

Bahn- Express

1/97

Magazin für Werkbahnfreunde



IMPRESSUM

030597/400

- Herausgeber:**
BAHN-EXPRESS
Magazin für Werkbahnfreunde
Kiel - Farven
- Redaktion BAHN-EXPRESS:**
Ulrich Völz
Von-der-Wisch-Str. 47
D-24107 Kiel
Tel. 0431/312729
- Geschäftsstelle BAHN-EXPRESS:**
Edmund Reinecke
Baaste 14
D-27446 Farven
Tel. 04762/1354
- Erscheinungsweise:**
2x jährlich, unregelmäßig
- Bezugspreise:** Inland/Ausland
Einzelheft DM 8.50 / 9.50
2-Jahresabo DM 32.50 / 35.00
- Bild- und Texteingendungen** (auf
separatem Papier) bitte nur an
die Redaktion, Bestellungen nur
an die ausgewiesenen Adressen.
- Druck:** Steinmeier, Nördlingen
- # = am Stichtag der Meldung
vorhandene Fahrzeuge
- LV = aus einschlägigen Liefer-
verzeichnissen 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 1997
- Titel:** Mitten durch besiedeltes
Areal fährt Diema 5147/1991 mit
ihrem Zug (Zementwerk Hürlimann,
Brunnen/Schweiz, 05.09.94).

INHALT 1/97 (NR. 74)

SCHMALSPURBAHNEN IN DER SCHWEIZ (III)	123
Zürcher Ziegeleien, CH-Schinz nach Dorf	123
Ziegelei Schumacher, CH-Gisikon	123
Ziegelei Landquart, CH-Landquart	127
Hürlimann Söhne, Zementfabrik, CH-Brunnen	129
Suden, Schotterwerk, CH-Estavanens	131
Schweizerische Militärunternehmung, CH-Thun	133
ITAG Illsee-Turtmann, CH-Oberems	133
Murer, Bauunternehmung, CH-Erstfeld	135
Rothpletz Lienhard, Bauunt., CH-Aarau	136
Schlatter, Eisen und Maschinen, CH-Rheinsulz	136
KURZMELDUNGEN	138
Norddeutsche Affinerie, Hamburg	138
Hamburger Wasser-Werke, Kalte Hefe, Hamburg ..	141
Hamburger Wasser-Werke, Curslack, Hamburg	141
Krohn-Heizung, Siek	141
Felten & Guillaume Energietechnik, Nordenham ..	142
Midgard, Nordenham	143
H.F. Wiebe, Bremen	144
Kali + Salz, Bad Salzdetfurth	144
Kali + Salz, Siegfried, Giesen	144
Barbara Erzbergbau, Wohlverwahrt, Nammen	146
Stadtwerke Gießen, Gießen	146
Nordharzer Zucker, Baddeckenstedt	147
Stadtwerke Düsseldorf, Hafenbahn, Düsseldorf ..	147
RuP Rohstoffhandelsgesellschaft, Düsseldorf ..	148
Muskator Werke, Düsseldorf	148
Dreco-Werke Dresden, Düsseldorf	148
Deutsche Kraftfutterwerke, Düsseldorf	149
ELG Eisenlegierungen Handelsges., Düsseldorf ..	149
Rohstoffhandel Herminghaus, Düsseldorf	150
Stadtwerke Düsseldorf, Lausward, Düsseldorf ..	150
Hüttenwerke Kayser, Lünen	151
Hansa Rohstoff, Essen	151
Thyssen Guß Schalker Verein, Gelsenkirchen ..	151
RTS Rohr Transport Service, Duisburg	151
Brütigam Ruhrthaler Transporttechnik, Moers ..	152
SCHÖMA Christoph Schöttler, Diepholz	155
Torfwerk Drebber, Drebber	158
Sachtleben Bergbau, Meggen	159
Ruhrkohle, Heinrich Robert, Hamm	160
Bergbaumuseum Ramsbeck, Ramsbeck	160
Gerlach Werke, Homburg	163
Vebeq, Frankfurt	165
MT Group, DK-Korsör	165
Danstål, DK-Fredriksverk	165
Jäger Bau, A-Schrums/A-Nüziders	169
Fisons Horticulture, GB-Swinefleet	169
Fisons Horticulture, GB-Hatfield	171
Consorzio autonome del porto, I-Genova	173
Torstanåla Torvströfabrik, S-Torstanåla	175
Såtra Bruk, S-Såtra	176

BÜCHERECKE für Feld- und Werkbahnfreunde 177

Ulrich Völz

Schmalspurbahnen in der Schweiz (III)

Nein, nein - nicht schon wieder Tunnelloks! Diesmal sind die übertägigen Schmalspurbahnen dran, wobei wir aber auch diesmal die zunächst augenfälligen Ziele des Landes, RhB, FO und wie sie alle heißen, außen vor lassen. Eine nähere Untersuchung der Ziegelindustrie ist genauso lohnend. Darüber hinaus finden sich noch weitere Industriezweige, und nicht zuletzt die Lagerplätze einiger Bauunternehmungen, die eine Exkursion rechtfertigen. Sehen Sie selbst:

Zürcher Ziegeleien AG
CH-5107 Schinz nach Dorf AG

30.08.94 (BE 1/91 -51-)/ Direkt am SBB-Bahnhof liegt die Verladeanlage, an der von der 600 mm-Feldbahn auf SBB-Wagen umgeschlagen wird. Die sehr solide verlegte Feldbahn verläßt dann das Betongerüst, passiert den Lokscheunen, windet sich - stets Höhe gewinnend - durch Wiesen und Brachland und erreicht nach insgesamt rund 500 Metern die "Grube". Hier wird alle 2 Jahre im großen Stil Ton zusammengeschoben, der dann nach und nach per Radlader auf die Feldbahn und anschließend per SBB in die Ziegelei nach Zürich geschafft wird. Es ist nur eine Lok vorhanden.

Zürcher Ziegeleien AG CH-5107 Schinznach Dorf AG						Spur : 600 mm Datum: 30.08.94		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		Diema 2987/1968	Bd.	DS 90/1	90.0	11.0	20.0	a) rot
a) = neu an ZÜRCHER ZIEGELEIEN, SCHINZNACH-DORF ("Tante Emmi")								

Gefahren wird mit drei Mühlhäuser-Kippern vom Typ 3/600 (FNr.en 1, 2 und 3, Bj. 1968). Der Lokführer erledigt den gesamten Betrieb allein. Er fährt pro Tag 10 Touren und befördert so nach eigenen Angaben rund 50 cbm Ton (ca. 150 t).

Für Fotografen steht das Sonnenlicht allerdings denkbar schlecht. Am ehesten kann man noch nachmittags fotografieren, doch um 15 Uhr ist Feierabend, dann werden die Kipper abgehängt und die Lok rollt in den Schuppen.

Ziegelei Schumacher & Co.
CH-6038 Gisikon LU (Körblingen)

31.08.94 (DS 3/92 -73-)/ Das moderne Ziegelwerk liegt nordöstlich von Luzern, unweit der Autobahnabfahrt Root und ist von der Autobahn aus auch zu sehen. Ursprünglich wurde das Werk schon 1860 gegründet, erst 1908/09 wurde die heutige Grube für die Rohstoffgewinnung erschlossen. Auf der Feldbahn dorthin, Spur 500 mm, wurden zunächst Pferde eingesetzt, in den 30er Jahren wurde eine Deutz-Lok mit Verdampfungskühlung gekauft. Später ersetzte man das 50er Gleis durch 70er Profile.



Zürcher Ziegeleien, CH-Schinnach: Der Zug mit der einzigen Diema-Lok steht bereit zur Beladung im Grubenbereich (oben). Das untere Foto zeigt die Lok einmal „richtig herum“ zur Feierabendzeit vor dem Lokschuppen (30.08.94).



Schließlich wurde die wohl gut einen Kilometer lange Feldbahn im Jahre 1989 auf 600 mm umgebaut und komplett saniert. Anfang 1990 beschaffte man noch eine fabrikneue Schöma-Lok und setzt diese nun zusammen mit 4 gebraucht übernommenen Kippern belgischer Herkunft (Stevens Gebroeders S.P.Y., Ieper Poperinge/Belgien) ein. Fünf weitere Kipper gleicher Bauart stehen zur Reserve in einem Ziegelschuppen.

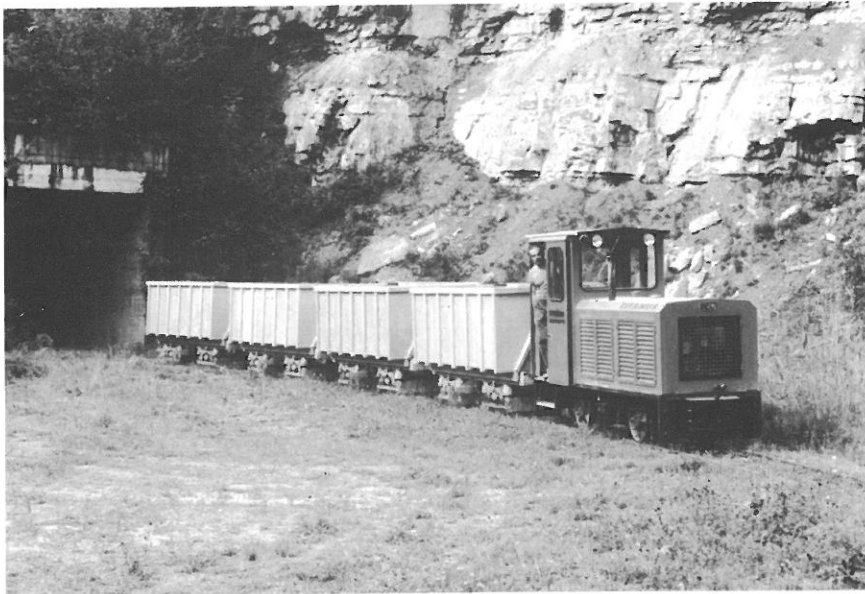
Ziegelei Schumacher & Co. CH-6038 Gisikon LU (Körblingen)							Spur :	600 mm
							Datum:	31.08.94
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		Schöma 5140/1990	Bdh	CHL 30 G	63.0	7.5		a) rot
#		Diema 2638/1963	Bd.	DS 20	22.0	3.3		b) orange
a) = neu an SCHUMACHER & CO., KÖRBLINGEN ("Titanus")								
b) = neu an FLEMMING'SCHE ZIEGELWERKE, HANNOVER (500 mm, 3.3 t)/ 07/79 an Diema (Umbau 3.8 t)/ Schumacher & Co., Körblingen/Gisikon/Schweiz (c1990 Umbau 600 mm)								

Normalerweise ist die Bahn von 7 bis 17 Uhr in Betrieb (abzüglich einer - wie allgemein in der Schweiz üblich - reichlichen Mittagspause), in dieser Zeit werden ca. 15 Zugpaare gefahren.

Die weitere Benutzung der Feldbahn dürfte nicht zuletzt der Tatsache zu verdanken sein, daß der Besitzer des Werkes, Herr Schumacher, selbst Eisenbahnfreund ist und Feldbahnmateriale sammelt. Einstweilen warten jedoch die früheren 500 mm-Fahrzeuge und weitere Sammelexponate auf eine Aufarbeitung.

Für den Betriebsbereich steht neben der schon erwähnten Schöma-Lok eine kleinere Diema-Lok in der Entladehalle bereit (siehe Liste oben).

Ziegelei Schumacher & Co. CH-6038 Gisikon LU (Körblingen)							Spur :	500/600 mm
							Datum:	31.08.94
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		Diema /19..		Hydraulikkipper, 4achs				
#		Brun 36/19..	Bdm	FL 12	12.0			gelb
#		O&K 25205/1951	Bdm	MD 2 B		4.5		a)
#		Brun 41/19..	Bdm	B 121 HK 65	12.0			grün
#		Kröhnke 298/1957	Bdm	Lorenknecht	6.0			b)
#		Kröhnke 300/1958	Bdm	Lorenknecht	6.0			c)
#		Hatlapa 50097/1956	Bdm	43.2				d)
#		Diema 1797/1955	Bdm	DL 6	6.0			e)
#	14	Jung 7974/19..	Bdm	EL 110	12.0	4.0	13.0	f)
#		O&K 25685/1956	Bdm	MV 0 A		3.5	10.0	g)
#		Deutz 10282/1931	Bdm	OME 117 F		3.0	8.5	h)
#		Diema 2803/1965	Bdm	DFL 60/1.1	47.0	6.0		i)
#		Schöma 4451/1981	Bdh	CHL 20 G	30.5	3.5	12.0	j)



Ziegelei Schumacher, CH-Körblingen: Einsatzgarnitur auf der sehr gepflegten 600 mm-Feldbahn ist die Lok TITANUS (Schöma 5140) mit vier belgischen Hydraulikkippern, hier aufgenommen am Tunnel kurz vor der Grube (oben). Die untere Aufnahme zeigt die Reservelok (Diema 2638) an der Rückseite des Ziegelwerkes. Im Hintergrund werden gerade die Ofensteine auf dem Ofenwagen ausgetauscht (31.08.94).



Ziegelei Schumacher & Co. CH-6038 Gisikon LU (Körblingen)	Spur : 500/600 mm Datum: 31.08.94
a) = neu an (Schöma 1274) WANDER-WENDEL/SCHWEIZ/ Schumacher, Körblingen b) = Schild: Max Hohl, Stuttgart-Degerloch c) = Schild: Fritz Kirchhoff, München/ neu an BRIQUETTERIE DE LA BARRIERE, BURY/BELGIEN (besser würde wohl Fnr. 301/1957 passen: neu an FRITZ KIRCHHOFF, MÜNCHEN) d) = .../ Rudolf Seeland, Hamburg/ 09/72 an Eilers/ 06/76 an Redig, Hamburg/ Eilers/ Schumacher, Körblingen e) = neu an MATADOR-KALKWERKE, SPRINGE/DEISTER/ Schumacher, Körblingen f) = Schild: Eckardt AG, Hamburg/ Paul I. Peters, Husum/ Schumacher, Körblingen g) = neu an JOST HINRICH HAVEMANN, LÜBECK (780 mm) 81vh/ Eilers, Hamburg 87vh/ 1987 an Schumacher, Körblingen h) = neu an ROBERT AEBI & CIE. AG, ZÜRICH/SCHWEIZ/ Schumacher, Körblingen (Lok erheblich umgebaut) i) = neu an IVB NV, ZWOLLE/NIEDERLANDE (DS 30/1, 700 mm, 33 PS, 5 t, 15 km/h)/ 02/78 an Diema (Umbau DFL30/1.1, 600 mm, 47 PS, 6 t)/ 06/78 an NV Steenbakkerijen van Biervliet, Zonnebeke/Belgien/ Diema/ 12/84 an Schumacher, Körblingen (lt. Lok: DFL60/1.1) j) = neu an SCHUMACHER & CO., KÖRBLINGEN	

Ein Teil der von Herrn Schumacher aufbewahrten Fahrzeuge steht in einer Scheune auf dem Dachboden (vorstehende Liste, Teil 1), weitere Fahrzeuge sind in einer etwas abgelegenen Ziegelscheune untergestellt (dito, Teil 2).

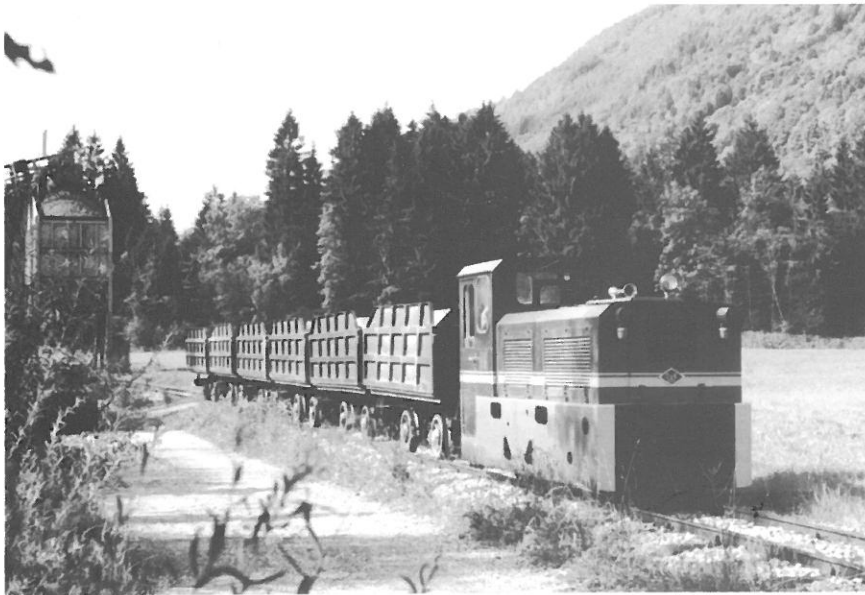
Zumindest die beiden zuletzt in der Liste genannten Loks dürften auch einmal dem Betriebsbestand zuzurechnen gewesen sein – alle übrigen Maschinen sind Sammlerstücke.

Herr Schumacher besitzt einen Aktenordner mit "Fanpost" und Beschaffungsunterlagen, der bereitwillig gezeigt wird – im Wissen über den o.g. Artikel in der Drehscheibe haben wir auf eine ausführliche Sichtung verzichtet – der Drehscheiben-Artikel war dann aber eher eine Ernüchterung! Wer holt unser Versäumnis nach ?

Ziegelei Landquart AG CH-7302 Landquart GR

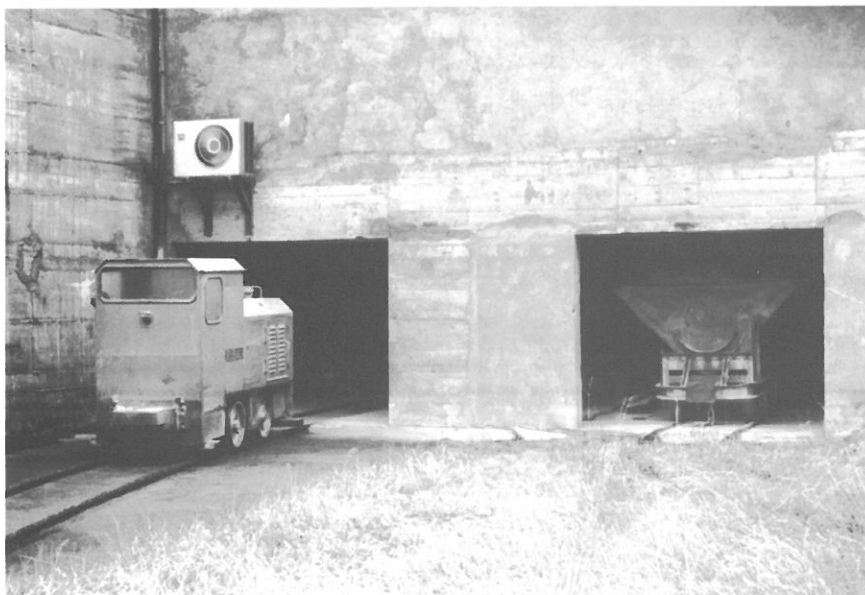
02.09.94 (BE 1/89 -57-)/ Auch dieses Ziegelwerk besitzt noch eine betriebsbereite Feldbahn, allerdings in weit bescheidenerem Maße als z.B. in Körblingen. Die hiesige Feldbahn, in Spurweite 750 mm ausgeführt, ist nur noch ein Restbetrieb, der in den Wintermonaten (Januar/Februar) stattfindet. Dann wird ein- bis zweimal pro Woche auf der rund 300 Meter langen Reststrecke vom Lagerplatz zur Entladung gefahren, um eine Beimischung für einen bestimmten Stein zu transportieren. In der übrigen Zeit liegt die Bahn still.

Der Fahrzeugpark besteht aus einer neueren Diema-Lok, einer O&K-Reservelok (25348, gleislos in der Entladehalle abgestellt), einer betriebsunfähigen O&K-Maschine (25586, gleislos im Freien abgestellt) sowie aus rund 15 Kipploren.



