

Bonaforther Lokomotiven: Die Werksloks des Alphalint-Zellstoffwerks

Von Eckart Rüsich

1. Einleitung

Obwohl Bonaforth heute abseits des Straßendurchgangsverkehrs liegt, war und ist das kleine Dorf doch seit Jahrhunderten vom großen Waren- und Personenverkehr auf Wasser, Straße, und Schiene besonders geprägt. Erwähnt seien die Fulda-Schiffahrt, die alte Chaussee Göttingen-Kassel und die Hannöversche Südbahn, die jedoch alle Bonaforth nur streiften bzw. immer noch streifen, ohne eine bedeutende Haltestelle zu bilden. Hier soll allerdings daran erinnert werden, dass Bonaforth ab 1955 für 35 Jahre lang auch ein Ziel- und Endpunkt der Eisenbahn war. Ursache war das *Alphalint*-Werk und in diesem Zusammenhang gehörten nacheinander zwei kleine Dieselloks zum Ortsbild. Der Fund von historischen Fotografien der Lokomotiven war Anlass dieses Beitrags für die Internetseite der Bonaforther Ortsheimatpflege.



Abb.1: Die rote Jung-Werkslok vor dem Holzlager des *Alphalint*-Werks Bonaforth, Blick vom Bahndamm herunter nach Süden, Aufnahme 1977 von Berthold Hertzfeldt (www.eisenbahn-nord.de)

2. Alphalint-Werk

Die Lokomotiven waren Werksfahrzeuge der *Westfälischen Zellstofffabrik AG* auf ihrem *Alphalint-Werk*, das 1955/56 an der oberen Bonaforther Straße zwischen der Ortslage Bonaforth und der Löwenau errichtet wurde (**Abb. 2**) und bis zur Insolvenz 1990 auch als wichtiger regionaler Arbeitgeber fungierte. Das ortsbildprägende *Alphalint-Werk* lag direkt am Bahndamm der alten Eisenbahnstrecke Münden-Kassel und ist nach dem Abbruch aller Werksgebäude in den Jahren 1993/94 fast spurlos verschwunden. Heute befindet sich dort seit 2010 der Solarpark der Firma *Hüther Solea*.

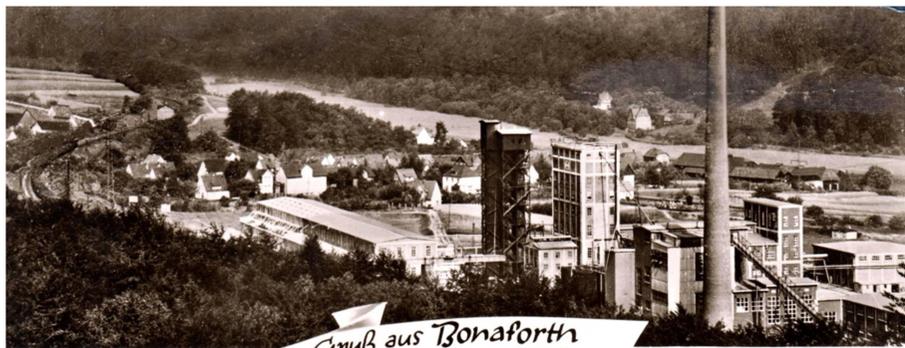


Abb. 2 (oben): Ansicht des *Alphasint-Werks* Bonaforth von Südosten. Im Vordergrund das Werk, hinten die Fulda, links schlängelt sich die Bahnlinie. Anschlussgleis und Rangiergleise des Werks sind vom Wald im Vordergrund verdeckt. Um 1960/70. (Archiv Ortsheimatpflege Bonaforth, Ausschnitt aus einer Ansichtskarte)

