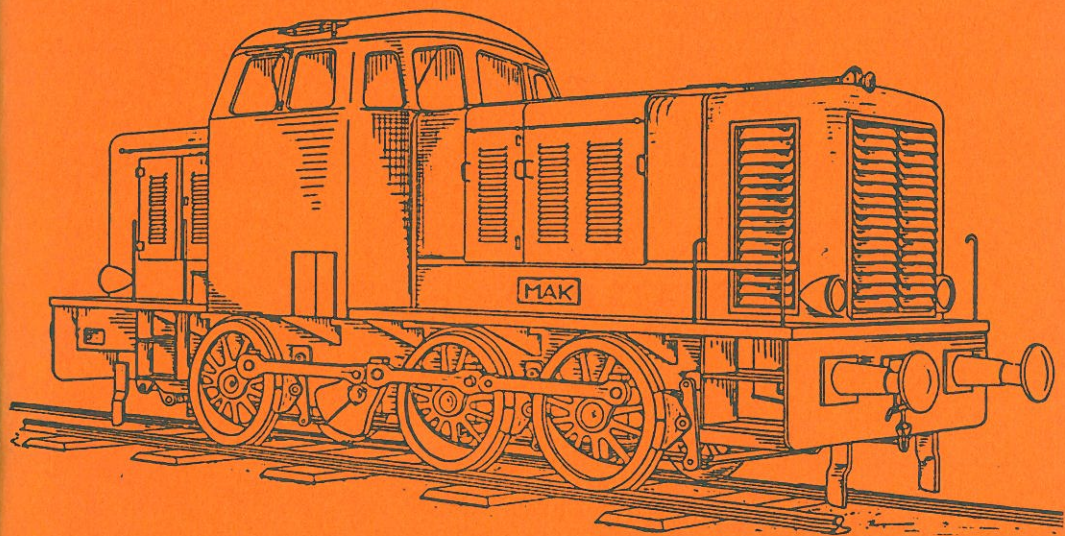


Bahn- Express

2'88

Magazin für Werkbahnfreunde



Ulrich Völz

Die Braunschweigischen Kohlen-Bergwerke AG

Der Braunkohlenbergbau im Helmstedter Revier

Der Beginn des Braunkohlenbergbaus im Gebiet östlich des Elms hat vor etwa 200 Jahren stattgefunden. Einige Bedeutung hatten nur Ackerbau, Viehzucht, Handel und Handwerk. In bescheidenem Umfang wurde aus kleineren Vorkommen bei Helmstedt im Tiefbau Steinkohle gefördert.

Im Jahre 1791 wurde bei Hornhausen bei Oschersleben auf preussischem Gebiet die Grube Christof Friedrich eröffnet. Drei Jahre später erteilte der braunschweigische Landesfürst dem Theologiekandidaten Koch die Erlaubnis, bei Helmstedt Braunkohle zu fördern. Durch Absatzschwierigkeiten, Wassereinbrüche und die preussische Konkurrenz in Völpke und Hornhausen musste Koch seine Grube 1801 verkaufen.

1816 übernahm die herzogliche Kammer selbst den Braunkohlenbergbau zwischen Helmstedt und Schöningen. Mit der Leitung des Betriebes beauftragte man Karl Weichsel, der in der Folgezeit die Gruben Herzog Friedrich Wilhelm (bei Runstedt), Herzog Karl (bei Büddenstedt) und 1846 die Grube Trendelbusch in der Westmulde niederbrachte. Der Weichsel-Schacht in der Ostmulde südlich von Helmstedt kam 1870 hinzu. Die Absatzlage war weiterhin schlecht; 1870 lag die Jahresförderung aller braunschweigischen Gruben bei nur 200 000 t. Durch veraltete Anlagen entschloss sich der braunschweigische Staat, seine Bergwerke im Helmstedter Revier 1872 zum Kauf anzubieten. So wechselten die Gruben Prinz Wilhelm (bei Helmstedt), Trendelbusch (zwischen Helmstedt und Schöningen) und Treue (bei Schöningen) in den Besitz eines Bankkonsortiums über.

Die ersten Jahre der BKB: 1873-1914

Am 26. Januar 1873 erfolgte die Gründung der Braunschweigischen Kohlen-Bergwerke AG.

Zum damaligen Zeitpunkt herrschte noch Tiefbau vor, doch sollte man bald zum wesentlich wirtschaftlicheren Tagebau übergehen. Zunächst erwarb das Unternehmen die stillliegende Grube Anna Alwine Elsbeth am St. Annenberge westlich von Helmstedt. Deren technische Anlagen setzte man für den Aufschluss des Tagebaues Trendelbusch ein, der bereits 1874 in Betrieb genommen wurde. Der Tagebau Trendelbusch lief anstandslos, doch wollte die Jahresförderung aufgrund der seinerzeit herrschenden Wirtschaftskrise nicht recht ansteigen.

Dennoch wurden in der Grube Treue zwei weitere Schächte abgeteuft, auf Prinz Wilhelm erschloss man tiefere Sohlen.

Im Jahre 1881 ging der Tagebau Treue in Förderung, der Tiefbau auf der alten Treue wurde gleichzeitig eingestellt.

Einen beachtlichen Fortschritt stellte 1889 der erste Eimerketten-Abraumbagger mit einer Förderleistung von 2 000 cbm pro 12 Stunden-Schicht dar. Der Abraumtransport wurde durch Lokomotivbetrieb und grössere Wagen verbessert - im alten Treue-Tagebau herrschte jedoch noch lange Handförderung vor.

Auch der Tiefbau Prinz Wilhelm erfuhr Erweiterungen. U.a. wurde als Förderschacht der sogenannte Nordschacht bei Süplingen niedergebracht. Eine Draht-

Impressum =====

- Herausgeber:
BAHN-EXPRESS
Magazin für Werkbahnfreunde
Kiel - Werne
- Redaktion:
Ulrich Völz
Von-der-Wisch-Str. 47
D-2300 Kiel 1
Tel. 0431/312729
- Geschäftsstelle für
Zeitschrift BAHN-EXPRESS:
Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
D-4712 Werne
Tel. 02389/45057
- Geschäftsstelle für
Sonderhefte und Bücher:
Torsten Hinsch
Rathausstr. 25a
D-2072 Bargteheide
Tel. 04532/8096
- Ständige Mitarbeiter:
Klaus Linek, Münster
Andreas Christopher, Frankfurt
Peter Pekny, Hamburg
Walter Listl, München
- Erscheinungsweise:
4x jährlich, unregelmässig
- Bezugspreise: Inland/Ausland
Einzelheft DM 6.80 / ----
" im Versand DM 7.40 / 7.80
Jahresabo DM 26.00 / 28.50
- Bild- und Texteingaben bitte
nur an die Redaktion, Bestellungen
bitte nur an die zuständigen
Geschäftsstellen.
- Druck: Copy-Center Coerdestrasse
D-4400 Münster
- Alle Rechte vorbehalten. Alle
Angaben ohne Gewähr. Die Beiträge
der Mitarbeiter stellen nicht
in jedem Falle die Meinung der
Herausgeber dar.
- c BAHN-EXPRESS 1988

Inhalt 2/88 =====

Berichte:
Die Braunschweigischen Kohlen-
Bergwerke AG 63
Neues aus Berlin 89
- Bewag, Berlin 89
- Orenstein & Koppel, Berlin .. 89
Kurznachrichten 92

Kurzmitteilungen Inland
Ruhrkohle AG, Essen 95
Walcher, Dortmund 97
Düngetorfwerk, Berumerfehn 102

Korrekturen & Ergänzungen
zum BAHN-EXPRESS 103
zu WERKBAHNEN IN HANNOVER 114

- # = am Stichtag der Meldung vor-
handene Fahrzeuge.
- LV = aus einschlägigen Lieferver-
zeichnissen entnommene Anga-
ben; Verbleib unbekannt.
- neu = fabrikneu an die genannte Fir-
ma gelieferte Lokomotive.
- Titel: Abbildung der zu Beginn der
50er Jahre gebauten MaK-Type
500 C. Werkzeichnung MaK

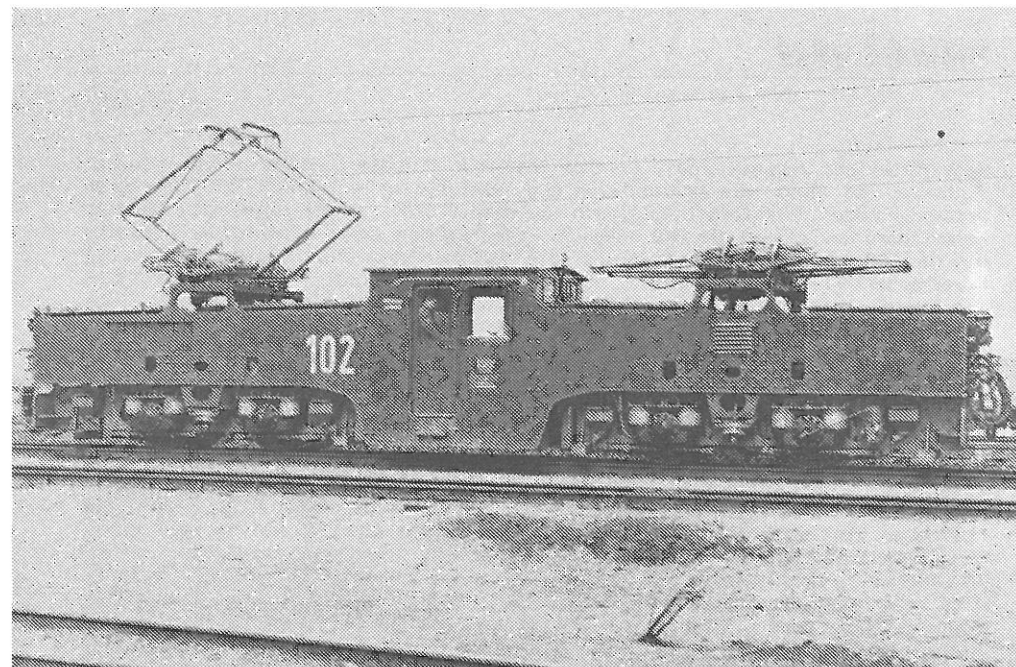
288/120688/300

seilbahn verband diesen Schacht mit dem Hauptabnehmer, der Norddeutschen Zucker- raffinerie Frelstedt. Mehr als 70 000 t pro Jahr liefen über diese Anlage. Als 1893 die letzte Ausbaustufe der Grube Prinz Wilhelm erreicht war (Abteufen des Herzog-Wilhelm-Schachtes), lag die Jahresförderung der BKB bei 828 000 t.

Um die Braunkohle verbraucherfreundlicher zu gestalten, errichtete man 1886 auf der Grube Treue die erste Brikettfabrik, die im folgenden Jahr mit zwei Pressen und drei Trockenöfen in Betrieb ging. 1888 produzierte man schon 2 000 t Bri- ketts monatlich - diese Leistung wurde in der Folgezeit durch die Inbetriebnahme der Brikettfabriken Treue II und Trendelbusch weiter gesteigert, denn für Bri- ketts gab es rege Nachfrage.

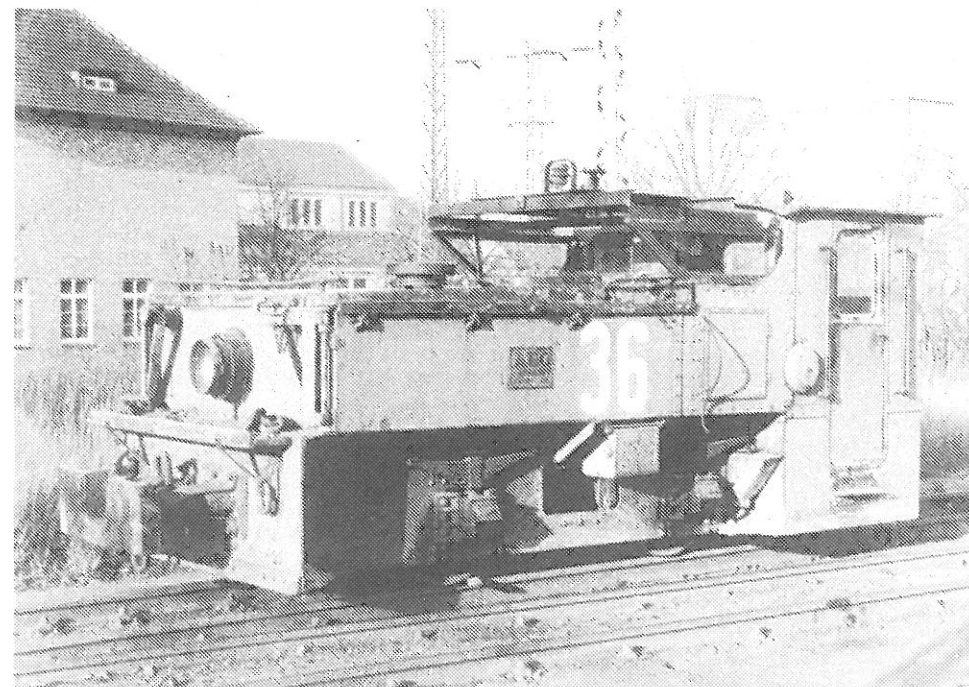
Erste zaghafte Versuche der Produktion von Elektrizität begannen 1896 mit einer elektrischen Zentrale auf der Grube Prinz Wilhelm. Eine Kolben-Dampfmaschine mit einem Drehstromdynamo leistete 135 kW.

1900 begann der Bau einer vierten Brikettfabrik auf der Grube Treue. Die Kohlen- förderung überschritt im gleichen Jahr die 1 Mio. t-Grenze.



BKB: Lok 102, die heute im Tandembetrieb eingesetzt wird (oben), und Lok 36, eine 20 t-Lok für 600 Volt = bzw. Batteriebetrieb. Fotos: BKB

		Braunschweigische Kohlen-Bergwerke AG		Spur : 900 mm	
		3330 Helmstedt		Stand: 1987	
#	Nr.	Herstellerdaten		Bau- art	Einsatzstelle, Bemerkungen
		Borsig	5 438/1906	Bn2t	Tg. Treue
		Hanomag	4 592/1906	Bn2t	Tg. Treue; neu
		Hanomag	4 696/1906	Bn2t	Tg. Treue; neu
		Jung	3 196/1919	Bn2t	Tg. Caroline; neu (BKB ?)
		Jung	3 197/1919	Bn2t	Tg. Caroline; neu (BKB ?)
		Jung	3 065/1920	Bn2t	Kw. Harbke; neu
		Jung	3 066/1920	Bn2t	Kw. Harbke; neu
	101	Hen	2 854/1888	Bn2t	Tg. Treue; neu an Kintzel & Lauser (10)
	102-103	siehe Normalspurliste			
	104	Hen	8 123/1907	Bn2t	Tg. Treue
	105	Hen	8 364/1908	Bn2t	Tg. Treue
	106	Hen	8 862/1908	Bn2t	Tg. Treue
	107	Hen	8 366/1908	Bn2t	Tg. Treue
	108	Hen	13 252/1914	Bn2t	Hauptwerkst.; neu an Döring & Lehrmann
	109	Hen	13 245/1914	Bn2t	Hauptwerkst.; neu an Döring & Lehrmann
	110	Hen	13 251/1914	Bn2t	Tg. Wulfersd.; neu an Döring & Lehrmann
	111	Hen	13 595/1915	Bn2t	Tg. Viktoria; neu an Hoch- u. Tiefbauges. Deutschland
	112	Hen	14 439/1916	Bn2t	Tg. Wulfersdorf; neu
	113	Hen	16 400/1920	Bn2t	Tg. Treue
	114	Hen	13 985/1916	Bn2t	Tg. Treue; neu an Döring & Lehrmann
	115	Hen	14 571/1918	Bn2t	Tg. Wulfersdorf; neu
	116	Hen	17 688/1920	Bn2t	Tg. Wulfersdorf; neu
		Hen	17 689/1920	Bn2t	LV
	117	Hen	17 472/1920	Bn2t	Tg. Wulfersdorf; lt. LV nur Kessel!
	118	Hen	17 880/1920	Bn2t	Tg. Wulfersdorf; neu
	119	Hen	13 984/1916	Bn2t	Tg. Victoria; neu an Döring & Lehrmann
	120	Hen	13 034/1918	Bn2t	Verl. Treue
	121	siehe Normalspurliste			
	122	Hen	26 460/1943	Bn2t	Tg. Wulfersdorf; neu
	123	O&K	13 501/1944	Bn2t	Tg. Treue



Nach vorheriger Zusammenarbeit erwarben die BKB 1903 die Gewerkschaft Vereinigte Victoria, so dass die Gruben Treue und Viktoria gemeinschaftlich betrieben werden konnten. Damit gelangte auch die damals bedeutendste Brikettfabrik des Helmstedter Reviers an die BKB. Ab 1915 arbeiteten auch die Harbker Kohlenwerke mit den BKB zusammen. So wurden u.a. die Norddeutschen Braunkohlenwerke und die Gewerkschaft Frederike bei Hamersleben eingebracht. Schliesslich gelangten 1928 die Gewerkschaft Jakobsgrube und 1936 die Gewerkschaft Sophie zu den BKB. Selbständig blieb weiterhin die Gewerkschaft Caroline bei Offleben, doch erschöpften 1933 hier die Kohlenfelder und das Unternehmen wurde aufgelöst.

Einen weiteren technischen Fortschritt stellte 1911 der erste Kohlenbagger, ein elektrisch betriebener Löffelbagger, im seinerzeit neu aufgeschlossenen Tagebau Treue III dar. Untertage löste man den Pferdebetrieb 1913 endgültig durch elektrischen Lokomotivbetrieb ab - im Ruhrgebiet war noch 1954 Pferdebetrieb untertage vorzufinden!

Zwischenzeitlich erlebte die Elektrizitätswirtschaft einen Aufschwung. 1912 wurde die Werkszentrale Treue mit zwei 810 kW-Turbinen ausgerüstet. Nach der Übernahme der Harbker Kohlenwerke im Jahre 1915 und einer Ausweitung der Elektrizitätsproduktion versorgten die BKB das gesamte Gebiet zwischen Magdeburg und Braunschweig, zwischen dem Harz und Stendal mit Strom.

1907 entstand die Brikettfabrik Treue IV, 1912-14 erfolgte eine Erweiterung dieser Fabrik und 1915 brachten die Harbker Kohlenwerke die Brikettfabriken Harbke und Fürst Bismarck in die BKB ein.

Die Zeit zwischen 1914 und 1945

Während der Kriegsjahre (1914-1918) verloren die Tiefbaue wegen Mangel an geschultem Personal an Bedeutung. Die Grube Prinz Wilhelm soff 1917 grösstenteils ab.

Nach dem 1. Weltkrieg kamen weitere Schwierigkeiten auf die BKB zu. Dennoch stieg die Stromproduktion an, Gleisrückmaschinen für Zug- und Baggergleise wurden beschafft und die ersten Doppelportalbagger gingen in Betrieb. Die Kohleförderung stieg daraufhin im Jahre 1923 auf 3.6 Mio. t/Jahr an.

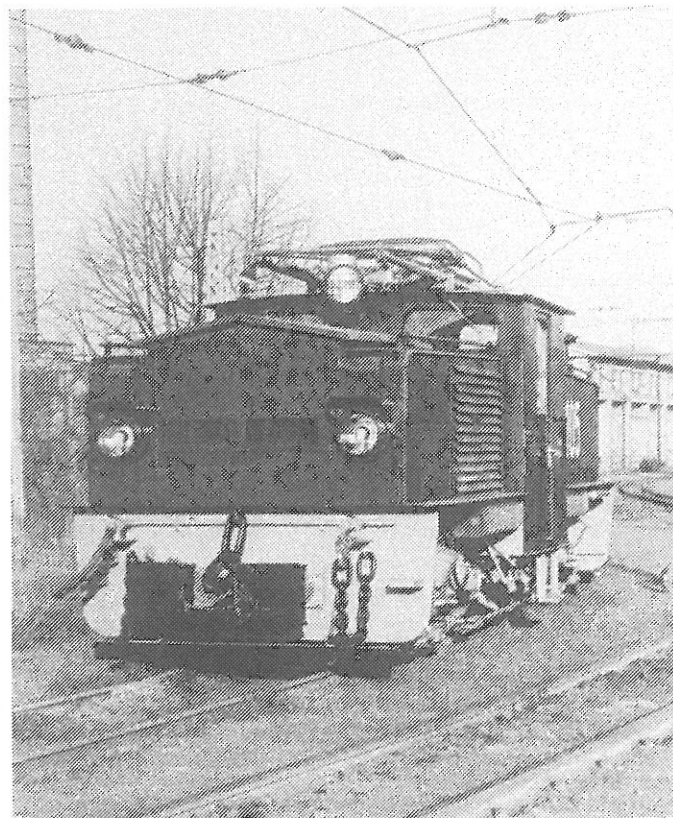
Die kurz nach Kriegsende an der Bahnlinie Helmstedt-Schöningen errichtete Verladeanlage Büddenstedt des Tagebaues II erwies sich schon nach wenigen Jahren als zu klein. Nach vier Jahren war bereits ein grosszügiger Erweiterungs- und Neubau erforderlich.

In den 20er Jahren endete auch der Tiefbau. Die Betriebe der Gewerkschaft Vereinigte Frederike bei Hamersleben und der Suderschen Werke legte man 1924 still, und mit der Schliessung der Grube der Gewerkschaft Vereinigte Marie-Louise und des Südschachtes auf Prinz Wilhelm endete die Ära des Tiefbaus bei den BKB 1925. In den Folgejahren hatten die BKB mit der schwierigen Wirtschaftslage zu kämpfen. Besserung gab es erst zu Beginn der 30er Jahre. Als Arbeitsbeschaffungsmassnahme wurde 1933 der zwei Jahre zuvor stillgelegte Tagebau Wulfersdorf wiedereröffnet. Im nächsten Jahr folgte die Umstellung der Tagebaue Treue und Wulfersdorf auf neuzeitliche Grossraumförderung mit elektrischem Lokomotivbetrieb.

Eine neue Verbindungsbahn Harbke-Wulfersdorf übernahm den Transport der Rohkohle aus dem Tagebau Wulfersdorf zum Kraftwerk Harbke, das sich zu einem wichtigen Glied in der Elektrizitätsversorgung Mitteldeutschlands entwickelt hatte.

