

Die Anlagen beider Ziegelwerke wurden inzwischen größtenteils abgerissen. Geblieben war jedoch noch lange Zeit der Eimerkettenbagger. Er wurde noch gelegentlich von den benachbarten Landwirten in Betrieb gesetzt, um Ton zur Bodenverbesserung zu gewinnen.

**(50) PreussenElektra, Abt. Wölfersheim
61200 Wölfersheim**

09.91 (AC)/ Wie in Borken betrieb die PreussenElektra auch in Wölfersheim ein Braunkohlekraftwerk. Auch hier diente eine elektrische Grubenbahn dem Kohlentransport aus den umliegenden Kohlengruben (seit 1961 nur noch Tagebau) zum Kraftwerk sowie dem Aschentransport zurück in bereits ausgebeutete Teile der Tagebaue.

Abraumtransport wurde in Wölfersheim nicht über die Schiene abgewickelt. Allerdings hatte die Grubenbahn in Wölfersheim, im Gegensatz zu Borken, ausschließlich 900 mm Spurweite. Auch in Wölfersheim zeichnete sich schon vor Jahren die Erschöpfung der rentabel abbaubaren Braunkohlenvorräte ab, so daß seit 1981 nur noch einer der drei Kraftwerksblöcke in Betrieb stand; ein zweiter diente als Reserve. Seitdem betrug die jährliche Fördermenge noch 800.000 t Kohle.

Seit der Stilllegung des Tagebaus Utphe im März 1984, welcher mit einer neun Kilometer langen, von Wölfersheim aus nach Norden führenden Strecke erschlossen war, wurde nur noch eine 6,3 Kilometer lange südliche Strecke bis zum Verladebunker bei Reichelsheim betrieben. Vom Tagebau VII bei Dorn-Assenheim gelangte die Kohle durch Bandanlagen hierher.

Asche wurde im alten Tagebau Heuchelheim verkippt, die Kippe lag auf halbem Wege an der Strecke nach Reichelsheim und wurde mittels eines Gleisdreiecks erreicht. Die Kohlenzüge - gezogen von den Krupp-Elloks - bestanden aus je sechs Sattelbodenwagen mit 28 bzw. 35 cbm Inhalt, während die Aschezüge (4 Wagen à 16 cbm Inhalt) von den Henschel-Oldtimern befördert wurden. Insgesamt waren 35 Kohle- und 21 Aschewagen vorhanden.

Der Kohlenverkehr lief in aller Regel nur an Vormittagen, während Aschezüge den ganzen Tag über zu sehen waren. Die Krupp-Diesellok diente ausschließlich für Arbeitszugeinsätze. Nach Erschöpfung des Tagebaus Dorn-Assenheim wurde der Kohleabbau zum 30.09.1991 eingestellt und das Kraftwerk nach Aufbrauchen der auf Halde liegenden Kohlenbestände Ende Oktober abgeschaltet. Noch während der laufenden Ascheabfuhr begann man Anfang Oktober mit dem Gleisrückbau, zunächst zwischen dem Verladebunker Reichelsheim und der Aschehalde.

Anfang 1992 wurden die Elloks bis auf drei Exemplare verschrottet; Lok 3 wurde inzwischen mit Wagen als Denkmal am Bahnhof Weckesheim aufgestellt, ebenso die Loks 2 und 5 am Bahnhof Wölfersheim. Die zuletzt vorhandene Diesellok 8 fand bei der Märkischen Museumsbahn in Plettenberg eine neue Heimat.

Früher vorhandene Dampflokomotiven sind in der Liste nicht berücksichtigt.

PreussenElektra AG, Abt. Wölfersheim 61200 Wölfersheim						Spur:	1435 mm		
						Datum:	08.91		
#	Nr.	Herstellerdaten		Bauart	Typ	Lstg. (PS)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bemerkung
+	1	Hen	2228/1954	Bdm	DG 26	30.0	17.0		a)
a) nach 1993 an Nordhessisches Braunkohlenmuseum, Borken									



PreussenElektra, Wölfersheim: Durch die fruchtbare Wetterau bringt am 22. Februar 1990 die alte Henschel-Lok 7 einen Asche-Leerzug zurück ins Werk. (Andreas Christopher)

PreussenElektra, Wölfersheim: Entleeren eines Asche-Zuges mit Lok 5 an der Halde, 14. September 1990. (Andreas Christopher)





