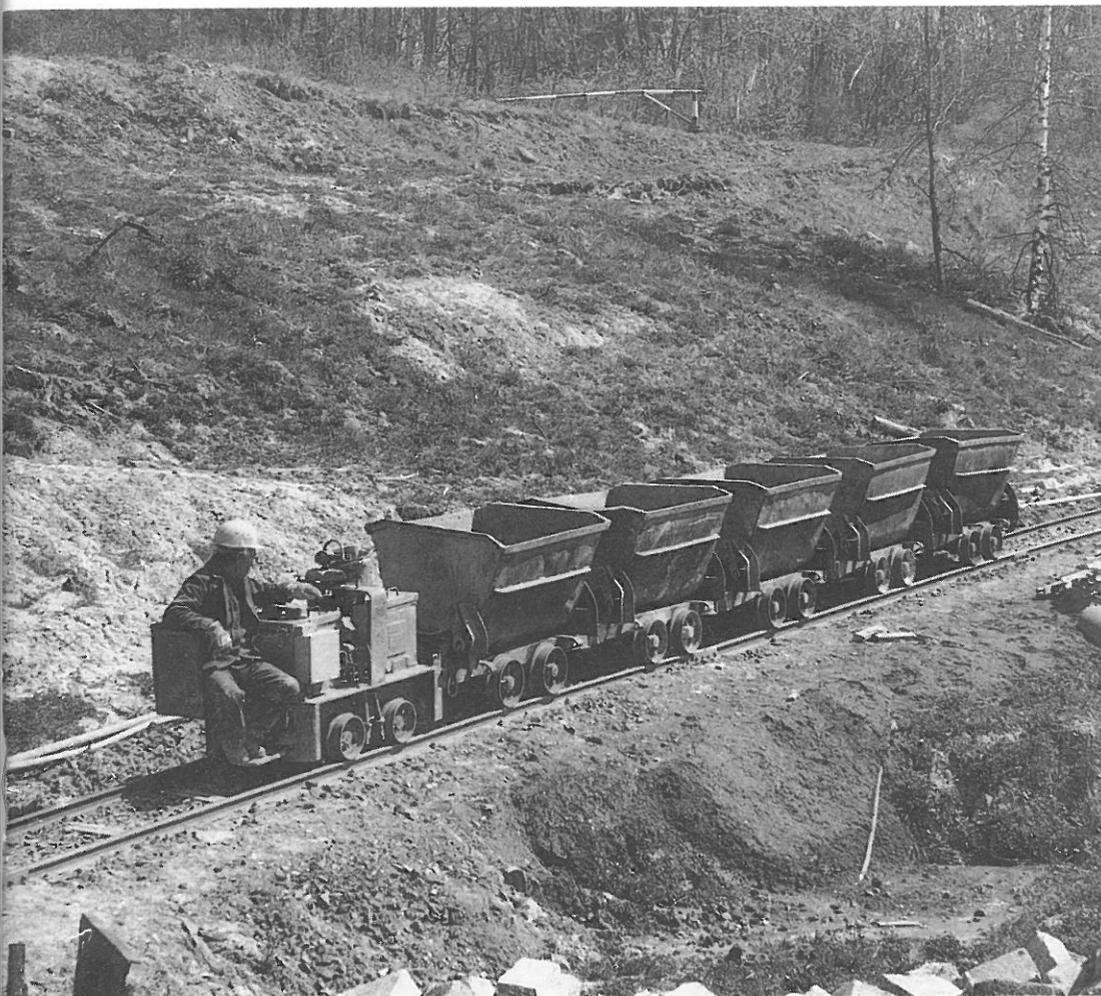


Bahn- Express

4'85

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 2729

Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
4712 Werne
Telefon 02389-45057

Martin Raddatz
Brüggefeldweg 10
4400 Münster
Telefon 0251-862095

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 Mitarbei-
tern stellen nicht in jedem
Falle die Meinung des
Herausgebers dar.

Inhalt 4'85

Berichte

Feldbahnen in Hagen/Niedersachsen _____ 3
- Torfwerk Ahrens GmbH, Hagen/Nds. _____ 3
- Ziegelwerk W. Eickhoff, Hagen/Nds. _____ 5

Kalkwerke zwischen Ulm und Ehingen _____ 6
- Ulmer Weißkalkwerke, Blaustein _____ 6
- Heidelberger Zement, Blaustein _____ 8
- Heidelberger Zement, Blaubeuren _____ 9
- Schwenk-Zement, Allmendingen _____ 11

Neues von Thyssen-Henschel _____ 12

Kurzmeldungen

Niedersächs. Hafenamts Cuxhaven _____ 13
Gail AG, Grube Maria, Waldbrunn _____ 17
Basalt AG, Greifenstein-Beilstein _____ 17
Didier-Werke, Greifenstein-Allendorf _____ 19
Dr. C. Otto & Comp., Grube Landwehr _____ 20
Westerw. Thonindustrie, Breitscheid _____ 20
Stadtwerke Karlsruhe, Großmarkt _____ 23
Sünchinger Stärkefabrik GmbH _____ 24
Gram Teglværk, DK-Gram _____ 24

Korrekturen und Ergänzungen _____ 26

⊗ = am Stichtag der Meldung vorhandene
Fahrzeuge

Titelfoto: Ein neuer Stollen wurde bei
der Tongrube Hermann in Beil-
stein in Betrieb genommen. Auf der Gefäll-
strecke zum Stollen fotografierte Andreas
Christopher am 24.04.1985 die Bartz-Akku-
Lok 1503. Heute freilich haben sich hier
bereits Gummi-Förderbänder breitgemacht !

Rückseite: Den "Senior" des Niedersäch-
sischen Hafenamtes fotograf-
ierte Ulrich Völz am 10.07.1984 vor einem
Arbeitszug im Watt.

Berichte

Martin Raddatz

Feldbahnen in Hagen/Niedersachsen

Hagen liegt östlich der Weser zwischen Bremen und Bremerhaven. Im
Hagener Ortsteil Harmonie befinden sich zwei Werke, die heute noch
Feldbahnen betreiben:

- Torfwerk Ahrens GmbH & Co. KG, Werk Hagen
- Ziegelwerk W. Eickhoff

Beide Werke sind recht leicht aufzufinden und gut zu erreichen.
Kommt man aus Hagen, so entdeckt man am Anfang des Ortsteils Harmo-
nie an einem Seitenweg ein Schild, das den Weg zum Torfwerk zeigt.

**Torfwerk Ahrens GmbH & Co. KG, Werk Hagen
2856 Hagen/Nds.**

Dieses Werk ist auf Düngetorf spezialisiert. Der Betriebshof des
Torfwerks besteht aus einer Wendeschleife, einigen Ranglergleisen
und einer Werkstatt. Vom Betriebshof führen die Gleise ins Moor.
Ein interessantes Detail ist hinter der Ausfahrt des Torfwerks zu
finden. Hier zweigt ein Verbindungsgleis ab, das von der Anlage des
Torfwerks hinüber zur Feldbahn des Klinkerwerks führt. Dieses Gleis
wird jedoch nach Angaben einer Angestellten des Torfwerks nicht
mehr benutzt.

Torfwerk Ahrens, Werk Hagen 2856 Hagen/Nds.		Stand : 04.1985		Spurweite: 1 435 mm			
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
⊗ oNr	Schöma 1 990/1956	CDL 20	B-dm	20	3.0		a.
⊗ oNr	Diema 2 335/1960	DL 6	B-dm	8	1.15		
⊗ oNr	Diema 2 656/1963	DS 20	B-dm	22	2.8		b.
⊗ oNr	Diema 2 665/1963	DS 20	B-dm	22	3.3		c.
⊗ oNr	Diema 2 852/1966	DL 6	B-dm	11	1.15		d.
a.) Ziegelei Bott KG, Werk Gochsheim nach 1968 an Torfwerk Ahrens Verbleib unbekannt, Fabrikschild heute im Führerhaus der Diema 2656 b.) Ziegelei Bott KG, Werk Gochsheim nach 1968 an Torfwerk Ahrens, dort Umbau (neues Führerhaus, neue Motor- haube, vmtl. ex Schöma 1990, deren Fabrikschild im Führerhaus angebracht ist) c.) Schöninger Ton- und Hohlsteinwerke nach 1975 an Torfwerk Ahrens; Austauschmotor KHD F2L712 d.) 1966 gel. an Bauunternehmen Wilhelm Stallmann, Gelsenkirchen 19 über Diema ... an Torfwerk Ahrens							



Durch eine reizvolle Bruchlandschaft führt die Strecke des Torfwerkes Ahrens bei Hagen. Das Foto von Wolf-Jobst Siedler, das Lok Diema 2665 auf dem Weg ins Torfwerk zeigt, entstand am 31.10.1984.

Das untere Foto, aufgenommen von Martin Raddatz am 21.03.1983, zeigt fast alle Lokomotiven des Hagener Torfwerkes auf dem Betriebsgelände. Von rechts nach links: Diema 2665, Diema 2656 und Diema 2335.



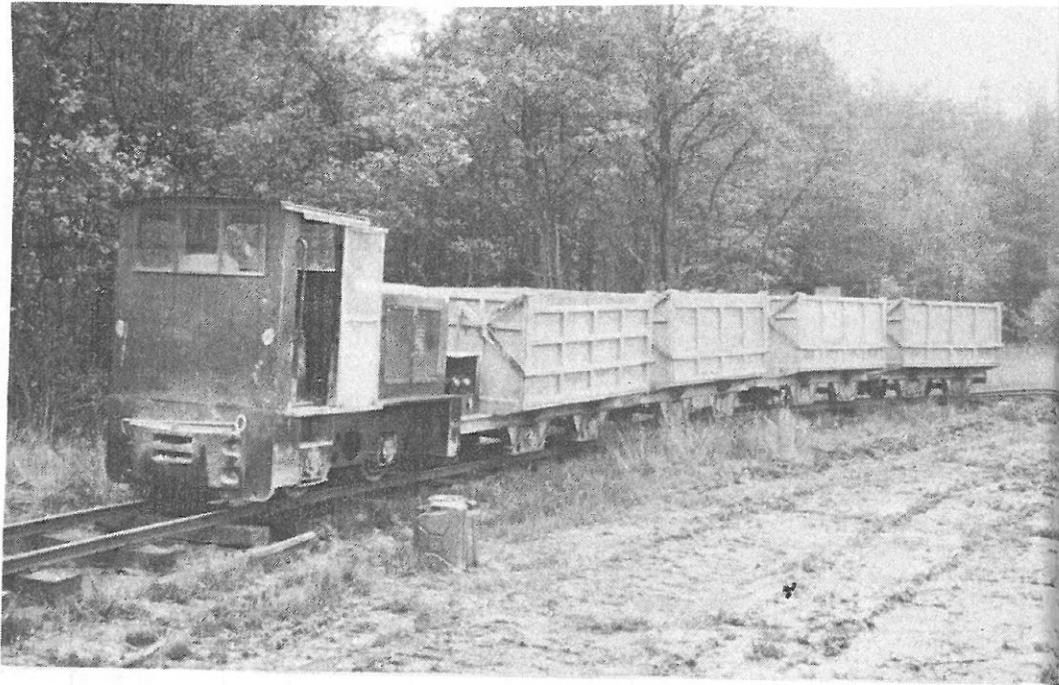
Ziegelwerk W. Eickhoff 2856 Hagen/Nds.

An der Einmündung des o.g. Verbindungsgleises in die Gleisanlagen der Feldbahn des Klinkerwerkes steht eine Entladehalle, die jedoch nur zum Abstellen von Fahrzeugen benutzt wird. Hier sind die beiden kleineren Loks (Schöma 758/1946 und Diema 1384/1950) zu finden. Sie sind für den Verkehr mit Hydraulikkippern zu schwach. Neben der Entladehalle stehen über 40 Kipploren aus früheren Tagen abgestellt.

Der eigentliche Betrieb wird heute mit der stärkeren Schöma-Lok (2846/1964) und vier Hydraulikkippern abgewickelt. Der Zug transportiert den Ton aus der Grube zur Entladeanlage, wo er abgekippt wird.

		Ziegelwerk W. Eickhoff 2856 Hagen/Nds.		Stand : 10.1984 Spurweite: 600 mm		
● Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS)	Gew. (t)	Bemerkungen
● oNr	Schöma 758/1946		B-dm	22	3.7	abgestellt
● oNr	Diema 1 384/1950	DS 30	B-dm	38		a.)
● oNr	Schöma 2 846/1964	CFL 60 DC	B-dm	72	8.0	b.)
a.) 1950 gel. über Feldbahnfabrik Breidenbach, Mannheim an Französische Besatzung, Station Idar-Oberstein 19 an Ziegelwerk Eickhoff, heute abgestellt						
b.) Jasba Baukeramik, Mogendorf 19 an Ziegelwerk Eickhoff						

Die Strecke kreuzt die Bundesstraße blinklichtgesichert und führt dann an einem Feldweg entlang. Später wird das Gelände an der Strecke recht unwegsam. Folgt man der Bundesstraße jedoch in Richtung Autobahn, so findet man an der Autobahnauffahrt einen links abbiegenden Feldweg. Dieser führt an der Grube vorbei. Große Betriebsanlagen befinden sich nicht in der Grube, hier steht nur eine größere Aufenthaltsbude.



"Kraftprotz" ist in Hagen die Schöma 2846 mit ihren 72 PS. Zu sehen ist sie hier am 31.10.1984 mit ihren vier Hydraulikkippern in der Grube der Fa. Eickhoff.

