

Das logistische Rückgrat: Die Kleinbahn Kaldenkirchen – Brüggen

Für vieles, was sich seit der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg im Brachter/Brüggener Grenzwald abspielte, bildete die Kleinbahn Kaldenkirchen – Brüggen das logistische Rückgrat. Sie war seit dem 19. Februar 1901 für Gütertransporte in Betrieb¹, als (private) Zubringerbahn angebunden an das Normalspur-Gleisnetz zwischen Maas und Rhein.

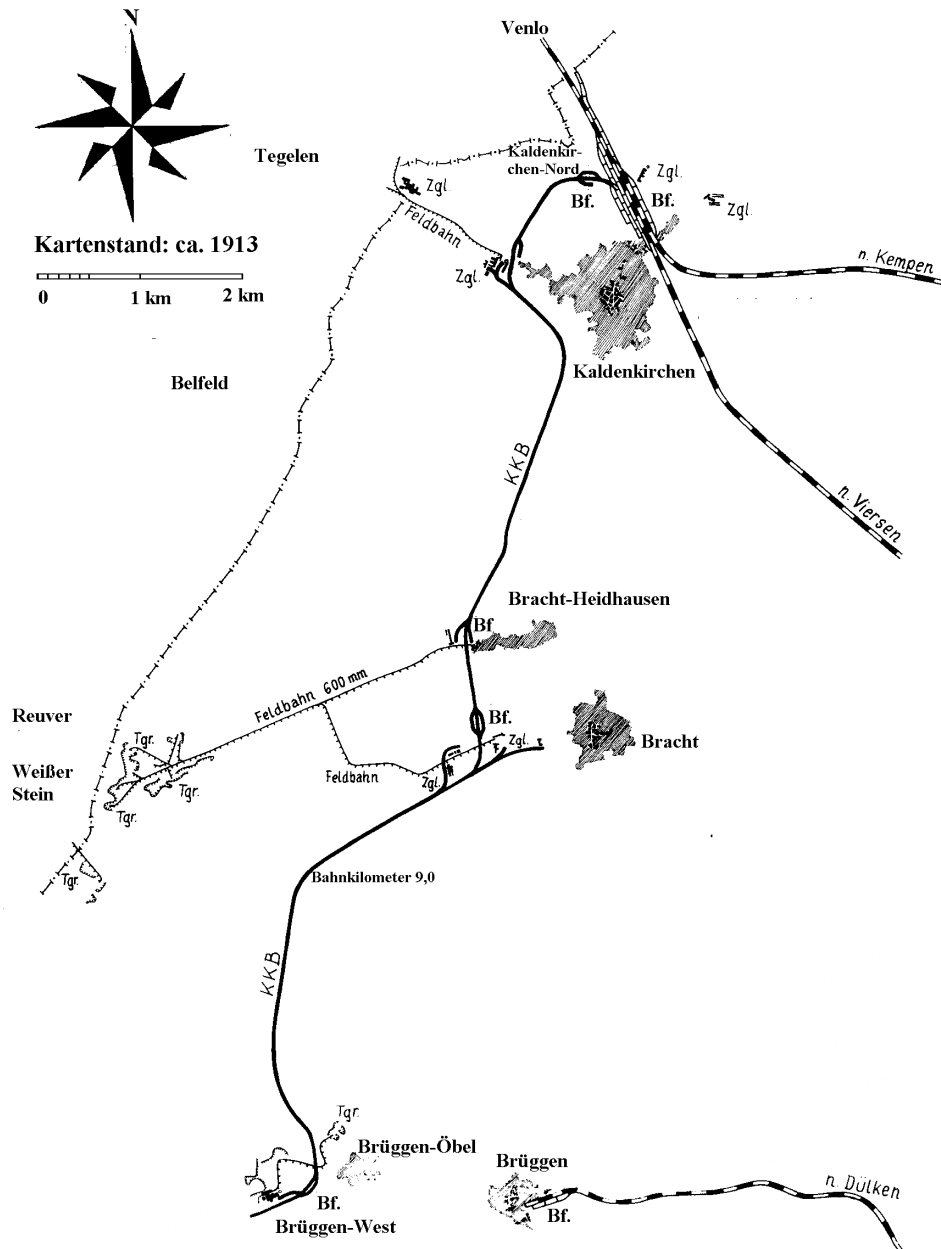
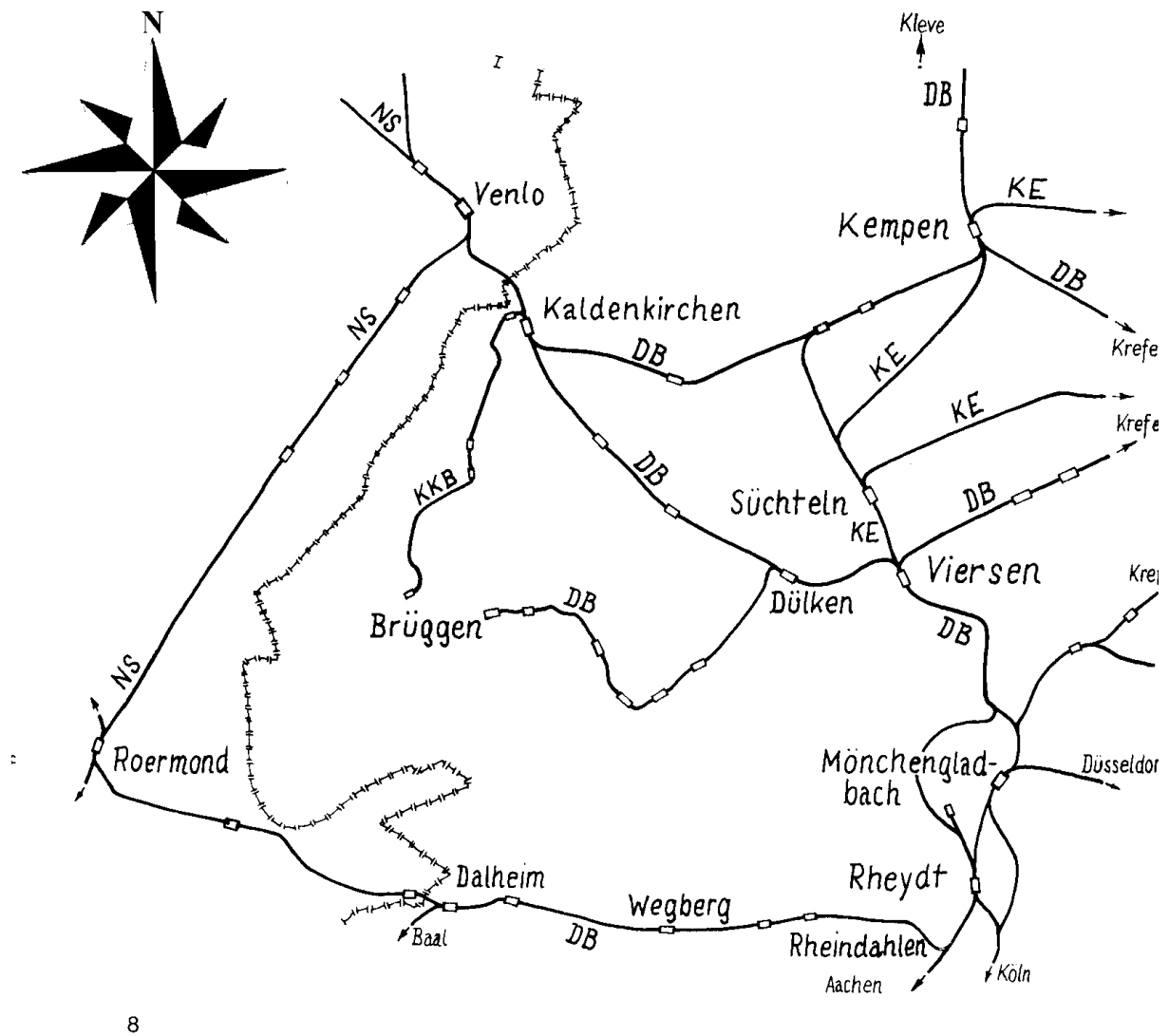


