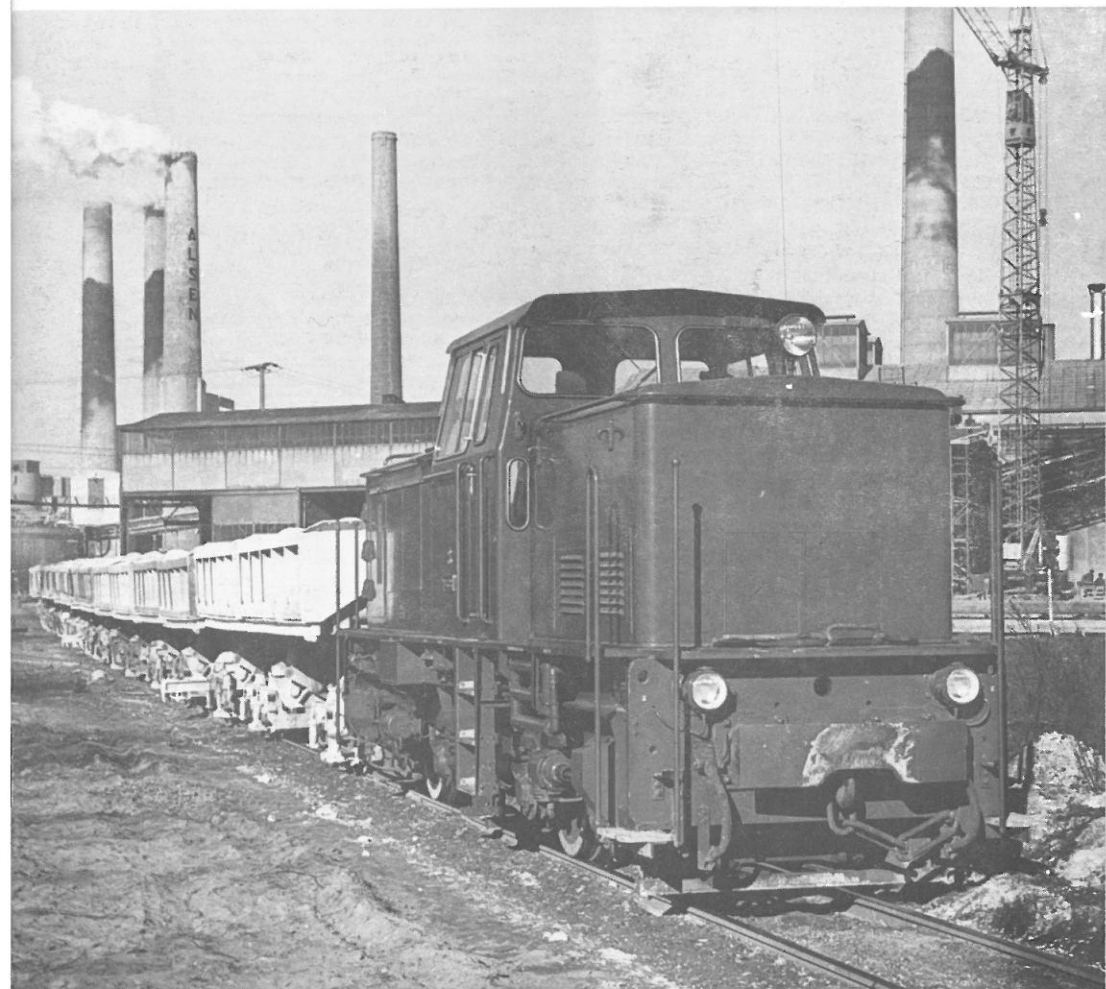


Bahn- Express

4'84

Magazin für Werkbahnfreunde



DM 3,50

Impressum

Herausgeber:
Ulrich Völz
Von-der-Wisch-Str. 47
2300 Kiel 1

Redaktion:
Ulrich Völz
Von-der-Wisch-Str. 47
2300 Kiel 1
Telefon 0431-312729

Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
4712 Werne
Telefon 02389-45057

Erscheinungsweise:
Der 'Bahn-Express' erscheint 1984 sechsmal in den Monaten Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember.

Bezugspreis:
Das Jahresabonnement umfaßt die Hefte 1'84 bis 6'84. Der Abonnementspreis dafür beträgt DM 19,50. Einzelpreis: DM 3,25 plus Porto.

Bestellungen an:
Hans-Georg Bubolz
Eschenweg 19
4712 Werne

Postgirokonto:
Postgiroamt Dortmund
2043 06-463
Empfänger: H.-G. Bubolz

Bild- u. Texteingendungen:
Fotos in SW oder Color im Format 10x15 bzw. WPK und Dias mit Angaben zur Aufnahme.

Druck:
M. Schmeken
4400 Münster

© Bahn-Express
Alle Rechte vorbehalten. Alle Angaben ohne Gewähr. Die Beiträge von Mitarbeitern stellen nicht in jedem Falle die Meinung des Herausgebers dar.

Inhalt 4'84

Berichte

Werkbahnen zwischen Beckum und Bielefeld ___ 3

- Phoenix-Zementwerke AG, Beckum ___ 3
- Eternit AG, Beckum=Neubeckum ___ 4
- Dyckerhoff Zementwerke AG, Beckum ___ 4
- Balcke=Dürr, Beckum=Neubeckum ___ 6
- Anneliese Zementwerke AG, Ennigerloh ___ 7
- Westfalia Separator, Oelde ___ 11
- Ziegelei Eusterbrock, Rheda=Wiedenbrück ___ 11
- Ziegelei Rehage, Rietberg ___ 13
- Wirus-Werke GmbH, Gütersloh ___ 13
- Miele & Cie., Gütersloh ___ 15
- Ver. Ziegeleien Dircksmöller, Bielefeld ___ 16
- Claas OHG, Harsewinkel ___ 17

Werkbahnen in Bad Kreuznach ___ 19

- Weinand GmbH, Bad Kreuznach ___ 19
- Seitz Enzinger Noll AG, Bad Kreuznach ___ 21
- Michelin Reifenwerke KGaA, Bad Kreuznach ___ 21

Kurzmeldungen

- Alsen'sche Portland-Zementwerke, Itzehoe ___ 22
- Siemer & Müller GmbH, Bremen ___ 24
- Hannoversche Zucker AG, Laatzen=Rethen ___ 24
- Bergwerks- und Hüttenschau, Lauthenthal ___ 27
- Dolomit-Werke GmbH, Scharzfeld ___ 28
- Ruhrkohle-AG, Essen ___ 29
- Hellmoor Gewinnungsanlage, Gersfeld ___ 33
- Emil Keilrich KG, Wetzlar ___ 33
- Carl Sebald & Söhne, Hartmannshof ___ 34

Korrekturen und Ergänzungen ___ 37

● = am Stichtag der Meldung vorhandene Fahrzeuge

Titelfoto: Heute fährt diese Lok im ausgesprochen reizvollen Brohltal. Das MaK-Werkfoto zeigt sie noch als Lok 8 der Alsen'schen Portland-Zementwerke im Einsatz auf der heute stillgelegten 869 mm-Werkbahn bei Itzehoe.

Rückseite: Immer wieder reizvolle Motive bietet die Bahn Dagebüll-Langeneß des Amtes für Land- und Wasserwirtschaft in Husum. Das Foto von Ulrich Völz zeigt Schöma 3263 mit einem Bauzug am 06.07.1983 bei Arbeiten im Watt.

Berichte

Klaus Linek

Werkbahnen zwischen Beckum und Bielefeld

Der vorliegende Bericht basiert auf einer Tour vom Juni 1982 entlang der KBS 200 von Neubeckum bis Bielefeld, aktualisiert und um den Großraum Beckum ergänzt im Mai 1984. Vollständig erfaßt sind die Industriebahnen im Beckumer Raum, für den restlichen Raum entlang der Bundesbahnstrecke bis Bielefeld kann ich mich nur der vorsichtigen Formulierung "müßte vollständig sein" bedienen. Ergänzungen sind natürlich gern gesehen ...

Der Raum Beckum wird geprägt durch die zahlreichen Zementwerke, die sich an der WLE Strecke Lipstadt - Beckum - Neubeckum (ehem. KBS 208) - Ennigerloh angesiedelt haben und die zu verarbeitenden Kalksteine aus den Steinbrüchen in Warstein, am südlichen Endpunkt der Westfälischen Landes-Eisenbahn, erhalten. Praktisch in jedem der zahlreichen, nur noch zum Teil existenten Steinbrüche um Beckum waren früher Feldebahnen für den Steintransport eingesetzt - heute finden sich als letzte Reliquien nur noch die beiden Dyckerhoff-Loks, alles andere ist restlos beseitigt worden. Der werksinterne Rangierbetrieb in den heute noch betriebenen Werken geht zunehmend auf die WLE über, auf modernen Verladeanlagen werden täglich mehrmals 500 Tonnen Kalkstein binnen einer halben Stunde aus den WLE-Ganzzügen entladen. Den werkseigenen Loks bleiben zumeist nur geringe Verschubarbeiten zur Erledigung.

**Phoenix-Zementwerke Krogbeumker KG
4720 Beckum**

Eingesetzt wird in diesem relativ kleinen Zementwerk an einigen wenigen Tagen pro Woche eine O&K-Lok:

Phoenix-Zementwerke, Beckum					Spurweite: 1 435 mm			
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.	
● 1	O&K 26 151/1961	MV 3	B-d	52	12.5	12		

Das Werk, das über die WLE ab Beckum=Ost bedient wird, ist recht gut über die B 61 Richtung Wiedenbrück zu erreichen. Die bescheidenen Werkbahnanlagen, an denen sich auch der kleine Lokschuppen findet, sind dem Werk vorgelagert und daher ohne Probleme zugänglich.

Eternit AG, Werk Neubeckum
4720 Beckum-Neubeckum

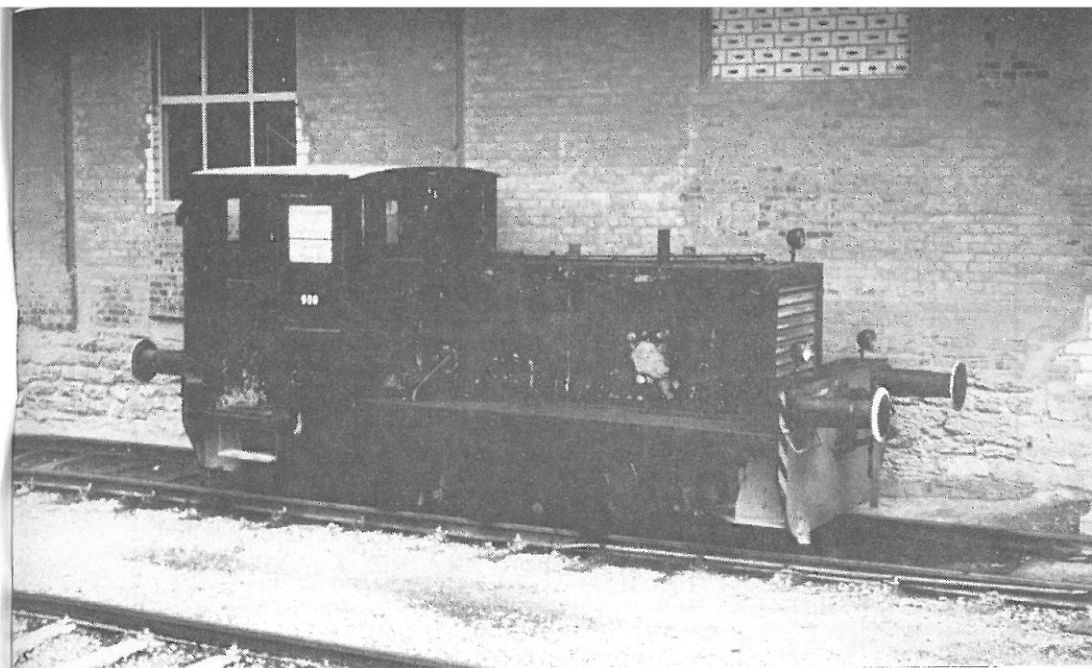
Dieses Werk hat zwar ein recht reges Wagenaufkommen, der Rangierbetrieb wird allerdings weitgehend von der WLE erledigt. Für eventuell trotzdem anfallende Rangierarbeiten steht deshalb nur ein Waggon-Rangiergerät der Bahn- und Baumaschinen GmbH ZAGRO aus Bad Rappenau, wie es z.B. auch die Klöckner Durilit GmbH auf der Piesbergbahn in Osnabrück einsetzt, zur Verfügung. Dieses recht unauffällige Gerät, das mittels eines kurzen Unimogs, Traktors oder Gabelstaplers betrieben wird, kann bis zu 300 Tonnen befördern. Ohne "Werksgenehmigung" besichtigt werden kann es üblicherweise, indem man vom WLE-Hp Friedrichshorst dem Weg folgt, der linker Hand am Dyckerhoff-Werk Mark II (s.u.) vorbeiführt.

