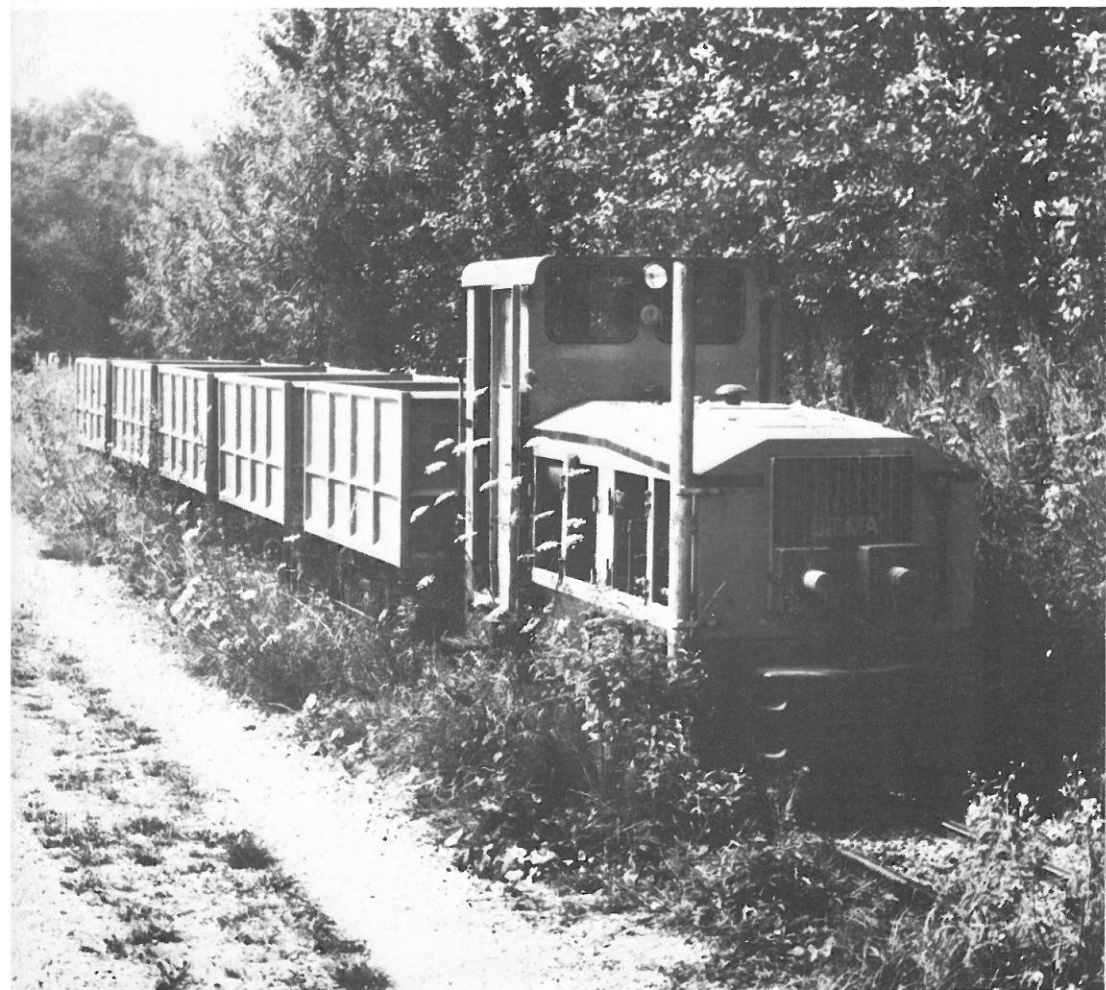


Bahn- Express

2'85

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 0431-31 27 29

Hans-Georg Bubolz

Eschenweg 19
4712 Werne
Telefon 023 89-4 50 57

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 2'85

Berichte

Die Werksbahnen der VÖEST-ALPINE AG am Steirischen Erzberg _____ 3

Werksbahnen in Homburg/Saar _____

- ARBED Saarstahl GmbH _____ 10

- Schwinn-Werke AG _____ 10

- Homburger Stahlbau GmbH _____ 12

Kurzmeldungen

Bremer Lagerhaus-Gesellschaft _____ 14

Idunahall AG, Schermbeck _____ 16

Barbara Rohstoffbetriebe, Grube Fortuna _____ 19

Basalt AG, Ortenberg _____ 22

Villeroy & Boch AG, Merzig _____ 24

MAN, Werk Augsburg _____ 27

De Danske Sukkerfabriker _____ 30

H.J. Hansen, DK-Odense _____ 32

A/S Genfiber, DK-Assens _____ 33

Korrekturen und Ergänzungen _____ 34

⊗ = am Stichtag der Meldung vorhandene Triebfahrzeuge

Titelbild: Hübsche Motive bietet - trotz modernem Feldbahnbetrieb - die 600 mm-Bahn der Dachziegelwerke Idunahall in Schermbeck. Unweit des Werkes, nach Unterquerung der Straße von Gahlen nach Hünxe, entstand dieses Foto der Diemalok 2361, die einen Leerzug zur Grube schiebt. Aufnahme vom 23.08.1984 von Hans-Georg Bubolz.

Rückseite: Die Lok 1 der DSB ist eine ehemalige Wehrmachtslokomotive. James Steffenson nahm die Lok im Jahre 1959 kurz vor ihrer Verschrottung bei der Fa. Levin in Kopenhagen auf.

Berichte

Klaus Reisner

Die Werksbahnen der VÖEST-ALPINE AG am Steirischen Erzberg, Eisenerz/Österreich

In BE 6/83 (S. 20ff.) berichteten wir über die Förderbahn des Steirischen Erzbergs in Eisenerz vom Erzlager im Ortsteil Krumpental zur Verladeanlage am ÖBB-Bahnhof Eisenerz, "Huntslauf" genannt. Wie vorgesehen, endete der planmäßige Betrieb bedingt durch den Neubau der Erzverladeanlage direkt beim Erzlager in Krumpental Ende des Jahres 1984.

Der letzte planmäßige Zug verkehrte am 21.12.1984. Mitte Jänner 1985 fand schließlich die offizielle Verabschiedung des Huntslaufes statt, für die ein Foto-Sondererzug eingesetzt wurde. Dem Abbruch der reizvollen Strecke steht nun nichts mehr im Wege.

Neben dem Huntslauf verfügt der Bergbaubetrieb noch über drei weitere, voneinander getrennte Werksbahnen:

- Gleisförderung Förderstollen (Etage 1, 811 m Seehöhe = über NN),
- Gleisförderung im Grubenbetrieb (Etagen Liedemann, 901 m Seehöhe, und Elias-Süd, 972 m Seehöhe),
- Gleisförderung zur Erzverladeanlage am ÖBB-Bahnhof Erzberg der ehem. Zahnradbahn Eisenerz - Vorderberg (Etage Dreikönig, 1085 m Seehöhe)

Sämtliche Strecken sind mit 600 Volt Gleichstrom elektrifiziert und weisen eine Spurweite von 900 mm auf.

Der erstgenannten Werksbahn soll sich der vorliegende Bericht widmen; es ist beabsichtigt, in späteren Folgen die beiden anderen Bahnen zu beschreiben.

Gleisförderung Förderstollen (Etage 1)

Aus dem oberen Bereich des heute 1.466 m hohen Erzberges (die Abbaustufen über einer Seehöhe von ca. 1.200 m werden nicht mehr abgebaut) gelangt Fertigerz (das Gut muß nicht mehr von taubem Gestein getrennt werden, es erfolgt nur noch eine Zerkleinerung auf Versandgröße) und Zwischengut (Trennung des Erzes vom tauben Gestein = Nicht-Erz ist noch nicht erfolgt) durch bis zu 200 m lange Sturzschächte im Innern des Berges auf das Niveau des Förderstollens. Weiteres Erz und Zwischengut kommt aus dem Grubenbetrieb ebenfalls durch Sturzschächte.

Im Kreisverkehr fahren die Erzzüge in das Berginnere, wo sich eine Reihe von Verladestationen befindet, bringen dann das Gut zu zwei obertägigen Brechanlagen und fahren anschließend wieder in den Berg ein. Nachfolgend sei nun kurz die Fahrt eines Erzzuges beschrieben:

In der Regel werden drei Züge eingesetzt, die aus einer Lokomotive der Reihe F und acht Seitenentleerern mit einem Fassungsvermögen von etwas über 20 Tonnen bestehen. Lokomotive als auch Wagen sind zweiachsig.

Ist der Zug beim Brecher entleert, fährt er in den Berg ein. Die Koordination der Fahrtrouten der einzelnen Züge erfolgt von einem Gleisbildstellwerk aus. Bei einer der Beladestationen angekommen, steigt der Lokführer aus und begibt sich über einen Gang zur eigentlichen Bedienungsstation der Befüllleinrichtung. Ist ein Wagen befüllt, so wird der Zug über Funkfernsteuerung, die vom Lokführer betätigt wird, vorgezogen. Nach Befüllen des Zuges steigt der Lokomotivführer wieder in die Lokomotive ein und bringt den nun beladenen Zug zu einer der Brecheranlagen. Dort angekommen, wird der Zug entladen, wobei dies automatisch über eine entsprechende Kippvorrichtung für die Wagen betrieben wird. Da der Brecher stets nur den Inhalt zweier Wagen aufzunehmen imstande ist, erfolgt das Vorziehen des Zuges auch hier wieder mittels der vom Lokführer betätigten Funkfernsteuerung.

Die Gleisförderung Förderstollen arbeitet also im Einmannbetrieb, was eine wirtschaftliche Gestaltung des Bahnbetriebes ermöglicht. Die oben genannte Gleisfreimeldeanlage verfügt über keine Streckenblockung und kann ebenfalls einmännig bedient werden. Beide Brechanlagen verfügen über je einen Brecherwärter.

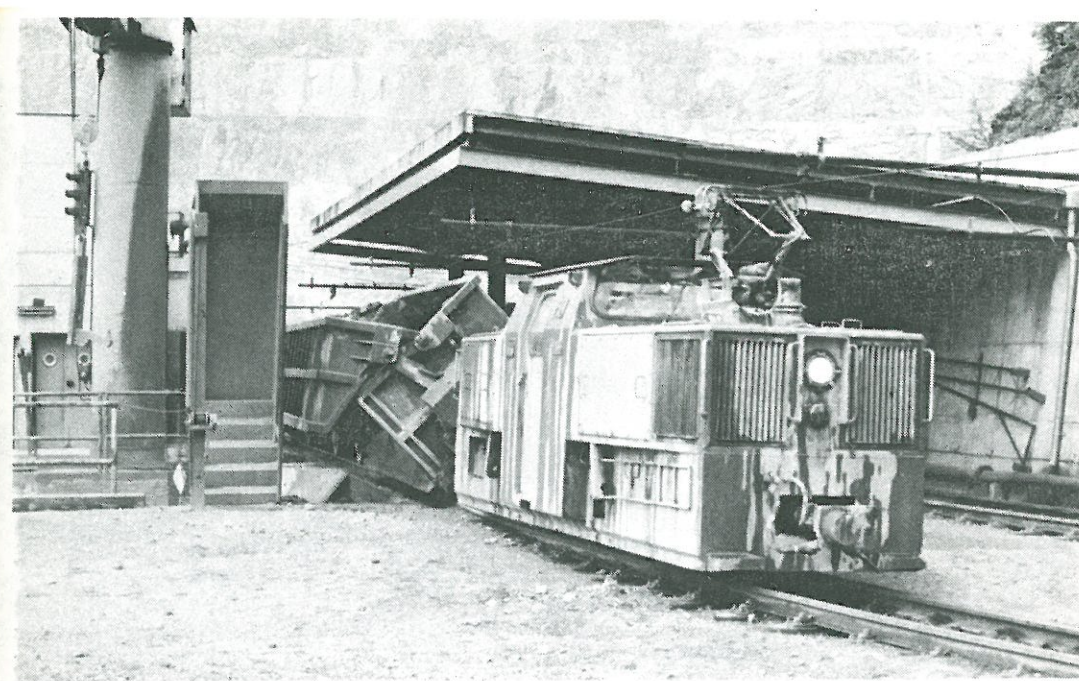
Die Anlagen des Förderstollens sind nicht öffentlich zugänglich, lediglich im Rahmen der öffentlich durchgeführten Erzbergführungen vom 01. Mai bis 31. Oktober kann eine der beiden Brechanlagen und somit auch ein kleiner Teil der Gleisförderung besichtigt werden.

Zugbildung

Die Lokomotiven der Erzzüge verfügen über eine Leistung von 250 kW, es handelt sich um Loks mit Drehstrom-Asynchronmotoren (Ausnahme: F 13). Die acht angehängten Wagen haben einen Inhalt von 10,5 m³. Vier der Wagen verfügen über Druckluftbremseinrichtung ("Bremsen"), die anderen vier haben keine Bremsen ("Läufer"). Aus Sicherheitsgründen sind an den Achsstummeln der Wagen sogenannte Klangringe befestigt, die die Arbeiter im Bereich der Gleisanlagen vor dem herannahenden Zug warnen sollen. Die Erzzüge sind, wie bereits erwähnt, nur mit einem Mann besetzt.

Lokomotiven

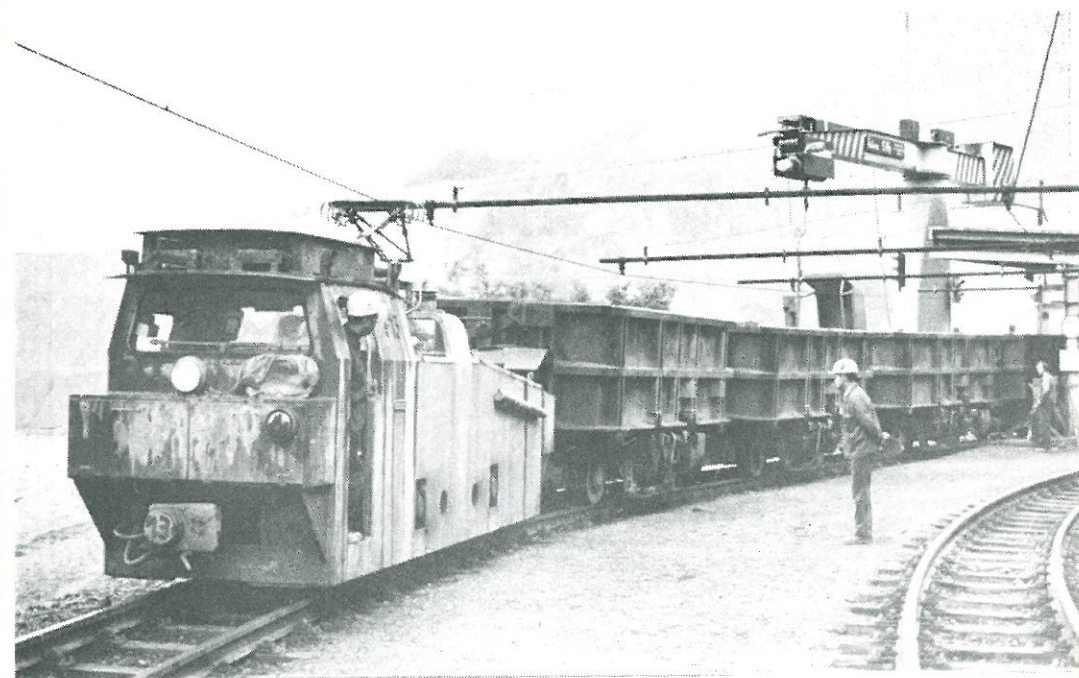
Die Förderung auf Etage 1 hält für die Erzzüge vier Lokomotiven bereit, davon eine als Reserve, da nur drei Garnituren benötigt werden.

