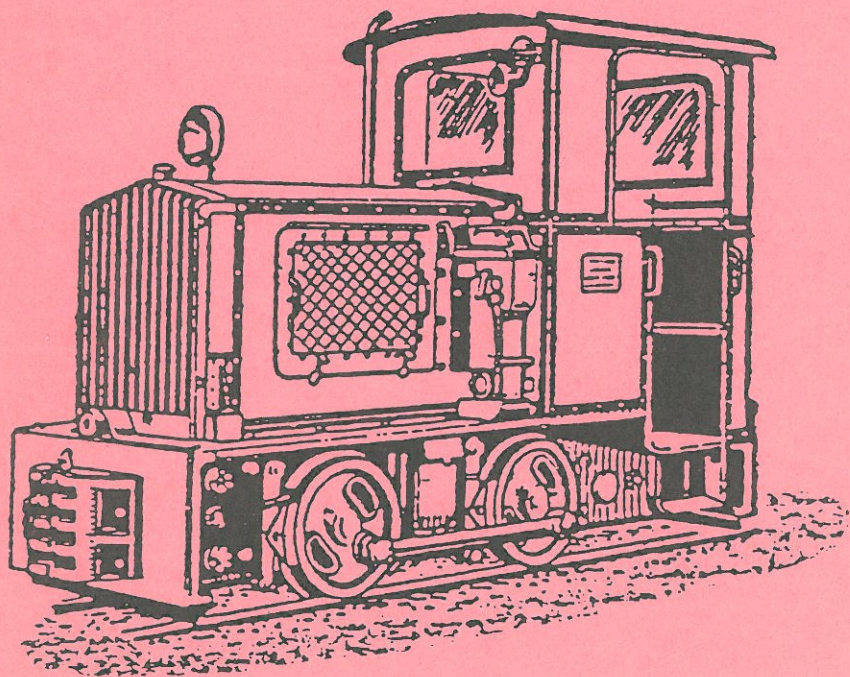


Bahn- Express

3'88

Magazin für Werkbahnfreunde



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 Bulolz
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 Texteingendungen bitte
nur an die Redaktion, Bestellungen
gen 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 3/88
=====

Berichte

Eisenbahnen im Tunnelbau 124

- Freudensteintunnel 124
- Stollen Chiemsee 127
- Fellerer-Stollen 131
- Kraftabstieg Uttendorf 133
- Arthurwerk, St. Johann 137
- Margarete-Stollen 137
- SIAB AB, Stockholm 140
- Deutsche Loks in Italien 142
- V80 in Italien 146
- Leserfahrten '88 149
- Meiners, Westerhorn 149
- Meiners, Gnarrenburg 149
- Ruhrkohle AG 153
- Meiners, Steinau 156
- Kleinlokomotiven in Karlsruhe 160

Kurzmeldungen Inland

- Nordharzer Zucker, Schladen .. 163
- Chemetail, Langelsheim 163
- Stewing, Langelsheim 166
- Hermann C. Starck, Goslar 168
- Bakelite GmbH, Letmathe 168
- W. Rockelsberg, Krefeld 170
- Maizena GmbH, Krefeld 171
- Dampfbahn Rhein-Main e.V. 171

Korrekturen & Ergänzungen
zum BAHN-EXPRESS 174

388/291088/300

- # = 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: Strichzeichnung einer Smosche-
wer-Diesellokomotive.

Lieber Leser,

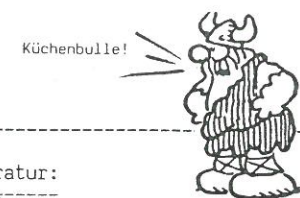
Kiel, im Oktober 1988

wieder neigt sich ein Jahr dem Ende zu und wieder einmal ist der BAHN-EXPRESS nicht pünktlich. Zwar liegt dieses Heft noch 1988 vor, doch das letzte für dieses Jahr vorgesehene Heft kann leider erst Anfang 1989 erscheinen. Grund dafür sind einschneidende berufliche Veränderungen bei den drei "BE-Machern". Wir bitten Sie für die jetzt schon vorhersehbare verspätete Auslieferung des BE 4/88 um Verständnis.

Aus den o.a. Gründen werden sich auch für Aufmachung, Erscheinungsweise etc. des nach der Ausgabe 4/88 erscheinenden BAHN-EXPRESS-Hefte einschneidende Konsequenzen ergeben. Das "neue" Konzept steckt derzeit noch im Entwurfsstadium. Wir werden Sie mit der Ausgabe 4/88 aber ausführlich darüber informieren.

Mit besten Grüßen

Ihr BAHN-EXPRESS.



Lieferbare BAHN-EXPRESS-Literatur:
=====

Stand: Oktober 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 Östergötland (Schweden, 1987, 64 S.)	DM 11.--

Bestellungen gegen Rechnung bei:

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

Klaus Linek:

Die Privat(bahn)bibliographie, Folge 1, 1986 (32 S., DIN A5)	DM 3.80
Die Privat(bahn)bibliographie, Folge 2, 1987 (ca. 80 S., DIN A5)	DM 6.50

Bestellungen gegen Rechnung bei:

Klaus Linek - v. Galen-Ring 50 - D-4400 Münster

Suche die kompletten Jahrgänge BAHN-EXPRESS 1981 und 1982, sowie die Sonderhefte 1 und 2.

Guido Lochau - Trierer Str. 394 - D-5100 Aachen

Suche Schienenkuli (Strüver, Hatlapa oder Kröhnke) in techn. gebrauchsfähigem Zustand bis DM 1000.--. Abholung vor Ort möglich. Suche weiterhin leichte Diesellok (max. 1.8 t) in techn. gebrauchsfähigem Zustand, Flachloren, gebremste Lorengestelle, gebogene 600 mm-Schienen (Radien 7-12 m, 70 mm) und Weichen (3 m/5 m).

Dieter Hofherr - Postfach 45 - D-6730 Neustadt/Wstr.

Andreas Christopher - Ulrich Völz

Eisenbahnen im Tunnelbau

Mit diesem Artikel soll der aktuelle Stand auf diversen Stollenbaustellen im In- und Ausland aus der Sicht des Eisenbahnfreundes wiedergegeben werden. Es werden folgende Betriebe behandelt:

- Deutschland: - ArGe Freudensteintunnel West, Oberderdingen
 - ArGe Stollen Chiemsee, Pietzenkirchen
 - Fellerer-Stollen, Frasdorf
 Österreich: - ArGe Kraftabstieg Uttendorf II, Uttendorf
 - ArGe Arturwerk, St. Johann i. Pongau
 - Kraftwerksbau, Wald im Pinzgau
 Schweden: - SIAB, Saltsjö tunnel, Stockholm

ArGe Freudensteintunnel West 7519 Oberderdingen

11.08.88/ Bei sämtlichen Tunnelbaustellen der Bundesbahn-Neubaustrecken geschieht die Förderung des Abraums aus den Tunnels per Lkw - mit einer Ausnahme - beim Freudensteintunnel im Zuge der Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart geschah dies, zumindest zeitweise, per Schiene, und dies sogar auf Normalspur.

Die 100 Kilometer lange Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart wird die Fahrzeit in dieser Relation von 80 Minuten im Jahre 1986 auf 40 Minuten nach Fertigstellung im Jahre 1991 halbieren. Bekanntlich besteht der überwiegende Anteil der Strecke aus Kunstbauwerken. So verlaufen 22 km auf Dämmen, 38 km im Einschnitt, 31 km durch insgesamt 15 Tunnels, 5 km über insgesamt 90 Brücken und nur 4 km ebenerdig. Die Baukosten wurden mit insgesamt 3.65 Mrd. DM veranschlagt. Der erste Abschnitt der Neubaustrecke ging zwischen Mannheim und Graben-Neudorf am 31.05.1987 in Betrieb.

Der Freudensteintunnel im Verlauf der Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart liegt östlich von Bretten. Seine Länge wird nach Fertigstellung exakt 6800 m betragen, womit er der längste Tunnel der Strecke sein wird. Die Trasse unterfährt im Tunnel mehrere ca. 300 m hohe Erhebungen des Stromberges, womit der Tunnel mit mehr als 100 m die höchste Überdeckung hat.

Der Tunnel wird in insgesamt drei Teillosen aufgeföhren: Teillöse West, Mitte und Ost. Uns interessiert hier nur das Teillos West mit einer Länge von 4060 m, denn nur hier war eine Bahn im Transport des Ausbruchsmaterials eingesetzt.

An der ArGe Freudensteintunnel West sind folgende Bauunternehmen beteiligt:

- Alfred Kunz & Co., München
- Thyssen Schachtbau GmbH, Mülheim/Ruhr
- Harsch GmbH & Co. KG, Bretten
- Universale-Bau GmbH, München

Ein Hauptgrund für den Bahnbetrieb beim Stollenbau bei der ArGe Freudensteintunnel West waren mit Sicherheit die schwierigen geologischen Verhältnisse. So durchfährt der Tunnel auf einer Länge von 4.8 km den anhydridführenden Tonstein des Gipskeupers, der die Eigenschaft hat, bei Wasserzutritt um bis zu 40 % seines Volumens aufzuquellen. Es waren hier umfangreiche Vorarbeiten nötig. Zur Untersuchung des noch unzureichend bekannten Schwellverhalten des Gesteins wurde parallel zur Tunnelachse ein 120 m langer Untersuchungsstollen vorgetrieben, dessen Ausbau aus unterschiedlichen Materialien und Querschnitten bestand. Es wurde untersucht, welcher Ausbau dem Gebirgsdruck am besten standhält. Der widerstandsfähigste Ausbau wurde dann in grossen Bereichen des Tunnels eingebaut.

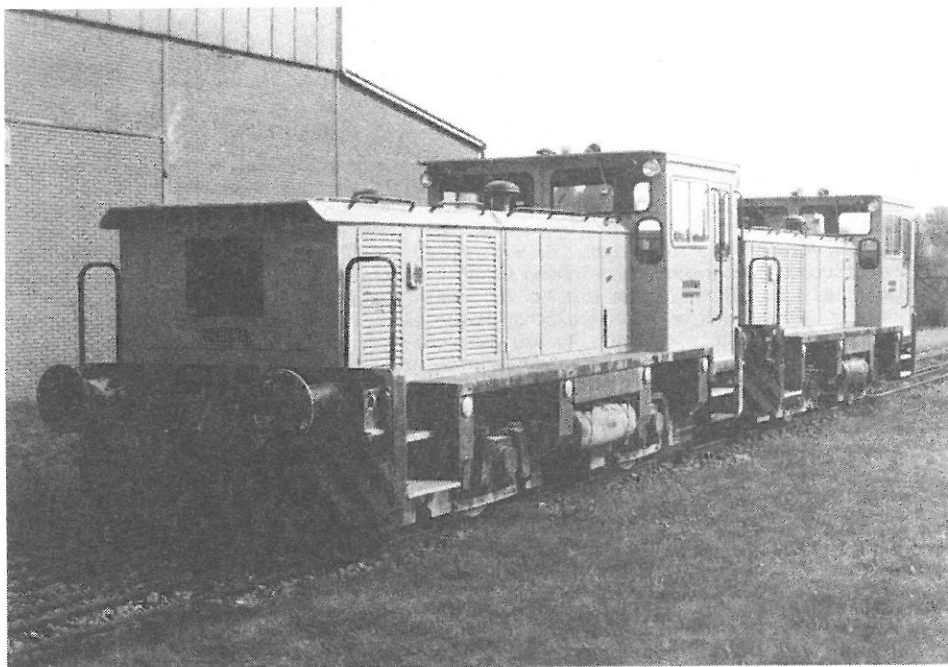
Dann wurde zunächst nach Herstellung einer Montagekaverne von km 62.84 bis zur Losgrenze bei km 66.16 mit einer Vollschnittmaschine ein Stollen mit einem Durchmesser von 5.64 m aufgeföhren. Bei der Aufföhren dieses Kleinprofilstollens diente eine schmalspurige Stollenbaubahn mit 750 mm Spurweite dem Transport des Ausbruchsmaterials aus dem Stollen sowie umgekehrt dem Transport von Beton bis vor Ort. Leider ist nichts über die hier eingesetzten Loks bekannt; auf einer Luftaufnahme der Baustelle sind nur gelbe und grüne Fahrzeuge sichtbar. Vermutlich handelt es sich um beim Stollenbau übliche SIG-Akkuloks.

Die nächste Bauphase umfasste die Aufweitung des Tunnels, zunächst wurden die oberen zwei Drittel auf das endgültige Profil aufgeweitet. Hierzu kam die oben bereits erwähnte normalspurige Baubahn zum Einsatz. Diese Bauphase begann etwa Mitte 1987. Im Tunnel verliefen zwei Normalspurgleise parallel, die in Abständen durch Weichen verbunden wurden. So entstand eine sehr leistungsfähige Bahnverbindung zur Baustelle vor Ort. Es wurden vier fabrikneue Schöma-Lokomotiven eingesetzt, die vierachsige Hochbordwagen für den Abraum sowie Spezialwagen für den Spritzbetontransport beförderten. Das Ausbruchsmaterial wurde in einer Halle abgekippt, in Lkw umgeladen und mit diesen zur Deponie gebracht. Andererseits geschah der Transport von Beton und sonstigen Baumaterialien ab Bahnhof Bauerbach (an der Nebenbahn Eppingen-Bretten) mit Lkw zur Baustelle der ArGe Freudensteintunnel West.

ArGe Freudensteintunnel West 7519 Oberderdingen								Spur:	1 435 mm
								Stand:	11.08.1988
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	1	Schöma	4 943/1987	Bdh	CFL 350 DCLR	343	42		neu, a)
	2	Schöma	4 941/1987	Bdh	CFL 350 DCLR	343	42		neu, a)
#	3	Schöma	4 942/1987	Bdh	CFL 350 DCLR	343	42		neu
#	4	Schöma	4 944/1987	Bdh	CFL 350 DCLR	343	42		neu

a) = Juli/August 1988 an Schöma

Bereits nach einem Jahr, Ende Juli 1988, war diese Bauphase beendet, und am 24.07.1988 verkehrte die Bahn zum letzten Mal. Zu diesem Zeitpunkt herrschte nur noch eingleisiger Betrieb, und nur noch zwei der Lokomotiven waren auf der Baustelle vorhanden. Am letzten Betriebstag erlitt Lok 4 noch einen Getriebeschaden, so dass Lok 3 die Aufgabe hatte, die letzten Fahrten zu unternehmen.



ArGe Freudensteinunnel: Loks 2 und 1 sind bereits wieder beim Hersteller eingetroffen (06.09.88), Lok 4 steht noch aufgebockt auf der Baustelle am Westportal des Freudensteinunnels (11.08.88).



Bereits knapp drei Wochen nach der Einstellung des Bahnbetriebes waren am 11.08.1988 die Gleisanlagen fast zur Gänze abgebaut. Die beiden Lokomotiven warteten jedoch noch Anfang September auf ihren Abtransport. Die beiden anderen, zuvor abtransportierten Loks standen zum gleichen Zeitpunkt bereits wieder beim Hersteller, um dort überarbeitet und verkauft zu werden.

Die nächste Bauphase des Tunnelbaus, die Aufweitung auch des unteren Drittels des Querschnittes auf das volle Profil und schliesslich das Einbringen von Auffüllmasse und Schotter wird auch hier, wie bei den anderen Tunnelbaustellen, mit Lkw bewältigt.

ArGe Stollen Chiemsee 8201 Pietzenkirchen

15.08.88/ Der Abwasserzweckverband zur Reinhaltung des Chiemsees beabsichtigt, mit dem Bau einer Ringkanalisation um den Chiemsee sämtliche Abwässer vom See fernzuhalten. Die Abwässer werden über see- bzw. landverlegte Druckleitungen sowie Freispiegelkanäle bis zur Kläranlage im Bereich der Stiederinger Au geleitet. Durch den Höhenunterschied von 70 m kann das natürliche Gefälle von 70 m zwischen dem Chiemsee und dem Vorfluter Inn ausgenutzt werden. Die Höhenzüge der Ratzinger Höhe zwischen Chiemsee und Simssee machen den Bau von zwei Stollenbauwerken notwendig. Die Verbandskläranlage Flur Stiederung teilt die beiden Bauwerke in einen Abwasserstollen Ost als Zuleiter und den Reinwasserstollen West als Ableiter zur Vorflut.

Der Oststollen beginnt im Kläranlagengelände an der Thalkirchner Ache, verläuft mit zwei Richtungsänderungen überwiegend geradlinig in Ost-Westrichtung und endet nördlich von Prien an der Bahnlinie Traunstein-Rosenheim. Die maximale Überdeckung beträgt ca. 65 m, das Stollengefälle ca. 1.6 %.

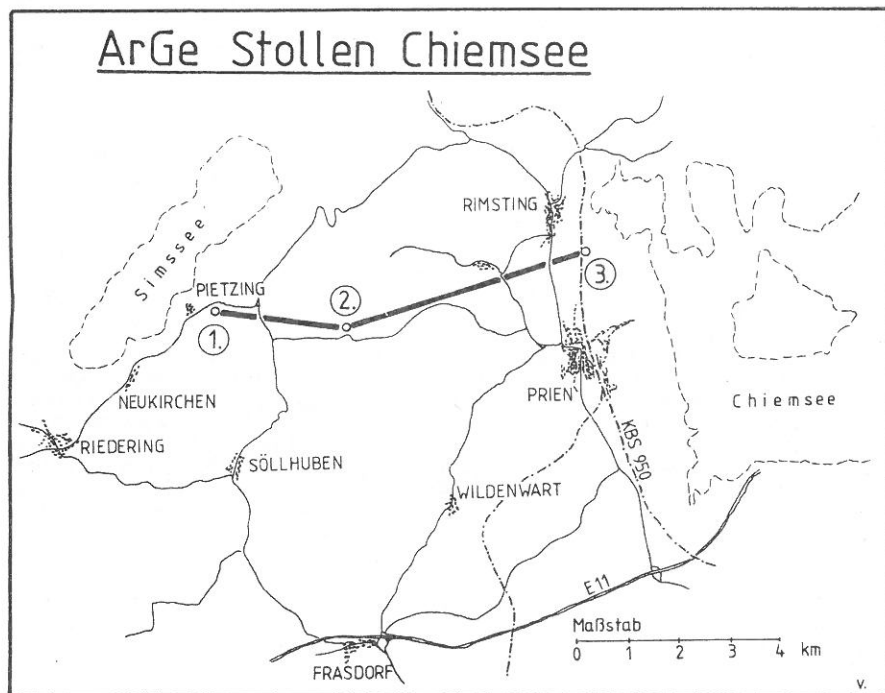
Das hufeisenförmige Stollenprofil hat einen Querschnitt von ca. 12 qm und wird je nach Erfordernis mit Baustahlmatten, Spritzbeton, Ausbaubögen und Verzugsblechen ausgebaut. Die Abwässer werden später in einer Rohrleitung DN 900 (Durchmesser 900 mm) abgeführt.

Der Vortrieb wird durch eine Teilschnittmaschine mit nachgeschaltetem Förderband erledigt. Das Ausbruchsmaterial gelangt im Gleisbetrieb mit maximal neun Mühlhäuser-Kippern (Fassungsvermögen 6 cbm) ans Tageslicht, wird dort in einer Grube abgekippt und von dort zur Deponie abgefahren. Die gesamten Ausbruchsmassen aus beiden Stollen mit zusammen 7.1 km Länge betragen ca. 125000 cbm loser Masse.

An der ArGe Stollen Chiemsee sind folgende Bauunternehmen beteiligt:

- Kronibus GmbH & Co. KG, München
- Philipp Holzmann AG, München
- Harry Hüttig GmbH & Co. KG, Bad Aibling

Der Anstich des ca. 4700 m langen Hannelore-Stollens (= Abwasserstollen) erfolgte am 27.09.86 auf dem Gelände des künftigen Klärwerkes. Die ersten 115 m wurden gleislos aufgefahren, ab Mitte Oktober ging die Bahn in Betrieb. Im September 1987 liefen die Bauarbeiten noch. Es waren zwei SIG-Akkuloks vorhanden, eine rote Lok von Kronibus und eine gelbe, die im Eigentum der ArGe stand. Im August 1988 waren die Bauarbeiten beendet, die Gleisanlagen lagen jedoch noch und eine

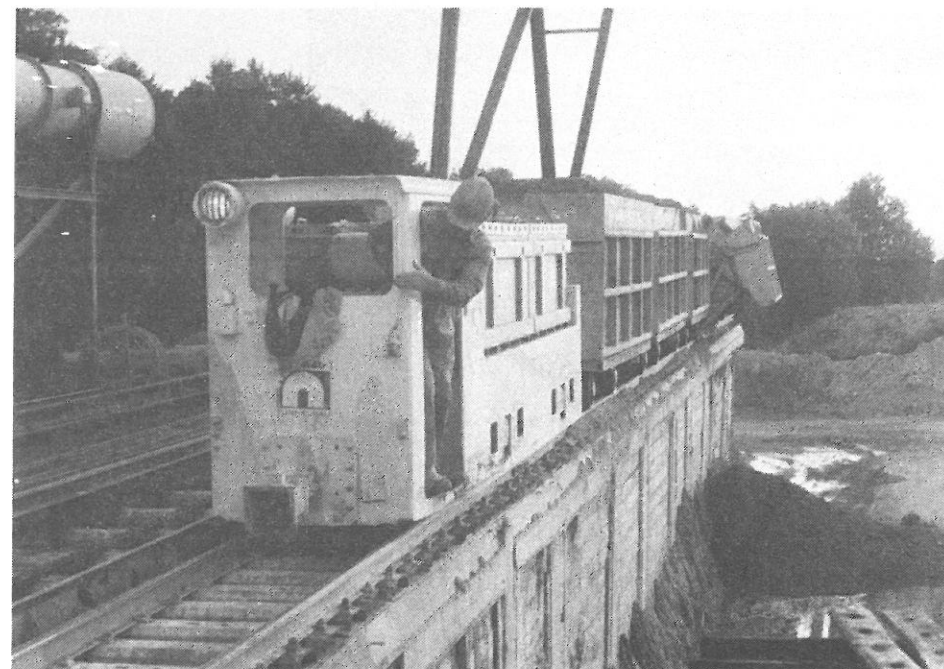


Erklärung zur Skizze: 1.-2. = Ulrike-Stollen/Weststollen
2.-3. = Hannelore-Stollen/Oststollen

Lok stand mit aufgeladenem Akku vor dem Tunnel. Einziger vorhandener Wagen war eine Personenlore.

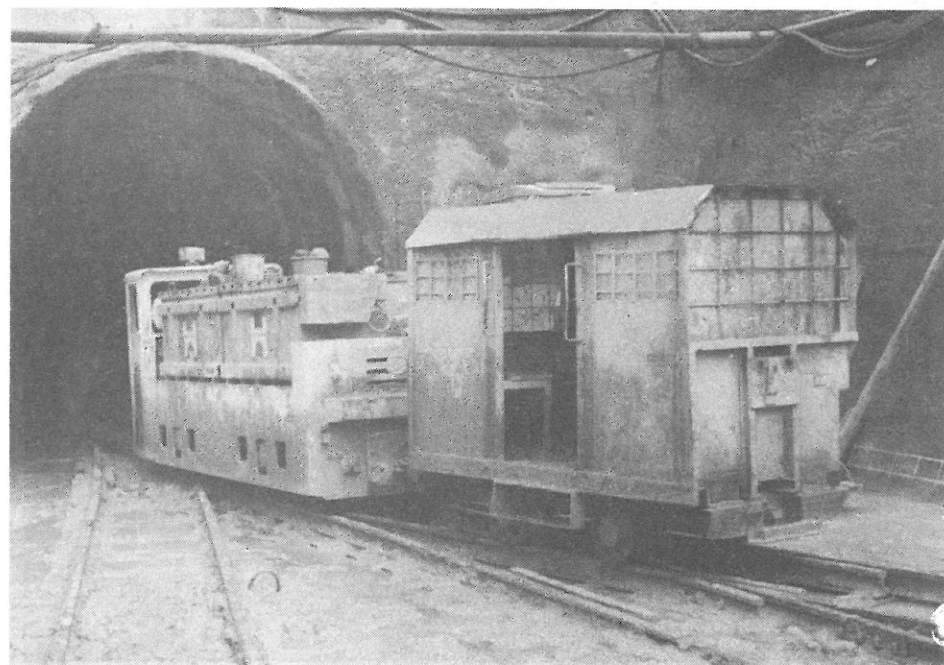
Der Anstich des ca. 2400 m langen Ulrike-Stollens (= Reinwasserstollens) erfolgte am 25.04.88 unterhalb des Ortes Pietzenkirchen. Beide Stollen wurden also entgegen der späteren Fließrichtung aufgeföhren. Im August 1988 liefen die Bauarbeiten, man rechnete mit einer Fertigstellung des Stollens im Januar oder Februar 1989. Im Einsatz stand eine SIG-Akkulok, eine weitere baugleiche Maschine stand zur Reserve.

