



<b>Grußwort Oberbürgermeister Stadt Augsburg</b>	<b>5</b>
--	----------

<b>Der lange Weg der Augsburger Industrie zu einem Gleisanschluss</b>	<b>6</b>
---	----------

Der »Gleisanschluss« verliert seine Anschließter	13
--	----

Die Papierfabrik Haindl (seit 2001 UPM) – der letzte Gründungsaktionär	14
--	----

<b>PRÄG – von der Warenagentur zum Energieanbieter</b>	<b>18</b>
--	-----------

<b>In Augsburg, um Augsburg und um Augsburg herum – die Kundschaft der AL</b>	<b>24</b>
---	-----------

Auch um Augsburg herum – sind die AL-Güterzüge unterwegs!	32
---	----

<b>Eine Brücke kann kein Jubiläum feiern</b>	<b>36</b>
--	-----------

## Grußwort Oberbürgermeister Stadt Augsburg

Liebe Bürgerinnen,  
liebe Bürger,

125 Jahre Augsburger Localbahn sind ein wirklich stolzes Jubiläum. Bereits seit dem Jahr 1889 sammelt und verteilt die Localbahn nun schon Güter aller Art in Augsburg. Sie ist dabei als unabhängige, nicht bundeseigene Güterverkehrsbahn mit eigenem Schienennetz im Innenstadtbereich in dieser Form einzigartig in Deutschland.



Aber auch für die Augsburgerinnen und Augsburger ist sie von ganz besonderer Bedeutung. Sie ist untrennbar mit Augsburg und seiner Entwicklung zu einem modernen Wirtschaftsstandort verbunden. Darüber hinaus ist sie für viele von uns aber auch mit nostalgischen Erinnerungen verknüpft. Denn schon als Kinder haben wir staunend die für unsere Localbahn typischen orangefarbenen Loks und die vielen, daran angehängten Waggons bei ihrer Fahrt durch die Stadt beobachtet.

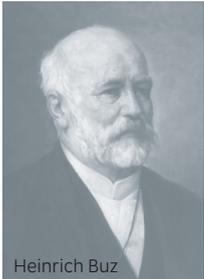
Und auch heute, 125 Jahre nach ihrer Gründung, ist sie immer noch von großer Bedeutung für viele der hier ansässigen Unternehmen. Ihre Vorteile liegen auf der Hand: Große Ladungen können schnell und zu einem günstiger Preis transportiert werden, außerdem verfügt sie über einen direkten Anschluss an das Schienennetz der Deutschen Bahn. Sie entlastet die Augsburger Straßen dadurch von rund von 66.000 Sattelzügen pro Jahr. Somit ist sie also alles andere als ein Relikt aus einer längst vergangenen Zeit, ganz im Gegenteil: sie ist äußerst innovativ und zukunftsfähig. Eine Region wie Schwaben und Augsburg lebt davon, dass die logistische Anbindung reibungslos funktioniert. Dem strategischen Nutzen der Localbahn fällt dabei die Aufgabe zu, Augsburg als Umweltstadt voranzubringen, sie bindet unsere Stadt an die internationale Wertschöpfungsketten an. Darüber hinaus kann die Augsburger Localbahn als Motor für Augsburg in ihrer Funktion als Umschlagzentrale schienengebundener Verkehre von größtem Nutzen sein. Kurz und gut: Die Augsburger Localbahn stellt einen wesentlichen infrastrukturellen Standortfaktor für die Wirtschaft der Stadt und der Region Augsburg dar. Wenn es die Augsburger Localbahn nicht schon lange gäbe, dann wäre es höchste Zeit, sie jetzt zu erfinden. So gebührt heute mein Dank auch all denen, die durch ihre Arbeit und ihr Engagement an dieser 125-jährigen Erfolgsgeschichte mitgeschrieben haben. Ich wünsche dem Betrieb der Localbahn auch in Zukunft viel Glück und Erfolg und Ihnen - liebe Bürgerinnen und Bürger - nun viel gute Unterhaltung beim Lesen der Festschrift »125 Jahre Augsburger Localbahn«.

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Kurt Gribl'. The signature is fluid and cursive.

Dr. Kurt Gribl  
Oberbürgermeister der Stadt Augsburg

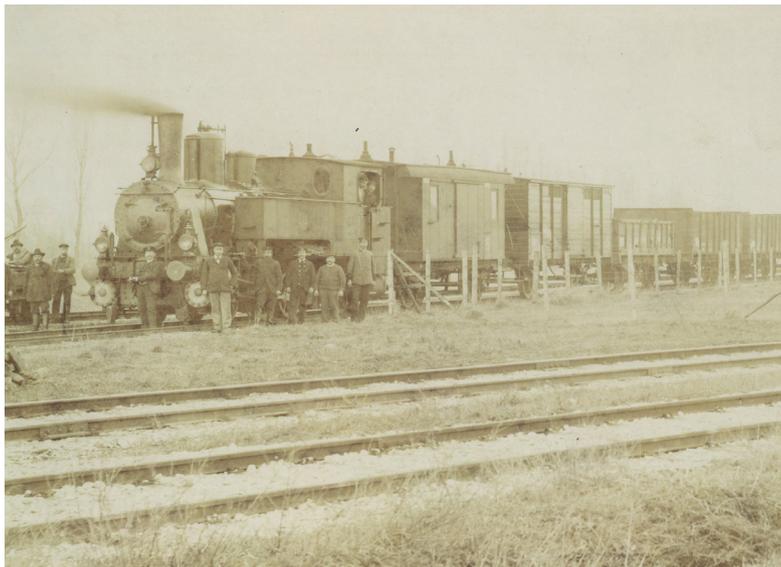
# Der lange Weg der Augsburger Industrie zu einem

## Gleisanschluss



Heinrich Buz

Inwieweit es in den 1870er/1880er-Jahren den »Schwäbischen Schlachtruf« des *Lant it luck* schon gegeben hat, wird sich schwerlich nachweisen lassen. Sollte er umgangssprachlich nicht in Gebrauch gewesen sein, existierte er zumindest in den Köpfen der Industriegründer jener Jahre, wenn es um das Thema »Eisenbahn« ging. Selbst nicht von »schwäbischem Geblüt« (geboren auf der Willibaldsburg im mittelfränkischen Eichstätt) scheint der wichtigste und engagierteste Initiator HEINRICH BUZ so von diesem »Nicht-locker-lassen« be-seelt gewesen zu sein, dass er trotz vieler Widerstände so lange ver-handelte, ja kämpfte, bis er und seine 18 Mitstreiter vor 125 Jahren »ihre« Bahn, eben die *Augsburger Localbahn* aus der Taufe heben konn-ten. Der Eintrag im Handelsregister datiert vom 1. April 1889.



Rangiergarnitur mit Dampflokomotive der bayerischen Gattung D VIII, Güterzugbegleitwagen und Kohlenwagen auf den Gleisen der Augsburger Localbahn, mit großer Wahrscheinlichkeit am Abzweig zur Gögginger Nähfadenfabrik (Nähe Wertachbrücke)

Foto: A. Schwertfeger, Slg. Baum

Es gilt in Augsburg als bekannt, dass die Wasserkraft von Lech und Wertach letztlich den Anstoß zur Industrieansiedlung gaben. Doch bereits mit Beginn der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte die Nutzung der Wasserkraft ihren Höhepunkt erreicht. Mehr gaben weder das durchschnittliche Gefälle von ca. 3 Promille und auch die übers Jahr gesehen recht unterschiedlichen Wassermengen einfach nicht her. Jedes zusätzliche PS, das in den Betrieben benötigt wurde, musste aus der Dampfkraft gewonnen werden. Um diese erzeugen zu können, bedurfte es der Kohle und die wiederum brauchte den Bahntransport, für den im schlechtesten Sinne des Wortes am seinerzeitigen Güterbahnhof »Endstation« war. Nicht anders, was die zahlreichen Textil- und sonstigen Betriebe an Rohstoffen benötigten. zw. verfrachteten: Rohstoffe und Fertigwaren mussten umständlich und relativ teuer mittels Pferdefuhrwerk zwischen Bahnhof und Betrieb transportiert werden.

Die Überschrift mit dem langen Weg wurde mit voller Absicht gewählt. Der Weg war lang und beschwerlich! Schon 1866 diskutierten Augsburger Industrielle die Installation einer »von Pferden gezogenen Güterbahn«. Doch der heftig geführte Krieg, in dem Österreich in der Schlacht von Königgrätz gegen Preußen verlor, waren ungünstige Zeiten für große Bahnbauprojekte. Anfang der 1870er-Jahre finden wir zwei weitere Versuche zum Bau einer »Lokomotiv-Gürtelbahn«, die nicht nur an technischen Unzulänglichkeiten (Schmalspurbahn), sondern auch am Nein der Stadt Augsburg in den Grundstücksverhandlungen scheiterten. Die Misstände blieben.

1883/84 wurden nicht weniger als 9.000 ein- und ausgehende Waggon für 15 Augsburger Betriebe gezählt. Ein Bahnwaggon hatte seinerzeit ein Ladegewicht von 200 Zentnern = 10 Tonnen. Unterstellen wir stabil gebaute Pferdewagen und die Richtigkeit einer Leistungstabelle, die im Zusammenhang mit der *Pferdebahn Linz-Budweis* 1845 veröffentlicht wurde, dass ein Pferd »auf sehr gutem Pflaster 28-30 Zentner ziehen konnte«, kommen wir bei einem Zweiergespann auf ein maximales Ladegewicht von 60 Zentnern. Folglich reichten drei Fuhrwerke nicht aus, die Kohleladung eines Bahnwaggons abzutransportieren. Womit die in einem Gutachten erwähnten 20.000 *Pferdefuhrwerke pro Jahr* absolut keine utopische Zahl, sondern im Gegenteil, vielleicht sogar sehr knapp geschätzt waren. Damit wird verständlich, wenn der Chronist von einem »Verkehrschaos« berichtet.

Es musste etwas geschehen. Ob mit oder ohne »schwäbischen Schlachtruf« im Kopf: Nun sehen wir den energischen HEINRICH BUZ

**Rohstoffe und Fertigwaren mussten umständlich und relativ teuer zwischen Bahnhof und Betrieb transportiert werden.**

in Gestalt des Vorstands der *Maschinenfabrik Augsburg* (jetzt MAN), der die Initiative ergriff und am 18. November 1884 an das Königliche Oberbahnamt Augsburg schrieb, dass er entweder für seine Maschinenfabrik eine Möglichkeit für die Ent- und Beladung am Oberhausener Bahnhof wünsche, oder die *Errichtung eines direkten Schienengleises in die Maschinenfabrik Augsburg, bei welcher sich zweifellos auch benachbarte Firmen beteiligen würden, fordere*.

Trotz mehrerer Gespräche beharrten die Herren der Staatsbahn auf ihrem Standpunkt, dass *»eine reine Güterbahn weder kostendeckend, geschweige gar mit Gewinn betrieben werden kann«*. Die Behörde in München erklärte sich lediglich bereit, gegen entsprechenden Kostenersatz eine ingenieurmäßige Projektierung durchzuführen. Wollte man dem Ziel eines Gleisanschlusses näher kommen, war nun unternehmerische, private Initiative gefragt. Und die hatte bereits mit einem Brief Buz's vom 13. August 1883 an den Magistrat der Stadt Augsburg begonnen und erlebte mit der Einreichung des Gesuchs um eine »Bau- und Betriebs-Conzession« vom August 1886 einen ersten, nicht ganz unwichtigen Höhepunkt. Schon vor Buz hatte 1873 ein Bankhaus mit der Stadt wegen einer privaten Bahn verhandelt. Doch auf die hohen Pachtforderungen und nur ein Vertrag über maximal 25 Jahre wollte das Bankhaus nicht eingehen.

## Der beantragten Güterbahn fiel völlig unfreiwillig die Rolle eines »Sündenbocks« zu.

Doch auch Buz und Kollegen mussten sich nochmals fast 3 Jahre in Geduld üben. Wie hartnäckig und zielstrebig Buz den Bahnanschluss voranzutreiben versuchte, sehen wir an einem Schreiben vom Februar 1888, als er nicht nur die *»Expropriation«* (also die Grundstücksenteignung), sondern sogar für die Maschinenfabrik allein einen Gleisanschluss in Oberhausen in Erwägung zog. Rund drei Jahre musste Heinrich Buz (erst 1907 geadelt) mit der Stadt Augsburg verhandeln, bis diese sich in einem besonderen Vertrag (der sog. »Servitutvertrag« gilt noch heute!) bereit erklärte, die erforderlichen Grundstücke zur Verfügung zu stellen.

Warum so schwierige Verhandlungen? Bei genauem Besehen könnte man erwarten, dass die Kommune nicht nur wegen des oben angesprochenen »Verkehrschaos« großes Interesse an einer Entlastung der innerstädtischen Straßen zeigen würde, sondern es im Hinblick auf einige Tausend Arbeitsplätze angebracht gewesen wäre, für eine gedeihliche Entwicklung und Konkurrenzfähigkeit der Betriebe alles Erdenkliche zu tun. Warum die große Zurückhaltung seitens der Stadt Augsburg?

Wahrscheinlich liegen wir nicht ganz falsch, wenn wir bei den maßgeblichen Herren in den Augsburger Amtsstuben nicht nur Freude über die heraufziehende Industrialisierung, sondern auch Ängste vermuten. Der beantragten Güterbahn fiel völlig unfreiwillig die Rolle eines »Sündenbocks« für ein soziologisches Problem zu, das die Anhäufung von Industrie-arbeitsplätzen zwangsläufig nach sich zog. Die Nachrichten über die unerquicklichen Zustände bei einem Großteil der Arbeiterschaft im »Mutterland« der europäischen Industrialisierung, nämlich England (z.B. Manchester) drangen doch sicher auch nach Augsburg. Dass Ratsherren und Verwaltung im noch immer sehr patrizisch und ständisch geprägten Augsburg eine solche Entwicklung nicht nur nicht wünschten, sondern zu verhindern suchten, darf unterstellt werden. Die Zuzüge und das Einpendeln Tausender von Arbeitern aus dem Augsburger Umland in die damals noch selbstständigen Randgemeinden Pfersee, Kriegshaber, Oberhausen und Lechhausen mit allen Begleitumständen waren nicht zu übersehen.

Wahrscheinlich die älteste Aufnahme einer Rangierabteilung der bayerischen Staatsbahn auf Localbahn-Gleisen. Bei der kleinen Dampflok handelt es sich um einen Vertreter der ab 1871 gebauten Gattung D I, die schon bald durch die wesentlich stärkere Gattung D IV abgelöst wurde.

Foto: Slg. Baum



Und nun sollte die neue Augsburger Industrie noch mächtiger werden und schwang sich gar auf, auch noch eine eigene Eisenbahn auf die Beine zu stellen. Und verlangte dazu auch noch Grund und Boden der Stadt. Hat uns zu wundern, dass da versucht wurde, zu »mauern«? Noch dazu, als in den Amtsstuben die Angst umging, wieder etwas von der Allgewalt über »Handel und Wandel« zu verlieren. Denn als Heinrich Buz seine Bahn bereits »in trockenen Tüchern« hatte, gab es bei einer Neuregelung des Marktwesens im Jahr 1890 in Augsburg immerhin noch 24 verschiedene Märkte, die über große Teile der Stadt verteilt waren. Die Vielfalt reichte vom Markt mit sog.

Viktualien bis zu Holzkohle und Torf. Die Stadt bzw. ihre wichtigen Leute sahen sich als die Sachwalter für Handel und Wandel. Ihnen allein oblag es doch, wer, was, wo tun und feilbieten durfte. Die Fuhrleute, die Schmiede und all die anderen Berufe, die bis dato für das Funktionieren der Straßentransporte zuständig waren, konnte man im besten Sinne des Wortes »an der kurzen Leine halten«. Aber die neue Eisenbahn der Industrie! Die funktionierte nach eigenen Regeln und darauf würde die städtische Bürokratie kaum mehr Einfluss haben. Welch' Wunder, dass sich da in den Amtsstuben Widerstand regte.

Dass der Denkansatz nicht völlig aus der Luft gegriffen ist, beweist ein späterer Vorgang, als die Stadt 1913 auch von der *Augsburger Localbahn* glaubte »Pflasterzoll« erheben zu können! Obwohl die neue Bahn in den zurückliegenden 21 Jahren bereits mehrere Millionen Güter-Tonnen von den Augsburger Straßen ferngehalten hatte, erdreiste man sich, von einem Eisenbahnunternehmen diesen – ohnehin fragwürdigen – Obolus – trotz der Zahlungen aus dem »Servitutvertrag« – verlangen zu können. Es kam zum Prozess, in welchem im Mai 1917 die Localbahn obsiegte!



Diese AL-Rangierabteilung wird von einer AL-eigenen Dampflok der Gattung D VIII angeführt. Das Foto muss nach 1913 entstanden sein. Bei der Fracht im Güterwagen handelt es sich mit großer Wahrscheinlichkeit um Metallschrott, womit die Aufnahme eventuell auf Höhe des heutigen Plärrergeländes entstanden sein könnte, wo solche Händler die AL-Gleise nutzten.

Foto: Stadtarchiv Augsburg, Slg. Baum

Das Ringen mit der Bürokratie war noch lange nicht zu Ende. HEINRICH VON BUZ hatte keine Zeit, keine Muße, sich gemäß der Darstellung auf der Steinplastik vor dem MAN-Gebäude zurückzulehnen. Der heimliche Titel »Bismarck der Deutschen Maschinenindustrie« kam nicht von ungefähr.