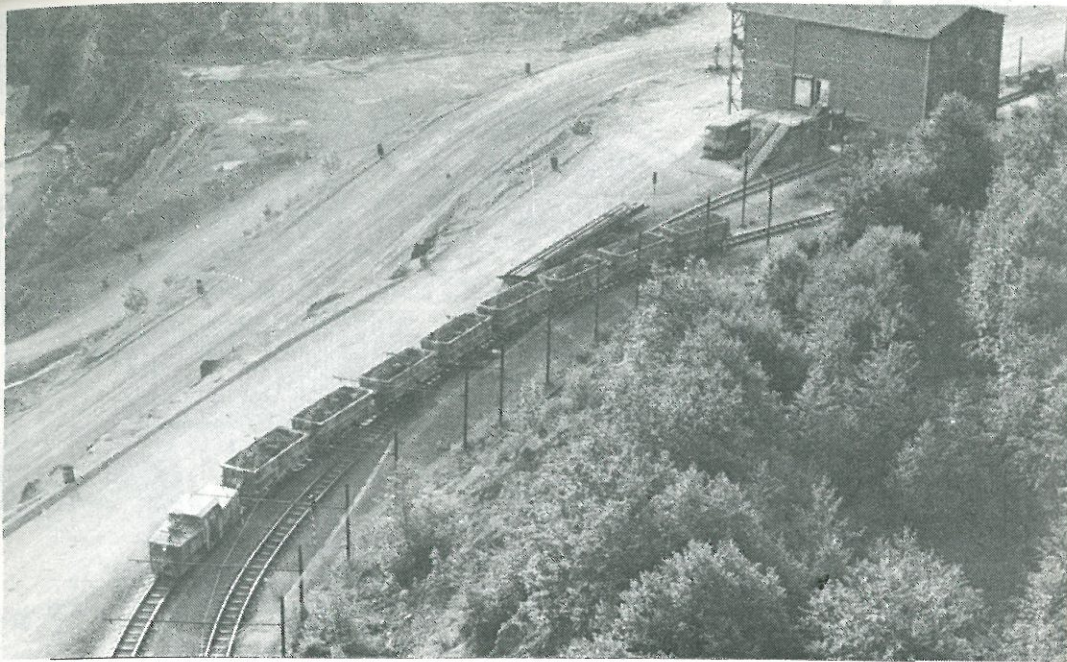


Am 28.05.1982 war die F 10 mit einem Erzzug unterwegs. Das Bild zeigt die Entladung ihres Zuges am Brecher III.

Ebenfalls am Brecher III begegnet die vom rauhen Betrieb untertage bereits schwer gezeichnete F 13 dem Fotografen am Morgen des 23. 07.1982

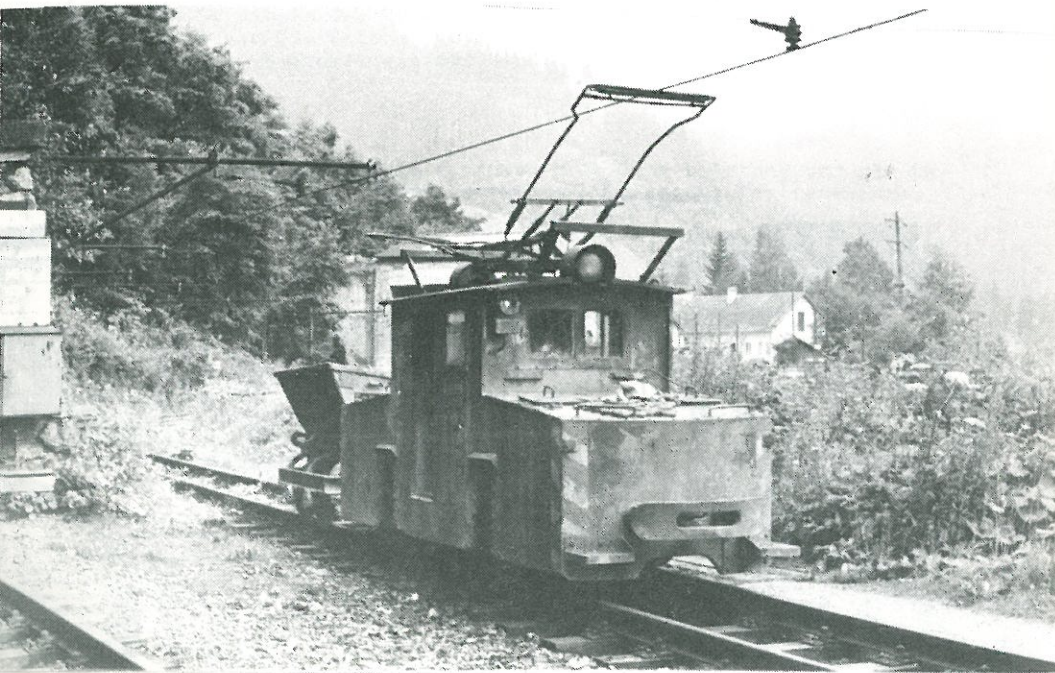
Fotos (2): Klaus Reiser





Dieses Bild wurde vom Dach der Aufbereitungsanlage aus aufgenommen und vermittelt einen Eindruck von der Gesamtkulisse am Erzberg: F 10 mit einem Erzzug nahe des Brechers II am 13.07.1984.

Am 23.02.1982 galt es, die Gleisanlagen auf Etage 1 von Unkraut zu säubern. Zu diesem Zweck fuhr die 25/100 mit einer Einheitslore ("Heidl") aus. Aufgenommen von Klaus Reisner nahe der Remise.



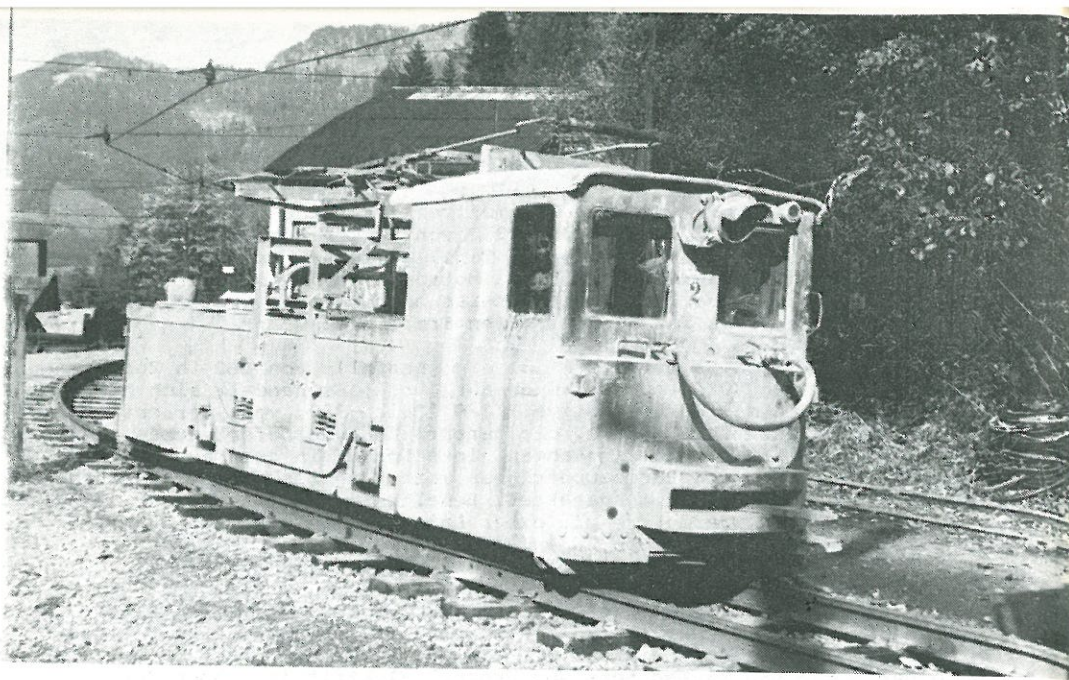
Es handelt sich hier um drei Lokomotiven der Reihe F 10, i.E. die F 10, F 11 und F 12. Sie wurden 1980 von BBC in Zusammenarbeit mit der VOEST-ALPINE AG (mechanischer Teil) geliefert und haben eine Leistung von 250 kW. Von der Firma Motronic wurden sie mit Funkfernsteuerung ausgerüstet, die bereits beschrieben wurde. Die Achsfolge der Loks ist wie bei allen Erzbergloks "Bo".

Die vierte Maschine ist die F 13, die ebenfalls von BBC in Zusammenarbeit mit der VOEST-ALPINE AG gebaut wurde. Es handelt sich hierbei um die ehemalige Lokomotive 9/320 (Reihe 320, vgl. Bericht über den "Huntslauf" in BE 6/83), die bereits 1962 geliefert wurde. 1980/81 erhielt die Lok im Rahmen eines Umbaus in der Hauptwerkstätte Eisenerz des Bergbaubetriebes modernste Elektronik und wurde mit Funkfernsteuerung ausgerüstet. Behalten hat die heutige F 13 lediglich ihre Fahrmotore mit einer Leistung von zusammen 320 PS (= 236 kW) und, in groben Zügen, ihr Äußeres. Leistungsmäßig ist sie gleich der Reihe F 10 (acht Wagen).

Als eiserne Reserve wird noch die Lok 2/250 aus 1949 in Betrieb gehalten; sie ist bereits seit ihrer Ablieferung auf Etage 1 eingesetzt. Sie hat eine Leistung von 250 PS (= 184 kW) und entstammt einer Serie von sieben Loks von General Electric im Rahmen der ERP-Nachkriegshilfe. Die 2/250 wird vor allem vor schweren Bauzügen eingesetzt, ihre Einsätze vor Erzügen beschränken sich auf wenige Fahrten im Jahr, da sie nur fünf Erzwagen befördern kann. Weiters verfügt sie gegenüber der Reihe F und den Erzwagen über keine automatische Kupplung.

Für untergeordnete Dienste wird die Lok 25/100 aus 1939 eingesetzt, die über eine Leistung von 100 PS (= 73 kW) verfügt. Ihre Einsatzgebiete sind leichte Bauzüge und der Remisenvershub, den es aber nur selten zu erledigen gibt.

VOEST-ALPINE AG, Eisenerz		Gleisförderung Förderstollen (Etage 1)		Spurweite: 900 mm		
Nr.	Herstellerdaten	AF	(PS/kW)	(t)		
● 25/100	Goldeband/BBC 203/1939	Bo-ee	100/ 73	13	a.	
● 2/250	General Electric /1949	Bo-ee	250/184		b.	
● F 10	VÖEST-ALPINE/BBC /1980	Bo-ee	340/250	34	c.	
● F 11	VÖEST-ALPINE/BBC /1980	Bo-ee	340/250	34	c.	
● F 12	VÖEST-ALPINE/BBC /1980	Bo-ee	340/250	34	c.	
● F 13	ÖAMG/BBC : /1962 VÖEST-ALPINE/BBC /1981	Bo-ee	320/236	29.6	d.	



Auf dem Gelände der Remise Förderstollen ruht sich am 26.10.1981 Lok 2/250 von ihren letzten Einsätzen aus.

Foto: Klaus Reisner

(noch: VÖEST-ALPINE AG, Eisenerz
Gleisförderung Förderstollen (Etage 1))

- a.) Verwendung für: Bauzüge/Remisenvershub
- b.) 1949 gel. an VÖEST-ALPINE, Eisenerz, Förderstollen (Etage 1)
Verwendung für: Bauzüge/Erzzüge
- c.) 1980 gel. an VÖEST-ALPINE, Eisenerz, Förderstollen (Etage 1)
Verwendung für: Erzzüge
- d.) 1962 gel. an VÖEST-ALPINE, Eisenerz
Förderbahn Erzlager-Verladeanlage Eisenerz (9/320)
1980/81 Umbau in der Hauptwerkstätte Eisenerz
1981 an Gleisförderung Förderstollen (Etage 1)(F 13)
Verwendung für: Erzzüge (Reserve)

Mit der Abstellung der Lokomotiven 1, 4, 6, 7 und 8/320 (5/320 ist bereits verschrottet) auf der Förderbahn Erzlager-Verladeanlage ("Huntslauf") wird wieder eine 320er auf Etage 1 kommen, nachdem als letzte ihrer Art 7/320 1983 nach dem Unfall der 5/320 zum Huntslauf gekommen war.

Wagenpark

Für die Erzzüge sind insgesamt 25 Seitenentleerer mit 10.5 m³ Fassungsvermögen vorhanden, sie sind seit 1980 in Betrieb. Vorher setzte der Betrieb für die Erzzüge kleinere Seitenentleerer mit einem Inhalt von 6.5 m³ ein, von denen noch einige vorhanden sind, für den Erzzugbetrieb jedoch nicht mehr verwendet werden. Weiters verfügt die Förderung noch über eine Reihe von Einheitsloren mit 1 m³ Inhalt, die ebenfalls seitenklippbar sind und für Bauzüge Verwendung finden. Daneben gibt es noch einige wenige Fahrzeuge für die Strecken- und Oberleitungserhaltung.

Betriebszeiten

Jeweils von Montag 14 Uhr bis darauffolgenden Samstag 6 Uhr.

Zukunft

Der Bestand des Gleisnetzes ist gesichert.

Nachwort

Die Verfassung des vorliegenden Berichts war nur mit Hilfe der Bergwerksdirektion Eisenerz der VÖEST-ALPINE AG möglich, die dem Verfasser Einblick in das Archiv des Maschinenbetriebes gewährte.

