

# Bahn- Express

6'84

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 um-  
faßt 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:**  
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 6'84**

Berichte

Braunkohlenbergbau und Werksbahnen  
im Revier Wackersdorf \_\_\_\_\_ 3

Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter \_\_\_\_\_ 13

Kurzmeldungen

Torfwerk Karl Fischer, Tensfeld \_\_\_\_\_ 18  
Ernst Karl, Westerhorn \_\_\_\_\_ 18  
Torfwerk Smid, Ovelgönne \_\_\_\_\_ 20  
Thyssen Edelstahlwerke, Witten \_\_\_\_\_ 20  
Rheinbraun AG, Knapsack \_\_\_\_\_ 23  
Martin & Pagenstecher, Beilstein \_\_\_\_\_ 26  
Breisgauer Portland-Zementwerke \_\_\_\_\_ 29  
Feldmochinger Kraftfutter Dr. Zentz \_\_\_\_\_ 30  
Süddeutsche Zucker AG, Rain \_\_\_\_\_ 31  
Kryolitselskabet Øresund, DK-Grönland \_\_\_\_\_ 33

Korrekturen und Ergänzungen \_\_\_\_\_ 35

♣ = am Stichtag der Meldung vorhandene  
Fahrzeuge

**Titelfoto:** Obwohl im Vergleich zu früheren  
Zeiten der Verkehr auf der Werks-  
bahn der Schwandorfer Bayernwerke AG etwas  
bescheidener geworden ist, bieten die Loks  
- hier Lok M 12 mit Braunkohlen - Leerzug  
aufgenommen - immer noch lohnende Motive.  
Foto: Andreas Christopher

**Rückseite:** Idyllische Feldbahnatmosphäre, wie  
man sie in Deutschland nicht  
(mehr) findet, bietet die Kryolitbahn auf  
Grönland. Das Foto von Gunnar W. Christensen,  
aufgenommen am 11. Juli 1980, zeigt zwei der  
Schöma-Loks mit langen Zügen vor dem Frachter  
"Svendborg" am Hafen Ivigtut.

**Berichte**

Andreas Christopher

**Braunkohlenbergbau und Werksbahnen im Revier Wackersdorf**

**Bayrische Braunkohlen-Industrie AG  
8460 Schwandorf/Bay.**

Eine Beschreibung der Werksbahn der Bayrischen Braunkohle-Industrie AG bleibt unverständlich ohne eine kurze Werkschronik, denn zwischen der Länge und Lage des Bahnnetzes, den Tagebauen und dem Ausbauzustand des Kraftwerkes gibt es enge Wechselbeziehungen. So soll dem Beitrag zunächst ein Abschnitt über die Werksgeschichte vorangestellt werden.

**Werksgeschichte der BBI**

Die Braunkohlenvorkommen von Wackersdorf, einige Kilometer südöstlich Schwandorfs, wurden erstmals im Jahre 1800 bei einem Brunnenbau durch den Schneidermeister Andreas Schuster entdeckt. 1807 ordnete das königliche Oberste Bergamt die Ausbeutung der Wackersdorfer Kohlenlager an. Im gleichen Jahr noch wurde ein Versuchsschacht abgeteuft und ein Untertagebau im kleinen Stil begonnen. Der Absatz blieb jedoch mangels Bedarfs in der näheren Umgebung gering, und über weite Entfernungen konnte die Kohle wegen damals unzureichender Verkehrsmittel nicht transportiert werden. Auch der Betrieb eines Ziegelofens konnte die Förderung kaum steigern. Doch im Oktober 1832 z.B. wurden immerhin 1300 Zentner Kohle gefördert, die hauptsächlich an die Hüttenwerke nach Bodenwöhr und Amberg versandt wurden. Der Untertagebergbau rentierte sich jedoch nicht, und darum wurde der Betrieb schließlich 1845 eingestellt.

Erst um 1900 entsann man sich wieder der Wackersdorfer Braunkohle, nachdem inzwischen mit einigem Erfolg Gruben und Brikettfabriken in Schwarzenfeld (1896 - 1902 und 1918 - 1923), Burglengenfeld (1906 - 1908) und Ponholz (ab 1907) errichtet worden sind. In Ponholz wurde 1910 ein Kraftwerk auf Braunkohlenbasis mit 6000 kW Leistung errichtet und bis 1931 betrieben. Deshalb wurde 1904 die "Bayrische Braunkohlen- und Brikettindustrie Gewerkschaft Klardorf" mit Sitz in Regensburg gegründet. Im September 1905 begann mit einer Belegschaft von zunächst 30 Mann die Arbeit in der Grube. Zum Transport des Abraums wurden bereits Lokomotiven und Muldenkipper eingesetzt.

Die Erweiterung der geplanten Tagesanlagen und die Errichtung einer Brikettfabrik erforderten erhebliche finanzielle Mittel, die die Gewerkschaft Klardorf nicht aufbringen konnte. Deshalb wurde am 05.02.1906 die "Bayrische Braunkohlen-Industrie AG" (BBI) gegründet.

Die Aktien übernahm die Berliner Bank für Industrie und Handel. Die 1000 Kuxe der Gewerkschaft Klardorf sowie deren inzwischen 135 Arbeiter und 13 Angestellte wurden per 21.02.1906 von der BBI übernommen. Bis 1911 vergrößerte sich die Belegschaft auf über 300 Mitarbeiter.

Die BBI betrieb nach ihrer Gründung zunächst vordringlich folgende Aufgaben:

- Bau einer fünf Kilometer langen normalspurigen Bahnstrecke zwischen Schwandorf und den Werksanlagen in Wackersdorf 1906,
- Errichtung einer Brikettfabrik in Wackersdorf, die im April 1907 in Betrieb ging.

Wegen des verhältnismäßig hohen Wassergehalts kam die oberpfälzische Braunkohle für den Hausbrand kaum in Frage. Die Kohle ging hauptsächlich als Kesselkohle an die Industrie.

Um den Absatz zu steigern, wurde 1910 eine GmbH des Bayerischen Kohlenkontors in Nürnberg gegründet, die den Alleinverkauf der BBI-Kohle übernahm (später Verkauf über Klöckner-Bayernkontor GmbH, München). Dadurch stieg die Brikettfabrikation beträchtlich an (1908 = 71 000 t, 1911 = 100 000 t, 1922 = 138 000 t). Aber auch die Rohkohle war gefragt. 1922 verließen täglich drei lange Züge mit Rohkohle das Werk.

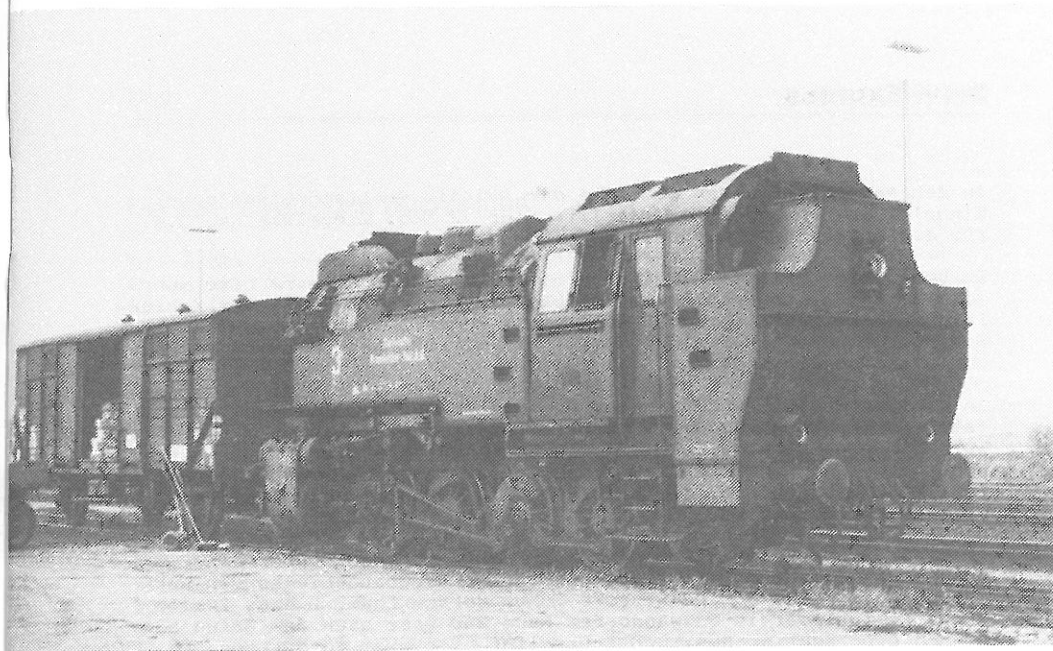
1920 gingen die BBI-Aktien auf die Berliner Rütgers-Werke über, die wiederum zum Konzern der Deutschen Bank gehörten.

Ab Mitte der 20er Jahre sind Verhandlungen mit der Bayernwerk AG aufgenommen worden wegen Bau eines Braunkohlenkraftwerks nach dem Vorbild des bereits seit 1910 arbeitenden Kraftwerks der Bayerischen Überland-Centrale in Ponzholz. Diese Verhandlungen waren schließlich erfolgreich. 1928 kaufte die Bayernwerk AG das Aktienpaket der BBI von den Rütgerswerken, machte die BBI damit zu ihrem Tochterunternehmen und begann mit dem Bau des Dampfkraftwerks Else in Dachelhofen. Das Kraftwerk mit zunächst 55 MW Leistung wurde bereits am 09.03.1930 in Betrieb genommen.

In der Nachbarschaft des Kraftwerks entstand 1937 die Aluminiumoxidfabrik "Nabwerk" (heute VAW, Werk Schwandorf), die von den Bayernwerken mit Strom und der BBI mit Kohle versorgt wurde.

Im Jahre 1938 war die Mitarbeiterzahl bei der BBI bereits auf 600 angewachsen. Vom Bevölkerungswachstum und der Steuerkraft profitierte besonders die Gemeinde Wackersdorf.

Im Zweiten Weltkrieg blieb die BBI von Zerstörungen an den Werksanlagen verschont. Nach der Teilung Deutschlands wurde Bayern von den mitteldeutschen Braunkohlengebieten abgeschnitten. Deshalb erhöhte sich die Nachfrage nach bayrischer Braunkohle stark. Die Folge war der Aufschluß des Tagebaus im Nordfeld. Hierzu mußte der Ort Wackersdorf mit über 1200 Einwohnern im Kerngebiet umgesiedelt werden, da er mitten auf der kohleführenden Schicht stand. Diese Umsiedelung fand in den Jahren 1948 - 1953 statt.



Leider nur zwei Dampflokaufnahmen liegen uns zur Bayerischen Braunkohlen-Industrie vor. Das obere Foto von Siegfried Bufe (aus: Eisenbahnen in der Oberpfalz) zeigt Lok 3 in Schwarzenfeld. Als Spielplatzlokomotive erhalten ist die als M 15 bezeichnete Schmalspurdampflokomotive, die zum Verschieben den Umsetzers in der Grube diente. Ulrich Völz nahm sie am 14.07.1983 auf dem Spielplatz in Wackersdorf auf.



In den Nachkriegsjahren pachtete die BBI die Brettschneider'sche Ziegelei in Schwandorf und stellte hier 12 Mio. Ziegelsteine, u.a. für die Anlage von Neu-Wackersdorf, her.

In den Jahren zwischen 1951 und 1961 wurde das Kraftwerk Else mehrmals beträchtlich erweitert, was natürlich eine Erhöhung der Kohlenförderung bei der BBI zur Folge hatte. Wegen Aufschluß des Tagebaus Steinberg mußte ein Teil der Ortschaft mit 32 Häusern abgebrochen und umgesiedelt werden.

In den Jahren 1957 - 1966 hatte die BBI rund 670 000 t Ton als Abfallprodukt gewonnen, der in den folgenden Jahren bis 1980 verkauft wurde. Kunden waren u.a. Didier in Teublitz, die Oberpfälzischen Schamotte- und Tonwerke GmbH Ponholz, die Bayrische Portland-Zementfabrik Burglengenfeld, die Wolfshöher Tonwerke und die Baufirma Winkelmann in Rötze.