Weil der Fahrbetrieb vom ersten Tag an der Bayer. Staatsbahn übertragen war, hatte die Localbahn nur den Status eines »Rollfuhrunternehmers«, das für die Fahrleistungen genau geregelte Sätze an die Staatsbahn zu zahlen hatte. Der »Papierkram« wurde gegen Entgelt in den Büros der MAN erledigt. Die von den Anschließern zu zahlenden Tarife und eine sehr einfache Geschäftsführung und -Abwicklung entpuppten sich nicht als »Draufzahlgeschäft«, wie es seinerzeit die Staatsbahnbeamten erwartet hatten, sondern im Gegenteil: Es verblieben offenbar »schöne Gewinne«, so dass die junge AG stattliche Dividenden an ihre Aktionäre ausschütten und Reserven bilden konnte. Kaum verwunderlich, dass dieses Gebaren der Staatsbahn nicht verborgen blieb, und diese 1911 eine starke Anhebung der Preise für ihre Leistung verlangen wollte!

Anstatt diese zu bezahlen, kündigte HEINRICH VON BUZ zunächst nur für die sog. Ringlinie den Besorgungsvertrag mit der Staatsbahn, kaufte Grund und Boden (rd. 34 Hektar) an der Friedberger Straße, bestellte drei fabrikneue Dampflokomotiven bei Krauss in München und baute alle erforderlichen Gebäude und Einrichtungen, um fortan den Betrieb in eigener Regie durchzuführen. Dass sozial gedacht wurde, sehen wir auch am Bau eines Wohnhauses mit 12 Dienstwohnungen (Dem noch mehrere in den nächsten Jahrzehnten an der Gentnerstraße folgen sollten!).

Blick auf die Oberhauser Wertachbrücke stadtauswärts. Im Vordergrund kreuzen die Gleise der Localbahn niveaugleich die Straße inklusive Gleise der Straßenbahn, die hier noch eingleisig verkehrt. Im Vordergrund links sind die Schieebarrieren zu sehen, welche bei einer Zugkreuzung vom Rangierpersonal über die Straße gezogen werden mussten. Die heutige Unterführung der AL-Gleise erfolgte erst nach 1949.

Foto: Slg. A. Hiehler



Als in den 1930er-Jahren die Gleisanlagen am Westbahnhof (Eichleitnerstraße) errichtet und ausgebaut wurden, war der Zeitpunkt gekommen, auch den Betrieb auf den Linien nach Haunstetten und Pfersee/Göggingen zu übernehmen. Der Anschluss nach Lechhausen lag vom ersten Tag (1926) an in den Händen der AL. Um den Brückenschlag über den Lech wenige Jahre nach der verhängnisvollen Inflation überhaupt tun und damit auch der Prinz AG einen Gleisanschluss bieten zu können, gerieten Stadt und AL wieder aneinander, als es um ein kleines Grundstück von 0,56 Tagwerk ging.

Ab 1933 baute die Reichsbahn die Bahnanlagen zwischen Hauptbahnhof und Oberhauser Bahnhof großzügig aus, womit die AL ihre Rampe vom Westrand des heutigen Plärrer-Geländes (auf Höhe der Schwimmschulstraße) zur sog. »Rücklaufstation« aufgeben musste. Der »Ring« war unterbrochen. Die Zerstörungen der Gleisanlagen im 2. Weltkrieg hielten sich erstaunlicherweise in Grenzen. Trotz der Schwere der Nachkriegsjahre versuchte der AL-Vorstand schon kurz nach der Währungsreform einen neuerlichen Lückenschluss, wobei eine Verbindung der Gleise entlang der Wertach mit denen auf der Pferseer Seite angestrebt wurde.



Feierliche Inbetriebnahme der Brücke über den Lech und damit des Gleisanschlusses zur Prinz AG im November 1926. Für den Sonderzug mit den Honorationen hatte man von der Deutschen Reichsbahn drei Personenwagen angemietet. Der Fotograf stand am südwestlichen Ufer, und der Lech führt Hochwasser.

Foto unbekannt, Slg. Baum

Wie man der genieteten Brücke aus Heeresbeständen (ursprünglich vorgesehen für einen Brückenschlag über die Beresina in Russland) in diesen Jahren habhaft werden konnte, bleibt im Dunkeln. Zu vermuten ist, dass die Brücke bei Frisch in Kissing erstellt, aber durch die stete Zurücknahme der Ostfront seit *Stalingrad* (Januar 1943) nicht mehr ausgeliefert werden konnte. Weitaus schwieriger gestalteten sich die Baugenehmigung und die Beschaffung der erforderlichen

Baumaterialien mittels »Bezugschein«. Da parallel zum Bau dieser Brücke auch die Beseitigung des niveaugleichen Übergangs an der Wertachbrücke (neben *Modehaus Jung*) einer Lösung bedurfte, scheint sich das Klima *AL-Rathaus* zeitweise dem »Nullpunkt« genähert zu haben.

## Der »Gleisanschluss« verliert seine Anschließter

Als 1956 unsere Jubilarin »von einem Tag auf den anderen« die Dampfloks abstellte und fünf fabrikneue *Krauss-Maffei-Diesellokomotiven* in Betrieb nahm, schien die »AL-Welt« noch in Ordnung. Nicht mehr lange. Auf dem Energiesektor kam es binnen weniger Jahre zu einem ungeahnten Wandel von Kohle zu Öl und Gas. Obendrein hinterließ der hinlänglich bekannte Niedergang der Augsburger Textilbetriebe erste Spuren. Der Lastkraftwagen entpuppte sich nicht mehr nur als Mitbewerber, er riss Transporte an sich, die jahrzehntelang Domäne der Bahn gewesen waren. Viele gute Bahnkunden brauchten keinen Gleisanschluss mehr! Das Transportaufkommen der AL hatte sich nahezu halbiert. Werden im AL-Geschäftsbericht des Jahres 1958 – also zwei Jahre nach Umstellung auf Dieselloks – noch über 100 Gleisanschlüsse angegeben, reichen für die Aufzählung der noch aktiv bedienten Gleisanschlüsse am Ende des Jahres 2012 die Finger beider Hände.

Das Geschehen auf dem Gütersektor erlebte in den letzten vierzig Jahren einen drastischen Wandel. Während für den Transport von Rohstoffen die Schiene einen marginalen Marktanteil halten kann, ist der Versand kleinteiliger Fertigprodukte jeder Art (sog. »Stückgutverkehr«) völlig auf den Lastkraftwagen übergegangen. Und im Überseeverkehr ist der Container nicht mehr wegzudenken. Diese Entwicklung spiegelt sich auch im verbliebenen Kundenkreis unserer Jubilarin wider. Zusätzlich kam es vor gut zehn Jahren zu einer Entwicklung, die von Seiten der Augsburger Güterbahn überhaupt nicht beeinflusst werden konnte: Die DB AG hatte Anfang 2000 das Programm *MORA-C* ausgerufen. Die Abkürzung stand für »marktorientiertes Angebot«. Bahneigene Kostenrechnungen hatten ergeben, dass jeder Gleisanschluss pro Monat eine bestimmte Zahl an Wagenladungen aufzuweisen habe, ansonsten wurde den Kunden buchstäblich »der Stuhl vor die Türe zu gestellt«. Konsequenz: Selbst wenn der AL-Kunde mit deren Leistungen zufrieden war, konnte es passieren, dass dessen Partner am »anderen Ende der Kette« den Schienenanschluss verlor. So ging beispielsweise in Lechhausen ein nur wenige Jahre existierender, gut frequentierter AL-Anschluss verloren.

**Das »Just-in-time«  
diktierte bereits in  
den 1970er-Jahren  
fast den gesamten  
Güterfluss.**

Das »Just-in-time« diktierte bereits in den 1970er-Jahren fast den gesamten Güterfluss. Akribische Logistiker erwarteten nicht nur, dass der vereinbarte Zeitrahmen konsequent eingehalten wurde, sondern verlangten vom Transporteur in vielen Fällen, dass das Gut an verschiedenen Stellen im Werk anzuliefern war. Für den Lkw in aller Regel kein, für die Schiene u.U. ein großes, vielfach ein kaum, bzw. nur mit hohen Kosten lösbares Problem. Es gab einen solchen Fall im Bedienbereich der AL, wo solche (unerfüllbaren) Erwartungen das Ende einer langjährigen Zusammenarbeit mit beachtlicher Tonnage bedeuteten.

Ein Letztes: Vor etwa drei Jahren war die Enttäuschung bei der AL groß, als bekannt wurde, dass die Schlackentransporte aus der AVA – Abfallverwertung nicht mehr per Schiene erfolgen. Zur Abfuhr der (lt. AZ-Bericht) ca. 50.000 t pro Jahr hatte man bereits bei Inbetriebnahme des Werkes vom bestehenden Gleisstrang im Lechhauser Gewerbegebiet nicht nur ein neues ca. 1 km langes Anschlussgleis gebaut, sondern im Werk selbst auch eine ausreichende Schieneninfrastruktur geschaffen. Während beim Nachbarunternehmen, dem Müllheizkraftwerk München-Nord die Bahn-Waggons für diese Transporte sogar mit einer eigenen Diesellok rangiert werden, wurden die Augsburger Schlackentransporte nach dem rund 250 km entfernten Kochendorf bei Heilbronn von der Schiene auf die Straße verlegt!

Wenn durch MORA-C der Einzelwagenverkehr bei der DB fast zur Ausnahme mutierte, erstaunt, dass unsere Jubilarin fast wie »zum Trotz« diesen nach wie vor schätzt und als »einzigartige« Privatbahn Kunden mit solchen Verkehren weiterhin pflegt und bedient. Der damalige Mit-Geschäftsführer der Haindl GmbH, Herr DR. GEORG HOLZHEY ließ in dem weiter unten zitierten Interview keinen Zweifel, dass ohne die Aktivitäten der Augsburger Localbahn ein lokaler Güterverkehr in Augsburg längst »tot« wäre. Mögliche Ausnahme – der Containerumschlag am Oberhauser Bahnhof und evtl. die Bedienung des Tanklagers nördlich des ehemaligen Gaswerks.

### **Die Papierfabrik Haindl (seit 2001 UPM) – der letzte Gründungsaktionär**

Bei der Erstellung des Manuskripts zu meinem Buch »Die Augsburger Localbahn« gewährte mir der schon erwähnte Mit-Geschäftsführer Herr DR. GEORG HOLZHEY, auch in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Gesellschafterausschusses der AL, im Sommer 1999 ein Interview. Diesem waren Wochen intensiven Recherchierens, auch im Werksarchiv von Haindl vorausgegangen. Die Haindl'sche Papierfabrik zählte zu den Gründungsaktionären unserer Jubilarin. Lobend und dankbar muss erwähnt werden, dass die Geschäftsleitung im Gegensatz zu allen anderen Aktionären es für ein Gebot der Fairness und der

Verantwortung hielt, im kleinen Gesellschafterkreis der AL zu verbleiben. Ebenso verdient Anerkennung, dass auch das Nachfolgeunternehmen UPM die AL-Beteiligung nicht angetastet hat.

Früher Blick auf das Werksgelände der Haindl'schen Papierfabrik. Vornehmlich für den internen Schleifholztransport waren Feldbahngleise verlegt und zur Verteilung der Güterwagen standen mehrere Gleise und Drehscheiben, offensichtlich sogar eine Spillanlage zur Verfügung. Am unteren Bildrand ist sogar eine Gleiswaage zu erkennen.

Foto: Archiv Haindl-Papier



Wer zeitig am Morgen entlang der Berliner Allee unterwegs ist oder über die MAN-Brücke geht, kann an einigen Tagen lange Güterzüge beobachten, die häufig von zwei Lokomotiven gezogen das Werksgelände von UPM zum Ziel haben. In den großen 4-achsigen Schiebewandwagen kommt Zellstoff, der in der Regel aus Kanada kommend in einem Seehafen auf die Bahnwaggons umgeladen wurde. In den Kesselwagen werden Chemikalien (z.B. Kaolin) angeliefert und an vielen Tagen sind mehrere große Rungenwagen im Zug, die mit Papierholz beladen im alten Werk bereitzustellen sind. Drei Rohstoffe, aus denen neues Papier entstehen wird. Der vierte »Rohstoff« – Altpapier kommt leider nicht mehr auf der Schiene, sondern seit einer Umstellung im System der Anlieferung mit dem Lkw ins Werk.

DR. HOLZHEY berichtete damals, dass es im Gesellschafterkreis der Bahn bei Auslauf der ersten Konzession für die sog. Ringlinie eine Diskussion gegeben habe, »ob man die AL überhaupt noch brauche?« Wie »knallhart« die Diskussion geführt worden sein muß, ersehen wir am Ergebnis: Nicht wenige der Gesellschafter seien der Meinung gewesen, dass man den größten Teil der damaligen Schienentransporte »ohne wenn und aber« auch auf die Straße hätte verlagern können. Selbst für die Papierfabrik hätte Solches gegolten, so mein Interviewpartner. Aber, man entschied sich schlussendlich für die Bahn und ersparte der

**»Ob man die AL überhaupt noch braucht?«**

Stadt bzw. ihren Straßen damit eine gehörige Menge zusätzliche Lkw-Fahrten.

Die Übernahme des Güterverkehrs auf der sog. »Fuchstalbahn« von Landsberg nach Schongau und damit die Bedienung des Haindl-Zweigwerks in Schongau ab 1998 hatte auch einen interessanten Shuttle-Verkehr, der bis heute rege gepflegt wird, zur Folge. Bei der Aufbereitung des Altpapiers müssen die darauf befindliche Druckfarbe und andere Verschmutzungen abgelöst und entsorgt werden. Die Fachleute bezeichnen das Verfahren als »De-inking«. Hier ging Haindl einen vorbildlichen Weg, in dem man einer US-amerikanischen Firma auf dem Schongauer Gelände die Möglichkeit gab, diesen sog. Faserreststoff zu verbrennen und das bei der Rauchgasreinigung (mit Kalk) entstehende PCC (»präzipitiertes Calcium-Carbonat«) als Kaolinersatz wieder in den Kreislauf der Papierherstellung zurückzuleiten. Seit 1998 transportiert die Localbahn die Spezialwagen mit dem Pappmache-ähnlichen Faserreststoff nach Schongau und quasi »im Gegenzug« kommt das flüssige, umweltungefährliche PCC in Kesselwagen zurück nach Augsburg und wird, wie das Papierholz im alten Werk entladen. Umweltschonender kann Güterverkehr nicht organisiert werden!



Zur Entladung der rund 15 Tonnen Kohle aus den offenen Wagen waren in Augsburg sowohl bei der Haindl'schen Papierfabrik wie auch bei der Prinz AG von MAN-Gustavsburg gebaute Spezialkippanlagen vorhanden. Wurde die Bühne mit dem Güterwagen an einem Ende angehoben drückte die Kohle die entriegelte Stirnwand auf und die Kohle rutschte in den unterirdischen Vorratsbunker, von wo sie mit einem Becherwerk vor die Heizkessel transportiert wurde. Je nachdem wie gut die Zufuhr bzw. das Wegfahren der Wagen organisiert war (siehe Spillanlage auf dem anderen Werksfoto) konnten zwischen 6 und 7 Wagen pro Stunde entladen werden.

Foto: Archiv Haindl-Papier.

Gerade auf diesen Aspekt wies DR. HOLZHEY seinerzeit mehrmals hin. Wobei er zur Bedingung machte, dass die Bahn als ganzes System sowohl bezüglich der Preise, wie auch der Flexibilität mit dem System Lkw mithalten kann. Das Interview wurde zu einem Zeitpunkt geführt, als das neue Werk in der Wolfzahnau erst ein paar Monate in Betrieb war und man mit der Logistik noch Erfahrungen sammeln musste. Auch war zu diesem Zeitpunkt »offiziell« nicht zu erkennen, dass sich zwei Jahre später die Haindl-Gesellschafter zum Verkauf der gesamten Firma an den finnischen Konzern entschließen würden.

# PRÄG

## – von der Warenagentur zum Energieanbieter

Verehrter Leser, multiplizieren Sie doch bitte 90.000 mal 18! Ist – (in Worten) eine Million- sechshundertzwanzigtausend. So viele Liter Diesel, Heizöl oder Benzin rollen/poltern in 18 Kesselwagen an Ihnen vorbei, wenn Sie »Pech haben« und an der roten Ampel in der Friedberger Straße warten müssen, bis der lange Kesselwagenzug die Kreuzung wieder freigibt. Die grauen Kolosse sind für das Großtanklager von *Präg* im Augsburger Stadtteil Lechhausen bestimmt. Und weshalb achtzehn? Weil in der Entladeanlage maximal neun Kesselwagen »in einem Zug« entladen werden können. So viel sich die 1,6 Millionen Liter anhören, so wenig sind sie in Relation zu dem, was die *Präg* KG an allen drei Standorten (Kempten, Augsburg und Heidenau bei Dresden) lagern kann, nämlich 70 Millionen Liter, also mehr als das 43-fache eines solchen Kesselwagenzugs!



Kesselwagenzustellung durch eine AL-Lok bei Präg im April 2000. Im Hintergrund die dominanten riesigen Hochtanks.

Foto: S. Baum

Wer ist Präg? Wer verkauft solche Mengen Mineralölprodukte, die in einem Jahr über zehnmal umgeschlagen werden?

