

Reiner Bimmermann

# Güterverkehr auf den elektrischen Kleinbahnen im Aachener Raum

Das Erscheinungsbild der Kleinbahnen deckt ein breites Spektrum ab: Manche wirkten recht großzügig wie Nebenbahnen der Staatsbahn, manche lehnten sich optisch ganz an Feldbahnen an und wieder andere waren von einer Straßenbahn äußerlich nicht zu unterscheiden. Das Erscheinungsbild der meisten Kleinbahnbetriebe lag jedoch irgendwo zwischen den genannten 3 Polen. Für die museale Aufarbeitung des Kleinbahn-Themas ist es wichtig, daß man sich über die Breite dieses Spektrums, von dem die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf nur einen winzigen Ausschnitt repräsentiert, bewußt ist. Sonst kommt es zu Unterlassungen. Der folgende Beitrag kann das Bewußtsein schärfen, denn er behandelt sehr straßenbahnähnliche Kleinbahnen, die konsequenterweise ab 1. Januar 1909 auf Straßenbahnkonzession führen.

## Entwicklung der Kleinbahnen in und um Aachen

Schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war Aachen durch die erste, große internationale Eisenbahnlinie Köln - Antwerpen mit der „weiten Welt“ verbunden worden. Von der neuen Verkehrsverbindung profitierten neben den Kaufleuten in Aachen auch der aufstrebende Fremdenverkehr und hier für Aachen spezifisch der Kurbetrieb. Wegen seiner warmen Quellen - schon die römischen Legionäre erholten sich hier

von den Gemetzeln mit den Germanen - war Aachen damals Anlaufpunkt für Leidende aus ganz Europa und die neue Eisenbahn brachte mit jedem Zug neue Gäste nach „Aquis granum“, wie die Römer nach dem keltischen Wassergott Granus den sumpfigen Talkessel am Fuß der Eifel nannten.

So waren die Fiaker, die den Verkehr zwischen den Bahnhöfen und der Stadt und den zahlreichen Kurhotels vermittelten, schon bald dem Ansturm der Besucher nicht mehr gewachsen, und

die Stadtväter begannen sich nach einem moderneren Verkehrsmittel umzusehen, das sie in Gestalt einer Pferdeisenbahn schon bald gefunden hatten.

Die Verhandlungen um den Bau einer Pferdebahn in Aachen zogen sich insgesamt 7 Jahre, von 1873 bis 1880, hin. Dann war man sich mit dem Konzessionär, einem königlichen Kommissionsrat aus Berlin, handelseinig geworden, und binnen 3 Jahren entstand ein über 20 km langes Netz, das einige Jahre später bis ins Ausland, zur schon holländischen Gemeinde Vaals, verlängert wurde. Mit 24,3 km reiner Strecken- und einer Gleislänge von 26,7 km erreichte es 1891 seine maximale Ausdehnung. 45 Pferdebahnwagen waren vorhanden, von denen aber nie mehr als 30 gleichzeitig im Einsatz standen. Wegen der starken Steigungen schon im Aachener Stadtgebiet war die Pferdebahn in Normalspur angelegt worden, so daß 2 Pferde bequem zwischen den Gleisen laufen konnten. Bis auf eine kurze Stichstrecke mußte überall zweispännig gefahren werden, und so war der Pferdebestand immer sehr hoch - zwischen 150 und 170 Tieren - was den Betrieb nachhaltig verteuerte. Daher sah man sich ab 1892 nach anderen Antriebsarten um und entschied sich 1894 schließlich für die elektrische Traktion, die vielerorts stark im Kommen war. Ferner konnten nun auch Strecken zu den Aachener Landgemeinden gebaut werden, denn allein mit Pferdekraft konnten die starken Steigungen aus dem Aachener Talkessel heraus nicht bewältigt werden.

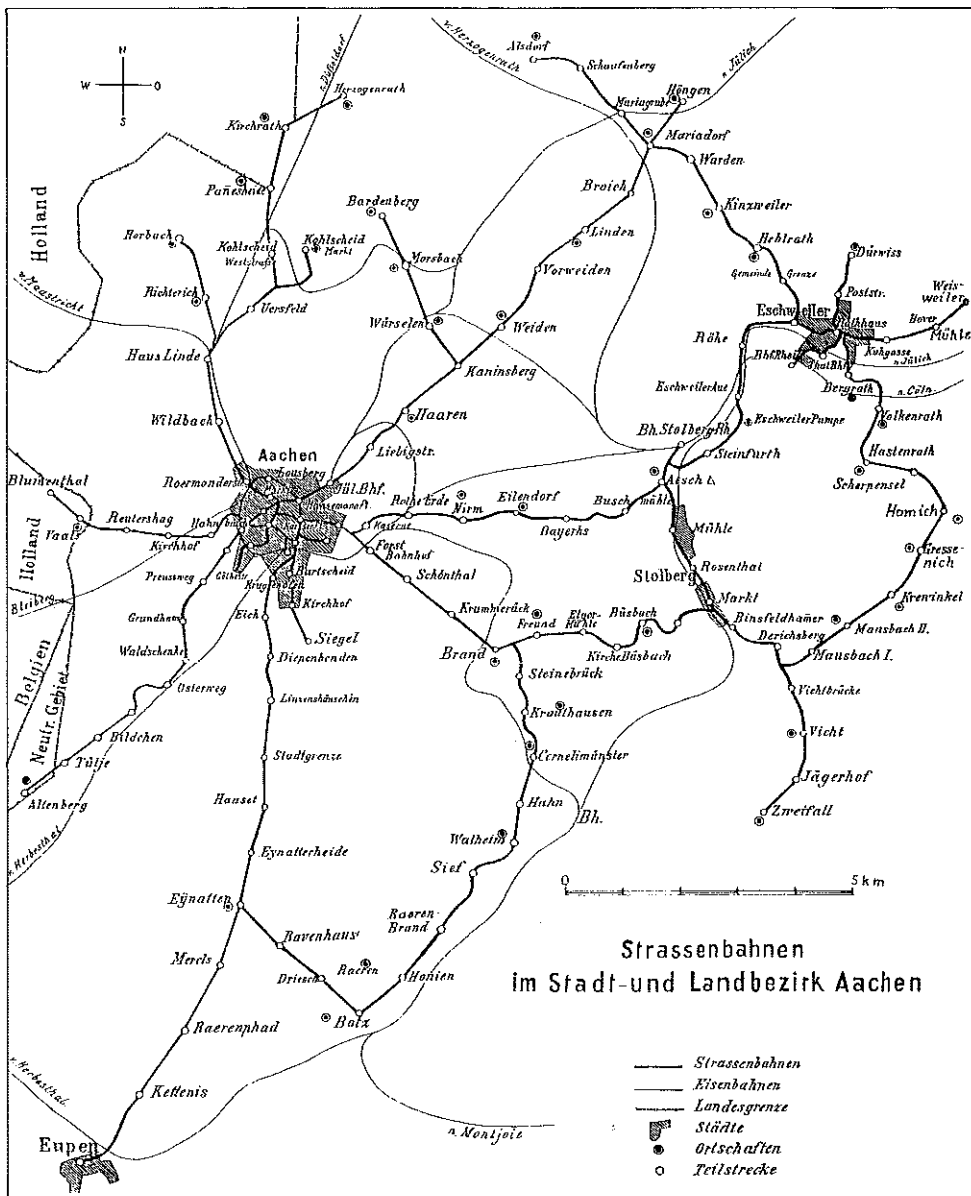
Durch das preußische Kleinbahngesetz von 1892 ließ sich dieses Vorhaben noch weiter vereinfachen, konnte man sich nun endlich dem dauernden Störenfried in Form der städtischen Polizeibehörden entziehen und war nun allein der königlichen Eisenbahndirektion in Köln gegenüber verantwortlich.

Aus Kostengründen wählte man für das geplante Kleinbahnnetz die Meterspur und das in weiser Voraussicht, denn fast 30 km des insgesamt über 160 km langen Netzes lagen auf eigenem Bahnkörper. Der Grundstückserwerb gestaltete sich bei der Meterspur doch einfacher und billiger als bei einer normalspurigen Anlage. Bis zu Beginn des ersten Weltkrieges wurde das Netz kontinuierlich vergrößert, 1914 erreichte es eine Ausdehnung von 164 km Strecken- und 194 km Gleislänge.

Im Jahr 1907 waren 60,4 km Strecke als „Straßenbahn“ und 72,6 km als „nebenbahnähnliche Kleinbahn“ konzessioniert. Ein Jahr später beliefen sich letztere noch auf 26,6 km und 1909 betrieb die Aachener Kleinbahn-Gesellschaft (AKG) buchmäßig nur noch „Straßenbahnen“, der Firmenname blieb aber bis 1942 erhalten.

Streckennetz der Aachener Kleinbahn-Gesellschaft und der Rheinischen Elektrizitäts- und Kleinbahn-AG im Jahre 1909

Alle Abb. ohne Namensnennung aus Slg Bimmermann



Dieses Verwirrspiel hat seine Ursache darin, daß bis nach dem ersten Weltkrieg der Begriff »Kleinbahn« alle »Straßenbahnen«, »nebenbahnähnliche Kleinbahnen« und »Privatanschlußbahnen« in Preußen umfaßte. Erst später erhielten die Straßenbahnen einen eigenen Rechtsrahmen und galten fortan nicht mehr als Kleinbahnen [DME 4/89, S.27].

Die »Rheinische Elektrizitäts- und Kleinbahn-AG« (REKA) betrieb als zweites Nahverkehrsunternehmen ab 1902 Straßenbahnen im Aachener Nordraum, an deren Bau und Betrieb die AKG kein Interesse gezeigt hatte. Diese Linien waren von Anfang an als »Straßenbahnen« konzessioniert, obwohl sie vom Charakter her eher elektrische »nebenbahnähnliche Kleinbahnen« waren.

Schon 1907 übernahm die AKG die Aktienmehrheit der REKA und ein Unterschied zwischen den beiden Gesellschaften war schon bald nicht mehr festzustellen. Nur bilanzmäßig wurde hier noch eine Trennlinie gezogen, die erst 1942 durch die Fusion von AKG und REKA sowie Gründung der »Aachener Straßenbahn- und Energieversorgung-AG« (ASEAG) wegfiel. Auf diesem total 210 km langen Kleinbahn- bzw. Straßenbahnnetz wurde neben dem Personenverkehr ab 1898 auch ein überaus interessanter Güterverkehr abgewickelt.

### Der Güterverkehr

Am 13. Juni 1898 ging der erste Gleisanschluß der AKG in Betrieb: Die Steinkohlengrube Teut in Grevenberg an der Strecke zwischen Würselen und Morsbach. Die Zeche »Reserve« in Nothberg nahm am 23. Dezember 1898 ihren Gleisanschluß in Betrieb. Im selben Jahr hatte auch das Hüttenwerk »Rothe Erde« einen Gleisanschluß an die AKG eröffnet, über den die AKG ihr Schienenmaterial bezog.