Dyckerhoff Zementwerke AG
Werk Mark I, 4720 Beckum-Neubeckum
Werk Mark II, 4720 Beckum (-Roland)

Im Raum Beckum betreibt die Dyckerhoff Zementwerke AG zwei Werke, das Werk Mark I, das direkt parallel der DB-Strecke Hamm - Hannover nahe des Bahnhofs liegt, sowie das Werk Mark II, das an der WLE-Strecke Richtung Beckum am ehem. Hp Friedrichshorst liegt. Zu nennen sind hier zwei Lokomotiven:

Dyckerhoff Zementwerke AG, Werk Mark I → Spurweite: 1000 mm Werk Mark II → Spurweite: 1435 mm							
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
● 1/41	Gmdr 4 339/1948	HF130C	C-dh	121	16.5	20	a.
● 909	Gmdr 4 246/1947	HF130C	C-dh	130	18	20	b.
a.) abgestellt im Werk Mark I		} weiteres vgl. Text					
b.) im Einsatz im Werk Mark II							

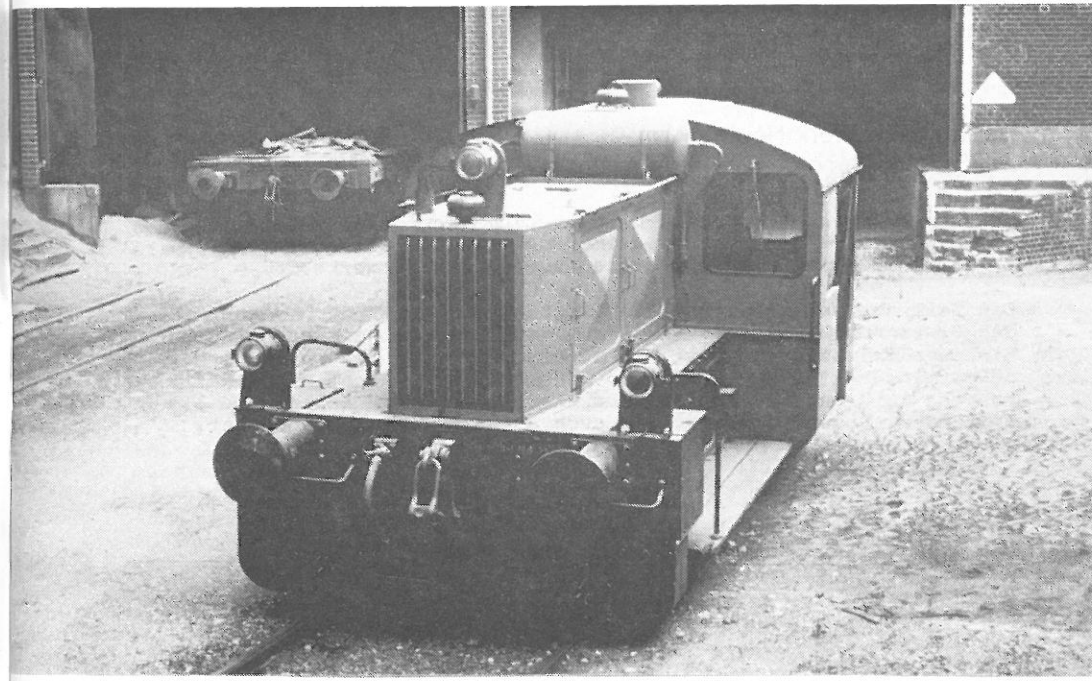
Die Geschichte beider Loks, beides Nachbauten von Heeresfeldbahntypen, ist recht interessant, allerdings aber nicht so ganz sicher geklärt.



Eine sehr interessante Lokomotive, einen Heeresfeldbahn-Nachbau setzt das Dyckerhoff-Zementwerk Mark II zu gelegentlichen Verscharbeiten ein. Zumeist steht die "909" auf einem Freigleis nahe der WLE-Strecke, wie hier am 14.05.1984.

Vergleichsweise "langweilig", aber fast 10 Jahre älter ist die Lok 1 des Balcke-Dürr-Werkes in Neubeckum, aufgenommen am gleichen Tage bei Rangierarbeiten auf dem Werksgelände.

Fotos (2): Klaus Linek



Lok 1/41 wurde am 07.05.1948 an die Fa. Harms, Hamburg, abgeliefert. Die Firma fungierte allerdings wahrscheinlich nur als Zwischenhändler, so daß die Lok wahrscheinlich direkt weiterverkauft wurde an die Portlandzement- und Kalkwerke Elsa, Neubeckum. Als Spurweiten lassen sich die Angaben 785 und 800 mm finden. 1960 wurde die Lok durch die Westfälische Lokfabrik Hattingen, Reuschling, auf 1000 mm umgespurt - abgeschlossen wurde der Umbau mit der Probefahrt am 27.07.1960. Anschließend erfolgte der Einsatz im Werk Mark I der Dyckerhoff-Werke bis zur Abstellung. Nach Angaben der Betriebsleitung soll sie noch irgendwo im Werk Mark I völlig unzugänglich stehen. Gesehen wurde sie allerdings schon lange nicht mehr ...

Lok 909 hat eine noch etwas komplexere Vorgeschichte. Abgeliefert wurde sie am 31.07.1947 an die Fa. Glaser & Pflaum, München (der heutige Zwischenhändler Glaser). Von dort gelangte sie ebenfalls an die Elsa-Zementwerke, allerdings in Ennigerloh. Laut Betriebsbuch wurde sie direkt dorthin geliefert, was Glaser & Pflaum als Zwischenhändler-Zwischenspiel erklären würde. Als Spurweiten für diese Lok werden 600 mm (Gmeinder-Lieferliste), 785 mm und 810 mm geboten. Zu einem unbekanntem Zeitpunkt wurde sie für DM 34 000,- an die Dyckerhoff-Zementwerke verkauft, die sie unter der Betriebsnummer 224/15 einsetzten. Unklar ist, ob die Lok noch ein Gastspiel im Werk Lengerich gab oder direkt dem Werk Mark II zugeteilt wurde. Gesichert ist die Umspurgung auf 1435 mm, die am 06.05.1963 durch WLH Reuschling abgeschlossen wurde und immerhin 45 337,30 DM gekostet hat. Seitdem ist die Lok als Normalspurrangierlok im Werk Mark II beheimatet. Seit Neuerem, d.h. zwischen Juni 1982 und Mai 1984, ist ihr die Betriebsnummer 909 angeschrieben worden.

Während das Werk Mark I, das durch die DB gegebenenfalls bedient wird, sich nahe der Stilllegung zu befinden scheint, hat Mark II eine gesicherte Zukunft, die durch eine vor wenigen Jahren neu entstandene Kalksteinentladeanlage für den Schienenverkehr manifestiert wird.

**Balcke-Dürr, Werk Neubeckum
4720 Beckum-Neubeckum**

Neben dem Zementwerk Mark I in Neubeckum liegt dieses (ausnahmsweise Nichtzement-) Werk, das im Großkesselbau tätig ist, Hauptabnehmer ist die Schwerindustrie (z.B. Atomkraftwerke).

Ein Teil der Werksgleisanlagen liegt direkt neben der Ladestraße des DB-Bahnhofs Neubeckum und kann von daher gut eingesehen werden. Einziges Triebfahrzeug ist Lok 1, die seit 1978 die zuvor vorhandene "Mini-Lok" des Herstellers Jung (mehr war nicht mehr in Erfahrung zu bringen) ersetzt. Pro Werktag wird die Lok etwa 1 bis 2 Stunden, sowohl am Vor- als auch am Nachmittag, eingesetzt.

Balcke-Dürr AG, Werk Neubeckum						Spurweite: 1 435 mm		
Nr.	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
● Nr. 1	Jung BMAG 10 805/1938		KöfII	B-dh	128	17	15	a. b.
a.) 1978 verschrottet b.) 1938 gel. an DRB (Köf 4941) 1949 = DB (Köf 4941, ab 1968 324 024), zuletzt Bw Münster 1978 an Balcke-Dürr, Neubeckum (Abnahme: 10.08.1978) etliche Umbauten: seit 1959 AT-Motor KHD A6M517 Nr. 2533838/43 urspr. 15 t Dienstgewicht, Vmax urspr. 30 km/h, später 45 km/h, bei Balcke 15 km/h.								

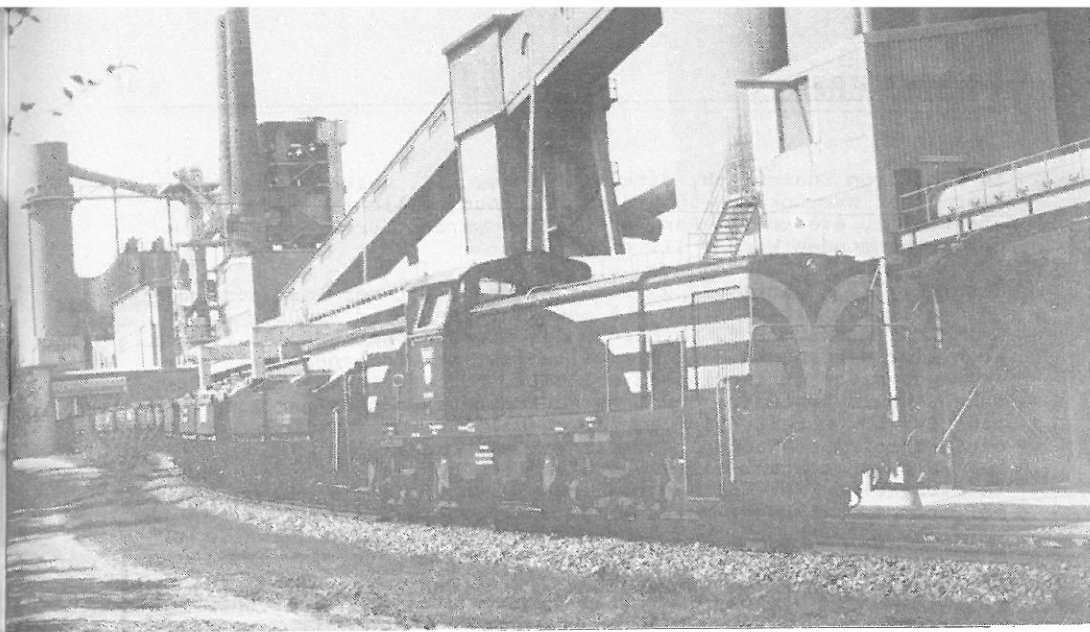
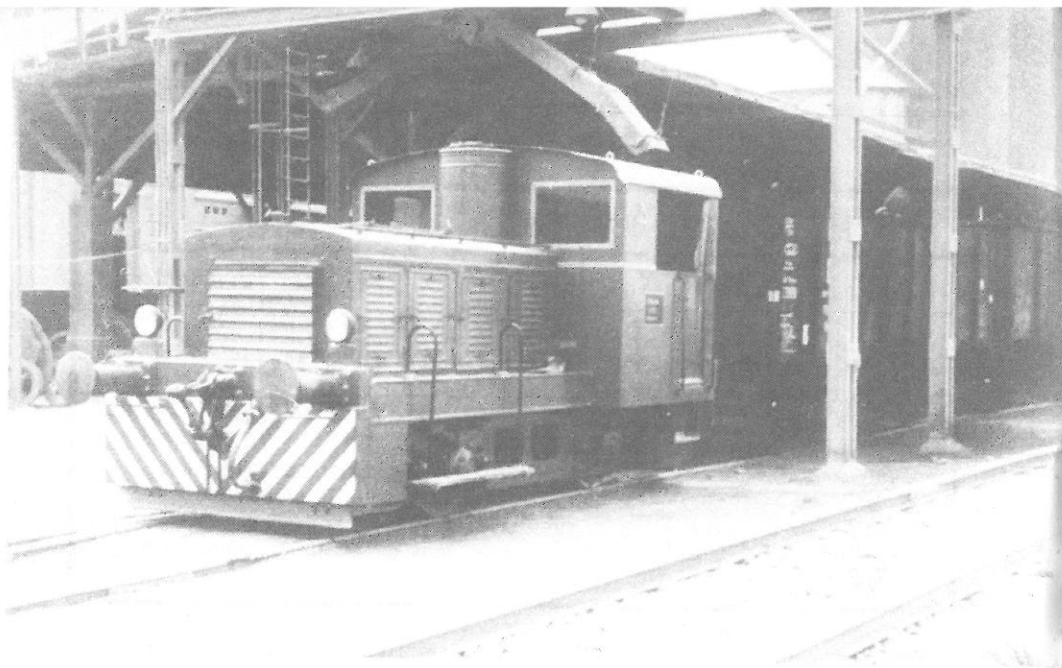
Neben der Lok verdienen auch die 9 werkseigenen Wagen Interesse, die für den werksinternen Verschub der schweren Produktionsteile dienen und dementsprechend häufig schon reichlich durchgebogen aussehen. Es handelt sich um die Wagen Nr. 1 (2'2', Westwaggon 149 269/1929), Nr. 2 (2'2', Westwaggon 149 290/1929, ex DB), Nr. 3 (2'2'), Nr. 4 (2achs), Nr. 5 (2'2', Lüttgens 1929), Nr. 6 (2'2'), Nr. 7 (2'2'), Nr. 8 (2'2', ex DB-Wasserwagen), Nr. 9 (3'3', ex DB).

**Anneliese Zementwerke AG, Werksgruppe Ennigerloh
4722 Ennigerloh**

Zu der Werksgruppe Ennigerloh der 1972 gegründeten Anneliese AG gehören die Werke I (Ennigerloh Nord), II und III (Ennigerloh Süd). Des weiteren besitzt die Anneliese AG noch das Werk IV in Geseke (Loks: Nr. 1 Gmeinder 4115/1944, sollte 1980 verschrottet werden, o.Nr. O&K 25 414/1954) und das Werk V in Paderborn (eigene Loks?).

Das Werk I, das auch die Verwaltung der Anneliese AG beherbergt, liegt nördlich von Ennigerloh direkt an der B 475. Die Werksgleisanlagen liegen von der Bundesstraße gesehen direkt hinter dem Werk, sind aber über angrenzende Flurbereinigungswege leicht zugänglich. Besonders viel los ist hier für den Industriebahnfreund jedoch nicht. In Zusammenarbeit mit der WLE, deren ehemalige Strecke nach Warendorf heute hier endet, entsteht z. Zt. eine groß angelegte neue Empfangsanlage für Kalksteine - Lok 1 verbringt das Interregnum im nicht zugänglichen Lokschuppen.

Werk II, das bis 1972 unter "Portland-Zementfabrik Germania" firmierte, liegt genau zwischen Bundesstraße (B 475) und WLE-Strecke



Zwei Generationen Diesellok des heutigen Anneliese-Zementwerkes III in Ennigerloh zeigen diese Fotos. Oben DWK 701 bei Rangierarbeiten im Werksgelände, aufgenommen irgendwann in den 60er Jahren (Foto: Sammlung Linek), unten versteckt sich ihre Nachfolgerin, O&K 26 772, nach getaner Arbeit am 21.06.1982 wieder in dem für sie viel zu großen Lokschuppen (Foto: Klaus Linek)

Die Hauptarbeit im Rangierbetrieb der Zementwerke im Raum Beckum-Ennigerloh wird zunehmend von der Westfälischen Landes-Eisenbahn versehen, die werkseigenen Loks kommen zumeist nur noch sporadisch zum Einsatz. Das Bild oben zeigt WLE-VL 0662 (MaK 1000 598/1974, G 1600 BB) mit einem Steinzug an der Brecheranlage des Werkes Anneliese III. Das Foto unten ist bereits Vergangenheit: Die gelbe KHD 56 948 der Anneliese AG, hier im Werk I, ist abgestellt, die Werksanlagen werden z. Zt. völlig umkonstruiert.

Fotos (2): Klaus Linek (09.05.1981)



im Süden von Ennigerloh, direkt am ehem. Bhf. Kalköfen der WLE. Hier steht nur Lok KHD 56 948 untersuchungspflichtig im Schuppen abgestellt, eventuelle Rangierarbeiten werden durch die O&K-Lok des angrenzenden Werkes III erledigt.