Foto: Wolf-Jobst Siedler

Ulrich Völz

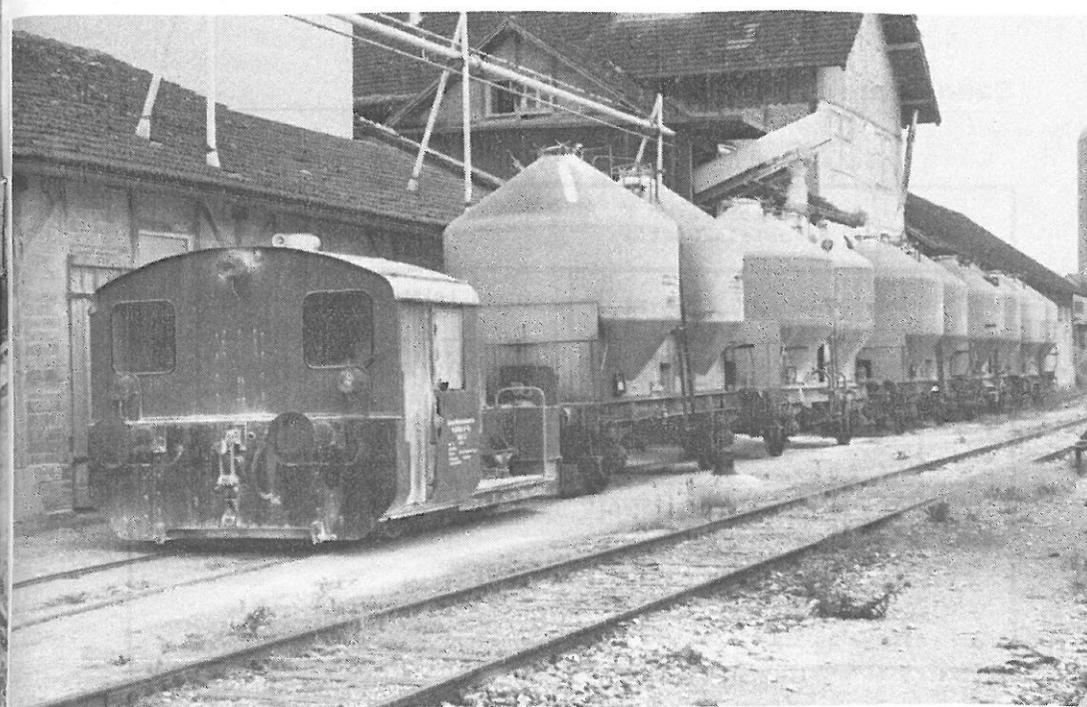
Kalkwerke zwischen Ulm und Ehingen

Ulmer Weißkalkwerke Kurt Mühlen & Co.
7906 Blaustein/Württ.

In zwei Werksteilen rechts und links der KBS 755 (Ulm - Immendingen) wird je eine Lok eingesetzt. Beide Lokomotiven lassen sich ohne Schwierigkeiten aufnehmen.

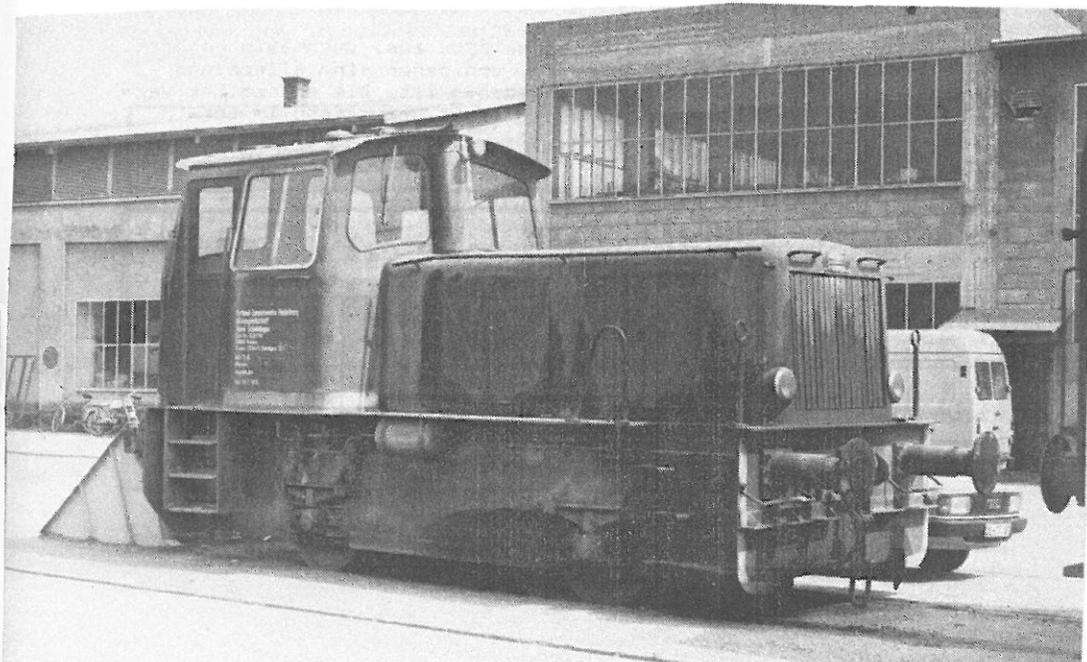
Die Loks 3 und 4 teilen sich heute die Arbeit in den Werken I und II. Lok 1 steht jetzt als Denkmal am Bahnhof Herrlingen, Lok 2 fristet ihr Dasein als Spielplatzlok in der Neubausiedlung Blaustein.

Die zuletzt vorhandenen Schmalspurmateriale wurden etwa 1980/81 verschrottet.



Die beiden Werkloks der Ulmer Weißkalkwerke in Blaustein zeigen die Fotos auf dieser Seite, aufgenommen am 28.07.1983. Die Kföf-Type Lok 4 (oben) versieht die Rangierarbeiten im Werk III, während Lok 3 (unten) im Werk I eingesetzt wird.

Fotos (2): Ulrich Völz



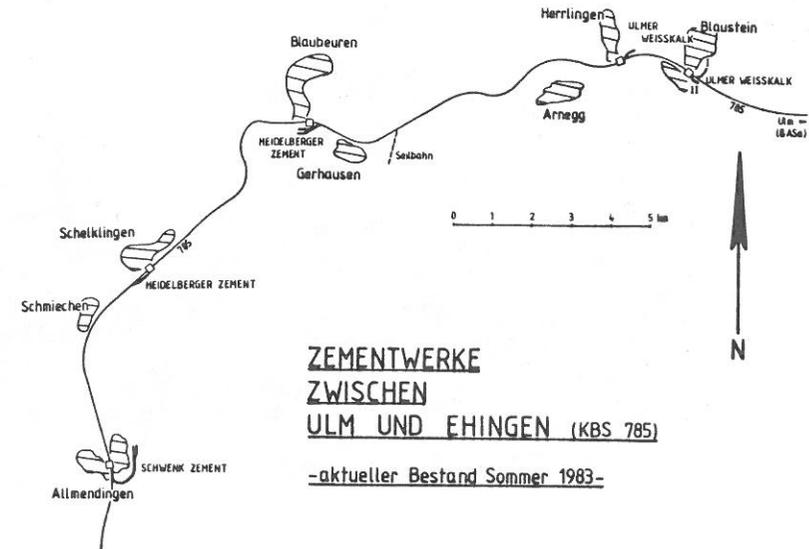
Ulmer Weißkalkwerke K. Mühlen & Co. 7906 Blaustein/Württ.							
Stand : 07.1983 Spurweite: 1 435 mm							
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
1	Deutz 13 670/1932	OMZ 117	B-dm	22/24 PS 16/17 kW			a.
2	Gmdr 1 623/1936	(K8 I)	B-dm		10.2		b.
3	KHD 57 788/1965	KK 140 B	B-dh	130/96	20	34	c.
4	KrMa 15 413/1934	(K8f II)	B-dh			45	d.
a.) 1932 gel. an Bergische Lichtkraft- u. Wasserwerke, Berg. Gladbach 1965 an Ulmer Weißkalkwerke, Blaustein (1) 1972 abgestellt 1976 an Privat, Denkmal Herrlingen							
b.) ex DB 311 262, heute Spielplatzlok in Blaustein							
c.) ex Schlachthof Wuppertal							
d.) 1980 ex DB 323 980 (ex K8f 4277)							

**Heidelberger Portland-Zementwerke, Werk Blaubeuren
7902 Blaubeuren**

Auch hier ist der Schmalspurbetrieb schon vor vielen Jahren eingestellt worden, wenngleich der am Werksende befindliche Lokschuppen auf den ersten Blick nicht so aussieht. Loks sind hier jedenfalls nicht mehr verborgen.

Etwas anders sieht es im Bereich Normalspur aus. Buchmäßig gehören zwei Lokomotiven zum Werk Blaubeuren, von denen eine allerdings derzeit an das Werk Schelklingen abgegeben ist. Die andere Lok verbringt ihre Zeit mehr oder weniger mit Herumstehn im Lokschuppen.

Heidelberger Portland-Zementwerke 7902 Blaubeuren							
Stand : 07.1983 Spurweite: 1 435 mm							
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
1	Gmdr 4 630/1956		B-dm	50/37		12	
oNr	Gmdr 5 233/1960		B-dh	190/140	22	20	a.
a.) verliehen an Werk Schelklingen							



**ZEMENTWERKE
ZWISCHEN
ULM UND EHINGEN (KBS 785)**

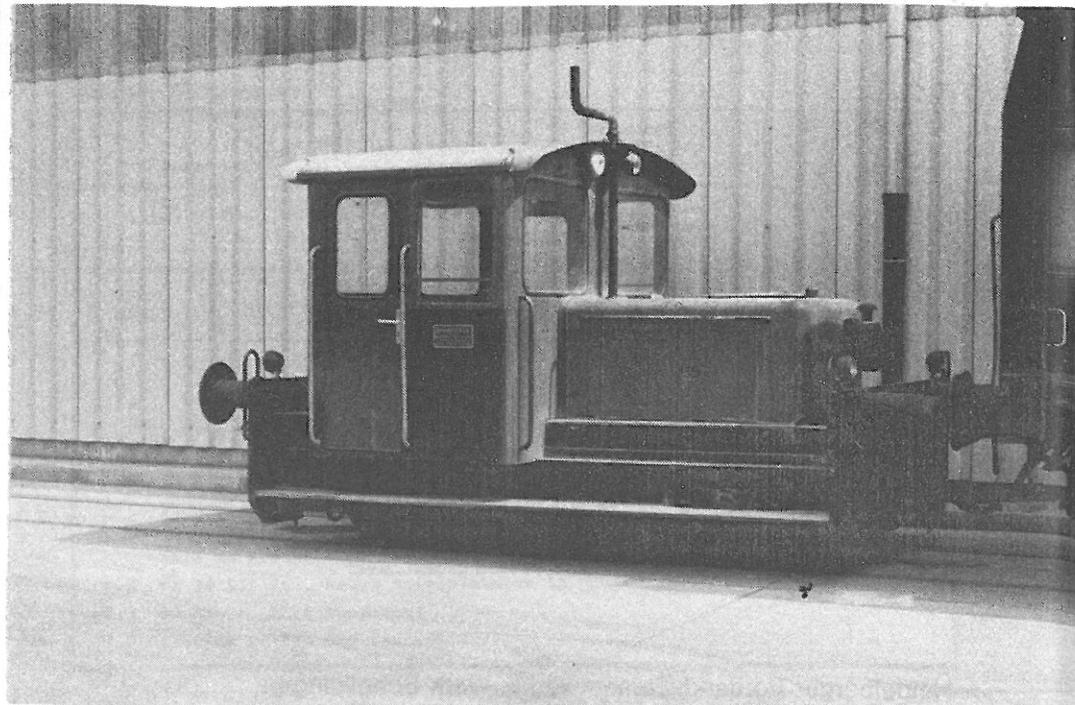
-aktueller Bestand Sommer 1983-

**Heidelberger Portland-Zementwerke, Werk Schelklingen
7933 Schelklingen**

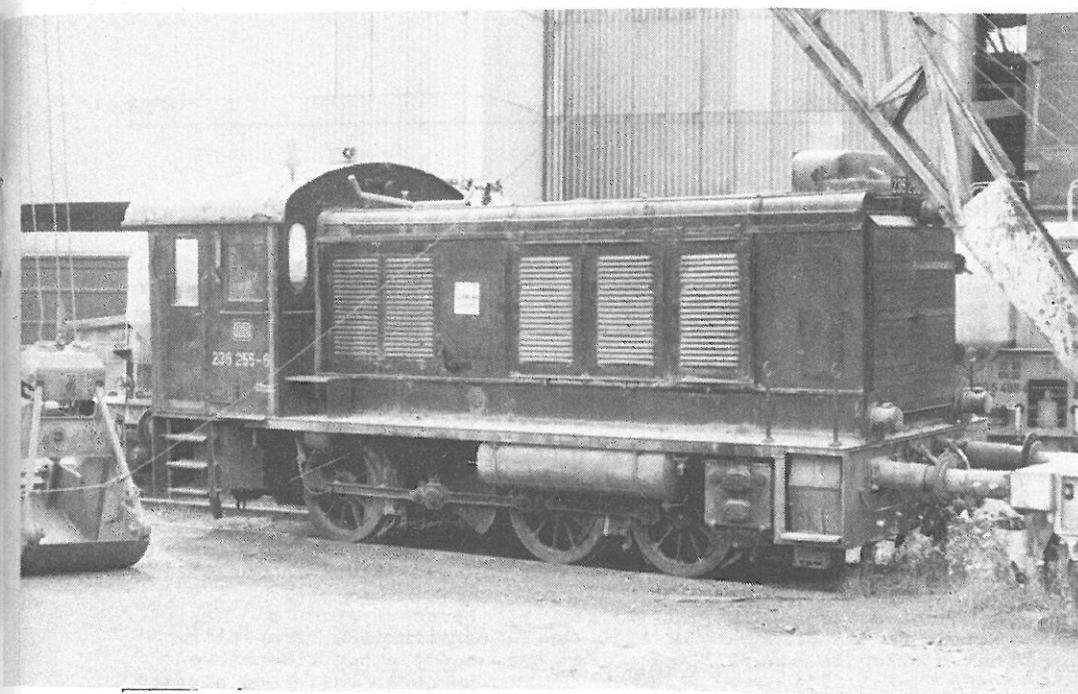
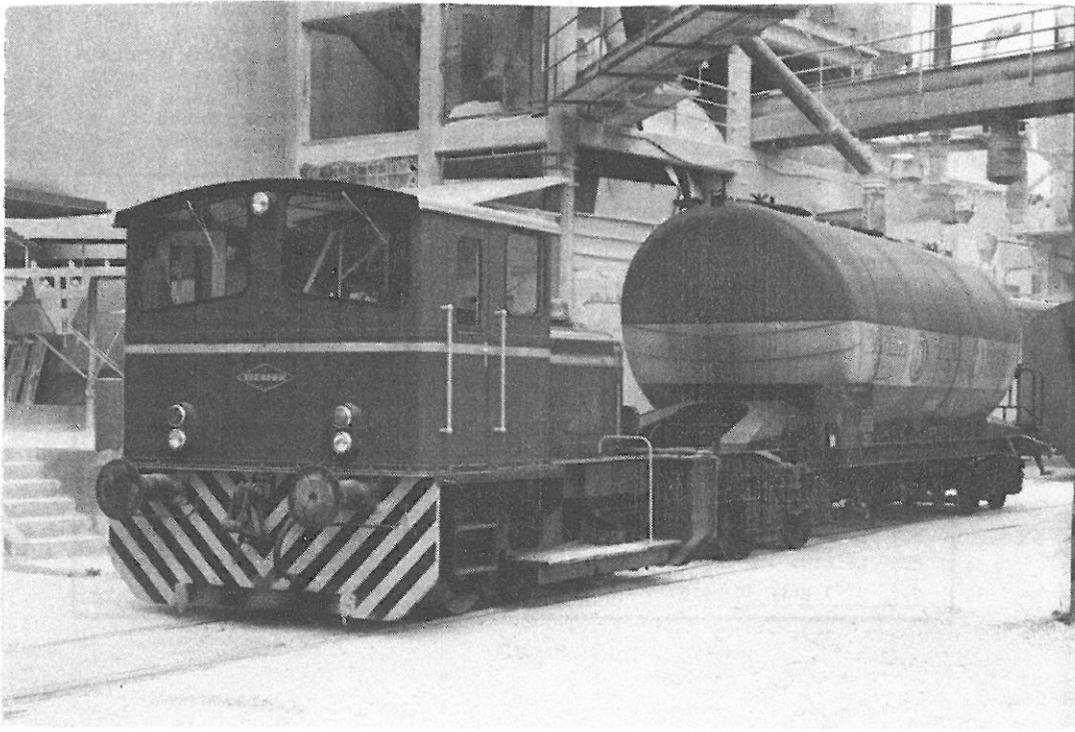
Recht reger Normalspurbetrieb herrscht in diesem Werk. Vorhanden sind zwei Betriebslokomotiven, eine abgestellte Maschine und ein Vollert-Roboter. Letzterer konnte allerdings keine weiteren Hinweise zu seiner Identität geben. Eine ehemals vorhandene Esslinger Naßdampflok wurde in den 50er Jahren verschrottet.