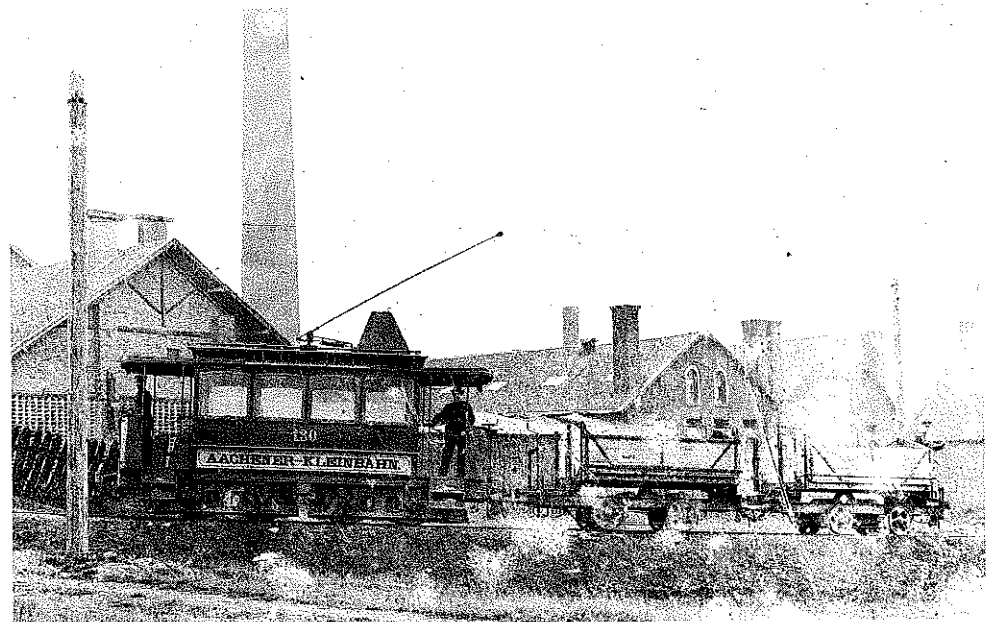
1899 haben schon 18 Betriebe insgesamt 3,7 km Anschlußgleis zur AKG:

- 4 Steinbrüche, dabei handelt es sich eventuell um die Betriebe Heinrich und Johann Bartz sowie Franz Schmitz in Hamich und Martin Kellen u. Robert Reidt in Bernhardshammer,

- Stolberger AG für feuerfeste Produkte in Forst,
- 2 Fabriken für feuerfeste Steine in Eschweiler und Stolberg,
- 2 Übergabebahnhöfe zur Staatsbahn (Rothe Erde, Eschweiler-Thal),
- Zeche »Anna« in Alsdorf,
- Zeche »Reserve« in Nothberg,
- Ringofenziegelei in Linden,
- Eschweiler Dampf-Ziegelei in Eschweiler,
- Sandgrube in Gressenich,
- Sandgrube Kuckelkorn in Eilendorf,
- Hütte »Rothe Erde«,
- Postamt Stolberg und
- Wollwäscherei in Stolberg-Atsch.

1902 kommen 3 Zechen als Anschließer an die REKA-Strecke hinzu. Das Hüttenwerk »Rothe Erde« und eine Ziegelei in Linden bauen vor 1909 ihre Anschlußgleise wieder ab. 1909 sind daher noch 16 Anschlüsse an die AKG mit 3,3 km Gleis in Betrieb.

Steinbruch Kellen  
Birnfeldhammer



### Kleinbahn-Güterzug.

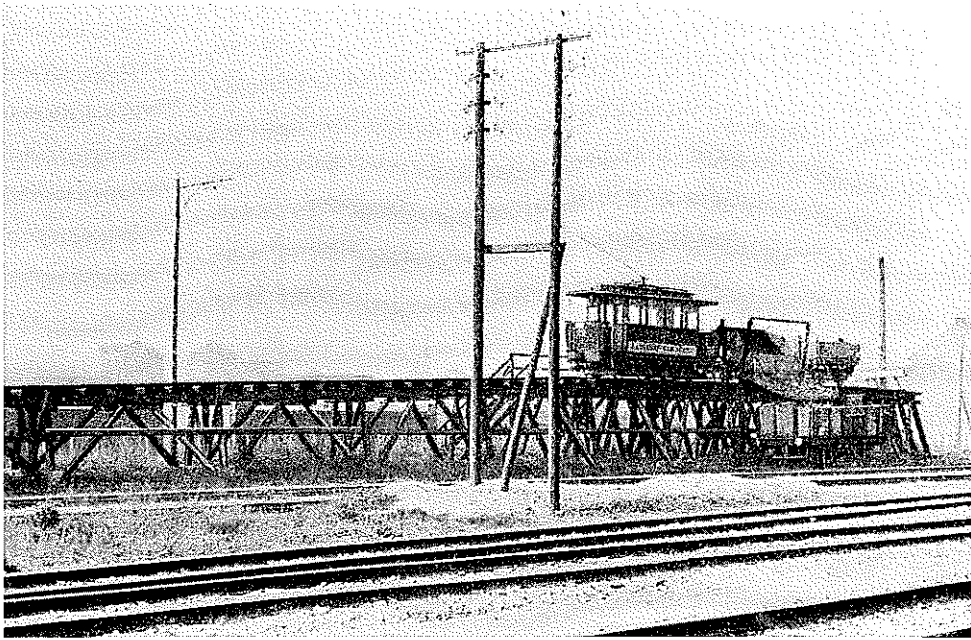
Oben: Auch die Beladung der Schüttgüter war 1917 bereits mechanisiert. Tw 95 mit 2 offenen Kippnern an der Schüttrutsche des Anschlusses Steinbruch Kellen in Bernhardshammer.

Mitte: Tw 130 mit 2 Kippwagen im Anschluß der »Eschweiler Dampf-Ziegelei«.

Unten: Mit »Kleinbahn-Güterzug« wurde diese Aufnahme beschriftet, doch es scheint sich eher um eine Rangierbewegung zu handeln. Tw 89 mit 2 Güterwagen wahrscheinlich im Übergabebahnhof Eschweiler-Thal in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts. Der geschlossene Güterwagen besitzt Drehtüren statt der sonst üblichen Schiebetüren. Er ist beschriftet mit:

Gew. d. W. 3750kg  
Ladegew. 5000kg  
Tragf. 5250kg  
Radst. 2,50m

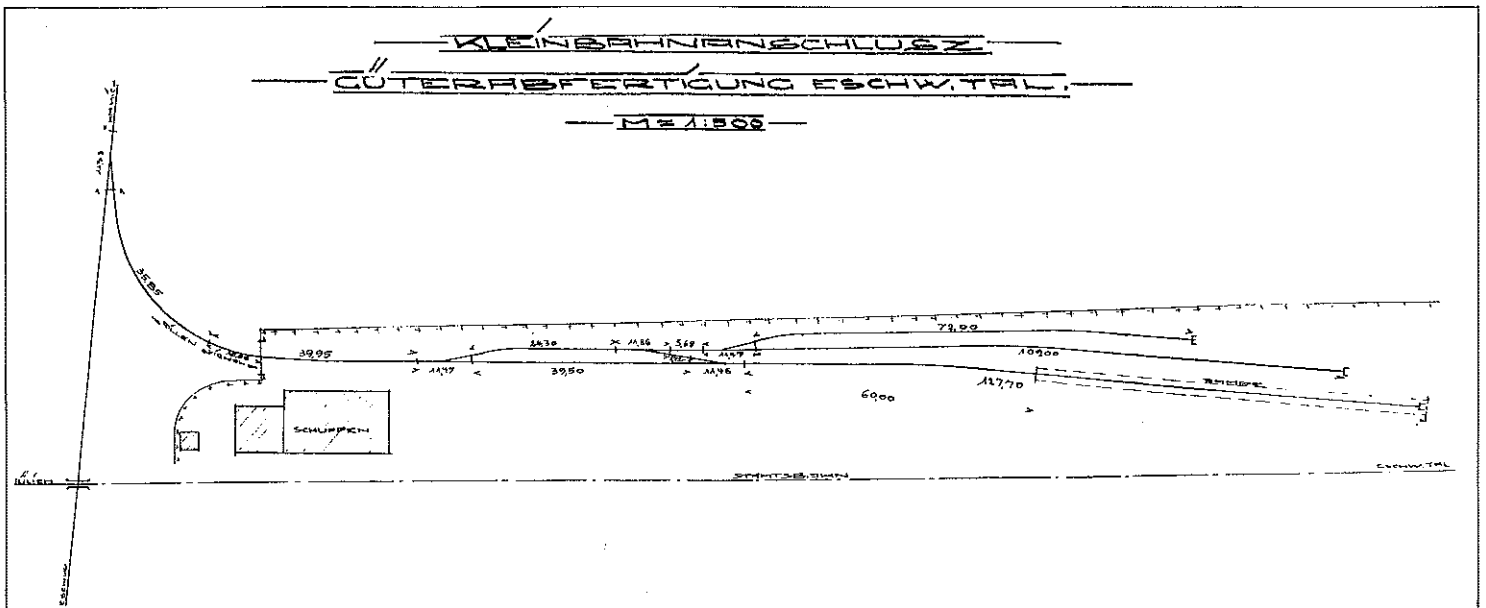
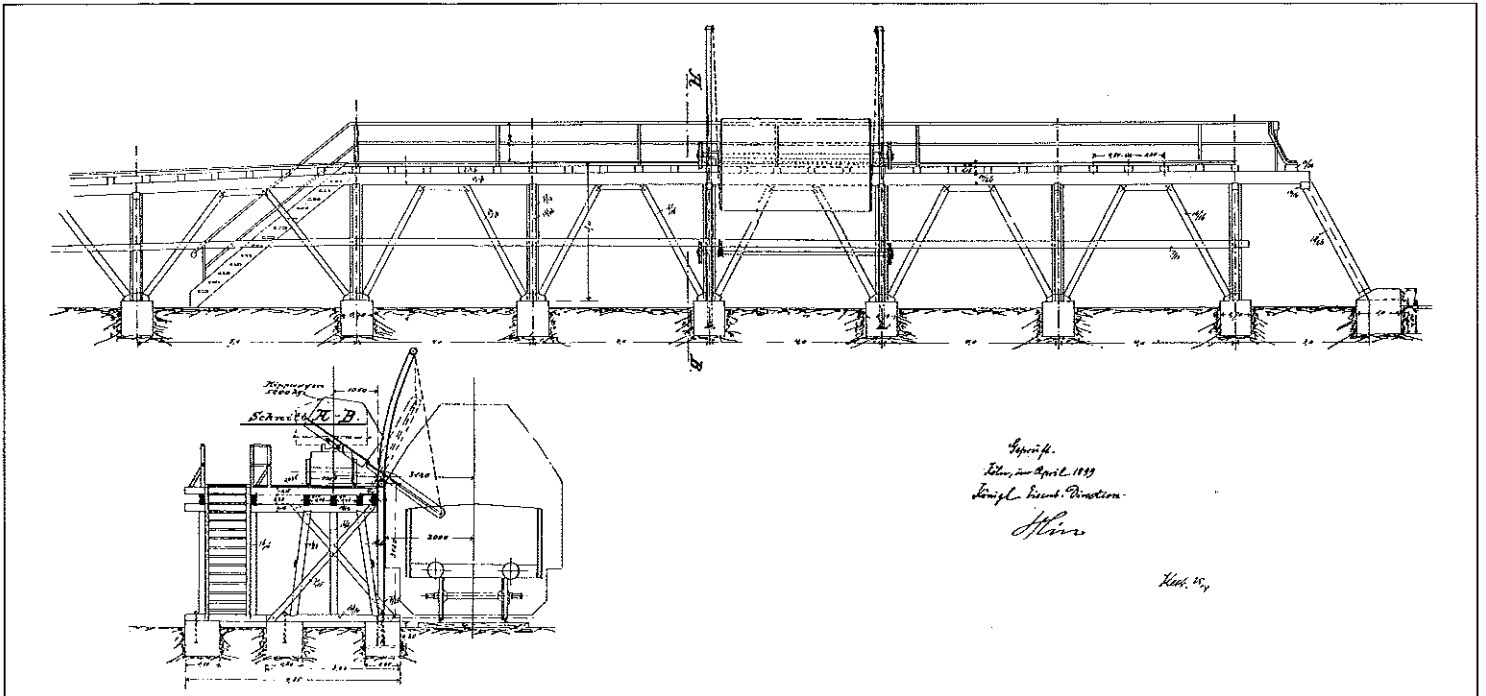




Links: Güterzug entlädt Schüttgut auf einem hölzernen Sturzgerüst in einen O-Wagen der Staatsbahn, verm. Bahnhof Eschweiler Thal. Foto: Slg Dr. Löttgers

Mitte: Zeichnung des hölzernen Sturzgerüsts im Bf. Eschweiler Thal im halben HO-Maßstab (M 1 : 2x87)

Unten: Gleisplan des Bfs. Eschweiler Thal, M 1 : 1500



Bis 1916 kamen folgende Anschlüsse hinzu:

