

# Historischer Arbeitskreis der Gemeinde Marklkofen

Wissenswertes und Unterhaltsames aus der Geschichte

## Vor 125 Jahren: Wie die Kraftmaschine zum E-Werk kam

*Transport einer Lokomobile ab Bahnhof Marklkofen im Jahr 1899* von Dr. Claudia Karl



*Die Dampfmaschine, auch Lokomobile genannt, wog 22,5 Tonnen und kam im April 1899 auch mit einer Vielzahl von Zugtieren auf den unbefestigten Straßen nur mit viel Mühe voran. (Foto: Anton Schwimmer)*

Es war ein bis dahin vor Ort wohl einmaliger Transport, der sich vor 125 Jahren durchs Vilstal bewegte. Eine 450 Zentner (=22,5 Tonnen) schwere Dampfmaschine auf einem stählernen Fahrgestell erregte großes Aufsehen. „Das Ungeheuer“, wie die Isar-Zeitung die Kraftmaschine nannte, sollte auf 27 Zentimeter breiten, eisernen Rädern nur rund 20 Kilometer weit rollen, vom Bahnhof in Marklkofen zu der an der Vils in Reichersdorf bei Landau a.d. Isar gelegenen Mühle. Dafür brauchte die Spedition, welche die Dampfmaschine anfangs mit zwölf Pferden und vier Ochsen in Empfang nahm, mehrere Wochen. Dokumentiert ist durch zeitgenössische Berichte, dass der eiserne Koloss nach etwa einer Woche erst den Ort Mienbach erreicht hatte. Auf Höhe

Steinbeßen verließ er anschließend die Straße und bewegte sich querfeldein über nasse Wiesen, Gräben und schließlich eine Floßbrücke zum Bestimmungsort. Die Brücke bei Mettenhausen sah man als nicht tragfähig genug an, weshalb die Vils unmittelbar beim Elektrizitätswerk in Reichersdorf überwunden werden sollte.

Die Straßen, egal ob Vizinal-, Distrikt- oder Staatsstraßen, waren damals alle unbefestigt. Teils waren sie schmaler als das Gefährt, zudem im Frühling durch Regen aufgeweicht. Teer oder Bitumen als Straßenbelag kamen in Marklkofen erst ab Mitte der 1930er Jahre zum Einsatz und dies zu Beginn auch nur auf wenigen Hauptstraßen. Der Transport vor 125 Jahren zeigt beispielhaft, wie mühsam die Etablierung von Industrie-

betrieben in Gegenden ohne Bahnanschluss damals noch war. Das Transportproblem für schwere Maschinen, aber auch für Brennstoffe wie Steinkohle, erschien nahezu unlösbar.

Die von der Heinrich Lanz AG in Mannheim hergestellte Kraftmaschine besaß zwar rund 100 Pferdestärken (PS),



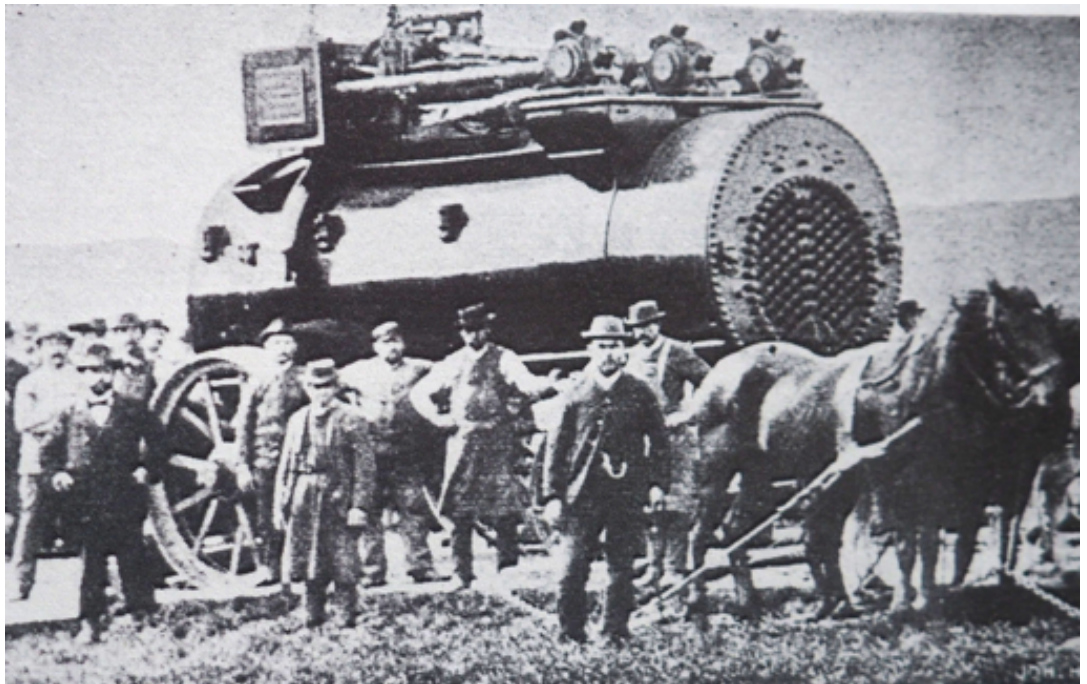
*E-Werk Reichersdorf mit Koblenschuppen (rechts) und Wohnhaus von 1798*

