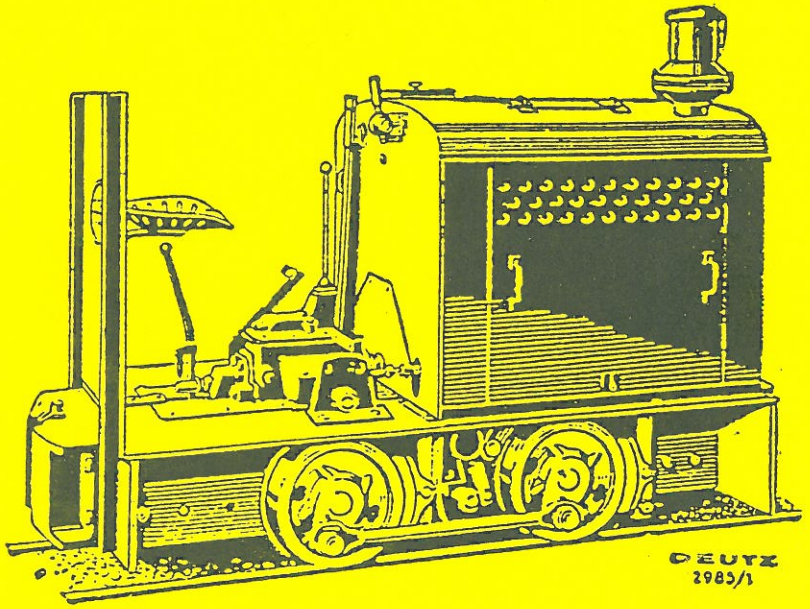
Bahn-Express

2'87

Magazin für Werkbahnfreunde



DM 6,80

Impressum

Herausgeber:

Bahn-Express
Magazin für Werkbahnfreunde
Kiel – Werne

Redaktion:

Ulrich Völz
Von-der-Wisch-Str. 47
D-2300 Kiel 1
Tel. 0431-312729

Geschäftsstellen:

Zeitschrift Bahn-Express:

Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
D-4712 Werne
Tel. 2389/45057

Postgiroamt Dortmund
Nr. 204306-463

Sonderhefte & Bücher:

Torsten Hinsch
Rathausstr. 25 a
D-2072 Bargteheide
Tel. 04532/8096

Postgiroamt Hamburg
Nr. 479642-209

Ständige Mitarbeiter:

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

Erscheinungsweise:

Der Bahn-Express erscheint 1987 viermal in unregelmäßigen Abständen.

Bezugspreise:

Inland:	Einzelheft	DM 6,80
	Einzelheft im Versand	DM 7,40
	Jahresabonnement	DM 26,00
Ausland:	Einzelheft im Versand	DM 7,80
	Jahresabonnement	DM 28,50

Bild- und Texteinsendungen bitte nur an die Redaktion, Fotos in SW oder Color in den Formaten 9x13 oder 10x15 und Dias mit Angaben zur Aufnahme.

Bestellungen bitte nur an die Geschäftsstelle, da Sie sonst eine erheblich längere Bearbeitungszeit in Kauf nehmen müssen.

Druck:

Copy-Center-Coerdestraße
D-4400 Münster

Bahn-Express

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

Inhalt 2'87

Berichte

Die Rheinisch-Westfälischen Kalkwerke im Hönnetal 63
Die Gail'schen Tonwerke 77
Werkbahnen im Raum Rottweil 82
- Rohrbach, Dotternhausen 82
- Gipswerke Knauf, Lauffen 82
- Schwörer Bauindustrie, Schömberg 84
- Schwarzwälder Gipswerke, Deisslingen . 84
- August Schuler, Deisslingen 86
- Hermann Hald, Trossingen 86
Das Heddesheimer Formsandwerk 87
Neues aus Berlin 92

Kurzmeldungen Inland

Eilers KG, Hamburg 94
Amt für Land- und Wasserwirtschaft Husum 97
Rheinische Braunkohlenwerke, Köln 100
Halbergerhütte, Brebach 104

Kurzmeldungen Ausland

Sønderkov Teglværk, DK-Øse 108

Korrekturen & Ergänzungen

..... 111

\# = am Stichtag der Meldung vorhandene Fahrzeuge

LV = aus einschlägigen Lieferlisten entnommene Angaben; Verbleib unbekannt

neu = fabrikneu an die o. g. Firma gelieferte Lokomotive

Titel: Strichzeichnung aus der Bedienungsanleitung der Deutz-Feldbahnlokomotive OME 117 F.
KHD-Unternehmensarchiv

Rolf Reckers

Die Rheinisch-Westfälischen Kalkwerke im Hönnetal

Entstehung des Werkes

Die grossen Massenkalkvorkommen im Hönnetal (südöstlich von Dortmund gelegen) boten sich für den Kalksteinabbau an. Das Werk Hönnetal der Rheinisch Westfälischen Kalkwerke AG ist das erste und vor allem das weitaus grösste Kalkwerk im Hönnetal.

Die Kalkvorkommen beginnen südlich von Lendringsen, wo sich die Hönne, nördlich zur Ruhr fliessend und bei Fröndenberg in diese einmündend, ein tief geschnittenes Flussbett geschaffen hat. An beiden Seiten der Hönne liegen Höhenzüge, die bis zu 350 m üNN reichen. Dazwischen liegen Ebenen zwischen 240 und 280 m üNN. In diesen Ebenen steht in grosser Mächtigkeit reiner Massenkalk an, der zu beiden Seiten des Flusses, vor allem östlich der Hönne, gewonnen wird.

Geographisch handelt es sich um den Nordrand des Rheinischen Schiefergebirges. Die Flächen, unter denen der Massenkalk ansteht, sind wasserarm und wurden deshalb immer nur landwirtschaftlich genutzt und nicht bebaut. Das erleichtert heute den grossflächigen Abbau.

Die Gründung des Werkes Hönnetal ist auf das Jahr 1896 anzusetzen. Damals erwarb der Ingenieur Emil Hessmann aus Altenhundem, der bereits in Finnentrop die Westfälischen Kalkwerke betrieb, oberhalb von Rödinghausen ein grosses Kalksteingebiet und die dazu notwenige gewerberechtliche Genehmigung. Die Arbeiten zur Erschliessung begannen im September 1896. Es wurden zwei Ringöfen gebaut und der Eisenbahnanschluss nach Menden hergestellt. 1897 wurden schon 250 Arbeiter beschäftigt.

Im Jahre 1898 übertrug Emil Hessmann, der später auch in Iserlohn tätig wurde und dafür Baulokomotiven beschaffte, die Kalkwerke im Hönnetal auf die Rheinisch Westfälischen Kalkwerke AG (RWK), Dornap, die damit die fünfte Produktionsstätte erwarb.

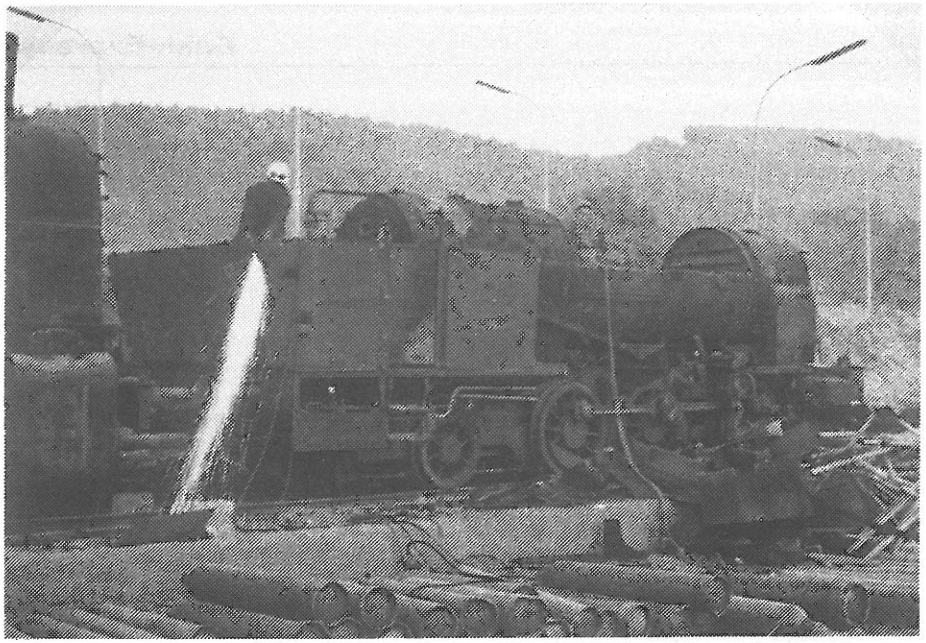
Die Bedeutung dieses Güteraufkommens ist daran zu ermessen, dass die ehemalige Stichbahn Fröndenberg - Menden bereits 1909 zweigleisig ausgebaut wurde und auch heute noch - bis auf die nach der Möhnekatastrophe nicht wieder errichtete zweite Ruhrbrücke in Fröndenberg - zweigleisig betrieben wird.

Die Mechanisierung des Werkes Hönnetal setzte in den 20er Jahren ein und brachte wegen der Nähe und der verkehrsgünstigen Lage zu den westfälischen Hütten erhebliche An- und Abfuhren.

Rationalisierung und Automatisierung des Gesamtbetriebes wurden ab den 50er Jahren durchgezogen. Sie umfassten den Betrieb im Steinbruch, die Aufbereitungsanlagen, die internen Transportbetriebe, die Schlosser-, Elektro- und Kraftfahrzeugwerkstätten sowie den Brennereibetrieb mit 20 vollautomatischen Schachtöfen und einem modernen Drehrohrofen.

In den Jahren 1963 bis 1969 wurden die Brennöfen von Kohlefeuerung auf Öl- bzw. Gasfeuerung umgestellt. 1963 ging der Drehrohrofen in Betrieb. Von 1969 bis 1971 wurden die Schachtöfen zu Gleichstrom-Regenerativöfen umgebaut. Man konnte jetzt auch Splitt zu Branntkalk verarbeiten. Andererseits bewirkte die Umstellung den Wegfall der Kohle-Ganzzüge.

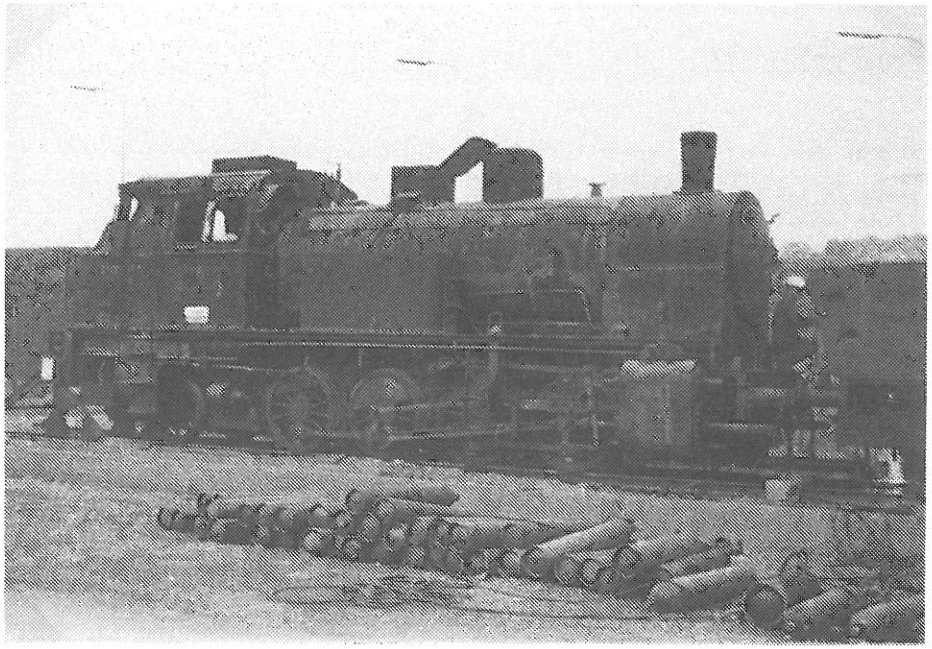
Die einzelnen Steinbrüche des Werkes Hönnetal waren durch Schmalspurbahnen von 750 mm Spurweite mit den Brecheranlagen, Brennöfen und Verladeanlagen ver-



RWK Hönnetal: Lok 32 wird verschrottet (oben). Im Vordergrund der unteren Aufnahme liegen Reste der Lok 84, in der Mitte ist nochmals die unglückselige Lok 32 zu sehen, und im Hintergrund wartet Lok 87 auf ihr Ende. Die Aufnahmen entstanden am 21.10.1963.

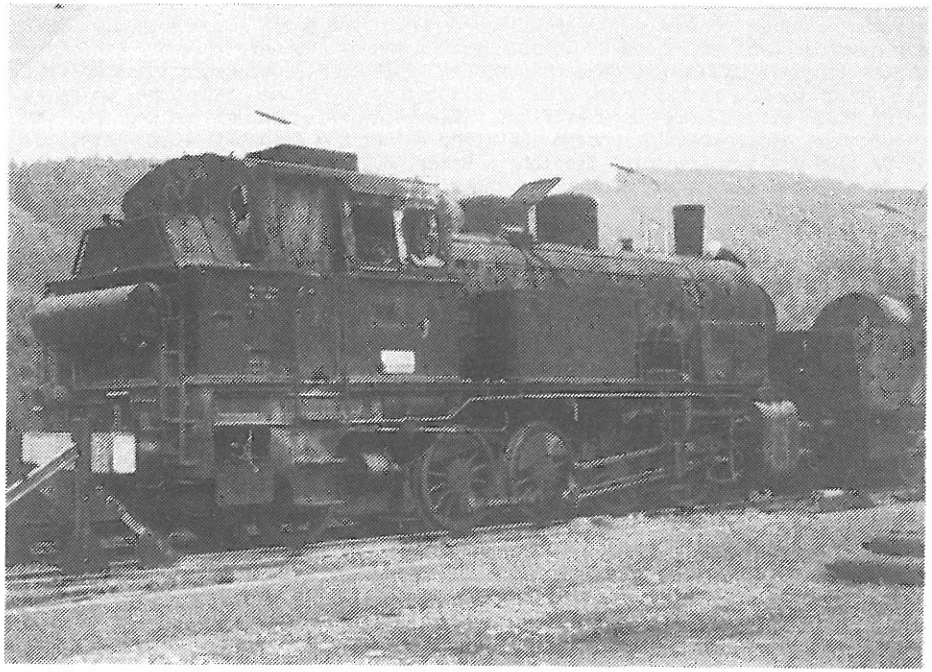
Fotos: Rolf Reckers





RWK Hönnetal: Vor der Lok 87 (Jung 4 000/1927) liegen schon die Druckflaschen - Verschrottung steht auf der Tagesordnung!

Fotos: Rolf Reckers



bunden. Der Hauptsteinbruch erforderte sogar einen zweigleisigen Betrieb. Es wurden zahlreiche schmalspurige Dampfloks eingesetzt, die später durch Dieselloks abgelöst wurden.

Die monatliche Gewinnung von 400 000 t erforderte andere Dimensionen. Als Ladegeräte wurden Löffelbagger mit 4 cbm Löffelinhalt sowie schwere Schaufellader eingesetzt. Schwere Lkw mit einer Traglast von 40 t übernahmen den Transport vom Steinbruch zum dort installierten Grossbackenbrecher. Anstelle der Schmalspurbahn übernahm im Jahre 1973 eine 1 200 m lange Bandstrasse mit einer Stundenleistung von 1 500 t den Weitertransport des vorzerkleinerten Gesteins zur Aufbereitungsanlage, wo es weiter zerkleinert wird. Als Schotter, Splitt, Sand oder Mineralgemisch geht ein beachtlicher Teil in den Versand. Der grössere Teil der Steinproduktion wird aber als Rohstoff für die Erzeugung gebrannter Kalkprodukte eingesetzt. 1972 wurden rund 120 000 t gebrannt. Hauptabnehmer sind die Eisenhütten, die chemische Industrie und die Baustoffwirtschaft in grossen Mengen, die Bauwirtschaft in den benötigten kleineren Mengen. Als Rohprodukte finden Kalksteine Verwendung in der Verhüttung, der Zementindustrie sowie im Strassen- und Betonbau.

Bahnanschluss

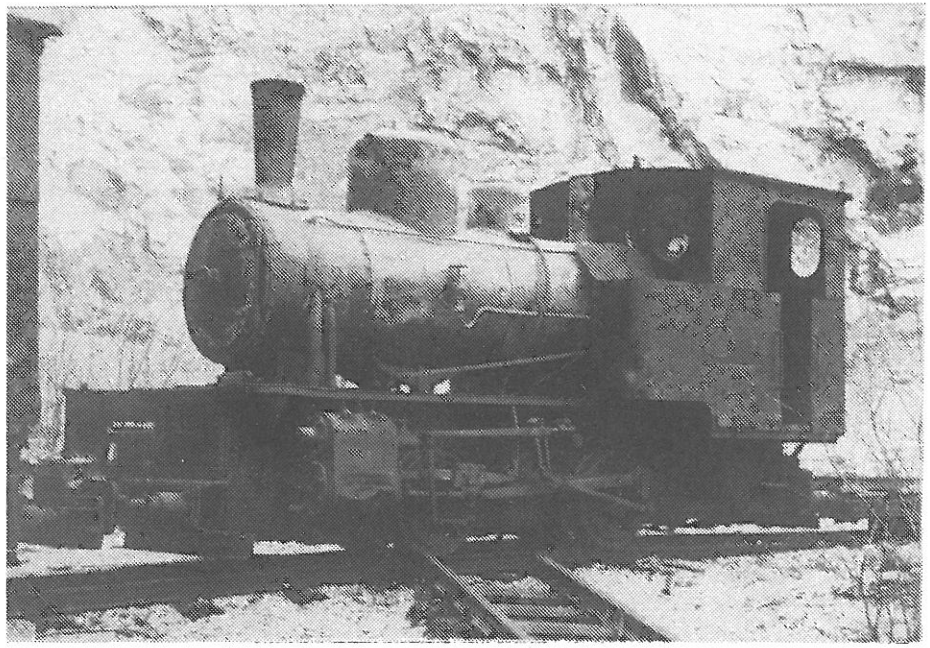
Bei Gründung der RWK Hönnetal liessen die vorhandenen Strassen und die dort verkehrenden Lastfahrzeuge keine Abfuhr so grosser Mengen Kalkstein zu, wie sie die Industrie benötigte. Deshalb war ein Anschluss an das Eisenbahnnetz unverzichtbar.

Die nächstgelegene Hauptbahn war die von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (BME) am 01.06.1870 eröffnete Ruhrtalbahn von Schwerte über Fröndenberg nach Arnsberg - 44 km lang -, die in den Jahren 1871 bis 1873 bis Meschede, Nuttlar und schließlich bis Warburg verlängert wurde.

Die Stadt Menden schloss am 28.06./10.07.1868 einen Vertrag mit der BME über den Bau einer Stichbahn von Fröndenberg nach Menden. Fröndenberg war damals so unbedeutend, dass es nicht einmal einen eigenen Bahnhof besass. Diesen und seine eisenbahnmässige Bedeutung erhielt Fröndenberg erst durch die am 10.07.1872 abgenommene und sodann am 07.08.1872 mit Personen- und Güterverkehr eröffnete 4.9 km lange Stichbahn Fröndenberg - Menden. Dieser Eisenbahnanschluss kostete die Stadt Menden 244 055 Mark. Die Verlängerung von Menden nach Hemer wurde am 01.09.1882 mit 6.7 km Länge eröffnet. Die Lücke zwischen der von den BME am 31.03.1864 eröffneten Stichbahn Letmathe - Iserlohn (5.5 km) wurde erst am 15.06.1885 mit dem Abschnitt Iserlohn - Hemer, 8.2 km lang, geschlossen.

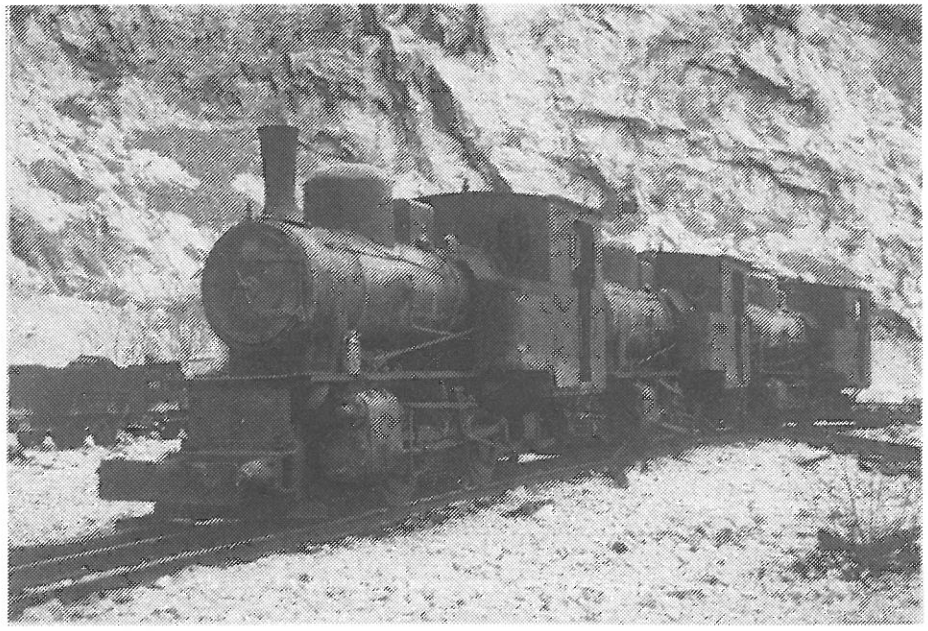
Im Hönnetal gab es zwar Bahnpläne, aber noch keine Staatsbahn. 1878 eröffnete man die Anschlussbahn vom Bahnhof Menden zum Freiherr von Dücker´schen Puddel- und Walzwerk in Rödinghausen. Für dieses Werk kam die Anschlussbahn zu spät, da es ab 1867 nur noch als Zulieferer für die in Schwerte verkehrsgünstiger errichtete neue Fabrik arbeitete. 1884 wurde das Werk Rödinghausen geschlossen. Das Anschlussgleis vom Bahnhof Menden nach Rödinghausen bestand aber weiter, so dass 1890 auf demselben Gelände die Eisengiesserei Rödinghausen eröffnet wurde. Anfänglich war die Giesserei nur Zulieferer für die Lampenindustrie, später lieferte sie u. a. Achslager für die KPEV. Die RWK konnten die die Anschlussbahn mitbenutzen, mussten sie jedoch von der Eisengiesserei Rödinghausen bis zum Kalkwerk verlängern.

Als am 01.04.1912 die Hönnetalbahn der KPEV von Menden nach Neuenrade eröffnet wurde, übernahm die Staatsbahn von Menden bis zur Horlecke die Anschlussbahn. In der Horlecke befindet sich heute ein viergleisiger Übergabebahnhof nördlich vom Streckengleis der DB. Das Anschlussgleis führt auf rund 4 km Länge - auch durch den Bahnhof Lendringsen (Ortsteil Hüingsen) hindurch - neben dem



RWK Hönnetal: Auch auf Schmalspur waren im März 1963 schon abgestellte Dampfloks zu beklagen. Die obere Aufnahme zeigt Lok 57 allein, die untere Aufnahme die Loks 64, 60 und 57 (Rheinmetall 715, 717, 712/1927) in einer Reihe im Steinbruch.

Fotos: Gerhard Moll



Streckengleis der DB her. Den Verkehr auf dieser Anschlussbahn versehen die RWK mit eigenen Lokomotiven.