Schotterwerk Sudan, CH-Estavannens: Die O&K-Lok (26680) rollt mit ihren 6 Bischoff-Wagen gerade auf den Beladetrichter zu, der links im Hintergrund noch erkennbar ist (07.09.94).

Ziegelei Landquart, CH-Landquart: Viel Beton und wenig Betrieb findet man auf dem Rest der hier verbliebenen Schmalspurbahn. Diema 4315 wagt sich für ein Foto in den Regen hinaus (02.09.94).



Ziegelei Landquart AG CH-7302 Landquart GR						Spur : 750 mm Datum: 02.09.94			
#	Nr.	Herstellerdaten		Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	3	Diema	4315/1979	Bdh	DFL 30/1.7	47.0	5.0	15.0	a) orange
#		O&K	25586/1955	Bdm	MV 1 A		4.0	12.0	b) gelb
#		O&K	25348/1955	Bdm	MV 1 A		4.0	12.5	c) grün
a) = neu an RUBAG, BASEL/SCHWEIZ, für Ziegelei Landquart AG, Landquart 88vh b) = neu an MBA, ZÜRICH/SCHWEIZ (600 mm)/ Ziegelei Landquart AG, Landquart (750 mm) c) = neu an O&K, AMSTERDAM/NIEDERLANDE (700 mm)/ Ziegelei Landquart AG, Landquart (750 mm)									

K. Hürlimann Söhne AG, Zementfabrik CH-6440 Brunnen SZ

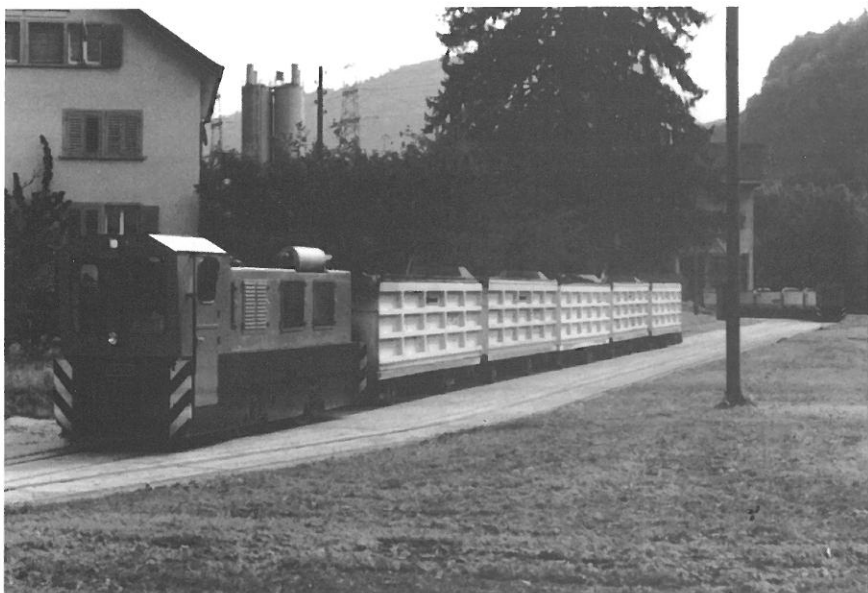
05.09.94 (BE 2/92 -234-)/ Dem ausführlichen Artikel im vorgenannten BE ist nur wenig hinzuzufügen. Auf dem Normalspurbereich ist unverändert die Deutz-Lok vorhanden und im Einsatz:

K. Hürlimann Söhne AG, Zementfabrik CH-6440 Brunnen SZ						Spur : 1435 mm Datum: 05.09.94		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	Tm 2/2	Deutz 58175/1967	Bdh	KG 230 B EX	230.0	36.0	17.5	a) blau
a) = neu an GEWERKSCHAFT VICTOR, CASTROP-RAUXEL (3)/ 1989 an Hürlimann, Brunnen								

Die 750 mm-Schmalspurbahn ist, wenn sie im Einsatz ist, bemerkenswert rege. Dann pendeln beide Zügeinheiten ständig, wobei eine Einheit vollautomatisch über ein Silo beladen wird (kein Mensch beobachtet und überwacht diesen Vorgang!), und die andere auf der Strecke verkehrt bzw. in Sekundenschnelle im Werk entladen wird. Kehrt der leere Zug zurück, ist der andere schon wieder beladen. Der Lokführer steigt einfach um, während der nächste Leerzug beladen wird.

Aufgrund der dadurch sehr hohen Transportkapazität ist die Bahn mitunter auch nicht in Betrieb (so z.B. bei unserem ersten Anlauf in der Woche zuvor).

Neben den beiden Zügeinheiten samt Steuerwagen ist eine weitere Diema-Lok vorhanden, die mittels eines Mühlhäuser-Kippers (104/1983, Umbau Kipper TMT Hürlimann 1.1702/1990) fallweise einen betriebsinternen Materialtransport besorgt.



Zementwerk Hürlimann, CH-Bruppen: Diema 5146 verläßt gerade die Beladestelle. Im Hintergrund ist noch der zweite Zug erkennbar, dessen Beladung gerade begonnen hat. Die untere Aufnahme zeigt Diema 5147 an der Entladung im Werk direkt hinter der SBB-Unterquerung. Der Zug fährt langsam durch die Anlage, wobei die Wagen nacheinander entleert werden (05.09.94).



K. Hürlimann Söhne AG, Zementfabrik CH-6440 Brunnen SZ							Spur :	750 mm
							Datum:	05.09.94
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		Diema 5146/1991	Bdh	DFL 150/1.2	223.0	20.0	20.0	a) orange
#		Diema 5147/1991	Bdh	DFL 150/1.2	223.0	20.0	20.0	a) orange
#		Diema 4525/1982	Bdh	DFL 60/1.6	83.0	8.0	20.0	a) orange
#		O&K 25323/1954	Bdm	MV 2 A		7.0	12.5	a) grün
#		O&K 26245/1963	Bdm	MV 4 A		7.6	18.0	b) grün
a) = neu an HÜRLIMANN, Brunnen								
b) = neu an MBA, ZÜRICH/SCHWEIZ/ Hürlimann, Brunnen								

In dem malerischen Lokschuppen am Rande des Werksgeländes verbargen sich am Stichtag noch zwei O&K-Loks, die aber schon Eisenbahnfreunden versprochen waren und in nächster Zeit abgeholt werden sollten. Bereits in der Woche zuvor ist die schmalspurige Akku-lok (vgl. BE 2/92) von Eisenbahnfreunden übernommen worden.

Sudan SA, Schotterwerk CH-1661 Estavannens FR

07.09.94/ Hier, zwischen Bulle und Montbovon, wurde uns nur am Rande eine Schmalspurbahn empfohlen, die sich im Nachhinein aber als sehr sehenswert entpuppte: Eine ungewöhnliche Lok, ungewöhnliche Wagen - und überhaupt: Scheinbar hat jemand vergessen, dieses urige Bähnchen stillzulegen ...

Eine größere moderne O&K-Lok (26680, 20 km/h) pendelt bis zu 12 Mal pro Tag auf der rund 3 Kilometer langen 750 mm-Strecke, die fast ausnahmslos durch dichtes Gebüsch entlang des Flusses Sarine führt. Die Lokomotive hat dabei 6 ungewöhnliche Kipper am Haken (Bischoff Werke KG, Recklinghausen). Es wird Kies transportiert, der an einem Ende der Bahn über ein Silo verladen und im Mischwerk entladen wird. In der Fortsetzung der Strecke befindet sich der Lokschuppen. Irgendwelche Weichen oder Reservefahrzeuge (auch Loren) existieren nicht. Einem Blick auf die Strichliste des Lokführers zufolge ist die Bahn wohl auch nicht jeden Tag in Betrieb.

Sudan SA, Schotterwerk CH-1661 Estavannens FR							Spur :	750 mm
							Datum:	06.09.94
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		O&K 26680/1970	Bdh	MB 125 S	110.0	12.0	20.0	a)
a) = neu an M. SUDAN SA, SCHOTTERWERK, BROU, Estavannens								

Fotografisch kann man entweder an der Be- (hinter einem Campingplatz) oder der Entladung tätig werden, wobei das Licht günstiger steht, je früher der Morgen ist (Achtung: Hier sind die Berge zu berücksichtigen!). Dazwischen verläuft die Strecke - wie schon gesagt - im Urwald. Auf Anfrage wird eine Person auch auf der Lok mitgenommen.

SM Schweizerische Munitionsunternehmung CH-3602 Thun BE

07.09.94/ Die z.Zt. einzige Einsatzlok der ansonsten unzugänglichen 750 mm-Bahn wurde für uns aus dem Schuppen gefahren. Zum Schluß zeigte man uns noch die inzwischen betriebsunfähige Reservelok, die zusammen mit einigen Bahndienstfahrzeugen, u.a. einer Schneeschleuder, unter einer Überdachung abgestellt war.

SM Schweizerische Munitionsunternehmung CH-3602 Thun BE							Spur :	750 mm
							Datum:	07.09.94
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	32.023	Schöma 3686/1973 Aebi 104/19..	Bdh Bdm	CFL 60 DZ	88.0 45.0	8.0	26.0	a) rot b) rot
a) = neu an Eidgenössische Munitionsfabrik/ SM Schweizerische Munitionsunternehmung, Thun								
b) = 1954 Umbau von Elektro- auf Dieselantrieb/ abgestellt								

Die Bahn wird heute meist nur noch in den Morgenstunden für interne Transporte eingesetzt.

Vor etlichen Jahren wurden anlässlich eines Tages der offenen Tür auch einige Personenwagen hergerichtet, die heute noch vorhanden sind. Sonderfahrten oder Besichtigungen können aus verständlichen Gründen jedoch nicht organisiert werden.

ITAG Illsee-Turtmann AG, Kraftw. Oberems CH-3948 Oberems VS

27.09.95/ Der Hinweis kam erst wenige Tage zuvor und war zudem ungenau ("30 km von Brig entfernt auf 1800 Meter Höhe"), konnte aber konkretisiert werden, ohne daß viel Zeit verlorenging: Oberems liegt auf der Südseite des Rhönetales zwischen Visp und Sierre. Zum Kraftwerk, das einigermaßen im Ortsbereich liegt, gehört ein Überleiterstollen, der noch einige hundert Meter oberhalb liegt.

Hinter Oberems führt ein schmaler Weg den Berg hinauf, zunächst noch asphaltiert, später unbefestigt, zum Schluß noch ein gutes Stück oberhalb der Baumgrenze. Er ist bis zum Stolleneingang befahrbar. Dort herrschen allerdings sehr beengte Platzverhältnisse. Das 600 mm-Gleis führt kaum mehr als 5 Meter aus dem Stollen heraus und endet gerade vor dem Abhang. Ein kleiner Radlader kann noch den abgekippten Schotter auf die einzige Lore verladen, einen PKW kann man dort zusätzlich schon nicht mehr parken.

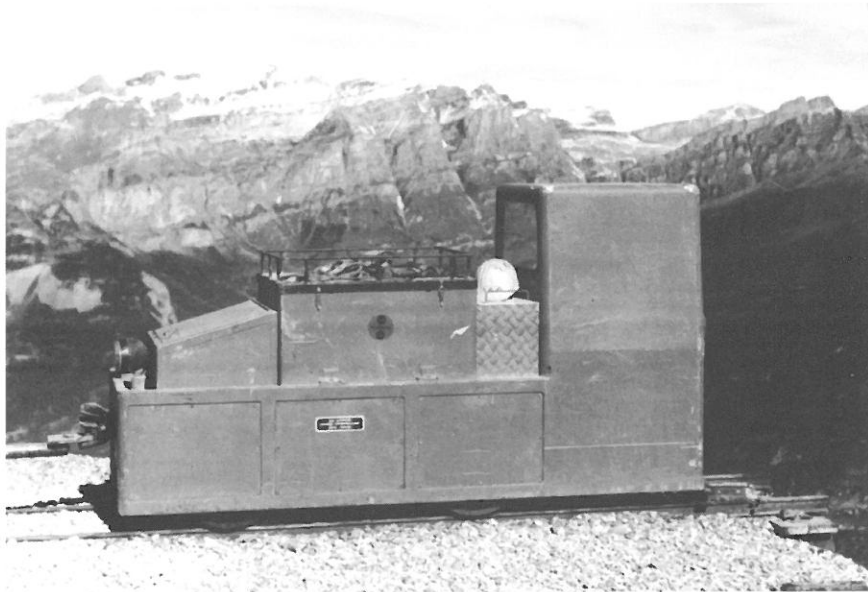
Zur Zeit wird die Gleisanlage im Stollen ausgetauscht. Beauftragt hiermit ist die Baufirma Walo Bertschinger AG. Im Stollen sind zwei Akkuloks tätig (Hersteller: Elektr. Fahrzeuge AG Oerlikon 2121, 2,6 kW, 1,75 t und 2123, 2,9 kW, 1,75 t). Die letztgenannte zeigte sich gerade am Tageslicht. Darüber hinaus ist eine weitere Akkulok hier (Eigentümer: Belloli, Grono), die von Walo Bertschinger angemietet war.

Die gesamte Gleisanlage ist 4 km lang und führt von der Augustwaengi (das ist der von uns besuchte Stollenausgang oberhalb von Oberems) via Mareschalp zum Illsee-Stauwehr.



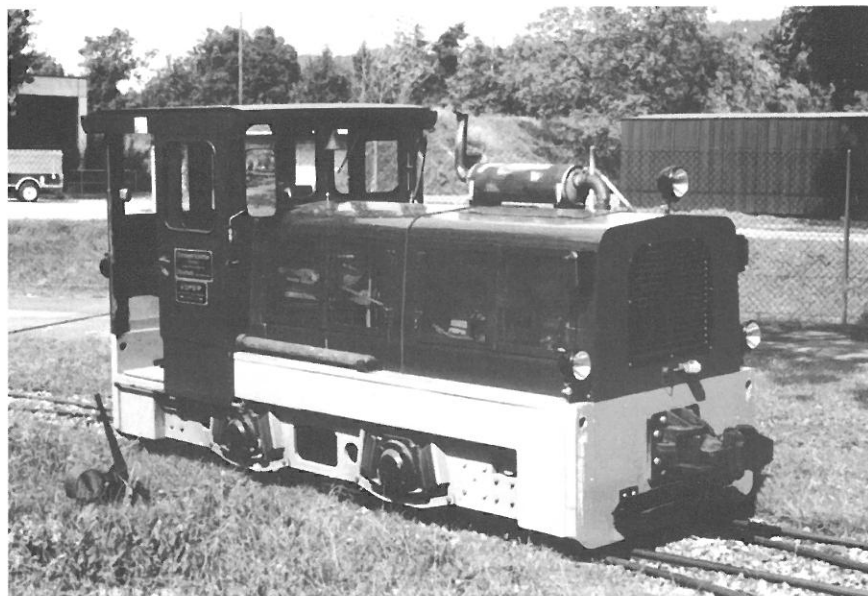
Zementwerk Hürlimann, CH-Brunnen: Hier steigt der Lokführer nur kurz von einem Zug auf den anderen - rechts Diema 5146, links die Schwesterlok 5147. Das untere Foto zeigt, daß auch für Deutz 58175 auf dem Normalspuranschluß etwas zu bewegen ist (05.09.94).





ITAG, CH-Oberems: Eine leider ziemlich häßliche Lok (Oerlikon 2123) zeigt sich vor genialer Kulisse auf ca. 2400 m über dem Meer oberhalb von Oberems. Rechts der Lok geht's ohne Schienen steil bergab, links beginnt nach 5 Metern der Stollen (27.09.95).

Schweizerische Munitionsunternehmung, CH-Thun: Die gepflegte Schöma-Lok (3686) ist heute die Betriebslok der internen Schmalspurbahn (07.09.94).



Im vorderen Bereich der Untertageanlage gibt es zwei beleuchtete Blindstollen als Werkstatt- und Abstellfläche. Der eigentliche Stollen ist unbeleuchtet. Obwohl das Angebot einer Begehung des nicht einmal stehhohen Stollen bestand, mußte dieses Vorhaben nach kurzer Zeit infolge mangelhafter Beleuchtungs-ausrüstung abgebrochen werden - es war schlicht stockfinster! (uv, sj)

Murer AG, Bauunternehmung CH-6472 Erstfeld UR

05.09.94/ Bekannt durch Beteiligungen an zahlreichen Tunnelbaustellen und die Bestellung einiger Schöma-Loks in den letzten Jahren bot sich ein Blick auf den Lagerplatz der Bauunternehmung geradezu an.

Murer AG, Bauunternehmung CH-6472 Erstfeld UR								Spur :	600/750 mm
								Datum:	05.09.94
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	1674	Diema	2556/1962	Bdm	DS 28	28.0	4.5		a) gelb
(#)	1675	Diema	2391/1960	Bdm	DS 40	45.0	6.6		b) gelb
(#)	1708	Schöma	4999/1989	Bdh	CFL 180 DCL	185.0	25.0		c)
(#)	1708	SIG	588101/19..	Bo	ETB 70	70.0	9.7	20.0	d)
#		SIG	618226/19..	Bo					
#		SIG	/19..	Bo					e)
#		SIG	/19..	Bo					e)
#	1714	SIG	619523/19..	Bo	ETM 50	70.0	8.0	20.0	
#	1719	SIG	619524/19..	Bo	ETM 50	70.0	9.5	20.0	
#	17007	SIG	800483/19..	Bo	ETB 70	70.0	9.7	20.0	
#	17008	SIG	/19..	Bo	ETB 70	70.0	9.7	20.0	
(#)	17012	SIG	805770/1985	Bo	ATS 100	100.0	14.7	20.0	f)
(#)	17014	SIG	805771/1985	Bo	ATS 100	100.0	14.7	20.0	f)

a) = neu an BEROLINA GMBH, BAUMASCHINEN, HAMBURG/ KEMNA-BAUGES./ 1970 AN ZIEGELW. HADEMARSCHEN, H.P. THOMSEN, HADEMARSCHEN, Grube Seefeld/ 1983 an Torfw. Walter Sievers, Todenbüttel 92vh (4.3 t)/ vmtl. Diema (Umbau 4.5 t)/ Murer, Erstfeld'

b) = WILH. STÜRMLINGER & SÖHNE (600 mm)/ 10/72 an Diema (Umbau 50 PS)/ 11/72 an Heinrich von Bloh, Bauunt., Bloh i.O. (10)/ 11/84 an Diema (Umbau 750 mm)/ 12/84 an C. Zschokke AG, Genf/Schweiz/ Murer, Erstfeld/ z.Zt. Associazione Lavori Piora

c) = neu an MURER AG, ERSTFELD, FÜR ARGE PIERRE PERTUIS (Straßentunnel zwischen Biel und Moutier), SONSEBOZ/ z.Zt. Associazione Lavori Piora (3)

d) = z.Zt. Associazione Lavori Piora (4)

e) = unzugänglich im Hochregal abgestellt

f) = eine Lok z. Zt. Consortium Galerie Planafaye, die andere gerade in Aufarbeitung in Erstfeld (für dieselbe Baustelle) - genaue Zuordnung unklar

Die kleine Diema-Lok (DS 28) war zunächst nur angemietet und wurde letztendlich aber doch fest übernommen, da immer mal ein Projekt vorkommt, bei dem eine Bahn trotz beengter Raumverhältnisse eingesetzt werden soll.

Außerdem befand sich eine beachtliche Anzahl unterschiedlicher Kipper auf dem Platz. In der Werkstatt wurde gerade eine größere SIG-Akkulok komplett neu aufgearbeitet. Sie soll nach ihrer Fertigstellung beim Consortium Galerie Planafaye in Fribourg zum Einsatz kommen (mehr hierzu siehe BE 2/96 -75-). Dort befand sich bereits eine SIG-Akkulok von Murer. Weitere Murer-Loks waren am Stichtag bei der Associazione Lavori Piora in Faido im Einsatz (siehe BE 2/94 -210-).

