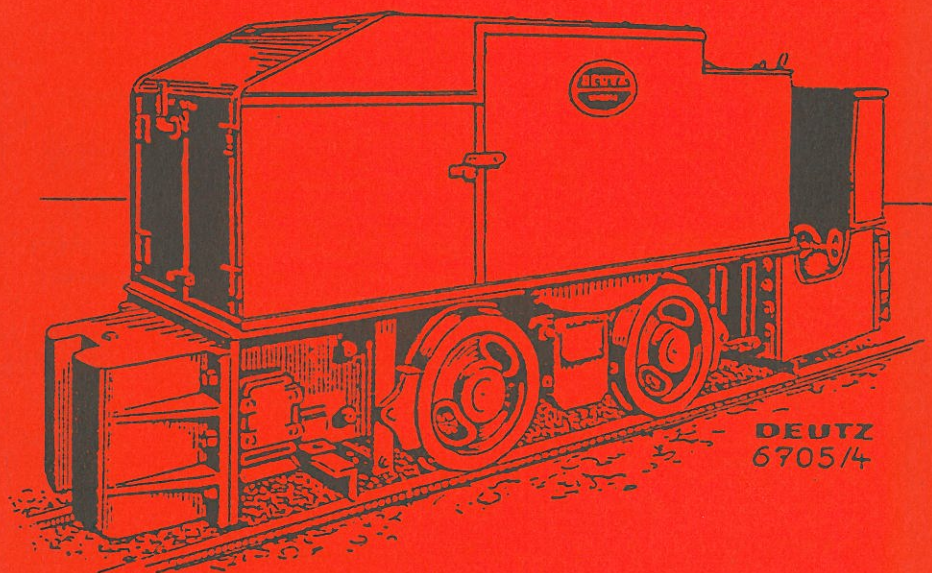


Bahn- Express

4'87

Magazin für Werkbahnfreunde



DEUTZ
6705/4

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: Sonderhefte & Bücher:

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

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

Postgiroamt Dortmund
Nr. 204306-463

Postgiroamt Hamburg
Nr. 4796 42-209

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

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

Druck:

Copy-Center-Coerdestraße
D-4400 Münster

Bahn-Express

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

Inhalt 4'87

Berichte

Industriebahnen in Münster	184
- Britisches Militärdepot, Münster	184
- PEBUSO-Betonwerke, Münster	184
- VEW, Münster	186
- WCG, Münster	186
- Westfalen AG, Münster	188
- Peter Büscher & Sohn, Münster	188
- Westf. Landes-Eisenbahn, Münster	188
Ziegeleibahnen um Varel	191
- Carl Schwarting, Borgstede	191
- Klinkerwerk Uhlhorn, Grabstede	191
- Klinkerwerk Rößen, Schweinebrück	193
- Tapken, Klinkerziegelei, Bockhorn	195
- de Cousser, Klinkerwerk, Bramloge	195
Die Deutz-Type LM 216	197
Ergänzungen zu: Ruhrkohle AG	204

Kurzmeldungen Inland

Böck, Bad Segeberg	207
Krupp MaK, Kiel/Moers	209
Schöma, Diepholz	213
Kliefoth & Co., Uelzen	215
WSA Wilhelmshaven, Minsener Oog	216
Kali & Salz, Grasleben	224
Rheinisches Industriebahn-Museum, Köln ..	226
Stadtwerke Emmerich, Emmerich	228
Ruhrkohle AG, Bergwerk Heinrich Robert ..	230
Neckarwerke AG, Altbach	231

Korrekturen & Ergänzungen

..... 233

= 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-Feldbahnlokomoti-
ve MLH 332 F.

KHD-Unternehmensarchiv

Lieber Leser,

auch weiterhin soll der BAHN-EXPRESS in unveränderter Form erscheinen, das heisst, wir versuchen, im Jahre 1988 weitere vier Ausgaben à 60 Seiten mit dem gewohnten Informationsgehalt herauszugeben. Konkrete Erscheinungstermine können wir im voraus nicht festlegen. Sollten einmal - wie 1987 geschehen - zwei Hefte zusammen bei Ihnen eintreffen, so ist dies keinesfalls böse Absicht.

Bitte beachten Sie, dass der Versand von Sonderheften von Werne aus ganz eingestellt ist und dass derzeit von Bargteheide aus nur die Schweden-Hefte ausgeliefert werden können.

Zu Beginn des Jahres 1988 können wir Ihnen folgende Publikation anbieten:

Linek, Klaus: PRIVATBAHNBIBLIOGRAPHIE '86
Ein erster Jahrgang des Verzeichnisses über einen Grossteil der Ver-
öffentlichungen aus dem Nicht-Bundesbahn-Bereich: 1986 erschienene
Bücher, Zeitschriften und Aufsätze über Kleinbahnen, Werkbahnen, Muse-
umsbahnen und Fahrzeugindustrie. Wird ergänzt und fortgesetzt.
Münster 1987, DIN A5, ca. 30 S. _____ DM 3.80

Bitte beachten Sie, dass Sie diese Veröffentlichung preiswerter direkt zusammen
mit dem BE-Abo 1988 bestellen können:

Wir bieten Ihnen an:	Inland	Ausland
Abo 1988 (4 Hefte à 60 Seiten)	DM 26.--	DM 28.50
Abo 1988 + PRIVATBAHNBIBLIOGRAPHIE '86	DM 28.50	DM 31.00
Jahrgang 1987 (4 Hefte à 60 Seiten)	DM 26.--	DM 28.50
Jahrgang 1986 (6 Hefte à 40 Seiten)	DM 25.--	DM 27.50

Bitte richten Sie Ihre Abo-Bestellung per Überweisung an:

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

Bezüglich der Jahrgänge vor 1986 wenden Sie sich bitte an:

MARTIN RADDATZ - BRÜGGFELDWEG 10 - D-4400 MÜNSTER

Versäumen Sie bitte auch nicht den Blick auf unsere Bücherliste auf einer der
folgenden Seiten.

Sollten Sie den BAHN-EXPRESS nicht weiterhin lesen wollen, so bitten wir um
eine schriftliche Kündigung möglichst bald nach Erscheinen dieses Heftes -
anderenfalls verlängert sich ihr Abo stillschweigend um ein weiteres Jahr.

Ihr BAHN-EXPRESS.

Klaus Linek

Industriebahnen in Münster

Kein besonders umfangreiches Kapitel im 'Bahn-Express' kann die westfälische Beamten- und Univeritätsstadt Münster beanspruchen, die sehr arm an Industrie ist. Früher gab es so einiges an Schmalspurbahnen: Erinnert sei u. a. an die Trümmerbahnen der Baufirma Büscher, an die Feldbahnen verschiedener Ziegeleien im Süden Münsters, von denen heute nur noch die Ziegel- und Klinkerwerke Janinhoff arbeiten (allerdings ohne Feldbahn) oder auch die Feldbahnverbindung von der Havichhorster Mühle an der Werse zum ehemaligen Bahnhof Sudmühle (KBS 100). Schmalspurig fährt in Münster nichts mehr und auch normalspurig ist nicht mehr viel zu berichten: Für den fotografierenden Werkbahnfreund gibt es seit einigen Monaten nur noch zwei Anlaufstellen, insgesamt gab es in den letzten Jahrzehnten noch fünf Industriebahnloks in Münster.

Britisches Militärdepot 4400 Münster (-Coerde)

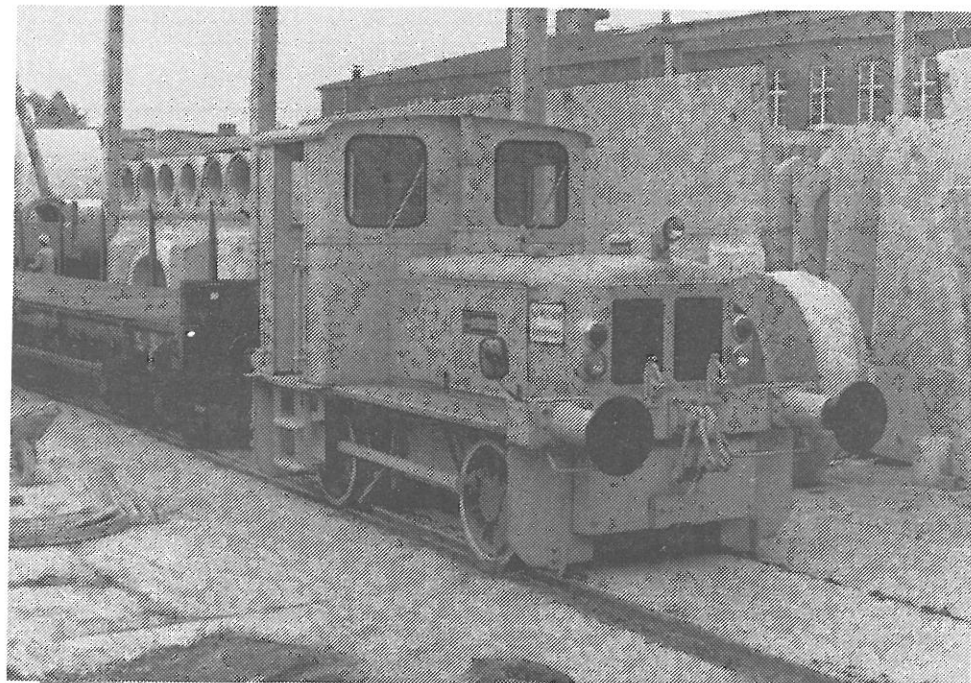
Praktisch im Gleiswinkel der DB-Strecken nach Rheine - Norddeich (KBS 280) und Gronau liegt dieses Depot der in Münster reichlich vertretenen britischen Armee. Das heute völlig verrostete Anschlussgleis überquert parallel zur KBS 280 den Holtmannsweg und verzweigt sich direkt hinter dem Depotgatter in die recht umfangreichen Gleisanlagen. Ein eigener Lokschuppen ist vorhanden.

Angeblich war hier früher eine Köf-Type im Einsatz, diese ist aber seit Jahren nicht mehr gesehen worden und soll nach Angaben des örtlichen DB-Personals nicht mehr dort sein.

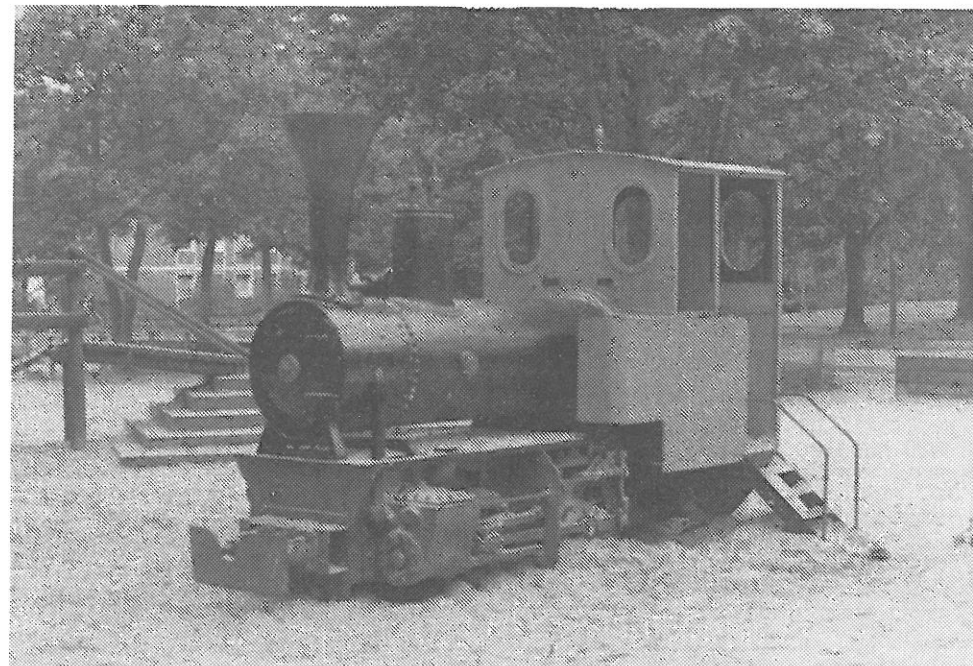
PEBÜSO-Betonwerke Heribert Büscher GmbH & Co. 4400 Münster

PEBÜSO-Betonwerke Heribert Büscher GmbH & Co. 4400 Münster						Spur :	1 435 mm		
						Stand:	15.12.1987		
#	Nr.	Herstellerdaten		Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	KHD	57 113/1960	Bdm	A4L 514 R	55	14	14.5	a)
a) = Dortmunder Bergbau AG (3) *; 28.10.68 an Bauunternehmung Peter Büscher & Sohn (5727); 08/81 an PEBÜSO (oNr)									
* = Die Dortmunder Bergbau AG war eine Untergruppe der Rheinelbe Bergbau AG, die wiederum die Betriebsführungsgesellschaft der Gelsenkirchener Bergwerks AG im Betriebsbereich Bergbau war.									

Der Hersteller von Beton-Fertigteilen liegt direkt am Stadthafen II, erreichbar über die Strasse "Am Hawerkamp", Anschluss an das internationale Eisenbahnnetz



PEBÜSO, Münster: Die kleine KHD-Lok plagt sich mit einem Rungenwagen im engen Werksgelände herum. Die untere Aufnahme zeigt die O&K-Spielplatzlok an der Neubrückenstrasse in Münster (beide Fotos vom 16.09.87).



Bahn-Express

wird über die städtische Hafenbahn zum WLE-Bahnhof Münster Ost hergestellt. Die WLE versieht zugleich die Zustellung auf diesem Abschnitt der städtischen Hafenbahn.

Die einzige Lok war bis 1981 im Besitz des Schwesterunternehmens Peter Büscher & Sohn und stand in den vergangenen Jahren fast immer abgestellt am Hafen herum, ungeachtet des Besitzerwechsels.

Seit etwa zwei Jahren hat diese Lok nun wieder eine regelmässige Aufgabe bekommen, da PEBUSO vermehrt Verkehr über die Schiene abwickelt. Unter anderem besteht nunmehr ein regelmässiger Pendelverkehr von vier Zementgutwagen zwischen den Zementwerken im Beckumer Raum und dem Betonfertigteilteilwerk, der über die Westfälische Landes-Eisenbahn abgewickelt wird. Die Rangierarbeiten im Werk werden hierbei von der KHD-Lok erledigt.

Vereinigte Elektrizitätswerke Westfalen AG, Netzbetrieb Strom 4400 Münster (-Mecklenbeck)

Dieses Werk schliesst an den DB-Bahnhof Mecklenbeck (KBS 320) an. Das Verkehrsaufkommen ist sehr unregelmässig, die Ladung besteht in erster Linie aus Kabelrollen.

Die DB stellt ankommende Wagen bis in den kleinen Übergabebahnhof am östlichen Ende des Bahnhofs Mecklenbeck zu, die einzige Lok versieht den Vershub auf dem Betriebsgelände:

VEW AG, Netzbetrieb Strom 4400 Münster (-Mecklenbeck)								Spur : 1 435 mm	
								Stand: 15.12.1987	
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	O&K	26 119/1960	Bdm	MV 2 A	45	10	11.6	neu

Das Lökchen ist den VEW dabei aber immer noch so wichtig, dass sie noch vor zwei Jahren 80.000 DM in eine Grundüberholung gesteckt haben - die Zukunft ist also für's erste gesichert.

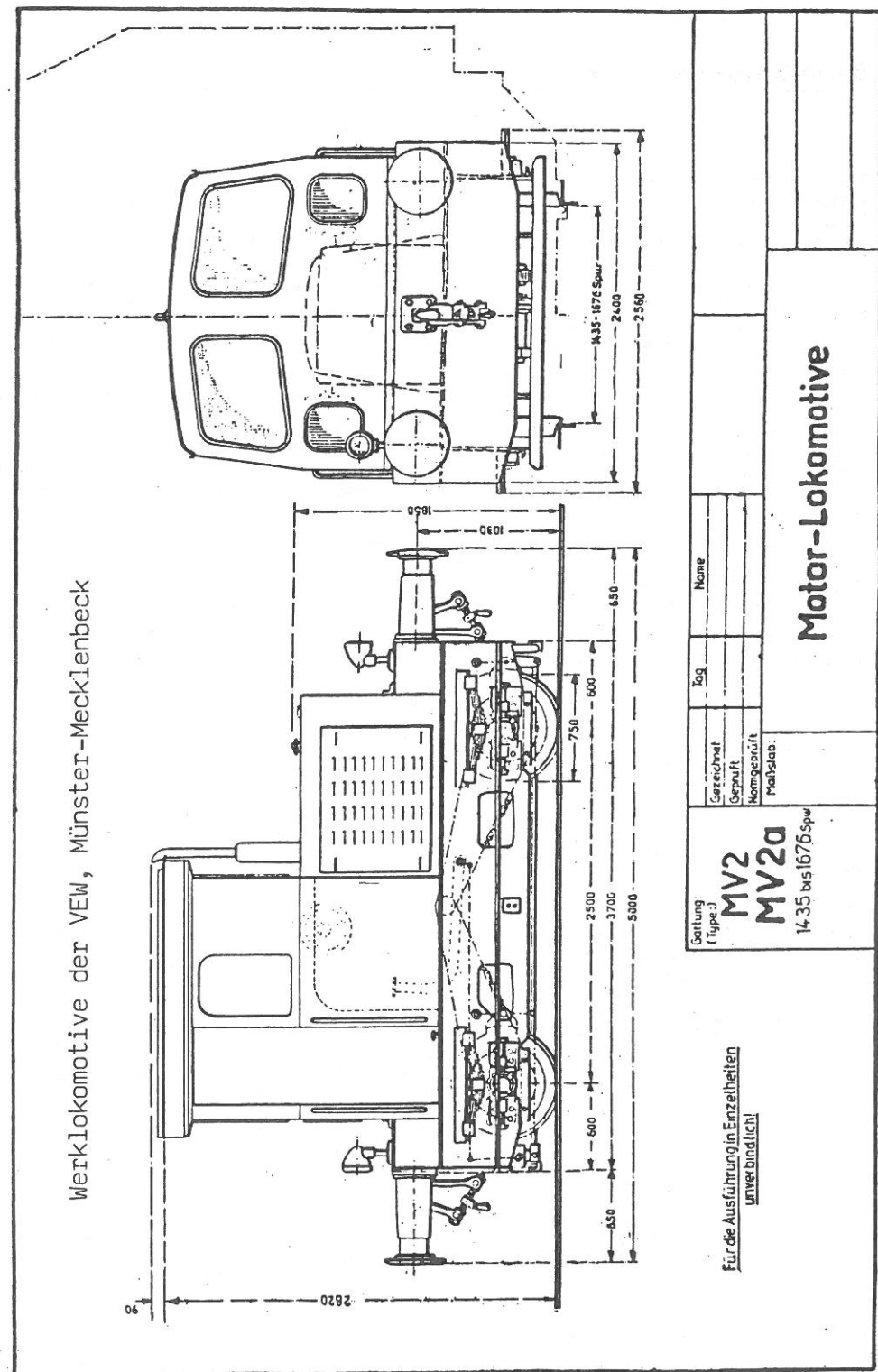
Ebenso sehenswert wie die kleine Lok sind die Gleisanlagen des Netzbetriebes (Bus Sicherheitsgründen durften wir leider keinen Gleisplan abdrucken):

Vom VEW-eigenen Übergabebahnhof (mit Umsetzgleis) führt das Gleis in einer weiten Kurve in das Werksgelände bis fast zum Eingang auf der anderen Seite, der an der Weseler Strasse gelegen ist. Zwei Abzweige finden sich auf diesem Stück. Etwa 50 Meter vor dem Gleisende findet sich eine - handbetriebene - Drehscheibe, von der im rechten Winkel zum "Hauptgleis" zwei Gleise abgehen. Eines dieser Gleise führt ca. 50 m weit zu einer zweiten Handdrehscheibe, über die das Lökchen in einer erneuten 90 Grad-Wendung seinen Schuppen erreicht.

Westfälische Central-Genossenschaft eG, Kraftfutterwerk 4400 Münster

Das Werk befindet sich an der Kreuzung von Industrieweg und Umgehungsstrasse, direkt am Dortmund-Ems-Kanal. Bahnanschluss besteht zum WLE-Bahnhof Münster-Ost.

Bis zum August dieses Jahres befand sich hier die "Präsentier-Werkbahnlok" von Münster - die einzige, die sieben Tage in der Woche fotografiert werden



Bahn-Express

WCG, Kraftfutterwerk 4400 Münster		Spur : 1 435 mm Stand: 15.12.1987						
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	oNr	Schöma 2 725/1964	Bdh	CFL 30 DCR	20	7.5	15	neu, a)
a) = 08/87 an Siepmann-Werke, Warstein-Belecke								

konnte.

Aus dem geringen Bedarf hat die WCG nun die Konsequenzen gezogen und die Lok im August 1987 an die Siepmann-Werke in Warstein-Belecke verkauft. Dort löst sie die DL 1" (O&K 20 704/1936, Bdm, Typ D 3, 75 PS, 18.5 t, 21 km/h, ex Portland-Zementwerke "Nord", Beckum) ab. Die Siepmann-Werke sind ebenfalls Anschliesser der WLE, sie liegen am Gbf. Belecke der ehemaligen Möhnetalbahn.

Westfalen AG (Stammwerk) 4400 Münster

Die Westfalen AG ist im Grossraum Westfalen und im nördlich angrenzenden Teil Niedersachsens in der Mineralöl- (Tankstellen) und Gasbranche tätig.

Das Stammwerk liegt direkt am WLE-Bahnhof Münster Ost, wird aber vom Gbf. Münster aus erschlossen. Zum Verschub steht ein ZAGRO-Rangiergerät zur Verfügung. Hierbei handelt es sich faktisch nur um einen schienengängigen fahrbaren Untersatz für einen Gabelstapler.

Das Westfalen-Werk in Gremendorf, das an die WLE angeschlossen ist, hat keine eigenen Schienenfahrzeuge.