Die wichtigsten technischen Daten kurz zusammengefaßt

Spurweite	900 mm
Stromsystem	600 Volt Gleichstrom
Gesamtgleislänge	ca. 20 km
Verkehrsart	Kreisverkehr
Achsfolge der Loks	Bo
Gewicht einer Lok der Reihe F	34 t
Gewicht einer Lok der Reihe 320	29.6 t
Gewicht einer Lok der Reihe 100	13 t
Fassungsvermögen eines Wagens, Bauj. 1980	10.5 m ³
Fassungsvermögen der früher einges. Wagen	6.5 m ³

Quellen:

- Archiv der Bergdirektion Eisenerz, Maschinenbetrieb VG Voglbichl
- VÖEST-ALPINE AG: Wir am Steirischen Erzberg, Eisenerz 1984
- Reisner, Klaus: Eisenbahnen an der Steirischen Eisenstraße, Leoben-Eisenerz-Hiefrau, Eisenerz 1984
- "Erz und Eisen in der Grünen Mark", Steirische Landesausstellung 1984 im Kammerhof in Eisenerz, Katalog und Beiträge, Graz 1984
- Sammlung und Aufzeichnungen des Verfassers

Ulrich Völz

Werksbahnen in 6650 Homburg/Saar

ARBED Saarstahl GmbH (vorm. Neunkirchener Eisenwerke AG)

Dieses südöstlich des Bahnhofs (KBS 670 u.a.) gelegene Eisenwerk besitzt drei werkseigene Lokomotiven. Davon wird in der Regel nur eine Maschine eingesetzt.

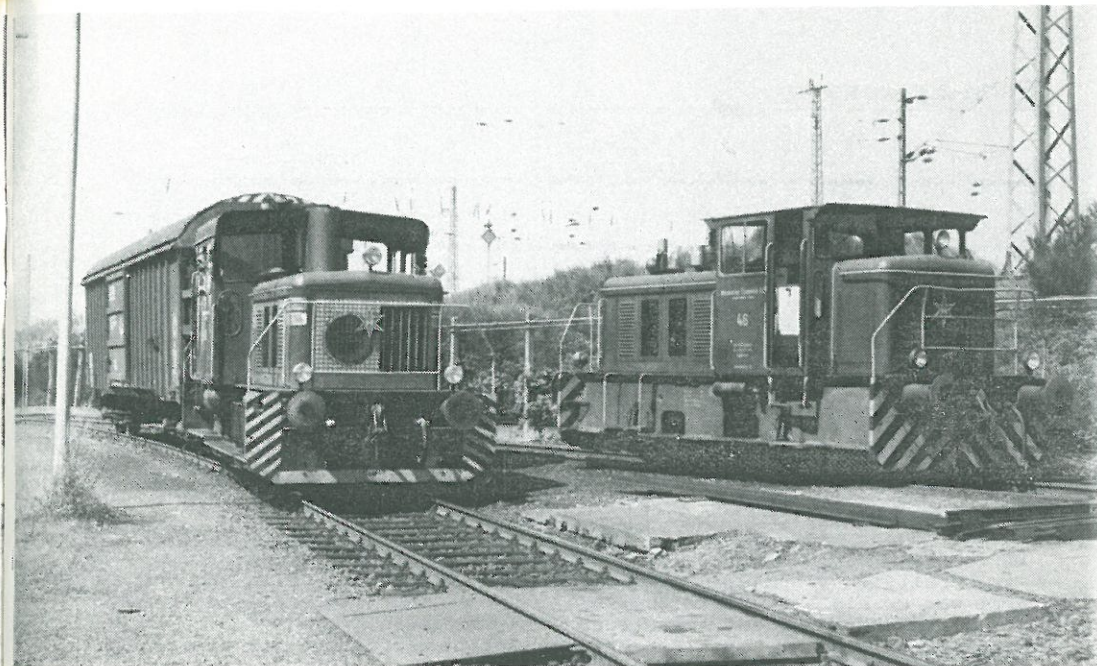
ARBED Saarstahl GmbH, Homburg/Saar		Spurweite: 1 435 mm					
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	Bem.	
● 44	KHD 57 158/1960	A12L 714	B-dh	225	24 ♀	a.	
● 45	Hen 31 200/1966	DHG 240	B-dh	275	37	b.	
● 46	Hen 31 201/1966	DHG 240	B-dh	275	36	c.	

a.) 1960 gel. an Neunkirchener Eisenwerke, Werk Homburg/S (44)
 b.) 1966 gel. an Neunkirchener Eisenwerke, Werk Homburg/S (45)
 c.) 1966 gel. an Neunkirchener Eisenwerke, Werk Neunkirchen (46)
 1982 an ARBED Saarstahl, Werk Homburg/S (46)

Die Lok 46 ist eigens für bestimmte Aufgaben, die sie in Neunkirchen zu verrichten hatte, umgebaut worden. Sie hat ein schmaleres und flacheres Profil erhalten und weicht so äußerlich von ihrer Schwester Lok 45 etwas ab. Bis vor wenigen Jahren war im Werk noch eine Dampflok abgestellt. Sie war hier bis 1974 im Einsatz und wurde ca. 1981 von Eisenbahnfreunden übernommen.

Schwinn-Werke AG

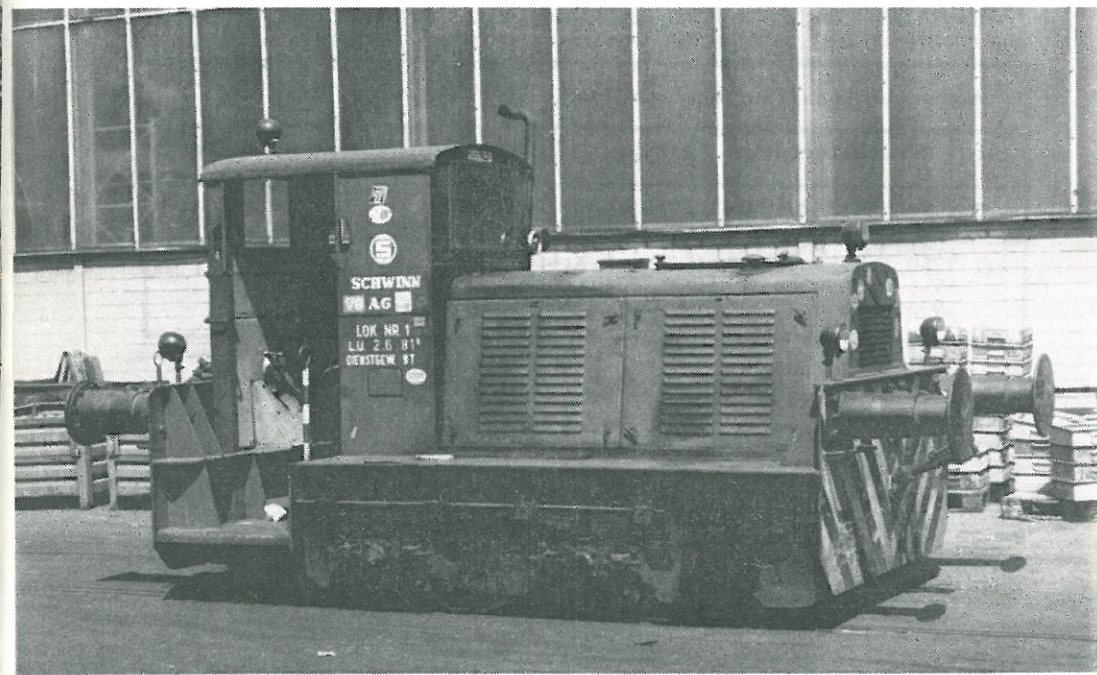
Das Werk liegt nordwestlich des Bahnhofs Homburg. In der Metallwarenfabrik werden alle möglichen Kleinteile für den Bahnbetrieb (daher, logisch: Hauptabnehmer Bundesbahn) hergestellt. Zum Werkverschub steht eine kleine O&K-Lok bereit, eine weitere interessante Lok ist bereits außer Betrieb und "dürfte es normalerweise gar nicht mehr geben".



Die beiden Henschel Loks 45 (links) und 46 (rechts) des ARBED-Saarstahl-Werkes in Homburg präsentieren sich hier bei Rangierarbeiten am 22.07.1983 dem Fotografen.

Foto: Ulrich Völz

Seltsam wirkt die auf Normalspur umgebaute ehemalige Schmalspurlok der Schwinn AG in Homburg. Ulrich Völz nahm die Lok 1 am 22.07.1983 auf.



Schwinn-Werke, Homburg/Saar		Spurweite: 1 435 mm						
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.	
(●) oNr	KHD 23 521/1939	OME 117	B-dm	11/12	4.5	13.8	a.	
● 1	O&K 25 769/1957	MV 4 A	B-dm	75	9	18	b.	
a.) ca. 1978 (?) abgestellt								
b.) ca. 1978 (?) von O&K übernommen								

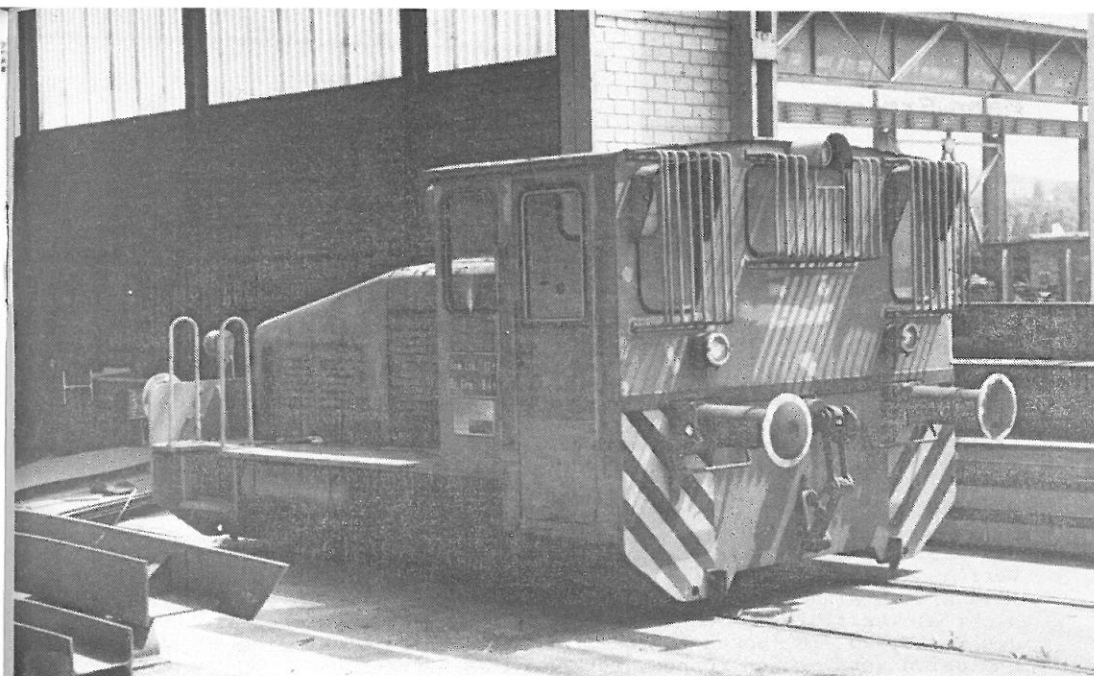
Bei der Lok 1 handelt es sich um eine ehemalige Schmalspurlok, die im Jahre 1968 umgebaut wurde. Sie entspricht der Lokomotive, die wir bereits in BE 1/82, S. 14, mit einer Skizze vorgestellt hatten. Dort war es die Lok 2 (O&K 26 275/1963) der O&K in Lübeck, die ebenfalls im Jahre 1968 auf Normalspur umgebaut wurde. Die KHD-Lok besitzt keine Führerhausüberdachung und ist mit allerlei Gerümpel in einer Halle verbarrikadiert.

Homburger Stahlbau GmbH

Etwas abseits in einem Industriegebiet südwestlich des Bahnhofs liegt dieser metallverarbeitende Betrieb. Für den internen Rangierverkehr ist seit einigen Jahren eine Lokomotive vorhanden. Vor 1976 gab es hier keine Lok.

Homburger Stahlbau, Homburg/Saar		Spurweite: 1435 mm						
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.	
● 1	Schöma 2 284/1960	CFL 40 DR	B-dh	45	10	14	a.	
a.) 1960 gel. an Stickstoffwerk Krefeld GmbH, Krefeld=Linn 19.. an Neußer Eisenbau Bleichert KG, Neuß 1976 an Homburger Stahlbau GmbH, Homburg/Saar								

Als weitere Homburger Betriebe mit Werkbahnen sind die beiden Niederlassungen der Gerlach-Werke zu nennen. Auch hier handelt es sich um einen Betrieb aus der Metallbranche.



Ein recht eigenwilliges Gefährt ist auch die Schöma-Lok 1 des Homburger Stahlbaus, die hier am 22.07.1983 auf dem Werksgelände steht.
Foto: Ulrich Völz

Der eine Werksteil, hier gibt es eine Lokomotive, liegt direkt neben der Homburger Stahlbau GmbH, und im zweiten Werksteil (eine Schienenschweißerei), der zwischen der Abzweigung der DB-Strecken nach Saarbrücken und Neunkirchen liegt (vom Zug aus gut zu sehen), verkehrt eine gelbe KHD-Lok.

Kurzmeldungen

Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, Getreideanlage (BLG-GA)
2800 Bremen

Direkt neben dem Gelände der 'AG-Weser' befindet sich am Getreidehafen der Speicher der BLG. Die von den Lokomotiven der BLG befahrenen Gleise sind leicht an der Oberleitung des E-Betriebes zu erkennen, wobei sich der Hauptteil der Rangierarbeiten zwischen dem Getreidespeicher und der 'AG-Weser' abspielt. Hier liegt auch die Werkstatt.

Bis 1981 standen für den Rangierverkehr drei Elloks (E 1 - E 3) zur Verfügung, von denen bis zu zwei gleichzeitig im Einsatz waren. Alle Elloks sind mit Akkumulatoren ausgerüstet, um auch auf den nicht elektrifizierten Gleisen und dem im Getreidespeicher liegenden Gleis, wo ein funkenziehender Stromabnehmer leicht eine Staubexplosion verursachen könnte, verkehren zu können.

Am Anfang des Jahres 1982 erhielt der elektrische Betrieb Konkurrenz durch ein erstes Dieselfahrzeug, einen Rangiertraktor von Schöma, der die Güterwagen an einer Verladeanlage an der Seite des Getreidespeichers verschiebt. Er wird über ein seitlich des zugehörigen Stumpfgleises verlaufendes Kabel ferngesteuert und besitzt nur einseitig angeordnete Zug- und Stoßeinrichtungen. Seine Betriebsnummer lautet 7895. Im Juni 1982 kam von Schöma eine Diesellokomotive des Typs CFL-60 DZR mit der Betriebsnummer 7890 hinzu.