Das Werk III gehörte bis 1972 zur Firmengruppe der Portlandzement- und Kalkwerke Elsa. An die WLE angeschlossen wird es über ein Anschlußgleis zum Bhf. Kalköfen, das die Bundesstraße 475 kreuzt. Auch hier werden die Rangierarbeiten auf der modernen Kalksteinempfangsanlage durch die WLE erledigt. Für den werksinternen Vershub, heute besonders der Braunkohlenstaubwagen, stand bis 1972 eine DWK-Lok bereit, die dann durch die O&K-Lok abgelöst und nach einem Spielplatz-Gastspiel verschrottet wurde. Dem Werk vorgelagert ist ein großer Lokschuppen, außerhalb der Betriebszeiten der Lok - normalerweise vormittags ab 10 Uhr, manchmal auch nachmittags - allerdings völlig unzugänglich.

Anneliese Zementwerke AG, Werksgruppe Ennigerloh 1 435 mm								
Nr.	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
oNr	DWK	701/1941	110 B	B-dm	110	24	26.3	a.
● Nr.1	KHD	56 746/1957	A8L614	B-dh	130	20	34	b.
● oNr	KHD	56 948/1958	T4M625	B-dh	240	30	32/54	c.
● oNr	O&K	26 772/1972	MB170N	B-dh	170	20	28	d.

a.) 13. od. 19.01.1941 gel. an Portlandzement- und Kalkwerke Elsa 1972 = Anneliese Zementwerke AG, Werk III, Ennigerloh 1972 ausgemustert (durch Elsa oder Anneliese ?) Frühjahr 1973 als Spielplatzlok in Neubeckum aufgestellt 1979 verschrottet

b.) 1957 gel. an Portland-Zementfabrik Germania, Ennigerloh 28.10.1957 Erstabnahme 1972 = Anneliese Zementwerke AG, Werk II, Ennigerloh (Nr. 1) 1982 an Werk I

c.) 1958 geliefert an ? 1970 über Zwischenhändler Sprenger, Essen, an Werk I 1982 an Werk II untersuchungspflichtig abgestellt

d.) 1972 gel. an Elsa/Anneliese, Werk III, Ennigerloh (o.Nr.)

Westfalia Separator
4740 Oelde

Die kleine Lok (KHD 57 154/1960) dieses Werkes, das direkt gegenüber dem DB-Bhf. Oelde liegt, soll nur der Vollständigkeit halber nochmals in Erinnerung gerufen werden.(vgl. BE 6/82, S. 19).

Ziegelei Eusterbrock
4840 Rheda-Wiedenbrück (-St. Vit)

Diese kleine Ziegelei liegt westlich von Wiedenbrück links der Straße nach Stromberg zwischen Wiedenbrück und St. Vit. Zum Transport des Tons aus der Grube zum Werk bedient man sich einer etwa 250 Meter langen 600 mm-Bahn. Der Betrieb ist allerdings derart saison- und konjunkturbedingt, daß er über Jahre als de facto stillgelegt klassifiziert wurde. Um so überraschender, daß im Mai diesen Jahres nicht nur eine Leihlok (!) vorhanden, sondern sogar im Einsatz stand, da die eigene Lok mit Motorschaden abgestellt werden mußte.

Ziegelei Eusterbrock, Rheda-Wiedenbrück Spurweite: 600 mm								
Nr.	Herstellerdaten		AF	(PS)	(t)	(km/h)	Aufbau	Bem.
● oNr	Schöma	2 205/1959	B-d.	20	6.0		offen	a.
● oNr	Schöma	302/19	B-d.	10/12	2.5	4-8-12	offen	b.

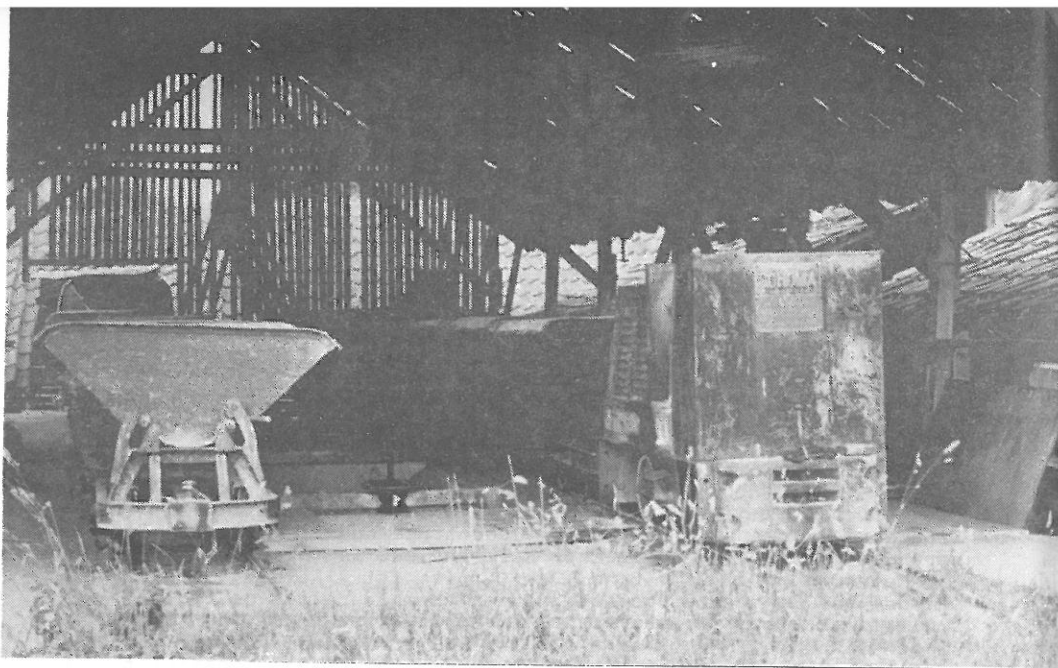
a.) Eigentum der Ziegelei Eusterbrock, mit Motorschaden abgest.

b.) Ziegelei in Lemgo (?) seit 1983 an Ziegelei Eusterbrock vermietet

Bei Eusterbrock ist man allerdings nicht so ganz zufrieden mit der Mietlok, da sie nicht die notwendige Leistung erbringt.

Zu erwähnen ist noch, daß auf etwa 100 m parallel zur 600 mm-Feldbahn eine 1000 mm-Bahn geführt wird, auf der mittels einer Art Schienenkuli die Ziegel von der Fertigungshalle per Handbetrieb in das reizvolle Trockenlager gekarrt werden. Das Trockenlager selbst ist wiederum - quer dazu - mit 600 mm-Gleisen ausgerüstet.

Weitere Betriebe mit eigenen Lokomotiven konnten in Rheda-Wiedenbrück, trotz teilweise vielversprechender Gleisanschlüsse, nicht entdeckt werden.



Idyllische Feldbahnatmosphäre vermitteln diese Fotos von der Ziegelei Eusterbrock bei Rheda=Wiedenbrück: Das obere Foto vom 21.06.82 zeigt die heute mit Motorschaden abgestellte eigene Schöma 2205 an der Verladeanlage, unten sehen Sie die zwei Jahre später (14.05.84) aufgenommene "Leihlok" Schöma 302 mit ihrem Zug neben dem Trockenlager.



Ziegelei Rehage 4835 Rietberg 1 (-Westerwiehe)

Der Besuch bei dieser Ziegelei, der Eisenbahnfreunden in der Umgebung noch empfohlen wird, lohnt nicht mehr. Außer drei ehemaligen Feldbahnloren, die zweckentfremdet eingesetzt werden (Müllcontainer etc.), findet sich vom Feldbahnbetrieb nichts mehr.

Wirus-Werke W. Ruhenstroth GmbH 4830 Gütersloh

Die Virus-Werke finden sich leicht auf der Rückseite des DB-Bahnhofs Gütersloh, der Betrieb ist in der Holzverarbeitung tätig. Das Werkbahnnetz ist zwar recht umfangreich, wird allerdings nur noch zum Teil genutzt. Vorhanden sind heute noch zwei Lokomotiven, von denen aber nur die ehemalige DB-Köf einsatzfähig ist.

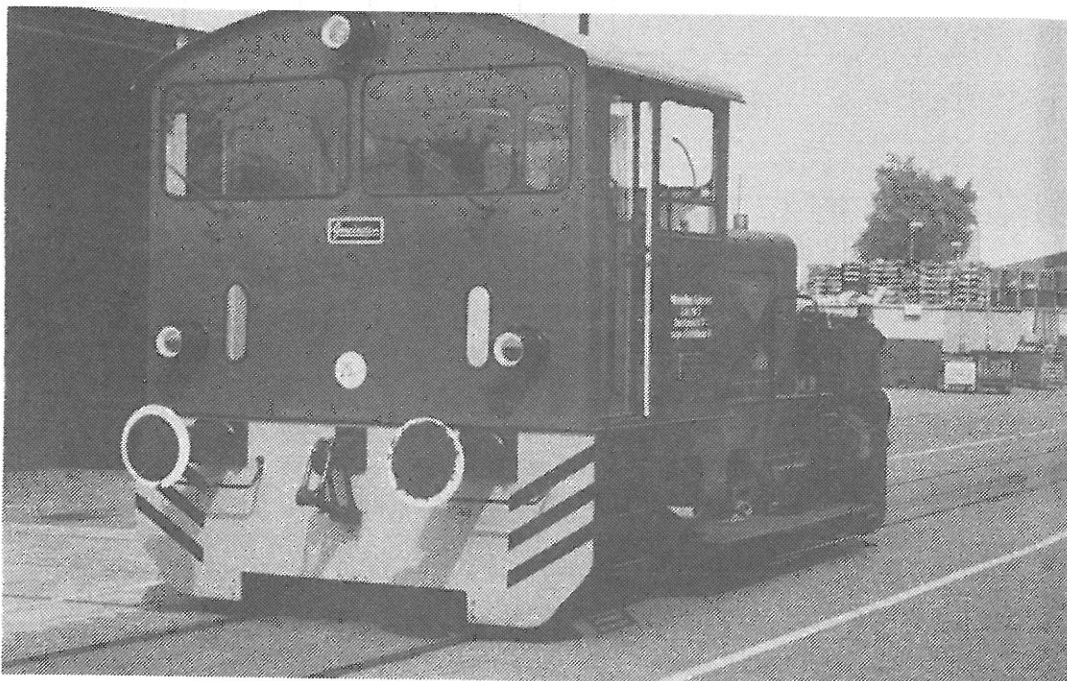
Wirus-Werke, Gütersloh							Spurweite: 1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.	
	Deutz 4 169/1912		B-dm	25	10.5	20	a.	
● 1	O&K 25 657/1956	MV 4A	B-dm	75	16	22.7	b.	
● oNr	O&K 20 296/1933	KöfII	B-dh	128	17	30	c.	

a.) bis 1980/81 vorhanden, Verbleib unbekannt
 b.) seit 1981/82 im Freien abgestellt
 c.) 1934 gel. an DRB, später DB (Kö 4202, ab 1968 322 656)
 11.1981 an Virus-Werke, Gütersloh

Zumindest Lok 1 kann problemlos von außerhalb des Werksgeländes (Holzstraße) fotografiert werden, während die Köf II auch schon häufiger mal in dem zweistöckigen Lokschuppen, der über eine Drehscheibe (!) erreicht wird, unterstellt ist.



Wie so oft, haben auch in Gütersloh die in den letzten Jahren von der DB an Industriebetriebe verschleuderten Köfs im Wesentlichen die Werksrangierarbeiten übernommen. Unsere Fotos zeigen die jeweils andere Lok der beiden Werke: Oben die abgestellte Lok 1 der Wirus-Werke, aufgenommen von Klaus Linek am 21.06.1982, unten zeigt ein Werkfoto der Miele-Werke deren Lok-Nr. 2'', noch als Lok-Nr. 3 bezeichnet.



Miele & Cie. GmbH & Co. 4830 Gütersloh

Die Firma Miele, einer der großen Haushaltsgerätehersteller in der Bundesrepublik, hat ihren Hauptsitz in Gütersloh. Die ausgedehnten, reichlich verwinkelten und unübersichtlichen Werksanlagen sind nur wenig von den Wirus-Werken entfernt. Für den Rangierbetrieb auf dem Werksbahnnetz stehen heute zwei Diesellokomotiven zur Verfügung.

Miele & Cie., Gütersloh				Spurweite: 1 435 mm			
Nr.	Herstellerdaten	Type		(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
● 1	Jung 5 477/1934	Köf II	B-dh	128	17	45	a.
2'	KHD 21 496/1939	OMZ122	B-dm	36/40	15		b.
● 2''	Gmdr 5 241/1960	GN130s	B-dh	130	17	30	c.
a.) 1934 gel. an DRB, später DB (Kb 4140, Kö 5477, ab 1968 323 004), 1965 umgebaut 1977 an Miele & Cie., Gütersloh (Lok-Nr. 1)							
b.) 1939 gel. an ? 19 an Miele & Cie., Gütersloh (Lok-Nr. 2') 1972 außer Dienst gestellt 1979 verschrottet							
c.) 1960 gel. an Südzucker AG, Frankenthal 1971 an Miele & Cie., Gütersloh (Lok-Nr. 3) nach Verschrottung der Lok-Nr. 2' verwaltungsmäßig umgezeichnet in Lok-Nr. 2'', Anschrift aber bisher belassen							

Die Werkloks können allerdings nicht ganz problemlos fotografiert werden, jedoch ist die Pressestelle Eisenbahnfreunden gegenüber recht aufgeschlossen - auf diesem Wege kann sicherlich gelegentlich der Werkszutritt ermöglicht werden. Vor kurzer Zeit besuchte sogar ein Filmteam der Bundesbahn die Miele-Werke, um sich den (engen) Werksgleisanlagen zu widmen - Beitrag zu einem Werbefilm über Industriegleisanschließer der Bundesbahn.

Mit Wirus und Miele dürften auch bereits alle Betriebe in Gütersloh, die eigene Loks einsetzen, genannt sein - mit Ausnahme des britischen Militärflughafen, der zwischen Gütersloh und Marienfelde an die Teutoburger Wald-Eisenbahn anschließt und eine eigene Lok besitzen soll. Hingewiesen sei auch auf die TWE selbst, die regelmäßig zwei schwere MaK-Lokomotiven in Gütersloh stationiert hat.

Vereinigte Ziegeleien Dircksmöller
4800 Bielefeld 14 (-Ummeln)

Bereits 1982 machte die 200 m lange, damals noch als "Gelegenheitsbetrieb" bezeichnete 600 mm-Feldbahn vom Werk zur Grube einen recht stillgelegten Eindruck, obwohl eine Lok noch betriebsfähig vorgehalten wurde. Im Mai 1984 lagen dann zwar die Gleise noch, von den zuletzt noch vorhandenen zweieinhalb Loks war allerdings nichts mehr vorhanden - sie sind im Januar 1984 in die Schrottpresse (Schrotthandel Pallatzky, Brackwede) gewandert.