Eine ehemalige Schmalspurdiesellok soll noch auf einem Spielplatz am Sportplatz in Längental (wo?) stehen. Der Schmalspurbetrieb mit Elektro- und Dieselloks wurde etwa gegen Ende der 60er Jahre aufgegeben.

Heidelberger Portland-Zementwerke 7933 Schelklingen							
Stand : 07.1983 Spurweite: 1 435 mm							
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
	Essl /1882		-t				a.
o	Gmdr 5 043/1958		B-dh	190/140	22	22	b.
oNr	Gmdr 5 233/1960		B-dh	190/140	22	20	c.
oNr	Gmdr 5 482/1971	D 05 B	B-dh	55/40	14	15	d.
o	Vollert /						
a.) 1956/58 verschrottet							
b.) Betriebsnummer: 1638/762, abgestellt							
c.) Leihlok vom Werk Blaubeuren							
d.) 1971 gel. an Heidelberg Zement, Werk Schelklingen							



Zwei grundverschiedene Gmeinder-Lokomotiven werden bei der Heidelberger Zement in Schelklingen eingesetzt: Oben sehen Sie die 50 PS-Lok Gmdr 5482, unten die mit 190 PS ausgestattete Gmdr 5043. Beide Loks nahm Ulrich Völz am 28.07.1983 auf.



Da steht sie nicht mehr. Die ehemalige DB 236 255-6 war hier, beim Zementwerk Schwenk in Allmendingen, nie im Einsatz. Heute ist sie Eigentum der Historischen Eisenbahnfreunde Wesel.

Schwenk-Zement, Werk Allmendingen 7936 Allmendingen/Württ.

Eine Lok ist hier vorhanden. Es handelt sich dabei um eine Gmeinder-Lok, die - obwohl sie einer DB-Köf ähnlich sieht - neu nach Allmendingen geliefert wurde. Bis vor kurzem gab es hier noch abgestellt die ehemalige DB 236 255, die hier aber nie zum Einsatz gekommen ist. Sie wurde jetzt an Eisenbahnfreunde verkauft und soll in Wesel bereits 1986 wieder zum Einsatz kommen. Auf ehemals vorhandenen Schmalspurgleisen verkehrten Dampf- und Dieselloks. Der Betrieb wurde vor etwa 25 Jahren aufgelassen.

Schwenk-Zement, Werk Allmendingen 7936 Allmendingen/Württ.							Stand : 07.1983	Spurweite: 1 435 mm	
● Betr. Nr.	Herstellerdaten		Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.	
● oNr	Gmdr	5 080/1958		B-dh	128/ 94	17	30	a.	
236 255	Holmag	2 012/1948	WR 360 C 14K	C-dh	360/265	42	30/60	b.	
a.) 1958 gel. an Schwenk, Werk Allmendingen b.) 1948 gel. an Deutsche Bundesbahn (V 36 255 = 236 255) 1981 an Schwenk Zement, Werk Allmendingen 1985 an Historischer Schienenverkehr Wesel e.V.									

Neues von Thyssen Henschel

Interessantes tut sich zur Zeit in den Lokomotivhallen von Thyssen Henschel in Kassel, bei einem der vier größten deutschen Lokomotivhersteller. Es läßt sich allerdings nicht so ganz klar definieren, worum es sich denn nun eigentlich handelt: Lokomotivneubau oder -renovierung ?

Zum vollständigen Umbau befindet sich bei Henschel derzeit V 167 der Kassel-Naumburger Eisenbahn (KHD 57 877/1965, Type DG 1600 CCM, 1973 ex Dortmunder Eisenbahn (D 20)). Von der Lok wird praktisch nur noch der Rahmen im Original verbleiben, auf den Henschel alles weitere neu aufbaut. Im Anschluß daran soll V 166 der KNE (KHD 56 955/1959, Type DG 1600 CCM, 1971 ex Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (V 82)) das gleiche Schicksal ereilen. Optisch werden die Lokomotiven nach dem Um-/Neubau den Standardtypen aus dem Henschel-Lokomotivprogramm gleichen (nur ein gut' Stück länger ...)

Noch interessanter ist der Auftrag, der Henschel durch die Westfälische Landes-Eisenbahn erteilt wurde: Bereits 1980 verunfallte bekanntlich DL 200093 'Berlin' der Osthannoverschen Eisenbahnen (KHD 57 651/1964, Type DG 2000 CCM) und wurde anschließend als Ersatzteillieferer verwendet, bis 1981 nur mehr der Rahmen übrig war. Die WLE kaufte nun 1985 den - vom Unfall nicht in Mitleidenschaft gezogenen - Rahmen der Lok, steuerte Getriebe und Achsgetriebe aus eigenem Bestand bei und erteilte Henschel den 1.9 Mio.-Auftrag, daraus eine sechsachsige Lok zu bauen. Die dreiachsigen Drehgestelle werden durch Henschel nach Original-KHD-Plänen in vierfacher Ausfertigung neu gebaut (der zweite Satz dient der WLE selbst zum Umbau der VL 0634 (KHD 56 288/1956, Type DG 2000 BBM) auf sechs Achsen), zum Einbau kommen zwei KHD-Motore BA 16 M 816 (1100 PS = 810 kW) - die spätere VL 0630 wird damit zum neuen WLE-Flaggschiff. Das Aussehen der "neuen" WLE-Lok, die voraussichtlich zum Jahreswechsel 1985/86 die Henschel-Hallen verlassen soll, wird ebenfalls dem Henschel-Standard angelehnt sein.

Die Überlegungen der WLE, diese insgesamt immerhin rund 2.1 Mio. DM teure Lok zu beschaffen, basieren auf besonders bezugs der Zugkraft positiven Erfahrungen mit den sechsachsigen WLE-Loks gegenüber den vierachsigen Loks. Um vergleichbare Ergebnisse - und damit einen möglichst rationellen Betrieb - zu erzielen, wäre die sowohl in der Anschaffung (zwei neue MaK-G 1204 BB kosten zusammen rund 3 Mio. DM) als auch im Unterhalt kostenintensivere Doppeltraktion notwendig.

Ein völliger Neubau sechsachsiger Loks kam nicht in Frage, da die Absatzmöglichkeiten derartiger Loks für den Hersteller zu gering gewesen wären. Die WLE hätte allerdings die Möglichkeit gehabt, sechsachsige Lokomotiven aus einer für Argentinien bestimmten Henschel-Serie zu beziehen (das wär' doch auch noch was gewesen!). Die Probleme mit nicht-DIN-gerechten Maßen, sowie Ersatzteilen (es sind amerikanische Aggregate eingebaut) und dem Zoll (die amerikanischen Aggregate hätten derbe verzollt werden müssen) führte dann doch zum Fallenlassen dieser Variante.

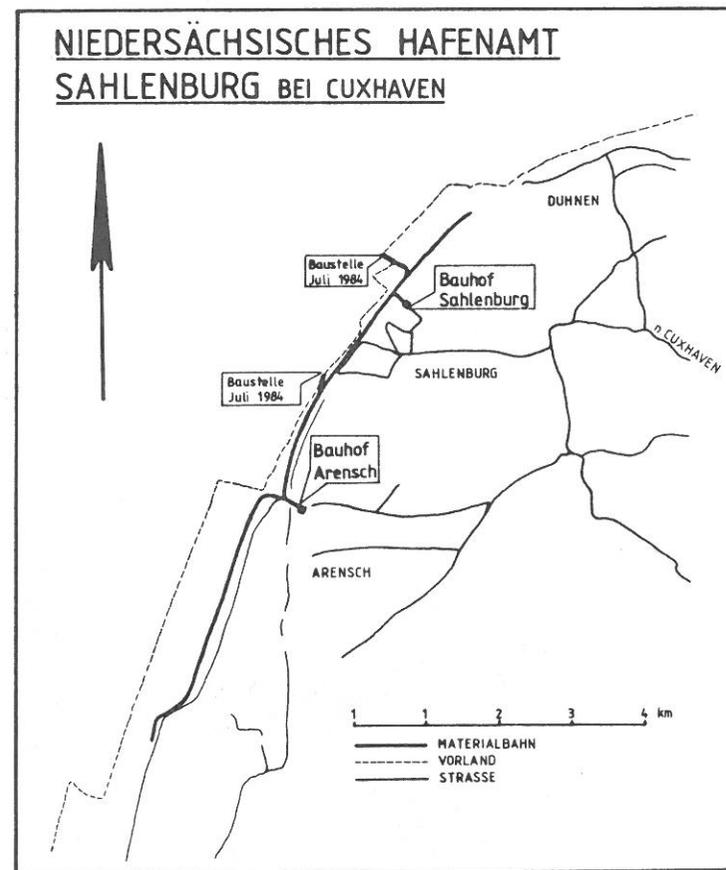
Kurzmeldungen

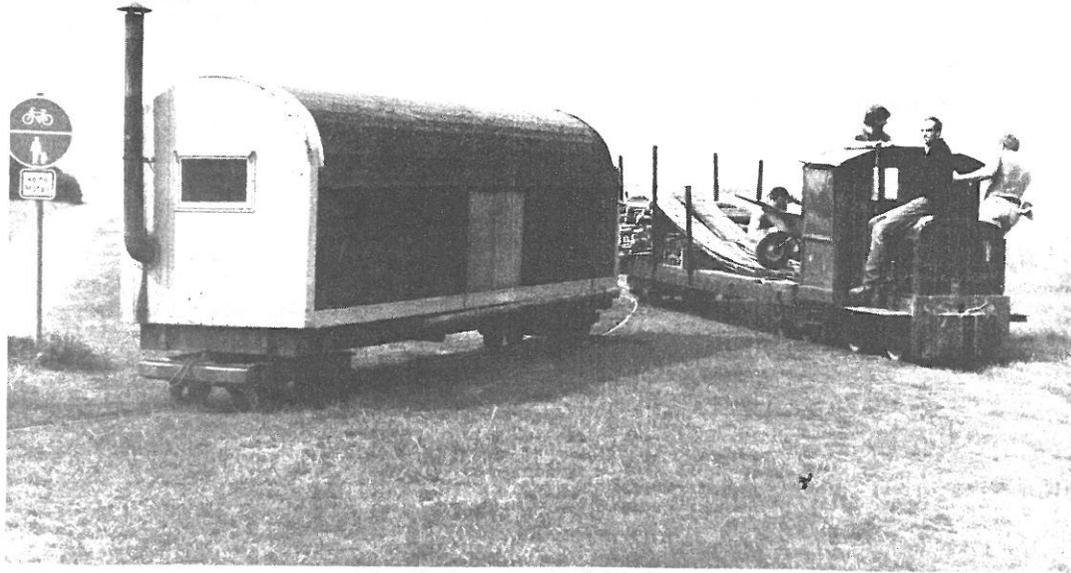
Niedersächsisches Hafenamts 2190 Cuxhaven

Diese Bahn ist praktisch als Gegenstück zu den bereits in BE 5/83 behandelten Bahnen der ALW Husum und Heide zu sehen. Die hier für den Küstenschutz zuständige Behörde ist das Niedersächsische Hafenamts.

