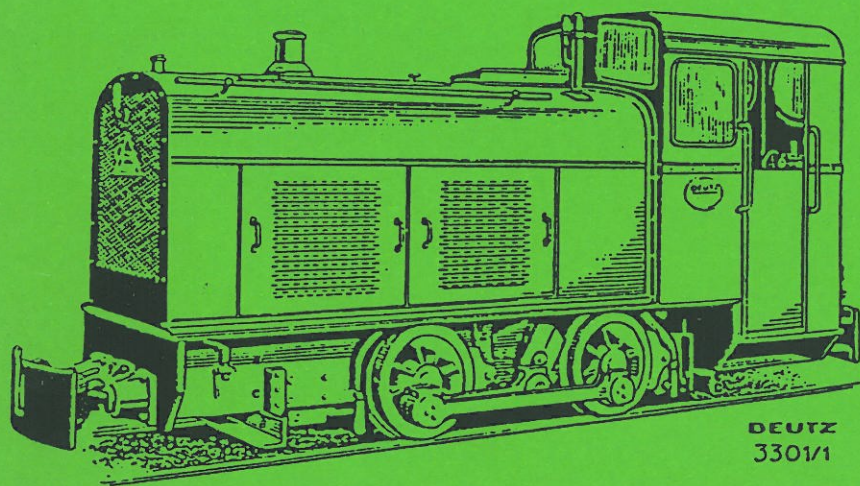

Bahn- Express

3'87

Magazin für Werkbahnfreunde



DEUTZ
3301/1

Impressum

Herausgeber:

Bahn-Express
Magazin für Werkbahnfreunde
Kiel – Werne

Redaktion:

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

Geschäftsstellen:

Zeitschrift Bahn-Express:

Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
D-4712 Werne
Tel. 2389/45057

Postgiroamt Dortmund
Nr. 204306-463

Sonderhefte & Bücher:

Torsten Hinsch
Rathausstr. 25 a
D-2072 Bargteheide
Tel. 04532/8096

Postgiroamt Hamburg
Nr. 479642-209

Ständige Mitarbeiter:

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

Erscheinungsweise:

Der Bahn-Express erscheint 1987 viermal
in unregelmäßigen Abständen.

Bezugspreise:

Inland: Einzelheft	DM 6,80
Einzelheft im Versand	DM 7,40
Jahresabonnement	DM 26,00
Ausland: Einzelheft im Versand	DM 7,80
Jahresabonnement	DM 28,50

Bild- und Texteingendungen 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 3'87

Berichte

Ruhrkohle AG – Die Zechenbahn- und
Hafenbetriebe Ruhr-Mitte 123

Kurzmeldungen Inland

Ruhr Stickstoff, Embsen 146
Hamburgisches Hafen- und Bauamt, Neuwerk 152
A.-G. Meiners, Torfw., Schülpl 152
Torfwerk Freistatt, Freistatt 155
Torfwerke Neuhaus, Rehden 158
Zuckerfabrik Uelzen, Uelzen 160
Alph. Meyer, Ziegelw., Vrasselt 163
Klückner-Humboldt-Deutz, Köln 163
MD Papierfabriken H. Nikolaus, Dachau ... 169
Fichtl, Saal 169
Südchemie, Werk Kelheim, Kelheim 171
Hoechst, Werk Kelheim, Kelheim 171

Korrekturen & Ergänzungen

Werkbahnen in Hannover 172
Feldbahnen in Bayern 173
Bahn-Express 176

= am Stichtag der Meldung vorhandene
Fahrzeuge

LV = aus einschlägigen Lieferlisten entnom-
mene Angaben; Verbleib unbekannt

neu = fabrikneu an die o. g. Firma geliefer-
te Lokomotive

Titel: Strichzeichnung aus der Bedienungs-
anleitung der Deutz-Feldbahnlokomo-
tive A3M 220 F.

KHD-Unternehmensarchiv

Klaus Linek

Ruhrkohle AG

Steinkohlenbergbau und Zechenbahnen im mittleren Ruhrgebiet:

Die Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte

1. Vorbemerkung

Dieser Bericht ist ein Versuch, zumindest einen Teilbereich der Betriebs- und Eisenbahngeschichte des gerade mal knapp zwanzig Jahre alten Unternehmens Ruhrkohle AG etwas in den Griff zu bekommen.

Ich habe daher einmal alle die Informationen zusammengesucht, die mir über das Transportunternehmen im mittleren Ruhrgebiet, die Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte in Gladbeck, vorliegen.

Im ersten Teil gebe ich einen kurzgefassten Einblick in die Entwicklung der Unternehmensgeschichte der Ruhrkohle und besonders der Bergbaugesellschaften im mittleren Ruhrgebiet. Es handelt sich dabei um den Bereich der heutigen Bergbau AG (BAG) Lippe, die die Reviere der früheren Bergbau AGen (BAGen) Gelsenkirchen, Herne/Recklinghausen und Essen umfasst.

Im zweiten Teil wird die historische Entwicklung der Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte (ZuH) dargestellt, soweit sie bekannt ist.

Im dritten Teil findet sich eine Triebfahrzeug- und Streckenstatistik, die nahtlos an die Aufsätze von Christian Hoffmann (BE 2/ und 3/81) und mir (LRS, Nr. 76/1981) anschliesst. Damit ist in dieser Hinsicht ein lückenloser Überblick über die ZuH in dieser Beziehung gegeben.

Der vierte Teil ist den Untertagebahnen gewidmet und zeigt Zukunftsperspektiven auf.

2. Etwas Ruhrkohle-Geschichte

Soweit für das Verständnis der ZuH erforderlich, gebe ich im folgenden im Telegrammstil die wichtigsten Daten der Ruhrkohle-Geschichte an.

Die Dauerkrise des Kohlenbergbaus führt zum "Gesetz zur Anpassung und Gesundung des deutschen Steinkohlenbergbaus und der deutschen Bergbaugebiete" (das sog. "Kohlegesetz") vom 15.05.1968, das am 19.05.1968 in Kraft tritt. Nachdem am 15.09.1968 22 Unternehmen des Ruhrbergbaus ihre Bereitschaft zur Beteiligung an der geplanten Gesamtgesellschaft gegeben haben, kommt es am 27.11.1968 zur Gründung der Ruhrkohle AG. Am 24.02.1969 erfolgt die Eintragung ins Handelsregister. Am 18.07.1969 wird der Grundvertrag durch den Bundeswirtschaftsminister, 19 Altgesellschaften und die Ruhrkohle AG unterzeichnet.

Am 17.11.1969 kommt es zur Gründung der sieben betriebs- und geschäftsführenden Bergbaugesellschaften Niederrhein, Oberhausen, Gelsenkirchen, Herne/Recklinghausen, Essen, Dortmund und Westfalen. Diese übernehmen die Betriebs- und Geschäftsführung von den Altgesellschaften zum 01.01.1970. Dieser Massnahme gingen die Übernahme von Gefahr, Lasten und Nutzen des Bergbauvermögens (rückwirkend zum 01.01.1969) und der Bergbaubelegschaften zum 01.12.1969 auf die Ruhrkohle AG voraus.

Die BAGen im heutigen Bereich Ruhr-Mitte bilden folgende Werksdirektionen (WDen), in denen die (soweit nicht anders vermerkt) gleichnamigen Schachtanlagen der Altgesellschaften aufgehen. Getrennt aufgeführt werden die Schachtanlagen der BAG Essen, da diese bereits zum 01.05.1972 auf die beiden angrenzenden Gruppen aufgeteilt werden. Die BAG Essen ging nach Abwicklung der Verwaltungstätigkeit zum 31.12.1972 in der Muttergesellschaft auf.

Bergbau AG Gelsenkirchen (Gruppe 3)

WD Emil-Fritz, Essen-Altenessen: von Hoesch AG Bergbau, Verbundbergwerk Emil-Fritz mit den Betriebsabteilungen Emil-Emscher und Fritz-Wilhelmine; WD wurde mit Stilllegung der Zeche am 15.12.1973 aufgelöst.

WD Graf Moltke, Gladbeck: von Carolinenglück-Graf Moltke Bergbau AG, Betriebsführung Rheinelbe Bergbau AG; Zeche stellte Förderung am 12.11.1971 ein, die WD wurde aufgelöst.

WD Holland, Wattenscheid: von Rheinelbe Bergbau AG (= Bergbaubetriebsführungsgesellschaft der Gelsenberg AG), Zeche Holland mit den Anlagen Holland, Alma und Bonifacius; 1972/73 mit der WD Zollverein zusammengefasst; 15.01.1974 Stilllegung der Zeche Holland, Grubenbetrieb wurde der WD Zollverein zugeschlagen.

WD Hugo, Gelsenkirchen-Buer: von Essener Steinkohlenbergwerke AG, Zechengruppe Hugo; der WD Hugo zugeordnet und später einverleibt war der Felderbesitz der am 30.06.1966 stillgelegten Zechen Graf Bismarck (Deutsche Erdöl AG, Steinkohlenbergwerk Graf Bismarck); 1977 an BAG Lippe.

WD Nordstern, Gelsenkirchen-Horst: von Rheinelbe Bergbau AG, Zeche Nordstern; 1977 an BAG Lippe; 15.10.1982 Untertage-Durchstoss zwischen Nordstern und Zollverein, daraufhin entstand zum 01.11.1983 das Verbundbergwerk Zollverein/Nordstern, dessen Förderung seit dem 01.09.1983 auf Schacht Zollverein 12 zutage gebracht wird; im Dezember Stilllegung der Anlage Zollverein, Nordstern wird Anfang 1987 in das Verbundbergwerk Nordstern/Consolidation eingefügt.

WD Mathias Stinnes, Essen-Karnap: ursprünglich Zechengruppe Mathias Stinnes der Steinkohlenbergwerke Mathias Stinnes AG, die jedoch zum 31.12.1968 in der Hibernia AG aufgegangen ist; WD wurde mit Stilllegung der Schachtanlage am 15.12.1972 aufgelöst.

WD Zollverein, Essen-Katernberg: Zeche Zollverein der Rheinelbe Bergbau AG; 1972/73 Zusammenfassung mit der WD Holland, deren Grubenbetrieb die erneute WD Zollverein nach dem 15.01.1974 übernimmt; 1977 an BAG Lippe; 1982/83 Zusammenfassung zum Verbundbergwerk Zollverein/Nordstern (s. o.); im Dezember 1986 Stilllegung der Schachtanlage Zollverein.

WD Kokereien (bis 1972/73: Direktion Kohleveredelung und -weiterverarbeitung)

- Kokerei Emil (s. WD Emil-Fritz); 30.06.1973 stillgelegt
- Kokerei Graf Bismarck (s. WD Hugo); 15.12.1973 stillgelegt
- Kokerei Hugo (s. WD Hugo); 1977 an BAG Lippe; 31.01.1977 stillgelegt
- Kokerei Zollverein (s. WD Zollverein); 1977 an BAG Lippe

WD Technische Betriebe mit den Betriebsabteilungen Hauptwerkstätten, Technische Sonderdienste und Zentrale Wasserhaltung.

Bergbau AG Herne/Recklinghausen (Gruppe 4)

WD Fürst Leopold/Wulfen, Dorsten/Wulfen: von Hoesch AG Bergbau, Zeche Fürst Leopold-Baldur und von Rheinstahl Bergbau AG, Abtl. Brassert; bis 1970/71 bildeten Brassert und Wulfen eine gemeinsame WD, dann wurde Wulfen der WD Fürst Leopold zugeschlagen; 1977 ging die WD Fürst Leopold/Wulfen an die BAG Lippe.

WD Brassert/Wulfen, Marl/Wulfen: von Rheinstahl Bergbau AG, Abtl. Brassert; Zeche Wulfen wird bereits 1970/71 der WD Fürst Leopold zugeschlagen, die verbliebene WD Brassert wird nach Stilllegung der Zeche am 15.08.1972 aufgelöst.

WD Bergmannsglück/Westerholt: von Hibernia AG, Bergwerksdirektion Buer, Verbundbergwerk; mit Einstellung der Seilfahrt- und Wetterschächte auf der Anlage Bergmannsglück (ca. 1975/76) Umbenennung in WD Westerholt; 1977 an BAG Lippe.

WD Schlägel & Eisen, Herten: von Hibernia AG, Bergwerksdirektion Schlägel & Eisen; 1977 an BAG Lippe.

WD General Blumenthal, Recklinghausen: von Hibernia AG, Bergwerksdirektion General Blumenthal; 1977 an BAG Lippe.

WD Ewald Fortsetzung, Oer-Erkenschwick: von Ewald Kohle AG; 1977 an BAG Lippe und umbenannt in Bergwerk Haard.

WD Kokereien (bis 1971/72: und Eisenbahnbetriebe)

- Kokerei Scholven: von Hibernia AG; 1977 an BAG Lippe
- Kokerei Hassel: von Hibernia AG; 1977 an BAG Lippe
- Kokerei Ewald-Fortsetzung: (s. WD Ewald-Fortsetzung); 1977 unter Beibehaltung des Namens an BAG Lippe; 31.03.1984 stillgelegt.

Bergbau AG Essen (Gruppe 5)

a) zum 01.05.1972 an BAG Gelsenkirchen:

WD Ewald, Recklinghausen: von Ewald Kohle AG; 1972 an BAG Gelsenkirchen; zum 30.09.1974 wird die WD Recklinghausen aufgelöst und der Grubenbetrieb der Schachtanlage Ewald zugeordnet; 1977 an BAG Lippe.

WD Recklinghausen, Recklinghausen: von Märkische Steinkohlegewerkschaft, Zeche Recklinghausen; 1972 an BAG Gelsenkirchen; mit Stilllegung des Förderschachtes 4 am 30.09.1974 wird die WD aufgelöst und der Grubenbetrieb dem Bergwerk Ewald zugeschlagen (w. s. d.). Der WD Recklinghausen zugeordnet war der "Restbetrieb König Ludwig", der von der Ewald Kohle AG eingebracht worden war. Die Kokerei König Ludwig (4/5) gelangt 1972 an die BAG Herne/Recklinghausen, 1977 an die BAG Lippe und wird am 30.04.1978 stillgelegt. Die Teerdestillation König Ludwig (1/2) stellt ihre Tätigkeit noch 1972 unter der Regie der BAG Essen ein. Die Zentralwerkstätte König Ludwig wird der BAG Gelsenkirchen zugeteilt und geht in der Betriebsabteilung Zentralwerkstätten auf.

WD Consolidation, Gelsenkirchen: von Essener Steinkohlenbergwerke AG, Zechengruppe Consolidation; zur WD gehörten die Schächte Unser Fritz und die Kokerei Zollverein. Die Kokerei Zollverein gelangte 1972 zur WD Kokereien der BAG Gelsenkirchen, ab 1977 zur BAG Lippe. Ihre Produktion stellte sie am 31.03.1983 ein. 1970/71 wird die WD Consolidation mit der WD Pluto zusammengelegt und gelangt so 1972 an die BAG Gelsenkirchen. Am 31.03.1976 wird die Schachtanlage Pluto stillgelegt, der Grubenbetrieb von der fortan wieder WD Consolidation genannten Schachtanlage übernommen. 1977 gelangt die WD zur BAG Lippe und wird Anfang 1987 mit dem Bergwerk Nordstern/Consolidation zusammengelegt.

WD Pluto, Wanne-Eickel: von Rheinelbe Bergbau AG, Zeche Pluto; 1970/71 zur WD Consolidation/Pluto zusammengelegt; vgl. WD Consolidation.

WD Süd, Essen: von Essener Steinkohlenbergwerke AG, Zechengruppe Süd; umfasst die Zeche Katharina in Essen-Kray mit den Nebenschachtanlagen Centrum, Wilhelm Emil, Joachim, Hubert, sowie die Zeche Ver. Poertingssiepen/Carl Funke in Essen-Kupferdreh mit dem Nebenschacht Gottfried Wilhelm. Am 31.03.1972 wird der Bereich der Zeche Katharina stillgelegt. 1972 gelangt die WD Süd an die BAG Gelsenkirchen, am 30.04.1973 wird jedoch auch die Zeche Ver. Poertingssiepen/Carl Funke stillgelegt. Die Brikettfabrik auf Carl Funke arbeitet noch bis zum 31.03.1975. Auf der Zechenbahn der Zeche Ver. Poertingssiepen wurde bis zuletzt (Werks-)Personenverkehr durchgeführt (vgl. Gerd Wolff). Heute finden auf der Strecke Museumsfahrten der Hespertalbahn statt (KBS 333).

b) zum 01.05.1972 an BAG Herne/Recklinghausen
 WD Friedrich der Grosse, Herne: von Ilseder Hütte, Betriebsabteilung Zeche Friedrich der Grosse; 1972 an BAG Herne/Recklinghausen. Nach Stilllegung der Schachanlage Bochum (s. u.) zum 31.03.1973 wird der Grubenbetrieb Mont-Cenis der WD Friedrich der Grosse zugeschlagen. 1977 kommt die Anlage zur BAG Lippe. AM 31.03.1978 wird die Produktion eingestellt. Verblieben sind auf dem Gelände der schon vor 1969 stillgelegten Schachanlage 1/2 die Fa. Blome und in der Nähe des Hafens die Ba. Bergrohr, die heute jedoch kaum noch bedient wird. Die Strecke zur Schachanlage Mont-Cenis 1/2 ist als Industriestammgleis von der Stadt Herne übernommen worden.

WD (Bergwerke) Bochum, Bochum: von Fried. Krupp Bergwerke AG, Bergwerke Bochum. Hierzu gehören die Schachanlagen Hannover, Hannibal, Constantin und Mont-Cenis; 1972 an BAG Herne/Recklinghausen; Schachanlage und Kokerei (Hannover) werden zum 31.03.1973 stillgelegt; der Grubenbetrieb Mont-Cenis wird an die WD Friedrich der Grosse weitergegeben (s. d.).

Damit bestehen im heutigen Bereich der BAG Lippe folgende eigenständige Direktionen:

- Bergwerk Hugo
- Bergwerk Consolidation/Nordstern
- Bergwerk Fürst Leopold/Wulfen
- Bergwerk Westerholt
- Bergwerk Schlägel & Eisen
- Bergwerk General Blumenthal
- Bergwerk Haard (ex Ewald-Fortsetzung)
- Bergwerk Ewald
- WD Kokereien
- + Kokereien Hassel, Scholven und Zollverein
- WD Technische Betriebe
- + Betr. Abt. Zentralwerkstätten, Zentrale Wasserhaltung und Techn. Sonderdienste
- Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte

Die BAG Lippe besteht seit dem 01.01.1977. Zu diesem Tag übernahm sie auch die Aufgaben der beiden BAGen Gelsenkirchen und Herne/Recklinghausen. Zum gleichen Termin wurden die BAGen Niederrhein und Oberhausen (= BAG Niederrhein) und Dortmund und Westfalen (= BAG Westfalen) zusammengefasst. Vermutlich ebenfalls zu diesem Termin wurde für die Schachanlagen der Begriff "Werksdirektion" aufgegeben und durch "Bergwerk" ersetzt.

Im Bereich der heutigen BAG Niederrhein (bis 1976: BAG Oberhausen) sind die ZuH für den Eisenbahn- und Hafenbetrieb der Anlagen Prosper verantwortlich. Diese gelangten 1970 von der Rhein Stahl-Bergbau AG (Abt. Arenberg, Zechen Prosper II und III/IV und Abt. Zentralkokerei) zur RAG. Die RAG-WDen Prosper II und Prosper III/IV werden 1972/73 zur WD Prosper zusammengefasst. Zum 31.03.1973 wird die WD Jacobi/Haniel aufgelöst und in die neugegründete WD Prosper/Haniel eingebracht. Zum 01.01.1977 gelangt die WD von der BAG Oberhausen zur BAG Niederrhein. Während der Bereich Haniel durch den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn & Häfen versorgt wird, ist der Bereich Prosper an die ZuH angeschlossen.

3. Die Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte (ZuH)

Die ZuH sind verwaltungsmässig der BAG Lippe unterstellt. In ihrer eigenen Selbstdarstellung beschreiben sie sich wie folgt:

"In den Zechenbahn- und Hafenbetrieben Ruhr-Mitte sind die Werks- und Verbindungsbahnen der Zechen, Werke und Kokereien der BAG Lippe sowie die durch ein direktes Verbundnetz angeschlossenen Bahnen der BAG Niederrhein einschliesslich der Umschlagbetriebe in 5 Kanalhäfen und die Bewirtschaftung der zentralen Koks-/Kohlenläger und Landabsätze zusammengefasst. Ausserdem werden 47 Fremdbetriebe

als Nebenanschiesser bedient." (Jahrbuch Bergbau 1986/87)

Die ZuH haben also die Aufgabenbereiche Bahnbetrieb, Hafenumschlagsbetriebe und Lagereibetriebe. Die Leistungszahlen für 1985 sehen folgendermassen aus:

Transportvolumen	41.8	Mio. t
Beförderungsleistung	308.5	Mio. tkm
Hafenumschlag	3.3	Mio. t
Landabsätze	0.578	Mio. t
Beschäftigte (31.12.1985)	1316	

Bevor nun auf die Entwicklung der ZuH während der Ruhrkohle-Zeit eingegangen wird, soll ein kurzer Einblick in die Geschichte gegeben werden.

Etwas zur Geschichte der ZuH

1902 erwarb der preussische Staat aus dem Besitz von August Thyssen mehrere Kohlenfelder im Raum Gladbeck-Gelsenkirchen. Erschlossen war bisher nur das Feld der Gewerkschaft Ver. Gladbeck mit den Schächten 1/2 (ab 1902: Möllerschächte) und 3/4 (ab 1902: Rheinbabenschächte). 1903 wurde die Gewerkschaft Ver. Gladbeck aufgelöst und die staatlichen Steinkohlenbergwerke in Westfalen (dazu gehörte noch das Bergwerk Ibbenbüren, noch heute Preussag) der Königlich Preussischen Bergwerksdirektion (Sitz: Dortmund, ab 1905: Recklinghausen) unterstellt.

1905 gingen die Doppelschachanlagen Bergmannsglück und Waltrop in Betrieb, 1910 Westerholt. 1908 wurde mit dem Abteufen der Doppelschachanlagen Zweckel und Scholven begonnen. Um 1910/11 sind folgende Zechenbahnen in Betrieb:

- Bhf. Bottrop - Zeche Gladbeck 3/4 - Zeche Gladbeck 1/2
- Bhf. Westerholt - Projekt Schacht Westerholt - Zeche Bergmannsglück
- Bhf. Recklinghausen Ost - General Blumenthal - Schlägel & Eisen 3 (mit Abzweigen nach Schlägel & Eisen 1/2 und 5/6)

1912 geht der heutige Hafen am Rhein-Herne-Kanal in Betrieb.

In das Jahr 1913 fällt die Geburtsstunde der heutigen ZuH. In diesem Jahr können die Verbindungsstrecken zwischen den Schachanlagen Rheinbaben, Möller, Zweckel, Scholven, Bergmannsglück und Westerholt in Betrieb gehen. Die Königliche Zechenbahn besteht. 1914 wird über Rheinbaben/Bottrop der Anschluss an den Kanalhafen Bottrop hergestellt. Nur wenig später wurde eine Verbindung zu den Schachanlagen Schlägel & Eisen und General Blumenthal hergestellt. Diese Anlagen befanden sich im Besitz der seit 1917 zum preussischen Staat gehörenden Bergwerksgesellschaft Hibernia AG. In den 20er Jahren wird die Strecke von General Blumenthal bis zum Hafen Wanne verlängert. Die zusammenhängende Streckenlänge beträgt jetzt 40 Kilometer.