Peter Büscher & Sohn GmbH 4400 Münster

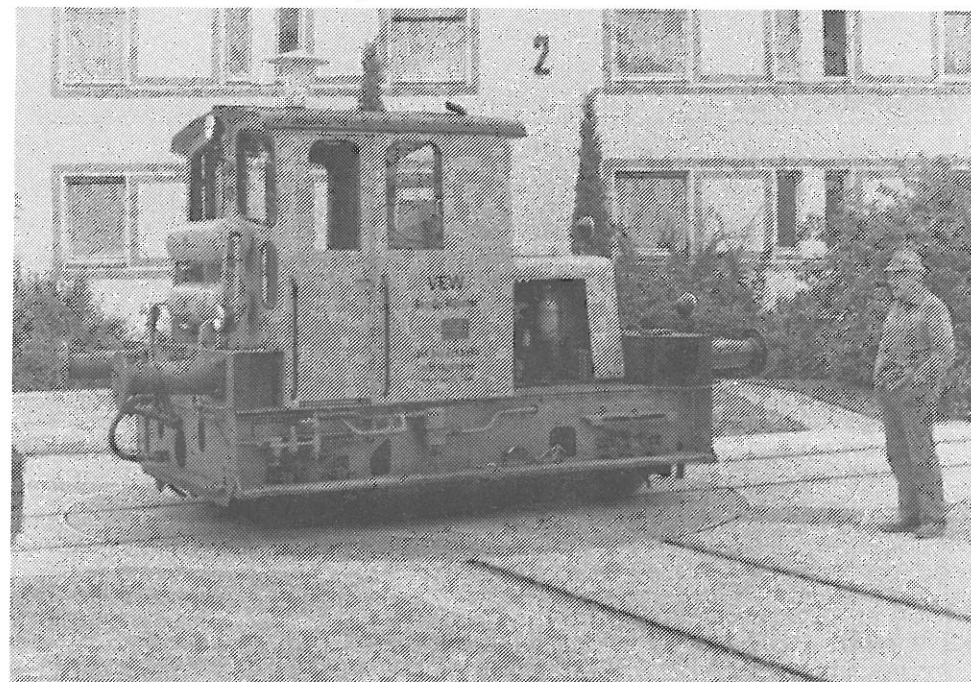
Dies ist das Schwesterwerk der PEBUSO (wobei diese Abkürzung für nichts anderes steht als Peter Büscher & Sohn), dem bis 1981 die KHD 57113 gehörte. Die Betriebsanlagen beider Firmen befinden sich direkt nebeneinander.

Büscher verfügte früher für Baufeldbahnen über rund 20 bis 30 600 mm-Loks, auf die hier allerdings nicht näher eingegangen werden soll.

Verweisen will ich nur auf eine erhaltene dieser Loks: O&K 4083, 40 PS, B2t, wurde im Mai 1910 an Büscher geliefert, war u. a. nach dem 2. Weltkrieg auf den Trümmerbahnen in Münster im Einsatz und steht seit 1965 auf einem Kinderspielplatz im Bereich Neubrückenstrasse/Breul/Promenade. Sie wurde erst vor wenigen Jahren optisch wieder hergerichtet und befindet sich daher in einem recht präsentablen Zustand.

Westfälische Landes-Eisenbahn AG 4400 Münster

Kurz eingegangen werden soll hier auf die Westfälische Landes-Eisenbahn in Münster, da diese wesentliche Erschliessungsaufgaben im Hafengebiet hat. In Münster Ost ist regelmässig eine WLE-Lok stationiert, zumeist ist dies VL 0662



VEW, Münster: Soeben hat der "Meister" (rechts im Bild) sein Lökchen für die Fotografen auf die Drehscheibe vor dem Lokschuppen rollen lassen (16.09.87).

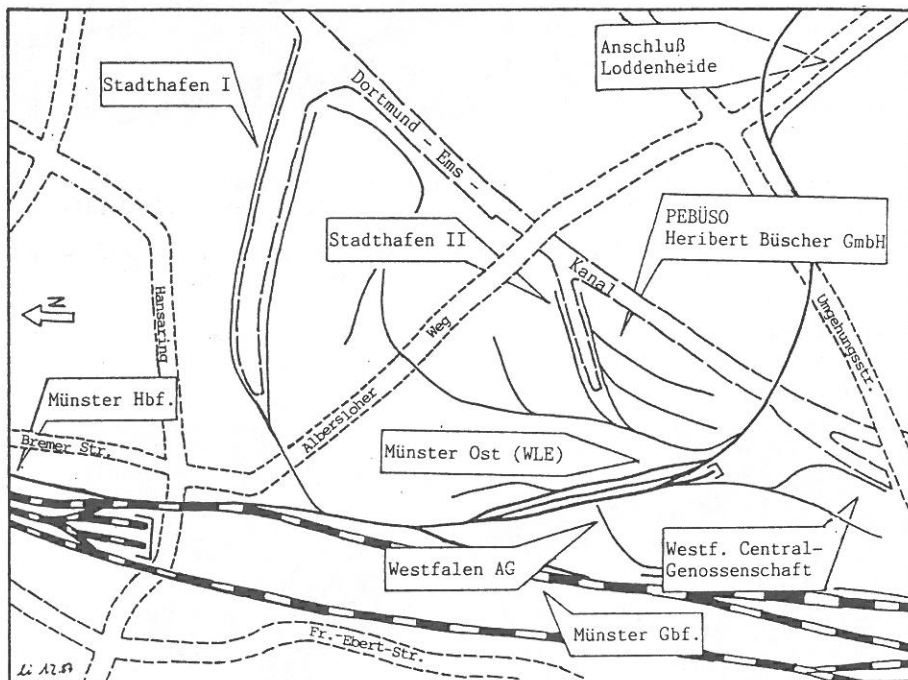
WLE, Münster Ost: Unweit des Bahnhofes Münster Ost wartet die VL 0672 der WLE darauf, dass die letzten beiden Schotterwagen entladen sind (16.09.87).



(MaK 1000598/1974, BBdh, Typ G 1600 BB, 1600 PS, 80 t, 80 km/h, LÜP 14.38 m). Betriebsbedingt können Wechsel stattfinden.

Hauptarbeit der WLE-Lok in Münster ist die Bedienung der Gleisanschlusser im Bereich des Stadthafens II und der Loddenheide (britische Militärzüge). Die Hafenkulisse bietet hierbei recht eigenwillige Motive.

Der Stadthafen I wird demhingegen durch die DB bedient. Die Hafengleisanlagen, als Privatanschlussbahn geführt, befinden sich im Eigentum der Stadt Münster, die mit DB und WLE Benutzerverträge abgeschlossen hat.



Ulrich Völz

Ziegeleibahnen um Varel

Die böse Hackstückelei in den letzten Heften sowie einige Neuigkeiten aus dieser Gegend geben Anlass zu einem erneuten Komplettbericht über die Ziegeleibahnen um Varel.

Carl Schwarting, Klinkerwerk
2930 Borgstede

Die Ziegelei Schwarting hat ihre Feldbahn nach der Stilllegung im Jahre 1984 nicht wieder in Betrieb genommen. Konkrete Pläne mit dem Material hat man noch nicht. Drei Lokomotiven fristen ihr Dasein bewegungslos in der Entladehalle der Ziegelei.

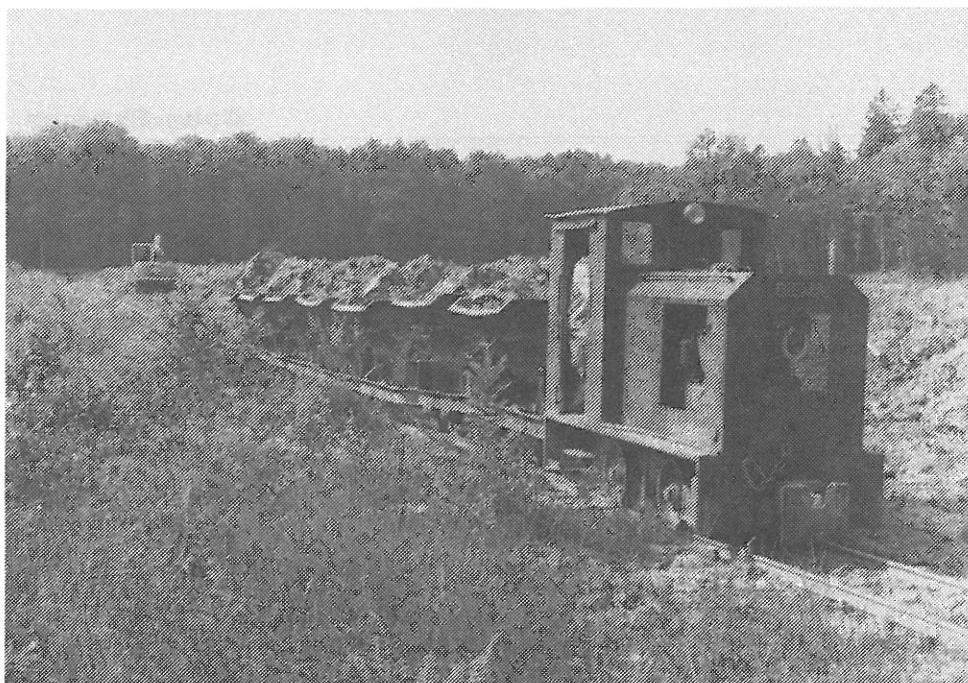
Carl Schwarting, Klinkerwerk 2930 Borgstede							Spur :	600 mm	Stand:	10.08.1987
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.		
		Deutz 11 969/1934	Bdm	MLH 514 F		2.8	6.7	LV		
		Deutz 15 554/1936	Bdm	MLH 514 F		2.8	6.7	LV		
(#)		Gmdr /19..	Bdm					a)		
(#)		Gmdr 3 151/1940	Bdm					a)		
		Diema 1 264/1948	Bdm	DS 30	40			b)		
#		Diema 2 138/1958	Bdm	DS 40	55	6		c); abg.		
#		Diema 2 254/1959	Bdm	DS 40	45	6.6		d); abg.		

a) = eine der beiden Loks ging 1986 an Eisenbahnfreunde im Raum Oldenburg, die andere ist noch in der Ziegelei abgestellt
 b) = 1978/82 verschwunden
 c) = neu an Emsländische Baustoffwerke GmbH, Haren/Ems; 19.. an Schwarting
 d) = neu an Wilh. Stürmlinger & Söhne, Durmersheim b. Rastatt; 19.. an Schwarting

Klinkerwerk Uhlhorn
2935 Grabstede

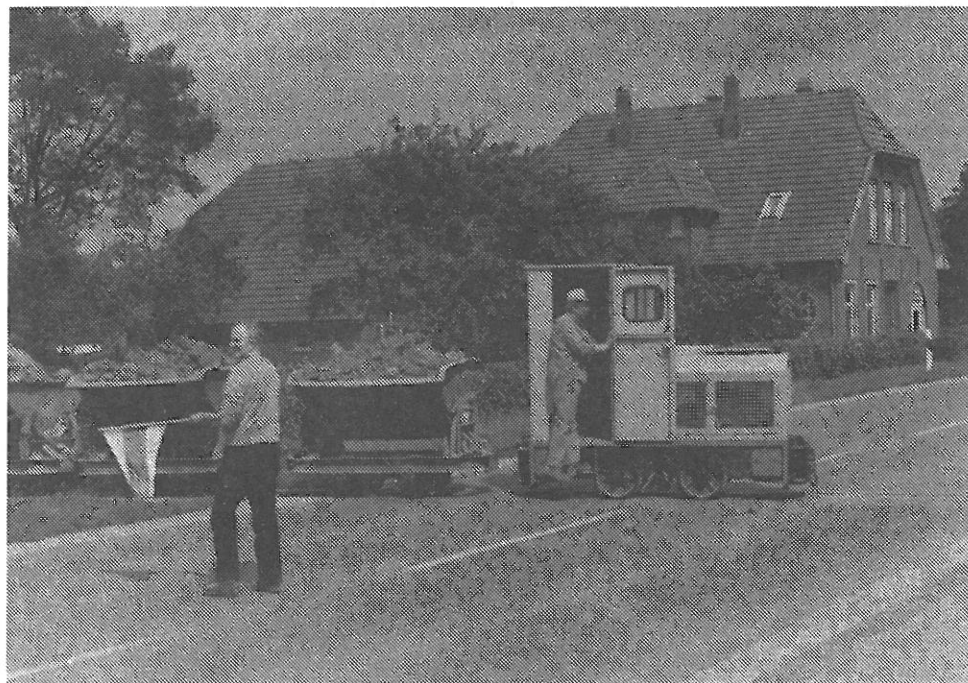
Die Grube Astede (mitten im Wald) wird weiterhin betrieben. Zum Einsatz kommt Diema 1330, im Schuppen steht als Reserve Diema 2441. Die Strecke von der Rampe zur Grube ist wieder etwas länger geworden (jetzt rund 800 m lang).

Die interessanteste Neuigkeit ist jedoch aus dem Hauptwerk in Grabstede zu vermelden. Seit Juni 1987 hat hier eine fabrikneue (!) Diema-Lok den Verkehr übernommen. Zunächst hat die Geschichte damit begonnen, dass die bisherige Betriebslok Diema 2605 einen Gelenkwellenschaden erlitt und die kleine Reserve-



Uhlhorn, Grube Astede: Diema 1380/1950 verlässt gerade mit einem beladenen Zug die mitten im Wald gelegene Grube (12.08.1987).

Uhlhorn, Grabstede: Die flammneue Diema 4952/1987 kreuzt die Strasse direkt am Werk. Das Führerhaus der Lok musste kurz nach ihrer Anlieferung gekürzt werden, weil die Maschine nicht in ihre Garage passte!



lok Diema 1262 einspringen musste. Da diese ihren Aufgaben aber nicht voll gerecht wurde, beschaffte man kurzerhand eine fabrikneue Lok - und reparierte die defekte Diema 2605 zusätzlich. Diese wird jetzt voraussichtlich konserviert abgestellt werden. Ein Besuch der wohl 4 km langen und landschaftlich sehr reizvollen Bahn lohnt immer. Pro Tag werden sechs Zugpaare gefahren; drei vormittags (Mittagspause 12.45-13.30 Uhr) und drei nachmittags (Feierabend 16.30 Uhr). Das Abbaugelände liegt übrigens unweit der Grube Collstede von Röben.

		Klinkerwerk Uhlhorn 2935 Grabstede							Spur : 600 mm Stand: 11.08.1987	
A G	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.	
		Diema	1 217/1948	Bdm	DS 22				neu, a)	
G		Diema	1 262/1949	Bdm	DS 22	22			b); abg. c)	
A		Diema	1 380/1950	Bdm	DS 30	30			c)	
A		Diema	2 441/1961	Bdm	DS 28	28	4.3		d)	
G		Diema	2 605/1963	Bdm	DS 30	42	5		e)	
G		Diema	4 952/1987	Bdh	DFL 60/2.1	46	5		neu	

A = Grube Astede / G = Werk Grabstede

a) = 1981 verschrottet
 b) = neu an G. H. Theien, Klinkerwerke, Woppenkamp b. Bockhorn i. O.; 19.. an Uhlhorn
 c) = neu an Franz. Besatzungsbehörden, Köndringen/Baden; 19.. an Uhlhorn
 d) = neu an Karl Krewel, Tongruben, Burg Zievel; 19.. an Uhlhorn
 e) = neu an Gerhard Seifert, Bremen; 19.. an Uhlhorn

Klinkerwerk Röben
2932 Schweinebrück

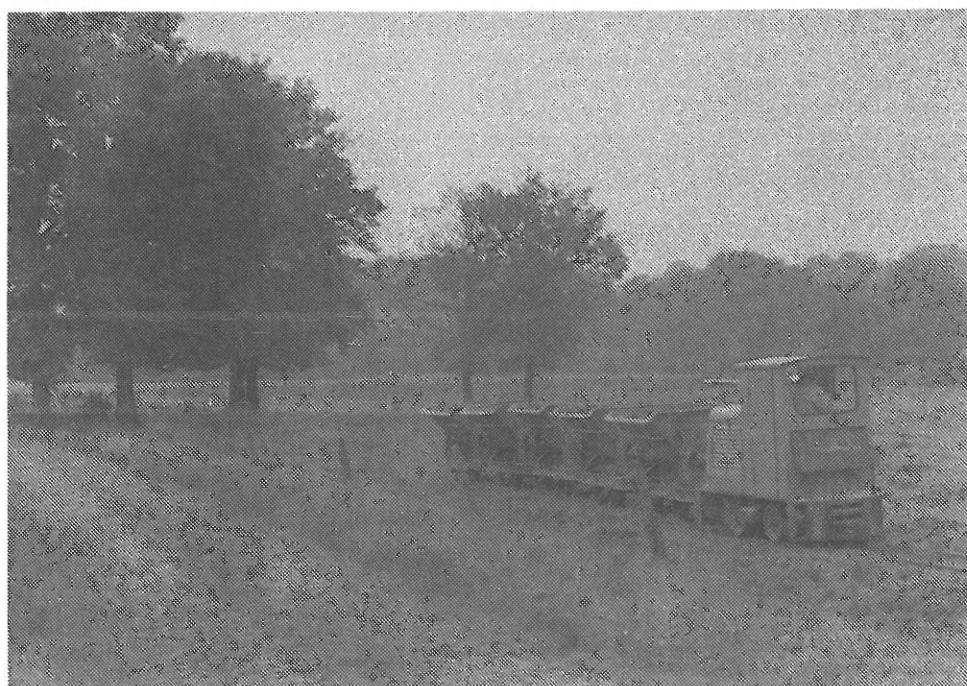
		Klinkerwerk Röben 2932 Schweinebrück							Spur : 600 mm Stand: 11.08.1987	
J C	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.	
		Diema	1 025/1940	Bdm	DS 16	16/17			LV; a)	
		Diema	1 305/1949	Bdm	DS 12	12			neu; b)	
J		Diema	1 582/1953	Bdm	DS 16	16			neu	
C		Schöma	2 332/1960	Bdm	CDL 20	22	3.5		c)	

J = Grube Jeringhave / C = Grube Collstede

a) = 1963 Austauschmotor F2L 712; 19.. an Torfgewinnungs GmbH, Norden
 b) = Verbleib unbekannt
 c) = neu an Zeche Hannover I/II; 19.. an Ziegelei Hördel, Wanne-Eickel; nach 1974 an Röben



Uhlhorn, Grabstede/Röben, Grube Collstede: In der mehrere Kilometer vom Werk entfernten Grube arbeitet die Konkurrenz nebenan. Diema 4952/1987 (von Uhlhorn) wartet mit einigen beladenen Loren, während im Hintergrund (über dem Vorbau der Diema-Lok) Schöma 2332/1960 (von Röben) ihren Leerzug zur Grube schiebt. Die untere Aufnahme zeigt noch einmal den Röben-Zug solo (13.08.1987).



Das Klinkerwerk in Schweinebrück betreibt jetzt wieder zwei durch Rampen erschlossene Gruben. Obwohl das Werk selbst momentan grundlegend modernisiert wird, kann man auf die Feldbahn nicht verzichten. Beide Gruben werden, tageweise wechselnd, angefahren. Die Grube in Collstede besteht schon seit einigen Jahren. Die Streckenlänge beträgt hier rund 500 m. Der zweite Betrieb liegt in Jeringhave. Die Streckenlänge beträgt hier nur etwa 300 m. Zum Einsatz kommt hier die seit etlichen Jahren im Werk Schweinebrück konserviert hinterstellte Diema-Lok. Die Grube Jeringhave existiert seit Frühjahr 1987.

M. Fr. Tapken KG, Klinkerziegelei
2935 Bockhorn

Die Ziegelei Tapken in Bockhorn benötigte zum Stichtag zwar nicht die Feldbahn, doch ist die Stilllegung nur von vorübergehender Dauer. Einsatzlokomotive ist dann Diema 1263, schrottreif abgestellt sind die anderen beiden Loks (die Schöma-Lok im Freien). Allerdings: Auch ein Lkw karrt schon Ton aus einer anderen Grube heran!

		M. Fr. Tapken KG, Klinkerziegelei 2935 Bockhorn						Spur : 600 mm Stand: 11.08.1987	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.	
#		Diema 1 263/1949	Bdm	DS 22	22			a)	
#		Schöma 1 485/1953	Bdm		28	3.75		neu; b)	
#		Diema 1 648/1954	Bdm	DS 12	14			neu; b)	

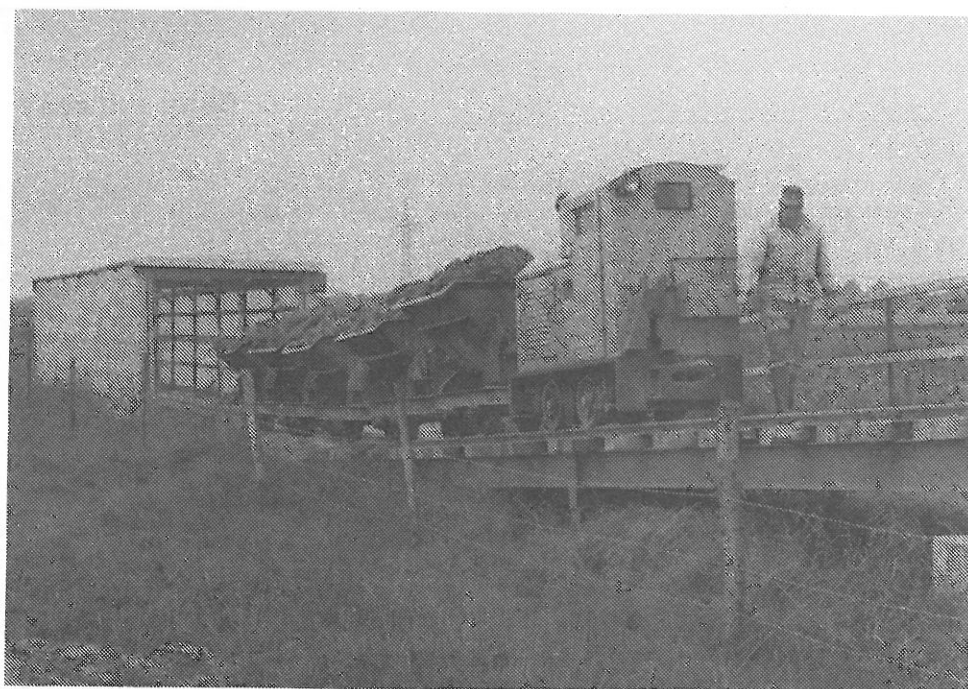
a) = neu an Dampfziegelei Schmidt & Müller, Zetel i. O.; 19.. an Tapken
b) = abgestellt

L. de Cousser Nachf. KG, Klinkerwerk
2930 Bramloge

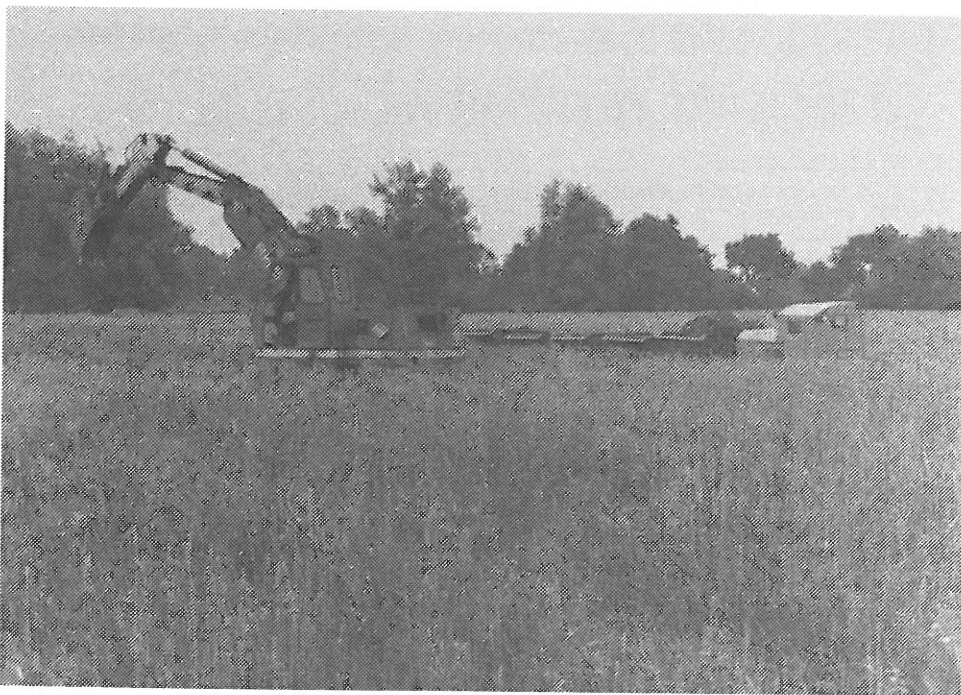
		L. de Cousser Nachf. KG, Klinkerwerk 2930 Bramloge						Spur : 600 mm Stand: 12.08.1987	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.	
		Deutz 11 000/1933	Bdm	MAH 514 F		2.8	6.7	LV; a)	
		Diema 2 110/1957	Bdm	DS 14	15	2.8		neu	
#		Diema 2 797/1965	Bdm	DS 30	30	4.1		b)	
		Diema 2 893/1966	Bdm	DS 20		3.3		neu	

ist mindestens noch eine (vielleicht sogar zwei) der Diema 2110 und 2893

a) = 19.. an Jasper Rodiek, Kayhauserfeld (dort 08/87 noch abg. vorhanden)
b) = neu an Ziegelwerk Bott KG, Rauenstein; 19.. an Teglværkerne Grønland, Sønderjylland A/S, Egersund (Dänemark); 1983/84 an Diema; 1983/85 an de Cousser



Röben, Grube Jeringhave: Nur mit viel Sand erklimmt Diema 1582/1953 die Verlade-rampe an der Strasse bei Jeringhave (oben). Die untere Aufnahme zeigt recht wenig vom Lorenzug: Die Abbaustelle liegt mitten im Kornfeld, in dem der kleine Zug bis zur "Lorenoberkante" versinkt (12.08.1987).