Vereinigte Ziegeleien Dircksmöller, Bielefeld 600 mm						
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	Motor-Nr.	Bem.
oNr	Diema 1 404/19	DS 12	B-d	12	1329	a.
oNr	Diema 1 056/19		B-d	16	1192	b.
oNr	Diema					c.
a.) bis zuletzt Betriebslok 01.1984 verschrottet b.) versehen mit einem Schild "Gebr. Furthmann, Baugeräte, Feldbahnen, Kassel" 01.1984 verschrottet c.) 06.1982 ohne Räder als Ersatzteilspender abgestellt 01.1984 verschrottet						

In Bielefeld stehen zumindest folgenden Betrieben noch eigene Lokomotiven zur Verfügung:

- Thyssen Umformtechnik, Bielefeld-Brackwede (1x Henschel DHG 240)
- Mannesmann-Werke, Bielefeld-Brackwede (1x Diema, 1x O&K)
- Hermann Windelen, Textilveredelung, Bielefeld-Windelsbleiche (1 Dampfspeicherlok, die allerdings nur gelegentlich in den Wintermonaten eingesetzt wird!)
- Feldmühle AG, Bielefeld-Hillegossen (Schöma 2834/1964, CFL 80 DBR)

Weitere Betriebe in Bielefeld sind zur Zeit nicht bekannt.

Claas OHG
4834 Harsewinkel

Folgt man der TWE von Gütersloh aus Richtung Lengerich, gelangt man bald nach Harsewinkel, wo Deutschlands größter Landmaschinenhersteller heimisch ist. Über ein langes, eine weit ausholende 90-Grad-Kurve beschreibendes Anschlußgleis, das die B 513 am westlichen Ortsrand von Harsewinkel per Brücke überquert, wird das Werksge-lände des Hauptanschließers der TWE an den Bhf. Harsewinkel ange-bunden. Die Zustellfahrten bis auf den als "Harsewinkel West" bezeichneten Werksbahnhof versieht die TWE, für den werkseigenen Verschub steht der Claas OHG eine Lok des französischen Herstellers Moyse zur Ver-fügung:

Claas OHG, Harsewinkel								Spurweite: 1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.		
1	Moyse 3 516/1970	CN	C-de	500	52	35	neu gel.		

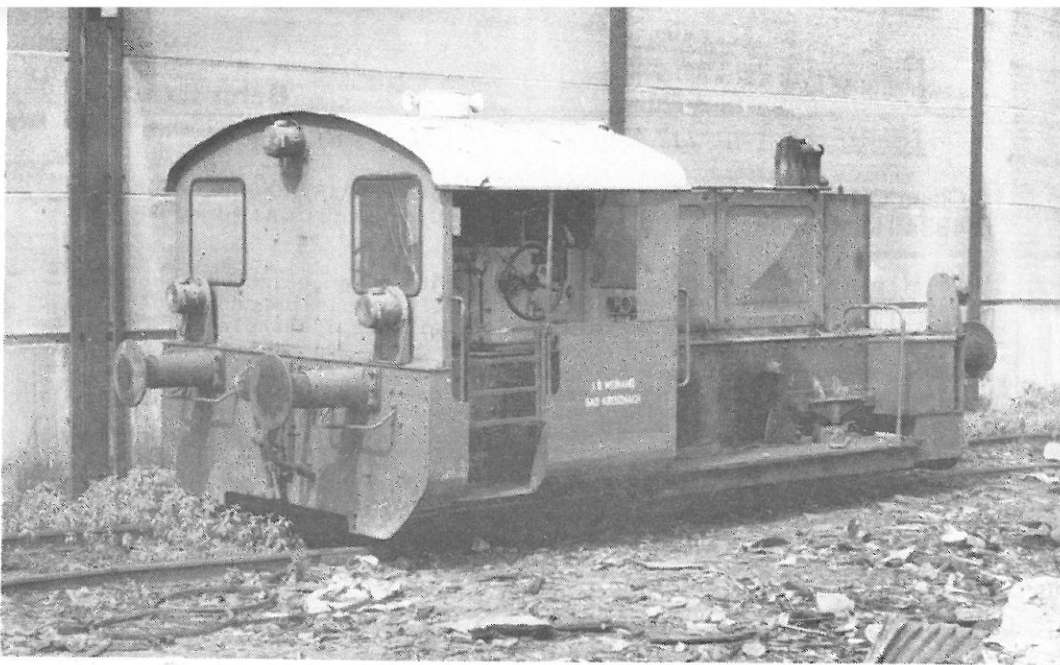
Da sich das Anschlußgleis direkt hinter dem Werkstor in zahlreiche Betriebs- und Rangiergleise aufspaltet, ist die dieselelektrische Werklok gezwungen, während der zahlreichen Rangiermanöver häufig das umzäunte Werksgelände zu verlassen - hier sind dann problemlos Fotos möglich. Zu finden ist diese Werksausfahrt, wenn man vom Ort kommend, etwa 400 m vor der beschriebenen Eisenbahnbrücke nach links von der B 513 abbiegt.

Abschließend meinen Dank all' den Betrieben, die das Zustandekommen dieses Berichts freundlich unterstützt haben, besonders sei hier die sehr zuvorkommende Miele-Pressestelle genannt. Ohne Christoph Beyer und Stefan Lauscher wäre dieser Bericht auch nicht so vollständig geworden.

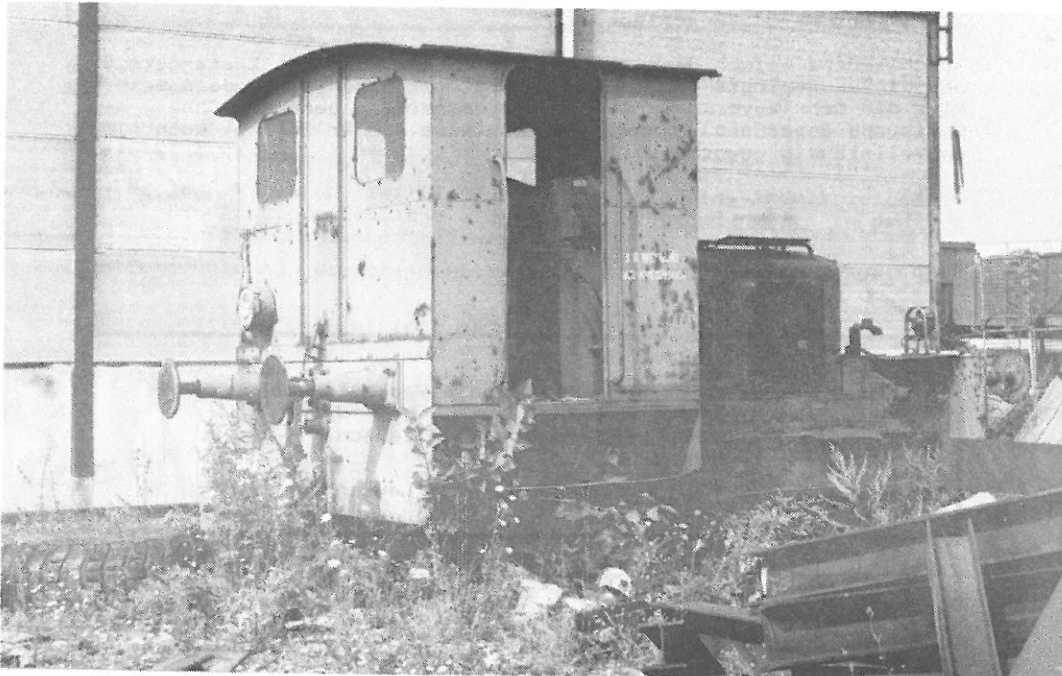
SUCHE

jegliches Material und Fotos über die Werkseisenbahn des Zementwerkes in Lauffen am Neckar.
Auch Kopien, Repros, leihweise oder im Tausch.
Wer kann mir helfen ?

Michael Jahnle, Weiler Straße 50, 7057 Leutenbach



Kleinlok-Eldorado Weinand in Bad Kreuznach: Das Bild oben zeigt die Einsatzlok, eine Köf II von Krauss-Maffei, das untere die Vorserien-Kö I von Gmeinder, der man doch schon deutlich ansieht, daß sie abgestellt ist. Beide Fotos wurden von Ulrich Völz am 27.07.1983 aufgenommen.



Ulrich Völz

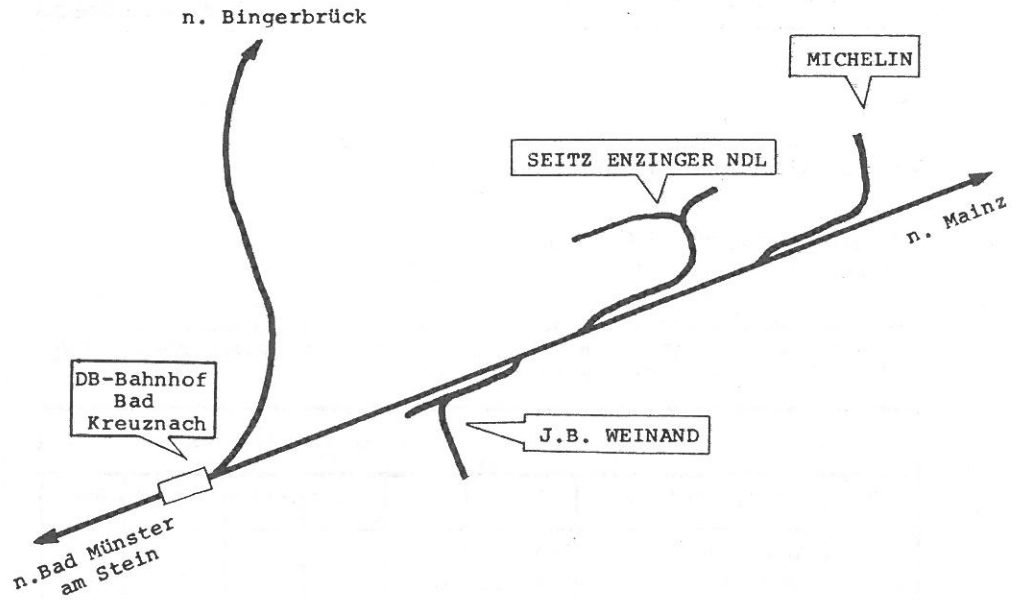
Werkbahnen in Bad Kreuznach

J. B. Weinand GmbH & Co. KG
6550 Bad Kreuznach

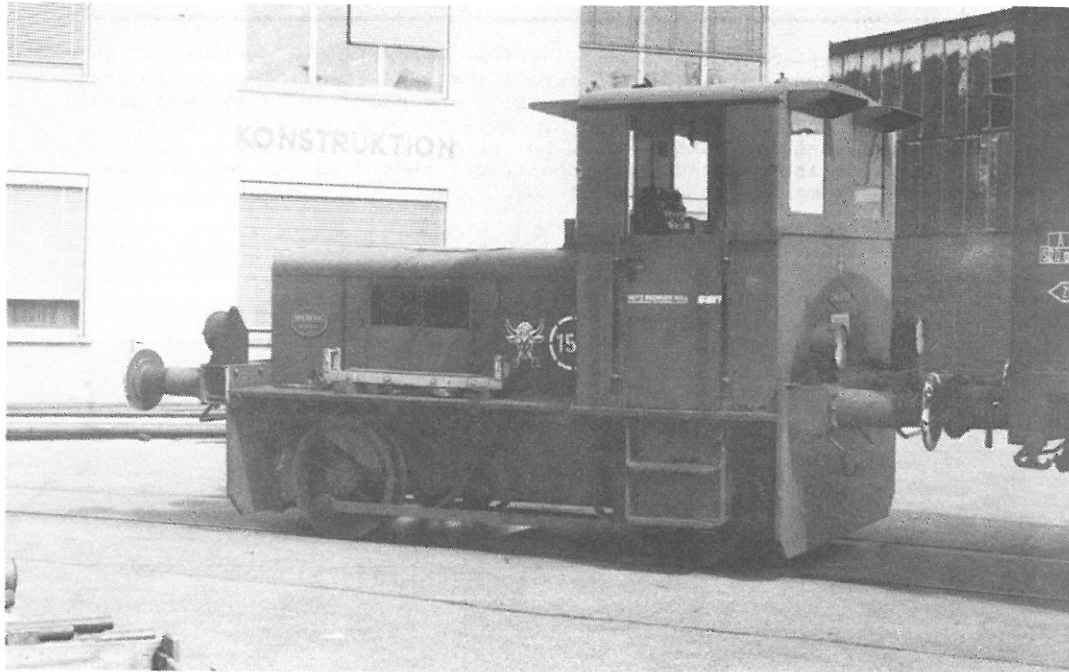
Diese wohl überwiegend mit der Altwarenverwertung beschäftigte Firma hat ihren Fahrzeugpark schon in der Frühzeit aus DB-Beständen abgedeckt. So sind heute zwei Loks vorhanden:

J. B. Weinand, Bad Kreuznach				Spurweite: 1 435 mm			
Nr.	Herstellerdaten	Type	AP	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
● oNr	Gmdr 1 041/1934	Kö I	B-dm				a.
● oNr	KrMa 15 426/1934	Köf II	B-dh	128	15.4	30	b.
a.) 1934 gel. an Deutsche Reichsbahn (Kö 0099) für RBD Regensburg, Station Seubersdorf 19 an J. B. Weinand, Bad Kreuznach b.) 12.07.1933 Abschluß des Liefervertrages 29.05.1934 gel. an Deutsche Reichsbahn (Köf 4290) ab 1949 Deutsche Bundesbahn (Köf 4290 / 322 143-9) 1976 an J. B. Weinand, Bad Kreuznach							

Die Gmeinder-Lok stammt aus der ersten Vorserie von Lokomotiven der Bauart Kö I und stellt somit durchaus eine Seltenheit dar. Da das Betriebsbuch verschütt gegangen ist, läßt sich der Leidensweg der Lok leider nicht mehr verfolgen. Heute ist die Lok mit einem Getriebeschaden (es funktioniert nur noch der 1. Gang) abgestellt. Einsatzlok ist jetzt die gleichaltrige, ebenfalls von der Bundesbahn übernommene Krauss-Maffei-Lok.



Mustergültig "geparkt" (Treibstange unten), allerdings mit Sonne aus der falschen Richtung, präsentiert sich die Werkslok der Seitz Enzinger Noll AG am 27.07.1983 dem Fotografen auf dem Werksgelände in Bad Kreuznach.