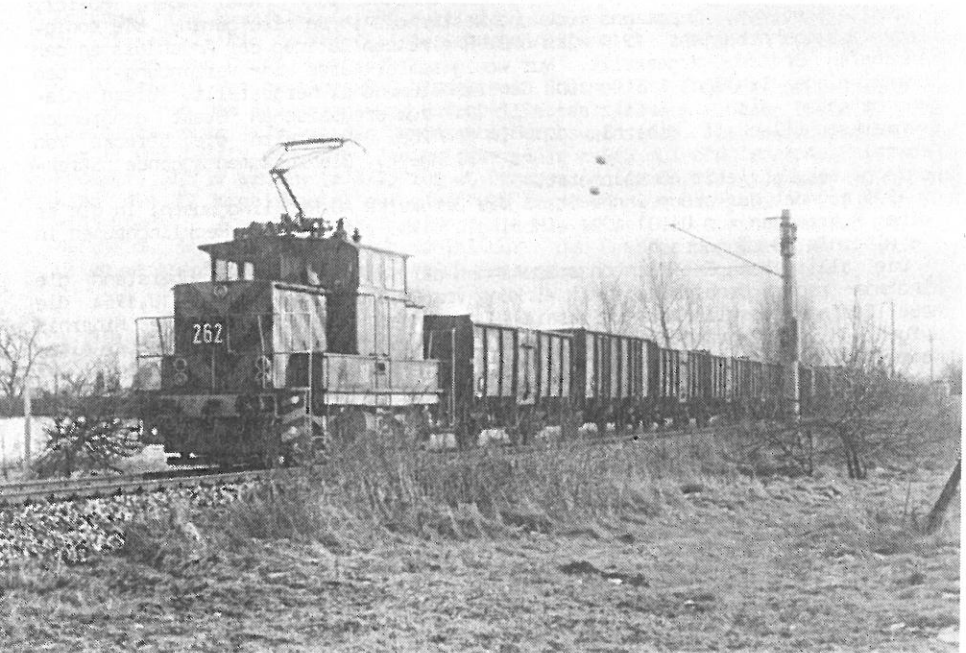
1925 gründet der preussische Staat die Bergwerks AG Recklinghausen, in die er seine Ruhrzechen zum 01.01.1926 einbringt. 1935 wird die BAG Recklinghausen in die Hibernia AG eingebracht.

Die alliierten Entflechtungsmassnahmen der Nachkriegsjahre überstand die Hibernia recht problemlos. Mit Wirkung vom 01.01.1954 wird am 06.10.1954 die neue Bergwerksgesellschaft Hibernia AG gegründet, in der die alte Hibernia aufgeht. Mit eingebracht wird die Emscher-Lippe Bergbau AG, die aber unter altem Namen fortbesteht. Das Gesamtkapital der Hibernia AG befindet sich im Besitz der Veba AG, Verwalterin des industriellen Vermögens der BRD.

In den 60er Jahren beginnt Hibernia mit der Elektrifizierung des Zechenbahnnetzes - die Elloks laufen heute noch. Ende der 60er Jahre wird der E-Betrieb aufgenommen - und zwar gründlich: Mit der Übernahme auf die Ruhrkohle ist das Stammnetz Hafen Bottrop - Gladbeck - Westerholt - General Blumenthal - Hafen Wanne elektrifiziert. Die Elektrifizierung bringt so etliche Probleme mit sich. Besonders die Brücken über die Zechenbahn stellen sich in den meisten Fällen als



RAG: 004, aufgenommen am 07.03.1987 südlich Rheinbaben mit einem Zug Richtung Bottrop. Der Stromabnehmer ist für die nächste Brücke (= Fotostandpunkt) bereits eingezogen. Die untere Aufnahme vom selben Tag zeigt 262 mit einem Leerzug nördlich Hugo 3.



zu niedrig heraus. Bis heute wird dieses Handicap in der Weise behoben, dass unter zahlreiche Brücken einfach kein Fahrdrabt ist. Der Lokführer senkt vor einer entsprechenden Brücke den Stromabnehmer, der Zug rollt mit Schwung unter der Brücke hindurch, anschliessend wird der Stromabnehmer wieder an den Fahrdrabt gebracht.

Noch kurz vor Übernahme auf die Ruhrkohle im Mai 1969 stellt die Hibernia AG eine Zechenverbindungsbahn von Rheinbaben zum Bahnhof Mathias Stinnes her, nachdem die Steinkohlenbergwerke Mathias Stinnes AG zum 01.01.1969 in der Hibernia AG aufgegangen waren. Hierzu wurde das aufgelassene Teilstück der DB-Strecke Hugo - Horst Nord - Mathias Stinnes - Bottrop genutzt.

Zechenbahn- und Hafengebiete 1970-1987

Die verschiedenen Übernahmedaten der Alt-Ruhrkohle-betriebe sind oben ausführlich dargestellt worden. Erst zum 01.07.1970 entsteht die Abteilung Zechenbahn- und Hafengebiete Ruhr-Mitte der Ruhrkohle AG. Die Abteilung ist der WD Kokeereien und Eisenbahnbetriebe der BAG Herne/Recklinghausen untergeordnet und wird erst 1971/72 zu einem eigenständigen Ressort verselbständigt.

Zum Zeitpunkt der Übernahme auf die Ruhrkohle AG betreiben die ZuH die Strecken Hafen Bottrop - Gladbeck - Westerholt - General Blumenthal - Hafen Wanne, die ebenfalls seit Mitte der 60er Jahre elektrifizierten Prosper-Anlagen (Rhein-stahl) und die Verbindung mit der Zeche Mathias Stinnes. Da Prosper und Mathias Stinnes so an den Zentralhafen Bottrop angeschlossen sind, werden die beiden kleinen Zechenhäfen geschlossen.

Zum 01.01.1972 werden die Zechenbahnen der BAG Gelsenkirchen den ZuH angegliedert. Es handelt sich dabei im einzelnen um die Bahnen der wDen Emil-Fritz, Holland, Hugo, Nordstern und Zollverein. Die Zechenbahn der WD Pluto der BAG Essen wird zum gleichen Zeitpunkt (über die Werkbahn des Thyssen Schalker Vereins zum Hafen Grimberg) an die ZuH angeschlossen.

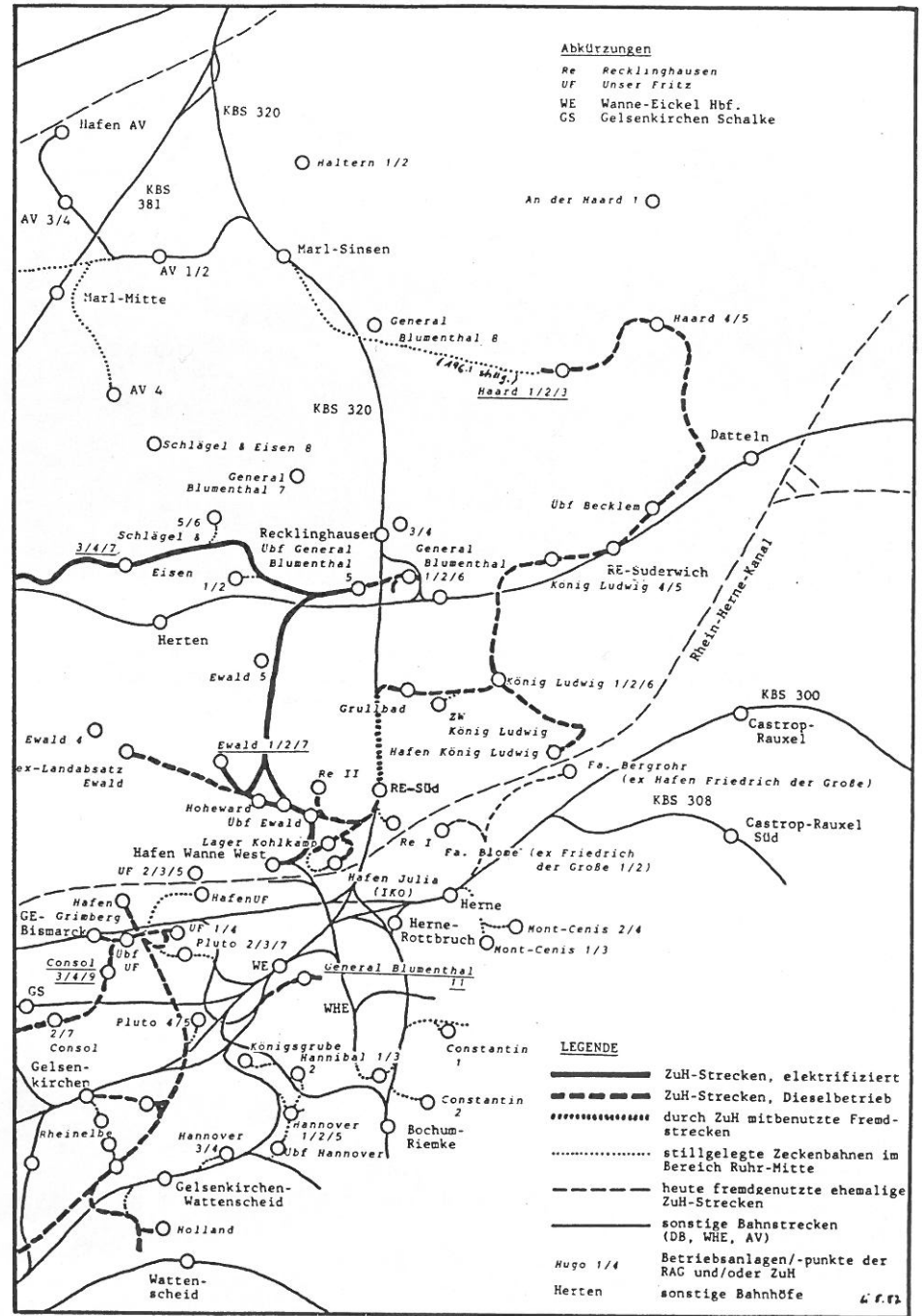
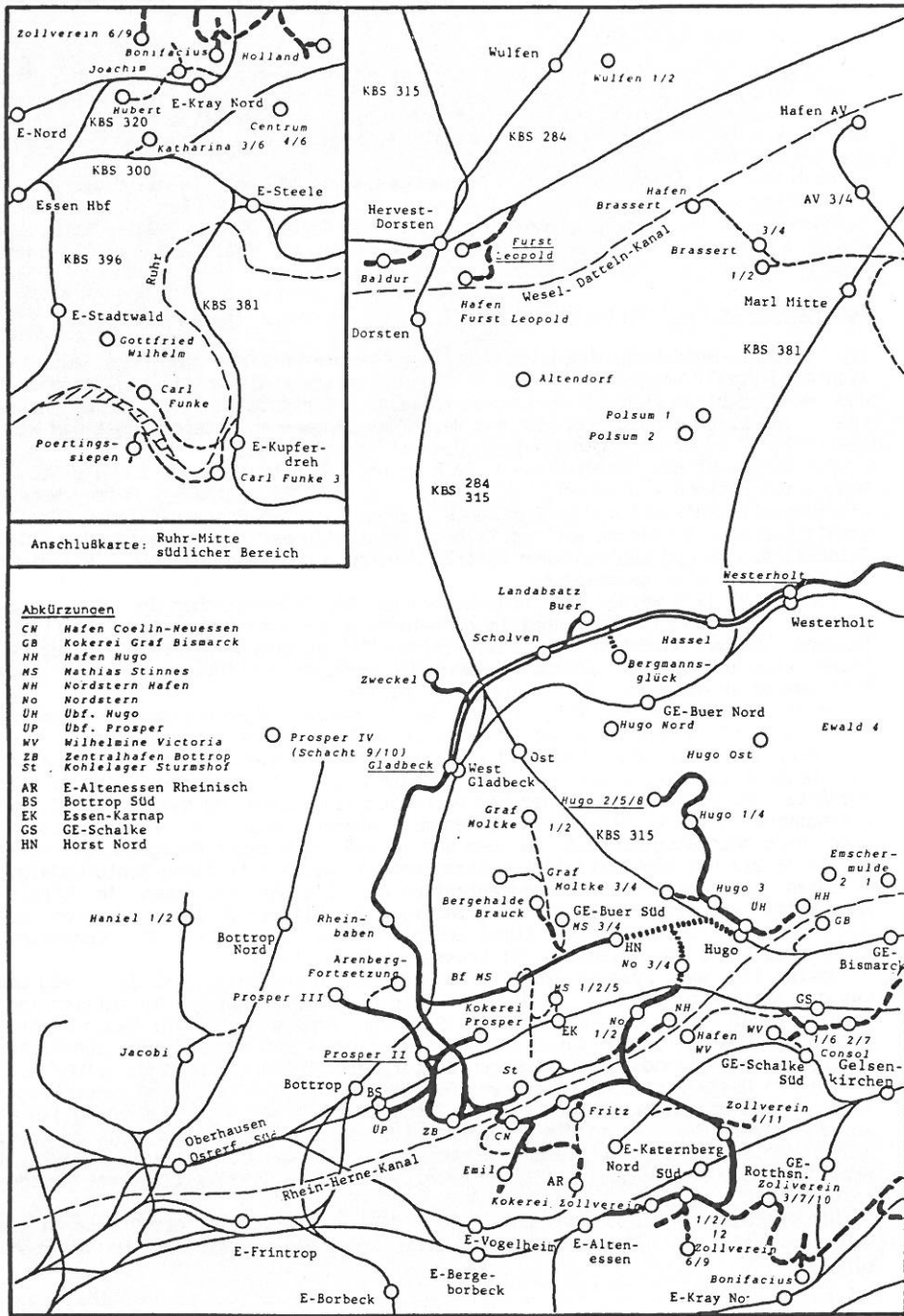
Am 18.01.1974 wird ein Abkommen mit der Bundesbahn abgeschlossen, das den ZuH das Recht auf Mitbenutzung der DB-Strecken Mathias Stinnes - Horst Nord - Hugo und Recklinghausen Süd - Grullbad sicherte. Unter gleichzeitiger Mitbenutzung der Gelsenberg-Strecke von Hugo Nord in Richtung Nordstern wurden hiermit das Nordnetz der ZuH im Bereich der BAG Herne/Recklinghausen und das zum 01.01.1972 übernommene Netz der BAG Gelsenkirchen miteinander verbunden. Zudem entstand eine Verbindungsmöglichkeit zu dem ebenso wie die Prosper-Anlagen mit 50 Hz (statt 16 2/3 Hz) elektrifizierten Streckenteil Ewald-Fortsetzung/König Ludwig.

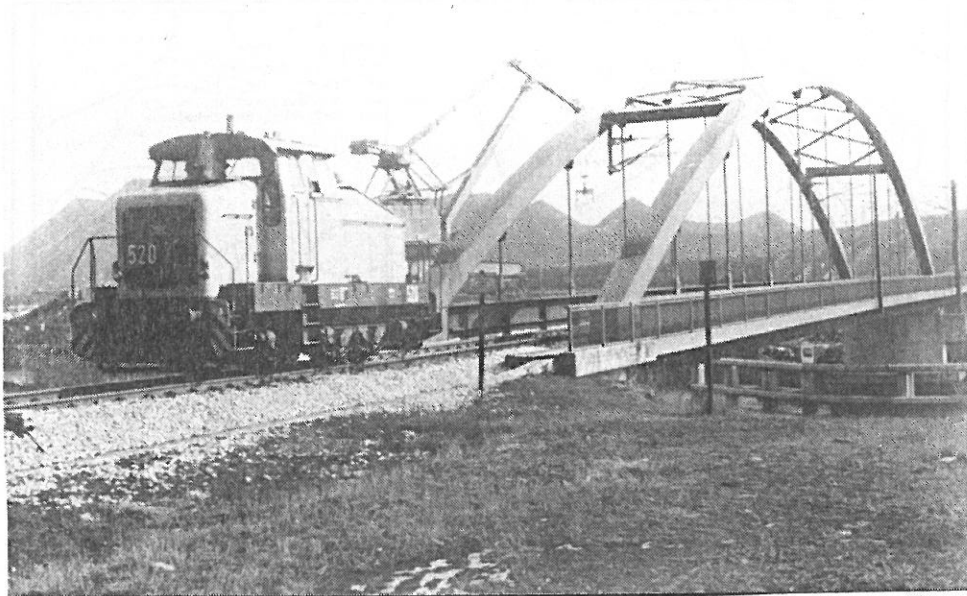
Ihren Abschluss fand die Konzentration des Eisenbahnbetriebes im Bereich Ruhr-Mitte mit der technischen Eingliederung der bisher nur fachlich durch die ZuH betreuten "Inselbetriebe" Fürst Leopold, General Bismarck 11, Consolidation/Unser Fritz und Friedrich der Grosse zum 01.07.1975.

Unklar ist, wann präzise die Streckennetze Ewald-Fortsetzung/König Ludwig und Ewald, aber auch Prosper, in die ZuH-Regie eingeordnet wurden. Vermutlich kann in allen drei Fällen der Termin 01.07.1970 angenommen werden, für Ewald eventuell auch erst das Datum der Übergabe von der BAG Essen zur BAG Gelsenkirchen (01.05.1972) - gesonderte Erwähnungen dieser Bereiche habe ich nicht gefunden.

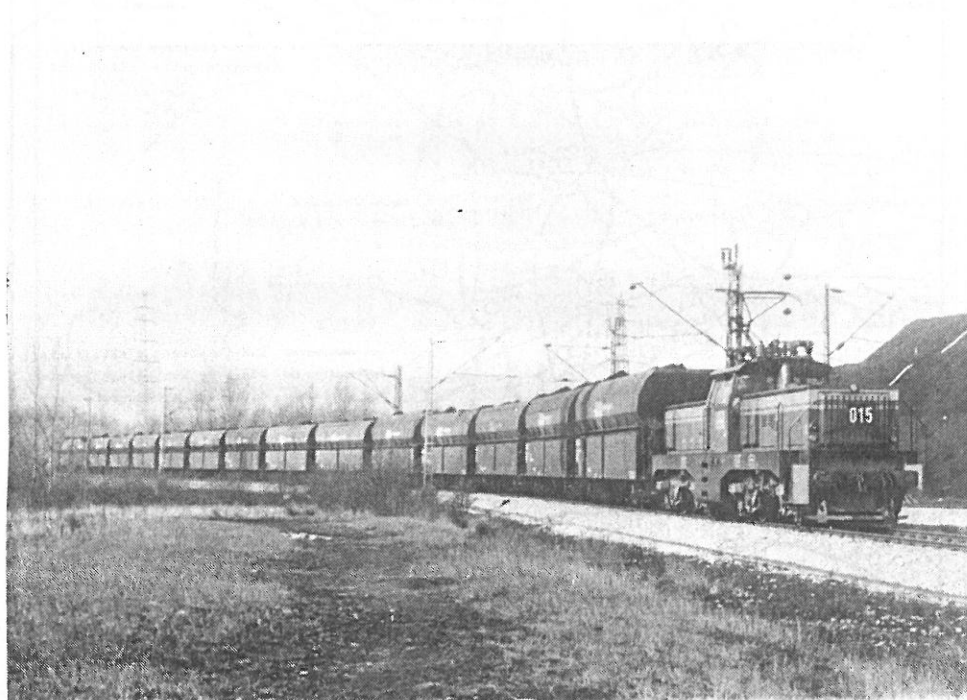
Zum 01.05.1972 sind die Bergwerke Bochum der BAG Gelsenkirchen zugeschlagen worden. Mit diesem Datum dürften ihre Zechenbahnen auch an die ZuH angegliedert worden sein; diese führt die Zechenanschlussbahnen von Hannover 3/6, Hannover 1/2, Hannibal 2, der Königgrube und Hannibal 1/3 (zur DB) noch im Juni 1976 im Bestand, obwohl die Schachtanlagen bereits zum 31.03.1973 stillgelegt worden waren.

Die Zechenbahn der Anlage Mont-Cenis dürfte über Friedrich der Grosse an die ZuH gekommen sein, bevor sie als Industriestammgleis an die Stadt Herne Übergang.





RAG: 520 verlässt, von Coelln-Neuessen kommend, gerade die Brücke über den Rhein-Herne-Kanal. Wenige Minuten zuvor kam 015 mit einem Kohlenzug aus der Gegenrichtung (unten) - Fotos vom 7. März 1987 (Sonnabend !).



Mit Einstellung der Bochumer Schachtanlagen, eventuell sogar schon früher, werden die Zechenanschlussbahnen der Zechen Constantin 1 und 2a stillgelegt worden sein. Ihr ZuH-Gastspiel ist, wenn überhaupt, nur von kurzer Dauer gewesen.

Die Brassert-Zechenbahn wird, ähnlich Fürst Leopold, ein "Inseldasein" geführt haben und daher bis zu ihrer Stilllegung nicht mehr in die ZuH eingegliedert worden sein.

Die 1971 stillgelegte Zeche Graf Moltke hat bestimmt keine ZuH-Loks mehr gesehen, da die Anlagen der BAG Gelsenkirchen erst zum 01.01.1972 in ZuH-Betreuung kamen. Allerdings wurde die dort später angesiedelte Bergbauzulieferindustrie noch bis in die frühen 80er Jahre durch die ZuH bedient; heute wird die Strecke nur noch bis zur Bergehalde Brauck der Zeche Nordstern befahren.

Die Anlagen der WD Süd, die schon früh als Stilllegungsbereich proklamiert waren, sind sicherlich nicht mehr durch die ZuH übernommen worden. Andererseits lief die ehemalige V308 noch bis zum 30.04.1975 als V570 auf der Zeche Carl Funke.

Im April 1976 wird die Verbindungskurve von Ewald 1/2/7 Richtung General Blumenthal - elektrifiziert - in Betrieb genommen. Bis dahin mussten die Kohlezüge zum Abtransport immer im Sammelbahnhof Ewald kopfmachen. Aufgrund des regen Verkehrs auf dieser Strecke werden auf diese Weise pro Tag 10 Stunden Zeit eingespart, die bisher durch das Umsetzen verloren gingen.

Auf der bereits seit 1967 stillgelegten Kokerei Nordstern eröffnet die ZuH eine neue Kohlemischanlage.

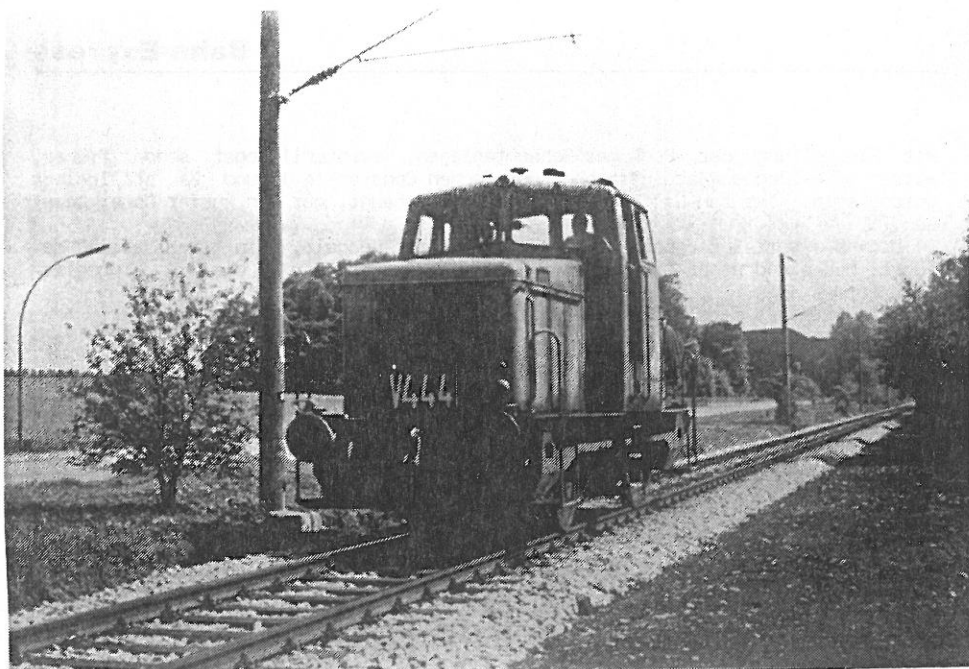
Ebenfalls 1976 kommen die neuen Elloks zur Auslieferung und Teile der Gleisanlagen zur Erschließung des Hafengeländes Coelln-Neuessen werden fertiggestellt. Auch in das Jahr 1976 dürfte (unsicher) die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf den südlichen Streckenteilen (über Horst Nord - Nordstern bis Zollverein und Coelln-Neuessen) fallen. Ihren Abschluss finden diese Massnahmen im Einschwimmen einer neuen Eisenbahnbrücke, die ab Oktober 1978 den Zentralhafen Bottrop mit der ebenfalls fertiggestellten Hafenanlage Coelln-Neuessen verbindet.