Im Jahre 1963 begann die Kohleförderung im Tagebau Rauberweiher, rund 10 Kilometer nördlich des bisherigen Bergbaugesbietes von Wackersdorf jenseits der DB-Strecke Schwandorf - Cham. Dieses zweite große Kohlenlager im Schwandorfer Raum war erst nach dem Krieg eingehend erforscht worden. Der Abbau lief hier über Förderband zum Verladebunker in Wackersdorf und wurde dort auf die Werksbahn verladen, nachdem die Lage der Dinge gegen eine Verlängerung der Werksbahn bis zum Tagebaugesbiet Rauberweiher gesprochen hatte.

Im Jahre 1964 mußte die Brikettfabrik der BBI stillgelegt werden. Die Rohkohlenlieferung an die VAW (täglich 1200 t) endete im Januar 1972, da wegen einer weiteren erheblichen Erweiterung des Kraftwerks zu diesem Zeitpunkt die Kapazität des BBI-Betriebes erschöpft war.

Jetzt begann die beste Zeit für die BBI. Täglich wurden im Durchschnitt über 20 000 t Kohle an das Kraftwerk Dachelhofen geliefert, zu Spitzenzeiten bis zu 30 000 t Kohle pro Tag. Das waren aber auch die letzten Jahre für die BBI, denn durch den forcierten Abbau gingen die noch anstehenden Kohlenmengen in den Tagebaugesbieten Wackersdorf und Rauberweiher rapide zurück. Am 24.11.1982 war es dann soweit: Die letzte Kohle aus dem BBI-Betrieb wurde im Kraftwerk Dachelhofen verfeuert. Insgesamt betrug die Förderung in den BBI-Tagebauen zwischen 1906 und 1982 180 Mio. Tonnen, davon wurden im Kraftwerk Else rund 150 Mio. Tonnen verfeuert.

Die BBI hatte damit ihre Aufgaben erfüllt und wurde nach Ende der Abschlusarbeiten in den Tagebauen und dem Verkauf der Anlagen zwischenzeitlich aufgelöst. Das Kraftwerk wird jetzt mit Brüxer Hartbraunkohle betrieben.

Anschließend soll auf die beiden größten Kohlenverbraucher, die Brikettfabrik und das Kraftwerk, eingegangen werden.

## Die BBI-Brikettfabrik Wackersdorf

Die erste Ausbaustufe der Brikettfabrik wurde, wie bereits erwähnt, im April 1907 in Betrieb genommen. Die durch die Fa. Zomag, Filiale Köln, in Rekordzeit errichtete Anlage erreichte bei vier Pressen eine Tagesproduktion von 240 t. Im November 1907 ging die zweite Ausbaustufe mit nochmals vier Pressen in Betrieb (Tagesleistung nun 500 t). Die Energie lieferte das Kesselhaus mit zwölf Dampfkesseln und zwei über 60 m hohen Schornsteinen. Zwei Maschinenaggregate zu je 300 PS erzeugten elektrischen Strom. Die Rohbraunkohle wurde erst in Hammernmühlen verkleinert, gelangte anschließend über Röhrentrockner (Trocknung auf 17% Wassergehalt) und die Kühlanlage schließlich in die Pressen.

Es war eine Brikettproduktion von jährlich 150 000 t geplant, die in den ersten Jahren jedoch bei weitem nicht erreicht wurde. Im Jahre 1922 wurden z.B. erst 138 000 t Braunkohlenbriketts produziert. Man fertigte Naß- sowie Stöpselbriketts, und die Produktion lief mit inzwischen zehn Pressen.

In den Jahren 1931 - 1947 lief die Produktion nur mit etwa 70 000 t pro Jahr. Nach dem Krieg - Wackersdorf war inzwischen die einzige süddeutsche Brikettfabrik - konnte die Produktion nochmals auf 140 000 t/Jahr gesteigert werden. Die Brikettfabrik wurde in den Jahren 1954 - 56 modernisiert, wobei einige der mit Zweizylinder-Dampfmaschinen angetriebenen Pressen auf Elektroantrieb umgebaut wurden.

Am 08.04.1964 erfolgte aber dann die endgültige Stilllegung der Brikettfabrik, da es wegen der allgemeinen Umstellung auf Öl Schwierigkeiten beim Brikettabsatz gab und außerdem der Vorrat an brikettierfähiger Kohle im Nordfeld erschöpft war. Insgesamt wurden in den 57 Jahren des Bestehens der Brikettfabrik in Wackersdorf 5 684 000 t Briketts hergestellt.

## Das Dampfkraftwerk Else der Bayernwerke in Dachelhofen

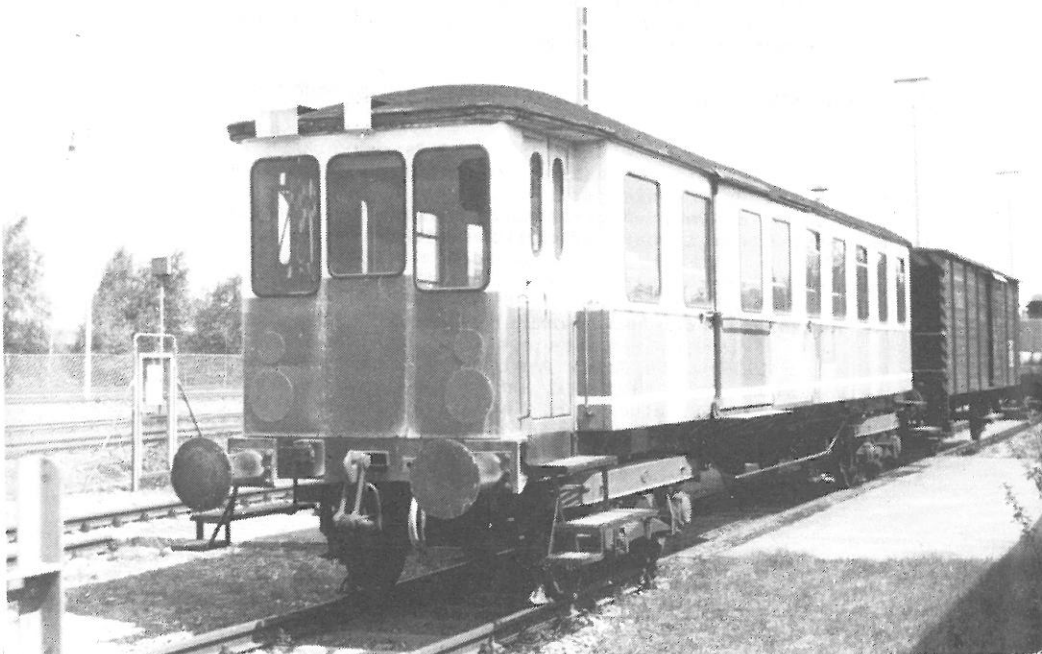
Nachdem Verhandlungen zwischen BBI und Bayernwerke zum Bau des Dampfkraftwerkes Else in Dachelhofen geführt hatten, wurde das Kraftwerk auf Braunkohlenbasis mit einer Leistung von 55 Megawatt am 09.03.1930 in Betrieb genommen. Es lieferte jährlich 241 Kilowattstunden Strom in das öffentliche Netz.

1951 wurde bei der ersten Erweiterung die Leistung auf 88 MW heraufgesetzt, im Dezember 1953 schließlich auf 128 MW. Zwei Mio. Tonnen BBI-Braunkohle wurden nun jährlich im Kraftwerk verheizt.

Im Dezember 1956 wurde Block A mit 75 000 kW in Betrieb genommen (Gesamtleistung des Kraftwerks nun 203 MW), 1959 folgte Block B mit 100 000 kW und 1961 Block C mit ebenfalls 100 000 kW. Installierte Gesamtleistung jetzt 403 MW. Anno 1972 folgte schließlich die letzte Erweiterung durch Inbetriebnahme des Blocks D mit 300 000 kW, so daß nun über 700 MW ins Netz gespeist werden konnten. Es war und



Ebenfalls erhalten ist Lok 1 der Bayernwerke AG. Sie zierte die Gärtnerei Buchmann in Schwandorf als Denkmal, aufgenommen am 14.07.1983. Der Gerätewagen 181 der BBI (unten) wurde am 02.05.1981 von Andreas Christopher aufgenommen. Er diente früher als Wendezug-Steuerwagen des BBI-Personenzuges !



ist damit das größte bayrische Braunkohlenkraftwerk. Um 1975 betrug die jährliche Erzeugung 5,2 Mrd. Kilowattstunden Strom, dabei wurden 8 Mio. t Kohle verfeuert und 2 Mio. t Asche wieder abgeben. Der Tagesbedarf des Kraftwerks an Kohle lag durchschnittlich also bei 20 - 25 000 t.

Seit Inbetriebnahme des Kraftwerksblocks D wurde die Möglichkeit vorgesehen, in Dachelhofen Öl zusätzlich mitzuverfeuern, um Liefer schwankungen der BBI auszugleichen. Dafür mußten die Gleisanlagen im Kraftwerk um einen Ölbahnhof erweitert werden. Der erste Ölzug mit 1000 t traf am 15.09.1971 im Kraftwerk ein.

Seit dem Ölpreisschock von 1973/74 wurden statt dessen seit Herbst 1974 jährlich 400 000 t Brüxer Hartbraunkohle der BBI-Kohle beige mischt, was wegen des weitaus höheren Heizwertes der Tschechenkohle etwa 1 Mio. t BBI-Kohle entsprach. Im Oktober 1979 wurde der gesamte Block C des Kraftwerks auf Brüxer Hartbraunkohle umgestellt, so daß seitdem jährlich 800 000 t Braunkohle aus der CSSR kam.

Seit Oktober 1981 werden jährlich 1.6 Mio. t Brüxer Kohle angeliefert und seit Förderende bei der BBI im Herbst 1982 die verblichenen Kraftwerksblöcke ausschließlich mit tschechischer Kohle befeuert. Die alten, vor 1956 errichteten Kraftwerksanlagen wurden stillgelegt.

Um Lieferunregelmäßigkeiten und die Unterschiede zwischen Sommer- und Winterbedarf auszugleichen, wurde in Wackersdorf eine Halde von 800 000 t Fassungsvermögen angelegt, was dem Halbjahresbedarf des Kraftwerks entspricht. Zu- und Abfuhr der Kohlenmengen erfolgt nach wie vor über die ehemalige BBI-Anschlußbahn.

Innerhalb des Kraftwerksgeländes setzten die Bayernwerke zwei Dieselloks (BAG 1 und 2) ein, die zur Beladung der Aschezüge bei den alten Blöcken dienten. Infolge teilweiser Stilllegung der Anlagen und Übernahme der BBI-Loks wurden die Maschinen 1982 entbehrlich und verkauft.

## Die BBI-Werksbahn

### Die schmalspurigen Grubenbahnen

Bereits die Gewerkschaft Klardorf setzte ab 1905 zum Transport des Abraums Muldenkipper und Lokomotiven ein.

Bei der BBI führte den gesamten Abraumbetrieb zunächst die Fa. Döring & Lehrmann durch. Als diese Firma Ende der 20er Jahre in Liquidation ging, übernahm die BBI den Abraumbetrieb in eigene Regie und übernahm dafür von Döring & Lehrmann alle Geräte einschließlich des 900 mm-Bahnmaterials.

Bayrische Braunkohlen-Industrie, Schwandorf		Schmalspur			
Nr.	Herstellerdaten	AF	(PS)	(t)	Bem.
1.) Spurweite: 600 mm					
	O&K 1 937/1906	B-n2t	40		a.
	O&K 2 602/1907	B-n2t	30		a.
2.) Spurweite: 900 mm <sup>+) </sup>					
	O&K 9 063/1921	B-n2t	225		a.
	O&K 9 064/1921	B-n2t	225		a.
	O&K 9 065/1921	B-n2t	225		a.
	O&K 9 366/1921	B-n2t	200		a.
	O&K 11 984/1929	B-n2t	225		a.
	O&K 11 985/1929	B-n2t	225		a.
	O&K 11 986/1929	B-n2t	225		a.
	O&K 12 108/1930	B-n2t	225		a.
15	Rheinmet 702/1926	B-n2t	200/225	24	a.
16	Rheinmet 703/1926	B-n2t	200/225	24	a.
17	Rheinmet 697/1926	B-n2t	200/225	24	a.
18	KrMa 17 223/1944	B-n2t	200	23.9	a.
19	KrMa 17 224/1944	B-n2t	200	23.9	a.
20	KrMa 17 221/1944	B-n2t	200	23.9	a.
21	KrMa 17 213/1945	B-n2t	200	23.9	a.
22	KrMa 17 244/1946	B-n2t	200	23.9	a.
23	KrMa 17 611/1949	B-n2t	200	23.9	a.
M 106	Windh 765/1943	C-dh	130	19	b.

