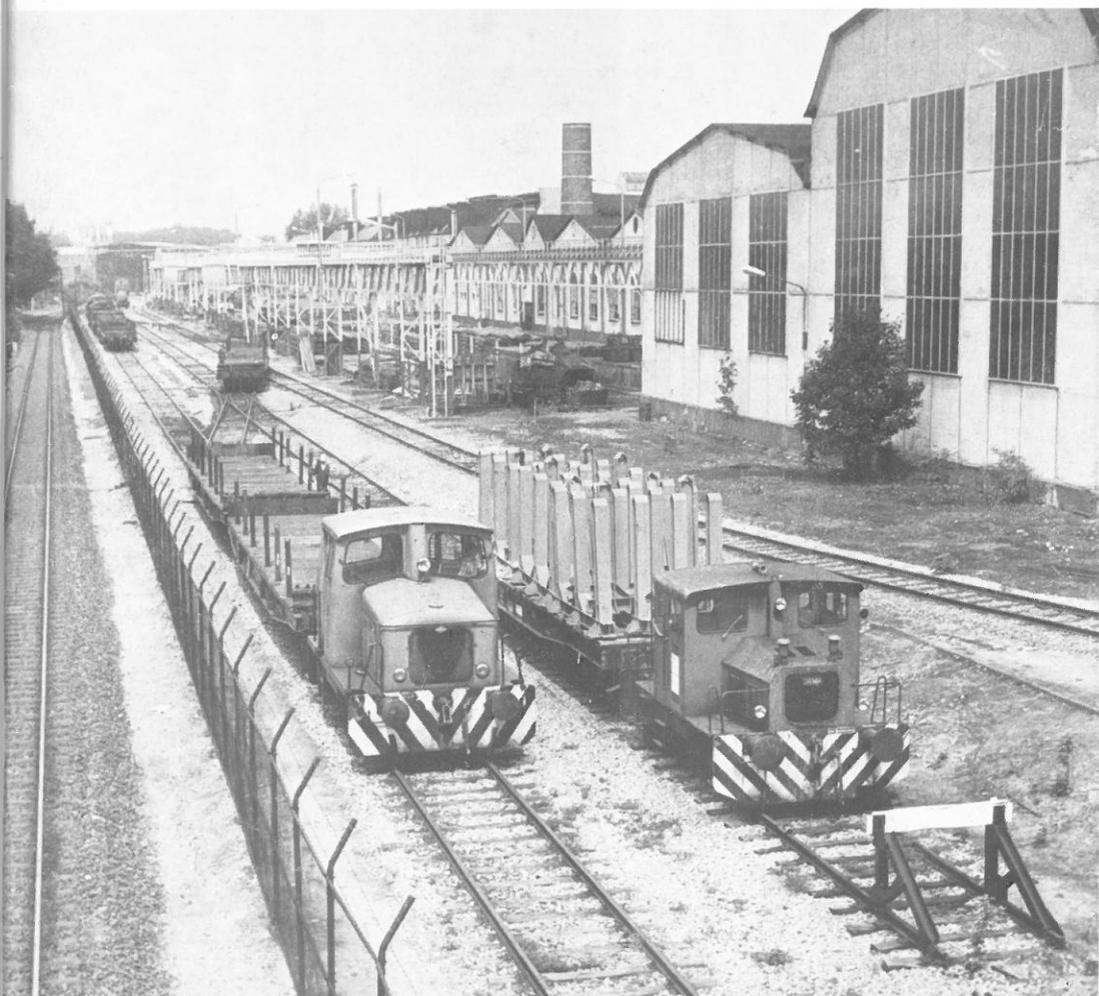


Bahn- Express

1'85

Magazin für Werkbahnfreunde



DM 4,00

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 023 89-45057

Erscheinungsweise:

Der 'Bahn-Express' erscheint 1985 sechsmal in den Monaten Januar, März, Mai, Juli, September und November.

Bezugspreis:

Inland:
Einzelheft DM 4,00
Einzelheft im Versand DM 4,50
Jahresabonnement DM 22,50
Ausland:
Einzelheft DM 4,00
Einzelheft im Versand DM 5,00
Jahresabonnement DM 25,50

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 Mitarbeitern stellen nicht in jedem Falle die Meinung des Herausgebers dar.

Inhalt 1'85

Berichte

Braunkohlenbergbau und Werkbahnen im Revier Wackersdorf, Teil 2 _____ 3
 Werkbahnen in Bielefeld _____ 18
 - Hermann Windel GmbH & Co. _____ 18
 - Mannesmannröhren-Werke AG _____ 20
 - Thyssen Umformtechnik _____ 21
 - Feldmühle AG _____ 24

Kurzmeldungen

Bahnbedarf Nord GmbH, Braak _____ 27
 Hafenbetriebsges. Braunschweig mbH _____ 27
 Purit Mij.Afd.Veendraj, NL-Weiteveen _____ 32

Korrekturen und Ergänzungen _____ 35

☉ = am Stichtag der Meldung vorhandene Fahrzeuge

Titelfoto: Direkt neben der DB-Strecke Bielefeld-Paderborn liegt das Mannesmann-Werk in Brackwede. Das Foto von Christoph Beyer zeigt die beiden Werkkloks 3 (links) und 2 (rechts) bei Rangierarbeiten am 31.07.1980.

Rückseite: Beeindruckende Industriepanorama kann die Werkbahn der Bayernwerke, die ehemals der Bayrischen Braunkohlen-Industrie gehörte, bieten: Ulrich Völz nahm die Lok M 20 mit einem Kohlenzug am 14.07.1983 vor der Kulisse des Kraftwerkes und seiner Hochöfen auf.

Berichte

Andreas Christopher

Braunkohlenbergbau und Werksbahnen im Revier Wackersdorf

Bayrische Braunkohlen-Industrie AG 2. Teil
8460 Schwandorf/Bay.

Die normalspurige Anschlußbahn

Nach Gründung der BBI erfolgte sofort der Bau einer fünf Kilometer langen normalspurigen Bahnstrecke zwischen Schwandorf und der Werksanlage Wackersdorf, die noch 1906 in Betrieb genommen wurde. Neben dem Kohlentransport wurde auch ein Werkspersonenverkehr zwischen Übergabebahnhof Schwandorf und Wackersdorf aufgenommen. Zum Einsatz kamen Dampfloks, die die Rohbraunkohlen- und Brikettzüge nach Schwandorf brachten.

Während des Baus des Kraftwerks in Dachelhofen errichtete die BBI im Jahre 1929 von der bisherigen Anschlußbahn abzweigend eine Strecke nach Dachelhofen, so daß die Kohlezüge durchgehend zum Kraftwerk geführt werden konnten. Die Bahn überquerte die Staatsbahnstrecke Regensburg - Hof auf einer Brücke. An der Abzweigstelle wurde der Posten 2 eingerichtet.

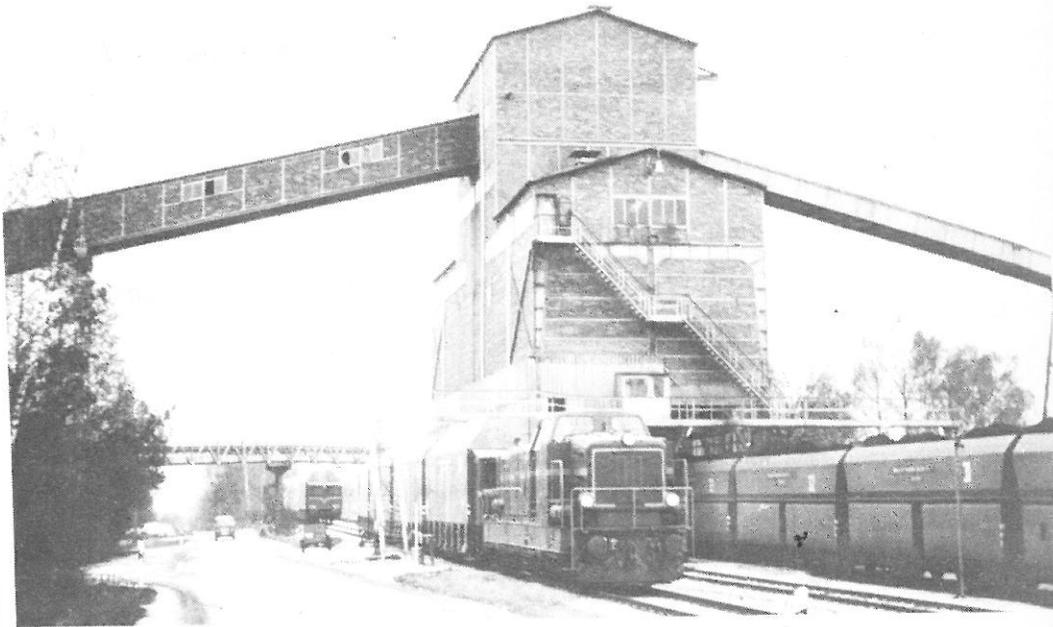
Nachdem 1937 das Nabwerk in Betrieb ging, wurde ein Verbindungsgleis zwischen Kraftwerk und Nabwerk angelegt, über das die BBI die Kohlenzüge bis ins Aluwerk fuhr.

Als 1951 die Tagebaue Steinberg-Ost (6), Steinberg-West (7) und Loiblweiher (8) aufgeschlossen wurden, errichtete man vom Posten 2 abzweigend eine Zweigstrecke zur Verladung Steinberg, die 1952 in Betrieb ging. Der Posten 2 wurde durch den Bau eines Ausweichgleises zwischen den Abzweigungen (4 Weichen) zum Bahnhof ausgebaut und hieß fortan Bahnhof II. Ein Hebelstellwerk wurde eingerichtet. Als Bahnhof I wurde der Übergabebahnhof zur DB in Schwandorf bezeichnet. Bahnhof III war der Bahnhof am Kraftwerk.

Um 1955 wurde die Höchstgeschwindigkeit auf der BBI-Werksbahn von 30 auf 50 km/h heraufgesetzt.

Mit dem Ausbau des Kraftwerks wurde auch der Bahnhof III erheblich erweitert und umfaßte 1958 sechs Gleise und 13 Weichen. Im gleichen Jahr wurde hier ein DR-Stellwerk errichtet, das zunächst mit einem Wärter besetzt wurde. Der Bahnhof II wies jetzt vier Gleise mit acht Weichen auf.

Mit Aufschluß des Tagebaus Holzheim (10) 1959 wurde eine von der Steinberger Bahn abzweigende Strecke zur Verladung Oder-Holzheim er-



Am 06.11.1980 entstand dieses Foto, das M 13 der BBI mit einem Filteraschezug am Verladebunker zeigt. Im Hintergrund steht ein weiterer Filteraschezug, der gerade entladen wird.

Foto: Andreas Christopher

Drei Jahre später, am äußeren Bild hat sich nicht viel geändert, aber jetzt betreiben die Bayernwerke das Werkbahnnetz: M 19 mit einem Filteraschezug am 14.07.1983 im Bahnhof 2, aufgenommen von Ulrich Völz.



richtet. Zum gleichen Zeitpunkt ist das alte Stellwerk am Bahnhof II abgebrochen und durch ein neues DR-Stellwerk ersetzt worden, das auch die Abzweigweiche Oder sowie den Bahnhof III fernbediente. Seit etwa 1960 waren die BBI-Gleise durchgehend verschweißt. Eine Umstellung von Asche- auf Schotterbettung wurde vorgenommen.

Im Sommer 1961 fand ein weiterer größerer Umbau des BBI-Werkbahnnetzes statt. Die Strecke nach Steinberg wurde stillgelegt und statt dessen von der Holzheimer Strecke abzweigend eine südliche Ringbahn zum Werksbahnhof angelegt. In der Regel befuhren nun die Leerzüge das südliche Gleis, während die Vollzüge über die alte Nordstrecke zum Bahnhof II gelangten. Zum gleichen Zeitpunkt ist für den Bereich Werksbahnhof - Hochbunker (7 Gleise, 14 Weichen) eine fernbediente Stellwerksanlage eingerichtet worden, die vom Stellwerk des Bahnhofs II mitbedient wurde. Von diesem Stellwerk aus wurde somit der gesamte Betriebsablauf der BBI-Werksbahn überwacht und insgesamt 36 Weichen und 67 Signale (1961) von hier aus bedient.