Vorangetrieben wurde auch die Elektrifizierung des Streckennetzes. In der ersten Hälfte der 80er Jahre wurde die Strecke Horst Nord - Hugo DB/Hugo Ubf - Hugo 2/5/8 elektrifiziert und das Netz Prosper von 50 Hertz auf 16 2/3 Hertz umgestellt. Abgebaut wurde allerdings im Gegenzug die Oberleitung (50 Hz) auf dem Streckennetz Ewald Fortsetzung/König Ludwig. Hier ist irgendwann zwischen 1981 und 1987 der Dieselbetrieb eingeleitet.

Vorerst letzter Schritt in der Abrundung des ZuH-Netzes ist die Anbindung des Hafens Grimberg (Eigentümer: Thyssen Schalker Verein, Betrieb eingestellt) an die Anlage Consolidation. Die Werkbahn des Schalker Vereins wurde zwar schon seit jeher von Ruhrkohle-Zügen aus dem Essener Raum genutzt (Rheinelbe, Zollverein), ist aber seit Herbst 1982 durch eine Verbindungskurve südlich des Hafens neu an Consol angeschlossen. Der Consol-Werkshafen Unser Fritz wird seitdem verfüllt, die Hafenbahn ist demontiert.

Stillgelegt wurden seit 1970 folgende Zechenbahnen im Bereich Ruhr-Mitte:

- | | |
|--|---|
| - Zechenbahn Brassert | nach Stilllegung der Zeche (15.08.1972) |
| - Graf Moltke 3/4 - 1/2 | vor der RAG-Zeit |
| - Bergehalde Brauck - Graf Moltke 3/4 | ca. 1981-1987 |
| - Bhf. Mathias Stinnes - Mathias Stinnes 3/4 | vor der RAG-Zeit |
| - Bhf. Mathias Stinnes - Mathias Stinnes 1/2/5 | ca. 1976-1981 |
| - Prosper II - Arenberg Fortsetzung | ca. 1981-1987 |
| - Hafen Coelln-Neuessen, Westschleife | ca. 1976-1978 |
| - Fritz - Richtung Essen-Altenessen Rheinisch | ca. 1976-1986 |
| - Verbindung Essen-Katernberg Nord - Zollverein 4/11 | ca. 1976-1986 |



RAG: V444 am 20.05.1981 nahe der Zeche Ewald-Fortsetzung (oben); V413 am selben Tag bei Gladbeck. Fotos: Klaus Linek



- Zechenbahn Wilhelmine-Victoria vor der RAG-Zeit
- Anschlussbahn Kokerei Graf Bismarck nach Stilllegung der Kokerei (15.12.1973)
- Anschlussbahnen um Katharina nach Stilllegung der Zeche (31.03.1972), z. T. schon eher
- Essen-Kupferdreh - Carl Funke 30.04.1975 (?)
- Essen-Kupferdreh - Poertingssiepen nach Stilllegung der Zeche (30.04.1973), heute Museumsbahn: Hespertalbahn
- Marl Sinsen - Haard 1/2/3 vor der RAG-Zeit (1961)
- Anschluss Schlägel & Eisen 1/2 vor der RAG-Zeit
- Anschluss Schlägel & Eisen 5/6 ca. 1976-1987
- Westkurve Hafen Julia ca. 1980-1981
- Anschluss Hafen Unser Fritz kurz nach Herbst 1982
- Anschluss Recklinghausen I vor der RAG-Zeit
- Anschlüsse Pluto 2/3/7 und 4/5 nach Stilllegung der Zeche (31.03.1976)
- Anschluss Friedrich der Grosse 1/2 vor der RAG-Zeit an Fa. Blome
- Herne - Friedrich der Grosse 3/4/6 und Hafen nach Stilllegung der Zeche (31.03.1978) Fremdnutzung Fa. Bergrohr
- Herne - Mont-Cenis 1/2 spätestens nach Stilllegung der Zeche
- Friedrich der Grosse (31.03.1978) als Industriestammgleis an Stadt Herne vor der RAG-Zeit
- Rheinelbe-Anschlüsse vor der RAG-Zeit
- Gelsenkirchen-Wattenscheid - Holland 3/4/6 vor 1976
- Anschluss Hannover 3/6
- Anschluss Hannover 1/2 - Hannibal 2 nach 1976
- Anschluss Königsgrube
- Bochum-Riemke - Hannibal 1/3
- Anschluss WHE - Hannibal 1/3 vor 1976
- Anschluss Constantin 1 und 2a vor 1976

So gut wie stillgelegt schienen im Frühjahr 1987 ausserdem folgende Strecken, die allerdings noch nicht abgebaut waren:

- Prosper II - Prosper III (noch Gelegenheitsfahrten); Anlage Prosper III ist seit 1981/82 ausser Betrieb
- Schachanlage Ewald 1/2/7 - Landabsatz Ewald; der Landabsatz existiert seit 1977/78 nicht mehr, das unbenutzte Gleis endet heute mitten im Wald
- Recklinghausen-Suderwich - König Ludwig 1/2/6 - Hafen König Ludwig und nach Grullbad

Triebfahrzeugbestand der ZuH 1981-1986

Die Triebfahrzeugliste gibt einen Überblick über sämtliche Veränderungen im Bestand der ZuH-Schienenfahrzeuge. Es lassen sich mehrere Veränderungen feststellen. 1984, vermutlich zum 1. Januar, wurden sämtliche Fahrzeuge der ZuH umnummeriert, wobei die klassische Aufteilung in E- und V-Loks aufgegeben wurde (vgl. BE 4/84, S. 29-31).

Mit der Ablieferung von sieben neuen Drehgestelleloks (1984) und dem grundlegenden Umbau der jetzigen Loks 261-265 wurde die Leistungsfähigkeit des E-Betriebes deutlich erhöht und dessen Bedeutung betont.

Im Dieselsektor lässt sich ebenfalls ein klarer Trend zum "e-" erkennen. Als dritte Standarddiesellokgeneration auf Ruhrkohle-Gleisen lassen sich die diesel-elektrischen DE 501 von MaK ausmachen. Sie werden somit die Nachfolge der Standardloks von Henschel (DH 500 und später DHG 500) und der unter RAG-Regie beschafften Krauss-Maffei M 700 C (die bei den ZuH allerdings gar nicht laufen) antreten.

Ruhrkohle AG, 4300 Essen: - Bergbau AG Lippe, 4690 Herne - Zechenbahn- und Hafentr. Ruhr-Mitte, 4390 Gladbeck							Spur : 1 435 mm Stand: 01.10.1986
#	Nr. neu alt	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Bem.
1. Elektrolokomotiven mit Drehstromantrieb							
#	001	E 001 Hen/BBC 32 090/1976	BoBo	Ruhrkohle	1500	88	neu
#	002	E 002 Hen/BBC 32 091/1976	BoBo	Ruhrkohle	1500	88	neu
#	003	E 003 Hen/BBC 32 092/1976	BoBo	Ruhrkohle	1500	88	neu
#	004	E 004 Hen/BBC 32 093/1976	BoBo	Ruhrkohle	1500	88	neu
#	005	E 005 Hen/BBC 32 094/1976	BoBo	Ruhrkohle	1500	88	neu
#	006	E 006 Hen/BBC 32 095/1976	BoBo	Ruhrkohle	1500	88	neu
#	011	Hen/BBC 32 773/1984	BoBo	Ruhrkohle	1500	88	neu
#	012	Hen/BBC 32 774/1984	BoBo	Ruhrkohle	1500	88	neu
#	013	Hen/BBC 32 775/1984	BoBo	Ruhrkohle	1500	88	neu
#	014	Hen/BBC 32 776/1984	BoBo	Ruhrkohle	1500	88	neu
#	015	Hen/BBC 32 777/1984	BoBo	Ruhrkohle	1500	88	neu
#	016	Hen/BBC 32 828/1984	BoBo	Ruhrkohle	1500	88	neu
#	017	Hen/BBC 32 829/1984	BoBo	Ruhrkohle	1500	88	neu
2. Elektrolokomotiven mit Mischstromantrieb (Zweisystemloks)							
#	101	E 401 Hen/AEG 31 330/1968	BoBo	Hibernia	720	88	neu
#	102	E 402 Hen/AEG 31 331/1968	BoBo	Hibernia	720	88	neu
#	103	E 403 Hen/AEG 31 332/1968	BoBo	Hibernia	720	88	neu
#	104	E 404 Hen/AEG 31 333/1968	BoBo	Hibernia	720	88	neu
#	105	E 405 Hen/AEG 31 334/1968	BoBo	Hibernia	720	88	neu
#	106	E 406 Hen/AEG 31 335/1968	BoBo	Hibernia	720	88	neu
#	107	E 407 Hen/AEG 31 336/1968	BoBo	Hibernia	720	88	neu
#	108	E 408 Hen/AEG 31 337/1968	BoBo	Hibernia	720	88	neu
#	109	E 409 Hen/AEG 31 338/1968	BoBo	Hibernia	720	88	neu
#	110	E 410 Hen/AEG 31 339/1968	BoBo	Hibernia	720	88	neu
#	111	E 411 Hen/AEG 31 406/1968	BoBo	Hibernia	720	88	neu
#	112	E 412 Hen/AEG 31 407/1968	BoBo	Hibernia	720	88	neu
#	121	E 421 Hen/AEG 31 123/1966	BoBo	Rheinstahl	720	80	
#	123	E 422 Hen/AEG 31 124/1966	BoBo	Rheinstahl	720	80	a)
#		E 423 Hen/AEG 31 125/1966	BoBo	Rheinstahl	720	80	
#		E 424 Hen/AEG 31 126/1966	BoBo	Rheinstahl	720	80	a)
3. Elektrolokomotiven mit Hilfsantrieb (Diesel oder Traktionsbatterie)							
#	261	E 461 LHB* 3 118/1964+81	Co/de	ED 700	700	60	b)
#	262	E 462 LHB* 3 119/1964+83	Co/de	ED 700	700	60	b)
a) = Zusammenstoß der beiden Loks in 12/81; sollten anfangs zu einer Lok zusammengebaut werden; in 02/84 verschrottet b) = ursprünglich Typ Ewald, 396 kW; Umbau in Typ ED 700 (700 kW, Hilfsdiesel 125 kW) durch * (= ZuH/Siemens)							

#	Nr. neu alt	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Bem.
noch: 3. Elektrolokomotiven mit Hilfsantrieb (Diesel oder Traktionsbatterie)							
#	263	E 463 LHB* 3 120/1966+83	Co/de	ED 700	700	60	b)
#	264	E 464 LHB* 3 121/1966+82	Co/de	ED 700	700	60	b)
#	265	E 465 LHB* 3 122/1964+82	Co/de	ED 700	700	60	b)
#	281	E 455 Hen/AEG 31 127/1966	Co	Rheinstahl	540	60	
#	282	E 456 Hen/AEG 31 128/1966	Co	Rheinstahl	540	60	
#	283	E 457 Hen/AEG 31 129/1966	Co	Rheinstahl	540	60	
#	284	E 458 Hen/AEG 31 130/1966	Co	Rheinstahl	540	60	
#	290	E 490 Hen/AEG 31 132/1966	Bo	Rheinstahl	360	40	
4. Diesellokomotiven mit einer Motorleistung bis 200 kW (272 PS)							
#	320	V 431 Hen 29 980/1960	Bdh	DH 240	176	30	
#	321	V 301 Hen 29 704/1958	Bdh	DH 240	176	32	
#	322	V 302 Hen 29 705/1958	Bdh	DH 240	176	32	
#	323	V 303 Hen 29 709/1959	Bdh	DH 240	176	30	
#	324	V 304 Hen 30 298/1960	Bdh	DH 240	176	30	c)
		V 306 O&K 26 154/1962	Bdh	MV 10	169	38	d)
		V 307 MaK 220 047/1958	Bdh	240 B	176	28	e)
#	325	V 432 Hen 30 311/1961	Bdh	DH 240	176	30	
#	326	V 411 Hen 31 088/1965	Bdh	DHG 160	118	22	
#	330	V 412 LHB 3 147/1967	Bdh	180 B	132	28	
#	331	V 413 LHB 3 148/1967	Bdh	180 B	132	28	
#	332	V 414 LHB 3 149/1967	Bdh	180 B	132	28	
		V 415 LHB 3 089/1961	Bdh	S 200	169	36	f)
	340	V 308 KHD 58 218/1967	Bdh	KG 230 B	169	36	g)
	341	V 405 KHD 57 080/1960	Bdh	A6M 517 R	99	20	h)
	342	V 406 KHD 56 936/1961	Bdh	A6M 517 Rex	99	20	i)
5. Diesellokomotiven mit einer Motorleistung bis 400 kW (543 PS)							
#	420	V 565 Hen 29 710/1958	Cdh	DH 500	368	54	
#	421	V 321 Hen 29 724/1958	Cdh	DH 500	368	54	
#	422	V 322 Hen 29 961/1958	Cdh	DH 500	368	54	
c) = 04/86 als Schrott an OnRail d) = 11/82 an ... e) = ex Stahlwerke Peine (98); 1982 zur Verschrottung abgestellt f) = ex Stahlwerke Peine (24, später 95); 1982 zur Verschrottung abg. g) = RAG-Zeche Carl Funke (V 570); Essen-Heisingen; 01.05.74 durch ZuH übernommen h) = 06/86 als Spielplatzlok an Stadt Herten i) = 04/86 als Schrott an OnRail							

#	Nr. neu alt	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Bem.
noch: 5. Diesellokomotiven mit einer Motorleistung bis 400 kW (543 PS)							
#	423 V 343	Hen 29 711/1957	Cdh	DH 500	368	54	
#	424 V 324	Hen 30 017/1959	Cdh	DH 500	368	54	
#	425 V 325	Hen 30 258/1960	Cdh	DH 500	368	54	
#	426 V 326	Hen 30 259/1960	Cdh	DH 500	368	54	
#	427 V 327	Hen 30 305/1961	Cdh	DH 500	368	54	
#	428 V 328	Hen 30 306/1961	Cdh	DH 500	368	54	
#	429 V 329	Hen 30 319/1961	Cdh	DH 500	368	54	
#	430 V 463	Hen 30 625/1963	Cdh	DH 500	368	60	
#	440 V 330	Hen 30 573/1963	Cdh	DHG 500	368	60	
#	441 V 331	Hen 30 574/1963	Cdh	DHG 500	368	60	
#	442 V 332	Hen 30 575/1963	Cdh	DHG 500	368	60	
#	443 V 333	Hen 30 576/1963	Cdh	DHG 500	368	60	
#	444 V 334	Hen 30 577/1963	Cdh	DHG 500	368	60	
#	445 V 335	Hen 30 854/1963	Cdh	DHG 500	368	60	
#	446 V 336	Hen 30 855/1963	Cdh	DHG 500	368	60	
#	447 V 337	Hen 30 856/1964	Cdh	DHG 500	368	66	
#	448 V 338	Hen 31 072/1965	Cdh	DHG 500	368	66	
#	449 V 339	Hen 31 073/1965	Cdh	DHG 500	368	66	
#	450 V 340	Hen 31 075/1965	Cdh	DHG 500	368	66	
#	451 V 461	Hen 31 236/1968	Cdh	DHG 500	368	60	
#	452 V 462	Hen 31 237/1968	Cdh	DHG 500	368	54	
#	453 V 464	Hen 31 183/1966	Cdh	DHG 500	368	66	
#	454 V 465	Hen 31 184/1967	Cdh	DHG 500	368	60	
#	455 V 466	Hen 31 185/1966	Cdh	DHG 500	368	66	
#	456	Hen 30 859/1965	Cdh	DHG 500	368	60	j)
#	460 V 311	O&K 26 502/1964	Cdh	MC 14 N	257	48	k)
#	461 V 435	O&K 26 262/1964	Cdh	MC 14 N	257	48	k)
#	462 V 436	KrMa 19 398/1969	Cdh	M 350 Cex	257	48	
#	463 V 437	LHB 3 086/1964	Cdh	375 C	257	45	
	V 441	LHB 3 091/1963	Bdh	S 400	294	40	l)
	V 442	LHB 3 117/1967	Bdh	S 400	294	40	l)
	V 443	LHB 3 084/1964	Bdh	S 400	294	40	m), l)
	V 444	LHB 3 085/1961	Bdh	S 400	294	40	m), l)
	464 V 445	KrMa 18 332/1956	Cdh	ML 440 C	323	48	k)
	465 V 446	KrMa 18 856/1962	Cdh	ML 440 C	323	48	n)
	466 V 447	KrMa 18 857/1962	Cdh	ML 440 C	323	48	k)
	V 561	LHB 3 079/1960	Bdh	S 400	294	40	l)
	V 562	LHB 3 081/1960	Bdh	S 400	294	40	l)
j) = ex Thyssen Schalker Verein, Gelsenkirchen (57); 01.04.1984 an ZuH (456) k) = 04/86 als Schrott an OnRail l) = 08/82 verschrottet m) = ex DEBG Voldagsen-Duingen-Delligsen (V 25.01 bzw. V 25.02) n) = 08/85 an Emschertalmuseum, Herne							

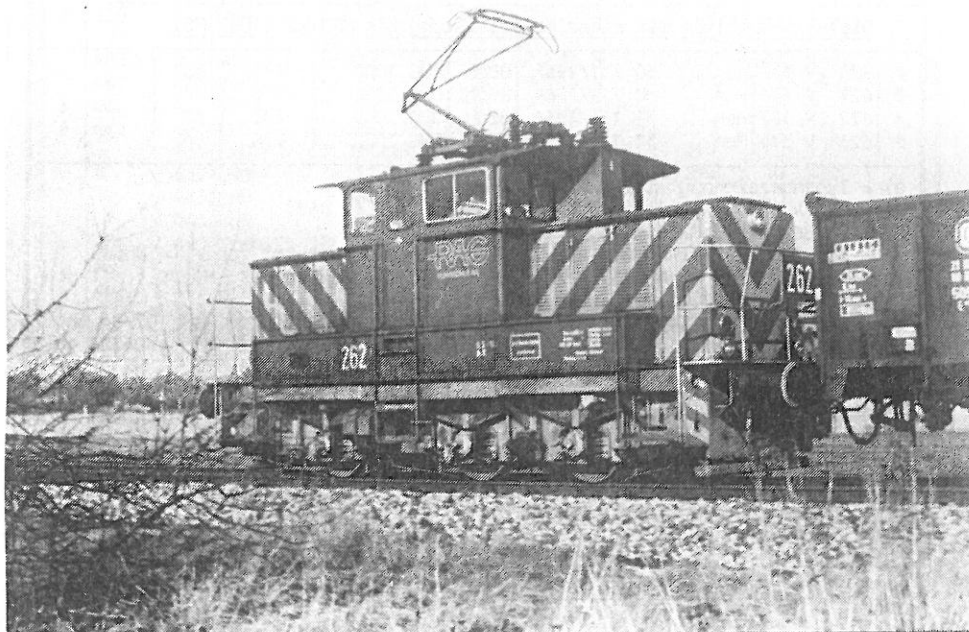
#	Nr. neu alt	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Bem.
6. Diesellokomotiven mit einer Motorleistung bis 600 kW (815 PS)							
#	520 V 481	Hen 30 713/1965	Cdh	DHG 700	515	60	
#	521 V 482	Hen 30 714/1965	Cdh	DHG 700	515	60	
#	522 V 483	Hen 31 195/1966	Cdh	DHG 700	515	60	
#	523 V 353	Hen 31 468/1970	Cdh	DH 700 C	485	60	o)
#	524 V 379	Hen 26 493/1957	Cdh	DH 675	495	60	
#	530 V 355	KrMa 19 454/1968	Cdh	M 700 C	515	60	
#	531 V 356	KrMa 19 088/1963	Cdh	ML 700 C	515	60	
#	540 V 467	LHB 3 144/1966	Cdh	530 C	510	58	
#	541 V 468	LHB 3 142/1966	Cdh	530 C	510	58	p)
	542 V 354	O&K 26 626/1967	Cdh	MC 25 N	515	60	q)
#	551 V 501	MaK+ 700 039/1980	Cde	DE 501	510	66	neu, r)
#	552 V 502	MaK+ 700 053/1981	Cde	DE 501	510	66	neu
#	553 V 503	MaK+ 700 054/1981	Cde	DE 501	510	66	neu
#	554 V 504	MaK+ 700 055/1981	Cde	DE 501	510	66	neu
#	555 V 505	MaK+ 700 056/1981	Cde	DE 501	510	66	neu
#	556 V 506	MaK+ 700 057/1982	Cde	DE 501	510	66	neu
#	560 V 510	Gmdr/Sie 5 591/1981	Cde	DE 500	510	66	neu
#	587	MaK+ 700 047/1981	Cde	DE 501	510	66	s)
#	588	MaK+ 700 051/1981	Cde	DE 501	510	66	t)
#	589	Hen/BBC 32 565/1984	Cde	DE 500 C	510	60	u)
#	590	MaK+ 700 049/1981	Cde	DE 501	510	66	v)
7. Diesellokomotiven mit einer Motorleistung bis 800 kW (1087 PS)							
#	620 V 375	Hen 30 711/1964	BBdh	DHG 1000	736	88	
#	621 V 376	Hen 30 712/1964	BBdh	DHG 1000	736	88	
#	622 V 377	Hen 31 116/1964	BBdh	DHG 1000	736	88	
#	623 V 378	Hen 31 117/1964	BBdh	DHG 1000	736	88	
o) = Typenbezeichnung lt. ZuH: DHG 700 p) = ex RAG, BAG Westfalen (V 721); 1976 an ZuH (V 468) q) = 04/86 über OnRail an Layritz, Penzberg r) = bis 23.05.1981: V 001; elektrische Ausrüstung stammt von + (= BBC) s) = neu an Krupp Stahl AG, Rheinhausen (85); zurück an MaK, Moers (dort gesichtet am 07.08.1985); an ZuH (587) t) = neu an Krupp Stahl AG, Rheinhausen (88); 01/84 zurück an MaK; 07/84 an RAG, BAG Westfalen, Kokerei Hansa, Dortmund (88, später 699); 04/86 an ZuH (588) u) = Leihlok bis 10/83; 12/83 DB-Probeeinsatz (259 004); 19.12.1983 zurück an Henschel; ca. 02/84 an ZuH (589) v) = Leihlok/Vorföhrlok; u.a. 04/81-04/82 Danske Statsbaner; 09/82-03/83 DB-Probeeinsatz (259 002); 03/84-10/85 Deutsche Solvay-Werke, Rheinberg; 28.04.86 an ZuH (590)							

#	Nr. neu alt	Herstellerdaten	Bau-art	Typ, Bemerkungen
8. Sondertriebfahrzeuge				
#	731	S 31	Robel /1961	Gleiskraftw. m. hydr. Hiab-Ladekran, w)
#	732	S 32	Robel 21.11.RG7/1963	Gleiskraftw. m. hydr. Hiab-Ladekran
#	733	S 33	Robel 21.12.RN1/1969	Gleiskraftw. m. hydr. Hiab-Ladekran
	741	S 41	Wumag W 1 374/1968	Turmtriebswagen, x)
		S 42	Wumag W 1 377/1968	Turmtriebswagen
#	743	S 43	Schöma 3 224/1970	Rottenkraftw. m. hydr. Atlas-Ladekran
#	747	S 47	Windhoff 2 366/1981	Fahrleitungsuntersuchungstriebwagen
#	748	S 48	Daimler-Benz /1983	Zweiwegefahrzeug, y)
#	750	S 50	Uerdingen 59 103/1953	25.09.1981 ex DB (795 322)
#	760	D 400	Krupp 3 435/1961	Cn2t, Typ Knapsack, z)

w) = 03/86 verschrottet
x) = 04/86 als Schrott an OnRail
y) = Fahrgestellnummer 416.117-10-100 799
z) = Niederrheinische Bergbau AG (NBAG VI); dann RAG, BAG Niederrhein (D VI); 20.11.1976 an ZuH (D 400)

RAG: 262 am 7. März 1987 unterwegs von Hugo 3 aus in nördliche Richtung.