1904 – vor 110 Jahren hat alles angefangen, als der Ulmer Adolf Präg nach Augsburg ging und dabei die Zeichen der damaligen Zeit richtig einschätzte und voll auf Öl und Auto setzte. Denn seit rund zwanzig Jahren bewies der Otto-Motor seine praktische Tauglichkeit nicht nur im stationären Betrieb, sondern neuerdings auch im Antrieb eines Straßenfahrzeugs (beispielsweise in einer von Berta Benz gesteuerten Motor-Kutsche). Nur ein paar Jahre zuvor war in Augsburg auch der Diesel-Motor zum Laufen gebracht worden. Erreichte 1901 die gesamte deutsche Automobilproduktion (Pkw, Lkw und Busse) nicht einmal die Stückzahl von eintausend, lag die Jahresproduktion 1910 bereits bei 13.113 Stück. Dass an den »Goldenen zwanziger Jahren« etwas dran gewesen sein könnte, wird an der Jahresproduktion von 1925 deutlich, als immerhin siebzigtausend Autos die Fabriken verließen!

Und – Adolf Präg sah im Ölgeschäft noch mehr Chancen: Speziell auf dem flachen Land ließ die elektrische Beleuchtung noch auf sich warten. Während in den größeren Städten Gas aus örtlichen Gasanstalten für Licht und Wärme sorgte, blieb solches dem flachen Land verwehrt. Leucht-Petroleum war der Stoff, den seit kurzem die Raffinerien anboten und so Kienspan und Kerze auch in den weniger dicht besiedelten Gegenden das bisschen Licht ausblies. Und noch ein Faktum: Binnen 50 Jahren waren in Augsburg die Textilbetriebe »fast wie Pilze aus dem Boden geschossen«. Ob Dampfmaschine, ob Webstuhl oder Spinnerei-Haspel – ihre Tausende von Gelenken und Lagern hätten rasch den Dienst versagt, wären sie nicht regelmäßig geschmiert worden. Die aufstrebende Industrie brauchte Öle und Fett. Die Chance für den jungen Adolf Präg!

Im Augsburger Einwohnerverzeichnis des Jahres 1910 finden wir seinen Namen an zwei Stellen: Einmal mit seiner Privatadresse in der Ludwigstraße und dann als Warenagentur in der Fuggerstraße. Die Adresse könnte mit Bedacht gewählt worden sein, denn die Märkte in der Innenstadt waren ein starker Anziehungspunkt für die Landbevölkerung. Ja, wir staunen, wird in dem Verzeichnis doch sogar das Wort Assekuranz erwähnt. Was hieße, dass sich Präg offenbar auch noch auf einem anderen Gebiet versuchte! Ganz anders sehen die Einträge kurz nach der verhängnisvollen Inflation, nämlich im Jahr 1924 aus. Da finden wir Präg sowohl unter dem Oberbegriff Ölhandel, wie auch unter »Benzin« vertreten.

Die Geschäftswelt legte in den 1920er/30er-Jahren großen Wert darauf, dass ihre Namen, ihre Firmen in der öffentlichen Wahrnehmung präsent waren. Was heisst, dass es gute Übung war, dass die Augsburger Localbahn ihren jährlichen Geschäftsberichten auch eine Aufstellung aller Gleisanschließer beifügte. Und so sind wir

heute in der Lage, nachzulesen, dass Adolf Präg bei weitem nicht der Einzige war, der sich damals für den Transport des wertvollen Rohstoffs nicht nur der Bahn selbst, sondern »für die letzte Meile« auch der Augsburger Localbahn bediente.

Wenn wir nachstehend die Namen von vier vermeintlichen »Mitbewerbern« lesen, sieht das im ersten Moment nach massiver Konkurrenz für Präg aus. Mit Adresse Holzbachstraße und Schwimmschulstraße finden wir die Deutsch-Amerikanische-Petroleum-Gesellschaft und die Runo Öl AG und an der Siebentischstraße die OLEX und die Reichskraftsprit GmbH. Bei der Bewertung darf nicht übersehen werden, dass Augsburg seit alters her eine große Garnisonstadt war und auch durch die Fliegerei (Rumpler-Werke und später Messerschmitt) großer Bedarf an Benzin, Benzol und Schmierstoffen bestand.

Noch nicht zu finden ist in frühen Aufstellungen die Rhenania-Ossag, die spätere SHELL AG, die bis 1928 die A. Präg KG belieferte. Etwas ungewöhnlich ist, dass Präg im Gleisanschließerverzeichnis der AL mit keinem eigenen Anschluss aufgeführt wird, sondern zur Entladung der Kesselwagen und Ölfässer offensichtlich das Anschlussgleis eines benachbarten Betriebs benutzt werden musste, das bis zur großen Umgestaltung in den 1930er-Jahren an der Holzbachstraße lag. Es existiert ein Amateur-Schmalfilm, aufgenommen an der damaligen Schranke in der Friedberger Straße, auf dem deutlich zwei vorbeifolgende, gelb lackierte SHELL-Kesselwagen zu sehen sind.

## Der 2. Weltkrieg brachte die Zwangsbe- wirtschaftung und für die wenigen Betriebe mit Zuteilungsquoten die Lieferung von »markenlosem« Sprit.

Der 2. Weltkrieg brachte nicht nur die Zwangsbe-  
wirtschaftung und für die wenigen Betriebe  
mit Zuteilungsquoten die Lieferung von »mar-  
kenlosem« Sprit, sondern für Präg tritt in diesen  
Jahren mit dem Mineralölfachmann Josef De-  
isenhofer eine Person ins Rampenlicht, die fort-  
an die Geschicke der Firma maßgeblich gestal-  
ten wird. Deisenhofer wurde von seinem  
Arbeitgeber, der Münchner Raab-Karcher KG in  
die Arbeitsgemeinschaft Mineralölverteilung  
(AMV) delegiert, wechselte später als Bevoll-  
mächtigter für Schwaben ins Zentralbüro für  
Mineralöl und kam 1939 mit Adolf Präg in Kon-  
takt.

Nach dessen Tod 1946 leitete zunächst dessen  
Witwe Anna (geb. Meisle) das Unternehmen. Als  
Deisenhofer 1948 als Gesellschafter bei Präg ein-  
trat, brachte er nicht nur seine Erfahrung, sondern auch die Beziehun-  
gen zur DEA Deutsche Erdöl AG mit. Es entstand eine Geschäftsverbin-  
dung, die Jahrzehnte überdauern sollte, auch wenn die DEA selbst in  
dieser Zeit mehrere Herren sah. In den 1960er-Jahren trat nach einer Aus-

bildung in Hamburg Sohn Gerd Deisenhofer in das Unternehmen ein. Vater und Sohn brachten als Komplementäre durch verschiedene Maßnahmen die Geschäftsentwicklung stark voran, so dass Präg heute in Deutschland als eines der größten mittelständischen Mineralöl-handelsunternehmen gilt. Seit 2006 trägt mit Marc Deisenhofer die 3. Generation die unternehmerische Verantwortung. Apropos »Unternehmerische Verantwortung«: Während sich in den vergangenen Jahren viele ehemalige AL-Gesellschafter zurückzogen, übernahm Präg unter Führung von Gerd Deisenhofer deren Anteile. Das Unternehmen trägt mittlerweile die unternehmerische Hauptlast der Augsburger Localbahn.



Marc und Gerd Deisenhofer, geschäftsführende Gesellschafter der Adolf Präg GmbH & Co. KG
Foto: Präg

Von der Siebentischstraße war bereits die Rede, in der u. a. die OLEX ihren Standort hatte. Während heute das Gewerbegebiet entlang der Hofrat-Röhler-Straße bis auf den rege genutzten Anschluss zu Ilzhöfers Nachfolger eigentlich »Schienen-frei« ist, hatten die AL-Loks seinerzeit in diesem Revier eine Menge Arbeit. Neben anderen auch für Präg, die in den 1950er-Jahren das OLEX-Gelände übernahmen und damit erstmals in Augsburg zu eigenen Grund und Boden gekommen waren. Deren nicht mehr zu übersehende Präsenz begann jedoch erst Anfang der 1970er-Jahre, als zunächst kleinere Areale einer Öl- und Kohlenhandlung in Lechhausen und dann gegenüber von Prinz eine große Fläche erworben werden konnte, das auf der Westseite von der Trasse der Augsburger Localbahn begrenzt wird. Das zwischen 1984 und 1986 eröffnete Großtanklager mit seinen voluminösen Hoch-tanks ist trotz des anfänglichen Widerstandes eines Nachbarn in dieser Gegend zu einer festen Größe geworden. In diese Tanks werden auch die eingangs beschriebenen 18 Kesselwagen entladen.

Präg Tanklager Augsburg
Foto: Präg



Wäre noch zu erwähnen, dass Präg bereits 1916 in Kempten eine Zweigstelle eröffnete (zeitweise gab es solche auch in Memmingen und Neu-Ulm) und diese 1956 sogar zur Zentrale aufgewertet wurde. Auch dort wird das »flüssige Gold« in Ganz-Zügen von 20 Waggons angeliefert.



Präg Tanklager Kempten

Foto: Präg

Derartige Strukturen gibt es in Krumbach nicht mehr, wo es über Jahre auf dem Gelände eines ehemaligen Wehrmachtsdepots auch ein regionales Lager gab, das aber längst stillgelegt wurde. Dass zwischen Ladegleis und Tanklager eine Bundesstraße verlief, dürfte kein echtes Problem dargestellt haben, weit schwieriger war, dass die Bahn wegen einer starken Steigung keine längeren Züge fahren konnte und damit am Weiterbetrieb des Schienengüterverkehrs auf der sogenannten »Mittelschwabenbahn« kein Interesse hatte.

Die politische Wende in den Neuen Bundesländern nutzte Präg konsequent und zielstrebig, was im Bau eines neuen Großtanklagers in besagtem Heidenau (Müglitztal) und dem Ausbau des Tankstellennetzes einen vorläufigen Höhepunkt gefunden hat. Im Herbst 2013 wurde neben dem Tanklager in Lechhausen zwei große Silos für Holzpellets errichtet. Und – sehr zur Freude der AL – das neue Lager erhält ab Frühjahr 2014 einen Gleisanschluss. Wer in seiner Werbung stehen hat »Wir verstehen Energie«, 110 Tankstellen beliefert und einen Jahresumsatz von rund 750 Millionen Litern bewältigt, muß alles, eben auch Brennstoff aus nachwachsenden Rohstoffen anbieten können. Der praktische Einsatz in den letzten Jahren zeigte, dass die heute noch übliche Lagerung in offenen Hallen dem Brennwert der

kleinen Presslinge nicht bekommt. Ein Brandunfall in Unterdießen Mitte November 2013 demonstrierte die Problematik dieser Lagerung auch noch aus einer anderen Perspektive. Daher gab es bei Präg von Anfang an zur Lagerung in geschlossenen Silos keine Alternative. Was zur Folge hat, dass es für die Einlagerung und auch die Entnahme nicht ohne Druckluft gehen wird.

Die erst 2013 errichteten Silos für Holzpellets der Adolf Präg GmbH & Co. KG im späten Licht eines sonnigen Januartages 2014.

Foto: S. Baum



Während ehemals stark und regelmäßig frequentierte AL-Streckenstücke in einer Art »Dornröschenschlaf« versinken und nicht oder kaum mehr genutzt werden, mausert sich der Streckenast nach Lechhausen zum zweitwichtigsten, der hinsichtlich der Tonnage nur noch von der sogenannten »Stammlinie« zu UPM und MAN übertroffen wird.

**Glück auf für 110 Jahre Präg und  
125 Jahre Augsburg Localbahn!**

*Siegfried Baum*

In Augsburg, um Augsburg  
und um Augsburg herum

...bedienen wir unsere  
Anschließer, unsere

**Kundschaft!**

Wir sind uns der Zustimmung unserer Kunden sicher, wenn wir für die Geschichte der **Präg KG** als Betrieb unseres Hauptgesellschafters **GERD DEISENHOFER** in diesem Zusammenhang etwas mehr Platz eingeräumt haben. Doch auch die Geschichte unserer anderen Kunden, auch ihr Verhältnis zu unserer Bahn ist zum Teil hochinteressant! Was uns zu diesem Jubiläum schon ein bisschen stolz macht, dass sich in unserem Kundenkreis noch zwei Anschließer finden, die direkt oder indirekt bereits als Gründungsaktionäre vor 125 Jahren dabei waren.

Obwohl am nördlichen Ende der sog. »Stammlinie« gelegen, sei die *Augsburger Maschinenfabrik* der erste Betrieb gewesen, in welchen weit vor der offiziellen Eröffnung bereits am 10. November 1890 eine Rangierabteilung der Staatsbahn einfuhr. Es hieße »Wasser in den Bach tragen«, an dieser Stelle nun die interessante Geschichte und Entwicklung der **MAN** auszubreiten. Dass ihr Generaldirektor **HEINRICH Buz** (erst 1906 geadelt) Motor der AL-Gründung war, lesen Sie an anderer Stelle. Auch, dass Buz bis zu seinem Ableben 1918 ehrenamtlich Vorstand der AL-AG war, wurde schon erwähnt. Erfreulich, dass

Transport eines MAN Motors auf  
der Infrastruktur Augsburg Ring ,  
Foto: AL  
Foto: AL



auch im Jubiläumsjahr unserer Bahn die MAN noch immer ihren Gleisanschluss nutzt, ja dass im Zuge einer Produktionsumstellung heute sogar wesentlich mehr Motoren auf Bahn-Tiefladern das Werk verlassen, als noch vor Jahren. Als zweihundert- und mehr tonnen-schweren Großmotoren mittels eines ungewöhnlichen Tiefladege-spanns, von zwei PS-starken (MAN)-Zugmaschinen gezogen und ge-schoben, in drei Nachtmärschen auf besonderen Straßen zum ersten Verschiffungshafen in Heilbronn gebracht wurden.

Der rege betriebsinterne Waggon- und Verladebetriebe der MAN hatte über Jahrzehnte den Einsatz einer eigenen Werklok unumgänglich gemacht. Zu »Jubiläum« gehört auch etwas Nostalgie. Nur ein Satz: Die letzte MAN-Werklok hat überlebt – bei unserem Kunden Recy-cling-Dehner, der weiter unten noch vorzustellen ist: Die alte Henschel-Lok – ein Blickfang, und nur einen guten Steinwurf vom AL-Gleis entfernt!

Alte Dampflok vor Hochhauskulisse in einer ungewöhnlichen Perspektive. Es handelt sich um die im Text erwähnte letzte Dampftraktierlok der MAN, die Jahrzehnte auf einem Gleis der AL abgestellt war und seit einigen Jahren als Blickfang auf dem Betriebsgelände von Recycling-Dehner zusammen mit einem ex-preußischen Güterwä-gelchen aufgestellt wurde. Die Lok wurde 1917 von Henschel in Kassel gebaut.

Foto: S. Baum



Verharren wir noch ein bisschen in der Wolfzahnau, bei **MT-Aerospace**, vielen noch immer als **MAN-Technologie** wahrscheinlich besser bekannt. Es bleibt das Geheimnis der führenden Leute der damaligen **MAN**, weshalb sie ihre »Technologie« nicht mehr haben wollten. »Rückzug auf das Kerngeschäft« war in diesen Jahren eine gerne benutzte Erklärung, wenn Betriebsteile abgestoßen wurden. So auch hier. Erfreulicherweise fand sich eine Bremer Unternehmergruppe, welche im Produktionsportfolio interessante Aspekte und Marktchancen sah. So liefert auch heute die nun unter obiger Bezeichnung agierende Unternehmung weiterhin Boosterteile, Tanks und Ähnliches zur *Ariane 5-Rakete* und hat sich auch sonst im Sektor Raumfahrt einen festen Platz erarbeitet. Die gut 650 Mitarbeiter, mehr als zu »Technologie-Zeiten«, wird's freuen.

Das zweite Unternehmen, das seit der AL-Gründung die Dienste der Bahn in hohem Maße in Anspruch nimmt, ist das *Haindl-Nachfolgeunternehmen - UPM-Kymmene*. Mit einem Gleisanschluss am sog. »alten Werk«, wo Papierholz und auch das als Kaolinersatz verwendete Pcc vom Werk Schongau angeliefert werden und einem noch viel weitläufigeren Gleisnetz am neuen Werk (ehemals *Stadtbachspinnerei*) sorgt UPM für viel Beschäftigung der AL-Loks. Außer Papierholz aus den Wäldern der Umgebung und Altpapier, das ebenfalls von Lastkraftwagen angekarrt wird, kommen alle anderen zur Papierherstellung benötigten Rohstoffe auf der Schiene ins Werk, wo auf zwei riesigen Papiermaschinen momentan in einem Jahr ca. 500.000 Tonnen gestrichenes und ungestrichenes Magazinpapier hergestellt werden.



»Holz für UPM« – eine V 100 rangiert im August 2006 Papierholzwagen über die Rangierstation II am Proviantbach ins alte Werk der Papierfabrik. Im Vordergrund sind Teile der erwähnten Proviantbachbrücke zu erkennen.

Foto: S. Baum

Der nur von einer privaten Bahn zu leistende Shuttle-Verkehr zwischen den Werken Augsburg und Schongau wird an anderer Stelle dieser Jubiläumsbroschüre beschrieben.

