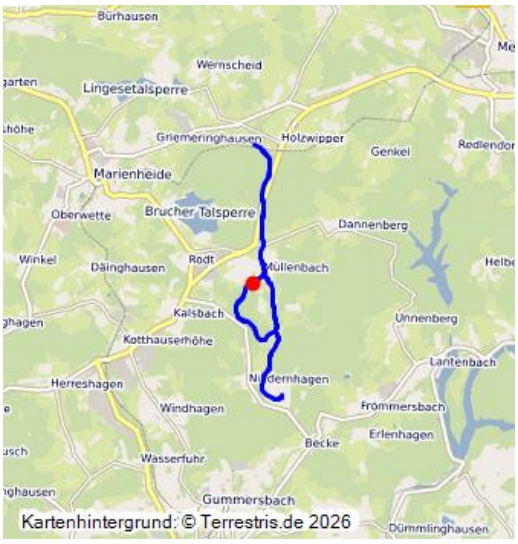
Feldbahn Holzwipper - Müllenbach - Berghof - Steinbrüche bei Niedernhagen

Schlagwörter: Feldbahn
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Gummersbach, Marienheide
Kreis(e): Oberbergischer Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Trasse der Feldbahn in Müllenbach (2021) - Rechts die Trasse nach Obernhagen, links der Abzweig zum Betriebshof
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Die Feldbahn verband die Steinbrüche der Bergisch-Märkischen Steinindustrie bei Niedernhagen mit dem Bahnhof Holzwipper an der Strecke von Meinerzhagen nach Dieringhausen. Zunächst mit Pferden und Diesellokomotiven betrieben, war sie ab 1911 elektrifiziert. Damit gehört sie zu den seltenen elektrifizierten Steinbruchbahnen.

Vorgeschichte
Die Steinbrüche im Oberbergischen Land waren gegen Ende des 19. Jahrhunderts einer der bedeutendsten Arbeitgeber der Region. Vor allem wurde Grauwacke abgebaut, die sich besonders für die Herstellung von Pflastersteinen sowie Schotter eignete. Allerdings lagen diese Steinbrüche abseits der vorhandenen Verkehrswege. Zunehmend gerieten die oberbergischen Betriebe ins Abseits, da sie ihre Waren nicht mehr zeitgemäß abtransportieren konnten. Die hohen Transportkosten gefährdeten langfristig die Existenzen der Betriebe.
Die Erzeugnisse mussten mit Pferdefuhrwerken meist über weite Entfernungen zum nächsten Bahnhof geschleppt werden. Dies änderte sich Ende des 19. Jahrhunderts mit der Eröffnung der Aggertalbahn, der Wiehltalbahn sowie der Kleinbahn von Engelskirchen nach Marienheide.

Die Region um Müllenbach lag jedoch immer noch weit entfernt von den nächsten Bahnhöfen. Es gab auch keine gut ausgebauten Straßen. Dies änderte sich erst 1891 mit der Eröffnung des Abschnittes der Volmetalbahn von Meinerzhagen nach Marienheide. In Holzwipper entstand ein Bahnhof mit Verlademöglichkeiten für die Steinbruchindustrie. Die Steine konnten nun mit Pferdefuhrwerken bis zum Bahnhof in Holzwipper transportiert werden.

Da die Vorteile einer Eisenbahn bekannt waren, die sich vor allem im Massenverkehr zeigten, plante die Bergisch-Märkische Steinindustrie den Bau einer Feldbahn von ihren Müllenbacher Steinbrüchen zum Bahnhof Holzwipper. Die Bergisch-Märkische-Steinindustrie (BMS) war 1887 von der Firma Cramer & Buchholz aus Kierspe-Rönsahl und dem Bauunternehmer Andreas Alfter aus Wipperfürth-Hagen gegründet worden. Beantragt wurde die Bahn 1898 und am 18. Mai 1899 konnte der Vertrag zum Bau und Betrieb mit der Gemeinde Marienheide abgeschlossen werden. Zugleich wurde festgelegt, dass Reichsgraf von Spee die Feldbahn unentgeltlich für seine Holztransporte mitbenutzen durfte. Mit dem Bau wurde unmittelbar begonnen, der Betrieb wird wohl noch 1899 aufgenommen worden sein. Die Schmalspurbahn wies eine Spurweite von 600 Millimetern auf.

