

# Bahn- Express

5'84

Magazin für Werkbahnfreunde



DM 3,50

**Impressum**

**Herausgeber:**

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

**Redaktion:**

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

**Hans-Georg Bubolz**

Eschenweg 19  
4712 Werne  
Telefon 02389-45057

**Erscheinungsweise:**

Der 'Bahn-Express' erscheint 1984 sechsmal in den Monaten Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember.

**Bezugspreis:**

Das Jahresabonnement umfaßt die Hefte 1'84 bis 6'84. Der Abonnementspreis dafür beträgt DM 19,50.

Einzelpreis:  
DM 3,25 plus Porto.

**Bestellungen an:**

Hans-Georg Bubolz  
Eschenweg 19  
4712 Werne

**Postgirokonto:**

Postgiroamt 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 Aufnahme.

**Druck:**

M. Schmeken  
4400 Münster

© Bahn-Express

Alle Rechte vorbehalten. Alle Angaben ohne Gewähr. Die Beiträge von Mitarbeitern stellen nicht in jedem Falle die Meinung des Herausgebers dar.

**Inhalt 5'84**

Berichte

Die Eisenwerk-Gesellschaft Maximilianhütte mbH \_\_\_\_\_ 3

Die Industriebahn Stuttgart=Münster - Stuttgart=Bad Cannstatt \_\_\_\_\_ 17

Kurzmeldungen

Ostendorf & Co. KG, Lauenbrück \_\_\_\_\_ 23  
Klinkerwerk Dreesen, Mönchengladbach \_\_\_\_\_ 25  
Dachziegelwerk Lauterbach, Homberg \_\_\_\_\_ 28  
Ruhrkohle AG, ZuH Ruhr-Mitte \_\_\_\_\_ 28

Korrekturen und Ergänzungen \_\_\_\_\_ 30

BAHN-EXPRESS-Leserfahrten 1984 \_\_\_\_\_ 34

☉ = am Stichtag der Meldung vorhandene Fahrzeuge

Bilder von der Maximilianshütte:

Titelfoto: Unser Titelfoto entstand auf dem Gelände der MaK, vor der Malerei, zusammen mit einem ebenfalls vermütlich bei MaK gebauten Personenwagen. Foto: Werkfoto MaK

Rückseite: Zusammen mit "ihrer" Lok Nr. 6 präsentieren sich die damaligen Lokführer Wolf und Groher der Maxhütte. Foto: Maxhütte

Fototexte von Ulrich Völz.

**Berichte**

Ulrich Völz

**Die Eisenwerk-Gesellschaft Maximilianhütte mbH**

Die Maxhütte, heute der überragende Wirtschaftsfaktor der Oberpfalz, repräsentiert die jahrhundertealte Tradition der Eisengewinnung der Region.

Die Gründungsurkunde vom 26. September 1853, unterzeichnet von König Maximilian II. von Bayern, verlieh dem Werk seinen Namen: Eisenwerk-Gesellschaft Maximilianhütte, kurz Maxhütte. Die Hauptaufgabe bestand darin, die Bayerischen Staatsbahnen mit Schienen zu beliefern

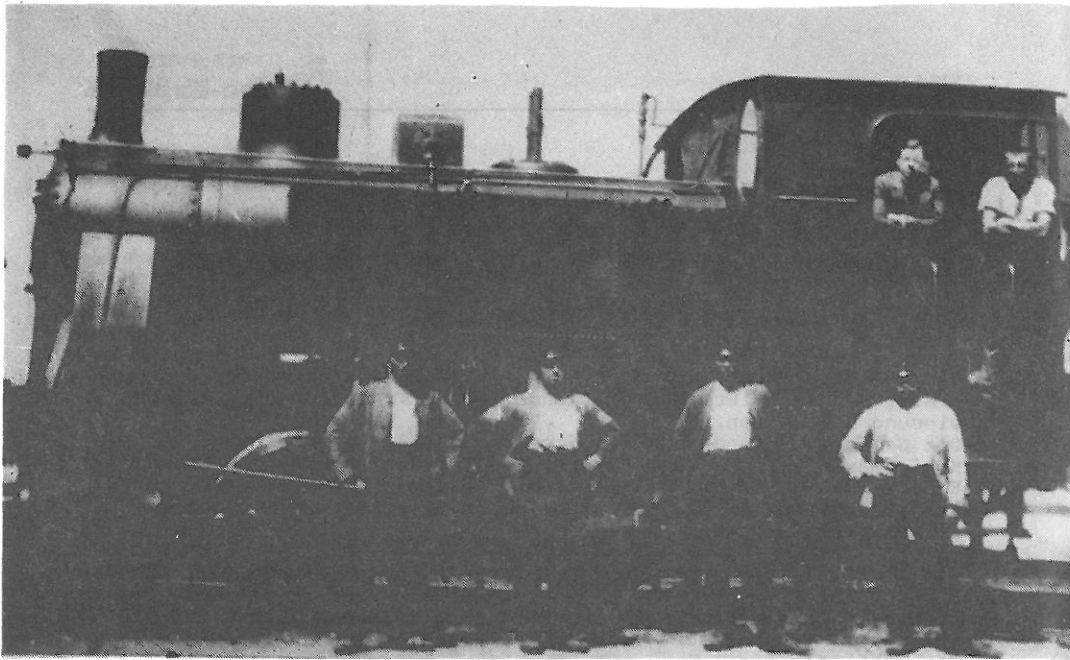
Die Maxhütte, die heute rund 6000 Arbeitnehmer beschäftigt, verfügt heute als einziges Werk in Deutschland über eigene Erzvorräte, die eine wirtschaftliche Förderung zulassen. Damit ist sie unabhängig von wirtschaftlichen und politischen Einflüssen auf dem Rohstoffmarkt.

Das große Leonie-Erzfeld bei Auerbach (Oberpf.) mit einem Vorrat von 30 Mio. Tonnen sichert die Erzversorgung bis ins nächste Jahrtausend hinein. Erz mit knapp 40 % Eisengehalt wird hier von rund 350 Bergleuten gefördert, hier werden untertage Elloks mit Großraumwagen eingesetzt. Die monatliche Förderung beläuft sich auf über 50 000 Tonnen. Eine "Flotte" von (Straßen-) Schwerlasttransportern besorgt die Anlieferung zur 30 km entfernten Maxhütte in Sulzbach-Rosenberg (KBS 860).

Im Hauptwerk in Rosenberg wird das Erz in den fünf Hochöfen mit Koks, Schrott und Zuschlagstoffen versetzt und zu Roheisen verhüttet. Beim Abstich aus dem Hochofen wird das glühende Roheisen von großen Pfannen aufgenommen und direkt ins Stahlwerk nebenan transportiert.

Die bodenblasenden 60-Tonnen-Konverter werden chargiert und exakt den spezifischen Eigenschaften des zu produzierenden Stahls entsprechend werden Roheisen und Schrott mit Hilfe von Sauerstoff in Rohstahl umgewandelt. Auf diesem Gebiet wurde in der Maxhütte Pionierarbeit geleistet: Das bedeutendste Beispiel ist das OBM-Stahlherstellungsverfahren - "Oxygen-Bodenblasen-Maxhütte" -, bei dem reiner Sauerstoff durch den Konverterboden in das Eisenbad geblasen wird. Dieses Verfahren, inzwischen weiterentwickelt zum KMS-Verfahren - "Klöckner-Maxhütte-Stahlerzeugungsverfahren" - ermöglicht es, den Schrottsatz erheblich zu steigern.

Vom Stahlwerk wird der Stahl bei einer Temperatur von ca. 1 600 Grad zur Knüppelstranggießanlage (puh!) geleitet. Seit Inbetriebnahme einer hochmodernen Vorblockstranggießanlage (24 Buchstaben!!) mit Hubbalkenofen Anfang 1984 wird das Produktprogramm der Maxhütte zu 100 % über Stranggußverfahren gefertigt.



Etwa um 1920 ist dieses Foto, das aus dem Werksarchiv der Maxhütte stammt, entstanden. Damals posierte das gesamte Lokpersonal noch stolz vor seiner Maschine, wenn mal ein Eisenbahnfotograf vorbeischaute ...

Im Walzwerk erhalten die verschiedenen Produkte (Halbzeug, Formstahl, Profilstahl, Schienen) ihre Form. Nur wenige hundert Meter vom Hüttenwerk entfernt befindet sich das 1954 in Betrieb genommene Rohrwerk. Hier werden aus Halbzeug (ein Zwischenprodukt im Herstellungsprozeß) nahtlose Stahlrohre verschiedenster Art hergestellt.

Im 50 Kilometer entfernten Haidhof (KBS 850) befindet sich das Stabeisenwalzwerk. Aus Halbzeug wird Betonstahl, Stabstahl und Formstahl gefertigt. Neben hochwertigem Kugellager- und Edelstahl werden in diesem Werk auch einfache Winkel- und Vierkanteisen produziert. Neu in der Produktion ist Stabstahl in Ringen.

Als weiterer, nicht in der Region liegender Standort muß im Zusammenhang mit der Maxhütte Salzgitter genannt werden. Dort befindet sich nämlich die Maxhütte-Bandverzinkungsanlage, wo aus Kaltband Verzinktblech hergestellt wird.

Über diese Produktionspalette hinaus ist die Maxhütte, die seit 1929 zum Flick-Konzern und seit 1977 zu 51 % zu Klöckner gehört, namhafter Lieferant von Feinblech, Elektroblech und verzinkten Blechen.

Nach diesem Überblick über Firmengeschichte und -programm soll im Folgenden der Eisenbahnbetrieb der einzelnen Werke vorgestellt werden.

#### Werk Rosenberg (8458 Sulzbach-Rosenberg)

Hier konnten wir über den früheren Werkbahnbetrieb in erfreulichem Umfang Informationen herausbekommen. Seitens des Werkes werden auf dem 750 mm-Schmalspurnetz insgesamt 11 Dampfloks nachgewiesen, die allerdings bis auf eine Ausnahme alle verschrottet wurden. Diese Ausnahme steht heute als Denkmal auf dem Spielplatz des Turn- und Sportvereins in Sulzbach-Rosenberg. Über die Fabrikdaten sind sich die Gemüter allerdings nicht einig. Das Werk nennt als Hersteller F. Fleischmann & Sohn (?), Nürnberg (1 422/1939), andere Quellen weisen auf O&K (12 907/1937) hin. Auch die Spurweite wird noch wahlweise mit 750 oder 600 mm angegeben.

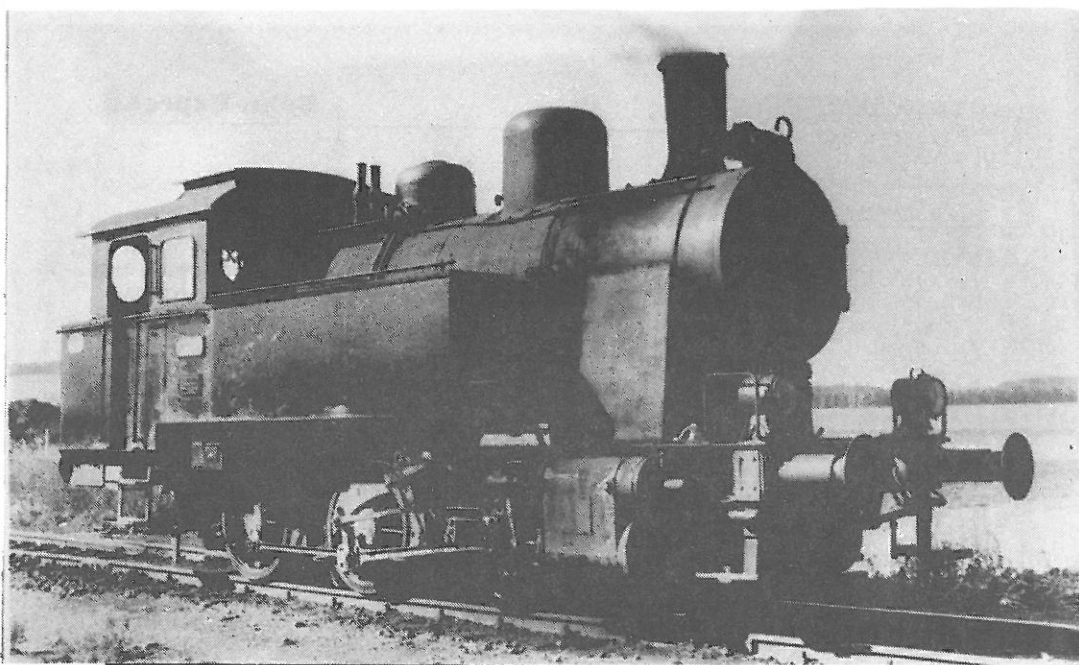
In ihrer Glanzzeit wurde von der Schmalspurbahn im Stahlwerk Hochofenschlackensand zur Halde und Thomasmehl (Phosphorsäuredünger, der bei Stahlherstellung abfällt) zur Weiterverarbeitung transportiert. Diese Transportwege sind heute gleislos. Ein Restbetrieb wird lediglich auf einem wenige Meter langen Gleisstück aufrecht erhalten. Hier fährt die noch verbliebene Schöma-Lok glühende Eisenrohlinge in eine andere Halle. Die beiden weiteren, ehemals noch vorhandenen Dieselloks wurden 1981 und 1983 von der Dampfbahn Rhein-Main e.V. übernommen. Noch im Sommer 1983 war die KHD-Lok auf dem Lagerplatz südlich des Walzwerkes im Einsatz.

Weitere Hinweise auf frühere Dampflokomotiven wurden entsprechenden Listen entnommen und gekennzeichnet (separate Liste). Da hier nicht immer der Lieferort angegeben ist, kann es durchaus sein, daß die jeweilige Lok in einem anderen Werk (z. B. Unterwellenborn) der Maxhütte zum Einsatz gekommen ist.

In dem Bereich Normalspur werden insgesamt sieben ehemalige Dieselloks nachgewiesen. Weitere Hinweise wurden ebenfalls aus entsprechenden Listen entnommen.

Die Dampflokkära in Sulzbach-Rosenberg endete ziemlich jäh zwischen 1965 und 1968, nachdem bereits 1958 die erste (MaK-) Diesellok angeschafft wurde. 1961, 1965 und 1967 folgten weitere Maschinen. Die MH 3'' wurde zwar 1962 gebaut, aber erst 1965 von der Maxhütte übernommen. Zwischenzeitlich stand die Lok ohne Einsätze bei der MaK in Kiel. Die MH 4'' ist seit 1957 als MaK-Leihlok unterwegs gewesen (u.a. auch bei der Maxhütte), bevor sie fest übernommen wurde. Nur kurz war das Zwischenspiel der heutigen Haidhofer MH 3: Noch 1967 wurde sie nach Haidhof abgegeben. Eine Betriebsnummer hat sie in Rosenberg erst garnicht bekommen. 1968 wurde eine weitere Hüttenlok von der Dortmunder Eisenbahn übernommen. Letzte Errungenschaft ist eine Krauss-Maffei-Drehgestellok, die im Jahre 1974 von Hoogovens Ijmuiden übernommen wurde. Dort war sie über ein Jahr lang als Krauss-Maffei-Leihlok eingesetzt.

