

Zur Geschichte der Feldbahnen in der Stadt Neuwied

Jürgen Moritz

Wohl nur Eisenbahnenthusiasten vermögen heute noch mit dem Begriff „Feldbahn“ etwas anzufangen, obwohl diese schmalspurigen Bähnchen der Vergangenheit in Wirtschaft und Industrie unserer Region eine ganze Epoche lang unverzichtbar waren. Ältere Zeitgenossen werden etwas wehmütig an die Zeit zurückdenken, als die kleinen Züge noch fauchend und brummend zwischen Feldern oder neben Landstraßen unterwegs waren. Ob beim Einsatz in bedeutenden Industriebetrieben wie der historischen Hermannshütte, auf den Baustellen des Deich- oder Rheinbrückenbaus oder beim großflächigen Rohstoffabbau: Die rasante industrielle Entwicklung der Neuwieder Region in der ersten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts wäre ohne den Einsatz dieser schmalspurigen Kleinbahnen nicht denkbar gewesen. Erst der Siegeszug des Individualverkehrs in Form des Lastkraftwagens beendete diese Epoche der regionalen Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte.

Feldbahnen sind Bahnen des nichtöffentlichen Verkehrs, im Gegensatz zu den Bahnen des öffentlichen Verkehr, die in unserer Region durch die regelspurige Staatsbahn oder -bis 1950- durch die meterspurige Kreisbahn repräsentiert werden bzw. wurden. Größte Bedeutung als Beförderungsmittel für Massengüter erlangten sie in der heutigen Stadt Neuwied im Zusammenhang mit dem Bimsabbau. Bereits um die Jahrhundertwende vom neunzehnten ins zwanzigste Jahrhundert finden wir im Bereich zwischen Block-Heimbach und dem heutigen Gewerbegebiet Distelfeld Feldbahngleise in amtlichen Landkarten eingezeichnet. Die Bimsgruben der Firmen Friedrich Remy Nachf., gegründet 1870 und Schnütgen & Dahm, gegründet 1899, waren schon zu dieser Zeit mit den jeweiligen Produktionsstätten für Bimssteine durch Feldbahngleise verbunden. Im Laufe der folgenden Jahrzehnte überzogen ganze „Gleisnetze“ die Felder zwischen Engers und Weis, Gladbach und der alten Stadt Neuwied. Und selbst noch nach 1960 gab es Bimsbetriebe in der Region, die Rohstoff- und Materialtransporte mit Feldbahn-Schienenfahrzeugen durchführten, auch wenn die Gleisanlagen gegenüber der Blütezeit des Feldbahnbetriebes drastisch geschrumpft waren.

Eine Erhebung aus dem Jahre 1941 über den „Bestand an schmalspurigen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen“ führte mit dem Schwemmsteinwerk Heimbach GmbH, den Firmen Friedr. Remy Nachf., Josef Raab, Edmund Gies und Paul Dahm gleich fünf bimsverarbeitende Unternehmen im Neuwieder Raum auf, deren Schienenlänge jeweils mehr als einen Kilometer betrug. Die ausgedehntesten Gleisanlagen wies dabei die Firma Friedrich

Remy Nachf. mit einer Gesamtlänge von etwa 16 (!) km auf. Aber auch die Gleise der Fa. Paul Dahm erreichten eine Länge von mehr als sechs Kilometern.

Die Spurweite der einzelnen Feldbahnen war von Fabrik zu Fabrik recht unterschiedlich. Sie betrug zwischen 600 und 725 mm, wobei es Betriebe gab, die Feldbahnen verschiedener Spurweiten nebeneinander betrieben. Die Gleise der Bimsbähnchen wurden abgesehen von den Trassen, die für eine längerfristige Nutzung errichtet worden waren, häufig neu verlegt. Besonders im Bereich der Rohstofflager wurde die Gleisführung wiederholt geändert. Die Gleise wurden „gerückt“, da der Schienenstrang der jeweiligen Bimsabbaustelle folgen musste. Nach dem Ende der Abgrabungen wurden die Gleise in den Gruben wieder zurückgebaut.