Im Bahnhof Holzwipper gab es eine Verladerampe. Hier war eine Kippvorrichtung installiert, über deren herunterklappbare Rutsche die Ladung aus den Feldbahnloren in die Wagen der Staatsbahn gekippt werden konnten. Es wurden bis zu 105 Tonnen Pflastersteine an einem Tag verladen. Dazu waren sieben Feldbahnzüge erforderlich. Die meisten der Pflastersteine gingen in das Ruhrgebiet.
Die ursprüngliche Strecke verlief von Obernhagen über die vorhandene Straße nach Müllenbach und vor dort durch den Gervershagener Wald zum Bahnhof.

Betrieb bis 1911
Ab Ende 1906 wurden die Loren von Diesellokomotiven befördert, nicht mehr mit Pferden. Zur Aufgabe von zwei Wegeübergängen hatte man zu dieser Zeit in Müllenbach die Gleise verlegt.
Neben der Dieselloks gab es eine Dampflokomotive, die jedoch nur zwischen dem Maschinenhaus (Lokschuppen bzw. Werkstatt) in Müllenbach und den Steinbrüchen verkehrte. Weitere Informationen zu dieser Lok liegen nicht vor.

Elektrischer Betrieb 1911 bis 1941
Durch die vorgegebene Topographie war man gezwungen, bei der Trassierung auch Steigungen bis zu 1:25 zuzulassen. Das bedeutete, dass mit den vorhandenen Diesellokomotiven nur kurze beladenen Züge gefahren werden konnten, was wiederum die Transportkosten erhöhte. Daher wurde die Bahn mit 500 Volt Gleichstrom elektrifiziert und der Betrieb 1911 aufgenommen. Es wurden starke, 120 PS leistende Elektrolokomotiven gekauft, mit denen sich längere, wirtschaftliche vertretbare Züge abfahren ließen. Die vorhandenen Diesellokomotiven wurden weiter innerhalb der Steinbrüche eingesetzt.
Es ist nicht eindeutig zu belegen, ob die elektrifizierte Strecke über Müllenbach hinaus weiterging.

Zum 3. Oktober 1911 war die Bergisch-Märkische Steinindustrie von der Basalt-Actien-Gesellschaft in Linz (BAG) übernommen worden. Der BAG wurde vertraglich genehmigt, die Feldbahn bis zum Berghof zu verlängern, unter Benutzung des Weges von Obernhagen über Berghof in die Steinbrüche bei Niedernhagen. Die Bahn musste mitten durch den Ort Obernhagen verlegt werden, da eine alternative Trasse östlich des Ortes nicht gebaut werden konnte. Zur Nutzung des Weges musste auf einer Länge von rund 200 Metern eine bis zu vier Meter hohe bergseitige Stützwand errichtet werden. Auf der Talseite war die Mauer rund 50 Meter lang und ebenfalls bis zu vier Meter hoch. Beide Mauern sind heute noch efeubewachsen erhalten.

Hinter Obernhagen verläuft die Trasse durch das Waldgebiet und am östlichen Hang oberhalb von Berghof in Richtung Talbecke. Sie ist in Abschnitten heute noch vorhanden und endet im großen Talbecker Steinbruch. Dieser Streckenabschnitt wies zwei kleine Tunnel und mehrere Überführungen auf.

Um weitere Steinbrüche im Raum zwischen Obernhagen und Müllenbach anschließen zu können, wurde eine neue Trasse nördlich von Obernhagen bis zum Betriebsgelände bei Müllenbach erbaut.
1912 wurde auch überlegt, das noch existierende Gleis entlang des Weges von Müllenbach nach Obernhagen wieder in Betrieb zu nehmen. Dies verhinderten Einsprüche aus Müllenbach und der Beginn des Ersten Weltkrieges 1914.

Eine nur vorübergehende Streckenerweiterung gab es im Zusammenhang mit dem Bau der Brucher Talsperre. Sie wurde aus hammerrechten Bruchsteinen aus den Müllenbacher Steinbrüchen errichtet. Zum Transport der Steine verlegte man um 1913 Gleise durch den Gervershagener Forst bis zur Baustelle. Nach Fertigstellung der Staumauer 1914 wurden die Gleise wieder abgebaut.

