

Infrastruktur im Tecklenburger Land: Eine Fahrt ab Bahnhof von Oeynhausen bis zum Hafen in Uffeln

Zeichenbahn – sagt man in Ibbenbüren. Hört sich nach Eisenbahnromantik an. Aber: Die Zeichenbahn, sie ist ein Betrieb im Betrieb, eine industrielle Groß-Anlage. Sage und

schreibe 19 Gleise gibt es im Bahnhof von Oeynhausen oben auf dem Berg. Kohle – viele Millionen Tonnen – muss transportiert werden. Wir haben uns das mal angesehen.



Moosgrün, knallgelb und rabenschwarz, so sieht sie aus, die Elektro-Lok 101. Vom Bahnhof von Oeynhausen fährt sie nach Uffeln – und wieder zurück, rauf auf den Berg...

Fotos: Peter Henrichmann

3000 Tonnen, schön langsam runter

Eine Fahrt mit der Zeichenbahn der RAG: Steile Strecke, funktionstüchtige Technik

Von Peter Henrichmann

IBBENBÜREN. Ein 3000-Tonnen-Zug und ein schlanker Mann aus Sri Lanka. Beide wollen, beide müssen diesen Berg runter. 8,8 Kilometer. Gemeinsam. Er – 29 Jahre jung – Facharbeiter bei der RAG, gelernter Industriemeister. Sie eine 50 Jahre alte Eisen-Lady aus der Lok-Schmiede von Krupp (AEG-Telefunken). Sie passen bestens zusammen. Er hat sie voll im Griff.

„Die E-Lok 101 ist wie neu. Da finden Sie keinen Rost dran.“

Heinrich Sandherm, Reviersteiger

„Kiri“ sagen die Kollegen von der Zeichenbahn zu ihm. Sein Vorname Charastan wäre auch zu schwierig. Kiri sitzt auf dem Sessel des Lokführers. Er bringt sie runter: Bahnhof von Oeynhausen, Bahnhof Esch, abkoppeln: 32 Waggons, 64 Achsen, 2048 Tonnen Feinkohle geladen für das VW-Kraftwerk in Wolfsburg. Nach Esch: Lok und Schlusswagen fahren weiter zu Bergschneider in Uffeln, leere Waggons aus dem Hafen abholen. Eine stinknormale Frühschicht auf der Zeichenbahn. 6 Uhr morgens war Dienstbeginn...

Obwohl das eigentlich wurscht ist, denn einen Fahrplan, feste Uhrzeiten, so was gibt es nicht für diese Bahn. „Im Durchschnitt sind es ein bis zwei Fahrten

nachts und zwei tagsüber“, sagt Heinrich Sandherm. Seit 1995 ist der 54-Jährige als Reviersteiger zuständig für die Bahn. Ohne diese Logistik würde der Pütt da oben Berg runter. 8,8 Kilometer. Gemeinsam. Er – 29 Jahre jung – Facharbeiter bei der RAG, gelernter Industriemeister. Sie eine 50 Jahre alte Eisen-Lady aus der Lok-Schmiede von Krupp (AEG-Telefunken). Sie passen bestens zusammen. Er hat sie voll im Griff.

Es gibt einen richtigen, einen großen Bahnhof auf der Zeche: Der heißt von Oeynhausen wie alles da oben. 19 Gleise liegen nebeneinander in einem für Nicht-Eisenbahner völlig unübersichtlichen Wirrwarr. Der Boden ist staubig, dunkelgrau, manchmal liegen schwarze Krümel oder ganze Bröckchen rum: Hier wird Kohle verladen. Was nicht ins Kraftwerk nebenan geht und per Bahn oder Binnenschiff zum Kunden abtransportiert wird, geht über den Bahnhof von Oeynhausen.

Große rost-rote Schüttgut-Waggons der Bahn AG stehen fein säuberlich in Reih und Glied nebeneinander auf den Gleisen. Bunte Graffiti sind drauf – moderne Farbklebe in einer schwarz-grauen Welt.

Lokführer Kiri hat Hilfe in der Frühschicht: Andreas Stellenmunkes fährt mit auf dem Zug. Als Rangierer auf dem Schlusswagen. Orangefarbener Overall, blauer Helm, das Funkgerät vor der Brust, übersehen kann man ihn nicht auf dem Bahnhof.

Stellenmunkes macht Licht an, zwei hellrote

Leuchten markieren das Ende des mehrere Hundert Meter langen Zuges. Vorne ist die Lok 101. Nein, einen anderen, einen netten Namen hat das Eisenbahn-Ungetüm nicht. Aber über 1500 PS. Unter den riesigen, grünen, flach abfallenden Hauben brummen zwei dicke, fette Elektromotoren. Baujahr 1963, 80 Tonnen wiegt das Gerät, nur zwei Stück davon

Zeichenbahn. Ein kurzes Gespräch per Funk zwischen „Otto 4“ (der Rufname von Rangierer Stellenmunkes auf dem Schlusswagen) und „Otto 1“ (Kiri vorne auf der Lok) – alles okay. Das 3000-Tonnen-Gefährt rollt los. Sanft. Kaum merklich. Große Eisenräder drehen sich über glatt polierte Schienen. Es rumpelt – ein wenig. Es quietscht – ein bisschen.