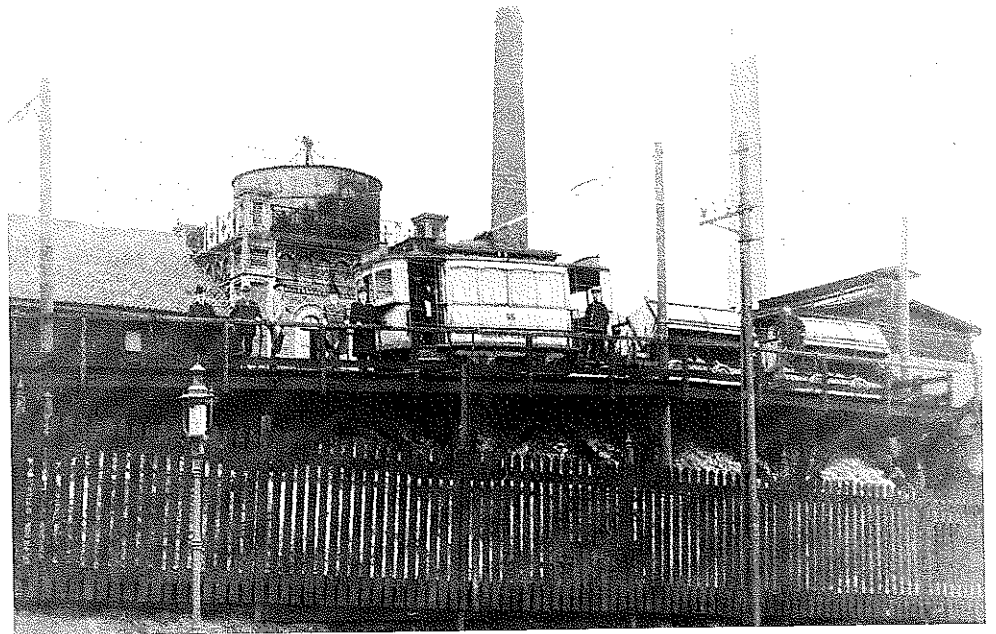
- Bahnhof Aachen-Nord (nur Regelspur),
- Aktien-Spinnerei A in Hammühle,
- Chemische Fabrik Rhenania in Stolberg-Atsch mit 2 Anschlüssen,
- Spiegelmanufaktur in Stolberg mit 2 Anschlüssen zur Sandkippe und zur Fabrik,
- Steinfurter Hütte in Stolberg,
- Steinfurter Hütte in Scherpenseel,
- Kraftstation des Kreisamtes in Eschweiler-Pumpe,
- Rheinische Chamotte- und Dinaswerke in Bergrath,
- Rheinische Chamotte- und Dinaswerke in Hamich,
- Getreidemühle Delahaye in Mariadorf,
- Steinbruch Hubert Schnuch, Cornelimünster,
- Wasserwerke Schmidthof und Brandenburg mit je einem Anschluß in Walheim,

1917 kamen hinzu:

- Übergabebahnhof Walheim,
- Übergabebahnhof Eupen,
- Lebensmittellager Steinstraße in Aachen,
- Gasanstalt Jülicher Straße in Aachen,
- ein 2. Anschluß an den Bahnhof Rothe Erde,
- Mehlmühle Thissen in Eupen,
- Steinbrüche Laschet und Hoven mit je einem Anschluß in Walheim,
- Metallwarenwerke Houben in der Adalbertstraße und Roermonder Straße in Aachen,
- Tuchfabrik Delius in Aachen,
- Fahrzeugwerk Fafnir, Jülicher Straße, Aachen,
- Steinkohlen-Brikettfabrik Mariagrube in Mariadorf,
- Braunkohlen-Brikettfabrik »Zukunft« in Weisweiler und
- Mahlwerk Robert Reidt, Bernhardshammer

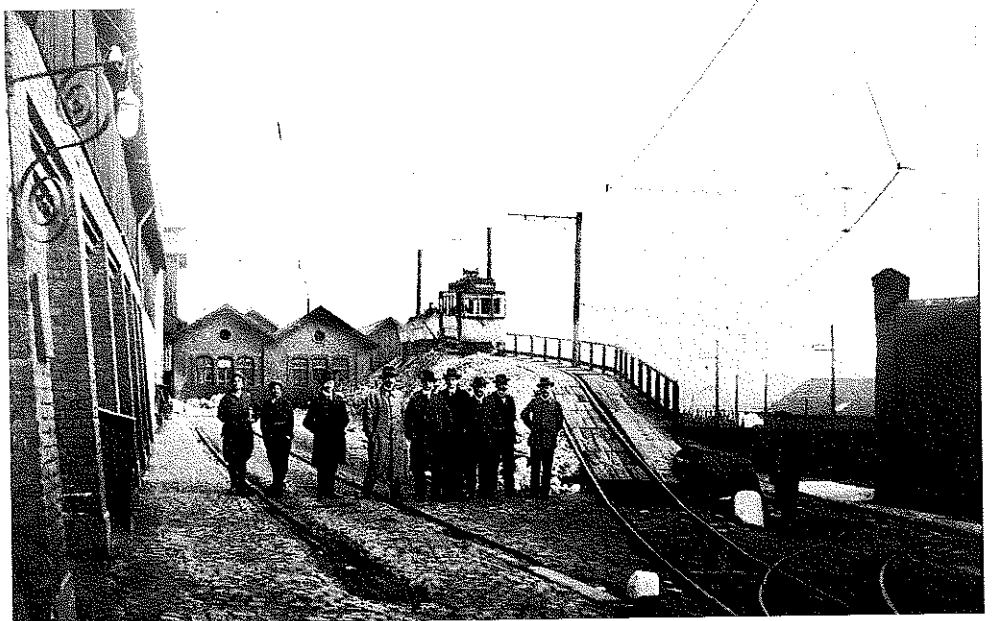
1918 hatte die AKG 46 Anschlußgleise mit 10.888 m Gleislänge. Neu hinzugekommen waren:

- Steinbruch Gressenicher Mühle,
- Steinbruch Jacob Gier in Walheim,
- Maschinenfabrik C. Mehler, Langenbenden, sowie die vom Bf. Aachen-West aus bedienten Anschlüsse in Aachen:
- Kohlenlager Paul Thyssen, Süsterfelder Str.,
- Kohlenlager Victor Franck, Süsterfelder Str.,
- Maschinenfabrik Neumann & Esser, Süsterfelder Straße,
- Städtisches Kartoffellager, Turmstraße.



*Oben: Tw 95 mit Kippwagenzug an der Sandkippe, dem Anschluß I der Spiegelmanufaktur in Stolberg-Velau, 1917. Von dort wurde der Sand vermutlich mit den rechts sichtbaren zweirädrigen Karren in die Produktion transportiert. Interessant ist nicht nur links der O-Wagen mit sächsischer Krone, sondern auch der Prellbock aus Schwellen auf der Kippe und die Anfressungen an den unteren Enden der Balken, dort, wo sie sonst im Sand stecken.*

*Mitte und unten: Auch die »Chemische Fabrik Rhenania« in Stolberg-Atsch bezog Schüttgut (Sand). Tw 95 mit 2 Güterwagen auf der Kippe, 1917. Ob die polizeiliche Abnahme des Anschlusses wohl der Anlaß für die Ansammlung der Honoratioren ist?*



Den Güterverkehr kann man grob in 6 Bereiche einteilen:

### 1. Meterspuriger Binnengüterverkehr

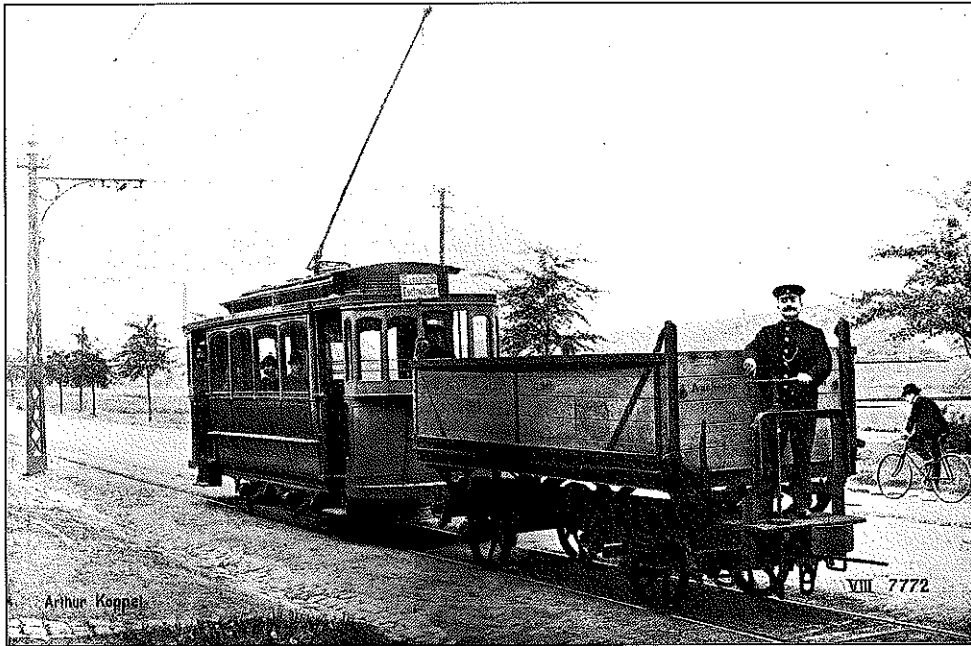
Von Steinbrüchen, Kohlegruben und anderen privaten und staatlichen Anschließern werden die Güterwagen direkt zum Endabnehmer überstellt, „Transporte von Materialien von einer Stelle, die direkten Anschluß an die Kleinbahn hat,

zur Verwendungsstelle, die ebenfalls an die Kleinbahn angeschlossen ist“, wie es 1899 in der Zeitschrift für Kleinbahnen heißt [2, S.133].

1955 endet diese Betriebsart nach Abbau der letzten 6 Privatanschlüsse, allein der Anschluß der Waggonfabrik Talbot bleibt noch bis 1962 bestehen und wird zur Ablieferung von Straßenbahnwagen für die ASEAG genutzt.

### 2. Übergangsverkehr zur Staatsbahn

Die meterspurigen Güterwagen werden zu den jeweils nächsten Staatsbahngüterbahnhöfen gefahren, 1916 waren es 5 Güterbahnhöfe. Dort kommen die Güter mittels Rampen und Rutschen, so in Eschweiler und Walheim und später auch in Stolberg, bzw. durch Umladen in Regelspurgüterwagen und werden von der Staatsbahn weiterbefördert.