Seitz Enzinger Noll AG 6550 Bad Kreuznach

Schräg gegenüber von Weinand setzt die Seitz Enzinger Noll AG schon seit 1953 ihre einzige Lok ein.

Seitz Enzinger Noll AG, Bad Kreuznach		Spurweite: 1435 mm						
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.	
● oNr	KHD 55 513/1953	A4L514	B-dm	50/55	14	15	a.	
a.) 1953 gel. an Seitz-Werke, Bad Kreuznach								

Die Lok rangiert auch für ein direkt nebenan liegendes Schwesterwerk der Seitz Enzinger Noll AG. Bisweilen verläßt die rot lackierte Maschine auch mit einigen Wagen das Werk und kann so aufgenommen werden.

Michelin Reifenwerke KG a. A. 6550 Bad Kreuznach

Das Reifenwerk besitzt eine moderne Lokomotive, die erst vor drei Jahren im Tausch gegen eine O&K-Lok gekommen ist. Das Fotografieren der Lok innerhalb des Werksgeländes ist bisher noch niemandem gelungen.

Michelin Reifenwerke KGaA, Bad Kreuznach		Spurweite: 1435 mm						
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.	
	O&K 26 653/1969	MB 5 N		125	20	30	a.	
●	Schöma 4 452/1981	CFL250DVR		275	40	20	b.	
a.) 1981 an Schöma, Diepholz 1982 an Alfred Tewes GmbH, Gifhorn								
b.) 1981 gel. an Michelin Reifenwerke, Bad Kreuznach								

Für ergänzende technische Daten und Angaben zu Michelin danken wir der Schöma-Maschinenfabrik GmbH, Diepholz.

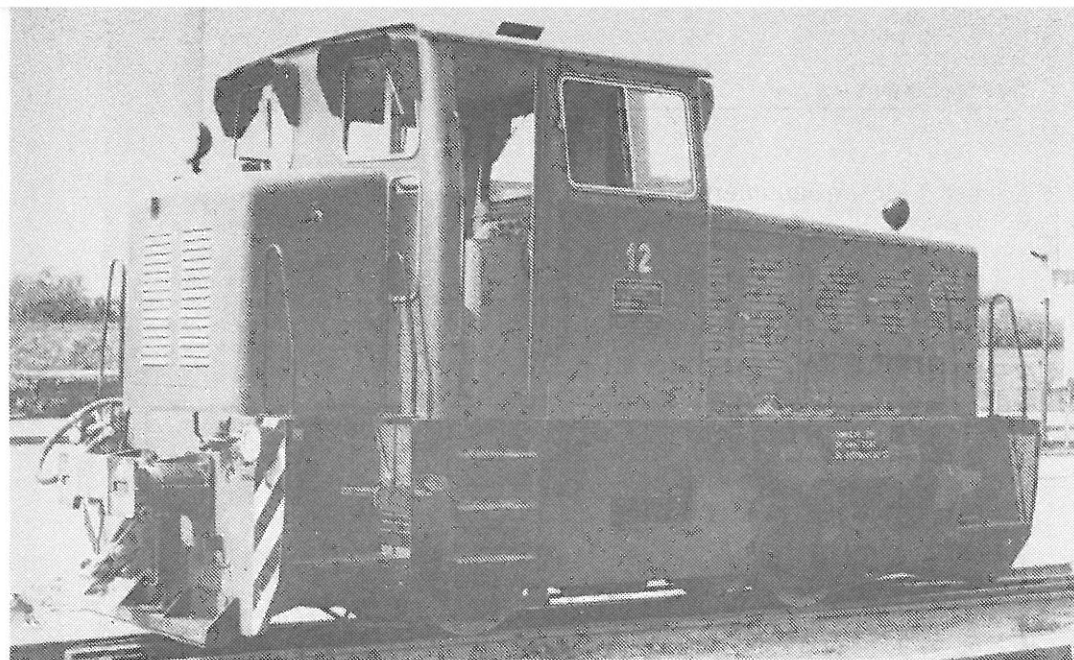
Kurzmeldungen

Alsen'sche Portland-Zementwerke
2210 Itzehoe / 2219 Lägerdorf

In der Hoffnung, hier einen Stein ins Rollen zu bringen, veröffentlichen wir hier einmal unseren Wissensstand über die ehemalige 869 mm-Bahn, die ehemals die Zementwerke in Lägerdorf und Itzehoe miteinander verband. Irgendwann zu Anfang der 70er Jahre (?) wurde die Bahn stillgelegt, heute ist von der Strecke nichts mehr zu sehen, sieht man von einigen Gleisen im Werk Itzehoe ab. Bekannt sind - durch die Unterstützung Herrn Kurt Wagener auch im Bild - zwei Schöma-Loks und eine Gmeinder-Maschine. Desweiteren ist die auf der Brohltalbahn eingesetzte MaK-Drehgestellok bekannt. Nicht bekannt ist, was sich hinter den Nummern 1 bis 7 und 9 verbarg. Vielleicht weiß ein Leser mehr? Gibt es noch weitere Fotos von dieser Bahn ?

Alsen'sche Portland-Zementwerke, Itzehoe		Spurweite: 869 mm					
Nr	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
8	Hen 26 477/ ?? MaK 401 029/1959	400 BB	C-t B*B'-dh		38.2 36	35 30/61	a. b.
10	Gmdr 4 242/1946		C-dh				c.
11	Schöma 2 330/1960	CFL200VR	B-dh	230	21.8	33	d.
12	Schöma 2 331/1960	CFL200VR	B-dh	230	21.8	33	d.

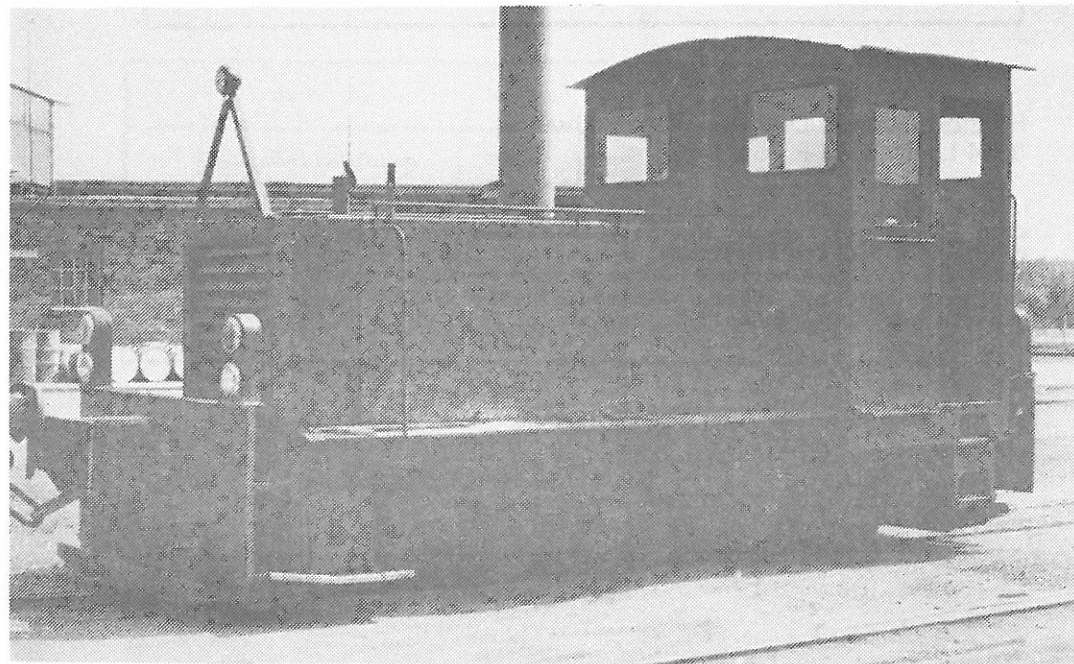
a.) neu gel. an Alsen'sche Portland-Zementwerke, Itzehoe
 b.) 1959 gel. an Alsen'sche Portland-Zementwerke, Itzehoe (8)
 1967 an Kreisbahn Aurich (D 08')
 umgespurt auf 1000 mm Spurweite durch Schöma
 1971 an Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft (D 4')
 c.) Herkunft/Verbleib: wüßten wir selbst gern ...
 d.) 1976 über Schöma und Victor Asper, Küßnacht
 an Furka-Oberalb-Bahn, Schweiz (1000 mm Spurweite)
 Die beiden Loks laufen bei FO unter den Nummern Tm 2/2 4971
 und Tm 2/2 4972, jedoch ist nicht ganz klar, welche Lok welche
 Betriebsnummer erhalten hat. Es liegen verschiedene Angaben vor.



Für eine Schöma-Lok ist sie ganz schön groß, die Lok 12 der Alsen'schen Portland-Zementwerke in Itzehoe, aufgenommen von Kurt Wagener. Die Lok versieht ihre Dienste heute bei der Furka-Oberalb-Bahn in der Schweiz.

Nichts bekannt ist leider über den Verbleib der Lok 10 der Alsen'schen Portland-Zementwerke in Itzehoe - sie ähnelt der DB-329 501 auf der Inselbahn Wangerooge, nicht?

Foto: Kurt Wagener



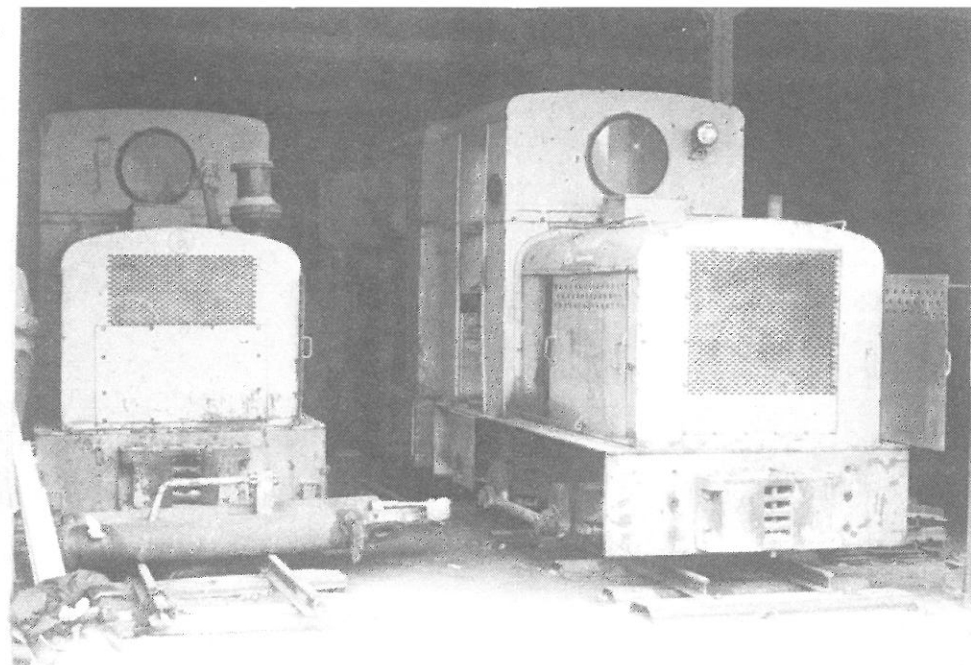
**Siemer & Müller Bauunternehmung GmbH & Co. KG
2800 Bremen**

Hier dürfte das Kapitel Werkbahnen (vgl. BE 6/81, S. 7ff) in naher Zukunft abgeschlossen sein. Es existieren nunmehr noch zwei Lokomotiven, die arbeitslos auf den Lagerplätzen in Bremen und Bremerhaven herumstehen. Der Verbleib der letzten Lokomotiven (Stand der Auflistung: 14.03.1984) liest sich so:

Nr.	Herstellerdaten	Verbleib
● DL 01	Deutz 15 612	abg. Werkhof Bremerhaven
DL 03	Deutz 21 424	03.02.1983 verschrottet
● DL 06	Deutz 46 573	abg. Werkhof Bremen
DL 07	Deutz 46 574	03.02.1983 verschrottet
DL 08	Deutz 36 895	11.09.1983 verschrottet
DL 09	Deutz 11 820	03.02.1983 verschrottet
DL 11	Deutz	03.02.1983 verschrottet
DL 15	Deutz 26 036	03.02.1983 verschrottet
DL 24	Gmdr 4 269	20.06.1981 an DFKM Deinste
DL 26	Deutz 26 032	03.02.1983 verschrottet
DL 32	Ruhrth 2 420	03.02.1983 verschrottet
DL 33	Strüver	24.11.1982 an DFKM Deinste
DL 34	Ruhrth	20.06.1981 an DFKM Deinste

**Hannoversche Zucker AG, Werk Rethen
3014 Laatzen 3 (-Rethen)**

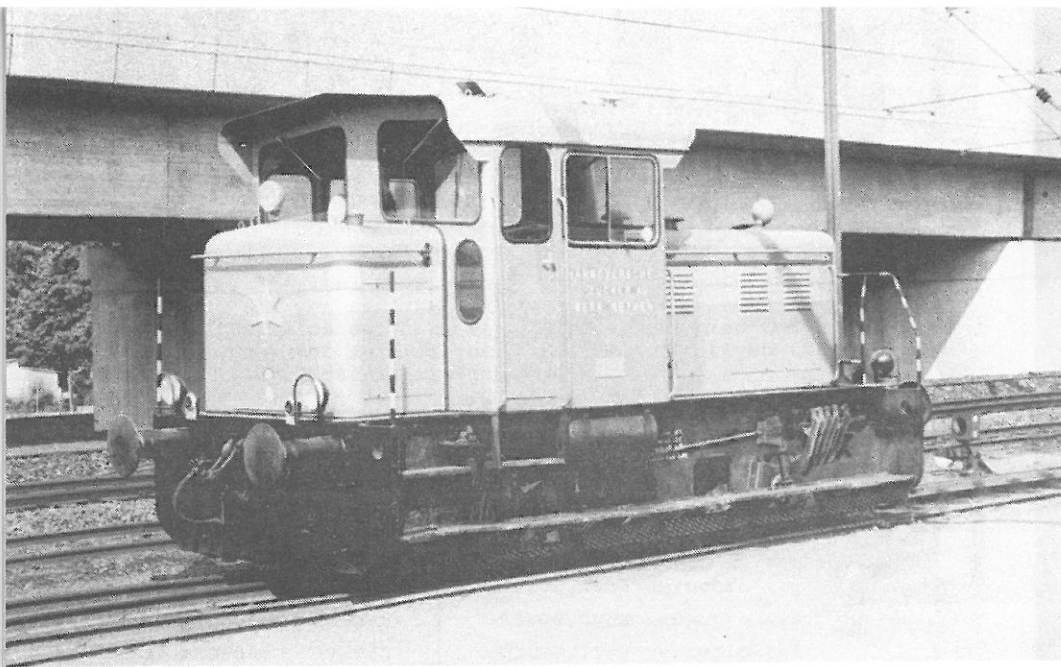
Unweit vom DB-Bahnhof Rethen (KBS 250 Hannover-Göttingen) befindet sich eine Zuckerfabrik. Zum Einsatz stehen zwei Loks bereit. Vorrangig zum Einsatz kommt die Henschel-Lok, die KHD-Lok ist Reserve. Sie stammt nach mündlicher Auskunft des Personals von der Zuckerfabrik Schellerten (östl. Hildesheim). Die Henschel-Lok lief nicht genauer geklärt - ehemals in Rheinberg.