Der Betrieb der Feldbahn unterliegt einer strengen Regelmässigkeit: Immer, wenn Eisenbahnfreunde aufkreuzen, läuft nichts. Die Gleise der vom Werk ausgehenden Strecke zeugen aber davon, dass tageweise wohl doch noch gefahren wird. Auf dem Rampenbetrieb auf der anderen Strassenseite ist hingegen schon etliche Wochen lang nichts mehr gefahren. Im Schuppen verbirgt sich mindestens eine Lok.

Dem Vernehmen nach wurde das Werk von Tapken aufgekauft.

... und was es sonst noch in der Region gab:

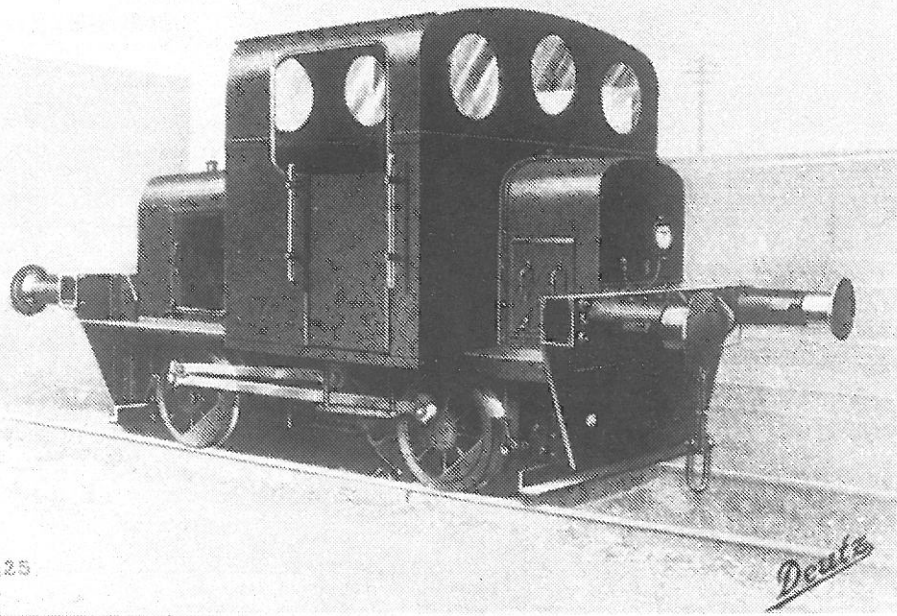
In der Vorzeit muss hier noch wesentlich mehr in Sachen Feldbahn zu entdecken gewesen sein. Alte topografische Karten (manchmal auch neue!) sowie ein Blick in die Lieferunterlagen verschiedener Lokomotivhersteller belegen dies. Zudem ist es schwierig, die Besitzerwechsel, Namensänderungen usw. der Ziegeleien nachzuvollziehen. Es sollen daher einige Lieferungen in die Gegend um Varel aufgeführt werden, ohne dass nähere Einzelheiten dazu bekannt sind. Vielleicht weiss ein Leser ja mehr?

Deutz	12 539/1934;	OME 117 F;	G. Harbers, Guts- und Ziegeleibes., Bockhorn
Deutz	12 574/1934;	OME 117 F;	Klinkerw. Kreyenbrock GmbH, Bockhorn-Kreyenbrock
Deutz	12 873/1934;	OME 117 F;	Dampfzgl. Zetel, Schmidt & Müller, Zetel i. O.
Schöma	151/1934;	Eilers, Grabstede	
Schöma	170/1935;	Günther Lauw, Bockhorn	
Schöma	222/1936;	Georg Krye, Hahn b. Rastede; später an Bulling, Nethen	
Schöma	271/1937;	Ziegelei H. Zange, Hahn i. O.	
Schöma	293/1937;	Hans Schober, Varel i. O.	
Schöma	305/1937;	Tonindustrie H. Zange KG, Hahn i. O.	
Schöma	470/1939,	502/1939 und 520/1940;	Wilh. Meyer, Varel i. O.
Diema	1 298/1949;	DS 12;	Thomas Küper, Klinkerwerk, Varelersiel üb. Varel
Diema	1 316/1949;	DS 12;	Ed. Eilers, Klinkerziegelei, Grabstede
Diema	1 472/1951;	DS 16;	Vgte. Oldenburger Klinkerwerke GmbH, Bockhorn i. O.;
			später an Klinkerwerk Schweinebrück (= Röben ???)
Diema	2 411/1961;	DS 30;	G. Lauw & H. Thien, Bockhorn; vor 1981 an Stephan Schmidt, Tonbergbau, Winkels (14)
Diema	2 484/1962;	DL 8;	Klinkerw. Hahn GmbH (in Hahn i. O. ???); 19.. an Ziegelei Timmermann, Lippstadt; 1981/83 an Torfw. Friedrich Meiners, Garrenburg (32)

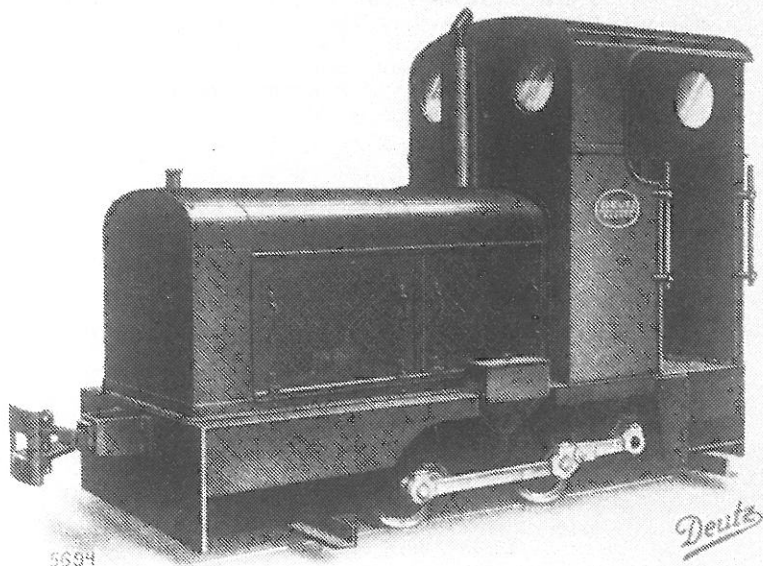
Ulrich Völz

Die Deutz-Type LM 216

Nachdem wir bereits in unserer Ausgabe 2/86 die Deutz-Typenreihe ML x16 vorgestellt haben, soll heute die hiermit leicht verwechselbare, aber keineswegs ähnliche Type LM 216 kurz besprochen werden.



LM 216: Die obere Aufnahme zeigt die zweiachsige Normalspurlokomotive, wie sie in den 20er Jahren von der Motorenfabrik Deutz AG angeboten wurde. Die damals schon gebräuchlichen runden Führerhausfenster wurden noch bis in die 50er Jahre hinein in die 28 PS-Normalspurlokomotive A2L 514 R eingebaut. Das untere Foto zeigt die schon stark von der Normalspurlokomotive abweichende Schmalspurausführung. Werkfotos (2): Deutz



Der Motor

Die Typenreihe LM x16 umfaßt zwei Motortypen, den LMH 116 und den LM 216. Der LMH 116 ist jedoch ein Hochdruckmotor (Diesel), der nicht im Lokomotivbau verwendet worden ist. Die erste Diesellokomotive lieferte Deutz erst im Jahre 1927 aus.

Der LM 216 ist ein stehender Vierzylinder-Viertaktmotor. Als Brennstoffe eignen sich Leicht- und Schwerbenzin, Benzol, Rohbenzol, Spiritus und Petroleum. Die Anlassung erfolgt mittels einer Handkurbel, doch auf Wunsch war auch eine elektrische Anlasseranlage lieferbar.

Der wassergekühlte Motor leistet 40/45 PS bei 1000 Umdrehungen pro Minute. Die Leerlaufdrehzahl ist auf 500 U/Min. gedrosselt. Der Zylinderdurchmesser beträgt 115 mm, der Kolbenhub 160 mm.

Der Brennstoffverbrauch (Benzol) pro PS und Stunde wird mit 230 g angegeben, der erfahrungsgemäße Stundenverbrauch liegt bei 6 kg.

Gefertigt wurde der LM 216 ausschließlich im Werk Oberursel. Die Zusammenarbeit zwischen der Motorenfabrik Deutz AG und der Motorenfabrik Oberursel AG geht bereits auf das Jahr 1921 zurück, doch die endgültige Fusion beider Unternehmen erfolgte erst 1930.

Der LM 216 wurde in den Jahren 1926 bis 1929 in insgesamt 100 Exemplaren gefertigt (1926-28 je 30 Stück; 1929 10 Stück). Wahrscheinlich wurde dieser Motor jedoch nur in rund 40 Fällen im Lokomotivbau verwendet.

Die Feldbahnlokomotive

Der LM 216 bestückte zu seiner Zeit eine zweiachsige Feldbahnlokomotive mit vergleichsweise hoher Leistung. Dies könnte auch ein Grund dafür sein, daß die Kunden vorsichtig waren und lieber auf bewährte Lokomotivtypen mit geringerer Leistung zurückgriffen. Nur etwa 25 Feldbahnloks wurden gebaut. Eine Typenversion für den Grubenbetrieb wurde nicht angeboten. Das Dreiganggetriebe ermöglicht der Lokomotive Endgeschwindigkeiten von 5, 11 und 20 km/h. Die Kraftübertragung erfolgt mittels Stangen von einer außen liegenden Blindwelle aus. Weiterhin ist die Lokomotive mit einer Wurfhebel-Backenbremse, einer Sandstreuvorrichtung, einer Signalpfeife und Azetylen-Laternen ausgerüstet.

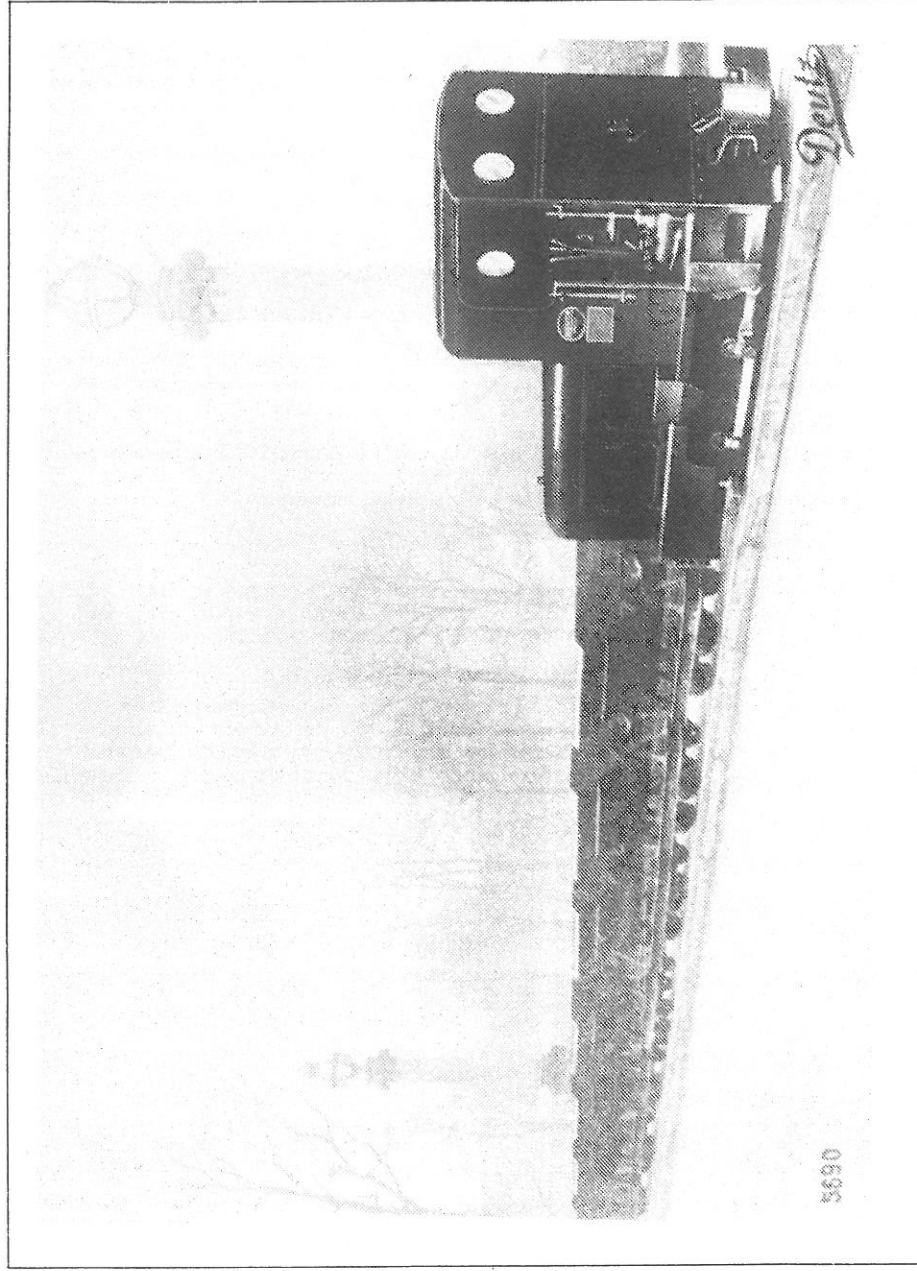
Technische Daten der Feldbahnlokomotive LM 216:

Dienstgewicht der Lokomotive		8 Tonnen	
Geschwindigkeitsstufen	5 km/h	11 km/h	20 km/h
Hakenzugkraft (horizontal)	1500 kg	650 kg	300 kg
Länge der Lokomotive über Puffer*		4050 mm	
Breite der Lokomotive*		1550 mm	
Höhe der Lokomotive über Führerstand*		2550 mm	
Achsstand*		900 mm	
Geringstmögliche Spurweite		600 mm	

* = ab 1000 mm-Spur größere Abmessungen

Als leichtestes Gleis für die Feldbahnlokomotive wird die 12 kg-Schiene mit 80 mm Schienenhöhe bei 800 mm Schwellenentfernung empfohlen.

Und: "... alle über dem Rahmen liegenden Teile sowie der Führerstand (sind) mit einem soliden Eisenblechmantel in zweckentsprechender Form umhüllt!"



Deutz-Lokomotiven LM 216 R/F (Auszug aus Lieferunterlagen)

Fabrik-nummer	Liefer-datum	Typ	Spur (mm)	Leitg. (PS)	Max. (km/h)	Besteller
6630	07.04.25	LM 216 F	1000	40	20	AG Reederei Juist, Norden
6659	20.03.25	LM 216 F	600	40	20	Gusto Hinke & Co., Duro/Bolivien, für Cerveceria Union Huari
6747	31.08.25	LM 216 F	500	40	20	Karl Ludovici, Falzziegelwerke, Jockgrim
6764	17.08.25	LM 216 F	600	40	20	Nordsüdbahn, Berlin, für Vereinigte Rohstoffbetriebe, Langemböhm
6840	17.10.25	LM 216 F	600	40	20	Deutsche Zündholzfabrik AG, Lauenburg/Elbe
6866	30.01.26	LM 216 F	750	40	20	Odenwälder Hartstein-Industrie AG, Darmstadt, für Steinfrenz/Ww.
6888	19.05.26	LM 216 R	1435	40	17.5	Rhenania-Osag, Düsseldorf, für Ludwigshafen
7012	14.07.26	LM 216 F	800	40	20	N. & E. Couve, Paris/Frankreich, für Le Vallon & Co. Ltd., Mauritius
7022	03.09.26	LM 216 R	1435	40	17.5	Rhenania-Osag, Düsseldorf, für Spandau, später Hamburg (11 t, mit elektr. Anlesser)
7038	06.08.26	LM 216 R	1435	40	20	Abbest- und Kieselgurwerke GmbH, Uelzen/Hann.
7040	27.07.26	LM 216 F	600	40	20	Untergrundbahn GmbH, Berlin
7041	27.08.26	LM 216 F	600	40	20	Untergrundbahn GmbH, Berlin
7086	06.10.26	LM 216 F	600	40	20	AG für Bauwesenführungen, Berlin
7185	11.02.27	LM 216 R	1435	40	17.5	Rhenania-Osag, Düsseldorf, für Spandau
7186	15.02.27	LM 216 R	1435	40	17.5	AG für Zinkindustrie vorm. W. Grillo, Hamborn (12 t)
7201	19.03.27	LM 216 R	1435	40	17.5	Miele & Co., Maschinenfabrik, Gütersloh
7229	11.04.27	LM 216 F Petrol	600	40	18	Bataaf'sche Petrol-Mij., s'Gravenhage/Niederlande, für Balik-Peppen-Borneo
7230	11.04.27	LM 216 F Petrol	600	40	18	Bataaf'sche Petrol-Mij., s'Gravenhage/Niederlande, für Balik-Peppen-Borneo
7506	07.05.27	LM 216 F	750	40	20	Julius Berger & Co., Berlin, für Rumänien
7510	31.05.27	LM 216 F	600	40	16	Aug. Klönne, Dortmund (mit elektr. Anlesser und Beleuchtung)
7517	14.05.27	LM 216 F	600	40	20	Becker-Fiebig Baumann AG, Berlin; später an Lewald verkauft
7530	05.08.27	LM 216 R	1435	40	17.5	Ph. Mayfahrt & Co., Frankfurt/Main
7794	31.01.28	LM 216 F	600	40	20	Becker-Fiebig Baumann AG, Berlin
8184	18.06.28	LM 216 F	600	40	20	Lerche & Nippert, Hoch- und Tiefbau AG, Berlin; später an Annawerk, Schamotte- und Tonwaren-fabrik AG, Oeslau b. Coburg
8185	18.06.28	LM 216 F	600	40	20	Lerche & Nippert, Hoch- und Tiefbau AG, Berlin
8465	12.10.28	LM 216 F	600	40	20	Bataaf'sche Petrol-Mij., s'Gravenhage/Niederlande, für Argentinien
8472	12.10.28	LM 216 F Petrol	600	40	18	Bataaf'sche Petrol-Mij., s'Gravenhage/Niederlande
8490	07.11.28	LM 216 F	750	40	20	Julius Berger & Co., Berlin, für Türkei
8491	07.11.28	LM 216 F	750	40	20	Julius Berger & Co., Berlin, für Türkei
8556	22.12.28	LM 216 F Benzin	600	40	20	Bataaf'sche Petrol-Mij., s'Gravenhage/Niederlande, für Argentinien
8558	30.01.29	LM 216 R	1435	40	17.5	Rhenania-Osag, Düsseldorf, für Köln-Mehl
8828	20.06.29	LM 216 R	1435	40	17.5	Fritz Wegner, Chemikalien, Berlin
9377	04.10.29	LM 216 R Benzin	1435	40	17.5	Rio. für Cia. Vidmaria Santa Marina, Sao Paulo/Brazilien
9533	11.12.29	LM 216 F	600	40	20	WSSR (mit elektr. Anlesser und Beleuchtung)
9534	12.03.30	LM 216 R	1435	40	17.5	Rot der Stadt Dresden, Dresden
9535	12.03.30	LM 216 R	1435	40	17.5	Rot der Stadt Dresden, Dresden
9709	21.05.30	LM 216 R*	1435		17.5	Rhenania-Osag, Düsseldorf, für Torgau

* = mit Motor FMW 117

Die Rangierlokomotive

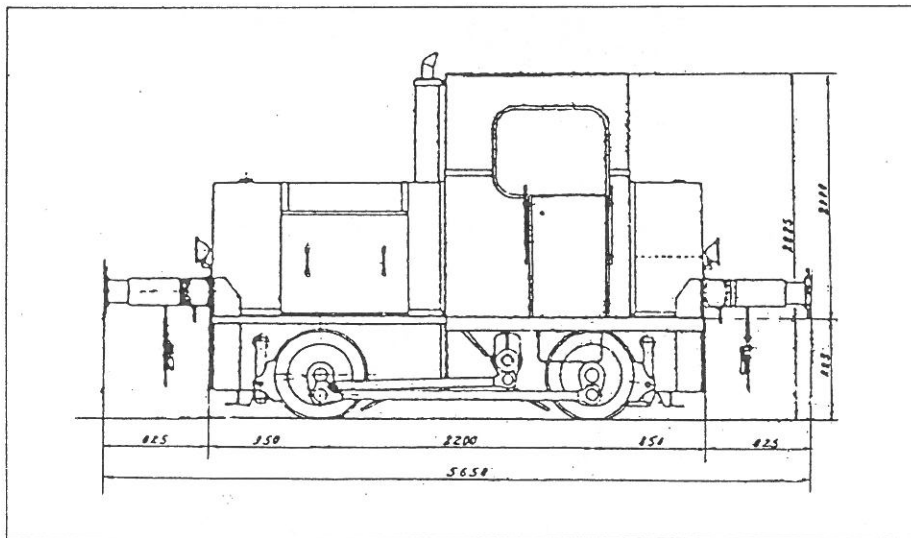
Die normalspurige Typenversion fand in gut 10 Exemplaren Verbreitung. Durch höheres Gewicht und niedrigere Übersetzung des Getriebes erreicht die Lok gegenüber der Feldbahnausführung höhere Zugkräfte und ist damit dem Rangierbetrieb angepaßt. In den drei Geschwindigkeitsstufen kann die Maschine 4,5, 10 bzw. 17,5 Kilometer pro Stunde zurücklegen. Die Kraftübertragung erfolgt auch hier mittels Stangen, allerdings von einer mittig angeordneten Blindwelle aus. Ansonsten gilt das zur Feldbahnversion Gesagte - nur werden statt der Azetylen- hier Petrol-Laternen mitgeliefert. Feldbahn- und Rangierlokomotive haben rein äußerlich keine großen Gemeinsamkeiten, lediglich der identische Motor sorgt für die gleiche Typenbezeichnung. Dennoch ist zur Unterscheidung der Typen der Rangierlokomotive ein R (LM 216 R) und der Feldbahnlokomotive ein F (LM 216 F) nachgestellt.