Abbildung 1 Gleisnetz zwischen Kaldenkirchen und Brüggen (Bildquelle: NAB) [kleinb01.pcx]

Vom Bahnhof Kaldenkirchen-Nord aus gab es eine Schienenverbindung zum Normalspur-Netz im Bereich des Güterbahnhofs Kaldenkirchen.

¹ Amtlicher Eröffnungszeitpunkt: 01.04.1904 (= Aufnahme des Personenverkehrs). Quelle: NAB, S. 9.



8

Abbildung 2 Bahnstrecken zwischen Kaldenkirchen und Brüggen (Bildquelle: Naß) [eisenb01.pcx]

Dort konnten Züge sowohl in die Streckennetze als auch aus den Streckennetzen der

- Deutschen Reichsbahn (DR),
- Nederlandse Spoorwegen (NS)

eingeschleust werden. Zwischen 1913 und der Stilllegung der Kleinbahnstrecke nach Schließung des Munitionsdepots gab es keine wesentlichen Veränderungen der Strecke.

Kaldenkirchen DB-Güterbahnhof (Ausschnittsskizze)

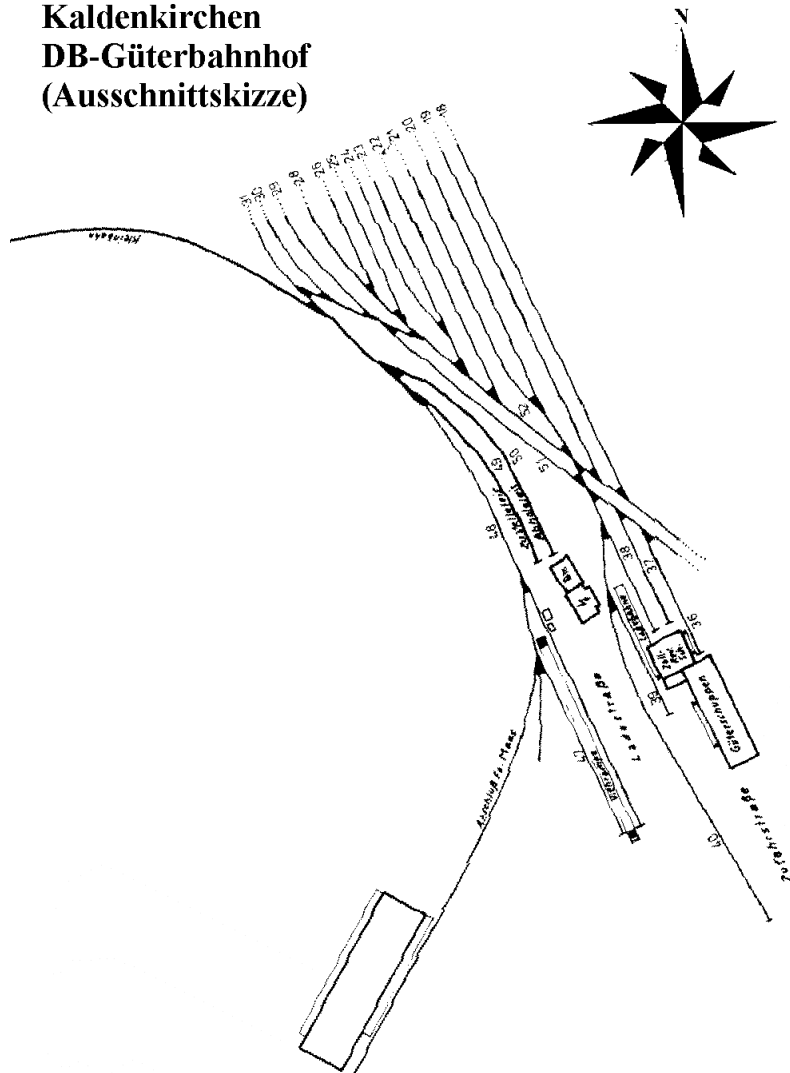


Abbildung 3 Anbindung der Kleinbahn an den Güterbahnhof Kaldenkirchen (Bildquelle: Naß) [eisenb02.pcx]

Strecke und Bahnhöfe

Der Oberbau der Kleinbahn von Kaldenkirchen nach Brüggen mit einer Länge von 12,47 km auf eigenem Bahnkörper und 17,32 km Gesamtgleislänge, bestand aus 12 m langen Gleisjochen mit jeweils 15 Holzschwellen in Sandbettung. Das Metergewicht der Schienen betrug 24,39 kg, d.h. Form Preußen 5.²

Die höchstzulässige Achslast betrug 20 Tonnen, die höchstzulässige Meterlast 8 t (Streckenklasse C 2); kurz vor 1986 wurden die Werte auf 22,5 Tonnen, d.h. Streckenklasse D 4 heraufgesetzt.³

Der kleinste bei der Kleinbahn Kaldenkirchen - Brüggen vorkommende Bogenhalbmesser betrug 180 m, die größte Steigung 1 : 80.⁴

Die Kleinbahnstrecke schwenkte nach 255 Metern Gleisverlauf im Bereich des Staatsbahnhofes in die eigene Trasse ein, die in Bahn-km 0,366 die Chaussee Kaldenkirchen-

² S. Naß, S. 50.

