

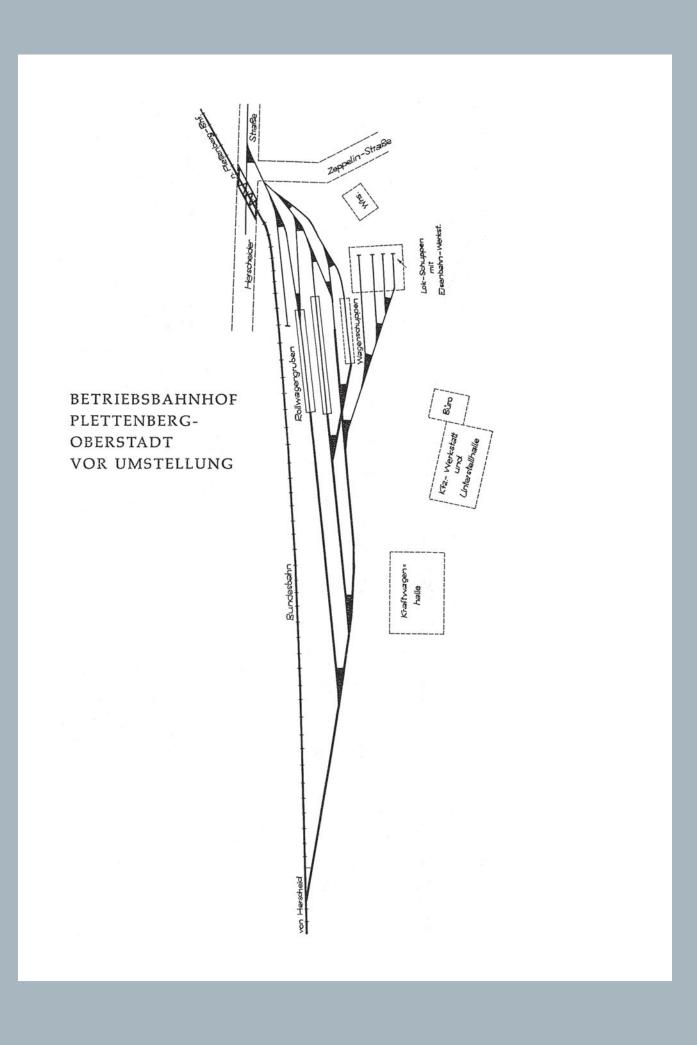
Plettenberger Kleinbahn

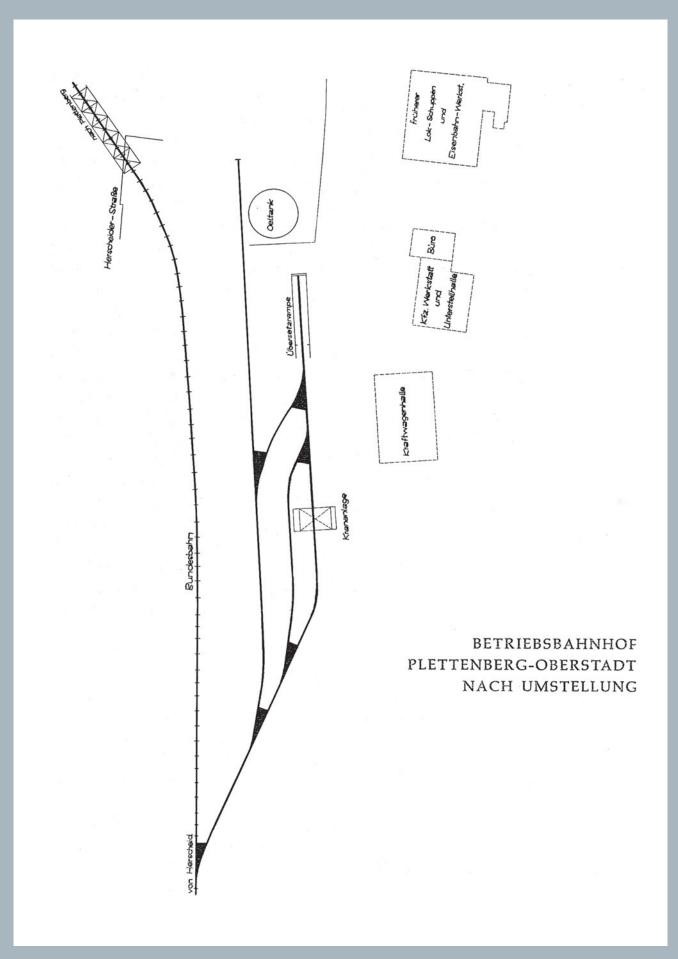
Auf Schiene und Straße

Wolf Dietrich Groote









Plettenberger Kleinbahn

Auf Schiene und Straße

Wolf Dietrich Groote



Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliograpische Daten sind im Internet über http://dnb.dnb.de abrufbar. ISBN: ISBN 978-3-8375-1965-5