Für den Betrieb stehen heute in Sulzbach-Rosenberg sechs Loks zur Verfügung. Sehr oft sieht man die eingesetzten Maschinen in dem von DB und MH betriebenen Gemeinschaftsbahnhof gegenüber des DB-Bahnhofes Sulzbach-Rosenberg Hütte, von dessen Bahnsteig auch gute Fotos möglich sind. Allerdings hat man fast den ganzen Tag über Gegenlicht.



Das obere Bild zeigt die Lok MH 2', das untere die Lok MH 3' des Werkes Rosenberg der Maximilianhütte. Beide Fotos stammen aus dem Werksarchiv der Maxhütte.



Eisenwerk Maximilianhütte mbH Werk Rosenberg		Spurweite: 750 mm				
1. Dampflokomotiven						
Nr.	Herstellerdaten	AF	(PS)	(atü)	Heizfl. (m <sup>2</sup> )	Bem.
	Hen 5 804/1901	B-t	50	12	12.9	a.
	Dingler 4 822/1907	B-t	50	9		b.
	Krauss 5 620/1907	C-t	150	12	42	b.
	Krauss 5 621/1907	C-t	150	12	42	b.
	O&K 7 590/1919	B-t	50	12	18.4	c.
	Maffei 4 016/1920	B-t	50	12	19.8	b.
	Maffei 4 207/1922	B-t	50	12	19.8	b.
	Fleischm. 1 422/1939	B-t	70	12	23.1	d.
	Hen 24 437/1939	B-t	110	12	38.8	e.
	Hen 25 981/1941	C-t	150	13	34	f.
	Hen 28 475/1948	B-t	90	12	26.3	b.
2. Diesellokomotiven						
Nr.	Herstellerdaten	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
	Gmdr 2 301/1938	B-dm	100	14.6	20	g.
oNr	KHD 56 425/1956	B-dm	55	14	13.2	h.
• oNr	Schöma 2 193/1958	B-dh	45	6		
<p>a.) ex Lauterbacher Bergwerke, verschrottet</p> <p>b.) verschrottet</p> <p>c.) ex Schuler &amp; Co.</p> <p>d.) oder: O&amp;K 12 907/1937, 600 mm Spurweite steht heute auf dem Spielplatz des TuS Rosenberg</p> <p>e.) ex J. Wahler, München (760 mm Spurweite)</p> <p>f.) ex Deutsche Wehrmacht, Oberkommando des Heeres</p> <p>g.) ex Leonhard Moll, München 1981 an Dampfbahn Rhein-Main e.V., Frankfurt (18) (600 mm)</p> <p>h.) Type: A 4 L 514 1983 an Dampfbahn Rhein-Main e.V., Frankfurt</p>						

Feste Übergabegleise gibt es hier nicht, sowohl MH- als auch DB-Loks befahren das gesamte Gleisnetz des Bahnhofs. Betrieb herrscht auf der MH-Werkbahn fast immer. Das Werk Rosenberg setzt Montag-Freitag rund um die Uhr, samstags und sonntags allerdings nur in einer Dienstschicht, drei Lokomotiven ein. Im Rohrwerk wird eine Lok montags bis freitags in zwei Schichten eingesetzt. Zwei Lokomotiven stehen so also in Reserve, um im Falle von Wartungen, Reparaturen, bzw. zur Überbrückung der fälligen Untersuchungen eingesetzt zu werden.

Eisenwerk Maximilianhütte mbH Werk Rosenberg		Spurweite: 1 435 mm						
1. Dampflokomotiven								
Nr.	Herstellerdaten	AF	(PS)					Bem.
	Saxonia 2 501/1885							a.
	Maffei 2 585/1906	B-t	250					b.
	Maffei 3 643/1913		200					c.
2. Dampflokomotiven								
Nr.	Herstellerdaten	AF	(atü)	(t)	(km/h)	LUP (mm)		Bem.
MH 1'	Borsig 10 929/1922	C-t	12	42	45	9 450		d.
MH 2'	Borsig 11 198/1922	C-t	12	42	45	9 540		e.
MH 3'	KrMa 16 248/1944	C-t	12	43.5	45	9 345		f.
MH 4'	KrMa 17 822/1952	C-t	12	43.5	45	9 345		g.
3. Diesellokomotiven								
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)		Bem.
MH 5'	DWK 693/1941	360 C	C-dh	360	51	31/62		h.
MH 6'	DWK 694/1941	360 C	C-dm	360	51	31/62		i.
oNr	MaK 400 036/1961	450 C-ex	C-dh	450	45	28/56		k.
● MH 1''	MaK 600 143/1958	600 D	D-dh	600	60	36/59		l.
● MH 2''	MaK 600 341/1961	650 C	C-dh	650	57	31		m.
● MH 3''	MaK 600 339/1962	650 C	C-dh	650	57	31		n.
● MH 4''	MaK 600 138/1957	650C/V60	C-dh	650	51	34/64		o.
● MH 5''	MaK 600 337/1960	650 C	C-dh	600	57	31		p.
● MH 6''	KrMa 19 581/1972	M1200BB	B'B'-dh	1060	90	38		q.

(noch: Eisenwerk Maximilianhütte mbH, Werk Rosenberg)

- a.) Verbleib unbekannt
- b.) 1906 gel. an Maxhütte Rosenberg, 1944 verschrottet
- c.) 1913 gel. an Maxhütte Rosenberg, 1922 verschrottet
- d.) 12.1922 gel. an Maxhütte Rosenberg, 07.1965 verschrottet
- e.) 04.1923 gel. an Maxhütte Rosenberg, 11.1967 verschrottet
- f.) 08.1944 gel. an Maxhütte Rosenberg, 04.1968 verschrottet
- g.) 04.1952 gel. an Maxhütte Rosenberg, 11.1966 verschrottet
- h.) 09.1941 gel. an Deutsche Wehrmacht, Luftwaffe  
an Deutsche Bundesbahn (V 36 315)  
1954 an Maxhütte Rosenberg (MH 5')
- 1961 an Westfälische Landes-Eisenbahn (VL 0606')
- 1971 verschrottet
- i.) 12.1941 gel. an Deutsche Wehrmacht, Luftwaffe  
an Deutsche Bundesbahn (V 36 317)  
1954 an Maxhütte Rosenberg (MH 6')
- 1960 an Westfälische Landes-Eisenbahn (VL 0607')
- 1970 verschrottet
- k.) 09.1961 gel. an Misburger Hafen-GmbH, Hannover  
1967 an Maxhütte Rosenberg (oNr.)  
1967 an Maxhütte Haidhof (MH 3')
- l.) 08.1958 gel. an Maxhütte Rosenberg (MH 1'')
- m.) 02.1961 gel. an Maxhütte Rosenberg (MH 2'')
- n.) 01.1962 fertiggestellt  
06.1965 an Maxhütte Rosenberg (MH 3'')
- o.) 12.1957 fertiggestellt  
MaK-Leihlok (u.a. bei Maxhütte Rosenberg)  
04.1967 an Maxhütte Rosenberg (MH 4'')
- 26.04.1976 - 21.11.1980 vermietet an Maxhütte Haidhof (MH 2'')
- p.) 11.1960 gel. an Dortmunder Eisenbahn (D 3')
- 01.1968 an Maxhütte Rosenberg (MH 5'')
- q.) 08.1973 fertiggestellt  
Krauss-Maffei-Leihlok (bei Hoogovens Ijmuiden)  
10.1974 an Maxhütte Rosenberg

Personal und Lokomotiven sind von der DB geprüft, bzw. auf den Bhf. Sulzbach-Rosenberg zugelassen.

Ein Besuch der Werkbahn ist nur zu empfehlen, zumal man auch von außerhalb akzeptable Fotos machen kann.



EISENWERK-GESELLSCHAFT  
**MAXIMILIANSHÜTTE** MBH

Bd. 90

Werk Haidhof (8414 Maxhütte-Haidhof)

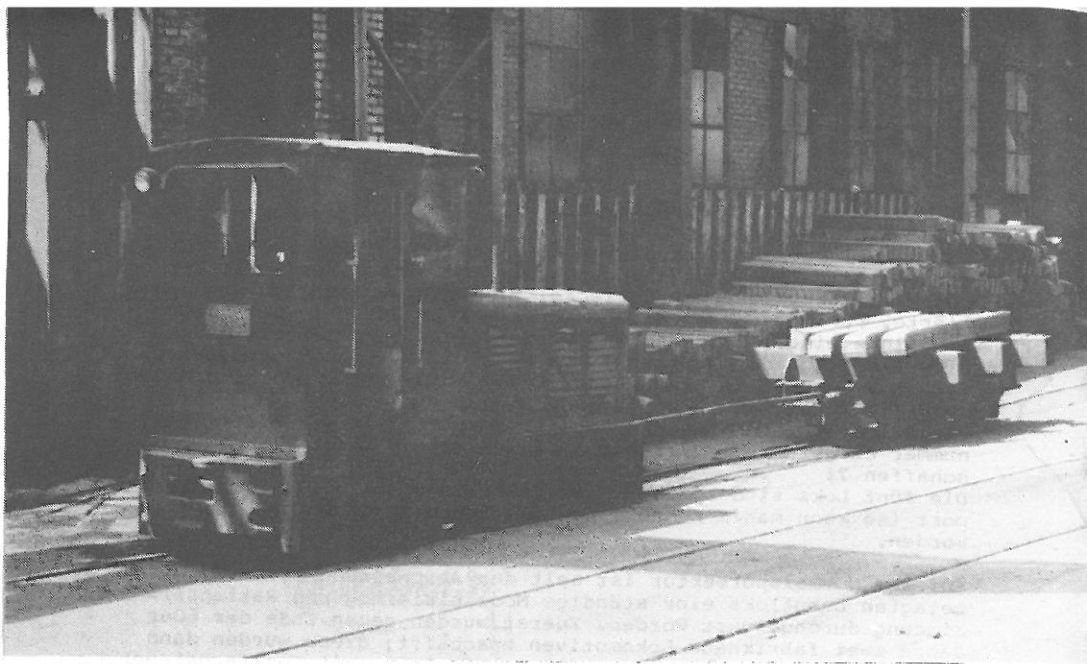
Dem schmalspurigen Werkbahnbetrieb stand bis 1969 eine werksinterne 600 mm-Bahn zur Verfügung, die im Bereich des SM-Werkes und des Warmblechwalzwerkes Schlacke, Blöcke bzw. Platinen transportierte. Für den umfangreichen Werksverkehr waren früher drei Dampfloks eingesetzt. Ab 1940 wurden diese Loks jeweils durch eine Diesellok der Nummern 1 - 3 ersetzt. Für den innerbetrieblichen Transport im Blechwalzwerk und im SM-Stahlwerk wurden 1953 zusätzlich die Loks 4 und 5 angeschafft. Die beiden O&K-Loks werden von der Maxhütte mit derselben Fabriknummer aufgeführt - vielleicht kann hier ein Leser Klarheit schaffen ?! Die fünf Loks sind später durch Umstellung auf gleislosen Transport (so kann man's nennen) und Umstrukturierungen verschrottet worden.

Auf dem Normalspursektor ist seit der Abschaffung der z.T. recht betagten Dampfloks eine ständige Modernisierung und Rationalisierung durchgeführt worden. Zuerst wurden gegen Ende der 60er Jahre zwei fabrikneue Lokomotiven beschafft; diese wurden dann - ebenso wie die schon etwas ältere MaK-Lok - mit Funkfernsteuerung ausgerüstet.

Neueste Errungenschaft der Maxhütte in Haidhof ist das Weichenpflegegerät WPG-1. Es handelt sich dabei um ein im Jahr 1982 im Eigenbau entstandenes Fahrzeug, das - wahlweise manuell oder automatisch - mit einem Dampfstrahl zuerst die Ölrückstände von den Weichen entfernt und diese anschließend wieder einfettet. Bei automatischem Arbeitsvorgang wird jede Schwelle, auf der die Weichenzunge gelagert ist, abgegriffen und so die erforderliche Arbeitsfunktion ausgelöst.

