Die Verbindungsbahn Weisweiler–Lucherberg[1]

Der Gedanke, die Brikettfabrik Lucherberg, welche aus der Grube Düren mit Rohbraunkohle beschickt wird, durch eine werkseigene Verbindungsbahn nach Westen an die Kohlenvorkommen bei Weisweiler und Eschweiler anzuschließen, stammt aus den Jahren 1930/32. Es wurde damit gerechnet, daß die Grube Düren in einigen Jahren ausgekohlt sein würde, so daß Brikettfabrik und Kraftwerk Lucherberg, die man wegen ihrer leistungsfähigen Einrichtungen nicht fallen lassen wollte, von Weisweiler her mit Rohbraunkohle versorgt werden mußten. Als nach weiteren Bohrungen und Neuplanungen die Lebensdauer der Grube Düren verlängert werden konnte, wurde der Plan der Verbindungsbahn zurückgestellt, bis er in den Jahren 1936/37 wieder aufgenommen wurde. Die damaligen Planer suchten die [...] günstigste Linienführung und kamen dabei im wesentlichen auf die Trasse, welche später für die Autobahn Aachen-Düren benutzt worden ist. Ehe es zur Verwirklichung der Grubenbahn kam, traten Planung und Bau der Reichsautobahnen in den Vordergrund. Damit und infolge des inzwischen ausgebrochenen zweiten Weltkrieges wurde das Bahnprojekt zurückgedrängt.

Als die Biag Zukunft nach Kriegsende an den Wiederaufbau ihrer zerstörten Gruben und Werksanlagen herangehen mußte, sah sich die Werksleitung infolge des intensiv betriebenen Kohlenabbaues in Grube Düren gezwungen, nunmehr energisch die Neuplanung der Verbindungsbahn nach Lucherberg zu betreiben. Im November 1945 wurde mit den ersten Geländeaufnahmen und der Untersuchung einer günstigsten Linienführung begonnen. Man dachte an eine Vollspurbahn mit Dampfbetrieb, welche östlich des Rohkohlenbunkers I in Weisweiler beginnen, dann in großen Zügen längs der Autobahn nach Osten verlaufe und nach Überqueren der Inde und der Bundesbahnstrecke Stolberg-Jülich in engem Bogen nach Nordosten abbiegen und in die bestehenden, werkseigenen Anschlußgleise bei Frenz einmünden sollte. Von hier aus sollte dann die Kohle über das Verbindungsgleis nach Grube Düren und die Bunkerauffahrt in den vorhandenen Bunker Lucherberg gefahren werden. Für den Übergang der Rohkohle von der aus Grube Zukunft West mit 90-cm-Spur kommenden elektrischen Bahn auf die Vollspur war am Beginn der neuen Strecke ein geräumiger Umschlagbunker mit leistungsfähigem Übergabegerät vorgesehen.

Diesem Plan stellten sich sofort nach seiner Übergabe an die Genehmigungsbehörden von seiten der Bundesbahn die größten Schwierigkeiten entgegen, da letztere den Standpunkt vertrat, daß der Transport der vorgesehenen Kohlenmenge bis zu 5000 Tonnen täglich von der Bundesbahn selbst durchgeführt werden könne und müsse. Jahrelange Verhandlungen, Untersuchungen und Berechnungen waren erforderlich, um der Bundesbahn nachzuweisen, daß der Rohkohlentransport über deren Einrichtungen mit Durchschleusen der großen Mengen durch das Werk Weisweiler technisch

---

[1] Abschrift von: Dipl.-Ing. Pauls, Die Verbindungsbahn Weisweiler–Lucherberg, in: Revier und Werk, Heft 7/Dezember 1951, S. 25-27; Zeitschrift für die Betriebe des Rheinischen Braunkohlenbergbaus. Gekürzter Artikel auch in: Klaus Wölfle, „150 Jahre Eisenbahnen im Jülicher Land 1873-2023“, Bd. 1 „Von der Postkutsche bis zum Zweiten Weltkrieg“, S.207-211, Hrsg. Eisenbahn-Amateur-Klub-Jülich e.V., Verlag Fischer – Jülich, 2024
Archiv-ID 17-8-13-12-337

undurchführbar, für die Biag wirtschaftlich untragbar und mit Rücksicht auf das Einhalten eines starren Fahrplanes betrieblich unmöglich war.

Inzwischen hatten betriebliche Erwägungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen das Vollspur-Dampfprojekt zugunsten einer elektrisch betriebenen, eingleisigen 90-cm-Spurbahn, welche die Durchführung der Züge ohne Unterbrechung vom Bagger im Tagebau Zukunft West bis in einen neu zu erstellenden Rohkohlenbunker in Lucherberg gestattete, zurücktreten lassen. Dieser Vorschlag fand dann schließlich im Dezember 1948 die Zustimmung der Bundesbahn und im Juli 1949 die Zulassung der Bergbehörde. Im Sommer 1948 wurden nunmehr mit Nachdruck die notwendigen Vorarbeiten wie Vermessung, Absteckung, Ausarbeiten der baureifen Einzelpläne, Ausschreibung und Vergebung der Bauten betrieben, so daß am 1. Dezember 1949 mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen werden konnte.

Die Trasse hat endgültig folgenden Verlauf: Abzweigend aus dem Zufahrtsgleis zum Rohkohlenbunker I nördlich der Werksanlagen in Weisweiler durchschneidet die Bahn schnurgerade nach Osten die Äcker der Gemarkung Weisweiler, um dann in einem langen, bis zu 6.5 m tiefen Einschnitt die Landstraße erster Ordnung 241, Weisweiler-Jülich, unmittelbar nördlich der Autobahnauffahrt zu unterfahren. Wenige hundert Meter weiter erreicht die Bahnlinie, aus dem Einschnitt auf eine Dammschüttung übergehend, die Autobahn, um weiter in östlicher Richtung unter Überbrückung der Inde, der Bundesbahn und der Landstraße Frenz-Langerwehe unmittelbar neben der Autofahrbahn zu bleiben. Zum Schutze gegen Blendwirkung der Kraftfahrer durch Lichter und Abreißfunken der elektrischen Lokomotiven ist auf dieser Strecke eine dichte Bepflanzung von 4,00 m Breite angelegt worden.

Die Erlaubnis zum Mitbenutzen des Autobahnkörpers innerhalb des durch Gesetz vor Neubauten geschützten 100-m-Streifens erforderte langwierige Verhandlungen, welche aber dank der einsichtsvollen Mitarbeit des Verkehrsministeriums und der Straßenbaubehörden zu einem für den Entwurf positiven Ende geführt werden konnten.

Östlich der Brücke über die Straße Frenz-Langerwehe verläßt die Grubenbahn die Autobahn und auch den Damm und verläuft nach Nordosten in Geländehöhe bis zum Wehebach, nach dessen Überbrückung die Bahn über einen nach Norden ansteigenden Damm Richtung auf den Rohkohlenbunker Lucherberg nimmt. Vor Erreichen desselben überquert sie mit einer Brücke des werkseigenen Bahnanschluß Frenz-Grube Düren, neben dem noch ein Wirtschaftsweg für die Landwirtschaft mit unterführt werden mußte. Der neue Stahlbetonbunker, der in Form eines über Gelände liegenden Grabenbunkers erbaut wurde, hat eine nutzbare Länge von 120 Meter mit einem Fassungsvermögen von 3000 Tonnen Rohbraunkohle. Ein parallel zum Bunker verlaufendes Aufnahmegerät, welches in der Zentralwerkstatt der Biag Zukunft konstruiert und gebaut wurde, befördert die Kohle aus dem Bunker auf das zur Vorzerkleinerungsanlage führende Transportband.

Die ganze Trasse ist so gewählt, daß bei günstigsten betrieblichen Bedingungen möglichst wenig landwirtschaftlich genutztes Gelände in Anspruch genommen wird. Trotzdem mußten erhebliche Widerstände, vor allem von seiten der Weisweiler

Landwirtschaft, aus dem Wege geräumt werden, bevor das von der Biag in Zusammenarbeit mit dem Kulturamt Aachen vorgeschlagene Umlegungsverfahren zur besten Neuaufteilung der landwirtschaftlichen Grundstücke durchgeführt werden konnte.