Technische Daten der Rangierlokomotive LM 216:

Dienstgewicht der Lokomotive		12 Tonnen	
Geschwindigkeitsstufen	4,5 km/h	10 km/h	17,5 km/h
Hakenzugkraft (horizontal)	2000 kg	780 kg	430 kg
Länge der Lokomotive über Puffer		5650 mm	
Breite der Lokomotive		2800 mm	
Höhe der Lokomotive über Führerstand		2825 mm	
Achsstand		2200 mm	
Spurweite		1435 mm	

Unser Dank geht wieder an den Leiter des KHD-Unternehmensarchivs in Köln, ohne dessen Unterstützung dieser Artikel nicht entstanden wäre!

Schnittzeichnung der Deutz-Type LM 216 R



Der Bahn-Express bietet an:

SJK SMÅBANEAVDELNING:

BO GYLLENBERG
INDUSTRILOK
ÖSTERGÖTLAND

Nun können wir Ihnen mit der Veröffentlichung INDUSTRILOK I ÖSTERGÖTLAND ein weiteres Büchlein über schwedische Industriebahnen der SJK Småbaneanvdelning anbieten.

In der gewohnt guten Qualität, Ausführlichkeit und mit vielen guten SW-Fotos bereichert ist hiermit eine weitere empfehlenswerte Broschüre aus der Reihe 'Industri Lok i ...' auf dem Markt.

INDUSTRILOK I ÖSTERGÖTLAND
(1987, 64 S., Paperback) _____ 11.-- DM

Weiterhin lieferbar:
INDUSTRILOK PA ÖLAND & GOTLAND (1982, 56 S.) _____ 11.-- DM
INDUSTRILOK I VÄSTERGÖTLAND (1984, 144 S.) _____ 24.-- DM
INDUSTRILOK I BOHUSLÄN & DALSLAND (1985, 56 S.) _____ 11.-- DM

Bestellungen ab sofort an Torsten Hinsch
Postgiro 4796 42-209, Hamburg

Klaus Linek

Ergänzungen zu:

Ruhrkohle AG (vgl. BE 3/87 -123-)

RÜHRKOHLE AG, 4300 Essen (BE 3/87 -123-)

Bergbau AG Lippe, 4690 Herne

Zechenbahn- und Hafengebiete Ruhr-Mitte (ZuH), 4360 Gladbeck

Eine durchaus beachtliche Menge an Ergänzungen, Korrekturen und Aktualisierungen haben sich zu dem Bericht über Zechenbahnen im mittleren Ruhrgebiet in BE 3/87 ergeben. Diese seien im folgenden kurz wiedergegeben.

Ein grundlegender Fehler findet sich in der Streckenkarte östlicher ZuH-Bereich (S. 130). Irrtümlich laufen hier die heute stillgelegten Zechenbahnen im Bereich Ruhr-Mitte unter dem gleichen Symbol (-----) wie die heute fremdgenutzten ehemaligen ZuH-Strecken.

Mit Ausnahme der heute durch die Hespertalbahn für den Museumsbetrieb genutzten Strecke Essen=Kupferdreh-Poertingssiepen (Anschlusskarte südlicher Bereich) sind sämtliche auf Seite 130 mit diesem Zeichen dargestellten Strecken stillgelegt.

Die Übernahme der einzelnen Zechenbahnen im Bereich Ruhr-Mitte stellt Rolf OSTENDORF (Eisenbahn-Knotenpunkt Ruhrgebiet, Stuttgart: Motorbuch-Verlag, S. 95) wie folgt dar:

Noch kurz vor Gründung der RAG war die Werksbahn der Mathias Stinnes AG der Zechenbahn- und Hafenverwaltung der Hibernia angegliedert worden. Die Prosper-Zechenbahnen wurden zum 01.04.1970, die der Ewald-Kohle AG zum 01.07. ZuH angegliedert. Zum 01.11.1970 folgte die Schachtanlage Recklinghausen mit der Zentralaufbereitung und dem Hafen Julia.

Alle diese Zechenbahnen waren bereits durch die Altgesellschaften elektrifiziert worden.

Parallel wurden die Grubenbahnen im Bereich der BAG Gelsenkirchen zusammengefaßt, desgleichen offenbar die angrenzenden Pluto-Werksbahn.

Diese Zechenbahnen wurden zum 01.01.1972 den ZuH angegliedert (vgl. BE 3/87 -129-). Am 01.02.1973 folgt der Eisenbahnbetrieb der Zeche Consolidation.

Rätselhaft bleiben die Berwerke Bochum. Nach Ostendorf werden deren Bahnen zum 01.05.1973 ZuH einverleibt - einen Monat zuvor waren die Bergwerke Bochum stillgelegt worden.

Die für die Bergwerke Bochum eingesetzten Loks sind jedoch schon mit Stand vom 01.01.1972 im ZuH-Bestand verzeichnet.

Nach Ostendorf kamen die Bahnen der WD Süd (Poertingssiepen/Carl Funke, aber angeblich auch "Alte Haase", Dortmund) zum 01.06.1974 an ZuH. Zu dieser Zeit arbeitet nur noch die Brikettfabrik auf Carl Funke.

Zum 01.01.1970 wurde ZuH, so Ostendorf, in die RAG eingebracht. Gemäß der Werkszeitschrift "Ruhrkohle" (Ausgabe Januar 1972, S. 2) besteht die RAG-Betriebsabteilung "Zechenbahn- und Hafengebiete" seit 01.07.1970.

Unklarheiten bleiben also zu Genüge bestehen.

Streckenstilllegungen:

- Graf Moltke 3/4 - 1/2

Streckenabbau um 1976
bis dahin sporadisch benutzt

- Bergehalde Brauck - Graf Moltke 3/4 Streckenabbau 1986
- Bhf. Mathias Stinnes - Mathias Stinnes 1/2/5 seltene Bedienung in den letzten Jahren
- Prosper II - Arenberg Fortsetzung Streckenabbau vor 1979
- Fritz - Richtung Essen-Altenessen Rheinisch nach 06.1982
- Verbindung Essen-Katernberg Nord - Zollverein 4/11 nach 06.1982
- Anschluß Schlägel & Eisen 5/6 vor 06.1982

Nicht mehr regelmäßig befahren wird das nichtelektrifizierte Streckenstück, das vom Hafen Coelln-Neuessen zum Bundesbahnhof Essen-Altenessen Rheinisch führt. Die DB bedient in Altenessen Rheinisch einen Großmarkt.

Bereits seit geraumer Zeit (etwa Anfang der 80er Jahre) ist die Zeche Fürst Leopold an den Bahnhof Hervest-Dorsten (hoch, KBS 284/315) angeschlossen. Die neue Verbindung setzt am südlichen Ende des Personenbahnsteigs an und führt in einer 90°-Kurve direkt auf's Zechengelände. Die Einfahrt zum DB-Bahnhof ist durch ein Formsignal abgesichert.

Der Bahnhof Hervest-Dorsten (tief) wird als Rangierbahnhof genutzt. Die eingleisige DB-Strecke nach Haltern, über die früher die Leopold-Kohle von DB-290 in mehreren Ganzzügen täglich abgefahren wurde, ist leider stillgelegt.

Ebenfalls erst vor wenigen Jahren neu entstanden ist die Bergeverladeanlage in Gelsenkirchen-Hassel. Hier liefert ZuH Bergematerial an, das per Lkw weiterverfrachtet wird. Das entsprechende Anschlußgleis zweigt etwa in Höhe des Bergmannsglück-Anschlusses aus der ZuH-Stammbahn von Hassel kommend in einer 90°-Kurve nach Norden ab. Die knapp einen Kilometer lange Strecke liegt genau parallel der B224, von der aus zwei recht seltsame Rangiergeräte gesehen werden können: Sie sehen aus wie Loktorsos, von denen nur Rahmen und Führerhaus übrig geblieben sind...

Triebfahrzeuge der ZuH:

Das Lager Sturmshof am Hafen Coelln-Neuessen hat irgendwann zwischen März und Juli 1987 zur Erledigung der Verschubarbeiten einen offensichtlich gebrauchten Vollert-Rangierroboter zugeteilt bekommen. Der vierachsige Riesenroboter hat sogar einen Führerstand, allerdings leider keinerlei Beschriftung und ist völlig RAG-untypisch in gelb gehalten.

Änderungen und Ergänzungen zur Triebfahrzeugliste:

- V 306 (alt) wurde in 11/82 an WLH Reuschling, Hattingen, verkauft.
- V 307 (alt): ex Stahlwerke Peine (98), ZuH-V 564, ab 01.07.1974 ZuH-V 307, 1982 zur Verschrottung abgestellt, 09/83 durch Fa. Altwert verschrottet.
- V 415 (alt) wurde in 09/83 durch Fa. Altwert verschrottet.
- Lok 340 (neu) wurde in 09/84 an den Zwischenhändler NEWAG, Duisburg, verkauft
- Lok 456 wurde lt. ZuH erst am 01.02.1985 von Thyssen Schalker Verein übernommen (aber doch schon mal eher mit ZuH-Nummer gesehen, oder?)
- V 443 (alt) wurde lt. ZuH in 04/82 an VEM, Essen, zur Verschrottung verkauft.
- V 444 (alt): wie V 443 an VEM verkauft. Diese Lok wurde allerdings noch im Oktober 1984 auf dem VEM-Betriebsgelände in Essen gesehen, bezeichnet als VEM-Lok 4. Kurz darauf war sie verschwunden. Verkauft/verschrottet?
- Lok 589 (neu) wurde am 01.04.1987 an Henschel zurückgegeben.
- Lok 623 (neu) wurde 1985 als Ersatzteilsender abgestellt.

- nachzutragen ist folgendes Bahndienstfahrzeug:
S 44 (alt): Beilhack 3085/1964, Draisine, Typ KlV 11, 1983 oder 1984 an DGE-Museum Bochum-Dahlhausen

Untertagebetrieb:

Vielfältig sind die Spurweiten der Untertage-Eisenbahnbetriebe im Bereich der Bergbau AG Lippe. In folgenden Grubenbetrieben findet untertage schienengebundene Förderung statt:

- Ewald (Altfeld)	Spurweite: 490 mm
- Schlägel & Eisen	500 mm
- Consolidation, Grubenfeld Pluto	500 mm
- Consolidation	515 mm
- Haard	540 mm
- Westerholt	576 mm
- Consolidation, Grubenbetrieb Zollverein	580 mm
- Fürst Leopold	600 mm
- General Blumenthal	600 mm
- Ewald	600 mm
- Hugo	600 mm
- Nordstern	620 mm
- General Blumenthal, Grubenbetrieb Haltern	1 000 mm

Zum Foto unten:

Seit 1986 wird im Baufeld Polsum des Bergwerks Westerholt Untertagebetrieb mit Dieselkatzen (= Einschienenhängebahnen) durchgeführt. Für die Wartung der Maschinen wurde gleichzeitig ein 35 x 6 m großer Wartungsraum eingerichtet, in dem zwei Dieselkatzen gleichzeitig gewartet werden können.

Um gleichzeitig Grubenloks warten zu können, wurde ein Gleis verlegt und eine Wartungsgrube eingerichtet.

Foto: Hofmann/Werkszeitschrift "Ruhrkohle"



Kurzmeldungen - Inland

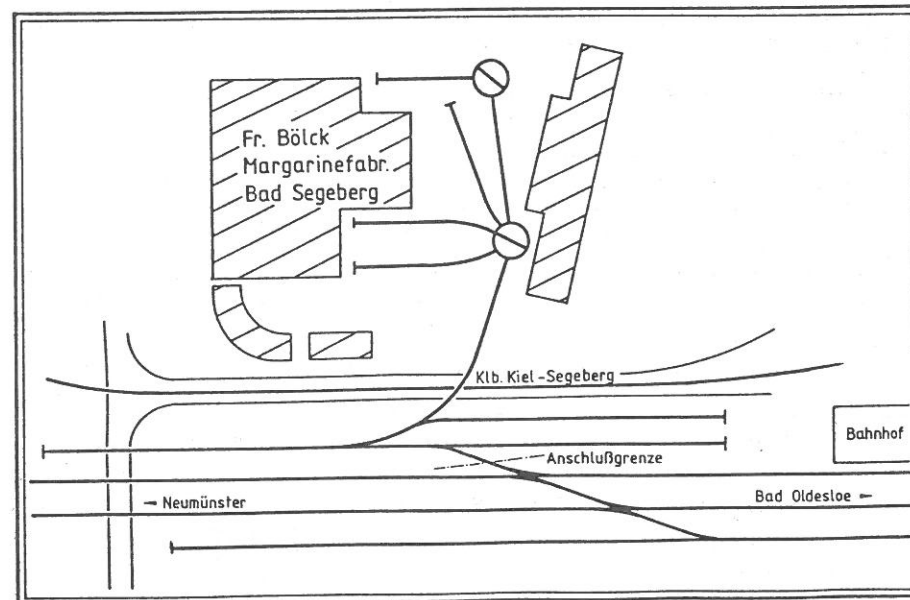
Friedrich Bölck Margarinevertrieb AG Bad Oldesloe
2360 Bad Segeberg

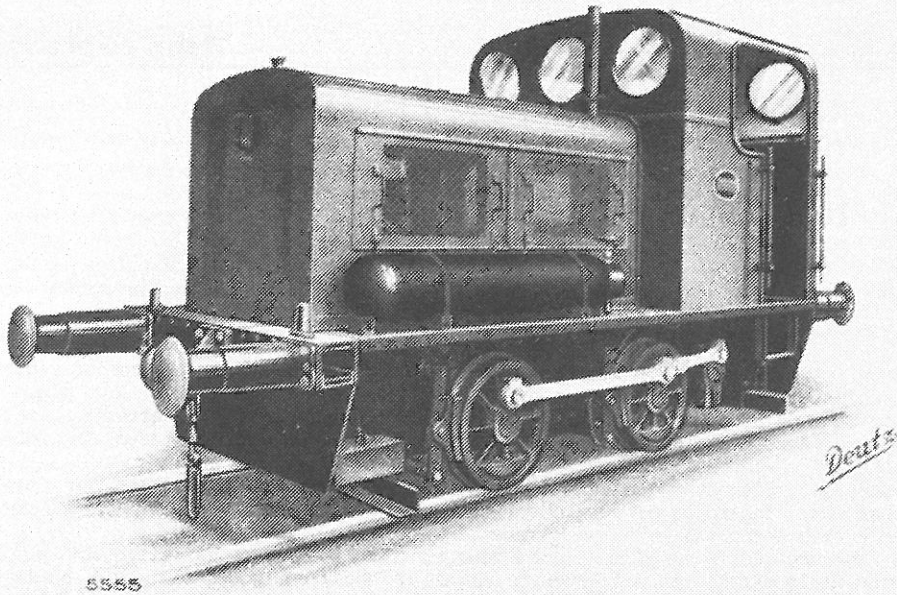
1930 reifte bei der Margarinefabrik das Vorhaben zum Bau eines normalspurigen Anschlussgleises vom nahegelegenen Staatsbahnhof Bad Segeberg. Die Genehmigung zum Bau und Betrieb eines Anschlussgleises, die am 6. Mai 1931 erteilt wurde, sah zwei Zustellgleise nördlich des Bahnhofsgebäudes vor, desweiteren ein Ausziehgleis, von dem aus der Anschluss eine Strasse und die Schienen der Kiel-Segeberger Eisenbahn niveaugleich kreuzen sollte, um im Werksgelände zu verschwinden. Innerhalb der Margarinefabrik waren nur zwei Drehscheiben mit mehreren kurzen Anschlussgleisen vorgesehen.

Probleme warf zunächst die Kreuzung mit der Kiel-Segeberger Eisenbahn auf, deren Gleis direkt vor den Toren der Margarinefabrik entlangführte. Die Kleinbahn erhob Einspruch gegen das Vorhaben und versuchte zuletzt noch, eine Gebühr für jeden Waggon zu erzwingen, der das Kleinbahngleis kreuzen würde!

Die Bedienung der Zustellgleise besorgte die Reichsbahn, dort übernahm die Diesellokomotive der Margarinefabrik die Wagen.

Anfang 1931 bemühte man sich um den Kauf einer O&K-Rohöllokomotive (DGew. ca. 13.5 t), doch hätte eine Genehmigung bei der RBD Altona wegen zu geringen Achsstandes Schwierigkeiten bereitet. Die Lok sollte auch für Staatsbahngleise zugelassen werden können.





Bölck, Bad Segeberg: So hat sie ausgesehen, die alte Deutz-Lok der Segeberger Margarinefabrik!
Werkfoto: Deutz

Noch 1931 ging das Anschlussgleis in Betrieb, nachdem im November die Lokomotive - nunmehr von Deutz - eingetroffen war.

In den 50er Jahren befand sich die Holsteiner Lebensmittelwerke GmbH (Rechtsnachfolgerin der Friedrich Bölck Margarinevertrieb AG, Fabrik Bad Segeberg) mit Hauptsitz in Hamburg-Bahrenfeld im Besitz des Segeberger Werkes.

Als Anfang der 60er Jahre die B 206 ausgebaut wurde, sah es zunächst einmal schlecht für die Anschlussbahn aus, doch konnte erreicht werden, dass das Gleis die nunmehr vierspurige Strasse immer noch niveaugleich kreuzen durfte.

Um 1964 ist der Betrieb eingestellt worden, in der Folgezeit standen die Werksanlagen leer. Die alte Deutz-Lok dürfte schon recht bald nach Hamburg abgegeben worden sein.

Zwar bemühte man sich in den nächsten Jahren noch um die Erhaltung des Anschlusses, doch warf der stark gestiegene Verkehr auf der B 206 erhebliche Probleme auf. Schliesslich erwarb die Kaufhof GmbH im Jahre 1970 das Gelände der Margarinefabrik. Sie legte keinen Wert mehr auf den Anschluss, so dass im September 1970 der Gleisanschlussvertrag mit der DB aufgelöst wurde.

Die Deutz-Lok hat nach Beendigung ihres Einsatzes in Bad Segeberg noch einige Zeit in Harburg Dienst getan, ist zwischenzeitlich aber verschrottet worden.

Friedrich Bölck Margarinevertrieb AG Bad Oldesloe 2360 Bad Segeberg								Spur : 1 435 mm
								Stand: 1987
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Deutz 10 131/1931	Bdm	OMZ 125 R	50/55	17	14	neu, a)
a) = 19.. an F. Thörls Vereinigte Harburger Oelfabriken, Hamburg-Harburg 19.. verschrottet								

Krupp MaK GmbH
2300 Kiel 17 / 4130 Moers

Kiel: In diesem Jahr haben wieder mehr Lokomotiven die Werkhallen verlassen als im vergangenen. Einen wesentlichen Anteil daran hatte der Auftrag über 10 Lokomotiven des Typs DE 1002 für die KBE/KVB, wovon acht Loks in diesem Jahr ausgeliefert wurden. Weiterhin wurden je drei Loks der Typen DE 502 und G 763 C gefertigt. Eine dieselhydraulische Drehgestelllok gab es in diesem Jahr nicht, doch für Mitte 1988 ist wieder eine G 1203 BB vorgesehen.

Die für das Jahresende geplanten Fertigstellungen der Type DE 1003 (zweimotorige dieselelektrische Drehgestelllokomotive für die Ruhrkohle AG, BAG Lippe, FNr. 1000843-844) wird jetzt für das erste Quartal des kommenden Jahres eingeplant. Das Projekt sieht eine 88 t schwere Lok mit einer Motorleistung von 1020 kW/1387 PS vor.

Ebenso ergeht es den Holland-Loks. Die Fertigstellung der ersten beiden Maschinen erfolgt voraussichtlich im Februar. Diese werden dann als Testloks zunächst in Zwolle eingehenden Untersuchungen unterzogen. Als Fabriknummern für die 60 Loks ist die Serie von 12001 bis 12060 vorgesehen.

1988 soll es auch um die "Schleswig-Holstein-Lok" (DE 1024) konkreter werden. Die Motorisierung soll (wieder einmal) mit einem MaK-Motor bewerkstelligt werden.

Moers: Von Moers aus kamen diesmal zwei Lokomotiven des Typs G 321 B, die an das Industrie-Terrain Düsseldorf-Reisholz geliefert wurden. 1988 soll wieder eine Lok gefertigt werden.

Auch auf dem Altlok-Sektor gibt es Neuigkeiten. Im September und Oktober zeigte sich in Moers der folgende Bestand:

- Sprotte (DWK 715/1941, 160 B), MaK-Traditionslok; 1978 ex Hafen- und Verkehrsbetriebe der Stadt Kiel (4)
- RAG V 125 (MaK 220080/1965, G 320 B), ex Ruhrkohle AG (V 125); in Aufarbeitung, zum Verkauf.
- KS-WB 322 (MaK 220100/1974, G 320 B), gehört der Krupp Stahl AG, Bochum; Reparatur der Gelenkwellen.
- MaK (MaK 700087/1986, G 763 C), MaK-Testlok, war zuerst im Stadthafen Gelsenkirchen im Einsatz.
- 108 (MaK 700088/1986, G 763 C), gehört der Eisenbahn Köln=Mülheim-Leverkusen (Bayer-Werkbahn).
- OHJ 46 (MaK 1000244/1965, V 100 PA), neu an Nora Bergslags Järnväg (T 25)/Schweden; 1978 an Ods Herreds Jernbane (46)/Dänemark; 1987 an MaK, Moers.
- OHJ 45 (MaK 1000248/1966, V 100 PA), neu an Nora Bergslags Järnväg (T 26)/Schweden; 1978 an Ods Herreds Jernbane (45)/Dänemark; 1987 an MaK, Moers.
- KBE DE 83 (MaK 1000835/1987, DE 1002), gehört der Köln-Bonner Eisenbahn; Aufarbeitung nach sehr schwerem Unfall.
- (KHD 57514/1962, KS 200 B), gehört der Bundeswehr (original geliefert an Fliegerhorst Erding); Hauptuntersuchung.
- (KHD 58230/1968, KG 230 Bex), neu an Caltex Petroleum Mij., Rotterdam/Niederlande.
- AKZO (O&K 26545/1966, MB 5 N), gehört Akzo/Niederlande (original geliefert an Nederlandse Hoogovens en Staalfabrieken); Aufarbeitung und Motortausch.
- (Gmdr/19..), gehört der Daimler-Benz AG, Sindelfingen; Hauptuntersuchung mit Neulackierung.

Weiterhin fanden sich Schrottteile diverser ausgeschlachteter Lokomotiven (z. B. Tegernsee-Lok, RLG D 64, MaK 400020).

