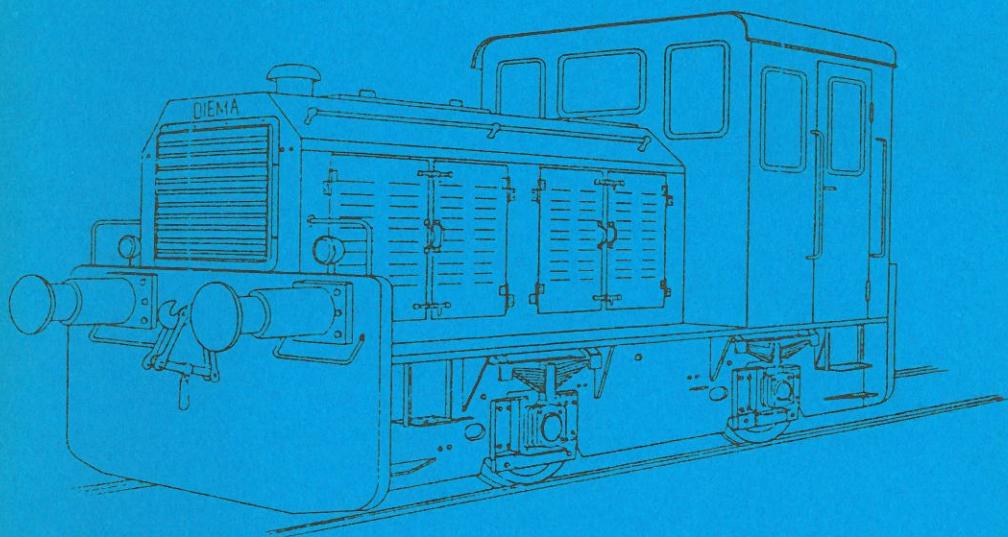


Bahn- Express

1'88

Magazin für Werkbahnhfreunde



DM 6.80

Impressum**Herausgeber:**

Bahn-Express
Magazin für Werkbahnfreunde
Kiel – Werne

Redaktion:

Ulrich Völtz
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. 02389/45057

Postgiroamt Dortmund
Nr. 204206-463

Ständige Mitarbeiter:

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

Erscheinungsweise:

Der Bahn-Express erscheint 1988 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 1988

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

Inhalt 1'88**Berichte**

Ruhrkohle AG - Bergbau AG Niederrhein/Eisenbahn & Häfen	3
Werkbahnen im Raum Sehnde/Lehrte	32
- Rittergut Haus Rethmar, Rethmar	32
- Zuckerfabrik Sehnde, Sehnde	32
- Kali + Salz AG, Lehrte	35
- Lehrter Zucker, Lehrte	37
Feldbahnen im Raum Edewecht/Kayhauserfeld	41
- Gustav Hohnholz, Portsloge	41
- Gustav Eilers, Portsloge	43
- Janssen, Portsloge	43
- Jasper Rodiek, Kayhauserfeld	44
- Gerhard Smit, Kayhauserfeld	44

Kurzmeldungen Inland

Ces. für Legereibetriebe, HH-Wandsbek	45
Bundeswehr, Ohrstedt	46
Gipswerke Dr. Würth, Stadtoldendorf	46
Städtische Häfen, Düsseldorf	51
Duisburg-Ruhrorter Häfen, Duisburg	51
Rheinisches Industriebahn-Museum, Köln ..	52
Gebr. Hook/Gebr. Baumann, Altrip	53
Otto Wilhelm, Altrip	53
Torwerk Heidgau, Bad Wurzach	56

Kurzmeldungen Ausland

Gleisbau Vanoli, CH-Thalwil	58
Usine de Chaux et Ciments, CH-Baulmes	58

Korrekturen & Ergänzungen

.....	60
# = am Stichtag der Meldung vorhandene Fahrzeuge	
LV = aus einschlägigen Lieferlisten entnommene Angaben; Verbleib unbekannt	

neu = fabrikneu an o.g. Firma gelieferte Lo- komotive	
Titel: Darstellung der Diema-Vollspur-Loko- motive DVL 150.	
Diema-Werkszeichnung	

Klaus Linek

Ruhrkohle AG**Steinkohlenbergbau und Zechenbahnen am Niederrhein:**

Der Eisenbahnbetrieb der Bergbau AG Niederrhein
Der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen (EH)

1. Vorbemerkung

Ich hatte anfangs durchaus nicht die Absicht, nach meinem Bericht über ZuH und die Bergbau AG Lippe in gleicher Weise mit der angrenzenden Bergbau AG Niederrhein fortzufahren. Ab einem gewissen Punkt hatten sich die Vorarbeiten, die nur zum Teil ihren Ausdruck in dem stark gestrafften Artikel in BE 3'87 fanden, aber so weit verselbständigt, daß eine Fortführung einfach zu nahe lag.

Einige Besuche am Niederrhein im vergangenen Jahr und eine aktuelle Triebfahrzeugliste des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, die mir Matthias Schmidt, Rinteln, zur Verfügung stellte, taten ein übriges.

Ich werde daher in diesem Heft die BAG Niederrhein nach dem gleichen System darstellen, das nun schon aus dem vorhergehenden "Bahn-Express" bekannt ist: Überblick über die Entwicklung der RAG am Niederrhein, Triebfahrzeug- und Streckenstatistik – diese schließen wiederum nahtlos an meinen Bericht in LRS Nr. 79/1982 an.

Ausgebaut werden konnte, im Untertagebereich besonders durch die Mitarbeit Hans-Georg Bubolz', der Beitrag über die schmalspurigen Bahnen.

Mein Dank gilt ebenfalls den besprochenen Unternehmen, der Bergbau AG Niederrhein und dem Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, die mein Manuskript durchgesehen haben.

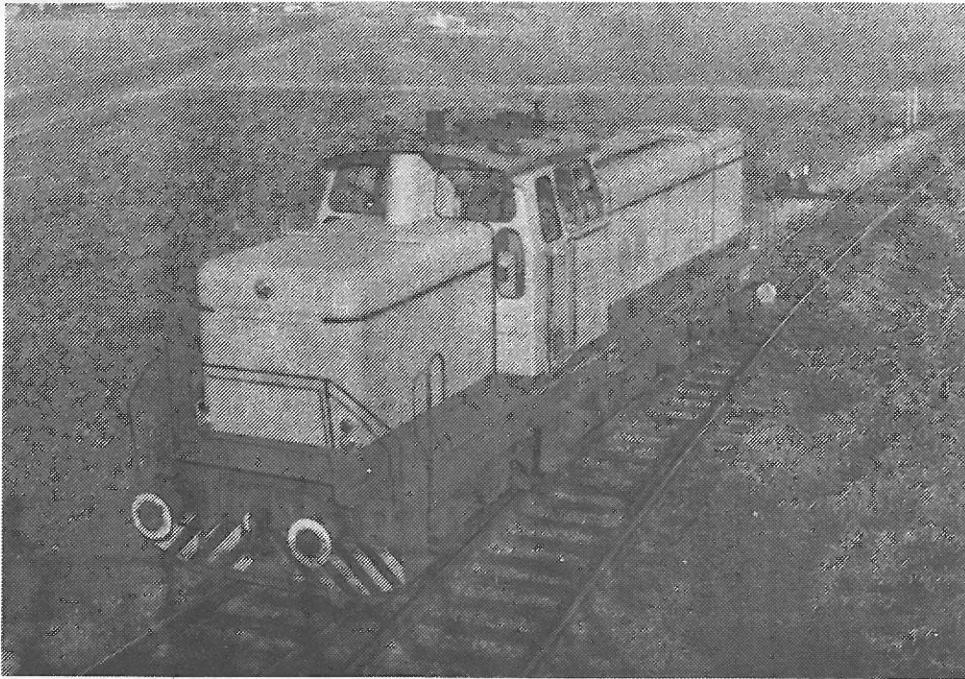
Lücken und Ungenauigkeiten bleiben allerdings bestehen: Hinweise nehme ich gerne entgegen und werde sie auch weiterhin im BE bekannt geben.

Vernachlässigt habe ich hier die Entstehungsgeschichte der Ruhrkohle AG; hierzu sei auf BE 3'87 verwiesen, wo diese in der gebotenen Ausführlichkeit dargestellt ist.

2. Zur Geschichte der Ruhrkohle am Niederrhein

Am 17.11.1969 gründet die RAG die sieben Bergbaugesellschaften, die zum 01.01.1970 Betriebs- und Geschäftsführung von den Altgesellschaften übernahmen. Vorausgegangen war 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 (vgl. BE 3'87, S. 123).

Die Schachtanlagen am Niederrhein wurden den Bergbau AG's Niederrhein (Gruppe 1, linksrheinische Zechen und, rechtsrheinisch, Zeche Walsum) und Oberhausen (Gruppe 2, rechtsrheinische Zechen außer Walsum) zugeordnet.



RAG, Friedrich Heinrich 1/2: Die grosse Streckenlok bietet sich als Fotomotiv gut an - oben von der quer durch's Zechengelände führenden Fussgängerbrücke aus, unten mit einem Richtung Rheinland 6/7 fahrenden Kohlenzug- beide Aufnahmen vom 26.10.87.



Zum 01.03.1972 werden die beiden Gruppen - unbeschadet ihrer rechtlichen Selbständigkeit - in den regionalen Bereich "West" zusammengefaßt. Daraus resultierte zum 01.01.1977 das Aufgehen der Bergbau AG Oberhausen in der BAG Niederrhein.

Wie im Bericht über Ruhr-Mitte führe ich im folgenden die Werksdirektionen (WD'en, ab 1977/78 im Förderbereich: Bergwerke) der beiden ehemaligen Bergbaugesellschaften auf. In diesen Werksdirektionen sind die (soweit nicht anders vermerkt) gleichnamigen Schachtanlagen der jeweils genannten Altgesellschaften aufgegangen.

Bergbau AG Niederrhein (Gruppe 1)

WD Friedrich Heinrich, Kamp-Lintfort: von Steinkohlenbergwerk Friedrich Heinrich. Die Zechenkokserei wurde 1977/78 an die WD Kokereien abgegeben.

WD Mevissen, Rheinhausen: ursprünglich Zechengruppe Diergardt-Mevissen der Steinkohlenbergwerke Mathias Stinnes AG, die jedoch zum 31.12.1968 in der Hibernia AG aufgegangen ist. Bei der RAG war die WD in die Schachtanlagen Mevissen (Rheinberg-Oestrum) und Rumeln (Rumeln-Kaldenhausen) unterteilt. Stillgelegt am 31.07.1973.

WD Niederberg, Neukirchen-Vluyn: von Niederrheinische Bergwerks-AG, Niederrhein-Schachtanlagen 1/2/3/4/5.

WD Pattberg/Rossenray, Rheim: von Rheinpreussen AG für Bergbau und Chemie, Schachtanlage Rheinpreussen VI/VII ("Pattbergschächte") und Kokerei, sowie Fried. Krupp Bergwerke AG, Bergwerke Rossenray. Die WD geht 1970/71 im Verbundbergwerk Rheinland auf.

Verbundbergwerk Rheinland, Rheim, ab 1973/74 Rheinkamp-Repenen: Entstand 1970/71 durch Verbindung der WD'en Pattberg/Rossenray und Rheinpreussen. Die Kokerei Pattberg wird am 31.03.1972 stillgelegt. Das Verbundbergwerk Rheinland ist heute die größte fördernde Schachtanlage des Ruhrgebiets.

WD Rheinpreussen, Utfort: von Rheinpreussen AG für Bergbau und Chemie, Zentral-schachtanlage Rheinpreussen IX. Geht 1970/71 im Verbundbergwerk Rheinland auf.

WD Walsum, Walsum: von Bergwerksgesellschaft Walsum AG, Verbundbergwerk Walsum.

Bergbau AG Oberhausen (Gruppe 2)

WD Alstaden, Oberhausen: von Hibernia AG. Stellte ihre Förderung am 15.12.1972 ein.

WD Friedrich Thyssen, Duisburg-Hamborn: von Friedrich Thyssen Bergbau AG. Diese war zu je 50% im Besitz der Hamborner Bergbau AG und der Thyssen Röhrenwerke AG, mit denen Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge bestanden. Geschäfts- und Betriebsführung durch Hamborner Bergbau AG. Die Zeche stellte ihren Betrieb am 15.12.1976 ein.

WD Jacobi/Franz Haniel, Oberhausen-Osterfeld (Jacobi) und Bottrop (Haniel): von Hüttenwerk Oberhausen AG (HOAG), Bergbaubetriebe, Zechenbetriebe, Verbundbergwerk Jacobi/Franz Haniel. Die WD ist am 31.03.1974 aufgelöst und das Grubenfeld mit der WD Prosper zur WD Prosper/Haniel zusammengefaßt worden.

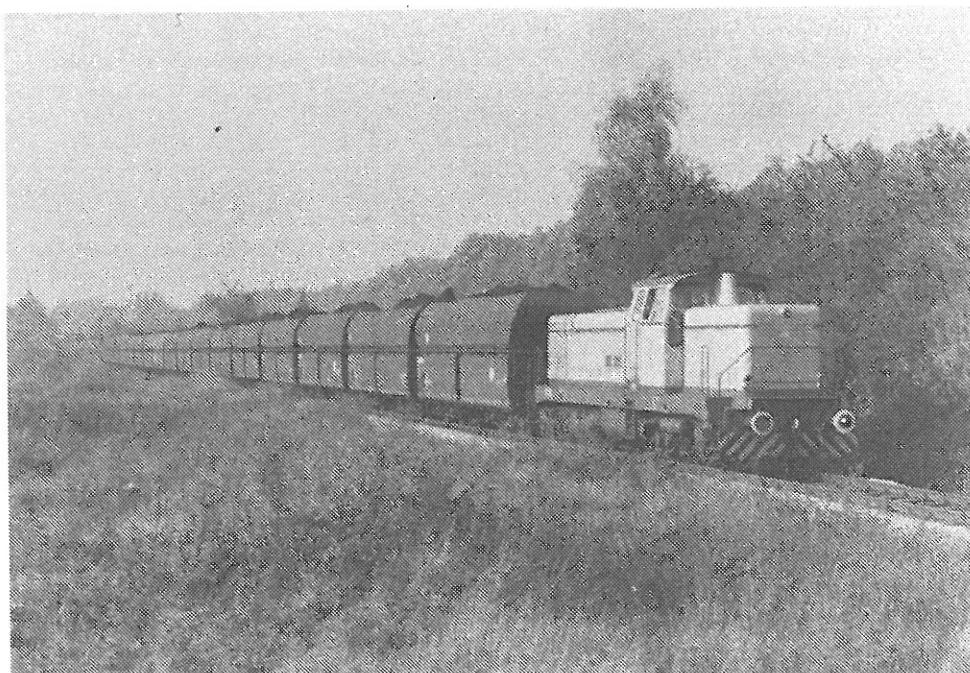
WD Lohberg, Dinslaken-Lohberg: von Hamborner Bergbau AG. Die zecheneigene Ziegelei wurde 1970 stillgelegt. 1977 kam die WD Lohberg zur BAG Niederrhein.

WD Osterfeld, Oberhausen: von Hüttenwerk Oberhausen AG, Bergbaubetriebe, Zechenbetriebe, Zeche Osterfeld. Betriebsabteilungen Osterfeld (bis 1970/71) und Sterkrade. 1977 an BAG Niederrhein.



RAG, Bergwerk Walsum: Das obere Bild bietet sich von der bekannten Straßenbrücke aus, von der man guten Einblick sowohl auf den normalspurigen als auch auf den schmalspurigen Teil der Bahnbetriebe hat. Hier rangiert gerade eine der KrMa-Lokomotiven.

RAG, Friedrich Heinrich 1/2: Dieses Motiv bietet sich etwa einen Kilometer östlich Friedrich Heinrich 1/2 auf dem Wege nach Rheinland 6/7 an - Zuglok ist V 140, Aufnahmedatum der 26.10.87.



WD Prosper, Kirchhellen: von Rheinstahl Bergbau AG, Abt. Arenberg, Zechen Prosper II und Prosper III/IV. Ursprünglich WD'en Prosper II und Prosper III/IV, ab 1972/73 WD Prosper. 31.03.1974 Auflösung der WD und Aufgehen in der neugebildeten Werksdirektion Prosper/Haniel. 1977 an BAG Niederrhein.

WD Kokereien:

- Kokerei Friedrich Thyssen: von Friedrich Thyssen Bergbau AG, 1977 an BAG Niederrhein, 15.11.1977 stillgelegt.
- Kokerei Jacobi: von Hüttenwerk Oberhausen AG, Bergbaubetriebe, Kokerei- und Kohlenwertstoffbetriebe. 1977 an BAG Niederrhein, 30.06.1984 stillgelegt.
- Kokerei Osterfeld: von Hüttenwerk Oberhausen AG, Bergbaubetriebe, Kokerei- und Kohlenwertstoffbetriebe. 1977 an BAG Niederrhein.
- Kokerei Prosper: von Rheinstahl Bergbau AG, Abt. Zentralkokerei. 1977 an Bergbau AG Niederrhein.
- Kokerei Friedrich Heinrich: bis 1977/78 Betriebsteil der WD Friedrich Heinrich der BAG Niederrhein (s.o.), dann der von der BAG Oberhausen übernommenen WD Kokereien angegliedert. 1978 stillgelegt.

Die Bergbau AG Niederrhein heute

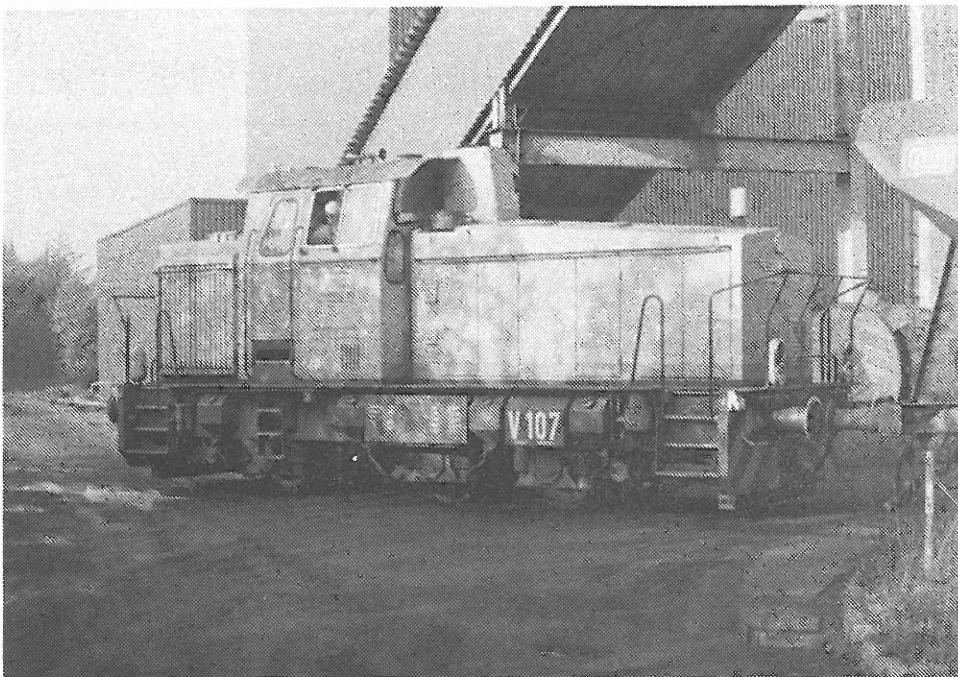
Die Bergbau AG Niederrhein stellt sich also heute (Stand 1986) wie folgt dar:

	Produktion (t)	Kohle	Beschäftigte
	Koks		
- Bergwerk Friedrich Heinrich	2 592 892	.	3 998
- Bergwerk Lohberg	2 832 873	.	4 279
- Bergwerk Niederberg	2 744 257	.	4 092
- Bergwerk Osterfeld	2 110 298	.	3 980
- Bergwerk Prosper-Haniel	3 069 802	.	4 782
- Verbundbergwerk Rheinland	5 078 831	.	8 534
- Bergwerk Walsum	3 128 628	.	4 447
- Werksdirektion Kokereien			
- Kokerei Osterfeld	.	1 367 357	526
- Kokerei Prosper	.	1 502 377	645
- Verwaltung/übrige Bereiche	.	.	1 682

Die acht heute bestehenden Bergwerke betreiben die nachfolgend aufgeführten Anlagen. Dabei bedeuten die Abkürzungen:

HFS	Hauptfördersohle(n)	M	Materialschacht
B	Bergeschacht	S	Seilfahrtschacht
F	Förderschacht	W	Wetterschacht

- Bergwerk Friedrich Heinrich: Schächte 1 (F), 2 (SM), 3 "Norddeutschland" (WB), 4 "Hoerstgen" (SMW). Teufe der HFS: 600 m, 885 m. Landabsatz.
- Bergwerk Lohberg: Schächte 1 (SMB), 2 (FW) und 3 (W). Schacht 4 "Hünxe" im Bau. Teufe der HFS: 850 m.
- Bergwerk Niederberg: Schächte 1 (SM), 2 (B), 3 "Kapellen" (SW), 4 "Tönisberg" (W), 5 "Merckelschacht" (F). Teufe der HFS: 782 m. Brikettfabrik, Landabsatz.
- Bergwerk Osterfeld: Schächte 1 (F), 3 "Paul-Reusch-Schacht" (MS), 4 (W), 5 "Sterkrade" (SMW), 6 "Sterkrade" (SMW), 7 "Hugo Haniel" (W) und 8 "Nordschacht" (S). Landabsatz über BAG Lippe, Ausgabestelle Emil, 1985/86 eingestellt.



RAG, Bergwerk Niederberg: V 107 rangierenderweise zwischen dem Schacht 1/2 und dem Kraftwerk (oben), sowie "David (5 Schöma 4719/1983) & Goliath (V 103)" auf Niederberg 1/2. Beide Fotos entstanden am 26.10.87.



- Bergwerk Prosper/Haniel
 - Baufeld Prosper-Haniel Süd: Förderberg Prosper (3 653 m lange Förderbandanlage vom Baufeld Nord zur Tagesanlage Prosper II, FB), Schächte "Haniel 1" (W) und "Haniel 2" (SMB). Teufe der HFS: 1 000 m.
 - Baufeld Prosper Schacht 9: Schacht 9 (SW). Teufe der HFS: 1000 m.
 - Baufeld Prosper Schacht 10: Schacht 10 (SM). Teufe der HFS: 1000 m.
- Verbundbergwerk Rheinland
 - Pattberg-Rossmayr: Schächte 1 (FW, Teilstörung untertage: SMB), 2 (SMB), 6 (F) und 7 (SMW). Teufe der HFS: 885 m.
 - Rheinpreussen: Schächte 4 (W), 5 (W), 8 (W) und 9 (FSMB). Teufe der HFS: 885 m.
- Bergwerk Walsum: Schächte "Franz" (FSM) und Wilhelm (FW). Teufe der HFS: 800 m. Kürzlich eröffnet: Schacht "Voerde".

Die heutige Bergbau AG Niederrhein besteht in der beschriebenen Form (von Stilllegungen abgesehen) seit dem 01.01.1977; zu diesem Termin wurden die bisherigen Gruppen 1 (Bergbau AG Niederrhein) und 2 (Bergbau AG Oberhausen) in der neuen Bergbau AG Niederrhein zusammengefaßt. In der Nachfolge wurde die Betriebsstruktur vereinheitlicht, was hier in der Ausdehnung der Werksdirektion Kokereien auf den linken Niederrhein zum Ausdruck kommt. Im Bereich der damaligen Bergbau AG Niederrhein, in dem es sowieso nur zwei Kokereien (Friedrich Heinrich und Pattberg) gab, waren die Kokereien nicht wie in der BAG Oberhausen (und Gelsenkirchen, Herne/Recklinghausen und Dortmund) in einem eigenen Direktionsbereich zusammengefaßt, sondern direkt den Bergwerksbetrieben zugeordnet (desgl. BAG Essen und Westfalen/alt).