Waren es ursprünglich echte Rösser, mit deren Hilfe die Loren in den Bimsgruben, auf dem Fabrikgelände oder zum Anschlussgleis der Staatsbahn bewegt wurden, so erschienen in den größeren Fabriken schon recht bald kleine „Dampfrösser“. Unter anderem waren es wirtschaftliche Gründe, die zum Ersatz der lebenden Pferdestärken durch die maschinell erzeugten Pferdestärken führte, denn der finanzielle Aufwand für den Betrieb einer 50 PS starken Feldbahndampflokomotive war erheblich geringer als der Aufwand für die Vorhaltung einer entsprechenden Anzahl von Zugpferden.. Übrigens durften nach den Bestimmungen der Tiefbaugenossenschaft mit dem Zugtierbetrieb nur „...nüchterne Personen“ betraut werden! Zugmaschinen mit

Verbrennungsmotoren, zunächst mit Vergaser-, später mit Dieselmotoren, teils mit offenem, teils mit überdachtem Führerstand, lösten in einigen Betrieben wiederum die Dampflokomotiven ab bzw. ergänzten diese. Einige dieser Motorloks wirken heute fast improvisiert, denn sie erinnerten in ihrem Aussehen kaum an eine Lokomotive im herkömmlichen Sinne. Sie bestanden lediglich aus einem Rahmen, auf den ein durch einen Holzkasten geschützter Motor aufgesetzt worden war. Unter dem „Kasten“ befanden sich die durch Ketten angetriebenen Achsen. Für innerbetriebliche Transporte der fertigen Bims Mischung kamen neben handgeschobenen Stahlmuldenkippern gelegentlich auch motorisierte Kipploren zum Einsatz, auf denen der Lokführer gleich mitfuhr. Auf dem

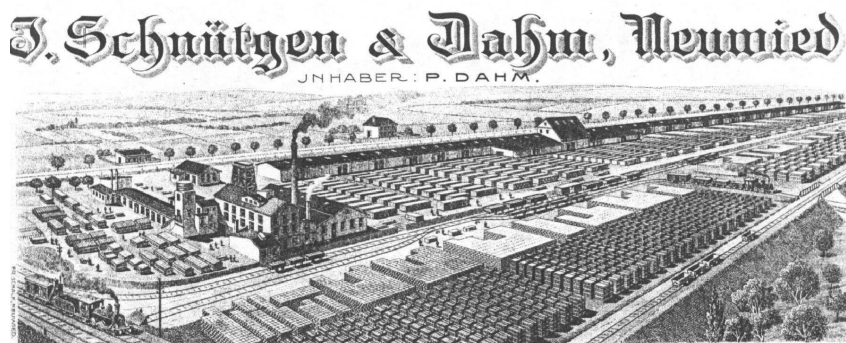


Ende der zwanziger Jahre hatte die Motorenfabrik Deutz bereits zahlreiche Motorlokomotiven hergestellt, von denen die oben abgebildeten Typen auch in heimischen Bimsbetrieben eingesetzt wurden.

Sammlung Moritz

Betriebsgelände der Firma Paul Dahm konnte man ein derartiges Gefährt mit zwei Kippmulden noch in den sechzigerjahren der vorigen Jahrhunderts im Einsatz erleben.

Die großen Schwemmsteinwerke setzten gleich mehrere Lokomotiven ein, die unentwegt die mit Bimssand beladenen Stahlmuldenloren und Holzkastenkipper von der Abbaustelle, der „Bimskaul“ oder dem „Kisselloch“ zum verarbeitenden Betrieb zogen. Bei den Holzkastenkippfern unterschied man zwischen zwei Bauarten: Wagen, die nur einseitig kippbar ausgeführt waren und Wagen, die nach zwei Seiten entleert werden konnten. Innerbetriebliche Transporte von Material oder auch der fertigen Steine führte man in den Bimsfabriken mit sogenannten Plattenwagen durch, die häufig aus Kippmulden-Unterwagen hergestellt wurden. Aber nicht nur Muldenkipper, Holzkastenloren und Plattenwagen gehörten zum Wagenpark der Bimsbetriebe, sondern es gab auch sogenannte Trichterloren zum Transport von losem Bims, Drehschemelwagen zur Beförderung von Langmaterial oder sonstige Güterwagen, die von der jeweiligen Fabrik für individuelle Bedürfnisse selbst hergestellt wurden. Die Firma Friedr. Remy Nachf. verfügte zum Beispiel laut Nachweisung aus dem Jahre 1941 auch über einen „Bahnwächterwagen“.



