

Bahn- Express

2/92

Magazin für Werkbahnfreunde



DM 6.80

Nr. 67

- Berausgeber:**
BAHN-EXPRESS
Magazin für Werkbahnfreunde
Kiel - Farven
- Redaktion:**
Ulrich Völz
Von-der-Wisch-Str. 47
W-2300 Kiel 1
Tel. 0431/312729
- Geschäftsstelle für aktuellen Jahrgang BAHN-EXPRESS:**
Edmund Reinecke
Baaste 16
W-2743 Farven
Tel. 04762/1354
- Geschäftsstelle für ältere Jahrgänge BAHN-EXPRESS:**
Klaus Linek
Müllerweg 15
W-6052 Mülheim/Main
- Erscheinungsweise:**
2x jährlich, unregelmäßig
- Bezugspreise:** Inland/Ausland
Einzelheft DM 6.80 / ----
" im Versand DM 7.40 / 7.80
2-Jahresabo DM 26.00 / 28.50
- Bild- und Texteingendungen** bitte nur an die Redaktion, Bestellungen bitte nur an die zuständigen Geschäftsstellen.
- Druck:** Bernd vom Ort, W-5800 Hagen 7
- # = am Stichtag der Meldung vorhandene Fahrzeuge
- LV = aus einschlägigen Lieferverzeichnissen entnommene Angaben; Verbleib unbekannt
- neu = fabrikneu an die genannte Firma gelieferte Lokomotive
- 80vh = im angegebenen Jahr bei der genannten Firma vorhandene Lokomotive
- Copyright by BAHN-EXPRESS 1992
- Titel:** Ruhrkohle Lok 663 mit den Rheingold-Wagen und Lok 664 vor der Halde Beckstraße in Bottrop (22.08.92). Burkhard Beyer

RUHRKOHLE AG - ÜBER 600 KILOMETER ZECHEN-BAHNEN ZWISCHEN MOERS UND HAMM	185
Ein paar Worte zur Unternehmensentwicklung ...	185
BuH - Eine aktuelle Bestandsaufnahme	187
Streckennetz	188
Triebfahrzeuge	193
RUHRKOHLE AG - NEUE BATTERIEGETRIEBENE EINHEITS-GRUBENLOK "AUS DEM BAUKASTEN"	202
Zur Entstehung des Einheitslok-Konzepts	202
Die Technik der Einheitsloks	202
Bau und Lieferung	203
ITALO-ENTDECKUNGEN: DEUTSCHE LOKS BEI GLEIS-BAUUNTERNEHMUNGEN IN DER PO-EBENE	206
Carlo Rampini, Parma	207
Coop. Lavori Ferroviari, Bologna/R. Emilia ...	207
Impr. Costruzioni Emiliane, Bologna	208
KURZMELDUNGEN	210
Johann Haltermann, Mineralölraff., Hamburg ...	210
SCHÖMA Christoph Schöttler, Diepholz	210
Die Werkbahnen der Nordemant AG, Hannover	212
Teutonia Zementwerk AG, Hannover	213
ASB Erdenwerke H. Aurenz, Neustadt/Rbge.	213
Zucker AG Uelzen-Braunschweig, Uelzen	215
Mannesmann Demag AG, Düsseldorf-Benrath	215
Mannesmann Handel AG, Düsseldorf-Rath	215
J.C. Flamm, Stahlhandel, Ratingen	216
Mannesmann Handel AG, Ratingen	216
Kieswerk Wissel, Schulte & Bruns, Kalkar	218
Grillo-Werke AG, Duisburg-Hamborn	219
Cargotrans, Duisburg-Ruhrort	219
Mannesmann Handel AG, Oberhausen	219
Münsterländ. Feldbahnmuseum, Rheine	219
Preuß. Bergwerks- und Hütten AG, Ibbenbüren ..	220
Eisenbahnfreunde Lengerich, Lengerich	220
Ruhrkohle AG, Min. Achenbach, Lünen-Brambauer	220
Ruhrkohle AG, Haus Aden, Bergkamen-Oberaden ..	222
Hoffmann's Störkefabriken, Bad Salzuflen	224
Gemeinschaftskraftw. Weser, Porta Westfalica ..	225
Martin & Pagenstecher, Oberdreis	225
Martin & Pagenstecher, Herschbach	225
Basaltark Marienberg, Bad Marienberg	225
Ziegel- und Klinkerw. Schäfer, Remscheid	225
Hoesch Hohenlimburg AG, Schwerte	226
Meyer & Teubner, Drolshagen	227
Fuchs'sche Tongruben, Wilsenroth	227
Martin & Pagenstecher, Beilstein	227
Stuttgarter Messe- und Kongreß, Stuttgart	227
Granseer Ziegel GmbH, Gransee	228
Zehdenicker Baustoff GmbH, Zehdenick	228
Ziegelwerk Möllenhagen, Möllenhagen	232
Deutsche Reichsbahn, Betonwerk, Möllenhagen ..	233
Ziegelwerk Neukalen, Neukalen	233
K. Hürliemann, Zementfabrik, CH-Brunnen	234
Kalkfabrik Solihier AG, CH-Rekingen	238
Sundland Sag, Høvløer og Torvstrøff., N-Stokke	239

Lieber Leser, liebe Leserin,

zum Ende dieses Jahres (und diesmal auch des Abos) gibt es vier schlechte und vier gute Nachrichten - zuerst die schlechten:

1. Wir kommen diesmal, nachdem die Preise seit 1987 (!) stabil geblieben sind, nicht um eine Preiserhöhung herum. Es gelten für das Abo 1993/94 (unverändert 4 Hefte à 60 Seiten) die folgenden Preise:

- Einzelheft	Inland: DM 7.80	Ausland: DM 8.50
- Abo 1993/94	Inland: DM 29.50	Ausland: DM 32.00

Bitte verwenden Sie den beigelegten Überweisungsvordruck. Ausländische Abonnenten sind möglicherweise besser bedient, wenn sie den Betrag bar im Brief an unsere Geschäftsstelle schicken. So lassen sich die teilweise horrenden Überweisungsgebühren umgehen. Bitte senden Sie keine Schecks ein!

Gleichzeitig möchten wir aufgrund schlechter Erfahrungen darauf aufmerksam machen, daß diejenigen, die Ihren Beitrag nicht bis zum Erscheinen des BE 1/93 überwiesen haben, gnadenlos von der weiteren Belieferung ausgeschlossen werden. Davon ausgenommen sind natürlich diejenigen, die jede Ausgabe mit Rechnung erhalten.

2. Es trifft diesmal einige Leser aus den Neufünfländern, und zwar diejenigen, die - zumeist aufgrund der Tatsache, daß sie schon zu Vorwendezeiten den BE bezogen haben - bis einschließlich der vorliegenden Ausgabe in den Genuß eines Freiabos gekommen sind. Um keine Ungerechtigkeit gegenüber denjenigen Lesern aus den neuen Bundesländern aufkommen zu lassen, die erst nach der Wende "eingestiegen" sind und die seitdem auch bezahlen, müssen wir auch unsere Neufünfland-Freiabonnten in den Kreis der zahlenden Leser einreihen. Bitte haben Sie Verständnis für diese Maßnahme.

3. Die im letzten Heft avisierte Veröffentlichung der "Amtlichen Numerierungen" der Werkloks im Bereich der BD Stuttgart müssen wir leider auf das nächste Heft verschieben. Wer also jetzt noch Ergänzungen auf Lager hat: Es ist noch nicht zu spät ...

4. Aus unserer Sicht ist's eigentlich mehr eine gute Nachricht: Das lange angepriesene und zum Schluß (fast) kostenlose Gillbach-Heft ist endlich alle!

Dann kommen jetzt die guten Nachrichten:

1. Wer in der vergangenen Zeit die Hefte des Jahres 1989 bestellt hat und keine Lieferung erhalten hat: Der Lieferengpaß ist jetzt beseitigt. Bitte bestellen Sie noch einmal, Sie werden dann umgehend beliefert.

2. Die "Feldbahnen in Bayern" sind als kopierter Nachdruck (mit leider etwas herabgesetzter Fotowiedergabequalität) in begrenzter Anzahl wieder vorrätig. Der Preis liegt bei DM 7.80. Bitte beachten Sie unsere Literaturliste in diesem Heft (S. 239).

3. Mehr Stoff für die Wissensdurstigen, insbesondere für den Skandinavien-Freak (hoffentlich ist der Redakteur nicht der einzige ...). Gegen Voreinsendung von zwei Briefmarken à 0.60 DM erhalten Sie den diesjährigen Schweden-Reisebericht des Kieler Redakteurs. Nachdem in vergangener Zeit die Nordlastigkeit des BE beklagt wurde, läßt sich auf diese Weise feststellen, wer wirklich an den Skandinavien-Berichten interessiert ist/war (... bitte, enttäuscht mich jetzt nicht!).

4. Und noch ein Bonbon für den Nordland-Freak: Die Kleinbahnabteilung des schwedischen Eisenbahnvereins (SJK Småbanaavdelning) hat ein neues Buch herausgebracht: Industrilok i

Gästrikland & Hälsingland. Es umfaßt rund 160 Seiten mit ungefähr 140 Fotos und ist in der gewohnten Weise der Reihe "Industrilok i ..." gehalten. Regulär soll das Buch SEK 150:00 kosten (rund DM 37.00). Wir möchten Ihnen wieder zu untenstehenden Preisen eine Sammelbestellung anbieten. Preisdifferenzen zu unserer vorigen Sammelbestellung resultieren aus dem Kursverfall der schwedischen Krone. Es können wieder weitere vorrätige Bücher dieser Reihe mitbestellt werden:

- Industrilok i Gästrikland & Hälsingland (1992, 160 S.)	DM 30.00
- Industrilok i Uppland (1991, 152 S.)	DM 30.00
- Industrilok i Östergötland (1987, 64 S.)	DM 9.50
- Industrilok i Bohuslän & Dalsland (1985, 56 S.)	DM 7.50
- Industrilok i Västergötland (1984, 144 S.)	DM 18.50
- Industrilok i Södermanland (1982, 56 S.) *	DM 12.00
- Svenska Industrimotorlok I (1974, 160 S.) *	unklar

*- evtl. zur Zeit der Sammelbestellung schon ausverkauft

Wer interessiert ist, möge seine Bestellung bitte bis Ende März 1993 in Kiel aufgeben.

Ihr BAHN-EXPRESS.

Blick über den Zaun: Japan



Aus Japan erreichte uns diese Aufnahme einer 508 mm-Bahn mit Drehgestellokomotive. Der Fotograf hat die Angaben "Kikuta Jidoshya" und "Matsumoto Seizai Aichi" (Ort? Firma?) mitgeliefert. Der Redaktion liegen noch weitere interessante Fotos aus Japan vor ... (Kunio Furukawa)

Klaus Linek

Ruhrkohle AG - Über 600 Kilometer Zechenbahnen zwischen Moers und Hamm

Mit dieser Ausgabe des "Bahn-Express" soll die Ende 1988 aus beruflichen Gründen eingeschlafene Berichterstattung über die Eisenbahnen der Ruhrkohle AG wieder aufgenommen werden. Als "Einstieg" dient eine aktuelle Bestandsaufnahme von Streckennetz und Lokomotivpark des normalspurigen Anschlußbahnen-Netzes (oberirdisch) sowie ein Bericht über die neuentwickelte Akku-Einheitslok für den Untertage-Betrieb.

Ein paar Worte zur aktuellen Unternehmensentwicklung

Die vergangenen Jahre bei der Ruhrkohle waren geprägt durch den Zwang zur Reduzierung der Fördermenge im Rahmen eines aus dem politischen Raum geforderten langfristigen Konzepts, das bis zu den Jahren 2000/2005 deutlich Einschnitte in allen Bereichen vorsieht.

Die Zeit, in der es neben der Ruhrkohle AG in Nordrhein-Westfalen noch weitere im Kohlebergbau tätige Unternehmen gibt, ist abzusehen. So übernahm die RAG zum 1. Januar 1989 die Aktienmehrheit des Eschweiler Bergwerks-Vereins (EBV) und zeitgleich die Betriebsführung auf der EBV-Zeche Westfalen in Ahlen.

Gut ein Jahr später, am 28. März 1990, gingen die Geschäftsanteile der Sophia-Jacoba GmbH (SJ) in Hückelhoven rückwirkend zum 1. Januar 1990 an RAG (99,72 %) und EBV (0,28 %).

Wiederum ein Jahr weiter, d.h. zum 1. Januar 1991, wurde die bisher zum BASF-Konzern gehörende Gewerkschaft Auguste-Victoria (AV) in Marl von RAG (99 %) und SJ (1 %) übernommen. Die Ruhrkohle AG hält damit - direkt oder indirekt - die Geschäftsanteile an den - derzeit rechtlich noch eigenständigen - Gesellschaften EBV, SJ und AV.

Aber auch Ruhrkohle-intern gehen die Anpassungsmaßnahmen voran. So wurden bereits zum 1. Januar 1990 die bisherigen Betriebsführungsgesellschaften Bergbau AG Niederrhein, Bergbau AG Lippe und Bergbau AG Westfalen aufgelöst und als Ruhrkohle Niederrhein AG und Ruhrkohle Westfalen AG neu organisiert. 1995 sollen diese beiden Gesellschaften in einer einzigen Betriebsführungsgesellschaft aufgehen; beide werden schon heute in Personalunion geführt.

Im Jahr 1989 wurden die Kokereien Westfalen (EBV, 31.03.) und Gneisenau (30.09.) stillgelegt. Am 17. Juli wurde der erste Koks aus der Batterie 3 der Kokerei Prosper gedrückt; damit ist die Modernisierung der Kokerei abgeschlossen.

Im Januar 1990 wurden die Bergwerke Osterfeld und Lohberg und Mitte 1990 die Bergwerke Ewald und Schlägel & Eisen zu Verbundbergwerken mit den Förderstandorten Lohberg bzw. Ewald zusammengelegt. Die Kohleförderung auf der Zeche Radbod in Hamm wurde zum 31. Januar eingestellt, der Landabsatz wird jedoch weiter betrieben. Zum 1. April wurde auf der Schachtanlage Rheinpreussen IX, Moers, die letzte Kohle gefördert; die Kohle aus dem zuletzt abgebauten Baufeld Binsheim wird jetzt auf Walsum zu Tage gehoben. Die Zentralwerkstätten Alma, Gelsenkirchen, und Minister Achenbach, Dortmund, wurden stillgelegt.



Ruhrkohle AG: In Gladbeck am Bahnübergang Talstraße ist immer etwas los - hier macht sich gerade ein Lokduo (662 und 573) auf den Weg (09.07.91, Ulrich Völz).

Ruhrkohle AG: Kurz darauf ließ sich an derselben Stelle die Verschublok der Zentralwerkstatt (326) noch einmal in der wärmenden Abendsonne aufnehmen (09.07.91, Ulrich Völz).



1991 stellten im April die Kokereien Scholven, Gelsenkirchen, und am 17. Dezember Kaiserstuhl II, Dortmund, die Produktion ein. Die Kokerei Scholven befand sich im August 1992 im Abbruch.

Am 30. Juni 1992 wurde auf der Zeche Minister Achenbach in Dortmund-Mengede die letzte Kohle ans Tageslicht gefördert. Der letzte Koks auf der EBV-Kokerei Anna in Alsdorf wurde am 30.09.1992 gedrückt.

Mit der organisatorischen Zusammenlegung der Bergwerke General Blumenthal und Haardt zum 01.10.1992 ist auch hier der erste Schritt zum Verbundbergwerk getan, der voraussichtlich im Jahre 2003 die Aufgabe des Förderstandorts General Blumenthal 11 in Herne-Eickel bedeuten wird.

Ende 1992 wird mit der Produktionsaufnahme der Kokerei Kaiserstuhl III, einem vollständigen Neubau in Dortmund, gerechnet; damit wird auch die Kokerei Hansa ihren Betrieb einstellen.

Zum 31.12.1991 betrieb die Ruhrkohle AG 17 Bergwerke (ohne das EBV-Bergwerk Westfalen), vier Kokereien sowie die Brikettfabrik Niederberg. Im einzelnen handelt es sich um folgende Bergwerke (B) oder Kokereien (K):

Ruhrkohle Niederrhein AG

(B) Friedrich Heinrich
(B) Fürst Leopold/Wulfen
(B) Lohberg/Osterfeld
(B) Niederberg
(B) Prosper/Haniel
(B) Rheinland
(B) Walsum
(B) Westerholt

(K) Hansa
(K) Hassel
(K) Prosper
(K) Zollverein

Ruhrkohle Westfalen AG

(B) Consolidation/Nordstern
(B) Ewald/Schlägel & Eisen
(B) General Blumenthal
(B) Haardt
(B) Haus Aden
(B) Heinrich Robert
(B) Hugo
(B) Minister Achenbach
(B) Monopol

(B) EBV-Westfalen

Brikettfabrik Niederberg

Die Bahn- und Hafenbetriebe (BuH) der Ruhrkohle AG - Eine aktuelle Bestandsaufnahme

Die Anpassungsmaßnahmen im Steinkohlebergbau führten auch zu Veränderungen in der Organisation der Eisenbahnbetriebe der Ruhrkohle AG. Die der ehemaligen Bergbau AG Lippe unterstellten Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte (ZuH) wurden zum 01.01.1991 als RAG-Werksdirektion Bahnen und Häfen (BuH) der Ruhrkohle Westfalen AG zugeordnet. Sie übernahmen zwischen 01.01.1991 und 31.05.1991 die Eisenbahnbetriebe der ehemaligen Bergbau AG Westfalen und zum 01.08.1991 die der ehemaligen Bergbau AG Niederrhein.

Insgesamt betrieben die Bahnbetriebe der RAG im Jahre 1991 ein Gleisnetz von 613 Kilometern, 10 Häfen, drei Landabsatzanlagen, 18 Kohle- und Koksläger, eine Kohle-Mischanlage sowie eine Anlage zum Umschlag von Bergen (= "Gesteinsabfall" bei der Kohlegewinnung). 1700 Mitarbeiter und 140 Lokomotiven mit 4500 Waggons transportierten im Jahr 1991 72 Millionen Tonnen Kohle, Koks und Berge, aber auch Güter für Nebenanschlüsse. Alle Bergwerke, Kokereien, Kraftwerke, Kohlen- und Koksläger sind auf dem Schienenwege zu erreichen.

Streckennetz

Die Angaben beruhen auf Informationen von BuH mit Stand vom 24. Juli 1992 sowie auf eigenen Beobachtungen von März und August 1992.

Das in den Karten wiedergegebene Streckennetz der Bahn- und Hafenbetriebe (BuH) der Ruhrkohle AG gibt den Eigentums-Bestand im Juli 1992 wieder. Das bedeutet, daß einige Strecken zwar zu BuH gehören, aber nicht mehr betrieben werden. Im Einzelnen (Von West nach Ost):

Auf der Schachanlage Niederberg, die von der NIAG über den Bahnhof Dickscheide versorgt wird, herrscht nach wie vor reger, unspektakulärer Betrieb mit insgesamt fünf Lokomotiven, von denen bei einem Blitzbesuch im März die Loks 512 und 513 gesichtet wurden.

Gleiches gilt für die Schachanlagen Friedrich Heinrich (mit dem Anschluß zu den Kohlelägern in Richtung auf den ehemaligen Schacht Norddeutschland) und Pattberg, wo eigentlich immer etwas auf der Zechenbahn "los" ist. Auf den Zechenbahnen dieser beiden Bergwerke tun 13 Lokomotiven ihren Dienst. Die ehemals landschaftlich reizvolle Strecke durch den Baerler Busch zum Hafen Rheinpreussen ist durch den Ausbau der Autobahn A 42 in den reizvollsten Abschnitten völlig zu einer Schallschutzmauer-Seitenbahn degeneriert. Das bekannte Stellwerk im Baerler Busch, dankbarer Informationspunkt für Eisenbahnfreunde, besteht nicht mehr.

Der Anschluß zur ehemaligen Zeche Rheinpreussen IX (s.o.) ist auf halber Strecke an die ebenfalls auf dem Rheinpreussen-Gelände angesiedelte DEA AG (vormals Texaco, ursprünglich Rheinpreussen Chemie) übergegangen; der RAG-Übergabebahnhof Moers wird nicht mehr genutzt.

Die Schachanlage Rossenray profitiert als Seilfahrtschacht von der Nordwanderung des Bergbaus; die Bahnstrecke von Rheinkamp herüber liegt allerdings nur noch bis etwa 500 Meter vor dem Zechengelände und wird nicht mehr genutzt.

Keine spektakulären Neuigkeiten gibt es von der Zeche Walsum und den dort stationierten drei Dieselloks (im März gesichtet: 511 und eine Henschel DHG 1200) zu berichten. Die Straßenbrücke im Zuge der Römerstraße ist nach wie vor ein dankbarer Fotostandpunkt für Normalspur- und Materialplatzbahn. Der bereits 1987 offenkundig nicht mehr genutzte Anschluß an die vom Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen (E & H) betriebene Strecke von Lohberg/Dinslaken Richtung Friedrich Thyssen 2/5 besteht nicht mehr. Diese letztgenannte Strecke steht zwar im Eigentum der Ruhrkohle AG, wird aber von E & H mit deren Fahrzeugen betrieben.