Tag macht...“ Dann fällt einem nicht mehr auf, wie weit man bei der Fahrt den Berg runter ins Land schauen kann – spektakulär!

Das Funkgerät quäkt, der Bahnhof Esch ist nahe, gibt Kiri nach hinten durch. Erster Halt für die Zeichenbahn. Hier wird sie zerteilt. Hier wird abgehängt. Denn die Kohle für VW wird über die ganz normale Bundesbahn-



Lokführer und Kollege: Kiri (l.) und Jens Biskup fahren auf Lok 101 der RAG-Zeichenbahn.

gibt es weltweit. Extra für Ibbenbüren gebaut. Extra stark, damit Lok 101 (ihre Schwester heißt 102) den Zug nicht nur runter bremsen kann, sondern den Berg auch wieder hochschieben.

Die alte, aber klaglos funktionierende Technik halten die 15 Kollegen der Zeichenbahn höchstselbst in Ordnung: „Wir haben Lokfahrer, Rangierer, Schlosser, Hilfskräfte“, sagt Heinrich Sandherm. Und sein Team erledigt Wartung, Reparatur, Gleisinspektion, Weichen-, Schwellen- und Schienen-Instandhaltung. Es ist wie die Deutsche Bahn in klein: „Aber unsere Züge fahren“, leistet sich Sandherm einen kleinen Seitenhieb. Ja, sie fährt wirklich, die

Laut ist das nicht. Gemütlich zuckelt die Zeichenbahn aus dem Bahnhof raus, langsam verschwinden die Bauten der Zeche aus dem Blick.

Häuser gibt es stattdessen zu sehen, direkt dran an der Bahn. Zum Greifen nahe scheinen sie, und die Blicke gehen weit rein in die Gärten der Bahnanlieger. Grüner Daumen oder Misthaufen, die Bahn rollt dran vorbei. Kreuzt Straßen und Bahnübergänge. Schnell ist anders – 25 km/h. Maximal. „Eigentlich ist die Fahrt ganz malerisch“, sagt Andreas Stellenmunkes über das sanfte Ruckeln und das sublim empfundene leise Quietschen, Knacken, Zischen und Rappeln hinweg, „aber wenn man das jeden

strecke weiter transportiert. Lok und Waggons abkoppeln, Rangierfahrt am Zug vorbei, die Lok am Schlusswagen wieder anknüpfen, Rangierer Stellenmunkes hat viel zu tun. Eine blaue Westfaltenbahn Richtung Rheine donnert vorbei. Wuuuuusch – die war schnell...

„Technisch ist die Bahn in gutem Zustand. 2+...“

Heinrich Sandherm, Reviersteiger

Apropos: Schnell fahren ist kein Thema beim Team der Zeichenbahn. Die rollt jetzt gemütlich weiter Richtung Uffeln. „Ich finde nicht, dass die Bahn sehr laut ist“, sagt Kiri, sitzt auf dem Fahrerses-

sel und hält die dicken Hebel für Gas und Bremse direkt vor sich fest in der Hand. Sein Lokführer-Kollege Jens Biskup (sie wechseln sich ab als Fahrer und Rangierer) steht hinter ihm: „Ich wohne auch direkt dran. Ich höre die schon gar nicht mehr. Gewohnheit...“

Vorbei an Bäumen, Maisfeldern, Wiesen und Kühen – zwei Rader winken den Jungs auf der Bahn zu. Ein knappes Stündchen ist um, die Zeichenbahn im Hafen angekommen. Es war eine völlig unspektakuläre, fast beschauliche Fahrt.

Unten am Kanal wird noch Kohle ausgeladen: Tief liegt ein Binnenschiff im Wasser, ein großer Bergschneider-Kran hebt einen grauen Kübel nach dem anderen von den Klappkübel-Waggons. Rauf aufs Schiff und dann versteht der Laie, weshalb die Klappkübel Klappkübel heißen. Der Kranfahrer kann sie unten aufmachen, die Kohle rumst auf Schiff. Nusskohle. Für Belgien. Auch da gibt's Kraftwerke...

Warten, ein paar Minuten noch bis alle Waggons leer sind und wieder zu einem Zug werden können. Zeit genug, Kiri nach dem Jahr 2018 zu fragen: „Ich bin jung“ sagt er, „meine Zukunft ist offen.“ Aber irgendwie hofft er doch, dass die Zeichenbahn weiter fahren wird. Der Job macht ihm Spaß: „Sehr schön“, sagt er, „ich bin zufrieden, ich mache das gerne. Es ist abwechslungsreich und vielfältig.“ Mal Lokführer, mal Rangierer und mal Reparaturen selber machen – kein Problem für den Mann aus fernem Landen mit deutschem Pass, der so sympathisch lächeln kann.

