren Wagen vor dem Lokschuppen, in dem sich die alte Krauss-Dampflok befindet. Aufnahme vom 29.03.1978.

Fotos (2): Andreas Christopher  
Der derzeit einsatzfähige Lokbestand des Werkes Trostberg der SKW präsentierte sich am 19.04.1982 vor dem Lokschuppen dem Fotografen.



Siemens AG, Werk Traunreut  
8225 Traunreut

Die Gleisanlagen der erst im dritten Reich errichteten Nebenbahn Höpolding - Traunreut führen in Traunreut noch einige hundert Meter weiter und enden im Leuchtenwerk der Siemens AG. Für den Rangierverkehr steht eine Lok zur Verfügung, die beim Verschub auch das eingezäunte Werksgelände verlässt, um andere Werksteile zu erreichen.

Siemens AG, Traunreut			1 435 mm			
Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
oNr	Gmdr 5 331/1964		B-dh	130		

Süddeutsche Kalkstickstoffwerke AG  
8223 Trostberg

Die Süddeutschen Kalkstickstoffwerke betreiben drei Düngemittelfabriken im südostbayrischen Industriedreieck. Die Werke sind über die DB-Strecke Traunstein - Garching (KBS 944) miteinander verbunden, es findet auch reger Gütertausch auf der Schiene statt, u.a. mit werkseigenen Torpedowagen. Trostberg ist der Sitz des Unternehmens. Weitere SKW-Werke befinden sich außer den hier besprochenen Werken in Trostberg, Schalchen und Hart auch noch in Münchsmünster und Saal/Donau.

SKW, Werk Trostberg  
8223 Trostberg

Die Werksgleise des Stammwerks fädeln sich gegenüber dem Bahnhof aus den DB-Gleisen aus und verschwinden dann in zwei Werkstoren, die sich automatisch bei Zugfahrten öffnen und schließen. Eines der Gleise führt dann unter dem Bogen eines Hauses hindurch. Die Werkloks verlassen bei Übergabefahrten zur DB und bei Fahrten von einem Werkstein zum anderen das Gelände und können dabei fotografiert werden. Das Gleisnetz innerhalb des Werkes ist recht umfangreich und umfaßt 8.2 km Gleise mit 32 Weichen. Im Einsatz ist in der Regel die große Diesellok von Krauss-Maffei, die andere Lok dient als Reserve.

## SKW Werk Trostberg

1 435 mm

Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
oNr	Deutz 55 004/1951	KS 55 B	B-dm	55		a.)
oNr	Gmdr 4 803/1955		B-d	128	17	b.)
oNr	KrMa 18 431/1960	ML 440 C	C-dh	440		
	Hen 9 705/1909		Bn2t			c.)
	Hagans 406/1899		Bn2t			d.)

a.) Motor-Type: A4L 514; seit 1981 abg.

b.) 1955 Deutsche Bundesbahn (322 627)  
1981 an SKW Werk Trostbergc.) 12 atü,  
1909 Michael Kreuzer, Bauunternehmung, Regensburg  
1922 an SKW Werk Saal  
1949 an SKW Werk Trostbergd.) 12 atü, 25 km/h,  
1899 Schleswig-Angelner Kleinbahn (Lok 2' = 4)  
1915/17 an SKW Werk Trostberg

SKW, Werk Schalchen  
8221 Schalchen

Dieses kleinste der SKW-Werke liegt direkt an der DB-Haltestelle Schalchen. Auf den 1.9 km langen und 13 Weichen umfassenden Werksgleisen wird eine Lok eingesetzt, die dem Typ Köf II der DB entspricht. Bei Untersuchungen und Reparaturen findet bisweilen Loktausch mit dem Werk Trostberg statt. Die SKW-Lok führt, vertraglich geregelt, auch den Rangierverkehr auf den Werksgleisen der direkt daneben liegenden Firma Linde durch.

## SKW Werk Schalchen

1 435 mm

Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
oNr	Gmdr 5 237/1967		B-dh	128	20	30km/h

SKW, Werk Hart an der Alz  
8261 Hart

Dies ist das Werk mit dem interessantesten Bahnbetrieb. Das Werk Hart ist mit dem Bahnhof Garching durch eine ca. fünf Kilometer lange Anschlußbahn verbunden, auf der die Werksloks den Verkehr versehen. Diese Strecke führt größtenteils direkt am Alz-Kanal entlang und der Betrieb ist sehr rege; es werden hauptsächlich Torpedowagen befördert. Auf der Anschlußbahn wurde früher auch Personenverkehr durchgeführt, bis etwa 1970 lief ein alter bayerischer Schnellzugwagen in den Zügen mit. Das Werksbahnnetz hat eine Gleislänge von 15 km mit 50 Weichen.

Innerhalb des Werksgeländes gab es einst auch ein Schmalspurnetz, über das aber nichts Näheres bekannt ist.

Die drei im Werk Hart eingesetzten Dieselloks wurden erst 1981 mit Funkfernsteuerung ausgerüstet. Man kann einen Besuch bei dieser interessanten Werksbahn nur empfehlen.

SKW Werk Hart an der Alz						
1 435 mm						
Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
5	KrMa 18 422/1957	ML 440 C	C-dh	440	46	
6	KrMa 18 428/1958	ML 440 C	C-dh	440	46	
7	KrMa 18 985/1963	ML 440 C	C-dh	440	46	

Alle Loks haben eine V max von 28/55 km/h und sind mit Funkfernsteuerung ausgerüstet.

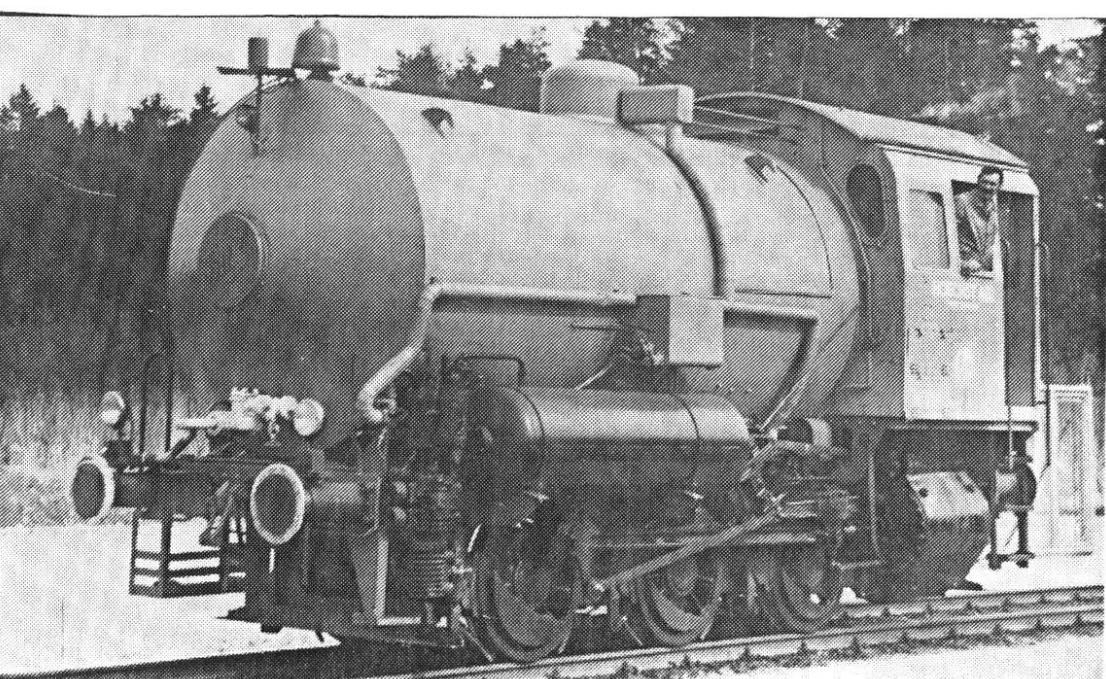
Ziegelwerk F. Huber  
8261 Burgkirchen-Altenbuch

Das in der Nähe von Kastl gelegene Ziegelwerk betrieb bis etwa 1978 eine 600 mm-Feldbahn zwischen Lehmgrube und Werk mit zuletzt zwei Dieselloks. Die letzte Lok (Diema 2747/64, DS 20, B-dm) wurde 1981 zusammen mit einem vierachsigen, selbstgebauten hydraulischen Schüttwagen an das Tonwerk Lange in Höhenmühle (b. Schmidham) verkauft und befand sich dort 1982 im Einsatz.



Beim SKW-Werk Hart an der Alz konnte Andreas Christopher am 29.03.1978 diese Impression auffangen: Die Krauss-Maffei-Lok 7 rangiert mit mehreren Torpedowagen im Übergabebahnhof Garching.

Hier noch einmal die "Resi" der Hoechst AG, die wir bereits im BAHN-EXPRESS 2/82 veröffentlichten. Diese Aufnahme entstand am 14.04.1981 von Andreas Christopher.



Hoechst AG, Werk Gendorf  
8261 Burgkirchen

Dieses Zweigwerk der Hoechst AG liegt mitten im Wald. Die Übergabegleise zur DB ziehen sich zwischen dem Bahnhof Kastl (KBS 940) und dem Haltepunkt Werk Gendorf parallel zur DB-Strecke hin. Hier können die Werksloks bequem fotografiert werden, denn sie verlassen bei Übergabefahrten und für Tätigkeiten an der Gleiswaage oft das umzäunte Werksgelände. Bei Fahrten mit dem Stückgutwagen gelangen die Werksloks sogar bis an die Güterabfertigung des Bahnhofs Kastl.