Rothpletz, Lienhard & Cie. AG CH-5000 Aarau AG

30.08.94/ In Aarau liegt die Verwaltung dieser Bauunternehmung, doch wenige Kilometer weiter nördlich befindet sich in der Ortschaft Staffelegg der frei zugängliche Lagerplatz, der neben einer Anzahl Kipper und Gleisen auch verschiedene Lokomotiven zu bieten hat, die allesamt überdacht abgestellt sind:

Rothpletz, Lienhard & Cie. AG CH-5000 Aarau AG							
Spur : 600/750 mm Datum: 30.08.94							
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)
#	10.3.4	...	/19..	Bo	sehr kleine Akkulok, mit Führerhaus		
#	10.3.5	O&K	/19..	Bdm	recht große Bauart, offen		
(#)		O&K	/19..	Bdm			a)
(#)		O&K	/19..	Bdm			a)
#	10.3.8	SIG 578301/1957	Bo	ETB 70	beide SIG-Loks mit zusammen 5 Akkus		
#		SIG	/19..	Bo			
#	281.27.003	GIA	/19..	Bd.			b) gelb
#	281.27.003	GIA	/19..	Bd.			b) gelb
a) = z.Zt. an Pfadfinderlager verliehen b) = tatsächlich zwei baugleiche Loks mit derselben Inventarnummer!							

Zusätzlich soll es noch zwei weitere O&K-Loks geben, die in diesem Jahr anlässlich eines Pfadfinderlagers in der Nähe von Luzern vermietet waren. Das Pfadfinderlager ist zwar schon wieder abgebrochen, die Loks waren am Stichtag jedoch noch nicht wieder eingetroffen.

29.09.95/ Wozu Kontrollen gut sein können! Von den im Vorjahr hier vorgefundenen Loks gab's keine Spur mehr. Weiterhin unberührt waren Unmengen gestapelter Mühlhäuser-Kipper auf dem Platz vorzufinden.

Schlatter AG, Eisen und Maschinen CH-4338 Rheinsulz

30.09.95/ Schlatter ist ein Baumaschinenhändler, der auch Baumaschinen repariert und grundüberholt. Seine Kunden sind auf der ganzen Welt angesiedelt. Ein Blick in die Lagerhalle im benachbarten Leibstadt gab den Blick auf etliche Lokomotiven frei.

Schlatter hat im Jahre 1993 zwei fabrikneue GIA-Loks (3501-02) bestellt. Eine Maschine läuft derzeit in Amsteg (allerdings auf 900 mm - siehe BE 2/96 -65-), die andere steht in Leibstadt. Ursprünglich waren diese Loks bei Dragados/Spanien im Einsatz.

Desweiteren gehört ihm die GIA-Lok bei Cleuson-Dixence, Los C/D. Die andere GIA-Lok, die zuvor auf dieser Baustelle war, steht jetzt in Leibstadt (siehe BE 2/96 -70-).

Die Lagerhalle in Leibstadt, die wenig später im Schnelldurchgang einmal durchlaufen wurde, barg - für uns erkennbar - neben Baumaschinen aller Art folgende, deutlich mehr als die zuvor avisierten "3-4" Loks, die abgesehen von wenigen Ausnahmen aber schon in schlechtem Zustand waren und nur selten mehr über ihre Identität preisgaben:

Schlatter AG, Eisen und Maschinen CH-4338 Rheinsulz							Spur : div. Datum: 30.09.95
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)
#	2 Stück	Plymouth	/19..	Bo	kanadisches Fabrikat		
#	4 Stück	SIG	/19..	Bo	mit Endführerstand		
#	2 Stück	SIG	/19..	Bo	mit Mittelführerstand		
#		SIG 761110/1973	Bo	ETS 1000	100.0	15.6	20.0
#		SIG 709466/1979	Bo	ETB 70	70.0	9.7	20.0
#		Ageve	779/1976	Bdh		12.0	
#		GIA	/19..	Bdh	(DHS 60 ?)		
#		GIA	/19..	Bdh	(DHS 60 ?)		
#		GIA	/19..	Bdh	DHS 90		
(#)		GIA	980/19..	Bdh			
(#)		GIA	1201/1994	Bdh	D 12		
(#)		GIA	1202/1994	Bdh	D 12		
(#)		GIA	3501/1993	Bdh	DHD 35	210.0	35.0
(#)		GIA	3502/1993	Bdh	DHD 35	210.0	35.0
a) = ehem. Eeg-Henriksen, R.Nr. 181017, 12 t, 1976 b) = ehem. Cleuson Dixence, Los C/D (vermietet 03-08/95)/ ehem. Rothpletz, Lienhard & Cie., Inv.-Nr. 281.27.002 c) = z.Zt. Cleuson Dixence, Los C/D (vermietet seit 07/95) d) = neu an Schlatter/ evtl. weiter an Dyckerhoff & Widmann/Deutschland e) = neu an Schlatter (zuletzt vermietet an Dragados/Spanien) f) = neu an Schlatter (zuletzt vermietet an Dragados/Spanien)/ z.Zt. ArGe Druckstollen Amsteg, Los 4							

Es muß dies noch nicht der gesamte lokomotivmäßige Inhalt der Halle gewesen sein - eine intensive Suche fördert u.U. noch mehr zutage. Außerdem wurde uns noch eine Jenbacher-Lok avisiert, die der Betriebsleiter selbst aber gerade auch nicht in der Halle gefunden hat - "vielleicht ist sie auch schon weg".

01.12.96/ Erst jetzt war zu erfahren, daß Schlatter im Frühjahr 1994 zwei weitere GIA-Loks (1201-02) fabrikneu erworben hat. Was damit geschah, muß unklar bleiben. Es gibt einen Hinweis auf Dyckerhoff & Widmann/Deutschland. Die Loks sind der Vollständigkeit halber in der o.g. Liste aufgeführt.

Eine weitere Tunnelbaustelle, an der wir geradezu vorbeigefahren sind, hat ebenfalls Lokomotivbetrieb: ArGe Stollen Glatt, Zürich. Es war in diesem Zusammenhang von "kleineren" Loks und der Firma Prader die Rede. Wer kann hier recherchieren?

KURZMELDUNGEN

Norddeutsche Affinerie AG
20539 Hamburg (Veddel)

21.11.94 (BE 2/87 -113-)/ Normalspur: Nach langer Wartezeit ist nun endlich die funkferngesteuerte Lok eingetroffen – die zuvor als Leihlok eingesetzte gelbe Köf, gelb, Gemeinder (Daten ?), Eigentum der Newag, ist wieder verschwunden. Nunmehr verfügt die Affinerie über drei Jung-Loks im Einsatzbestand. Die kleine Schöma-Lok ist in einem alten Lokschuppen abgestellt. Sie ist für eine HU fällig, die niemand mehr bezahlen will. Das Maschinchen kann verkauft werden. Ergänzend zum Lokbestand aus dem Jahre 1984 kann gesagt werden:

Norddeutsche Affinerie AG 20539 Hamburg (Veddel)						Spur : 1435 mm Datum: 21.11.94			
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	245-501	Jung	13276/1960	Bdh	RK 11 B	124.0	20.0	15.0	a)
	245-502	Jung	13278/1961	Bdh	RK 11 B	120.0			b)
#	245-503	Jung	14130/1971	Bdh	RK 15 B	182.0	26.0	15.0	a)
#	245-505	Schöma	3949/1975	Bdh	CHL 30 GR	49.0	10.0	14.0	c)
	245-506	Jung	11569/1952	Bdh	RK 20 B	210.0	28.0		d)
#	245-510	Jung	14137/1972	Bdh	RK 24 B	250.0	30.0	20.0	e)
a) = neu an Norddeutsche Affinerie AG, Hamburg									
b) = neu an Phoenix-Rheinrohr GmbH, Düsseldorf/ 1982 an Norddeutsche Affinerie AG, Hamburg/ 02/94 an Newag									
c) = neu an NORDDEUTSCHE AFFINERIE AG, HAMBURG/ 03/95 über Railimpex, Mannheim, an Hannoversches Presswerk Max Müller, Hannover 95vh									
d) = neu an Stadt Krefeld, Hafenbahn (D1)/ Waldrich GmbH, Siegen/ 1976 an Norddeutsche Affinerie AG, Hamburg 84vh/ MaK, Moers 96vh									
e) = neu an Chemische Fabrik Schweizerhall, Basel-St. Johann (4)/ Newag/ 09/94 an Norddeutsche Affinerie AG, Hamburg (mit FFS)									

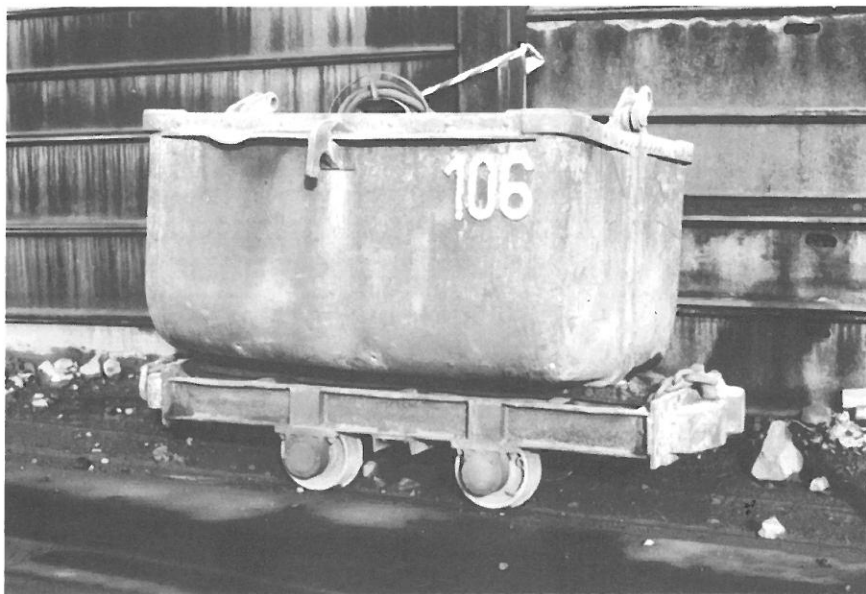
Schmalspur: Der Schmalspurbetrieb hat ordentlich Federn lassen müssen. Die Strüver-Schienenkulis sind verschwunden (an Eisenbahnfreunde bzw. die Firma Strüver verkauft). Von den zahlreichen Schöma-Loks sind nur noch drei Maschinen vorhanden:

Norddeutsche Affinerie AG 20539 Hamburg (Veddel)						Spur : 600 mm Datum: 21.11.94			
#	Nr.	Herstellerdaten		Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	278-504	Schöma	3233/1970	Bdh	CHL 60 G	72.0	10.0	16.0	a)
#	278-505	Schöma	3207/1970	Bdh	CHL 60 G	72.0	10.0	16.0	a)
#	278-506	Schöma	3155/1969	Bdh	CHL 60 G	72.0	10.0	16.0	a)
a) = neu an NORDDEUTSCHE AFFINERIE AG, HAMBURG 84vh									

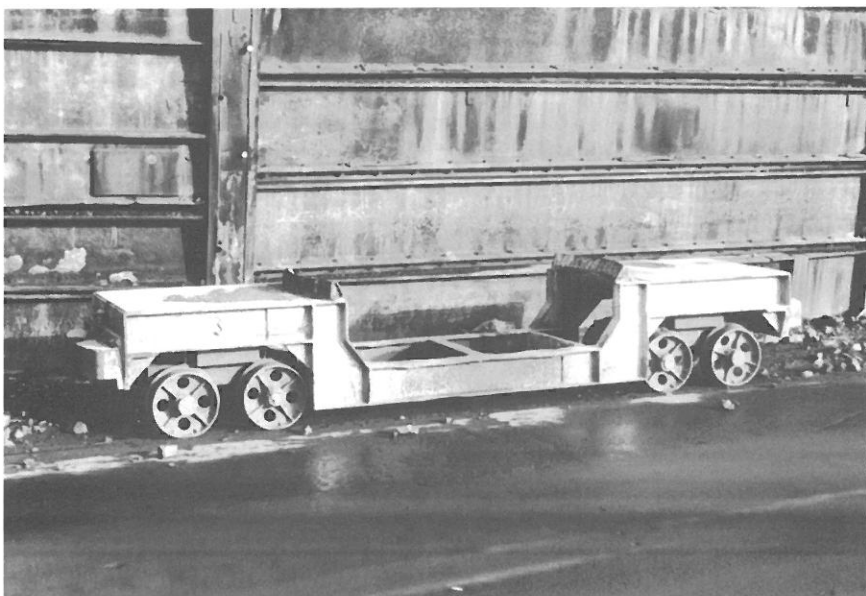


Norddeutsche Affinerie, Hamburg: Restbetrieb auf der Schmalspurbahn, EM 278 504 (Schöma 3233) ist mit einem Flüssigkupertransport unterwegs. Unten ist die EM 245 503 (Jung 14130), die auf den Normalspurgleisanlagen ihren Dienst versieht, zu sehen (21.11.94).





Norddeutsche Affinerie, Hamburg: Anlässlich des bevorstehenden Endes der Schmalspurbahn (und zu Ehren des Herrn Direktor) werden hier noch einmal zwei Beispiele aus dem umfangreichen und vielfältigen Wagenpark der Schmalspurbahn vorgestellt (21.11.94).



Zur Zeit laufen nur noch Flüssigkupfertransporte auf einem rund 300 Meter langen Gleisstück (hier: Schöma 3233 im Einsatz, Schöma 3155 Reserve). Die übrigen Gleisanlagen, die das Werk einmal weiträumig durchzogen, sind größtenteils noch vorhanden, aber teilweise unterbrochen. So können die eingesetzten Loks nicht einmal mehr mit eigener Kraft die Werkstatt erreichen, sondern müssen zuvor auf einen speziellen Anhänger gesetzt werden (dort: Schöma 3207 in Reparatur).

Zahlreiche schmalspurige Wagen stehen noch im Werksgelände, werden aber nicht mehr verwendet. Zum Einsatz kommen nur noch (je mit einer Lok) zwei Transportwagen für Kübel, in denen flüssiges Kupfer transportiert wird. Die übrigen 8 der ehemals 11 vorhandenen Schöma-Loks sollen in den letzten Jahren nach und nach verschrottet worden sein – allerdings sind mindestens zwei Loks der Nachwelt erhalten (Rheine und Olivers Schienenwolf – welche Nummern?). Der jetzt noch laufende Restbetrieb wird auch nicht mehr lange überleben und dürfte zur Drucklegung dieses Artikels bereits der Vergangenheit angehören (uv).

Hamburger Wasser-Werke, Werk Kalte Hofe 20539 Hamburg (Rothenburgsort)

21.11.94 (BE 4/86 -191-)/ Der Betrieb dort läuft nicht mehr, die Pfortnerbude ist verschwunden, statt dessen ist das ganze Gelände neu eingezäunt worden. Ein Büro soll es wohl noch geben, über die Wechselsprechanlage meldete sich jedoch niemand. Die Wasserbecken liegen noch unverändert da. Eine abgestellte Lorenreihe war in der Ferne auszumachen. Von den zuletzt vier vorhandenen Loks ist bekannt, daß zwei im Werk Curslack stehen (Schöma 4364 und Diema 2599) und eine dritte sich in Siek befindet (Schöma 3473, siehe weiter unten). Ob die vierte Lok (Schöma 2665) noch im Werk Kalte Hofe steht oder ebenfalls bereits ein neues Zuhause gefunden hat, bleibt unklar (uv).

Krohn-Heizung 22962 Siek

08.07.94/ Es kann noch nicht allzu lang her sein, daß hier eine Schöma-Lok zusammen mit einer Flach- und einer Kipplore als offenbar betriebsfähiges Denkmal aufgestellt worden ist. Die Fahrzeuge stehen auf einem rund 30 Meter langen Gleis, das sich neben dem Gebäude der Heizungsinstallationsfirma erstreckt. Die Schöma-Lok ist exzellent aufgearbeitet worden, wenngleich auch nicht immer der Originalzustand berücksichtigt wurde. Störend war denn dabei wohl auch das Fabrikschild, das schlicht entfernt wurde. Dem Vernehmen nach soll die Lok von den Hamburger Wasserwerken stammen, so daß es sich eigentlich nur Schöma 3473 handeln kann. Leider war am Freitagnachmittag niemand mehr da, den man hätte fragen können.

Die Heizungsfirma liegt im Gewerbegebiet der Ortschaft Siek, das einen Steinwurf von der Autobahnabfahrt Ahrensburg (Hamburg-Lübeck) entfernt ist (uv).

Hamburger Wasser-Werke, Werk Curslack 21039 Hamburg (Curslack)

21.11.94 (BE 4/96 -194-)/ Wieder einmal eine definitive Einstellung: Der letzte Schmalspurzug fuhr hier 1993, seitdem steht alles im Schuppen. Bereits Jahre zuvor war der Bahnübergang über den Curslack Heerweg ausgebaut worden, und Loks und Wagen mußten mit Lkw über die Straße transportiert werden! Angeblich werden die Gleise gerade demontiert, doch zumindest im Bereich des Wasserwerkes lagen noch alle Schmalspurgleise.

Kali + Salz AG, Werk Siegfried
31180 Giesen

Spur : 1435 mm
Datum: 24.02.95

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
	1	Hanomag 6034/1910	Bn2t					a)
	2	Hanomag 9311/1920	Bn2t					b)
	3	Hanomag 6832/1913	Cn2t					c)
	4	Borsig 5461/1904	Bn2t					d)
	4	Hen 17876/1920	Dn2t					e)
	5	Hen 12885/1914	Cn2t					f)
	6	Hen 17875/1920	Dn2t					g)
	7	O&K 12897/1939	Dn2t		600.0			h)
	8	BMAG 9342/1930	Bdm		45.0	9.0		i)
#	9	Wind 916/1947	Bdm	Lg II	110.0	15.0		j)
#	1	KrMa 18722/1961	Cdh	ML 500 C	500.0	54.0		k)
	2	Hen 30312/1961	Bdh	DH 240	240.0	30.0		l)
	3	Hen 29706/1958	Bdh	DH 240	240.0	28.0		m)
#	4	Wind 916/1947	Bdm	Lg II	110.0	15.0		j)
#	5	Hen 30329/1962	Cdh	DH 500	500.0	54.0		n)
	6	Deutz 56563/1957	Cdh	T6M 625 R	400.0	45.0	52.0	o)
#	6	Hen 30020/1959	Cdh	DH 440				p)

a) /b) = neu an GEW. SIEGFRIED, GR. GIESEN/ 1961 bzw. 1960 ausgemustert
c) = neu an GEW. SIEGFRIED, GR. GIESEN (1, sp. 3)/ 1958 ausgemustert
d) = neu an GEW. DESDEMONA, KALISALZBERGWERK, SIMMERN-DEHNSEN, Godenau/ 1936 an Kaliwerk Niedersachsen, Wathlingen/ 1939 an Kaliwerk Siegfried, Gr. Giesen/ 1954 ausgemustert
e) = neu an KÖLN-BONNER EISENBAHN (34)/ 1955 an Kaliwerk Siegfried, Gr. Giesen/ 1962 ausgemustert
f) = neu an BURBACH KALI, NÖRTEN/ Kaliwerk Königshall, Reyershausen/ 1940 an Kaliwerk Siegfried, Gr. Giesen/ 1959 an Kaliwerk Königshall, Reyersshsn.
g) = neu an KÖLN-BONNER EISENBAHN (33)/ 1955 an Kaliwerk Siegfried, Gr. Giesen/ 1961 ausgemustert
h) = neu an WINTERSHALL AG, KASSEL, FÜR WERK HERINGEN/ 1959 an Kaliwerk Siegfried, Gr. Giesen/ 1961 an Kaliwerk Niedersachsen-Riedel, Wathlingen/ Kali Burbach, Heizlok Kali Asse
i) = Kaliwerk Siegfried (7, sp. 8)/ 1965 ausgemustert
j) = neu an WINTERSHALL AG, SALZBERGEN/ 1960 an Werk Siegfried, Giesen/ 1996 an Almetalbahn
k) = neu an BURBACH KALI, KASSEL/ Kaliwerk Siegfried, Giesen/ 1970 an Kaliwerk Niedersachsen-Riedel, Wathlingen
l) = neu an KALIWERKE BURBACH/ Kaliwerk Siegfried, Giesen
m) = neu an GEW. WINTERSHALL, KASSEL/ Kaliwerk Niedersachsen-Riedel, Wathlingen/ 1970 an Kaliwerk Siegfried, Giesen/ 1975 an Kaliwerk Neuhoft-Ellers/ Kaliwerk Sigmundshall, Bokeloh (2) 95vh
n) = neu an WINTERSHALL, KASSEL/ Werk Königshall, Reyershausen/ 196x an Werk Siegfried, Giesen
o) = neu an GEW. BADEN, KALISALZBERGWERK, BUGGINGEN/ 1973 an Kaliwerk Siegfried, Giesen/ 1988 verschrottet (Kurbelwellenschaden)
p) = neu an WINTERSHALL, KASSEL/ Kaliwerk Niedersachsen-Riedel, Wathlingen (2)/ 199x an Kaliwerk Siegfried, Giesen

Die Lok 4 (Wind 916/1947) ist im Herbst 1996 noch in alter Lackierung/Beschriftung im Besitz der Altmittelbahn gesehen worden (td).

