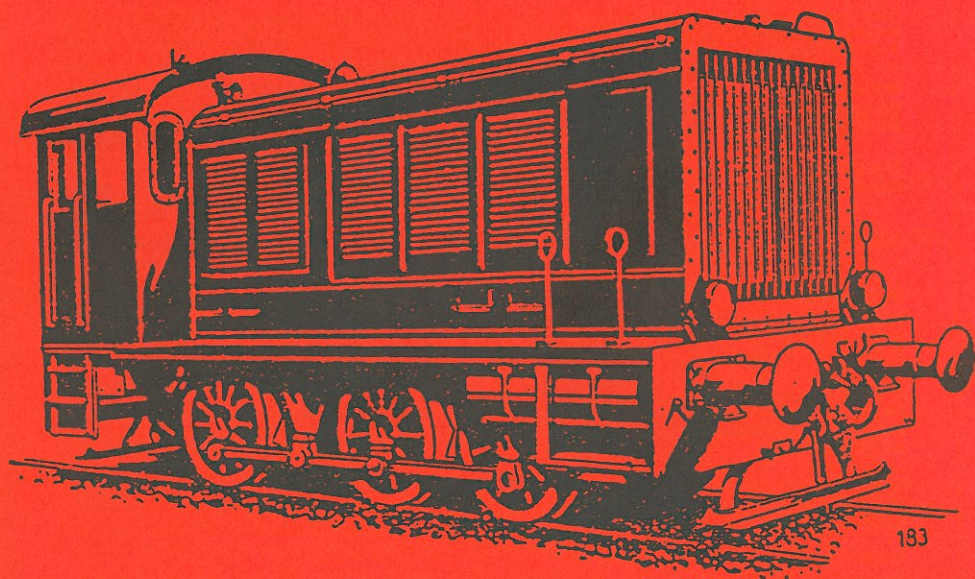

Bahn- Express

4'86

Magazin für Werkbahnfreunde



Impressum

Herausgeber:
Bahn-Express
Magazin für Werkbahnfreunde
Kiel - Werne

Geschäftsstelle:
Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
D-4712 Werne
Tel. 02389-45057

Redaktion:
Ulrich Völz
Von-der-Wisch-Str. 47
D-2300 Kiel 1
Tel. 0431-312729

Ständige Mitarbeiter:
Peter Pekny, Hamburg
Klaus Linek, Münster
Andreas Christopher, Frankfurt
Walter Listl, München

Erscheinungsweise:
Der „Bahn Express“ erscheint 1986 vierteljährlich in unregelmäßigen Abständen.

Bezugspreis:
Inland: Einzelheft DM 6,50
Einzelheft im Versand DM 7,00
Jahresabonnement DM 25,00
Ausland: Einzelheft im Versand DM 7,50
Jahresabonnement DM 27,50

Postgirokonto:
Postgiroamt Dortmund
Nr. 20 43 06-463
Empfänger: H.-G. Bubolz

Bild- und Texteingaben bitte nur an die Redaktion, Fotos in SW oder Color in den Formaten 9x13 oder 10x15 und Dias mit Angaben zur Aufnahme.

Bestellungen bitte nur an die Geschäftsstelle, da Sie sonst eine erheblich längere Bearbeitungszeit in Kauf nehmen müssen.

Druck:
Copy-Center-Coerdestraße
D-4400 Münster

© Bahn-Express
Alle Rechte vorbehalten.
Alle Angaben ohne Gewähr.
Die Beiträge von Mitarbeitern stellen nicht in jedem Falle die Meinung der Herausgeber dar.

Inhalt 4'86

Berichte

Schmalspurbahnen in Hamburg	184
- J. H. Gustav Burmeister	184
- Eilers KG	184
- HWW, Wasserwerk Baur Berg	187
- HWW, Wasserwerk Kalte Hofe	191
- HWW, Wasserwerk Curslack	194
- Norddeutsche Affinerie	196
- Feldbahnen in den Vierlanden	200

Die 750 mm-Bergwerksbahn im Mansfelder Revier	204
--	-----

Kurzmeldungen Inland

Britzer Museumsbahn, Berlin	217
Norddeutsche Affinerie, Hamburg	220
Schöma, Diepholz	222
Westfälische Sandgräberei, Bottrop ..	224
Westf. Industriemuseum, Dortmund	226
Bernhard Heckmann, Hamm	229
Martin & Pagenstecher, Herschbach ...	233

Korrekturen & Ergänzungen

.....	233
-------	-----

= am Stichtag der Meldung vorhandene Fahrzeuge

LV = aus einschlägigen Lieferlisten entnommene Angaben; Verbleib unbekannt

neu = fabrikneu an die oben genannte Firma gelieferte Lokomotive

Titel: Ein Vertreter der ersten Generation dieselhydraulischer Lokomotiven ist die V 36 - Zeichnung aus einer Betriebsanleitung für die Motorlokomotive V6M 436.
KHD-Unternehmensarchiv

Lieber Leser,

auch im kommenden Jahr soll der BAHN-EXPRESS in unveränderter Form erscheinen - das heißt, es gibt 1987 wieder vier Hefte à 60 Seiten, die in unregelmäßigen Zeitabständen zusammengestellt werden.

Zeitgleich mit dem vorliegenden Heft ist bei uns ein weiteres Sonderheft erschienen. Es trägt den Titel FELDBAHNEN IN BAYERN, umfaßt 92 Seiten und ist im bekannten BAHN-EXPRESS-Stil gehalten.

Bitte beachten Sie, daß wir Ihnen diesmal einmalig neben dem normalen Abonnement auch drei verschiedene Spezialabos anbieten. Dadurch erhalten Sie die Gelegenheit, unsere beiden neuen Sonderhefte WERKBAHNEN IN HANNOVER und FELDBAHNEN IN BAYERN günstiger als sonst zu erwerben. Wir bieten an:

Abo I (Inland) DM 26,--
(BE 1-4/87)

Abo I (Ausland) DM 28,50
(BE 1-4/87)

Abo II (Inland) DM 37,--
(BE 1-4/87 + WERKBAHNEN IN HANNOVER)

Abo II (Ausland) DM 39,50
(BE 1-4/87 + WERKBAHNEN IN HANNOVER)

Abo III (Inland) DM 37,--
(BE 1-4/87 + FELDBAHNEN IN BAYERN)

Abo III (Ausland) DM 39,50
(BE 1-4/87 + FELDBAHNEN IN BAYERN)

Abo IV (Inland) DM 47,50
(BE 1-4/87 + WERKBAHNEN IN HANNOVER + FELDBAHNEN IN BAYERN)

Abo IV (Ausland) DM 50,--
(BE 1-4/87 + WERKBAHNEN IN HANNOVER + FELDBAHNEN IN BAYERN)

Bitte richten Sie Ihre Abo-Bestellung per Überweisung an:

HANS-GEORG BUBOLZ - ESCHENWEG 19 - D-4712 WERNE
Postgirokonto Nr. 20 43 06-463, Dortmund

Bitte beachten Sie auch unsere Bücherliste auf S. 238 !

Der Restbestand an älteren BAHN-EXPRESS-Heften, den wir im BE 3/86 angeboten hatten, war leider sofort verkauft - etliche Bestellungen konnten wir leider nicht mehr berücksichtigen. Nachdrucke der Jahrgänge 1983 und 1984 werden jedoch in Zukunft in vollem Umfange lieferbar sein. Lesen Sie bitte unsere Kurznotiz auf S. 192 - die Nachdrucke bestellen Sie bitte nur bei Herrn Raddatz.

Sollten Sie den BAHN-EXPRESS nicht weiterhin lesen wollen, so bitten wir um eine schriftliche Kündigung bis spätestens zum 31.12.1986 - anderenfalls verlängert sich Ihr Abo (Abo I) stillschweigend um ein weiteres Jahr.

Und damit wünschen wir Ihnen noch viel Spaß mit dem vorliegenden Heft !

Ihr BAHN-EXPRESS.

Ulrich Völz

Schmalspurbahnen in Hamburg

Der Artikel behandelt die bekannten - heute noch vorhandenen - Schmalspurbahnen in Hamburg. Es ist nicht auszuschließen, daß noch weitere Schmalspurfahrzeuge in Hamburg existieren. Dies gilt insbesondere für Bauunternehmer, die vielleicht irgendwo noch eine Lok verborgen haben, und für die Feldbahnen in den Vierlanden, die noch nicht umfassend erforscht sind. Ergänzungen sind also willkommen!

J. H. Gustav Burmeister GmbH
2000 Hamburg 63 (Lokstedt)

Der in der Süderfeldstraße im Stadtteil Lokstedt gelegene Bauhof dieser Bauunternehmung beherbergt noch alte Feldbahnlokomotiven. Alle fünf heute noch vorhandenen Loks sind jedoch in jämmerlichem Zustand - bei den Dieselloks regnet's sogar schon durch's Dach. Trotzdem ist an eine Herausgabe der Fahrzeuge - insbesondere der beiden Dampfloks - an Eisenbahnfreunde derzeit nicht gedacht. Zuletzt hat die Bauunternehmung Lokomotiven im Jahre 1957 eingesetzt, als der Ausbau des Hamburger Flughafens anstand. Zum Verbleib der seit 1972 verschwundenen Loks läßt sich wenig sagen. Zum einen sind "vor etwa einem halben Jahr" (also Anfang 1985) "kleinere Dieselloks" verschrottet worden, zum anderen sind "so etwa vier Loks" an ein "Museum in Bayern" gegangen.

Feld- und Eisenbahnmateriale KG Eilers
2000 Hamburg 76 (Wandsbek)

Dieser traditionelle Zwischenhändler für Feldbahnartikel hält immer noch - trotz des nicht mehr allzu guten Geschäfts mit Lokomotiven - die eine oder andere Rarität auf dem Lagerplatz in der Usedomer Straße bereit. Derzeit sind allerdings nur noch drei Loks vorhanden, von denen eine als Denkmal aufgearbeitet ist und am Eingangstor zum Lagerplatz steht. Eine zweite typengleiche Lok sowie eine kleine Jung-Lok stehen einige Meter weiter zum Verkauf.

Die beiden großen alten Deutz-Loks lohnen durchaus einen Besuch. Der Platzwart ist sehr freundlich und erlaubt in der Regel das Fotografieren der Loks innerhalb der üblichen Arbeitszeit (etwa bis 15.00 Uhr). Erreichbar ist der Lagerplatz über S-Friedrichsberg mit dem Bus (Linie 271 Richtung Bramfeld Ost), S-Barmbek (171 Ri. Farmsen), U-Dehnhaide (171 Ri. Farmsen), U-Farmsen (271 Friedrichsberg) und U-Straßburger Straße (171 Farmsen, 271 Bramfeld Ost). Die Busse fahren jeweils alle 20 Minuten versetzt, die Ausstiegshaltestelle ist in allen Fällen "Am Stadtrand".

J. H. Gustav Burmeister GmbH
2000 Hamburg 63

Spur: 600 mm
Stand: 17.07.1985

# = 1985 o = 1972	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.	
o #	Hen	13 258/1914	Bt				a), abg.	
	Hen	16 087/1918	Dt				b), x)	
	O&K	11 727/1929	Bt	40			neu, x)	
	Hen	25 509/1944	Bt				neu, x)	
	Hen	25 527/1945	Bt				neu, x)	
	Hen	25 528/1945	Bt				neu, x)	
o #	Hen	28 026/1948	Bt				neu, abg.	
	Hen	28 039/1948	Bt				neu, x)	
	Hen	28 477/1949	Bt				neu, x)	
o	Deutz	17 311/1936	Bdm	OME 117 F	11/12	3	13.3	c), x)
o #	Deutz	19 729/1937	Bdm	OMZ 122 F	36/40	7	17.5	d), abg.
o	KHD	21 193/1939	Bdm	OMZ 117 F	22/24	4.6	15.5	e), x)
o #	KHD	33 112/1940	Bdm	OMZ 122 F	36/40	7	17.5	f), abg.
o #	KHD	42 987/1942	Bdm	OMZ 122 F	36/40	7	17.5	d), abg.
o	Diema	1 030/1939	Bdm	DS 12	12			g), x)
o	Diema	1 190/1945	Bdh	HF 50 B				neu, x)
o	Diema	1 191/1945	Bdh	HF 50 B				neu, x)
o	Diema	1 206/1946	Bdm	DS 22	22			neu, x)
	Diema	1 207/1947	Bdm	DS 22	22			LV
o	Diema	1 214/1946	Bdm	DS 40				neu, x)
o	Diema	1 227/1946	Bdm	DS 12	12			neu, x)

a) = neu an A. Hirsch & Co., Dortmund

b) = neu an Deutsche Feldbahn (2338)

c) = neu an Arend Baumann, Bauunt., Norderney

d) = neu an Dubick & Stehr, Hamburg

e) = neu über Dubick & Stehr, Hamburg, an Dyckerhoff & Widmann, Neuß

f) = neu über Dubick & Stehr, Hamburg, an Gustav Burmeister, Hamburg

g) = neu an F. G. Sundermann & Sohn, Hamburg

x) = Verbleib unbekannt

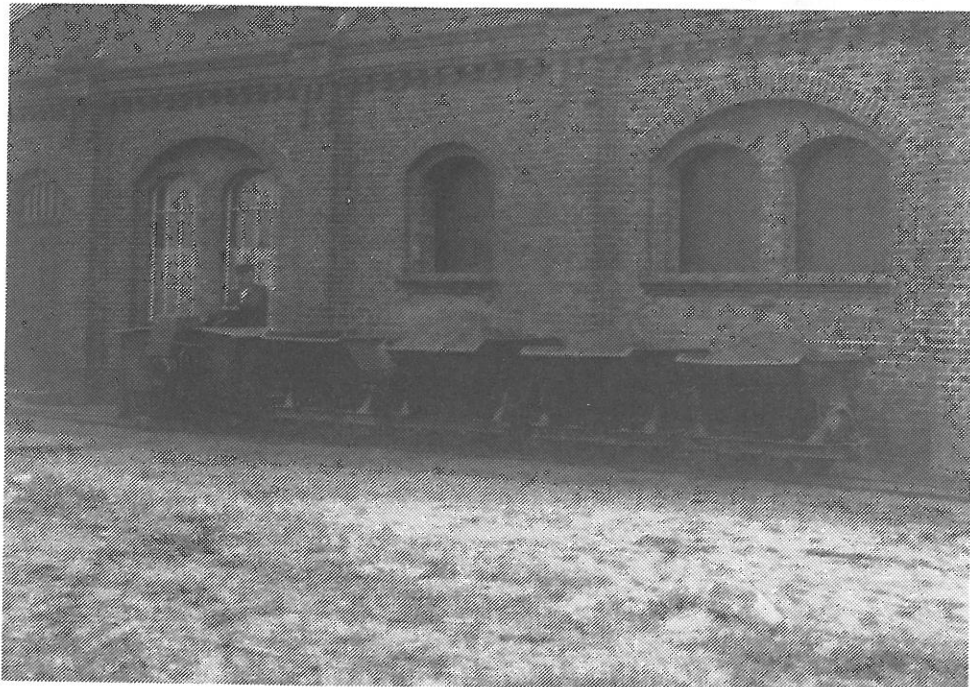
Feld- und Eisenbahnmaterial KG Eilers
2000 Hamburg 76

Spur: alle Loks 600 mm
Stand: 27.09.1984

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	Jung 6 610/	Bdm	EL 110	11/12	4	13	a)
#	oNr	Deutz 17 134/1936	Bdm	A3M 220 F	68/75	10	17	b)/Denkm.
#	oNr	Deutz 18 469/1937	Bdm	A3M 220 F	68/75	10	17	c)

- a) = 06.10.1983 ex Kaus & Steinhausen GmbH, Lager Schwinge, Fredenbeck
b) = 23.09.1936 über Martin Kallmann, Mannheim, an Karl Stöhr, Bauunt., München (später Hannover)
10.06.1966 an Eilers, Hamburg (Denkmal)
c) = 24.11.1937 über Dubick & Stehr, Hamburg, an Christiani & Nielsen, Hamburg
07.09.1964 an Eilers, Hamburg

Wasserwerk Bours Berg: Die Aufnahme zeigt einen Lorenzug hinter der Kieswäsche.
Foto: Hamburger Wasser-Werke



Hamburger Wasser-Werke, Wasserwerk Bours Berg
2000 Hamburg 55 (Blankenese)

Eine von der Aufgabenstellung und vom Fahrzeugpark her ganz anders strukturierte Schmalspurbahn gibt es im Blankeneser Wasserwerk. Die Feldbahngleise sind zwischen den Langsamfiltern verlegt. Das sind große Wasserbecken, auf deren Grund verschiedene Kiesschichten zur Filterung des Wassers liegen. Von Zeit zu Zeit wird das Wasser abgelassen und eine nur wenige Zentimeter dünne Schicht der Kiessohle abgetragen. Der Kies wird über ein Förderband in den neben dem Wasserbecken stehenden Lorenzug geladen. Je nach Grad der Verschmutzung wird der Kies entweder weggekippt oder gewaschen und wiederverwendet. Nach einem Zeitraum von mehreren Jahren ist die Kiesschicht abgetragen und der Filter muß neu befüllt werden. Auch diese Aufgabe besorgt die Lorenbahn. Derzeit stehen im Werk Bours Berg zwei Schöma-Loks bereit, von denen innerhalb der Betriebszeit (April/Mai etwa vier bis sechs Wochen) die modernere Maschine zum Einsatz kommt. Erreichbar ist das Wasserwerk Bours Berg von S-Blankenese aus entweder zu Fuß (ca. 15 Minuten) oder mit dem Bus (Linie 286 Richtung Falkenstein) bis "Krankenhaus Tabaa". Außerhalb der Betriebszeit lohnt ein Besuch kaum. Früher waren im Wasserwerk Bours Berg auch andere interessante Fahrzeuge vorhanden, wie das Archivfoto der HWW beweist. Im Betriebsgelände Falkenstein (unweit Bours Berg) gab es vor wenigen Jahren auch noch eine Feldbahn, auf der fallweise ein Schienenkuli verkehrte. Die Gleise wurden inzwischen aber abgetragen, der Schienenkuli soll zumindest Anfang 1984 - allerdings schon im Eigentum von Eisenbahnfreunden - noch vorhanden gewesen sein.

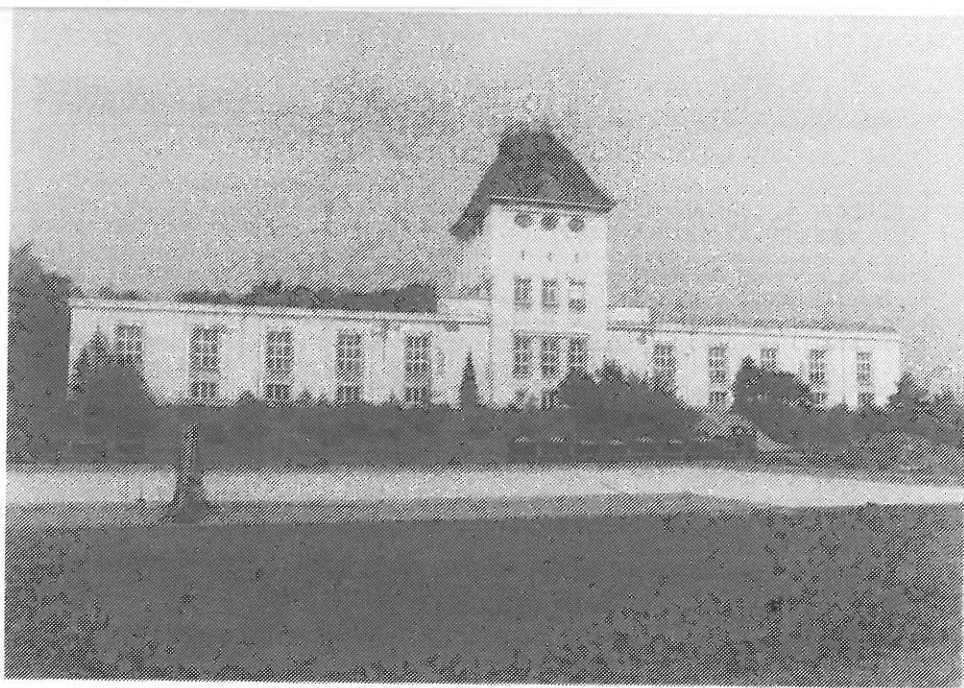
Hamburger Wasser-Werke, Wasserwerk Bours Berg
2000 Hamburg 55

Spur: 500 mm
Stand: 16.05.1984

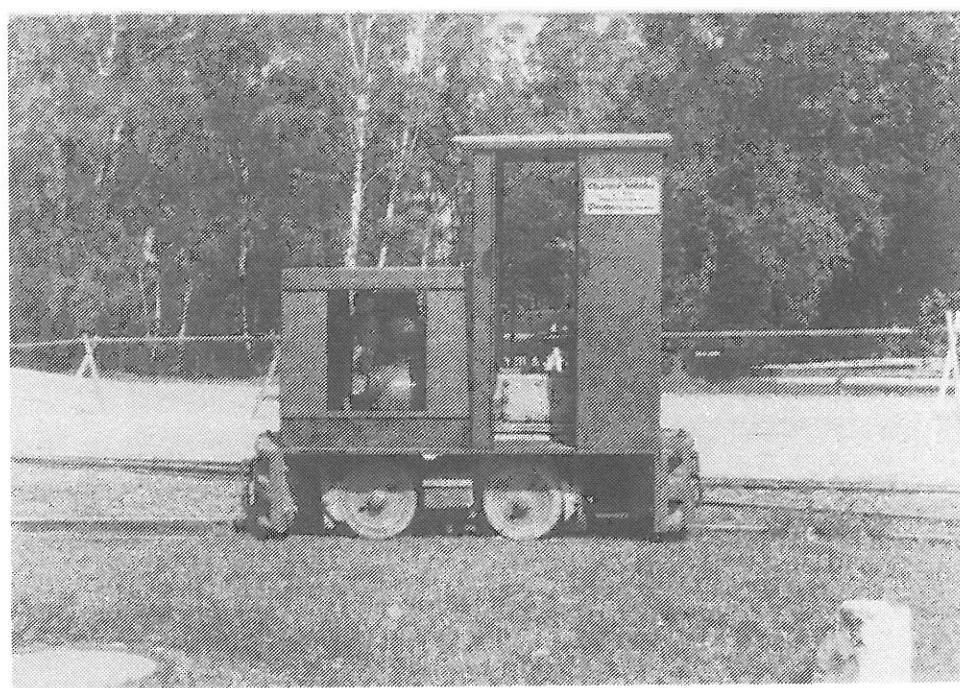
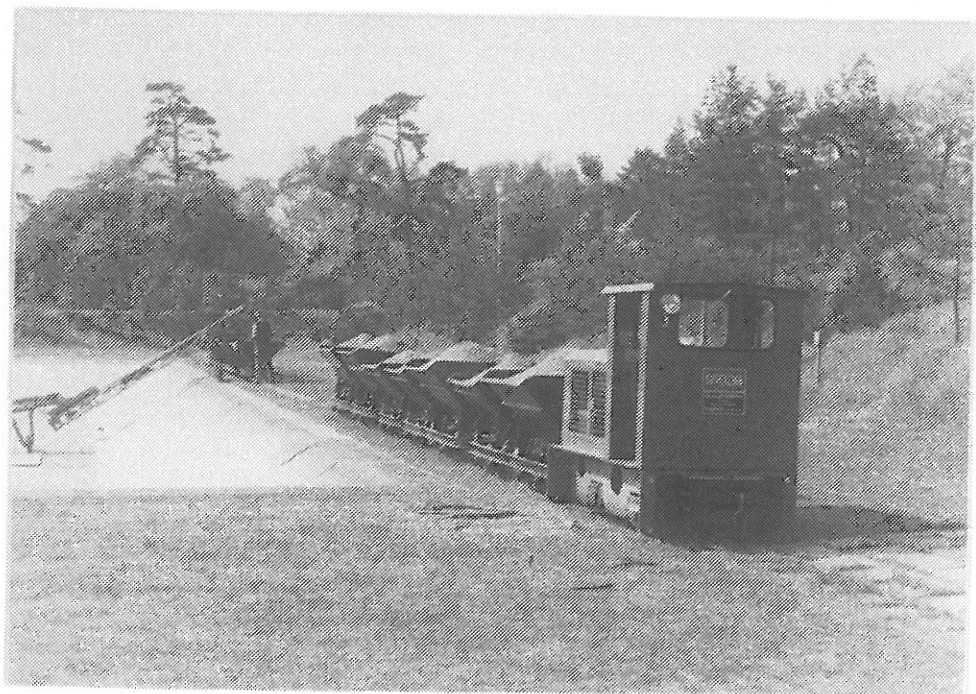
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Schöma 968/1948	Bdm		10			LV
		Schöma 1 181/1950	Bdm		10			LV
#	oNr	Schöma 2 288/1959	Bdm	CDL 10	11	2.5		neu
#	oNr	Schöma 4 363/1979	Bdh	CHL 20 G	29	2.8		neu