In weniger benutzten Gleisen des Übergabebahnhofs sind noch einige Abschnitte mit Beton-Längsschwellen und stählernen Querverbindern, ähnlich wie bei Straßenbahnen, verlegt. Diese "materialsparende Rarität" stammt noch aus den späten dreißiger Jahren. Erwähnenswert sind auch einige auf den Werksgleisen abgestellte Uralt-Kesselwagen.

Pro Schicht sind in der Regel zwei Loks eingesetzt, meist eine Dampfspeicher- und eine Diesellok.

Hoechst AG, Werk Gendorf			1 435 mm			
Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
1	Essl 4 689/1944		C-fl	350		a.)
1'	KrMa 17 722/1951		C-fl	450	51.9	b.)
2	Essl 4 691/1944		C-fl	350		c.)
3	Gmdr 5 381/1965		C-dh	500	54	d.)
4	DWK 722/1942	220 B	B-dm	220	30	e.)
5	KrMa 18 357/1957	ML 500	C-dh	500	54	f.)
6	Unimog /		B-dm			g.)

a.) V max: 40 km/h, 25 atü; 1971 abg., nach 1975 verschrottet

b.) V max: 50 km/h, 40 atü;  
1951 Wacker-Chemie GmbH, Burghausen (3)  
1971 an Hoechst AG, Werk Gendorf ("Franzi")

c.) V max: 40 km/h, 25 atü; "Resi"

d.) V max: 32 km/h; "Gret'l"

e.) V max: 35.8 km/h; "Dorle"

f.) 1957 Wilhelmsburger Industriebahn (V 31)  
1962 an Deutsche Bundesbahn (V 50 002)  
1963 an VTG München (Kesselwagenverschub Unterpfaffendorf)  
19 an Hoechst AG, Werk Gendorf

g.) schienengängig

Ziegelwerk Schwarz  
8261 Burgkirchen-Kastl

Diese nur wenige hundert Meter vom Ziegelwerk Huber entfernt gelegene Ziegelei betrieb bis 1978 eine Feldbahn. Eine Lok steht noch im ehemaligen Kuhstall eines heute zum Werk gehörenden Bauernhofes.

Ziegelwerk Schwarz							600 mm
Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.	
oNr	Diema 1 366/1950	DS 30	B-d	34			abg.

Wacker-Chemie GmbH  
8263 Burghausen

Dicht an der Grenze befindet sich in Burghausen einer der größten Industriebetriebe Bayerns, die Wacker-Chemie GmbH. Das Werk wurde 1916 gegründet und entfaltete sich zu einem leistungsstarken, modernen Unternehmen des Chemiebereiches, mit einer Vielzahl an Produkten wie thermoplastische Kunststoffe (Vinnol), Kohlenwasserstoffe, Lösungsmittel, Weichmacher, Silicone, organische Zwischenprodukte und Pflanzenschutzmittel.

Früher war der Abschnitt Pirach - Burghausen der heutigen DB-Strecke Teil der damals 8.5 km langen Wacker-Werksbahn, während die Staatsbahnstrecke am Steilhang der Salzach entlang bis Burghausen Altstadt führte. Als 1940 ein Erdrutsch am Salzachabhang die Reichsbahnstrecke verschüttete, legte die Reichsbahn den heutigen Bahnhof Burghausen an der Wacker-Anschlußbahn an, die damit zum großen Teil in der Reichsbahnstrecke aufging.

Die DB-Strecke Mühldorf - Burghausen führt heute in Burghausen noch einige hundert Meter weiter und endet in einem großzügig angelegten, 16-gleisigen Rangierbahnhof mit kleinem Ablaufberg, wo die Werksloks die an die DB zu übergebenen Züge zusammenstellen bzw. abholen. Das Werksgelände selbst mit einer Vielzahl von Ladestellen liegt in einem Waldgebiet. Die Gleisanlagen haben eine Länge von ca. 20 km mit 100 Weichen.

Das Güteraufkommen dieses Werkes ist enorm, und fast ständig sieht man DB-Loks der BR 218, z.T. in Doppeltraktion, am Übergabebahnhof, ebenso häufig natürlich auch die Werksloks. Leider sind die Fotomöglichkeiten nicht gerade optimal, zumal man nur mit schriftlicher Genehmigung ins Werksgelände eingelassen wird. Die besten Fotomöglichkeiten bieten sich noch von einem Fußweg, der nordwestlich des Werkes, nur durch einen Zaun getrennt, an den Gleisanlagen entlangführt.

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

Regelmäßig eingesetzt werden die Dieselloks 4, 5 und 6. Die Dampfspeicherloks 1 und 2 dienen als Reserve. Alle Loks sind leuchtend gelborange lackiert.

## Wacker-Chemie, Burghausen

1 435 mm

Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
1	Krupp 2 830/1952		C-fl		47	a.)
2	Krupp 3 326/1955		C-fl		47	a.)
3	KrMa 17 722/1951		C-fl		51.9	b.)
4	Essl 5 287/1961	Bern	B-dh	250	28	c.)
5	KrMa 19 406/1969	M 500 C	C-dh	500	60	d.)
6	Hen 31 241/1968	DHG 500 ex	C-dh	500	60	e.)

a.) LüP 8915 mm, V max: 45 km/h  
 b.) LüP 9400 mm, V max: 50 km/h,  
       1972 über Glaser an Hoechst AG, Werk Gendorf (1)  
 c.) LüP 7040 mm, V max: 24 km/h  
 d.) LüP 9440 mm, V max: 28/55 km/h  
 e.) LüP 9900 mm, V max: 30/50 km/h

Marathon-Werke  
8263 Burghausen

Durch das Gelände der Wacker-Chemie führt ein Gleis weiter bis zur Raffinerie der Marathon-Werke. Haupttransportgut ist hier Flüssiggas, das seit der Umstellung der Produktion 1976 von Azetylen auf Äthylen in großen Mengen erzeugt wird. Das Flüssiggas (Propylen) geht in der Hauptsache in Ganzzügen zum Werk Enns der Chemie Linz AG.

Für den Rangierverkehr setzt Marathon zwei grüne Werksloks ein, die auch die Übergabezüge, u.a. um 12 Uhr, bis zum Übergabebahnhof von Wacker bringen.

Die KrMa 19283 konnte im April dieses Jahres bei der Deutschen BP AG, Raffinerie Bayern in Vohburg entdeckt werden.

## Marathon-Werke, Burghausen

1 435 mm

Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
oNr	KrMa 19 283/1966	M 350 C	C-dh	350		a.)
oNr	KrMa 19 460/1972	M 500 C	C-dh	500	60	

a.) 1983 an Deutsche BP AG, Raffinerie Vohburg (?)

Stiegl-Schleppbahn  
Salzburg

## Stiegl-Schleppbahn, Salzburg

1 435 mm

Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
1	StEG 171/1851		1'Bt			a.)
2	WrN 1 761/1882		2'B			b.)
1'	KraussL 5 395/1905		Bt			c.)
2'	Flor 1 316/1899		Ct			d.)
1"	JW 3 511 024/1960	DH 200 B	B-dh	200	26	
2"	Deutz 57 520/1962	KS 230 B	B-dh	230	28	e.)

a.) BBÖ 289.10  
       1923 an Stiegl-Schleppbahn  
       1938 abg., heute Denkmallok in Linz

b.) BBÖ 1.18  
       1924 an Stiegl-Schleppbahn  
       1943-47 Leihlok bei Niebelungenwerk St. Valentin  
       1947 verschrottet

c.) BBÖ 184.04  
       1938 an Stiegl-Schleppbahn  
       1969 abg., heute Denkmallok am SVB-Betriebshof

d.) 1899 WLB (60)  
       1949 an Stiegl-Schleppbahn  
       1961 verschrottet

e.) LüP 7310 mm, Motor-Type: A12L714A;  
       1962 Bundeswehr (Ahlhorn bzw. Wilhelmshaven)  
       1982 an Stiegl-Schleppbahn

1920 eröffnete die Stiegl-Brauerei, heute größte Privatbrauerei Österreichs, vom Güterbahnhof Salzburg-Lehen ausgehend eine 3.5 km lange Schleppbahn zur 1863 in der Riedenau errichteten Brauerei. Den Betrieb führte die Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft im Auftrag von Steigl zunächst mit Dampflokomotiven durch.

Im Laufe der Zeit siedelten sich längs der Strecke im Bereich Maxglan Lagerhäuser und Industriebetriebe an, die Gleisanschlüsse erhielten, so daß der Verkehr stark zunahm. Die Stieglbrauerei verlagerte dagegen ihren Verkehr mehr und mehr auf die Straße. Seit 1.1.1977 gehört die Bahn nicht mehr allein der Brauerei, sondern einer Interessengemeinschaft der Verladen und firmiert unter Anschlußbahn-Betriebs- und Verwaltungs GmbH (ABVG). Stiegl wird noch regelmäßig bedient, hat aber nur noch einen kleinen Anteil am heutigen Verkehrsaufkommen. Der Lokschuppen liegt frei zugänglich haher der Brauerei.

Für den Betrieb stehen heute zwei Dieselloks zur Verfügung, außerdem einige ehemalige Bierwagen, die als fahrbare Lager für Bierfässer dienen. Die Betriebsführung hat auch heute noch die SVB inne. Am Vormittag werden die Wagen bei den Firmen zugestellt, am Nachmittag abgeholt.

#### Walzmühle Leopold Rauch u. Söhne Salzburg

Die Rauchmühle eröffnete 1922 eine weitere vom Güterbahnhof Salzburg-Lehen ausgehende Anschlußbahn, die nach einer Spitzkehre die Stiegl-Schleppbahn und die Strecke Salzburg - Freilassing unterquert und im Mühlengelände endet. Hier werden über eine Dreieckschleife die Silo- und Ladeanlagen erreicht.