Barbara Erzbergbau, Grube Wohlverwahrt 32457 Porta Westfalica (Nammen)

01.01.96/ Der Erzbergbau liegt an der MKB-Strecke einige Kilometer von Kleinenbremen aus in Richtung Minden. Das Unternehmen arbeitet, es existiert auch ein normalspuriger Gleisanschluß, auf dem sich manchmal wohl auch noch etwas bewegt.

Auf der Rückseite wird mit Lkw in den Berg eingefahren. Direkt daneben existiert noch der Stollenmund ("Nammen 1938") des ehemaligen Eisenbahnbetriebes. Darin und wenige Meter davor liegt noch 600 mm-Gleis, sonst ist alles abgeräumt. Im Gelände liegen einzelne Lorenfahrgestelle herum. Der Stollen wird offensichtlich noch zur Bewetterung genutzt. Der Bahnbetrieb dürfte schon einige Jahre ruhen. Am Verwaltungsgebäude ist ein Grubenmund als Denkmal aufgestellt (uv).

Stadtwerke Gießen, Stammgleis Europaviertel 353xx Gießen

11.09.96/ Am Stichtag fand die offizielle Eröffnung des neuen Industrie-Stammgleises Europaviertel statt. Das Stammgleis gehört den Stadtwerken Gießen. Die neue Gleisanlage, die von der DB-Strecke Gießen-Fulda abzweigt, kostete 3,7 Mio. DM, davon finanzierten die Stadtwerke 0,2 Mio. DM, das Land Hessen 0,3 Mio. DM und die EU 1,5 Mio. DM. Für weitere 1,7 Mio. DM wurden zinslose Kredite aufgenommen. Das Gewerbegebiet Europaviertel entstand auf ehemaligem, von der Stadt Gießen erworbenem Militärgelände (Steubenkaseme).

Aus Anlaß der Eröffnung fuhr die extra aus Darmstadt geholte altrote DB-Lok 212 023 den Eröffnungszug aus neu roten DB-Cargo-Wagen und Containerwagen in den Gleisanschluß des Nürnberger Bundes, des ersten Anschliefers des neuen Stammgleises. Hier ist ein Containerkran errichtet worden, es wurden zur Demonstration zwei Container abgeladen und anschließend von einem speziellen Straßenfahrzeug aufgenommen und in die Lagerhallen gefahren. Der Nürnberger Bund ist auch daran interessiert, das Container-Terminal Dritten gegen Kostenerstattung zur Verfügung zu stellen.

Der Nürnberger Bund, eine Einkaufs-Genossenschaft, betreut 2030 Fachgeschäfte in der Bundesrepublik, die auch Genossen sind, und übernimmt zentrale Logistik-, Verwaltungs- und Marketingfunktionen. Die Nürnberger-Bund-Läden treten als Profi-Baumärkte, Inform-Hausratfachgeschäfte oder Domino-Geschenkboutiken auf. Die bisherige Organisationsstruktur mit 12 Niederlassungen wird nun zugunsten nur noch eines zentralen Lagers in Gießen ersetzt. Dadurch entfallen in den bisherigen Niederlassungen 650 Arbeitsplätze, in Gießen werden 350 neue Arbeitsplätze geschaffen. Künftig sollen etwa 40 % des Güteraufkommens über die Schiene abgewickelt werden. Auch die eigene Werklok, die zuvor in Bochum im Einsatz war, ist vorhanden, stand aber am Eröffnungstag versteckt in der Halle für Stückgutwagen. Ihre Inbetriebnahme ist erst für den Spätherbst vorgesehen, wenn zwei Lokführer eingestellt wurden und die Lok aufgearbeitet ist. Die Zustellung und Abholung der Güterwagen erfolgt aber mit DB-Loks.

Als weitere Anschliefers für das Industriestammgleis sind die Spedition Hellmold & Plank, die Firma Meica Bananenreiferei und die Firma Esso-Roth geplant. Letztere Firma, die bis Herbst 1997 ein Großtanklager errichten wird, dürfte der bedeutendste Anschliefers des neuen Stammgleises werden (ac).

Nürnberger Bund 353xx Gießen						Spur : 1435 mm Datum: 11.09.96		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	1	Deutz 57445/1962	Bdh	KK 130 B	130.0	20.0	34.0	a)
a) = neu an ZUCKERFABRIK NÖRTEN GMBH, NÖRTEN-HARDENBERG/ Union Zucker Südhannover, Nörten-Hardenberg (2) 82vh/ Nürnberger Bund, Bochum/ 07/96 an Nürnberger Bund, Giessen (1)								

Nordharzer Zucker AG, Werk Baddeckenstedt 38271 Baddeckenstedt

25.10.96 (BE 1/90 -153-)/ Der aktuelle Lokbestand der Zuckerfabrik beschränkt sich auf die Loks 1 (O&K 25147/1952, MV 6) und 3 (O&K 26062/1960, ex DB 323 281). Die Lok 2 (Deutz 55862/1954, A4L 514 R) befindet sich wieder im Werk Schladen, die "alte" Lok 3 (Ruhr 2719) ist unbekannt verschwunden.

In Baddeckenstedt am Bahnhof steht eine Dampfspeicherlok als Denkmal (Hen 28401/1952, Bfl, ex Deurag Nerag, Hannover-Misburg)(td).

Stadtwerke Düsseldorf, Abt. Hafenbahn 40221 Düsseldorf (Hafen)

07.04.94/ Das Areal des Düsseldorfer Hafengebietes wird bahnmäßig durch das Schienennetz der Düsseldorfer Hafenbahn erschlossen. Lediglich der Zollhafen sowie der Handelshafen werden nicht mehr auf der Schiene erreicht, nachdem im Zuge der Umgestaltung die dortigen Gleisanlagen abgebaut bzw. stillgelegt wurden.

Der große vierstündige Lokschuppen befindet sich an der Franzius-/Ecke Holzstraße, wobei nur noch zwei Stände an das Gleisnetz angeschlossen sind. In diesem Schuppen übernachten auch die beiden Hafenbahnloks.

Stadtwerke Düsseldorf, Abt. Hafenbahn 40221 Düsseldorf (Hafen)						Spur : 1435 mm Datum: 07.04.94		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		MaK 700060/1981	Cdh	G 761 C	680.0	60.0	30.0	neu
#		Jung 14162/1975	Cdh	R 43 C				neu

Der Übergabebahnhof der Hafenbahn befindet sich direkt am S-Bahn Haltepunkt Düsseldorf-Hamm. Hier befindet sich auch das einzige, noch aus der Anfangszeit der Hafenbahn stammende Stellwerk mit Stellhebeltechnik.

Ein weiterer Betrieb der Hafenbahn befand sich früher im linksrheinischen Stadtteil Heerd, welcher direkt an der Stadtgrenze zu Neuss liegt. Hier wurden einige Industriebetriebe sowie die kleine Kaianlage von einer Hafenbahnhok bedient. Nach Abzug derselben, die dort nach Dienstscluß in einem kleinen Lokscluppen versteckt war, übernahm die Werklok einer ansässigen Kartonfabrik die Anschlußbedienung, bis schließlich der dortige Verkehr von der Neusser Eisenbahn übernommen wurde (ms).

RuP Rohstoffhandelsgesellschaft mbH
40221 Düsseldorf (Hafen)

30.03.94/ Dieser Schrotthandel, unweit vom Lokschruppen der Hafenbahn, ebenfalls in der FranziusstraÙe gelegen, verfügt über einen Gleisanschluss an die Hafenbahn Düsseldorf, der vom Übergabebahnhof abzweigt. Auf dem einzigen Gleis ist eine blau lackierte Werklok abgestellt. Die bereits beschädigte Lok wird hier allerdings nicht als Werklok eingesetzt (ms).

RuP Rohstoffhandelsgesellschaft mbH 40221 Düsseldorf (Hafen)						Spur : 1435 mm Datum: 30.03.94		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		O&K 26177/1962	Bdm	MV 6 B	125.0	24.0		abg., a)
a) = neu an GRAFENBERGER WALZWERK GMBH, DÜSSELDORF-GRAFENBERG/ Rohrhandel Stüdemann KG, Düsseldorf-Grafenberg/ 08/93 an RuP, Düsseldorf								

Muskator Werke oHG
40221 Düsseldorf (Hafen)

09.06.93/ In Düsseldorf befindet sich das Stammwerk dieses Mischfutterherstellers. Das Werk, in der Weizenmühlenstraße gelegen, besitzt ebenfalls einen Gleisanschluss an die Hafenbahn Düsseldorf. Heute besitzt die Firma keine eigene Werklok mehr, doch wurde bis in die 70er Jahre eine Eigenbau-Akkulok eingesetzt, die mittlerweile verschrottet wurde.

Diese einer "Bügeleisen-E-Lok" ähnelnde blau/grau lackierte Lok wurde auf dem Fahrgestell eines alten zweiachsigen Güterwagens aufgebaut. Als die Lok schließlich größere Spuren des Verfalls zeigt, wurde sie zerlegt (ms).

Dreco-Werke Dresen & Co.
40221 Düsseldorf (Hafen)

07.04.94/ Dieses Waschmittelwerk ging aus einer ehemaligen Konsum-Waschmittelfabrik hervor. Heute werden hier - in der Hamburger Straße - u.a. Waschprodukte für die Aldi-Kette produziert. Der Gleisanschluss an das Netz der Hafenbahn Düsseldorf wird nur noch sehr selten benutzt, die vorhandene Werklok verbringt ihre Tage in einer Lagerhalle, obwohl der alte, einständige Lokschuppen noch vorhanden ist.

Die alte Werklok verschwand Ende der 80er Jahre unbekannterweise und wurde mittlerweile durch ein Produkt aus Ostdeutschland ersetzt, nachdem die Dreco-Werke einen kleinen Teil der Chemie AG Bitterfeld-Wolfen übernommen haben (ms).

Deco-Werke Dresden & Co. 40221 Düsseldorf (Hafen)						Spur : 1435 mm Datum: 07.04.94		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	62	Deutz 46469/1942 LEW 18850/1986	Bdm Bo	OMZ 122 R EL 16	17.0	10.0 12.0	13.0 6.0	a) b)
a) = neu an DEUTSCHE GROSSEINKAUFGESSELLSCHAFT MBH, SEIFENFABRIK, DÜSSELDORF-HAFEN/ Deco, Düsseldorf-Hafen/ 198x Verbleib unbekannt b) = Chemie AG Bitterfeld-Wolfen ASF Nr. 62/ Dreco, Düsseldorf-Hafen								

Deutsche Kraftfutterwerke GmbH (Deuka)
40221 Düsseldorf (Hafen)

09.06.93/ Gleich nebenan befindet sich dieses Kraftfutterwerk, ebenfalls mit Anschluß an die Düsseldorfer Hafenbahn. Für den internen Verschub von Waggonen wird noch eine eigene Werklok vorgehalten, die auch die Nächte im Freien unmittelbar an der Kaimauer verbringt:

Deutsche Kraftfutterwerke GmbH (Deuka) 40221 Düsseldorf (Hafen)						Spur : 1435 mm Datum: 09.06.93		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		Diema 4472/1981	Bdm	DVL 30/1.1	47.0	6.2	15.0	neu, gelb

ELG Eisenlegierungen Handelsges. oHG
40221 Düsseldorf (Hafen)

30.03.94/ Diese Filiale des bundesweit tätigen Schrottgroßhandels setzt auf ihrem Gleisanschluß zur Hafenbahn eine ex DB-Köf ein, die zuvor schon bei der ELG-Filiale in Karlsruhe tätig war. Aufgrund eines fehlenden Lokschuppens verbringt die altrote Lok auch ihre Nächte im Freien (ms).

ELG Eisenlegierungen Handelsges. oHG 40221 Düsseldorf (Hafen)						Spur : 1435 mm Datum: 30.03.94		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		Jung 13160/1960	Bdh				45.0	a), rot
a) = neu an DB (Köf6722/323792/ + 30.11.83 Karlsruhe)/ 01/84 an Eisenlegie- rungen Handelsges. mbH, Karlsruhe (403)/ 199x ELG, Düsseldorf								

Rohstoffhandel W. Herminghaus 40221 Düsseldorf (Hafen)

07.04.94/ Dieser Schrotthändler - wie die zuvor genannte Firma in der Straße Am Fallhammer ansässig - hat auf seinem Grundstück zwei ausgemusterte Lokomotiven hinterstellt und somit vor der Verschrottung bewahrt. Es handelt sich um eine normalspurige Diesellok und um eine schmalspurige Ellok (ms).

Rohstoffhandel W. Herminghaus 40221 Düsseldorf (Hafen)							Spur : 1435/1000 mm Datum: 07.04.94		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Spur (mm)	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	239	Deutz 56309/1956 Uerdingen /1948	Bdm Bo	A4L 514 R	1435 1000	55.0	14	15.0	a) b)
a) = neu an EISENHÜTTE RATINGEN/ 197x an Herminghaus, Düsseldorf 86vh b) = neu an Krevag, Krefeld/ 1967 Umbau in Turmtriebwagen/ 1982 Aufstellung im Krevag-Museum/ 1988 an Herminghaus, Düsseldorf									

Stadtwerke Düsseldorf, Kraftwerk Lausward 40221 Düsseldorf (Hafen)

30.03.94/ Das zu den Stadtwerken Düsseldorf gehörende Werk dient in erster Linie zur Versorgung der Stadt Düsseldorf mit Strom. Daneben wird hier auch das Netz der Bahn mit Strom versorgt. Der zum Antrieb der Turbinen erforderliche Dampf wird in kohlebeheizten Kesseln erzeugt. Die dazu benötigte Kohle erreicht das Kraftwerk sowohl auf dem Wasserweg als auch per Schiene.

Im Werk werden drei eigene Werkloks eingesetzt, wobei eine Lok zum Verschieben der Kohlezüge an der Waggonentladung eingesetzt wird, während eine zweite ständig mit zwei kraftwerkseigenen Selbstentladewaggons zwischen dem Hafen und dem Kraftwerk pendelt. Hierbei wird eine öffentliche Straße mittels blinklichtgesichertem Bahnübergang gekreuzt. Die dritte Lok ist in der Regel als Reservelok im einständigen Lokscheuppen abgestellt. Alle drei Loks sind dunkelrot lackiert und befinden sich in einem hervorragend gepflegten Zustand (ms).

Stadtwerke Düsseldorf, Kraftwerk Lausward 40221 Düsseldorf (Hafen)						Spur : 1435 mm Datum: 30.03.94			
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	1	Hen	25483/1956	Bdh	DH 240	240.0			neu
#	2	Jung	13619/1963	Cdh	R 30 C				a)
#	3	Jung	14041/1975	Cdh	R 43 C				b)
a) = Tecklenburger Nordbahn (D23)/ 1982 an Stadtwerke Düsseldorf, Kw. Lausw. b) = Stadtwerke Düsseldorf, Hafenbahn (5)/ Stadtwerke Düsseldorf, Kw. Lausw.									

Hüttenwerke Kayser AG 44532 Lünen

O.A. (BE 2/96 -99-)/ Deutz 13773 wurde ca. 1971 verkauft an die Firma Adrian, Halbs (ac).

Hansa Rohstoff GmbH 45xxx Essen (Nordviertel)

O.A. (BE 2/96 -97-)/ Zur Lok 4 (Hen 29572/1957, 240 PS, 28 t) läßt sich nachtragen: neu an Steinkohlenbergwerke Mathias Stinnes, vmtl. Zeche Diergardt-Mevissen, 31.12.68 Übernahme durch Hibernia, ab 01.01.70 RAG (V109), 1988 an WLH, Hattingen (24), dann Hansa Rohstoff, Essen (kl, fg).

Thyssen Guß AG Schalker Verein 45888 Gelsenkirchen

O.A. (BE 2/94 -226-)/ Inzwischen sind wir etwas klüger im Hinblick auf den Verbleib der Loks des Schalker Vereins - und zwar wie folgt:

- 21 Hen 31107/1965 DHG 240 1985 an Friedrich-Wilhelm-Hütte, Mülheim/R. (2)/ 1992 über OnRail an Det danske Stålvalseværk/Dänemark (200) 95vh
- 51 Hen 30303/1961 DH 500 1985 über Newag an Brauerei Cardinal, Rheinfelden/Schweiz (1) 94vh
- 52 Hen 30512/1963 DH 500 1977 über Rowagg ... Cristofaro, Vesio/Italien (T7091) 93vh 95vh
- 53 Hen 30513/1963 DH 500 ... Verbleib unbekannt
- 54 Hen 26130/1956 DH 500 1969 an Thyssen Heinrichshütte, Hattingen
- 55 Hen 29964/1959 DH 500 ... Verbleib unbekannt
- 56 Hen 30858/1965 DHG 500 19xx an WLH, Hattingen (52)/ 1985 an OnRail/ 1987 über V. Asper, Kilsnacht/Schweiz, an Makies, Gettnau/Erstfeld 85vh
- 57 Hen 30859/1964 DHG 500 1985 an Ruhrkohle AG (456)
- 61 MaK 600130/1961 600 D 1980 über Rowagg nach Italien
- 62 MaK 600349/1959 600 D 1981 über Rowagg ... Cosfer, Tagliacozzo/Italien (T2056) 89vh 90vh
- 81 Hen 26164/1957 DH 850 1981 über Glaser ... Rossi/Italien (T5538) 90vh 91vh/ IPE, Verona 94vh 95vh
- 82 MaK 800095/1958 850 D 1982 .../ 1989 über IPE, Verona/Italien, an PLF, Camposampiero (T2508)/ IPE, Verona 94vh 95vh
- 83 MaK 800148/1964 850 D 1982 (über IPE, Verona/Italien) an CLF, Bologna (5/T3632) 87vh 92vh

RTS Rohr Transport Service GmbH 47259 Duisburg (Mündelheim)

17.10.93/ Die Firma RTS ist als Tochterfirma der EUPEC Rohrbeschichtungs GmbH spezialisiert auf - wer weiß es? - richtig: Rohrtransporte. Es werden hauptsächlich Mannesmann-Großrohre beschichtet. Beide Unternehmen sind auf dem Gelände des ehemaligen Mannesmann-Großrohrwerkes südlich der Ehinger Straße in Duisburg-Mündelheim angesiedelt. Bahnmäßig erfolgt der Anschluß an die weite Welt über das Werkbahnnetz der Hüttenwerke Krupp-Mannesmann GmbH (HKM), die über Duisburg-Hochfeld die DB erreichen.