+) Insgesamt sollen auf den 900 mm-Abraumbahnen 37 Dampfloks im Einsatz gewesen sein. Im Jahre 1953 gab es noch die B-Kuppler 1 bis 14

a.) verschrottet (oder verkauft)

b.) 1981 an Dampfkleinbahn Mühlenstroth, Gütersloh (17)

Über die Abraumbahn ist wenig bekannt. Bereits ab 1921 wurden von O&K Dampflokomotiven in 900 mm Spurweite an die BBI geliefert. Es ist nicht bekannt, ob Döring & Lehrmann eigene Loks einsetzte oder die Maschinen der BBI verwendete. Vermutlich waren neben den fabrikneuen O&K-, Krauss-Maffei- und Rheinmetall-Loks auch gebrauchte Maschinen im Einsatz. Insgesamt sollen auf den Abraumbahnen 37 Dampfloks im Einsatz gewesen sein. 1953 waren noch die B-Kuppler 1 - 14 vorhanden, die dann nach und nach - noch meist in gutem Zustand - verschrottet wurden. Die Angaben zu den eingesetzten Lokomotiven wurden, soweit möglich, in den Loklisten zusammengefaßt.

An Wagenmaterial wurden auf den Abraumbahnen 5,6 cbm-Schmalspurwagen eingesetzt.

Als im Jahre 1946 der Aufschluß des Nordfeldes mit Verlegung des Ortes Wackersdorf entstand, schloß die BBI einen Zweijahresvertrag mit der Münchner Baufirma Polensky & Zöllner zwecks Abraumbeseitigung ab. Dazu wurde eine Gleisanlage von 10 km Länge errichtet. Ein Abraumzug bestand aus Dampflok mit zehn 16 cbm-Kippwagen. 1947 wurde der Vertrag mit der Baufirma vorzeitig gekündigt und die BBI übernahm die Abraumbeseitigung wieder selbst.

Der Kohlentransport erfolgte größtenteils mittels einer 600 mm-Kettenbahn, die seit 1906 in Betrieb stand. In 600 mm-Spur sind jedoch 1906/07 auch zwei Loklieferungen an die BBI bekannt.

In der topographischen Karte vom Stand 1952 ist noch ein ausgedehntes Grubenbahnnetz im West-, Nord- und Ostfeld auszumachen. Die Hauptstrecke verlief zwischen dem Werksgelände und der Ortschaft Steinberg. Nach dem Krieg betrug die Gleislänge der Schmalspurbahnen noch etwa 18 Kilometer.

Ab 1954 begann man mit der Umstellung der Materialförderung von Kipploren und Dampfloks auf Band. Am 31.05.1961 wurde die alte Kettenbahn vom Nordfeld zur Brikettfabrik stillgelegt. Auch die Abraumbahnen sind vermutlich um diese Zeit stillgelegt worden.

Zum Verschieben des Umsetzers (= Kohlebagger) war ehemals eine kleinere 900 mm-Schmalspurdiesellok eingesetzt, die die Betriebsnummer M15 trug. Da sie hierfür zu schwach war, wurde zwischen etwa 1952 und 1957 für diesen Dienst eine Dampflok herangezogen und ebenfalls als M15 bezeichnet, die anschließend als Spielplatzlok in Wackersdorf aufgestellt wurde. Nach 1957 wurde zum Verschieben des Umsetzers eine ehemalige Wehrmachtslok mit der Betriebsnummer M106 herangezogen.

- Fortsetzung folgt im nächsten Heft -

Christoph Beyer/Klaus Linek

## Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH 3320 Salzgitter

Am 27. September 1984 fand in Salzgitter eine Pressekonferenz statt, auf der der Bundesverband Deutscher Eisenbahnen (BDE) und die Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter (VPS) über moderne Betriebstechniken und -methoden bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen informierten. Zur beispielhaften Erläuterung wurden die VPS ausgewählt, weil hier Entwicklung, Erprobung und Einsatz der neuen Techniken und Methoden besonders weit fortgeschritten sind.

Vorweg einige Bemerkungen zu Geschichte und Gestalt der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH. Die VPS sind ein Grenzfall im Sinne "eisenbahnjuristischer" Definition. Ein Teil der Strecken werden als Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs betrieben, andere Teile als Privat- oder Grubenanschlußbahn - die VPS sind also quasi sowohl Werk- als auch "Privat"-Bahn.

Die Entstehung geht zurück auf die Gründung von Hüttenbetrieben in Ilsede und Salzgitter.

1858 wurde die Ilseeder Hütte gegründet, die in den darauffolgenden Jahren Pferdebahnen zwischen Hütte, Gruben und Staatsbahn in Betrieb nahm. Genannt seien die Strecken Peine - Ilseeder Hütte, die 1865 eröffnet wurde (ab 1873 Lokbetrieb), sowie die Strecke Groß Ilsede - Broistedt im Jahre 1884 (bis 1919 780 mm-Spur). Diese beiden Strecken waren zugleich als Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs konzessioniert, es fand z.T. umfangreicher Personenverkehr statt. Zwischen Ilsede und Broistedt wurde der P.V. 1933 eingestellt und nur noch einmal für ein Interregnum von 1945 - 1950 aufgenommen. Zwischen Peine und Ilseeder Hütte mußte der P.V. auf der zweigleisigen Strecke 1969 dem stark angewachsenen Güterverkehr weichen (!!). Während der Personenverkehr im Norden und Süden von den Werkstoren endete, wurde der Güterverkehr auf allen Strecken durchgängig von den Verkehrsbetrieben Peine der Ilseeder Hütte durchgeführt.

Die Ilseeder Hütte übernahm 1932 das bis dahin de jure selbständige Walzwerk in Peine (AG Peiner Walzwerk). Im Rahmen der alliierten Entflechtungsmaßnahmen wurde die Ilseeder Hütte in eine reine Holdinggesellschaft umgewandelt, der die Stahlwerksbetriebe im Raum Peine/Ilsede als Hüttenwerk Ilsede-Peine AG untergeordnet wurden. 1970 fusionierte die Hüttenwerk AG mit der Salzgitter Hüttenwerk AG zur Stahlwerke Peine-Salzgitter AG. Im Jahr darauf fusionierten die beiden zugehörigen Verkehrsbetriebe (Verkehrsbetriebe Peine und Verkehrsbetriebe Salzgitter GmbH) zu den heutigen Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH (VPS).

Die Hüttenbetriebe im Raum Salzgitter gehen zurück auf die im Rahmen der nationalsozialistischen Aufrüstung zwischen 1938 und 1944 quasi aus dem Boden gestanzten "Reichswerken Hermann Göring AG für Erzbergbau und Eisenhütten". Das umfangreiche Verbindungs-

eisenbahnnetz wurde 1940 per Sondergenehmigung in Betrieb genommen. Von 1945 - 1950 wurden rund 80% der Anlagen demontiert, anschließend mit dem Wiederaufbau begonnen. Die Eisenbahnanlagen wurden neu gruppiert in Bahnen des öffentlichen und nichtöffentlichen Verkehrs. Ab 1955 wurde unter der Bezeichnung "Salzgitter-Eisenbahn" der öffentliche Teil betrieben - bis 1976 mit Personenverkehr. 1956 wurden die Reichswerke Hermann Göring i.L. (in Liquidation) umfirmiert in die Reichswerke AG für Berg- und Hüttenbetriebe, aus der wiederum 1961 die Salzgitter AG entstand. 1970 fusionierte der Hüttenbereich der Salzgitter AG, wie oben schon gesagt, mit der Hüttenwerk Peine-Salzgitter AG, worauf ein Jahr später die beiden Verkehrsbetriebe miteinander fusionierten.

Heute betreiben die Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH (VPS) ein Streckennetz von 340 km im Raum Salzgitter und Peine. Hauptkunden der VPS sind - naturgemäß - die Stahlwerke Peine-Salzgitter AG, sowie Linke-Hofmann-Busch, MAN u.a.m. Es stehen 62 Diesellokomotiven zur Verfügung, zum weitaus größten Teil dreiachsige Fabrikate der Hausfirma LHB aus den Jahren 1963 - 1972, weiterhin sind Krauss-Maffei, KHD und MaK vertreten. Im Geschäftsjahr 1983/84 wurden rund 30 Mio. Tonnen befördert, bei einer Leistung von knapp 300 Mio. Tonnenkilometern. In den hierfür notwendigen 276 000 Einsatzstunden der Loks wurden rund 534 000 beladene Wagen befördert.

Weiterhin betreiben die VPS Häfen in Salzgitter-Beddingen am Salzgitter-Kanal und in Peine am Mittellandkanal, wo 1983/84 eine Umschlagleistung von rund 1,7 Mio. Tonnen erreicht wurde.

Der Personenverkehr wird heute als Schienenersatzverkehr mit Omnibussen durchgeführt, Beförderungsleistungen für 1983/84 etwa 370 000 Personen.

Der Umsatz der VPS betrug für das Geschäftsjahr 1983/84 ca. 110 Mio. DM. Zur Zeit werden gut 1000 Mitarbeiter bei den Verkehrsbetrieben beschäftigt.

Im Bestreben um Rationalisierung ihres Eisenbahnbetriebes wurden VPS-Entwicklungen wegbereitend auf den Gebieten funkferngesteuerter Lokomotiven und ortsbedienter Weichen. Die Vorstellung des Einsatzes dieser Techniken war Thema der Pressekonferenz vom 27.09.1984. Hauptstichpunkte waren dabei 1) Funkfernsteuerung, 2) Eigenüberwachung der Lokomotive, sowie 3) Elektrisch ortsbediente Weichen.

#### 1) Funkfernsteuerung

Während die Bundesbahn erst in der letzten Zeit Versuche mit Funkfernsteuerung und dadurch nur noch mit einer Person, dem Lokrangierführer, besetzten Rangier- und Zugabteilungen unternimmt, ist dies bei den VPS schon lange Alltag. Über eine Frequenz können hier 10 bis 20 Lokomotiven ferngesteuert werden, wobei durch Kodierung des "Namens" von Sender und Empfänger Fehlübermittlungen vermieden werden. Über den Sender, den der Lokrangierführer bei sich trägt,

werden dessen Aufträge an die Lokomotive übermittelt. Dort werden sie über eine "Anpaßeinheit" in drahtgebundene Befehle umgewandelt, die ihrerseits nun die Lokomotivsteuerung in Form von Magnetventilen ansprechen. Der von den Magnetventilen gesteuerte Luftdruck beaufschlagt die vom Lokrangierführer angesprochenen Steuerorgane für Fahren, Bremsen, Wendeschaltung, Pfeifen usw. Sicherheiten sind etwa in der Form eingebaut, daß der Empfänger eine Zwangsbremung auslöst, wenn über längstens 3 - 4 Sekunden keine Signale vom Lokrangierführer mehr empfangen werden. Der Sender ist zudem mit einem Neigungsschalter ausgerüstet: Sollte der Mann beim Gehen plötzlich stolpern, so wird durch die Schräglage des an ihm befindlichen Senders automatisch die Zwangsbremung ausgelöst. Zudem ist der Sender mit einem großen Not-Aus-Schalter versehen.

Da der Lokrangierführer zudem nicht wie der Rangierer die Möglichkeit besitzt, sich mit einer oder beiden Händen an einem Wagengriff festzuhalten, wurden an den VPS-eigenen Wagen (insgesamt 1600) arbeitgerechte Tritte und Griffe, ähnlich denen an den Lokomotiven, angebracht. Der Lokrangierführer verfügt so dort immer über einen festen Tritt für beide Füße, sowie einen Absturzbügel, so daß er ohne besonderes Festhalten gesichert ist. Für die im VPS-Bereich laufenden Staatsbahnwagen wurde eine ähnliche Einheit entwickelt.