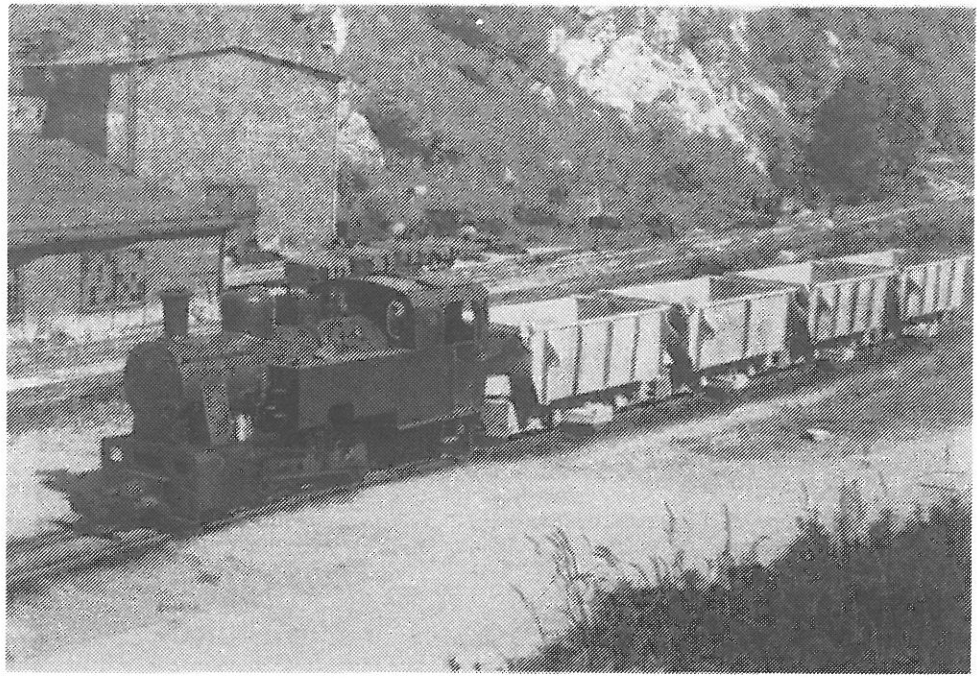
Rheinisch Westfälische Kalkwerke AG, Werk Hönnetal
5750 Menden

Spur : 750 mm
Stand: .12.1959

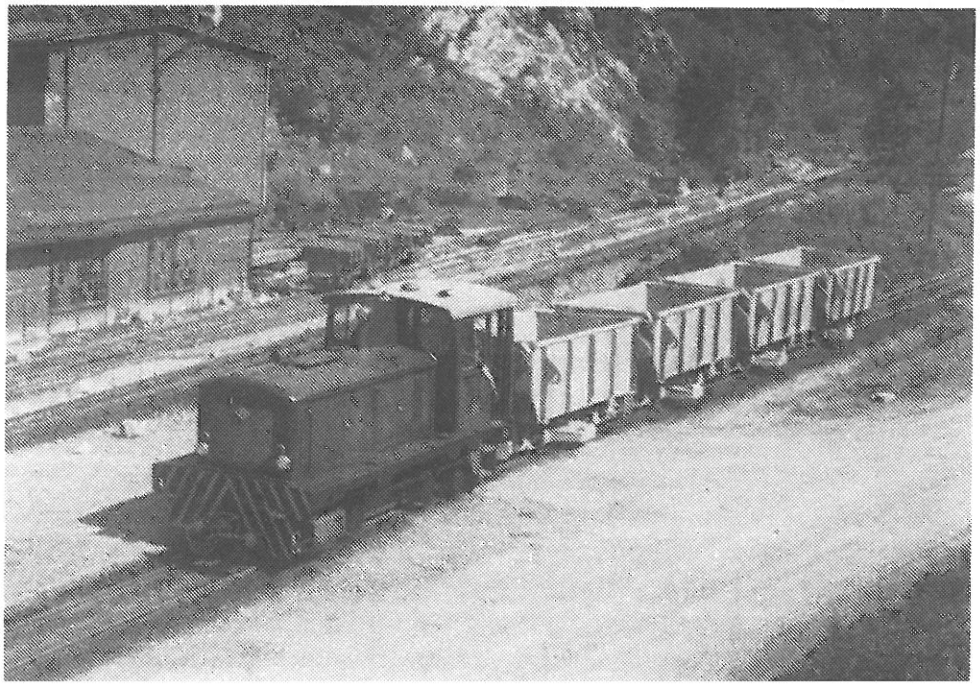
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Jung 126/1896	Bn2t					a)
		MLF 209/1897	Bn2t		50			b)
	40	Hohen 2 041/1906	Bn2t					neu
#	41	Hohen 2 042/1906	Bn2t					neu
	43	Hohen 2 124/1906	Bn2t					neu
	46	Hohen 2 187/1907	Bn2t					neu
#	74	Hen 10 053/1910	Bn2t					
	45	Maffei 4 132/1920	Bn2t					c)
#	62	Rheinm 138/1921	Bn2t					
#	21	O&K 9 896/1923	Bn2t		50			d)
	80	Krupp 836/1924	Bn2t		150			neu
#	81	Krupp 837/1924	Bn2t		150			neu
	61	Rheinm 138/1926	Bn2t					
	62	Rheinm 133/1926	Bn2t					
+	57	Rheinm 712/1927	Bn2t		150			
+	64	Rheinm 715/1927	Bn2t		150			
+	60	Rheinm 717/1927	Bn2t		150			
+	66	Jung 7 547/1937	Bn2t		225			
+	78	BMAG 10 695/1937	Bn2t		75			e)
#	35	Jung 10 133/1944	Cn2t					f)
+	6	KrMa 17 198/1945	Bn2t	KDL 10	200			g)
+	9	KrMa 17 199/1945	Bn2t	KDL 10	200			g)
+	1	KrMa 17 229/1945	Bn2t	KDL 10	200			h)
+	16	KrMa 17 237/1949	Bn2t	KDL 10	200			g)
+	7	KrMa 17 612/1949	Bn2t	KDL 10	200			neu
	19	KrMa 17 613/1949	Bn2t					neu
+	17	KrMa 17 614/1949	Bn2t	KDL 10	200			neu
+	20	KrMa 17 615/1949	Bn2t	KDL 10	200			neu
+	37	KrMa 17 623/1949	Bn2t	KDL 10	200			neu
+	13	Hen 25 673/1949	Bn2t	B 200	200			neu
#	14	Hen 25 674/1949	Bn2t	B 200	200			i)

\+ = 12/59 und 08/62 vorhanden

a) = neu an Hessmann, Finnentrop
b) = ex Hinnsterberger Kalkwerke; 1913 Ersatzkessel O&K 6 469
c) = ex Niederhess. Basaltw., Malsfeld
d) = neu an Rhein.-Westf. Bauindustrie
e) = seit 1963/64 Spielplatzlok in Lendringsen
f) = ex OKH, Berlin (urspr. Cn2+2t)
g) = lt. Lieferliste neu an Henschel, Spur 900 mm
h) = lt. Lieferliste frei
i) = urspr. Werk Wülfrath, Spur 900 mm
Verbleib sämtlicher Dampfloks unbekannt!



RWK Hönnetal: Im Juni 1963 teilten sich Dampf- und Dieseltraktion die Arbeit. Oben Dampflok 9 (KrMa 17 199/1945), unten die damals beinahe fabrikfrische Diesellok 232 (O&K 26 181/1962) mit vier jeweils gleichartigen Wagen.
Fotos: Rolf Reckers



Schmalspurbetrieb

Schmalspurbahnen dürften von Anfang an für den Transport gebrochenen Kalksteins zum Werk eingesetzt worden sein. Die teils nachweisbaren Lokbeschaffungen belegen dies. Es gab keine anderen Förderanlagen.

Im Jahre 1963, als ich erstmals das Werk Hönnetal besuchte, waren überwiegend Dampfloks im Einsatz. Die Loks 6, 7, 9, 13 und 20 waren u. a. im Einsatz. Die Züge bestanden jeweils aus vier zweiachsigen Seitenkippern aus Ganzstahl. In beladenem Zustand vom Steinbruch zur Aufbereitungsanlage zog die Lok den Zug, die leeren Züge wurden grundsätzlich geschoben, was den Lokwechsel entbehrlich machte und im Steinbruch einfacheres Beladen ermöglichte. Auch die Loks 57, 60, 64, 66 und 81 waren - teilweise im Steinbruch abgestellt - im Jahre 1963 vorhanden. In diesem Jahr wurde übrigens auch die Lok 78 auf dem Kinderspielplatz an der Karl-Becker-Strasse in Lendringsen aufgestellt.

Rheinisch Westfälische Kalkwerke AG, Werk Hönnetal
5750 Menden

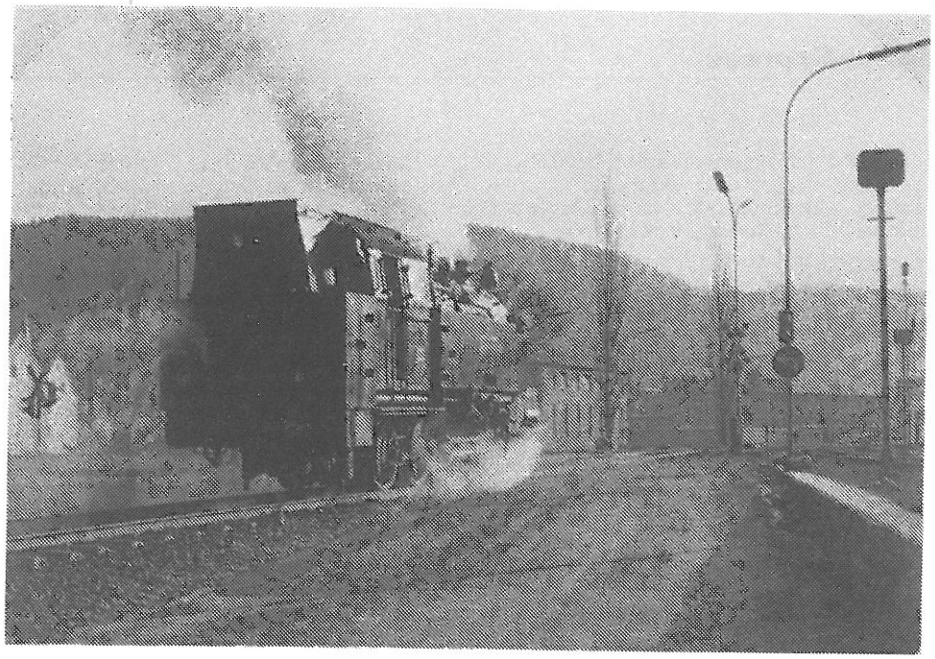
Spur : 750 mm
Stand: 1987

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	211	Deutz 7 727/1927	Bdm	ML 232 F	20	8		a)
	200´	Deutz 13 467/1935	Bdm	OMZ 117 F		7	15.5	neu
	201	Jung 6 942/1936	Bdm	ZL 130				
	202	Jung 7 520/1937	Bdm	ZL 130				
	203	Jung 7 525/1937	Bdm	ZL 130				
	225	O&K 25 967/1960	Bdh	MV 9		28		neu
	227	O&K 26 135/1961	Bdh	MV 9		28		neu
	228	O&K 26 136/1961	Bdh	MV 9		28		neu
	232	O&K 26 181/1962	Bdh	MV 9		28		neu
	233	O&K 26 182/1962	Bdh	MV 9		28		neu
	235	O&K 26 216/1963	Bdh	MV 9		28		neu
	236	O&K 26 217/1963	Bdh	MV 9		28		neu
	238	O&K 26 285/1964	Bdh	MV 10		28		neu
	239	O&K 26 286/1964	Bdh	MV 10		28		neu
	240	O&K 26 287/1964	Bdh	MV 10		28		neu
	241	O&K 26 288/1964	Bdh	MV 10		28		neu
		O&K 26 576/1966	Bdh	MB 4 S	110	12		neu
		O&K 26 577/1966	Bdh	MB 4 S	110	12		neu

a) = 1927 an Gewerkschaft Bergmann, Dolomitwerk, Hagen-Delstern (600 mm)
19.. an Rheinisch Westfälische Kalkwerke AG, Werk Letmathe (600 mm)
19.. an RWK, Hönnetal (750 mm)
Verbleib nach 1973?
Verbleib sämtlicher Dieselloks ungeklärt!

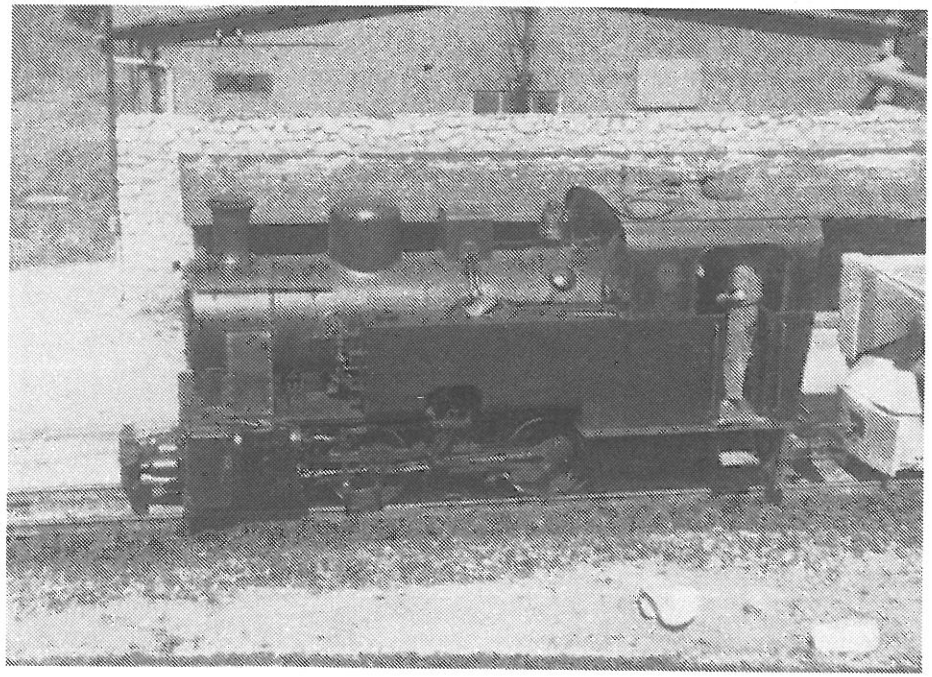
Die zweiachsigen Kippwagen waren von 1 an durchgenummert; die höchste festgestellte Nummer war 35, so dass also mindestens 8 Vierwagenzüge gebildet werden konnten.

Im Jahre 1969 waren die Dampfloks verschwunden, statt dessen hatten O&K-Dieselloks den Betrieb übernommen. Es fuhren die Loks mit den Betriebsnummern 225, 227, 228 und 232 sowie zwei weitere Loks, ebenfalls von O&K, jedoch wesentlich kleiner als die vorgenannten.



RWK Hönnetal: Lok 83 (Krupp 2 935/1949) dampft am 05.12.1963 durch das Werksgelände (oben). Das untere Foto zeigt die schmalspurige Lok 7 (KrMa 17 612/1949) im Juni 1963.

Fotos: Rolf Reckers



Die Zufuhrstrecken vereinigten sich, beachtlich ansteigend, kurz vor der Aufbereitungsanlage. Dort war sogar ein Stellwerk eingerichet. Die zweigleisig ausgebaute Hauptabfuhrstrecke unterquerte die Hönnetalstrasse (spätere B 515) und führte östlich zu einem grossen Steinbruch mit einer Ausdehnung von maximal 900 m in Nord-Süd-Richtung, 700 m in Ost-West-Richtung und Abbautiefen bis zu 70 m. Die zweite Strecke führte westlich parallel zur Hönnetalstrasse und überquerte diese in Höhe der nach Eisborn abzweigenden Strasse, durchfuhr einen Tunnel und erreichte dann die kleineren Steinbrüche.

Das Schmalspurbahnbetriebswerk hatte beträchtliche Ausmasse und bestand aus einem zweigleisigen und einem fünfgleisigen Schuppen mit Werkstatt, unmittelbar östlich der Hönnetalstrasse gelegen und von dort aus einzusehen.

Mit der Inbetriebnahme einer Bandstrasse im Jahre 1973 endete der Schmalspurbetrieb.

Normalspurbetrieb

1963 herrschten hier schon die Dieselloks vor. Von den Dampfloks standen noch die Nachkriegsbauarten Nr. 83, 85 und 86 im Einsatz. Abgestellt waren die gebraucht gekauften Loks 32, 84 und 87. Ende Oktober 1963 war Lok 84 vollkommen, Lok 32 erst teilweise zerlegt.

Rheinisch Westfälische Kalkwerke AG, Werk Hönnetal
5750 Menden

Spur : 1 435 mm
Stand: .08.1962

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	32	Borsig 8 692/1914	C1n4t		550			a)
+	83	Krupp 2 935/1949	Dh2t	Bergbau	900			neu, b)
#	84	Jung 3 360/1923	Cn2t		400			c)
+	85	Krupp 3 116/1951	Cn2t	Knapsack	420			neu, b)
+	86	Krupp 3 431/1955	Cn2t	Knapsack	420			neu, b)
#	87	Jung 4 000/1927	D1h2t		700			d)

\+ = 08/62 und 09/64 vorhanden

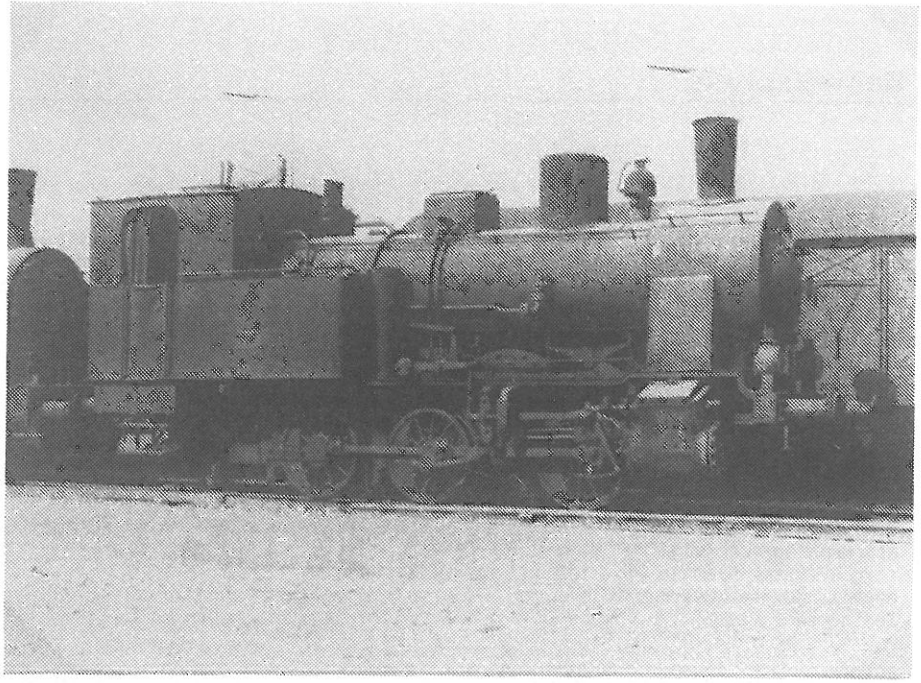
a) = 1913 an KPEV T 26 (Cöln 9007); sp. DRG 97 025
1931/32 an RWK, Hönnetal (nach anderen Quellen: 1928)
1963 verschrottet

b) = Verbleib ?

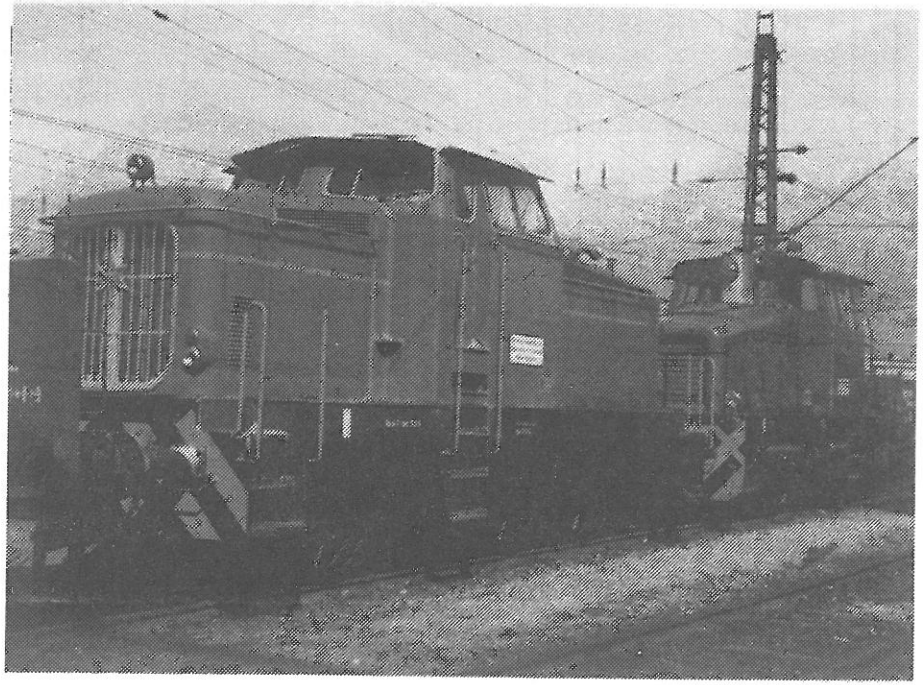
c) = 1923 an Hafen der Stadt Neuss
195. an RWK, Hönnetal
1963 verschrottet

d) = 1927 an Westerwaldbahn (5)
1957 an RWK, Hönnetal
1963 verschrottet

Die Übergabezüge von und zur DB haben manchmal erhebliche Anforderungen an die Werkloks gestellt. 1969 wurden z. B. Ganzzüge aus 50 Ommi 51-Wagen mit Kalksteinen abgefahren, allein von einer RWK-Diesellok zum Übergabebahnhof Horlecke gebracht und dort von einer DB-V 60 übernommen. DB-44er brachten Kohle-Ganzzüge für die RWK zur Horlecke, die dann von den RWK-Dieselloks übernommen wurden.



RWK Hönnetal: Dies ist die Lok 84 (Jung 3 360/1923) des Kalkwerkes (oben). Das untere Foto hingegen zeigt zwei RWK-Loks (Hen 29 202/1957 und 202 KrMa 18 860/1961) am 07.04.1980 in Innsbruck auf dem Wege nach Italien.
Fotos: Rolf Reckers/Andreas Lassnig



Durch die endgültige Umstellung der Schachtöfen auf Elektrobetrieb fielen ab 1971 jedoch die Kohle-Ganzzüge fort.
Der normalspurige Betrieb der RWK umfasst:

- die Übergabe zur DB im eigenen Übergabebahnhof Horlecke
- die An- und Abfuhr auf dem Anschlussgleis
- den Rangierbetrieb im Werk
- den Pendelbetrieb zwischen der Aufbereitungsanlage und den Schachtöfen
- die Bedienung folgender Gleisanschlüsse:
  - H. D. Eichelberg & Co. GmbH
  - Eisenwerk Rödinghausen
  - Josef Schulte, Lendringsen
  - Hanke KG, Horlecke

Im anstrengenden Schubdienst auf der Pendelstrecke zwischen der Aufbereitungsanlage und den Schachtöfen teilten sich Dampf- und Dieselloks den Einsatz. Es kamen Züge aus drei Ot-Wagen des Fabrikats Talbot zum Einsatz, die beladen den Berg hinaufgeschoben wurden. Der jeweils erste geschobene Wagen hat einen stirnseitig verkleideten Bremsstand mit Dach.

