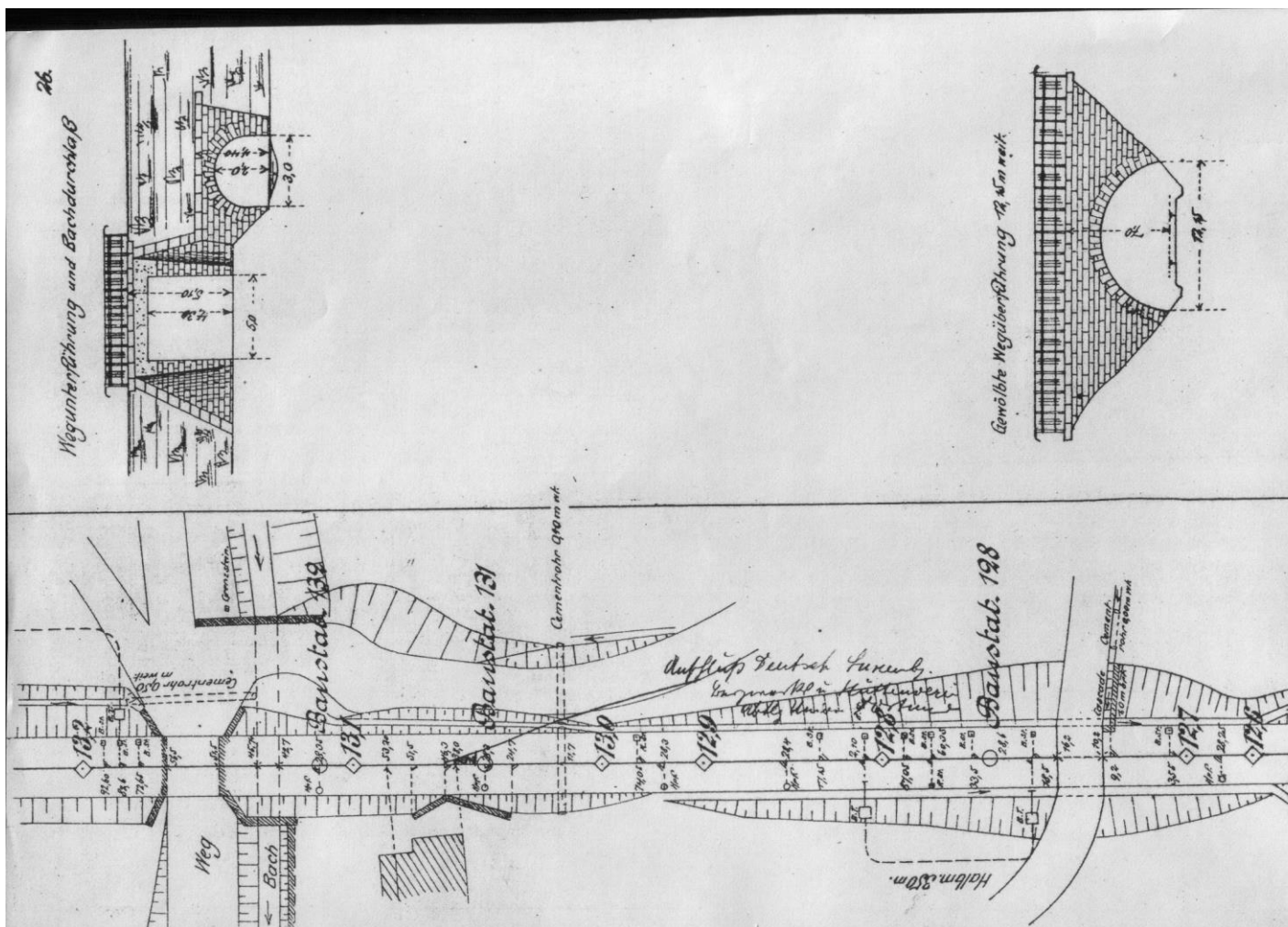


Geschichtliche Anmerkungen zur Privatanschlussbahn der Chemischen Fabrik Wocklum unter besonderer Berücksichtigung der Werkslokomotiven