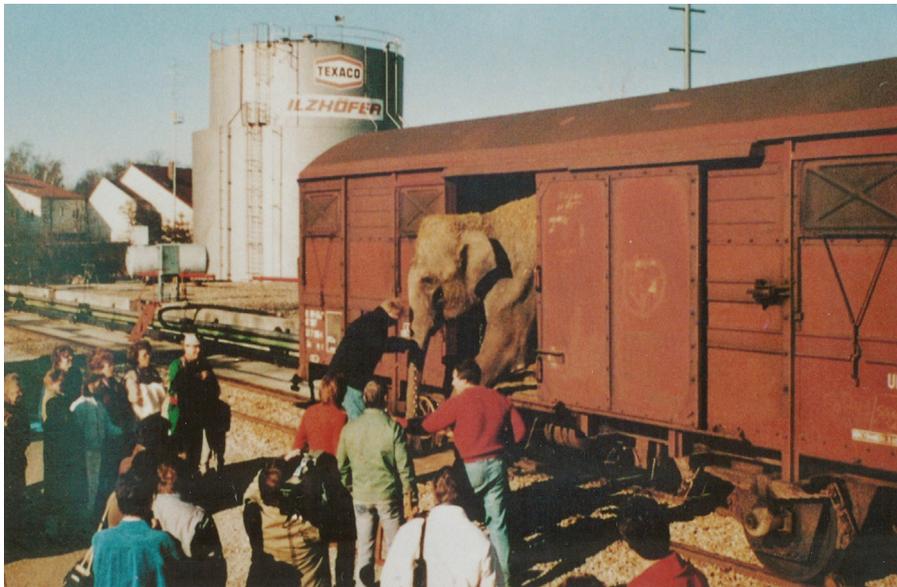
AL-Lok Nr. 22 im August 2000 mit den Behälterwagen des Shuttleverkehrs am Beladesilo für Faserreststoff im neuen UPM-Werk (Gelände der früheren Stadtbach-Spinnerei).

Foto: S. Baum



Wir haben noch eine »uralte« Kundenverbindung vorzustellen: Genau 10 Jahre nach der AL-Gründung, im November 1899 schloss KARL WALCH als Inhaber der *L. Ilzhöfers Nachf.* mit dem AL-Vorstand einen Vertrag, in welchem er rund 4,2 Tagwerk Lagerplatz und Wiese zum Betrieb einer »Handlung von Petroleum, Maschinen-Öle, Holzcement und Dachpappe« pachtete. In dem Pachtvertrag finden wir sogar eine Passage, wonach Walch der AL einen »Mindest-Frachtbetrag« von 800 Mark garantierte. Wie weitsichtig gedacht wurde, ist daran zu ersehen, dass sich die AL auch das Recht nahm, bei Bedarf das Gleis zu verlängern, so dass der Pächter Walch die Durchfahrt der Rangierabteilungen zu gestatten hatte. Der Großvater des heutigen Seniorchefs, Herr Johannes Walch konnte eines Tages das Pachtgrundstück von der AL käuflich erwerben.

Obwohl Benzin der Treibstoff für das Auto ist setzt Johannes Walch auch auf die Eisenbahn und lässt alle flüssigen Kraftstoffe ausschließlich per Bahnkesselwagen anliefern. Neben Präg das zweite Öl-Unternehmen, das die AL regelmäßig zu bedienen hat. Der besondere Vorteil: Man ist fast »Bahnnachbar«! Zu keinem anderen Kunden sind die Entfernungen kürzer, als »zum Ilzhöfer«. Wie Präg hat auch dieses Unternehmen zwar nur einen, aber ebenfalls einen nicht zu übersehenden Hochtank auf dem Gelände stehen. ILZHÖFER ist wie PRÄG in allen Energiesparten von Öl, Gas, Strom bis Pellets eingestiegen und wirbt mit dem Slogan »Energie für zuhause und unterwegs«.



Als Elefanten noch mit der Bahn »verschickt« wurden! Ankunft der Elefant »Burma«, die der Augsburger Zoo seinerzeit vom Schweizer Nationalzirkus Knie erworben hatte. Der Betreuer des indischen Elefanten begleitete das Tier in diesem Güterwagen auf der ganzen Fahrt vom Schweizerischen Rapperswil über Basel-Karlsruhe bis zur Entladung auf dem Anschlussgleis von Ilzhöfers Nachfolger an der Siebentischstraße. Von hier ging es »zu Fuß« unter Polizeischutz zum Zoo. Foto: Repro aus einem Buch, das ein Tierpfleger des Zoos freundlicherweise zur Verfügung gestellt hatte.

Foto: ?

Eisenbahntechnisch sicher den interessantesten Gleisanschluss bietet die Siemens-Tochter OSRAM, seit 2013 (endlich) an der Börse (MDax50). Die fast kometenhafte Zunahme der LED-Technik bereitete OSRAM über einige Zeit Kummer mit der Technikumstellung, und die Medien rangen nach aufmerksamkeitsheischenden Überschriften. Mit ein Grund, weshalb der Börsengang immer wieder verschoben werden musste. Mittlerweile scheint man zum Alltag zurückgekehrt zu sein.



Ungewöhnliche Rangierabteilung mit AL-Lok Nr. 22 vor den Werksanlagen von OSRAM an der Berliner Allee. Die Aufnahme entstand Mitte der 1970er-Jahre. Die Lok trägt noch die ursprüngliche rote Lackierung. Erst mit der Ausrüstung mit Funkfernsteuerung erhielten die Maschinen die heutige Lackierung in Orange.

Foto: Hubert Baum

Kaum noch bekannt, dass OSRAM in Lechhausen zwei Vorgängerunternehmen hat. Am Anfang stand die Glühfadenfabrik Lüdecke & C. in der Hammerschmiede, dann Wolfram-Lampen AG, an welcher sich ab 1918 OSRAM maßgeblich beteiligte und 1921/22 an seinem heutigen Standort neu baute. Hier hat das Unternehmen nicht nur eine große Schiebebühne, auf dem mangels Weichen und Gleisen die Güterwaggons quer verschoben werden können, sondern zu diesem Zweck auch einen besonderen Unimog. In den großen vier-achsigen Waggons wird Quarzsand zur eigenen Glasherstellung angeliefert. Der noch vor 15 Jahren auch über die Schiene abgewickelte Antransport von Flussspat ging auf den Lkw über, weil der Versandpartner infolge des Bahn-Programms MORA-C den Gleisanschluss verloren hatte. Noch ein »Eisenbahn-Schmankerl«: Eine rechtwinklige Gleiskreuzung zwischen dem AL-Gleis nach Lechhausen und der Zufahrt zum südlichen Werksteil.

Schiebebühne im Gleisanschluss  
von Osram

Foto: AL



Wir kommen auf unserem »virtuellen Rundgang« zum **DW-Schwellenwerk** (ehemals Thosti-Schwellenwerk) in Lechhausen. Nach AL-Unterlagen wurde das Schwellenwerk 1949 errichtet. Die Thosti-AG wurde bekanntlich im Zuge seiner Aufkäufe vom Bauunternehmer Ignaz Walter erworben. Dass die Thosti AG eines Tages zu Boswau-Knauer und schlussendlich zur Walter-Bau AG wurde, sei hier nur angerissen. Fakt ist, dass Ignaz Walter bald nach der Wende erkannte, dass die bei der DDR-Reichsbahn eingebauten Betonschwellen durch eine falsche Mischung der Zuschlagstoffe vorzeitig alterten und Abertausende von Schwellen ausgetauscht werden mussten. Er erwarb in den neuen Bundesländern ein Betonschwellenwerk. Das

er, wie auch das Augsburger im Zuge seiner Konzernmisere aber nicht halten und schlussendlich verkaufen musste. Die heutigen Eigentümer firmieren unter **DW-Schwellen**.



Mit vereinten Kräften schleppen zwei Krauss-Maffei-Maschinen den schweren Betonschwellenzug aus der Rangierstation am Benedikt-Kern-Weg von Lechhausen zur Friedberger Straße. Dass da »äußerste Kraft« gefragt war, wird an der führenden Lok Nr. 22 ersichtlich, bei der trotz Oktoberwetter (20ß04) zur Wärmeabfuhr sogar die Deckel der Motorhaube geöffnet sind.

Foto: S. Baum

Der Gleisanschluss wurde jahrzehntelang ausschließlich zum Abtransport der hier produzierten Betonschwellen genutzt Das Besondere heute ist: Das Augsburger Werk produziert nur noch im kleinen Umfang Schwellen, konfektioniert aber in großem Maße »aus dem Osten« angelieferte Schwellen und belädt damit die Spezialwagen der Gleisbauunternehmen. Womit die AL heute die schwergewichtigen Betonschwellen (ca. 300 kg pro Stück - und mehr) nicht nur abzufahren, sondern fast in gleicher Menge auch anzuliefern hat. Da Gleisbau in aller Regel eine »Schönwetter-Tätigkeit« ist, gibt es in der schlechten Jahreszeit keine Schwellentransporte.

Auf dem Weg zur Rangierstation VI und damit auch zum Anschluss des Schwellenwerks zweigt am Benedikt-Kern-Weg das AL-Gleis nach Osten ab und hat derzeit noch zwei aktive Anschließer, die **Spedition Nuber** und die schon im Zusammenhang mit der MAN-Werklok erwähnte Firma **Recycling-Dehner**. Nuber erhält in sog. »Schiebewandwagen« Papierrollen, welche die Spedition mittels Lkw an Druckereien »auf der letzten Meile« zu transportieren hat. (Leider) vorbei die Zeiten, als in Spezialwagen auch das Zeitungspapier für die Augsburger Allgemeine von der Papierfabrik Schongau hier ankam und mittels Lkw über ein paar hundert Meter zur Zeitungsdruckerei transportiert wurde. Umweltfreundlicher konnte so ein Transport nicht organisiert werden!

Vor ca. 8 Jahren wurde an der Laderampe von NUBER Schnittholz nach Kasachstan verladen. Das weiter unten noch zu besprechende Großsägerwerk Pfeifer Holz lieferte tonnenweise Schnittholz an, das auf polnische Güterwaggons verladen und auf eine lange Reise gen Osten geschickt wurde. An irgendeinem Grenzbahnhof mussten aufgrund der größeren russischen Spurweite sogar die Drehgestelle getauscht werden.

Apropos »Umwelt«: Obwohl Augsburg allerorten mit dem Slogan »Umwelt« zu glänzen sucht, wird dieser Glanz gerade im Hinblick auf die Schiene in einem Fall sogar mit Füßen getreten! Nur ca. 1 km weiter, am Endpunkt des gleichen AL-Streckengleises liegt die AVA Abfallverwertung Augsburg. Über die unverständliche Verlagerung der Schlackentransporte von der Schiene auf die Straße wird an anderer Stelle geschrieben.

**Recycling-Dehner**, ein seit 1970 bestehendes Familienunternehmen hat den jüngsten AL-Gleisanschluss und verfrachtet Eisenschrott in großen offenen 4-Achsern. In vielen Fällen haben diese Wagen einen weiten Weg vor sich, denn lt. Firmenangabe werden Elektrostahtwerke nicht nur im nahen Herbertshofen, sondern auch solche in Oberitalien und in Tschechien beliefert. Der andere »Schrott-Anschluss« zu **Ortolf** existiert noch, wird derzeit aber nicht genutzt.

Als der Gleisanschluss zu Recycling-Dehner noch nicht fertig gestellt war, ver lud Dehner im Juli 2006 Eisenschrott beim »Nachbarn« Ortolf in offene Güterwagen.

Foto: S. Baum



Wir sind auf unserem Rundgang *in und um Augsburg* fast am Ende. Bleibt noch ein Kunde vorzustellen, der »Eisenbahn-affiner« gar nicht sein kann: Die **FKA Fahrzeugkompetenzzentrum Augsburg**, ein Instandhaltungsbetrieb für Eisenbahngüterwagen. Das Unternehmen wurde als Ableger des Waggonbauunternehmens FRANZ KA-

MINSKI aus *Hameln* gegründet und konnte dann nach kurzer Zeit vom Geschäftsführer MICHAEL ERTL erworben werden. Die FKA betreibt seit Januar 2007 die Waggonausbesserung und -instandhaltung in einer Halle der Augsburger Localbahn und parallel dazu auch in der Triebwagenhalle auf dem Gelände des früheren Bahnbetriebswerks an der Firnhaberstraße. Während die Waggonbewegungen dort und an der Friedberger Straße mit eigenen Kleinloks abgewickelt werden, obliegen den Lokomotiven der AL die Überführung der Wagen zwischen den zwei Werken.

### **Auch um Augsburg herum – sind die AL-Güterzüge unterwegs!**

Als 1998 die AL den Güterverkehr nach Schongau von der DB AG übernahm, war der Rangierbahnhof Augsburg noch Schwerpunktbahnhof für Güterwagen aus dem Norden, so dass alle von den Seehäfen kommenden Waggons zum Haindl-Werk nach Schongau von den AL-Loks hier übernommen werden mussten. Mittlerweile ist der Augsburger Rangierbahnhof aufgelöst und die Waggons laufen über München-Nord und damit ist Kaufering neuer Übergabebahnhof.



Nachtschuss auf einen langen AL-Güterzug aus Schongau bei der Einfahrt in den Augsburger Rangierbahnhof im Mai 2004. Die im Vordergrund zu sehende Lok V 100 war seit Schongau am Zugschluss als Schiebelok, während am anderen Zugende einer der zwei Zugloks gerade noch zu erkennen ist. Die gelben leeren Behälter sind sogenannte Abrollcontainer des im Text erwähnten Shuttleverkehrs. Die Lok bringt diese Wagen unmittelbar nach dem Halt zum AL-Bahnhof »Augsburg-Ring« und dann zur Papierfabrik, wo die Behälter mit Faserreststoff beladen werden. Der erst »mitten in der Nacht« abgehende AL-Güterzug nimmt die Wagen wieder mit nach Schongau, wo der Behälterinhalt thermisch verwertet wird. Das bei der Rauchgasentschwefelung anfallende, umweltungefährliche PCC nimmt in großvolumigen Kesselwagen den gleichen Schienenweg wie die leeren Behälter. Das PCC wird bei der Papierherstellung als Kaolinersatz verwendet.

Foto: S. Baum

Auf dem Weg nach Schongau berührt die »Fuchstalbahn« auch die Orte Asch und Denklingen. Direkt am Bahnhof in Asch liegt das Holzwerk Pröbstl mit einem Gleisanschluss. Über den sporadisch Rohholzwagen zuzustellen sind. Mit größerer Regelmäßigkeit erhält *Hirschvogel Automotive* in *Denklingen* Rundstahl, der am Ladegleis Denklingen vom Bahnwaggon auf einen Lkw und so ins ca. 1 ½ km entfernte Hirschvogel-Werk transportiert wird. Weshalb hat ein Werk mit einem hohen Anfall an diesem schwerem Rohstoff keinen direkten Gleisanschluss? Die Frage ist vollauf berechtigt, doch es ist im Rahmen einer AL-Jubiläumsbroschüre nicht der Platz, die glaubhaften »Stories« auszubreiten, was bisher alles unternommen wurde, dieses Ziel zu erreichen (und leider ab und an auch, um es – zu verhindern).

Zwei AL-V 100 mit Güterzug Richtung Augsburg, bei einem Betriebshalt im Bahnhof Kaufering (Februar 2002). Am Schluss sind die erwähnten PCC-Kesselwagen zu erkennen.

Foto: S. Baum



Der Start zum AL-Güterverkehr nach Schongau wurde seinerzeit zusätzlich durch Bedienungsfahrten zu Betrieben auf dem ehemaligen Bergwerksgelände in Peiting »versüßt«. Leider – »es war einmal«! Für das »Aus« der Betriebe gab es verschiedene Gründe. Die Schongauer UPM-Papierfabrik sorgt dennoch für reichlich Betrieb, nicht zuletzt, als sich auf dem Werksgelände auch die PCC-Herstellung befindet, die an anderer Stelle beschrieben wird. Der lange Kinsauer Berg erfordert in aller Regel mindestens den Einsatz von zwei AL-V 100. Es gibt eine Menge Aufnahmen, wo den Fotografen auch Züge mit drei Maschinen vor die Linse kamen. Apropos *Kinsau*. Lange Zeit sah es so aus, dass der Anschluss zur Rohstoffsartierung, ehemals ROPA, für die Bahn verloren war. Ein großzügiger Streckenumbau und Erneuerung der Gleise Ende 2013, auch am Bahnhof Kinsau incl. Weichenerneuerung, lassen hoffen, dass hier nicht nur die Hirschvogel-Wagen, sondern auch Altpapierwagen wieder rangiert werden.



Rund viertausend PS vor einem AL-Güterzug nach Augsburg im Bahnhof Kaufering. In den unmittelbar hinter der dritten Lok zu sehenden offenen Güterwagen wurden damals (Februar 2002) Holzhackschnitzel aus einem Sägewerk in Sulz am Kocher nach Schongau transportiert.