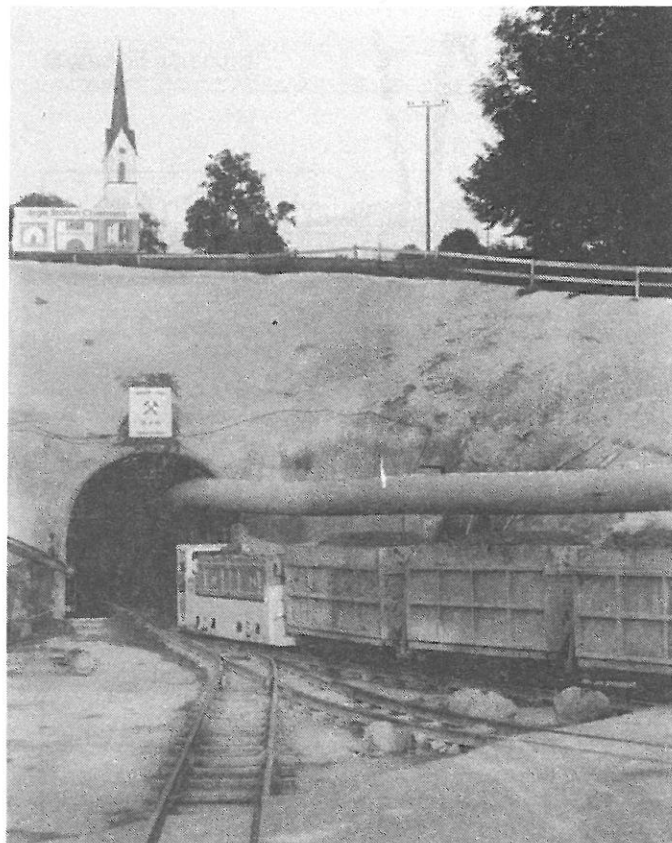
Hinweis für Eisenbahnfreunde: Wenn die gerade dienstfreien Arbeiter eine Grillfete vollziehen, kommt man nicht ohne "Bierspende" an eine Fotografiergenehmigung ...



Ulrike-Stollen: SIG 709744/1979 hat ihren Zug soeben zur Entladung gebracht 15.08.88, oben).

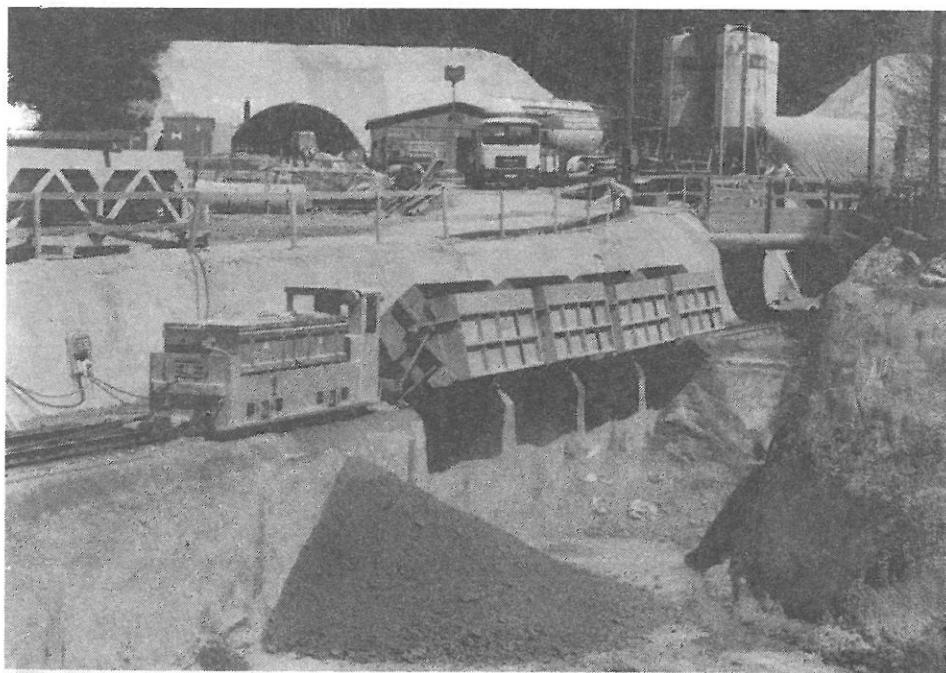
Hannelore-Stollen: Dieselbe Lok stand genau einen Monat später vor dem Portal des Hannelore-Stollens (15.09.88)
Foto: A. Christopher





Ulrike-Stollen:
Gerade drückt SIG 709744/1979 ihren beladenen Zug aus dem Stollen heraus. Das Sakralgebäude über dem Stollenmund gehört zu Pietzenkirchen (15.08.88, links).

Hannelore-Stollen:
Der Zug hat kurz zuvor seine Ladung hergeben müssen - Zuglok: SIG 800749/1980 (09.05.87, unten). Inzwischen ist diese Baustelle nahezu verwaist.
Foto: A. Christopher



ArGe Stollen Chiemsee 8201 Pietzenkirchen							Spur : 750 mm Stand: 15.09.1988	
U	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
H		SIG 709 744/1979	Bo	ATS 100 E	2x37	15.6	20	a)
U		SIG 800 749/1980	Bo	ATS 100	2x37	15.6	20	b)
U	1	SIG 803 760/1983	Bo	ATS 100 E	2x37	15	20	c)

U = Ulrike-Stollen/Weststollen H = Hannelore-Stollen/Oststollen

a) = Eigentümer: Kronibus (Inv.-Nr. 28021), vgl. BE 2/86 -79- und -83-
b) = Eigentümer: ArGe Stollen Chiemsee
c) = Eigentümer: Holzmann (Inv.-Nr. RA 091031), vgl. BE 2/86 -79-

Weitere Einsatzsichtungen: 05/87: a) & b) beim Oststollen
08/88: a) & c) beim West,- b) beim Oststollen

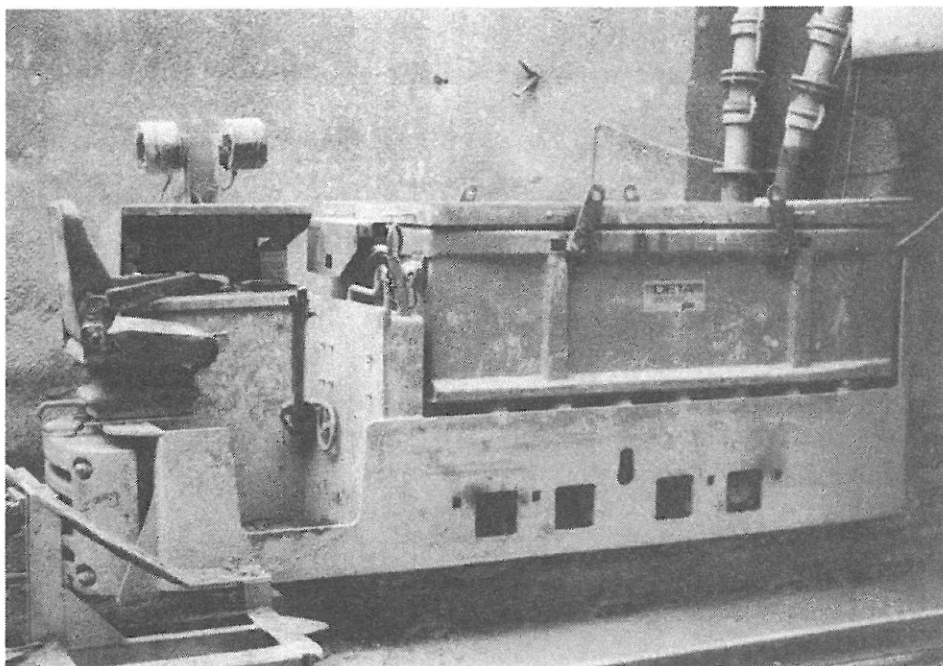
Fellerer-Stollen
8201 Frasdorf

15.09.88/ Auch im benachbarten Frasdorf wird an einem ähnlichen Projekt gearbeitet. Hier wird vom westlichen Ortsrand aus - die Baustelle liegt an der Strasse nach Rohrdorf - ein etwa drei Kilometer langer Abwasserstollen in Richtung Aschau vorgetrieben, der Fellerer-Stollen. Damit wird künftig die Urlaubergemeinde Aschau ihres Abwassers entsorgt.

Diese Stollenbaustelle hat jedoch eine Besonderheit: Der Stollen beginnt nicht, wie sonst üblich, zu ebener Erde, sondern in einem Schacht. Dieser ist zwar nur ca. 15 Meter tief, aber er ist ebenso breit, so dass das Ausbruchsmaterial bequem mit einem zu ebener Erde stehenden Seilbagger aus dem Schachtsumpf auf das Baustellenniveau heraufbefördert werden kann.

Als Bauzeit für diesen durch die Bauunternehmung Dyckerhoff & Widmann zu errichtenden Stollen war der Zeitraum von 1985 bis 1988 veranschlagt. Allerdings gab es (besonders im Jahre 1987) Schwierigkeiten wegen des anstehenden Gesteins - grösstenteils Kies und Sand - und wegen starker Wassereinbrüche. Es kann durchaus sein, dass der Zeitplan nicht ganz eingehalten werden kann.

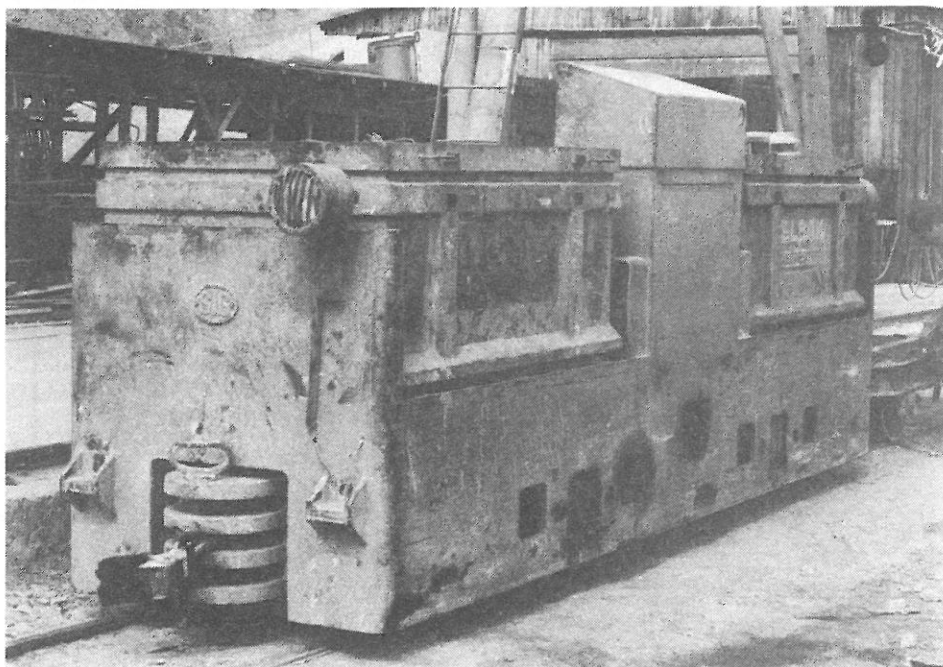
Fellerer-Stollen 8201 Frasdorf							Spur : 750 mm Stand: 15.09.1988	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#		SIG 578 106/1957	Bo	ETB 70		5.6		
#		SIG 766 003/1972	Bo	ETB 70		5.6		



Fellerer-Stollen: Eine der beiden Akkuloks steht im Schacht (31.10.87, oben).

Arthurstollen: SIG 707516/1977 auf der Baustelle (28.05.88, unten).

Fotos: A. Christopher

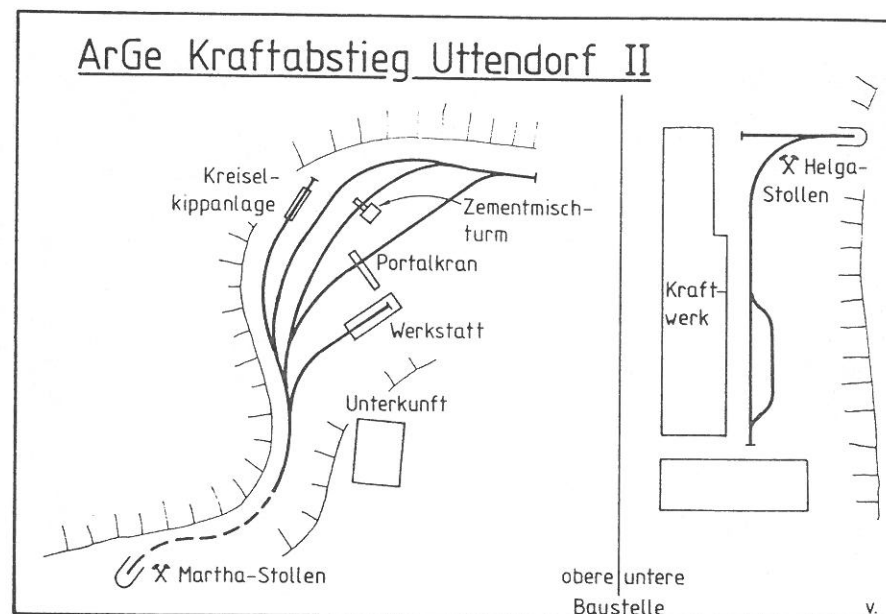


Natürlich gibt es auch hier eine Stollenbaubahn. Sie hat eine Spurweite von 750 mm, und es werden zwei kleinere SIG-Akkuloks des Typs ETB 70, mehrere Mühlhüser-Kipper und für den Arbeitertransport Personenwagen eingesetzt.

ArGe Kraftabstieg Uttendorf II A-5723 Uttendorf

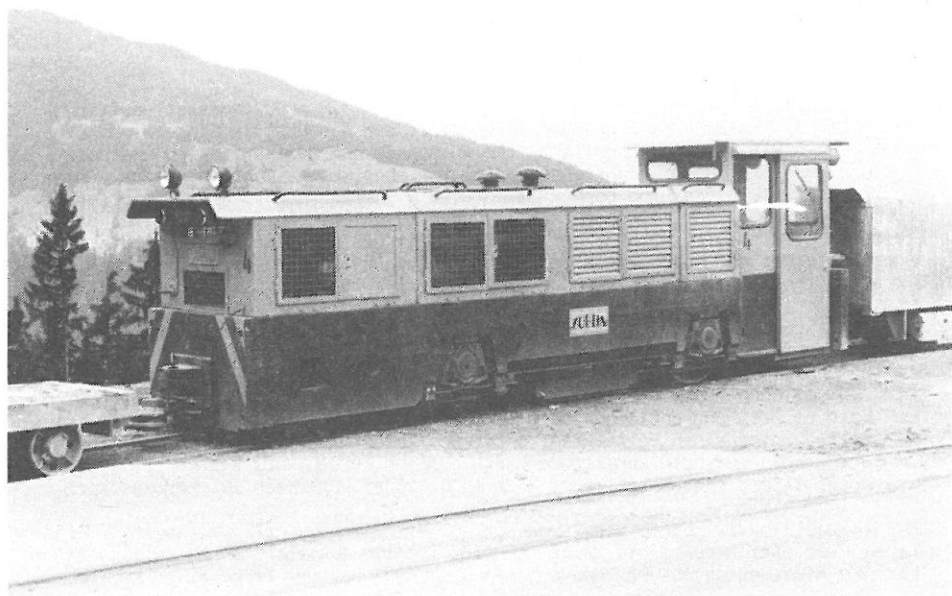
15.08.88/ Südlich der Ortschaft Uttendorf, die an der Pinzgauer Lokalbahn (Zell am See-Krimml) liegt, wird ein Teil des von der ÖBB benötigten Bahnstromes produziert. Die Kraftwerksgruppe Stubachtal besteht derzeit aus den Kraftwerken Enzingerboden, Schneiderau und Uttendorf I. In Zukunft soll ein Teil des am Krafthaus Enzingerboden auslaufenden Wassers direkt nach Uttendorf geführt werden. Unter dem Namen Uttendorf II wird das Krafthaus Uttendorf um 66 MW Leistung aufgestockt.

Die dafür erforderlichen Baumaßnahmen erstrecken sich auf eine Erweiterung des Krafthauses Uttendorf (schon geschehen), die Auffahrung eines 1556 m langen Flachstollens von Uttendorf ausgehend (Helga-Stollen, Auffahrung 02.04.1987, bereits fertiggestellt), die Erstellung eines 587 m tiefen Lotschachtes und die Auffahrung eines 10470 m langen Druckstollens (Martha-Stollen, Auffahrung 03.11.1987) mit einer Steigung von 5,2 % bis hinauf zum Enzingerboden. An der ArGe sind die Firmen Ilbau, Ast, Jäger, Hofman Maculan, Reform Bau, Beton- & Monierbau, Rella und Züblin beteiligt.

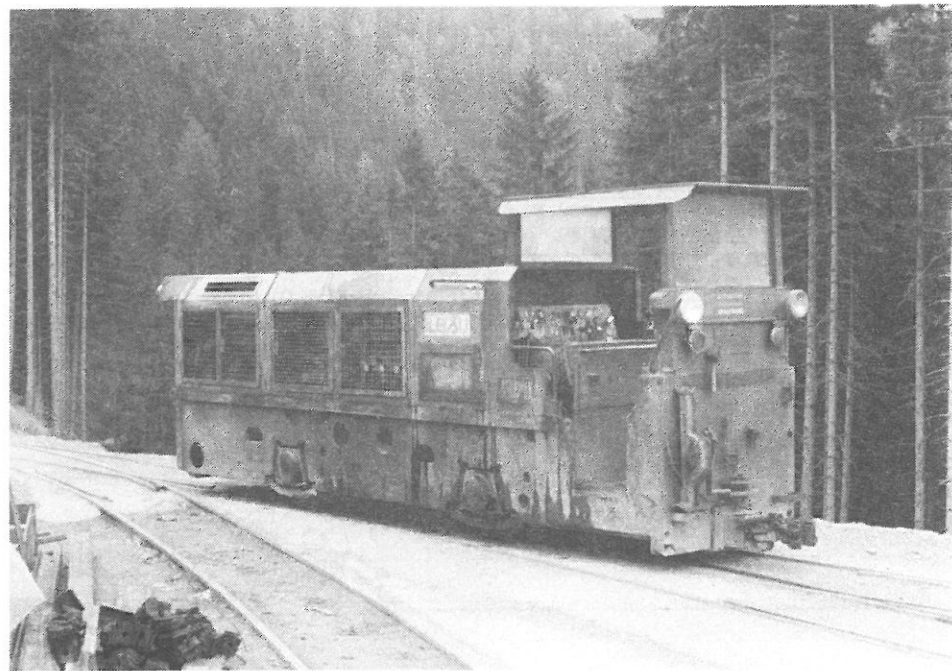




Martha-Stollen: Zweimal Lok 3, einmal zusammen mit einem Personenwagen (oben), und einmal mit einem Zug kurz vor der Baustelle Tannwald (unten). Beide Fotos entstanden am 28.05.88. Fotos: A. Christopher



Martha-Stollen: Lok 4 (oben) und Lok 1 (unten) am 15.08.88 auf der Baustelle Tannwald.



Der Helga-Stollen wurde mit einer Stollenfräse von 3.2 m Durchmesser aufgeföhren. Eine 750 mm-Bahn besorgte den Abtransport des Aushubs, im Einsatz war eine Schöma-Lok. Mit Beendigung der Arbeiten wurde sie zum Martha-Stollen umgesetzt. Die Gleise liegen noch, Fahrzeugmaterial ist aber keines mehr vorhanden. Möglicherweise wird diese Bahn noch einmal für die "Aufteufung" des Lotschachtes in Betrieb genommen. Der Lotschacht soll zunächst von oben durch eine 30 cm dicke Zielbohrung erstellt werden. Am Ziel wird an das Bohrgestänge ein Fräskopf angebracht, der den Durchmesser des Schachtes von unten nach oben auf knapp über 3 m aufweiten soll.

Am Martha-Stollen wurde Mitte August gearbeitet. Die Stollenfräse schafft einen Durchmesser von 3.5 m. Das aus dem Berg herausfließende Wasser verlässt den Stollenmund in einem breiten Lauf. Die für den Abtransport des Aushubs errichtete 750 mm-Bahn führt vom Stollenmund ausgehend noch etwa 500 m weiter durch den Wald am Berghang entlang. Dort verzweigen sich die Gleise, führen in die Werkstatt, unter einen Portalkran, unter den Zementmischurm und auf die Entladeanlage, auf der die kompletten Loren gedreht werden. Es werden zahlreiche Mühlhäuser-Kipper eingesetzt, zwei Züge à 10 Kipper verkehren im Pendelbetrieb.

Der Lokomotivpark setzte sich zunächst aus drei Schöma-Loks zusammen, Mitte August war aber bereits die zuvor im Helga-Stollen eingesetzte Lok als vierte Maschine hinzugestossen. Das Bauvorhaben soll 1991 beendet sein.

ArGe Kraftabstieg Uttendorf II A-5723 Uttendorf		Spur : 750 mm Stand: 15.08.1988						
M	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
M	1	Schöma 4 650/1983	Bdh	CFL 180 DCL	185	18		a)
M	2	Schöma 4 772/1984	Bdh	CFL 180 DCL	185	18		a)
M	3	Schöma 4 949/1987	Bdh	CFL 180 DCL	185	20		b)
M	4	Schöma 4 799/1985	Bdh	CFL 180 DCL	185	20		c)

M = Martha-Stollen/Tannwald H = Helga-Stollen/Uttendorf

a) = Eigentümer: Ilbau (neu an Ilbau AG, Spittal/Osterreich)
 b) = Eigentümer: Ast & Co. (neu an Ast & Co./Osterreich)
 c) = Eigentümer: Züblin (neu an ArGe Druckstollen Amlach/Osterreich)

Hinweis für Eisenbahnfreunde: Wer mit der Bahn anreist (Uttendorf-Stubachtal), muss horizontal etwa 8 km, vertikal wohl rund 700 m zurücklegen, um zum Martha-Stollen zu gelangen (= zwei Stunden Fussweg), zum Helga-Stollen kommt man wohl mit einer halben Stunde aus. Und wer immerhin 27 PS unter der Haube hat: Das reicht! Happs Ente hat's auch bis zum Martha-Stollen geschafft. 7 Kilometer in einer halben Stunde, und dann der laue Kommentar eines Arbeiters: "Sind ja nur 18 % ..."



ArGe Arthurwerk
A-5600 St. Johann im Pongau

15.08.88/ Das Kraftwerk Arthurwerk südlich der Ortschaft St. Johann am Westhang des Tales wurde 1928 von Stern & Hafferl (Vorgänger der Oberösterreichischen Kraftwerke AG (OKA)) errichtet. Nach 60 Jahren Betriebsdauer ist das Lebensende des Kraftwerkes erreicht. Insbesondere der schlechte Erhaltungszustand des Druckstollens liess die Unterhaltungskosten erheblich ansteigen.

Nun wird das Kraftwerk mit einem neuen "Innenleben" ausgerüstet, der Stollen nach Mühlbach wird neu gegraben. Die Auffahrung des Helga-Stollens (nicht zu verwechseln mit dem der ArGe Uttendorf II) begann am 02.03.1988. Er soll eine Länge von 4925 m und einen Durchmesser von 3.15 m erreichen. Die Arbeitsgemeinschaft setzt sich aus den Firmen Mayredder, G. Hinteregger & Söhne, Hamberger Bauges. mbH, Strabag, Alpine Bau GmbH und einer weiteren Firma zusammen.

Für Aushub- und Betontransporte existiert eine 750 mm-Bahn mit zwei kleineren SIG-Akkuloks und Mühlhäuser-Kipperrn. Diese Baustelle ist die einzige dieser Artikelreihe, auf der nicht durchgehend gearbeitet wird. Dennoch hofft man, Anfang 1990 das modernisierte Kraftwerk mit dem neuen Stollen in Betrieb nehmen zu können. Die Baustelle erreicht man über den Güterweg Blachfelden (für Happs Ente keine Hürde ...).

Unklar ist die Zukunft des alten Stollens, der aus historischer Sicht interessant ist. Beim Bau dieses Stollens vor mehr als 60 Jahren stiess man auf die rund 3500 Jahre alte unverbrochene Kupferabbaukammer, die seitdem Keltenstollen genannt wurde. Ob dieses Relikt längst vergangener Zeiten jetzt zugeschüttet, oder zum Besucherstollen ausgebaut werden soll, ist noch nicht entschieden.