© 2018 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, und Jakob Funke Medien Beteiligungs GmbH & Co. KG, Klartext Verlag, Essen

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages

Alle Angaben ohne Gewähr, Irrtümer vorbehalten

Autoren: Wolf Dietrich Groote, Martina Wittkopp-Beine (zwei Beiträge), Volker Gerisch (ein Beitrag)

Umschlaggestaltung, Satz und Layout, Bildbearbeitung (soweit nicht anders vermerkt) und Preprint: Volker Gerisch Gesamtherstellung: FOTOLITO VARESCO, Nationalstr. 57 Via Nazionale, I-39040 Auer/Ora (Südtirol)

KLARTEXT

Jakob Funke Medien Beteiligungs GmbH & Co. KG, Friedrichstr. 34–38, 45128 Essen info@klartext-verlag.de, www.klartext-verlag.de

Titelmotive Oben: Begegnung von Lok 9 und Bus 7 in der Kaiserstraße. Foto: Albert Middermann, 1959,

Slg. Wolf Dietrich Groote

Unten links: Ein Büssing-Trambus passiert eine Kanalbaustelle an der Einmündung zum Umlauf.

Foto: Ulrich Sprenger, 1955

Unten rechts: Probefahrt mit einem DB-Straßenrollerzug in der Wilhelmstraße am 11. Dezember 1958

gegenüber der Kohlenhandlung Siepmann jr. Slg. Wolf Dietrich Groote

Innentitel Triebwagenzug in der Grünestraße vor dem ehemaligen Hotel "Zum Schützenhof" (gegenüber dem

Eingang zum Platz "Im Wieden"). Foto: John Phillips, Juni 1957

Titelmotive Rückseite Von oben nach unten:

Die älteste bekannte Fotografie zeigt einen Personenzug auf dem Maiplatz. Repro: Süderländer Tageblatt, zuletzt 1980 abgedruckt in der Jubiläumsausgabe zum 100jährigen Bestehen der Zeitung (Aufnahme um 1896)

Aus der unterschiedlichen Lage der Anschlüsse ergaben sich häufig Zugbildungen mit der Lok in der Mitte des Zuges. Lok 5² mit Rollwagen quert die Lennebrücke auf der Fahrt zum Übergabebahnhof Eiringhausen. Foto: Detlev Luckmann, 31. Juli 1957, Slg. Eisenbahnstiftung

Etwas unterhalb von Lettmecke, nahe der heutigen katholischen Kirche, fährt der Triebwagen mit einem langen Personenzug durch den Neuschnee. Foto: Przewolka/Westfalenpost, veröffentlicht 30. November 1950, Slg. Wolf Dietrich Groote

Blick vom Damm der Bundesbahnstrecke auf den Bahnhof Oberstadt mit einem Teil der Omnibusflotte um 1955. Slg. Heide Marie u. Ulrich Selter

Nach der Einstellung des Schienenverkehrs zieht die Kaelble-Zugmaschine 81 mithilfe eines Stahlseils einen Niederbordwagen auf den bereitgestellten Straßenroller 3. Slg. Gerhard Heist, 1963

Inhalt

Vorwort	S.	4
Zur Geschichte der Stadt Plettenberg (Martina Wittkopp-Beine)	S.	6
Die Entstehung der Plettenberger Straßenbahn	S.	10
 Vorgeschichte des Bahnbaus (Martina Wittkopp-Beine) 	S.	10
Der Bau der Stammbahn	S.	14
Erweiterung der Bahn	S.	18
Bau der Elsetalbahn	S.	18
Weiterbau ins Oestertal	S.	20
Die Kleinbahn auf der Schiene	S.	24
Streckenbeschreibungen	S.	26
Stammbahn	S.	27
Elsetalbahn	S.	93
 Oestertalbahn 	S.	116
Anschlussbahn Brockhaus	S.	121
Die Fahrzeuge der Kleinbahn		126
 Dampflokomotiven 	S.	127
 Dieseltriebfahrzeuge 	S.	150
• Wagen	S.	160
Rollfahrzeuge	S.	160
Entwicklung des Betriebes		186
 Beförderungsleistungen 	S.	191
Einstellung des Schienenverkehrs	S.	194
Omnibus- und Straßengüterverkehr		208
 Omnibusbetrieb 	S.	209
 Straßengüterverkehr 	S. :	240
Anhang		258
Was ist geblieben?	S.	258
 Zur fotografischen Rezeption der Kleinbahn (Volker Gerisch) 	S.	262
 Die Fabikanlage auf dem Rennewerth 	S.	265
Die Kleinbahn im Modell	S.	267
PStB/PKB Zeittafel	S.	270
Quellenverzeichnis	S.	271