Die Daten der fünf Loks, die man im Bereich der bekannten Straßenbrücke im Verlauf der Mannesmannstraße (zwischen Hüttenheim und Ehingen)(nicht erschrecken - hier fahren auch jede Menge EH-Loks ...) finden kann, lauten wie folgt (pp/uv):

RTS Rohr Transport Service GmbH 47259 Duisburg						Spur : 1435 mm Datum: 17.10.93		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	1	O&K 26029/1959	Bdh	LG II	128.0	17.0		a)
#	2	Gmdr 4898/1956	Bdh		128.0	17.0		b)
#	3	Deutz 57004/1959	Bdh	A6M 617 R	128.0	17.0	30.0	c)
#	4	Jung 12937/1958	Bdh	R 30 B				d)
#	5	MaK 400001/1955	Cdh	400 C	400.0	42.0	62.0	e)
a) = neu an DB (Köf 6622/323 248/ + 29.12.83 Hannover 1)/ 04/84 an Röchling Seehafenverkehrsges., Bremen (3)/ 1987 an RTS, Duisburg								
b) = neu an DB (Köf 6268/323 585/ + 31.12.92 Lübeck)/ RTS, Duisburg								
c) = neu an DB (Köf 6364/323 094/ + 30.12.87 Frankfurt 2)/ 1990 an RTS, Duisburg								
d) = neu an Berzelius, Duisburg (D1)/ 198x/9x an RTS, Duisburg								
e) = neu an HAFEN- UND VERKEHRSBETRIEBE DER STADT KIEL (6, sp. 2)/ 10/78 an MaK, Moers (Leihlok)/ 1981 an Anton Blome KG, Herne/ 1993 an MaK, Moers/ 03/93 an RTS, Duisburg								

O.A. (DS 3/97 -84-)/ Nach neuesten Erkenntnissen ist die Firma RTS im Jahre 1996 auf das Gelände der Mannesmannröhren-Werke nach Mülheim umgezogen. Da dort die EH den gesamten normalspurigen Verkehr besorgt, stehen die 5 Loks aufgereiht arbeitslos in einer Halle.

Bräutigam Ruhrthaler Transporttechnik GmbH 47441 Moers

19./20.03.97/ Nachdem die als Ruhrthaler Maschinenfabrik Schwarz & Dyckerhoff KG im Jahre 1899 gegründete Firma im März 1992 in die Ruhrthaler Betriebsges. mbH & Co. KG umgewandelt wurde, hat nun im September 1996 der Moerser Unternehmer Reiner Bräutigam das Traditionsunternehmen übernommen. Bereits vor Weihnachten 1996 konnte die weitere Entwicklung und Konstruktion der Ruhrthaler Produkte in Moers fortgesetzt werden, wo die Firma jetzt unter dem Namen Bräutigam Ruhrthaler Transporttechnik GmbH firmiert.

Die meisten der ca. 70 Beschäftigten sind nach Moers versetzt worden. Ungefähr ein Dutzend Beschäftigte ist z.Zt. noch in der Lokomotiv- und Dieselkatzenmontage in Mülheim tätig. Ein Ende wird die Produktion in Mülheim noch in diesem Jahr finden - bis September sollen die Gebäude geräumt sein, die Baulichkeiten (mit Ausnahme der "Villa") werden abgebrochen, auf dem Areal sollen Wohneinheiten entstehen. Bei der Firma Bräutigam in Moers wird z.Zt. eine neue Halle gebaut, in der die bisherige Fertigung und Montage der Ruhrthaler Maschinenfabrik, also auch der Lokomotivbau, untergebracht wird.

Im Anschluß an das Projekt Trio-Lok (s. BE 1/93) wurde die neue Grubenlokomotive des Typs "Wiesel" entwickelt, die den neuesten bergbaulichen Vorschriften (TAG Technische Anforderungen an Grubenlokomotiven) gerecht wird. Aufgrund dieser Vorschriften besteht für die Bergbaubetriebe im Ruhrgebiet die Notwendigkeit, ca. 200 vorhandene Diesellokomotiven entsprechend umzubauen oder die Loks abzustellen und ggf. neue Maschine zu beschaffen. Aufgrund des relativ günstigen Beschaffungspreises, der unter dem Preis von Anpassungen vorhandener Loks liegt, erscheinen Neubeschaffungen des Typs "Wiesel" durchaus realistisch.

Ruhrthaler-Grubenlokomotive Typ "Wiesel": Aufbaumerkmale

- modularer Aufbau
- 2 Endführerstände
- Zusatzgewichte zwischen Führerständen und Aufbaurahmen/Fahrwerk montierbar (DGew. 8 bis 14 t)
- Innenrahmen, daher leichte Zugänglichkeit des Fahrwerks (Räder, Bremse)
- Befestigung der Räder mit Spannsätzen, daher einfacher Tausch und begrenzte Umspurungsmöglichkeit (540 bis 750 mm) bei 900 mm Breite
- elektrische Verbindung zwischen Aufbaurahmen und Steuerelementen/Führerstand über Vielfachstecker, hydraulische Trennung über beidseitig dichten- de Schnellkupplungen
- Antrieb mit je einem Ölmotor auf jede Achse, dazu Kardanverbindung beider Achsen zur Zwangssynchronisation

Eine einfache Trennung des Leistungsaggregates von der Lok ist möglich (Austausch innerhalb von 2 Stunden). Im Bedarfsfall kann die rasch abnehmbare Motoreinheit auch separat als Aggregat eingesetzt werden. In der Entwicklung befindet sich z.Zt. eine Vielfachsteuerung, mit der mehrere Antriebseinheiten von einer Steuereinheit aus bedient werden können.

Ruhrthaler-Grubenlokomotive Typ "Wiesel": Technische Daten

Motor	MWM 916/4, 46 kW bei 2300 U/min.
DGew.	8 t (aufrüstbar bis 14 t)
Zugkraft am Haken	15 kN
Vmax.	± 4 m/sec. (= 14.4 km/h)
Spurweite	540 bis 750 mm (bei Breite 900 mm)
LüP	5310 mm (je nach Puffer)
Radstand	1350 mm
Höhe	1780 mm
Breite	900 mm

Die erste Lokomotive ist Ende 1995 fertiggestellt worden. Heute laufen bereits 12 Maschinen auf dem Bergwerk Prosper/Haniel der Ruhrkohle. Eine weitere Maschine ist z.Zt. in Mülheim in der Fertigung, sie soll als Testlok in Rußland eingesetzt werden. Für Anschlußaufträge erhofft man sich Interessenten im Ostblock.

Ruhrthaler-Grubenlokomotive Typ "Wiesel": Gefertigte Maschinen

FNr.	Lieferung	Spur	t	km/h	Empfänger
4282	09/95	580	8	14.4	Ruhrkohle, Prosper/Haniel
4287-92	...	580	8	14.4	Ruhrkohle, Prosper/Haniel
4301	.. /97	600	8	14.4	Rußland (Probelok)
4302-06	...	580	8	14.4	Ruhrkohle, Prosper/Haniel

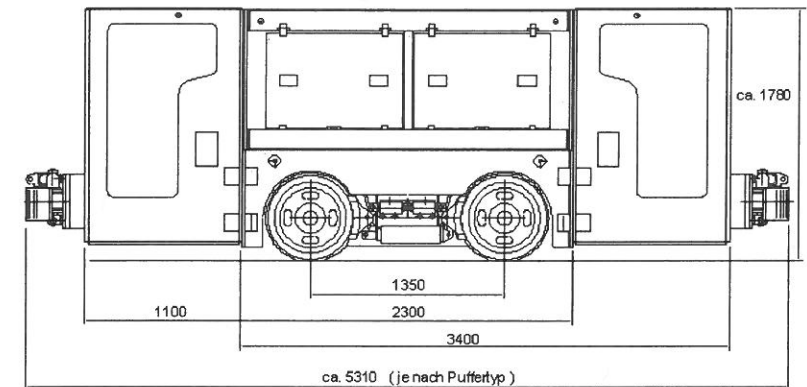
Die bislang in Mülheim als Denkmal aufgestellte Ruhrthaler-Grubenlok FNr. 41 aus dem Jahre 1905 soll nach derzeitigem Stand eine äußere Aufarbeitung erfahren und anschließend in Moers als Denkmal aufgestellt werden (uv).



Bräutigam Ruhrthaler, Mülheim: Die letzte Lok aus der Mülheimer Fertigung wird diese Maschine des Typs „Wiesel“ (4301, Testlok für Rußland) sein. Danach verschwinden auch die Werkhallen. Die auf dem unteren Foto gezeigte Denkmallok am Firmeneingang in Mülheim (Ruhr 41/1905) wird hingegen in naher Zukunft nach Moers umziehen müssen (20.03.97).



Ruhrthaler-Grubenlokomotive Typ "Wiesel": Übersichtsskizze



SCHÖMA Chr. Schöttler Masch.fabr. GmbH 49356 Diepholz

17.12.96 (BE 2/96 -109-)/ Es waren immer noch zahlreiche Gebrauchtloks auf dem Betriebsgelände vorzufinden, aber auch die Neufertigung ist wieder recht gut in Gang gekommen.

Folgende Lokomotiven, die bereits im BE 2/96 aufgeführt sind, waren am Stichtag unverändert vorhanden: 4413, 4668, 4762, 4965, 5040, 5052 (statt der im BE 2/96 -109- genannten falschen FNr. 5042 - dort bitte korrigieren - übrige Angaben stimmen), 5146, 5150, 5153 (die natürlich die BetrNr. 45-25 trägt, BE 1/96 -109- bitte korrigieren), 5155, 5157, 5200, 5203, 5301, 5311, 5351 und 5352. Dazu kommt Jung 11509, sowie alles, was sich auch damals jenseits der Schömastraße befand (Cockerill 3871, Schöma 2954 usw.).

Zum Schöma-Triebwagen 5024+5025, der auch als "SSB" beschriftet war, ist auch noch der passende, seinerzeit in England eingesetzte Mittelwagen vorhanden (RU07), der jedoch nicht zwischendurch nach Dänemark mitgekommen ist.

Derzeit fertigt man die ersten einer Reihe von Drehgestell-Loks für den Bau der Metro in Madrid. Es handelt sich um Fahrzeuge, die im Tandemverband verkehren (CHL200BB+CHL200). Der motorisierte Teil - eine ungewöhnlich bullige Konstruktion - leistet 240 kW und wiegt 48 bzw. 52 t! Es sollen bis Mitte nächsten Jahres 12 Motor- und 10 Tandemfahrzeuge an vier verschiedene Bauabschnitte (alle Spur 900 mm) geliefert werden.

"Neuentdeckungen" waren:

SCHÖMA Chr. Schöttler Maschinenfabrik GmbH 49356 Diepholz						Spur : div. Datum: 17.12.96		Bemerkung
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	
#	45-44	Schöma	5005/1989	Bdh	CFL 180 DCL	185.0	24.0	a)
#		Schöma	5055/1990	Bdh	D60-32	55.0	10.2	b)
#		Schöma	5056/1990	Bdh	D60-32	55.0	10.2	b)
#		Schöma	5057/1990	Bdh	D60-32	55.0	10.2	b)
#		Schöma	5058/1990	Bdh	D60-32	55.0	10.2	b)
#		Schöma	5490/1996	Bdh	CHL 60 G	68.0	14.0	c)
#		Schöma	5491/1996	Bdh	CHL 60 G	68.0	14.0	c)
#	2	Schöma	5303/1993	Bdh	CFL 200 DCL	231.0	38.0	d)
#	1	Schöma	5302/1993	Bdh	CFL 200 DCL	231.0	38.0	d)
#		Schöma	5488/1996	Bdh	CHL 60 G	68.0	14.0	c)
#		Schöma	5489/1996	Bdh	CHL 60 G	68.0	14.0	c)
#		Schöma	5471/1996	Bdh	CFL 180 DCL	196.0	27.0	e)
#		Schöma	5472/1996	Bdh	CFL 180 DCL	196.0	27.0	e)
#		Schöma	5046/1990	Bdh	CFL 200 DCL	231.0	35.0	f)
#	35-08	Schöma	5024/1989	Bdh	D60	82.0	9.0	o)
#	---	Schöma	5025/1989	2	D60-TRAILER	0.0	7.0	p)
#	35-05	Schöma	5018/1989	Bdh	D60	82.0	9.0	q)
#	---	Schöma	5019/1989	2	D60-TRAILER	0.0	7.0	r)
#	35-07	Schöma	5081/1990	Bdh	D60	81.5	9.0	s)
#	---	Schöma	5082/1990	2	D60-TRAILER	0.0	7.0	t)

a) = neu an TRANSMANCHE LINK/ENGLAND (RS011 "Britta")/ SCHÖMA/ 04/93 AN M.T. GROUP IS, Storebaelt-Tunnel, KORSÖR/DÄNEMARK (45-44)/ SCHÖMA (MIETLOK TAYLOR WOODROW/ENGLAND)/ Schöma (abgestellt)

b) = neu an M.T. GROUP IS, KORSÖR, STOREBAELT-TUNNEL/DÄNEMARK (35-01 bis 35-04)/ Schöma 96vh (Umbau)/ soll 02/97 in die USA geliefert werden

c) = neu an WAYSS & FREYTAG, FRANKFURT, FÜR RIO SUBTERRANEO, BUENOS AIRES/ARGENTINIEN (Neubau, fertig)

d) = neu an CAMPENON BERNARD SGE, FÜR METRO PARIS, LOS D2/FRANKREICH/ SCHÖMA 95vh/ METRO LILLE/FRANKREICH (2 und 1)/ Schöma 96vh, zusätzliche Führerkabinen 5303B und 5302B separat (abgestellt)

e) = neu an HANBO ENG. & CONSTR. CO. LTD., FÜR PHILIPPINEN (Neubau, fertig)

f) = neu an M.T. GROUP IS, KORSÖR, STOREBAELT-TUNNEL/DÄNEMARK (45-14)/ Schöma 96vh (komplett niedermontierter Rahmen)

g) = neu an TRANSMANCHE LINK/ENGLAND (RU007A+B)/ SCHÖMA/ 05/93 AN M.T. GROUP IS, Storebaelt-Tunnel, KORSÖR/DÄNEMARK (35-08)/ Schöma (abgestellt)

h) = neu an TRANSMANCHE LINK/ENGLAND (RU004A+B)/ SCHÖMA/ 03/93 AN M.T. GROUP IS, Storebaelt-Tunnel, KORSÖR/DÄNEMARK (35-05)/ Schöma (abgestellt)

s) = neu an TRANSMANCHE LINK/ENGLAND (RU014A+B)/ SCHÖMA/ 04/93 AN M.T. GROUP IS, Storebaelt-Tunnel, KORSÖR/DÄNEMARK (35-07)/ Schöma (abgestellt)

Leider sehr viel kürzer als im letzten Heft fällt die Rubrik Feldbahnlokomotiven für das Inland aus - gerade zwei Lokomotiven müssen genannt werden:



SCHÖMA, Diepholz: Tunnelloks der Superlative entstehen zur Zeit in Diepholz. Diese 52 Tonnen schwere 900 mm-Lok soll beim Bau der Metro in Madrid eingesetzt werden - hier während der Endmontage bei Schöma (17.12.96).

Torfwerk Drebber: Diema 2800 ist gerade mit ihrem Personenzug im Werk angekommen. Besonders bemerkenswert ist hier das Szenario mit den alten Nissen-Hütten (06.06.96).



SCHÖMA, Diepholz Feldbahnlokomotiven für Deutschland 1996/97					Spur : div. Datum: 17.12.96
Herstellerdaten	Typ	Spur (mm)	Lstg. (kW)	Gew. (t)	Empfänger
Schöma 5477/09.96	CHL 40 G	900	52.0	7.0	KLASMANN-DEILMANN, GEESTE
Schöma 5493/03.97	CHL 40 G	600	52.0	7.0	BERNBURGER FREIZEIT GMBH

Wo sind die Loks vom Juni abgeblieben, die diesmal nicht mehr vorzufinden waren?

3 Stück aufgearbeitete Gebrauchtloks (5042, 5049 und 5038) sind nach Taiwan gegangen, 4 Stück (im Juni noch nicht aufgearbeitete) Gebrauchtloks (4858-4861) sind nach Australien geliefert worden.

Der Verbleib der Schöma 5199/1990, CFL180DCL, farblich aufgefrischt, Klebe-Nr. 2 am Führerstandsfenster, die im Juni ebenfalls noch vorhanden war, bleibt unklar.

Zu guter Letzt: Wer mit dem Bau der 4. Röhre des Elbtunnels in Hamburg denkt, er könnte auch in Norddeutschland einmal Schöma-Tunnelloks im Einsatz erleben, der wird enttäuscht: Auf der geplanten 1000 mm-Baustellenbahn werden aller Voraussicht nach 4 generalüberholte Gebrauchtloks von Bedia anzutreffen sein. Wir hoffen, zu gegebener Zeit ausführlich darüber berichten zu können (uv).

Torfwerk Drebber GmbH & Co. KG 49457 Drebber

06.06.96/ Das Torfwerk war wie gewohnt in Betrieb. Von den 7 vorhandenen Loks befand sich eine in Reparatur zerlegt im Freien vor der Werkstatt, eine weitere war mit einem Torfzug im Bereich der Miete im Einsatz, eine dritte Lok kam mit einem Personenzug, und eine vierte allein gegen Feierabend aus dem Moor. Der Rest stand im Schuppen.

Die Feierabend-Züge verkehren so zwischen 15.00 und 15.30 Uhr, danach stehen alle Fahrzeuge in den Nissen-Hütten, die als Lokschruppen dienen (uv).

Torfwerk Drebber GmbH & Co. KG 49457 Drebber						Spur : 600 mm Datum: 06.06.96		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		Schöma 941/1946	B.m	GAS KML 51				LV, a)
		Schöma 942/1946	B.m	GAS KML 51	25.0	4.00		LV, b)
		Schöma 980/1948	Bdm		16.0			neu, c)
		Schöma 1483/1953	Bdm	CDL 28	28.0	3.00		neu, d)
		Diema 2512/1962	Bdm	DS 14	16.0	2.30		neu, e)
		Diema 2800/1965	Bdm	DL 6T	8.0	1.15	8.0	f)
	7	Diema 2826/1965	Bdm	DS 14	16.0	2.80		g)
		Diema 2878/1966	Bdm	DS 14/4	14.0	2.20	12.0	neu, h)
	6	Diema 2989/1968	Bdm	DS 14	16.0	2.80	12.0	i)

Torfwerk Drebber GmbH & Co. KG 49457 Drebber		Spur : 600 mm Datum: 06.06.96
a) = neu an DREBBER-MOOR/ DYCKERHOFF, POGGENHAGEN b) = neu an DREBBER-MOOR/ Torfw. Ed. Dyckerhoff, Poggenhagen (9) 80vh c) = neu an TORF UND BRAUNKOHLE NORD, DREBBER-MOOR d) = neu an TORF UND BRAUNKOHLE NORD GMBH, DREBBER/ Torfw. Drebber 81vh e) = neu an TORFW. DREBBER, v. GIESCHES ERBEN, DREBBER 87vh f) = neu an FELDBAHNFABRIK BREIDENBACH, MANNHEIM/ Diema (Umbau 2.3 t)/ Torfw. Drebber 81vh g) = neu an STADTWERKE DORTMUND, WASSERWERK WILLIGST/ 1981 an Torfw. Drebber 82vh h) = neu an GEORG v. GIESCHES ERBEN, TORFWERK, MARIEN-DREBBER/ Torfw. Drebber 87vh i) = neu an DORTMUNDER STADTWERKE AG, WASSERWERK WILLIGST/ 1981 an Torfw. Drebber 82vh		

Sachtleben Bergbau GmbH 57368 Lennestadt (Meggen)

26.11.92/ Bis Anfang 1992 wurden hier im Untertage-Betrieb Erze und Mineralien (z.B. Schwefelkies und Bleierze) gefördert und direkt in Meggen aufbereitet. Während der Schwefelkies per Bahn nach Duisburg-Homburg zur Sachtleben-Chemie (dort eigene Normalspurloks) gelangte, wurden die Schwermetallerze bei den Hüttenwerken Kayser in Lünen (ebenfalls eigene Normalspur- und Schmalspurloks) weiterverarbeitet.

Bereits in den 60er Jahren wurde der Transport der Erze im Untertage- wie im Übertagebetrieb auf Bandförderung umgestellt und die Schmalspur-Grubenbahn stillgelegt. Doch auch im Jahre 1992 waren immer noch Schienenreste sowie Wagen dieser Bahn zu sehen.

Im Jahre 1992 wurde die Grube geschlossen, da die Erze heute aus afrikanischen Ländern (z.B. Marokko) billiger zu beziehen sind bzw. diese Länder garantieren, die in der Produktion entstehenden Rückstände zurückzunehmen.

Ständig sich ausweitende Umweltrichtlinien in Deutschland waren ein weiterer Grund zur Stilllegung der Grube. Mittlerweile hat man damit begonnen, die in 100 Jahren Förderung angefallenen Rückstände in 800 Meter Tiefe einzulagern, sicherlich der einfachste und billigste Weg, seine Altlasten ohne großes Aufsehen zu entsorgen.

Ebenso wie die Rückstände aus der Produktion wird demnächst auch der Abbruchschutt der Übertagegebäude seinen letzten Weg in 800 Meter Tiefe antreten.

Im Normalspurteil der Werkbahn sind weiterhin die beiden Sachtleben-Loks aktiv. Man hat damit begonnen, die Maschinen und Anlagen der Übertage-Aufbereitungsanlage zu demonstrieren, da sie in die heutigen Förderländer verkauft wurden. Der Abtransport erfolgt zunächst per Schiene.

Während die neuere Deutz-Lok im Werk rangiert, ist die ältere Lok in einem kleinen Lokschruppen am Ende des Werkes hinter der Lehrlingswerkstatt als Reserve betriebsfähig abgestellt (Nachtrag: Inzwischen - Stichtag 24.07.96, siehe weiter hinten in diesem Heft - steht die Lok als Denkmal vor dem Bergbaumuseum Ramsbeck).

Sachtleben Bergbau GmbH 57368 Lennestadt (Meggen)						Spur : 1435 mm	Datum: 26.11.92	
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		Deutz 19783/1937	Bdm	OMZ 117 R		10.0	13.0	LV, a)
#		Deutz 36685/1941	Bdm	A3M 420 R	75.0	18.0	19.0	b)
#		Deutz 56365/1956	Bdh	A8L 614 R	130.0	20.0	34.0	a)
a) = neu an SACHTLEBEN AG FÜR BERGBAU UND CHEMISCHE INDUSTRIE, MEGGEN								
b) = neu an SACHTLEBEN AG FÜR BERGBAU UND CHEMISCHE INDUSTRIE, MEGGEN/ Berg- baumuseum Ramsbeck GmbH, Ramsbeck (Denkmal) 96vh								

Der Bestand an Schmalspurloks muß umfangreich gewesen sein. Auf einen Abdruck der uns ohnehin nur fragmentartig (LV-Angaben) vorliegenden Angaben verzichten wir hier (ms/uv).

Ruhrkohle Westfalen AG Bergwerk Heinrich Robert 59077 Hamm (Pelkum)

O.A. (BE 2/94 -227-)/ Der Platzlok-Bestand 1995 sieht, wie man erwarten durfte, etwas anders aus, als der im vorgenannten BE genannte: Es sind nur noch 4 Loks vorhanden, die alle am Hauptschacht eingesetzt werden. Der Schacht Franz ist im Oktober 1994 stillgelegt worden.

Nr.	Hersteller	FNr.	Bj.	Typ
1	Deutz	1814650	1972	GG 66 B
2	Deutz		1961	
3	Deutz	314708207	1960	DFL 60/2.1
4	Diema	4852	1985	

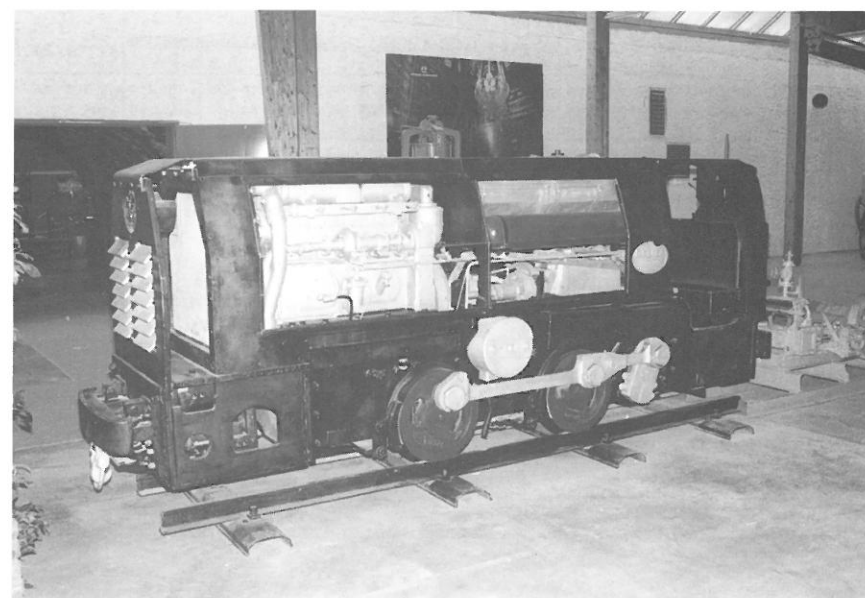
Die vom Platzbetrieb angegebenen Nummernkolonnen für die Deutz-Loks helfen leider nicht weiter. Jeder darf selbst rätseln ... Fest steht, daß die alte Deutz-Lok 5 nicht mehr dabei ist, und daß die Diema-Lok im Jahre 1994 nach einer Generalüberholung bei Rensmann in Dortmund vom Bergwerk Minister Achenbach hierher gekommen ist (kl?).

Bergbaumuseum Ramsbeck GmbH 59909 Bestwig (Ramsbeck)

24.07.96/ Bergbauliche Aktivitäten im Bereich um Ramsbeck sind bereits im 16. Jahrhundert urkundlich erwähnt. Nach einer Zusammenlegung zahlreicher kleinerer Grubenbetriebe zur "Ramsbecker Gewerkschaft" Anfang des 19. Jahrhunderts übernahm im Jahre 1853 die "AG für Bergbau und Zinkfabrikation zu Stolberg und in Westfalen" den Felderbesitz. Im Jahre 1885 gewannen 1131 Bergleute ca. 8000 t Blei- und Zinkkonzentrate. 1931 bis 1933 kam es durch die Weltwirtschaftskrise zur Einstellung der Erzförderung. Im Jahre 1955 waren etwa 600 Bergleute beschäftigt. Es wurden ca. 37000 t Blei- und Zinkkonzentrate produziert. Wegen des geringen Metallgehaltes (im Mittel der letzten Produktionsjahre 3,8 % Zink, 1,0 % Blei) war der Abbau nicht mehr wirtschaftlich.



Bergbaumuseum Ramsbeck: Die Grubenbahn wird für die Besucherbefahrung mit drei baugleichen Akkuloks befahren. Der links noch erkennbare Personenzug kann über 100 Personen befördern. Das untere Foto zeigt die in der Museumshalle ausgestellte Deutz-Schmalspurlok (36747)(24.07.96).



Aus diesem Grunde wurde die Grube am 31.01.74 stillgelegt. Damals waren 450 Bergleute von dieser Maßnahme betroffen (Quelle: H.W. Wild: Schau- & Besucherbergwerke, Verlag Doris Bode, Haltern, 1992).

In den Räumen des ehemaligen Erzbergwerkes in Ramsbeck ist heute ein Bergbaumuseum mit Besucherbergwerk eingerichtet. Dabei wurden Teile des früheren Inventars in das Museum integriert (z.B. Waschkaue, Lampenstube).

Die Befahrung der Grube führt zunächst etwa 1500 m per Grubenbahn in den Eickhoff-Stollen hinein. Die Bahn hat eine Spurweite von 580 mm (gemessen - offiziell muß es wohl 575 mm heißen). Zum Einsatz kommen zweiachsige Akkuloks, allesamt ohne Schilder, je eine an jedem Ende des Besucherzuges, der aus einer Reihe von "U-Booten" besteht. Es existiert eine Zugeinheit, die Platz für 108 Personen bietet. Weiterhin sind insgesamt drei Akkuloks vorhanden, durchnummeriert als 1-3. Gefahren wird im Stundentakt, wobei die untertägige Führung so bemessen ist, daß man eine Stunde später wieder ausfährt. Während des Rundganges untertage werden wesentliche Geräte und Einrichtungen des zuletzt betriebenen Bergbaues gezeigt (Bohrgerät, Kreiselkipper, Schrafer, Waggonförderer, Blindschacht, ...). Erfreulicherweise wird auf die Darstellung des ganz frühen Bergbaues verzichtet, die gezeigten Anlagen waren bis zuletzt in Betrieb. Leider gibt es aber auch nicht ein einziges Demonstrationsobjekt.

Während das Besucherbergwerk untertage für den Eisenbahnfreund nur Anlagen und einzelne Wagen, darunter einen Überkopflader, zu bieten hat, sind in der großen Halle des Bergbaumuseums noch zwei weitere Loks und ein Scharf-Schienenfahrrad ausgestellt. Ferner gibt es eine Diaschau und aufgestellte Fotos, die das Schienenfahrrad und auch die heute im Besucherbergwerk verwendeten Akkuloks im früheren Betriebsalltag zeigen.

Bergbaumuseum Ramsbeck GmbH 59909 Bestwig (Ramsbeck)						Spur : 575/1435 mm Datum: 24.07.96		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Spur (mm)	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Bemerkung
#	1	... /19..	Bo		575			a), grau
#	2	... /19..	Bo		575			a), grau
#	3	... /19..	Bo		575			a), grau
#		Deutz 36747/1940	Bdm	A4M 517 G	575	50.0	8.5	b)
#		Bartz 699/1950	Bo	GA04-09	575	15.0	4.0	c)
#		Deutz 36685/1941	Bdm	A3M 420 R	1435	75.0	18.0	d)
a) = Akkuloks, im Einsatz mit den Besucherzügen								
b) = neu an SACHTLEBEN AG FÜR BERGBAU UND CHEMISCHE INDUSTRIE, MEGGEN/WESTFALEN 85vh/ Bergbaumuseum Ramsbeck GmbH, Bestwig-Ramsbeck 90vh, in der Museumshalle aufgestellt								
c) = Akkulok, Typ GA04-09(BIIII), offenbar 1969 umgebaut, in der Museumshalle aufgestellt								
d) = neu an SACHTLEBEN AG FÜR BERGBAU UND CHEMISCHE INDUSTRIE, MEGGEN 92vh/ Bergbaumuseum Ramsbeck GmbH, Ramsbeck (Denkmal) 96vh								

Ganz klar nicht aus diesem Bergwerk stammt die vor dem Museum als Denkmal aufgestellte Normalspurlok, die lt. Infotafel bis 1992 bei der Firma Sachtleben in Meggen eingesetzt war.

Der Eintritt ins Museum einschließlich Grubenbefahrung kostet DM 10,--. Das Museum ist im Sommer von 9-17 Uhr geöffnet, weitergehende Informationen sind unter den Telefonnummern 02905/250 oder 02904/811 erhältlich (uv).

Gerlach Werke GmbH 66424 Homburg/Saar

29.07.96/ Bei dieser kaum bekannten Gesenkschmiede sind mal so eben 5 Werkbahnloks vorhanden. Die Transportleistungen auf dem Gelände werden durch einen Dienstleister erledigt, zumindest die Minilok befindet sich auch in dessen Eigentum. Vorhanden ist auch ein kleiner Lokschuppen, zwei Loks sind draußen abgestellt.

Gerlach Werke GmbH 66424 Homburg/Saar						Spur : 1435 mm Datum: 29.07.96		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#	1	Schöma 2284/1960	Bdh	CFL 40 DR	45.0	10.0		a)
#	3	Deutz 56521/1957	Bdh	T4M 625 R	240.0	30.0	53.0	b), gelb
#	4	Deutz 57530/1962	Bdh	KS 230 B		28.0	30.0	c), oran.
#	5	Deutz 56745/1957	Bdh	A8L 614 R	130.0	20.0	34.0	d), gelb
#	6	Minilok 159/1993	Bdh	DH 90			34.0	e)
a) = neu an STICKSTOFFW. KREFELD GMBH, KREFELD-LINN/ 01/62 AN EIKOMAG, EISENKONSTR. U. MASCH.FABR. GMBH, DÜSSELDORF-BENRATH/ NEUSSER EISENBAU BLEICHERT KG, NEUSS/ 1976 an Homburger Stahlbau GmbH, Homburg (1) 83vh/ Gerlach Werke GmbH, Homburg								
b) = neu an NV KON. NED. HOOGOVENS EN STAALFABR., IJMUUDEN/NIEDERLANDE (76)/ 1969 an Spoorijzer NV, Delft/ Gerlach Werke GmbH, Homburg								
c) = neu an BUNDESAMT FÜR WEHRTECHNIK UND BESCHAFFUNG, KOBLENZ, FÜR MARINE-DIENSTSEENOTGESCHWADER KIEL-HOLTENAU/ Gerlach Werke GmbH, Homburg								
d) = neu an PORTLAND-CEMENTFABR. GERMANIA AG, ENNIGERLOH/ Germania Cement- und Kalkw., Misburg (1)/ nach 1975 Verbleib unbekannt/ Gerlach Werke GmbH, Homburg (5) 96vh								
e) = neu an STT Transportmaschinen Rental Logistic, Forstgarten, Industriegebiet Kickert (wird durch STT auf dem Gerlach-Gelände eingesetzt)								

Gerlach hatte 1985 noch zwei Werkteile. Die Loks stehen heute auf dem Hauptgelände. Früher gab es noch eine Schienenschweißerei im Abzweig der DB-Strecke nach Neunkirchen und Saarbrücken. 1985 war hier eine der gelben Deutz-Loks im Einsatz. Es sei noch auf BE 2/85 -10- hingewiesen, wo weitere Werkbahnen in Homburg erwähnt sind (pwp, cw, fg).

Vebeg GmbH 60327 Frankfurt

O.A./ Immer wieder werden Verkäufe von Lokomotiven bekannt, die die Veveg als Verwertungsstelle für staatliche Dienststellen abwickelt. In den letzten Jahren waren die folgenden Lokomotiv-Verkäufe zu verzeichnen (keine Gewähr für Vollständigkeit).

Die Henschel-Lok befand sich bislang im Eigentum der Gesellschaft für Strahlen- und Umweltforschung mbH, Schachanlage Asse II, Remlingen, und ist dort kaum gelaufen. Mit der Ruhe auf der Anschlußbahn ist es allerdings vorbei, seit die VPS die Ronnenberger Kalihalde abträgt und im Bergwerk Asse untertage verkippt (uv).

06.04.97/ Eine besondere Geschichte gibt es noch zu den Loks zu berichten, die im August 1996 nach Dänemark verkauft wurden: Bei Dansk Genbrug handelt es sich um eine Schrottfirma, wo die Loks zunächst auch aufzufinden waren (z.B. am 28.01.97). Zunächst waren die Pläne noch unklar - entweder sollten die Loks komplett, oder aber nur der Motor verkauft werden, wobei der Rest dann für den Schrott wäre. Bei einer der Loks war bereits das Führerhaus abgetrennt worden.

Am 27.03.97 waren die Loks dann verschwunden. Weitere Ermittlungen ergaben, daß diese sich nun im Besitz von Privatbanen Sønderjylland befinden! Dabei handelt es sich um eine neue Privatbahn, für die z.Zt. die NVAG den Betrieb abwickelt. Gefahren werden Güterzüge auf der Strecke Esbjerg - Tønder - Niebüll, nachdem die DSB erklärt hat, daß man dort nur noch Güterzüge mit mehr als 10 Wagen befördern werde (das hieße praktisch: gar nicht!). Der erste Zug ist bereits am 05.04.97 gefahren. Man darf gespannt sein, was sich hier entwickelt! (bh)

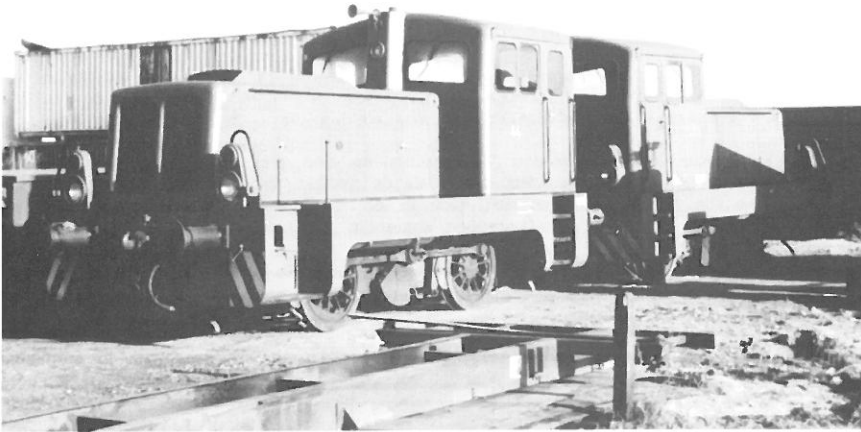
MT Group IS DK-4220 Korsør

23.09.96 (BE 2/96 -114-)/ Der Bau der Belt-Überquerung nähert sich seinem Ende. Der Eisenbahntunnel ist bereits fertig, die Gleise liegen schon bis in den Tunnelmund hinein. In Bau ist nur noch die Straßenbrücke. Von der Tunnelbaustelle ist praktisch nichts mehr übrig, der Bauplatz ist geräumt. Nur vor dem Informationszentrum stehen noch zwei Tunnel-loks als Denkmäler: Die Loks 45-45 und 45-46, RFS Engineering Ltd./England, Bdh, Baujahr 1989, Typ DS001A, sowie der Mühlhäuser-Kipper 46-68, Flachwagen 47-24 und 70-16 (fg).

Danstål A/S DK-xxxx Fredriksværk

20.05.95/ Aufgrund des 2. Weltkrieges hatte Dänemark Schwierigkeiten mit dem Import von Stahl - überdies mußten in den Jahren zuvor schon überhöhte Preise gezahlt werden. Man suchte einen Ausweg, indem im Jahre 1940 Det danske Stålværk A/S gegründet wurde. Das Werk sollte Schrott verarbeiten. Der Standort bot dem Werk gute Verkehrsverbindungen - sowohl Bahn- als auch Schiffsanschluß waren von Anfang an vorhanden. 1942 ging das Werk in Betrieb.

Man begann mit zwei Siemens-Martin-Öfen, nach dem Ende des 2. Weltkrieges kamen noch zwei ölgefeuerten Öfen hinzu. Diese sind inzwischen durch Elektroöfen ersetzt worden. Seit 1976 arbeiten zwei Lichtbogenöfen mit einer Kapazität von 500.000 t/Jahr, seit 1980 wird auf eine Verarbeitungskapazität von 1 Mio. t Schrott pro Jahr erweitert. Auch das Walzwerk wurde ständig ausgebaut. Im Jahre 1990 wurden 700.000 t Stahl verkauft, für das Jahr 1995 rechnete man mit 650.000 t.



Veveg, Frankfurt/Dansk Genbrug, DK-Esbjerg: Nur kurz standen diese beiden ehemaligen NVA-Loks (44 LKM 252388 und LKM 252498) auf dem Schrottplatz in Esbjerg. Vielleicht bekommen diese Maschinen bald eine nützliche Aufgabe (28.01.97, Bent Hansen).

Gerlach Werke, Homburg: Deutz 56745 ist eine Lok aus dem Fahrzeugpark der Gerlach Werke (29.07.96, Frank Glaubitz).