Foto: S. Baum

Unsere (Vorstellungs)-Tour in den Süden ist zu Ende. Wir machen einen großen Sprung ins »Alt-Bayerische« und haben an der sog. »Paartalbahn« beim Bahnhof *Radersdorf* den einzigen AL-Kunden mit Ganz-Zügen vorzustellen: **Pfeifer Holz** in *Unterbernbach*. Das heute zur österreichischen Pfeifer-Gruppe gehörende Großsägewerk erhält Schnittholz in Ganzzügen, das als sehr gefragter Rohstoff aus den Wäldern des Harzvorlandes angeliefert wird. Nach Werksangaben rentiere sich der Holztransport auf der Schiene bei Entfernungen ab ca. 100 Kilometern. Das Werk hat ein Patent auf sog. »Leimholz«, aus welchem die Klötze der Europaletten hergestellt werden. In einem Holz-verarbeitendem Betrieb ist das Wort »Abfall« mittlerweile zu einem Fremdwort geworden. Auch in Unterbernbach landet alles, was nicht zu Schnitt- oder Leimholz wird, in einer Heizanlage, wo Wärme für die eigene Produktion und Strom erzeugt werden. Um den Bahntransport bis an den Ladehof zu ermöglichen, waren erhebliche Erdbewegungen vonnöten, um zwei Lade- und Rangiergleise von beachtlicher Länge incl. der Ausleitung aus der Hauptstrecke Aichach-Ingolstadt errichten zu können.



Strecke Paartalbahn

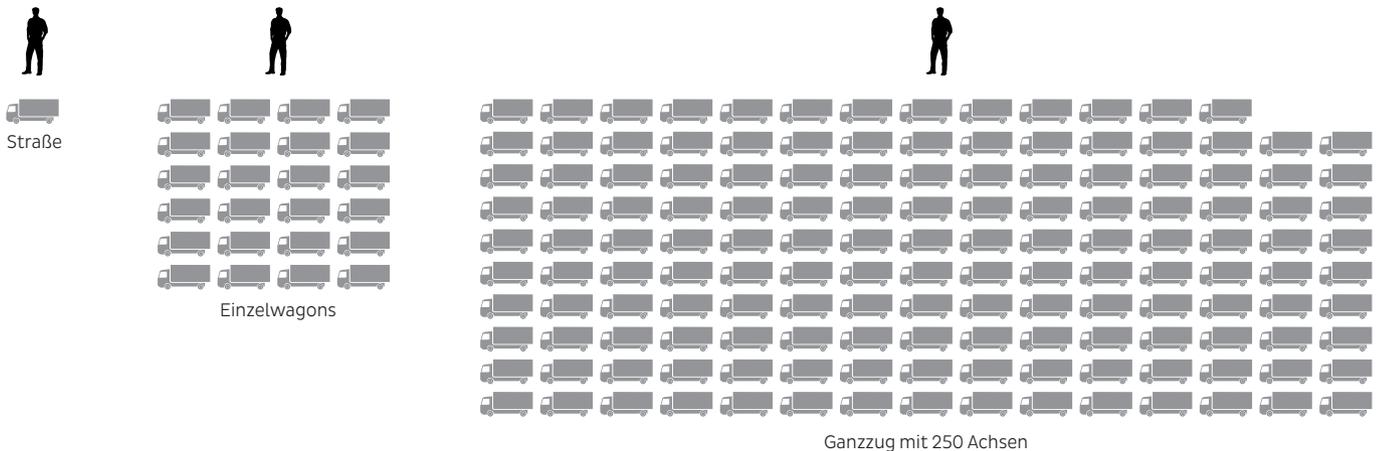
Foto: AL

Unser virtueller Rundgang in, um und um Augsburg herum zu den Kunden unserer Jubilarin ist zu Ende. Die AL-Wagendisposition hatte sich die Mühe gemacht und aus den Statistiken die Zahl der in einem Jahr angenommenen und versandten Wagen aufgelistet. Hätten Sie, verehrte Leser erwartet, dass uns als Ergebnis eine Zahl von präsentiert wird? Da Güterwaggons heutzutage nahezu ausschließlich vier Achsen haben und damit fast durchweg 18 Meter, oft auch noch mehr, lang sind, ergeben alle Wagen eines Jahres die stattliche Länge von bis zu 1.000 Kilometern.

An anderer Stelle dieser Schrift wird der frühere Mitinhaber von Haindl-Papier und langjährige Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft der AL-Gesellschafter, Herr DR. GEORG HOLZHEY zitiert, wie er sich im Rahmen eines Interviews vor 15 Jahren dahingehend äußerte, dass »er sich ziemlich sicher sei, dass es ohne die Augsburger Localbahn in Augsburg keinen Schienengüterverkehr mehr gäbe«. Eine Einschätzung, die einerseits bedrückt, andererseits aber auch froh machen sollte, dass durch unsere Jubilarin eine unvorstellbar lange Lkw-Kolonne, welche die Waggonschlange ersetzen sollte, den Straßen Augsburgs und drum-herum erspart geblieben ist!

*Siegfried Baum*

### Ein Lokführer kann die gleiche Tonnage bewegen wie 148 Berufskraftfahrer



### Nutzlasten\* im Vergleich:



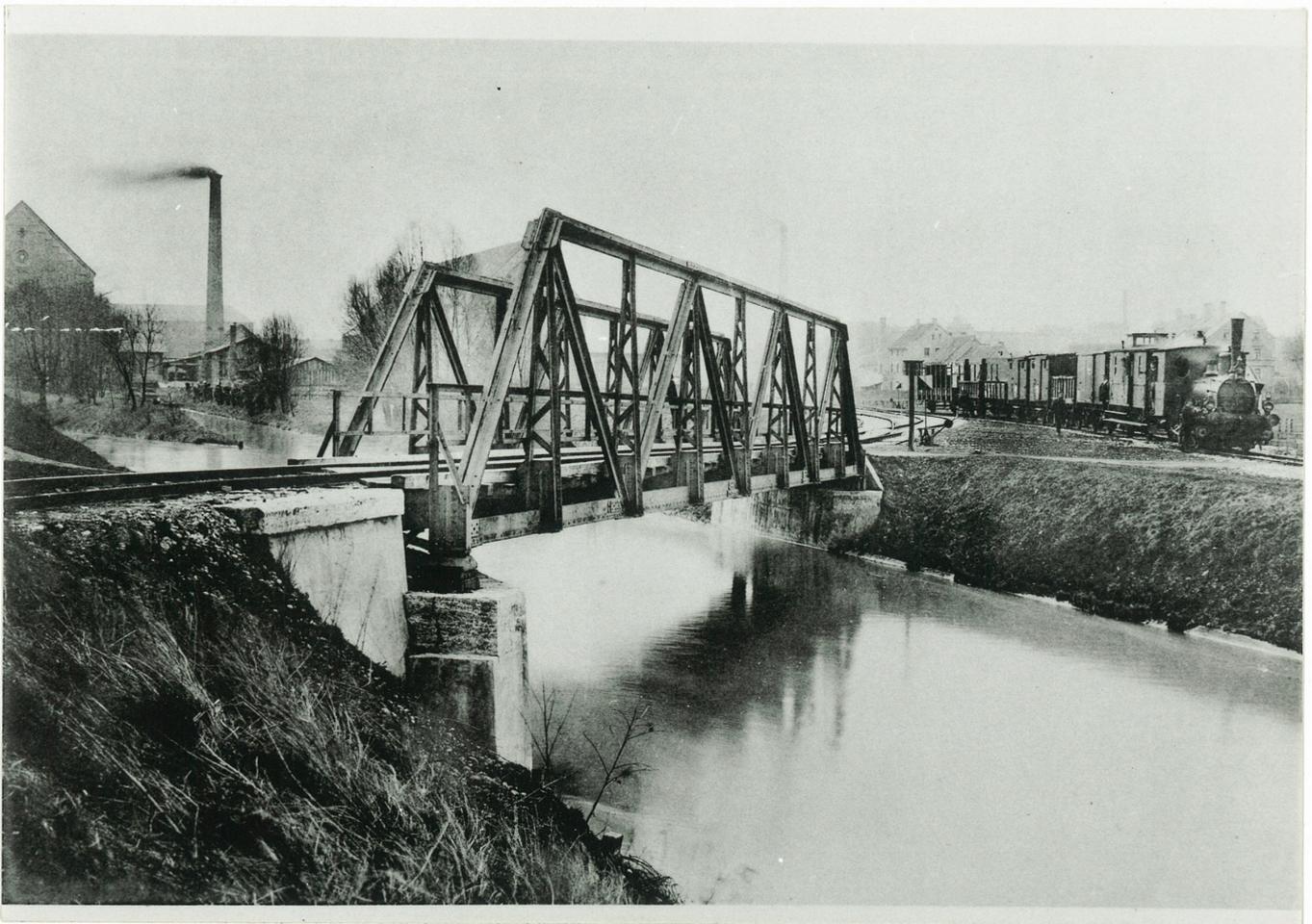
\* Bei LKWs variiert die maximale Nutzlast bei unterschiedlichen Aufbauten und Fahrzeugtypen; bei Waggons ist die Nutzlast abhängig von der Achsenanzahl, hier 4-Achser

Quelle: »Nutzen und Potenziale der Augsburger Localbahn für Augsburg«, Hochschule Augsburg, Fakultät für Wirtschaft, 21. 05. 2012

Eine Brücke kann

**kein Jubiläum**

feiern.



## Die Bahn kann mit dieser Brücke auf ihr ältestes Brückenbauwerk verweisen.

Aber als »Methusalem« aller AL-Brücken hat sie es mit Baujahr 1892 zum AL-Jubiläum verdient, doch erwähnt zu werden: Die **Genietete Stahlfachwerkbrücke über den Proviantbach** an der Zufahrt zur Rangierstation II, über die das alte Haindl-Werk fünfmal die Woche bedient wird. Mit 122 Jahren ist sie gerademal drei Jahre jünger als die AL selbst!

Weshalb haben Brücken, auch 100-jährige, so viel »Pech«, dass sie nur in Ausnahmefällen als Technische Denkmale geschätzt und hervorgehoben werden? In drei Werken hat Professor Wilhelm Ruckdeschel zwischen 1984 und 2004 den »Denkmalen der Technik« in und um Augsburg ein Denkmal gesetzt und 2010 hatte sich Professor Karl Ganser in seinem Werk zur Industriekultur in Augsburg auf einen Streifzug zu technikgeschichtlich interessanten Bauten und Einrichtungen des »Deutschen Manchester« begeben. Doch beide Wissenschaftler ließen die Brücken »links liegen«. Wir unterlassen es, die nicht belegte Behauptung zu überprüfen, »dass Augsburg angeblich mehr Brücken habe als die Lagunenstadt Venedig«!

Nach Unterlagen der Augsburger Localbahn kann die Bahn mit der oben erwähnten Brücke nicht nur auf ihr ältestes Brückenbauwerk verweisen, sondern eine Rückfrage beim Tiefbauamt der Stadt Augsburg ergab, dass sich im Stadtbereich nur noch eine Straßenbrücke befindet, die allerdings nicht nur um Jahre, nicht um Jahrzehnte, sondern um Jahrhunderte älter ist: Die von Elias Holl 1611 erbaute Barfüßerbrücke. Die ausführliche Auskunft zeigt allerdings, dass die Brücke im Verlauf der Jahrhunderte mehrmals instand gesetzt werden musste, nachdem sie ja im Gegensatz zur AL-Brücke bekanntlich keine Stahlkonstruktion, sondern als Ziegelmauerwerk bis zum heutigen Tag die stadtauswärts fahrenden Straßenbahntriebwagen und wahrscheinlich tausende von Straßenfahrzeugen auszuhalten hat. »Glück muß man haben«! Sie und die AL-Brücke überstanden die Bombardements des 2. Weltkriegs offenbar unbeschadet! Und erstere hat noch mehr Glück, drohte ihr – noch Ende des 20. Jahrhunderts – »um ein Haar« der Abbruch!

Eine historisch äußerst wertvolle Aufnahme. In der Mitte die im Jahr 1892 gebaute älteste AL-Brücke über den Proviantbach. Rechts eine Rangierabteilung der Bayerischen Staatsbahn mit einer Lok der Gattung D IV. Links im Hintergrund die bis nach dem 2. Weltkrieg existierende Baumwollfeinspinnerei, auf deren Gelände in den 1980er-Jahren die Wohnanlage »Klein-Venedig« errichtet wurde. Foto: Repro aus »Die Großindustrie Augsburg« (ohne Verlagsangabe).

Stg. S. Baum

Die städtische Auskunft gibt uns die ziemliche Sicherheit, dass »unserer« Brücke über den Proviantbach nicht nur das Prädikat zukommt, die älteste, nicht veränderte AL-Brücke zu sein, sondern wir dürfen mit großer Wahrscheinlichkeit in ihr sogar die zweitälteste Brücke im gesamten Stadtbereich sehen! Die Walzträgerbrücke über den Kaufbach an der Friedberger Straße wurde zwar auch 1892 eingebaut, aber in den 1930er-Jahren umgebaut und verstärkt.

Es sei denn: Wir sehen die Wasserüberführung des inneren Stadtgrabens über den Stadtbach beim LILLIOM auch als »Brücke«, dann würde im Alters-Ranking die AL-Brücke auf Platz 3 zurückfallen, denn dieses Wasserbauwerk wurde von der MAN-Gründungsfirma, nämlich der Reichenbach'schen Maschinenfabrik bereits 1848 erstellt. Was der Guss für den Hersteller seinerzeit bedeutet haben muß, sehen wir an den Seitenwänden, die in ihrer gesamten Breite als quasi »Fabrik-schild« (mit Firmenname, Baujahr und Stadtwappen) kunstvoll gestaltet wurden.

Ob Straßen- oder Bahnbrücke: Die zuständigen Behörden bzw. Betriebsleitungen führen über jede Brücke ein sogenanntes »Brückenbuch«. Auch die für die Infrastruktur der AL zuständige Betriebsleitung führt über alle noch vorhandenen 22 Brücken solche »Brückenbücher«, so eben auch über die obige Proviantbachbrücke, auf welcher die AL-Gleise nach Überquerung der Berliner Allee in die

sogenannte Rangierstation II münden, von wo aus das Anschlussgleis in das alte Werk von (Haindl)-UPM führt und das Ausziehgleis auf der Südseite auf alten Walzträgerbrücken zweimal den Schäfflerbach quert und dann der Gleistorso heute »im Grünen« endet. Fotos lassen erkennen, dass die genieteten Stahlfachwerkbrücken alle die gleiche Konstruktion aufwiesen, und alle wohl auch in der gleichen Werkstatt entstanden. Da sich bei der AL keine Bauunterlagen finden ließen, sind wir bezüglich des Baumeisters auf Vermutungen angewiesen, die jedoch mit großer Wahrscheinlichkeit auf eine Adresse hinaus laufen: Heinrich Buz' Maschinenfabrik Augsburg (die spätere MAN)! Die längste Brücke dieser Art war die 1895 errichtete Brücke über die Wertach in Göggingen mit einer Spannweite von 2 x 20 Metern, die wegen ihres Mittelpfeilers be-

kanntlich nach dem Pfingsthochwasser 1999 auf Geheiß des städtischen Umweltamtes noch im gleichen Jahr abgerissen werden musste, (und durch eine freitragende Schweißkonstruktion von 4 Metern Länge ersetzt wurde).

**Sie und die »Kollegin«  
über den Wertach-  
kanal in Göggingen  
sind die letzten, deren  
Stahlfachwerk durch  
Eisennieten zusam-  
men gehalten wird.**

So ist unsere »Jubilarin« nicht nur die älteste, sondern mit einer Spannweite von immerhin 32 Metern die viertlängste aller AL-Brücken. Sie und die »Kollegin« über den Wertachkanal in Göggingen sind die letzten, deren Stahlfachwerk durch Eisennieten zusammen gehalten wird. Und noch eine erwähnenswerte Besonderheit: Ein altes Foto zeigt nicht nur eine Dampflok, wie sie vor der Jahrhundertwende verwendet wurden, sondern auch die Proviantbachbrücke in ungefähr waagrechter Lage, während die Brückenfahrbahn heute ein Gefälle aufweist. Erklärung: Als nach dem großen Hochwasser 1910 die Trasse entlang des Lechs höher gelegt werden musste, hatte das auch Auswirkungen auf den Abzweig zur Rangierstation. Das östliche Brückenwiderlager musste der (höheren) Gelände- und Gleislage angepasst werden.

Wie der Bahn selbst, gilt auch der alten Brücke ein wohlmeinendes Glück-auf – auf dass sie bzw. ihr Stahl noch viele Jahre durchhalten möge!

*Siegfried Baum*

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

1889601956

Mitarbeiter

Dieselloks Krauss-Maffei ML 440 C, seit

40

eigenes Streckennetz

Eisenbahnverkehrsunternehmen

1913

km

201.200.000

Brücken

Tonnen per anno

Weichen

Zugfahrten außerhalb Ringnetz,  
Streckenlokomotiven

841998

Dampfloks seit

19134201478

Kreuzungen  
mit der  
Straßenbahn

Moderner Logistikdienstleister

60.000

Bahnübergänge

Straßenlastung

000

Schwerlast-LKWs per anno

30.000.000

Tonnenkilometer per anno

Lokomotiven

Die Augsburger Localbahn in Zahlen

# INHALT

<b>1</b>	<b>Wo liegt die Zukunft der AL?</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Die AL heute – ein Überblick.</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Wer ist die AL? Menschen und Berufsbilder</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>Das Verkehrsnetz – AL-eigene Gleise in Augsburg und das Netz der DB</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>Aktuelle und potenzielle Kunden der AL in Augsburg und Umgebung</b>	<b>18</b>
<b>6</b>	<b>Kein Hochglanz, aber viel »Lokomotion« – der Lokpark der AL</b>	<b>28</b>
<b>7</b>	<b>Wer steckt eigentlich dahinter? Die Gesellschafter der AL</b>	<b>32</b>

1

# Wo liegt die Zukunft der AL?

---

---

Wer kennt die Zukunft und wie verläuft der weitere Weg der AL? Dies ist eine Frage die ich Ihnen nicht beantworten kann. Es stellt sich vielmehr die Frage, welche Verantwortung wir übernommen haben und wie wir zur Zukunftsgestaltung positiv beitragen können?