Vorwort

Heute, im Jahr 2018, sind seit der offiziellen Abschiedsfahrt der Plettenberger Kleinbahn am 17. Juli 1962 bereits 56 Jahre vergangen. Trotz ihrer zuletzt anachronistisch anmutenden Betriebsform erbrachte die Bahn während ihres 66-jährigen Bestehens enorme Transportleistungen für die Industriebetriebe in der Stadt Plettenberg in den Tälern der Else, Oester und des Ebbeckebaches.

Der Bahnbetrieb wich vom Erscheinungsbild der meisten anderen Schmalspurbahnen deutlich ab und ähnelte – abgesehen vom Personenverkehr – eher dem einer Industriebahn, wie z.B. der benachbarten Hohenlimburger Kleinbahn, der Forster und der Spremberger Stadtbahn sowie den Hamburger Industriebahnen in Ottensen und Wandsbek.

Besonders durch die schwierigen Streckenverhältnisse (die Gleise lagen überwiegend im Straßenplanum) und die zahlreichen Werksanschlüsse (auf der Stammbahn im Schnitt alle 160 m) bot sich im Güterverkehr mehr der Eindruck eines Rangierverkehrs als der des gewohnten Streckendienstes. Der Grund hierfür lag im Wagenladungsverkehr (Transport von Regelspurwagen auf Rollfahrzeugen) und im Stückgutverkehr, mit dem die einzelnen Anschließer bedient wurden.

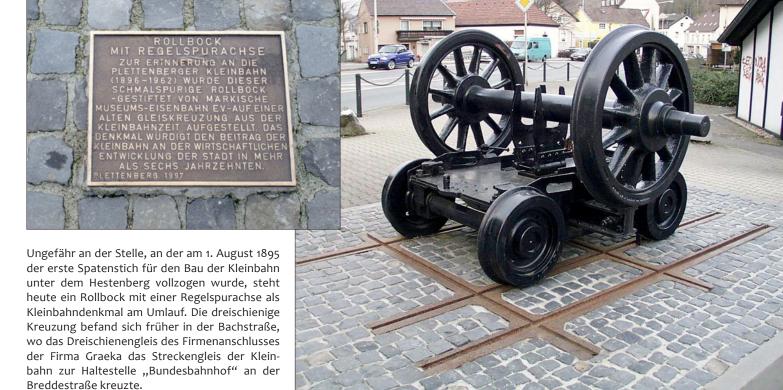
Im Personenverkehr, der stets nur ein Zusatzangebot war, verkehrten Züge, die bereits nach dem Ersten Weltkrieg ein Relikt längst vergangener Zeiten darstellten. Die kastenförmig verkleideten Dampflokomotiven hatten ihre Blütezeit vor 1900 und vor der Elektrifizierung der Straßenbahnen erlebt. Dies alles bedeutete aber keineswegs, dass die Bahn etwa unrentabel gewesen wäre, vielmehr brachte ihr der Güterverkehr stets ausreichende Einnahmen, auch wenn sich die anfänglichen Dividendenerwartungen nicht erfüllten.

Weichen musste sie schließlich, weil sie für den rasch anwachsenden Individualverkehr ein beträchtliches Hindernis geworden war und die Straßenbaulastträger (Stadt und Landesstraßenbauamt) deshalb auf eine Stilllegung drängten. Ob allerdings der spätere Einsatz von Straßenrollern wesentlich die "Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs" verbessert hat, bleibt dahingestellt. Hätte die Bahn einen eigenen Bahnkörper besessen, wäre ihr gewiss eine um einige Jahrzehnte längere Existenz beschieden gewesen.