Suche Dach- oder Rillenschwellen für 500 mm Spurweite, sowie Feldbahnschienen bis 10 kg/m.
Wer kennt in Deutschland Feldbahnen mit der Spurweite 500 mm?
Oliver Weder - Rheinstraße 210 - CH-9444 Diepoldsau - Tel. Schweiz 071 73 19 57

Wer ist bereit, sich an der Finanzierung zur Übernahme einer Garrat-Lok (Hanomag Bj. 1927/28) aus Südafrika (Überführungskosten ca. 15 000 DM) zu beteiligen?
Verantwortlich ist der "Hanomag Interessengemeinschaft für historische Fahrzeuge e. V." in Hannover. Für weitere Informationen ist zuständig:
Wolfgang Schacht - Rumannstraße 14 - 3000 Hannover 1 - Tel. 05 11/34 38 64

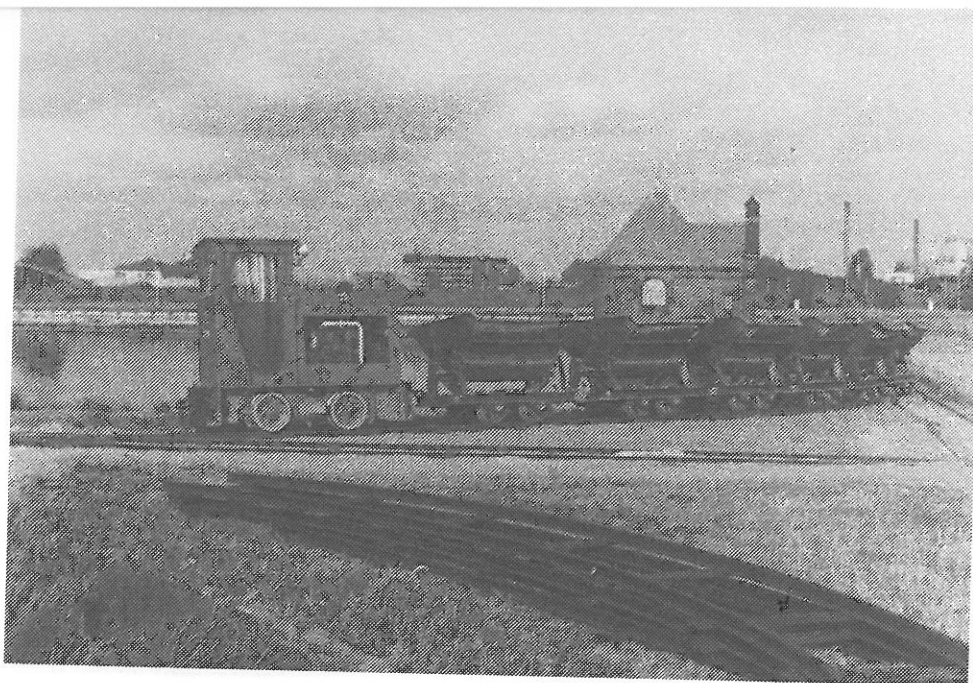


Wasserwerk Bours Berg: Am 16. Mai 1984 stand das Filterbecken direkt vor dem Wasserwerksgebäude zur Reinigung an. Die moderne Schöma-Lokomotive (4 363/1979) muß jedoch noch warten, bis auch die letzten Loren beladen sind.

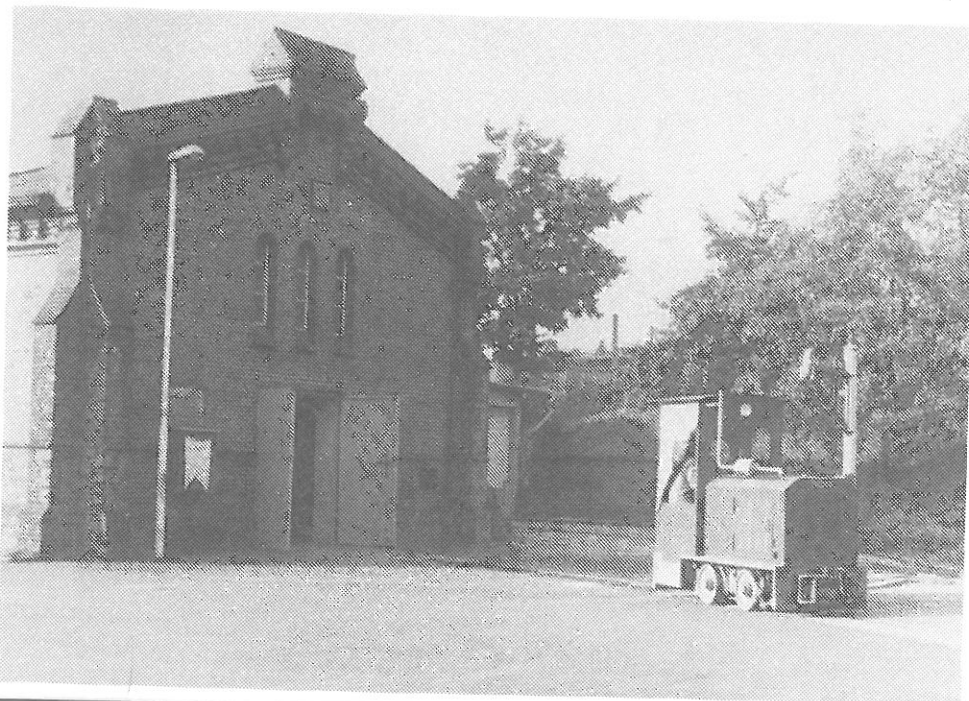


Wasserwerk Bours Berg: Ebenfalls am 16. Mai 1984 rollte die ältere Schöma-Lok (2 288/1959) kurz für einige Fotos in die Sonne - derweil machte sich die Einsatzlok mit den nunmehr beladenen Loren auf den Weg zur Kieswäsche.





Wasserwerk Kalte Hofe: Sehr beim Personal geschätzt wird die "alte" Schöma-Lok, die sich auf der oberen Aufnahme vom 16. Oktober 1984 schwungvoll und unter delikater Geräuschentwicklung in die Kurve legt. Das untere Foto vom selben Tag vermittelt Feierabendstimmung - die Diema-Lok rollt - von der Nachmittagssonne beschienen - auf das geöffnete Tor der Werkstatt zu.

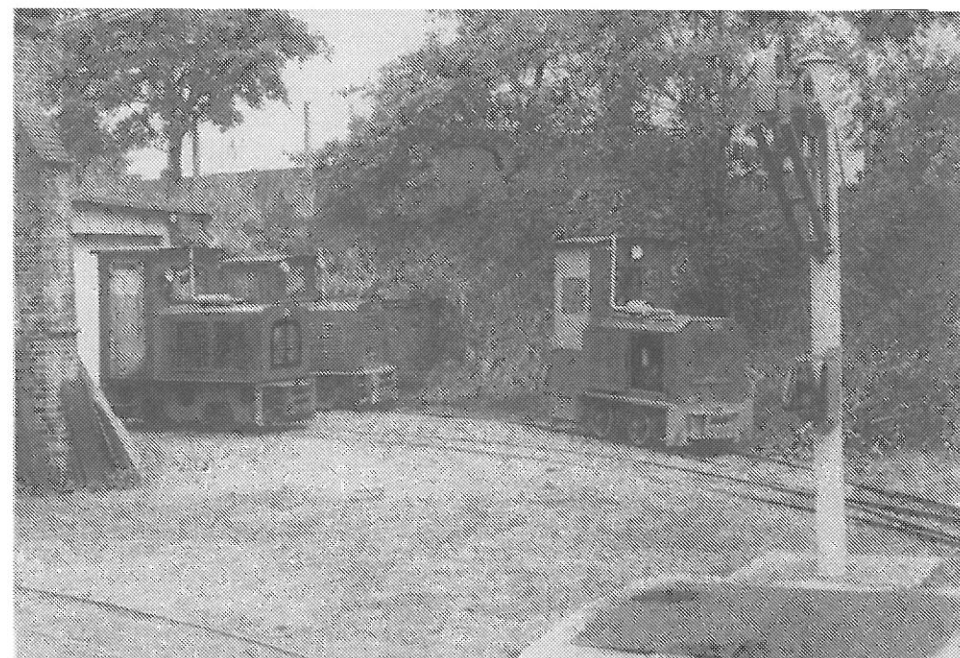


Hamburger Wasser-Werke, Wasserwerk Kalte Hofe 2000 Hamburg 28 (Rothenburgsort)

Die Bahn im Werk Kalte Hofe ähnelt sehr der des Werkes Baur's Berg, jedoch sind hier mehr Lokomotiven vorhanden und die Filteranlagen sind erheblich weitläufiger. Auch hier findet Saisonbetrieb (September/Oktober etwa acht Wochen) statt. Die Abtragung der Filterschichten wird ebenfalls von Hand durchgeführt. Ein Radlader würde zuviel abtragen. Daher beschränkt selbiger sich darauf, die zusammengeschaukelten Haufen an einer zentralen Stelle im Filterbecken zusammenzufahren, von wo aus ein Bagger den Kies in den Lorenzug schafft. Ist die obere Kiesschicht sehr verschmutzt, so wird das abgetragene Material in ein altes Wasserbecken, das nicht mehr benötigt wird, gekippt. Zur Neubefüllung gibt es eine spezielle Anlage, aus der die Loren direkt be-
laden werden.

Auch während der Saison ist nicht an jedem Tag die Feldbahn in Betrieb. Wenn dies aber der Fall ist, dann können bis zu zwei Maschinen verkehren. Hierbei ist aber nicht einmal eine Vorliebe für die neueste Lokomotive erkennbar. Der Verbleib und der Bestand ehemaliger Lokomotiven läßt sich nur unvollständig rekonstruieren. Das Personal erzählt von einem Schienenkuli (Strüver ?), der verschrottet wurde, sowie von zwei Einzylinder-Loks, von denen eine verkauft wurde (KHD 36 291 ?) und eine weitere wegen eines größeren Defektes Mitte der 70er Jahre verschrottet wurde (vmtl. Schöma 877, zu der sich noch Unterlagen anfinden).

Wasserwerk Kalte Hofe: Lokparade vor dem Schuppen - von rechts Diema 2 599, Schöma 2 665 und Schöma 4 364, aufgenommen am 15. Oktober 1985.



Hamburger Wasser-Werke, Wasserwerk Kalte Hofe
2000 Hamburg 28

Spur: 600 mm
Stand: 15.10.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Deutz 19 645/1937	Bdm	MLH 714 F	2	11		LV
		KHD 36 291/1942	Bdm	OME 117 F	11/12	2.8	13.3	a)
		Schöma 877/1947	Bdm		10			b)
		Schöma 2 447/1961	Bdm	CDL 14	15	2.8		LV
		Strüver */	Bdm	Schienenkuli				verschr.
#	0176	Diema 2 599/1963	Bd.	DS 20	22	3.3		c)
#	0175	Schöma 2 665/1963	Bdm	CDL 14	15	2.8		neu
#	0174	Schöma 3 473/1972	Bdh	CHL 20 G	20	2.8		neu
#	0173	Schöma 4 364/1979	Bdh	CHL 20 G	29	2.8		neu

* = Es könnte sich um einen Kuli aus der Bauserie "Kuli 11" mit den Fabriknummern CS 60 146-149 handeln. Einer dieser Kulis ging im September 1948 an die Hamburger Wasser-Werke.

a) = 1942 an Hamburger Wasser-Werke, Werk Kalte Hofe
19.. an Carl Horning, Torfwerk Himmelmoor, Quickborn

b) = 1947 an Hamburger Wasser-Werke
vermutlich in den 70er Jahren verschrottet

c) = 1963 an Ziegelei Evert Reins, Loga b. Leer
19.. an Friedrich Knabe, Ziegelei, Kirchkimmen b. Hude
1976 über Eilers KG, Hamburg, an Hamburger Wasser-Werke, Werk Kalte Hofe

Erreichbar ist das Wasserwerk von S-Rothenburgsort aus zu Fuß in ca. 20 Minuten, oder vom Hauptbahnhof mit dem Bus (Linie 112 Richtung Rothenburgsort Zollver-einsstraße) bis "Lindleystraße", dann ca. 10 Minuten zu Fuß. Eine vorherige tele-phonische Anmeldung bei Herrn Schütz ist hilfreich.

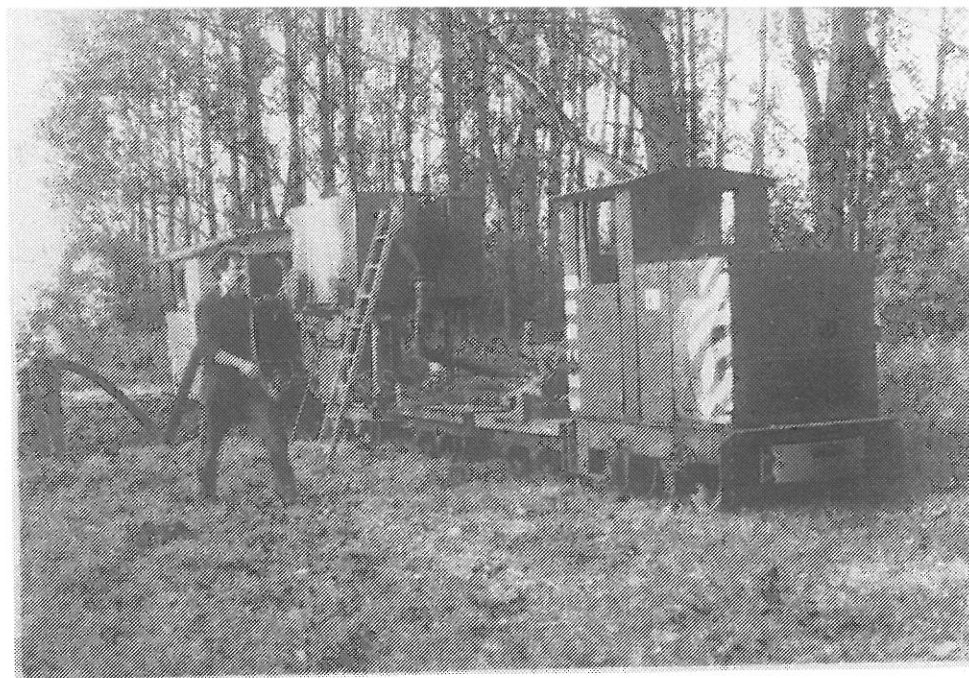
Für das freundliche Entgegenkommen und die Hilfe zu diesem Artikel möchte ich mich vor allem bei Herrn Schütz vom Werk Kalte Hofe und der Pressestelle der HWW bedanken.

NACHDRUCKE DES BAHN-EXPRESS (Copy-Druck, größtenteils mit Originalumschlägen)

der Jahrgänge 1983 und 1984 sind jetzt zu folgenden Konditionen lieferbar:

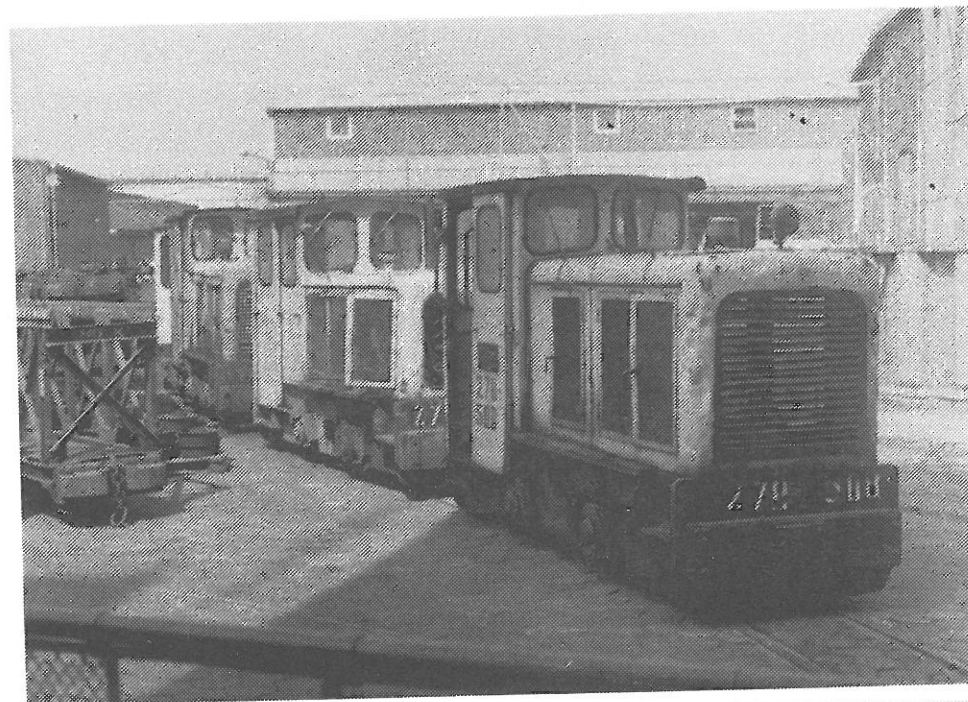
Einzelheft 4,50 DM zzgl. Versand
Jahrgang 24.-- DM zzgl. Versand

Bitte richten Sie Ihre Bestellung an: Martin Raddatz - Brüggefeldweg 10 - D-4400 Münster



Wasserwerk Curslack: Diese Lok, angeblich Baujahr 1928, gibt keinerlei Hinweise auf ihre Identität. Es ist die Einsatzlok des Curslackers Wasserwerkes, auf-genommen am 15. Oktober 1985 auf dem nordwestlichen Streckenast.

Norddeutsche Affinerie: Abgestellte, aber jederzeit wieder reaktivierbare Schmalspurloks - von vorn nach hinten 278 508, 513, 501 und 510, fotografiert am 20. Juni 1984.



Hamburger Wasser-Werke, Wasserwerk Curslack 2050 Hamburg 80 (Curslack)

Die von den Fahrzeugen her wohl interessanteste Bahn betreiben die Hamburger Wasser-Werke vom Grundwasserwerk Curslack aus. Die Strecken liegen in nord-westlicher Richtung des Wasserwerkes auf etwa 2 km, in südöstlicher Richtung auf knapp 5 km Länge. Dieser Streckenast kreuzt eine öffentliche Straße, die u. a. die Buslinien 125/225 vom DB-Bahnhof Bergedorf in Richtung Zollenspieker benutzen. Leider fährt - wenn überhaupt - hier nur morgens bzw. nachmittags ein Zug. Die Aufgabe der Bahn besteht darin, Baumaterial in die umliegenden Wasserschutzgebiete zu bringen. Dazu verkehrt im Normalfall nur morgens und nachmittags ein Zug auf einem der Streckenäste. Das Wasserschutzgebiet selbst ist umzäunt und darf ohne Genehmigung nicht betreten werden. Eisenbahnfreunde sind nicht unbedingt gern gesehen, doch das Personal findet meist eine Lösung. Betriebsbereit sind die alte Diesellok von 1928 und die Jung 5 942 - die übrigen Fahrzeuge fristen mehr oder weniger permanent ihr Dasein im Schuppen. Erreichbar ist das Wasserwerk Curslack vom S-Bahnhof Bergedorf aus mit dem Bus (Linie 125/225 Richtung Hauptbahnhof/Zollenspieker) bis zur Haltestelle "Wasserwerk" (Stundentakt, etwa auf x.30).

Hamburger Wasser-Werke, Wasserwerk Curslack
2050 Hamburg 80

Spur: 600 mm
Stand: 15.10.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	0178	/1928	Bdm					a)
#	5118	Jung 5 942/1935	Bdm	EL 105		2.9	8.1	b)
		Jung 11 351/1949	Bdm	EL 110				c)
#	6619	Strüver 60 198/1949	Bdm	Schienenkuli				neu
#	6137	Schöma /1958	Bdm	KDL 8	8	1.2		d)
#		/		Draisine				

a) = ex Dubick & Stehr, Hamburg; Benzinlok, 1969 Umbau in Diesellok

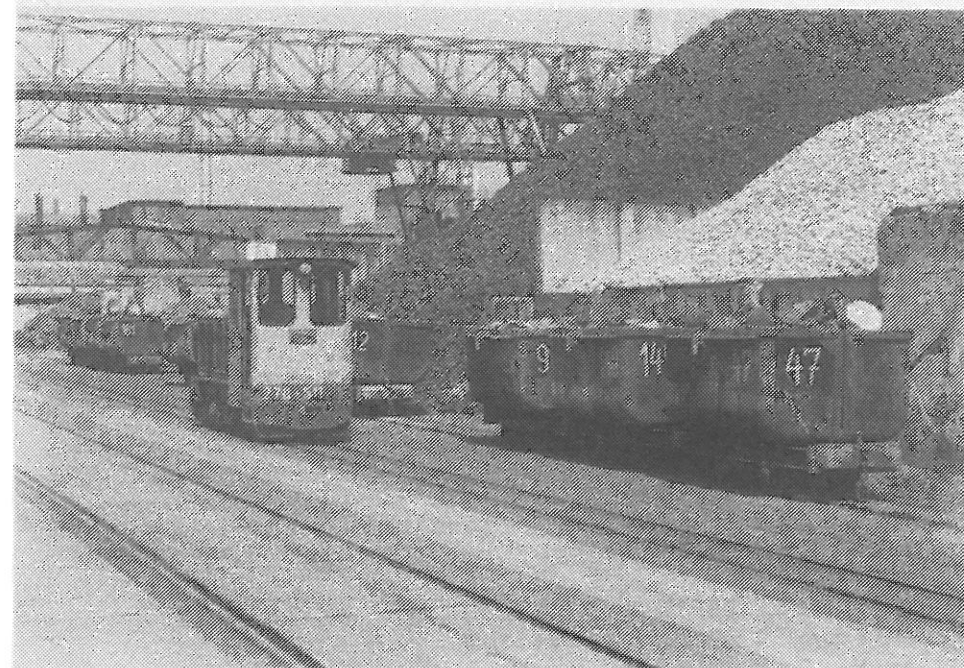
b) = 1968 ex Lange & Söhne, Bauunternehmung

c) = Verbleib unbekannt

d) = "Klema" Egon Klenner, Ismaning
1969 an Eilers KG, Hamburg
1975 an HWW, Curslack

Suche alte Zeunert-Hefte 'Die Industriebahn', 'Die Kleinbahn', sowie Kopien von Artikeln über die Rendsburger Kreisbahn.
Siegfried Kieselbach - Oranienburger Str. 15 - 4000 Düsseldorf 13 - Tel. 02 11/74 18 96

Suche Übersicht der Nebenfahrzeuge der DB (BZA München, Dezernat 34).
Gerhard Fenslau - Bodenborn 11 - 5810 Witten-Bommern



Norddeutsche Affinerie: Oben Lok 278 511 inmitten des großen Werksgeländes - ein typisches Motiv von schmalspurigen Hüttenbahnen; unten wurden soeben die Reservelokomotiven 278 504 und 506 ins rechte Licht gefahren.



Norddeutsche Affinerie AG
2000 Hamburg 28 (Veddel)

Die größte Schmalspurbahnanlage in Hamburg wird zweifelsfrei von der Norddeutschen Affinerie betrieben. Bis zu Anfang der 70er Jahre waren sogar noch Dampflokomotiven vorhanden. Die letzten Exemplare wurden an das Deutsche Feld- und Kleinbahn-Museum (DFKM), das damals noch in Holm-Seppensen angesiedelt war, abgegeben. Alle übrigen Dampfloks wurden verschrottet. Die erste Generation Dieselloks, die dann die Firma Jung lieferte, ist ebenfalls schon verschwunden. Auch hier ist eine Maschine an das DFKM gegangen - der Rest wurde wieder verschrottet.