Bremer Lagerhaus-Gesellschaft. Getreideanlage (BLG-GA), Bremen		Spurweite: 1 435 mm				
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(kW/PS)	(t)	Bem.
● E 1	SSW 1 102/1916		Bo-e	42/	12	a.
● E 2	SSW 1 103/1916		Bo-e	42/	12	a.
● E 3	SSW 1 104/1916		Bo-e	42/	12	a.
● 7890	Schöma 4 501/1982	CFL 60 DZR	B-dh	74/100	18.5	b.
● 7895	Schöma /1982				12.0	

a.) weitere Daten:
 Fahrzeugteil-Hersteller: Busch-Bautzen
 Stromsystem: 220 Volt Gleichstrom
 LÜP 5.200 m
 Akku: Batterie-Nr. 81S08F, Bauart 3PzS210, 40 Zellen, Gewicht 640 kg, Kapazität 210 Ah bei 5st. Entladung

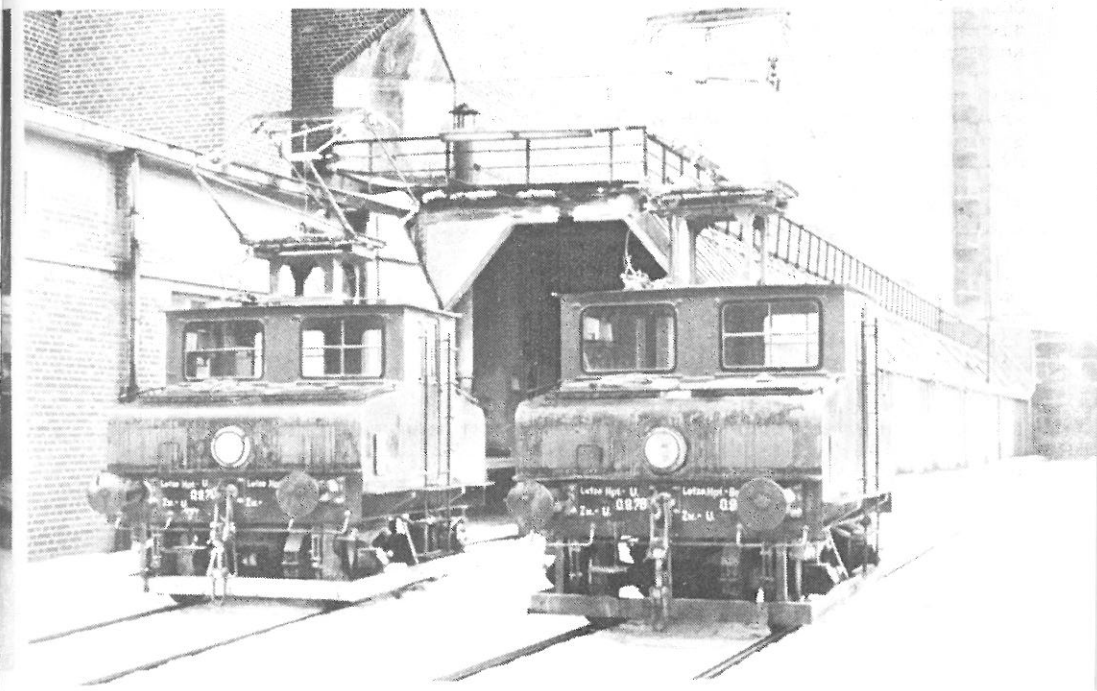
b.) weitere Daten:
 LÜP 5.86 m, Vmax 18.3 km/h, Motor-Nr. 916 62 01230



Mittlerweile prägt der Dieselbetrieb mit der modernen Schöma-Lok V 7890 den Werkbahnbetrieb der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, hier aufgenommen am 12.07.1982.

Einige Jahre früher, am 31.01.1979, entstand dieses Bild, das die beiden Elloks E 2 (rechts) und E 3 (links) im harten Wintereinsatz zeigt.

Fotos (2): Karsten Wirtulla



Seit dem Eintreffen der V 7890 gibt es keinen regelmäßigen Einsatz der Elloks mehr. So wurden die E 1 und E 3 im Freien vor der Werkstatte abgestellt, während nur die E 2 als Reservefahrzeug zurückgehalten wird. Nach Auskunft des Personals ist zu befürchten, daß bald eine Ellok verschrottet wird.

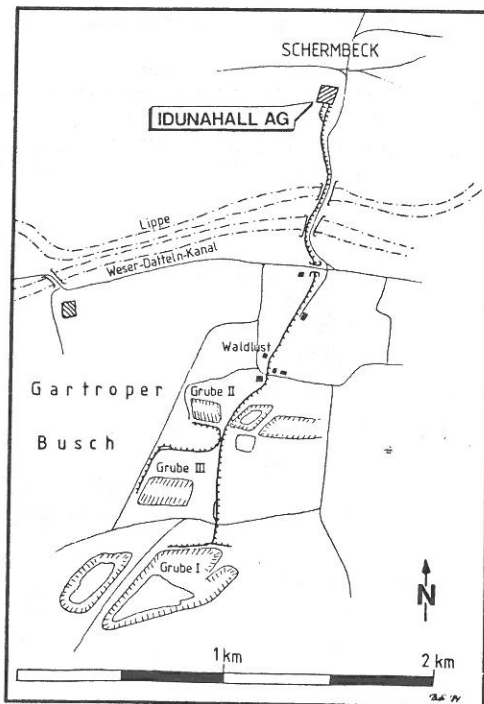
Der Rangierbetrieb findet montags bis freitags von 6 Uhr bis etwa 14 Uhr statt; dabei ist das Verkehrsaufkommen von Tag zu Tag sehr unterschiedlich. Auch die Reservelok E 2 soll dabei noch hin und wieder zum Einsatz kommen, z.B. bei Garantiearbeiten an der Diesellok. Außerhalb der Betriebszeiten werden die E 2 und die V 7890 witterungsgeschützt im Getreidespeicher abgestellt, da es keinen Lokschuppen gibt.

Idunahall AG, Werk Schermbeck
4235 Schermbeck/Niederrhein

Das Schermbecker Werk der IDUNAHALL AG, eine Tochtergesellschaft der Klinkerwerke Rönen, ist immer wieder gut für eine neue Meldung:

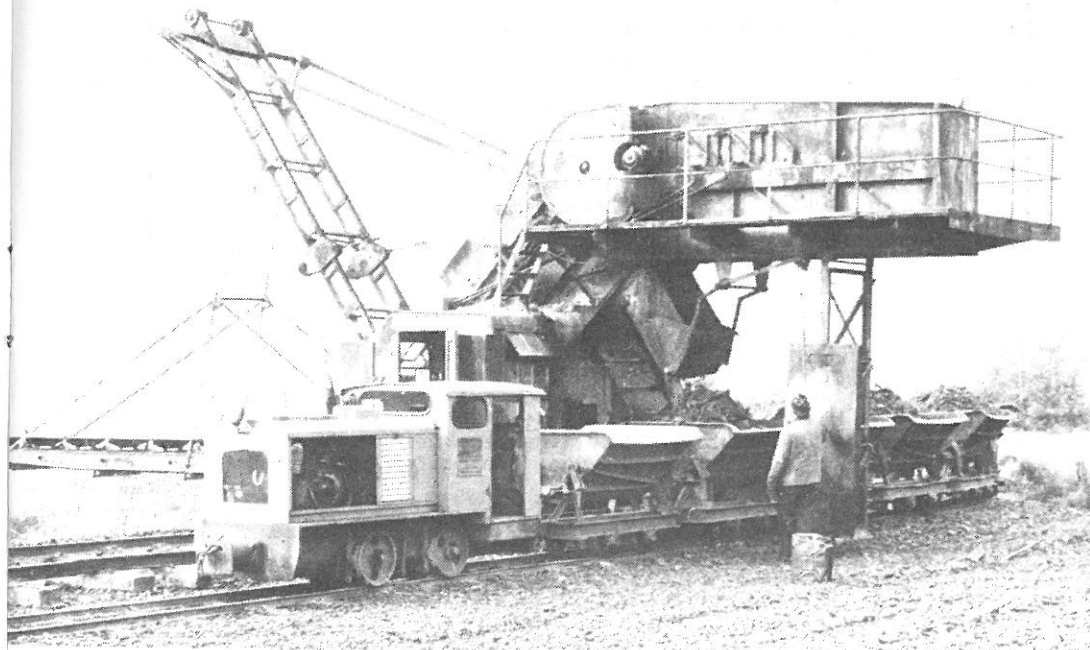
Mittlerweile wurde die dritte Tongrube in Betrieb genommen. Die Grube liegt in der Nähe der ersten beiden Gruben und ist durch ein ca. 800 m langes Neubaugleis an die Stammstrecke zum Werk angeschlossen.

Bislang wurde der Ton in erster Linie aus der Grube 2 gefördert und mit etwa 1/4 des Tons aus Grube 1 gemischt. Mit Inbetriebnahme der Grube 3 wird Grube 1 endgültig geschlossen. Dann erhält das Werk nur noch Ton aus den Gruben 2 und 3. Dafür wird weiterhin die Diema 2361 mit ihren Hydraulikkippern zuständig sein. Ob Jung 6855, die bislang an der Grube 2 rangierte, weiterhin dort tätig sein wird, ist nicht sicher, dürfte aber für die nächste Zeit wahrscheinlich sein.



Diverse Modernisierungsversuche unternimmt die Idunahall in Schermbeck, um ihren Abbaubetrieb rentabler zu gestalten: Zum Einsatz an der Grube 1 werden Versuche mit Funkfernsteuerung unternommen, um Lok- und Baggerführer in einer Person vereinen zu können. Am 14.10.1980 wartete der Lokführer der Schöma 2208 noch auf Abschluß der Beladearbeiten. Das untere Foto zeigt Diema 2361 auf der Neubaustrecke zur Grube am 23.08.1984 am BÜ Waldaustraße/Heisterkampstraße.

Fotos (2): Hans-Georg Bubolz



IDUNAHALL AG Werk Schermbeck								
Nr.	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
1. Spurweite 1 435 mm								
oNr	Jung	7 352/1936	ZN 113	B-d.	24	7.9	8.0	a.
2. Spurweite 600 mm								
oNr	Jung	6 331/1935	ZL 105	B-d.	24	5.4	8.2	b.
● oNr	Jung	6 855/1936	ZL 233	B-d.	42	8.0	15.0	c.
● oNr	Deutz	14 596/1936	OMZ 117	B-d.	24	7.0	15,5	d.
● oNr	Schöma	2 208/1959	CHL 45	B-d.	45	6.0		e.
● oNr	Diema	2 361/1960	DFL 90/O.2	B-dh	82	9.0		f.
● oNr	Diema	2 947/1967	DFL 60/1.1	B-dh	62	6.0		g.
a.) 1936 gel. (?) an IDUNAHALL, Werk Schermbeck 1981 an den Historischen Schienenverkehr Wesel e.V. (Moppel)								
b.) 1935 gel. (?) an IDUNAHALL, Werk Schermbeck 197 verkauft oder verschrottet								
c.) 1936 gel. (?) an IDUNAHALL, Werk Schermbeck								
d.) 1946 gel. (?) an Westf. Sandgräberei, Bottrop 1980 an IDUNAHALL, Werk Schermbeck								
e.) 1959 gel. an IDUNAHALL, Werk Schermbeck								
f.) 1960 gel. an Bundeswehr, Depot Aurich 1981 an Diema, dort Umbau 1982 an IDUNAHALL, Werk Schermbeck								
g.) 1967 gel. an Castroper Dampfziegelei Lessmöllmann 197 Umbau bei Diema von DS 40/1 in DFL 60/1.1 ? an Werk in Belgien ? 1983 an IDUNAHALL, Werk Schermbeck								

Die Pläne zur Ausrüstung der Schöma-Lok auf Funkfernsteuerung haben sich noch nicht realisiert - leider kann weder die Schöma-, geschweige denn die Deutz-Lok mit einer entsprechenden Ausrüstung bewappnet werden, weil sie nicht über ein stufenloses Getriebe verfügen.

Allerdings hat man dafür bereits eine weitere Diema-Lok gekauft: Die Diema 2947, eine 62 PS starke DFL 60/1.1, soll zunächst als Reserve für die Diema 2361 vorgehalten werden und eventuell später für den Betrieb am Bagger umgerüstet werden. Durch den Einsatz einer Funkfernsteuerung könnte der Lokführer, der jetzt die Jung-Lok fährt, eingespart werden, weil der Baggerführer dann die Lok vom Bagger aus bewegen könnte. Seitens der Betriebsleitung sind schon mehrere andere Betriebe besucht worden, um Erfahrungen mit solchen Fernsteuerungen zu sammeln.

Zuletzt noch einige Fototips: Im Großen und Ganzen ist die Strecke überall fotogen. Da die Diema 2361 die Wagen zum Werk hin zieht und zur Grube schiebt, lohnt sich ein Besuch am Morgen und am Nachmittag (bis ca. 15 Uhr); ansonsten steht die Sonne lediglich bei Aufnahmen an der Grube mehr oder weniger günstig. Bei den Rangiermanövern an den Gruben (Tausch der vollen und leeren Kippwagen) lassen sich in der Regel nette Fotos machen. Die Strecke ist gut zugänglich und bietet viele Feld- und Wiesensotive. Ganz besonders zu empfehlen ist der Bahnübergang in der Waldlust (Ecke Waldaustraße/Heisterkampstraße): Hier führt die Strecke direkt durch den Hof eines Wohnhauses und trennt so das Haus von Garage und Garten. Daß hier noch kein Anlieger Protest eingelegt hat, mag wohl daran liegen, daß das Haus ein werkeigenes Haus der IDUNAHALL AG sein soll ...