Es sind zwei Bauhöfe vorhanden. Der eine liegt im Stadtteil Sahlenburg nördlich des Nordheimstiftes und ist von der Landseite über einige verschlungene Feld- und Waldwege zu erreichen. Von der Wasserseite gelangt man zu Fuß über einen geteerten Weg dorthin - und dann gilt es vorsichtig zu sein, aber

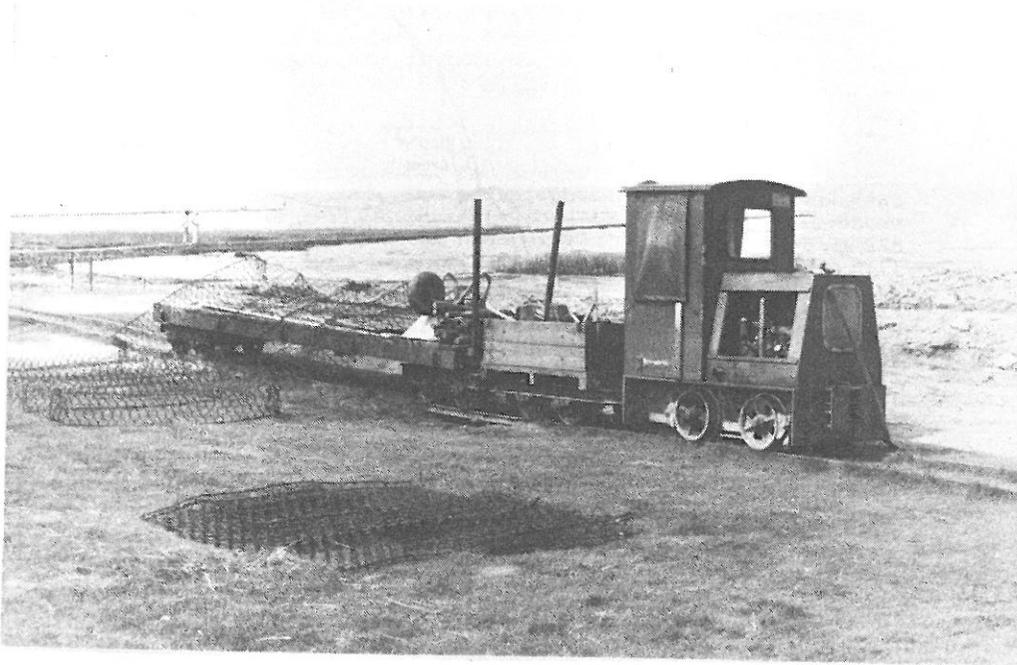
ein kompetenzwütigen Oppa, der dem Verbotsschild am Eingang Nachdruck verleihen will, sollte man nicht beachten, denn das Personal das wirklich etwas zu sagen hat, ist sehr freundlich" (Zitat U.V.)
Zum Einsatz kommt hier die





Der Mannschaftswagen wird erst garnicht benutzt, die alte Schöma-Lok der Cuxhavener Küstenschutzbahn erweist sich als Transportmittel für vier Personen völlig ausreichend. Die Aufnahme von Uli Völz entstand am 10.07.1984.

Ein Wattenmeer-Idyll bietet dieses Foto vom 10.07.1984: Schöma 1755 befindet sich zu Deichbauarbeiten mit einem kurzen Zug am Meeresrand.



alte Schöma-Lok zusammen mit diversen Bauwagen. Darunter befindet sich auch ein großer Drehgestell-Mannschaftswagen.

Im Sommer 1984 wurde einige hundert Meter nördlich des Bauhofes ein fliegendes Gleis ins Watt hinein verlegt, um eine Steinmauer zu errichten, die mittels Drahtgeflecht zusammengehalten wird. Da das Gleis bei Hochwasser überspült wurde, konnte nur bei Niedrigwasser gearbeitet werden.

Während dieses fliegende Gleis nach Beendigung der Arbeiten wieder abgebaut wird, bleibt die Stammstrecke natürlich bestehen. Sie beginnt zwischen den Ortschaften Sahlenburg und Duhnen, führt über den Sahlenburger Strand (zwischen den dort liegenden Badegästen hindurch) bis südlich des Wernerwaldes. Dort knickt sie in Richtung See ab und folgt nach etwa 500 m wieder der Küstenlinie bis zwischen den Ortschaften Berensch und Spieka. Die Gesamtlänge der Stammstrecke beträgt wohl 10 Kilometer.

Südlich des Wernerwaldes, wo die Strecke in Richtung See abknickt, befindet sich in rückwärtiger Verlängerung der zweite Bauhof. Hier sind die beiden anderen Loks stationiert, wovon im Sommer 1984 die neue Schöma-Lok eingesetzt wurde und die alte Deutz-Lok zur Reparatur im Schuppen aufgebockt war. Sie soll wieder repariert werden. Normalerweise dient sie nur als Reservelok und kommt dann etwa an 30 Stunden im Monat zum Einsatz.

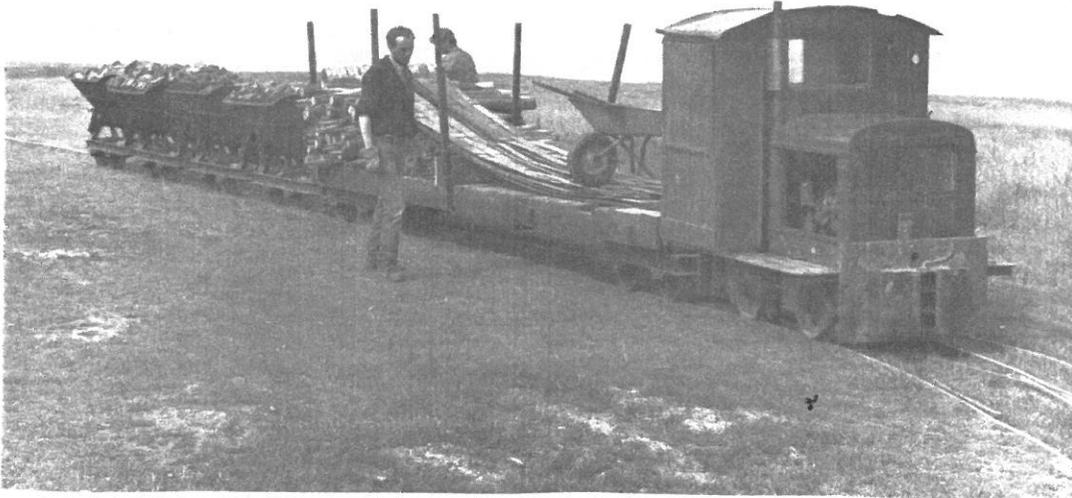
Ein Gleis, das landeinwärts am Bauhof vorbeiführt und an einer Tor-einfahrt endet, führte dorthin, wo sich der Bauhof bis gegen Ende der 50er Jahre befand. Heute wird der Gleisstumpf neben dem Bauhof hin und wieder als Umschlagplatz für Steine verwendet.

Der Werkstattchef ist sehr freundlich und zeigt gern die im Bauhof vorhandenen Fahrzeuge, darunter einen abgestellten uralten Schienenkran mit Handbetrieb. Allerdings bemängelte er auch, daß sich kürzlich ein Eisenbahnfreund von ihm habe bedienen lassen (Schuppen-tür auf und Licht zum Fotografieren der Deutz-Lok) und dann plötzlich ohne ein Wort des Dankes o.ä. verschwunden sei.

Das Personal der neuen Schöma-Lok ist schon etwas verschlossener - vielleicht wegen des direkten Kontaktes zu den Touristen, denn die Baustelle lag im vergangenen Sommer direkt südlich des Sahlenburger Strandes.

Im Winterhalbjahr herrscht auf der Küstenschutzbahn kein Betrieb.

Solange die Insel Neuwerk noch zu Niedersachsen gehörte, konnte man sich auch an eine ähnliche Bahn dort erinnern. Seit der Zugehörigkeit der Insel zu Hamburg weiß man davon aber nichts mehr. Ein Leser aus Österreich teilte aber mit, daß die Bahn bereits im Jahre 1982 eingemottet war, die bestens gepflegten Loren im Freien, die Loks jedoch im Schuppen standen. Es war damals nicht sicher, ob die Bahn jemals wieder betrieben werden sollte.



Bei Arbeiten am Strand fotografierte Ulrich Völz am 10.07.1984 die Truppe des Niedersächsischen Hafenamtes mitsamt ihrem Zug, geführt von der alten, recht bulligen Schöma 377.

Eine weitere Watt-Bahn existiert noch auf der Insel Old Oog (östlich von Wangerooze), jedoch ist hier eine Besichtigung praktisch unmöglich, denn, wie uns das Wasser- und Schifffahrts-Amt Wilhelmshaven mitteilt: "Das Betreten der Insel ist Privatpersonen verboten"!

Niedersächsisches Hafenamts 2190 Cuxhaven		Stand : 07.1984 Spurweite: 600 mm					
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
oNr	Schöma 189/			10 PS 8 kW	2,5	4-8-12	a.
oNr	Schöma 377/		B-dm	10/12 PS 8/ 9 kW	2	4-8-12	b.
oNr	KHD 21 279/1938	OMZ 117	B-dm	22/24 PS 16/18 kW	4,6	4-8-12	c.
oNr	Schöma 1 755/1956		B-d.	22 PS 16 kW	2		d.

a.) Verbleib unbekannt
 b.) gebraucht gekauft, ex ?
 c.) ex Staatliche Mooradministration, Wanna (das is' bei Cuxhaven!)
 d.) 1956 gel. an Niedersächsisches Hafenamts, Cuxhaven

Gail AG, Tontagebau Maria 6251 Waldbrunn (-Hintermeilingen)

Die Gail AG betreibt die Tontagebaue I, III, IV, Eisteiche und Schiffenberg in Gießen, die Tonschiefergrube Frankenbach in Frankenbach und den Tontagebau Maria in Waldbrunn, Ortsteil Hintermeilingen.

In Hintermeilingen wird lediglich Ton gefördert, nicht jedoch verarbeitet. Der Transport des Tons zur Weiterverarbeitung verfolgt mit Lkws.

Die Förderung des Tons erfolgt im Winterhalbjahr und nach starken Regenfällen (!) mit einer 600 mm-Feldbahn, die erst vor wenigen Jahren grunderneuert wurde (schweres Schienenprofil, neue Lok).

Das Betriebsgelände befindet sich in einem hervorragenden Zustand: Ehemalige Tongruben wurden zu Fischteichen umfunktioniert, die Gebäude sind gut in Schuß, die herumstehenden Feldbahnloks wurden hervorragend aufgearbeitet - auch wenn sie z. T. keinen Motor mehr haben ...

Gail AG, Tontagebau Maria 6251 Waldbrunn		Stand : 06.1983 Spurweite: 600 mm					
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
oNr	O & K 10 948/1938						
oNr	O & K 25 303/1954	MV O					
oNr	Schöma 1 637/1955			22/16	3,0		a.
oNr	Schöma 1 870/1956			28/21			b.
oNr	Schöma 4 064/1975	CHL 45 G		49/36			c.

a.) ohne Motor im Werk abgestellt
 b.) 1956 gel. (?) an Tonbergbau St. Schmidt, Winkels
 19 an Gail AG, Tontagebau Maria, Hintermeilingen
 c.) 1975 gel. (?) an Sandgrube Heutz-Homberg, Hauset/Belgien
 1981 über Rehage Ziegel, Rietberg, und Westdt. Bahn- u. Baubedarf, an Gail AG, Tontagebau Maria, Hintermeilingen

Basalt AG, Werk Beilstein 6349 Greifenstein (-Beilstein)

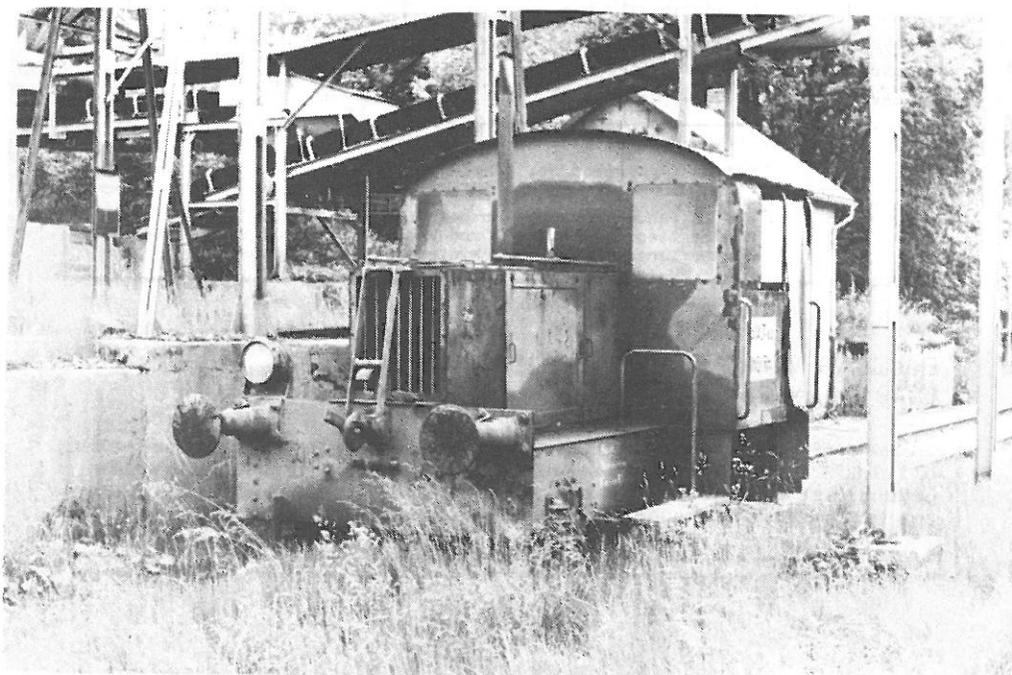
Im Bahnhof Beilstein steht immer noch die schon weithin bekannte (woher, Uli?) Kö I der Basalt AG. Die Verladeanlage dieser ehem. 'Westerwaldbrüche' ist stillgelegt (oder erweckt zumindest diesen Eindruck), die Lok ist dem Rostfraß ausgesetzt und dürfte kaum noch betriebsbereit sein.



Tonwerke Gail, Hintermeilingen, am 30.06.1983: O&K 25 303/1954 (type MVO) mit Stefan und Schöma 1637 steht immer noch im hohen Werksgras abgestellt.

Foto: Hans-Georg Bubolz

Auf das Ende ihrer Laufbahn steuert sicherlich die Gmeinder-Lok des Beilsteiner Werks der Basalt AG Linz/Rh hin. Ulrich Völz fotografierte die Lok am 15.06.1982 unter der stillgelegten Verladeanlage.



Die Lok ist die ehemalige DB Kö 0180, die ursprünglich an die Deutsche Reichsbahn, RBD Stuttgart, Station Kirchheim, geliefert wurde.

Basalt AG, Werk Beilstein 6349 Greifenstein				Stand : 04.1985 Spurweite: 1 435 mm			
● Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
● oNr	Gmdr 1 184/1934		B-dm	25/18	7.9		a.
a.) ex DB Kö 0180 Schild: "Eigentümer Westerwaldbrüche Marienberg Ww. Betr.Nr. Kö 0180"							

**Didier-Werke AG, Grubenbetrieb Allendorf
6349 Greifenstein (-Allendorf)**

Möglicherweise findet der interessierte Werkbahnfreund von dieser 500 mm-Schmalspurbahn nur noch verrostete Relikte:

Bereits 1979 soll hier der Stollenbetrieb aufgegeben worden sein, dennoch standen lange Zeit zwei Grubenloks unter einer Überdachung - mäßig fotografierbar - abgestellt.