1936 entstand - ebenfalls als Arbeitsbeschaffungsmassnahme - auf der grünen Wiese das Schwelwerk Offleben. Im Juni desselben Jahres legte man die Schwelanlage Harbke still.

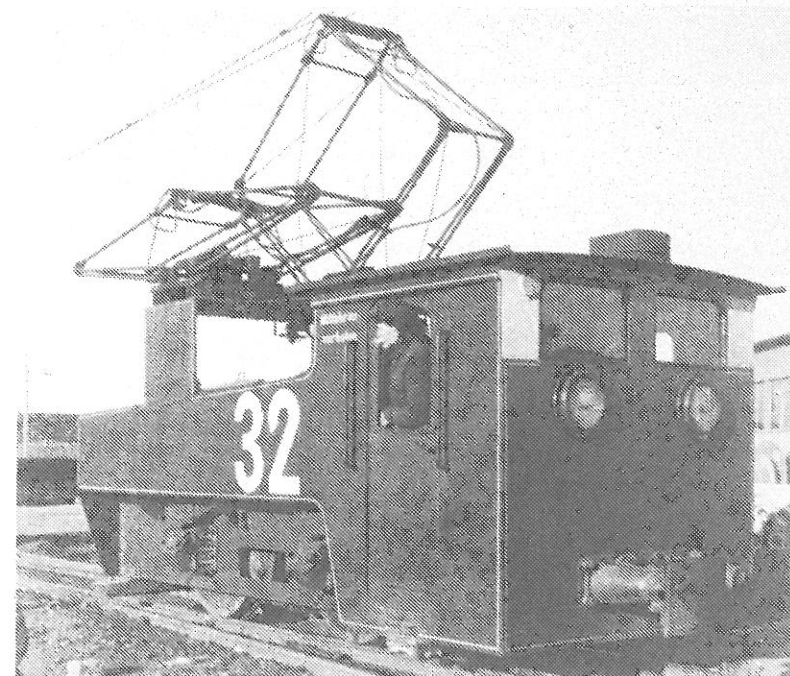
1943 wurde der 1922 eingestellte Betrieb des Tagebaus Viktoria wieder aufgenommen.



Links:
Zweikraftlok
105 der BKB.

Unten:
Lok 32 wurde
bereits 1972
verschrottet.

Fotos: BKB



Die Zeit nach 1945

Durch den verlorenen Krieg gerieten auch die BKB unter die Kontrolle der Militärregierung, die sich jedwede Einflussnahme vorbehielt. Durch Mangel an Ersatzteilen und Materialien jeglicher Art waren Stillstände vorprogrammiert. Zudem verlief durch die Tagebaue Viktoria und Treue die Grenze, die seit dem 5. Juli 1945 als Demarkationslinie die regionalen Interessenbereiche der Alliierten gegeneinander abschirmte. Sie entsprach der alten Grenze zwischen Preussen und Braunschweig, die mitten durch das Unternehmen lief. Durch diese Trennung fielen das Kraftwerk Harbke, die Brikettfabrik Fürst Bismarck in Völpke und die Grube Viktoria in Hötensleben in den sowjetischen Besatzungsbereich. Diese Betriebe sowie die Gewerkschaft Jakobsgrube wurden zum Volkseigentum erklärt.

Die wirtschaftliche und technische Einheit der Betriebe blieb zunächst noch erhalten, doch liess sich nicht verhindern, dass im April 1946 die 36 MW-Maschine des Kraftwerkes Harbke als Reparationsgut demontiert wurde.

Das Jahr 1951 brachte für die BKB die Entlassung aus der Überwachung und Kontrolle der Besatzungsmächte.

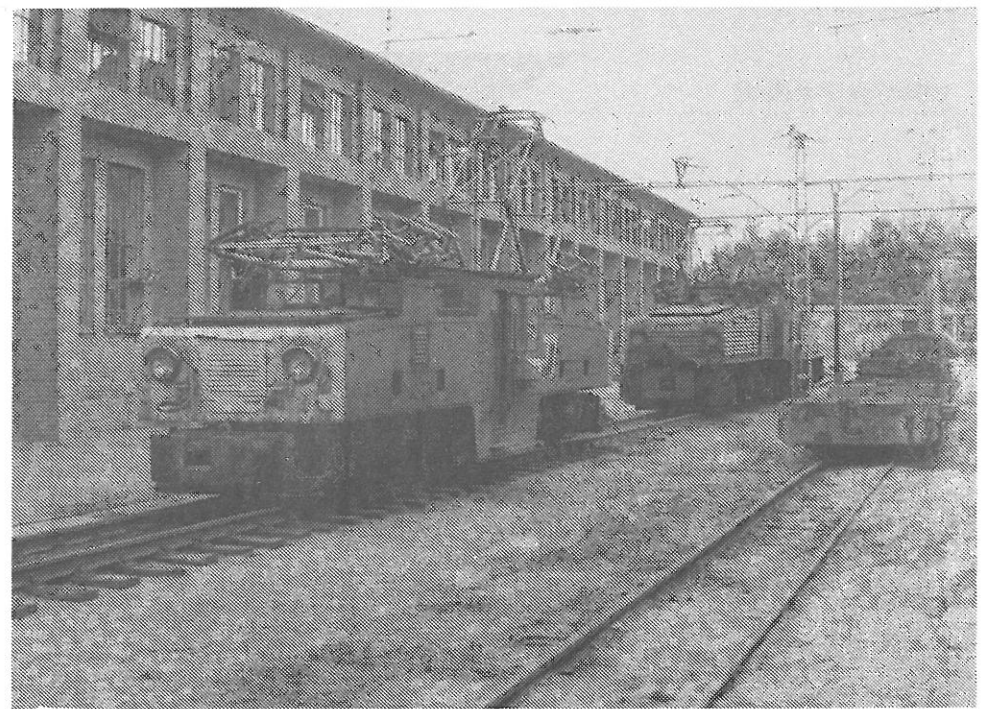
Am 26.05.1952 erfolgte die Unterzeichnung des Generalvertrages zwischen der Bundesrepublik und den Westmächten. Dies nahm die sowjetische Besatzungsmacht zum Anlass, die in ihrer Zone gelegenen Teile der Tagebaue Wulfersdorf und Viktoria durch die Volkspolizei besetzen zu lassen und jeden Verkehr über die Zonengrenze zu unterbinden. Die BKB verlor somit endgültig den Tagebau Wulfersdorf, der zuletzt rund 2 Mio. t Kohle pro Jahr hergab, das Kraftwerk Harbke, die Brikettfabrik Bismarck, den grössten Teil der im Tagebau Wulfersdorf eingesetzten Geräte und Anlagen, sowie umfangreiche, noch abbaubare Kohlenfelder.

Der Tagebau Viktoria konnte erst nach Einrichtung neuer Förderanschlüsse den Betrieb wieder aufnehmen. Er bestand aus einer 50 m dicken Abraumschicht, unter der Kohle in einer Mächtigkeit von 10 m lagerte. Im Abraum waren 1958 insgesamt 2 Eimerkettentiefbagger, 1 Schaufelradbagger und 2 Löffelbagger im Einsatz. Der Abtransport des Abraums erfolgte in 16 cbm-Wagen mit 45- und 60 t-Elloks. In der Kohle waren zum selben Zeitpunkt 2 Löffelbagger tätig. Den Abtransport besorgte auch hier die Bahn, allerdings mit 25 cbm-Seitenkippern und 45 t-Elloks auf der Kohlenstrosse. Die Kohle wurde in der Grabenbunkeranlage entladen und mittels Schrägband die Tagebauböschung hinauftransportiert. Von dort brachten 60 t-Elloks das Material in 43 cbm-Wagen zu den Bunkern und Betriebsanlagen.

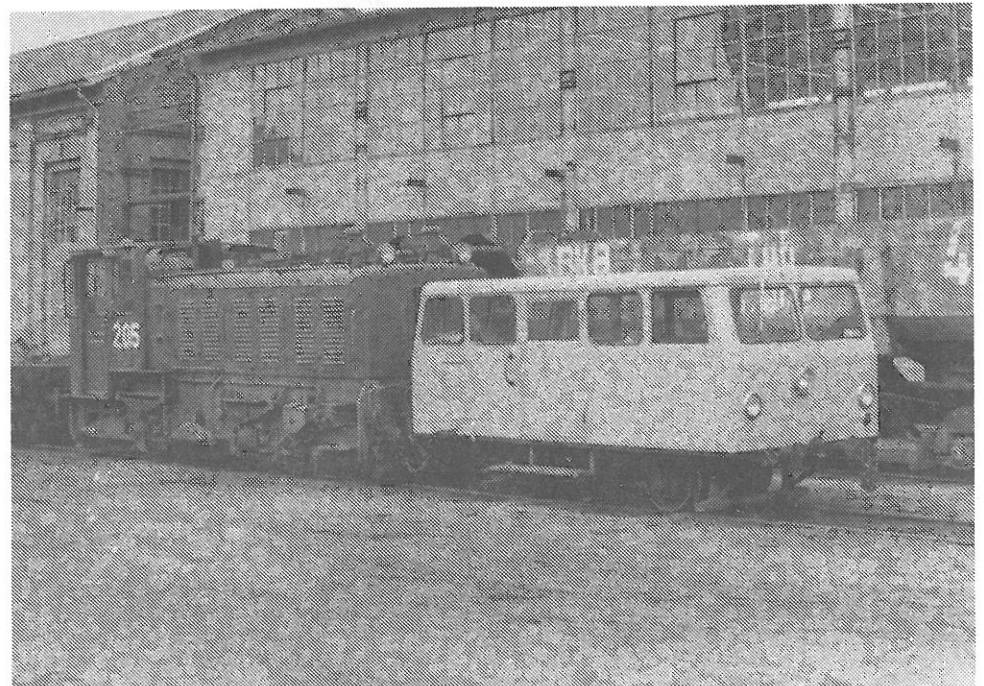
Schon wenige Tage nach den verhängnisvollen Ereignissen von 1952 beschloss man den Bau des Kraftwerkes Offleben, um den Verlust des Kraftwerkes Harbke auszugleichen. Im Frühjahr 1954 ging das Werk in der ersten Ausbaustufe mit 67 MW Leistung in Betrieb. Man verfeuerte hier Ballastkohle (bis zu 20 % Asche) aus dem Tagebau Treue. Bis 1972 erweiterte man die Leistung des Kraftwerkes Offleben auf 770 MW. Das Kraftwerk Schöningern besass seit jeher eine untergeordnete Bedeutung. Es besass lediglich eine Leistung von 2900 kW und wurde am 15.01.1965 stillgelegt.

Durch den Vormarsch des Ols als Brennstoff ging es den beiden verbliebenen Brikettfabriken Treue und Trendelbusch an den Kragen. Am 07.03.1959 erfolgte die Stilllegung der Fabrik Trendelbusch. Hier waren zuletzt 6 Pressen mit einer Tagesleistung von 480 t im Einsatz. Es existierte ein Normalspuranschluss zum Bahnhof Alversdorf. 1974 gab man auch die Fabrik Treue auf. Hier waren 36 Pressen mit einer Tagesleistung von 4200 t installiert. Es bestand ein Anschlussgleis nach Offleben. Beide Betriebe mussten dem Tagebau weichen. Seitdem ist Strom das einzige Verkaufsprodukt der BKB.

Ein Jahr nach der Grenzzschliessung erlebte der Tagebau einen erneuten Rückschlag. Durch ein Unwetter stürzten riesige Wassermassen in den Tagebau Treue, verursachten einen Erdbeben, der Maschinenteile und auch zwei Abraumzüge mit

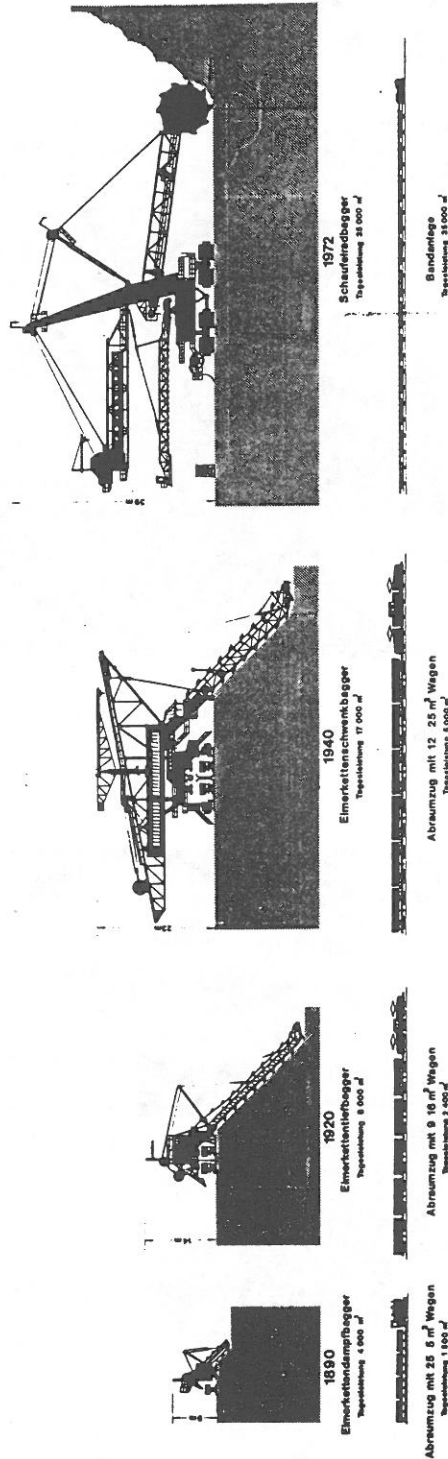


BKB: Loks 77 (v.) und 97 (h.) in der Hauptwerkstatt (oben), Lok 205 und eine gelbe Bereisungsdräse (beide abgestellt) ebendort - beide Fotos vom 18.07.1986.





Leistungsentwicklung der Tagebaugeräte



Lokomotiven unter sich begrub.

Später übernahm der Tagebau Treue die gesamte Kohleförderung der BKB, nachdem der Tagebau Viktoria im März 1963 ausgekohlt war.

Im selben Jahr begannen auch die Aufschlussarbeiten für den Tagebau Alversdorf, der den Tagebau Treue einmal ablösen sollte. Die Arbeiten begannen im Bereich des ehemaligen Tagebaues Treue II, der 1916 stillgelegt wurde und in der Folgezeit als Aufnahmebecken für die Asche des Kraftwerkes Treue diente. Mit Löffel- und Schwimmbaggern legte man den Aufschluss trocken, und am 24. August 1965 verliess der erste Kohlenzug den Tagebau Alversdorf, der 1976 die gesamte Rohkohlenförderung für den ausgekohlten Tagebau Treue übernahm. 1970 waren im Abraum des Tagebau Alversdorf 7 Bagger, in der Kohle 3 Bagger tätig. Die Eisenbahn diente im Abraum mit 16- und 25 cbm-Wagen, in der Kohle mit 43- und 55cbm -Wagen dem Transport.

Im Jahre 1962 befasste man sich erstmalig seit 1926 wieder mit dem Tiefbau. Beim Abbau eines Restpfeilers des Treue-Flözes, der wegen zu mächtiger Abraumüberdeckung im Tagebau nicht erreichbar war, sollten Erfahrungen mit neuen Technologien gesammelt werden. Über das Versuchsstadium kam der Tiefbau Treue allerdings nicht hinaus. Nach einer Förderung von insgesamt 610 000 t Kohle und der Auf-fahrung von 27 km Strecken unterschiedlichen Querschnitts legte man den Betrieb am 26. April 1967 still.

Durch den begrenzten Vorrat des Tagebaues Alversdorf befasste man sich auch mit der Vorbereitung des Tagebaues Helmstedt. Die Vorbereitungen begannen schon 1960, die Landesstrasse 640 wurde auf einer Länge von 2.6 km, die Bundesbahnstrecke Helmstedt-Schöningen auf 3.2 km Länge umgelegt. 1975 begann im Tagebau Helmstedt der Abbau.

Nach Verhandlungen mit der DDR war es seit 1976 möglich, durch die Grenze (die auch durch den Tagebau Helmstedt hindurchführte) nicht erreichbare Kohlenvorräte abzubauen. Dennoch wird auch der Tagebau Helmstedt in absehbarer Zeit ausgekohlt sein.

Seit 1978/79 ist der Aufschluss des Tagebaues Schöningen aktuell. Um die hier gefördertete Kohle zu verfeuern, baute man parallel dazu das Kraftwerk Buschhaus, das 1986 in Betrieb ging, aber erst nach der Inbetriebnahme einer Rauchgasentschwefelungsanlage die Kohle des Tagebaues Schöningen verwerten darf.

(Zusammenfassung aus: Entstehung und Entwicklung der Braunschweigischen Kohlen-Bergwerke AG; Dipl.-Berging. Rudolf Hausmann, Vortrag vom 18.11.1982).

"Lok 48 - nach Helmstedt" (Streckenbereisung am 18.07.1986)

Auf dem Abstellplatz hinter der Elektro-Hauptwerkstatt sind einige Züge hinterstellt. Darunter befinden sich auch die Lokomotiven 101 und 103, die - zusammengekuppelt und mit einer Vielfachsteuerung ausgerüstet - von einem Führerstand aus bedient werden können. Auch die beiden anderen heute noch vorhandenen 65 t-Loks mit den Nummern 102 und 104 laufen so als Tandemverband.

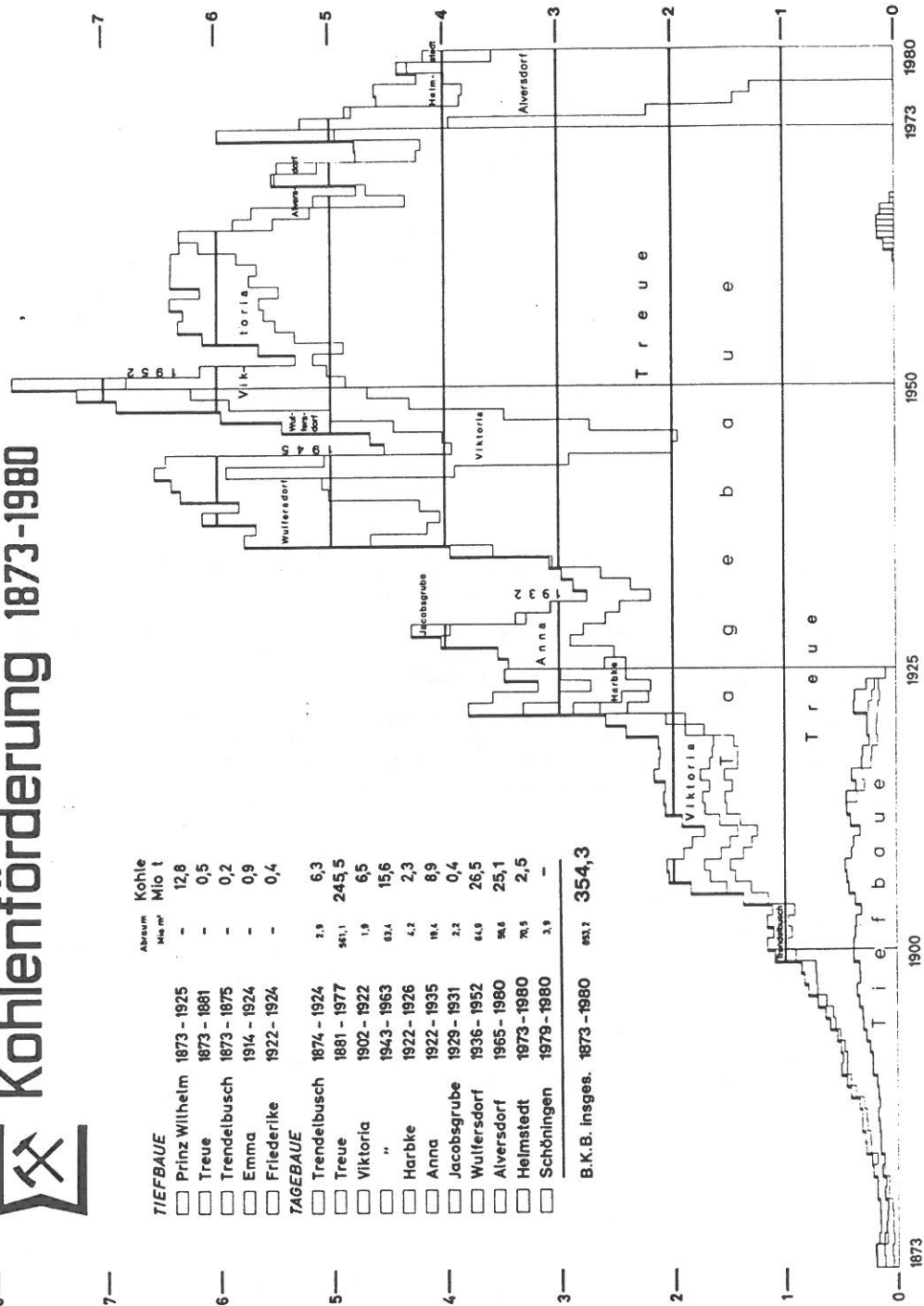
Daneben steht die Lok 95. Es ist eine der 11 grossen 120 t-Maschinen. Auf ihr können - wie auf etlichen anderen Loks auch - die angehängten Waggons von Führerstand aus entladen werden. Dazu ist ein spezielles Bedienungspult installiert, auf dem jedem Waggon ein Schalter zugeordnet ist.

Auf dem nächsten Gleis steht die Lok 48, eine alte 60 t-Elloks aus dem Jahre 1936, die für eine Streckenbereisung zur Verfügung steht.

Etwas weiter - getrennt durch einige Streckengleise zum Tagebau Alversdorf, auf denen sich eben noch eine Schöma-Lok zu schaffen gemacht hat - bewegt sich nichts mehr. Sechs seit etwa zwei Jahren abgestellte alte 60 t-Elloks (Nr. 47, 51, 53, 79, 80 und 81) warten auf ihr Ende. Lack blättert ab, Gestrüpp nimmt die überholte Technik langsam ein. Die abgestellten Maschinen sind nicht einmal



Kohlenförderung 1873-1980



B.K.B. insges. 1873-1980 est. 2 354,3

Blockabschnitten der Helmstedter Strecke. Der bereits vorhin gesichtete Abraumzug ist jetzt wieder unter dem Absetzer angekommen.