Lieferbare BAHN-EXPRESS-Literatur:

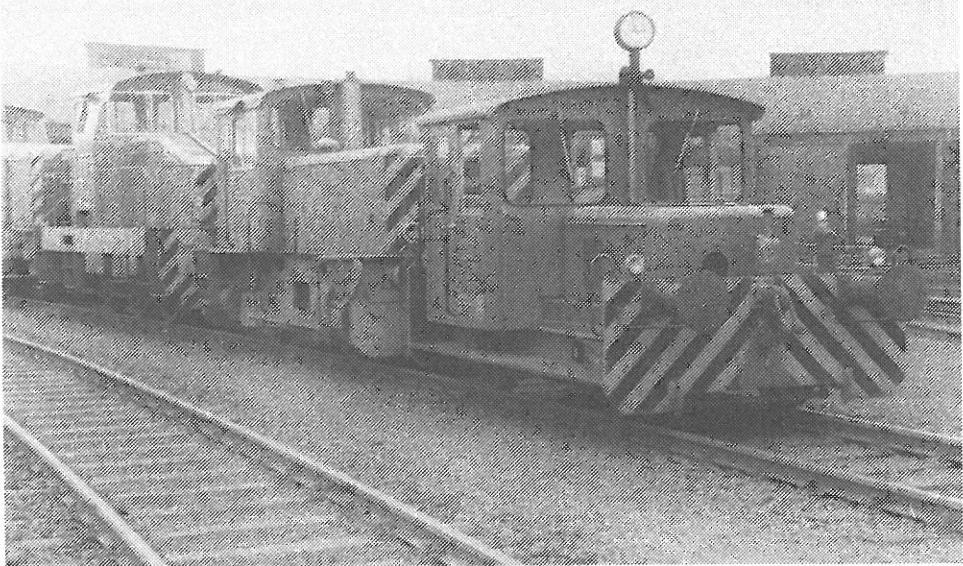
Stand: Februar 1988

Industrilok pa Öland & Gotland (Schweden, 1983, 48 S.)	11,- DM
Industrilok i Västergötland (Schweden, 1984, 144 S.)	24,- DM
Industrilok i Bohuslän & Dalsland (", 1985, 56 S.)	12,- DM
Industrilok i Östergötland (Schweden, 1987, 64 S.)	11,- DM

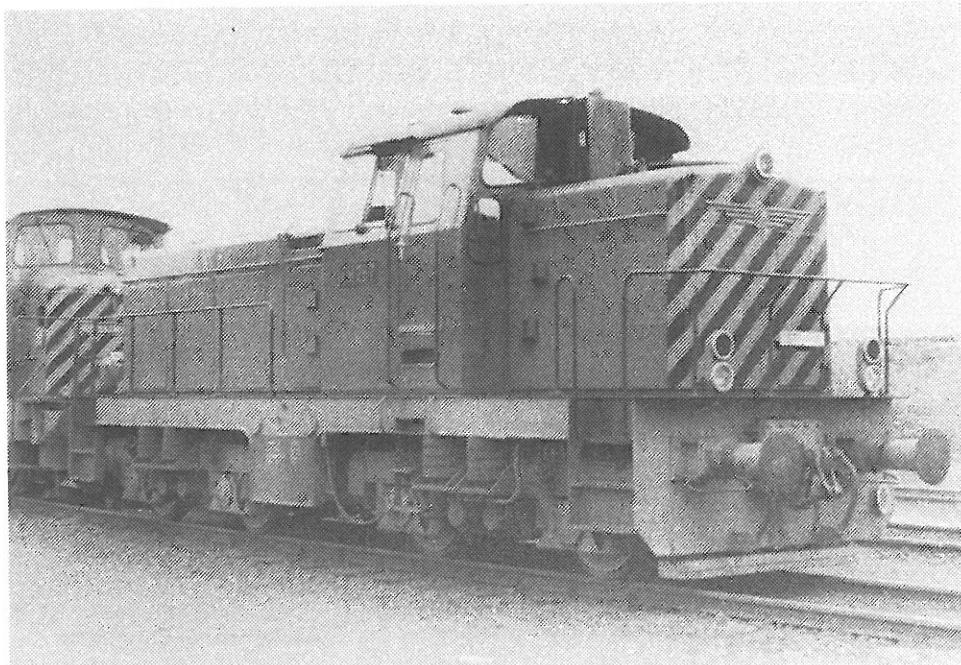
Bestellung gegen Rechnung bei:

Torsten Hinsch - Rathausstr. 25a - D-2072 Bargteheide

Suche Gleichgesinnte zwecks Aufbau einer Feldbahnanlage. Eine Jung-Lok und wenig Gleis sind vorhanden - es fehlt allerdings der dafür erforderliche Platz. Interessenten melden sich bitte bei: Kay Winkler - Milskotter Str. 15 - D-5820 Gevelsberg - Tel. 02382/2846.



EH, Oberhausen: Loks lattenweise - oben zuvorderst 201 und 204, unten 267,
aufgenommen am 2. Mai 1978.
Foto: Günther Barths



3. Die Entwicklung des Zechenbahnnetzes im Bereich der ehemaligen RAG-Gruppe 1 (alte Bergbau AG Niederrhein)

Es liegen mir leider nur einige sichere Daten über die Entstehung des Zechenbahnnetzes am linken Niederrhein vor. In vielen Fällen bin ich auf Vermutungen oder Rückschlüsse über Eröffnungs- oder Stilllegungsdaten der Bergwerke angewiesen.

Der Kern des heutigen Eisenbahnnetzes der Bergbau AG Niederrhein war der Eisenbahnbetrieb der Rheinpreussen AG für Bergbau und Chemie, der mit seinen damals 85.2 km Gleisnetz 1970 in die Werksdirektion Rheinpreussen der BAG Niederrhein eingegliedert wurde.

Die Entwicklung der Rheinpreussen-Werkbahn stellt sich etwa so dar:

1849 eröffnet die Rheinische Eisenbahn eine 12.32 km lange eingleisige Strecke, die Homberg über Uerdingen an das Gesamtnetz der Bahngesellschaft anschließt. Über Trajekt wird in Homberg Anschluß an die Coeln-Mindener Eisenbahn in Ruhrort hergestellt.

Wenige Jahre später, 1857, wurde bei Homberg mit den Abteufarbeiten an der Schachtanlage Rheinpreussen 1/2 begonnen. Schacht 2 nahm 1876, Schacht 1 1884 die Förderung auf. Die Errichtung einer Eisenbahnverbindung zum Bahnhof Homberg dürfte zu den Voraussetzungen zum Errichten dieser Schachtanlage gehört haben. Rheinpreussen 1/2 wird 1925 stillgelegt.

Schacht 3, der von 1891 – 1898 abgeteuft und 1914 stillgelegt wird, dürfte ebenfalls zu Beginn der Arbeiten an die Zechenbahn angeschlossen worden sein.

Um die Jahrhundertwende wird die Rheinpreussen-Zechenbahn schlagartig ausgebaut: Zwischen 1900 und 1904 wird Schacht 4, von 1900 bis 1905 Schacht 5 abgeteuft. 1905 wird gleichfalls mit dem Bau des Hafens Rheinpreussen begonnen. In die entsprechenden Jahre fallen jedenfalls auch die Eröffnungsdaten der verbindenden Zechenbahnen von Schacht 3 zu Schacht 5 mit den Abzweigen zu Schacht 4 und zum Hafen. Ebenfalls spätestens 1905 dürften die Anschlüsse an den Staatsbahnhof Moers erstellt worden sein. Damit hat das Netz in diesem Bereich eine vorläufige Abrundung erreicht.

Unklar ist, von wann bis wann der Anschluß an die NIAG in Baerl bestand. Heute ist dieser Übergang jedenfalls nicht mehr möglich.

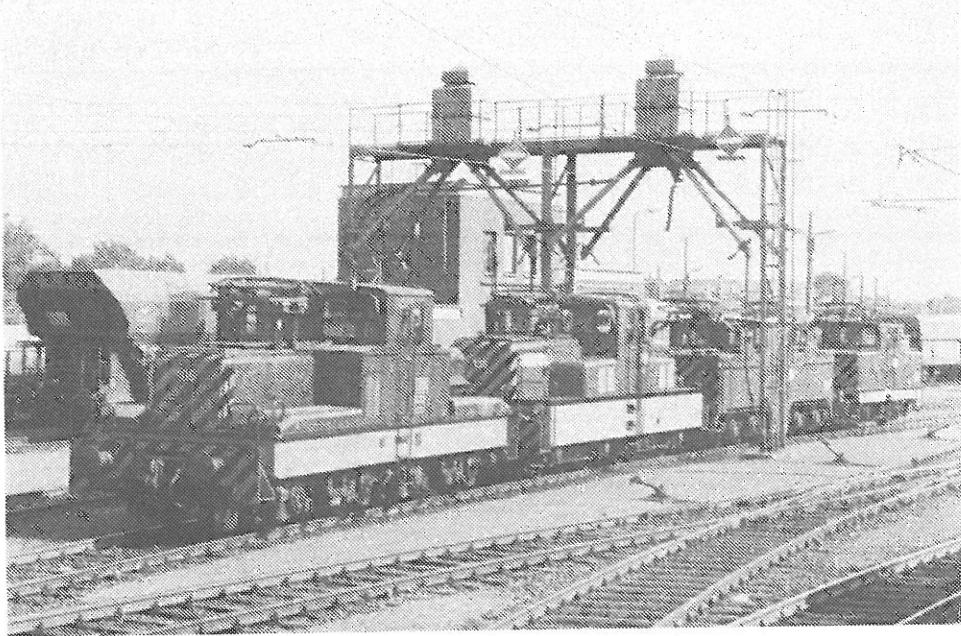
Nordwestlich von Rheinpreussen entsteht kurz nach der Jahrhundertwende das Bergwerk Friedrich Heinrich. 1907 wird mit dem Abteufen einer Doppelschachtanlage begonnen, die 1912 in Förderung geht. Ab 1908 hat diese Zeche über eine 7 km lange Schmalspurbahn Anschluß an die Staatsbahn im damaligen Bahnhof Reppelen, heute Rheinkamp. Die Bahn wird spätestens um 1930 auf Normalspur umgebaut. 1928 geht Schacht 3 "Norddeutschland" in Betrieb, der auch sofort an die Zechenbahn angeschlossen worden sein dürfte.

Seit 1913 besteht mit der Moerser Kreisbahn ein Nutzungsvertrag über den Rheinhafen Orsoy – wobei mir allerdings nicht klar ist, auf welchem (Schienen-) Wege Kohle und Koks von Friedrich Heinrich dorthin gelangten. Über die Rheinpreussen-Bahn und den Abzweig in Baerl?

1919 wird direkt neben der Friedrich Heinrich-Werkbahn mit dem Abteufen der Rheinpreussen-Schächte 6 und 7 begonnen. Diese führen ab 1927 – zusätzlich – die Bezeichnung Pattbergschächte 1 und 2. 1927 geht Schacht 6 (1), 1934 Schacht 7 (2) in Förderung.

Zu Beginn der Arbeiten dürfte – vermutlich unter Umgehung der Friedrich Heinrich-Werkbahn und teilweise parallel dazu geführt – die eisenbahntechnische Anbindung dieser Schachtanlage an das Rheinpreussen-Werkbahnnetz erfolgt sein.

Trotz der frühzeitigen Verquickung der beiden Zechenbahnen (vermutlich ab der



EH, Hamborn: Die Lokparade wurde am 21.08.81 aufgenommen - vorn zu sehen: Lok 106.
Foto: Günther Barths

NIAG, Moers: Durch die Ruhrkohle hat die NIAG gut zu tun. Am 26.10.87 nachmittags trafen sich hier die Loks 5 (vorn), 1 (links) und 2 (dazwischen, ganz hinten).



Umspurung der Schmalspurbahn um 1930) würde der Hafen Rheinpreussen aber erst zu Ruhrkohle-Zeiten, ab 1972/73, von der Zeche Friedrich Heinrich mitbenutzt werden. Bis in die 70er Jahre war für Friedrich Heinrich der NIAG-Hafen Orsoy der offizielle Zechenhafen (s.o.).

Die Westkurve der Rheinpreussen-Bahn im Baerler Busch (Rheinpreussen 9 - Pattbergschächte) entstand offenbar erst nach 1957.

Auf der Schachtanlage Niederberg wird 1912 mit den ersten Abteufarbeiten begonnen, 1917 geht die Doppelschachtanlage in Betrieb. Bahnanschluß dürfte über die 1909 eröffnete Strecke der Moerser Kreisbahn von Anfang an gegeben sein.

Ebenfalls mit Beginn der Abteufarbeiten im Jahre 1910 wird ein Bahnanschluß zur Zeche Diergardt erstellt worden sein. Zwischen 1912 und 1914 wird dann die Schachtanlage Wilhelmine Mevissen 1/2 abgeteuft und dürfte zugleich Bahnanschluß erhalten haben.

Erst sehr spät dürfte die Zechenbahn Rheinberg - Rossenray gebaut worden sein. Denn nach einigen nicht erfolgreich beendeten Abteufversuchen seit 1910 (schon mit Bahnanschluß?) nimmt die Gewerkschaft Rossenray erst 1943 das Abteufen der Schachtanlage 1/2 erneut in Angriff. Die Arbeiten kommen zum Ende 2. Weltkrieges zum Erliegen und werden erst 1954 wieder durch die Bergwerke Essen-Rossenray AG wieder aufgenommen.

Es ist nicht auszuschließen, daß die Rossenray-Bahn bereits mit den ersten Abteufarbeiten gebaut wurde, dann kam die Wiederaufnahme des Betriebs 1943 jedoch sicherlich fast einem Neubau gleich... Regelmäßigen Betrieb wird es dann ab etwa 1954 gegeben haben.

Ähnlich chaotisch verhält es sich mit der Entstehung der Zeche Walsum, der einzigen rechtsrheinischen Zeche der alten Bergbau AG Niederrhein. Die ersten Abteufversuche begannen hier bereits 1909, fertiggestellt wurde die Schachtanlage allerdings erst 1936 (Schacht 2) und 1939 (Schacht 1). Bekannt ist der Anschluß der Zeche an das Schienennetz von "Eisenbahn und Häfen" (s.u.), der bereits im Jahre 1907 (!) stattfand, sowie der Bau des Werkshafens Walsum Nord zwischen 1934 und 1936.

Stillgelegt sind von diesen Bahnen heute:

- Rheinpreussen 1/2 - Rheinpreussen 3 vmtl. nach 1957/vor ca. 1975
- Rheinpreussen 1/2 - Hafenbahn vmtl. nach 1957/vor ca. 1975
- Hafenbahn - Rheinpreussen 4 - Moers Staatsbahn vmtl. nach 1957/vor ca. 1975
- Abzw. Hafenbahn Rheinpreussen - Baerl MKrb ?
- Zechenbahn Mevissen-Diergardt nach dem 31.07.1973
(= Stilllegung der Zeche)
- Rheinberg - Rossenray 1/2 ca. 1976/77
(Strecke liegt noch)

Auf dem Gelände der damaligen Anlage Rheinpreussen 1/2 ist heute das Werk Homberg der Sachtleben Chemie angesiedelt. Der Anschluß zum Bahnhof Homberg wird von dieser Firma mit eigenen Lokomotiven genutzt.

Bahn-Express

Die aktuelle Situation des Eisenbahnbetriebs der Bergbau AG Niederrhein

Die heutige Betriebsabwicklung auf den niederrheinischen Zechenbahnen ist übersichtlich durchorganisiert und läßt sich daher gut beschreiben.

Nachdem in der ersten Hälfte der 80er Jahre die letzten "Einzelgänger", die drei Mak-Loks, V 110, 125 und 130, aus dem Bestand ausgeschieden sind, ist der Triebfahrzeugbestand fast völlig vereinheitlicht:

Den schweren Streckendienst auf dem ehemaligen Rheinpreussen- und Friedrich Heinrich-Netz versieht in der Regel eine der großen Henschel-Drehgestell-loks V 140 - 143, wobei zumindest die Einsatzlok auf der Anlage Pattberg stationiert ist.

Auf den kleineren Betriebspunkten dieses Zechenbahnenetzes (Hafen Rheinpreussen, Schachtanlage Friedrich Heinrich) sind zumeist ein bis zwei der Henschel-Typen DH 440/DH 500/DHG 500 zu Rangierdiensten im Einsatz. Auf Pattberg versieht der Vollert-Rangierrobot diese Arbeit.

Nahezu reine Krauss-Maffei-Domänen sind die beiden separaten Bergwerke Niederberg und Walsum.

Auf Niederberg sind normal drei M 700 C im Einsatz, sowie als Reserve die letzten beiden "Halb-Einzelgänger" V 108 und V 109. Ihre Aufgaben beschränken sich auf die Rangierarbeiten im Zechengelände sowie die Bedienungsfahrten zu dem jenseits von NIAG und Niederrheinallee (B 60) (Fotolegenheit!) gelegenen Merckelschacht und dem Kraftwerk.

Das Bergwerk ist zugleich Hauptkunde der NIAG-Strecke nach Hoerstgen-Sevelen, die bis zum direkt neben der Zeche gelegenen Bahnhof Dickscheide noch regelmäßig befahren wird.

Das Bergwerk Walsum setzt in der Regel zwei M 700 C von Krauss-Maffei ein, als Reserve stehen ein oder zwei weitere bereit.

Hier sind ebenfalls nur Rangierarbeiten im Zechengelände und am Werkshafen, sowie die Übergabe zum DB-Bahnhof Walsum zu versehen.

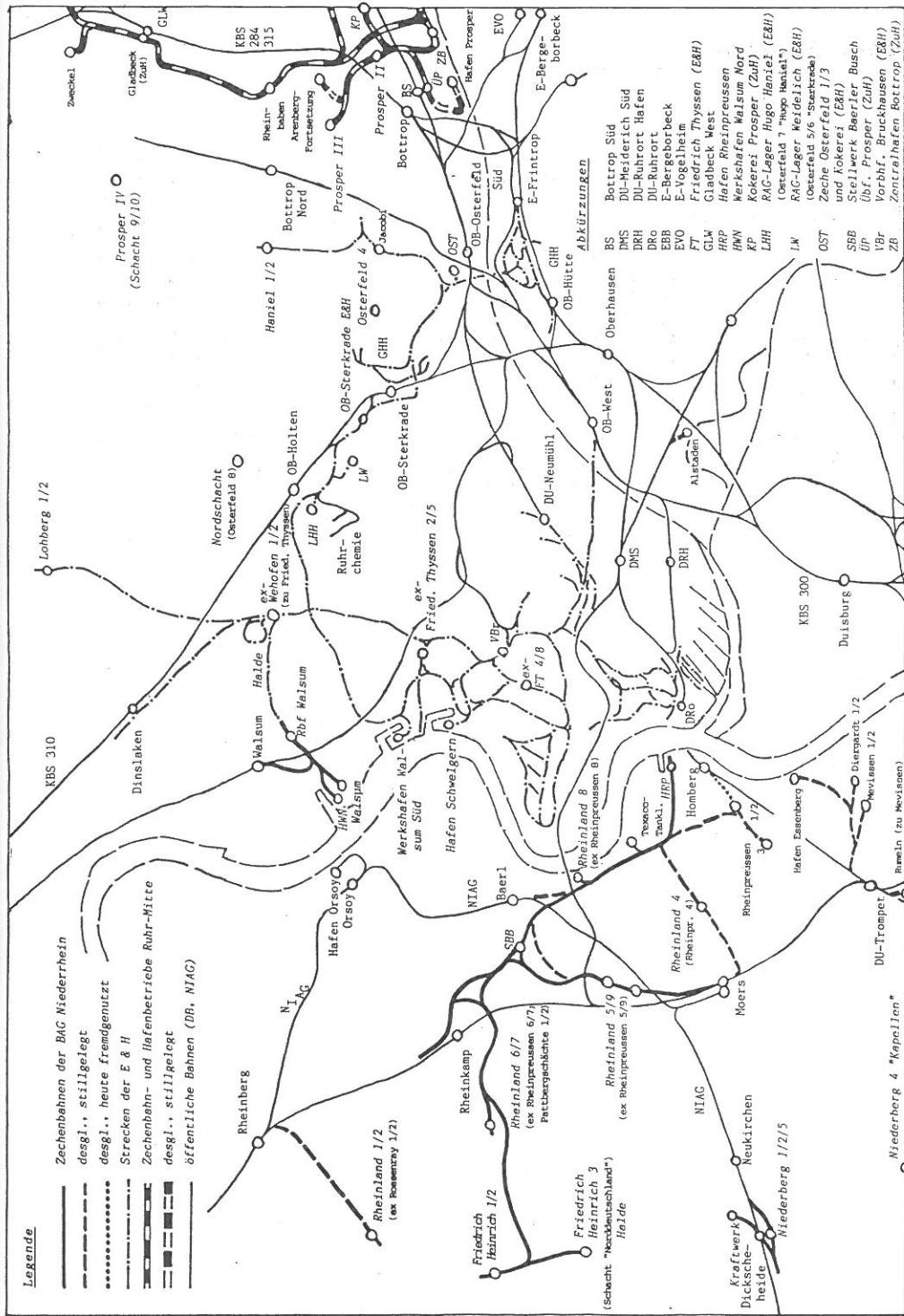
Der Anschluß an das Schienennetz von EH besteht zwar, wird aber nicht mehr regelmäßig genutzt – die gesamte Förderung des Bergwerkes Walsum geht entweder über den Hafen oder per Bundesbahn heraus.

Einen guten Einblick in das Betriebsgeschehen kann man von der Überführung der Römerstraße (L 396) gewinnen. Von dort auch lassen sich auch die beiden O&K-Schmalspurloks der Übertake-Materialbahn (s.u.) bei Gelegenheit erspähen.

Alle weiteren Loks dürften m.E. auf der Zentralschachtanlage Rheinpreussen 9 stationiert sein, in die ich aber leider keinen Einblick gewinnen konnte.

Für den Betriebsablauf werden also vorgehalten: Zwei der großen Henschel-Loks für den Streckendienst, drei Krauss-Maffei M 700 C, V 108 und V 109 auf Niederberg, drei bis vier M 700 C auf Walsum, maximal vier kleine Henschel-Lok für Rangierarbeiten auf Friedrich Heinrich und im Rheinhafen. Insgesamt 2 Streckenloks und maximal 13 Rangierloks. Verblieben also 2 Streckenloks und 8 (!) Rangierloks für Rheinpreussen 9.

Zumindest der Bestand an Rangierloks ist damit m.E. deutlich überhöht. Ich nehme an, daß die BAG Niederrhein daher zwischenzeitlich Lokomotiven abgegeben hat – womöglich an die Bergbau AG Westfalen. Dort sind anlässlich des Bergfestes auf der Zeche Heinrich Robert im September mit den Loks 673, 674 und 678 (man beachte die Lücken in der Nummerierung!) drei mir dort unbekannte M 700 C von Krauss-Maffei augetaucht. Von der Bergbau AG Niederrhein??