Die Grube, auch bekannt als 'Grube Wohlfeil', liegt abseits der Ortschaft Allendorf auf einem Berg und ist über eine geteerte Straße gut zu erreichen. Es existierte eine Seilbahn zum Bundesbahnhof, die mittlerweile auch abgebaut worden ist.

Didier-Werke, Grube Allendorf 6349 Greifenstein				Stand : 06.1982 Spurweite: 500 mm			
● Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
● oNr	Jung 13 808/1964	EZ 10	Bo-ea	10	4.2		a.
● oNr	Diema 2 030/1957	DGL 20	B-dh				b.
a.) die Lok wurde als Vorratslok von Jung gebaut - ein evtl. Vorbesitzer ist nicht bekannt							
b.) 30.03.1957 gel. über Feldbahnfabrik Breidenbach, Mannheim, an Pfälz. Chamotte- und Tonwerke Schiffer & Kircher, Eisenberg/Pf 19 an Didier Werke AG, Grube Allendorf							

**Dr. C. Otto & Comp. GmbH, Grubenverwaltung, Tongrube Landwehr
6349 Greifenstein (-Beilstein)**

Diese Tongrube, die feuerfeste Tone aus tertiären Tonablagerungen in 12 - 16 m Tiefe fördert bzw. förderte, ist mittlerweile wohl vollständig eingestellt.

Die Grube liegt abseits der Ortschaft und ist nur schwer über einen Feldweg zu erreichen.

Der Feldbahnbetrieb spielte sich untertage ab; lediglich ein 200 Meter langes Gleis verband den Stollenmund mit einer Verladebrücke.

Am 30.06.1983 war der gesamte Schienen- und Fahrzeugpark peinlich entfernt worden. Nicht einmal ein Gerippe einer KHD-MAH 914, das ein Jahr zuvor noch vor einem Betriebsgebäude abgestellt war, konnte entdeckt werden.

Wer kann endgültige Informationen über den Verbleib der Fahrzeuge machen ?

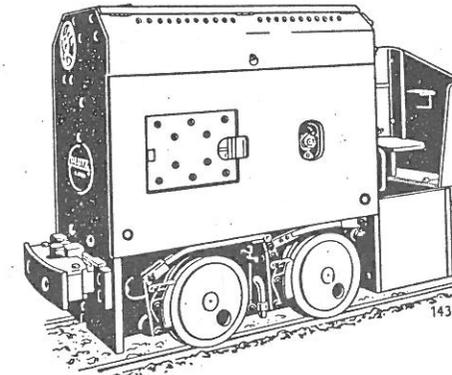
Dr. C. Otto & Co., Grube Landwehr 6349 Greifenstein							
Stand : 06.1983							
Spurweite: 600 mm							
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
oNr	Gmdr 1 983/1937		B-d	15/18			a.
oNr	KHD 23 366/1939	MAH 914	B-dm				a.
oNr	KHD 55 974/1956	MAH 914	B-dm	8/9			b.
3	KHD 55 997/1957	MAH 917	B-dm				c.
oNr	KHD 57 874/1966	MAH 914	B-dm	9	2.7	3.3/7	a.
oNr			Bo-ea				d.

a.) zwischen Juni 1982 und Juni 1983 verschwunden
 b.) Verbleib unbekannt
 c.) 31.05.1957 gel. an Gew. Aurora Steinkohlenbergwerk, Hattingen-Niederholthsn. für Schacht Eugen Eickmann (530 mm, 1965 stillgelegt) nach 1965 an Dr. C. Otto & Comp., Grube Landwehr (600 mm)
 d.) Akkulok für Untertage-Betrieb, zwischen Juni 1982 und Juni 1983 verschw.

**Westerwälder Thonindustrie GmbH
6349 Breitscheid/Dillkr.**

Dieses zur Dr. C. Otto-Gruppe gehörende Ziegelwerk arbeitet zwar noch, jedoch liegt die Feldbahn bereits seit mehreren Jahren still. Loks und Züge stehen in der Verladeanlage im Werk. Teilweise sind die Züge noch beladen (!), der Betrieb wurde also wohl ziemlich kurzfristig eingestellt - dies erfolgte 1976.

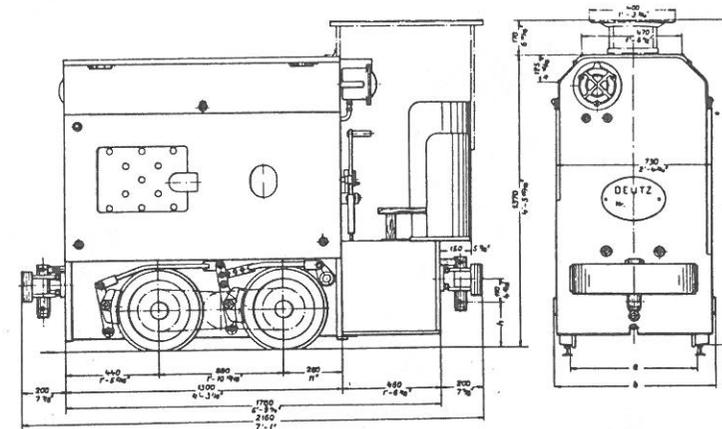
Dr. C. Otto & Comp. GmbH, Grubenverwaltung
Tongrube Landwehr
6349 Greifenstein=Beilstein



KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG-KÖLN

Diesel-Grubenlokomotive

Bauart MAH 914

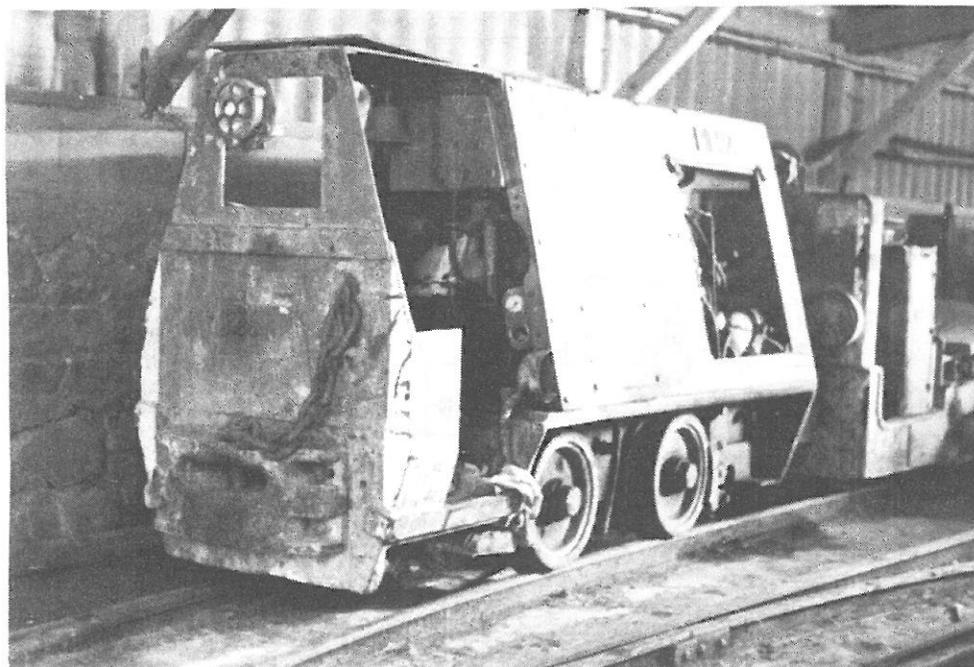


Vorhanden sind noch drei Lokomotiven, eine vierte Maschine wird nachgewiesen.
Eine Besichtigung der abgestellten Maschinen ist problemlos möglich.

Westerwälder Thonindustrie GmbH 6349 Greifenstein		Stand : 06.1983 Spurweite: 600 mm					
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Motor-Nr.	Leistung (PS)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
oNr	Jung 6 068/	ZL 114					a.
oNr	Jung 9 175/1940	ZL 114	6 064	22/24	5.4	15	b.
oNr	Jung 10 744/	ZL 114	6 998				c.
oNr	Gmdr 4 699/1954		13 165	35	7	12	d.

a.) abgestellt, Schild: "Dubick + Stehr, Feldbahnen Baumaschinen, Hamburg"
 b.) abgestellt, Schild: "Deutsche Tunnel Bau AG, Nr. 217"
 c.) 1969 verschrottet
 d.) abgestellt, 1969 ex Ziegelei Wölfel, Bayreuth

Grubenloks, noch dazu vom Feldbahnspezialisten Diema, finden sich recht selten im 'Bahn-Express'. Das Foto vom 15.06.1982 zeigt die Diema-Lok der Grube Allendorf der Didier-Werke.



Stadtwerke Karlsruhe, Großmarkt
7500 Karlsruhe 1

Die anfallenden Rangierarbeiten beim Karlsruher Großmarkt, hauptsächlich in den frühen Morgenstunden, werden von einer zweiachsigen Gmeinder-Diesellokomotive ausgeführt.
Eigentümer sind die 'Verkehrsbetriebe Karlsruhe' (VBK). Die Lokomotive ist tagsüber auf dem Großmarktgelände an der Waage in der Nähe der DB-Strecke Karlsruhe - Mannheim abgestellt.

Stadtwerke Karlsruhe, Großmarkt 7500 Karlsruhe 1		Stand : 07.1984 Spurweite: 1 435 mm					
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
oNr	Gmdr 5 480/1972	D 35 B	B-dh			20	

Den Karlsruher Großmarkt bedient die Gmeinder-Lok der Verkehrsbetriebe Karlsruhe. Rudolf Bender nahm die Lok am 14.08.1982 während einer Einsatzpause auf.



Sünchinger Stärkefabrik GmbH
8406 Sünching

Die Stärkefabrik liegt gegenüber des Sünchinger Bahnhofes an der DB-Strecke Regensburg-Straubing (KBS 870). Einsatzlok ist eine Kö I, abgestellt vorhanden war im Jahre 1982 noch eine KHD-Lok, die aber noch im selben Jahr verschrottet werden sollte. Fotografieren im Werk ist nicht möglich.

Sünchinger Stärkefabrik GmbH 8406 Sünching		Stand : 1982		Spurweite: 1 435 mm		
• Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Gew. (t)	KHD-Austauschmotor A 2 L 514	Bem.
(e) oNr	KHD 42 824/1941	OMZ 117 R	B-dm	13	Nr. 2 479 589/90	a.
• oNr	Gmdr 1 253/1935		B-dm	18	Nr. 1 857 181/84	b.
a.) 1941 gel. an Weser Flugzeugbau GmbH, Bremen (1) 1953 Abnahme d. d. MA Regensburg, vmtl. im gleichen Jahre Übernahme durch die Sünchinger Stärkefabrik sollte 1982 verschrottet werden						
b.) 1935 gel. an Deutsche Reichsbahn, RBD Regensburg, Station Regenstauf (Kö 0203), später Deutsche Bundesbahn (Kö 0204) 19 an Sünchinger Stärkefabrik						



Impressionen von einer reizvollen dänischen Ziegeleifeldbahn: Das obere Foto zeigt den Diema-Selbstfahrer, der ehemals durch die Ziegelei Lessmöllmann in Castrop-Rauxel eingesetzt wurde, unten konnte Bent Hansen 1976 die Nagbøl 563 der Ziegelei Gram.

Dänemark

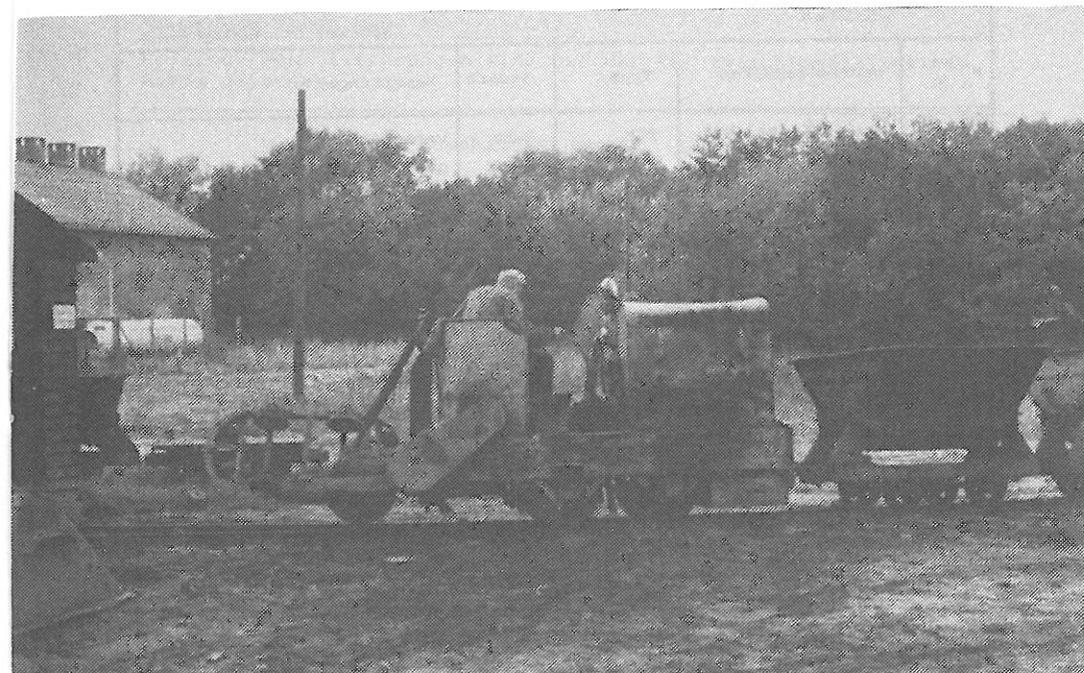
Gram Teglværk
DK-Gram (Südjütland)

In ganz Jütland und auf Fünen gibt es seit 1982 nur eine Ziegelei mit Feldbahn; sie liegt bei der Ortschaft Gram in Nordschleswig, ca. 60 km von der deutsch-dänischen Grenze.