Schon die ganze Zeit ist das Kraftwerk Buschhaus deutlich erkennbar. Unsere alte Lokomotive erklimmt jetzt über zwei Spitzkehren eine Anhöhe. Eine der Spitzkehren endet jäh vor einem Erdwall. Der Lokführer beginnt zu erzählen - es kommt schon einmal vor, dass eine Lokomotive ausser Kontrolle gerät ...

Jetzt wird der Blick kurz auf den Tagebau Esbeck frei. Gefördert wird hier noch nicht, jedoch ist die Kohle schon freigelegt. Eine Verstromung im unmittelbar benachbarten Kraftwerk Buschhaus beginnt erst mit der Inbetriebnahme der Rauchgasentschwefelungsanlage, die jetzt noch in Bau ist und in der Dimension einer eigenen Chemiefabrik neben dem Kraftwerk emporwächst. Die Esbecker Kohle ist schwefelhaltiger als die bisher geförderte Kohle.

Zur Versorgung des Kraftwerkes Buschhaus verkehren derzeit vier Züge in zwei Schichten zwischen dem Tagebau Helmstedt und der Kohleversorgung. Da zwischen dem Tagebau Esbeck und der Kohleversorgung eine Bandanlage errichtet werden soll, wird der Zugbetrieb für die Versorgung von Buschhaus überflüssig werden - eine weitere Abnahme des Werkbahnverkehrs wird die Folge sein. Derzeit ist der Bahnbetrieb für die Relationen Helmstedt-Kohleversorgung und Alversdorf-Kohleversorgung unerlässlich. Die Kraftwerke Buschhaus und Offleben sind allerdings heute schon ohne direkten Bahnanschluss.

Die alte Tagebauellok rollt auf das Stellwerk K 5 zu, das wir besichtigen wollen. In den Schalträumen unter der Befehlszentrale herrscht rege Betriebsamkeit. Die Relais schalten Signale, Weichen und die dazugehörigen Sicherheitseinrichtungen. Die Befehlszentrale selbst wird von zwei Angestellten bedient. Das Druckstellenwerk DrS 60 wurde von Siemens in den 60er Jahren entworfen. Die BKB betreiben heute noch vier Grosstellwerke, von denen aus insgesamt 150 Weichen, 220 Signale und 330 Gleisabschnitte gestellt werden. Fahrstrassen werden durch jeweils zwei Tasten gelegt. Durch Sicherheitsschaltungen wird die Fahrstrasse jedoch erst dann freigegeben, wenn sich nicht noch ein anderer Zug darin befindet, wenn eine - noch nicht aufgelöste - Fahrstrasse diese nicht mehr kreuzt und wenn eventuelle blinklichtgesicherte Bahnübergänge auch ordnungsgemäss arbeiten. Hat dann ein Zug diese Fahrstrasse passiert, schalten sich die Signale wieder auf 'rot', die Fahrstrasse wird aufgelöst, die Weichenstellungen bleiben jedoch erhalten. Eine neue Fahrstrasse kann gelegt werden.

Anders ist es bei der Helmstedter Strecke, die ja zweigleisig ausgeführt ist. Diese steuert sich von allein durch Selbstblöcke. Grundstellung der Signale ist 'grün'. Ein Zugverband, der die Selbstblöcke durchfährt, schaltet diejenigen Teilstrecken - und die entsprechenden Signale - die er jeweils befährt, auf 'belegt'. So dauert eine Zugfahrt von Helmstedt zur Kohleversorgung rund 90 Minuten.

Von der Schaltungstechnik her ist im Einzugsbereich der vier BKB-Stellwerke also eine Kollision von Zügen nahezu unmöglich - nur menschliches Versagen kann dies noch verursachen. Eine Sifa oder gar die Indusi, wie man sie von der DB her kennt, gibt es bei den BKB nicht.

Die beiden Stellwerker hingegen haben die ganze Sache gut im Griff. Die örtliche Lage der Bauplätze mit ihren Lokomotiven ist im Gleissystem ausgesteckt. Der schriftliche Rapport weist nur wenig Bewegung aus. Lediglich der Abraumzug, der sich vorhin am Absetzer sehen liess, hat, wie aus dem Schriftstück ersichtlich, bereits seit den frühen Morgenstunden etwa halbstündlich das Stellwerk K 5 passiert. Im Normalbetrieb werden hier pro Schicht rund 60 Zugfahrten registriert. Früher war es, so der Lokführer, manchmal schon das Vierfache!

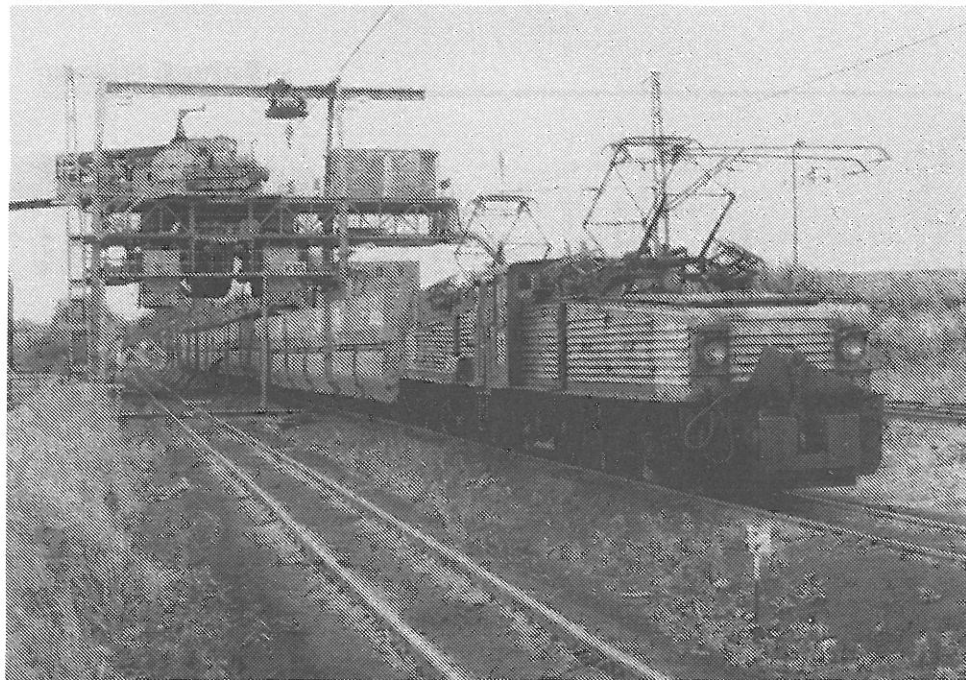
Unsere Streckenbereisung führt noch weiter zum Tagebau Alversdorf. Rechts steht noch ein alter, grau lackierter Gleisrucker. Diese Fahrzeuge - im Bestand sind heute noch drei, 1950 waren es neun Stück - werden nur selten eingesetzt. Warum das so ist, zeigt der jetzt links freiwerdende Blick in den Tagebau Alversdorf.

BRAUNSCHWEIGISCHE KOHLEN-BERGBERKE AG
Elektrolokomotiven

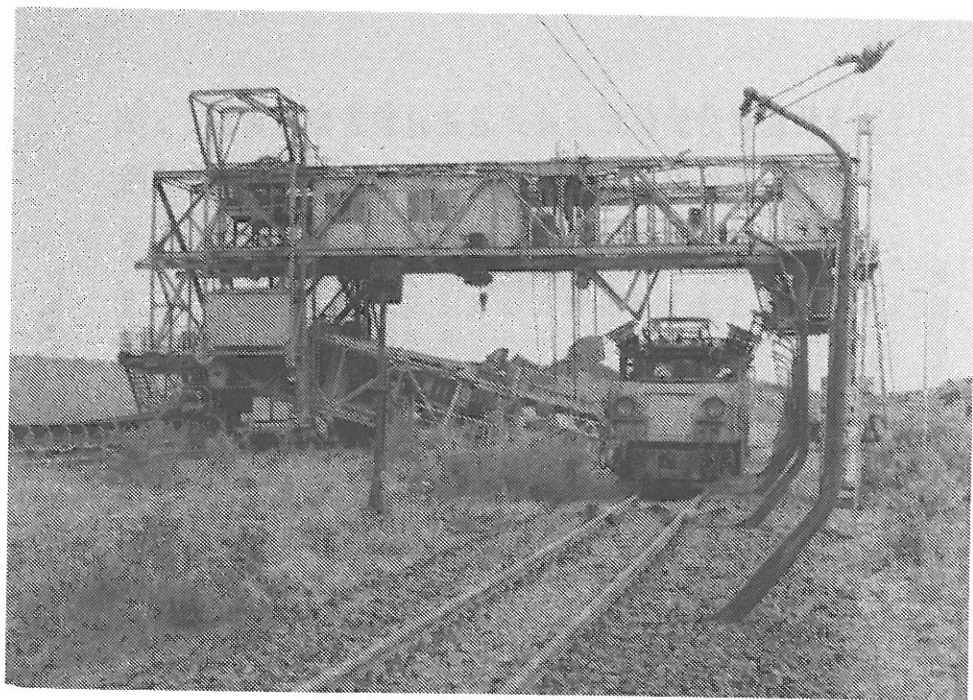
#	Nr.	Herstellertyp	mech. - el.	Bau- Jahr	Achs- folge	Typ	Leistung (kW)	Gewicht (t)	gelie- fert	Verbleib, Bemerkungen
1	-	-	-	-	-	-	-	-	1911	Juni 1937 umgetauscht
2	-	-	-	1910	BoBo		4x 72	40	1911	01.12.55 verschrottet
3	Borsig - SSW	11 199 - 1 633		1921	BoBo		4x 88	45	1921	26.05.52 Ostzone
4	Borsig - SSW	11 200 - 1 634		1922	BoBo		4x 88	45	1922	26.05.52 Ostzone
5	Borsig - SSW	11 387 - 1 684		1922	BoBo		4x 88	45	1922	24.04.66 abgestellt, 27.07.67 verschrottet
6	Borsig - SSW	11 388 - 1 685		1922	BoBo		4x 88	45	1922	26.05.52 Ostzone
7	Borsig - SSW	11 564 - 1 869		1923	BoBo		4x 88	45	1923	26.05.52 Ostzone
8	Borsig - SSW	11 565 - 1 870		1923	BoBo		4x 88	45	1923	24.04.66 abgestellt, 27.07.67 verschrottet
9	Borsig - SSW	11 596 - 1 871		1923	BoBo		4x 88	45	1923	24.04.66 abgestellt, 27.07.67 verschrottet
10	Borsig - SSW	11 597 - 1 872		1923	BoBo		4x 88	45	1923	26.05.52 Ostzone
11	Borsig - SSW	11 704 - 1 956		1924	BoBo		4x 88	45	1924	26.05.52 Ostzone
12	Borsig - SSW	11 705 - 1 957		1924	BoBo		4x 88	45	1924	26.05.52 Ostzone
13	Borsig - SSW	11 838 - 1 958		1924	BoBo		4x 88	45	1924	24.04.66 abgestellt, 27.07.67 verschrottet
14	Borsig - SSW	11 700 - 1 883		1923	BoBo		4x 88	45	1924	1978 verschrottet
15	Borsig - SSW	11 701 - 1 884		1923	BoBo		4x 88	45	1924	26.05.52 Ostzone
16	Borsig - SSW	11 841 - 1 959		1924	BoBo		4x 88	45	1924	26.05.52 Ostzone
17	Borsig - SSW	11 842 - 1 960		1924	BoBo		4x 88	45	1924	26.05.52 Ostzone
18	Borsig - SSW	11 895 - 2 102		1925	BoBo		4x 88	45	1925	26.05.52 Ostzone
19	Borsig - SSW	11 896 - 2 103		1925	BoBo		4x 88	45	1925	1975 verschrottet
20	Borsig - SSW	11 943 - 2 214		1926	BoBo		4x 88	45	1926	1976 verschrottet
21	Borsig - SSW	11 944 - 2 215		1926	BoBo		4x 88	45	1926	1976 verschrottet
22	Borsig - SSW	11 945 - 2 216		1926	BoBo		4x 88	45	1927	1975 verschrottet
23	Borsig - SSW	11 946 - 2 217		1926	BoBo		4x 88	45	1927	1975 verschrottet

BRAUNSCHWEIGISCHE KOHLEN-BERGBERKE AG
Elektrolokomotiven

#	Nr.	Herstellertyp	mech. - el.	Bau- Jahr	Achs- folge	Typ	Leistung (kW)	Gewicht (t)	gelie- fert	Verbleib, Bemerkungen
24	Borsig - SSW	12 145 - 2 663		1929	BoBo		4x 158	60	1929	1978 verschrottet
25	Borsig - SSW	12 146 - 2 664		1929	BoBo		4x 158	60	1929	1978 verschrottet
26	-	-	-	1920	BoBo		4x 59	40	1930	von Grube Golpa, März 1964 verschrottet
27	-	-	-	1920	BoBo		4x 59	40	1930	von Grube Golpa, März 1964 verschrottet
28	-	-	-	1920	BoBo		4x 59	40	1930	von Grube Golpa, März 1964 verschrottet
29	-	-	-	1920	BoBo		4x 59	40	1931	von Grube Golpa, 26.05.52 Ostzone
30	-	-	-	1920	BoBo		4x 59	40	1931	von Grube Golpa, März 1964 verschrottet
31	-	-	-	1926	Bo		1x 7.8	3	1926	von Grube Golpa, Februar 1964 verschrottet
32	-	-	-	1929	Bo		2x 56	20	1929	Akku-Lok, 09.12.59 verschrottet
33	-	-	-	1929	Bo		2x 56	20	1929	1972 verschrottet
34	-	-	-	1929	Bo		2x 88	20	1929	1975 verschrottet
35	-	-	-	1929	Bo		2x 88	20	1929	1971 verschrottet
36	-	-	-	1928	Bo		2x 21	15	1929	1977 verschrottet
37	Hen - SSW	22 376 - 2 948		1924	BoBo		4x 185	60	1928	Akku-Lok, 06.01.64 verschrottet
38	Hen - SSW	22 377 - 2 949		1924	BoBo		4x 185	60	1934	1982 verschrottet
39	Hen - SSW	22 378 - 2 950		1924	BoBo		4x 185	60	1934	KOHLVERSORGUNG
40	Hen - SSW	22 379 - 2 951		1924	BoBo		4x 185	60	1934	TAGEBAU ALVERSDORF
41	Hen - SSW	22 380 - 2 952		1924	BoBo		4x 185	60	1934	TAGEBAU HELMSTEDT
42	Hen - SSW	22 495 - 2 995		1934	BoBo		4x 185	60	1934	1978 verschrottet
43	-	-	-	1936	Bo		2x 26.8	15	1936	1978 verschrottet
44	-	-	-	1936	Bo		2x 26.8	15	1936	von Jakobagrube, 1975 verschrottet
45	Hen - SSW	22 890 - 3 074		1935	BoBo		4x 185	60	1936	von Jakobagrube, 1975 verschrottet



BKB: Lok 93 unter der Beladung im Tagebau Alversdorf (oben), Lok 48 unter dem Absetzer beim Mutterbodenlager - beide Fotos vom 18.07.1986.



BRAUNSCHWEIGISCHE KOHLEN-BERGWERKE AG
Elektrolokomotiven

Stand: 1986
Spur: 900 mm

# Nr.	Herstellerdaten	mech. - el.	Bau- jahr	Ach- folge	Typ	Leistung (kW)	Gewicht (t)	gelie- fert	Verbleib, Bemerkungen
# 46	Hen - SSW	23 143 - 3 124	1936	BoBo		4x 185	60	1936	TAGEBAU ALVERSDORF
# 47	Hen - SSW	23 144 - 3 125	1936	BoBo		4x 185	60	1936	SCHROTTGLEIS (abgestellt)
# 48	Hen - SSW	23 145 - 3 126	1936	BoBo		4x 185	60	1936	TAGEBAU ALVERSDORF
49	Hen - SSW	23 146 - 3 127	1936	BoBo		4x 185	60	1936	1978 verechrottet
50	Hen - SSW	23 147 - 3 128	1936	BoBo		4x 185	60	1936	26.05.52 Ostzone
# 51	Hen - SSW	23 439 - 3 186	1937	BoBo		4x 185	60	1937	SCHROTTGLEIS (abgestellt)
# 52	Hen - SSW	23 850 - 3 436	1938	BoBo		4x 185	60	1938	KOHLEVERSORGUNG
# 53	Hen - SSW	23 839 - 3 437	1938	BoBo		4x 185	60	1938	SCHROTTGLEIS (abgestellt)
# 54	Hen - SSW	24 283 - 3 502	1939	BoBo		4x 185	60	1939	KOHLEVERSORGUNG
# 55	Hen - SSW	24 284 - 3 503	1939	BoBo		4x 185	60	1939	KOHLEVERSORGUNG
56	Hen - SSW	24 285 - 3 504	1939	BoBo		4x 185	60	1939	KOHLEVERSORGUNG
# 57	Hen - SSW	24 286 - 3 505	1939	BoBo		4x 185	60	1939	26.05.52 Ostzone
58	Hen - SSW	24 287 - 3 506	1939	BoBo		4x 185	60	1939	KOHLEVERSORGUNG
# 59	Hen - SSW	24 288 - 3 507	1939	BoBo		4x 185	60	1939	1978 verechrottet
# 60	Hen - SSW	25 494 - 3 760	1940	BoBo		4x 185	60	1940	KOHLEVERSORGUNG
61	Hen - SSW	25 917 - 3 761	1941	BoBo		4x 185	60	1941	1982 verechrottet
# 62	Hen - SSW	25 918 - 3 619	1941	BoBo		4x 185	60	1941	TAGEBAU HELMSTEDT
63	Hen - SSW	26 190 - 3 786	1942	BoBo		4x 185	60	1942	26.05.52 Ostzone
# 64	Hen - SSW	26 191 - 3 787	1942	BoBo		4x 185	60	1942	KOHLEVERSORGUNG
65	- SSW	- 3 993	1945	Bo		2x 95	21	1945	26.05.52 Ostzone
66	- SSW	- 3 992	1945	Bo		2x 95	21	1945	1975 verechrottet
67	- SSW	- 3 990	1945	Bo		2x 95	21	1945	1971 verechrottet

Stand: 1986
Spur: 900 mm

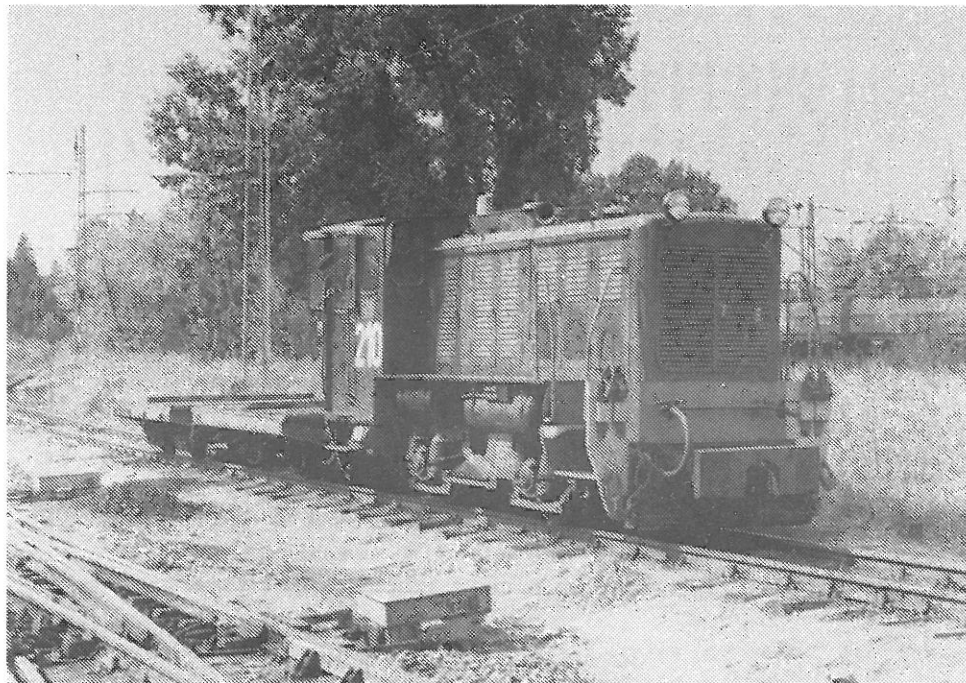
BRAUNSCHWEIGISCHE KOHLEN-BERGWERKE AG
Elektrolokomotiven

# Nr.	Herstellertypen mech. - el.	Bau- jahr	Achs- folge	Typ	Leistung (kW)	Gewicht (t)	gelie- fert	Verbleib, Bemerkungen
68	- SSW	1948	Bo		2x 95	21	1948	1976 verschrottet
69	- SSW	1948	Bo		2x 95	21	1948	1973 verschrottet
70	- SSW	1949	Bo		2x 95	21	1949	26.05.52 Ostzone
71	Hen - SSW	25 153 - 3 988	BoBo		4x 185	60	1947	1978 verschrottet
72	Hen - SSW	25 154 - 3 989	BoBo		4x 185	60	1947	26.05.52 Ostzone
73	Hen - SSW	25 155 - 3 991	BoBo		4x 185	60	1947	26.05.52 Ostzone
74	Hen - SSW	25 185 - 4 664	BoBo		4x 185	60	1948	26.05.52 Ostzone
75	Hen - SSW	25 186 - 4 665	BoBo		4x 185	60	1948	1978 verschrottet
76	Hen - SSW	25 187 - 4 666	BoBo		4x 185	60	1948	1978 verschrottet
77	Hen - SSW	25 188 - 4 667	BoBo		4x 185	60	1948	KOHLEVERSORGUNG
78	Hen - SSW	25 189 - 4 668	BoBo		4x 185	60	1948	26.05.52 Ostzone
79	Hen - SSW	25 190 - 4 669	BoBo		4x 185	60	1949	SCHROTTGLEIS (abgestellt)
80	Hen - SSW	25 191 - 4 670	BoBo		4x 185	60	1949	SCHROTTGLEIS (abgestellt)
81	Hen - SSW	25 192 - 4 671	BoBo		4x 185	60	1949	SCHROTTGLEIS (abgestellt)
82	Hen - SSW	25 736 - 4 901	BoBo		4x 185	60	1949	KOHLEVERSORGUNG
83	Hen - SSW	25 737 - 4 903	BoBo		4x 185	60	1949	1978 verschrottet
84	Hen - SSW	25 738 - 4 902	BoBo		4x 185	60	1949	KOHLEVERSORGUNG
85	Hen - SSW	25 739 - 4 904	BoBo		4x 185	60	1949	KOHLEVERSORGUNG BUSCHHAUS
86	Hen - SSW	25 740 - 4 905	BoBo		4x 185	60	1950	KOHLEVERSORGUNG
87	Hen - SSW	25 741 - 49906	BoBo		4x 185	60	1950	KOHLEVERSORGUNG
88	Hen - SSW	25 742 - 4 907	BoBo		4x 185	60	1950	KOHLEVERSORGUNG

