

Bahn- Express

6'83

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 04 31-31 27 29

Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
4712 Werne
Telefon 0 23 89-4 50 57

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

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

Bestellungen an:
Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
4712 Werne

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

Bild- u. Texteingendungen:
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 6'83

Berichte

Wintershall AG
Erdöl-Raffinerie Salzbergen _____ 3
Erdöl-Raffinerie Emsland _____ 6

Neues von der KRUPP MaK _____ 9

Der Huntslauf der Vöest-Alpine AG _____ 20

Zeche Erin in Castrop=Rauxel _____ 24

Kurzmeldungen

Ziegelei Breinum _____ 28
Zürcher Ziegeleien _____ 30
Teglvaerkerne Grønland, Egersund _____ 32
Lilleskov Teglvaerk, Tommerup _____ 34

Korrekturen und Ergänzungen _____ 36

Titelfoto: Auch in den benachbarten Ländern
erfreuen sich deutsche Lokomoti-
ven großer Beliebtheit - hier sehen Sie die
Diema-Lok der Zürcher Ziegeleien auf dem
Weg vom Bahnhof zur Tongrube.

Foto: Bodo Braun

Rückseite: Unglaublich schöne Motive bietet
der Huntslauf der VÖEST - ALPINE
AG Eisenerz in Österreich: Im Bild sehen
Sie die Elektrolokomotive 6/320 mit einem
Leerzug gerade nach Verlassen des kurzen
Schichtturmstollens. Besonderer Blickfang:
Das Eisenerzer Wahezeichen, der Schichtturm.
Foto vom 04.07.1983 von Klaus Reisner.

Ulrich Völz

Erdölraffinerien im Emsland

Wintershall AG

Wintershall AG: Entstehung und Geschichte

Die Gewerkschaft Wintershall entstand aufgrund eines bei Heringen/Werra auf Steinsalz verliehenen Bergwerkes Wintershall V, das dem Gewerken Heinrich Grimberg und dem Bauunternehmer Ludwig Rosenstein, beide aus Bochum, gehörte und bereits 1894 neben einer Kalibohr-gesellschaft Wintershall, aus der die Gewerkschaft hervorgegangen ist, bestand. Dem Grubenvorstand der Gewerkschaft gehörte bis zum Jahre 1905 der Bauunternehmer und Fabrikbesitzer Carl Julius Winter aus Kamen an. Im Laufe der Jahre wurde die Wintershall zu der im deutschen Kalibergbau führenden Gesellschaft, wobei die Gewerk-schaft Wintershall ihre Kaliinteressen in die Wintershall AG ein-brachte.

Im Erdöl begann die Wintershall AG im Jahre 1931 tätig zu werden. Durch Erweiterungen und Aufschluß ihrer Beteiligungen (Gew. Elwe-rath und Gew. Nienhagen) und durch die Erschließung dreier neuer Felder gehörte die Wintershall bereits vor dem letzten Krieg zu den führenden Erdölgesellschaften in Deutschland.

In den folgenden Jahrzehnten hat Wintershall dann sowohl Kali- als auch Steinsalz gefördert und verarbeitet, als auch die Exploration, Förderung und Weiterverarbeitung von Erdöl weiterentwickelt.

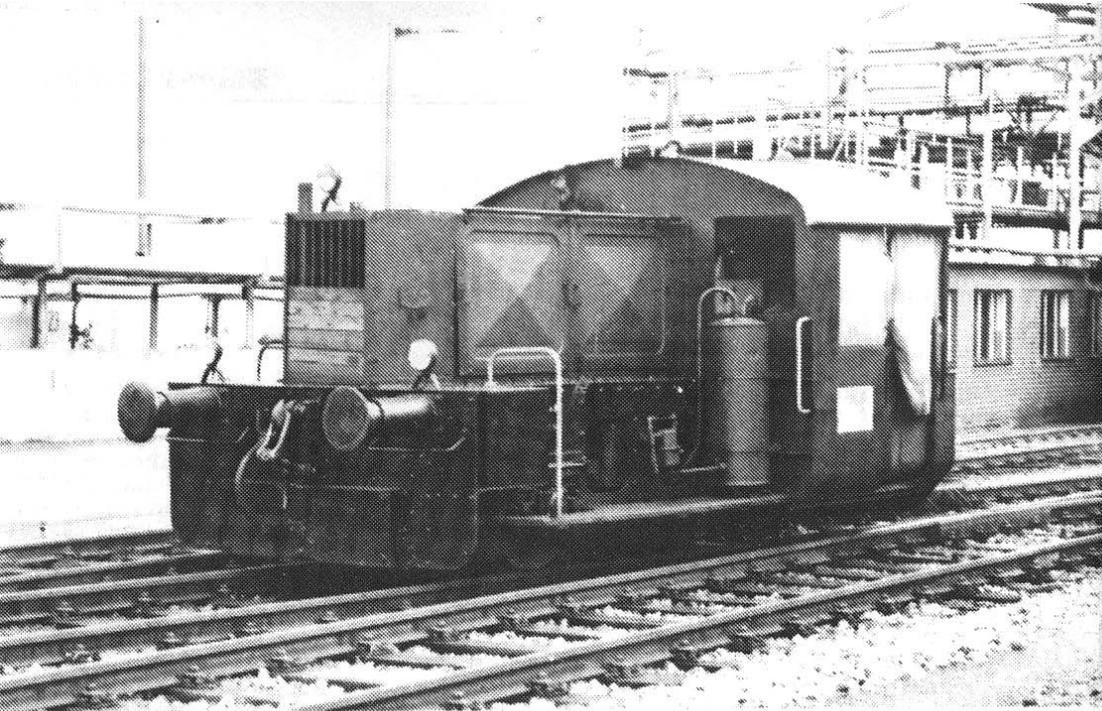
In den 50er Jahren kam dann noch das Erdgas hinzu. In Norddeutsch-land wurden bedeutende Vorkommen entdeckt.

1969 wird die Wintershall zu einem Tochterunternehmen der BASF AG. Ein Jahr später brachte die Wintershall AG ihre Kali- und Steinsalz-werke in die Kali + Salz AG ein. Dieses Unternehmen ist mit acht Kali- und zwei Steinsalzbergwerken das größte unter den Tochter- und Beteiligungsgesellschaften der Wintershall AG.

Heute konzentriert sich die Arbeit der Wintershall auf die Betriebe Erdöl und Erdgas.

Erdöl-Raffinerie Salzbergen, 4442 Salzbergen

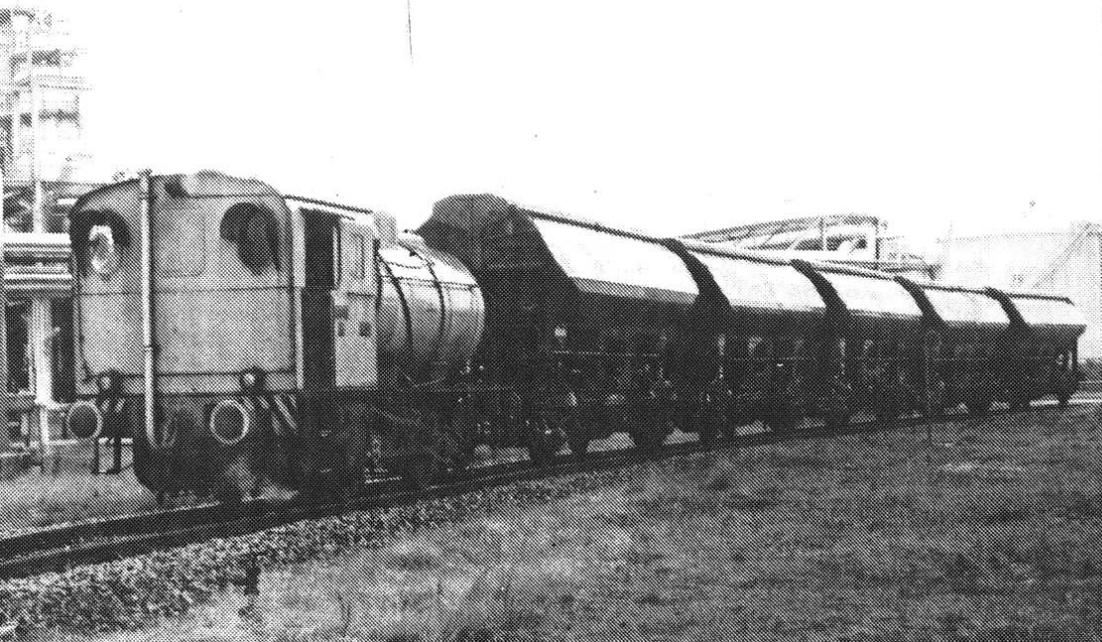
Noch weiter zurück reicht die Geschichte der Salzbergener Erdöl-Raffinerie. Nachdem Mitte des vergangenen Jahrhunderts bei Salz-bergen Ölschiefer gefunden wurde, begann man 1860 mit der Er-richtung einer Parafin- und Photogenfabrik, die 1861 ihren Betrieb aufnahm und von Dr. Lepenau geleitet wurde. Die Gewinnung von Steinöl aus Ölschiefer war sehr aufwendig und verlief nicht immer reibungslos. Daher begann man schon ein Jahr später mit dem Import von amerikanischem Öl aus Pennsylvania; die Steinölproduktion wurde eingestellt. Nach dem Aufschluß der Felder Edemissen und Wietze wurde auch wieder deutsches Öl weiterverarbeitet. Seit 1931 gehört das Werk der Wintershall.



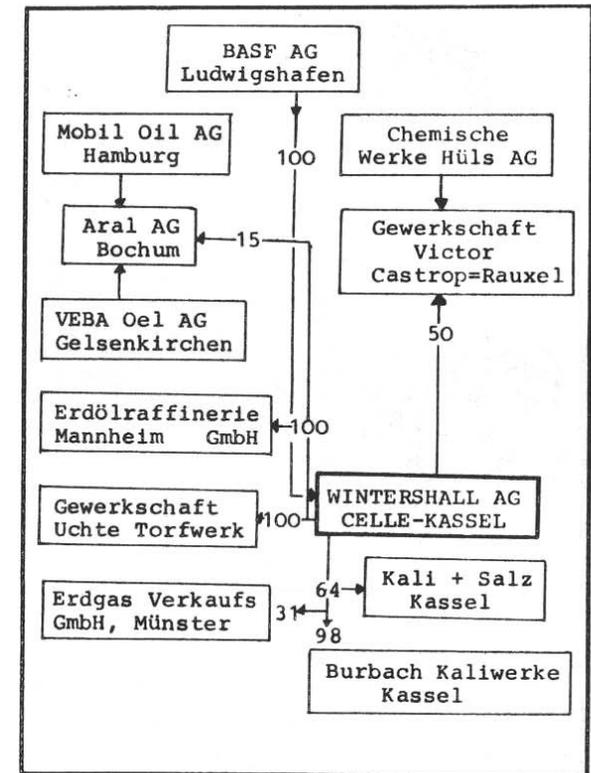
Wintershall AG, Erdöl-Raffinerien Salzbergen und Emsland:

Auf dem oberen Foto sehen Sie die Salzbergener BMAG-Köf während des nachmittäglichen Rangiereinsatzes auf den werksinternen Gleisanlagen der Raffinerie. Unten sehen Sie die Dampfpeicherlok 2 der Lingener Raffinerie mit einigen Schüttgutwagen auf dem Weg vom Werkshafen am Dortmund-Ems-Kanal zum Übergabebahnhof.

Beide Aufnahmen vom 06.04.1983 von Ulrich Völz



Recht bald erkannte man die Chance, in der aufkommenden Maschinenindustrie und bei der Eisenbahn Abnehmer vor allem für Schmieröle zu finden. So entwickelte sich aus kleinen Anfängen die erste Erdöl-Raffinerie Europas mit Schwerpunkt Schmierölherstellung. Im zweiten Weltkrieg wurde das Werk vollkommen zerstört, ab 1950 baute die Wintershall die Anlage als moderne Schmieröl-Raffinerie wieder auf. Die einzige Vollraffinerie mit dem Schwerpunkt Schmierölherstellung in der Bundesrepublik produziert heute insgesamt über 800 Erzeugnisse. Die Rohstoffverarbeitungskapazität beträgt 300 000 t/Jahr.