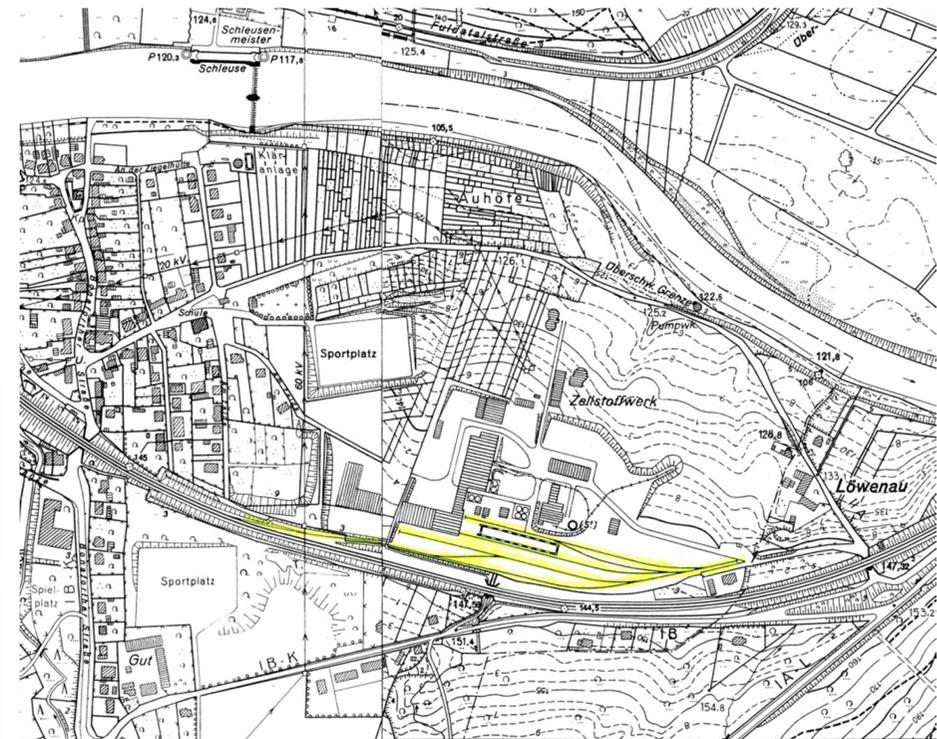


Abb. 3 (rechts): Topographische Karte von Bonaforth von 1966/77 mit Lage des *Alphasint-Werks* („Zellstoffwerk“). Oben verläuft der Fulda-Fluss unten die Bahntrasse. Gelb markiert sind Anschlussgleis und Rangiergleise auf dem Werksgelände.

Am Bahn-Streckenkilometer 144,8 besaß das *Alphasint-Werk* eine sogenannte Anschlussbahn, d.h. ein von der damaligen Bundesbahn für das Werk errichtetes Anschlussgleis. **Abb. 3** zeigt auf einer Karte die Lage des *Alphasint-Werks*, **Abb. 4** das ehemalige Anschlussgleis und **Abb. 5** Reste der Werksgleise. Das Anschlussgleis ist im Oktober 2006 endgültig demontiert worden, wie mir Mündens Stadtarchiv Stefan Schäfer im August 2020 berichtete.



Abb. 4 (links): Blick von der Bahntrasse Münden-Kassel nach Osten, links zweigt das Anschlussgleis zum *Alphalint*-Werk ab. Aufnahme der 1950er-Jahre von Kurt Glieschke. (Archiv der Ortsheimatpflege Bonaforth)

Abb. 5 (rechts): Reste der *Alphalint*-Werksgleise auf dem Solarpark-Gelände. Blick nach Westen, 2020. (Aufnahme Eckart Rüsich)

Abb. 6 (unten rechts): Krupp-Lok des *Alphalint*-Werks, 1950er-Jahre (Aufnahme Kurt Glieschke, Bonaforth. Archiv Ortsheimatpflege Bonaforth)



3. Die Krupp-Werklok als erste Bonaforther Lokomotive

Schon von Anbeginn des *Alphalint*-Werks benötigte man seit 1955 eine werkseigene kleine Lokomotive für den Materialtransport beim Neubau und später dann für den Schienentransport der eintreffenden Holzrohstoffe und der abgefertigten Produkte des Zellstoffwerks. Zuerst verwendete man eine vom *Alphalint*-Mutterwerk in Wildshausen bei Arnshausen zur Verfügung gestellte Lok. Es gibt derzeit nur eine einzige bekannte (leider überbelichtete) Fotografie dieser ersten Bonaforther Lokomotive. Sie befindet sich im Archiv der Ortsheimatpflege Bonaforth und stammt von dem damals jugendlichen Bonaforther Kurt Glieschke, der das Foto während der Aufbauzeit des Zellstoffwerks aufnahm. (Abb. 6)



Als ich dieses Schwarzweißfoto im August 2020 dem Eisenbahnforscher Martin Schiffmann (Initiator der Internetseite www.werksbahn.de) vorlegte, konnte er sofort Auskunft geben. Er erkannte, dass es sich um eine Krupp-Lokomotive vom „Typ 100/100 PS“ aus der Zeit von vor 1945 handelte, von der einst nur 3 Exemplare gebaut worden waren. Ein Abgleich mit seinen Krupp-Unterlagen und den Informationen aus der Internetseite www.ragierdiesel.de konnte die Geschichte weitgehend aufklären: Die Bonaforther Lokomotive war 1940 bei *Krupp* in Essen hergestellt und ursprünglich am 3. Februar 1940 für das *Alphalint*-Hauptwerk Wildshausen ausgeliefert worden. 1955 wurde sie als 15 Jahre alte Gebrauchtllok ans neue Zweigwerk Bonaforth abgegeben und tat dort acht Jahre lang ihren Dienst im Rangierverkehr.

