Kleinbahn von Rees nach Empel, 1915-1966

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Rees
Kreis(e): Kleve (Nordrhein-Westfalen)
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Die straßenbahnähnliche Kleinbahn verband den Bahnhof Empel an der Strecke von Oberhausen nach Arnheim mit der Stadt Rees am Rhein. Sie war eng verbunden mit der Kleinbahn Wesel-Rees-Emmerich, mit der sie eine gemeinsame Strecke in Rees und den Betriebshof teilte. Die Betriebsführung beider Bahnen hatte die Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk AG (RWE) bis 1966.

Die Kleinbahn war am 5. Oktober 1897 als Stadt Reeser Anschlussbahn eröffnet worden. 1910 beschloss man, die Bahn auf Normalspur (1435 Millimeter) umzuspuren und die Bahn zu elektrifizieren. Und am 1. Juli 1911 wurde die Betriebsführung der RWE übertragen. Hintergrund waren die geplante Elektrifizierung und der anstehende Bau der Kleinbahn Wesel-Rees-Emmerich. Zugleich erhielt die RWE den Auftrag, die Bahn umzuspuren.

Der elektrische Betrieb bis 1945
Die Genehmigung zum Umbau der Bahn wurde 1911 erteilt, aber erst 1914 begann man mit dem Umbau. Den Meterspurverkehr stellte man zum 15. Mai 1914 ein.
Die neue Strecke lag weitgehend auf eigenem Bahnkörper und hatte eine Betriebslänge von 5,3 Kilometern. 320 Meter davon wurden gemeinsam mit der Kleinbahn Wesel-Rees-Emmerich genutzt. Gleichzeitig gab man die ursprüngliche Strecke zum Reeser Marktplatz auf. Haltestellen gab es in Rees, Weseler Straße, Oldenkott, Schwarzer Weg und Bahnhof Empel-Rees, Ladestellen für den Güterverkehr in Rees, Betriebsbahnhof und am Bahnhof Empel-Rees.

Der planmäßige Verkehr auf der neuen Bahn begann am 28. Februar 1915. Dafür standen drei zweiachsige elektrische Triebwagen für den Personenverkehr, ein zweiachsiger Postbeiwagen 103 und eine zweiachsige Elektrolokomotive von AEG für den Güterverkehr zur Verfügung. Die Personentriebwagen entsprachen denen der Kleinbahn Wesel-Rees-Empel. 1921 wurde ein passender Beiwagen mit der Nummer 55 beschafft. Der Betriebsbahnhof befand sich in Rees.
Die Triebwagen stellten die Verbindung vom Staatsbahnhof nach Rees sicher. Die Fahrten waren auf den Fahrplan der Staatsbahn ausgerichtet, werktags 19 mal, sonntags 17 mal.
Im Zweiten Weltkrieg wurde der Betriebsbahnhof in Rees am 23. Oktober 1944 nahezu vollständig zerstört, die hier stationierten Triebwagen erlitten Totalschaden; die Fahrleitung war abgerissen. Lediglich die Güterzuglok 15 und die Gleise bleiben weitgehend erhalten.

Betrieb ab 1945
Mit einer von der Reichsbahn geliehenen Dampflok der Baureihe 91 und einem Reisezugwagen wurde der Betrieb Mitte 1945 wieder aufgenommen. Den Güterverkehr besorgte eine kleine Diesellokomotive.
Den elektrischen Verkehr eröffnete man am 29. Dezember 1950 mit zwei Triebwagen. Es handelte sich zwei 1909 bei der Firma Allan & Co's Koninklijke Fabrieken van Meubelen en Spoorwegmaterieel in Rotterdam gebaute Wagen, die 1949 von der niederländischen NV Nederlandsche Buurtspoorweg-Maatschappij (NBM) gekauft wurden. Die Wagen fuhren bis zu deren Einstellung auf der Strecke von Utrecht nach Zeist. Hinzu kam ein Beiwagen 125, der ebenfalls von der NBM übernommen worden war, aber nur als Arbeitswagen eingesetzt wurde.

Im Jahre 1952 gab es werktags elf, sonntags acht Zugpaare, wieder ausgerichtet auf den Verkehr der Deutschen Bundesbahn; drei Züge hatten Postbeförderung. Die Fahrzeit betrug rund 15 Minuten.

Haltepunkte und Betriebsstellen

- Rees Betriebshof (Endpunkt)
- Falltor Abzweig
- Weseler Straße
- Siedlung
- Oldenkott
- Rees Feldmark (Kreuzungsgleis)
- Schwarzer Weg
- Schloss Empel
- Bf Empel (Endpunkt vor dem Bahnhof, mit Umsetzgleis, Gleis zum Güterschuppen, Übergabegleis zur Staatsbahn / zur Bundesbahn

Zum 1. April 1961 ging das Eigentum auf den Kreis Rees über. In der Folge wurde der Vertrag mit der betriebsführenden RWE gekündigt, der Personenverkehr am 30. April 1966, der Güterverkehr am 31. Dezember 1961 eingestellt. Der Triebwagen 1 von 1909, der Postbeiwagen 103 und die Ellok 15 von 1914 wurden 1966 bis 1967 verschrottet. Bis 1967 wurde die Strecke abgebaut.

Den Personenverkehr übernahmen Busse der Kreis Reeser Verkehrsgesellschaft, heute wird der Verkehr durch die Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG, kurz NIAG, durchgeführt. Der Triebwagen 2 und Beiwagen 125 von 1909 kamen 1965 an die Stichting Trammuseum en Reilvervoer Nederland, sie wurden 1970 verschrottet.

(Claus Weber, 2013)

Internet
de.wikipedia.org Kleinbahn Rees-Empel (Abgerufen: 12.3.2013)

Kleinbahn von Rees nach Empel, 1915-1966

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke
Fachsicht(en): Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:25.000 (kleiner als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1915, Ende 1966
Koordinate WGS84: 51° 46 41,95 N: 6° 24 29,75 O / 51,77832°N: 6,40826°O
Koordinate UTM: 32.321.212,66 m: 5.739.560,49 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.528.219,98 m: 5.738.317,00 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 Rees nach Empel, 1915-1966“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-CW-20130520-0006 (Abgerufen: 4. November 2026)

Copyright © **LVR**