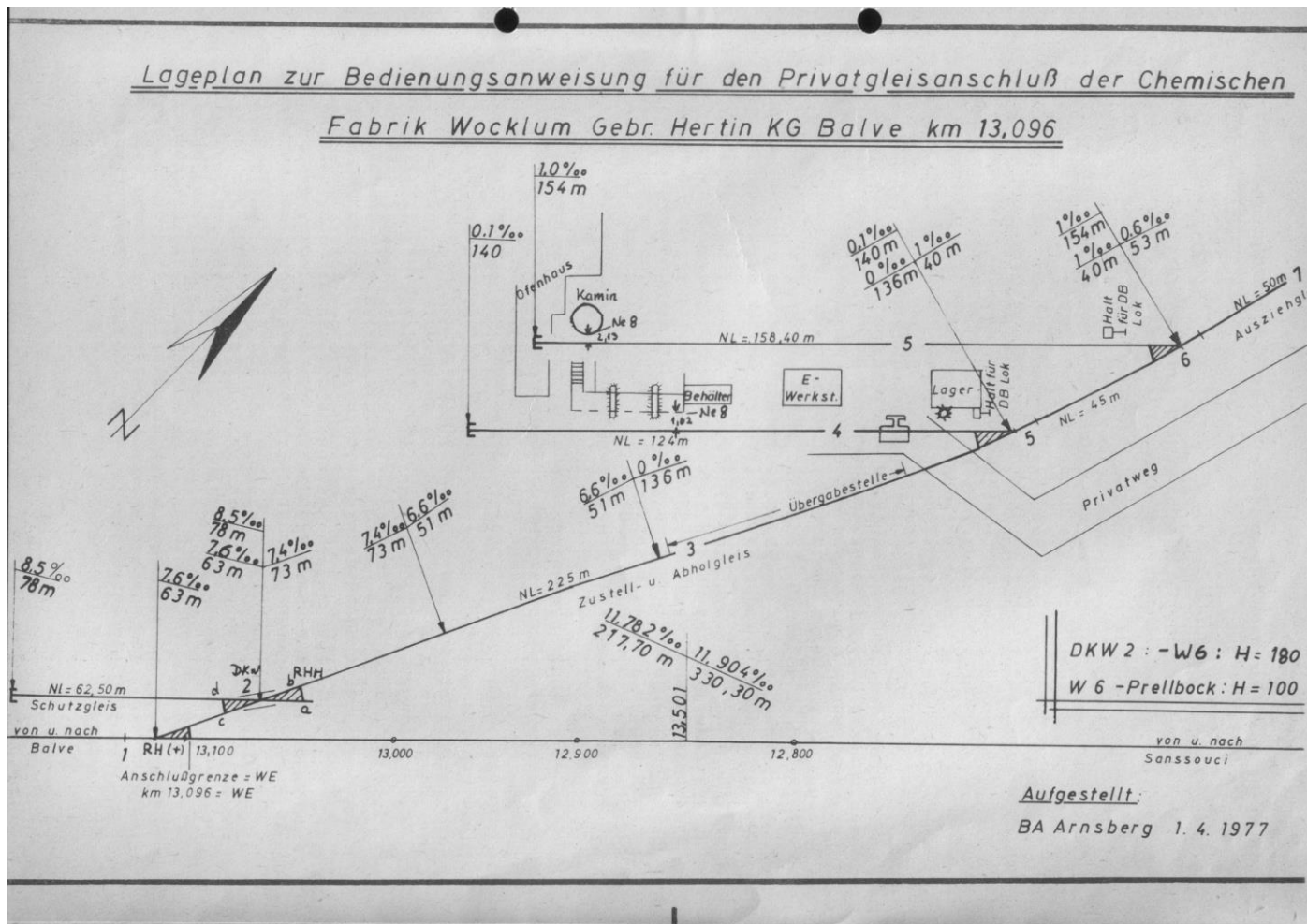
Der Privatgleisanschluss des Unternehmens Chemische Fabrik Wocklum an der Hönnetalbahn zwischen Sanssouci und Balve in km 13,096 existiert seit 1956. Am 28.9.1956 erfolgte die bahnseitige Teilabnahme des neuen Anschlusses. Auf den Tag genau drei Jahre später wurden die restlichen Gleisanlagen abgenommen.

Ursprünglich befand sich das Werk in Wocklum. Seit 1917 verfügte die Chem. Fabrik über einen normalspurigen Gleisanschluss an den Bahnhof Sanssouci, der 1919 mittels einer Schmalspurbahn mit dem Werk verbunden wurde.