Wintershall AG, Erdöl-Raffinerie Salzbergen					1 435 mm		
Nr.	Herstellerdaten	AF	Type	(PS)	(to)	km/h	Bem.
1	BMAG 10 633/1937	B-dh	LDE 80	105	17	30	a.
2	KHD 57 192/1962	B-dh	KG 230 B	230	30	30	b.
	KHD 27 359/1940	B-dm	OMZ 117	22/24	9	13	c.

a.) 1937 geliefert an Wehrmacht
 19 an Flugplatz Bentlage (bei Rheine)
 1946 an Wintershall AG, Erdöl-Raffinerie Salzbergen (1)

b.) 1962 geliefert an Wintershall AG, Salzbergen (2)

c.) 1940 geliefert an Wintershall AG, Salzbergen (01.07.1943 Zulassung); Verbleib unbekannt

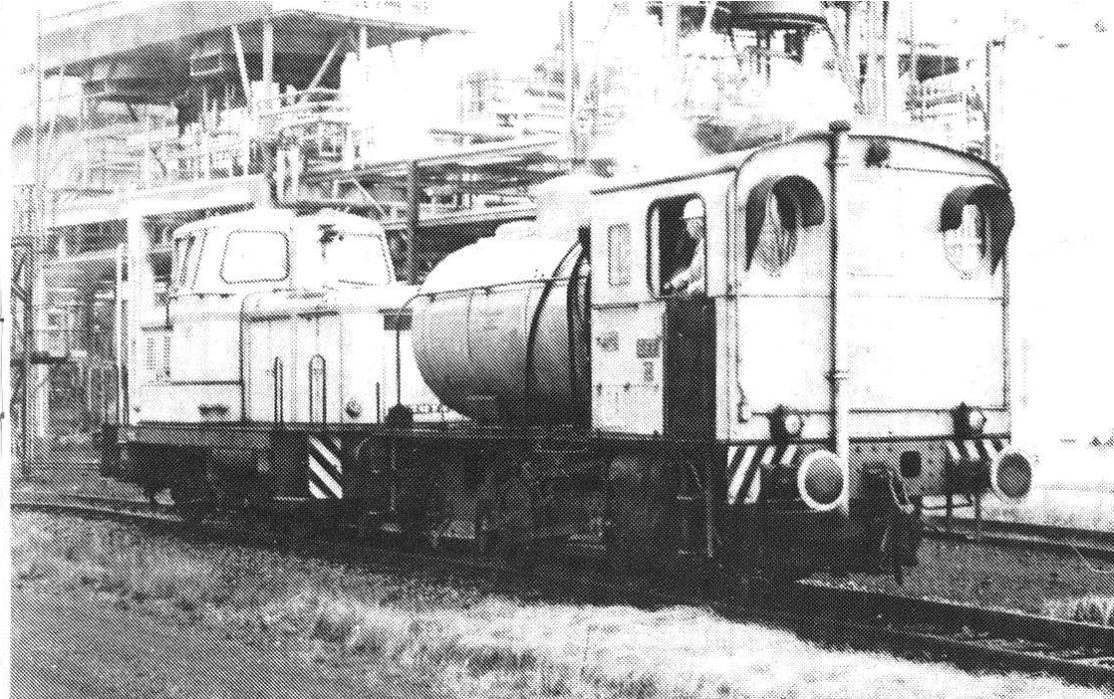


Schon mehrere Jahrzehnte lang be-
treibt die Erdöl-Raffinerie eine
Anschlußbahn. Das Gleis dieser
Strecke ist etwa 700 - 800 m lang
und führt zum Bundesbahnhof Salz-
bergen an der Kursbuchstrecke
280.

Heute stehen in Salzburg zwei
Diesellokomotiven zur Verfügung.

Zum Verbleib der alten Deutz-
Lokomotive war leider nichts
herauszubekommen, nicht einmal
ein etwaiges Abgangsjahr war in
den Unterlagen zu finden.

Heute verlassen die Lokomotiven,
von denen meist eine eingesetzt
wird, in der Regel nicht das
Werk, die Wagen werden von der
Bundesbahn direkt in das Be-
triebsgelände überstellt.



Noch einmal Erdöl-Raffinerie Emsland in Lingen=Holthausen:
Ulrich Völz schoß diese Fotos am 06.04.1983 in der Raffinerie; sie
zeigen die Lok 2 mit der Diesellok 5 am Haken auf einem Gleis=
stück vor dem Lokschuppen (oben) und die Diesellok 6 während einer
Rangierpause vor dem Werkstor in der Nähe des Übergabebahnhofs
an der KBS 280 (unten).

Wintershall AG, Erdöl-Raffinerie Emsland		1 435 mm						
Nr.	Herstellerdaten	AF	Type	PS/bar	to	km/h	Bem.	
1	Jung 11 512/1951	B-d					a.	
2	Hen 25 460/1953	B-fl	Bfl 12/2.5	36	36	30	b.	
3	Hen 25 461/1953	B-fl	Bfl 12/2.5	36	36	30	b.	
4	KHD 56 203/1956	B-d					c.	
5	KHD 57 145/1960	C-dh	A 6 M 528	320	39	30	d.	
6	KHD 57 854/1964	C-dh	MG 450 ex	470	45	30	e.	
a.) 1951 geliefert an Wintershall AG, Lingen=Holthausen 19 an Zwischenhändler Baddaky, Bremen, weiter an ...								
b.) 1953 geliefert an Wintershall AG, Lingen=Holthausen								
c.) 1956 geliefert an Wintershall AG, Lingen=Holthausen 19 an Dinglerwerke, Zweibrücken								
d.) 1960 geliefert an Wintershall AG, Lingen=Holthausen								
e.) 1964 geliefert an Wintershall AG, Lingen=Holthausen								

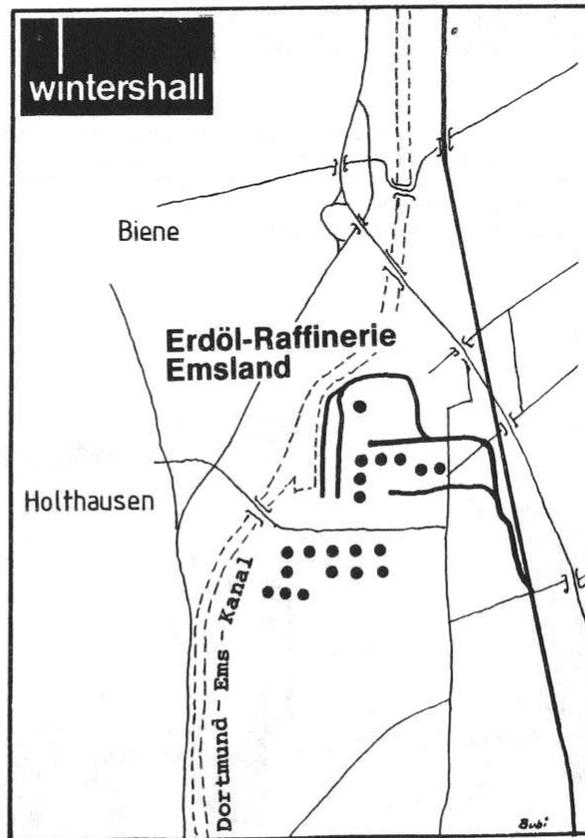


Erdöl-Raffinerie Emsland, 4450 Lingen 1 (Holthausen)

Die Erdöl-Raffinerie Emsland in Lingen war der erste Raffinerie-neubau, der nach dem Krieg in der Bundesrepublik errichtet wurde. Er ging 1954 in Betrieb. Für die Wahl des Standortes waren die Erdölvorkommen im Emsland maßgebend. Heute stammen noch etwa 40 % des verarbeiteten Rohöls aus den Förderbetrieben der Umgegend. Da das Emsland-Rohöl zu 70 % schwere Anteile enthält, wurde eine Anlage installiert, die dazu in der Lage ist, einen größtmöglichen Anteil an 'leichten' Betriebsstoffen (Diesel und Vergaserkraftstoffe (Hey, Bundis: F 50 und F 54 ihr Kisten !) herauszucracken. Die Rückstände bestehen hauptsächlich aus Pechkoks. Die Rohölverarbeitungskapazität der Erdöl-Raffinerie Emsland beträgt 4.5 Mio t/Jahr.

Der Eisenbahnbetrieb beherbergt derzeit vier Lokomotiven. Davon werden meist 1 - 2 Maschinen eingesetzt, wobei die Dampfspeicherlokomotiven seit einiger Zeit so gut wie nie zum Einsatz kommen.

Ganz böse Zungen sprechen sogar schon von einer Verschrotung der Dampfspeicherlokomotiven. Langfristig ist auch die Anschaffung einer fabrikneuen Diesellok der 500 kW-Leistungsklasse vorgesehen. Die leuchtendgelb lackierten Loks lassen sich auch von außerhalb des Werkes gut fotografieren. Sollte eine eingesetzte Lok einmal kurzfristig nichts zu tun haben, so steht sie an der Waage am Werkstor, wo sie gut aufgenommen werden kann. Auch wenn 'was los' ist, bieten sich gute Fotomöglichkeiten, denn die Übergaben werden von den Werklokomotiven aus dem Werk heraus über ein ca. 500 m langes Anschlußgleis zu dem direkt an der Kursbuchstrecke 280 gelegenen Übergabehof gebracht.



Neues von KRUPP MaK

Kiel:

Bereits in den Jahren 1976/77 entwickelte KRUPP MaK ein neu konzipiertes Programm drei- und vierachsiger Standarddiesellokomotiven. Bis heute wurden etwa 80 Lokomotiven aus diesem Programm gefertigt und in Dienst gestellt. Davon wurden sechs Maschinen nach Italien exportiert (G 764 C), zwei weitere gingen in die Schweiz (DE 501 und G 763 C), weitere Exporte sind geplant. In den letzten beiden Jahren wurde das Typenprogramm noch weiterentwickelt und - vor allem durch den einheitlichen Einbau von MTU-Motoren der 396er Reihe - verbessert. Aus dem Programm gestrichen wurden bislang die Typen G 761 C (470 kW; 18 Exemplare gebaut), G 762 C (600 kW; 3 Exemplare gebaut), G 1201 BB (665 kW; 1 Exemplar gebaut) und DE 501 (500 kW; 20 Exemplare gebaut). Die Type G 764 C dürfte auch nicht mehr gebaut werden, da es sich hierbei leistungsmäßig um eine G 763 C handelt, die auf Wunsch des Kunden italienische Einbauteile erhalten hat. Jetzt regulär im Typenprogramm enthalten ist die zweiachsige G 321 B, die bisher in 8 Exemplaren verkauft werden konnte. Die Fertigung dieser Type erfolgt nach wie vor in Moers. Neu ist ebenfalls die DE 502, Nachfolgemodell der DE 501. Die Unterschiede liegen hier in der Elektronik und einer Anhebung der Leistung durch den neuen Motor 6 V 396 TC 13 auf 560 kW. Zunächst ist hier eine Serie von 9 Maschinen vorgesehen, von denen die ersten Exemplare bereits im Bau sind. Entgegen anderslautenden Informationen ist die Hinzunahme einer weiteren vierachsigen dieselektrischen Lokomotive mittlerer Leistungsklasse (DE 1001) derzeit nicht vorgesehen.

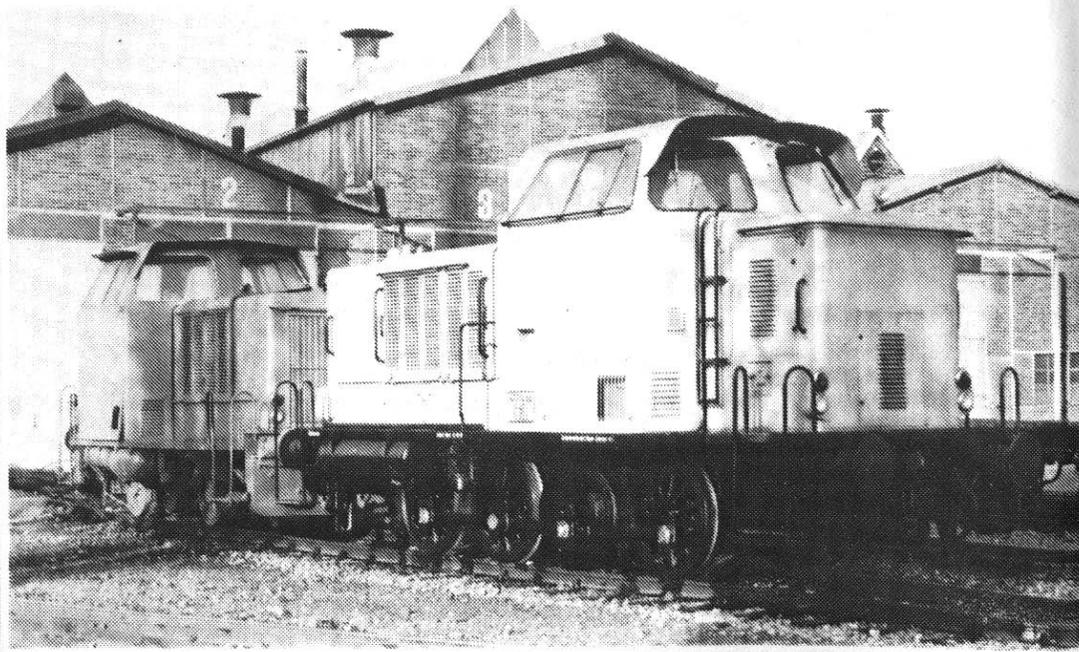
In den letzten Monaten zeigte sich in der Fertigung dreiachsiger Lokomotiven wenig Bewegung. Die einzigen Ablieferungen - eine G 763 C für eine schweizerische Raffinerie und eine DE 501 mit der Fabriknummer 700 058 für die Kali + Salz AG, Werk Neuhof-Ellers - erfolgten bereits zu Anfang des letzten und dieses Jahres. Etwas mehr tut sich dafür bei den Drehgestellokomotiven. Die erste Serie der DE 1002, die vier Maschinen umfaßt, konnte inzwischen verkauft werden. Spektakulärste Ablieferung darunter war zweifelsohne die VE 152 für die Teutoburger Wald-Eisenbahn. Drei Monate später ging die zweite Maschine an den Eschweiler Bergwerks-Verein, und im Januar 1983 folgte die dritte Maschine, die zunächst bei verschiedenen Bahnbetrieben vorgeführt wurde (u.a. OHE, WLE, NIAG, KBE, Rh.Kalkw. Wülfrath) und bei der TWE Aushilfsdienste leistete, bevor sie im November endgültig an die Dortmunder Eisenbahn ging. Dafür soll die DE ihre beiden MaK-Loks des Type V 90 P (1000 389/1965 = D 16, 1983 nach Italien)(1000 390/1965 = D 15, 1984 nach Italien; möglicherweise an Edile Ferroviaria, Nicola Cioce S.L.R., Bari) abgeben. Die Maschinen wurden aber nicht bei MaK in Zahlung gegeben.



Nach zahlreichen Vorführeinsätzen wartet die DE 501 mit der Fabriknummer 700 049 auf einen neuen Besitzer. Eventuell geht sie in die Schweiz.

Die dreilachsige Stangenlok hingegen hat schon eine bewegte Geschichte hinter sich. Die Fabriknummer 400 020 war zuletzt Leihlok bei der Wolff Walsrode AG. Die hintere Maschine dient derzeit als Werklok in der MaK-Werkstatt Moers (Fabriknummer 220 028).