Nach Erschöpfung der Tagebaue Holzheim (10) und Kräherweiher (12) wurde die Strecke zur Verladung Holzheim im Herbst 1971 abgebaut.

Wegen der weiteren, letzten Vergrößerung des Kraftwerks Dachelhofen mußte der Bahnhof II 1971 erneut vergrößert und umgebaut werden. Er wies jetzt zehn Weichen auf. Die Bauarbeiten führte die Firma Riepl aus Regensburg durch. Auch der Bahnhof III am Kraftwerk wurde erweitert sowie hier ein Ölbahnhof erstellt. Die Gleisarbeiten dort erledigte die Firma Auhofer aus Regensburg. Vom Siemens-DR-Stellwerk am Bahnhof II wurden jetzt alle 72 Signale und 45 Weichen der BBI-Werksbahn bedient. Die Zuglaufüberwachung erfolgte über Achszähleinrichtungen. Es war 1972 das modernste Stellwerk aller süddeutschen Privatbahnen. Sämtliche Weichen der Hauptstrecke waren elektrisch beheizt.

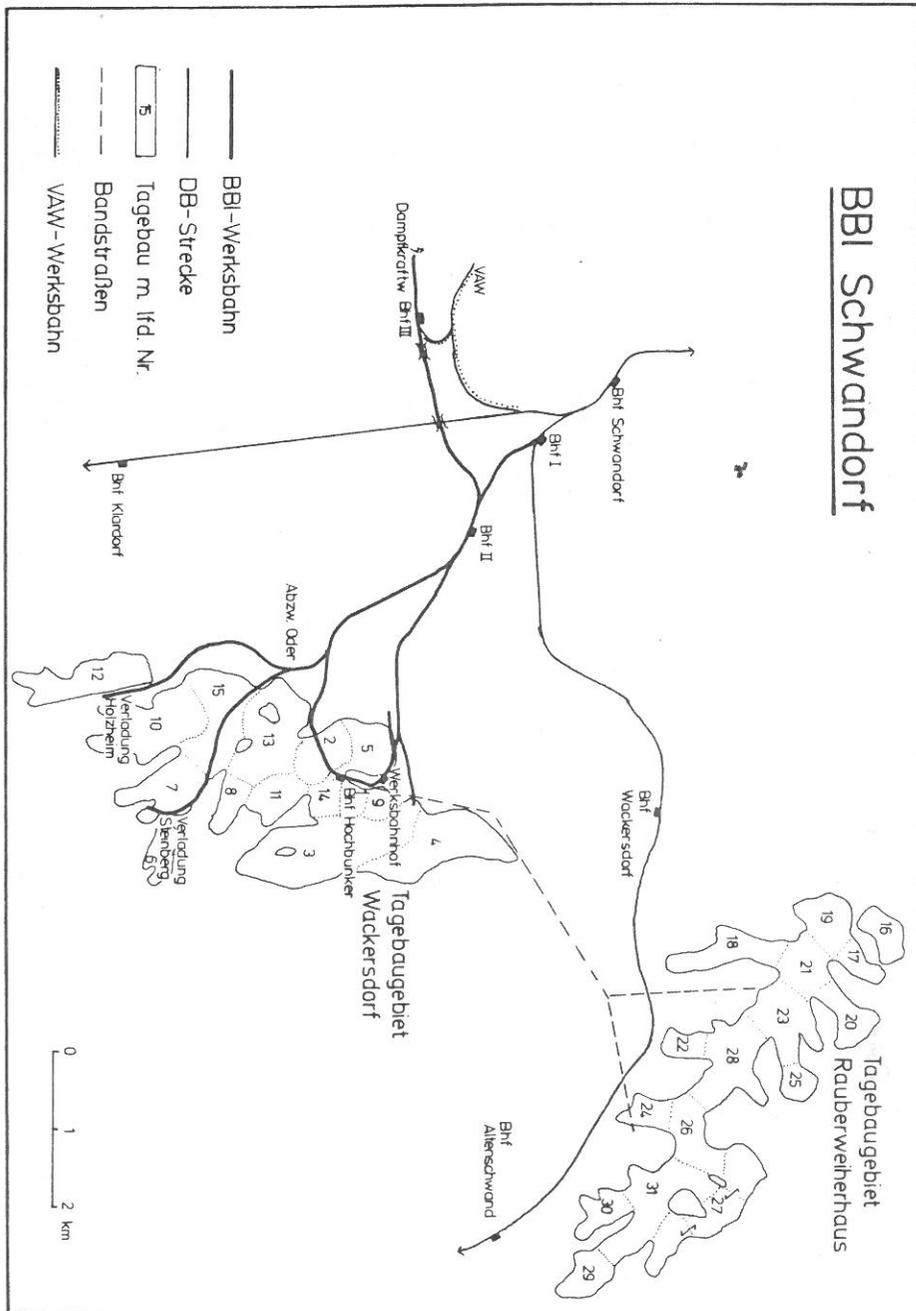
Mit Anlaufen des starken Kohlenverkehrs zum Kraftwerk nach der Erweiterung 1972 mußte der Werks-Personenverkehr auf der Schiene eingestellt werden, da die Kapazität der Bahnstrecke hierfür nicht mehr ausreichte. Im Jahre 1965 verkehrten noch 13 Personenzugpaare zwischen Schwandorf und der BBI-Werksanlage, 1970 waren es immer noch 12 Reisezugpaare. Auch der Kohlenverkehr zur VAW Schwandorf lief Anfang 1972 aus.

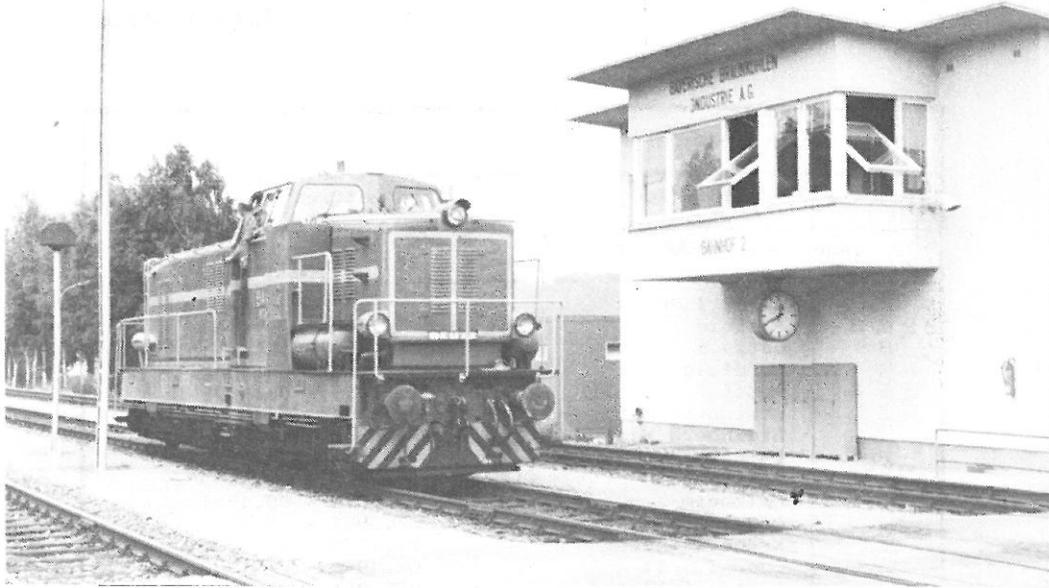
Die siebziger Jahre forderten Spitzenleistungen von der BBI-Werksbahn. Täglich mußten durchschnittlich 25 000 t Kohle zum Kraftwerk und 7 000 t Asche zur BBI zurück transportiert werden. An Höchstleistungen waren es z.B. am 02.11.1978 31 600 t Kohle und 7 600 t Asche. Dafür waren 194 Zugfahrten nötig, wobei alle 7,5 Minuten ein Zug verkehrte. Die jährliche Beförderungsleistung des Bahnbetriebes lag bei etwa 10 Mio. Tonnen.

Seit dem verstärkten Einsatz der Brüxer Hartbraunkohle im Kraftwerk 1979 ging der Verkehr auf der BBI-Werkbahn wieder zurück. Es konnte nun auf eine der Ringstrecken zwischen Bahnhof II und der Werksanlage verzichtet werden. Am 01.08.1980 wurde daraufhin die alte, seit 1906 bestehende nördliche Strecke stillgelegt, da die Bahnanlage auf der letzten noch abbauwürdigen Kohle im Revier Wackersdorf lag.

Tagebaue der BBI		
lfd. Nr.	Name des Tagebaus	in Betrieb von - bis
a) Tagebaugebiet Wackersdorf		
1	Alter Tagebau	1906 - 1948
2	Südfeld	1906 - 1948
3	Ostfeld	03.1930 - 11.1953
4	Nordfeld	03.1947 - 04.1969
5	Westfeld I - III	10.1949 - 06.1972
6	Steinberg Ost	05.1951 - 04.1954
7	Steinberg West	04.1952 - 07.1959
8	Loiblweiher	07.1952 - 11.1956
9	Pfaffenweiher	05.1957 - 11.1959
10	Holzheim	05.1959 - 09.1964
11	Oswaldmulde	06.1961 - 09.1963
12	Kräherweiher	03.1964 - 09.1970
13	Oder I + II	05.1963 -
14	Zentralfeld	05.1964 - 03.1966
15	Oder-Süd	02.1971 -
b) Tagebaugebiet Rauberweiherhaus		
16	Edlmannweiher	01.1963 - 03.1964
17	Weierhaus	03.1964 - 06.1968
18	Mühlweiher	09.1964 - 01.1967
19	Murnerweiher	02.1967 - 01.1972
20	Ameisgrub	04.1968 - 02.1971
21	Brückelholz West	01.1970 -
22	Sargholz	06.1970 - 04.1971
23	Brückelholz Mitte	10.1970 -
24	Brandlweiher	04.1971 -
25	Felgerwiesen	10.1971 -
26	Niesahs	05.1972 -
27	Hofenstetten O, M, W	08.1972 -
28	Brückelholz Ost	
29	Lindsbügel	
30	Vizthum	
31	Auweiher	

Im Zuge des bevorstehenden Auflösens der BBI wurde das Gleis- und Rollmaterial per 01.09.1980 an die Betriebsverwaltung Kraftwerk Schwandorf der Bayernwerke verpachtet, welche seitdem den Bahnbetrieb führt und das BBI-Bahnpersonal übernommen hat. Nach Ende der Kohlenförderung der BBI gingen 1982 alle Gleis- und Bahnanlagen - das sind drei Strecken mit zusammen 38 km Gleislänge - sowie ein Teil des Rollmaterials an das Bayernwerk über, der Rest wurde von der BBI verkauft oder verschrottet. Die Bayernwerke betreiben das ehemalige BBI-Grubenanschlußbahnnetz unverändert weiter.