Gleiches gilt für den RAG-Lagerplatz Waldteich, den Anschluß zu Zeche und Kokerei Osterfeld (Kokerei am 22. März 1988 stillgelegt, Zeche 1992 als Förderstandort aufgegeben) sowie für die Strecke, die von Osterfeld über die ehemalige Schachanlage Jacobi ehemals bis zur Schachanlage Franz Haniel führte. Die letztgenannte Bahn wird heute kaum noch genutzt und endet wenig südlich der Autobahn A 2.

Kaum ein Wort zu verlieren ist über den regen Zechenbahnbetrieb auf der ehemaligen Hibernia-Stammbahn vom Hafen Bottrop über die Zentralwerkstatt Gladbeck, die Schachanlage Westerholt bis zur Schachanlage Ewald und dem Bahnhof Wanne-West der Wanne-Herner Eisenbahn (WHE). Die elektrifizierte und teilweise (Gladbeck - Westerholt) zweigleisig ausgebaut Strecke verzeichnet regen Betrieb, ebenso wie die Weiterführungen über die ehemalige Schachanlage Prosper II zur Kokerei Prosper, über den Hafen Coelln-Neuessen zum Landabsatz Emil bzw. weiter nach Zollverein und Bonifacius. In Zweckel wird das dortige Werk der Phenol Chemie bedient.

Über das Netz der WHE besteht vom Bahnhof Wanne-West Anschluß an das Bergwerk General Blumenthal 11, in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs Wanne-Eickel gelegen und mit Abstand eine der für Eisenbahnfreunde unphotogensten Zechen überhaupt.

Die Strecke aus Richtung Gladbeck zu den Bahnhöfen Horst Nord und Übf Hugo ist bis zu einem Punkt westlich des Bahnhofs Horst Nord RAG-Eigentum (etwa in Höhe der Querung der Bundesstraße B 224); anschließend wird die DB-Strecke von RAG-Fahrzeugen mitgenutzt.

Die Zechenbahn vom Bahnhof Horst Nord in Richtung auf die ehemalige Zeche Moltke bis zur Bergehalde Mottbruch wird z.Zt. nicht genutzt; für die Bergehalde Mottbruch ist die Errichtung einer neuen Umschlaganlage geplant.

Der Bahnbetrieb zwischen Bergwerk Hugo, dem Übergabebahnhof und dem Hafen ist wie gewohnt rege und für den Eisenbahnphotografen reizvoll und abwechslungsreich.

Vom Bahnhof Horst Nord in südlicher Richtung wird unter Nutzung der Werkbahnanlage der Ruhr Oel AG ("Gelsenberg") über die stillgelegte Zeche Nordstern wieder Anschluß an die "Hauptstrecke" von Gladbeck über Hafen Coelln-Neuessen nach Zollverein und Bonifacius hergestellt.

Vom Bahnhof Bonifacius (ehemals Zeche) führt die Strecke in nordöstlicher Richtung weiter und überquert die DB-Strecke Gelsenkirchen - Wanne-Eickel. Von dort an werden die Gleisanlagen des stillgelegten Thyssen Schalker Vereins Richtung Grimberg Hafen mitgenutzt, um dann in einer scharfen 90°-Kurve in die RAG-Bahn von Unser Fritz 1/4 über das Bergwerk Consolidation 3/4/9 zum Übergabebahnhof Gelsenkirchen Schalke zu führen.

Der Hafen Grimberg wird ebenfalls von der RAG zum Kohleumschlag genutzt. Der Anschluß zur 1990 stillgelegten Zentralwerkstatt Alma, in unmittelbarer Nähe des Gelsenkirchener Hauptbahnhofs gelegen, liegt zwar noch, war im März 1992 vom Netz allerdings schon "abgeklemmt".

Vom "Hibernia-Stammnetz" führt ein Gleis weiter nach General Blumenthal 1/2/6 und zum DB-Bahnhof Recklinghausen Ost. Das in den vergangenen Jahren neu angelegte Abzweiggleis zum Bergwerk Haardt war Grundlage für die Stilllegung der Zechenbahn von Grullbad zur ehemaligen Zeche König Ludwig. Über den "Stummel" vom DB-Bahnhof Recklinghausen Süd bis Grullbad wird heute bereits durch DB-Loks nur noch ein Nebenanschluß versorgt; BuH verhandelt mit der Stadt Recklinghausen um die Abgabe als Industriestammgleis.

Der Hafen König Ludwig dient als Kohlelager und wird bei Bedarf befahren. Im März 1992 war die Strecke aufgrund eines Einschnitts in den Bahndamm mittelfristig unpassierbar, sehr rege ist der Betrieb hier offenkundig nicht.

Elektrischer Betrieb wird auf folgenden dieser Strecken des Verbundbereichs BuH-Mitte abgewickelt: Von General Blumenthal 11 über WHE-Strecke nach Wanne-West und weiter nach Ewald 1/2/7. Von dort Richtung Westerholt und weiter nach Gladbeck einschließlich des Landabsatzes Buer und der Zweigstrecke nach Zweckel. Von Gladbeck über den Hafen Bottrop bis zur Kokerei Prosper und über den Hafen Coelln-Neuessen (einschließlich des Landabsatzes Emil) bis Zollverein und Bonifacius. Weiterhin der Abzweig von Gladbeck kommend Richtung Horst Nord und weiter über den Übf Hugo zum Hafen Hugo und zum Bergwerk Hugo 2/5/8. Außerdem die Verbindungsstrecke von Horst Nord über die Ruhr-Oel-Werksbahn und Nordstern 1/2 Richtung Zollverein.

Der Zechenbahnbetrieb des Bergwerks Fürst-Leopold, in unmittelbarer Nähe des DB-Bahnhofs Hervest-Dorsten gelegen, gibt nach wie vor nur wenig für den Eisenbahn-Fotofreund her. Durch die bereits bekannte neue Verbindungskurve nach Hervest-Dorsten (hoch) (DB-KBS 424) ist das Reststück der alten Staatsbahn-Ost-West-Verbindung zwischen Haltern und Hervest-Dorsten bis auf einige Gleisanlagen im Bahnhofsbereich stillgelegt. Im Einsatz gesichtet wurde im März Lok 444 sowie eine zweite Henschel DHG 500. Insgesamt sind hier z.Zt. fünf Loks eingesetzt. Die Strecke zum Hafen ist relativ leicht zugänglich; sie führt durch eine Zechensiedlung und überquert anschließend die Lippe auf einer netten kleinen Eisenträgerbrücke.

Nach Einstellung der Kohleförderung auf dem Bergwerk Minister Achenbach im Sommer 1992 ist es sicher nur eine Frage der Zeit, wann der Betrieb auf der landschaftlich reizvollen Zechenbahn zum Hafen und zum Übf Dortmund-Mengede, für den z.Zt. noch eine Lok bereit steht, ein Ende finden wird. Die Mitnutzung der elektrifizierten DB-Strecke über Dortmund-Bodelschwingh zum VKR-Kraftwerk Gustav Knepper, das hauptsächlich direkt per DB mit Kohle versorgt wird, dürfte dann auch der Vergangenheit angehören. Im März 1993 war auf dem Zechengelände noch ein gelber Rangierrobot (Vollert ?) eingesetzt.

Mit dem Ende des Bahnbetriebs mit RAG-eigenen Fahrzeugen von der Kokerei Hansa nach Dortmund Rbf bzw. über die Strecke der Dortmunder Eisenbahn nach Ellinghausen und weiter (über RAG-eigene Strecke) zum Hafen Fürst Hardenberg ist mit Stilllegung der Kokerei Ende 1992 ebenfalls zu rechnen, wenn auch das Kohle- und Koksager Ellinghausen weiterhin genutzt werden soll. Zur Zeit sind auf der Kokerei Hansa sechs Loks stationiert, der Lokschruppen an der Nordseite des Kokereigeländes ist von der Straße "Mooskamp" gut einsehbar. Am 14.03.1992 standen vor dem Lokschruppen die Loks 573, 579, 675 und 676.

Die Kokerei Kaiserstuhl, mitten im Hoesch-Werksengelände gelegen, wird seit jeher von der Dortmunder Eisenbahn (bzw. der früheren Hoesch-Werksbahn) bedient.

Die Schachanlage Minister Stein in Dortmund-Eving wurde bereits am 31. März 1987 stillgelegt, auf der Kokerei wurde ebenfalls 1987 der letzte Koks gedrückt. Ein Zechenbahnanschluß besteht nicht mehr.

Der Restbetrieb Gneisenau dient noch dem - im März 1992 bereits recht fortgeschrittenen - Abbruch von Zeche und Kokerei. RAG-eigene Lokomotiven kommen hier nicht mehr zum Einsatz.

Relativ uninteressant ist für den Eisenbahnfreund nach wie vor das Bergwerk Haus Aden; Einblicke in den Eisenbahnbetrieb mit drei Dieselloks und zwei Rangierrobotern sind hier kaum möglich.

Das Bergwerk Monopol, erst in den 70er Jahren völlig neu aufgebaut, bietet einen für Fotofreunde interessanten und landschaftlich reizvollen Betrieb. Neben dem Anschluß an den DB-Bahnhof Bergkamen führt die im ersten Teil vor wenigen Jahren neugebaute Strecke Richtung Werne 1/2 und weiter als Werne-Bockum-Höveler Eisenbahn (WerBH) über Stockum (dort das VEW-Gersteinwerk als einer der Hauptkunden) bis nach Bockum-Hövel. Drei Loks stehen hier zur Verfügung, den Streckendienst versah im März 1992 Lok 679. Auf dem Monopol-Zechengelände: Zwei Rangierroboter. Die Lokwerkstatt auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Werne 1/2 soll zum Jahreswechsel 1992/93 aufgegeben werden.

Direkt an die Werne-Bockum-Höveler Eisenbahn angrenzend, aber ohne Gleisverbindung, liegt das Bergwerk Radbod. Die Förderung wurde hier im Januar 1990 eingestellt, die Zechenbahn ist für den auf dem Zechengelände angesiedelten Landabsatz noch in Betrieb. Im März 1992 standen hier die Loks 323 und 577 einsatzbereit.

Abschließend ist die Grubenanschlußbahn des Bergwerks Heinrich Robert zu nennen, die in Pelkum an die DB angebunden ist. Zwischen Pelkum und Heinrich Robert liegt der ausgedehnte Übergabebahnhof, der sich als Fotostandort für Lokfans (drei Loks) empfiehlt. Vor der Zeche Heinrich Robert zweigt die Anschlußbahn in Richtung der Schächte Humbert und Franz ab, die im Schnitt ein- bis zweimal täglich bedient wird. Der Hafen Heinrich Robert ist nicht mehr an die Zechenbahn angeschlossen; etwa 300 Meter südlich des Hafens steht - noch auf dem Gelände des Schachtes Franz - der Prellbock. Die Kokerei Heinrich Robert wurde zum 31. März 1987 stillgelegt.

Die Grubenanschlußbahnen der EBV-Zeche Westfalen in Ahlen, die bereits unter Betriebsführung der RAG stehen, werden mit ihren sechs Lokomotiven zum 1. Januar 1993 von BuH übernommen.

Wann der derzeit noch selbständige Werkbahnbetrieb der Gewerkschaft Auguste Victoria in BuH-Regie übernommen wird, ist noch offen.

Triebfahrzeuge

Der Triebfahrzeugbestand der RAG-Bahn- und Hafenbetriebe ist aus der Liste ersichtlich; Stand ist der 1. Oktober 1992. Auf Angaben zur Fahrzeuggeschichte wurde zugunsten der Aktualität und aus Gründen der Übersichtlichkeit verzichtet.

"In die Jahre" kommen allmählich die zwölf Ende der 60er Jahre von Henschel und AEG noch an die Hibernia AG gelieferten Elloks des Typs EA 1000 (Betriebsnummern 101 - 112), was insbesondere Schwierigkeiten bei der Ersatzteilbeschaffung verursachte. Die Alternative für BuH lautete daher: Stillsetzen oder einen Teil der Lokomotiven von Mischstrom auf moderne Drehstromtechnik umrüsten und die dadurch freiwerdenden Bauteile als Ersatz für die verbleibenden EA 1000 zu verwenden.

Nicht zuletzt die Kosten - der Umbau einer Lokomotive kostet rund 2,3 Millionen Mark, eine gleichwertige Neuanschaffung wird auf 4,5 Mio. DM geschätzt - gaben im September den Ausschlag für den Auftrag an die Firma Siemens, zwei Lokomotiven umzubauen. Siemens war dabei für den elektrotechnischen Part verantwortlich, während die erforderlichen mechanischen Umbauten an Rahmen, Hauben und Aufbauten von BuH ausgeführt wurden. Nach knapp vier Jahren verließ Ende August 1992 die erste Lok die Werkstatt. Im September sind beide Loks mit der Typenbezeichnung ED 1600 in Betrieb genommen worden. Es handelt sich um die Loks 021 (vor Umbau: 107) und 022 (vor Umbau: 109). Unter Beibehaltung der "äußeren" Daten (Bo'Bo', 88 t, LüP 15.000 m, Vmax 50 km/h) wurde die Leistung von 720 kW auf 1600 kW gesteigert. Außerdem wurde in der Zweitkraftausrüstung die leistungsschwache Bordbatterie durch einen Dieselmotor mit 510 kW (693 PS) ersetzt.

Ruhrkohle Westfalen AG, 4600 Dortmund RAG-Bahn- und Hafenbetriebe, 4390 Gladbeck							Spur : 1435 mm Datum: 01.10.92		
1. Elektrolokomotiven									
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	LüP (mm)
#	001	Hen/BBC	32090/1976	BoBo-ee	E 1200	1500	88	60	15000
#	002	Hen/BBC	32091/1976	BoBo-ee	E 1200	1500	88	60	15000
#	003	Hen/BBC	32092/1976	BoBo-ee	E 1200	1500	88	60	15000
#	004	Hen/BBC	32093/1976	BoBo-ee	E 1200	1500	88	60	15000
#	005	Hen/BBC	32094/1976	BoBo-ee	E 1200	1500	88	60	15000
#	006	Hen/BBC	32095/1976	BoBo-ee	E 1200	1500	88	60	15000
#	011	Hen/BBC	32773/1984	BoBo-ee	E 1200	1500	88	60	15000
#	012	Hen/BBC	32774/1984	BoBo-ee	E 1200	1500	88	60	15000
#	013	Hen/BBC	32775/1984	BoBo-ee	E 1200	1500	88	60	15000
#	014	Hen/BBC	32776/1984	BoBo-ee	E 1200	1500	88	60	15000
#	015	Hen/BBC	32777/1984	BoBo-ee	E 1200	1500	88	60	15000
#	016	Hen/BBC	32828/1984	BoBo-ee	E 1200	1500	88	60	15000
#	017	Hen/BBC	32829/1984	BoBo-ee	E 1200	1500	88	60	15000
#	021	Hen/AEG	31336/1968+92	BoBo-ee	ED 1600	1600	88	50	15000
#	022	Hen/AEG	31338/1968+92	BoBo-ee	ED 1600	1600	88	50	15000
#	101	Hen/AEG	31330/1968	BoBo-ee	EA 1000	720	88	50	15000
#	102	Hen/AEG	31331/1968	BoBo-ee	EA 1000	720	88	50	15000
#	103	Hen/AEG	31332/1968	BoBo-ee	EA 1000	720	88	50	15000
#	104	Hen/AEG	31333/1968	BoBo-ee	EA 1000	720	88	50	15000
#	105	Hen/AEG	31334/1968	BoBo-ee	EA 1000	720	88	50	15000
#	106	Hen/AEG	31335/1968	BoBo-ee	EA 1000	720	88	50	15000
#	108	Hen/AEG	31337/1968	BoBo-ee	EA 1000	720	88	50	15000
#	110	Hen/AEG	31339/1968	BoBo-ee	EA 1000	720	88	50	15000
#	111	Hen/AEG	31406/1969	BoBo-ee	EA 1000	720	88	50	15000
#	112	Hen/AEG	31407/1969	BoBo-ee	EA 1000	720	88	50	15000
#	121	Hen/AEG	31123/1966	BoBo-ee	EA 1000	720	80	50	15200
#	123	Hen/AEG	31125/1966	BoBo-ee	EA 1000	720	80	50	15200
#	261	LHB	3118/1964+81	Co-de	ED 700	700	60		
#	262	LHB	3119/1964+83	Co-de	ED 700	700	60		
#	263	LHB	3120/1964+83	Co-de	ED 700	700	60		
#	264	LHB	3121/1966+82	Co-de	ED 700	700	60		
#	265	LHB	3122/1964+82	Co-de	ED 700	700	60		
#	281	Hen/AEG	31127/1966	Co-ee	EA 800	540	60	50	10200
#	282	Hen/AEG	31128/1966	Co-ee	EA 800	540	60	50	10200
#	283	Hen/AEG	31129/1966	Co-ee	EA 800	540	60	50	10200
#	284	Hen/AEG	31130/1966	Co-ee	EA 800	540	60	50	10200
#	290	Hen/AEG	31132/1966	Bo-ee	EA 500	360	40	50	8850

Besondere Erwähnung im Diesellok-Bereich verdienen die 1988 von Krupp MaK und BBC gelieferten vier dieselelektrischen Lokomotiven 661 bis 664, die mit zwei Motoren à 510 kW (693 PS) die modernsten Dieselloks im BuH-Bestand sind.

Dominierend im Diesellokbestand sind ansonsten die Henschel-Type DHG 500 (Beschaffung in den 60er Jahren) und die M 700 C von Krauss-Maffei (Beschaffung in den 70er Jahren), wobei letztere vor allem im Bereich der alten Bergbau-AG'en Westfalen und Niederrhein anzutreffen ist. "Nachwuchs" gab es in dieser Leistungsklasse im vergangenen Jahrzehnt durch zwölf DE 501 bzw. DE 502 von MaK (551 bis 559, 561 bis 564), die vor allem im Bereich der ehemaligen Bergbau AG Lippe ihren Einsatzort haben.

Einzelgänger-Typen werden bei den Ruhrkohle-Bahnen immer seltener. Erwähnenswert sind die Loks 326 (Henschel DHG 160), 462 (Krauss-Maffei M 350 C) sowie die letzten beiden LHB-Loks 540 und 541.

Im Gleisbereich der Mischanlage Nordstern standen im August 1992 die Loks 262, 264, 265, 429 und 430. Die drei Elloks sind z.Zt. bei BuH überzählig; die LHB-Loks 261 bis 265 repräsentierten den Typ "Ewald" (396 kW, Hilfsakku). Sie wurden in den Jahren 1981 bis 1983 von Siemens und ZuH zum Typ ED 700 (700 kW, Hilfsdiesel 125 kW) umgebaut. Mit den Dieselloks 429 und 430, die schon im Mai 1992 verkauft wurden, sind bei der RAG die letzten DH 500 von Henschel (Stangenloks) ausgeschieden.

