

Lok 1 Akku-Lok, von Heyden Chemie

Hersteller	Gottwald-Müller
Baujahr	1940
Fahrmotor	Kaiser
Leistung	5,5 KW
Bauart	Elektromotor
Kühlung	Luft
Vmax	9 km/h
Achsfolge	Bo
Ø Treibrad	650 mm
Länge ü. Puffer	4500 mm
Höhe ü. S.O.	2640 mm
Achsstand	1500 mm
Spurweite	1435 mm
Kraftübertragung	Vorgelege
Dienstgewicht	10,43 t
Leergewicht	10,43 t
Bauart Bremse	Gegenstrom
Bauart Handbremse	Handspindel
Tonsignal	Hupe



Die kleine Lokomotive mit der Betriebsnummer 01 wurde 1940 von der Maschinenfabrik Gottwald-Müller in Berlin-Oberschöneweide hergestellt und noch im Mai dieses Jahres an den Besteller, die Süddeutsche Holzverzuckerungs AG in Regensburg - Schwabelweis geliefert. Hier dürfte die Lok vor allem mit den eingehenden Holztransporten beschäftigt gewesen sein.

Nach dem 2. Weltkrieg dürfte es die Akku-Lok bei den Nachfolge-Firmen Von Heyden, Bristol-Myers-Sqibb und DSM Fine Chemicals, die in erster Linie in der Chemie-Branche angesiedelt und tätig waren, vor allem mit Kesselwagen zu tun gehabt haben. Von Vorteil dürfte für die kleine Lok vor allem ihr kurzer Radstand von 1.500 mm gewesen sein, da die Gleisanlagen auf dem Firmengelände extrem enge Radien, u.a. mit einer sogenannten Deutschland-Kurve, aufweisen.

Im Jahr 1999, schließlich, hat die Firma DSM Fine Chemicals GmbH die Lok, die in den letzten Jahren nur noch untätig im Lokschuppen auf dem Firmengelände gestanden hatte, den Regensburger Eisenbahnfreunden, RSWE e.V. zu einem symbolischen Preis überlassen, um einen langfristigen Erhalt des seltenen Stückes in Regensburg zu gewährleisten.

Die Lok befindet sich zurzeit in Aufarbeitung, wobei die Erneuerung der kompletten Verkabelung bereits erledigt ist und auch die elektrische Bremse, die nicht mehr funktionierte, ist wieder funktionsfähig. Außerdem hat die Lok einen neuen Akku-Satz erhalten, die Aufarbeitung der Aufbauten ist bereits sehr weit fortgeschritten, als Letztes wurde das Dach und die Fenster sowie die Fenstereinfassungen erneuert.

V 40-1 Hafenverwaltung Regensburg

Hersteller	Krauss-Maffei
Baujahr	1951
Fahrmotor	MAN
Leistung	400 PS
Bauart	W8V17,5/22A
Kühlung	Wasserkühlung
Vmax	47 km/h
Achsfolge	C
Ø Treibrad	1100 mm
Länge ü. Puffer	8200 mm
Höhe ü. S.O.	3800 mm
Achsstand	3000 mm
Spurweite	1435 mm
Kraftübertragung	Hydraulisch (Blindwelle)
Dienstgewicht	48 t
Leergewicht	46 t
Bauart Bremse	Druckluft
Bauart Handbremse	Handspindel
Tonsignal	Druckluftpfeife, Läutewerk