Stand: 1986
Spur: 900 mm

BRAUNSCHWEIGISCHE KOHLEN-BERGWERKE AG
Elektrolokomotiven

# Nr.	Herstellertypen mech. - el.	Bau- jahr	Achs- folge	Typ	Leistung (kW)	Gewicht (t)	gelie- fert	Verbleib, Bemerkungen
89	Hen - SSW	25 646 - 5 432	BoBoBo	EL 10	6x 190	120	1953	KOHLEVERSORGUNG BUSCHHAUS
90	Hen - SSW	25 647 - 5 433	BoBoBo	EL 10	6x 190	120	1953	KOHLEVERSORGUNG BUSCHHAUS
91	Hen - SSW	25 648 - 5 434	BoBoBo	EL 10	6x 190	120	1953	KOHLEVERSORGUNG
92	Hen - SSW	25 649 - 5 435	BoBoBo	EL 10	6x 190	120	1953	TAGEBAU HELMSTEDT
93	Hen - SSW	25 650 - 5 436	BoBoBo	EL 10	6x 190	120	1953	KOHLEVERSORGUNG
94	Hen - SSW	25 651 - 5 437	BoBoBo	EL 10	6x 190	120	1953	TAGEBAU SCHÖNINGEN
95	Hen - SSW	25 652 - 5 438	BoBoBo	EL 10	6x 190	120	1953	KOHLEVERSORGUNG
96	Hen - SSW	25 653 - 5 439	BoBoBo	EL 10	6x 190	120	1953	KOHLEVERSORGUNG
97	Hen - SSW	25 654 - 5 440	BoBoBo	EL 10	6x 190	120	1953	KOHLEVERSORGUNG
98	Hen - SSW	25 655 - 5 447	BoBoBo	EL 10	6x 190	120	1954	KOHLEVERSORGUNG BUSCHHAUS
99	Hen - SSW	25 656 - 5 448	BoBoBo	EL 10	6x 190	120	1954	KOHLEVERSORGUNG BUSCHHAUS
100	KrMa - SSW	18 653 - 6 016	BoBo		4x 190	65	1959	TAGEBAU ALVERSDORF
101	KrMa - SSW	18 654 - 6 017	BoBo		4x 190	65	1959	TAGEBAU ALVERSDORF (Tandem mit 103)
102	KrMa - SSW	18 655 - 6 018	BoBo		4x 190	65	1959	TAGEBAU ALVERSDORF (Tandem mit 104)
103	KrMa - SSW	18 656 - 6 019	BoBo		4x 190	65	1959	TAGEBAU ALVERSDORF (Tandem mit 101)
104	KrMa - SSW	18 657 - 6 020	BoBo		4x 190	65	1959	TAGEBAU ALVERSDORF (Tandem mit 102)
105	Hen - SSW	29 861 - 6 184	Bo		2x 95	29	1963	Zweikraftlokom., ELEKTRO-HAUPTWERKSTATT
106	Hen - SSW	26 119 - 5 612	BoBo	EL 4	4x 190	75	1965	von Rheinbraun (1039), KOHLEVERSORGUNG
107	Hen - SSW	26 120 - 5 613	BoBo	EL 4	4x 190	75	1965	von Rheinbraun (1040), KOHLEVERSORGUNG



BKB: Lok 206 zieht die Lok 48 gerade unter der ausgeschalteten Fahrleitung hervor (oben), Lok 210 ist mit zwei Flachloren zu einer Gleisbaustelle unterwegs (unten) - beide Fotos vom 18.07.1986.



BRAUNSCHWEIGISCHE KOHLEN-BERGBERKE AG
Gleisrückmaschinen / Kippenräumer

Stand: 1986
Spur: 900 mm

#	Nr.	Herstellerdaten	mech. - el.	Bau-Jahr	Achsa-Folge	Typ	Leistung (kW)	Gewicht (t)	geliefert	Verbleib, Bemerkungen
Gleisrückmaschinen:										
1		Ardelt - SSW	-				14			
2		Ardelt - SSW	-				14			
3		Ardelt - SSW	-				14			
4		Arbens - SSW	-				15			
5		Hasenclever - SSW	-	1940			20		1940	
6		Lauchhammer - SSW	-	1948			4x 88	62	1949	TAGEBAU ALVERSDORF
#	7	LMG Lübeck - SSW	4 - 5 224	1948			2x 190	45	1949	TAGEBAU ALVERSDORF
#	8	LMG Lübeck - SSW	5 - 5 225	1949			2x 190	45	1949	TAGEBAU ALVERSDORF
#	9	LMG Lübeck - SSW	6 - 5 226	1949			2x 190	45	1949	KOHLEVERSORGUNG
Kippenräumer:										
10		Lauchhammer - SSW	33 - 2 703	1930			2x 88	45	1931	
11		Lauchhammer - SSW	24 - 2 704	1930			2x 88	45	1931	
12		Lauchhammer - SSW	37 - 2 751	1931			2x 88	45	1932	
13		Lauchhammer - SSW	-	1932			2x 88	45		
14		Lauchhammer - SSW	66 - 3 208	1937			4x 95	85	1938	
15		LMG Lübeck - SSW	1 - 5 221	1948			4x 95	90	1948	
16		LMG Lübeck - SSW	2 - 5 222	1948			4x 190	90	1949	
17		LMG Lübeck - SSW	3 - 5 223	1949			4x 190	90	1949	

In der Grube ist ein weitverzweigtes Bandstrassennetz verlegt. Abraum wird über dieses Netz in einen anderen Teil der Grube geleitet und dort verkippt, Braunkohle wird vom Grund der Grube hinauf zur Bahnverladung transportiert und dort auf bereitstehende Züge verladen. In die Grube fährt schon lange kein Zug mehr hinein. Das ist auch beim Tagebau Helmstedt so. Am oberen Rand der Grube ist eine Eisenbahnanlage fest installiert, die über die Bandstrassen versorgt wird - egal in welchem Teil der Grube gerade abgebaut wird. Die einzigen Betätigungsfelder der Gleisrücker liegen also nur noch bei der vorhin schon erwähnten Absetzanlage und bei der Mutterbodengleisanlage. Lok 48 nähert sich kurz darauf auch schon wieder der Elektro-Hauptwerkstatt. Die Fahrt hat uns insgesamt über 22 Kilometer der interessanten und umfangreichen Braunkohlenbahn geführt.

Der Lokomotivbestand verteilt sich (Stand: Juli 1986) wie folgt auf die einzelnen Betriebsteile:

- 1. Kohleversorgung : 14 Loks à 60 t (Nr. 38, 52, 54, 55, 57, 60, 64, 77, 82, 84, 85, 86, 87 und 88)
2 Loks à 75 t (Nr. 106 und 107)
4 Loks à 120 t (Nr. 91, 93, 96 und 97)
2 Dieselloks (Nr. 208 und 210)
1 Gleisrücker (Nr. 9)
 - 2. Tagebau Alversdorf : 3 Loks à 60 t (Nr. 39, 46 und 48)
4 Loks à 65 t (Nr. 100, 101, 102, 103 und 104)
3 Dieselloks (Nr. 203, 204 und 205 - Lok 205 zum Besuchszeitpunkt schon abg.)
2 Gleisrücker (Nr. 7 und 8)
 - 3. Tagebau Schöningen : 2 Loks à 120 t (Nr. 92 und 94)
 - 4. Kohleversorgung Buschhaus: 5 Loks à 120 t (Nr. 89, 90, 95, 98 und 99)
 - 5. Tagebau Helmstedt : 3 Loks à 60 t (Nr. 40, 59 und 62)
1 Diesellok (Nr. 209)
 - 6. Hauptwerkstatt : 1 Diesellok (Nr. 206)
 - 7. Elektro-Hauptwerkstatt : 1 Zweikraftlok (Nr. 105)
ausserdem abgestellt : 6 Loks à 60 t (Nr. 47, 51, 53, 79, 80 und 81)
- =====
- 43 Elloks (davon 6 abgestellt)
 - 7 Dieselloks (davon 1 abgestellt)
 - 1 Zweikraftlok
 - 3 Gleisrücker

Der Wagenbestand gliedert sich so:

- 1. Abraumtransport: 22 Stück 16 cbm-Wagen, Hersteller Talbot
135 Stück 25 cbm-Wagen, Hersteller LH
15 Stück 25 cbm-Wagen, Hersteller Krupp
26 Stück 25 cbm-Wagen, Hersteller LHB
 - 2. Kohletransport : 46 Stück 43 cbm-Wagen, Hersteller O&K
22 Stück 45 cbm-Wagen, Hersteller LHB
22 Stück 55 cbm-Wagen, Hersteller Krupp
 - ausserdem : 17 Stück 5 cbm-Muldenkipper, Hersteller Krupp
- =====
- 305 Stück

Zusätzlich existieren noch insgesamt vier Rottenkraftwagen (einer davon ist ein Klv 53 von Schöma (3924/1975), die anderen stammen offenbar von einem anderen Hersteller), sowie diverse Spezialfahrzeuge (teils abgestellt) für das Schmalspurnetz.

ausgeschlachtet, der Ersatzteilverrat ist bereits ausreichend. Zudem handelt es sich dabei um Loks, die noch eine Direktsteuerung besitzen, während zahlreiche heute noch eingesetzte 60 t-Loks nachträglich mit einer Schützen-Steuerung ausgerüstet worden sind.

Der Lokführer dreht an dem mitten im Führerstand installierten grossen Handrad - vergeblich! Der Strom ist wegen Wartungsarbeiten im Werkstattbereich abgeschaltet. Doch schon kurz darauf erscheint die Diesellok 206 aus dem Werkstattbereich und schiebt die hilflose Ellok auf das nebenliegende Streckengleis. Über eine der zahlreichen Rufsäulen gibt der Lokführer die gewünschte Fahrtroute an das Stellwerkpersonal weiter; Lok 48 soll zunächst nach Helmstedt fahren. Weichen stellen sich, das Lichtsignal springt auf 'grün' und die Fahrt beginnt. Die Ellok rumpelt über mehrgleisige Anlagen in Richtung des Tagebaues Helmstedt. Auf der rechten Seite kommt jetzt die einzige Zweikraftlok, die die Nummer 105 trägt und der Elektro-Hauptwerkstatt unterstellt ist, in Sicht. Auch hier werden Wartungsarbeiten an der Oberleitung erledigt. Diese Lokomotive kann sowohl unter Fahrdracht verkehren, als auch ihren Strom aus einem dieselgetriebenen Generator beziehen. Ihre Vorgängerin, die Lok 36, musste sich mit dem begrenzten Stromvorrat aus dem mitgeführten Akku begnügen. Nach Anschaffung der Lok 105 wurde sie im Januar 1964 verschrottet.

Weiter geht's Richtung Helmstedt. Die Strecke knickt nach rechts ab, links eröffnet sich der Blick auf den ehemaligen Tagebau Treue. Hier wird nur noch Abraum verkippt. Langsam rollt eine 60 t-Lok mit ihrem Zug auf das Streckengleis zu. Das mehrere hundert Meter lange Stichgleis zum Absetzer ist ein sogenanntes fliegendes Gleis. Es wird entsprechend der Stellung des Absetzers laufend verlegt. Die Oberleitung ist an speziellen Masten aufgehängt, die direkt am Gleiskörper befestigt sind. Der Betrieb mit fliegenden Gleisen hat bei den BKB heute kaum noch eine Bedeutung.

Weiter Richtung Helmstedt. Ein Signal zeigt 'rot'. Das Streckengleis nach Helmstedt ist wegen Gleisbauarbeiten gesperrt. Deswegen herrscht heute auch kaum Betrieb. Normalerweise verkehren die Kohlenzüge von und zum Tagebau Helmstedt etwa im Stundentakt.

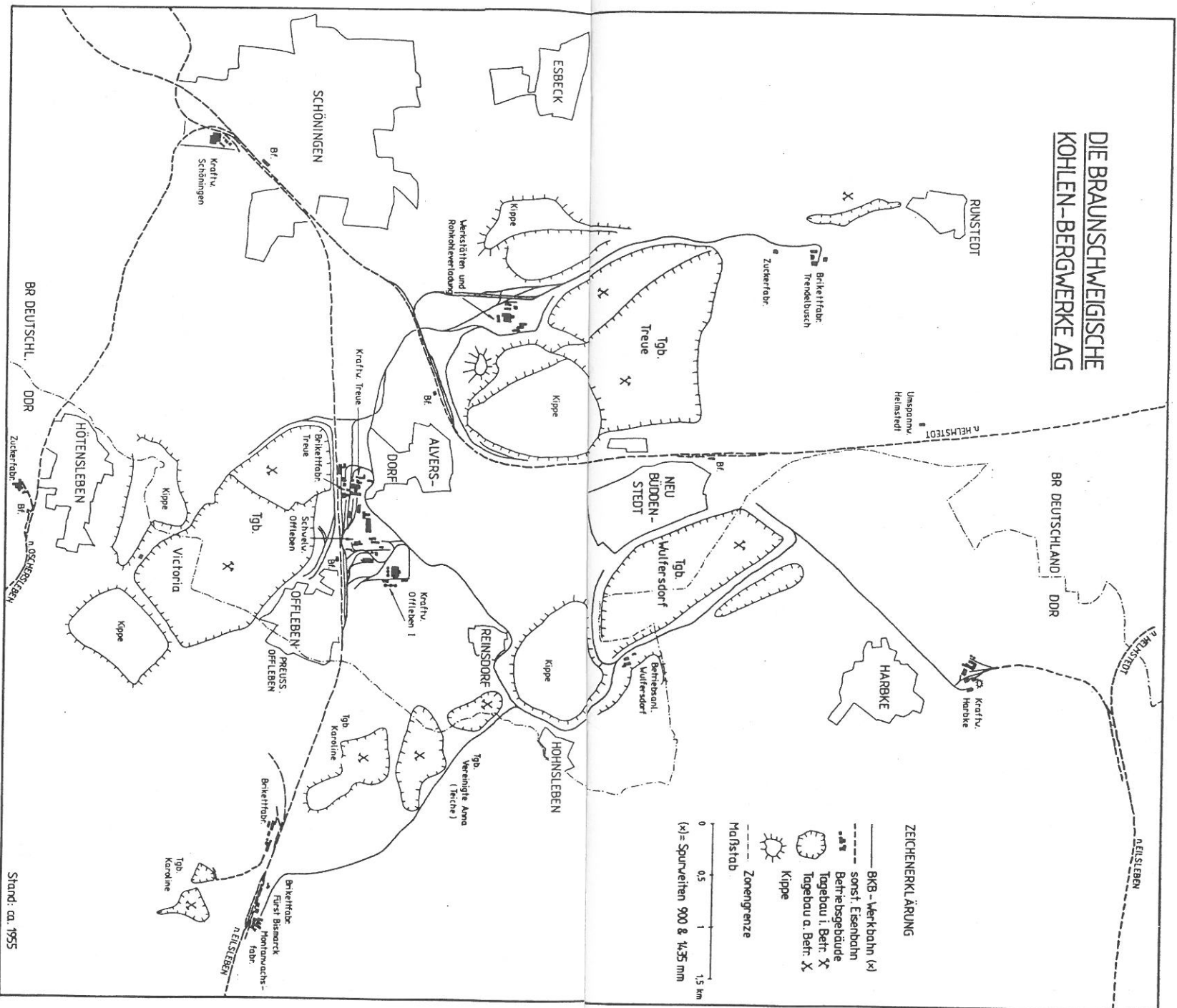
Im Hintergrund ist eine der grünen Dieselloks auf dem Helmstedter Gleis erkennbar. Unsere Lok 48 biegt statt dessen auf ein weiteres Stichgleis zum Mutterbodenlager ein. Hier wird wertvoller Mutterboden, der beim Aufschluss neuer Tagebaugelände anfällt, zwischengelagert, um bei Rekultivierungen wieder sinnvoll verwendet werden zu können.

Nach einer kurzen Pause geht's wieder zurück. Beim Wechsel der Stromabnehmer wird dem Lokführer Fingerspitzengefühl abverlangt. Der kleine seitliche Stromabnehmer, der für die am fliegenden Gleis befestigte Oberleitung bestimmt ist, muss eingezogen werden; der grössere, mittig angeordnete muss gleichzeitig wieder angelegt werden. Passiert dies zu früh, gibt's Unordnung in der Oberleitung. Einziehen und Anlegen der Stromabnehmer geschieht von Hand mittels Leinen, die an kurzen Doppelhaken festgelegt werden.

Vor der Einfahrt in das Streckengleis muss erneut ein rotes Signal beachtet werden. Und hier wird auch die eigenartige Anordnung der Signale erklärt, die für geschobene und gezogene Zugverbände gleichermaßen geeignet ist: Das eigentliche zweiäugige Lichtsignal (links rot, rechts grün) steht in der Mitte, jeweils ca. 80 Meter davor und dahinter befinden sich Zusatzsignale, die in Form von Lichtpunktzeilen das geöffnete und geschlossene Formsignal nach DB-Vorbild darstellen. Haupt- und Zusatzsignale werden gleichzeitig geschaltet, wobei das vorgezogene Zusatzsignal für geschobene, das nachgestellte Signal für gezogene Verbände gilt. Dadurch wird gewährleistet, dass Züge mit Signalhalt immer im selben Streckenabschnitt zum Halten kommen - nicht etwa, dass die Waggons geschobener Verbände schon in die nächste Weichenanordnung hineinragen!

Wenig später bewegt sich unsere Lok 48 wieder in den selbsttätig geschalteten

DIE BRAUNSCHWEIGISCHE KOHLEN-BERGWERKE AG



ZEICHENERKLÄRUNG

- BKW - Werkbahn (x)
- - - sonst. Eisenbahn
- Betriebsgebäude
- Tagebau I, Betr. X
- Tagebau a. Betr. X
- ☀ Kippe

--- Zonengrenze

Maßstab

0 0,5 1 1,5 km
 (x) = Spurweiten 900 & 1435 mm

BR DEUTSCHL. DDR

Stand: ca. 1955

Braunschweigische Kohlen-Bergwerke AG 3330 Helmstedt						Spur : 900 mm Stand: 18.07.1986			
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	202	Krupp	3 219/1953	Bdh		220			neu, a)
#	203	Krupp	3 468/1955	Bdh		200	24	33	neu
#	204	Krupp	3 469/1955	Bdh		200	24	33	neu
#	205	Krupp	3 470/1955	Bdh		200	24	33	neu, b)
#	206	Krupp	2 127/1957	Bdh		200			neu
#	207	siehe Normalspurliste							
#	208	Schöma	2 086/1958	Bdh	CFL 200 V	200			neu
#	209	Schöma	2 175/1959	Bdh	CFL 200 V	200			neu
#	210	Schöma	2 624/1963	Bdh	CFL 200 V	200			neu
		Schöma	2 140/19		CS 168 e				neu
		Schöma	2 141/19		CS 168 e				neu
		Schöma	2 142/19		CS 168 e				neu
		Schöma	2 143/19		CS 168 e				neu
		Schöma	2 144/19		CS 168 e				neu
		Schöma	2 145/19		CS 168 e				neu
		Schöma	2 146/19		CS 168 e				neu
		Schöma	2 147/19		CS 168 e				neu
		Schöma	2 419/1961		D 30 G				neu
		Schöma	2 963/1966		D 30				neu
#		Schöma	3 924/1975		Klv 53				neu

a) = 1979 abgestellt; an Stadt Helmstedt
b) = 1986 abgestellt

Wie sehen wohl die Schöma-Fahrzeuge CS 168 e und D 30 (G) aus? Existieren sie noch?

Der Normalspurbetrieb

Der Normalspurbetrieb endete im Jahre 1974 mit der Stilllegung der Brikettfabrik Treue 2/4 in Offleben. Hier waren seinerzeit Dampfspeicherloks und auch eine Tandem-Diesellok eingesetzt. Die Dampfspeicherloks besitzt man schon länger nicht mehr, ein Teil der Tandem-Diesellok (207a) wurde 1978 verschrottet, der andere Teil (207b) existierte noch 1986 und sollte eventuell bei der Schwefelverladung (aus der Rauchgasentschwefelungsanlage des Kraftwerkes Buschhaus) wieder verwendet werden. Zwischenzeitlich hat man für die neue Flüssigschwefelverladeanlage jedoch einen Vollert-Robot angeschafft. Die Anlage sollte Ende Juli 1987 in Betrieb gehen.

Braunschweigische Kohlen-Bergwerke AG 3330 Helmstedt						Spur : 1 435 mm Stand: 28.05.1964			
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Druck (atm)	Gew. (t)	Einsatzstelle, Bemerkungen		
		Hagans	97/1879	Bn2t			Kraftwerk Harbke		
		Hagans	281/1883	Bn2t			Tagebau Treue		
		Hanomag	3 609/1900	Bn2t			Tagebau Frettstedt (BKB ?		
	102	Hen	4 575/1896	Dn2t			Verl. Treue; neu an Grube Frederike, Hamersleben (1)		
	103	Hanomag	3 609/1900	Bn2t			Bf. Bismarck; neu an Braunkohlenw. Frettstedt		
	121	Krupp	2 182/1940	Dh2t			Verl. Treue; neu (auch: 89)		
	151	Hohen	1 906/1906	Bf1			Bf. Bismarck; neu		
	152	Hohen	2 064/1906	Cf1			Kraftwerk Harbke; neu		
	153	Hohen	2 082/1906	Cf1			Schwelwerk Offleben; neu		
#	154	Hohen	3 462/1915	Cf1	9.5	24	Bf. Treue; neu		
	155	Hanomag	8 122/1917	Bf1			Kraftwerk Harbke; neu an Pulverfabrik Plaue		
	156	Hohen	4 483/1924	Cf1			Bf. Treue; neu		
	157	Hen	22 910/1936	Bf1			Kraftwerk Harbke; neu		
#	158	Krupp	.1 607/1936	Cf1	10		Sch. Offleb.; neu, (auch: 84)		
#	159	Krupp	3 327/1954	Cf1	20	45	Schwelwerk Offleben; neu		
#	160	Krupp	3 837/1958	Cf1	20	45	Bf. Treue; neu		
#	207a	Krupp	3 694/1957	Bdh			neu; 200 PS; 1978 verschr.		
#	207b	Krupp	3 695/1957	Bdh			neu; 200 PS; 1986 abg. vorh.		

