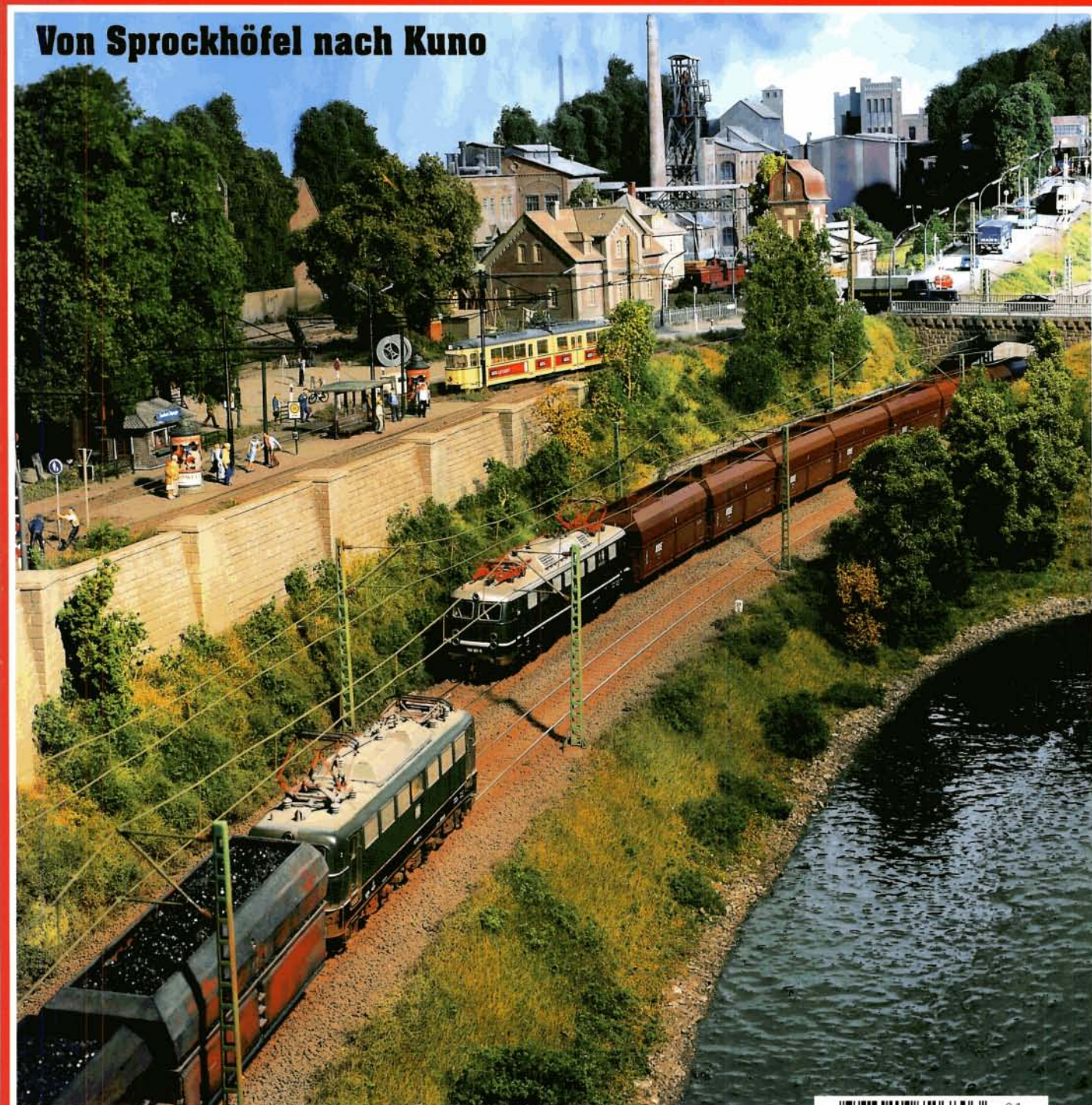


Super-Anlagen Kraftwerk & Zeche

Rolf Knipper

Von Sprockhöfel nach Kuno



Impressum

ISBN 3-89610-071-8

Verlag und Redaktion: Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel.: 0 81 41 / 5 34 81-0 • Telefax: 0 81 41 / 5 34 81-33
Internet: <http://www.ejmv.de>

Geschäftsführung: Ulrich Holscher,
Ulrich Plöger

Verlagsleitung und
Chefredakteur: Ingo Neidhardt
Autor: Rolf Knipper

Redaktion und
Layout: Helge Scholz
Satz: Regina Doll

Anzeigen: Elke Albrecht
Litho: WASO PPS,
Düsseldorf

Druck: WAZ-Druck,
Duisburg-Neumühl

Vertrieb: H. Merker Verlag

Vertrieb: MZV Moderner Zeit-

Einzelverkauf: schriften Vertrieb GmbH
& Co KG, Eching

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Z.Zt. gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2001. Abonnement-Kündigung ist drei Monate zum Kalenderjahresende möglich. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegen dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

© März 2001 • Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

Das Vorbild als Vorbild	6
Ein Plan für drei Anlagen	12
Die Bauzeit	16
Betrieb auf der Hauptstrecke	26
Straßenbahn und Güterverkehr	34
Auf der Nebenstrecke nach Sprockhöfel	42
Die Bogenbrücke	42
Die Schranke von Sprockhöfel	48
Zeche „Alte Haase“	54
Fördergerüst und Hängebank	60
Der Viadukt über die Ruhr	66
Kraftwerk „Kuno“	73
Das kleine Bw	79
Heizen im Block	82

Bild 2: Ein schwerer Kohlenzug, geführt von einer im Ruhrgebiet damals so typischen Lok der Baureihe 44, passiert die Abzweigstelle „Block Heide“. Wir werden sie im weiteren Verlauf der Broschüre noch einmal besuchen. Dabei wird auch der Bau der feinen Oberleitung eine Rolle spielen.

