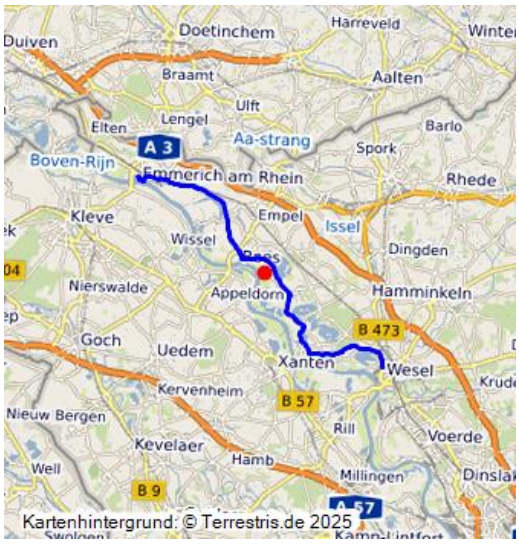
Kleinbahn von Wesel über Rees nach Emmerich, 1914-1945

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Emmerich am Rhein, Rees, Wesel
Kreis(e): Kleve (Nordrhein-Westfalen), Wesel
Bundesland: Nordrhein-Westfalen

Rees, Betriebshof der Kleinbahn Wesel-Rees-Emmerich (1914). Betriebseröffnung am 25. Mai 1914
Fotograf/Urheber: Unbekannt



Die Kleinbahn verband am rechten Niederrhein die Städte Wesel, Rees und Emmerich und die an der Strecke liegenden Dörfer und Hofanlagen. Sie stellte die Verbindungen vom Land in die Städte und die Bahnhöfe der Staatsbahnen her. Die erste Strecke eröffnete man 1914, die Bahn wurde kriegsbedingt 1945 eingestellt.

Vorgeschichte

Die Kleinbahn Rees-Empel, als dampfbetriebene Schmalspurbahn 1897 eröffnet, bildete gleichsam das Vorbild für die Planungen von 1908, die Städte Wesel, Rees und Emmerich mit den rechtsrheinischen Dörfern zu verbinden. Um einen einfacheren Güterverkehr abwickeln zu können, wurde 1909 der Bau einer regelspurigen Eisenbahn empfohlen. Der Beschluss des Kreistages des Kreises Rees umfasste schließlich den Bau einer elektrischen, normalspurigen Kleinbahn, die ursprünglich bis Emmerich-Hüthum verkehren sollte.

Mit dem Bau und der Betriebsführung beauftragte man die Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk AG (RWE), verpachtet für 60 Jahre. Die Konzession für den ersten Abschnitt zwischen Wesel und Rees erhielt man 1912, die für den zweiten Abschnitt von Emmerich nach Rees erst 1916. Somit konnte man zunächst am 25. Mai 1914 den Abschnitt zwischen Wesel und Rees eröffnen.

Es handelte sich um eine typische Kleinbahn, der die RWE ihr Gepräge gab. Die Strecke war eingleisig, überwiegend auf eigenem Bahnkörper neben Straßen oder auf flachen Dämmen durch Rheinwiesen und Altarmrinnen. Für die Oberleitung gab es Gittermasten mit einfachen Auslegern. Allerdings verwendete man eine Hochkettenfahrleitung, die aus einem Tragseil und darunter dem eigentlichen Oberleitungsseil bestanden. Dies war vermutlich den manchmal doch etwas rauen Witterungsverhältnissen am Unteren Niederrhein geschuldet.

Betrieb bis 1945

In Wesel begann die Bahn am Kleinbahnhof, der nördlich der Bahnstrecke von Wesel nach Venlo lag, heute Reeser Landstraße

(Höhe Kreispolizei bzw. Kreishaus). Hier hatte man nur ein Umsetzgleis errichtet, zusätzlich gab es ein Übergabegleis mit Verbindung zur Staatsbahn. Die Querung der Staatsbahn wurde u.a. aus strategischen Gründen nicht zugelassen, da Wesel noch Festungsstadt war. An der Strecke wurden an mehreren Stellen Ausweichgleise angelegt, die dem Kreuzen von Personen- und Güterzügen dienten: Wesel Feldmark, Flüren Waldschänke, Diersfordt Kockshof, Bislich Mühlenfeld, Vissel, Overkamp Weiche, Mehr Weiche, Haffen Molkerei, Wolfersam, Reeser Eiland.