Beide Aufnahmen vom 14.11.1983 von Ulrich Völz



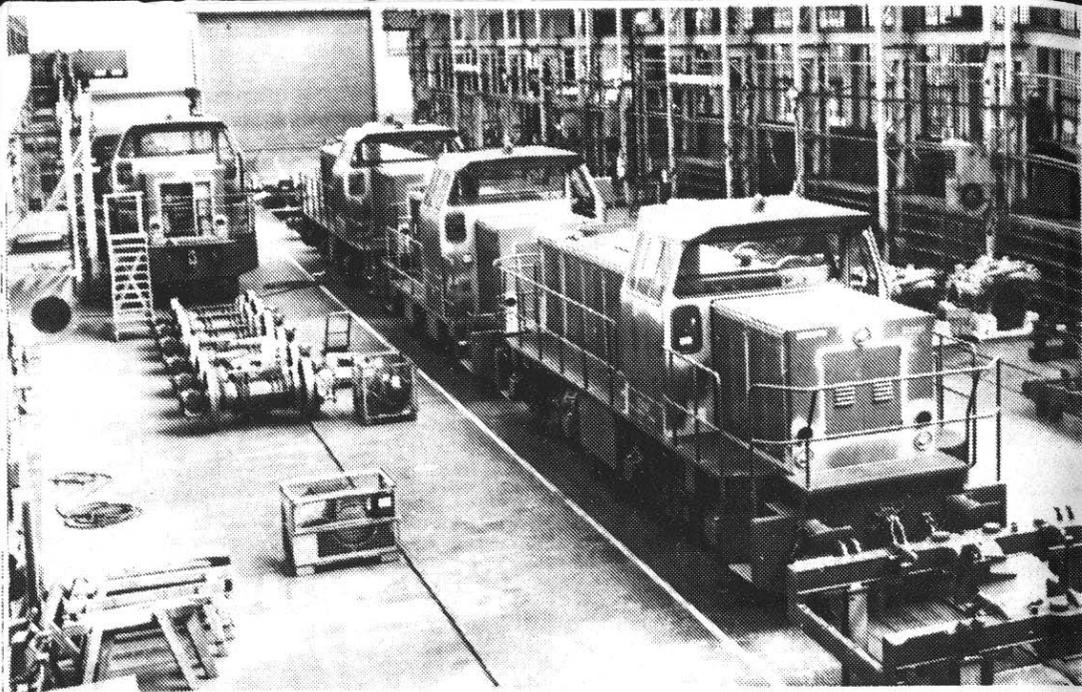
Letztendlich wird die vierte DE 1002 noch 1983 quasi als Weihnachts-Überraschung an die Bentheimer Eisenbahn ausgeliefert. Die Ablieferung sollte am 17.12.83 erfolgen, feierliche Übernahme und Einweihung fanden am 20.12.83 statt.

Die Ruhrkohle AG hat im September die vierte fabrikneue vierachsige Leihlokomotive von MaK bekommen. Im Januar dieses Jahres wird noch eine fünfte neue Lok für die Ruhrkohle ausgeliefert, die allerdings erst für ca. 4 Monate an die Dortmunder Eisenbahn geht, da man dort anscheinend Probleme mit der DE 1002 hat.

Die jetzt bei der Ruhrkohle überflüssige MaK 1' findet nach ihren Irrfahrten durch Deutschland ihren neuen Besitzer jenseits der Alpen.

Im Dezember war weiterhin die Ablieferung einer C 1203 BB in Sonderausführung (Vmax 33 km/h; DGew 100 t, Funkfernsteuerung) an die Klöckner-Werke in Bremen vorgesehen, und für dieses Jahr kommt man dem Wunsch der OHE nach einer G 1204 BB nach. Desweiteren hat die Südwestdeutsche Eisenbahnen AG ein zweites Paar G 1203er bestellt, die noch im 1. Quartal 1984 fertiggestellt werden sollen.

MaK-Reparaturwerkstatt Moers					Verbleib von Lokomotiven
Nr.	Herstellerdaten	AF	Typ	PS	Bemerkungen
2	O+K 25 781/1957	B-dh	MV 6 A	145	1957 gel.an Kali-Transport-Ges., Hamburg 1981 an MaK, Moers (Inzahlungnahme für 700 059) 1982 an Westdt.Bahn-u.Baubedarf, Hattingen
MaK 4	Jung 13 354/1961	D-dh	R 60 D	650	1961 gel.an Osthavell.Eisenbahnen, Berlin 1978 an MaK, Moers (Inzahlungnahme für 1000 779) 1983 an IPE Zona Industriale Italia, Praddele di Nogarole, Rocca, Verona
	MaK 220 046/1959	B-dh	240 B	240	1959 gel.an Rheinlbe Bergbau AG später Ruhrkohle (V 618) 19 an MaK, Moers 1982 verschrottet
	MaK 220 103/1974	B-dh	G 320 B	275	1974 gel.an Krupp Hüttenwerke Bochum (325) 1982 an MaK, Moers 1982 verschrottet
	MaK 220 104/1974	B-dh	G 320 B	275	1974 gel.an Krupp Hüttenwerke Bochum (326) 1982 an MaK, Moers 1982 verschrottet
MaK 13	MaK 500 008/1955	D-dh	600 D	650	1955 gel.an Tegernseebahn (V 65-11) 1979 an MaK, Moers (Inzahlungnahme für 800 191) 1982 verschrottet
	MaK 500 012/1955	D-dh	600 D	600	1955 gel.an Kiel-Schönberger Eisenbahn 1982 an MaK, Moers (Inzahlungnahme für 1000 799) 1983 an IPE Zona Industriale Italia, Praddele di Nogarole, Rocca, Verona
3	MaK 800 037/1956	D-dh	800 D	800	1956 gel.an Dt. Solvay-Werke, Rheinberg 1977 an MaK, Moers (Inzahlungnahme mit 220 061 und 600 141 für 700 021) 1983 an IPE Zona Industriale Italia, Praddele di Nogarole, Rocca, Verona
13	MaK 1000 154/1963	D-dh	1200 D	1200	1963 gel.an Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH (V 13) 1980 an MaK, Moers 1982 an BAG Westfalen, Zeche Minister Stein, Dortmund=Eving



Blick in die Fertigungshalle der MaK am 04.07.1983: Zu sehen sind u.a. hinten rechts die neue Lok für die BE (Fabriknummer 1000 795) und hinten links eine DE 502.

Unten zeigen wir die MaK-Lok 2, die sich gerade auf den Weg zur Zeche Minister Achenbach macht; Dortmund=Mengede, 14.06.83.

Beide Fotos: Ulrich Völz



Ruhrkohle AG, Essen - MaK-Leihlokomotive der BAG Westfalen			
Nr.	FabNr. /Bj.	Type	Bemerkungen
MaK 1'	800 191/1978	G 1100 BB	a.
MaK 1''	1000 812/1983	G 1204 BB	Zeche Monopol
MaK 2	1000 797/1982	G 1204 BB	Zeche Minister Achsenbach
MaK 3	1000 803/1982	G 1203 BB	Zeche Heinrich Robert
MaK 4	1000 807/1983	G 1204 BB	Zeche Gneisenau
MaK	1000 154/1963	1200 D	Zeche Minister Stein b.
MaK	1000 815/1984	G 1204 BB	Zeche Monopol
a.)	.01.1978 gel.an Wanne-Herner Eisenbahn u. Hafen GmbH (22a) .05.1979 an Tegernseebahn (11) .04.1982 an MaK, Moers .08.1982 an BAG Westfalen, Zeche Monopol (MaK 1') 31.10.1983 an Edile Ferroviaria, Nicola Cioce S.L.R., Bari		
b.)	.01.1963 gel.an Wanne-Herner Eisenbahn u. Hafen GmbH (13) 1980 an MaK, Moers 1982 an BAG Westfalen, Zeche Minister Stein		

Die schon zu Eingang dieses Berichtes erwähnten, noch kommenden, Exporte bestehen aus sechs Lokomotiven des Typs G 1203 BB, die an die staatliche Eisenbahngesellschaft nach Gabun geliefert werden. Dort befindet sich derzeit ein neues Eisenbahnnetz in Bau, für das die MaK die ersten Lokomotiven baut.

Die Sonderanfertigung zeigt sich in einem amerikanischen Motor (Fabrikat Cummins, Leistung 761 kW), einer leistungsfähigeren Kühlanlage (wegen des Tropenklimas) und dem auf 90 t erhöhten Dienstgewichtes.

Beim Bau der Eisenbahn in Gabun hat man sich weitgehend für das europäische Eisenbahnsystem entschieden (Spurweite 1 435 mm, Bremssystem Druckluft), so daß man sich direkt aus dem MaK-Typenprogramm bedienen konnte. Daß das natürlich preisliche Vorteile für den Kunden hat, liegt klar auf der Hand.

Nach der vorläufigen Planung sollen die ersten beiden Maschinen im November, die folgenden vier im Dezember 1984 auf die Reise geschickt werden. Sie werden dazu mit eigener Kraft bis Hamburg fahren und anschließend per Schiff nach Owendo verfrachtet werden.

Für das Inland sind einige z.Zt. noch unverbindliche Lieferungen geplant, als da sind 2 x G 1204 BB (FabNr. 1000 816 und 817) für die Hohenzollerische Landesbahn, 2 x DE 502 für die AKN und 1 x DE 502 für die Dillinger Hüttenwerke (noch keine FabNr.).

KRUPP MaK, 2300 Kiel 17				
FabNr.	Type	(kW)	Lieferdatum	Kunde/Bahngesellschaft
220 105	G 321 B	250	26.10.81	Häfen der Stadt Köln (21)
220 106	G 321 B	250	05.05.82	Häfen der Stadt Köln (22)
220 107	G 321 B	250	28.09.82	Unie van Kunstmestfabrieken BV, Rotterdam/Niederlande
220 108	G 321 B	250	28.12.82	Hamburger Hafenbahn (226)
220 109	G 321 B	250	30.05.83	Akzo Zout Chemie, Rotterdam/Niederl.
220 110	G 321 B	250	.12.83	Hafenbetriebsges. Braunschweig
220 111	G 321 B	250	.84	Opel AG, Rüsselsheim
220 112	G 321 B	250	.84	Opel AG, Rüsselsheim
700 059	G 761 C	500	30.04.81	Kali-Transport Ges., Hamburg (2)
700 060	G 761 C	500	22.07.82	Städt. Häfen Düsseldorf (3)
700 061	G 761 C	500	14.03.82	Städt. Hafenbetriebe Neuß (3)
700 062	G 763 C	560	31.05.82	Dt. Solvay-Werke, Rheinberg (1)
700 063	G 764 C	560	24.06.82	Consorzio Autonome del Porto di Genova (Hafenbahn Genua)
700 064	G 764 C	560	24.06.82	Consorzio Autonome del Porto Genova
700 065	G 764 C	560	11.07.82	Consorzio Autonome del Porto Genova
700 066	G 764 C	560	11.07.82	Consorzio Autonome del Porto Genova
700 067	G 764 C	560	15.08.82	Consorzio Autonome del Porto Genova
700 068	G 764 C	560	15.08.82	Consorzio Autonome del Porto Genova
700 069	G 763 C	560	17.10.82	Hafen-und Bahnbetriebe Krefeld (1)
700 070	G 763 C	560	21.11.82	Hafen-und Bahnbetriebe Krefeld (2)
700 071	G 763 C	560	29.12.82	Städt. Häfen Hannover (13)
700 072	G 763 C	560	10.03.83	Raffinerie de Cressier, Cornaux
1000 792	DE 1002	1120	30.07.82	Teutob. Wald-Eisenb., Gütersloh
1000 793	DE 1002	1120	31.10.82	Eschweiler Bergw.-Verein, Ahlen
1000 794	DE 1002	1120	09.11.83	Dortmunder Eisenbahn
1000 795	DE 1002	1120	17.12.83	Bentheimer Eisenbahn
1000 796	G 1204 BB	1120	26.11.81	Westf. Landes-Eisenb., Lippstadt
1000 797	G 1204 BB	1120	16.10.82	Bergbau AG Westfalen (MaK 2)
1000 798	G 1204 BB	1120	23.01.82	Niederrh. Verkehrsbetr., Moers (1)
1000 799	G 1203 BB	745	25.02.82	Verkehrsbetr. Kreis Plön, Kiel (103)
1000 800	G 1203 BB	745	31.03.82	Tegernseebahn, Tegernsee (14)
1000 801	G 1203 BB	745	25.09.82	Südwestdt. Eisenbahnges., Lahr (100)
1000 802	G 1203 BB	745	25.09.82	Südwestdt. Eisenbahnges., Lahr (101)
1000 803	G 1203 BB	745	21.11.82	Bergbau AG Westfalen (MaK 3)
1000 804	G 1203 BB	745	04.06.83	Westf.Verkehrsges., Münster (66)

FabNr.	Type	(kW)	Lieferdatum	Kunde/Bahngesellschaft
1000 805	G 1203 BB	745		
1000 806	G 1204 BB	1120	03.01.83	Westf. Landes-Eisenb., Lippstadt
1000 807	G 1204 BB	1120	26.02.83	Bergbau AG Westfalen (MaK 4)
1000 808	G 1203 BB	745		
1000 809	G 1203 BB	745		
1000 810	G 1203 BB	745	02.12.83	Klöckner-Werke, Bremen (108)
1000 811	G 1203 BB	745		
1000 812	G 1204 BB	1120	20.09.83	Bergbau AG Westfalen (MaK 1)
1000 813	G 1204 BB	1120		
1000 814	G 1204 BB	1120	.84	Osthannoversche Eisenbahnen, Celle
1000 815	G 1204 BB	1120	.01.84	Bergbau AG Westfalen (vorher bei DE)
1000 816	G 1204 BB	1120		
1000 817	G 1204 BB	1120		
1000 818	G 1203 BB	745		
1000 819	G 1203 BB	745		
1000 820	G 1203 BB	745		
1000 821	G 1203 BB	745		
1000 822	G 1203 BB	745		
1000 823	G 1203 BB	745	.11.84	Office du Chemin de fer Transgabonais
1000 824	G 1203 BB	745	.11.84	Office du Chemin de fer Transgabonais
1000 825	G 1203 BB	745	.12.84	Office du Chemin de fer Transgabonais
1000 826	G 1203 BB	745	.12.84	Office du Chemin de fer Transgabonais
1000 827	G 1203 BB	745	.12.84	Office du Chemin de fer Transgabonais
1000 828	G 1203 BB	745	.12.84	Office du Chemin de fer Transgabonais

Für die Bundesbahn rüstet die MaK Ende 1983 drei Kleinlokomotiven der Leistungsklasse III mit Funkfernsteuerung aus. Es handelt sich dabei um die Maschinen 333 108 (Gmdr 5498/1973), 333 114 (Jung 14168/1973) und 333 138 (Jung 14192/1974). Parallel dazu rüstet Krauß-Maffei in München drei Lokomotiven der V 60er Reihe entsprechend um. Anschließend will die Bundesbahn nach eingehenden Testversuchen mit diesen Lokomotiven entscheiden, ob eine größere Anzahl Rangierlokomotiven in eigener Regie mit Funkfernsteuerung ausgerüstet werden soll.