Norddeutsche Affinerie AG 2000 Hamburg 28								Spur:	600 mm
								Stand:	20.06.1984
Nr. (alle #)	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem./ ehem. Nr.		
278-501	Schöma 2 934/1966	Bdh	CHL 60 G	72	10	16	11"/abg.		
278-504	Schöma 3 233/1970	Bdh	CHL 60 G	72	10	16	14"		
278-505	Schöma 3 207/1970	Bdh	CHL 60 G	72	10	16	15"		
278-506	Schöma 3 155/1969	Bdh	CHL 60 G	72	10	16	16", 10		
278-507	Schöma 3 037/1967	Bdh	CHL 60 G	72	10	16	17"		
278-508	Schöma 3 038/1967	Bdh	CHL 60 G	72	10	16	18/abg.		
278-509	Schöma 3 039/1967	Bdh	CHL 60 G	72	10	16	19		
278-510	Schöma 3 278/1970	Bdh	CHL 60 G	72	10	16	20/abg.		
278-511	Schöma 3 888/1974	Bdh	CHL 60 G	72	10	16	21		
278-512	Schöma 4 081/1975	Bdh	CHL 60 G	72	10	16			
278-513	Schöma 4 125/1976	Bdh	CHL 60 G	72	10	16	abg.		
261-501	Strüver 60 455/1959	Bdm	Schienenkuli 6		0.73	8	1/neu		
261-502	Strüver */	Bdm	Schienenkuli				2		
261-503	Strüver 60 573/1966	Bdm	Schienenkuli 6		0.73	8	3/neu		

Sämtliche Schöma-Lokomotiven wurden fabrikneu an die Norddt. Affinerie geliefert !

* = Es könnte sich um einen Kuli aus der Bauserie "Kuli 24/25" mit den Fabriknummern CS 60 198-205 handeln. Einer dieser Kulis ging im September 1949 zunächst auf die Elektro-Messe, München, und wurde im Januar 1951 schließlich an die Norddeutsche Affinerie abgegeben.

Heute sind insgesamt elf Schöma-Lokomotiven vorhanden, von denen vorübergehend allerdings vier Loks abgestellt sind. Sie sollen bei Bedarf aber wieder hergerichtet werden. Weitere fünf bis sechs Lokomotiven befinden sich im Einsatz, der Rest bleibt als Reserve stehen. Weitere Schmalspurfahrzeuge sind drei Strüver-Schienenkulis, die im Kupferlager zum Abziehen von Kupferproben eingesetzt werden. Die Aufgaben der Schöma-Loks liegen darin, Schlackenkübel zu transportieren, Anoden von der Gießerei zur Elektrolyse und Katoden von der Elektrolyse zur Stranggießmaschine zu fahren. Der Transport von Flüssigkupfer per Schmalspurbahn ist heute sehr zurückgegangen. Dazu gibt es 4achsige Anhänger, die Spezialkübel mit einer Ladekapazität von 20 t tragen. Über heute ebenfalls noch vorhandene Normalspurlokomotiven der Norddeutschen Affinerie berichten wir an anderer Stelle dieses Heftes.

Norddeutsche Affinerie AG 2000 Hamburg 28								Spur:	600 mm
								Stand:	20.06.1984
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.	
		Deutz 3 240/1918	B.m	C XIV F	22		10	LV	
		Deutz 3 332/1921	C.m	XIV F	7/8		6.5	LV	
	12	Jung 11 897/1960	Bdm	DL 233	52/56	10	15	a)	
	13	Jung 11 886/1960	Bdm	DL 233	52/56	10	15	b)	
	14'	Jung 11 520/1954	Bdm	ZL 233	40/44	8	15	c)	
	15'	Jung 11 724/1955	Bdm	ZL 233	40/44	8	15	d)	
	16'	Jung 12 258/1956*	Bdm	ZL 233	40/44	8	15	e)	
	17'	Jung 11 551/1951	Bdm	EL 105	11/12	3	12.5	f)	

Sämtliche Jung-Diesellokomotiven wurden fabrikneu an die Norddt. Affinerie geliefert !

a) = 1966 Austauschmotor KHD F4L 514, 55 PS (später Inv.-Nr. 278-502) 1975 verschrottet

b) = 1965 Austauschmotor KHD F4L 514, 55 PS (später Inv.-Nr. 278-503) 1976 ausgemustert

c) = 1969 verschrottet, ersetzt durch Lok 15"

d) = 1968 verschrottet nach Kollision, ersetzt durch Lok 14"

e) = 1972 an DFKM, Holm-Seppensen (jetzt Deinste)

f) = 1969 an DFKM, Holm-Seppensen (dort jedoch in keiner Quelle nachgewiesen)

* = 12 258 ist eine nochmalige Zählung der unter 11 725 gebauten Lokomotive

Norddeutsche Affinerie AG
2000 Hamburg 28

Spur: 600 mm
Stand: 20.06.1984

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Druck (atü)	Gew. (t)	ausge- mustert	Bem.
1'	Hen	/						(1960 verschr.)
1"	Jung	10 382/1949§	Bn2t		12	9	1966/67	neu gel.
2	BMAG	10 138/1928	Bn2t		12	8	1966/67	
3	BMAG	10 698/1936	Bn2t		12	8	1966/67	
4	Jung	10 383/1949	Bn2t		12	9	1970/71 a)/n.ge.	
5	BMAG	10 110/1928§				8	1961/62	
6	BMAG	9 124/1927	Bn2t		12	8	1966/67 b)	
7	BMAG	10 697/1936	Bn2t		12	8	1967 c)	
8	BMAG	10 397/1936	Bn2t		12	8	1966/67	
9	BMAG	10 385/1937	Bn2t		12	8	1961/62	
10	Jung	6 995/1937	Bn2t		12	9	1966/67	neu gel.
11	Jung	6 996/1937E	Bn2t			9	1966/67	neu gel.

\$ = andere Quellen: - Lok 1 als Jung 10 373 (Lieferliste: Motor !)
- Jung 10 382 ist nur der Kessel der Jung 10 383
(Lieferliste: 10 382 und 10 383 sind Bn2t-Lokomotiven)
- Jung 10 382 wird auch als Lok 4 genannt

\$ = andere Quellen: - BMAG 10 110 wird als Lok 7 genannt
(- Lok 5 als BMAG 10 110 ist nur eine Vermutung, da Lok 7 lt. DFKM die FabNr. 10 697 trägt)

E = Lok 11 ist lt. Unterlagen der Norddt. Affinerie eindeutig eine Jung-Lok gewesen; die FabNr. 6 996 entstammt jedoch nur der Lieferliste (≠ Vermutung)

a) = 1971 an Dt. Feld- u. Kleinbahn-Museum (DFKM), Holm-Seppensen (Deinste)

b) = 19.. an DFKM, Holm-Seppensen; weiterverkauft

c) = 1972 an DFKM, Holm-Seppensen (jetzt Deinste) (Kessel: BMAG 10 720)

Wie aus den Anmerkungen ersichtlich ist, kann die Dampflokomotiv-Liste nicht als 100 %ig sicher angesehen werden. Umnumerierungen, Mehrfachbelegungen und das Austauschen der Kessel sind heute nicht mehr feststellbar und haben mit Sicherheit Auswirkungen auf die o. a. Liste gehabt.

Als sicher gilt auch, daß es noch ältere Dampflokomotiven bei der Norddeutschen Affinerie gegeben haben muß, da die Schmalspurbahn schon vor 1928 existiert hat.



Feldbahnen in den Vierlanden: Zweimal Kirchenheerweg 77 - besonders in der oberen Aufnahme ist die Atmosphäre wiedergegeben: Feldbahngleise mit Aufsatzdrehseiben, ein Stapel Gemüseboxen mit Tomaten und die "Chefin", Frau Mint. Am 21. Juni 1986 erwischte der Uli den HOK, wie er mit dem bereits teilrestaurierten Kröhnke-Lokomotivchen durch die Beete kurvte ... (untere Aufnahme).



Feldbahnen in den Vierlanden

Eine große Anzahl der in den Vierlanden ansässigen Obst- und Gemüsebauern besitzt eine Feldbahnstrecke in ihrem Anbaugelände. Größtenteils liegt auf den Grundstücken nur ein Strang mit einer Länge von bis zu mehreren hundert Metern, hin und wieder sind auch Drehscheiben verlegt, seltener sind Weichen. Die Anzahl der Betriebe mag - vorsichtig geschätzt - bei 30 bis 40 liegen. Die Spurweite beträgt fast einheitlich 500 mm, als Transportmittel stehen pro Betrieb oft nur eine bis zwei Plattformloren zur Verfügung, die im Handbetrieb verschoben werden.

Einige wenige Betriebe - vorwiegend in Ochsenwerder gelegen - besitzen für ihre Feldbahn auch eine Motorlore, die - bis auf bisher zwei Ausnahmen - im Eigenbau entstanden sind. Die Betriebe sollen hier kurz genannt werden (wobei kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben werden kann):

Ochsenwerder Elbdeich 245 (Werner Meyer)

Der bislang einzige aufgefundene Gemüsebaubetrieb mit 600 mm-Spurweite besitzt eine kleine Diesellok (Hatlapa 9 819/1956, Typ 43.2, 6 PS, 6-8 km/h, Motor KHD). Nach Aussage des Besitzers ist das Fahrzeug von Eilers KG, Hamburg, erworben worden. Möglicherweise handelt es sich dabei um dasselbe Fahrzeug, das nach Eilers'schen Unterlagen jedoch die Fabriknummer 50 097 bei sonst gleichen Daten tragen soll. Diese Lok hat Eilers im Jahre 1972 von Rudolf Seeland, Hamburg, erhalten und 1976 an Reding, Hamburg, Süderquergeweg 366, verkauft. Unter dieser Adresse gibt's jedoch nur eine Treibhausanlage für Zierpflanzen, deren Besatzung von einer Lokomotive nichts wissen will. Einen Gemüsebauern namens Reding gibt's in Moorwerder - eine Aufgabe für Feldbahnfreunde, die vielleicht noch etwas Neues entdecken wollen ...

Kirchenheerweg 77 (Walter Mint)

Hier ist derzeit (Juni 1986) noch ein Lorenknecht vorhanden (Kröhnke ?/1942, Motor KHD Nr. 840 609; das Baujahr des Motors wird als Baujahr des Lorenknechtes angenommen), der ebenfalls von Eilers KG aus Hamburg stammt. Dieser Zwischenhändler übernahm das Fahrzeug im Jahre 1976 von H. Hartmann und verkaufte es im folgenden Jahr an Walter Mint. Das Maschinchen ist hier allerdings nie so recht zum Einsatz gekommen, da es sich - auf dem Betriebsgelände mit vielen Drehscheiben - für die Betreiber als zu unpraktisch erwies.

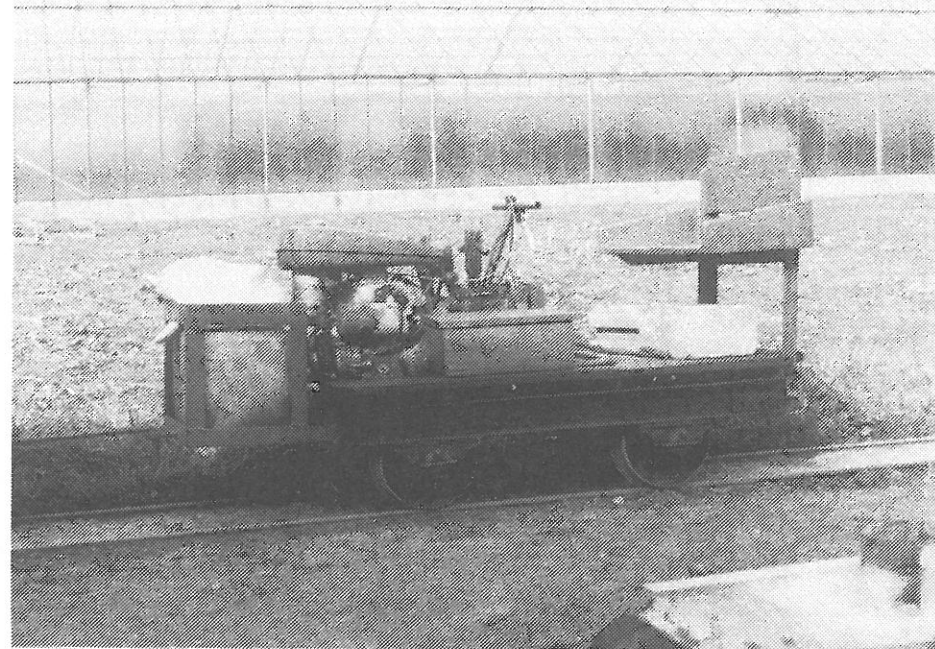
Kürzlich ist das jahrelang in einem Schuppen hinterstellte Lokomotivchen jedoch wieder zum Leben erweckt worden, wird zur Jahresmitte '86 verkauft werden und anschließend bei Erdaufschüttungsarbeiten in Bruchhausen-Vilsen eingesetzt werden (... stimmt doch, Harald - oder ?). Wir berichten zu gegebener Zeit.

Ochsenwerder Elbdeich 243

Es existiert ein Eigenbau-Fahrzeug mit bemerkenswert großen Radstand.

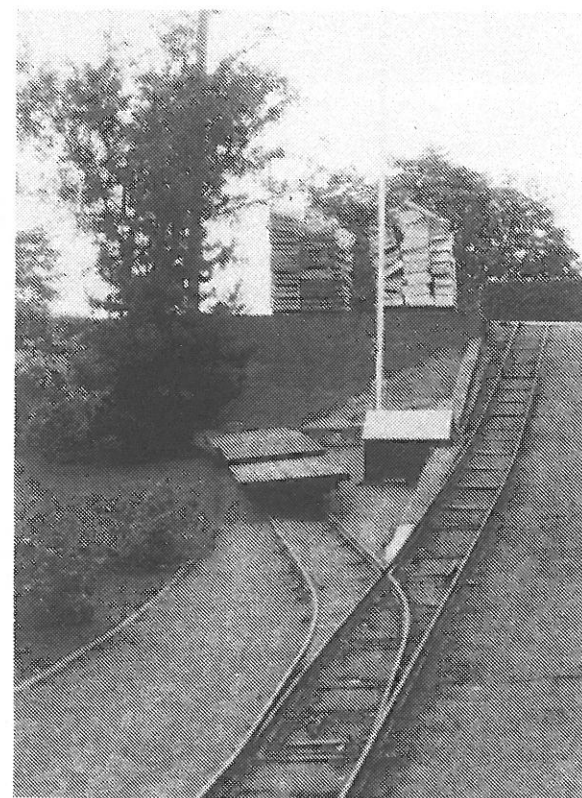
Ochsenwerder Elbdeich 263

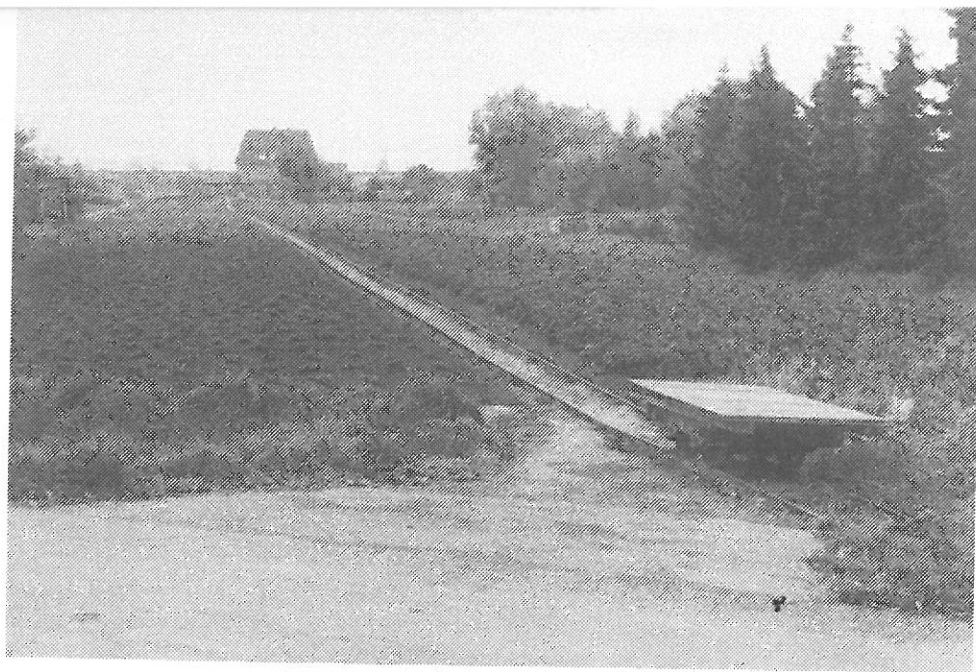
Es existiert ein Eigenbau-Fahrzeug mit Agria-Motor. Die Gleisanlagen führen an der Straße eine starke Steigung hinauf. Für die Beförderung der Loren ist dieses Gleisstück mit einer Seilzuganlage ausgestattet.



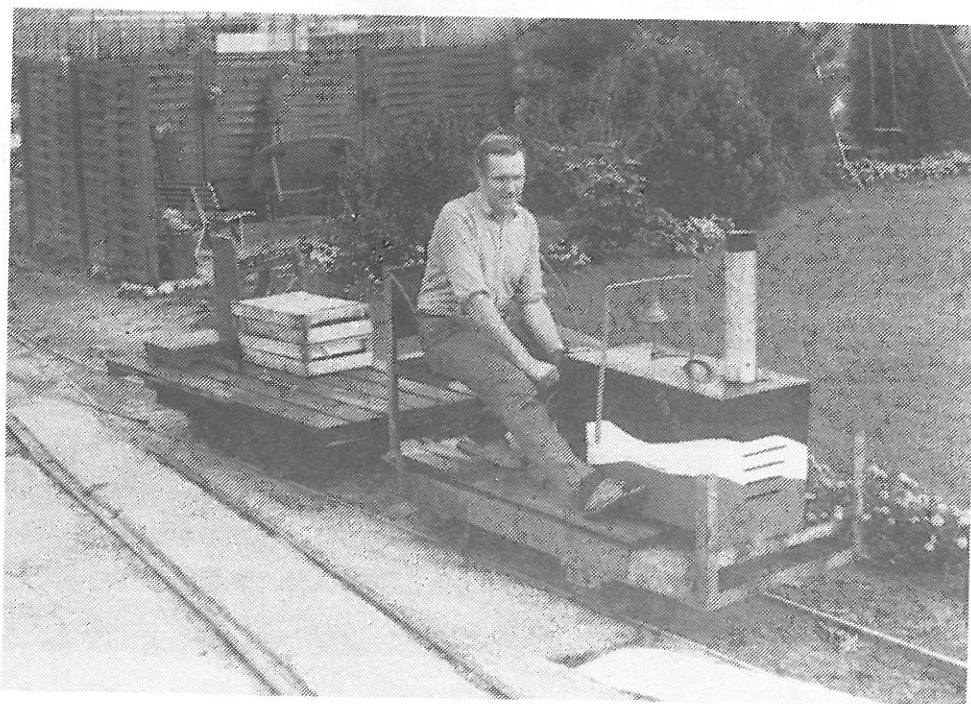
Feldbahnen in den Vierlanden:

Zwei Motive vom Ochsenwerder Elbdeich 263 - oben die im Eigenbau entstandene Motorlore, die durch einen Agria-Motor angetrieben wird. Normalerweise stellt die Firma Agria sogenannte "Hinterhergeh-Pflüge" her. Die untere Aufnahme zeigt die Seilzuganlage an der Straße. Die Seilwinde befindet sich in dem Holzkasten zwischen den Gleisen. Oben an der Straße ist eine Umlenkrolle montiert, das Seil reicht etwa bis zwischen die Weichenzungen im Vordergrund.





Feldbahnen in den Vierlanden: Oben - derlei Gemüsebaubetriebe gibt es viele. Ein langer Gleisstrang führt durch das Anbaubiet, für Transportaufgaben steht eine einzige Plattformlokomotive bereit (Aufnahme vom 15.10.1985 am Süderquergeweg). Unten - der Besitzer der "Emma" mit der Glocke vom Fischmarkt führt das Fahrzeug gern vor (15.10.1985, Ochsenwerder Elbdeich 303).



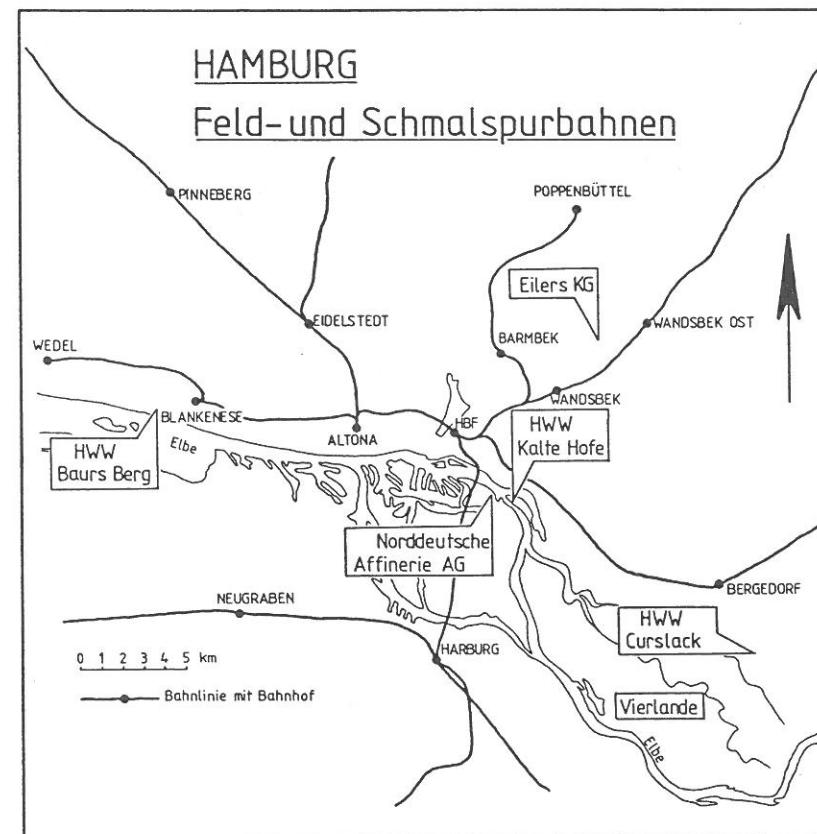
Ochsenwerder Elbdeich 267

Auch hier gibt's eine Eigenbau-Motorlokomotive, die als Nr. 1 bezeichnet ist und sich "Herbi" nennt. Eine Nr. 2 ist nicht vorhanden.

Ochsenwerder Elbdeich 303

Das Eigenbau-Fahrzeug mit Agria-Motor ist recht originell herausgeputzt und hört auf den Namen "Emma". Der Besitzer ist sehr freundlich.

Im Bereich Ochsenwerder Elbdeich 243 bis 303 gibt es auch noch einen weiteren Betrieb mit einer Motorlokomotive, jedoch war diese zur Zeit "völlig auseinandergebaut", deshalb "gab's daran auch nix zu sehn". Es ist beinahe sicher, daß es noch weitere Gemüsebauern in den Vierlanden gibt, die erwähnenswerte Feldbahnanlagen und -fahrzeuge betreiben. So wußte eine Gemüsebauern von einem Bauern in den Vierlanden, "der hatte so eine richtige Lok mit Handrad", wovon jedoch heute nichts mehr übrig ist.



Die 750 mm-Bergwerksbahn im Mansfelder Revier

Die Gewerkenversammlung beschloß 1878 den Bau einer Lokomotivförderbahn mit 750 mm-Spurweite zwischen dem Glückhilfsschacht bei Welfesholz und der Kupferkammer-Hütte in Hettstedt. Im Jahre 1881 wurde dann der Bau einer Schmalspurbahn zur Verbindung der größten Schächte und Hütten untereinander als auch mit den Bahnhöfen Mansfeld und Hettstedt der Staatseisenbahnstrecke Berlin - Sangerhausen - Kassel begonnen. Damit war auch gleichzeitig die Frage der Anfuhr der Kohlen und des Kokes von den Staatsbahnhöfen zu den Gruben und Hütten gelöst.