Ab 1950 verlagerte das Unternehmen seinen Betrieb schrittweise zum jetzigen Standort. An gleicher Stelle befand sich einstmals ein Kalksteinbruch der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-AG (bis 1910 Dortmunder Union AG). Der Steinbruch verfügte über einen eigenen Gleisanschluss. In den „Stationierungs-Skizzen der Nebenbahn Menden-Neuenrade“ aus dem Jahre 1912 wurde handschriftlich die Anschlussweiche in km 13,1 nachträglich eingezeichnet.



Die Chemische Fabrik verfügte an ihrem neuen Standort über ein Zustell- und Abholgleis, zwei Werksgleise, ein Ausziehgleis und ein Schutzgleis mit einer Nutzlänge von insgesamt etwa 660 Metern. Weitere geplante Erweiterungen, so eine Drehscheibe, kamen nicht zur Ausführung.



Durch Sperrfahrten (Sperrung Gleis Sanssouci – Balve) wurde der Gleisanschluss DB-seitig bedient. Noch Mitte der 80er Jahre erfolgte sowohl vormittags als auch nachmittags eine Bedienung. Die Häufigkeit der Zustellung bzw. Abholung der Güterwagen wurde zunächst auf einmal täglich gesenkt. Später erfolgten die Bedienungsfahrten dreimal in der Woche, zuletzt zweimal in der Woche. Bis Ende 2001 erfolgte die Bedienung durch die Bundesbahn bzw. das Nachfolgeunternehmen DB-Cargo. Im Rahmen des Programms MORA-C war das Unternehmen Chem. Fabrik durch DB-Cargo als C-Kunde eingestuft worden. Laut DB-Cargo verursachte jede Bedienung des Gleisanschlusses zu einem Defizit von etwa 168 Mark (!). Die nächsten zwei Jahre übernahm die private Westfälische Almetalbahn (WAB) die Bedienung, bis dann Ende 2003 die letzte Bedienung erfolgte.

Die Chemische Fabrik Wocklum hatte bis zuletzt auf eine Fortsetzung des Güterverkehrs auf der Schiene gehofft, leider vergeblich. Nach Aufgabe der Kalksteinmehlverladung durch Firma Thorwesten im Ladegleis des Bahnhofs Sanssouci war die Chem. Fabrik über viele Jahre,

sieht man von der Rheinkalk GmbH & Co. KG (ehem. RWK) in Oberrödinghausen einmal ab, das Unternehmen mit dem höchsten Wagenladungsaufkommen an der Hönnetalbahn. Die Beförderung der chemischen Produkte geschah in zwei- und vierachsigen privaten Kesselwagen. Vor allem im Wareneingang wurden z.B. im Jahr 2000 noch rund 280 Wagen transportiert mit etwa 8.000 t Gefahrgut: Salzsäure, Natronlauge, Schwefelsäure und 60 %tiges Wasserstoffperoxid.

Zu den Werksloks des Unternehmens aus der Zeit vor 1961 liegen leider keine Informationen vor. Im Juli 1961 erwarb die Chem. Fabrik von der Glas- und Spiegel-Manufactur AG in Gelenkirchen-Schalke eine gebrauchte Diesel-Rangierlokomotive zum Preis von 17.500 DM. Seit Mitte 1959 war die Lok beim Vorbesitzer im Einsatz gewesen. Von welchem Unternehmen die Lok gekauft wurde, ist unbekannt. Die Glas- und Spiegel-Manufactur war aber nicht der Erstbesitzer, da die Deutz-Lok laut Betriebsbuch am 12.7.1954 vom Hersteller Klöckner-Humboldt-Deutz AG (KHD) in Köln ausgeliefert wurde. Ausgeliefert worden war die Deutz-Lok mit der Fabriknummer 55831 und der Betriebsnummer 1. Sie verfügte über eine Leistung von 55 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h.

Bei der Hauptuntersuchung im Jahr 1985 erhielt die zweiachsige, durch Stange gekuppelte Werkslok erstmals eine Druckluftbremse sowie einen neuen Lackanstrich. Bis zu diesem Zeitpunkt verfügte die Lok nur über eine mechanische Handhebelbremse, die gleichzeitig die Funktion einer Feststellbremse besaß. Über Bremsklötze wirkte die Bremse auf alle vier Räder. Nachdem der Spurkranz defekt war und eine Hauptuntersuchung für die Rangierlok anstand, entschied sich das Unternehmen 2001 für eine Ersatzbeschaffung.