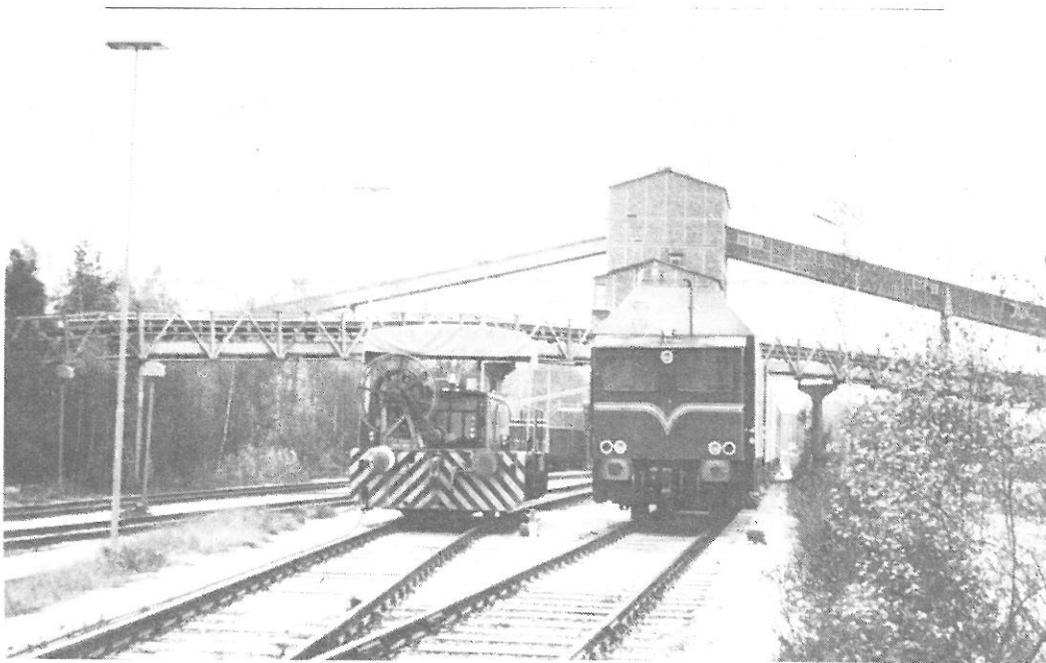




Mit Loks der Deutz-Baureihe DG 1000 B'B'M nahm die BBI 1959 den Dieselbetrieb auf. Das Foto zeigt die zu dieser Type gehörige M 14, Baujahr 1963, die hier am 14.07.1983 schon als BAG-Lok vor dem noch mit BBI bezeichneten Stellwerk im Bhf. 2 posiert. Foto: Ulrich Völz

An der Filterascheentladung wird die bereits im letzten Heft abgebildete Schleppkabellok eingesetzt, hier zusammen mit einem Filteraschezug vor dem Verladebunker, aufgenommen am 06.11.1980

Foto: Andreas Christopher



Recht früh unternahm die BBI Bemühungen zur Rationalisierung ihres Bahnverkehrs. Seit 1957 bereits wurden die Kohlenzüge als Wendezüge geführt, um die Zeit der langwierigen Umsetzmanöver auf der kurzen Strecke einzusparen. Die Dampfloks liefen mit indirekter Wendezugsteuerung, d.h. auf der Lok blieb ein Beimann als Bedienungspersonal.

In den Jahren 1957/58 sind Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit einer Elektrifizierung der Werksbahn durchgeführt worden, die mit dem Ergebnis endeten, den Betrieb auf Dieselloks umzustellen. Es wurden danach mit Versuchsloks dreier Fabrikate Probefahrten durchgeführt und man entschied sich für die Anschaffung von Deutz-Loks der Type 1000 B'B'M. Diese Maschinen konnten zehn 50 t-Wagen statt bisher bei den Dampfloks acht Kohlenwagen pro Zug befördern; außerdem konnte die Umlaufgeschwindigkeit verdoppelt werden. Die Diesellok schaffte die Beförderung von 5 000 t Kohle pro Schicht zum Kraftwerk, die Dampflok nur 2 000 Tonnen.

BBI-Werksbahn: Normalspur-Streckendaten

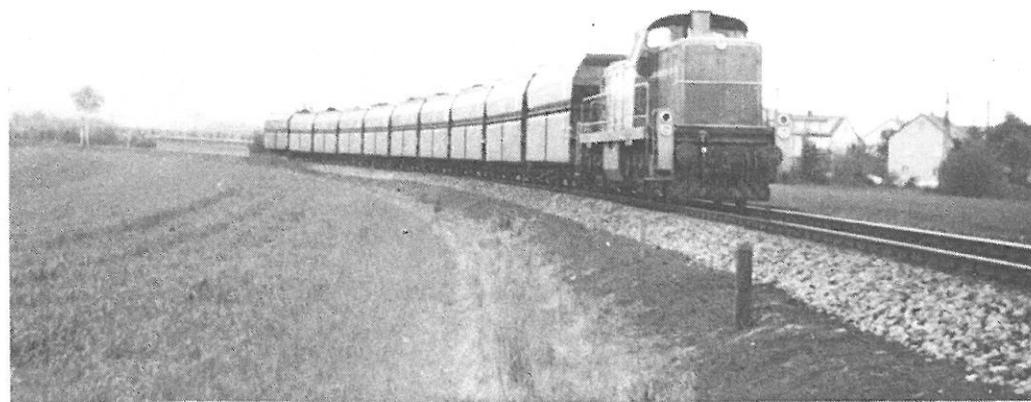
Streckenabschnitt	Streckenlänge (km)	in Betrieb von - bis
Bahnhof I - Bahnhof II	1.5	1906 -
Bahnhof II - Werksbahnhof	3,2	1906 - 1980
Bahnhof II - Bahnhof III	2.9	1929 -
Bahnhof III - Kraftwerk	0.9	1929 -
Werksbahnhof - Verladebunker	0.9	1930 - 1980
Bahnhof III - VAW Nabwerk		1937 -
Bahnhof II - Abzw. Oder 1	2.6	1952 -
Abzw. Oder 1 - Abzw. Oder 2	0.6	1952 - 1971
Abzw. Oder 2 - Steinberg	2.9	1952 - 1961
Abzw. Oder 2 - Holzheim	2.5	1959 - 1971
Abzw. Oder 1 - Verladebunker	1.7	1961 -

1956/57	1970	1973	1983	Jahr
200 MW	400 MW	700 MW	575 MW	Leistung Kraftwerk
2 Mio. t	3.7 Mio. t	8 Mio. t	1.6 Mio. t	Kohlenlieferung an Kraftw.
9	12	-	-	Dampfloks
-	4	7	5	Dieselloks
38	48	58	30	Kohlenwagen OOt
4	23	29	12	Filteraschewagen (geschl.)
23	36	44	-	Grobaschewagen (offen)

Bayrische Braunkohlen-Industrie, Schwandorf							
Nr.	Name	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	Bem.
3. Spurweite 1435 mm (Normalspur)							
	MAFFEI	Maffei 2 550/1906		C-n2t	250	28	
	HANOMAG	Hano 8 707/1919		D-n2t		59	a.
1		Krupp 2 511/1942		1D1- t		105	b.
2	KRUPP	Krupp 1 775/1938		D-h2t	700	80	c.
3	HENSCHEL	Hen 25 493/1953	Hibernia	D-h2t	1000	80	d.
4	BAYERNWERK	KrMa 15 622/1937		C-h2t	500	58	e.
5	O & K	O&K 12 122/1930		C-h2t	500	54	
6	DEUTSCHLAND	O&K 10 116/1922		C-n2t	400	43	
7	VATERLAND	O&K 9 342/1920		C-n2t	400	42.5	
8	NORDSEE	O&K 7 921/1918		C-n2t	350	36	
9	STUTTGART	O&K 954/1902	pr. T 3	C-n2t	350	35	f.
M 11		KHD 56 953/1959	DG1000BBM	B*B'-dh	1000	80	g.
M 12		KHD 57 146/1961	DG1000BBM	B*B'-dh	1000	80	h.
M 13		KHD 57 250/1961	DG1000BBM	B*B'-dh	1000	80	i.
M 14		KHD 57 660/1963	DG1000BBM	B*B'-dh	1000	80	i.
M 16		KHD 57 159/1961	MG 530 C	C-dh	540	45	k.
M 17		KHD 47 010/1949	Köf II	B-dh	107	16	l.
M 18		MaK 1000 515/1971	G 1600 BB	B*B'-dh	1100	80	i.
M 19		MaK 1000 516/1971	G 1600 BB	B*B'-dh	1100	80	i.
M 20		MaK 1000 492/1972	G 1600 BB	B*B'-dh	1100	80	i.
-		Wumag 1 306/1963				33.5	m.
a.) ex Krupp, Essen (47) b.) ex Reichswerke, Salzgitter (23) 1960 ausgemustert c.) ex Krupp, Essen (1) d.) 1971 ausgemustert e.) ex Bayernwerke AG f.) ex Kgl. Preuß. Eisenb. Verw. (Berlin 1819, ab 1906: Berlin 6157)							

(noch: Bayrische Braunkohlen-Industrie, Schwandorf)
g.) 1980 verk. nach Tunis/Italien
h.) 1982 an Westfälische Landes-Eisenbahn (VL 0639')
i.) 1982 von Bayernwerke-AG, Schwandorf, übernommen
k.) 1974 an VAW Schwandorf
l.) Bayernwerk, Wasserkraftwerk Aufkirchen b. Erding 07.1968 an Bayrische Braunkohlen-Industrie (M 17) 1982 von Bayernwerke-AG, Schwandorf, übernommen
m.) Elektroschlepper für Filterascheentleerung Fahrgestell: O & K 1982 von Bayernwerke-AG, Schwandorf, übernommen

Lok M 18 schiebt ihren Braunkohlzug in Richtung Kraftwerk, das im Hintergrund noch schwach erkennbar ist (hoffen wir jedenfalls).
Foto: Andreas Christopher (02.05.1981)