Ruhrkohle Westfalen AG, 4600 Dortmund RAG-Bahn- und Hafenbetriebe, 4390 Gladbeck							Spur : 1435 mm Datum: 01.10.92		
2. Diesellokomotiven									
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	LüP (mm)
#	326	Hen	31088/1965	B-dh	DHG 160	118	22	24	15000
#	370	O&K	26593/1966	B-dh	MV 6 B	103	24		
#	431	Hen	31186/1966	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	432	Hen	31187/1966	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	433	Hen	31188/1966	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	434	Hen	31189/1966	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	435	Hen	31232/1968	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	436	Hen	31175/1966	C-dh	DHG 500	368	66	60	9900
#	437	Hen	31176/1966	C-dh	DHG 500	368	66	60	9900
#	438	Hen	30853/1966	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	440	Hen	30573/1963	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	441	Hen	30574/1963	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	442	Hen	30575/1963	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	443	Hen	30576/1963	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	444	Hen	30577/1963	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	445	Hen	30854/1963	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	446	Hen	30855/1963	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	447	Hen	30856/1964	C-dh	DHG 500	368	66	60	9900
#	448	Hen	31072/1965	C-dh	DHG 500	368	66	60	9900
#	449	Hen	31073/1965	C-dh	DHG 500	368	66	60	9900

Ruhrkohle Westfalen AG, 4600 Dortmund RAG-Bahn- und Hafenbetriebe, 4390 Gladbeck							Spur : 1435 mm Datum: 01.10.92		
noch: 2. Diesellokomotiven									
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	LüP (mm)
#	450	Hen	31075/1965	C-dh	DHG 500	368	66	60	9900
#	451	Hen	31236/1968	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	452	Hen	31237/1968	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	453	Hen	31183/1966	C-dh	DHG 500	368	66	60	9900
#	454	Hen	31184/1966	C-dh	DHG 500	368	66	60	9900
#	455	Hen	31185/1966	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	456	Hen	30859/1965	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	462	KrMa	19398/1969	C-dh	M 350 C	257	48	50	8260
#	470	Hen	31114/1965	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	471	Hen	31191/1966	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	472	Hen	31177/1966	C-dh	DHG 500	368	66	60	9900
#	473	Hen	30925/1964	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	474	Hen	30860/1964	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	475	Hen	31074/1965	C-dh	DHG 500	368	60	60	9900
#	510	KrMa	19730/1974	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	511	KrMa	19675/1973	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	512	KrMa	19679/1973	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	513	KrMa	19680/1973	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	514	KrMa	19687/1973	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	515	KrMa	19689/1973	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	516	KrMa	19678/1973	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	517	KrMa	19688/1973	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	518	KrMa	19695/1973	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	519	KrMa	19729/1974	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	520	Hen	30713/1965	C-dh	DHG 700	515	60	50	9900
#	521	Hen	30714/1965	C-dh	DHG 700	515	60	50	9900
#	522	Hen	30195/1966	C-dh	DHG 700	515	60	50	9900
#	523	Hen	31468/1970	C-dh	DHG 700	515	60	50	9900
#	530	KrMa	19454/1968	C-dh	M 700 C	515	60	37	9440
#	540	LHB	3144/1966	C-dh	530 C	510	58	40	9500
#	541	LHB	3142/1966	C-dh	530 C	510	58	40	9500
#	551	MaK/BBC	700039/1980	Co-de	DE 501	510	66	45	9870
#	552	MaK/BBC	700053/1981	Co-de	DE 501	510	66	45	9870
#	554	MaK/BBC	700055/1981	Co-de	DE 501	510	66	45	9870
#	555	MaK/BBC	700056/1981	Co-de	DE 501	510	66	45	9870
#	556	MaK/BBC	700057/1982	Co-de	DE 501	510	66	45	9870
#	557	MaK/BBC	700047/1981	Co-de	DE 501	510	66	45	9870
#	558	MaK/BBC	700051/1981	Co-de	DE 501	510	66	45	9870
#	559	MaK/BBC	700049/1981	Co-de	DE 501	510	66	45	9870

Ruhrkohle Westfalen AG, 4600 Dortmund RAG-Bahn- und Hafenbetriebe, 4390 Gladbeck						Spur : 1435 mm Datum: 01.10.92			
noch: 2. Diesellokomotiven									
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	LüP (mm)
#	560	Gmdr/Sie	5591/1981	Co-de	DE 500	510	66	50	9990
#	561	MaK/BBC	700095/1989	Co-de	DE 502	510	66	45	9870
#	562	MaK/BBC	700096/1989	Co-de	DE 502	510	66	45	9870
#	563	MaK/BBC	700097/1989	Co-de	DE 502	510	66	45	9870
#	564	MaK/BBC	700098/1989	Co-de	DE 502	510	66	45	9870
#	570	KrMa	19693/1973	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	571	KrMa	19694/1974	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	572	KrMa	19685/1973	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	573	KrMa	19681/1973	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	574	KrMa	19734/1975	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	575	KrMa	19686/1973	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	576	KrMa	19690/1974	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	577	KrMa	19684/1973	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	578	KrMa	19682/1973	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	579	KrMa	19683/1973	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	580	KrMa	19691/1974	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	581	KrMa	19731/1975	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	582	KrMa	19732/1975	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	583	KrMa	19676/1973	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	584	KrMa	19692/1974	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	585	KrMa	19677/1973	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	586	KrMa	19733/1975	C-dh	M 700 C	515	66	37	9440
#	640	Hen	31178/1966	BB-dh	DHG 1200	883	88	80	13740
#	641	Hen	31179/1966	BB-dh	DHG 1200	883	88	80	13740
#	642	Hen	31180/1966	BB-dh	DHG 1200	883	88	80	13740
#	643	Hen	31181/1966	BB-dh	DHG 1200	883	88	80	13740
#	661	MaK/ABB	1000843/1988	BoBo-de	DE 1003	2x510	88	80	15000
#	662	MaK/ABB	1000844/1988	BoBo-de	DE 1003	2x510	88	80	15000
#	663	MaK/ABB	1000845/1988	BoBo-de	DE 1003	2x510	88	80	15000
#	664	MaK/ABB	1000846/1988	BoBo-de	DE 1003	2x510	88	80	15000
#	673	MaK	1000817/1984	BB-dh	G 1204	1120	88	60	12500
#	674	MaK	1000797/1982	BB-dh	G 1204	1120	88	60	12500
#	675	MaK	1000803/1982	BB-dh	G 1203	1013	80	60	12500
#	676	MaK	1000807/1983	BB-dh	G 1204	1120	80	60	12500
#	677	MaK	1000812/1983	BB-dh	G 1204	1120	80	60	12500
#	678	MaK	1000815/1984	BB-dh	G 1204	1120	80	60	12500
#	679	MaK	1000821/1985	BB-dh	G 1204	1120	88	60	12500



Ruhrkohle AG: Lok 561 steht vor dem Lokschuppen der Zentralwerkstatt in Gladbeck (22.08.92, Burkhard Beyer).

Ruhrkohle AG: Hier wartet die Ellok 016 auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Nordstern auf Ausfahrt (02.04.91, Ulrich Völz).



Ruhrkohle Westfalen AG, 4600 Dortmund RAG-Bahn- und Hafenbetriebe, 4390 Gladbeck							
						Spur : 1435 mm	Datum: 01.10.92
3. Sondertriebfahrzeuge							
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Vmax. (km/h) LÜP (mm)
#	731	Liebherr 4109/1981		A 921 C			Zweiwegebagger
#	732	Robel 2111RG/1963	B-dm	R 11	53	6	50 6300
#	733	Robel 2112RN1/1969	B-dm	R 12	65/67	7	63.5 6370
#	734	Schöma 3224/1970	B-dm	KLV 53	65/67	7.5	68 6370
#	740	DB/Ries /19..				6	Zweiwegeunimog
#	741	DB/Ries /19..				6	Zweiwegeunimog
#	742	Windhoff 260030/1984	BA-dm	RW 150 DM		66	Teletrac
#	747	Windhoff 2366/1981	B-dh	FU 80	113	23	56 12000
#	748	DB 416.117-10-100799/1966				6.8	Zweiwegefahrz.
#	750	Uerdingen 59103/1953	A1-dm	VT 95	110	13.5	90 13298
#	760	Krupp 3435/1961	C-n2t	Knapsack		45	50 9275

Bei den Sondertriebfahrzeugen 732 bis 734 handelt es sich um Gleiskraftwagen, die in der Bahnunterhaltung eingesetzt werden und jeweils mit einem Ladekran ausgerüstet sind. Der Triebwagen 747 dient der Fahrleitungsunterhaltung. Er ist mit einer Hubarbeitsbühne, Prüfstromabnehmer und Fernsehkamera ausgestattet. Für Personalfahrten wird der Uerdinger Schienenbus 750 eingesetzt. Die 1976 von der Schachtanlage Niederberg übernommene Dampflokomotive 760 wird zu besonderen Anlässen eingesetzt.

Ruhrkohle Westfalen AG, 4600 Dortmund RAG-Bahn- und Hafenbetriebe, 4390 Gladbeck							
						Spur : 1435 mm	Datum: 01.10.92
4. Abgängige Triebfahrzeuge im Jahre 1992							
Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Abgang	Verbleib
321	Hen 29704/1958	Bdh	DH 240	176	32	05/92	über MBA an Mainische Feldbahnen, Hattingen
323	Hen 29709/1958	Bdh	DH 240	176	30	05/92	
325	Hen 30311/1961	Bdh	DH 240	176	30	05/92	
330	LHB 3147/1967	Bdh	180 B	132	28	05/92	als Schrott an Fa. Jost
420	Hen 29710/1958	Cdh	DH 500	368	54	05/92	
421	Hen 29724/1958	Cdh	DH 500	368	54	05/92	über MBA an Mainische Feldbahnen, Hattingen
429	Hen 30319/1961	Cdh	DH 500	368	54	05/92	
430	Hen 30625/1963	Cdh	DH 500	368	60	05/92	
531	KrMa 19088/1963	Cdh	ML 700 C	515	60	07/92	OnRail, Mettmann
735	Robel 5627/1977	Aldm			1.5	04/92	Schrott

Bei der Nr. 735 handelte es sich um ein Gleiskleinkraftwagen. Die Loks 325, 429 und 430 standen Anfang Dezember 1992 noch in Schwerte.

Der Güterwagenbestand setzt sich folgendermaßen zusammen:

1899 Kübelwagen	544 offene Wagen
781 zweiachsige Selbstentladewagen	7 Kesselwagen
947 vierachsige Selbstentladewagen	76 Bahndienstwagen
23 Seitenkippwagen	103 sonstige Güterwagen

Mein Dank für die Unterstützung gilt den Mitarbeitern der RAG-Bahn- und Hafenbetriebe für das Bereitstellen von Informationen und für die Durchsicht des Manuskripts.

Literatur

Linek, Klaus: "Ruhrkohle AG. Steinkohlenbergbau und Zechenbahnen im mittleren Ruhrgebiet: Die Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte". In: Bahn-Express 3/87.

Linek, Klaus: "Ruhrkohle AG. Steinkohlenbergbau und Zechenbahnen am Niederrhein: Der Eisenbahnbetrieb der Bergbau AG Niederrhein - Der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen (EH)". In: Bahn-Express 1/88.

ferner:

LOK-Report. Nachrichtenmagazin für Eisenbahnfreunde, Nr. 02/92, 05/92 und 10/92. Münster: ArGe LOK-Report

Ruhrkohle. Werkzeitschrift der Ruhrkohle AG (verschiedene Ausgaben). Hrg.: Vorstand der Ruhrkohle AG, Essen. Bochum: Laupenmühlen Druck.

Die Ruhrkohle AG. Geschäftsberichte 1989, 1990 und 1991. Hrg.: Ruhrkohle AG, Essen. Oberhausen Plitt Verlag.



ING. KIRRER GMBH & CO KG

A-3922 GROSS-SCHÖNAU NÖ.

TEL. 02815-503 FAX: 02815-572

**FELDBAHNLOKS, 450-600mm Spur, Antrieb
m. Druckluft (Stangen/Motor), Akku, Diesel,
Fahrleitung. Keine DDR-Ware !!
Baujahre ab 1920, sehr guter Zustand.**

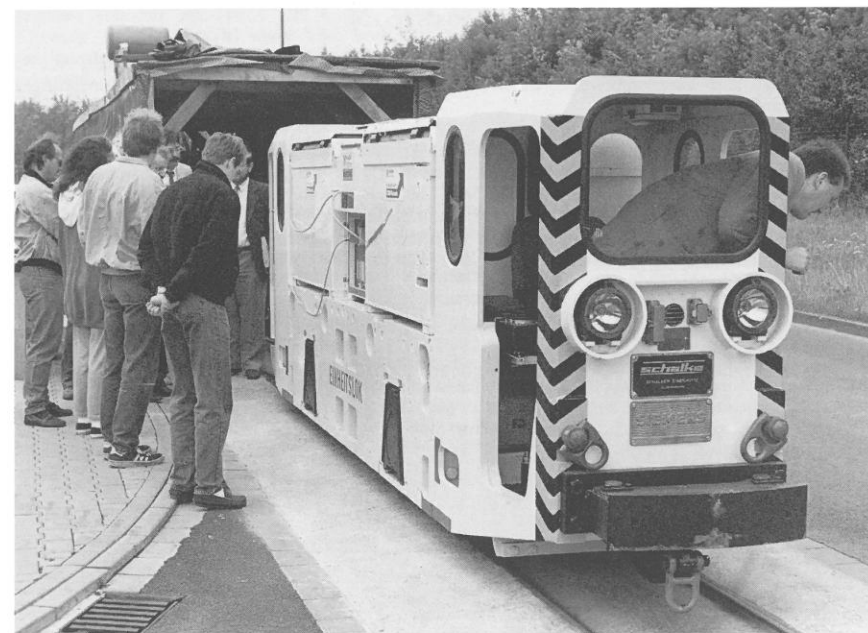
Bergbaubedarf, auch f. Museen

OBERBAUMATERIAL FÜR FELDBAHNEN



Ruhrkohle AG: Zu den "neuesten" Pferden im Stall gehört derzeit die Lok 021, hier aufgenommen in der Zentralwerkstatt Gladbeck (Werkfoto RAG).

Ruhrkohle AG/Einheits-Grubenlok: Eine Lok des Typs REL A wird auf dem Gelände der Schalker Eisenhütte in Gelsenkirchen vorgestellt (Ulrich Tenbergen/Ruhrkohle AG).



Klaus Linek

Ruhrkohle AG - Neue batteriegetriebene Einheits-Grubenlok "aus dem Baukasten"

Eine neue, batteriegetriebene Einheitslok für den Untertagebetrieb auf den Bergwerken der Ruhrkohle AG wurde bei der Gewerkschaft Schalker Eisenhütte in Gelsenkirchen im Frühjahr der Öffentlichkeit vorgestellt. Das Konzept sieht verschiedene Lokvarianten vor, so daß den unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Bergwerke Rechnung getragen wird.

Zur Entstehung des Einheitslok-Konzepts

Ausgangspunkt war die Verfügung "Technische Anforderungen des Landesoberbergamtes Nordrhein-Westfalen an Grubenlokomotiven im Untertagebetrieb von Steinkohlenbergwerken (Technische Anforderungen an Grubenlokomotiven - TAG)" vom 20. Mai 1987. Sie definiert die seit 1954 unveränderten technischen, sicherheitlichen und ergonomischen Anforderungen an Grubenlokomotiven neu. Das Oberbergamt und die Betreiber von Grubenlokomotiven haben in diesem Zusammenhang vereinbart, innerhalb eines festgelegten Zeitraums die unter Tage vorhandenen älteren Grubenlokomotiven entweder entsprechend den Anforderungen der TAG umzubauen oder aber auszumustern und zu ersetzen (vgl. hierzu auch BE 2/88 -97-, Fa. Walcher).

Die Überlegung, daß ein einheitliches Neubau-Konzept sowohl beim Bau als auch im Betrieb kostengünstiger sein würde als die Umrüstung sehr unterschiedlicher veralteter und reparaturanfälliger Lokomotiven führte im April 1990 zum Start der Konzept-Entwicklung einer "Ruhrkohle-einheitlichen Lokomotive (REL)" durch die Abteilung Technik unter Tage (T 2.4) der Ruhrkohle AG unter Projektleitung von Norbert Dillmann.

Die Technik der Einheitsloks

Das Konzept geht von baulich variablen Lokomotiven aus einheitlichen Modulen aus, die in Leistung, Radstand und Spurweite an die unterschiedlichen zechentypischen Anforderungen angepaßt werden können.

Bei der Entwicklung des Lokkonzepts spielten Arbeitssicherheit und Wirtschaftlichkeit eine gleichermaßen große Rolle. Der Fahrerplatz entspricht den derzeitigen ergonomischen Anforderungen, ein neues Bremssystem und die von der DB bekannte "Sifa" erhöhen die Sicherheit. Durch das "Baustein-Konzept" werden Ersatzteilbeschaffung und -haltung vereinheitlicht und damit kostengünstiger. Die technischen Eckdaten der Loks wurden so gewählt, daß sie den unterschiedlichen Streckenverhältnissen und Leistungsanforderungen der einzelnen Bergwerke angepaßt werden können:

* Maximale Breite	: 1.000 mm
* Maximale Höhe	: 1.800 mm
* Maximale Länge der einzelnen Komponenten	: 1.600 mm
* Transportlänge minimal	: 3.300 mm
* Spurweite	: 540 - 750 mm
* Minimaler Kurvenradius	: 12 m
* Motordauerleistung	: 40 kW je Energieteil

"Kern" der Lok ist der sogenannte "Energietorso". Er ist praktisch quergeteilt und besteht somit aus zwei Halbrahmen, die von beiden Kopfseiten zueinander passen. Die Halbrahmen haben wahlweise nahezu mittig oder außermittig angeordnete Radsätze. So können durch entsprechenden Zusammenbau dieser Halbrahmen unterschiedliche Achsstände und Achslast-Verteilungen erzielt werden.

Der Energietorso erhält einen 40 kW-Drehstrom-Fahrmotor, der über Gelenkwellen beide Achsen antreibt. Zwei Batterien mit je 108 Volt bringen die nötige Energie; durch selbstkuppelnde Steckverbindungen ist ein schneller Batteriewechsel möglich. Auf der Basis dieses Energietorsos lassen sich nun verschiedene Lokvarianten kombinieren:

Typ REL A - Kompakt-Lokomotive: Der Typ A besteht aus dem Energietorso, an dessen Enden je ein Führerhaus montiert wird. Leistung 40 kW, Länge (ohne Puffer) 5.520 - 6.120 mm, Achsstände 1.800 - 2.500 mm, Dienstgewicht 15,3 t.

Typ REL B - Doppel-Lokomotive: Die Doppel-Lokomotive besteht aus zwei kurzgekuppelten Energietorsos, die jeweils am außenliegenden Ende ein Führerhaus erhalten. Leistung 2x 40 kW, Länge (ohne Puffer) 8.720 mm, Achsstände (pro "Einzellok") 1.700 - 1.900 mm, Dienstgewicht ca. 29,0 t.

Typ REL C - Glieder-Lokomotive: Die Gliederlok besteht aus ein bis drei Energietorsos und bringt damit eine Leistung von bis zu 120 kW "auf die Schiene". Die Länge (ohne Puffer) jedes einzelnen Torsos beträgt 3.200 mm. Das Führerhaus wird in diesem Fall nicht an den Energietorso, sondern auf einen einachsigen Wagen montiert, der über ein Lenkdreieck mit dem Energieteil verbunden ist. Dienstgewicht (ein Energieteil mit zwei Führerhäusern) ca. 20,0 t.

Die einzelnen Komponenten sind durch die maximale Länge von 3.300 mm förderkorbgängig. In Einzelfällen kann der Energietorso um bis zu 600 mm verlängert werden. Die Anpassung an verschiedene Spurweiten ist durch einfachen Wechsel der Radsätze möglich, so daß sogar eine "Vermietung" zwischen einzelnen Bergwerken bei kurzfristigem Bedarf möglich ist.

Die Lokomotive vom Typ A erbringt eine Leistung, mit der beim Materialtransport Anhängelasten von bis zu 140 t mit 4 m/s (14,4 km/h) bzw. bei einer Fahrgeschwindigkeit von 7,2 m/s (= 25,9 km/h) etwa 180 Personen befördert werden können. Höhere Anforderungen werden durch Mehrfachtraktion abgedeckt. Je zwei Kompaktlokomotiven können direkt gekuppelt bzw. in Doppeltraktion betrieben werden. Zwei Doppelloks können einen Zug in Doppelkopf-Doppeltraktion betreiben.

Bau und Lieferung

Bereits im Dezember 1990 wird ein Auftrag über 25 Lokomotiven an die Schalker Eisenhütte (für den mechanischen Teil) vergeben. Hersteller des elektrischen Teils sind Siemens (23 Loks mit Drehstromtechnik) und Hagen Batterie (2 Loks mit Gleichstromtechnik). Am 15.10.1991 wird die erste betriebsfähige Kompaktlokomotive (mit Gleichstrom-Traktion) vorgestellt. Sie wird im Dezember 1992 zum übertägigen Probetrieb an das Bergwerk Hugo ausgeliefert. Im Januar 1992 folgt die erste Doppelgliederlok.

Am 01.04.1992 erteilt das Landesoberbergamt die Zulassung für Kompaktlok, Doppellok und Gliederlok mit bis zu drei Energieteilen ("befristete Bauartzulassung"). Am 09.04.1992 wird die erste Lok mit dem Drehstrom-Traktionssystem von Siemens betriebsfähig fertiggestellt. Seit August läuft nun die Serienfertigung der verbleibenden 22 Lokomotiven.

Die vorher auf dem Bergwerk Hugo im Übertage-Bereich erprobte erste Kompaktlok ist im Juli 1992 auf dem Schacht Hünxe des Bergwerks Lohberg nach untertage befördert worden.