Erfreulicherweise steht die alte Deutz-Lok 55831 entrostet und neu lackiert als Denkmallok gut sichtbar unmittelbar am Werkseingang und kündigt von der Zeit, als die Chemische Fabrik Wocklum ein Unternehmen mit einem bedeutenden Gleisanschluss der Hönnetalbahn gewesen ist.

Über das Unternehmen „Westdeutscher Bahn- und Baubedarf“ in Hattingen konnte eine Köf II (Kleinlok der Leistungsgruppe II) erworben werden. Zuletzt war die Rangierlok von 1997 bis 2000 bei der Wuppertaler Papierfabrik „Erfurth und Sohn“ im Einsatz zwischen Wuppertal-Rauenthal und Wuppertal Beyenburg bis zur Anschlussweiche in km 15,450.

Die Lok mit der Loknummer EMMA 96 (Fabriknummer 57138, urspr. Köf 6460, ab 1.1.1968 323 216-2) war am 16.2.1960 vom Hersteller KHD an die Deutsche Bundesbahn geliefert worden, bei der sie bis zum 31.7.1995 im Einsatzbestand war.

Von August 2001 war Lok Emma bei der Chemischen Fabrik Wocklum im Einsatz. Nach Einstellung der Bedienungsfahrten durch die Westfälische Almetalbahn Ende 2003 (letzte Bedienung: 19.12.2003) wurde die Rangierlok im September 2004 über den Händler Railtec an das Regionallager der Quelle AG in Bochum-Hamme veräußert.

Die Deutsche Bahn hat das Unternehmen mehrfach aufgefordert, die Anschlussweiche auf eigene Kosten auszubauen. Damit ist die Chemische Fabrik nicht einverstanden: Die Eisenbahninfrastruktur des Gleisanschlusses soll für eine eventuelle Wiederaufnahme der Bedienung in der Zukunft erhalten bleiben. Außerdem habe nicht das Unternehmen den Gleisanschluss gekündigt, sondern die Deutsche Bahn.

Dieser Artikel ist mit dankenswerter Unterstützung der Chemischen Fabrik Wocklum in Balve, insbesondere dem Betriebsleiter Balve und ehemaligen Eisenbahnbetriebsleiters, Ludwig Helleckes, entstanden.

Nachfolgende vier Seiten:

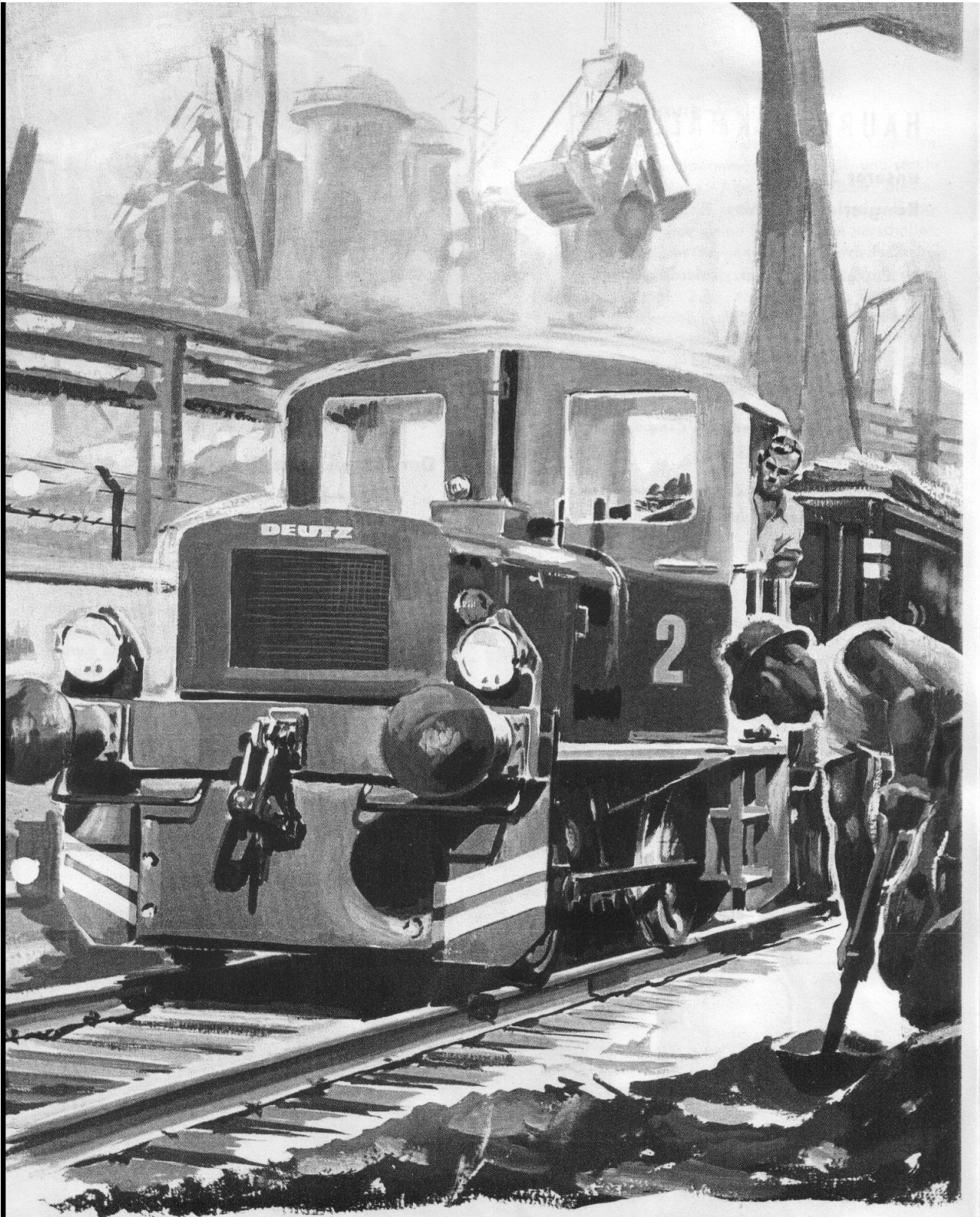
Werksprospekt der Diesel-Rangierlokomotive A 4 L 514 der Klöckner-Humboldt-Deutz AG (KHD) in Köln. 40 Jahre, von 1961 bis 2001, war eine Lok dieser Bauart bei der Chemischen Fabrik im Einsatz.