**D**ie Beiträge in der Jubiläumsbroschüre spannen das Netz vom Gründerzeitgeist bis zum heutigen modernen Logistikunternehmen. Der Kern des AL-Netzwerkes ist die permanente und immerwährend Einbindung in die »atmende« Kundenwelt, deren Anforderungen und Herausforderungen.

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter »stemmen« diese Herausforderungen, manchmal bis zur Grenze des Machbaren. Der Dank hierfür ist nur schwer in Worte zu fassen.



Viktor Martini

Erlauben Sie mir an dieser Stelle ein Zitat des zeitgeistprägenden und AL-Mitgründers Viktor Martini:

»Man dürfe nicht glauben, dass die Localbahn eine direkte Quelle des Wohlstandes der Augsburger Industrie werde, so dass das Inslebentreten der Bahn vielleicht im Kursblatt zum Ausdruck kommen werde; wohl aber werde das Unternehmen immer ein günstiger Faktor für die Augsburger Industrie sein, dass diese auf der Höhe der Zeit bleiben und fortschreiten könne, um den Konkurrenzkampf zu bestehen.«



Diese Dienstleistungs-  
funktion und der ausgepräg-  
te Servicegedanke stellen  
das Herzstück der AL dar,  
dem wir weiterhin größte  
Aufmerksamkeit schenken  
werden.

Für das »gesunde«  
Umfeld ist die Politik  
gefordert. Begleitende,  
fördernde und investive  
Maßnahmen zur Förderung  
des Eisenbahnwesens sind  
Grundvoraussetzungen, um  
die Eisenbahn nicht nur zu  
erhalten sondern vielmehr  
dem gesellschaftlichen  
Stellenwert zuzuführen, den  
sie auch verdient.

Der Güterverkehr sollte  
hierbei mehr in den Fokus der  
politischen Aktivitäten  
rücken, um die Position der  
»letzten Meile« in der  
Prioritätenliste verlassen zu  
können.

Das »Wir« – Kunden,  
Partner, Politik, AL – wird seit  
125 Jahren gelebt. Dies sollte  
uns nicht davon abhalten das  
»Miteinander« weiter zu  
verbessern, um eine wertvol-  
le »Perle«, die sich im Besitz  
der derzeitigen Generation  
befindet, zu erhalten und mit  
vermehrtem Glanz an die  
nächste Generation weiter-  
reichen zu können.

**Udo Schambeck,**  
**Geschäftsführer**  
**Augsburger Localbahn**

## Die AL heute – ein Überblick.

2

---



**I**m Zuge von steigendem Umweltbewusstsein und von immer dichteren Straßen gewinnt der Güterverkehr per Schiene allgemein in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung. Dem stellt sich die Augsburgener Localbahn heute mit der Erschließung immer neuer Geschäftsfelder, konsequenter Ausrichtung an internationalen Eisenbahn-Standards und vor allem durch den Auftritt als moderner regionaler Dienstleister und Arbeitgeber.

Ein Relikt?  
Vertreterin  
einer ohnehin  
aussterbenden  
Branche?  
Von wegen...

Bei der Eisenbahn zu arbeiten bedeutet allerdings häufig, sich vom »Kindheitstraum Lokführer« erstmal zu verabschieden, denn mit der Hobby-Eisenbahn hat der Eisenbahner-Beruf nur mäßig viel gemein. Oder wann haben Sie zuletzt nachts um 01:30 Uhr die Modelleisenbahn ausgepackt?

Genau um 01:30 Uhr beginnt nämlich die »erste Schicht« der AL, die Waggons für UPM nach Schongau befördert sowie unterwegs bei Bedarf für die Fa. Pröbstl in Asch-Leeder oder für Hirschvogel in Denklingen anhält. Logistisch gehört dieses Zugsystem der AL zum Aufwändigsten, was in der Eisenbahnwelt vorstellbar ist: verschiedene Empfänger mit zahlreichen Ladestellen, eine Mischung aus Einzelwagen-, Ganzzugs- und Wagengruppenbeförderung, bis zu drei verschiedene Kooperationseisenbahnen, die die Waggons der AL übergeben und diese nach Ent- oder Beladung wieder zurück haben möchten, eigene Waggonentladung



Mitarbeiter der AL bei der Arbeit –  
Fleiß, Engagement, Flexibilität  
Foto AL

durch die Mitarbeiter der AL und das Ganze bei zum Teil minimalen Planungsfristen.

Genau dieses Geschäftsmodell des »regionalen Eisenbahn-Rundherum-Dienstleisters« erstreckt sich auch auf alle anderen Bereiche, in denen die AL heute regelmäßig aktiv ist. So werden sowohl im Augsburger Stadtgebiet in insgesamt 15 Gleisanschlüssen als auch in Radersdorf bei der Fa. Pfeifer Holz Waggons zugestellt und abgeholt und durch die Bündelung in Augsburg maximal flexibel behandelt. So ist es für die AL nicht entscheidend, ob die Partnerbahn, die die Waggons nach Augsburg bringt, DB Schenker oder RheinCargo oder TX Logistik oder OHE Cargo heißt.

Entscheidend ist viel mehr, welche Waggons oder Züge der Empfänger zu einem bestimmten Zeitpunkt benötigt.

So unterschiedlich wie die Logistiksysteme sind somit auch die Güter, die die AL befördert: ob Fertigpapier, Stahl, Diesel, Super, Heizöl, Kreideprodukte, Großmotoren, Stückgüter, Altpapier, Schrott, Sand, Schienenschwellen, Roh- oder Schnittholz,... für alle diese Güter sind attraktive Transportangebote möglich, die im Konkurrenzkampf gegen den großen Konkurrenten »Straßentransport« mindestens mithalten können. Manch einer mag sich schon geärgert haben, wenn in Augsburg am Bahnübergang stehend einen

langen Zug mit unterschiedlichsten Gütern und Wagenarten passieren lassen musste. Für die AL ist die Möglichkeit der »Wagenbündelung« natürlich eines der absolut entscheidenden Kriterien, um auf dem Verkehrsmarkt bestehen zu können.

Wer nun hinter all diesen Vorgängen eine High-Tech-Steuerung vermutet oder gar starre und immer wiederkehrend Arbeitsweisen und Abläufe, die den Mitarbeitern der AL das Leben leicht machen, der wird sich bei näherem Hinsehen nur sehr eingeschränkt bestätigt sehen. Natürlich gibt es für den Bahnbetrieb feste Regeln, selbstverständlich werden zur Sicherung der Bahnübergänge im Augsbur-

ger Stadtgebiet moderne Mittel eingesetzt, die die gesetzlichen Vorgaben mindestens erfüllen, oft auch übererfüllen. Wer sich mit den V100-Lokomotiven der AL beschäftigt (mehr dazu in späterem Kapitel), wird die in der Automobilindustrie erst seit kurzer Zeit etablierte Common-Rail-Technologie antreffen. Das, was die AL aber in Wirklichkeit auszeichnet, ist die sinnvolle Kombination aus moderner Technik und der jederzeitigen Möglichkeit, Sonderkonstellationen abzubilden, die sich in kein geplantes System pressen lassen, sondern viel Fleiß, Engagement und Flexibilität erfordern.

# Wer ist die AL?

## Menschen und Berufsbilder

**3**

---

Wer bei der AL arbeitet  
oder arbeiten möchte,  
stellt rasch fest,  
dass sie oder er sich in  
einer eigenen Welt

---

befindet, einer Welt mit  
einer kaum erklärbaren  
Kombination aus  
Tradition und Moderne,  
schwäbischer  
Gründlichkeit und  
Hochgeschwindigkeit,  
Regionalität  
und Internationalität.

Statt Handarbeit werden im Drucktastenstellwerk am Ablaufberg eine Anzahl wichtiger Weichen des Ringbahnhofs elektrisch gestellt. (September 1999).  
Foto: S. Baum



**W**enn es in den ganz großen Unternehmen heutzutage üblich sein mag, in 5-Jahres-Zeiträumen die Arbeitsplätze zu wechseln, um persönlicher Langeweile zu entgehen, so kann bei der AL sicherlich keiner behaupten, auch nur annähernd alle Fassetten nach dieser Zeit zu kennen oder erlebt zu haben. Umso wichtiger ist es, dass Mitarbeiter der AL immer darauf gefasst sind, dass der möglicherweise schon –zigfach erlebte Ablauf heute ganz anders sein kann, als noch am Tag vorher – sei es, weil neue Vorschriften greifen, weil der Bahnbetrieb täglich neue Herausforderungen mitbringt wie zum Beispiel Zugumleitungen, oder weil einfach der Kunde seine Wagen heute zu anderen Zeiten oder in anderer Reihenfolge braucht als sonst.

Die Lokführer, Rangierbegleiter, Rangierdienstleiter,

Weichenwärter, Rangiermeister sind diejenigen Personen, die im Bahnbetrieb tätig sind und die Aufträge der Kunden umsetzen. Derzeit sind bei der AL ca. 40 Mitarbeiter in diesem Bereich beschäftigt – Tendenz steigend. Jeder AL-Lokführer besitzt einen grundsätzlich deutschlandweit anerkannten Führerschein, mit entsprechenden Zusatzqualifikationen für die AL-Loktypen V100 oder Krauss-Maffei ML440C oder beide. Übrigens darf auch jeder AL-Lokführer sowohl im eigenen Streckennetz fahren als auch auf den Gleisen der DB. Und die erfahrenen Kollegen kommen dann auch mal in die Situation, dass sie über das »AL-Stammgebiet« hinaus fahren und Güterzüge nach Singen oder Überführungskomotiven nach Essen oder nach Stendal befördern.

Unterstützt werden die Lokführer von Rangierbegleitern, die meist als »verlängertes Auge« fungieren und z.B. bei geschobenen Zügen dem Lokführer Anweisungen geben, ob und wie weit er sein Fahrt fortsetzen kann. Zwar besteht zwischen beiden eine klare Hackordnung, trotzdem ist die Verantwortung des Rangierbegleiters nicht zu unterschätzen und letztlich können sicherer Bahnbetrieb und Kundenservice immer nur im selbstverständlichen Zusammenspiel zwischen Lokführer und Rangierbegleiter funktionieren.

Und woher weiß nun der Lokführer, welche Wagen er wohin zu transportieren hat? Wie kommt die Zusammensetzung von Zügen zustande, wie kann das funktionieren, wenn im selben Zug gerne

mal sechs, sieben oder noch mehr Produktarten enthalten sind, wie kommen die Wagen zur rechten Zeit an die richtige Stelle? Alles nur schriftlich? Alles nach festgelegten Prozessen? Keineswegs... Im Augsburg AL-Gebiet den Überblick über die Abläufe zu bewahren, das ist die Aufgabe des Rangiermeisters, der sowohl zu Kunden und Entladern den Kontakt hält als auch die AL-internen Absprachen mit den KollegInnen »vom Büro« trifft. Alle Informationen verarbeitet der Rangiermeister so, dass er Wagengruppen und Arbeitseinheiten zusammenstellt und damit dann entweder seine Kollegen betraut oder selbst aktiv wird. Dabei sind die Entscheidungszeiten oft sehr kurz, manchmal wird erst bei Ankunft des Zuges beim Kunden entschieden, welche Wagen gleich ent- oder beladen werden und welche zurück zum Vorrat in den Bahnhof Augsburg-Ring an der Friedberger Straße gehen. Und nicht ganz selten kommt es dann auch vor, dass dem Rangiermeister aus unterschiedlichen Quellen unterschiedliche Informationen angetragen werden, sodass er dann eine seiner wichtigsten Eigenschaften ausspielen muss: ruhig bleiben und solange nachbohren, bis er alles weiß, was er wissen muss.

# **Das Verkehrsnetz – AL-eigene Gleise in Augsburg und das Netz der DB**

**4**



Wer sich heute am Bahnübergang in Augsburg stehend vielleicht manchmal über nicht enden wollende Züge ärgert, hat vielleicht zunächst wenig Verständnis für das folgende »Loblied« auf das AL-eigene Schienennetz in Augsburg.

**I**m nächsten Augenblick möge er aber doch bitte bedenken, dass statt des soeben vorbeirauschenden Zuges auch LKW's fahren könnten, die zwei- bis dreimal mehr an der Zahl wären, als der Zug Wagen hat und die vor allem auf ihrem Gesamtlaufweg für die Umwelt eine deutlich größere Belastung darstellen würden. Zudem wären die Warenströme, die die AL per Bahn abbildet, im LKW überhaupt nicht darstellbar, da die benötigte Anzahl an LKW's in diesen Zeiträumen gar nicht zur Verfügung stünde.

Insofern sind die ca. 40 km an Gleisen im Augsburger Stadtgebiet ganz sicher eine nicht hoch genug einzuschätzende Einrichtung im Sinne des kompletten Augsburger Wirtschaftsstandortes, wahrscheinlich könnten einige große Firmen ohne den direkten Bahnanschluss gar nicht existieren.



geordnete Regelung zur (Mit-)Finanzierung durch öffentliche Haushalte wie bei den genannten anderen Verkehrsträgern gibt es für die AL leider bis dato nicht. Was schlichtweg bedeutet, dass selbst millionenschwere Projekte zum Infrastrukturerhalt wie Brückensanierungen oder Streckenerneuerungen durch die AL selbst und damit durch die hier stattfindenden Bahnverkehre zu finanzieren sind, die damit natürlich gleich mal deutlich teurer und unattraktiver werden. Dies soll ja aber eine Fest-Schrift und keine »Schimpf-Schrift« sein, von daher genug der unerfreulichen Finanzierungsthematik. Allerdings, liebe Leserinnen und Leser, können Sie sich an dieser Stelle vielleicht vorstellen, von welcher Motivation wir

Dass die Lage im Stadtgebiet einige Besonderheiten bietet, bei denen sogar gestandene Eisenbahnfans mit der Zunge schnalzen, versteht sich fast von selbst: hunderte Tonnen schwere Stahlbrücken über Lech und Wertach, zig Bahnübergänge – zum Teil mit modernster technischer Sicherung – und nicht zuletzt drei Kreuzungen mit den Gleisen der Augsburger Straßenbahn.

Letztere seien hier besonders erwähnt, weil sie zum einen deutschlandweit fast einzigartig sind und wie sie weiterhin im Hinblick auf die technische Sicherung ganz besondere Ansprüche erheben, schließlich geht es hier darum, zwei schienengebundene Verkehrsträger mit entsprechender Behändigkeit im Anfahr- und Bremsverhalten sicher aneinander vorbei zu leiten.

Und wie finanziert sich der »Spaß«? Nun ja, zum einen ist es kein »Spaß«; wie schon dargestellt bindet die AL zahlreiche Unternehmen an das weltweite Gleisnetz an und wird in diesem Sinne rein rechtlich als »öffentliche Eisenbahninfrastruktur« eingestuft, also vergleichbar mit den öffentlichen Straßen oder dem Gleisnetz der Deutschen Bahn. Eine durchgehend

AL-Vertreter getrieben werden, wenn wir die Gleichbehandlung der Verkehrsträger einfordern.

Das Herzstück der AL-Eisenbahninfrastruktur ist aber definitiv der eigene Rangierbahnhof »Augsburg-Ring« an der Friedberger Straße, an dem nicht nur 17 Gleise zum Rangieren und »Wagen Zwischenparken« zur Verfügung stehen. Hier finden sich auch die zentrale Lokwerkstatt der AL, das AL-Verwaltungsgebäude und ein eigenes bimodales Umschlagterminal. Und nicht zuletzt hat sich hier mit der **Fa. FKA** ein Kooperationspartner in Sachen Waggoninstandhaltung angesiedelt, mit dem die AL eng kooperiert und bei Schäden an Waggonen, deren schnelle Instandsetzung sicherstellen kann.

Der Verlauf des Augsburger AL-Gleisnetzes richtet sich darüber hinaus natürlich nach der Lage der Firmen, die von der AL mit Eisenbahnwaggonen versorgt werden. So führt der eine Hauptast ins Augsburger Industriegebiet Lechhausen, der andere Hauptast an der Berliner Allee entlang bis in die Wolfzahnau. Zudem verfügt die AL noch über die »Ausweichstrecke« von der Morellstraße über Göggingen, Pfersee und Oberhausen zur Berliner Allee, die immer dann zum Einsatz kommt, wenn es auf der Hauptver-

bindung an der Haunstetter Straße zu Störungen kommt oder die starke Gleisbelegung ein Ausweichen erfordert. Der Streckenast ab Bahnhof West über den Siebentischwald nach Haunstetten wird derzeit fast nur für Ausflugsfahrten genutzt, allerdings steht für die hier angesiedelten Firmen immer noch die Chance, mit relativ überschaubarem Aufwand an das Schienennetz wieder angeschlossen zu werden.