Heute verkehren im Pendeldienst nur noch Krauss-Maffei-Dieselloks. Doch immer noch ist dieser Betrieb interessant, denn zum einen läuft auch zu ungewöhnlichen Zeiten sehr viel (z. B. noch in den Abendstunden Zugverkehr in bestem Strassen-

Rheinisch Westfälische Kalkwerke AG, Werk Hönnetal
5750 Menden

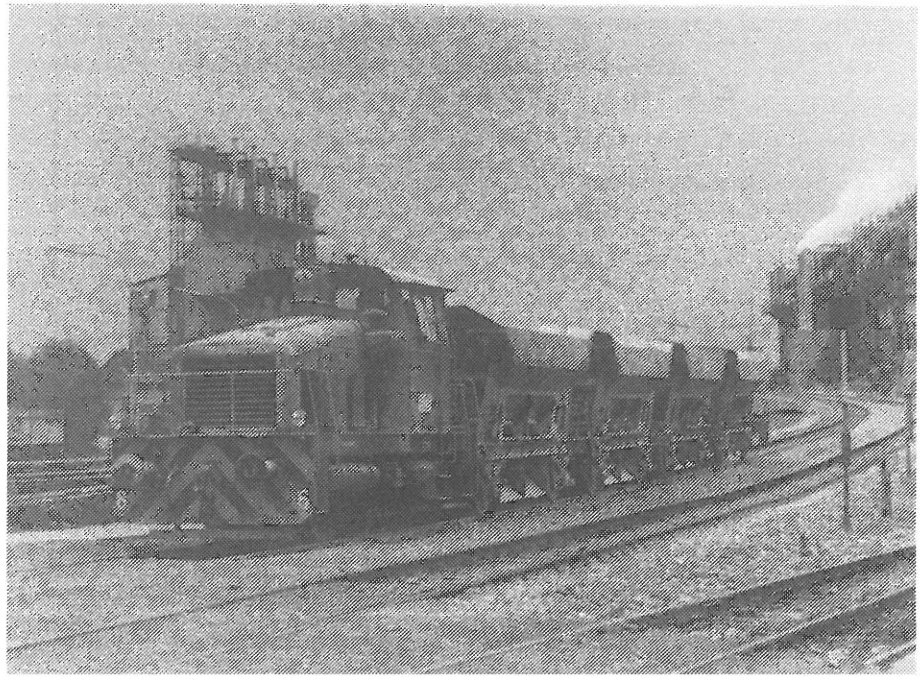
Spur : 1 435 mm
Stand: 1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	204	KHD 23 055/1938	Bdm	A3M 220 R		14.7	19	neu, a)
	217	KHD 23 056/1939	Bdm	A3M 220 R		14.7	19	neu, b)
	222	Hen 29 202/1956	Cdh	DH 360				c)
#	223	KrMa 18 365/1959	Cdh	ML 500 C	500			neu
#	224	KrMa 18 440/1959	Cdh	ML 500 C	500			neu
	200"	O&K 25 961/1960	Bdm	MV 4 A		16		d)
	230?	KrMa 18 727/1961	Bdh					neu, e)
	226	KrMa 18 860/1961	Cdh					neu, f)
#	234	KrMa 18 862/1961	Cdh	ML 500 C	500			neu
	230?	KrMa 18 868/1961	Cdh					neu, g)
#	237	KrMa 18 869/1962	Cdh	ML 500 C	500			neu
#	245	KrMa 19 084/1965	Cdh	ML 500 C	500			neu
#		KrMa 19 832/1983	Cde	ME 05	680			h)

a) = Umbau Anthrazit; Verbleib unbekannt
b) = Umbau Anthrazit; an RWK, Werk Dornap
c) = 19.. ex RWK, Werk Dornap;
lt. WBB, Hattingen, an Well-Transport NV, Muizen-Mechelen/Belgien,
jedoch im April 1980 nach Italien verschickt
d) = 19.. ex RWK, Werk Letmathe
19.. an RWK, Werk Dornap
e) = 19.. an RWK, Werk Dornap
f) = lt. WBB, Hattingen, an Well-Transport NV, Muizen-Mechelen/Belgien,
jedoch im April 1980 nach Italien verschickt
g) = Verbleib?
h) = 01/86 ex ?



RWK Hönnetal: Der Betrieb heute sieht so aus: Lok 2/224 (KrMa 18 440/1959) ist mit gewöhnlichen Rangierarbeiten beschäftigt, während Lok 6/237 (KrMa 19 084/1965) gerade von den im Hintergrund noch erkennbaren Öfen mit einem Pendelzug zurückkehrt. Beide Aufnahmen stammen vom 6. August 1985.
Fotos: Ulrich Völz



bahntakt!), zum anderen wurden die Züge zwischenzeitlich mit einer technischen Finesse ausgerüstet: In den Bremsständen ist eine Fernsehkamera installiert, mittels derer der Lokführer bei geschobenen Fahrten die Strecke beobachten kann.

Ausser den Betriebsnummern tragen die Dieselloks an den Pufferbohlen in grossen Ziffern weitere Unterscheidungsmerkmale. Die Normalspurdieselloks waren mit Zahlen zwischen 1 und 7 versehen, 1969 trugen die Schmalspurdieselloks zusätzlich die Nummern 1 bis 10. Von Zeit zu Zeit wurden/werden diese Numerierungen aber offenbar gewechselt.

1985 wurde den RWK die Genehmigung für die Umstellung der Ofen auf Braunkohlenstaubfeuerung erteilt. Möglicherweise bringt dies neue Ganzzüge auf den Plan.

In diesem Jahr findet wieder eine

BAHN-EXPRESS-Leserfahrt

statt. Ziele sind im Landkreis Diepholz:

Maschinenfabrik SCHÖMA, Diepholz
Torfwerk A.-G. Meiners, Borstel
Torfwerk Freistatt, Freistatt

Als Termin ist vorgesehen:

28./29.08.1986 (Freitag/Samstag)

Nähere Informationen erhalten Sie gegen
Einsendung zweier 50 Pf.-Briefmarken von
ULRICH VÖLZ - VON-DER-WISCH-STR. 47 - 2300 KIEL 1

Tausche/Verkaufe Original-Dias von vielen schmalspurigen Feld- und Industriebahnen.

Suche Feldbahndampflok (Spur 600 mm) in manierlichem Zustand.

Klaus Olschewski - Horststr. 11 - D-4690 Herne 2

Andreas Christopher

Die Gail'schen Tonwerke

Die Firma Baukeramik Gail produziert eine grosse Palette von Keramik-Produkten, von Wandkacheln über Fussbodenfliesen bis hin zu Ziegeln. Das Hauptwerk mit seiner Plattenproduktion liegt in Giessen in der Nähe des DB-Haltepunktes Erdkrauter Weg (KBS 511). Für die Herstellung von Ziegeln ist das Werk in Dehrn am dortigen Bahnhof zuständig, während in der Grube Maria bei Hintermeilingen nur Ton gefördert wird.

Werk Giessen

In Giessen wurde im ausgedehnten Grubengelände im Bergwerkswald östlich der Bahnlinie Giessen - Lich bis vor wenigen Jahren eine grössere Feldbahnanlage betrieben. In letzter Zeit wurden zwei Gruben mit der Feldbahn bedient.

Auf der südlichen Strecke war (nach Stillegung bei Didier in Siershahn) die vermutlich letzte Seilzuganlage einer Feldbahn in der Bundesrepublik installiert: Über eine ca. 100 m lange Rampe wurden die jeweils drei beladenen Loren am Seil zur Entladestation hinaufgezogen und die leeren Förderwagen abgelassen. Unten besorgten zwei leichte Loks den Verkehr zum Bagger. Diese Anlage wurde 1982 nach Erschöpfung der Grube stillgelegt. Eine weitere Strecke mit Seilzug war bereits 1970 stillgelegt worden. Die nördliche, erst 1985 stillgelegte Strecke lief in einem langen Gefälle von ca. 500 m in den Tagebau. Hier wurden vorzugsweise die grösseren Lokomotiven eingesetzt.

1984/85 wurden weitere Gruben südlich der Autobahn aufgeschlossen, die mit Lkws bedient werden. Somit stand 1986 das gesamte Feldbahnmaterial zum Verkauf. Die zuletzt eingesetzten Lokomotiven übernahm der Materialausgleichsdienst Vorholt & Schega, Haltern, während Teile des Gleismaterials an den Verein Dampfbahn Rhein-Main gingen. Nur eine Jung-Lokomotive, die schon seit Jahren westlich der Bahnlinie vor dem Bürogebäude als Denkmal steht, wird später daran erinnern, dass hier einmal eine ausgedehnte Feldbahnanlage bestand.

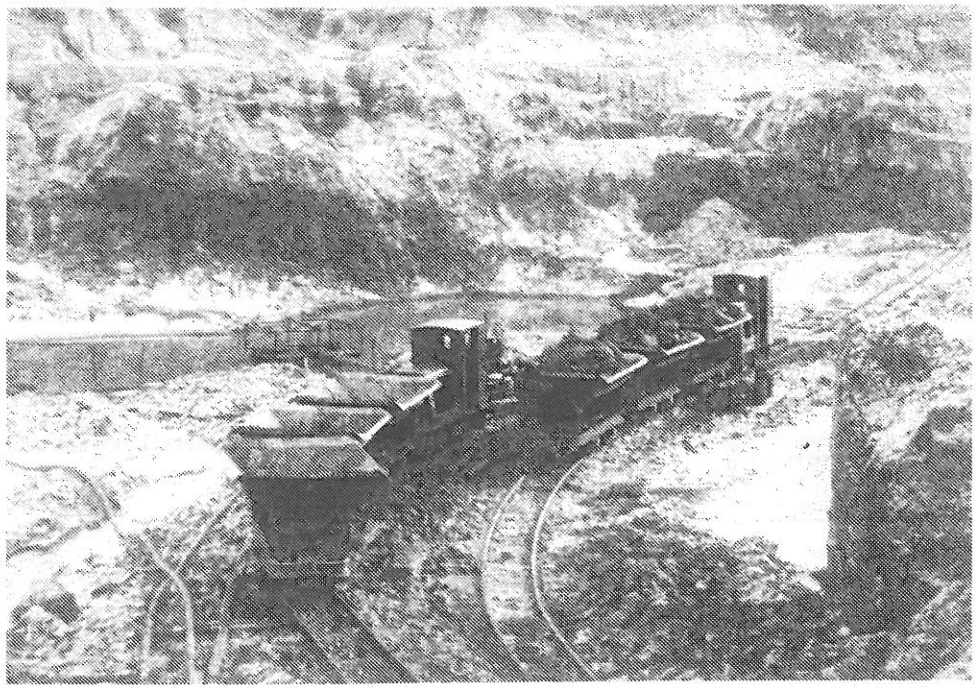
Werk Dehrn

Im Ziegelwerk Dehrn besteht schon seit Jahren kein Feldbahnbetrieb mehr. In alten Karten aus den 20er Jahren ist jedoch eine Feldbahnstrecke zu Gruben zwischen Dietkirchen und Dehrn eingezeichnet. Möglicherweise gehörte diese aber zu einer anderen angrenzenden Firma.

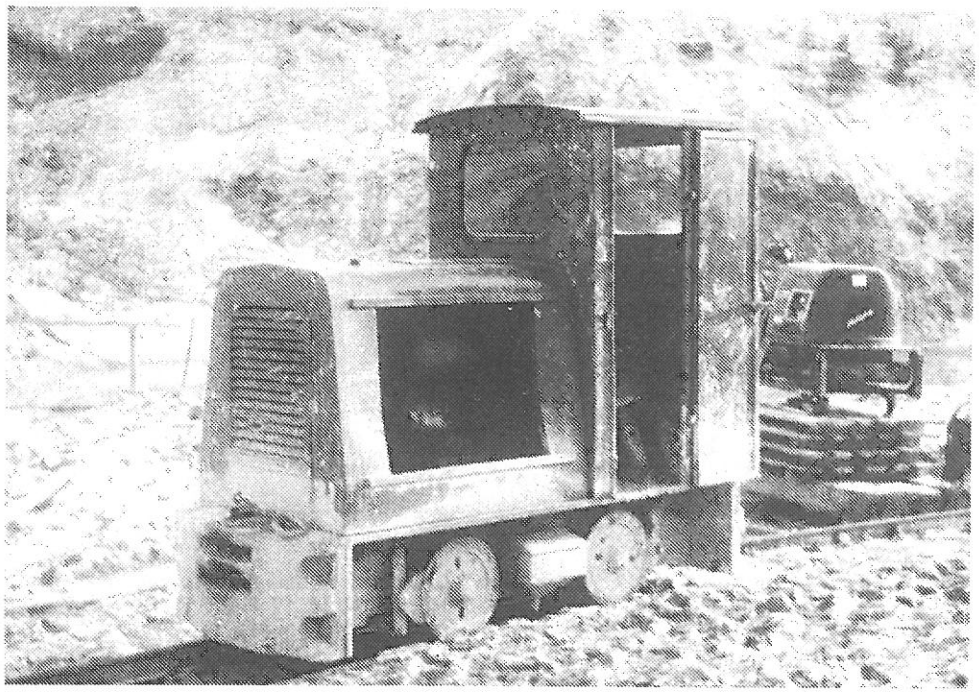
Werk Hintermeilingen

Im Gelände der Grube Maria ist noch eine Feldbahnanlage vorhanden. Die Strecke verbindet die Grube mit der Verladeanlage, wo auf Lkw abgekippt wird. Bis zur Stillegung der Kerkerbachbahn im Jahre 1960 gab es auch eine längere Strecke zur heute noch erkennbaren Verladung zwischen Hintermeilingen und Schlagmühle, wo in die Wagen der Kerkerbachbahn umgeschlagen wurde.

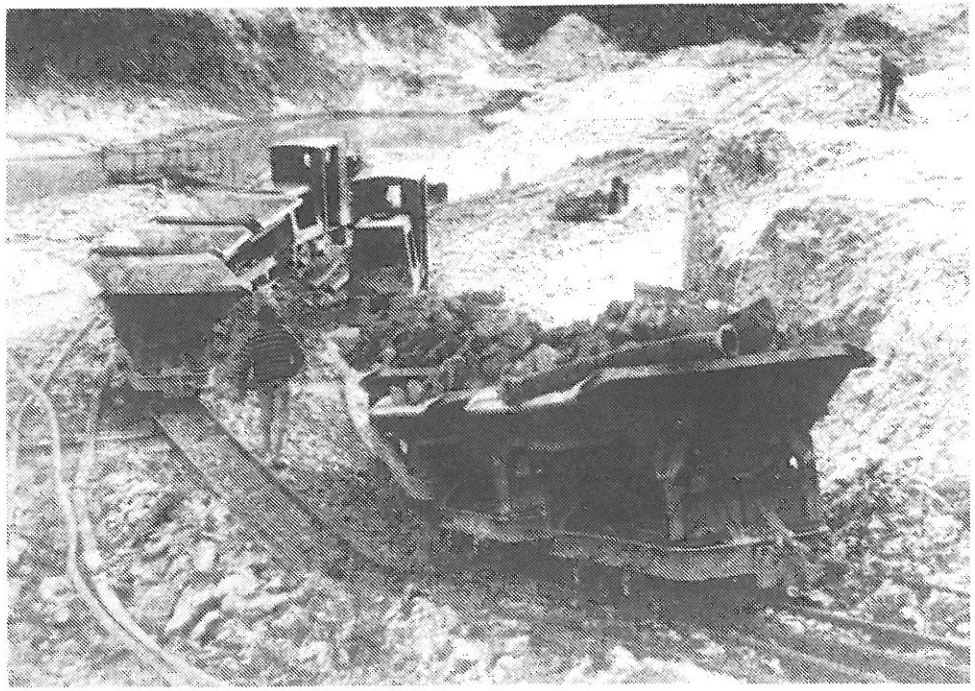
Im Jahre 1981 wurden die Bahnanlagen grundlegend modernisiert, wobei schweres Schienenprofil, eine stärkere Lok sowie grössere Muldenkipper angeschafft wurden. Ein Zweizugbetrieb wurde ermöglicht. Während dieser Umbauarbeiten wurde die Grube mit Lkw direkt angefahren. Dabei erkannte man, dass ein Lkw-Verkehr möglich war und nahm den Bahnbetrieb nicht wieder auf. So sind die Investitionen

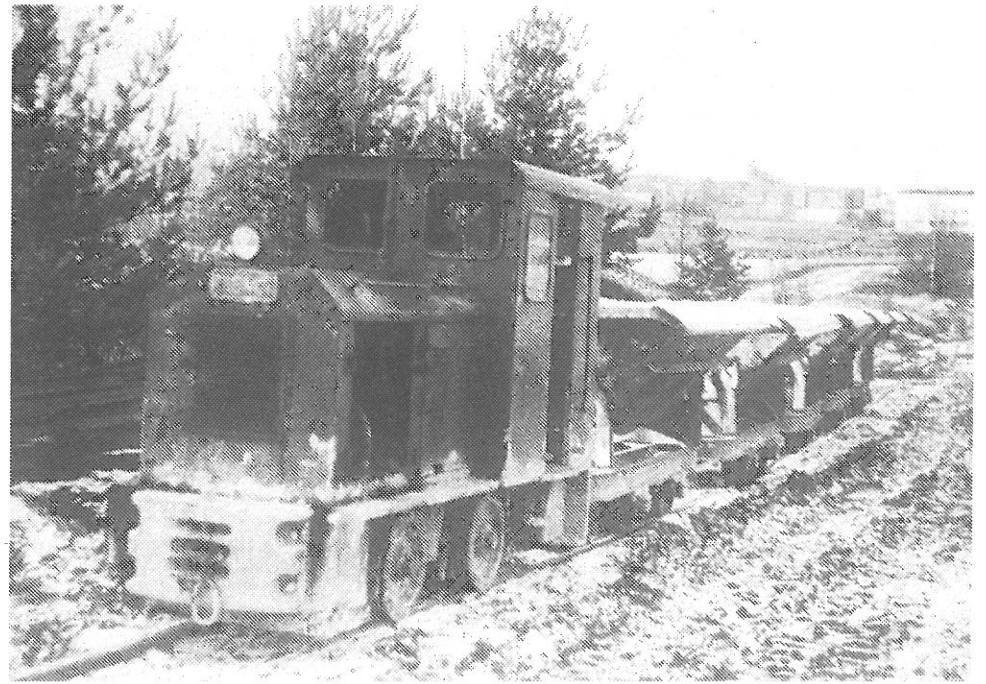


Gail, Giessen: Der Blick in die Grube zeigt die beiden Schöma-Loks 2 575 und 1 365 am 3. Januar 1980 am Fuss der Seilzugrampe. Der Zug der älteren Lok wird sodann den Berg hinaufgezogen. Fotos: Andreas Christopher



Gail, Giessen: Schöma 2 757 ist in der Grube tätig (oben), Diema 3 100 besorgt den Verkehr zur zweiten Grube. Beide Aufnahmen entstanden am 3. Januar 1980. Fotos: Andreas Christopher





Tonwerke Gail AG
6300 Gießen/6251 Hintermeilingen

Spur: 600 mm
Stand: 1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
Werk Gießen:								
#	Jung	10 963/1950	Bdm		12			Denkmal
	Schöma	1 365/1952	Bdm	CDL 14	15			neu, a)
	Schöma	1 718/1956	Bdm	CDL 10	10			neu, b)
	Schöma	2 575/1962	Bdm	CDL 20	22			neu, a)
	Schöma	2 628/1962	Bdh	CFL 30 DC	34			neu, a)
	Schöma	2 705/1963	Bdh	CFL 30 DC	34			neu, a)
	Diema	3 100/1969	Bdh	DS 40/7	61	6		neu, a)
Werk Hintermeilingen:								
	O&K	10 948/1942	Bdm	MD 2				c)
#	O&K	25 303/1954	Bdm	MV 0		2.9		d), abg.
#	Schöma	1 637/1955	Bdm		22	3		e)
#	Schöma	1 870/1956	Bdm	CDL 28	28			f), abg.
#	Schöma	4 064/1975	Bdh	CHL 30 G				g), abg.

a) = 1986 an Vorholt & Schega, Haltern (Händler)

b) = zw. 1980 und 1986 Verbleib unbekannt

c) = neu an Tonwerke Hintermeilingen Gebr. Schmidt, Hettenleidelheim
1984 Denkmal in Hintermeilingen

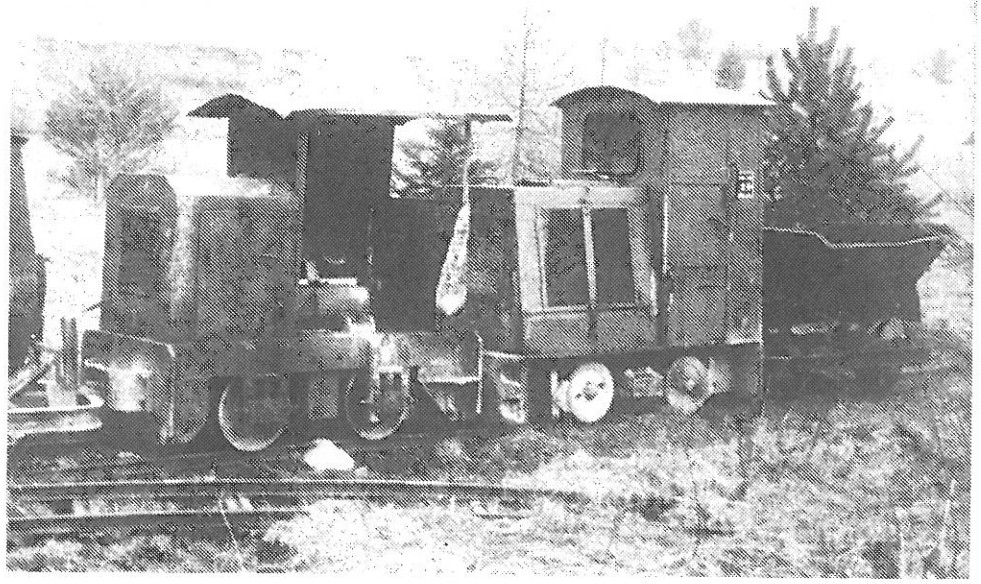
d) = neu an Tonwerke Hintermeilingen Gebr. Schmidt, Limburg

e) = neu an Wilhelm Gail'sche Tonwerke AG, Gießen/Lahn

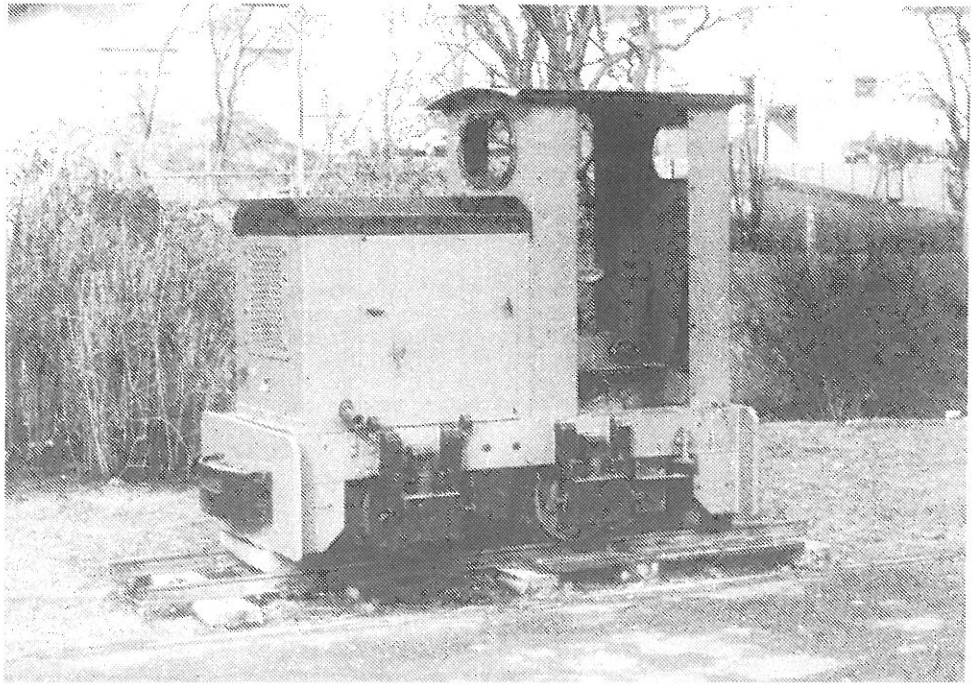
f) = neu an Stephan Schmidt KG, Langendernbach; später Werk Mengerskirchen (17)
19.. an Gail, Hintermeilingen

g) = neu an Westerwieher Hohlsteinwerk
1982 von Rehage Ziegel, Rietberg 4, über WBB, Hattingen, an Ziegelei im Raum Gießen (ist wohl Gail)
Handelt es sich bei der Heutz-Homburg-Lok (vgl. BE 2/86 -119- und 3/85 -30-) etwa um eine andere Lok - zumal der Typ auch als CHL 45 G angegeben wird ?

von 1981 bisher ungenutzt geblieben.
Für 1987 steht die Erschliessung einer neuen Tongrube an. Möglicherweise wird hier die Feldbahn wieder zum Einsatz kommen. In den letzten Jahren wurden die drei abgestellten Loks äusserlich wieder aufgearbeitet. Zwei Loks wurden im Grubengelände, das zu einer abwechslungsreichen Erholungslandschaft mit Fischteichen umgestaltet wurde, aufgestellt. Die dritte Lokomotive steht in Hintermeilingen.