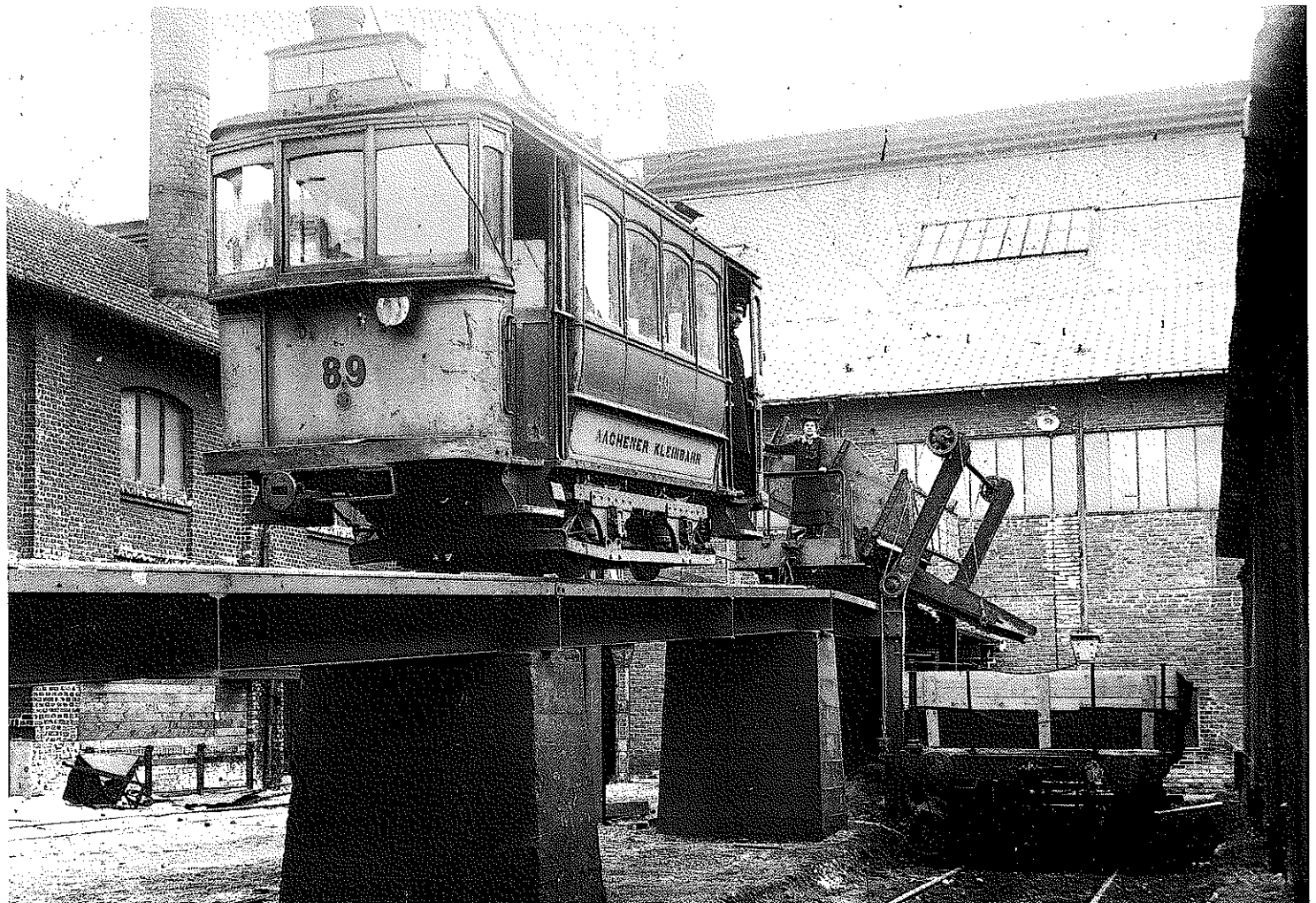


Links: Steintransport zwischen Gressenich und Eschweiler. Die Fahrgäste warten geduldig während dieses Fotohaltes, und auch ein Radfahrer strebt nur scheinbar seinem Ziel entgegen, denn er stützt sich mit dem rechten Bein auf einem Stein ab. Foto: DEV-Archiv

Unten: Tw 89 mit offenem Kippwagen im Anschluß II (Fabrik) der Spiegelmanufaktur in Stolberg-Velau während des 1. Weltkrieges. Statt der sonst zum Entladen notwendigen 2 Kleinbahner ist jetzt eine Kleinbahnerin allein. Beim Wiederaufrichten des Kastens wird ihr der Fahrer sicher geholfen haben.

Nicht nur der Triebwagen zeigt erhebliche „Gebrauchsspuren“, dem Kippwagen fehlt sogar die Pufferplatte während der Pufferstößel noch steckt. Der Wagen konnte daher ausschließlich mittels Kuppelleisen an Fahrzeuge mit Trichterkupplung, wie sie der Tw 89 besitzt, angehängt werden.

Der Regelspurwagen wird wohl ein Werkwagen gewesen sein. Vermutlich handelt es sich um einen ehemaligen Niederbordwagen mit Bremserhaus. Darauf deuten die helle, unlackierte Aufstockung der Bordwände und die Ketten an der Bremserbühne hin.



### 3. „Rollende Landstraße“

Die damals im Rheinland und in Westfalen gebräuchlichen zweirädrigen Karren wurden auf spezielle Flachwagen, sogenannte Transporteure, verladen und befestigt. Auf diesen legten sie so nur von und zur Kleinbahnverladung kurze Strecken mit 1 PS auf der Straße zurück, so daß die Ladung nicht umgeladen werden mußte.

Die von der Fa. Arthur Koppel gebauten 2 Transporteure wogen 1,7 t und wiesen 3 t Tragkraft auf. Die Karren wogen 850 kg und hatten 1,5 cbm Inhalt. Die Ladung konnte durch eine Klappe in der Rückwand entladen werden. Die Karren besaßen eine Bremse und abnehmbare Scheeren.

Zum Beladen waren zunächst die Auffahrrampen herunterzuklappen. Dann konnten 2 Karren auf einen Transporteur geschoben und dort festgebremst werden. Dann wurden die Rampen hochgeklappt und durch Ketten mit den gegenüberliegenden Rampen gesichert. Die Scheeren wurden abgenommen und an die Auffahrrampen gehängt. Bei einiger Übung soll dieser Vorgang nur einige Minuten in Anspruch genommen haben, dann konnte die Kleinbahnfahrt beginnen.

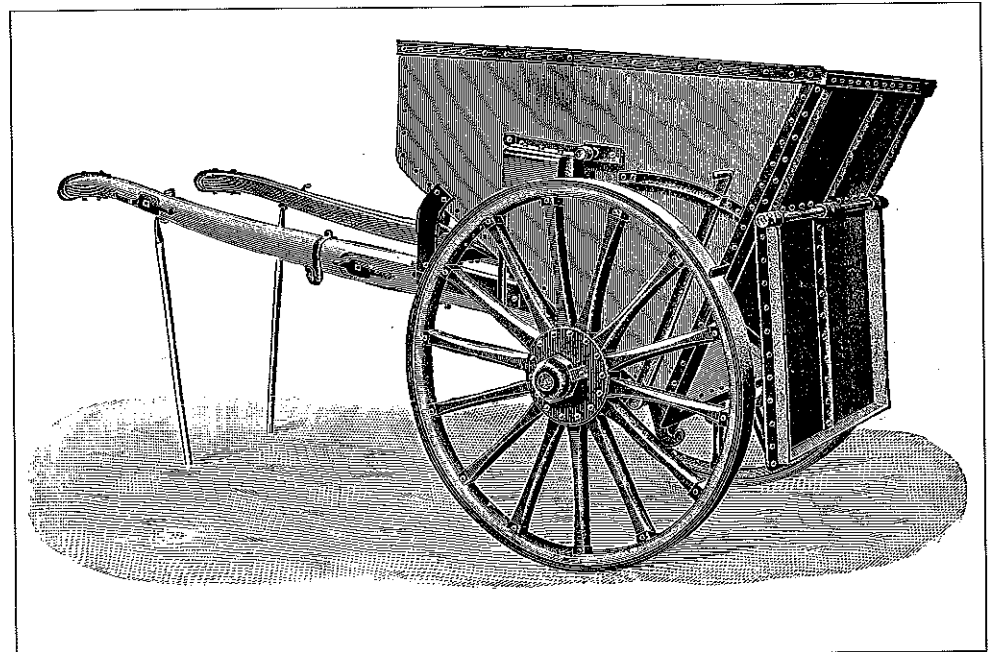
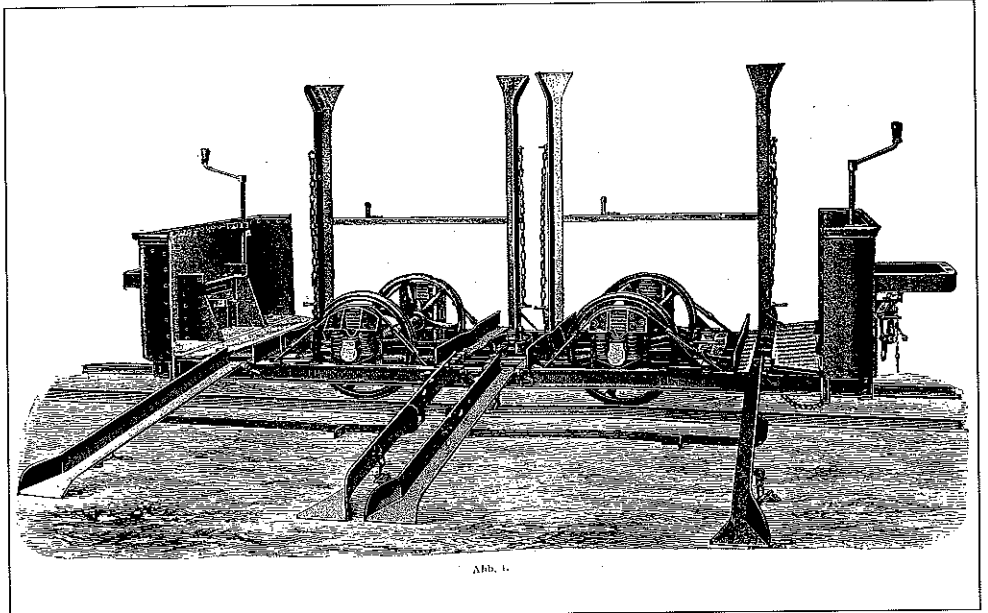
Diese Betriebsform konnte sich jedoch nur 2 Jahre lang behaupten, 1901 gab man sie seitens der AKG aus Kostengründen wieder auf.

### 4. Kohlenzüge der REKA

Technisch und betrieblich handelt es sich hier ebenfalls um einen Übergangsverkehr zur Staatsbahn, organisatorisch ähnelt der Betriebszweig mehr einer Förderbahn. Mengenmäßig stellt er alle anderen Güterverkehre in den Schatten. An der Strecke zwischen Kohlscheid und Herzogenrath lagen die 3 Steinkohlegruben

- Voccart im holländischen Kirchrath,
- Prick in Kohlberg und
- Laurweg in Kohlscheid.

Zwei von ihnen besaßen keinen Staatsbahnan-schluß. Nun sprang die REKA in die Bresche und fuhr von 1902 bis 1912 die Kohle in speziellen Güterzügen ab.

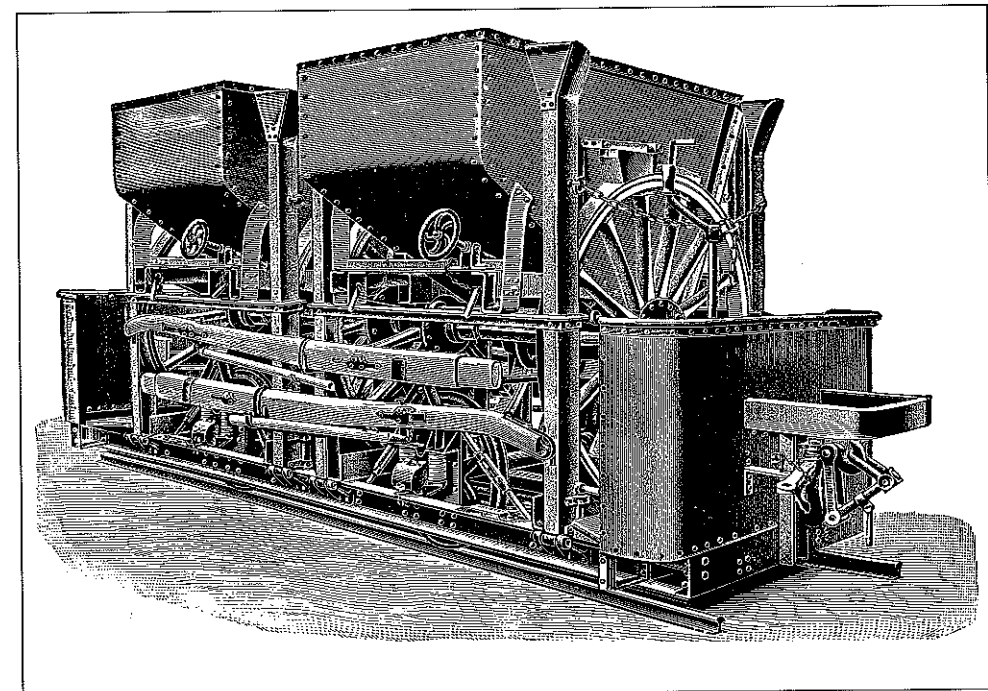


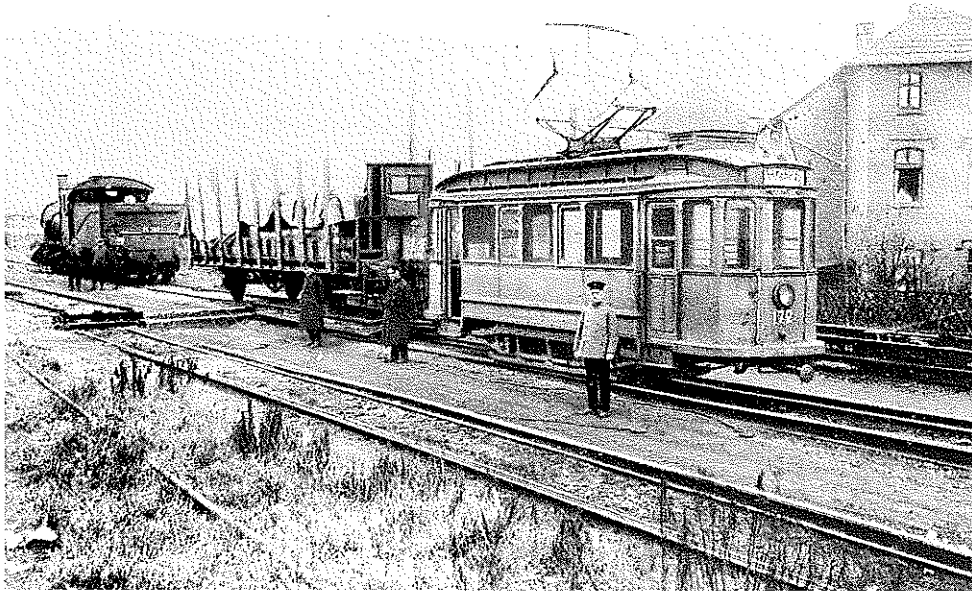
Oben: Ein Transporteur mit 2 heruntergeklappten Auffahrrampen. Die Sicherungsketten hängen an den Rampen der gegenüberliegenden Seite lose herab. Durch zweckmäßigen Achsstand war praktisch ein Niederflurwagen entstanden.