Ruhrkohle AG, 4300 Essen Bergbau AG Niederrhein, 4100 Duisburg							Spur:	1 435 mm
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Bem. Standort
#	V 101	KrMa	19 675/1973	Cdh	M 700 C	522	66	neu Walsum
#	V 102	KrMa	19 679/1973	Cdh	M 700 C	522	66	neu Walsum
#	V 103	KrMa	19 680/1973	Cdh	M 700 C	522	66	neu Ndrbg.
#	V 104	KrMa	19 687/1973	Cdh	M 700 C	522	66	neu Walsum
#	V 105	KrMa	19 689/1973	Cdh	M 700 C	522	66	neu Ndrbg.
#	V 106	KrMa	19 729/1974	Cdh	M 700 C	522	66	neu Ndrbg.
#	V 107	KrMa	19 730/1974	Cdh	M 700 C	522	66	neu Ndrbg.
#	V 108	KrMa	19 091/1963	Cdh	ML 500	368	54	a) Ndrbg.
#	V 109	Hen	29 572/1957	Bdh	DH 240	177	28	a) Ndrbg.
	V 110	MaK	400 057/1964	Cdh	450 C	331	42	b) ---
#	V 121	Hen	30 021/1959	Cdh	DH 440	323	45	c) Ndrbg.
#	V 122	Hen	30 261/1960	Cdh	DH 440	323	45	d) FrHei.
#	V 123	Hen	30 508/1962	Cdh	DH 440	323	45	d) FrHei
#	V 124	Hen	30 509/1962	Cdh	DH 440	323	45	d) FrHei
V	125	MaK	220 080/1965	Bdh	G 320 B	236	40	e) ---
V	130	MaK	400 055/1964	Cdh	450 C	331	42	f) ---
#	V 131	Hen	31 186/1966	Cdh	DHG 500	368	60	g) Rhld.
#	V 132	Hen	31 187/1966	Cdh	DHG 500	368	60	g) Rhld.
#	V 133	Hen	31 188/1966	Cdh	DHG 500	368	60	g) Rhld.
#	V 134	Hen	31 189/1966	Cdh	DHG 500	368	60	g) Rhld.
#	V 135	Hen	31 232/1968	Cdh	DHG 500	368	60	h) Rhld.
#	V 136	KrMa	19 678/1973	Cdh	M 700 C	522	66	neu Rhld.
#	V 137	KrMa	19 688/1973	Cdh	M 700 C	522	66	neu Rhld.
#	V 138	KrMa	19 695/1973	Cdh	M 700 C	522	66	neu Rhld.
#	V 140	Hen	31 178/1966	B'B'dh	DHG 1200	883	88	i) Rhld.
#	V 141	Hen	31 179/1966	B'B'dh	DHG 1200	883	88	i) Rhld.
#	V 142	Hen	31 180/1966	B'B'dh	DHG 1200	883	88	i) Rhld.
#	V 143	Hen	31 181/1966	B'B'dh	DHG 1200	883	88	i) Rhld.
#	Vollert	Rangierrobot					Rhld. (Patt)

a) = gel. an Steinkohlenbergwerke Mathias Stinnes AG
- vermutlich Zechengruppe Diergardt-Mevissen -
1968 an Hibernia AG (durch Auflösung der Stinnes AG)
1969/70 an RAG, Bergbau AG Niederrhein (V 108, V 109)
- vermutlich bis zur Zechenstilllegung auf Diergardt-Mevissen -

b) = gel. an Rheinstahl Bergbau AG, Abt. Arenberg (= Prosper-Anlagen) (Nr. 3)
1969/70 an RAG, Bergbau AG Herne/Recklinghausen (V 450)
- Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte -
1976 an RAG, Bergbau AG Niederrhein (V 110)
1980 abgestellt
zwischen 1984 und 1987 verschrottet

c) = gel. an Stahlwerke Bochum AG
19.. an Steinkohlenbergwerk Friedrich Heinrich AG
1969/70 an RAG, Bergbau AG Niederrhein (V 121)

d) = gel. an Steinkohlenbergwerk Friedrich Heinrich AG
1969/70 an RAG, Bergbau AG Niederrhein (V 122 - V 124)

e) = gel. an Krupp Hüttenwerke AG, Werk Rheinhausen* (502)
... (???)
19.. an RAG, Bergbau AG Niederrhein (V 125)
198.. an Krupp MaK GmbH, Lokwerkstatt Moers
- befand sich 1987 zum Verkauf in Wiederaufarbeitung -
* lt. MaK-Lieferliste. In das Nummernschema von Krupp-Rheinhausen paßt die Lok jedoch nicht, hingegen aber in das von Krupp-Bochum...

f) = gel. an Rheinstahl Bergbau AG, Abt. Arenberg (=Prosper-Anlagen) (Nr. 1)
1969/70 an RAG, Bergbau AG Herne/Recklinghausen (V 448)
- Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte -
1977 an RAG, Bergbau AG Niederrhein (V 130)
198.. an TEXACO Chemische Werke Niederrhein AG, Moers (V 130)

g) = gel. an Rheinpreussen AG für Bergbau und Chemie
Zeche Rheinpreussen (Nr. 31 - 34)
1969/70 an RAG, Bergbau AG Niederrhein (V 131 - 134)

h) = Henschel-Mietlok
19.. an Rheinpreussen AG für Bergbau und Chemie
Zeche Rheinpreussen (Nr. 35)
1969/70 an RAG, Bergbau AG Niederrhein (V 135)

i) = gel. an Rheinpreussen AG für Bergbau und Chemie
Zeche Rheinpreussen (Nr. 40 - 43)
1969/70 an RAG, Bergbau AG Niederrhein (V 140 - 143)

Vorankündigung:

Voraussichtlich am Sonnabend, dem 03.09.1988, findet beim Torfwerk Gnarrenburg F. Meiners GmbH & Co. KG eine Leserfahrt statt. Wir informieren Sie im nächsten Heft ausführlicher. Bitte melden Sie sich erst an, nachdem der BE 2/88 erschienen ist.

Führend im Bereich der Ruhrkohle ist die BAG Niederrhein in Sachen Funkfernsteuerung. Fast sämtliche Loks sind mittlerweile damit ausgerüstet, soweit möglich werden die Rangierarbeiten auch bereits nur noch von einem Rangierloksführer per "Bauchladen" erledigt. Das FFS-System ist das dem BE-Leser bereits bekannte, das von den Verkehrsbetrieben Peine-Salzgitter entwickelt und geliefert worden ist (vgl. BE 6'84, S. 13-17).

Während sich die Zeche Niederberg für Fotografen nicht besonders eignet, ist das zusammenhängende Rheinpreussen/Friedrich Heinrich-Netz einerseits sehr gut zugänglich, und bietet andererseits sehr reizvolle Fotomotive:

Als Dreh- und Angelpunkt ist hier das mitten im Baerler Busch gelegene Gleisdreieck zu nennen. Das dortige Stellwerk, in der Ostspitze gelegen, kann auch immer als Informations-Anlaufpunkt genutzt werden.

In Richtung Hafen Rheinpreussen wird in der Nähe von Baerl die Strecke der NIAG niveaugleich gekreuzt. Anschließend führt die Bahn durch die Rheinwiesen und am Uettelsheimer See vorbei, dann durch Wohngebiete zum Hafen. Die Hafen-ausfahrt ist durch ein Formsignal gesichert.

Vom Baerler Busch in westlicher Richtung steigt die Strecke an, um Bundesbahn und Bundesstraße zu überqueren und führt in anfangs beachtlicher Hochlage durch eine typische Niederrhein-Landschaft nach Pattberg und weiter bis zur Zeche Friedrich-Heinrich. Hier ist besonders eine Fußgängerbrücke zu nennen, die an zentraler Stelle quer über das Zechengelände führt und daher guten Einblick auf Zechen- und Materialbahn (s.u.) bietet.

Zu bemerken ist, daß sich auch heute noch einer der damaligen MaK-Einzelgänger auf dem Zechenbahnenetz der BAG Niederrhein fotografieren läßt: V 130 ist an die TEXACO Chemische Werke, die auf dem Gelände der Schachtanlage Rheinpreussen angesiedelt sind, verkauft worden. Diese fahren eigene Züge zwischen dem dortigen Hauptwerk und dem Tanklager in Duisburg-Hochdahlen, Sägewerkstraße, über die Rheinpreussenbahn. Das Tanklager liegt an der Zechenbahn zwischen Schacht Rheinland 8 und dem Rheinhafen.

V 125, eine recht eigenwillige MaK-G 320 B-Variante, befand sich Ende Oktober in den MaK-Hallen in Moers; sie wird durch MaK aufgearbeitet und anschließend zum Verkauf angeboten.

4. ...und am rechten Niederrhein: der "Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen" (EH) als Verkehrsbediener der Zechen im Bereich der früheren Gruppe 2 (Bergbau AG Oberhausen)

Bekanntlich richtete sich die erste Ziffer der Loknummer ursprünglich nach der Zugehörigkeit zu der jeweiligen RAG-Gruppe - daher auch heute noch die 100er Nummern bei der BAG Niederrhein. Es gibt allerdings keine Lok bei der RAG, die eine 200er Fahrzeugnummer hätte, also aus der damaligen Bergbau AG Oberhausen stammte. Das hat - natürlich - seinen Grund: Die Gruppe 2 hatte keinen eigenen Eisenbahnbetrieb. Die Schienenanbindung ihrer Anlagen im Raum Bottrop (Prosper) wurde durch die Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte (ZuH) der Bergbau AG Herne/Recklinghausen, bzw. Lippe sichergestellt (vgl. BE 3'87), im übrigen Bereich blieb diese Aufgabe wie schon vor der RAG-Zeit in der Regie des "Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen" (EH).

Auf EH soll im folgenden vergleichsweise knapp eingegangen werden. Abgesehen von einer gerafften Betriebsgeschichte muß ich mich z.Zt. auf aktuelle Daten beschränken.

Grundlage meiner Angaben sind dabei die von EH selbst herausgegebene Broschüre, sowie die Informationen Ostendorfs (vgl. Literaturhinweise).

Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen
4100 Duisburg-Hamborn

Spur : 1 435 mm
Stand: 01.06.1987

#	Nr.	Hersteller	Fabriknummern	/Baujahr	Bauart	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Bem.
#	101-102	Jung	12150-12151/1955	BoBo			600*		neu
#	103	Jung	12156/1955	BoBo			600*		neu
#	104-105	KrMa	18163-18164/1955	BoBo			600*		neu
#	106	KrMa	18200/1955	BoBo			600*		neu
#	107-110	Jung	12800-12803/1957	BoBo			600*		neu
#	111-113	Jung	12850-12852/1957	BoBo			600*		neu
#	114-116	Jung	13063-13065/1959	BoBo			600*		neu
#	117-121	Jung	13348-13352/1961	BoBo			600*		neu
#	122-126	Jung	13391-13395/1961	BoBo			600*		neu
#	127-130	Jung	13581-13584/1962	BoBo			600*		neu
#	131-134	Jung	13585-13588/1963	BoBo			600*		neu
#	135-138	Jung	13696-13699/1963	BoBo			600*		neu
#	139-142	Jung	13849-13852/1964	BoBo			600*		neu
#	143-149	Jung	14072-14078/1969	BoBo			600*		neu
#	150-154	Jung	14100-14104/1970	BoBo			600*		neu
#	155-165	Jung	14113-14123/1971	BoBo			600*		neu
#	181-186	Hen	32102-32107/1977	BoBo	EDE 1000/500		1000+		neu
#	204/206	Gmdr	5382/ 5383/1966	Bdh			176		
#	216	Essl	5228/1958	Cdh			324		a)
#	219-224	Hen	29941-29946/1962	Cdh	DH 600	441	60		neu
#	225-228	Hen	29947-29950/1962	Cdh	DH 600	441	60		neu
#	229	Hen	29986/1963	Cdh	DH 600	441	60		neu
#	230-235	Hen	31099-31104/1965	Cdh	DH 600	441	60		neu
#	236	Essl	5164/1956	Cdh			515		a)
#	238	Essl	5229/1958	Cdh			515		a)
#	239	Essl	5226/1958	Cdh			515		b)
#	240/241	Essl	5275/ 5274/1961	Cdh			515		b)
#	242-245	Essl	5276- 5279/1961	Cdh			515		b)
#	246-247	Essl	5280- 5281/1962	Cdh			515		b)
#	261-264	KrMa	19289-19292/1966	BBdh	M 800 B		574		
#	265-268	KrMa	19325-19328/1967	BBdh	M 800 B		574		
#	281-282	KrMa	19573-19574/1972	BBdh	M 1200 BB		779		
#	283-284	KrMa	19575-19576/1973	BBdh	M 1200 BB		779		
#	285-287	KrMa	19578-19580/1973	BBdh	M 1200 BB		779		
#	299	Hen	31576/1973	BBdh	DHG 1200	883	80		neu
#	381-382	Essl	5223- 5224/1958	Cdh			324		b)
#	383	Essl	5227/1958	Cdh			324		a)
#	400/401	Krupp	3614/ 3616/1956	Bdm			162		neu, c)

a) = neu an Bergbau AG Neue Hoffnung; an Eisenbahn und Häfen

b) = neu an Hüttenwerk Oberhausen HOAG; an Eisenbahn und Häfen

c) = zunächst Nr. 162/160, später 400/401

* = mit 130 kW-Traktionsbatterien für fahrleitungslosen Betrieb

+ = mit 475 kW-Dieselmotor (Hen 12V1516A) für fahrleitungslosen Betrieb

1871 beginnt die Gewerkschaft Deutscher Kaiser (GDK) mit dem Abteufen des Schachtes 1 in Hamborn. Nach größeren Schwierigkeiten kann 1877 eine 2.15 km lange Verbindungsbahn zum Bahnhof Neumühl eröffnet werden - als Pferdebahn. Erst 1879 kann der Betrieb mit einer Lokomotive aufgenommen werden. 1882 wird der Hafen Alsum fertiggestellt und über eine 3.38 km lange Bahn an die Zeche angebunden werden.

1890 wird der "Vorbahnhof Bruckhausen" eröffnet, an den auch die Schächte 2 (in Aldenrade) und 3 (in Bruckhausen) angeschlossen sind. 1891 geht das Stahl- und Walzwerk Bruckhausen der GDK in Betrieb.

Ab 1895 wird die Werkbahn als Betriebsabteilung der GDK geführt.

1901 entsteht eine Verbindung zwischen Schacht 3 und Schacht Beeckerwerth (1.4 km), eine Anbindung des Schachtes 4 an die Strecke Bruckhausen - Neumühl; zudem wird die zum Thyssen-Konzern gehörende AG für Hüttenbetrieb an die Strecke Meiderich - Neumühl angeschlossen.

In das Jahr 1905 fällt die Eröffnung des Hafens Schwelgern, der sofort an das Werkbahnnetz angeschlossen wird. 1906 wird der Vorbahnhof Bruckhausen an den Staatsbahnhof Oberhausen-West angebunden. 1907 wird die Strecke vom Stellwerk Holten zur Zeche Lohberg eröffnet, sowie eine Zweigstrecke von der Schachtanlage Wehofen zur Zeche Walsum erstellt.

1919: Nach dem Ersten Weltkrieg entstehen aus der Gewerkschaft Deutscher Kaiser zwei neue Gesellschaften: Die August-Thyssen-Hütte, Gewerkschaft, übernimmt den Hüttenbereich der GDK, die Gewerkschaft Friedrich Thyssen den Bergbaubereich.

Die Verkehrsbelange beider Gesellschaften in eisenbahn- und hafenmäßiger Hinsicht werden weiterhin von der Abteilung Eisenbahn und Häfen wahrgenommen, die der August-Thyssen-Hütte, Gewerkschaft, zugewiesen wird.

1926 wird der Hafen Alsum stillgelegt.

Im gleichen Jahr kommt es zur Gründung der Vereinigten Stahlwerke AG, in der auch die beiden vorgenannten Gesellschaften aufgehen. An der Aufgabenstellung von Eisenbahn und Häfen gibt es zunächst keine Änderung.

1928 wird eine Gleisverbindung mit dem ebenfalls zu den Vereinigten Stahlwerken gehörenden Hüttenwerk Ruhrtort-Meiderich in Betrieb genommen.

Die weitere Entwicklung führt zur Bildung der Hüttengruppe West im Jahre 1932, in der die Werke August-Thyssen-Hütte, Hütte Ruhrtort-Meiderich, Hochöfen Hüttenbetrieb, Niederrheinische Hütte und Hütte Vulkan zusammengefaßt werden. Im Zuge dieser Neuordnung werden die verkehrlichen Belange aller dieser Betriebe der Abteilung Eisenbahn und Häfen zugewiesen.

1946, direkt nach dem Ende des 2. Weltkrieges, beschließen die August-Thyssen-Hütte und die Gruppe Hamborn der Gelsenkirchener Bergwerks-AG (ab 1953: Hamborner Bergbau AG, s.o.) die Bildung eines "Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen". 1947 stoßen die Hüttenwerke Ruhrtort-Meiderich (ab 1953: Hüttenwerke Phoenix) hinzu.

Am 1. Oktober 1949 kommt es zur Gründung einer eigenständigen Gesellschaft "Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen". Die August-Thyssen-Hütte wird wegen anstehender Demontage nicht Gesellschafter. Nach Beendigung der Demontage und anschließendem Wiederaufbau erfolgt 1953 ihr Beitritt als Gesellschafter des Gemeinschaftsbetriebes.

In dieser Form bleibt EH bis 1969 bestehen. 1967 übernimmt die August-Thyssen-Hütte die Hüttenwerke Oberhausen (HOAG), deren Werkbahn zum 01.10.1969 in EH eingegliedert wird.

Die HOAG-Werkbahn geht auf die 1855 eröffnete Werkbahn der Hütte Jacobi, Haniel & Huyssen zurück, die ab 1873 als Gutehoffnungshütte (GHH) firmiert. 1885 verfügt die GHH-Werkbahn bereits über 32,55 km Gleis. Vor der Übernahme betrieb die HOAG das heutige EH-Netz im Raum Bottrop-Oberhausen-Sterkrade bis hin zum Hafen Walsum Süd. Übergabebahnhöfe zur DB waren Oberhausen-Hütte, Essen-Frintrop und Oberhausen-Sterkrade.

1970 werden die beiden Netze durch eine Gleisverbindung vom Hafen Schwelgern zum Hafen Walsum Süd ineinander verzahnt.

Als Besonderheit bleibt zu vermerken, daß das EH-Personal im Bereich der damaligen HOAG-Werkbahn aufgrund des Montan-Mitbestimmungssystems bis heute bei der Thyssen Niederrhein AG (vormals HOAG) angeleget ist.

Die Gesellschafter des heutigen "Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen" sind die Thyssen Stahl AG (vormals August-Thyssen-Hütte), die Ruhrkohle AG, die Bergbau-Algesellschaften Hamborner Bergbau AG und Friedrich Thyssen Bergbau i.L.

An bedeutenden Nebenanschließern sind die Rüterswerke in Duisburg-Meiderich, die Ruhrchemie in Oberhausen-Holten, die Thyssen Gießerei in Duisburg-Meiderich und die Eisen- und Stahlwerke Rötzels in Dinslaken zu nennen.

Von den 657 km Gleis (1986: 694 km) sind 279 km elektrifiziert (1986: 307 km), bedient werden außer verschiedenen Nebenanschließern die Hüttenwerke und Bergbaubetriebe im Einzugsbereich, sowie die beiden (in Eigentum der Thyssen Stahl AG stehenden) Rheinhäfen Schwelgern und Walsum Süd.

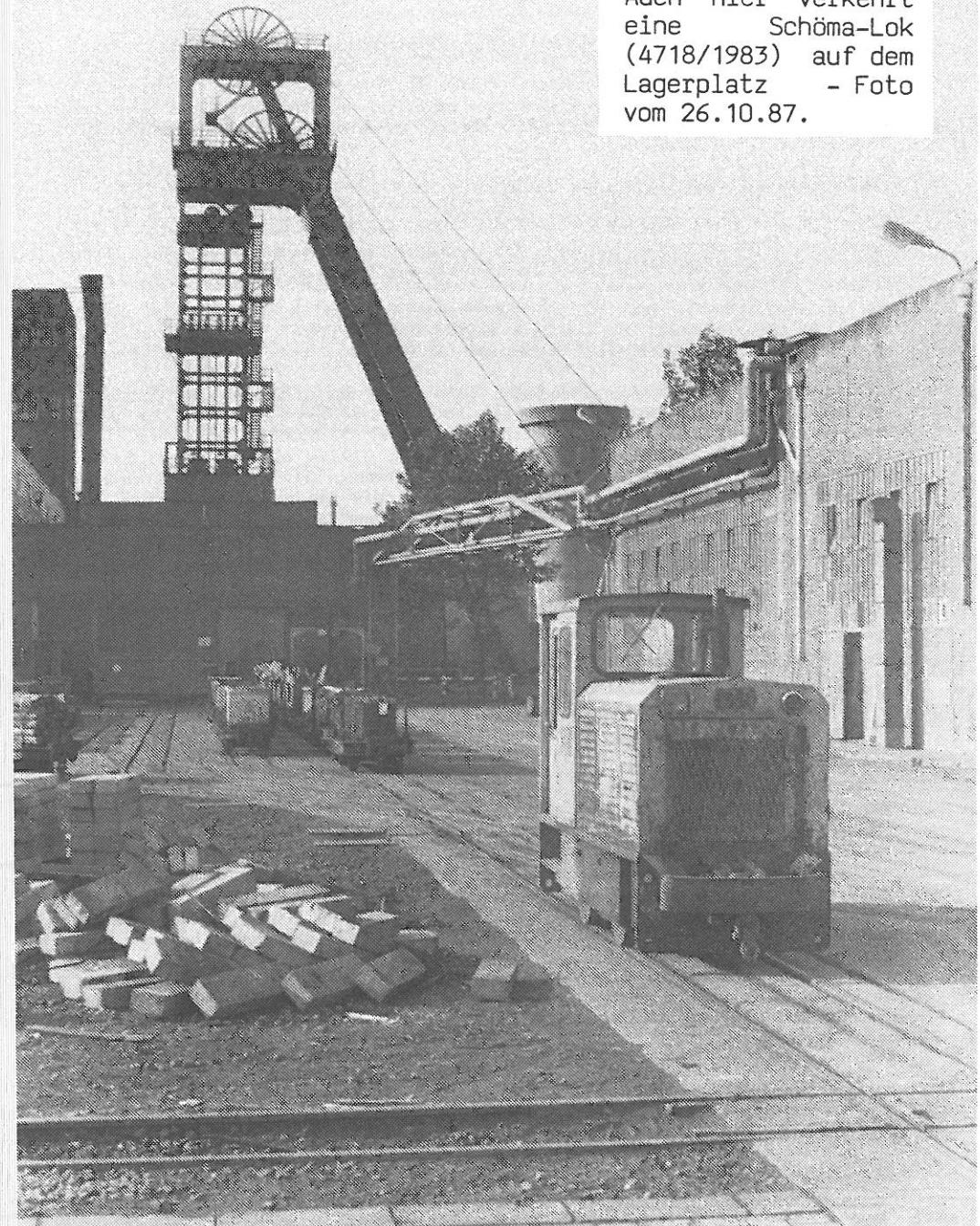
EH arbeitet ohne Gewinn, d.h. es werden den Gesellschaftern/Anschließern jeweils nur die tatsächlich entstehenden Kosten in Rechnung gestellt.

Das in der Skizze wiedergegebene Streckennetz entspricht dem aktuellen Stand, wobei zu den "peripheren" Streckenteilen folgende Anmerkungen gemacht werden können:

- die nichtelektrifizierte Anschlußbahn zu den Zechen Jacobi und Haniel liegt zwar noch, wird aber nicht mehr regelmäßig genutzt.
- für den Abschnitt Abzweig Wehofen - Zeche Walsum gilt das gleiche.
- die Strecken zur Schachtanlage Lohberg und nach Dinslaken sind elektrifiziert, aber in Höhe der Gabelung durch fernbediente Gleissperren gesichert. Der Anschluß zum DB-Bahnhof Dinslaken wird nicht mehr regelmäßig befahren.
- Das gesamte ehemalige HOAG-Netz von Oberhausen-Hütte über Oberhausen-Holten und die eingleisige Verbindungsbahn zum Hafen Walsum Süd ist nicht elektrifiziert.