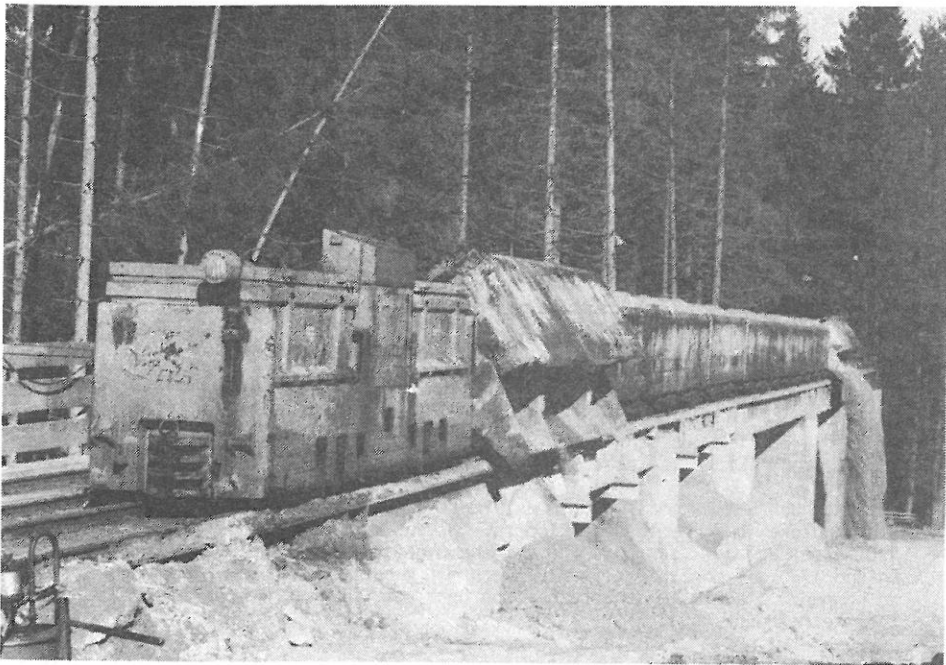
ArGe Arthurwerk A-5600 St. Johann im Pongau		Spur : 750 mm Stand: 15.08.1988						
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (kw)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#		SIG 707 516/1977	Bo	ETS 100	2x37	15.6	20	
#		SIG /19..	Bo					

Margarete-Stollen
A-5742 Wald im Pinzgau

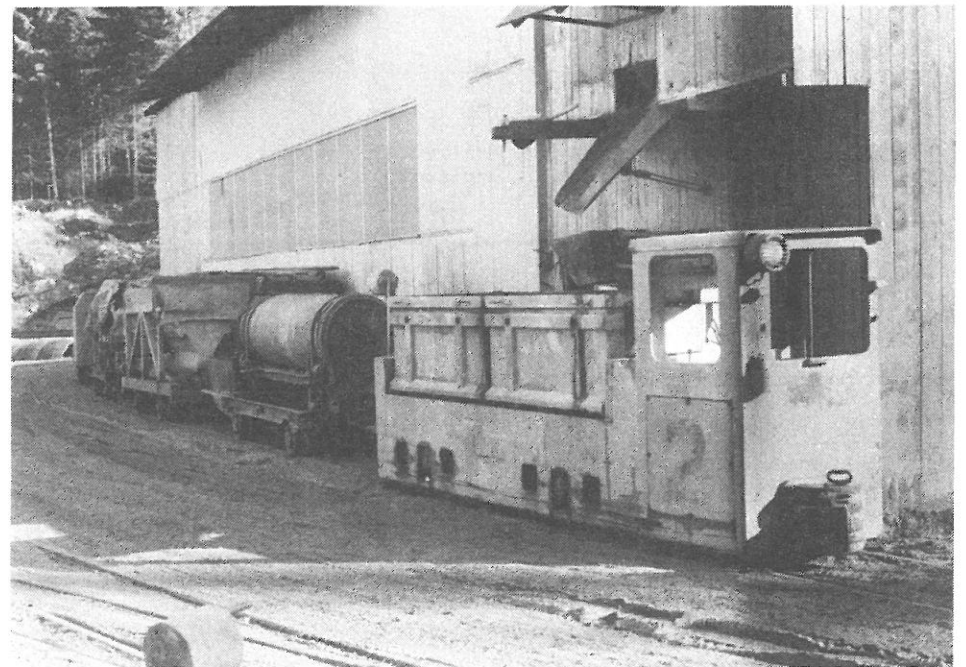
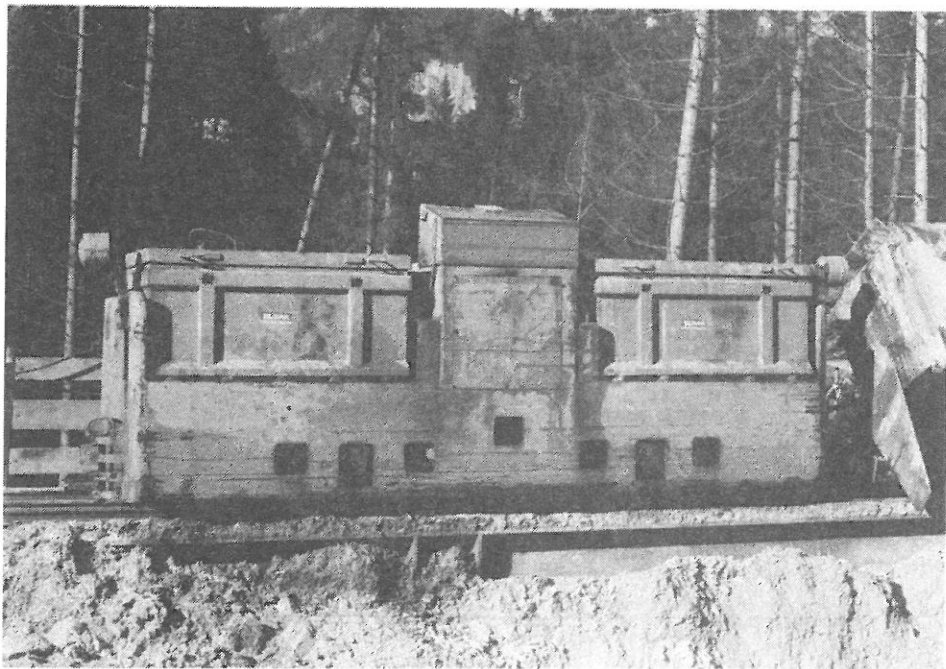
24.10.87/ Einige hundert Meter vom Bahnhof Wald der Pinzgauer Lokalbahn entfernt wird z.Zt. das Wasserkraftwerk Wald im Pinzgau errichtet.

Zur Energiegewinnung wird das Kraftwerk künftig das Wasser der Krimmler Ache nutzen, welches knapp unterhalb der bekannten Krimmler Wasserfälle abgezweigt wird, durch einen ca. 4.5 km langen Horizontalstollen (Margarete-Stollen) geleitet und schliesslich durch den Gerlinde-Schacht und anschliessende Druckrohre dem Kraftwerk zugeführt wird.

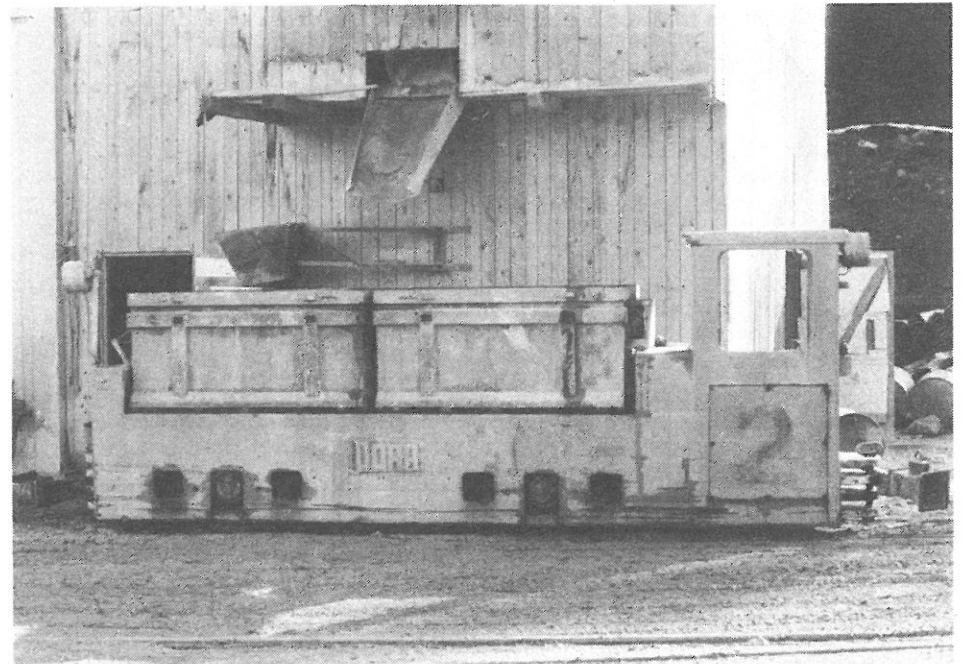
Beim Bau des Margarete-Stollens kam eine Stollenbaubahn mit 750 mm Spurweite zum Einsatz. Vorhanden waren zwei Akkuloks von SIG, einige Mühlhäuser-Kipper für den



Margarete-Stollen: Eine urige Maschine ist die Lok 1, hier am 24.10.87 zweimal aufgenommen.
Fotos: A. Christopher



Margarete-Stollen: Lok 2 am 24.10.88 mit einem Materialzug auf der Baustelle (oben), unten die Lok noch einmal allein.
Fotos: A. Christopher



Bahn-Express

Transport des Ausbruchmaterials sowie mehrere Spezialwagen. Nach Abschluss der Rohbauarbeiten am Stollen wurde mit Jahresende 1987 der Bahnbetrieb wieder eingestellt.

Margarete-Stollen A-5742 Wald im Pinzgau								Spur : 750 mm	
								Stand: 24.10.1987	
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	1	SIG	705 503/1975	Bo	100	15.6	5.6		a)
#	2	SIG	707 726/1977	Bo	ATS 100		5.6		b)

a) = Eigentümer: Universale-Bau
b) = Eigentümer: Porr

SIAB AB S-115 86 Stockholm

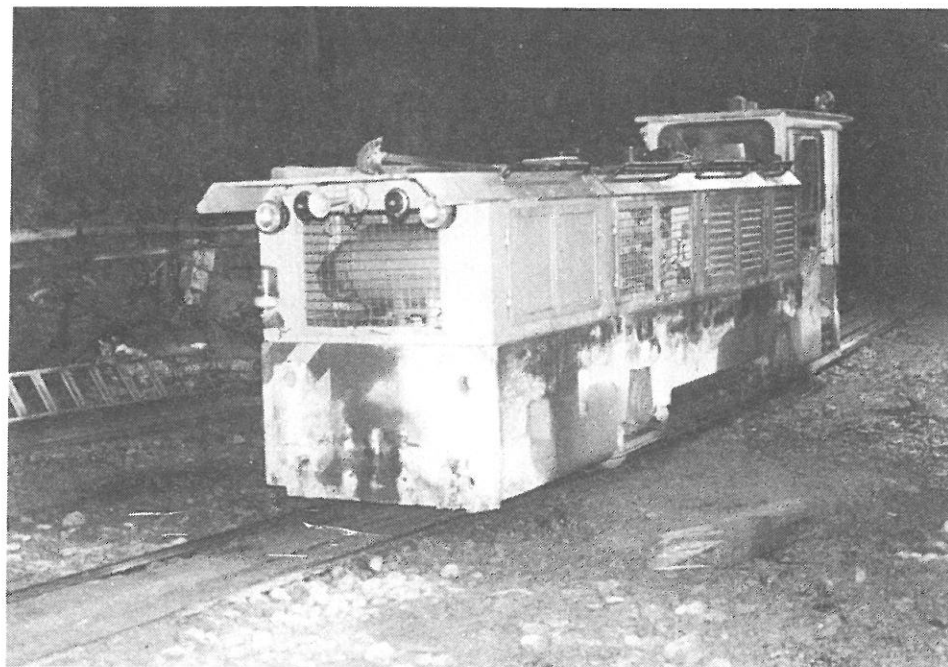
SMB 4/86 und 4/87/ Im Stockholmer Untergrund wird zur Zeit ein Abwasserstollen zwischen dem Wärmekraftwerk Solna und Kastellholmen gegraben. Der Tunnel soll 7500 m lang werden. Der Baubeginn war im Januar 1986, die Fertigstellung ist für 1989 vorgesehen. Zum Bau des Stollens hat man eine 750 mm-Bahn errichtet, die den Aushub an einen Schacht rund 500 Meter vor dem Ende des Stollens in rund 65 Metern Tiefe befördert, die Bahn erreicht also als einzige der hier besprochenen nicht das Tageslicht.

Der Fuhrpark bestand zunächst aus einer Schöma-Lok und diversen Mühlhäuser-Wagen (ein Mannschaftswagen 101/1986, Typ MWG, sowie elf Kipper 101-111/1986, Typ CERN, Gew. 4 t, Fassungsvermögen 14 t/8 cbm). Im Januar 1987 waren noch zwei weitere Mühlhäuser-Flachwagen (102-103, Typ PLM) zum Transport von Fertigteilen vorhanden.

Svenska Industribyggen AB S-115 86 Stockholm								Spur : 750 mm	
								Stand: 1988	
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#		AGEVE	961/1986	Bo	BS 12				neu, a)
		Schöma	4 895/1986	Bdh	CFL 180 DCL	185	20	30	neu
		Schöma	4 417/1981	Bdh	CFL 180 DCL	185	20		b)

a) = 08/88 bei GIA, Grängesberg (zurückgegeben)/ steht zum Verkauf
b) = neu an Ing. Karl Jäger/Österreich, Einsatz bei ArGe Beschling/ an NVE Statskraftverkerne/ 1988 an GIA (Überholung, Umbau von Spur 900 auf 750 mm für SIAB, Stockholm)

Irgendwie muss auch eine kleine AGEVE-Akkulok vorhanden gewesen sein, denn im August 1988 stand bei GIA in Grängesberg diese Lokomotive, von der man sagte,



SIAB, Stockholm: Tyska loket i Saltsjö tunneln (Sorry, Bo, wenn's falsch ist ...) - soll heißen, auch unter Stockholm gibt es (mindestens) eine deutsche Lok: Schöma 4895/1986 (unten). Die obere Aufnahme zeigt den Mühlhäuser-Zug auf der Entladeanlage. Die beiden Fotos schoss einer unserer freien Stockholmer Mitarbeiter am 13.09.87.

Fotos: Bo Gyllenberg



Bahn-Express

sie käme aus dem Stockholmer Untergrund. Im Gegenzug baute man bei GIA gerade eine grosse, aus Norwegen erworbene Schöma-Lok für den Stollenbau in Stockholm um. SIAB firmierte früher unter der Bezeichnung Svenska Industribyggen AB.

Deutsche Loks in Italien

Der Horst war im Sommer 1987 für zwei Wochen in Italien. Stichwortartig folgt jetzt das, was er an interessanten Dingen erlebt hat (subjektive Auswahl aus der Draisine, ergänzt durch Horsts Notizen & Fotos):

Bauzugloks:

Ein besonderes Auge habe ich natürlich auf Bauzugloks geworfen, gesehen habe ich rund 30 Loks deutscher Herkunft, andere kaum. Die Kleinlokomotiven (Köf) sind teilweise schon sehr lange in Italien, es sind nicht unbedingt auch alle mal DB-Loks gewesen.

Castellmaggiore: Eine vierachsige KHD-Drehgestellok.

Bologna: Die ex DB 260 381 fuhr im Hauptbahnhof herum. Im Depot Bologna Corticella stand 211 150 - beide Loks noch in türkis/beige.

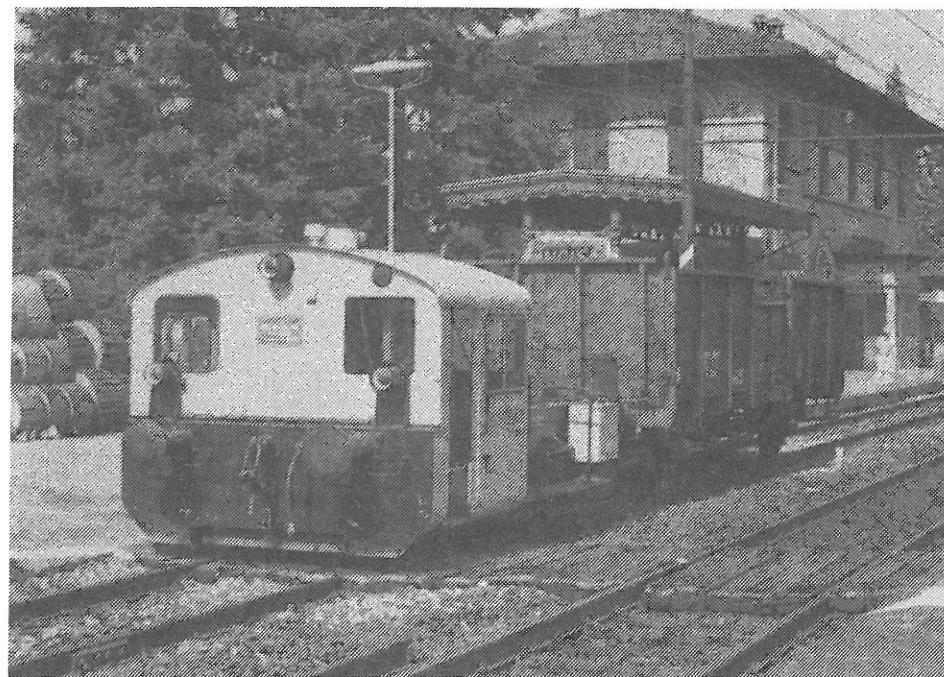
Incisa: Zwischen Arrezzo Sud und Figline Valdarno ist auch noch die "Direttissima" Rom-Florenz in Bau. Nicht weit davon war eine Baustelle bei Incisa. Hier waren gleich drei MaK-Loks (T4057 (MaK 1000249/1964, 1200 D, ex Wanne-Bochum-Herner Eisenbahn (14)); T4047 (MaK, 650 D); T4048 (MaK, 650 D "Turbo") und zwei Köf (T4041 (wohl nicht ex DB); T.... (noch nicht lange in Italien)) tätig. Eigentümer dieser Loks ist S.p.A. Scala Virgilio e figli, Montevarchi.

Während der gesamten Fahrt entdeckte ich 12 MaK-Stangenloks, wie die anderen Bauzugloks meistens aber nicht im Einsatz, sondern abgestellt, teils auch als Ersatzteillieferer. Den Anschriften nach zu urteilen sind die einzelnen Gleisbauunternehmen in einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen (Coop. Lavori Ferroviarie). Ausserdem steht da meist noch der Name des jeweiligen Unternehmens und dann vielleicht auch noch Gleismac Italiana S.p.A., 46 030 Gazzo di Bigarello (Mantova).

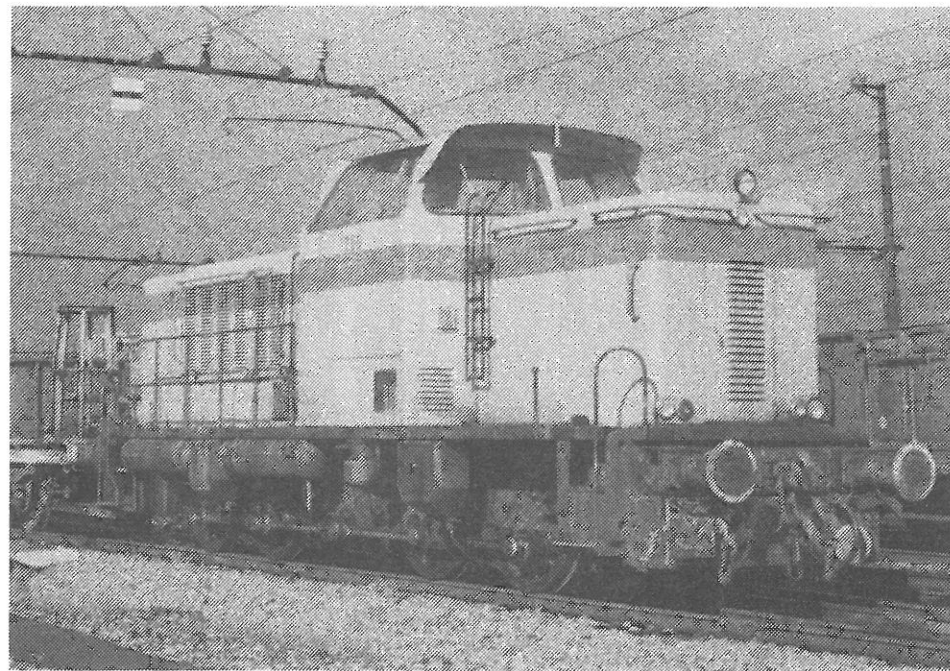
Gazzo di Bigarello: Dieser Ort liegt an der Strecke von Mantua nach Nogara, vom Zug oder Bahnhof aus sah man da eine gelbe DWK-Lok (T7075), eine V20, eine 3teilige 798-Garnitur und noch 5-10 weitere Loks, darunter einige MaK-Stangenloks und Köf.

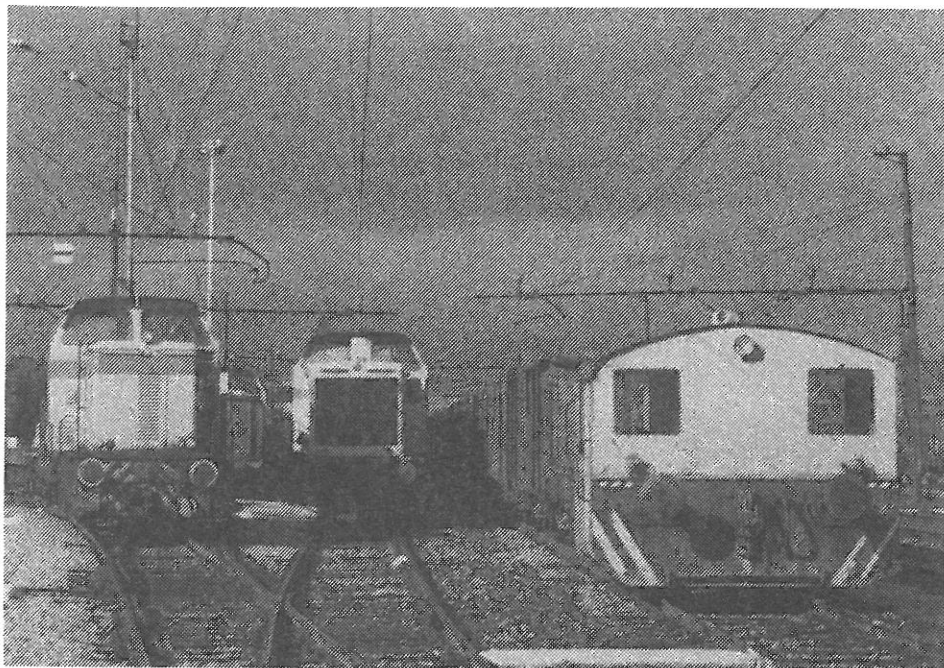
Casteltranco d'Emilia: Zwei MaK-D-Kuppler waren zu sehen, darunter eine mit der Bezeichnung T3075.

Modena: Wiederum eine vierachsige MaK-Lok, diesmal mit der Nummer T3632, sowie eine Gmdr-Lok und eine O&K-Lok - weiterhin noch eine D-MaK-Lok mit den Aufschriften T3637, Res. za Comp. le Bologna CLF, Construzione e Manutenzione Linee Ferroviarie, Coop. Lavori Ferroviari, Bologna Tel. 051/323424, Reggio Emilia Tel. 0522/95220, Gleismac Italinana S.p.A., 46 030 Gazzo di Bigarello (Mantova).



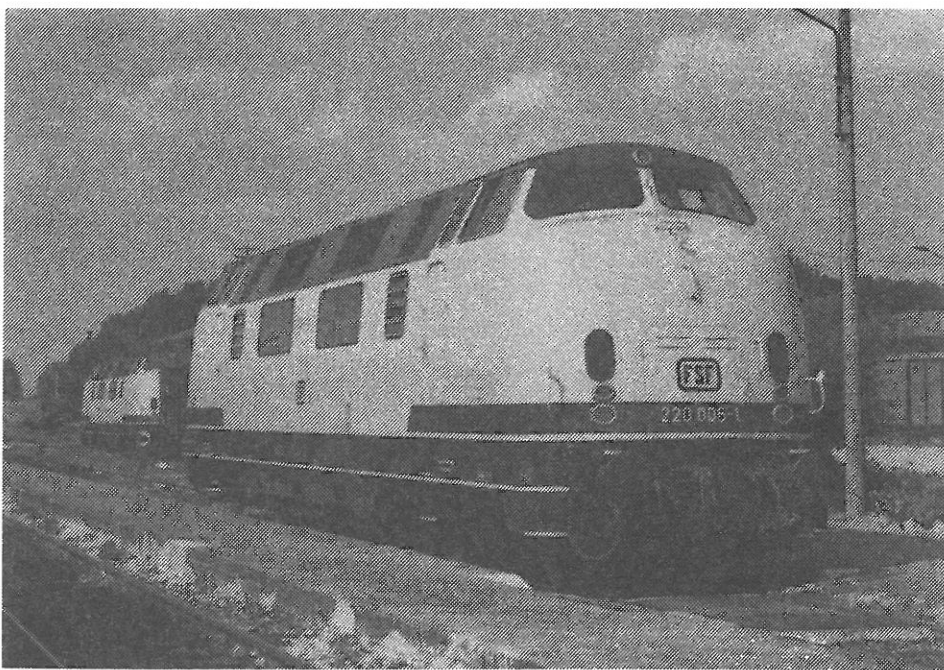
Italien: Kleinlok der S.p.A. Scala Virgilio e figli, Montevarchi, am 6. Oktober 1987 im Bahnhof Incisa (oben). Die untere Aufnahme zeigt die T4057 (MaK 1000249/1963, ex WBHE 14), ebenfalls im Eigentum der S.p.A. Scala Virgilio ..., ebenfalls am 6. Oktober und ebenfalls in Incisa. Fotos: H. Ebert





Italien: Nochmals Lokparade der S.p.A. Scala Virgilio e figli, Montevarchi, in Incisa - von links T4057, T4047, T4048 und T4041 (oben). Die untere Aufnahme ist etwas für DB-Spezies. 220006 und 220049 (hinten), am 30. September 1987 im Bahnhof Sermide. Eigentümer der Loks ist Ferrovia Suzarra-Ferrara (FSF).