Foto: Klaus Linek



Zur Ausmusterung sind demhingegen in den vergangenen Jahren vor allen Einzelgänger und Exoten gelangt, bei denen es sich hauptsächlich um kleinere, zumeist zweiachsige Modelle handelte. In Betrieb befanden sich im Oktober 1986 nur noch die "Aussenseiter" 330-333, 463 und 540 von Linke-Hofmann-Busch und 462 sowie 530-531 von Krauss-Maffei. Im Übrigen ist der Diesellokpark von ZuH auf Henschel-Fahrzeuge, sowie die neuen Standardloks zurechtbereinigt worden.

4. Nordwanderung: Die Zechenbahn geht unter die Erde - Zukunftsperspektiven

Aus den gesamten bisherigen Darstellungen wird bereits die Nordwanderung des Bergbaus deutlich. Zechenstilllegungen, die nicht durch Verlagerung der Förderung auf angrenzende Schachtanlagen aufgefangen wurden, gab es praktisch nur im südlichen Bereich der Ruhr-Mitte.

Zechen an der Ruhr gibt es seit Stilllegung der Anlage Poertingssiepen/Carl Funke im Jahre 1973 nicht mehr und seit Ende vergangenen Jahres ist selbst die Traditionsstadt des Bergbaus, Essen, ohne fördernde Schachanlage. Die noch vergleichsweise dicht unter der Erdoberfläche liegenden Kohleflöze im südlichen Ruhrgebiet fallen gen Norden immer stärker ab. Die Förderung wird also immer aufwendiger und kostspieliger.

Ein weiteres Problem für den Kohlenbergbau stellt sich heute in der politischen Durchsetzbarkeit neuer (Gross-)Schachtanlagen. Eklatantes Beispiel im Bereich der BAG Lippe sind die 1983 und 1985 in Betrieb genommenen Anschlussbergwerke An der Haard 1 und Haltern 1/2, die besonders aufgrund ihrer Lage im Naturschutzgebiet Haard (Halterner Stausee) auf grossen Widerstand gestossen sind. Der Ruhrkohle ist es hier gelungen, durch bauliche Konzessionen und intensive Werbe- und Öffentlichkeitsarbeit den Bau der Schachtanlagen durchzusetzen.

Ebenso wie die Schachanlage Prosper IV im Bereich der BAG Niederrhein (Schacht 10 1981/82 in Betrieb) sind diese Anlagen allerdings nicht fördernd, sondern dienen nur der Seilfahrt, Bewetterung oder als Materialschächte. Ähnliches gilt für die zumeist bereits vor der Ruhrkohle-Zeit in Betrieb genommenen Schächte Wulfen, Altendorf, Polsum 1 und 2 (1982 als Wetterschacht eröffnet), Schlägel & Eisen 8 und General Blumenthal 7 und 8. Die Kohleförderung wird in allen Fällen auf den z. T. deutlich südlicher gelegenen Zentralschachtanlagen zutage gebracht. Extremstes Beispiel ist hier ohne Frage General Blumenthal: Die gesamte Förderung selbst aus den Feldern Haltern und An der Haard wird rund 25 km weiter südlich, in Herne-Eickel, gefördert.

Keine der "neuen" nördlichen Schachtanlagen ist an das Eisenbahnnetz der ZuH angeschlossen worden. Die Transportaufgaben werden ganz einfach einige hundert Meter tiefer abgewickelt: untertage. Das Prinzip ist zwar nicht neu, entwickelt sich aber allmählich zu bemerkenswerten Dimensionen. Naturgemäss ist es kaum möglich, als Eisenbahnfreund untertage etwas ausrichten zu können und auch Informationen über Grubenbahnen sind nur knapp gesät. Untertagebahnen gibt es aber - in den verschiedensten Formen - praktisch auf jeder Schachanlage. Für die allgemeinen Informationen verweise ich auf den Artikel von Christian Hoffmann (BE 7/81), ich möchte einmal kurz auflisten, welche Informationen mir über Untertage-Eisenbahnbetriebe im Bereich Ruhr-Mitte bisher vorliegen. Auf das in diesem Falle (noch lange) sinnlose Filzen von Herstellerlisten habe ich jedoch verzichtet.

Bergwerk Hugo

Seit Anfang der 50er Jahre gibt es auf der Schachanlage Hugo eine Einschienenhängebahn (Prinzip: Schwebebahn Wuppertal). In Betrieb sind 1971 drei Strecken mit insgesamt 4 km Streckenlänge. Zwei beginnen am Umschlagbahnhof an der Haupt-



RAG: Blick in die Hauptwerkstatt in Gladbeck, Talstrasse - V406, V405, 325 und 320 auf dem oberen Foto, 326 und 451 auf der unteren Aufnahme - Fotos vom 17. Juli 1984.



ladestelle auf der 5. Sohle und führen in die Grundstrecke bzw. die Kopfstrecke von Flöz H1/H2 (das schreib' ich mal einfach so dahin). Die dritte Strecke wurde Mitte 1970 in Betrieb genommen und sollte mit den beiden anderen verbunden werden.

Neu angeschafft wurden 1970 zwei "Zuglaufkatzen" (= Lokomotiven) für diese Hängebahn. Im Bereich der RAG laufen 1970 zwar bereits mehrere dieser Fahrzeuge, in der BAG Gelsenkirchen ist auf Hugo allerdings die Premiere. Hersteller der Maschinen ist Ruhrthaler; sie wiegen vier Tonnen und sind ca. 6 m lang. Um die Kurvengängigkeit zu erhöhen, bestehen sie aus zwei Teilen, in denen einmal der Hydraulik- und einmal der Dieselteil untergebracht ist. Jedes der beiden Teile ist mit einem Endführerstand versehen, der Perkins-Motor leistet 53 PS, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 8.1 km/h. Mit einer Anhängelast von bis zu 5 Tonnen macht jede Lok pro Schicht 9 Fahrten zu je 2.2 km: Fahrzeit hin und zurück einschliesslich Be- und Entladung 45 Minuten.

Bergwerk Westerholt

Ein recht reger Zugverkehr findet untertage im Bergwerk Westerholt statt. Die Spurweite beträgt 576 mm, zum Einsatz kommen Ruhrthaler-Dieselloks mit einer Leistung von 105 oder 145 PS und einem Dienstgewicht von 17 Tonnen. Eingesetzt werden sie vor 40-Wagen-Zügen. Fassungsvermögen der Wagen: 5 cbm.

Eingesetzt werden die 13 Loks und 1200 Förderwagen (Stand 1982) auf der vierten Sohle. Dort ist für den Zugverkehr ein Kreisverkehr eingerichtet worden, der den Förderschacht mit den Ladestellen verbindet. Täglich verkehren hier 120 Leer- und 120 Vollzüge. Der Wagenumlauf am Füllort am Förderschacht 3 ist seit 1982 automatisiert. Bereits an der Peripherie werden die Loks von den Zügen abgespannt und übernehmen direkt einen Leerzug in die Gegenrichtung. Über Reibradstationen werden die Förderwagen in die drei Aufstellgleise für die zwei Förderschächte bewegt, entleert und wieder dem Zugbetrieb übergeben. Die Geschwindigkeit der Leerzüge beträgt 14.4, die der Vollzüge 10.7 km/h. Ein stündlich (!) ab dem Schacht Polsum 1 verkehrender Personenschnellzug erreicht gar eine Vmax von 23 km/h. Die Zugleitstelle für diesen Betrieb befindet sich über- tage. Auf der beschriebenen vierten Sohle wurden 1982 rund 50 % der Gesamtförde- rung des Bergwerks Westerholt gewonnen.

Bergwerk General Blumenthal

Das Bergwerk General Blumenthal ist der Pionier der BAG Lippe in Sachen Untertage- transporten. Bereits 1967 wurde hier der Untertageschienenverkehr zwischen den Abbaustellen in Recklinghausen und dem Förderschacht General Blumenthal 11 automatisiert. In 700 Meter Tiefe verkehrten 1970 bereits täglich 150 Züge ohne Lokführer auf der 7 km langen Strecke.

Heute beginnt diese Strecke etwa bei General Blumenthal 8. Die Fahrdraktloks (zweiachsig, auf Namen wie "Hulda", "Olga" etc. hörend) werden an der Verlade- stelle mit 40 Wagen auf den Weg (Vmax 20 km/h) bis nach General Blumenthal 11 geschickt. Dort wird der Zug auf dem letzten Stück von einem Lokführer übernom- men, der den Zug bis an die Verladestelle fährt. Der Zug wird geteilt und automatisch entleert, anschliessend wieder zusammengelegt, von einem Lokführer übernommen und von diesem wieder führerlos auf den Rückweg geschickt. Die Ge- samtfahrzeit dieser ferngesteuerten Züge für eine Richtung beträgt heute ca. 90 Minuten.

Im Bereich General Blumenthal wird heute keine Kohle mehr abgebaut; hier ist nur die Stelle, an der die ferngesteuerten Züge beladen werden. Die Kohle wird aus den Feldern Haltern und An der Haard herangeschafft. Seit 1983 wird im Feld An der Haard Kohle gewonnen, und, obwohl zum Bergwerk Haard gehörend, auf Gene-



RAG: Nochmals Hauptwerkstatt Gladbeck - die noch flammneuen Elloks 012 und 014 rangieren (oben), die 262 und der Sonderling 560 (unten) wurden soeben ins rechte Licht gefahren (17.07.1984).



ral Blumenthal 11 zutage gebracht. Sämtliche Transporte (Personen und Material) im Bereich des Anschlussbergwerkes An der Haard werden jedoch mit "Gleislosfahrzeugen" (also: ganz normale Spezial-Kraftfahrzeuge) durchgeführt. Diese bringen die Kohleförderung aus diesem Feld bis zur Verladeanlage unter General Blumenthal 8, wo sie über eine Bandanlage in die Züge nach Schacht 11 verladen werden.

Anders sieht es im Bereich des Anschlussbergwerkes Haltern aus. Obwohl die Schächte erst am 20.09.1985 in Betrieb genommen wurden, begann die Kohleförderung im Feld Haltern bereits am 03.12.1984. Zur Auffahrung (also der Erschliessung) des Feldes Haltern wurden bereits seit 1980 vier auf 1000 mm Spurweite umgebaute 50 kW-Akkuloks auf der 1000 m-Sohle zwischen General Blumenthal 8 und Haltern 1/2 eingesetzt. Die Züge erreichten bei einer Anhängelast von 11 Wagen eine Vmax von 14.4 km/h. Im Steinkohlenbergbau untertage wurde in Haltern erstmals die aussergewöhnliche Spurweite von 1000 mm eingesetzt.

Gleichzeitig kamen neue Lokomotiven und Wagen zur Entwicklung. Im Januar 1984 wurden zwei von Diema und dem Ingenieurbüro Milles, Recklinghausen, entwickelte Akkuloks untertage gebracht, nachdem sie ausführlich auf der Selkantbahn (!) und übertage auf General Blumenthal 1/2/6 erprobt worden waren. Die zwei Loks leisten je 2x40 kW und sind zu einer Einheit gekoppelt. Sie ziehen acht von der Gutehoffnungshütte gebaute 2'2'-Grossraumwagen mit einem Fassungsvermögen von je 25 cbm und einer Länge von ca. 12 Metern. Die ca. 7 km lange Strecke von der Kohlenladestelle im Feld Haltern bis zu der Kippstelle am Schacht 8 darf mit einer Vmax von 40 km/h befahren werden. Am Schacht 8 gelangt die Kohle über eine Grosskippe in die Wagen der automatischen Zugförderung nach Schacht 11. Die Gesamtstrecke per Bahn untertage beträgt hier 25 Kilometer !

Bergwerk Haard

Der gesamte Untertagetransport im Anschlussbergwerk An der Haard wird gleislos durchgeführt. Die gewonnene Kohle wird, ebenso wie die aus dem Anschlussbergwerk Haltern Haltern, in der Nähe von General Blumenthal 8 in die automatische Zugförderung nach General Blumenthal 11 verladen (vgl. Bergwerk General Blumenthal).

Perspektiven

Langfristig ist abzusehen, dass im Zuge der Nordwanderung des Bergbaus die Kohletransporte weitgehend untertage stattfinden werden. Neue Bahnstrecken übertage sind unwahrscheinlich. Für die ZuH bedeutet dies, dass zunehmend mehr Verkehr auf einige wenige Strecken zusammengefasst werden wird, während andere Strecken wohl längerfristig stillgelegt werden.

Erhalten bleiben ganz sicher die elektrifizierten ZuH-Bahnen; hier sind deutlich die zukunftsorientierten Planungen zu erkennen. Gesichert sind also die Strecken, die die Hauptförderanlagen Ewald, Westerholt, Hugo und Prosper mit den Kokereien Hassel, Scholven und Zollverein (wichtig, da eigentlich sehr weit südlich im Stilllegungsbereich gelegen) und den Landabsätzen Buer und Emil sowie den Häfen Bottrop/Coelln-Neuessen und Wanne West (WHE) verbinden. Sicherlich erhalten bleibt auch die Zechenbahn auf der Schachanlage General Blumenthal 11, obwohl hier eine Elektrifizierung aufgrund der ausschliesslichen Abwicklung von Rangierbetrieb (und dann Übergabe an DB oder WHE) nicht lohnt.

Abschbar scheint mir die Stilllegung der nichtelektrifizierten südlichen Streckenteile, wodurch die Landabsätze Bonifacius und Holland, sowie die Diesellokwerkstatt Alma aufgegeben werden müssten. Ebenfalls nur noch eine mittelfristige Bestandsgarantie von vielleicht 10-15 Jahren dürfte die Schachanlage Haard und die zugehörige Zechenbahn haben. Da das Anschlussbergwerk An der Haard von Anfang an über General Blumenthal ausgebeutet ist, wird die Anlage nach

Bahn-Express

Ausschöpfung ihrer eigenen Vorräte sicherlich stillgelegt werden. Vermutlich auch nur eine Frage der Zeit ist es, wann die Kohlevorräte des 1987 neugegründeten Bergwerks Consolidation/Nordstern soweit ausgebeutet sind, dass die Restförderung auf der Schachanlage Ewald zutage gebracht werden kann - der Wetterschacht Emschermulde 1 wird bereits heute von beiden Bergwerken gemeinsam genutzt. Das Verbundbergwerk Zollverein/Nordstern mit Zollverein 12 hat z. B. gerade vier Jahre existiert, bevor Anfang dieses Jahres die Restförderung nach Consolidation 3/4/9 verlagert wurde.

Gesichert ist die Zukunft der ZuH ohne Zweifel. Der Betrieb wird aber langfristig auf etwa 2/3 des heutigen Netzes reduziert werden, das dann nahezu vollständig (bis auf die Zechenbahnen Fürst Leopold und General Blumenthal 11) elektrifiziert sein und ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen zu bewältigen haben wird, als es heute schon der Fall ist.

Literatur:

Hoffmann, Christian: Zechenbahnen- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte

in: BE 2/81, S. 6-12 und BE 3/81, S. 3-7

Hoffmann, Christian: Grubenlokomotiven

in: BE 7/81, S. 3-7

Linek, Klaus: Ruhrkohle AG. Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte

in: Die Lokrundschau Nr. 76/1981, S. 36-45

Wolff, Gerd: Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 3: Nordrhein-Westfalen

darin: Hespertalbahn, S. 166-168

o. A.: Die Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte

Hrg.: ZuH-Gladbeck, Gladbeck (ca. 1977)

o. A.: Studienfahrt zu den Zechenbahn- und Hafenbetrieben Ruhr-Mitte, Gladbeck
Seminarbericht eines Aufbauseminars der westfälischen Berggewerkschaftskasse, Bochum (14.10.1986)

ferner:

- Bahn-Express, Magazin für Werkbahnfreunde; Kiel/Werne
- Jahrbuch für Bergbau, Energie, Mineralöl, Chemie; Essen (Jahrg. 1968-1986/87)
- Lok-Report, Nachrichtenmagazin für Eisenbahnfreunde; Münster
- Die Lokrundschau; Hamburg
- Ruhrkohle, Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Ruhrkohle AG; Essen

Für die Unterstützung zu diesem Artikel bedanke ich mich bei Herrn Matthias Schmidt aus Rinteln.

Kurzmeldungen - Inland

Ruhr Stickstoff AG
2121 Embsen

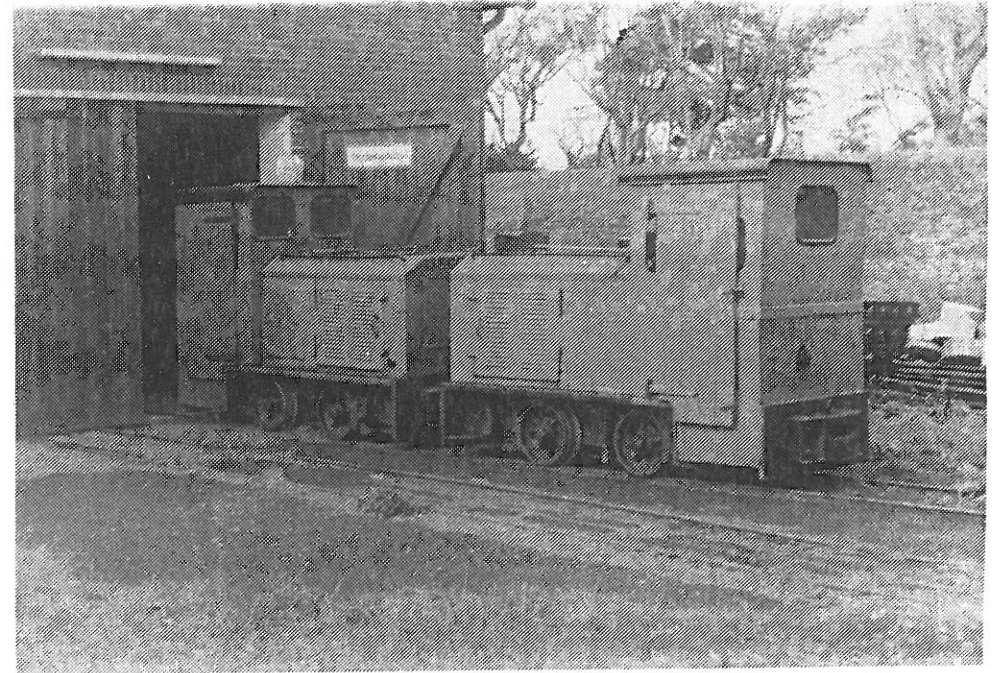
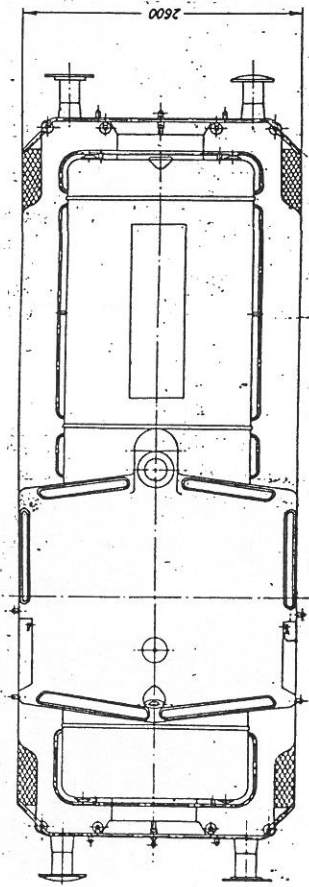
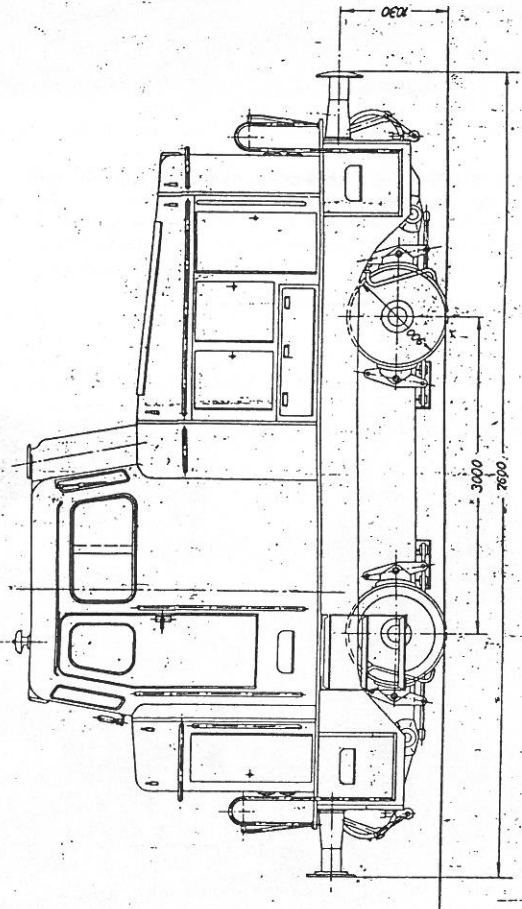
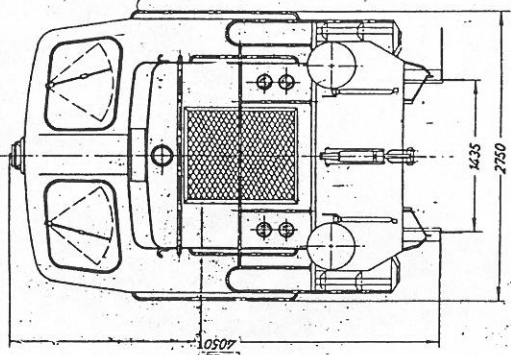
Das Stickstoffwerk in Embsen ist ein Anschluss der OHE. Die Geschichte des Werkes indes ist recht wechselvoll. Zunächst war es Treibstofflager im 2. Weltkrieg und unterstand der Wifo (Wirtschaftliche Forschungs GmbH, Berlin). Später gehörte es zum Salzgitter-Konzern (Salzgitter Chemie), nannte sich auch mal Norddeutsche Chemische Werke, stieß 1969 zum Veba-Kon-



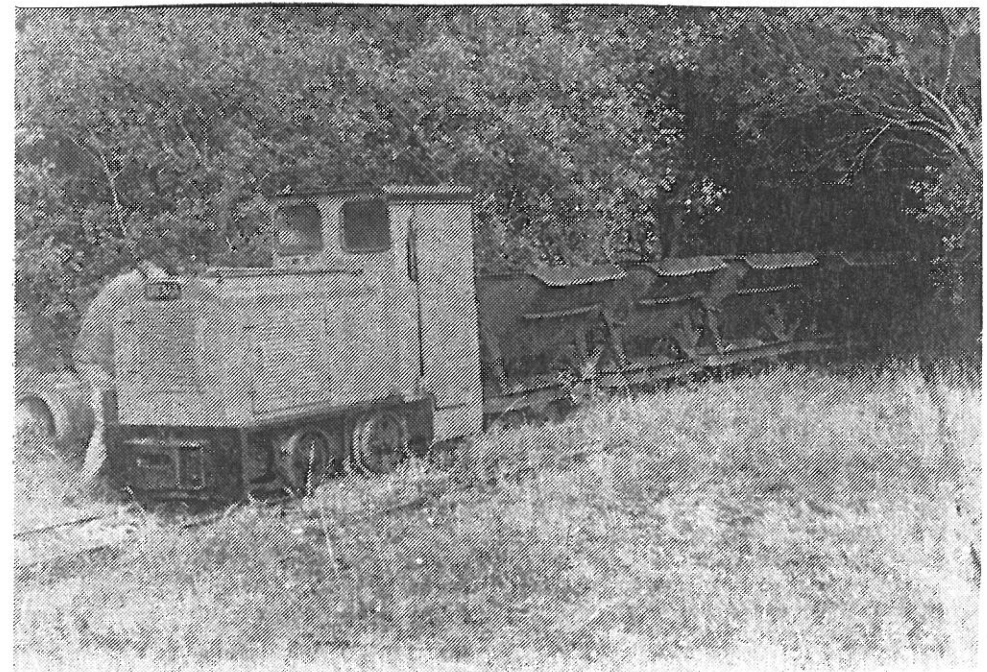
Ruhr Stickstoff, Embsen: Lok 5 (LHB 3 087/1961) im Werksgelände (unten), Lok 4" (O&K 25 325/1955) am 14. Juli 1986 vor dem Lokschuppen.