Nachfolgendes Foto:

Am 24.4.2003 wurde die Lok 55831 ein letztes Mal „umgesetzt“. Nicht aus eigener Kraft wurde umgesetzt, sondern per Kran auf ihren wohl verdienten Denkmalsplatz. Weithin sichtbar erzählt die alte Lokomotive von der Eisenbahngeschichte der Chemischen Fabrik Wocklum. (Foto: Ludwig Helleckes)

Nachfolgendes Foto:

Die letzte Bedienungsfahrt des Gleisanschlusses der Chemischen Fabrik Wocklum durch die Westfälische Almetalbahn am 19.12.2003. (Foto: Ludwig Helleckes)



DEUTZ

Diesel-Rangierlokomotive A 4 L 514 mit luftgekühltem Motor

55

PS

HAUPTMERKMALE

unserer 55 PS-
Rangierlokomotive:

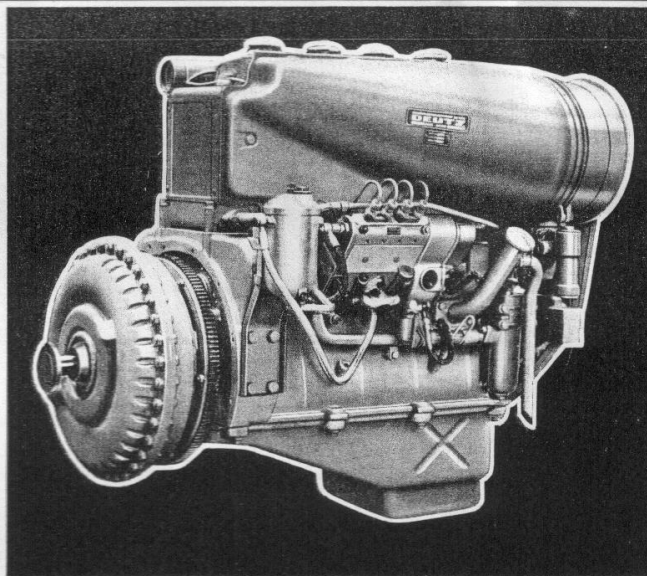
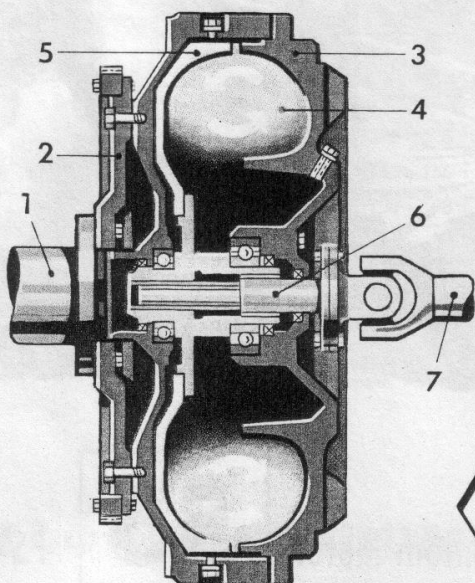
1. *Luftgekühlter* Vierzylinder-Dieselmotor
2. Hydraulische Kupplung
3. Elektrische Startanlage
4. Elektrische Lichtanlage
5. Viergang-Getriebe *mit im Eingriff bleibenden* Stirnrädern
6. Geräumiges Führerhaus mit *doppelseitiger* Bedienungsmöglichkeit für *Einmannbetrieb*
7. Fahrgestell in solider Schweißkonstruktion
8. Hauptabmessungen gemäß Staatsbahn-Vorschriften
(Technische Daten siehe 4. Seite!)