Die Ziegelei wurde 1899 gegründet und gehörte ursprünglich den Gutshöfen Nybøl und Gram, ging nach dem Konkurs vor einigen Jahren aber an eine Sparkasse. Sie steht zum Verkauf. Im August 1983 sollte sie den Betrieb wieder aufnehmen.

Sowohl südlich als auch westlich des Werkes lagen ehemals Gleise der Haderslebener Kreisbahn (KH - dänisch: HAJ); die Ziegelei besaß zwei Gleisanschlüsse mit einer Länge von zusammen 500 m.

Die schmalspurige Tonbahn verlief immer in nördlicher Richtung; früher gab es auch eine Sandbahn in südlicher Richtung. Sie lief durch eine Brücke unter der Kreisbahn hindurch.



Über frühere Einsatzfahrzeuge ist nichts bekannt. Das Werk kaufte 1931 eine Pedershåb-Lok, und in den 60er Jahren, als sich erste Eisenbahnfreunde einfanden, waren zwei Nagbøl-Loks vorhanden, von denen eine noch im Bestand ist.

Um 1970 wurde sogar eine Zahnradbahn errichtet, mittels derer die Grube der Sohle erreicht wurde. Sie lag aber nur wenige Jahre. System: Riggenbach? Abt? Fell? - nein! System Schlosserei Gram! Mitten in der Spur lag eine Schiene mit 1" Rundeisen, die etwa 10 cm lang waren und quergestellt angeschweißt wurden. Das Zahnrad war in einem speziellen Rahmen hinter der Lok einge- richtet. Es konnte über eine Winde gehoben oder gesenkt werden. Die Nagbøl-Zahnradlok ist heute noch (mit Zahnrad!) als Reservelok vor- handen.

Im Einsatz befindet sich heute ein Diema-Gütertriebwagen. Er ist in Deutschland bekannt, weil er früher bei der Ziegelei Lessmöllmann in Castrop=Rauxel im Einsatz war.

In der Tongrube sind mehrere Reste von Walfischen gefunden worden. Diese wurden teilweise in Tonblöcken ausgeschnitten und mit der Feldbahn zur Ziegelei und zur öffentlichen Straße gefahren.

Man findet die Ziegelei Gram, indem man von Deutschland der E 3 bis zur Abfahrt Åbenrå Nord, dann 24 (Åbenrå - Ribe) Richtung Ribe. In Gram 449 Richtung Rødding. Die Ziegelei liegt etwa 1.5 km von der Ortsmitte entfernt.

Gram Teglvaerk DK-Gran				
Spurweite: 600 mm				
• Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Bemerkungen
	Pedershåb 91/1931	PCM	B-bm	verschrottet
	Nagbøl /		B- m	ca. 1970 verschrottet
• oNr	Nagbøl 563/1956	KMN 2.5	B-dm	Reservelok, mit Zahnrad (1)
• oNr	Diema 3 219/1971	GT 10/2	1AA1-dh	ex Lessmöllmann, Castr.=Rauxel
Pedershåb = Petershåb Maskinfabrik A/S, Brønderslev				
Nagbøl = Karl Møller Nagbøl A/S, Nagbøl				

Korrekturen und Ergänzungen

NEWAG - Maschinen-, Apparate- und Gerätebau, 4100 Duisburg 1, BE 1/85 - 37-

Von der Regionalverkehr Münsterland GmbH (Tecklenburger Nordbahn) hat NEWAG die Lok 26 (MaK 400 059/1966, Type 450 C) am 25.03.1985 zum Weiterverkauf übernommen.

Nicht bekannt ist, ob NEWAG die Lok 2 der Hohenlimburger Kleinbahn (O&K 25 987/1960, 1984 übernommen) bereits weiterverkaufen konnte.

Neues von KAEUBLE & GMEINDER

Nach längerer Zeit sind uns nun wieder Neubau-Ablieferungen aus dem Hause des Mosbacher Lokfabrikanten Gmeinder bekannt geworden, recht beachtliche Fahrzeuge sogar: Unter der Fabriktype D 75 BB wurden zwei Drehgestell-Dieselloks mit 1026 PS = 755 kW an die Südwestdeutsche Verkehrs-AG abgeliefert. Lieferdaten waren für V 102 (Gmeinder 5 647/1985) der 16.02.1985, für V 103 (Gmeinder 5 648/1985) der 21.03.1985. Die dieselhydraulischen Loks entsprechen in der Formgebung den Standardvorgaben der deutschen Lokomotivindustrie.

Die SWEG setzt mit V 126 (Gmeinder 5 477/1973) bereits die bislang wohl größte (1150 PS = 846 kW) und bemerkenswerteste (dieselelektrischer Antrieb im Jahre 1973!!!) Gmeinder-Lok ein.

Die SWEG-V 126 wird allerdings die längste Zeit die stärkste Gmeinder-Lok gewesen sein: Bereits in Arbeit soll ein Nachfolgeauftrag von der ebenfalls in Landeseigentum befindlichen Hohenzollerischen Landesbahn über zwei 1540 PS = 1135 kW starke Dieselloks als Type D 100 BB sein. Die Ablieferung soll angeblich noch 1985 erfolgen.

Neues von KRUPP MaK, BE 3/85 -12-

Folgende Neuablieferungen sind bei der MaK zwischenzeitlich bekannt geworden:

Krupp MaK - Neuablieferungen							
2300 Kiel							
Stand : 05.1985							
Spurweite: 1 435 mm							
• Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
	MaK 700 074/1984	G 763 C	C-dh	760/560	66	40	a.
	MaK 700 076/1985	G 763 C	C-dh	760/560	60	40	b.
a.) 06.05.1984 gel. an Neckarwerke AG, Altbach bei Plochingen							
b.) 22.04.1985 geliefert; MaK-Testlok (1), z. Zt. Altona-Kaltenk.-Neumünster später evtl. an Klöckner-Werke, Bremen							

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

Ergänzende Daten zu Lok 3 (Diema 1250/1948, DS 12): 18 PS, 2.5 t

Eisenwerk-Gesellschaft Maximilianhütte, Werk Rosenberg, 8458 Sulzbach-Rosenberg, BE 5/84 -5-

Die Schmalspurlok KHD 56 425 ging nicht an die Dampfbahn Rhein-Main, vielleicht aber an andere Eisenbahnfreunde ?

Normalspurlok Saxonia 2501: Hier dürfte 'Saxonia' der Name der Lok gewesen sein. Ein Hersteller mit diesem Namen ist nicht bekannt, müßte es aber eigentlich bei so vielen (2501) gebauten Loks sein.

Die Aufzeichnungen von Klaus-Peter Quill verzeichnen noch eine ganze Reihe weiterer Maxhütte-Loks, größtenteils verteilt auf andere Werke. Wir drucken deshalb hier nochmals die gesamte Liste ab:

Eisenwerk Maximilianhütte, Werk Rosenberg 8458 Sulzbach-Rosenberg					
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Spurweite (mm)	Bauart	Gew. (t)	Werk; Bemerkungen
	Maffei 687/1868	1 000	B-t		Haidhof
	Maffei 751/1870	1 000	B-t		Haidhof
	Maffei 810/1871	1 000	B-t		Haidhof
	Maffei 869	1 000	B-t		Haidhof
	Maffei 1 125/1876	1 435 ?	B-t	9.4	Unterwellenborn
	Maffei 1 225/1880	1 435 ?	B-t	9.4	Unterwellenborn
	Maffei 1 226/1880	1 435 ?	B-t	9.4	Unterwellenborn
	Maffei 1 502/1888	1 435	B-t	14.5	Haidhof
	Maffei 1 850/1897	1 435	B-t	14.5	Zwickau
	Maffei 1 942/1898	1 435	B-t	17.4	Unterwellenborn; bay. DVI
	Maffei 2 023/1899	1 435	B-t	23.5	Rosenberg
	Hanomag 3 217/1899	1 435	B-t		Zwickau
	Maffei 2 506/1905	1 435	B-t		Haidhof; an Braunkohle Haidhof, an Tonwerk Ponzholz (Nr. 1)
3	Maffei 2 584/1906	1 435	B-t	23.5	Rosenberg
	Maffei 2 585/1906	1 435	B-t	23.5	Rosenberg
	Maffei 2 726/1907	600	B-t		Schachtmeister Rumpf, Haidhof
	Maffei 2 993/1911	1 435	B-t		Rosenberg
	Maffei 3 552/1911	600	B-t		Haidhof
	Maffei 3 788/1912	1 435	B-t		Rosenberg
2	Maffei 3 842/1913	1 435	C-t		Hamm; an Zeche Constantin (19)
3	Hanomag 7 118/1913	1 435	D-t		Hamm; an AG Phoenix, Abt. Ruhrort
	Maffei 3 843/1913	1 435	B-t		Haidhof
	Maffei 4 016/1920	750	B-t		Rosenberg
	Maffei 4 092/1921	600	B-t		Haidhof

Eisenwerk Maximilianhütte, Werk Rosenberg 8458 Sulzbach-Rosenberg					
Betr. Nr.	Herstellerdaten	Spurweite (mm)	Bauart	Gew. (t)	Werk; Bemerkungen
	Maffei 4 207/1922	750	B-t		Rosenberg
	Maffei 5 446/1922	1 435	C-t		Rosenberg
	Maffei 5 447/1922	1 435	C-t		Rosenberg
	Jung 769/1904	900	B-t		Hamm
	Jung 3 371/1923	600	B-t		; an AG Phoenix, Hamm
3	Hanomag 2 882/1908	1 435	B-t		Unterwellenborn; ex Beumaer Kohlenwerke (900 mm)
13	Hen 11 022/1912	1 435	C-t		Unterwellenborn; ex Gew. Orlas (Nr. 4), + 01.01.1965

Die O&K-Lieferliste (Bude) vermerkt für O&K 12 907/1937 (vgl. BE 5/84 -14-): Chr. Tauber Nachf., München, an Amberger Kaolinwerke, Hirschau, jetzt Spielplatzlok Kindergarten Hirschau. Bei Loyal jedoch jetzt Spielplatzlok Sulzbach-Rosenberg, ex Maxhütte. Für die Spielplatzlok in Hirschau ist hier O&K 13 214/1942 verzeichnet.

Lok Maffei 2993 gelangte später zur Metallhütte Lübeck (Lok 2) und wurde dort 1950 verschrottet. Weiterhin sollen an die Maxhütte Rosenberg folgende Loks geliefert worden sein: Krauss 3445/1896; Krauss 5347/1905, Bt, 630 (?) Spurweite; Henschel 5804/1901, Bt, 750 mm Spurweite. Die Henschel-Lok kam 1919 oder 1934 von Rudolf Alberti, Deutsche Barytwerke Bad Laterbach (Lok 1 HELENE = Vorgängerin der DGEG-HELENE).

'Bahn-Express' L E S E R F A H R T 1 9 8 5

Auch in diesem Jahr kann der 'Bahn-Express' Ihnen wieder eine Leserfahrt auf schmaler Spur anbieten. Termin ist Samstag, der 28.09.1985, bereist werden soll die Feldbahn des Torfwerkes Carl Hornung, Himmelmoorstraße 6, 2085 Quickborn. Treffpunkt ist die Werkstatt des Torfwerkes, um 14.00 Uhr.

Ihre Anmeldung (obligatorisch !!) erbitten wir rechtzeitig unter Angabe der Personenzahl und unter Beifügen von DM 1,-- Rückporto (in Briefmarken) an:

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

Eisenwerk-Gesellschaft Maximilianhütte, Werk Auerbach, 8572 Auerbach

In diesem Werk, das früher als 'Gewerkschaft Wittelsbach' firmierte, wurden, bzw. werden folgende Lokomotiven eingesetzt:

Eisenwerk Maximilianhütte, Werk Auerbach 8752 Auerbach/Opf. Spurweite: 600 mm							
• Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
• oNr	O&K 6 358/1913		B-n2t				a.
• oNr	Gmdr 2 393/1938		B-dm	24/18			
• oNr	Hen 2 114/1948		B-dm	34/25			
	KHD 55 426/1954	MAH 914 G			2.7	7	b.
	KHD 55 928/1955	MAH 914 G			2.7	7	b.
	KHD 56 613/1958	MAH 914 G			2.7	7	b.
a.) Verbleib unbekannt							
b.) geliefert an Maxhütte Sulzbach-Rosenberg, da es sich aber um Grubenloks (MAH 914 G) handelt, vermutlich für das Bergwerk Auerbach der Maxhütte bestimmt. Ob die noch da sind ?							

Martin&Pagenstecher GmbH, Grube Hermann, 6349 Beilstein, BE 6/84 -26-
Barbara Rohstoffbetriebe GmbH, Grube Fortuna, 6336 Solms, BE 1/85 -19-

Noch im Jahre 1983 wurde der Schrägstollenbetrieb in der Tongrube Herrmann aufgegeben und es wurde da, wo der alte Tagebau liegt, ein neuer Stollen mit geringerer Steigung angelegt, so daß auf den Seilzug (Haspel) verzichtet werden kann. Kurz vor dem neuen Stollen zweigt ein Gleis mit Spitzkehre zum neuen Tagebau ab, der letztes Jahr aufgeschlossen wurde.

Er liegt etwa da, wo früher das Stollenportal des Schrägstollens war. Mittelfristig will man den Untertagebetrieb ganz einstellen; man baut nur noch die bereits aufgeschlossenen Teile der Tiefbauanlage ab und will dann nur noch im Tagebau fördern. Am 19.04.1985 wurde ziemlich überstürzt, der Feldbahnbetrieb in den Tagebau eingestellt und durch ein Förderband ersetzt.

Von der Grube Fortuna der Barbara Rohstoffbetriebe GmbH in Solms wurde die SSW 5904/1957, Type 1 A 2, Leistung 6 kW, übernommen. Die Akku-Loks kommen seit der Errichtung des neuen Stollens nun planmäßig bis in die Entladestelle. Die Diesellok, die bis dato den Tagebau bediente, ist nun arbeitslos.

Torfwerk Walter Sievers, 2371 Todenbüttel, BE 5/83 -22-

Im Sommer 1984 waren lediglich die drei Diema-Loks (FNR 2489, 2553 und 2556) im Abbaugbiet, die kleine Deutz-Lok ist noch nicht wieder aufgetaucht. Spurlos verschwunden sind inzwischen aber die drei O&K-Loks.