Die Strecke war mit Gleichstrom 500 V elektrifiziert, die Oberleitung wurde 1980 entfernt, nachdem die Ellok zuletzt nur noch als Reserve diente.

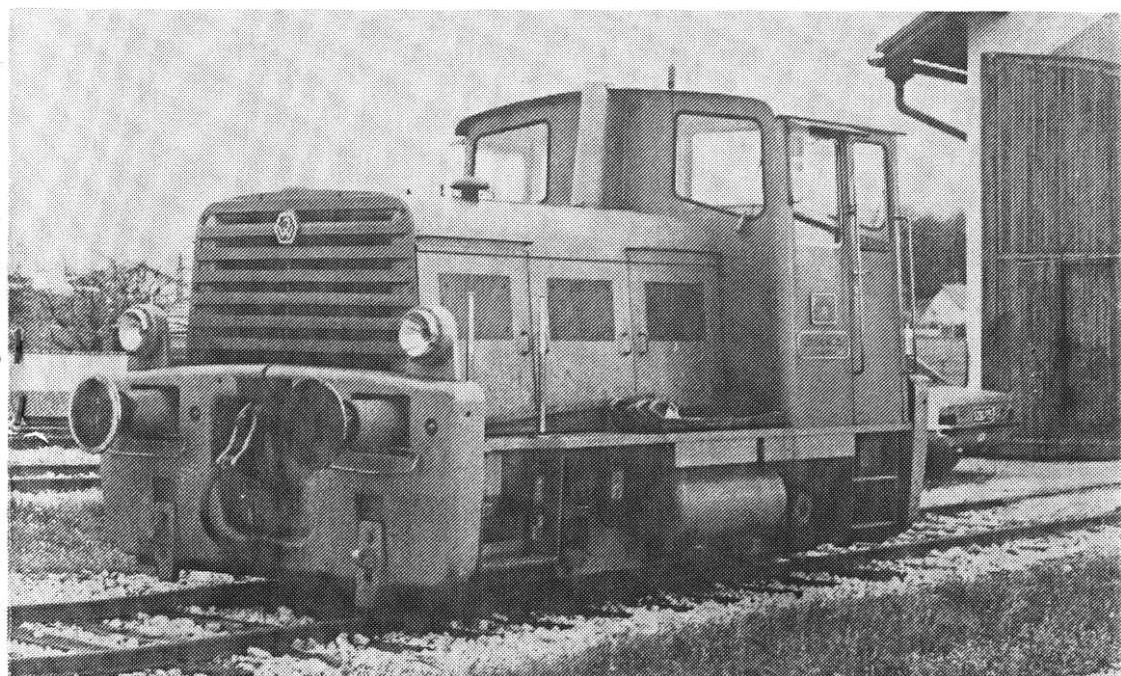
Walzmühle Leopold Rauch und Söhne							1 435 mm
Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.	
oNr 1	BBC /1922 Deutz 56 229/1955	KS 230 B	Bo B-dh	(33kW) 230		a.) b.)	
a.) seit 1976 Reserve 1980/81 verschrottet							
b.) 1955 Hoechst AG, Werk Lelheim 1976 über WBB an Walzmühle Leopold Rauch (1)							

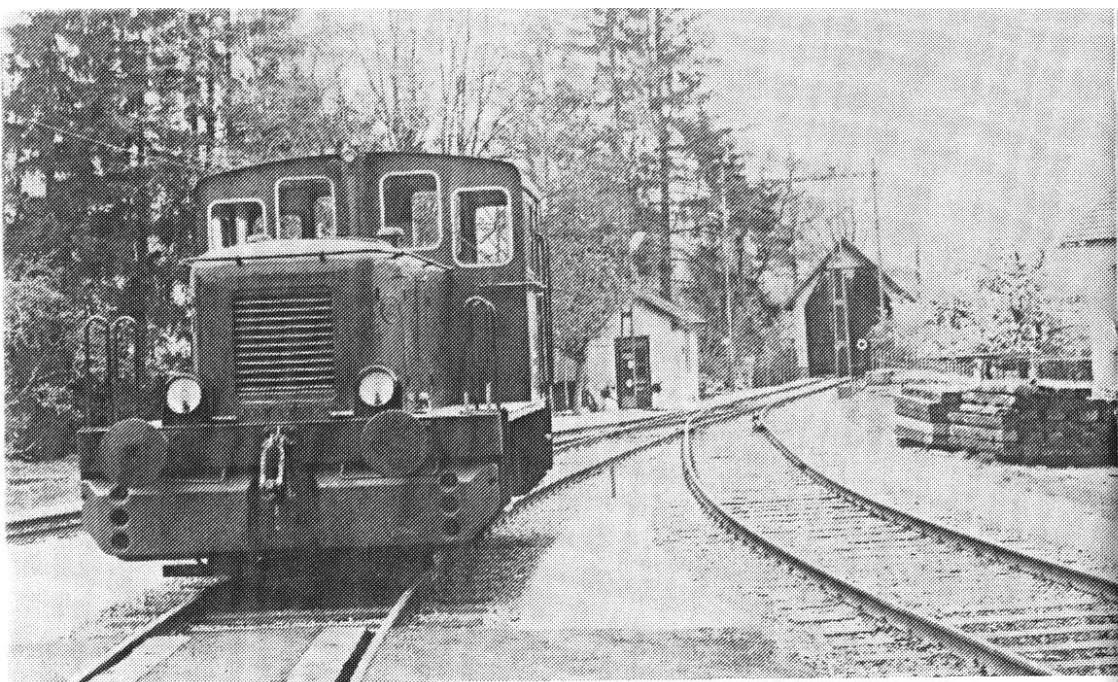


Auch über die Wacker-Chemie berichteten wir bereits in unserer Ausgabe 6/82. Hier nun aber eine der Dieselloks im Bild dargestellt: Andreas Christopher nahm die Henschel-Lok 6 am 14.04.1981 am Ablaufberg auf.

Die Jenbacher-Lok der Stiegl-Schleppbahn wartet am 21.04.1983 vor dem Lokschuppen auf den nächsten Einsatz.

Foto: Andreas Christopher

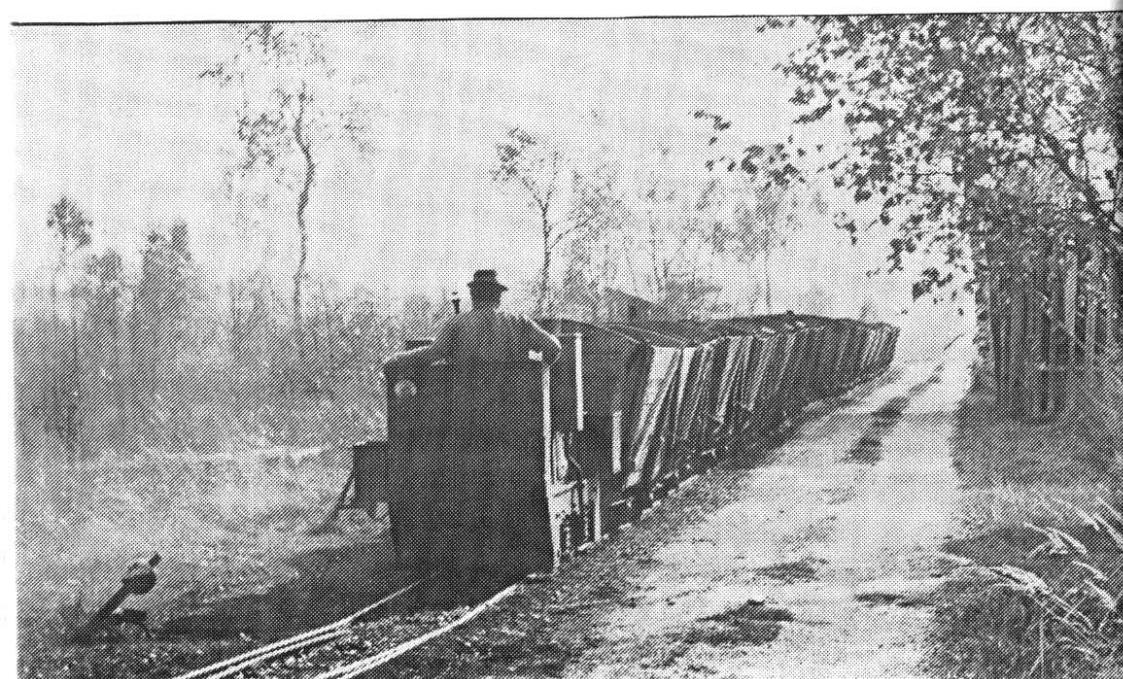




Die Deutz-Lok der Schleppbahn Rauchmühle wurde hier im Werksgelände aufgenommen. Im Hintergrund ist eine Dreiwegweiche, eine ehemalige Gleiswaage und der Lokschuppen zu erkennen; Foto vom 21.04.1983.

Fotos (2): Andreas Christopher

Torfwerk Zehmemoos: Lok OLGA hat einen Zug von der Streckenlok übernommen und bringt ihn an die Abbaustelle im romantischen nördlichen Abbaugebiet. So gesehen am 06.10.1975.



## Chemie Linz AG, Torfwerk Zehmemoos Bürmoos

Die Torfindustrie im Raum Bürmoos geht auf eine lange Tradition zurück. Um 1875 siedelte der Kaufmann Ignaz Glaser aus Prag nach Bürmoos um und errichtete hier ein großes Ziegelwerk sowie eine Glasfabrik. Torf wurde als Brennstoff genutzt. Zur Blütezeit um die Jahrhundertwende arbeiteten an die 500 Personen in der Torf-, Glas- und Ziegelindustrie. Große Teile der heutigen Siedlungsfläche von Bürmoos waren damals Abbaugebiet. 1927 ging das Unternehmen in Konkurs. Die Ziegelei wurde später wieder in Betrieb genommen, die Gebäude stehen heute noch nordöstlich des Bahnhofs Bürmoos.