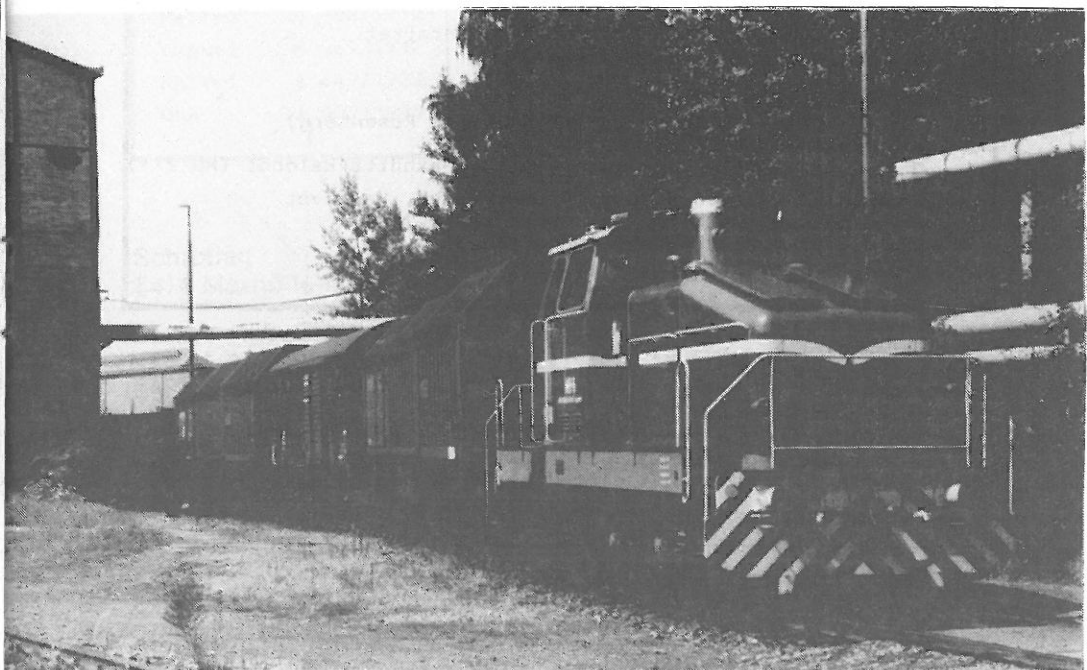
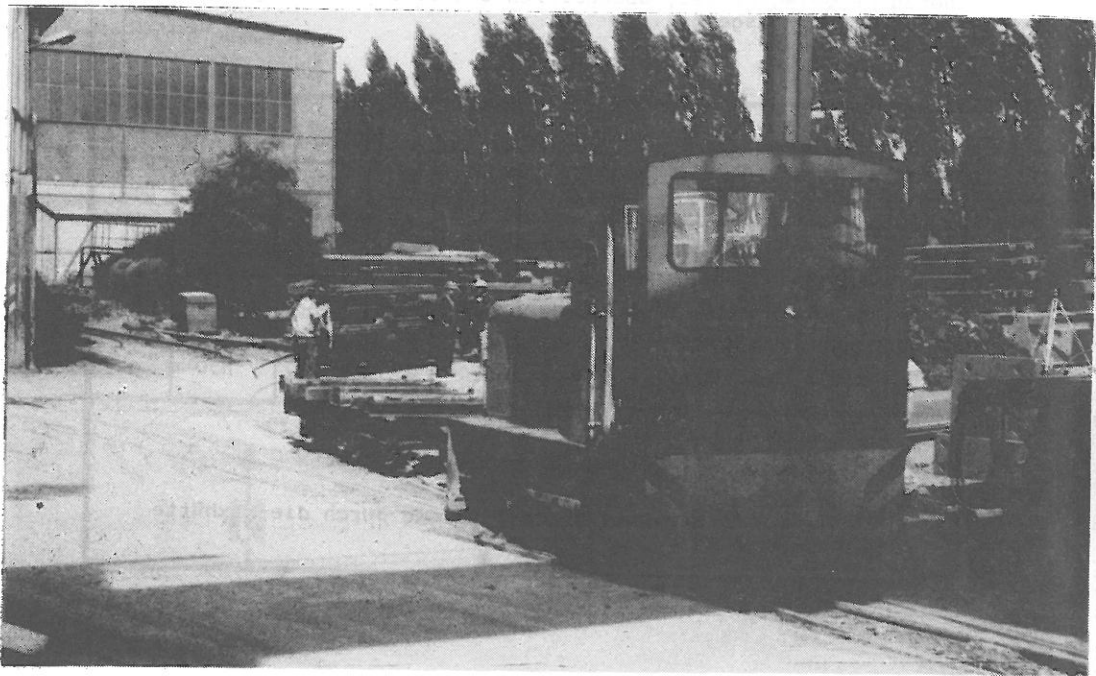
Eisenwerk Maximilianhütte mbH		Spurweite: 600 mm						
Werk Haidhof								
Nr.	Herstellerdaten	AF	(PS)	(t)	LüP (mm)	Radst. (mm)	Bem.	
1	KHD 36 821/1940	B-dm	36	8.5	4 050	1 115	a.	
2	KHD 17 110/1940	B-dm	36	7	4 050	1 115	a.	
3	Gmdr 4 603/1951	B-dm	24	4.5	3 000	1 000	b.	
4	O&K 25 490/1953	B-dm	30	6	3 200	850	c.	
5	O&K 25 490/1953	B-dm	30	6	3 200	850	c.	

a.) verschrottet  
 b.) 1951 gel. an Maxhütte Haidhof, verschrottet  
 c.) verschrottet  
 Fabriknummern der Loks 4 und 5 werden durch die Maxhütte so angegeben !



Schmalspurszenarium Maximilianhütte Rosenberg: Das obere Bild zeigt die Lok Schöma 2193, das untere die mittlerweile an die Dampfbahn Rhein-Main abgegebene Lok KHD 56 425. Beide Fotos schoß Uli Völz am 12.07.1983.

Eindrücke aus dem Werk Haidhof der Maxhütte, entstanden am 12.07.1983. Oben gönnt sich das Personal der MH 1 ein kleines Sonnenbad, unten rangiert MH 6, eine der berühmten Henschel-DHG 500 auf dem Werksgelände.



Eisenwerk Maximilianhütte mbH Werk Haidhof		Spurweite: 1 435 mm						
1. Dampflokomotiven								
Nr.	Herstellerdaten	AF	(PS)	(t)	LüP (mm)	Radst. (mm)	Bem.	
MH 1'	Maffei 4 446/1922	C-t	300	28.5	8 040	1 500	a.	
MH 2'	KrMa 15 700/1938	C-t	350	33	9 345	1 500	b.	
MH 4'	KrMa 17 823/1952	C-t	350	34.5	9 345	1 500	c.	
2. Diesellokomotiven								
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.	
MH 5'	O&K 25 410/1953		B-dm	125	20		d.	
● MH 1''	KrMa 19 405/1968	M500C/R-ex	C-dh	500	60	27/54	e.	
MH 2''	MaK 600 138/1957	650 C/V 60	C-dh	650	51	34/52	f.	
● MH 3'	MaK 400 036/1961	450 C-ex	C-dh	450	45	28/56	g.	
● MH 6'	Hen 31 115/1965	DHG 500-ex	C-dh	500	54	30/60	h.	
a.) 1922 gel. an Maxhütte Haidhof, 1966 verschrottet b.) 1938 gel. an Maxhütte Haidhof, 1968 verschrottet c.) 1952 gel. an Maxhütte Haidhof, 1969 verschrottet d.) LüP 8 000 mm, Radstand 3 600 mm 1953 gel. an Maxhütte Haidhof, verschrottet e.) 28.04.1969 gel. an Maxhütte Haidhof f.) 12.1957 fertiggestellt MaK-Leihlok (u.a. bei Maxhütte Rosenberg) 04.1967 an Maxhütte Rosenberg (MH 4'') 26.04.1976 - 21.11.1980 vermietet an Maxhütte Haidhof (MH 2'') g.) 09.1961 gel. an Misburger Hafen-GmbH, Hannover 1967 an Maxhütte Rosenberg (o.Nr.) 26.04.1967 an Maxhütte Haidhof (MH 3') h.) 11.1965 gel. an Maxhütte Haidhof								

Drei Lokomotiven sind noch vorhanden, die vom Personal in einem hervorragenden Zustand gehalten werden. Zum Einsatz kommen in der Regel - nur werksintern - tagsüber zwei Maschinen und nachts eine. Dabei werden die Loks regelmäßig untereinander ausgewechselt.

Das Haidhofer Gleisnetz hat eine Gleislänge von 14 km und weist 62 Weichen auf.

Eisenwerk Maximilianhütte mbH			
Lokomotiven unterschiedlicher Spurweiten Angaben nach Lieferlisten			
Herstellerdaten	AF	Spurweite	gel. an Maxhütte in
Krauss 1 868/1887	B-t	600 mm	Haidhof
Krauss 1 989/1888	B-t	600 mm	Haidhof
Krauss 2 439/1892	B-t	750 mm	?
Krauss 2 855/1893	B-t	750 mm	?
Krauss 3 293/1895	B-t	600 mm	?
Krauss 3 445/1896	B-t	750 mm	?
Krauss 3 541/1897	B-t	750 mm	?
Krauss 3 720/1898	B-t	750 mm	?
Krauss 3 736/1898	B-t	600 mm	?
Maffei 2 023/1899	?	?	?
Krauss 4 281/1900	B-t	600 mm	Rosenberg
Krauss 4 294/1900	B-t	750 mm	Rosenberg
Krauss 4 944/1903	B-t	750 mm	Rosenberg
Maffei 2 584/1906	B-t	?	?
Krauss 5 524/1906	B-t	750 mm	Rosenberg
Maffei 2 993/1911	B-t	?	?
Maffei 3 788/1912	B-t	1 435 mm	?
Krauss 6 665/1912	B-t	600 mm	Rosenberg
Maffei 4 447/1922	C-t	1 435 mm	?
O&K 12 907/1937	B-t	600 mm	Rosenberg

Schrottag  
8414 Maxhütte-Haidhof

Direkt angrenzend an das Werksgelände der Maxhütte in Haidhof befindet sich die Schrottag. Zwei Gleise führen von der Maxhütte direkt auf das kleine Werksgelände. Die Schrottag arbeitet mit der Maxhütte zusammen. In den 60er Jahren wurden hier u.a. drei der vier letzten Dampfloks der Maxhütte verschrottet.

Für die wenigen Rangieraufgaben hält sich die Schrottag eine eigene Lokomotive:

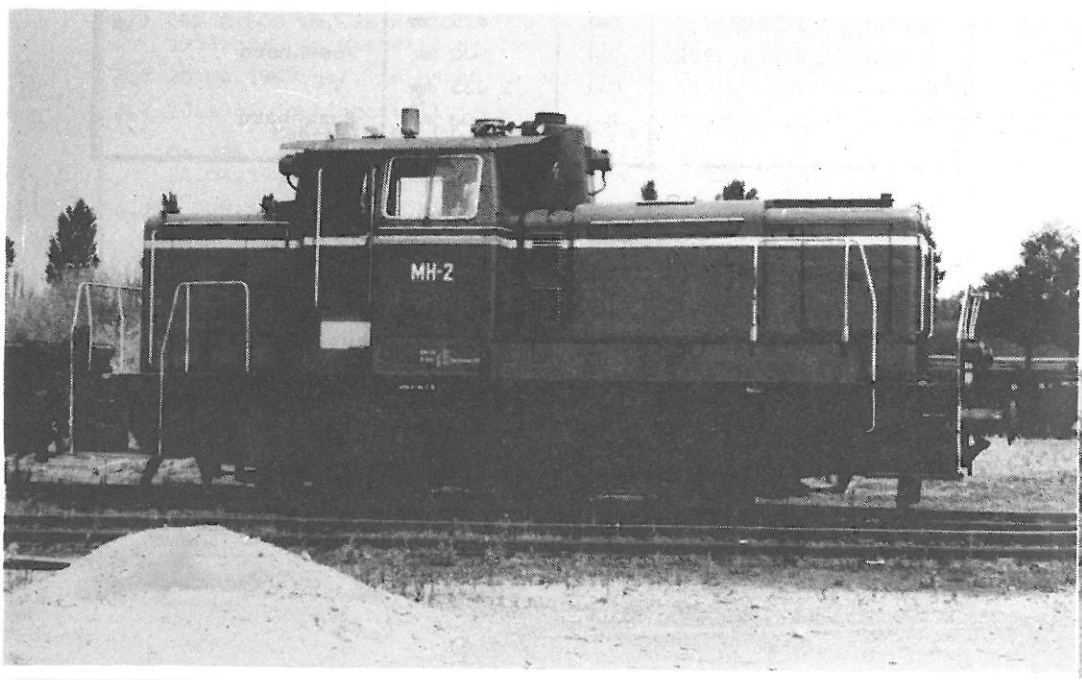


Schrottag, Maxhütte-Haidhof		Spurweite: 1 435 mm						
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.	
● 1	KHD 57 964/1966	KS 55 B	B-dm	55	14	14.5	a.	
a.) ca. 1973/74 gebraucht übernommen von ... ?								

Der Vorbesitzer der Lok war leider nicht zu ermitteln.

In nicht allzu großer Entfernung von Maxhütte-Haidhof betreibt die Oberpfälzer Schamotte- und Tonwerke GmbH in Ponholz (ca. 8 km) eine Werkbahn mit eigener Lokomotive.

Eine alte Bekannte, die allerdings sonst nur auf Bundesbahngleisen zu sehen ist: Die MH 4'' des Werkes Rosenberg (hier noch als MH 2 des Haidhofer Werkes bezeichnet), ist eine waschechte V60 !



Frank Bolay

## Die Industriebahn Stuttgart-Münster – Stuttgart-Bad Cannstatt

Vorweg für Auswärtige etwas zur geographischen Lage. Die Industriebahn führt vom Bahnhof Münster an der am 01.10.1896 eröffneten Umgehungsbahn um den Stuttgarter Hauptbahnhof (KBS 798 Kornwestheim – Untertürkheim) in das ca. 50 Meter tiefer liegende Industriegebiet im Neckartal hinunter. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht man die Bahn mittels der Straßenbahnlinien 13 und 14, der Buslinie 56 und über die KBS 798.

Nun aber zur Geschichte der Industriebahn: Die Bemühungen der Cannstatter Industriellen, die ihre Betriebe am linken Neckarufer angesiedelt hatten, einen Eisenbahnanschluß zu erhalten, begannen im Jahre 1915. Damals sprachen sie erstmalig bei der Stadtverwaltung vor. Der erhoffte Erfolg blieb jedoch aus, ihre Bitte um den Bau einer Verbindungsbahn wurde abgeschlagen. Das nächste Mal wurden sie im Dezember 1919 aktiv und richteten einen Antrag auf Bau und Betrieb einer Nebenbahn vom Bahnhof Münster an das linke Neckarufer von Bad Cannstatt direkt an die Königlich Württembergische Staatseisenbahn. Aber auch diese Anfrage wurde im Februar 1920 abgelehnt.

Die Notwendigkeit eines Eisenbahnanschlusses wurde jedoch immer größer und so schlugen die Industriellen im Herbst 1921 den Bau eines Waggonaufzuges vor. Dies zeigte der Stadtbauinspektion des Tiefbauamtes nun die Dringlichkeit einer Verbindung mit dem Eisenbahnnetz und es wurde der "Gegenvorschlag" eingebracht, nun doch eine Adhäsionsbahn vom Bahnhof Münster hinunter ins Neckartal zu bauen.

Im März 1922 wurde eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts zum Bau der Industriebahn gegründet, an der sich die damals noch selbständige Gemeinde Münster, die Stadtgemeinde Stuttgart und die anschlusswilligen Firmen beteiligten. Es war geplant, den Betrieb der inzwischen in der Reichsbahn aufgegangenen Staatsbahn zu übertragen. Diese lehnte allerdings erneut ab. Schließlich erklärte sich dann die Stadt Stuttgart bereit, die Betriebsführung zu übernehmen. Die Industriellen wähten sich schon am angestrebten Ziel, bald einen Gleisanschluß zu erhalten, da machte ihnen die Inflation einen Strich durch die Rechnung. Sie verhinderte den Bau vorerst. Als Notstandsarbeit wurde er dann endlich am 23.11.1923 in Angriff genommen.

Im Jahr darauf schloß man die endgültigen Verträge zwischen der Stadt Stuttgart als Eigentümerin der Bahn und den Anschließern.

Im Jahre 1925 standen die städtischen Behörden schließlich vor der Frage, welches Traktionsmittel verwendet werden sollte. Zur Diskussion standen:

- Dampfbetrieb
- : günstige Gelegenheit zur Übernahme einer gebrauchten Lok der Filderbahn, jedoch hohe Betriebskosten,

- Oberleitungsbetrieb: E-Lok; geringe Betriebskosten, aber hohe Anfangsinvestition für die Oberleitung erforderlich. Außerdem hatte man Bedenken wegen der Kreuzungen mit der Straßenbahn-Oberleitung.
- Akkubetrieb : Wegfall der Oberleitung, dadurch auch keine Probleme mit der Straßenbahnfahrleitung und den Firmenladegleisen, aber beschränkte Reichweite und zu schwach für die Steigung, hoher Preis.