In Rees entstand der zukünftige betriebliche Mittelpunkt. Hier baute man ein Empfangsgebäude, einen Güterschuppen, ein fünfgleisiges Depot, eine Werkstatt mit einem Gleis und ein Verwaltungsgebäude.

Die Kleinbahn Rees-Empel, die Verbindung vom Staatsbahnhof nach Rees herstellte, nutzte nach ihrer Umspurung den Bahnhof, die Wagenhalle und die Werkstatt mit. Auf ihr kamen auch Güterwagen von der Staatsbahn auf die Bahn nach Wesel.

Der Bau der Fortsetzung der Bahn von Rees nach Emmerich verzögerte sich durch die Umstände im Ersten Weltkrieg. Dennoch konnten weiter Gleise verlegt werden. Auf diesen eröffnete man 1914 einen dampflokbetriebenen Verkehr sonntags bis Vrasselt. Die Verlängerung bis Emmerich, Löwenberger Tor, bediente man auf diese Weise ab 1915, bis der Verkehr hier kriegsbedingt 1916 wieder eingestellt wurde.

Obwohl der Kreis Rees 1916 die Konzession für die Strecke von Emmerich nach Rees erhalten hatte, konnte die Strecke noch nicht eröffnet werden. Wegen des Kupfermangels in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg verlegte man im November 1919 die Stromleitung bis Vrasselt und am 13. Mai 1921 bis Emmerich, Steintor; die jeweiligen Streckenabschnitte wurden mit elektrisch betriebenen Zügen bedient. Die gesamte Strecke von Wesel nach Emmerich war 39,8 Kilometer lang. Auf dem Abschnitt bis Emmerich gab es bei Speldorp und Vrasselt Heering Ausweichen und Ladegleise. Güterwagen konnten im Bahnhof *Emmerich Übergabe* über ein Verbindungsgleis auf die Staatsbahn wechseln. Hier gab es auch eine Wagenhalle mit vier Gleisen. Zudem bestand hier Anschluss an die schmalspurige Kleinbahn Emmerich-Zutphen, betrieben von der Tramweg Maatschappij Emmerik-Zutphen (kurz ZE).

Zwischen dem Betriebsbahnhof in Emmerich und der Endstelle liefen die Gleise im Straßenpflaster und führten durch die Reeser Straße, Bahnhofstraße, Kaßstraße und Steinstraße bis zum Steintor. Am Endpunkt in Emmerich, Steintor verfügte man nur über ein Umsetzgleis.

Haltepunkte und Betriebsstellen

- Wesel Breiter Weg (Haltepunkt vor dem nördlichen Bahnübergang; Bahnkilometer 0,0)
- Wesel Ziegelei (Kreuzungsgleis, Ladungsgleis Ziegelei Bloch)
- Wesel Feldmark (Ladegleis Ziegelei Glückauf)
- Flüren (Bahnkilometer 3,5)
- Flüren Waldschänke (Kreuzungsgleis und stumpfes Ladegleis)
- Diersfordt Kockshof
- Rosenallee
- Lenders
- Mars (Kreuzungsgleis und stumpfes Ladegleis)
- Hegmann
- Leckerfeld
- Bislich Mühlenfeld (Kreuzungsgleis und stumpfes Ladegleis; Bahnkilometer 9,6)
- Geldermann (Bahnkilometer 11,0)
- Vissel Trafo
- Vissel (Kreuzungsgleis und stumpfes Ladegleis; Bahnkilometer 12,2)
- Vahnum (Bahnkilometer 13,7)
- Overkamp Bettenhof (Bahnkilometer 14,7)