Bild 1 (Titel): Zwischen dem Bahnhof Sprockhöfel und dem Kraftwerk Kuno befindet sich der einigen Lesern noch bekannte Bf Herbede mit seiner Zeche Martha. Dieser Anlagenbereich wurde um eine meterspurige Straßenbahnlinie und eine zweigleisige Hauptstrecke auf der unteren Ebene erweitert. Natürlich ist nun auch ein Stück der (Modell-)Ruhr zu sehen. **Abb.: H. Scholz (2)**



Vorwort

Sie erinnern sich vielleicht noch an die Ausgabe „Super-Modellbahnanlagen, Band VII“ aus diesem Hause, in der Mitautor Bruno Kaiser und meine Wenigkeit bereits einen Ausflug in das H0-Ruhrgebiet der Epoche 3 machten. Die besagte Anlage bestand damals aus mehreren privaten Einzelsegmenten und wurde vorrangig bei Ausstellungen gezeigt. Eines hat aber die damalige Bauzeit offen gelegt: Arbeiten im Team ist in aller Regel dem Ganzen fachspezifisch sehr förderlich und die Kostenseite lässt sich, profan betrachtet, ganz einfach auf mehrere Schultern verteilen. Das ist und bleibt natürlich immer ein „Knackpunkt“, aber wem sage ich das?

Nun haben sich seit damals einige Umstände in meinem Umfeld und bei mir geändert. Einige Kontakte mit damaligen Mitstreitern bestehen nicht mehr in dieser Form und auf anderer Ebene haben sich ganz neue entwickelt. Das trifft ganz besonders auf die Vorbild-Recherche zu. Mit Harald Sydow konnte ein Fachmann des Ruhrgebiets im Speziellen (mit umfangreichem Archiv) gewonnen werden; da er auch eine entsprechende Anlage („Sprockhöfel“) plante, ergab sich so zwangsläufig eine hervorragende Arbeitsplattform. Der dritte im Bunde, Uwe Kempkens, vielen Journal-Lesern bereits aus der „Kraftwerk Kuno“-Serie be-

kannt, steuert eben diese (seine) Anlage dem Gesamtkonzept für Ausstellungsaktivitäten bei. Mein „Bf Herbede“ und die angeschlossenen Zeche „Martha“ ist spätestens seit der damaligen Publikation vielen Lesern bekannt. Der Komplex spielt abermals eine wichtige Rolle, jetzt aber mit der hier näher vorzustellenden Erweiterung nach vorn. So war es möglich, eine elektrifizierte Hauptstrecke und eine meterspurige Straßenbahnlinie mit Güterverkehr zu integrieren. Später werden alle Einzelanlagen natürlich wieder in heimischen Hobbyräumen ihren Platz finden.

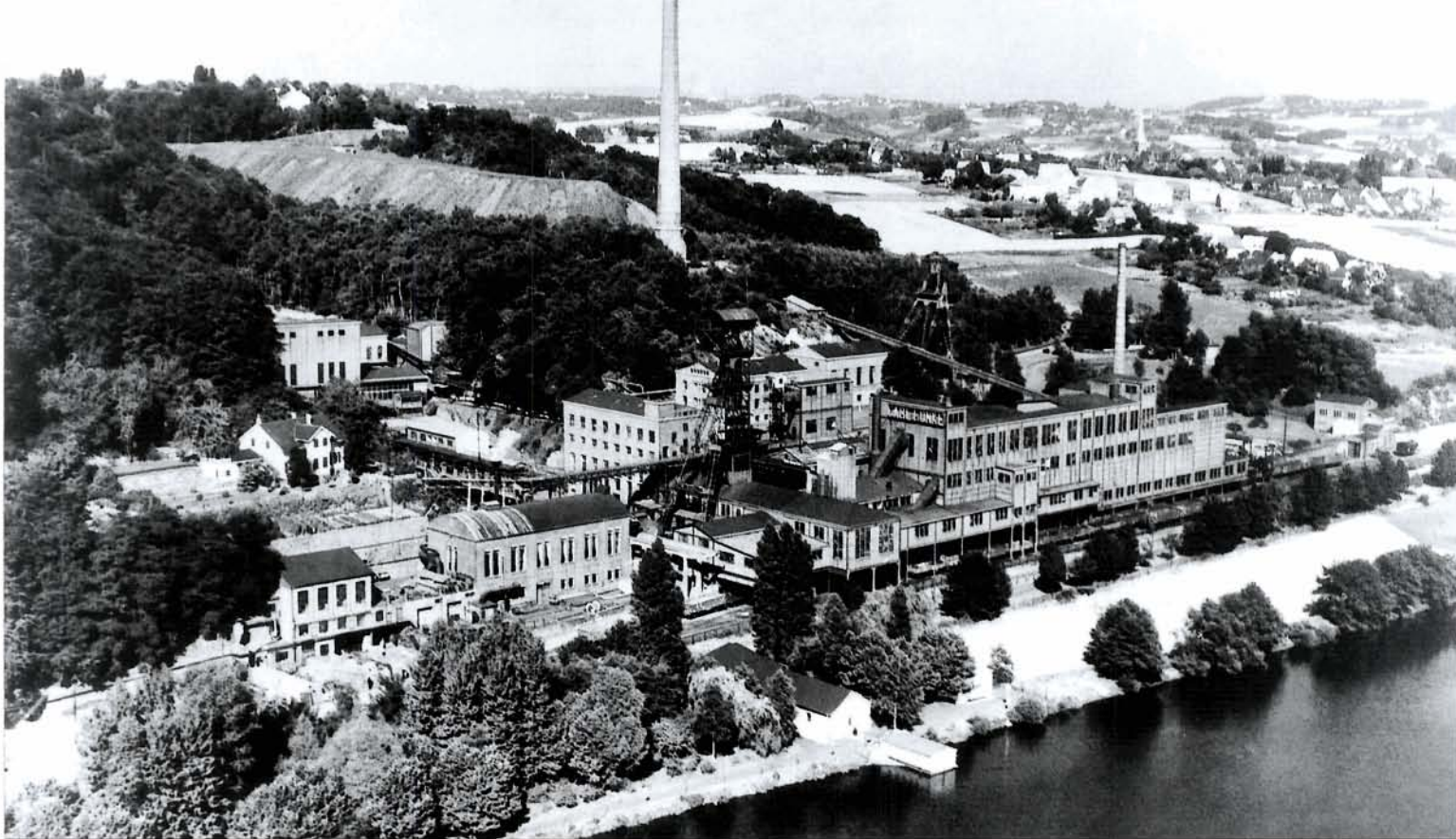
Sie als Leser haben nun die Gelegenheit, das „Gesamtkunstwerk“ als solches in dieser Ausgabe durchgängig zu verfolgen. Parallel dazu ist geplant, mit dem Konzept auch einige Ausstellungen zu besuchen. Die Intermodellbau 2001 in Dortmund wäre z.B. so eine Option. Dann hätten Sie natürlich auch Gelegenheit, das Ganze einmal in Betrieb zu erleben. Im Rahmen der präzisen Umsetzung dürfen wir uns für die Unterstützung bei Gerhard Dallwitz und vor allem beim Ehepaar Hinz bedanken, denn von dort stammt die Software. Sie wurde bei der Entwicklung von „RailWare“ speziell an dieser Anlage getestet und optimiert. Wie das alles mit der Intellibox und anderen Digital-Komponenten zusammen ging, wird natürlich auch in dieser Ausgabe eine Betrachtung wert sein.