1963 wurde die Krupp-Lok weiterverkauft. Obwohl die Verkaufsgeschichte dieser ersten Bonaforther Lokomotive nicht dokumentiert ist, ist ihr späteres Schicksal teilweise bekannt. Denn viele Jahre später entdeckten im Jahr 2003 Eisenbahnforscher die ehemalige Bonaforther Lok in der Zuckerfabrik *Iscal Sugar* in der belgischen Ortschaft Moerbeke wieder. 2003 dort entstandene Fotos zeigten die alte Krupp-Lok mittlerweile in der grünen Firmenfarbe der dortigen Zuckerfabrik. (**Abb. 7**)



Abb. 7: Die alte Bonaforther Krupp-Lok in der belgischen Zuckerfabrik Moerbeke, 10. Oktober 2003 (Aufnahme von Alexander Leroy, www.ragierdiesel.de)

4. Die Jung-Werkslok als zweite Bonaforther Lokomotive

Die Bonaforther Lokomotiven-Geschichte endete noch nicht, denn im selben Jahr 1963 schaffte das Bonaforther *Alphalint*-Werk eine neue Werkslok an; nun eine „Jung RK 11 B“. (**Abb. 1, 8, 9**) Hersteller war die 1885 gegründete *Lokomotivfabrik Arnold Jung* in Kirchen (Siegerland), die 1976 ihre Lokomotiven-Produktion einstellte. Jung produzierte ab 1960 ein „RK“-Programm kleinerer

Dieselloks für den leichten Rangier- und einfachen Anschlussbahnverkehr. Die „Jung RK 11 B“ wurde in den Jahren von 1960 bis 1963 in neun Exemplaren zum Listenpreis von 93.950,- DM ausgeliefert.

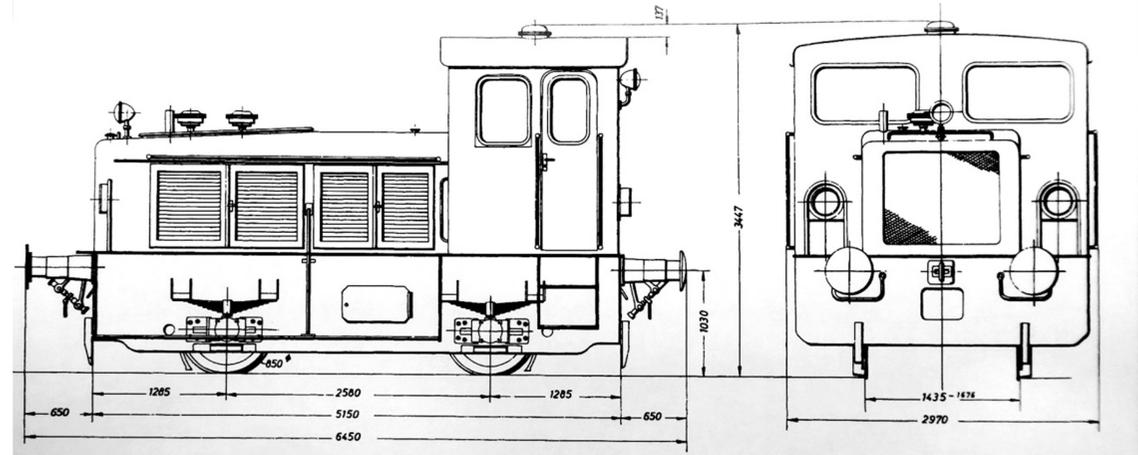


Abb. 8 (links): Die rote Jung-Werkslok des *Alphalint*-Werks Bonaforth, Blick vom Bahndamm herunter nach Süden. Aufnahme 1977 von Berthold Hertzfeldt (www.eisenbahn-nord.de).

