

100 Jahre Kalkbahn im Werk Flandersbach Großer Bahnhof in kleiner Stadt

Ein großer Bahnhof in Rohdenhaus? Doch, das gibt es - und das jetzt schon seit mehr als 100 Jahren. Mit einem amtlichen Papier fing die Geschichte der Werkseisenbahn bei Rheinkalk in Wülfrath an: Und so konnten die Rheinischen Kalksteinwerke mit dem Segen der Königlich Preußischen Eisenbahndirektion am 1. August 1905 den Werksbahnhof in Wülfrath-Rohdenhaus eröffnen. Am 2. August rollten bereits die ersten Staatsbahnwagen von der Angertalbahn auf die Werksgleise. Mittlerweile ist aus dem Gleisanschluss von damals durch das ständig gewachsene Verkehrsaufkommen ein recht großer Verladebahnhof geworden.

Im Werksbahnhof liegen 20 Kilometer Gleise. Das ist länger als die Strecke der Angertalbahn zwischen Ratingen und Wülfrath, die nur 17 Kilometer zählt. 68 Weichen führen zu jeder Menge Abstellgleisen, auf denen ein geschäftiges Hin und Her herrscht. Dort läuft gerade ein Zug mit leeren Waggons aus Richtung Ratingen ein, nebenan wird ein neuer beladener Zug mit Kalk bereitgestellt und neben der Sackverladung werden Silowaggons soeben mit Steinmehl befüllt.

Modernste Technik für den Bahnbetrieb

Im modernen Drucktastenstellwerk laufen alle wichtigen Informationen zusammen. Hier melden sich die Lokführer per Funk, und hier werden per Tastendruck die Weichen gestellt. Das Gleisbildstellwerk gibt es bereits seit 1955. Es war zur damaligen Zeit das erste mit dieser neuen Technik im Bereich der früheren Bundesbahndirektion Essen. Heute wird jede Waggonbewegung im Datensystem ge-



Hans-Gerd Gehrmann und Eisenbahnbetriebsleiter Friedhelm Neuhaus.



Die legendäre alte Dame V200 (221135) neben einer Werkslok.

speichert. Auf dem Computerbildschirm lässt sich genau verfolgen, wo welcher Waggon steht.

Wie von Geisterhand gesteuert, scheinbar führerlos, rollt die 80 Tonnen schwere und 1.000 Kilowatt starke grünweiß lackierte Werkslokomotive über die Gleise. Doch vor der Weiche stoppt die Lok haargenau dort, wo Vorarbeiter Hans-Joachim Schönenberg sie zum Stehen bringen wollte. Dabei steht Schönenberg nicht oben auf dem Führerstand, sondern unten im Gleis. Des Rätsels Lösung: ein kleiner Kasten, über den die Fahrbefehle per Funk



Hans-Joachim Schönenberg zeigt die Funkfernsteuerung.

an die Diesellokomotive übermittelt werden. So kann der Lokführer auch bei geschobenen Zügen auf dem ersten Wagen stehen, die Strecke besser übersehen und gleichzeitig die Lokomotive steuern.

Gemeinsam mit Schönenberg sorgen 21 Eisenbahner in Flandersbach im wahrsten Sinne des Wortes für Bewegung. Die Mannschaft umfasst neun Lokrangierführer, drei Stellwerker, drei Zugabfertiger, drei Vorarbeiter im Fahrbetrieb, einen

Vorarbeiter und einen Arbeiter im Gleisoberbau und einen Springer. Jährlich gehen rund 3.000 Züge auf die Reise zum Kunden, von montags bis samstags in zwei Schichten. Sonntags werden die Züge nur in der Frühschicht abgefertigt. Das bedeutet normalerweise rund acht Zugfahrten am Tag. In der Regel werden Ganzzüge mit bis zu 2.000 Tonnen und 540 Meter Länge gebildet.