Fotos: H. Ebert



Weitere Bauzugloks:

- Verona: Eine Henschel- und eine KrMa-Lok (gelb).
- Pianoro: Eine Gmdr-Lok und eine dreiachsige MaK-Lok (T4042).
- Grizzana: Eine Köf mit der Nummer T3667.
- Vernio: Eine dreiachsige grüne KHD-Lok ohne Nummer, aber mit der Aufschrift "Falovla Angelo & C., Milano".
- Vaiano: Eine KrMa- und eine Gmdr-Lok.
- Sento Fiorentino: Eine zweiachsige KHD-Lok.
- Arezzo: Eine 260/261 in türkis/beige im Einsatz, ferner eine KrMa-Lok mit der Aufschrift Co. Ge. Mar S.p.A. Res. Comp.-Na.
- Orte ("Direttissima" bei Fiano): Eine vierachsige Henschel-Lok (analog ACT).
- Roma Tibertina: Eine dreiachsige MaK-Lok.
- Milano P. Genova: Eine MaK-Lok.
- Varzo (Domodossola-Brig, SBB!): Eine Henschel- und zwei Jung-Loks.

Auch ganz interessant:

Cosenza: Die FS-Zahnradstrecke Paola-Cosenza wurde dieses Jahr endlich durch eine zahnlose Neubaustrecke ersetzt. Über die Bauarbeiten berichtet die Zeitschrift "I Treni oggi" (Nr. 75, Okt. 1987) und zeigt Fotos auch vom Umbau des gemeinsam mit der schmalspurigen FCL genutzten Bahnhof Cosenza, darunter auch eine auf 950 mm umgespurte Köf. Im selben Heft ist ex DB 613 601 (+VM+VS) abgebildet, seit Juli in den Officine Ferroviarie Veronesi. Die anderen fünf Garnituren trafen im September in Verona ein. Hinweise, bei welcher Bahn die Züge nach ihrer Aufarbeitung eingesetzt werden sollen, fehlen aber.

Privatbahnen:

Am meisten wurden hierzulande in den letzten Jahren wohl FSF, FP und ACT beachtet - wegen der von der DB übernommenen 220er und Lollös. Diese Bahnen liegen recht dicht zusammen und sind z.B. von Bologna aus gut zu erreichen. Ausserdem liegen hier auch noch die ACTM und zwei Strecken der Societa Veneta Autoferrovie (SV), die zumindest mit der Ld 404 (MaK 800141/1960, ex Bentheimer Eisenbahn (D2")) ebenfalls eine interessante Maschine besitzt.

Der Güterverkehr auf der Ferrovia Suzzara-Ferrara (FSF) scheint ziemlich planlos, wenn auch jeden Werktag, zu laufen, vor allem zwischen Ferrara und Sermide (da sind auch deposito und officina) und natürlich mit 220. Vorhanden sind 220 006, 011 und 049, immer noch unter diesen Nummern und vom AW Nürnberg türkis/beige gepinselt. 220 049 war lange an die ACT ausgeliehen, ist seit Ende des Sommers aber wieder bei den FSF.

Ebenfalls in Ferrara beginnt die 52 Kilometer lange Strecke der Ferrovie Padane (FP) über Ferrara Porta Reno (da liegt die Werkstatt) durch die Poebene nach Codigoro. Interessanter als die FSF wird die Bahn u.a. durch einige Form-Einfahrsignale, auch sehen die 220 (es sind 045 und 074) besser aus, sind beige/grün mit im Frontbereich roten Schürzen. Der Güterverkehr scheint recht regelmässig zu laufen, montags bis freitags ab Ferrara FS ca. 10.00 Uhr, Porta Reno 10.30 Uhr. Der Gegenzug verlässt Codigoro irgendwann gegen 16.00 Uhr. Grösseres Güteraufkommen gibt's ausser in Codigoro wohl in Ostellato. Ein bischen sehenswerter Schrott steht in Migliarino.

Die Azienda Consorzionale Trasporti Reggio Emilia (ACT) betreibt die drei von Reggio Emilia ausgehenden Strecken nach Guastalla, Ciano d'Enza und Sassuolo. Die Werkstatt in Reggio S. Croce liegt an der Strecke Richtung Guastalla, gleich daneben übrigens eine Kühlwagenwerkstatt mit Breuer-(artigem ?) Traktor. Zum

Bahn-Express

recht gemischten VT-Park gehören von den OHE übernommene Triebwagen (ex GDT 0516-0518, 0520, 0522, jetzt ALn 2460-2464), die auf allen Strecken zum Einsatz kommen. Nicht mehr mit Sicherheit vollzählig sind die D-Henschel-Loks 850.003-006 (850.003 und 004 ex DB 279 001 und 002; 850.005 1977 ex Hersfelder Kreisbahn (V31); 850.006 auch aus Deutschland); an den Eigentümer FSF zurückgegangen ist die 220 049, noch da sind die Lollas 216 001 und 006. Allerdings wird erwogen, sich einem Auftrag der Ferrovie del Sud-Est (FSE) anzuschließen und zwei nagelneue Dieselloks zu bestellen.

Bei der Ferrovie Genova-Casella (FGS, 1000 mm) gibt es nach einer "bedeutenden" deutschen Eisenbahnfreundezeitschrift eine "vierachsige Diesellok mit Mittelführerstand". Der Horst entdeckte jetzt im Führerstand dieser Lok das diskrete Schild "252 902-2". Erstaunlich ist es, dass dieses Schild zwei Führerstands-umbauten überlebt hat: Schliesslich war bei der Umspurung auf Normalspur - die Lok gehörte 1974-85 unter der Nr. VL46.01 der SWEG - auch das Führerhaus leicht verbreitert worden, wenn auch nicht so erheblich, wie das der Schwesterlok 252 901 alias AVG V62.

Ich bin'n Wrack!

Ulrich Völz

V 80 in Italien



Von den 10 Lokomotiven der Baureihe 280 der Deutschen Bundesbahn sind nach deren Ausmusterung zunächst acht, später noch eine neunte Lokomotive nach Italien gekommen. Zumeist laufen diese Loks im Gleisbau, der in Italien von Privatfirmen erledigt wird. Eine Lok fährt bei einer italienischen Privatbahn und die 280 002 ist DB-Museumslok.

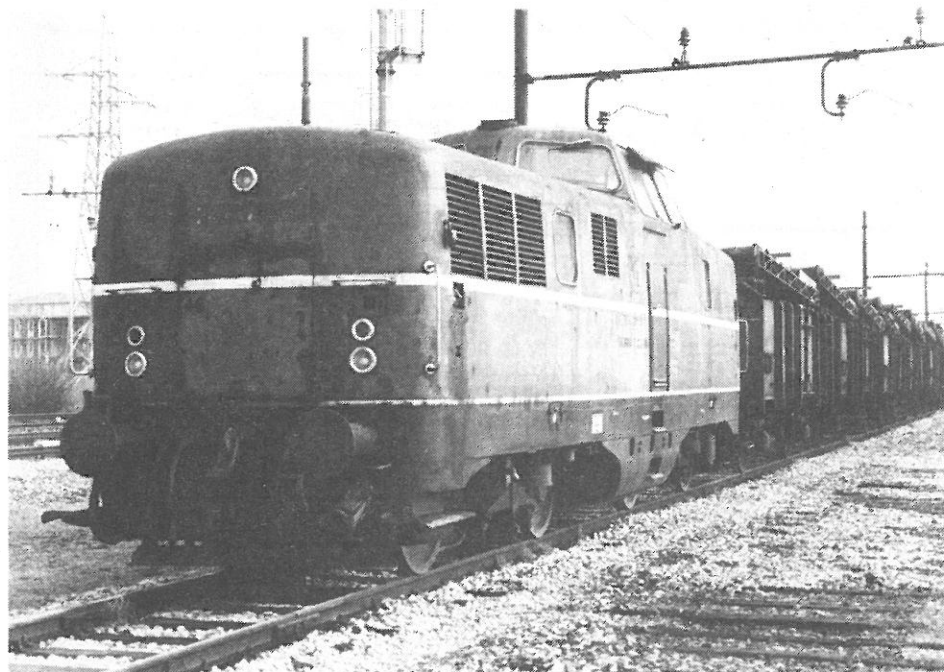
Herstellerdaten	DB-Nummern bis 1968 ab 1968	Aus- musterung	letztes Bw
KrMa 17716/1952	V80 001	280 001	22.10.77 Bw Bamberg
KrMa 17717/1952	V80 002	280 002	16.07.78 Bw Bamberg
KrMa 17718/1952	V80 003	280 003	12.12.77 Bw Bamberg
KrMa 17719/1952	V80 004	280 004	? ?
KrMa 17720/1952	V80 005	280 005	30.03.78 Bw Bamberg
MaK 800001/1952	V80 006	280 006	26.01.78 Bw Bamberg
MaK 800002/1952	V80 007	280 007	30.03.78 Bw Bamberg
MaK 800003/1952	V80 008	280 008	30.03.78 Bw Bamberg
MaK 800004/1952	V80 009	280 009	30.03.78 Bw Bamberg
MaK 800005/1952	V80 010	280 010	22.10.77 Bw Bamberg

280 001 wurde im März 1977 nach Rom überführt. Sie befindet sich heute im Besitz der Impresa COSFER und trägt die Nummer T5001.

280 002 ist DB-Museumslok.



V80 in Italien: Die obere Aufnahme zeigt 280 005 im Jahre 1979 im Raum Bari (Foto: V. Roca), das untere Foto entstand am 25.12.1981 im Bahnhof Firenze Cascine in Diensten der ICE (... keine Angst, es ist kein Vorläufer der weiss-roten DB-Kreation). Foto: A. Betti Carboncini Die Aufnahmen wurden freundlicherweise durch die italienische Eisenbahnfreundezeitschrift "I treni oggi", ETR, P.za Vitt. Emanuelle II 42/C, I-25087 Salo, zur Verfügung gestellt.



280 003 wurde im Dezember 1977 nach Mantova überführt. Sie sollte im Gleisbau in Südtirol bzw. auf der Brennerstrecke eingesetzt werden. Zunächst gehörte die der Impresa Pastori, heute ist die Impresa CEMES, Pisa, der Eigentümer. Die Betriebsnummer der farbenfroh gelb lackierten Lok ist T5503.

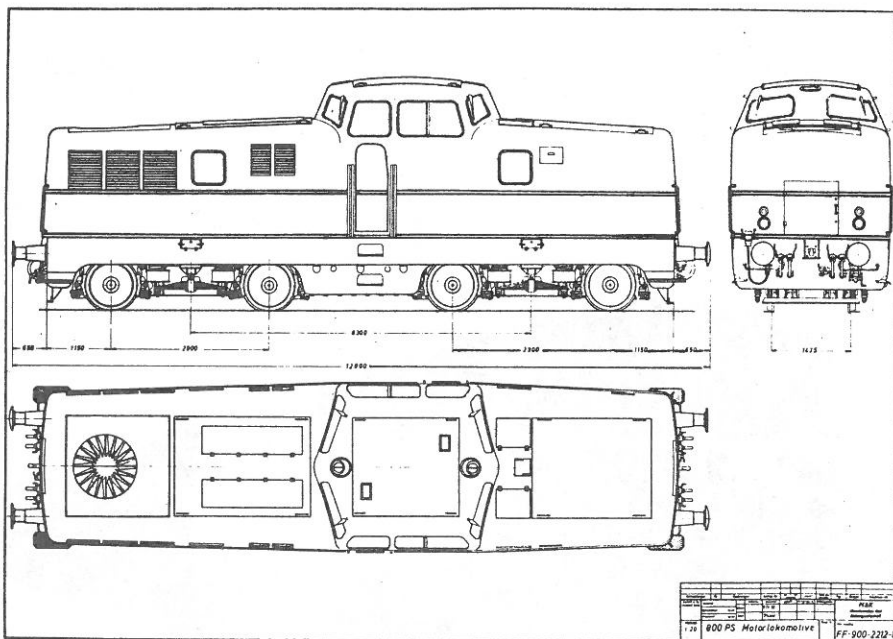
280 004 wurde im März 1977 nach Udine überführt. Sie war für den Gleisbau zwischen Bari und Ancona bestimmt. Heute gehört sie der Impresa Costruzioni Emiliana und trägt die Nummer T3568.

280 005 ging im April 1978 nach Udine, um im Gleisbau in der Relation Rom-Neapel-Bari tätig zu werden. Sie gehört der Edile Ferroviaria, Bari (T6509).

280 006 ging im März 1978 nach Udine. Eine Quelle nennt eine Privatbahn in Reggio Emilia als Empfänger, von anderer Seite heisst es, die Lok gehörte zunächst der Impresa Rosi, und heute der Impresa Monacelli (T5051).

280 007 gelangte im Juni 1978 nach Udine für den Gleisbau zwischen Venedig und Tarvisio. Ihre weitere Spur in Italien hat sich verloren.

 Übersichtsskizze der DB-Baureihe V80 (Werkszeichnung MaK).



280 008 ging im April 1978 nach Udine. Ihr Einsatzgebiet sollte zunächst der Gleisbau im Bereich Villach-Treviso-Bologna werden. Die Lok ist die zweite V80, die der Impresa Costruzioni Emiliana gehört (T3569).

280 009 war im August 1978 noch im Bw Bamberg abgestellt, ging dann recht bald aber an die italienische Privatbahn Ferrovia Bari Nord (V80-1), wo sie heute noch in grauer Farbgebung läuft.

280 010 kam im Oktober 1977 zunächst zur Hersfelder Kreisbahn (31), rückte aber schon 1981 ebenfalls nach Italien ab und befindet sich heute bei der Impresa Armafer, Campobasso (früher Impresa Morelli).

Seit 1978 werden Fahrzeuge privater italienischer Gleisbauer von den einzelnen Direktionen mit speziellen Bezeichnungen versehen. Der Buchstabe T steht hierbei für "Mezzo di trazione", dahinter verbergen sich zumeist normale Lokomotiven. Die anschliessenden Ziffern werden je nach regionaler Zugehörigkeit des Eigentümers vergeben: 001-500 für Torino, 501-1000 für Milano, 1001-1500 für Bolzano, 1501-2000 für Verona, 2001-2500 für Venezia, 2501-3000 für Trieste, 3001-3500 für Genova, 3501-4000 für Bologna, 4001-4500 für Firenze, 4501-5000 für Pisa, 5001-5500 für Ancona, 5501-6000 für Roma, 6001-6500 für Napoli, 6501-7000 für Bari, 7001-7500 für Reggio Calabria, 7501-8000 für Palermo und 8001-8500 für Cagliari.

Quellen: Eisenbahn-Kurier Nr. 4/1978; I Treni oggi Nr. 19/1982 und Nr. 83/1988.

Unser Dank gilt denjenigen, die bei der Erstellung der "Italien-Seiten" hilfreiche Unterstützung geleistet haben, namentlich Herrn Mascherpa und dem kahlen Horst.

Leserfahrten '88

Torfwerke A.-G. Meiners, 2205 Westerhorn (26.08.88)

26.08.88/ Die Fahrt musste leider wegen mangelnder Beteiligung ausfallen. Eine Wiederholung zu einem anderen Zeitpunkt wird leider nicht möglich sein.

Torfwerke Gnarrenburg Friedrich Meiners, 2742 Gnarrenburg (03.09.88)

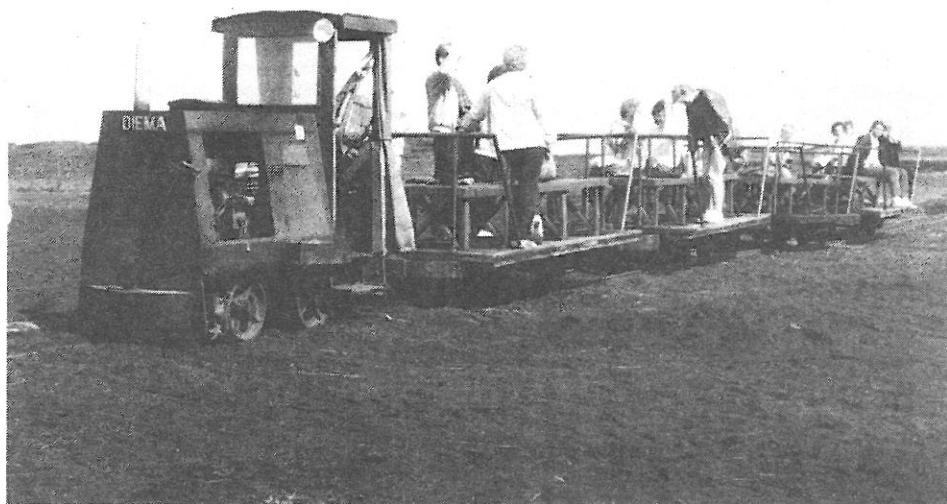
03.09.88/ Zur Fahrt hatten sich rund 18 Eisenbahnfreunde (& Angehörige) eingefunden. Leider waren die Bahn-Express-Leute mit einer Gruppe Radwanderer zusammengelegt worden, so dass im Zuge der rund einstündigen Rundfahrt durch die Abbaugelände kein eisenbahnmässiger Schwerpunkt gelegt werden konnte. Allerdings wurden im Anschluss an die Fahrt noch sämtliche Lokschuppen geöffnet. Insgesamt besitzt das Gnarrenburger Torfwerk 37 Loks, wovon in Gnarrenburg selbst allerdings nur rund 20 Loks eingesetzt werden. Weitere Einsatzstellen mit Lokomotivbetrieb befinden sich in Giehle (2 Loks), Steinfeld (4 Loks) und Hagen (3 Loks, jeweils Stand April 1988) - möglicherweise gibt es noch weitere kleine Abbaustellen in der Umgegend (z.B. Klenkendorf ?).

Torfwerke F. Meiners Gnarrenburg / Steinfeld / Giehle / Klenkendorf / Hagen								Spur : 600 mm Stand: 03.09.1988	
Ort	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Motorleistg. (PS)	Gewicht (t)	Sichtdatum Mo/Ja	Bemerkung
G	1	Diema	1 224/1947	Bdm	DS 22	22	3.8	0988	
G	2	Diema	1 220/1947	Bdm	DS 12	16	2.5	0988	
G	3	Diema	1 286/1949	Bdm	DS 12	12	2.2	0988	
G	4	Diema	1 804/1955	Bdm	DS 14	14	2.2	0988	
G	5	Diema	990/19..	Bdm		12	2.4	0488	
S	6	Diema	884/19..	Bdm		12	2.5	0988	
G	7	Diema	826/1937	Bdm		11		0874	
G	8'	Diema	811/1935	Bdm		11		0488	
G	8"	Diema	1 877/1956	Bdm	DL 8	10	1.8	0488	
K	9	Diema	1 877/1956	Bdm	DL 8	10	1.8	0887	
G	10	Diema	2 248/1959	Bdm	DL 6	7.5	1.15	0988	
H	11	Diema	1 816/1955	Bdm	DL 6	5.5	1.1	0488	
K	12	Diema	1 971/1956	Bdm	DL 6	5.5	1.1	0887	
G	13	Schöma	796/1947	Bdm		10	2.2	0784	
G	14	Schöma	180/1935	Bdm		10	1.8	0874	
G	15	Schöma	/19..	Bdm			1.8	0988	
G	16	O&K	25 485/1952	Bdm	MD 2 B		5	0488	
S	17	O&K	10 691/1940	Bdm	MD 1	11	2	0581	
I	18	O&K	11 317/1940	Bdm	MD 1	11	1.9	0488	
H	19	Deutz	8 439/19..	Bdm		10	1.6	0488	
G	20'	Deutz	21 267/1939	Bdm	OME 117 F	11/12	2.8	0784	
G	20"	Diema/Schöma	/19..	Bdm				0988	
G	21'	Deutz	16 283/1936	Bdm	OME 117 F	11/12	2.5	0988	
G	21"	Diema	/19..	Bdm				0488	
G	22'	Deutz	19 919/1937	Bdm	OME 117 F	11/12	2.8	0874	
S	22"	Schöma	371/1938	Bdm		16	2.75	0488	
G	23	(Eigenbau (?))	/19..	Bdm				0988	
I	24	Diema	1 751/1955	Bdm	DS 16	18		0488	
G	25	Diema	1 937/1956	Bdm	DL 8	10	2	0988	
G	26	Diema	1 439/1951	Bdm	DS 16	18		0488	
S	27	Diema	909/19..	Bdm			2.8	0488	
G	28	(Draisine)	/19..	Bdm					
G	29	(Draisine)	/19..	Bdm				0988	
G	30	Diema	/19..	Bdm				0988	
G	31	(Draisine)	/19..	Bdm				0988	
G	32	Diema	2 484/1962	Bdm	DL 8	11		0784	
G	33	Schöma	2 908/1965	Bdm	CFL 20 I	26	4	0988	
G	oNr	Diema	2 665/1963	Bdm	DS 20	22	3.3	0488	
H	oNr	Diema	2 656/1963	Bdm	DS 20	22	2.8	0488	
G	oNr	Diema	2 656/1963	Bdm	DS 20	22	2.8	0988	
G	oNr	Deutz	18 318/1937	Bdm	OME 117 F	11/12	2.5	0988	

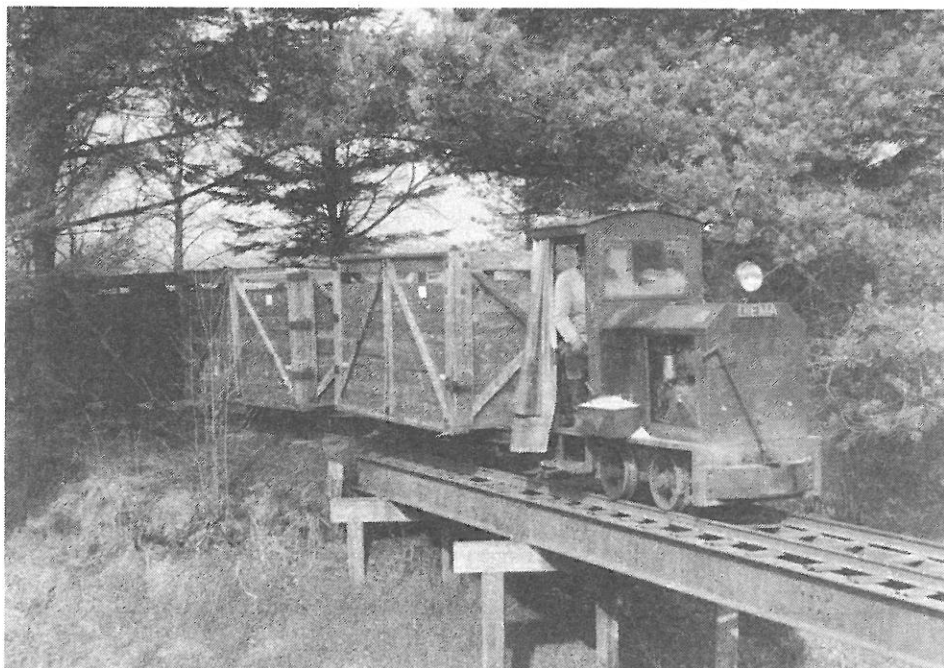
G = Gnarrenburg / S = Steinfeld / I = Giehle / K = Klenkendorf / H = Hagen

Torfwerke F. Meiners Gnarrenburg / Steinfeld / Giehle / Klenkendorf / Hagen							Spur : 600 mm Stand: 03.09.1988
Nr.	Hersteller-	Erstlieferung					
		Datum	Besteller				
1	Diema	1 224	12.06.47	Tw. G. Meiners, Gnarrenburg			
2	Diema	1 220	05.08.47	Tw. G. Meiners, Gnarrenburg			
3	Diema	1 286	14.03.49	Zgl. Herm. Schandel, Gnarrenburg (Spur 500 mm)			
4	Diema	1 804	06.08.55	Tw. G. Meiners, Oldenburg			
5	Diema	990					
6	Diema	884					
7	Diema	826					
8'	Diema	811					
8"	Diema	1 877	10.02.56	Süddt. Basaltw., Immendingen			
9	Diema	1 877	10.02.56	Süddt. Basaltw., Immendingen			
10	Diema	2 248	13.06.59	Siemens-Bauunion AG, München			
11	Diema	1 816	06.09.55	Tw. G. Meiners, Gnarrenburg			
12	Diema	1 971	01.10.56	Tw. G. Meiners, Schülp			
13	Schöma	796	08.07.47	Tw. G. Meiners, Schülp			
14	Schöma	180	27.07.35	A. Dziach, Garding/Schleswig			
15	Schöma						
16	O&K	25 485	23.03.53	Pletz & Bender, Meppen			
17	O&K	10 691	25.04.40	Tw. Gnarrenburg			
18	O&K	11 317	25.04.40	Tw. Gnarrenburg			
19	Deutz	8 439					
20'	KHD	21 267	09.03.39	Friedr. Cetto, Bremen			
20"	Diema/Schöma						
21'	Deutz	16 283	25.07.36	Dubick & Stehr, Hamburg			
21"	Diema						
22'	Deutz	19 919	14.08.37	W. Cramer, Zgl.- und Gutsbes., Midlum			
22"	Schöma	371	04.08.38	Tw. G. Meiners, Gnarrenburg			
23	(Eigenbau (?))						
24	Diema	1 751	28.03.55	Peter Boeckhoff, Bingum ü. Leer			
25	Diema	1 937	07.07.56	Betonw. Joh. Becker, Süstedt b. Hoya			
26	Diema	1 439	04.06.51	Basaltw. Chr. & Herm. Sievers, Dransfeld			
27	Diema	909					
28	(Draisine)						
29	(Draisine)						
30	Diema						
31	(Draisine)						
32	Diema	2 484	21.03.62	Klinkerw. Hahn GmbH			
33	Schöma	2 908	07.12.65	Baltrum Linie, Baltrum/ 09.04.86 an Meiners			
oNr	Diema	2 665	31.12.63	Schöninger Ton- und Hohlsteinw., Schöningen			
oNr	Diema	2 656	18.09.63	Berthold Bott, Bruchsal (Typ DS 14)			
oNr	Diema	2 656	18.09.63	Berthold Bott, Bruchsal (Typ DS 14)			
oNr	Deutz	18 318	01.06.37	Wilh. Schreiber, Ing., Bremen			

Leider hatte Herr Müller nur wenig Zeit, so dass es ausser der Zuglok (2 Diema 1220/1947, 16 PS, 2.5 t) und einigen Wagengarnituren kaum etwas zu fotografieren gab. Die nachstehende Loklisten bilden einen Zusammenschritt von Sichtungen letzten Jahre - Ergänzungen, Änderungen usw. sind natürlich gern willkommen.