Unklar bleibt in diesem Zusammenhang, wie die Zeche Alstaden, ursprünglich Hibernia AG, zur RAG-Zeit versorgt wurde. In den Einflußbereich von EH gehörte sie nicht, allerdings hatte - wie bereits bemerkt - die BAG Oberhausen keine eigenen Triebfahrzeuge... Vielleicht stellte ZuH als ursprüngliche Hibernia-Stammhafen die Triebfahrzeuge?

Für den Zechenbereich Prosper der Bergbau AG Niederrhein versieht ZuH den Eisenbahnbetrieb, vgl. hierzu BE 3'87.



RAG, Rheinland 6/7:
Auch hier verkehrt
eine Schöma-Lok
(4718/1983) auf dem
Lagerplatz - Foto
vom 26.10.87.

5. Ein Eindruck vom Betrieb unter der Erde: Die Materialbahnen übertage

Über vier der acht in Betrieb befindlichen Zechen der Bergbau AG Niederrhein liegen mir Angaben über die Schmalspurbahnen auf den Materialplätzen vor. Hier kommen häufig für den Untertagebetrieb gebaute Diesellokomotiven zum Einsatz. Ihre Aufgabe ist es, Verschubarbeiten auf den Materialplätzen zu versehen und das verladene Material, zumeist gleich inclusive der Wagen, zum Schacht zu befördern – dort wird es dann einige hundert Meter abwärts geschickt und dort geht es dann auf gleicher Spur weiter...

Bergwerk Friedrich Heinrich

Auf der Schachtanlage 1/2 befindet sich eine ausgedehnte Materialbahnanlage, die sich fast über die gesamte Länge westlich der Normalspurgleise entlangzieht. Die Schmalspurgleise sind von der weiter oben genannten Fußgängerbrücke gut einzusehen.

Nach Angaben des Pförtners wird der Materialbahnbetrieb jedoch durch Gabelstapler abgewickelt, eine (letzte?) Lok soll kürzlich an ein Museum im Ruhrgebiet ("Bochum oder so") verkauft worden sein.

Auf Schacht 3 "Norddeutschland" soll es keine Materialbahn mehr geben, schließlich dient der Schacht nur noch als Wetter- und Bergeschacht.

Möglicherweise lässt sich auf Friedrich Heinrich 4 "Hoerstgen", der sich nordwestlich der Hauptschachtanlage findet, noch eine Schmalspurbahn auf dem dortigen Materialplatz ausmachen.

Bergwerk Niederberg

Die vollständigsten Angaben liegen zu den Materialbahnen des Bergwerks Niederberg vor.

Für den Übertagebetrieb auf der Schachtanlage 1/2 stehen die Loks 3, 5 und 6 zur Verfügung. Der "Senior" auf dieser Zeche, die Ruhrthaler-Lok 3 befand sich im Herbst in Reparatur, u.a. wurde ihr ein neuer Motor eingebaut.

Auf Schacht 3 "Kapellen" versehen die Loks 1 und 4 den Dienst auf dem Materialplatz.

Schacht 5, Förderschacht, verfügt über keine Materialbahn, diese Aufgaben werden von der angrenzenden Schachtanlage 1/2 wahrgenommen.

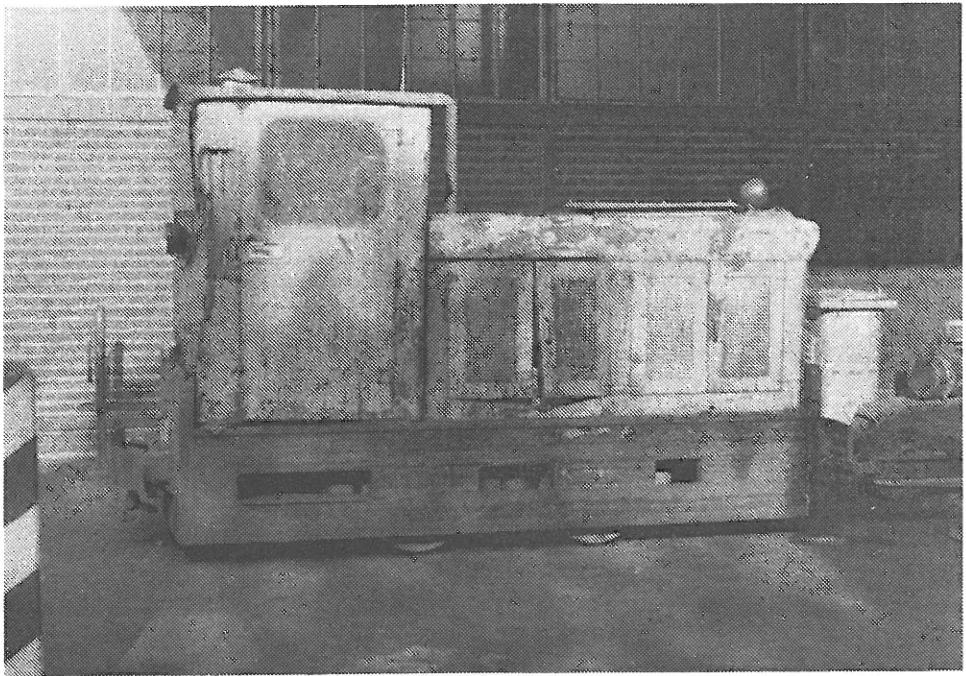
Bergwerk Prosper/Haniel

Für diese Anlage ist mir nur bekannt, daß die Materialbahn auf dem neuen Anschlußbergwerk Prosper 10 ohne Lokomotiven betrieben wird.

Verbundbergwerk Rheinland

Bekannt ist hier die Schmalspurbahn auf der Pattberg-Anlage, also den Schächten Rheinland 6/7. Vorhanden sind drei Loks, von denen die beiden Schöma im Einsatz stehen – im Schnitt 20 Stunden täglich (!) –, während die Ruhrthaler-Lok, zu der sich leider keine weiteren Angaben ermittelten ließen, defekt neben den Gleisen steht.

Das umfangreiche 600 mm-Gleisnetz auf dem Materialplatz ist sehr gut in Schuß, man merkt, daß die Pattbergschächte auf dem besten Wege sind, Rheinpreussen 9 den Rang als Hauptförderanlage des Verbundbergwerkes streitig zu machen.



RAG, Rheinland 6/7: Die Ruhrthaler-Lok für den Materialplatzbetrieb ist als Reserve abgestellt (26.10.87).

RAG, Niederberg 1/2: Eine der auf dem Lagerplatz verkehrenden Schöma-Loks ist die Nr. 5 (4719/1983), aufgenommen am 26.10.87. Auf einem anderen Lagerplatz der BAG Niederrhein müsste noch die Schöma 4760/1985 herumschwirren, die seinerzeit - ebenso wie die FNrn. 4718-4719, 4759 und 4761 - neu an die BAG Niederrhein gingen.



Ruhrkohle AG, Bergbau AG Niederrhein
Materialbahnen Übertage

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Ruhrkohle AG, Bergbau AG Niederrhein Bergwerk Niederberg						Spur : 600 mm Stand: 26.10.1987
#	1	Ruhr 3 802/1959	Bd.	G 30 Z	23			
#	3	Ruhr 3 957/1970	Bd.	D 24 H2	26			neu
#	4	KHD/Rensmann /1976	Bd.	A3L 514	30			
#	5	Schöma 4 719/1983	Bdh	CHL 30 G	63	7		neu
#	6	Schöma 4 759/1985	Bdh	CHL 30 G	63	7		neu

Ruhrkohle AG, Bergbau AG Niederrhein Verbundbergwerk Rheinland (Anlage Pattberg)	Spur : 600 mm Stand: 26.10.1987
---	------------------------------------

#	oNr	Ruhr /19..	Bd.					
#	oNr	Schöma 4 718/1983	Bdh	CHL 30 G	63	7		neu
#	oNr	Schöma 4 761/1985	Bdh	CHL 30 G	63	7		neu

Ruhrkohle AG, Bergbau AG Niederrhein Bergwerk Walsum	Spur : 750 mm Stand: 26.10.1987
---	------------------------------------

#	1'	Gmdr 4 373/1948	Cdh	HF 130 C	130			a)
#	1"	O&K /19..	Bdh					
#	2'	Gmdr 4 374/1950	Cdh	HF 130 C	130			a)
#	2"	O&K 26 969/19..	Bdh					
#	3	Gmdr 4 231/1946	Cdh	HF 130 C	130			b), abg.
#	4	Gmdr (?) /19..	Cdh	HF 130 C	130			abg.

a) = neu an Willy Adamy, Duisburg; an Zeche Walsum; mit Anschaffung der O&K-Loks verschrottet

b) = neu an W. Wahmann, Bauunt., Bochum; an Willy Adamy, Duisburg; an Zeche Walsum

Verbundbergwerk Rheinland (Anlage Rossenray), Bergwerk Lohberg und Bergwerk Osterfeld:

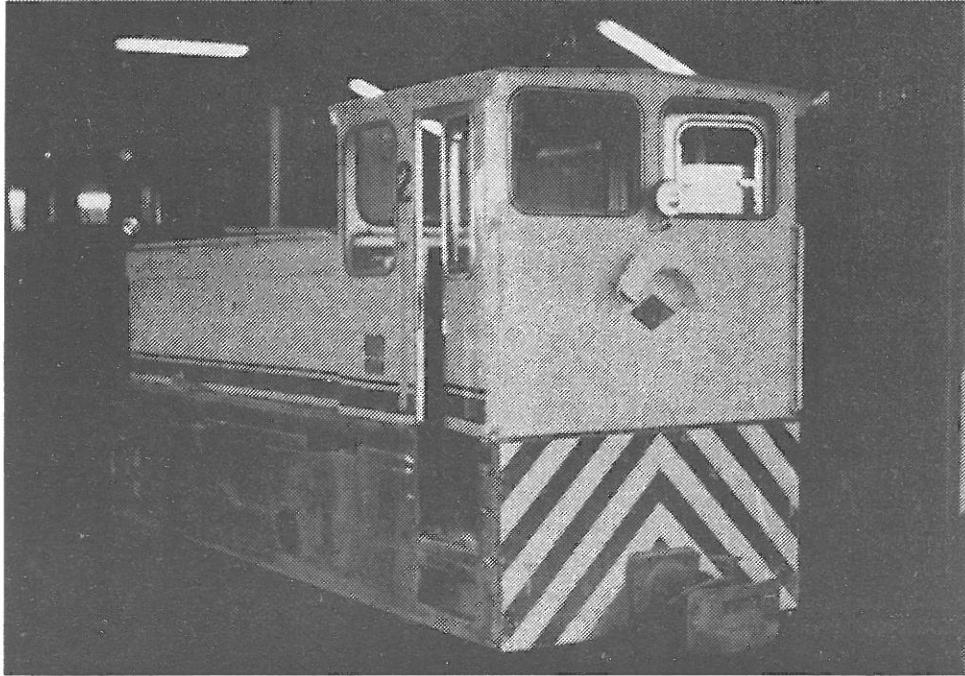
keine Angaben über Lokbetrieb auf den Materialplätzen

Bergwerk Friedrich Heinrich:

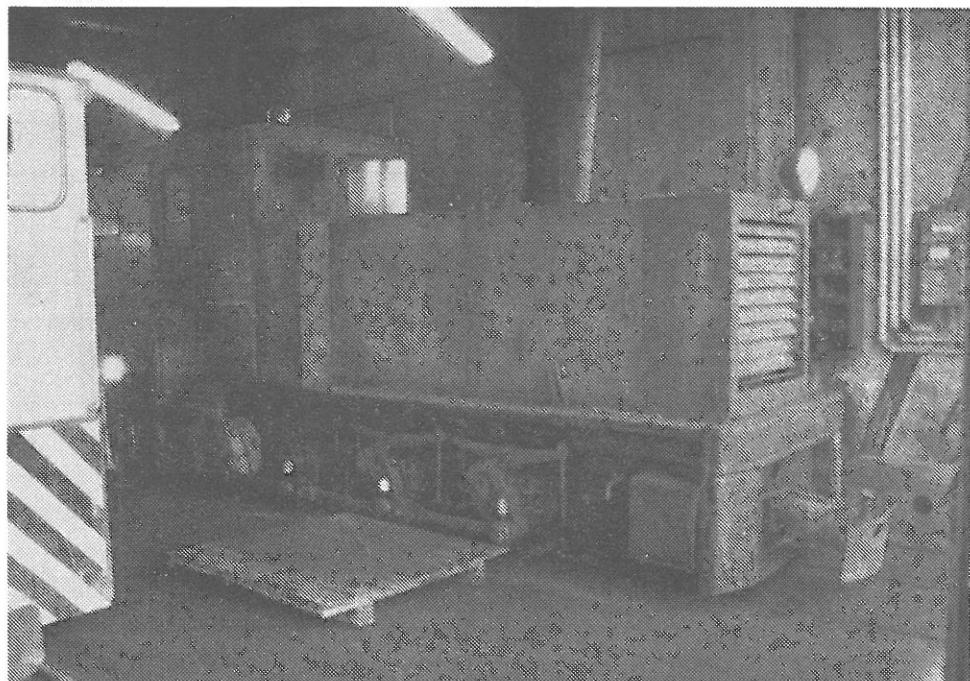
zu den Materialbahnloks liegen keine Daten vor

Bergwerk Prosper Haniel:

Materialbahn auf Prosper 10 ohne Lokomotiven, sonst keine Angaben bekannt



RAG, Walsum: Auch hier gelang ein Blick auf die Materialbahn: 2" 0&K 26969 als Reserve im Schuppen (unten) (Einsatzlok war gerade die baugleiche Lok 1"), und eine der - für uns überraschenderweise noch vorhandenen - Heeresfeldbahn-Nachbauten (26.10.87).



Bergwerk Walsum

In Sachen Schmalspurbahn über Tage ist Walsum sicherlich die bekannteste Zeche der Ruhrkohle. Denn bis vor einigen Jahren kamen hier noch ehemalige Heeresfeldbahnlokomotiven auf dem Materialplatz zum Einsatz.

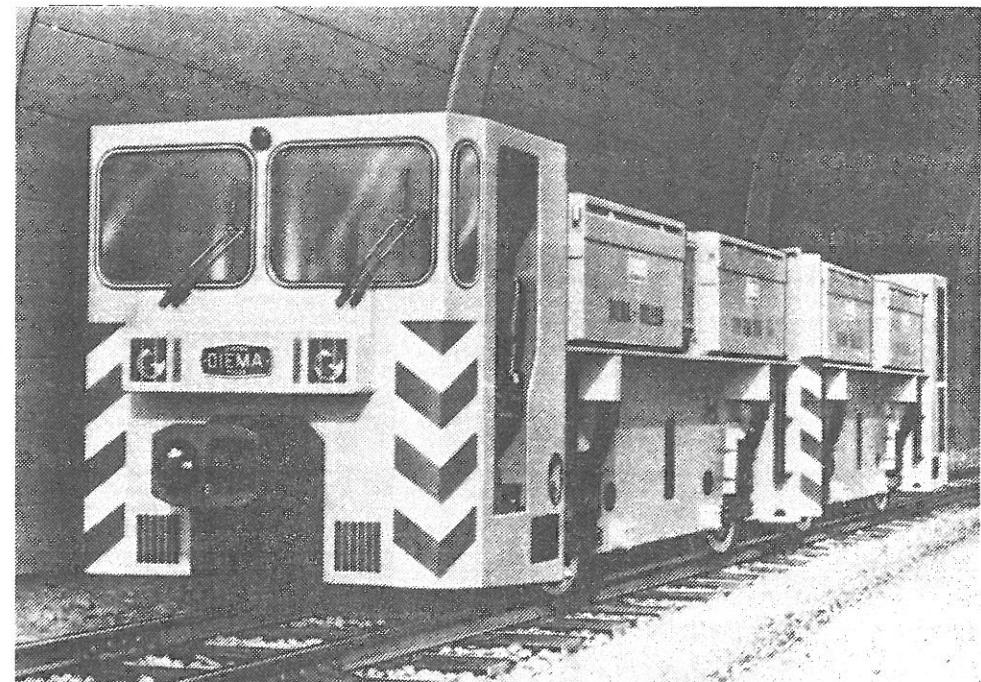
Diese Arbeit haben mittlerweile zwei O&K-Neubauloks übernommen, die die oben bereits genannte Straßenbrücke parallel zur Normalspurbahn unterqueren und dabei auch abgelichtet werden können.

Während zwei HFB-Loks, die ehemals noch vorhanden gewesen sein sollen, verschrottet worden sind, finden sich zwei weitere noch im Lokschatz hinterstellt. Zum Einsatz kommen sie allerdings nicht mehr, da sie als dreiachsige Loks nicht besonders für die engen Gleisradien auf Walsum geeignet gewesen sein sollen.

Über Materialbahnen auf weiteren Schachtanlagen ist mir bislang leider nichts bekannt, jedoch kann davon ausgegangen werden, daß fast jeder Schacht, der für Materialförderung vorgesehen ist (vgl. Liste oben), auch mit einem entsprechenden Materialplatz über Tage ausgestattet ist, auf dem häufig auch eine Schmalspurbahn für den Transport genutzt wird.

Auf weitere Sichtmeldungen von Eisenbahnfreunden bin ich gespannt.

RAG, Walsum: Diese Diema/Milles-Lokomotive wurde für den Untertagebetrieb auf der Zeche Walsum gebaut.
Werkfoto Diema



6. Wo Eisenbahnfreunde nur schwarz sehen können: Grubenbahnen, unterte

von Hans-Georg Bubolz

Im Transport unterte werden auch bei der Bergbau AG Niederrhein zahlreiche Grubenlokomotiven eingesetzt. Ihre Aufgaben beschränken sich im wesentlichen auf die sog. Hauptförderstrecken, wobei damit nur in wenigen Fällen auch der Transport von Kohlen gemeint ist.

Im Abbaustreckenbetrieb, d.h. zur Förderung in den Flözstrecken, werden in der Regel Einschienenhängebahnen (EHB) eingesetzt. Der Einsatz von Schienenflurbahnen (SFB) findet an der Ruhr - im Gegensatz zum Saarrevier - nur sporadisch statt.

Bergwerk Friedrich Heinrich (600 mm)

Das Bergwerk Friedrich Heinrich verfügt über ein 98 km langes Gleisnetz mit 60 Lokomotiven, wovon 34 per Fahrdräht, 10 per Batterie und 16 per Dieselmotor angetrieben werden.

Im Personenverkehr wird auf der 600 m-Sohle ein Schnellzugverkehr mit 7 m/s auf 2.400 m Länge betrieben. Die Züge bieten je 288 Sitzplätze. Die 250-Volt-Fahrdrähtloks stammen von Siemens (Typen EL 5, 3F15) und AEG (HF3, HF4), haben Dienstgewichte von 8.000 - 16.000 kg. Die Leistungen liegen zwischen 54 und 72 kW.

Die Personenzüge stammen von Unkel & Meyer, Typ P12UM1 und von der Gutehoffnungshütte (GHH), Typ B12HH1BA213781a mit je 12 Sitzplätzen. Die Leergewichte betragen 1.900, 3.000 und 1.820 kg.

Bergwerk Lohberg (600 mm)

Das Bergwerk setzt mehrere Lokomotiven vom Siemens-Typ GA-Bo-11-38/GL1 ein, eine der neuesten Entwicklungen.

Es handelt sich um eine Akkulok mit Thyristorsteuerung, 11 t Dienstgewicht und 38 kW Stundenleistung. Der mechanische Teil dieser Lokomotiven stammt von Kaelble-Gmeinder.

Bergwerk Niederberg (600 mm)

Das Bergwerk Niederberg betreibt noch den klassischen Zugbetrieb unterte. Da das Bergwerk Hausbrandkohlen fördert, muß großer Wert auf eine Kornscherung gelegt werden ("dicke Kohlen"), was durch eine Bandförderung vom Streb bis zum Schacht durch die zahlreichen Übergaben nicht gewährleistet wäre.

1969 wurde bei der Werksdirektion Niederberg mit der Förderung aus größeren Teufen begonnen. Die Hauptförderung auf der 4. Sohle wurde aus Kostengründen und aus o.g. Motiven mit Dieselloks und Förderwagen geplant (30 Wagen je Zug, Wagenlänge über Puffer 4.3 m, Nutzlast 5.5 t, Eigengewicht 3 t, Zuglänge ohne Lok 130 m, Anhängelast 255 t).

Von 1969 bis 1977 wurden 9 Gruben-Dieselloks von Ruhrtaler, Typ G 150 H (zwei Einheiten je 16 t) beschafft, die mit einem Daimler-Motor, Typ OM 346, 134 PS/98.5 kW leisten.

1984 folgten zwei weitere Ruhrtaler-Loks, Typ G 160 H/H, Dienstgewicht 32 t, die mit einem KHD-Motor, Typ A6M 816 und reichlich Elektronik ausgestattet sind. Den Abschluß dieser Entwicklung stellt ebenfalls eine von Ruhrtaler gebaute, klimatisierte Diesellok mit hydraulischer Steuerung dar, die unter der Bezeichnung G 160 HDVE läuft.

Zum Materialtransport in der Flözebene werden Einschienenhängebahnen (EHB) und Schienenflurbahnen (SFB) eingesetzt. Der Antrieb erfolgt mit Seilbahnhäspeln und Dieselzugkatzen. Es befinden sich 30 Maschinen im Einsatz:

- 4 Dieselkatzen 39 kW Ruhrtaler
- 13 Dieselkatzen 69 kW Ruhrtaler
- 13 Dieselkatzen 66 kW Scharf

Im einzelnen teilen sich die Transportbahnen wie folgt auf:

	Anzahl	Gesamtlänge
Einschienenhängebahnen, seilgetrieben	17	22 900 m
Schienenflurbahnen	2	3 500 m
8 Fahrbereiche mit Dieselzugkatzen	30	84 100 m

Von Ende Oktober bis etwa Ende November/Anfang Dezember befand sich die Untertagelok 44 von Niederberg zur Aufarbeitung beim Hersteller in Mülheim. Die Lok war am 26.10.1987 per Tieflader dorthin geschafft worden. Die Daten:

44 (Ruhrtaler 3895/1969, Typ G150H, 134 PS, Dienstgewicht 32 t, Vmax 14.4 km/h)

Bergwerk Osterfeld (600 mm)

Für die Bergefördern und den Materialtransport werden Diesel- und Akkulokomotiven eingesetzt. Diese Lokomotiven stammen z.T. noch von der Modernisierung der Hauptstreckenförderung Mitte der 60er Jahre.

Damals wurden neben ca. 1 200 Großraumwagen (Inhalt 3 000 l), Hersteller Gutehoffnungshütte (GHH), auch Dieselloks KHD A6M 517 (14 t, 75 PS), A6M 517H54 (14 t, 90 PS), A6M 317 (10 t, 68 PS) und AEG-Akkuloks ZDM 2a (8t, 24.4 kW), ZDM 2a/doppelt (16 t, 48.8 kW) betrieben.

Bergwerk Prosper/Haniel (600 mm)

Auch auf Prosper/Haniel findet Materialförderung in den Hauptstrecken gleisgeführt statt. Nähere Angaben hierzu konnten leider nicht in Erfahrung gebracht werden.

Bergwerk Rheinland (600 mm)

Das Verbundbergwerk Rheinland entstand durch den Zusammenschluß der Bergwerke Rheinpreussen, Pattberg und Rosenray.

Auf der Schachtanlage Rheinpreussen wird die Kohlenförderung auf der 850 m-Sohle mit Elektro- und Diesellokomotiven und 4 000 l-Rollkippwagen zum Schacht gebracht.

Die Hauptstreckenförderung der Schachtanlage Pattberg-Rosenray erfolgt dagegen ausschließlich über Bandanlagen.

Der Anteil der heute noch im Zugbetrieb geförderten Rohkohlen des Bergwerks Rheinland liegt bei etwa 30%.