Da neben automatischen Kupplungen auch die klassischen Schraubekupplungen im VPS-Bereich zum Einsatz kommen, wurde ein spezieller, durch einen Mann bedienbarer, Kupplungsadapter entwickelt, der sämtliche notwendigen Verbindungen herstellt.

#### 2) Eigenüberwachung der Lokomotive

Da der Lokrangierführer nun praktisch nicht mehr auf dem Führerstand seiner Maschine anwesend ist, kann er das plötzliche Auftreten von Unregelmäßigkeiten nicht mehr überwachen. Aus diesem Grunde sind die Funklokomotiven mit einer technischen Eigenüberwachung ausgestattet, bei der Kühlwassermenge für den Motor, Kühlwassertemperatur, Motoröldruck und Getriebeöldruck überwacht werden. Bei Überschreitung von Grenzwerten reagiert die Loksteuerung in vorgegebener Weise. Selbsttätig überwacht werden zudem Gleit- und Schleuderschutz, so daß Durchdrehen beim Anfahren mit schweren Lasten oder Stillstand der Räder bei einer starken Bremsung (und damit Verlängerung des Bremsweges) automatisch abgefangen werden.

#### 3) Elektrisch ortsbediente Weiche

Als größte Belastung für den Lokrangierführer hat sich das Stellen von Handweichen und Gleissperren herausgestellt, weil damit stets ein Ab- und Wiederaufsteigen auf die Fahreinheit sowie unterschiedlich lange Wegstrecken verbunden waren. Elektrisch ortsbediente Weichen und Gleissperren haben hier Abhilfe geschaffen. Anstelle der Handweichen treten elektrisch betriebene Weichen, die allerdings nicht an ein Stellwerk angeschlossen sind. Vielmehr wird durch einen Handschlagschalter in Gleisnähe, der für den Lokrangierführer von der Rangiereinheit aus erreichbar ist, bzw. durch einen Gleisschaltkontakt die Weiche umgelegt.





Fast nur bei VPS sind Lokomotiven von Linke-Hofmann-Busch zu finden. Unsere Fotos zeigen Lok 603 (LHB 3100/1964) mit einer Rangierabteilung im Bhf. Immendorf West (oben) und Lok 314 (LHB 3124/1966) bei Rangierarbeiten (unten). Man beachte den beweglichen Kupplungsadapter (in hochgeklappter Stellung) an Lok 603.

Fotos (2): Detlef Braun (11.06.1981)



Die Möglichkeit der Handschaltung aus allen Richtungen ist inzwischen bei VPS bereits wieder zu Gunsten einer Halbautomatik verlassen worden. Das bedeutet, daß die Weiche nur noch von der spitzen Seite her durch den Lokrangierführer je nach gewünschter Richtung geschaltet wird. Von der stumpfen Seite aus läuft sie per Gleiskontakt selbsttätig in die Richtung ein, aus der sich die Fahreinheit nähert. Eine weitere Variante ist, daß eine bestimmte Grundstellung der Weiche festgelegt ist. Nähert sich eine Fahreinheit aus einer anderen Richtung, muß die Weiche per Handschalter umgestellt werden und läuft nach Freiwerden des Weichenbereichs automatisch in Grundstellung zurück. Durch entsprechende Sicherungseinrichtungen werden Stellungen in Weichenverbindungen vermieden, die zu Flankenfahrten führen könnten.

In betrieblich besonders stark ausgelasteten Rangierbereichen wird zur Kontrolle des Rangiergeschehens ein Fahrtenleiter eingesetzt, der über ortsfeste Lichtsignale Fahrverbot und Fahrtfreigabe an die einzelnen Rangierabteilungen erteilen kann.

Neben der hierdurch zwangsläufig stattgefundenen Reduzierung von Arbeitsplätzen bei der VPS lassen sich einige positive Gesichtspunkte dieser Maßnahmen aufzählen. So ist der Rangierbetrieb deutlich sicherer geworden, da z.B. Übermittlungsfehler zwischen Lokführer und Rangierer nun ausgeschlossen worden sind. Zudem ist das "Herumturnen" des Personals zwischen Wagen und Gleisen deutlich reduziert worden - die VPS sprechen in diesem Zusammenhang von einer Reduzierung der meldepflichtigen Unfälle um rund 50% ! Ein wesentlicher Aspekt ist zweifelsohne die Produktivitätssteigerung. Mit geringerem Aufwand und weniger Personal kann effektiver und zügiger gearbeitet werden - ein gerade für nichtbundeseigene Eisenbahnen, die zumeist nur mit Mühe ihre Existenz behaupten können, sicherlich zukunftsweisender Aspekt, der zum kostengünstigen Arbeiten und somit zum Erhalt der Bahn beitragen kann.

#### Quellen:

- Presseinformationen des BDE zur Veranstaltung vom 27.09.1984
- Presseinformationen der VPS zur Veranstaltung vom 27.09.1984
- Wolff, Gerd: Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 2. Gifhorn (Zeunert) 1973.
- Gebhardt, Gerhard: Ruhrbergbau. Geschichte, Aufbau und Verflechtung seiner Gesellschaften und Organisationen. Essen (Glückauf) 1957.
- eigene Aufzeichnungen und Zusammenstellungen

Kurzmeldungen

Torfwerk Karl Fischer  
2361 Tensfeld

Das südlich der Ortschaft Tensfeld (Kreis Segeberg) gelegene kleine Torfwerk besitzt eine mehrere hundert Meter lange 600 mm-Bahn zum Abtransport des gewonnenen Torfes zur Verladeanlage. Vorhanden sind insgesamt drei Lokomotiven, von denen normalerweise bis zu zwei Stück eingesetzt werden.  
An Wagenmaterial sind 40 - teils gefederte - Loren vorhanden.

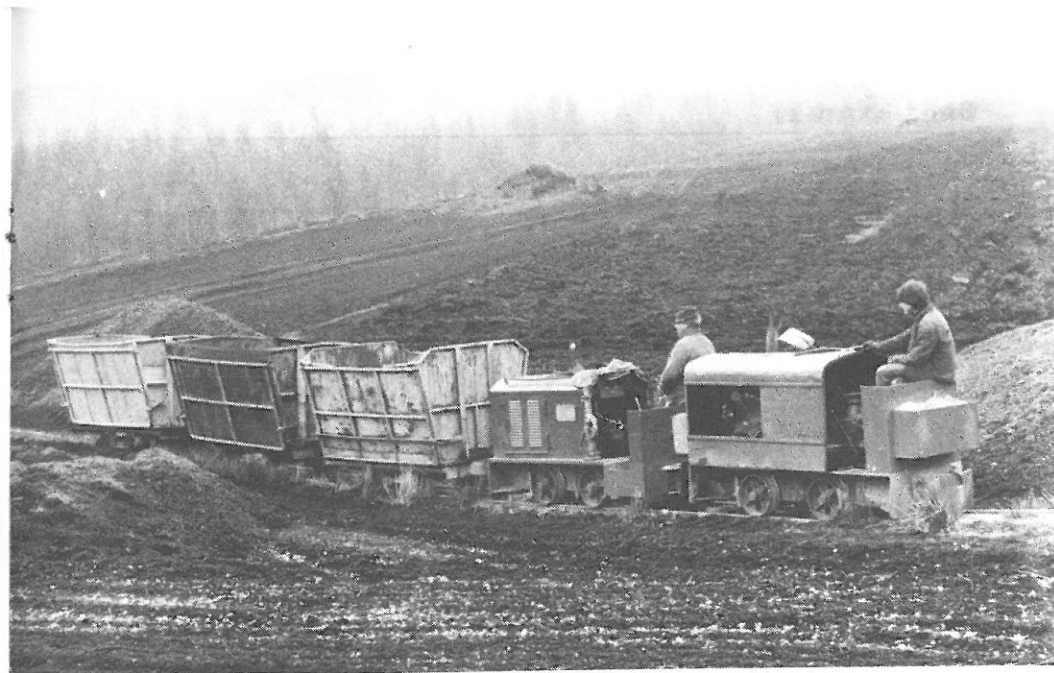
Karl Fischer, Tensfeld		Spurweite: 600 mm				
Nr.	Herstellerdaten	Type	(PS)	(t)	Motor-Nr.	Bem.
• oNr	Diema					
• 3	Diema 1 250/1948	DS 12				a.
• oNr	Diema 2 744/1964	DS 14	16	2.8	3 910 762/63	b.

a.) 1948 gel. an Kieswerke Hermann Sievers, Lürschau  
1969 über Diema, Diepholz, an Karl Fischer, Tensfeld (3)

b.) 1964 gel. an Dampfziegelei Marie GmbH, Gundelsdorf/Opf.  
19 an Karl Fischer, Tensfeld

Ernst Karl, Erd- und Straßenbau  
2201 Westerhorn (Post Dauenhof)

Erfreulicherweise können wir auch einmal von einer Neueröffnung einer Feldbahn berichten. Die Fa. Ernst Karl hat in diesem Jahr mit dem Torfabbau begonnen. Die Verladeanlage und die Wagen wurden komplett neu erstellt, bzw. beschafft - auch die Bundesbahn hat daran verdient: zwei ausrangierte Güterwagen dienen als Geräteschuppen und Aufenthaltsraum. Die Bahn beginnt direkt an der Strecke vom Torfwerk A.-G. Meiners zwischen dem Werk und dem Strafgefangenenlager kurz vor dem Rangierbahnhof daselbst. Eine Verbindung beider Gleisnetze besteht nicht. Wie bereits vorhersehbar gewesen (für Insider zumindest) sind die beiden bereits 1982/83 von der Ziegelei Hennstedt übernommenen Lokomotiven aufgearbeitet worden und befinden sich im Einsatz.



Doppeltraktion mit den beiden betriebsnummernlosen Loks des Torfwerks Fischer in Tensfeld. Ulrich Völz nahm den kleinen Zug am 16.04.1982 auf.

Das Foto, aufgenommen am 18.08.1984, zeigt die Gmeinder-Lok des Torfwerks Karl vor einem Zug neuerbauten Wagen.



Ernst Karl, Westerhorn		Spurweite: 600 mm			
Nr.	Herstellerdaten	(PS)	Motor-Nr.	Bem.	
• oNr	Diema 1 441/	9/10	1 066 076	a.	
• oNr	Gmdr 3 269/1941	15/18		b.	
a.) 1982/83 ex Erich Passig, Ziegelei, 2211 Hennstedt (vgl. BE 6/82 18)					
b.) gel. über Wilhelm Schreiber, Bremen 1982/83 ex Erich Passig, Ziegelei, 2211 Hennstedt					

**Torfwerk Smid**  
2882 Ovelgönne/Kr. Westermarsch

Auch das kleine Torfwerk Smid in Ovelgönne bei Brake (KBS 216) be-treibt noch eine 600 mm-Bahn. Vorhanden sind zwei Vorkriegsloko-motiven von Jung und Schöma, sowie eine weitere, etwas neuere Schöma-Maschine. Während die beiden Schöma-Loks noch regelmäßig im Einsatz sind, dient die Jung-Lok nur als Reserve.