*(Foto von Anfang 1970er: Gustav David)*

diese waren jedoch nicht dazu bestimmt, das eigene Gewicht in Bewegung zu setzen.

Vielmehr sollten die PS am Bestimmungsort in Reichersdorf dazu dienen, mittels Kohlenfeuerung zunächst Dampf und dann per Generator Strom für die Stadt Landau zu erzeugen. Die Mühle in

Reichersdorf, urkundlich erwähnt erstmals im Jahr 1073, war seit 1898 als erstes Elektrizitäts-



*Für 20 Kilometer brauchte der Schwertransport mehrere Wochen, dennoch war „nicht das geringste Schimpfen und Fluchen hörbar“. (Foto aus „Elektrizität in Ostbayern“, Siebert)*

### **Die Lokomobile der Lanz AG in Zahlen**

Auf den Fotos, die vom Transport überliefert sind, lässt sich die Größe des stählernen, in der Sonne glänzenden Ungetüms (Gewicht: 22,5 Tonnen; Fabrikationsnummer 7649) erahnen. Der Chronist der Isar-Zeitung hat nachgemessen: Die Länge des Dampfkessels war demnach 5 Meter, dessen Durchmesser 1,90 Meter; der Vorderwagen maß einschließlich der 27 Zentimeter breiten Räder 2,70 Meter, der Hinterwagen 2,54 Meter Breite. Die kantigen Achsen waren 15 auf 18 Zentimeter stark. Das Fahrgestell ging wohl nach dem Transport wieder zurück nach Mannheim. Das zur Lokomobile gehörige Schwungrad hatte bei einem Durchmesser von 3,35 Metern ein Gewicht von 95 Zentnern (=4,75 Tonnen). Die Lokomobile erreichte mit 9 Atmosphären Überdruck und 115 Umdrehungen/Minute zwischen 85 und 120 PS. Als „Verbunddampflokomobile“ vereinte sie alle Bauteile wie Röhrenkessel, zwei Ventile, Steuerung, Schwungrad usw. auf einer Plattform. Auf den Bildern sind auch die drei Kurbelwellen-Lager zu sehen. Vor Ort dürften Lanz-Mitarbeiter für die korrekte Montage gesorgt haben. Der Preis lag bei 43.000 Mark.

werk für Landau a.d. Isar vorgesehen. Die Stadtväter hatten die Helios AG mit Sitz in Köln und München beauftragt, Landau von Reichersdorf aus mit Strom zu versorgen. Es wurde von einer Wasserbaufirma (Thormann & Stiefel, Augsburg) ein neues Gebäude samt Stauwerk in Zementbauweise errichtet und mit einer Phönixturbine (Schneider, Jaquet & Co., Nürnberg) ausgestattet. Die Turbine war für 2.000 bis 6.000 Liter Wasser pro Sekunde bei einem Gefälle von zwei Metern ausgelegt. Wasserkraft war also die Primärenergie. Die mit Kohle betriebene Lokomobile sollte die Stromproduktion unabhängig machen von den wechselnden Wasserständen. Turbine und Lokomobile trieben mittels Riemen je einen von zwei Drehstromgeneratoren an. Diese gaben 14 Ampere bei 3000 Volt Spannung ab. Nahe bei den Endverbrauchern wurden Trafostationen errichtet, die den Strom von 3.000 auf 150 V herunter transformierten.

An das neue E-Werk angeschlossen waren neben der Stadt Landau mit ihrem Distrikt-Krankenhaus u.a. auch die Ziegelei Möding und die Brauerei in Wildthurn.

**„So, iatz fangt's wieder o, in Gott's Nam!“**

Der zeitliche Ablauf des Transports, rekonstruiert aus den Meldungen in der Isar-Zeitung:

**Montag, 10. April 1899:** Ankunft der Lokomobile an der Station „Frontenhausen“ in Marklkofen. In der Woche zuvor ist sie im 450 Kilometer entfernten Mannheim abgeschickt worden.