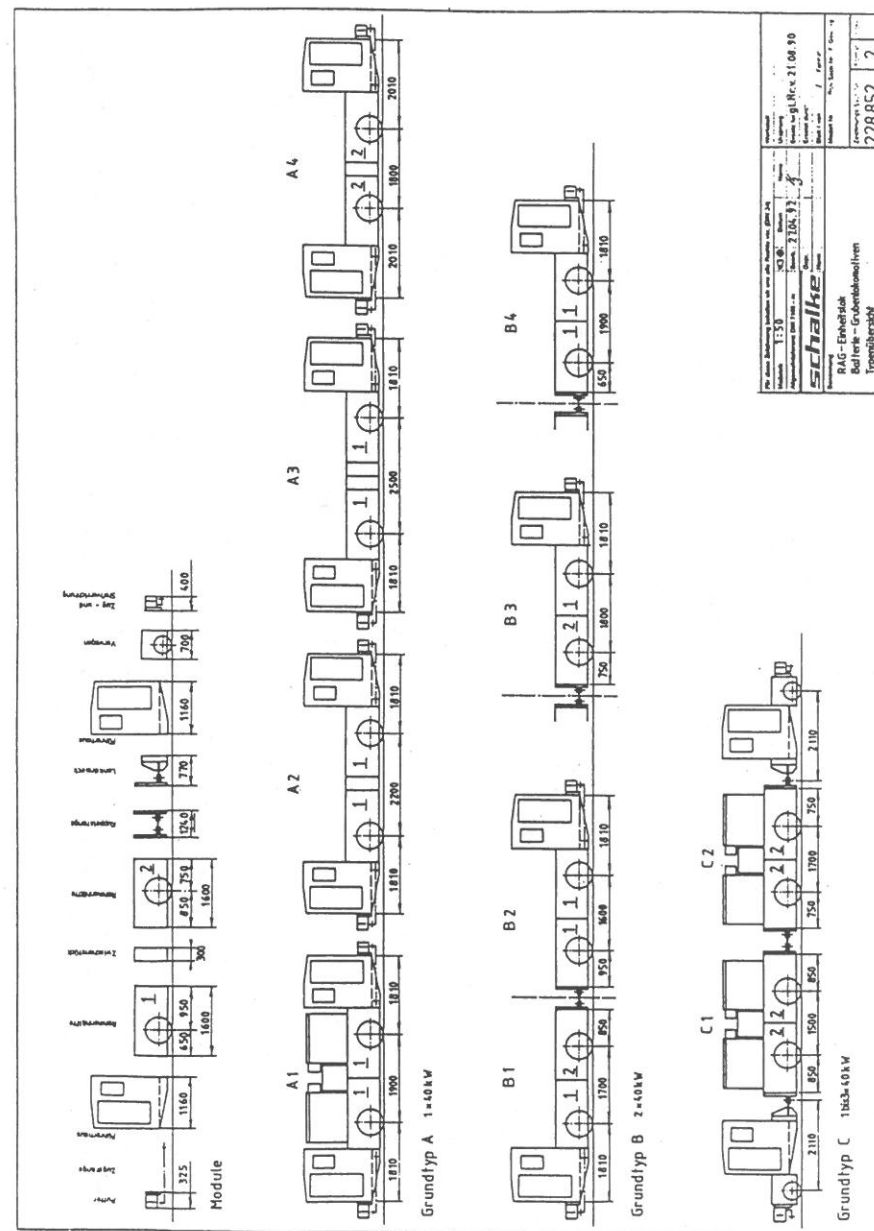
Insgesamt 20 der 25 Einheitsloks sollen bis Anfang 1993 ausgeliefert sein. Die Lieferliste sieht den Einsatz der folgenden Lokomotiven auf den genannten Bergwerken vor:

Ruhrkohle AG 4300 Essen							Spur : verschiedene Datum: 09.11.92
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Vmax. (m/s)	Achsstand (mm)	RAG-Empfänger- Bergwerk
*		SE 2389/199.	Bo	REL A	4	1900	General Blumenthal
*		SE 2390/199.	1BoBo1	REL C	4	1700	Hugo
*		SE 2391/199.	1BoBo1	REL C	4	1700	Hugo
*		SE 2392/199.	1BoBo1	REL C	4	1700	Hugo
*		SE 2393/199.	1BoBo1	REL C	4	1700	Hugo
#		SE 2394/199.	Bo	REL A	4	1900	Lohberg
#		SE 2395/199.	Bo	REL A	4	1900	Lohberg
*		SE 2396/199.	Bo	REL A	4	1900	Lohberg
*		SE 2397/199.	Bo	REL A	4	1900	Lohberg
#		SE 2398/199.	Bo-Bo	REL B	4	1900	General Blumenthal
#		SE 2399/199.	1BoBo1	REL C	4	1700	Hugo
#		SE 2400/199.	Bo-Bo	REL B	4	1900	General Blumenthal
#		SE 2401/199.	Bo-Bo	REL B	4	1900	General Blumenthal
#		SE 2402/199.	Bo-Bo	REL B	4	1900	General Blumenthal
*		SE 2403/199.	Bo-Bo	REL B	4	1900	
*		SE 2404/199.	Bo	REL A	4	1900	Rheinland
*		SE 2405/199.	Bo	REL A	4	1900	Rheinland
*		SE 2406/199.	Bo	REL A	4	1900	Rheinland
*		SE 2407/199.	Bo	REL A	4	1900	Rheinland
*		SE 2408/199.	Bo	REL A	4	1900	Rheinland
*		SE 2409/199.	Bo	REL A	4	1900	Rheinland
*		SE 2410/199.	Bo	REL A	4	1900	Fürst Leopold
*		SE 2411/199.	Bo	REL A	4	1900	Fürst Leopold
*		SE 2412/199.	Bo	REL A	4	1900	Fürst Leopold
*		SE 2413/199.	Bo	REL A	4	1900	Fürst Leopold

Die mit (#) gekennzeichneten Loks waren im November 1992 bereits ausgeliefert. Nachdem einzelne Vorserien-Probleme behoben werden konnten, ist nun in die Serienfertigung eingestiegen worden. Noch mit dem Baujahr 1992 sollen die mit (*) gekennzeichneten Lokomotiven ausgeliefert werden.

Geplant ist, neben diesen drei Standardtypen eine leichte Klein- und Rangierlok für den Untertageinsatz im Leistungsbereich von 20 kW zu entwickeln.

Für die freundliche Unterstützung beim Zusammenstellen dieses Artikels danke ich den Herren Dillmann, Ruhrkohle AG, und Gosling, Schalker Eisenhütte.



Literatur

Dillmann, Norbert: "Entwicklung eines einheitlichen Konzeptes für Batterielokomotiven der Ruhrkohle AG". In: Bergbau. Zeitschrift für Bergbau und Energiewirtschaft, Heft 5/91. Hrg.: Ring Deutscher Bergbauingenieure (RDB), Essen. Gütersloh: Bertelsmann, 1991.

Hilbers, Christina: "Neue Lok fährt im Einheitslook". In: Ruhrkohle. Werkzeitschrift der Ruhrkohle AG, Heft 6/92. Hrg.: Vorstand der Ruhrkohle AG, Essen. Bochum: Laupmühlen Druck, 1992.

Linek, Klaus: "Walcher Elektromaschinenbau GmbH". In: Bahn-Express 2/88.

Michael Ulbricht

Italo-Entdeckungen: Deutsche Loks bei Gleisbauunternehmungen in der Po-Ebene

In den letzten Jahren wurden unzählige Fahrzeuge der DB sowie deutscher Privat- und Werkbahnen in das Land der langen Nudeln verkauft. Empfänger waren bzw. sind verschiedene Händler, darunter vor allem IPE Locomotori in Pradelle di Nogaro (bei Verona), Gleismac Italiana in Gazzo di Bigarello (bei Mantova) und Friul Motor Alfredo Bulfone in Udine. Wie wir aus BE 3/88 wissen, gehen die Fahrzeuge von den Händlern nicht nur an die bekannten Privatbahnen, sondern vor allem an die zahlreichen privaten Gleisbauunternehmungen. So dürften mittlerweile ca. 400 gebrauchte deutsche Loks im Gleisbau beschäftigt sein! Nach diesen verschollenen Locomotori haben in den letzten Jahren die Globetrotter von der DS intensiv geforscht.

Da sich die meisten Italien-Reisenden wohl auf die Po-Ebene konzentrieren, um hier die bekannten Privatbahnen mit ihren ex DB 216.0 und 220 aufzusuchen, wollen wir im Folgenden einige bekannte Gleisbauunternehmungen vorstellen, die in diesem Gebiet zwischen Milano, Venezia und Bologna aktiv sind. Doch zunächst ein paar allgemeine Anmerkungen:

Wie bei jeder Eisenbahn muß auch bei der italienischen Staatsbahn (FS) oder bei den italienischen Privatbahnen ständig irgendwo ein Streckenabschnitt erneuert, ausgebaut oder umgebaut, ein Tunnel, eine Brücke saniert werden ..., womit private Gleisbauunternehmungen beauftragt werden. Daher kann man zufällig überall auf Bauloks dieser Firmen treffen. Der größte Bedarf besteht dabei natürlich auf den Hauptstrecken und so finden sich in der Po-Ebene die meisten Fahrzeuge auch entlang der Strecken Milano-Bologna und Bologna-Venezia. Für den Einsatz auf FS-Strecken werden T-Nummern von den einzelnen Bahndirektionen vergeben, die in der Regel (also nicht immer, aber immer öfter) auch am Fahrzeug angeschrieben sind. Die Nummerngruppen aus BE 3/88 beziehen sich auf diese Bahndirektionen. Wo eine Lok jedoch angemeldet wird, ist eher zufällig. Auf das Einsatzgebiet oder den Sitz des Eigentümers kann daraus jedenfalls nicht geschlossen werden.

Die folgenden Listen enthalten jeweils alle bekannten Fahrzeuge - alles gebrauchte deutsche Loks. Fahrzeuge anderer ausländischer Hersteller finden sich im Gleisbau nur vereinzelt.

Carlo Rampini, Costruzioni Ferroviari (RCF) I-Parma

Die Loks von Rampini treten meist gebündelt auf. Im Herbst 1991 wurden auf den Nebenstrecken nordwestlich von Milano Gleise erneuert. Im Sommer 1992 fand sich das Gerät gehäuft in Codogno, südlich von Milano. Codogno dient der Firma vermutlich als "Stützpunkt", um Fahrzeuge abzustellen und zu warten. Die Arbeiter sind übrigens sehr freundlich und man kann nach dem Einsatzort weiterer RCF-Loks fragen. Daher dürfte die Fahrzeugliste nahezu vollständig sein.

T 671	MaK	500024/1954,	Ddh, 600D, gelb, ex Midgard, Nordenham (DIV), 1988 über IPE an RCF - 09/91 in Oleggio (Arona-Novara), 07/92 in Codogno (Milano-Bologna)
T 708	MaK	600007/1956,	Ddh, gelb, ex DB 265 004, 1984 über IPE an RCF - 09/91 in Sesto Calende (Milano-Domodossola), 07/92 in Codogno (Milano-Bologna)
T1592	MaK	600126/1958,	Ddh, 600D, gelb, ex Ruhrkohle (687), 1985 an MaK, Moers, 1986 über IPE an RCF - 08/90 in Melzo (Milano-Verona), 05/91 in Codogno (Milano-Bologna), 07/92 in Carnate Usmate (Milano-Tirano)
T1736	MaK	1000055/1961,	Ddh, 1000D, gelb, ex Warne-Bochum-Herner Eisenbahn (17)/ 1986 über IPE an RCF - 09/91 in Sesto Calende (Milano-Domodossola), 07/92 in Codogno (Milano-Bologna)
T1803	MaK	1000226/1964,	BBdh, gelb, ex DB 212 090, 1988 über IPE an RCF - 09/91 in Oleggio (Arona-Novara)

Cooperativa Lavori Ferroviari (CLF) I-Bologna/I-Reggio Emilia

Die CLF hat ihren Sitz in Bologna und eine eigene Werkstatt am südlichen Ende des Bahnhofs Reggio Emilia. Die Fahrzeuge werden auf mehreren Baustellen gleichzeitig in der Po-Ebene und in der Toskana eingesetzt. Im Sommer 1992 waren einige Loks in Fidenza abgestellt, wo man einen ehemaligen Lokschuppen zur Fahrzeugunterhaltung nutzte. Die kuriossten Loks sind zweifellos die beiden ex DB 216, die bei IPE zum Typ "IPE2000" umgebaut wurden (neuer Motor, neue Aufbauten mit Mittelführerstand!). Die übrigen MaK-Stangenloks sind leider nur sehr schwer nach Vergleichsfotos zu identifizieren.

T1783	MaK	1000058/1962,	Ddh, gelb, ex Regionalverkehr Münsterland (27), 1988 über IPE an CLF (22) - 07/92 in Reggio Emilia
T1796	MaK	1000056/1961,	Ddh, gelb, ex Verkehrsbetriebe des Kreises Schleswig-Flensburg (37), 1988 über IPE an CLF (1) - 07/92 in Reggio Emilia
T1829	Krupp	4666/1965,	BBdh, IPE2000, gelb, ex DB 216 033, 1989 über IPE an CLF (23) - 10/90 in Grandate (Como-Saronno, FMN), 07/92 in Fidenza (Milano-Bologna)
T1939	KrMa	19340/1967,	BBdh, IPE2000, gelb, ex DB 216 141, 1991 über IPE an CLF (7) - 12/91 in Verona, 07/92 in Fidenza (Milano-Bologna)
T3550	Deutz	.../19...	Bdh, T4M..., grün - 08/90 in La Spezia
T3555	MaK	800.../19...	Ddh, 64 t, gelb, ex WLE (0621 oder 0622), 1977 über Gleismac an CLF (6) - 06/88 in Mondovi, 07/92 in Reggio Emilia
T3618	Deutz	.../19...	Bdh, T4M, gelb - 07/89 in Isola (Verona-Bologna)
T3631	MaK	1000.../19...	Ddh, 1200D, gelb, CLF (9) - 06/88 in Mondovi, 07/92 in Fidenza (Milano-Bologna)
T3638	MaK	800090/1957,	Ddh, gelb, ex WNB (83), 1983 über Gleismac an CLF (11) - 09/90 in Arezzo, 05/91 in Figline (Firenze-Roma)
T3647	MaK	600.../19...	Ddh, 650D, gelb, ex KBE (12 oder 16), über IPE an CLF (12) - 07/89 in Ostiglia (Verona-Bologna), 07/92 in Fidenza (Milano-Bologna)
T3649	MaK	1000059/1962,	Ddh, gelb, ex WLE (0641), 1983 über Gleismac an CLF (14) - 09/90 in Fiorenzuola, 09/91 in Lavino, 07/92 in Fidenza (alles Milano-Bologna)

T3673	KrMa	15515/1935,	Bdh, gelb, ex DB 322 608, 1979 an BHS Alpentorfwerk Raubling-Nicklheim, 1984 über Gleismac an Luigi Bonaventura, Preganziol (T3673), zeitweise bei CFL Bologna - 06/87 in Bozen (1435 mm), 09/91 in Mezzocorona (Trento-Male, 1000 mm)
T3681	Krupp	3459/1955,	Cdh, blau/beige, ex DB 261 001, 1985 über Bulfone an CLF - 07/89 in Ostiglia (Verona-Bologna)
T3694	Jung	13175/1960,	Bdh, gelb, ex DB 323 807, 1985 über IPE an CLF (19) - 06/85 in Bologna, 06/89 in Mondovi
T3698	MaK	.../19...	Ddh - 06/88 bei IPE
T3708	Deutz	15684/1937,	Bdh, gelb, ex DB 323 018 (angebl. 1984 ++), über IPE an CLF (21) - 09/91 und 07/92 in Reggio Emilia
T3737	MaK	.../19...	Ddh - 10/87 in Modena (Milano-Roma)
T3832	MaK	1000.../19...	Ddh, gelb - 05/90 in Arezzo (Milano-Roma)
T4033	Hen	25485/1956,	Bdh, DH240, gelb, ex Thyssen Grillo Funke, Gelsenkirchen-Schalke, an Impr. Ce Leghin, Castelfranco Veneto (Gleisbau), an CLF - 1987 bei IPE zur HU, 07/92 in Casarsa (Udine-Venezia)
T5572	LEW	.../19...	Ddh, V60D, orange, neu nach Italien, an CLF (7) - 06/88 in Mondovi

Impresa Costruzioni Emiliana (ICE) I-Bologna

Ebenfalls vorzugsweise in der Po-Ebene und ebenfalls im Rudel trifft man auf die Loks der ICE. Die Identifizierung der Fahrzeuge ist meist einfach, da die ex DB V60 noch in blau/beige mit DB-Nummer eingesetzt werden und die anderen Loks meist noch Fabriksschilder tragen (für italienische Verhältnisse ein seltener und glücklicher Umstand).

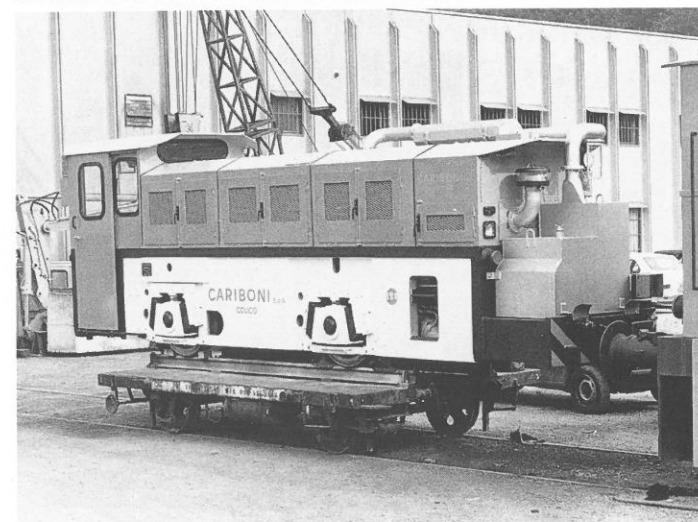
T3568	KrMa	17719/1952,	BBdh, blaugrün, ex DB 280 004, 1977 über Bulfone an ICE - 09/89 in Modena, 09/90 in Poggio Renatico (Venezia-Bologna), 05/91 in Ferrara
T3569	MaK	800003/1951,	BBdh, blaugrün, ex DB 280 008, 1978 über Bulfone an ICE - 09/90 in Poggio Renatico (Venezia-Bologna), 05/91 in Ferrara
T3570	Deutz	56274/1958,	Cdh, T8M625R, ex Oranje Nassau, Heerlen/Niederlande, über Bulfone an ICE - 03/89 und 09/91 bei Bulfone
T3612	Deutz	58253/1970,	CCdh, orange, ex DE (32), 1980 über Plasser & Theurer an ICE - 09/90 in Galliera (Venezia-Bologna), 07/92 in Pisa
T3644	...	.../19...	Bdh, Köf, orange - 07/89 in Ferrara, 07/92 in Castellmaggiore (Venezia-Bologna)
T3645	...	.../19...	Bdh, Köf, orange - 07/89 in Ferrara, 07/92 in Pisa
T3714	Krupp	3976/1960,	Cdh, blau/beige, ex DB 260 553, 1985 über Bulfone an ICE - 08/88 in Carnia (Tarvisio-Udine), 09/90 in Galliera, 07/92 in Castellmaggiore (Venezia-Bologna)
T3738	MaK	600001/1955,	Cdh, blau/beige, ex DB 261 003, 1987 über Bulfone an ICE - 08/88 in Carnia (Tarvisio-Udine), 09/89 in Castellmaggiore (Venezia-Bologna)
T3739	Hen	29308/1957,	Cdh, blau/beige, ex DB 260 228, 1987 über Bulfone an ICE - 08/88 in Carnia (Tarvisio-Udine), 09/89 in Modena (Milano-Bologna), 09/90 in Poggio Renatico, 07/92 in Castellmaggiore (Venezia-Bologna)
T3740	MaK	600042/1956,	Cdh, blau/beige, ex DB 260 122, 1987 über Bulfone an ICE, zurück an Bulfone, 1991 vmtl. als Leihlok im Einsatz, 1992 HU zum Weiterverkauf - 06/88, 03/89, 09/90 und 07/92 bei Bulfone
T3779	KrMa	.../19...	Cdh, M500C, orange, über Bulfone an ICE - 09/91 in Suzzara
T3780	KrMa	.../19...	Cdh, M500C, orange, über Bulfone an ICE - 09/90 in Galliera (Venezia-Bologna), 05/91 in Ferrara
T3786	KrMa	18988/1963,	Cdh, orange, ex DE (706), 1988 über Bulfone an ICE - 08/90 bei Bulfone zur HU, 07/92 in Pisa



RCF/Italien: MaK-Lok T1736 in Codogno (Michael Ulbricht, 12.07.92).



ICE/Italien: Die ex DB 260 553 und 260 228 in Castellmaggiore (Michael Ulbricht, 16.07.92).



ORMEF, Pontida/Italien (Foto gehört eigentlich zum Schöma-Artikel!): Schöma 4670 nach dem Umbau für die Baufirma Cariboni SpA, Collico (Frank Glaubitz, 24.07.92).

KURZMELDUNGEN

**Johann Haltermann GmbH & Co.
2102 Hamburg 93 (Wilhelmsburg)**

16.09.92 (BE 3/86 -153-)/ Die alte Deutz-Lok ist als Denkmal aufgestellt (noch 1988 war sie im Betriebsbestand), dafür hat man aus Berlin eine gebrauchte O&K-Lok beschafft (kgvm).