Bahn-Express

MaK-Standardlokomotiven 1987

Fab.-Nr.	Datum	Typ	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Lstg. (kW/PS)	Besteller (Nr.)
220114	30.04.87	G 321 B	40	36	315/428	Industrie-Terrain Düsseldorf-Reisholz AG, Düsseldorf (1/F)
220115	05.08.87	G 321 B	40	36	315/428	Industrie-Terrain Düsseldorf-Reisholz AG, Düsseldorf (2/F)
700082	28.08.87	DE 502	66	45	560/762	Gewerkschaft Sophia Jacoba, Hückelhoven (15)
700083	04.09.87	DE 502	66	45	560/762	BASF AG, Ludwigshafen
700084	29.12.87	DE 502	66	45	560/762	BASF AG, Ludwigshafen
700089	02.10.87	G 763 C	60	40	560/762	BEWAG Berliner Kraft und Licht, Berlin (3)
700090	29.12.87	G 763 C			560/762	Städtische Häfen, Hannover
700091	25.09.87	G 763 C	66	40	560/762	Bayer AG, Leverkusen
1000834	06.03.87	DE 1002	90	70	1120/1523	Köln-Bonner Eisenbahn, Köln (DE 82)
1000835	03.04.87	DE 1002	90	70	1120/1523	Köln-Bonner Eisenbahn, Köln (DE 83)
1000836	08.05.87	DE 1002	90	70	1120/1523	Köln-Bonner Eisenbahn, Köln (DE 84)
1000837	05.06.87	DE 1002	90	70	1120/1523	Köln-Bonner Eisenbahn, Köln (DE 85)
1000839	27.02.87	DE 1002	90	70	1120/1523	Kölner Verkehrsbetriebe, Köln (DE 92)
1000840	24.04.87	DE 1002	90	70	1120/1523	Kölner Verkehrsbetriebe, Köln (DE 93)
1000841	22.05.87	DE 1002	90	70	1120/1523	Kölner Verkehrsbetriebe, Köln (DE 94)
1000842	19.06.87	DE 1002	90	70	1120/1523	Kölner Verkehrsbetriebe, Köln (DE 95)



MaK, Kiel: Kurze Pause auf einer langen Reise - die für die KBE bestimmte DE 83, die dort kurz darauf beinahe zu Schrott gefahren wurde (vgl. zwei Seiten vorher), wartet in Nienburg/Weser eine Überholung ab. Die untere Aufnahme zeigt die Bewag-Lok 3 am 2. Oktober 1987 bei derselben Tätigkeit in - na ? - richtig: Neuwittenbek (wo sonst ...).



MaK-Standardlokomotiven 1987 (Nachträge für 1986)

Fab.-Nr.	Datum	Typ	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Lstg. (kW/PS)	Besteller (Nr.)
700081	14.06.86	DE 502	60	30	560/762	Testlok BBC; 08.05.87 an Moos Stahl AG, Luzern, Werk Emmenbrücke/Schweiz
700087	29.09.86	G 763 C	60	40	560/762	Vorführlok; 11.12.87 an Solvay Österreich GmbH, Hallein-Neualm/Österreich

MaK, Moers: Lokparade vor den Werkstoren - von links: MaK 220100, MaK 700087, MaK 1000248, MaK 1000244, dahinter KHD 58230. Die Aufnahme entstand am 26.10.87.



SCHÖMA Christoph Schöttler Maschinenfabrik GmbH
2840 Diepholz

Am 28. August erhielten Leser des Bahn-Express die Gelegenheit zur Besichtigung der Maschinenfabrik Christoph Schöttler in Diepholz. Neben dem werkseigenen Normalspurplattformtriebswagen gab es einige Grubenloks (FNr. 4667-4669/1983, CFL 200 DCL, 900 mm, 258 PS, 25 t; FNr. 4762/1984, wie vor, jedoch 270 PS; FNr. 4763/1984, wie vor, jedoch 258 PS) zu sehen, die von einem Einsatz in Saudi-Arabien zurückgekehrt waren und nach ihrer Aufarbeitung an eine italienische Firma für ein Tunnelprojekt in der Türkei verkauft werden. Seit 1983 wurden für das Tunnelprojekt zur Wasserversorgung der Städte Mekka und Taif acht Schöma-Loks des Typs CFL-200 DCL nach Saudi-Arabien geliefert. Der 14 km lange Tunnel wies eine konstante Neigung von 4.6 % auf. Die Züge fuhren im Pendelbetrieb über einen Seillift mit je zwei Loks gezogen bzw. geschoben (aus: ETR Eisenbahntechnische Rundschau, Heft 1-2/1986, S. 104-105). Die Fabriknummern der acht Loks lauten 4665-4670/1983 und 4762-4763/1984. Die Baustelle wurde von der Münchener Bauunternehmung A. Kunz betrieben, die in der Vergangenheit oft Tunnelloks auch anderer Hersteller für Auslandsprojekte beschafft hat.

Ein weiteres Projekt, an dem man gerade gearbeitet hat, ist der Auftrag über die Fertigung von 26 Rottenkraftwagen des Typs CS 301 für die Tanzania-Zambia Railway. Eines der Fahrzeuge (TZR HMT 151007) absolvierte vor der Fertigungshalle aufgebockt Probelaufe, vier andere (151005, 006 und 008) steckten in verschiedenen Stadien der Fertigung. Die Gesamtserie erstreckt sich über die Fabriknummern 4912-4937.

Desweiteren waren noch drei Altlokomotiven vorhanden, von denen eine aus Dänemark stammt (FNr. 3222/1970, CFL 200 DA, 792 mm, 230 PS, 18 t, 1983 ex Faxø Kalkbrud, Faxø Ladeplads (54)/Dänemark - steht zum Verkauf), die zweite von den Österreichischen Chemischen Werken, Weissenstein/Österreich in Zahlung genommen wurde (FNr. 3035/1967, CFL-45 DZR, 58 PS, 12 t - Neulieferung: 4938/1986, CFL-150 DCLR, 123 kW, 20 t), und die dritte von Alfred Teves, Gifhorn, übernommen wurde. Zu letzterer Lok stellt sich wieder die Frage, welche es nun ist (Fabriknummer ?).

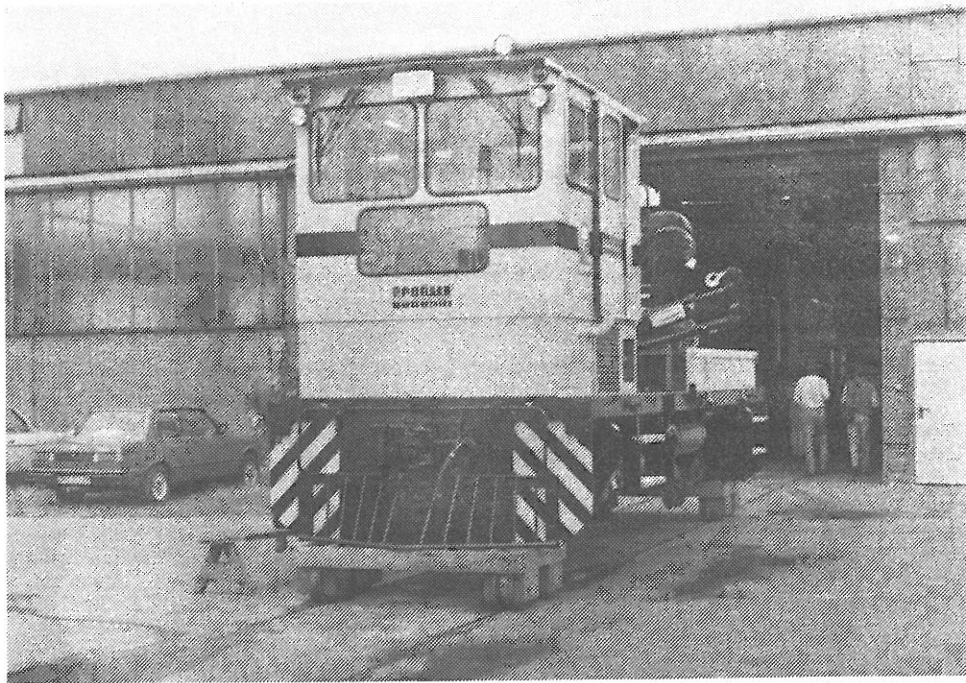
Feldbahnlokomotiven für inländische Kunden wurden 1986 und 1987 nur in zwei Exemplaren gefertigt: 4902/1986, CHL-20 G, 600 mm, 47 PS, 3.5 t für die Klasmann-Werke, Bockhorst (77/6386) und 4945/1987, CHL-20 G, 600 mm, 40 PS, 3 t für das Torf- und Humuswerk, Uchte.

Ein weiterer interessanter Auftrag konnte schon im August abgewickelt werden. Für den Bau des Freudenstein-Tunnels bei Bretten (DB-Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart) wurden vier Normalspurloks gebaut: 4941-4944/1987, CFL-350 DCLR, 252 kW, 42 t. Wir werden im kommenden Jahr ausführlicher darüber berichten.

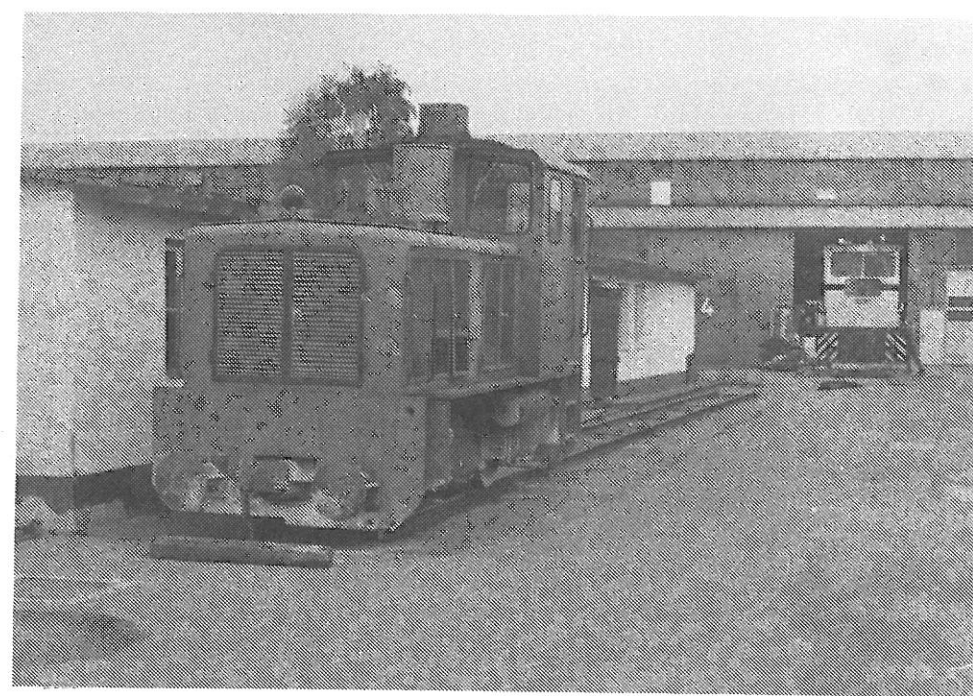
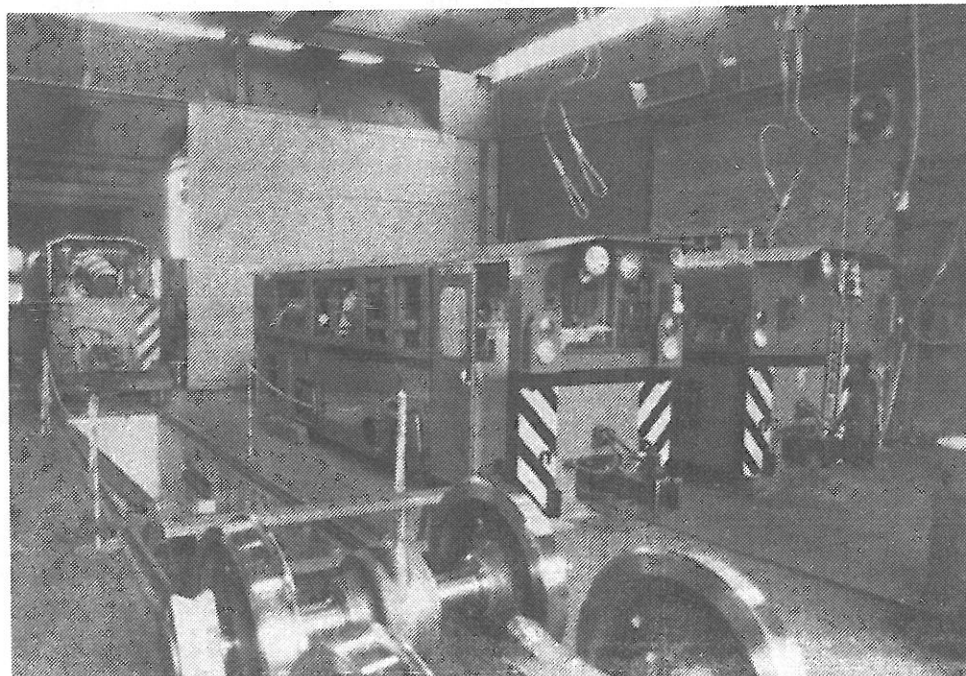
Zu zwei im September vergangenen Jahres vorhandenen gebrauchten Lokomotiven (vgl. BE 4/86 -222-) soll noch die weitere Geschichte nachgetragen werden:

- Hen 31876/1974, DHG 300, 1435 mm, 305 PS, 40 t, 19 km/h, neu an Gerhard Hülskens, Wesel, für Hafen Rheinberg (42); 1986 an Schöma; 1987 an Bosch-Siemens, Traunstein (mit Theimeg-FFS).
- Schöma 4816/1985, CHL-20 G, 1000 mm, 30.5 PS, 3.5 t, neu an Victor Asper, Küssnacht/Schweiz, für Monteforno; lief dort im Stahlwerk, konnte aber nicht zufriedenstellen und ging mit nur 20 Betriebsstunden zurück an den Hersteller; 1987 an Amt für Land- und Wasserwirtschaft, Husum, für Dagebüll-Oland-Langeness (umgespurt auf 900 mm).

Auf diesem Wege sei noch einmal Herrn Niermeyer von der Schöma für seine erstklassige Führung und die vielen hilfreichen Auskünfte recht herzlich gedankt.



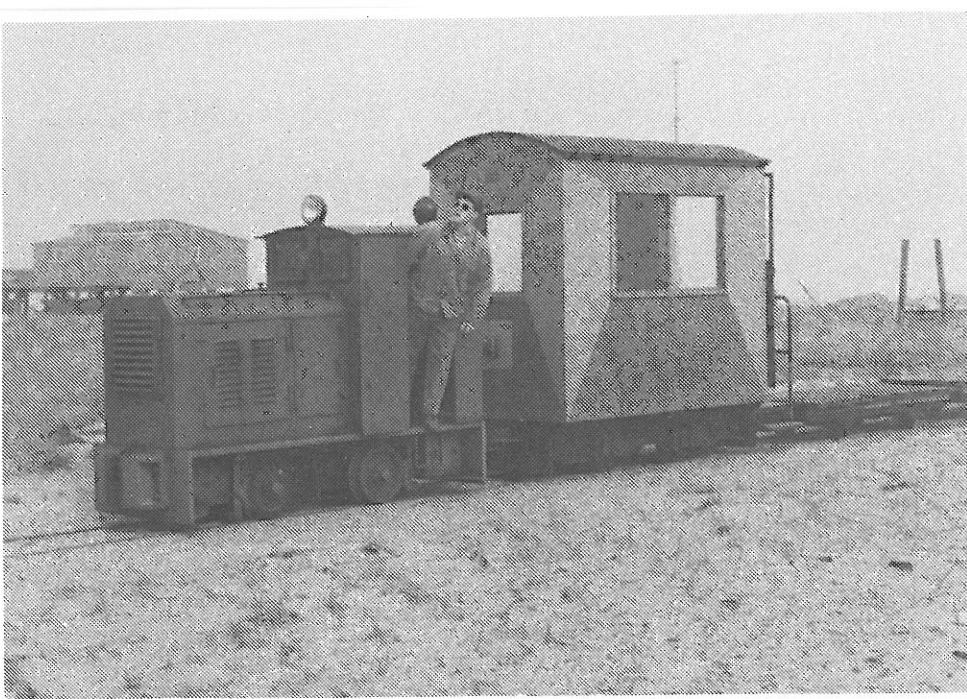
Schöma, Diepholz: Dies ist einer der Rottenkraftwagen für die Tanzania-Zambia-Railways (TZR HMT 151007). Das Fahrzeug ist aufgebockt und wird gerade einem Lauftest unterzogen. Die untere Aufnahme zeigt drei der kürzlich aus Saudi-Arabien übernommenen Tunnelloks (Typ CFL 200 DCL) - Fotos vom 28.08.87.



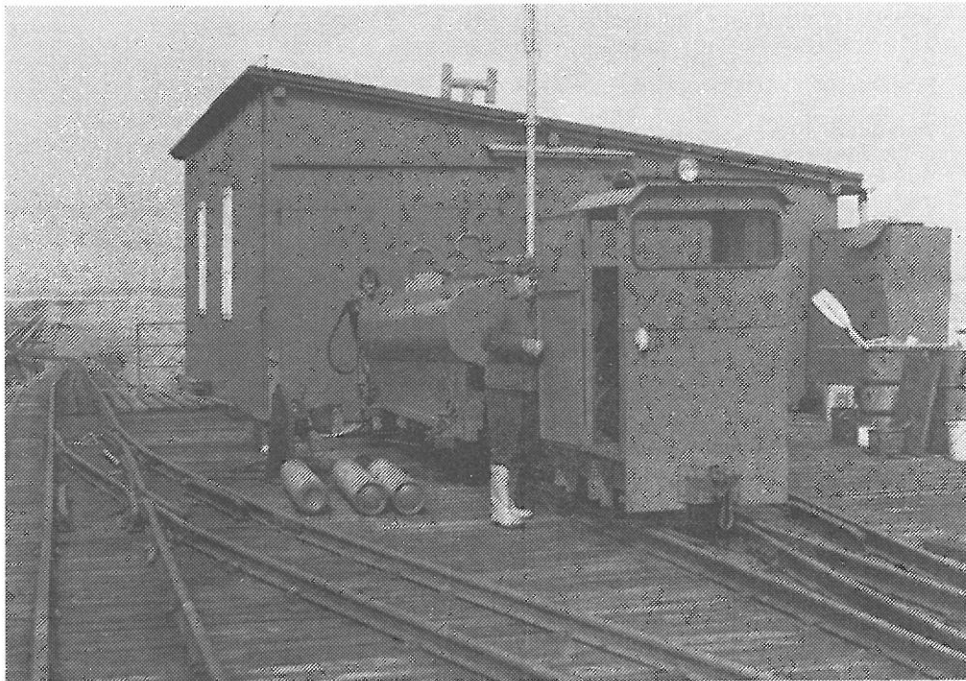
Schöma, Diepholz: Diese Lokomotive (Schöma 3222/1970, ex Faxe, Dänemark) wartet immer noch auf einen Interessenten (28.08.87).

Asbest- und Kieselgurwerke Kliefoth & Co. KG 3110 Uelzen

Eine der wohl letzten Lokomotiven des Typs LM 216, eine Rangierausführung aus dem Jahre 1926, existiert heute (Juli 1986) noch beim Kieselgurwerk Kliefoth in Uelzen. Die Lokomotive ist seinerzeit neu an dieses Werk geliefert worden, trägt mittlerweile ihren vierten Motor, ist aber leider - bedingt durch die Verlagerung der Transportaufgaben auf die Straße - seit 3-4 Jahren nicht mehr zum Einsatz gekommen. Zudem steht demnächst eine Revision an, die nach Auskunft des Betriebsleiters nicht mehr lohnt. Die Lok trägt die Fabriknummer 7 038, wurde am 18. Mai 1926 bestellt und am 6. August 1926 geliefert. Die Betriebsgenehmigung der Reichsbahndirektion folgte am 29. September 1926. Zunächst war die Lok für Benzolantrieb vorgesehen, heute besitzt sie jedoch einen Vierzylinder-Dieselmotor mit einer Leistung von 50 PS. Das "Museumsstück" wird in einem Schuppen des altertümlichen Werkes vor Wind und Wetter geschützt.



Minsener Oog: Diema 1894/1956, hier zusammen mit dem aus der Gmeinder-Lok entstandenen Mannschaftswagen, aufgenommen unterhalb der Unterkunft (17.03.1986). Die untere Aufnahme zeigt Diema 4219/1978, die gerade auf dem Bauhof für ihren nächsten Einsatz klargemacht wird. Links am Rand ist die Rampe vom Bauhof hinunter auf die Strecke zu sehen (10.08.1987).



Wasser- und Schiffsahrtsamt Wilhelmshaven, Strombauw. Minsener Oog 2940 Wilhelmshaven

Nur wenigen Eisenbahnfreunden dürfte bekannt sein, dass es auf Minsener Oog, einer künstlich aufgespülten Sandbank wenige Kilometer östlich von Wangerooge, eine Schmalspurbahn gibt - sozusagen eine weitere ostfriesische Inselbahn.

Bevor 1909 mit dem Bau der Strombauwerke begonnen wurde, veränderte der in der Aussenjade von Westen nach Osten wandernde Sand das Fahrwasser nach Wilhelmshaven fortwährend in seiner Lage und Tiefe. Durch den Bau der Strombauwerke und im Zusammenhang mit Baggerungen entstand unmittelbar entlang der Bauwerke eine feste und tiefe Fahrrinne. Die Strombauwerke, die eine gesamte Länge von rund 16 km haben, bestehen überwiegend aus Schüttsteinkörpern und Betonblöcken; ihre Lage und Bauweise muss den veränderten Fahrwasserbedingungen infolge der Vertiefungen angepasst werden.

Wohl schon zum Bau der Strombauwerke wurde die Schmalspurbahn eingesetzt. Konkrete Nachweise existieren in Form von Fotos, die in den Jahren 1929 und 1930 aus Anlass der Erweiterung der Buhne A nach Norden hin entstanden. Es sind zwei verschiedene Verbrennunglokomotiven erkennbar, die kleinere davon mit der Aufschrift "Nurmi".

Minsener Oog besass - ebenso wie die übrigen ostfriesischen Inseln - auch eine militärische Bedeutung. Bereits Ende der 20er Jahre waren zwei Scheinwerferstände eingerichtet worden. Beide Anlagen befanden sich unweit der heutigen Unterkunftsgebäude in nördlicher und südlicher Richtung. Zu Beginn des 2. Weltkrieges muss Minsener Oog wohl noch eine grössere Bedeutung im militärischen Sinne bekommen haben, denn die Marinewerft Wilhelmshaven bestellte eigens hierfür in den Jahren 1935 und 1938 zwei Deutz-Lokomotiven. Die Reste der beiden Scheinwerferstände sind heute noch in Form von Betonruinen vorhanden.