Torfwerk Smid, Ovelgönne		Spurweite: 600 mm				
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(km/h)	(t)	Bem.
• oNr	Jung 7 776/	EL 110	B-d.	11/12	2.9	
• oNr	Schöma 191/		B-d.	10		
• oNr	Schöma 755/1946		B-d.	10		

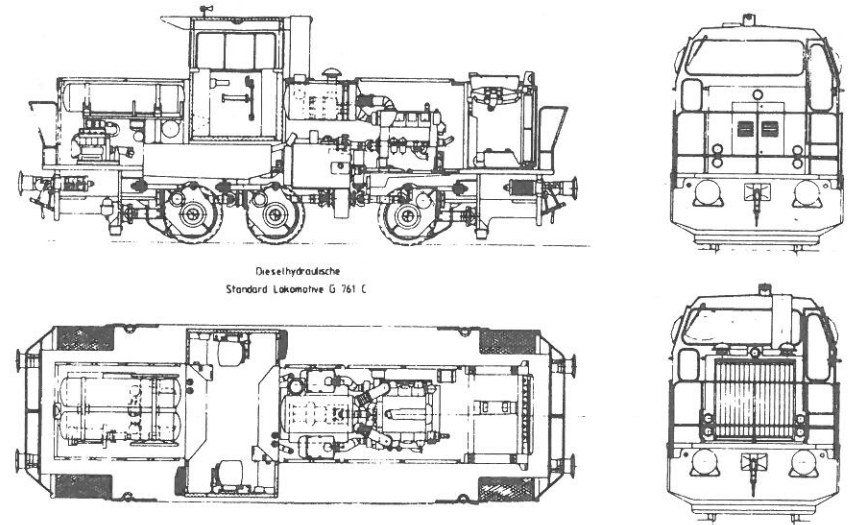
**Thyssen Edelstahlwerke AG, Werk Witten**  
5810 Witten

Fährt man einmal von Dortmund oder Bochum mit der Bahn nach Hagen, dann sieht man in Höhe des DB-Bahnhofes Witten (KBS 330) auf der rechten Seite ein größeres metallverarbeitendes Werk. Mit etwas Glück kann man auch eine der orange lackierten Lokomotiven vom Zug ausmachen; aber nicht jeden interessieren (momentan jedenfalls) MaK-G 761 C, Henschel DH 500 oder DHG 700 ...



Den Plandienst versehen die beiden Schöma-Loks beim Torfwerk Smid, wie hier Schöma 755. Nur noch selten zum Einsatz kommt hin-gegen die Jung-Lok, die hier im Hintergrund noch zu erkennen ist.  
Foto: Wolfgang Fahr

**Thyssen Edelstahlwerke AG, Witten: Lok 1**



Zweifelsohne war der Lokpark früher wesentlich interessanter, sogar noch bis vor wenigen Jahren, wenn auch Dampflok 5' zuletzt nur noch Reservelok war.

Die Loks 6 und 7, die beide in Wengern (wenige Kilometer südlich von Witten gelegen) liefen, sind durch eine bislang unbekannte Henschel-DH 240 abgelöst worden.

Fotographieren ist beim Thyssen Edelstahlwerk fast unmöglich. Man müßte u. a., so heißt es, bei Henschel und MaK anfragen, ob man die Loks aufnehmen könne ( ... sind ja Leasing-Loks!) ...

Thyssen Edelstahlwerke AG, Witten		Spurweite: 1 435 mm					
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
● 1	Mak 700 036/1980	G 761 C	C-dh	680	66		a.
● 2	Hen 32 558/1981	DHG 700	C-dh	680	66		a.
● 3	Hen 32 559/1981	DHG 700	C-dh	680	66		a.
● 4	Hen 32 560/1981	DHG 700	C-dh	680	66		a.
5'	Hen 25 090/1952	B 350	Bn2t	350	38	25	b.
● 5''	Hen 31 312/1968	DH 500	C-dh	500	60	30	c.
6	KHD 55 703/1953	A4L514	B-dm	55	14	15	d.
7	Krupp 3 350/1955		B-d	130	16	25	d.
8	MaK 220 026/1956	240 B	B-dh	240	31.6	25	e.
9	Hen 30 300/1961	DH 500	C-dh	500	54	25	e.
10	Hen 30 590/1964	DH 500	C-dh	500	54	25	f.
11	Hen 31 080/1965	DH 500	C-dh	500	54	25	e.

a.) Baujahr = Lieferjahr an Thyssen Edelstahl Witten. Leasing-Maschinen  
 b.) 1976 abgestellt  
 1978 an Arbeitskreis Historischer Zug 'Hessencourrier', Kassel (Nr. 5)  
 c.) 1970 an Thyssen Edelstahl Witten (Lok 12, später Lok 5'')  
 d.) Werk Wengern  
 1978/79 verschrottet  
 e.) 1981 an Zwischenhändler Layritz, München  
 f.) 1981 über WBB an Victor Asper, Küßnacht/Schweiz

Rheinbraun AG, Tagebau Knapsack  
 5030 Hürth/Rheinl. (Knapsack)

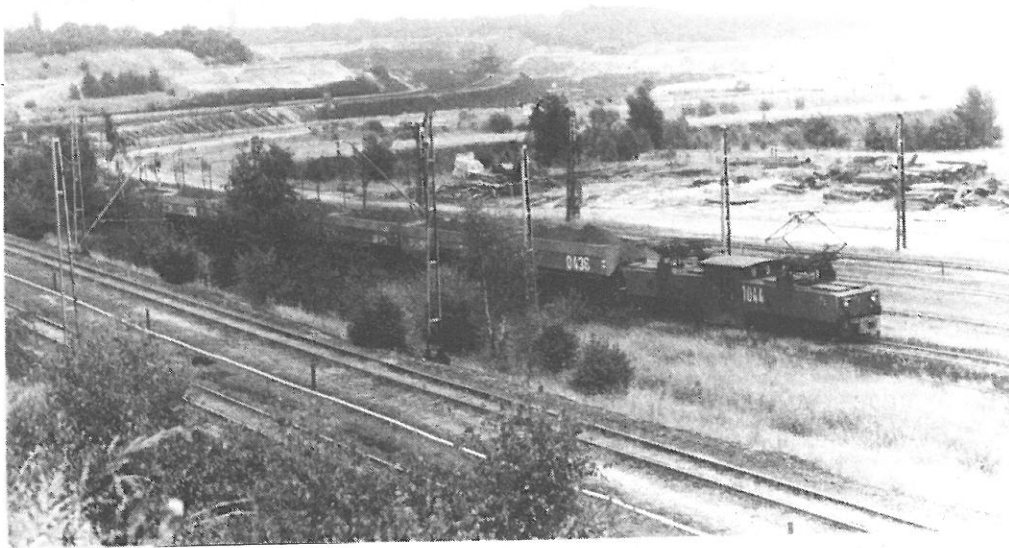
Wir können beim besten Willen nicht über den gesamten Werkbahnbetrieb der Rheinbraun berichten, jedoch mal über den einen oder anderen Teilbereich etwas vermelden.

Mittlerweile recht übersichtlich ist der Schmalspurbetrieb auf 900 mm bei der Rheinbraun geworden. Lediglich der Tagebau Knapsack (südöstlich des gleichnamigen Hürther Stadtteils) weist noch Schmalspurbetrieb auf. Zum Einsatz kommen durchweg vierachsige Henschel-Elloks. Die Züge werden teils geschoben, teils gezogen. Die Strecke ist recht gut von einer Straße zwischen dem Werk Hürth und dem Tagebau Knapsack aus einsehbar. Weitere Fotomöglichkeiten ergeben sich an der Ausfahrt aus dem Werk Hürth, wo die Schmalspurbahn zweimal öffentliche Straßen unterquert. Mit etwas Glück gelingt auch ein Blick in die Grube, jedoch kann man hier wegen der großen Entfernung zu den Abbaustellen kaum fotografieren. Im Einsatz befinden sich etwa fünf Lokomotiven, die auch außerhalb der regulären Arbeitszeit (z.B. auch in den Abendstunden) etwa im 10- bis 15-Minutentakt verkehren (1). Ein Besuch lohnt immer, zumal der Tagebau Knapsack auch nicht mehr alle Ewigkeiten überdauern wird.

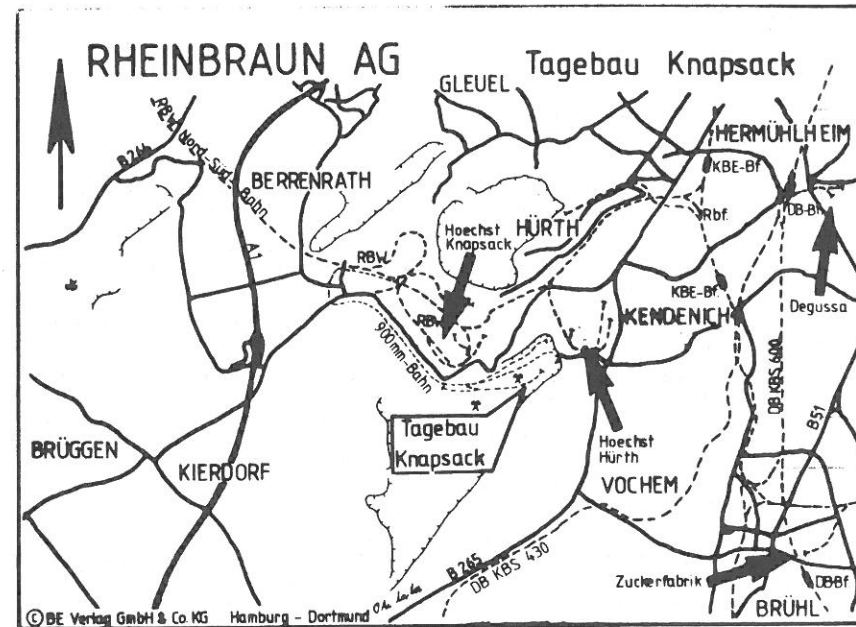
Rheinbraun, Tagebau Knapsack, Hürth=Knapsack		Spurweite: 900 mm					
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	
● 1036	Hen 26 515/1948 SSW 5 121/1948	EL 4	Bo'Bo'	1 000	75	50	
● 1041	Hen 27 412/1954 SSW 5 622/1954	EL 4	Bo'Bo'	1 000	75	50	
● 1044	Hen 27 415/1954 SSW 5 625/1954	EL 4	Bo'Bo'	1 000	75	50	
● 1045	Hen 27 416/1954 SSW 5 626/1954	EL 4	Bo'Bo'	1 000	75	50	
● 1048	Hen 29 579/1956 SSW 5 731/1956	EL 4	Bo'Bo'	1 000	75	50	

Es ist durchaus möglich, daß für den Einsatz im Tagebau Knapsack noch weitere 900 mm-Loks als Reserve bereitstehen.

Direkt neben dem Werk Knapsack der Rheinbraun, wo sich auch normalspurige Rheinbraun-Loks sehen lassen, befindet sich ein Werk der Hoechst AG, in dem ebenfalls Werkloks zum Einsatz kommen. Gesehen wurde eine dreiachsige Gmeinder-Lok aus den 60er Jahren - andere Quellen weisen einen ganzen Schwung solcher Loks und zusätzlich noch Dampfspeicherloks auf. Der Einsatz der Hoechst-Lok wechselt zwischen den Werksteilen Knapsack (ndl. Tagebau Knapsack) und Hürth (nordwestl. Tageb. Knapsack).