Eisenbahnen anderer Spurweiten

Einschlägige Lieferlisten weisen auch Lokomotiven anderer Spurweiten für die Braunschweigischen Kohlen-Bergwerke nach. Nur in zwei Fällen liessen sich Einzelheiten über die Angaben der Lieferlisten hinaus ermitteln:

Die Schalke-SSW-Lok lief mit grösster Wahrscheinlichkeit beim Restpfeilerabbau untertage in der Grube Treue. Nach der Einstellung des Untertagebetriebes wurde sie verkauft.

Das Einsatzgebiet der Diema-Lok liess sich nicht ermitteln. Die Maschine wurde als reine Feldbahnlok ausgeliefert, war also nicht für den Untertageeinsatz geeignet. Sie gelangte recht bald wieder zum Hersteller zurück und von dort an ein norddeutsches Torfwerk, wo sie heute noch anzutreffen ist.

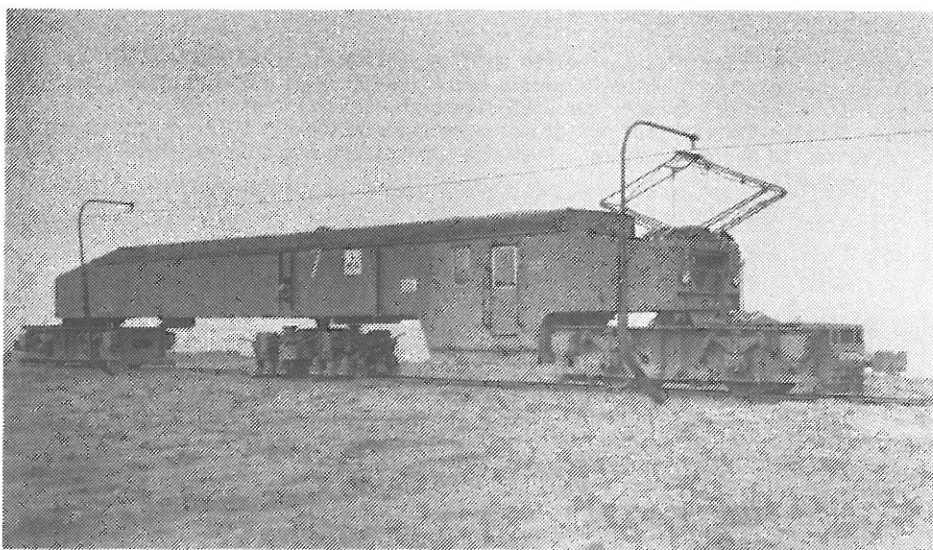


Braunschweigische Kohlen-Bergwerke AG 3330 Helmstedt						Spur : verschiedene Stand: 1987	
#	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Spur (mm)	Bem.
	Jung 2/1886 Schöma 174/1935 Schalke-SSW	Bn2t				700	LV LV, a)
	51 693-5 665/1955 Diema 2 873/1966	Bo Bdm	EL 8 DL 6	2x15 kW 7.5	6.8 1.15	600 500	neu, b) neu, c)

a) = 1935 an BKB, für Harbke
 b) = Untertage-Akkulok, 110 V, 450 Ah/ 1969 verkauft an ...
 c) = Feldbahn-Diesellok m. Führerstandsüberdachung, el. Anlass- und Signalanlage/ 1969 über Diema an Torfw. Ludwig Eichler, Ahlen-Falkenberg

BKB: Gleisrucker Nr. 7 der BKB. Das Fahrzeug ist heute noch vorhanden.

Foto: BKB



Bernd Neddermeyer/Andreas Christopher

Neues aus Berlin

BEWAG Berliner Kraft und Licht, Kraftwerk Reuter 1000 Berlin

Die Lok 3 der Bewag traf am 3. Oktober 1987 abends in Berlin ein. Die Abnahme erfolgte am 4. November, lediglich die Funkfernsteuerung ist bis heute noch nicht von der Post genehmigt. Die Lok 3 ist für das Kraftwerk Reuter-West bestimmt.

Das Kraftwerk Reuter ist in zwei Betriebsbereiche aufgeteilt: Kraftwerk Reuter (alt) und Kraftwerk Reuter-West (Neubau). Im alten Betriebsteil sind die Loks DL 1 und DL 2 im Einsatz. Die Lokomotiven werden von Bewag-Personal gefahren.

Die Betriebsführung für das neue Kraftwerk Reuter-West, das jetzt im Probebetrieb angelaufen ist, liegt in den Händen der Rhenus-Transport International, die auch das Personal für die MaK-Lok und das Stellwerk stellt, an das Reuter (alt) nicht angeschlossen ist.

Bewag, Berliner Kraft und Licht, Kraftwerke Reuter 1000 Berlin						Spur : 1 435 mm Stand: 19.01.1988		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	1'	Krupp 2 520/1950	Bdm		90			neu, a)
#	DL 1"	Hen 30 314/1961	Bdh	DH 240				b)
#	DL 2	Jung 13 284/1960	Bdh	RK 15 B				neu
#	3	MaK 700 089/1987	Cdh	G 763 C	762	60	40	neu

a) = Verbleib ?
 b) = neu an Stahlwerke Südwestfalen, Geisweid, später Werk Hagen; 1982 an Bewag, Berlin

Orenstein & Koppel, Werk Spandau 1000 Berlin-Spandau

Das Spandauer Werk der Orenstein & Koppel AG wurde 1900 eröffnet. An der Hamburg-Lehnter Bahnstrecke gelegen boten sich gute Möglichkeiten, die benötigten Waren und Erzeugnisse an- und abzutransportieren. Auf dem über 135.000 qm grossen Areal wurden folgende Erzeugnisse produziert: Normal- und schmalspurige Personenwagen, Güterwagen und Spezialwagen, Weichen, Signalanlagen, elektrische Lokomotiven und Triebwagen (u. a. für die Berliner U- und S-Bahn, DB-BR 420, U-bahnen Nürnberg und München), Autobusse, Eimerbagger, Löffelbagger, Kräne und

Bahn-Express

schwere Baufahrzeuge.

Anfangs waren hier 1500, in Kriegszeiten über 4000 Menschen beschäftigt. Heute werden nur noch Baumaschinen hergestellt.

Die Werkbahn ist durch eine eingleisige Strecke an den Güterbahnhof Spandau der Deutschen Reichsbahn angeschlossen. Für den Werkverkehr lassen sich folgende Fahrzeuge nachweisen:

Orenstein & Koppel, Werk Spandau -1000 Berlin-Spandau						Spur : 1 435 mm Stand: 1987		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		O&K 2 255/1907	Bn2t		100			LV
		O&K 9 333/1921	Bn2t		300			LV
	3	O&K 21 196/19..	Bdm	RL 12		28		a)
	1	O&K 25 623/1956	Bdm	MV 6 B	145	24		b)
#	oNr	O&K 26 874/1978	Bdh	MB 200 N	190	26		neu

a) = Norddeutsche Chemische Werke, Embsen (3)(vgl. BE 3/87 -146-); 1955 an O&K, Werk Spandau (Inzahlungnahme); Verbleib unbekannt (letzte HU 02.10.58, letzte BrU 14.01.59)
b) = neu an Hoesch, Westfalenhütte, Dortmund (52)(Doppellok, um 1960 getrennt); 27.05.69 an O&K, Werk Spandau (1); 09.79 an Berliner Eisenbahn-Freunde (BEF)

Ausserdem war ein zweiachsiger Dampfkran vorhanden, der zum Rangieren verwendet wurde. Von diesem Kran sind keine Daten vorhanden.

Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn, 1000 Berlin 44 (BE 2/87 -92-)
Berliner Verkehrs-Gesellschaft, 1000 Berlin (BE 2/87 -94-)

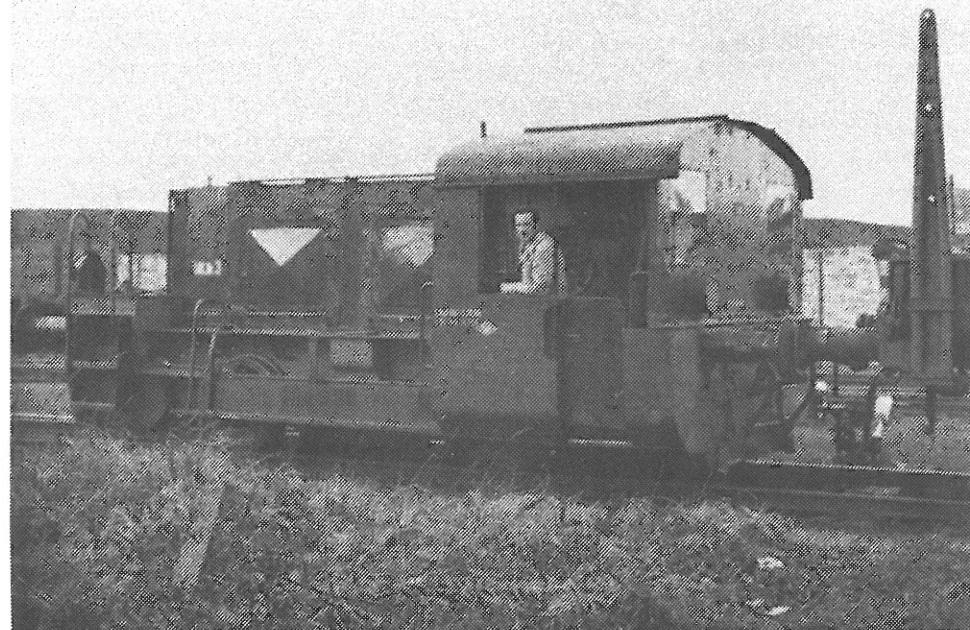
Die nach Italien verkaufte Lok ML 00603 ging nun endlich am 10.10.87 morgens von Berlin ab nach Verona (IPE Zona Industriale).

Der Verkauf der ML 00602 an die BVG hat sich zerschlagen, da die BVG über Jung die ehemalige Lok 275 der Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn kaufte. Die Lok war von der BOE bereits 1980 an Reuschling, Hattingen, verkauft worden. Bei der BVG erhält sie die Betriebsnummer 5076.

Inzwischen ist auch die Neubeschaffung der Lokomotiven für den Betriebsbereich S-Bahn geklärt: Hersteller wird die Liefergemeinschaft Siemens/Gmeinder sein (Federführung: Siemens). Es wird sich dabei um zwei vierachsige Zweisystemloks handeln (Stromschiene/Akku), die im Zugverband auch von sogenannten Spitzenwagen aus gefahren werden können (Übertragung der Fahrbefehle mittels Funk vom Spitzenwagen aus). Es sind die Betriebsnummern 5050 und 5051 vorgesehen.

Foto vorige Seite: Diese Zeiten sind längst vorbei: Der beladene Lorenzug mit der O&K-Lok 6654 an der Spitze rumpelt gen Klinkerwerk Kuhfuss in Coesfeld. Heute kommt allenfalls mal eine moderne Schöma-Lok zum Einsatz.

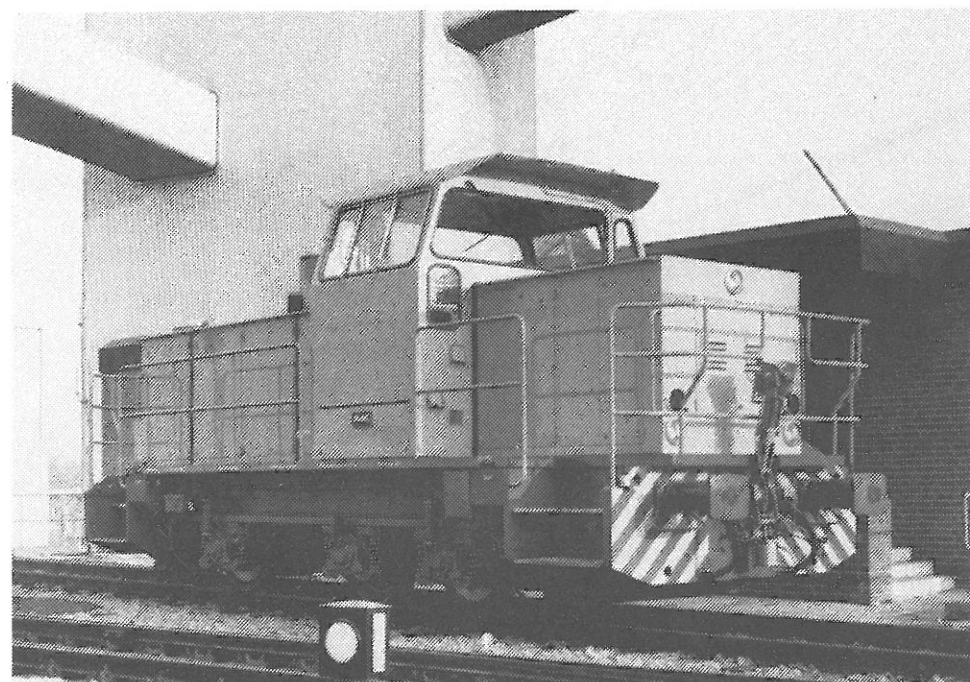
Foto: Bernhard Krayenbaum

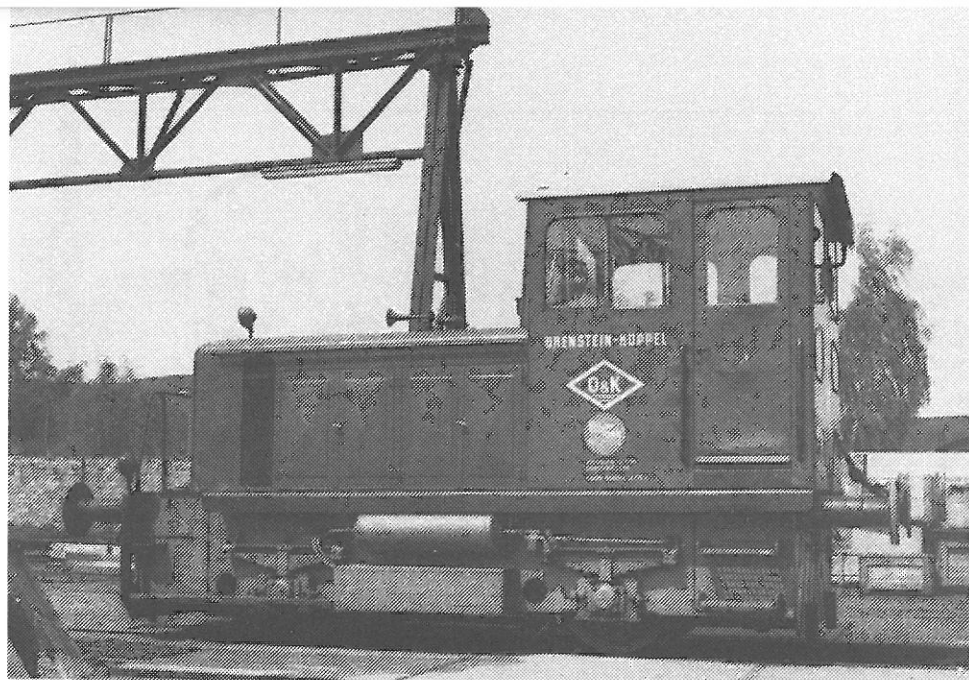


O&K, Spandau: Ein unbekannter Fotograf überlieferte dieses Foto der früheren Lok 3 (O&K 21196), das um 1959 am Verladeplatz im Werk entstand.

Foto: Sammlung Bernd Neddermeyer
Bewag, Kraftwerk Reuter-West: Flammneu präsentiert sich die Lok 3 (MaK 700089/1987) am 19.01.1988 dem Fotografen vor dem Stellwerk im Bereich des Kraftwerkes Reuter-West.

Foto: Bernd Neddermeyer





O&K, Spandau: Die letzten drei Werkloks sind im Bild festgehalten. Oben die Lok 1 (O&K 25623/1956) am 15.05.1976, unten die Lok oNr (O&K 26874/1978) am 23.04.79 an der Verladeanlage im Werk aufgenommen. Fotos: Bernd Neddermeyer



Berliner Verkehrs-Freunde (BEF) e. V., 1000 Berlin

Die Berliner Verkehrs-Freunde erhielten am 16.01.88 die ehemalige Werklokomotive des AEG-Kühlschrankwerkes Kassel-Bettenhausen (KrMa 15416/1935; Kö 4280, 1958 Umbau und Umzeichnung in Köf 4280, 1968: 322 605, 1980 an AEG, Kassel). Der Triebfahrzeugpark der BEF besteht somit nur aus ehemaligen Industriebahnfahrzeugen. Die Neuerwerbung hatte ihre letzte HU am 26.07.82 und soll zum Tag der offenen Tür am Himmelfahrtstag restauriert vorgestellt werden - betriebsfähig ist sie ohnehin.

Museum für Verkehr und Technik (MVT), 1000 Berlin (BE 3/87 -176-)

Es sollen noch Fabriknummern nachgetragen werden:

- Laucherthal-Lok = Bn2t, Heilbronn 374/1899, KWStE T 1005, 1921 an Fürstl. Hohenz. Hüttenverw. Laucherthal, 1976 an DME Darmstadt, an DDM Neuenmarkt, an MVT Berlin.
- Osnabrücker Lok = B(h2t?), Esslingen 3632/1911, an KWStE, 1917 an Osnabrücker Kupfer- und Drahtwerk, 1971 an DEV, an Dampfeisenbahn Weserbergland, an MVT Berlin.
- Gasag-Lok = Cn2t, BMAG 3019/1901, Typ T 3, OHE-Spandau 3, an Gasag, Kokerei Berlin-Mariendorf 1, 1966 abg. und hinterstellt für MVT, Berlin.

Kurzmeldungen - Inland

Ruhrkohle AG 4300 Essen

Nachdem bei Abschluß der redaktionellen Bearbeitung des Berichts über die Bergbau AG Niederrhein die Zukunftsperspektiven des Ruhrbergbaus noch sehr unsicher waren, verabschiedete der RAG-Aufsichtsrat am 21. Januar 1988 ein Anpassungskonzept, das der reduzierten Nachfrage nach Steinkohle bei gleichzeitiger sozialer Verträglichkeit gerecht werden soll.

Bis 1995 soll die Förderkapazität um rund 10 Mio. auf 46 - 47 Mio. Tonnen vermindert und die Belegschaft um etwa 20 000 verringert werden. Entlassen werden soll jedoch kein Mitarbeiter der Ruhrkohle.

Im Bereich der drei Betriebsführungsgesellschaften sind in diesem Rahmen folgende Veränderungen vorgesehen:

Bergbau AG Niederrhein (BE 1/88, S. 3-31)

Die Schachthanlage Rheinpreussen des Verbundbergwerks Rheinland soll 1990 aufgegeben werden. Die Lagerstätten von Rheinpreussen soll Pattberg übernehmen. Das Rheinpreussener Abbaufeld "Binsheim" wird an das Bergwerk Walsum übergeben, das damit zunächst auf den Aufschluß des neuen Baufeldes "Dinslakener Graben" verzichten kann.

Die Schachthanlage Friedrich Heinrich wird die Förderung aus ihrem eigenen Grubenfeld zurücknehmen, einen Teil der Förderung aus den Baufeldern Pattberg übernehmen und dort nach über Tage heben.

Die Bergwerke Osterfeld und Lohberg werden bis 1993 zu einem Verbundbergwerk zusammengeführt. Der Förderstandort Osterfeld wird aufgegeben, nachdem bereits am 22. März 1988 in der Kokerei Osterfeld der letzte Koks gedrückt wurde. Im Bereich der BAG Niederrhein wird nun nur noch die Kokerei Prosper, im Einflußbereich von ZuH liegend, betrieben.

Für den Eisenbahnbetrieb im Bereich der BAG Niederrhein lassen sich also folgende Perspektiven ausmachen: Der Eisenbahnbetrieb auf den Strecken

Baerler Busch - Rheinland 5/9 (Rheinpreussen) - Moers
 Rheinland 6/7 (Pattberg) - Friedrich Heinrich
 wird deutlich reduziert werden, da die Kohleförderung der beiden betroffenen Schachtanlagen verlagert wird. Solange diese Zechen noch für Material- oder Bergförderung genutzt werden, wird der Schienenstrang jedoch erhalten bleiben.

Der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen wird von den Veränderungen insofern betroffen sein, als vom Bergwerk Lohberg ein höheres Transportaufkommen zu erwarten sein wird, der Anschluß zu Zeche und Kokerei Osterfeld hingegen kaum noch genutzt werden wird.

Bergbau AG Lippe (BE 3/87, S. 123-146)

Die beiden Hertener Schachtanlagen Ewald und Schlägel & Eisen werden 1990 zu einem Verbundbergwerk zusammengefaßt, Förderstandort wird Ewald sein.

Die bereits heute im Förderverbund stehenden Bergwerke Consolidation und Nordstern sollen 1988 und 1989 enger zusammengefaßt werden. Die Übertageanlagen von Nordstern werden aufgegeben.

Auf das Betriebsstreckennetz der Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte werden diese Maßnahmen keine Auswirkungen haben, da die beiden betroffenen Zechen an wichtigen Verbindungsstrecken liegen.

Bergbau AG Westfalen

Auf den Schachtanlagen Minister Achenbach und Haus Aden soll die Förderkapazität verringert werden. Der Abbau des Bergwerks Haus Aden wird planmäßig in das Nordfeld verlagert, der bisher noch durchgeführte Abbau der Restvorräte in der Bauabteilung Victoria/Kurl läuft 1991 aus.

Völlig neu überdacht werden müssen die Planungen im Bereich Hamm/Ahlen. Hier arbeiten z.Zt. die Bergwerke Heinrich Robert und Radbod der Ruhrkohle AG (RAG) und die Zeche Westfalen des Eschweiler Bergwerks-Vereins (EBV). Die RAG wird den EBV übernehmen, so daß im Raum Hamm/Ahlen ein Abbauverbund entstehen kann. Die im Aachener Raum noch betriebene EBV-Zeche Emil Mayrisch wird stillgelegt. Ein Termin für die Übernahme steht allerdings noch nicht fest.