Die Baulichkeiten auf Minsener Oog beschränken sich auf ein Unterkunftsgebäude für Arbeiter des WSA und den Bühnenwärter, einen alten und einen modernen Leuchtturm und den Bauhof. Unterkunftsgebäude und Bauhof sind auf mehrere Meter hohe Pfähle aufgesetzt, um hochwassersicher zu sein. Die Schmalspurbahn erklimmt auf einer langen Rampe die Anhöhe des Bauhofes.

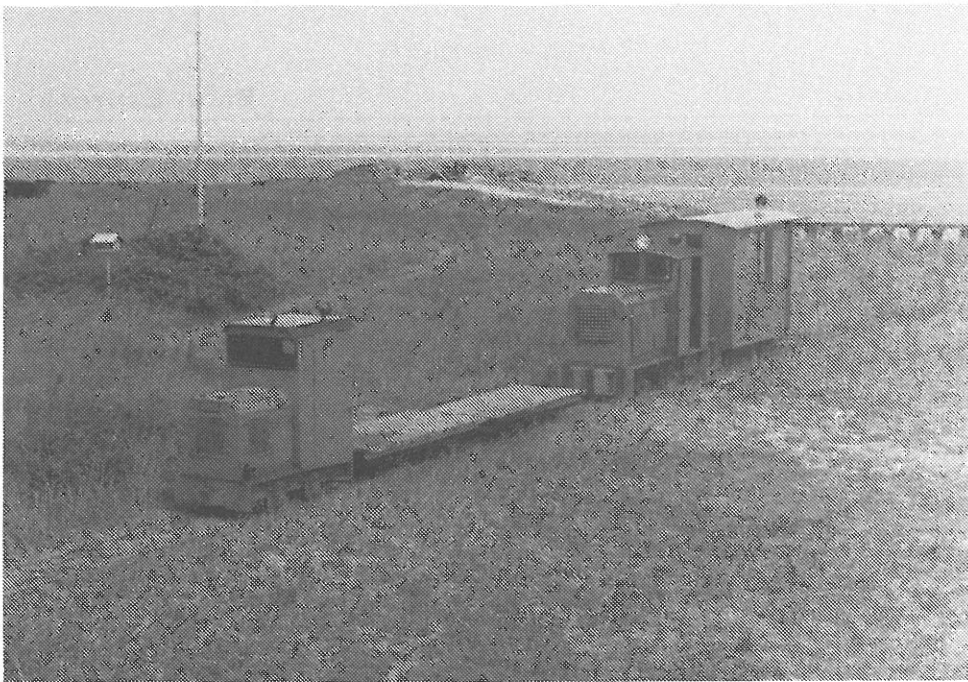
Das Rollmaterial der 600 mm-Bahn setzt sich aus zwei Diema-Loks, zwei Mannschaftswagen (auf der Basis je eines Gmeinder- und Diema-Fahrgestelles), etwa 11 Muldenkippern, 5 Plattformwagen, einem Kranwagen (Eigenbau!), einem offenen Mannschaftswagen und diversen Spezialwagen (Tankwagen, Müllkübelwagen etc.) zusammen. Die Länge des verlegten Gleises beträgt heute ca. 10 km.

Zu Beginn der 70er Jahre besass die Baufirma Friedrich von Essen, Rastede, noch eine eigene Lok auf Minsener Oog, um dort Bauarbeiten auszuführen. Einzelheiten liessen sich von dort leider nicht in Erfahrung bringen.

Der grösste Teil der Insel ist heute als Vogelschutzgebiet ausgewiesen, weshalb das Betreten durch Privatpersonen unmöglich ist. Obendrein stellt die einzige Verbindung zum Festland nur ein Versorgungsschiff des WSA her, ein Besuch der Bahn durch Eisenbahnfreunde ist also nicht machbar.

Im Jahre 1987 - nach dem angegebenen Stichtag - ist für Minsener Oog eine "neue" alte Lokomotive beschafft worden. Sie wurde von dem Zwischenhändler Eilers aus Hamburg übernommen und stand vorher jahrelang im Lager des Bauunternehmers Paul I. Peters in Husum.

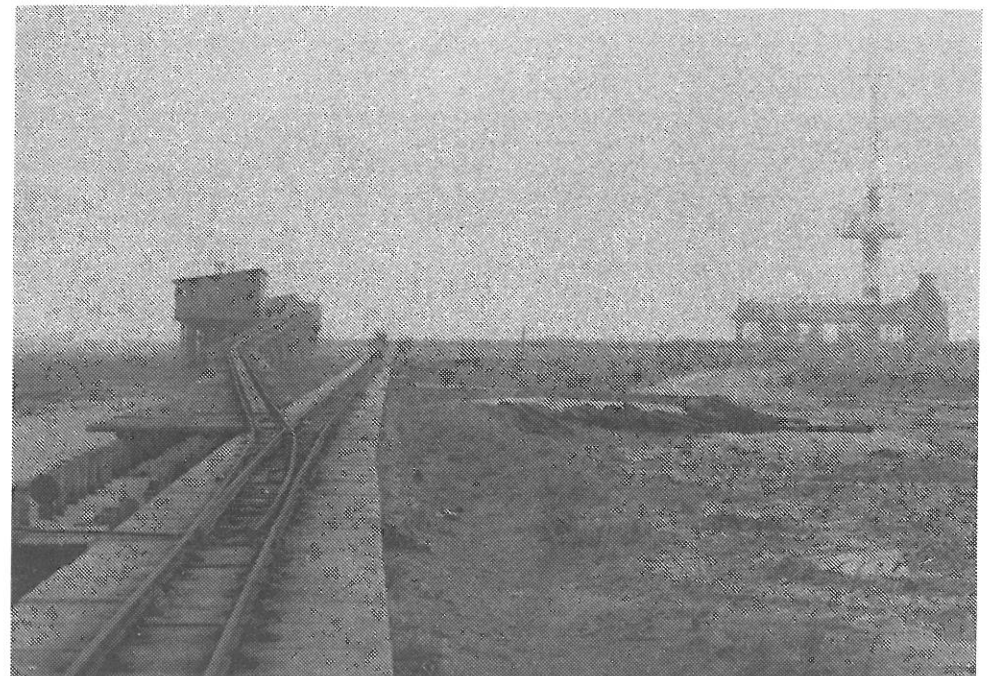
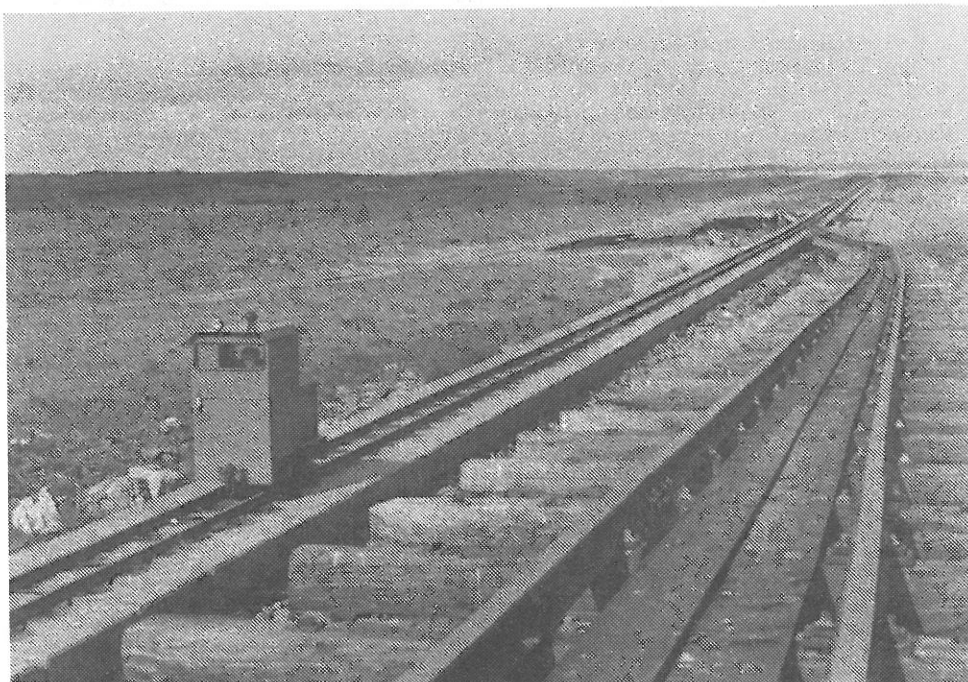
Die zu diesem Artikel umfangreiche Dokumentation (Fotos, Skizzen) soll - wegen Unzugänglichkeit der Bahn - eine Ausnahme bleiben.



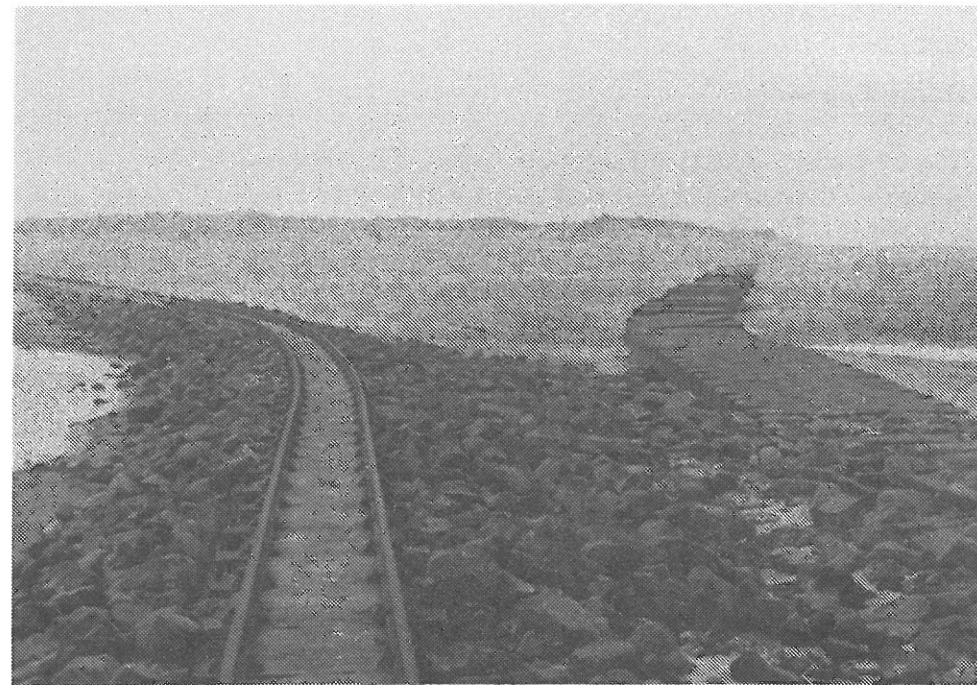
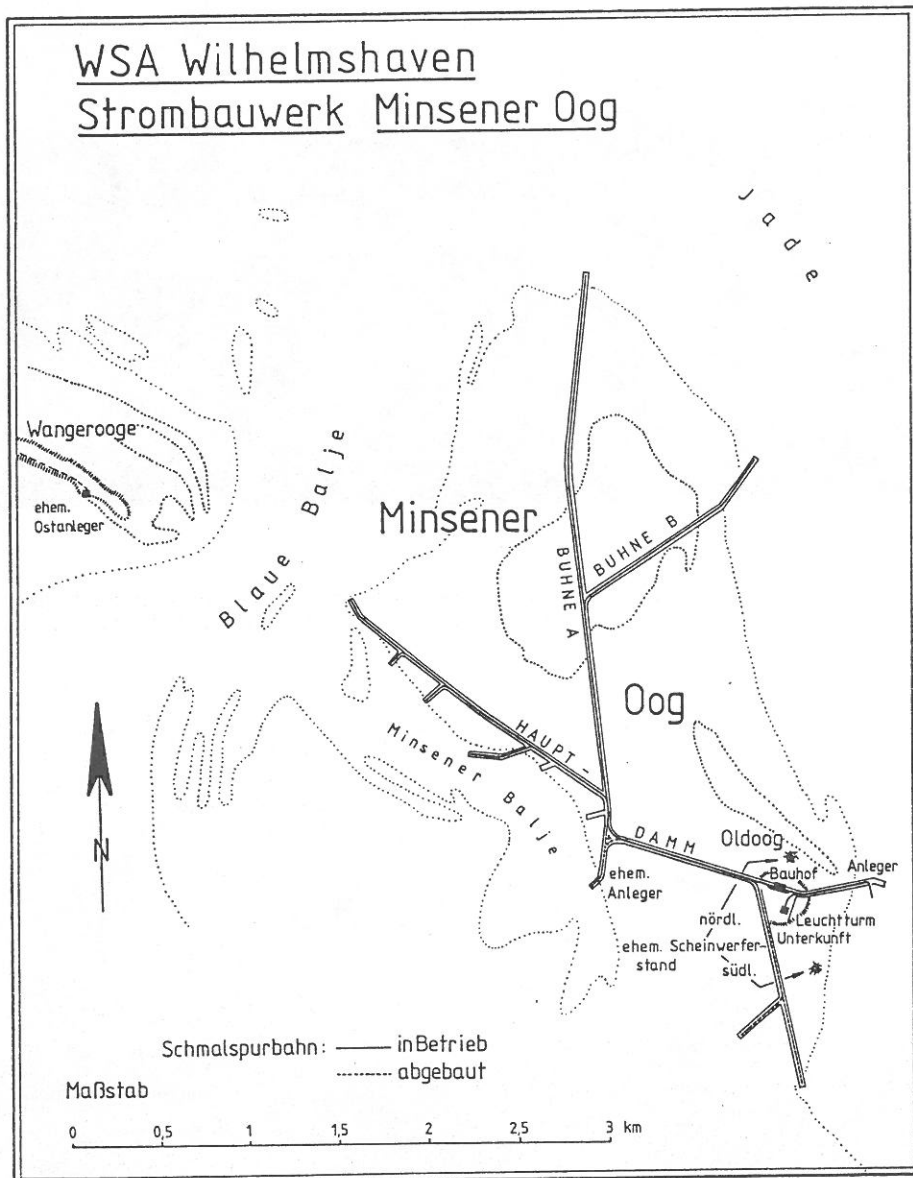
Minsener Oog: Diema 4219/1978 mit zwei Plattformwagen und Diema 1894/1956 mit einem Mannschaftswagen aus dem Unterkunftsgebäude heraus aufgenommen. Im Hintergrund erkennbar: Trümmer des ehemaligen nördlichen Scheinwerferstandes. Die untere Aufnahme zeigt Diema 4219/1978, die gerade die Rampe vom Bauhof heruntergerollt ist und nun zurück in Richtung Anleger fährt (10.08.1987).



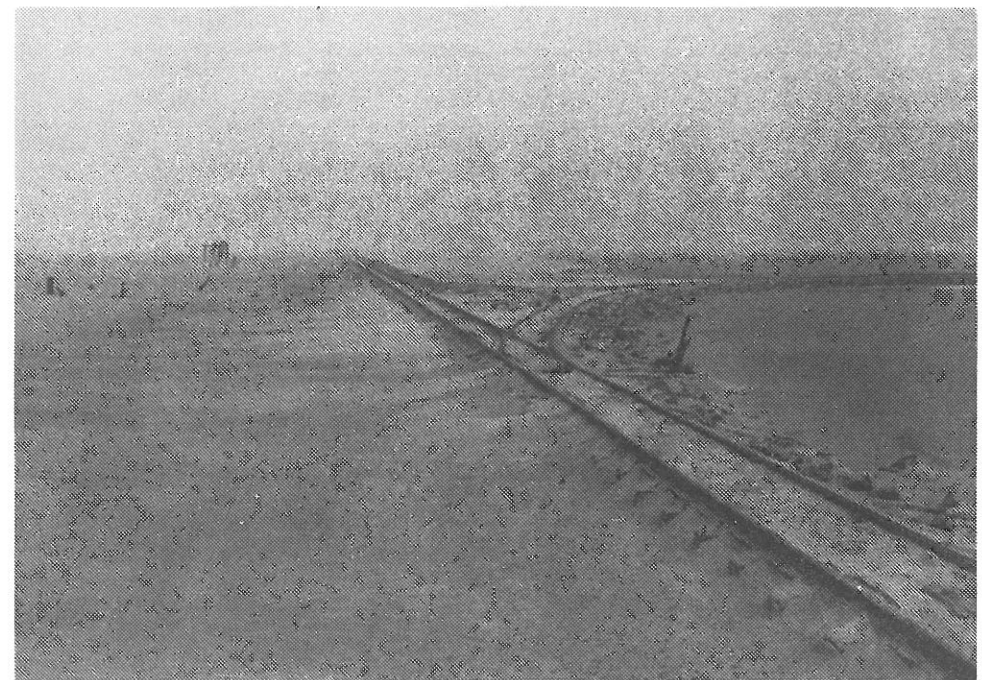
Minsener Oog: Die Gesamtanlage des Bauhofes, aufgenommen aus dem Unterkunftsgebäude heraus (oben), sowie sämtliche Baulichkeiten auf Minsener Oog, von Osten her gesehen (17.03.1986).



WSA Wilhelmshaven
Strombauwerk Minsener Oog



Minsener Oog: Oben ist die Kurve am ehemaligen Gleisdreieck von Norden her zu sehen. Die Betonblockreihe rechts trug früher den Streckenast zum alten Anleger. Mehr ist vom früheren Gleisdreieck nicht zu sehen. Das untere Foto zeigt die Strecke auf der Buhne A mit dem Abzweig auf die Buhne B (nach rechts) (17.03.1986).



Bahn-Express

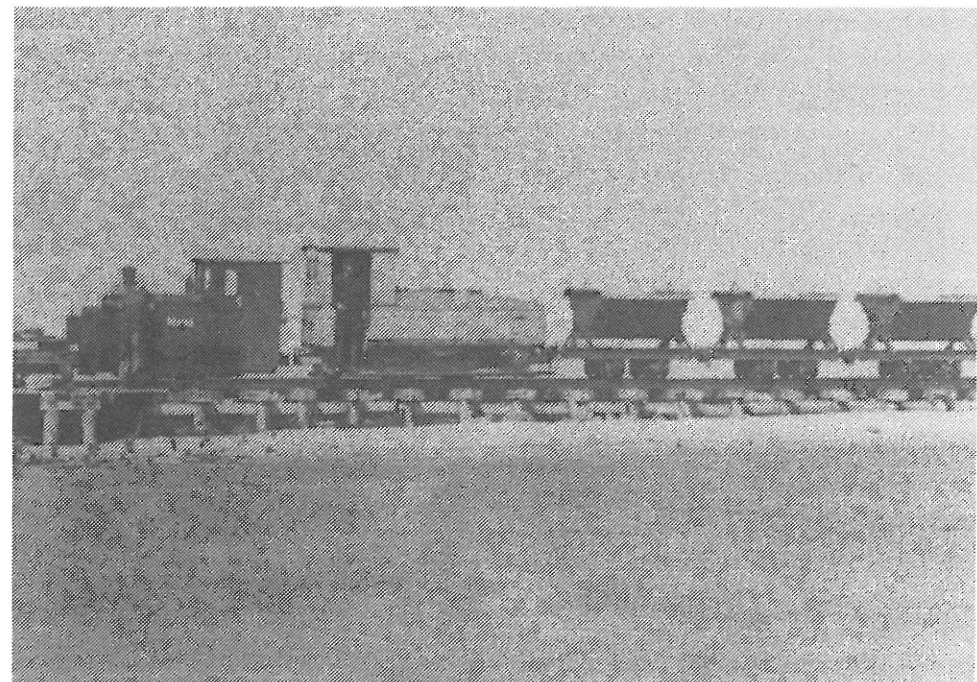
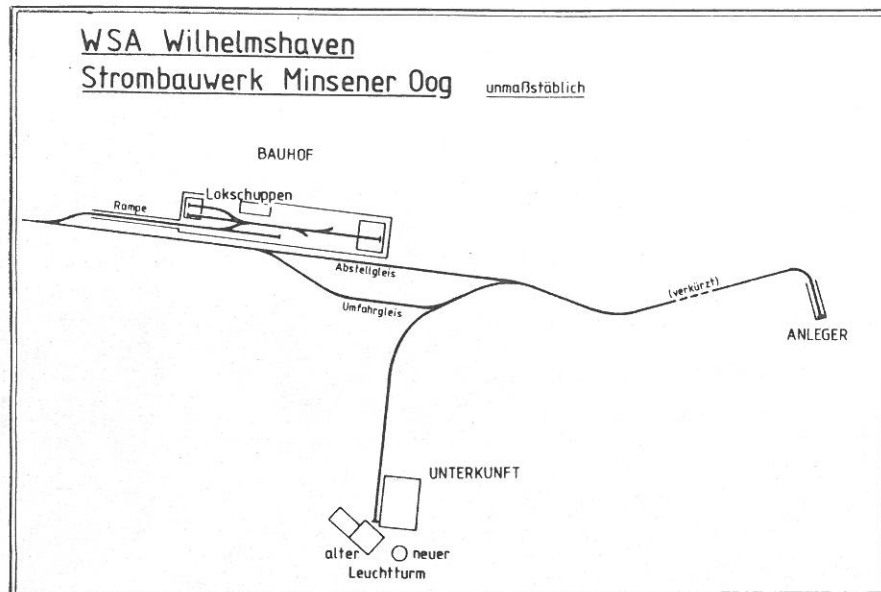
Wasser- und Schiffsamt Wilhelmshaven 2940 Wilhelmshaven (Strombauwerk Minsener Oog)						Spur : 600 mm Stand: 10.08.1987			
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Deutz	12 836/1935	Bdm	QMZ 117 F		6	15.5	LV, a)
		Deutz	18 256/1937	Bdm	QMZ 117 F		6	15.5	LV, a)
#	oNr	Diema	1 894/1956	Bdm	DS 30	28	5		neu
#	oNr	Diema	4 219/1978	Bdm	DFL 10/1.2	18	2		neu
		Jung	6 735/19..	Bdm	EL 110	11/12	4	13	b)
#	oNr	Diema	/19..	2					c)
#	oNr	Gmdr	/19..	2					c)

a) = geliefert an Marinewerft, Wilhelmshaven, für Minsener Oldeooge
 b) = Paul I. Peters, Bauunt., Husum (13); 1986 an Eilers, Hamburg; 1987 an WSA Wilhelmshaven
 c) = Fahrgestell = Unterbau für Mannschaftswagen



Minsener Oog: Die historischen Fotos zeigen die kleinere der beiden Verbrennungsloks vor dem Senkkasten am Kopfende der Buhne A (oben, 28.08.1929) und noch einmal beide Verbrennungsloks vor einem Lorenzug (unten, 14.05.1930).

Fotos: Archiv WSA Wilhelmshaven



Bahn-Express

Kali & Salz AG, Werk Braunschweig-Lüneburg 3332 Grasleben

Das nahe der Zonengrenze gelegene Kalibergwerk wurde im Jahr 1911 gegründet. Die frühere Gewerkschaft Braunschweig-Lüneburg gehört heute zur Kali & Salz AG.

Die Schächte II und III, die westlich des heute noch betriebenen Bergwerkes lagen, besaßen ehemals auch einen Gleisanschluss, der heute abgebaut ist. Im 2. Weltkrieg wurde das Gelände von der Muna zur Herstellung und Lagerung von Munition verwendet. Noch heute existiert im Werk ein alter G-Wagen, der seinerzeit von dort übernommen worden ist.