Mitte: Ein Straßenkarren mit entsicherter Entladeklappe. Unten am Karrenkasten, zwischen den Speichen ist der Haltedaumen dargestellt, der die Klappe geschlossen hält. Mit dem Hebel neben der Klappe konnte man den Haltedaumen wegschwenken.

Unten: Ein Transporteur mit 2 Karren beladen und fertig zur Abfahrt: Die Rampen sind hochgeklappt und durch Ketten gegeneinander gesichert. Die Feststellbremse der Karren wurde durch ein Handrad bedient; die Bremsklötze wirkten von oben auf die Radreifen.

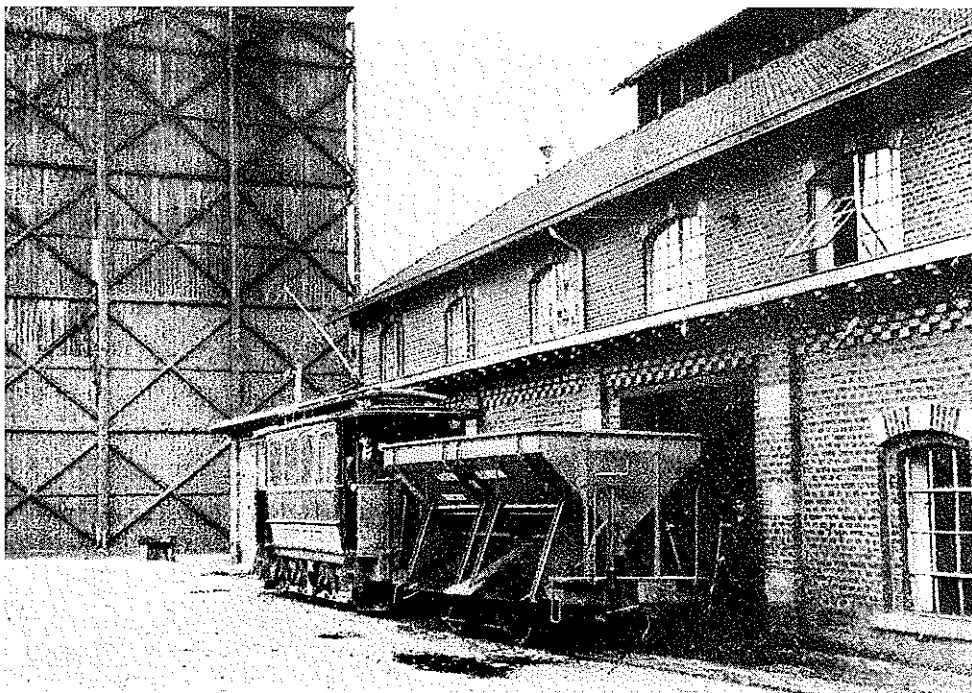
Fotos: DEV-Archiv





Auf der zweigleisigen Strecke waren 3 Ganzzüge unterwegs, ausschließlich aus Drehgestellfahrzeugen gebildet: je ein Triebwagen am Kopf und Schluß und 3 Güterwagen. Die Triebwagen besaßen nur in Fahrtrichtung einen Führerstand. Die Wagen ähnelten Rollwagen; jeder dieser Wagen nahm auf 2 nebeneinander aufmontierten Grubengleisen 14 Grubenhunde auf.

In den Gruben wurden die Hunde auf die Kleinbahnwagen geschoben und im Zechenbahnhof Kohlscheid direkt in die Staatsbahngüterwagen entleert. Eine Zugeinheit konnte ca 70 t Steinkohle transportieren, die 3 Ganzzüge waren Tag und Nacht unterwegs, was eine jährliche Beförderungsleistung von etwa 140.000 t Kohle ergab. Nachdem die Gruben 1912 unterirdisch verbunden worden waren, endete dieser exotische Verkehr, worauf sich auch die Spur der Fahrzeuge verliert. Daraufhin konnte die Zugfolge für den Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten auf 10-Minuten-Takt verdichtet werden. Nach dem Verbund der Gruben blieb der Anschluß der Grube Laurweg bis 1950 übrig.

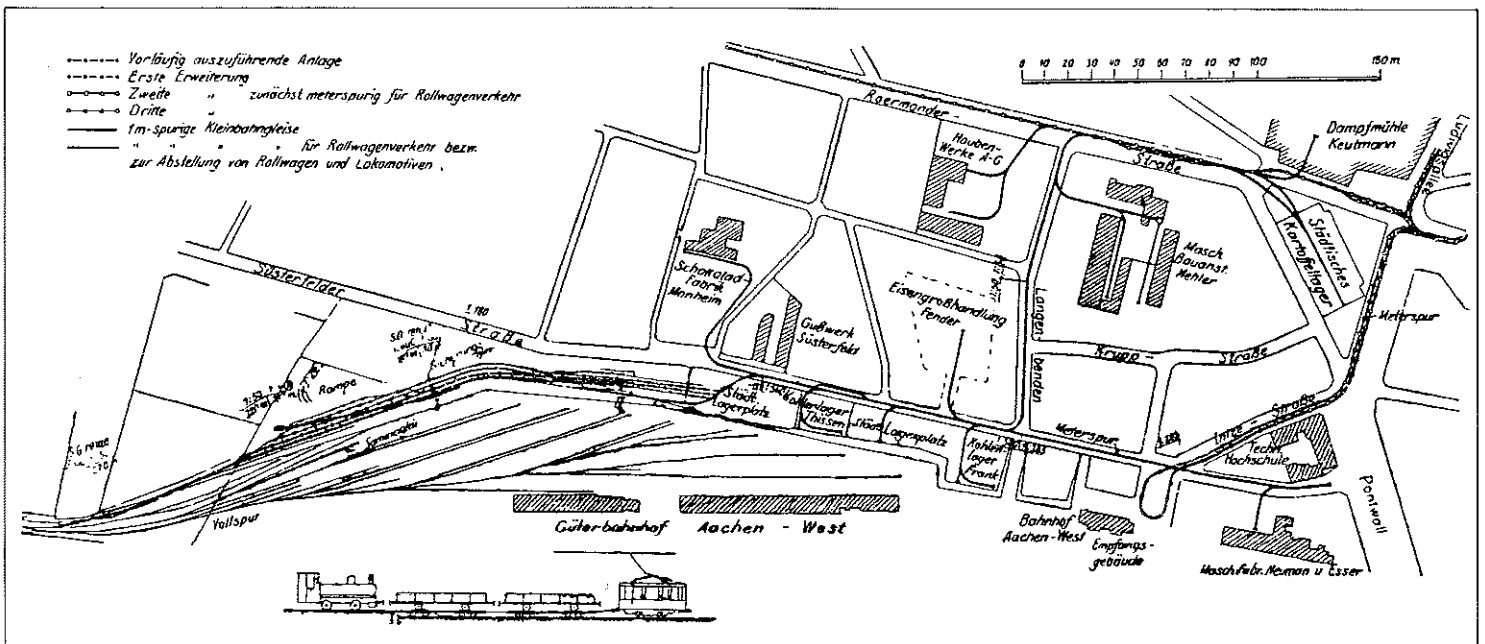


5, Güterbahn am Bf. Aachen-West

Von 1918 bis zur Zerstörung durch einen schweren Bombenangriff 1944 bestand hier ein Rollwagenverkehr zu privaten und städtischen Anschließen. Normale, 33,5 kW leistende Straßenbahntriebwagen zogen die Rollwagen, deren Höchstbestand 17 Stück betrug. Zur Verladung dienten 3 parallel angelegte Rollwagenrampen. Nach 1945 wurden regelspurige Güterwagen auf Culemeyer-Straßenrollern überstellt; erst gegen Ende der 60er Jahre stellte man ganz auf Lkw-Transporte um.

Oben: Im Bahnhof Aachen West konnten Regelspurgüterwagen ab 1918 auf Rollwagen verladen werden. In den 20er Jahren steht Tw 172 an der mittleren von 3 Rampen. Eine preußische G 7 hat den Rungenwagen an die Rampe rangiert. Die Kleinbahner stehen zwischen 2 Seilen, mit denen die Regelspurwagen rangiert wurden.

Links: Die Gasanstalt in der Jülicher Str. erhält Briketts. Fotos und Zeichnung: Slg Dr. Löttgers

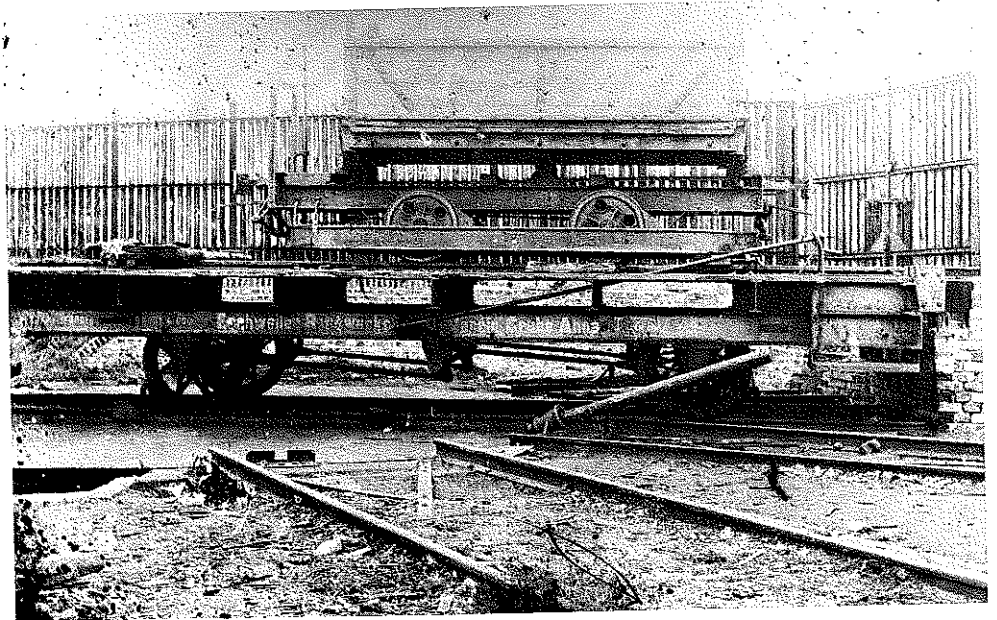
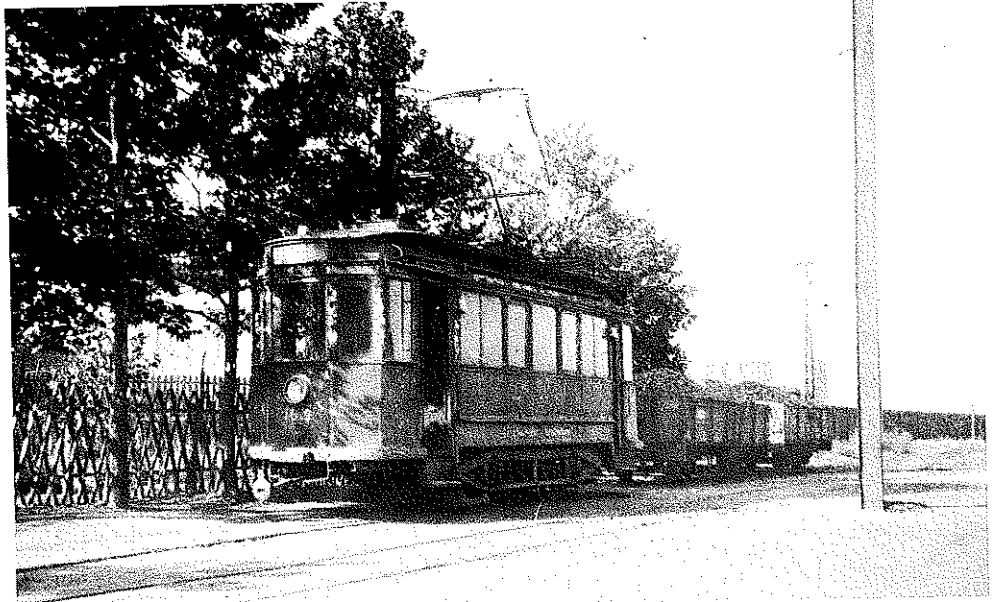