PreussenElektra, Wölfersheim: Lok 3 hat an der Beladeanlage der Grube Dorn-Assenheim gerade einen Braunkohle-Vollzug übernommen und bringt ihn nun zum Kraftwerk in Wölfersheim, 22. Februar 1990. (Andreas Christopher)

Winter, Mühlheim: Die betagte O&K-Lok 2361/28 präsentierte sich am 4. September 1991 dem Fotografen. (Andreas Christopher)



PreussenElektra AG, Abt. Wölfersheim 61200 Wölfersheim						Spur: 900 mm Datum: 08.91		
#	Nr.	Herstellerdaten	Bauart	Typ	Lstg. (PS/kW)	Gew. (t)	Vmax (km/h)	Bemerkung
+	1	Krupp-AEG 3389-7315/1954	Boe		360.0	30.0	45.0	a)
+	2	Krupp-AEG 3390-7316/1954	Boe		360.0	30.0	45.0	b)
+	3	Krupp-AEG 3679-7498/1957	Boe		360.0	30.0	45.0	c)
+	4	Krupp-AEG 4463-8161/1962	Boe		360.0	30.0	45.0	d)
+	5	Hen-SSW 20333-1986/1924	Boe		172.0	24.0		e)
+	6	Hen-SSW 20334-1987/1924	Boe		172.0	24.0		f)
+	7	Hen-SSW 20335-1988/1924	Boe		172.0	24.0		f)
+	8	Krupp 3818/1957	Bdh		200.0	24.0	32.0	g) *)
		Krupp 3819/1957	Bdh		200.0	24.0	32.0	h) *)

*) Zwischen den Dieselloks Krupp 3818/1957 und dem Ersatzteilspender Krupp 3819/1957 wurden wiederholt Teile ausgetauscht. Daher ist die Fabriknummernzuordnung der in Plettenberg befindlichen Lok unklar

a) neu an HEFRAG, WÖLFERSHEIM, 1992 verschrottet
 b) neu an HEFRAG, WÖLFERSHEIM/ 1993 in Wölfersheim als Denkmal aufgestellt, 02vh
 c) neu an PREUSSEN-ELEKTRA/HEFRAG, WÖLFERSHEIM/ 1992 in Reichelsheim-Weckesheim als Denkmal aufgestellt, 02vh
 d) neu an PREUSSEN-ELEKTRA, 1992 verschrottet
 e) neu an RODDERGRUBE (1)/ Rheinische Braunkohlenwerke (1055)/ 1964 an PreussenElektra, Wölfersheim/ 1993 in Wölfersheim als Denkmal aufgestellt
 f) neu an RODDERGRUBE (2-3)/ Rheinische Braunkohlenwerke (1056-1057)/ 1964 an PreussenElektra, Wölfersheim, 1992 verschrottet
 g) neu an BRAUNKOHLININDUSTRIE ZUKUNFT (10)/ Rheinische Braunkohlenwerke (172)/ 1972 an PreussenElektra, Wölfersheim/ 1992 an Märkische Museumsbahn, Plettenberg
 h) neu an BRAUNKOHLININDUSTRIE ZUKUNFT (11)/ Rheinische Braunkohlenwerke (173)/ 1972 an PreussenElektra, Wölfersheim [Ers.Sp], nach 1973 verschrottet.

**(51) Gärtnerei Winter Nachf. Jahn
63165 Mühlheim/Main**

10.91 (WB)/ In dieser Gärtnerei existierte bis vor wenigen Jahren eine kleine 600 mm-Feldbahn, die zum gelegentlichen Transport von Blumenerde und Kompostmaterial diente. Als Triebfahrzeug kam eine 1928 gebaute offene O&K-Lok mit Vergasermotor zum Einsatz. Mit einer Reihe von Weichen und Drehscheiben war nahezu jedes Beet und Gewächshaus an die Bahn angebunden.

Da sich eine kleinere Anbaufläche außerhalb des eigentlichen Grundstücks befand, mußte sogar eine Wohnstraße überquert werden. Leider erfolgte der Einsatz der Bahn immer recht kurzfristig, so daß es schon schwierig war, sie in Betrieb zu erleben.

Bedingt durch die Reduzierung der Anbaufläche kam die Bahn seit 1988 nicht mehr zum Einsatz. Ende 1991 wurde dann der Gärtnereibetrieb völlig aufgegeben und das Feldbahnmaterial anschließend verkauft.