Heute hat das werkseigene Anschlussgleis eine Länge von knapp einem Kilometer. Die Werklokomotiven der Kali & Salz AG bringen ihre Fracht über dieses Gleis bis in den Bahnhof Grasleben.

An der Südseite des Bahnhofes sind noch Reste ehemaliger Werksanlagen zu erkennen. Auch hier wurde früher Kalibergbau betrieben, jedoch läuft hier seit der Existenz der innerdeutschen Grenze nichts mehr. Dafür haben sich nördlich des Bahnhofes die Dörentruper Sand- und Thonwerke GmbH, 3332 Grasleben angesiedelt. Deren Fahrzeugpark setzt sich aus einer Köf II (ex DB ?) als Betriebslok, einer im Schuppen versteckten Henschel-Lok und einer irgendwo am Ostende des Werkes defekt abgestellten Kdl (Schöma 1 763/1956) zusammen.

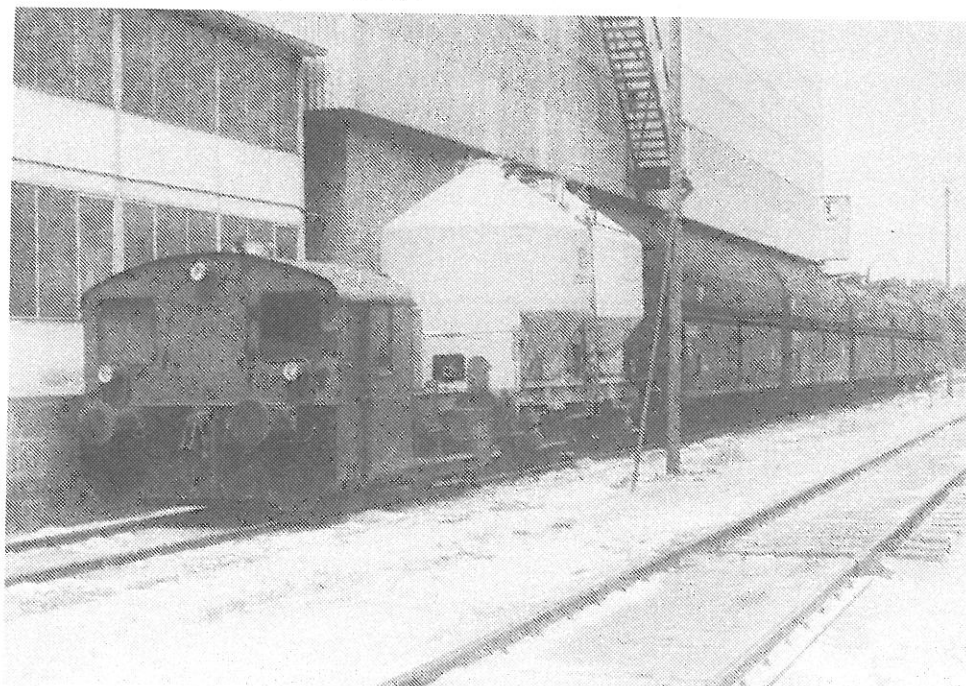
Das Kalibergwerk verfügt über je eine Henschel- und O&K-Lok. Früher waren noch eine Ruhrthaler-Diesellok und eine Henschel-Dampflok vorhanden. Von der Ruhrthaler-Diesellok erzählt man sich, dass sie zwar an einen Schrotthändler verkauft wurde, dass sie jedoch nicht unbedingt auch verschrottet worden ist.

Die O&K-Lok kam im Zusammenhang mit der endgültigen Stilllegung des Bergwerkes Mariagluck nach Grasleben.



Kali & Salz, Grasleben: Die O&K-Lok (26 604/1966) ist am Ende ihres Anschlussgleises angelangt. Links im Hintergrund ist ein Grenzpfahl und die Staatsgrenze der DDR erkennbar (18.07.1986).

Dörentruper Sand- und Thonwerke, Grasleben: Die Werksanlagen liegen nur wenige Meter von der Zonengrenze entfernt. Eine offenbar von der DB erworbene Köf besorgt den Verschub (18.07.1986).



#		Nr.		Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
				Kali & Salz AG, Werk Braunschweig-Lüneburg 3332 Grasleben				Spur : 1 435 mm Stand: 18.07.1986			
#	2'	Hen	10 995/19..	Bt							LV
		Hanomag	10 713/1917	Ct							a)
#	1	Hen	17 840/1920	Bt	Zollern		27.8		28	60	neu, b)
		Hen	25 484/1955	Bdh	DH 240	240			21	25	neu
		Ruhr	3 597/1959	Bdh	ND 150 O/V	150			26	32	c)
#	2"	O&K	26 604/1966	Bdh	MB 7 N	170					d)

a) = 1917 an Kleinbahn Buxtehude-Harsefeld (1, sp. 352)
1951 an Braunschweig-Lüneburg
Verbleib unbekannt

b) = 1965 abgemeldet; verschrottet

c) = 19.. an Steinkohlenbergwerk Mansfeld GmbH, Bochum-Langendreer
1962 an Braunschweig-Lüneburg
1979 verschrottet

d) = 1966 an Bergwerksgesellschaft Mariagluck, Höfer b. Celle
1979 an Braunschweig-Lüneburg

Bahn-Express

Rheinisches Industriebahn Museum e. V.
5000 Köln

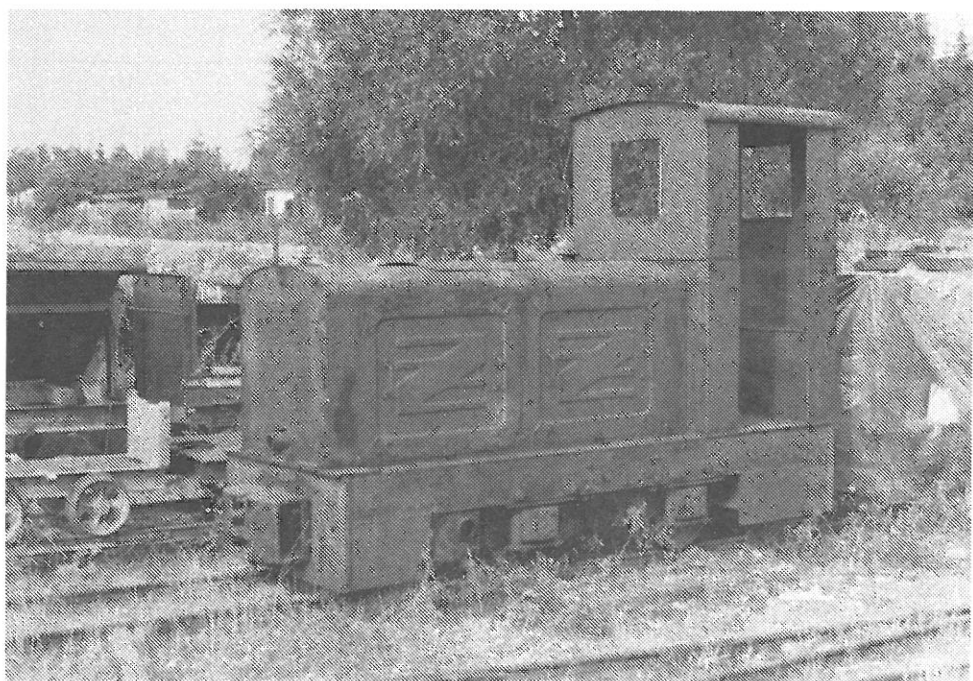
Mitte 1987 formierte sich in Köln ein neuer Feldbahnfreunde-Verein. Er trägt die

Rheinisches Industriebahn Museum e. V. 5000 Köln						Spur : 600 mm Stand: 01.09.1987			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.	
	V..	O&K 25 477/1952	Bdm	MD 2 B		4.5		a)	
#	V01	Strüver 60 427/1957	Bdm	Sch.kuli	6	0.73	8	b)	
#	V02	Strüver 60 342/1955	Bdm	Sch.kuli	6	0.73	8	c)	
#	V20	Schöma 255/1936	Bdm		16	2.75	12	d)	
#	V21	Jung 7 361/1938	Bdm	EL 105	12	2.9	8	e)	
#	V22	Diema 1 335/1949	Bdm	DS 12	12	2.5	12	f)	
#	V23	KHD 46 979/1951	Bdm	MAH 914 G	8/9	2.7	7	g)	
	V24	Jung /1940	Bdm		12			h)	
	V25	Schöma /19..	Bdh	CHL 10 G	11			i)	
#	V30	Deutz 19 922/1937	Bdm	OME 117 F	11/12	2.8	13.3	j)	
#	V31	Schöma 626/1942	Bdm		22	3.6	12	k)	
	V32	O&K /1936	Bdm	MD 1				l)	
#	V40	Jung /19..	Bdm		12	4			
#	V41	Schöma /1948	Bdm	KML 5	22			m)	
#	V50	Jung 10 031/1941	Bdm	ZL 105	22/24	5.4	8.2	n)	
#	V51	Hen 2 253/1949	Bdm	DG 26	26/29	5.4	15	o)	
#		Schöma 2 420/1961	Bdm	CDL 20	20	3	12.5	p)	
#		Hen 2 250/1949	Bdm	DG 26	26/29	4.9	15	q)	

- a) = neu an Pieux-Franki, Baustelle Antwerpen/Belgien; an Broux, Bilzen/Belgien; steht noch in Belgien
 b) = Heutz-Homburg, Hauset/Belgien; 04/85 an RIM
 c) = neu an Kalkwerke Leo Thelen, Eilendorf b. Aachen; an Heutz-Homburg, Hauset/Belgien; 06/87 an RIM
 d) = neu an Heinrich Nordmann, Bauunt., Bremen; 02/86 an RIM
 e) = Ziegelei Rumpf, Volkmarshausen; 1984 an RIM
 f) = neu an Ziegelw. Chr. Mohring-Söhne, Heiningen/Württ.; an Ziegelei Richard Schimming, Kirchheim/Teck; 10/84 an RIM
 g) = neu an Kappertz, Ringofenziegelei, Broichweiden; 01/87 an RIM
 h) = steht noch in Lindlar-Linde
 i) = steht noch in Dieringhausen
 j) = neu an Dr. Kurt Bellingen, Bauunt., Hilden; 07/85 an RIM
 k) = neu an Heinrich Nordmann, Bauunt., Bremen; 02/86 an RIM
 l) = steht wo ?
 m) = Servais, Witterschlick; 1986 an RIM
 n) = Meyer & Teubner, Drolshagen; an Eisenbahnfreund, Friesenhagen (vgl. BE 4/85 -33-; 4/86 -237-); 09/84 an RIM (Anm.: Lt. BE 2/83 -21- gingen beide Jung-Loks von Meyer & Teubner 1980 an das FWM)
 o) = Winnfeld-Steinbrechwerk, Kottenheim b. Mayen (750 mm); 08/86 an RIM
 p) = neu an August Fries KG, Wirges; an Marx-Tonbergbau, Ruppach-Goldhausen; 198. an RIM
 q) = Ruhrkohle AG, Schacht Grillo 4, Bergkamen; 198. an RIM



RIM, Köln: Die kleine Deutz-Grubenlok (46979/1951) befindet sich in Aufarbeitung. Betriebsfähig hingegen ist die unten abgebildete Jung-Lok (01.09.87).



Bahn-Express

Bezeichnung Rheinisches Industriebahn Museum e. V. Zur Zeit ist bereits eine stattliche Anzahl von Feldbahnfahrzeugen in einem Kölner Gewerbegebiet hinterstellt. Einige Lokomotiven befinden sich in Aufarbeitung, teilweise wird auch schon auf den Gleisanlagen richtig rangiert. Auf längere Sicht sucht das RIM jedoch noch ein geeigneteres Gelände, denn auf dem derzeitigen Standort sind die Ausbaumöglichkeiten sehr begrenzt. Ein grosser Teil der Loks entstammt dem Fahrzeugpark des FWM, Oekoven (V01, 20-22, 30-31, 40, 50 und 51). Zusätzlich stehen noch zwei weitere Loks (Schöma 2430/1961 und Hen 2250/1949), die einem Privatmann gehören, auf dem RIM-Gelände. Wer an einer Mitgliedschaft oder näheren Informationen interessiert ist, melde sich bitte beim 1. Vorsitzenden des Vereins: Dieter Becker - Leimbachweg 50 - 5000 Köln 50 - Tel. 0221/602485.

Stadtwerke Emmerich 4240 Emmerich

Von Eisenbahnfreunden offenbar übersehen wird die Hafenbahn in Emmerich. Für das kleine Hafengelände stehen zwei betriebsfähige Loks zu Verfügung, im Sommer 1986 stand noch eine dritte betriebsunfähige Lok dort. Man hat damit irgendetwas vor, doch konkret wollte sich niemand dazu äussern.

Für grössere Vorhaben wird die MaK-Lok verwendet, doch kommt auch die O&K-Lok zum Einsatz. Am Stichtag stieg die Lokmannschaft plötzlich ohne ersichtlichen Grund von der MaK-Lok und fuhr mit der O&K-Maschine weiter.

Sämtliche vorhandenen Lokomotiven wurden gebraucht übernommen. Die O&K-Lok ist nach mündlicher Auskunft des Personals schon rund 15 Jahre in Emmerich.

Stadtwerke Emmerich 4240 Emmerich		Spur : 1 435 mm Stand: 17.09.1986						
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	1	Wind 328/1935	Bdm	Lg I/35				LV, a)
	2	Ruhr 2 435/1944	Bdm			13		b)
	3	O&K 26 603/1967	Bdh	MB 5 N	125	20		neu, c)
#	4	Jung 12 480/1956	Cdh	R 30 C	210	36		d)
#	5	O&K 26 605/1966	Bdh	MB 7 N	170	26	32	e), abg.
#	5	MaK 400 058/1967	Cdh	450 C	450	48	28/58	f)

a) = neu an Städt. Hafenamt, Emmerich
 b) = Verbleib unbekannt
 c) = 19.. über WBB, Hattingen, an Quarzsandwerk Kick, Schnaittenbach
 d) = 1956 an Deutsche Bundespost, OPD Köln, Köln-Deutz (1)
 1978 über WBB, Hattingen, an Stadtwerke Emmerich
 e) = 1966 an Gebr. Claas, Harsewinkel
 19.. an Stadtwerke Emmerich
 f) = 1967 MaK-Leihlok
 1969 an WLE (VL 0610)
 1975 an RLE (D 61)
 1982 über WBB, Hattingen, an Stadtwerke Emmerich



Stadtwerke Emmerich: Beinahe schon idyllisch - Lok 5 steht im Hafengelände (oben). Derweil kurvt das Personal mit der Lok 4 durch die Gegend (unten). Links im Bild ist die abgestellte Lok 3. Beide Aufnahmen entstanden am 17. September 1986.



**Ruhrkohle AG, BAG Westfalen, Bergwerk Heinrich Robert
4700 Hamm (-Pelkum)**

Vom 16. - 20. September fand am Schacht Franz des Bergwerkes Heinrich Robert ein Bergfest statt. Das Programm war bunt gemischt, Ausstellungen, Informationsstände, internationale Spezialitäten, Sportwettkämpfe, Disco und vieles anderes mehr wurden geboten.

Für den Eisenbahnfreund von besonderem Interesse waren natürlich die Informationen über das Bergwerk und die Eisenbahninformationsfahrten.

1902 wurden die Schächte Heinrich und Robert durch die französische Fa. de Wendel angeteuft. In der Zeit von 1922 - 1930 erfolgte das Teufen der Schächte Franz und Humbert. Noch heute liefert das Bergwerk Koks für den Bedarf der lothringischen Hütten.

Nach Aufschluß neuer Kohlevorräte im Grubenfeld Monopol III (ab 1970) beläuft sich die Förderkapazität heute auf 13 500 Tonnen verwertbarer Kohle pro Tag. Im Jahr fördert Heinrich-Robert über den Hauptförderschacht Robert rund 3 Mio. t Koks Kohle.

Unter Tage, auf der -970-m-Sohle, erfolgt der Kohletransport mit Zügen, die aus 90-PS-Dieselloks und je 25 selbstentleerenden Förderwagen mit einem Fassungsvermögen von je 4 m³ gebildet werden. Die Belegschaft wird mit fahrplanmäßigen Personenzügen unter Tage zu ihren Arbeitsplätzen gefahren. Ein Gleisbildstellwerk steuert den gesamten Fahrbetrieb.

Das Material für die untertägigen Betriebe wird in den Flözstrecken auf insgesamt 35 km Einschienenhängebahnen befördert.

Ruhrkohle, Bergwerk Heinrich Robert: Ich mutmasse mal, dass dieses Foto die im zugehörigen Text erwähnte rote Schmalspurlok auf dem Lagerplatz zeigt. Auf der Rückseite des Fotos steht nur "110 %" (Klaus !).



Schmalspurige Bahnen übertage waren auf den Materialplätzen der Schächte Heinrich-Robert und Franz auszumachen. Während auf dem riesigen Materialplatz von Heinrich-Robert keine Lokomotiven zu entdecken waren, standen auf Schacht Franz zwei ehemalige Untertage-Loks herum: Die gelbe Lok 6 (KHD), ehemals mit zwei Endführerständen ausgestattet, war für den Übertagebetrieb umgebaut und mit nur noch einem, erhöhten Führerstand ausgerüstet. Das Fabrikat der roten Lok 4 (886) war nicht auszumachen.

Auf der Schachtanlage Heinrich-Robert standen ein Windhoff-Teletrac RW 200 EH, eine Windhoff-Zugmaschine und die Loks 2 und 3 der stillgelegten KoksLöschbahn herum.

Die Eisenbahninformationsfahrten führten vom Schacht Franz am Schacht Humbert vorbei bis auf die Anlagen Heinrich-Robert und zurück. Die Wagengarnituren der beiden Züge stellten die Hammer Eisenbahnfreunde, als Zug- oder Schubloks fungierten:

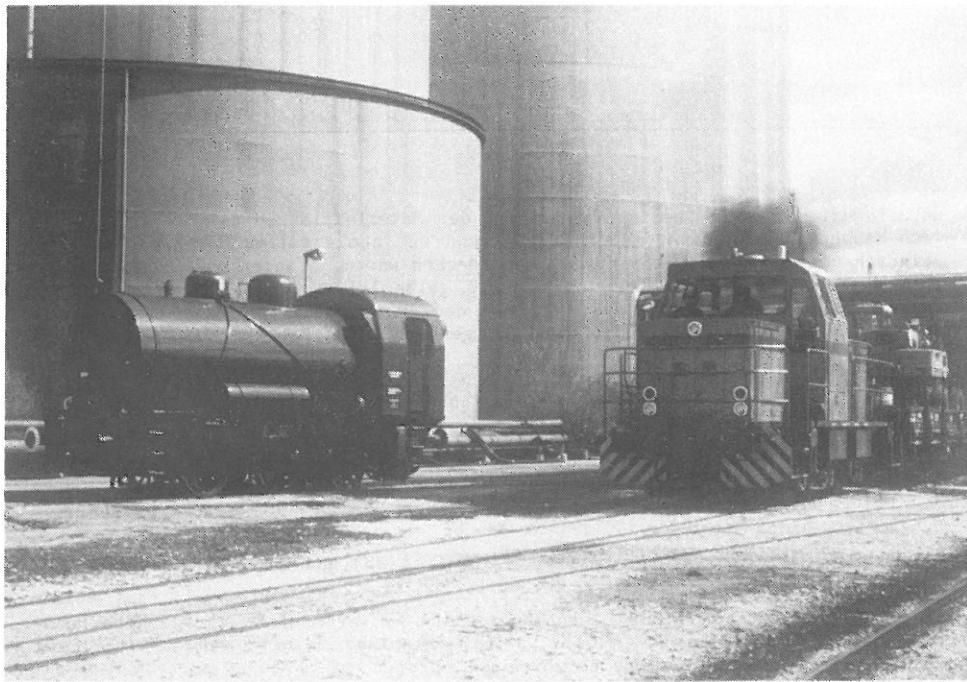
Lok 673, 674, 678 (Krauss-Maffei, M 700 C, C-dh) und Lok 795 (MaK 1000 803/1982, G 1203 BB, B'B'-dh, 1000 kW, 80 t, LüP 12.50 m).

Einziges Wermutstropfen für Eisenbahnfreunde: Es wurde nicht die gesamte Heinrich-Robert Zechenbahn Pelkum Bhf. - Schachtanlage Heinrich-Robert - Schacht Franz - Hafen Heinrich Robert befahren.

**Neckarwerke AG, Kraftwerk Altbach
7305 Altbach**

Im März 1986 machte sich die neue MaK-Lok (700 074/1985, G 763 C) an Kohlezügen zwischen dem Kraftwerk und dem DB-Bahnhof Plochingen zu schaffen. Als Seltenheit verkehrte am Stichtag die Dampfspeicherlok 2 im Werk, die zweiachsige Lok 1 ist auch noch vorhanden (Stichtag: 21.04.86).

Neckarwerke AG, Kraftwerk Altbach 7305 Altbach								Spur : 1 435 mm Stand: 21.04.1986	
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	1	Essl	5 134/1954	Bf1		c420	39.3	25	neu
#	2	Krupp	3 777/1958	Cf1		550			neu
#	oNr	MaK	700 074/1985	Cdh	G 763 C	680	66	40	neu



Neckarwerke AG, Altbach: Die neue MaK-Diesellok (700 074/1985) brummt durch das Werksgelände. Die Dampfspeicherloks 2 (links; Krupp 3 777/1958) und 1 (Essl 5 134/1954) dienen nur noch als Reserve - so fotografiert am 21. April 1986.

Fotos: Harald Schulz



Korrekturen & Ergänzungen

Feld- und Eisenbahnmaterial KG Eilers, 2000 Hamburg 76 (BE 2/87 -94-)

Die ganz am Schluss erwähnte Diema 2648/1963, DS 28, ging 1986 als Denkmal an die Ziegelei Dreye b. Bremen (EI 8/87 -57-).

Klinkerwerk Wilhelm Voss, 2090 Scharmbeck (BE 2/86 -105-)

Im April d. J. wurden Versuche durchgeführt, den Ton mittels Lkw zu transportieren. Nach Auskunft des Juniorchefs sollte sich das nicht sehr bewähren, doch die Feldbahn ist seitdem nicht mehr zum Einsatz gekommen. Anfang Oktober waren die Gleise in der Grube schon abgebaut. Ob's das denn war ?

Ruhr Stickstoff AG, 2121 Embsen (BE 3/87 -146-)

Das Werk Langelsheim der Ruhr Stickstoff AG wurde Ende 1986 geschlossen und wurde inzwischen abgebrochen. Die Lokomotiven waren im Juli 1987 nicht mehr vorhanden. Eine Kolonne mit Schneidbrennern, die gerade einige Werkskesselwagen in der Mache hatte, lässt für die Lokomotiven nichts Gutes erahnen.

BMAG 10771/1937 ging nach ihrem Aufenthalt in Embsen an die Wilke-Werke, Braunschweig, gelangte von dort zur Schrotthandlung Walter Wagner und befindet sich jetzt bei Eisenbahnfreunden in Salzgitter (vgl. BE 3/86 -173-).