³ S. Naß, S. 50.

⁴ S. Naß, S. 50.

Schwanenhaus- Venlo überquerte. Von Bahn-km 0,5 bis Bahn-km 0,744 erstreckte sich der Bahnhof Kaldenkirchen-Nord.⁵

Bei Streckenkilometer 4,685 wurde nach der Überquerung weiterer mit Durchlässen versehener Übergänge das Ende der Gemarkung Kaldenkirchen erreicht. Danach begann die Gemarkung Bracht mit den Anschlüssen Schmitz & Co. in Bahn-km 5,610 und Westdeutsche Tonwerke in Bahn-km 5,886.⁶

Am Ende des Bahnhofbereiches von Heidhausen wurde die von der B 221 durch Heidhausen zum Weißen Stein führende Straße bei Bahn-km 5,934 gekreuzt.⁷

Am Ende des nächsten Bahnhofes „Bracht/Niederrhein“⁸, der sich ab Bahn-km 6,6 erstreckte, wurde die Stiegstraße überquert.⁹

Die Gemarkung Born begann bei Bahn-km 10,594 am Bahnübergang „Scheidweg“.¹⁰

Südlichster Punkt der Kleinbahn war der Bahnhof Brüggen-West im Bereich der Brüggener Aktiengesellschaft, also nahe der Swalmener Straßen (L 373).

Hätte die deutsche Wehrmacht ab Herbst 1944 noch Nennenswertes zu transportieren gehabt, wäre der Bahnhof Brüggen-West ideale Anschlußstelle für den Maasabschnitt im Raum Maasniel – Swalmen – Reuver/Beesel gewesen, nachdem die Eisenbahnstrecke östlich der Maas im direkten Schußfeld der Alliierten lag.

Wie der Gleisplan von 1968 zeigt, durchquerte das Streckengleis der Kleinbahn bis zur Stilllegung des Abschnittes von Bahn-km 10,7 bis Brüggen-West das Depotgelände¹¹. Der Bahnhof Brüggen-West war so lange noch existent und in Betrieb, wie dafür Bedarf bei der BAG bestand. Dann wurden Bahnhof und Gleis rückgebaut (vor 1986).

Das Gleis 1 (des Kleinbahnbahnhofs Kaldenkirchen) ging ursprünglich bis zur Venloer Straße und diente als Anschluß- und Ladegleis für die neben dem Kleinbahngelände ansässige Strohhusenfabrik Domnick. Während des Zweiten Weltkrieges wurden über dieses Gleis durch die Wehrmacht Benzinfässer auf Lkws umgeladen, die über die Schiene aus dem Lager Holter Heide angefahren wurden.¹²

Zeitraum Zweiter Weltkrieg

Anzahl der Gleise am Roermonder Weg im Brachter Grenzwald

Die Bahn-km 9,0 bis 9,1 gehörten zu der Holzverladestelle „Holter Heide“¹³.

Ein Schreiben der Bahnverwaltung Kaldenkirchen der Kleinbahn Kaldenkirchen-Brüggen an ihre Mutter (Industriebahn AG) in Frankfurt vom 20.05.1944 lautete: „...*Holzverladestelle*

⁵ S. NAB, S. 50.

⁶ S. NAB, S. 50.

⁷ S. NAB, S. 50.

⁸ Mit dieser Bezeichnung war der Bahnhof als Start- und Zielort im Frachtverkehr ansprechbar.

⁹ S. NAB, S. 50.

¹⁰ S. NAB, S. 50.

¹¹ S. NAB, S. 71.

¹² S. NAB, S. 52.

¹³ S. NAB, S. 50.

km 9. Die Ladestelle in km 9 wird in letzter Zeit von der Wehrmacht benutzt, und zwar sind Einzelladungen und geschlossene Züge bis 60 Achsen in diesem Gleis entladen worden. Wie wir vom Förster erfahren, soll auch Grubenholz wieder angefahren werden. Sobald das geschieht, kann die Wehrmacht das Gleis zur Entladung nicht mehr benutzen, alsdann müssen die Wagen im Hauptgleis bereit gestellt werden. Die Benutzung des Hauptgleises ist aber in jedem Falle mit betrieblichen Schwierigkeiten verbunden. Es erscheint uns daher notwendig, daß die Wehrmacht veranlaßt wird, daß sie für ihre Zwecke ein Anschlußgleis errichtet. Die Feldpostnummer der Einheit ist: 03 392.“