Heute hat die Chemie Linz AG die Abbaugebiete gepachtet und verarbeitet den geförderten Torf unter Beimischung von Phosphaten und anderen Stoffen zu Düngertorf.

Der Torf wird heute über ein ausgedehntes 600 mm-Feldbahnnetz aus zwei Abbaugebieten zum Torfwerk gefahren, welches einen rege benutzten Gleisanschluß zur Salzburger Localbahn besitzt. Im Werk befindet sich auch ein großer Schmalspurlokschuppen mit mehreren überdachten Drehscheiben, über die die Loks zu ihren Standplätzen gelangen, sowie umfangreiche Abstell- und Rangiergleise. Für Rangierarbeiten im Torfwerk dienen hauptsächlich die roten Jenbacher Loks, die roten und grünen Jung-Loks besorgen das Zusammenstellen der Züge in den Abbaugebieten, und die ebenfalls grünen Gmeinder-Loks werden im Streckendienst eingesetzt. Die blaue Gebus-Lok wird häufig mit Bauzügen eingesetzt, da sie mit ihrem dieselelektrischen Antrieb auch als fahrbarer Stromlieferant für Schweißarbeiten genutzt werden kann. Die gelbe Diema-Lok steht in Reserve.

Ebenso interessant und bunt wie die Lokomotiven ist der Wagenpark. Neben etwa 100 zweiachsigen Torftransportwagen gibt es außerdem Muldenkipper, Flach-, Geräte- und Werkstattwagen. Besonders interessant sind die vorhandenen blau-weißen Personenwagen, von denen einer aus einer Gebus-Lok entstand. Die Wagen dienten früher dem Transport der Arbeiter zu den Abbaugebieten und werden heute für Besichtigungsfahrten von Schulklassen und anderen Interessenten verwendet.

Die Strecken zu den Abbaugebieten sind landschaftlich ungemein reizvoll. Das nördliche, sich bis zur Landesgrenze nach Oberösterreich hinziehende Abbaugebiet wird mit einer sieben Kilometer langen Strecke angebunden, die durch einsame Wald-, Wiesen- und Moorlandschaft führt. Von dieser Strecke biegt etwa nach einem Kilometer die kürzere Linie zum zweiten Abbaugebiet im Rodinger Moor ab.

Leider wird das Torfwerk in letzter Zeit von Eisenbahnfreunden überlaufen, die nach Angaben der Betriebsleitung ohne zu fragen das Werksgelände betreten und den Produktionsablauf stören. Es wird dringend gebeten, vor dem Betreten der Anlagen erst im Büro um Erlaubnis zu fragen. Außerdem kann man auch an den Strecken zu den Abbaugebieten, in den Abbaugebieten selbst und von öffentlichen Straßen rund um das Torfwerk gute Fotos machen und alle Lokaufnahmen erwischen.

Chemie Linz AG, Torfwerk Zehmemoos						
600 mm						
Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	(km/h)
Gebus	Gebus 527/1951	DDL 52	BoBo-de	25		16
Emma	Gmdr 3 351/1941		B-dm	24	4.5	12
Eva	Gmdr 3 455/1941		B-dm	24	4.5	12
Erna	Gmdr 3 592/1941		B-dm	24	4.5	12
Ella	Gmdr 3 754/1942		B-dm	24	4.5	12
Olga	Jung 7 993/1938	EL 110	B-dm	12	4	13
Dora	Jung 8 178/1939	EL 110	B-dm	12	4	13
Rosa	Jung 9 843/1941	EL 105	B-dm	12	3	8
Inge	JW 2 045/1951	JW 20	B-dm	20	3.8	12
Ilse	JW 2 085/1952	JW 20	B-dm	20	3.8	12
Ida	JW 2 199/1957	JW 20	B-dm	20	3.8	12
	Diema 2 083/1957	DS 20	B-dm	22	3.3	

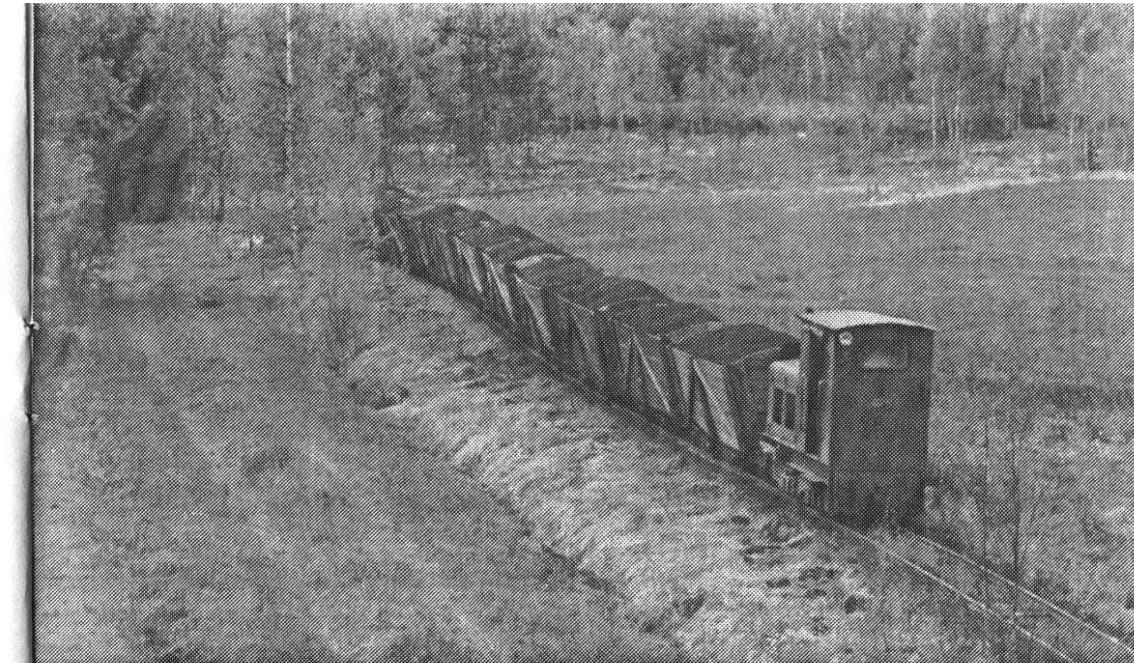
### Torfwerk Franz Karger Eggenberg-lbm

Wer noch einen Torfabbau im richtigen Handstichbetrieb sehen will, der sollte einmal dieses Torfwerk besuchen. Der Betrieb liegt westlich der Straße Hackenbuch - Ibmer Moos im Ibmer Moos, der nördlichen oberösterreichischen Fortsetzung des Zehmemooses.

Vom Werk ausgehend verläuft die 450 mm-spurige Bahn zunächst in westlicher Richtung, um sich nach etwa 500 Metern in einen nördlichen und einen südlichen Ast mit etwa gleicher Länge zu verzweigen. Die Streckenlänge der festen Gleise beträgt schätzungsweise fünf Kilometer, zu den Abbaustellen werden fliegende Gleise verlegt.

Ebenso originell wie der Handstichbetrieb ist auch der Bahnbetrieb. Bis in die 60er Jahre hinein wurden die zweiachsigen Torfwagen von Rössern gezogen (vermutlich Österreichs letzte Pferdebahn), seitdem besorgt den "Triebfahrzeugdienst" ein Traktor, der auf dem neben der Feldbahn entlangführenden geschotterten Weg fährt und erstaunlich lange Züge an der Kette hat. Wegen der schmalen Spurweite und des streckenweise sehr zierlichen Gleismaterials kommt es öfters zu Entgleisungen.

In der Nähe des Torfwerkes gibt es im Ibmer Moos einen schönen Moorrundweg.



Torfwerk Zehmemoos: Von einem Hochstand aus wurde dieses Bild aufgenommen, das einen Zug auf der Fahrt vom Rodinger Moor ins Torfwerk zeigt. Dieses Foto mit der Lok ELLA entstand am 24.04.1981.

Fotos (2): Andreas Christopher

Eine besondere Zugbespannung bietet das Torfwerk Ibm: Den Zug mit dem Traktor konnte unser Fotograf am 20.04.1982 am Endpunkt der Strecke aufnehmen.



Salzach-Kohlenbergbau GmbH  
Trimmelkam-Ostermiething

Der Bau des Braunkohlenbergwerkes Trimmelkam geht auf die Initiative der Firma Stern & Hafferl zurück, die die Schürfrechte in die SAKOG einbrachte. In den Jahren 1948/51 wurden die beiden Förderschächte angelegt und die Tagesanlagen errichtet. Das moderne und trotz des Braunkohlen-Tiefbaus konkurrenzfähige Unternehmen liefert hauptsächlich Kohle an das in der Nähe liegende Kraftwerk Riedersbach sowie über die Stern & Hafferl- und SVB-Strecke nach Salzburg. Bis 1986 ist eine bedeutende Steigerung der Kohlenförderung und eine Vergrößerung des Kohlekraftwerks Riedersbach vorgesehen.

Für den Abraumtransport sowie den Transport von Grubeholz und Gerät gibt es über Tage eine 600 mm-Bahn, auf der normalerweise eine moderne, gelbe Diema-Lok in Betrieb steht. Die Bahn ist von einer durchquerenden Straße aus einzusehen, die die Bahn kreuzt.