Vorderansicht



Neuwerk: Die Bahn ist längst stillgelegt, die beiden Loks (oben Lok 1 (r.) und Lok 2, unten nochmals Lok 1 mit einem gestellten Lorenzug) sind jedoch noch voll betriebsfähig, wie die Aufnahmen vom 9. September 1986 zeigen.



Bahn-Express

Ruhr Stickstoff AG
2121 Embsen

Spur: 1 435 mm
Stand: 14.07.1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	1'	BMAG 10 771/1937	Bdh					a)
	1"	BMAG 11 207/1940	Bdh		116	19	30	neu, b)
#	2	KHD 42 981/1943	Bdh	A6M 517 R	107	16	30	neu
	3/4'	O&K 21 196/	Bdm	RL 12		28		c)
#	4"	O&K 25 325/1955	Bdm	MV 6 B	140	24	25	neu
#	5	LHB 3 087/1961	Bdh	S 200	250	28	42.5	neu
#	6	LHB 3 143/1966	Bdh	S 200	250	28	42.5	neu

a) = 1961 ex Werk Langelshelm (1); Verbleib unbekannt

b) = 19.. an Werk Langelshelm

c) = 1955 an O&K (Inzahlungnahme für Lok 4"); Werklok in Spandau (?)

zern (zunächst Veba-Chemie, später Veba Oel, dann Chemische Werke Hüls) und wurde 1985 zu 100 % an Norsk Hydro abgegeben. Die Ruhr Stickstoff AG ist damit jetzt eine deutsche Tochtergesellschaft der Norsk Hydro.

Teilweise ist diese Geschichte auch am Lokomotivbestand erkennbar. Zu Wifo-Zeiten wurden (mindestens) zwei vereinheitlichte Wehrmachts-Typen (KML 2) für das damalige Tanklager bestellt. Die modernere O&K-Lok stammt aus Zeiten der Norddeutschen Chemischen Werke, und die LHB-Loks zeugen deutlich vom Einfluß des Salzgitter-Konzerns.

Die Wifo-Anlagen sind heute noch deutlich erkennbar. Die Anlagen der Stickstofffabrik entstanden erst nach dem Krieg auf einem benachbarten Gelände völlig neu.

Der heutige Einsatz sieht so aus, daß normal die Loks 5 und 6 fahren, die alte KHD-Lok steht im Freien als Reserve (ist nach Angaben des Personals aber ungeheuer zuverlässig - "Wenn nix mehr geht - die läuft"!) und die O&K-Lok steht im Schuppen.

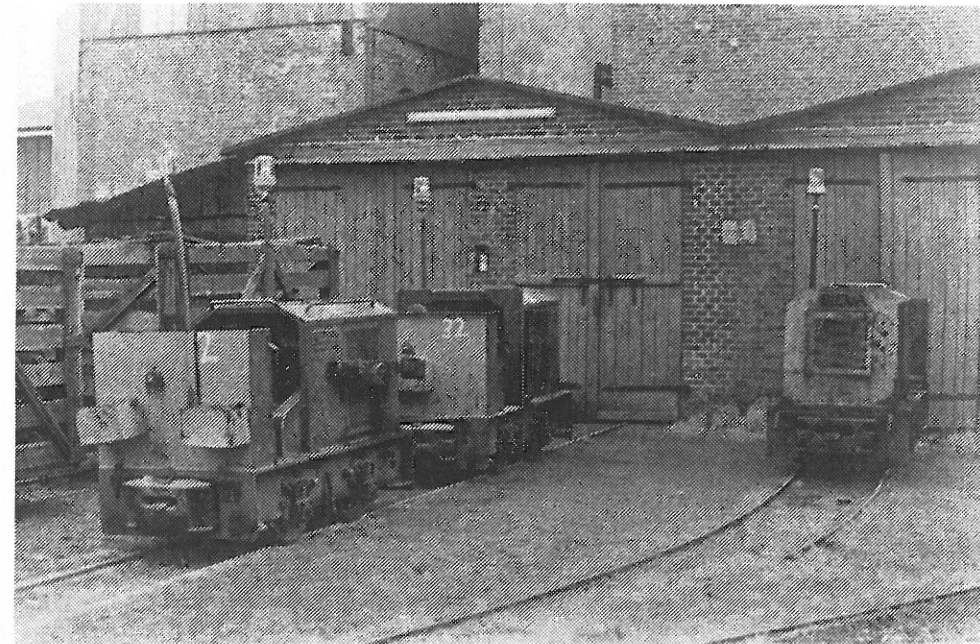
Die Werksgleise umfassen eine Gesamtlänge von rund 10 km. Das Wagenaufkommen beträgt monatlich rund 2 500 Wagen. Hauptanfuhrgut ist Phosphat.

Zweimal täglich werden Übergaben an die OHE gefahren.

Die LHB-Type S 200 ist übrigens nur in drei Exemplaren gebaut worden: Zwei laufen in Embsen, die dritte gehört zum Schwesterwerk in Langelshelm.



Meiners, Schülzp: Lok 2 mit Personenzug im Moor (oben); unten eine kleine Lokparade vor dem Schuppen - Loks 2, 32 und 33 (von links) - Aufnahmen vom 1. Juni 1986.



Bahn-Express

Hamburgisches Hafen- und Bauamt
2191 Neuwerk

Hamburgisches Hafen- und Bauamt
2191 Neuwerk

Spur: 600 mm
Stand: 09.09.1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	1	Diema 2 575/1962	Bdh	DS 20	22	3.3		neu, abg.
#	2	Diema 2 576/1962	Bdh	DS 20	22	3.3		neu, abg.

Die zur Hansestadt Hamburg gehörende Insel Neuwerk liegt vor Cuxhaven in der Nordsee. Die nur 3 m² große, heute komplett eingedeichte Insel wird nur von rund 30 bis 40 Personen bewohnt. Auf der Seeseite des Deiches gab es auf den längsten Strecken (Deichlinie \approx 4.5 km) bis vor wenigen Jahren eine Feldbahn des Hamburgischen Hafen- und Bauamtes, die für Materialtransporte im Rahmen von Küstenschutzmaßnahmen diente. Die Bahn wurde erst zu Anfang der 60er Jahre für anstehende Arbeiten zur Uferbefestigung eingerichtet. Die beiden Diema-Loks wurden seinerzeit fabrikneu beschafft.

1982 war die Bahn zuletzt in Betrieb. Heute findet man hie und da aufgestapelte Gleise - daß die Bahn noch einmal aufgebaut wird, ist unwahrscheinlich. Es liegen fest verlegt nämlich nur noch etwa 150 m Gleis vom Bauhof in einem Bogen zum Deich, doch kurz hinter der Deichkrone enden die Schienen im Pflaster. Durch Aufspülungen bedingt wurden die Außendeichstrecken abgebaut. Die beiden Lokomotiven sind allerdings noch betriebsfähig. Zum weiteren Rollpark gehören zwei Drehgestellloren, zwei Kastenloren, 13 Muldenkipper und diverse Flachwagen bzw. Drehgestelle. Der Fahrzeugpark wird gut gepflegt, von daher stünde einer Wiederinbetriebnahme der Bahn nichts entgegen ...

Anton-Günther Meiners, Torfwerk Schülpe
2353 Schülpe bei Nortorf

Das Torfwerk ist eine der drei Niederlassungen des Torf-Multis A.-G. Meiners; die beiden anderen Werke liegen in Borstel und Westerhorn und sind wesentlich größer.

Zum derzeitigen Triebfahrzeugbestand zählen sechs Lokomotiven, von denen die O&K-Lok jedoch nicht eingesetzt wird. Sie wird nur selten bewegt, weil sie für die Gleise zu schwer ist. Kieler Eisenbahnfreunde haben bereits ihr Interesse an der Übernahme der Lok angemeldet.

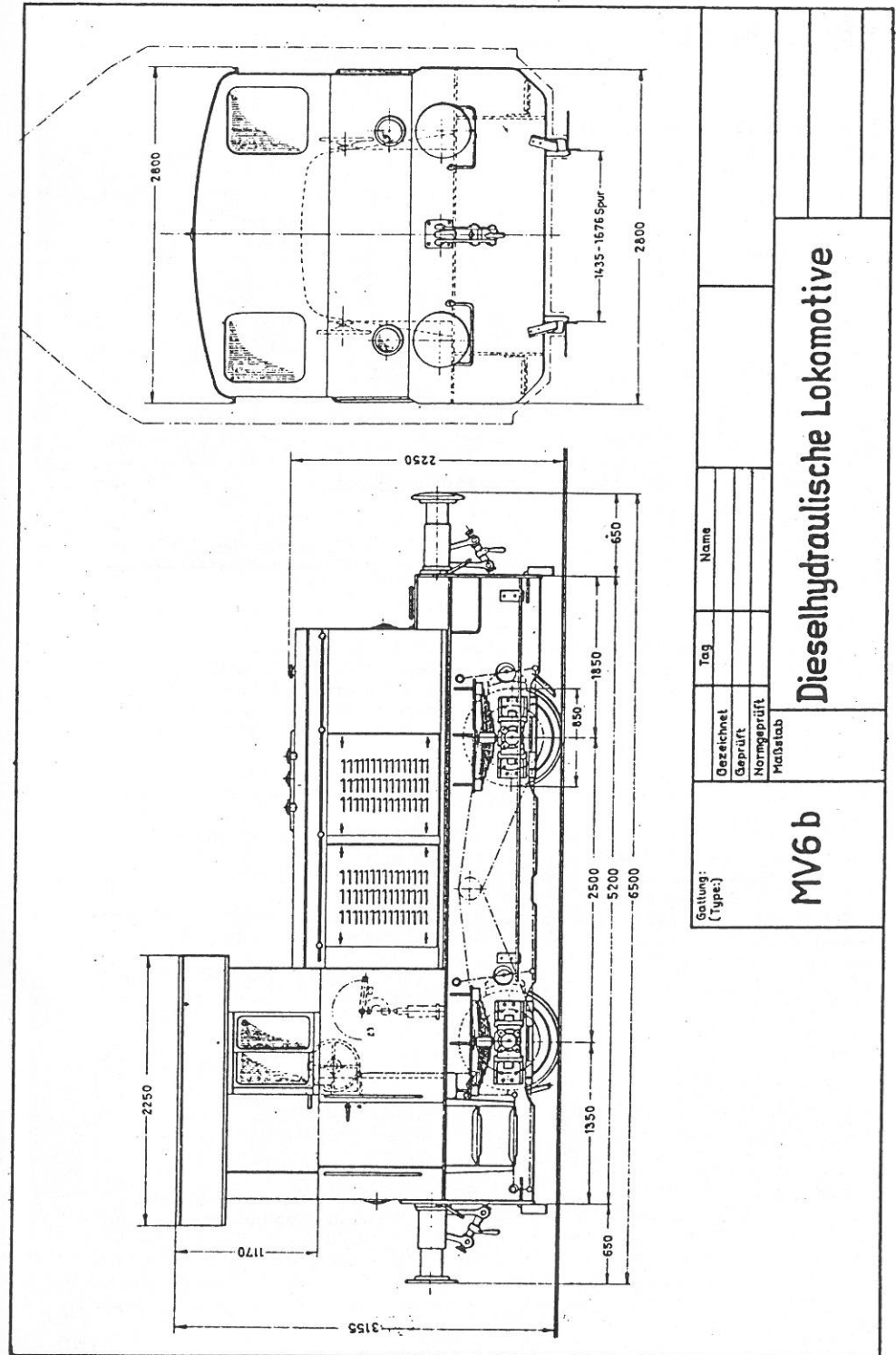
Das Werk mahlt den angefahrenen Torf und stellt - unter Berücksichtigung der Zuschlagstoffe - diverse Düngertorfsorten und Blumenerde her.

Bis etwa 1959/60 bestand eine Gleisverbindung zur DB nach Aspe, so daß bis dahin die Möglichkeit einer direkten Bahnverladung bestand.

Heute liegen im Abbaubereich noch etwa 10 km Gleis, 118 hölzerne Kastenloren dienen dem Abtransport des Torfes.

Die Feldbahngleise kreuzen an zwei Stellen öffentliche Straßen - einmal direkt am Werk und ein anderes Mal die Straße von Dätgen nach Loop. So kann auch ein anderer Teil des 'Großen Moores' angefahren werden, der direkt westlich des Bordscholmer Autobahndreieckes gelegen ist.

Die teilweise merkwürdigen Daten zu den Loks (DL 6 mit 10 PS; DL 8 mit 16 PS)



Gezeichnet	Name	Tag
		Geprüft
Normgeprüft		
Maßstab		

Dieselhydraulische Lokomotive

MV6b

Anton-Günther Meiners, Torfwerk Schülþ
2353 Schülþ b. Nortorf

Spur: 600 mm
Stand: 01.06.1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	2	Diema 2 295/1959	Bdm	DL 8	16	2		a)
#	22	O&K 25 108/1951	Bdm	MV 0		2.9	10.4	b), abg.
#	32	Diema 2 051/1957	Bdm	DL 8	10	2		c)
#	33	Diema 1 828/1955	Bdm	DL 6	10			d)
#	34	Diema 2 046/1957	Bdm	DL 6	7.5	1.15		e)
#	35	Diema 2 324/1960	Bdm	DL 6	8	1.15		f)
		Deutz 8 439/1929	B.m	ML 216 F	7		8.5	LV
		O&K 10 883/1940	Bdm	MD 1				LV
		Schöma 509/1940	Bdm		16/18			LV *
		Schöma 749/1945	B.m		25			(Generatorogas) LV
		Schöma 796/1947	Bdm		10			LV **
		Diema 1 971/1956	Bdm	DL 6				LV **

Angaben zu den ursprünglichen Bestellern der Lokomotiven (LV):

- a) = 24.12.59 an Ziegelei Schirnding, Schirnding/Opf. (über Südeisenbau, Nürnberg.)
- b) = 11.08.51 an Pletz & Bender, Meppen/Ems
- c) = 24.05.57 an Höltinghauser Industriewerke Dr. Brinkmann, Höltinghausen i. O.
- d) = 11.10.55 an Joh. Nickel oHG, Hartbasaltwerk, Ober-Widdersheim
- e) = 10.05.57 an Hamberger GmbH, Rosenheim
- f) = 11.04.60 an Dampfziegelei Freckenhorst Schulze Walgern, Freckenhorst

* = jetzt A.-G. Meiners, Westerhorn

** = jetzt F. Meiners, Gnarrenburg

könnten darauf hinweisen, daß die Loks, bevor sie nach Schülþ gekommen sind, durch Diema umgebaut worden sind. Bei dieser Gelegenheit werden dann auch gleich die Fabrikschilder geändert.

Torfwerk Freistatt (v. Bodelschwingh'sche Anstalten)
2839 Freistatt

Das Torfwerk Freistatt - eine Unterabteilung der Bethel'schen Anstalten - betreibt eine mehrere Kilometer lange Torfbahn mit sechs Lokomotiven. Drei der Loks wurden ursprünglich mit einer Gaserzeugungsanlage geliefert, sind aber inzwischen längst auf Dieselbetrieb umgebaut worden. Ihre Bestimmung damals lautete auch noch "Arbeiterkolonie Freistatt". Die Torfbahn führt über eine größere Entfernung entlang der Straße nach Heimstatt. Gute Fotos sind hier ohne Weiteres möglich, doch das Lokpersonal ist zum Teil nicht gut auf Fotografen anzusprechen. Der Werkstattleiter ist jedoch sehr freundlich und man kann auch im Werk Aufnahmen machen.

Vor dem Werk stehen verschiedene Personenwagen. Zwei davon sind noch sehr neu. Sie entstanden auf von Schöma gelieferten Fahrgestellen. Mit diesen Wagen und der großen Schöma-Lok (1 474/1953) werden an Wochenenden oft Gesellschaftsfahrten unternommen. Für diese Zwecke wird auch ein Gleis verwendet, das vom Torfwerk aus noch in den Ort Freistatt hinein verlegt ist. Erwähnenswert ist noch der Hund des Werkstattleiters, der in der großen Schöma-Lok einen hergerichteten Platz besitzt und auf den Gesellschaftsfahrten nicht fehlen darf ("...dann beschwer'n sich die Leute!").

Torfwerk Freistatt
2839 Freistatt

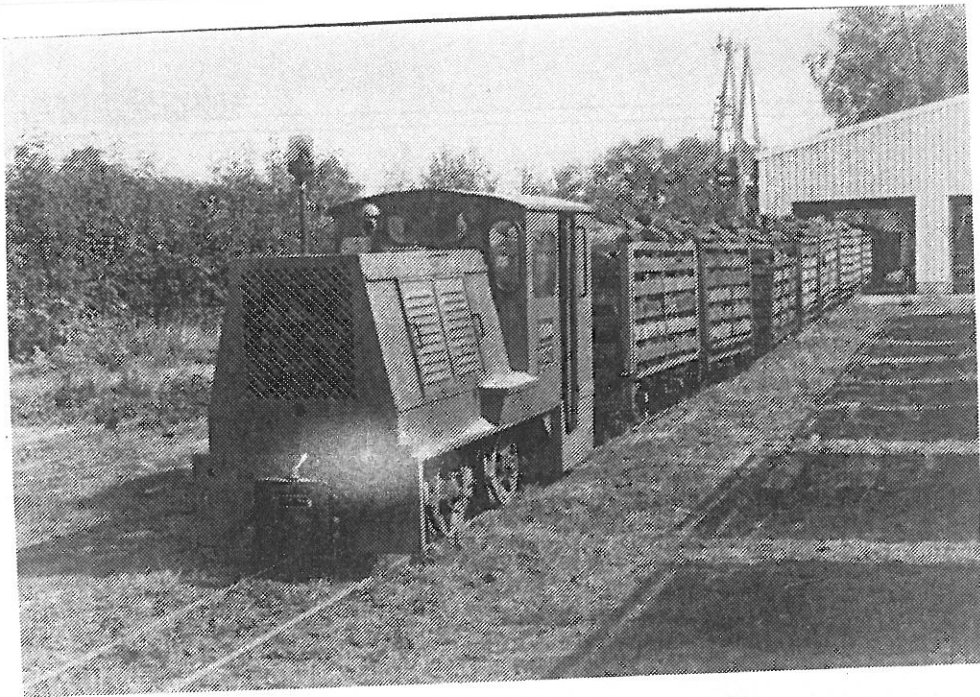
Spur: 600 mm
Stand: 11.09.1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Deutz 2 072/1916	B.m	XIV F	10		10	LV
#		Schöma 165/1935	Bdm		20	4	12	neu
#	3	Schöma 731/1943	Bdm		25			neu, a)
#		Schöma 854/1946	Bdm		25	3.75		neu, a)
#	2	Schöma 863/1947	Bdm		25	3.75	12	neu, a)
#		Schöma 1 474/1953	Bdm	LO 36	42	5		b)
#		Diema 2 114/1958	Bdm	DL 8	10	2		c)
#		Schöma 4 721/1983	2+2	Personenwagen				neu
#		Schöma 4 722/1983	2+2	Personenwagen				neu

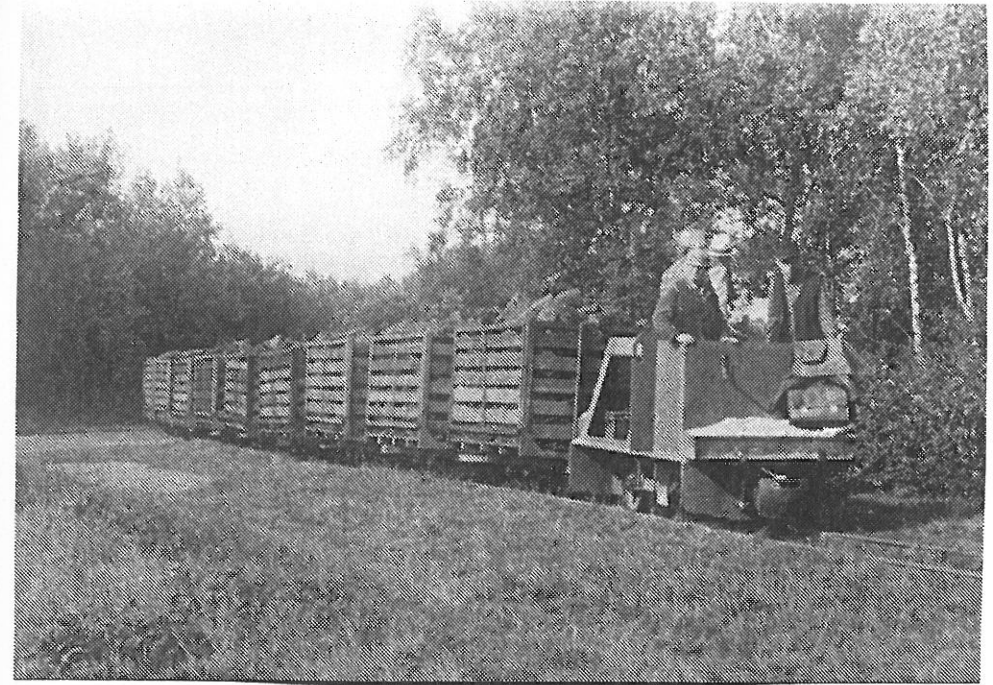
a) = neu geliefert als Generatorogas-Lokomotive, später Umbau auf Dieselbetrieb

b) = 1953 an Ziegelwerke Bethel, Bielefeld
19.. an Torfwerk Freistatt

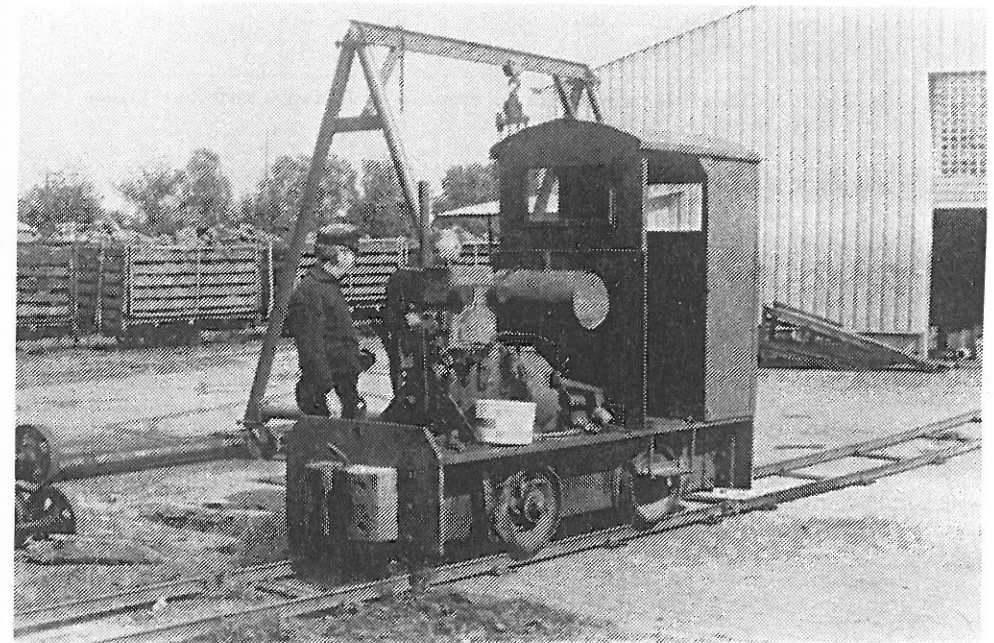
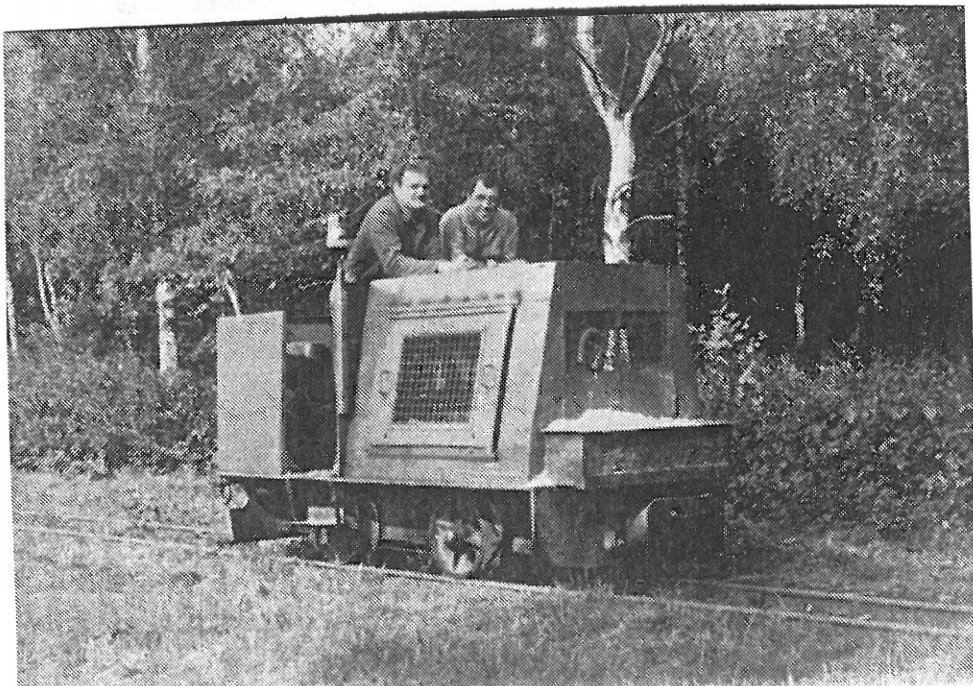
c) = 1958 an Heinr. Sundermeyer, Bissendorf Bez. Osnabrück
19.. an Torfwerk Freistatt



Torfwerk Freistatt: Schöma 1 474/1953 rangiert im Werk (oben). Unten: Kurz vor Feierabend zwischen 15.30 und 16.00 Uhr kommen alle Loks, z. T. mit beladenen Zügen, zurück ins Werk. Darunter befand sich am 11. September auch diese ehemalige Generatorgas-Lokomotive von Schöma.