„Wir versenden monatlich bis zu 260.000 Tonnen mit der Bahn“, erklärt Friedhelm Neuhaus in seinem Büro am Steinbruch Rohdenhaus. „Das macht im Jahr rund drei Millionen Tonnen aus und entspricht 60 Prozent unseres jährlichen Gesamtversands an Kalk- und Kalkstein-

Durch das schöne Angertal.



produkten.“ Mit anderen Worten: Auf der Straße wären dies 800 zusätzliche Lastwagen pro Tag. Diese würden nicht nur die Landstraßen im Bergischen Land belasten, sondern auch im Stau stecken bleiben. „Eine zuverlässige Belieferung der Kunden wäre so nicht möglich“, betont Neuhaus. Seit drei Jahren ist er Eisenbahnbetriebsleiter, zusätzlich zu seiner Funktion als Stellvertreter des Betriebsleiters Gewinnung und Aufbereitung.

Begegnung der besonderen Art

Wieder zurück im Werksbahnhof. Ich habe Glück: Der Zug ins Rheinische Braunkohlerevier ist heute mit der legendären V200 der Neusser Eisenbahn bespannt. Dieselbe Diesellok war bereits im Juli 1995 anlässlich des 90-jährigen Jubiläums der Werkseisenbahn am Tag der offenen Tür im Werk Flandersbach zu sehen. Zwischen Rohdenhaus und Hofermühle fanden damals Sonderfahrten mit historischen Personenwagen statt.

Neben der Neusser Eisenbahn sind auch die rot-gelben Dieselloks der Eisenbahn und Häfen GmbH, Duisburg, und natürlich Lokomotiven der Deutschen Bahn auf der Angertalbahn im Einsatz. Bahnkunden sind die Stahlindustrie in Duisburg, ThyssenKrupp Nirosta in Krefeld und die Kraftwerke Frimmersdorf und Neurath von RWE Power. Einzelne Züge gehen aber auch nach Bremen, in die Niederlande und an die Saar nach Dillingen. Verschiedet werden aus Flandersbach Kalk und veredelte Kalksteinprodukte. RWE erhält z. B. Steinmehle für die Rauchgasreinigung.

Bei Wind und Wetter unterwegs

Trotz modernster Technik, eines lässt sich nicht beherrschen: das Wetter. „Da kann es einem passieren, dass man morgens plötzlich in die dicke Suppe einer Nebelwand hinein fährt“, sagt Hans-Joachim Schönenberg. Im Herbst kommt es auch vor, dass Laub und Schmutz auf der Steilstrecke zwischen der Hofermühle und Flandersbach einen Zug zum Halten zwingen. Dann muss eine Werkslok Hilfe leisten. Und im Winter bleibt nichts anderes übrig, als die Weichen zu enteisen. Ich stelle mir vor, wie Schönenberg vorne auf der Lok steht und ihm der eisige Wind ins Gesicht bläst oder wie die Gleisarbeiter mit klammen Fingern die Weichen vom Eis befreien. Wahrlich kein Zucker-schlecken.

Wohlgemerkt, in den vergangenen fünf Jahren hat es im Betriebsteil Gewinnung und Aufbereitung, zu dem auch der Eisenbahnbetrieb gehört, keinen einzigen

Unfall gegeben.“ Darauf ist Friedhelm Neuhaus besonders stolz. „Das spricht für die Qualität der Unterweisungen und die Umsicht unserer Mitarbeiter“, sagt er. Das kann man als Reporter nur unterstreichen, der gleich mit einer orangefarbenen Sicherheitsweste ausgestattet wurde. Die Abenddämmerung steigt auf und für heute verlasse ich die Rheinkalk-Eisenbahner, die noch bis in die Nacht dafür sorgen, dass die Kunden termingerecht die gewünschten Produkte aus Flandersbach erhalten. (Norbert Opfermann)



Eisenbahn und Häfen im Werksbahnhof.



Sie sorgen für Bewegung: Die Eisenbahner von Rheinkalk.



Blick auf die Gleisanlagen des Werksbahnhofs.

Ein Kalkzug am Bahnübergang Brücker Mühle in Ratingen.