Gail, Hintermeilingen: O&K 25 303 und Schöma 1 637 stehen im Werksgelände (oben, 31.03.81); O&K 10 948 ist als Denkmal in Hintermeilingen aufgestellt (unten, 07.03.86). Fotos: Andreas Christopher



Andreas Christopher

Werkbahnen im Raum Rottweil

Entlang der Achse Balingen - Rottweil - Villingen gibt es mehrere Werkbahnen, die man allesamt bequem innerhalb kurzer Zeit "abraffen" kann. Selbst an Wochenenden gibt es dabei kaum Probleme.

Beginnen wir unsere Betrachtung östlich von Rottweil bei den Betrieben in Dotternhausen und Schömberg an der nur noch im Güterverkehr befahrenen DB-Strecke Balingen - Schömberg. Die weiteren Werke liegen an der Strecke Rottweil - Villingen (KBS 742).

Portlandzementwerk Rudolf Rohrbach KG
7461 Dotternhausen

Schon von weitem sind die Werksanlagen dieses Zementwerkes sichtbar. Eine längere Luft-Seilbahn transportiert den Kalkstein vom Bruch am Plettenberg über die Bundesstrasse 27 hinweg nach Norden zum Werk, das am Bahnhof Dotternhausen liegt.

Auf den Gleisen innerhalb des Werksgeländes wird, falls Bedarf besteht, eine rote Kö I (ex DB) eingesetzt. Dies ist allerdings nicht allzu häufig der Fall. Meist steht die gepflegte Lok im Freien abgestellt.

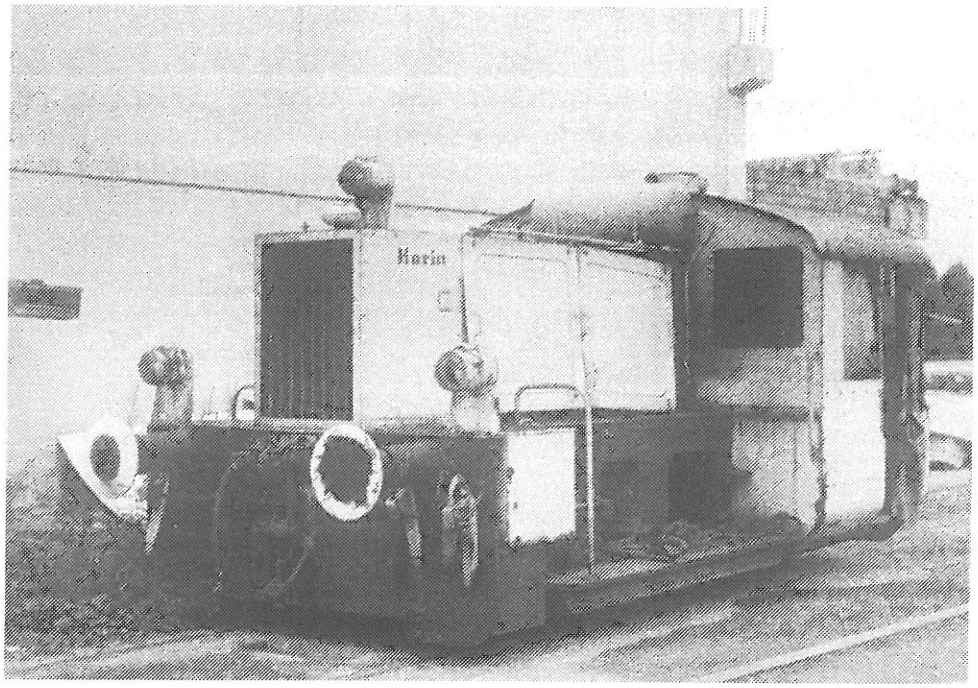
Portlandzementwerk Rudolf Rohrbach KG — Spur: 1 435 mm
7461 Dotternhausen — Stand: 13.09. 1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#		Gmdr 1 623/1936	Bdm					a)

a) = 1936 an Deutsche Reichsbahn, später Deutsche Bundesbahn (Kö 0265, später 311 265)
1975 an Rudolf Rohrbach (nach anderer Quelle erst 1978)

Westdeutsche Gipswerke Gebr. Knauf
7212 Lauffen b. Rottweil

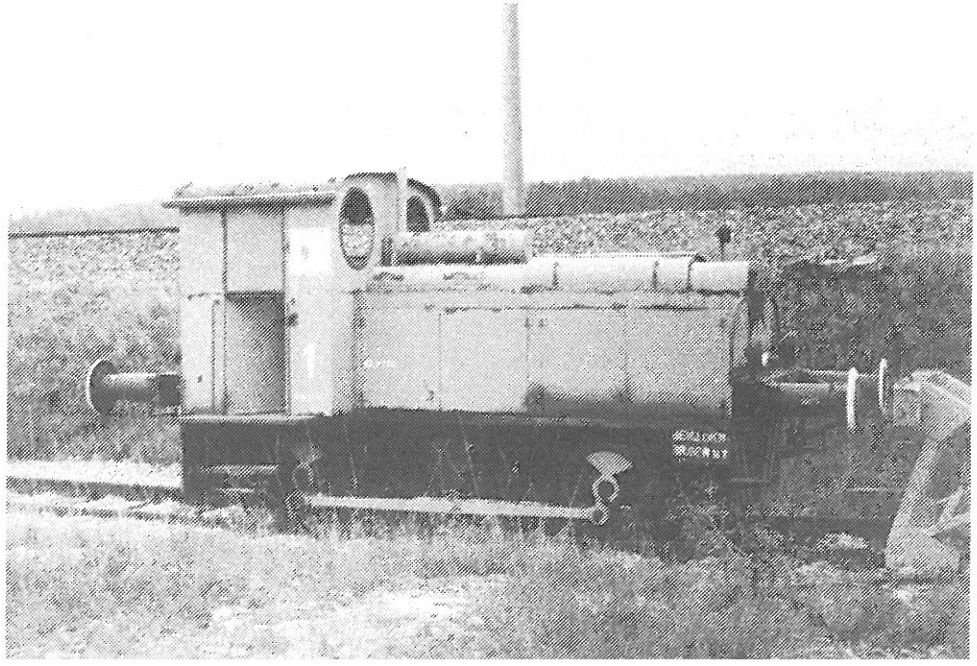
Auf dem Anschlussgleis des Gipswerkes im Gewerbegebiet von Lauffen erwartet den Werkbahnfreund ein interessantes Einzelstück von Ruhrthaler. Die Lokomotive wurde 1975 zum Schrottpreis von der Firma Schuler in Deisslingen erworben und bei Knauf wieder mustergültig aufgearbeitet. Seit einigen Jahren wird sie allerdings nicht mehr eingesetzt, so dass sich ihr Zustand inzwischen wieder verschlechtert hat. Etwa anfallende Rangierarbeiten besorgt die DB.



Schwörer, Schömberg: Dies ist die desolate gelbe Karin (Deutz 14 627/1935) der Bauunternehmuung.

Knauf, Lauffen: Leider nicht mehr verwendet wird die alte Lok des Gipswerkes. Beide Aufnahmen entstanden am 13.09.1986.

Fotos: Andreas Christopher



Westdeutsche Gipswerke Gebr. Knauf 7212 Lauffen b. Rottweil						Spur: Stand:		1 435 mm 13.09.1986
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	1	Ruhr 1 482/1936	Bdm	ND 75 Z	70			a), abg.

a) = 1975 ex August Schuler GmbH, Deisslingen/Neckar

Schwörer Bauindustrie
7464 Schömberg

Die Gleise der DB-Strecke aus Richtung Balingen enden in Schömberg westlich des Bahnhofs in den Werksanlagen der Bauunternehmung Schwörer. Für das Bewegen von Güterwagen steht eine gelbe, recht desolate Köf II (ex DB) zur Verfügung, die auf den Namen Karin hört.

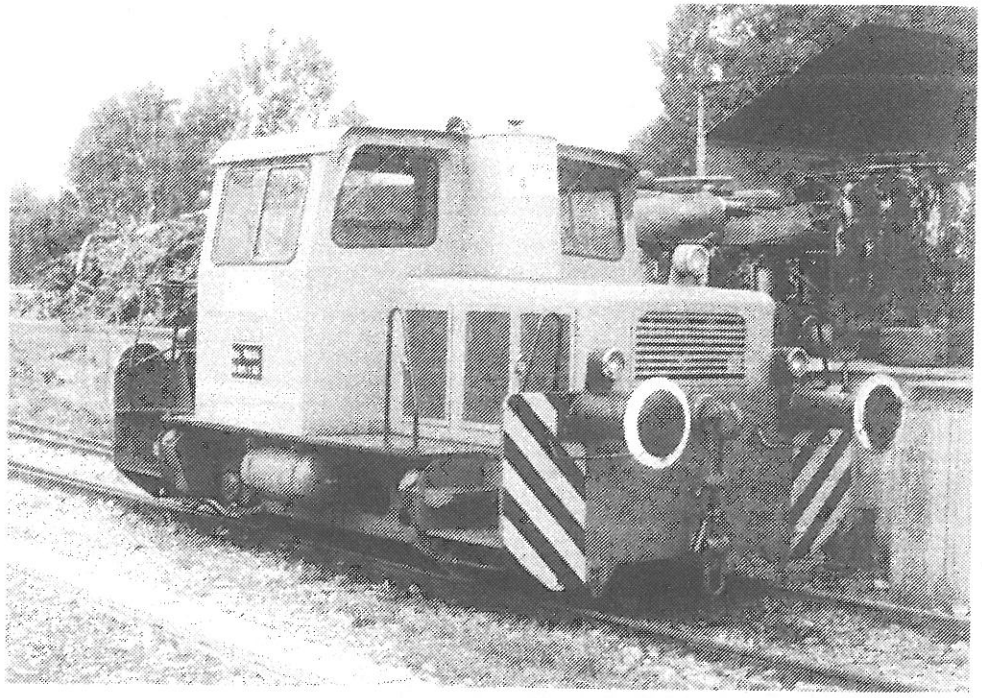
Schwörer Bauindustrie 7464 Schömberg						Spur: Stand:		1 435 mm 13.09.1986
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	KARIN	Deutz 14 627/1936	Bdh	F6M 317 R		15	30	a)

a) = 1936 an Deutsche Reichsbahn, später Deutsche Bundesbahn (Kö 4844, sp. Köf 4844, sp. 323 511)
1978 über Layritz an Schwörer Bauindustrie

Schwarzwälder Gipswerke GmbH
7212 Deisslingen

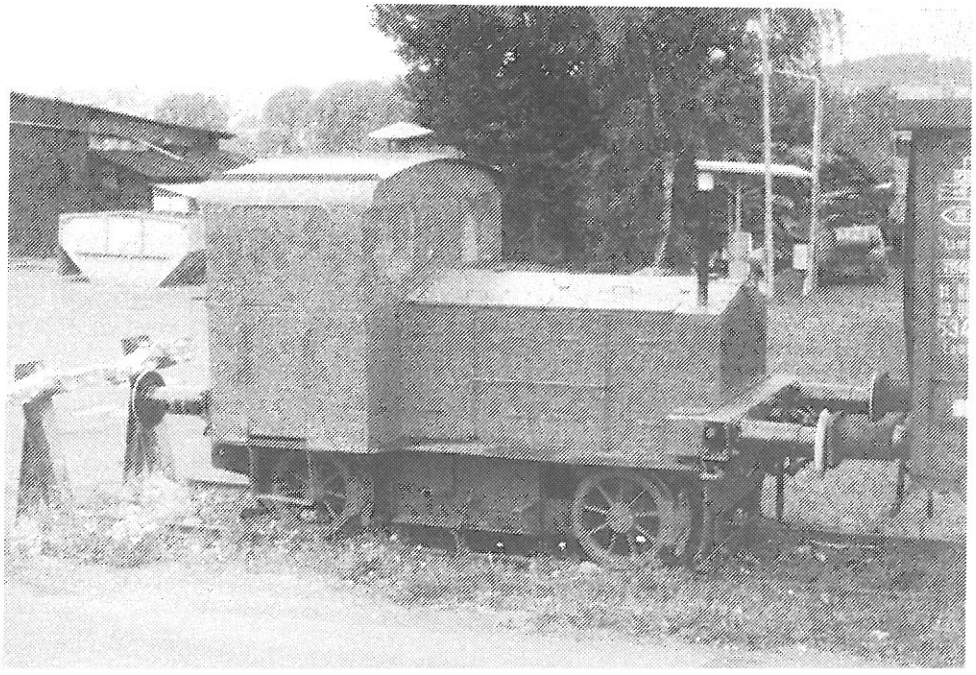
Die Gipswerke in Deisslingen wurden bereits am 31.12.1985 stillgelegt, doch sind noch zwei Schmalspurloks im Werk vorhanden. Beide 600 mm-Loks gingen seinerzeit neu an die Schwarzwälder Gipswerke GmbH nach Deisslingen.

Schwarzwälder Gipswerke GmbH 7212 Deisslingen						Spur: Stand:		600 mm 01.04.1987
#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#		Diema 1 862/1956	Bdm	DL 8				neu
#		Diema 2 116/1958	Bdm	DL 8				neu



Schuler, Deisslingen: Einsatzlok ist Schöma 3 241/1970 (oben), Reservelok O&K 1 933/1923 (?), beide aufgenommen am 13.09.1986.

Fotos: Andreas Christopher



Schrottverwertung August Schuler GmbH
7212 Deisslingen

Die Firma Schuler betreibt direkt am Bahnhof Deisslingen eine ausgedehnte Schrottverwertung. Auf den Gleisen innerhalb des Geländes kommen eigene Werklokomotiven zum Einsatz. Betriebslok ist eine moderne, blau lackierte Diesellok vom Schöma. Deren Vorgängerin war eine ältere Gmeinder-Lok (war das evtl. eine uralte ehemalige DB-Kö I ?), die nach 1978 wohl dem Schneidbrenner zum Opfer gefallen ist.

Als Reserve ist heute noch ein gut gepflegter, grüner Diesellok-Oldtimer von Orenstein & Koppel vorhanden. Diese Rarität dürfte bei Eisenbahnfreunden besondere Beachtung verdienen.

Schrottverwertung August Schuler GmbH — Spur: 1 435 mm
7212 Deisslingen — Stand: 13.09.1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#		O&K 1 933/1923 ?	Bdm		40			a)
	1	Gmdr /	Bdm					b)
		Ruhr 1 482/1936	Bdm	ND 75 Z	70			c)
#		Schöma 3 241/1970	Bdh	CFL 40 DZR	64	15	15	neu

a) = 1969 ex Daimler-Benz AG

b) = nach 1978 Verbleib unbekannt (war das evtl. eine uralte ex DB-Kö I ?)

c) = 1975 an Westdt. Gipswerke Gebr. Knauf, Lauffen b. Rottweil

Hermann Hald, Baumaschinen & Feldbahnen
7218 Trossingen

Die Firma Hald wird manchem Werkbahnfreund als Feldbahnhändler bereits bekannt sein, prangt doch deren Schild an so mancher Feldbahnlok.

In der Nähe des Staatsbahnhofes Trossingen betreibt die Stuttgarter Firma ein Lager. Auf der Grünfläche ist neben anderem älteren Baugerät auch eine Gmeinder-Feldbahndiesellok als Ausstellungsstück in sehr gepflegtem Zustand aufgestellt. Da das Gelände am Samstagnachmittag nicht mehr zugänglich war, konnten leider nähere Angaben zu der Lok nicht mehr festgestellt werden. Vielleicht kann ein Leser Angaben zu Fabriknummer und Herkunft der Lok machen ?

Soweit unsere Betrachtung über Werkbahnen im Raum Rottweil. Ob bei dem 1982 stillgelegten Werk Schwenningen der Baustoffwerke Mühlacker (vgl. EI 6/81 -27-) noch Lokomotiven vorhanden sind, ist nicht bekannt.

Heinrich Faust

Das Heddesheimer Formsandwerk

Seit dem Jahre 1775 bis heute wird in der Gemarkung Heddesheim Formsand abgebaut und an Eisen- und Metallgießereien versandt.
Mit Beginn der Industrialisierung und der Gründung der Eisenhütten in der Umgegend (Stromberger-Neuhütte, Rheinböllerhütte, Gräfenbacherhütte usw.) begann auch die Gewinnung von Formsand am Rothenberg.
Der Sand wurde über Generationen hinweg von der Familie Faust mit Pferdefuhrwerken abgefahren.
Mit dem Bau der Hunsrückbahn im Jahre 1889 begann dann auch die Verladung von Formsand auf dem Bahnhof Heddesheim.
Im Jahre 1911 erwarb Heinrich Faust das erste Grundstück im Lindelsgrund und es entstand die erste Feldbahn in 600 mm-Spurweite, rund 500 m lang, mit zwei Kipploren (0.5 m³ Inhalt) für Hand-, Kuh- und Pferdebetrieb bis zur Straße nach Langenlonsheim. Gleichzeitig wurde die erste Holzbrücke über den Guldenbach gebaut, etwa 3.5 m hoch über dem Bach und rund 42 m lang.
Im Jahre 1924 wurde die Brücke erneuert, verstärkt und durchgehend Brigadegleis aus dem 1. Weltkrieg in 5 m-Stößen mit 700 mm hohen Schienen bis zum Bahnhof Heddesheim verlegt. Die Bahn verlief vom Bahnhof aus ca. 1 km direkt neben der Hunsrückbahn her und dann im rechten Winkel rund 600 m weiter über die Landstraße, über den Guldenbach und in Serpentinen mit sechs Kurven, mittels derer sie einen Höhenunterschied von 20 m zur Sandaufbereitungsanlage bewältigte. Auch zwischen dem Bahnhof und der Brücke war schon ein Höhenunterschied von 10 m zu verzeichnen.
1935 wurde das Hauptgleis ganz erneuert, das schwache Gleis verkauft und durch 93er-Schienen mit imprägnierten Eichenholzschwellen ersetzt.
Der Lokomotivbetrieb wurde 1922 aufgenommen. Die ersten Loks waren dreiachsige Oberursel-Benzolloks. Eine war nach dem 2. Weltkrieg noch vorhanden und zeitweise mit einem liegenden Güldner-Dieselmotor GL 28 (1934- 1936) in Betrieb.
Im Jahre 1926 wurde eine neue Hohenzollern-Dampflok (50 PS) angeschafft. Diese lief bis 1934 und wurde dann wieder verkauft.
Anschließend kam eine neue Deutz-Diesellok, Typ OMZ 117, 24 PS, mit 2-Takt-Motor und Stangenantrieb. Diese Lok war jedoch schon nach zwei Jahren durch schnelles Fahren im Fahrwerk total verschlissen, so daß sie schon bald durch eine stärkere Deutz-Lok, Typ OMZ 122, ersetzt wurde. Diese verkehrte dann bis 1940 und fand einen neuen Eigentümer in den Steinbruchbetrieben Gebr. Holzer in Lauterecken. Im Kriegsjahr 1943 war die gesamte Firma Holzer (Belegschaft, Brecher, Schienen, Loren, Loks, Siloanlagen etc.) zum Steinbrucheinsatz in die Ukraine verlagert worden, doch kam die erwähnte Lokomotive von dort wieder heil zurück und lief nach dem Kriege bis zur Stillegung des Betriebes in Lauterecken.
Am 27. März 1941 erhielt das Werk eine neue Schöma-Diesellok. Diese Lok mit dem damals neuen Kardanantrieb war die einzige, die die hohen Fahrgeschwindigkeiten gut überstand. Sie lief bis zur Einstellung der Bahn im Jahre 1972.
Das schnelle Fahren auf der Hauptstrecke war notwendig, da z. B. im 2. Weltkrieg arbeitstäglich acht Waggons Formsand zu je 20 t beladen werden mußten - mittels Betrieb mit 3 Zügen zu je 5 Muldenwagen (à 2 t, später 2.5 t Inhalt), also gab's bis zu 16 Fahrten je Richtung am Tag.



Heinrich Faust: Schöma 566 im Sommer 1962 beim Abladen im Bahnhof Heddesheim. Der Kran mit der Laufkatze ist ein Eigenbau (Bj. ca. 1938). Zu beachten ist auch, daß die Loren nicht gekippt, sondern mit dem Kran hochgezogen werden, bevor sie in den Eisenbahnwagen entladen werden.
Die untere Aufnahme zeigt dieselbe Lok während der Formsandbeladung unter dem Silo.