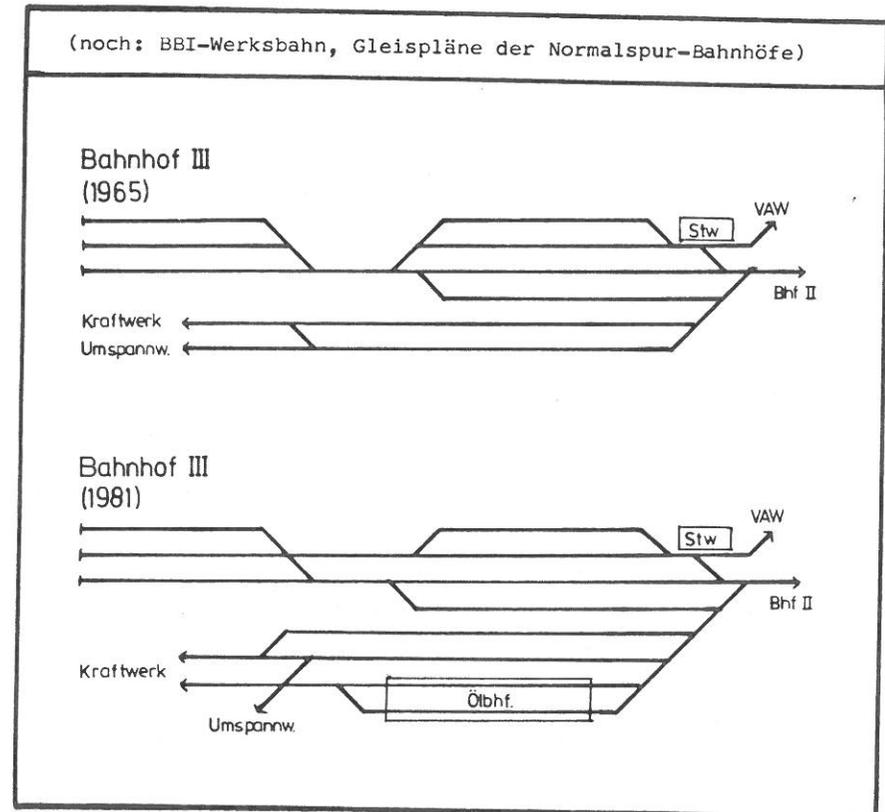
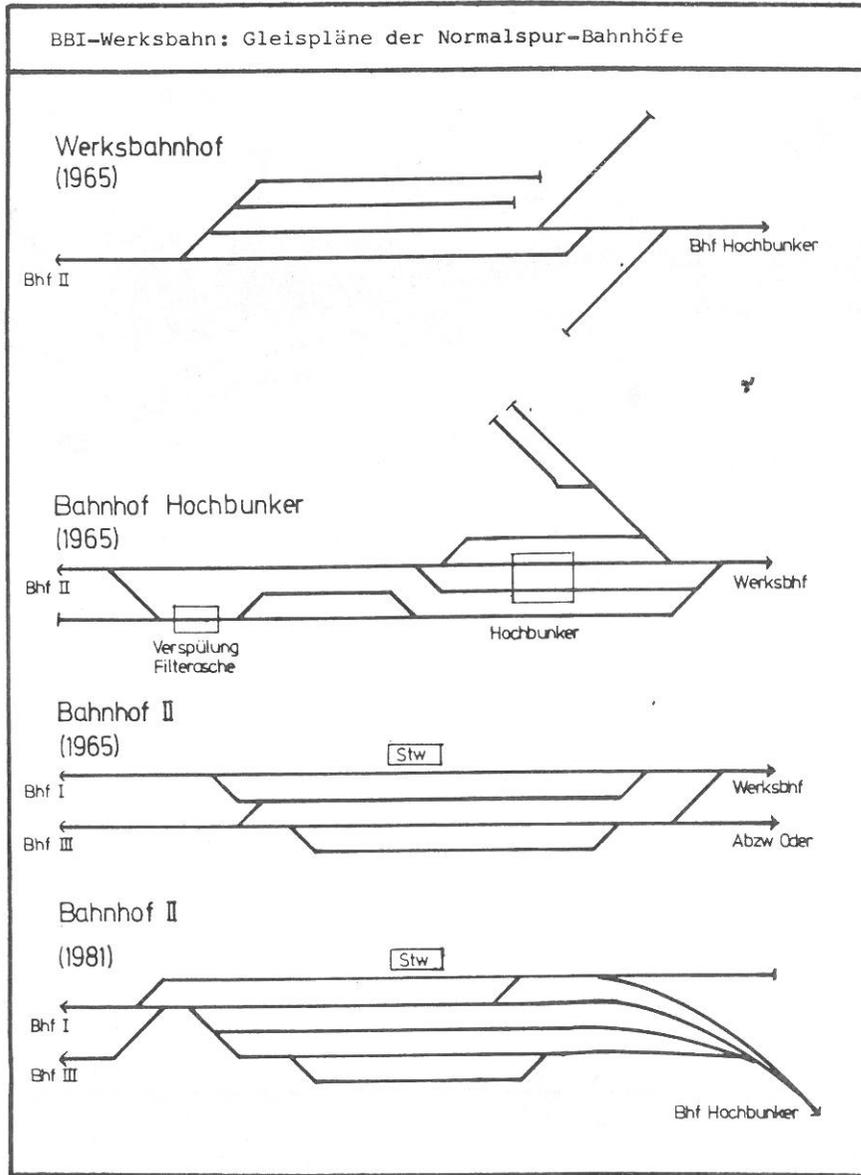
Nicht nur die Lokomotiven, auch der Wagenpark der BBI, bzw. BAG verdient Beachtung: Das obere Bild zeigt einen tausendfüßlerisch anmutenden Filteraschezug mit Steuerkabine für den Wendezugbetrieb, aufgenommen am 14.07.1983 von Ulrich Völz. Das untere Foto zeigt den 1941 gebauten Steuerwagen 71 für Grobaschezüge. Die Steuerkabine wurde nachträglich angebaut. Aufgenommen von Andreas Christopher am 03.11.1980 im Bhf. Hochbunker.



Geprägt wird das Bild auf der BBI/BAG-Werkbahn durch die schweren MaK- und KHD-Lokomotiven. Auf dem oberen Foto durchfährt die MaK-Lok M 20 mit einem Kohlenzug den Bahnhof II. Unten fährt die KHD-Lok M 12 mit einem Leerzug, aus Richtung Verladebunker kommend, in den gerade im Umbau befindlichen Bahnhof II ein.

Fotos (2): Andreas Christopher (02.05.1981)





Die erste Diesellok (M11) wurde im Februar 1959 bei der BBI in Dienst gestellt, und nach Lieferung der zweiten Lok (M12) im Februar 1961 konnte der gesamte Kohleverkehr mit Diesel gefahren werden. Im Jahre 1962 folgte auch die Umstellung des Werks-Personenverkehrs auf Wendezug und Diesellok; hierfür wurde eine Deutz MG 530 C beschafft (M16). Nach Lieferung der dritten (M13) und vierten (M14) Großdiesellok 1962/63 konnte der Gesamtverkehr, einschließlich der Aschezüge, mit Diesel befördert werden und auf eine Dampfreserve wurde verzichtet. Die letzte Dampflok wurde nach Einsätzen als Leihlok bei der Buchtal AG und anschließender längerer Abstellzeit 1971 verschrottet. Im Juli 1968 wurde von den Bayernwerken eine Kleinlok für Arbeitszüge (M17) übernommen.

Am BBI-Hochbunker (Kohlebeladung) wurde eine Spillanlage installiert, so daß auch ohne eine Lok beladen werden kann.

Der Ascheverkehr (es fallen ca. 80% Filterasche und 20% Grobasche an) wurde zunächst noch nicht auf Wendezug umgestellt, da die Entladung recht lange dauerte und das Verbleiben der Lok am Zug sich dabei nicht rentierte. Die jeweils aus sechs Wagen (= 270 t) bestehenden Filteraschezüge wurden früher im BBI-Werksgelände mit einem Heinzelmann-Wagenentladegerät entleert. Ab 1953 wurde eine Asche-Spülanlage mit einer Leistung von 6 000 t pro Tag in Betrieb genommen (Entladezeit eines Zuges: 45 Minuten). Den Verschub an der Filterascheentladung versieht seit 1963 ein elektrischer Wumag-Schleppwagen. Erst im Jahre 1971 wurden die Filteraschezüge und 1972 auch die Grobaschezüge als Wendezug gefahren.

Bei den Filteraschezügen war an jedem Zugende ein Steuerwagen eingereiht, da die Lok beim Be- und Entladevorgang nicht am Zug verblieb und sich danach je nach Situation an das eine oder andere Ende der Garnitur setzte.

Da bei der letzten Kraftwerkserweiterung ein Mehrbedarf an Dieselloks entstand, wurden 1971/72 drei MaK-Großdieselloks in Betrieb genommen, da Deutz inzwischen den Lokbau aufgegeben hatte.

Alle Dieselloks wurden mit Sifa, Westinghouse-Fernsteueranlage für Wendezugbetrieb und einem Dampfkessel (Leistung: 600 kg Dampf/Std.) für die Beheizung der Kohlenwagen in Winter ausgerüstet. Die Wagenheizung vermied ein Anfrieren des Fördergutes und ermöglichte so eine einfachere und schnellere Entladung der Wagen bei Minustemperaturen. Jede Lok erhielt eine unterschiedliche Farbgebung, so daß die BBI-Werksbahn ein farbenfrohes Bild abgab. 1974 wurde die im Personen- und Rangierverkehr nicht mehr benötigte Lok M16 an die VAW Schwandorf verkauft.

Die Gleiserhaltung erfolgte in eigenen Regie. Der Rotte der BBI-Werksbahn stand eine Plasser-Gleis- und Weichenstopfmaschine, eine Matisa-Gleisstopfmaschine, ein Atlas-Zweizege-Bagger und ein Gleiskranwagen zur Verfügung.

Seit 1982 betreiben die Bayernwerke den Verkehr auf der ehemaligen BBI-Werksbahn und haben hierfür Loks von der BBI übernommen. Der Verkehr läuft heute im Zweischichtbetrieb (bis 1982: Dreischichtbetrieb) ab. In der Frühschicht von 7 bis 15 Uhr werden vier Großdieselloks benötigt, in der Spätschicht von 15 - 23 Uhr zwei Loks. Die Dieselloks übernehmen die Brüxer Kohlenzüge seit dem 01.10.1981 im Bahnhof II von der DB und bringen diese in mehreren Teilen zu jeweils zehn Wagen (= 500 t) entweder gleich zum Kraftwerk oder (vornehmlich im Sommer) zur Kohlenhalde im alten BBI-Gelände in Wackersdorf. Durch die Übernahme im Bahnhof II statt im Bahnhof I wird das Lokumsetzen bei Zügen zum Kraftwerk gegenüber der alten Regelung überflüssig, denn es handelt sich ja bei diesen von der DB übernommenen Zügen nicht um Wendezüge. Bei Bedarf wird die Kohle von der Halde bei Wackersdorf in den alten BBI-Garnituren ebenfalls zum Kraftwerk gebracht. Pro Tag erhält das Kraftwerk heute 14 Züge = 7 000 Tonnen (bis 1982: 24 Züge = 12 000 t) Kohle über die Werksbahn. Auch der Ascheverkehr läuft noch zwischen Kraftwerk und Wackersdorf, jedoch sind die Aschemengen wegen des höheren Heizwertes der Tschechenkohle geringer.

Ursprünglich sollten nur die MaK-Loks M18 - 20 sowie die Deutz-Lok M14 zuzüglich der Kleinlok M17 von den Bayernwerken übernommen werden. Inzwischen will man aber auch die M13 behalten, da sonst keinerlei Reserve vorhanden gewesen wäre. Umbauten oder Änderungen an den Loks erfolgen keine, nur das BBI-Emblem wurde zwischenzeitlich in 'BAG' abgeändert.

Die Loks M11 und M12 wurden bereits von der BBI verkauft. Ebenfalls verkauft wurde 1978/1979 ein Teil der älteren Kohlenwagen an Preag Borken, VAW Lünen und an die Rowagg, nämlich die Wagen 1 - 25.

Das kürzlich errichtete Müllkraftwerk Schwandorf hat übrigens nichts mit der BBI oder BAG zu tun, sondern befindet sich im Werksgelände der VAW und dient dem Aluwerk zur Gewinnung von Prozeßenergie.

Bayernwerke AG, Kraftwerk Schwandorf
8460 Schwandorf/Bay.

Bayernwerke AG, Kraftwerk Schwandorf							Spurweite: 1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(t)	Bem.	
1	KHD	55 176/1952	A 6 M 517	B-dh	107	20	a.	
2	O & K	25 889/1960	MV 9a	B-dh	137	28	b.	
● M 13	KHD	57 250/1961	DG 1000 BBM	B'B'-dh	1 000	80	c.	
● M 14	KHD	57 660/1963	DG 1000 BBM	B'B'-dh	1 000	80	c.	
● M 17	KHD	47 010/1949	Köf II	B-dh	107	16	d.	
● M 18	MaK	1000 515/1971	G 1600 BB	B'B'-dh	1 100	80	c.	
● M 19	MaK	1000 516/1971	G 1600 BB	B'B'-dh	1 100	80	c.	
● M 20	MaK	1000 492/1972	G 1600 BB	B'B'-dh	1 100	80	c.	
● -	Wumag	1 306/1963				33,5	e	

a.) 1982/83 an Gärtnerei Buchmann, Schwandorf, als Denkmal
 b.) 1983 verkauft an ...
 c.) 1982 ex Bayrische Braunkohlen-Industrie, Schwandorf
 d.) Bayernwerk, Wasserkraftwerk Aufkirchen b. Erding 07.1968 an Bayrische Braunkohlen-Industrie, Schwandorf 1982 von Bayernwerke-AG, Schwandorf, übernommen
 e.) Elektroschlepper für Filterascheentleerung
 Fahrgestell: O & K
 1982 ex Bayrische Braunkohlen-Industrie, Schwandorf

Hermann Windel, Bielefeld		Spurweite: 1 435 mm				
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(atü)	(Vmax)	Bem.
● 1	Hen 17 761/1920		B-fl	14	30	a.
● 2	Essl 3 845/1917		B-fl	15	45	
a.) 1920 gel. an Hermann Windel						

Nicht geklärt werden konnte, ob Lok 2 direkt an Windel geliefert wurde - die Konstellation Betriebsnummer/Fabriknummer ließe einen Gebrauchtkauf vermuten.

**Mannesmann Röhrenwerke AG, Werk Brackwede
4800 Bielefeld 14 (Brackwede)**

Auch dieses Werk liegt an der DB-Strecke Bielefeld-Paderborn. Die früheren Kammerich-Werke wurden 1972 von Mannesmann übernommen. Die Gleisanlagen liegen parallel zur DB-Strecke am Haltepunkt Brackwede Süd, in dessen unmittelbarer Nähe auch die Wagen übergeben werden. Die DB-Strecke wird in südlicher Richtung von einer Straße überquert, von der man auch einen guten Überblick über die Werksgleise hat.