Johann Haltermann GmbH & Co., Mineralölraffinerie 2102 Hamburg 93 (Wilhelmsburg)						Spur : 1435 mm Datum: 16.09.92		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
# # # #		Deutz 47391/1946	Bdh	A6M 517 R		16.0	30.0	LV, a)
	1	Schöma 2714/1964	Bdh	CFL200VR/EX	250.0	28.0	33.0	b)
	2	Deutz 42861/1942	Cdm	A6M 420 R	165.0	34.0	26.5	c) Denkm.
		O&K 26708/1972	Bdh	MB 170 N	170.0	26.0		d)
a) = neu an HANSEATISCHE TEERPRODUKTENFABRIK HALTERMANN & CO., HAMBURG (FLÜSSIGGAS-BENZIN)								
b) = neu an HANSEATISCHE TEER- UND ERDÖLINDUSTRIE HALTERMANN & CO. MBH, HAMBURG-WILHELMSBURG								
c) = neu an MARINEWERFT, WILHELMSHAVEN, FÜR FARGE OST/ 03/47 an Vorortbahn Wilhelmshaven/ 12/50 an Joh. Haltermann, Hamburg-Wilhelmsburg								
d) = neu an BEHALA Berliner Hafen- und Lagerhausbetriebe, BERLIN (4) 88vh/ Joh. Haltermann GmbH & Co., Hamburg-Wilhelmsburg 92vh								

**SCHÖMA Chr. Schöttler Maschinenfabrik
2840 Diepholz**

23.07.92 (BE 1/92 -165-)/ Offenbar richtig wohl fühlen sich in Diepholz neben dem Plattformwagen (3588) die Rommenhöller- (2954) und die Vulcan-Lok (2621), erstere unverändert abgestellt, letztere zwar im Grundanstrich, aber immer noch ohne Interessenten.

Weiterhin stand im Freigelände eine Cockerill-Lok, die allerdings nicht Schöma gehört, sondern dort nur hinterstellt ist.

Die im letzten Heft noch erwähnte Jung-Lok aus Hohenlimburg (11509) ist in den vergangenen Monaten an den Kanaltunnel (englische Seite) abgegeben worden und wird dort für zwei Jahre als Leihlok tätig sein.

Abholbereit standen zwei Tunnelloks bereit - eine grundüberholte, gebrauchte Lok für die Schweiz (4763), eine fabrikneue für Griechenland (5292) - sowie eine Feldbahnlok (XXXX), die von dem gerade anwesenden Kunden abgenommen und verladen wurde.

Von den drei im Februar noch vorhandenen Tunnelloks aus Toulouse (5120-5122, weitere Daten siehe BE 1/92) ist die erste (5120) bereits in Spanien gelandet, die beiden anderen werden gerade für ein U-Bahn-Projekt der KVB in Köln hergerichtet.

Ferner fanden sich noch weitere Tunnelloks in unterschiedlichen Stadien der Fertigung (uv).



SCHÖMA, Diepholz: Die im Text erwähnte Feldbahnlokomotive wird durch die Herren Schöttler (m.) und Niermeyer (l.) offiziell an den Besteller übergeben (23.07.92).

SCHÖMA, Diepholz: Diese beiden Tunnelloks (vorn: 5292 für Griechenland, hinten: 4763 für die Schweiz) waren ebenfalls am Stichtag fertiggestellt (23.07.92).



SCHÖMA Chr. Schöttler Maschinenfabrik GmbH 2840 Diepholz					Spur : div. Datum: 23.07.92			
#	Herstellerdaten	Bau- art	Spur (mm)	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	Cockerill 3871/1962	Bdh	1435					a)
#	Schöma 4763/1984	Bdh	...	CFL 200 DCL	258.0	25.0		b)
#	Schöma XXXX/19XX	Bdh	600	CHL 20 G	30.5	3.0		c)
#	Schöma 5295/1992	Bdh	900	CFL 180 DCL	196.0	25.0		d)
a) = Vegla, Köln-Porz (1)/ abgestellt bei Schöma b) = neu an ALFRED KUNZ GMBH & CO., MÜNCHEN, FÜR TMT JOINT VENTURE TUNNEL MAKKAH-TAIF/SAUDI-ARABIEN/ 12.10.87 ÜBER SCHÖMA AN COGEFAR, COSTRUZIONE GENERALI SPA., MILANO, FÜR CHANTIER MATMATA/MAROKKO/ Schöma 92vh/ 07/92 in die Schweiz c) = neu an XXXXXX XXXXXXXX, XXXXXX-XXXXXX d) = neu an MESSACHORA TUNNEL/GRIECHENLAND								

24.07.92/ Genau einen Tag nach den Blick des UV in die Diepholzer Werkhallen hat der FG in Italien unerwartet drei Schöma-Loks, indirekte Schwestern der bereits oben behandelten 4763, entdeckt. Bei der Firma ORMEF in Pontida standen die Loks 4665 (ex Nr. R053), 4669 (ex Nr. R054) und 4670. Erstere befand sich gerade in Aufarbeitung, die zweitgenannte war noch unbearbeitet und die dritte hat man schon komplett grundüberholt. Empfänger aller drei Maschinen ist die Firma Cariboni in Colico, die neben Gleisbau auch Tunnelbau betreibt. Die Loks sollen bei einem Wasserstollenprojekt in der Lombardei zum Einsatz kommen. Schöma 4670 trägt bereits die Cariboni-Nr. 129.

ORMEF ist eine Art "Hoflieferant" für Cariboni. Außer den Schöma-Loks fanden sich dort noch vier zweiachsige Badoni-Loks, zwei zu Akkuloks umgebaute Köf (nicht mehr identifizierbar) und jede Menge Skl (fg).

Die Werkbahnen der Nordciment AG 3000 Hannover

Alemannia (BE 1/92 -136-): Bei einer Erhebung der Schmalspurbahnen im Kreis Burgdorf aus dem Oktober 1925 wurde für die Zementfabrik Alemannia eine 600 mm-Feldbahn mit einer Gleislänge von einem Kilometer gemeldet. Als einzige Lok gab es eine "Sonstige", d.h. Benzollok mit 12 PS, zwei gekuppelten Achsen und 3 Tonnen Dienstgewicht. Diese war mit den vorhandenen 50 Kipploren mit je einer Tonne Ladegewicht wohl ganz gut ausgelastet.

Am firmeneigenen Anleger war ein Ardelt-Schienen-Drehkran mit elektrischem Antrieb (Typ E 2/120/10, Fabriknummer 203391) bis in die 70er Jahre im Einsatz.

Hardeggen (BE 1/92 -138-): Die Schmalspurbahn im alten Steinbruch wurde ursprünglich als Kettenbahn betrieben; bei der späteren Ausdehnung des Steinbruchs wurde die Diesellok als Zubringer erforderlich. Als LV-Angabe ist die O&K 10423/1939, Bdm, MD 2, bekannt, die am 01.12.39 geliefert wurde. Ob diese identisch ist mit der Henschel-Lok, von der Werksmitarbeiter berichtet haben, oder ob tatsächlich zwei Schmalspurloks nacheinander (?) in Hardeggen im Einsatz standen, ist zur Zeit noch ungeklärt.

Hoiersdorf (BE 1/92 -139-): Jung 6428/1936 wurde von dem Bauunternehmen Gustav Mölle in Schöningen gekauft.

Salder (BE 1/92 -141-): Krupp 3857/1958 ging laut LV neu an Rennanlagen Rhein-Ruhr, was auch immer das war oder ist.

Schwanebeck (BE 1/92 -142-): 1940 existierten hier vier 600 mm-Loks: Zwei O&K-Dieselloks von 1934, je 10 PS, eine O&K-Diesellok von 1939 mit 50 PS und eine O&K-Dampflokomotive, bei der es sich trotz der Angabe von 25 PS um die 9100/1921 handeln dürfte.

Siegfried (BE 1/92 -144-): Die Anlagen des Kaliwerkes gingen nicht direkt an die Zementfabrik, sondern wurden 1926 zunächst an die L. Haas AG in Magdeburg zur Verwertung verkauft, wobei unter anderem 6 Gruben-Benzollocks und sämtliche Grubenschienen vom Verkauf ausgenommen wurden. 1928 wurden die Grundstücke und das meiste Inventar an die Gründer des Zementwerkes weiterverkauft, darunter auch die beiden Normalspurloks.

Die Schmalspurstrecke vom Steinbruch zum Werk führte kurz vor dem Werksgelände über eine an Amerika erinnernde Trestle-Brücke, von der ich bisher leider noch keine guten Aufnahmen gefunden habe.

Wunstorf (BE 1/92 -155-): Der erste Normalspuranschluß des Werkes erfolgte spätestens 1896. 1906 wurde dieser nur über eine Sägefahrt und mit wenigen Wagen befahrbare Anschluß etwa bei km 21.65 durch einen neuen Anschluß weiter östlich bei km 21.25 ersetzt.

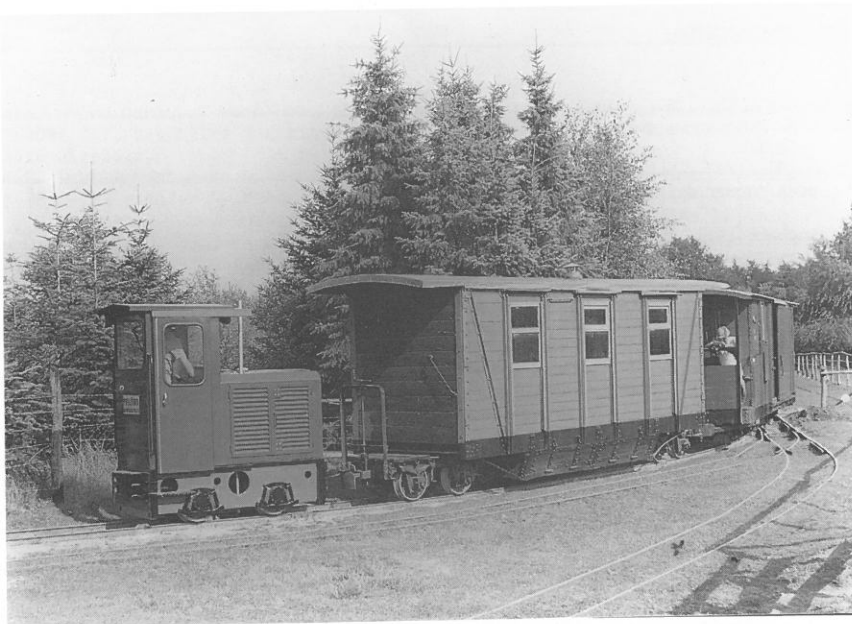
Hanomag 5705/1910 wurde 1957 verschrottet. Deutz 9310/1929, Foto in D. Lawrenz, Ein Jahrhundert Feldbahnen, S. 86, wurde erst im Juni 1964 bei Gebr. Heinrich, Lehrte, verschrottet (kgvm).

Teutonia Zementwerk AG 3000 Hannover 71 (Misburg)

22.07.92 (BE 2/91 -80-)/ Am Stichtag war die Feldbahn weiterhin in Betrieb, allerdings verkehrten nur drei Züge. Es wird auch nur noch ein Streckenteil befahren. Die Elektrobagger sind durch moderne Hydraulikbagger ersetzt worden, hingegen war der Schaufelradbagger nebst Förderband nicht im Einsatz, offensichtlich gibt es noch technische Probleme, die der Feldbahn zu einem verlängerten Leben verhelfen. Da auch gerade eine neue Strecke am Grubenfuß aufgebaut wurde, kann man damit rechnen, daß die Bahn noch mindestens bis 1993 fährt (lh).

ASB Erdenwerke Helmut Aurenz GmbH 3057 Neustadt/Rbge.

23.07.92 (BE 2/91 -81-)/ Die 900 mm-Feldbahn hat mittlerweile ihren Betrieb aufgenommen. Das Gleis verläuft rechts neben der Straße Neustadt - Mardorf hinter Gebüsch auf der Trasse der alten 600 mm-Bahn, die hier abgebaut wurde. Das 600 mm-Gleis, das direkt neben der Straße verläuft, ist noch vorhanden, wird aber offensichtlich nur selten befahren (lh).



Die bereits auf S. 212 oben gezeigte Feldbahnlok, hier mit einem Personenzug, wird der "Hauspresse" des Lokeigentümers gebührend vorgeführt (23.07.92).

ASB Erdenwerke, Neustadt/Rbge.: Die 900 mm-Bahn hat inzwischen den Betrieb voll aufgenommen - hier im Bild Schöma 5144 (900 mm), im Hintergrund die Loks 11 (Schöma 4457) und 4 (Schöma 4345, beide 600 mm) (11.04.92).



Zucker AG Uelzen-Braunschweig 3110 Uelzen

25.07.92 (BE 3/88 -175-)/ Inzwischen ist eine neue Lok im Bestand zu begrüßen: Lok 4 LKM 262262/1970, Typ V22 B, kam 1991 von der Zuckerfabrik Salzwedel, die von der Zucker AG Uelzen-Braunschweig übernommen und geschlossen wurde (jr).

24.10.92/ Akut vom Schneidbrenner bedroht ist die Lok 3 (Diema 2265/1959, Typ DVL 60). Durch Verlagerung von Transporten hat sie heute kein Einsatzgebiet mehr. Der Eisenbahnbetriebsleiter des Werkes, Herr Werner, sucht nun eine Möglichkeit, die Lok vor dem Schneidbrenner zu bewahren. Angesprochen sind vor allem Museumsvereine - ein "Arbeitsplatz in der freien Wirtschaft" wird sich für diese kleine Maschine (wir verweisen auf die Fotos im BE 3/87 -162-) wohl kaum noch auftun. Bei Interesse wende man sich an Herrn Werner bei der Zucker AG Uelzen-Braunschweig, Lüneburger Str. 118, W-3110 Uelzen (uv).

Mannesmann Demag AG, Werk Benrath 4000 Düsseldorf 13 (Benrath)

07.05.91/ Der Eisenbahnbetriebsleiter, selbst Eisenbahnfreund, ermöglichte eine Besichtigung der Lok sofort:

Mannesmann Demag AG, Werk Benrath 4000 Düsseldorf 13 (Benrath)							Spur :	1435 mm
							Datum:	07.05.91
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	1	O&K 26284/1964	Bdh	MB 7 N		26.0	32.0	a)
a) = neu an FISCHER, METTMANN/ 1975 an O&K, Köln/ 12/77 an Mannesmann Demag Metallgewinnung, Werk Benrath, Düsseldorf-Benrath (1/9001)								

Die Lok wurde am 09.12.77 von O&K, Köln, erworben. Vorher ist sie (seit 1975) im Besitz von O&K gewesen.

Die Vorgänger dieser O&K-Loks sind zwei Henschel-Loks gewesen, von denen zumindest eine durch einen Unfall ausschied. Einzelheiten waren leider nicht zu erfahren.

Wenn man mit der Bahn von Düsseldorf aus in Richtung Köln fährt, kann man die rote Lok kurz vor dem Bahnhof Benrath auf der linken Seite unten beobachten (uv).

Mannesmann Handel AG 4000 Düsseldorf 30 (Rath)

21.08.92/ Dieser in der Nachbarschaft der Mannesmannröhren-Werke gelegene Stahlhandel setzt seit 1989 eine in Hausfarben (blau) lackierte Henschel-Lok ein. Die Maschine holt morgens die Wagen im firmeneigenen Übergabebahnhof (parallel zur DB-Strecke nach Ratingen) ab, erreicht nach ca. zwei Kilometern das Betriebsgelände und stellt die Wagen an den Entladestellen ab. Nachmittags wird nochmals zum Übergabebahnhof gefahren.

Mannesmann Handel AG 4000 Düsseldorf 30 (Rath)						Spur : 1435 mm Datum: 21.08.92		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	1	O&K 25946/1959	Bdh	MV 6 B	240.0	24.0	25.0	a)
	1	Hen 30583/1963	Bdh	DH 240		30.0	60.0	b)
	2	KrMa 19403/1969	Bdh					c)
a) = neu an MANNESMANNRÖHREN- UND EISENHADEL GMBH, DÜSSELDORF, HANDEL WEST, Oberhausen (1)/ Mannesmann Handel, Düsseldorf/ Mannesmann Handel, Oberhausen (1) 91vh b) = neu an Schleswig-Holsteinische Zucker AG, Schleswig (2)/ 1989 über WLH Reuschling, Hattingen, an Mannesmann Handel, Düsseldorf c) = Mannesmann Handel, Düsseldorf/ 1989 an Mannesmann Handel, Oberhausen								

Die vorher eingesetzte KrMa-Lok dürfte 1989 nach Oberhausen abgegeben worden sein (s.a. DS 71). Ebendort ist auch die O&K-Lok gelandet (mv/uv).

J. C. Flamm, Stahlhandel 4030 Ratingen 1

07.05.91/ Die Werklok, die das einzige Gleis, das in die Stahllagerhalle hineinführt, bedient, stand gerade noch an der Halleneinfahrt:

J. C. Flamm, Stahlhandel 4030 Ratingen 1					Spur : 1435 mm Datum: 07.05.91			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		Gmdr 5055/1958	Bdh					a)
		Krupp 3854/1958	Bdh		220.0			b)
a) = neu an DB (Köf 6343/322 516) + 31.12.80 AW Opladen/ 03/81 an Flamm, Ratingen/ ca. 1987 verschrottet								
b) = neu an PHOENIX RHEINROHR, DUISBURG (8?)/ ca. 1987 an Flamm, Ratingen								

Die Lok trug beim Vorbesitzer offenbar mal die Nummer 8. Sie ist seit rund vier Jahren hier. Vorher gab es hier eine ex DB-Kleinlok, die seinerzeit aber völlig kaputt war und verschrottet wurde (uv).

Mannesmann Handel AG 4030 Ratingen 1

07.05.91/ Gleich nebenan fährt die "Lok mit dem Puffer", eine O&K-Maschine, die ggf. für das Röhrenlager bestimmte Wagen zu verschieben hat:



Hoesch Hohenlimburg, Schwerte: Lok 1 (KrMa 19304) im und Lok 2 (KrMa 18145) vor dem Lokschuppen (27.05.92, Michael Vogel).

Mannesmann Handel, Ratingen: Die O&K-Lok (26681) "mit dem Puffer". Wenn jemand dieses Teil mal mit einem Fischauge aufnehmen sollte, räumen wir schon jetzt entsprechenden Platz im BE ein ... (07.05.91).



Mannesmann Handel AG 4030 Ratingen 1						Spur : 1435 mm	Datum: 07.05.91	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	1	O&K 26681/1971	Bdh	MB 125 N	120.0	20.0	18.0	a)
a) = neu an STAHLKONTOR HAHN, DÜSSELDORF/ Mannesmann Handel, Oberhausen (1) 83vh/ Mannesmann Handel AG, Ratingen-Nord (1) 88vh/ Mannesmann Handel AG, Oberhausen (1) 89vh/ Mannesmann Handel AG, Ratingen (1) 91vh								

Die Lok besitzt an jeder Seite einen überdimensionierten Puffer, der dafür sorgt, daß sich beim Durchfahren enger Kurven die Puffer nicht ineinander verkeilen. Sie ist wohl in der Vergangenheit mehrfach nach Oberhausen ausgeliehen worden.

Bemerkenswert ist noch das für die Genehmigung zuständige Personal: Die Sekretärin kannte das Leiden um die Eisenbahnfreunde bis ins Detail (der Happi muß jetzt sogar Fotos hinschicken!), der Chef hingegen konnte unser Anliegen zwar nicht recht nachvollziehen, hatte aber ebensowenig dagegen einzuwenden (uv) ...

Kieswerk Wissel, Schulte & Bruns 4192 Kalkar (Wissel)

O.A. (BE 4/87 -234-)/ Der letzte Lokbestand:

	Deutz	47141/1951	A4L514F	?
	Deutz	55550/1954	A4L514F	?
11	Deutz	56167/1955	A4L514F	?
12	Deutz	56168/1955	A4L514F	04/86vh, Verbleib s.u.
13	Deutz	56172/1955	A4L514F	?
14	Deutz	56173/1955	A4L514F	04/86vh, Verbleib s.u.
15	Deutz	56169/1955	A4L514F	?
16	Deutz	56480/1957	A4L517F	04/86vh, Verbleib s.u.
17	Spoor	6009/19..	A4L517F	04/86vh, Verbleib s.u.
19	Spoor	6010/19..		04/86vh, Verbleib s.u.
22	Deutz	56986/1958	A4L514F	04/86vh, Verbleib s.u.
	Diema	2671/1963	DS90	12/91vh
	Diema	2672/1963	DS90	04/86vh, Verbleib s.u.

Verbleibe:

12 oder 19: Spielplatz, Kalkar-Wissel (beschriftet als Nr. 13)
14 : Münsterländisches Feldbahnmuseum, Rheine
16 : Mühlen-Museum, Kalkar-Niedermörmtor
17 und 22 : Hans-Rolf Küpper, Pulheim, für Adenau/Eifel
Diema 2672: Klinkerwerk Muhr, Emmerich (der Chef ist EF)

Fragen:

- Ist die Lok auf dem Spielplatz in Kalkar-Wissel nun die 12, die 19 oder doch die 13?
- Wo sind dann die jeweils anderen Loks?
- Wo sind die übrigen Deutz-Loks abgeblieben?