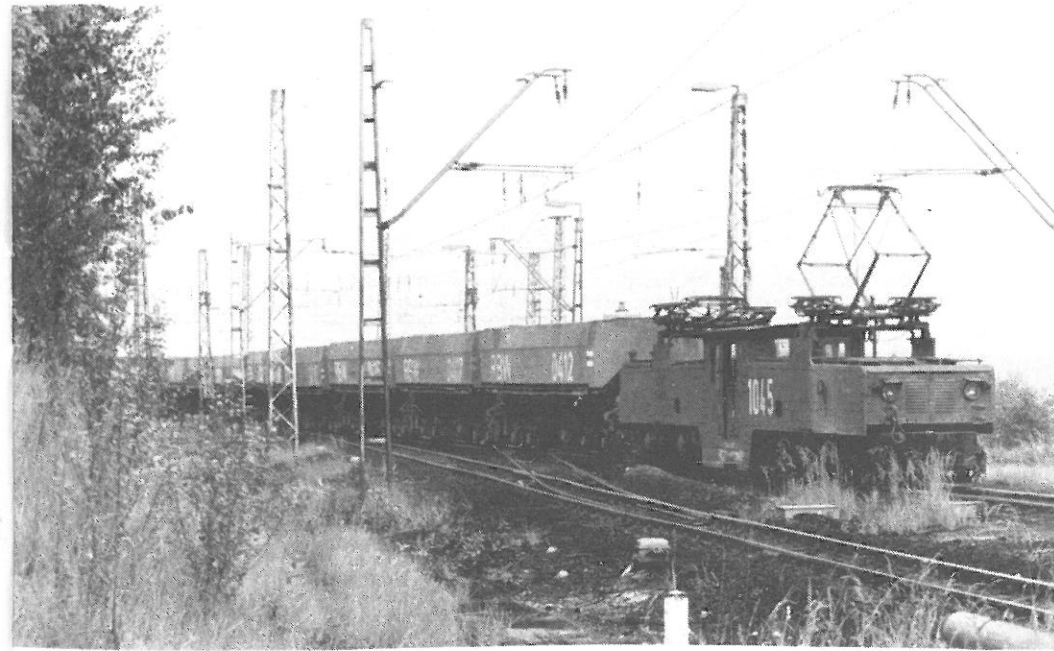
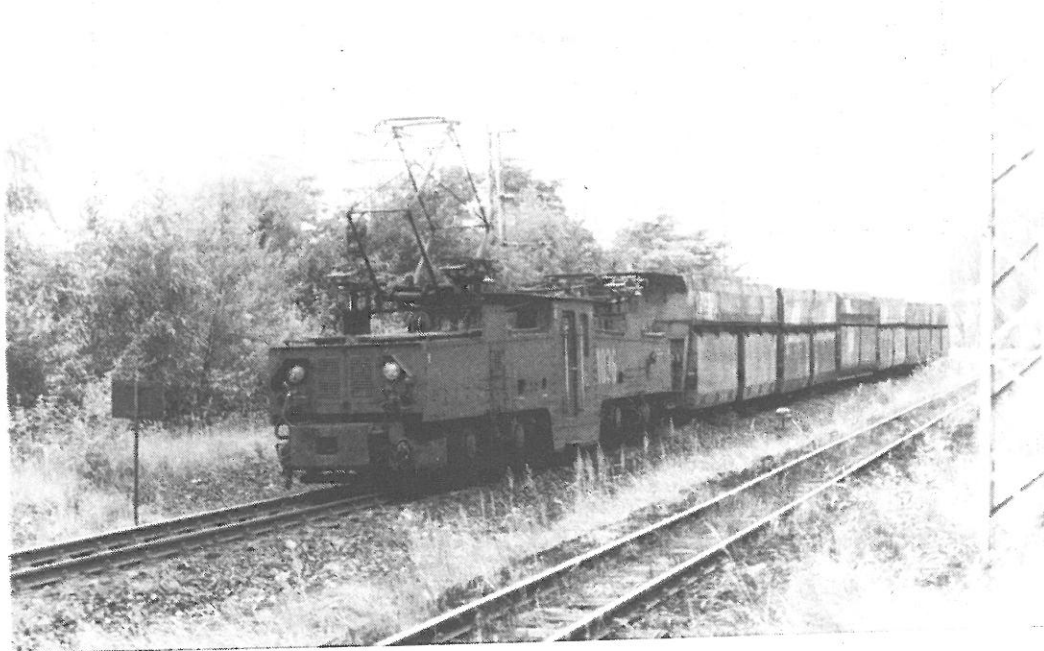


Impressionen vom Schmalspurbetrieb der Rheinischen Braunkohlenwerke im Tagebau Knapsack, fotografiert von Ulrich Völz am 18.07. 1984. Oben sehen Sie Lok 1044 vor den Kulisse eines ehemaligen Tagebaugesbietes, unten ist Lok 1036 mit ihrem schweren Zug unterwegs.



© BE Verlag GmbH & Co. KG Hamburg - Dortmund

Durch die Weichen schlängelt sich Lok 1045 mit einem Zug - derartige Fotos vom Schmalspurbetrieb im Kölner Revier werden nicht mehr sehr lange möglich sein: Der Schmalspurbetrieb der Rheinbraun ist einstellungsgefährdet.



Martin & Pagenstecher GmbH, Grube Hermann  
6349 Beilstein/Dillkr.

In Beilstein betreibt die Firma Martin & Pagenstecher einen der letzten ton-fördernden Untertagebetriebe des Westerwaldes.

Die Grube, die bis 1977 als 'Vereinigte Ton-und Quarzitbetriebe' firmierte, besteht - grob umrissen - aus einem stillgelegten Tagebau und der noch in Betrieb stehenden Untertageanlage.

Der Abfuhr des geförderten Tons dient eine in 600 mm-Spur ausgelegte Schmalspurbahn.

Die Bahn beginnt an der übertägigen Verladebrücke, die teilweise noch als Lokschuppen genutzt wird.

Die zweigleisige Entladebrücke wird nämlich etwa in der Mitte der Überdachung im 90° Winkel von einem Gleis gekreuzt, das anscheinend früher zu irgendeinem anderen Betriebsteil führte.

Heute steht auf dem verbliebenen Gleisstück unter der Überdachung die abgestellte Diema 1792.

Außerhalb der überdachten Entladebrücke führt dann ein Gleis in der o.a. stillgelegten Tagebau und eines zweigt nach links ab und führt am Holzlager entlang zum Stollenmund der Grube Hermann. Kurz vorher existiert noch ein Abzweig in den Tagebau.

Den Verkehr zwischen Stollenmund und Entladebrücke versieht die Diema 1747 mit zwei Lorenzügen: Der Leerzug wird bis kurz vor die Weiche vor dem Stollenmund gezogen, die Lok abgekuppelt und auf ein Stumpfgleis gefahren. Der Lorenzug wird alsdann "angesellt" und mit Hilfe einer Seilwinde in den ungefähr 50 Meter schräg in die Tiefe reichenden Stollen abgelassen.

Dort unten wird er von einer Bart-Akku-Lok "vor Ort" geschoben und an die zweite Akku-Lok übergeben, die den Zug bei der Beladung verschiebt. Der beladene Zug wird wieder abgeholt, die Lok verschwindet in einer Nische im Stollen, und mittels Seilwinde kommt der Zug wieder ans Tageslicht. Dort übernimmt wiederum die Diema 1747 den Transport zur Entladebrücke.

Lohnt bereits der Betrieb übertage sicherlich einen Besuch der Tongrube, so dürfte ein Aufenthalt in den kühlen und engen Stollen der Grube umso interessanter sein. Hier bekommt man sehr gut einen Eindruck vom Arbeitsplatz eines "Tonbergmannes".

Die räumlichen und beleuchtungsmäßigen Verhältnisse lassen natürlich dem Fotografen zu wünschen übrig; wir greifen deshalb zur Illustration ebenfalls auf eine Werkaufnahme des Herstellers zurück.

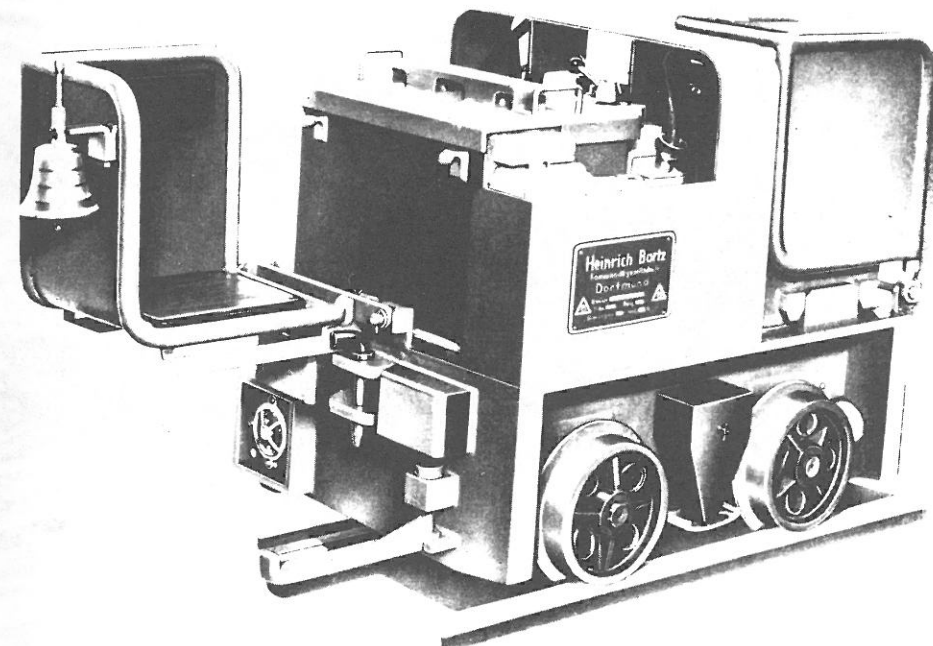
Übertage wird man den Akku-Loks kaum begegnen: Lediglich zu dringenden Reparaturen u.ä. werden die Loks ans Tageslicht gezogen.

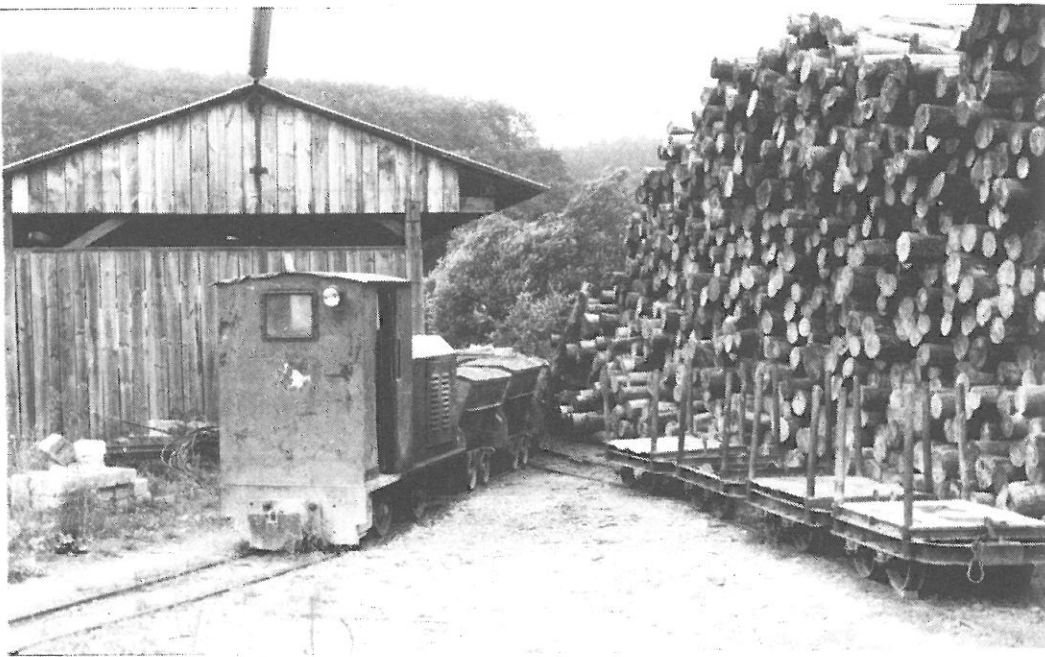
Man darf hoffen, daß dieser immer seltener werdende Betriebsablauf noch lange erhalten bleibt und der Preiskampf mit denen im Tagebau - und daher unverhältnismäßig preiswerter - arbeitenden Tonwerken nicht zu Ungunsten einer weiteren Tongrube im Westerwald ausgeht.

Martin & Pagenstecher, Grube Herrmann, Beilstein						600 mm
Nr.	Herstellerdaten		Typ	AF	(PS)/(kW) <sup>+</sup>	(to)
oNr	Diema	1 747/1955	DS 28	B-dm	28	
oNr	Diema	1 792/1955	DS 28	B-dm	28	
4037	Bartz	1 503/1959	1260	Bo-ea	2.0 <sup>+</sup>	1.35
4096	Bartz	1 341/1958	1260	Bo-ea	2.0 <sup>+</sup>	1.35

So sehen die beiden Untertage-Akkuloks in der Grube Herrmann aus, wenn sie gerade die Fabrikationshallen verlassen. Übertage kann man ihnen praktisch nicht begegnen.

Werkfoto Bartz





Grube Herrmann der Martin & Pagenstecher GmbH: Diema 1747 (oben) schiebt einen Leerzug an der Lagerhalle entlang zur Grube. Das Gleis rechts führt zum Abstellplatz der Diema 1792. Unten: ... und ab geht's in die Tiefe. Ein Leerzug am Stollenmund der Grube Herrmann.