Barbara Rohstoffbetriebe GmbH, Grube Fortuna 6336 Solms (-Oberbiel)

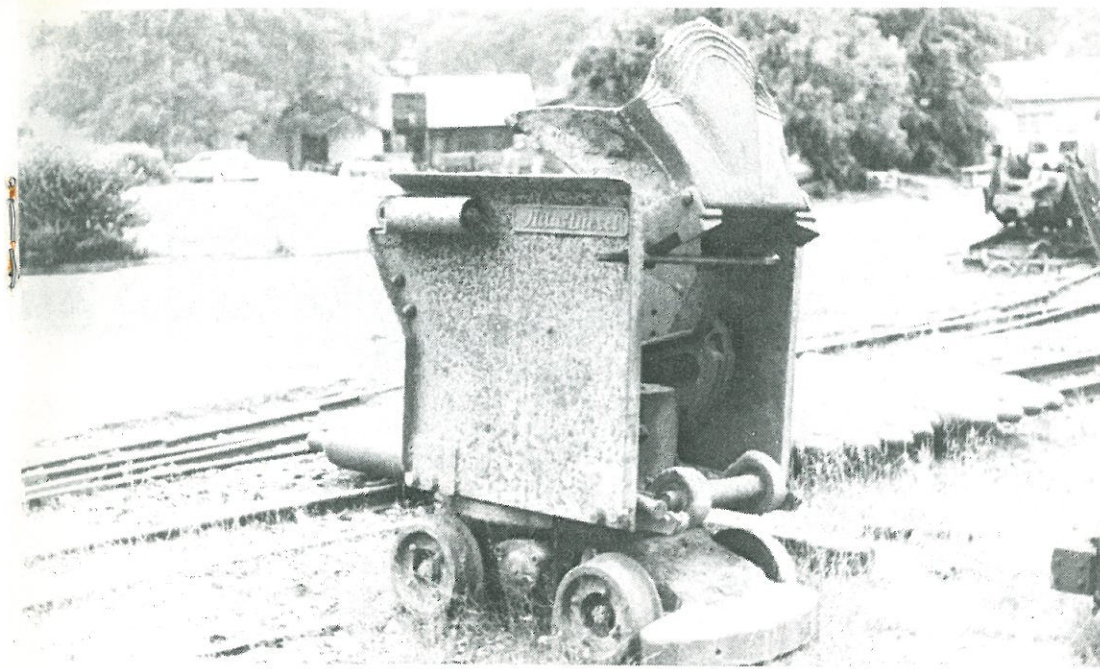
Im März 1983, also vor zwei Jahren, wurde die letzte Förderschicht auf der Grube Fortuna verfahren, womit diese 1847 erstmals erwähnte Grube immerhin 136 Jahre bestand. Bis zum Juni 1983 dauerten die Aufräumungsarbeiten in der Grube an. Die Tagesanlagen bestanden zu dieser Zeit noch vollständig, der Werkhof war letzter Aufenthaltsort der diversen Grubenfahrzeuge, von denen wir einige auch im Bild vorstellen.

Jetzt soll es wieder neues Leben auf Fortuna geben: Ein Interessenverein baut die Grube Fortuna zum Besucherbergwerk aus ! Ob und wie ein Lokbetrieb dabei möglich sein wird, ist uns nicht bekannt. Bis zum Schluß verblieb zumindest eine Akkulok im Stollen.

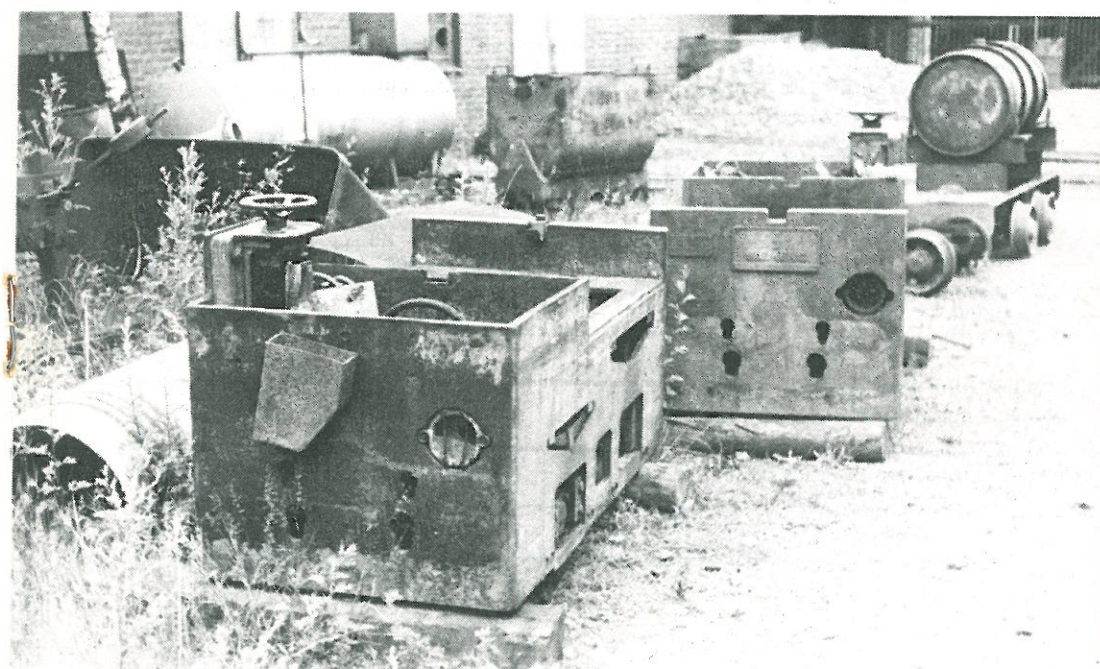
Vom ehemaligen Lokomotivbestand sind bekannt: →

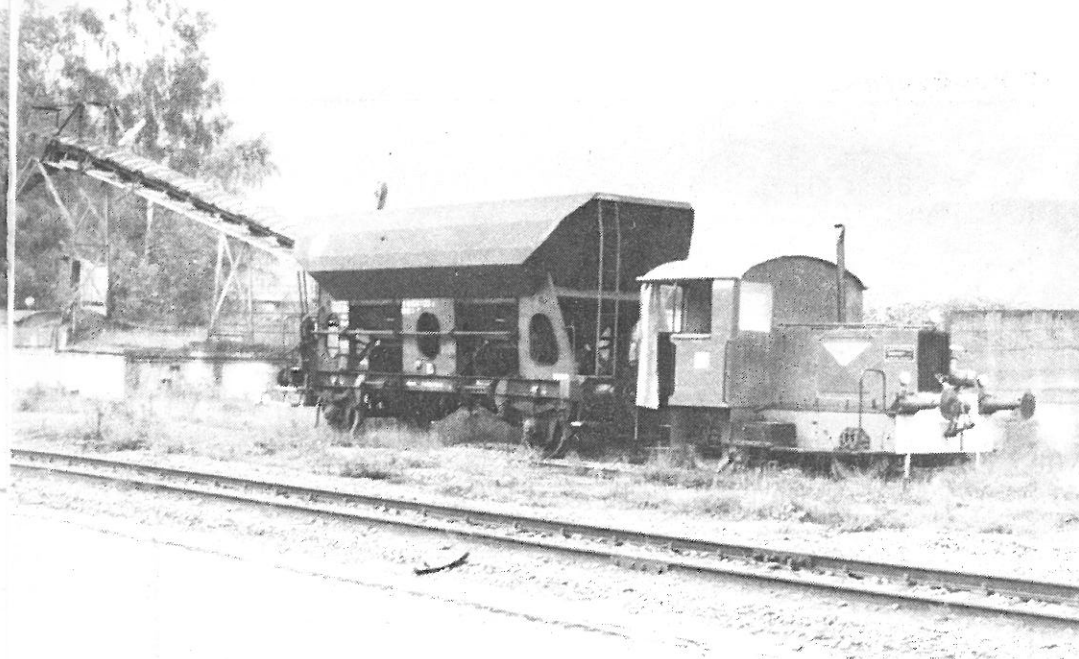
Barbara Rohstoffbetriebe Grube Fortuna, Solms								
Nr.	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(kW)	(t)	Bem.
oNr	Ruhrth	2 689/1946	KML 7	B-dh	32		6.8	a.
oNr	Ruhrth	2 731/1948	KML 7	B-dh	32		6.8	b.
oNr	Ruhrth	2 876/1950	GDL S 2	B-dh	32		6.8	c.
oNr	Schalke SSW	/1950 5 199/1950	Abbau	Bo- ea		4.5	1.8	d.
oNr	Schalke SSW	53 065/1956 5 802/1956	1 A 2	Bo- ea		6.0	2.0	e.
oNr	Schalke SSW	53 066/1956 5 803/1956	1 A 2	Bo- ea		6.0	2.0	f.
oNr	Schalke SSW	54 920/1957 5 904/1957	1 A 2	Bo- ea		6.0	2.45	g.
oNr	Schalke SSW	54 917/1957 5 906/1957	1 A 2	Bo- ea		6.0	2.45	g.
oNr	Schalke SSW	54 918/1957 5 907/1957	1 A 2	Bo- ea		6.0	2.45	g.
oNr	Schalke SSW	54 921/1957 5 908/1957	1 A 2	Bo- ea		6.0	2.45	g.
oNr	Schalke SSW	58 880/1960 6 048/1960	1 A 2	Bo- ea		6.0	2.45	g.
oNr	Schalke SSW	58 881/1960 6 050/1960	1 A 2	Bo- ea		6.0	2.45	g.
oNr	Schalke SSW	58 882/1960 6 049/1960	1 A 2	Bo- ea		6.0	2.45	g.

- a.) 19 an Barbara Rohstoffbetriebe, Mangangrube Ferny
19 an Barbara Rohstoffbetriebe, Erzgrube Fortuna
abgestellt
- b.) 19 an Barbara Rohstoffbetriebe, Mangangrube Ferny
19 an Barbara Rohstoffbetriebe, Grube Waldhausen
19 an Barbara Rohstoffbetriebe, Erzgrube Fortuna
19 verkauft oder verschrottet
- c.) 19 verkauft oder verschrottet
- d.) 1956 gel. an Sieg-Lahn-Bergbau
- e.) 1950 gel. an Harz-Lahn-Erzbergbau, Grube Laubach
- f.) 1956 gel. an Harz-Lahn-Erzbergbau, Grube Laubach
19 an Besucherbergwerk Teufelsgrund, Münstertal
- g.) gel. an Harz-Lahn-Erzbergbau



Vier Jahre nach der Aufnahme des vorherigen Bildes, am 30.06.1983 sah es auf Grube Fortuna schon bedeutend trauriger aus: Der urige Atlas-"Schaufelwurfloader" steht quer zu den Schienen (oben) und die ohne Akkus und Fahrwerk aufgebockten Untertage-Loks Schalke 54 917 und 54 921 sind kaum noch als solche erkennbar.
Fotos (2): Hans-Georg Bubolz





Am 01.11.1979 war die Welt der Barbara-Grube Fortuna noch in Ordnung: Die Ruhrthaler-Loks 2689 (rechts) und 2876 (links) rangieren am Stollenmund.

Foto: Andreas Christopher

Andreas Christopher nahm die Kö I des Werkes Ortenberg der Basalt AG am 25.09.1984 bei Rangierarbeiten im Anschlußgleis auf. Unsicher ist, ob die Lok heute noch dort verkehrt oder ob der Werkbahnbetrieb bereits eingestellt ist.

Basalt AG, Werk Ortenberg 6474 Ortenberg/Hess.

Zwischen Ortenberg und Eckartsborn, an der DB-Strecke Stockheim - Gedern (ex KBS 515) gelegen, betreibt die Casseler Basalt-Industrie, die inzwischen zum Konzern der Basalt AG Linz zählt, einen ausgedehnten Basaltbruch.

Die Anschlußgleise verlaufen parallel zur DB-Strecke, welche wiederum direkt an der B 275 entlangführt, so daß sich Fotografieren der hier eingesetzten Werkslok völlig unproblematisch gestaltet.

Bei der Werkslok handelt es sich um eine ex-DB Kö I, welche zwischen 1960 und 1968 an die CBI verkauft wurde. Die Lok ist im Herbst 1983 gründlich überholt worden und präsentiert sich heute in bestem Zustand in den Farben grün (Führerhaus, Motorvorbau), gelb (Fahrgestell, Pufferbohle) und schwarz (Puffer, Kühlergrill).

Die Strecke Stockheim - Gedern ist offiziell seit 03.06.1984 stillgelegt. Trotzdem wird der Anschluß der BAG noch bei Bedarf von der Kleinlok des Bahnhofs Nidda bedient. Nachdem Pläne, den Anschluß des Basaltwerks wegen eines für 1985 vorliegenden Großauftrages noch bis auf weiteres zu bedienen, wegen des schlechten Gleiszustandes des BAG-Anschlusses wohl gescheitert sind und die BAG den Anschluß auch nicht mehr herrichten will, wird wohl die Anschlußbedienug bald (spätestens, wenn der Abbauzug Eckhartsborn erreicht hat) eingestellt und die gepflegte und farbenfrohe Werkslok demnächst verschwunden sein.

Der Streckenabbau ist von Gedern aus übrigens inzwischen (Oktober 1984) bis etwa Lißberg fortgeschritten, ruht aber zur Zeit. Trotzdem ist für Fotofreunde Eile geboten !

Basalt AG, Werk Ortenberg		Spurweite: 1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten	AF	Bemerkungen
• oNr	Windhoff 276/1935	B-dm	ca. 1964 ex DB Kö 0116

Villeroy & Boch, Keramische Werke AG
6640 Merzig (-Ost)

Zwischen den zwei Werksteilen, die sich an der Straße nach Brotdorf befinden, verkehrt nach wie vor eine elektrische Schmalspurbahn. Zum Einsatz stehen vier Lokomotiven bereit, von denen die beiden modernen Maschinen den Verkehr zwischen den Werken wahrnehmen und die kleinen Loks nur zum Verschub vorgehalten werden.