Die Schmalspur war mit Rücksicht auf die hügeligen Geländebeziehungen gewählt worden, da eine Vollspurbahn wesentlich höhere Anlagekosten verursacht hätte.

In diesem Zusammenhang ist auch erwähnenswert, daß 1880 beim Bau der Koch-Hütte eine Pferde-Förderbahn mit 750 mm-Spurweite zwischen der Hütte und den Ernst-Schächten erstellt worden ist. Ein Jahr später wurde sie für den Lokomotivbetrieb hergerichtet.

Die Lokomotivförderbahn zwischen dem Glückhilfsschacht bei Welfesholz und der Kupferkammer-Hütte in Hettstedt wurde am 15.11.1880 in Betrieb genommen.

Die Gesamtlänge der verlegten Gleise betrug 5 500 m. Im Volksmund nannte man diese Bahn nur die "Gewerkschaftliche Bahn".

Zwischen Hettstedt und Siersleben wurde das Schmalspurgleis auf einer Brücke über die im Einschnitt verlaufende zweigleisige Staatsbahnstrecke Berlin - Göttingen - Kassel (die sogenannte Kanonenbahn) hinweggeführt.

Der Oberbau bestand aus 93 mm hohen Stahlschienen von 7,5 m Länge auf acht hölzernen Schwellen und schwebendem Stoß. Zur Schienenbefestigung dienten Schienenhaken.

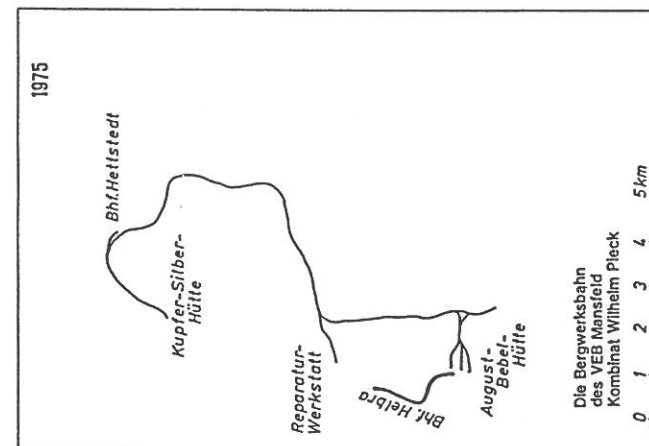
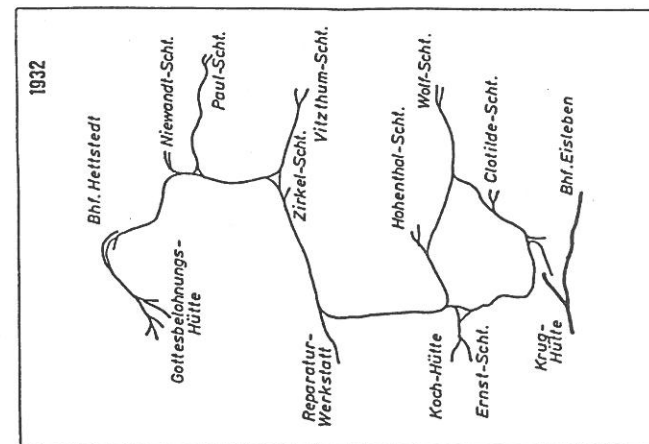
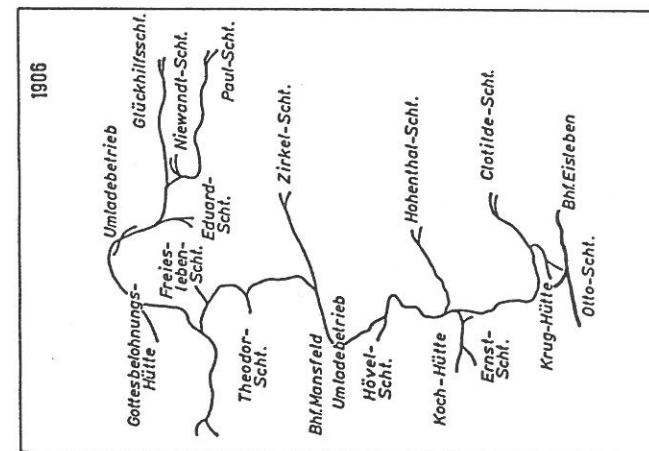
An rollendem Material waren zunächst nur zwei B-gekuppelte Naßdampf-Lokomotiven mit je 50 PS Leistung und 25 Kastenwagen mit Seitenklappen vorhanden. Ihre Tragfähigkeit betrug jeweils 6 t.

Kurze Zeit nach der Inbetriebnahme der Bahn wurde über eine Abzweigweiche hinter Burgörner-Altdorf auch der Edwardschacht angeschlossen. Der Betrieb auf dem Zweiggleis wurde anfangs mit Pferden durchgeführt, und die vollen Minernwagen (Minern = Kupferschiefer) wurden an der Abzweigweiche den Zügen vom Glückhilfsschacht zur Weiterbeförderung zur Kupferkammer-Hütte angehängt. Der Bahnbetrieb war anfänglich der Kupferkammer-Hütte unterstellt, die Bahnunterhaltung war der Bauwerkmeisterei übertragen. Am 25.05.1881 wurden Betrieb und Bahnunterhaltung in einer Bahnmeisterei als selbständiger Betrieb zusammengefaßt. In den Jahren 1882 und 1883 wurde dann das Bahnnetz im gesamten Bergrevier ausgebaut und Gleisverbindungen zwischen den größten Schächten, den Hütten und den Staatsbahnhöfen Mansfeld und Hettstedt hergestellt.

Zunächst wurde ein durchgehendes Streckengleis von Eisleben nach Hettstedt gebaut. Es begann auf der alten Krug-Hütte, verlief über Personenbahnhof Krug-Hütte-Bahnhof, Ernst-Schacht, an Helbra vorbei, Hövel-Schacht, zum Kohlen- und Staatsbahnhof Mansfeld, weiter Lichtloch 81, Bahnhof Leimbach, Lichtloch 26, die Gottesbelohnungs- und Kupferkammer-Hütten zum Kohlenbahnhof Hettstedt. Diese Strecke hatte eine Länge von rund 24 km.

An das durchgehende Gleis waren erst nur die in unmittelbarer Nähe liegenden Betriebe angeschlossen, wie Ernst-Schächte und Koch-Hütte, Hövel-Schacht, Theodor-Schacht, Freiesleben-Schächte und die Eckardt-Hütte.

Entwicklung der 750 mm-Bergwerksbahn im Mansfelder Revier



Hinzu kam die zuerst gebaute Strecke nach Glückhlf-Schacht und Eduard-Schacht. Später wurden dann auch weiter entfernte und neu aufgeschlossene Schachtanlagen durch Stichgleise mit dem vorhandenen Streckennetz verbunden, und zwar:

- 1898 vom Bahnhof Ernst-Schacht nach der Schachtanlage "Graf Hohenthal" einschließlich eines Gleisdreieckes am Nordkopf des Bahnhofes für Züge von und nach Mansfeld-Leimbach,
- 1900 von Lichtloch 81 nach Zirkel-Schacht einschließlich eines Gleisdreieckes für Züge von und nach Hettstedt-Leimbach,
- 1901 vom Personenbahnhof Krug-Hütte nach Clotilde-Schacht einschließlich eines Gleisdreieckes am Friedrichsberg für Züge von und nach Koch-Hütte und zum Bahnhof Mansfeld,
- 1902 wurde der Niewandt-Schacht über eine Abzweigweiche an das Streckengleis vom Glückhlf-Schacht angeschlossen und
- 1906 das Gleis vom Niewandt-Schacht bis zum Paul-Schacht verlängert.

Damit verband die Bergwerksbahn 25 Jahre nach ihrer Eröffnung 5 Hütten, 12 Schächte, 2 Umladebahnhöfe und die Reparaturwerkstatt miteinander. In den Orten Eisleben, Helbra, Klostermansfeld, Leimbach und Hettstedt waren zusätzliche Einrichtungen für den Personenverkehr nach den Hütten und Schächten geschaffen worden.

Die Länge der durchgehenden Gleise einschließlich sämtlicher Abzweiggleise betrug rund 48 km. Dazu waren an Anschluß- und Nebengleisen auf den Werken und Bahnhöfen noch rund 26 km verlegt, so daß eine Gesamtlänge von rund 74 km erreicht wurde.

Bei der Entwicklung dieses Gleisnetzes mußten auch weitere zehn Brücken erstellt werden. Zwei Brücken in der Ortslage Leimbach sind bereits vor 1930 abgebrochen worden. Eine Brücke aus dem Jahre 1882 ist zwar noch vorhanden, dient aber heute nicht mehr dem Eisenbahnbetrieb.

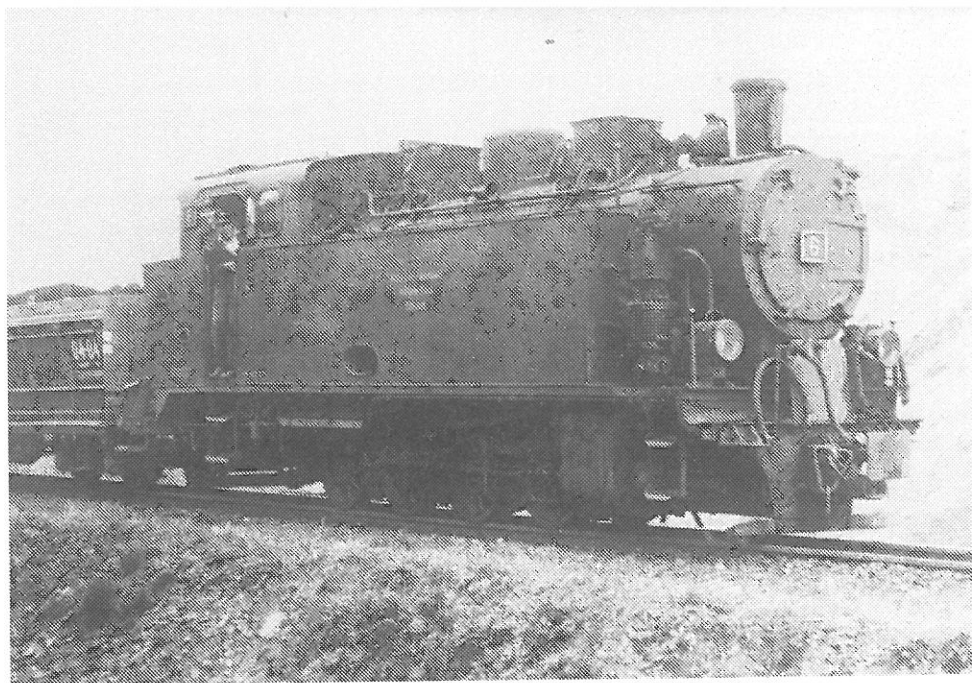
Das im Jahre 1900 bei Klostermansfeld erstellte Kreuzungsbauwerk, auf dem das Gleis von Lichtloch 81 nach Zirkel-Schacht über drei Reichsbahngleise hinweggeführt wird, wurde 1954 durch eine breitere und tragfähigere Blechträgerbrücke ersetzt.

Der Zugverkehr erfolgte damals nach einem genau aufgestellten Fahrplan. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit waren an vielen Betriebspunkten zentrale Weichenstellanlagen eingebaut und Signale aufgestellt worden. Auf den Bahnhöfen Ernst-Schacht und Koch-Hütte sowie am Gleisdreieck Helbra-Nord (Abzweigstelle nach Hohenthal-Schacht) wurden zweistöckige Stellwerksgebäude errichtet.

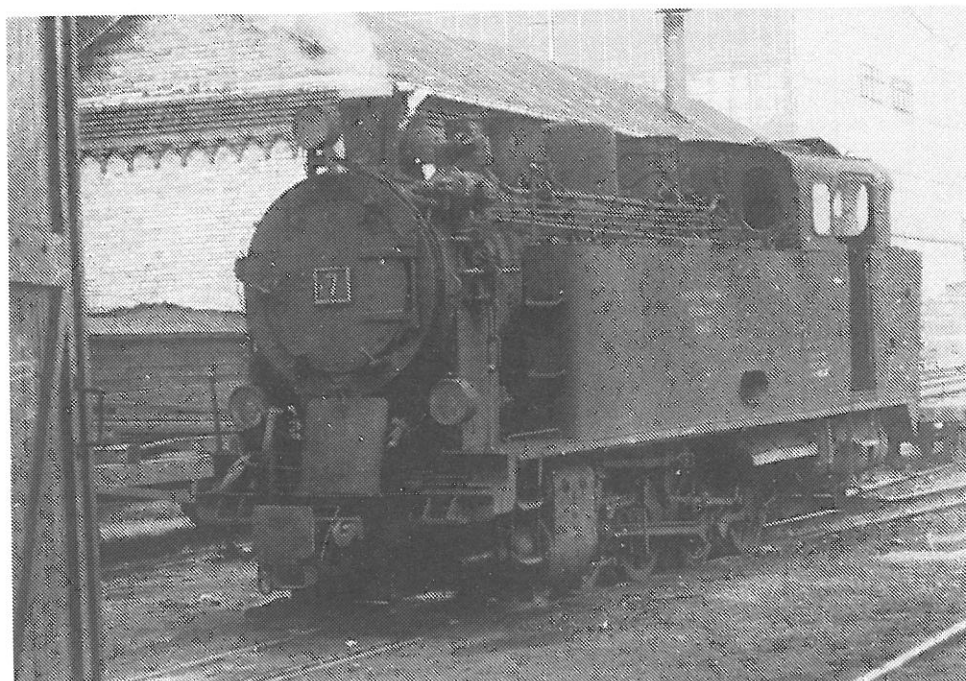
Der Lokomotivbestand war bis 1906 um weitere 21 Maschinen erweitert worden. Einzelheiten hierzu sind aus der Lokliste zu entnehmen. Auch der Bestand an Güter- und Personenwagen ist wesentlich erhöht worden. Es waren 1906 vorhanden:

- 141 Stück offene Güterwagen, je 6 t Ladegewicht, für Brennmaterialien
- 28 Stück offene Güterwagen, je 7.5 t Ladegewicht, für Brennmaterialien
- 162 Stück Muldenkipper, je 2 t Ladegewicht, für Mineraltransport
- 158 Stück Muldenkipper, je 3 t Ladegewicht, für Mineraltransport
- 72 Stück Kastenwagen, je 6 t Ladegewicht, für Mineraltransport
- 49 Stück offene Güterwagen, je 6 t Ladegewicht, für Rohsteintransport
- 28 Stück gedeckte Güterwagen, je 6 t Ladegewicht, für Spursteintransport
- 18 Stück gedeckte Güterwagen, je 6 t Ladegewicht, für Kupfertransport
- 2 Stück gedeckte Güterwagen, je 6 t Ladegewicht, für Brottransport (!)
- 2 Stück gedeckte Güterwagen, je 6 t Ladegewicht, für Materialtransport
- 7 Stück Kesselwagen, je 6 t Ladegewicht, für Schwefelsäuretransport

667 Stück Güterwagen (Übertrag)



VEB Mansfeld: Lok 6 (O&K 12 347/1931) mit einem Zug unterwegs im Mansfelder Revier, aufgenommen im Jahre 1977. Die Lok läuft heute als Nr. 8. Das untere Foto zeigt Lok 7 (O&K 12 348/1931) vor dem Lokschuppen in Mansfeld im Jahre 1985.



Bahn-Express

667 Stück Güterwagen (Übertrag)

- 7 Stück Bassinwagen, je 5 t Ladegewicht, für Lokomotiv-Speisewasser
- 31 Stück offene Güterwagen, je 6 t Ladegewicht, für Kies und Ähnliches

705 Stück Güterwagen

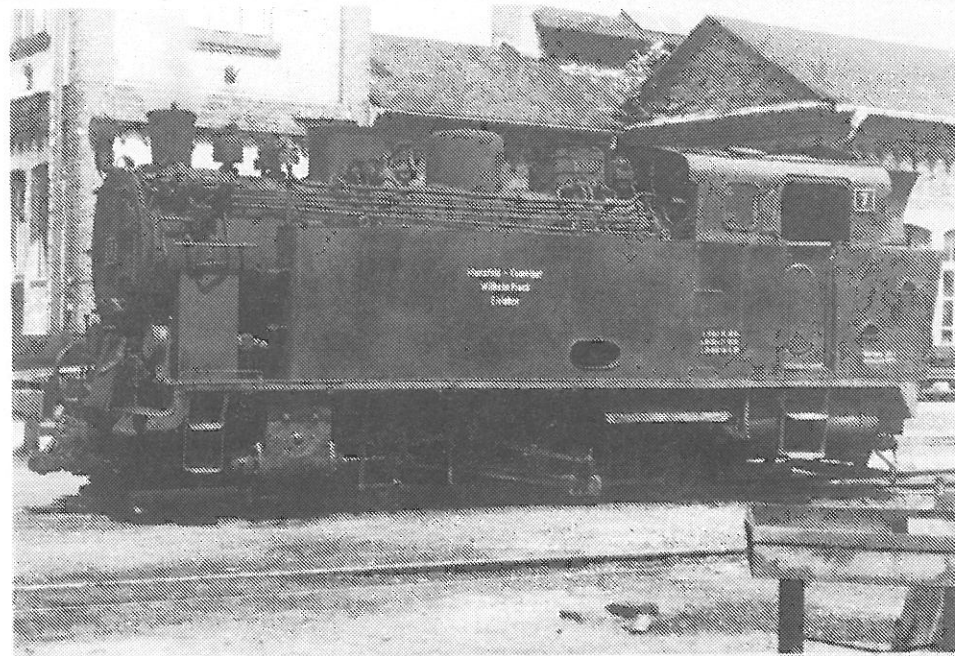
- 12 Stück Personenwagen, je 50 Sitzplätze
- 10 Stück Personenwagen, je 30 Sitzplätze
- 8 Stück Personenwagen, je 26 Sitzplätze

30 Stück Personenwagen mit insges. 1 108 Sitzplätzen

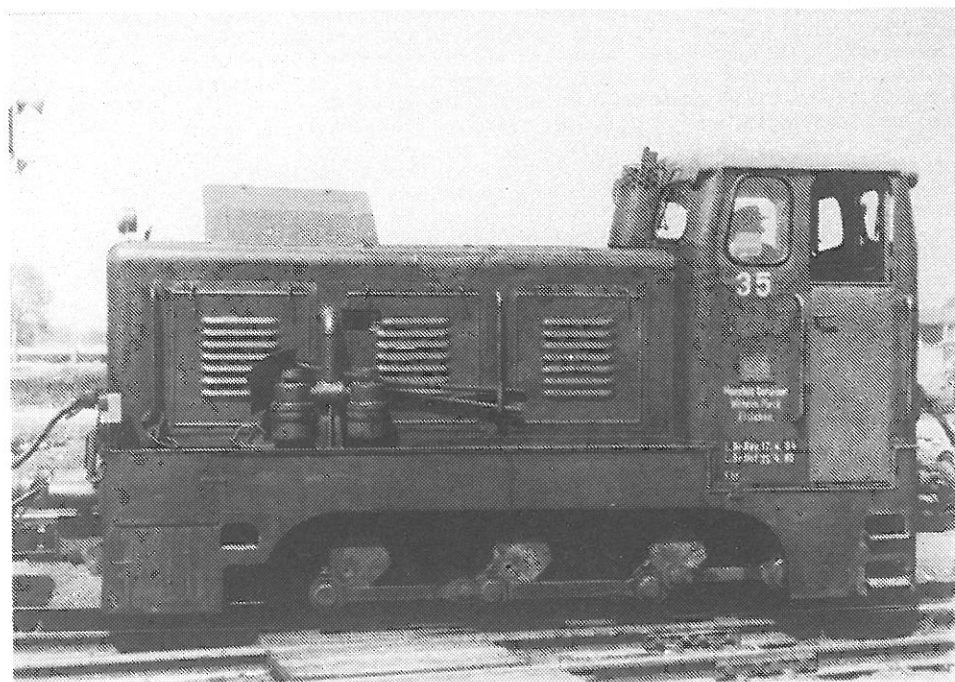
Damit waren insgesamt 735 Schmalspurwagen im Einsatz. Die nachstehenden Zahlen über die Leistungen der Bergwerksbahn in den ersten 25 Jahren ihres Bestehens sollen verdeutlichen, welche große Bedeutung die kleine Bahn für die Kupferproduktion im Mansfelder Land bereits 1906 besaß:

Material/Jahr	1887	1896	1906
Brennmaterial	t 186 889	235 884	331 456
Minern	t 300 772	450 805	491 018
Hüttenprodukte	t 65 184	98 861	110 321
sonstige Materialien	t 3 203	15 604	48 364
Summe	t 556 049	801 155	981 160
Personen	Anzahl 336 245	341 155	776 824

Bereits 1882/83 wurden in Mansfeld - dem heutigen Klostermansfeld - und in Hettstedt einige Anlagen gebaut, die für den Betrieb der Bergwerksbahn in den folgenden 50 Jahren von großer Bedeutung waren. Es handelt sich um die bereits erwähnten Umladebahnhöfe. Daneben war auch die zur gleichen Zeit erbaute Reparaturwerkstatt Klostermansfeld für den Bahnbetrieb von großer Wichtigkeit. Für die Abfuhr der Brennstoffe und anderer Schüttgüter von den Staatsbahnhöfen Mansfeld und Hettstedt waren unmittelbar neben den Staatsbahngleisen, aber 6.5 m tiefer, besondere Schmalspurbahnhöfe angelegt, die mit Umladevorrichtungen ausgestattet waren. Zum Umladen aller Schüttgüter, wie Koks, Kohle, Sand usw. waren am Bahnhof Hettstedt 16 große Blechrutschen eingerichtet worden, aus denen die Materialien in die tiefer stehenden Schmalspurwagen gefüllt wurden. Die am Südkopf des Staatsbahnhofs Mansfeld errichtete Umladevorrichtung galt damals bereits als technischer Fortschritt. Sie bestand aus zwei Schiebebühnen - eine mit elektrischem, eine mit Dampfantrieb - mit denen die Normalspurwagen auf die Waggonkippanlagen (Patent Gutehoffnungshütte) gefahren wurden. Nachdem der zu entladende Güterwagen dort festgelegt und ein Wagentiebel geöffnet war, wurde die Kippvorrichtung mit dem Wagen um 45° angekippt, so daß das Schüttgut aus dem Wagen in einen großen Trichter rutschte. Von dort aus wurde das Gut in die 6.5 m tiefer darunterdurchfahrenden Bergwerkszüge verteilt. Für Wagen mit aufgebaute Bremserhaus war eine Drehscheibe gebaut worden, um die Wagen im Bedarfsfall so drehen zu können, daß sie kippfähig waren. Außerdem waren auf dem Bahnhof Mansfeld Umladegleise geschaffen worden, auf denen Güter, wie Holz, Steine oder Maschinenteile, aus den normalspurigen Staatsbahnwagen in die unmittelbar danebenstehenden Bergwerksbahnwagen oder umgekehrt umgeladen wurden. Dort erfolgte vor allem das Umladen der Schlackenpflastersteine von den Hütten zum Weitertransport mit der Staatsbahn. Auf den Gleisen des Umladebetriebes und des Kohlenbahnhofs Mansfeld mußten täglich bis zu 200 Staatsbahnwagen entladen und teilweise wieder beladen werden.



VEB Mansfeld: Nochmals Lok 7 (O&K 12 348/1931) vor dem Lokschuppen in Klostermansfeld (oben), unten die Diesellok 35 (LKM 250 308/1962) beim Rangieren in Helbra.



Der Staatsbahnhof Mansfeld hatte für die umfangreichen Rangierarbeiten ganz-tägig eine Rangierlokomotive eingesetzt.

Die Aufgaben der Umladebetriebe wurden nach 1901 teilweise von der neuerbauten Normalspur-Anschlußbahn Hettstedt übernommen. Nach Einführen des Rollwagenbetriebes bei der Bergwerksbahn wurde der Umladebetrieb Mansfeld im Jahre 1932 ganz eingestellt.

1907 wurden die Gleisanlagen der Gottesbelohnungs-Hütten in Hettstedt erweitert. Es entstand ein Anschluß für das im Aufbau befindliche Messingwerk. Über diese Gleise mußten dann mehrere Jahre erhebliche Transportleistungen für das neue Werk abgewickelt werden.