Die Schachtanlage Rheinpreussen betreibt auf der 450 m-Sohle ebenfalls einen Schnellzugverkehr mit 7.5 m/s, also 27 km/h. Die Schnellfahrstrecke ist 6 950 m lang. Je Zug stehen 160 Sitzplätze zur Verfügung.

Bedia-Grubenlokomotiven vom Typ D100/32 B+2 mit 74 kW Leistung und 32 000 kg Dienstgewicht. Es stehen 32 Personenwagen von Unkel & Meyer, Typ P16UM1, und von Brüninghaus mit 12 oder 16 Sitzplätzen zur Verfügung. Das Leergewicht der Wagen beträgt 3 000 kg.

Bergwerk Walsum

Die Kohlenförderung auf der Schachtanlage Walsum findet ausschließlich mit Bandanlagen statt.

Der Personenverkehr bietet auf der 2. Sohle Schnellzüge mit 6m/s (21.6 km/h) zur 5. und 8. Abteilung. Die Züge bieten je 200 Sitzplätze. Als Zugloks dienen Siemens-Batterie-Doppellocs vom Typ 2A8/GA-Bo-8-21/1 mit 15.4 t Dienstgewicht. Die Personenwagen stammen von der Halstrick KG, Typ P10VH2, und von Dröge&Koch mit je 10 Sitzplätzen und 2.4 t Leergewicht.

Auf der 4. Sohle existiert eine Personenzug-Normalfahrt mit 3 m/s zur 4. östlichen Richtstrecke und zum Schacht Voerde.

Nicht zu vergessen die funkelnagelneue EGL-70, die in Zusammenarbeit von BWM Milles und Diema quasi als "Abfallprodukt" der "großen" EGL-160 (i.E. auf dem Bergwerk General Blumenthal, Feld Haltern, vgl. BE 3'87, S. 143-144) entwickelt wurde. Sie soll auf Walsum weitere Aufgaben der Förderung und vor allem im Schnellzugverkehr wahrnehmen.

Darüber hinaus verkehren auf Walsum bereits gleislose Personenbusse - also auch hier bedroht der Bus bereits die Schiene...

7. Schlußbemerkung

Recht kurz lassen sich die Perspektiven im Bereich der Bergbau AG Niederrhein auf einen Nenner bringen:

Fast alle Bergwerke arbeiten effektiv und auf gesicherter Basis.

Gesichert sind damit sicher die Eisenbahnbetriebe der Bergbau AG Niederrhein, also die Rheinpreussen-Bahn und die Betriebe auf Niederberg und - rechtsrheinisch - Walsum. Der Zeche Niederberg kommt hierbei eine besondere Bedeutung für die Lieferung von Hausbrandkohle zu. Mit dem nordwestlich von Walsum eröffneten Schacht "Voerde" entwickelt sich das Bergwerk Walsum zudem als Förderzeche für das Anschlußbergwerk, ähnlich dem Bergwerk General Blumenthal in der BAG Lippe - der Kohlentransport wird auch hier unter die Erde verlagert.

Einschränkungen im Zechenbahnbetrieb sind in diesem Bereich also bestenfalls auf peripheren Streckenteilen zu erwarten.

Im Einflußbereich des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen sind Änderungen nicht abzusehen, außer vielleicht dem Rückbau der o.g. praktisch nicht mehr genutzten Abschnitte nach Walsum und Jacobi-Haniel.

Vorgesehen ist nach letzten Auskünften die Stilllegung der Kokerei Osterfeld zum 31.03.1988. Auf den EH-Betrieb wird dies zwar zu Transporteinschränkungen im (relativ) geringen Maße führen, aber nichts an den betriebenen Strecken ändern.

Generell werden Strukturumwandlungen im Bergbaubetrieb nur geringen Einfluß auf EH haben, da diese nicht allein als Zechenbahn fungieren, sondern durch andere Industrieanschlüsse kompensieren können - wobei natürlich nicht zu übersehen ist, daß direkte Beziehungen zwischen Kohle- und Stahlkrisen bestehen.

Zuverlässige Aussagen über die Zukunft des Ruhrbergbaus sind zur Zeit allerdings problematisch. Die deutsche Kohle ist deutlich teurer als Importkohle und daher immer ein Subventionsgeschäft. Bislang hat sie ihre Bedeutung als einziger heimischer Energieträger gehalten, die Mehrkosten der Verstromung wurden über den "Kohlepennig" finanziert.

Die neuerliche Absatzkrise hat zu einem zum Teil bissig geführten Politikpoker zwischen christlich-liberaler Bundesregierung und sozialdemokratischer Landesregierung in Nordrhein-Westfalen geführt, aus dem als Hauptleidtragender der "Kumpel" im Bergbau hervorgeht.

Das Überbrückungskonzept der Industriegewerkschaft Bergbau und Energie, das die vorübergehende Reduzierung von Atomstrom zugunsten der Kohleverstromung aber auch deutliche Förderreduzierungen vorsieht, scheint ein zwar auch schmerzhafter, aber doch gangbarer Weg zur Lösung dieser Kohlekrisis zu sein. Sowohl die regierende SPD als auch die oppositionelle CDU im Düsseldorfer Landtag haben sich für dieses Konzept ausgesprochen. Bleibt abzuwarten, ob Bonn sich zu einer Zustimmung entscheiden kann.

Bis dahin wird der Hauptverfechter des Kohlesubventionsabbaus, Bundeswirtschaftsminister Bangemann, besser daran tun, sich nicht an der Ruhr blicken zu lassen: Die Sprüche, die ich bei meinen Ruhr-Touren gehört und an Wänden gesehen habe, drücken nicht gerade Sympathie für ihn aus...

Literatur:

Linek, Klaus: Ruhrkohle AG. Bergbau AG Niederrhein.

in: Die Lokrundschau Nr. 79/1982

Ostdendorf, Rolf: Eisenbahnknotenpunkt Ruhrgebiet. Stuttgart: Motorbuch-Verlag ca. 1978, S. 94ff. Eine 2. Auflage ist 1984 erschienen.

o.A.: Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen.

Hrg.: EH-Duisburg, ca. 1977.

ferner:

- Jahrbuch für Bergbau, Energie, Mineralöl, Chemie. Essen
- Lok-Report. Nachrichtenmagazin für Eisenbahnfreunde. Münster
- Die Lokrundschau. Hamburg
- Ruhrkohle. Werkzeitschrift für Mitarbeiter der Ruhrkohle AG. Essen.

Für die Unterstützung zu diesem Artikel danke ich den Herren Hans-Georg Bubolz, Werne, Matthias Schmidt, Rinteln, und besonders dem Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen (EH), Duisburg, für die freundliche Durchsicht der Unterlagen.

Soeben erschienen: Inhaltsverzeichnis der Beiträge über Werks- und Feldbahnen in der Zeitschrift

EISENBAHN-ILLUSTRIERTE, Jahrgänge 1977-1987, 24 S., DIN A 5.

Bezug durch Überweisung von DM 2,- (Selbstkostenpreis) auf Postgirokonto Nr. 857 34-607 Frankfurt (Andreas Christopher, Vilbeler Landstr. 81, 6000 Frankfurt 60). Bitte beachten: Lieferzeit ca. 4 Wochen !

Ulrich Völz - Eberhard Schüler

Werkbahnen im Raum Sehnde / Lehrte

Rittergut Haus Rethmar
3163 Sehnde 8 (Rethmar)

Der Gutshof - nur wenige Kilometer von der Zuckerfabrik Sehnde entfernt gelegen - besaß noch bis in die 70er Jahre hinein eine Landwirtschaftsbahn, die zur wesentlichen Aufgabe den Rübentransport hatte. Vor etlichen Jahren bestand auch eine Gleisverbindung zur Zuckerfabrik Sehnde. Etwa 1962 wurde diese Strecke abgebaut.

Rittergut Haus Rethmar 3163 Sehnde 8 (Rethmar)				Spur : 600 mm Stand: 15.07.1986				
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Deutz 6 361/1923 KHD 47 416/1951	B.m Bdm	ML 132 F F2L 514 F	18	6.6	10 13	neu, a) neu, a)
a) = um 1972 verschrottet								

Nach Angaben des Werkstattmeisters lief der Feldbahnbetrieb bis 1972 (nach anderen Angaben nur bis 1968). Zuletzt vorhanden war fest verlegtes Gleis in einer Länge von rund 8 km, dazu kamen noch einmal 5 km sogenannte fliegende Gleise, die je nach Bedarf verlegt wurden.

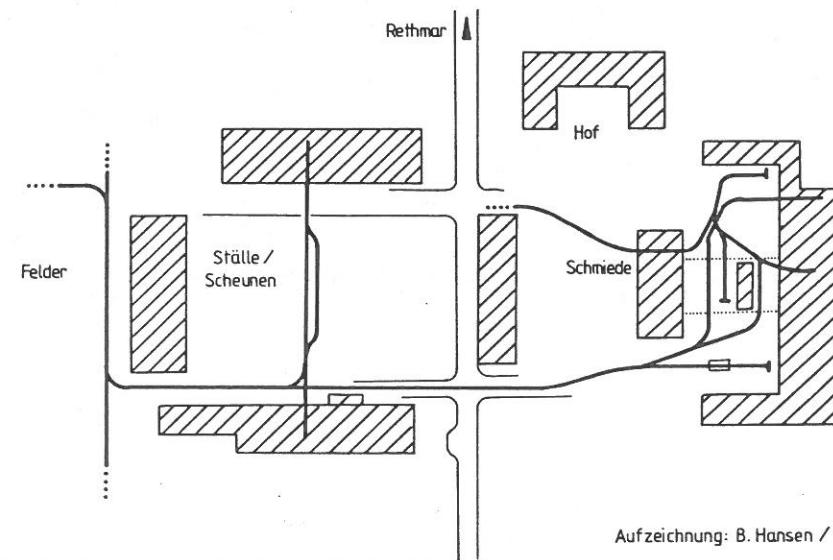
Der Fuhrpark bestand aus zwei Deutz-Lokomotiven und 21 Drehgestellloren. Bis zuletzt waren beide Loks vorhanden. Anstehende grössere Reparaturen an den Loks, die sich nicht mehr lohnten, führten zur Einstellung der wohl letzten lokomotivbetriebenen Landwirtschaftsbahn der Bundesrepublik. Im Hofgelände liegen heute noch grosse Teile der Gleisanlagen, in den Feldern wurden die Schienen seinerzeit abgebaut.

Zuckerfabrik Sehnde AG
3163 Sehnde

Die Zuckerfabrik in Sehnde besitzt heute noch einen Normalspuranschluss vom Bahnhof Sehnde aus, auf dem eine O&K-Diesellok eingesetzt wird. Auch ausserhalb der Rübensaison findet hier Betrieb statt.

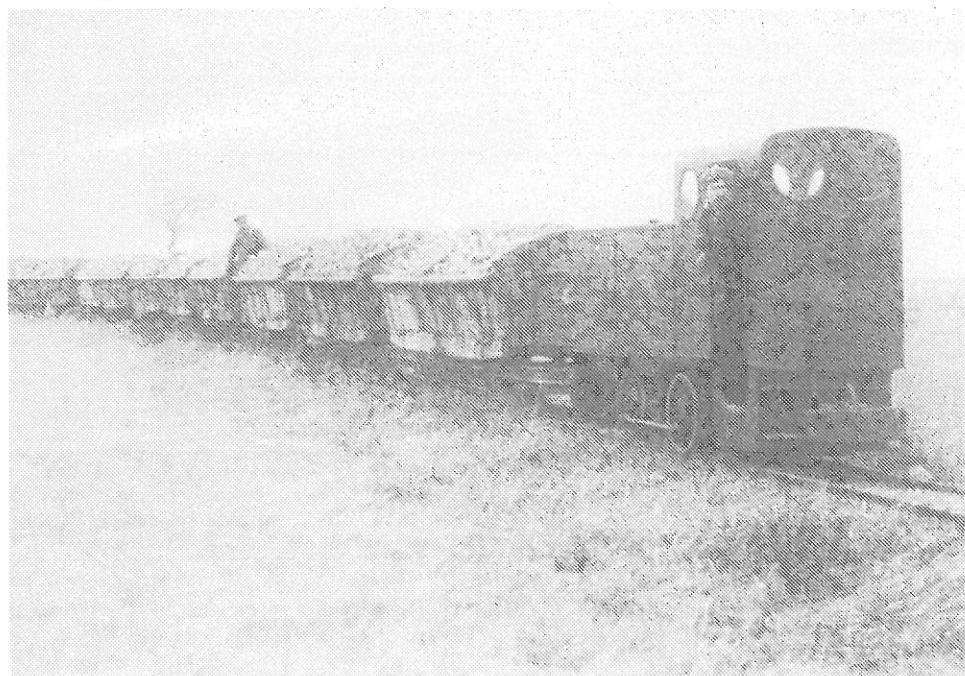
Der Schmalspurbetrieb, der lokomotivbetrieben innerhalb des Werkes noch bis etwa 1980 lief, scheint heute noch mit einer Seilzuganlage stattzufinden. Die 1981 noch vorhandene Diema-Lok ist inzwischen an das DGEG nach Bochum-Dahlhausen abgegeben worden.

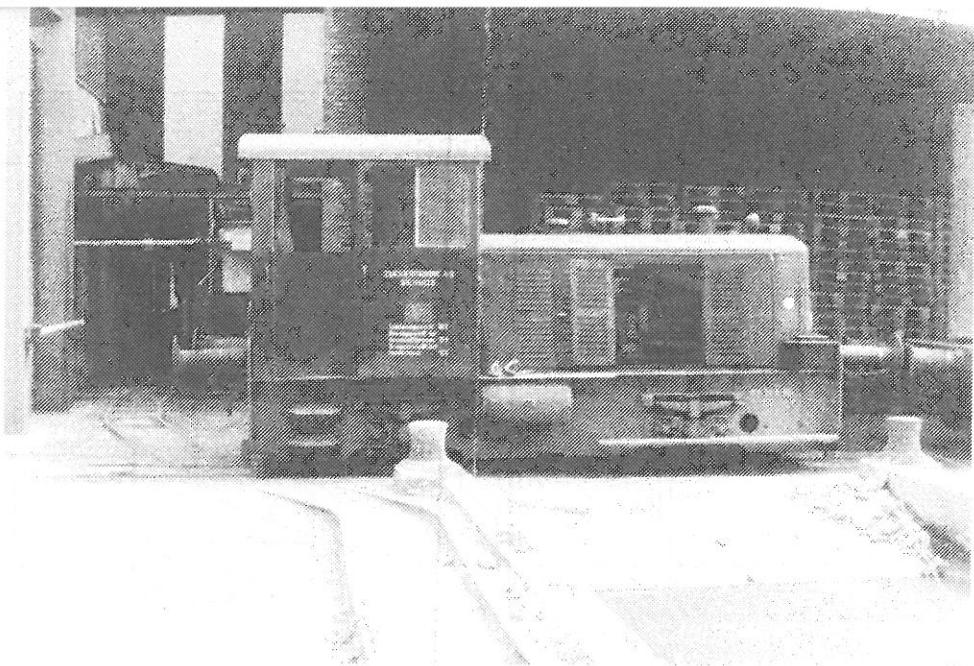
Rittergut Haus Rethmar



Aufzeichnung: B. Hansen / Juli 1986

Haus Rethmar: Die historische Aufnahme aus dem Archiv des Rittergutes zeigt die ältere Deutz-Lokomotive (6 361/1923) im Einsatz mit einem langen Drehgestellzug.





Zuckerfabrik Sehnde: Normalspurlok O&K 25 683/1956, aufgenommen am 15.07.1986.
Deutlich ist auch das Schmalspurgleis erkennbar.

Zuckerfabrik Sehnde AG 3163 Sehnde					Spur : 1 435 mm Stand: 15.07.1986			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lsg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	O&K 25 683/1956	Bdm	MV 6 A	150	20	30	neu
					Spur : 600 mm			
	oNr	Diema 795/19 Gmdr 2 884/19	Bdm Bdm			15 12		a) b)

a) = nach 1981 an DGEG, Bochum-Dahlhausen
b) = Verbleib unbekannt

Kali + Salz AG, Werk Bergmannssegen-Hugo 3160 Lehrte

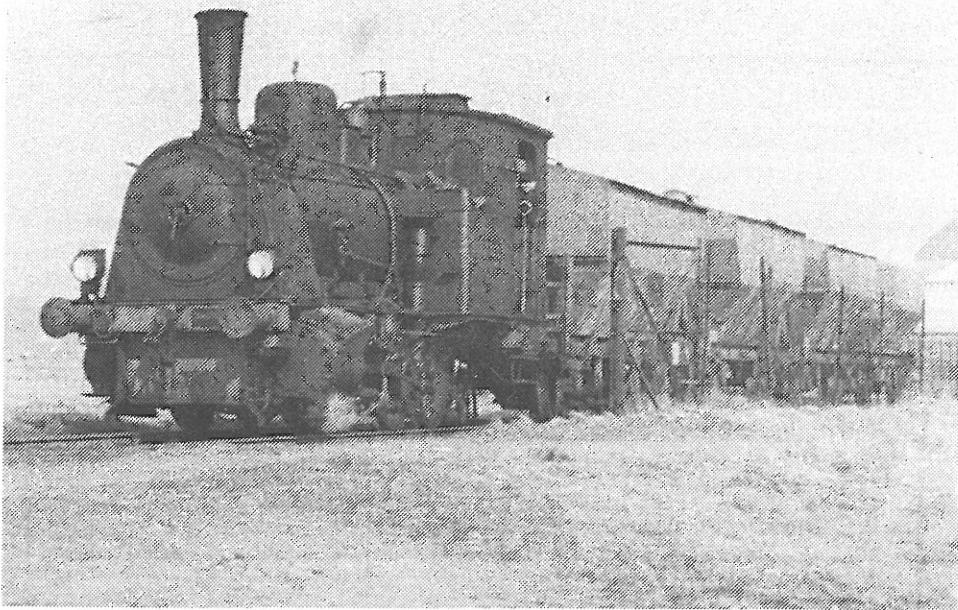
Westlich der Bahnstrecke Lehrte - Hildesheim (KBS 240/295) wird auch heute noch Kalibergbau betrieben. Die riesigen, weithin sichtbaren Halden sind dafür kennzeichnend.

Das Kaliwerk Friedrichshall I der Kali-Chemie AG, das sich südlich des DB-Bahnhofes Sehnde befand, wurde Anfang 1982 von der Kali + Salz AG übernommen, stillgelegt und anschliessend abgebrochen. Von den zuletzt vorhandenen drei Lokomotiven ging eine an die Kali + Salz AG, die anderen beiden sind spurlos verschwunden. Im Jahre 1959 waren mindestens zwei C-gekuppelte Dampfloks vorhanden, von denen eine heute vom VVM in Schönberger Strand unterhalten wird. Seinerzeit soll das Werk immer nur zwei Loks gehabt haben.

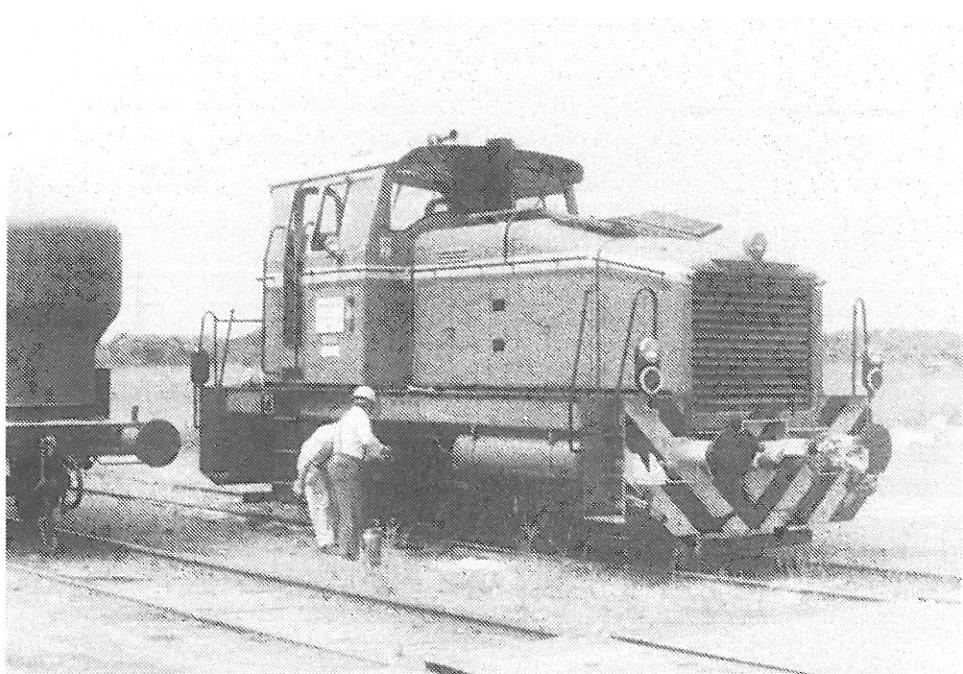
Kali + Salz AG, Werk Bergmannssegen-Hugo 3160 Lehrte							Spur : 1 435 mm	Stand: 15.07.1986
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lsg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	1	Hohen 1 667/1903	Cn2t					a)
	2	O&K 5 891/1912	Cn2t		300			b)
	3	Hanomag 6 785/1912	Cn2t					c)
	4	Hohen 4 602/1927	Dn2t					d)
#	1	Deutz 12 737/1934	Bdm	OMZ 122 R	36/40	16.5	13	e)
#	2'	KrMa 18 331/1956	Cdh	ML 440 C	440	48		f)
#	2"	KrMa 18 352/1957	Cdh					neu, g)
#	3	KrMa 19 817/1976	Cdh	M 700 C	710	66		h)
		O&K 26 734/1972	Bdh	MB 280 N	288	36		i)

a) = 1903 an Gewerkschaft Hohenfels, Algermissen
 1953 bei Bergmannssegen-Hugo
 b) = 1912 an Gewerkschaft Bergmannssegen
 1953 bei Bergmannssegen-Hugo
 c) = 1912 an Gewerkschaft Theodor und Prinz Eugen, Wittenheim
 1953 bei Bergmannssegen-Hugo
 d) = 1927 an Hafenbahn Krefeld (VII); später an Wintershall
 1953 bei Bergmannssegen-Hugo
 e) = 1934 an Heeresbauverwaltung Kassel/Braunschweig, für Ihringhausen
 1948 an Wintershall, Kaliwerk Hildesia, Diekholzen
 1954 an Bergmannssegen-Hugo
 1974 an Wilhelm Ludwig GmbH, Hannover-Leinhausen
 f) = 1956 an Gewerkschaft Mechernicher Werke, Mechernich
 1958 an Bergmannssegen-Hugo
 g) = 1980 an Kali & Salz, Werk Heringen
 h) = 1976 an Krupp Hüttenwerke AG, Bochum (534 ?)
 1980 an Bergmannssegen-Hugo
 i) = 1972 an Kali-Chemie AG, Werk Friedrichshall, Sehnde
 1982 an Bergmannssegen-Hugo

In Betrieb ist hingegen noch das Kaliwerk Bergmannssegen-Hugo (gehörte früher zum Burbach-Konzern). Von hier aus wird auch die Werkbahn betrieben. Nach dem Abgang des Werkes Friedrichshall I stehen nunmehr drei Lokomotiven für die



Kaliwerk Bergmannssegen früher und heute: Am 20.03.1959 rangierte die Dampflok 1 (Hohen 1667/1903) am Werkstor (Foto oben: Eberhard Schüler), am 15.07.1986 wurde die Diesellok 1 (KrMa 18331/1956) gerade gewartet.