Aus den Wehrmachtslokomotiven der Baureihe V 36 entwickelte Krauss-Maffei in München-Allach 1949 die Baureihe V 40, die erstmals 1951 an die Hafenbahnen von Aschaffenburg (3 Stück) und Regensburg (4 Stück) ausgeliefert wurden. In Abwandlung zur V 36 hatte man jedoch, der engeren Gleisradien wegen, die Blindwelle hinter die dritte Kuppelachse verlegt und damit den Achsstand verkürzt, so, dass man nun einen kleinsten Radius von 50 m befahren konnte. Die damals 180.600,- DM teuren Loks lösten die bisher eingesetzten Bundesbahnloks der Baureihen 92.20 (bayer. R 4/4) und 50 ab. Sie wurden aus betriebstechnischen und wirtschaftlichen Gründen beschafft und bewährten sich im schweren Rangiereinsatz über 40 Jahre lang in jeder Hinsicht. Mit diesen Maschinen wickelte Lokpersonal der Hafenverwaltung den gesamten Verkehr im Regensburger Hafen ab, wobei allerdings Rangier- und Stellwerkspersonal von der DB gestellt wurden. Die hier ausgestellte V 40-1 wurde unserem Verein 1998 von der Hafenverwaltung überlassen.

Im Übrigen sind auch die sechs Schwester-Lokomotiven bei verschiedenen Firmen und Vereinen noch erhalten. Weitere Loks dieser Baureihe wurden in teils abgeänderter Form an verschiedene Staatsbahnen (Indien, Thailand), aber auch Industriebetriebe in Italien, den Niederlanden, Südafrika und Angola geliefert.

Gmeinder 5371 RFC Lok 2, Regensburg

Hersteller	Gmeinder & Co.
Baujahr	1965
Fahrmotor	Deutz
Leistung	70 PS
Bauart	
Kühlung	Luftkühlung
Vmax	15 km/h
Achsfolge	B
Ø Treibrad	850 mm
Länge ü. Puffer	5.460 mm
Höhe ü. S.O.	2.800 mm
Achsstand	2530 mm
Spurweite	1435 mm
Kraftübertragung	Hydraulisch (Kette)
Dienstgewicht	14 t
Leergewicht	13,8 t
Bauart Bremse	Druckluft
Bauart Handbremse	Handspindel
Tonsignal	Druckluftpfeife, Läutewerk



Die Lok von Gmeinder & Co., 5371/1965, die lediglich über eine Druckluft-Lokbremse verfügt, wurde für den leichten Rangierdienst konstruiert. Daher waren Faktoren wie die Geschwindigkeit (15 km/h), einfache robuste Gestaltung, geringe Fußbodenhöhe des Führerhauses ü. Schienenoberkante (0,7 m), gute Sichtverhältnisse und zwei gleichwertige Bedienungsstände wichtige Grundvoraussetzungen. Die Lok ist nach den Bestimmungen der BOA gebaut, so, dass sie zu Befahren der Gleisanlagen der DB AG auf Antrag beim zuständigen LfB zugelassen werden kann.

Anfang Januar 2004 konnte unser Verein die Lok, der in Insolvenz befindlichen RFC (Regensburger Fein Chemie) kaufen. Die Lok, die sich in ausgezeichnetem Zustand befindet, wurde 1965 vom damaligen Eigentümer der Van Hayden Chemie angeschafft und später, wie das Werk, von der DSM Adeno GmbH übernommen und im innerbetrieblichen Verkehr weiterverwendet. Schon in den letzten Jahren sank das Transportvolumen mit der Bahn immer mehr, so, dass die Lok nur noch sporadisch und schließlich am 21.12.2001 letztmals eingesetzt wurde und danach nur noch im Lokschuppen abgestellt war. Das endgültige Aus kam nach der Aufgabe des Produktionsstandortes durch die DSM Adeno und die Übernahme der Produktion durch die RFC als diese Firma 2002 Insolvenz anmelden musste.