Abb. 9 (rechts): Werkszeichnung der „Jung RK 11 B“ (Sammlung Stefan Lauscher, entnommen aus: Lauscher/Moll, *Jung-Lokomotiven*, Bd. 2, 2014, S. 296, Bild 470)

Die rot gestrichene Bonaforther Jung-Lok war auffällig, auch weil sie direkt neben der Bahn-Hauptstrecke ihren Rangierdienst versah. Daher ist sie immer wieder Eisenbahnfreunden aufgefallen, die die noch aktive *Alphalint*-Werkslok in den 1970er- und 1980er fotografierten. Der erste war am 17. März 1973 „Walter D.“ (Pseudonym), der sein Foto später im Internetforum www.drehscheibe-online.de veröffentlichte. (Abb. 10). Weitere zwei Fotos vom 5. August 1977 sind dem heute in Kiel wohnende Eisenbahnforscher Berthold Hertzfeldt zu verdanken. Hertzfeldt berichtete mir im August 2020, dass er als Jugendlicher 1977 mit seinen Eltern Sommerurlaub in Reinhardshagen machte und damals mit dem Mofa alleine den Landkreis erkundete und alles fotografierte, was mit dem Thema Eisenbahn zusammen hing. (Abb. 1, 8) Einige dieser Bilder veröffentlichte Berthold Hertzfeldt viele Jahre später auf seiner Internetseite www.eisenbahn-nord.de. Und schließlich entstanden im März 1988 noch einmal zwei Fotos von Thomas Richter aus Wuppertal, die 2020 auf der Internetseite www.forum.zusi.de erschienen. (Abb. 11, 12)



Die Jung-Werkslok beim Rangiereinsatz im *Althalint*-Werk Bonaforth. Abb. 10 (links): 17. März 1973 (Aufnahme von „Mikado-Freund“ (Pseudonym), www.drehscheibe-online.de). Abb. 11 (Mitte) Abb. und 12 (rechts): 22. März 1988 (Aufnahmen von Thomas Richter, Wuppertal)

Leider ist die hier beschriebene rote Jung-Lok des *Althalint*-Werks verschollen. Zuletzt wurde sie 1993/94 beim Werksabriss von der damit beauftragten Firma Frye verwendet, die selbst 2002 ebenfalls in Insolvenz ging, womit sich die Spur der Lok verliert.

Übrigens wurde eine baugleiche und nur wenige Monate jüngere Jung-Werkslok RK 11 B im Jahr 1963 an die Zuckerfabrik in Nordstemmen (Landkreis Hildesheim) ausgeliefert. Sie trägt die direkt anschließende Produktionsnummer 13437, so dass man auch deswegen von einer sehr engen ‚Verwandtschaft‘ sprechen kann. Diese gelb gestrichene Jung-Lok wurde von der Zuckerfabrik nach 58 Jahren 2021 betriebsbereit an einen Privatmann verkauft, der sie vor dem alten Güterbahnhof in Nordstemmen abstellte.

(Zur Lok in Nordstemmen vgl. <https://www.entlang-der-gleise.de/lokuebersicht/PLZ-30000-39999.html>, Zugriff 06.03.2022, dort Eintrag zu: 31171 Nordstemmen. - Freundliche Hinweise von Herrn Jannik Wagner von der Arbeitsgemeinschaft Historische Eisenbahn e.V. mit Museumsbahnhof in Almstedt-Segeste von 2020/22, der ehemals in der Zuckerfabrik arbeitete und die Jung-Lok fuhr.)

Soviel zur derzeit rekonstruierbaren Geschichte der zwei Bonaforther Lokomotiven des *Althalint*-Werks. Ob in Bonaforther Privatarchive oder Archiven von Eisenbahnfreunden noch weitere Fotos dieser Loks – und vor allem der ersten Krupp-Lok – existieren? Und vielleicht finden sich sogar noch Zeitzeugen-Berichte, auch zum damaligen Rangiereinsatz. Und wo ist die Jung-Werkslok verblieben? Freundliche Meldungen hierzu nimmt entgegen die Ortsheimatpflegerin von Bonaforth, Angela Sohnrey.

5. Technische Daten

Erste Bonaforther *Alphalint*-Werkslok / Krupp (nach www.rangierdiesel.de):

- Kleinlokomotive/Rangierlok,
- Hersteller: Lokomotiv- und Waggonbaufabrik *Krupp* der *Friedrich Krupp AG*, Essen, Fabriknummer 1696, Typ 100/100 PS, Bauart B-dh,
- Baujahr 1940, Bestellung durch *Thüringische Zellwolle AG*, Schwarzta; Auslieferung an *Westfälische Zellstoff AG „Alphalint“*, Wildshausen (Westfalen),
- Regelspur 1435 mm, 2 Achsen,
- MAN 4-Zylinder-Viertaktmotor, 110 PS,
- Dienstgewicht 24 Tonnen.



