

## Ziegelwerk Waldsassen AG, Waldsassen 600mm



In den frühen Nachkriegsjahren erwarb der aus dem Sudetenland vertriebene Industrielle Hart das brachliegende **Ziegelwerk Waldsassen** in der Oberpfalz und brachte den Betrieb mit Hilfe seines langjährigen Betriebsleiters Hans Schnur wieder in Gang. Man betrieb seit dieser Zeit bis zu Beginn der 70er Jahre eine dem Tontransport dienende schmalspurige Werkbahn der Spurweite 600mm, welche durch ihren ungewöhnlichen Streckenverlauf und die



elektrische Traktionsart auffiel. Die mit doppelpoliger Fahrleitung und 110 Volt Gleichstrom elektrifizierte Strecke begann in der Entladehalle, im Kellergeschoß des Ziegeleigebäudes. Da eine zwischen Werk und Tongrube verlaufende Ortsstraße den freien Gleisverkehr nicht zuließ, entledigte man sich dieses Hindernisses mittels eines langen, aus Backsteinen gemauerten Tunnels, welcher die Straße rechtwinklig

unterlief. Werksseitig mündete er direkt in die Entladung, grubenseitig direkt in die Tongrube, so daß nur die Reststrecke zur jeweiligen Abbaustelle im Freien verlief.

Im Laufe ihrer Betriebszeit verfügte die Bahn über zwei elektrische Lokomotiven, von denen die erste zumindest 1947 schon vorhanden war. Ob sie bereits mit der Ziegelei erworben worden war, oder erst nach dem Krieg gebaut wurde, ist noch nicht ganz klar. Es handelte sich



um ein sehr primitives Eigenbau – Fahrzeug, das auf einer Traverse mit normalen Lorenachsen aufgebaut war. Die Maschine konnte lediglich in Vorwärts- und Rückwärtsfahrt gebracht werden und verkehrte führerlos mit zwei 0.75cbm – Muldenkippern.

Wegen ihres geringen Reibungsgewichtes war sie oftmals kaum in der Lage ihren Zug zu befördern, obwohl die Strecke keine nennenswerten Steigungen aufwies. Mitte der 50er Jahre entschloß man sich dann zur Konstruktion einer besseren Lok, die alte wurde verschrottet. Das neue Fahrzeug wurde vom Elektrikermeister der benachbarten Porzellanfabrik gefertigt und mutete recht professionell an. Es hatte einen schweren Rahmen aus kräftigem U-Profilstahl, der vorne und hinten halbrund gebogen war und feste Pufferplatten aufwies. Unter dem Aufbau befand sich ein 3 PS „starker“



Antriebsmotor, der seine Kraft vermittelt Keilriemen auf eine Riemenscheibe und von dort weiter auf eine Achse übertrug. Mit dieser war auch die zweite Achse durch eine Rollenkette gekuppelt. Die Achsen ruhten in großzügig dimensionierten Eluco – Rollenlagern. Der Fahrshalter hatte wiederum nur je eine Fahrstufe für Vorwärts- und Rückwärtsfahrt. Als Stromabnehmer fanden Kohleschleifstücke Verwendung, von denen sich auch noch ein ganzer Karton original-

verpackter Exemplare fand, als wir nach Ersatzteilen suchten. Lackiert war sie mit grüngrauem Maschinenlack. Insgesamt entsprach die Lok den Anforderungen voll und ganz und blieb bis zur Einstellung des Bahnbetriebes zu Beginn der Siebziger Jahre in Verwendung.

Anschließend warf man sie einfach aus dem Gleis, brannte den Aufbau entzwei und entnahm den Motor.

Die Arbeiter in der Lehmgrube bedienten sich einer eigenen Rangierlok. Diese mußte klein genug sein, auch leichte Drehscheiben und Kletterdrehscheiben befahren zu können, daher beschaffte man 1964 einen gebrauchten Strüver Schienen-Kuli. Bei Ausfall der Ellok versah er auch Ersatzdienst auf der Strecke.

Vom führerlosen Feldbahnbetrieb ist uns folgendes bekannt: Die Ellok hielt in der Grube und der Entladung automatisch an, weil sie die Fahrleitung verließ. Man schob sie jeweils einfach wieder unter die



Leitung und legte den Fahrshalter ein, dann fuhr sie wahlweise mit den beladenen Loren in Richtung Werk oder mit den leeren Wagen in Richtung Grube. Die sehr niedrig montierte Fahrleitung wurde übrigens bis zur Einstellung des Betriebes immer wieder von der Berufsgenossenschaft bemängelt – geändert wurde trotzdem nichts...

### Fundsituation:

Bei einer Feldbahnexkursion 1991 fanden wir die aus dem Gleis geworfene, stark demolierte Ellok vor dem grubenseitigen Tunnelausgang liegend. Etwa vier bis fünf 0.75cbm – Muldenkipper waren auszumachen. Die Oberleitungsmasten und Gleise in der Grube waren längst abgebaut, jedoch waren die Bahnanlagen im Tunnel noch - mit Ausnahme der kupfernen Oberleitung - vollständig vorhanden. Die Gleisprofilhöhe betrug 70mm.



Im Tunnel fanden sich mehrere Kletterdrehscheiben. Herr Hart sen. schenkte uns die Lok, wofür wir uns auf diesem Weg nochmals bedanken möchten!

Erst 1995 nahmen wir Kontakt zum pensionierten Betriebsleiter Hans Schnur auf, der uns sehr freundlich Auskünfte zu Lok und Betrieb gab. Gleichzeitig beschaffte er uns auch die wichtigsten Komponenten der elektrischen Bahnausrüstung (Generator, Anlasser) sowie die Schleifstücke für die Stromabnehmer und den originalen Ellokmotor, der im Werk Schirnding eingelagert war! Vom noch vorhandenen Strüver, der in der nicht einzusehenden Entladehalle abgestellt war, erfuhren wir erst durch ihn und konnten auch diesen, einschließlich einiger Ersatzteile, in unsere Sammlung aufnehmen. Vielen herzlichen Dank!!!

### Ungeklärte Fragen:

- Wurde die ältere Ellok mit dem Werk übernommen, oder wurde sie erst nach dem Krieg gebaut?
- Wie sah der Tontransport in der Vorkriegszeit aus? Lok vorhanden? Handbetrieb? Tierbetrieb?

Lokliste:

Nummer	Hersteller	Fabriknr	Baujahr	Typ	Leistung (PS)	Gewicht (t)	max. km/h	Herkunft
-	Eigenbau	-	?	-				a)
-	Eigenbau	-	ca. 1955	-	3			b)
-	Strüver	60343	1955	Schienen-Kuli	5.5	0.73	8	c)

- a) 1947 vorhanden  
ca. 1955 verschrottet
- b) neu  
1991 an Fränkisches Feldbahnmuseum
- c) neu an Hannoversche Handelsgesellschaft, Visselhövede (Händler)  
an ?  
1964 an Ziegelwerk Waldsassen AG  
1995 an Fränkisches Feldbahnmuseum

## Bilder vom Abtransport der beiden Loks



Eigenbau Ellok Baujahr ca. 1955



Strüver Schienen-Kuli 60343 Bj.1955