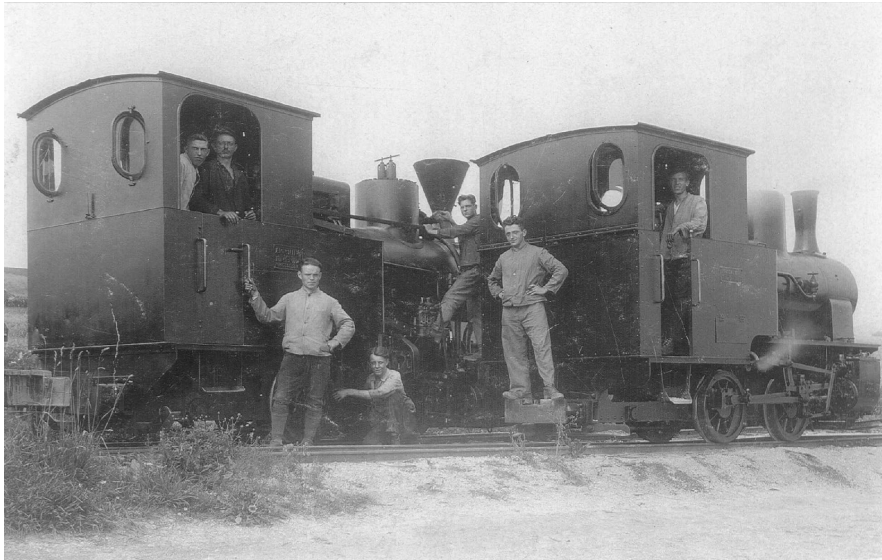
Kleine grafische Kunstwerke waren Anfang des Jahrhunderts die Briefköpfe mancher Firmen. Ein zeitgenössischer Briefkopf der Firma Schnütgen & Dahm zeigt ihr Betriebsgelände mit regelspurigem Anschlußgleis zur Staatsbahn (erbaut 1911) und Feldbahngleis (rechts).

Fährt man heute über den Mittelweg vom heutigen Neuwieder Stadtteil Block in Richtung Heimbach, so deutet nichts mehr darauf hin, dass dort unmittelbar neben bzw. in der Fahrbahn bis vor einigen Jahrzehnten ein Feldbahngleis verlief, das nach einigen hundert Metern nach Norden schwenkte und in einem weitgeschwungenen Bogen bis ins Gladbacher Feld zu der Gemarkung „Große Kreuzerstücke“ führte. Erbaut wurde diese „Bahnlinie“ im Jahre 1926. Mit Hilfe von Pferden und „eines Benzinmotors“ sowie später unter Einsatz eines „fahrbaren 24 PS Dieselmotors“ wurden im gleichen Jahr die ersten Bimsloren in die Blocker Fabrik gebracht. Bald jedoch erwies sich die Diesellok als zu leistungsschwach, so dass im Jahre 1927 eine 80 PS starke Dampflok des renomierten Dampflokproduzenten Orenstein &