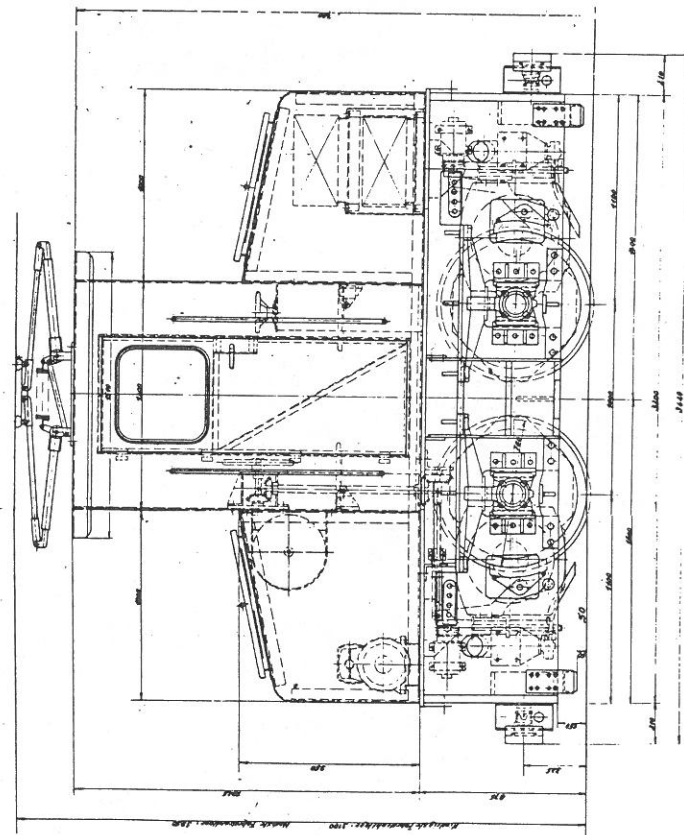
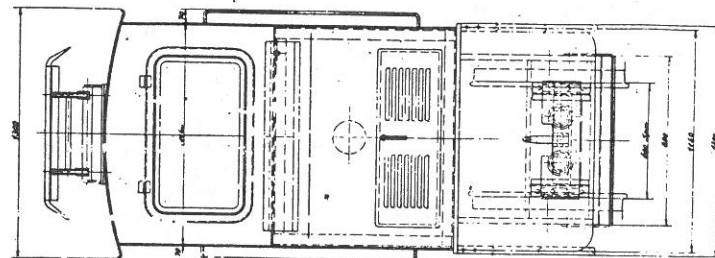
Villeroy & Boch, Merzig		Spurweite: 600 mm				
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(kW)	(t)	Bem.
• 1	Schalke 30.0050.71/1971 SSW 6 358/1971	3 F 7	Bo-ee	40	7.5 ₃	
• 2	Schalke 64 040/1964 SSW 6 220/1964	3 F 7	Bo-ee	40	7.5	
• 3	O&K /1920		Bo-ee			a.
• 4	O&K /1929		Bo-ee			a.
a.) 1954 Umbau						

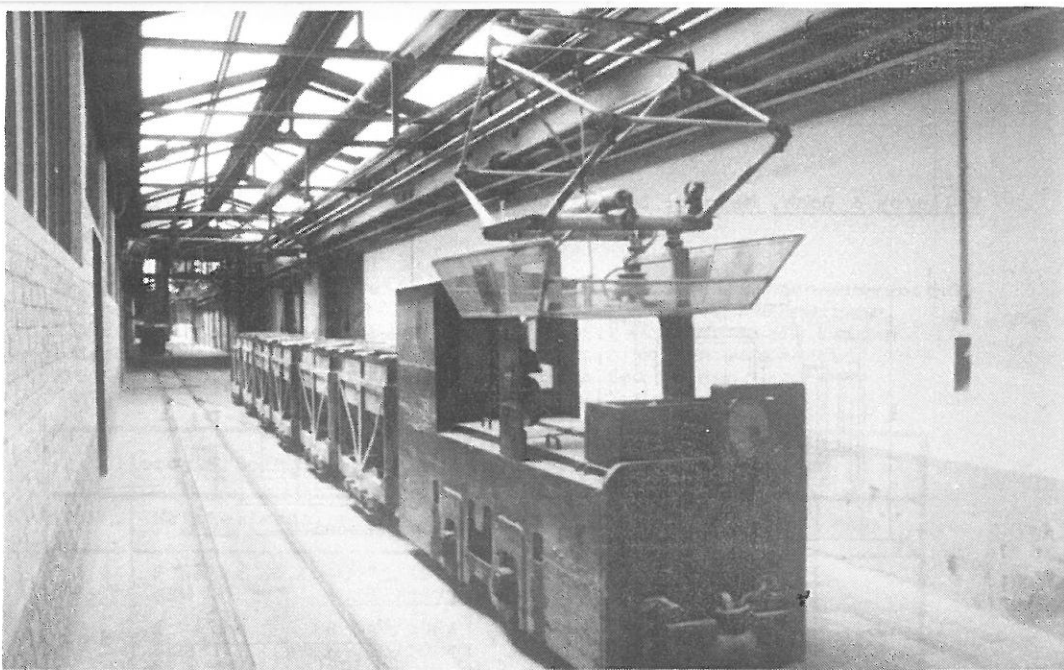
Zum Transport steht eine Unzahl zweiachsiger Loren bereit, die jeweils zwei geschlossene Metallbehälter für das staubähnliche Material besitzen.

Normalerweise herrscht an Werktagen (außer samstags) reger Betrieb, jedoch wurden im Sommer die nachmittäglichen Fahrten aufgelassen. Eine gesicherte Zukunft hat auch diese (übrigens mit 220 Volt betriebene) Schmalspurbahn nicht. Böse Zungen sprechen von einer Betriebseinstellung schon in ca. zwei Jahren.

Eine ehemalige Diesellok von Villeroy & Boch soll auf einem Spielplatz in Besseringen (bei Mettlach) stehen.

Villeroy & Boch, Merzig: Loks 1 und 2





Einen interessanten, jedoch leider einstellungsgefährdeten elektrischen Schmalspurbahnbetrieb wickelt Villeroy & Boch in Merzig ab: Das obere Foto zeigt Lok 3 mit einem Zug zwischen den beiden Werks- teilen, unten sehen Sie Lok 1 und Lok 4 im Werk. Beide Fotos vom 21.07.1983 stammen von Ulrich Völz



MAN Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, Werk Augsburg 8900 Augsburg 1

Der einzige Industriebetrieb in Augsburg, der heute noch eine eigene Lokomotive für werksinterne Verschubarbeiten und Übergaben an die Augsburger Localbahn besitzt, ist die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, bekannt unter dem Kürzel 'MAN'.

Zwar ist heute nur noch eine einzige Lokomotive zu diesem Zweck vorhanden, aber ehemals liefen im Werk seit 1909 noch mindestens vier weitere Lokomotiven, über die leider nur sehr wenig bekannt ist.

MAN, Werk Augsburg			Spurweite: 1 435 mm			
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	Bem.
oNr	Maffei (?) 6 213/		B-t			a.
1'	Krauss (?) /		C1-t			b.
1''	KrMa 19 280/1965	ML 250 C	B-dh	350	48	c.
● 2'	Gmdr 21 527/1941	WR200B14	B-dh	200	27	d.
3'	/		B-t		28	e.

a.) 1909 - 1956 bei MAN Augsburg i.E.
Herkunft und Verbleib unbekannt

b.) 1909 - 1966 bei MAN Augsburg i.E.
Herkunft und Verbleib unbekannt

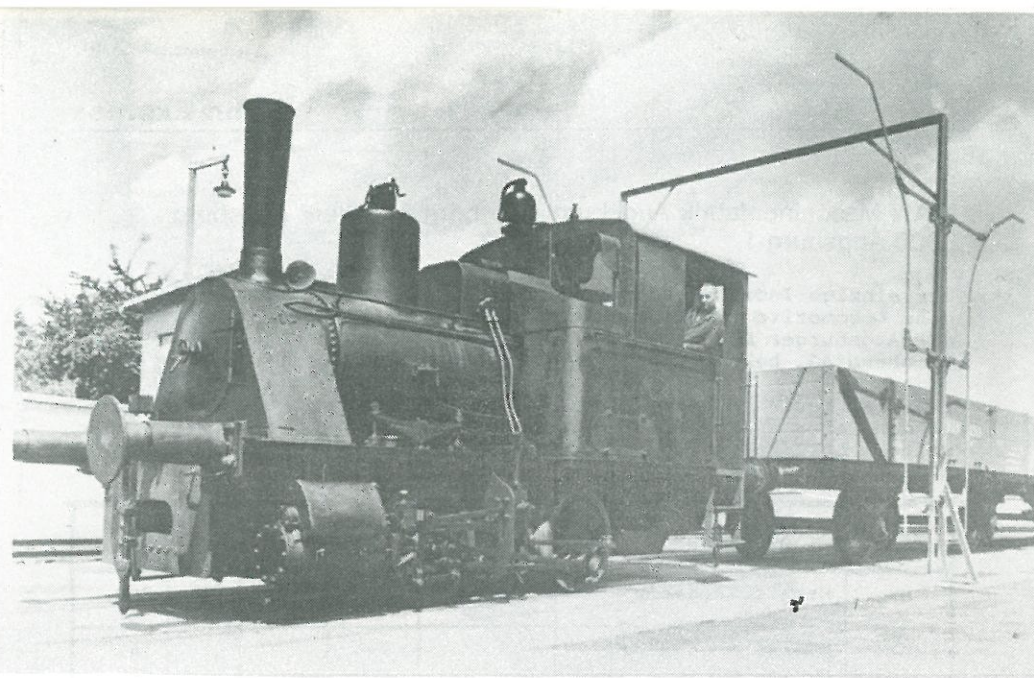
c.) 1965 gel. an MAN Augsburg (Lok 1'')
1980 über WBB an Hafen-Betriebs-Ges. Hildesheim (Lok 8)

d.) die für Gmeinder-Verhältnisse viel zu hohe Fabriknummer ist der Lok erst im Rahmen einer größeren Überholung zugeteilt worden.
1949 ex Bayrisches Landwirtschaftsministerium

e.) Einsatzzeitraum bei MAN kann nicht mehr festgestellt werden.
Lok steht derzeit abgestellt im Augsburger Localbahnhof.

Angaben der MAN

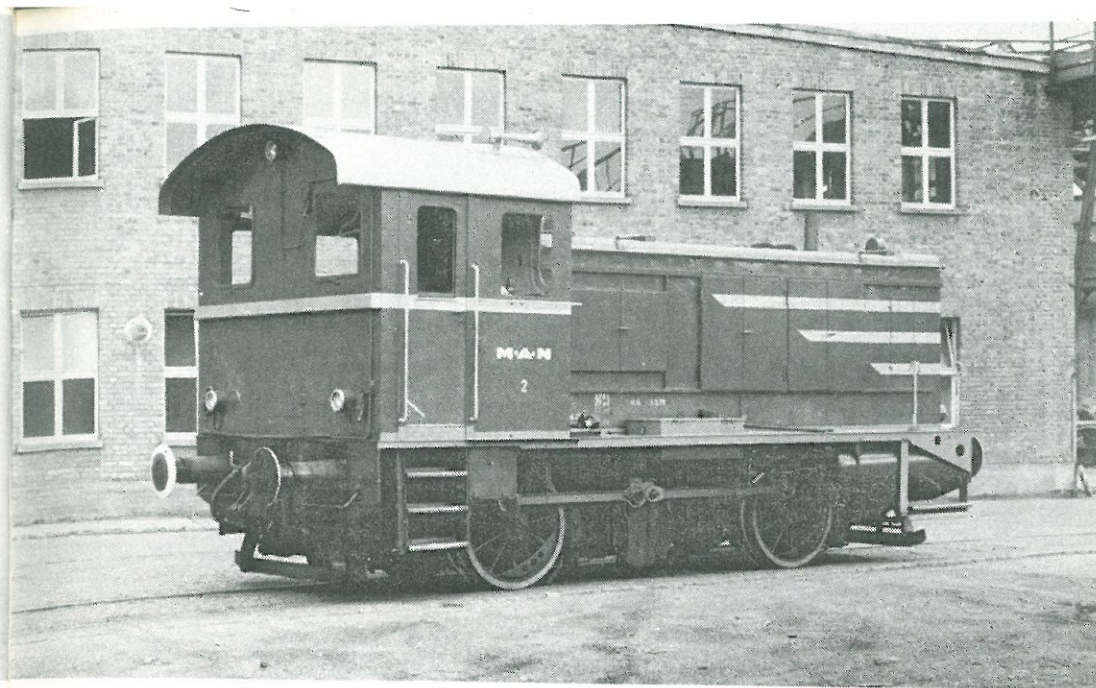
Unklarheiten gibt es noch zu den beiden Loks 2 und 3. Die Lok 2 hat ihre Fabriknummer erst im Jahre 1976 im Rahmen eines größeren Umbaus erhalten. Die tatsächliche Fabriknummer ließ sich beim besten Willen nicht mehr herausbekommen. Nicht einmal das Baujahr 1941 kann eindeutig angegeben werden. Andere Quellen bei MAN nennen als Baujahr 1935.



Bei dieser historischen Aufnahme aus dem MAN-Werkarchiv Augsburg handelt es sich wahrscheinlich um die Maffei 6213, die von 1909 bis in Augsburg im Einsatz war.

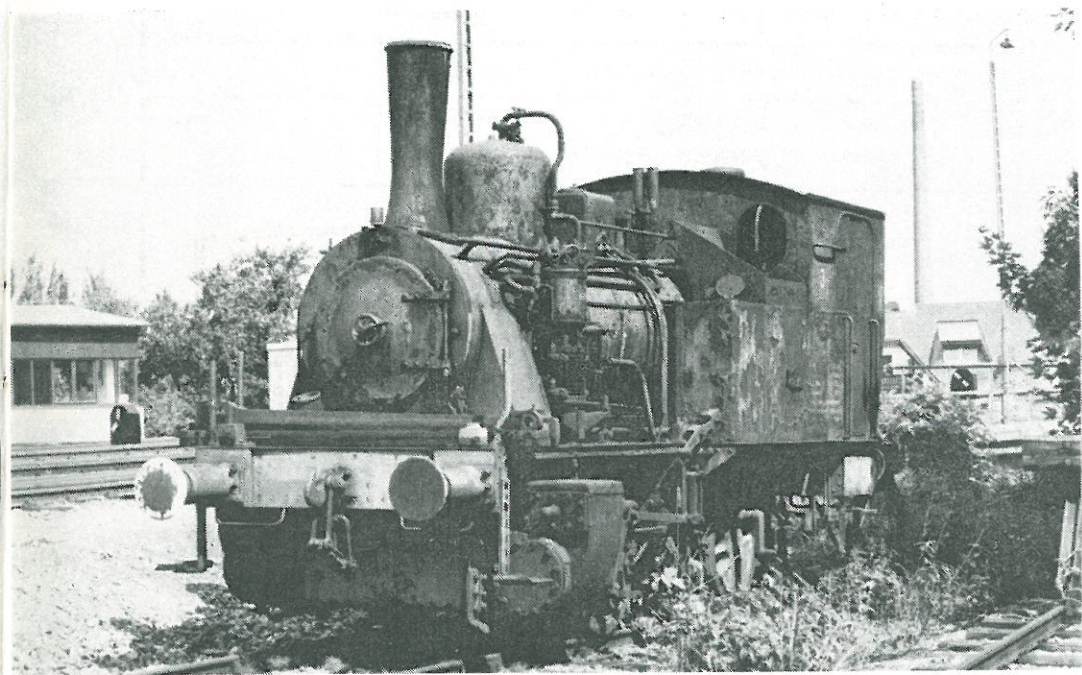
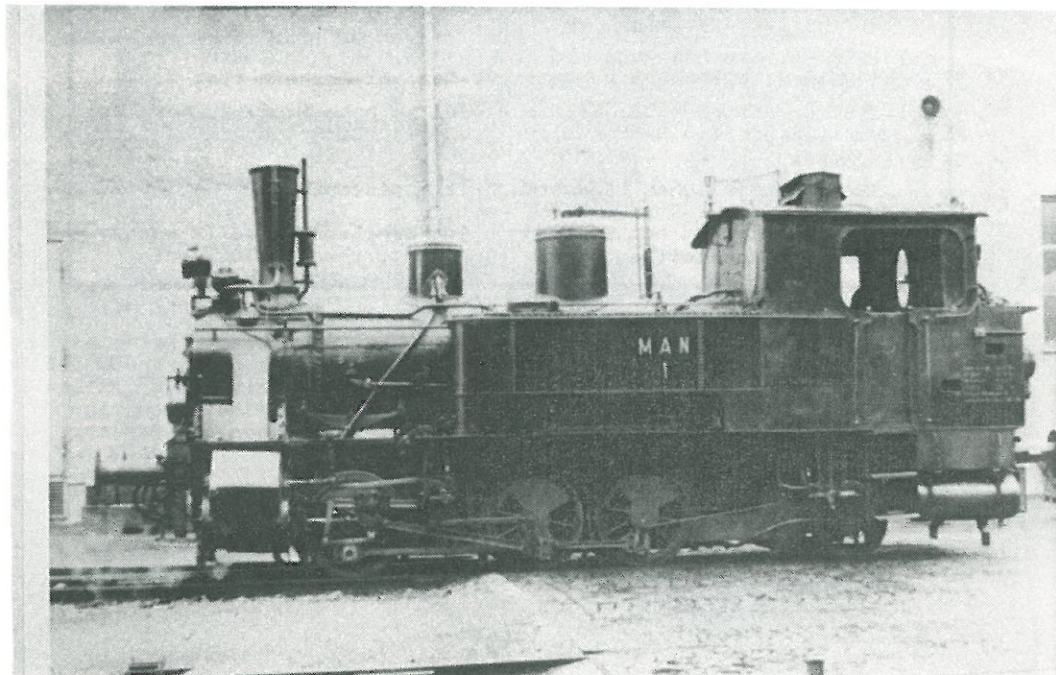
Keine weiteren Angaben sind zu dieser C1-Tenderlokomotive von Krauss bekannt, die als Lok 1 von 1909 bis 1966 auf den MAN-Werksgleisen in Augsburg lief.