Meiners, Gnarrenburg: Der "Leser- und Radler-Zug", angeführt von Lok 2, bei einem Zwischenhalt am 03.09.88 im Moor (oben). Die untere Aufnahme stammt vom 07.04.88 und zeigt Lok 22 (mit 38-Loren-Zug !) kurz hinter dem Werk am Bahnübergang der Strasse nach Augustendorf.



Ruhrkohle AG (09.09.88)

09.09.88/ Relativ kurzfristig kam die in BE 2/87 angekündigte "Ruhrkohle"-Leserfahrt zustande, dafür aber um einen weiteren interessanten Programmpunkt ergänzt: Am Morgen des 9. September traf sich die kleine Teilnehmergruppe auf der Schachtanlage "Unser Fritz 1/4" in Herne zur Grubenfahrt. In rund 100 m Teufe (Tiefe) auf der 9. Sohle wurde ein beeindruckender Einblick in den schweren Arbeitsalltag untertage vermittelt. Die Besichtigung führte direkt "vor Ort", wo ein Abbaubetrieb der geeigneten Lage (ca. 30 gon Einfallen) im Flöz Röttgersbank befahren wurde. Der mit hydraulisch schreitendem Ausbau und einer Gleithobelanlage ausgerüstete Streb wurde auf einer Länge von 250 m streichend verhauen. Durch den vorhergegangenen, anschaulich erklärenden Einführungsvortrag war das Geschehen auch für Bergbau-Laien leicht nachvollziehbar.

Während auf "Unser Fritz" der Kohletransport per Förderband durchgeführt wird, besteht für den Material- und Personenverkehr ein ausgedehntes Grubenbahnnetz, auf dem hauptsächlich Akkulokomotiven zum Einsatz kommen, so dass es auch hier unterwegs immer wieder etwas zu sehen gab. Eine Liste der eingesetzten Lokomotiven hoffen wir demnächst abdrucken zu können.

Nach rund 90 Minuten untertage ging es "kohlrabenschwarz" wieder ans Tageslicht. Bei einem kräftigen Imbiss bestand Gelegenheit zu ausführlicher Diskussion.

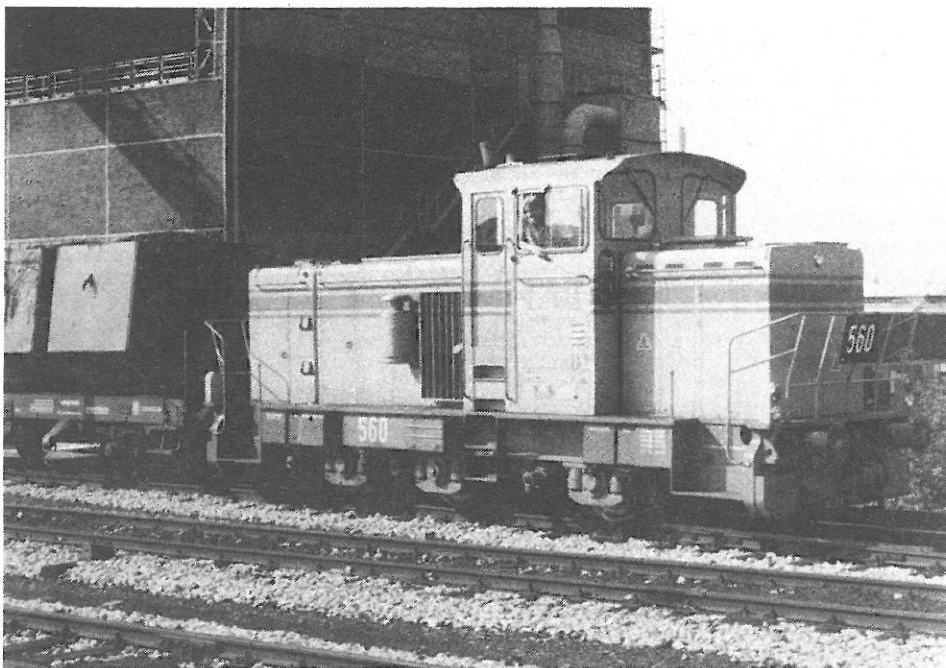
Der Übergang zum nächsten Termin klappte fast auf die Minute: Um 15.00 Uhr stand der Sonderzug der Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte in Gladbeck bereit. Nach dem interessanten Einführungsvortrag über Geschichte, Aufgaben und Leistungen der ZuH wurde uns eine eigens bereitgestellte Lokschau der ZuH-Lokomotiven geboten. Mit Lok 290 vor dem Bereisungswagen begann ab 16.00 Uhr bei blendendem Wetter die Fahrt Richtung Ewald Sbf. In Hassel bestand Gelegenheit zur Beobachtung eines Koksflöschzuges bei der Arbeit, in Ewald Sbf. wurde der Bergebunker besichtigt. Auf der Rückfahrt liess sich im Stuckenbusch ein weiterer Fotohalt arrangieren, bevor die Fahrt über Hassel und Gladbeck praktisch ans andere Ende des ZuH-Netzes, zum Hafen Coelln-Neuessen führte. Von dort ging es zurück nach Gladbeck, wo die Bereisung gegen 19.00 Uhr ihr Ende fand.

Ein herzlicher Dank, auch im Namen der Teilnehmer, geht an die Pressestelle der Bergbau AG Lippe (Herr Micheel) und an die Leitung der Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte (Herr Hinz), ohne deren Unterstützung diese Fahrt nicht zu verwirklichen gewesen wäre, ebenso aber auch an die Herren May, Tapke ("Unser Fritz"), Bunk und Hackenthal (ZuH), die uns auf den beiden Besichtigungen geduldig und ausführlich zu allem Rede und Antwort standen.

Die "Bahn-Express"-Leserfahrt über das Netz der ZuH Ruhr-Mitte brachte natürlich auch so einige neue Informationen zu unserem Artikel in BE 3/87, die unseren Lesern nicht vorenthalten werden:

1. Strecken

- Die Strecken Grullbad-König Ludwig 1/2/6-Ubf. Becklem und -Hafen König Ludwig werden nicht mehr regelmässig befahren, aber betriebsbereit gehalten. Der Hafen König Ludwig wird noch als (Rest-) Kohlenlager genutzt, zur Abfuhr finden gelegentliche Fahrten statt.
- Die Strecke Ubf. Becklem-Haard 1/2/3 wird im Dieselmotrieb befahren. Derzeit besteht jedoch kaum Verkehrsaufkommen, lediglich eine (LHB-) Lok ist in Oer-Erkenschwick stationiert. Geplant ist eine Kohleaufbereitung für das Bergwerk Haard. In diesem Zusammenhang laufen derzeit Verhandlungen über die Mitbenutzung der DB-Strecke Recklinghausen Ost-Recklinghausen-Suderwich durch ZuH.



Ruhrkohle: Schnappschüsse unterwegs - oben das Einzelstück 560, unten die E11ok 105 am 09.09.88.



Ruhrkohle: Der Bereisungszug mit Lok 290 musste am Übergabebahnhof Ewald umsetzen (oben), auch wurde die Gelegenheit für ein Gruppenfoto genutzt, das (abgesehen von der Lokmannschaft) von rechts folgende Herren zeigt: Hackenthal (ZuH), Hauswald, Bunk (ZuH), Stolle, Wervers, "Redakteur" und "Geschäftsführer" (beide BE), darüber Klieboldt, weiter nach links Weleda und Olschewski.



Bahn-Express

- Die ehemalige Verbindung des heutigen Bergwerkes Haard nach Marl-Sinsen ist nahezu im gesamten Verlauf noch erkennbar und kann per Rad "erfahren" werden.
- Die Strecke Horst=Nord-Hugo ist durch ZuH elektrifiziert, aber im Eigentum der DB. Aus Kostengründen (Tonnage) finden daher zwischen Rheinbaben und Hugo praktisch nur Leer- und Überführungsfahrten statt.
- Der Übergabebahnhof Essen=Altenessen Rheinisch ist aufgegeben worden, das Gelände soll nach Plänen der Stadt Essen saniert werden.

2. Elektrifizierung

- Unter Fahrdrat sind zwischenzeitlich auch die Strecken von der Kokerei Zollverein über Zollverein 3/7/10 bis Bonifacius, sowie die Wanne-Herner Eisenbahn (!!) vom Hafen Wanne=West bis Wanne=Eickel und der Zeche General Blumenthal 11 - hier fährt ZuH seit Anfang 1986 mit elektrischer Traktion eigene Züge.
- Der elektrische Betrieb auf dem ehemals mit 50 Hz betriebenen Netz Ewald=Fortsetzung/König Ludwig wurde Anfang 1984 aufgegeben.
- In der Ostkurve, die von Norden zum Sbf. Ewald führt, entsteht zur Zeit ein 685 m langer Tunnel im "leeren Raum". Hier sollen zukünftig drei Bergehalden zusammenwachsen, die dann von ZuH unterquert werden. Der Tunnelrohbau ist fertig.

3. Triebfahrzeuge

- In Arbeit bei MaK sind vier dieselektrische Drehgestellokomotiven der Type DE 1003, die ab Oktober 1988 zur Auslieferung kommen sollen. Die 1020 kW starken und 88 t schweren Loks haben die Fabriknummern 1000 843 bis 846. Drei Loks sollen bei ZuH, eine bei der Bergbau AG Niederrhein eingesetzt werden.
- Weiter vorgesehen ist zwischen September 1989 und Juni 1990 die Lieferung von vier MaK-DE 502 (510 kW, 66 t) an ZuH. Fabriknummern: 700 095 bis 098.
- Bei den in BE 4/87 -205- beschriebenen "Rangiergeräten", die auf der Bergehalde Scholven gesehen werden können, handelt es sich um zwei Steuerwagen, die, aus alten Untergestellen von Hamborner Seitenkippern entstanden, auf die Führerhäuser zweier Diesellokomotiven montiert wurden. Die Steuerwagen sind vor Berge-Wendezügen zwischen Bergwerk Westerholt und Halde Scholven im Einsatz.

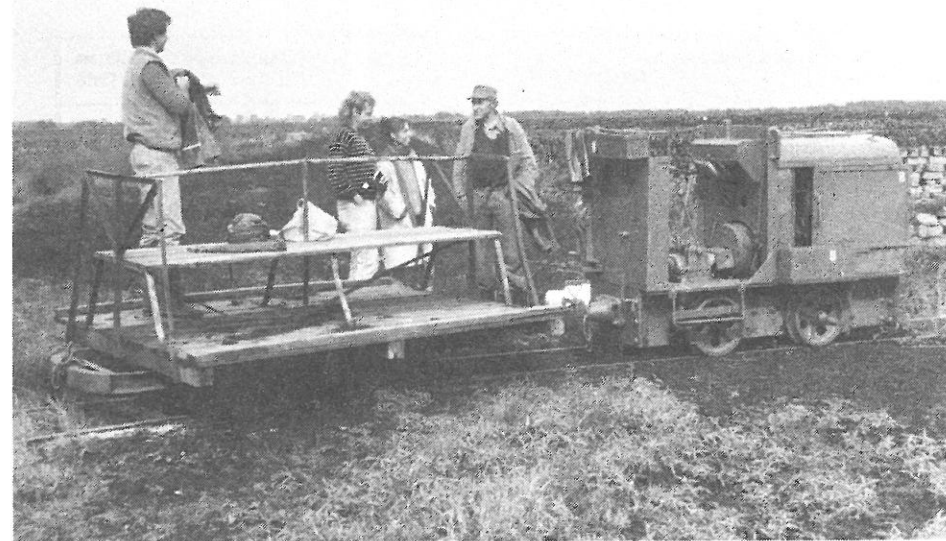
Folgende Ergänzungen und Aktualisierungen können zur Triebfahrzeugliste in BE 3/87 nachgetragen werden (Stand: 01.10.87):

- 324: aus dem Bestand ausgeschieden
- 587: als MaK-Leihlok bei ZuH
- 589: aus dem Bestand ausgeschieden/ am 01.04.87 (Klaus, ich habe 88) zurück an Henschel (Klaus, ich habe Hafenbahn Koblenz)
- 590: als MaK-Leihlok bei ZuH
- 742: neu im Bestand: Tele-Trac Windhoff 260 030/1984 (vgl. BE 4/87 -205-)
- 747: Fahrzeugtype: FU 80

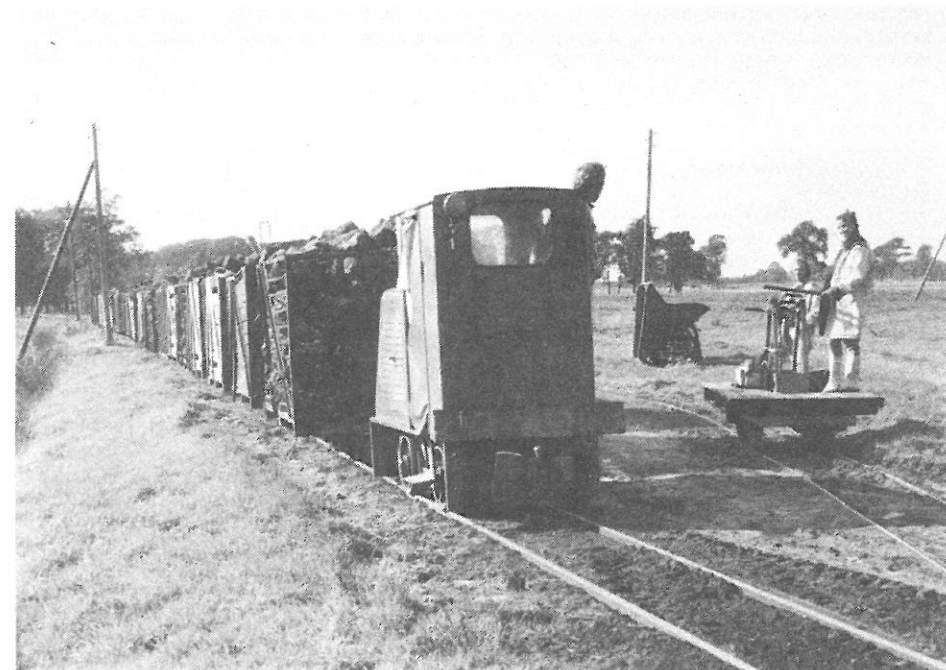
Torfwerke Dieter Meiners, 2179 Steinau (16.09.88)

16.09.88/ Nur dem grossen Verständnis von Herrn Meiners war es zu verdanken, dass diese Fahrt nicht auch wegen mangelnder Beteiligung ins Wasser fiel - von den angemeldeten Personen sind ganze 5 (fünf !) erschienen. Der drohende Zeigefinger gilt all denjenigen, die trotz bestätigter Anmeldung nicht erschienen sind.

Dennoch begann mit halbstündiger Verspätung die Fahrt auf einer Personenlore, gezogen von Lok 8 (Schöma 336/1938), ins Moor. In den nächsten beiden Stunden fuhr der "Moorchef" Herr Paul die derzeitige Abbaustelle im Moor an, wo zwei



Meiners, Steinau: De Tooch mit de fief Leser is grood in Moor ankommen - dor sin to sehn vun rechts de Lok 8 (Meiners), de "Moorchef" Herr Paul (ook Meiners), Heidi un de R. & B.-Bröder (oben). Op dem ünneren Foto fohrt de Lok 1 mit belodenem Tooch to'm Wark, de Baaster Draisin hebb sick op dat Nebenglees verkrömet.



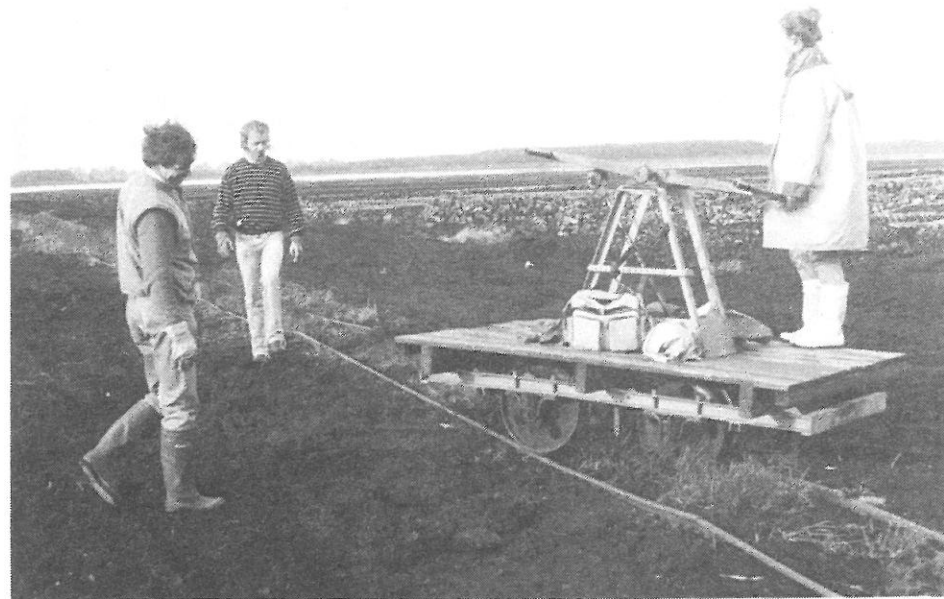
Ort		Herstellerdaten		Bauart	Typ	Motorleistg. (PS)	Gewicht (t)	Sichtdatum Mo/Ja	Übernahme Mo/Ja
Dieter Meiners, Torfwerk Steinau					Spur : 600 mm Stand: 16.09.1988				
S	1	Schöma	2 570/1962		CDL 28	28	4	0488	0472
S	2	Schöma	596/1941			25	3	0488	ca73
S	3	Schöma	894/1948			25	1.8	0488	65
S	4	Schöma	2 673/1963		CDL 20	22	1.9	0488	ca75
S	5	Jung	9 372/1938		EL 110	30	2.1	0488	0774
S	6	Schöma	1 729/1955		CDL 20	14	3	0488	0578
	7	Jung	5 785/19..					0183	a)
S	7	Diema	1 420/1951		DS 12	16		0488	0984 b)
S	8	Schöma	336/1938			16	2.75	0488	86 c)
S	9	Diema	2 575/1962		DS 20	22	3.3	0488	1087 d)

S = Steinau

a) = zwischen 01/83 und 04/88 an ...
 b) = 09/84 ex Kieselgurwerk Schwindebeck
 c) = ../86 ex ASB-Erdenwerke, Neustadt/Rbge.
 d) = 10/87 ex Hamburgisches Hafen- und Bauamt, Neuwerk

Loks tätig waren. Je eine Lok war mit dem Gleisbau bzw. mit dem Transport der beladenen Züge auf die Strecke beschäftigt. In den zwei Stunden gab es bereitwillig Erklärungen, Anekdoten und Witzeleien zu hören - nicht zu vergessen die zahlreichen Fotogelegenheiten, die durch die fallweise hervortretende Sonne unterstrichen wurden. Gegen 15.30 Uhr stand der Personenzug wieder zur Rückfahrt bereit, verstärkt um zwei zusätzliche Personenwagen und neben uns von rund 20 Moarbeitern besetzt. An Unterwegshalten füllte sich der Zug weiter, auf dem Weg zum Werk kreuzte der Personenzug die Streckenlok mit einem Leerzug, und gegen 16.00 Uhr war der offizielle Teil der Fahrt beendet.

Nr.		Hersteller-		Erstlieferung	
				Datum	Besteller
Dieter Meiners, Torfwerk Steinau					Spur : 600 mm Stand: 16.09.1988
1	Schöma	2 570	06.04.62	?	
2	Schöma	596	27.09.41	?	
3	Schöma	894	15.04.48	?	
4	Schöma	2 673	21.06.63	Rhein.-Westf. Wasserwerksges. mbH, Mülheim	
5	Jung	9 372			
6	Schöma	1 729	10.10.55	C. F. Wirsing, Oldenburg	
7	Jung	5 785			
7	Diema	1 420	30.03.51	Zgl. Wilhelm Nenting, Overbeck-Schermbeck	
8	Schöma	336	04.02.38	Moorverwertung Neustadt/Rbge./ ASB-Erdenwerke	
9	Diema	2 575	17.12.62	Strom- und Hafenaubau, Hamburg/Insel Neuwerk	



Meiners, Steinau: Dat hebb wi nich wult, ober so speelt dat Leben (... dat wöör aalns 'n lütt beten to snell afloopen ...). Op dem ünneren Foto is to sehn, dat de Persontooch op de Siet gohn mööt. De Streckenlokomoteev hett aal teuft, se mööt de leere Wogen wedder in't Moor trecken.



Der inoffizielle Teil, daran anschliessend bis etwa 18.30 Uhr und von nur noch vier Teilnehmern durchgeführt, bestand aus der Inbetriebnahme einer eigens mitgebrachten Handhebeldraisine und der Entdeckung des restlichen Streckennetzes auf eigene Faust. Die auf diese Weise zurückgelegte Strecke von 8 km war nur einmal unfreiwillig durch eine Entgleisung unterbrochen ...

Da das Werk erst in diesen Tagen sein 25jähriges Bestehen gefeiert hat, kann davon ausgegangen werden, dass die erste Lokomotivgeneration bereits verschwunden ist. Erkenntnisse hierüber waren bislang leider nicht zu erlangen.

Auf diesem Wege sei noch einmal den Herren Meiners und Paul für das Verständnis für unser doch nicht alltägliches Vorhaben gedankt !

In einem der nächsten Hefte berichten wir ausführlicher über die Torfbahnen im Ahlen-Falkenberger Moor und die frühere Feldbahn der Staatlichen Mooradministration.

Peter Grosse

Kleinlokomotiven in Karlsruhe

Im Bereich der Rheinhafenstrasse des Karlsruher Hafens findet man gleich sieben Firmen, die für ihre Rangierzwecke ehemalige DB-Köf einsetzen. Dieses Gebiet ist bequem mit der Strassenbahn zu erreichen, die Firmen liegen ziemlich dicht beieinander, so dass man in zwei Stunden reichlich Gelegenheit bekommt, alle Loks aufzunehmen.

1. Stadtwerke Karlsruhe, Rheinhäfen, 7500 Karlsruhe 21

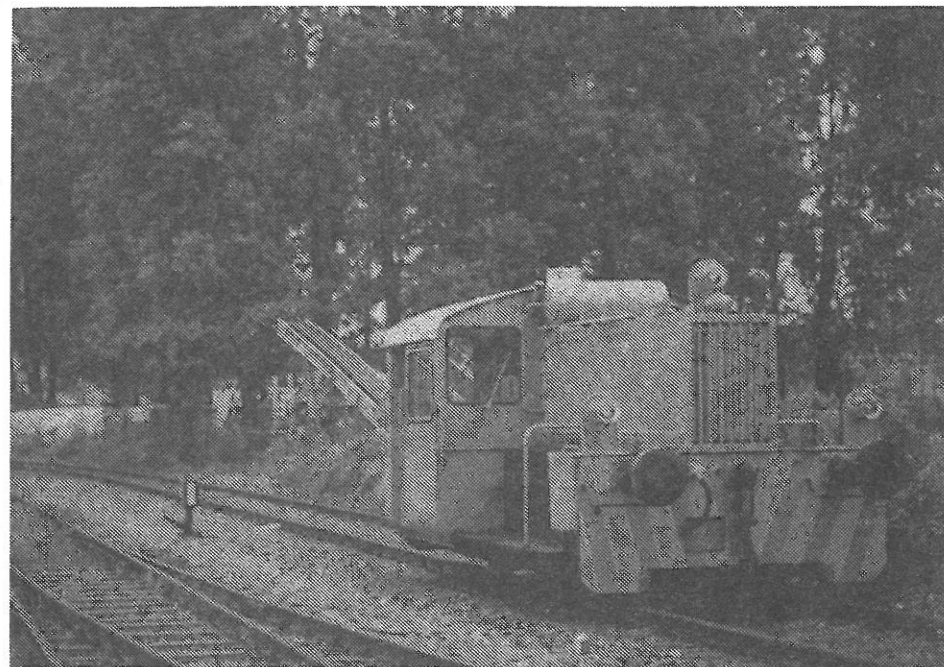
(26.05.1986/1435 mm) Gleich gegenüber der Endhaltestelle der Strassenbahnlinie 5 liegt das Kraftwerk der Stadtwerke. Hier wird eine DB-rote Köf innerhalb des Werkes eingesetzt. Nach Anmeldung erhält man problemlos die Genehmigung für Aufnahmen.