Torfwerk Freistatt: Eine weitere frühere Generatorgas-Lok von Schöma kehrt zum Feierabend ins Werk zurück (oben). Das untere Foto zeigt die gerade in Reparatur befindliche älteste Schöma-Lok (165/1935) im Werk.



Bahn-Express

Torfwerke Neuhaus GmbH
2841 Rehden

Das südlich der Ortschaft Rehden gelegene Torfwerk betreibt ein größeres 600 mm-Netz mit acht Lokomotiven. Das Gleisnetz insgesamt mag etwa eine Länge von 10 km besitzen. Für den fotografierenden Eisenbahnfreund ist einmal die Werksausfahrt interessant, sowie eine gepflasterte Straße, die von Hemsloh aus über die B 239 hinweg in südliche Richtung führt. Mehrere Bahnübergänge kreuzen diesen Weg. Westlich des Weges kann man eine große Miete erkennen, an der sich oft etwas bewegt. Das Betreten des Moores ist ohne Weiteres möglich, das Personal ist freundlich und aufgeschlossen. Das ehemalige Werk Hemsloh, an das zunächst einige der o. a. Loks gingen, lag westlich der eben erwähnten Straße kurz hinter der Kreuzung mit der B 239. Werksanlagen sind nicht mehr zu erkennen, doch alte topografische Karten weisen das Werk aus. Eine Gleisverbindung zwischen den Werken Hemsloh und Rehden dürfte wohl schon lange bestanden haben.

Torfwerke Neuhaus GmbH
2841 Rehden

Spur: 600 mm
Stand: 11.09.1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	100	Schöma 1 679/1955	Bdm	KDL ..		1.8		a)
#	102	Diema 2 194/1958	Bd.	DS 14	15	2.8		neu, b)
#	105	Diema 2 234/1959	Bd.	DS 14	15	2.8		neu
#	106	Diema 2 435/1961	Bd.	DS 14	16	2.8		c)
#	107	Diema 2 462/1961	Bd.	DS 20	22	3.3		neu, b)
#	108	Schöma 2 620/1962	Bdm	CDL 20	22	3		neu
#	109	Diema 2 380/1960	Bd.	DS 28	28	3.8		d)
#	110	Diema 2 584/1963	Bd.	DS 20	26	3.3		e)

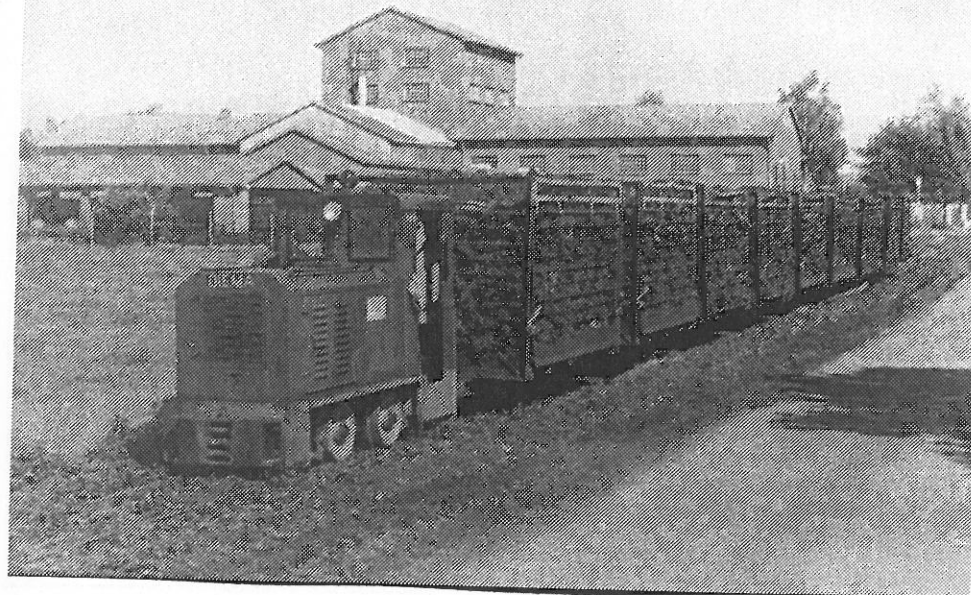
a) = 1955 über Dolberg, Glaser & Pflaum, Bremen, an Torfwerk Wetschen (liegt ganz in der Nähe von Rehden)
19.. an Torfw. Neuhaus, Rehden

b) = für Werk Hemsloh

c) = 1961 über Krupp-Dolberg, Dortmund, für Stadtwerke Bochum, Pumpwerk Winz
19.. an Torfw. Neuhaus, Rehden

d) = 1960 über Erwin Vetter, Eiserfeld, an Alois Jos. Müller, Siershahn
19.. an Torfw. Neuhaus, Rehden

e) = 1963 über H. M. Lazarus, München, an ...
19.. an Torfw. Neuhaus, Rehden



Torfwerke Neuhaus: 102 Diema 2 194/1958 rangiert an der Werksausfahrt (oben), die untere Aufnahme - ebenfalls vom 11. September 1986 - zeigt ein mittägliches Lokmeeting an der Miete (v. l. 109 Diema 2 380/1960, 107 Diema 2 462/1961, 110 Diema 2 584/1963) im Moor.



Bahn-Express

Zuckerfabrik Uelzen AG 3110 Uelzen

Die weithin bekannte Zuckerfabrik an der Ostseite der nördlichen Bahnhofsausfahrt von Uelzen verfügt über drei Diesellokomotiven. Auch außerhalb der Rübenkampagne wird - meist mit Lok 1 - heftig rangiert.

Die kleine Diema-Lok ist etwas Besonderes: Sie ist die erste Normalspurlok dieses Lokomotivherstellers. Sie entstand nach den Vorgaben der Zuckerfabrik, die seinerzeit noch einige Drehscheiben besaß, auf die die Lok zusammen mit einem Güterwagen zu passen hatte. Die Drehscheiben sind mittlerweile verschwunden.

Und noch eine Rarität hält das Werk vor: Es ist ein zweiachsiger Plattformwagen aus dem vorigen Jahrhundert. Er wird als Unkrautvernichtungsfahrzeug eingesetzt. Die Achslagerinschriften lauten einmal KPEV, sowie AJE (dahinter verbirgt sich was?).

Zuckerfabrik Uelzen AG
3110 Uelzen

Spur: 1 435 mm
Stand: 14.07.1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Jung 3 361/1922	Ct					a)
		Ilseburg 148/1928	Bdm					b)
#	1	MaK 500 048/1969	Cdh	G 500 C	530	60	35	neu
#	2	Schöma 1 849/1957	Bdh	CFL 200 DR	225	28	42	neu
#	3	Diema 2 265/1959	Bdm	DVL 60	60	10		neu

Spur: 600 mm
Stand: 14.07.1986

		O&K 4 753/1911						LV
1		Diema 1 047/1940	Bdm	DS 40				neu, c)
2		Diema 1 605/1953	Bdm	DS 40				neu, d)
3		Diema 2 132/1958	Bdm	DS 40				neu, e)

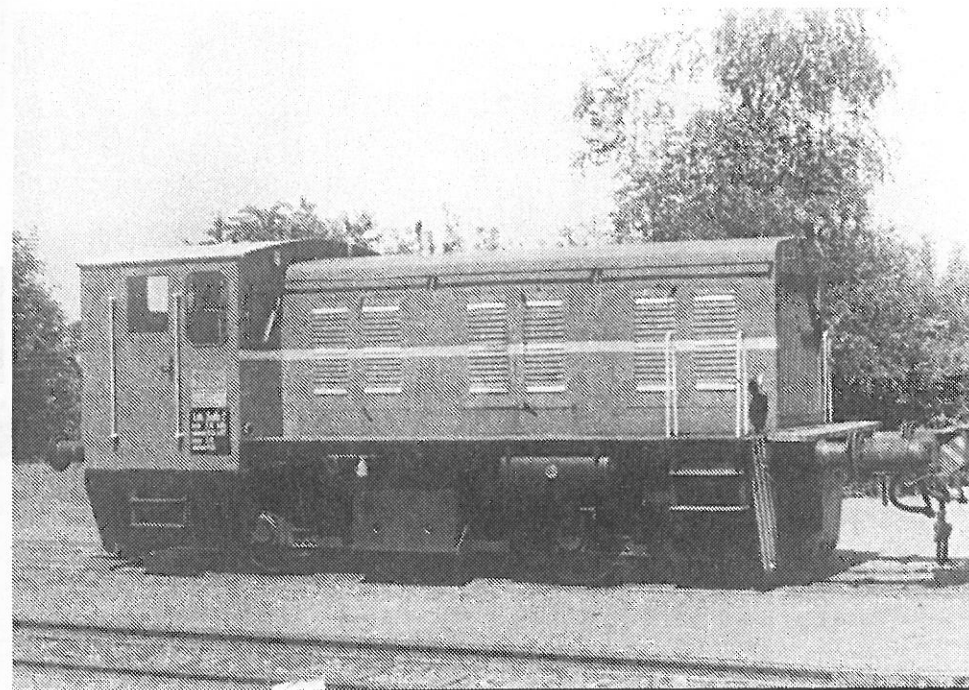
a) = 1923 an Hafenbahn Offenbach
1957 an Zuckerfabrik Uelzen
Verbleib ?

b) = 1956 gekauft
1963 verschrottet

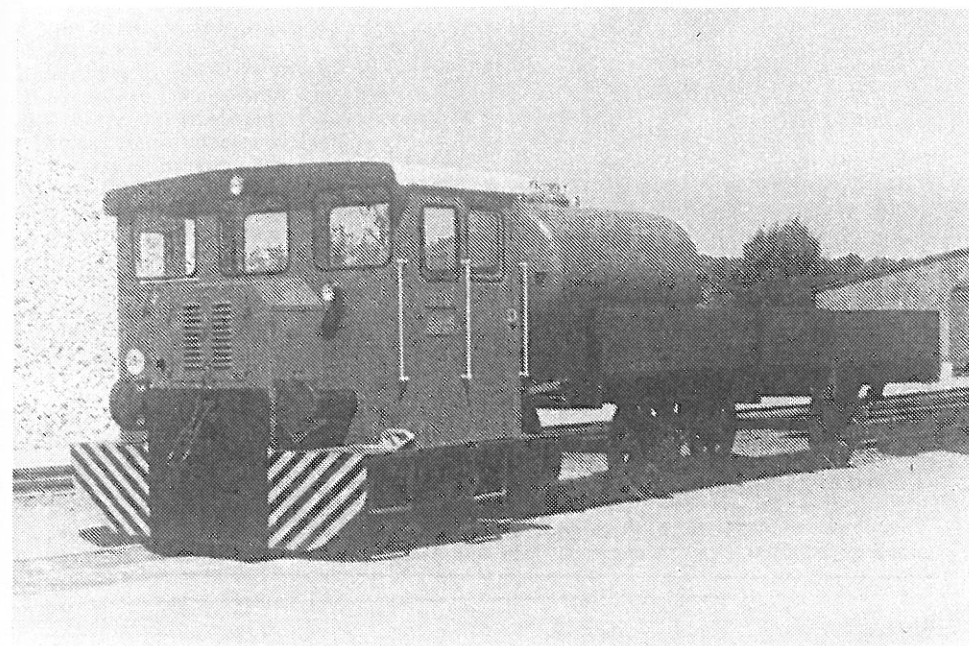
c) = 1972 an Diema; weiter an Kieswerk Haddorf H. Glosemeier, Ibbenbüren
19.. an Klasmann-Werke, Groß Hesepe (1) (umgebaut auf 900 mm, 36/40 PS)

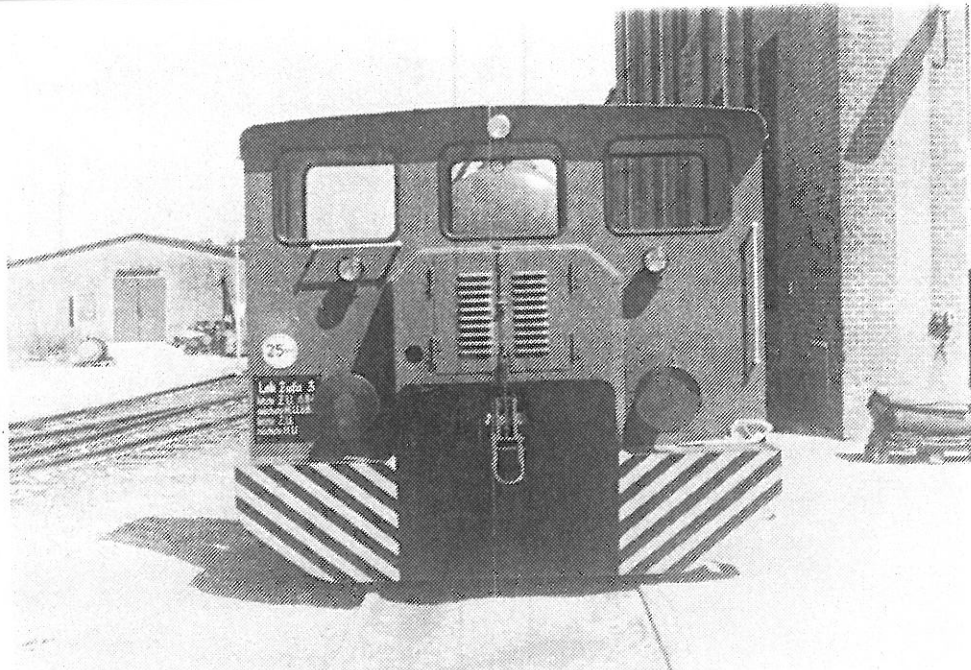
d) = 1972 an Diema; weiter an Wasserwerk für das nördliche Kohlenrevier, Haltern
1982 abgestellt

e) = 1972 an Diema; weiter an Klasmann-Werke GmbH, Groß Hesepe (21) (umgebaut auf 900 mm, 55 PS, 6 t)



Zuckerfabrik Uelzen: Lok 2 (Schöma 1 849/1957) am 14. Juli 1986 (oben),
unten die urige Diema-Lok (2 265/1959), aufgenommen am selben Tag.





Zuckerfabrik Uelzen:
Die kleine Diema-Lok
ist nachgewiesener-
maßen erheblich
breiter als lang -
vergleichen Sie
selbst !



Das Normalspurgleisnetz umfaßt heute rund 8.5 km Gleislänge. Während der Rübenzeit werden bis zu 300 Wagen pro Tag (!) abgefertigt.
Der Schmalspurbetrieb wurde um 1970 aufgegeben. Zuletzt waren drei Diema-Loks vorhanden, mittels derer Schlammteiche geleert wurden. Bis 1953 war hier noch eine Dampflok im Einsatz. Die Diema-Loks gingen dann 1972 an den Hersteller zurück und werden jetzt anderweitig verwendet.

Alph. Meyer KG, Ziegelwerk
4240 Emmerich-Vrasselt

Alph. Meyer KG, Ziegelwerk
4240 Emmerich-Vrasselt

Spur: 600 mm
Stand: 17.09.1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	Diema 2 487/1962	Bd.	DS 14/2	14	2.8		a)
#	oNr	Diema 2 586/1963	Bd.	DS 11/2	11	2.?		b), abg.

a) = 1962 an Klinkerwerk Neu-Bornhofen, Farmsen üb. Hildesheim
19.. an Niederrheinische Baukeramik, Ziegelwerk Pastor, Vrasselt
198. an Meyer, Vrasselt

b) = gel. über Klöckner & Co., Duisburg

Das kleine und sehr altertümliche Ziegelwerk, das etwas östlich von Emmerich an der Bundesstraße 8 (Nordseite) gelegen ist, betreibt als letztes der einst zwei nebeneinanderliegenden Werke eine kleine Feldbahn. Die benachbarte Niederrheinische Baukeramik besitzt heute keine Fahrzeuge mehr - eine Lok wurde an Meyer abgegeben. Bei Meyer ist jetzt ebendiese Lok in Betrieb, die bislang eingesetzte Diema-Lok wurde unter eine Überdachung an der Rückseite befördert und gammelt dort vor sich hin.

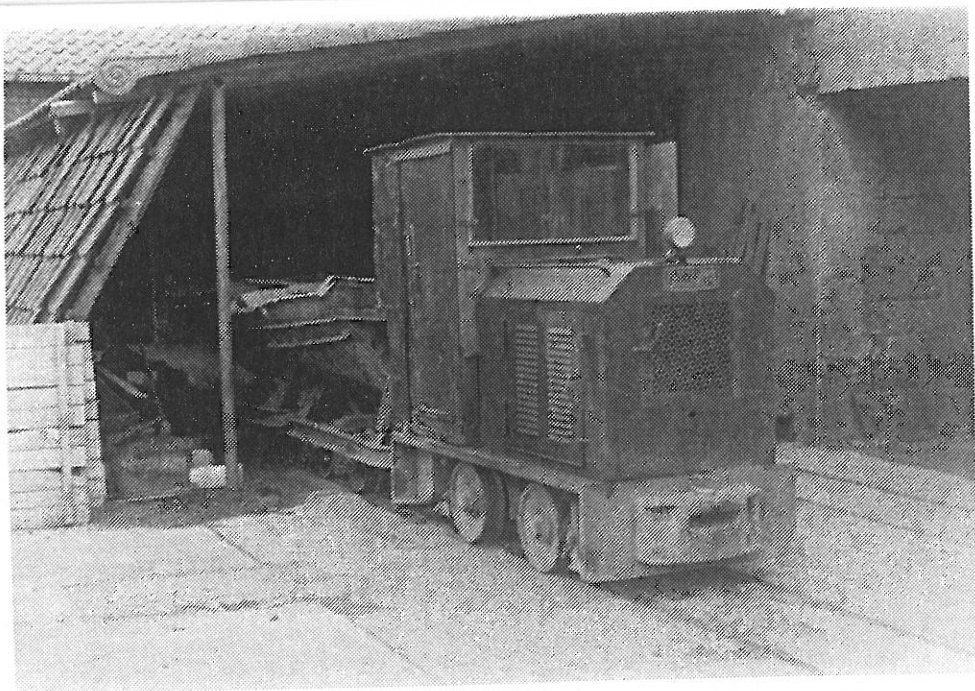
Diema 2 487 hingegen zuckelt wenige Male pro Tag mit ihren fünf Loren zur knapp 200 m entfernten Grube. Hier steht ein kleiner Hydraulikbagger, der die Loren belädt. Der am anderen Ende der Grube abgestellte Eimerkettenbagger kommt wohl nur in größeren Zeitabständen zum Einsatz, baggert dann aber auch einen rund 200 m langen Wall Ton heraus - den der kleine Hydraulikbagger dann in die Loren befördert.

Klöckner-Humboldt-Deutz AG
5000 Köln (Werke Deutz und Kalk)

Die Fertigungsstätten der KHD AG in Köln teilen sich in zwei Betriebsbereiche auf, nämlich die Werke Deutz und Kalk. In beiden Betrieben kommen heute noch regelmäßig eigene Werklokomotiven zum Einsatz.

Im Deutzer Betriebsgelände ist auch das Werk Westwaggon enthalten, mit dem KHD im Jahre 1959 auch eine Werklokomotive übernahm.

Die beiden Deutzer Lokomotiven sind zwar typengleich (d. h. sie besitzen den gleichen Motor), sondern unterscheiden sie sich doch recht deutlich voneinander:



Meyer, Vrasselt: Soeben hat sich die kleine Diema-Lok (2 487/1962) tuckernd unter der Entladehalle hervorgewagt - Foto vom 17.09.1986.

Die 501 ist eine 'Kataloglokomotive', die 504 hingegen verfügt - unüblicherweise - über Kettenantrieb. Zusätzlich besitzt sie ein Finsterwalde-Nachschaltgetriebe, durch das sie wahlweise entweder 20.2 oder 45.7 Kilometer pro Stunde zurücklegen kann.

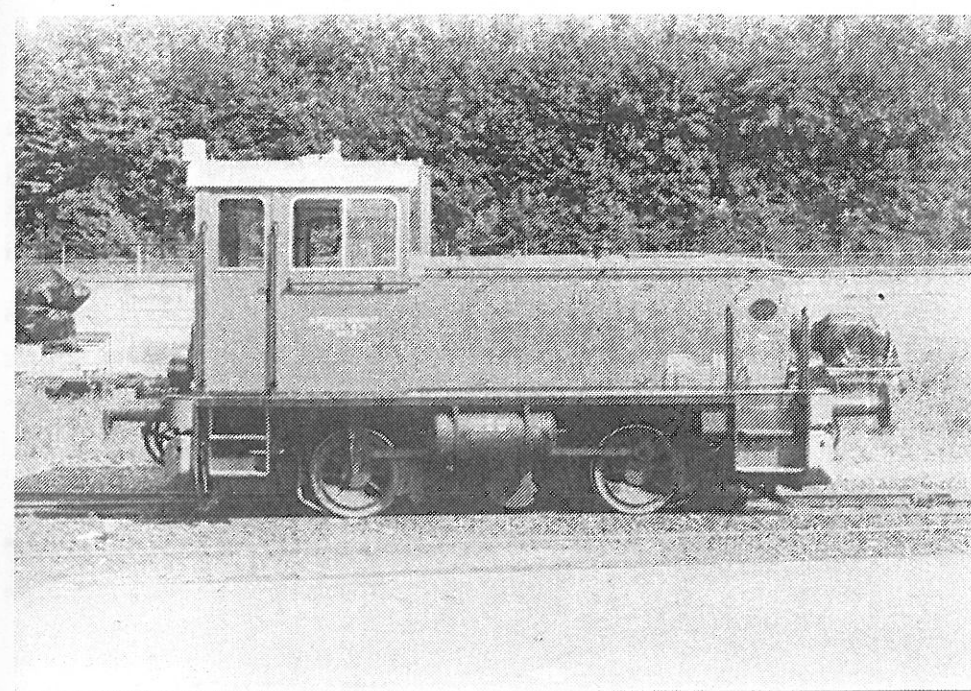
Das Werk Kalk verfügt ebenfalls noch über zwei Lokomotiven, von denen die interessantere leider die Reservelok zu sein scheint.