Das Strecken- und Gleisnetz erfuhr in den Jahren zwischen 1913 und 1924 nochmals beachtliche Erweiterungen und Umgestaltungen. Durch den Aufschluß der beiden größten Schachtenlagen in der Mansfelder Mulde, des Vitzthum-Schachtes und des Wolf-Schachtes, sowie zur Verkürzung der Transportwege von den Schächten zu den Rohhütten waren noch folgende Gleise notwendig geworden:

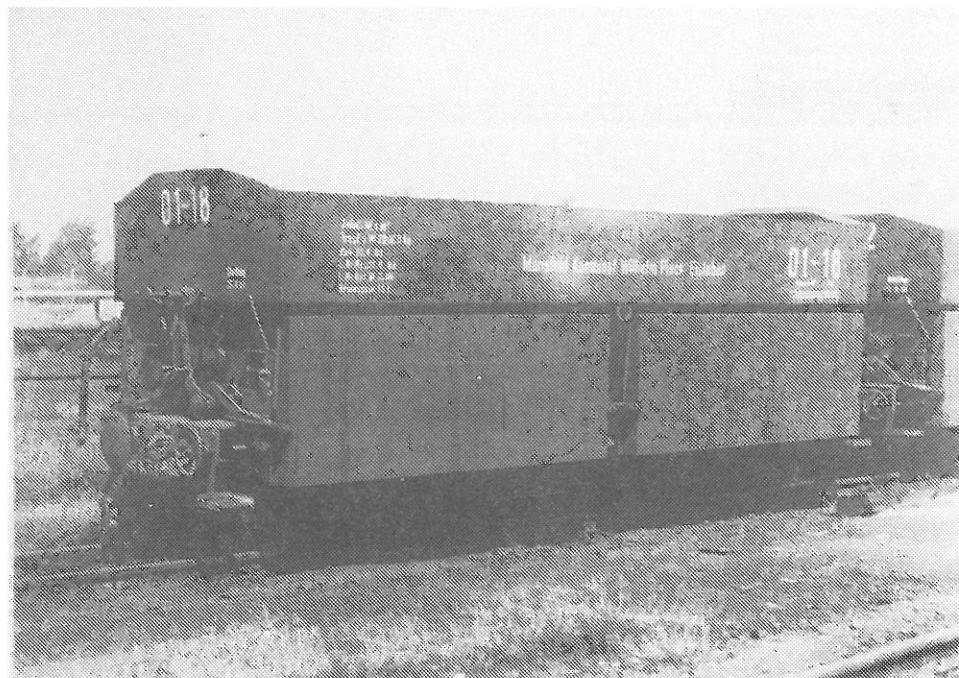
- 1913 Weiterführung des Gleises vom Zirkel-Schacht bis zum Vitzthum-Schacht,
- 1914 Bau eines neuen Streckengleises zwischen Siersleben und dem Zirkel-Schacht einschließlich zweier Gleisdreiecke in Siersleben und bei der Abzweigstelle zum Vitzthum-Schacht,
- 1914 Bau des Streckenabschnittes Bockstal - Helbra=Nord als direkte Verbindung zwischen Rohhütten und Schächten einschließlich Feinhütten,
- 1913-24 Bau eines neuen Streckengleises von einer Abzweigweiche im Hohenthal-Schacht-Gleis zum Wolf-Schacht. Hierzu waren außergewöhnlich umfangreiche Dammschüttungen notwendig.
- 1923 Weiterführung des Gleises vom Clotilde-Schacht bis zur Abzweigstelle Oberhütte.

In Verbindung mit diesen neuen Streckengleisen mußten auch weitere neun Brücken gebaut werden, darunter die größte Stahlbrücke der Bergwerksbahn, die Vogel-sang-Brücke.

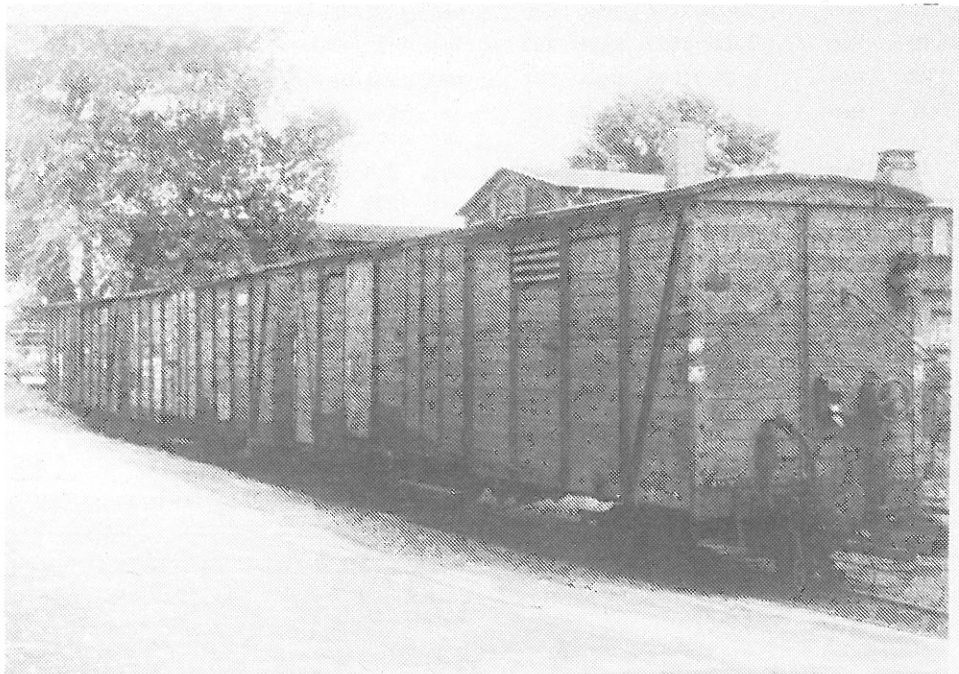
Die Gleislänge der Bergwerksbahn betrug nunmehr 95 km und die Zahl der Brücken war auf 22 angewachsen. Für die erhöhten Verkehrsleistungen wurden 1916 zusätzlich drei C-gekuppelte Naßdampf-Lokomotiven von Henschel & Söhne in Kassel angeschafft. 1918 wurden dann nochmals zwei Loks gekauft. Diese Lokomotiven besaßen eine Leistung von je 250 PS und waren lediglich mit einer Handbremse ausgerüstet. Bis 1930 wurde der Betrieb auf den Schmalspurgleisen nur mit den kleinen, leistungsschwachen und handgebremsen Triebfahrzeugen und Wagen durchgeführt. Jeder Zug war neben dem Lokführer und dem Heizer noch mit mindestens zwei Bremsern besetzt. Der Betrieb war dadurch sehr arbeitskräfteintensiv. Erst 1930 wurden technische Neuerungen bei der Bahn eingeführt, die einer Modernisierung und einer ökonomischen Verbesserung im Betriebsgeschehen dienten. So wurden die fünf zuletzt angeschafften C-Kuppler mit Druckluftbremsen ausgerüstet. Weiterhin wurden neue, leistungsfähigere Großraumbestellwagen für den Minerttransport (Tragfähigkeit 20 t), Rollwagen zum Transport von normalspurigen Güterwagen (Tragfähigkeit 32 t, Länge 5,3 m) und Personenwagen mit Heizung beschafft. Alle neuen Fahrzeuge besaßen zweiachsige Drehgestelle und waren mit Druckluftbremsen ausgerüstet.

Gleichzeitig wurde 1930 der Rollbahnhof Eisleben gebaut. Gleiserweiterungen für den Rollwagenbetrieb in Eisleben und Helbra ermöglichten nunmehr den Transport von normalspurigen Güterwagen von und zur Koch-Hütte Helbra.

1932 wurden vier Heißdampflokomotiven - nunmehr mit der Achsfolge D - mit einer Leistung von 350 PS und luftgebremsen von Orenstein & Koppel beschafft. Weitere Lokomotiven dieser Type wurden 1936 und 1938 gekauft. Durch diese Maßnahmen konnten 13 alte Naßdampf-Loks ausgemustert und verschrottet, sowie der Umladebetrieb in Mansfeld eingestellt werden.



VEB Mansfeld: Auch der Wagenpark der Bergwerksbahn ist nicht uninteressant. Oben der moderne Selbstentladewagen 01-18, unten der im Text erwähnte Hilfszug, bestehend aus den Wagen 17-04, 17-03 und 17-12, hier abgestellt in Helbra.



Mansfeld AG/VEB Mansfeld-Kombinat Wilhelm Pieck Spur: 750 mm
(DDR-4250) Eisleben Stand: 1980

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Lstg. (PS)	Bemerkungen
1	Krauß	898/1880	Bn2t	50	neu, vor 1916 ++
2	Krauß	899/1880	Bn2t	50	neu, vor 1916 ++
3	Krauß	830/1880	Bn2t	50	neu, vor 1916 ++
4	Krauß	831/1880	Bn2t	50	neu, vor 1916 ++
5	Krauß	1 013/1881	Bn2t	50	neu, vor 1916 ++ (lt. LV 500 mm)
6	Krauß	1 014/1881	Bn2t	50	neu, vor 1916 ++ (lt. LV 500 mm)
7	Krauß	1 208/1882	Bn2t	100	neu, 1931/32 ++
8	Krauß	1 209/1882	Bn2t	100	neu, 1931/32 ++
9	Krauß	1 210/1882	Bn2t	100	neu, 1931/32 ++
10	Hen	1 623/1883	Bn2t	100	neu, 1931/32 ++
11	Hen	1 624/1883	Bn2t	100	neu, 1931/32 ++
12	Hen	1 625/1883	Bn2t	100	neu, 1931/32 ++
13	Hen	1 626/1883	Bn2t	100	neu, 1931/32 ++
14	Krauß	1 372/1883	Bn2t	100	neu, 1931/32 ++
15	Hen	1 917/1884	Bn2t	100	neu, 1931/32 ++
16	Hen	1 918/1884	Bn2t	100	neu, 1931/32 ++
17	Hen	1 919/1884	Bn2t	100	neu, 1931/32 ++
18	Hen	1 920/1884	Bn2t	100	neu, 1931/32 ++
19	Hen	2 242/1886	Bn2t	100	neu, 1931/32 ++
20	Hen	2 243/1886	Bn2t	100	neu, 1931/32 ++
21	Hen	3 138/1890	B1n2t	130	neu, 1956 an Stahl- u. Walzwerk, Brandenburg
22	Hen	3 139/1890	B1n2t	130	neu, 1954 ++
23	Hen	3 620/1892	B1n2t	130	neu, 1963 ++
24	Hen	3 621/1892	B1n2t	130	neu, 1956 an Stahl- u. Walzwerk, Brandenburg
25	Hen	3 971/1893	B1n2t	130	neu, 1954 ++
26	Hen	3 972/1893	Bn2t	100	neu, 1954 ++
27	Hen	5 388/1900	Bn2t	100	neu, 1960 ++
28	Hen	5 878/1901	B1n2t	130	neu, 1963 ++
29	Hen	5 879/1901	B1n2t	130	neu, 1963 ++
30	LKM	7 851/1949	Dh2-T3	75	neu, "Freundschaft", 1966 ++
31	?	4 263/1910	Bf1	50	Rangierlok für Rollbf., 1964 ++

Mansfeld AG/VEB Mansfeld-Kombinat Wilhelm Pieck Spur: 750 mm
(DDR-4250) Eisleben Stand: 1980

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Lstg. (PS)	Bemerkungen
1	Hen	13 788/1916	Cn2t	200	neu, 1967 ++
2	Hen	13 789/1916	Cn2t	200	neu, 1967 ++
3	Hen	13 790/1916	Cn2t	200	neu, 1967 ++
4	Hen	16 395/1918	Cn2t	200	neu, 1966 ++
5	Hen	16 396/1918	Cn2t	200	neu, 1966 ++
# 6	O&K	12 347/1931	Dh2t	350	seit 1977: Lok 8
# 7	O&K	12 348/1931	Dh2t	350	
8	O&K	12 349/1931	Dh2t	350	1973 ++
# 9	O&K	12 350/1931	Dh2t	350	
# 10	O&K	12 738/1936	Dh2t	350	
# 11	O&K	13 216/1939	Dh2t	350	
12	LKM	32 020/1953	1E1h2t	600	"Patriot", 1967 ++
13	LKM	32 021/1953	1E1h2t	600	"Pionier", 1967 ++
14	O&K	13 361/1940	En2-T3	200	für Argentinien gebaut, jedoch nicht ausgeliefert; 1950 in Mügeln entdeckt; Umbau in Tender- lok; nach Auffinden des Tenders wieder Umbau in Schlepptenderlok
15	LKM	8 764/1951	Dh2t	250	"Hennecke", 1970 ++
16	LKM	8 765/1951	Dh2t	250	"Stachanow", 1970 ++
17	LEW	16 330/1951	Cn2t	200	1968 ++
18	LEW	16 331/1951	Cn2t	200	1968 ++
19	LKM	118 074/1954	Dh2-T3	250	1969 ++
20	LKM	118 073/1954	Dh2-T3	250	1969 ++

LKM = VEB Lokomotivbau "Karl Marx", Babelsberg

LEW = VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke "Hans Beimler", Hennigsdorf

Trotz der moderneren und leistungsfähigeren Fahrzeuge mußten noch viele Transportaufgaben über einen Zeitraum von mehr als 20 Jahren mit veralteten und leistungsschwachen handgebremsten Fahrzeugen durchgeführt werden. So wurde der Betrieb bis zum Ende des 2. Weltkrieges in zwei 10-Stunden-Schichten bewältigt. Der Fahrzeugpark und die Anlagen waren in den Kriegsjahren stark niedergeführt worden, und im Februar 1945 fielen durch Kriegseinwirkungen zehn Lokomotiven für den Bahnbetrieb aus.

In den Jahren von 1951-54 wurden acht moderne leistungsfähige Schmalspur-Heißdampflokomotiven und zwischen 1959 und 1962 zusätzlich acht Schmalspur-Diesellokomotiven beschafft. In der Folge wurden weitere alte Naßdampf-Loks verschrottet.

Alte Kipploren, Kokswagen mit Holzkästen und Flugstaubwagen wurden ausgemustert und dafür verschiedene Typen Selbstentladewagen mit je 20 t Tragfähigkeit angeschafft. Die veralteten und unwürdigen Personenwagen wurden durch Fahrzeuge mit bequemen Sitzbänken und großen Fensterflächen ersetzt. Die Personenzüge wurden künftig beheizt und elektrisch beleuchtet.

Für verstärkte Transportleistungen zur August-Bebel-Hütte (ehem. Koch-Hütte) und zu den Schächten wurde der Rollwagenpark vergrößert. Neue Rollwagen mit 7,2 und 9,2 m Ladelänge und einer Tragfähigkeit von 40 t wurden gekauft, um Reichsbahnwagen mit 6 und 8 m Radstand befördern zu können. Der Rollwagenbetrieb war jedoch trotz der Modernisierung ein unökonomisches Unternehmen. Er war stets sehr kosten- und arbeitskräfteintensiv, denn durch den großen Höhenunterschied zwischen dem Rollbahnhof Eisleben und der August-Bebel-Hütte konnten bergwärts mit einer Fahrt nur 80 Netto-Tonnen befördert werden. Die Tara-Tonnen (Eigengewichte von Güter- und Rollwagen einschl. Rollstangen) betrugen ebensoviel wie das transportierte Gut.

Für besondere Vorkommnisse im Bahnbetrieb wurde ein Hilfszug hergerichtet. Er besteht aus zwei vierachsigen Fahrzeugen und ist nach dem Vorbild der Reichsbahn-Hilfszüge ausgestattet.

Der zu schwache und durch die Kriegsjahre stark in Mitleidenschaft gezogene Oberbau wurde erneuert und für höhere Achslasten ausgelegt. Die sehr kurzen Weichen mit Drehstuhllungen und engen Radien von max. 65 m wurden durch Einheitsweichen S 49-95-1:8 ersetzt. Die Gleisanlagen von vier Bahnhöfen wurden umgebaut, erweitert und neu gestaltet.

Elektrische Weichenantriebe und Weichenheizungen wurden eingebaut. Auf den Bahnhöfen Ernst-Schacht und dem Personenbahnhof Karl-Liebknecht-Hütte wurden neue Stellwerksgebäude errichtet und mit neuzeitlichen Anlagen ausgerüstet. Auf allen übrigen Bahnhöfen und Betriebspunkten wurden Lichtsignale montiert. Acht schienengleiche Kreuzungen mit Fern- oder Landstraßen 1. Ordnung wurden mit automatischen Haltlichtanlagen ausgestattet. Es wurden befördert:

- bis zu 6 000 t Minern werktags
- bis 52 Personenzüge für den Berufsverkehr werktags
- 80 bis 120 Reichsbahn-Güterwagen auf Rollwagen täglich
- bis zu 1 500 t Hütten-Zwischenprodukte täglich.

Diese großen Transportleistungen auf den Schmalspurgleisen sind umso bemerkenswerter, weil sie fast durchweg in Geländeverhältnissen mit Höhenunterschieden bis zu 120 m erbracht wurden. Alle Züge mußten teilweise längere Strecken mit Steigungen von 1:40 und 1:35 befahren.

Mitte der 50er Jahre bahnten sich größere Veränderungen bei den Bergbaubetrieben und den Rohhütten an. Durch den Bau der normalspurigen Anschlußbahn nach Helbra waren der Rollwagenbetrieb und der Transport der Sangerhäuser Erze von Eisleben zur August-Bebel-Hütte überflüssig geworden. Fast gleichzeitig erfolgte die Verlagerung des Berufsverkehrs von der Schiene auf die Straße. Dadurch entfiel der gesamte Personenzugbetrieb.

Mansfeld AG Eisleben						Spur: Stand:	div. LV 1933-1938
Herstellerdaten	Typ	Spur (mm)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bestimmung, Bemerkungen		
Deutz 10 987/1933	MAH 514 G	500	2.7	7	zurückgegeben		
Deutz 11 576/1934	OMZ 122 F	500	9.5	14.5	Kochhütte		
Deutz 12 626/1934	OMZ 122 F	1000	9	17.5	Kochhütte		
Deutz 12 627/1934	OMZ 122 F	1000	9	17.5	Kochhütte		
Deutz 13 720/1935	OMZ 125 F	1000	11.5	20.3	Kochhütte		
Deutz 14 672/1936	OMZ 125 F	1000	11.5	20.3	Kochhütte		
Deutz 14 673/1936	OMZ 125 F	1000	11.5	20.3	Kochhütte		
Deutz 18 432/1937	OMZ 122 F	1000	9.5	17.5	Kochhütte		
Deutz 12 533/1934	OMZ 117 F	750	7	15.5	Kupferkammer Bleihütte, Hettstedt		
Deutz 14 671/1935	OMZ 122 F	750	12	17.5	Hettstedt		
Deutz 18 433/1937	OMZ 122 F	750	12	17.5	Hettstedt, Umbau Holz- gas		
Deutz 17 185/1936	OMZ 117 R	1435	10	13	Sägewerk Mansfeld		
KHD 21 486/1938	OMZ 125 F	1000	11.5	20.3	Kurhess. Kupfer- schiefer, Eisleben		
KHD 21 487/1938	OMZ 125 F	1000	11.5	20.3	Kurhess. Kupfer- schiefer, Eisleben		

Nachdem alle Schachtanlagen zwischen Hettstedt und Eisleben stillgelegt waren, und im Januar 1972 auch der Schmelzbetrieb auf der Karl-Liebknecht-Hütte eingestellt worden war, wurden etwa 45 km Gleise ausgebaut. Während die Anlagen der Bergwerksbahn bis 1964 etwa 85 km Gleise und rund 400 Weichen umfaßten, wurde der Bestand bis 1974 um mehr als 50 % verringert. Der Dampflokpark wurde bis auf fünf Heißdampf-Lokomotiven ausgemustert. Der Wagenpark wurde dem Verkehrsaufkommen entsprechend angepaßt. Gegenwärtig (1980) werden täglich noch vier Zugfahrten mit Dampflokomotiven auf der Strecke Helbra (August-Bebel-Hütte) - Hettstedt (Kupfer-Silber-Hütte) und zurück durchgeführt. Außerdem sind für den Rollwagenbetrieb in Helbra eine Dampflokomotive und für Rangierarbeiten in Helbra und Hettstedt je eine Diesellokomotive der Type V 10 C eingesetzt. Nach letzten Informationen läuft nach wie vor (1985) der Dampfbetrieb auf der Bergwerksbahn.

VEB Mansfeld-Kombinat Wilhelm Pieck
DDR-4250 Eisleben

Spur: 750 mm
Stand: 1960-1978

#	Nr.	Herstellerdaten	Typ	Lstg. (PS)	Bemerkungen
#	30	LKM 250 177/1959	V 10 C	100	
#	31	LKM 250 271/1961	V 10 C	100	
	32	LKM 250 276/	V 10 C	100	11.01.1973 verschrottet
#	33	LKM 250 309/1962	V 10 C	100	
#	34	LKM 250 275/1961	V 10 C	100	15.11.1977 an August-Bebel-Hütte
#	35	LKM 250 308/1962	V 10 C	100	
#	36	LKM 250 273/1961	V 10 C	100	
	37	LKM 250 272/	V 10 C	100	13.08.1974 verschrottet
#	-	LKM 250 274/	V 10 C	100	Bessemerei*-Lok, 1966 an August-Bebel-Hütte

* = Sir Henry Bessemer, engl. Ingenieur, erfand ein bahnbrechendes Verfahren zum Entzug von Kohlenstoff und Silizium bei der Herstellung von schmiedbarem Stahl (Bertelsmann-Lexikon)

Benennung der Schächte, Hütten und Brücken vor und nach 1945:

vor 1945	nach 1945
- Krug-Hütte	- Karl-Liebknecht-Hütte
- Koch-Hütte	- August-Bebel-Hütte
- Gottesbelohnungs-Hütte	- Kupfer-Silber-Hütte Fritz Beyling
- Wolf-Schacht	- Fortschritt-Schacht
- Vitzthum-Schacht	- Ernst-Thälmann-Schacht
- Paul-Schacht	- Otto-Brosowski-Schacht
- Graf-Hohenthal-Schacht	- Hans-Seidel-Schacht
- Clotilde-Schacht	- Max-Lademann-Schacht
- Segens-Schacht	- Otto-Helm-Schacht
- Ernst-Schacht	- Walter-Schneider-Schacht
- Vogelsang-Brücke	- Brücke der Freiheit

Leicht geänderte Fassung aus: 100 Jahre Werksbahn (15.11.1980)
VEB Mansfeld Kombinat Wilhelm Pieck
- Kombinati=Transportbetrieb -

Kurzmeldungen - Inland

Britzer Museumsbahn Berlin 1000 Berlin-Neukölln

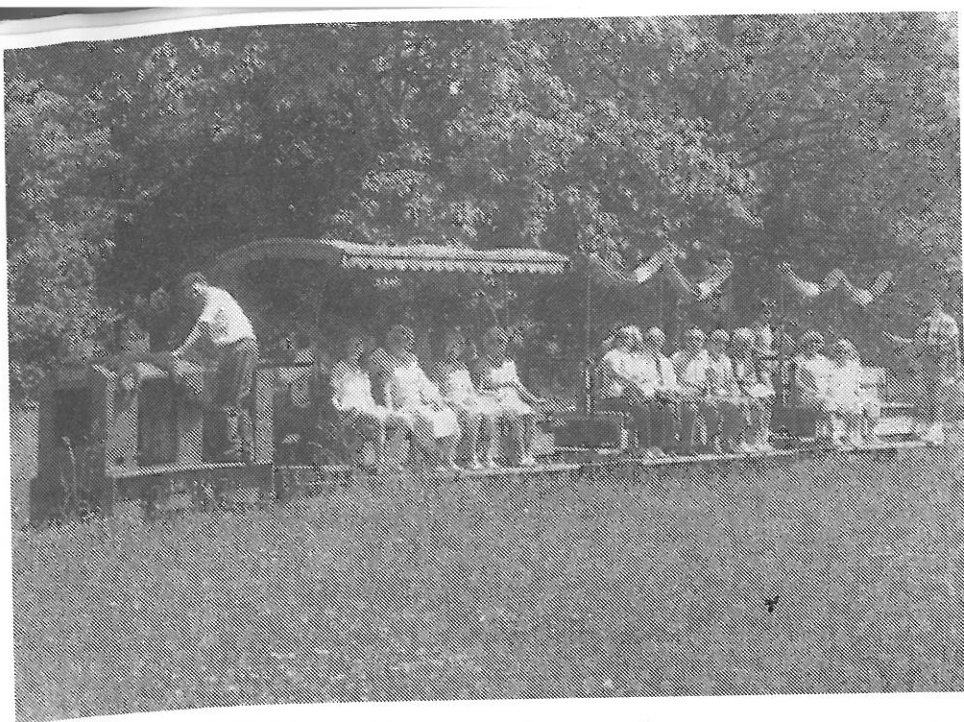
Am 13. Juni 1986 eröffneten zwei Berliner Eisenbahnfreunde auf den Gleisen der stillgelegten Blumenbahn der Bundesgartenschau in Berlin-Neukölln einen Museums-Feldbahnbetrieb. Bei der Eröffnung standen zwei Diema-Feldbahnlokomotiven sowie eine nicht betriebsfähige Henschel-Diesellok zur Verfügung. In mehreren Tages- und Nachtschichten wurde der erste von zwei geplanten Zügen gebaut. Es handelt sich um den originalgetreuen Nachbau des legendären Dolberg-Sommerwagens, wie er für Bereisungen von Plantagen- und Gutsbahnen in den Jahren 1900 bis 1930 gebaut wurde.