2. Pinus Holzimport GmbH KG, Rheinhafenstr. 5, 7500 Karlsruhe 21

(02.09.1987/1435 mm) Ein paar Schritte entfernt vom Kraftwerk in Richtung Hafen liegt die Holzfirma Pinus, die ebenfalls eine Köf einsetzt. Nach Vorsprache im Büro erhält man ohne weiteres einen Begleiter und eine Fotografierlaubnis für die grüne Lok.

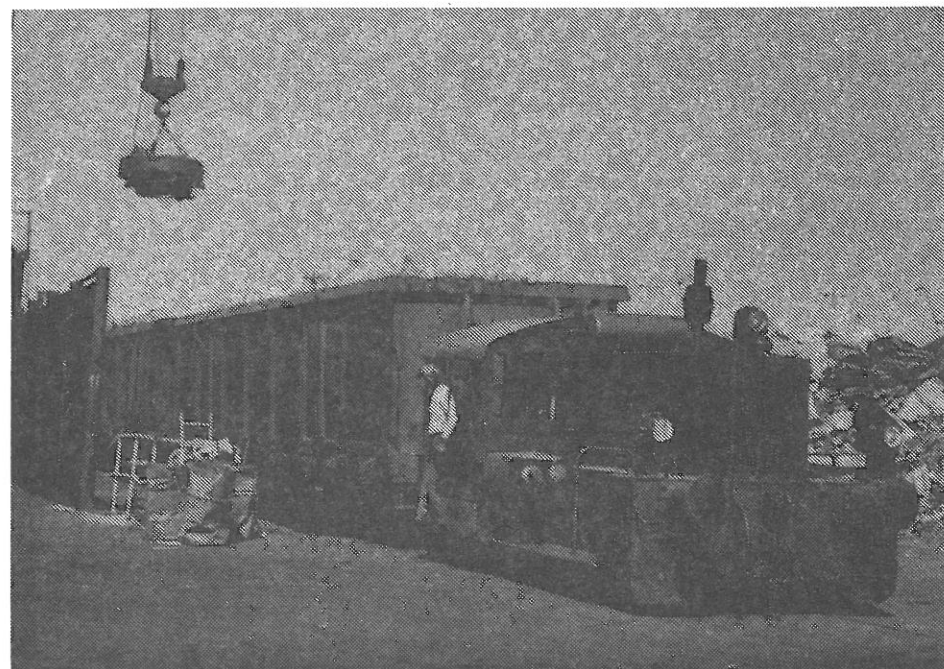
3. Winschermann GmbH, Kohlen-Heizöl-Umschlag, Hochbahnstrasse, 7500 Karlsruhe 21

(02.09.1987/1435 mm) In Sichtweite der Fa. Pinus finden wir die bei Winschermann eingesetzte blau-gelbe Köf. Sie rangiert am Hafenbecken und kann jederzeit aufgenommen werden.



Winschermann, Karlsruhe: Es gibt hier eine phantasievolle, blau-gelb lackierte Kleinlok.

Eisenlegierungen: Demgegenüber wirkt die noch in DB-Farben gehaltene Lok der Eisenlegierungen fad.
Fotos: P. Grosse



4. Thyssen Sonnenberg GmbH, NdrL. Karlsruhe, Hochbahnstr. 7-9, 7500 Karlsruhe 21

(02.09.1987/1435 mm) Ca. 300 Meter von Winschermann entfernt befindet sich die Niederlassung der Thyssen Sonnenberg GmbH, die ein grosses Schrottlager betreibt. Sie besitzt zwar eine gelbe Köf, die aber äussert selten zum Einsatz kommt (die Gleise zum Hafenbecken lassen darauf schliessen) und auch so zuge stellt ist, dass selbst Weitwinkelaufnahmen kein befriedigendes Ergebnis bringen. Auch hier genügt eine Anfrage in Büro, um sich die Lok zu betrachten.

5. Eisenlegierungen Handelsges. mbH, Rheinhafenstr. 16, 7500 Karlsruhe 21

(26.05.1986/1435 mm) Gegenüber von Winschermann und Thyssen Sonnenberg, aber getrennt durch ein Hafenbecken (das weite Wege erfordert), liegt das grosse Lager der Schrottfirma, die zum Verschub eine rote Köf einsetzt. Fotografieren ist nach Vorsprache gestattet, man muss sich aber ein wenig vorsehen, da mittels Kran Schrott verladen wird. Am Stichtag war die Jung-Köf vorhanden. Ob mit Zugang der Gmdr-Köf selbige abgegangen ist, ist nicht bekannt, aber anzunehmen, da der Betrieb nicht so gross ist, dass zwei Einsatzloks nötig wären.

6. Cronimet Ferrolegerungen Handelsges. mbH, Südbecken 22, 7500 Karlsruhe 21

Die hier eingesetzte blaue Köf rangiert ausserhalb des eingezäunten Geländes von Cronimet am Rande des Hafenbeckens.

7. Oil Tanking GmbH, Fettweisstr., 7500 Karlsruhe 21

(. . .1987/1435 mm) Die Lok kam über den Lohändler Glaser an die Oil Tanking GmbH nach Karlsruhe. Man erreicht die Firma der Rheinuferstrasse folgend, an den Eisenlegierungen vorbei bis fast zum Ende des Schienenstranges. Die Lok war bis 1987 in Hamburg eingesetzt.

Ehemalige DB-Kleinlokomotiven im südlichen Teil des Karlsruher Hafens							
	Herstellerdaten		letztes DB-Bw	+ Datum	Kö/f	DB-Nummer/n	Zugang
1	Gmdr	5058/1958	Awst Karlsruhe	31.12.80	6346	322 518	1981
2	Gmdr	5142/1959	Bw Heidelberg	29.12.83	6508	323 690	07.86
3	Gmdr	4867/1955	Bw Trier	06.09.86	6237	323 545	1987
4	KrMa	15385/1933	Bw Friedrichshafen	31.12.80	4249	322 501	12.81
5	Wind	307/1936	Bw Plattling	19.04.74	0224	311 224	1974 a)
5	Jung	13160/1960	Bw Karlsruhe	30.11.83	6722	323 792	01.84
5	Gmdr	4983/19..	Bw Karlsruhe 1	11.12.87	6283	323 590	1987
6	Deutz	15685/1936	Bw Saarbrücken	31.12.80	4894	321 232/322 135	11.82
7	Gmdr	4778/1953	Bw Darmstadt	11.11.78	6149	321 171/322 146	1987 b)

a) = Verbleib ?
b) = 1979 über Glaser an Oil Tanking, Hamburg

Kurzmeldungen - Inland

La Paloma ...



Nordharzer Zucker AG
3342 Schladen

17.07.86/ Das Werk Schladen der Nordharzer Zucker AG betreibt einen Normalspuranschluss, auf dem zwei Lokomotiven eingesetzt werden. Die alte KHD-Lok dient dazu, einzelne Wagen bei der Verladung richtig zu positionieren, während die Henschel-Lok die 'richtigen' Rangierarbeiten verrichtet.

Die früheren Lokomotiven wurden Lieferlisten entnommen. Ihr Verbleib ist unbekannt.

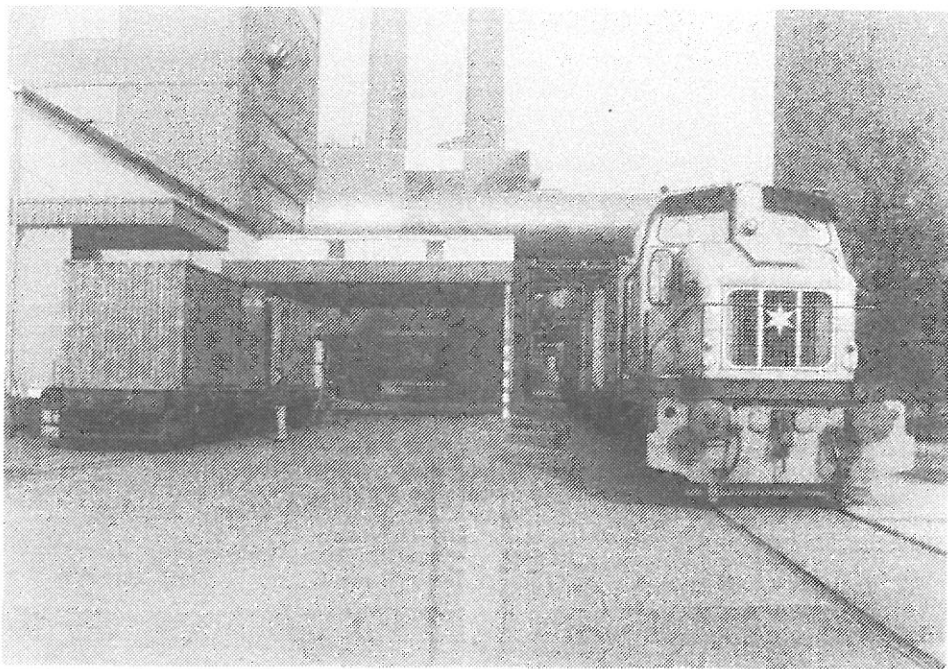
Nordharzer Zucker AG 3342 Schladen							Spur :	1 435 mm	
							Stand:	17.07.1986	
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	2'	Hohen	3 814/1918	Bf1					LV
		Krupp	1 600/1936	Ef1					LV
		KHD	55 862/1954	Bdm	A4L 514 R		14	15	LV
#	1	Hen	30 342/1961	Bdh	DH 240	240	32	60	a)
#	2"	KHD	33 248/1940	Bdm	OMZ 122 R	40	15	13	b)

a) = neu an Stahlwerke Röchling Burbach, Völklingen/ 1965 an Osterwieck-Wasserslebener Eisenbahn/ 1969 an Zuckerfabrik Schladen
b) = neu an Zuckerfabrik Wendessen AG, Wendessen üB. Wolfenbüttel/ an Zuckerfabrik Hedwigsburg/ an Zuckerfabrik Schladen

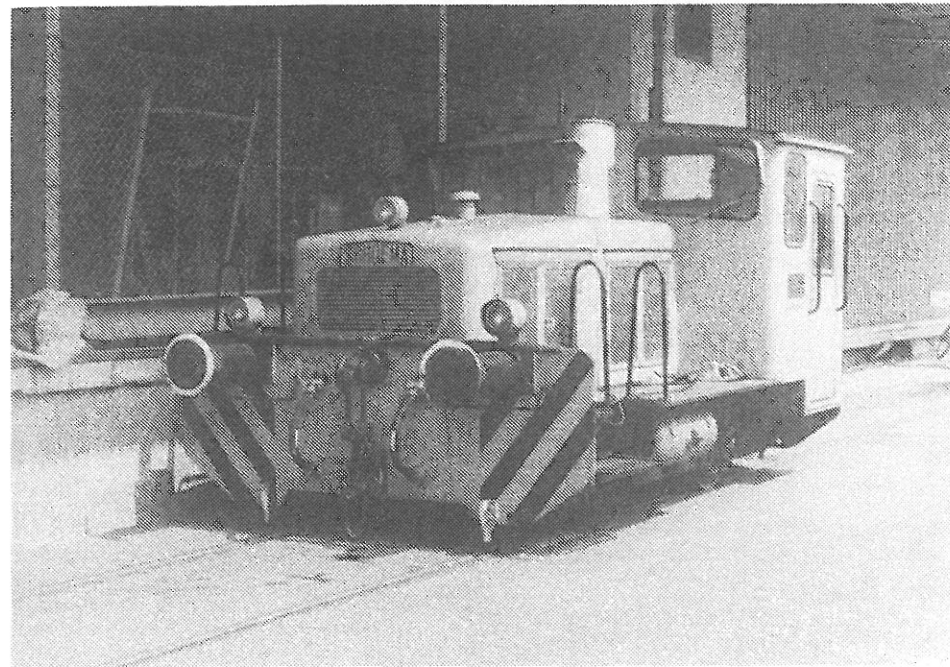
Chemetal GmbH
3394 Langelsheim

17.07.86/ Fährt man von Langelsheim aus gesehen das Innerstetal hinauf (frühere DB-Strecke in Richtung Lautenthal), dann stösst man zunächst auf die Industrieanlagen der Chemetal GmbH (vorm. Metallgesellschaft AG). Im Volksmund ist der Betrieb auch als 'Hans-Heinrich-Hütte' ein Begriff.

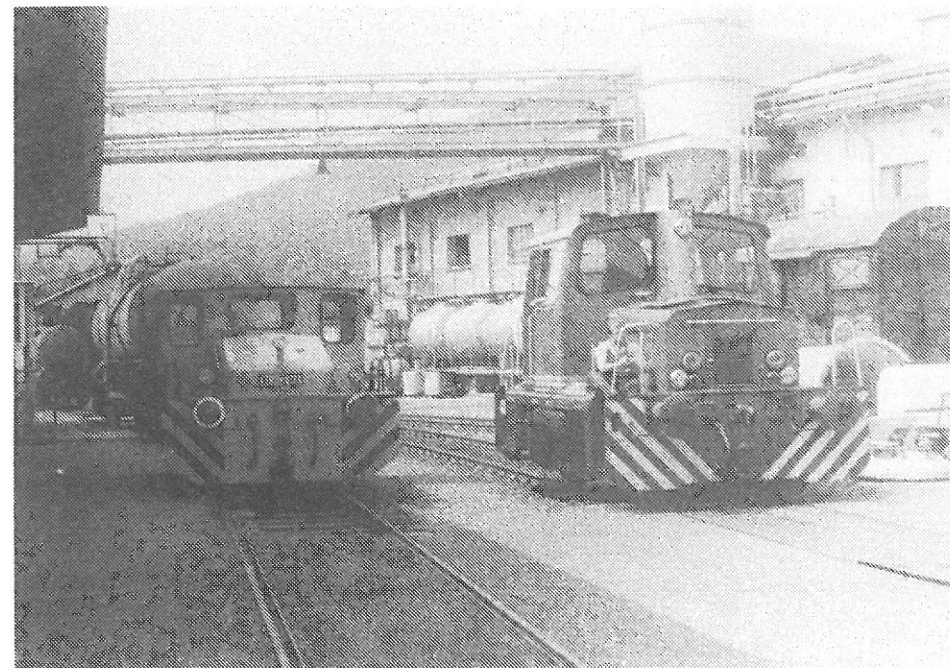
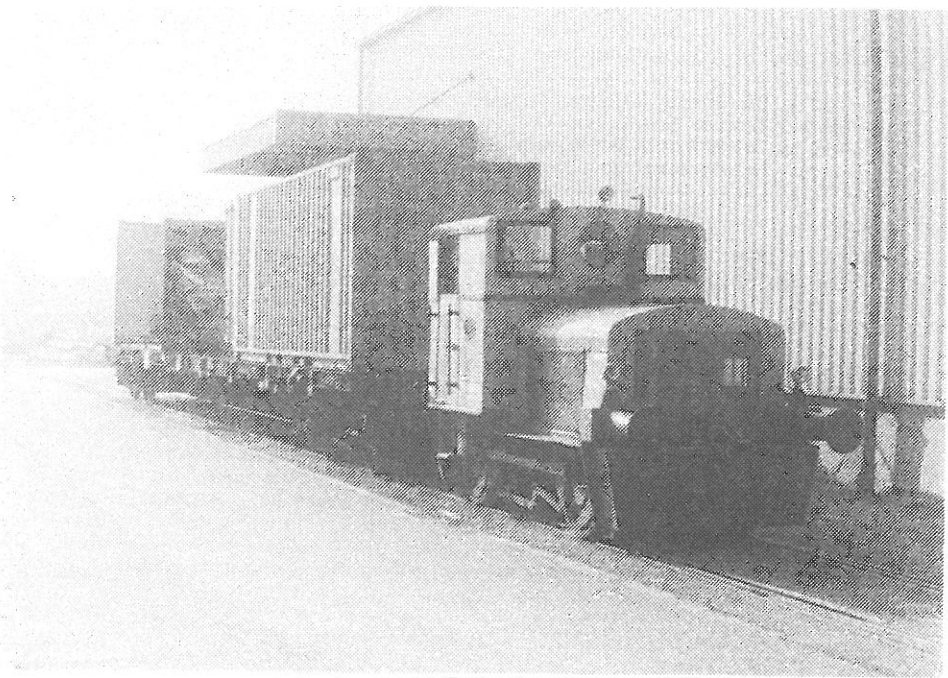
Der normalspurige Lokomotivpark setzt sich aus zwei Schöma-Loks (die innerlich baugleich sind, äusserlich aber doch erhebliche Unterschiede aufweisen), einer O&K-Lok und einem schienengängigen Unimog zusammen. Die Loks bleiben nur im Werksgelände. Die DB liefert morgens und mittags Wagen an, abgeholt wird nur mittags.



Zuckerfabrik Schladen: Die Henschel-Lok (30 342/1961) rangiert 'richtig' (oben), während die KHD-Lok (33 248/1940) nur einzelne Waggons zurechtschubst - so gesehen am 17. Juli 1986.



Chemetall, Langelshcim: Lok 5 (oben), sowie Lok 4 (unten links) und die O&K-Lok (26 676/1970) am 17. Juli 1986 auf dem Werksgelände.



Bahn-Express

Chemetall GmbH 3394 Langelsheim								Spur : 1 435 mm Stand: 17.07.1986
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	4	Schöma 2 413/1961	Bdh	CFL 40 DR	60	10	15	neu
#	5	Schöma 2 644/1963	Bdh	CFL 40 DR	60	10	15	neu
#	6	Daimler-Benz /19..		Unimog				
#	oNr	O&K 26 676/1970	Bdh	MB 125 N	120	20	18	a)

a) = neu an Ver. Dt. Metallwerke, Frankfurt, für Hedderheim/ 1984 an Chemetall, Langelsheim

Hinter den Nummern 1-3 steckten Akku-Schlepper, die mit dem Kauf der Schöma-Loks verschrottet wurden.

Stewing Schwellenwerk GmbH & Co. 3394 Langelsheim

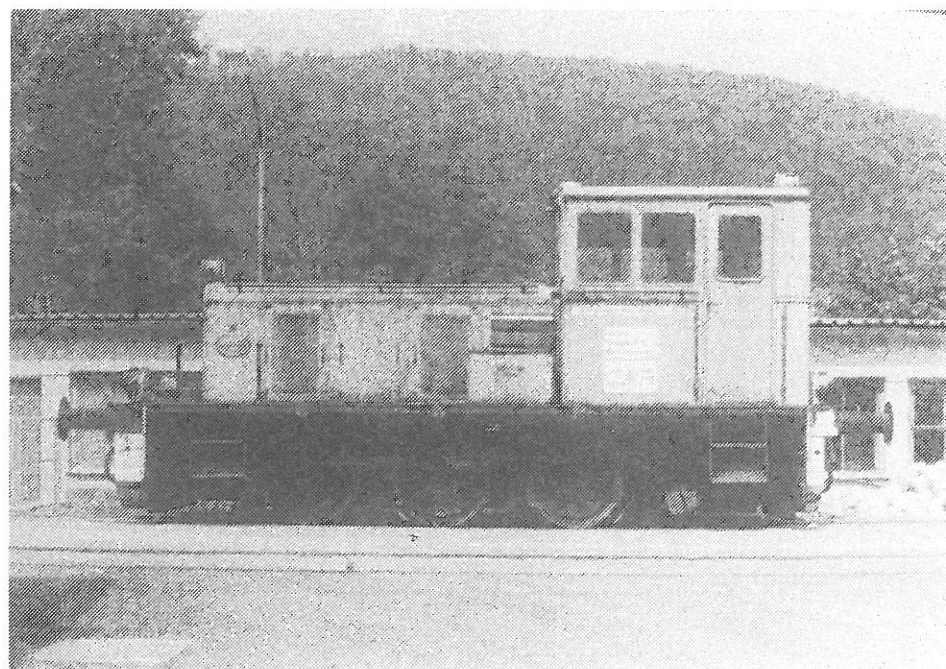
17.07.86/ Wenige hundert Meter weiter aufwärts der Innerste liegt das Schwellen- und Betonwerk Stewing. Nachdem das FWM vor einigen Jahren die letzte schmalspurige Lok abgeholt hat, bleiben für den Eisenbahnfreund noch die beiden Normalspurloks. Die ehemalige DB-Kö I hat offenbar eine Aufwertung erfahren, denn sie steht nicht mehr unbedingt immer unter ihrer Überdachung.

Stewing Schwellenwerk GmbH & Co. 3394 Langelsheim								Spur : 1 435 mm Stand: 17.07.1986
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	1	Gmdr 1 616/1936	Bdm		37	10.2	8	a)
#	2	KHD 56 252/1956	Cdm	A8M 517 R	165	38	26.5	b)

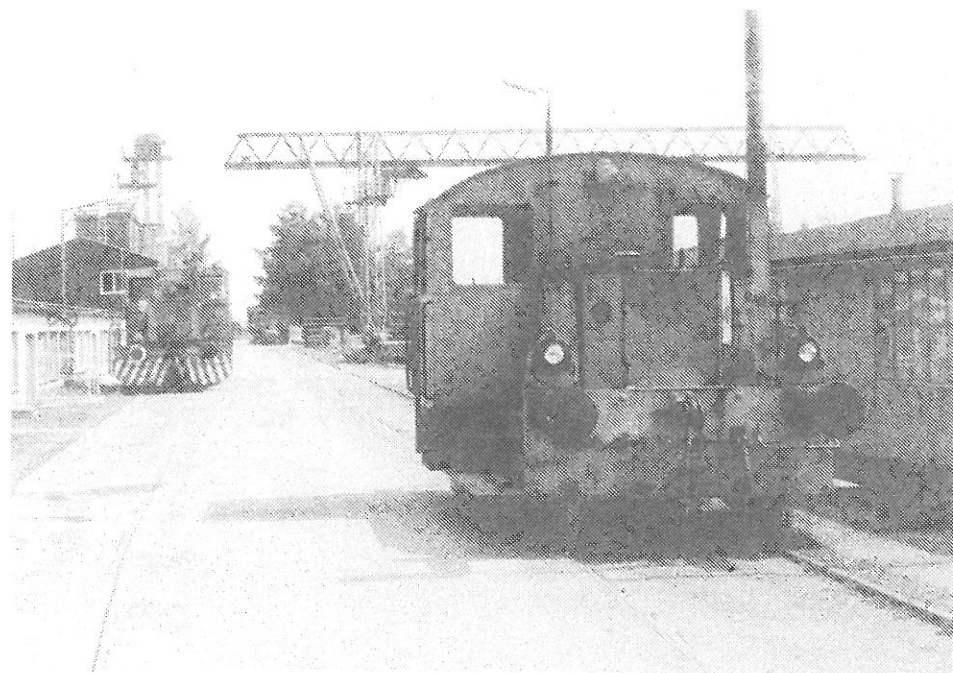
| Spur: 600 mm

oNr	O&K	9 265/1938	Bdm	RL 1 C	10/11	3		c)
-----	-----	------------	-----	--------	-------	---	--	----

a) = neu an DRG (Kö 0255, RBD München, Stat. Gars/Inn), sp. DB 311 255/ 1968 an Beton- und Monierbau, Langelsheim (= Stewing)
 b) = neu an Luitpoldhütte, Amberg (3)/ 1968 an Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter (151)/ an Beton- und Monierbau, Langelsheim (= Stewing)
 c) = .../ 1956 an Beton- und Monierbau, Langelsheim (= Stewing)/ 198. an FWM, Dekoven (31)



Stewing, Langelsheim: Lok 2 (oben solo, unten zusammen mit Lok 1 (rechts)) entspricht einem älteren Baumuster. Bis 1945 gab es eine äusserlich identische Lok unter der Typenbezeichnung A6M 420 R.



Bahn-Express

Hermann C. Starck Berlin
3380 Goslar

17.07.86/ Das zwischen Goslar und Oker liegende Werk, das sich mit der Herstellung von Stoffen für die Metallveredelung befasst, verfügt für werksinterne Rangierarbeiten über eine eigene Diesellok. Diese Lok hat es pro Tag ungefähr mit 10-15 Waggons zu tun, die die Bundesbahn direkt zustellt, die Lok verlässt also das Werksgelände nicht. Die Gleisanlagen umfassen eine Länge von rund 5 Kilometern.

Zwei ältere Loks wurden um 1970 verschrottet. Früher firmierte das Werk unter dem Namen Borchers AG.