Heinrich Faust, Formsandwerk
6531 Heddesheim/Nahe

Spur: 600 mm
Stand: 1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Oberurs /1924	C.m			6		verschr.
		Oberurs 7 153/19..*	C.m	6a22C gebr.	30/32	6	11.5	a)
		Hohen /	Bt		50	8		b)
		Deutz 11 622/1933	Bdm	OMZ 117 F	22/24	7	15.5	neu, c)
		Deutz 19 863/1937	Bdm	OMZ 122 F	36/40	7	17.5	neu, d)
(#)		KHD 22 687/1938	Bdm	MLH 714 F	8/9	2	9.6	neu, e)
		Schöma 219/1936	Bdm		11/12	2.5		f)
(#)		Schöma 566/1941	Bdm	LO 40	40	6		neu, g)
		Schöma 556/1940	Bdm	Diesel, ca.	45/50 PS			LV
		Schöma 663/1944	Bdm	Diesel, ca.	45/50 PS			LV
		Schöma /1943?	Bdm		40	6		h)
		Schöma 1 020/1948	Bdm		22	4		neu, i)

*) = Fab.-Nr. könnte evtl. nachträglich von Deutz vergeben worden sein

a) = 1922 gebraucht von Deutz gekauft; verschrottet

b) = 1934 für 5 000 Goldmark an Zwischenhändler verkauft

c) = gel. über Martin Kallmann, Mannheim
1938 bei Kallmann in Zahlung gegeben (Kauf Deutz 19 863)

d) = gel. über Martin Kallmann, Mannheim
1941 an Gebr. Holzer, Steinbruchbetr., Lauterecken-Grumbach

e) = gel. über Martin Kallmann, Mannheim
noch vorhanden; soll im Feldbahn-Museum Guldental aufgearbeitet werden

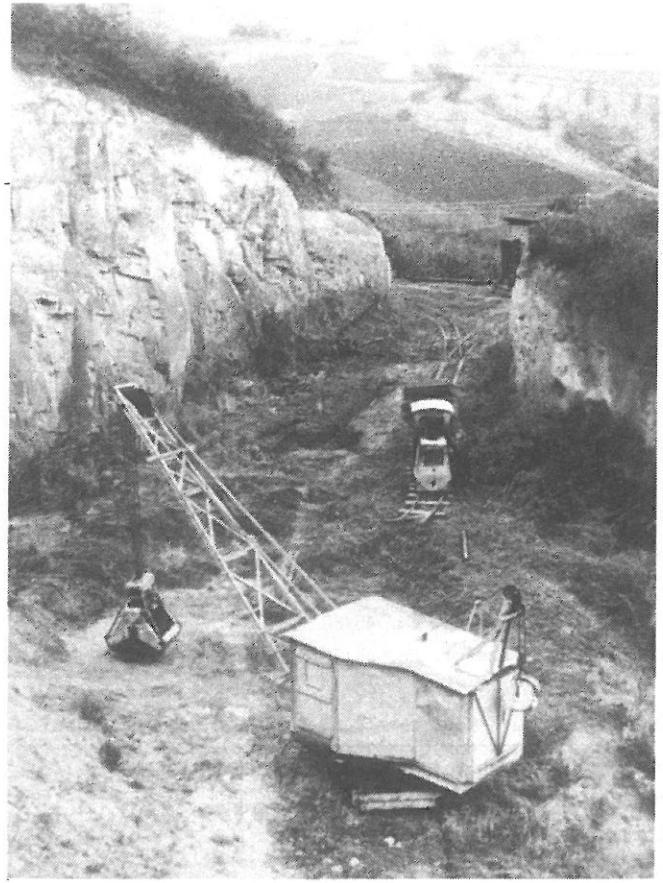
f) = 1941 gebraucht von Schöma gekauft (lt. LV 1936 neu an Faust); verschrottet

g) = noch vorhanden; soll im Feldbahn-Museum Guldental aufgearbeitet werden

h) = Generatorgas-Lokomotive,
1943 gebraucht von Schöma gekauft; hat sich nicht bewährt - ausgeschlachtet und verschrottet ; evtl. identisch mit Schöma 556 oder 663 ?

i) = 1972 verschrottet

Im Abbaugelände lief ebenfalls eine Feldbahn von ca. 400 m Länge.
Im Jahre 1938 bekam das Werk dafür eine Deutz-Grubenloktype. Sie lief ebenfalls bis zur Betriebseinstellung der Bahn und soll wieder aufgearbeitet werden.
1941 erwarb Faust von Schöma eine gebrauchte 11/12 PS-Lok, Nr. 219, 2.5 t, mit neuem MWM-Einzylinder-Motor. Diese Lok wurde später jedoch verschrottet.
Eine im Jahre 1943 ebenfalls gebraucht übernommene Generatorgas-Lokomotive von Schöma mit neuem Mercedes-Motor M 202 A gab nur ein kurzes Gastspiel.



Heinrich Faust:
Die Aufnahme zeigt einen selbstgebauten Vierseilgreifbagger (Bj. ca. 1939), dahinter Schöma 1020 mit zwei Loren.
Unten sehen Sie die kleine Schöma-Lok nochmals, hier allerdings im Bruch kurz vor der Abfahrt zur Aufbereitungsanlage.
Beide Aufnahmen entstanden im Sommer 1962.



Feldbahn-Museum Guldental H. & G. Faust
6531 Guldental

Spur : 600 mm
Stand: 29.03.1987

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	1	O&K 1 167/1903	Bt		50	8.5		a)
#	2	Schöma 566/1940	Bdm	LO 40	40	6	16	b)
#	3	KHD 22 687/1938	Bdm	MLH 714 F	8/9	2	9.6	c)
#	4	Gmdr 2 099/1938	Bdm		30	6.2		d)
#	5	Gmdr 4 497/1949	Bdm		24	4		e)
#	6	Schöma 1 026/1949	Bdm	LO 45	45	5	16	f)
	7	Deutz 3 299/1919	Bbm	XIV F	22/25		10	g)
#	8	Diema 1 082/1941	Bdm	DS 30	26/30	5	15	h)
#	9	Diema 984/1939	Bdm	DS 12	7.5	2.8	12	i)
#	10	KHD 22 891/1938	Bdm	OME 117 F	11/12	2.8	13.3	j)
#	11	KHD 23 025/1939	Bdm	OMZ 122 F		8		k)
#	12	Deutz 8 573/1930	Bdm	MLH 222 F	11/12	4	8	l)
#	13	Diema 1 834/1955	Bdm	DS 28	28	4	13.5	m)
#		Jung 6 998/1935	Bdm	ZL 114	22/24			n)

a) = 1903 an Minas de Utrillas/Spanien; 1985 an H. & G. Faust
b) = 1941 an Heinrich Faust, Formsandwerke, Heddesheim
c) = 1938 an Heinrich Faust, Formsandwerke, Heddesheim
d) = 19.. an Müller, Gönnern; 19.. an Dampfbahn Rhein-Main, Frankfurt;
1984 an H. & G. Faust
e) = 1949 an Ziegelei Lueb, Bocholt
1983 an Feld- und Werksbahnmuseum, Oekoven (30); 1985 an H. & G. Faust
f) = 1949 an Nordwestdeutsche Kraftwerke AG, Wiesmoor (25)
1972 an Sand- und Kieswerk Aug. Nottekämper, Haddorf
1985 an H. & G. Faust
g) = 1919 an Stellawerk vorm. Willich & Co., Königswinter, für Quarzitgruben in Marienrachdorf; 19.. an H. J. Braun, Tonbergbau, Witterschlick
1986 an H. & G. Faust; 1986 an Förderverein Fortuna, Oberbiel
h) = 1941 an Didier-Werke AG, Bonn, für Witterschlick
1986 an H. & G. Faust
i) = 1939 an Didier-Werke AG, Witterschlick; 1986 an H. & G. Faust
j) = 1938 an Badisches Wirtschaftsministerium, Karlsruhe
19.. an Wasserwirtschaftsamt, Würzburg; 1986 an H. & G. Faust
k) = 1939 an Didier-Werke AG, Hettenleidelheim (Fab.-Nr. evtl. falsch!)
19.. an Pfälz. Thon- & Chamottewerke, Hettenleidelheim
1986 an H. & G. Faust
l) = 1928 an Hartsteinwerke Tambach-Dietharz GmbH, Tambach-Dietharz
1930 an Friedr. Marahrens Nachf. H. Thiele, Eisenbahnbau, Westercelle
1986 an H. & G. Faust
m) = 1955 an Fuchs´sche Tongruben, Ransbach/Ww., Tongrube Moschheim, später Beselich-Obertiefenbach
19.. Alois Weiss, Ahlbach b. Limburg; 1986 an H. & G. Faust
n) = 19.. an Dr. C. Otto & Comp., Chamottewerke, Breitscheid/Ww.
1986 an Förderverein Fortuna, Oberbiel; 1986 an H. & G. Faust

Sie bewährte sich nicht, wurde wenig später ausgeschlachtet (Achsantriebe, getriebe und Motor erhielt Schöma 566) und der Rest verschrottet.
Die Bahn des Formsandwerkes wurde 1972 eingestellt, 1974 ganz abgebaut und die Schienen über eine Handelsfirma nach Afrika verkauft. Nur die Holzbrücke über den Guldenbach wurde umgebaut, verstärkt, verbreitert und als Zugang zu dem 1972 eröffneten Campingplatz im Lindelsgrund genutzt.
Durch den Bau der neuen Kläranlage wurde auch sie ein Opfer des modernen technischen Zeitalters und wurde 1986 abgebaut. Sie wird aber in Teilen für die Museums-Eisenbahn wieder entstehen.

Im Jahre 1984 reifte bei den Brüdern Heinrich und Gerhard Faust die Idee, die stillgelegte Feldbahn wieder zu neuem Leben zu erwecken. Sie wollen mit einem kleinen Kreis von Eisenbahnfreunden in den nächsten Jahren eine Museumsstrecke von ca. 1 km Länge neu anlegen und gleichzeitig ein Museum für Schmalspurfahrzeuge und alten Motoren anlegen. Bis jetzt (Ende 1986) sind 13 Fahrzeuge, u. a. eine O&K-Dampflok aus dem Jahre 1903, im Bestand. Die Loks werden aufgearbeitet und wieder in fahrbereitem Zustand zu sehen sein.
Damit wird den nachfolgenden Generationen die gute alte Feldbahn erhalten bleiben und durch den Museumsbetrieb Eisenbahnfreunde aus Nah und Fern nach Guldental locken.
Der Verfasser Heinrich Faust hat selbst die Schöma-Lok LO 40 über den Zeitraum von 22 Jahren hinweg zum Bahnhof Heddesheim gefahren und wünscht sich, daß er noch im Alter mit seinem Bruder zusammen noch viele Jahre wieder "seine" Dieselloks chauffieren kann.

Bernd Neddermeyer

Neues aus Berlin

Fünf "neue" Lokomotiven für Berliner Werk- und Privatbahnen haben die vergangenen Monate gebracht:

Deutsche Bundespost, Postamt 77, 1000 Berlin 61 (BE 2/86 -101-)

Am 12.12.86 traf eine weitere ehemalige DB-V 60 in Berlin ein. Zuvor hat die Lok im AW Kassel eine Hauptuntersuchung (Datum 04.12.86) und einen orangen Farbanstrich erhalten, so dass jetzt zwei Farbvarianten bei der Post vorhanden sind.
- Nr. 5; KrMa 18 603/1959; Cdh; 650 PS, 60 km/h; 1986 ex DB 261 841-1, letztes Bw Haltingen

Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn, 1000 Berlin 44

Gleich drei Lokomotiven eines Bauloses konnte Henschel nach Berlin verkaufen. Es handelt sich um die auf Leasingbasis beim Thyssen Edelstahlwerk Witten (siehe BE 6/84 -22-; über den Abgang der Lok 1 (MaK 700 036/1980, G 761 C) haben wir bereits im BE 6/85 -25- berichtet) eingesetzten ehemaligen Loks 2, 3 und 4. Die beiden Loks erhalten von Henschel lediglich eine Werksdurchsicht.



Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn: ML 00606 (Hen 32 559/1981) während der Einweisungsfahrten am 7. Januar 1987 im Bf. Teltowkanal.

Postamt Berlin 77: Lok 5, zuletzt DB 261 841-1, am Tage ihrer Ankunft (12. Dezember 1986) beim Postamt fotografiert.

Fotos: Bernd Neddermeyer



- ML 00606; Hen 32 559/1981; Cdh; DHG 700 C; 680 PS, 66 t; 1981 an Thyssen Edelstahlwerke AG, Witten (3); 1986 an NME (eingetroffen am 22.12.86, doch erst am 07.01.87 durch Henschel-Personal vorgeführt)
- ML 00607; Hen 32 558/1981; Cdh; DHG 700 C; 680 PS, 66 t; 1981 an Thyssen Edelstahlwerke AG, Witten (2); 1987 an NME (voraussichtlich im März)

Industriebahn Neukölln, 1000 Berlin 44

Die dritte Lok dieses Bauloses soll schliesslich an die Industriebahn Neukölln gehen. Im Gegensatz zu den beiden NME-Loks erhält diese Maschine bei Henschel eine Hauptuntersuchung, wird neu lackiert und der Ballast (6 t) wird ausgebaut.
- DL 6; Hen 32 560/1981; Cdh; DHG 700 C; 680 PS, 60 t; 1981 an Thyssen Edelstahlwerke AG, Witten (4); 1987 an Industriebahn Neukölln (voraussichtlich im Februar)

Berliner Verkehrs-Gesellschaft, Betriebsteil U-Bahn, 1000 Berlin

Anfang Januar traf eine neue Lokomotive für die BVG in Berlin ein. Sie löst die vierachsige Zweikraftlokomotive 1211 (Eigenbau HwU-Seestrasse, Baujahr 1967) ab.
- 4059; Schalke/AFA ...../1986; Bo; Akku & Dieselmotor; 1986 an BVG

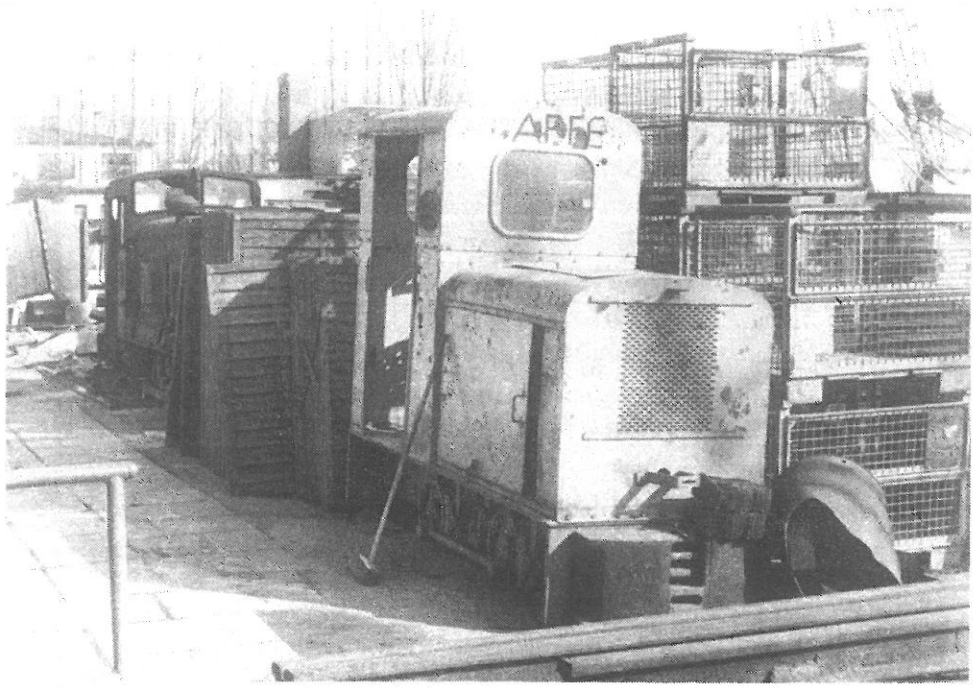
Museum für Verkehr und Technik (MVT), 1000 Berlin

Das MVT hat Ende 1986 eine Anschlussbahn mit eigener Betriebsführung eröffnet. Als Betriebslokomotive wurde vom Postamt 77 (siehe BE 2/86 -101-) die Dieselloko-motive Nr. 2 (O&K 26 625/1968) als Geschenk übergeben. Die Lok wurde zusammen mit der jahrelang abgestellten Ellok 1, die ebensowenig verschrottet wurde, wie die Ellok 2 [Anmerkung a) bitte korrigieren], am 26.11.86 über die Gleisverbindung des Anhalter Güterbahnhofs zum MVT, Anschluss Monumentenstrasse, überführt.

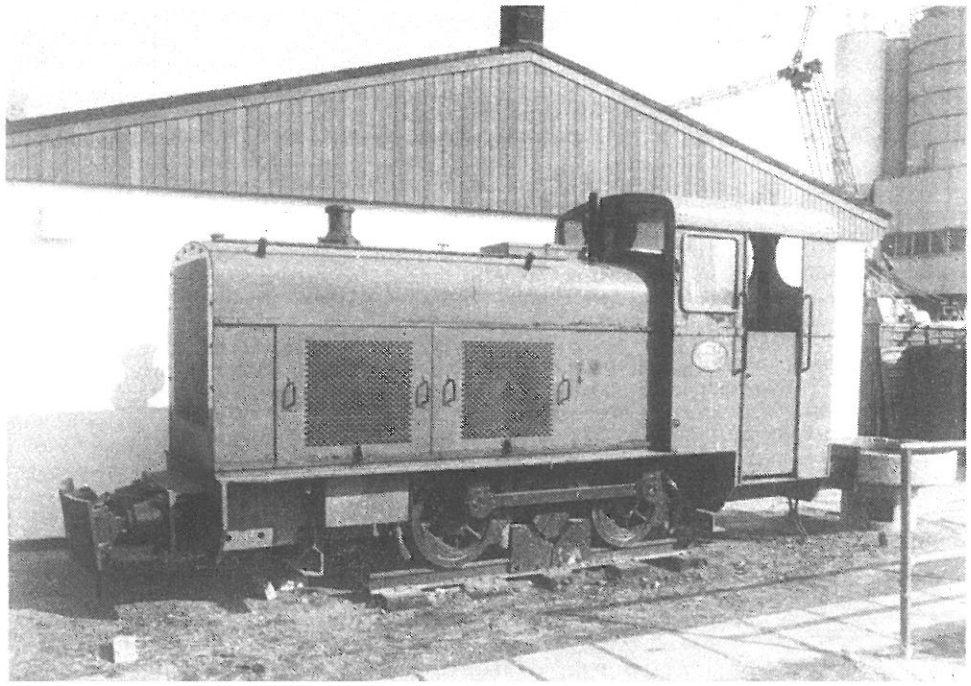
Kurzmeldungen - Inland

Feld- und Eisenbahnmaterial KG Eilers 2000 Hamburg 76

Kaum war unsere Meldung in BE 4/86 -184- gedruckt, schickte uns ein Leser eine aktuelle Eilers-Liste ins Haus. Der Lagerplatz hat sich wieder gut gefüllt.
Der Übersicht halber soll hier noch einmal die vollständige und aktuelle Lokliste abgedruckt werden.
Fragen ergeben sich zur Herkunft des Hatlapa-Teiles (vgl. BE 4/86 -200-, 'Ochsenwerder Elbdeich 245') und zu den restlichen Loks des nun stillgelegten Dachziegelwerkes Coppengrave. Sind die Diema-Loks 2 562/1962 und 2 648/1963, die seinerzeit über Eilers dorthin gelangten, schon weiterverkauft, oder gingen diese Loks gar nicht mehr über Eilers ?



Eilers, Hamburg: Oben KHD 55894, dahinter noch schwach erkennbar Deutz 18469, sowie auf dem unteren Foto die als Denkmal am Eingang aufgestellte Deutz 17134. Beide Fotos entstanden am 12.03.1987.



Feld- und Eisenbahnmaterial KG Eilers
2000 Hamburg 76 (Lagerplatz Usedomstr. 2)

Spur : 600mm
Stand: 12.03.1987

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
#	11	Jung /19..	Bdm					a)
#	13	Jung 6 735/19..	Bdm	EL 110	11/12	4	10	a)
#	14	Jung 7 974/19..	Bdm	EL 110	11/12	4	10	a)
#		Hatlapa 50 097/1956	Bdm	43.2	6		8	b)
#		O&K 25 337/1954	Bdm	MV O A		3.5	10	c)
#		O&K 25 685/1956	Bdm	MV O A		3.5	10	c)
#		Deutz 17 134/1936	Bdm	A3M 220 F	68/75	10	17	d)
#		Deutz 18 469/1937	Bdm	A3M 220 F	68/75	10	17	e)
#		KHD 55 894/1954	Bdm	A2L 514 F		4.6	15.5	f)
#		Diema 2 119/1958	Bd.	DS 14	15	2.8		g)
#		Diema 2 328/1960	Bd.	DS 28	28	4.3		h)
#		Diema 2 615/1963	Bd.	DS 20	22	3.5		i)

a) = 198. ex Paul I. Peters, Bauunternehmung, Husum (vgl. BE 3/86 -172-)
b) = 198. ex ? (Lok ging bereits 1972 von Rudolf Seeland, Hamburg, an Eilers, 1976 von Eilers an Redig, Hamburg (vgl. BE 4/86 -200-))
c) = 1954/56 an Jost Hinrich Havemann, Lübeck (Spur 780 mm)
198. an Eilers
d) = 1936 an Karl Stöhr, Bauunt., München (später Hannover)
1966 an Eilers (Denkmal am Firmeneingang)
e) = 1937 an Christiani & Nielsen, Hamburg
1964 an Eilers, Hamburg
f) = 1954 an Christiani & Nielsen, Hamburg (110/2)
198. an Eilers
g) = 1958 an Tonwerk Oggenhof, Ellermeier & Pollmann, Oggenhof/Schw.
19.. an Tonindustrie Niedersachsen, Coppengrave
198. an Eilers
h) = 1960 an Tonindustrie Niedersachsen, Coppengrave
198. an Eilers
i) = 1963 an Lücking & Co., Paderborn
19.. an Tonindustrie Niedersachsen, Coppengrave
198. an Eilers

Nachfolgend die Geschichten dieser beiden Maschinen:
- Diema 2 562/1962, DS 14, neu an Ziegelw. Gundelfingen/Donau; 19.. an Norddt. Papierwerke, Uetersen (≙ Feldmühle AG); 1979 über Eilers, Hamburg, an Tonindustrie Niedersachsen, Coppengrave - Verbleib ?
- Diema 2 648/1963, DS 28, neu an Bernhard Born, Bauunternehmung, Cloppenburg; 1969 an Eilers, Hamburg; 1970 Leiheinsatz bei ArGe Pfahlgrundierung Hamburger Stahlwerke, Finkenwerder (5 Monate, 11. Mai-31. Oktober); 1975 an Tonindustrie Niedersachsen, Coppengrave - Verbleib ?

In der Zwischenzeit sind einige Maschinen weiterverkauft worden.

Amt für Land- und Wasserwirtschaft Husum
2260 Dagebüll / 2257 Cecilienkoog

Leider nur Unerfreuliches gibt es zu berichten: Durch die Eindeichung der Nordstrander Bucht ist die 600 mm-Strecke vom Cecilienkoog nach Nordstrandischmoor halbiert worden. Der neue Deich hat die Strecke unterbrochen. Von der Seeseite her führen die Gleise jetzt nach einer Kurve den neuen Deich hinauf. Hier stehen auch die Lokomotive des Gastwirtes (Diema 1 870/1956), zwei Maschinen des ALW (Schöma 2 133/1958 und 3 105/1968) sowie Loren, die für den Betrieb notwendig sind. Auf dem alten Bauhof im Cecilienkoog findet sich nur noch "alter Kram". Die Strecke im einzudeichenden Land bleibt zwar noch liegen, wird aber nicht mehr befahren. Nicht vorzufinden waren am Stichtag (28.03.1987) die beiden anderen Loks des ALW (Schöma 2 132/1958 und 3 104/1968) - möglicherweise verkehren sie wieder einmal auf einer separaten Baustelle. Verschrottet oder verkauft wurden sie jedenfalls nicht.