DB-Kleinlok 323 646-0, Köf 6334

Hersteller	Gmeinder & Co
Baujahr	1958
Fahrmotor	Kaelble
Leistung	118 / 128 PS
Bauart	GN 130s
Kühlung	Wasserkühlung
Vmax	30 / 45 km/h
Achsfolge	B
Ø Treibrad	850 mm
Länge ü. Puffer	6450 mm
Höhe ü. S.O.	2890 mm
Achsstand	2500 mm
Spurweite	1435 mm
Kraftübertragung	Hydraulisch (Kette)
Dienstgewicht	17 t
Leergewicht	16 t
Bauart Bremse	Druckluft/Fußhebel
Tonsignal	Drucklufthorn



Zu Beginn der 30-iger Jahre entwickelten Industrie und Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft für kleinere Bahnhöfe und Anschlussgleise geeignete Rangierlokomotiven. Auf der Basis der Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe I entstanden die Einheitskleinlokomotiven der stärkeren Leistungsgruppe II mit verschiedenen Verbrennungsmotoren mit Leistungen zwischen 50 und 107 PS. Unterschiede gab es bei den Maschinen in der Arbeitsweise und der Bauart der Motoren, aber auch bei der Kraftübertragung, die mechanisch, elektrisch oder hydraulisch erfolgte. Erst ab 1971 wurden die noch vorhandenen 46 Maschinen bei der DB mit Druckluftbremsen ausgerüstet.

Bei der hier gezeigten Lok handelt es sich um ein Fahrzeug, aus der Fertigung der Firma Gmeinder, Fabr.-Nr. 5046, das am 18.06.1958 als Köf 6334 abgenommen wurde und seinen ersten Einsatzort im Bf Spiegelau, Bw Plattling, hatte. Vor ihrem Einsatz wurde die Lok als Werks-Lok dem Bw Regensburg 1 zugeteilt und schließlich am 30.12.1987 abgestellt. Dort war sie über einige Jahr im Rundhaus abgestellt, musste jedoch in den letzten Jahren aus Platzmangel mit einem Freigleis unmittelbar am Lokschuppen vorlieb nehmen. Entsprechend hat ihr der Zahn der Zeit zugesetzt. Die Lok wurde Ende Oktober 2002 von der DB Cargo AG erworben und anschließend in den Regensburger Hafen geschleppt. In der Zwischenzeit wurde die betriebsfähige Maschine unter Leitung von T. Mattusch zerlegt, sandgestrahlt und nach einer Neulackierung wieder zusammengebaut.

Kö 0204 (311 204-2) Lok I Südstärke GmbH Sünching

Hersteller	Gmeinder&Co.
Baujahr	1935
Fahrmotor	Deutz
Leistung	50 PS
Kühlung	Luftkühlung
Vmax	18 km/h
Achsfolge	B
Ø Treibrad	850 mm
Länge ü. Puffer	5.575 mm
Höhe ü. S.O.	3.005 mm
Achsstand	2.500 mm
Spurweite	1435 mm
Kraftübertragung	Mechanisch (Kette)
Dienstgewicht	10,2 t
Leergewicht	10 t
Bauart Bremse	Fußhebelbremse
Bauart Achslager	Wälzlager
Tonsignal	Auspuffpfeife,



Von 1934 bis 1936 erhielt die Deutsche Reichsbahn Klein-lokomotiven der Leistungsgruppe I. Die Auslieferung be-gann also erst ein Jahr nach der Auslieferung der ersten Lok der Leistungsgruppe II, nachdem sich herausgestellt hatte, dass auch für eine Kleinlok im Leistungsbereich zwi-schen 25 und 30 PS eine wirtschaftliche Verwendungsmög-lichkeit bestand. Die Betriebserfahrungen mit den 1934 beschafften Loks führten bereits 1935 dazu, dass ein ver-stärktes Los von 60 Maschinen (Kö 0185 bis 0244) u.a. mit massiverem Rahmen und stärkerer Motorisierung (35 bis 39 PS) und 1936 schließlich eine zusätzlich verstärkte Bauart mit den letzten 45 Loks entstand. Als trotz dieser Verbesserungen Ende der 40-iger Jahre die Loks erneut als zu schwach angesehen wurden, erfuhren sie durch den Einbau eines 50 PS starken luftgekühlten Deutz- Motors mit Vorschaltgetriebe eine weitere Leistungssteigerung und Vereinheitlichung. Neben zwei Baumusterloks war auch unsere Lok ein Versuchsmuster, denn sie erhielt eine Voith-Sinclair-Kupplung zwischen Motor und Getriebe, je-doch kein Vorschaltgetriebe. Die Lok wurde 1936 beim Bw Regensburg in Betrieb genommen, im Bf Regenstauf und schließlich in Landshut eingesetzt, bevor sie 1969 als 311 204-2 aus dem DB-Bestand ausschied und als Lok I zur Südstärke GmbH nach Sünching kam. Lieferung / Abnahme 17.08.1936