Man entschied sich für die Anschaffung einer Ellok für Oberleitungsbetrieb von der Berliner Maschinenbau AG, vormals L. Schwartzkopff, in Berlin, nachdem man mehrere Angebote eingeholt hatte - unter anderem auch von der Maschinenfabrik Esslingen, die man als heimische Industrie fördern wollte. Man verließ sich aber schließlich doch lieber auf die BMAG mit ihrer größeren Erfahrung auf dem Gebiet des Ellokbaus.

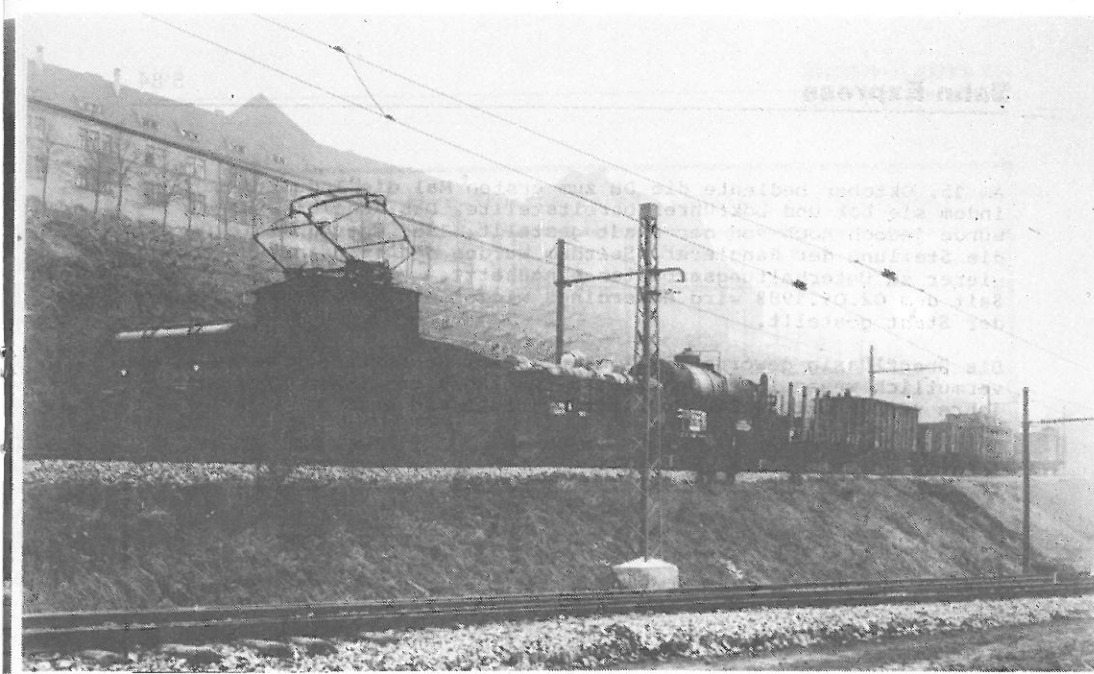
Auch bei der Erstellung der Oberleitung wollte man kein Risiko eingehen und griff daher auf eine erfahrene Schweizer Firma zurück. Jedes Anschlußgleis wurde mit einem Schalter versehen, so daß der Fahrdraht nur dann unter Strom gesetzt wurde, wenn die Lok in das Gleis einfuhr. Somit konnten die Ladegeschäfte gefahrlos vonstatten gehen. Die Versorgung mit 500 Volt Gleichstrom erfolgte vom Umspanner Löwentor aus.

Im März 1925 war es soweit: Die Industriebahn Münster-Stuttgart-Bad Cannstatt konnte endlich in Betrieb genommen werden - allerdings mit Problemen: Da die als Übergangslösung vorgesehene Dampflok der Filderbahn nicht rechtzeitig zur Verfügung stand, mußte der Betrieb vorerst mit einer der Werkloks der am Bahnhof Münster angesiedelten Zuckerfabrik durch. Aber noch 1925 traf auch die bestellte Ellok ein, so daß die Filderbahnlok 1926 an die Württembergische Nebenbahnen AG, der ursprünglichen Besitzerin der Filderbahn (bis 1920), zurückverkauft wurde.

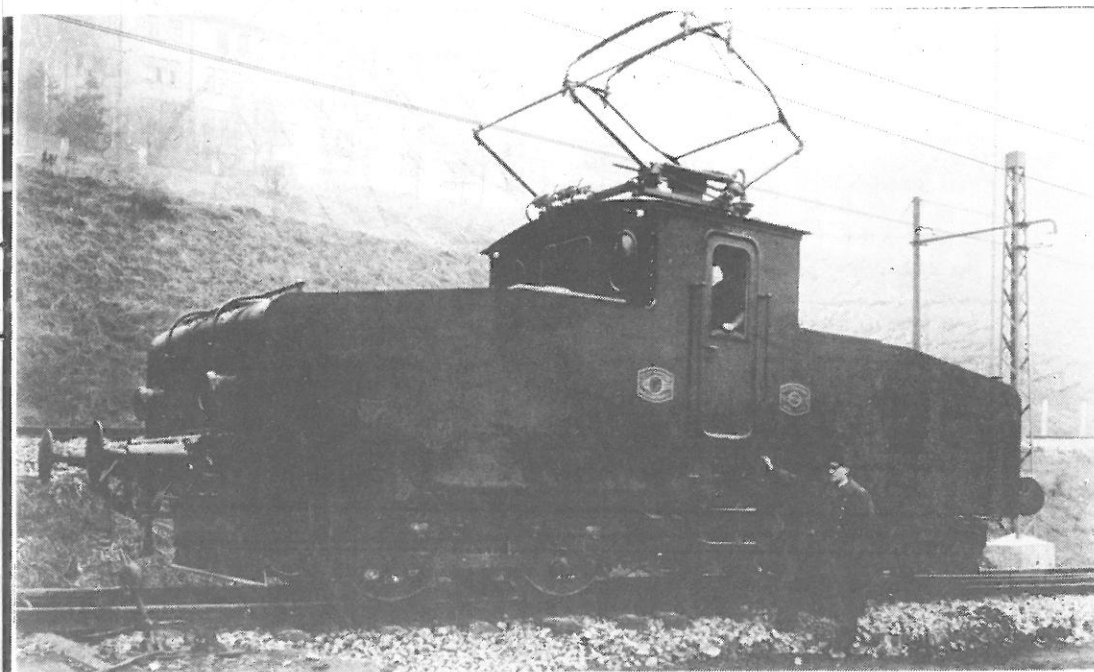
Bei der Ordnungsgruppe am Fuße der Steigung zum Bahnhof Münster wurde eine Lokstation errichtet. Sie bestand aus zwei einständigen Fahrzeugschuppen und einigen Werkstatt- und Büroräumen. Diese Gebäude sind heute noch vorhanden und werden von der Gleisrotte genutzt.

Zur Koordination des gesamten Betriebes war eine Fernsprechanlage mit Sprechstellen im Bahnhof Münster, im Stellwerk 2 des Bahnhofs Münster, an der Übergabegruppe und im Büro der Stadtbauinspektion III (heute: Bauabteilung Neckar) des Tiefbauamtes vorhanden.

Bis in die fünfziger Jahre lief der Betrieb für alle Seiten einigermaßen befriedigend ab, aber ab 1957/59 traten bereits hohe Verluste auf, und als dann auch noch die Reparaturkosten der Lok derart stiegen, daß dringend eine neue hätte beschafft werden müssen (Kosten: 500 000 DM), trat man mit der DB in langwierige Verhandlungen wegen der Übernahme der Betriebsführung ein.

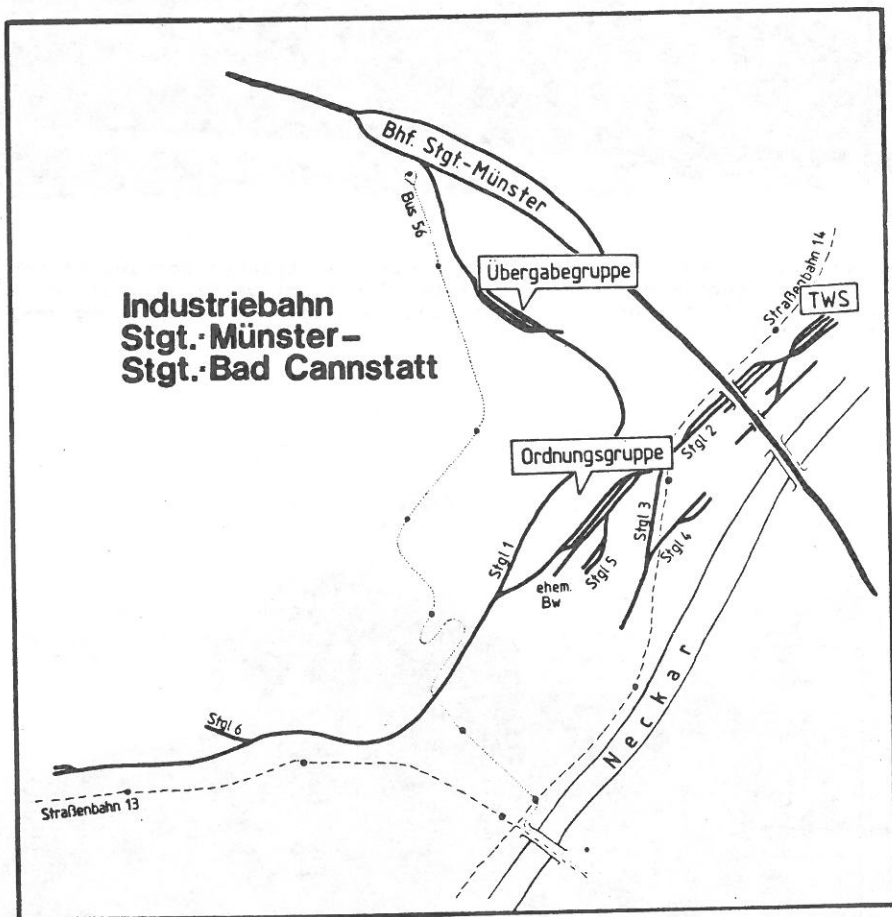


Impressionen aus der Zeit des Oberleitungsbetriebes der Industriebahn Stuttgart-Münster-Stuttgart-Bad Cannstatt vermitteln diese beiden Fotos, die uns das Stadtarchiv Stuttgart zur Verfügung gestellt hat.



Am 15. Oktober bediente die DB zum ersten Mal die Industriebahn, indem sie Lok und Lokführer bereitstellte. Das Rangierpersonal wurde jedoch noch von der Stadt gestellt. 1964 übernahm die DB auf die Stellung der Rangierer. Seitdem wurden die städtischen Rangierer zu Unterhaltungsarbeiten eingesetzt. Seit dem 02.01.1983 wird neuerdings wieder ein Rangierer seitens der Stadt gestellt.

Die überflüssig gewordene Ellok wurde zum Schrottpreis verkauft und vermutlich wegen ihres schlechten Zustandes und ihrer 37 Dienstjahre verschrottet. Die Oberleitung baute man ab.

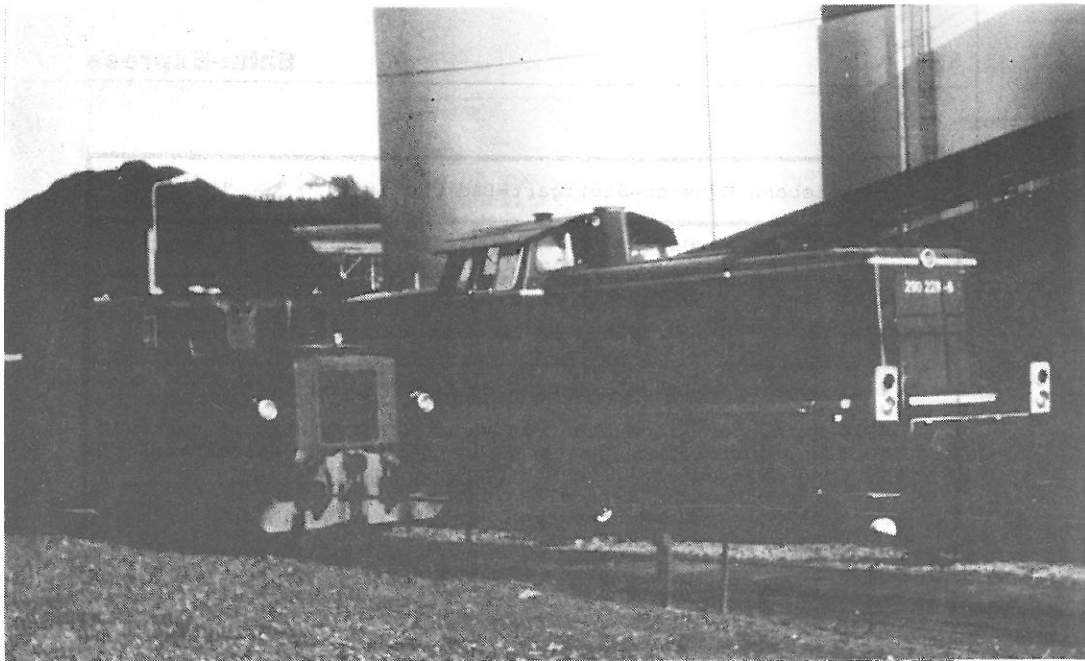


Industriebahn Münster-Stuttgart-Bad Cannstatt					1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten	AF	(kW)	(t)	Bem.	
11 WN	Essl 3 590/1911	E-n2t			a.	
704/272	BMAG 8 662/1925	Bo'Bo'	4x 100	ca. 55	b.	
a.) 1911 gel. an Württembergische Nebenbahnen AG (11) für Filderbahn 1920 incl. der Filderbahn von WN an Stadt Stuttgart verkauft 1925 an Industriebahn Münster-Cannstatt (11 WN, "Filderbahnlok") 1926 an Württembergische Nebenbahnen AG (11) für Nebenbahn Korntal-Weissach 1950 - 1952 WN-Nebenbahn Reutlingen-Gönnigen 1959 in Weissach verschrottet						
b.) 1925 gel. an Industriebahn (Zulassungs-Nr. 704/272) letzter Einsatztag: 14.10.1963 1963 zum Schrottpreis verkauft						