Taufrisches von der MaK Kiel:

Oben die D 24 "Neuenhaus-Veldhausen" für die BE (Fabriknummer 1000 795) am 18.12.1983 auf ihrer Probefahrt in Neuwittenbek.

Unten sehen Sie die Lok 108 für die Bremer Klöckner-Werke in der Fertigungshalle der MaK am 29.11.1983.

Fotos: Ulrich Völz



MaK-Reparaturwerkstatt Moers					
Lfd.Nr.	Herstellerdaten	AF	Typ	PS	Bemerkungen
1	DWK 715/1941	B-dm	160 B	160	05.12.41 gel.an Hafenbahn Kiel (4) 06.10.78 an MaK, Moers (Inzahlungnahme mit 400 001 für 800 190) 1984 geplant betriebsfähige Aufar- beitung und Überführung als Museumslok nach Kiel
2	Hen 26 534/1958	C-dh	DH360	360	1958 gel.an Esso-Chemie, Köln 1983 Hauptuntersuchung bei MaK, Moers
3	KHD 56 921/1958	B-dh	A12L614	200	19 gel.an Bundeswehr, Düren 1983 Hauptuntersuchung bei MaK, Moers
4	KrMa 18 427/1960	C-dh	ML440C	440	1960 gel.an Luitpoldhütte, Amberg (1) 1983 Hauptuntersuchung bei MaK, Moers
5	KHD 57 538/1963	C-dh	MS430C	430	1963 gel.an Städt.Häfen Hannover (6) 1983 an MaK, Moers (Inzahlungnahme für 700 071), Käufer gesucht
6	KrMa 19 690/1973	C-dh	M 700 C	710	1973 gel.an Ruhrkohle AG (V 750, V 650) 1983 Hauptuntersuchung bei MaK, Moers
7	MaK 220 028/1957	B-dh	240 B	240	1957 als MaK-Werklok gebaut 19 an Bentheimer Eisenbahn (D 12) 1980 an MaK, Moers (Inzahlungnahme für 1000 790) 19 Leiheinsatz (Wo 2) 1983 an MaK, Moers
8	MaK 220 110/1983	B-dh	G321 B	335	1983 gel.an Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig, Neubau bei MaK, Moers
9	MaK 400 020/1959	C-dh	400 C	400	1959 als MaK-Leihlok gebaut 19 an Ilseeder Hütte, Peine (04) 1968 an Zeche Friedrich d. Große, Herne später an Ruhrkohle AG (V 560) 1979 an Anton Blome, Herne 1981 an MaK, Moers (Tausch gegen 400 001) 1982/83 Leiheinsatz bei Wolff, Walsrode 1983 an MaK, Moers
10	MaK 500 075/1975	C-dh	G 500 C	530	1975 als MaK-Leihlok gebaut 1977 an Krefelder Eisenbahn (6) 1983 Reparatur bei MaK, Moers
11	MaK 600 343/1961	C-dh	600 C	650	1961 gel.an Dortmunder Eisenbahn (D 7) 1980 an Industriebahn Zons-Nievenheim 1983 Hauptuntersuchung bei MaK, Moers
12	MaK 700 049/1981	C-de	DE 501	640	27.04.1981 gel.an Danske Staatsbaner 01.04.1982 an MaK, Kiel 01.09.1982 an Deutsche Bundesbahn 14.09.1982 bis 04.03.1983 Leihvertrag mit DB für Lok 259 002 1983 an MaK, Moers 04.-05.83 Vorführungen bei: Volkswagen AG, Wolfsburg Betr.d.Stadt Mülheim/Ruhr Gelsenkirchener Hafenbetr. Mannesmannröhren, Mülheim Mannesmannröhren, Dü.-Rath 1983/84 an Bündener Cement AG, CH (?)

Moers:

Die Fertigung der G 321 B läuft nach wie vor in Moers. Gebaut werden etwa 2 - 3 Lokomotiven pro Jahr. Obwohl sich unter Eisenbahnfreunden wenig Interesse für diese Lokomotiven feststellen läßt, wollen wir die Lieferungen doch kurz vorstellen.

Einigermaßen bekannt sind noch die beiden Maschinen für die Kölner Häfen, von denen die erste bereits 1981 die Werkshallen verließ. Im folgenden Jahr wurde neben der zweiten Kölner Lok eine Exportmaschine für Holland gebaut, dann wurde die Hamburger Hafenbahn beliefert. In diesem Jahr wurde Holland erneut mit einer Lokomotive bedacht, und noch im Dezember 1983 wurde die Braunschweiger Hafenbahn mit einer Maschine beliefert.

Und auch für 1984 gibt es bereits ein Projekt. Das Opel-Werk in Rüsselsheim hat zwei G 321 B bestellt - und wenn alles gut geht, wird anschließend Finnland beliefert.

Interessant wie immer ist auch ein Blick in die Moerser Werkstatt. Im Gegensatz zur 'Bestandsaufnahme' vom Juni des vergangenen Jahres ist der Vorrat der zum Verkauf stehenden Gebrauchtloks erheblich zusammengeschrumpft. Eine Aufräumaktion, die in der zweiten Hälfte 1982 durchgeführt wurde, gab den Schneidbrenner kräftig Arbeit und sorgte für bessere Übersicht.

Die Situation am 14.11.1983 stellt eine unserer Listen dar.

Vor der Halle standen die MaK 220 028, 400 020 und 700 049, im hinteren Teil des Werkes die DWK 715 und die KHD 57 538, alle übrigen Loks befanden sich in der Halle.

Eine weitere Liste zeigt den Verbleib der im Juni 1982 noch vorhandenen Lokomotiven.

Die beiden Lokomotiven 325 und 326 von Krupp Stahl aus Bochum wurden trotz ihres niedrigen Alters verschrottet, nachdem in den 'Innereien' schwere Schäden festgestellt wurden und weitere Ersatzteile ausgebaut waren. Die typengleichen Lokomotiven mit den Betriebsnummern 321 bis 324 sind nach wie vor in Bochum im Einsatz.

Der Leiheinsatz der MaK 1000 154 bei der Ruhrkohle AG läuft demnächst aus. Fotofreunde sollten schnell noch einmal bei der Zeche Minister Stein in Dortmund-Eving hereinschauen. Die weitere Zukunft der Lok ist noch ungewiß.

Für die Informationen und die hilfreiche Unterstützung bedanke ich mich bei der KRUPP MaK GmbH in Kiel und Moers.

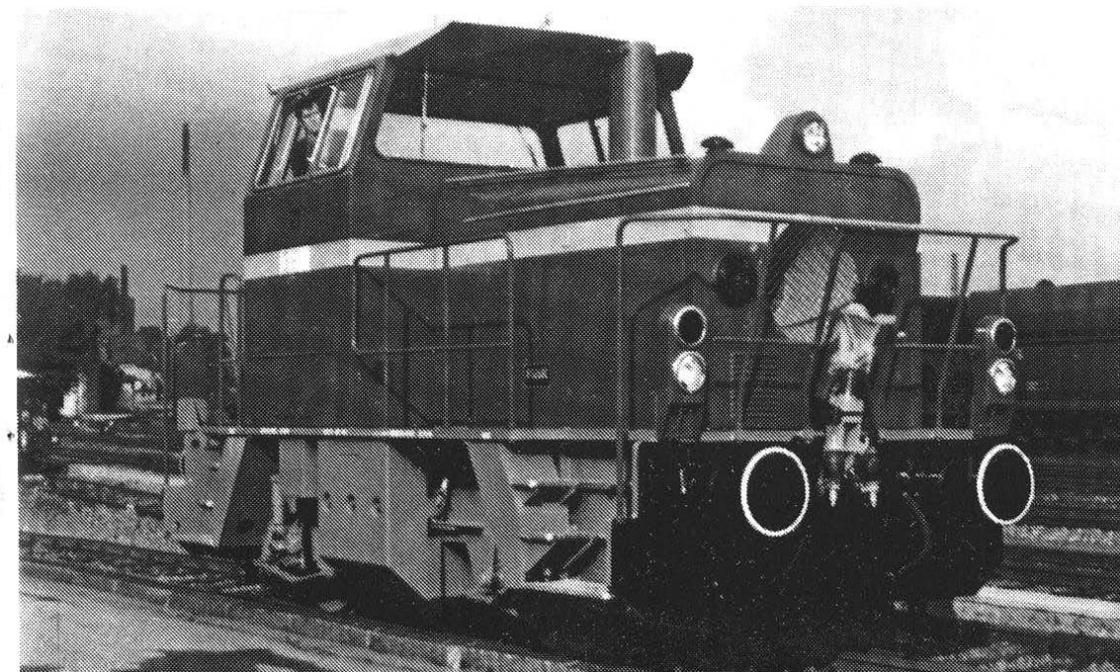


Bereits verschrottet ist die Lok 326 von der Krupp Stahl AG, Bochum. Die Aufnahme entstand am 07.04.1981 im Bochumer Werk.

Foto: Hans-Georg Buholz

Nachfolgemodell der G 320 B ist die G 321 B. Die Aufnahme zeigt die Lok 21 für die Häfen Köln in Moers.

Werkfoto MaK



Klaus Reisner, Eisenerz

Der „Huntslauf“, eine elektrisch betriebene Erzförderbahn am steirischen Erzberg

Die VÖEST-ALPINE AG betreibt am Steirischen Erzberg in Österreich noch eine Reihe sehr interessanter Bergwerkseisenbahnen. Die reizvollste von diesen ist die etwas außerhalb des eigentlichen Abbaugeländes gelegene Förderbahn vom Erzlager im Eisenerzer Orts=teil Krumpenthal zur Verladeanlage der ÖBB am Bahnhof Eisenerz. Ihre Geschichte geht auf das Jahr 1835 zurück, doch würde eine Aufreihung der geschichtlichen Daten den Rahmen dieses Berichtes sprengen.

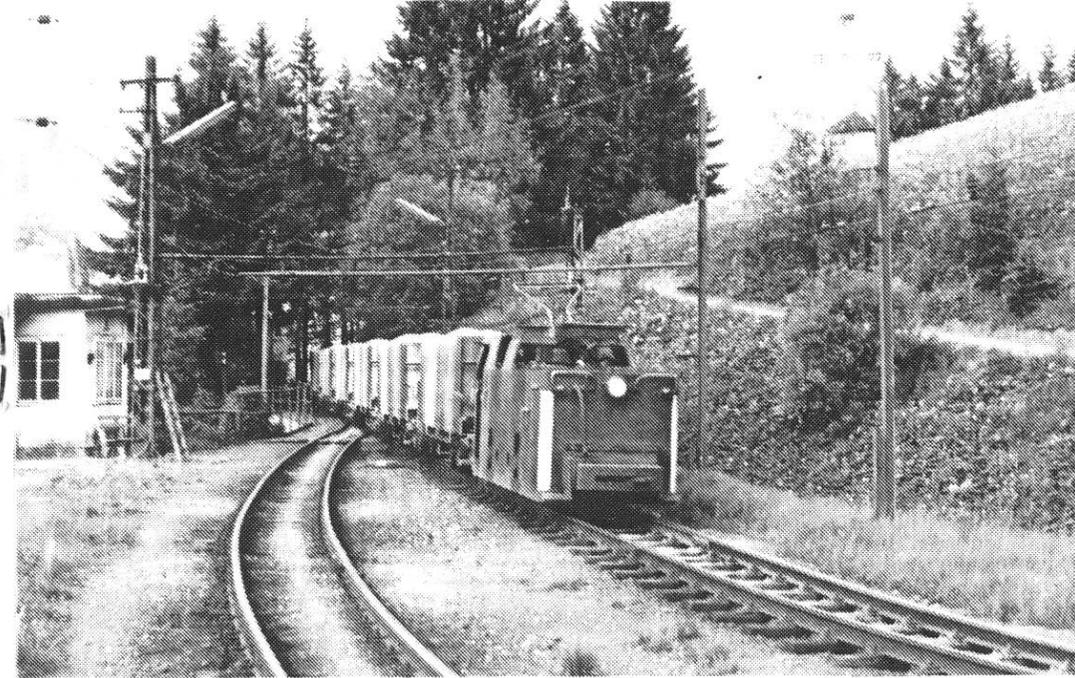
Die Bahnlinie hat eine Spurweite von 900 mm und ist etwa 2.8 km lang. Größtenteils ist die Strecke zweigleisig und sie verfügt über eine automatische Streckenblockierungseinrichtung. Seit dem Jahre 1901 wird sie elektrisch betrieben. Die Strecke wird in der Bergmannssprache "Huntslauf" genannt und nimmt ihren Ausgang bei dem unterhalb der Aufbereitungsanlagen gelegenen Erzlager in Krumpenthal, das nahe der ÖBB Haltestelle Krumpenthal der ehemaligen Zahnradbahn nach Vordernberg liegt.

In diesem Gebiet liegen auch die Werkstätten- und Verwaltungseinrichtungen, die aus einem Verwaltungsgebäude, einer Wagen- und aus einer Lokomotivwerkstätte bestehen. In dem zur Lokomotivwerkstätte gehörenden Lokschuppen finden sechs große Lokomotiven Platz, er verfügt über drei Stände.

Von dort aus verläuft diese noch an das bergbauliche Treiben des vorigen Jahrhunderts erinnernde Bahnlinie an den Hängen oberhalb des Krumpenthals in Richtung Bahnhof Eisenerz. In ihrem Verlauf liegen vorerst zwei Tunnel, die beiden Schichtturmstollen. Der längere der hier zweigleisigen Trassenführung wird bei der Talfahrt benützt, der kürzere bei der Bergfahrt der Züge. Es muß bemerkt werden, daß die größte Steigung 31 ‰ beträgt, diese liegt jedoch im eingleisigen Teil des Huntslaufes, der von der Ausweiche bei der Werksschule bis zur Erzverladeanlage führt. Kurz nach der Ausweiche liegt der Tullstollen, dieser ist ein unter Tage verlegter Bogen mit einem Radius von 33 m. Die Strecke endet in der Verladeanlage, die wieder zweigleisig ausgeführt ist, früher gab es sogar ein drittes Gleis, das als Notgleis diente.

Die mit 600 V Gleichstrom versorgte Bahn wird derzeit mit sechs Lokomotiven betrieben. Eine Erzwagengarnitur besteht aus sechs Krupp/Zeltweg-Bodenentleerern mit 9 m³ Rauminhalt und einer 320 PS Elektrolokomotive, von welcher Bauart zur Zeit fünf Stück betrieben werden.

Die Lok bringt die beladenen Erzzüge in Normalfahrtrichtung zur Verladeanlage, setzt dort um und bringt die Garnituren rückwärts zurück ins Krumpenthal. Die Beladung der Waggons erfolgt mittels Radlader mit 10 m³ Schaufelinhalt, der das Erz dem Erzlager entnimmt und dieses in eine mit Druckluft betriebene Bunkerverladung stürzt. Von dort aus erfolgt die Beladung direkt in die Wagen.



Bilder vom Huntslauf der Vöest-Alpine AG Eisenerz:

Reservelok 1/320 ist am 20.05.1983 soeben in der Ausweiche bei der Werksschule eingetroffen. Deutlich ist das Versanderz in den Wagen zu erkennen.

Fotos (2): Klaus Reisner

Klaus Reisner nahm die Planlok 6/320 am 12.05.1983 mit ihrem Erzzug in Richtung Bahnhof unterwegs nahe dem Schichtturmtunnel auf.



Im Planbetrieb sind drei Züge mit derselben Zusammensetzung unterwegs. Bei Bedarf wird ein Bauzug geführt, der von einer 100 PS Elektrolok gezogen wird. Diese werden jedoch meist nur an betriebsfreien Tagen eingesetzt. Der Betrieb am Huntslauf wird meist die ganze Woche hindurch aufrechterhalten, nur selten ist ein Wochenende betriebsfrei. Meist wird auch von 0 - 24 Uhr gefahren.

Die wichtigsten technischen Daten zusammengefaßt:

Spurweite	900 mm
Stromart	600 V =
Länge einer Fahrtrichtung	ca. 2.8 km
Gesamtgleislänge des Huntslaufes	ca. 10 km
Zugzusammenstellung	1 Lok + 6 Wagen
Gewicht der Lok	29.6 t (zweiachsig)
Leergewicht eines Bodenentleerers	9.5 t (vierachsig)
Tragfähigkeit eines Bodenentleerers	18.0 t
Tagesbeförderungsleistung normal	13 000 t

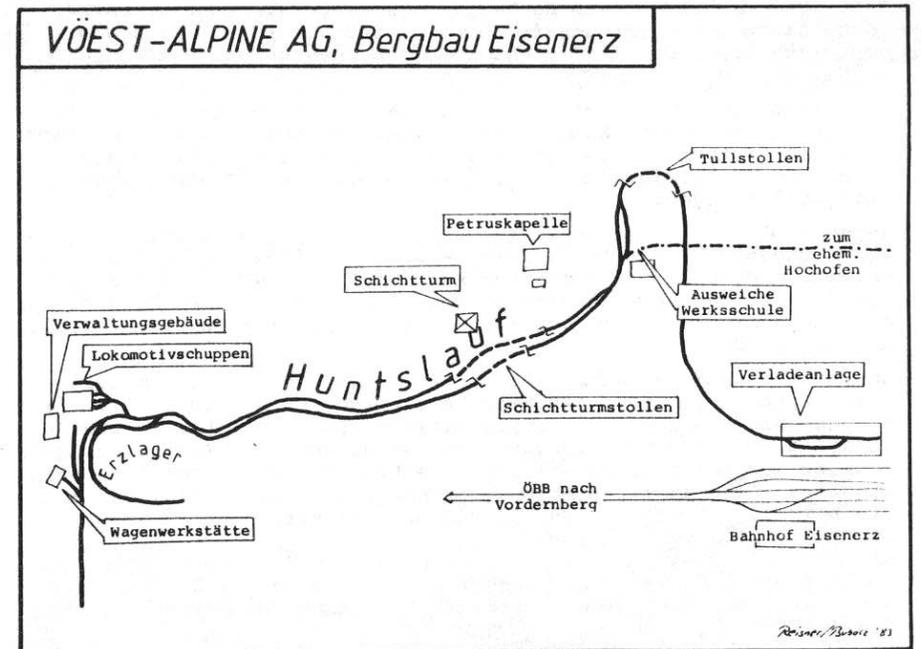
Der Wagenpark besteht aus 21 vierachsigen Bodenentleerern, von denen 18 im Planbetrieb benötigt werden. Daneben gibt es noch eine Reihe zweiachsiger Seitenkipper der Erzberg-Einheitsbauart und einige Tafelwagen, sowie einen Schneeflug und einen Unkrautverteilungs-Spritzwagen, sämtliche Wagen nicht selbstfahrend. Außerdem ist noch ein Gerätetransportwagen (gedeckt) und ein aus der Zeit der Personenbeförderung verbliebener Personenwagen (gedeckt) vorhanden. Bis 1971 wurden am Huntslauf Personenzüge geführt, die die Strecke zum Hochofengelände befuhren, das 1971 stillgelegt wurde (Abzweigung bei der Ausweiche Werksschule von dem Hauptgleis).

Bis 1981 waren die Lokomotiven 2/320 und 3/320 zusätzlich zu den in der Lokliste aufgeführten Lokomotiven am Huntslauf eingesetzt. Sie entsprechen der Lok 1/320, wiegen jedoch nur 24.6 t. Die 1/320 wurde bereits vor längerer Zeit beschwert.

Die Zukunftsaussichten des Huntslaufes sind sehr schlecht, die Einstellung ist Ende 1984 geplant. Zu diesem Zeitpunkt geht die neue Erzverladeanlage der VÖEST-ALPINE AG auf dem Gelände der ÖBB Haltestelle Krumpenthal in Betrieb. Das Schicksal der Fahrmaterialien ist noch ungewiß.

Das Zustandekommen des vorliegenden Berichtes wäre ohne Herrn Betriebsleiter Dipl. Ing. Robert Withalm, VÖEST-ALPINE AG Eisenerz, Herrn Steiger Alfred Teufl, VÖEST-ALPINE AG Eisenerz und der Generaldirektion der VÖEST-ALPINE AG Linz nicht möglich gewesen. Außerdem waren noch beteiligt: Hr. Steiger Bruno Wildling, Hr. Hubert Stecher (Erzverladeanlage) und das Personal des Huntslaufes. Den genannten Personen und Dienststellen sei der herzlichste Dank ausgesprochen.

VÖEST-ALPINE AG Eisenerz				900 mm	
Nr.	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	(PS)	
35/100	BBC	235	1944	100	Bauzuglok
1/320	Carl Goldband		1956	320	Reserve
4/320	Alpine Zeltweg/BBC		1958	320	Reserve
5/320	Alpine Zeltweg/BBC		1958	320	Planlok
6/320	Alpine Zeltweg/BBC		1958	320	Planlok
8/320	Alpine Zeltweg/BBC		1963	320	Planlok



Christian Hoffmann

Zeche Erin in Castrop-Rauxel stillgelegt

Am 22.12.1983 wurde auf der Zeche Erin die letzte Kohle gefördert. Ausschlaggebend für die im November 1982 beschlossene Totalstilllegung von Erin war vor allem die anhaltende Absatzflaute bei der Steinkohle, aber auch schwierige geologische Bedingungen (Abbau in steiler und halbsteiler Lagerung). Die Kokerei Erin wird nach Verarbeitung der vorhandenen Kohlebestände Mitte 1984 ebenfalls stillgelegt.

Als Präsident der preußischen Bergwerks und Hütten-AG ließ William Thomas Mulvany 1866 die ersten beiden Schächte abteufen. Der Ire gab der Zeche den keltischen Namen seiner Heimat: Erin (= Grüne Insel). 1887 gelangte Erin in den Besitz der Gelsenkirchener Bergwerks-AG, zu der sie die längste Zeit ihres Bestehens gehörte. Seit 1967 gehört sie zum Eschweiler Bergwerks-Verein. Dieser gehörte neben der Gewerkschaft Auguste Victoria (Marl) zu den wenigen Gesellschaften, die 1969 nicht in die neugegründete Ruhrkohle AG eingebracht wurden.

1974 wurde in 900 m Tiefe die 6. Sohle in Betrieb genommen, die dadurch erschlossene Kohle hätte für einen Abbau bis 1989 gereicht. Doch die Umstrukturierungsmittel, die der Bund dem EBV in Höhe von 40 Mio DM zur Verfügung stellte, waren mit der Auflage verbunden, Erin stillzulegen.

Neben 3800 Bergleuten verlieren dann auch die fünf Zechenloks ihren angestammten Arbeitsplatz. Wenn Mitte 1984 die Kokerei stillgelegt wird, wird man höchstens noch eine Lok für den Abtransport von Schrott und Abbruchmaterial benötigen. Außer einem Verkauf wäre eine Umbeheimatung zum Aachener Revier (Anna/Emil Mayrisch) nicht auszuschließen.

Unklar ist auch das Schicksal der EBV Holz GmbH in Bochum=Gerthe. Diese Firma, praktisch ein Nebenbetrieb von Erin, beschäftigt sich hauptsächlich mit der Holzimprägnierung. Da beim Abbau in steiler Lagerung die Mechanisierung von Kohlegewinnung und Ausbau nur sehr bedingt möglich ist, haben solche Zechen noch einen relativ hohen Bedarf an Grubenholz. Es ist daher nicht auszuschließen, daß auch die Lok 42, die bei der EBV Holz GmbH eingesetzt und buchmäßig dort geführt wird, arbeitslos wird. Die EBV Holz GmbH liegt an der ehemaligen Zechenbahn der 1967 stillgelegten Zeche Lothringen. Eine Verbindung der EBV Holz mit der Zeche Erin ist nur über den Bahnhof Dortmund=Bövinghausen und die KBS 308 möglich.

Eisenbahnfreunde sollten sich beeilen, wenn sie in Castrop=Rauxel noch EBV-Loks oder Zechenanlagen fotografieren wollen. Auch die DB-Strecke Herne - Castrop=Süd (KBS 308) wird nach Stilllegung der Kokerei, was den Güterverkehr betrifft, zur Bedeutungslosigkeit degradiert. Bis 1977 kamen Dampfloks der BRn 044 und 050 nach Castrop=Süd, um die Ganzzüge von Erin zu übernehmen. Am 17.02.1977 hatte 052 908 sogar die traurige Ehre, den normalen 50er-Einsatz der DB mit einer Fahrt von Castrop=Süd nach Duisburg=Wedau zu beenden.



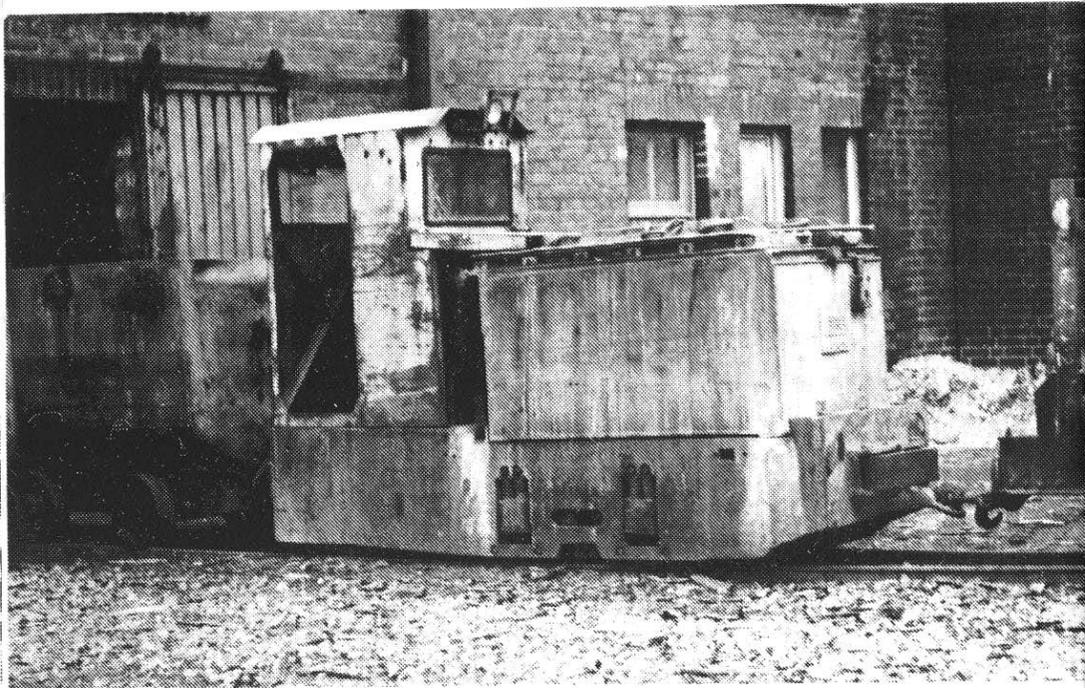
Abschied vom normalspurigen Betrieb der Zeche Erin:

Krauss-Maffei-Lok 41 begegnet am Abend des 08.04.1980 der DB-216 003 im Übergabebahnhof Castrop-Rauxel=Süd.