Foto: MAN-Werkarchiv Augsburg



Als einzige Werklok ist der MAN in Augsburg die Lok 2, eine interessante Wehrmachtstypen, verblieben. Ulrich Völz konnte die Maschine am 19.08.1982 auf dem Werksgelände aufnehmen.

Diese Lok mit der Betriebsnummer 3 existiert auch noch. Sie soll früher bei der MAN im Einsatz gestanden haben und rostet heute auf dem Bhf. Friedberger Straße der Augsburger Localbahn vor sich hin. Über Daten und Herkunft ist praktisch nichts bekannt.



Die Lok 3 steht heute im Bahnhof der Augsburger Localbahn in der Friedberger Straße und gammelt schon seit einigen Jahren friedlich vor sich hin. Lediglich einige Daten an der Maschine könnten vielleicht weiterhelfen. Die Lok ist offenbar seit mehr als 15 Jahren nicht mehr gelaufen. Die letzte HU erfolgte am 30.05.1960, letzte Brems-Untersuchung fand am 08.06.1964 statt. Im Führerstand sind zwei Schilder mit den Aufschriften '13' und "MAN 27 004" (offenbar MAN-Inventarnummer) angebracht. Vielleicht kann ein Leser weiterhelfen ?

Für die freundliche Unterstützung darf ich mich bei Herrn Luther vom Archiv der MAN recht herzlich bedanken.

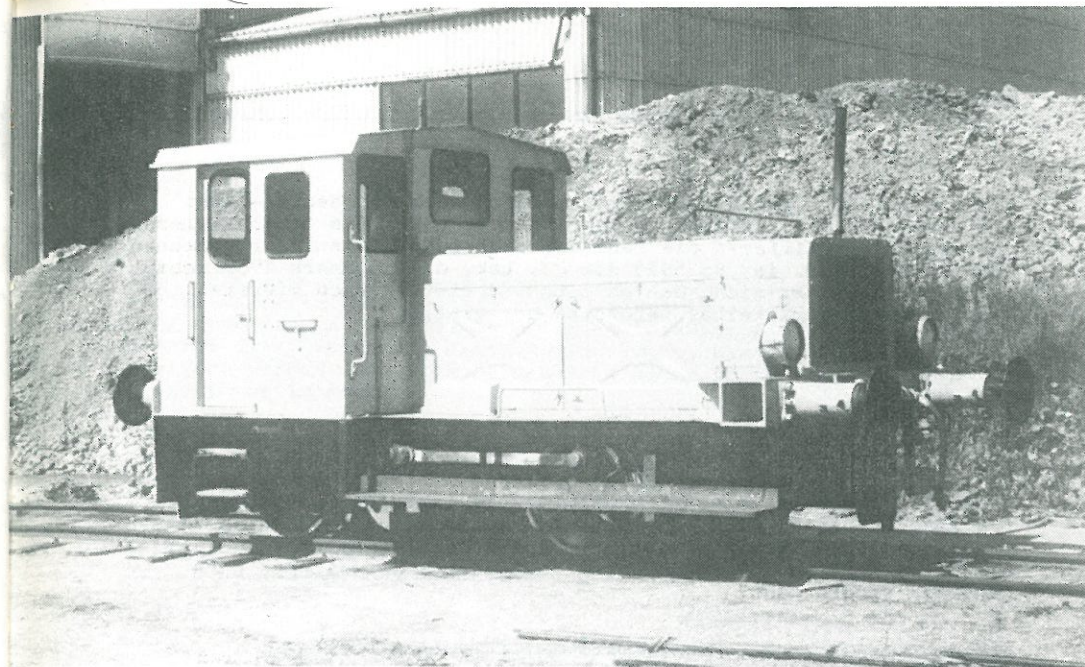
Dänemark

De Danske Sukkerfabriker, Werk Odense
DK-Odense

Die Zuckerfabrik in Odense arbeitet zwar nicht mehr, wird aber noch als Lager verwendet. Das sehr gepflegt wirkende Werk hält für den Verschub ankommender und abgehender Güterwagen eine eigene Lokomotive dänischen Fabrikats vor:

De Danske Sukkerfabriker, Odense		Spurweite: 1 435 mm					
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)		Bem.
1	Hano 3 195/1898		B-n2t				a.
● 3871	Nagbøl 59 23/1959	KMN 12	B-dm		12		
a.) 1898 gel. an Höxter Kleinbahn (1) 1905 (?) an De Danske Sukkerfabriker, Werk Odense (1) 1960 an H. J. Hansen, Odense, als stationärer Dampfkessel nach einigen Jahren verschrottet							

Das Anschlußgleis kommt von der DSB-Strecke Odense - Fruens Bøge. Fotos der Lok sind durch einen Zaun auch von außen möglich, auf Anfrage kann man - mit etwas Glück - die Lok auch im Werk aufnehmen.
 Weitere Dansukker-Werke mit je einer eigenen Lokomotive befinden sich in Gørlev, Saksbøbing und København.



Auf nicht ganz durchsichtigen Wegen gelangte diese O&K-Lok an die A/S Genfiber in Assens. Nach einem Unfall ist die Lok wieder ausführlich hergerichtet worden.

Vom dänischen Hersteller Nagbøl stammt diese Lok 3871, die die Zuckerfabrik in Odense heute einsetzt. Ulrich Völz nahm die Lok am 05.07.1983 auf.



Einer Aufklärung bedarf noch das Nummernsystem der Nagbøl-Loks: Die ersten beiden Ziffern der Fabriknummer geben das Baujahr wieder, die folgende/n Ziffer/n die Zahl der bisher in diesem Jahr gebauten Lokomotiven (z.B. ist so 5923 die 23. Lok, die im Jahre 1959 gebaut wurde). So erklärt sich, daß es sowohl drei- als auch vierstellige Fabriknummern unmittelbar nebeneinander gibt.

H.J. Hansen
DK-Odense

Diese Firma besitzt einen Schrottplatz im (am?) Hafen von Odense. Das Anschlußgleis kommt von der Hafensbahn Odense, die von der DSB betrieben wird. Vorhanden ist bei Hansen eine Nagbøl-Lokomotive, die oft direkt an der Straße steht und dort ohne weiteres aufgenommen werden kann.

H. J. Hansen, Odense		Spurweite: 1 435 mm				
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	Bem.
•	Frichs 129/1933		B-dm			a.
•	Frichs 374/1949		B-dm			b.
• 3223	Nagbøl 573/1957		B-dm		7/9	c.
a.) 1956 ex Århus-Hammel-Thorsø Jernbane ca. 1980 verschrottet b.) 1969 ex Randers-Hadsund Jernbane 1980 abgestellt steht zum Verkauf c.) 1972 ex Haustrups Fabriker A/S, Odense						

Zuweilen hat das Werk auch mit der Verschrottung von Lokomotiven zu tun. Der Vorbesitzer der Nagbøl-Lok liegt auch im Hafen Odense, aber hier besorgt heute die DSB den Verkehr. Früher wurde Haustrup von der Privatbahn Odense - Bogense (NFJ) bedient und da war eine eigene Firmenlok notwendig.

Direkt neben der Schrottfirma Hansen liegt Odense Werft, wo DSB- und eigene Wagen von dampf- und dieselbetriebenen Kränen befördert wurden. Die Werft ist nun nach Lindø umgezogen, wo sie ohne Bahnanschluß ist.

A/S Genfiber
DK-Assens

Etwas abseits von Assens in einem neuen Industriegebiet liegt diese Papier-Wiederaufbereitungsanlage (= Altpapier-Recycling). Den Verkehr über das ca. 2 km lange Anschlußgleis zum DSB-Bahnhof Assens besorgt eine Lokomotive deutscher Herkunft. Die Lok kann gut fotografiert werden, man braucht das Werk nicht zu betreten und sie steht immer im Freien.

Allerdings hatte die Maschine im vergangenen Jahr einen Unfall, bei dem sie aufgrund versagender Bremsen aus den Schienen getragen wurde und schwere Schäden erlitt. Man scheute aber die Reparaturkosten nicht und ließ die Lok für umgerechnet 24 000 DM bergen und aufarbeiten. Eine wesentliche Änderung dürfte das neue Führerhaus sein.

A/S Genfiber, Assens		Spurweite: 1 435 mm					
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
• oNr	O&K 21 105/1938	3 D	B-dm		19	22	a.
a.) 1938 gel. an Deutsche Wehrmacht 1940/42 nach Ålborg/DK zum Flugplatzbau, stand dort noch 1948 1949 an DSB (3) 1969 an Dansk Træcellulose A/S, Assens 1980 = A/S Genfiber, Assens (umfirmiert)							

Die Geschichte der Maschine ist nicht ganz sicher eindeutig. Die o.g. Version kursiert in Dänemark, von informierter deutscher Seite (Gell, Stefan?) wird die Lieferung an die Wehrmacht bezweifelt.

Unter den Nummern DSB 1 - 3 reichten die Dänischen Staatsbahnen 1949 drei Lokomotiven ein, die durch die Kriegswirren nach Dänemark verschlagen wurden.

Unter der Nr. 1 lief eine V36 von BMAG, die aber schon 1959 verschrottet wurde. Eine Fabriknummer zu dieser Lok konnte leider nicht ermittelt werden.

Die Nr. 2 trug eine Jung-Lok, die 1968 an Vemb-Lemvig-Thyboron Jernbane (Lok 16) verkauft wurde und 1983 in den Besitz des Dänischen Eisenbahnclubs übergegangen ist. Die Lok steht derzeit in Mariager. Auch zu dieser ex-DSB 2 ist keine Fabriknummer bekannt. Kann zu diesen beiden Loks vielleicht ein Leser weiterhelfen ??

In Assens steht in einer Parkanlage eine Schmalspurdampflok als Denkmal. Es ist ein D-Kuppler mit der Spurweite 700 mm. Eigentümer waren die dänischen Zuckerfabriken (DdS), die die Lok (Henschel 9997/1910) unter der Nr. 3 auf einer der ehemals zahlreich vorhandenen Rübenbahnen (8 Loks, 450 Wagen, 78 km Gleis) einsetzten.

- Erwähnte dänische Lokomotivhersteller
 - Nagbøl = Karl Møller Maskinfabrik, Nagbøl, Lunderskov/DK
 - Frichs = A/S Frichs, Århus/DK
- Verwendete Daten und Informationen stammen teilweise aus:
 - Andersen, Peter: Danske industrimotorlok 1435 mm. Hedehusene 1974.
Dieses und fünf weitere Hefte über dänische Schmalspurbahnen sind nach wie vor über den 'Bahn-Express' erhältlich.
- Besten Dank auch Herrn Bent Hansen aus Kolding für die hilfreichen Erläuterungen und die Reiseführung.

Korrekturen und Ergänzungen

Purit Mij. Afd. Veendraj, NL-Weiteveen, BE 1/85 -32-

Ergänzend zu unserem Bericht hier noch ein paar kurze Hinweise, wie die drei Betriebsstellen zu erreichen sind:

Man überquert die deutsch-niederländische Grenze am Übergangspunkt Zwartemeer und biegt die nächste vertrauenerweckende Straße (nach ca. 1 km, noch bevor der Ort Zwartemeer richtig angefangen hat) nach links ab. Nach weiteren vier Kilometern Fahrt erreicht man eine Verladeanlage. Hier stehen - auch bei Betriebsruhe - mehrere Loks im Freien.

Biegt man hier nach rechts ab (Achtung Autofahrer: Ausgefahrene Pflasterstraße, nicht nur die Reifen bekommen Bodenkontakt!) und folgt der kreuzenden Asphaltstraße wieder nach links, dann sieht man linker Hand bald das Werk liegen. Viel scheint sich hier allerdings nicht mehr zu bewegen - immerhin standen hier aber auch zwei Loks herum.

Heilmoor Gewinnungsanlage, 6412 Gersfeld/Rhön, BE 4/84 -33-

So die richtige Firmenbezeichnung, nicht "Hellmoor". Bei der dritten Lok handelt es sich um O&K 25 275/1953 (B-dm), die allerdings kaum jemand zu Gesicht bekommen hat. Bereits im Oktober 1984 war der gesamte Feldbahnbetrieb aufgegeben und bis auf ein paar umgestürzte Loren alles verschwunden. Lokschuppen und das Sturzgerüst waren abgerissen. Über den Verbleib der Loks ist bisher nichts bekannt.

Krupp MaK GmbH, 4130 Moers, BE 4/84 - 37-

Die Fabriknummer KHD 57 591 für die Bundeswehr-Lok muß falsch sein. Diese Fabriknummer trägt die Bundesbahn V 100 2222 = 212 222.