Bis Mai 1944 gab es nur ein Hauptgleis. Das von den Briten 1948 angetroffene Anschlußgleis muß also zwischen Ende Mai und Oktober 1944 gebaut worden sein, und zwar von der deutschen Wehrmacht. „Das Anschlußgleis ist damals tatsächlich gebaut worden, und zwar an der dafür eingebauten Weiche 9. Daraus ist später dann im britischen Munitionsdepot der sogenannte Bahnhof I entstanden.“¹⁴

Betrieb und Verkehr

Die

- Betriebsführung,
- Verkehrsabrechnung;
- Verkehrskontrolle

der Kleinbahn Kaldenkirchen-Brüggen nahm die Deutsche Eisenbahngesellschaft m.b.H. in Frankfurt/Main wahr. Als oberste Aufsichtsbehörde fungierte dem Landeseisenbahngesetz gemäß das Land Nordrhein-Westfalen¹⁵

Die Höchstgeschwindigkeit der Kleinbahnzüge lag ursprünglich bei 30 km/h, wobei die größte Zuglänge eine Lok und 15 Güterwagen betragen durfte. Später wurde die Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h heraufgesetzt.¹⁶

Zeitraum nach dem Zweiten Weltkrieg

Im Brachter Grenzwald muß man auch noch für die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg strikt zwischen zwei Schienensystemen unterscheiden:

- Normalspurgleise der Kleinbahn. „Wir haben direkt nach Ende des Krieges begonnen, die Kriegsschäden zu beseitigen.“¹⁷
- Feldbahnschienen, vermutlich mit einer Spurbreite von 600 mm. „Nach dem Krieg bekamen die Ziegeleien die Schienen zurück“¹⁸. Zwischen Anschaffung des Schienenmaterials während des Zweiten Weltkriegs und Herbst 1944 dienten diese Schienen insbesondere für den Transport der Fässer mit Flugbenzin zwischen Kesselwagen auf den Kleinbahnschienen und den Erdbunkern und zurück zu Güterwagen auf Normalspurschienen.

Die Anschlußstelle „Holter Heide“

1986 betraf der meiste Wagenverkehr der Kleinbahn das Munitionsdepot¹⁹.

¹⁴ So Augenzeuge Hans PEETERS, Entenpfad 6, Nettetal-Kaldenkirchen, gegenüber dem Verfasser in den Gesprächen am 14./15.03.2001.

¹⁵ S. NAB, S. 78.

¹⁶ S. NAB, S. 78.

¹⁷ Quelle: Interview mit Hans Peeters am 14./15.03.2001.

¹⁸ Walter FEYEN gegenüber dem Verfasser am 07.02.2001.

¹⁹ S. NAB, S. 71.

Das Gleis bei Bahn-km 9,0 diente mit einer Nutzlänge von 102 m ursprünglich nur dem Wagenladungsverkehr für die Holzverladung im Grenzwald. Im Zweiten. Weltkrieg existierte dort ein Benzinlager der deutschen Wehrmacht. Nach dem Krieg entstand aus dem Anschlußgleis in Bahn-km 9 die militärische Anschlußbahn des Depots „Holter Heide“ der britischen Rheinarmee.²⁰ Über die Weiche 14 zweigte die Militärbahn zu den drei Anschlußbahnhöfen innerhalb des Sperrgebietes ab. Der Vorbahnhof erstreckte sich (1986) vom Tor in Bahn-km 8,2 bis kurz hinter Bahn-km 9,0, wobei sich auch die Lage der Weichen verändert hatte. Das Reststück des ehemaligen Streckengleises wurde abgebaut, etwas anders neu trassiert und traf (1986) in Form eines „Kreisverkehrs“ wieder auf das Verbindungsgleis zwischen den Bahnhöfen II und III.²¹

²⁰ S. NAB, S. 69.

²¹ S. NAB, S. 71.