### 6. Trajektverkehr zur Grube Anna

In Alsdorf stießen die beiden meterspurigen Strecken der AKG und der Geilenkirchener Kreisbahnen (GKB) aufeinander. Von einem gemeinsamen Endbahnhof führte ein regelspuriges Anschlußgleis zur Grube Anna des Eschweiler Bergwerks-Vereins. Mittels einer Kopframpe wurden die meterspurigen Güterwagen auf normalspurige „Rollwagen“ verladen und so innerhalb der Grube zur Kohleverladestelle gebracht. Ein direkter Güter- bzw. Wagenübergang von der AKG zur GKB entsprach nicht der Kleinbahn-Philosophie und war von der Staatsbahn her untersagt worden, man fürchtete hier wohl eine lästige Konkurrenz.

Weitere Besonderheiten des Güterverkehrs der AKG bzw. dessen nächstes Umfeld seien hier nur kurz erwähnt:

- Postraßenbahnverkehr in Aachen und Stolberg bis 1928 sowie später noch einmal während des zweiten Weltkrieges,
- Lazarettzüge vom Roten Kreuz im ersten Weltkrieg von den Aachener Bahnhöfen zu den Krankenhäusern,
- die Kohleversorgung der Krankenhäuser während und nach dem zweiten Weltkrieg,
- Transport von Frischmilch und Tageszeitungen in den Weltkrieg.



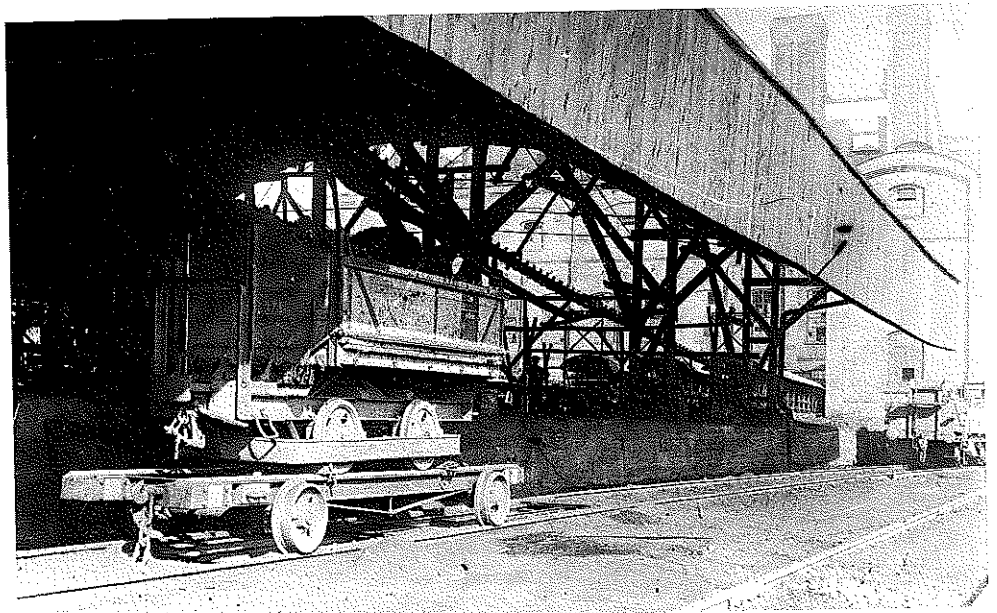
*Oben: Kohlezug im 2. Weltkrieg im Anschluß der Grube »Anna« in Alsdorf. TG 19 - ex AKG 181 - macht sich mit 2 kohlebeladenen Kastenwagen auf den weiten Weg nach Aachen.*

*Mitte: Kastenkippenwagen 321 (Baujahr 1898) auf einem Rollwagen des Eschweiler Bergwerks-Vereins an einer Absetzrampe innerhalb des weitläufigen Gleisnetzes der Grube Anna.*

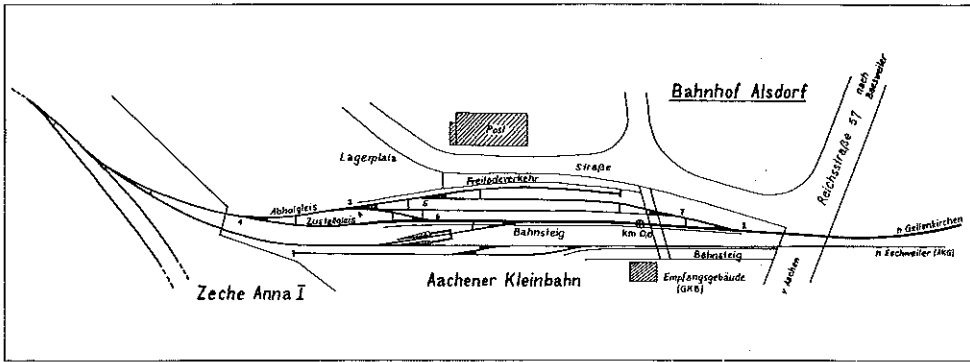
*Der Rollwagen ist schon beachtlich: Die Radsätze sind ungefedert gelagert, das Bremsgestänge unter dem Rahmen arbeitet auf Druck - die Stangen neigen daher zum Ausknicken - und die schräggelagerte Kurbelwelle gehört im Schienenfahrzeugbau auch nicht zu den Regeln der Technik, auch wenn kein physikalischer Grund dagegen spricht.*

*Unten: Recht ungewohnt wirkt der „Trajektverkehr“ im Anschluß der Grube »Anna« in Alsdorf. Wagen 327, Baujahr 1898, an der Verladerrampe. Dieser Wagen weist ein mit Tafellack einfach auf die Bordwand gestrichenes Beschriftungsfeld auf. Auf diesem Feld steht:*

leer
für
beladen
Abs.
nach



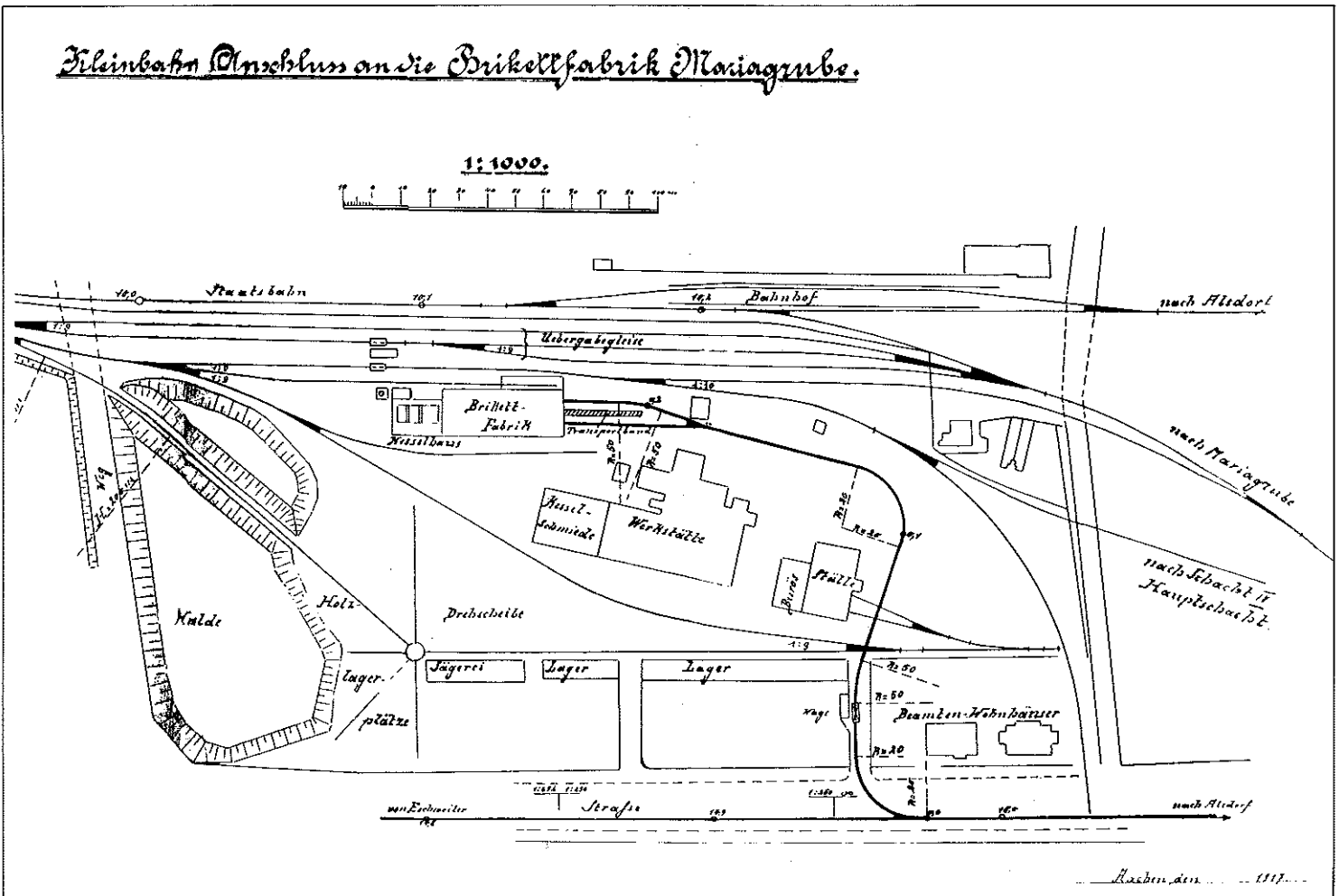
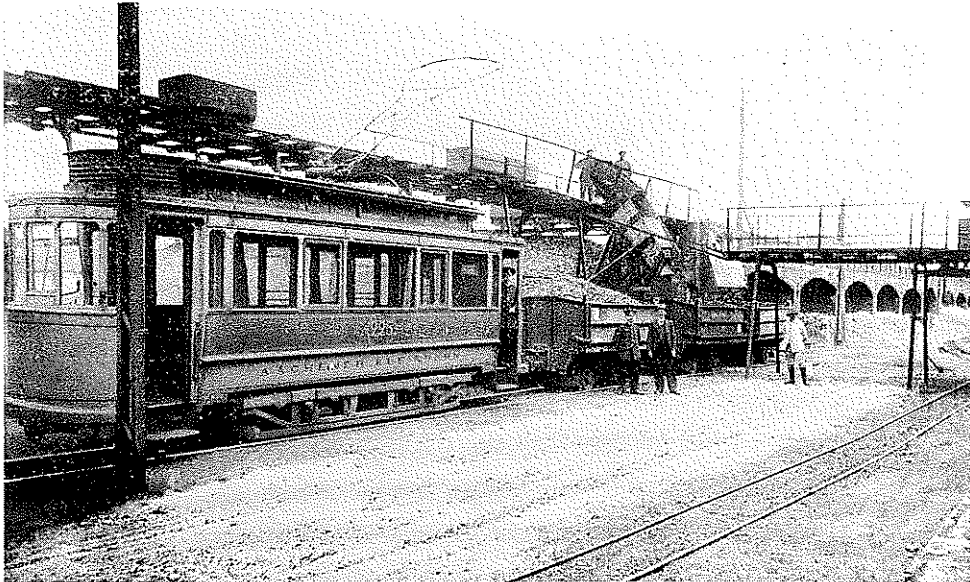