Kali-Chemie AG, Werk Friedrichshall
3163 Sehnde

Spur : 1 435 mm
Stand: 1987

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lsg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
1	Jung	/19..	Cn2t					s. Text
3	Krupp	2 824/1951	Cn2t					neu, a)
	KHD	56 462/1957	Bdm	A4L 514 R		14	15	neu, b)
2	KHD	57 643/1963	Bdh	KG 230 B		36	30	neu, c)
3	O&K	26 734/1972	Bdh	MB 280 N	288	36	neu, d)	
4	KHD	57 735/1964	Bdm	KS 55 B		14	14.5	neu, c)

a) = 19.. an Verein Verkehrsamateure und Museumsbahnen, Schönbg. Strand (1)

b) = 19.. an Kali-Chemie, Werk Nienburg (2)

c) = Verbleib unbekannt

d) = 1982 an Kali & Salz AG, Lehrte (3)

Betriebsabwicklung im Bereich bis zum Hafen Sehnde zur Verfügung. Im Hafen Sehnde selbst wird die O&K-Lok eingesetzt. Die übrigen Maschinen besorgen den internen Rangierverkehr im Werk Hugo (heute Werk Bergmannssegen-Hugo) bzw. den Verkehr zum Hafen Sehnde.

Am 1. Mai 1953 setzte sich der Lokbestand aus vier Dampfloks zusammen (lt. W. Fricke). 1959 war die Dampflok 1 noch im Einsatz, mindestens eine weitere Dampflok war noch vorhanden. Es liess sich bislang leider nicht klären, wie der Betrieb früher ab lief. Wurde damals schon der Kanalhafen zum Umschlag benutzt, welche Loks fuhren dorthin? Oder war die Verbindung beider Werke (Kali-Chemie und Bergmannssegen-Hugo) nur über die DB möglich?

Lehrter Zucker AG
3160 Lehrte

Die Lehrter Zuckerfabrik besitzt noch immer eine KHD-Lokomotive für den werksinternen Verschub und die Übergaben an die DB. Zu letzterem Zweck verlässt die Lok das Werk an der Südseite über einen beschränkten Bahnübergang, der vom Rangierer der Werklok bedient wird. Nach seiner Auskunft ist auch der im Jahre 1981 noch

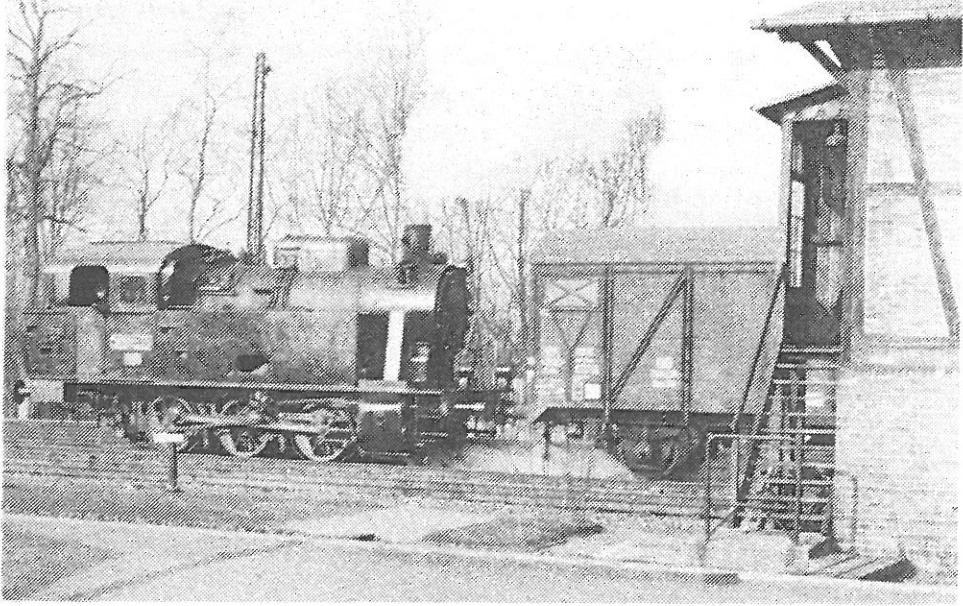
Lehrter Zucker AG
3160 Lehrte

Spur : 1 435 mm
Stand: 15.07.1986

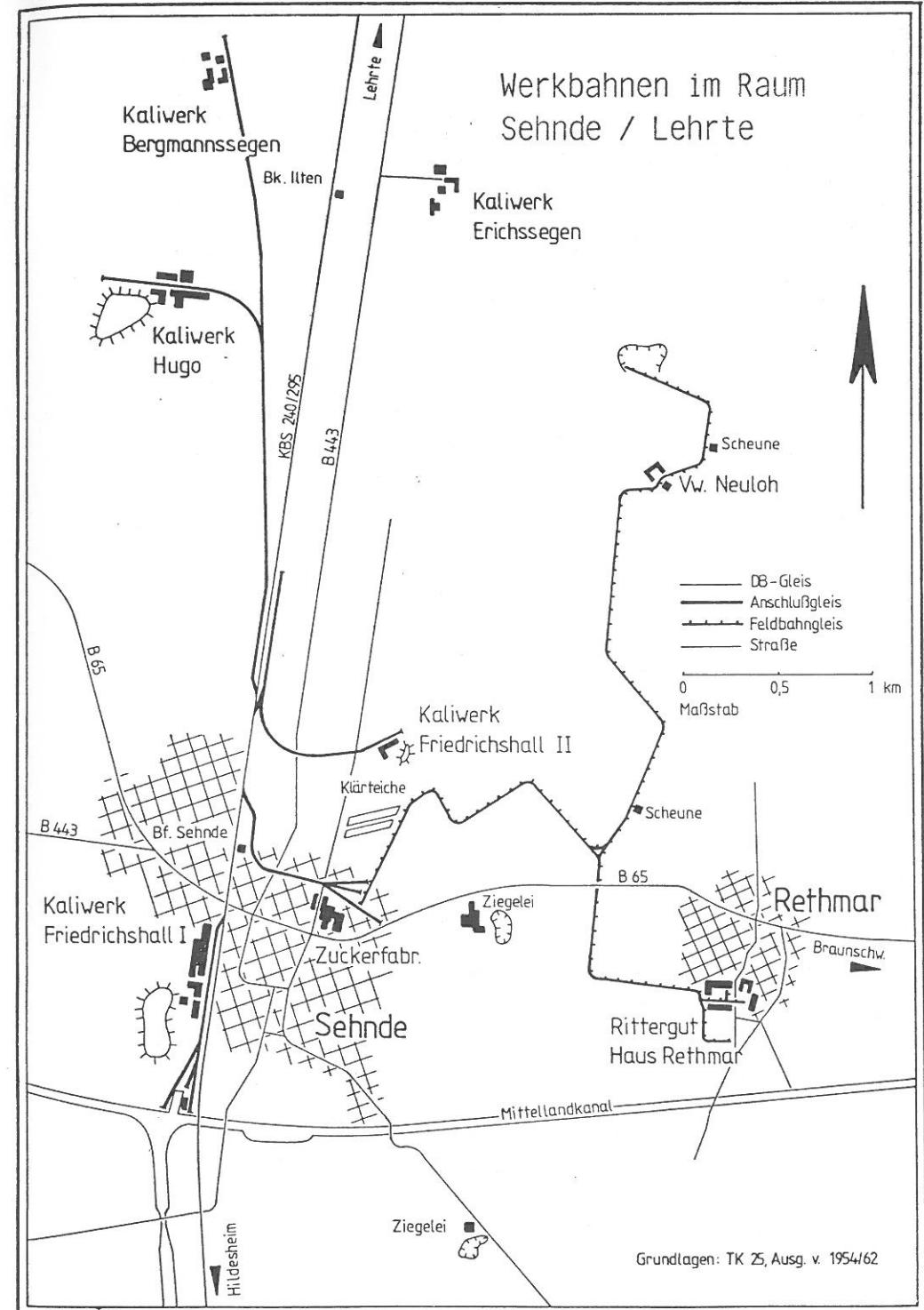
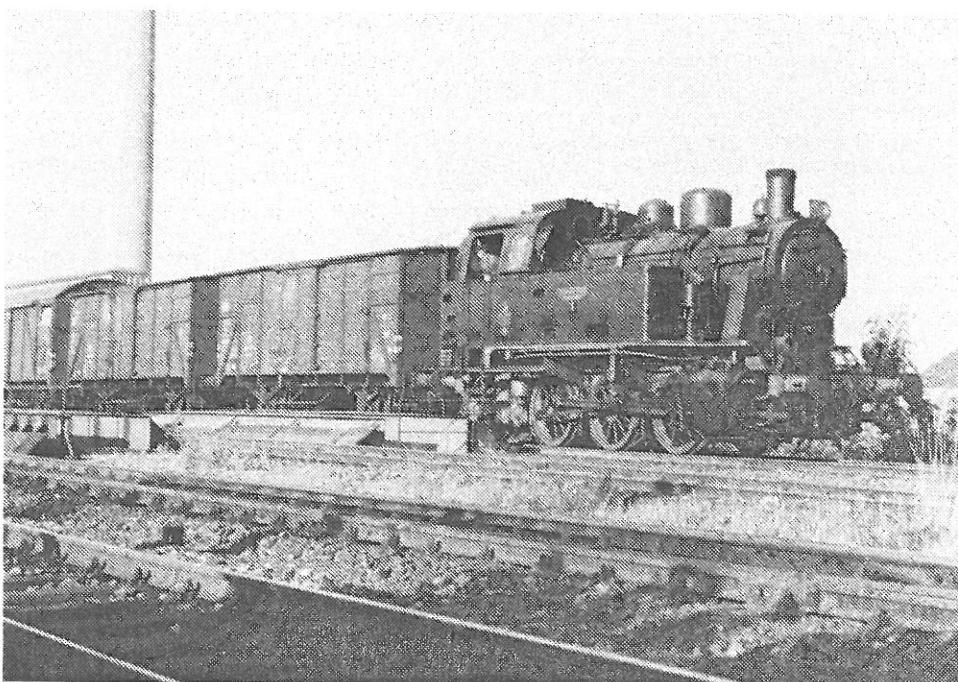
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lsg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
1'	Hanomag	2 979/1897	Cn2t					neu, a)
1"	Deutz	14 652/1935	Bdm	OMZ 122 R	36/40	16.5	13	neu, b)
#	oNr	KHD	56 957/1959	Bdh	A8L 614 R	130	20	34

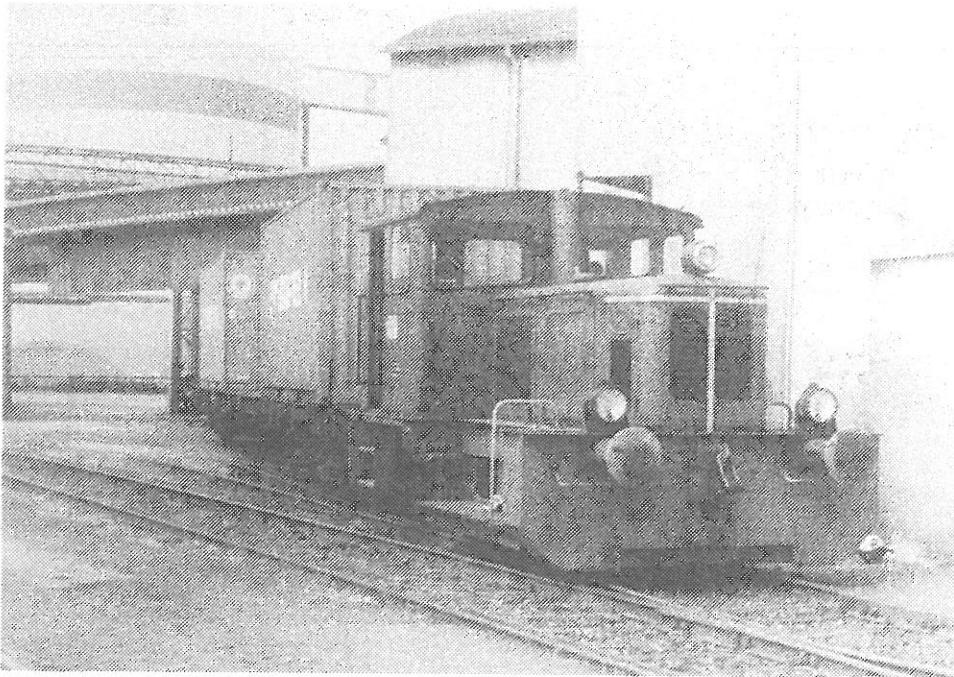
a) = in den 60er Jahren verschwunden

b) = 1981 bereits schrottig abgestellt vorhanden; zwischenzeitlich verschrottet



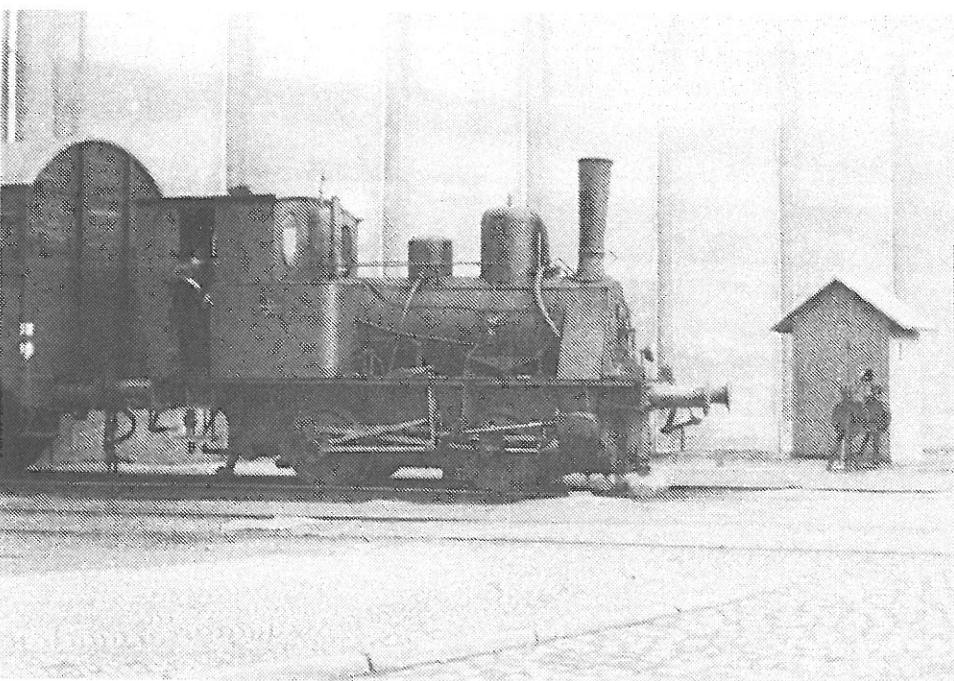
Kaliwerk Friedrichshall: Die Krupp-Dampflok (2824/1951) rangiert (oben). Die untere Aufnahme zeigt die Lok 1 (Jung). Beide Fotos entstanden am 20. März 1959.
Fotos: Eberhard Schüler





Lehrter Zucker AG: Die nunmehr einzige Werklok (1 KHD 56 957/1960) lässt sich noch immer gern am Bahnübergang südlich des Werkes fotografieren (15.07.1986). Die untere Aufnahme entstand beinahe 30 Jahre zuvor, nämlich am 6. Oktober 1957. Sie zeigt die alte Hanomag-Dampflok (2979/1897) am Werkstor.

Foto: Eberhard Schüler



abgestellte, aber schrottreife Torso der älteren Deutz-Lok schon länger verschwunden.

Die alte Hanomag-Dampflok war zumindest im Oktober 1957 noch im Einsatz, damals in ihrer 60. (!) Kampagne! Vorher wurde etwa 10 Jahre lang mit Pferden gearbeitet. Größere Reparaturen und Hauptuntersuchungen besorgte die Fa. Knoevenagel in Hannover, kleinere Reparaturen wurden in der eigenen Werkstatt vorgenommen. Die Dampflok zog 12 beladene Wagen. Ausserhalb der Kampagne wurde die kleine Diesellok eingesetzt - wenn die nicht reichte, half eine DB-Köf. Die kleine Dampflok war nach 1957 noch einige Jahre in der Zuckerfabrik zu sehen.

Ulrich Völz

Feldbahnen im Raum Edewecht / Kayhauserfeld

Ostlich von Bad Zwischenahn und Edewecht gibt es heute noch einige kaum bekannte Torfbetriebe mit Feldbahnen, doch herrscht hier kaum noch Betrieb. Die Loks sind zum allergrößten Teil abgestellt.

Torfwerk Gustav Hohnholz 2905 Portslog

Biegt man von der Strasse Bad Zwischenahn - Edewecht nach Osten ab, erreicht man zunächst das 3-Häuser-Nest Portslog. Auf der linken Seite erscheint bald das Torfwerk Hohnholz, wo zwei Schöma-Loks auf dem Hof abgestellt sind.

Torfwerk Gustav Hohnholz 2905 Portslog								Spur : 600 mm	Stand: 12.08.1987
#	Nr.	Herstellerdaten		Bau- art	Typ	Lsg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	Schöma	1 373/1952	Bdm	CDL 28	28	3.75	a), abg.	
#	oNr	Schöma	2 835/1964	Bd.	CFL-20 I	22	3.5	b), abg.	

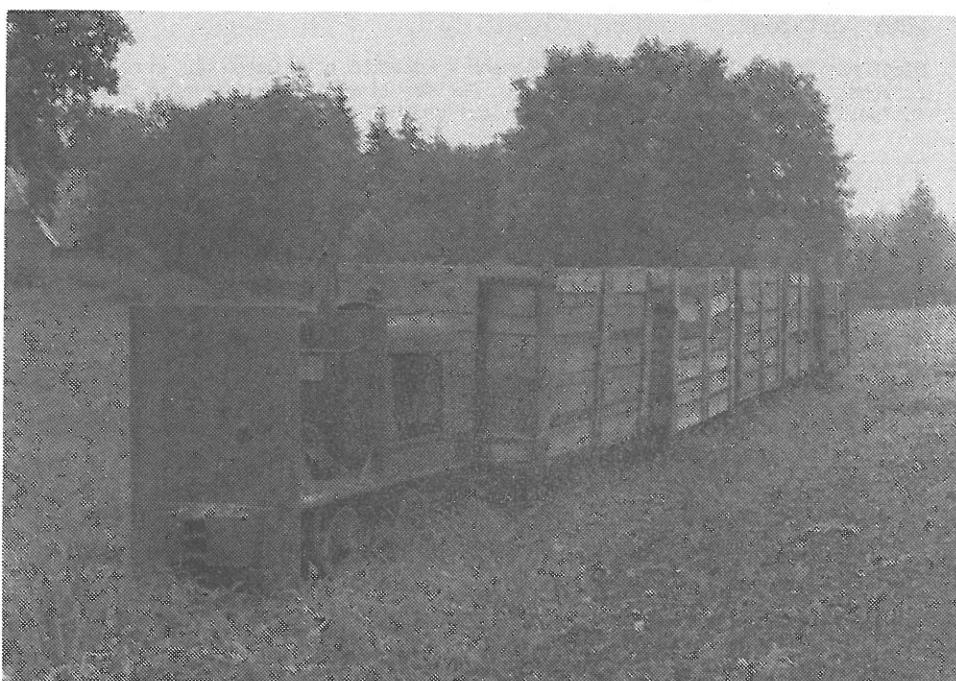
a) = neu an C. F. Wirsing, Oldenburg; Werk Benthuellen-West; zw. 1978 und 1981 an Hohnholz, Portslog
b) = neu an C. F. Wirsing, Oldenburg; Werk Benthuellen-West; zw. 1975 und 1981 an Hohnholz, Portslog

Seit dem letzten Einsatz der Loks sind bereits drei Jahre vergangen. Ggf. soll die Bahn wieder in Betrieb genommen werden (Red.: So bald wohl nicht ...).



Hohholz, Portsloge: Schöma 2835/1964 (vorn) und Schöma 1373/1952 stehen untätig auf dem Lagerplatz.

Janssen, Portsloge: Das einzige "neu entdeckte" Torfwerk mit Betrieb hält neben der abgebildeten Schöma 477/1939 eine Diema-Lok bereit. Beide Fotos entstanden am 12. August 1987.



Torfwerk Gustav Eilers 2905 Portsloge

Nur wenige hundert Meter weiter ostwärts liegt das Torfwerk Eilers. Auf dem Betriebsgelände stehen drei Lokomotiven, eine vierte ist derzeit an Klasmann (?!) vermietet.

Herr Eilers wollte noch im Herbst dieses Jahres den Betrieb mit einer Lokomotive wieder aufnehmen (Red.: glaubhaft!).

Torfwerk Gustav Eilers 2905 Portsloge								Spur : 600 mm	Stand: 12.08.1987
#	Nr.	Herstellerdaten		Bau- art	Typ	Lsgt. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	Diema	808/19..	Bdm		16			a), abg.
#	oNr	Schöma	1 030/1949	Bdm		11	2.5		b), abg.
#	oNr	Diema	1 924/1956 /19..	Bdm	DS 20	20	3.5		c), abg. d)

- a) = Ziegelei Obenstrohe (de Cousser ?); an Eilers, Portsloge
- b) = neu an Richard Schaufuss, Neu-Ringe; an Ziegelei Kettler, Mosleshöhe; an Eilers, Portsloge
- c) = neu an Wehrendorfer Ziegelwerk, Wehrendorf üb. Bohmte; an Ziegelei Hahn (bei Rastede); an Eilers, Portsloge
- d) = derzeitig vermietet an Klasmann

Torfwerk Janssen 2905 Portsloge

Noch etwa 1.5 km weiter östlich kann man hinter einigen Bäumen die Lorenzüge des Torfwerkes Janssen erkennen. Es existiert kein Torfwerk im eigentlichen Sinne, nur eine Verladeanlage, die zeitweise betrieben wird. Zwar herrschte zum Besuchszeitpunkt auch hier kein Betrieb, doch war noch am selben Tag ein Lorenzug gefahren. Es sind zwei Lokomotiven vorhanden.

Torfwerk Janssen 2905 Portsloge								Spur : 600 mm	Stand: 12.10.1987
#	Nr.	Herstellerdaten		Bau- art	Typ	Lsgt. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	Schöma	477/1939	Bdm		10/12	2.5	12	a)
#	oNr	Diema	/19..	Bdm					

- a) = neu an Eilers, Hamburg; ...; an Janssen, Portsloge

Ein weiteres von Janssen betriebenes Werk mit vier Lokomotiven befindet sich auf der rechten Seite der Strasse von Ramsloh nach Elisabethfehn (Einheimische sagen "E'fehn").

Torfwerk Jasper Rodiek
2903 Kayhauserfeld

Fährt man von Eilers weiter in Richtung Osten und biegt dann bald in Richtung Kayhauserfeld ab, so liegt rechts, kurz vor der nächsten Strassenbiegung, das Torfwerk Rodiek. Von aussen denkt man jedoch eher an einen landwirtschaftlichen Betrieb. Dennoch wird hier hinter einer Schonung Torf abgebaut. Vorhanden sind

Torfwerk Jasper Rodiek 2903 Kayhauserfeld				Spur : 600 mm	Stand: 12.08.1987			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	Deutz 11 000/1933	Bdm	MAH 514 F		2.8	6.7	a), abg.
#	oNr	Jung 6 671/19..	Bdm	EL 105	11/12	2.5	8.1	b), abg.
#	oNr	Hatlapa 3 818/1948	Bdm		5		8	abg.

a) = neu an Klinkerziegeleien L. de Cousser Nachf., Bramloge; an Rodiek, Kayhauserfeld
b) = Schild: F. Schomburg & Co., Bauunt., Oldenburg/Old., Nr. 228
c) = nach dem Stichtag von den Feldbahnfritzen Nidderau gekauft

noch drei Lokomotiven.