Im Jahre 1998 muss es schon einer kleinen »Eisenbahnrevolution« geglichen haben, als die AL aus Augsburg aufgebrochen ist und

den regelmäßigen Verkehr nach Schongau aufgenommen hat. Zum ersten Mal betrat man insofern Neuland, als man auf dem Streckennetz der DB aktiv wurde. Heute ist die AL rechtlich mit ca. 350 sogenannten »Eisenbahnverkehrsunternehmen« gleichzusetzen. Unternehmerisch war dieser Schritt sicher aus heutiger Sicht ein Segen, nur so war und ist es möglich, nach und nach in der Region um Augsburg herum Kunden zu erschließen und ein echter »Regional-Dienstleister« zu werden.

Ergebnis dieses Weges ist bis heute, dass die AL auf der

Strecke Augsburg – Schongau insgesamt bis zu fünf Firmen bedient und hierfür täglich mehrfach die Strecke befährt. Im Jahr 2007 konnte die AL dann eine weitere Strecke mit regelmäßigen Verkehren erschließen und bedient seither fast täglich die Firma Pfeifer Holz in Radersdorf auf der Strecke Augsburg – Ingolstadt.

Klaus Meyer



Waggoninstandhaltung durch die Firma FKA  
Fahrzeugkompetenzzentrum Augsburg  
Foto FKA

# **Aktuelle und potenzielle Kunden der AL in Augsburg und Umgebung**

**5**

---

# Über 1 Million Tonnen an Gütern verteilt die AL jährlich an ihre Kunden.



UPM GmbH  
Standort  
Schongau –  
Bedienung über  
die Fuchstalbahn  
Foto UPM



UPM GmbH  
Standort  
Augsburg –  
Bedienung über  
die eigene  
Infrastruktur  
Augsburg Ring  
der AL  
Foto: UPM

**D**urch die Mengenbündelung in Augsburg wird es möglich, dass neben einigen »Großkunden« auch Firmen mit kleineren Abnahmemengen die Versorgungsmöglichkeit per Schiene nutzen können.

In Bezug auf die transportierte Warenmenge ist die **Fa. UPM** der eindeutig größte Kunde der AL. Sowohl der UPM-Standort in Augsburg als auch der in Schongau sind auf Eisenbahnverkehre angewiesen und transportieren unterschiedlichste Güter per Bahn: Fertigpapier, Altpapier, Füllstoffe, chemische Zusatzstoffe, Rundholz...

Bahnverkehr gibt's bei UPM aber nicht nur im Ein- und Ausgang, sondern sogar im Zwischen-Werksverkehr zwischen Augsburg und Schongau. So tauschen die beiden Werke im täglichen Zugbetrieb im jeweils anderen Werk angemischte Kreideprodukte sowie produktionsrestliche Produkte aus, die thermisch verwertet werden. Bahnverkehr auf einer Distanz von 75 Kilometern zwischen Augsburg und Schongau funktioniert! Dies vor allem in der Kombination des Zwischen-Werksverkehrs mit allen anderen Waggons für und von UPM.

Bahnverkehr auf einer Distanz von 75 Kilometern zwischen Augsburg und Schongau – funktioniert! Und er funktioniert vor allem in der Kombination des Zwischen-Werksverkehrs und aller anderen Waggons für und von UPM. Wer wissen möchte, was die AL nun also ausmacht, der werfe einen genaueren Blick hierauf: es wird nicht nur von A nach B gefahren, sondern es werden verschiedene Produkte aus verschiedenen Destinationen in wechselnder Reihenfolge an unterschiedliche Ladestellen gebracht oder von dort abgeholt und versendet. Und manch einem AL-ler, der tagtäglich hier unterwegs ist, soll es bei einfachen Leistungen fast schon mal langweilig geworden sein, dies kommt jedoch sehr selten vor...

Hinzu kommt hier noch, dass die »UPM-Züge« der AL zwischen Augsburg und Schongau keineswegs reine »UPM-Züge« sind. Die AL legt fast täglich Zwischenhalte ein und versorgt auf diesem Wege die Firmen Pröbstl in Asch-Leeder, Hirschvogel in Denklingen und ASK in Kinsau mit Bahnwagen. Stahl, Altpapier und Rund- oder Schnittholz kommen auf diese Weise zusätzlich zu den UPM-Produkten auf den Zug. Separat betrachtet würden alle diese Eisenbahntransporte aus wirtschaftlicher Sicht unter keinem guten Stern stehen. In der Summe und durch die gemeinsame Beförderung ist es jedoch möglich, zu attraktiven Bedingungen Eisenbahnverkehr zu betreiben, auch wenn die Bahn Mengen der einzelnen Kunden für sich betrachtet dies vielleicht nicht vermuten ließen. Und da weiterhin für die Stahl-Transporte zur Fa. Hirschvogel, die letztlich den »just-in-time«-Anforderungen der Automobilindustrie unterliegen, auch noch eine höchst effiziente Kooperation mit der hierauf spezialisierten Spedition Haydu besteht, sollten auch diese Bahntransporte ein echtes Zukunftsmodell sein.

Bahn hat Strategie. Wenn die Fa. Präg ihre Tanklager in Augsburg, Kempten und Heidenau mit über 60.000 cbm Fassungsvermögen befüllen lässt, dann passiert dies fast ausschließlich per Bahn. Pro Jahr entfallen damit über 15.000 LKW-Fahrten. Das Augsburger Tanklager ist dabei in das AL-Netz eingebunden, verfügt über 9 Entladestellen, an denen täglich bis zu zwei komplette Ganzzüge entladen werden.

Und diese konsequente Bahn-Ausrichtung hat viele gute Gründe: wahrscheinlich wären LKW's in der notwendigen Anzahl gar nicht verfügbar, um die Bahntransporte zu ersetzen; genauso bedeutend sind aber für die Fa. Präg Umweltbewusstsein und konsequent verantwortungsvolles Handeln. Man stelle sich vor, es würden zwischen den Ölraffinerien in Ingolstadt, Karlsruhe, Großkorbetha und Hamburg

und dem Tanklager in Augsburg anstatt der Züge jedes Jahr tausende zusätzliche LKW fahren und damit zusätzlich die Autobahnen 7, 8, 9 und diverse Bundesstraßen belasten. Man stelle sich vor, welche Staus, welcher zusätzliche Straßenverschleiß und welche zusätzlichen Wartezeiten für alle anderen Straßennutzer damit verbunden wären. Schade nur, dass sich dies in finanzieller Form für die betroffenen Unternehmen immer noch kaum bemerkbar macht: während die Gebühren für die Schienennutzung schon lange eine Selbstverständlichkeit darstellen und einen beträchtlichen Teil der gesamten Transportkosten ausmachen, ist die LKW-Maut immer noch intensiven Diskussionen unterworfen, wobei sie im Vergleich zur Bahn einen weit geringeren Anteil an den gesamten Transportkosten ausmacht und entsprechend bei Weitem den notwendigen Aufwand für die Straßeninstandhaltung nicht abdecken kann. Die manchmal verpönte »Lobbyarbeit« bleibt daher auch der Bahn-Branche nicht erspart, um nicht im Konkurrenzkampf der Verkehrsträger irgendwann mal wegen der finanziellen Übervorteilung der Straße zu viel Boden zu verlieren.



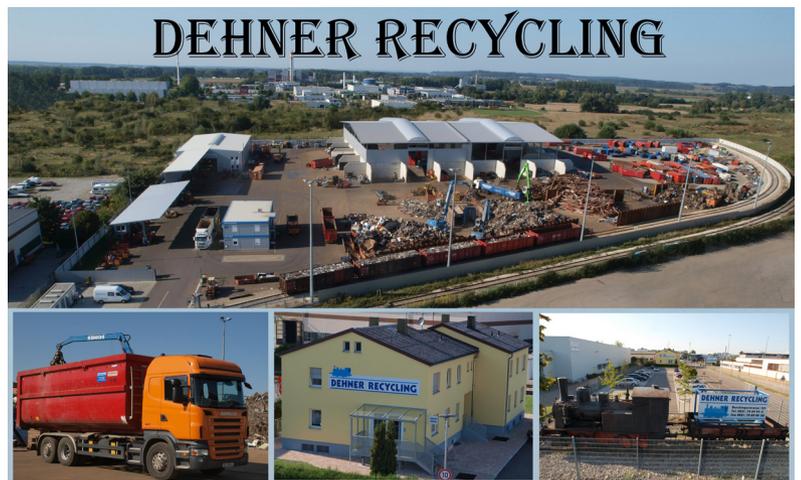
**Gleisanschluss der Spedition Nuber GmbH in der Infrastruktur Augsburg Ring**  
Foto: Nuber

**W**er übrigens der Ansicht ist, dass der »Stückgutverkehr« (= Transport kleiner Einheiten, meist in Form von beladenen Paletten oder Gitterboxen) per Bahn längst ausgestorben sei und dass sich Bahn und LKW immer nur konkurrierend gegenüber stehen, der möge sich auf dem Hof der **Spedition Nuber** in Augsburg-Lechhausen eines Besseren belehren lassen. Hier kommen jede Woche mehrfach in Schiebewagen die unterschiedlichsten Güter an: Rollenpapier, Wein, Motorenbauteile und vieles mehr. Die Fa. Nuber hat sich darauf spezialisiert, diese Waren anzunehmen, zu

lagern, zu kommissionieren und dann eben nach Bedarf an Firmen ohne Bahnanschluss per LKW weiterzubefördern. Ein Konzept, das seinesgleichen sucht: normalerweise ist die Bahn als Transportmittel für Firmen ohne direkten Gleisanschluss kein Thema – die Fa. Nuber macht sie wieder zum Thema!

**B**isweilen muss es sehr schnell gehen, wenn Ganzzüge mit Schrott durch die **Fa. Dehner Recycling** in Ganzzüge beladen werden. In einen Ganzzug passen schließlich über 1000 Tonnen Material, die viel Platz in Anspruch nehmen und die man somit schon aus praktischen Gründen nicht gerne auf dem Hof herum liegen lässt. Daher muss der Zug nach Möglichkeit genau dann da sein, wenn genug Schrottmenge da ist. Eine Anforderung, die der Bahn bis heute zu schaffen macht: mal wird die Entladung am anderen Ende des Transportes nicht rechtzeitig fertig, mal streiken die Kollegen der italienischen Trenitalia, mal wird der Leerwagenpark von

einem der vielen Beteiligten kurzer Hand für andere Zwecke umdisponiert. Ein gewisses Maß an Leidenschaftlichkeit muss die Fa. Dehner schon mitbringen und für die AL heißt das: wenn der Leerzug mal in Augsburg steht, muss die Arbeit umso schneller und zuverlässiger funktionieren. Bis heute haben es die Beteiligten dann doch geschafft, beträchtliche Mengen per Bahn abzufahren, in guten Zeiten verlassen Augsburg wöchentlich bis zu zwei Ganzzüge mit Schrott. Doch selbst wenn das Material an sich geduldig ist: der Transport wird sicher eine Herausforderung bleiben und am Ende wird es (hoffentlich) immer funktionieren.



**Anschließer Dehner Recycling GmbH**  
Foto: Dehner



Standort Pfeifer Holz GmbH & Co. KG in Radersdorf – Bedienung über die Paartalbahn  
Foto oben: Pfeifer Holz; Foto unten: AL

Ähnlich geduldig und unverderblich sind die Baumstämme, die die **Fa. Pfeifer Holz** in Radersdorf von der AL geliefert bekommt. Ob in Ganzzügen oder Einzelwagen, für viele Transporte ist hier die Bahn das geeignete Transportmittel. Dabei setzt Pfeiferholz auf einen Mix aus LKW- und Bahnanfahrten, je nachdem, wo das Holz herkommt, in welcher Menge es geliefert wird und wie weit die nächste Bahnverlademöglichkeit vom Wald weg ist, kommen die beiden Verkehrsträger zum Einsatz. Die Anlieferungen per Bahn reichen dabei von 5 bis 6 Einzelwagen an einem Verkehrstag bis hin zu Ganzzügen mit 20 Wagen. Für **Pfeifer Holz** selbst ist dieser Mix einerseits Segen, andererseits Herausforderung. Segen einerseits, weil es wohl kaum eine Destination gibt, bei der der Fa. Pfeifer

Holz nicht die bestmögliche Transportvariante quasi »auf Abruf« zur Verfügung steht. Herausforderung andererseits, weil das Gesamtsystem damit hohe Komplexität hat: je nach Ladestelle und zu befahrender Eisenbahnstrecke sind Besonderheiten wie Last einschränkungen, Abfertigungsfristen,

Bedienzeiten oder spezielle Verfahren der Wagenuntersuchungen zu berücksichtigen. Genau aus diesem Grunde gibt es bei Pfeiferholz schon längst echte »Eisenbahn-SpezialistInnen«, die jederzeit für reibungslose Abläufe sorgen und dabei natürlich auch speziell auf die Dienste der AL zurück-

greifen: als Wagensammler in Augsburg, als Transporteur auf der »letzten Meile« aller Wagen, die in Augsburg als Einzelwagen oder Ganzzug auflaufen und das in der Abfolge, wie es bei Pfeiferholz erforderlich ist.



**A**ugsburg braucht einen Hafen«, so hat es Jan-Uwe Nissen, Head of Logistics bei **MAN Diesel**, einmal geäußert. Aus der Schifffahrt hat sich die AL bislang zwar heraus gehalten, aber der Spezialtransport von Bahnwaggons mit MAN-Großmotoren, die für den Duisburger Hafen bestimmt sind, gehört mittlerweile schon fast zum Routineprogramm. Besonders erwähnenswert ist das deshalb, weil diese Spezialtransporte nicht etwa von jetzt auf gleich auf die Schiene gesetzt werden und starten können, viel mehr sind vorab Lichtraumprofile, Brückenstatiken und Kurvenradien zu prüfen, wobei die am Ende stehende Transportgenehmigung von Größe, Umfang und Gewicht des Motors abhängt und in gleichem Maße von den zum Einsatz kommenden Wagen. »Einzelfallbetrachtung« ist die dafür bestens passende Bezeichnung, allerdings sind durch Erfahrung und enge Kommunikation mittlerweile die kritischen Punkte bestens bekannt und somit wird meistens die »Einzelfallbetrachtung« zur »technischen Rahmenprüfung« mit zügigen Entscheidungen. Damit die ohnehin schon oft komplizierte Eisenbahn nicht noch komplizierter wird und die strategische Ausrichtung der Fa. MAN auch in Zukunft »pro Bahn« ausfällt.



Motoren von MAN Diesel & Turbo SE  
Foto: MAN Diesel



**MAN Diesel & Turbo**



Osram ist ein weiterer »Traditionsträger« unter den Bahn-Kunden der AL, wobei in Augsburg sowohl der Produktionsbetrieb an der Berliner Allee als auch das Logistikzentrum an der Steinernen Furt regelmäßig angefahren werden. Faszinierend sind die Abläufe an der Berliner Allee bei jedem Transport von Neuem, wenn aufgrund der sehr engen

Platzverhältnisse zuerst die Gleise der AL und das Anschlussgleis von Osram sich fast im 90°-Winkel kreuzen und dann die Waggons bei **Osram** über eine Schiebebühne seitlich zur Entladestelle geschoben werden – sodass am Ende der in Waggons befindliche Sand direkt im richtigen Bunker landet. Die fertigen Leuchtmittel sind dann später an der Steinernen Furt zu sehen: allerdings gebunden auf

Paletten, die hier per Bahn ein- und ausgehen, die von hier zu Baumärkten und anderen Empfängern weiter versendet werden. Mit eingespielten Abläufen und viel Potenzial für neue Ideen tragen sich die zwei Augsburger Traditionsunternehmen Osram und AL hier gegenseitig zur Standortbedeutung in Augsburg bei; welcher andere Standort sollte bei diesen Möglichkeiten schon mithalten können?



Anschließer Osram GmbH DC-Augsburg in der Infrastruktur Augsburg Ring  
Foto: Osram



Aben Sie schon mal gezählt, wie viele Bahnschwellen eigentlich unter Gleise eingebaut werden? Ein bisschen Mathematik sei hier erlaubt: deutschlandweit gibt es rund 45.000 Kilometer Bahngleise, alle 63 cm ist in der Regel eine Schwelle eingebaut, einige Streckenkilometer werden als Brücken oder als »feste Fahrbahn« und damit ohne Schwellen ausgeführt, macht insgesamt bundesweit ca. 70.000.000 Bahnschwellen. Im Raum Süddeutschland ist für deren



**Betonschwellenwerk DW Schwellen GmbH – Anschließter in der Infrastruktur Augsburg Ring  
Foto: DW Schwellen**

Herstellung des Augsburger Werks der »**DW Schwellen GmbH**« führend, das in Lechhausen ansässig und – es klingt fast schon selbstverständlich – an das AL-Netz angeschlossen ist. Wenn es in der weiteren Umgebung wegen Gleisbaustellen zu stillstehenden oder umgeleiteten Zügen kommt, beginnen daher bei DW Schwellen die Züge zu rollen. Beladen werden sie dann mit

Material, das schon längst vorher produziert wurde, schließlich dauert es einige Tage, bis eine Schwelle fertig ist und dann darf sie auch nicht gleich eingebaut werden, sondern muss erst lagern, um die volle Stabilität zu erreichen. Und wenn auch DW Schwellen natürlich längst nicht für alle 70 Mio Bahnschwellen deutschlandweit verantwortlich ist, so mag diese Zahl doch eine

Vorstellung geben, wieviel vom reibungslosen Ablauf bei DW Schwellen abhängt. Schließlich werden gerne mal zumindest ein paar Tausend Schwellen auf einmal abgeliefert und das noch »just in time«, damit diese auf der Bahn-Baustelle direkt vom Waggon ohne Zwischenlagerung eingebaut werden können.