Ursprünglich waren bei Kammerich zwei Diema-Loks im Einsatz, die bei Übernahme durch Mannesmann durch eine kräftigere O&K-Lok aus Mannesmann-Beständen ergänzt wurden. Die O&K-Lok machte langfristig eine der Diema-Loks arbeitslos, so daß die ältere im November 1978 vom Personal an Ort und Stelle zerlegt wurde: "Die paßte genau auf einen Güterwagen ... "

Mannesmann Röhrenwerke AG, Werk Brackwede		Spurweite: 1435 mm					
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
Lok 1	Diema /1956		B-d.				a.
● Lok 2	Diema 2 415/1961		B-d.	154	16		b.
● Lok 3	O&K 25 630/1956		B-d.		28	25	c.
a.) 11.1978 zerlegt							
b.) 1961 gel. an Kammerich-Werke, Brackwede 1972 = Mannesmann Röhrenwerke, Werk Brackwede							
c.) Mannesmann, Duisburg 01.1972 an Mannesmann Röhrenwerke, Werk Brackwede							

**Thyssen Umformtechnik, Werk Brackwede
4800 Bielefeld 14 (Brackwede)**

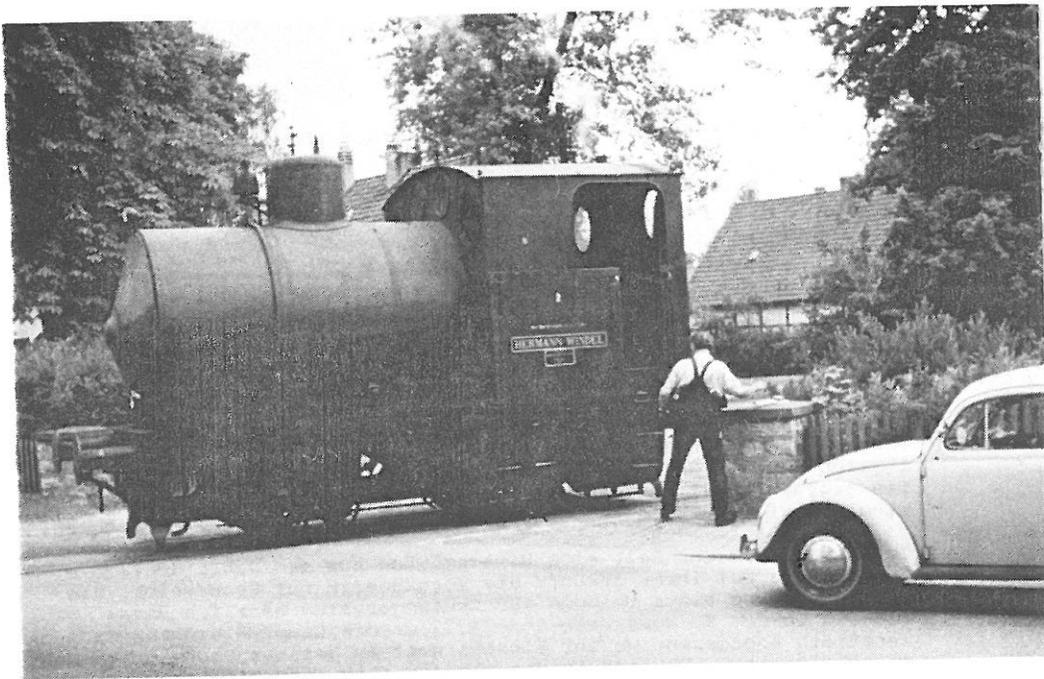
Nahe dem Bahnhof Brackwede (KBS 200) liegt dieses Werk, in dem fester Rohstahl zu Endprodukten wie z.B. Draht oder Profilen umgewandelt wird. Der Werkbahnspezi wird hier nur interessant finden, daß über die Bahn Rohmaterial an- und der (bei der Produktion anfallende) Schrott abgefahren wird, das sind im Monat etwa 7 000 t.

Das Werk wird von der Bundesbahn über ein hübsches Anschlußgleis (es geht über den Bahnhofsvorplatz) mit Wagen versorgt, so daß die Thyssen-Lok nie das sichere Werksgelände verläßt. Da man Fotografen gegenüber bei Thyssen recht skeptisch ist, ist ein Besuch mit ziemlich viel Aufwand verbunden und daher nur bedingt zu empfehlen.

Im Einsatz ist zur Zeit eine Henschel-Lok aus dem Jahre 1967. Sie degradierte bei ihrer Ankunft die Vorgängerin zur Reserverlok, die nach Umrüstung eines Unimogs auf Zweiwegesystem gänzlich überflüssig wurde. So wurde sie Ende 1977 an die Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth abgegeben, wo ihr Einsatz wohl an der Umspurung auf 600 mm scheiterte... Da sich leider niemand fand, der die Lok übernehmen wollte, sah man sich dort gezwungen, sie 1979 zu zerlegen. Es handelte sich bei dieser Lok um einen interessanten Einzelgänger mit der (bislang) seltenen dieselelektrischen Antriebsart.

Thyssen Umformtechnik, Werk Brackwede		Spurweite: 1435 mm					
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
oNr	Hen 23 152/1937	DEL 80	B-de	80	17	30	a.
● oNr	Hen 31 230/1967	DHG 240 B	B-dh	235	28	20	b.
a.) 1937 gel. an Ruhrstahl AG, Witten ... 19.. an Thyssen Umformtechnik, Werk Brackwede (oNr) 1977 an Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth, Gütersloh 1979 verschrottet							
b.) 1967 gel. an Thyssen Umformtechnik, Brackwede (oNr)							

Bis 1983 gab es bei der Thyssen Umformtechnik auch noch einen alten Gottwald(-dampf-?)schienenkran (2achsrig, Zugkraft 6 t), der mittlerweile verschwunden ist.



Aus den Zeiten, als die Übergabestrecke zur Bundesbahn bei Windel noch in Betrieb war, stammen diese Fotos: Das obere Foto, aufgenommen am 19.06.1972 zeigt Lok 2, unten ist Lok 1, aufgenommen am 26.10.1976, zu sehen. Man beachte das manuell betriebene "Läutewerk" am Führerhaus der Lok 1!

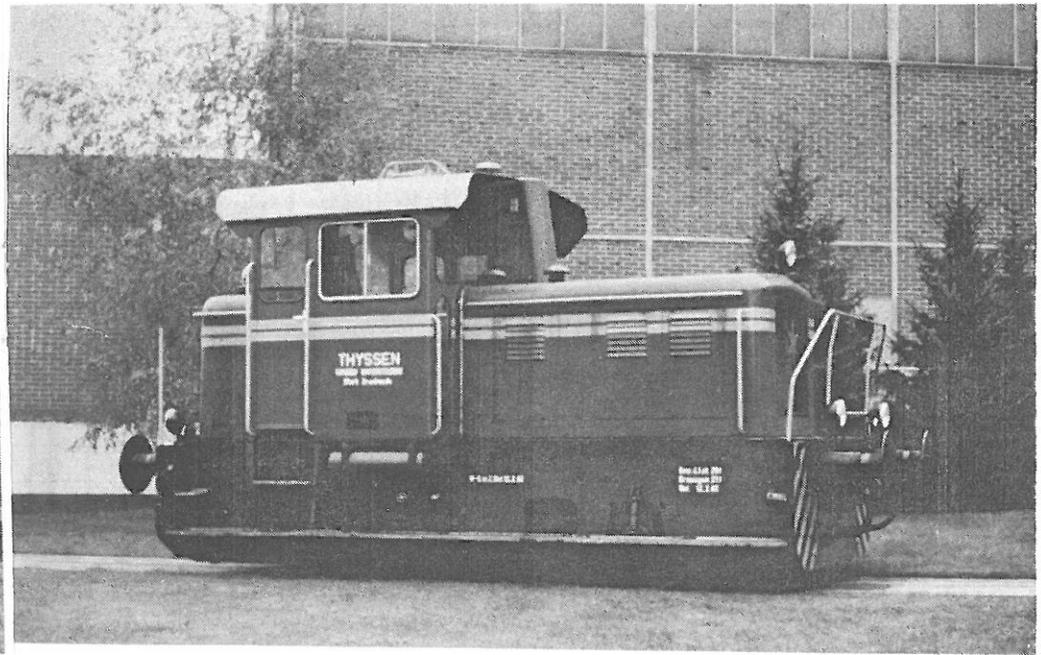
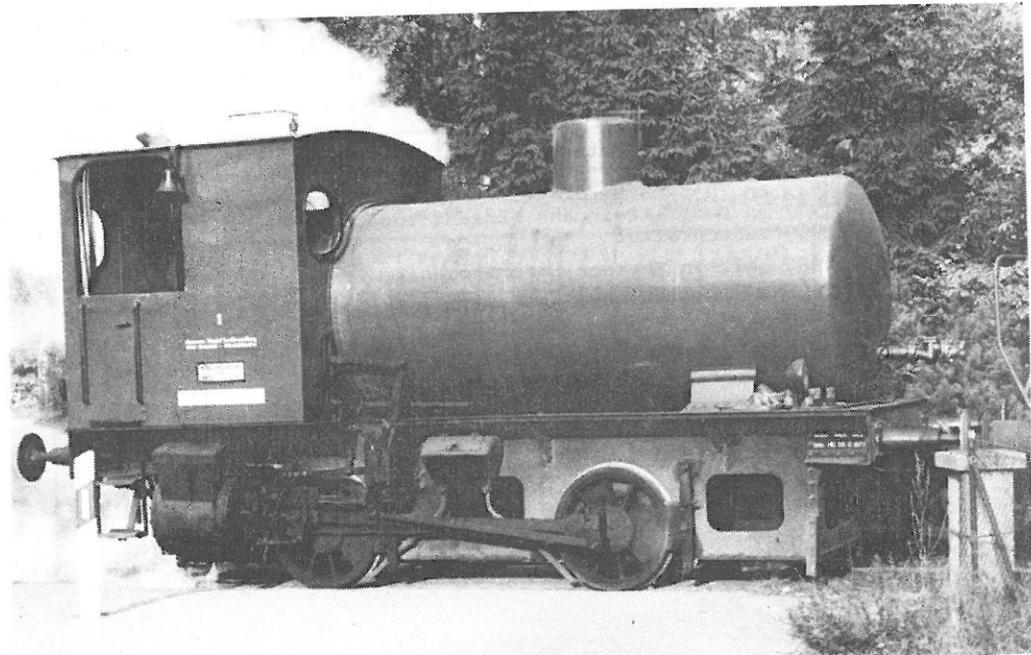
Fotos (2): Helmut Beyer

Wie man sieht, durften die Windel-Dampfspeicherloks sogar auf die Gleise des großen Bruders Bundesbahn. Lok 1 und DB-211 O16 im Bahnhof Windelsbleiche am 26.10.1976.

Foto: Helmut Beyer

Recht idyllische Fleckchen lassen sich auf dem Werksgelände der Thyssen Umformtechnik in Brackwede finden, wenn's sein muß. Die Werklok wurde unserem Fotografen am 12.10.1984 extra parat gesetzt.