Von der Deutz-Lok liegt nur noch der Rahmen in den Büschchen, der ebenfalls schrottreife Schienenkuli wurde zwischenzeitlich von einigen, charakterlich nicht unbedenklichen Eisenbahnfreunden erworben.

Die Jung-Lok sieht noch einigermassen betriebsfähig aus. Sie soll, wenn sehr feuchte Witterung eintritt, die normalerweise eingesetzten Gummiradgespanne ersetzen (Red.: Das war nicht einmal in diesem Sommer der Fall. Es muss wohl erst die Sintflut über Ostfriesland hereinbrechen ...).

Torfwerk Gerhard Smit
2903 Kayhauserfeld

Nördlich des Bahnübergangs am Bahnhof Kayhauserfeld (Oldenburg-Bad Zwischenahn) auf der östlichen Strassenseite liegen die gerätemässigen Reste des Torfwerkes Smit. Auch drei Lokomotiven sind dabei.

Torfwerk Gerhard Smit 2903 Kayhauserfeld				Spur : 600 mm	Stand: 12.08.1987			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	Deutz /19..	Bdm	MAH 914	11			abg.
#	oNr	Schöma 160/1935	Bdm		10	2.5		a), abg.
#	oNr	Jung /19..	Bdm					abg.

a) = neu an Dammermann, Vechta; an Smit, Kayhauserfeld

Herr Smit hat bis vor etwa drei Jahren an anderer Stelle mit den heute auf seinem Hof hinterstellten Geräten ein Torfwerk betrieben. Die Zukunft der Loks ist ungewiss - verkauft werden sie dennoch nicht.

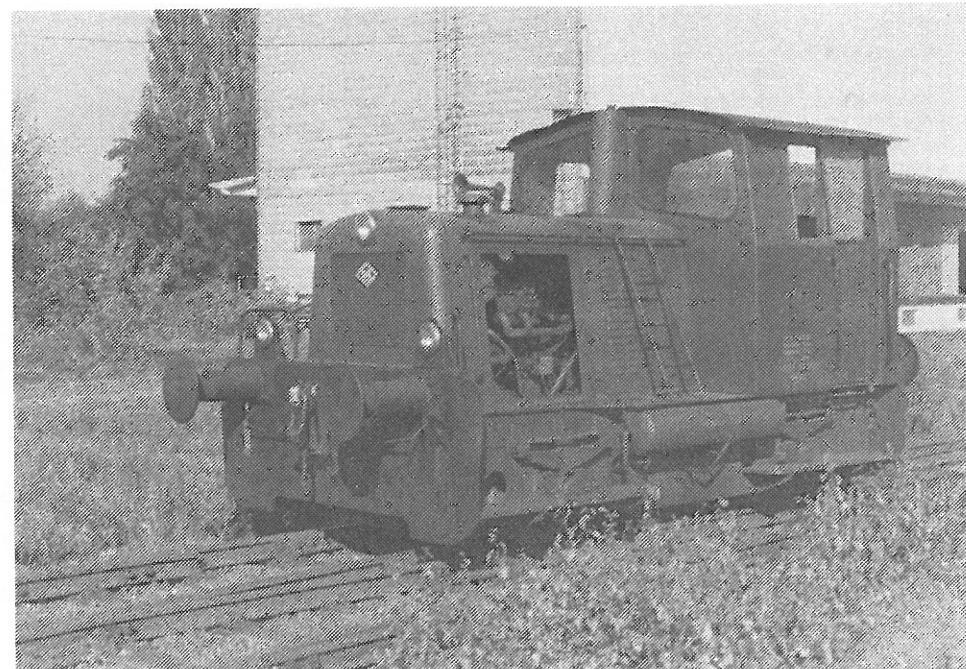
Kurzmeldungen - Inland

Gesellschaft für Lagereibetriebe mbH 2000 Hamburg-Wandsbek

Die in Frankfurt ansässige Gesellschaft für Lagereibetriebe unterhält in Hamburg-Wandsbek (auf der Südseite der DB-KBS 140) ein grosses Getreidelager, das noch aus Wehrmachtzeiten stammt. Der seinerzeit angelegte Gleisanschluss wird nicht mehr sehr oft benutzt, eine eigene Lok wird im Schuppen betriebsfähig vorgehalten. Im Bedarfsfall rangiert die olivgrün lackierte Lok auch für den benachbarten Bundeswehr-Anschluss.

Eine frühere Lokomotive, die seinerzeit von der Wehrmacht beschafft wurde, gab man in den 60er Jahren ab. Die Baulichkeiten des unten erwähnten Ersatz-Verpflegungs-Magazins I und die des Hilfsernährungslagers der GEG sind mit den heutigen der Gesellschaft für Lagereibetriebe identisch. Die Lok befindet sich heute im Bestand Hamburger Eisenbahnfreunde in Wilhelmsburg.

GFL, Wandsbek: Sie dreht auch schon mal eine Fotografenrunde, die kleine O&K-Lok (25992/2960) der Gesellschaft für Lagereibetriebe (19.10.1987).



Bahn-Express

Gesellschaft für Lagereibetriebe mbH 2000 Hamburg-Wandsbek				Spur : 1 435 mm				
				Stand: 19.10.1987				
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	GFL 1	Deutz 17 264/1937 O&K 25 992/1960	Bdm Bdm	OMZ 117 R MV 4 A	22/24	10 16	13 15	a) b)

a) = neu über Glaser & Pflaum, Hamburg, an Heeresbauamt I, Wandsbek, Ersatz-Verpflegungs-Magazin I, Hamburg; später (1949) Hilfsernährungslager der GEG, Hamburg-Wandsbek; an Gesellschaft für Lagereibetriebe, Wandsbek; 05.12.1969 an Zipperling Kessler, Ahrensburg (dort kaum eingesetzt); 19.09.1981 an Freunde der Eisenbahn, Hamburg
b) = neu an Benteler Werke, Schloss Neuhaus b. Paderborn; an Gesellschaft für Lagereibetriebe, Wandsbek



Bundeswehr, Luftwaffendepot Ohrstedt
2251 Ohrstedt

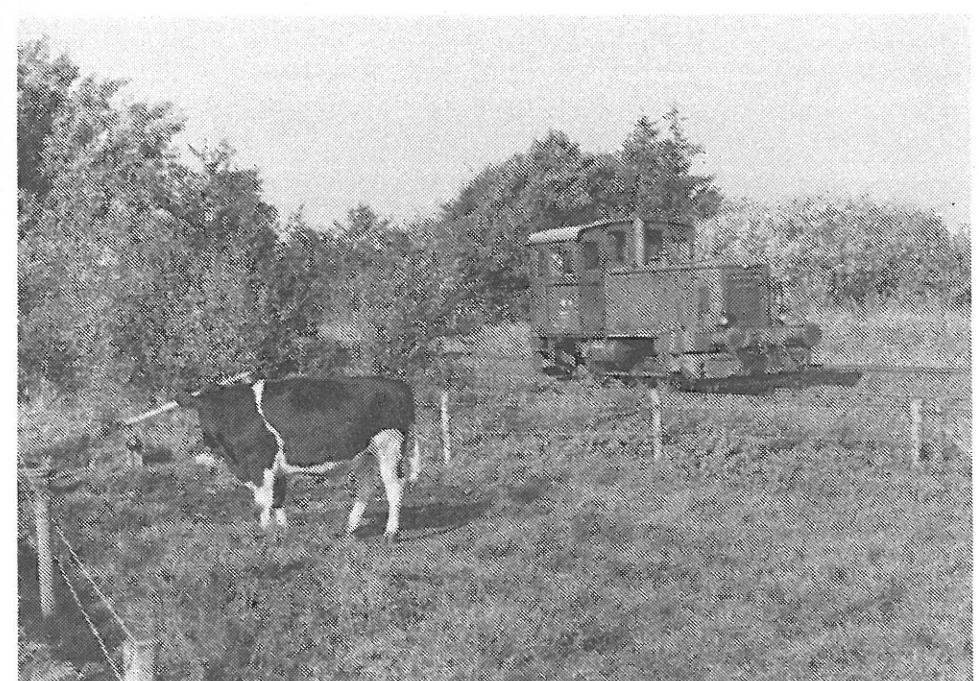
Einer der wichtigsten Kunden der Schleswiger Kreisbahn (VKSF) war bis zu deren Ableben Ende vergangenen Jahres das Bundeswehr-Depot in Ohrstedt. Ohrstedt liegt an der KBS 120 (Jübeck - Husum). Personenzüge halten hier schon längst nicht mehr, stattdessen durchfahren ab und an die neuen 628.2er den Bahnhof.

Werktags (ausser Sa) entfaltet sich kurzfristig jedoch noch weiteres Leben dort. Etwa gegen 9.00 Uhr verlässt die bundeswehreigene KHD-Lok das rund einen Kilometer südwestlich des Bahnhofes gelegene Depot und fährt über das frei zugängliche Anschlussgleis zum Bahnhof Ohrstedt. Plärräsig gegen 9.15/9.30 rollt dann auch der Kreisbahnzug (bis Ende 1987)/Bundesbahnzug (ab Ende 1987) heran, beide Züge tauschen ihre Wagen (in der Regel jeweils mindestens 4-5 Stück), und etwas später entschwindet die KHD-Lok wieder gen Depot, die Kreisbahn-/Bundesbahnlok in Richtung Jübeck.

Bislang war der Güterzug ab Schleswig DB etwa 8.00 Uhr nordwärts die letzte nennenswerte Leistung von Kreisbahnlokomotiven, die allerdings in DB-Auftrag erledigt wurde. Die Lok 37 stand schon geraume Zeit mit einem Defekt abgestellt, so dass zuletzt nur noch die Lok 36 übrig blieb. Als es die dann auch "erwischt", übernahm die Bundesbahn diese Leistung (die ausser nach Ohrstedt auch oft nach Tarp/Eggebeck führte). Die Kreisbahnloks werden nicht mehr aufgearbeitet.

Bundeswehr, Luftwaffendepot Ohrstedt 2251 Ohrstedt				Spur : 1 435 mm				
				Stand: 02.10.1987				
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	II	KHD 57 511/1962	Bdh	KS 230 B	230	28	30	a)

a) = neu an Schiessplatzgruppe Westerland/Sylt (2); an Luftwaffendepot Ohrstedt (2)



Bahn-Express

Nach wie vor lohnend ist ein Besuch in Ohrstedt zur angegebenen Uhrzeit, weil dies eine der wenigen Gelegenheiten ist, zu der man eine Bundeswehr-Lok vorhersehbar "in freier Wildbahn" aufnehmen kann. Ihre Beschriftung trägt die Lok noch von der vorigen Einsatzstelle Westerland, wo früher mehrere Loks stationiert waren. In Ohrstedt gibt es nur diese Lok.

Fotostandpunkte bieten sich an der Depotausfahrt (erreicht man über die Strasse, die südwestlich vom Bahnhof wegführt), sowie im Bahnhof selbst. Die aus dem Depot abgehenden Wagen werden immer etwas vor der Ankunft des Bundesbahnges zugestellt und das Personal macht dann im Bahnhof seine Frühstückspause. Die Übergabe selbst geht dann schneller vonstatten, als es dem Fotografen lieb ist.

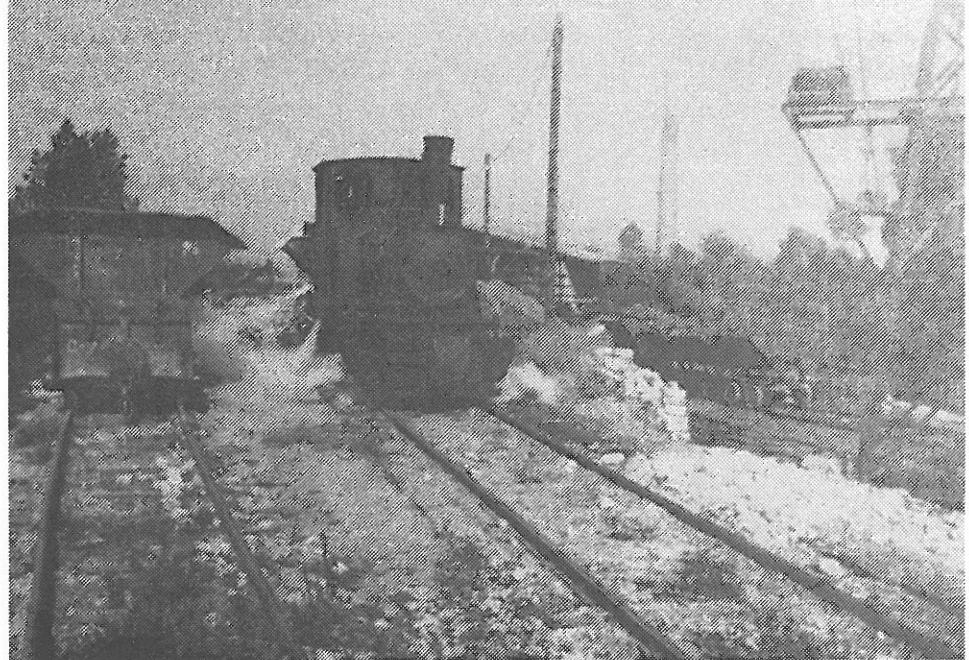
Gipswerke Stadtoldendorf Dr. Karl Würth
3457 Stadtoldendorf

Die ergiebigen Gipssteinvorkommen in der Umgebung von Stadtoldendorf führten zu der Entstehung mehrerer Gipswerke. Das grösste Unternehmen, die Firma Dr. Karl Würth, baute um 1900 von den Steinbrüchen im Osten der Stadt am Berghang unterhalb der Ruine Homburg eine 900 mm-spurige Feldbahn zur Stuckgipsfabrik, die in der Stadt nahe des Staatsbahnhofes gelegen war. Auch die weitläufigen Werkanlagen der Fabrik wurden von zahlreichen Gleisen durchzogen. Zu dem eigenen Verladegleis am Güterbahnhof führte ein zweigleisiger Schrägaufzug.

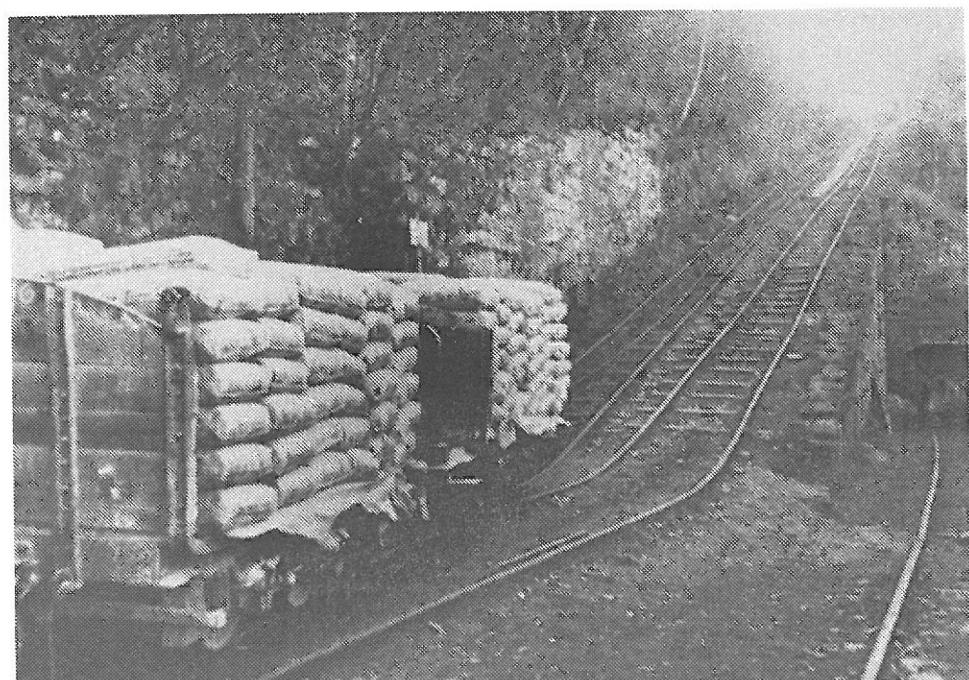
Mit fortschreitendem Abbau der Vorkommen wurde die Feldbahn vor dem letzten Krieg bedeutend erweitert, so dass die Streckenlänge schliesslich 3.5 km betrug, die Gesamtgleislänge mag die doppelte Ausdehnung erreicht haben. Ursprünglich verlief die zum Teil steigungsreiche Trasse überwiegend auf eigenem Bahnkörper in der Feldmark, infolge immer weiter vordringender Bebauung befanden sich zuletzt längere Abschnitte in Ortslage. Die dadurch bedingten zahlreichen Straßensenkreuzungen mögen ein Grund dafür gewesen sein, den Transport des Gipsgesteins auf die Strasse zu verlagern.

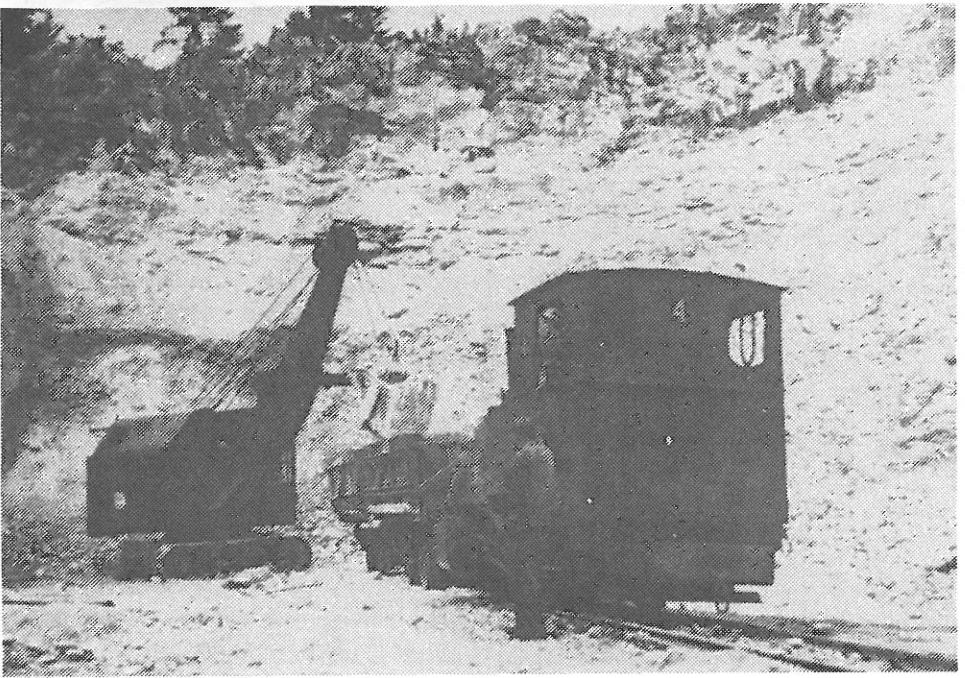
Gipswerke Stadtoldendorf Dr. Karl Würth 3457 Stadtoldendorf				Spur :	900 mm			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lsg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Stand: 1971
	Borsig	5 199/1904	Bn2t		32			a), f)
	Borsig	5 568/1905	Bn2t		50			b), f)
	O&K	9 732/1921	Bn2t		95			c), f)
	Hen	28 488/1949	Bn2t		75			d), f)
	Oberurs	6 741/19..	Bbm		15			f)
	Oberurs	7 968/19..	Bbm		18			f)
	Jung	5 860/19..	Bdm	ZL 130	40			f)
	KHD	46 592/1942	Bdm	A3M 420 F	68/75	10	17	e), f)
	Diema	340/19..	Bdm		10			f)

a) = neu an M. Brenner, Magdeburg (Händler)
b) = neu an E. Rothschild, Stadtoldendorf, für Gipswerke
c) = neu an Franz Xaver & St. Katharina
d) = neu an Gipswerke Stadtoldendorf; lt. LV auch Hinweis auf Klöckner, Haspe
e) = neu an Kontinentale Oel AG, Berlin (Serie 46 588-597)
f) = verschrottet



Gipswerk Stadtoldendorf: Lok 1 (im Einsatz von 1900 bis 1958) im Werk (oben). Die untere Aufnahme zeigt die Standseilbahn zur Verladung am DB-Bahnhof Stadtoldendorf.
Repos: Eberhard Schüler





Gipswerk Stadtoldendorf: Lok 4 am Bagger (oben) und auf der Strecke.
Repros: Eberhard Schüler



Im Jahre 1958 wurde die Bahn stillgelegt und die Anlagen und Fahrzeuge anschliessend verschrottet. Heute erinnern nur noch ganz wenige Spuren im oberen Teil der Strecke, die hier durch reizvolles Wald- und Wiesengelände führt, an den fast sechs Jahrzehnte währenden Bahnbetrieb.

Der Wagenpark setzte sich vor allem aus kastenförmigen, hölzernen Kippwagen, einigen eisernen Kipptrommeln sowie aus Flachwagen zum Transport des in Säcke verpackten Gipses zusammen.

Die Zahl der Lokomotiven vermittelt einen Eindruck vom Umfang des Betriebes:

Städtische Häfen Düsseldorf 4000 Düsseldorf

Die Städtischen Häfen Düsseldorf betreiben in Düsseldorf eine 41,2 km lange Hafenbahn, die die Häfen "Düsseldorf Haupthafen", "Heerdt" und "Reisholz" mit der Bundesbahn verbindet. 1986 wurden auf der Hafenbahn insgesamt 1 041 716 t befördert, diese Tonnage verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Häfen: Haupthafen 77 801 t, Heerdt 29 263 t und Reisholz 234 652 t. Es dominieren feste, mineralische Brennstoffe, die einen Frachtanteil von knapp 76 % einnehmen, gefolgt von Eisen, Stahl und NE-Metallen (14 %) und Halbfertigwaren (5,4 %). Der Rest entfällt auf sonstige Güter, z. B. chemische Produkte.

1986 wurden im Wechselverkehr mit der DB 790 988 und im Binnenverkehr 250 728 Waggon befördert. Im Hafen umgeschlagen wurden insgesamt 3 226 984 t.

Der Bahnbetrieb wird w/Sa mit je einer Lokomotive in Früh- und Spätschicht gefahren. Vorhanden sind drei Dieselloks, die nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung fotografiert werden sollten.

Städtische Häfen Düsseldorf 4000 Düsseldorf							Spur : 1 435 mm	Stand: 01.07.1987
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	DL 1	Jung 11 706/1953	Cdh	R 40 C				neu, a)
#	DL 3	MaK 700 060/1982	Cdh	G 761 C	640	60	30	neu
#	DL 4	Jung 14 162/1972	Cdh	RC 43 C	400			
#	DL 5	Jung 14 041/1970	Cdh	RC 43 C	400			

a) = 1983 verschrottet

Duisburg-Ruhrorter Häfen AG 4100 Duisburg

Die Duisburg-Ruhrorter Häfen AG betreibt die Häfen in Duisburg, Duisburg-Ruhrort und Hochfeld. Das 50 km lange Gleisnetz in Duisburg-Ruhrort wird zwar durch die Gesellschaft unterhalten, der Betrieb erfolgt hier aber durch die DB. Hier werden jährlich um 9 Millionen Tonnen auf der Schiene befördert.

Mit eigenen Triebfahrzeugen wird hingegen der Duisburger Hafen, südlich der Ruhr gelegen, betrieben. Die hier vorgehaltene Hafenbahn erschliesst die Häfen Holzhafen, Innenhafen, Außenhafen und den Parallelhafen. Weiterhin werden die Industriebetriebe in den Duisburger Stadtteilen Neuenkamp und Kasslerfeld bedient. Hier ist u. a. die Erdöl-Raffinerie Duisburg zu nennen.