**Mittwoch, 12. April 1899:** Posthalter Matthäus Mittermeier aus Haunersdorf übernimmt den Transport an der Rampe - inmitten einer riesigen Traube Schaulustiger. Die Fuhrleute treffen nachmittags mit zwölf Pferden und vier Ochsen ein. Die Bespannung erfolgt abends um halb sieben. Nach Einsinken der Last (trotz Pflasterung) noch auf dem Bahngelände, schafft es der Transport nur „über die Straße zur Neßnerschen Restauration“ (Bahnhofstraße 16). Die Straße ist nach Regenfällen aufgeweicht. Erst, nachdem man immer wieder weitere Zugtiere (am Ende waren es allein 20 Pferde) anspannt, kann man die Lokomobile im dritten Anlauf vom Fleck bewegen.

**Donnerstag, 13. April 1899:** Nach Abfahrt um 6 Uhr in Marklkofen erreicht die Lokomobile mittags Weiher. Die außerhalb der normalen Spurbreite laufenden Räder drohen dort einzusinken, der Transport gar umzustürzen. Nach stundenlangem „Unterbauen“ kann „das Riesenfuhrwerk wieder flott gemacht werden“.

**Freitag, 14. April 1899:** Eintreffen der Fuhre mittags in Dingdorf, abends in Reith. Besonders die Kurven machen Probleme, da sich das Gefährt nur sehr umständlich lenken lässt. Richtungs-Änderungen sind lediglich „mittels Winden“ möglich, das tonnenschwere Gefährt muss immer wieder neu ausgerichtet werden. Weicher Untergrund erfordert fortlaufendes Unterlegen von Eisenplatten.

**Aus dem Landauer Boten vom 16. April 1899, zitiert in der Isar-Zeitung:** „Eine unzählige Menschenmenge: Männer, Weiber und Kinder umstehen das seltene Gefährte und geben in allen denkbaren und undenkba- ren Äußerungen ihren Ansichten Audienz. Wenn die Last sich fortbe-

wegt, dann wird das Rufen höchst unangenehm für die Pferdelenker und die Pferde. Der Eine schreit: ‚Wißtha!‘, der Andere ‚Hot!‘, ein dritter ‚Wüäh!‘ und so geht's fort in einer Tour; alles drängt sich mehr als nahe heran(...). Daß es auch manchmal viel zu lachen gibt, ist leicht zu denken, denn an dummen Geschwätze fehlt es eben nicht. (...) Möge Jedermann sich befleißigen, nicht dareinzureden(...). Die damit betrauten Monteure und Fuhrwerker wissen selbst, was sie zu thun haben.“ Von der Mannschaft des Fuhrunternehmers werde trotz der Störungen „nicht das geringste Schimpfen oder Fluchen hörbar“.



**Samstag, 15. April 1899:** Durch Reisbach kommt der Transport offenbar rascher voran als zuvor. Ankunft in Hötzensdorf.

**Sonntag, 16. April 1899:** Die Lokomobile steht in Hötzensdorf.

**Montag, 17. April 1899:** Erreichen einer Anhöhe (im dritten Anlauf) mit 18 Zugtieren (14 Pferden und vier Ochsen). Ankunft zehn Uhr in Oberhausen. Der Durchlass für den Bach kurz vor Oberhausen muss mit Eisenplatten verstärkt werden (Vorankommen „drei Meter in einer Stunde“). Inzwischen sind der Königliche Bezirksamtmann Bader, Gendarmerie und Polizei (zum Fernhalten der Schaulustigen) anwesend. Um 13 Uhr fährt das Gespann (nach Einsinken und stundenlangem „Aufwinden“) weiter durch Oberhausen bis Niederhausen.

**Dienstag, 18. April 1899:** Weiterfahrt in Richtung Mienbach.

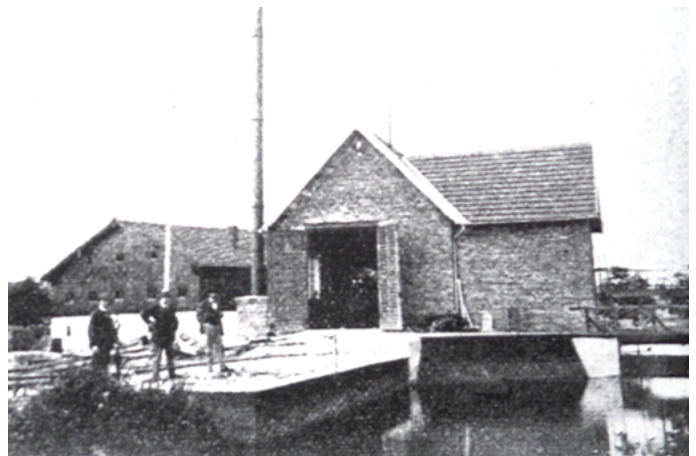
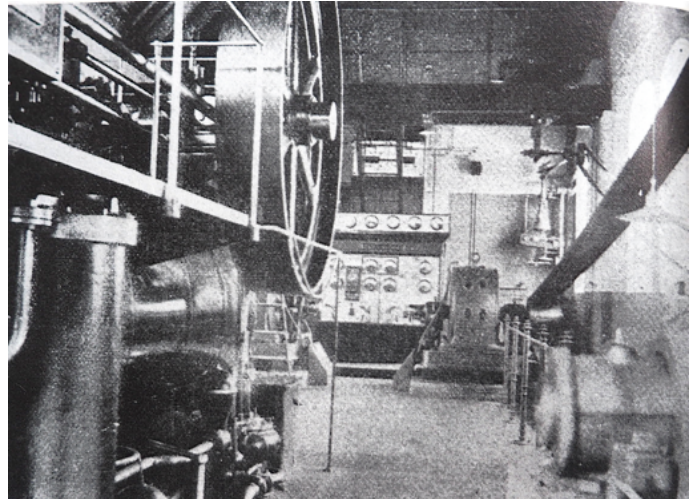
**Mittwoch, 19. April 1899:** Ankunft in Mienbach (kurz vor Haunersdorf). Dirigiert werden die zahlreichen Fuhrleute durch einen Angestellten des Transportunternehmers. Von diesem ist überliefert, dass er inzwischen „wegen seiner Heiser-