Überhaupt, die meisten Dinge beim Anlagenaufbau stammen sozusagen aus der laufenden Serie. Kein exotischer Schnickschnack, der nur über Piloten aus dem Bekanntenkreis von irgendwo aus der Welt zu beschaffen wäre. Alles, was Sie sehen werden, ist im guten Fachgeschäft, im einschlägigen Versandhandel und bei einigen Firmen direkt erhältlich. Wir dürfen uns im Team an dieser Stelle auch an diesen Adressen für die gute Zusammenarbeit bedanken.

Da wir gerade dabei sind – eine angenehme Pflicht wohlgemerkt –, dürfen wir auch nicht Stellen und Personen im Ruhrgebiet vergessen, welche uns mit Auskünften und Infomaterial bedacht haben. Es ist aus unserer Sicht eben ein besonderes Vergnügen, Sie heute abermals mit auf die Reise in den großen und vorrangig verkleinerten H0-Kohlenpott mitzunehmen. Die Epoche 3/4 wird es sein, ein Zeitraum des langsam abklingenden Wirtschaftsaufschwunges. Doch punktuell brummte die (Montan-)Konjunktur weiterhin. Heute hat sich das Gesicht in diesem Raum grundsätzlich gewandelt, sicher ist es viel grüner geworden und bessere Luft gibt es allemal, aber der Reiz der Industriekultur vergangener Tage ist und kann bisweilen ein sehr romantischer sein. Also, bitte einsteigen – es geht los!

Rolf Knipper





Das Vorbild als Vorbild

Bergbau an der Ruhr

Es gibt Regionen in der Republik, da tobt oder tobte zumindest das Eisenbahnleben. Eine solche ist mit Sicherheit das Ruhrgebiet, denn ohne Industrie keine Bahn oder auch umgekehrt. Wie auch immer, beide entwickelten sich zwangsläufig gemeinsam und konnten von einander über Jahrzehnte sehr gut leben. Die fortschreitende Industrialisierung des vorigen Jahrhunderts bescherte den Bahngesellschaften einen rasanten Streckenausbau, denn noch basierte alles auf der Dampfkraft und dazu waren Kohlen in Massen erforderlich.

Um eine aus dieser Zeit stammende Strecke bzw. einen typischen Bahnhof direkt an der Ruhr dreht sich unsere heutige Geschichte. Die Gestaltung der Zechenanlagen selber beruhen aber auf einem anderen Betrieb aus Sprockhövel. Um es schon vorweg zu nehmen, ohne die Kindheitserinnerungen der Erbauer wäre wahrscheinlich diese Initialzündung nie zu Stande gekommen. Glücklicherweise lagen die persönlichen Vorlieben an der Ruhr, aber dennoch an unterschiedlichen Orten. Rolf Knipper beschrieb bereits in einer Broschüre aus dem Merker-Verlag (Super-Modellbahnanlagen, Band V) sein spezielles Zielgebiet um Witten-Herbede, den damaligen Wohn- und Arbeitsort seiner Großeltern. Harald Sydows Großeltern betrieben eine Kohlenhandlung in Wuppertal. Wie es über Jahre üblich war, kutscherte der Großvater seinen Lkw zur Zeche, um dann anschließend die Ware seinen Kunden feil zu bieten.

Natürlich gab es für solche Händler bevorzugte Zechen, bei denen man einkaufte, vielleicht sogar aus Traditionsgründen. Eine solche war der Betrieb „Alte Haase“ in Sprockhövel südlich von Wuppertal.