Oben: Gleisplan des Bahnhofs Alsdorf

Mitte: Kohlenverladung in der Grube Laurweg, den Güterzug zieht Tw 225 der AKG. Foto: Slg Dr. Löttgers

Unten: Gleisplan der Brikettfabrik Mariagrube an der AKG-Strecke Eschweiler - Alsdorf

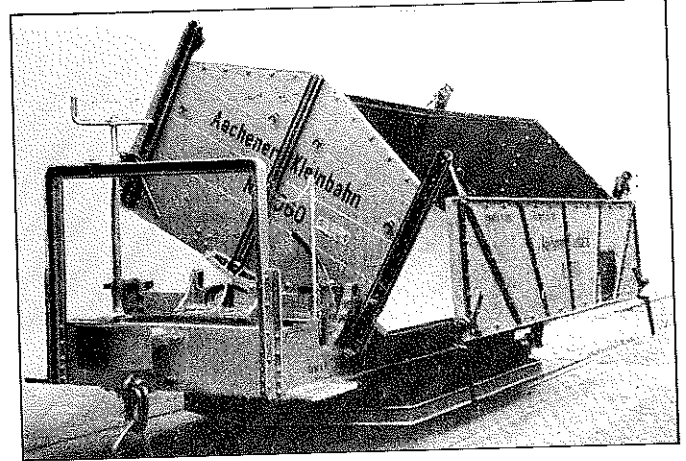
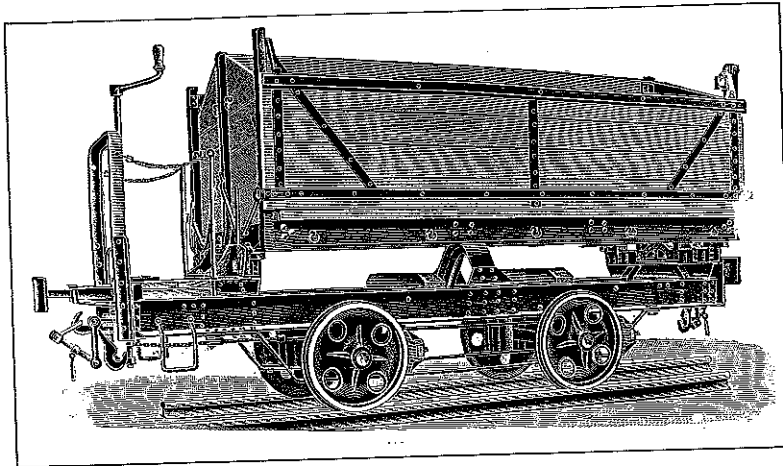


## Fahrzeuge für den Güterverkehr

Der Fahrzeugpark von AKG und REKA war sehr einheitlich und auf die speziellen Anforderungen des Güterverkehrs im Aachener Raum zugeschnitten. Die Güterwagen gliederten sich in einige große Serien auf, die über mehrere Jahre sowohl fabrikneu als auch gebraucht beschafft wurden. In größerer Anzahl waren Kippwagen und offene Güterwagen vorhanden, die zum Transport von Schüttgütern verwendet wurden.

Eine nächste größere Bauart stellen die 17 Rollwagen dar, die in den Jahren 1918/19 für die Güterbahn Aachen-West beschafft und dort auch ausschließlich bis zur Zerstörung 1944 eingesetzt wurden. Allein ein Rollwagen blieb nach dem Krieg für betriebsinterne Aufgaben erhalten und war auch bei der Einstellung der Straßenbahn 1974 noch vorhanden. Heute befindet er sich als letztes Relikt des Güterverkehrs der Aachener Kleinbahn im Straßenbahnmuseum Hannover.

1899 war eine Serie von 10 Trichterwagen bei Talbot in Aachen beschafft worden, die aber 1906 schon alle wieder ausgemustert bzw. verkauft wurden, da die weniger aufwendigen Kippwagen für den Zweck genau so gut geeignet waren. Ferner waren anfangs auch einige gedeckte Güterwagen für den Stückgutverkehr beschafft worden, die aber schon nach wenigen Jahren zu Bauwagen umgebaut wurden. Ersetzt wurden sie durch offene Güterwagen, die für den sehr mäßigen Stückgutverkehr auch ausreichten.



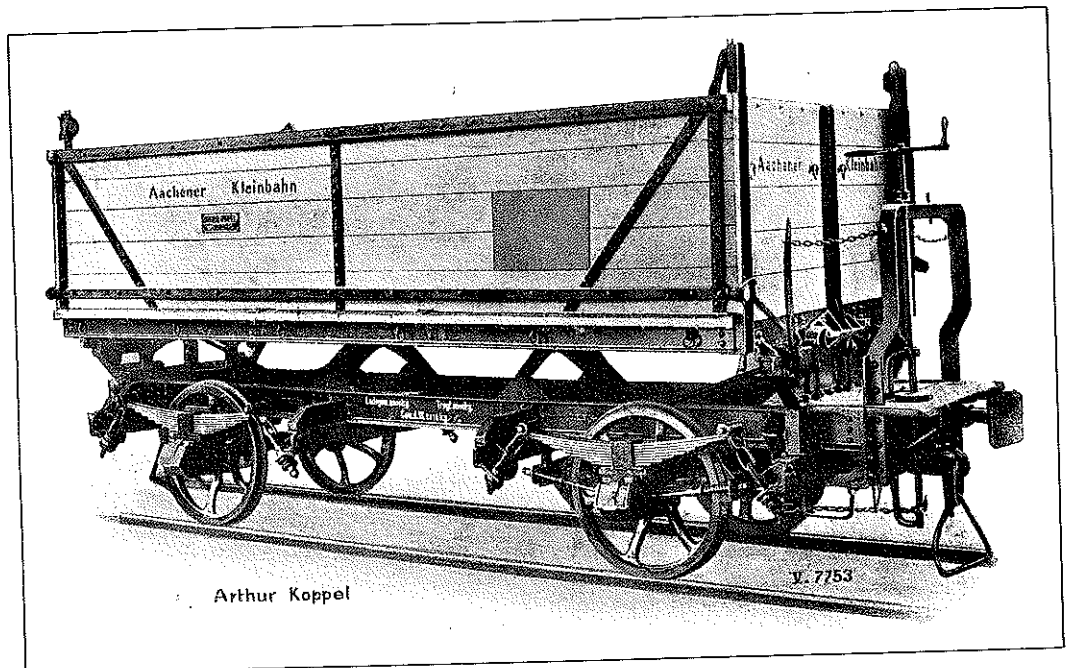
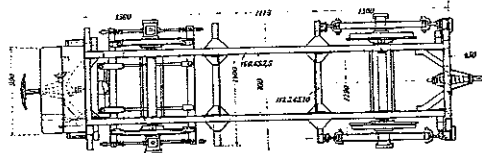
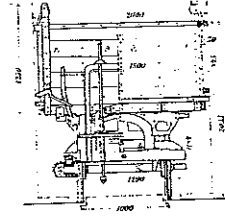
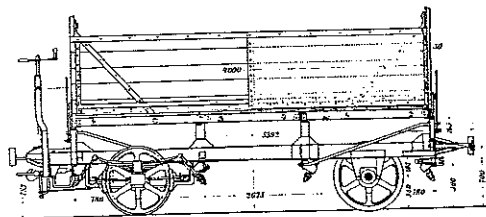
Besonders für den erheblichen Güterbinnenverkehr beschaffte die AKG Kastenkipper in großer Stückzahl. Bereits 1899 waren 34 Stück vorhanden; diese Zahl stieg bis 1917 auf 72 Stück. Sie alle waren gebremst; das hatte die Aufsichtsbehörde der AKG wegen der starken Steigungen auferlegt. Der links oben abgebildete Wagentyp stammt vermutlich von der Fa. Arthur Koppel und konnte 4 cbm Steine, Kohlen, Sand, Kalk und Feldfrüchte fassen. „Es können 2 Arbeiter mit leichter Mühe den Wagen umkippen“ heißt es in der Beschreibung. Foto: DEV-Archiv

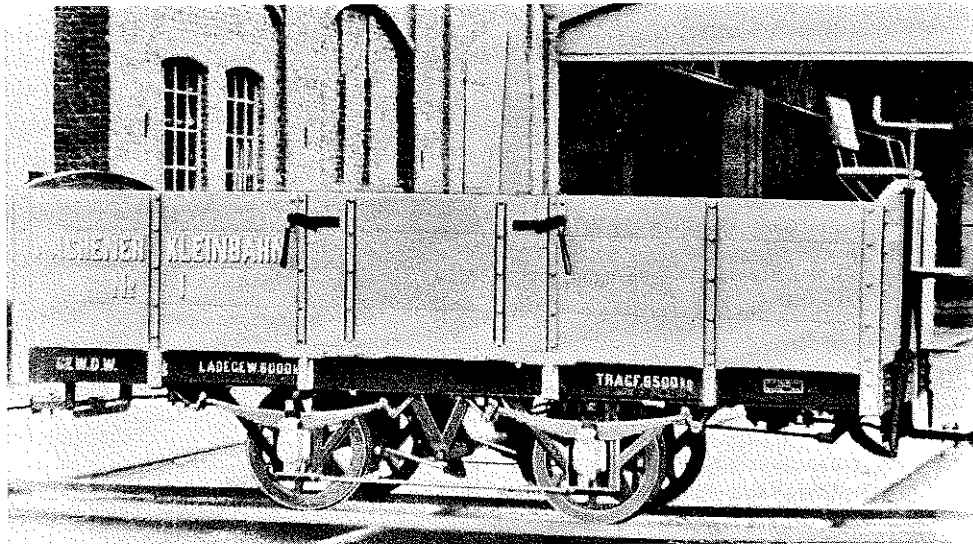
Dadurch wird klar, warum auf den meisten Fotos neben dem Triebwagenführer noch 2 weitere Eisenbahner zu sehen sind: Während der Fahrt besetzten sie sicherlich die Bremserbühnen und zum Entladen wurden sie gebraucht, wohl nicht um die Wagen umzukippen, wie es oben behauptet wird, sondern um den entleerten Kasten wieder in die waagerechte Lage zu heben. Bemerkenswert ist die „Kettenbremse“. Damit ist eine weitgehend übliche Handbremse gemeint, die aber statt eines Schneckengetriebes und eines Umlenkhebels eine Kette aufweist, die einfach durch Drehen der Bremskurbel um die Kurbelwelle aufgewickelt wird. Da dieses „Getriebe“ nicht selbsthemmend ist, das bedeutet, daß sich die Bremse nach Loslassen der Kurbel wieder lösen würde, wurde die Kurbelwelle in Plattformbodenhöhe durch eine Sperrklinke gesichert.

Oben rechts: Kastenkipper geöffnet,  
Foto: Slg Dr. Löttgers

Mitte und unten: Kastenkipper in größerer Ausführung der Fa. Arthur Koppel. Der Wagen mit einem Eigengewicht von 34 t und 8 t Tragfähigkeit war innen mit Blech ausgeschlagen. Bei 2675 mm Achsstand hat der Wagen freie Lenkachsen und kann Gleisbögen mit 12 m Radius befahren.