VEBEG GmbH, Frankfurt: Zum Verkauf ausgeschriebene Lokomotiven 1983-1997 (evtl. unvollständig)

Herstellerdaten	Typ	Achs.	Spur	Datum	Herkunft	Verbleib	
Diema	2366/1960	DS 90	Bdh	600	xx.06.83	2304 Laboe, Bundeswehr	Bedia, Bonn
Diema	2367/1960	DS 90	Bdh	600	xx.06.83	2304 Laboe, Bundeswehr	Bedia, Bonn
Diema	2176/1958	DS 60	Bdh	600	xx.06.83	2304 Laboe, Bundeswehr	Zerssen Eisen & Metall, Kiel
Jung	8506/1939	WR 360	Cdh	1435	02.05.85	4050 M' gladbach-Rheindahlen, 79, Railway	Küttler, Nürnberg
Deutz	56314/1936	V6M 436	Cdh	1435	02.05.85	4050 M' gladbach-Rheindahlen, 79, Railway	Neudeck, Biberach
Deutz	55885/1954	T4M 525	Bdh	1435	02.05.85	4050 M' gladbach-Rheindahlen, 79, Railway	Ostidam Metallen, Enschede/NL
Deutz	56313/1936	V6M 436	Cdh	1435	02.05.85	4057 Brügggen, Mun.Dep. Bracht	Neudeck, Biberach
Deutz	55882/1954	T4M 525	Bdh	1435	02.05.85	4156 Willich, Inst. Werk	Neudeck, Biberach
Deutz	55883/1954	T4M 525	Bdh	1435	02.05.85	5802 Wetter/Ruhr	Neudeck, Biberach
Deutz	36629/1941	WR 360	Cdh	1435	02.05.85	4270 Dorsten, Mun. Dep. Wulfen	Museum Verkehr und Technik, Berlin
Deutz	55884/1954	T4M 525	Bdh	1435	02.05.85	4270 Dorsten, Mun. Dep. Wulfen	Neudeck, Biberach
Jung	12845/1958	R 42 C	Cdh	1435	06.06.86	6100 Darmst.-Eberstadt, Bundeswehr	Neudeck, Biberach
Ruhr	3374/1958	(333 901)	Bdh	1435	31.08.89	5210 Troisd.-Altenrath, Fernleitungsbetr. ges.	Jung Jungenthal, Kirchen
Deutz	55781/1954	A2L 514	Bdm	1435	31.08.89	5521 Wolsfeld, Fernleitungsbetriebsges.	IG Historische Eisenbahn, Paderborn
DWM	.../1955	(633 803)	BBd	1435	06.12.90	6900 Heidelberg, US-Army	?
WMD	608 801-908 801)	1435	11.09.91	6900 Heidelberg, US-Army	6900 Heidelberg, US-Army	Eisenbahn-Kurier Verlag, Freiburg	
Deutz	57531/1962	KS 230 B	Bdh	1435	26.05.92	2262 Enge-Sande, Bundeswehr	Reggiana/CH
Kaluga	053/1978	TGK 2-E1	Bdh	1435	01.09.93	03253 Döberlug-Kirchhain, MDSG 20	Rental+Leasing, Borchten
Kaluga	158/1984	TGK 2-E1	Bdh	1435	01.09.93	03253 Döberlug-Kirchhain, MDSG 20	Layritz
Kaluga	131/1983	TGK 2-E1	Bdh	1435	01.09.93	03253 Döberlug-Kirchhain, MDSG 20	Layritz
LKM	251175/1957	N 4 B	Bdm	1435	01.09.93	17089 Burow, Bundeswehr	Moermans/NL
LKM	252116/1960	V 10 B	Bdm	1435	01.09.93	17291 Pretzlau, MDSG	Moermans/NL
Kaluga	.../19xx	TGK 2-E1	Bdh	1435	07.09.94	03253 Döberlug-Kirchhain, MDSG	Layritz
LKM	261340/1964	V 15	Bdh	1435	07.09.94	03253 Döberlug-Kirchhain, MDSG	Friesland Schroot/NL
LKM	261240/1963	V 15	Bdh	1435	07.09.94	03253 Döberlug-Kirchhain, MDSG	Friesland Schroot/NL
Diema	2686/1964	DS 90	Bdh	600	02.05.96	24235 Laboe, Bundeswehr	Neudeck, Biberach
Diema	2687/1964	DS 90	Bdh	600	02.05.96	24235 Laboe, Bundeswehr	Neudeck, Biberach
LKM	262432/1973	V 22	Bdh	1435	02.05.96	18273 Güstrow, Bundeswehr	NBL GmbH, Uelzen
LKM	.../1957	N 4 B	Bdm	1435	02.05.96	04838 Strelin, Bundeswehr	NBL GmbH, Uelzen
Hen	31861/1975	DHG 700	Cdh	1435	09.08.96	38229 Salzgitter-Hallendorf, VPS	Mainische Feldbahnen, Schwerte
LKM	252498/1963	V 10 B	Bdh	1435	09.08.96	04838 Strelin, Bundeswehr	Dansk Genbrug, Esbjerg/DK
LKM	252388/1963	V 10 B	Bdh	1435	09.08.96	04880 Vogelsang, Bundeswehr (44)	Dansk Genbrug, Esbjerg/DK
LKM	252183/1961	V 10 B	Bdh	1435	09.08.96	04838 Schlieben, Bundeswehr (11)	Dansk Genbrug, Esbjerg/DK
LKM	252301/1962	V 10 B	Bdh	1435	18.12.96	18299 Krohnskamp, Bw., Fliegerhorst Laage	MTM, Hamburg
LKM	252387/1963	V 10 B	Bdh	1435	18.12.96	18299 Krohnskamp, Bw., Fliegerhorst Laage	MTM, Hamburg
LKM	252385/1963	V 10 B	Bdh	1435	28.02.97	14822 Brück, Bundeswehr	Fechner, Duisburg
Deutz	56999/1959	A12L 614 R	Bdh	1435	22.05.97	26607 Aurich, Bundeswehr	...
Deutz	57515/1962	KS 230 B	Bdh	1435	06.06.97	26127 Oldenburg, Bundeswehr, Fliegerhorst	...
Deutz	57524/1962	KS 230 B	Bdh	1435	06.06.97	26197 Großenkneten, Bw., Fliegerh. Ahlhorn	...

Der normalspurige Eisenbahnanschluß existierte von Beginn des Betriebes an. Lange Zeit verwendete man ausgediente Loks hauptsächlich von dänischen Privatbahnen, die hier noch einige Jahre ihr Gnadenbrot verdienten, dann aber schließlich auch in den Hochofen wanderten. Einige Maschinen wurden nicht einmal mehr hier eingesetzt. Die Dampfloks stammten ganz überwiegend aus deutscher Produktion.

Ähnlich sah es auf der 900 mm-Bahn aus, die zwischen dem Schrottlager und den Öfen verkehrte. Sie wurde 1972/73 stillgelegt, die Lokomotiven wahrscheinlich verschrottet.

Der Triebfahrzeugpark auf beiden Spurweiten gestaltete sich erst etwas solider, nachdem die Dieseltraktion eingezogen war und man auch auf fabrikneue Lokomotiven zugriff. Die drei Henschel-Loks wurden aus Deutschland über den Zwischenhändler OnRail beschafft.

Danstål A/S (nur Dieselloks, unvollständig)						Spur :	1435 mm
DK-Fredriksværk						Datum:	20.05.95
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Bemerkungen	
#	1	213	Jung	13266/1960	Bdh	RK xx B	neu/ 1989/95 Abgang
#	2	214	Jung	13434/1962	Bdh	RK 11 B	neu
#	3	215	Jung	13976/1966	Bdh	RK 15 B	neu/ 1989/95 Abgang
#	4	216	DdS	/1966	Bd.		a)
#	11	217	Jung	13731/1964	Bdh	RC 24 B	neu/ 1989/95 Abgang
#	13	218	Frichs	481/1953	BBdh		1989/95 Abgang
#	14	219	Frichs	479/1953	BBdh		1989/95 Abgang
#	1	264	Frichs	478/1953	BBdh		
#	2	284	Hen	30320/1961	Cdh	DH 360	b), mit FFS
#	2	283	Hen	30331/1962	Cdh	DH 700 Ci	c), mit FFS
#	2	200	Hen	31107/1965	Bdh	DHG 240	d)
						Spur :	900 mm
5	7	Minerva	/19..	Bd.		1961 Abgang	
10	8	Ruston	375331/1954	Bd.		neu/ 1971 Abgang	
13	8a	Ruston	398113/1956	Bd.		neu/ 1971 Abgang	
	9	Schöma	3308/1972	Bdh	CFL 100 DC	neu/ Abgang	
	10	Jung	13355/1961	Bdh	LK 8 B	neu/ Abgang	
		Schöma	3064/1968	Bdh	CFL 100 DC	neu/ Abgang	
a) = Eigenbau, aus Teilen einer B&W-Lok/ 1990 an Himmerlands Jernbaneklub							
b) = Mannesmann AG, Kalkwerk Neanderthal/ 19xx an Danstål							
c) = Bergwerksges. Hibernia AG/ Veba-Chemie/ Chemische Werke Hüls, Herne (2-700)/ 1989 an Danstål							
d) = Bergische Stahlindustrie, Remscheid (5)/ Thyssen Schalker Verein, Gelsenkirchen (21)/ 1985 an Friedrich-Wilhelms-Hütte, Mülheim/R. (2)/ 1992 an Danstål							

Die Lokliste nennt die wesentlichen Diesellokomotiven des Stahlwerkes für beide Spurweiten. Wissenslücken gibt es natürlich, denn das Stahlwerk war lange Zeit für Eisenbahnfreunde unzugänglich (bh).

Jäger Bau GmbH A-6780 Schruns/A-6714 Nüziders

25.09.95/ Dem Hinweis des Bauleiters der Stollenbaustelle Klösterle folgend haben wir die Jäger Bau GmbH in Schruns aufgesucht. Die in der Folge aufgeführten Loks fanden sich an unterschiedlichen Standorten, nämlich im Werkstattbereich in Schruns (1), auf dem Lagerplatz an der Verwaltung (2), ebenfalls in Schruns, und auf dem Lagerplatz in Nüziders (3), einem Ort in der Nähe von Bludenz.

In der Werkstatt war man gerade damit beschäftigt, einen größeren Posten Mühlhäuser-Kipper zu überarbeiten. Diese sollen zusammen mit den beiden dort befindlichen Loks (teils schon in der darauffolgenden Woche) nach Taiwan gehen. Später soll noch eine der z.Zt. in Klösterle tätigen Loks folgen.

Auf den Inventarummernschildern zumindest der neueren Dieselloks war neben den Nummern folgende Aufschrift lesbar: ArGe Mechanischer Tunnel- und Stollenvortrieb (ArGe MTV), Universale Bau AG, Wien, Jäger Bau GmbH, Schruns. Was es damit auf sich hat, bleibt z.Zt. unklar (uv).

Jäger Bau GmbH A-6780 Schruns/A-6714 Nüziders								Spur :	mm
								Datum:	25.09.95
#	Inv.-Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.	
1	2801.0001	Jen 3.539-145/1985	Bdh	DH 200 G 20	196.0	20.0	30.0	a)	
3	2801.0003	Jen 3.539-149/1986	Bdh	DH 200 G	185.0	20.0	30.0	i)	
1	2801.0004	Jen 3.544-153/1990	Bdh	DH 200 G	185.0	22.0	30.0	b)	
3	2801.0005	Schöma 5133/1990	Bdh	CFL 180 DCL	157.0	22.0		h)	
2	2801.0011	Kröhnke 124/1943	Bdm	LK/MLH	185.0	22.0	30.0	c)	
3	2801.0021	Jung 8237/19..	Bdm	ZL 114	24.0	5.4	15.0	f)	
3	2803.0011	SIG /19..	Bo					g)	
2	2803.0013	SIG /19..	Bo					b)	
2	2803.0051	SIG 782204/1973	Bo	ETM 100	100.0	15.6	20.0	b)	
a) = gelb, z.Zt. offen					e) = gelb, mit Endführerstand,				
b) = gelb, geschlossen					Spur 600 mm				
c) = alte Inv.-Nr. 340					f) = gelb, offen				
d) = gelb, mit Mittelführerstand					g) = gelb, mit Endführerstand				

Fisons Plc., Horticulture Division, Swinefleet Works GB-Swinefleet, Goole DN14 8AQ

17.09.93/ Das Torfwerk liegt in der Grafschaft Humberside, ungefähr zwischen den Städten Kingston-upon-Hull und Doncaster. Es wird Torf für den Gartenbau produziert. In Betrieb befindet sich ein Schöma-Tandemverband, der sich auf einer Stammstrecke (Spur 914 mm) von rund 6.5 bis 7 Meilen austoben kann.

Zunächst führt die Strecke auf wohl 1.5 bis 2 Kilometern durch Weideland vom Werk zum Moor. Dort ist noch eine kleine Betriebsstelle eingerichtet, und hier beginnt auch der "Rundkurs" durch das Moor, den der Zug ohne Umsetzen der Lok durchfährt.



Danstål, DK-Fredriksværk: Diese seltene Loktype (DH 700 Ci) von Henschel findet sich noch heute in Form der Lok 2 (30331) bei dem dänischen Stahlwerk. Zuvor war sie im Ruhrgebiet im Einsatz (09.07.92, Thomas Nörsgaard Olesen). Leider Vergangenheit ist das Thema Schmalspurbahn im selben Werk. Das untere Foto zeigt die Lok 10 von Schöma (3064)(1972, S.A. Guldvang, Sammlung Bent Hansen).





Jäger Bau, A-Schrums: Diese beiden Jenbacher-Tunnelloks sollten demnächst nach Taiwan gehen - oben Lok 2801.001, unten 2801.0004 (25.09.95).



Im Werk befindet sich dagegen ein kleines Gleisdreieck, mittels dessen die Lok wieder an die Zugspitze gesetzt werden kann. Auf eine Rangierlok kann man sowohl im Werk als auch im Moor verzichten. Pro Arbeitstag (8.5 Stunden) werden von "The Thomas Buck", wie der Tandemverband benannt ist, 4 Touren gefahren. Zwei Zugeinheiten mit je 25 Wagen sind im Umlauf.

Die Entladung im Werk erfolgt für deutsche Verhältnisse ungewohnt: Es existiert keine Verladeanlage, der Zug wird einfach auf dem betonierten Platz entladen, und ein Radlader schiebt dann den Torf auf einen Haufen zusammen.

Fisons Plc., Horticulture Division, Swinefleet Works GB-Swinefleet, Goole DN14 8Q						Spur : 914 mm Datum: 17.09.93		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		/19..	Bdm	Rahmen mit Lister-Motor, am Werk abg.				
#	0207	R&H 466594/1961	Bdm	mit Lister-Motor, am Werk abg., "Sheeba"				
#		Hunslet 7366/1974	Bdm	43 PS, am Werk abg.				
#	0205	R&H 432665/1959	Bdm	mit Lister-Motor, am Werk abg., "Tania"				
#		Sx 40SD507/1978	Bd.	40 PS, 2000 UpM, im Moor abg.				
#	0209	Diema 3543/1974	Bdm	DFL 10/1.1	8.5	1.15	8.0	neu, abg.
#		Schöma 5220/1991	Bdh	CHL 60 G	88.0	5.5		neu, a)
#		Schöma 5221/1991	Bdh	CHL 60 G Tandem		5.3		neu
a) = "The Thomas Buck", verkehrt mit 5221 im Tandemverband								

An der Einfahrt zum Werk standen vier abgestellte Loks. Weitere zwei Loks waren an der Betriebsstelle im Moor abgestellt. Eine davon sah - obwohl ziemlich entstellt - reichlich nach Diema aus, ließ sich aber vor Ort nicht klar identifizieren. Diese Lok war zum Schluß als Rangierlok tätig, und man beschrieb uns eindrucksvoll ihre betrieblichen Vorteile ("fuckin' good!").

In der britischen Werkbahnerbibel 10EL (-92-) stehen deutlich weniger Loks, so daß der Eindruck entsteht, daß nach unserem Besuch hier massiv aufgeräumt worden ist (uv).

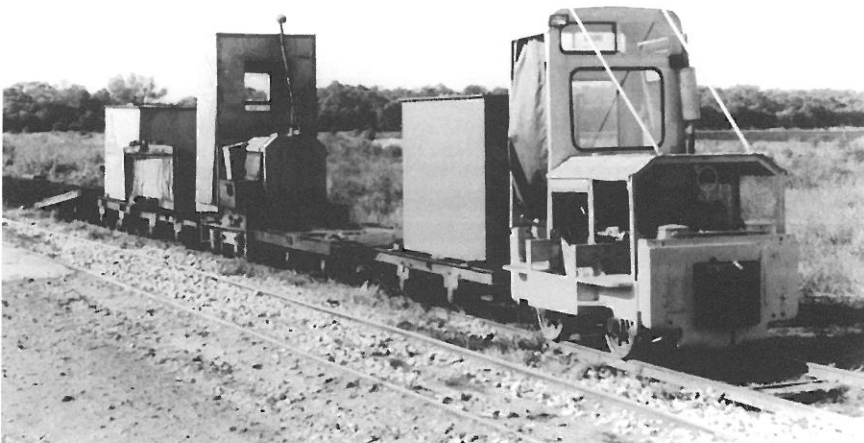
Fisons Plc., Horticulture Division, Hatfield Works GB-Hatfield Woodhouse, Doncaster DN7 6RS

17.09.93/ Das Werk liegt wenige Kilometer von dem eben besprochenen entfernt, doch ist es etwas schwierig zu finden: Es liegt südlich einer Brücke über die Autobahn, die die M180 zwischen den Anschlußstellen 5 und 2 überquert.

Die Anlagen sind etwas großzügiger, zumindest gibt es hier ein Bürogebäude. Auch hier haben zwei Schöma-Tandemverbände die Hauptlast des Betriebes übernommen. Eine Simplex-Lok, die wir nicht gesehen haben, weil sie draußen im Moor als Rangierlok dient, ist ebenfalls noch in Betrieb. Zwei weitere Loks waren im Werk gleislos abgestellt.



Fisons, GB-Swinefleet: „The Thomas Buck“ Schöma-Tandemverband (5220+5221) ist auf dem Wege ins Moor (oben). An der Betriebsstelle im Moor waren am Stichtag zwei Loks abgestellt, nämlich Simplex 40SD507 und Diema 3543 (unten)(17.09.93).



Fisons Plc., Horticulture Division, Hatfield Works GB-Hatfield Woodhouse, Doncaster DN7 6RS						Spur : 914 mm Datum: 17.09.93		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		R&H 432661/1959	Bdm	1986 umgebaut, gelb, gleislos abg., "Simba"				
#		Sx 40S378/1971	Bdm	44 PS, 1800 UpM, hellgrün, gleislos abg., a)				
(#)		Sx 40SD527/1983	Bd.	Moorlok, Daten aus 10EL vermutet				
#		Schöma 5129/1990	Bdh	CHL 60 G	88.0	5.0		neu, b)
#		Schöma 5130/1990	Bdh	CHL 60 G	88.0	5.0		neu, c)
#		Schöma 5131/1990	Bdh	CHL 60 Tandem		5.0		neu
#		Schöma 5132/1990	Bdh	CHL 60 Tandem		5.0		neu
a) = BetrNr. H11023, Rahmen: 40S302 b) = verkehrt mit 5131 im Tandemverband c) = BetrNr. H11376, verkehrt mit 5132 im Tandemverband								

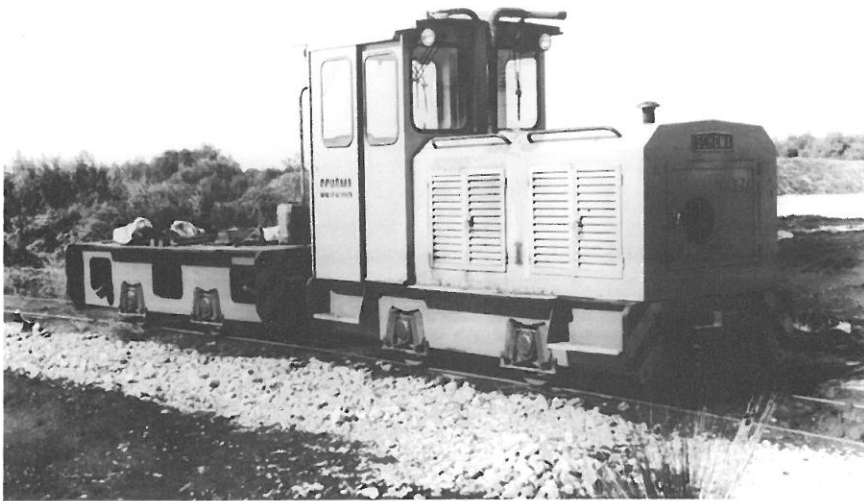
Die Tandemverbände muß man sich so vorstellen, daß die Lokomotive ganz normal ausgeführt ist (mit Führerstand, Dieselmotor, Ölpumpe, Ölmotor und Achsgetrieben) und auch allein fahren kann. Der zweite Teil besteht praktisch nur aus einem Rahmen mit Ölmotor und Achsgetrieben und ist über Öldruckschläuche mit der Lokomotive verbunden. Dieser Rahmen ist aus deutlich schwereren Blechen zusammengesetzt, damit auch ohne Aufbauten und Motor ein ausreichendes Reibungsgewicht erreicht werden kann.