In den Jahrhunderten entwickelten sich regelrechte Betriebe, die „Zechen“. So heißen sie hier, anderswo sind es „Gruben“. Da der Bahnhof Sprockhövel für eine Modellnachbildung zu groß geraten wäre, peilten wir einen besser geeigneten mit allen Optionen eines Zechenanschlusses an. So fiel die Wahl auf die kleine Station Essen-Heisingen direkt an der aufgestauten Ruhr, dem Baldeneysee, gelegen. Hier war bis zu Jahr 1973 die Zeche „Carl Funke“ (firmierte zuletzt unter Verbundbergwerk „Pörtingsiepen/Carl Funke“) in Betrieb. 1975 schloss dann auch die zugehörige Brikettfabrik.

Natürlich gab es dort einen lang gezogenen betriebseigenen Zechenbahnhof. 1871 ging man bereits vom Stollenbetrieb zum Tiefbau über, was in aller Regel die Errichtung von Fördergerüsten bedeutet. 1965 baute man den Schacht 2 als neuen Hauptförderschacht um. Mit der neuen Turmförderanlage, also keinem klassischen Stahlgerüst, erlangt der Betrieb ein völlig anderes Gesicht. Obwohl man in den sechziger Jahren noch kräftig investierte, langte es nicht zu einem längerfristigen Überleben. Am 30. April 1973 um 11.42 Uhr ging ein Kapitel Ruhrgebiet hier zu Ende. Geologisch zu ungünstig lagerte brauchbare Kohle oder es war teilweise keine mehr da. Die Förderung hat sich inzwischen auf das nördliche

Ruhrgebiet bis zum Münsterland und Richtung Niederrhein auf wenige Betriebe konzentriert.

Bleiben wir im Ruhrgebiet der geplanten Epochen 3 bis 4. Die Kohleförderung läuft noch auf vollen Touren und man trifft allerorten auf Zechenloks. In „Carl Funke“ waren bis 1967 ausschließlich Dampfspeichermaschinen aus der Produktion der Firmen Hohenzollern und Henschel im Einsatz. Ab 1970 übernahm dann eine KHD-Dieselmachine alleine die Aufgaben. Bis dahin war zudem teilweise noch Lok „Carl Funke 2“ mit im Einsatz.

Blicken wir noch einmal auf den anderen Betrieb in Sprockhövel. Woher der Name „Alte Haase“ kam, ist bis heute ungeklärt. Nun, es bleibt wohl ewig ein Geheimnis, was uns aber nicht von weiteren Betrachtungen abhalten sollte. „Alte Haase“ dürfte wohl mit die älteste Zeche in der Region gewesen sein. 1897 baute man einen so genannten „Malakoffturm“ (gemauerter Schachtturm), den man heute noch als Industriedenkmal bewundern kann.

Das Aus für den Hauptkomplex in Sprockhövel kam im Juni 1966. Einige Außenanlagen blieben noch bis 1969 mittels Lkw-Anbindung in Betrieb. Bis dahin waren alle Betriebsteile und vor allem der weitestgehend unveränderte Zechenbahnhof mit seinen Aufbereitungsanlagen genutzt worden. Die Anordnung der einzelnen Gebäude und Förderanlagen kann man durchaus als mustergültig für Ruhrbergwerke ansehen. Nicht nur, dass der Großvater mit besagtem kleinen Knirps namens Harald im Magirus am



Bild 3: Die Zeche „Carl Funke“ lag direkt an der aufgestauten Ruhr am Baldeneysee und war dem Staatsbahnhof Essen-Heisingen angeschlossen.

Landabsatz seine Kohlen und Briketts abholte, sondern auch die beschriebene gelungene Kombination mögen Herrn Sydow zu seiner Vorbildwahl bewogen haben. So sollte sie halt aussehen, seine ganz und gar persönliche Musterzeche!

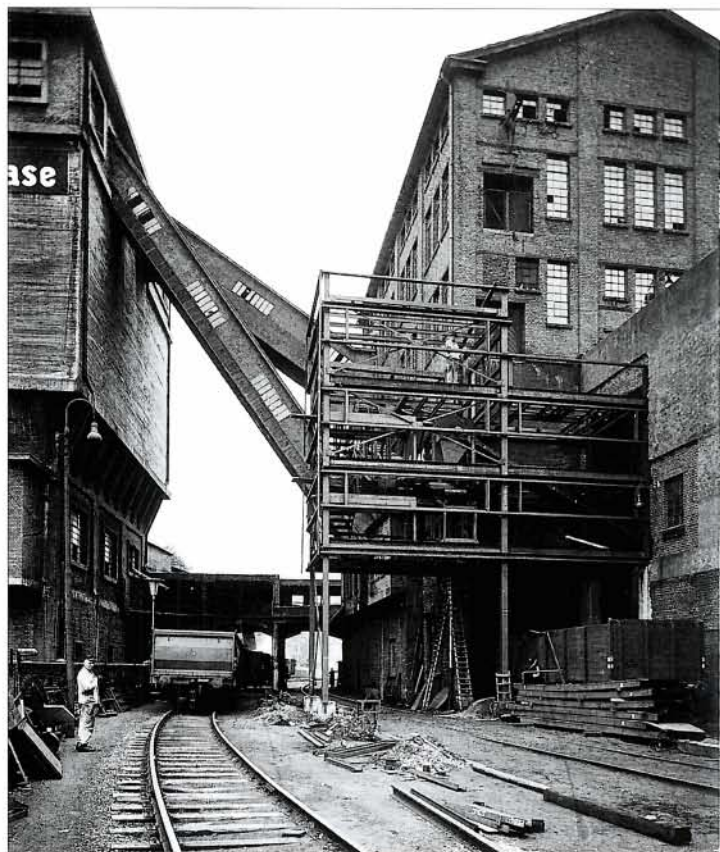
Auf eines wollte er aber verzichten: den großen Bunker und die Seilbahn jenseits der Bahnanlagen. Mit der Seilbahn wurde übrigens bis 1964 das Kraftwerk im rund 7 km entfernten Hattingen mit Nachschub versorgt. Deswegen und wegen des guten Absatzes von Hausbrandkohle kannte man auch in Krisenzeiten keine Halden. Am Ende des Zechenbahnhofs laufen alle Gleise zusammen und der verbliebene Stumpf endete in einem einständigen Lokschuppen. Darin stand nach Feierabend die fast 70 Jahre alte Dampfspeicherlok. Bis zuletzt tat sie ihren Dienst, was wohl nach Insider-Informationen auf die robuste und bewährte Qualität des Herstellers Hohenzollern zurück zu führen war. Dort wurde sie 1897 unter der laufenden Nummer 994 gebaut. Angeschlossen war der recht überschaubare Zechenbahnhof zwischen Einfahrtsignal und den ersten Weichen des Bahnhofs Sprockhövel.