AL als auch die DB-Hauptstrecken Augsburg – München und Augsburg – Ingolstadt auf den unmittelbaren Nachbargrundstücken vorbei. In Anbetracht dieser Eisenbahn-Umgebung wirkt das Entladegleis der Fa. Ilzhöfer fast schon unscheinbar, das von der AL regelmäßig mit Gruppen von ca. 5 Wagen bestückt wird, die Super, Diesel oder Heizöl geladen haben. Trotzdem gelingt es in enger Abstimmung zwischen AL und Ilzhöfer, jedes Jahr beträchtliche Mengen über dieses Gleis umzuschlagen, nicht zuletzt dadurch begünstigt, dass der AL-Rangierbahnhof Augsburg-Ring und das Anschlussgleis Ilzhöfer nur wenige Meter voneinander entfernt liegen und somit binnen kürzester Zeit die

Wagengruppen mehrfach ausgetauscht werden können. Übrigens sind auch und gerade für die Fa. Ilzhöfer bei der Entscheidung »pro Bahnverkehr« nicht nur kaufmännische Überlegungen entscheidend: durch die innerstädtische Lage wäre eine Anlieferung per LKW nicht nur schwierig und zeitaufwändig, sie würde definitiv Anwohner und Mitbürger um ein Vielfaches mehr belasten, als die Waggons der AL – auch wenn dadurch ab und zu ein paar Bahnübergänge für den Autoverkehr »zu« sind.

**G**eographisch wird die **Fa. Ilzhöfer** an der Siebentischstraße fast schon von der Eisenbahn »eingequetscht«, laufen doch sowohl das Stammgleis der



Anschließer Fa. Ilzhöfer Inh. Walch in der Infrastruktur Augsburg Ring  
Foto: Ilzhöfer



**Anschließer AVA**  
Abfallverwertung Augsburg  
GmbH in der Infrastruktur  
Augsburg Ring  
Fotos: AVA / AL

**Ü**ber dies gibt es nach wie vor diverse Firmen in Augsburg, die aufgrund ihrer Nähe zu den AL-Gleisen oder aufgrund bereits vorhandener ungenutzter Anschlussgleise binnen relativ kurzer Zeit Eisenbahntransporte realisieren könnten: von der **AVA** über **Viessmann, Kuka, Ortolf, PCI, Böwe Systec** bis **Premium Aerotec**. Das Interessante dabei: während für die

Realisierung eines Anschlussgleises an DB-Strecken sehr aufwändige signaltechnische Einbindungen zu realisieren wären, können hierfür im Rangierbereich der AL oft Sicherheitsmaßnahmen herhalten, die nur bei entsprechend niedrigen Fahrgeschwindigkeiten umsetzbar sind – verschließbare Handweichen, handbediente Gleissperren oder Gleistore. Zudem schwimmt die AL tatsächlich aus strategischen Überlegungen gegen den Strom des »schnellen Stilllegens« von zeitweise nicht genutzten Gleisen oder Gleisanschlüssen. Und das nicht aus reinem Idealismus, sondern

weil genau darin der große Mehrwert der AL für den kompletten Augsburger Wirtschaftsstandort besteht: der Möglichkeit, in Augsburg pragmatische Anbindungen an die Bahn realisieren zu können.



**Anschließer Premium**  
**AEROTEC GmbH in der**  
**Infrastruktur Augsburg**  
**Ring**  
Foto: G. Klug, Premium  
AEROTEC

**Kein Hochglanz,  
aber viel »Lokomotion« –  
der Lokpark der AL**

**6**

---

Knapp 11.000 PS!  
Soviel Kraft könnten alle derzeit bei der AL im Betriebseinsatz befindlichen Lokomotiven der AL gemeinsam entwickeln, würde man sie hintereinander hängen. Dass neun Loks am Stück verkehrlich und logistisch wenig sinnvoll sind, steht auf einem anderen Blatt.

---

**T**rotzdem ist das Zusammenhängen mehrerer Loks bei der AL ganz normal und üblich und zur Überwindung größerer Steigungen unerlässlich. Die Schongau-Züge der AL fahren aus genau diesem Grund mit bis zu drei Loks vom Typ V100, um vor allem die Steigungen zwischen Schongau und Denklingen zu überwinden.



Lokparade im Bahnhof Augsburg Ring  
Foto: AL

Diese drei Loks entfalten Kräfte von ca. 4.500 PS oder gut 3.000 KW, mit denen dann trotz der für Eisenbahnverhältnisse kräftigen Steigungen Züge von über 1.500 to bewegt werden können.

Auch an dieser Stelle sei wieder ein Vergleich zur Straße erlaubt: 1.500 to mit einem Zug ersetzen schätzungsweise 40 bis 50 LKW's;

und das übrigens nicht nur zwischen Augsburg und Schongau, sondern auf dem kompletten Laufweg der Ladungen, d.h. europaweit und zum Teil sogar bis Nordamerika! Beim Spritverbrauch der Eisenbahn mag man im ersten Augenblick erschrecken, je gefahrenem Kilometer und je Lok ist unter Volllast mit ca. 2,5 bis 3 Litern Dieselverbrauch zu rechnen. Würde die genannte

Last jedoch per LKW transportiert werden, wäre der Verbrauch nochmals um das 2- bis 3-fache höher, vom CO<sup>2</sup>-Ausstoß ganz zu schweigen.

Vor allem der eine oder andere »Eisenbahn-Fan« der AL wünscht sich wohl nichts mehr, als dass statt der drei V100-Loks doch besser ein ganz großes »Ross« vor dem Zug hängen sollte, das

optisch mehr hermacht. Entscheidend sind für die AL aber abgesehen von der Optik andere Faktoren: wer eine Leistung mit drei Loks bestückt, kann am Ziel oder unterwegs bei entsprechender personeller Ausstattung auch an drei Stellen gleichzeitig anwesend sein (wie beim Kunden UPM in Schongau fast täglich erforderlich); und wer Loks mit sogenanntem »Mittel-

führerstand« betreibt, hat es leichter, wenn in Rangierbereichen häufig die Fahrtrichtung zu wechseln ist. Insofern hoffen wir auf Verständnis bei allen Freunden und Fans bei der AL, dass es vorerst bei der aktuellen Leistungsklasse der Lokomotiven bleiben wird – und wer weiß schon, was die Zukunft (vielleicht) alles bringen wird?

Wer heute bei der AL über Loks spricht, muss zwingend langfristig denken. Denn beim Thema »Lokomotiven« geht es bei der AL keineswegs um schnell mal austauschbare Hochglanzprodukte, sondern ausschließlich um für viele Jahre ausgerichtete Maschinenausstattung. Diese Maschi-

nen werden mit viel Aufwand und mit intensiver Pflege in Schuss gehalten, jeden Tag in der AL-Werkstatt an der Friedberger Straße begutachtet und gewartet. Bei größeren Hauptuntersuchungen und Aufarbeitungen werden externe Firmen hinzugezogen oder die Loks auch schon mal über größere Distanzen in Fachwerkstätten geschickt. Die Loks der AL sind nicht nur ganz wesentlicher Bestandteil des Firmenkapitals, für ihr zuverlässiges Funktionieren wird entsprechend auch ein immenser Aufwand betrieben. Alleine die spätestens alle 8 Jahre anstehende »große Hauptuntersuchung« der V100-Loks der AL, bei der meist auch Motoren und Getriebe aufzuarbeiten sind, verschlingen einen hohen 6stelligen Betrag. Doch all dieser Aufwand ist unerlässlich, um dem heute nicht mehr immer so astreinen Ruf der Eisenbahn eine positive Note zu verleihen im Hinblick auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.

Nicht aus nostalgischen Gründen, sondern aus unternehmerischer Vernunft und Verantwortung betreibt die AL drei weitere »Schätzchen«: im Rangierdienst im Augsburger Stadtgebiet kommen stangenbetriebene Dieselloks vom Typ Krauss Maffei 440 C zum Einsatz, die bereits in den 50er Jahren gebaut wurden. Dank der Ausstattung mit hochwertigen und robusten Schiffsdieselmotoren und dank der ebenfalls intensiven Pflege bei der AL sind diese Loks auch heute noch aus dem Lokpark nicht wegzudenken. Mit 600 PS sind diese zwar deutlich schwächer motorisiert als die V100. Für die oft kleineren Rangiereinheiten mit nur wenigen Waggons sind die KM-Loks jedoch prädestiniert. Und technisch sind diese Loks selbstverständlich nach entsprechenden Nachrüstungen voll »auf der Höhe der Zeit«: durch die Ausstattung mit Funkfernsteuerung, digitalem Zugfunk und vollem DB-tauglichen Zugsicherungssystem sind dem Einsatz nur wenige Grenzen gesetzt.

Und warum nicht mal mit den KM-Loks nach Schongau fahren? Naja, technisch wäre alles möglich... Allerdings wurden die Loks für den Rangierdienst konzipiert, können maximal auf gut 50 km/h beschleunigen und würden somit Gefahr laufen, auf den DB-Strecken mit schnell fahrenden Personenzügen als »Verkehrshindernis« bekannt zu werden – somit wird es auch in Zukunft beim Einsatz in Augsburg bleiben. Allerdings sollte man aufgrund der geringen maximalen Geschwindigkeit nicht auf geringe Leistungsfähigkeit der Loks schließen. Im Gegenteil kann man die KM-Loks durchaus als echte »Kraftpakete« bezeichnen, sind diese doch ohne Weiteres in der Lage, auf ebener Strecke Züge mit bis zu 900 to Gesamtgewicht zu ziehen.

Und für die AL ist somit auch im Hinblick auf den Lokpark ein wichtiger Punkt gegeben: auf verschiedene Situationen angemessen und passend reagieren zu können und, wenn auch nicht in allen, dann dennoch zumindest in sehr vielen Situationen eine Möglichkeit in der Hinterhand zu haben, mit der Eisenbahn-Dienstleistungen realisiert werden können.

# **Wer steckt eigentlich dahinter? Die Gesellschafter der AL**



# Die Gründungsgesellschafter der AL aus dem Jahre 1889 haben mit den heutigen Gesellschaftern bemerkenswerte Gemeinsamkeiten.



## W

aren es im Jahre 1889 noch elf Augsburger Firmen, ein Bankhaus und sieben der Industrie nahe stehende Personen, so sind auch heute noch ausschließ-

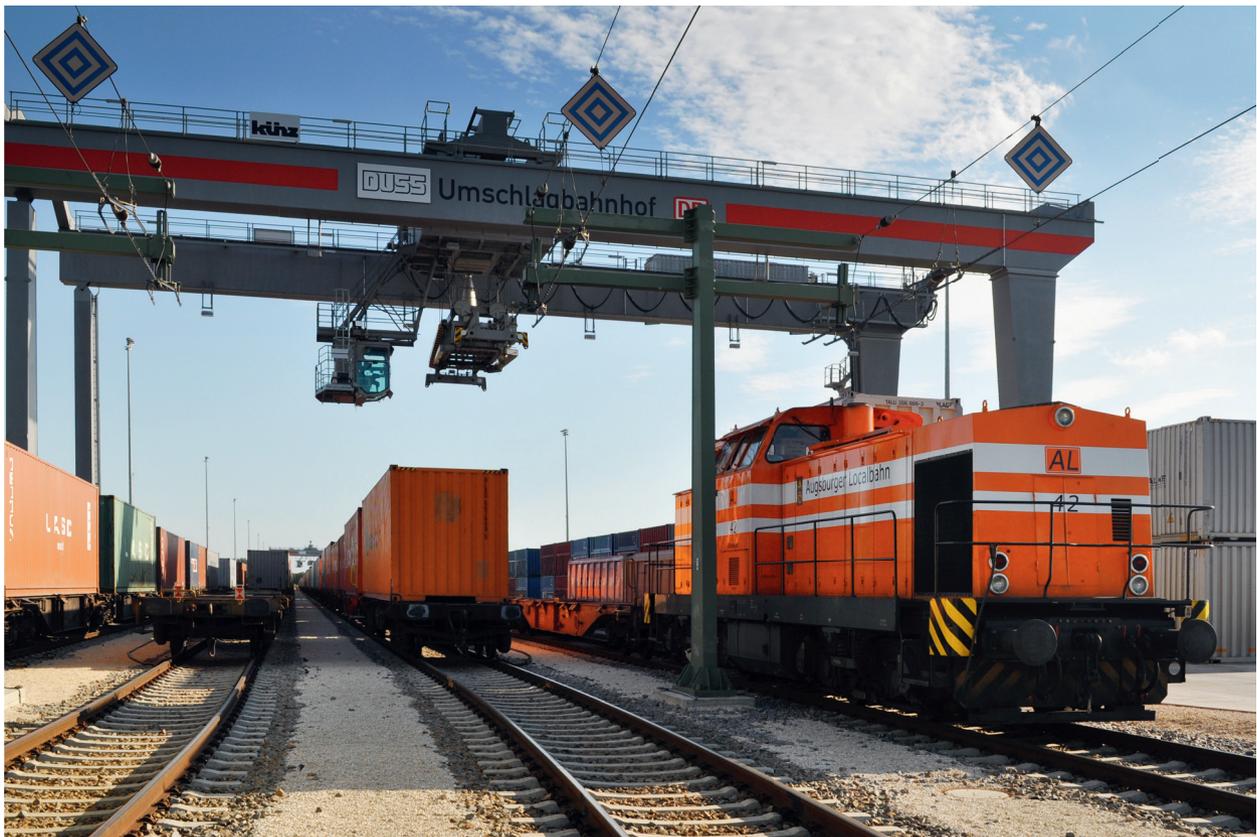
lich Beteiligungen bei der AL zu konstatieren, die strategisches Interesse am Bahnverkehr haben. Dieses strategische Interesse bezieht sich heute wie damals auf Argumente wie

- Versorgungssicherheit über mehrere Verkehrsträger,
- Umweltbewusstsein,
- Transportmöglichkeit von großen Massen, sperrigen Gütern und schweren Gütern
- lokale und regionale Bedeutung der Schiene als wichtiger Standortfaktor.

Und noch eine Gemeinsamkeit ist unübersehbar: der Unternehmergeist. Insbesondere der Initiative und der Unbeirrbarkeit der Herren Heinrich von Buz (damals Generaldirektor der Vorläufer-Firma der heutigen MAN) und Viktor Martini (damals im Bereich der florierenden Augsburger Textilindustrie bei »Martini & Cie.« aktiv) ist es wohl zu verdanken, dass die Localbahn überhaupt zu existieren beginnen konnte.

Heute bezieht sich der Unternehmergeist mehr auf die Umsetzung und Fortführung von Großprojekten wie dem Bau einer Eisenbahnwerkstatt im Augsburger Firnhabergelände (gemeinsam mit der Bayerischen Regiobahn) oder die Entwicklung des Bahn-Container-Terminals im Augsburger Güterverkehrszentrum (gemeinsam mit der Spediti-

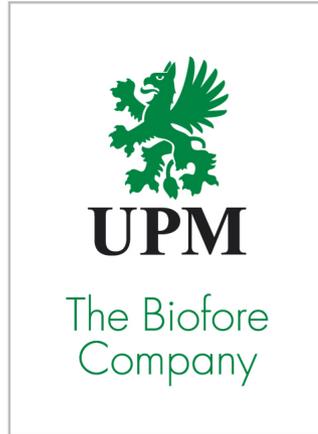
on Nuber und der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße). Dass hier Unternehmergeist, viel Initiative, Unbeirrbarkeit und Durchhaltevermögen eine große Rolle spielen, erschließt sich jedem, der sich mit den Projekten näher beschäftigt.



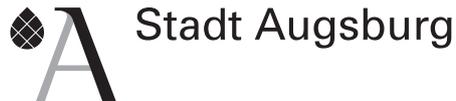
Die AL im Containerterminal Ulm-Dornstadt  
Foto: AL



So steht »hinter« der AL heute in erster Linie als Hauptgesellschafter die Fa. Adolf Präg GmbH & Co. KG, über die bereits im vorhergehenden Kapitel als AL-Kunde geschrieben wurde und die damit der im selbigen Kapitel bereits erwähnten strategischen Bedeutung der Eisenbahn besonderen Ausdruck gibt.



Treuester AL-Gesellschafter ist die Fa. UPM GmbH, die mit ihrer Vorgängerfirma, den »G. Haindl'sche Papierfabriken, Augsburg« bereits zu den Gründungsmitgliedern im Jahre 1889 zählte.



Darüber hinaus sind aufgrund der engen lokalen und regionalen Verflechtung der AL und aufgrund der hohen Bedeutung für den kompletten Augsburger Wirtschaftsstandort die Stadt Augsburg sowie die Augsburger Stadtwerke und AVV bei der AL beteiligt.

Klaus Meyer

# Danksagung

---

**W**er kommt zuerst und wer zuletzt? Dies darf an dieser Stelle keine Rolle spielen! Alle haben zu dem Ganzen beigetragen! Ich bedanke mich herzlichst beim Redaktionsteam, den Autoren den Sponsoren und auch bei allen Lesern, die für die »Werthaltigkeit« der Jubiläumsbroschüre verantwortlich sind.

Nicht zu vergessen alle diejenigen Mitstreiter, die zur Gestaltung des Festaktes „125 Jahre Augsburger Localbahn“ und zu einem unvergesslichen Event beigetragen haben.

Vielen Dank!

Augsburg, Mai 2014

**Udo Schambeck**  
**Geschäftsführung**