Die Strecke endet am Werk in Form einer Schleife. Die Entladung der Züge erfolgt noch anders, als in Swinefleet: Die Wagen werden entkuppelt und einzeln von einem Radlader abtransportiert, entladen und wieder eingesetzt. Die Spurweite beträgt 914 mm. Die Angaben in 10EL (-200-) werfen keine Fragen auf (uv).

Consorzio autonome del porto di Genova I-xxxxx Genova

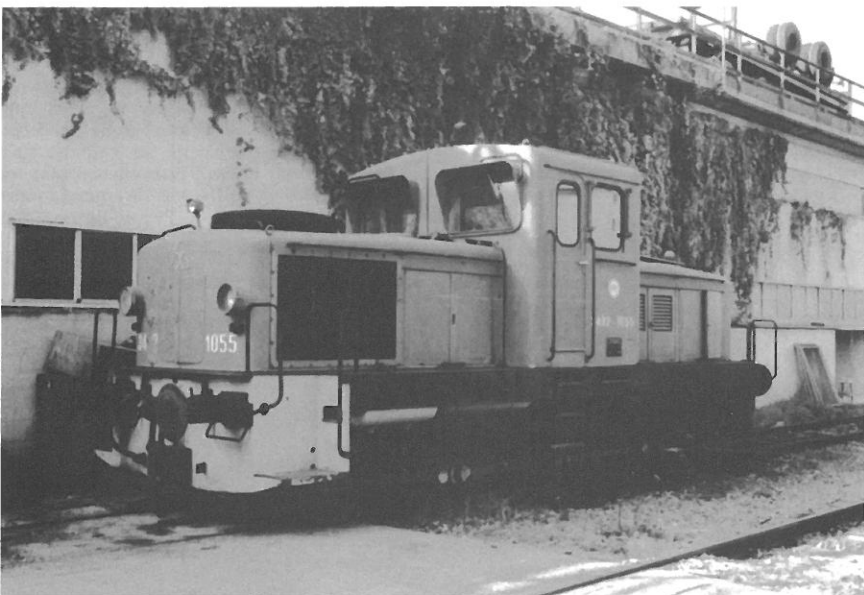
11.10.96/ Die alte Handelsstadt Genua hat immer noch einen der bedeutendsten Häfen Italiens. Dementsprechend gibt es im Hafengelände auch umfangreiche Gleisanlagen, die vom Consorzio autonome del porto di Genova betrieben werden. Die Aufgaben reichen vom Massengüterumschlag über Containerverkehr bis hin zu Autoverladungen an Spezialkais im äußersten Südwesten des Hafens. Im Porto Vecchio befindet sich eine große moderne Werkstatt, in der alle Lokomotiven überholt und repariert werden können. Sie befindet sich direkt an der Bahnstrecke Genua-Ventimiglia am Eingang zum Hafen. Desweiteren gibt es im Umkreis von 300 m noch zwei weitere Lokschuppen, die ebenfalls mit Wartungsgruben ausgestattet sind. Die Übergaben von bzw. zur italienischen Staatsbahn FS erfolgen direkt im Hafengelände.

Der Fahrzeugpark besteht ausschließlich aus Maschinen deutscher Produktion. Von besonderem Interesse dürfte dabei die vierachsige Jung-Lok des Typs R 60 D sein, die nur in 4 Exemplaren gebaut wurde (davon sind zwei die DL4 und 5 der OHE, Berlin). Die MaK-Standardloks sind als Type G 764 C ausschließlich für die Hafenbahn Genua gebaut worden. Sie verfügen als Besonderheit über italienische Motoren des Herstellers Isotta Fraschini, Typ ID 36 S8V (jr).



Fisons, GB-Hatfield: Noch einmal ein Schöma-Tandemverband (5130+5132)(17.09.93).

Consorzio autonome del porto di Genova, I-Genova: Die Hafenbahn Genua verfügt ausschließlich über deutsche Lokomotiven - hier im Bild Lok 3402-1055 (Jung 13429)(11.10.96, Jochim Rosenthal).



Consorzio autonome del porto di Genova I-Genova					Spur : 1435 mm Datum: 11.10.96
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Bemerkungen
#	3402-1055	Jung 13429/1963	Cdh	R 42 C	1979 ex Krefelder Eisenb. (V2)
#	3402-1057	Jung 13427/1963	Cdh	R 42 C	
#	3501-1053	Hen 40SD527/1983	Cdh	DH 500	197. ex RWK, Wülfrath (üb. WBB)
#	3703-1058	MaK 700063/1982	Cdh	G 764 C	1982 neu
#	3703-1059	MaK 700064/1982	Cdh	G 764 C	1982 neu
#	3703-1060	MaK 700065/1982	Cdh	G 764 C	1982 neu
#	3703-1061	MaK 700066/1982	Cdh	G 764 C	1982 neu
#	3703-1062	MaK 700067/1982	Cdh	G 764 C	1982 neu
#	3703-1063	MaK 700068/1982	Cdh	G 764 C	1982 neu
#	4702-1054	Jung 13932/1966	Ddh	R 60 D	1979 ex Krefelder Eisenb. (V1)

Torstamåla Torvströfabrik S-361 94 Eriksmåla (Torstamåla)

10.09.96 (4F6, Småland)(SmB 3/94 -9-)(Svenska Industrimotorlok -9-)/ Ein Ausflug in die Vergangenheit: Das abgelegene im Wald angesiedelte Torfwerk liegt etwa 6 km östlich von Eriksmåla und ist über einen Abzweig von der Nebenstraße von Eriksmåla nach Nybro (über Hermanstorp, nicht Reichsstraße 251) erreichbar. Die grobe Linie für Schweden-Urlauber: Wenn man sich ca. 50 km westlich von Kalmar (Brückenverbindung nach Öland) befindet, ist man schon ganz nahe davor! Einem Pappschild vor den Torfwerk mußten wir entnehmen: "OBS. Vi är på mossen nedanför fabriken; gå över bron och följ rälslin åt vänster/höger. Torstamåla Torvströfabrik." Wir taten dies und trafen den einzigen Beschäftigten (gleichzeitig Pächter) des Torfwerkes, wie dieser gerade mit einem Spaten im Handstich Torfsoden von einer Abbaukante herunterstach. Irgendwelche Maschinen waren nicht zu sehen. Das Handstichverfahren ist hier tatsächlich die einzige Abbaumethode. Nach kurzer Unterredung führte er uns zum Werk zurück, zeigte uns die Fabrik und erklärte alles. Die Fabrik wurde ca. 1948/49 errichtet. Die Anlagen sind noch sehr alttümlich. Sie sind über eine Transmission angetrieben, die früher durch einen uralten fahrbaren einzylindrigen, in einem Anbau untergebrachten 25 PS-Dieselmotor bewegt wurde. Nachdem dieser ausgefallen war, hat man nebenan einen Traktor aufgestellt, der fortan für den Betrieb der Transmission sorgt. Der alte Motor ist aber nach wie vor vorhanden. Doch noch eine Änderung hat der jetzige Betreiber vorgenommen: Die Rampe, mittels derer die Feldbahn die obere Ebene des Torfwerksgebäudes erreicht hat, war baufällig und ist weggerissen worden. Eine Neuerrichtung wäre zu zeitaufwendig gewesen, und so fährt die Bahn jetzt zu ebener Erde in die Fabrik ein. Die dadurch reduzierte Lagerkapazität im Torfwerksgebäude stört nicht.

Im Torfwerksgebäude fühlt man sich um Jahrzehnte zurückversetzt - überall liegen alte Gegenstände herum, die Transmission, die Torfpresse aus Holz - einzig die neutralen, durchsichtigen Plastiksäcke, in die der Torf abgefüllt wird, deuten auf die Neuzeit hin. Bemerkenswert: Das Werk produziert außerdem auch Torfballen nach altem Stil mit Holzplatten- und Drahtverpackung! Diese würden lt. Angabe des Betreibers aber weniger verlangt.

Die Bahn gabelt sich etwa 100 Meter hinter der Fabrik in zwei Äste, die in unterschiedliche Teile des Abbaubereiches führen. Die Bahn wird regelmäßig benutzt und ist hier einziges Transportmittel - gestern wurde noch gefahren, heute gerade nicht. Dennoch wurde der Lokschuppen aufgeschlossen und die urige Lok für ein Foto ans Tageslicht gezogen.

Nach dieser Aktion griff der außergewöhnlich freundliche Betreiber wieder zur Provianttasche und der Mobilgurke und entschwand Richtung Moor zum Torfstechen ...

Es bleibt zu hoffen, daß diese reaktivierte Anlage, die erst seit wenigen Jahren wieder in Betrieb ist und davor stillgelegt hat, in dieser Form noch möglichst lange bestehen bleiben kann (uv)!

Sätra Bruk AB S-546 94 Uddenäs (Sätra)

13.09.96 (9E8, Västergötland)(Smb 2/94 -9-)(Industrilok i Västergötland -108-)/ Sätra ist eine aus wenigen Häusern bestehende Siedlung an der Nordspitze des Sees Viken, gut 20 km östlich von Töreboda gelegen. Mit dem Namen Sätra Bruk AB und der Information Sägewerk suchten wir nach umfangreichen Fabrikanlagen, aber nix da: Das Sägewerk ist ein mittelgroßer Schuppen, aus dem beidseitig Gleisstummel herausragen. Und auch hier ist die Zeit stehengeblieben: Das Sägewerk wird nur noch selten genutzt, die darin stehende Lok ist seit 1960 arbeitslos. Die Lok, die noch ihren Originalmotor trägt (Nr. 460609), macht einen sehr guten Eindruck, es wäre nicht verwunderlich, wenn sie trotz der langen Abstellzeit direkt anspringen würde!

Verzeichnis der lieferbaren Literatur (Stand: Mai 1997)

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 zweimal pro Jahr in unregelmäßigen Abständen. Jedes Heft ist im Format DIN A5 gehalten und umfaßt 60 Seiten. Das Einzelheft des aktuellen Abos kostet DM 8.50.

Bahn-Express

(Bestellung bei: Edmund Reinecke, Baaste 14, D-27446 Farven)

Einzelheft 2/92 (60 Seiten)	DM 6.80
Einzelheft 2/93, 1/94, 2/94 (je 60 Seiten)	je DM 7.80
Einzelheft 1/96, 2/96, 1/97, 2/97 (je 60 Seiten)	je DM 8.50
Jahrgang 1996-97 (4 x 60 Seiten)	DM 32.50

Sonstige Literatur

(Bestellung bei: Ulrich Völz, Von-der-Wisch-Str. 47, D-24107 Kiel)

Feldbahnen in Bayern (1989, 92 S., kopierter Nachdruck)	DM 7.80
Feldbahnen in Niedersachsen I (1991, 96 S.)	DM 15.80
Steinbruch- und Bergwerksbahnen zw. Osterwald und Ith (1996, 92 S.) ...	DM 19.80

Sätra Bruk AB S-546 94 Uddenäs (Sätra)						Spur : 600 mm Datum: 13.09.96		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau- art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bemerkung
#		Deutz 21145/1938	Bdm	MLH 714 F	9.0	2.0	9.6	a), abg.
a) = neu an SÄTRA BRUK								

Zum Fotografieren ließ sich die Lok in den Torrahmen rollen - danach wäre eine massive Spurerweiterung zum Verhängnis geworden. Dem Vernehmen nach ist die Lok einem Museumsverein versprochen, doch weiß man dort damit nichts Rechtes anzufangen, deswegen steht sie immer noch dort.

Im Sägewerk stehen noch einige Holztransportwagen, einer davon mit einer spektakulären Kurbelbremse. Früher fuhren diese Wagen auch auf der Strecke, die einerseits zum See (ca. 1.5 km, von dort Transportanschluß Richtung Götakanal) und andererseits noch 4 km flüßaufwärts führte. Die vorgenannte Deutz-Lok war aber nicht auf dieser Strecke im Einsatz, sondern nur im Sägewerksbereich. Für die Strecke gab es eine Dampflokomotive (uv).

BÜCHERECKE für Feld- und Werkbahnfreunde

SMALSPORDE INDUSTRIMOTORLOK, 4. DEL, ENTREPRENÖRLOK (P. Andersen), 174 S., DIN A5, 26 SW-Fotos, Peter Andersens Forlag, Brandvænget 60, DK-2640 Hedehusene, 1996, Preis 48.00 DM (incl. Porto), Bankverbindung: Postgiro Hamburg Nr. 81427-205.

Mit Stand Juli 1996 sind zahllose dänische Bauunternehmer aufgeführt, die Motorlokomotiven besessen haben. Die 1. Ausgabe, die 1979 unter diesem Titel erschien, ist somit umfassend überarbeitet worden. Das "Listen-Buch" zeigt - soweit bekannt - Fabriknummern und Lebensgeschichten der Loks auf und ist durch wenige, teils aber hochspektakuläre Fotos illustriert. Auch die Storebælt-Baustelle fehlt nicht, zumeist handelt es sich aber um historische Angaben. Der Preis ist reichlich bemessen (die stark begrenzte Auflage dürfte dazu zwingen!), der Statistiker wird dennoch zuschlagen, zumal auch einige deutsche Motorlokomotiven nachgewiesen sind (uv).

LOCOMOTIVES & RAILCARS OF BORD NA MONA (S. Johnson), 48 S., DIN A5, 7 Farb- und 38 SW-Fotos, Midland Publishing Ltd., 24 The Hollow, Earl Shilton, Leicester, LE9 7NA, England, Preis: 4.99 engl. Pfund.

Die kleine Broschüre ist im Juli 1996 erschienen und listet den aktuellen, höchst beeindruckenden Fahrzeugbestand der für die Republik Irland zuständigen halbstaatlichen Institution für die Torfgewinnung auf. Vorab wird ein kurzes Gesamtbild über die Verhältnisse gegeben (Betriebsstellen, Übersichtskarte), das gern hätte umfangreicher ausfallen können (so fehlen z.B. detailliertere Gleisnetzskizzen). Immerhin verfügt die Betriebsstelle Blackwater allein über 96 Meilen fest verlegte Gleise. Der größte Teil der Publikation enthält nach Typen aufgegliederte, detaillierte Loklisten, die mit etlichen Fotos illustriert werden. Auch auf die Vielfalt der vorhandenen Draisinen (Railcars) wird eingegangen. Separat wird auch ein Video zu diesem Thema angeboten. Bleibt nur noch die Frage: Wer kommt im Sommer '98 mit nach Irland (ey Happi, wie isses)? (uv)

MORIZ GELINEK - LEBEN UND WERK (R. Floimair (Hrg.)), 96 S., Format 17 x 24 cm, 36 SW-Fotos, Amt der Salzburger Landesregierung, Landespressebüro, Postfach 527, A-5010 Salzburg, Preis ???.

Nanu - warum bekomme ich jetzt dieses Buch? Doch schnell war klar: Moriz Gelinek ist Geburtshelfer der außergewöhnlichen Gebus-Lokomotiven. Es werden größtenteils die technischen Leistungen des Erfinders Gelinek beschrieben, wobei man auch ansehen kann, wo überall Gebus-Konstruktionen abgesetzt wurden. Etliche Skizzen, interessante Fotos und einige wiedergegebene Prospektseiten runden das Werk ab. Leider fehlt eine Lieferliste (- die hätte wohl auch den Rahmen dieser Publikation gesprengt!), aber dennoch: Empfehlenswert! (uv)

10 JAHRE FREUNDESKREIS FELDBAHN 1986-1996 (M. Jahnle (Hrg.)), 68 S., Format DIN A5, 84 SW-Fotos, Freundeskreis Feldbahn, Michael Jahnle, Schwalbenweg 30, 71397 Leutenbach-Nellmersbach, Preis: 10.00 DM (incl. Porto).

Die Broschüre beinhaltet den Werdegang und die Aktivitäten der größtenteils mobil betriebenen Feldbahnanlage des Freundeskreises, der sich aus einer Handvoll Privatpersonen zusammensetzt. Am Schluß sind die Fahrzeugbestände der Mitglieder aufgeführt. Zahlreiche Fotos illustrieren die bisher durchgeführten Aktionen (uv).

WERK- UND INDUSTRIEBAHNEN IN OSTDEUTSCHLAND (R. Lüderitz (Hrg.)), 184 S., Format DIN A4 quer, 29 Farb- und 240 SW-Fotos, EK-Verlag, Postfach 55 60, 79022 Freiburg, 1997, Preis: 58.00 DM.

Es ist schon beeindruckend, welche Vielfalt sich auf ostdeutschen Industriebahngeleisen ausgetobt hat: Herzstück des Bilderbuches ist eine Flut spektakulärer Fotos aus einem Betriebsbereich, der den allermeisten Eisenbahnfreunden verborgen geblieben ist. So liegt denn auch der Schwerpunkt auf Dampflokomotiven in den Großbetrieben der damaligen DDR-Industrie (Chemie und Kohle). Textliche Erläuterungen (manchmal recht sparsame Fotounter-schriften) und Streckenskizzen helfen, einen groben Überblick zu bekommen. Leider ist die Dieseltraktion ganz klar unterrepräsentiert, und der Bereich der Schmalspurbahnen wird nur fallweise kurz gestreift - und es werden kaum Fabriknummern genannt! Dennoch: Die Fotos überzeugen (uv)!

GESUCHT werden ältere Jahrgänge des BAHN-EXPRESS (1990 und früher), jedoch keine kopierten Nachdrucke.
Wolfgang Karau, Bahnhofstr. 51, D-27404 Zeven, Tel. 04281/5280

GESUCHT wird für eine französische Museumsbahn (Chemin de Fer Touristique du Tarn) eine LKM Ns2f.
Jaques Daffis, 42, av. des Etats-Unis, F-31200 Toulouse (englisch, französisch, spanisch) oder die Redaktion (deutsch).

Foto Rückseite: Es dauert noch einen Moment, bis der Kieszug beladen ist. Anschließend wird die O&K-Lok 26680 die Fuhre entlang des Flusses Sarine zum Kieswerk Sudan SA in Estavannens/Schweiz zurückbringen (07.09.1994).

Meinhard Döpner

Steinbruch- und Bergwerksbahnen zwischen Osterwald und Ith

Der Autor schlägt hier ein längst vergangenes Kapitel der Bergbaugeschichte und deren Eisenbahnen in einem regional abgeschlossenen Bereich südlich von Hannover auf. Es gab in dieser Region früher Stein- und Braunkohlenbergbau, sowie Sand- und Kalksteinbrüche, die allesamt mit Feldbahnen ausgestattet waren. Die detaillierte Beschreibung dieser Bahnen von ihrer Planung bis zu deren Ende wird ergänzt durch historische Fotos, Gleispläne, Lokomotivlisten und technische Detailzeichnungen.

Unter den größeren Betrieben sind die Vereinigten Osterwald-Salzhemmendorfer Kalkwerke (VOSKA), die Kalk- und Ziegelwerke Salzhemmendorf und die Dolomitwerke Salzhemmendorf zu nennen. Dem Eisenbahnfreund ist wohl am ehesten der Braunkohlentagebau der Gewerkschaft Humboldt in Thüste ein Begriff, wo bis weit in die 60er Jahre hinein noch Dampflokomotiven auf dem 900 mm-Gleisnetz im Einsatz standen.

Heute kann man noch im Hüttenstollen Osterwald, der zu Beginn der 80er Jahre zu einem Besucherbergwerk ausgebaut worden ist, nachvollziehen, was zu Zeiten des aktiven Bergbaues sich hier wohl abgespielt hat und was Meinhard Döpner in seiner Veröffentlichung eingehend beschreibt.

Meinhard Döpner: Steinbruch- und Bergwerksbahnen zwischen Osterwald und Ith
92 Seiten, DIN A5, Farbtitel und -rückseite, 30 SW-Fotos

Bezug durch:
BAHN-EXPRESS, Ulrich Völz, Von-der-Wisch-Str. 47, D-24107 Kiel
Preis: 19.80 DM



Bahn-Express 1997