Fotos (2): Hans-Georg Bubolz (30.06.1983)



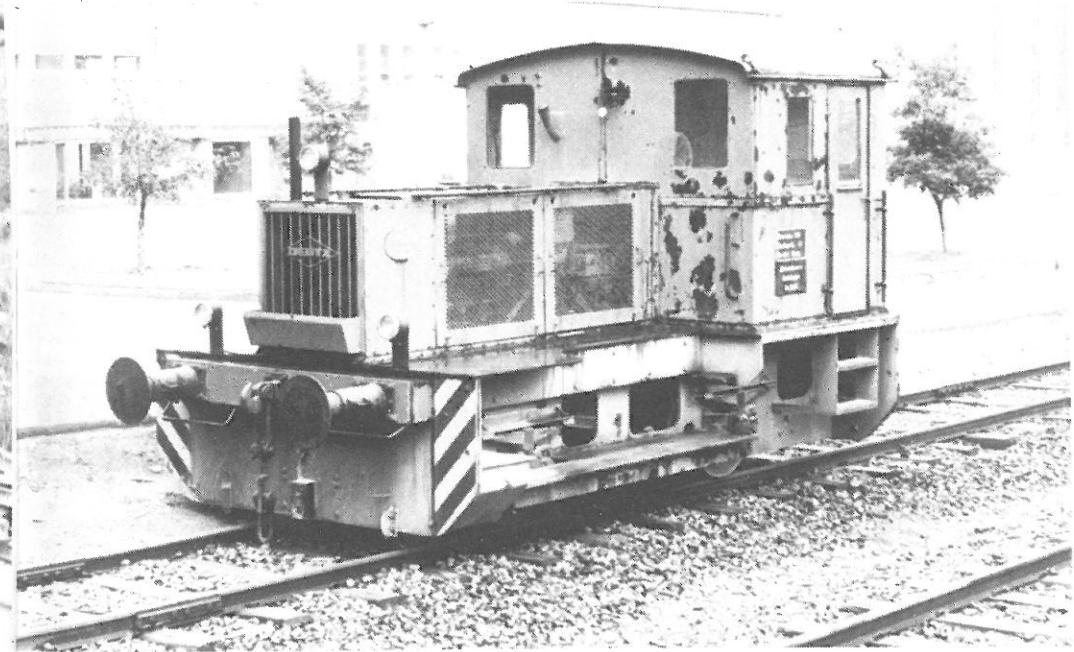
### Breisgauer Portland-Zementwerke 7716 Geisingen/Baden

Dieses noch nicht allzu betagte Zementwerk besitzt eine KHD-Lok, die zur Inbetriebnahme des Werkes gebraucht übernommen wurde. Fotos sind problemlos möglich. Der Fußweg zum DB-Bahnhof Geisingen (KBS 720 Offenburg - Konstanz) beträgt etwa 15 Minuten.

Breisgauer Portland-Zementwerke, Geisingen								Spurweite: 1435 mm	
Nr.	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.	
● 293	KHD	55 255/1952	A6M 517	B-dh	107	20	30	a.	
a.) 1969/70 über Sprenger KG, Essen, an Breisgauer Zement									

Im Jahre 1969 wurde die Lok vor dem Verkauf an das Zementwerk bei Schöma einer HU unterzogen.

Unbekannt ist, wo diese Lok die ersten 17 Jahre ihres Daseins verbracht hat. Seit 1970 versieht sie die Rangierarbeiten bei den Breisgauer Portland-Zementwerken in Geisingen, hier aufgenommen am 18.06.1982.



Süddeutsche Zucker AG, Werk Rain  
8852 Rain/Lech

Zum Werksverschub in der Zuckerfabrik stehen zwei Lokomotiven aus den 50er Jahren bereit:

Süddeutsche Zucker AG, Rain (Lech)		Spurweite: 1 435 mm						
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.	
• 1	Hen 29 199/1957	DH 240	B-dh	250	28	30/60		
• 2	Gmdr 5 064/1957	130 PS	B-dh	130	17	30		

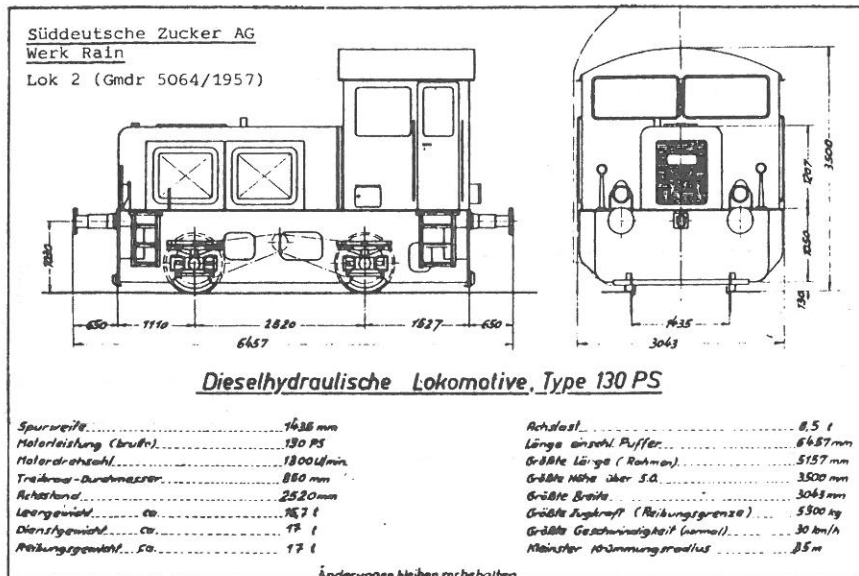
Auch wenn die Daten der Gmeinder-Lok auf eine Köf hindeuten mögen, sieht die Lok anders aus. Die Henschel-Lok ist an der Frontpartie umgebaut worden.

Die Zuckerfabrik liegt an der westlichen Bahnhofsausfahrt von Rain (KBS 911/919) nördlich der Strecke. Der Fußweg vom DB-Bahnhof beträgt etwa 15 Minuten.

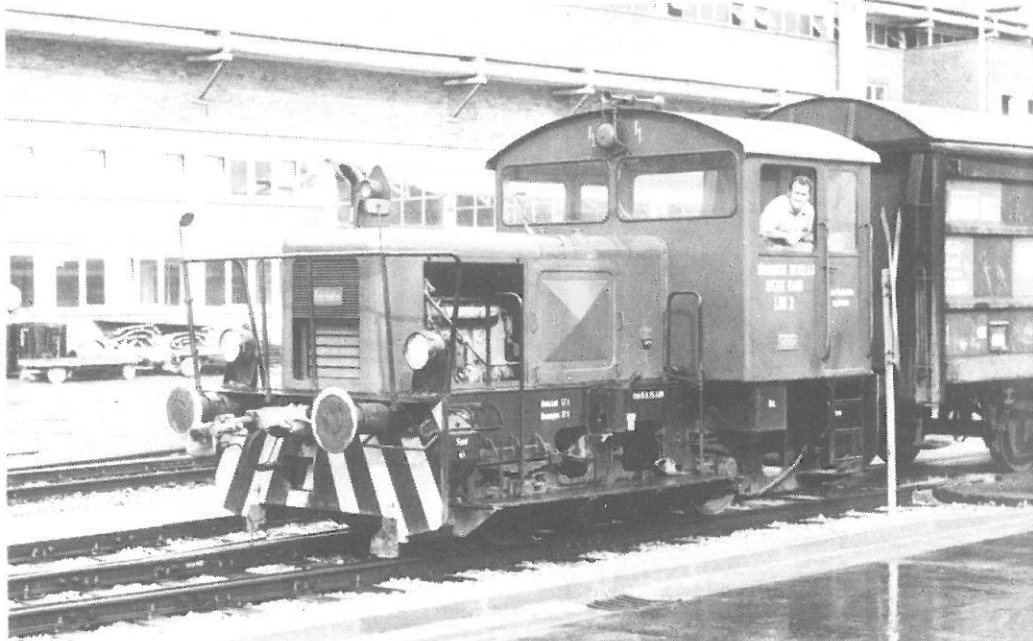
Schon etwas größer ist da schon die zweiachsige Henschel-Stangendiesellok, die als Lok 1 im Werk Rain der Süddeutsche Zucker AG ihre Dienste versieht. Ulrich Völz fotografierte sie am 17.08.1982.







"Plan und Wirklichkeit": Diese Seite zeigt Lok 2 der Süddeutschen Zucker AG in Rain, einmal als Skizze (oben), einmal im Foto, aufgenommen von Uli Völz am 17.08.1982.



## Dänemark (Grönland)

### Kryolithselskabet Øresund A/S DK-Ivigut (Grönland)

Obwohl Grönland ca. achtmal so groß wie die Bundesrepublik ist, wird die zu Dänemark gehörende Insel von nur ca. 37 000 Menschen bewohnt. Die Insel besteht zu 80% aus einem vereisten Hochland mit Gipfeln bis zu 3 400 m Höhe.

Im Süden Grönlands ist bereits seit 1800 ein größeres Kryolithvorkommen bekannt. Es ist - abgesehen von einigen kleineren Vorkommen - das einzige der Welt. Kryolith ist ein farbloses, leicht schmelzbares Mineral, das zur Herstellung von Milchglas und Emaille dient.

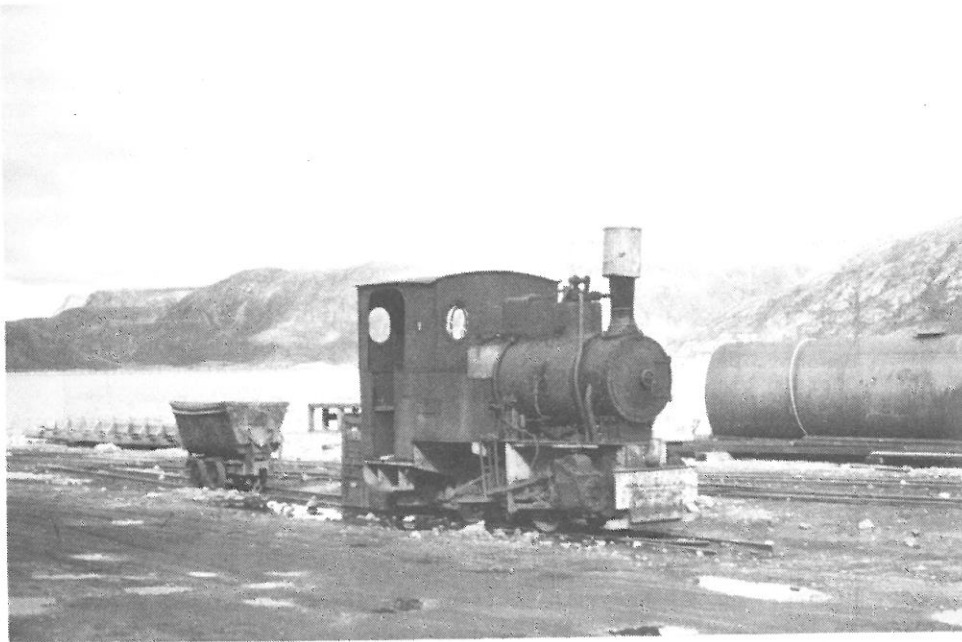
Die Ausbeutung setzte um 1850 ein; damals interessierte man sich allerdings zunächst nur für die begleitenden Bodenschätze wie Blei, Silber und Kupfer. Später fand das Kryolith bei der Herstellung von Glas und Aluminium Verwendung. Zwar ist heute auch die synthetische Herstellung von Kryolith möglich, was jedoch erheblich teurer kommt.

In Ivigtut stehen nur die Förderanlagen der Kryolithselskabet Øresund A/S; das Produktionswerk steht in Kopenhagen. Das Kryolithvorkommen in Ivigtut wurde zunächst durch den Seegang in einem Ausläufer des Fjordes freigelegt. Der Abbau erfolgte dann nach Abdämmung des Nebenfjordes und dem Abpumpen des Wassers. Bereits 1909 hatte man eine Tiefe von 30 Metern erreicht, 1930 war die Grube um weitere 30 m ausgegraben und im Jahre 1962 wurde der Abbau bei einer Tiefe von nunmehr 90 m eingestellt. Die Lagerbestände waren jetzt so groß, daß der Verkauf bis 1985 weitergeführt werden konnte.