Am Eisenbahnnetz im Bereich der BAG Westfalen wird sich in negativer Hinsicht vorerst nichts ändern. Im Zuge der Übernahme der EBV-Zeche Westfalen wird das RAG-Zechennetz sogar um deren Zechenbahn Ahlen - Zeche Westfalen-Landabsatz Dolberg - Hafen Haaren und Haaren RLG (Übergang zum VEW-Kohlekraftwerk Uentrop) erweitert werden.

"Ruhrkohle"-Werkzeitschrift 1'88/-kl-

Walcher Elektromaschinenbau GmbH
 4600 Dortmund

Die Dortmunder Firma Walcher hat sich seit ca. zwei Jahren auf den Um- bzw. Neubau von elektrischen Grubenlokomotiven spezialisiert. Lieferungen erfolgten u.a. bereits an die Bergwerke Haus Aden und Radbod im Bereich der BAG Westfalen, an Consolidation (BAG Lippe) und an die Bergwerke Lohberg und Friedrich Heinrich der BAG Niederrhein.

Bergbau AG Niederrhein

Zwei neue Grubenlokomotiven wurden im Frühjahr 1988 von Walcher-Elektromaschinenbau GmbH, Dortmund, an das Bergwerk Lohberg abgeliefert. Einsatzbereich sind die Hauptstrecken der 4. Sohle.

Hervorzuheben ist, daß der Umbau der Loks behindertengerecht erfolgte, d.h. im Besonderen geräumige und leicht zugängliche Führerhäuser verwendet wurden. Hierbei handelt es sich um einachsige Führerhauswagen, die beweglich an das "Energieteil", die ursprüngliche Lok, angekuppelt werden. Nur so konnte ein zu großer Lokübergang in Kurven und Weichen vermieden werden.

Die Lokomotiven entsprechen im Wesentlichen den neuen Vorschriften des Landesoberbergamtes (LOBA) und sind mit einem umfangreichen Sicherheitspaket ausgerüstet. Wird z.B. der Einhandfahrhebel (für Fahren/Bremsen) während der Fahrt losgelassen, kommt es automatisch zur Zwangsbremung. Gleiches gilt für die der Bundesbahn-"Sifa" vergleichbare Sicherheitsfußstaste, die alle 20 Sekunden gelüftet werden muß, um eine automatische Bremsung zu vermeiden.

Ähnliche behindertengerechte Grubenloks sind bereits auf der Zeche Radbod im Bereich der Bergbau AG Westfalen im Einsatz.

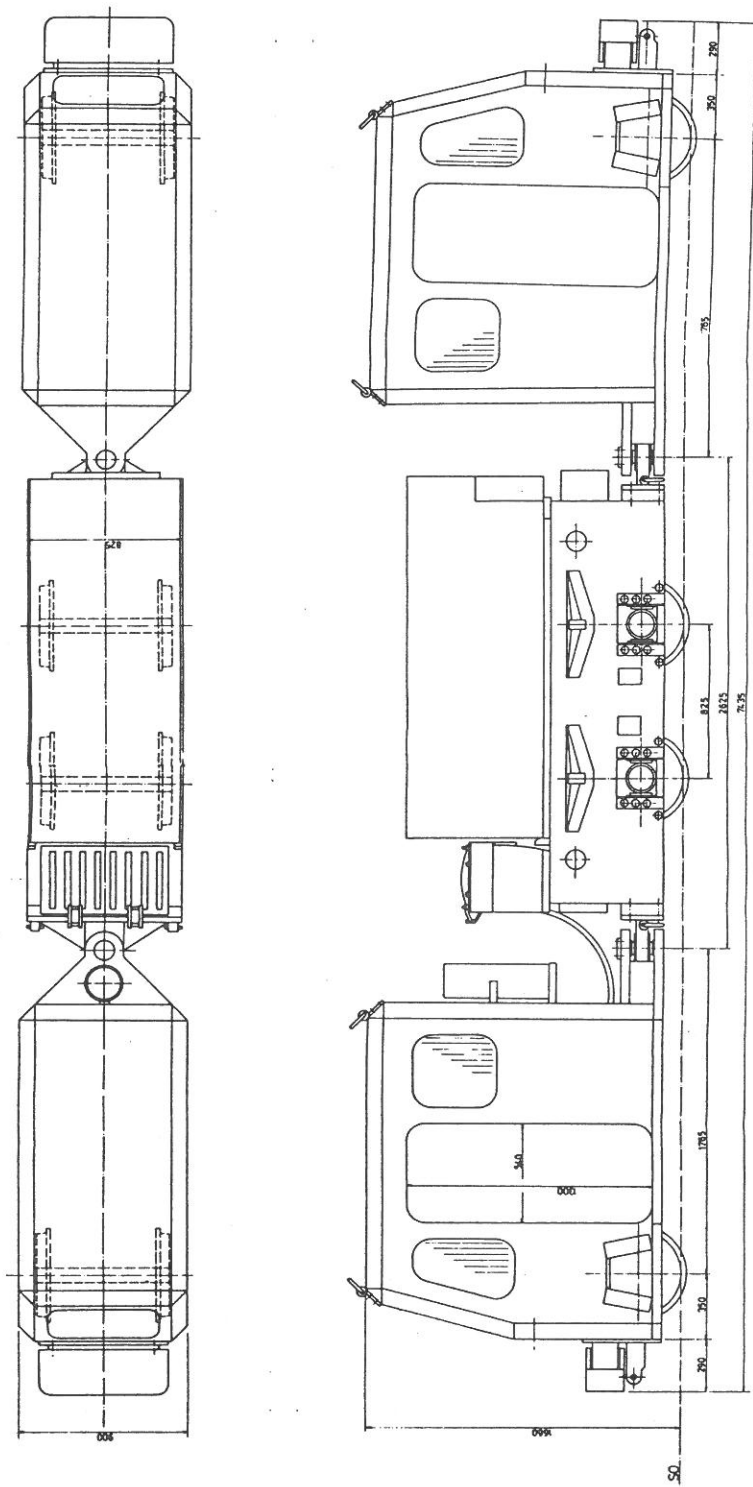
Die technischen Daten der beiden Loks vor und nach dem Umbau:

Art	vor dem Umbau	nach dem Umbau
Hersteller/Fabrikat	Siemens	Walcher
Type/Bauartbezeichnung	1 A 6	WAG 66
Baujahr	1956	1988
Fahrerstand	1 Sitz quer zur Fahrtrichtung	2 Sitze in Fahrtrichtung
Dienstgewicht	5 600 kg	6 600 kg
Länge über Puffer (LüP)	3 300 mm	7 435 mm
Gesamtbreite	825 mm	825 und 900 mm
Gesamthöhe	1 463 mm	1 660 mm
Motorenleistung	2x 9 kW	2x 9 kW
Radstand	825 mm	2665 - 825 - 2665 mm
Fahrgeschwindigkeit	2 m/s $\hat{=}$ 7,2 km/h	2,5 m/s $\hat{=}$ 9,0 km/h
Batterie	1x 48 Zellen 600 Ah	1x 48 Zellen 600 Ah

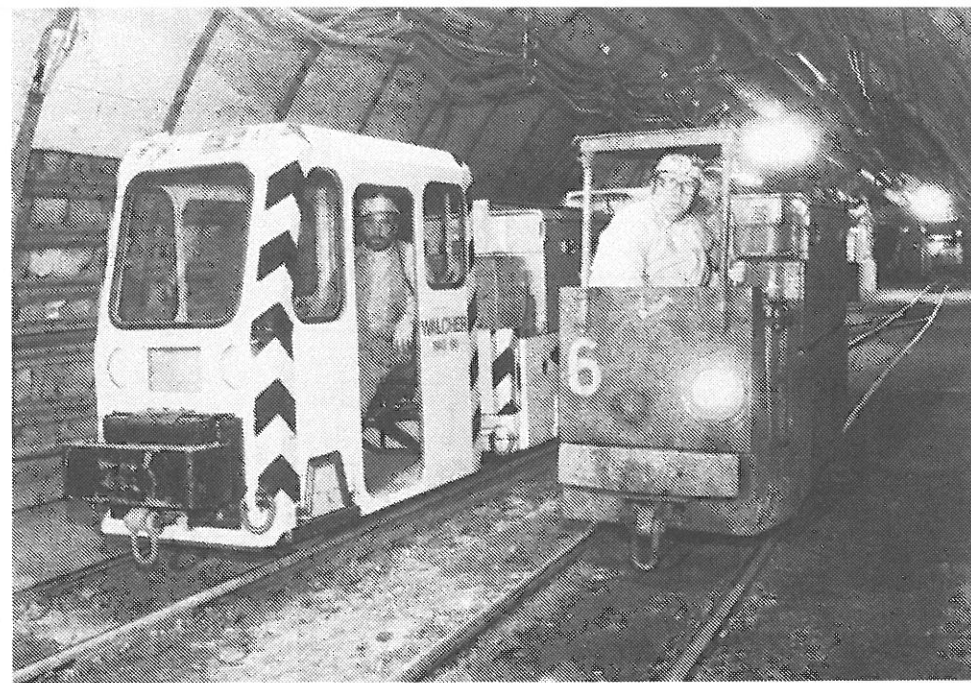
Bergbau AG Westfalen

Anfang Mai 1988 befand sich bei Walcher eine Doppellok konventioneller Bauart (ohne separaten Führerhauswagen) im Neuaufbau. Die Lok mit der Betriebsnummer 22 ist die letzte von fünf Maschinen, die für das Bergwerk Radbod produziert werden. Fabriknummer: Walcher 005/1988.

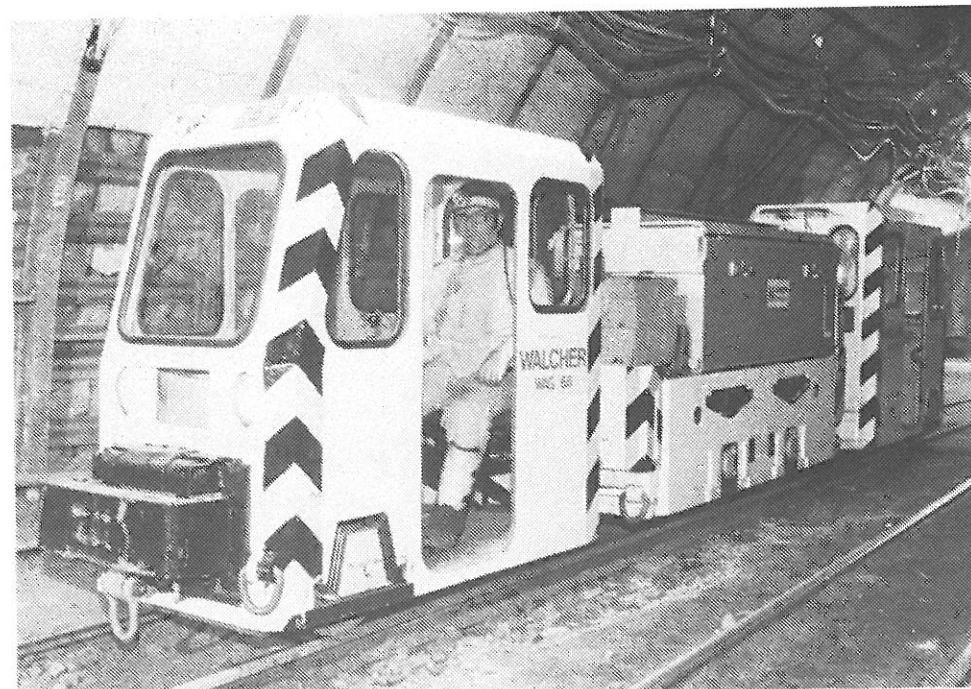
Bereits abgeliefert sind 4 oder 5 einteilige Gruben-Akkuloks an das Bergwerk Haus Aden.



Walcher-Lokomotive (Umbau), Typ WAG 66, für das Bergwerk Lohberg der Ruhrkohle AG



Walcher: Die Walcher-Lok des Typs WAG 66 oben neben der Ursprungslok (rechts vor, links nach erfolgtem Umbau, unten noch einmal allein.
Foto: Ruhrkohle Werkszeitschrift/H.-U. Kress



Bergbau AG Lippe

Als Neubau für das Bergwerk Consolidation entsteht z.Zt. ebenfalls bei Walcher in Dortmund eine schlagwettergeschützte (= für den Untertagebetrieb geeignete) Lok mit eine Länge von bis zu zwanzig Metern. Die Lokomotive, ebenfalls behindertengerecht konzipiert, wird kuppelbar ausgeführt, wobei wahlweise bis zu vier Energieteile hintereinander gekuppelt werden können.

Hersteller/Fabrikat
 Bauartbezeichnung/Type
 Baujahr
 Fahrerstand

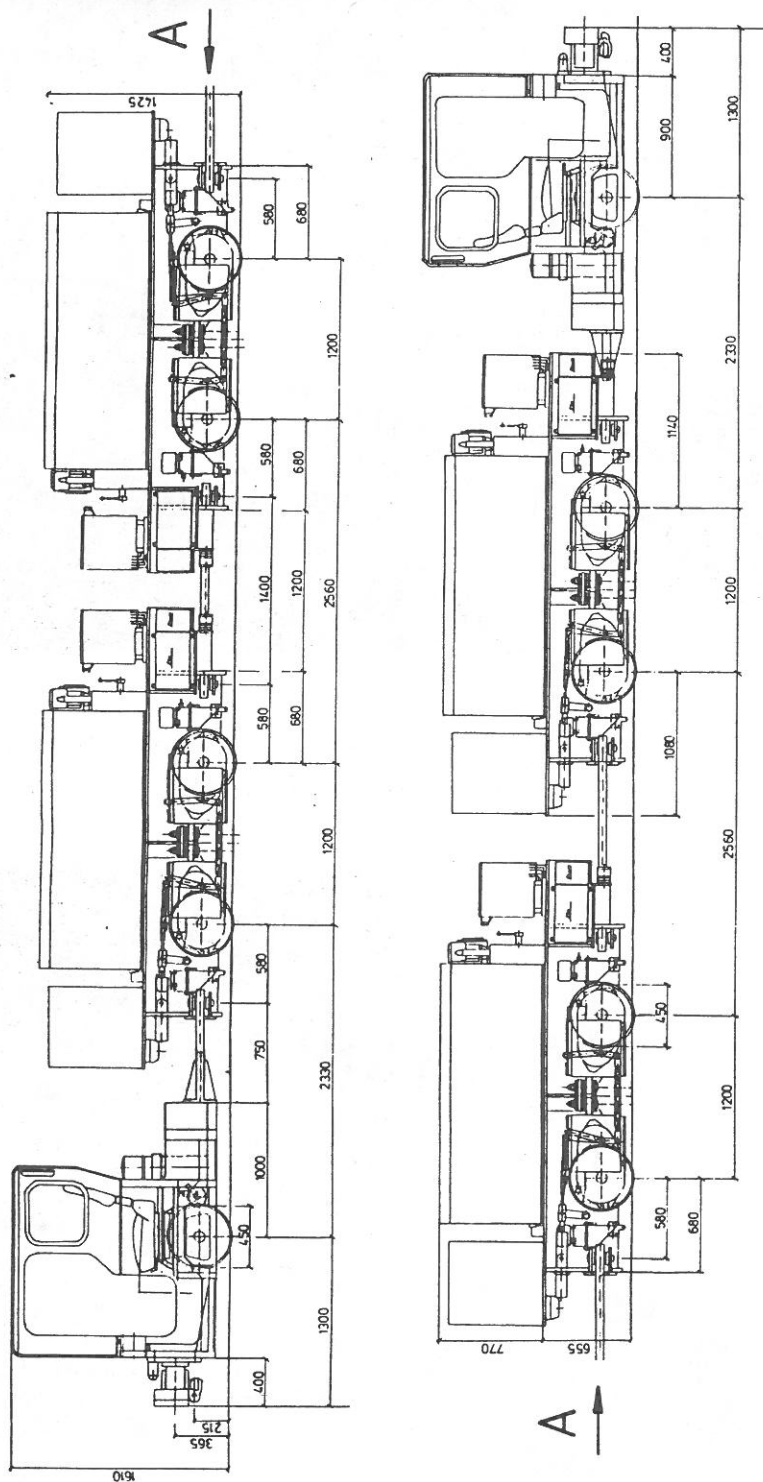
Walcher
 kGA3e 05
 1988
 2 Sitze in
 Fahrtrichtung
 ca. 2 300 kg
 ca. 5 000 kg
 ca. 2 800 kg
 19 740 mm
 ca. 7 755 mm
 ca. 3 695 mm
 515 mm

Gewicht je Energieteil ohne Batterie
 Gewicht je Energieteil mit Batterie
 Gewicht je Führerhaus
 max. Länge über Puffer (LüP)
 Länge der Lok mit 1 Energieteil
 Länge je Energieteil
 Spurweite

Die Ablieferung dieser Lok soll im Oktober erfolgen.

Walcher GmbH/"Ruhrkohle"-Werkzeitschrift 4'88/-kl-

Düngertorfwerk Berumerfehn: Schöma 1888/1956 am 15.08.1986 mit einem Drahtkäfig-Kipplorenzug. Foto: Wolf-Jobst Siedler



Walcher-Lokomotive (Neubau), Typ kGA3e 05 für das Bergwerk Consolidation der Ruhrkohle AG

Aktuelle Nachträge
siehe S. 119 !

Düngetorfwerk GmbH / Torfbetriebe Tannenhausen
2987 Berumerfehn

Das Grosse Moor bei Aurich mit einer ursprünglichen Grösse von 33 qkm ist im Laufe der Zeit durch bäuerlichen Torfstich erheblich reduziert worden. Grossflächige Kultivierungen durch die Staatliche Moorverwaltung folgte in den 30er Jahren. Im Berumerfehner Moor erfolgt noch auf 6.2 qkm industrieller Torfabbau (Weisstorf, z.T. Schwarztorf) durch das Torfwerk Münkeboe. Um das Ewige Meer herum befindet sich ein 3.8 qkm grosses Naturschutzgebiet. Im Dietrichsfelder Moor (östlich der Strasse Aurich-Westerholt) legte man nach dem Ende industrieller Abtorfung auf 3.6 qkm eine Sandmischkultur an (SCHNEEKLOTH, H. und TUXEN, J.: Die Moore in Niedersachsen, 4. Teil, Göttingen 1975).

Diese kleine, zum Torfbetrieb Tannenhausen in Aurich-Brockzetel gehörende Torfwerk liegt sehr versteckt am westlichen Rand des Berumerfehner Moores (= westliches Drittel des Grossen Moores). Man erreicht es, indem man zunächst der Dorfstrasse in Richtung Moor folgt und dann an einer scharfen Rechtskurve der Strasse geradeaus in einen Feldweg weiterfährt. Nach einiger Zeit erreicht man dann die unscheinbaren Gebäude des Torfwerkes.

Der Betrieb ist heute nicht mehr sehr umfangreich, es sind weder eine grosse Torfhalde, noch grössere Mengen fertiger Torfballen zu sehen. Der gewonnene Torf wird als Düngetorf für Gartenbauzwecke verkauft. Es gibt jedoch einige Hinweise darauf, dass der Betrieb früher umfangreicher war: Zum einen sind dies die weitverzweigten, heute zum grossen Teil überwucherten Gleisanlagen, zum anderen sollen noch im September 1983 in einem verfallenen Lokschuppen drei weitere, gut erhaltene Loks abgestellt gewesen sein. Heute ist davon aber nichts mehr zu finden. Die beiden noch vorhandenen Loks werden nach Betriebsschluss in der Entladeanlage abgestellt.

Der Betrieb benötigt heute nur noch wenige Gleise und auch personalmässig scheinen hier selten mehr als zwei Personen beschäftigt zu sein. An Betriebsmitteln sind heute neben den beiden Loks ca. 30 Kipploren mit Drahtaufsatz für den Torftransport und eine Personenlore, die auch als Werkstattwagen benutzt wird, vorhanden.

Alte Karten zeigen, dass es in unmittelbarer Nähe dieses Werkes zumindest um 1965 noch einen weiteren Betrieb mit einer Feldbahn gegeben hat. Auch das südlicher gelegene Torfwerk Königskeil betrieb zu dieser Zeit noch eine Feldbahn. Von beiden Bahnen ist aber heute ausser einigen Schienenresten in einem ehemaligen Bahnübergang nichts mehr zu sehen.

Düngetorfwerk GmbH/Torfbetriebe Tannenhausen 2987 Berumerfehn						Spur :	600 mm		
						Stand:	15.08.1986		
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Schöma	449/1939	Bdm		10/12	2.5		a)
		Diema	793/19..	Bdm		16			b)
		Schöma	1 238/1951	Bdm		12	2.5		a)
#	1	Diema	2 164/1958	Bdm	DL 8	10	2.5		c)
#	2	Schöma	1 888/1956	Bdm		15	2.8		d)

a) = neu an Kanal-Kontor, Berumerfehn; nach 09/83 verschwunden
 b) = Verbleib nach 09/83 unbekannt
 c) = neu an Klingemann & Krebs, Hannover; an Düngetorfwerk Berumerfehn
 d) = neu an Meliorationsverband Norden; an Düngetorfwerk Berumerfehn

Korrekturen & Ergänzungen

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

12.04.88/ Die Feldbahn liegt nach wie vor still, das Werk arbeitet unverändert mit Lkw. Die beiden Loks stehen arbeitslos in der Entladehalle, unter der Oberdachung vor der Entladung stehen noch sieben Mühlhäuser-Kipper, drei normale Kipploren und eine Flachlore. Eine Wiederinbetriebnahme der Feldbahn ist zunächst nicht geplant.

Spielplatz Breslauer Str., 2093 Ashausen (BE 2/86 -107-)

12.04.88/ Die erwähnte Spielplatzlok (Deutz, OMZ 117 F) ist im Laufe des Jahres 1987 wegen extrem desolaten Zustandes entfernt worden.

Ruhr Stickstoff AG, 2121 Embsen (BE 3/87 -146-, 4/87 -233-)

24.07.87/ Das Werk Langelsheim ist stillgelegt und wurde im Laufe des Jahres 1987 abgebrochen. Der Verbleib der dortigen Loks ist bisher unklar, doch am Stichtag stand die Kleinlok BMAG 11207/1940 in gutem Zustand im Bahnhof Seesen.

Niedersächsisches Hafenam, 2190 Cuxhaven (BE 4/85 -13-)

06.04.88/ Man werkelte noch an dem Neuzugang aus Neuwerk herum, Schöma 1755/1956 war regelmässig vom Bauhof Sahlenburg aus im Einsatz und Schöma 377/1938 stand als Reserve im Bauhof Arensch. "So vor drei Monaten" hat man sich von der alten KHD-Lok (21279/1938, 1969 ex Staatliche Mooradministration, Ahlen-Falkenberg) getrennt. Sie steht jetzt im Niedersächsischen Deichmuseum in Dorum.