Wo ist der geeignete Bahnhof?

Eigentlich haben wir die Frage bereits beantwortet. Sprockhövel wäre zwar logisch, aber zu umfangreich für eine Modellumsetzung. Bestens geeignet für unsere Zwecke ist der leider inzwischen aufgelassene Bahnhof Essen-Heisingen. Er lag an der Stre-

Bild 4: Die Betriebs-(Tages-)anlagen der Zeche „Alte Haase“ in Sprockhövel eigneten sich ganz besonders für unsere Modellumsetzung. Der große Bunker rechts sollte aber keine Rolle spielen. Er diente übrigens zur Versorgung des mittels Seilbahn angeschlossenen Kraftwerks Hattingen.

Bild 5: Zur Rechten erhebt sich die gewaltig anmutende Kohlenwäsche der Zeche „Alte Haase“. Bemerkenswert steil hat man die Förderbandstraßen über die Gleisanlagen angeordnet. **Abb.: Werksbild/Sammlung Sydow**



cke, die in Kupferdreh begann, dann dem Ufer des Baldeneysees entlang bis Essen-Werden folgte. Die Schwerindustrie und Zechen, wie hier „Carl Funke“, ließen solche Linien entstehen und überleben, zumindest bis die Betriebe selber schlossen. Diesem Schicksal folgte dann auch diese Strecke. Die alte Ruhrbrücke in Kupferdreh ist noch vorhanden und wird als Fußweg genutzt.

Schauen wir uns aber noch einmal im DB-Teil von Heisingen um. Der Bahnhof wurde zweigleisig angelegt, wobei wir hier aber nur noch vermuten oder besser raten können, ob es sich um Richtungsgleise oder für beide Seiten geeignete gehandelt hat. Aufgrund des Bildes mit dem ETA und der damaligen Signalanordnung aus den fünfziger Jahren sollte man den Richtungsverkehr favorisieren. Es gibt aber auch Mei-

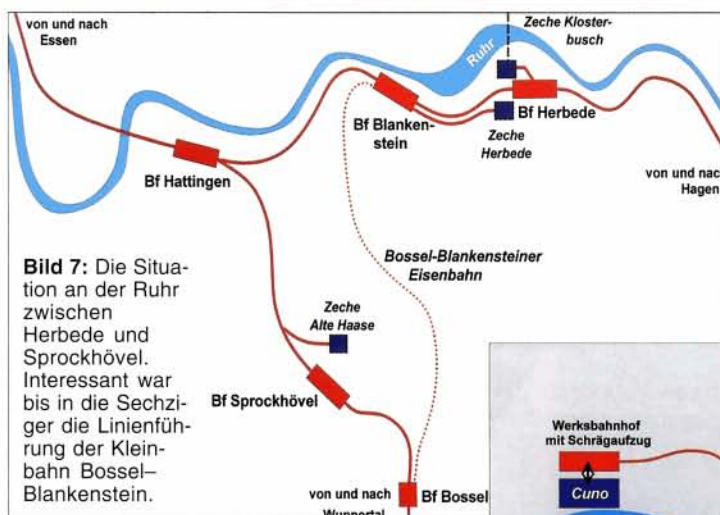
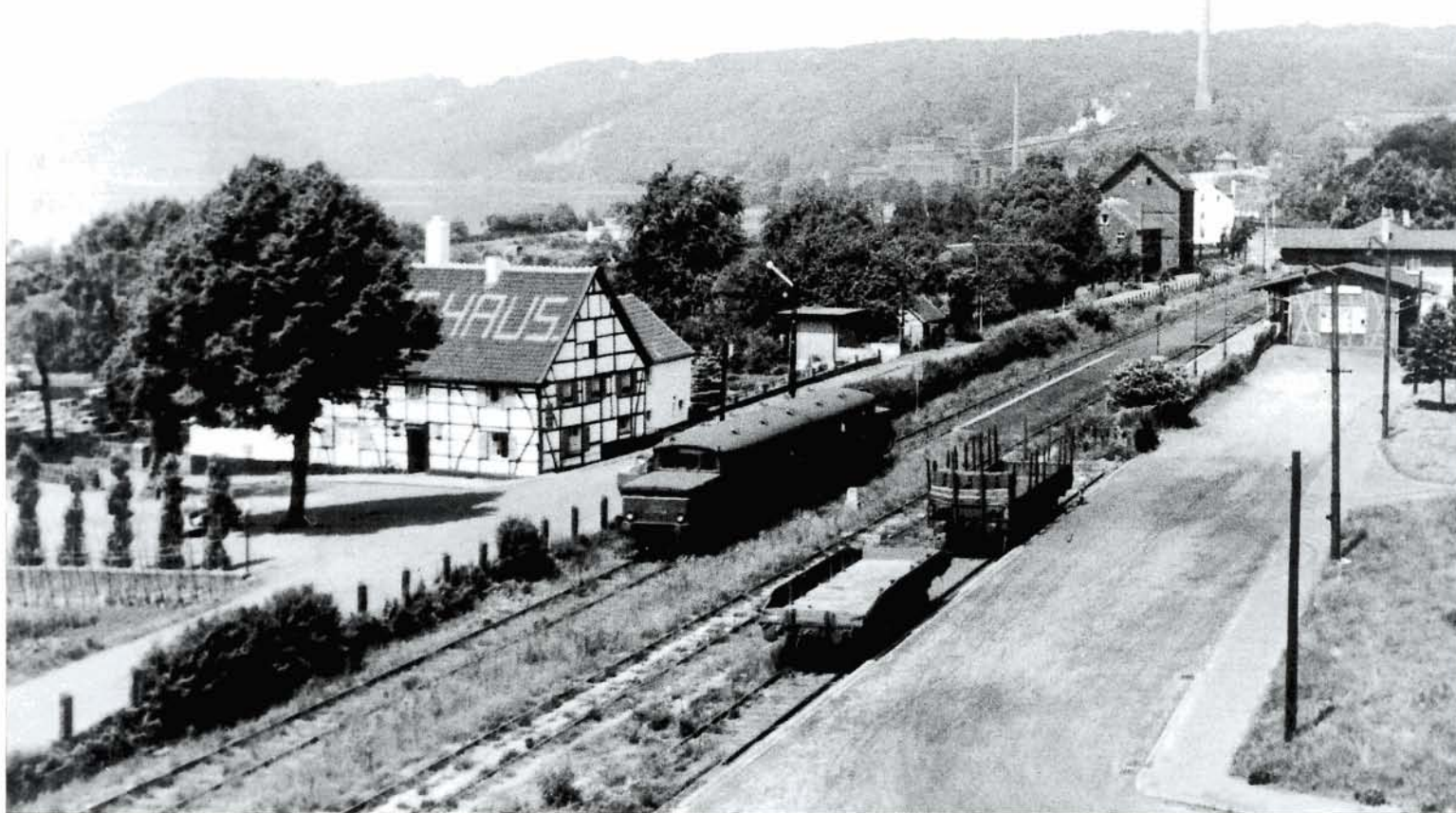
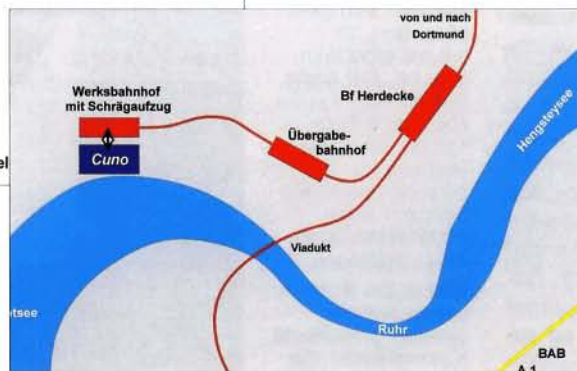


Bild 7: Die Situation an der Ruhr zwischen Herbede und Sprockhövel. Interessant war bis in die Sechziger die Linienführung der Kleinbahn Bossel-Blankenstein.

Bild 6: In den Fünfzigern verkehrten noch Wittfeld-Akkutriebwagen in Essen-Heisingen. Abb.: Slg. Sydow

Bild 8: An der Strecke Hagen-Dortmund zweigt die Anschlussbahn zum Kraftwerk Cuno in Herdecke ab.



fahrten auf DB-Gleisen, ansonsten trennte man schon die Besitzverhältnisse ziemlich genau. Die DB-Lok kam stets vom Bahnhof Essen-Kupferdreh, der nächsten östlich jenseits der Ruhr gelegenen Betriebsstelle.

Noch heute ist die Gitterbrücke darüber vorhanden. Man hat sie nach dem Krieg allerdings nur noch eingleisig wieder aufgebaut. Bis Anfang der sechziger Jahre war hier im Personenverkehr vor allem die be-

rühmte „Heulboje“ im Einsatz. Mit dem Verschwinden der ETA blieb bis ca. 1964 die Gesamtstrecke bis Werden zumindest noch für den Güterverkehr betrieben. Danach wurde Heisingen bis zum Ende von „Carl Funke“ praktisch Kopfbahnhof, eine für die Modellbahn-Projektierung interessante Variante.

nungen, dass der Reisezugverkehr ausschließlich aus Gleis 1 erfolgte. Aber warum gibt es dann noch den Hausbahnsteig (Gleis 2), der einige Zeit sogar eine Überdachung besaß?

Den Lageplan haben wir anhand von Bildern und Augenzeugen erstellt, er erhebt daher nur bedingt den Anspruch auf Vollständigkeit. Das mag vorrangig für die Signalanordnung und Bezeichnung gelten. Letztere wurde von uns nach DB-Normalien durchgeführt. Zumindest wäre es so wie dargestellt nicht grundsätzlich falsch, wenn schon nicht unbedingt authentisch. Wichtig erschien uns in erster Linie die Anbindung des Zechenanschlusses zu sein. Diesen wollten wir genau so in den Modellentwurf übernehmen. Mit der EKW-Kombination an der Schranke erreicht man die optimale Anbindung an beide Durchfahrtsgleise, sozusagen ein klassischer Fall! Heisingen hat wohl stets nur dieses eine Stellwerk direkt am Bahnsteigende beses-

sen. Von hier aus konnten die gesamten Weichen, Signale und vor allem die Schranke bedient werden.

In der gewählten Epoche III, am Übergang nach IV, mit anderen Worten im Zeitraum von 1965 bis 1968, bedient die DB-Lok der Baureihe V 60 (260/261) die Übergabefahrten. Wobei neben Kohlen und Briketts einschließlich der Leerwagenbereitstellung auch Grubenholz und sonstige Ausrüstungsmaterialien per Bahn angeliefert wurden. Innerhalb des Zechengeländes übernahm die Werkslok den gesamten Verschub. Beim Vorbild-Gleisanschluss ist diese Stelle (links) auch entsprechend markiert. Es gab natürlich auch andere Orts-

Anleihen an das Vorbild

Viele Geschichtsdaten der Region um die südliche Ruhr hatten wir schon dargestellt, heute wollen wir nochmals kurz auf die Wiege des Bergbaus eingehen. Genau hier, zwischen Ruhr und Wupper, entstanden die ersten Zechen. In Sprockhövel – richtig, hier im Original schreibt sich der beschauliche Ort nördlich von Wuppertal mit „v“ und nicht mit „f“ – wurde bereits um 1547 der Bergbau urkundlich erwähnt. Warum aber die Schreibweise mit „f“? Nun, eigentlich ist es unser Alibi, damit niemand uns vorwerfen könnte, nicht den authentischen Gleisplan verwendet zu haben. Dieser entspricht im Grunde dem gespiegelten „Bf Essen-Heisingen“. Harald Sydow plante also sein Grundprinzip aus beiden Be-

triebsteilen. Heisingen erwies sich als optimaler DB-Bahnhof und das Gebäudeensemble der Zeche „Alte Haase“ ist geradezu modellbahntypisch geeignet. Den Hochbunker zur Beschickung der Transportseilbahn zum Kraftwerk Hattingen wollten wir uns aber aus optischen Gründen sparen. Dieses Ungetüm passt eigentlich ganz und gar nicht in die ursprüngliche Zechenarchitektur und hätte das Ganze auch irgendwie erschlagen. Die Zeche selber war nördlich vom Sprockhöveler Bahnhof über einen eigenen Anschluss mit der DB und damit mit der großen weiten Welt verbunden. 1966 wurde die Förderung auf „Alte Haase“ eingestellt und von Außenbetrieben kam per Lkw das Schwarze Gold zur Aufbereitung noch bis 1969 hierher. Bis zu diesem Zeitpunkt waren auch noch alle Betriebsteile der Anlage, auch der Gleisanschluss, intakt.

Beide Autoren entstammen derselben Generation und haben im südlichen Ruhrgebiet einige Wurzeln oder Würzelchen. Die Großeltern von Harald Sydow betrieben in Wuppertal einen Kohlenhandel. Natürlich durfte der kleine Steppke mit dem Opa hoch auf dem laut heulendem Magirus-Eckhauber in Richtung „Alte Haase“, einer der typischen Hausbrandzechen, mitfahren. Während der langen Wartepausen am Landabsatz, so heißt die örtliche Lkw-Verladung für Kleinmengen, beobachtete Klein-Harald natürlich den aufregenden Betrieb auf der Zeche. Bei mir selber sind immer noch ganz ähnliche Erinnerungen gegenwärtig.

Was in meinem Falle daraus geworden ist, haben sicher einige Leser bereits verfolgen können. Bei mir heißt lediglich die Zeche „Martha“ – eine Hommage an die Großmutter. Daneben gab es jenseits der DB-Strecke noch einen Betrieb, die EBV-Zeche „Herbede“. Dieser war aber an den Bf Blankenstein angebunden. Aus meiner Erinnerung heraus hatte ich beide eigentlich immer als ein Ganzes gesehen, bis mir Harald Sydow den entscheidenden Wink gab. Er beschäftigt sich schon seit vielen Jahren mit den alten Zechen an der Ruhr und deren Bahnen und kannte sich daher bestens aus.

Daneben erzählte er mir von der Kleinbahn „Bossel–Blankenstein“ von der ich zuvor noch nie etwas gehört hatte. Einige Erinnerungsbilder bekamen aber plötzlich Sinn, wie z.B. der Bf Durchholz. Bei Fahrten zu den Großeltern kamen wir immer daran vorbei, ohne dass ich von der Privatbahn etwas ahnte. Die Geschichte dieser Strecke blieb immer etwas im Verborgenen. Die Bahn nahm 1911 den ersten Teilbetrieb auf. Sie erschloss viele Kleinzechen in der Region. Nach dem Kriege kam noch einmal ein richtiger, aber schnell nachlassender Aufschwung. Mit dem Sterben der Großanlagen endete auch hier bald die Förderung. Damit war der Bahn die wirtschaftliche Grundlage entzogen, obwohl man nach dem Kriege nochmals Dieselloks aus dem Hause Deutz und Jung in Betrieb nahm. Im April



Bild 9: Im Modell aus Platzgründen nicht in dieser Form dargestellt: das respektable Original-Empfangsgebäude in Sprockhövel. Die V 36 führte übrigens hier den Museumszug aus Dahlhausen bereits nach Einstellung des offiziellen Verkehrs Mitte der achtziger Jahre.

Bild 10: Die meterspurige Linie 12 endete von Witten kommend in Herbede. **Abb.: O. Sydow**



1968 wurde die Linie still gelegt und rasch abgebaut.

Schauen wir uns noch einmal die DB-Strecken an. Von Hattingen aus teilt sich die Verbindung von Essen (Bochum-Dahlhausen) in die Strecke nach Wuppertal und Hagen (Oberwengern) auf. An letzterer befindet sich im Verlauf der Ruhr auch der Bahnhof Herbede. Auf der Linie nach Wuppertal finden wir den Bf Sprockhövel auf ca. halbem Weg dorthin. Kurz dahinter trifft die Kleinbahn „Bossel–Blankenstein“ im Bf Bossel auf den DB-Teil. In der Landkarte können Sie das einstige Netzwerk dieser Region gut nachvollziehen. Heute ist davon nicht viel geblieben. Die Strecke über Herbede diente der DB noch als Güterbahn und natürlich den Dahlhausenern für ihren Museumszug. 1984 hat man die Verbindung Hattingen–Wuppertal(–Langerfeld) still gelegt. Damit war das Thema „Eisenbahn“ für Sprockhövel erledigt.