Die Neubaustrecke ist 5,2 km lang. Der kleinste Kurvenhalbmesser beträgt 300 m, das stärkste Gefälle für Vollzüge 1:60,5 auf 1110 m und die größte Steigung 1:100 auf 447 m- Im Zuge der Bahnstrecke war die Errichtung von sechs Brücken erforderlich, von denen eine in Stahlkonstruktion, die übrigen in Stahlbetonbauweise erstellt wurden.

Der Erdaushub zur Herstellung der Einschnitte betrug 80 000 cbm, wozu noch der Abtrag von etwa 20 000 cbm für die Dammschüttungen aus einer alten Abraumhalde kam. Der Böden war im wesentlichen Lößlehm, der während der Dammschüttung besonders verdichtet werden mußte. Als Böschungsneigung in den Einschnitten wurde 1:1,5 und bei den Dämmen 1:2 gewählt. Das 5,2 m breite Planum hat dachförmiges Quergefälle 1:25, und zur Isolierung wurde eine 30 cm starke Schlackenschicht aufgewalzt, die sich für die Einbringung des Oberbaues und im Betrieb bereits sehr gut bewährt hat. Das Basaltschotterbett für die Schwellen ist 28 bis 30 cm stark eingebaut.

Auf der Strecke sind zu etwa 2/3 der Länge Stahlbetonschwellen mit vorgespannter Stahleinlage, auf 1/3 Stahlschwellen eingebaut. Die Biag darf sich als das Braunkohlenunternehmen bezeichnen, welches erstmalig die für die 90-mm-Spur (sic!) besonders konstruierten Stahlbetonschwellen eingebaut hat, um diese neuartige, bei der Bundesbahn für Vollspurbetrieb seit wenigen Jahren auf Versuchsstrecken eingeführte Schwellenart als Ersatz für die immer rarer werdende Holzschwelle unter schwerem Verkehr zu erproben. Nach dreivierteljähriger Betriebszeit sind bis heute keine nennenswerten Schäden zu verzeichnen.

Als rollendes Material werden auf dieser Strecke dreiteilige, sechsachsige Elektrolokomotiven mit 120 Tonnen Dienstgewicht, max. Geschwindigkeit 50 km/h, und Kohlensattelwagen mit 58 cbm = 45 Tonnen Ladegewicht eingesetzt.

Die elektrische Oberleitung mit Fahrdraht und Speiseleitungen ist an Stahlbeton-Schleudermasten nach dem Weitspannsystem aufgehängt. Diese Masten, welche gegenüber den früher üblichen Stahlgittermasten den Vorteil der kleineren Anschaffungskosten, der geringen Unterhaltung und des besseren Aussehens haben, stehen auf der geraden Strecke im Abstand von 70 Metern untereinander, in den Kurven etwa 25 Meter.

Am 19. Februar 1951 konnte nach eineinvierteljähriger Bauzeit die Strecke durch den ersten Kohlenzug befahren werden,

Zum Bau wurden benötigt: etwa 100 000 cbm Bodenbewegung, 6000 cbm Beton, 250 t Stahl für Bauwerke, 650 t Schienen, 14 000 t Basaltschotter, 5000 t Stahlbetonschwellen, 4500 Stahlschwellen. Es wurden von im Durchschnitt 150 bis 170 Arbeitern etwa 70 000 Tagewerke geleistet. Die Gesamtkosten betragen rund 3 Millionen DM.

Archiv-ID 17-8-13-12-337

Zum Schlusse dieses Berichtes darf nicht unerwähnt bleiben, daß es neben der rastlosen Arbeit aller eingesetzten Arbeitskräfte zu einem großen Teil dank der unbürokratischen Mithilfe der beteiligten Behörden und Aufsichtsstellen möglich war, den Bahnbau reibungslos und termingerecht zum Ziele zu führen.

Mögen diese Zeilen dem nicht direkt am Bahnbau beteiligten Belegschafter neben der technischen Unterrichtung über die Anlage einen kleinen Einblick geben in die Dinge, welche sich unsichtbar, „hinter den Kulissen“, notwendigerweise vor und während der Verwirklichung eines solchen Projektes abspielen, bis er es als die reibungslos pulsierende Lebensader eines wichtigen Betriebes unserer Gesamtanlagen, des Werkes Lucherberg, vor sich sieht.