Foto: Burkhard Beyer



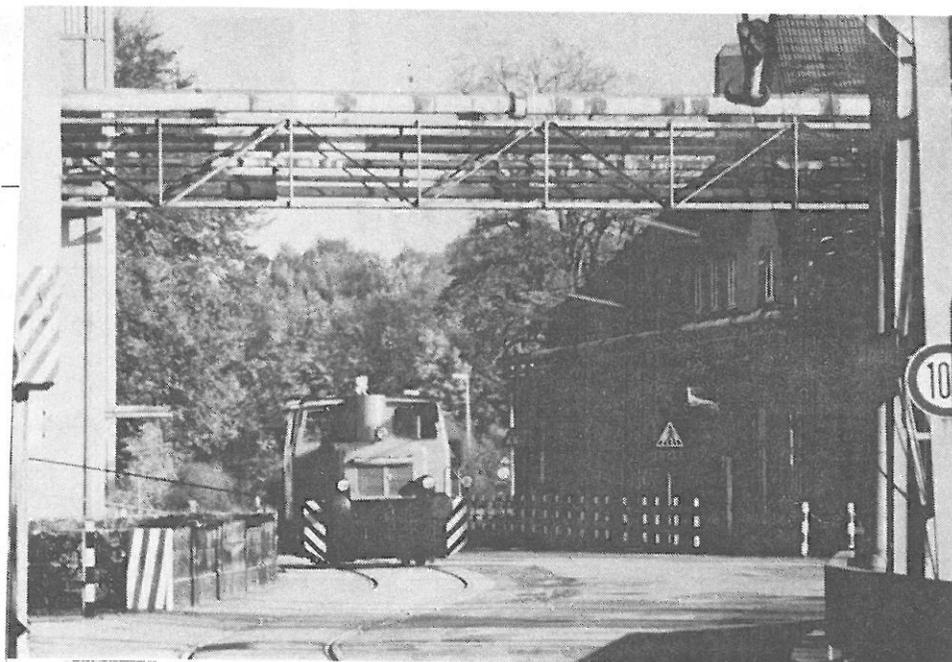
Feldmühle AG, Werk Hillegossen
4800 Bielefeld 18 (Hillegossen)

Direkt am Bahnhof Hillegossen (DB-Strecke Bielefeld-Lage (KBS 204) liegt dieses Werk des Feldmühle-Konzerns, der bei Werkbahnfreunden nicht unbekannt ist. Verglichen mit anderen Feldmühle-Werken ist der Bahn-"betrieb" hier jedoch recht langweilig. Für bisweilen anfallende Verscharbeiten steht eine kleine Schöma-Lok bereit, die allerdings nicht viel zu tun hat.

Zudem ist man Fotografen gegenüber leider mehr als nur sehr zugeknöpft, so daß man auf eine der wenigen Übergaben zum DB-Bahnhof warten muß, um zu einem Foto zu kommen.

Vergleichsweise interessant war das Hillegossener Werk noch bis 1983 - zu diesem Zeitpunkt wurden die beiden Schmalspurloks abgegeben. Die Aufgabe der Feldbahn bestand darin, Holz vom Lagerplatz hinter dem Werk zur Verarbeitung zu bringen. Der Betrieb wurde schon vor mehreren Jahren eingestellt, lediglich die beiden Loks "überwinterten" in ihrem Schuppen bis 1983. Dann wurden sie von einem Bielefelder Privatmann gekauft, der sie 1984 an ihre jetzigen Besitzer abgab.

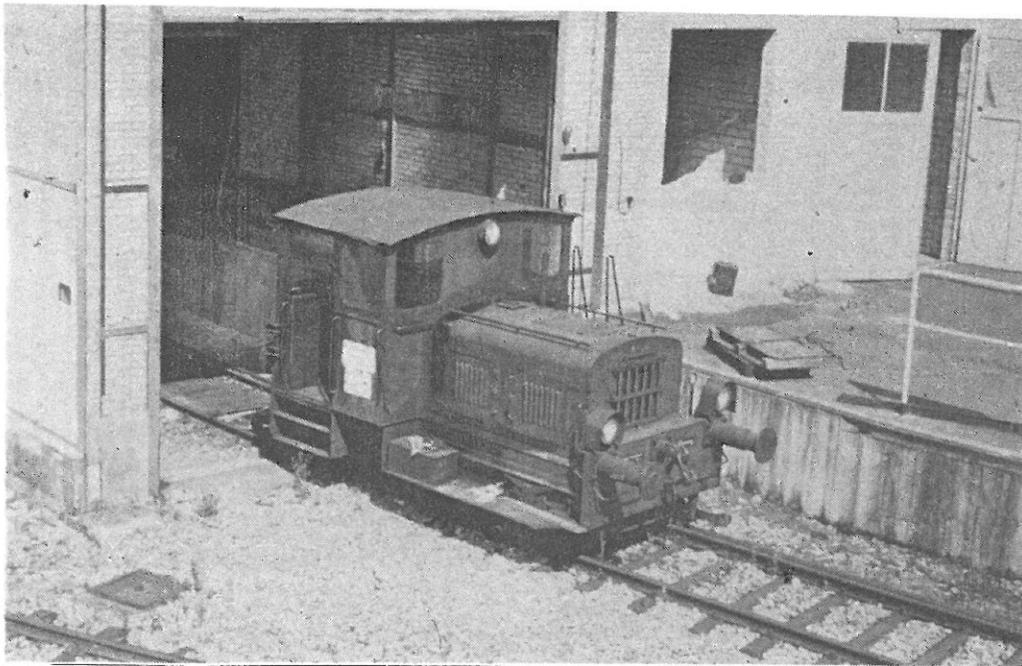
Feldmühle AG, Werk Hillegossen								
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.	
1. Spurweite 1 435 mm								
e oNr	Schöma 2 834/1964	CFL 80 DBR	B-d.	80				a.
2. Spurweite 600 mm								
1	Diema 2 088/1957	DS 14	B-dm	14	2.800	4-7-12		b.
oNr	Diema 2 453/1961	DS 14	B-dm	16	3.5 ⁺	4-8-12		c.
+) tatsächliches Gewicht, angeschrieben sind wie für Lok 1 2,800 Tonnen								
a.) 1964 gel. an Feldmühle AG, Werk Hillegossen (oNr)								
b.) 1957 gel. an Feldmühle AG, Werk Hillegossen (Nr. 1) 1983 an Privatperson in Bielefeld 1984 an Torfwerk Warmsen bei Uchte Motor: KHD F1L514 Nr. 1 437 126								
c.) 1961 gel. an Feldmühle AG, Werk Hillegossen (oNr, auch: Nr. 2) 1983 an Privatperson in Bielefeld 1984 an Ziegelei Lohmann, Borchten Motor: KHD F2L712 Nr. 3 019 153/54								



Das ist so ziemlich das einzig mögliche Foto von der Normalspurlok der Feldmühle in Hillegossen - Fotografieren im Werksgelände ist praktisch unmöglich, und die Lok verläßt nur selten das sichere Werksgelände. Das Foto nahm Burkhard Beyer mit einem 200er Teleobjektiv am 01.11.1984 von der Straße auf.

Bis 1983 lief diese Diema 2453 im Feldmühle-Werk in Hillegossen, bevor sie über einen Privatmann an die Ziegelei Lohmann in Borchten verkauft wurde. Das Foto von Christoph Beyer entstand im Sommer 1984 in Bielefeld.





Verschrottet ist die grüne Lok 1 der Kammerich-Werke in Brackwede, der heutigen Mannesmann-Werke. Das Foto von Helmut Beyer entstand im August 1971.

Bedanken möchte ich mich bei den Betrieben, die uns Unterlagen zu diesem Artikel zur Verfügung gestellt haben. Ohne den Beyer-Clan wäre der Bericht nicht vollständig geworden.

SUCHE

Informationen, Materialien und Fotos über die Werkbahnen der
 - Gewerkschaft Auguste-Victoria, Marl,
 - Chemischen Werke Hüls, Marl,
 - Rheinstahl-, bzw. Arenberg-Bergbau-Gesellschaft - Zechenanlage Brassert, Marl.

Wer da weiterhelfen kann, möge doch bitte Kontakt mit mir aufnehmen !!

Klaus Linek, Rote Erde 13, 4400 Münster

Kurzmeldungen

Bahnbedarf Nord GmbH 2351 Braak (Oelweiche)

Der erst im vergangenen Jahr (= 1983) am ehemaligen Hp Oelweiche der KBS 142 angesiedelte Zwischenhändler für Bahnmateriale (vorwiegend Schienenmaterial) besitzt zum Vershub innerhalb des Werksgeländes zwei Lokomotiven.

Die KHD-Lokomotive wurde von der vorher auf diesem Gelände ansässigen Texaco AG übernommen. Ein Schild an der Lok mit der Inschrift "Vac. DEA Preuss. Lok 1" weist auf das Firmenkonsortium hin, das sich hier ursprünglich mit der heute immer noch laufenden Ölförderung befaßt. Die Maschine wurde direkt vor der Texaco (vorm. DEA) übernommen, während die zweite Lok vorher bei der Hamburger Hafenbahn lief.

Bahndaten		Bahndaten						Spurweite: 1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.		
● 1	KHD 55 718/1954	A4M 517	B-d.	55	14	13,5	a.		
● oNr	O&K 25 894/1959	MV 6 B	B-d.	150			b.		
a.) gel. an Vaccum Oil/DEA/Preußag, Braak (Lok 1) 1983 an Bahnbedarf Nord, Braak (Lok 1)									
b.) gel. an Hafenbahn Hamburg (219) 1983 an Bahnbedarf Nord, Braak (oNr)									

Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH 3300 Braunschweig

Die Hafenbahn Braunschweig ist ein vergleichsweise junges Unternehmen - die Betriebseröffnung datiert aus dem Jahre 1933 und findet ihren Grund in der (teilweisen) Eröffnung des Mittellandkanals zu dieser Zeit. Die Bahn dient dem Anschluß des im Norden von Braunschweig am Mittellandkanal gelegenen städtischen Hafens an das Eisenbahnnetz. Hierzu wurde eine 3,5 km lange Stichstrecke von der DB-Strecke Braunschweig - Celle (heute nur noch teilweise im Güterverkehr betrieben) von Braunschweig-Rühme bis zum Hafen verlegt.



Ohne Nummer setzt der Bahnbedarf Nord in Braak diese O&K-Lok ein, die bis 1983 bei der Hamburger Hafenbahn lief. Ulrich Völz nahm die Lok am 19.08.1984 auf.



Tadellos gepflegt präsentieren sich die beiden Planloks der Hafenbahn Braunschweig. Das obere Foto zeigt Lok 6 beim Vershub an der Waage, auf dem unteren sonnt sich Lok 5 nach erfolgtem Großreinemachen vor der Werkstatt.

Fotos (2): Klaus Linek

Zur Betriebseröffnung beschaffte die Hafengesellschaft 1933 zwei Cn2t-Dampflokomotiven gebraucht von der Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn. Einige Jahre später folgte direkt vom Hersteller Krupp eine weitere C-gekuppelte Lok, allerdings ist nicht genau klar, wann eigentlich. Die Lok wurde angeblich ursprünglich von der Deutschen Reichsbahn bestellt, dann aber wohl nicht abgenommen. Darin, vielleicht aber auch im Ausbruch des 2. Weltkrieges könnte der Grund liegen, daß das Baujahr auf 1939 lautet, die Lok auch direkt an den Hafen Braunschweig geliefert wurde, dort ihre Erstabnahme aber erst am 09.03.1943 erhielt.

1961 wurde mit Lok 4 eine erste - kleine - Diesellok von O&K geliefert, 1968 folgte mit Lok 5 die erste ernstzunehmende Konkurrenz für die Dampftrösler. Nachdem Lok 1 bereits seit 1965 abgestellt war, verschwand sie ebenso wie Lok 3 Ende der 60er/Anfang der 70er Jahre - vermutlich auf den Schrott. Lok 2 hielt es noch am längsten bei der Hafenbahn aus, bevor sie in den 70er Jahren an die Braunschweiger Museums-Eisenbahn ging, die sie auch heute noch vor Sonderzügen in der Lüneburger Heide einsetzen.



Andere als die Hafengebahnloks wird man allerdings vergebens suchen, denn weitere Industriebetriebe mit eigenen Lokomotiven im Hafengebiet gibt es nicht - alle Rangieraufgaben werden durch die Hafengebahnloks erledigt.

Ein Besuch bei der Braunschweiger Hafengebahn ist aufgrund der gepflegten Lokomotiven ebenso wie der reizvollen Gleisanlagen durchaus zu empfehlen, umso mehr, als das Personal freundlich und unkompliziert ist. Zu erreichen ist der recht weit außerhalb gelegene Hafen von Braunschweig aus mit der Buslinie 14. Zu danken habe ich Gisela's halbplattem Fahrrad, ohne das dieser Bericht nicht entstanden wäre.