Gegenüber den 1994 bzw. 2002 im Kenning-Verlag erschienenen Fassungen des Buches "Die Plettenberger Kleinbahn" enthält diese neue Ausgabe etliche, bisher nicht veröffentlichte Bilder und Kapitel, die sich ausführlicher mit dem Omnibus- und Straßengüterverkehr befassen. Dieser

Ein letzter dreischieniger Gleisrest der Kleinbahn befindet sich im Jahr 2018 noch auf dem Gelände der Firma TSR Südwestfalen GmbH (ehemals Fa. Wisotzky/Lennetaler Hammerwerk) am Anschlussbahnhof Eiringhausen. (Das Anschlussgleis der ehemaligen Firma W. Wagner jr. an der Kaiserstraße wurde noch vor wenigen Jahren bei der Neubebauung des Geländes entfernt, obwohl es sich in die Außenanlagen der neuen Wohnhäuser hätte integrieren lassen. In der Stadt Forst in der Lausitz z. B. hat man bewusst die Reste der Gleisanlagen der früheren Forster Stadteisenbahn in den Straßen – selbst bei deren Ausbau – erhalten.)





Fotos: Wolf Dietrich Groote, 30. November 2013

Teil der Unternehmensgeschichte ist bisher noch nie so umfänglich dargestellt worden. Wegen der knappen und häufig nur in Form der Angaben in den Geschäftsberichten oder überlieferten Karteiblättern der Fahrzeuge vorliegenden Informationen wird hierfür allerdings die Form einer bebilderten Chronologie gewählt. Im Ergebnis bildet der jetzige Umfang des Buches ab, dass es in dem Unternehmen neben den 66 Jahren Kleinbahnbetrieb auch etwa 40 Jahre Straßenverkehrsangebote gegeben hat.

Vieles an geschichtlichen Unterlagen ist im Zuge der Betriebsumstellungen leider verloren gegangen, weil der damalige Geschäftsführer der Kraftverkehr Mark Sauerland offenbar kein Interesse an den historischen Wurzeln des Unternehmens hatte und auf seine Veranlassung beim Abbruch des alten Verwaltungsgebäude so gut wie alle Unterlagen auf eine Abfalldeponie gebracht worden sein sollen, anstatt sie zum Beispiel an das Stadtarchiv abzugeben.

Vor allem dem persönlichen Interesse ehemaliger Betriebsangehöriger ist es zu danken, dass doch noch einiges an Informationen und Bildern erhalten blieb, die mir von Familienangehörigen zur Verfügung gestellt worden sind. In diesem Zusammenhang sind besonders zu erwähnen Ulrich Selter, dem ich vor allem viele technische Angaben zu den Kraftfahrzeugen zu verdanken habe, Gerhard Heist, der schon viele Jahre mit dem Schwerpunkt KFZ-Betrieb Bilder gesammelt hat, sowie Richard Ehrmann, dessen Exposé zum Straßenrollerbetrieb es überhaupt erst ermöglicht hat, diesen so umfassend darzustellen. Zum Kreis der Auskunftgeber gehören auch einige Eisenbahn- und Verkehrsfreunde, die damals fotografiert und bis heute zu bestimmten Themen Unterlagen gesammelt haben. Sie werden hier nicht namentlich aufgeführt, weil sie als Bildautoren in den Bildunterschriften genannt sind. Zu ihnen gehören auch Fotografen aus England, von denen in den letzten Jahren einige allerdings bereits verstorben sind; ihnen verdanken wir aber mit die schönsten Motive vom Betrieb der Kleinbahn in den 1950er-Jahren.

Nicht zu vergessen sind zudem einige Heimatfreunde, die in der Vergangenheit bereits einiges an Fotomaterial, meist aus den Familienalben ehemaliger Betriebsangehöriger, gesammelt hatten.

Bedanken möchte ich mich an dieser Stelle bei allen, die mir mit Unterlagen, Auskünften und Bildern aus ihren eigenen Sammlungen bei der Erstellung des Buches geholfen haben.

Mein besonderer Dank gilt neben der Plettenberger Stadthistorikerin Martina Wittkopp-Beine, die die beiden Kapitel zur Stadtgeschichte und Vorgeschichte der Bahn beigetragen hat, den Mitarbeiterinnen der Stadtverwaltung, die mir bei der Sichtung der vielen Akten und Pläne geholfen und reprotechnische Unterstützung gewährt haben.

Für seine große Hilfe bedanke ich mich bei Joachim Schmidt und seiner Eisenbahnstiftung*. Denn außer den zahlreichen Bildern bekannter Bildautoren, die Ihre Aufnahmen der Stiftung vermacht haben, hat er für dieses Buch viele Vorlagen neu gescannt, so dass sie als Druckvorlage verwendet werden konnten.

* www.eisenbahnstiftung.de