Salzach-Kohlenbergbau GmbH							600 mm
Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.	
oNr	Ruhrth 2 970/1952	GDL S2	B-d	32			
oNr	JW 557/1970	JW 20	B-dm	20			
oNr	Diema 4 453/1980	DFL 30/1.7	B-dh	47	6		

Möglicherweise noch Diema 4454/80, gleiche Daten, vorhanden.

So weit die Beschreibungen der mir bekannten Betriebe im Inn-Salzach-Gebiet. Im Raum Waldkraiburg (KBS 941) gibt es noch umfangreiche Werksgleise und Anschlußbahnen, dabei eine längere Strecke nach Aschau-Werk, wo heute mehrere Firmen auf einem ehemaligen Wehrmachtsgelände angesiedelt sind. Früher wurden hier DWK-Loks eingesetzt, nach Auskunft des Fahrdienstleiters im Stellwerk des Bahnhofs Waldkraiburg-Kraiburg gibt es heute jedoch bei den Werken keine eigenen Loks mehr, die Anschlüsse werden zweimal werktäglich von einer V 60 der DB bedient. In Heufeld (KBS 957) betrieb die Südchemie AG bis 1971 eine interessante Werkshahn mit zwei kleinen Dampfspeicherloks, die sich heute im Besitz des Eisenbahnclubs München befinden. Das Werk Heufeld ist mit Ausnahme einiger Labors außer Betrieb.

An das untersuchte Gebiet angrenzend gibt es noch das bereits erwähnte Aluminiumwerk in Braunau, das eigene Werksloks einsetzt. Auch in Hallein (Solvay-Werke, zwei Dieselloks; PWAG-Hallein-Papier, zwei Dampfspeicherloks; Salzbergwerk, sieben Diesel- und drei Akkuloks), Saalfelden (Diabaswerk, zwei Dieselloks) und Kitzbühel (Hartsteinwerk, eine Diesellok) gibt es Werksbahnen.

Ich danke ganz herzlich Herrn Herbert Fritz für viele gemeinsame Exkursionen und Auskünfte. Weiters muß ich mich für Ergänzungen zu den Loklisten bei den Herren W. Barth, M. Lentz, G. Mackinger, B. Rumary und U. Völz herzlich bedanken.

### Kurzmeldungen

#### Westdeutsche Quarzwerke Dr. Müller, Werk 1 4235 Schermbeck 2 (Gahlen)

Die Westdeutschen Quarzwerke Dr. Müller GmbH betreiben in Gahlen-Hardt ein Werk, das der Gewinnung von Quarzsand dient. Vom Werk aus führt eine normalspurige Förderbahn zum Abbaugebiet. Befahren wird diese Bahn in der Regel von einer moderneren Orenstein & Koppel-Maschine oder einer etwas älteren BMAG-V 36. Wir berichteten bereits in BAHN-EXPRESS 3/81 und 4/82 ausführlich über diese Maschinen.

Bislang fast unerwähnt blieb der schmalspurige Betrieb.

Die Trasse der heutigen normalspurigen Bahn wurde bis ca. 1969 von der 600 mm-Förderbahn benutzt.

Im Einsatz waren sowohl Dampf- wie auch Diesellokomotiven verschiedener Hersteller.

Nach Angaben eines Angestellten sollen insgesamt 12 Lokomotiven verschrottet worden sein, die letzte Lokomotive soll nach Korsika gegangen sein. Ob es sich dabei nicht um ein Mißverständnis handelt, ist noch nicht zu klären gewesen.

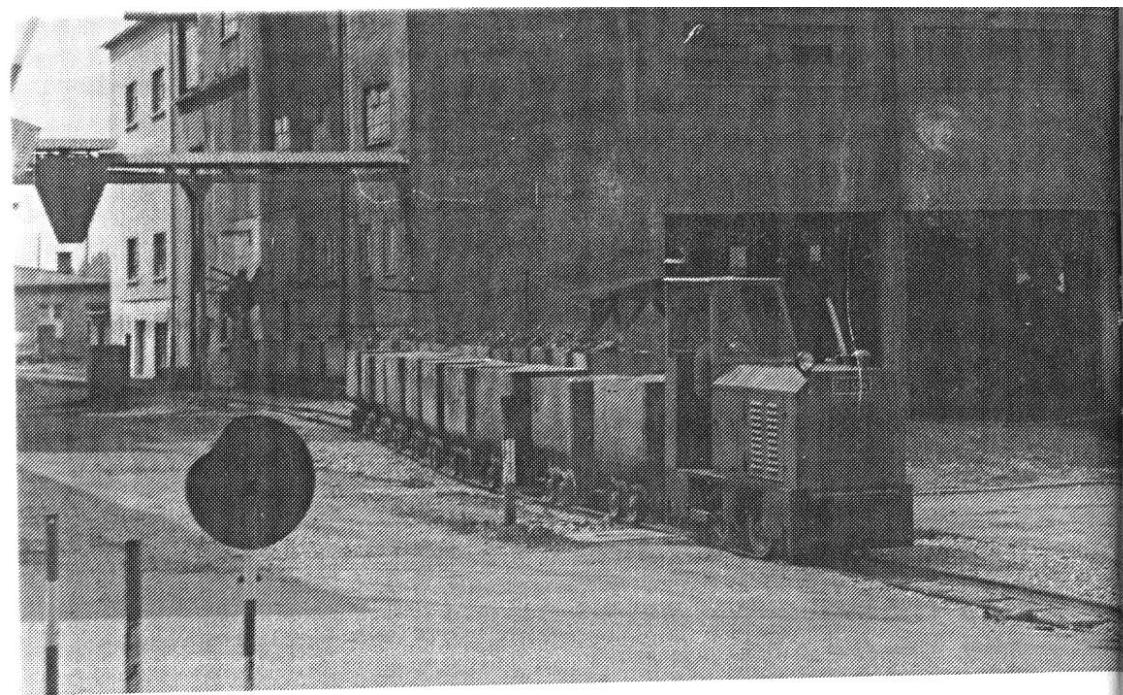
Bei dieser Lokomotive dürfte es sich um die O+K 13059 handeln, die noch 1972 im Werk abgestellt war.

Sie soll im gleichen Jahr an eine Fa. Dr. Domagk in Klein Künckel zur Aufarbeitung gegangen sein. Wo und was für eine Firma das ist, entzieht sich unserer Kenntnis.

Ebenso schleierhaft ist der Verbleib der Diesellokomotiven: Es waren mindestens drei Gmeinder-HF 50 B's und eine Deutz OMZ vorhanden. 1972 waren diese vier Maschinen noch vorhanden. Wohin die Gmeinder-Lokomotiven kamen, wäre interessant zu erfahren. Sollten diese Lokomotiven vielleicht an das Horremer Zweigwerk gegangen sein, wo noch zwei Gmeinder HF 50 B-Typen existieren sollen?

Die Deutz-Lok sollte angeblich auf einem Spielplatz in Gelsenkirchen-Buer aufgestellt worden sein. Zwar existiert auf dem Spielplatz 'Am Freistuhl' tatsächlich eine Deutz-Spielplatzlok, aber stimmt die Fabriknummer nicht mit den Unterlagen der Müller-Lok überein.

Wir würden uns sehr freuen, wenn Leser zur Klärung beitragen könnten und sind für jede Zuschrift dankbar.