Amt für Land- und Wasserwirtschaft, Husum
2257 Cecilienkoog (Cecilienkoog-Nordstrandischmoor)

Spur : 600 mm
Stand: 28.03.1987

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Deutz• 6 949/1926	B.m	ML 128 F	12/13		8	LV
		Deutz• 7 617/1927	Bdm	MLH 222 F	11		8	LV
		/1935	Bdm					a)
		Schöma 1 058/1949	Bdm		10/15			LV, b)
#	oNr	Schöma 2 132/1958	Bdm	CDL 10	10	2.5		neu
#	oNr	Schöma 2 133/1958	Bdm	CDL 10	10	2.5		neu
#	oNr	Schöma 3 104/1968	Bdm	CDL 10*	17	2.5		neu
#	oNr	Schöma 3 105/1968	Bdm	CDL 10*	17	2.5		neu

2260 Dagebüll (Dagebüll-Oland-Langeness)

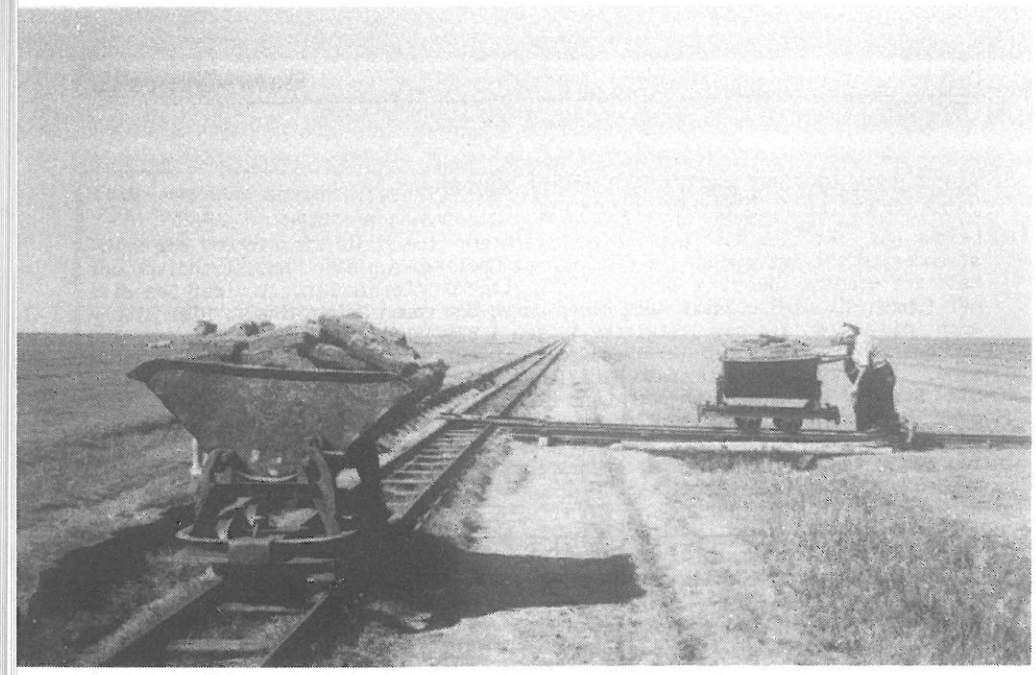
Spur : 900 mm

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Deutz 6 861/1925	B.m	ML 132 F	18/20		8	LV
		Deutz 6 965/1926	B.m	ML 132 F	18/20		10	LV
		Deutz 6 966/1926	B.m	PMZ 122 F	30		14	LV
		Schöma 1 226/1951	Bdm		24	3.8		neu, c)
#	oNr	Schöma 2 550/1961	Bdm	CDL 20+	22	3.5		neu
#	oNr	Schöma 3 263/1970	Bdh	CHL 20 G	25.5	3.5		neu
#	oNr	Schöma 4 025/1974	Bdh	CHL 20 G	25.5	3.5		neu

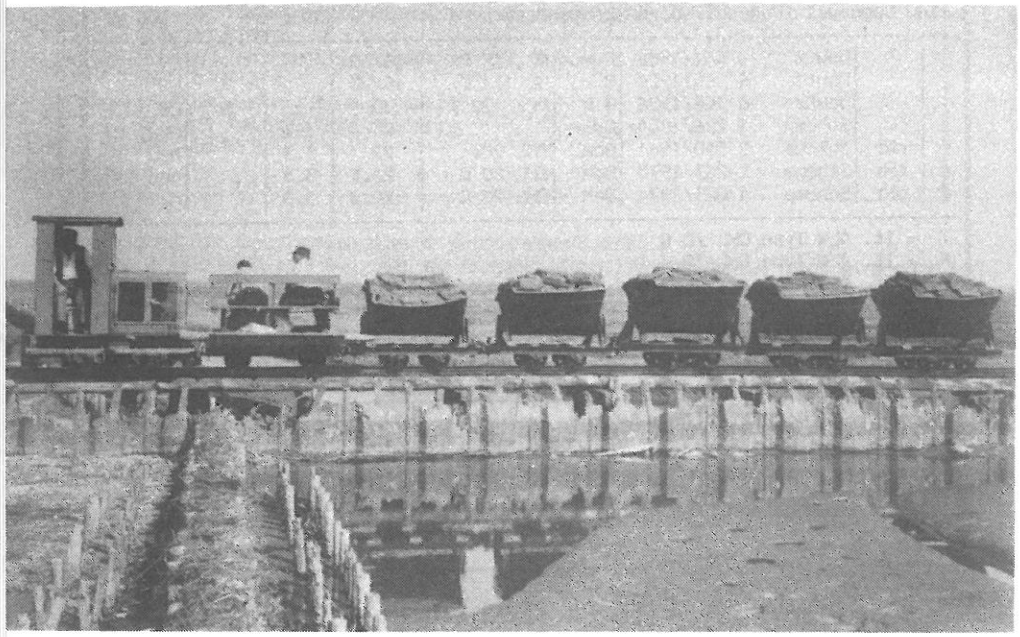
+ = lt. ALW Type CHL 20 G
* = lt. ALW Type CHL 10 G
• = lt. ALW Fab.-Nr. 7602 und 7657 (lt. LV völlig andere Loks)

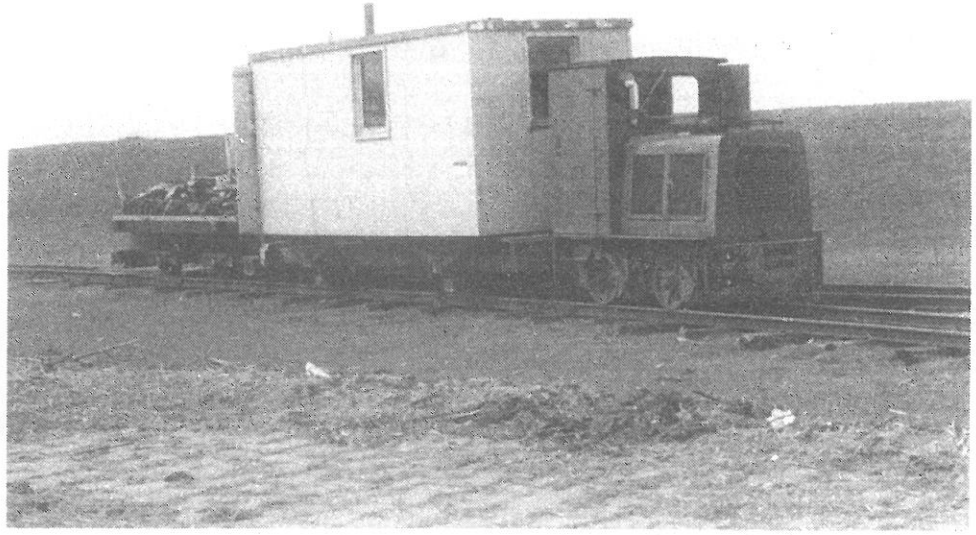
a) = Daten und Verbleib unbekannt
b) = Spur evtl. auch 900 mm
c) = 1970 verschrottet

Seit Mitte 1926 gab es von der Kleinbahn Niebüll-Dagebüll abzweigend ein normalspuriges Anschlussgleis zum "fiskalischen Lagerplatz bei Dagebüll". Zweck: "Abstellung von Bauwagen für den zu erstellenden Damm nach Oland". Wie lange dieser Anschluss noch bestand, ist nicht bekannt.



ALW Husum, Cecilienkoog: Am 10. August 1983 war die Welt noch in Ordnung. Diese Idylle ist dahin - die Bahnstrecke wird auf diesem Teilstück nicht mehr befahren, ein Damm mit einer Strasse ziert nun die Landschaft.
Fotos: Herbert Fritz





ALW Husum, Dagebüll: Schwer was los war hier am 9. August 1985. Schöma 3 263/1970 kehrt mit einem Arbeitszug zum Bauhof zurück (oben), und Schöma 2 550/1961 wurde zwischen dem Festland und der Hallig Oland mit einem Bereisungszug aufgenommen. Zusätzlich verkehrte an diesem Tag auch noch ein Sandzug mit der dritten Lokomotive.



Rheinische Braunkohlenwerke AG
5000 Köln

Die Rheinischen Braunkohlenwerke AG (Rheinbraun) verfügen mit rund 400 km Gleisnetz über eine der grössten nichtbundeseigenen Eisenbahnen der Bundesrepublik. Davon entfallen rund 363 km auf Normalspur und rund 37 km auf Schmalspur (900 mm). Die Schmalspur besteht nur noch im Tagebau Ville (bei Hürth-Knapsack).

Für den Transport der durch den Abbau der Braunkohle anfallenden Massen auf dem rheinbrauneigenen Gleisnetz (1983 rund 166 Mio. t) werden im Abraumgebiet 8achsige Wagen mit 96 cbm Fassungsvermögen und bis zu 270 t (!) Gesamtgewicht und im Rohkohlenbetrieb 4achsige Wagen mit 114 t Fassungsvermögen und ca. 145 t Gesamtgewicht eingesetzt.

Als Zugmittel dieser bis zu 2 000 t schweren Züge dienen 139 t schwere 6-kV-Elloks, ausgestattet mit Thyristortechnik und einer Nennleistung von 2 460 kW.

Bei den Bahnen, auf denen diese grossen Fahrzeuge verkehren, gilt ein besonderes Regellichtraumprofil und das Gleisnetz besteht - wegen des hohen Achsdruckes (bis zu 36 t) - zum grössten Teil aus schwerem Schienenprofil UIC 60.

Die Schlagader des Rheinischen Braunkohlenreviers ist die 31.5 km lange zweigleisige Nord-Süd-Bahn mit dem 1982 gebauten, 22.5 km langen - ebenfalls zweigleisigen - Abzweig zum Tagebau Hambach. Sie verbindet als Sammelschiene die angeschlossenen Tagebaue, Fabriken und Kraftwerke zwischen Hürth, Frechen und Grevenbroich und gewährleistet eine größtmögliche Versorgungssicherheit.

Die Verbindung der Produktionsstätten mit dem öffentlichen Schienennetz erfolgt über die Grubenanschlussbahnen in Hürth-Kendenich an die Köln-Bonner Eisenbahn (KBE), in Frechen an die Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KFBE), in Rommerskirchen und Gustorf (b. Grevenbroich) an die Deutsche Bundesbahn. Das Gleisnetz dieser Grubenanschlussbahnen besteht fast ausnahmslos aus dem Schienenprofil S 49, und es gilt hier der Lastenzug UIC 71 und das Regellichtraumprofil der BOA.

Der Eisenbahnbetrieb auf den rheinbrauneigenen Bahnanlagen wird von Gleisbildstellwerken modernster Technik aus gesteuert. Die Stromversorgung erfolgt mit Wechselstrom von 50 Hz und 6 000 Volt bzw. 1 200 Volt Gleichstrom.

Zur Gleisunterhaltung werden Maschinen, wie sie auch bei der Deutschen Bundesbahn üblich sind, eingesetzt (aus: Rheinbraun informiert - Eisenbahnen).

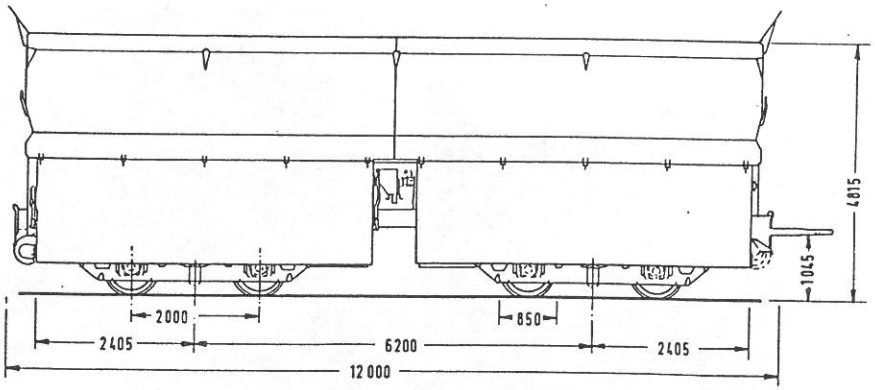


Rheinbraun: Ein Abraumzug mit Lok 616 (Hen 28 876/1954) verlässt den Tagebau Frimmersdorf (21.07.1984) (oben). Das untere Foto zeigt den nicht ganz so wuchtigen Betrieb auf der Ville-Anschlussbahn in Hürth-Kendenich mit Lok 689 (Hen 25 223/1949) (16.07.1984). Inzwischen hat die KBE den Betrieb (und auch einige Elektroloks!) von Rheinbraun übernommen, so dass dieses Foto bereits historisch ist.



Rohkohlewagen, Spurweite 1435 mm

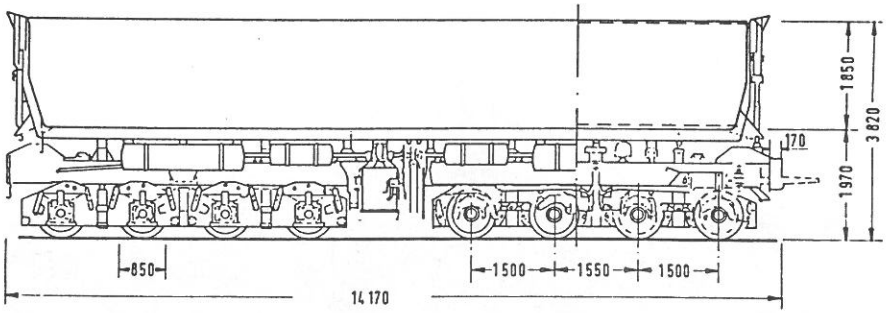
(Bodenentleerer, 4achsig, 2 Drehgestelle)



Eigengewicht 31 t
Tragfähigkeit 114 t
Achsdruck 36 t

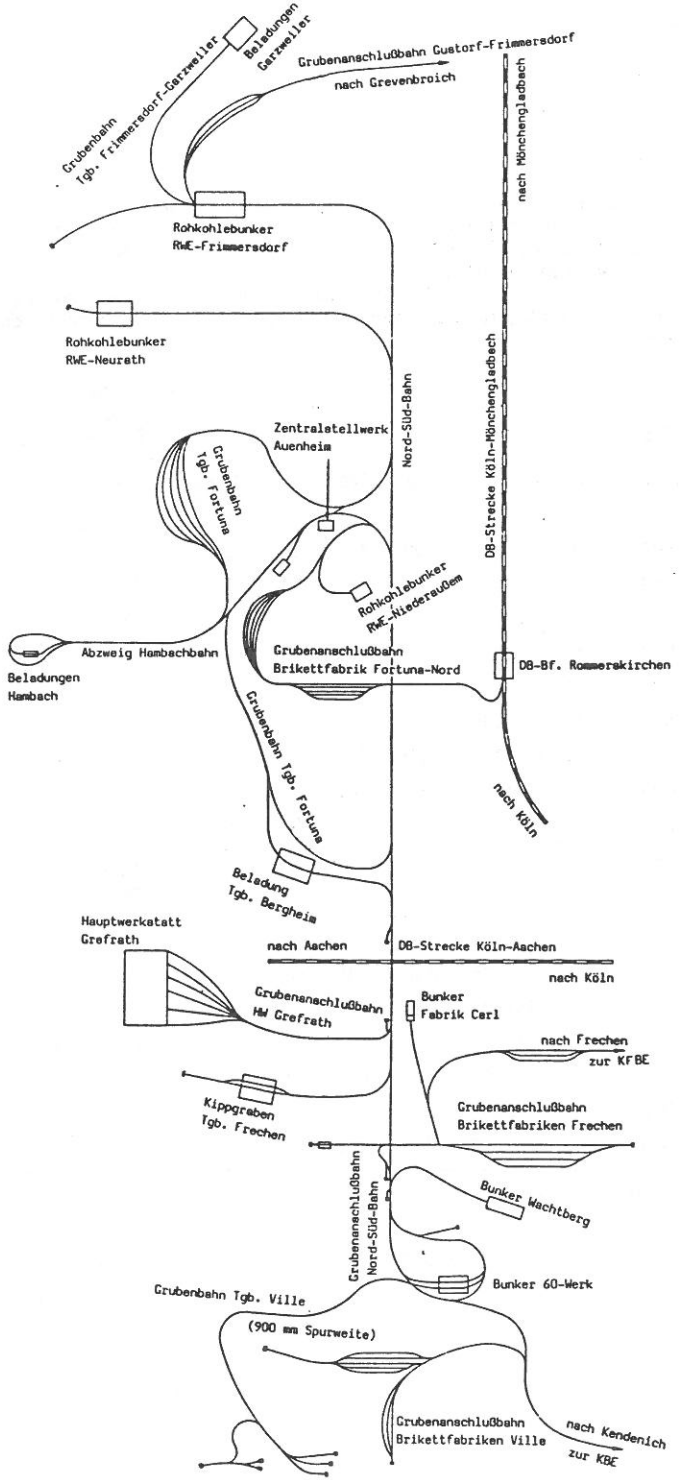
Abraumwagen, Spurweite 1435 mm

(Einseitenkipper, 8achsig, 4 Drehgestelle)



Eigengewicht 60 t
Tragfähigkeit 210 t
Achsdruck 33,75 t

Prinzipskizze des RBW-Gleisnetzes



Halbergerhütte AG
6604 Brebach

Die Halbergerhütte in Brebach (südlich Saarbrücken) gehört zu den kleineren saarländischen Unternehmen der Stahlindustrie, was sich aber anhand des Werkbahnbetriebes keineswegs bemerkbar macht. Immerhin zählt der Lokomotivbestand auf beiden Spurweiten 11 Maschinen.
Der normale Betrieb sieht wohl so aus, daß auf beiden Spurweiten jeweils zwei Loks zum Einsatz kommen, wobei immer die Devise gilt: Je moderner, desto sicherer der Einsatz ...

Halbergerhütte AG — Spur: 1 435 mm
6604 Brebach — Stand: 12.08.1985

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
	1	KHD 56 404/1956	Bdh	A12L 614 R	200	28	30	neu, a)
	2	KHD 56 405/1956	Bdh	A12L 614 R	200	28	30	neu, a)
#	3	KHD 56 442/1956	Bdh	A12L 614 R	200	28	30	neu
#	4	KHD 56 443/1957	Bdh	A12L 614 R	200	28	30	neu
#	5	KHD 56 227/1956	Bdh	A12L 614 R	200	28	30	neu
#	6	KHD 56 228/1956	Bdh	A12L 614 R	200	28	30	neu, abg.
#	12	Hen 31 567/1972	Cdh	DHG 700	660	66	37	
#	13	Hen 31 112/1965	Cdh	DHG 500	500	60	37	
#	14	Hen 31 687/1974	Cdh	DHG 700 C	640	60	37	b)

neu/alt — Spur: 1 000 mm
Stand: 12.08.1985

	20/ 7	KHD 56 538/1957	Bdh	A8L 614 F	90	14	14	neu, c)
	21/ 8	KHD 56 600/1958	Bdh	A8L 614 F	90	14	14	neu, d)
	22/ 9	KHD 57 499/1962	Bdh	KG 125 BS	125	14	15	neu, e)
#	23/10	KHD 57 687/1963	Bdh	KG 125 BS	125	14	15	neu
#	24/11	KHD 57 688/1963	Bdh	KG 125 BS	125	14	15	neu
#	25	Gmdr 5 553/1977	Bdh	300 B	300	36	15	neu
#	26	Gmdr 5 586/1980	Bdh	300 B	300	36	15	neu

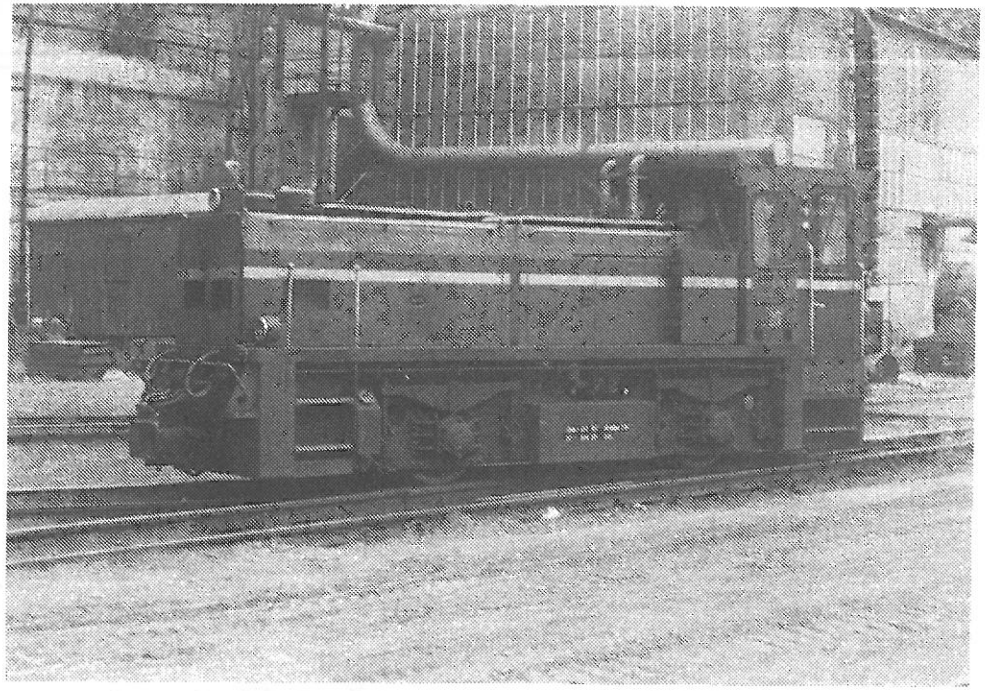
a) = Verbleib unbekannt

b) = 1984 ex AKN (2.020)

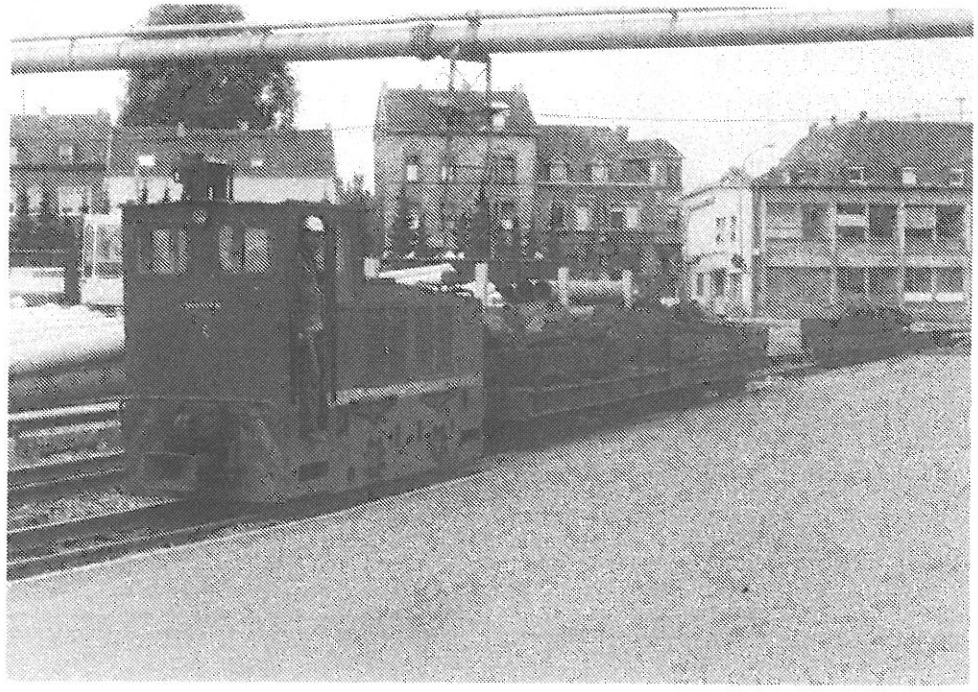
c) = 1981 an Fabricom, Charleroi/Belgien (3069) (vgl. BE 3/85 -34-)