Balcke=Dürr, Werk Neubeckum, 4720 Beckum-Neubeckum, BE 4/84 -6-

Lok Nr. 1 soll entgegen unserer Meldung die ex-DB 323 024 sein.

Anneliese Zementwerke AG, Werksgruppe Ennigerloh, 4722 Ennigerloh, BE 4/84 -7- und 1/85 -39-

Die ehemalige Lok des Werkes I, KHD 56 948, Type T4M625, steht nach Fristablauf hinten im Schuppen des Werkes III (ex Elsa) versteckt. Die Lok stammt ursprünglich aus Holland (vgl. Lokliste unten). Die jetzige Werklok des Werkes I (Ennigerloh=Nord) ist die ehemalige Lok des Werkes II (ex Germania) und wurde nach der Hauptuntersuchung umgesetzt. Werk II hat deshalb keine eigene Werklok mehr. Der Bahnversand ist nur noch sehr gering, da keine eigene Zementproduktion mehr besteht, sondern nur noch Werksversand der Rohmaterialien an andere Werke. Weitere Ergänzungen zu den in BE 1/85 aufgeführten Schmalspurloks entnehmen Sie bitte ebenfalls der Lokliste.

Anneliese Zementwerke AG, Werksgruppe Ennigerloh 4722 Ennigerloh Stand : 05.1985							
• Betr. Nr.	Herstellerdaten	Type	Bauart	Leistung (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bem.
Spurweite: 1 435 mm							
• o.Nr.	KHD 56 948/1958	T4M 625 R	B-dh	240/177	30	32/54	a.
Spurweite: 900 mm							
I	KHD 56 102/1955	A8L 614 R	B-dh		16	30	b.
II	KHD 56 103/1955	A8L 614 R	B-dh		16	30	c.
III	KHD 56 104/1955	A8L 614 R	B-dh		16	30	d.
IV	KHD 56 112/1955	A2L 514 F	B-dh		4	15.5	e.
a.) 22.10.1958 gel. an Hoogovens en Stahlfabrieken, Ijmuiden/NL 1970 über Zwischenhandel Spenger, Essen, an Anneliese Zementfabrik, Ennigerloh, Werk I (o.Nr.)							
b.) 11.08.1955 gel. an Portland-Zementfabrik Germania, Ennigerloh (I) 19 verkauft oder verschrottet							
c.) 18.08.1955 gel. an Portland-Zementfabrik Germania, Ennigerloh (II) 19 verkauft oder verschrottet							
d.) 23.08.1955 gel. an Portland-Zementfabrik Germania, Ennigerloh (III) 19 verkauft oder verschrottet							
e.) 02.05.1955 gel. an Portland-Zementfabrik Germania, Ennigerloh (IV) 19 verkauft oder verschrottet							

Gewerkschaft Eisenhütte Westfalia, 467I Lünen, BE 2/83 -3- und 6/83 -38-

Es ist fraglich, ob die AM 200 eine ehemalige DB-Lok, in diesem Falle die Köf 6102 ist. Die Köf 6104, die 1981 an BAG, Werk Stokum ging, hat nämlich die Fabriknummer 46 985 und müßte nach den Angaben in BE 6/83 die Nr. 46 946 haben. Möglicherweise sind also die Fabriknummern 46 942 bis 46 956 auch an nicht für die Bundesbahn gebaute Köfs vergeben worden.

Bayrische Braunkohlen-Industrie, 8460 Schwandorf/Bay., BE 6/84 -3-

Unsere Berichterstattung über die Werkbahn der Bayrischen Braunkohlen-Industrie AG, bzw. der Bayernwerke AG ist, das sollte nicht vergessen werden, in dieser Form nur durch die hilfreiche Unterstützung von Herrn Hauswald aus Bochum möglich gewesen.

Auf Seite 8 unten ist der ehemalige Steuerwagen des BBI-Personenzuges zu sehen. Dieser Wagen und weitere baugleiche Wagen stammen von der AG Ruhr-Lippe-Eisenbahnen in Soest, die diese Wagen nach Einstellung des Personenverkehrs 1964 verkaufte. Ursprünglich waren es Schmalspurwagen, die modernisierte Aufbauten und gebrauchte Normalspurdrehgestelle in eigener Werkstatt erhielten.

Die 900 mm-Lok M 106 war vor ihrem Einsatz bei BBI auf einer Hamburger Trümmerbahn eingesetzt.

Zu korrigieren ist am Ende des 4. Abschnitts auf Seite 7 die Angabe bei der Gesamtproduktion der Brikettfabrik: 5 684 000 Tonnen.

Klößner Rohstoffhandel GmbH, 8000 München, BE 6/82 -28-

Die 311 199 dieses Betriebes, die 1968 an Klößner gegangen sein soll, ist bei der Bundesbahn erst am 01.07.1975 ausgemustert worden. Der genaue Verkaufstermin steht nicht fest.

Leonhard Moll, 8000 München, BE 1/84 -11-

Und wieder sind uns weitere Ergänzungen zum Fahrzeugpark des Münchener Bauunternehmers zugekommen. Es handelt sich dabei um Korrekturen unserer Meldung in Heft 1/84.

Demnach soll die Normalspurlok 9 die Betriebsnummer 4 und die Lok 10 die Nummer 3 gehabt haben. Die Loks O&K 1242 und 1243 sind mit einer Spurweite von 750 mm geliefert worden. In unserer Liste tauchen sie ebenfalls unter 600 mm auf.

Die Nummer O&K 1777/1905 ist offenbar falsch; richtig: Jung 1777/1912. O&K 7572/ und 7573/1917 wurden direkt an Moll geliefert. Die Gmeinder/Henschel-Diesellok befand sich 1945 ebenfalls auf dem Lagerplatz.

Henschel 12 910/1914 hatte eine Spurweite von 900 mm. Henschel 22 625/1936 wurde geliefert an die Deutschen Solvay-Werke, 900 mm.

Die Lok Krauss 7828 hat die Fabriknummer 7827.

Darüberhinaus besaß Moll folgende Loks:

Krauss	6 440/1910	900 mm
Henschel	22 813/1935	900 mm

Werkbahnen in Hohenlimburg/Fa. Koenig, Eslohe, BE 5/84 -31-

Die Lok im Koenig-Privatmuseum in Eslohe hat die Daten Jung 9599/1941, Bn2t, und stammt vom Kalkwerk Hohenlimburg.

Idunahall AG, 4235 Schermbeck/Ndrh., BE 2/85 -16-

Die neue Grube 3 mit der Neubaustrecke durch den Gartroper Busch ist mittlerweile voll in Betrieb. Jetzt wird nur noch aus Grube 2 und 3 Ton gefördert, die Strecke zur Grube 1 wird - wie auch die Grube selbst - aufgelassen.

Die Diema 2361 fährt weiterhin mit den je 5 Hydraulikkippern die Züge zwischen der Übergabestelle im Wald zum Werk. Bei den Kippern handelt es sich um die Diema-Typen HFK 5/6.1, Fabriknummern 4478 - 4487, Baujahr 1981.

Die Jung 6855 könnte ursprünglich als DL 233 geliefert worden sein. Zumindest heute fährt sie mit einem Dreizylinder-Austauschmotor KHD F3L 514 mit einer Leistung von 50 PS.

IKEA Deutschland GmbH

Vor einigen Jahren stand im Bahnhof Hamm der Ruhr-Lippe-Eisenbahnen und später auch im Bw Hamm ein Rangiergerät der Möbelhauskette IKEA Deutschland GmbH. Wer kann Einzelheiten zum Hersteller machen? Das 'Gerät' hatte eine LÜP von ca. 2.50 m und fuhr mit einem Deutz-Motor.

Im Bw Hamm stand ebenfalls lange Zeit eine Köf II mit der Aufschrift 'IKEA'. Weitere Einzelheiten wären von Interesse.

H. u. J. Iking, 4424 Stadtlohn, BE 6/82 -24-

In dieser Ziegelei findet der Bahnbetrieb seit Mai wie gewohnt statt. Die Strecke wurde etwas verlegt, weil weitere Tonvorräte abgebaut werden. Im Einsatz steht weiterhin Diema 2345, die Ende der 70er Jahre gebraucht gekauft wurde.

Jung 10 031/1942, 5521 Friesenhagen (-Wildenburg Bahnhof)

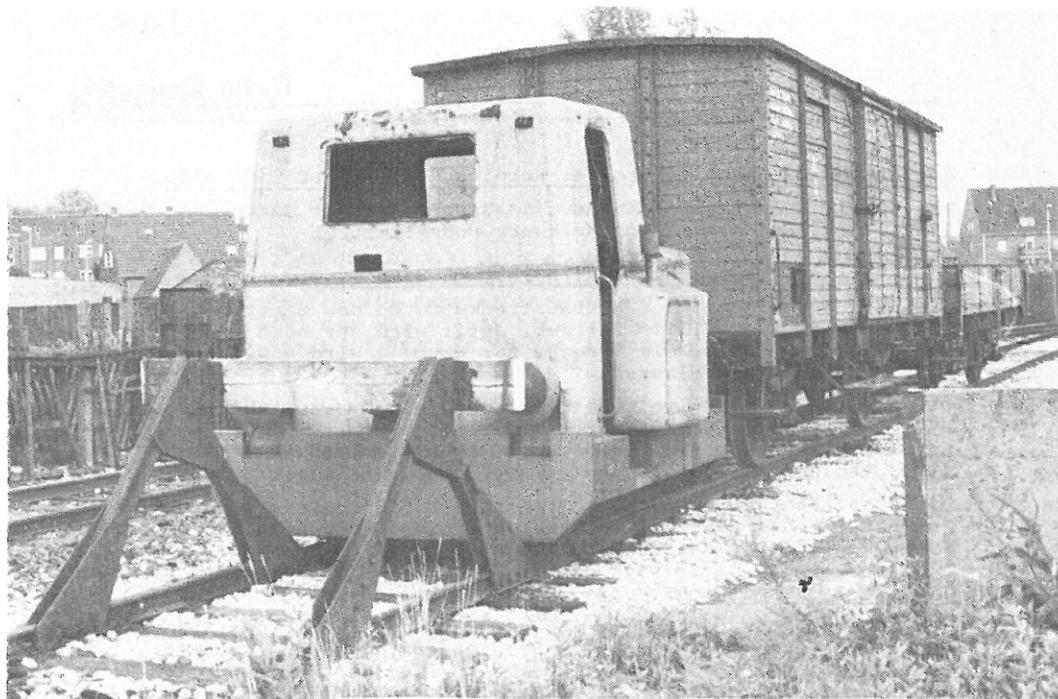
Die Lok (Type ZL 105, B-dm, Fahrgestell-Type 20L, Lok-Gew. 5.3 t, Motor: SZ 110 Nr. 6412, 22/24 PS bei 1000 U/min, Zugkraft 1200 kg, Getriebe: 20F Nr. 3892, Vmax 4.1/8.2 km/h, 600 mm Spurweite) steht am Bhf. Wildenburg der (auf diesem Abschnitt stillgelegten) KBS 361 Finnentrop - Betzdorf als Denkmal, im Besitz eines Privatmannes. Sie soll angeblich aus Siegen stammen ... !?

Klinkerwerke Heinrich Kuhfuß, 4420 Coesfeld, BE 6/82 -22-

Während der alljährlichen Betriebspause, die für Reparaturarbeiten genutzt wird, konnte im Werk II folgender Bestand aufgenommen werden:

Schöma 2720 stand mit einem interessanten Bauzug abgestellt unter einer Überwachung im Werk; vor dem vierständigen Lokschuppen stand noch immer O&K 7802 - in immer noch nicht besserem Zustand! - und im Schuppen die zweite, fabriksnummernlose O&K-Lok, sowie die tadellose Schöma 2918.

Im Werk I/III soll nach Werksangaben der Betrieb wie immer mit der Schöma 2024 (Hydraulikkipper-Zug) und Schöma 2655 (Loren-Zug) stattfinden.



Im Bahnhof Hamm RLG fotografierte Hans-Georg Bubolz am 22.08.1981 dieses Rangiergerät der Firma IKEA. Leider sind kaum Daten zu Technik und Herkunft des Fahrzeuges bekannt.

Wintershall AG, Erdölraffinerie Salzbergen, 4442 Salzbergen, BE 6/83 -5-

Die ehemals im Salzbergener Werk eingesetzte KHD 27 359 ist 1946 an den Flugplatz Bentlage bei Rheine gegangen. Möglicherweise geschah dies im Tausch mit der BMAG 10 633.

H. J. Braun, Tonbergbau, 5305 Alfter (-Witterschlick), BE 6/81 -15-

Eisenbahnfreunde sind in keiner Weise mehr geduldet. Der Betrieb mit Lokomotiven übertage scheint auch kaum noch zu laufen.

Albert Gronemann, 5810 Witten (-Rüdinghausen), BE 5/83 -29-

Der Lagerplatz in Witten-Rüdinghausen ist anscheinend aufgegeben worden. Lediglich vier Feldbahnloks standen auf dem großen, völlig leergeräumten Gelände.

Auch der Bürobetrieb scheint eingestellt zu sein - der geplante Verbleib der Loks konnte deshalb nicht in Erfahrung gebracht werden.

Außer der Normalspurlok Demag 2710, die als Denkmal weiterhin auf dem Gelände steht, waren vorhanden:

Diema	1 475/1951	DS 22	ex 'Gelsenwasser'
Diema	2 035/1957	DS 20	
Diema	2 056/1957	DS 18	ex 'Gelsenwasser'
Henschel	2 076/1949	DG 13	

Die Diema 1475 und 2056 standen hervorragend aufgearbeitet - anscheinend zum Verkauf - separat abgestellt. Diese beiden Loks sollten schon 1982 verkauft werden.

Karl Pilgrim, 4710 Lüdinghausen (-Seppenrade), BE 6/82 -22-

Dieses mittlerweile seit fast zehn Jahren stillgelegte Ziegelwerk, das heute lediglich noch im Auftrag anderer Ziegeleien Tonfabrikate vertreibt, ist noch in Besitz der alten Diema 1213, Baujahr 1940. Die Lok steht - noch mit Original-MWM-Motor - vor der maroden Ziegelei abgestellt.

Die Diema 2909/1966 wurde an den Hersteller zurückverkauft und ist heute wo im Einsatz ?