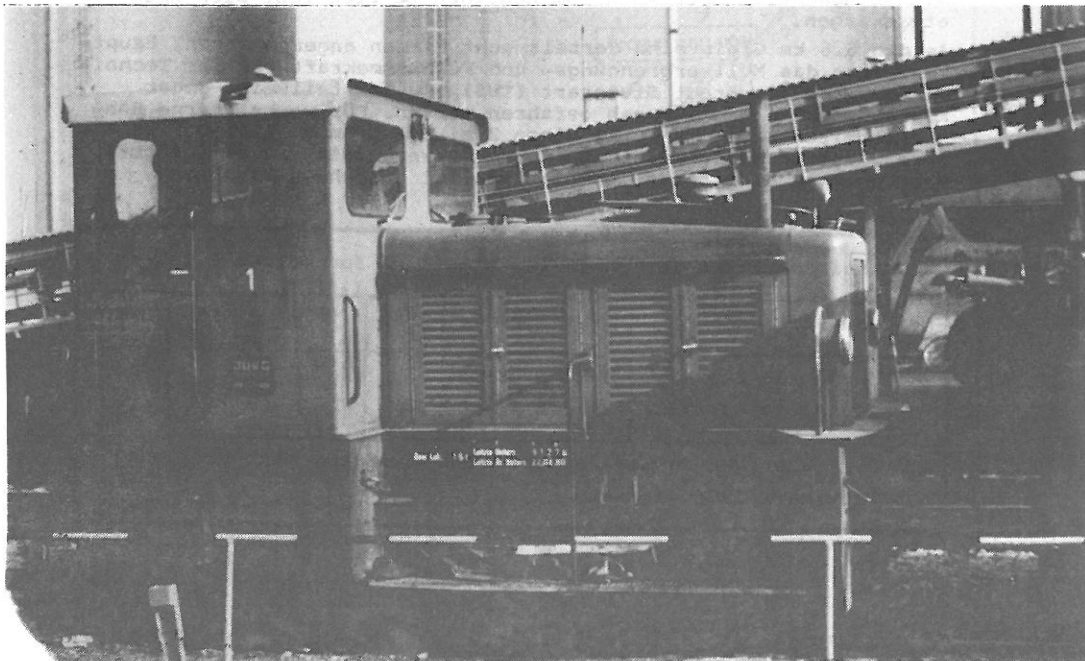
Mit der Übernahme der Betriebsführung wurde weiterhin der bis dahin abgewickelte Stückgutverkehr nach harten Verhandlungen eingestellt - die DB sah ihn als unwirtschaftlich an. Als Entschädigung für die Unterhaltungskosten der Gleisanlagen berechnet die Stadt den Gleisbenutzern eine Überfuhrgebühr, von der auch die DB ihren Anteil erhält. So, damit sind wir im Jahr 1984 angelangt, die Geschichte ist damit abgehandelt. Aber auch zum heutigen Betrieb läßt sich noch etwas sagen.

An den 6.6 km Gleis sind derzeit acht Firmen angeschlossen. Hauptkunde ist das Müllverbrennungs- und Fernwärme-Kraftwerk der Technischen Werke der Stadt Stuttgart (TWS), zu dem teilweise sogar Kohle-Ganzzüge aus O-Wagen gefahren werden. Für werksinterne Rangierarbeiten setzen die TWS einen Zweiwege-Unimog ein (zwei weitere dieser Fahrzeuge werden im TWS-Gaswerk Gaisburg eingesetzt). Über ehemals eingesetzte Lokomotiven ist folgendes bekannt:

Technische Werke der Stadt Stuttgart							Spurweite: 1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	LÜP in mm	Bem.	
1	KrMa 19 278/1967	M 250 B	B-dh	80	15	5 770	a.	
	Jung 13 433/1962	RK 8 B	B-dh				b.	
a.) 19 über WBB an Gew. Brigitte und Elwerath, Werk Barenburg b.) Feb./März 1984 verkauft								



Hauptkunde der Industriebahn ist das Kraftwerk der Technischen Werke der Stadt Stuttgart, das bis 1984 eine eigene Werklok einsetzte. Das obere Foto, aufgenommen von Frank Bolay, zeigt die TWS-Lok 1 und eine Lok der DB-Baureihe 290 (290 228-6), die heute den Betrieb auf der Industriebahn versieht. Unten noch einmal die TWS-Lok 1, fotografiert von H. Schulze am 01.04.1982.



Über die anfänglich auf der Industriebahn eingesetzten Werkdampflokomotiven der Zuckerfabrik sind bei der Südzucker AG keine Unterlagen mehr vorhanden. Die Loks wurden mit Schließung der Fabrik Ende der sechziger Jahre verschrottet.

Neben den Zügen für die TWS sind an weiteren Haupttransportgütern hauptsächlich Mineralöl, Schrott und Maschinenteile zu nennen. Im Jahr 1982 rollten 2283 beladene Wagen über die Strecke, die werktags außer samstags einmal morgens und einmal nachmittags nach Bedarf bedient.

Vom elektrischen Betrieb der Bahn sind nur noch einige Oberleitungsmasten, die teilweise als Lampenmasten genutzt werden, sowie die schon erwähnten Gebäude der Lokstation vorhanden.

Zum Abschluß möchte ich allen, die die Industriebahn Stuttgart=Münster-Stuttgart=Bad Cannstatt besuchen, viel Spaß und Erfolg wünschen.

#### Quellen

- Akten des Städtarchives Stuttgart
- Hinweise und Informationen von Mitarbeitern der Abteilung Industriebahnen des Tiefbauamtes der Stadt Stuttgart

#### Kurzmeldungen

##### Ostendorf & Co. KG – Torfstreuwerk Vechta, Werk Lauenbrück 2139 Lauenbrück

Das kleine Torfwerk liegt südlich der DB-Strecke Bremen-Hamburg (KBS 100) direkt neben dem Bahnhof Lauenbrück. Fotografen, die mit der Bahn anreisen, können das Werk über die Bahnsteigbrücke erreichen, die genau vor dem Werk endet.

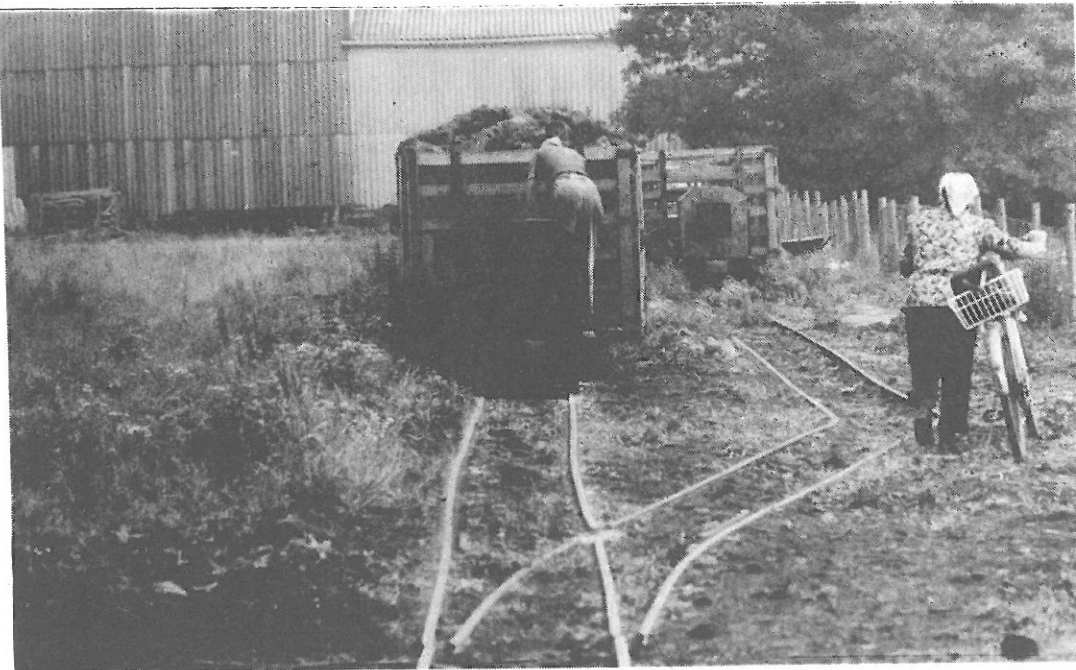
In dem Kleinbetrieb werden vier Fahrzeuge eingesetzt: ein Traktor und drei Lokomotiven. Der Traktor wird gebraucht, um die vollen Wagen unter der Entladeanlage zu bewegen.

Ostendorf, Torfstreuwerk, Lauenbrück						
Nr.	Herstellerdaten	Type	(PS)	(t)	Motor-Nr.	Bem.
● oNr	Diema 2 037/1957	DL 6	7,5	1.150		
● oNr	Diema 2 257/1959	DL 6	7,5	1.150	2 536 808	
● oNr	Diema 2 597/1963	DL 6	8	1.150	3 458 338	



Direkt parallel zur Bundesbahn-Hauptstrecke verläuft die Feldbahn des Torfwerks Ostendorf - leider wollte unser Fotograf nicht auf den nächsten DB-Zug warten. Das obere Foto so nur die Diema 2257 des Torfwerks. Feldbahnidylle reinsten Stils stellt das untere Foto dar, auf dem Diema 2037 und (vielleicht) Diema 2257 zu sehen sind.

Fotos (2): Christoph Beyer (19.08.1983)



Die Gleisanlagen, die als Besonderheit noch eine Schleppweiche aufweisen, liegen parallel zur DB-Strecke. Für ganz gewiefte Fotografen besteht so die Möglichkeit, Torf- und Bundesbahn gemeinsam aufzunehmen (wer genug Zeit hat, kann ja eine Stunde auf den nächsten Intercity warten).

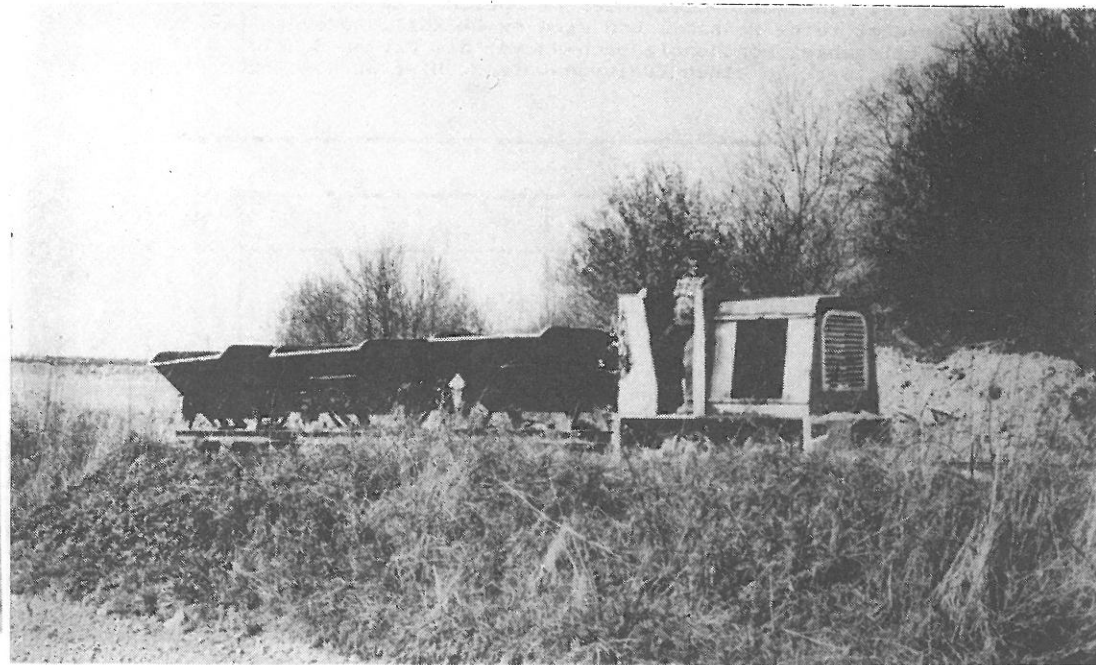
Die Torfbahnstrecke überquert einen kleinen Bach mit einer Brücke, unterquert eine Straße und verschwindet südlich in Richtung Moor.

### Klinkerwerke Dreesen GmbH & Co. 4050 Mönchengladbach-Rheindahlen

Westlich von Mönchengladbach findet man am Rande von Rheindahlen die Ziegelei Dreesen, welche heute als Klinkerwerk firmiert. Das Werk betreibt wenige hundert Meter hinter den Fabrikationsanlagen eine eigene Tongrube, wo im kleinen Stil Ton abgebaut wird und zusammen mit anderen Tonarten, die von außerhalb per Lkw angefahren werden, der Produktion zugeführt wird.

Wenn sie mal fährt, die Feldbahn der Klinkerwerke Dreesen in Mönchengladbach, dann sieht das so aus: Schöma 2513 vor einem Dreiloren-Zug am 25. 04.1984.

Foto: Frank Glaubitz



Dreesen ist heute weit und berit die einzige Ziegelei, die noch eine Feldbahn betreibt: Auf der Rückseite des Werks befindet sich eine Verladeanlage und weiter hinten die kleine Grube, die vermittels einer ca. 200 m langen Feldbahn verbunden sind.

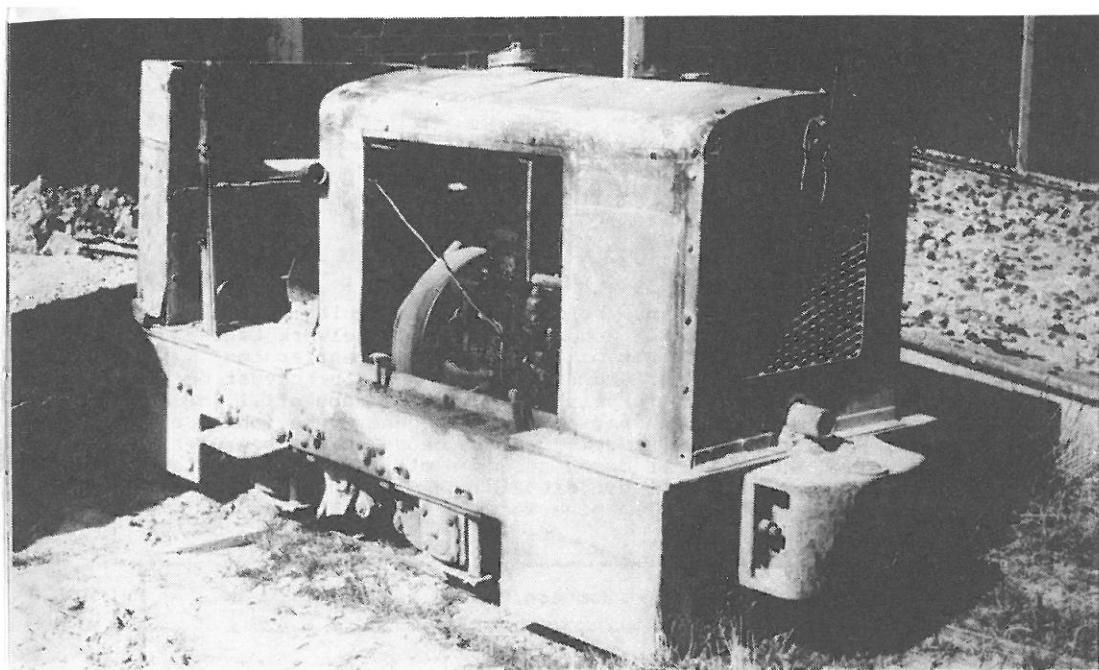
Diese Feldbahn wird allerdings nur noch sporadisch eingesetzt, abhängig vom Wetter und der Einsatzfähigkeit eines ganz speziellen Baggers: Es handelt sich um einen Eimerkettenbagger, der 1938 (!) von einer Görlitzer Firma gebaut wurde, auf Schienen läuft und noch immer eingesetzt wird. Er wird nur gemeinsam mit der Feldbahn betrieben, die dann mit der Schöma-Lok und mindestens drei Loren betrieben wird. Dieser Zug wird unter dem Bagger beladen - für einen Lkw ist dieser Raum zu niedrig.