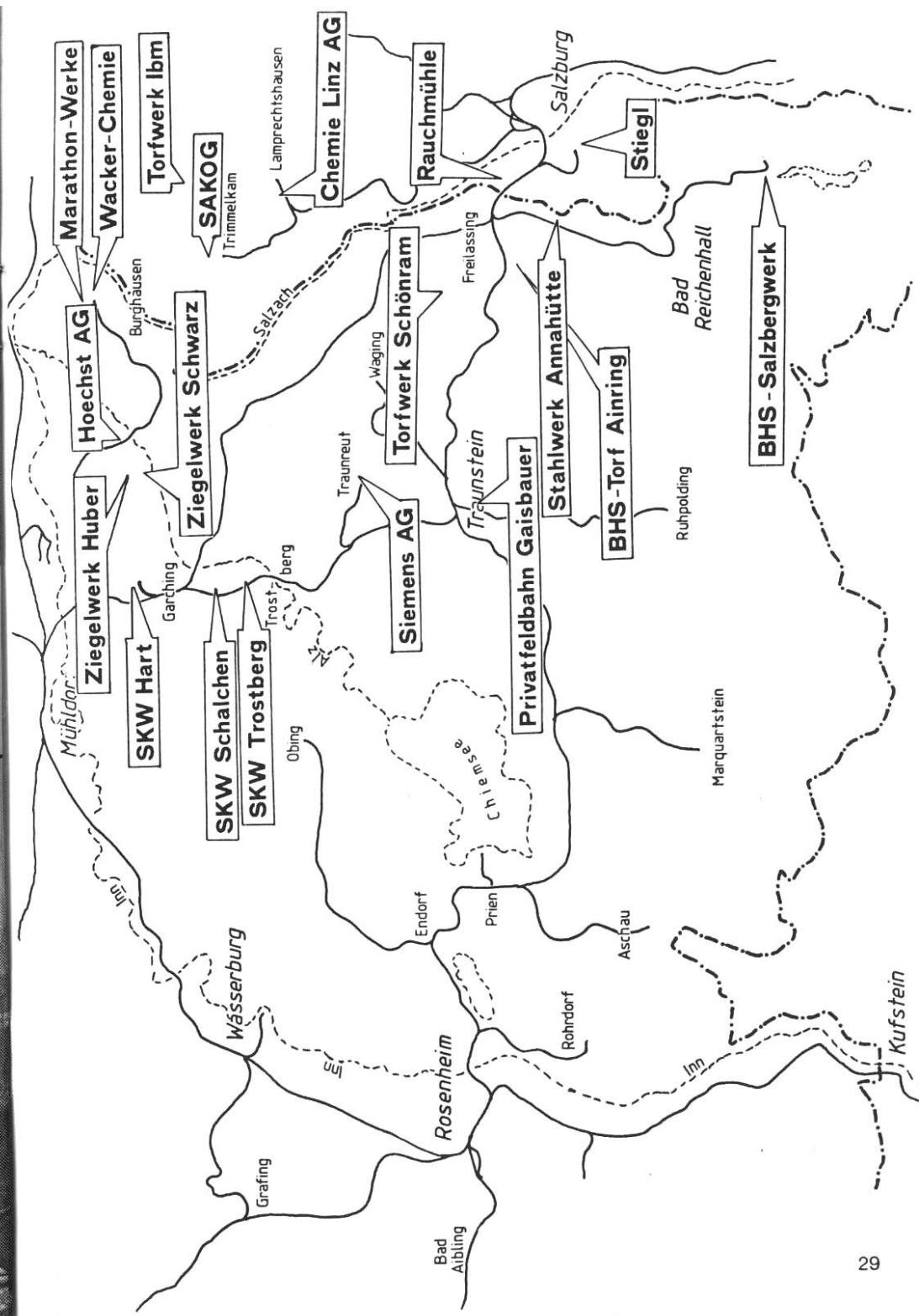
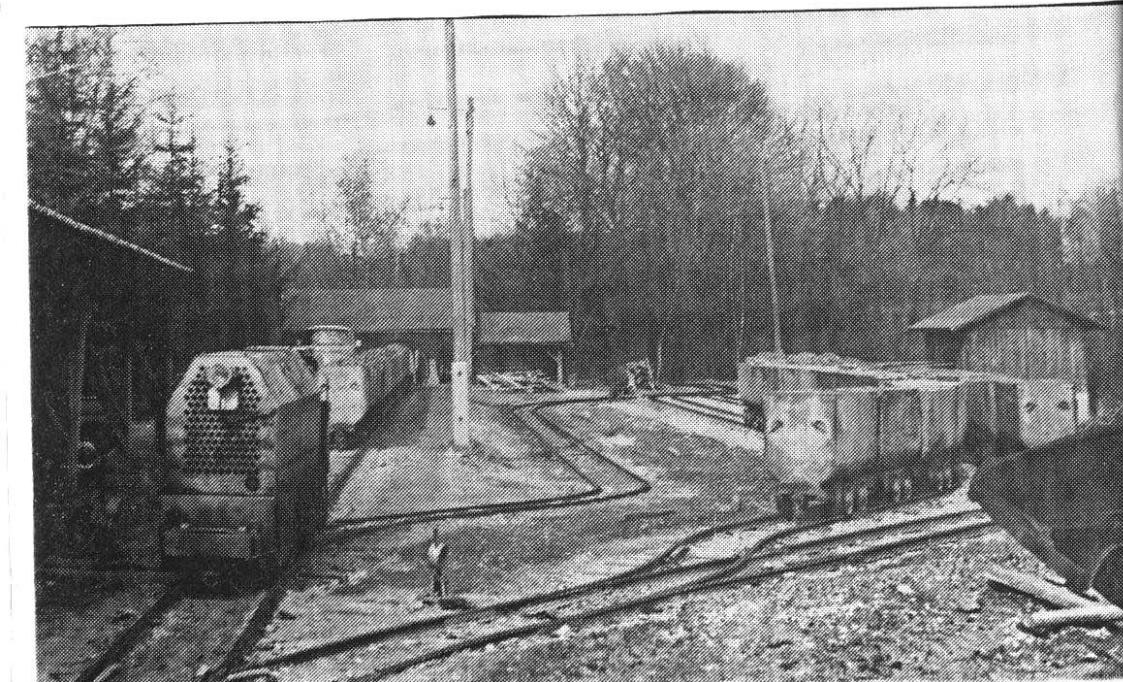


Salzach-Kohlenbergbau GmbH, Trimmelkam:

Oben sehen Sie eine moderne Diema-Lok, die von der das Werk durchquerenden Straße aufgenommen worden ist. Foto vom 21.04.1981.

Das Bild darunter zeigt die Ruhrthaler-Lok am 17.03.1977 mit Abraumzügen rangierend. Im Hintergrund ist der Kreiselkipper zu erkennen.

Beide Fotos von Andreas Christopher



Westdeutsche Quarzwerke Dr. Müller, Dorsten							
600 mm							
Lok	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
oNr	Hohen	1 222/1900		Bn2t			v/v
oNr	Hohen	2 096/1906		Bn2t			v/v
oNr	Hohen	2 223/1907		Bn2t			v/v
oNr	Hohen	2 883/1912		Bn2t			v/v
oNr	O+K	11 630/1928		Bn2t			v/v
oNr	O+K	11 445/1928		Bn2t			v/v
oNr	Hen	20 398/1929		Bn2t			a.)
oNr	O+K	13 059/1938		Bn2t			b.)
oNr	Hen	25 207/1944		Bn2t			v/v
oNr	Hen	28 021/1948		Bn2t			v/v
oNr	Deutz	42 986/1941	OMZ 122 ?	B-dm			v/v
oNr	Gmdr	3 946/1942	HF 50 B	B-dm	50	8	c.)
oNr	Gmdr	3 947/1942	HF 50 B	B-dm	50	8	c.)
oNr	Gmdr	3 955/1944	HF 50 B	B-dm	50	8	c.)

a.) Geliefert an Fa. Theo Stephen, Essen (Händler ?), v/v  
 b.) 1972 an Dr. Domagk, Klein Künckel (zur Aufarbeitung)  
 c.) Lt. Herstellerangabe geliefert an:  
 OKH Eisenbahn-Pioniergerätepark

### Chemische Fabrik Kalk 5000 Köln-Kalk

Die Chemische Fabrik Köln-Kalk (CFK) setzt auf ihren Werksgleisen in Köln-Kalk drei auf Bundesbahn zugelassene Diesellokomotiven ein. Aufnahmen der Lokomotiven sind ohne Anmeldung offiziell zwar nicht möglich, doch kann man, vor allem an Wochenenden, über den Anschluß an die Bundesbahn (zu erreichen am Ende der Ladestraße im Bw Köln-Deutzerfeld) die dann abgestellten Fahrzeuge fotografieren.

Chemische Fabrik Kalk, Köln-Kalk							
1 435 mm							
Lok	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
oNr	Jung	9 397/1942		Cn2t			v/v
oNr	Jung	13 297/1961	RK 15	B-dh	150	24	a.)
1	Moyse	1 329/1975	BN40E260D	B-de	260	40	
2	Jung	13 280/1961	RK 15	B-dh	150	24	
3	Jung	13 396/1961	RK 15	B-dh	150	24	

a.) 1961 Chemische Fabrik Kalk, Köln Kalk  
1980 an Westdeutscher Bahn-und Baubedarf, Hattingen 15  
weiter an: Fa. Gleismac Italiana, Italien

### Deutsche Shell AG, Werk Monheim 4019 Monheim

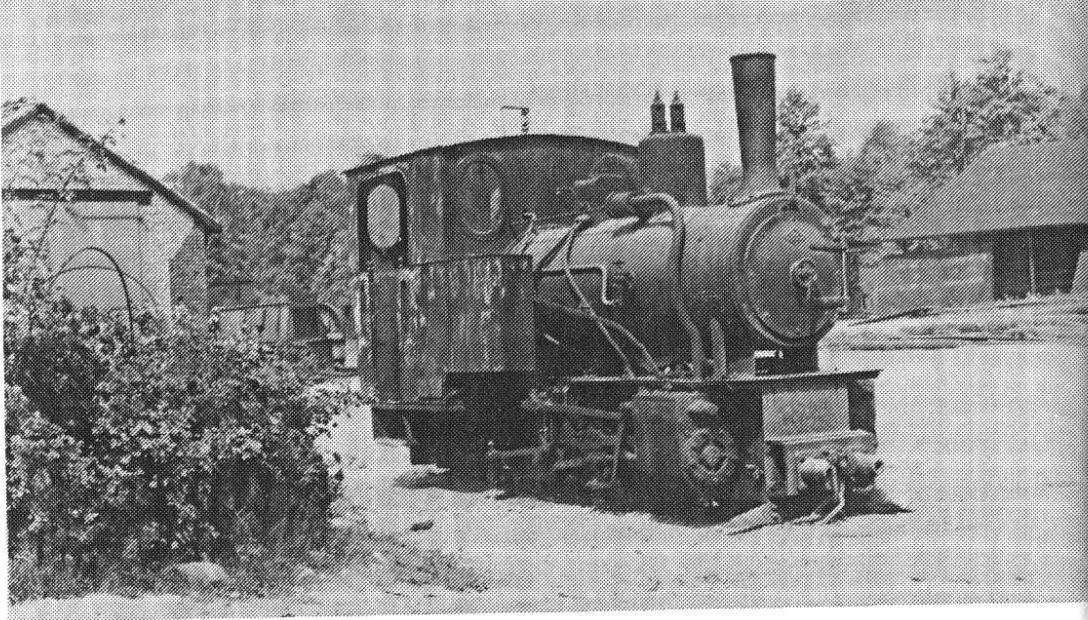
Im Einzugsbereich der Monheimer Kleinbahn, die bekanntlich bis vor einigen Jahren noch elektrisch betrieben wurde, liegen mehrere Industriebetriebe, die eigene Werkslokomotiven einsetzen bzw. einsetzen.

Noch zwei Diesellokomotiven jüngerer Bauart setzt die Deutsche Shell AG in ihrem Monheimer Werk ein.

Darüberhinaus war bis 1973 noch mindestens eine Dampfspeicherlok im Werk in Betrieb, die anschließend an die DGEG abgegeben wurde.