Vorbei ist die Feldbahnzeit bei dem Bauunternehmen Siemer & Müller in Bremen: Bis auf zwei Lokomotiven wurde in den letzten Jahren der gesamte Lokpark verschrottet, bzw. zu kleinen Teilen an das DFKM in Deinste verkauft. Das Foto von Christian Hoffmann, aufgenommen am 06.09.1982 auf dem Werkhof in Bremen, ist somit bereits Geschichte.

Hannoversche Zucker AG, Rethen				Spurweite: 1 435 mm			
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
● 1	Hen 31 206/1966	DHG 240	B-dh	240	30	25	a.
● 2	KHD 57 734/1964	KS 55 B	B-dm	55	14	14,5	b.

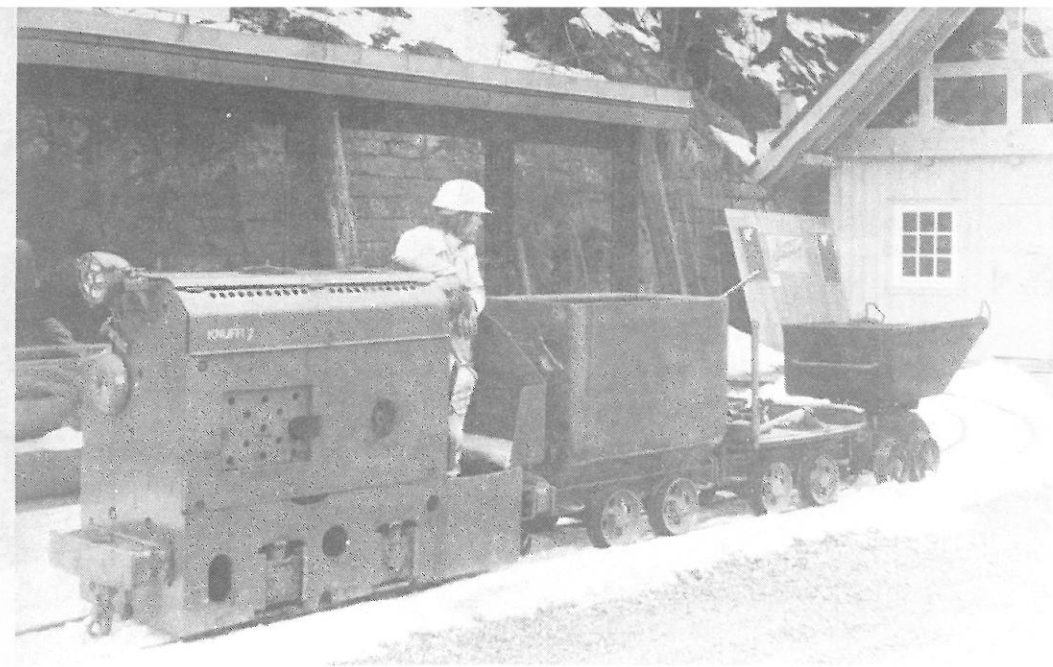
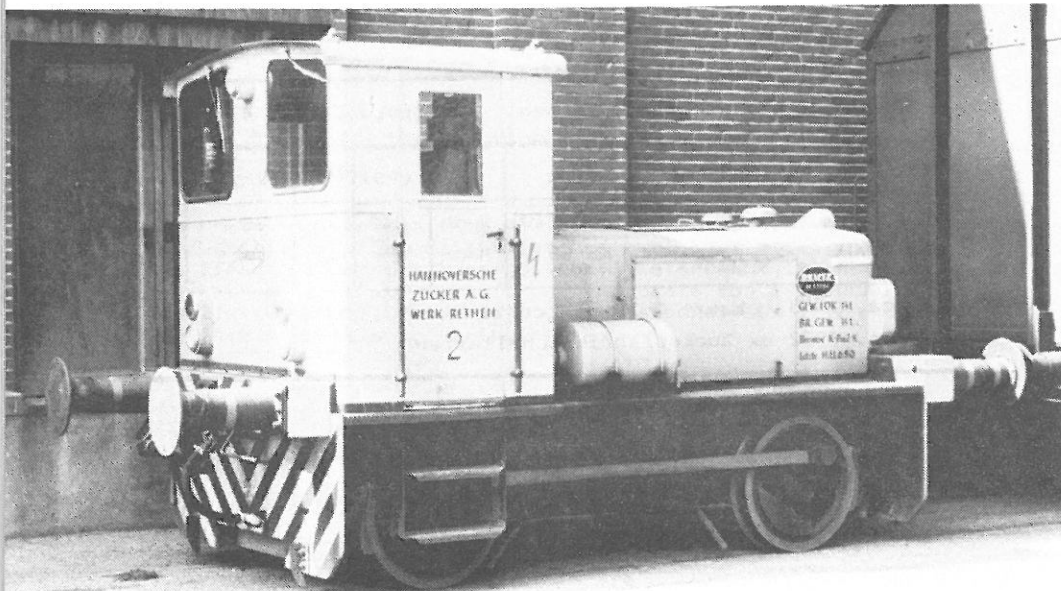
a.) ca. 1973 gekauft ? (Rheinberg?)
b.) ca. 1972 ex Zuckerfabrik Schellerten



Planlok der Zuckerfabrik Rethen der Hannoverschen Zucker AG ist die Henschel-Lok Nr. 1. Das Foto von Ulrich Völz zeigt sie am 02.06.1982.

Normalerweise nur zur Reserve vorgehalten wird die KHD-Lok Nr. 2 der Hannoverschen Zucker AG in Rethen, hier aufgenommen am 02.06.1982.

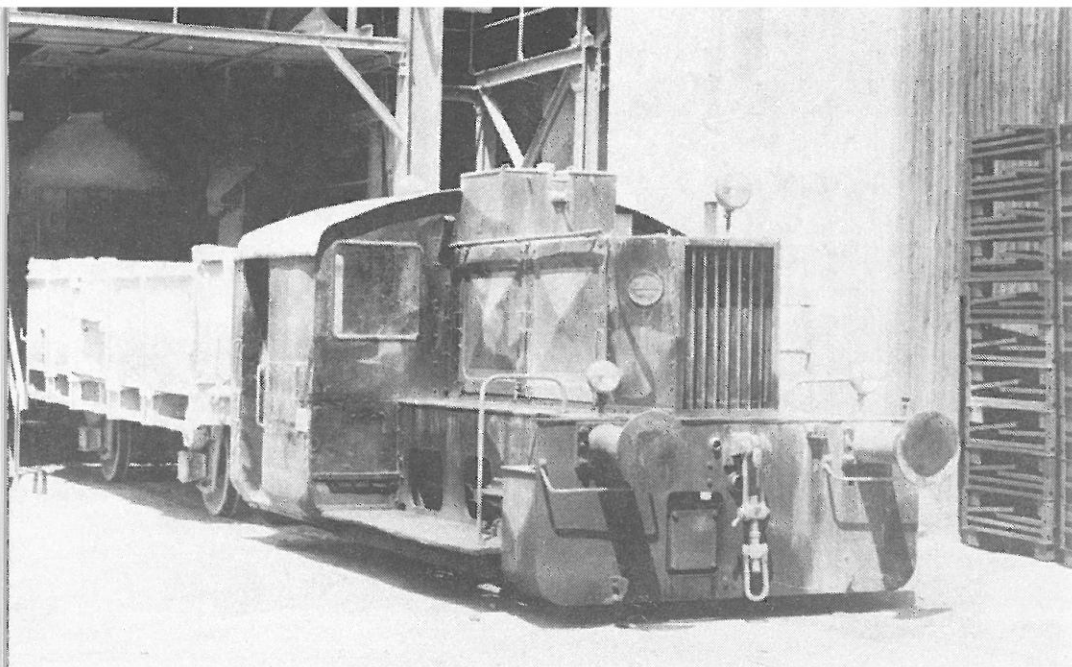
Foto: Ulrich Völz



"Knuffi 2", die Lok der Bergwerks- und Hüttenschau in Lautenthal, rangiert hier mit einem Bauzug vor dem Besucherstollen, aufgenommen von Wolfgang E. Ludwig am 09.04.1984.

Bergwerks- und Hüttenschau 3394 Langelsheim 2 (-Lautenthal)

Die Bergwerks- und Hüttenschau Lautenthal/Oberharz hat ihr Vorhaben, den Besucherstollen mit einer Grubenbahn befahrbar zu machen, realisiert. Anfang April war das Gleis der Spurweite 500 mm verlegt und ein Bauzug zu Arbeiten an der Strecke eingesetzt. Der Fahrbetrieb soll später mit aufgearbeiteten Grubenpersonenwagen aufgenommen werden. Dabei müssen vor allem die Radsätze von 750 auf 500 mm geändert werden. Die derzeit vor Arbeitszügen eingesetzte Lok "Knuffi 2" gibt leider keinerlei Auskünfte über ihren Erbauer.



Sie sieht aus wie 'ne Köf, ist auch eine Köf-Bauart, war aber wohl nie bei der Bundesbahn: Das untere Foto (Ulrich Völz, 01.06.1982) zeigt Lok 1 der Dolomit-Werke in Scharzfeld .

Dolomit-Werke GmbH, Werk Schwarzfeld 3420 Herzberg (-Schwarzfeld)

Unter den sonst recht zugeknöpften Dolomit-Werken gibt es einen Ableger am Harzrand, wo es erfreulicherweise möglich war, die beiden Lokomotiven kennenzulernen und zu fotografieren:

Dolomit-Werke GmbH, Scharzfeld								Spurweite: 1 435 mm	
Nr.	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.	
● 1	KHD	46 963/1948	A6M 517	B-dh	107	16	30	neu	
● 2	KHD	56 759/1957	A6M 517	B-dh	107	16	30	neu	

Bei den Maschinen handelt es sich um Kleinloks, wie man sie bei der DB findet, jedoch wurden diese beiden Lokomotiven offenbar neu hierhin geliefert. Beide Maschinen sind einsatzbereit.

Ruhrkohle AG 4300 Essen

Im Laufe des Jahres ergaben sich bei der Ruhrkohle AG und in den einzelnen Bergbau-AGen teilweise gravierende Änderungen. Herausragend sind hierbei einige Lokzugänge und die Ummummerierung des größten Teils der RAG-Lokomotiven.

Ruhrkohle-AG, Essen			Spurweite 1 435 mm				
Nr.	Herstellerdaten		Type	AF	(PS)	(t)	Bem.
<u>Neuzugänge:</u>							
● 007	Hen	32 769/1984	Ruhrkohle	Bo'Bo'-ee	711	88	
● 008	Hen	32 770/1984	Ruhrkohle	Bo'Bo'-ee	711	88	
● 009	Hen	32 771/1984	Ruhrkohle	Bo'Bo'-ee	711	88	
● 010	Hen	32 772/1984	Ruhrkohle	Bo'Bo'-ee	711	88	
● 011	Hen	32 773/1984	Ruhrkohle	Bo'Bo'-ee	711	88	a.
● 012	Hen	32 774/1984	Ruhrkohle	Bo'Bo'-ee	711	88	a.
● 013	Hen	32 775/1984	Ruhrkohle	Bo'Bo'-ee	711	88	a.
● 014	Hen	32 776/1984	Ruhrkohle	Bo'Bo'-ee	711	88	a.
● 793	MaK	1000 815/1984	G 1204 BB	B'B'-dh	1017		b.
● 88	MaK	700 051/1981	DE 501	C-de	680	60	c.
●	Hen		DE 500 C	C-de	680		d.
a.) am 17.07.1984 im Bereich Gladbeck gesichtet b.) 14.03.1984 gel. an RAG-Bergbau AG Westfalen, Zeche Monopol c.) 18.09.1981 gel. an Krupp-Stahl AG, Werk Rheinhausen (88) 07.1984 an RAG-Bergbau AG Westfalen, Kokerei Hansa (88) d.) 10.1983 - 12.1983 als 259 004 im DB-Probeneinsatz in München, 19.12.1983 zurück an Henschel, Kassel ca. 02.1984 an RAG-Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte, HWst Gladbeck							

Die nagelneuen Drehstromelloks, die auf den bisher gelieferten Loks E 001 - E 006 basieren, waren im Juli bereits im Bereich der Bergbau AG Lippe im Einsatz. 011 befand sich am 17.07.1984 bei der Abnahme, 012 - 014 waren bereits im Einsatz.



Immer wieder für neue Meldungen sorgt in letzter Zeit die Ruhrkohle AG. Zahlreiche neue Loks werden angeliefert oder ausprobiert, wie hier die Henschel-Lok der Type DE 500 C vor einem Fad-Wagen-Zug im Gbf. Gladbeck. Des weiteren wurden sämtliche Triebfahrzeuge der BAG Lippe und Westfalen in ein neues Betriebsnummernschema umstrukturiert - die Maßnahme machte auch nicht vor den Sonderfahrzeugen wie dem ehemaligen S 50 (Uerdingen 59 103/1953) halt: er heißt jetzt 750.

Fotos (2): Bubi (17.07.1984)



Mit der zur Probe eingesetzten Henschel-Drehstromdiesellok DE 500 C, die bereits bei der Bundesbahn als 259 004 erprobt wurde, fährt neben den Lok-Typen DE 501 (MaK), DE 500 (Gmeinder) und ME 05 (Krauss-Maffei) nun die vierte Variante dieselektrischer Lokomotiven auf RAG-Gleisen. Während die Loks 551 - 556 (MaK) und 560 (Gmeinder) endgültig in den Besitz der RAG übergangen, sind die Loks 698, die Henschel-DE 500 C und die Lok 88 von Krupp-Rheinhausen lediglich angemietet.