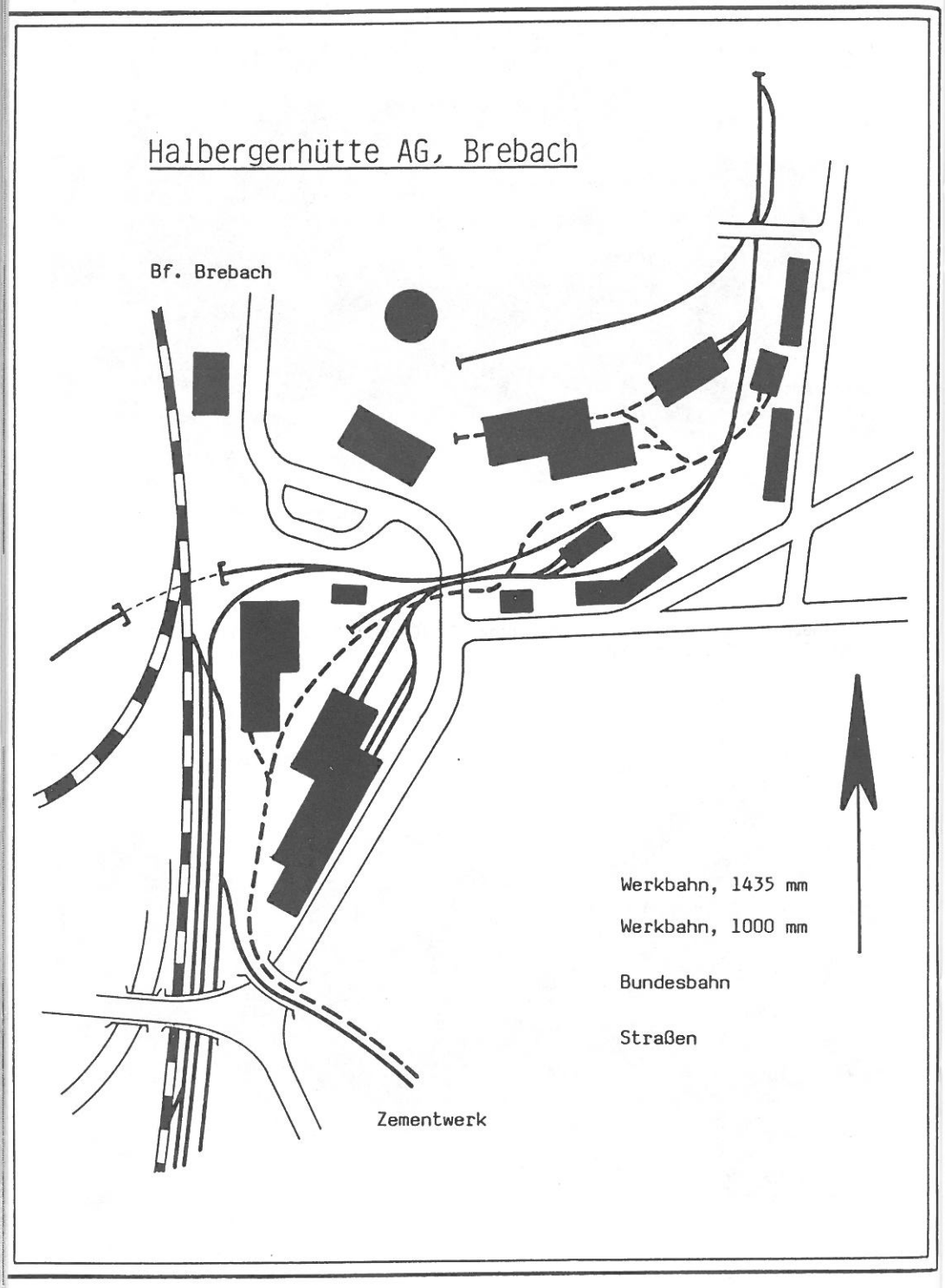
d) = 1981 an Furka-Oberalp-Bahn (Tm 4981)

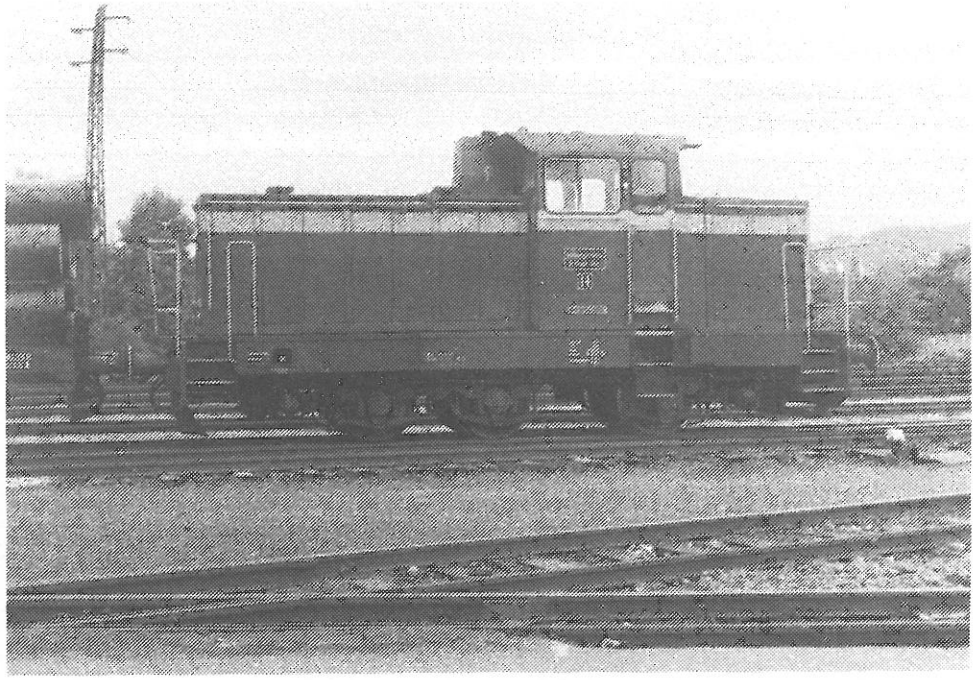
e) = 1982 an Chiemseebahn, Prien (Umbau zur "Dampflok")



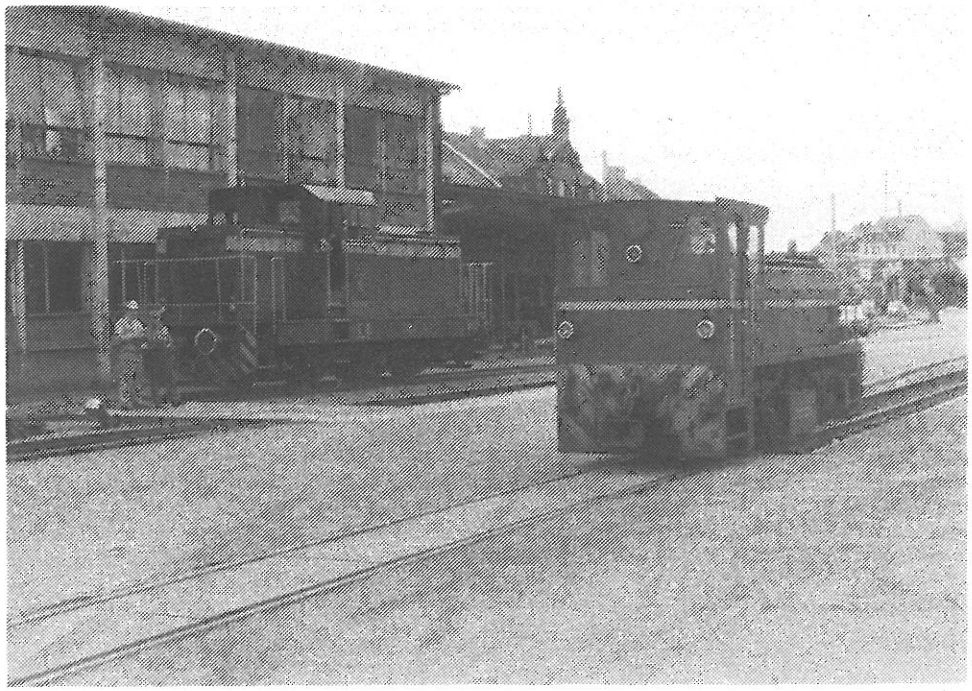
Halbergerhütte, Brebach: Schmalspurloks 25 (Gmdr 5553) und 23 (KHD 57687, unten) am 12.08.1985 aufgenommen.







Halbergerhütte, Brebach: Normalspurlok 14 (Hen 31687, ex AKN), oben solo, begegnet unten der schmalspurigen Lok 25 (Gmdr 5553).



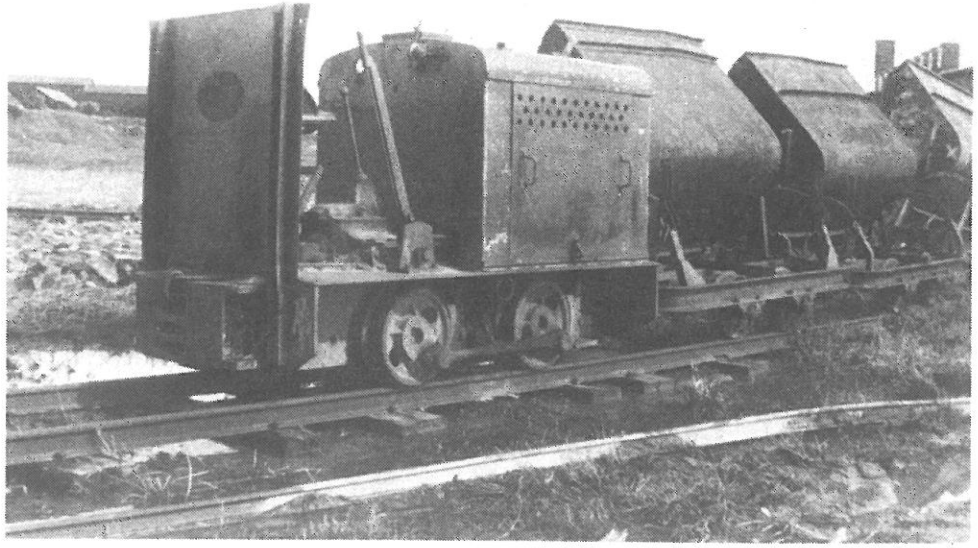
Auf dem Schmalspurnetz verkehren in der Regel die beiden Gmdr-Loks, die KHD-Maschinen sind als Reserve im Schuppen abgestellt.
Die Aufgabe der 1000 mm-Bahn besteht darin, das flüssige Eisen vom Hochofen zur benachbarten Gießerei zu bringen (1. Lok). Desweiteren befördert die Bahn die Schlacke des Hochofens zum Zementwerk (2. Lok). Diese Lok besorgt auch die im Zementwerk anfallenden Rangierbewegungen. Die beiden Gmdr-Loks besitzen eine Funkfernsteuerung und werden somit vom Personal bevorzugt gefahren.
Ähnlich verhält es sich auf dem Normalspursektor: Die drei Henschel-Loks sind ebenfalls mit einer Funkfernsteuerung ausgerüstet und sorgen so dafür, daß mit den KHD-Loks, die überdies wesentlich schwächer sind, kaum noch etwas geschieht. Der jüngste Zugang der ehemaligen AKN-Lok dürfte ausschlaggebend dafür gewesen sein, daß die Lok 6 jetzt in der hintersten Halle des Werkes von Spinnen umgarnt wird ...
Die übrigen KHD-Loks sehen zumindest noch betriebsfähig aus.
Mit unbekanntem Ziel sind bereits schon vor längerer Zeit zwei der vielen A12L 614er abgegangen - möglicherweise zeitgleich mit dem Zugang der Lok 13, die - betrachtet man die Lokliste aufmerksam - eigentlich einen Vorbesitzer gehabt haben dürfte.
Auch auf dem Schmalspurbereich sind Lokomotiven abgegeben worden. Lok 20 laboriert jetzt am Bau der Métro in Charleroi/Belgien, Lok 21 ging wenig später in die Schweiz "an eine Touristenbahn bei Saas Fee". Auch mit Touristen hat heute Lok 22 zu tun - sie fährt, stilecht als Kastendampflok getarnt, Personenzüge zwischen dem Bahnhof Prien und dem Chiemsee spazieren.
Die Halbergerhütte ist vom DB-Bahnhof Brebach zwar nicht zu sehen, aber dennoch zu Fuß in 10 Minuten erreichbar. Eine Straße, die quer durch's Werk führt, kann dem Fotografen schon Glück bringen, denn sowohl die Normalspurbahn (zur Übergabe) als auch die Schmalspurbahn (zum Zementwerk) kreuzen diese zu ebener Erde.
Dem Hörensagen nach soll der frühere Lokomotivpark noch wesentlich interessanter gewesen sein: Reichlich Dampfloks und sogar Elloks waren im Einsatz ... nur ließ sich bislang nichts Konkretes dazu herausbekommen!

Kurzmeldungen - Ausland

Sønderskov Teglværk
DK-Øse

Das um 1924 errichtete Ziegelwerk lag an der Haltestelle Øse der Privatbahn Varde-Grindsted (VaGJ, rund 30 km nordöstlich von Esbjerg). Zunächst gab es nur eine Grube direkt am Werk, ab 1936 unterquerte die Feldbahn eine Landstrasse, um eine weiter entfernte Grube zu erreichen. Die Unterführung diente gleichzeitig als Silo für Sand und Sägemehl. Beschickt wurde er durch Lkw von der Strasse aus, den Weitertransport besorgte die Feldbahn. Die dem Werk nähergelegenen Gruben wurden als Winterlager verwendet, in dem bereits 1968 die KHD-Lok abgestellt stand. Auf unbekannte Art, möglicherweise durch die Wehrmacht, war diese Lok seinerzeit nach Dänemark gelangt. 1961 kam sie von der Ziegelei Esbjerg nach Sønderskov. Die Diema-Lokomotive ist hingegen mit einiger Sicherheit über die Wehrmacht nach Dänemark gekommen. Sie wurde in den letzten Kriegsjahren vermutlich zu Festungsbauarbeiten bei Blåvand an der dänischen Westküste eingesetzt.





Sønderskov Teglværk: Diema 1 060/1941 mit einem Leerzug unter dem Beladetrichter (oben), unten die bereits abgestellte KHD-Lok (36 178/1941). Beide Aufnahmen entstanden im Jahre 1968.

Fotos: Bent Hansen

Sønderskov Teglværk — Spur: 700 mm
DK-Øse — Stand: 1986

#	Nr.	Herstellerdaten	Bau-art	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax. (km/h)	Bem.
		Willemoes /1936						neu, a)
		KHD 36 178/1941	Bdm	OME 117 F		2.8	13.3	b)
		Diema 1 060/1941	Bdm	DS 22	20			c)

a) = während des Krieges mit Karbidgenerator ausgerüstet; Verbleib unbekannt

b) = 1941 über Klöckner & Co., Duisburg, an W. Stiebel, Berlin (600 mm)
...
19.. an Esbjerg Teglværk, Esbjerg (600 mm)
1961 an Sønderskov Teglværk, Øse (700 mm)
ca. 1969 verschrottet

c) = 1941 über Hans Blencke, Feldbahnen, Berlin, an Freihafen Stettin (600 mm)
später Hinweis auf A. C. Hellingsoes Eftf., Esbjerg
1945 an Sønderskov Teglværk, Øse (700 mm)
1969 an Prøvelyst Teglværk (600 mm)
1978 an IBK, Hedehusene (700 mm)

Solche Bahnen wurden dort von der Organisation Todt und von der Bauunternehmung Müller & Altvatter, Stuttgart, betrieben. 1945 wurden die deutschen Hinterlassenschaften zum Verkauf u. a. in Oksbøl gesammelt, wo der Ziegeleidirektor die Diema-Lok fand und erwarb.
Eine Besonderheit der Streckenführung war ein Abschnitt über eine Viehweide. Diese war durch Gatter gesichert, die der Zug aufstiess und die anschliessend wieder ins Schloss fielen.
Im Jahre 1969 brannte das Ziegelwerk ab; daraufhin verschwand auch die Bahn. Während die KHD-Lok verschrottet worden ist, gelangte die Diema-Lok an eine andere Ziegelei und befindet sich seit 1978 im Bestand des dänischen Industriebahnvereins IBK in Hedehusene bei Kopenhagen.

Korrekturen & Ergänzungen

Britzer Museumsbahn Berlin, 1000 Berlin-Neukölln (BE 4/86 -217-)

Kurz & schmerzlos hier noch einmal die komplette Lokliste:

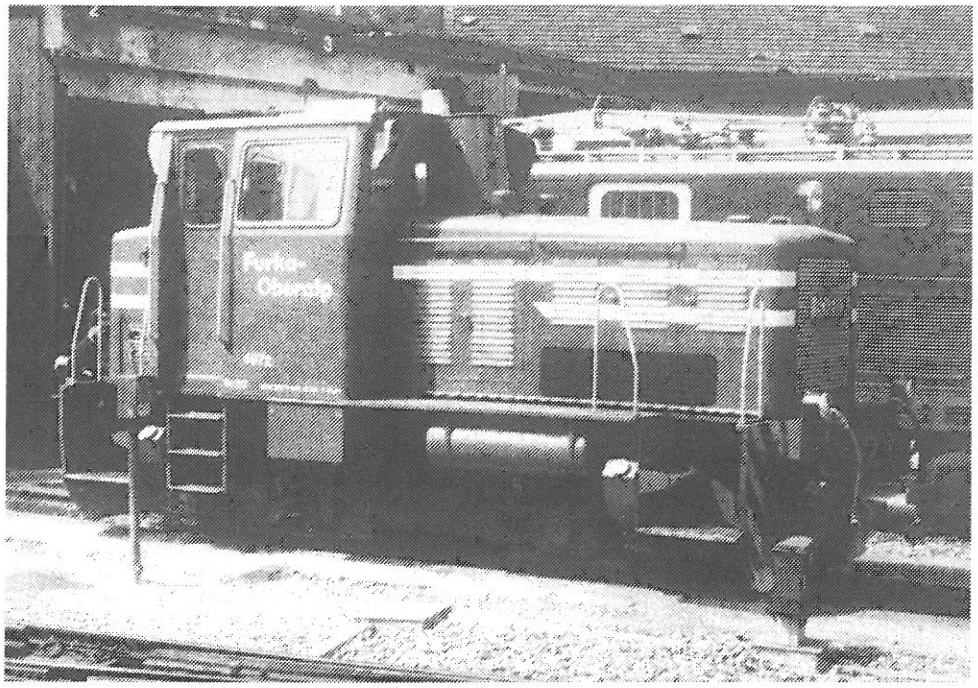
-	Diema	2 241/1959	DL 8	1986 ex Heilmoor Gersfeld, 1986 ausgeschieden
1	KHD	33 588/1940	OMZ 117	19.. ex Eisenbaubetr. (B. Pfau ?)
2	Hen	2 254/1949	DG 26	1973 ex Gasag, Berlin-Charlottenburg (2)
3	Deutz	7 510/1926	LM 216 F	19.. ex Gasag, Berlin-Charlottenburg (3)
4	Hen	1 083/1935	DG 12	19.. ex Eisenbahnbau B. Pfau, Berlin
5	Jung	9 711/1940	ZL 114	198. ex Bauunt. Karl Gräper, Husum
6	O&K	25 497/1953	MD 2 B	198. ex Bauunt. Karl Gräper, Husum
7	O&K	25 522/1954	MV 2 A	198. ex Bauunt. Karl Gräper, Husum
8	O&K	7 142/1938	LD 2	198. ex Bauunt. Karl Gräper, Husum
9	O&K	/		198. ex Bauunt. Karl Gräper, Husum
10	Diema	2 940/1967	DS 14	1985 ex Eisenbahnbau B. Pfau, Berlin

J. H. Gustav Burmeister GmbH, 2000 Hamburg 63 (BE 4/86 -184-)

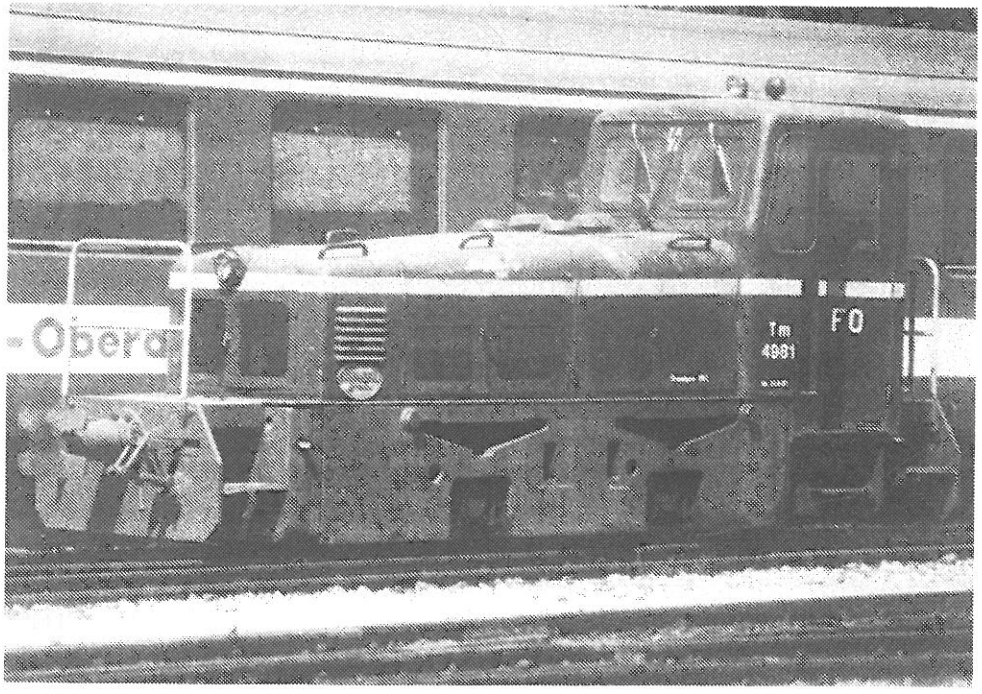
1980 sind folgende Loks zusätzlich zu den 1985 vorhandenen auf dem Lagerplatz registriert worden:
Dampfloks: Hen 25 509/1944; Hen 28 026/1948; Hen 28 039/1948, 1981 an DDM, Neuenmarkt-Wirsberg; Hen 28 477/1948, an DDM, Neuenmarkt-Wirsberg, später an Knaus (Privatmann).
Dieselloks: Jung 8 922/1940, Verbleib unbekannt; Deutz 17 311/1936; KHD 21 193/1939, 1981 an DDM, Neuenmarkt-Wirsberg; KHD 33 582/1941, OME 117 F, 2.8 t, 13.3 km/h, neu an Dubick & Stehr, Hamburg, an DDM, Neuenmarkt-Wirsberg; KHD 36 099/1941, OME 117 F, 2.8 t, 13.3 km/h, neu an Dubick & Stehr, Hamburg, Verbleib unbekannt; KHD 36 293/1942, OME 117 F, 2.8 t, 13.3 km/h, neu an Dubick & Stehr, Hamburg, Verbleib unbekannt; Deutz ?/?, Verbleib unbekannt; Diema 828/1937, DS 40, 38 PS, Verbleib unbekannt; Diema 1 030/1939; Diema 1 190-91/1945; Diema 1 206/1946; Diema 1 214/1946, an DDM, Neuenmarkt-Wirsberg; Diema 1 227/1946. Zusätzlich erhielt das DDM die Lok Hen/Bud 1 028/1944, KDL 13, 70 PS, im Jahre 1981 von Burmeister.
Aus Lieferlisten kommen noch fünf Loks hinzu: O&K 11 727/1929, Bt; KHD 36 292/1942, OME 117 F, 2.8 t, 13.3 km/h, neu über Dubick & Stehr, Hamburg, an G. Burmeister, für Alt Garge; Schöma 132/1934, 10-15 PS; Schöma 184/1944, 10-15 PS; Schöma 763/1946, 20-28 PS, später an A. Baumann, Norderney.
Lieber Winfried! Den grössten Teil dieser Ergänzungsmeldung hätten wir uns sparen können, denn das sind DEINE Sichtungen, die Du noch vorbeireichen wolltest!

Theodor Basedow KG, 2058 Lauenburg (BE 3/85 -17-)

Die vier O&K-Diesellokomotiven sind an einige Hamburger Eisenbahnfreunde übergegangen, die die Fahrzeuge bereits aufgearbeitet haben sollen. Die Gleise zum Kanalhafen sind weitgehend abgebaut, von der Strecke zur Tongrube existiert nur noch ein ca. 2.5 km langes Teilstück, das von den Eisenbahnfreunden genutzt wird. Der Rest wurde zugunsten eines Radweges abgebaut.



