

Klaus Jördens

90 Jahre Teutoburger Wald-Eisenbahn

Als am 1. November 1900 auf der ersten, 33 km langen Teilstrecke Gütersloh - Laer der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) der Betrieb eröffnet wurde, stellte dies für die nun an das Eisenbahnnetz angeschlossenen Gemeinden ein bedeutsames Ereignis dar. Wir wollen dieses Jubiläum zum Anlaß nehmen, einen kurzen Überblick über diese Nichtbundeseigene Eisenbahn (NE) zu geben.

Nicht die Gewinnsucht mit Aussicht auf günstige Rendite weniger Privatleute gab den Anstoß zum Bau der TWE, sondern die Träger des Unternehmens waren ausschließlich Städte, Kreise und Gemeinden. Sie erhofften sich durch den Eisenbahnbau wirtschaftlichen Aufschwung ihrer Region. Am 17. Juni 1899 wurde von den Kommunen und dem Eisenbahn- und Betriebsunternehmen Vering & Wächter die Teutoburger Wald-Eisenbahn AG gegründet. In 3 Etappen wurden folgende Streckenstücke eröffnet:

- 1. Nov. 1900 Gütersloh - Laer
- 19. Juli 1901 Laer - Ibbenbüren
Brochterbeck - Saerbeck
- 19. April 1903 Gütersloh - Hövelhof

Mit Eröffnung des letzten Teilstückes war das Streckennetz der TWE auf fast genau 100 km Länge angewachsen. In dieser Form sollte es dann nahezu 65 Jahre unverändert bleiben.

Erst als Mitte der 60er Jahre viele NE ihren Schienenverkehr reduzierten bzw. den Personenverkehr auf die Straße verlagerten, wurden auch bei der TWE entsprechende Überlegungen angestellt. Wollte man von Teilstilllegungen nichts wissen, so war von Streckenerweiterungen erst recht nicht die Rede. Doch es sollte anders kommen.

Die in Harsewinkel ansässige Landmaschinenfabrik Claas verschickte vom TWE-Bahnhof Harsewinkel aus ihre Produkte (Mähdrescher) in alle Welt. Als diese Geräte immer voluminöser wurden und die Umsatzzahlen ständig stiegen, konnte der Bahnhof mit seiner nur 25 m langen Kopframpe das Ladegeschäft nicht mehr verkraften. Die Rampe war immer weiter verlängert worden, schließlich aber hat dieser Zubringerverkehr vom Firmengelände Claas zum Bahnhof Harsewinkel den Straßenverkehr bis zu einem kaum noch zu vertretenden Maße behindert. In der ganzen Zeit liefen über viele Jahre schon Gespräche zwischen der Firma Claas und der TWE über eine möglichst dauerhafte und verträgliche Lösung des Problems, die schließlich zum Neubau des Anschlusses Harsewinkel bis Harsewinkel-West (sprich Werk Claas) führten. Am 2. Februar 1967 wurde dieses ca. 3 km lange Anschlussgleis in Betrieb genommen. Damit war das Streckennetz auf 103,2 km Gesamtlänge angewachsen.

Der Bau der TWE war zwar von den kommunalen Gebietskörperschaften initiiert worden, doch nicht nur beim Bau, sondern erst recht beim Betrieb der Bahn war man auf das Know-how der Fachfirma Vering & Wächter aus Berlin angewiesen. Am 1. Oktober 1915 übernahm die »Allgemeine Deutsche Eisenbahn-AG« (ADEA) mit Sitz in Berlin die Betriebsführung, die sie nach dem 2. Weltkrieg der in Frankfurt/Main ansässigen »Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft« (DEG) übertrug.

In den 90 Betriebsjahren hat sich das Bild der TWE mehrfach deutlich gewandelt. So endete 1970 endgültig der Dampfbetrieb. Der Personen-

verkehr wurde bis 1978 auf die Straße verlagert und Rationalisierungsmaßnahmen haben den Verkehrsbetrieb den Erfordernissen der Zeit angepaßt. So orientiert sich der Güterzugfahrplan mit Ausnahme besonderer Durchgangsgüterzüge nach den Wünschen der Verlager.

Leider mußte aber auch ein Rückgang des Güteraufkommens hingenommen werden. Wurden nach 1945 bis in die 70er Jahre noch 500.000 - 700.000 t jährlich befördert, so waren es 1988 nur noch 300.000 t. Fast die Hälfte davon entfielen auf die durchgehenden Stahlganzzüge von Hanekenfähr bei Lingen bis Sennelager. Ein Novum dabei ist, daß auch auf den DB-Zulaufstrecken die TWE-Lokomotiven zum Einsatz gelangen. Die bereits genannte Fa. Claas ist der größte Mähdrescher-Produzent Europas und verläd nahezu Alles auf die Schiene. Sie stellt das zweite Standbein der TWE dar. Ausgeblieben sind dagegen die Kohlentransporte zum Saerbekker Hafen und die Kesselwagenganzzüge mit Flugbenzin für den NATO-Flughafen in Gütersloh. Durch eine Pipeline ist das Anschlußgleis zum Flughafen zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken.

In Gütersloh hat die Betriebsleitung der TWE ihren Sitz. In Lengerich befindet sich die Zentralwerkstatt, hier werden nicht nur TWE-Lokomotiven gewartet und untersucht, sondern auch Fahrzeuge anderer DEG-Bahnen sowie von Fremdbetrieben. Außerdem werden dort heute Dampflokomotiven für Museumsbahnen untersucht und sogar betriebsfähig aufgearbeitet. Auch in der Umrüstung von Dieseltriebfahrzeugen auf Funkfernsteuerung hat man sich einen Namen gemacht. Schließlich bildet die Dienststelle Lengerich Nachwuchs-Diesellokführer für DEG-Bahnen und für Dritte aus.

Die Triebfahrzeuge

Streckenlänge und Verkehrsaufkommen erforderten immer einen großen Triebfahrzeugpark. Mit steigenden Zuglasten wurden auch leistungsfähigere Dampflokomotiven beschafft. Dominierten anfangs B- und C-Kuppler, so beschaffte die TWE später sogar eine 1'E1'h2t-Maschine - ein wahrer Riese unter den Dampflok. Beliebt bei den Personalen waren die 3 von Henschel für die Eutin - Lübecker Eisenbahn gebauten IC1-Kuppler mit den Betriebsnummern 221, 222 und 223. Sie verkörperten über mehrere Jahrzehnte das Dampfzeitalter der TWE. Auch nach der Vollverdieselung absolvierte Lok 223 bis 1970 noch gelegentlich Sonderfahrten.

Bereits 1955 sammelte die TWE erste Erfahrungen mit einer Diesellokomotive. Ursprünglich von der Kleinbahn Kaldenkirchen - Brüggen beschafft, spielte diese V36-ähnliche Lok bei fast allen DEG-Bahnen eine Gastrolle. Sie bedeutete aber noch keine Konkurrenz für die Dampflok. Erst der Einsatz von MaK-Stangendieselloks der Typenreihen 600 D bis 1200 D dezimierten die

Dampflokeinsätze. Mit dem 1968 erfolgten Erwerb dreier Privatbahn-V90 (MaK-Typ 1300 BB) konnten die Dampflok ausgemustert und die Stangendieselloks an andere Bahnen abgegeben werden. Der Prototyp des mittlerweile in 17 Stück für einige NE gebauten MaK-Typ DE 1002 unternahm 1982 als Lok VE 152 auf der TWE ihre ersten Gehversuche - eine mutige und richtungsweisende Entscheidung der DEG. Diese Maschine erlaubt dank der Funkfernsteuerung auch im Güterverkehr den Einmann-Betrieb. 1989 kaufte die TWE von der Hersfelder Eisenbahn deren V 30 und V 31. Handelt es sich bei der V 31 um eine Vorserie V 160, so ist die V 30 die ehemalige V 320 001 der DB. Ausschlaggebend für den Ankauf dieser Kraftprotze waren sicherlich

Fotos - Dampflokomotiven der TWE

Oben links: 1952 bzw. 1954 erhielt die TWE drei 1921 von der Hanomag gebaute Maschinen der Gattung pr. T 13.1 mit Ventilsteuerung von der Farge - Vegesacker Eisenbahn, bzw. der Eisenbahn Altona - Kalkenkirchen - Neumünster. Die Loks erhielten bei der TWE die Nummern 174 bis 176. Die Aufnahme zeigt Lok 174 vor einem Personenzug zwischen Lengerich-Personenbahnhof und Lengerich-Hohne, 1961.

Oben rechts: Mächtig Dampf machte an diesem Oktobertag 1962 Lok TWE 161 in Lengerich. Diese Maschine entstand durch einen Umbau aus einer für die Wittenerberge - Perleberger Eisenbahn gebauten 1'C-Maschine.

2. Reihe links: Die Dampflokomotiven 221 bis 223 trugen in den Nachkriegsjahren bis zur Aufgabe des Dampfbetriebes 1970 die Hauptlast des Verkehrs. Hier rangiert Lok 223 an einem kalten Wintertag 1961 in einem Gütersloher Industriebetrieb.

2. Reihe rechts: Lok 271 war die stärkste Dampflok der TWE. Diesen 1940 von Jung gebauten E-Kuppler übernahm die TWE 1955 von der Westerwaldbahn.

3. Reihe links: Lok 271 mit Güterzug zwischen Dörenthe und Brochterbeck auf der Zweigstrecke nach Saerbeck, 1967.

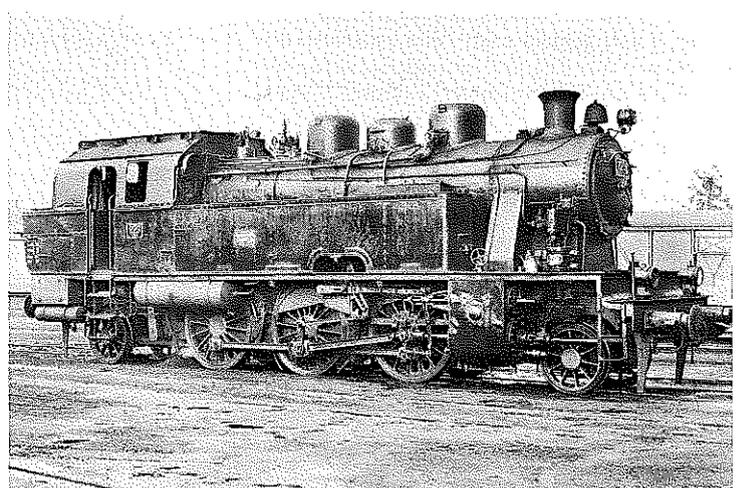
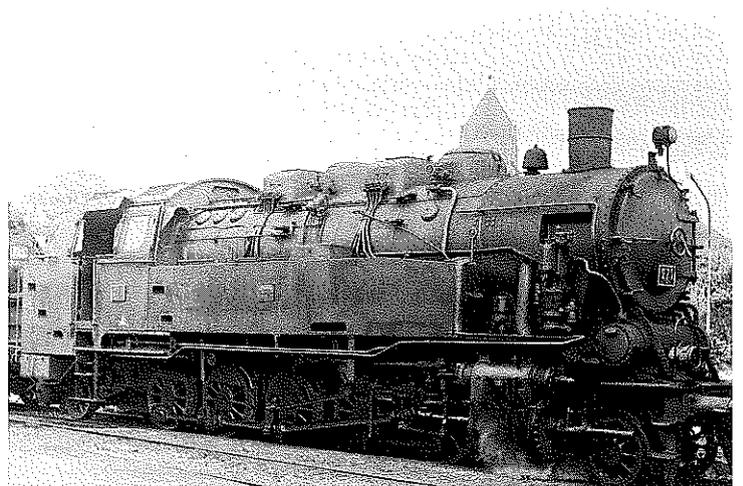
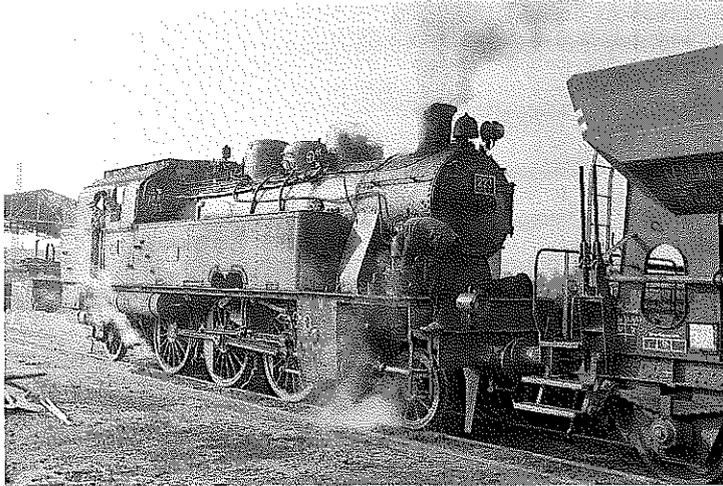
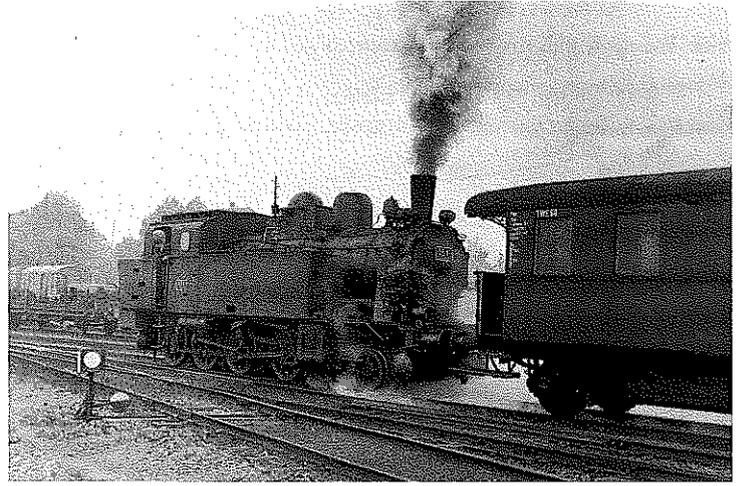
3. Reihe rechts: Obwohl im Eigentum der Frankfurt - Königsteiner Eisenbahn, war Lok 261 mehrere Jahre im Planverkehr bei der TWE im Einsatz. Das Bild zeigt sie 1965 vor einem Güterzug zwischen Gütersloh-Spexar und Varensehl.

Unten links: Trotz Vollverdieselung war Lok 223 noch bis 1970 gelegentlich vor Sonderzügen anzutreffen. Am 18. Mai 1969 hat sie gerade mit einem Sonderzug den Bahnhof Ibbenbüren erreicht.

Fotos: Klaus Jördens

Unten rechts: Lok 223 in Lengerich-Hohne, 1966. Henschel hatte sie 1929 als letzte einer 4 Stück umfassenden Serie für die Eutin - Lübecker Eisenbahn gebaut. Durch die 1941 erfolgte Verstaatlichung dieser Privatbahn gelangte auch Lok ELE-14 zur Reichsbahn und hieß fortan DR-75 634. Als ungeliebte Splittergattung wurden die 3 Maschinen 75 631, 75 633 und 75 634 noch 1946 an die TWE verkauft, die sie 221, 222 und 223 nannte. Lok 223 wanderte 1970 nicht in den Schrott, sondern leistete 1971 noch Dienst auf der Farge - Vegesacker Eisenbahn. 1973 übernahm sie der Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V. in seine Fahrzeugsammlung. Der Verein möchte die Maschine betriebsfähig aufarbeiten.

Foto: Heinrich Räer



die schon erwähnten Stahlganzzüge, die nun ohne Vorspann und im Einmann-Betrieb gefahren werden können. Als V 216 bzw. V 320 wurden beide Maschinen in Lengerich stationiert, bis 1989 Lok V 216 an die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft abgegeben wurde.

Ein 1935 beschaffter zweiachsiger Triebwagen sollte die Rationalisierung des Personenverkehrs einleiten. Die sich abzeichnenden Kriegereignisse verhinderten jedoch zunächst dieses Vorhaben. Erst mit dem Erwerb des VT 51 (ex Oderbruchbahn) und des VT 92, die umgebaute Hälfte eines wegen des Krieges nicht an die Türkei abgelieferten zweiteiligen Schnell-Triebwagens, kam man diesem Wunsche näher. Die Hauptlast des Personenverkehrs trugen aber die Esslinger Triebwagen. Schon 1952 erhielt die TWE ihren ersten Esslinger, den VT 60, fabrikneu zugeteilt. Der letzte Esslinger, der VT 62, wurde noch bis 1984 als Schlepptriebwagen bzw. im Stückgutverkehr eingesetzt. Von der WEG erwarb die TWE 1981 einen 1925 gebauten zweiachsigen Triebwagen. Ihn baute die Werkstatt Lengerich auf Funkfernsteuerung um. Mit seinen beiden 155 kW (210 PS) leistenden Motoren arbeitet er die Woche über als Schlepptriebwagen im Funkfernsteuerbetrieb und kann darüberhinaus als Nostalgiefahrzeug besonders an den Wochenenden eingesetzt werden.

In der ersten Jahreshälfte 1990 waren die Triebfahrzeuge stationiert in:
Gütersloh Nord V 131, V 132,
Lengerich VE 152, V 320, Köf 11, VT 03.

Die TWE heute

Durch eine straffe Betriebsführung einerseits und ausreichendes Verkehrsaufkommen andererseits, gehört die TWE zu den wenigen NE, die auch 1989 wieder einen Überschub erwirtschafteten. Dank der 4 Verknüpfungspunkte mit der DB werden so manche Durchgangsgüterzüge auf der TWE gefahren. Neben den regelmäßigen Stahlzügen werden des öfteren Militärzüge über die TWE geführt. Hauptkunde ist aber die Fa. Claas in Harsewinkel, die die TWE nach Ausfall der eigenen Werklok (Moyses) 1987 auch mit den Rangierarbeiten im Werk beauftragte. Zusätzliches Rangierpersonal stellt die Fa. Claas.

In den Sommermonaten ist der Personsonderverkehr auf den Schienen recht reger. Der VT 03 und die noch vorhandenen 4 eigenen „Donnerbüchsen“ werden von Vereinen und Betrieben gern für Sonderfahrten gechartert. Jüngstes Angebot auf der Schiene waren 1989 erstmals im Takt verkehrende Pendelfahrten auf Initiative der freien Wählergemeinschaft Verl zwischen den Bahnhöfen Varenzell und Kaunitz. Diese einmal im Monat im Zusammenhang mit dem in Kaunitz stattfindenden „Hobbymarkt“ durchgeführten Fahrten sollen die parallel verlaufende Straße entlasten.

Beliebt ist die TWE auch für Dampfzugfahrten. Ziel ist der von der Stadt Ibbenbüren geschaffene Freizeitpark mit dem Aasee, unmittelbar an der TWE-Strecke gelegen. Schon im April 1974 fand die erste Dampfsonderfahrt mit der heutigen MEM-Lok »Mevissen 4« statt. Ab 1977 war der Eisenbahn Kurier mit den Dampflok 24 009, 24 083 und 38 1772 ständiger Gast. Aber auch die ehemalige Seidensticker-Lok 01 150 war gelegentlich anzutreffen. Bislang letzter Gast war am 8. Juli 1989 Lok 44 404 des Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein.

Ausblick

Zwei in Gütersloh ausgewiesene Industriegebiete könnten der TWE künftig noch manche zusätzliche Tonne bescheren. Inwieweit die hier ansiedelnden Firmen von der Schiene Gebrauch machen, bleibt jedoch abzuwarten. Inzwischen wird auch über die Wiederaufnahme des Personenverkehrs laut nachgedacht. Freie Wählergemeinschaften in vielen Kommunen befürworten die Herausnahme des Personenverkehrs vom hochbelasteten und staugefährdeten Straßennetz. Natürlich sollen dann moderne und im Takt verkehrende Triebwagen nicht in Hövelhof enden, sondern über die DB bis Paderborn an der z. Z. im Ausbau zur IC-Strecke befindlichen Strecke Dortmund - Kassel weitergeführt werden.

Die TWE ist aber nicht nur in ihrem eigenen Einzugsbereich verkehrspolitisch aktiv. So hat sie sich bereit erklärt, den Gesamtverkehr der DB-Strecken Osnabrück - Brackwede und Brackwede - Paderborn zu übernehmen. Bekanntlich läuft das Verkehrskonzept der DB in die Richtung, auf beiden Strecken zumindest den Güterverkehr einzustellen, was auf dem Abschnitt von Osnabrück nach Dissen/Bad Rothenfelde bereits Wirklichkeit geworden ist. Die TWE könnte beide Strecken mit Triebwagen im Taktfahrplan bedienen - hoffentlich scheidet das Bemühen nicht an den Maximalforderungen der DB wie andernorts.

Aus diesen wenigen Beispielen ist ersichtlich, daß die TWE Ostwestfalens Verkehrspolitik aktiv mitgestalten kann, falls in Bonn (oder Berlin) tatsächlich einmal die Weichen für eine rationale und humane Verkehrspolitik gestellt werden sollten. Mit schön formulierten Lippenbekenntnissen in Regierungserklärungen und anderen Sonntagsreden wird weder den Bürgern noch der Umwelt geholfen, solange sich die Bekenntnisse zur Bahn als ressourcenfreundlichstem Verkehrsmittel nicht im Tagesgeschäft auswirken. Es kann nicht vernünftig sein, daß die Busse des ÖPNV vom Individualverkehr behindert werden, während die parallel verlaufenden Gleise ausschließlich dem Güterverkehr vorbehalten bleiben.

Die Redaktion dankt dem OBI der TWE, Herrn Dr.-Ing. Geuckler, und dem öBI, Herrn Prill, für die Durchsicht des Manuskriptes, die Korrekturen und Ergänzungen.

Fotos - Dieseltriebfahrzeuge der TWE

Oben links: Mit dem VT 31 sollte 1935 eine Rationalisierung des Personenverkehrs eingeleitet werden. Bis zu seiner Ausmusterung im Jahr 1967 war er stets bei der TWE im Einsatz.

Oben rechts: Im Bahnhof Hövelhof konnten die mit dem VT 51 angereisten Fahrgäste in die Schienenbusgarnitur der DB in Richtung Paderborn umsteigen. Die 1965 entstandene Aufnahme zeigt den VT 51 in Hövelhof auf den Abfahrtauftrag für die Rückfahrt in Richtung Gütersloh wartend.

2. Reihe links: 1952 erhielt die TWE ihren ersten fabrikneuen Esslinger Triebwagen, den VT 60. Bf Tecklenburg, 1966

2. Reihe rechts: Der VT 03 wurde erst 1981 von der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft übernommen. Nach einer gründlichen Hauptuntersuchung und Ausrüstung mit Funkfernsteuerung steht er seit Frühjahr 1985 auf der TWE im Einsatz. In den Sommermonaten wird er häufig zusammen mit den 4 vorhandenen Personenwagen (Donnerbüchsen) für Sonderfahrten eingesetzt. Am Himmelfahrtstag 1989 wartete dieser Sonderzug in Richtung Ibbenbüren in Gütersloh Nord auf das Abfahrtsignal.

3. Reihe links: Diese V36-ähnliche Diesellok von der Maschinenfabrik Esslingen leitete 1955 die Verdieselung ein. Wenn auch im Eigentum der Kleinbahn Kaldenkirchen - Brüggem, so verbrachte sie größtenteils ihr Lokomotivdasein bei der TWE. Die Aufnahme aus dem Jahr 1961 zeigt die Lok noch mit ihrem Original-Führerhaus. Ein später erfolgter Umbau auf Einmann-Betrieb verlangte u. a. das Höherlegen des Führerhauses.

3. Reihe rechts: V 123, V 81, V 121 und V 65 waren die ersten Grobdieselloks der TWE. Die beiden Stangen-Dieselloks von der MaK V 123 und V 81 in Gütersloh-Nord, 1965

Unten links: 1968 erhielt die TWE 3 Grobdieselloks mit Gelenkwellen-Antrieb. Diese V 90-ähnlichen Maschinen erlaubten eine Freistellung der Dampf- und Stangendieselloks. Anlässlich des „Hobbymarktes“ in Kaunitz verkehrten an mehreren Samstagen des Jahres 1989 „Shuttle-Züge“ im Taktverkehr zwischen Varenzell und Kaunitz. Um den Zug an den jeweiligen Zielbahnhöfen schnell zurückzuschicken zu können, lief an beiden Zugenden eine Lokomotive. So wurde das zeitraubende Umräumen der Lokomotiven vermieden. Der Zug kurz nach Verlassen des Bahnhof Varenzell, erster Oktobersamstag 1989

Unten rechts: Im August 1989 entstand diese Aufnahme der VE 152 vor einem Güterzug mit Mähreschern. Diese Neuentwicklung zeigte anfangs viele Kinderkrankheiten und brachte den TWE-Verantwortlichen überwiegend einiges Kopfzerbrechen.

Fotos: Klaus Jördens

Nikolausfahrten

auf der

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf

Sonnabends, den 1., 8. und 15. Dezember 1990 Abfahrt um 14.00 und 16.15 Uhr
Sonntags, den 2., 9. und 16. Dezember 1990 Abfahrt um 11.15, 14.00 und 16.15 Uhr
ab Bahnhof Bruchhausen-Vilsen

Der Nikolaus steigt unterwegs zu und verteilt Geschenke an kleine Kinder. Die Nikolauszüge werden von mindestens einer Dampflokomotive gezogen. Während der Fahrt wird Glühwein und heißer Kakao im Zug verkauft, darüberhinaus ist der Buffetwagen für Sie geöffnet.

Fahrtpreis: 9,40 DM für Erwachsene 5,20 DM für Kinder von 4 bis 11 Jahre
Kinder unter 4 Jahre sind frei keine Ermäßigung für Reisegruppen

Weitere Informationen erteilen die irdischen Helfer unter
Telefon (0 42 52) 414, an Werktagen vorm. ab 9.00 Uhr
Deutscher Eisenbahn-Verein e. V., Pf 1106, 2814 Bruchhausen-Vilsen