Koppel angeschafft wurde. 1929 folgte ihr eine zweite Dampflokomotive, die gebraucht erworben wurde und bis 1941 wurde der Maschinenpark um eine dritte Dampflokomotive ergänzt. Bei ihrer Fahrt zur Ladestelle in der Bimsgrube mussten die Bimszüge auf wenigen Kilometern einen Höhenunterschied von mehr als 50 Metern überwinden. Dies machte in Teilabschnitten des Gleiskörpers eine serpentinenartige Gleisverlegung erforderlich. Anfang der Dreißigerjahre waren die Bimsfelder südlich von Gladbach erschöpft, und man begann mit der Bimsausbeute im Rommersdorfer Feld. Zwischen den beiden Kirchspielsdörfern Heimbach und Gladbach mussten die Feldbahngleise die Trasse der nach Gladbach führenden „Kreisbahn“ kreuzen. Dies geschah durch die Aufschüttung eines Bahndammes von mehreren hundert Metern Länge sowie unter Nutzung einer von Hilgers Rheinbrohl konstruierten, fast 20 Meter langen Brücke, die in vier Metern Höhe den Kirchenweg zwischen Heimbach und Gladbach überspannte. Beantragt wurde der Bau der Brücke und ihrer Auffahrten im Jahre 1933. Die Nutzungsdauer des Überführungsbauwerkes sollte etwa fünfzehn Jahre betragen. Die Brücke war nach den Auflagen der Genehmigungsbehörde so auszuführen, dass kein Bims auf die darunter liegende Fahrbahn fallen konnte. Zu ihrem Bau musste neben den Genehmigungen durch die lokalen Behörden auch die Zustimmung der Reichsbahndirektion Köln als „Preußische Kleinbahnaufsicht“ eingeholt werden. Am 30.01.1934 stimmte der Heimbacher Gemeinderat dem Bauvorhaben zu und setzte eine an die Gemeinde für die Überquerung des Kirchenweges zu zahlende jährliche Anerkennungsgebühr von 20,- Reichsmark fest. Im Juni 1934 konnte die Brücke abgenommen werden und kurze Zeit später wurde der Betrieb aufgenommen. Bei km 2,8 der Kreisbahnlinie von Engers nach Gladbach überquerte das Feldbahngleis die Fahrleitung der Straßenbahn.

Lange Züge mit Holzkasten-Kippwagen, die über Bremsmöglichkeiten verfügten, pendelten zunächst über den Fahrdamm und anschließend über die Brücke in die Bimsgrube. Die Wagen fassten jeweils drei Kubikmeter Bimssand und wurden von den Dampflokomotiven, „Kessel voran“ gezogen. Dies deshalb, damit bei der „Bergfahrt“ die Feuerbüchse der Lokomotive auch mit Wasser bedeckt war. Die kleinen Lokomotiven trugen firmenintern weibliche Vornamen. „Clara“, „Lotte“ und „Minna“ beförderten unermüdlich die beladenen Bimszüge in Richtung Block-Heimbach. Lotte, die kleinste und leistungsschwächste der Maschinen, hatte einen „Stotterfehler“. Es gelang nach Aussage eines ehemaligen Mitarbeiters der Firma Paul Dahm nie, ihre Dampfmaschine in einen gleichmäßigen „Takt“ zu bringen. Auf den Bimszügen fuhren zur Sicherheit Arbeiter als sogenannte „Bremsler“ mit. Sie bedienten die Spindelbremsen, mit denen die Kippwagen gebremst werden konnten. In Richtung Bimsgrube konnten die Männer im geschützten Führerstand der Lokomotive

mitfahren, bei der Rückfahrt des beladenen Zuges in die Fabrik waren sie jedoch auf den offenen Bremsständen der Loren allen Witterungsunbilden ausgesetzt. Die Länge der beladenen Bimszüge war abhängig vom Zustand der Gleise. War es trocken, bildeten bis zu einem Dutzend beladener Kastenloren den Zug. War es hingegen regnerisch und nass, verringerte sich die Anzahl der Loren. Verbrauchte Wasservorräte konnten in der Nähe des Auffahrdammes zur Feldbahnbrücke aufgefüllt werden. Dort befand sich neben den Gleisen ein Wasserbehälter auf einem Holzbalkengestell, der aus einer Quelle gespeist wurde.



Die beiden Dampflokomotiven der Firma Paul Dahm um 1930 mit ihren Bedienungsmannschaften in einer Bimsgrube im Gladbacher Feld. Die hintere Maschine, eine Lokomotive des Herstellers Jung-Jungenthal, ist mit einem so genannten „Kobel-Schornstein“ ausgerüstet, der den Funkenflug gering halten sollte. Die vordere Maschine stammt von Orenstein & Koppel.