Bahn-Express-Leserfahrten 1984/Anton-Günther Meiners, Westerhorn, BE 5/84 -36-

Nachgetragen werden muß Lok 38 (Diema 2 465/19.., DS 28, 28 PS, 4.3 t, Motornummer 2 883 576/77).

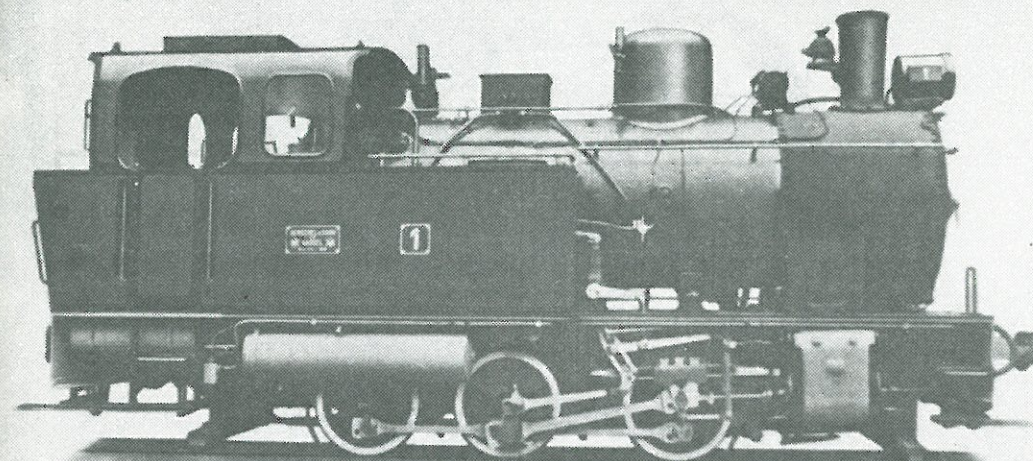
Alsen'sche Portland-Zementwerke, 2210 Itzehoe/2219 Lägerdorf, BE 4/84 -22-

Durch zahlreiche Leserzuschriften sind wir heute in der Lage, den Triebfahrzeugbestand der Alsen'schen Zementwerke, der früheren Breitenburger Portland Cementwerke, weitgehend vollständig zu rekonstruieren, wobei die Korrektur in dieser Ausgabe deutlich mehr Platz beansprucht, als die Meldung im BE im vergangenen Jahr. Zu unterscheiden ist zwischen dem Normalspur- und dem Schmalspurnetz (mit der selteneren Spurweite von 869 mm!) des Zementwerkes.

Alsen'sche Portland-Zementwerke, Itzehoe Lägerdorf								
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.	
1. Spurweite 1 435 mm								
1'	Humb 720/1912		C-n2t					a.
2'	Hen 11 696/1913		D-n2t	550	56	40		b.
• 1''	Krupp 1 690/1939							c.
•	Hen 29 211/1957		C-dh	500	48	40		d.
•	KHD 55 570/1953		B-dm					e.
2. Spurweite 869 mm								
	Krauss 562/1877		B- t					f.
	Krauss 1 079/1882		B- t					f.
	Krauss 1 669/1885		B- t					f.
	Krauss 1 938/1888		C- t					f.
	Krauss 3 629/1897		C- t					f.
1	Hen 21 918/1930		C- t					g.
2	Hen 22 094/1932		C- t					h.
3	Hen 22 354/1933		C- t					f.
4	Hen 22 498/1934		C- t					f.
5	Hen 23 175/1936		C- t					f.
6	Hen 23 176/1936		C- t					f.
7	Hen 26 477/1949		C- t		38.2	35		i.
8'	Krauss 5 774/1907		B- t					f.

(noch: Alsen'sche Portland-Zementwerke)							
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
8''	MaK 401 029/1958	400 BB	B'B'-dh	2x200	36	30/61	k.
10	Gmdr 4 242/1946	HF 130 C	C-dh				f.
11	Schöma 2 330/1960	CFL200VR	B-dh	230	21.8	33	l.
12	Schöma 2 331/1960	CFL200VR	B-dh	230	21.8	33	l.
<p>a.) 1912 gel. an Köln-Frechen-Benzenrather Eisenbahn (14) 19 an Breitenburger Portland Cementwerke (1) 1959 verschrottet</p> <p>b.) 1913 gel. an Frankfurter Hafen- u. Industriebahn (A 2) 1956 über Fa. Eickens, Bremen, an Breitenburg/Alsen (2) 1966 verschrottet</p> <p>c.) 1939 gel. an Breitenburger Portland Cementwerke (Diesel-Lok 1)</p> <p>d.) 1957 gel. an Hüttenwerk Ilsede-Peine (20) 1965 an Breitenburg/Alsen</p> <p>e.) Hemmoor Zement AG, Hemmoor 1979 an Alsen'sche Portland-Zementwerke</p> <p>f.) neu gel. an Breitenburger Portland Cementwerke Verbleib unbekannt</p> <p>g.) 1930 gel. an Breitenburger Portland Cementwerke (1) 1964 verschrottet</p> <p>h.) 1932 gel. an Breitenburger Portland Cementwerke (2) 1962 verschrottet</p> <p>i.) 1949 gel. an Breitenburger Portland Cementwerke (7) 1964 verschrottet</p> <p>k.) 1959 gel. an Breitenburg/Alsen (8'')</p> <p>1967 über Schöma (Umbau auf 1000 mm Spurweite) an Kreisbahn Aurich (D 08)</p> <p>1971 an Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft (D 4)</p> <p>l.) 1976 über Schöma und Victor Asper, Küßnacht/CH, an Furka-Oberalp-Bahn/CH</p>							

Zur Gmeinder-Lok 10 (Gmdr 4242) ist der Lieferliste des Herstellers folgendes zu entnehmen: Gmdr 4242/1946, Type HF 130 C, geliefert 14.11.1946 über Rathjens, Hamburg (Händler), an Karl Schmidt, Holzwickede (750 mm). An diesen Schmidt in Holzwickede sind damals mehrere HF 130 C gegangen - eventuell auch ein Händler.



HENSCHEL 3449

So sah die Schmalspur-Lok 1 der Alsen'schen Portland-Zementwerke bei ihrer Ablieferung aus.

Werkfoto Henschel

Recht reizvolle Strecken befahren die 869 mm-Loks der Lägerdorfer Zementbahn; Harald O. Kindermann nahm Lok 12 mit einem Zug am 06.11.1971 auf freier Strecke auf.





Zementbahn Lauffen: Mitglieder des EZL bauen ihr Schienenfahrrad auf die Schienenkopfbreite von 58 mm um. Die Schienenform der ZEAG ist Württemberg "D" mit der Schienenhöhe von 130 mm und dem Gewicht von 33,8 kg/m.

Foto: Michael Jahnle

Als unsicher wurde die Vergabe der Betriebsnummern 4971 und 4972 für die beiden Schöma-Loks (Alsen 11, 12) bei der Furka-Oberalb-Bahn angegeben. Andreas Christopher nennt für Schöma 2330 die FO-Nummer 4971, für Schöma 2331 die FO-Nr. 4972.

Auf dem Normalspur-Netz des Alsen'schen Zementwerks war 1977/78 leihweise DL 1 der Nordfrisischen Verkehrsbetriebe AG im Einsatz. Die Daten der Lok: MaK 400 004/1955, Type 400 C, C-dh, 400 PS, 45 t; Eisenbahn Gittelde-Bad Grund (272), 1972 an NVAG.

Zementwerk Lauffen - Elektrizitätswerk Heilbronn AG, 7128 Lauffen

Nun wird die Zementbahn der ZEAG in Lauffen am Neckar abgebaut. Am 31.12.1983 war das offizielle Ende der 600 mm-Werkbahn vom Steinbruch Neckarwestheim bis zum Zementwerk in Lauffen. Im Mai 1984 formierten sich einige Feldbahnfreunde, die diese Strecke erhalten und eine elektrische Museumsbahn eröffnen wollen. Das "Aus" für den Verein EZL (Elektrische Zementbahn Lauffen) kam jedoch vom Wasser- und Schifffahrtsamt Stuttgart, weil die Bahn auf der rechten Neckarseite verläuft. Der Damm soll durch die Erschütterungen der Bahn undicht geworden sein. Eine Abdichtung kann nur nach Beseitigung der Gleise und des Fahrdrabtes stattfinden.

Auch auf das Angebot der ZEAG, eine Lok mit zwei Wagen als Denkmal zu erhalten, antwortete die Stadt Lauffen bis heute noch nicht!! Als einzige Erinnerung an die Zementbahn wird so wohl nur eine Dokumentation bleiben, die die EZL zu erstellen gedenkt. Hierfür wird noch historisches Bildmaterial gesucht.

Kontaktadresse: Michael Jahnle, Weiler Straße 50, 7057 Leutenbach

Wirus-Werke W. Ruhenstroth GmbH, 4830 Gütersloh, BE 4/84 -13-

Hier war früher außerdem noch die O&K 21 394/1943 in Dienst. Vor 1980 gelangte die Lok an die Almetalbahn Bodenburg-Sibbesee.

Torfwerk Karl Fischer, 2361 Tensfeld, BE 6/84 -18-

Ergänzende Daten zu den auf dem Bild in BE 6/84 als "Betriebsnummernlos" bezeichneten Dieselloks teilt uns die Fa. Diema mit: Die erste Lok an dem Anhängewagen ist eine Maschine der Type DS 14, Fabriknummer 2744, die 1975 als Gebrauchtkauf an Karl Fischer geliefert wurde. Der ehemalige Besitzer war die Dampfziegelei Marie GmbH in Gundelsdorf/Opf. Die zweite davor gespannte Lok ist die Diema-Lok DS 12, Fabriknummer 1303. Der Vorbesitzer dieser Lok war die Ziegelei Ludwig Buhlig in Uelzen, 1969 kam diese nach Diepholz zu Diema und wurde dann im Jahre 1971 nach Tensfeld geliefert.

Liebe Leser,

durch ein bedauerliches Mißgeschick lieferte unsere Druckerei zahlreiche Hefte des BAHN-EXPRESS 6/84 mit Mängeln (weiße, unbedruckte Seiten) aus.

Bitte beachten Sie: Bei fehlerhaften Heften erstatten wir selbstverständlich möglichst umgehend und kostenlos Ersatz!

Dankbar wären wir für die Übersendung der fehlerhaften Hefte.

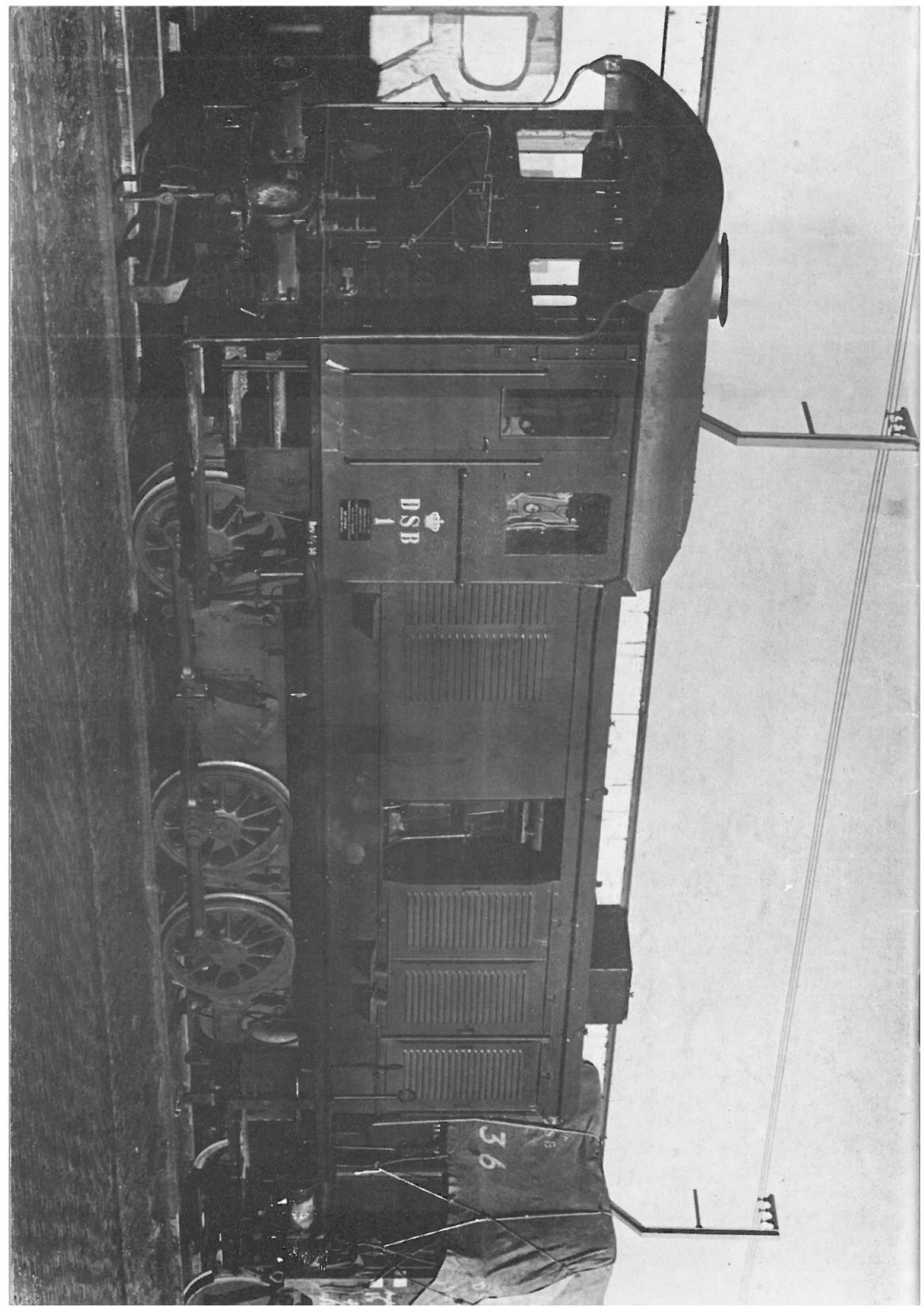
Ihre BAHN-EXPRESS-Redaktion.

Suche für eine Veröffentlichung alle greifbaren Angaben und Informationen jeglicher Art und besonders Fotos zu den Dampf- und Diesellokomotiven aller Spurweiten der

Bauunternehmung Peter Büscher & Sohn GmbH & Co. KG
4400 Münster/Westfalen

Alles ist von größtem Interesse und wird dankbar, auch im Tausch oder Ankauf, angenommen.

Matthias Lentz - Am Hang 1 - D-3030 Walsrode 9



DSB

36