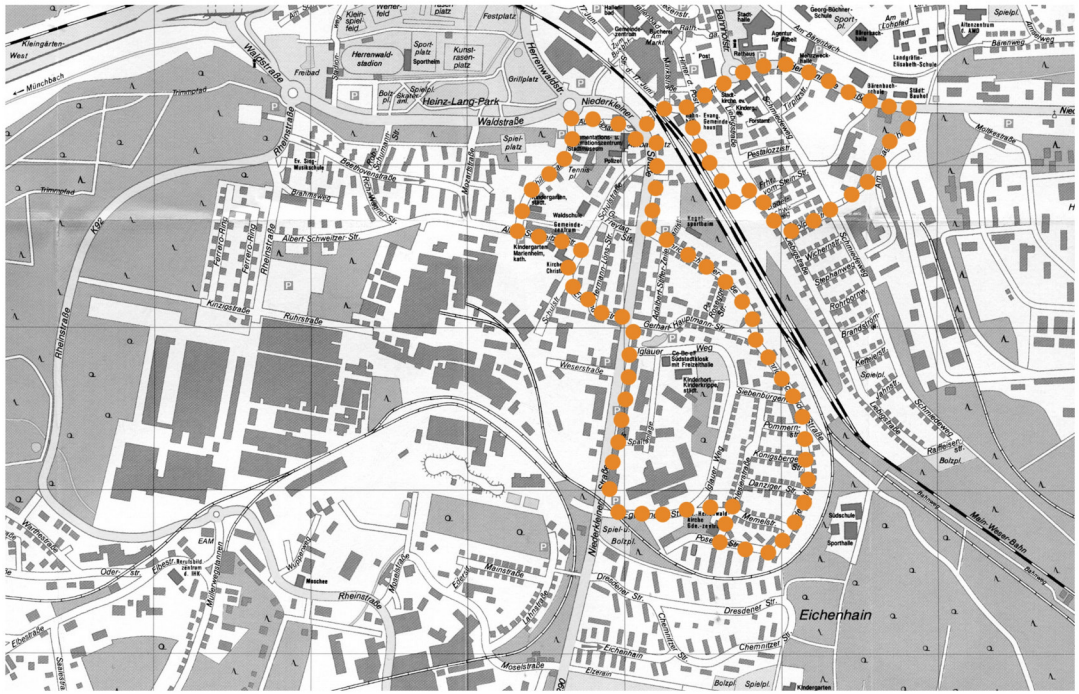
GLEISE UND SCHIENEN MIT ÜBERSICHT DER EINZELNEN WERKSTEILE IM SPRENGSTOFFWERK ALLENDORF (DAG) 1945



GLEISE UND SCHIENEN DES EHEMALIGEN SPRENGSTOFFWERKS ALLENDORF (DAG) IM HEUTIGEN STADTBILD VON STADTALLENDORF - EMPFOHLENE ROUTE

1938 begann die Reichsbahn mit dem Ausbau des Bahnhofs Allendorf zu einem leistungsfähigen Güter- und Personenbahnhof. Mit Blick auf das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen wurden die Gleisanlagen im Bahnhofsbereich um 10 Gleise und zwei neue Stellwerke erweitert. / In den folgenden Jahren entstand auf dem Gelände des Werkes Allendorf (DAG) ein umfangreiches Werksbahnnetz mit eigenem Rangierbahnhof und Lokschuppen. Das Gleisnetz gestattete es, jede Fabrikations- und Verarbeitungsgruppe an mehreren Stellen direkt zu erreichen. Insgesamt betrug die Gleisnetzlänge rd. 35 km mit etwa 90 Weichen. Ein Großteil dieses Netzes war 1942 bereits fertiggestellt. / Das Werk Herrenwald (WASAG) erhielt ein eigenes, 4 km langes Anschlußgleis und einen Bahnhof mit Verladeeinrichtung, Gleiswaage, Lokschuppen und einem Kesselwagenvorwärmegebäude. Auf die Erschließung des übrigen Fabrikgeländes wurde aus Sicherheitsgründen verzichtet. / Auf den weitverzweigten Anlagen wurden täglich Hunderte von ankommenden und abgehenden Güterwaggons bewegt. Zur Bewältigung dieser Aufgabe verfügte der Bahnhof Allendorf bereits 1939 über 90 Mann Rangierpersonal. Der Güterumschlag betrug in der Zeit von 1939-1944 rund 10.000 t pro Monat. **- Zit. n.: Hans-Jürgen Wolff, Die Allendorfer Sprengstoffwerke DAG und WASAG, 1989, S,29f.**