Der Bagger, mit dem man sehr zufrieden ist, weil er gleichmäßig abbaggert und somit gut gemischten Ton fördert, hat jedoch einen Ausleger, der nur sehr begrenzt beweglich ist. Dadurch muß er in bestimmten Abständen in Richtung Grubenwand versetzt werden. Da man hierfür nicht immer genug Personal frei hat, kann es passieren, daß die Feldbahn tage- oder wochenlang nicht fährt. Dann wird mit einem Löffelbagger und Lkw gefördert. Aber das ist nur solange möglich, wie es nicht länger regnet, denn dann ist die Grube nur noch per Feldbahn zu befahren.

Durch diese Umstände ist es also ein Lotteriespiel, ob man die Bahn in Betrieb erleben kann oder nicht. Zu einer Besichtigung sollte man sich am besten schriftlich anmelden, man wird dann erfahrungsgemäß sehr freundlich behandelt.

Zum Fahrzeugpark: Im Bestand sind derzeit eine Schöma- und eine Jung-Lok. Eingesetzt wird jedoch nur die Schöma, da die Jung zu schwer ist. Sie ist aber dennoch betriebsfähig und wird von Zeit zu Zeit angeworfen. Die Züge werden in Richtung Grube geschoben und heraus gezogen.

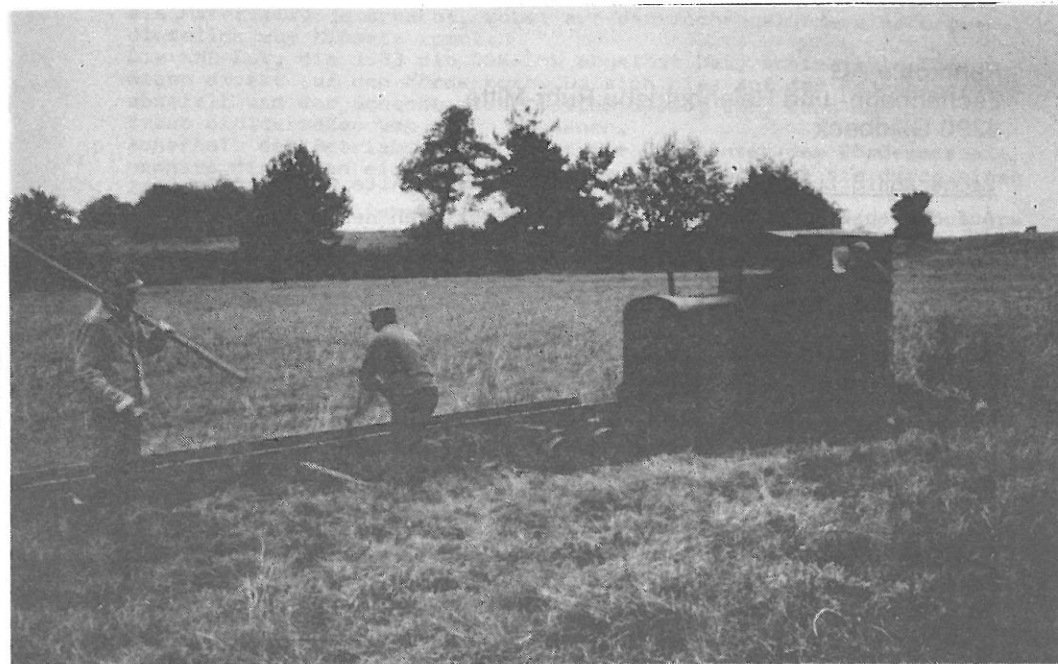
Außer der Ziegelei Dreesen gibt es in Mönchengladbach selber nur noch die Fa. Mannesmann-Demag-Meer am Speicker Bahnhof, die Werkloks einsetzt (eine Henschel und eine ex-DB-Köf). Außerdem besitzen im Industriegebiet Mönchengladbach-Rheydt die Firmen Scheidt GmbH und das Kabelwerk je einen Zweibege-Unimog. Hier wurden früher Loks eingesetzt.



Zwar noch betriebsfähig, wegen ihres Gewichts aber praktisch ohne Einsatzmöglichkeit ist die Jung-Lok der Klinkerwerke Dreesen. Frank Glaubitz nahm die Lok am 25. 04. 1984 auf.

Unbekannt ist der Verbleib der Gmeinder-Lok des Dachziegelwerks Lauterbach in Homberg/Ohm. Das Foto zeigt sie am 13.10.1981, als sie zum Abbau ihrer eigenen Strecke nochmals für etwa eine Woche zum Einsatz kam.

Foto: Wolfgang Fahr



Klinkerwerke Dreesen, Mönchengladbach						
Nr.	Herstellerdaten	Type	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
oNr	Deutz /1938	MAH 714				a.
● oNr	Jung 12 219/1956	EL 110	11/12	4	13	b.
● oNr	Schöma 2 513/1961	CDL 10	11	2,5		c.
a.) 1981/82 zur Verschrottung an Schrotthändler in Viersen						
b.) 1956 gel. an Dreesen						
c.) gekauft aus Düsseldorf						

**Dachziegelwerk Lauterbach  
6313 Homberg-Ohm**

Eine zwar relativ kleine, aber reizvolle Feldbahnanlage gab es bis Ende 1981 in Homberg/Ohm. Sie gehörte dem Dachziegelwerk Lauterbach und verband eine Tongrube mit der etwa 700 m entfernten Straße. Dort wurde dann über ein altes hölzernes Sturzgerüst der Ton auf Lkw verladen. Bereits seit 1979 lag die Grube still, da das Ziegelwerk inzwischen eine näher am Werk gelegene Grube (ohne Feldbahn!) erschlossen hatte. Nachdem sich die neue Grube als ergiebig erwiesen hatte, wurde die Feldbahn zusammen mit den übrigen Anlagen abgerissen. Interessant ist, daß die einzige vorhandene Lok zum Streckenabbau noch einmal etwa eine Woche eingesetzt wurde.

Dachziegelwerk Lauterbach, Homberg/Ohm				
Nr.	Herstellerdaten	AF	(PS)	
	Gmdr 2 776/1939	B-d.	15/18	

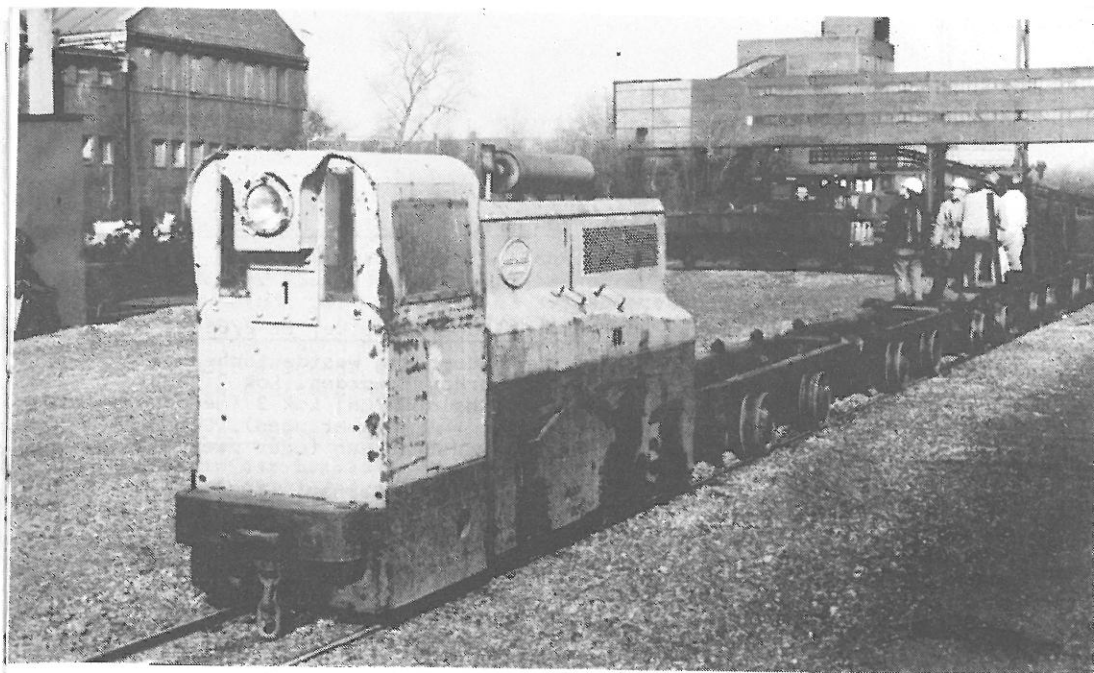
Der Verbleib der Lok ist unbekannt, angeblich soll ein Eisenbahnfreund sie gekauft haben.

**Ruhrkohle-AG  
Zechenbahn- und Hafengebiete Ruhr-Mitte  
4390 Gladbeck**

Zeche König Ludwig 1/2, 4350 Recklinghausen, Alte Grenzstraße

Auf dem ehemaligen Zechengelände befindet sich neben einer Werkstatt auch eine Versuchsanlage zur Wirbelschichtfeuerung. Unmittelbar neben dem verfüllten Schacht 1 steht zwischen Baggern und Förderbändern eingepfercht eine arg verrostete Übertagediesellok mit folgenden Daten:

Ruhrkohle-AG, ZuH Ruhr-Mitte Zeche König Ludwig 1/2, Recklinghausen		Spurweite: 600 mm			
Nr.	Herstellerdaten	Type	(PS)	(t)	Bem.
● oNr	Diema 2 965/1967	DS 30/2	28	4.3	a.
a.) ex Gelsenwasser AG, Wasserwerk Haltern/Westf. (vgl. BE 2/84)					



Die Grubenlok 1 der Zeche Bonifacius in Essen-Kray zeigt dieses Foto von Christian Hoffmann, aufgenommen am 12. März 1984. Man beachte die gedrungene Bauweise der Maschine.

Zeche Bonifacius, 4300 Essen, Rotthauer Straße

Dieser Schacht ist ein Nebenbetrieb der Zeche Zollverein in Essen-Katernberg (wird in ca. 2 Jahren stillgelegt). Er dient zeitweilig als Materialförderschacht, wobei auf dem Zechengelände eine Grubendiesellok zum Einsatz kommt. Die KHD-Lok, die 1983 die O&K-Lok abgelöst hat, schiebt die Förderwagen direkt auf den Förderkorb. Da sich dies auf der Rasenhängebank abspielt und der Schacht nicht weiter umbaut ist, kann man den Betrieb einigermaßen von außen einsehen. Außerhalb der Betriebszeiten steht die Lok hinter dem Fördermaschinenhaus direkt an einer Zufahrtstraße. Dort kann man sie durch einen Zaun besichtigen. Am Ende einer Tennishalle, die auf einem Teil des Zechengeländes errichtet wurde, steht eine Preßluftlok mit einem Personenwagen unter einer Plane, offenbar als (besonders geschütztes) Denkmal. Von der Zeche Zollverein kommen auch Normalspur-Dieselloks nach Bonifacius, um den Rangierbetrieb am Landabsatz zu bewältigen.

Ruhrkohle-AG, ZuH Ruhr-Mitte Zeche Bonifacius, Essen		Spurweite: 600 mm			
Nr.	Herstellerdaten	Type			
● 1	O&K 26 273/1965 KHD 55 846/	MV 2			

## Korrekturen und Ergänzungen

Glas- und Spiegelmanufaktur AG, Gelsenkirchen-Schalke, BE 2/81 18

Die beiden Lokomotiven sind mittlerweile über den Westdeutschen Bahn- und Baubedarf, Hattingen, (WBB), verkauft worden. Lok 2 (KHD 57 216/1961) ging an Zimmermann-Mollet, Rheinach/CH; Lok 3 (Henschel 30 878/1965) an TEGO-Metall, Krauchenwies (bei Sigmaringen). Den Schienenverkehr besorgt nunmehr ein Zweibegefahrzeug (oder zwei?).

Chemische Werke Hüls, Tanklager Arenberg, Essen-Carnap, BE 2/81 19

Die einzige damals hier vorhandene Lok 1 (KHD 56 830/1957) ist bereits im Juni 1983 im Werk II der CWH in Herne gesehen worden. Ein Angestellter meinte, daß die Lok bereits seit 1981 dort sei. In unmittelbarer Nähe des Tanklagers Arenberg befindet sich noch ein RWE-Kraftwerk und eine Glashütte der VEBA, deren Lokomotivbestände noch unbekannt sind.

Deutsche Erz- und Metallunion GmbH (DEUMU), Recklinghausen, BE 2/81 19

Als Abgang kann man hier die Lok 2 (O&K 26 675/1970) nennen, die via WBB an die Quarzsandwerke Kick, Schnalppenbach, gegangen ist. Gesehen werden konnte von der nahegelegenen Autobahn aus eine grüne Krauss-Maffei-Lok mit Endführerstand. Näheres ist leider unbekannt - ebenso der Verbleib der Lok 1 (O&K 25 803/1957). Und: Die Fa. Bischoff (liegt direkt neben der DEUMU) besitzt außer Gabelstaplern doch auch noch eine Lok. Wer weiß etwas?

Rudolf Herdejürgen, Bauunternehmung, Bremen, Baustelle Nieder Och-  
tenhausen, BE 4/82 16

Im Juli 1984 wurde zwar noch am Ostedeich gearbeitet, jedoch waren die Erdarbeiten bereits beendet und die Feldbahn wurde nicht mehr benötigt. Die von der Bauunternehmung Siemer & Müller, Bremen, angemietete DL 01 (Deutz 15 612) wurde inzwischen zurückgegeben und steht jetzt auf dem Bremerhavener Bauhof der Firma. Die Loks 206 (Deutz 17 187), 207 (Deutz) und 208 (27 266/1939) stehen noch mit ihren Zügen am Deich. Die Gleise erwecken den Eindruck, als ob schon länger nicht mehr gefahren sei. Die Bahn wird wohl nicht mehr zum Einsatz kommen.