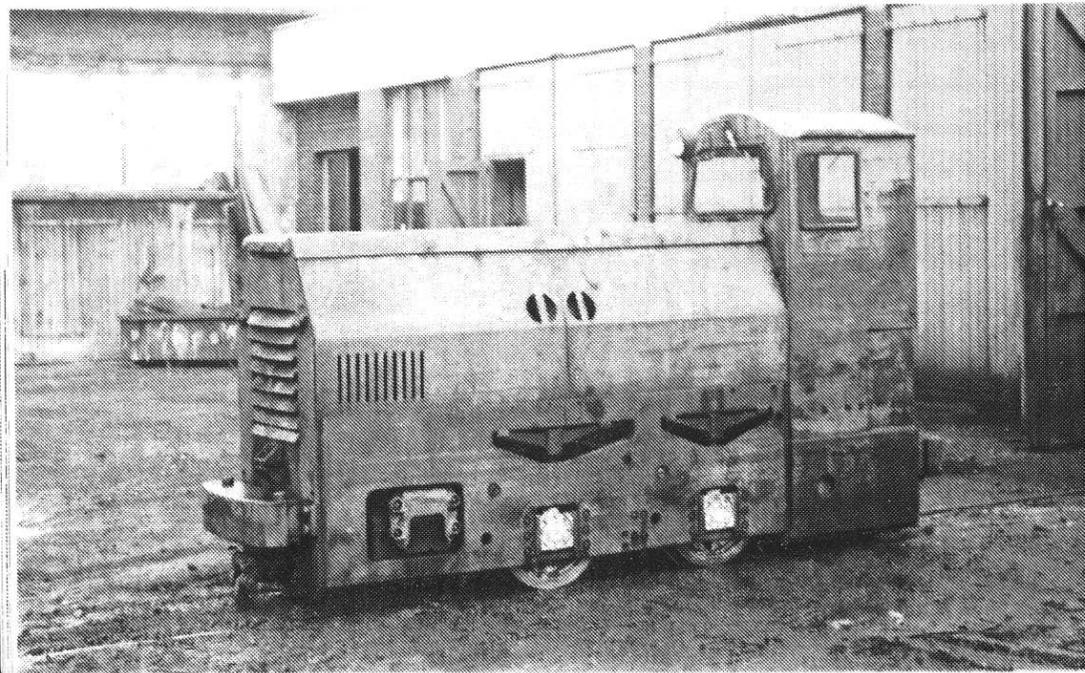
Foto: Ulrich Völz

In Doppeltraktion führen die 'kleinen' MaK-Loks 21 und 22 eigens für den Fotografen eine kleine Proberunde. Hans-Georg Buholz hielt diese Szene am 06.04.1981 fest.





Auch der 625 mm-Schmalspurbetrieb wird nun zu Ende gehen.
Am 06.04.1981 nahm Ulrich Völz eine der beiden Akku-Loks (oben)
und die Rensmann-Diesellokomotive im Materiallager der Zeche
auf.



Eschweiler Bergwerks-Verein, Zeche Erin, Castrop=Rauxel

Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	km/h
1435 mm Spur						
20	MaK 220 066/1960	240 B	B-dh	240	32	28/56
21	MaK 220 067/1960	240 B	B-dh	240	32	28/56
22	MaK 220 068/1961	240 B	B-dh	240	32	28/56
23	Hohenz 3 727/1917		B-fl			
40	KrMa 19 394/1968	M 400 C	C-eh	385	48	21/49
41	KrMa 19 396/1968	M 400 C	C-dh	385	48	35
42	KrMa 19 397/1968	M 400 C	C-dh	385	48	25
625 mm Spur						
1	? /		B-ea			
2	? /		B-ea			
oNr	KHD /	A2M517	B-d		6.3	14
oNr	Rensmann /1978	RD40 HL	B-d		6.5	14
Die Hohenzollern-Dampfspeicherlok ist um 1979 verschrottet.						

Heute besorgen Dieselloks der BRn 216 und 221 diese Aufgaben und mit etwas Glück kann man diese Loks zusammen mit den EBV-Loks in Castrop=Süd fotografieren. Vom Haltepunkt Castrop=Rauxel=Süd kann man die Zeche in wenigen Minuten zu Fuß erreichen.

Mit der Stilllegung von Erin geht wieder ein Stück Bergbau- und Werkbahngeschichte im Ruhrgebiet zu Ende. Die einzige fördernde EBV-Zeche in der Nähe des Ruhrgebietes ist jetzt die Grube Westfalen in Ahlen.

Obwohl nicht unmittelbar zum Thema gehörend, sei hier noch auf die Zeche Zollern 2/4 in Dortmund=Bövinghausen hingewiesen. Die Tagesanlagen dieser Zeche werden vom Bergbaumuseum Bochum als Technisches Denkmal erhalten. Es soll sogar ein Fördergerüst der Zeche Friedrich der Große aus Herne hier aufgebaut werden. Außerdem steht auf dem Gelände seit 1975 die Lok RAG D 512 (Hohenzollern 3531/1918, Cn2t), die zuletzt bei der Zeche Consolidation/Unser Fritz im Einsatz war.

Kurzmeldungen

Ziegelei Breinum
3202 Bad Salzdetfurth-Breinum

Südlich von Bad Salzdetfurth liegt das Dorf Breinum an der Bahnlinie Bodenburg - Gronau - Elze. Heute ist es Haltepunkt der Museumseisenbahn "Almetalbahn", die von der Arbeitsgemeinschaft Historische Eisenbahn e.V. Hildesheim betrieben wird.

In Breinum arbeitete bis 1975 eine Ziegelei. Die etwas weniger als 1 km entfernte Lehmgrube war mit einer Feldbahn mit dem Werk verbunden. Zum Einsatz auf den 600 mm Gleisen kamen zwei Dieselloks.

In der Lehmgrube wurde heller Lehm von einer etwa 5 m hohen Abbauwand mit einem Eimerleiterbagger abgetragen und in Kipploren gefüllt. Hier bewegte die kleine Diema-Lok die Loren und wartete dann mit beladenen Loren im Ausweichgleis, bis die Schöma-Lok mit den Leerloren kam. Die Loks tauschten ihre 2-Wagen-Züge (!) und die Schöma-Lok fuhr, Loren voran, zurück zur Ziegelei.

Dabei waren Lok und Loren aus Sicherheitsgründen doppelt gekuppelt, da die ganze Strecke im Gefälle liegt. Ein Arbeiter erzählte, daß vor Jahren einmal eine Kupplung gerissen sei und eine beladene Lore mit hoher Geschwindigkeit gen Ziegelei raste. Glücklicherweise kreuzten keine Wege oder Straßen die Strecke ...

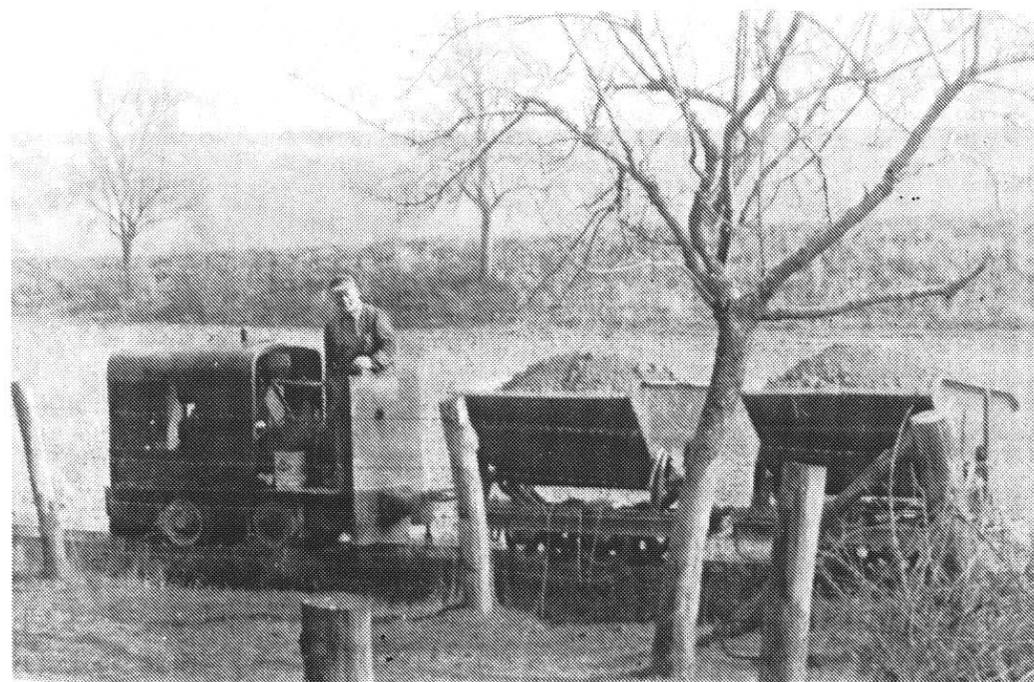
Die Strecke verlief an begrünten Abbruchkanten und zwischen eingezäunten Wiesen und Äckern. Auf halbem Wege gab es jedoch einen Tunnel (!), über dem sich eine Feldwegkreuzung befand.

Ziegelei Breinum, Breinum		600 mm						
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	km/h	Bem.	
oNr	Schöma 926/1944			11				
oNr	Diema 1 902/1956	DL 6	B-d	8	1.25		a.	
a.) 1956 gel.an Ziegelei Breinum 197 an Eisenbahnfreund in Bad Gandersheim Eine andere Quelle sagt zu der Diema-Fabrik-Nr. 1902 aus, daß die Lok vom Typ DFL 10 sei und als 1000mm-Lok bei der Fa. Torfwerk Terwindt & Arnztveen in Vriezenveen/NL läuft. Möglicherweise ist die Lok bei Diema umgebaut worden, ggf. ist auch eine Fabriknummer fehlerhaft.								



Eine richtig kleine, nette Lorenbahn hatte die Ziegelei Breinum aufzuweisen: Die niedliche Diema-Lok (oben) steht da in nichts der Schöma-Lok (unten) nach.

Fotos vom April 1974 von Wolfgang E. Ludwig



Vor der Ziegelei verzweigte sich das Gleis zu drei Ästen. Hier wurden auf einem der Gleise durch einen Schaufellader Loren mit fettem Ton beladen, der per Lkw angeliefert wurde. Über eine schräge Rampe wurden nun wechselweise Ton- und Lehmloren durch Seilzug in das Maschinenhaus gezogen und entleert. Auf dem dritten Gleis vor der Rampe warteten dann die leeren Loren auf weitere Verwendung.

So zeigte sich mir der Betrieb im April 1974. Heute ist davon nichts mehr zu sehen. Wie ich 1976 erfahren konnte, wurde die Diema-Lok samt einigem Zubehör von einem Eisenbahnfreund aus Bad Gandersheim gekauft und sie soll dort in einem Garten fahren.

Zürcher Ziegeleien Tongrube Schinznach Dorf, Schweiz

Die Firma Zürcher Ziegeleien betreiben in Schinznach Dorf nahe bei Brugg AG eine Tongrube mit Feldbahnbetrieb auf 600 mm Spurweite. Es sind auf ca. 600 m Gleise gelegt, die direkt vom Bahnhof Schinznach Dorf der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) abgehen und nur zur Tongrube führen.

Zum Einsatz kommen eine Diema-Lok und drei Selbstentladewagen. Diese Selbstentladewagen sind mit einem Fassungsvermögen von 5 m³ ausgestattet und werden auch Stollen- oder Tunnel selbstentlader genannt. Hersteller dieser Wagen ist die Firma Mühlhäuser in Michelstadt.

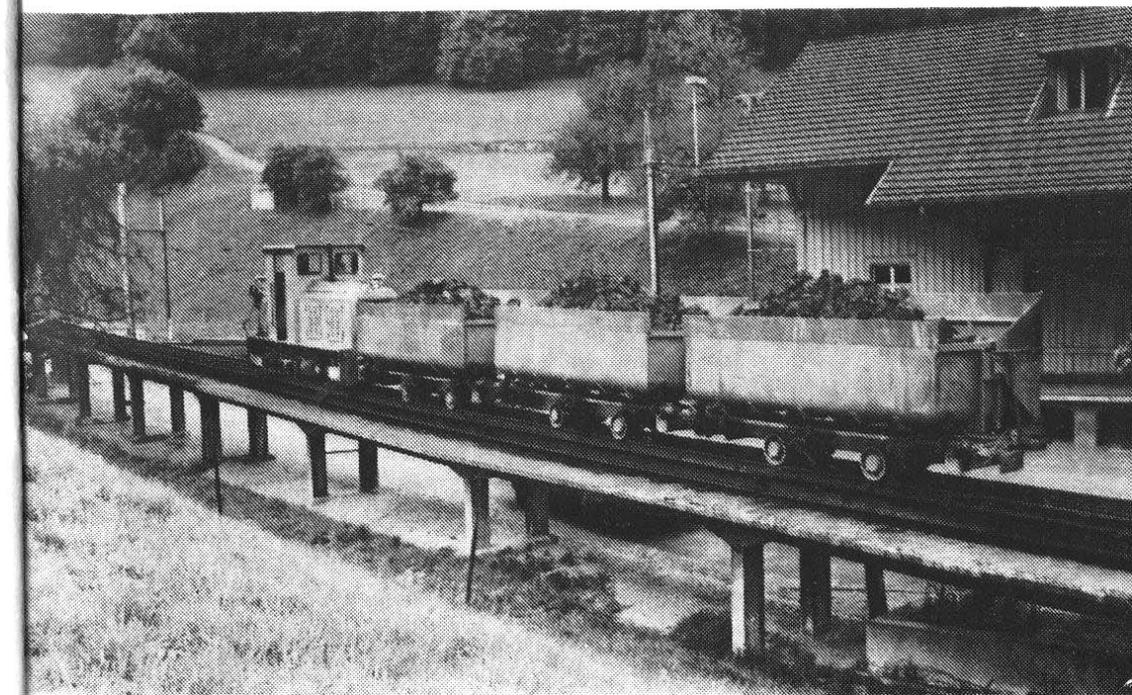
Mit sehr großen Erdbewegungsmaschinen wird einmal im Jahr eine Tonhalde als Vorratsberg angelegt. Die eigens zu diesem Zweck herangeschafften Erdbewerger werden anschließend an ihren sonstigen Einsatzort zurückgebracht. Diese Vorratshalde wird im Laufe des Jahres mit einem Radlader abgetragen und in die Feldbahnwagen verkippt. Etwa 10 - 12 mal täglich fährt der Radladerfahrer, der zugleich Lokführer ist und überhaupt der einzige Beschäftigte ist, das kleine Züglein zur Umladeanlage am SBB-Bahnhof.