Kleinlok, Fa. Andre Büchl

Hersteller	Deutz
Baujahr	1949
Fahrmotor	Kaelble
Leistung	107 PS
Bauart	A6M 517
Kühlung	Wasserkühlung
Vmax	30 km/h
Achsfolge	B
Treibrad Ø	850 mm
Länge ü. Puffer	6450 mm
Höhe ü. S.O.	2890 mm
Achsstand	2500 mm
Spurweite	1435 mm
Kraftübertragung	Hydraulisch (Kette)
Dienstgewicht	17 t
Leergewicht	16 t
Bauart Bremse	Fußhebelbremse
Tonsignal	Auspuffpfeife



Zu Beginn der 30-iger Jahre entwickelten Industrie und Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft für kleinere Bahnhöfe und Anschlussgleise geeignete Rangierlokomotiven. Auf der Basis der Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe I entstanden die Einheitskleinlokomotiven der stärkeren Leistungsgruppe II mit verschiedenen Verbrennungsmotoren mit Leistungen zwischen 50 und 107 PS. Unterschiede gab es bei den Maschinen in der Arbeitsweise und der Bauart der Motoren, aber auch bei der Kraftübertragung, die mechanisch, elektrisch oder hydraulisch erfolgte. Erst ab 1971 wurden die noch vorhandenen 46 Maschinen bei der DB mit Druckluftbremsen ausgerüstet.

Da auch die Industrie kleine, kostengünstig arbeitende Rangierlokomotiven benötigte, der Betrieb einzelner Dampflokomotiven war hier noch unwirtschaftlicher, wurden viele ausgemusterten Köf-Lokomotiven von der jeweiligen Staatsbahn übernommen. Aber auch neue Maschinen wurden bei den einzelnen Herstellerfirmen Deutz, Jung, BMAG, Krauss-Maffei und Orenstein & Koppel unmittelbar beschafft. So entstand die hier ausgestellte Lok bei Klöckner Humboldt Deutz in Köln und versah anschließend ihren Dienst bei der Fa. Andre Büchl Kalk- und Portlandzementwerk GmbH in Regensburg. Ihre letzte Hauptuntersuchung erhielt die Lok am 10.05.96, stand aber zu dieser Zeit schon als Reserve-Lok vorwiegend abgestellt in der Fahrzeughalle. Am 24. Februar 2001 wurde sie schließlich den RSWE von der Walhalla Kalk GmbH & Co KG, Regensburg, für die Industriebahn-Sammlung zu einem symbolischen Preis überlassen.

Maffei Bfl 3634 ehem. Papierfabrik Fürst zu Fürstenberg

Hersteller	Maffei
Baujahr	1910
Antrieb	Heißdampf
Leistung	150 PS
Bauart	Dampfspeicherlok
Vmax	15 km/h
Achsfolge	B
Ø Treibrad	650 mm
Länge ü. Puffer	6.816 mm
Höhe ü. S.O.	2700 mm
Achsstand	2500 mm
Spurweite	1435 mm
Kraftübertragung	Kuppelstangen
Dienstgewicht	24 t
Bremsgewicht	4,2 t
Bauart Bremse	Handhebelbremse
Wasserraum	8.000 L
Dampf	1600 L Heißdampf mit 12 atü



Die kleine Dampfspeicher - Lokomotive 3634/1910 wurde 1910 über die Bahnindustrie Aktiengesellschaft, Fabrik für Bahnbedarf, mit Central-Verwaltung in Hannover-Herrenhausen, für **11.300,- RM** von der Fürst zu Fürstenbergschen Papierfabrik in Neustadt i. Schwarzwald (heute: Titisee-Neustadt) von der Lokomotivfabrik Maffei in München gekauft.