Vor nicht allzu langer Zeit ist die dritte Kalker Werklok - eine Köf II-ähnliche Maschine - abgegeben worden.

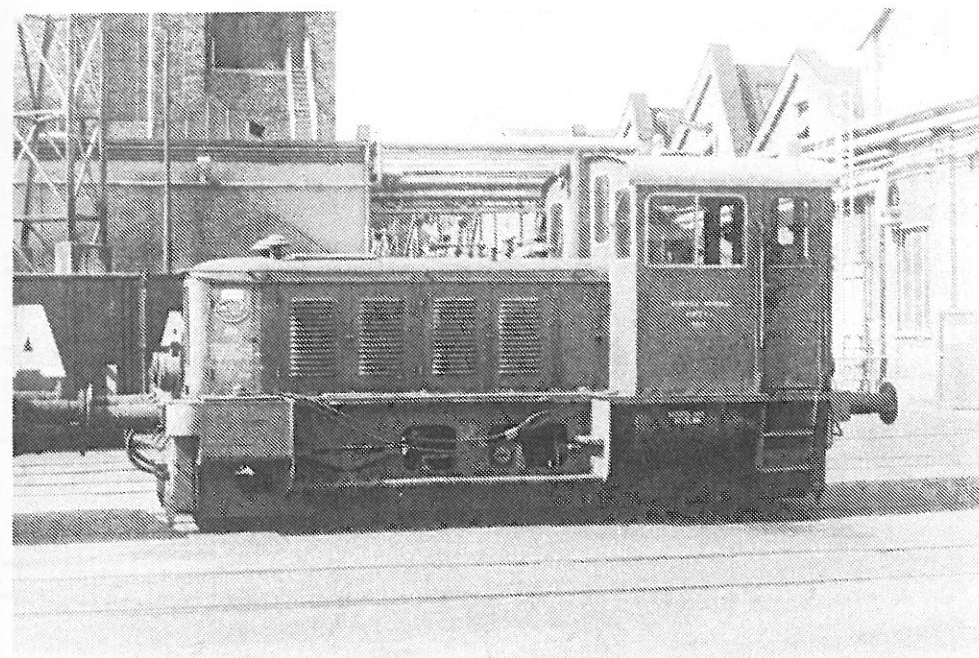
Der frühere Lokomotivpark läßt sich leider nur in Fragmenten rekonstruieren. Eine Lokomotive wurde gegen Ende der 70er Jahre verschrottet, eine weitere Maschine ist im Dezember 1973 auf einem Spielplatz in Bocklemünd aufgestellt worden.

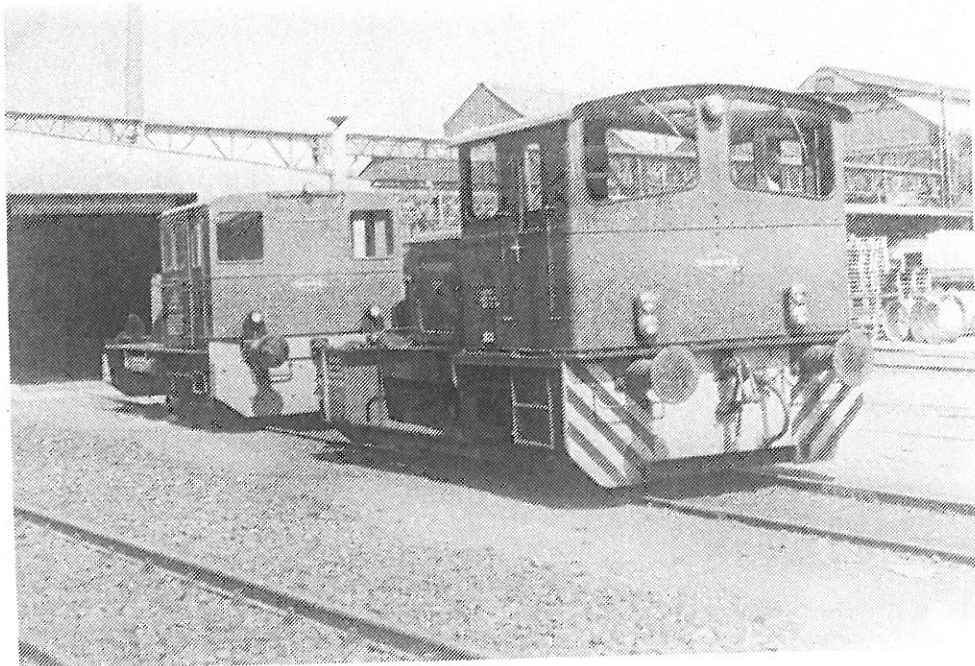
Die Hinweise auf weitere Lokomotiven entstammen Lieferunterlagen. Hier ist übrigens KHD 25 684 unter KHD als 'annulliert' gekennzeichnet, angeblich ist die Lok auch nach einer weiteren Eintragung an einen anderen Besteller ausgeliefert worden - das Vorhandensein dieser Lok in Bocklemünd ist jedoch ein überzeugender Gegenbeweis.

Um 1940 herum wurden für die Abteilung Brückenbau zwei weitere Lokomotiven (Fab.-Nr. 27 343, OMZ 117 R und 27 344, OMZ 122 R) geordert, jedoch später wieder annulliert. Unter den beiden Fabriknummern wurden schließlich zwei völlig andere Loks ausgeliefert.



KHD, Köln: Die beiden Deutzer Werklokomotiven sind auf dieser Seite abgebildet. Das obere Foto zeigt 501 KHD 56 230/1955, die untere Aufnahme 504 KHD 56 575/1958 - jedoch auf dem ehemaligen Westwaggon-Betriebsgelände. Beide Loks sind zwar typengleich, weisen aber äußerlich (und auch technisch) deutliche Unterschiede auf.





KHD, Köln: Hier nun die Kalker Lokomotiven: 504 KHD 57 787/1964 und dahinter 501 KHD 26 050/1940, unten noch einmal die interessantere der beiden Loks im Detail.



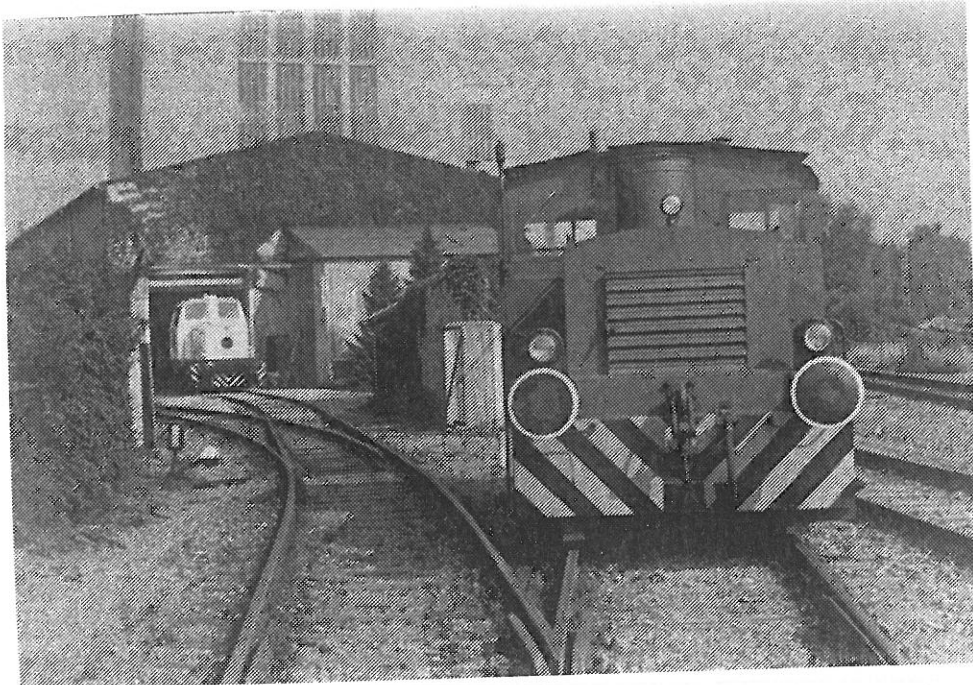
Klöckner-Humboldt-Deutz AG		5000 Köln (Werke Deutz und Kalk)		Spur:	1 435 mm			
				Stand:	28.07.1986			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Deutz 10 000/1930	B.m	EMS 128 R		32	26.5	neu, a)
		Deutz 16 352/1936	Bdm	A3M 220 R	75	22		neu, b)
		Deutz 16 390/1936	Bdm	A3M 220 R				neu, c)
		KHD 25 684/1940	Bdm	OME 117 R		4.5	13.8	d)
K	501	KHD 26 050/1940	Bdm	A6M 220 R	165	28	30.8	neu
		KHD 47 127/1950	Bdh	A6M 517 R	107	16	30	neu
D	501	KHD 56 230/1955	Bdh	A12L 614 R	200	28	30	e)
D	504	KHD 56 575/1958	Bdh	A12L 614 R	200	22	45.7	neu
K	504	KHD 57 787/1964	Bdh	KK 140 B	130	20	34	neu
K	506	Wind 260 001/1981	Bdh	RW 50 DH				neu

D = Werk Deutz K = Werk Kalk

Frühere Inventarnummern und Einsatzorte verteilten sich wie folgt:

Inv.-Nr.	Fab.-Nr.	Einsatzort
311 001	25 684	Kalk
311 003	47 127	Kalk
311 005	26 050	Kalk
311 008	56 230	Deutz
311 010	56 575	Deutz
311 012	57 787	Kalk

- a) = 1931 an Bata AG, Zlin (zurück)
1934 an Braunschweigische Landes-Eisenbahnen, Braunschweig (Probe-Lok)
... und dann ?
- b) = 1978/79 im Werk Kalk verschrottet
- c) = neu an Werk Deutz; Verbleib unbekannt
- d) = lt. Lieferbuch neu an Gottfried Lindner, Ammendorf b. Halle; entweder nicht dorthin ausgeliefert oder später zurück an KHD, Werk Kalk; 1973 aufgestellt auf Spielplatz Buschwiese in Köln-Bocklemünd
- e) = neu an Vereinigte Westwaggonfabr. AG, Köln-Deutz (1959 Übernahme des Werkes durch KHD)
- f) = 1984 aufgestellt auf Spielplatz Rybniker Str., Köln-Buchheim



MD Papierfabriken, Dachau: Lok 1 (DWK 656/1938) und Lok 2 (KHD 57 547/1963) präsentieren sich am Vormittag des 31. August 1985 auf dem Anschlußgleis der Papierfabrik - unten noch einmal Lok 1 allein.



München-Dachauer Papierfabriken Heinrich Nikolaus GmbH
8060 Dachau

Nach wie vor existieren diese beiden Lokomotiven bei der Dachauer Papierfabrik. Die KHD-Lok hat anlässlich ihrer letzten Hauptuntersuchung eine schnee-weiße Lackierung, auf der die Werbung des Malers prangt, erhalten. Nach wie vor ist sie die Einsatzlok, während die DWK-Lok nur mal sporadisch den Schuppen verläßt.

Eine alte Dampflok wurde in grauer Vorzeit verschrottet, eine Diesellok ging an Münchener Eisenbahnfreunde, die sie in einer Chemiefabrik in Neuaußing versteckt halten. Weiß dennoch jemand die Daten? In einem Zweigwerk der MD Papierfabriken in Plattling läuft eine gelbe ehemalige DB-Kleinlok.

MD Papierfabriken Heinrich Nikolaus GmbH Spur: 1 435 mm
8060 Dachau Stand: 30.08.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Krauß	5 438/1906	Bt				neu, a)
			/	Bdm				b)
#	1	DWK	656/1938	Bdm	110 B	110	24	26.3 c)
#	2	KHD	57 547/1963	Bdh	KG 230 B	230	36	34 neu

a) = ca. 1960 verschrottet

b) = 19.. an Eisenbahnfreunde in München

c) = 1938 vmtl. an Anorgana-Chemie, Gendorf
19.. an MD Papierfabriken, Dachau

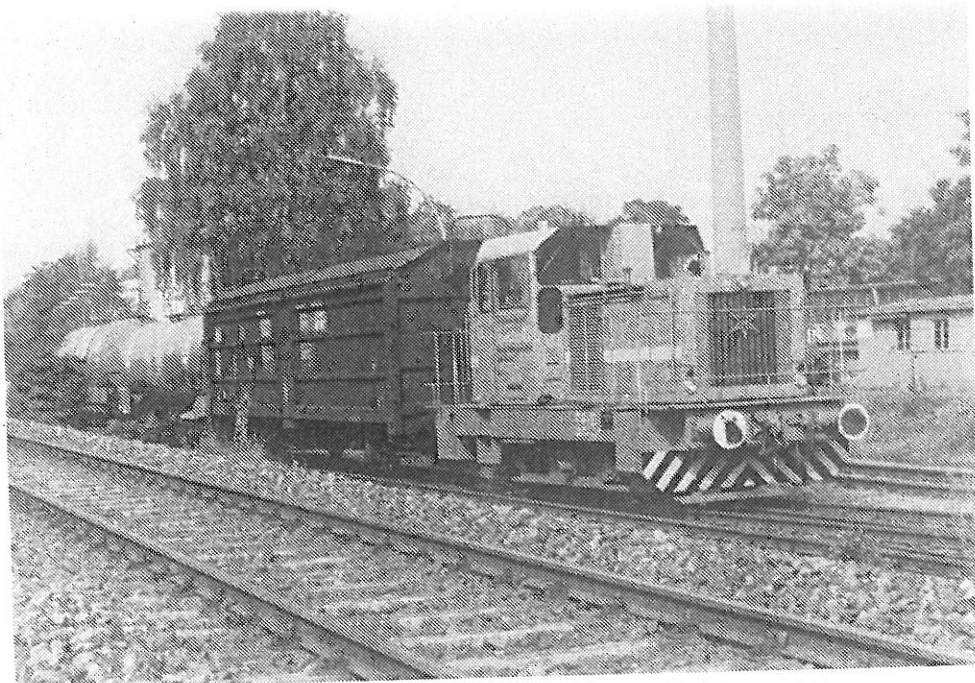
Fichtl, Spedition - Lagerei
8424 Saal

Dieses Unternehmen ist ebenfalls rechts der DB-Strecke Saal-Kelheim ansässig, jedoch erblickt man die rote Kleinlok dieses Lagereibetriebes schon kurz nach der Ausfahrt aus Saal. Verscho-ben werden mit der Lok speziell umgearbeitete G-Wagen, die lediglich zwischen der Hoechst AG in Kelheim und der Spedition Fichtl fahren dürfen. Der Pendelverkehr wird ebenfalls mit Werk-lokomotiven abgewickelt.

Die Lok kann problemlos aufgenommen werden.

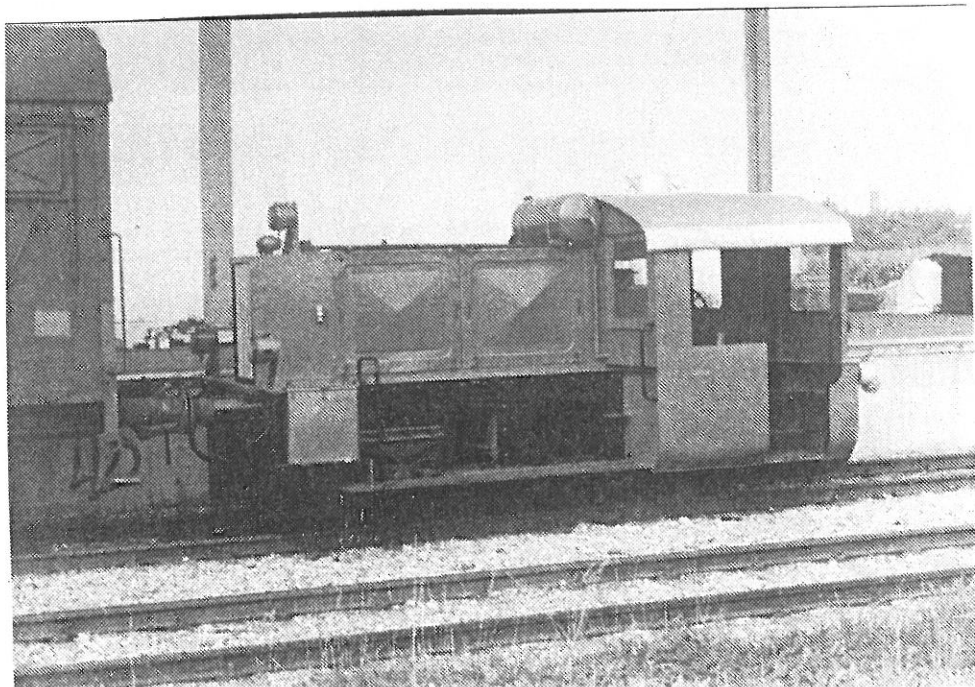
Es gehört zwar nicht direkt hierher, aber dennoch:

Im Jahre 1963 stand im Bw München Ost die O&K-Diesellok mit der Fabriknummer 20 576 abgestellt. Es handelte sich um eine stangengetriebene Kleinlok. Sie trug die Aufschriften "Gammach E.-Benton" und "West Germany". Wer kann Angaben zu Herkunft und Verbleib dieser Lok machen? Bitte wenden Sie sich direkt an Axel Gutmann - Burglachbergstr. 30 - 8925 Altenstadt.



Hoechst, Kelheim: Die Henschel-Lok (31 985/1976), aufgenommen am 13.09.1982, rangiert außerhalb des Werksgeländes.

Fichtl, Saal: Die Kleinlok des Lagereibetriebes kann man auch ohne Probleme nach Anfrage auf dem Betriebsgelände ablichten.



Bahn-Express

Fichtl, Spedition - Lagerei
8424 Saal

Spur: 1 435 mm
Stand: 13.09.1982

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
---	-----	-----------------	-------------	-----	---------------	-------------	-----------------	------

#	oNr	Jung	5 672/1934	Bdh			30	a)
---	-----	------	------------	-----	--	--	----	----

a) = 1934 an Deutsche Reichsbahn (Kö 4643), später DB (321 033, sp. 322 176)
1979 Ausmusterung (24.10.79 Bw Offenburg)
1979 an Fichtl, Saal

Südchemie AG, Werk Kelheim 8420 Kelheim

Das Chemiewerk rechts der DB-Strecke Saal-Kelheim besitzt umfangreiche Gleisanlagen, auf denen zwei Lokomotiven zum Einsatz kommen. Zur Fabriknummer der KHD-Lok gibt es Meinungsverschiedenheiten (siehe Wolff 6), das Betriebsbuch nennt jedoch die Fabriknummer 39 799, wobei dort - deutlich sichtbar - vorher 33 067 stand, nachträglich aber durchgestrichen wurde. Fotos im Werk sind nicht möglich.

Südchemie AG, Werk Kelheim
8420 Kelheim

Spur: 1 435 mm
Stand: 13.09.1982

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
---	-----	-----------------	-------------	-----	---------------	-------------	-----------------	------

#	1	O&K	26 141/1961	Bdh	MV 9	190/210	33	20	a)
---	---	-----	-------------	-----	------	---------	----	----	----

#	2	KHD	39 799/1941	Cdm	A6M 420 R	150/165	34	26	b)
---	---	-----	-------------	-----	-----------	---------	----	----	----

a) = 1961 an Südchemie AG, Werk Moosburg
19.. an Südchemie AG, Werk Kelheim (1)

b) = 1941 an Augsburgener Localbahn (6)
1953 an Südchemie AG, Werk Moosburg (6)
1971 an Südchemie AG, Werk Kelheim (2)

Hoechst AG, Werk Kelheim 8420 Kelheim

Das dritte Werk, das man auf der Fahrt von Saal nach Kelheim auf der rechten Seite erblickt, gehört der Hoechst AG. Vorhanden ist eine Henschel-Lok; eine ehemalige KHD-Lok wurde verkauft.

Die Henschel-Lok verläßt das Werk oft und kann dabei aufgenommen werden. Bei Ausfall dieser Lok wird die Lok 2 der Südchemie hier eingesetzt.

Hoechst AG, Werk Kelheim
8420 Kelheim

Spur: 1 435 mm
Stand: 13.09.1982

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#		KHD 56 229/1955	Bdh	A12L 614 R		28	30	a)
#	1	Hen 31 985/1976	Bdh	DHG 300				neu

a) = 1955 an Süddeutsche Zellwolle AG, Kelheim (≅ Hoechst AG)
1976 über WBB, Hattingen, an Walzmühle Leopold Rauch & Söhne, Salzburg/
Österreich (vgl. BE 4/83)

Korrekturen/Ergänzungen: Werkbahnen in Hannover

S. 44: Nordcement AG, Werk Alemannia
Das Werk wurde bereits 1908 (und nicht erst in den 20er Jahren) errichtet. Die Jung-Lok 8 813/1939 wurde 1949 für das Werk Kronsberg angeschafft, aber bereits 1950 im Werk Siegfried (Vogelbeck bei Einbeck) eingesetzt und schliesslich zur Jahreswende 1951/52 für das neue Gleis zum Mittellandkanal an das Werk Alemannia abgegeben.

Die Ruhrthaler-Lok (3 621/1959) gehört weiterhin der Nordcement und ist nur als Leihgabe im Strassenbahnmuseum Wehmingen.

Auf dem Schmalspurgleisnetz waren 1948 drei Loks vorhanden, von denen zwei im Jahre 1957 verschrottet wurden. Bei der dritten dürfte es sich um die erwähnte Gmdr 2 760/1939 handeln. 1952 wurde neu die KHD-Lok 55 363/1952 erworben, die noch heute existiert, allerdings nicht mehr in der Grube, sondern - zur Aufarbeitung als Denkmal vorgesehen - im alten Werksteil. 1953 kamen gleich vier Loks hinzu:

- Deutz 15 678/1936, OMZ 122 F, 36/40 PS, 7 t, 17,5 km/h; neu geliefert als 600 mm-Lok an Verkehrsamt der Stadt Hannover; 1953 von Fa. Mundhenke an Nordcement
- Henschel /1936, DG 20, 25 PS; 1953 von Fa. Mundhenke an Nordcement; 1964 verschrottet
- Jung 10 885/ , 22/24 PS; 1953 von Fa. Motor-Leuzen an Nordcement
- Jung / , 22/24 PS; 1953 von Fa. Motor-Leuzen an Nordcement

Ferner liessen sich noch folgende Loks des Misburger Werks der Norddeutschen Portland-Cementfabriken feststellen:

- Hanomag 6 038/1911, 1B-Nassdampflok, Normalspur; 1955 an Werk Siegfried, Vogelbeck; 1956 verschrottet
- Diema 1 295/1949, DS 22, 22 PS; neu geliefert als 600 mm-Lok an Interessengemeinschaft der Norddeutschen Portland-Cementfabriken, Misburg, für Schlackenhalde Schlewecke (bei Bad Harzburg); 1955 verkauft an Gipswerk Wilhelm Armbricht & Co. KG, Förste; 01.01.56 an Norddt. Portl.-Cementfabriken AG, Gipswerk Armbricht, Förste; Verbleib unbekannt, eventuell 1959 verkauft an Gipswerk Willi Peinemann, Förste.