Anmerkung:

Spoor 6010 ist 1986 in Schweden beim Museumsverein Risten-Lakviks Järnväg gesichtet worden. Es handelt sich aber definitiv um eine zweimal vergebene Fabriknummer, da die dort vorhandene Lok eine rein schwedische Geschichte hat (pz/uv).

Grillo-Werke AG 4100 Duisburg 11 (Hamborn)

23.09.92 (BE 2/89 -92-)/ Die Schöma-Lok ist Einsatzlok, als Reserve ist heute noch vorhanden: O&K 26154/1962, MV 10, 230 PS, 38 t, neu an WESTFALENHÜTTE, DORTMUND (41)/ Ruhrkohle AG (306)/ Grillo Werke AG, Duisburg. Die Deutz-Lok soll übrigens um 1986 an die IG Historischer Schienenverkehr Wesel gegangen sein (Red.: Im EK special 17 wird diese Lok aber nicht erwähnt!)(jr).

Cargotrans GmbH 4100 Duisburg 13 (Ruhrtort)

O.A. (2/91 -83-)/ Lok 1 (Moyse 3521/1971) ist nach einem Brand total zerstört worden, war danach noch eine Zeit lang abgestellt vorhanden, soll dann aber verschrottet worden sein. Die neue Lok 1 (Moyse 3546) paßt eher zum Baujahr 1972. Sie wurde gebraucht aus Frankreich gekauft (ds/jr).

Mannesmann Handel AG 4200 Oberhausen

23.09.92/ In Betrieb befindet sich die Lok 2, während die Lok 1 ohne Gleis unter den Rädern an einer Hallenwand abgestellt ist.

Mannesmann Handel AG 4200 Oberhausen						Spur : 1435 mm	Datum: 23.09.92	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	1	O&K 25946/1959	Bdh	MV 6 B		24.0	25.0	a), abg.
#	2	KrMa 19403/1969	Bdh					b)
a) = neu an MANNESMANNRÖHREN- UND EISENHANDEL GMBH, DÜSSELDORF, HANDEL WEST, Oberhausen (1)/ Mannesmann Handel, Düsseldorf/ Mannesmann Handel, Oberhausen (1) 91vh								
b) = Mannesmann Handel, Düsseldorf/ 1989 an Mannesmann Handel, Oberhausen								

Münsterländisches Feldbahnmuseum e.V. 4440 Rheine (Bentlage)

O.A. (BE 2/91 -84-)/ Die Lok 18 ist einer der drei ehemaligen Aschedeponie-Loks vom Südende (1, 2 oder 3), Baujahr 05/1932 (ds).

Preußische Bergwerks- und Hütten AG 4530 Ibbenbüren

O.A. (BE 2/91 -85-)/ Als Korrekturen und Nachträge sind folgende Informationen nachzureichen:

Lok 7 (SSW 6065/1962, 3 F 16, 2x36 kW, 14 t, 14,4 km/h) steht als Denkmal in Recke/Westf. am Schulzentrum. Die Lok ist von 1969 bis zum 30.06.78 im Püßelbürener Förderstollen tätig gewesen, hat in dieser Zeit 250000 Streckenkilometer zurückgelegt und ca. 2 Mio. Tonnen Kohle gefördert.

Lok 10 (und nicht Lok 9!)(SSW 6062/1962, 3 F 16, 2x38 kW, 14 t, 14,4 km/h) steht als Denkmal am Aa-See in Ibbenbüren.

Lok 11 (leider ohne Schilder) steht in Mettingen/Westf. in der Nähe des TN-Bahnhofes.

Die Fabrikangaben der Loks 7 und 10 sind den Fabrikschildern der jeweiligen Denkmalloks entnommen (ds).

Eisenbahnfreunde Lengerich e.V. 4540 Lengerich

O.A. (BE 2/90 -225-)/ Es gibt mal wieder "neue" Lokomotiven:

31	Strüver	/19..	Bdm	Schienenkuli
32	Strüver	/19..	Bdm	Schienenkuli
33	Hen	2160/1951	Bdm	DG 13
34	Budich	2521/1941	Bdm	DT 22
35	LKM	262065/1959	Bdm	Ns 2 f
36	LKM	248856/1957	Bdm	Ns 2 f
37	O&K	/19..	Bdm	RL 1 c
38	?	/19..	Bo	

- 31: Torfw. Alfons Höne, Vechta/ 12/90 an EFL
 32: Torfw. Evers & Co., Vechta/ 12/90 an EFL
 33: Kraftwerk Lahde/Weser/ Dr. Otto P. Happel, Minden/ 03/91 an EFL
 34: Bauunt. Fahrner, Mallersdorf-Pfaffenberg/ 03/91 an EFL
 35: Karsdorfer Zementwerke, Karsdorf/ 06/91 an EFL
 36: Steinbruch, Glossen/ 08/91 an EFL
 37: Herm. Jansen, Bauunt., Aschendorf/ 12/91 an EFL
 38: Stadtwerke Düsseldorf, Kraftw. Flingern/ 05/92 an EFL (us)

Ruhrkohle AG, Bergwerk Minister Achenbach 4670 Lünen (Brambauer)

02.04.91/ Unser Besuch galt den Platzloks, um die sich wilde Gerüchte rankten. Von der avisierten Deutz-A2L514 wußte niemand etwas, dafür zeigte man uns vier andere, auch nicht uninteressante Loks.

Die moderne Diema-Lok ist ursprünglich mit der Spurweite 750 mm ausgeliefert worden. Es liegt also die Vermutung nahe, daß sie vorher schon auf einem anderen Zechenplatz lief und für Achenbach umgespurt wurde.



Ruhrkohle AG, Minister Achenbach: Diema 4852, dahinter die unbekannte Lok mit dem uralten Fahrwerk (02.04.91).



Ruhrkohle AG, Minister Achenbach: Diese Lok (Diema 1951) ist auf dem Holzplatz tätig und gehört der Firma Raab Karcher (02.04.91).



Ruhrkohle AG, Minister Achenbach: Dies ist die unbekannte dreiachsige Diesellok (O&K?), die auf der Ziegelei lief (Sommer 1971, Claus-Jürgen Lange).

Ruhrkohle AG, Bergwerk Minister Achenbach 4670 Lünen (Brambauer)						Spur : 620 mm Datum: 02.04.91		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		... /19..	Bdm					a), abg.
#		Deutz ? /19..	Bdh					b)
#		Diema 4852/1985	Bdh	DFL 60/2.1	66.0	6.0	15.0	c)
#		Diema 1951/1956	Bdm	DS 14	14.0	2.8		d)
a) = Hersteller nicht feststellbar, Umbau, Rahmenkonstruktion uralt!								
b) = ehem. Grubenlok								
c) = neu an Ruhrkohle AG, BERGBAU AG WESTFALEN, DORTMUND (750 MM), Minister Achenbach, Lünen-Brambauer								
d) = neu an ZECHE DORSTFELD, DORTMUND-DORSTFELD (530 MM)/ Dorstfelder Dampf- zgl. Schulte, Wittum & Co. (600 mm) 73vh/ Raab Karcher, Minister Achen- bach, Lünen-Brambauer								

Die auf dem angegliederten Holzplatz rangierende ältere Diema-Lok, gehört der Firma Raab Karcher, die die Holzzulieferung für Minister Achenbach besorgt.

Die Zeche soll in nächster Zeit geschlossen werden. Entsprechend gedrückt war die Stimmung beim Personal, das ein Interesse für alte Maschinen nicht so recht nachvollziehen konnte. Diverse Nebenschächte von Achenbach sind schon stillgelegt - es gibt dort auch keine Platzloks mehr.

O.A./ Am 30. Juni 1992 wurde auf Minister Achenbach die letzte Kohle zutage gefördert. Damit dürfte auch das Ende der übertägigen Materialbahn nahegerückt sein.

Noch bis zu Anfang der 70er Jahre gab es auch eine zu Achenbach gehörige Ziegelei, die ebenfalls Feldbahnbetrieb aufwies. Auf Fotos vom Dezember 1971 sind eine Deutz-Lok (OMZ 117 oder A2L 514 - ganz sicher keine derjenigen drei typengleichen Loks, die auf Recklinghausen 2 liefen!) und zwei Dampfloks, eine davon Jung, aber allesamt abgestellt, sowie als Betriebslok eine recht große, dreiachsige Diesellok erkennbar. Leider können wir zu diesem Lokpark keine einzige Fabriknummer anbieten - wenn jemand mehr weiß (cjl/ko/uv)?

Ruhrkohle AG, Bergwerk Haus Aden 4709 Bergkamen (Oberaden)

06.05.91/ Im übertägigen Bereich auf dem Zechenplatz stehen vier größere Schmalspurloks für Rangieraufgaben bereit. Drei davon tragen außer ihren Betriebsnummern 2, 6 und 794 keine weiteren Informationen. Das dürften alte Deutz-Grubenloks sein (A6M317-Type o.ä.), die umgebaut worden sind.

Die vierte, offenbar am liebsten eingesetzte Maschine (klar, sie hat ein automatisches Getriebe, während die alten Loks nur ein Schaltgetriebe besitzen) trägt die Betriebsnummer 37, und ein Rensmann-Schild liefert folgende Informationen: Baujahr 1974, Typ G66B, 66 PS, 10 t, 14 km/h. Das Feld für die Fabriknummer ist freigelassen. Es liegt die Vermutung nahe, daß dies eine von Rensmann umgebaute Deutz-Grubenlok ist.



Ruhrkohle AG, Haus Aden: Lok 37 hat sich einen bunten Zug auf dem Materialplatz zusammengesucht (06.05.91).

Ruhrkohle AG, Haus Aden: Neben der Lok 794 werden heute noch die typengleichen Loks 2 und 6 für Rangierarbeiten auf Holz- und Materialplatz bereitgehalten (06.05.91).



Genauere Daten waren leider nicht zu erfahren, da die Schmiede (Herren Steinfeld/Boyda), die Unterlagen zu diesen Loks besitzt, schon Feierabend hatte.

Untertage sollen nach Hörensagen ganz überwiegend Akkuloks verkehren, einige wenige Dieselloks sind auch noch da. Neben der Lehrwerkstatt steht das Wrack einer solchen Diesellok - sie soll von der Lehrwerkstatt wieder fertiggemacht werden. Exakte Herstellerdaten gab aber auch diese Lok nicht preis (uv).

Hoffmann's Stärkefabriken AG 4902 Bad Salzufen

O.A./ Das Werk wurde 1859 gegründet. Seit 1985 ist die Firma mehrheitlich im Besitz der britischen Firma Reckitt & Colman, in der Folge wurde bis Ende 1990 das Werk in Bad Salzufen stillgelegt. Hier ist heute nur noch Vertrieb und Marketing ansässig.

Ein Anschlußgleis gab es seit der Eröffnung der Strecke Herford - Lage - Detmold der Cöln-Mindener Eisenbahn am 31. Dezember 1880. Schon seit Dezember 1879 durfte die Firma Hoffmann mit Pferdebetrieb auf der im Bau befindlichen Strecke Güter nach Herford befördern. Außerdem soll es seit ca. 1881 eine pferdebetriebene Schmalspurbahn im Werks- gelände und zum Bahnhof gegeben haben, mit der Stückgut befördert wurde. In (6) sind auf mehreren Fotos Schmalspurgleise, Drehscheiben und handbetriebene Palettenwagen zu sehen. Ein Gleisplan von 1883 befindet sich in (2), einer von ca. 1950 in (1).

Fahrzeuge: In (1) ist auf einem Foto von 1899 eine normalspurige Bn2t (von Krauss?) im Anschlußgleis der Firma zu sehen. In (3) ist eine Ansichtskarte aus der Zeit um 1900/1910 wiedergegeben, wo im Werksgelände ein kleiner, zweiachsiger Pferdebahn-Personenwagen steht! Dessen Herkunft und Bedeutung ist völlig unbekannt, vielleicht stammt er von einer der umliegenden Pferdestraßenbahnen in Bad Salzufen (1909-1924), Stadthagen (1897-1930) oder Bad Pyrmont (1879-1925)?

Bei einem Besuch 1973 gab es zwei Dampfspeicherloks:

- 1 Hanomag 5166/1907, Bfl, Typ Cicalona, Name EDUARD HOFFMANN, neu, 1973 Reserve, Beschreibung in (5), Nr. 7/1915, S. 113, 1983 an Hammer Eisenbahnfreunde.
- 2 Henschel 25927/1944, Bfl, neu, 1973 Einsatzlok, laut (6) "Anfang der 70er Jahre auf dem Werksgelände verschrottet".

In (6) sind zwei Fotos von den Dampfspeicherloks abgebildet, Urheber ist der ehemalige Lokführer Heinz Wolff, Bad Salzufen. Nachfolger der Dampfspeicherloks war ein Schienen-Straßen-Unimog. Ende 1991 war im Werksgelände kein Fahrzeug mehr zu sehen. Ein normalspuriger 02-Güterwagen Nr. 9, vd Zypen & Charlier 53458/1896, wurde 1986 an das Eisenbahnmuseum Brügge e.V., Wuppertal, verkauft (cw).

- (1) = Werner Menninghaus, 100 Jahre Eisenbahn in Lippe, Lübbecke 1981
- (2) = Werner Menninghaus, Straßenbahnen in Lippe-Detmold und im Paderborner Land, Lübbecke 1987
- (3) = Gerhard Bachler, Grüße aus dem Lipperland - Bildpostkarten der Jahrhundertwende, Paderborn 1981
- (4) = Jahrbuch Schienenverkehr, Stuttgart, Bd. 3 (1983/84) und 9 (1989/90)
- (5) = Hanomag-Nachrichten, Werkszeitschrift der Hanomag AG, Hannover-Linden
- (6) = Stefan Wiesekepsieker, Hoffmann's Stärkefabriken Bad Salzufen: 140 Jahre Firmengeschichte in Wort und Bild, Horb 1990 (Besprechung in Heimatland Lippe 4/1991)

Gemeinschaftskraftwerk Weser 4952 Porta Westfalica (Veltheim)

05.04.91/ Die O&K-Lokomotive kommt täglich (morgens/mittags) in den DB-Bahnhof Veltheim und holt bzw. bringt Kohlezüge (jr).

Gemeinschaftskraftwerk Weser 4952 Porta Westfalica (Veltheim)						Spur : 1435 mm Datum: 05.04.91		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		O&K 26721/1972	Bdh	MB 220 N	228.0	32.0		a)
a) = neu an GEMEINSCHAFTSKRAFTWERK WESER, VELTHEIM/WESER								

Martin & Pagenstecher GmbH, Tonzeche Oberdreis 5231 Oberdreis

16.07.92/ Die Feldbahn wurde bekanntlich Ende 1984 stillgelegt, jedoch ist noch Diema 1504/1952, DS 22, mit einigen Kipploren vorhanden. Die Lok ist an der Straße gut fotografierbar abgestellt und befindet sich in einem hervorragenden Zustand. Das Ganze machte den Eindruck, als ob die Lok wieder irgendwo in Betrieb gehen soll, leider war niemand in der Nähe, der Auskünfte hätte geben können (lh).

Martin & Pagenstecher GmbH, Grube August Thyssen 5419 Herschbach

16.07.92/ Der Feldbahnbetrieb lief wie gewohnt mit Diema 1593 und Diema 1730, beide vom Typs DS 30. Abgestellt vorhanden sind zwei weitere Diema-Loks vom Typ DS 22, vermutlich die Nr. 1507 und 1798, die 1674 dürfte verschrottet worden sein. Im Übrigen ist ein schneller Besuch ratsam, wenn man die letzte Quarzitbahn des Westerwaldes fotografieren will; der Betrieb soll evtl. schon Ende 1992 eingestellt werden (lh).

Basaltpark Marienberg 5439 Bad Marienberg

15.07.92/ Im Basaltpark Marienberg, einer Art Lehrpfad in einem stillgelegten Basaltsteinbruch der Basalt AG, Linz, befinden sich zwei Dieselloks. Neben einer alten, normalspurigen Lok ohne Daten (Hersteller?) ist noch Diema 1658/1954, DS 40, Spur 785 mm, ex Basalt AG, Linz, Steinbruch Marienberg, vorhanden (lh).

Ziegel- und Klinkerwerke Schäfer & Co. 5630 Remscheid

O.A./ Der Betrieb wurde 1884 mit dem Bau eines Ringofens und einer Maschinenhalle eröffnet. Bis 1900 kamen noch drei weitere Ringöfen mit je kompletten Maschinenhallen (Aufbereitung und Pressen) hinzu. Jede Betriebsabteilung hatte ihre eigene Gleisstrecke von

der Abbauwand zur Aufbereitung. Die Loren wurden von Pferden gezogen - die beladenen Loren liefen von selbst wegen des Gefälles, so daß die Pferde nur die leeren Loren ziehen mußten.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde die erste Diesellok, eine Ruhrthaler DL/S1, Baujahr 1947, angeschafft. Die Gleise wurden von 60er auf 80er bzw. 100er-Profil umgestellt.

Als zweites erreichte die Gmeinder-Lok das Werk. 1964 kam die Jung-Lok dazu, welche aber laut Unterlagen erst 1971 ihren ersten Einsatz fuhr. 1982 schließlich erwarb man bei Diema eine gebrauchte DS 14. Diese Maschine war bis zur Stilllegung des Werkes im März 1992 zuverlässig im Einsatz. Das gesamte Rollmaterial, bestehend aus vier Loks und 2x2 schweren Muldenkippern ging an einen Eisenbahnfreund aus Gevelsberg (kw).

Ziegel- und Klinkerwerke Schäfer & Co. 5630 Remscheid						Spur : 600 mm Datum: .92		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
		Ruhr 2726/1947	Bdm	DL/S1				a)
		Gmdr 3632/1941	Bdm		12.0			b)
		Jung 12419/1959	Bdm	EL 110				c)
		Diema 2868/1966	Bdm	DS 28	28.0	4.3	12.5	d)

a) = neu an Möllers, Mülheim/Ruhr/ 195. an Schäfer, Remscheid/ 1992 an Kay Winkler, Gevelsberg
 b) = .../ 196. an Schäfer, Remscheid/ 1990 an Kay Winkler, Gevelsberg/ 199. an Eisenbahnfreund in Hagen
 c) = Ziegelwerk ..., Wipperfurth/ 11/64 an Schäfer, Remscheid/ 1990 an Kay Winkler, Gevelsberg
 d) = neu an STADTWERKE BOCHUM/ 01/73 an Diema/ 05/73 an Bergkamener Tonindustrie C. Barenberg, Bergkamen 81vh/ 12/81 an Diema (Umbau DS 14)/ 02/82 an Schäfer, Remscheid/ 1992 an Kay Winkler, Gevelsberg

Hoesch Hohenlimburg AG, Profilw. Schwerte 5840 Schwerte

Hoesch Hohenlimburg AG, Profilwerk Schwerte 5840 Schwerte						Spur : 1435 mm Datum: 27.05.92		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	1	KrMa 19304/1966	Cdh	ML 500 C	500.0			a)
#	2	KrMa 18145/1954	Cdh	ML 500 C				b)

a) = Mietlok/ Metallhüttenwerke Lübeck GmbH, Lübeck (4)/ 11/85 an Hoesch Hohenlimburg, Schwerte
 b) = neu an Hoesch Hüttenwerke AG, Westfalenhütte, Dortmund (512)/ 08/78 an Hoesch Hohenlimburg, Schwerte

27.05.92/ In diesem zum Hoesch-Konzern gehörenden Werk werden zwei KrMa-Lokomotiven eingesetzt. Sehenswert ist besonders der alttümliche Lokscheppen (mv).

Meyer & Teubner GmbH & Co. 5962 Drolshagen

15.07.92 (BE2/83 -21-)/ Die Feldbahn ist weiterhin in Betrieb, jedoch wird die Strecke zur DB-Verladung nicht mehr befahren, offensichtlich ist die DB-Strecke stillgelegt worden. Einsatzlok ist Diema 2711, die andere DS 28 (2703) ist als Reserve abgestellt vorhanden (lh).

Fuchs'sche Tongruben, Gr. Gernbacher Wiese 6255 Wilsenroth

15.07.92 (BE 2/91 -95-, Feldbahnen in Hessen -50-)/ Ein Großteil der Gleisanlagen über Tage ist entfernt worden. Im Stollen steht noch Schöma 2379, die beiden Gmeinder-Loks sind verschwunden, ebenso die zahlreichen Förderhunte. Das ganze Gelände macht einen sehr wüsten Eindruck (lh).