#		Nr.		Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
				Hermann C. Starck Berlin 3380 Goslar				Spur : 1 435 mm Stand: 17.07.1986			
				Krupp	3 855/19..	Bdh		220			LV, a)
				Deutz	15 331/1936	Bdm	OMZ 117 R		10	13	b)
				KHD	46 564/1942	Bdm	OMZ 122 R		10	13	neu, c)
#	oNr	Gmdr	5 421/1967	Bdh	V 24			250	28	22/40	d)

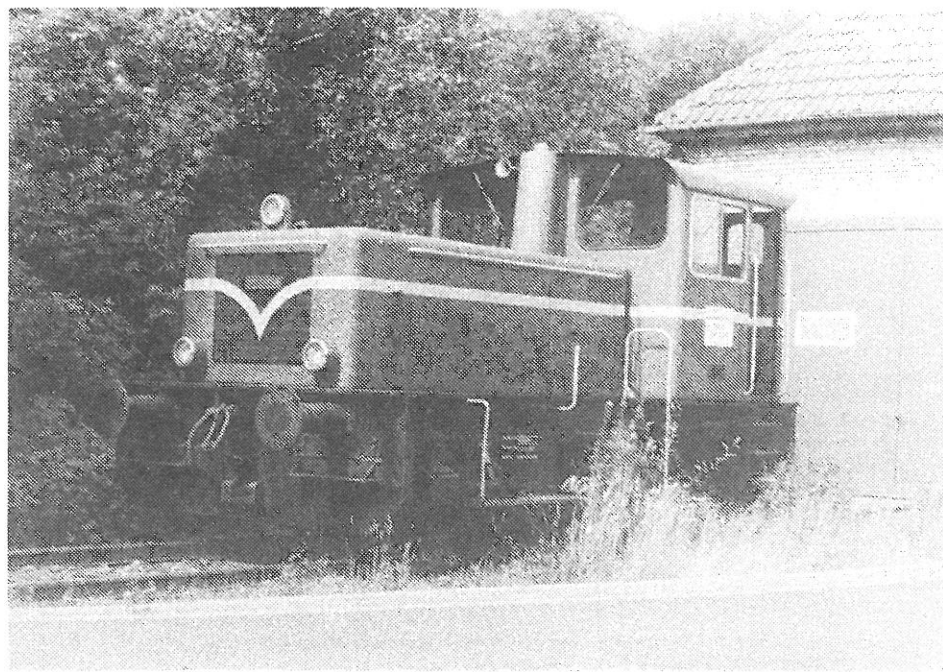
a) = ohne Ortsangabe
b) = neu an Thür. Spinnfaser AG, Schwarza i. Thür./ an Gebr. Borchers AG (= Hermann C. Starck), Goslar/ um 1970 verschrottet
c) = um 1970 verschrottet
d) = neu an Oberrhein. Eisenbahn-Ges. (05)/ 1970 an H. C. Starck, Goslar

Zwischen Säckingen und Waldshut gibt es noch ein Zweigwerk, ebenfalls mit eigener Lokomotive. Vielleicht handelt es sich dabei um die o.a. Krupp-Lok, die im LV ohne Ortsangabe aufgeführt ist.

Bakelite GmbH
5860 Letmathe

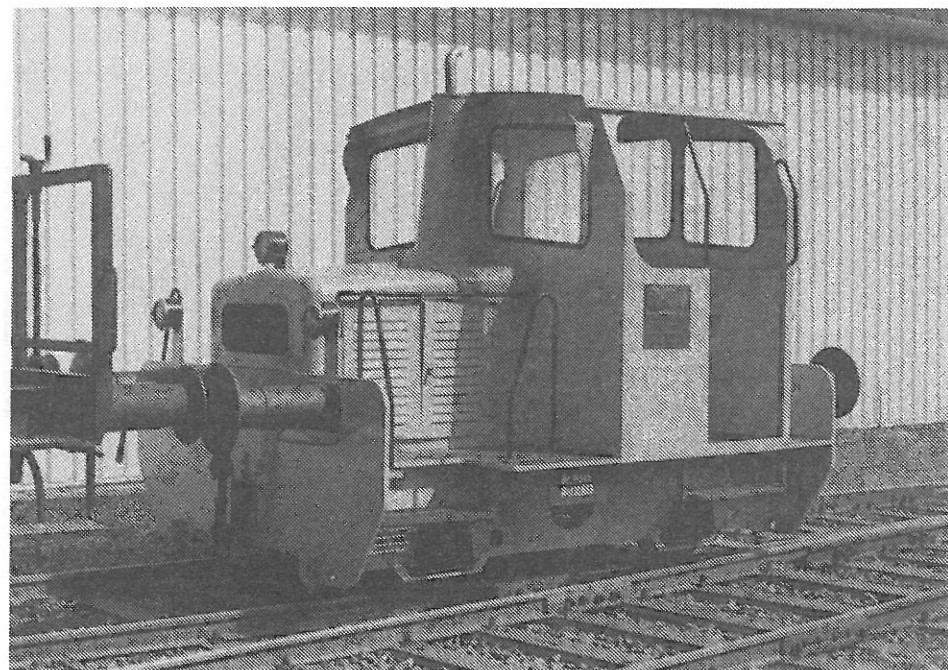
07.04.87/ Das Chemiewerk ist eine 100 %ige Tochter der Rütgerwerke AG. Es wurde 1950 eröffnet. Die einzige Lokomotive hat heute nicht mehr viel zu tun, wird aber gut in Schuss gehalten.

#		Nr.		Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
				Bakelite GmbH 5860 Letmathe				Spur : 1 435 mm Stand: 07.04.1987			
				KHD	47 418/1951	Bdm	F2L 514 R		10	13	LV
#	oNr	Schöma	2 726/1964	Bdh	CFL 30 DCR			22	7.5		neu



Starck, Oker: Die heute einzige Werklok, die seinerzeit von der OEG übernommen wurde, präsentiert sich hier am 17. Juli 1986 vor ihrem Lokschuppen.

Bakelite, Letmathe: Das kleine Lökchen der Chemiefabrik, aufgenommen am 7. April 1987.
Foto: B. Rumary

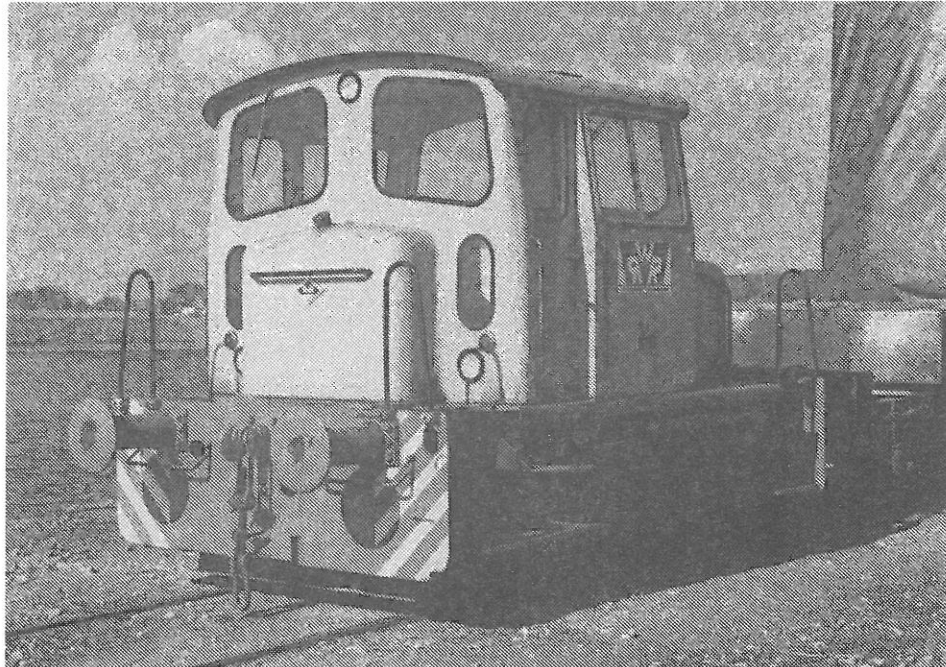


Wilhelm Rockelsberg GmbH & Co. KG
4150 Krefeld-Gellep

08.04.87/ Die Müll- und Schlackenaufbereitungsfirma hat sich am neuen Hafen von Krefeld angesiedelt. Die grosse Jung-Lok, die auch in Rheinhausen tätig war, ist an Südzucker, Werk Waghäusel, verkauft worden. Die O&K-Lok wird nur gelegentlich verwendet. In Rheinhausen gibt's jetzt wohl keinen Lokbetrieb mehr.

Wilhelm Rockelsberg GmbH & Co. KG 4150 Krefeld-Gellep								Spur : 1 435 mm Stand: 08.04.1987	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.	
#	25073	Jung 14 161/1972 O&K 26 521/1965	Cdh Bdm	MV 3		14		neu, a) b)	
a) = zunächst Rheinhausen, später Krefeld/ nach 1983 an Südzucker, Werk Waghäusel b) = neu an Kraftfutterwerk C. B. Michael, Hamburg-Wilhelmsburg/ vor 1983 an Rockelsberg, Krefeld									

Rockelsberg, Krefeld: Auch die Rockelsberg-Maschine ist nur ein kleines Lökchen (08.04.1987). Foto: Brian Rumary



Maizena GmbH
4150 Krefeld

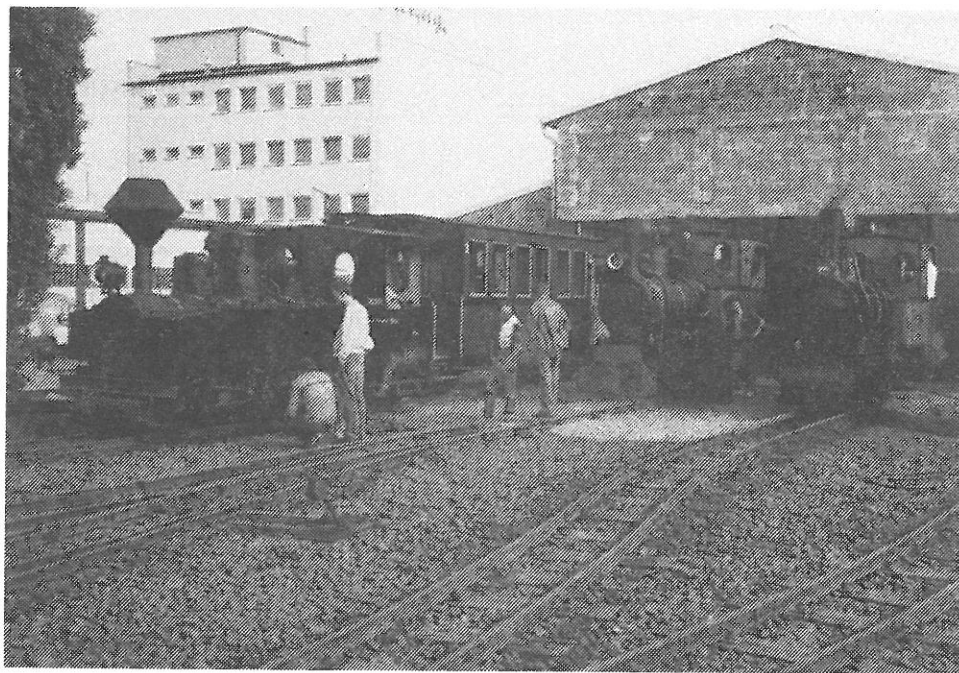
08.09.83/ Die Maizena GmbH in Krefeld hält vier Lokomotiven vor, von denen eine (die Lok 6) im Zentrallager in der Carl-Sonnenschein-Strasse eingesetzt wird. Ursprünglich war das Unternehmen irgendwo in Krefeld angesiedelt, an der jetzigen Stelle wurden jedoch erst 1951/52 Werksanlagen errichtet. Sicher sind auch die Loknummern 1 und 4 besetzt gewesen.

Maizena GmbH 4150 Krefeld								Spur : 1 435 mm Stand: 08.09.1983	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.	
#	1							/19..	
#	2	KHD 33 153/1940	Bdm	QMZ 122 R	42	15	13	a)	
#	3	O&K 26 530/1965	Bdm	MB 5 N	125	20		neu	
	4							/19..	
	5	KHD 56 947/1958	Bdh	T4M 625 R	240	30	32/54	b)	
#	6	Schöma 3 275/1975	Bdh	CHL 20 GR	25.5	7.5		neu	
#	7	KHD 58 216/1967	Bdh	KG 275 B	275	36	30	c)	
a) = neu an Klöckner-Werke AG, Abt. Georgs-Marien-Werke, Osnabrück (1962 dort auch Einbau eines neuen Motors)/ 1962 an Maizena, Krefeld (angeblich von VTG, Hamburg, übernommen) b) = neu an NV Kon. Ned. Hoogovens en Staalfabr., Ijmuiden/Niederlande/ 1971 an Maizena, Krefeld/ über WBB, Hattingen, an Flüssige Brennstoffe Klöckner & Co., Karlsruhe c) = neu an Brinker Hafenges. mbH, Hannover (2)/ 1979 über WBB, Hattingen, an Maizena, Krefeld									

Dampfbahn Rhein-Main e.V.
6000 Frankfurt 90

Am 12. Juni 1987 wurde das Frankfurter Feldbahnmuseum der Dampfbahn Rhein-Main e.V. offiziell eröffnet und ist seitdem von April bis Oktober 14tägig sonntags geöffnet. Eine oder zwei Dampfloks kommen dann immer zum Einsatz. Neben der Fahrzeugausstellung befindet sich in der 600 qm grossen Museumshalle ein Ausstellungsraum mit historischen Dokumenten vielfältiger Art, kleineren Originalstücken und zum besseren Verständnis der Einsatzgebiete der Feldbahnen zahlreiche Modelldioramen.

Im Mai und Oktober findet das 'Frankfurter Feldbahnfest' mit grossem Rahmenprogramm statt. Mehrere Triebfahrzeuge, hauptsächlich Dampflokomotiven (3 Stück) werden mit unterschiedlichen Feldbahngarnituren eingesetzt. Die ca. 1200 m lange Strecke ist zur Zeit im Aufbau und hat inzwischen (02/88) eine Länge von 310 m erreicht. Zwar stehen 1988 die Gleisbauarbeiten im Vordergrund, doch auch an den Fahrzeugen wird gearbeitet. Neben der Restaurierung des HF-Personenwagens aus Polen befindet sich die Schlepptender-Dampflokomotive 9 in der Aufarbeitung.



Dampfbahn Rhein-Main: Eröffnung am 12. Juni 1987 - Loks 8, 5 und 2 vor der neubauten, noch unverputzten Museumshalle (oben). Unten: Gleisbauarbeiten an der Verbindungsstrecke zwischen dem Museum und der Strecke auf dem Rebstockgelände, Februar 1988. Fotos: U. Przygoda



Dampfbahn Rhein-Main e.V.
6000 Frankfurt 90

Spur : 600 mm
Stand: 02.1988

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Zustand	Bem.
#	1	Heilbronn 393/1900	Bn2t	II	35	Aufarbeitung	a)
#	2	Hen 20 517/1925	Bn2t	Fabia	50	betriebsf.	b)
#	3	Hen 28 033/1948	Bn2t	Riesa	70	betriebsf.	c)
#	4	O&K 2 053/1906	Bn2t		40	betriebsf.	d)
#	5	Jung 9 295/1941	Bn2t	Hilax	65	betriebsf.	e)
#	6	Hen 24 011/1939	Bn2t	Fabia	50	betriebsf.	f)
#	7	Decauv 1 593/1915	Cn2t		60	abgestellt	g)
#	8	Borsig 8 836/1914	Dn2t	Brigadelok	75	betriebsf.	h)
#	9	Chrzanow 3 812/1958	Cn2	Las 49	80	Aufarbeitung	i)
#	D1	Gmdr 2 176/1938	Bdm		24	betriebsf.	j)
#	D2	Gmdr 1 987/1938	Bdm		15	betriebsf.	j)
#	D3	KHD 56 349/1956	Bdm	A2L 514 F	30	betriebsf.	k)
#	D4	Gmdr 2 301/1938	Bdm		100	betriebsf.	l)
#	D5	Gmdr 4 313/1947	Cdh	HF 130 C	130	betriebsf.	m)
#	20	Hatlapa 3 683/1947	Bdm	Sch'kuli	4.5	betriebsf.	n)
#	21	Eigenbau /1982		Sch'fahrrad			
#	22	Schalke 54 920/1954	A1		8	betriebsf.	o)
#	23	Diema 3 311/1973	1AA1dh	GT 10/2	47	betriebsf.	p)
#	oNr	Gmdr 3 425/1941	Bdm		24	Aufarbeitung	q)

- a) = neu an Kgl. Saline Friedrichshall/ ca. 1939 an Portland-Zementwerk Lauffen/ 1961 auf Spielplatz Besigheim aufgestellt/ 1986 an Dampfbahn Rhein-Main
- b) = neu an Gerätevereinigung Köln/ an Baufirma Karl Rothenbücher, Aschaffenburg/ 1954 als Denkmal im Ponypark Miltenberg aufgestellt/ 1977 an Dampfbahn Rhein-Main
- c) = neu an Baufirma Faber & Schnepf Giessen/ an Barbara Rohstoffbetriebe Grossen Linden/ ca. 1970 auf Spielplatz Lang-Göns aufgestellt/ 1978 an Dampfbahn Rhein-Main
- d) = neu an Ernst Pack Hoffnungsthal/ 1935 neuer Kessel Balag Tamer Fors Finnland (Bau Papierfabrik in Finnland durch Hochtief AG) Hochtief AG Frankfurt (Nr. 175)/ ca. 1960 auf Spielplatz Walldorf aufgestellt/ 1979 an Dampfbahn Rhein-Main
- e) = neu an Giessener Braunsteinwerke/ 1951 an Baufirma Faber & Schnepf Giessen/ auf Spielplatz Lang-Göns aufgestellt/ 1979 an Dampfbahn Rhein-Main
- f) = neu an Heeresfeldbahn (Nr. HF 5026)/ abgestellt bei Schrotthandel Eckert Schwarzenfeld/Opf./ 1981 an Dampfbahn Rhein-Main
- g) = neu an Franz. Kriegsministerium/ nach 1. Weltkrieg Mazedonische Lokalbahn Skydra-Ardea (Nr. 8)/ um 1930 Saracli-Stavros/ 1942 an Chrombergwerke Lurco Lamia, Domokos-Aggie/ 1960 umgestürzt abgestellt, Griechenland/ 1982 an Dampfbahn Rhein-Main
- h) = 1914 an Heeresfeldbahn (Nr. HF 312)/ 1921 an Waldeisenbahn Muskau/ 1951 an Dt. Reichsbahn (99 3313), bis 1978 im Einsatz/ 1984 an Dampfbahn Rhein-Main
- i) = .../ 1964 Waldbahn Lipa (Ty 3812)/ 1975 abgestellt/ 1986 an Dampfbahn Rhein-Main

- j) = neu an Baufirma Müller Gönnern Griesheim/Frankfurt/ 1976 (D1) bzw. 1979 (D2) an Dampfbahn Rhein-Main
- k) = neu an Eisenberger Klebsandwerke Eisenberg/ 1979 an Dampfbahn Rhein-Main
- l) = neu an Leonhard Moll München/ an Eisenwerksges. Maximilianshütte, Sulzbach-Rosenberg (Spur 750 mm)/ 1981 an Dampfbahn Rhein-Main (600 mm)
- m) = neu an Breidenbach Mannheim/ an Heidelberger Zement Werk Kiefersfelden (Spur 900 mm)/ 1981 an Dampfbahn Rhein-Main (noch nicht umgespurt)
- n) = .../ Ziegelei Kurt Ehrenfels Erfelden/ 1981 an Dampfbahn Rhein-Main
- o) = .../ Eisenerzgrube Fortuna Solms-Oberbiel/ 1983 an Martin & Pagenstecher Grube Hermann Beilstein/ 1986 an Dampfbahn Rhein-Main
- p) = neu an Adolf Becher Niederbrechen/ 1987 an Dampfbahn Rhein-Main
- q) = .../ Baufirma Marnet Frankfurt/ 1987 an Dampfbahn Rhein-Main

Die Adresse der Dampfbahn Rhein-Main lautet: Am Römerhof 15a, 6000 Frankfurt 90, Tel. 069/709292. Betriebszeiten 1989: 15. Januar 1989 von 10.00-17.00 Uhr - weitere Termine auf Anfrage.

Korrekturen & Ergänzungen

Ruhr Stickstoff AG, 2121 Embsen (BE 2/88 -103-)

O. A./ Die in Seesen gesichtete Köf (BMAG 11207/1940) ging 1987 an die Seesener Eisenbahnfreunde e.V. und trägt dort die Nummer 1.

Schleswig-Holsteinische Zucker AG, 2380 Schleswig (BE 3/86 -153-)

27.11.87/ Trotz Rübenkampagne war nur ein Stückgutwagen zu rangieren. Die Rübenanlieferung erfolgte komplett per Strasse. Für den Verschub des einen für Norwegen bestimmten Wagens wurde die Lok 2 (Hen 30583/1963, DH 240/ neu) eingesetzt. Die Lok 1 (Hen 29776/1959, DH 240/ neu) ging übrigens am 01.03.88 an die Freunde des Schienenverkehrs, Flensburg (FSF).

Ziegelwerke Gnarrenburg GmbH & Co. KG, 2742 Gnarrenburg (BE 2/88 -104-)

22.09.88/ Edmund hat sich zwar Mühe gegeben, leider ohne Erfolg - der entscheidende Hinweis aber kam aus Diepholz: Diema hat die Lok (Diema 3332/1973, DFL 30) zurückgekauft. Gern interessieren wir uns auch für den weiteren Verbleib der Maschine, wenn's denn soweit ist ...

Effem GmbH, 2810 Verden-Eitze (BE 1/86 -9-)

24.11.87/ Die bislang hier eingesetzte ehemalige DB-Kleinlok (KHD 47327/1944, neu an DRG, sp. DB (Köf 5231, sp. 323 049)) wurde im September 1987 an die Verden-Walsroder Eisenbahn verkauft und ist jetzt im Lokschuppen Verden abgestellt.

AG Zuckerfabrik Uelzen-Braunschweig, 3110 Uelzen (BE 3/87 -160- und 4/87 -234-)

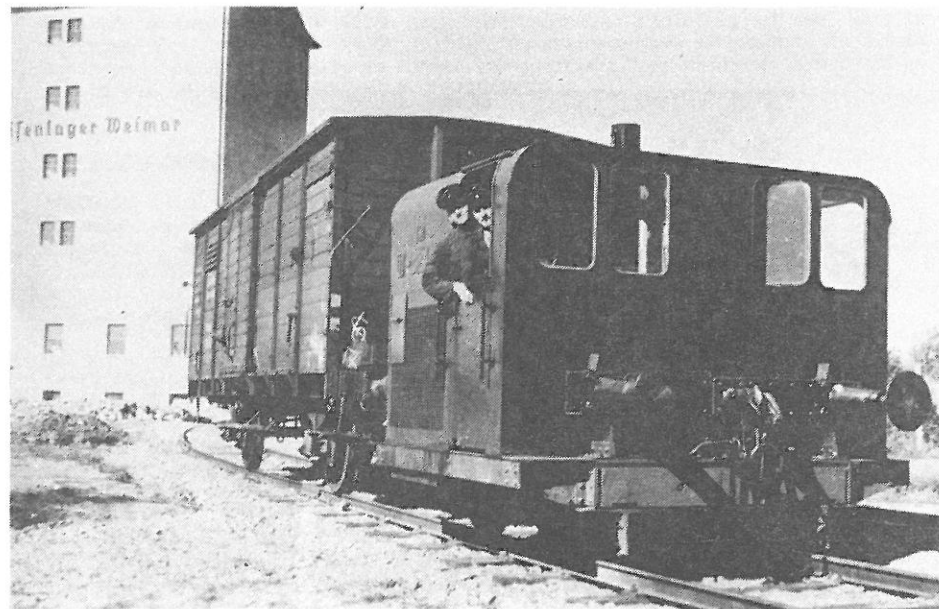
O. A./ Bei der Henschel-Lok 1 (2178/1886) handelt es sich um eine preussische T2, also um eine Bn2t. Die O&K-Lok 2 (961/1902) wurde am 10.10.59 beim TÜV Hamburg abgemeldet und somit ausgemustert. Die Ilsenburg-Lok 148/1928) stammt von der Thüringischen Eisenbahn AG und trug bei der Anlieferung die Betriebsnummer Theag No. 1. Sie war auf verschiedenen Bachstein-Betrieben im Versuchs-Verschub tätig, so 1938/39, wo sie ein bisher unbekannter Fotograf in Weimar-Nord der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn aufnahm. Beim Zusammenbruch des Reiches 1945 war die Lokomotive bei der Osterwieck-Wasserslebener Eisenbahn. Der Niederbordwagen der Zuckerfabrik stammt ebenfalls aus Bachstein-Beständen. Es handelt sich bei der Achslagerinschrift um die Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn.

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

O. A./ KHD 57643/1963 läuft jetzt im Werk Heilbronn der Kali-Chemie AG.

Zuckerfabrik Uelzen: Die Aufnahme zeigt die eigentümliche Ilsenburg-Lok (148/1928) im Jahre 1937 oder 38 in Weimar Nord in Diensten der Bachstein-Bahn Weimar-Blankenhainer Eisenbahn.

Foto: unbek./Repro: S. Scholz/Eigent.: K.-P. Quill



Bahn-Express

Städtische Häfen Düsseldorf, 4000 Düsseldorf (BE 2/88 -108-)

O. A./ Die Lok 1 (Jung 11706/1953) befand sich im April 1984 noch auf einem Schrottplatz in Düsseldorf-Bilk. Irgendwann zwischen Sommer 1984 und 1985 ist sie verschwunden.