Foto: Ernerth

Nach dem Zweiten Weltkrieg kamen für einige Jahre mehrere ehemalige „Heeresfeldbahn-Lokomotiven“ des Typs HF 130 C 5,5 als Zugmaschinen für die Kippwagen zum Einsatz. Die dreiachsigen Diesellokomotiven leisteten etwa 130 PS und waren während des Krieges von der Firma Gmeinder in Moosbach/Baden gebaut worden. Es waren die schwersten und stärksten Lokomotiven, die von der Firma Dahm im Rahmen des Bimsabbaus eingesetzt worden sind. Ein früherer Mitarbeiter der Firma Dahm erzählte dem Verfasser dieses Beitrages vor Jahren, dass die Maschinen als sogenannte „Dreikuppler“ (drei festgelagerte Achsen) aufgrund ihres großen Achsstandes Entgleisungsprobleme in den engen Gleisbögen des Feldbahngleises hatten. Um dem entgegenzuwirken, haben man diese Bögen mit Altöl „geschmiert“, das in einem Eimer auf der Lok mitgeführt wurde!

Mitte der Fünfzigerjahre ging die Feldbahnepoche bei der Firma Dahm zu Ende. Der Autor erinnert sich noch an die lange Reihe grau-brauner Holzkastenloren, die nach der Einstellung

des Feldbahnbetriebes neben der Einmündung der Gdingener Straße in den Mittelweg hinter einer Bimssteinmauer abgestellt standen. Ein Teil dieser Wagen wurde später noch einige Zeit von den Heimbachwerken eingesetzt, deren Feldbahngleis bis weit in die sechziger Jahre in Richtung Weis/Engers, fast parallel zur heutigen Trasse der Bundesstraße 42 verlief. Die beiden zuletzt eingesetzten Heeresfeldbahnlokomotiven wurden von der Nassauischen Kleinbahn in Braubach erworben, wo man sie noch bis zur Einstellung des Betriebes dieser Bahn im Jahre 1977 im täglichen Einsatz erleben konnte. Eine weitere Maschine dürfte an die Wiesbadener Firma Dyckerhoff verkauft worden sein und ist noch heute im Erzgebirgischen Schmalspurmuseum in Oberrittersgrün zu besichtigen.

Wenn auch das Kapitel Verkehrsgeschichte, das die „Schmalspurigen“ in Neuwied geschrieben haben, längst vorüber ist, so haben sie dennoch einen nicht unbedeutenden Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region geleistet. Erst der Lastkraftwagen, der die Feldbahnen an Geschwindigkeit übertrifft, sofort betriebsbereit ist und flexibel eingesetzt werden kann, beendete ihre Ära.

Benutzte Literatur/Quellen:

- Bims, 130 Jahre Rheinische Bimsindustrie, Neuwied 1981
- Christopher, Die Feldbahn, Gifhorn 1989
- Das Frankfurter Feldbahnmuseum, Frankfurt 1992
- Die wirtschaftsgeschichtliche Entwicklung der Stadt Neuwied, Neuwied 1927
- Felgenheier, Gladbach in alten Bildern, Horb 1991
- Lahr, Heimbach-Weis im Wandel der Zeit, Horb 1993
- Lawrenz, Feldbahnen in Deutschland, Stuttgart 1982
- Leicher, Heimbach-Weiser Heimatbuch, Koblenz 1961
- Moritz, Als noch das „Züchelche“ gemächlich zum Rhein rollte, Rhein-Zeitung vom 22. Juli 1998
- Moritz, „Ruinen erinnern an ein Stück Geschichte“, Rhein-Zeitung vom 3. März 1999
- Moritz, „Als die Bähnchen noch in die Bimskauil fahren“, unveröffentlichtes Manuskript
- Orenstein und Koppel Katalog No. 552 von 1900/1902 (Reprint)
- Roloff, Feldbahnen, Berlin 1950
- Schnug, Das Neuwieder Becken, Neuwied 1914
- Schütz, Der Bimsbau, Neuwied 1963

Stadtarchiv Neuwied, Bestand 1, Nr. 1461, 655; 126 Nr. 663, 664
 Stadtverwaltung Neuwied, Archiv