Duisburg-Ruhrorter Häfen AG 4100 Duisburg					Spur :	1 435 mm		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lsg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
1	KHD	55 326/1952	Bdm	A4M 517 R		14	13.5	neu, a)
2	KrMa	18 217/1956	Cdh	ML 500 C	500	54		neu, b)
3	KrMa	18 218/1956	Cdh	ML 500 C	500	54		neu, b)
4	KrMa	18 219/1956	Cdh	ML 500 C	500	54		neu, b)
?	5	18 220/1956	Cdh	ML 500 C	500	54		neu, b)
#	7	MaK	700 026/1978	Cdh	G 761 C	640	60	30
#	8	KrMa	19 818/1976	Cdh	M 700 C	710	60	neu

a) = für Tankanl. Duisburg; Verbleib ? (evt. VTG, Duisburg)
b) = 11.78 an MaK (Inzahlungnahme)

Das Gleisnetz in den Duisburger Häfen hat eine Länge von 41.3 km, die Strecken haben eine Länge von 22.3 km. Jährlich werden um 370 000 Tonnen befördert. Zum Fotografieren empfiehlt sich vorherige telefonische Anmeldung unter der Nummer 0203/803203.

Rheinisches Industriebahn-Museum e.V. (BE 4/87 -226-)
5000 Köln

Rheinisches Industriebahn Museum e. V. 5000 Köln					Spur :	600 mm		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lsg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	V01	Strüver 60 427/1957	Bdm	Sch.kuli	6	0.73	8	a)
#	V02	Strüver 60 342/1955	Bdm	Sch.kuli	6	0.73	8	b)
V10	Hatlapa	3 817/1948	Bdm	Junior	9	1.35	6.5	c)
#	V20	Schöma	255/1936	Bdm		16	2.75	12
#	V21	Jung	7 361/1937	Bdm	EL 105	12	2.9	e)
#	V22	Diema	1 335/1949	Bdm	DS 12	12	2.5	f)
#	V23	KHD	46 979/1951	Bdm	MAH 914 G	8/9	2.7	g)
#	V30	Deutz	19 922/1937	Bdm	OME 117 F	11/12	2.8	13.3
#	V31	Schöma	626/1942	Bdm		22	3.6	12
V32	O&K	/1936	Bdm	MD 1				j)
#	V40	Jung	/19..	Bdm	EL 110	12	4	12
#	V41	Schöma	/1948	Bdm	KML 5	22	4	12
#	V42	KHD	56 638/1960	Bdm	A2M 514 G	20	4.5	13.2
#	V50	Jung	10 031/1941	Bdm	ZL 105	22/24	5.4	8.2
#	V51	Hen	2 253/1949	Bdm	DG 26	26/29	5.4	15
#	V60	O&K	25 477/1952	Bdm	MD 2 B		4.5	o)
#	V80	KHD	/19..	Bd.	A6M 517 G	10		p)

- a) = Heutz-Homburg, Hause/Belgien; 04/85 an FWM; 06/87 an RIM
- b) = neu an Kalkwerke Leo Thelen, Eilendorf b. Aachen; an Heutz-Homburg, Hause/Belgien; 06/87 an RIM
- c) = Lok steht noch beim Vorbesitzer
- d) = neu an Heinrich Nordmann, Bauunt., Bremen; 02/86 an FWM; 06/87 an RIM
- e) = neu über Mazin & Eichelgrün, Frankfurt/M., an Dachziegelwerk P. Blumör, Hainstadt/Kr. Offenbach (3); an, Kassel; 1970 an Ziegelei Rumpf, Volkmarshen; 08/84 an FWM; 06/87 an RIM
- f) = neu an Ziegelw. Chr. Mohring-Söhne, Heiningen/Württ.; an Ziegelei Richard Schimming, Kirchheim/Teck; 10/84 an FWM; 06/87 an RIM
- g) = neu an Kappertz, Ringofenzeigle, Broichweiden; 01/87 an RIM
- h) = neu an Dr. Kurt Bellingen, Bauunt., Hilden; 07/85 an FWM; 06/87 an RIM
- i) = neu an Heinrich Nordmann, Bauunt., Bremen; 02/86 an FWM; 06/87 an RIM
- j) = steht wo ?
- k) = Servais, Witterschlick; 1986 an RIM
- l) = neu an Bayer. Hütten- und Salzwerke AG, Peissenberg; 04/71 an Kalkwerke Cox, Bergisch-Gladbach, 01/79 angestellt; 10/87 an RIM
- m) = neu an Friedrich Theis, Würgendorf; an Eisenbahnfreund, Friesenhagen; 05/84 an FWM; 06/87 an RIM
- n) = Trümmerbahn, Berlin (600 mm); an Winnfeld-Steinbrechwerk, Kottenheim b. Mayen (750 mm); 08/86 an FWM; 06/87 an RIM
- o) = neu an Pieux-Franki, Baustelle Antwerpen/Belgien; an Broux, Bilzen/Belgien; steht noch in Belgien
- p) = ex Bergbau AG Niederrhein, Zeche Oberhausen-Sterkrade; 11/87 an RIM

Die Loks V01, 20-22, 30-31, 40, 50 und 51 wurden per 20.06.1987 dem FWM entnommen. 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.

Gebr. Hook / Gebr. Baumann
6701 Altrip

Im Jahre 1901 wurde am Altrhein in Altrip die Backsteinfabrik der Brüder Philipp und Ludwig Hook eröffnet. Die Fabrik lag unmittelbar am Altrhein ungefähr auf Höhe des Rheinstromkilometers 417. Der Gebäudebestand der kleinen Backsteinfabrik setzte sich aus einem Ringofen, zwei Trockenschuppen, einem Maschinen- und Pressenhaus, einem Stall, einer Kantine und einem an das Maschinenhaus angebauten Lokschuppen zusammen. Der Lokschuppen war 4.5 m lang und 4.4 m breit. Die 600 mm-Feldbahn diente nur zum Anfahren des Aushubmaterials, das aus einem Gelände westlich der Fabrik gewonnen wurde. Unmittelbar neben diesem Gelände befanden sich auch Grundstücke, die den Ziegeleien der Gebrüder Baumann und Marx in Altrip bzw. Rheingönheim gehörten. Diese Firmen wachten stets darauf, dass Hook Kies aus seinen eigenen Grundstücken abbaute bzw. aus den Grundstücken von Baumann, die in einem Pachtvertrag vom 11.06.1897 festgelegt waren.

Deshalb dauerte es auch nicht lange, bis staatliche Instanzen sich um die Feldbahn der Firma Hook kümmern mussten. In einem Prozess vor dem königlich badischen Amtsgericht in Ludwigshafen am 30.03.1908 klagte Marx gegen Hook. Man glaubte, dass die Hook'sche Industriebahn auf Marx'schem Gelände aufgebaut worden war und verlangte daher die unverzügliche Entfernung. Eine Ortsbesichti-

gung ergab jedoch, dass die Bahn auf einem gemeindeeigenen Weg verlief - Pech für Marx.

Es dauerte aber nicht lange, bis man sich wegen der Feldbahn erneut wieder vor dem Amtsgericht traf. Grund dafür war der Kiesverladeplatz von Baumann unmittelbar vor der Hook'schen Fabrik. Baumann betrieb ebenfalls eine 600 mm-Feldbahn mit Lokomotivbetrieb. Am Auweg, auf dem die Hook'sche Bahn verlief, gab es eine kurze Gemeinschaftsstrecke und eine Gleiskreuzung mit der Baumann'schen Bahn, die zu einem weiteren Kiesverladeplatz unmittelbar am Rhein bei Stromkilometer 417.2 führte. Hook glaubte nun, dass einige Gleisanlagen von Baumann auf Hook'schem Gelände aufgebaut worden waren und entfernte diese kurzerhand. Baumann baute natürlich sofort wieder auf. In einem Vergleich vor dem Amtsgericht Ludwigshafen vom 21.12.1910 wurde entschieden, dass Baumann eine neue Bahn rund 3.5 m parallel zur alten Strecke bauen sollte, die auch von Hook mitbenutzt werden durfte. Sollte Hook die Gleise nicht mehr benutzen, hätte Baumann eine Pacht von 10 Mark jährlich an Hook zahlen sollen. Die jeweiligen Weichen am Anfang und Ende der neuen Gemeinschaftsstrecke sollte Hook stellen. Unter andrem hiess es in dem Vergleich: "Vor der Weiche zu dem Kipperüste der Fa. Gebr. Baumann legt die Fa. Gebr. Hook ihre Weiche und schliesst ihre Gleise daran an. Die vorzunehmenden Arbeiten werden von der Fa. Baumann ausgeführt. Als Gegenleistung ist des der Fa. Hook erlaubt, das Gleise der Fa. Baumann auf dem Auwege zu benutzen ..." Sollte Baumann seine Gleise nicht mehr benötigen - hiess es weiter - könne er diese wieder abbauen.

Doch damit war der Streit noch immer nicht beendet. Baumann hatte wohl die Strecke nicht neu gebaut, denn 1912 lag die Bahn immer noch im Auweg. Am 17.02.1913 stand man erneut wieder vor Gericht. Nun klagte Hook wegen des schlechten Zustandes der Einfahrtsweiche in den 42.76 m langen Gemeinschaftsabschnitt. Der Anwalt von Hook begründete den schlechten Zustand der Weiche damit, dass die Baumann-Züge stets die Weiche aufschneiden würden, ohne die Stellvorrichtung zu bedienen. Hook verlangte Ersatz und erneut die Beseitigung von Baumann'schen Gleisen. Der Anwalt von Baumann beschwerte sich dagegen, dass Hook Weichen zum Kiesverladeplatz kurzerhand wieder ausgebaut hatte und durch einfache Gleise ersetzte. Das Gericht verfügte nun eine Aufnahme der Gemeinschaftsstrecke durch das königliche Vermessungsamt, die am 04.05.1914 erfolgte.

Erst danach scheint, wohl auch bedingt durch den Weltkrieg, an der Feldbahnfront im Altrheingebiet von Altrip wieder Ruhe eingekehrt zu sein. Aus dem Dokument geht hervor, dass die beiden Weichen von Hook 7 m lang waren und dass es bei Hook zum Werksgelände hin mindestens sechs Drehzscheiben gab. Ursprünglich hatten alle Drehzscheiben - mit Ausnahme der zum Lokschanuppen - 90 cm Durchmesser. Die zum Lokschanuppen mass 1.54 m. Zwischen Juli 1909 und Mai 1914 müssen die kleinen Drehzscheiben alle durch solche mit einem Durchmesser von 1.54 m ersetzt worden sein.

Die Verladeeinrichtung von Baumann bestand aus zwei Stellgleisen, die untereinander noch einmal mit zwei Drehzscheiben verbunden waren. Das Vermessungsamt leistete bei solchen besonderen Streitobjekten übrigens ganze Arbeit: Jede Schwelle wurde einzeln aufgemessen.

In den 20er Jahren stellte Hook die Produktion ein und bis zum Oktober 1929 waren alle Gebäude - bis auf das Pressenhaus, das zu einem Wohnhaus umgebaut wurde - abgebrochen. Die Verladeanlagen von Baumann wurden im Jahre 1931 erweitert. Das bisher unbefestigte Ufer erhielt eine rund 50 m lange Kaimauer. Der Betrieb durch Baumann wurde hier erst zwischen 1954 und 1957 eingestellt (andere Quelle: 1960 stillgelegt, Feldbahnmaterial und Loks verschrottet). Heute befindet sich hier ein kleiner Jachthafen.

Über den Fuhrpark von Hook gibt es wohl keine vollständigen Unterlagen mehr. Bekannt ist der Einsatz zweier O&K-Lokomotiven. Der im Lieferverzeichnis bei Lok 4294 angegebene Lieferort Rheingönheim war nur die für Altrip nächstgelegene

Bahnstation in der Pfalz mit Güterbedienung. Es gab zwar im Badischen auch einen Haltepunkt Altrip, jedoch verfügte dieser über keine Güterabfertigung. Außerdem konnte man von hier Altrip nur über die 1898 eingerichtete Gierfähre erreichen, deren Tragkraft für Lokomotiven zu gering war.

Gebrüder Hook 6701 Altrip							Spur : 600 mm	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lsg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	O&K	4 294/1911	Bt		20			LV
	O&K	5 649/1912	Bt		30			LV

Baumann GmbH & Co., Ziegelei, Kies- und Sandbaggerei 6701 Altrip (früher Gebr. Baumann)							Spur : 600 mm	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lsg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
3	Krauss	6 478/1911	Ct					LV
4	Krauss	6 659/1912	Ct					LV
5	Krauss	6 949/1914	Ct					LV
6	Krauss	7 192/1916	Ct					LV
	Krauss	7 792/1927	Bt					LV
	O&K	12 930/1937	Bt		60			LV

Otto Wilhelm, Dungen, Ziegelei 6701 Altrip

Im Frühjahr 1900 wurde auf dem Gebiet des heutigen Gewerbegebietes "Im Ried" in Altrip die Ziegelei des Dungen, Otto Wilhelm, Freiherr von Gutschbesitzer auf Schloss Dehrn, eröffnet. Die kleine Ziegelei bestand aus einem Ringofen, einem Maschinen- und Pressenhaus, vier Trockenschuppen, einer Kantine und - daran angebaut - einem Lokschanuppen. Außerdem gab es noch ein Wohnhaus.

Der Lokomotivschuppen hatte die Ausmasse 8.05 m x 4.51 m. Die Spurweite betrug 600 mm. Die Feldbahn verlief zunächst rund 400 m vom Werksgelände aus in südliche Richtung. Ab hier ging es in östlicher Richtung stets neben Waldwegen zum Verladeplatz am Rhein. Dabei wurde ca. bei km 0.6 die Feldbahn der Gebrüder Marx niveaugleich gekreuzt. Die Strecke passierte südlich den heute noch vorhandenen Riedhof an der Strasse von Altrip nach Waldsee. Zwischen dem Riedhof und der Verladestelle am Rhein bei Stromkilometer 412 musste die grösste Steigung am Hauptrheindamm überwunden werden (Höhe Riedhof 92.6 m, Damm 96.5 m üNN). Der Verladeplatz am Rhein unmittelbar südlich der Horreninsel scheint über keine grösseren Baulichkeiten verfügt zu haben und lag ausschliesslich auf öffentlichem Gelände. Die gesamte Streckenlänge betrug ca. 2.3 km.

Nach 1911 wurde der Lokschanuppen auf 12.73 m verlängert. Nach dem ersten Weltkrieg muss der Ziegelei Dungen jedoch die Luft ausgegangen sein, denn bereits 1922 waren alle Trockenschuppen abgebrochen worden. Der Ringofen folgte im Januar/Februar 1929. Der Lokschanuppen wurde im Oktober 1929 abgebrochen, während

das Maschinenhaus zu einem Wohnhaus umgebaut wurde. Das ehemalige Wohnhaus und einige Schuppen wurden später in eine Hühnerfarm umgewandelt.

Über die eingesetzten Fahrzeuge dieser Bahn ist nicht allzuviel bekannt. Lediglich der Einsatz einer O&K-Lokomotive kann anhand des Lieferverzeichnisses nachgewiesen werden.

Otto Wilhelm, Dungen, Ziegelei 6701 Altrip				Spur : 600 mm	Stand: 30.08.1987			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		/1900 O&K	7 339/1914	Bt	30			LV

a) = Verbleib unbekannt

Torfwerk Haidgau, F. Kesenheimer 7954 Bad Wurzach

Das kleine Torfwerk ist schwer zu finden - der einzige Weg dorthin führt durch die nahegelegene Glasfabrik hindurch.

Der Ursprung der Feldbahn ist um die Jahrhundertwende herum anzusiedeln, heute sind die Gleisanlagen zwar kleiner, es liegen aber dennoch rund 10 Kilometer befahrbare Strecke. Es gibt zur Zeit drei Streckenäste, von denen nur einer befahren wird.

Die Feldbahnzüge bestehen meist aus 10 Torfbahnwagen. Fast immer werden die Leerzüge geschoben und die beladenen aus dem Moor heraus gezogen. Zum Einsatz

Torfwerk Haidgau, F. Kesenheimer 7954 Bad Wurzach				Spur : 600 mm	Stand: 18.01.1988			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	oNr	Oberursel /19 Deutz 17 029/1936	Bdm	OME 117 F	11/12	2.5	13.3	a)
#	oNr	Jung 6 880/1937	Bdm	EL 105	11/12	2.9	8	b)
#	oNr	Jung 7 212/1938	Bdm	EL 110	11/12	4	13	c)
#	oNr	Hen 1 874/1947	Bdm					d)
#	oNr	Hen 2 078/1950	Bdm	DG 13	13/15	3.2	13	e)
								f)

a) = 198. an Feld- und Werkbahnmuseum, Oekoven (34)
b) = neu über Martin Kallmann, Mannheim, an Segerer & Weinig, Waldsee/Württ.;
an Wasserbauamt? ; an Torfwerk Haidgau
c) = Ziegelei Leichendorf b. Nürnberg; 1987 an O. Weder/Standort Bad Wurzach
(Eisenbahnfreund)
d) = ex Max Hohl, Feldbahnen, Stuttgart
e) = Verbleib nach 07/83 unbekannt
f) = ex Baufirma ?

kommt hauptsächlich die Jung-Lok, manchmal kann man auch die Henschel-Loks beobachten. Auch die Deutz-Lok ist wieder aufgearbeitet worden.

Im Werk selbst existieren ausgedehnte Gleisanlagen, für ein Teil der Loks ist sogar ein Lokschuppen und eine Werkstatt vorhanden. Der Betrieb unterliegt starken Schwankungen: Manchmal herrscht über mehrere Tage hinweg reges Treiben, ebenso kann es auch vorkommen, dass sich kaum etwas röhrt.

Ein Besuch beim Torfwerk lohnt allein schon wegen der herrlichen Moorlandschaft, die hier ihren besonderen Reiz hat.

Eine weitere Jung-Lok gehört einem Eisenbahnfreund. Vor einer Besichtigung kann man sich telefonisch mit Herrn Weder in Verbindung setzen (Tel. 0041/71731957).

Torfwerk Bad Wurzach: Die Jung-Lok (7212/1938) muss noch warten, bis der komplette Zug beladen ist - Aufnahme vom 18.07.1983.



Kurzmeldungen - Ausland

Gleisbaufirma Vanoli AG
CH-8800 Thalwil

Für die Gleisverlegung im Tunnel der neuen Schwamendinger Strassenbahlinie der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich wurden eine Diesellok und Schotterwagen der Rhätischen Bahn eingesetzt.

Gleisbaufirma Vanoli AG CH-8800 Thalwil				Spur : 1 000mm	Stand: 1986			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	KHD	57 181/1965	Bdh	KG 230 BS	200	18	16	a)

a) = neu an Arbed Ver. Hüttenwerke Burbach-Eich-Dudelingen, Saarbrücken (2); 1983 über Victor Asper, Küssnacht (Händler) an Vanoli, Thalwil; 1986 nach Langenthal versetzt und abgestellt; 1987 an Dampfbahn Furka-Bergstrecke, dort zur Adhäsions- und Zahnradlok HGm 2/2 umgebaut

Usine des Chaux et Ciments de Baulmes
CH-1446 Baulmes

Dieses 1897 gebaute Zementwerk besitzt seit 1898 einen 450 m langen Gleisanschluss zur meterspurigen Yverdon-Sainte Croix-Bahn im Bahnhof Baulmes. Der Betrieb wurde 1957 eingestellt und die Gebäude kurz nachher abgebrochen.

Die vorhandene 1000 mm-Lok von Oberursel wog 10.9 t und leistete 27 PS. Das Zementwerk erwarb die Lok nach dem ersten Weltkrieg (Deutsche Feldbahn ?) und verkaufte sie 1957 nach der Stilllegung des Werkes an die Yverdon-St. Croix-Bahn. Dort wurde sie um 1962/64 verschrottet.

Wer zu dieser Lok nähere Angaben machen kann, wende sich bitte an Herrn Sébastien Jarne, Affolternstr. 161, CH-8050 Zürich - die Informationen werden für ein Buch benötigt.

Wir bitten um Ihre Mithilfe:

Für die Organisation einer Leserfahrt zu den Klöckner-Werken AG, Bremen (Besichtigung des Eisenbahnbetriebes; Normalspurbetrieb mit rd. 25 Loks, schweren Torpedopfannenwagen etc.) werden ein oder zwei 8sitzige Fahrzeuge (VW-Bus o. ä.) benötigt. Die Besichtigung soll an einem Sonnabend erfolgen. Wer kann evtl. ein solches Fahrzeug zur Verfügung stellen bzw. damit an der Fahrt teilnehmen? Kosten können im Rahmen einer Sozialisierung in beschränktem Umfang ersetzt werden.

Korrekturen & Ergänzungen

Stadtwerke Neumünster, 2350 Neumünster

Ende Februar d. J. wurde die alte Diesellok des Kraftwerkes Neumünster außer Betrieb genommen. Es handelt sich um die Lok 1 (DWK 601/1937, 110 B). Ein Artikel aus dem Wochenanzeiger für Neumünster und Umgebung, Ausgabe vom 3. März 1988, ist in der Folge wiedergegeben:

Letzte Fahrt der Diesellok

Aufgrund der Änderung im Kohlentransportsystem bei den Stadtwerken Neumünster wurde die Diesellok „Kohlesack“, Baujahr 1937, in den „Ruhestand“ versetzt. 50 Jahre hat diese Diesellok Rangierdienst geleistet.

Von den Werksgehörigen mit Girlanden und Blumen geschmückt, trat sie mit Hilfe der Deutschen Bundesbahn ihre letzte Fahrt an. Mit ihren 110 PS zog sie treu und brav einen Liegewagen der „Rollenden Landstraße“, der als Sitzwagen hergerichtet worden war, 41 Tonnen schwer, in Richtung Wankendorf. Es war wohl anzumerken, daß die Hinfahrt – leicht

ansteigend – schwer war. Unterwegs war in Bokhorst Verschnaufpause und Fotohalt. Ein Erinnerungsfoto wurde schnell „geschossen“.

In Wankendorf angekommen, mußte die Veteranenlok für die Rückfahrt umgesetzt werden. Nun gab es aber kein „Halten“ mehr. Man wunderte sich, wie schnell man verhältnismäßig in Richtung Neumünster fuhr. Die Höchstgeschwindigkeit der Lok beträgt 27 km/h. Doch je näher der Zug nach Neumünster kam, um so läunischer wurde die Diesellok. Die Bediener dieser Diesellok, im Wechsel eingesetzt, hatten Mühe, die Lok funktionsfähig zu halten. Nachdem die Lok ein

paar Streicheleinheiten erhielt, schaffte sie es, bis in den Bahnhof Neumünster einzufahren.

Natürlich ließen es sich die 50 Mitarbeiter der Stadtwerke Neumünster nicht nehmen, mit ihrem Betriebsleiter, Gerhard Giese-Carstensen, an dieser einmaligen Fahrt teilzunehmen.

Auf der Fahrt fehlte auch nicht die nötige „Marschversorgung“ und die passende Musik.

Nun wartet die Diesellok auf Eisenbahnfreunde, die sich ihrer annehmen und weiter pflegen. Auf den Schrottplatz möchte sie nicht. Wer hat ein „Herz“ für dieses prachtvolle Stück?

Schrotthandel Hafen Brüssel, B-Bruxelles (BE 4/85 -37-)

Bei der Lok 9901 (KHD 56767/1958, A4L 514 R, 55 PS, 14 t, 15 km/h, neu an Ideal Standard, Brüssel) handelt es sich um die ehemalige Lok des SNCF-Depots Brüssel-Schaerbeek. Die Lok wurde im Juni 1982 außer Dienst gestellt und kam dann zum Schrottplatz im Hafen. Sie trägt auch die typische SNCF-Lackierung (gelbe Streifen). Alle Kleinloks der SNCF tragen 99.-Nummern.

Demnächst in Pinneberg:



Bahn-Expreß 1988