Hier wird er auf Flachwagen der Bundesbahn verladen und über Nacht nach Dücken in der Nähe von Rapperswil transportiert. In Dücken mischt man den Ton mit anderem Ton, der da abgebaut wird.

Die schweren Schienenprofile der 600 mm Feldbahn in Schinznach Dorf sind auf halbierten Regelspurschwellen verlegt. Um die in der Vergangenheit häufiger aufgetretenen Entgleisungen des zwar kurzen,



So sieht's bei den Zürcher Tonwerken in der Schweiz aus: Oben sehen Sie die Beladung eines Zuges an der Tongrube mit dem Radlader und unten treffen wir den gleichen Zug an der Entladeanlage im SBB-Bahnhof Schinznach Dorf. Beide Aufnahmen der Diema-Lok mit ihrem Zug verdanken wir Bodo Braun.



Zürcher Ziegeleien, Tongrube Schinznach Dorf/CH							600 mm
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	km/h	
oNr	Diema 2 987/1968	DS 90/1.	B-dh		11		

aber doch sehr schweren Zuges abzustellen, hat man den Unterbau der gesamten Strecke als Betontrasse von ca. 20 cm Stärke ausgeführt. Da die Vorräte der Tongrube noch Jahrzehnte ausreichen, lohnt sich diese Investition in die Strecke sowie in einen ebenfalls vorhandenen festen Lokschuppen und einige Holzbauten auf dem Betriebsgelände mit Sicherheit.

**Teglvaerkerne Grønland, Sønderjylland A/S
Grønland Keramisk Industri A/S
Egernsund, Dänemark**

Ein Ausläufer der Flensburger Förde, der sich nach Norden hin nach Dänemark hinein erstreckt, wird Nybøl Nor genannt. Rund um dieses Gewässer herum erstreckte sich ehemals eine Vielzahl Ziegeleien, von denen heute nur noch wenige in Betrieb sind. Nachdem die Carl Matzens Teglvaerker A/S im Jahre 1970 ihren Feldbahnbetrieb eingestellt haben und im folgenden Jahr die beiden Loks (Hersteller Jens Willemoes Maskinfabrik, Esbjerg und Fr. Pedersens Maskinbyggeri, Smøl, Broager) zur Verschrottung verkauft haben,

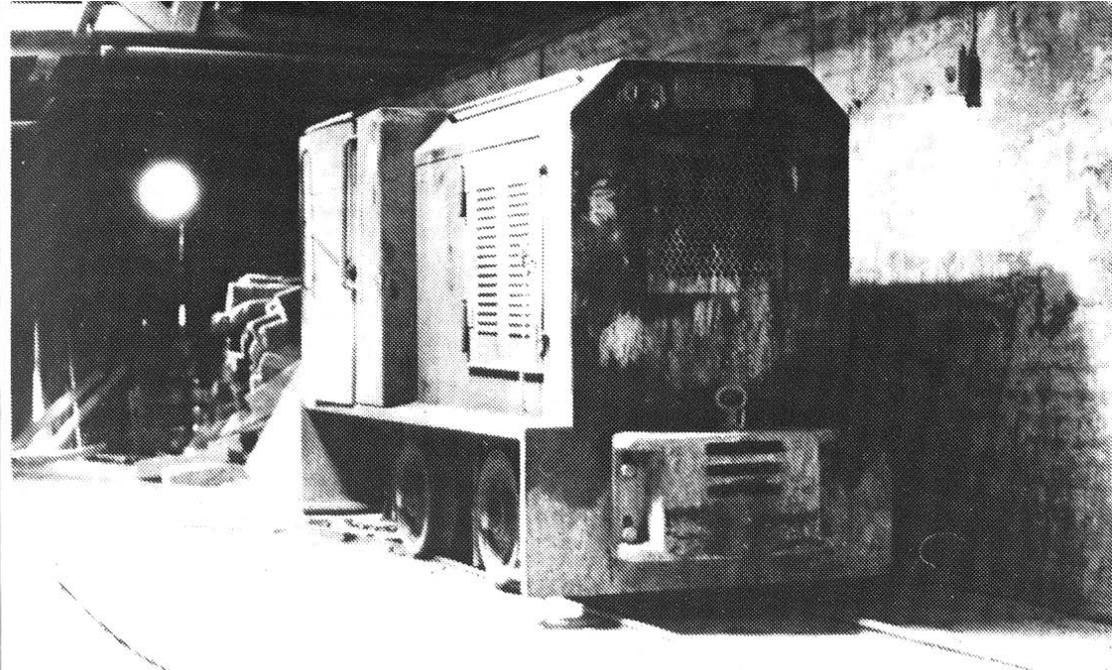
Teglvaerkerne Grønland, Sønderjylland A/S Grønland Keramisk Industri A/S, DK-Egernsund		600 mm				
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	Motor	Bemerkung
oNr	SM		B-dm		Ford	Verbleib ?
2	SM		B-dm		Ford	Verbleib ?
3	SM		B-dm		Ford	Verbleib ?
4	SM		B-dm		Ford	Verbleib ?
oNr	JWE		B-dm		Ford	Verbleib ?
oNr	PM 149/1935		B-dm	55	Ford	a.
oNr	PM 324/1941		B-dm	40	Ford	b.
8	Diema 1 986/1956	DS 22/28	B-dh	28	KHD	c.
9	Diema 2 797/1965	DS 30	B-dh	40	KHD	d.

a.) 1935 gel.an Sønderborg Skaerve - og Grusvaerk
19 an Teglvaerkerne Grønland, Egernsund

b.) 1941 gel.an Ove Arkil, Haderslev
19 an Teglvaerkerne Grønland, Egernsund

c.) 1956 gel.an Arthur Stegmann, Dachziegelwerk Helmstedt
19 an Teglvaerkerne Grønland, Egernsund

d.) 1965 gel.an Bott KG, Ziegelwerk
1974 an Teglvaerkerne Grønland, Egernsund

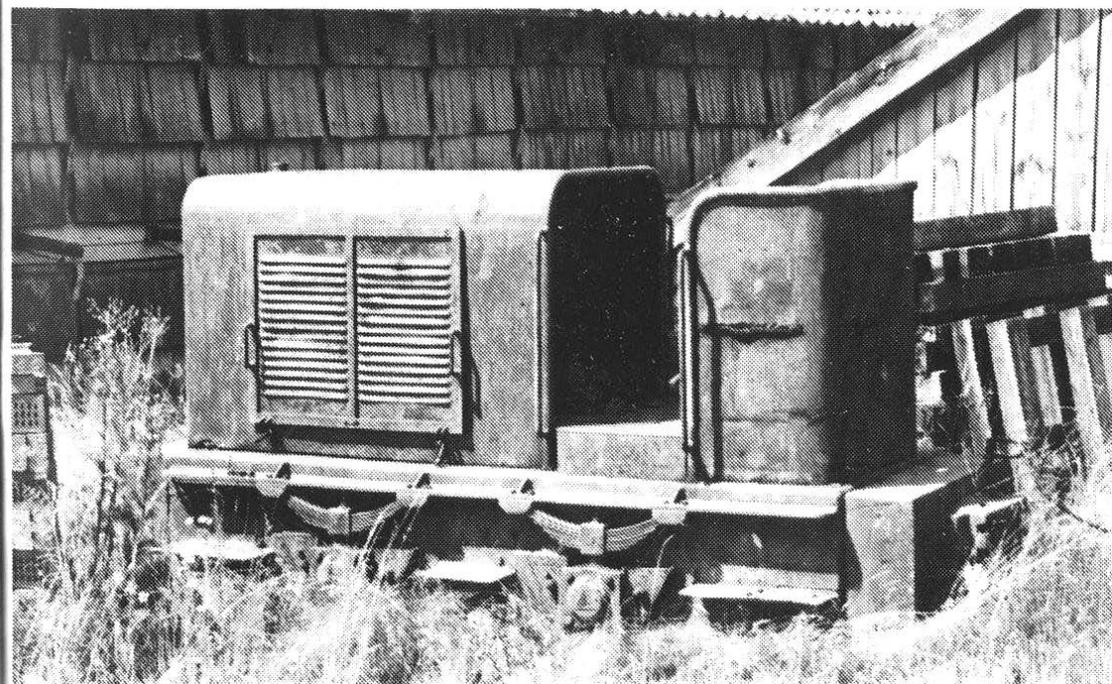


Bilder von dänischen Feldbahnen:

Die Diema 2797 der Ziegelwerke Island-Grønland in Egernsund hat sehr wohl eine deutsche Vergangenheit: Sie lief bis 1974 beim Ziegelwerk Bott.

Fotos (2) vom 05.07.1983 von Uli Völz

Die auf dem unteren Foto zu sehende Feldbahnlok der Ziegelwerke Lilleskov wurde 1941 von Peddershaab Maskinfabrik A/S in Brønderslev auf ihre vier Räder gesetzt ...



blieben die Ziegelwerke Island-Grønland mit ihrem Bahnbetrieb allein. Zum Einsatz kamen zuletzt zwei Diema-Loks, die ehemals von deutschen Betrieben übernommen wurden.

Ehemals gab es drei Werke: Island, Grønland und Skodsbølmark. Diese Werke waren untereinander durch die Bahn verbunden. Das Werk Island wurde 1968 geschlossen. Zuletzt betrug die Gleislänge 5 km. Seit 1972 wurde die Bahn nach und nach eingestellt, das endgültige "aus" kam um 1981. Der Rückkauf der Loks durch Diema ist in Erwägung gezogen worden.

**Lilleskov Teglvaerk A/S
Tommerup, Dänemark**

Ein weiteres Gebiet in Dänemark, in dem die Ziegeleiindustrie früher in größerem Umfang tätig gewesen ist, befindet sich auf Fünen westlich von Odense. Insgesamt ist von neun Ziegeleien bei Vissenbjerg bekannt, daß dort Feldbahnen existierten. Die meisten Bahnen wurden in den 60er Jahren bereits eingestellt, die Lokomotiven verschwanden. Interessant, aber leider nicht allzu informativ ist hierunter der Hinweis auf das Bred Teglvaerk. Bis 1962 lief hier auf 600 mm-Spur eine Jung-Lok. Einzelheiten dazu sind leider nicht bekannt. Das Werk wurde 1970 geschlossen und brannte ein Jahr später nieder.

Lilleskov Teglvaerk A/S, DK-Tommerup							600 mm
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(to)	Motor	Bem.
ONr	Hjl					Chev	a.
ONr	KM 81/1945		B-				b.
ONr	PM 332/1941		B-bm	55		Ford	c.
CAB4	PM 337/1941		B-bm	55	5.0	Ford	d.

a.) Verbleib unbekannt
 b.) 1945 an Ryslinge Teglvaerk
 19 an Lilleskov Teglvaerk A/S, Tommerup, Verbleib unbek.
 c.) 1941 gel. an C.A. Bechgaard, Århus
 19 über Spøer an Lilleskov Teglvaerk A/S, Tommerup
 d.) 1941 gel. an C.A. Bechgaard, Århus (CAB 4)
 19 über Spøer an Lilleskov Teglvaerk A/S, Tommerup
 als Ersatzteilsponder

Bis vor wenigen Jahren konnte das Lilleskov-Teglvaerk noch den Betrieb - und erfreulicherweise auch die Feldbahn - aufrechterhalten. Zuletzt stand eine Lok zusammen mit einigen Loren im Einsatz, eine weitere baugleiche Maschine war abgestellt.

Die Streckenlänge betrug etwa 500 m. Die Grube lag nördlich des Werkes ca. 1 km südwestlich des Bahnhofes Tommerup. Um 1981 wurde die Bahn eingestellt. Die Einsatzlok (PM 332/1941) steht jetzt - schlecht fotografierbar - in der Entladeanlage. Die zweite Lok ist heute noch vorhanden und befindet sich neben dem Werk. Sie ist hier nie zum Einsatz gekommen, sondern diente von Anfang an als Ersatzteilsponder.

Die Berichte aus Dänemark wurden erst durch die Unterstützung von Herrn Bent Hansen (Kolding) möglich. Die technischen Daten wurden entnommen aus:

Peter Andersen: "Smalsporede industrimotorlok"
 2. del Sydjylland + Fyn (Hedehusene, 1976)
 und Supplement 1 (Hedehusene, 1982)

Diese beiden - sowie noch vier weitere ! - Hefte über dänische Industriebahnen können Sie ab sofort beim BAHN-EXPRESS bestellen !