Ob die bei der BAG Westfalen im Bereich der Kokerei Hansa im Einsatz befindliche Lok 88 nach Reparatur der 698 (Krauss=Maffei ME 05) wieder abgezogen wird, ist noch nicht entschieden. Die Lok 88 der Krupp Stahl AG in Duisburg-Rheinhausen vertrat im Juli 1984 die 698, die nach einem Zwischenfall im Kokereibereich lauffähig wurde (ob das 'ne Umschreibung für "Unfall" ist ?) und inzwischen wieder im Einsatzbestand ist.

Mit Lok 793 (MaK 1000 815/1984) verkehrt mittlerweile die zweite moderne MaK-Lokomotive bei der Zeche Monopol in Bergkamen.

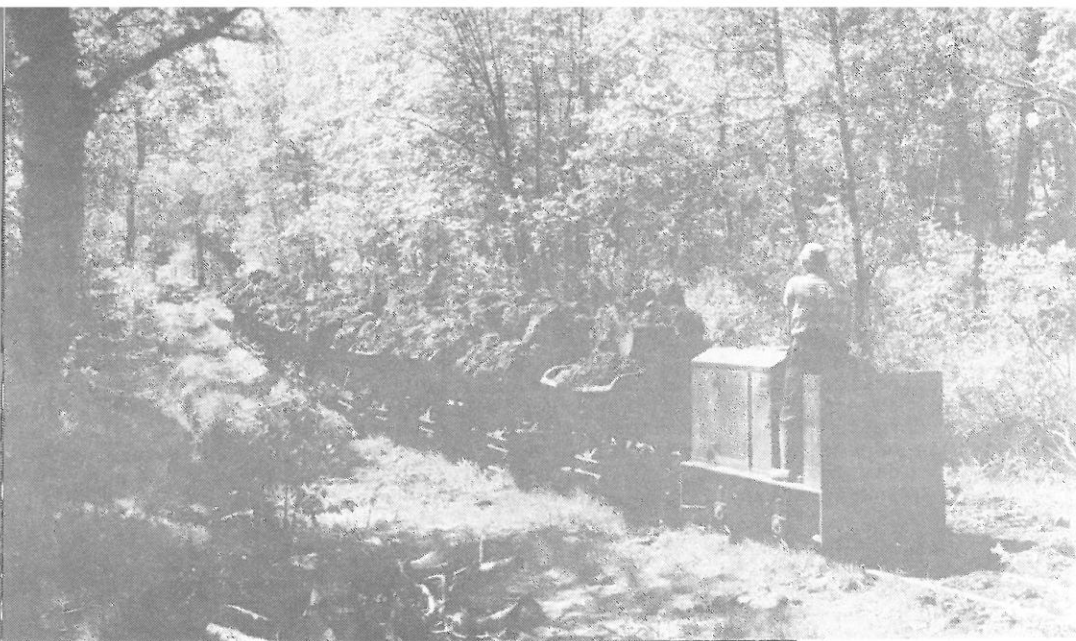
Bei der Umnummerierung der RAG-Loks wurde ungefähr nach folgendem Schema vorgegangen, wobei die vormalige Aufteilung in "D"-, "V"-, und "E"-Loks aufgegeben wurde:

001 - 099	Elektrolokomotiven mit Drehstrom-Antrieb
100 - 199	Elektrolokomotiven mit Mischstrom-Antrieb
200 - 299	Elektrolokomotiven mit Hilfsantrieb
300 - 399	Diesellokomotiven mit einer Motorleistung bis 400 PS
400 - 499	Diesellokomotiven mit einer Motorleistung bis 500 PS
500 - 599	Diesellokomotiven mit einer Motorleistung bis 700 PS
600 - 699	Diesellokomotiven mit einer Motorleistung bis 1000 PS
700 - 799	Diesellokomotiven mit einer Motorleistung über 1000 PS

Leider gibt es in diesem Schema wieder einige Ausnahmen: Die bislang mit dem Kürzel "S" versehenen Sonderfahrzeuge tragen ebenfalls 700er Nummern. Die Lok 698 (Krauss=Maffei 19 882/1981, ME 05, C-de, 500 kW = 680 PS) müßte nach diesem Schema - wie auch die MaK-Loks vom Typ DE 501 (Loks 551 - 556) - auch eine 500er Nummer (= 598) tragen, dies war noch nicht klärbar. Möglicherweise wurde diese Leihlok nicht umgenummert.

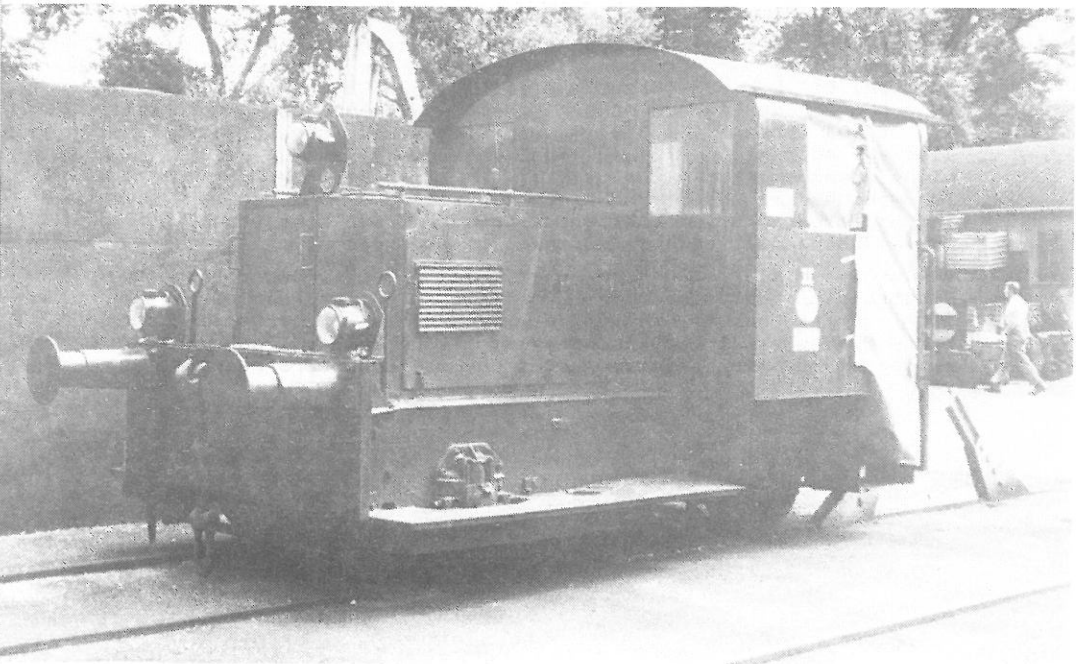
Im Bereich der Hunderter-Nummern scheinen die 90er Zahlen den nur angemieteten Loks vorbehalten zu sein: Bei den Loks (noch) 698 und 793 - 798 handelt es sich durchweg um ebensolche.

Unklar ist bislang außerdem, warum die Lokomotiven der Bergbau-AG Niederrhein nicht umgenummert worden sind und mit den bisherigen 100er Nummern herumfahren. Nach Auskunft von Rangierpersonal der Zeche Niederberg in Neukirchen-Vluyn stehen allerdings Umnummerierungen im Zusammenhang mit Ausrüstung mit Funkfernsteuerung ins Haus ... !?



Durch die bekanntermaßen reizvolle Landschaft der Hochrhön verkehren die Torfzüge der Hellmoor Gewinnungsanlage – allerdings nur noch bis zum kommenden Jahr! Das Foto von Christoph Beyer zeigt Diema 1929 nahe der Entladestelle am 27.06.1984.

Reservelok ist diese niedliche und für einen Schrotthandel optisch ausgesprochen gut in Schuß gehaltene Gmeinder-Kö, die bei der Fa. Keilrich als Lok II eingesetzt wird. Das Foto von Matthias Lentz entstand am 06.07.1982.



Hellmoor Gewinnungsanlage 6412 Gersfeld/Rhön

Rechter Hand der B 278, etwa auf halber Strecke zwischen Ehrenberg und Bischofsheim in der Rhön liegt in einfach sagenhafter Landschaft das Rote Moor. Abgebaut wird hier eine nasse Pampe, bei der es sich um – sicher sehr gesunden – Heiltorf handelt. Der Torf wird wegen seines Gewichts über eine Feldbahn mit Kipploren zu einer Verladeanlage gefahren, die an einer Seitenstraße der B 278 liegt. Von dieser Anlage aus wird der Torf per LKW in die benachbarten Heilbäder gefahren.

Der Feldbahnbetrieb ist ungemein reizvoll, die Strecke ist über Wege allerdings nicht verfolgbar, wenn auch das Abbaugelände einsehbar ist. Im Einsatz sind die beiden Diema-Loks, die abwechselnd etwa alle halbe Stunde mit bis zu 14 Wagen ins Moor aufbrechen. Vorhanden soll außerdem eine O&K-Lok sein.

Hellmoor Gewinnungsanlage, Gersfeld Spurweite: 600 mm							
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	Motor-Nr.	Bem.
● oNr	Diema 1 929/1956	DL 8	B-d.	10	2	1809062	a.
● oNr	Diema 2 241/1959	DL 8	B-d.	16	2	2543677/78	
●	O&K ??						
a.) die Lok hat irgendwann Bekanntschaft gemacht mit der "Feldbahnfabrik Breidenbach & Co., Mannheim=Neckarau"							

Ein Besuch, der jedenfalls lohnend ist, sollte bald im Terminkalender vorgemerkt werden: Der Feldbahnbetrieb wird 1985 eingestellt, da das Hochmoor gesetzlich unter Naturschutz gestellt wird.

Emil Keilrich KG 6330 Wetzlar (Güterbahnhof Nord)

Neben der bekannten Werkbahn bei der Buderus AG befindet sich direkt am Güterbahnhof (ggü. des DB-Bahnhofes) auch noch eine Schrotthandlung mit Loks. Man erreicht sie über die größere Überführung über die DB-Gleise. Von dieser Brücke aus kann man u.U. auch mal eine rangierende Lok von Buderus aufnehmen.

Die Loks bei Keilrich sind ausnahmslos interessant. Während Lok II anscheinend Reservelok ist, und sich deshalb am Werkseingang befindet, ist Lok I im Werksgelände eingesetzt. Deshalb sollte man in der

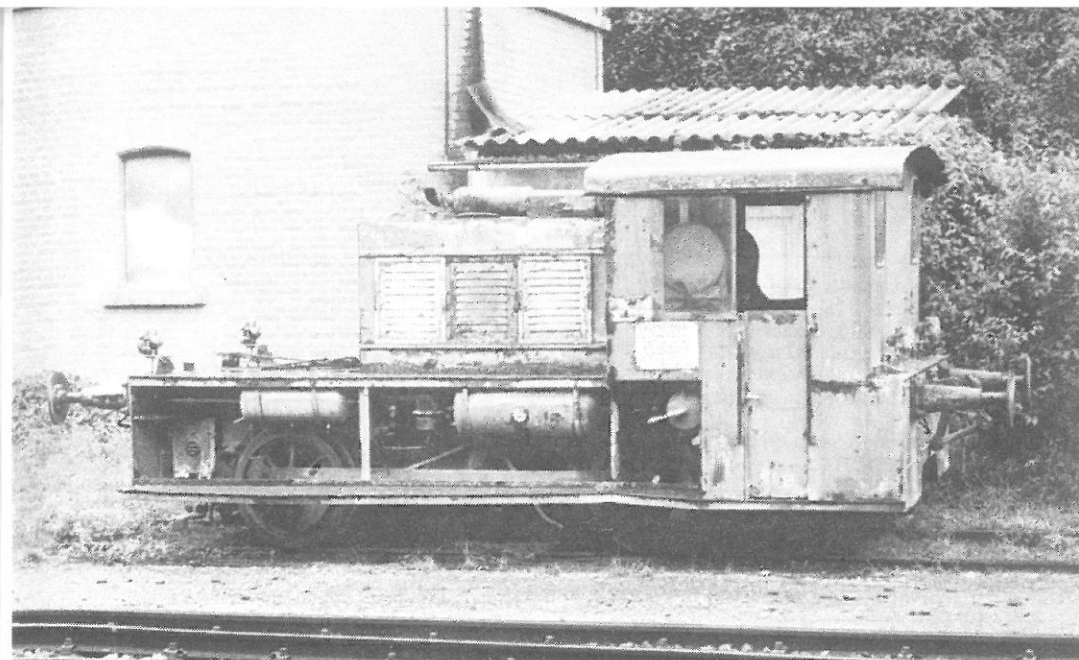
Mittagspause kommen, damit man auch diese Lok aufnehmen kann. Das Personal ist freundlich, ein Besuch kann deshalb nur empfohlen werden. Auf dem Gelände existiert kein Lokschuppen. Leider ist aber noch nicht allzuviel zu den Loks bekannt:

Emil Keilrich, Wetzlar		Spurweite: 1 435 mm					
Nr.	Herstellerdaten	AF	(t)	(km/h)	Bem.		
● I	Borsig 14 461/1934	B-dh			ex-DB Kö 4084/ 322 619		
● II	Gmdr 1 258/1935	B-dm	11	15	ex-DB Kö 0209		

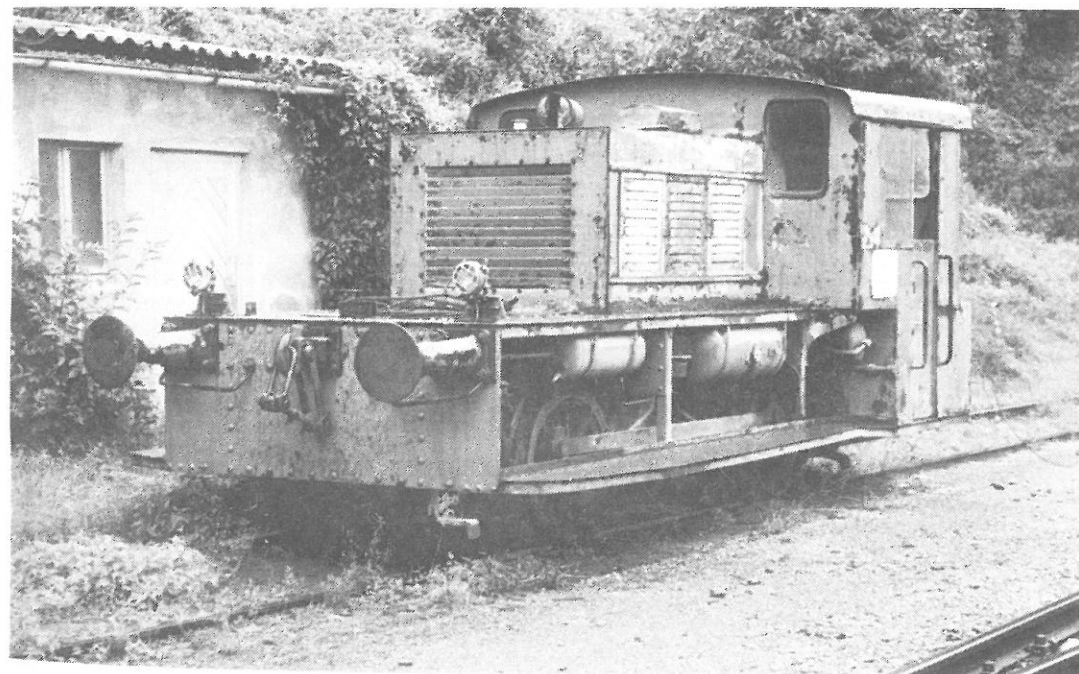
**Carl Sebald & Söhne
8561 Hartmannshof**