Britzer Museumsbahn Berlin
1000 Berlin-Neukölln

Spur: 600 mm
Stand: 14.09.1986

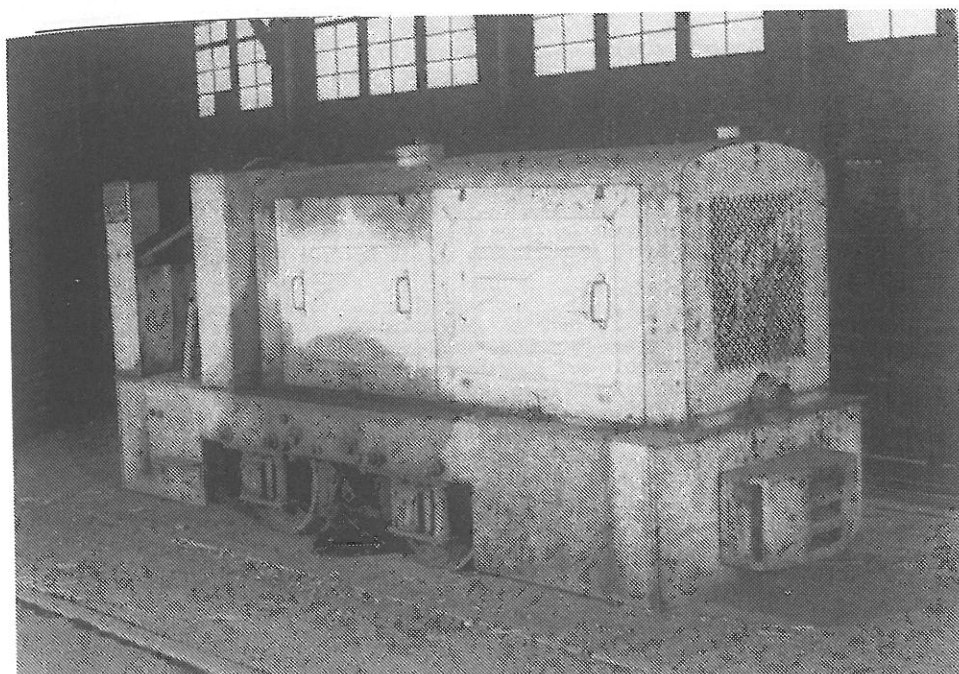
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	2	Hen 2 254/1949	Bdm	DG 26	24			a), abg.
#		Diema 2 241/1959	Bdm	DL 8	16	2		b)
#		Diema 2 940/1967	Bdm	DS 14	16	2		c)
#		Hen 1 083/1935	Bdm	DG 10	12			d)
#		Deutz 7 510/1926	Bdm	LM 216 F	32		16	e)

- a) = 1949 an ...
1962 an Gaswerk, Berlin-Charlottenburg (2)
1973 abgestellt, an Herrn Gränert (Einbringung in die Britzer Mus'bahn)
- b) = 1959 an Klinkerwerk Bernhard Weilers, Mönchengladbach
19.. an Heilmoor-Gewinnungsanlage, Gersfeld/Rhön (s. BE 4/84 -33- und 2/85 -34-)
1984 an Diema
1985 an Herrn Lukasczyk (Einbringung in die Britzer Museumsbahn)
- c) = 1967 an Krupp Stahlexport, Krupp-Dolberg, Essen
19.. an Herrn Gränert (Einbringung in die Britzer Museumsbahn)
- d) = Baufirma Pfau, Berlin
1986 verkauft an Herrn Gränert
- e) = 1926 über Aug. Klönne, Dortmund, an Gaswerk IV (Neukölln ?), Berlin
1956 Umbau von Benzol- auf Dieselmotor
1966 an Gaswerk Charlottenburg, Berlin (3)
1973 abgestellt; verkauft an Herrn Gränert



Britzer Museumsbahn: Feldbahnzug mit Diema 2 241/1959 am 15. Juni 1986 kurz nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Buckower Damm. Foto: Peter Bauchwitz

Museum für Verkehr und Technik: Jung 10 041/1941 stammt vom Bauunternehmer Karl Gräper aus Husum. Die Aufnahme entstand am 16. Dezember 1984 im Depot an der Monumentenstraße in Berlin. Foto: Bernd Neddermeyer



Um den Eindruck eines gemütlichen Feldbahnbetriebes zu vermitteln, wird die ca. 6.2 km lange Strecke nicht zu festen Zeiten befahren, vielmehr wird die Abfahrtszeit des nächsten Zuges auf jedem der fünf Bahnhöfe mit Kreide und nur ungefähr angegeben. So bleibt unterwegs Zeit für ein Schwätzchen, man braucht dem wartenden Zug nicht nachzurrennen und man kann die herrlich gestaltete Landschaft mit See, Einschnitten, Steigungen, Kräuter- und Blumenwiesen in aller Ruhe anschauen. Die Fahrpreise bewegen sich mit DM 3.-- für Kinder (ganze Runde) und DM 5.-- für Erwachsene im angemessenen Rahmen. Es gibt auch Teilstreckenfahrtscheine; Kinder unter 6 Jahren fahren kostenlos. Berlinbesuchern - nicht nur Feldbahnfreunden - sei diese Bahn wärmstens empfohlen.

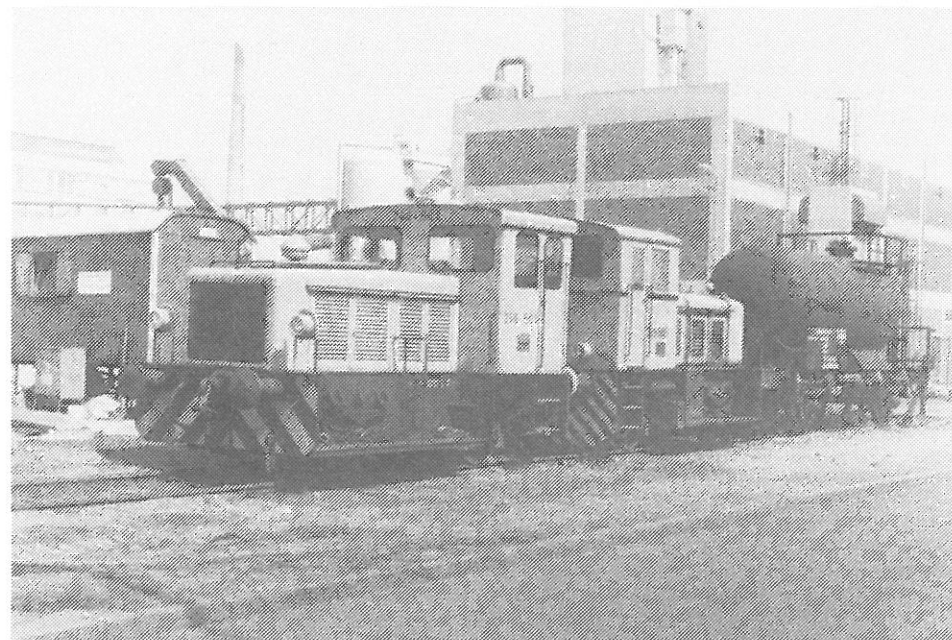
Übrigens: Die Original-Bundesgartenschau-Züge (mit Akku-Lokomotiven) hat die Betreibergesellschaft nach Düsseldorf geschafft - Gleisabbau und Renaturierung wären sehr kostspielig geworden.

Weitere Feldbahnlokomotiven von Herrn Gränert befinden sich noch auf einem Privatgrundstück in Franken und werden demnächst nach Berlin überführt.

Nachtrag: Kurz nach Eröffnung der Britzer Museumsbahn verließ Herr Lukasczyk wegen unüberbrückbarer Kontroversen die Museumsbahn, so daß Herr Gränert nun alleiniger Betreiber der Bahn ist. Er ist übrigens auch derjenige Berliner Eisenbahnfreund, der sich aus dem Bestand der Bauunternehmung Karl Gräper, 2250 Husum (BE 3/1986 -156-) versorgt hat: Drei (oder auch vier ?) der genannten Loks hat er erworben. Davon hat er die Jung 10 041/1941, ZL 105, an das Museum für Verkehr und Technik, Berlin, weiterverkauft. Die restlichen Loks hat er noch "irgendwo im Norden" hinterstellt.

Inzwischen hat Herr Gränert noch zwei weitere Loks nach Berlin geholt. Es handelt sich um eine Henschel- und eine Deutz-Lok.

Norddeutsche Affinerie: Weitere zwei Jung-Lokomotiven zeigt diese Aufnahme - nämlich 266 501 (Jung 14 130/1971) und die abgestellte 245 506 (Jung 11 569/1952), die noch deutlich einem älteren Baumuster entspricht. Auch diese Aufnahme entstand am 20. Juni 1984.



Norddeutsche Affinerie AG
2000 Hamburg 28 (Veddel)

Zur Ergänzung des bereits auf vorhergehenden Seiten behandelte Schmalspurmaterial der Norddeutschen Affinerie folgt hier eine Auflistung der Normalspurlokomotiven. Derzeit sind fünf Loks im Bestand, eine davon ist jedoch abgestellt.

Früher waren auch noch Akku-Lokomotiven vorhanden. Im Jahre 1964 setzte sich der Bestand der Normalspurloks aus der Akkulok 4, den Windhoff-Loks 2 und 3 sowie der Jung-Lok 1 zusammen.

Von außen ist kaum etwas sowohl von dem schmalspurigen als auch von dem normalspurigen Lokomotivbetrieb zu sehen.

Unseren Dank hat Herr Wengels für die bereitwilligen Auskünfte verdient, ebenso Herr Scheske, der alles überhaupt erst möglich gemacht hat!

Norddeutsche Affinerie AG
2000 Hamburg 28

Spur: 1 435 mm
Stand: 20.06.1984

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	4	SSW 3 181/1937	Bo		2x8 kW	10		a)
		Jung 8 368/1939	Bt					LV
		Jung 8 659/1940	Bo					LV
	2	Wind 1 038/1950	Bdm	Lg II	56	15	15	neu, b)
	3	Wind 1 039/1951	Bdm	Lg II	75	17.4	15	neu, c)
#		Jung 11 569/1952	Bdh	RK 20 B	210			abg., d)
#	1	Jung 13 276/1960	Bdh	RK 11 B	124	20	15	neu, e)
#		Jung 13 278/1961	Bdh	RK 11 B	120			f)
#	4/5	Jung 14 130/1971	Bdh	RK 15 B	182	26	15	neu, g)
#		Schöma 3 949/1975	Bdh	CHL 30 GR	49		14	neu, h)

a) = Inv.-Nr. 245 503; 1975 verschrottet

b) = Inv.-Nr. 245 502; 1972 verschrottet
Lok sollte ursprünglich als Fab.-Nr. 909 gebaut werden, wurde aber als Fab.-Nr. 1 038 ausgeliefert.

c) = Inv.-Nr. 245 502; 1967 neuer Motor A6L 714, 85 PS und hydr. Getriebe Voith L 33 U; 1976 ausgemustert

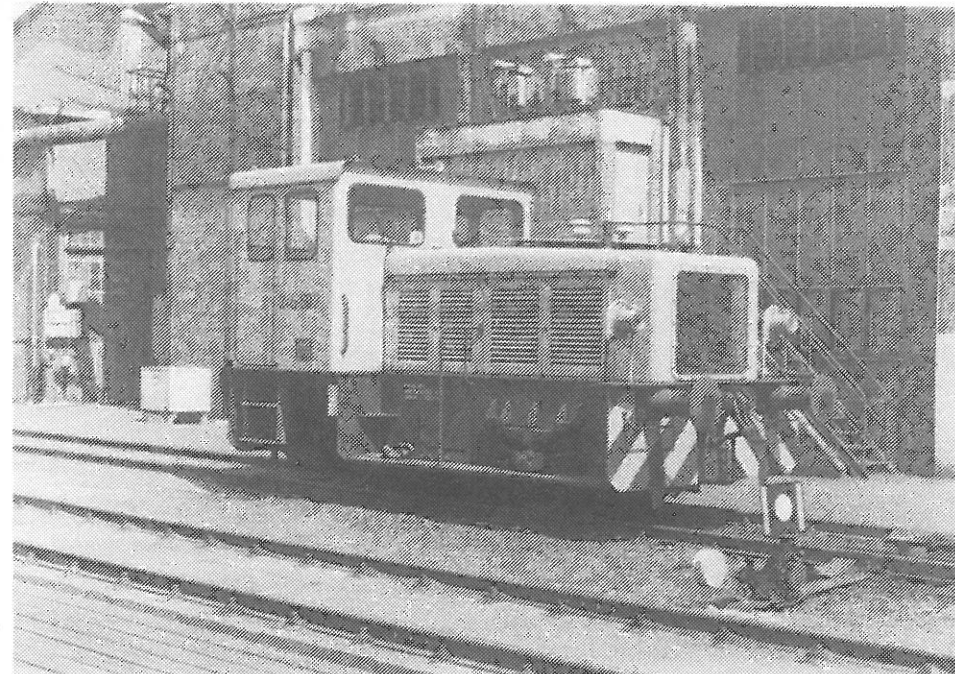
d) = Inv.-Nr. 245 506; 1952 an Stadt Krefeld, Hafenbahn; 19.. an Waldrich GmbH, Siegen; 1976 an Norddt. Affinerie

e) = Inv.-Nr. 245 501

f) = Inv.-Nr. 245 502; 1961 an Phoenix-Rheinrohr GmbH, Düsseldorf; 1982 an Norddt. Affinerie

g) = Inv.-Nr. 266 501; "Die Lok mußte auf Verlangen der DB im Mai 1972 auf Lok 5 umgetauft werden".

h) = Inv.-Nr. 245 505



Norddeutsche Affinerie: Zwei Lokomotiven der "Affi", aufgenommen am 20. Juni 1984 im Werksgelände - oben 245 502 (Jung 13 278/1961), unten die einzige Schöma-Normalspurlok 245 505.



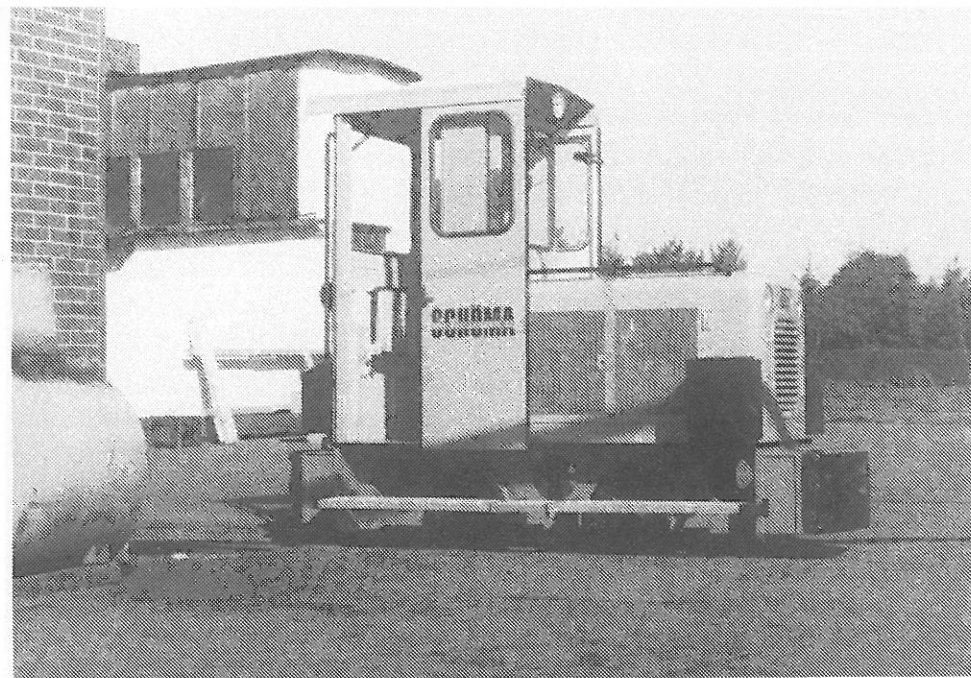
SCHÖMA Christoph Schöttler Maschinenfabrik GmbH
2840 Diepholz

SCHÖMA Christoph Schöttler Maschinenfabrik GmbH Spur: div.
2840 Diepholz Stand: 11.09.1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.	Spur (mm)
#		Schöma	1 475/1953	Bdm	20	2.8		a)	600
#		Schöma	2 699/1963	Bdh	CHL 20 G	22	3.5	b)	600
#		Schöma	3 222/1970	Bdh	CFL 200 DA	230	18	c)	792
#		Hen	31 876/1974	Bdh	DHG 300	305	40 19	d)	1435
#		Schöma	4 816/1985	Bdh	CHL 20 G	30.5	3.5	e)	?
#		Schöma	4 836/1986	Bdh	CHL 20 G	28.6	4	f)	?
#	weiterhin eine ältere gebrauchte Normalspurlok ohne Fabrikschilder, sowie noch drei von insgesamt sechs größeren Schmalspurloks für Ägypten.								
#		Schöma	2 911/1965	Bdh	CFL 100 DC			g)	600
#		Schöma	3 588/1973	Plattformwagen, für werksinterne Rangierarbeiten					

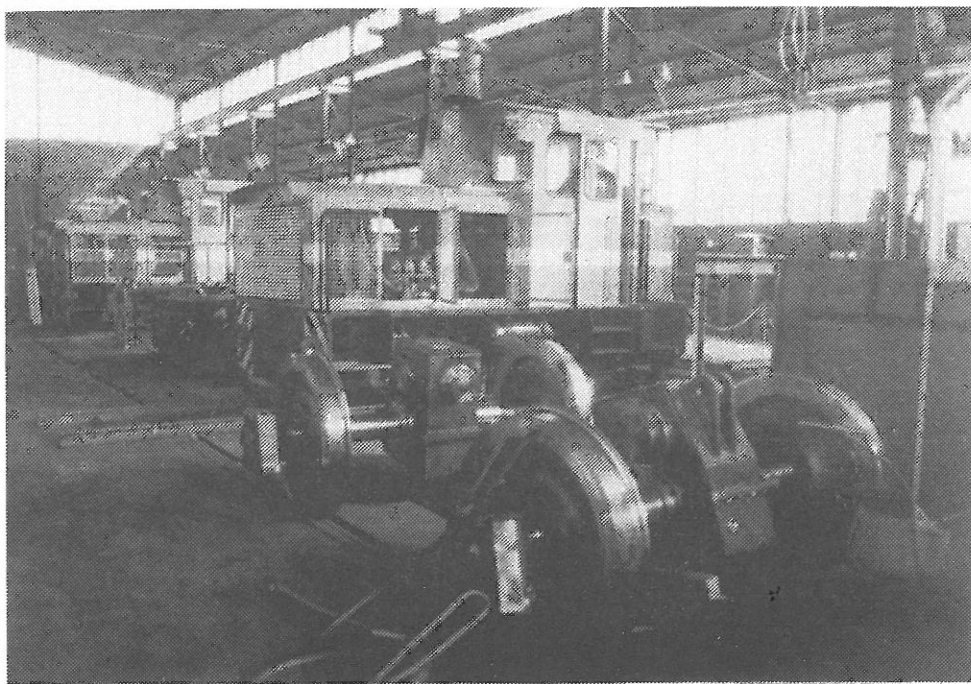
- a) = 1953 an Holthaus & Fortmann, Kroege
198. an Schöma (nach 1984)
- b) = 1963 an Staatsbauamt Rüdesheim, für Bauleitung Bad Schwalbach
19.. an Stadt Bad Schwalbach, Kurverwaltung
1985 an Schöma (Inzahlungnahme gegen Neuauslieferung von Schöma 4 833/
1985, CHL 20 G), anschließend Aufarbeitung
1986 an Klasmann-Werke GmbH
- c) = 1970 an Faxe Kalkbrud, Faxe Ladeplads/Dänemark
1983 an Schöma
- d) = 1974 an Gerhard Hülskens, Wesel, für Hafen Rheinberg
1986 an Schöma (Inzahlungnahme gegen Neuauslieferung von Schöma 4 831/
1986, CFL 250 DVR), in Aufarbeitung
- e) = 1985 über Victor Asper, Küßnacht/Schweiz, an Monteforno
1986 an Schöma
- f) = 1986 nach Syrien (Tunnellok)
- g) = 1965 an Rheiner Kalksandsteinwerk Circel & Co., Haltern-Flaesheim
19.. an Schöma, jetzt Denkmal am Firmeneingang

Am 11. September 1986 befanden sich - neben der Denkmallok am Firmeneingang und dem Rangiertriebwagen für die Normalspurgleisanlagen innerhalb des Werkes - insgesamt 10 Lokomotiven mit den unterschiedlichsten Fahrzeughistorien im Bereich Lokomotivbau. Besonders interessant waren hierbei eine völlig neu aufgearbeitete Feldbahnlok (Schöma 2 699/1963) für die Klasmann-Werke, die sich äußerlich durch einen erhöhten Führerstand auszeichnete, sowie eine fabrikneue Tunnellok für Syrien. Beide Loks sollten in den nächsten Tagen verschickt werden. Die Klas-



SCHÖMA: Bereit zur Ablieferung waren am 11. September die Schöma-Feldbahnlokomotive 2 699/1963 für die Klasmann-Werke (oben) und die Tunnellokomotive für Syrien (Schöma 4 836/1986). Von der Typenbezeichnung her (CHL 20 G) sind beide Loks gleich ...