Niederlande

Purit Mij. Afd. Veendraj
NL-Weiteveen

Wenige Kilometer jenseits der deutsch-niederländischen Grenze etwa in Höhe des unter Feldbahnfreunden sicher bekannten Ortes Schöninghsdorf erstreckt sich das Abbaugebiet dieser niederländischen Torfabbaufirma.

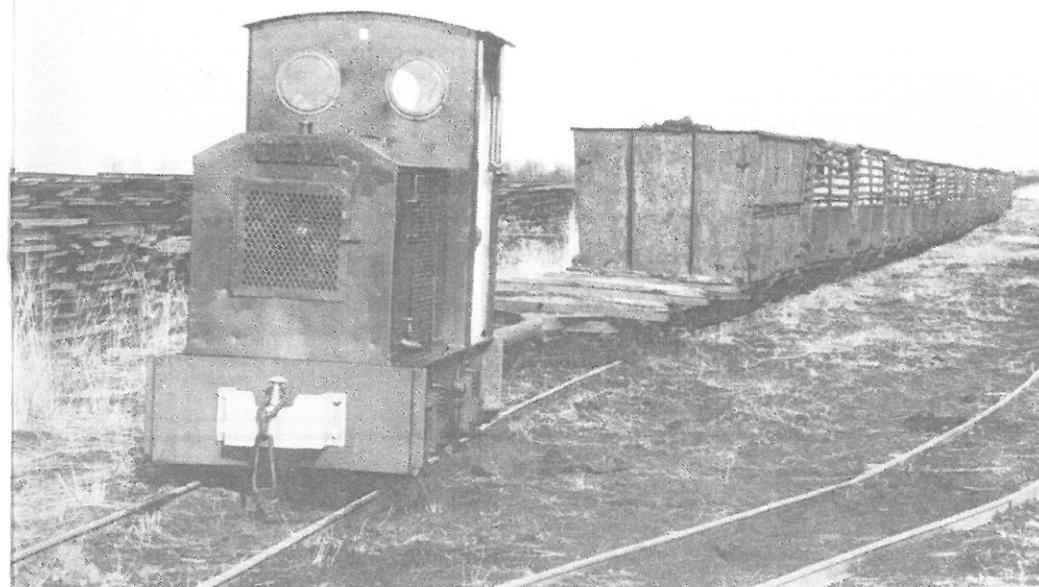
Nach Auskunft des Personals sind 10 bis 12 Loks vorhanden. Wir könnten an den drei Betriebsstellen elf Loks ausfindig machen - möglicherweise ist das der gesamte Bestand:

Purit Mij. Afd. Veendraj, Weiteveen/NL Spurweite: 700 mm						
Nr.	Herstellerdaten	Type	(PS)	(t)	Motor-Nr.	Bem.
• S 2	Simplex					
• S 3	Simplex					
• S 4	Simplex					
• S 5	Simplex					
• D 1	Diema					
• D 2	Diema 1 604/		14		1 390	
• D 3	Diema 1 844/1955	DL 8	10	2	1 806 996	a.
• D 10	Diema 1 704/		15		1 736 125	a.
• oNr	Diema 2 010/1957	DL 6	7.5	1.15	2 090 256	a.
• oNr	Diema 2 552/1962	DS 28	28	2.5	3 238 673/74	a.
• oNr	Diema 2 912/1966	DS 30/1	33	3.5	4 338 781/83	a.

a.) gel. über IVB Zwolle-Groningen



Impressionen aus dem niederländischen Weiteveen: Das obere Foto zeigt Diema 2552, die sich mit einem langen Torfleerzug in die Kurve legt. Unten sehen sie D 3 (Diema 1844) im Moor. Beide Fotos schoß Ulrich Völz am 07.04.1983.





Höchst interessante Gefährte sind die Simplex-"Lokomotiven", die die Fa. Purit in den Niederlanden einsetzt: Das Foto zeigt S 2 (rechts) und S 5 (links) am 07.04.1983 auf dem Werksgelände.
Foto: Ulrich Völz

Die dritte Betriebsstelle, wo die meisten Loks - alle im Freien - standen, erreicht man, indem man am Werk vorbeifährt und an der nächsten Kreuzung wieder nach links abbiegt. Auch hier findet sich eine Verladestelle. Das Bemerkenswerte hier waren ein Bahnsteig und offene Personenwagen.

Ein weiteres Ziel für Eisenbahnfreunde könnte ein Moormuseum nördlich von Zwartemeer sein. Außerdem wollen die Macher einer (ähem:) bedeutenden Nordhorner Eisenbahnfreundezeitschrift noch ein weiteres Bähnchen in dieser Ecke gefunden haben.

Wer kann mir Angaben machen über den Verbleib der folgenden Lokomotiven:

- Krupp 2448/1940, zuletzt i.E. bei Krupp-Essen
- Henschel 24 467/1949, zuletzt i.E. bei der Bergwerksgesellschaft Hibernia
- Krupp 2827/1952, zuletzt i.E. bei der VTG, Düsseldorf

Klaus Linek, Rote Erde 13, 4400 Münster

Korrekturen und Ergänzungen

Ziegelwerke Eder KG, Werk Ittersbach, 7516 Karlsbad, BE 3/84 -25-

Der Feldbahnbetrieb der Ziegelei wurde im Herbst 1970 eingestellt. Zur gleichen Zeit wurden zwei B-Dieselloks verschrottet. Im Herbst 1972 arbeitete die Ziegelei noch. Zu sehen waren zu der Zeit drei Dieselloks und eine größere Anzahl von Kipploren. Gleisanlagen waren nur noch teilweise vorhanden. Zu erkennen war aber, daß festverlegte Gleise in Ziegeleinähe mit stärkerem Profil ausgestattet waren und im Boden eingelassen waren, die in Richtung Abbaustelle an einer Stelle aufhörten und von da an das übliche leicht verlegbare Gleis in Jochlängen weiterführte. Die Gleislage wurde dort, wie Spuren auf dem Boden zeigten, mit dem Abbau immer wieder verändert.

Inmitten der Grube war ein Unterstelldach mit zwei Gleisen, hier waren zwischen den meisten der abgestellten Loren zwei Loks zu finden, u.a. die Deutz 12 872. Die Gmeinder Lok 2686 stand vor dem abgeteilten Ende des Schuppens und einem Häuschen, das seinem Aussehen und Torform nach wohl als Lokschuppen/Werkstatt diente - zugänglich war es nicht.

Eine vierte Lok (Gmeinder 2203), die laut "Die ganz kleinen Eisenbahnen", Heft 2, Gifhorn (Zeunert) 01.10.1972, S. 20, vorhanden sei, war auf dem Freigelände nicht zu sehen.

Bei den Anfang 1984 verschrotteten Lokresten dürfte es sich somit um folgende Loks gehandelt haben:

Ziegelwerke Eder KG, Werk Ittersbach							Spurweite: 600 mm	
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)		Bem.	
oNr	Deutz 12 872/1935	OME 117	B-dm	12	3		a.	
oNr	Deutz /193.	OME 117	B-dm	12	3		a.	
oNr	Gmdr 2 203/1938		B-dm	15/18 ⁺			b.	
oNr	Gmdr 2 686/1939		B-dm	15/18 ⁺			b.	
a.) gel. über Feldbahnen- und Baumaschinen-GmbH, Mannheim Herbst 1970 abgestellt 01.1984 zur Verschrottung nach Söllingen überstellt								
b.) Herbst 1970 abgestellt 01.1984 zur Verschrottung nach Söllingen überstellt								
+) eine der Gmdr-Loks besaß noch ihren Original Kaelble-Motor Nr. 7041, während die andere einen MWM-Austauschmotor 415 Z Nr. 10 031/173N, Bj. 1958, mit 21.5 PS besaß.								

Westdeutsche Quarzwerke Dr. Müller, Werk I, 4235 Schermbeck/Ndrh. (-Gahlen), BE 4/84 -27-

Herr Roland Bude konnte uns mittlerweile den Verbleib der letzten Schmalspur-Dampflok des Gahlener Quarzwerkes entwirren:

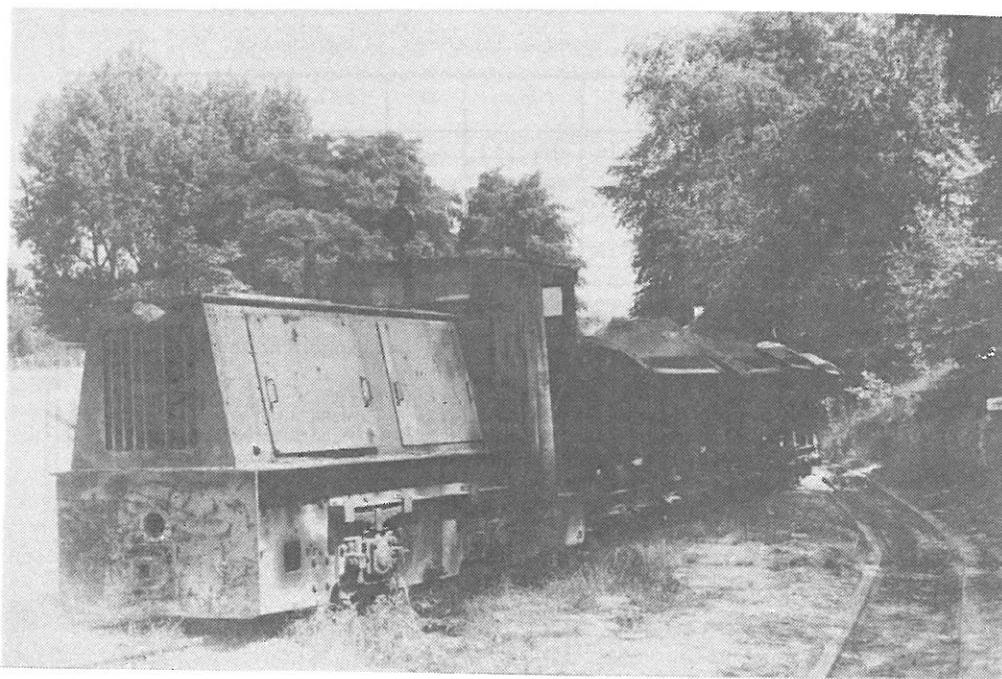
Die letzte Dampflok, die 600 mm-O&K 13 059/1938 (vgl. Foto in BE 4/83 -32-) wurde - zusammen mit der letzten Lok des Münsteraner Bauunternehmens Peter Büscher, der Henschel 12 316/1913 - von Dr. Domagk aus Klein Künckel (das muß wirklich sehr klein sein, ich hab's nirgendwo gefunden) für ein Ferienzentrums auf Korsika gekauft.

Die ganze Sache scheiterte allerdings, so daß die Büscher-Lok an den Worpweder Grafiker Meckseper ging, der sie auf ca. 150 Meter Gleisen betriebsbereit hielt. Später ging diese Lok an das Deutsche Dampflok-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg.

Die O&K 13 059 soll noch immer in Klein Künckel stehen.

Die Loks Gmeinder 3946, 3947 und 3955 (Type HF 50 B) sind anscheinend an das Horremer Werk gegangen. Unser Foto in diesem BE zeigt die Lok, die auf dem Foto in BE 4/83 im Hintergrund abgestellt ist. Der Feld- und Kleinbahn-Verein in Nidderau hat 1983 eine HF 50 B von Dr. Müller in Horrem gekauft. Vielleicht hat ja mal ein Mitglied Lust, uns die Daten und eventuell ein nettes Foto der Lok zuzusenden? Wir würden uns freuen!

Eine der Gmeinder-Loks vom Typ HF 50 B zeigt dieses Foto von Joachim Biemann, der das Horremer Werk der Quarzwerke Dr. Müller am 11.07.1972 besuchte.