- Overkamp Weiche (Kreuzungsgleis und stumpfes Ladegleis; Bahnkilometer 15,5)
- Mehr Weiche (Kreuzungsgleis und stumpfes Ladegleis; Bahnkilometer 16,7)
- Haffen Molkerei (Bahnkilometer 17,5)
- Haffen
- Haffen Weiche (Kreuzungsgleis und stumpfes Ladegleis; Bahnkilometer 18,1)
- Deckershof (Bahnkilometer 20,2)
- Wolfersom (Kreuzungsgleis; Bahnkilometer 21,5)
- Bergswick
- Reesereiland (Bahnkilometer 22,8)
- Rees Falltor (Einmündung der Bahnstrecke von Empel)
- Rees Betriebshof (Endpunkt; Bahnkilometer 23,8)
- Speldorp (Kreuzungsgleis, stumpfes Ladegleis; Bahnkilometer 26,5)
- Bienen (Kreuzungsgleis, stumpfes Ladegleis; Bahnkilometer 28,5)
- Praest Haus May (Kreuzungsgleis, stumpfes Ladegleis; Bahnkilometer 31,5)
- Vrasselt (Kreuzungsgleis, stumpfes Ladegleis, Anschlussgleis; Bahnkilometer 33,8)
- Emmerich Wagenhalle ((Kreuzungsgleis, Ladegleis, Übergabegleis zur Staatsbahn; Bahnkilometer 37,0)
- Emmerich Bf (Bahnkilometer 38,0)
- Emmerich Fischtor (Bahnkilometer 39,0)
- Emmerich Steintor (Umsetzgleis; Bahnkilometer 39,8)

Die Fahrzeit zwischen den Endpunkten betrug 110 Minuten, es wurde in der Regel stündlich gefahren. Zu Beginn standen sieben Personentriebwagen, vier Beiwagen und zwei Elektroloks für den Güterverkehr zur Verfügung. Die kleinen Elloks, gebaut von der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft (AEG), hatte man von der Kleinbahn Siegburg-Zündorf an den Niederrhein umgesetzt. Die Personenwagen hatte die Fa. Waggon-Fabrik AG, Uerdingen mit elektrischer Ausrüstung von AEG neu gebaut. 1921 kamen noch drei zweiachsige Triebwagen hinzu.

Im Zweiten Weltkrieg gab es zahlreiche Zerstörungen, den Verkehr stellte man daraufhin am 24. Februar 1945 vollständig ein. Bis zum Ende des Krieges waren Betriebsgebäude, große Abschnitte der Gleise sowie die Betriebsmittel zerstört.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde die neue Bahn zwischen Wesel und Rees erst am 9. Juni 1951 wieder eröffnet. In Rees stehen noch Teile der Depotbauten und werden für Busse der Niederrheinischen Verkehrsbetriebe AG, kurz NIAG, genutzt.

(Claus Weber, 2013)

Internet
de.wikipedia.org/wiki/Kleinbahn Wesel-Rees-Emmerich (Abgerufen: 21.5.2013)

Literatur

Hantsche, Irmgard (2005): Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes am unteren Niederrhein bis zum Ersten Weltkrieg. In: Becks, Jürgen u. Roelen, Martin Wilhelm (Hrsg.): Eisenbahnen am Niederrhein, S. 21-53. Wesel.

Heusinkveld, Evert (2013): Die Kleinbahnen Rees - Empel und Wesel - Rees - Emmerich. Nordhorn.

Höltge, Dieter; Kochems, Michael (2004): Niederrhein. (Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 9.) S. 355-360, Freiburg.

Höpfner, Hans-Paul (1986): Eisenbahnen. Ihre Geschichte am Niederrhein. S. 93-96, Duisburg.

Reimann, Wolfgang W.; Frenz, Eckehard (1975): Die Bahnen des RWE. S. 93-97, Gräfeling.

Roos, Dieter (1987): Kleinbahnen im Raum Emmerich. Emmerich.

Wolff, Gerd; Riedel, Lothar (1998): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 5: Nordrhein-Westfalen: Nordwestlicher Teil. S. 284-295, Freiburg.

Kleinbahn von Wesel über Rees nach Emmerich, 1914-1945

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke
Fachsicht(en): Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:25.000 (kleiner als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Geländebegehung/-kartierung, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1914, Ende 1945
Koordinate WGS84: 51° 44 56,46 N: 6° 25 51,5 O / 51,74902°N: 6,43097°O
Koordinate UTM: 32.322.664,10 m: 5.736.246,81 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.529.806,53 m: 5.735.065,81 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: „Kleinbahn von Wesel über Rees nach Emmerich, 1914-1945“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-CW-20130520-0003 (Abgerufen: 4. Dezember 2025)

Copyright © **LVR**