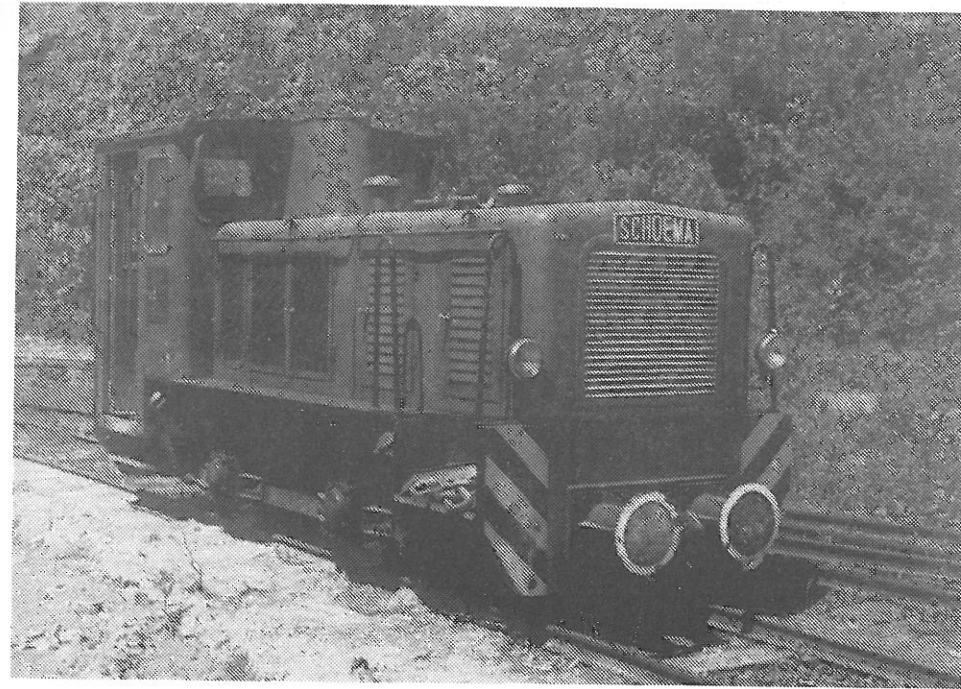


SCHÖMA: Die Aufnahme zeigt den Blick in die Lokbauhalle am 11. September 1986. Im Vordergrund liegen zwei Radsätze, im Hintergrund befinden sich die letzten Schmalspurloks für Ägypten in der Endmontage.

mann-Lok dürfte somit in der Papenburger Gegend wiederzufinden sein. Für die derzeit in Aufarbeitung befindliche Henschel-Lok, die bis zur Neu-anlieferung einer CFL 250 DVR im Hafen Rheinberg tätig war, hofft man noch einen Interessenten zu finden. Die Lok ist auseinandergenommen und befindet sich im Grundanstrich. Für die freundlichen Auskünfte bedanke ich mich besonders bei Herrn Then von der SCHÖMA, Diepholz.

Westfälische Sandgräberei (BE 3/85 -20-) 4250 Bottrop-Vonderort

Leider nur unerfreuliche Neuigkeiten gibt's zur Westfälischen Sandgräberei in Bottrop-Vonderort. Seit Ende September 1986 wird kein Formsand mehr gegraben. Das 900 mm-Gleisnetz ist bis auf einige Reste abgebaut, die Loks stehen im Schuppen und warten auf einen Käufer. Einer der Kastenkipper wird in der Werkstatt aufbewahrt, von den übrigen existieren noch ein paar achsenlose Untergestelle. Gerüchtweise wäre ein Sandabbau noch für einige Monate möglich gewesen, doch war die Nachfrage einfach zu gering. Die drei 900 mm-Loks wären für die Borkumer Inselbahn prädestiniert, doch sind sie hierfür zu langsam. Der Bundesbahnanschluß ist inzwischen auch fast komplett abgebaut worden - vom 600 mm-Gleisnetz war ja schon mehrere Jahre lang nix mehr zu sehen. Schade - schon wieder eine interessante Schmalspurbahn weniger!



Westfälische Sandgräberei: Zweimal Schöma 2 661/1963 am 10. Juni 1986, aufgenommen bei herrlichstem Sonnenschein von Hans Schmitz.



Bahn-Express

Westfälische Sandgräberei
4250 Bottrop-Vonderort

Spur: 1 435 mm
Stand: 10.10.1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Schöma 2 621/1962	Bdh	CFL 200 DR	230	28		neu, a)

Spur: 900 mm
Stand: 10.10.1986

		Demag /	Bdm					b)
#	oNr	Schöma 2 333/1960	Bdh	CFL 120 DB	120	14	16	neu, abg.
#	oNr	Schöma 2 661/1963	Bdh	CFL 120 DB	125	14	18	neu, abg.
#	oNr	Schöma 3 142/1969	Bdh	CFL 60 DZ	88	12		neu, abg.

Spur: 600 mm
Stand: 10.10.1986

	oNr	Deutz 12 580/1934	Bdm	OMZ 117 F	22/24	7	15.5	neu, c)
	oNr	Deutz 14 596/1935	Bdm	OMZ 117 F	22/24	7	15.5	neu, d)
		Schöma 2 097/1958	Bdm	CDL 28				neu, e)

a) = 1974 über Krupp Stahlhandel, Bremen, an Bremer Vulcan-Werft, Bremen (1)

b) = 1972 vorhanden, Verbleib unbekannt

c) = 1982 an Fulda-Werra-Bahn e. V.

d) = 1980 an Idunahall, Schermbeck (vgl. BE 2/85 -17-)

e) = 19.. über WBB, Hattingen, an Eisengießerei Engels, Velbert

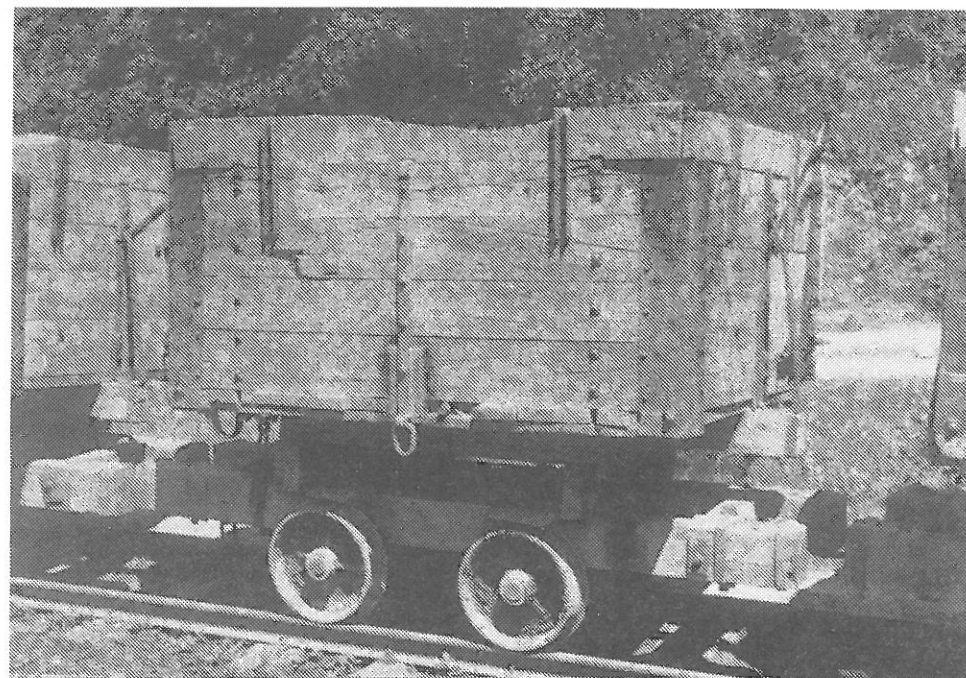
'neu' berücksichtigt in diesem Falle nicht eventuelle Zwischenhändler. Sämtliche Loks gingen so entweder an die Westfälische Sandgräberei oder an Wilhelm Kleinfenn - letzterer war nach Angaben des Personals der Sandgräberei ein ehemaliger Ingenieur der Sandgräberei.

Westfälisches Industriemuseum Dortmund, Zeche Zollern 2/4
4600 Dortmund-Bövinghausen, Grubenweg 5

1979 beschloß der Landschaftsverband Westfalen-Lippe den Aufbau des Westfälischen Industriemuseums. Als Sitz und Hauptstelle wurde die Zeche Zollern 2/4 ausgewählt, denn diese gilt aufgrund ihrer architektur- und technikgeschichtlichen Bedeutung als Denkmal von internationalem Rang.

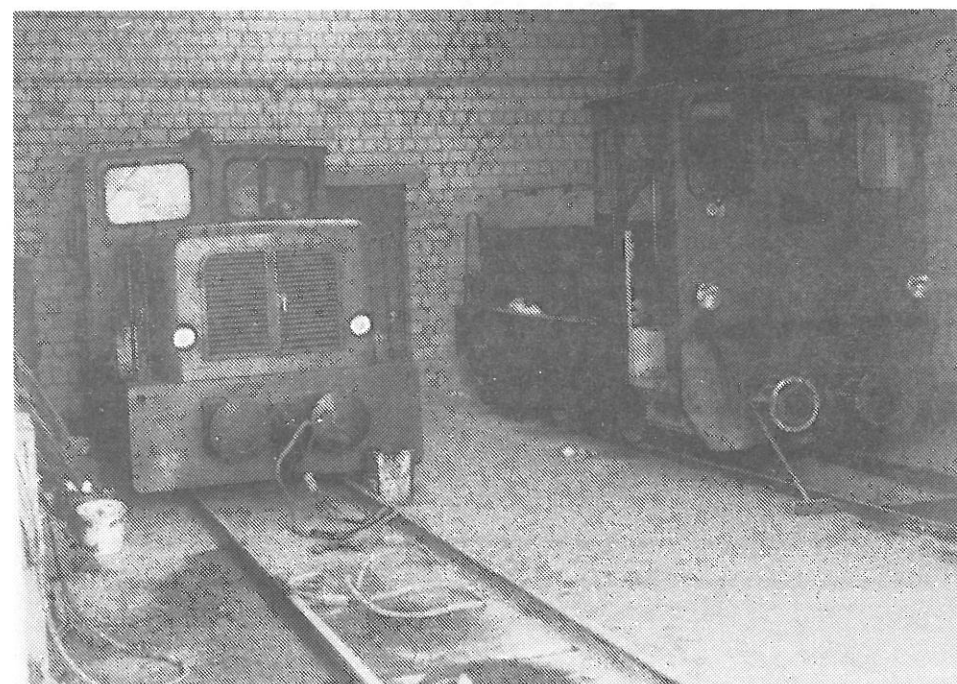
Die Zeche hat von 1903 bis 1955 Kohle gefördert und diente anschließend als Außenschacht der Zeche Germania in Dortmund-Marten, welche 1971 stillgelegt wurde (das Fördergerüst von Germania steht heute über dem Bergbaumuseum in Bochum).

Von der ehemaligen Zeche Zollern 2/4 sind heute vorhanden:



Westfälische Sandgräberei: Die obere Aufnahme zeigt einen der am Stichtag noch zahlreich vorhandenen - in dieser Zeit keineswegs üblichen - Kastenkipper. Unten ist der Blick in den Lokschuppen wiedergegeben. Rechts steht Schöma 2 333/1960, links die deutlich kleinere Schöma 3 142/1969.

Fotos: Hans Schmitz



- Maschinenhalle in Stahlskelettbauweise mit Jugendstildekor, 1902/03 erbaut. Die originale Maschinenausstattung ist weitgehend erhalten geblieben, u. a. die erste große elektrische Fördermaschine der Welt von Siemens & Halske, Berlin, die 1900 auf der Pariser Weltausstellung gezeigt worden war.
- Lohnhalle, Waschkäue und verschiedene Nebengebäude, 1898/99 im Stil norddeutscher Backsteingotik errichtet, die sich noch in Restaurierung befinden.

Da die ursprünglichen Einrichtungen zur Kohleförderung nach 1955 abgebrochen wurden (Fördergerüste, Kohlenwäsche, Sieberei), ist geplant, zwei Fördergerüste von anderen stillgelegten Zechen auf Zollern wieder aufzubauen. Ein Gerüst, das von der Zeche Friedrich der Große in Herne (stillgelegt 1978) stammt, liegt bereits seit einigen Jahren zerlegt auf dem Zechengelände. Als weiteres wird zur Zeit das Gerüst der Zeche Wilhelmine-Victoria in Gelsenkirchen-Heßler demontiert und nach Dortmund versetzt.

Auf dem Zechengelände befindet sich aber auch eine Sammlung von Schienenfahrzeugen und Geräten, die das Herz der Zechen- und Grubenbahnfreunde höher schlagen läßt:

- Dampflok RAG D 512, Cn2t, Hohen 3 531/1918, Typ Krefeld, 400 PS, 13 atü, 42 t, 25 km/h, HU 13.11.69, 1975 ex Consol, Gelsenkirchen
- Personenwagen 77 204, 36 Plätze, ex Werne-Bockum-Höveler Eisenbahn
- Dampfkran, Demag, Bj. 1922, Tragkraft 4 000 kg
- Koksofenlok 3, SSW 5 813/1957, 70 kW, 500 Volt, ex Rheinelbe Bergbau AG, Kokerei Alma, Gelsenkirchen, zusammen mit einem Löschwagen.

Die Kokerei Alma wurde 1963 stillgelegt. Möglicherweise kam die Kokslokschloß dann zu einer anderen Kokerei der GBAG, zu der auch Alma gehörte (Rheinelbe Bergbau war eine Tochter der GBAG).

10 Jahre FWM:

1986 feiert das Feld- und Werksbahn-Museum e.V. Oekoven bei Grevenbroich sein zehnjähriges Bestehen. Es zählt mittlerweile zu den größten Feldbahnzentren Europas. Zeit für einen Katalog zu dieser umfangreichen Sammlung. Hier ist er: 1986 erschienen, auf aktuellstem Stand, gedruckt auf Kunstdruckpapier mit guter Fotowiedergabequalität, aus dem Inhalt:

- Geschichte der Feldbahn in Deutschland, mit historischen Aufnahmen
- Ausführliche Vorstellung des Vereins
- Umfassender Fahrzeugkatalog: Alle 49 vorhandenen Loks werden einzeln mit Bild, technischen Daten und Lebenslauf vorgestellt (gegenüber der Erstauflage 1984: zwölf neue Lokomotiven!)
- Außerdem: Wagen des Vereins, Übersicht über die Feldbahnmuseen in Deutschland etc.

Wußten Sie, daß im FWM Raritäten wie eine Brigadedampflok, eine Oberursel-Benzollok (Baujahr vor 1915, voll betriebsfähig) oder eine der letzten vollständig erhaltenen Holzgasloks zu finden sind?

Wußten Sie, daß im FWM Feldbahnloks von 18 verschiedenen Herstellern vorhanden sind?

Diese Publikation sollte jeder Feldbahn- und Museumsbahnfreund kennen: "Feld- und Werksbahn-Museum Oekoven", offizieller Museumsführer, Neuauflage 1986, 84 Seiten DIN A 5, über 70 Fotos (gegenüber der Erstauflage wurden 90% der Bilder gegen bisher unveröffentlichte ausgetauscht), technische Zeichnungen, wertvolle und interessante Informationen über ebensolche Feldbahnloks.

Bezug: Eigenverlag Martin Raddatz, Alemannenstr. 80, D-7800 Freiburg i. Br. Lieferung gegen Rechnung, Preis: 7.90 DM zzgl. Versandkosten (0.70 DM).

Sichern Sie sich Ihr Exemplar noch heute!

- Seilwinde 1, Westwaggon 187 097/1953, 50 kW, 52.5 t, LÜP 12.23 m, ex Hoesch AG Bergbau, Altenessener Schachtanlagen. Die Winde stand bis 1984 auf einem Restgleisstück der Zeche Wilhelmine-Victoria in Gelsenkirchen. Diese Zeche war bis 1973 Außenanlage der ehemaligen Hoesch-Zeche Emil-Fritz in Essen-Altenessen. Die Winde konnte nicht selbst fahren!
- Feldbahnlok Ruhr 1 832/19.., mit Schild: Hans Reiss, Bauunt., Hagen/Westfalen
- Grubenlok 13, KHD 58 138/1966, GZ 30 B, 6.3 t (Fritz Rensmann)
- Grubendiesellok 10, 9 km/h, Stangenantrieb
- Feldbahndiesellok 6, 9 km/h, Stangenantrieb, sonst baugleich mit Lok 10

Daneben sind verschiedene normal- und schmalspurige Güterwagen, sowie Zechenmaschinen und Teile davon (z. T. Damofmaschinen), sogar ein Schiffsoberteil mit Schornstein, vorhanden. Die Dampflok D 512 hat einen grauen Rostschutzanstrich.

Als besondere Attraktion gab es vom 21. Juni bis Ende Juli sogar Dampfbetrieb auf dem Zechengelände von Zollern 2/4. Während dieser Zeit fand hier die Ausstellung "Im Westen was Neues" statt, eine Ausstellung zum 40jährigen Landesbestehen über die Anfänge Nordrhein-Westfalens in der Maschinenhalle von Zollern. Von der Dampfbahn Rhein-Main e. V. wurde per Tieflader die Lok 4 (O&K 2 053/1906, Bn2t, ex Hochtief AG, Frankfurt), die einen Grubenwagenzug in einem großen Rundkurs über das ganze Zechengelände fuhr. Die Mitfahrt war kostenlos, vor allem Kinder hatten ihren Spaß daran.

Für weiteres Aufsehen sorgte die Dampfwalze Ruthemeyer 572/1927 des Herrn Biermann aus Meezen, die mit ihren 12 atü das Zechengelände plattwalzte. Die 600 mm-Gleise sollen auch nach der Ausstellung liegenbleiben, um später im Rahmen des Industriemuseums einen Diesellozbetrieb zu ermöglichen. Der Gleisstumpf, auf dem die Ruhrthaler-Lok steht, ist über eine Weiche an den Rundkurs angeschlossen. Da man mit der Lok jedoch nicht zufrieden ist, wird eventuell noch eine andere Feldbahnlok angeschafft.

Zum bergbaulichen Teil des Industriemuseums gehören noch zwei Außenstellen, die sich z. Zt. noch im Aufbau befinden:

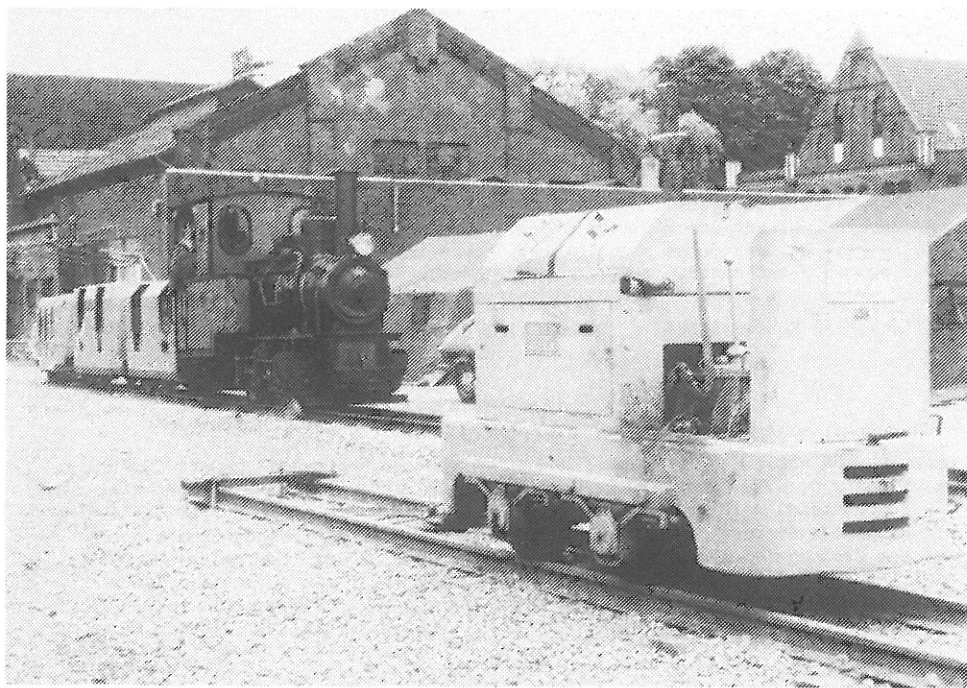
- Die ehemalige Zeche Hannover 1/2/5 in Bochum-Hordel. Vorhanden ist der Malakoffturm von Schacht 1 mit Dampffördermaschine von 1892 und eine Grubenlüfteranlage, ebenfalls mit Dampfmaschine. Die Dampffördermaschine soll eventuell zu Schauvorführungen wieder im Betrieb genommen werden (dann aber wohl mit Druckluft). Den längerdienenden Werksbahnfreunden ist die Zeche Hannover sicher noch bekannt als Zeche mit reinem Dampftrieb bis zur Stilllegung am 31. März 1973.
- Die ehemalige Zeche Vereinigte Nachtigall in Witten-Bommern, die bereits 1892 stillgelegt wurde. Auf dem Zechenplatz steht eine Grubenlok moderner Bauart, die man von einem Zaun aus sehen kann. Auch hier soll eine Dampffördermaschine von einer anderen Zeche wieder aufgebaut werden.

Bernhard Heckmann GmbH & Co. KG
4700 Hamm-Bockum-Hövel

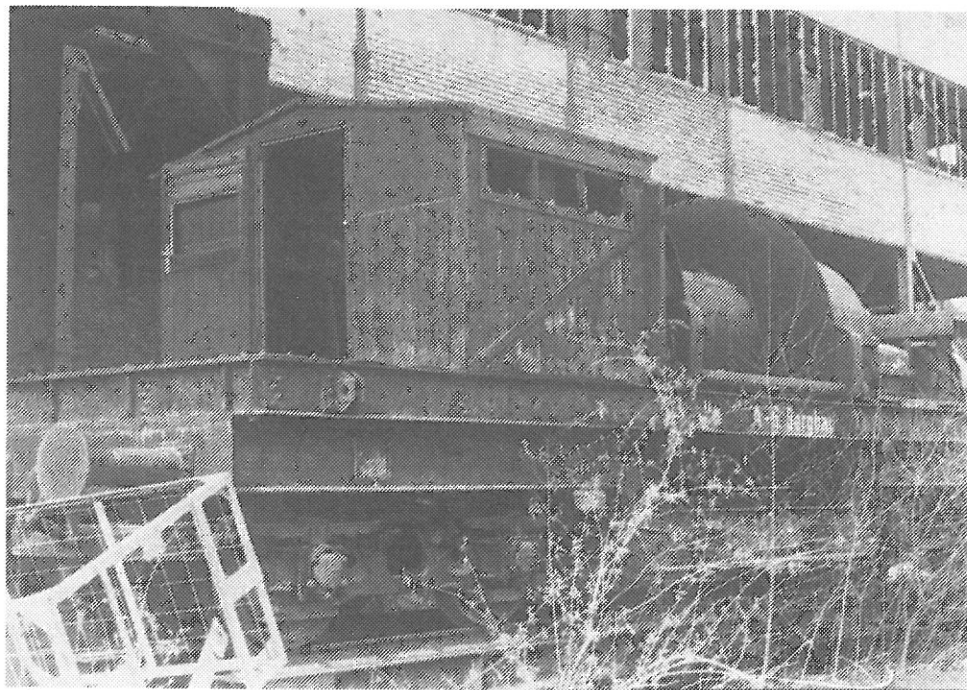
Der Hammer Bauunternehmer Heckmann hat im März und April 1986 auf einer Baustelle in Hamm eine Jung-EL 110 eingesetzt.

Durch das schlechte Wetter war der Untergrund im Bereich des Parks vom Bad Hamm unweit des Datteln-Hamm-Kanals so sehr aufgeweicht, daß auf eine 600 mm-Bahn zurückgegriffen wurde.