Hier dürfte die Werkslok 1, auch „Sommerlok“ genannt (Betriebs-Nr. 74), zusammen mit der, sechs Jahre später von der Lokomotivfabrik Hohenzollern beschafften, weiteren Dampfspeicher-Lok, „Winterlok“ genannt, mit dem gesamten Rangiergeschäft auf dem Werksgelände und dem ca. 3,50 km langen Verbindungsgleis zum Bahnhof Neustadt beschäftigt gewesen sein. Es dürfte sich dabei im wesentlichen um den Verschub der eingehenden Holztransporte und abgehenden Waggons mit Papiererzeugnissen gehandelt haben.

Nach dem 2. Weltkrieg war unsere Lok bis etwa 1980 im Betrieb der Papierfabrik im Einsatz. Erst danach wurde die Maschine abgestellt und schließlich 1981 von seiner Durchlaucht, dem Fürsten zu Fürstenberg der Stadt Neustadt als Schenkung überlassen und als Denkmal am Kinderspielplatz an der Schottenbühlstraße aufgestellt. Erst danach übernahm eine O&K-Diesellok vom Typ MB 10 N die Rangiergeschäfte und löste erst die „Sommerlok“ von Maffei, aber schon kurze Zeit später auch die „Winterlok“ von Hohenzollern ab.

Nach einer Anfrage der RSWE beschlossen die Stadtväter von Titisee-Neustadt schließlich 2004, nachdem die regionalen Museen kein Interesse gezeigt hatten, die Lok an unseren Verein abzugeben.

Lok 9 Südzucker AG Werk Regensburg

Hersteller	Henschel
Baujahr	1957
Fahrmotor	Henschel
Leistung	240 PS
Typ	DH 240
Kühlung	Wasserkühlung
Vmax	30/60 km/h
Achsfolge	B
Ø Treibrad	
Länge ü. Puffer	
Höhe ü. S.O.	
Achsstand	
Spurweite	1435 mm
Kraftübertragung	Hydraulisch (Blindwelle)
Dienstgewicht	28 t
Bauart Bremse	Druckluft
Bauart Handbremse	Handspindel
Tonsignal	Drucklufthorn



Die Maschine vom Typ DH 240 mit der Fabrik-Nummer 29199 wurde 1957 bei Henschel in Kassel gebaut und am 17.05.1957 an die Süddeutsche Zuckerfabrik AG, Werk Rain, als Lok „1“ ausgeliefert. 2001 wurde die Lok schließlich nach Regensburg umgesetzt und als Nummer „9“ in den Lok Bestand dieses Werks eingereiht. Zu dieser Zeit waren in Regensburg noch zwei weitere Maschinen vorhanden: Lok „2“, eine modernere Henschel-Lok des Typs DHG 240, die schon länger, ohne Fristen, im Lokschuppen abgestellt war, sowie Lok „8“ eine O&K Maschine, die aber auch schon länger im Freien abgestellt war. Der deutlich ältere Neuankömmling wurde zur Einsatzlok und wickelte den bereits stark reduzierten Rangierbetrieb bis zur Stilllegung des Bahnverkehrs im Werk im Jahr 2005 ab. Danach wurde auch sie abgestellt. Die beiden anderen Maschinen wurden schließlich 2006 abgegeben. Lok „2“ wurde verkauft und Lok „8“ erhielt bei der NEWAG in Oberhausen eine HU und ging als Haupteinsatzmaschine ins Werk Zeitz.