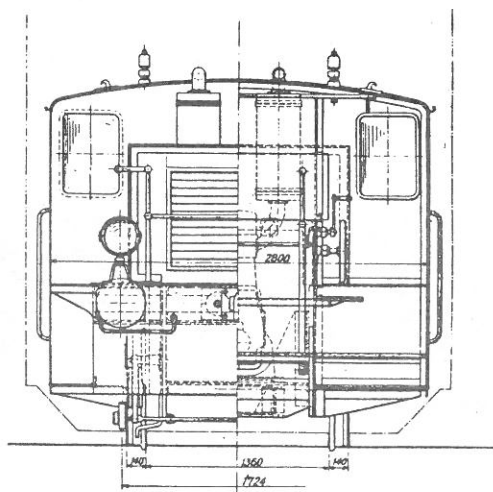
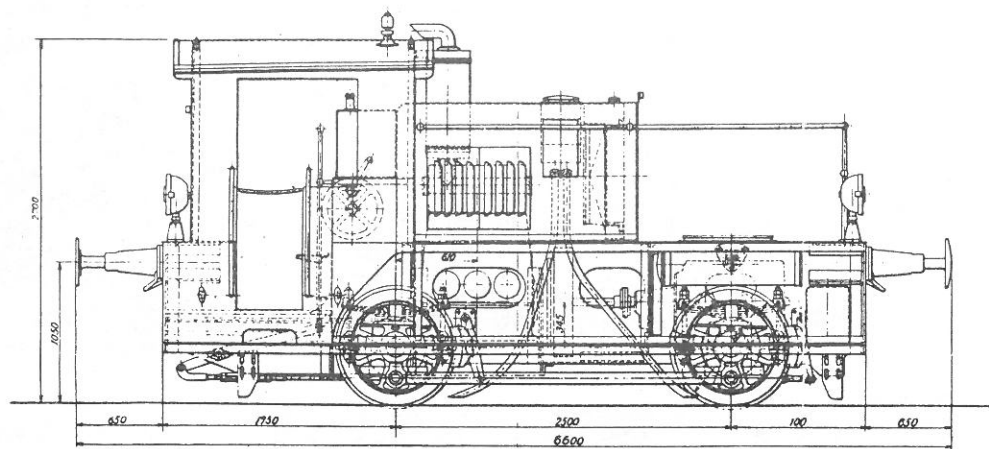
Das bestimmten Diesellok-Spezis wohlbekannte Werk liegt an der KBS 860 (Nürnberg - Furth i.W.). Direkt neben dem DB-Bahnhof Hartmannshof liegt das Zementwerk; die Lok kann gut vom Bahnsteig aus erreicht werden. Obgleich das antike Maschinchen recht gammelig aussieht, soll es sich - so der Fdl Hartmannshof - ab und an mit eigener Kraft bewegen. Allerdings gehen Gerüchte um, daß das Werk den Ofen um einen möglichst hohen Preis verschachern will. Eine bewegte - wegen fehlender Unterlagen aber nicht genau rekonstruierbare - Vergangenheit das das Lökchen auch: Geliefert wurde es zunächst an die Deutsche Reichsbahn, hielt sich dort aber nicht lange. Im Jahre 1954 ist ein Umbau bei Schöma nachgewiesen und gelangte um 1958 über die zu Krauss=Maffei gehörende Vermittlerfirma IFAG (Industrie- und Fahrzeugvertrieb, München) nach Hartmannshof.

Carl Sebald & Söhne, Hartmannshof		Spurweite: 1 435 mm					
Nr.	Herstellerdaten	Type	AF	(PS)	(t)	(km/h)	Bem.
● 4052	KrMa 15 335/1932		B-dm	90	15.1	30	a.
a.) 1932 gel. an Deutsche Reichsbahn (Kö 4052) 1954 Umbau bei Schöma 1958 über IFAG an Sebald, Hartmannshof (4052)							



Ein interessantes Fahrzeug ist die Lok der Fa. Carl Sebald & Söhne, die am Bahnhof Hartmannshof steht. Die Lok, die die Betriebsnummer 4052 noch von der Reichsbahn übernommen hat, ist leider schon ziemlich heruntergekommen. Unsere Fotos zeigen sie in ihrem Zustand am 20.08.1982.





Carl Sebald & Söhne, Hartmannshof: Lok 4052

Korrekturen und Ergänzungen

Krupp MaK GmbH, Kiel-Friedrichsort

Hier kann die Ablieferung zweier neuer Loks vermeldet werden: Im Juli ist die FabNr. 1000 818 an die Ruhrkohle-AG abgeliefert worden, die sie unter der Nr. 793 auf der Zeche Monopol (Bergbau AG Westfalen) einsetzt. Als Nr. 796 läuft MaK 1000 812 bei der RAG. Im September soll die dritte der neuen vierachsigen Standardloks an die Wanne-Herner Eisenbahn abgeliefert werden. Sie bekommt die Fabriknummer 1000 816.

Vorerst in den September ist auch die Ablieferung der Lok an die Osthannoverschen Eisenbahnen, MaK 1000 814, verschoben worden.

Als erste Lok der jüngst erschaffenen Type DE 502 wurde die FabNr. 700 078 am 10.07.1984 nach Moers überführt. Dort sollte sie für ca. 14 Tage im harten Alltagsseinsatz der Niederrheinischen Verkehrsbetriebe AG getestet und anschließend wieder nach Kiel zurückgebracht werden. Eine Übernahme durch die NIAG ist derzeit nicht geplant.

Krupp MaK GmbH, Moers

Am Sonntag, dem 21.07.1984 konnten in Moers folgende Fahrzeuge gesichtet werden:

vor der Halle: Stadthafen Hannover Lok 6 (KHD 57 538); Stadthafen Hannover Lok 4 (KHD 57 068), neu orange lackiert; HVB Kiel Nr. 4 (DWK 715), Beginn der Aufarbeitung sichtbar, Vorbau und Luftbehälter entrostet und neu grundlackiert, ansonsten noch ziemlich zerfleddert; Bundeswehr-Lok (KHD 57 591, 28 t), ex-Bentheimer Eisenbahn D 12 (MaK 220 028); ferner der NIAG-Rottenkraftwagen und ein DEMAG-Schienenkran.

in der Halle: eine 4achsige blaue MaK-Stangenlok; KS-WB 631 (MaK G 762 C); MaK 400 020 (ex Blome, Herne, früher RAG-V 560); Neusser Eisenbahn Lok IV (MaK 500 057/1972); 3achsige Gmeinder-Lok des Bundeswehr-Depots Crailsheim; 3achsige O&K-Lok; evtl. noch weitere Loks.

Claus Husen, Bilschau

Eine neue Feldbahn ist zu (zeitweiligem) Leben erwacht: Herr Hermann Husen hat im Winterhalbjahr auf einer Wiese am Bauhof der Firma einen kleinen Rundkurs verlegt, die Schöma 235 (1980 ex Gewerkschaft Hausbach III, Himmelmoor, vgl. BE-SH 1, S. 5) mit einem neuen Motor ausgerüstet und zwei Loren mit Sitzbänken versehen. Seither kommt es vor, daß er bei Erscheinen interessierter Eisenbahnfreunde auch mal einige Runden dreht ...

Rothrist Rohr GmbH, Bottrop, BE 12/80 und SH 2 8

Die vor dem Werk lange Zeit abgestellte Lok (Ruhrthaler 3530/1957) wurde vor ca. 2 Jahren zur Fa. Stahlrohr AG in Rothrist/Schweiz transportiert.

Dachziegelwerke Gebr. Nelskamp, Schermbeck, BE 3/81 9 + 12

Anfang Juli diesen Jahres bot der Feldebahnbetrieb der verschiedenen Werke im Raum Schermbeck ein trauriges Bild:

Im Dachziegelwerk IV (Gartrop) fährt lediglich die Jung 11 459 einmal am Tag zur Grube und zum Feierabend wieder zurück; sie dient dem Personal des Tonbaggers in der Grube als Beförderungsmittel. Der Tontransport mit den Kipploren ruht.

Im Schuppen abgestellt steht die Deutz 23 040/1939, OMZ 122.

Bei dem Dachziegelwerk Schermbeck (vgl. BE 3/81: Nelskamp II) liegen lediglich im angrenzenden Wäldchen und entlang der Straße zur ehemaligen Grube einige 600 mm-Gleise. Die Loks sind sämtlich verschwunden und die Betriebsanlagen der Feldebahn auf dem Firmengelände wurden dem Erdboden gleichgemacht. Verbleib der Loks ??

Idunahall AG, Schermbeck, BE 3/81 9 und BE 1/83 31-33

Die nordische Göttin Iduna, die Hüterin der goldenen Äpfel, die den Göttern ewige Jugend gaben (bon Dieu, Bubi!!), scheint auch die Feldeisenbahn dieses Ziegelwerkes mit ihrer verjüngenden Wirkung angesteckt zu haben - oder wohl die Firmenleitung: Neben der in BE 1/83 gemeldeten Inbetriebnahme einer neuen Tongrube und Anschaffung einer neuen Diema-Lok wurde nun wiederum eine neue Grube in Angriff genommen.

Direkt an der an der Strecke zur "ganz alten" Grube liegenden "alten" Grube (die aus BE 1/83) wurde ein ca. 1 km langes Neubaugleis mit festem Schotterbett durch einen Wald gelegt. Auch soll eine weitere Diema-Lok angeschafft worden sein. Bubi sagt, er berichte in Kürze ausführlich darüber!

Westdt. Quarzwerke Dr. Müller, Schermbeck-Gahlen, BE 3/81 12 und BE 4/82 27

Anfang Juli erhielt die V 36 (BMAG 11 457/1942) der Quarzwerke eine neue Hauptuntersuchung und wird demnach auch für die nächste Zeit als Reservelok zur Verfügung stehen. Weiterhin vorhanden sind die O&K 26 665/1970 und Henschel 2227/1953.

Westdt. Quarzwerke Dr. Müller, Haltern-Sythen, BE 4/81 13

Das Werk ist an die Fa. Quarzsandwerk Haltern GmbH, Haltern-Sythen, verkauft worden. Das Verbindungsgleis zum Quarzwerk wurde entfernt, die Loks sind verschwunden.

August G. Koch, Kiel, BE 2/83 11

Die Lok 2 (MBA 21 371/1940) ist Anfang 1984 verschrottet worden, nachdem der VVM seine Sammlung am Schrottberger Strand nicht um diese Maschine bereichern wollte.

Josef Wallner, Deggenorf, BE 2/84 28

Nachdem die O&K-Lok aus Düsseldorf für einen Fahrzeugüberhang gesorgt hatte, wurde noch 1983 die Lok V 20-8 (Gmeinder 4272/1946) nach Italien verkauft.

Fakse Jernbane, Fakse/Dänemark, BE 3/84 18

Eine Verjüngungskur hat unsere Tippse der Lok II (Krauss 342) verpaßt, die es trotz "Baujahr 1974" schon auf 92 Betriebsjahre gebracht hat. Das richtige Baujahr lautet natürlich 1774.

Fels-Werke Peine-Salzgitter GmbH, Seesen, BE 2/84 5-12

Die Lok 1/25 ist laut Lokführer am 20.12.1958 aus Mechernich überführt worden - dies wird stimmen, ist dort doch um 1958/59 der Betrieb eingestellt worden (Desweiteren war dort noch eine 220 PS-Deutz-Diesellok (B-dm) bis 1959 im Einsatz, die an ein Eisenverarbeitendes Werk nach Siegen abgegeben wurde).

Eine Deutz OMZ 122 der 900 mm-Bahn soll an ein Heimatmuseum Knesebeck bei Clausthal-Zellerfeld gegangen sein ??

Zu den DEMAG-Loks 1 und 2 liegt als Typenangabe auch "GS 17 ML" vor. Laut Auskunft des Personals kamen im Werk Münchehof auf der Schmalspurbahn neben einer Jung-Bn2t auch zwei Krupp-Dieselloks (Verwechslung mit DEMAG?) zum Einsatz, die aus dem Fels-Werk Salder bei Salzgitter stammen sollen. Die Bahn wurde 1959 eingestellt und die Loks daraufhin verschrottet.

Aus dem Jahr 1970 (!) liegt eine Sichtmeldung von einem Kalkwerk in Geesthacht vor, wo eine Windhoff-Lok (B-dm) mit der Nr. 2 und der Aufschrift "Fels-Werke" im Einsatz stand. Das Kalkwerk gehört aber nicht zu dieser Gruppe.

Mühlenwerke Robert Weber, Drentwede, BE 2/84 15

Die Deutz-Lok hat die Daten 14 628/1935.

Celler GmbH & Co., Dortmund, BE 2/84 22 und BE 3/84 39

Die von der DE übernommene, heutige Lok 1 (KHD 57 564/1963) ist die einzige Werklok dieser Firma. Die frühere Lok 1 (O&K 26 578/1960) verschwand vor April 1984, die O&K 25 982/1960 wurde zwischen März 1983 und April 1984 verkauft oder verschrottet.

Buderus AG, Lollar, BE 2/84 27

Bekannt ist noch die Lok Hanomag 5514/1909, Cn2t, die bis 1966 in diesem Werk eingesetzt wurde. Verbleib ?

Die WANNE-HERNER EISENBAHN UND HAFEN GMBH veranstaltet am 02. September 1984 von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr am Westhafen in Herne 2 (Wanne=Eickel) ihren mittlerweile schon traditionellen

TAG DER OFFENEN TÜR

Geboten werden u.a. kostenlose Dampfzug- und Vt601-Fahrten über das WHE-Streckennetz, Pendelfahrten Herne - Wanne=Eickel - Wanne Westhafen, Informationszüge zum STEAG-Kraftwerk, Fahrzeugschau u.a. mit Lokomotiven der WHE und der DB, Werkstatt- und Stellwerksbesichtigungen u.v.a.m.