Keine Feuergefahr!

Keine Rauchbelästigung!

Keine Abhängigkeit von Kraftzentralen und Leitungen

Kein Kraftstoffverbrauch in den Arbeitspausen!



Der luftgekühlte Dieselmotor A 4 L 514

mit angeflanschter hydraulischer Kupplung arbeitet im Viertakt nach dem Wirbelkammerverfahren. Daher niedriger Einspritzdruck, große Düsenbohrung, Unempfindlichkeit gegen Kraftstoffwechsel, niedriger Verbrauch, auch bei Teillast und lange Lebensdauer von Einspritzpumpe und Einspritzventilen. Der Motor hat leicht auswechselbare Einzelzylinder mit Leichtmetallköpfen sowie Leichtmetallkolben. Die Kurbelwelle läuft in Bleibronzelagern mit geringer Reibung. Einspritzpumpe, Regler mit Antrieb und Nockenwelle für die Ventilbetätigung sind staub- und öldicht gekapselt und können leicht ein- und ausgebaut werden. Zur Erhöhung der Verschleißfestigkeit und Lebensdauer des Motors sind Filter für Ansaugeluft, Kraftstoff und Schmieröl eingebaut.

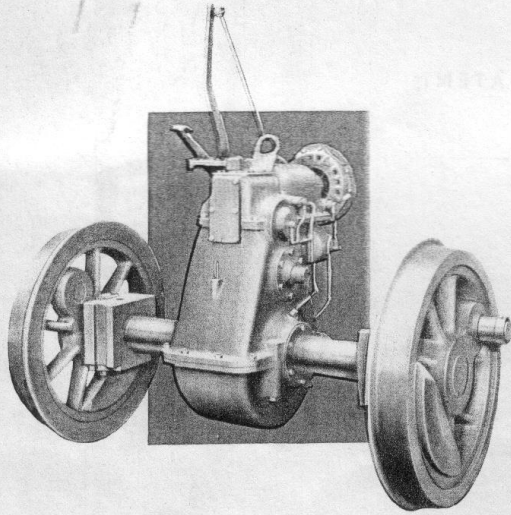
(Siehe auch Motorprospekt W 0153-3.)

Die hydraulische Kupplung

(Bauart Voith-Sinclair) ist eine Strömungskupplung, bei der die Kraftübertragung durch einen geschlossenen Ölkreislauf zwischen dem mit dem Motor verbundenen Primärrad und dem mit dem Abtrieb verbundenen Sekundärrad zustande kommt.

Durch diese hydraulische Kupplung, die außer den Lagern keinerlei sich mechanisch berührende und dem Verschleiß ausgesetzte Teile besitzt, wird eine sanfte Lastaufnahme bei größter Schonung des Dieselmotors ermöglicht. Unterhalb der niedrigsten Leerlaufdrehzahl des Motors wird das übertragbare Drehmoment der Kupplung so gering, daß ein Stehenbleiben oder Abwürgen des Motors ausgeschlossen ist.