Klöckner Rohstoffhandel, Mannheim und Bremen, BE 5/82 27 und 3/84 38

Es hat sich einiges unter den Niederlassungen der Klöckner Rohstoffhandel GmbH getan. Die Mannheimer Lok 6 (O&K 26 788/1978) läuft jetzt (Juli 1984) als D 1 im Werk Bremen an der Waterbergstraße (Hafengebiet). Als D 2 hat sich die ehemalige Lok des Werkes in Bremen-Neustadt (DWK 564/1935) hinzugesellt. Das Neustädter Werk existiert nicht mehr. Verschwunden ist die bislang an der Waterbergstraße eingesetzte dreiachsige Fast-Wehrmachtslok (Krupp 1978/1939), Weiß ein Leser vom Verbleib dieser Lok?

Norddeutsche Steinzeugwerke, Duingen, BE 1/83 22

Auch hier ist mittlerweile nichts mehr vorhanden. Nachdem die Lok 4 (Schöma 2561/1962) bereits im Jahre 1981 an die Torfgesellschaft Essern (Lok 10, vgl. BE 3/83 39) abgegeben wurde, haben die restlichen Loks 1 (Schöma 1327/1952), 2 (Schöma 1878/1956) und 3 (Schöma 2374/1960) auch den Besitzer gewechselt. Sie sind über den WBB an Vorholt & Schega GmbH & Co., Haltern, gegangen - diese Firma funktioniert allerdings auch nur als Zwischenhändler ...!

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

Die in der Lokliste unter der Nr. 3 geführte Lokomotive (Deutz 13 702/1935) ist neu an die Metallwerke Unterweser AG, Friedrich-August-Hütte, gegangen. Unter dieser Bezeichnung firmierte früher die heutige Preußag Boliden Blei GmbH. Zwischenzeitlich ermittelt werden konnte auch die Deutz-Schmalspurlok, die ebenfalls neu zur Friedrich-August-Hütte kam (Deutz 13 722/1935, OMZ 122, 17.5 km/h, 7 t, Spurweite 600 mm). Die Normalspurlok war vom Typ OMD 130 und konnte pro Stunde 22.2 km/h zurücklegen.

Werkbahnen in Hohenlimburg, BE 2/84 3-5

Bekannt geworden sind noch zwei weitere Betriebe, die früher ebenfalls eigene Lokomotiven einsetzten:

Ein Kalkwerk, bei dem innerhalb der Grube eine 600 mm-Feldbahn den Gesteintransport versah. Eine Lok, die sehr gedrängt gebaut ist und eher an eine Gruben-/Abraumlok erinnert, ist im Privatmuseum der Fa. Koenig, Eslohe, erhalten (Bn2t, angeblich Krauss-Maffei 1942). Bis ca. 1926 setzte die Fa. Wurag eine Bn2t-Lok ein, die sie 1914 von der Hohenlimburger Kleinbahn übernommen hatte. Diese Lok (Hohenzollern 992/1897, Spurweite 1000 mm) wurde ursprünglich an die Straßenbahn in Duisburg-Meiderich geliefert (?), kam dann zur damals noch schmalspurigen Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (Lok 7 ANTO=NIE) und von dort 1906 an die Hohenlimburger Kleinbahn (Nr. 4). Um 1926 wurde sie bei der Wurag verschrottet. Die Wurag ist der spätere Bochumer Verein für Gußstahlfabrikation AG, Werk Hohenlimburg, heute Krupp Stahl AG, die an die Hohenlimburger Kleinbahn anschloß.

Elf Bitumenwerke, Brunsbüttel, BE 3/84 19

Lok 2 ist KHD 20 065/1938, ex Köf 4919, ex 323 022.

AEG Telefunken, Werk Springe, BE 3/84 21

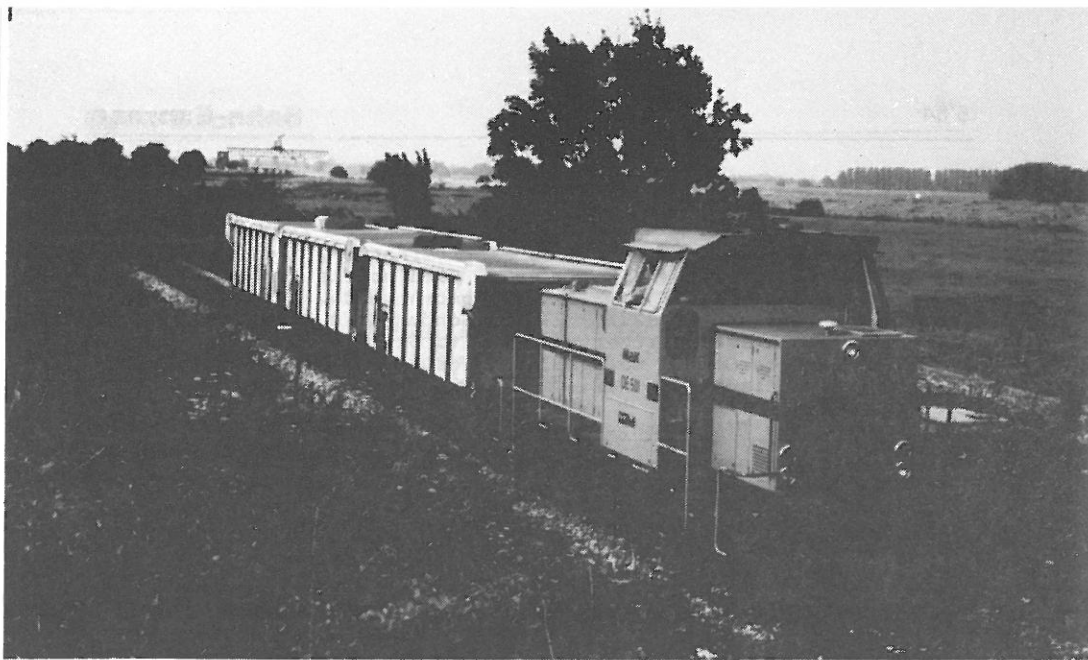
Ebenso wie die Bison-Werke Bähre & Greten liegt dieses Werk in 3257 Springe, das allerdings allenfalls etwas mit dem Deister, aber nichts mit Deinste zu tun hat.

Ein Leser bezweifelt die Fabriknummer der KHD 46 938. Es müsse sich um die Nummer 36 938 handeln, oder aber das Baujahr 1941 stimme nicht (was ich für ein Gerücht halte, die beiden Daten passen schon recht gut zusammen, vgl. z.B. OHE-DKL 0605 (KHD 42 990/1942), K.L.).

Stadt Hameln, Hameln, BE 3/84 23

Die O&K-Lok 26 525 der Stadt Hameln stammt von der Landes-Post-Direktion, Berlin (Nr. 2).





Die Vorführlok der MaK (FNR. 700 049) fährt nach wie vor über die teilweise ausgesprochen idyllischen Strecken der Rheinberger Solvay-Werke. Das Foto von Klaus Linek zeigt sie am 08.08.1984 hinter (!) einem kurzen Zug zum Hafen. Wenn es nach dem Lokpersonal geht, wird die Lok nicht in den Solvay-Bestand übernommen werden.

#### Deutsche Solvay-Werke, Rheinberg, BE 3/84 3-14

Bereits von einigen Lokomotivherstellern liegen für Eisenbahnfreunde erwerbliche Lieferlisten (Fabriknummernverzeichnisse) vor, die allerdings nur mehr oder weniger genaue Angaben machen. Dies sollte man bei allen Angaben bedenken, die ausschließlich auf solchen Listen basieren.

Die Lok Henschel 18 584/1921 ist lt. Lieferliste an das Werk Bernburg geliefert worden. Die Fabriknummer der Hohenzollern 2582/1912 soll nicht stimmen. Entweder habe die Lok einen Kessel dieser FNR. gehabt, dann stamme er von der Lok 6' der Dortmunder Hafenbahn (heutige DE), dann müsse das Baujahr aber 1909 heißen. Die Hohenzollern-Lieferliste weist aber eine Cn2t aus 1908 aus, die mit der FNR 2228 mit dem Hinweis "Werk Borth" geliefert wurde. Nach uns jetzt vorliegenden Informationen aus gewöhnlich ausgesprochen gut unterrichteten Kreisen stammt die Hohenzollern 2582/1912 (Type: Crefeld, Cn2t, 42 t, LÜP 11.570 m) von der Dortmunder Hafen- und Eisenbahn AG (dort Lok 6'), die sie zwischen 1958 und 1960 an die Westfälische Lokfabrik Hattingen, Reuschling, abgab. Die WLH setzte sie als Mietlok Nr. 36 ein, was ja durchaus dem Einsatz bei Solvay entsprechen würde. Das Baujahr wurde nach unseren Unterlagen auch in Dortmund mit 1912 angegeben.

Nicht stimmen soll auch die Lok Hanomag 8625/1908. Diese FNR. sei mit einer G10 belegt, das Baujahr laute 1918. Hanomag lieferte laut Liste FNR. 8017/1917 (Bt, 600 mm) an das Werk Bernburg; FNR. 9280/1922 (Bt, 900 mm) an das Werk Bernburg; FNR 10 278/1923 an das Werk Saarlalben. Die FNR. 8625 ist von Henschel gebaut worden.

MaK 600 156 wurde laut MaK als "Borth Nr. 1" geliefert. Die Lok ging 1983 über WBB an IPE Zona Industriale Italia, Praddele di Nogarole Rocca, Verona. Desweiteren ist Lok 7 (MaK 800 149/1964) als Abgang zu verzeichnen. Die Lok ging 1984 an Gleismac Italiana, Gazzo di Bigarello. Zwischenhändler war ebenfalls WBB. MaK 700 049/1981 (DE 501) war auch im August noch als Erprobungslok der MaK bei Solvay im Einsatz. Zumindest das Lokpersonal will von einer Übernahme jedenfalls nicht viel wissen.

#### Süddeutsche Zucker AG, Regensburg, BE 3/84 26

Die Hanomag-Lok hat folgende Daten: Hanomag 6214/1911. Sie wurde geliefert an die GOE (oldenburgische Staatsbahn, dort Nr. 212 "Pudel") und wurde nach Übernahme auf die DRG (98 125) im Jahre 1927 ausgemustert und anschließend an die Zufa Regensburg verkauft. Ardel-Kran Nr. 6 hat das Baujahr 1949, der Kran Nr. 9 wurde im Jahr 1949 von MAN gebaut.

#### Fels-Werke Peine-Salzgitter, Seesen, BE 3/84 39 Siemer & Müller, Bauunternehmung, Bremen, BE 6/81 7

Die in BE 3/84 aufgeführten Deutz-Loks mit den Fabriknummern 26 033 und 26 034 entstammen mit Sicherheit einer Serie für die Fels-Werke (früher Steine & Erden GmbH). Aufgetaucht sind nämlich weiterhin die Loks mit den Fabriknummern 26 032, 26 035 und 26 036. Die be-

Steine & Erden GmbH, Goslar		Spurweite: 600 mm	
Übersicht einiger ehemals vorhandener Lokomotiven			
Nr.	Herstellerdaten	Type	Verbleib
	KHD 26 032/1938	OMZ 122	14.02.69 an Eilers KG, Hamburg 30.04.69 an Siemer&Müller (DL 26) 03.02.83 verschrottet
	KHD 26 033/	OMZ 122	auf Schrottplatz in Hauset/Belg.
	KHD 26 034/	OMZ 122	auf Schrottplatz in Hauset/Belg.
	KHD 26 035/1939	OMZ 122	14.02.69 Eilers KG, Hamburg 01.04.69 an Siemer&Müller (DL 14) 12.09.77 verschrottet
	KHD 26 036/1939	OMZ 122	14.02.69 an Eilers KG, Hamburg 01.04.69 an Siemer&Müller (DL 15) 03.02.83 verschrottet

kannten Informationen über diese Loks sind in nachfolgender Tabelle wiedergegeben. Allerdings wird es sich beim Einsatzort dieser Loks bei der Steine & Erden GmbH nicht um den Kalkbruch Winterberg handeln, da hier bekanntlich nur ein spärliches Gleisnetz mit der Spurweite 600 mm bestand. Es muß also wenigstens noch ein weiteres Werk mit einer größeren 600 mm-Bahn gegeben haben, das zumindest noch gegen Ende der 60er Jahre eine Feldbahn betrieb.

**Bahn-Express – Leserfahrten 1984**

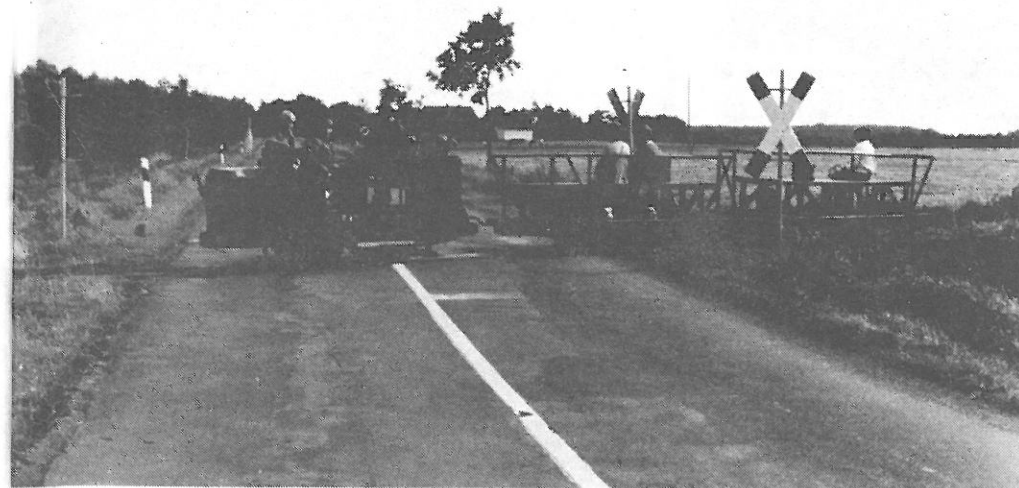
Über die in diesem Jahr erstmals durchgeführten Leserfahrten in Gnarrenburg, Westerhorn und Quickborn wollen wir hier keine großen Worte mehr verlieren. Die Exkursionen stießen auf reges Interesse und – soweit ersichtlich – haben alle Teilnehmer ihren Spaß daran gehabt. Wir wollen deshalb gern versuchen, im kommenden Jahr wiederum ähnliche Veranstaltungen zu organisieren.

Wir möchten uns aber auf diesem Wege nochmals ganz herzlich bei den besuchten Torfwerken und den Durchführenden,

- Friedrich Meiners, Gnarrenburg (Herr Rosenbaum)
- Anton-Günther Meiners, Westerhorn/Borstel
- Carl Hornung, Himmelmoor, Quickborn (Familie Czerwonka)

für ihr Verständnis und die aufgewandte Zeit bedanken !  
Dank schulden wir auch Herrn Hans Wegner aus Flensburg, der die Organisation der Westerhorn-Exkursion besorgte.