Seither stand Lok „9“ abgestellt im mittlerweile stillgelegten Werk Regensburg und konnte im Mai 2009 von den RSWE e.V. erworben werden. Die Lok der Bauart Bdm stammt aus der sogenannten Übergangsbaureihe, der 2. Generation von Henschel-Maschinen, die in dem Zeitraum von 1954 – 1958 gefertigt wurden. Diese Maschinen mit dieselhydraulischem Antrieb waren geprägt durch stark abgerundete Formen und erhielten, gegenüber der 1. Generation, ein zur Mitte versetztes Führerhaus um eine bessere Rundumsicht zu gewährleisten. Zusätzlich wurden die Vorbauten zur Sichtoptimierung zu den Fahrzeugenden hin stark abgeschrägt, was den Maschinen den Beinamen „Buckel-Henschel“ einbrachte.

LH 2, Luitpoldhütte, Amberg

Hersteller	Deutz
Baujahr	1957
Fahrmotor	KHD
Leistung	150 kW / 200 PS
Bauart	A12 L614R
Kühlung	Wasserkühlung
Vmax	30 km/h
Achsfolge	B
Treibrad Ø	850 mm
Länge ü. Puffer	7350 mm
Höhe ü. S.O.	3450 mm
Achsstand	2650 mm
Spurweite	1435 mm
Kraftübertragung	Hydraulisch (Blindwelle)
Dienstgewicht	28 t
Leergewicht	27 t
Bauart Bremse	Druckluft
Tonsignal	Drucklufthorn, Läutewerk



Bei dieser von der Luitpoldhütte, Amberg, übernommenen Lokomotive handelt es sich um eine mittelschwere Industriebahn-Bauart, die ausschließlich in Betrieben und bei der Bundeswehr eingesetzt war. Sie ist leistungsmäßig zwischen Köf und V40-1 anzusiedeln.

Die hier ausgestellte Lok wurde 1957 beschafft und war ausnahmslos bei der Luitpoldhütte, einem Betrieb der Oberpfälzer Schwerindustrie, im Werksrangierdienst vor den, mit Rohmaterialien eingehenden und Fertigprodukten (Gussteile für Pumpen, Motoren und Getriebe) ,abgehenden Zügen im Einsatz.

Sie war dort bis in die 90-iger Jahre im aktiven Dienst und wurde dann als Reservelok auf dem Werksgelände hinter stellt. Da sie ungeschützt im Freien abgestellt war, hat zum einen der Zahn der Zeit, zum anderen jugendlicher Leichtsinn seine Spuren hinterlassen.

Die Lok wurde dem Verein erst im Oktober 2002 kostenlos überlassen und am 06.Nov.2002 per Tieflader nach Regensburg transportiert. Sie ist, trotz ihres schlechten Außenzustandes, funktionsfähig und soll in den nächsten Jahren aufgearbeitet werden.

Unsere Feldbahnlokomotiven



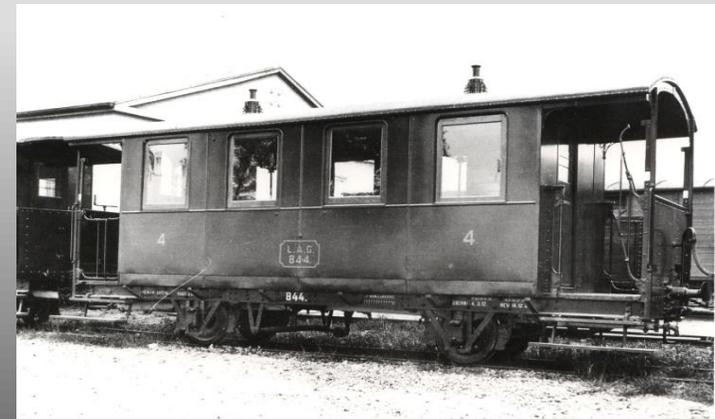
Kokswaggon der Maxhütte, Sulzbach-Rosenberg



Deutz Industrielok



Waggons der Walhallabahn



Werklok Schrottag



Güterzugwaggons



Klv 51