Bonner Zement AG, 6501 Budenheim b. Mainz

Die Schmalspurbahn des Steinbruchs Budenheim liegt bereits seit dem 02.11.1984 still. Den letzten Zug von der Grube zur Entladestelle beförderte die Lok 8 (HF 130 C), während Lok 1 zwar noch bereit stand, dann ihren Zug aber leer zur Werkstatt brachte.

Zum Verkauf steht derzeit Lok 7 (HF 130 C, zerlegt), über die restlichen Lokomotiven fällt die Entscheidung im März. Dann wird auch beschlossen, ob die Bahn zur voraussichtlichen Wiedereröffnung der Grube Budenheim im Jahre 1992 (!) wieder ausgepackt wird.

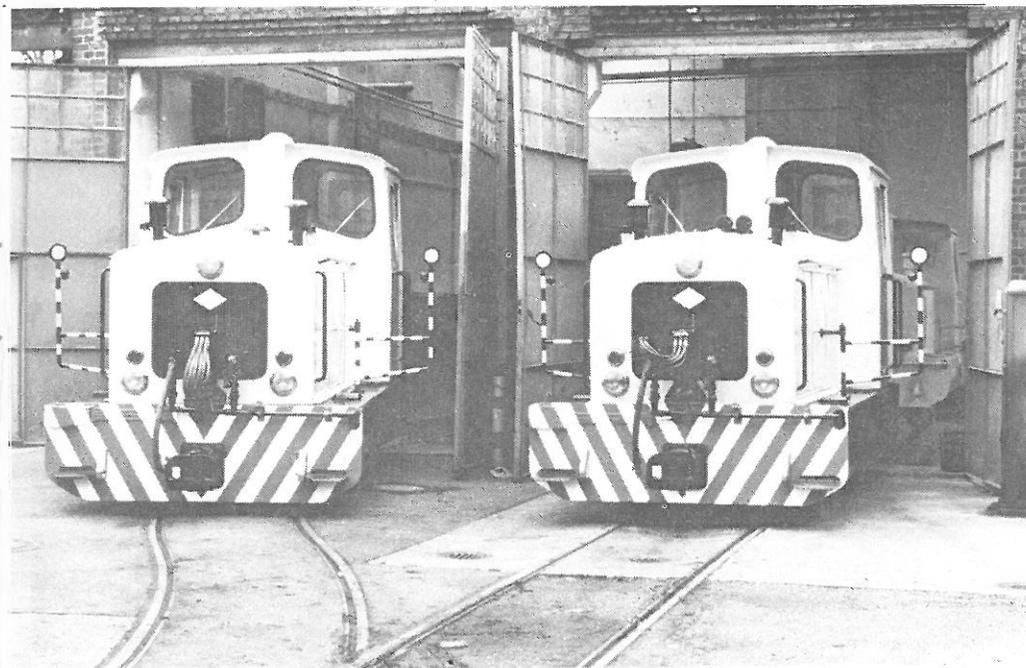
Hohenlimburger Kleinbahn, 5800 Hagen-Hohenlimburg

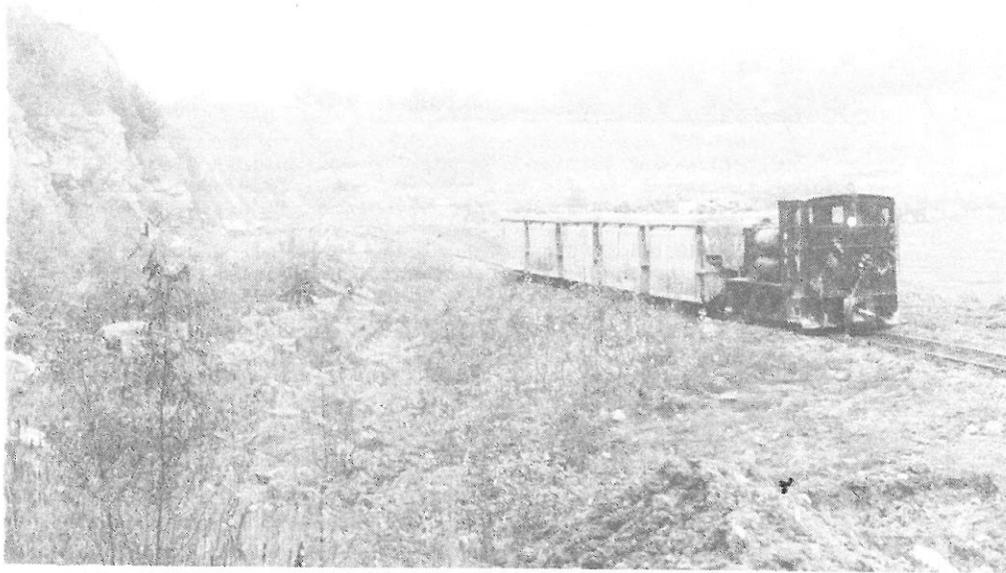
Wenn auch nicht ganz in unseren Berichtsrahmen passend, so soll doch kurz der Verbleib der Lokomotiven dieser interessanten Kleinbahn genannt werden:

- Lok 1 (O&K 25 986/1960) über NEWAG an Straßenbahn Charleroi (SNCV)
- Lok 2 (O&K 25 987/1960) an NEWAG, steht zum Verkauf
- Lok 3 (O&K 25 988/1960) an Märkische Museums-Eisenbahn, Plettenbg
- Lok 4 (O&K 25 989/1960) an C.D. Wälzholz, Hagen (Denkmal)
- Lok 5 (O&K 26 149/1961) über NEWAG an Straßenbahn Charleroi (SNCV)

Lok 4 war zunächst seit 1983 im Besitz der Märkischen Museums-Eisenbahn, jedoch wurde 1984 die betriebsfähige Lok 3 übernommen und Lok 4 an die Fa. Wälzholz abgegeben. Die Lok 3 wird noch solange in Hohenlimburg stehen, bis die Märkische Museums-Eisenbahn eine Einsatzmöglichkeit geschaffen hat.

Samt und sonders verkauft sind zwei Jahre nach der Betriebseinstellung die fünf Schmalspurdieselloks der Hohenlimburger Kleinbahn. Vor ihrer Abreise nach Belgien wurden die Loks 1 und 5 noch im Kleinbahnbetriebswerk gelb umgespritzt. Am 05.07.1984 präsentieren sie sich dem Fotografen, Bernd Seebach.

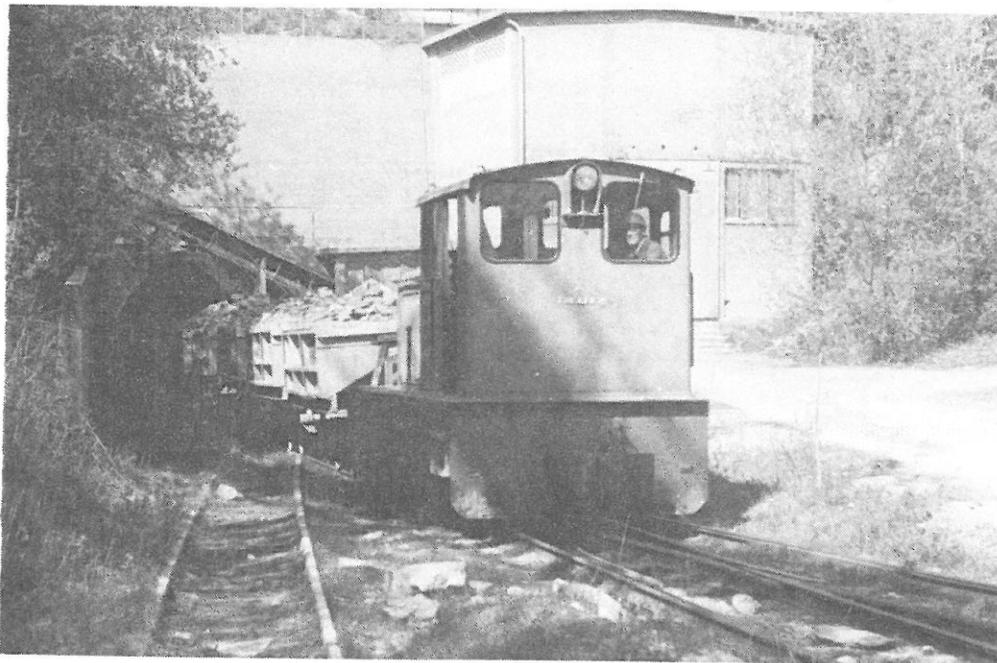




Endzeitstimmung im Steinbruch Budenheim der Bonner Zement AG: Lok 8 verläßt, mit ein paar Zweigen geschmückt, den Steinbruch am 02.11.1984, dem - vorerst - letzten Betriebstag.

Foto: ASA/Draisine

Ein Bild aus den Zeiten, als Steinbruch-Feldbahnen noch keine Raritäten waren: Lok II des Anneliese-Zementwerkes II in Ennigerloh, aufgenommen am 07.05.1976 gerade nach Verlassen des Straßenunterführungstunnel vom Steinbruch ins Werk. Foto: Brian Rumary



Anneliese Zementwerke AG, Werksgruppe Ennigerloh=Süd, 4722 Ennigerloh, BE 4/84 -7-

Nicht sehr wahrscheinlich scheint unsere Angabe, daß die Lok KHD 56 948/1958 im Werk II irgendwo abgestellt sei. Bei einer recht genauen Überprüfung im August 1984 waren weder Lok noch irgendein denkbarer Platz für sie auf dem Werksgelände zu finden. Der Verbleib der Lok muß deshalb als unklar gelten.

Im Jahre 1976 war im Werk II die Schmalspurbahn noch in Betrieb. Die Verwaltung nannte noch vier Schmalspurlokomotiven, tatsächlich konnten aber nur zwei Maschinen im Einsatz gesehen werden.

Der Steinbruch befand sich westlich der Straße, aber die 900 mm-Bahn unterquerte die Straße durch einen Tunnel, so daß bis ins Werk gefahren werden konnte. Damals herrschte noch reger Betrieb auf der Schmalspurbahn, heute ist davon nichts mehr zu sehen. Auch der Verbleib der Lokomotiven ist unbekannt.

Anneliese Zementwerke AG, Werk II				Spurweite: 900 mm	
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF		
I	KHD 56 102/19		B-d.		
II	KHD 56 103/19		B-d.		
III	KHD 56 104/19		B-d.		
IV	KHD 56 112/19		B-d.		

Dyckerhoff Zementwerke AG

Werke Mark I und Mark II, 4720 Beckum, BE 4/84 -4-

Auf Umwegen erhielten wir von der Westfälischen Landes-Eisenbahn folgende Ergänzungen zu den beiden Loks der Dyckerhoff-Werke: Die Lok des Werks Mark I (Gmeinder 4339/1948), dunkelgrün lackiert, ist seit Ende 1982 als Reservelok zum Werk Mark II überstellt worden. Die Lok hat in der Tat eineinhalb Jahre versteckt im Schuppen Mark I gestanden, da sie betrieblich nicht mehr benötigt wurde und das Gleis zum Schuppen schon mit einem großen Kohlehaufen überschüttet worden war. Zuerst war eine Abmeldung der Lok in Erwägung gezogen worden, dann wurde sie aber doch als Reservelok nach Mark II überstellt. Dort trägt sie seit Anfang 1984 die Betriebsnummer 912. Ein Umbau auf Meterspur für diese Lok ist jedenfalls falsch, sie wurde vielmehr 1960 durch WLH auf Normalspur umgebaut.

Die Plan-Werklok von Mark II, weinrot lackiert, trägt ihre Betriebsnummer 909 ebenfalls seit Anfang 1984.

Abweichend von unseren Angaben gibt die WLE laut Betriebsbuchstaben das Dienstgewicht der Lok 909 (Gmdr 4246/1947) mit 18.3 t, der Lok 912 (Gmdr 4339/1948) mit 17.7 t an. Als Motor ist in beide Loks ein KHD A6M517 mit 130 PS eingebaut. LÜP der beiden Loks: 6 460 mm.