Der Streckenast nach Spieka-Neufeld (rd. 7 km lang) wird kaum befahren. Die davon separate Bahn, die im vergangenen "Sommer" am Hafen in Spieka-Neufeld existiert hat, ist wieder abgebaut worden, nachdem die Bauarbeiten abgeschlossen waren.

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

06.-07.04.88/ Ende 1987 wurden die beiden Loks endlich abgegeben: 1 Diema 2575/1962, DS 20, wechselte zum Torfwerk Dieter Meiners, Steinau-Südwestseite (9), 2 Diema 2576/1962, DS 20, verdient jetzt mit derselben Tätigkeit, allerdings einige Kilometer weiter ostwärts, ihr Brot beim Niedersächsischen Hafenam in Cuxhaven.

Anton Günther Meiners, Torfwerk Schülpl, 2353 Schülpl b. Nortorf (BE 3/87 -152-)

03.09.87/ Ausser den im Artikel genannten Loks 2, 32 und 33 war noch die Lok 11 (Diema 1912/1956, DL 8, 10 PS, 2 t; neu an Dampfzgl. Feldhaus, Laer b. Osna-brück; an A.-G. Meiners (11, zuletzt 04/84 in Westerhorn gesehen) im Einsatz.

Elf-Bitumen-Werke GmbH & Co., Werk Melamid, 2212 Brunsbüttel (BE 3/84 -19-)

O. A./ Bei der Kleinlok handelt es sich nicht um die ex DB 323 022, sondern um die KrMa 17643/1949, die nie etwas mit der Bundesbahn zu tun hatte. Sie ging seinerzeit neu an die Europäische Tanklager und Transport AG, Hamburg (gel. 21.04.50, Probefahrt 12.06.50, Abnahme 12.06.50), was wohl den heutigen Anlagen der BP-Raffinerie entspricht. Am 28.04.70 versetzte man die Lok an die Mineralöl AG, Ostermoor (= Elf). Jetzt kommt's: Am 15.08.79 kam ein "neuer" Motor aus dem AW Bremen (Nr. 932369/74). Mit ihm bekam die Lok auch den dazugehörigen Motorvorbau - an dem hing denn auch das Schild "KHD 20065". Die eigentliche 323 022 wurde kurz darauf im AW Bremen zersägt.

F. W. v. Bülow KG, Kieswerk Segrahner Berg, 2411 Gudow (BE 2/87 -114)

23.03.88/ Auf dem letzten Gleisstück am Werk stehen noch die in allen Stadien des Zerfalls befindlichen Loks in folgender Reihenfolge: I, X, II, •, V und -. Die Lok II trägt ausser dem II auch die Kennung V bzw. seitlich das -. Ferner steht dort noch ein dereliktischer Motor. Anschliessend folgen ca. 46 Loren, ebenfalls noch auf dem Gleisrest entlang des Waldes. Die Loren teilen sich auf in 9 Stück •, 4 Stück =, 7 Stück X, 9 Stück I, 3 Stück V, 6 Stück II, 3 Stück -, 1 Stück undefinierbar und 4 Stück ohne Kippe.

Ziegelwerke Gnarrenburg GmbH & Co., KG, 2742 Gnarrenburg (BE 1/84 -38-)

07.04.88/ Aus dem Anfang 1982 stillgelegten Ziegelwerk ist im Herbst 1987 die Lokomotive (Diema 3332/1973, DFL 30, 26 PS, 4 t; neu) verschwunden. Edmund kriecht sicher noch raus, wo die abgeblieben ist (Anruf in Buxtehude).

Schöma Christoph Schöttler Maschinenfabrik GmbH, 2840 Diepholz (BE 4/87 -213-)

O. A./ Die Henschel-Lok 31876/1974 ging wohl eher an die Bosch-Siemens AG in Traunreuth, in Traunstein gibt es nämlich kein Siemens-Werk.

Niedersächsisches Deichmuseum, 2853 Dorum

06.04.88/ Seit Jahresanfang 1988 steht hier im Freien die KHD 21279/1938, OMZ 117 F, 22/24 PS, 4,6 t, 15.5 km/h; neu über Klingemann & Krebs, Hannover, an Kulturbauleitung Hoogstede; später an Staatliche Mooradministration, Ahlen-Falkenberg; 1969 an Niedersächsisches Hafenam, Cuxhaven; 1988 an Niedersächsisches Deichmuseum, Dorum. Die Lok steht zusammen mit je einer Kipp- und Flachlore im Freien und kann auch ausserhalb der spärlichen Öffnungszeiten des Museums besichtigt und fotografiert werden.

Kinderhaus Worpswede, 2862 Worpswede

05.04.88/ Nach wie vor existiert beim Kinderhaus in Worpswede als Spielplatzlok die KHD 22792/1939, OMZ 117 F, 22/24 PS, 4.6 t, 15.5 km/h; neu an Friedrich Cetto, Bremen, für Vechta-Falkenrodt.

Klinkerwerk Hagen, W. Eickhoff, 2856 Hagen/Nds. (BE 4/85 -5-)

07.04.88/ Der Betrieb läuft unverändert, jedoch ist zwischenzeitlich die Schöma 758/1946 verschwunden (ick heff vergeten to frogen, wo de hengohn is ...). Die Fabrikdaten der drei orangen Hydraulikkipper (alle von Diema) lauten 3034/1969, HFK 5/1, neu an Ziegelw. Huntlosen, B. Ahlers, Huntlosen; 3109/1970, HK 5/1, neu an Adolf Flume GmbH, Ziegelei, Lünen i.W.; 3389/1973, HFK 5/1, neu an Eickhoff. Der gelbe Kipper besitzt keine Schilder (mehr).

Torfw. Ahrens/Torfw. F. Meiners, Werk Hagen, 2856 Hagen/Nds. (BE 4/85 -3-)

07.04.88/ Das Werk wurde 1987 an das Gnarrenburger Torfwerk Friedrich Meiners verkauft. Lokomotivmässige Konsequenz: Diema 2665/1963, DS 20, (mit dem Führerhaus der Schöma 1990/1956) ist schon 1987 nach Gnarrenburg abgegeben worden, Diema 2335/1960, DL 6, und Diema 2852/1966, DL 6, sind auch nicht mehr dort. Statt dessen hat man von Gnarrenburg aus eine ältere, baugleiche Lok (11 Diema 1816/1955) nach Hagen abkommandiert. Unterstützung erhält sie durch die ebenfalls aus Gnarrenburg stammende Lok 19, mit der sich das Personal aber meist nur herumärgert (weil zu leicht und zu schwach motorisiert). Seit der Übernahme durch Meiners wird im Werk Hagen nur noch loser Torf gewonnen.

Carl Schwarting, Klinkerwerk, 2930 Borgstede (BE 4/87 -191-)

O. A./ Die Gmdr-Lok, die 1986 verschwunden ist, ging an Werner Voss in Hildesheim (Eisenbahnfreund). Sie trägt die Fabriknummer 2924. Gmdr 3151 ist noch abgestellt vorhanden.

L. de Cousser Nachf. KG, Klinkerwerk, 2930 Bramloge (BE 4/87 -195-)

O. A./ Winfried, Du hattest Recht - den Schienenkuli kann man nicht einfach unter den Tisch kehren. Selbiges Fahrzeug (Strüver 60525/1961) war bis 1986 noch vorhanden, wechselte dann aber ebenfalls in den Bestand von Werner Voss.

Klinkerwerk Uhlhorn, 2935 Grabstede (BE 4/87 -191-)

O. A./ In der zweiten Zeile des Artikels muss es natürlich heissen: Diema 1380 (statt 1330 - ich hoffe, dass ich's jetzt endlich gelernt habe!). In der Lokliste ist noch eine Lok nachzutragen (Diema 860, DS 12, 12 PS, 1981 verschrottet).

Moorbetriebe Bad Blenhorst, 3071 Bad Blenhorst

19.03.88/ Der einen müden Eindruck erweckende Kurort verfügte bis vor wenigen Jahren noch über eine Moorbahn, die - von der Rückseite des Kurmittelhauses ausgehend - auf einer Länge von rund 300 Metern durch ein Waldstück zum Moorsee führte. Die Gleise liegen noch, auch ist noch eine Lore vorhanden, die aber nicht mehr verwendet wird. Auf der anderen Strassenseite (im Garten des Kurhotels) steht der Rest des bereits derbe von Kindern demontierten Fuhrparks: Strüver 60131/1948, Schienenkuli, vmtl. neu an Torfverwertung Walsrode, plus zwei Kipploren. Den Kuli zierte eine selbstgeschnittene Führerstandsüberdachung.

Volksbank, 3031 Lindwedel

19.03.88/ Vor der Volksbank (bahnhofsnahe !) steht zusammen mit einer Lore folgende Denkmallok: KHD 56174/1955, A4M 517 G, Spur 600 mm, 60 PS, 9.6 t, 14 km/h; neu an Kalkwerk Gersheim. Eine Gedenktafel gibt folgende Information preis: "6 t-Lok aus dem ehemaligen Kaliwerk Hope-Adolfsglück" (Red.: Das liegt ganz in der Nähe - ausser Abraumkippen und wenigen, heute anderweitig genutzten Baulichkeiten ist dort jedoch nix mehr zu sehen).

Dreieck-Grill, 3057 Mardorf

13.04.88/ Der im "Rumary" (S. 104) angeführte Kröhnke-Lorenknecht 277/1954 war nicht auffindbar, statt dessen lagen hinter'm Haus aufgestapelte Gleisreste und ein umgestürztes Lorenfahrgestell.

Erdölmuseum, 3101 Wietze

19.03.88/ Das von einem nur niedrigen Zaun umgebene und selten geöffnete Erdölmuseum in Wietze verfügt über zwei Schmalspurfahrzeuge: KHD 33033/1940, MLH 332 G, Spur 575/750 mm, 6.6 t, 15 km/h; neu an Consol. Alkaliwerke, Werk Hansa-Silberberg, Empelde, und einen Strüver-Kuli mit dem KHD-Motor Nr. 948058. Der Kuli verfügt über Schilder mit der Aufschrift "Wintershall Erdölwerke, Inv.-Nr. 14677". Zur KHD-Lok verrät eine Tafel zumindest die Herkunft der Maschine ("... bis 1968 in Hope im Einsatz, gestiftet von Kali + Salz") glaubwürdig, die Schätzung des Baujahres ist jedoch grob falsch ausgefallen ("1905"). Ausser den beiden Loks sind noch diverse Loren und eine Winde (Spur 750 mm) vorhanden. Das Gelände birgt auch einige interessante, nichteisenbahnige technische Wunderwerke.

Lehrter Zucker AG, 3160 Lehrte (BE 1/88 -37-)

O. A./ Die Dampflok ist, wie das Foto auf S. 40 unten beweist, zweiachsig - also Bn2t.

Kali-Chemie AG, Werk Friedrichshall, 3163 Sehnde (BE 1/88 -37-)
Export-Verpackung GmbH, 3163 Sehnde

O. A./ Der PP offeriert die folgende alte Lokliste:

1	Hen	4807/1897	Cn2t	Verbleib unbekannt
2	Hano	6039/1912	Bn2t	später Werk Heilbronn (1)
2, sp. 1	Krupp	2824/1951	Cn2t	1973 an VVM
3	Hano	9437/1921	Cn2t	später Werk Brunsbüttelkoog (1)

Eine Jung-Lok ist nicht bekannt.

KHD 56462/1957, A4L 514 R, ist Lok 1, Lok 2 (KHD 57643/1963, KG 230 B) war 1987 noch vorhanden.

22.04.87/ KHD 57735/1964 ist heute noch als Werklok in Sehnde aktiv, nämlich bei der Export-Verpackung GmbH. Diese Firma betreibt hinter der Zuckerfabrik Sehnde ein eigenes Anschlussgleis. Zumindest seit 1986 befindet sich die Lok hier. Sie trägt die Nummer 1 und den Namen "El Rapido".

Nordharzer Zucker AG, Werk Ostrum, 3202 Bad Salzdetfuth-Ostrum

09.03.88/ Als Lok 2 ist hier eine uralte O&K-Lok (Fnr. 1639) im Einsatz. Das Werk firmierte früher als Zuckerfabrik Ostrum-Grossdungen AG.

Moorburger Dampfziegelei, L. Kedenburg, 3203 Sarstedt

O. A./ Auf dem Gelände der Ziegelei steht ohne Motor die Lokomotive Diema 2644/1963, DS 14/2, 14 PS, 2.8 t; neu an Dampfziegelei Moorberg, L. Kedenburg. Angeblich stammt die Lok vom Ochtersumer Ziegelwerk, Heinrich Kampen, Ochtersum b. Hildesheim. Der jetzige Besitzer will die Lok wieder aufarbeiten.

Mühlenwerke Robert Weber, Werk Hameln, 3250 Klein Berkel (BE 3/84 -23-)
Stadt Hameln (Hafenbahn), Tiefbauamt, 3250 Hameln (BE 3/84 -23-)

04.02.88/ Das Mühlenwerk hat den Betrieb eingestellt, die Gleise sind - ebenso wie vorbeiführende DB-Strecke Hameln-Aerzen - demontiert. Der Verbleib der Lok (Hen 2141/1949, DG 26) ist unbekannt. Die Lok der Hafenbahn (O&K 26525/1965, MV 6 B) ist weiterhin aktiv.

Dampfziegelei Aerzen, Anton A. Pannecke, 3251 Aerzen

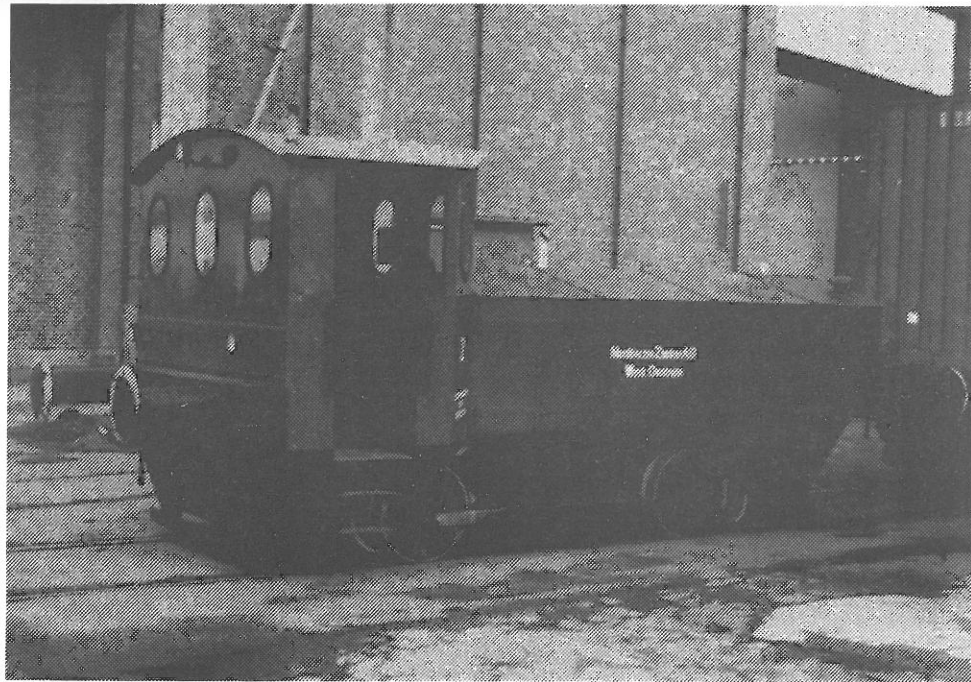
04.02.88/ Der Feldbahnbetrieb der Ziegelei ist eingestellt. Die Lok (Diema 1607/1953, DS 12; neu an Höltinghauser Industriewerke, Dr. Brinkmann, Höltinghausen/ an Dampfziegelei Aerzen) ist aber noch am DB-Bahnhof abgestellt.

Bison-Werke, Bähre & Greten GmbH & Co. KG, 3257 Springe (BE 3/84 -21-)
AEG AG, Werk Springe, 3257 Springe (BE 3/84 -21-)

04.02.88/ Die Loks 3 (KHD 26181/1939, OMZ 122 R; neu an Kühl- und Lagerhaus, Bochum/ 1971 an Bison, Springe) und Köf 01 (KHD 46938/1948, A6M 517 R; neu an Bayerische Motorenwerke AG, München/ 1941 an AEG, Springe - jetzt rot lackiert) sind unverändert vorhanden.

Dörentruper Sand- und Thonwerke GmbH, 3332 Grasleben (BE 4/87 -224-)

O. A./ Die Köf II ist die zwischen 1960 und 1968 ausgemusterte ex DB Köf 5250 (KHD 47346/1943). Sie erhielt keine DB-Computernummer mehr und wurde als Lehrstück der DB-Schule Braunschweig im dortigen Bw hinterstellt. 1984 reaktivierte man die Lok, da sie sich noch in einem brauchbaren Zustand befand und verkaufte sie an die Dörentruper Sand- und Thonwerke. Die Lok erhielt im Bw Braunschweig allerdings die Phantasienummer 322 001-1 (falsche Kontrollziffer !) aufgeschrieben. Die "echte" 322 001-9 (Jung 5472, ex Köf 4164) wurde 1975 an BHS, Werk Weiherhammer, verkauft (vgl. BE 1/86 -40-). Aufgrund der Phantasienummer der Köf 5250 wurde die Köf 4164 zeitweise fälschlich den Dörentruper Sandwerken zugeordnet.



Nordharzer Zucker, Ostrum: O&K-Lok 1639 am 09.03.88 im Werk aufgenommen.
Foto: Klaus Günther von Martinez

Trumpff, Wanne-Eickel: Schöma 3256/1970 präsentiert sich hier am 12.04.86 in Wanne-Eickel.
Foto: Klaus Olschewski



Spielplatz Freiligrathstr., Stadtpark, 4630 Bochum

07.03.87/ Auf dem Spielplatz steht eine alte Dampfspeicherlok in noch recht gutem Zustand (Hohen 3341/1914, Bfl, 14 atü, ex Benzolreinigung A. v. Hansemann, RAG D 632).

Spielplatzlok Blücherstr./Kösterstr., 4670 Lünen-Süd

31.03.88/ Am angegebenen Ort steht eine schon reichlich ausgenommene Spielplatz- (oder Denkmal-)lok zusammen mit bepflanzten Loren: KHD 46923/1948, A6M 517 G, Spur 550 mm, 10 t, 13.6 km/h; neu an Harpener Bergbau AG, Dortmund, für Zeche Geisenau.

Trumpff, 4690 Wanne-Eickel

12.04.86/ Am Stichtag stand hier die Schöma-Lok 3256/1970, CHL 20 G, Spur 900 mm, 22.5 PS, 3.5 t; neu an Neunkircher Eisenwerke AG, Neunkirchen (1"), dort 1985 noch vorhanden/ 1985/86 an Trumpff, Wanne-Eickel. Die Lok sollte bei einem Bauvorhaben in Bielefeld eingesetzt werden.

Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH, 4780 Lippstadt

27.04.88/ RVM Reginalverkehr Münsterland GmbH: Lok 25 (MaK 600127/1958) wurde an Neudeck, Biberach, verkauft und am 20. April zunächst nach Lippstadt gefahren. Als Ersatz für diese Lok hat die RVM von der RLG die Lok D 63 (MaK 600152/1958) erhalten und als Lok 29 in Dienst gestellt.

Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH: Die Lok D 63 ging ersatzlos an die RVM. Die Lok D 57 (KHD 56834/1958) wurde von Soest Thomator nach Lippstadt überführt und nach Verkauf an Neudeck, Biberach, per Strassentiefelader am 7. April nach Italien überführt.

Westfälische Landeseisenbahn GmbH: Die Lokomotiven VL 0632 (KHD 56595/1957) und VL 0633 (KHD 56596/1957) sowie der Wagen Klm 5301 wurden an Neudeck, Biberach, verkauft. Am 21. April wurden die Fahrzeuge zusammen mit der RVM-Lok 25 als Lokzug gezogen von VL 0633 nach Italien abgefahren.

Die 40 neuen Fa-Wagen von Talbot sind seit Februar 1988 voll in Betrieb und werden in der Regel in 11-Wagen-Zügen eingesetzt. Die Wagen 1-6 sind auch für den Transport von Strassenbaumaterial nach Münster Ost einsetzbar hergerichtet. Die 64 Fd-Wagen der WLE, die abgestellt worden sind, sind inzwischen wie folgt verwertet worden: 2 Stück rollten zur Vorführung nach Frankreich, sind dort aber nach Zerschlagen des Verkaufs dort verschrottet worden. Die restlichen 62 Fd-Wagen gingen an OnRail, wobei davon direkt 22 Stück in Lippstadt West verschrottet wurden, die restlichen 40 Wagen für einen Käufer im Ruhrgebiet vorgesehen sind.

Die Lokomotiven VL 0631 (KHD 56594/1957) und VL 0635 (KHD 58107/1966) sind seit 25. April als die beiden ersten 1100 PS-Loks mit Doppeltraktionseinrichtung ausgerüstet worden. Die anderen Loks VL 0636, 0639, 0640 und 0644 werden nach und nach auch entsprechend umgerüstet. Damit soll fallweise der Ersatz 6achsiger Loks ermöglicht werden, wenn erhöhter Lokbedarf für schwere Züge besteht.

Brohltal-Deumag, 5401 Urmitz

18.07.84/ Das Werk für feuerfeste Erzeugnisse beschäftigt eine Jung-Lok (13399/1961, RK 15 B, 85 PS, 24 t). Das Fotografieren der Lok ist problemlos, das Werk liegt 10 Fussminuten vom DB-Bahnhof in Richtung Andernach entfernt (Fussgängerunterführung am Stellwerk).

Rheinisch Westfälische Kalkwerke AG, Werk Hönnetal, 5750 Menden (BE 2/87 -74-)

O.- A./ Im Mai 1976 trug die KrMa 18868/1961 bereits die Betriebsnummer 231, das heisst, KrMa 18727/1961 (zu diesem Zeitpunkt schon verschwunden) war die Nr. 230.