Wieder „Otto 4“ im Funk, es wird angekoppelt, 49 Klappkübel-Wagen, 98 Achsen, 500 Meter lang. Der Zug für die Fahrt den Berg rauf ist fertig. Problem: Lok 101 muss hinten sein. Muss den Zug rauf schieben. Ziehen

Strecke, Züge, Loks

■ **Eigentümer:** RAG Anthrazit Ibbenbüren GmbH

■ **Bahnhöfe:** von Oeynhausen, Püßelbüren, Esch, Vorbahnhof Hafen

■ **Streckenlänge:** Oeynhausen bis Esch 5,3 km; Oeynhausen bis Hafen Bergschneider 8,8 km

■ **Gesamtlänge** Gleisanlage 25 km, 45 Weichen; sechs technisch gesicherte Bahnübergänge, sieben nicht technisch gesicherte Bahnübergänge; acht Brücken.

■ **zwei E-Loks** Baujahr 1963, Hersteller AEG/Krupp; eine Teletrak Diesel-Rangierfahrzeug, Fa. Windhoff

■ **101 Klappkübel-Wagen**, drei Schlusswagen, acht Personen-, zwei Bahnmeisterwagen, zwei Gewichtswagen

■ **Nebenanschießer:** RWE Kraftwerk; Bergschneider, AkzoNobel, Wibarco

■ **Historie:** 1927: Errichtung der Grubenanschlussbahn nach Esch mit Bahnhof Oeynhausen; 1934 bis 1972: Erweiterung des Zeichenbahnhofs, Verlängerung von Gleisen, Neubau Verladegleise; 1962: Verlängerung von Esch zum Hafen Bergschneider; 1964: Anschluss am Kraftwerk Block A; 1981: Erweiterung und Betrieb der Nordhalde und Anschluss Kraftwerk Block B

■ **Tonnage** in 2012: 117000 Tonnen Nusskohle zum Hafen Uffeln; 35000 Tonnen Nusskohle und 43000 Tonnen Feinkohle zum Bahnhof Esch; Anlieferung RWE-Kraftwerk mit Ammoniak, Schweröl, Braunkohlenstaub.

■ **Steigung:** 1 zu 40 (auf 40 Meter ein Meter Höhe)

■ **Geschwindigkeit:** runter 25 km/h, bergauf 15 km/h

■ **Bremsweg:** runter ca. 100 bis 150 Meter; bergauf: ca. zehn Meter

■ **maximale Zuglänge:** 120 Achsen (60 Waggons)

■ **Kapazität** bei Bergfahrt: 650 Tonnen

geht nicht. Zu gefährlich. Kiri kann deshalb nichts sehen: „Der Mann da vorne ist das Auge des Lokführers“, sagt er. Das ist alles ein bisschen kompliziert, der Schlusswagen fährt nun vorne, der Rangierer wird zum Ausguck: „Otto 4 an Otto 1: Bahnübergang Talstraße ist frei.“ Vertrauen, sagt Kiri, muss man haben.

Endspurt

Vertrauen auch in Lok 101: Es wird ordentlich Strom aus der Oberleitung gesaugt, die beiden Elektromotoren dröhnen und brummen. Alles vibriert. Rauffahren ist schwer, 650 Tonnen gehen maximal. „Es ist sehr, sehr steil hier“, sagt Kiri. Drückt einen Knopf – und Lok 101 pfeift laut. Ein Mal. Warnsignal vor einer Kreuzung.

Er hat sie runter gebracht und wieder rauf, 107 Höhenmeter überwunden. Gute zwei Stunden sind vergangen. Rückkehr zum Bahnhof von Oeynhausen. Hier wartet sie schon. Die nächste Ladung Kohle – Fein oder Nuss – für VW, nach Belgien oder weiß Gott wohin. Aber da soll sich mal die Nachtschicht drum kümmern – 22 bis 6 Uhr. Bergab, bergauf...

Thema Weltmarktkohle

Die Zeichenbahn der RAG ist in den vergangenen Monaten in den Blickpunkt der Öffentlichkeit gerückt. Weil nach dem Ende des Bergbaus 2018 im Kraftwerk der RWE weiter Strom produziert werden soll, ist der Einsatz von Weltmarktkohle geplant. Das ist von der Bezirksregierung Münster genehmigt wor-

den. Frage aber: Wie kommt die Kohle auf den Berg? Dieser Transport soll nach bisherigen Aussagen vorrangig mit der Zeichenbahn erledigt werden. Offenen sind dabei allerdings derzeit planungsrechtliche sowie Eigentumsfragen. Ersatzweise wäre auch ein Transport von Kohle per Lastwagen möglich.

Für Abonnenten inklusive
vz-aktuell.de
»Videobeitrag« »Bildergalerie«