Martin & Pagenstecher GmbH, Gr. Hermann 6349 Beilstein

16.07.92 (BE 4/85 -30-)/ Es bot sich folgendes Bild: Die Strecke von der Entladeanlage bis zum Stollenmundloch des 1983 neu angesetzten Stollens liegt noch fast vollständig. Auf dem Stumpfgleis steht die arg zerrufte Diema 1747, alle anderen Loks sind verschwunden, möglicherweise steht noch eine der Bartz-Loks im Stollen. Ebenso verschwunden sind auch das Förderband in den Tagebau, wie auch alle Betriebsgebäude mit Ausnahme der Entladung. Die SSW-Akkulok ging bekanntlich an das Frankfurter Feldbahnmuseum, ebenso soll es einer der Bartz-Loks ergangen sein, die aber gleich weiter in die Schweiz verschachert wurde. Der Verbleib der anderen beiden Loks ist unbekannt. Es kursieren Gerüchte über eine mögliche Wiederaufnahme des Tiefbaus, weil noch wertvolle Tonvorräte vorhanden sind (lh).

Stuttgarter Messe- und Kongreß GmbH 7000 Stuttgart

13.06.92 (Stuttgarter Wochenblatt 07.05.92 -6-)/ Die "Höhenpark Killesberg-Kleinbahn" ist seit Anfang Mai um eine Attraktion reicher: Eine fabrikneue Diema-Lok ergänzt den Fuhrpark!

Stuttgarter Messe- und Kongreß GmbH 7000 Stuttgart					Spur : 381 mm Datum: 13.06.92	
#	Nr.	Herstellerdaten		Bau- art	Typ	Bemerkungen
#		KrMa	17674/1950	2C1	DFL 60/2.3	"Tatzelwurm"
#		KrMa	17675/1950	2C1		"Springerle"
#		Gmdr	4610/1950	Bdm		"Blitzschwoab"
#		Diema	5198/1992	Bdh		"Schwoabapfeil"

Die Diema-Lok wiegt 6,5 Tonnen, leistet 35 kW, ist vom Typ DFL 60/2.3 und fährt - wie die übrigen Loks dieser Bahn auch - auf der Spurweite von 381 mm. Ursprünglich wurde die Killesbergbahn zur Reichsgartenschau 1939 eröffnet (cw). (Red.: Der CW hat für seine Einsendungen schon lange mal ein dickes Dankeschön verdient!).

Granseer Ziegel GmbH (vorm. VEB Ziegelwerke Zehdenick) O-1430 Gransee

22.08.92/ Das Ziegelwerk liegt von Gransee aus gesehen an der Bundesstraße nach Fürstenberg auf der rechten Seite. Der gesamte Betrieb (und somit auch die 750 mm-Feldbahn) ist augenscheinlich seit ungefähr zwei Jahren eingestellt. Die Anlagen sind allerdings noch komplett vorhanden, etliche Loren stehen an der Rückseite des Werkes, von wo aus die Bahnstrecke in östliche Richtung führt.

Unter einer zugänglichen Überdachung stehen noch fünf Lokomotiven, die den Gesamtbestand darstellen dürften, sofern nicht noch etwa ein separater Schuppen an der Grube existiert. Leider hat der Schilderklaus schon gut zugeschlagen:

Granseer Ziegel GmbH (vorm. VEB Ziegelw. Zehdenick) O-1430 Gransee					Spur : 750 mm Datum: 22.08.92			
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	3/139	LKM /19..	Cdm	V 10 C				abg.
#	3/157	LKM /19..	Bdm	Ns 3				a), abg.
#	249218	LKM 249218/19..	Bdm	Ns 3				abg.
#	703	LKM /19..	Bdm	Ns 3				abg.
#	712	LKM 262096/1959	Bdm	Ns 2 h				abg.
a) = früher: 2/160; Schild: Baumechanik Nr. 301-60-12								

Zum Vergleich: Harding (Die Feldbahn, Band 3, ehemalige DDR, Verlag Zeunert, Gifhorn, 1992) nennt: 6 Stück V10C, 4 Stück Ns3 und 1 Stück Ns2h.

Aus dritter Quelle verlautete die Information, daß der Betrieb von Wienerberger übernommen wurde und an dieser Stelle bis zum Jahre 1994 ein völlig neues Ziegelwerk entstehen soll. Ob auch mit Bahn? Das wäre für Wienerberger jedenfalls etwas ganz Neues ... (uv)

Zehdenicker Baustoff GmbH O-1434 Zehdenick

22.08.92/ Die Region um Zehdenick, insbesondere nördlich des Ortes bis hin nach Burgwall, ist seit Jahrzehnten durch Ton- und Sandgewinnung gezeichnet - ausgebeutete Gruben, zum Teil wieder mit Wasser gefüllt, mehrere Ziegelwerke, allesamt heute mehr oder weniger noch als Ruine existent, und natürlich Feldbahnrelikte belegen dies.

Eine größere Bedeutung hat hier die außergewöhnliche Spurweite von 630 mm erlangt - nur in einem verfallenen Werk waren auch 500 mm-Reste zu sehen. Die wohl letzte hier heute noch betriebene Feldbahn weist eine Spurweite von 630 mm auf und ist gut 6 Kilometer lang. Sie beginnt im Hebel-Baustoffwerk, einige hundert Meter südwestlich vom

DR-Bahnhof Zehdenick, unterquert die DR-Strecke und windet sich dann mehrere Kilometer zwischen Baggerseen, Ödlandflächen und Kleingärten hindurch, bis sie in der Nähe von Burgwall eine riesige Sandgrube erreicht. Das Baustoffwerk war am Wochenende leider nicht zugänglich, doch scheint sich der betriebliche Mittelpunkt der Feldbahn ohnehin in der Grube zu befinden: Eine Werkstatt mit Lokschruppen und ein Schrottglis mit 10 Lokomotiven, leider alles eingezäunt!

Der Lokschruppen beherbergt die Betriebsloks, nach einem unklaren Blick durch die Schuppenfenster dürften dies noch einmal rund 5 Maschinen der Typen V10C und Ns3 sein. Beeindruckend sind die Ausmaße der Betriebsanlagen, die Größe der Sandgrube, das blankgefahrene, starke Schienenprofil, sowie die insgesamt 200 (!) bereitstehenden 2 cbm-Betriebsloren. Rund 150 Stück standen beladen bereit, davon knapp über hundert allein in einer Reihe! Gefahren wird ausschließlich Sand. Ein auf der Sohle der Grube zurückgelassener Eimerkettenbagger, der dort früher Ton ausgebagert hat, wird nicht mehr verwendet.

Dem aufmerksamen Beobachter fallen weitere Anschlüsse der 630 mm-Bahn auf, so z.B. ein Gleisdreieck unweit der Grube und eine daran anschließende Strecke in Richtung Marienthal, die zunächst die Havel über eine Straßenbrücke überquert (im Straßenprofil!) und kurz danach mittels einer eigenen Eisenbrücke die Verbindung zum Wentowsee überwindet. Kurz dahinter befindet sich eine alte Tongrube und ein leergeräumter Lokschruppen. Seit augenscheinlich zwei Jahren ist der Betrieb hier leider eingestellt.

Weiterhin fällt auf halbem Weg der Bahn zum Hebel-Baustoffwerk noch eines der stillliegenden Ziegelwerke auf, auf dessen Gelände heute Betonbauteile gelagert werden: Hier verkehrt nach dem Gleiszustand zu urteilen ab und an noch mal ein Zug.

Und auch an der Südwestecke des Hebel-Baustoffwerkes in Zehdenick führen die 630 mm-Gleise weiter zu einem benachbarten Werk, das allerdings stillgelegt ist und in dem heute Kunststoffenster hergestellt werden. Außer den rostigen Gleisen befinden sich hier noch, aufgeladen auf Feldbahnwagen, einige Ersatzgetriebe für V10C und/oder Ns3-Lokomotiven.

15.10.92/ Klar, daß hier auch noch einmal an einem Betriebstag nachgesehen werden mußte! Zur Geschichte des Werkes: Das Baustoffwerk in Zehdenick ist noch ein Mammut-Projekt aus DDR-Zeiten. Es wurde in den Jahren 1986-89 errichtet, ging aber vor der Wende noch nicht recht in Betrieb. Parallel dazu wurden 1988 die heutige Sandgrube erschlossen. Ursprünglich sollte hierfür eine 140 Hektar große, waldbestandene Fläche dran glauben, was aber heute glücklicherweise nicht mehr so durchgesetzt werden kann. Ferner verlegte man die Anschlußgleise zu dem bereits vorhandenen Ziegelbahn-Gleisnetz. Letzteres ist jedoch schon stark heruntergefahren, was ein gewisses Problem für die Zukunft darstellen könnte.

Nach der Wende übernahm Hebel das fast fertige Werk und begann mit der Produktion. Nicht mit übernommen wurde die Bahn und die Sandgrube - hier ist die Zehdenicker Baustoffwerke GmbH als Subunternehmer tätig. Noch immer ist die Zukunft für die Beschäftigten unklar, aber irgendwoher muß Hebel schließlich den Sand beschaffen.

Der Betrieb spielt sich so ab, daß pro Tag drei bis vier Zugpaare zwischen Grube und Werk verkehren. Bei drei Zugpaaren hat die normalerweise einzige Streckenlok den ganzen Tag zu tun, ein Umlauf dauert rund zweieinhalb Stunden. Jedesmal sind allerdings 50 (! fünfzig !) Stück der 2 cbm-Loren am Haken, das bedeutet pro Zug eine Fracht von 130 bis 140 Tonnen! Oftmals wird aber mehr angefordert, z.B. wenn die Nothalde im Baustoffwerk aufgefüllt werden muß. Die reicht für 30 Tage für den Fall, daß die Bahn einmal nicht verkehren kann, beispielsweise wegen Reparaturen oder im Winter. Bereits geringer Schneefall bringt den Bahnbetrieb zum Erliegen. Wenn's geht, wird aber auch im Winter gefahren.

Bei vier Zugpaaren pro Tag muß eine zweite Streckenlok einspringen, wobei entweder zwei Züge direkt hintereinander fahren, oder unterwegs ausgewichen wird (so läßt sich wohl der oben schon erwähnte, augenscheinlich sporadisch befahrene Gleisast erklären). Der Streckendienst wird von Loks des Typs V10C erledigt. Davon sind zwei betriebsfähige Exemplare vorhanden.

In der Grube werden die 50-Loren-Züge geteilt und jeweils in 25er-Gruppen von einer Ns3 zur Beladestelle rangiert. Hier besorgt ein Hydraulikbagger unter Zuhilfenahme eines Schüttrichters das Nötige. Die Beladung von 50 Loren geht wesentlich schneller vonstatten, als die Abfuhr zum Baustoffwerk. Es kommt eine Ns3 zum Einsatz, zwei weitere betriebsfähige Loks des Typs sind vorhanden.

Nicht irritieren sollten die Lkw, die ebenfalls in der Grube herumfahren. Das ist ein Subunternehmer, der die Kiesdeckschicht, die über dem Sand liegt, abfährt. Allerdings war kürzlich auch für die Sandbahn eine Umstellung auf Lkw im Gespräch. Doch hat hier vorerst die Eisenbahn aufgrund des konkurrenzlosen Treibstoffverbrauches (die Streckenlok braucht pro Tag nur 30 Liter Diesel!) überzeugt. Probleme stellen allerdings, wie oben schon angedeutet, der ausgelutschte Gleiskörper und auch die Reparaturanfälligkeit der Lokomotiven (obwohl zumindest die Streckenloks noch gar nicht so alt sind) dar. Es drängen sich hier geradezu Investitionsmaßnahmen für die Eisenbahn auf.

Zehdenicker Baustoff GmbH O-1434 Zehdenick						Spur : 630 mm Datum: 15.10.92			
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Vmax. (km/h)	Bemerkung (t)	
#	30-1	LKM	248678/1955	Bdm	Ns 2 f	100.0	24.0	hellgrün	
#	100-7	LKM	250481/1969	Cdm	V 10 C			blau, a)	
#	3/90	LKM	249168/1956	Bdm	Ns 3			hellgrün, b)	
#	100-8	LKM	250424/1967	Cdm	V 10 C	100.0	24.0	blau, c)	
#	100-2	LKM	250342/1964	Cdm	V 10 C	100.0	30.0	blau	
#	810	LKM	262217/1959	Bdm	Ns 2 f	60.0	15.0	hellbraun	
#	30-4	LKM	262032/1958	Bdm	Ns 2 f			dunkelbraun	
#	905	LKM	249167/1956	Bdm	Ns 3			dunkelbraun, d)	
#	911	LKM	248468/1954	Bdm	Ns 2 f			hellgrün	
#	806	LKM	262503/19..	Bdm	Ns 2 f			hellbraun, e)	
#	100-9	LKM	250341/19..	Cdm	V 10 C	100.0		blau, f)	
#	100-6	LKM	250518/1971	Cdm	V 10 C			blau, g)	
#	804	LKM	249159/1955	Bdm	Ns 3				blau
#	60-1	LKM	249259/1959	Bdm	Ns 3				
#	60-3	LKM	249272/1960	Bdm	Ns 3				

a) = früher: 2/56
b) = ohne Führerhaus
c) = früher: 2/15
d) = lt. Fabrikschild: 600 mm, 11 t
e) = Schild außen: Baumechanik Nr. 7/330-30-2E, Schild innen: VEB Bau-Union Brandenburg 5/679
f) = früher: 2/55, 3 und/oder 11
g) = früher: 2/1



Ziegelwerk Möllenhagen: Zu kurzfristigem Leben erwachten das Ziegelwerk und die Bahn im Oktober 1992 - hier eine Unio-Lok mit Zug, aufgenommen an einem Samstagnachmittag (17.10.92).

Zehdenicker Baustoff GmbH, Burgwall: Eine Ns 3 ist für die Beladung in der Grube zuständig, hier im Bild Lok 60-3 (LKM 249272)(15.10.92).



Die vorstehende Liste nennt zunächst die 10 abgestellten Schrottlöke in der Reihenfolge ihrer Aufstellung, daran anschließend den Betriebs-Fuhrpark. Die Schrottlöke dienen als Ersatzteilspender. Zwei davon (Lok 911 und eine V10C) sind noch nach Luxemburg verkauft worden, weitere Maschinen werden z.Zt. nicht abgegeben.

Zum Vergleich: Harding (1992) nennt: 3 Stück Ns1 (wo sind die denn?), 5 Stück Ns2f, 8 Stück Ns3 und 5 Stück Ns2f (es soll hier wohl V10C heißen!). Unklar ist, wo sich die 500 mm-Bahn befinden soll. Wer diese Gegend bereist, sollte sich unbedingt vorher eine großmaßstäbige topographische Karte besorgen, eine Generalkarte ist in dieser Gegend nicht ausreichend, wenn man sich viel nutzlose Herumguckerei ersparen möchte (uv)!

Ziegelwerk Möllenhagen O-2061 Möllenhagen

22.08.92/ Zuerst die gute Nachricht: Werk und Feldbahn sind in Betrieb! Das Ziegelwerk liegt direkt an der B192, die durch Möllenhagen führt. Die Strecke unterquert zunächst die Bundesstraße und führt dann, großzügig trassiert, durch die angrenzenden Felder. Die Gesamtlänge mag rund einen Kilometer betragen. Die Grube erreicht man auch per Pkw über eine erst neu gebaute Straße (die eigentlich einen anderen Zweck hat, siehe weiter unten). Leider ist bei Betriebsruhe von außen nichts außer einer Reihe von Reserveloren auf einem Nebengleis außerhalb des Werkes zu sehen: Die komplette Betriebsgarage muß sich also in der Entladehalle versteckt halten.

15. & 17.10.92/ Uwe hat uns aufgeklärt: Die Bahn ist nur vorübergehend für einige Wochen in Betrieb - im Oktober sollte sie noch laufen, und zwar 24 Stunden am Tag, auch samstags und sonntags!

Das Ziegelwerk selbst liegt still, nur die Tonaufbereitung arbeitet. Der Ton wird anschließend als Abdichtung beim Bau einer naheliegenden Müllkippe verwendet. Der erste Abschnitt wird zur Zeit errichtet (dem Vernehmen nach werden hierfür 16000 cbm Ton benötigt), der zweite soll im kommenden Sommer folgen. Vielleicht wird die Bahn, die Ende Oktober wieder in den Dornröschenschlaf verfällt, dann noch einmal erwachen. Es gibt Gerüchte, daß der Eigentümer, ein Geschäftsmann aus Hamburg, hier im Jahre 1994 ein völlig neues Ziegelwerk errichtet haben will. Man muß abwarten, was draus wird, auch aus der Bahn.

Gefahren wird mit sechs größeren Loren. Weitere sechs große Loren stehen als Reserve an der Strecke, ebenso neun kleinere Loren, davon zwei mit Bremseinrichtung. Lokomotivmäßig stehen eine Ns2f (262501), drei Unio-Loks (lang und dünn, wohl LDI45) und zwei kleine CKD-Maschinen (BN15R) bereit, wobei aber zumindest die letzten beiden wohl nicht verwendet werden. Richtige Schilder trägt keine der beiden Loks, lediglich am Getriebekasten liest man bei der roten Lok 466 und 1963, bei der gelben 44/66.

Hilfe! Der Rahmen-Trick bei LKM-Loks funktioniert gut, aber: An Unio-Loks habe ich bisher noch kein Schild oder sonst einen Hinweis auf eine Fabriknummer gefunden. Wo muß man suchen? Wer kennt den Trick? Oder sind die Loks bereits ohne Identität zur Welt gekommen?

Laut Harding (1992) sollen 2 Stück Ns2f, 2 Stück LDI45 und 1 Stück BN15R vorhanden sein. Die Spurweite beträgt 600 mm (... wenigstens das stimmt!)(uv).

Deutsche Reichsbahn, Betonwerk Rethwisch O-2061 Möllenhagen

22.08.92/ Jetzt die schlechte Nachricht: Harding (1992) erweckt den Eindruck, das Werk würde in Rethwisch in der Nähe von Bad Doberan liegen (und das angesichts eines ausführlichen, mehrseitigen Berichts mit Fotos, der Verfasser muß also selbst dort gewesen sein!). Tatsächlich liegt das Werk aber ganz woanders, nämlich in Möllenhagen, gegenüber vom oben erwähnten Ziegelwerk. Dies alles ist aber insofern recht unwichtig, weil hier sowieso niemand mehr hinfährt, denn zum 01.06.92 wurde der 600 mm-Feldbahnbetrieb unverständlicherweise eingestellt. Statt dessen hielt man es für besser, das Gebiet rücksichtslos des Betonschwellenwerkes mit einem komplett neuen Straßennetz zu überziehen, auf dem nun Lkw verkehren. Die Gleise werden nicht einmal geordnet abgebaut, sondern dort, wo sie gerade stören, einfach zur Seite geschoben oder vom Deckenfertiger überklebt. Die Loren stehen aufgereiht im unzaunten Werksgelände, die Loks waren von außen nicht zu sehen (was aber nicht heißen soll, daß sie nicht mehr vorhanden sind!). Ein kleiner Trost: Auf dem Normalspurgleisanschluß soll noch eigener Lokomotivbetrieb laufen (uv).

Ziegelwerk Neukalen O-2043 Neukalen

22.08.92/ Da wir gerade mal bei Betriebseinstellungen sind: Auch dieses Werk, an der Straße von Neukalen nach Malchin rechtsseits gelegen, hat's erwischt, augenscheinlich seit rund zwei Jahren liegt es still. Die Gleise liegen noch, die Loren stehen in einem zweigleisigen Schuppen etwas oberhalb des Werkes, die Loks in einem verschlossenen, maschinen Lokschruppen direkt an der Straße.

Die Strecke führt knapp halb um das Werk herum, zeichnet sich im weiteren Verlauf durch eine großzügige Trassierung aus (Damm und Einschnitt), und beeindruckt vor allem durch eine große Eisenkonstruktion, über die die Entladehalle erreicht wird.

Die im Lokschruppen eingeschlossenen Fahrzeuge sind, ausnahmsweise mal in Übereinstimmung mit Harding (1992): 2 Stück LDI45, 1 Stück Ns2 und eine Schneefräse.

Anmerkung der Redaktion: Harding (1992) ist zwar als Bilderbuch tauglich - als Reiseführer ist das Werk leider ungeeignet. Nur zu oft (s.o.) würde der ahnungslose Eisenbahnfreund in die Irre geschickt werden, wollte er die eine oder andere Bahn besuchen: Klar, das Neufünfland ist für die Wessis vor der Wende aus werkbahntechnischer Sicht nahezu tabu gewesen, die geografischen Verhältnisse müssen erst kennengelernt werden. Doch hätte der Autor, der zum größten Teil selbst recherchiert hat und dafür wochenlang exzessiv im Neufünfland unterwegs war, auf dem Gebiet der postleitzahlenmäßigen Zuordnung sorgfältiger arbeiten müssen, denn nur anhand der Postleitzahlen kann der Feldbahner aus den Alt-Bundesländern seine Neugier befriedigen und diese Eisenbahnen selbst in kleinsten Ortschaften aufspindeln machen.