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

O. A./ Das Werk nannte sich in der Vergangenheit wie folgt: ab 1854 Gusstahlfabrik Berger & Co., ab 18.. Wittener Waffenfabrik, ab 1871 Gusstahl- und Waffenfabrik Witten, ab 1914 Gusstahlwerk Witten, ab 1964 Edelstahlwerk Witten und ab 197. Thyssen Edelstahlwerke AG. Folgende frühere Loks sind nachzutragen: Humboldt 260 und 261/1905, Bn2t, Spur 1435 mm, als Loks 1 und 2, sowie Krauss 129/1871, Bn2t, Spur 605 mm.

Baukeramik Gail, 6251 Hintermeilingen (BE 4/87 -236-)

O. A./ Die Bahn wurde zum Jahresende 1987 abgebaut, ohne nochmals in Betrieb gegangen zu sein. Somit wurde die erneuerte Bahnanlage nie benutzt.

Halbergerhütte AG, 6604 Brebach (BE 4/87 -237-)

O. A./ Das zum Verbleib der La Meuse-Lok genannte Kaff heisst richtig Bliesmengen-Bolchen. Auf dem Spielplatz hielt es die Lok allerdings nicht lange: 1980 erbatte sich der DEV, Bruchhausen-Vilsen, dieser Lok, stiess sie jedoch noch im selben Jahr an den Freizeitpark Minidom, Breitscheid b. Düsseldorf, ab.

Gebr. Hook / Gebr. Baumann, 6701 Altrip (BE 1/88 -53-)

O. A./ Das Amtsgericht in Ludwigshafen war bayrisch, da Altrip zur Pfalz und somit zu Bayern zählte! (Red.: - wusste ich auch nicht!)

Die Stilllegungsangabe 1954-57 bezieht sich ausschliesslich auf die Verladeanlage vor der ehemaligen Hook'schen Ziegelei. Die Bahn selbst lief in der Tat noch länger.

Die Baumann-Lokliste ist um die Lok Gmdr 4432/1949, HF 50 B, 50 PS, zu ergänzen. Ihr Verbleib ist unbekannt.

Otto Wilhelm, Dungen, Ziegelei, 6701 Altrip (BE 1/88 -55-)

O. A./ Auch hier muss die Lokliste um die Lok O&K 7053/1914, LV, ergänzt werden, was dann auch die Erweiterung des Lokschuppens erklärt. Die unbekannt Lok von 1900 durfte dann um 1914 verkauft oder verschrottet worden sein.

Schrottverwertung August Schuler GmbH, 7212 Deisslingen (BE 4/87 -238-)

O. A./ Die Kö 0189 = 311 189 (+ 02.01.74) wurde 1974 an die Chem. Fabrik Fridlingen, Gustav Rübemann, Viernheim (1") weiterverkauft und war dort im Juli 1986 auch noch abgestellt vorhanden. Frage: Wo hebb wi denn nu de Kö 0263 ? Ook no Rübemann verköppt ?

Bei der zum o.g. Artikel abgebildeten Lok kann es sich nicht um die ehemalige Kö 0108 handeln, da diese Lok dann der Einheitsbauart 1934 entsprechen müsste. Ausserdem war an der Lok noch gut zu erkennen, dass zwei ovale Fabrikschilder unterhalb der vorderen Führerstands Fenster angebracht waren - es kann sich also nur um eine Gmeinder-Vorserien-Kö handeln.

Torfwerk Haidgau, F. Kesenheimer, 7954 Bad Wurzach (BE 1/88 -56-)

O. A./ Die Oberursel-Lok ging 1982 an das FWM. Ferner ist folgende Lok nachzutragen: oNr Gmdr 4301/1947, Bdm, 15/18 PS, 1981 an Eisenbahnfreunde.

Süddeutsche Zucker AG, Werk Regensburg, 8400 Regensburg (BE 3/84 -26-)

O. A./ Als erste Lok soll hier eine Cn2t, Baujahr 1893, mit dem Namen 'Anna' vorhanden gewesen sein. Weiterhin soll Krauss 1817/1887, Bn2t, Spur 1000 mm; neu an Localbahn AG (2), für Ravensburg-Weingarten/ 1910 an Walhallabahn (2), im Jahre 1927 an die Zuckerfabrik Regensburg verkauft worden sein (Wolff: Dt. Klein- und Privatbahnen, Band 6, S. 144/158, bzw. Seidel: Schmalspur in Baden-Württemberg, S. 152). Von der Spurweite her ist dies nicht nachvollziehbar. Dollhofer: Das Walhalla-Bockerl, 3. Aufl., S. 85, klärt dies auf - die Lok ging an das damalige Zellstoffwerk Regensburg.

VEB Mansfeld Kombinat Wilhelm Pieck, DDR-4250 Eisleben (BE 1/87 -59-)

10.12.87/ Ein offizielles (!!!) Schreiben des Kombinats sagt aus, dass auf der August-Bebel-Hütte zur Zeit vier rumänische Dieselloks mit den Nummern 005/84, 006/84, 007/86 und 008/86 laufen. Diese Loks des Typs DL 18 H werden als Ersatz für die alten Loks des Typs V 10 C eingesetzt - ihre Spurweite soll allerdings 1000 mm betragen.

Die Diesellok 30 trägt auch die Bezeichnung ACF 25. Ansonsten herrscht nach wie vor Dampftrieb auf der Schmalspurbahn (Loks 7 und 9 sind mindestens noch vorhanden).

Weitere Industrielok-Sichtungen aus der DDR:

- VEB Betonwerk Halberstadt: 2achsige Normalspurdiesellok mit der Nummer 217-18-12.
- VEB Kieswerke Nordhausen: 4achsige (Nr. 1) und 2achsige (Nr. 2) Normalspurdieselloks.

DB-Kleinlokomotiven in Dänemark (BE 2/87 -117-)

O. A./ Eine weitere dänische Privatbahn hat 1987 eine ex DB-Kleinlok bekommen: KHD 55758/1955, Köf 6211, 322 047, ging an Høng-Tølose Jernbane, wo sie für die Bahnmeisterei tätig ist. Zuvor hat die Regentalbahn das Maschinchen entsprechend aufgemöbelt.

De danske Sukkerfabrikker, DK-Odense (BE 2/85 -30-)

O. A./ Die letzte regelmässige Untersuchung im preussischen Reparaturbuch ist: Paderborn, 25.03.1918 (für 3 Jahre) - Besitzer: Industriebahn Aktiengesellschaft, Frankfurt, Betriebsort: Höxter. Die Lok ist also erst nach dem 1. Weltkrieg nach Dänemark gekommen.

Korrekturen & Ergänzungen: Werkbahnen in Hannover

dito, S. 8

Hinter 'Krenau' verbirgt sich die Oberschlesische Lokomotivwerke AG Kattowitz, Werk Krenau/Oberschlesien, vordem Chrzanow.

dito, S. 26

Die Schöma-Lok (2438/1961) ging 1987 an die DBG. Mit neuem rotem Anstrich und der Nummer V22.03 soll sie in diesem Jahr Museumszüge auf der Strecke Voldagsen-Salzhemendorf-Duingen ziehen.

dito, S. 43

Bei der ersten Hanomag-Werklok handelt es sich um eine Maschine des Herstellers Head Wrightson & Co., Teesdale Iron Works, Stockton on Tees, 32/1872, 11.3 t, mit stehendem Kessel für anfangs 5, später 8 atm Dampfdruck. Die Ausmusterung erfolgte 1907 (vgl. Hanomag-Nachrichten, Heft 6/1918, S. 64).

Der Schrottplatz Hennies existiert heute nicht mehr. Das Gelände wird jetzt als Abstellfläche für Container verwendet.

Vor dem Direktionsgebäude der Hanomag ist eine Dampflokomotive, ex Georgsmarienhütte Nr. 3, Spur 830 mm, aufgestellt.

dito, S. 44 bzw. BE 3/87 -172-

Das Gipswerk Wilhelm Armbrrecht & Co. KG, 3361 Förste, nennt sich seit 1959 Gipswerk Wilhelm Peinemann. Gekauft hat man Diema 1295/1949, DS 22, im Jahre 1955. Die Länge der Feldbahngleise betrug 200 m. Im Jahre 1960 wurde die Feldbahn stillgelegt und die Lokomotive verschrottet.

dito, S. 48/52

Die Raffinerie nördlich des Misburger Hafens ist inzwischen (14.04.88) grösstenteils abgebrochen worden. Die Dampfspeicherlok III (Hen 28401/1951) wurde am Stichtag gerade von der Braunschweigischen Landes-Museums-Eisenbahn abgeholt. Die beiden Dieselloks (KHD 57088/1960 und 57537/1963) sind von der VTG übernommen worden, die die südlich des Misburger Hafenbeckens gelegenen Werksteile der ehemaligen Raffinerie übernommen hat und als Tanklager weiterbetreibt.

dito, S. 78

Die O&K-Lok (26586/1966) ging in die Schweiz und läuft dort beim Bundestanklager (BTA) de Gland (Wallis).

dito, S. 81/83

Die Fabriknummer der O&K-Lok lautet richtig 10676. Bei der vierten Lok dürfte es sich um die O&K 3217/1909 handeln, ursprünglich geliefert an G. Kallenbach Bau GmbH, Geroldstein. Bei der Angabe der Zementfabrik Germania, Augsburg bei Bude für den späteren Eigentümer dürfte ein Lesefehler vorliegen (Misburg), da die Existenz zweier gleichnamiger Zementwerke in Deutschland unwahrscheinlich ist.

Ergänzung: Otto Nickel, Bauunt., 3003 Ronnenberg-Empelde

Die auf dem Gelände des ehemaligen Kalibergwerkes Hansa ansässige Baufirma hat auf dem Werkhof eine Feldbahndiesellok als Denkmal aufgestellt: Jung 8025/19.., EL 105, 11/12 PS, 2.9 t. Die Lok befindet sich in hervorragendem Zustand. Sie war nach Aussage des Pförtners beim Bau des Maschsees im Einsatz. Anlässlich der Aufstellung liess man sogar den Motor probelaufen.

Ergänzung: Hainhölzer Ziegelei, A. Bodnariuk, 3012 Langenhagen-Godshorn

Das direkt an der Unterführung der Hannoverschen Strasse unter der A 352 gelegene Werk ist im Besitz einer Lokomotive (Jung 8008/19.., EL 105), die bis vor 9 Jahren innerbetrieblich im Einsatz war. Die Maschine steht nun zusammen mit einer Kipplore und einigen Metern loser Gleise hinter den Ziegelstapeln abgestellt.

Lieferbare BAHN-EXPRESS-Literatur:

Stand: Juni 1988

=====

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

Bestellung gegen Rechnung bei:

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

Leserfahrten
 =====

1. Ziel : Feldbahnfahrt, Torfwerk A.-G. Meiners, 2205 Westerhorn
 Termin : Freitag, 26.08.88, 15.00 Uhr
 Platzzahl: 30
 Anmeldung: U. Völz, V.-d.-Wisch-Str. 47, D-2300 Kiel 1
 +++ Bitte unbedingt Rückporto (80 Pf.) beilegen +++
2. Ziel : Feldbahnfahrt, Torfwerk F. Meiners, 2742 Gnarrenburg
 Termin : Sonnabend, 03.09.88, 14.00 Uhr
 Platzzahl: 30
 Anmeldung: U. Völz, V.-d.-Wisch-Str. 47, D-2300 Kiel 1
 +++ Bitte unbedingt Rückporto (80 Pf.) beilegen +++
3. Ziel : Feldbahnfahrt, Torfwerk D. Meiners, 2179 Steinau
 Termin : September 1988, vstl. Freitag oder Sonnabend
 Platzzahl: 30
 Anmeldung: U. Völz, V.-d.-Wisch-Str. 47, D-2300 Kiel 1
 Benachrichtigung und Aufforderung zur verbindlichen Anmeldung erfolgt, sobald der endgültige Termin feststeht.
 +++ Bitte unbedingt Rückporto (80 Pf.) beilegen +++
4. Ziel : Besichtigung des Verkehrsbetriebes, Klöckner Werke AG, 2800 Bremen
 Termin : September/Oktober 1988, vstl. Freitag oder Sonnabend
 Platzzahl: 7
 Anmeldung: wie beim 3. Ziel
5. Ziel : Befahrung der RAG, Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr Mitte, u.U. anschl. Besichtigung des Bergbaumuseums, Bochum
 Termin : August/September 1988, vstl. Montag oder Freitag
 Platzzahl: 30
 Anmeldung: K. Linek, Brüningheide 71, D-4400 Münster
 Benachrichtigung und Aufforderung zur verbindlichen Anmeldung erfolgt, sobald der endgültige Termin feststeht.
 +++ Bitte unbedingt Rückporto (80 Pf.) beilegen +++

Terminhinweis
 =====

10.-11.09.1988: Dampfungsonderfahrten auf der ZuH-Zechenbahn vom Bergwerk Haard in Oer-Erkenschwick und der ehemaligen Schachanlage Ludwig in Recklinghausen. Veranstalter: Eisenbahnmuseum Dahlhausen GmbH, Dr.-C.-Otto-Str. 191, D-4630 Bochum-Dahlhausen.

HILFE !
 =====

Wir suchen dringend noch dreidimensionale Darstellungen aus dem Eisenbahnwesen, die sich für das Titelblatt des BE eignen. Wer kann helfen ? Zuschriften erbittet die Redaktion in Kiel.

 Soeben erschienen:

Rolf Löttgers:

Die Triebwagen der Deutschen Werke Kiel
 =====

Der Triebwagen mit Verbrennungsmotor ist mehr als hundert Jahre alt, doch zur Serienreife gelangte er erst in den 20er Jahren dieses Jahrhunderts. Die Deutschen Werke Kiel - heute Krupp MaK - gehörten zu den allerersten Lieferanten von Triebwagen nach dem Baukastenprinzip: Zwei- oder vierachsige Modelle für Spurweiten von 750 bis 1435 mm wurden angeboten und auch verkauft, insgesamt mehr als hundert komplette Fahrzeuge in drei Typenreihen und zahlreichen Einzelstücken. Im Gegensatz zu den meisten Triebwagenbauern stellte DWK auch die Motoren und Getriebe seiner Wagen durchweg selbst her. Was jedoch bis Mitte der 20er Jahre die Regel war, wurde in den darauffolgenden Jahren die Ausnahme: Statt kompletter Wagen verliessen immer häufiger nur noch Maschinenanlagen oder sogar Teile einer solchen die Werkshallen in Kiel. Waggonbauer im In- und Ausland griffen gern auf die bewährten Produkte aus Kiel zurück, die sie dann jedoch mit einer eigenen "Hülle" versahen. Letztmalig lieferte DWK 1934 einen kompletten Triebwagen ab.

Knapp 400 Lieferungen von Triebwagen oder Triebwagenteilen weist die Liste zwischen 1921 und 1939 auf. Sie alle werden in dem vorliegenden Buch - soweit es sich heute noch rekonstruieren lässt - behandelt. Das mit 220 Fotos und 41 Zeichnungen (soweit möglich einheitlich im Masstab 1:100) illustrierte Buch gliedert sich in vier Hauptkapitel. Zunächst wird ein Überblick über die DWK-Produktion insgesamt gegeben, werden die Typenreihen und die markanten Einzelgänger in Text und Bild vorgestellt, gibt es ein spezielles Kapitel zu den Sauggas- und Holzgas-Triebwagen aus Kiel. Der Schwerpunkt in diesem ersten Teil liegt natürlich auf den bekanntesten Produkten aus Kiel, den "U-Booten" (oder "Spitzmäusen") und den "Kommissbroten", den typischen DWK-Triebwagen. Im folgenden Hauptkapitel werden die Lieferungen an deutsche Bahnverwaltungen im Detail behandelt, erfährt der Leser etwas über den Einsatz der DWK-Triebwagen bei zahlreichen norddeutschen Klein- und Privatbahnen, bei Bahnen in Mittel- und Ostdeutschland, aber auch bei der Deutschen Reichsbahn, die zwei verschiedene DWK-Modelle im Bestand hatte. Im dritten Hauptkapitel geht es um Lieferungen an ausländische Bahnverwaltungen. Hauptabnehmer waren Dänemark und die Niederlande, doch hat der DWK-Triebwagen auch in vielen anderen Ländern Nord-, Ost- und Südeuropas die Treibwagenära eingeleitet, ebenso wie Triebwagen mit DWK-Teilen in Übersee unterwegs waren. Eine detaillierte Lieferliste schliesslich bildet das vierte Hauptkapitel. Zu allen Kapiteln gibt es zahlreiche Literaturhinweise, zum schnellen Orientieren ausserdem ein Stichwortregister.

258 S., Format 210x230 mm, 220 SW- und 4 Farbfotos, Farbtitel, 41 Zeichnungen.

Verlag Uhle & Kleimann, Postfach 15 43, D-4990 Lübbecke 1

ISBN 3-922657-61-3

Preis: 48,- DM

 Erscheinungstermin: Juli 1988

Klaus Linek:

Die Privat(bahn)bibliographie
 =====

Folge 2: 1987

Die Fortsetzung des mit dem Jahrgang 1986 begonnenen Nachschlagewerkes, deutlich verbessert und erweitert. Auf rund 80 Seiten finden Sie:

- * Verweise auf über 100 Eisenbahnfach- und Eisenbahnfreundezeitschriften und Jahrbücher aus der BRD, der DDR, Österreich und der Schweiz.
- * Nachweis von mehr als 600 Titeln - Bücher, Broschüren, Berichte - aus dem Bereich des "privaten" Eisenbahnwesens.
- * "Kurzmeldungen"-Register über bundesdeutsche Privat- und Industriebahnen (im Aufbau).
- * Zum schnellen Nachschlagen: - Register der zitierten Periodika
 - Register der erwähnten Bahnen

Eine handfeste Informationsgrundlage - nicht nur für den NE-Bahn-Freund.

ca. 80 S., DIN A5 (148x210 mm).

Bezug durch Überweisung von DM 6.50 an Klaus Linek (Brüningheide 71, D-4400 Münster), Sparda-Bank Münster (BLZ 400 605 60), Konto-Nr. 534 013. Kennwort: "Pribi 2".

! Abonnetten des BAHN-EXPRESS können "Pribi 2" zum Vorzugspreis von DM 4.50 !
 ! beziehen. Bitte überweisen Sie in diesem Falle den Betrag auf das o.g. !
 ! Konto. Der Versand des Heftes erfolgt zusammen mit BE 3/88. !

Weiterhin erhältlich: "Die Privat(bahn)bibliographie", Folge 1: 1986. 32 S., DIN A5. Bezug durch DM 3.80 auf o.g. Konto. Kennwort: "Pribi 1".

Verkaufe 80er Feldbahngleis, Spur 600 mm, mit Stahlschwellen, verladebereit.
 Standort: Grossraum Hamburg. Preis: 12,-- DM/1fd. Meter. Infos:
 Tel. 040/6050132

Aktuelle Nachträge:

Verkehrsbetriebe des Kreises Schleswig-Flensburg, 2370 Schleswig

29.06.88/ Es kann das komplette Ableben des hiesigen Eisenbahnbetriebes gemeldet werden. Die beiden zum Schluss defekten Loks 36 und 37 wurden Ende Mai/Anfang Juni 1988 über OnRail nach Italien verkauft. Auch der Lokschuppen in Schleswig-Altstadt ist im Juni abgebrochen worden. Das vom Bahnhof Altstadt in östliche Richtung weiterführende Gleis ist nach Augenscheinnahme Anfang Juni schon einige Wochen nicht mehr befahren worden. Inzwischen hat die Schleswig-Holsteinische Zucker AG in Klosterfeld eine ihrer beiden Henschel-Loks (welche ? - ist die andere denn noch da ?) an die Freunde des Schienenverkehrs Flensburg (Musbahn Kappeln-Süderbrarup) abgegeben. Den immerhin noch nennenswerten Stückgutverkehr von Schleswig DB nach Schleswig-Altstadt sowie die Übergaben in nördliche/nordwestliche Richtung (Eggebek, Jübek, Ohrstedt, vgl. auch BE 1/88 -46-) besorgt die DB mit einer 212.

Torfbetrieb Tannenhausen Dr. Ing. Karl Fischer GmbH, 2960 Aurich-Brockzetel (BE 2/86 -74-)

18.06.88/ Von den im o.g. BE aufgeführten Loks sind insgesamt sechs Stück vorhanden: Gmdr 3207/1940, 5 Gmdr (ohne Schilder), Gmdr (ohne Schilder), Gmdr (ohne Schilder, Schrott), Schöma 577/1941 (Schrott) und A Diema 1301/1947 (ohne Schilder, Schrott). Der Betrieb läuft nach wie vor.

Torf- und Siedlungsgenossenschaft mbH (TSG), 2964 Wiesmoor (BE 2/86 -72-)

18.06.88/ Auch hier läuft der Betrieb, allerdings mit reichlich "neuen" Loks. Es sind nunmehr vorhanden: Schöma 847/1944 (s. BE 2/86), Diema 1627/1953, 2177/1958 und 2408/1961 (s. BE 2/86), sowie Diema 1691/1954 (DS 22, 28 PS, neu an IVB NV, Zwolle/Niederlande (Spur 700 mm)), Diema 2009/1957 (DS 28, 28 PS, 3.5 t, neu an IVB NV, Zwolle/Niederlande (Spur 700 mm) und Diema 2748/1964 (DS 14, 16 PS, 2.8 t, neu an H. Schlange, Soltau; an Ziegelei Koch, Steinbeck). Alle weiteren Loks (Schöma 261/1936, 990/1948, 1344/1952 (s. BE 2/86), Diema 1405/1951, 1787/1955 (s. BE 2/86) und die Hatlapa-Lok sind zwischen 1982/83 und heute verschwunden. Die alte hölzerne Verladeanlage für Lkw ist inzwischen einer modernen Betonkonstruktion gewichen.

Düngertorfwerk GmbH, 2987 Berumerfehn (BE 2/88 -102-)

18.06.88/ In einer Halle des Torfwerkes steht noch eine Diema-Lok (722, 10 PS, MNr. 959) zusammen mit einem Personenwagen. Die Lok trägt die Aufschrift "Dorf-ArGe Münkeboe" - ob dieser Schriftzug uralt ist, oder um welche Institution es sich sonst handeln könnte, ist nicht bekannt.

Suche 4achsigen Personenwagen oder Unterwagen (auch Güterwagen) oder zwei Dreh-Gestelle (1x mit Bremse, auch Langholzwagen) für Spur 600 mm.
 Lutz Nohse - Hasselbruchweg 16 - D-2400 Lübeck 1 - Tel. 0451/394541