Ruhrkohle-AG, Bergbau AG Lippe, Zeche Bonifacius, 4300 Essen, BE 5/84 -29-

Das Baujahr der Lok 1 (KHD 55 846) lautet 1954.

Bernhard Schüring, 4423 Gescher, BE 4/83 -33-

Um die Übersicht der münsterländischen Feldbahnbetriebe zu komplettieren, hier ein Situationsbericht des Ziegelwerkes Schüring: Die 20 PS starke Schöma 1615 zuckelt wie eh und je einige Male zu der etwas verlegten Baggerstelle. Schöma 1592 ist weiterhin als Reservelok in der Ziegelei abgestellt.

Ende April war diese Ziegelei das einzige münsterländische Werk mit einer in Betrieb befindlichen Feldbahn - nicht schlecht für so ein unscheinbares Bähnchen ...

Deutsche Solvay-Werke, Werk Rheinberg, 4134 Rheinberg, BE 3/84 -3-

An weiteren Vorführereinsätzen der MaK DE 501 (MaK 700 049/1981), die die MaK gern an Solvay loswerden möchte, ist der bei der Rheinbraun vom 10./11.07. - 11.09.1982 bekannt geworden.

Im Februar 1985 befand sich die Lok noch immer bei den Solvay-Werken.

Thyssen Edelstahlwerke, Werk Witten, 5810 Witten, BE 6/84 -20-

Lok 8 (MaK 220 026/1956) befand sich im August 1984 bei der Fa. Layritz in Penzberg in der Verschrottung.

Wilh. Timmermann Ziegelwerke, 4780 Lippstadt, BE 3/84 -38-

Zumindest der Verbleib der Diema 2 484/1962 ist geklärt. Sie hat sich als Lok 32 der Torfwerke Friedrich Meiners in Gnarrenburg wiedergefunden (vgl. BE-Leserfahrten/Lokliste F. Meiners in BE 5/84)

Torfwerk Bernhard Viermann, 4432 Gronau (-Epe)

Bereits seit Herbst 1982 ist der zuletzt im Amtsvenn durchgeführte Torfabbau eingestellt und das Venn unter Naturschutz gestellt. Da mit findet in Westfalen kein Torfabbau mehr statt. Die beiden Triebfahrzeuge, ein kastenförmiger blauer Eigenbau und ein auf Schienenbetrieb eingerichteter Deutz-Traktor sind, wahrscheinlich mit den gepflegten Loren, in denen sie den Torf aus dem Venn zur Verladestelle an der Straße von Alstätte nach Gronau=Glanerbrück brachten, an die 1000 mm-Bahn des Torfwerkes Kemper & Röttgers, Georgsdorf-Ostende, gegangen - angeblich sogar schon 1981.

TERMINE für Werkbahnfreunde

- 11.08. Tag der offenen Tür in der Eisenbahn-Hauptwerkstatt der Rheinbraun von 10 - 14 h
Rheinische Braunkohlenwerke AG, Abt. Öffentlichkeitsarbeit, Stüttgenweg 2, 5000 Köln 41
- 31.08. Besichtigung der Kohleförderung und -verarbeitung bei den Rheinbraun
Adresse wie oben
- 01.09. Tag der offenen Tür der Wanne-Herner Eisenbahn- und Hafen GmbH, Am Westhafen 27, 4690 Herne 2
- 28.09. 'Bahn-Express'-Leserfahrt im Himmelmoor (siehe gesonderten Hinweis)

Westdeutsche Quarzwerke Dr. Müller, Werk VI, 4358 Haltern (-Sythen) Quarzsandwerk Haltern GmbH, Werk Sythen, 4358 Haltern (-Sythen), BE 4/81 -13- und 4/84 -38-

Zumindest der Verbleib der 1980 zuletzt gesehenen Einsatzlok des Werkes VI der Quarzwerke Dr. Müller ist geklärt. Die Lok (KHD 55 683/19.., 165 PS, 38 t) wurde 1982 abgestellt (dies ist dann wohl zugleich das Übernahmedatum des Werkes von Dr. Müller auf das Quarzsandwerk Haltern) und war bereits zur Verschrottung vorgesehen. Die Lok konnte dann jedoch vom "Freundeskreis Deutscher Bundesbahnbeamter e.V., Münster" übernommen werden und soll nach Restauration und Inbetriebnahme als Lok Nr. 01 für einen Museumsbahnbetrieb eingesetzt werden. Zuletzt wurde sie im Juli 1985 im Bw Münster gesehen.

Union Zucker Südhannover, Werk Nörten-Hardenberg, 3412 Nörten-Hardenberg, BE 3/85 -17-

Lok 2 (KHD 57 445/1962) wurde 1962 neu an die damalige Zuckerfabrik Nörten GmbH geliefert. KHD 57 447/1962 ging im selben Jahr an die Usine St. Gobain, Chauny/Frankreich. Da diese Lok auch noch von niemandem in einer der besprochenen Zuckerfabrik gesehen wurde (die Notiz der Existenz im Jahre 1981 entstammt lediglich den Akten), ist anzunehmen, daß die Maschine auch nie dort existiert hat.

Lonza AG, Werk Istein, 7859 Efringen-Kirchen (-Istein), BE 3/85 -27-

Lok 141 (KHD 56 853/1958, Type A4L514, Vmax 14.5 km/h) ging neu an die Lonza AG

Richtberg KG, Werk Neuenburg, 7844 Neuenburg a.Rh., BE 3/85 -27-

Im Museum Marxzell (Albtal) steht die Lok Maffei 3859/1913, B1-fl, die aus dem Werk Neuenburg der Richtberg KG stammt.

Thyssen Schalker Verein GmbH, 4650 Gelsenkirchen, BE 2/82 -5-

Die Werkbahn des Schalker Vereins wurde zum 01.04.1985 von der Ruhrkohle-AG übernommen und nun durch die Zechenbahn- und Hafenebetriebe Ruhr-Mitte betrieben. Die Schalker Werkbahn wurde bereits früher durch Züge der RAG/ZuH mitbenutzt, die auf diese Weise zwei voneinander getrennte Streckennetze miteinander verbinden konnten. Nach Stilllegung der Schalker Hütte war es deshalb naheliegend, die Strecke ganz auf die Ruhrkohle zu übergeben. Übernommene Lokomotiven sind zwar noch in der alten Lackierung, tragen aber schon RAG-Emblem und -Nummer. Gesehen werden konnte die RAG 456 (Henschel 30 858/1964, DHG 500, ex Schalker Verein 56). Ob noch weitere Lokomotiven übernommen worden sind, ist derzeit nicht bekannt. Jedenfalls bewegt sich auf den Gleisanlagen des Schalker Vereins kaum noch etwas.

Bundesluftwaffe, Flugplatz Weinstetten, 7901 Staig-Weinstetten, BE 3/85 -29-

Lok 164 (KHD 56 218/1956, Type A8L614, 20 t, Vmax 30 km/h) wurde neu geliefert an die Französische Besatzungsbehörde, Lahr - sie ist also keine "waschechte" Bundeswehr-Lok.

Schrotthandel Hafen Brüssel, B-Bruxelles, BE 3/85 -34-

Die Lok wurde im Jahre 1957 an Ideal Standard, Brüssel, geliefert. Dienstgewicht 14 t, Vmax 15 km/h.

Fabricom, Baustelle Metro Charleroi, B-Charleroi, BE 3/85 -34-

Lok 3069 (KHD 56 538/1957) ist von der Type A8L 614, Vmax 14 km/h, 14 t. Sie kam am 23.10.1957 zur Halberger Hütte und ging von dort im Februar 1981 nach Belgien.

Preussag Boliden Blei GmbH, 2890 Nordenham, BE 1/83 -22- und 6/83 -36-

Unsere Ergänzung enthielt einige kleine Fehler:

Im Jahre 1953 wurde die Lok BURHAVE der Butjadinger Eisenbahn an die Metallwerke Weser (später: Preussag Boliden Blei) verkauft. Diese Lok hatte die Daten: Henschel 9 219/1909. Die erwähnte Henschel 8 350 hieß NORDENHAM und wurde 1944 von der Butjadinger Eisenbahn zur HU nach Mühlhausen geschickt, von wo sie nicht zurückkehrte.

Ich suche Informationen über sämtliche in den Jahren 1984 und 1985 veröffentlichten Bücher, Broschüren, Berichte, Aufsätze, Artikel usw., die in irgendeiner Form den Bereich der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen (Klein-, Privat-, Industrie-, Werk-, Feldeisenbahnen etc.) sowie die dazugehörige Fahrzeugherstellung, -technik, den Fahrzeughandel, Unternehmensgeschichten usw. behandeln.

Für möglichst präzise Angaben (Autor, Titel, Erscheinungsort, Verlag, Seitenzahl, Format, Qualität, Preis etc.) wäre ich dankbar.

Entsprechende Angaben oder auch nur Hinweise, wo ich was finden kann, bitte an:

Klaus Linek, Rote Erde 13, 4400 Münster

VÖEST-ALPINE, Eisenerz/Österreich, "Huntslauf", BE 6/83 -20-

Am 21.12.1984 wurde die 2,77 km lange Strecke das letzte Mal planmäßig betrieben. Am selben Tag nahm auch die neue Erzverladeanlage in Krumpental ihren Vollbetrieb auf.

Am 15.01.1985 wurde für die Bevölkerung von Eisenerz nochmals ein Förderzug in Fahrt gesetzt. Lokomotive und die beiden Wagen an Zugspitze und -ende waren geschmückt worden. Als Lok wurde die 1962 gebaute 8/320 eingesetzt, die zum Zeitpunkt der Abschiedsfahrt letzte volltaugliche Lok am Huntslauf. Um 13.05 Uhr endete schließlich eine 150jährige Ära, die nicht nur den Bergbaubetrieb am Steierischen Erzberg, sondern auch das Ortsbild von Eisenerz entscheidend beeinflusst hat.

Nach einem schweren Unfall der 5/320 im August 1982 war die 7/320 von Etage 1 (vgl. BE 2/85 -3-) zum Huntslauf überstellt worden, wo sie auch bis zum 14.01.1985 blieb. Die 5/320 wurde nach dem Unfall kassiert.

Mit Ausnahme von zwei Maschinen können alle Huntslauf-Loks weiterverwendet werden, wobei die 4/320 und 7/320 in den Grubenbetrieb kommen, die 8/320 auf Etage 1 und die 1/320 auf Etage Elias Süd ein neues Einsatzgebiet finden. Lok 6/320 dient als Ersatzteilspender, 35/100 wird verkauft oder verschrottet.

Der Bahn-Express bietet an:

**Brian Rumary
Werklokomotiven
der Dt. Bundesrepublik
Teil 2 Norddeutschland**

Nach vierjährigem Warten können wir Ihnen nun den zweiten Teil der Reihe 'Werklokomotiven der Deutschen Bundesrepublik' anbieten.

In nunmehr ansprechenderem Layout und mit größeren Umfang und verbesserten Angaben präsentiert der Autor auf über 100 Seiten die Werklokomotiven Schleswig-Holsteins, Niedersachsens, Hamburgs, Bremens und der Stadt Berlin.

Lediglich der Preis, den wir wegen der Preisbindung und der eigentümlichen Preispolitik des Alleinvertriebers für die Bundesrepublik übernehmen müssen, ist nicht ganz akzeptabel ...

118 Seiten, 15 Übersichtsskizzen, 64 sw-Fotos, Hochglanzdruck, Paperback (IRS) DM 36.80

Sonderpreis für BAHN-EXPRESS-Abonnenten DM 30.00

HANS-GEORG BUBOLZ ESCHENWEG 19 D-4712 WERNE

Lieferung gegen Rechnung !

„Als Rudolf Windhoff 1889 in Rheine mit dem Bau kleiner Maschinen für die Textilindustrie beginnt, ist seine Werkstatt noch ein gepachteter Pferdestall und seine Firma ein kleiner Handwerksbetrieb. Doch bereits 20 Jahre später kennt man den Namen Windhoff weit über die Grenzen Deutsch-

lands hinaus als Lieferer von Eisenbahnmateriale aller Art: Das Unternehmen baut Drehscheiben, Schiebebühnen, Rangieranlagen und ... Lokomotiven“.

Was in fünf Jahrzehnten Lokomotivbau in Rheine geschah, beschreibt ein neues Buch über

Windhoff Lokomotiven

Eine Lokbaugeschichte der Rheiner Maschinenfabrik Windhoff AG

von Stefan Lauscher

Auf 152 sauber gedruckten und mit 177 Abbildungen reich illustrierten Seiten wird die Geschichte der Lokomotivfertigung in Rheine von ihren Anfängen im Jahre 1910 bis zur Einstellung 1957 nachgezeichnet. Jede in dieser Zeit gebaute Type wird mit historischen Werkfotos, vermaßten Bauartzeichnungen und Daten-Tabellen vorgestellt. Technische Besonderheiten werden verständlich erläutert.

Aus dem Inhalt:

- „Blechtrommeln“ und „Rangiermotoren“: Die ersten Windhoff-Bauarten
- Heimische Treibstoffe: Holz- und Torfgaslokomotiven
- Einsatz im Krieg: Motorlokomotiven der Wehrmacht

Ein eigenes, besonders ausführliches Kapitel beschäftigt sich mit den von Windhoff für die Deutsche Reichsbahn gebauten Kleinlokomotiven (Vorserien- und Einheitsstypen). Auch die modernen Entwicklungen auf dem Gebiet der Gleisbaufahrzeuge und Tele-Tracs werden in übersichtlicher Form skizziert.

Abgerundet wird die Chronik durch ein komplettes Lieferverzeichnis, das vor allem für den Lokhistoriker eine wahre Fundgrube ist. Eine preisgünstige, flüssig geschriebene Rückblende in die Kinderjahre der Diesellokomotive, die in keinem Bücherschrank fehlen sollte.



Einheits-Kleinlok der Reichsbahn

152 Seiten, Magazinformat 16,8 x 24 cm, Kunstdruck, gebunden, Zweifarbtitel mit Schutzlackierung, 92 Fotos (davon drei ganzseitig), 85 Typenzeichnungen und Detailskizzen, 34 Tabellen, komplettes Lieferverzeichnis.

Preis: 12,- DM.

Versand (gegen Rechnung) durch Bahn-Express, Hans-Georg Bubolz, Eschenweg 19, 4712 Werne, Telefon 023 89 / 45057.