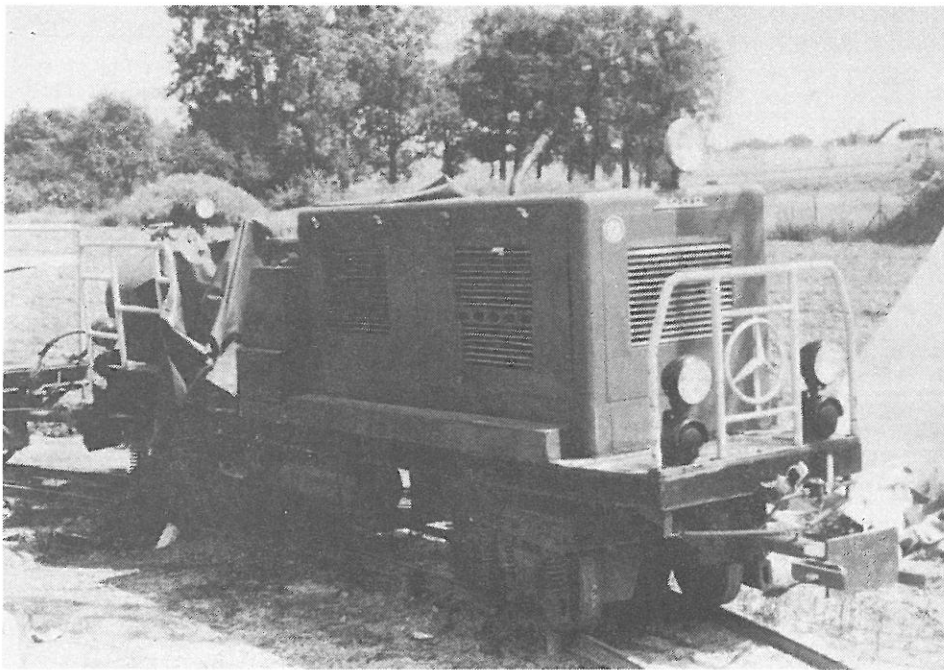
Industriebahn Zons-Nievenheim GmbH, 4047 Dormagen (BE 2/87 -115-)

O. A./ Die zweite Borsig-Lok ist 6491/1907, Cn2t, neu an Gas- und Wasserwerke, Köln/ 1937 an IZN.

L. & C. Arnold/Rowa GmbH/Krefelder Eisenbahn, 4152 Kempen

07.09.88/ Die Gleisanlagen gegenüber vom DB-Bahnhof Kempen (KBS 470) werden bei Bedarf von der Krefelder Eisenbahn bedient. Diese verfügt hierfür über eine kleine KHD-Lok (3 KHD 57085/1959, Bdm, A4L 514 R/ neu an Stadtwerke Krefeld, Krefeld, für Gaswerk Krefeld/ 1969 an Krefelder Eisenbahn), die bei Betriebsruhe auf dem Betriebsgelände der oben genannten Firmen steht. Sie lässt sich dort trotz Maschendrahtzaun besonders nachmittags sehr gut fotografieren.

Aenstoots, Bottrop: Dieses eigentümliche Maschinchen läuft in der Bottroper Gärtnerei auf 500 mm-Gleisen. Foto: K. Olschewski



Gärtnerei Aenstoots, 4250 Bottrop

.87/ Die Gärtnerei setzt in den ausgedehnten Anlagen eine 500 mm-Bahn ein. Vorhanden ist eine vierachsige Eigenbaulok sowie zahlreiche Spezialwagen. Diese haben teilweise bis zu sechs Achsen und gefedert und luftgebremst. Die Gleise sind sehr sorgfältig auf Betonschwellen verlegt.

Ruhrkohle AG, Bergbau AG Westfalen

O. A./ Die Planungen zur Umstrukturierung im Bereich Heinrich Robert/Radbod/ Westfalen sind mittlerweile abgeschlossen: Ab 01.01.1989 werden die Bergwerke Radbod (RAG) und Westfalen (bisher EBV) in Personalunion geführt. Das Bergwerk Radbod wird Ende 1990 die Förderung einstellen, nur der Untertagebetrieb bleibt erhalten.

Lkw-Union, 4600 Dortmund-Deusen (BE 2/88 -109-)

O. A./ Der erwähnte Lagerplatz mit den Ruhrthaler-Loks existiert nicht mehr. Die beiden Loks haben eine Spurweite von 560 mm und waren zuvor bei der Zeche Maximilian in Hamm eingesetzt, später gelangten sie an eine Baufirma (?). Eventuelle Kaufinteressenten melden sich bitte bei Klaus Olschewski, Horststr. 11, D-4690 Herne 2.

Otto Trumpff, Eisenbahn- und Tiefbauunternehmung, 4690 Herne 2 (BE 2/88 -111-)

O. A./ Im September 1987 wurde beim Stadtbahnbau in Bielefeld auf den bereits verlegten Stadtbahngleisen (1000 mm) eine Diesellokomotive eingesetzt. Es wurden Schienen zur Gleisbaustelle im Tunnel transportiert. Es handelte sich dabei um die im o.a. BE erwähnte Schöma-Lok (3256/1970).

Spielplatz Hüsingstrasse, 4712 Werne-Evenkamp

08.09.88/ Auf dem Spielplatz steht eine Deutz-Grubenlok (Type A6M 517 G oder verwandt) mit einigen Bergwerkswagen. Sie steht dort seit rund 10 Jahren und stammt von der damals stillgelegten Zeche Werne. Die Lok besitzt weder Fabrik-schilder noch Motor. Fotografieren lässt sie sich am besten morgens.

H. J. Braun, Tonbergbau, 5305 Witterschlick (BE 4/85 -34-)

29.08.88/ Soweit von aussen ersichtlich sind alle Tiefbaubetriebe stillgelegt. Die Verbindungsbahn zwischen den beiden Schächten Barbara und Eifel südöstlich vom DB-Bahnhof Witterschlick wurden wohl 1987 zum letzten Mal befahren. Die Anlagen des Schachtes Christine werden heute landwirtschaftlich genutzt. Auch beim Stollen Emma sah es so aus, als ob mehrere Monate lang schon nichts mehr gelaufen ist. Die Mahlanlage am Bahnhof war nicht einsehbar - möglicherweise läuft hier noch etwas.

Didier-Werke AG, Schacht Heidgen, 5305 Vollmershoven (BE 3/85 -37-)

29.08.88/ Der Tiefbau ist ganz offensichtlich stillgelegt. Loren standen zwar noch herum, lokomotivmässig war allerdings nix zu sehen. Der Winfried hat sich ganz tierisch gelangweilt ...

Allrad-Rangiertechnik GmbH, 5628 Heiligenhaus

O. A./ Auf der IVA '88 in Hamburg stellte die Firma ein neues Erzeugnis unter der Bezeichnung "Minilok" aus. Die Maschine mit der Bezeichnung DH 140 eignet sich für eine Anhängelast mit 2000 t Gesamtgewicht. Das Fahrzeug erreicht auf Schiene und Strasse 15 km/h Geschwindigkeit und ist mit einem KHD-Dieselmotor von 141 kW Leistung ausgerüstet. Es kann über Funk ferngesteuert besonders zum Beladen von Ganzzügen durch den Kranführer auf der Ladebrücke eingesetzt werden. Der Preis der Maschine liegt bei 400000.-- DM. Im praktischen Einsatz stehen Miniloks u.a. bei Paul Jost GmbH in Mülheim/Ruhr, bei der Industriebahn Düsseldorf-Reisholz (IDR), bei den Kalkwerken Oetelshofen in Dornap, bei J. H. Bachmann in Bremen (als Ersatz für eine Unilok), bei Hoesch in Hagen-Kabel (als Ersatz für einen Unimog) und bei Preussag-Boliden Blei in Nordenham (... doch wohl nicht als Ersatz für die DWK-Lok ...). Am 07.07.88 standen beim Hersteller in Heiligenhaus zwei Fahrzeuge zur Ablieferung bereit (138/1988, DH 100 und 142/1988, DH 140).

Allrad-Rangiertechnik: Diese Minilok präsentierte der Hersteller auf der Internationalen Verkehrsausstellung in Hamburg Anfang Juni dieses Jahres.

Werkfoto: Allrad-Rangiertechnik



Basalt AG, Werk Wilsenroth, 6255 Wilsenroth

25.08.88/ Im Werk verschiebt eine Köf anfallende Wagen (KHD 47371/1944, A6M 517 R, 16 t, 30 km/h/ neu an DRG, sp. DB (Kbf 5275, sp. 323 056), + 24.08.78 Siegen/ an Basalt AG, Wilsenroth).

Feldbahn-Museum Guldental H. & G. Faust, 6531 Guldental (BE 4/87 -236-)

20.08.88/ Neu im Bestand sind folgende Lokomotiven:
13 O&K 7561/c1936, LD 2, 20 PS/ Stoomcentrum Maldegem/Belgien/ 07/88 an Faust (im Tausch gegen die alte 13 (Diema 1834/1955, DS 22, 28 PS)
14 Diema 2601/1963, DS 30/3, 48 PS/ neu an Joh. Itschert KG, Vallendar/Rhein/ an Didier-Werke AG, Siershahn/Ww./ 1987 an Faust
15 KHD 25640/1939, OMZ 117 F/ neu an Spoorijzer NV, Delft/Niederlande (Spur 700 mm)/ an Didier-Werke AG, Siershahn/ 1987 an Faust
16 Diema 2115/1958, DS 28, 28 PS/ neu an Didier-Werke AG, Wiesbaden/ an Werk Marienrachdorf/ an Werk Siershahn/ 1987 an Faust
17 Hen 1775/1940, DG 26, 26 PS/ Tonindustrie Wiesloch/ 06/88 an Faust
18 Schöma 2394/1960, KDL 6, 14 PS/ neu an Neuschwander, Heilbronn/Brackenheim/ 06/88 an Faust

Steinzeug- und Tonwerke Ernst Stauch, 6901 Nussloch (BE 3/87 -177-)

11.08.88/ Das Ziegelwerk wurde im vergangenen Jahr stillgelegt. Am Stichtag standen beide Loks noch in sehr gutem Zustand im Werk. Gmdr 4732/1952 ist bereits an Eisenbahnfreunde im Raum Giessen verkauft worden, die diese Lok, Spuren nach zu urteilen, vor dem Werk auch schon mal probegefahren sind. Die andere Lok (Gmdr 4840/1955) ist für schlappe 8000 Piepen noch zu haben ...

Transformatoren Union AG, 7000 Stuttgart-Bad Cannstatt (BE S2 -24-)

25.02.88/ Das Werk ist stillgelegt und die Produktion in andere Werke verlagert. Die dreiachsige Lok 1 (Essl 5056/1953/ neu) ging 1986 an die Dampfbahn Kochertal - der Verbleib der zweiachsigen Lok 2 (Essl 5303/1960/ neu) ist ungeklärt.

Papierfabrik Scheufelen, 7318 Oberlenningen (BE 2/82 -29-)

25.02.88/ Die ex DB 236 262 wurde 1986 an die Museums-Eisenbahn Paderborn verkauft. Einsatzlok ist nun die im gleichen Jahr übernommene DB 261 687. Bei 54 t Gewicht und 650 PS Leistung erreicht sie eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Die Krupp-Lok (3593/1957, 220 PS/ neu) ist als Reservemaschine noch vorhanden.

Fluss- und Schwerspatwerke Pforzheim GmbH, 7530 Pforzheim (BE 6/85 -15-)

11.08.88/ Der Lokomotivbestand setzt sich nur mehr aus den beiden Loks Schöma 4671/1983, CHL 40 G, 55 PS, 7 t (für den Streckeneinsatz) und Ruhr 3888/1968, G 22 H2, 27 PS, 4,5 t (für den Rangierdienst an der Entladung) zusammen. In 1-2 Jahren will man an anderer Stelle einen Lkw-Stollen eröffnet haben, so dass auch diese Schmalspurbahn verschwinden wird.

Schrottverwertung August Schuler GmbH, 7212 Deisslingen (BE 2/88 -113-)

O. A./ Kö 0263 ging ebenfalls an Rübemann (s. BE 4/87 -238-). Zu der Lok auf dem Foto kommen "nur" die folgenden Loks in Frage:
 - Aus der Serie 0028-0034 (Gmdr 888-894) blieben bei der DB 0028, 0030, 0032 und 0034 und kommen damit für die gesuchte Lok in Frage.
 - Aus der Serie 0050-0064 (Gmdr 914-928) blieben bei der DB 0052, 0054, 0056 bis 0061, 0063 und 0064. 0056 und 0059 scheiden aus, da sie Geräte wurden und 1970 bei der DB verschrottet wurden. 0052 wurde am 24.09.60 ausgemustert und im April 1961 an ... verkauft (das könnte sie wohl sein). 0060 wurde am 17.12.60 ausgemustert und an die Zeppelin-Metallwerke Friedrichshafen, Werk Oberlauchringen verkauft. 1970 ging sie dort mit unbekanntem Ziel ab (auch das könnte sie sein ...).
 - Verbleib der 0080 nach 1945 ist unbekannt.
 - Aus der Serie 0093-104 (Gmdr 1035-1046) blieben bei der DB alle ausser 0101 und 0103. Die Loks wurden sämtlich bis 1963 ausgemustert. Bekannte Verbleibe: 0097, + 20.09.62, an Basalt AG, Werk .../ 0098, + 1957, an Portlandzementwerk R. Rohrbach, Dotternhausen (s. BE 2/87 und 4/87)/ 0099, an Weinand, Bad Kreuznach, 1985/86 an Museumsbahn Paderborn e.V. (s. BE 4/84)/ 0100, + 07.03.63, an Basalt AG, Werk Bettingen.
 Das Rästelraten kann weitergehen !

Schrottfirma Berg, 7750 Konstanz

02.03.84/ Einsatzlok ist eine ehemalige DB-Kleinlok (Deutz 12750/1935/ neu an DRG, sp. DB (Kö 4759, sp. 322 007), + 27.05.75 Gelsenkirchen-Bismarck/ an Berg, Minden, sp. Konstanz). Ferner sind die ehemaligen DB-Dampflok 064 250 und 064 419 vorhanden.

Ulmer Weisskalkwerke, Werk Herrlingen, 7906 Herrlingen (BE 1/86 -34-)

26.02.88/ Gmdr 4763/1954 wurde zusammen mit einigen Loren aufgearbeitet und am 10.08.87 als Denkmal an einem der Werkseingänge aufgestellt.

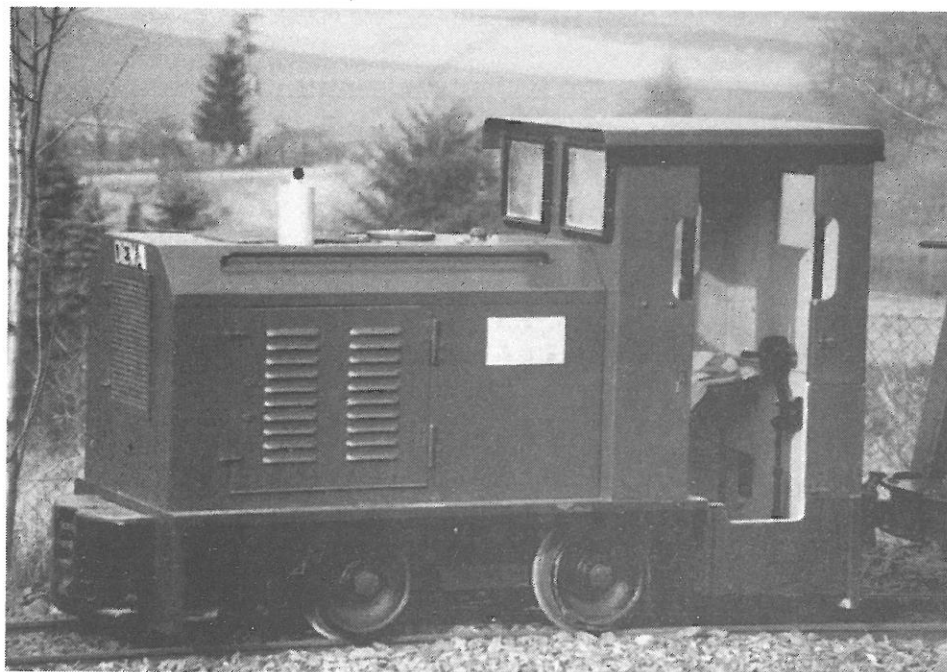
 KOHLENBAHNEN IM HAUSRUCK

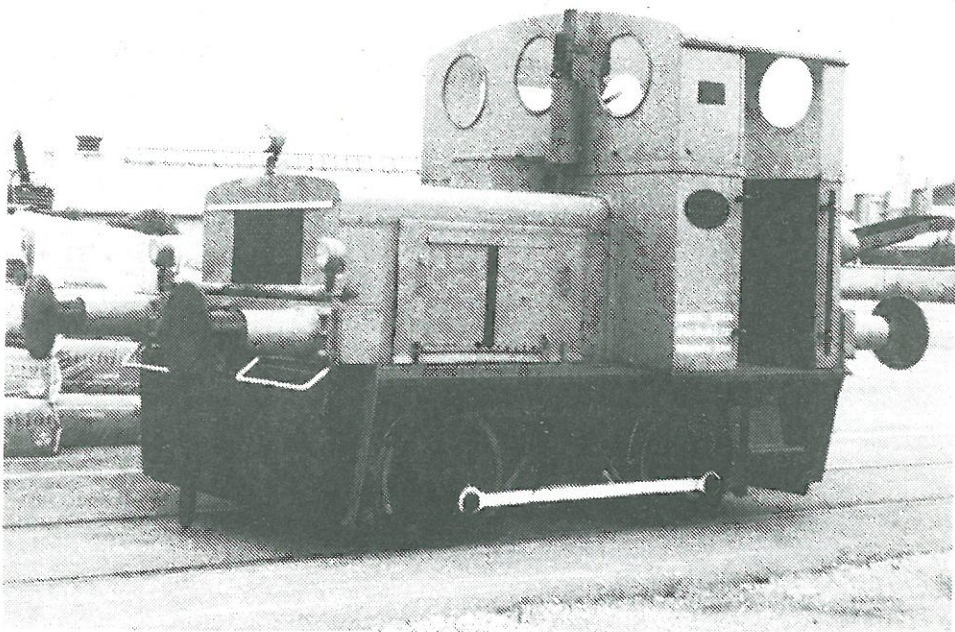
Von unserem Mitarbeiter Andreas Christopher ist kürzlich ein Buch über die Kohlenbahnen im Hausruck als Band 64 der österreichischen Reihe "Bahn im Bild" erschienen. Ausführlich werden die Bahnen der Spurweiten 580, 1106 und 1435 mm der Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerke sowie des Donaukraftwerkes Timelkam behandelt. Wie bei den Bänden dieser Reihe üblich liegt das Schwergewicht bei den Fotos. So wurden 100 meist ganzseitige Bilder veröffentlicht, aber Texte, Karten und Loklisten dieser interessanten Werksbahnen kommen ebenfalls nicht zu kurz.

Andreas Christopher: Kohlenbahnen im Hausruck (= Bahn im Bild, Band 64), 96 S., DIN A5, 100 Fotos, ca. 25,- DM. Bestellungen an Verlag Peter Pospischil, Novaragasse 44, A-1020 Wien 2.



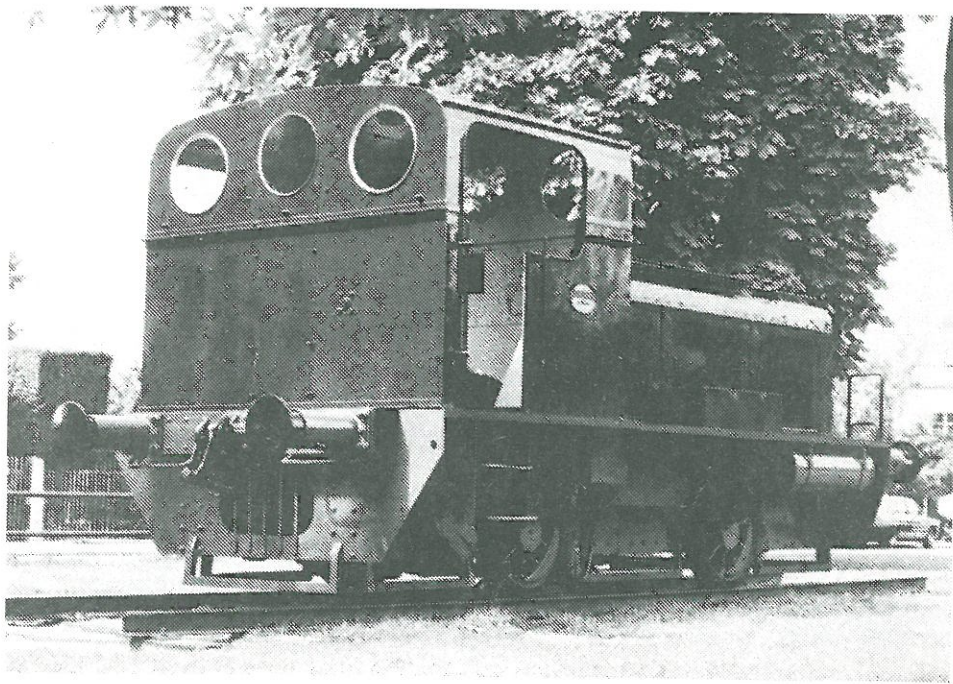
Faust, Guldental: Lok 6, mit Lokführer Heinrich Faust, verlässt mit einer stattlichen Anzahl Leerloren den Bahnhof (oben, Januar 1988), unten ist die neue Lok 16 zu sehen, die sich in der 88er-Ostersonne zeigt. Fotos: Faust-Brothers





Haniel, München: Die kleine Deutz-Lok 55204/1952 am 28.06.82 im Werk.
Foto: M. Lentz

Schulz, München: Diese tolle Deutz-Lok (9349/1929) ist nicht mehr: Das Foto zeigt sie noch am 19.08.82 auf dem Spielplatz Benedikterstrasse in München-Pasing.



Raab Karcher GmbH, 8000 München

25.05.82/ In der Neusser Strasse verschiebt eine Gmdr-Lok (5332/1964, 130 PS, 20 t, 30 km/h/ neu) im Tanklager, die Vorgängerlok wurde nach Österreich abgegeben (DWK 647/1938, 160 B, 160 PS, 32 t, 18.5 km/h/ neu an Wehrmacht/ an Raab Karcher, München/ 1966 an Gmundener Zementwerke Hans Hatschek AG, Gmunden/Österreich).

Spedition Haniel, 8000 München

28.06.82/ Gleich neben Raab Karcher gibt es eine weitere Werklok (KHD 55204/1953, F2L 514 R, 28 PS, 10 t, 13 km/h).

Lok ging 198. an
Berzelius Metallhütten GmbH, Duisburg-Wanheim (D2)

Deutsche Shell AG, Grosstanklager München, 8000 München 40

25.05.82/ Im Tanklager rangiert eine O&K-Lok (26503/1964, MV 6 B, 150 PS, 24 t, 30/km/h/ neu), die ohne vorherige schriftliche Anmeldung nicht fotografiert werden kann.

Lok ging 1983 an
Stahlwerk Annahütte, Max Aicher KG, Hammerau ("Petra II")

Schrotthandel G. Dück KG, 8000 München-Langwied

25.09.84/ Den Betrieb besorgen zwei ehemalige DB-Kleinloks (1 Gmdr 5145/1960, neu an DB (Köf 6511, sp. 323 711), + 30.11.83 München 1/ an Dück, und 2 Gmdr 5141/1959/ neu an DB (Köf 6507, sp. 323 689), + 30.11.83 München 1/ an Dück). Auf dem Gelände Riesstrasse fand sich am 11.12.83 neben einem Demag-Schienenkran noch eine KHD-Lok (56907/1958, A4L 514 R, 14 t, 14.5 km/h/ neu an Landeshauptstadt München, Stadtwerke-Elekt. Werke, München, für Kraftwerk Isartalsperre/ an Dück).

Baywa AG, 8000 München-Moosach

28.10.83/ Das kleine Rangiergerät aus Köln wird offenbar nicht mehr eingesetzt (KHD 21414/1937, OME 117 R, 5.5 t, 6.7 km/h/ neu).

Schrottverwertung H. Schulz KG, 8000 München-Pasing

28.08.84/ Einsatzlok ist eine ehemalige DB-Kleinlok (KrMa 15414/1934/ neu an DRG, sp. DB (Kö 4278, sp. 322 610), + 07.12.76 München-Ost/ an H. Schulz KG). Im August oder September desselben Jahres wurde hier folgende Lok verschrottet: Deutz 9349/1929, PMV 230 R, 100/110 PS, 15 km/h/ neu an Donauwerke Saal/ an Chem. Fabr. Weyl, München-Pasing/ 1977 auf Spielplatz Benedikterstr., München-Pasing/ 1984 bei H. Schulz KG verschrottet.

Agrob AG, 8045 Ismaning

04.09.84/ Es existiert eine ehemalige DB-Kleinlok (KrMa 15398/1933/ neu an DRG, sp. DB (Kö 4262, sp. 321 504), + 01.02.69 Weiden/ an Agrob, Ismaning).

ACHTUNG!
Lok ist hier nicht
mehr vorhanden

ACHTUNG!
Lok ist hier nicht
mehr vorhanden

Bahn-Expreß 1988