Eventuell gehörte auch die unter HPC (S. 61/63) aufgeführte Sigl-Lok 1 081/1871 zeitweise der "Norddeutschen" - so jedenfalls belegt es die Beschreibung des Austauschessels auf S. 63.

S. 52: Gew. Deurag-Nerag

Lok 160 (WLF 9 090/1941) war eine zweiachsige Lok des Typs Bf H64. Eine der beiden noch vorhandenen KHD-Dieselloks steht zum Verkauf (Nov. 1986).

Eine der beiden KHD-Kleinloks (47 390/1947) läuft seit 1965 bei der Bentheimer Eisenbahn als D 11. Ist es vielleicht möglich, dass die Barenburger Lok die Fabriknummer 46 389/1947 trägt ?

S. 61: Teutonia-Zementfabrik

Anmerkung c): Die ehemalige DB-Nummer Köf 6205 dürfte stimmen.

S. 64: Hannoversche Portland-Cementwerke

Anmerkung c): Die Lok ging 1969 an HPC.

S. 67: Deutsche Shell

Anmerkung b): Von Düsseldorf aus ging die Lok im Jahre 1974 an Aral, Ludwigshafen (Nr. 6021 'Araline').

S. 84: Ziegelwerke Stöcken

Anmerkung b): Die Lok ging an das Torfwerk A.-G. Meiners, Borstel (Lok 48).

NEU: Hannoversches Presswerk Max Müller GmbH & Co., Hannover

Noch heute ist die seinerzeit neu gelieferte Jung-Lok (9 914/1941, ZN 113, 22 PS) im Einsatz.

Korrekturen/Ergänzungen: Feldbahnen in Bayern

S. 8: Vereinigte Dachziegelwerke Wiest, 7919 Altenstadt/7919 Bellenberg

Es ist noch ein Diema-Hydraulikkipper (3 039/1969, HFK 2.5/1, neu an Ziegelei Aubenham) vorhanden. Ob dies der 4achsige Kipper ist ?

Anmerkung e): Nach Angaben von Diema ging die Lok neu an Deichbau Bad Zwischenahn, nach Lieferunterlagen ging die Lok zusammen mit einigen "Kollegen" (2 802-06) als 700 mm-Lok in die Niederlande - was stimmt denn nun ?

Als LV-Angabe kann die Deutz-Lok 4 135/1921, Typ XIV F, 10/12 PS, 10 km/h, hinzugefügt werden.

S. 15: Tonwerk Enzinger, 8091 Eiselfing

Am 16.09.1985 war die Situation noch unverändert. Mittlerweile ist jedoch die Jung-Lok an die Eisenbahnfreunde Lengerich verkauft worden und befindet sich seit Dezember 1986 in Lengerich. Sie bekommt dort die Bezeichnung V 11. Die Spurweite beim Tonwerk Enzinger betrug übrigens 500 mm, so dass die Lok derzeit in Lengerich auf 600 mm umgespurt werden muss. Die O&K-Lok ist nach Angaben des Eigentümers an Eisenbahnfreunde im süddeutschen Raum abgegeben worden. Sie befand sich im September 1986 nicht mehr in Eiselfing.

S. 16: Tonwerk Kolbermoor, 8201 Kolbermoor

Es sind 8 Mühlhäuser-Kipper des Typs 2/600, Bj. 1961-68, vorhanden. Als LV-Angabe kann die Deutz-Lok 7 623/1927, Typ ML 216 Tr II, 7 PS, 8,5 km/h, hinzugefügt werden.

S. 19: Ziegelwerk Bauer, 8300 Landshut-Kumhausen
Die zweite Gmdr-Lok hat 22/24 PS.

S. 20: Ziegelwerk Müllner, 8304 Mallersdorf-Pfaffenberg
Die beiden KHD-Loks wurden im Juli 1984 verschrottet. KHD 36 006/1940 war am Stichtag 1982 also noch vorhanden, jedoch unter allerlei Gerümpel versteckt. Neu ist 1984 die Jung-Lokomotive 10 062/1941, ZL 114, ex Bauunternehmer Fahrner, Mallersdorf, hinzugekommen. Die Lok wurde total umgebaut, mit hydraulischem Getriebe und Lkw-Motor versehen und ist jetzt Einsatzlok. Jung 12 391/1962 steht in Reserve - Stichtag: 23.09.1985.

S. 23: Dachziegelwerk Möding, 8380 Möding
Die Gmdr-Loks 4 472/1948 und 4 696/1952 sind nicht abgestellt, sondern dienen als Reserve für einen Zweizugbetrieb, der scheinbar auch fallweise vorkommt.

S. 28: Tonwerk Lange, 8399 Schmidham-Höhenmühle
Im April 1984 (aber nicht mehr im August 1985 ?) war noch Diema 4 098/1977, DFL 30/1.7, 47 PS, 6 t, vorhanden. Die Lok ging neu an die Hüttenwerke Kayser AG, Lünen (vgl. BE 2/83 -7-), tauchte 1982 bei Diema auf und muss zwischenzeitlich an das Tonwerk Lange gekommen sein.

S. 34: Dachziegelwerk Jungmeier, 8440 Straubing
Im September 1983 war O&K 25 953/1960 nicht mehr vorhanden, O&K 25 057/1950 war abgestellt. Es herrschte überdies reger Betrieb mit der Diema-Lok (3 283/1972) und der neuesten O&K-Lok (26 248/1963).

S. 34: Dachziegelwerke Mayr, 8440 Straubing
Die Bahn hat 650 mm-Spurweite!

S. 39: Amberger Kaolinwerke, 8452 Hirschau
O&K 20 863/1937 hat 52 PS, die beiden KHD-Loks 23 021/1939 und 23 058/1938 haben je 36/40 PS, Jung 11 371/1950 hat 11/12 PS. Auch der Strüver-Kuli 60 550/1963 ging an das DDM, Neuenmarkt-Wirsberg - überdies die nicht in der Lokliste aufgeführte Schöma-Lok 359/1938, 10 PS, neu an Braun, Hirschau, später an Amberger Kaolinwerke. Ferner war früher folgende Lok vorhanden: O&K 13 214/1942, Bt, jetzt Spielplatz Monte Kaolino, Hirschau. Als LV-Angabe kann die Deutz-Lok 1 221/1913, Typ XIV, 10 PS, 10 km/h, hinzugefügt werden. Diese Lok wurde später an die Gew. Carl Alexander, Baesweiler, und dann weiter an Scheidl & Co., Eschweiler, verkauft.

S. 40: Gebr. Dorfner, 8452 Hirschau
Hier sind evtl. noch Schmalspurfahrzeuge vorhanden. Weiterhin gibt es eine Normalspurlok (Daten ?).

S. 43: Porzellanfabrik Tirschenreuth, Tirschenreuth
Ist diese Bahn denn überhaupt noch in Betrieb ?

Hochst KeramTec, Bergbaubetrieb Johanneszeche, 8592 Wunsiedel
Diese Feldebahn fehlt in der Veröffentlichung. Es handelt sich zwar nur um einen Restbetrieb, aber immerhin! Es sind zwei Loks vorhanden: 14 Diema 2 387/1960, DS 20, 22 PS, 3.3 t, neu an Stemag, P. Thiersheim/Ofn., und 17 Ruhrthaler 1 339/19.., DKL/S1, 12/14 PS, Reservelok. Stand: April 1987, Spur: 600 mm. Das Werk firmierte bis ca. 1984 als Rosenthal-Technik.

S. 44: Erste Bayerische Basaltstein AG, 8591 Steinmühle
Die vier aufgeführten Gmdr-Loks des Typs HF 50 B gingen ursprünglich als 750 mm-Loks an das OKH, für Rehagen-Klausdorf. Maffei 4 273/1925 ging an das DDM, Neuenmarkt-Wirsberg. Fraglich ist hingegen die Abgabe der Dampflok Krauss 6 794/1913 an das DDM.

Die Fabriknummer der Jung-Lok 7 822 ist in 7 522 zu ändern. Die Lok verschwand nach 1975 unbekannt.

Als LV-Angabe ist die frühe Deutz-Lok 156/1905, Typ V, Spur 700 mm, 12 PS, 6 km/h, zu ergänzen. Die Lok wurde später an den Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein AG, Osnabrück, für Piesberg, verkauft.

S. 50: Tonwarenfabrik Scheiber, 8772 Marktheidenfeld
Die beiden Jung-Loks 7 551 und 8 017 sind vom Typ EL 105, 11/12 PS, 2,9 t. Beide gingen 1984 an den Feld- und Kleinbahnverein Nidderau. Der Diema-Triebwagen (2 901/1966, GT 5) kam von der Ziegelei Hösbach/Spessart (nix Mösbach!). Er ist seit 1983 im Einsatz (vgl. EI 8/84).

S. 61: BHS-Alpentalwerk Raubling, Werk I, 8201 Nicklheim
Neuzugang ist hier Diema 4 903/1986, DFL 30/1.4, 47 PS, 4.5 t, gelb lackiert.

S. 63: Südchemie, Torfwerk Bernau, 8214 Bernau
Die Entladehalle wurde 1985 abgebrochen, die Jung-Lok (12 058/1955) ging an das Torfwerk Maier, Rottau (siehe dort).

S. 64: Torfwerk H. Maier jun., 8217 Rottau
Neuzugang ist die 1985 vom Torfwerk Bernau der Südchemie übernommene Jung 12 058/1955, ZL 114, 22/24 PS, 5.4 t. Die Lok ist - noch in der 600 mm-Version - auf dem Betriebsgelände abgestellt. Eine Eigenbau-Lok und O&K 12 040/1932 sind seit 1982 nach längerer Abstellzeit wieder im Einsatz, die beiden Schöma-Loks (1 239/1951 und 2 871/1965, beide neu an Strafanstalt Bernau) seit der Wiederinbetriebnahme 1976. Nach neuesten Meldungen (1987) sieht's hier aber gar nicht mehr so gut aus. Die von der Südchemie übernommene Jung-Lok ging 1987 an einen Schrotthändler in Traunstein. Ansonsten ist die Bahn wegen abgelaufener Pachtverträge stillgelegt. Die Torfförderung auf einer Restfläche besorgt ein Amphibien-Lkw. Ob abermals ein Pachtvertrag (& Wiederinbetriebnahme der Feldebahn) zustande kommt, ist ungewiss. Die sonstigen Fahrzeuge sind abgestellt noch vorhanden.

S. 64: Torfwerk Magerl, 8217 Rottau
Das Werk und die Feldebahn sind etwa seit 1983 stillgelegt, das Eigenbau-Fahrzeug steht als Fragment neben der Halle.

S. 65: BHS-Alpentalwerk Ainring, Werk II, 8229 Niederstrass
Lok 2 (Gmdr) wurde um 1982 an das Torfwerk Peiting abgegeben. Dafür wurde Lok 4 (KHD 56 637/1960) in Lok 2, und Lok 7 (KHD 56 642/1961) in Lok 4 umgezeichnet. Lok 21 (Deutz) wurde 1986 an ein Museum ("Kärnten oder so ..") abgegeben. Früher war noch Deutz 17 014/1936, MLH 714 G, Spur 600 mm, 2.7 t, 6.7 km/h, neu an BHS, Peissenberg, um 1970 Denkmal Schwimmbad Ainring, um 1975 verschrottet. Diese Lok entstammt einer ganzen Serie (17 014-019) baugleicher Loks für BHS, Peissenberg. Zwischen 1933 und 1964 hat BHS für verschiedene Betriebsstellen über 130 (!) fabrikneue Deutz-/KHD-Loks bekommen!

Vor dem Verwaltungsgebäude in Peissenberg steht Lok 80 KHD 55 973/1956, MAH 914 G, zusammen mit einigen Loren als Denkmal (Stand: 07.07.1982).

S. 66: BHS-Alpentorfwerk Peiting, Werk V, 8922 Peiting
Die Loks 41 und 68 wurden 1982 verschrottet. Bei der 'Werk-Lok' (Gmdr) handelt es sich um die Lok aus Ainring.

S. 70: Kieswerk Brand & Huber, 8183 Rottach-Egern
Der Feldebahnbetrieb wurde 1983 aufgegeben. Die zweite Lok ist angeblich auch nach Fürstenfeldbruck gegangen. Die dritte Lok war 1981 schon nicht mehr vorhanden.

S. 70: August Unterholzner, 8201 Fischbach
Auf dem Normalspuranschluss verkehrt noch ein kleiner gelber Vollert-Robot des Typs DR 10 000.

S. 74: Karl Teich, 8830 Treuchtlingen-Gundelsheim
Die Jung-Lok 10 735 trägt die Leistungsdaten 22/24 PS und 5.3 t (vgl. EI 1/86).

S. 84: BHS-Salzbergwerk Berchtesgaden, Berchtesgaden
Lok 2 (KHD 46 686/1947) wurde verschrottet, eine weitere Lok an der Besucherstrecke aufgestellt. Gibt's denn wirklich ernsthafte Hinweise auf die Diema-Lok in Berchtesgaden?

S. 85: Bauunternehmer Fahrner, 8304 Mallersdorf
Jung 10 062/1941 ging 1984 an das Ziegelwerk Müllner, Pfaffenberg.

S. 88: Pfleiderer, 8430 Neumarkt
Weitere Loks sind zu ergänzen: MW 41 Ruhrthaler .../1949, Verbleib nach 1979 unbekannt; MW 43 O&K 25 956/1960, Verbleib nach 1979 unbekannt. Als LV-Eintragung darf genannt werden: Deutz 9 264/1929, PME 117 F, Spur 1000 mm, 9 PS, 2.5 t, 8.5 km/h.

S. 88: Zapfwerke Fertiggaragen, 8501 Behringersdorf
Gmdr 2 178/1938 ist Denkmal im Werk (vgl. EI 1/86).

S. 89: Eisenwerksges. Maximilianshütte, 8458 Sulzbach-Rosenberg
Die Schöma-Lok (2 193/1958) ist vom Typ CFL 40 D1. Ursprünglich wurde sie zusammen mit der baugleichen Schwesterlok 2 194/1958 an die Rheiner Kalksandsteinwerke, Flaesheim (vgl. auch BE 5/85 -25-), geliefert.

Alois Vaeth, Sägewerk, Holzhandlung, Kreuzmühle, 8751 Elsenfeld
Das Werk, bis 1969 als Fassfabrik Kreuzmühle bezeichnet, verfügt über 1 500 m Gleis der Spurweite 600 mm. Vorhanden waren drei Fahrzeuge - zwei Eigenbauten wurden um 1977 und 1983 verkauft; ein Kröhnke-Fahrzeug wurde ebenfalls 1983 verkauft.

Korrekturen & Ergänzungen

Museum für Verkehr und Technik, 1000 Berlin 61 (BE 2/87-94)

Per 2. Juni 1987 sind fünf weitere Fahrzeuge des MVT der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Es handelt sich dabei neben dem ET 18305 (ex LAG) um drei - zumindest teilweise - frühere Werkloks:

- Leichte württ. Tenderlok T 1005 von 1899; neu an Württ. Staatsbahn; 1921 an Fürstlich Hohenzollernsche Hüttenverwaltung im Laucherthal (Bei Sigmaringen); 1977 an Museen in Darmstadt und Neuenmarkt; 1986 an MVT;
- Leichte Nebenbahn-Tenderlok von 1911; neu an Württ. Staatsbahn; 1917 an Osnabrücker Kupfer- und Drahtwerk; ab 1971 bei norddeutschen Eisenbahnfreunden; 1985 an MVT;
- Gasag-Werklok Nr. 1 von 1901; Hersteller BMAG; neu an Gasag; diente dort zum Verschieben von Kohlezügen; 1966 ausser Dienst gestellt und für ein zukünftiges Berliner Verkehrsmuseum gestiftet;
- Preuss. Tenderlok T 9.3 von 1900; Hersteller Hohenzollern; nach dem Ersten Weltkrieg Werklok in Polen; ab 1956 im Dienst eines metallverarbeitenden Betriebes im Eisenhüttenkomplex Czenstochau.

Torfwerk Ravensburg, Jeddelloh II, 2905 Jeddelloh (BE 1/87 -47- Warfsmann)

Zwei der drei Eigenauffahrzeuge sind (31.03.87) noch vorhanden. Sie besitzen Diema-Getriebe.

Klinkerwerk Uhlhorn, 2935 Grabstede (BE 1/87 -47-)

Das hatten wir doch schon einmal: Statt Diema 1 880 muss es 1 380 heissen - Danke für Deine Geduld mit uns, Andreas!

Klinkerwerke Heinrich Kuhfuss, 4420 Coesfeld (BE 1/87 -50-)

Nach wie vor steht der Lokschuppen in Verbindung mit den übrigen Gleisnetz, doch stand das Unkraut im September schon recht hoch. O&K 7802 ging an die Eisenbahnfreunde Lengerich, eine Schöma-Lok (welche?) ging an ein Torfwerk im Emsland (wohin?), und die grosse Schöma-Lok (welche?) steht betriebsbereit in einer Halle und kommt immer dann zum Einsatz, wenn Ton aus der weiter entfernten Grube benötigt wird.

Steinzeug- und Tonwerke Ernst Stauch, 6901 Nussloch (BE 1/87 -41-)

Die Bahn ist seit ca. Anfang 1983 stillgelegt - kurz vor März 1983 muss hier noch etwas gelaufen sein.

Privatfeldebahn Rielingshausen, 7142 Marbach-Rielingshausen

Eine liebevoll restaurierte Feldebahn ist in Rielingshausen entstanden. Der Fuhrpark setzt sich aus einer Gmdr-Lok (1 595/1936, 10/12 PS, Motor Kaelble KG 110 e; ex Ziegelei Blattert, Murr) und einigen wenigen Loren zusammen. Interessierte Besucher erhalten bei einer Mitfahrt sogar richtige Fahrkarten. Die Streckenlänge beträgt momentan jedoch nur 60 m. Interessenten melden sich bitte bei Herrn Heinz Essig - Hauptstrasse 38 - 7142 Marbach-Rielingshausen.

Kalkwerk D. Funk, 8400 Regensburg (BE 5/85 -30-)

Bei der erwähnten Dampflok 1 handelte es sich um die ehemalige 98 320 (bay. Ptl 2/2 "Glaskastl"), die 1943 zu Steine & Erden kam. Sie wurde ca. 1963 verschrottet.

Das 900 mm-Gleisnetz wurde ca. 1966 eingestellt. In den letzten Kriegsjahren waren im Schmalspurbereich einige von Baufirmen ausgeliehene Dampfloks im Einsatz. Deutz 19 851/1937, OME 117 F, 600 mm, 2.8 t, 13.3 km/h, ging seinerzeit neu an Funk (LV).

Kalkwerk A. Büechl, 8400 Regensburg

Gleich in direkter Nachbarschaft von Funk ist dieses Kalkwerk angesiedelt. Das Werk besitzt für den Betrieb auf seinen Normalspurgleisanlagen zwei Dieselloks:

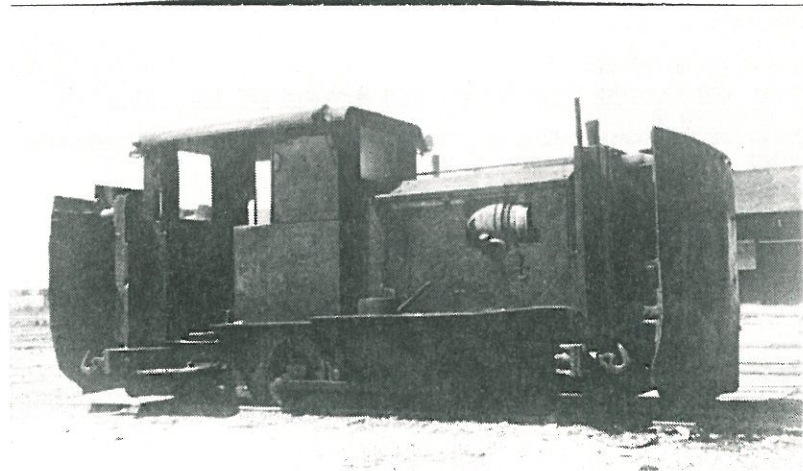
- 1 KHD 46 966/1949, A6M 517 R, 16 t, 30 km/h; neu

- 21 O&K 26 242/1963, MV 6 B, 140 PS, 24 t; neu

Die KHD-Lok wurde über Klöckner & Co., Duisburg und die Westdeutsche Maschinenfabrik, Liblar, geliefert. Früher soll es auch bei Büechl ein "Glaskastl" gegeben haben.

Das Schmalspurgleisnetz hatte die Spurweite 500 mm und beherbergte mindestens die beiden neu dorthin gelieferten O&K-Loks 25 016/1950 und 25 447/1952, beide Typ MD 2 B (LV). Auch eine Deutz-Lok (19 835/1937, OME 117 F, 3 t, 13.3 km/h) wurde seinerzeit neu für das 500 mm-Gleisnetz gebaut (LV). Schöma steuerte zwei Loks (1 018/1948 und 1 035/1949) der Leistungsklasse 45-50 PS, allerdings mit unbekannter Spurweite, bei (LV).

Richtberg KG, Regensburg: Am 9. Juni 1980 befand sich O&K 10 475 noch bei Richtberg - heute steht sie als Denkmallok in der Alfons-Auer-Strasse in Regensburg.
Foto: Heribert Heilmeyer



Richtberg KG, Werk Regensburg, 8400 Regensburg

Westlich der Bahnstrecke Regensburg-Hof befand sich bis 1980 die Regensburger Niederlassung dieser Holzimprägnierungsfirma. Bis zum Schluss war auf den Normalspurgleisen die Lok 1 (KHD 55 242/1952, A4L 514 R, 14 t, 15 km/h; neu an Oberpostdirektion Neustadt, für Pirmasens; 19.. an Eickens, Bremen (Händler); 19.. an Richtberg, Regensburg; 1980 per Tieflader an Richtberg, Bingen) im Einsatz. Auf dem Meterspurgleisnetz lief eine O&K-Lok (10 475/1941, MD 3; neu an Karl Richtberg KG, Berlin-Charlottenburg (zusammen mit den typengleichen Loks 10 474 und 476)), die jetzt als Denkmal vor der Berufsschule in Regensburg an der Alfons-Auer-Strasse steht. Bis ca. 1967 hatte das Werk die Dampfspeicherlok Maffei 3 844/1913, 1Bf1.

Industrieverwaltungsgesellschaft mbH, 8859 Unterhausen (BE 1/87 -57-)

Die erwähnte O&K-Lok ist 26 761/1972, MC 500 Cex, 430 PS, 48 t, neu an Industrie-Verwaltung, Bad Godesberg - sie dürfte zuvor also in einem anderen Tanklager tätig gewesen sein. Auch im Sommer 1982 befand sich vermutlich ebendiese O&K-Lok vorübergehend in Unterhausen.

FELDBAHNEN IN ÖSTERREICH

von Manfred Hohn, erschien 1987 im Carinthia-Verlag. 160 S. mit 200 Abb., teils in Farbe, Format 30.5 x 23 cm, cellophanierter Halbleinenband, DM 60,- (zzgl. Versandkosten).

Im gegenständlichen Großband werden 58 Feldbahnen in Österreich beschrieben. Bei der Auswahl handelt es sich um Kohle-, Torf-, Kaolinbahnen, landwirtschaftliche Bahnen sowie Bahnen mit (beschränkt) öffentlichem Verkehr. Der Autor vermittelt erstaunliche Details, schildert ungewöhnliche Betriebsabläufe, bringt viele Skizzen und Pläne sowie zum Großteil bisher unveröffentlichtes Bildmaterial. Der Leser stößt auf manches Kuriose und viel Einmaliges.

Dieses Buch und viele andere Bücher und Broschüren zum Thema Werk- und Kleinbahnen erhalten Sie im Versandbuchhandel des

Verlag Martin Raddatz, Brüggfeldweg 10,
D-4400 Münster i.W., Telefon 0251 / 862095.

Wir senden Ihnen gerne unseren Prospekt zu.

Bahn-Expres 1987