Im Ersten Weltkrieg gingen die Transportleistungen deutlich herunter. Wurden 1913 noch knapp 17.000 Tonnen Pflastersteine und etwa 63.500 Tonnen Schotter verladen, waren es 1919 noch 4.300 Tonnen Pflastersteine und 19.800 Tonnen Schotter. Mit der nach dem Krieg wieder aufblühenden Wirtschaftsentwicklung hatten sich die Transportmengen bis 1922 wieder normalisiert.
Gegen Ende der 1930er Jahre profitierten die Steinbruchbetriebe zunächst von den Baumaßnahmen der nationalsozialistischen Führung. Doch mit Beginn des Zweiten Weltkrieges 1939 wurden immer mehr Mitarbeiter zum Kriegsdienst abgezogen. Der Arbeitskräftemangel führte zu erheblichen Betriebseinschränkungen. Zugleich ging der Absatz von Pflastersteinen zurück, da immer mehr Straßen asphaltiert wurden.
Das bedeutet, dass sich der Betrieb der Steinbrüche nicht mehr lohnte. Und damit entfiel auch der Betriebszweck der Feldbahn. Sie wurde 1941 stillgelegt und mit Einsatz von französischen Kriegsgefangenen abgebaut. Gleise und Fahrzeuge fuhr man in die Normandie, wo sie beim Bau des Atlantikwalls eine weitere Verwendung fanden. Später kamen sie wohl noch auf die Insel Jersey.

Betriebsstellen und Betriebsmittel
Entsprechend dem Zweck und der Bauart gab es keine Bahnhöfe oder andere Einrichtungen für einen Personenverkehr.
Südwestlich von Müllenbach lag der Betriebsmittelpunkt der Bahn, hier gab es einen zweiständigen Lokschuppen, der noch existiert (heute Schießstand des Schützenvereins Müllenbach). Oberhalb des Schuppens stand ein Werkstattgebäude.

Die Verladestation lag am westlichen Ende des Bahnhofes Holzwipper.

Lokomotiven
Über die Diesellokomotiven liegen nur wenige Informationen vor. Beide wurden von der Maschinenfabrik Deutz hergestellt. Nach den Lieferunterlagen wurde eine 1906 ausgeliefert. Sie wurde später nach Frankreich verkauft. Die zweite kam im Januar 1908 an die Bergisch-Märkische Steinindustrie. Sie kam später nach Berlin, Neustadt und Karthaus.

Die BAG kaufte 1911 bei der Berliner Firma Siemens-Schuckert zwei elektrische Lokomotiven. Eine hatte zwei Achsen, die andere vier Achsen in zwei Drehgestellen. 1912 bezog man eine dritte, ebenfalls vierachsige Elektrolok. Die beiden großen Loks wogen 20 Tonnen, die durch die vier Achsen auf die relativ schwachen Feldbahngleise verteilt werden konnten. Die Drehgestelle ermöglichten das sichere Durchfahren der engen Gleisradien. Sie leisteten 120 PS.
Die kleinere, zweiachsige Lok wog elf Tonnen und leistete 60 PS.
Die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Feldbahn erfolgte etwa zeitgleich mit dem Anschluss von Müllenbach an die öffentliche Stromversorgung. Die BAG war einer der ersten Nutzer. Den Wechselstrom wandelte man mit einem Umformer in die Betriebsspannung von 500 Volt Gleichstrom um. Das Trafohaus errichtet man nahe am Lokschuppen.
Für den Transport der Ladung standen sowohl Holzkipploren als auch Muldenkipploren und Trichterloren zur Verfügung.

(Horst Kowalski, Bergneustadt / Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2021)

Hinweis
Der Text basiert überwiegend auf der Publikation von Horst Kowalski mit Ergänzungen von Axel Johanßen. Die Kartierung der Strecke basiert auf der Topographischen Karte von 1936-45.

Internet
www.bahn-express.de: Magazin für Werkbahnfreunde, private Seite (Abgerufen: 2.2.2021)

Literatur

Koch, Sascha; Kowalski, Horst; Marschner, Christoph; Post, Heinz; Stock, Karl E.; Strack, Klaus (2005): Eisenbahnen im Oberbergischen und die Geschichte des Bahnbetriebswerkes Dieringhausen. S. 428-439 (Horst Kowalski), Nümbrecht.

Feldbahn Holzwipper - Müllenbach - Berghof - Steinbrüche bei Niedernhagen

Schlagwörter: Feldbahn
Ort: Marienheide, Gummersbach
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1898 bis 1900, Ende 1941
Koordinate WGS84: 51° 03 56,51 N: 7° 34 32,73 O / 51,0657°N: 7,57576°O
Koordinate UTM: 32.400.204,90 m: 5.658.095,51 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.400.239,57 m: 5.659.918,63 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Horst Kowalski, Claus Weber, „Feldbahn Holzwipper - Müllenbach - Berghof - Steinbrüche bei Niedernhagen“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-327336 (Abgerufen: 2. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR
Qualität für Menschen

HESSEN

SH
Schleswig-Holstein
Der echte Norden

RheinlandPfalz

Rheinischer Verein
Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz