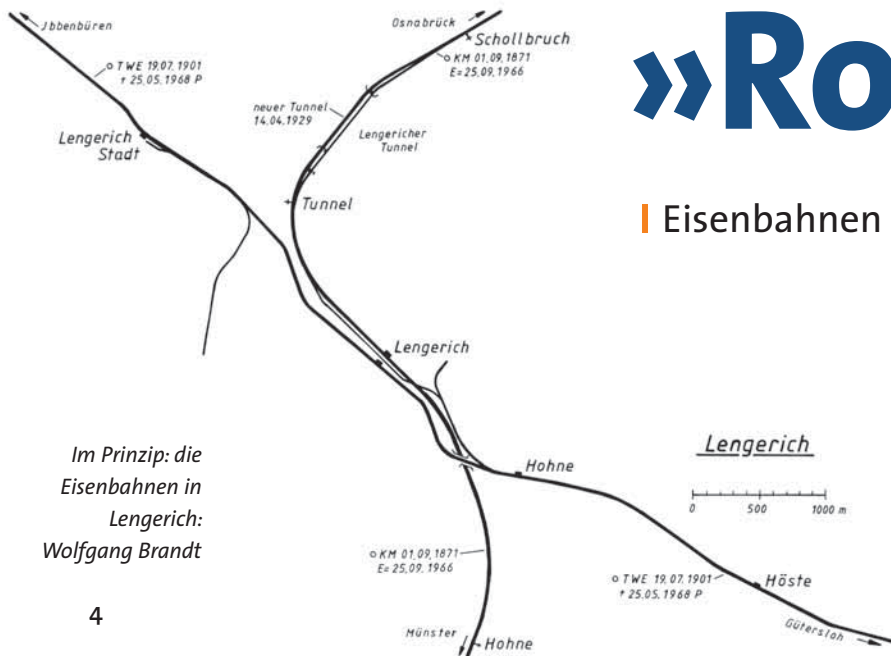




Am Knick in der »Rollbahn«

Eisenbahnen in Lengerich – ein Bilderbogen



Im Prinzip: die Eisenbahnen in Lengerich: Wolfgang Brandt



Ein Sommerabend in Lengerich in den Fünfzigern. 41 350 des Bw Osnabrück Hbf ist mit dem Nahverkehrszug aus Münster eingefahren, im Bild links unten warten vor dem Bahnhofsgebäude von 1880 die Busse (Aufnahmen von Hans Kiepker); das Bild ganz links unten zeigt das erste Bahnhofsgebäude von 1871 (Archiv Dyckerhoff).

Unter Eisenbahnfreunden bekannt geworden ist Lengerich nicht wegen seiner Bahnhöfe, sondern wegen seines Tunnels – und der dort entstandenen Fotos von Ludwig Rotthowe, wie dem rechts von 01 1085, die im August 1964 mit einem Schnellzug Hamburg – Köln das Bauwerk soeben verlässt.



Der Bahnhof Lengerich/Westfalen ist Eisenbahnfreunden als Station der „Rollbahn“, also der Eisenbahnstrecke Hamburg – Bremen – Osnabrück – Münster – Ruhrgebiet, ein Begriff. Hier, am südlichen Fuß des Teutoburger Waldes, kreuzen sich diese legendäre Magistrale und die 1900/01 eröffnete Strecke Ibbenbüren – Gütersloh der Teutoburger-Wald-Eisenbahn. In Lengerich zeigt die Rollbahn einen charakteristischen Knick im Streckenverlauf: direkt vor dem Bahnhof macht sie – aus Richtung Münster betrachtet – einen scharfen Schwenk nach Westen, unmittelbar am Westkopf des Bahnhofs (80 m ü. NN) wendet sie sich ebenso scharf wieder nach Norden, um dann nach wenigen hundert Metern im Lengericher Tunnel zu verschwinden. Mit dem Knick gewannen die altvorderen Eisenbahnbauer zusätzliche Streckenlänge und damit Höhe, der

Tunnel konnte entsprechend kürzer gehalten werden.

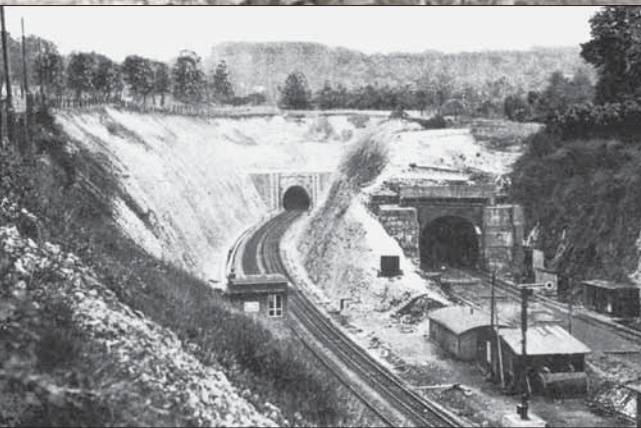
Nicht zu vergessen: Der Bahnhof Lengerich war für die seit über 135 Jahren hier ansässigen Dyckerhoff-Zementwerke ein wichtiger Umschlagplatz. Ab 1949 – damals eine Innovation – wurde loser Zement in Silowagen über die Bahn abtransportiert. Bei den Waggons handelte es sich zunächst um vierachsige Fahrzeuge US-amerikanischer Bauart. Im Jahre 1952 betrug der Zementversand insgesamt ca. 391.000 Tonnen, 1963 waren es bereits ca. 1,2 Mio. Tonnen, der überwiegende Teil davon damals noch mit der Bahn. Die Gleisanlagen des Bahnhofes sind für diese Zwecke sehr großzügig ausgelegt worden.

Ebenso war der Bahnhof in den Fünfziger und Sechziger Jahren des vorigen Jahrhundert wichtiger Übergabebahnhof zwischen TWE und Bundesbahn, vor allem für die Transporte von Land-

maschinen und Mähreschern der Fa. Claas aus Harsewinkel bei Gütersloh. Aber all das ist zum großen Teil Geschichte ...

Zurück in das Jahr 1862

Die Entstehungsgeschichte der Bahn in Lengerich reicht bis in das Jahr 1862 zurück. Der Fabrikant Sabey aus St. Mauritz bei Münster befasste sich intensiv mit der Projektierung einer Eisenbahn von der holländischen Grenze über Bocholt, Coesfeld nach Münster und deren Fortsetzung über Telgte und Iburg nach Osnabrück. Sabey war Beauftragter des Investors L. L. Mouton aus Paris, der eine Eisenbahnlinie quer durch Europa von Paris nach Norden (Hamburg) plante. Die preußische Regierung in Berlin ermächtigte 1862 Mouton zu Vorarbeiten für den Streckenbau, vorausgesetzt, ein eventueller Antrag auf Erteilung der Baukonzessi-



Der neue Lengericher Tunnel entsteht. Aus Kostengründen wurde er 181 m kürzer als der alte, der südliche Einschnitt entsprechend länger. Nach Fertigstellung des neuen sollte der alte Tunnel auf dessen Länge gekürzt werden. Der abgetragene Kalkstein der neuen Einschnitte und das Ausbruchsmaterial aus dem Tunnel wurden ca. sechs Kilometer weiter südlich im Bereich des Überholungsbahnhofes Ringel seitlich des Bahndamms abgekippt bzw. angefüllt. Eine Feldbahn führte zu diesem Zweck parallel zur „Rollbahn“ auf deren Westseite dorthin. Stadtarchiv Lengerich (4), DGEG-Archiv





on werde spätestens am 1. April 1863 dem Ministerium vorgelegt. Wichtiges Vorergebnis: Trotz vieler Bemühungen anderer Gemeinden sollte die Strecke über Lengerich führen; hier war der Teutoburger Wald am günstigsten zu durchstoßen.

Aber die Sache hatte (noch) einen Haken. Nur wenige Kilometer nördlich von Lengerich musste die Strecke (Paris →) Münster – Osnabrück – Bremen – Hamburg aufs Staatsgebiet des Königreichs Hannover kommen, und dieses hatte kein Interesse an einer solchen Bahn, nutzte die doch Bremen und Hamburg, aber nicht den hannoverschen Häfen wie Leer oder Emden. Hannover verzögerte also, und erst nachdem das Königreich nach dem Krieg von 1866 von Preußen annektiert worden war, konnte die Strecke realisiert werden. Als Bauherr der nunmehrigen Venlo/Wanne-Hamburger Bahn (die beiden Zweige trafen in Haltern zusammen) trat jetzt die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft (KME) auf, welche schon im Mai 1866 die Konzession für die Strecke auf preußischer Seite bis Osnabrück erhalten hatte und nun 1868 auch die für Osnabrück – Hamburg.

So teilte das „Königliche Eisenbahn Commissariat zu Cöln“ am 25. April 1868 der Königlichen Regierung, Abteilung des Innern zu Münster mit, dass die Bahnlinie auf der „Münster-Osnabrücker-Strecke“ geradlinig auf die „südöstliche Ecke des Kattenvenner Moors“ gehe und von da in einem nach Osten konvexen Bogen östlich von Lengerich den Hauptgebirgskamm des Teutoburger Waldes schneide. Lenge-

rich hatte das Rennen um die Eisenbahn gemacht, für alle sichtbar durch den Beginn der Bauarbeiten an den beiden Tunnelseinschnitten nördlich und südlich des Bergrückens.

Lengericher Tunnel I

Der 765 Metern lange alte Lengericher Tunnel war der nördlichste Fernbahntunnel in Deutschland (und sein Nachfolger ist es, wenn man von nicht durch die Natur erzwungenen Sonderfällen wie z.B. dem Berliner Nord-Süd-Tunnel oder dem Kanaltunnel der Strecke Lehrte – Wolfsburg absieht, noch heute). Der erste Spatenstich erfolgte am 19. Juni 1868, die Abnahme des Bauwerkes am 18. August 1871, und am 1. September 1871 wurde die Eisenbahnstrecke von der KME in Betrieb genommen. Die Baukosten des Tunnels betragen insgesamt 414.018 Taler. Bei Eröffnung wurde die gesamte Strecke eingleisig befahren, wobei Trasse und Tunnel für zwei Gleise ausgelegt waren; man verlegte zunächst aber nur das westliche Gleis. Ende 1879 ging die Köln-Mindener Eisenbahn in die Preußischen Staatbahnen über; diese bauten ab 1882 dann für 4,5 Millionen Mark das zweite Gleis auf dem Abschnitt Wanne – Münster – Osnabrück – Bohmte.

Dieser erste Lengericher Eisenbahntunnel wurde im Herbst 1928 stillgelegt. In den Zwanziger und Dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts sollte die „Rollbahn“ auf insgesamt vier Gleise ausgebaut werden. Direkt westlich des alten wurde ein neuer Tunnel gebaut und an die noch zweigleisige Strecke





angebunden, anschließend sollte, so die ursprüngliche Planung, der alte Tunnel auf die gleiche Länge wie der neue gekürzt, saniert und an das 3. und 4. Gleis angebunden werden.

Lengericher Tunnel II

Am 8. November 1926 begann die Fa. Gockel & Niebur aus Bochum die Arbeiten am neuen Lengericher Tunnel, der erste Sprengschuss wurde auf der Südseite abgegeben. Mit einer Länge

von 584 Metern sollte er aus Kostengründen 181 m kürzer werden als der alte, dafür hatte man den südlichen Einschnitt erheblich vergrößert. Auch der neue Tunnel ist natürlich zweigleisig und liegt durchgängig in einer Steigung von 1:250 von Süden, also aus Richtung Lengerich kommend. Die Achsentfernung der beiden Tunnelröhren beträgt 29 Meter.

Die tägliche Ausbruchmenge betrug ca. 150–200 Kubikmeter, der tägliche

Klinkerverbrauch für die Ausmauerungen ca. 9000 Stück, die tägliche Leistung an Mauerwerk ca. 1,25 bis 1,50 Meter. Die Baumannschaft umfasste zeitweise 260 Mann, darunter etwa 50 Tunnel-Spezialisten, meist aus Österreich.

Am 24. November 1927 erfolgte der Durchschlag, elf Monate später, am 10. Oktober 1928 wurde der neue Tunnel dem Betrieb übergeben. Die Kosten betragen für den laufenden Meter Tunnel



Fotos links: 01 1054 wird gleich mit dem Schnellzug nach Hamburg im Tunnel verschwinden (Juli 1964). Unter dem Berghang links vom Zug liegt der alte Tunnel. Die Farbfotos zeigen den Zustand von Süd- und Nordseite im Jahre 2003; im Norden ist rechts von der heutigen die alte Trasse noch gut auszumachen. Ludwig Rotthowe, Wolfgang Klee (2)



Die Fa. Gockel & Niebur aus Bochum baute den neuen Lengericher Tunnel, unter den rund 250 Arbeitern waren auch zahlreiche Tunnelbauer aus Österreich. Das Foto unten zeigt das Südportal im Sommer 1955. Im Zweiten Weltkrieg wurde der Tunnel scharf bewacht (Foto von 1943).
Stadtarchiv Lengerich,
Slg. Rolf Köstner,
Slg. Siegfried Gnottko



ca. 2400 bis 2500 Mark, die Gesamtkosten der Baumaßnahme 3.178.000 Mark.

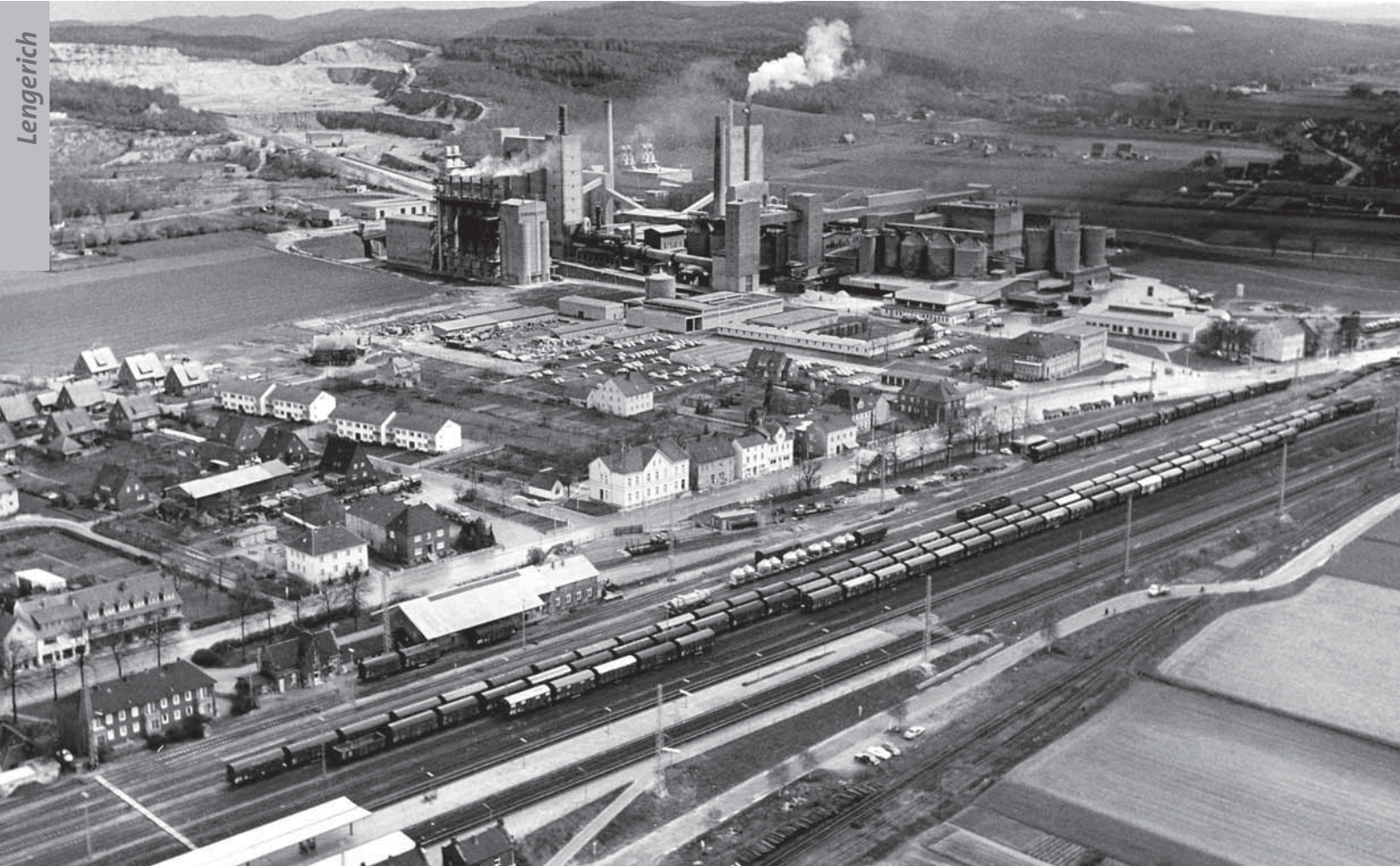
Krise: „Rollbahn“ doch nicht viergleisig

Die Weltwirtschaftskrise verhinderte den viergleisigen Ausbau der „Rollbahn“. Waren Anfang des Jahres 1929 noch ca. 180 Züge werktäglich auf der Rollbahn anzutreffen gewesen, so

waren es an entsprechenden Stichtagen des Jahres 1933 nicht einmal mehr zwei Drittel dessen. Auch als die Konjunktur wieder anließ, kam der Streckenausbau nicht mehr zur Ausführung. Stattdessen richteten die „Vereinte Leichtmetallwerke Hannover“ im alten Tunnel im Zweiten Weltkrieg unter dem Decknamen „Rebhuhn“ eine Fabrikationsanlage ein, in der bis zu 200 Zwangsarbeiter Aluminiumprofile für die Jagdflugzeug-Produktion herstellten. Im Mai 1944

wurden die Vorbereitungen für die Produktion aufgenommen. Das Lager, bestehend aus der Produktionsstätte im Tunnel und einem ca. 2 km entfernt gelegenen Schlafplatz, wurde erst im März 1945 kurz vor Einmarsch der Alliierten aufgegeben.

Der alte Tunnel war während dieser Zeit von Soldaten bewacht und gesichert. Auf dem Bergrücken standen ein Flakgeschütz und eine Suchscheinwerferanlage. Dennoch, am 13. März



1945 wurde der Bahnhof Lengerich von alliierten Luftstreitkräften bombardiert und stark zerstört. An diesem 13. März 1945 stand dort ein mit Treibstoff und Öl beladener Zug. Gewaltige Explosionen zerstörten auch viele umliegende Gebäude, Achsen und Räder wurden mehrere Hundert Meter weit bis auf das Gelände der Dyckerhoff AG geschleudert. Der Angriff forderte insgesamt 48 Menschenleben, in und an bestehenden Gebäuden wie

z. B. dem ehemaligen Stellwerk Ln sind die Spuren in Gestalt von unterschiedlichen Dacheindeckungen oder Löchern in der Putzfassade von den Einschlägen noch heute zu erkennen. Das in den Jahren 1869-1871 von der KME erbaute erste Bahnhofsgebäude wurde vollkommen zerstört. Der alte Tunnel hingegen existiert noch heute, ist jedoch wegen Bauvalligkeit nicht zugänglich, außerdem sind die Hänge, die eigentlich abgetragen werden sollten,

inzwischen so zugewachsen, dass er kaum noch auszumachen ist.

Umbauten in den 60ern

Im Jahre 1962 musste das zweite Bahnhofsgebäude dem heutigen dritten weichen. Zwischen 1871 und 1945 hatte es zwei Bahnhofsgebäude in Lengerich gegeben, das ältere von 1871 auf der nördlichen Seite der Gleisanlagen, und das um 1880 errichtete auf der südlichen. Die für den Kalk- und Zementumschlag



Das erste Kalkwerk in Lengerich wurde 1872 gegründet, seit 1890 wird in Lengerich Zement produziert. Die Luftaufnahme (wohl 1965, im Jahr darauf wurde der E-Betrieb aufgenommen) lässt am unteren Bildrand auch das neue Bahnhofsgebäude von 1962 mitsamt neuem Bahnsteig sowie die TWE-Strecke erkennen (Archiv Dyckerhoff AG).

Die Schwarzweißfotos unten entstanden 1954 auf dem Dyckerhoff-Werksgelände (LWL-Industriemuseum, Dortmund). Die beiden Farbfotos rechts aus dem Archiv Dyckerhoff AG, Werk Lengerich sind fünf Jahre jünger und im Hamburger Hafen gemacht worden. Die Verladung der Zementsäcke von Hand erscheint heute kaum noch vorstellbar.

erforderlichen Gleiserweiterungen auf der Südseite machten die frühzeitige Neuanlage erforderlich.

Die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke zwischen Osnabrück und Münster – am 25. September 1966 wurde der E-Betrieb aufgenommen – brachte weitere Veränderungen im Gleisbild, der Strukturwandel im Güterverkehr verlagerte viele Transporte von der Schiene auf die Straße, die Bedeutung der Gleisanlagen (Ladegleise etc.) des Bahnhofs nahm ab.

Das heutige Stellwerk Lengerich wurde im April 1980 in Betrieb genommen. Es ist zwischenzeitlich für die Strecke zwischen den Stellwerksbereichen Münster und Osnabrück zuständig. Im gleichen Jahr 1980 konnte das ehemalige Stellwerk Lengerich-Nord (Ln), Bau-



Eisenbahnromantik neben der Rollbahn. Lok 222 ruht sich im März 1966 vor dem Lokschuppen im TWE-Betriebswerk aus. Für die TWE war schon damals die Firma Claas in Harsewinkel ein herausragender Kunde, das Foto auf Seite 13 unten rechts zeigt einen Zug mit Mähdreschern, die über die TWE-Strecke in den Bahnhof Lengerich gekommen sind. Im Hintergrund ist in Nähe des TWE-Betriebshofs noch ein Bahnübergang über die Strecke Münster – Osnabrück zu sehen, dieser Bahnübergang verschwand 1972. Heute steht dort eine Fußgängerbrücke, von welcher die beiden Farbaufnahmen im September 2003 entstanden sind: 101 141, die einen IC in Richtung Osnabrück in den Bahnhofs Lengerich schiebt, und 155 040, die in gleicher Richtung unterwegs ist.

Ludwig Rotthowe, LWL-Industriemuseum, Wolfgang Klee (2)





jahr 1900, von den Eisenbahnfreunden Lengerich als Clubheim übernommen werden. Das ehemalige Stellwerk Lengerich-Fahrdienstleiter (Lf) wurde im Herbst/Winter 1980/81 abgerissen.

Der Verkehr heute

Auch wenn die „Rollbahn“ durch die heutige Dominanz der holländischen Häfen für das Ruhrgebiet viel Bedeutung eingebüßt hat, ist der Güterverkehr noch immer beachtlich. Zahlen dazu sind schwer zu fassen, deshalb ein Beispiel: Nach Angaben der DB Netz AG befuhren z. B. in der Zeit vom 14. bis 20. Januar 2008 pro Richtung ins-

gesamt 156 Railion- und 24 Güterzüge anderer Anbieter den Abschnitt Münster – Lengerich – Osnabrück.

Im Fernreiseverkehr rollen im Stundentakt die IC bzw. ICE der Relation Hamburg – Ruhrgebiet, hinzu kommen einige IC der Relation Münster – Osnabrück – Berlin und saisonale Züge; in Lengerich halten sie nicht.

Der Bahnhof Lengerich dient heute insbesondere Pendlern nach Münster oder Osnabrück. Seit dem 9. Dezember 2007 wird hier der Personennahverkehr von der „Westfalenbahn“ mit modernen „Flirt“-Triebzügen gefahren.

Detlev Höhn, wk

Quellen

Die Angaben zum (geplanten) Streckenausbau, zu den Tunnels und zur Streckenbelastung vor dem Zweiten Weltkrieg entstammen der von der RBD Münster herausgegebenen Festschrift „40 Jahre Eisenbahndirektion Münster 1895-1935“, Münster 1935. Weitere Angaben von: Dyckerhoff AG, Werk Lengerich; Aufsatz von Heinz Kisker, Stadtarchiv Lengerich; DB Netz AG/Pressestelle Düsseldorf; Staatsarchiv Münster.