Als rollendes Material standen zur Verfügung: eine Jung-EL 110, ein Loren-



Westfälisches Industriemuseum: Ruhr 1 832 am 13. Juli 1986 auf dem Museums-
gelände, im Hintergrund die O&K-Dampflok der Dampfbahn Rhein-Main.
Die untere Aufnahme zeigt die Seilwinde 1 (Westwaggon 187 097/1953) am 12.
März 1984 auf dem Gelände der Zeche Wilhelmine-Victoria 1/4 in Gelsenkirchen-
Heßler. Kurz danach wurde die Winde (Seiltrommel rechts hinter dem Führerhaus,
diente zum Auswechseln der Förderseile) nach Zollern überführt und Wilhelmine-
Victoria abgebrochen. Fotos: Christian Hoffmann



Bahn-Express

Bernhard Heckmann GmbH & Co. KG
4700 Hamm 4 (-Bockum-Hövel)

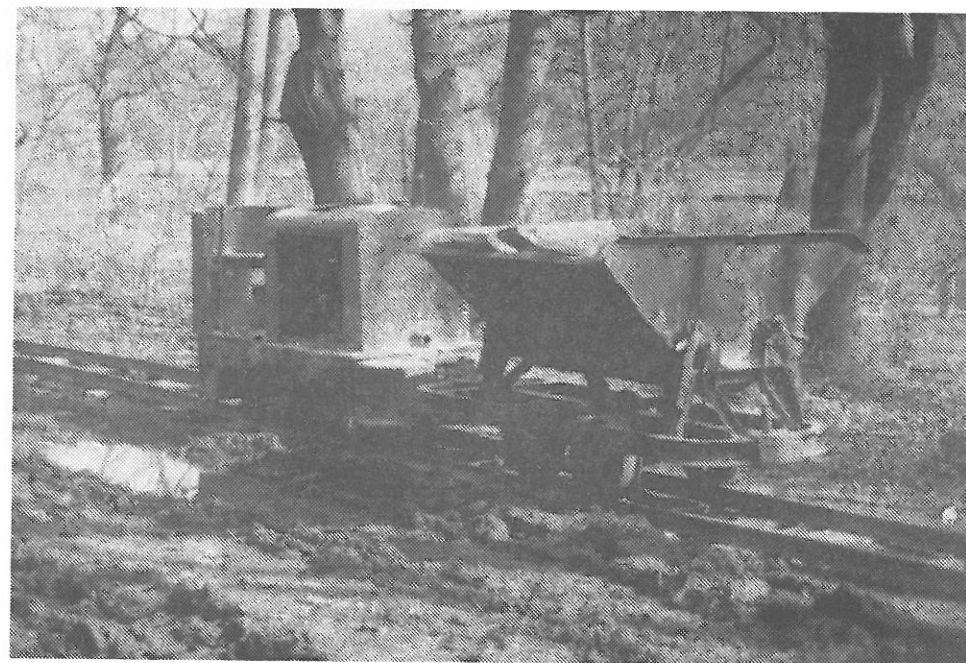
Spur: 600 mm
Stand: 13.04.1986

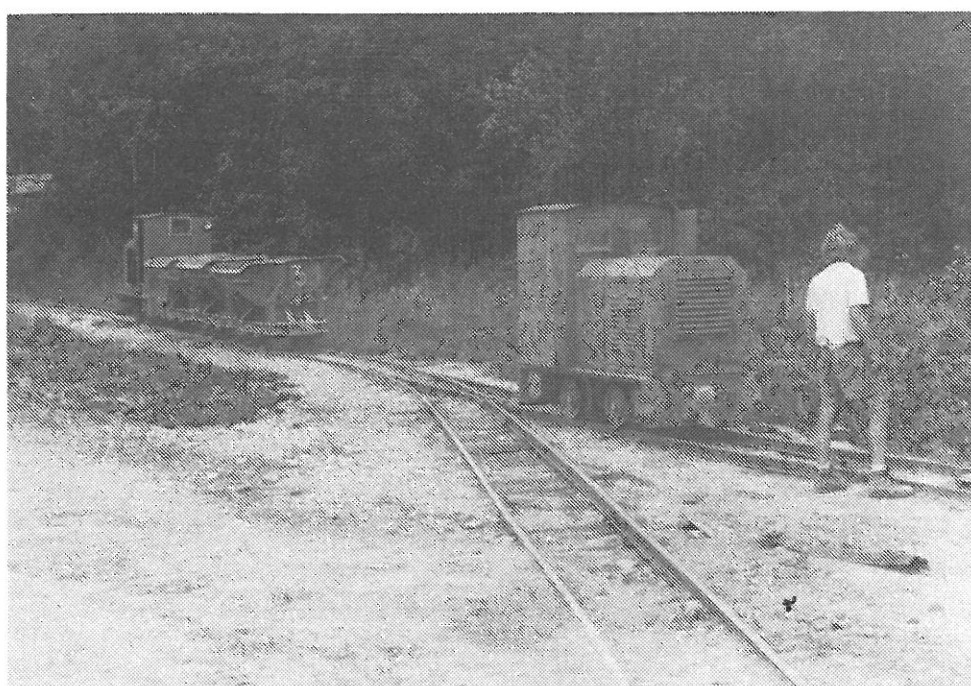
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	Jung	6 610/193.	Bdm	EL 110	11/12	4	13 a)

a) = an Kaus & Steinhausen, Munitionszerlegung, Schwinge b. Stade
Okt. 1983 an Eilers KG, Hamburg (Händler)
Nov. 1985 an Weiß (wer is'n dat ?)
an Heckmann, Bockum-Hövel

kipper, ein Untergestell ohne Kippmulde und ein Flachwagen für Paletten o. ä.
Die Strecke war ca. 150 m lang und bestand aus einem parallel zu einem Weg
entlang des Datteln-Hamm-Kanals verlaufenden Gleis.
Dem Vernehmen nach steht die Lok nach Beendigung der Bauarbeiten zum Verkauf.

Heckmann: Jung 6 610 wartet hier in der nachmittäglichen Sonne des 13. April
(Sonntag) auf den nächsten Betriebstag (dem Fotografen aus Werne ist der
nächste Feiertag sicherlich lieber!).





Martin & Pagenstecher, Herschbach: 15. August 1985, früher Nachmittag - Rangierbetrieb beim Quarzitwerk. Diema * setzt um, während Diema 1 593 mit drei leeren Loren am Haken gleich wieder zur Beladung zurücksetzen wird. Die untere Aufnahme zeigt nochmals Diema 1 593, die gerade mit einigen hoch beladenen Loren an der Entladung angekommen ist.



Martin & Pagenstecher GmbH 5419 Herschbach

"Nur" noch ein Restbetrieb bot sich am Stichtag auf dieser Schmalspurbahn. Zwei Diema-Loks waren im Einsatz, drei weitere - teils auseinandergenommen - abgestellt. Es liegt nur noch eine wenige hundert Meter lange Strecke vom Brecherplatz, wo die aufgelieferten Quarzitbrocken mit einem Bagger zerkleinert werden, zur Verladeanlage an der Straße. Die vom Werk Oberdreis übernommenen Lokomotiven bestätigen die Stilllegung des dortigen Betriebes. Die in der Lokliste erwähnten Vereinigten Ton- und Quarzitbetriebe mit Sitz in Siegen wurden von Martin & Pagenstecher übernommen. Da es seinerzeit mehrere Betriebsstellen mit Feldbahnen gab, läßt sich die Anmerkung 'neu' nicht unbedingt dem Werk Herschbach zuordnen. Die Nordlichter waren von dem Betrieb hell begeistert, aber der A. C. meint, daß es noch viel besser war, als die Gleise noch bis in die Grube führten ...

Martin & Pagenstecher GmbH
5419 Herschbach
Spur: 600 mm
Stand: 15.08.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	Diema	1 507/1952	Bd.	DS 22	25		neu, abg.
#	oNr	Diema	1 593/1953	Bd.	DS 30	30		neu, a)
#	oNr	Diema	1 675/1954	Bd.	DS 30	34		neu, abg.
#	oNr	Diema	1 730/1955	Bd.	DS 30	37.5		neu, a)
#	oNr	Diema	*/195.	Bd.	DS 22			neu

'neu' bezieht sich hier auf Vereinigte Ton- und Quarzitbetriebe, Siegen. Nur Diema 1 507/1952 wurde nachweislich neu an die Grube August Thyssen in Herschbach geliefert.

* = Fab.-Nr. 1 674 oder 1 798. Ursprünglich liefen beide Loks hier, heute ist nur noch eine der Loks ohne Schilder vorhanden.

a) = 198. ex Martin & Pagenstecher GmbH, Werk Oberdreis

Korrekturen & Ergänzungen

DB-Kleinlokomotiven in Dänemark (BE 3/86 -171-)

O&K 26 058/1960 (ex DB 323 277) ging erst im März 1986 an die Skagensbanen. O&K 26 010/1959 (ex DB 323 171) hat bei den Lollandsbanen die Nummer M 10 bekommen.

Bahn-Express

Freilichtmuseum Hemmoor, 2170 Hemmoor

Das Zementwerk in Hemmoor ist heute völlig platt (letzte Lok: KHD 55 570/1953, A4L 514; neu, 1979 an Alsen-Breitenburg, Lägerdorf), doch der Anschluß zur DB liegt noch, und vor den Toren der ehemaligen Zementfabrik direkt an der B 73 (knapp 1 km vom Bahnhof entfernt) ist ein Freilichtmuseum mit Maschinen des Zementwerkes frei zugänglich. Aus dem Bahnbetrieb stammen ein Kreideförderwagen und ein Schienenbiegegerät. Star des Museums ist jedoch zweifelsfrei der ehemalige DB Kdl 91-0005 (Schöma 2 122/1958, Kdl 15 S20, 22 PS, 5.8 t, 22 km/h, letztes Bw Krefeld). Das Fahrzeug sieht gut aus und gibt ein schönes Fotomotiv her.

Verein Verkehrsamateure und Museumsbahnen, 2306 Schönberger Strand

Seit Juli 1986 hat sich auf dem Gelände des Bahnhofes Schrottberger Strand auch ein Feldbahnfreund niedergelassen. Zum Fahrzeugpark gehört ein betriebsfähiger Schienenkuli (Strüver 60 547/1963, neu an Gerhard Seifert, Bremen), sowie einige Loren unterschiedlicher Bauart. Eine vernünftige Strecke gibt es leider (noch) nicht. Zur Herkunft des Schienenkulis ist leider nichts Konkretes herauszubekommen. Der Eigentümer spricht von "einem Betonwerk im Weserbergland, da gibt's auch noch eine Schöttler-Lok, der Betrieb ist längst eingestellt" (Anm. d. Red.: Eventuell Großbekämpfer (BE 2/86 -113-) ?).

Torfwerk Walter Sievers, 2371 Todenbüttel (BE 4/85 -30-)

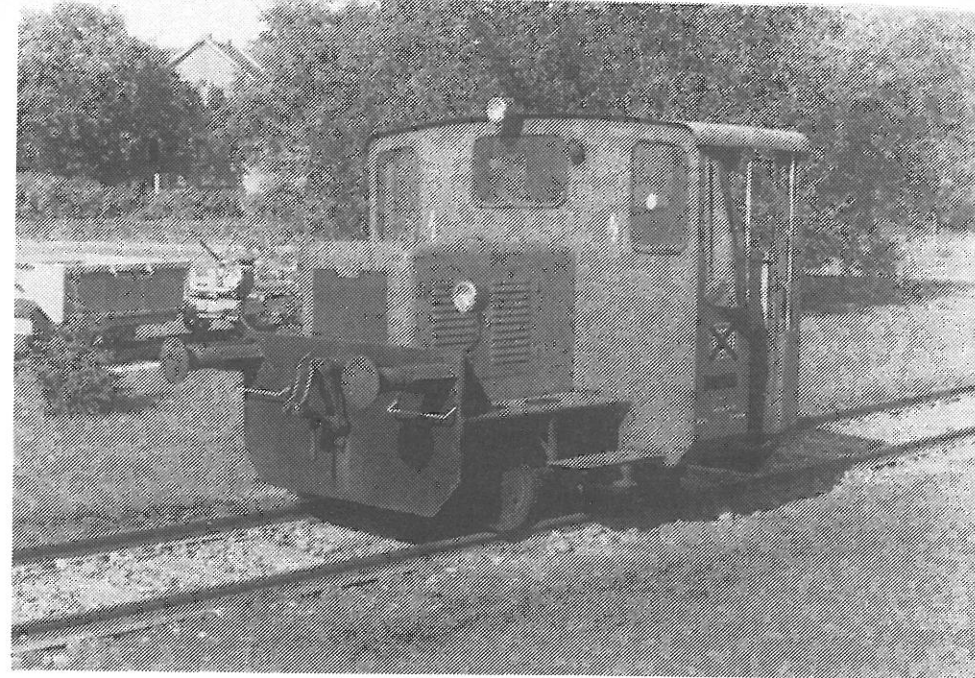
Der derzeitige Stand (23.07.86) der Dinge ist so, daß Diema 2 553 eingesetzt wird, Diema 2 556 als Reserve bereitsteht und Diema 2 489 zusammen mit der kleinen - inzwischen wieder aufgetauchten - Deutz-Lok ohne Gleisverbindung im Schuppen als Notreserve abgestellt sind. Die Deutz-Lok trägt vermutlich die Daten 18 305/1937. Übrigens kann hier durchaus zu unüblichen Uhrzeiten Betrieb herrschen (gegen 18.00 Uhr eines Mittwochs rumpelte noch ein Zug in Richtung Moor!).

Weitere Betriebe in der Umgegend: Die Abbaustelle von Gerhard Hinrichs, 2243 Dammsknöll (BE 1/84 -38-) ist wieder mal in Betrieb. O&K 25 514 bewegt die Loren auf der rund 100 Meter langen Strecke.

Beim Torfwerk Hans-Hermann Ehlers, 2241 Dellstedt BE 3/83 -37-) wird die Feldbahn ebenfalls weiterhin verwendet. Im Einsatz ist Gmdr 2 241, die inzwischen eine Führerhausüberdachung erhalten hat; als Reserve stehen Jung 8 119 und Jung 8 748 bereit, schrottreif sind noch eine O&K-Lok und die 1982/83 von Gottfried Puhlmann, Marne, übernommene Gmdr-Lok vorhanden.

L. de Cousser Nachf. KG, Klinkerwerk, 2930 Bramlage (BE 6/85 -31-)

Am Stichtag (10.09.1986) bewegte sich auf der Feldbahn zwar nichts, doch sollte dieser Zustand nicht endgültig sein. Bis Ende Juli wurde noch gefahren. Trotz der reichlichen Anzahl Hydraulikkipper, die jetzt verfügbar ist, bevorzugt man offenbar doch Kipploren. Von den zwölf Hydraulikkippern sind zehn Stück durchnummeriert (1-10). Diese Fahrzeuge wurden vom Klinkerwerk Uhlhorn aus Grabstede übernommen. Ursprünglich stammen die Kipper vom Wasserwerk Essen. Die Fabriknummern lassen sich nicht genau rekonstruieren, da die Fabrikschilder teils unleserlich, teils auch nicht mehr vorhanden sind. Unter den Kippern dürften sich jedoch die Fabriknummern 3 554-3 561/1974, Typ HFK 2.5/3 be-



Freilichtmuseum Hemmoor: Das Foto zeigt den Kdl 91-0005 am 08.09.1986 auf dem Gleisanschluß vor dem ehemaligen Zementwerk in Hemmoor.

Sievers, Todenbüttel: Abends um 18.00 Uhr bewegte sich am 23.07.86 hier noch etwas: Diema 2 553/1962 hat ihren Zug zur Beladung ins Moor gedrückt.



finden. Bei Uhlhorn hat man zunächst zwei der Kipper hergerichtet, doch überzeugten diese im Einsatz in keiner Weise. Zwei der zwölf Kipper stammen ganz offenbar nicht von Uhlhorn/Wasserwerk Essen. Sie tragen die Daten Diema 4 464/1980, HFK 2.5/4 und 4 488/1980, HFK 2.5, und befinden sich in erheblich besserem Zustand als die übrigen Fahrzeuge. Einzige im Werk vorhandene Lokomotive war Diema 2 797/1965. Die Streckenlänge soll rund 1.5 km betragen. Ein 200 m vom Werk entfernter Rampenbetrieb auf der anderen Straßenseite war seit Monaten nicht mehr in Betrieb. In dem Blechschuppen verbirgt sich noch eine Lokomotive. Die im BE 6/82 beschriebenen Rampenbetriebe in Mühlenteich und Rahling sind längst abgeräumt.

Klasmann-Werke GmbH, Werk Klostermoor, 2993 Bockhorst

Neueröffnung einer Feldbahnanlage! An der B 401 am Küstenkanal ist - möglicherweise erst im August/September eine neue Verladeanlage entstanden. Die Anlage liegt nördlich des Küstenkanales zwischen den bereits bekannten Abbaustellen der Griendtsveen Torfstreu AG (Esterweger Börse) und dem Torfwerk Weener (Esterwegen). Solide neu verlegte Gleise und flammneue gelbe Metallkastenwagen tragen eindeutig die Klasmann-Handschrift. Doch nach wenigen hundert Metern schließt die neue 600 mm-Strecke an bereits bestehende Gleisanlagen an - dabei dürfte es sich um das Abbaugelände der Klostermoor GmbH handeln. Ob das Werk noch existiert oder ggf. auch von Klasmann geschluckt worden ist, ließ sich nicht in Erfahrung bringen. Auf jeden Fall ließen sich auf der neuen Verladeanlage und auf dem anschließenden Gleisnetz folgende Klasmann-Loks ausmachen: 30/6339 Diema; oNr Diema 2 872/1966, DFL 30/1.2, 29 PS, 3 t, MNr. 7 176 980, 1966 an Zgl. Küsters, Kleve (DS 14); 198. an Diema (Umbau), 1986 an Klasmann; 32/6341 Schöma 2 079/1957, CDL 20, 20 PS, 3 t, 1957 an Zgl. Orthe (Altmann), Quakenbrück, 19.. an Torfw. Nord-Carbon GmbH, Börgermoor (≠ Hansa GmbH, ≠ Klasmann), 198. an Werk Klostermoor. In der Ferne des Abbaugeländes ließen sich weitere vier Lokomotiven ausmachen. Möglicherweise befand sich hierunter auch die auf S. 222 ff. erwähnte Schöma 2 699/1963.

=====

ANDREAS CHRISTOPHER

ERZGRUBEN UND GRUBENBAHNEN IM MITTLEREN LAHNGBIET

Bereits im vergangenen Jahr ist diese 44seitige Broschüre erschienen. In ihr werden zahlreiche Erzgruben des Lahngebietes beschrieben, wobei der Autor jeweils besonderes Augenmerk auf die dazugehörigen Grubenbahnen gelenkt hat. Ausführliche Loklisten sind dem Heft nachgestellt. Die Kunstdruck-Broschüre im Format DIN A 5 mit über 50 historischen Fotos ist jedem Feldbahnfreund zu empfehlen. Preis: DM 9.80 (zzgl. Porto)

Bestellung bei: HANS-GEORG BUBOLZ - ESCHENWEG 19 - D-4712 WERNE

=====

Gewerkschaft Eisenhütte Westfalia, 4670 Lünen (BE 6/86 -30-)

Definitiv: KHD 46 942-943 sind Köf 6100 und 6101
KHD 46 983-995 sind Köf 6102 bis 6114

Jung 10 031/1942, 5521 Friesenhagen (-Wildenburg Bahnhof) (BE 4/85 -33-)

Die Jung-Lok steht nicht mehr am Bahnhof Wildenburg. Nachdem der Besitzer verstorben war, ging die Lok 1983 ins Ruhrgebiet (wahrscheinlich Essen). Ursprünglich stand sie bei einer Sand- oder Kiesgrube bei Würgendorf (Bahnstrecke Betzdorf-Dillenburg) im Einsatz.

Kirner Hartsteinwerke Albert Pfeiffer GmbH, 6570 Kirn (BE 1/86 -56-)

Die Gmdr-Lok (4 804/1953, ex DB 322 659) stand am 21. Juli 1986 in Kirn im Schuppen!

Pfalz-Saarbrücker Hartstein-Industrie AG, 6799 Theisbergstegen (BE 6/85 -7-)

Die Lok 420 (KHD 57 058/1959) war zwischendurch noch bei einem Kölner Werk. Vermutlich um 1968 herum ging sie an die Firma Van Leer in Köln-Lövenich (Hersteller von Blechtonnen), die in diesem Jahr ihren Betrieb aufnahm. Die Lok scheint von Anfang an dabei gewesen zu sein. 1973/74 wurde sie an die Firma Sprenger, Essen, anlässlich der Lieferung einer stärkeren Lok (KHD 56 760/1958, A8L 614 R, neu an Schieß AG, Düsseldorf), die heute noch in Köln läuft, in Zahlung gegeben.

Richtberg KG, Werk Neuenburg, 7844 Neuenburg a. Rh. (BE 6/85 -36-)

Bis 1981 gab es zwei Dampfspeicherlokomotiven beim Fahrzeugmuseum Marxzell: Eine war die 1-Bfl-Maschine von Richtberg (Maffei 3 844/1913), die andere eine Bfl-Lok (Hanomag 10 373/1924) vom Großkraftwerk Mannheim.

Torfwerk Gebr. Patzer, 7981 Waldburg-Reichermoos (BE 1/86 -35-)

Die Lokomotiven Gmdr 4 649/1951, Jung 6 160 und Jung 13 250/1962 gingen alle an die Interessengemeinschaft Feld- und Waldbahnen, Fürstenfeldbruck.

Leonhard Moll, 8000 München (BE 1/84 -15-)

Die 600 mm-Dampflok Hen 22 626/1936, die im Krieg verschütt gegangen ist, ist in der Literatur wieder aufgetaucht: Sie fuhr bei der Jugoslawischen Staatsbahn auf einer Schmalspurstrecke unter der Nummer JZ 226-26.

Meggle Milchindustrie GmbH & Co. KG, 8094 Reitmehring (BE 1/86 -58-)

Gmdr 5 103/1958 ist die ehemalige Köf 6382 der DB.

Sünchinger Stärkefabrik GmbH, 8406 Sünching (BE 4/85 -24-)

Die ehemalige DB-Kö I kommt fallweise auch in den Bereich des DB-Bahnhofes Sünching und kann dort gut fotografiert werden. Nochmals die Daten: Gmdr 1 253/1935, ex DB Kö 0204. Die KHD-Lok (42 824/1941) ist nach Auskunft des Werkes zwecks Aufstellung auf einem Spielplatz nach Plattling geschafft worden - ihre Existenz ist dort jedoch (noch) nicht bekannt.

Lieferbare BAHN-EXPRESS-Literatur:

Stand: November 1986

Erzgruben und Grubenbahnen im mittleren Lahngebiet (Deutschland, 1985, 44 S.)	9,80 DM #
Windhoff-Lokomotiven (Deutschland, 3. Auflage 1986, 152 S.)	15,-- DM #
Smalspoor in Nederland (Niederlande, 1985, 144 S.)	26,90 DM #
Industrilok i Närke (Schweden, 1980, 48 S.)	9,-- DM
Industrilok i Södermanland (Schweden, 1982, 56 S.)	11,-- DM
Industrilok på Öland & Gotland (Schweden, 1983, 48 S.)	11,-- DM
Industrilok i Västergötland (Schweden, 1984, 144 S.)	24,-- DM
Industrilok i Bohuslän & Dalsland (Schweden, 1985, 56 S.)	12,-- DM
Svenska Industrimotorlok I (Schweden, 1974, 155 S.)	10,-- DM #
Smalsporede Industrimotorlok (Dänemark):	
1. del Nordjylland (1976, 56 S.)	5,-- DM #
2. del Sydjylland/Fyn (1976, 48 S.)	5,-- DM #
3. del Sjælland/Lolland/Falster/Bornholm (1976, 56 S.)	5,-- DM #
Supplement (Ergänzung) I (1982, 32 S.)	5,-- DM #
BAHN-EXPRESS (noch vorrätige Ausgaben):	
Hefte 3-6/85 (je 40 S.)	je 4,-- DM #
Hefte 1-4/86 (je 60 S.)	je 6,50 DM #

= Lieferung erfolgt nur noch, solange der Vorrat reicht!

Bestellung gegen Rechnung bei:

Hans-Georg Bubolz - Eschenweg 19 - D-4712 Werne

Der BAHN-EXPRESS bietet an:

WERKBAHNEN IN HANNOVER

Jetzt ist sie da - die ausführliche Dokumentation über viele bestehende und einige bereits vergangenen schmal- und normalspurige Werkbahnen in Hannover.

- 96 Seiten, Format DIN A 5
- über 55 - zum Teil historische - Fotos
- ausführliche Lokomotivlisten (wie im BE !)
- Berichterstattung über 18 Betriebe, die heute noch Lokomotiven besitzen und über 16 Betriebe, die den Werkbahnbetrieb bereits abgeschafft haben
- besondere Kapitel zum Thema Bau- und Trümmerbahnen

Bestellung bei: TORSTEN HINSCH - RATHAUSSTR. 25a - D-2072 BARGTEHEIDE

... und der Preis ? Nur DM 12.80 (incl. Porto)!

Der BAHN-EXPRESS bietet an:

FELDBAHNEN IN BAYERN

Parallel zu unserem Hannover-Heft können wir Ihnen jetzt eine ähnliche Publikation anbieten, die über schmalspurige Industriebahnen in Bayern Auskunft gibt. Es werden dabei ausschließlich Betriebe besprochen, die nach 1980 noch Feldbahnmaterial besaßen.

- 92 Seiten, Format DIN A 5
- über 50 Fotos aus den letzten Jahren
- ausführliche Lokomotivlisten (BE-gerecht !)
- Lokomotiven von 88 Industriebetrieben der unterschiedlichsten Sparten werden vorgestellt

Bestellung bei: TORSTEN HINSCH - RATHAUSSTR. 25a - D-2072 BARGTEHEIDE

... zum Preis von nur DM 11.80 (incl. Porto)



Bahn-Express 1986