Zweite Bonaforther *Alphalint*-Werkslok / Jung (nach [Lauscher/Moll 2014](#)):

- Kleinlokomotive/Rangierlok,
- Hersteller: Lokomotivfabrik *Arnold Jung*, Kirchen a.d. Sieg, Fabriknummer 13436/1962, Typ RK 11 B, Bauart B-dh,
- Baujahr 1962, Auslieferung 07.03.1963 an die *Westfälische Zellstoff AG „Alphalint“* Wildshausen (Westfalen) für das Werk Bonaforth,
- Regelspur 1435 mm, 2 Achsen, Radstand 2580 mm, Raddurchmesser 850 mm,
- Daimler-Benz 6-Zylinder-Dieselmotor OM 315, 120 PS bei 1800 UpM, Kraftübertragung durch Voith-Wandler RS17y,
- Gesamtlänge über alles 6,45 m, Breite 2,97 m, Höhe 3,45 m,
- Dienstgewicht 20 Tonnen, maximale Zugkraft 6,66 Tonnen,
- Höchstgeschwindigkeit maximal 15 km/h.



6. Quellen

Zur *Alphalint*-Werkslok der Firma Krupp

- Archiv der Ortsheimatpflege Bonaforth (Foto-Bestand von Kurt Glieschke mit einem Bild der Bonaforther Krupp-Lok aus den 1950er-Jahren)
- Hans-Dieter Haeuber: Krupp im Dienste der Elektro- und Diesellokomotive. Moers 1983, S. 49 (Prospektfoto einer fabrikneuen „Diesel-Industrielokomotive von 100 PS“)
- <https://www.rangierdiesel.de/index.php?nav=1410394&id=87040&action=portrait> (Zugriff 20.01.2022. Internetseite mit einem Fahrzeugportrait der Krupp-Lok und Fotos von 2003 in der Zuckerfabrik von Moerbeke, Belgien.)

Zur *Alphalint*-Werkslok der Firma Jung

- Stefan Lauscher, Gerhard Moll: Jung-Lokomotiven. Geschichte und Lokomotiven der Arn. Jung Lokomotivfabrik in Jungenthal 1885-1987. Band 2, EK-Verlag, Freiburg (Breisgau) 2014, S. 294-298. (Mit Angaben zur Werks- und Typengeschichte, auch der RK 11 B.)
- <http://www.werkbahn.de/eisenbahn/lokbau/jung.htm> (Zugriff 20.01.2021. Internetseite über die *Arnold Jung Lokomotivfabrik GmbH*, Jungenthal, Kirchen a.d. Sieg.)
- <http://www.merte.de/BE/archiv/34346-01.htm>, identisch mit <http://www.bahn-express.de/archiv/34346-01.htm> (Zugriffe 20.01.2022. „Bahn-Express“-Katalogartikel von 2004 von Martin Schiffmann und Jens Merte über die Werksbahn der *Westfälischen Zellstoff AG*, Werk Bonaforth.)
- <https://www.rangierdiesel.de/index.php?nav=1410394&id=87040&action=portrait> (Zugriff 20.01.2022. Internetseite mit einem kurzen Fahrzeugportait der Jung-Lok.)
- <https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?017,6210236,6211164#msg-6211164> (Zugriff 20.01.2022. Chatverlauf im „Historischen Forum“ von 2012 mit einem Beitrag von „Mikado-Freund“ (Pseudonym) vom 17.12.2012 mit einem 1973er-Foto der Jung-Lok.)
- <https://eisenbahn-nord.de/1Privat/Ablage%20Fotoseiten/Westfaelische/Textablage.htm> (Zugriff 20.01.2022. Internetseite von Berthold Hertzfeld mit zwei 1977er-Fotos der Jung-Lok sowie Kurzhinweisen zur Werksbahn in Bonaforth.)
- <https://www.forum.zusi.de/viewtopic.php?t=16595> (Zugriff 20.01.2022. Chatverlauf „Modul Bonaforth“ zur virtuellen Rekonstruktion der Fuldataibahn, mit einem Beitrag von „Thomas R.“ (= Thomas Richter, Wuppertal) vom 01.10.2020, der zwei 1988erer-Fotos der Jung-Lok veröffentlichte.)

(Recherchen: Sommer 2020; Text-Stand: 06. März 2022)