Deutsche Shell AG, Werk Monheim							
1 435 mm							
Lok	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
1	O+K	26 762/1972		B-dh			
2'	Hanomag	3 126/1922		B-fl		30	a.)
2"	Schöma	3 281/1970	CFL60DZR	B-dh	94	12	

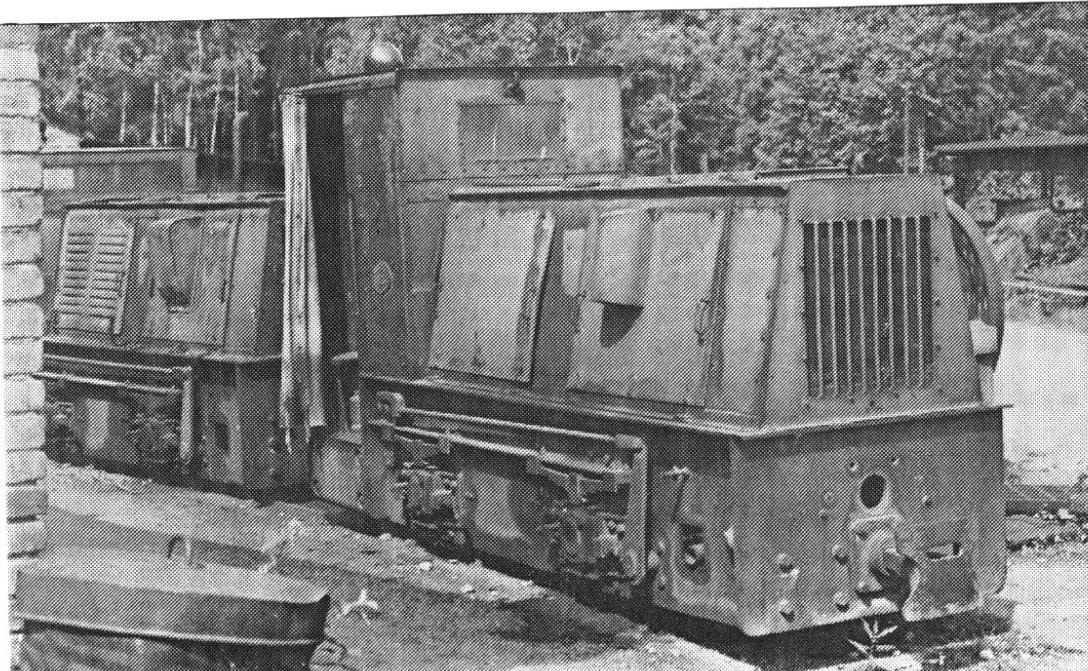
a.) Typ: Bfl-Ruth'scher Dampfspeicherkessel,  
Kesseldruck 20 Atü



Bereits vor Jahren, als diese Aufnahme entstand, war der Schmalspurbetrieb bei den Westdeutschen Quarzwerken Dr. Müller leider schon eingestellt. Hier sehen Sie noch einmal die O+K 13059 im Werk abgestellt.

Foto: Volker Wente, Sammlung Klaus Linek

Eine der ehemaligen Heeresfeldbahnloks vom Typ HF 50 B zeigt die untere Aufnahme, die Brian Rumary am 21.06.1972 im Werk 1 in Gahlen-Hardt schoß.



## Vereinigte Verpackungs GmbH 4019 Monheim-Blee

Vor einiger Zeit wurde die Vereinigte Verpackungs GmbH in Monheim-Blee stillgelegt. Mit der Stilllegung endete auch der Dienst zweier Dampfspeicherlokomotiven.

Die Loks haben jedoch den Firmenniedergang überlebt und fristen nun ihr Dasein auf einem Hittorfer Spielplatz (Uferstraße, nahe Anlegestelle Rheinfähre Hittorf-Langel) bzw. im Werk. Leider fehlen an beiden Loks die Fabrikschilder, so daß nicht mit Sicherheit gesagt werden kann, welche Lok im Werk und welche auf dem Spielplatz steht.

Wir sind allerdings sicher, daß auch hier ein Leser Klarheit verschaffen kann !

Vereinigte Verpackungs GmbH, Monheim-Blee							1 435 mm
Lok	Herstellerangaben	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.	
oNr	Hohen 3 304/1914		B-fl		10		
oNr	Hohen 3 307/1915		B-fl		10	a.)	
a.) 1915 Waggonfabrik Fuchs, Heidelberg 19 an Vereinigte Verpackungs GmbH, Monheim-Blee							

## Bernhard Schüring 4423 Gescher

In der westfälischen Stadt Gescher, zum Kreis Borken gehörig, betreibt die Ziegelei Schüring zum Transport des Tons zum Werk eine kleine Lorenbahn.

Das Werk erreicht man von Gescher aus, indem man die Landstraße in Richtung Holtwick benutzt. Nach ca. 1,5 km sieht man links der Straße das Werk liegen. Wenn man vor oder hinter dem Werk eine kleine Seitenstraße hereinfährt, kommt man unweigerlich an die Gleise der 600 mm-Bahn.



Im Einsatz befindet sich eine kleine, etwas ältere Schöma-Diesellokomotive. In Reserve steht eine etwa gleichalte Schwesterlok, die allerdings nur halb so viel Pferdestärken, nämlich gut und gerne 10 PS, leistet.

Alle 1 - 2 Stunden rappelt der Lorenzug von der Entladung zum Baggerloch, das in Sichtweite ungefähr 500 m in nördlicher Richtung liegt. Zur Grube schiebt die Lok die Loren. Der Lokführer belädt anschließend die Loren mit einem Bagger und zieht den Zug zurück zum Werk.

Die Strecke ist ungemein reizvoll. Vor allem im Sommer sieht man die Bahn manchmal vor lauter Grün nicht mehr. Interessant ist auch eine Passage durch eine Pferdekoppel: Unsicher sind Aufnahmen mit der Lok und den "natürlichen" PS möglich.

Es lohnt sich sehr, dieser Bahn einen Besuch abzustatten. Darüberhinaus wäre erwähnenswert, daß die Ziegelei Iking in Stadtlohn, über die wir bereits in BAHN-EXPRESS 6/82 berichteten, nur ungefähr 4 km von dieser Bahn entfernt liegt !

Ziegelei Bernhard Schüring, Gescher				600 mm		
Lok	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Bem.
oNr	Schöma 1 592/1954		B-dm	10	2.5	Res.
oNr	Schöma 1 615/1954		B-dm	20	3.25	i.E.

## Korrekturen und Ergänzungen

Folgende Ergänzungen erreichten uns zum Bericht 'Feldbahnen im Raum Papenburg und Börgermoor' (vgl. BE 1/82 18-25):

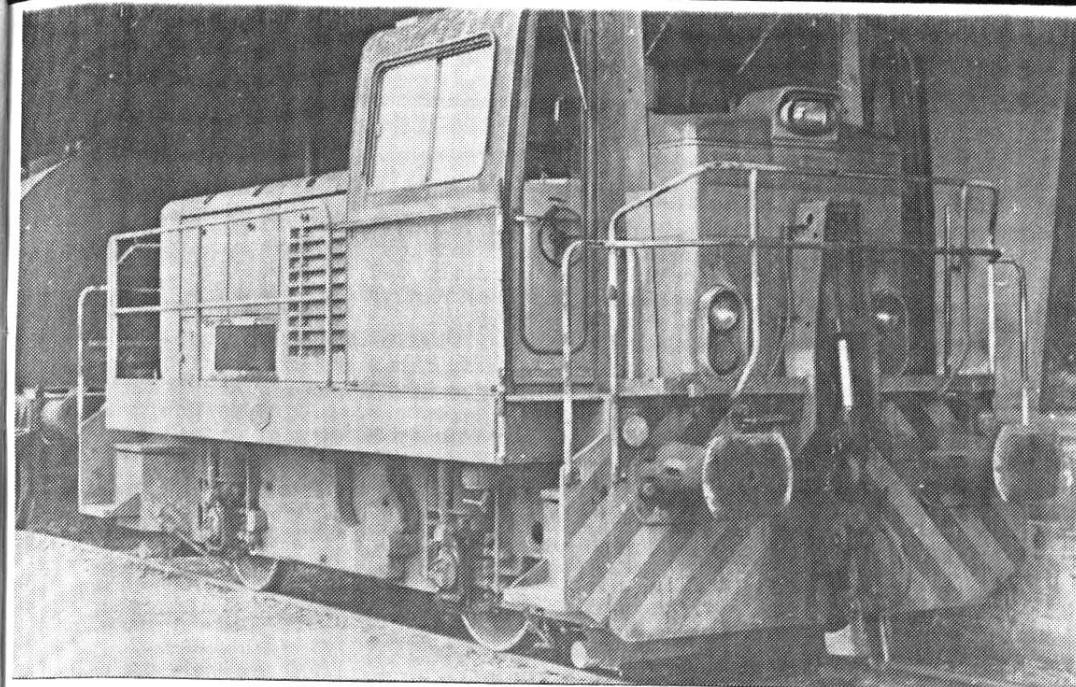
### - Fa. Drüge, Neulehe

Vor ungefähr 10 Jahren existierte hier eine kleine Torfbahn, die aber bald darauf eingestellt wurde. Auf dem 600mm-Netz verkehrte Schöma 1180/1950.