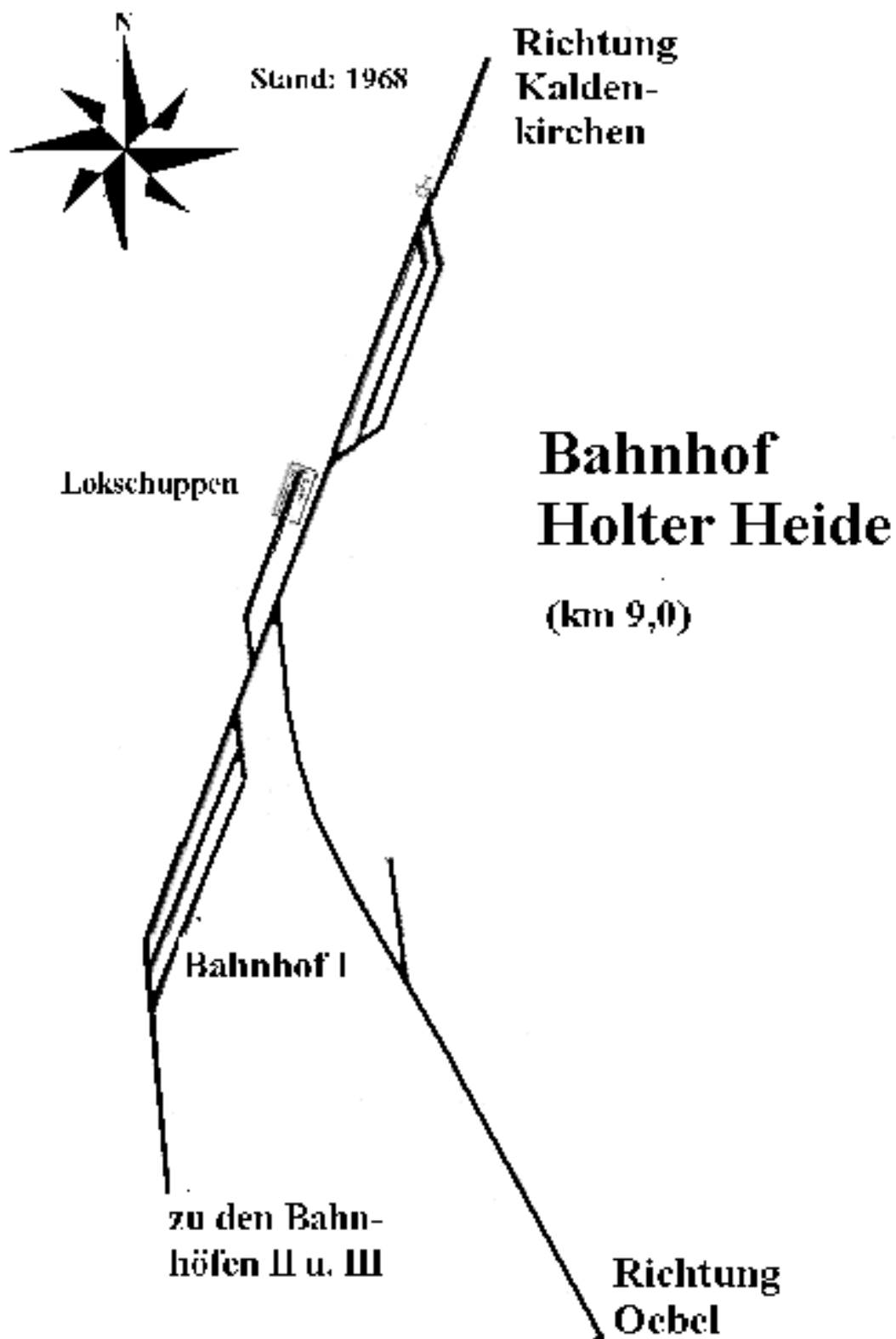


Abbildung 4 Einbindung von Bahnhof I im Depot in das System der Kleinbahn Kaldenkirchen - Brüggen (kleinb07.pcx)

Ab 11. Juli 1948 wurde bei Bahn-km 9,0 wieder eine Abzweigweiche in das Streckengleis der Kleinbahn eingebaut und die weiteren Anschlußgleise mit Hilfe von 50 Mann Reichsbahn- und fünf Mann Kleinbahnpersonal erstellt.²²

²² S. NAB, S. 70.