Die Bemerkung über die beiden "einzigsten" LHB-Loks des Typs S200 widerlegt sich durch die im selben Heft auf S. 137 genannte Ruhrkohle-Lok V415.

Hamburgisches Hafen- und Bauamt, 2191 Neuwerk (BE 3/87 -152-)

Auch angehende Vermesser sind nicht unfehlbar. Natürlich ist Neuwerk etwas grösser als 3 qm, nämlich 3.3 qkm. Dabei kann selbst bei günstigster Konfiguration die Deichlinie nicht kürzer als 6.4 km lang sein. Und kreisförmig ist Neuwerk nun gerade nicht ...

Friedrich Kocks GmbH, 2800 Bremen (BE 1/87 -33-)

Die Demag-Lok (2 938) wird offensichtlich noch zum Vershub verwendet - jedenfalls war sie 1986 noch vorhanden. Demhingegen ist das Eigenbau-Gefährt nicht wieder aufgetaucht. Bei der Kleinlok handelt es sich jedoch um die ehemalige DB 323 146 (≙ Köf 6433) (KHD 57291/1959), ausgemustert am 28.06.85 beim Bw Osnabrück, doch schon 1984 an die Salzgitter Kocks GmbH, Bremen, verkauft. Die Lok trägt mittlerweile die Kocks-Farben (blau, rotes Fahrwerk, silbernes Dach). Die ehemalige DB 322 146 (≙ Köf 6149) (Gmdr 4 778/1953) befindet sich im Besitz der Oil Tanking GmbH und wurde im März d. J. im Karlsruher Hafen beobachtet. Der Hauptsitz der Oil Tanking befindet sich in Hamburg, wo man auch eine Fotografierlaubnis beantragen kann. Nach anderen Quellen wurde diese Lok, ausgemustert am 11.11.78 beim Bw Darmstadt, an Hans Glaser, München, verkauft.

Zuckerfabrik Uelzen AG, 3110 Uelzen (BE 3/87 -160-)

Die Zuckerfabrik Uelzen AG und die Braunschweiger Zucker AG sind inzwischen zur Zucker AG Uelzen-Braunschweig zusammengeschmolzen.

Jung 3361/1922 war Lok 1 und wurde 1969 zerkleinert. Davor lief als Lok 1 eine Henschel-Lok (2178/1886, Ct) - diese wurde aber schon 1954 verkauft. Ursprünglich ging sie an die KPEV, Hannover 1645, und gelangte 1912 zur Uelzener Zuckerfabrik.

Die Lok 2 war O&K 961/1902, Ct. Die Lok begann ihren Lebenslauf ebenfalls bei der KPEV, Berlin 6159, gelangte noch zur Reichsbahn, Stendal (89 7421) und wurde am 21.11.1941 über Brangsch, Leipzig, an die Uelzener Zuckerfabrik verkauft. 1957 tauchte die Lok dann mit unbekanntem Ziel unter.

Die 600 mm-Bahn verfügte früher noch über zwei weitere Dampfloks: O&K 4753/1911, Bt, neu, und Hen 13580/1915, Dt, orig. Dt. Feldebahn (485).

Braunschweiger Zucker AG, 3320 Salzgitter-Barum

Die einzige Werklok trägt die Daten 1 O&K 25707/1956, MV4A, 16 t, 15 km/h, neu. Erst kürzlich (15.07.87) bekam sie eine Hauptuntersuchung.

Union-Zucker Südhannover GmbH, 3410 Northeim

Die Zuckerfabrik in Northeim sieht stillgelegt aus. Loks sind auch nicht mehr vorhanden. Das Werk in Nörten-Hardenberg ist hingegen noch im Gange.

Kieswerk Wissel, Schulte & Bruns, 4192 Kalkar-Wissel (BE 1/86 -53-)

Die Kiesbahn ist zwischen Ende 1986 und Anfang 1987 stillgelegt worden. Als Begründung wurde ein schlechter Unterhaltungszustand der Bahn angegeben. Schon 1986 verkehrten wegen dauernder Betriebsstörungen (Entgleisungen, Schienenbrüche) pro Tag nur wenige Züge. Inzwischen ist von der Strecke fast nichts mehr vorhanden, die Bahnübergänge wurden zugeteert. Den Kiestransport zum Rhein erledigt jetzt ein niederländisches Fuhrunternehmen im Auftrag des Werkes. Im Juli 1987 waren noch die beiden Diema-Loks (2671/1963 und 2672/1963, beide DS 90), die Loks 19 (Sporo 6010), 1012 (wat'n dat ? - wohl eine der Deutzer) und 14 (KHD 56168/1955, A4L514F) vorhanden. Von den verschwundenen Deutz-/Sporo-Loks ist, so das Personal, mindestens eine an ein Museum auf der gegenüberliegenden Rheinseite (Wesel vielleicht ?) gegangen.

Westdt. Quarzwerke Dr. Müller, Werk I, 4235 Schermbeck-Gahlen (BE 1/85 -36-)

Unverändert sind (Stand Juli 1987) noch die drei Loks (O&K 26665/1970 als Einsatzlok; BMAG 11457/1942 und Hen 2227/1953 ziemlich vergammelt abgestellt) vorhanden. Auch bei der Idunahall AG, 4235 Schermbeck (BE 2/85 -16-) läuft (Oktober 1987) der Betrieb, abwechselnd zu beiden Gruben. Das in unmittelbarer Nachbarschaft gelegene Ziegelwerk Nelskamp, 4235 Schermbeck-Gahlen verfügt über eine rund 1 km lange, landschaftlich sehr reizvolle Strecke. Leider wird der Lorenzug gegenlichtig zur Grube geschoben (vielleicht wird der Ziegelschutt-Zug, der im Werk zur Reserve bereit steht, ja gezogen !). Letztens (Oktober 1987) wurde gerade eine neue Grube aufgeschlossen. Zum Einsatz kommt die bekannte Jung-Lok.

Rheiner Kalksandsteinwerk Circel, 4358 Haltern-Flaesheim (BE 2/87 -115-)

Auf der 750 mm-Bahn verkehrt unverändert (Stand Juli 1987) die grosse Schöma-Lok (4210/1977, SFL 60 CL). Der Eisenbahnfreund hüte sich jedoch vor den alljährlichen sommerlichen Betriebsferien ! Ansonsten werden zwischen 7.00 und 15.00 Uhr bis zu 14 Fahrten absolviert.

Wintershall AG, Erdölraffinerie Emsland, 4450 Lingen (BE 6/83 -3-)

Die Dampfspeicherlok 3 (Hen 25481/1953, Bfl, 38 atü, 36 t; neu) ging 1987 an das Emschertalmuseum in Herne. Die Lok steht dort auf einem eingeschotterten Gleisstück als Denkmal.

Ruhrkohle AG, BAG Westfalen, Bergwerk Monopol, 4619 Bergkamen (BE 1/87 -37-)

Im Jahre 1978 lief auf den Obertageanlagen (Spur 540 mm) nur eine Henschel-Lok (2251/1949), die eventuell heute irgendwo noch erhalten ist.

Emschertalmuseum, Unser Fritz-Str., 4690 Herne

Das Museum hat seinen Bestand an Schienenfahrzeugen in der letzten Zeit erweitert. Zum 9. Oktober 1987 waren folgende Fahrzeuge vorhanden:

- RAG 465, KrMa 18856/1962, ML 440 C, Cdh, 48 t, ex Ruhrkohle AG (456)
- EH 346, ATH/AEG, .../1929, BoBo, 550 kW, 79 t, ex Eisenbahn & Häfen (346)
- GEE 3, Hen 25481/1953, Bfl, 38 atü, 36 t, ex Wintershall, Lingen (3)

Weiterhin existieren verschiedene Wagen (z. B. Behelfspersonenwagen RAG 47006, Bj. 1919; offener Güterwagen WHE 567), Strassenbahnen (Tw 77, 97, 681 und ATW 601, alle von der Bogestra) und diverse Grubenbahnutensilien (Druckluftlok 4, Demag 2200; Akkulok Bartz; diverse Hunte, darunter der letzte geförderte Kohlentunt von der Zeche Friedrich der Grosse vom 31.3.78.

Das Freigelände des Museums, auf dem die Schienenfahrzeuge stehen, ist ohne Eintritt frei zugänglich, ist jedoch von hohen, dichten Laubbäumen bestanden (Weitwinkel angebracht).

Klößner-Humboldt-Deutz AG, 5000 Köln (BE 3/87 -163-)

Die Bemerkung f) in der Lokliste gehört zur KHD 47127/1950.

Gewerkschaft Sophia Jacoba, 5142 Hückelhoven (BE 3/86 -162-)

In diesem Jahr ist die Lok 15 (MaK 700082/1987, DE 502) als Neuzugang zu verzeichnen. Die Lok ist Ende August abgeliefert worden. Die Loks 7 (Krupp 3331/1954, Bdh, 34 km/h) und 8 (Krupp 3649/1958, Cdh) sind seither neben der Werkstatt zum Verkauf abgestellt. Ausser den im BE 3/86 genannten Fahrzeugen gibt es noch zwei orange lackierte 4achsige Demag-Schienenkräne und eine Gleisstoftmaschine.

In der Umgebung der Zeche (Hückelhoven/Erkelenz) steht eine grössere Zahl von Grubenloks und Grubenwagen als Denkmäler oder auf Spielplätzen.

Satzveyer Ton- und Kaolinwerk mbH, 5353 Mechernich-Satzvey (BE 1/86 -19-)

Der Bahnbetrieb läuft in gewohnter Weise ab (Stichtag ?). Eine O&K-Lok (25784/1957, MV4A) wurde verkauft. Ursprünglich sollte die Lok in die Türkei gehen, doch trat der Kunde wegen der hohen Transportkosten zurück. Nun erwarb der Dorfverschönerungsverein Roitzheim die Lok zusammen mit drei Loren. Der aufgearbeitete Denkmalszug steht am westlichen Ortsausgang von Euskirchen-Roitzheim an der Strasse nach Euskirchen (Lilienstrasse) und kann gut fotografiert werden.

Rheinisch-Westfälische Kalkwerke, Werk Hönnetal, 5750 Menden (BE 2/87 -63-)

Die Normalspurlok 200" (O&K 25961/1960, MV4A) läuft heute bei den Nordwestdeutschen Kraftwerken AG in Stade als Lok 1.

Eine Rheinmetall-Lok (138/1921 und 138/1926) erscheint in der Lokliste auf S. 68 doppelt. Fehler !

Folgende Schmalspurdieselloks tauchen bei dem Schweizer Bauunternehmen P. Schlatter in Münchwilen wieder auf und waren dort 1974 abgestellt:

- 225 O&K 25967/1960 als Lok 1
- 227 O&K 26135/1961 als Lok 2
- 228 O&K 26136/1961 als Lok 3
- 235 O&K 26216/1963 als Lok 6
- 236 O&K 26217/1963 als Lok 7
- 238 O&K 26285/1964 als Lok 8
- 239 O&K 26286/1964 als Lok 9
- 240 O&K 26287/1964 als Lok 10
- 241 O&K 26288/1964 als Lok 11

Damit ist zumindest teilweise der Verbleib der Dieselloks geklärt.

Baukeramik Gail, 6251 Hintermeilingen (BE 2/87 -77-)

Definitiv und unbestreitbar hat sich der AChr am 01.07.1981 folgende Notizen zu der modernen Schöma-Lok gemacht: 4064/1975, CHL 45 G, 49 PS, Beschriftung: Heutz-Homburg, Hauset/Belgien. Und die Schöma-LV-Angabe lautet: 4064/1975, CHL 30 G, 08.03.1975 an Westerwieher Hohlsteinwerk. Und der WBB hat irgendwann mal die Schöma 4064/1975, CHL 45 G, von Rehage Ziegel, Rietberg 4 (Red.: Rietberg 4 = Westerwiehe) in den Raum Giessen/Marburg (Red.: Damit ist wohl Gail gemeint) verkauft. Was stimmt denn nun ?

Von den vier Loks in Hintermeilingen sind O&K 25303/1954 und Schöma 1637/1955 abgestellt, die beiden anderen Loks (Schöma 4064/1975 und Schöma 1870/1956) betriebsfähig.

Feldbahn-Museum Guldental H. & G. Faust, 6531 Guldental (BE 2/87 -91-)

Mitte 1987 ist die 5 Gmdr 4497/1949, 22/24 PS, an das Heimatmuseum Germersheim abgegeben worden. Die neue 5 ist eine 28 PS-Lok von Gmeinder. Sie wurde von der Ziegelei Stubenrauch, Sondernheim, übernommen. Geschätztes Baujahr: 1954/55.

Im August ging die 9 Diema 984/1939, DS 12, im Tausch gegen eine O&K-Lok (9805/1939, MD2, mit 28 PS-Tauschmotor; neu an Th. Gugel, Ziegelwerk, Neuhausen/Fildern) an Dieter Hofherr in Neustadt-Speyersdorf. Herr Hofherr suchte für seine Gleisanlage eine leichtere Lok.

Halbergerhütte AG, 6604 Brebach (BE 2/87 -104-)

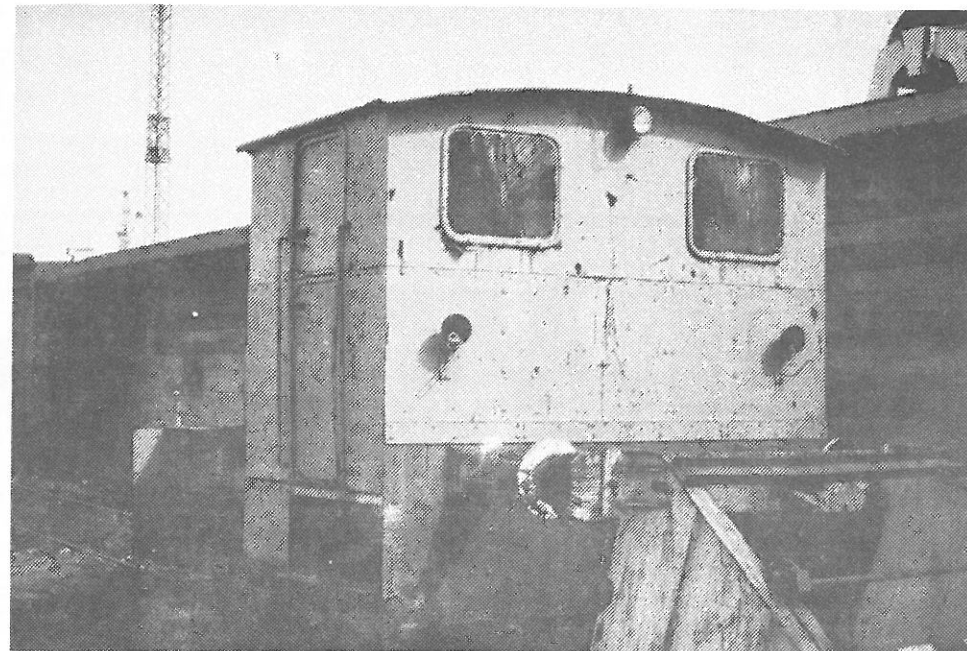
Das Unternehmen lief vormals unter der Bezeichnung Böcking & Co. Es waren vormals folgende Dampfloks vorhanden:

<u>1435 mm:</u>	3	Hen	27133/1951, Ct, neu, verschrottet/verkauft
	4	Krauss	3350/1896, Ct, neu, verschrottet/verkauft
		Krauss	3244/1896, Bt, neu, verschrottet/verkauft
<u>1000 mm:</u>		Krauss	3296/1896, Bt, neu
		Krauss	3297/1896, Bt, neu
	5	Krauss	3413/1897, Bt, neu
		Krauss	3647/1897, Ct, neu
		Krauss	3902/1898, Bt, neu
	9	Krauss	5065/1904, Bt, neu
	13	Krauss	6602/1912, Bt, neu, an Spielplatz Saarbrückerstr., Bre-
	14	Krauss	6605/1912, Bt, neu bach-Fechingen
		Krauss	7306/1917, Bt, neu
		Jung	2275/1917, Bt, neu
		La Meuse	3693/1936, Bt, an Spielplatz, Bliesmengen-Bohlen

Wilhelm Neuss, Schrotthandel, 7143 Vaihingen Nord (BE 1/86 -26-)

Lok 1 Gmdr 1353/1935 wurde neu lackiert (Aufbau grau, Fahrwerk hellrot), ist nach wie vor vorhanden (April 1987) und kann problemlos fotografiert werden.

Schuler, Singen: Windhoff 286/1935, seit 1974 im Werk Singen, ist leider schon abgestellt, wie das Foto vom 26.03.1985 zeigt. Foto: Jochen Fink



Schrottverwertung August Schuler GmbH, 7212 Deisslingen (BE 2/87 -86-)

Diese Firma hat mindestens drei ehemalige DB-Kö I gekauft:
 - Kö 0108 (Wind 268/1935), 1957 ausgemustert, war als Werklok bei Schuler im Werk Deisslingen und ging 1978 an das Werk Singen. 1985 war sie noch abgestellt vorhanden.
 - Kö 0186, später 311 186 (Essl 4288/1935) ging 1969 oder 1976 an Schuler, Werk Singen. Diese Lok hat dort die Kö 0108 ersetzt und steht im Einsatz.
 - Kö 0263, später 311 263 (Gmdr 1624/1936) ging 1974 an Schuler, wurde dann aber direkt an Rübemann, Viernheim, weiterverkauft.

Die Ruhrthaler-Lok (1482/1936) war wohl nie bei Schuler im Einsatz.
 Beim Singener Werk von Schuler war früher noch die ex-DB Vorserien-Kdl 91-02 (Schöma 1894/1956) im Einsatz. Sie wurde durch die Kö 0108 abgelöst und 1979 verschrottet.

Bei Schuler in Deisslingen waren zumindest vorübergehend auch die ex DB-Loks 311 189 (Essl 4291/1935) und 322 619 (Borsig 14461/1935; heute bei Schrotthandlung Keilrich, Wetzlar) mal vorhanden.

Im Lager Horb der Firma Schuler standen Anfang April 1985 noch drei Schmalspurloks zum Verkauf - 2 Dampfloks und eine Diesellok. Erstere waren für lächerliche 83000.-- DM zum Verkauf ausgeschrieben ...

Portlandzementwerk Rudolf Rohrbach KG, 7461 Dotternhausen (BE 2/87 -82-)

Vorgängerin der ex-DB 311 265 (Gmdr 1626/1936) war die schon 1957 ausgemusterte Kö 0098 (Gmdr 1040/1934). Um 1975 wurde sie verschrottet. Das Ausmusterungsdatum der DB 311 265 lautet 27.07.1975.

Ziegelwerk Kegelmann, 7590 Achern-Oberachern (BE 1/86 -31-)

Am 3. April 1987 liess sich eine "neue" Lokomotive ausmachen: Diema 2723/1964, geliefert als DS 14 an Tonwerk Röfingen, Macholdt, Starker & Co., Röfingen; 19.. an Torfwerk Bernhard Wübbeler, Goldenstedt (als DS 20, 22 PS, 3 t), dort 1982 zumindest noch vorhanden. Die Lok stand am Stichtag gerade in der Werkstatt und erhielt einen Tauschmotor. Diema 2253/1959 und 2673/1964, beide DS 20, waren Einsatzloks, während die beiden anderen Diema-Loks in schlechtem Zustand abgestellt waren. Die Henschel-Lok (1457/1937) war verschwunden. Das Ziegelwerk ist in nur 5 Minuten zu Fuss vom SWEG-Bahnhof Oberachern (Achertalbahn) erreichbar.

Heidelberger Portland-Zementwerke, 7902 Blaubeuren (BE 2/87 -117-)

In Frontenhausen-Marklhofen wurde früher eine Köf II gesichtet, war aber 1985 nicht mehr da. Das würde die im BE 2/87 ausgesprochene Vermutung untermauern.

Kalkwerk A. Büechl, 8400 Regensburg (BE 3/87 -178-)

Dampfloks = Krauss 6891/1914, Bt, ex 98 322, ex Bay. Sts. B. 4548; 1979 verschrottet/verkauft.

Auf 500 mm liefen hier noch die O&K-Verbrennungsloks 5696 und 9666/1941 (neu), mit unbekannter Spurweite die Loks 21678 und 21679 (beide neu).

Kalkwerk D. Funk, 8400 Regensburg (BE 3/87 -178-)

Dampfloks 1 = Krauss 6889/1914, Bt, ex 98 320.

Sünchinger Stärkefabrik GmbH, 8406 Sünching (BE 2/87 -117-)

KHD 42824/1941 ist tatsächlich die Denkmalloks des ESV in Deggendorf. Sie steht dort seit dem 7. Juni 1983.

Südchemie AG, Werk Kelheim, 8420 Kelheim (BE 3/87 -171-)

Hier waren auch die folgenden Dampfloks:

1 Krauss 5943/1908, C1t; DRG 98 1506; an Südchemie, Moosburg; an Südchemie, Kelheim; verschrottet ca. 1953-58.

2 Krauss 4850/1902, C1t; DGR 98 508; 25.10.49 an Südchemie, Kelheim; verschrottet 04/56.

- Krauss 6592/1913, C1t; Augsburg Localbahn (2); 1956 an Südchemie, Kelheim; verkauft/verschrottet.

- Krauss 15593/1936, C1t; Augsburg Localbahn (5); 1956 an Südchemie, Kelheim; verkauft/verschrottet.

Gebr. Dorfner, 8452 Hirschau (BE 3/87 -174-)

Die Normalspurloks Gmdr 4632/1957, Typ N50, 50 PS, 12 t, geliefert 09.10.1959, lief zuvor leihweise in Crailsheim.

SJ, 891 mm-Lokomotiven von MaK (BE 1/87 -13-, -27-)

T23 116 und 124 wurden im Januar 1987 in Örebro verschrottet. Tp 3500 ging zwischenzeitlich an Anten-Gräfsnäs Järnväg, Tp 3503, 3508 und 3515 gingen alle an Växjö-Hultsfred-Västervik Järnväg, so dass die letzten vier Tp von MaK alle museal erhalten werden. Das Datum des Verkaufs der vier Loks ist der 23.04.1987, am 01.05.1987 wurden sie offiziell bei SJ ausgemustert. Die in den 60er Jahren auf Normalspur umgebauten Tp erhielten einen neuen Rahmen aus Falun, neue Räder (Achsfolge D) und einen grösseren Führerstand.

Laxå-Röfors-Järnväg, S-Röfors (BE 1/87 -10-)

LRJ 6 (DWK 621/1938) ging 1987 als Geschenk an NBVJ (Nora Bergslags Veteran Järnväg) (= Museumsverein) (aus: TAG 3/87).

Suche: Tauschpartner für Originaldias von Privat-, Werk- und Feldbahnen im deutschsprachigen Raum. Jede Zuschrift wird beantwortet.
 Christian Völk - Hastreiterstr. 40 - 8312 Dingolfing

Suche: Feldbahnfreunde, die an dem Aufbau eines Museums in Mittelfranken interessiert sind. Eine Lok wäre bereits vorhanden.
 Jürgen Wening - Tannenstr. 10 - 8815 Wicklesgruth - Tel. 09802/226

Bahn-Expres 1987