Weitere Beispiele:

- O-2131 Blankenberg, Ziegelwerke Plau: Blankenberg liegt südwestlich von Wismar zwischen Warin und Brühl und trägt die Postleitzahl 2721 (nicht: 2131 - das wäre übrigens Blankenburg), überdies gehört es zu Mecklenburg, und nicht zu Brandenburg. Schließlich sieht auch der Lokbestand einigmaßen anders aus.

- O-2091 Boizenburg, Fliesenwerke Kurt Bürger: Boizenburg liegt östlich von Lauenburg und trägt die Postleitzahl 2830 (nicht: 2091 - das wäre übrigens Boitzenburg), überdies gehört auch dies zu Mecklenburg und nicht zu Brandenburg. Das Werk in 2830 Boizenburg heißt heute Boizenburger Fliesenwerk GmbH und ist zumindest teilweise noch in Betrieb.

Allerdings soll es dem Hörensagen nach hier niemals Loks gegeben haben ... war denn jemand mal selbst dort (oder vielleicht auch in 2091 Boitzenburg und hat dort eventuell ein Fliesenwerk mit 7 Stück LDM45, 1 Stück LD145 und 4 Stück Ns2f entdeckt?) (uv)?

K. Hürlimann Söhne AG, Zementfabrik CH-6440 Brunnen

O.A./ Die Zementfabrik K. Hürlimann Söhne AG (KHS) gehört zu den wenigen, noch verbliebenen Betreibern schmalspuriger Werkbahnen in der Schweiz. "s Mühlbähnli", wie die hochmoderne Werkbahn der Zementfabrik von den Einheimischen genannt wird, hat aber auch eine lange Tradition vorzuweisen. Geschichte und Gegenwart der Zementfabrik und des damit verbundenen Werkbahnbetriebes werden im folgenden dargestellt.

1879 erbaute der nachmalige Firmengründer Karl Hürlimann seinen ersten Kalkofen an der Axenstrasse. Denn erst der Bau der Gotthardbahn und der damit verbundene große Kalkbedarf machten damals die industrielle Kalkproduktion in der Innerschweiz attraktiv.

1882 nach den ersten Erfahrungen mit der Kalkherstellung wurde der Betrieb in Schönenbuch, dem heutigen großen Steinbruchgelände, konzentriert. Rohmaterialgewinnung, Ofen und Mühle waren somit am selben Ort.

1885 wurde der Mahlbetrieb (auf schweizerdeutsch: d' Mühli) wieder verlegt, denn allein die Wasserkraft der Muota konnte den beträchtlichen Energiebedarf für den Mahlbetrieb decken.

1888 erhielt die Zementfabrik die "Concession" (= Betriebsbewilligung) für eine schmalspurige Werkbahn zwischen der Mühle an der Muota und dem Steinbruch Schönenbuch. Vermutlich wurde zu jenem Zeitpunkt die Dampflokomotive der Maschinenbaugesellschaft Heilbronn beschafft und in Betrieb gesetzt. Andere Quellen sprechen von Pferdebetrieb zwischen ca. 1901 und 1912.

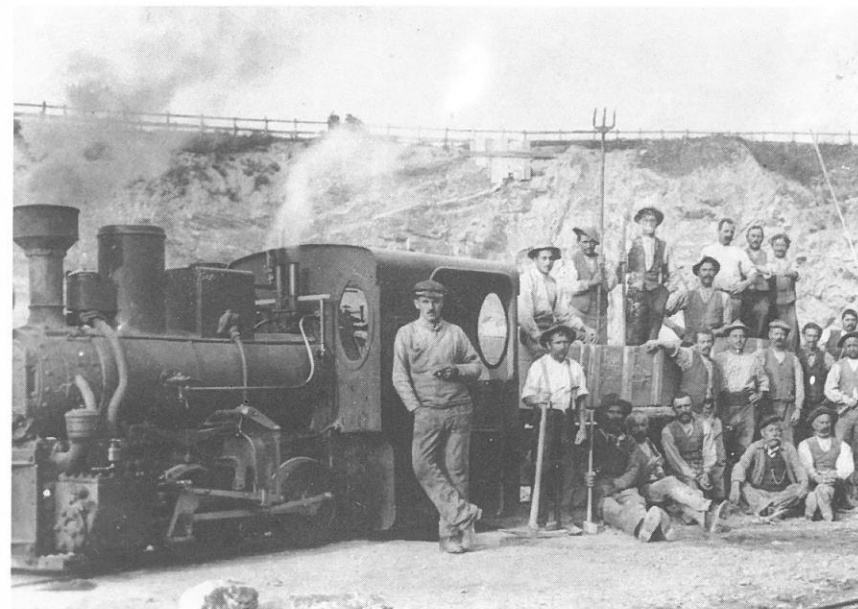
1901 erfolgte die Erweiterung des Bahnhofs Brunnen und die Vorbereitung für den Doppelspurausbau der Gotthardbahn zwischen Immensee und Brunnen. Vermutlich mußte danach das Bahngelände von der Werkbahn unterfahren werden.

1912 beschaffte die Zementfabrik eine sehr niedrig gebaute Maffei-Dampflokomotive für den Betrieb zwischen den Werksteilen an der Muota und Schönenbuch.

Der 1915 eröffnete Abschnitt Ibach - Brunnen der Schwyzer Straßenbahnen (SStB) kreuzte die Werkbahn in Brunnen niveaugleich. Die Straßenbahn wurde 1963 aufgelassen.

1940 zwang die Brennstoffknappheit zur Einführung des Elektrobetriebes für die Werkbahn. In der Schweiz wurden damals, der 2. Weltkrieg war ja in vollem Gange, verschiedene Diesel- und Benzinlokomotiven auf Akkubetrieb umgestellt. Ernst Stadler, der Gründer der Firma Stadler Fahrzeugbau, war einer der Elektropioniere im Bereich der schmalspurigen Werkbahnen. Von dort bezog man eine solche umgebaute Lok.

Um 1951 fuhr eine SIG-Lok (Typ ET 15) Betr.-Nr. 1 für die Baubahn WKW Palagnedra zur Probe auf der Hürlimann-Werkbahn (siehe EA 07/1952). 1956 wurde der Dampfbetrieb endgültig eingestellt und durch die Dieseltraktion abgelöst. 1982 wurde das populäre Mühlbähnli zum Jubiläum "100 Jahre KHS" einmalig für den Personentransport eingesetzt. Drei Personenwagen der vormaligen Stollenbahn des Zwischenangriffs "Bedrettofenster" am Furka-Basistunnel wurden für dieses Firmenjubiläum beschafft. Heute sind diese drei Wagen auf den Gleisen der Dienstbahn der Internationalen Rheinregulierung zu finden.



Hürlimann, Brunnen/Schweiz: Aus den 20er Jahren stammt die Aufnahme der Maffei 3732/1912 mit Lokführer Bächle und der Steinbruchmannschaft. Ein von Bächle gefertigtes Modell dieser Lokomotive befindet sich heute in der Sammlung des "Technorama Schweiz" in Winterthur (Archiv KHS).

Hürlimann, Brunnen/Schweiz: Demhingegen ist das neue "Mühlbähnli" zwar nicht schön, aber zweckmäßig und modern - eine Schmalspurbahn, die überlebt hat! (KHS-Archiv).

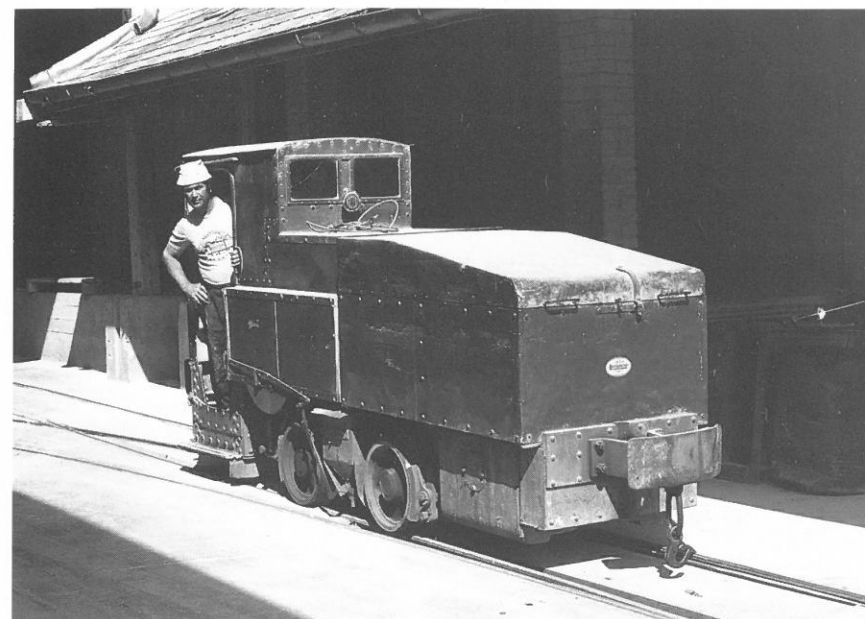


1991 wurden nach eingehenden Studien (Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit ...) Oberbau und Rollmaterial durchgreifend erneuert. Nach nur vier Monaten Umbauzeit entstand eine hochmoderne Werkbahn, die den Transportaufgaben für die Zukunft genügen wird. Zum Einsatz kommen zwei 5-Wagen-Züge im Wendezugbetrieb; Loks und Steuerwagen stammen von Diema, die Wagen von Mühlhäuser.

Der normalspurige Anschluß von der Gotthardbahn wurde wahrscheinlich schon 1888 in Betrieb gesetzt. Heute verkehrt auf diesem Anschluß eine Deutz-Lok.

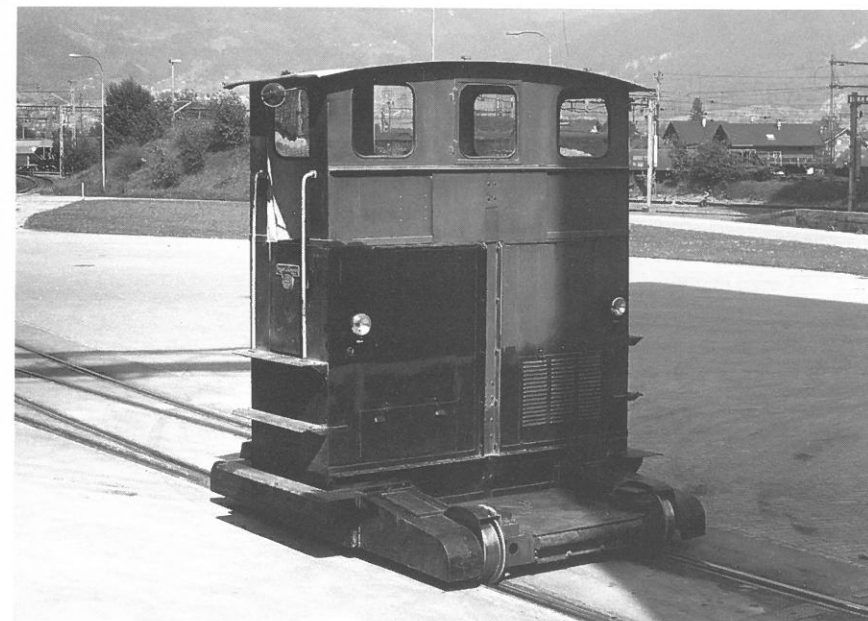
K. Hürlimann Söhne AG, Zementfabrik CH-6440 Brunnen						Spur :	1435 mm	Datum:	24.10.92
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung	
		Breuer 1201/1928	Bbm	III		3.6		a)	
		Gebus 567/1957	Bdm	VL	75.0	5.5	26.0	a)	
		Deutz 58175/1967	Bdh	KG 230 BEX	230.0	36.0	17.5	b)	
						Spur :	750 mm	Datum:	24.10.92
		Heilbronn /1888	Bt		50.0			c)	
		Maffei 3732/1912	Bt		c20.0			d)	
		Deutz 1583/1915	B.m	XIV F	20.0		10.0	LV, e)	
		Deutz 10830/1932	Bdm	OMZ 117 F		7.0	15.5	LV, f)	
		Stadler 17/1945	B		10.0			g)	
		O&K 25323/1954	Bdm	MV 2 A		7.0		f)	
		O&K 26245/1963	Bdm	MV 4 A		8.0		h)	
		Diema 4525/1982	Bdh	DFL 60/1.6	83.0	8.0	20.0	i)	
		Diema 5146/1991	Bdh	DFL 150/1.2	223.0	20.0	20.0	f)	
		Diema 5147/1991	Bdh	DFL 150/1.2	223.0	20.0	20.0	f)	
a) = Hürlimann, Brunnen/ 1989 an Museum für Verkehr und Technik, Berlin									
b) = neu an GEWERKSCHAFT VICTOR, CASTROP-RAUXEL (3) 80vh/ 1989 an Hürlimann, Brunnen 90vh									
c) = 1901 wegen Nichtgebrauch zum Verkauf gestellt									
d) = neu an R. AEBI, ZÜRICH/ Hürlimann, Brunnen/ 1939 Ersatzkessel Maffei 4402/1928 eingebaut/ um 1955 verschrottet									
e) = neu an P/ 20.05.20 AN HÜRLIMANN, BRUNNEN/ möglicherweise Umbau zur Akku-lok (Stadler 17)									
f) = neu an HÜRLIMANN, BRUNNEN 91vh									
g) = Hürlimann, Brunnen (Umbau aus Verbrennungslok (möglicherweise Deutz 1583))									
h) = neu an MBA, ZÜRICH/SCHWEIZ/ Hürlimann, Brunnen 91vh									
i) = neu an VICTOR ASPER, KÜSSNACHT/SCHWEIZ, FÜR HÜRLIMANN, Brunnen									

In den Referenzlisten 1928 und 1930 von Breuer ist Hürlimann nicht erwähnt, wohl aber das Lagerhaus von Brunnen, der Nachbar der Zementfabrik. Kommt der Lokomotor von dort? Die Gebus-Lok ist ein Breuer-Lizenzbau.



Hürlimann, Brunnen/Schweiz: Die Akku-Lokomotive, die ihre Herkunft nicht ganz verleugnen kann ... (03.06.82, Ernst B. Leutwiler).

Hürlimann, Brunnen/Schweiz: Dies ist der Gebus-Lokomotor (Breuer-Lizenzfertigung) des Zementwerkes. Heute befindet er sich in Berlin (03.06.82, Ernst B. Leutwiler).

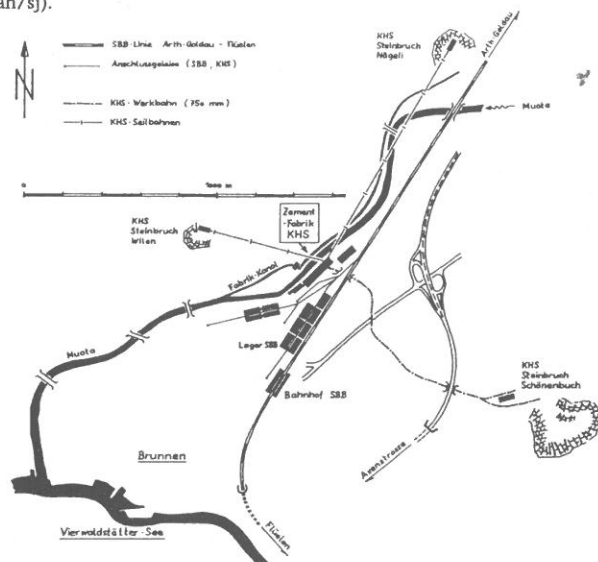


Deutz 1583 wurde ursprünglich 1915 als 600 mm-Militärlok ausgeliefert. Zahlreiche dieser Militärloks liefen nach dem 1. Weltkrieg bei Industriebetrieben auf einer anderen als der ursprünglichen Spurweite. Es liegt also der Schluß nahe, daß diese Lok bei Hürlimann auf 750 mm lief.

Die heutige Zementfabrikation in Stichworten:

- Kalksteingewinnung und Aufarbeitung im Steinbruch Schönenbuch; Transport mit den modernen Wendezügen (750 mm) zum Werksgelände an der Muota
- Tonmergelgewinnung im Steinbruch Nägeli; Transport per Lastwagen (früher Seilbahn) zum Werksgelände
- Brennstoffzufuhr (Kohle und Schweröl) per Bahn via normalspuriger Anschlußgeleise
- Versand der Zementprodukte per Bahn und/oder Lastwagen

Die eigentliche Zementproduktion (Brenn- und Mahlprozeß) erfolgt in der Zementfabrik an der Muota (ah/sj).



Kalkfabrik Spühler AG CH-Rekingen

O.A. (BE 2/91 -114-)/ Zwar wohnt der Besitzer (Dr. Valdo Longo) der zweiten Lok in der Schweiz, die Lokomotive steht jedoch in Edelsbach bei Feldbach in Österreich. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf "Die Feldbahn", Band 2, Österreich, S. 150 (ac).

24.06.92/ Die Firma Kern, Straßenbau und Kiesrecycling in CH-8180 Bülach besitzt neben der Lok aus Rekingen (die mit der Deutz-Salami - die war übrigens zuletzt im vergangenen Jahr anlässlich einer Stadtfeier in Bülach im Einsatz) noch eine zweite O&K-Maschine, die aber woanders herkommen muß. Wer weiß mehr (Daten, Herkunft) (jl)?

Sundland Sag, Høvleri og Torvströfabrikk N-3160 Stokke

O.A. (BE 1/92 -173-)/ Für den Nordlandfahrer: Stokke liegt an der West- und nicht an der Ostseite des Oslofjordes (uv)!

Verzeichnis der lieferbaren Literatur (Stand: Dezember 1992)

Bahn-Express

Der Bahn-Express ist eine Zeitschrift für Werkbahnfreunde. Es wird ausschließlich über Industrie-, Hafen- und Feldbahnen berichtet. Größere Berichte handeln die Bahnen einer Region oder eines größeren Industriebetriebes ab bzw. stellen Lokomotivtypen vor, Kurzmeldungen informieren über einzelne, kleinere Werke, wobei insbesondere ausführliche Loklisten abgedruckt werden. Der Bahn-Express erscheint ab 1989 zweimal pro Jahr in unregelmäßigen Abständen. Jedes Heft ist im Format DIN A5 gehalten und umfaßt 60 Seiten. Das Einzelheft kostet DM 6.80/7.80.

Bahn-Express (aktuelle Jahrgänge)

(Bestellung bei: Edmund Reinecke, Baaste 16, W-2743 Farven)

Jahrgang 1989/90 (4 Hefte à 60 Seiten).....	DM 26.00
Jahrgang 1991/92 (4 Hefte à 60 Seiten).....	DM 26.00
Jahrgang 1993/94 (4 Hefte à 60 Seiten).....	DM 29.50

Bahn-Express (ältere Jahrgänge)

(Bestellung bei: Klaus Linek, Müllerweg 15, W-6052 Mühlheim)

Jahrgang 1986/1987/1988 (je 4 x 60 Seiten)	je DM 26.00
Jahrgang 1983/1984/1985 (je 6 x 40 Seiten)	je DM 26.00
Einzelhefte 1986/1987/1988 (je 60 Seiten)	je DM 7.40
Einzelhefte 1983/1984/1985 (je 40 Seiten)	je DM 5.10

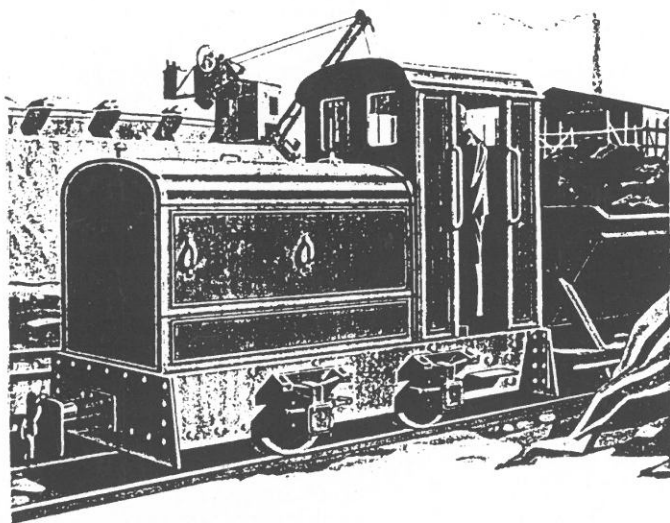
Sonstige Literatur

(Bestellung bei: Ulrich Völz, Von-der-Wisch-Str. 47, W-2300 Kiel 1)

Feldbahnen in Schleswig-Holstein (1993, ca. 60 Seiten)	in Vorbereitung
Feldbahnen in Niedersachsen I (1991, 96 Seiten)	DM 15.80
Feldbahnen in Bayern (1989, 92 Seiten, kopierter Nachdruck)	DM 7.80



Motor-Lokomotiven Typ DS



10 und 20 PS mit Dreigang-Getriebe

Für jeden Feldbahnbetrieb die unentbehrliche Zugmaschine

DIEPHOLZER MASCHINENFABRIK

F. SCHÖTTLER, DIEPHOLZ, BEZ. BREMEN