Eigentum an Strecken

Es gab im Depot zweierlei Eigentumsverhältnisse an den Schienensträngen hinter Bahnhof I:

- Die zu den Bahnhöfen III und II sowie zur Laderampe Süd führenden nördlichen Schienen gehörten den Briten. Sie wurden darum unmittelbar nach der Stilllegung des Depots demontiert und mitsamt Material abtransportiert.
- Die ursprünglich bis zur BAG, später dann bis zum Prellbock verlaufenden südlichen Schienen einschließlich Laderampe Nord gehörten der Industriebahn AG in Frankfurt. Die ließ die südwestlich von Bahnhof I verlegten Schienen etwa zwischen 2000 und 2001 abbauen. Als sozusagen letztes Teilstück wurden die Schienen nordöstlich von Bahnhof I demontiert, zu guter Letzt im Zusammenhang mit dem Rückbau der gesamten Kleinbahntrasse bis einschließlich des Bahnhof Kaldenkirchen-Nord.

Die folgenden Aufnahmen beziehen sich alle auf die Schienenstücke im Eigentum der Industriebahn AG.



Abbildung 5 Der Kleinbahnbetreiberin in Frankfurt gehörendes Teilstück ab Prellbock an der Straße „E“ mit Blickrichtung Nordnordosten Richtung Bahnhof I. Aufnahme vom Januar 2000. Bildquelle: A. Strehlke (audy13.bmp)



*Abbildung 6 Blickrichtung Nordnordosten Richtung Bahnhof I ab Prellbock an der Straße „E“. Aufnahme vom Januar 2000.
Bildquelle: A. Strehlke (audy18.bmp)*



*Abbildung 7 Kreuzung des sog. „roten Weges“ mit der Kleinbahn, Blickrichtung Südwesten. Aufnahme vom Januar 2000.
Bildquelle: A. Strehlke (audy14.bmp)*



Abbildung 8 Kreuzung der dem Prellbock führenden Kleinbahnstrecke mit dem Reuverschen Weg, Richtung Genholt. Aufnahme vom Januar 2000. Bildquelle: A. Strehlke (audy15.bmp)



Abbildung 9 Kreuzung der dem Prellbock führenden Kleinbahnstrecke mit dem Reuverschen Weg, Richtung Weißer Stein. Aufnahme vom Januar 2000. Bildquelle: A. Strehlke (audy16.bmp)



Abbildung 10 Standort etwas südwestlich von Bahnhof I mit Blick Richtung Norden. Rechts zweigen die Schienen zur Laderampe Nord und zum Prellbock ab. Aufnahme vom Januar 2000. Bildquelle: A. Strehlke (audy19.bmp)



Abbildung 11 Mit Blickrichtung Südwesten (=Bahnhof I) ab Eisenbahntor am verlängerten Tegeler Weg aufgenommen im Januar 2000. Hinter den Bäumen rechts im Bild verläuft der jetzige Amersloher Weg (früher: Roermonder Weg) parallel zur Bahnstrecke. Bildquelle: A. Strehlke (audy17.bmp)



Abbildung 12 Am rechten Bildrand verläuft hinter der Baumreihe der jetzige Amersloher Weg (früher: Roermonder Weg). Die Schienen verlaufen zum Bahnhof I. Aufnahme vom Januar 2000. Bildquelle: A. Strehlke (audy20.bmp)

Die Zugfahrzeuge der militärischen Anschlußbahn

Die eingesetzten Lokomotiven gehörten bis 14.07.1965 dem Royal Army Service Corps (RASC), das am 15.07.1965 zum Royal Corps of Transport (RCT) umbenannt wurde²³. Die Betriebsdurchführung oblag der auf dem Gelände des Hauptquartiers in Mönchengladbach-Holt stationierten 79 Railway Squadron. Der militärische Chef der britischen Railway Squadron war Eisenbahnbetriebsleiter (EBI) nach § 2 (2) der deutschen Eisenbahnbau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen (BOA). Der Betrieb in Mönchengladbach-Holt und im Depot „Holter Heide“ wurde auf der Grundlage der BOA durchgeführt.²⁴ Mehr als ein Dutzend Dieselloks in britischem Besitz befinden sich in der Bundesrepublik und sind bei der 79. Railway Squadron stationiert. Die Loks werden dort auch ausgebessert und untersucht und bei Bedarf an die Einsatzorte überstellt.²⁵

Ursprünglich waren für den Betrieb in „Holter Heide“ ehemalige Wehrmachtslokomotiven vorhanden²⁶.

Da die Engländer wegen der Brandgefahr ab 1956 keinen Einsatz von Dampflokomotiven innerhalb des Depotgeländes mehr zuließen, mußte auch im Hinblick auf die Forderung des in kürzester Zeit zur Verfügungstehens der Verkehr verdieselt werden, was dazu führte, daß ab etwa 1960 Loks der britischen Streitkräfte angemietet wurden.²⁷

²³ S. NAß, S. 70.