### - Griendtsveen Torfstreu AG, Papenburg

Hier verlief früher, so um 1970, noch eine Strecke, die die Straße und den Kanal überquerte, um das Wilde Moor zu erreichen. Bereits 1973 war diese Strecke eingestellt worden. 1970 und 1975 konnten folgende 900mm-Loks beobachtet werden:

Schöma 720/1943 an Griendtsveen, Torfwerk Schöninghsdorf  
 Schöma 281/19?? an Griendtsveen, Torfwerk Esterwegen  
 Schöma 1 900/1956 an Griendtsveen, Torfwerk Esterwegen



Die Moyse-Lok der Chemischen Fabrik Kalk nahm Rainer Pollmann am 17.06.1981 im Werk auf.  
 Man beachte die hochgeklappte Rangierkupplung zwischen den Puffern.

Die Aufnahme der Orenstein + Koppel-Diesellokomotive der Deutschen Shell AG in Monheim stammt ebenfalls von Rainer Pollmann. Er nahm sie am 25.06.1982 im Werk auf.



- Klasmann-Werke GmbH, Klostermoor

Im Mai 1982 waren die gesamten Anlagen verschwunden. Alte Landkarten zeigen, daß hier einst noch ein anderes Torfwerk existiert haben muß. Dieses Werk befand sich nördlich der Straße. 1970 waren hier zwar keine Gleisanlagen, aber einige Gebäude vorhanden, die mittlerweile ebenfalls verschwunden sind. Das Klasmann-Gelände wurde 1970 von der Siedlungs- und Torfverwertung benutzt. In diesem Jahr wurde der Betrieb geschlossen und abgerissen. Im Mai 1978 wurde der Eisenbahnbetrieb wieder aufgenommen; unbekannt ist, ob damals bereits Klasmann der Betriebsführer war. Folgende Fahrzeuge waren im Einsatz: Deutz 15459, Diema 1858/1955 (ex Trio N.V., Röhlermoor), eine weitere Diema-Lok. 1970 waren hier eine Jung und zwei Diema vorhanden.

- C. F. Wirsing, Bockhorst

Dieses Werk wird im Artikel nicht erwähnt, existiert und produziert aber munter vor sich hin.

Folgende 600mm-Loks stehen für das Feldbahngleise zur Verfügung:

Schöma	752/1944	25	PS	3.75	to
Schöma	776/1944	22	PS	3.75	to
Schöma	834/1944	25	PS	3.75	to
Schöma	1 415/1952	14	PS	2.5	to

- Klostermoor Siedlungs- und Torfverwertungs GmbH, Bockhorst

Dieses Werk ist nicht mehr auf der Übersichtsskizze von dem Raum Papenburg/Börgermoor eingezeichnet, aber auch in den folgenden Ausgaben wird es nicht erwähnt.

Hier stehen folgende Loks - 600 mm - zur Verfügung:

Schöma	630/1942	25	PS	3.6	to
Schöma	730/1943	28	PS	3.75	to
Schöma	733/1945	25	PS	3	to
Schöma	891/1948	12	PS	2.5	to
Schöma	1 401/1952	25	PS	3.75	to
Diema	908/1938	16	PS	3.3	to

sowie eine weitere, nicht näher bekannte, Feldbahnlokomotive.

Lt. Orenstein & Koppel-Lieferliste wurde eine 600 mm-Bt an Klostermoor Torfverwertungs Ges., Papenburg/Ems geliefert.

Es handelte sich um die Nummer 7700/1920.

Sollte es sich dabei um das Bockhorster Werk oder etwa um das heutige Klasmann-Werk im Klostermoor handeln?

Wer kann hier weiterhelfen?

Preussag Boliden Blei GmbH, Nordenham, BE 1/83 22

Die Midgard DSAG setzen in ihrem Nordenhamer Werk 4 MaK-Lokomotiven ein. Einsatzlok ist bei der Preussag die Deutz-Lok und die DWK-Lok ist die Reservemaschine.

Auf dem Georgsschacht war Ende der 60er Jahre mindestens eine Dampfspeicherlok im Einsatz.

Krupp Stahl AG, Duisburg=Rheinhausen, BE 3/82 7

Folgende Fabriknummern wurden von der Firma Humboldt an die Fa. Krupp in Rheinhausen geliefert:

206/19??, Betriebs-Nr. 8; 289/1905, Nr. IX; 346/1906, Nr. 11; 492/1908, Nr. 12; 497/1908, Nr. 13; 680/1910, Nr. 14; 830/1912, Nr. 15; 917/1913, Nr. 16; 918/1913, Nr. 17; 919/1913, Nr. 18; 1256/1917, Nr. 19.

Bis auf die Nr. 8 (Bt) sind alle Loks als Ct-Maschinen gebaut worden.

Kabel- und Lackdrahtfabrik Mannheim, BE 3/83 35

Die Lok Jung 14127/71 war nachweislich bis zur Werksschließung im Werk in (Mainz-) Gustavsburg eingesetzt. Sie war bis 1976 Leihlok, wurde dann endlich gekauft und nach Werksschließung 1980 dann wohl in die Schweiz verkauft.

Sie war möglicherweise nie in Mannheim im Einsatz.

Aktien-Zuckerfabrik Wetterau, Friedberg, BE 3/83 34

Die Situation stellt sich heute so dar: Der Rangierverkehr wird von der DB durchgeführt. Als Ersatz bei Ausfall der DB-Lok (alles schon vorgekommen) soll Lok 2 (Deutz 56411/56) weiterhin als Reservemaschine erhalten werden. Lok 1 (BMAG 11458/42, WR360C14) steht daher zum Verkauf und soll an die Eisenbahnfreunde Wetterau oder einen anderen Eisenbahnverein abgegeben werden. Die zunächst geplante Abgabe nach Rain am Lech hat sich zerschlagen.

Erste Bayrische Basaltstein-Industrie, BE 3/83 37

Die Erste Bayrische Basaltstein-Industrie betrieb zumindest noch ein weiteres Werk mit 700mm-Feldbahn in Maroldsweisach, so daß die aufgeführten Loks möglicherweise auch dort zum Einsatz kamen.

Folgende Ruhrthaler-Loks bei der EBBI sind mir bekannt:

Ruhrth.	1 551/37	D 60 Z	60/75 PS	Steinmühle
	1 708/49	DL 1 S3	55/60 PS	Maroldsweisach
	2 973/52	D 60 Z	60/70 PS	Steinmühle
	3 228/54	D 70 Z	60/70 PS	Maroldsweisach
	3 432/56	D 70 Z	60/70 PS	Steinmühle
	3 596/58	D 70 Z	60/70 PS	Steinmühle
	3 730/62	G42Z/ST	48/50 PS	Steinmühle, 1978 an Naturfreizeitpark Heroldsbach.

Hüttenwerke Kayser AG, Lünen, BE 2/83 7

Die Fabriknummer der Diema-Schmalspurlok 4242 ist nicht richtig.  
Sie lautet tatsächlich: 4224.

Torfwerk Füglein, Bad Feilnbach, BE 3/83 18

Ein weiterer Hydraulikkipper des Torfwerkes hat die Daten Diema 4242/1978.

Kalkwerk Unterholzner, Fischbach, BE 3/83 9

Beim Kalkwerk Fischbach rangiert auf den Normalspurgleisen jetzt eine "robot-lok" mit der Achsfolge B-d, vermutlich von Vollert.

Fa. C. Conradty Nürnberg, Kolbermoor

Diese Firma, die nicht in unserem Bericht erwähnt worden ist, setzt einen schienengängigen Unimog ein.

MaK-Reparaturwerkstätte Moers, Moers, BE 3/83 36

Der Westdeutsche Bahn- und Baubedarf, Hattingen=Bredenscheid, schickte uns eine Übersicht über den Verbleib der KBE-Maschinen:

V 13 - MaK 600 146: Kein Verkauf, Ersatzteil-Spender

V 17 - MaK 600 150: Verkauf an Østbanen, Haarlev

V 14 - MaK 600 147: Verkauf an Preußen, Borken

V 18 - MaK 600 151: Verkauf an Preußen, Borken

V 19 - MaK 600 142: Verkauf nach Italien

V 12 - MaK 600 145: Verkauf nach Italien

V 16 - MaK 600 149: Verkauf nach Italien

V 11 - MaK 600 144: Verkauf im nächsten Jahr nach Italien

V 15 - MaK 600 148: Verkauf im nächsten Jahr nach Italien

Die Lokomotiven V 14 und V 18 werden bei der Preußen nicht mehr benötigt und sollen noch im August dieses Jahres nach Italien verkauft worden sein.

**Liebe Eisenbahnfreunde**

Wer kann uns für eine Abhandlung über die Bayrische Braunkohlen-Industrie (BBI) Material zur Verfügung stellen?

Zuschriften nimmt herzlichst dankend unser Kieler Redakteur entgegen:

ULRICH VÖLZ

VON-DER-WISCH-STRASSE 47

2300 KIEL 1

Der **Bahn-Express** bietet an:

**SJK SMÅBANEAVDELNING:**

# INDUSTRILOK PA ÖLAND & GOTLAND

Die neueste Ausgabe der SJK Småbaneavdelning ist nun erschienen: INDUSTRILOK PA ÖLAND & GOTLAND. In der gleichen Qualität wie INDUSTRILOK I NÄRKE und INDUSTRILOK I SÖDERMANLAND bietet dieser Band auf vielen Seiten und zahlreichen hervorragenden Foto-grafien wieder einen guten Einblick in die schwedische Werkseisenbahnszene!

INDUSTRILOK PÅ ÖLAND & GOTLAND  
(48 S., Paperback) \_\_\_\_\_ DM 9,--

## INDUSTRILOK I NÄRKE

48 Seiten,  
Paperback \_\_\_\_\_ DM 7,--

## INDUSTRILOK I SÖDERMANLAND

56 Seiten,  
Paperback \_\_\_\_\_ DM 9,--

Bestellungen ab sofort an H.-G. Bubolz  
PschK 2043 06-463, Dortmund  
Auslieferung sofort!