keit kaum mehr laut zu reden weiß“. Das stets wiederkehrende Kommando lautet: „So, iatz fangt's wieder o, in Gott's Nam!“

**26. April 1899:** Die Kraftmaschine befindet sich in der Nähe von Steinbeßen „auf dem weiten Wiesenplan zwischen Haunersdorf und Reichersdorf“. Die Fuhrleute haben für die letzten Kilometer die Luftlinie über die Wiesen eingeschlagen. Die Vils soll nahe des Elektrizitätswerks Reichersdorf mit einer Floßbrücke überwunden werden. Das genaue Datum der Ankunft an der Reichersdorfer Mühle ist nicht überliefert. Schätzungen in der Isar-Zeitung sprechen von mehreren Wochen für diese letzten Meter.

**Isar-Zeitung vom 19. Juli 1899:** „Das Elektrizitätswerk für die Stadt Landau a.d. Isar ist nun vollkommen fertiggestellt. Die angelegte Turbine arbeitet ständig mit 120 Pferdekraften, während die 120 pferdekräftige Dampfmaschine zur Reserve steht, wenn der Wasserstand ungünstig sein sollte.“

*Nachwort:* Schon im Jahr 1900 übernahmen die Bayerischen Elektrizitätswerke München das Werk von der Helios AG. Im Jahr 1919 erfasste das Bezirksamt Landau für die Mühle Reichersdorf folgende technischen Daten: „Wasserkraft 25/50 PS, Lokomobile 120 PS, Sauggasmotor 25 PS. Generator 90 kW Drehstrom 3000/150 V.“ Betreiber waren jetzt die Bayerischen Elektrizitätswerke Landshut, versorgt wurden Landau, Thalham, Frammering, Möding, Bieberg, Wildthurn, Reichersdorf und Aufhausen. Übertragungsverluste beim Strom von bis zu 46 Prozent (u.a. wegen ungenügend isolierter Überlandlei-



*Die Lokomobile ist im eben fertiggestellten E-Werk angekommen. Oben: Blick in den Maschinenraum mit Lokomobile (l.) und Generator (hinten). Unten: Wohnhaus (links) und E-Werk mit Stauwerk in Zementbauweise. (Bilder aus „Elektrizität in Ostbayern“, Siebert)*

tungen) machten besonders in den 1920ern die Stromproduktion in Reichersdorf zu einem „Draufzahl“-Geschäft. 1965 wurden nur noch 3,5 Prozent der Gesamtmenge für Landau in Reichersdorf erzeugt. Mit der Vils-Regulierung grub man der Mühle später regelrecht das Wasser ab, Strom für Landau a.d. Isar kam ab 1973 ausschließlich von andernorts.

#### Quellen:

- „Isar-Zeitung“, Dingolfing, 04 bis 07 / 1899
- „Elektrizität in Ostbayern, Niederbayern von den Anfängen bis 1945“, Toni Siebert, Theuern, 1988
- „100 Jahre Stadtwerke Landau a.d. Isar 1912-2012“, Stadtwerke (Hrsg.), Landau a.d. Isar, 2012
- Auskunft von Thomas Röber, Leiter Kraftmaschinen, Deutsches Museum, München, 2024

## Impressum

Historischer Arbeitskreis der  
Gemeinde Marklkofen

E-Mail:

[historischer.arbeitskreis@marklkofen.  
onmicrosoft.com](mailto:historischer.arbeitskreis@marklkofen.onmicrosoft.com)

c/o Gemeinde Marklkofen  
Bahnhofstraße 5  
84163 Marklkofen