Erwähnte Lokomotiv- und Motorenhersteller

SM = Fr. Pedersens Maskinbyggeri, Smøl, Broager
 JWE = Jens Willemoes Maskinfabrik, Esbjerg
 PM = Peddershaab Maskinfabrik A/S, Brønderslev
 Hjl = ?
 KM = Kastrup Maskinfabrik, Kastrup
 Ford = Ford Motor Co., Detroit USA und Dagenham CB
 Chev = Chevrolet, General Motors, Detroit USA

Korrekturen und Ergänzungen

Donnelley & Geradi GmbH & Co KG, Waldbronn, BE 6/82 24

Bei der Spinnerei und Weberei wurde der elektrische Betrieb im Dezember 1982 eingestellt. Die Oberleitung wurde inzwischen abmontiert, nur die Masten waren noch vorhanden. Der Betrieb wird nun mit einer Schöma-Diesellokomotive durchgeführt:

Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	Gew. (kg)
oNr	Schöma 4 648/1982	CHL-30 G	B-dh	39	6000

Die alte Siemens-Elektrolokomotive soll wieder aufgearbeitet und als Denkmal aufgestellt werden.

Deutsche Bundespost, Bahnpostamt, München, BE 5/83 32

Ein Fehler unterlief uns bei der Bildunterschrift auf der Seite 35 zu einer Aufnahme der Elloks der Münchener Post-U-Bahn: Der Betrieb ist nicht minder interessant (nicht: uninteressant) - sonst hätten wir bestimmt nicht berichtet ! Die an das Deutsche Museum gegangene Lok ist nicht zu besichtigen, da sie irgendwo in einem Magazin untergebracht sein soll.

Ämter für Land-und Wasserwirtschaft, Husum und Heide, BE 5/83

Der Bauhof mit der 600 mm-Bahn des ALW Husum liegt im Ceci lienkoog (nicht: Ceci lienkoog).

Unser stimmungsvolles Rückseitenfoto stammte nicht - wie auf Seite 3 frech behauptet - von Herausgeber Ulrich Völz, sondern von unserem fleißigen Mitarbeiter Walter Listl aus München. Wir bitten um Entschuldigung !

Falzziegelwerke Ludowici, Jockgrimm, BE 5/83 24

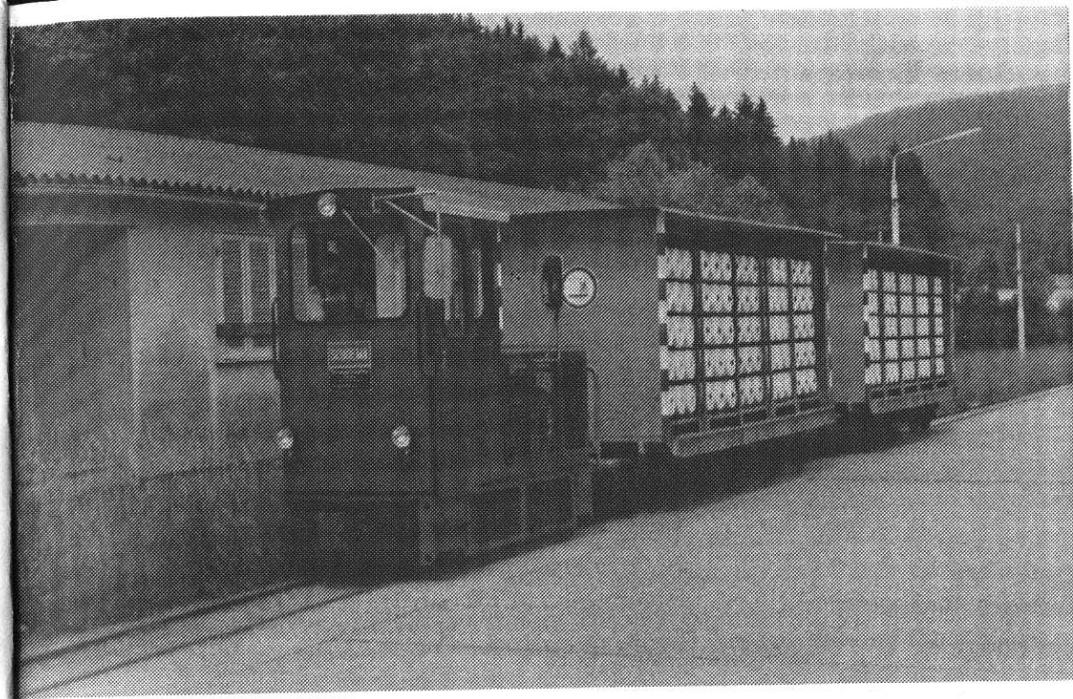
Die beiden Dieselloks stammen aus den Jahren 1926 (Deutz 6747) und 1930 (Deutz 13 719). Die Lokomotivfabrik Krauss & Co., München, lieferte folgende Dampflokomotiven an Ludowici:

Krauss	3 081/1894	Bt	500 mm	"Barbara"
Krauss	5 745/1908	Bt	500 mm	
Krauss	6 423/1911	Bt	500 mm	
Krauss	7 764/1920	Bt	500 mm	("München" ?)

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

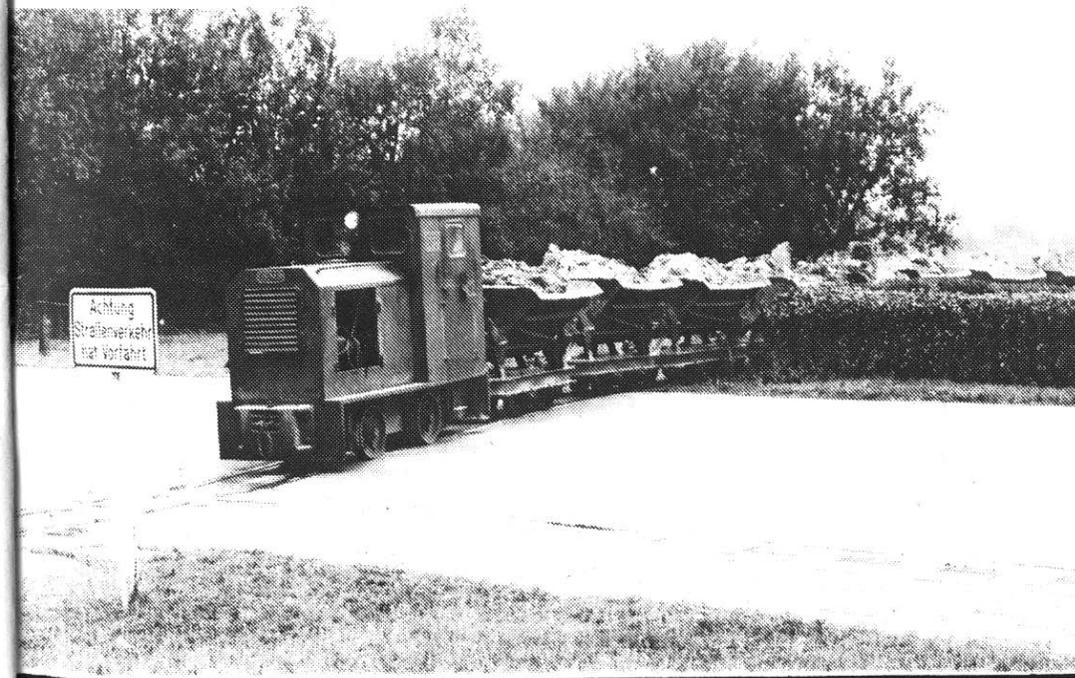
1953 erhielt die Preussag die Henschel 8 350/1907, Bn2t, von der Budjädinger Eisenbahn ("Burhave"). Der Verbleib ist unbekannt.

Und noch eine Nordenhamer Werkbahn haben wir übersehen: Die GUTEHOFFNUNGSHÜTTE setzt in 2890 Nordenham 21 (Blexen) eine B-gekuppelte KHD-Diesellok mit den Daten 57 816/1964.



Von elektrischem Strom auf die Kraft eines Dieselmotors ist die Fa. Donnelley & Geradi in Waldbronn umgestiegen: Rudolf Bender nahm die Schöma-Lok mit den Garn-Wagen am 14.06.1983 auf.

Am 09.09.1983 lichtete Walter Listl die Diema 2605 der Ziegelwerke Uhlhorn & Co. beim Überqueren einer Straße im Verlaufe der Strecke ab.



Klinkerwerk Uhlhorn, Bockhorn, BE 6/82 8

Wie geplant wurde im Frühjahr 1983 die Strecke vom Werk aus wieder in Betrieb genommen. Die Länge beträgt etwa 3.5 km. Zwar sind auf der Strecke 10 Diema-Hydraulikkipper abgestellt, gefahren wird jedoch noch mit Loren (09/83). Im Einsatz ist die Diema 2 605/1963, Reserve ist die Diema 2 441/1961, die im Freien abgestellt ist. Die beiden anderen Loks sollen in der Grube Astede stehen; dort ruht der Betrieb seit einiger Zeit.

L. de Cousser Nachfolger, Bramloge, BE 6/82 6

Hier hat sich die Betriebslage total verändert. Die Grube Mühlen-
teich ist - wie auch die Grube Rahling - völlig von der Bild-
fläche verschwunden, Gleise und Loren abtransportiert worden.
Im Hauptwerk stand Ende September 1983 die Diema 2110 unter einer
Überdachung abgestellt. Sie soll nach Inbetriebnahme der neuen
Grube südlich des Werkes (1) wieder zum Einsatz kommen.
Mit der Diema 2110 stand übrigens noch ein drolliger Lokomotor
mit Deutz-Einzyylinder unter der Überdachung; er dient zum Ver-
schub der Wagen zwischen Öfen und Trockenständen.

M. Fr. Tapken, Bockhorn, BE 6/82 6

Der Bahnbetrieb soll eingestellt sein, die Lokomotiven sind noch
vorhanden. Nach anderen Angaben soll die Betriebseinstellung nur
vorübergehend gewesen sein.

Gewerkschaft Eisenhütte Westfalia, Lünen, BE 2/83 3

Die Lok AM 200 ist - wie uns ein Leser mitteilte - nicht neu an
das Werk gekommen, sondern entstammt einer Serie von Köfs, die
von KHD an die Deutsche Bundesbahn geliefert wurden. Es handelte
sich dabei um die Loks Köf 6100 - 6114 (KHD 46 942 - 46 956).

Hüttenwerke Kayser AG, Lünen, BE 2/83 5

Der gleiche Leser wies uns auf eine ältere Diesellokomotive der
HK hin, die möglicherweise mit Erwerb der neueren Diema-Lok ab-
gegeben wurde: Deutz 13 773/1935.

Metallhüttenwerke Lübeck GmbH, Lübeck, BE 1/82 8

Die in der Lokliste fehlende V 6 (Krauss-Maffei 18 863/1962) ist
irgendwann an die Buderus-Werke in Wetzlar gegangen.

Industrieverwaltungsgesellschaft, Lübeck

Dreist vergessen haben wir diese Werkbahn, die aber möglicherweise
nicht mehr existiert. Nach dem Konkurs von IWT bzw. B + W wurden
die Loks mit der Konkursmasse versteigert.

Lok 1	O+K	20	373/1935	B-dh
Lok 2	BMAG	11	685/1938	B-d

Diema 2265/1959
Typ DVL 60, die
erste normal=
spurige Diesel=
lokomotive der
Diepholzer
Maschinenfabrik
Fritz Schöttler

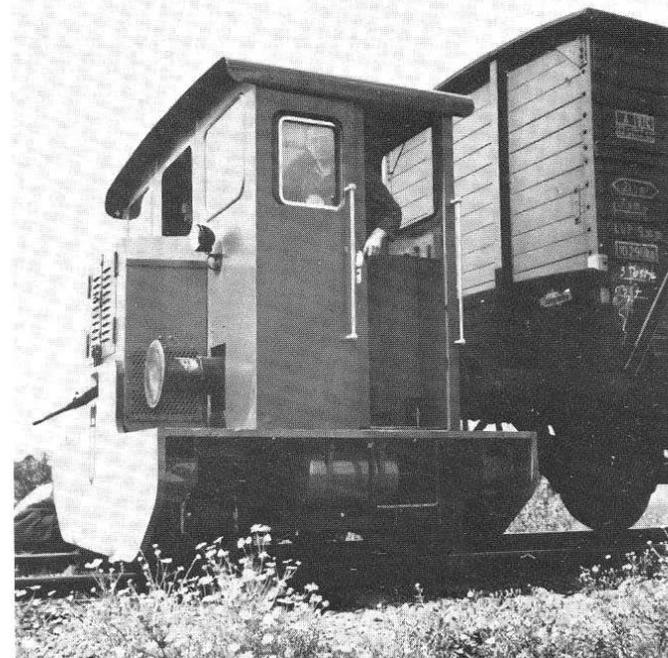


Foto:
Werkfoto DIEMA

Norddeutsche Zucker AG, Uelzen, BE 5/82 14 und BE 5/83 36

Ergänzend zu unserer Korrektur im BE 5/83 teilte uns die Diepholzer
Maschinenfabrik Fritz Schöttler (Diema), Diepholz, mit, daß es sich
bei der Lokomotive, die im Jahre 1959 mit der Fabriknummer 2265 an
die Norddeutsche Zucker AG geliefert wurde, um die erste Normal=
spurlokomotive von Diema gehandelt hat. Die Lokomotive erhielt die
Typenbezeichnung DVL 60 (Diesel-Vollspur-Lokomotive) wiegt 10 t,
besitzt einen KHD-Motor vom Typ A4L 514 mit einer Leistung von
60 PS bei 1650 U/min.
Die Kraftübertragung erfolgt mittels eines dreistufigen Twin-Disc-
Drehmomentumwandlers mit Wendegetriebe. Die Kuriosität liegt darin,
daß die Maschine speziell für die beengten Platzverhältnisse der
Uelzener Zuckerfabrik konstruiert wurde.
Die Lokomotive war dort auf jeden Fall noch Ende 1981 im Einsatz;
eine gegenteilige Meldung ist bislang noch nicht bei uns einge-
gangen.