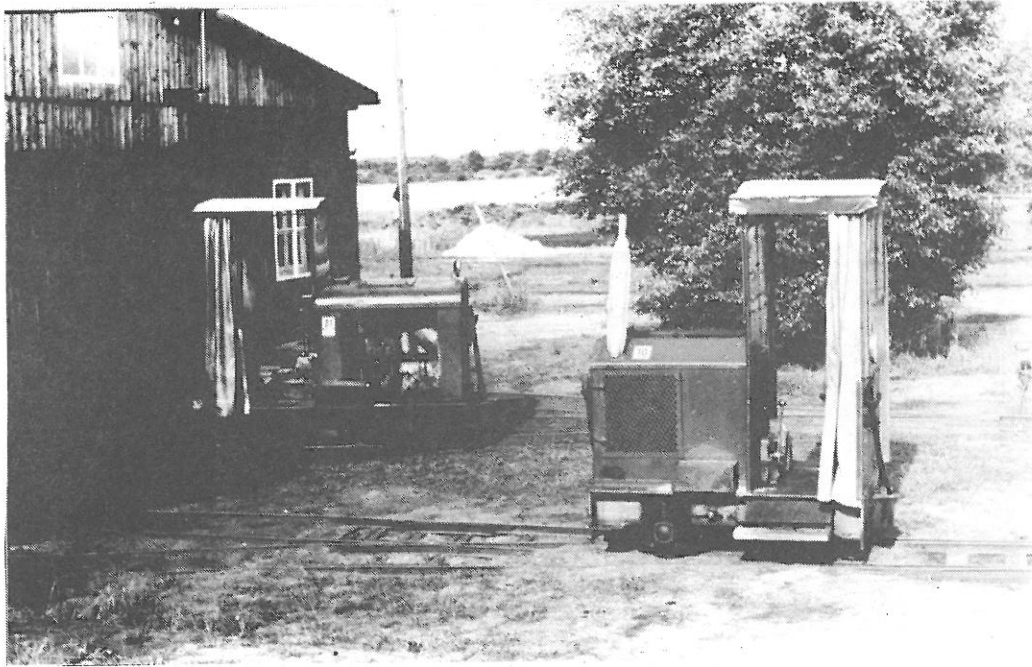
Friedrich Meiners, Gnarrenburg		Spurweite: 600 mm					
Nr.	Herstellerdaten	Type	(PS)	(t)	Motor-Nr.	Bem.	
● 1	Diema 1 224/1947		22	3.8	45/2 920		
● 3	Diema 1 286/1948		12		1 267		
● 5	Diema 990/		12		1 163		
● 9	Diema 1 877/1956	DL 8	10		1 809 059		
● 10	Diema 2 248/1959	DL 6	7.5	1.15	2 517 683		
● 11	Diema 1 816/		5.5		700 345		
● 13	Schöma 796/		10				
● 15	Schöma						
● 16	O&K 25 485/1952	MD 2B					



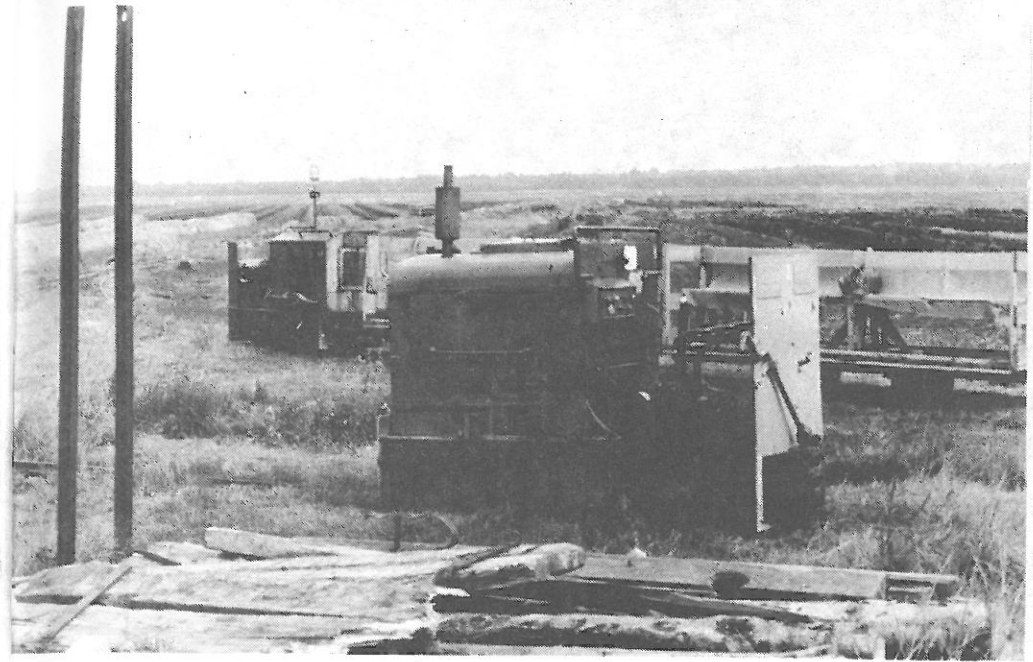
Torfwerk Friedrich Meiners (15.07.84): Leserfahrt ohne Leser ? Die meisten Teilnehmer zogen es vor, hier ebenfalls die recht urig anmutende Draisine 29 zu fotografieren.

Quasi als Nachbereitung der Leserfahrten haben wir einige Fotos zusammengestellt und drucken die Daten der Lokomotiven ab, die bei den Exkursionen nach Gnarrenburg und Westerhorn gesichtet werden konnten. Über das Torfwerk Himmelmoor in Quickborn möchten wir in einem der kommenden Hefte ausführlich berichten. Für die beiden Meiners-Listen gilt, daß weitaus mehr Lokomotiven bei den Firmen vorhanden sind, die jedoch an anderen Betriebsstellen zum Einsatz kommen.

(noch: Friedrich Meiners, Gnarrenburg)						
Nr.	Herstellerdaten	Type	(PS)	(t)	Motor-Nr.	Bem.
● 20	Deutz 21 267/1939	OME 117	11/12	2.8		
● 21	Deutz 16 283/	OME 117	11/12		399 772	
● 23						a.
● 29						a.
● 32	Diema 2 484/1962	DL 8	11	2	3 017 386	b.
a.) Draisine						
b.) 1983 ex Zgl. Wilh. Timmermann, Lippestadt (vgl. BE 3/84 -38-)						



Torfwerk Friedrich Meiners (15.07.84): Die Loks 21 (r.) und 10 (l.) präsentieren sich fotogerecht vor dem hölzernen Lokschuppen.

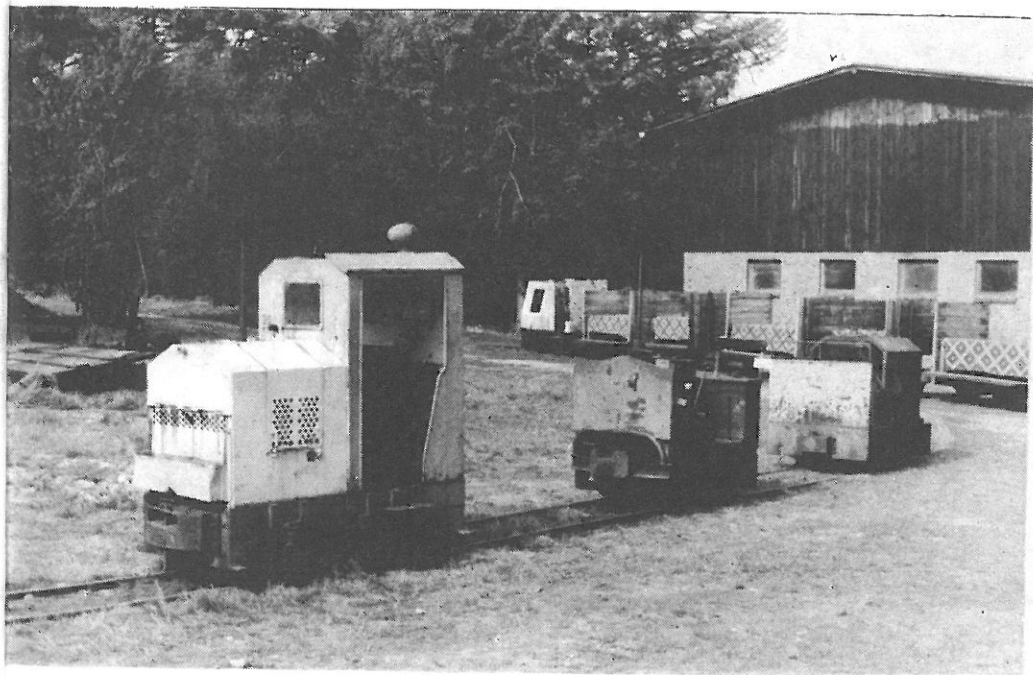


Torfwerk Anton-Günther Meiners (18.08.84): Vor dem Hintergrund des Torfabstichs: Lok 2 (vorn) und Lok 45 (hinten).

'BAHN-EXPRESS' - LESERFAHRTEN 1984

Torfwerk Carl Hornung (29.09.84): Fotogerecht für Feldbahnfans: Lok 3.0, Strüver-Kuli, Lok 3.12 und, im Hintergrund, Lok 3.1.

Anton-Günther Meiners, Westerhorn		Spurweite: 600 mm				
Nr.	Herstellerdaten	Type	(PS)	(t)	Motor-Nr.	Bem.
● 1	Schöma					
● 2	Schöma 509/		16	2.25		
● 4	O&K 6 373/					
● 6	Diema 2 392/1960	DL 6	7.5	1.15	2 758 536	
● 7	Diema 2 507/1962	DL 6	8	1.15	3 183 798	
● 9	Diema 2 123/1958	DS 14	15	2.8	2 173 362/63	
● 10	Diema 2 191/1958	DL 6	7.5	1.15	2 471 453	
● 11	Diema 1 912/1956	DL 8	10	2	2 034 514	
● 12	Diema 2 522/1962	DL 6	8	1.15	3 185 407	
● 14	Diema 2 459/1961	DS11/2	11	2.2	2 838 747	
● 15	Diema 2 196/	DS 28	28	3.5	2 418 594/95	
● 41	Diema 2 371/1960	DS 28	28	3	2 101 102/03	
● 45	Diema 2 426/	DL 8	16	2	4 319 361/62	
● 49	Diema 2 493/		28	4.3	3 051 169/70	

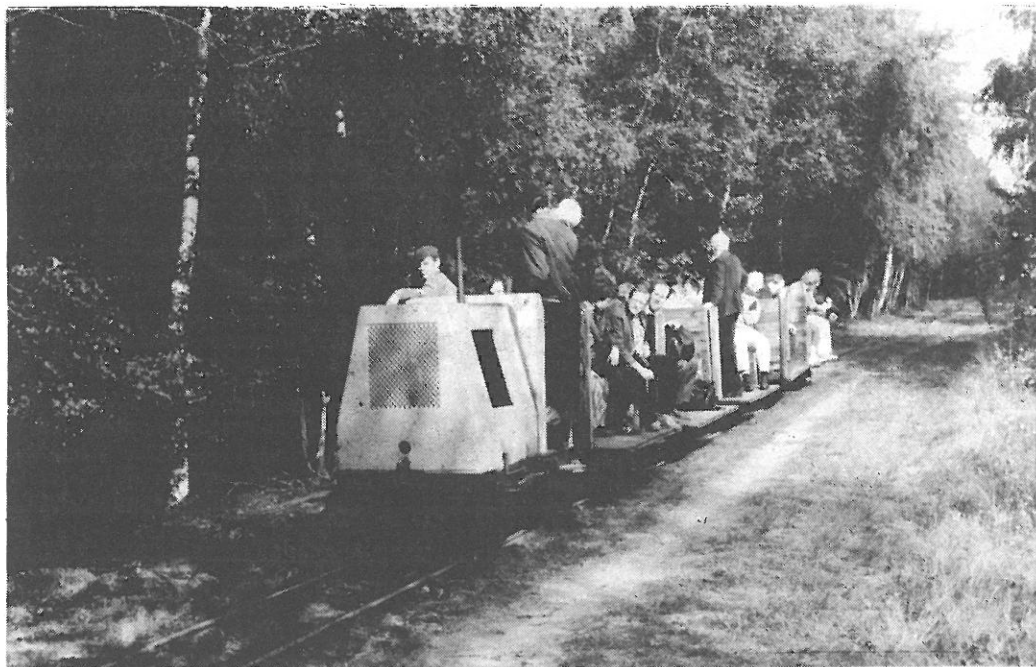




Torfwerk Anton-Günther Meiners (18.08.84): Ob der vollbesetzte Zug die Doppeltraktion mit Lok 45 (v.) und Lok 38 (h.) nötig machte ?

'BAHN-EXPRESS' - LESERFAHRTEN 1984

Torfwerk Carl Hornung (29.09.84): Lok 3.1 zog den "Eisenbahnfreunde-Sonderzug" durch's Himmelmoor.



**Der Bahn-Express bietet an:**

**Die Klasmann-Werke GmbH und die Gewerkschaften Brigitta und Elwerath**

Das Redaktionsgespann des BAHN-EXPRESS gibt mit diesem Heft den Startschuß für eine neue, in loser Form erscheinende Heftreihe.

DIE KLASMANN-WERKE UND DIE GEWERKSCHAFTEN BRIGITTA UND ELWERATH stellt den Feldbahnbetrieb dieser benachbarten Unternehmen in Wort und Bild dar.

Eine umfangreiche Lokliste und eine Übersichtszeichnung runden das Gesamtbild ergänzend ab.

DIE KLASMANN-WERKE GmbH  
UND DIE GEWERKSCHAFTEN BRIGITTA UND ELWERATH  
ca. 64 Seiten, ca. 50 Fotos, Paperback \_\_\_\_\_ DM 6.--

**Feld- und Werksbahn-Museum e.V.  
Oekoven bei Grevenbroich**

In Zusammenarbeit mit der Eisenbahnzeitschrift DREHSCHEIBE entstand dieser Museumsführer durch das Feld- und Werksbahn-Museum in Oekoven bei Grevenbroich. Neben einem allgemeinen Abriss über Sinn und Zweck der Feldbahnen, einer Erläuterung der Aufgabe des Museums, folgt die Aufzählung der Lokomotiven in Wort und Bild; zu fast jeder Lokomotive findet sich ein illustrierendes Foto.

FELD-UND WERKSBAHN-MUSEUM  
OEKOVEN BEI GREVENBROICH  
ca. 48 Seiten, viele Fotos, Paperback \_\_\_\_\_ DM 6.--

**Bahn-Express**

Magazin für Werkbahnfreunde

HANS-GEORG BUBOLZ  
ESCHENWEG 19  
D-4712 WERNE

**Lieferung gegen Rechnung !**