Ursprünglich wurde das Kryolith aus der Grube in Kippwagen über eine Drahtseilbahn abtransportiert. Um 1930 wurde diese Anlage zu steil. Mangels Hinterland konnte die Bahn nicht verlängert werden - die Wagen mußten mit einem Lift heraufgeholt werden. Mit einer entsprechenden Hebevorrichtung konnte der ganze Wagen angehoben und entleert werden. Außer Kippwagen waren auch noch Kasten- und Flachwagen vorhanden. Zum Vershub der Wagengruppen stand eine Akku-Lok zur Verfügung. Ein großer Teil der Rangieraufgaben wurde aber von Hand erledigt.

In der Grube wurde etagenweise abgebaut. Sowie die oberste Ebene kleiner wurde, entfernte man die Schienen und am Schluß war nur der Tunnel zum Lift sichtbar. In der nordwestlichen Ecke der Grube entstand so eine Anzahl ehemaliger Lifteingänge übereinander. Die Wagen wurden durch den Liftschacht und über einige Gebäude hinweg mittels eines Krans auf den Hafenplatz befördert.

Hier existierte ein ausgedehntes Gleissystem, denn in den Sommermonaten wurde das Kryolith direkt verladen - im Winter lief die Förderung aber weiter; so entstand das große Lager, zu dem vom Hafen aus auch heute noch ein Gleis liegt. Auf dieser Strecke fuhr zunächst eine Henschel-Dampflokomotive, die zumindest schon 1947 hier im Einsatz war. Mit dem Ende des Grubenbetriebes im Jahre 1962 wurden drei neue



Am 15.08.1947 entstand dieses Foto von der Henschel-Dampflok des Kryolithbergwerkes auf Grönland. Der Verbleib der Lok ist unbekannt, man sagt, daß sie in den Hafen gefahren worden sei.

Foto: James Steffensen

Dreiunddreißig Jahre später sieht die Situation in Ivigtut auf Grönland so aus: Zwei der drei Schöma-Loks bei Rangierarbeiten am Hafen, aufgenommen am 21.07.1980 von Gunnar W. Christensen.



Schöma-Loks geliefert, die seitdem in den Sommermonaten den Kryolith-Transport vom Lager zum Hafen besorgen.

Im Jahre 1983 wurde aus der Grube das erneut eingedrungene Wasser abgepumpt und das restliche Kryolith ausgegraben. Die Lagerbestände werden dennoch bis Ende 1986 abgetragen sein. Dann wird die Bahn vom Hafen zum Lager eingestellt und die Schöma-Loks müssen stemeln gehen...

Kryolithselsabet Øresund A/S, Ivigtut/Grönland Spurweite: 600 mm							
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	Motor-Nr.	Bem.
3	Hen 17 497/1920		Bo				a.
			B-t				b.
•	Schöma 2 647/1963	CDL 28	B-dm	30	4	2 835 892/93	c.
•	Schöma 2 648/1963	CDL 28	B-dm	30	4	2 835 894/95	c.
•	Schöma 2 649/1963	CDL 28	B-dm	30	4	2 835 896/97	c.

a.) Akku-Lok, Verbleib unbekannt  
 b.) ex Nørre Smedeby, Steinbruk & Skaerrefabrik soll im Hafen versenkt worden sein  
 c.) gel. über Krupp Dolberg GmbH, Essen

## Korrekturen und Ergänzungen

### Leonhard Moll, 8000 München, BE 3/84 -38-

Einer unserer Autoren der Zusammenstellung über die Normalspurlokomotiven der Fa. L. Moll bezweifelt die Behauptung, daß die Lok Nr. 11 (Maffei 2129/1900) von 1953 - 1957 bei der Augsburger Lokalbahn gewesen sein soll. Die AL hatte als Lok 11 die ehemalige bay. D IX 2761 = DR 98 538 (Krauss 5230/1904, C14n2) - allerdings ebenfalls von 1953 - 1957 in ihrem Bestand. 100%ige Sicherheit kann jetzt wohl nur noch durch die Betriebsbücher der Lokomotiven erbracht werden.

### Süddeutsche Zucker AG, Werk Regensburg, 8400 Regensburg, BE 3/84 -21-

Ergänzend zu Lok Hanomag, Bauj. 1911: 270 PS, 28 t  
 Nach Gerd Wolff (Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 6: Bayern, Gifhorn: Zeunert 1978) wurde Lok 2 der Lokalbahn-AG München (Krauss 1817/1887, Bn2t, Spurweite 1000 mm) 1927 an die Zuckerfabrik Regensburg verkauft ... !?

Karl Gräper, Bauunternehmung, 2250 Husum, BE 4/81 -11-

Nunmehr liegt uns eine vollständige Inventarliste dieser Husumer Bauunternehmung vor. Allerdings waren am 09.08.1984 nur noch vier Lokomotiven vorhanden. Eine ganze Stange Loks soll an Berliner Eisenbahnfreunde gegangen sein. Auch die derzeit noch auf dem Lagerplatz abgestellten Loks werden früher oder später diesen Weg gehen.

Karl Gräper, Husum		Spurweite: 600 mm					
Nr.	Herstellerdaten	Type	(PS)	(t)	Motortype	Bem.	
● 39/3	Jung 9 711/	ZL 114	22/24	5.4	SZ 110	a.	
39/4	Jung 10 041/1941	ZL 105	22/24	5.8	SZ 110	b.	
39/5	Jung 10 268/	EL 110	11/12	4.0	SE 110	c.	
● 39/6	O&K 25 522/1954	MV 2A	40	7.0	16 V 2	a.	
39/7	O&K 25 514/1954	MD 2B	30	4.5	16 V 2	d.	
39/9	O&K 25 497/1953	MD 2B	30	4.5	16 V 2	b.	
39/10	O&K 7 136/	LD 2	24	4.5		c.	
● 39/11	O&K 7 142/	LD 2	20/22	4.5		a.	
● 39/12	O&K 5 714/	LD 2	20/22	4.5		a.	
39/13	O&K 25 002/1949	MD 2	12	3.5	KD 215	a.	
39/14	Gmdr 1 745/1937		15/18			c.	
39/15	Gmdr /		15/18		Nr. 8530	c.	

a.) in 08.1984 noch vorhanden  
 b.) in 07.1983 noch vorhanden  
 c.) vor 04.1981 verschwunden  
 d.) im Sommer 1981 an G. Hinrichs, 2247 Lunden (für Torfabbau Dammsknöll b. Wrohm)  
 e.) in 04.1981 noch vorhanden

Chemische Düngefabrik Rendsburg, 2370 Rendsburg, BE 9/81 -8-

Heute können wir hier die komplette Lokliste der CDR abdrucken. Ob die in BE 2/82 auf Seite 20 abgebildete Dampfspeicherlok (Hohenzollern 1048/1897) überhaupt je bei der Düngefabrik gelaufen ist,

ist fraglich. Original wurde die Lok unter dem Namen "Hohenzollern" an "Bergeborbeck Bergbau" geliefert. Ein derartiges Bergbauunternehmen hat es nach unseren Unterlagen allerdings nicht gegeben. Der Lage nach (Bergeborbeck) könnte es sich eigentlich nur um die Gewerkschaft Ver. Helene und Amalie handeln, die 1927 in der Fried. Krupp AG Bergwerke Essen (ab 1953: Bergwerke Essen-Rossenray AG) aufgegangen ist.

Chemische Düngefabrik Rendsburg							
1. Dampfspeicherloks				Spurweite: 1 435 mm			
Nr.	Herstellerdaten	AF	t)	(atü)	Wasser (m <sup>3</sup> )	Bem.	
	Hohenz 1 905/1906	B-f1	24.5	12	7	a.	
	Hohenz 3 542/1916	B-f1	30.5	12	9.5	b.	
● oNr	Essl 4 685/1944	C-f1	54	25	19	c.	
2. Dieselloks				Spurweite: 1 435 mm			
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
	Deutz 10 024/1931	A6M 317	B-dm	60	15	30	d.
● oNr	KHD 56 129/1955	A12L 614	B-dh	200	28		e.
3. Dieselloks				Spurweite: 640 mm			
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
	O&K 3 257/1930	RL 1	B-dm	10	2.8	9	f.
	Deutz 10 027/1933	MLH 322	B-dm	12/14	4.1	8.5	g.

a.) 1906 gel. an Chem. Düngefabrik Rendsburg  
 30.04.1969 verschrottet  
 b.) 1916 an Farbenindustrie Ludwigshafen (Lok 27, sp. 14)  
 1965 an Chem. Düngefabrik Rendsburg  
 01.07.1975 verschrottet  
 c.) 1944 gel. an Farbenindustrie Ludwigshafen  
 1968 an Chem. Düngefabrik Rendsburg  
 d.) 1932 an Deutsche Reichsbahn (Abnahme: 13.04.1932)  
 RBD Stettin, Bhf. Greifswald (KÖ 4021)  
 1936 an Chem. Düngefabrik Rendsburg  
 13.06.1966 verschrottet →

(noch: Chemische Düngerfabrik Rendsburg)	
e.)	1955 gel. an Farbenindustrie Ludwigshafen (BASF AG) 04.07.1975 an Chem. Düngerfabrik Rendsburg
f.)	Herbst 1963 verschrottet
g.)	10.11.1933 gel. an Chem. Düngerfabrik Rendsburg Herbst 1963 verschrottet

Johs. Sienknecht, Bauunternehmung, 2350 Neumünster, BE 1/83 -19-

Einige ergänzende Daten wollen wir zusammen mit den bisher bekannten Daten nachreichen. Die Denkmallok präsentiert sich nach wie vor in bestem Zustand.

Johs. Sienknecht, Neumünster						
Nr.	Herstellerdaten	Type	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
7	Demag 2 419/1939		15	4	13.5	a.
	Deutz 16 247/1936	OME 117	11/12	3	13.3	b.
	Jung 9 537/1939	ZL 114	22/24	5.4	15	c.
a.) als Spielplatzlok am Ahornweg, Neumünster, aufgestellt						
b.) Verbleib unbekannt						
c.) als Denkmal am Firmeneingang aufgestellt						

Eschweiler Bergwerks-Verein, Zeche Erin, 4620 Castrop=Rauxel  
BE 6/83 -24-

Soweit bekannt ist, wurden sämtliche Normalspurdieselloks der Zeche Erin auf die beiden anderen EBV-Zechen Anna in Alsdorf und Westfalen in Ahlen umstationiert, was u.a. zur Abstellung von Dampflokomotiven in Alsdorf geführt hat. Sicher gemeldet ist bisher der Einsatz der Lok 42 (Krauss=Maffei 19 397/1968) auf der Zeche Westfalen.

Fakse Jernbane, DK-Fakse, BE 3/84 -15-

Lok 8 (Schöma 3 222/1970) stand im Juli 1984 noch immer bei Schöma in Diepholz.

Der **Bahn-Express** bietet an:

**SJK SMÅBANEAVDELNING:**

MATS FREDING

INDUSTRILOK

VÄSTERGÖTLAND

Nun können wir Ihnen mit *INDUSTRILOK I VÄSTERGÖTLAND* das nunmehr vierte Büchlein über schwedische Industrie-eisenbahnen der rührigen SJK Småbaneavdelning anbieten!

Mit 144 Seiten Umfang sprengt diese sehr empfehlenswerte Veröffentlichung den bisher gesetzten Rahmen der Reihe "Industri-lok i ..."

*INDUSTRILOK I VÄSTERGÖTLAND*  
(144 S., Paperback) \_\_\_\_\_ 24,--

Weiterhin lieferbar:

*Industri-lok i Närke* (48 S., Paperback) 9.--  
*Industri-lok i Södermanland* (56 S., Paperback) 11.--  
*Industri-lok på Öland & Gotland* (48 S., Paper) 11.--

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