Furka-Oberalp-Bahn: Tm 4972 (Schöma 2 231/1960, 1976 ex Alsen) wurde im Bw Brig aufgenommen (oben), Tm 4981 (KHD 56 600/1958, 1981 ex Halbergerhütte), normalerweise nur Werkstattverschublok, traute sich ausnahmsweise im August 1986 mal in den Bahnhof Brig. Fotos: Uwe Spillner



Norddeutsche Affinerie AG, 2000 Hamburg 28 (BE 4/86 -196-)

Mit Hilfe der handelsüblichen BMAG-Liste gelingt es mühelos, unsere Dampflokliste aus den Angeln zu heben:
- 9 124/1927 war nur ein Kessel, der neu an die Affi ging.
- 9 218/1928, 10 566/1936, 10 697/19.. und 10 720/19.. gingen jeweils als Bt, 600 mm, neu an die Affi.
- 10 110/1932 und 10 138/1933 gingen als Normalspurloks der Baureihe 86 an die Reichsbahn.
- 10 385/1937 ging als B2t, 600 mm, nach Nordafrika.
- 10 397/1936 ging als Normalspurlok an die TCDD (Türkei).
- 10 698/19.. ging als Bt, 600/750 mm, an Schmalspur- und Feldbahn.

Es bleibt also nicht viel übrig ...

Die Jung-Diesellok 11 551/1951 war tatsächlich im Jahre 1970 beim DFKM in Holm-Seppensen vorhanden. Allerdings soll der Motor durch Sabotage von Feldbahngegnern unbrauchbar gemacht worden sein. Die Lok sollte dann verschrottet werden - so ist es denn wohl auch gekommen.

Hamburger Wasser-Werke, Wasserwerk Baurs Berg, 2000 Hamburg 55 (BE 4/86 -187-)

Der Lokliste hinzuzufügen ist der Schienenkuli Strüver 60 149/1948, der neu an das Wasserwerk ging. Bis zum Mai 1984 stand das Fahrzeug in einer Halle des Wasserwerkes, dann kam es zum FWM, wurde von 500 auf 600 mm umgespurt und erhielt dort die Nummer 44. Der Kuli lief z. B. am 6. September 1986 auf einem Schaugleis im Rahmen eines Volksfestes im Neusser Hafen.

Bei dem Kuli, der dem Wasserwerk Kalte Hofe zugeordnet wird (S. 192), muss es sich demnach um ein anderes Fahrzeug handeln. Vielleicht ist es das Fahrzeug aus der Serie "Kuli 6" (CS 60 126-129), das am 11.08.48 an die Hamburger Wasserwerke ging.

Die auf S. 193 oben abgebildete Lokomotive ist auf der Basis eines O&K-Fahrgestelles (RL 1 A) entstanden.

Alsen´sche Portland-Zementwerke, 2210 Itzehoe/2219 Lägerdorf (BE 2/85 -35-)

Die beiden Schöma-Lokomotiven der 869 mm-Bahn wurden 1976 auf 1 000 mm umgespurt und an die Furka-Oberalp-Bahn (Schweiz) verkauft. Die Numerierung der Loks bei der FO ist auch geklärt:
- 11 Schöma 2 330/1960, CFL 200 VR, 230 PS, 21.8 t, 33 km/h; 1976 umgespurt und an FO (Tm 4971).
- 12 Schöma 2 331/1960, CFL 200 VR, 230 PS, 21.8 t, 33 km/h; 1976 umgespurt und an FO (Tm 4972).

Und noch eine weitere interessante Lok besitzt die FO:
- KHD 56 600/1958, A8L 614 F, 90 PS, 14 t, 14 km/h; neu an Halbergerhütte AG, Brebach/Saar (8, sp. 21); 1981 an FO (Tm 4981).

Diese Lok lief auch schon bei der Halbergerhütte auf 1 000 mm-Spur. Die FO verwendet sie heute zum Werkstattverschub in Brig. Übrigens bekam die FO auch 1981 noch die ehemalige DB 333 902 (Ruhr 3 575/1958, ex Kerkerbachbahn (19))!

Torf- und Siedlungsgenossenschaft mbH, 2964 Wiesmoor-Nord (BE 2/86 -73-)

Bei der unbekannten Lok auf S. 73 unten handelt es sich um eine Hatlapa-Lok des Typs Senior.

Verein Verkehrsamateure und Museumsbahnen, 2306 Schönberger Strand (BE 4/86 -234-)

Der hier vorhandene Schienenkuli (Strüver 60 547/1963) stammt nicht von der Ziegelei Heinrich Grossekämper KG, 4815 Schloss Holte-Stukenbrock (BE 2/86 -113-). Das gesamte dort vorhandene Material (1 Strüver-Schienenkuli, 1 Schöma-Lok, 1 Diema-Lok, 1 Eigenbau-Fahrzeug) ging an einen Eisenbahnfreund im Raum Bielefeld. Es kann also weiter geraten werden ...

F. W. v. Bülow KG, Kieswerk Segrahner Berg, 2411 Gudow (BE 3/86 -157-)

Die am Stichtag (Juli 1985) hier abgestellte Deutz-Lok • trägt die Fabrikdaten 16 373/1936, OMZ 122 F, 36/40 PS, 9 t, 17.5 km/h und wurde seinerzeit neu an Andr. und Georg Werner, Nürnberg, Loos Lauf, geliefert.

Torfwerk Hinrich Warfsmann, 2964 Wiesmoor-Süd (BE 2/86 -63-)

Folgende Informationen sollen die Lokliste ergänzen: Schöma 667/1946, 10 PS, ging am 11.03.46 an die Tonindustrie Brunkensen, doch schon am 02.12.47 an die Torfgewinnungsgesellschaft, Norden. Schöma 1 750/1955, CDL 20, und Schöma 3 013/1968, CHL 20 G, 22 PS, 3.5 t, gingen jeweils neu an die Ziegelei Reins, Jemgum, und Schöma 2 656/1963, CFL 20 DC, ging neu an die Ziegelei Kramer, Midlum, und gelangte erst später an Reins.

Klasmann-Werke GmbH, Werk Klostermoor, 2993 Bockhorst (BE 4/86 -236-)

Nach Aussage des Betriebsleiters ist die Klostermoor GmbH schon im Jahre 1984 in Klasmann übergegangen. Bei Klostermoor fanden sich auch diverse Unterlagen zu Jung-Loks (Hey Oskar, etwas konkreter bitte !).

Baustellenbahnen untertage (BE 2/86 -77-): Philipp Holzmann AG, 3000 Hannover

Etwa seit Januar 1986 betreibt Holzmann eine unterirdische Bahn im Rahmen des U-Bahn-Baues. Sie dient dem Abtransport des von einer Schildvortriebmaschine gelösten Erdreichs zum Startschacht am Aegidientorplatz. Desweiteren werden Spritzbeton und gusseiserne Fertigteile zur Tunnelauskleidung gefahren. Die Spurweite beträgt 600 mm. Das Rollmaterial setzt sich aus vier SIG-Loks (3 Stück ATS 100, 1 Stück ETB 70), drei Betontransportwagen, etlichen Mühlhäuser-Kippern und einigen Flachwagen (zum Transport der Fertigteile bzw. von Kabelrollen) zusammen. Der Stollenbetrieb erfolgt zum Schutz gegen eindringendes Grundwasser unter geringem Überdruck, was den Einsatz einer Druckschleuse erforderlich macht. Die Akkus der Loks werden per Kran ausgetauscht und an der oberirdischen Ladestation nachgeladen.
Dem Hörensagen nach gibt es auch eine Untertage-Baustellenbahn beim U-Bahn-Bau in Dortmund (Wix & Liesenhoff). Und hat Berlin nicht auch sowas ?

Walter Wagner, Schrotthandlung, 3300 Braunschweig (BE 3/86 -173-)

Die grüne Köf war BMAG 10 771/1938, folglich die rote Hen 22 221/1934.

Industriebahn Zons-Nievenheim GmbH, 4047 Dormagen (BE 3/86 -173-)

Eine der ersten Borsig-Dampfloks liess sich aus dem neuen EK-Buch herausfischen: 7 450/1912, Bn2t, neu an Rütgerswerke AG, für Industriebahn Zons-Nievenheim; nach 1945 Hütte Bobrek, Bytom/Polen.

Deutsche Solvay-Werke GmbH, 4134 Rheinberg (BE 6/85 -25-)

Die MaK-Testlokomotive des Typs DE 501 (700 049/1981) ging im Oktober 1985 zurück an MaK und befindet sich seit dem 28.04.86 im Bestand der Ruhrkohle, BAG Lippe.

Westfälische Sandgräberei, 4250 Bottrop-Vonderort (BE 4/86 -224-)

Der Bahnbetrieb wurde bereits Ende August eingestellt. Einzelne Fahrten fanden noch in der ersten Septemberwoche statt. Ohnehin hätte die Eisenbahn zum Jahresende eingestellt werden müssen. Es hätte eine neue Grube jenseits der Strasse erschlossen werden müssen - Transportmittel: Förderband.

Das Ende der Grube war schon seit Jahren in Sicht. Damals sprang der letzte grosse Kunde, die Brühler Eisengiesserei, ab. Diese Firma, die Motorgehäuse für Ford goss, bezog 150 bis 200 t Formsand pro Tag. In den besten Jahren wurden täglich in Oberhausen (900 mm) 1 200 t und in Bottrop (600 mm) 600 t Sand verladen.

Auf dem Normalspurgleisanschluss gab es früher eine Hohenzollern-Dampflok. Nachdem die Lok aber an einem Wochenende trocken geheizt wurde, kam die Diesellok. Wegen der hohen Kosten (Untersuchung, DB-Zulassung, Leihlok von Hibernia übergangsweise) ersetzte man sie später durch eine Rangierwinde.

Für die Hohenzollern-Dampflok fand sich kein Interessent, so dass sie - ebenso wie die beiden 60 t-Dampfbagger - verschrottet wurde.

Ursprünglich wollte der Lokhändler Newag die drei Schöma-Loks kaufen, doch zerschlug sich das Geschäft. Eventuell kauft die Borkumer Inselbahn noch eine Lok. Zwei Kastenkipper gingen an die ArGe Muttenthalbahn (Eisenbahnfreunde) und befinden sich jetzt auf der Zeche Nachtigall in Witten-Bommern. Auch das Westfälische Industriemuseum übernahm einen Kastenkipper von der Sandgräberei - er dürfte mittlerweile in DO-Bövinghausen stehen.

Schöma 2 097/1958, CDL 28, 28 PS, 4.5 t, ist noch immer in Velbert vorhanden. Es laufen Verhandlungen mit Eisenbahnfreunden über einen Verkauf.

Als LV-Angabe kann die Deutz-Lok 4 216/1922, Typ XIV F, Spur 600 mm, 14/16 PS, 10 km/h, ergänzt werden.

Rheiner Kalksandsteinwerke Cirkel, 4358 Haltern-Flaesheim (BE 5/85 -25-)

Folgende Lokomotiven lassen sich aufgrund von Herstellerangaben zuordnen:

- Schöma	1 106/1949 (10-15 PS)		19.. an Torfwerk Koch, Moorkultur, Ramsloh
- Schöma	1 182/1950 (20-28 PS)		Verbleib unbekannt
- Schöma	1 387/1952	CDL 28	19.. an Bauelemente Droege, Waltrop (600 mm)
- Schöma	2 193/1958	CFL-40 D1	19.. an Maxhütte, Sulzbach-Rosenberg (750 mm)
- Schöma	2 194/1958	CFL-40 D1	19.. an Torfwerk Meier, Sedelsberg (600 mm)
- Schöma	2 911/1965	CFL-100 DC	1978 an Schöma (Denkmal Firmeneingang)
- Schöma	4 210/1977	SFL-60 CL	noch vorhanden

Gebr. Laurenz, Baumwoll-Spinnereien, 4434 Ochtrup (BE 1/86 -15-)

Die Kleinlok KHD 46 402/1947, A6M 517 R, läuft jetzt bei Eisen & Metall AG, Hafen Mülheim/Ruhr (Lok 2).

Westfälisches Industriemuseum Dortmund, Zeche Zollern 2/4, 4600 Dortmund-Bövinghausen (BE 4/86 -226-)

Die moderne Grubenlok auf der Zeche Nachtigall ist typengleich mit der KHD/Rensmann-Lok in DO-Bövinghausen. Die Lok ist defekt. Weiterhin befinden sich dort zwei Loks der ArGe Muttenthalbahn:
- KHD 47 434/1951, F2L 514 F, 6.6 t, 13 km/h, neu über Klöckner & Co., Duisburg, an Tonwarenindustrie Brüggen, sp. Ziegelei Laumanns, Brüggen, von dort übernommen.
- Diema 2 347/1960, DS 30, 42 PS, 4 t, neu als DS 14 an Ziegelwerk Wilh. Stepken, Büderich (3), von dort übernommen.

Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH, 4780 Lippstadt

WLE: VL 0639 (KHD 57 146/1961, DG 1000 BBM, 1982 ex BBI, Schwandorf (M 12)) ist nach Unfall-Reparatur wieder im Einsatz. Sie erhielt den Namen "Münster".

Der Umbau der V 0634 (KHD 56 288/1956, DG 2000 BBM, 1967 ex Staatsmijnen in Limburg, Heerlen/Niederlande) von 4- auf 6-achsig wird etwa im August beendet sein.

Die WLE Fd-Wagen (Kippmuldenwagen) werden Anfang 1988 durch fabrikneue 4-achsige Selbstentladewagen von Talbot ersetzt werden. Die von OnRail angemieteten Wagen werden ebenso zurückgegeben werden. Damit ändert sich ab 1988 das Erscheinungsbild der WLE-Kalksteinzüge. Die Fd-Wagen sollen ab Ende 1987 verkauft bzw. verschrottet werden.

Die WLE Klm-Wagen Nr. 5304 und 5305 wurden ausgemustert. Sie werden als Flachwagen zum Verkauf an die Siepmann-Werke, Belecke, hergerichtet. Damit werden dort zwei alte Flachwagen ersetzt, die verschrottet werden.

RLG: Die Hammer Unfall-Lok D 64 (MaK 500 023/1955, 600 D, 1981 ex WLE (VL 0612)) wurde an OnRail verkauft und abtransportiert.

Die RLG hat die älteren noch vorhandenen G-Wagen 21, 22, 25, 26 und 27 an die Hammer Eisenbahnfreunde (Nr. 22) bzw. an das Westfälische Industriemuseum verkauft. Nach Neheim-Hüsten kommen als Ersatz für den Stückgutverkehr zwei gebraucht gekaufte DB Gls 205-Wagen. Der neue Wagen 46 ist bereits fertiggestellt und in Neheim-Hüsten eingetroffen, der zweite Wagen (Nr. 47) ist noch in der WLE-Werkstatt in Arbeit (April 1987).

Martin & Pagenstecher GmbH, 5419 Herschbach (BE 4/86 -233-)

Die Fischköppe haben bei ihrem Besuch übersehen, dass die Diema-Loks 1 675/1954 und 1 730/1955 nur noch in Teilen vorhanden waren - richtig heisst es also: 1985 verschrottet.

Jung 10 031/1942, 5521 Friesenhagen (-Wildenburg Bahnhof) (BE 4/86 -237-)

Die Jung-Lok ging an ein Kölner Mitglied des FWM und befindet sich betriebsfähig in Köln-Ehrenfeld.

Baustoffwerke Mühlacker, 7130 Mühlacker (BE 1/86 -26-)

Im Zweigwerk Schwenningen dürfte nur noch Diema 2 812/1964, DS 28, verblieben sein, nachdem Diema 2 581/1962, DS 28, nach Mühlacker abgegeben wurde. 1982, als in Schwenningen noch Betrieb war, ist Diema 2 250/1959, DS 20, auch schon nicht mehr vorhanden gewesen.

Heidelberger Portland-Zementwerke, 7902 Blaubeuren (BE 1/86 -58-)

Die Firma Hummel & Mann erwarb zwar die Kleinlok (Gmdr 5 113/1959), setzte sie jedoch nie dort ein, sondern schickte sie gleich an ein Zweigwerk in Bayern (Marklhofen ?).

Sünchinger Stärkefabrik GmbH, 8406 Sünching (BE 4/85 -24- und 4/86 -238-)

Die KHD-Lok (42 824/1941) der Stärkefabrik steht heute vermutlich auf dem Gelände des ESV in Deggendorf, gleich neben der Eisenbahnbrücke über die Donau, als Denkmal. Eine 100 %ige Identifizierung (Fabrikschild) war noch nicht möglich, da das Gelände eingezäunt ist.

DB-Kleinlokomotiven in Dänemark (BE 4/86 -233-)

Aufgrund drastischer Neuzugänge bundesdeutscher Kleinlokomotiven bei dänischen Privatbahnen drucken wir hier noch einmal Informationen zu sämtlichen, derzeit in Dänemark vorhandenen ex-DB-Kleinloks ab:

DB	Köf	erstes Bw	letztes Bw	+	Daten	Verbleib
323 655	6349	?	Ulm	01.04.82	Gmdr 5 061/1958	a)
323 171	6603	Dortmund	Oberhausen 1	29.12.83	O&K 26 010/1959	b)
323 256	6630	Bremen	Hamburg 4	29.12.83	O&K 26 037/1960	c)
323 277	6651	Dortmund Hbf	Dortmund 1	29.12.83	O&K 26 058/1960	d)
323 289	6663	Emden	Hannover	06.09.86	O&K 26 070/1960	e)
323 301	6680	Neumünster	Braunschweig	06.09.86	O&K 26 087/1960	f)
323 309	6688	Han.-Linden	Braunschweig	06.09.86	O&K 26 095/1960	g)

a) = 1982 an Vemb-Lemvig-Thyborøn-Jernbane (T 17)
b) = 1986 an Lollandsbanen (M 13)
c) = 1984 an Lollandsbanen (M 8)
d) = 1986 an Skagensbanen (T 3)
e) = 1987 an Varde-Nørre Nebel Jernbane
f) = 1987 an Lollandsbanen (M 7)
g) = 1987 an Lollandsbanen (M 10)

SJ, Vara-Nossebro (891 mm-Schmalspurbahn), S-Vara (BE 1/87 -3-)

Die Strecke wurde zum 31.01.1987 stillgelegt. - Was aus den Loks jetzt wird ?

SJ, 1435 mm-Lokomotiven von MaK (BE 1/87 -18-)

Per 01.12.86 wurden die Loks T21 85, 92 und 112 ausgemustert.

Staatliche Salinenbetriebe in der Türkei (BE 3/86 -170-)

Unsere Nordhorner Gesinnungsgenossen waren auch in der Türkei. Ihre Beobachtungen klauen wir einfach aus der DRAISINE 1/86:

Salzgewinnungsbahn bei Altinova: An der Westküste der Türkei, in der Nähe von Edremit, genauer gesagt zwischen Ayvalik und Dikili, liegt direkt am blauen Mittelmeer an einer Salzlagune dieser 600 mm-Feldbahnbetrieb, der sehr neu angelegt aussah. Mit der Bahn wird das Salz aus dem Becken zum Lagerplatz gefahren. Vor den (noch) sehr gepflegten schwarzen Kipploren älterer Bauart kommen drei grüne Hatlapa-Dieselloks mit rotem Fahrwerk und geschlossenem Führerstand zum Einsatz:
- 3 Hatlapa 4 585/1950
- 5 Hatlapa 4 587/1950
- 11 Hatlapa 4 632/1950

Bergwerksbahn von Celtimadeni: Bei der Verfolgung eines mit TCDD 45.041 ("verlängerte G 8.2", Depot Samsun) bespannten Nahgüterzuges kreischte plötzlich jemand "dahinten stehen zwei Dampfloks". Obwohl wir vom Militär umzingelt waren, überwog die Neugier. Der sehr freundliche Werkschutz, der im übrigen einen vorzüglichen Tee aus der Kantine beschaffen liess, führte uns stolz die seit 1979 abgestellten 610 mm-Maschinen vor, die 1930 von der Fa. ESKI angekauft wurden:
- 1 Hen 4 153/1895, Cn2t, neu an Deutsche Feldbahn
- 2 Krauss 6 332/1910, Bn2t, neu an Kriegsmin. Constantinopel

Aufgrund des trockenen Klimas sind die Loks ausgesprochen gut erhalten. Ein Foto der Krauss-Lok ist übrigens in "Ein Jahrhundert Feldbahnen" (S. 36) abgedruckt.

Auf die Frage nach weiteren Loks führte man uns in einen dunklen Schuppen, wo die Reste einer alten Renault-Diesellok langsam aber sicher von Spinnen umgarnt wurden.

Feldbahn der Flugzeugfabrik Eskisehir: Das Depot liegt auf dem Gelände eines Militärflughafens, wo verständlicherweise Fotografierverbot herrscht. Frühmorgens befördert die 600 mm-Bahn mit langen Personenzügen (12 Vierachser, vermutlich Heeresfeldbahnwagen aus dem 1. Weltkrieg) Arbeiter aus der Stadt in die innerhalb des Militärgeländes gelegene Flugzeugfabrik. Gegen Abend (von 17 bis 18 Uhr) geschieht dies wieder in umgekehrter Richtung, so dass die Brigadeloks ähnelnden Maschinen abgelichtet werden können. Ausserhalb des Flugplatzes ist dies ausdrücklich erlaubt! Die an diesem Tag eingesetzte Lok 8, ein B-Kuppler mit 15 Tonnen Dienstgewicht, wurde 1918 von Henschel gebaut. Nach Angaben des Maschinisten gibt es insgesamt sechs baugleiche Loks. Die farbenfrohe Lackierung ist sehr ansprechend.

Lieferbare BAHN-EXPRESS-Literatur: Stand: Juni 1987

HERABGESETZT !

Erzgruben und Grubenbahnen im mittleren Lahngebiet (Deutschland, 1985, 44 S.) nur noch 7,80 DM

Windhoff-Lokomotiven (Deutschland, 3. Auflage 1986, 152 S.) 15,-- DM

BAHN-EXPRESS (noch vorrätige Ausgaben): Hefte 1-4/86 (je 60 S.) je 6,50 DM

Bestellung gegen Rechnung bei:

Hans-Georg Bubolz - Eschenweg 19 - D-4712 Werne

Lieferbare BAHN-EXPRESS-Literatur: Stand: Juni 1987

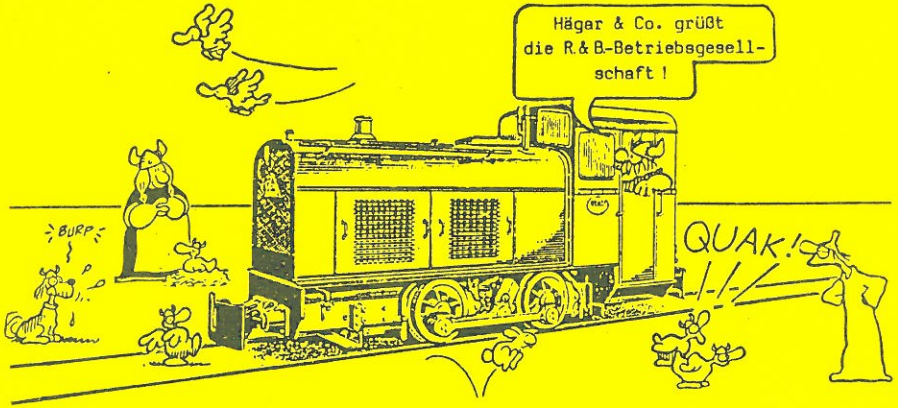
Feldbahnen in Bayern (BE, 1986, 92 S.) 11,80 DM

Werkbahnen in Hannover (BE, 1986, 96 S.) 12,80 DM

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

Bestellung gegen Rechnung bei:

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



Bahn-Expreß 1987