- | | |
|---------------------------|------------------------------|
| 1 Kurbelwelle | 5 Sekundärteil der Kupplung |
| 2 Motor-Schwungrad | 6 Abtriebswelle der Kupplung |
| 3 Primärteil der Kupplung | 7 Gelenkwelle (zum Getriebe) |
| 4 Ölkreislauf | |



Das Viergang-Getriebe

sitzt direkt auf der Hinterachse der Lokomotive. Diese Konstruktion ermöglicht eine öl- und staubdichte Kapselung. Alle Getrieberäder bleiben ständig im Eingriff und es werden beim Gangwechsel lediglich kleine Schalmuffen verschoben. Während dieses Vorganges wird durch Fußhebel eine trockenlaufende Einscheiben-Reibungskupplung betätigt. Zum Ausgleich des Federspiels zwischen Getriebe und Motor dient eine Gelenkwelle (Kardanwelle). Die Vorderachse der Lokomotive wird in bewährter Weise durch Kuppelstangen angetrieben.

Im praktischen Betrieb

bewährt sich dieser neuzeitliche Lokomotiv-Typ, bei dessen Entwicklung unsere langjährigen Erfahrungen auf den Spezialgebieten des Motoren- und Lokomotivbaues Verwertung fanden, auf das Beste.

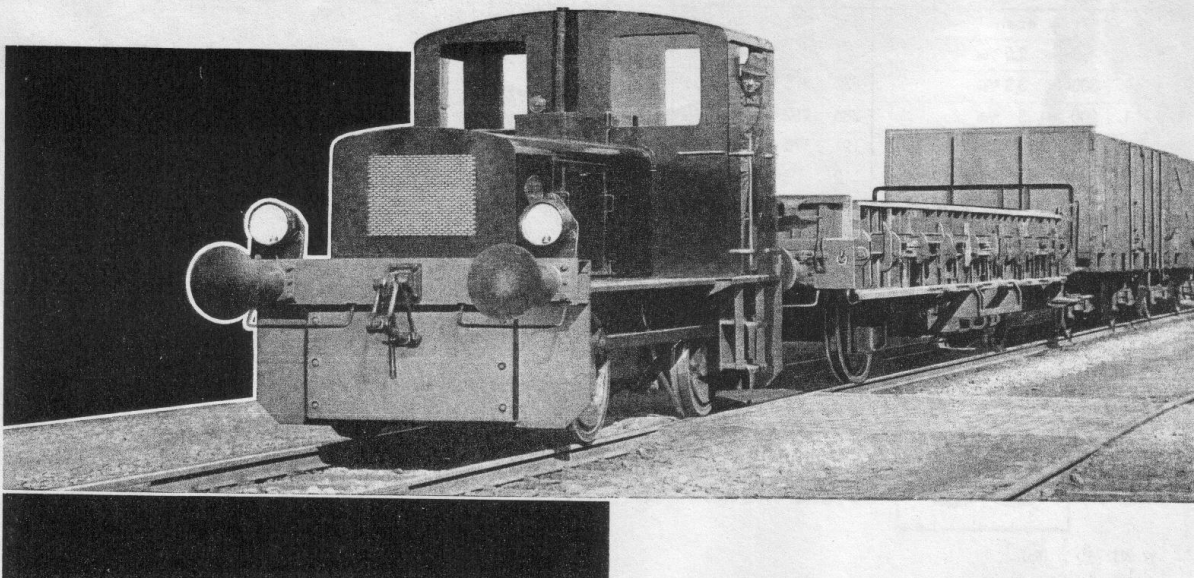
Unsere 55 PS-Lokomotive verfügt durch ihre kräftige Gesamtkonstruktion, durch das hohe Dienstgewicht und die günstige Getriebeabstufung über sehr große Zugkräfte, wie aus der umstehenden Tabelle ersichtlich ist.