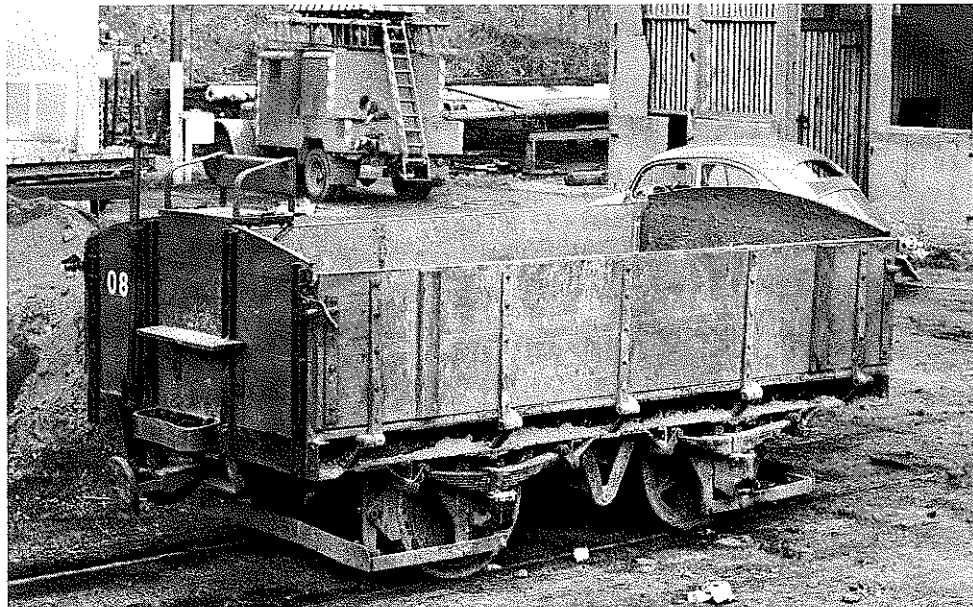
Zchn.: Eisenbahntechnik der Gegenwart, 1909  
Foto: DEV-Archiv





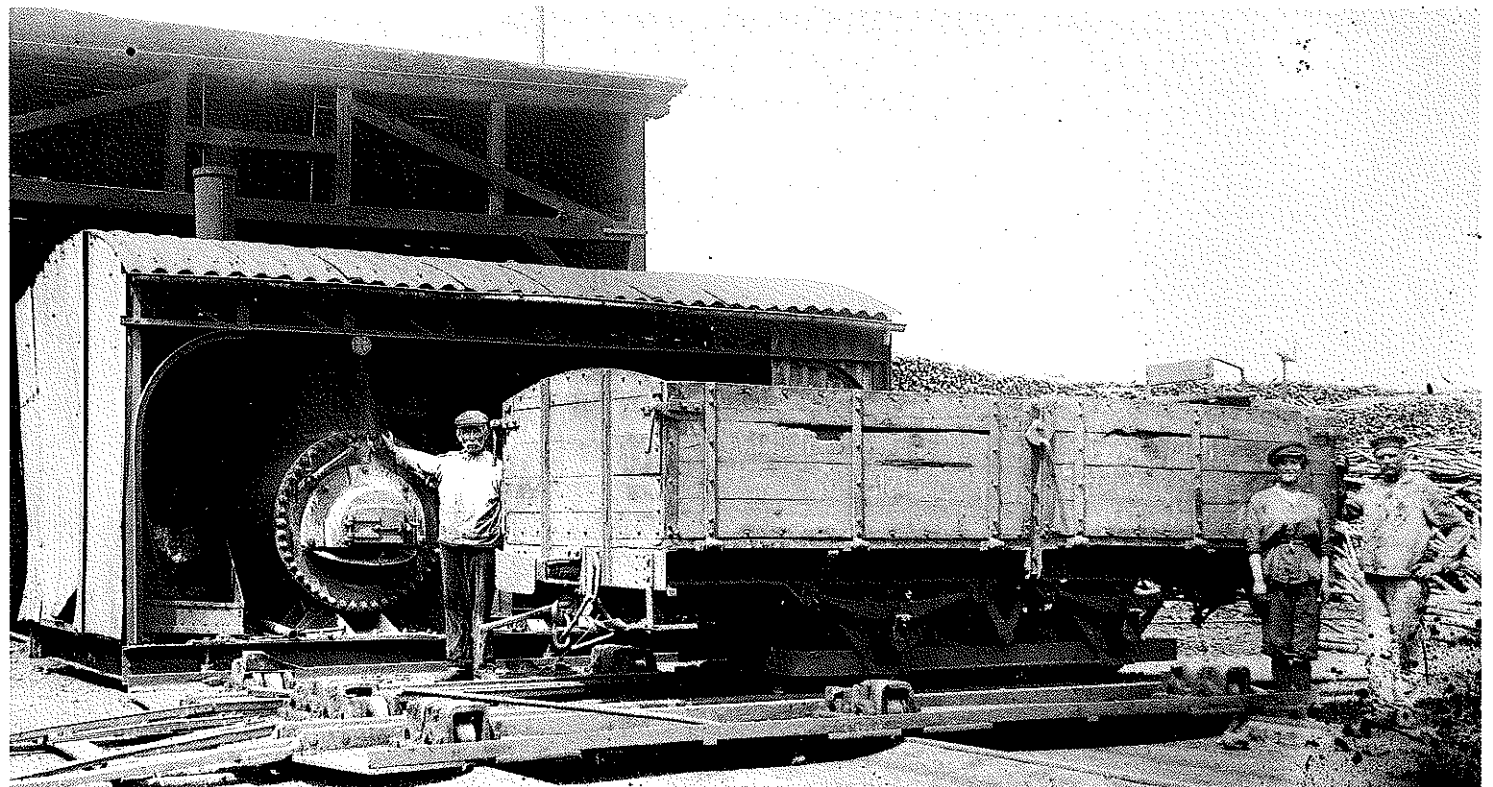
Links: Werkfoto des offenen Güterwagens Nr. 1, bei der AKG als „Kastenwagen“ bezeichnet. Dieser Wagen besitzt eine Handbremse mit Schneckengetriebe und Umlenkhebel; eine Sperrklinke ließe sich von einem Bremser aus auch nur schlecht bedienen. Das Gestänge wird zum Bremsen auf Druck belastet, da die Stangen bei 1,6 m Achsstand jedoch sehr kurz ausfallen, ist ein Ausknicken unwahrscheinlich.

Mitte: Ende der 50er Jahre war dieser O-Wagen mit größerem Achsstand und einer Bremse, bei der das Gestänge auf Zug belastet wurde, längst Arbeitswagen geworden, Depot Talstraße in Aachen.  
Foto: Dipl.-Ing. Gerd Wolff



Unten: Der Wagen 512 der AKG steht in einem unbekanntem Gleisanschluß. Bei diesem großen O-Wagen kann man gut die beiden bei der AKG verwendeten Zug- und Stoßvorrichtungen erkennen: Zum einen eine Unterpufferkupplung, wie sie viele meterspurige Kleinbahnen besaßen und zusätzlich das Kuppelisen, das zum Anhängen an ein Fahrzeug mit der straßenbahnüblichen Trichterkupplung benutzt wurde. Die Bordwände sind schon länger nicht ausgebessert worden - der Wagen könnte zum Transport feiner Schüttgüter nicht mehr genutzt werden, wäre er innen nicht mit Blech ausgeschlagen, was an den vielen Muttern am Rand der Bordwände ersichtlich ist.

Vermutlich hat der Wagen Kohlen für den Dampfkessel gebracht. Der Dampfkessel ist in einer abenteuerlichen Wellblechbude untergebracht. Das „Fundament“ könnte einmal ein Schienenfahrzeugrahmen oder ein Brückenteil gewesen sein, zumindest ist es ordentlich vernietet. Den Dachträger könnte man für einen umgebauten Fahrleitungsmast halten, etwas ähnliches muß er wohl gewesen sein. In der Mitte hängt ein großes rundes Gußschild, auf dem man nur das Wort „Bochum“ erkennen kann. Der Heizer und der Arbeiter rechts stehen zwar lässig, machen aber ein ernstes Gesicht. Die Arbeiterin steht dagegen eher stramm, hat aber für den Fotografen ein Lächeln übrig. Das Foto wird im ersten Weltkrieg entstanden sein.



Für die „Rollende Landstraße“ waren 2 sogenannte Transporteure vorhanden, die nach dem schnellen Ausschleiden noch bis in die 50er Jahre als Arbeitswagen weitergenutzt wurden. Überhaupt wanderten viele Güterwagen nach dem Ausschleiden aus dem aktiven Dienst in den Arbeitswagenpark der Straßenbahn ab und wurden für betriebsinterne Transportaufgaben weiterverwendet und so abgefahren.

Als Zugmaschinen dienten bei der AKG normale Straßenbahntriebwagen, die teilweise für den Personenverkehr nicht mehr zu gebrauchen waren und nur noch im Güterverkehr eingesetzt wurden. In den Anfangsjahren wurden die Güterwagen einfach den planmäßigen Kleinbahnzügen mitgegeben, die im Landnetz fast immer aus Solotriebwagen bestanden. Für diesen Zweck waren 1898 extra 21 Vierachser geliefert worden, die bei gleichen Abmessungen wie die gleichfalls bestellten Zweiachser 2 Drehgestelle bekamen, um insgesamt vier 23-kW-Motoren in dem Triebwagen unterbringen zu können. Trotz der stärkeren Leistung befriedigten die Wagen durch ihre sehr schlechten Laufeigenschaften überhaupt nicht, und so wurden sie zu Zweiachsern umgebaut, bis auf 6 Stück, die um 3 m verlängert wurden und dann den gewohnten Proportionen von Vierachsern entsprachen.

*Rechts: Der gedeckte Güterwagen dient mittlerweile als Bauwagen SG 2 dem Transport und der Aufbewahrung der Schweißbutensilien. Dieser Güterwagen wurde mit der gewohnten Schiebetür ausgerüstet.*

*Unten: Tw 110, einer der kurzen Vierachser, die für den Güterverkehr konstruiert wurden, im betriebsinternen Arbeitszugdienst beim Transport von Masten irgendwo im Landnetz. Da schon 1902 der letzte kurze Vierachser umgebaut wurde, muß das Foto um die Jahrhundertwende herum aufgenommen worden sein.*

## Das Ende der Kleinbahn

Abschließend sei noch erwähnt, daß rund 25 km Kleinbahnstrecke nach 1918 an Belgien verloren gingen und von der belgischen »Nationalen Kleinbahn-Gesellschaft« SNCV weiterbetrieben wurde. Nur auf einer Linie konnte die AKG wie zuvor durchfahren, die andere nach Eupen wurde an der neuen Grenze gebrochen, und es mußte umgestiegen werden. Von 1940 bis 1944 kam es wieder zu den alten Verhältnissen, danach übernahm die SNCV bis zur Einstellung der dortigen Strecken in den 50er Jahren wieder die Regie.

Die 3 Verbindungen nach Holland waren von Anfang an ein Umsteigeverkehr, da die dortigen Kleinbahnstrecken – eine dampf-, 2 elektrisch betrieben – normalspurig waren. Auch hier setzte der zweite Weltkrieg einen Schlußstrich. Heu-

te spielen die Grenzen am Aachener Dreiländereck (fast) keine Rolle mehr, und Linienbusse aus Belgien und Holland gehören im Aachener Stadtbild zum normalen Straßenverkehr, genauso wie in der „guten alten Zeit“ die Kleinbahn auch keine Grenzen kannte.

### Literatur:

- [1] Zeitschrift für Kleinbahnen, 1898
- [2] Zeitschrift für Kleinbahnen, 1899
- [3] Zeitungsartikel aus Aachener Zeitungen ab 1880
- [4] Dissertation Dr. A. Haselmann: Die Aachener Kleinbahn, Jena 1909
- [5] Cremer-Chapé: 25 Jahre REKA, Aachen 1927
- [6] J. Siméon: 50 Jahre AKG, Aachen 1930
- [7] Geschäftsberichte der AKG und REKA von 1895 - 1941, der ASEAG ab 1942
- [8] ASEAG: „Plattform“ ab 1950
- [9] B. Poll: Geschichte Aachens in Daten, Aachen 1960