²⁴ S. NAß, S. 70.

²⁵ S. NAß, S. 72.

²⁶ S. NAß, S. 72.

²⁷ S. NAß, S. 70 f.

Da die im Militärbesitz befindlichen Dieselloks infolge ihrer Baujahre nicht mehr dem (1986) technischen Standard entsprachen und von ihrer Motorleistung her den gestiegenen Zuglasten nur schwer gewachsen waren, kamen leistungsstärkere Dieselloks von anderen DEG-Bahnen auch für den Rangierdienst im Depot zum Einsatz. Die in „Holter Heide“ befindlichen RCT-Loks wurden fast nur noch für den Rangierdienst während der Manöverzeiten benutzt.²⁸

Rollendes Material

Die Waggon für den Munitionstransport wurden von den Briten bei der Deutschen Bundesbahn gemietet. Kam solch ein Waggon zu Bahnhof I (= Kleinbahnkilometer 9,0), dann wurden seine Registriernummer und die Ankunftszeit aufgeschrieben. Verblieb so ein Waggon nämlich länger als eine bestimmte Entlade-Zeit im Depot, mußten die Briten dafür Standgeld an die Deutsche Bundesbahn zahlen.²⁹

Je nach der Art von Munition waren die Waggon beschaffen. Raketen für die RAF beispielsweise wurden in Waggon transportiert, deren Dach sich öffnen ließ. Es gab auch Waggon, deren Längsseiten sich so öffnen ließen, daß deren Inhalt mit Hilfe von gleich mehreren Gabelstaplern entladen werden konnte.³⁰

Transportschutz

Munitionszüge durften grundsätzlich nicht länger als 700 m sein³¹.

Die Gefährlichkeit von Munition konnte man (grob) schon an den Farben der Aufdrucke auf dem Frachtbrief und dem Wagenzettel erkennen. Rote Farbe bedeutete hohe Gefahrenklasse, schwarze Farbe niedrige Gefährdungsklasse.³²

Transportierte ein Zug Munition der höchsten Gefahrenklasse (1.1., wie z. B. Artillerie- und Panzergranaten sowie Minen), dann mußten nach jedem zehnten Wagen zwei Schutzwagen gekoppelt sein, die keine oder nur sehr niedrigklassige Munition transportieren durften.³³

Unfälle

Es hat eine Reihe von Unfällen im Zusammenhang mit rollendem Material gegeben. Dabei gab es saftige Sachschäden, jedoch spielte Explosion von Sprengstoffen nie eine Rolle. Für die Unfälle waren Fahrlässigkeit bis grobe Fahrlässigkeit von Personen verantwortlich.³⁴

„Von Sprengstoffunfällen im Depot habe ich auch nie nur ein Wort gehört. Dagegen gab es eine Reihe von Eisenbahnunglücken, die nie publik wurden. Besonders problematisch waren die von britischen Soldaten gefahrenen Loks, die den Briten gehörten. So hat einer von deren Lokführer einmal einen Hemmschuh vor einem Waggon im Bereich von Bahnhof I »mit Gewalt« überfahren, wodurch der komplette Waggon umkippte. In einem anderen Falle hatten sie eine Weiche nicht sauber geschlossen. Dadurch zerschnitt der Spurkranz der Räder die Weichenzunge mit der Folge, daß der ganze Zug bei Bahnhof II mitsamt Ladung umkippte. Durch Fahrlässigkeit hat ein britischer Lokführer einmal die vor ihm gekuppelten Waggon durch die Rückseite des Lokschuppens gedrückt. Schäden hat es mehr als genug

²⁸ S. NAB, S. 72.

²⁹ Quelle: Interview mit Matthias Hettinger am 27.03./25.06.2001

³⁰ Quelle: Interview mit Matthias Hettinger am 27.03./25.06.2001

³¹ Quelle: Interview mit Matthias Hettinger am 27.03./25.06.2001

³² Quelle: Interview mit Matthias Hettinger am 27.03./25.06.2001

³³ Quelle: Interview mit Matthias Hettinger am 27.03./25.06.2001

³⁴ Quelle: Interview mit Matthias Hettinger am 27.03./25.06.2001

gegeben, allerdings ohne, daß etwas explodiert wäre. Das konnte eigentlich auch nicht passieren, weil wir (Ausnahme Golfkrieg II) Granate und Zünder getrennt transportiert haben.“³⁵