DEUTZ

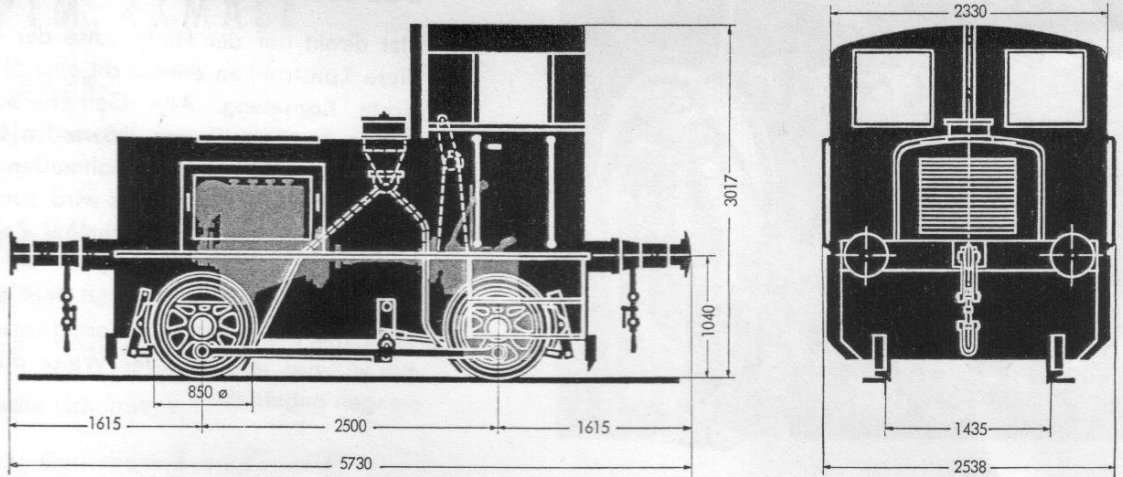
1864 Gründung der ersten Motorenfabrik der Welt
 1896 Die erste DEUTZ-Motorlokomotive
 1923 Die erste DEUTZ-Diesellokomotive
 bis 1956 über 23000 Motorlokomotiven

DEUTZ

baut heute
 Rangier- und Streckenlokomotiven bis zu 2000 PS je Einheit, mit 1 und 2 Antriebsaggregaten mit wasser- und luftgekühlten Vier- und Zweitaktmotoren eigener Herstellung.
 Grubenlokomotiven von 9-90 PS mit mechanischen Getrieben und Flüssigkeitsgetrieben.
 Schmalspurlokomotiven mit luftgekühlten Dieselmotoren.



TECHNISCHE DATEN:



Schienenspurweite ausführbar für	1000–1676 mm
Dienstgewicht (mit ± 5 % Spiel) etwa	14 t *)
Leergewicht etwa	13,75 t *)
Länge über Puffer gemessen etwa	5730 mm
Breite etwa	2538 mm
Höhe über Führerhaus etwa	3017 mm
Achsabstand B	2500 mm
Laufkreisdurchmesser der Treibräder	850 mm
Kleinstbefahrbarer Gleishalbmesser etwa	80 m
Motorleistung bei 1500 U/min	55 PS
Kraftstoffverbrauch (mit + 5 % Spiel) je PSh bei Vollast etwa	185 g
Erfahrungsgemäßer Stundenverbrauch (bei 1/2 Durchschnittsbelastung) an Kraftstoff etwa	5 kg
Erfahrungsgemäßer Stundenverbrauch an Schmieröl etwa	0,3 kg

*) Die Lokomotive kann auch mit einem Dienstgewicht von 12 Tonnen geliefert werden (Leergewicht ca. 11,75 t). In der ersten Geschwindigkeitsstufe kann dann eine Hakenzugkraft von ca. 2800 kg ausgenutzt werden, mit der eine Anhängelast von ca. 465 Tonnen auf gerader horizontaler Strecke gezogen werden kann.

Brutto-Anhängelasten

Steigungen	Gerade Strecke	Gleishalbmesser in Meter			Gerade Strecke	Gleishalbmesser in Meter			Gerade Strecke	Gleishalbmesser in Meter			Gerade Strecke	Gleishalbmesser in Meter		
		400	180	100		400	180	100		400	180	100		400	180	100
1 : ∞ = eben	526	431	341	238	322	260	203	141	192	151	116	81	112	89	68	44
1 : 400 = 2,5 ‰	371	316	264	198	213	191	156	116	131	109	89	65	75	63	50	35
1 : 300 = 3,3 ‰	337	296	246	186	205	176	146	109	119	101	82	62	68	58	46	32
1 : 200 = 5 ‰	286	252	216	168	169	149	127	98	98	84	71	55	55	47	39	28
1 : 100 = 10 ‰	191	176	156	129	112	102	90	74	63	57	50	39	33	20	25	18
1 : 50 = 20 ‰	112	106	98	75	64	60	55	47	34	31	28	23	15	14	12	9
1 : 40 = 25 ‰	91	89	81	64	51	48	45	39	26	24	22	18	10	9	—	—
Fahrgeschwindigkeiten	3,5 km/h			5,7 km/h			9,3 km/h			15,0 km/h						
Hakenzugkräfte auf gerader horizontaler Strecke	3200 kg *)			1900 kg			1150 kg			660 kg						

Abbildungen, Maße und Gewichte sind für die Ausführung unverbindlich.