Mit der S-Bahn kann man heute von Essen über Dahlhausen bis Hattingen Mitte fahren. Hier, auf einem kurzen Stück der alten Trasse, enden heute der Fahrdracht und die Gleise gleichermaßen. Übrigens, von Bochum kommend, endete in Herbede auch noch eine meterspurige Straßenbahnlinie. Auch daran erinnere ich mich noch recht deutlich. Da mittels 12-mm-Austauschachsen der Lima-Duewag-Zug auch in der richtigen Spurweite zur Verfügung steht, sollte beim Ausbau um den Bf Herbede diese Option nicht aus den Augen verloren gehen. Wie Sie sehen, hat sich inzwischen

eine Vielzahl von Eindrücken angesammelt, die wir beide zusammen auf einer Gemeinschaftsanlage umsetzen wollen.

Das Kraftwerk

Die Adaption von Vorbildsituationen bedarf bei der Modellumsetzung zahlreicher Kompromisse – eine Binsenweisheit! Das ist bei dem anstehenden Objekt auch nicht anders. Schauen wir uns zunächst die Vorbildsituation an, (Kohle-)Kraftwerke gab es ja viele – aber nur eines wie dieses! Das Heizkraftwerk „Cuno“ der Elektromark wurde 1908 nahe Herdecke direkt am Ufer des Harkotsees – eigentlich eine Staustufe der Ruhr – in Betrieb genommen. Der Name stammt übrigens vom damaligen Hagener Bürgermeister Willy Cuno, der gleichzeitig Firmengründer war.

Es lag natürlich auf der Hand, zu jener Zeit deutsche Steinkohle aus der Nachbarschaft des Reviers in dem Dampfturbinen-Kraftwerk zu verheizen. Aufgrund des optimalen Wirkungsgrades von 25% genoss die Anlage einen ausgezeichneten Ruf in der Fachwelt Europas. 1932 wurde zudem die erste deutsche Schmelzkammer-Feuerung in Betrieb genommen. Nach zahlreichen Um- und Ausbauten nach dem Kriege erreicht man heute 90 MW elektrisch zur Stromerzeugung und 24 MW thermisch zur Wärmeerzeugung. Der entsprechende Block H 2 wurde von den Firmen Babcock (Kessel) und BBC (Turbinen und Generatoren) ausgerüstet. Die anderen beiden Blöcke

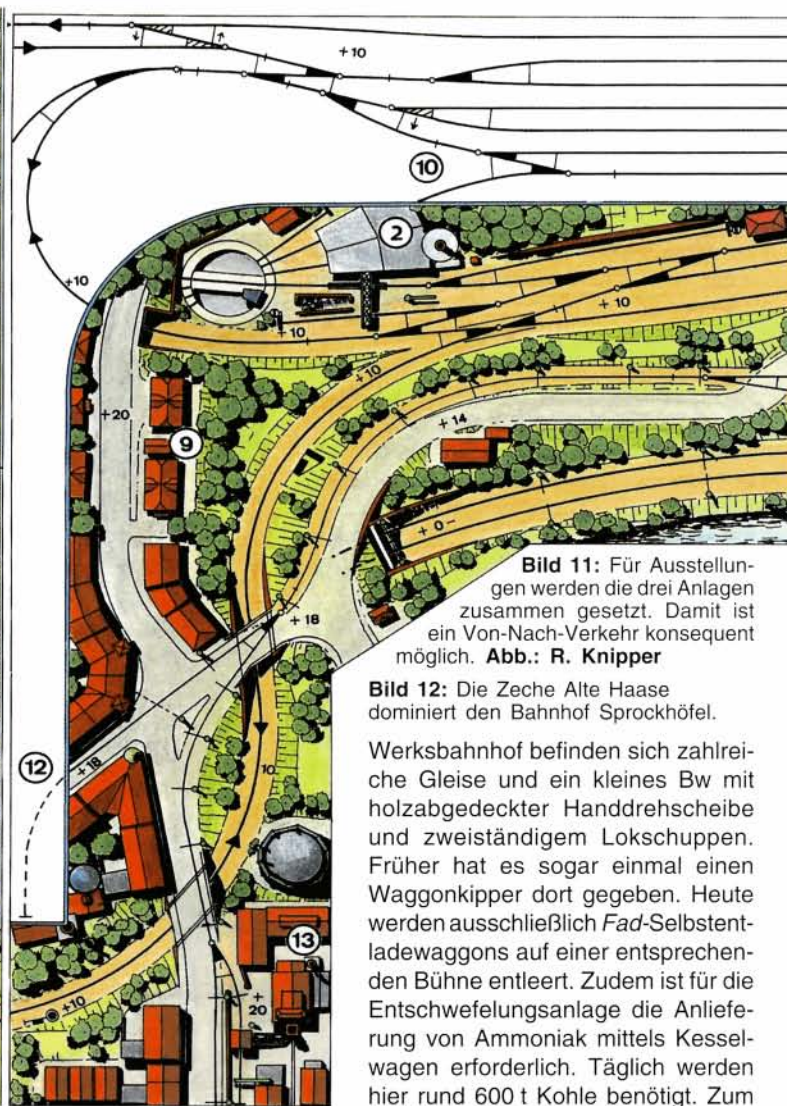
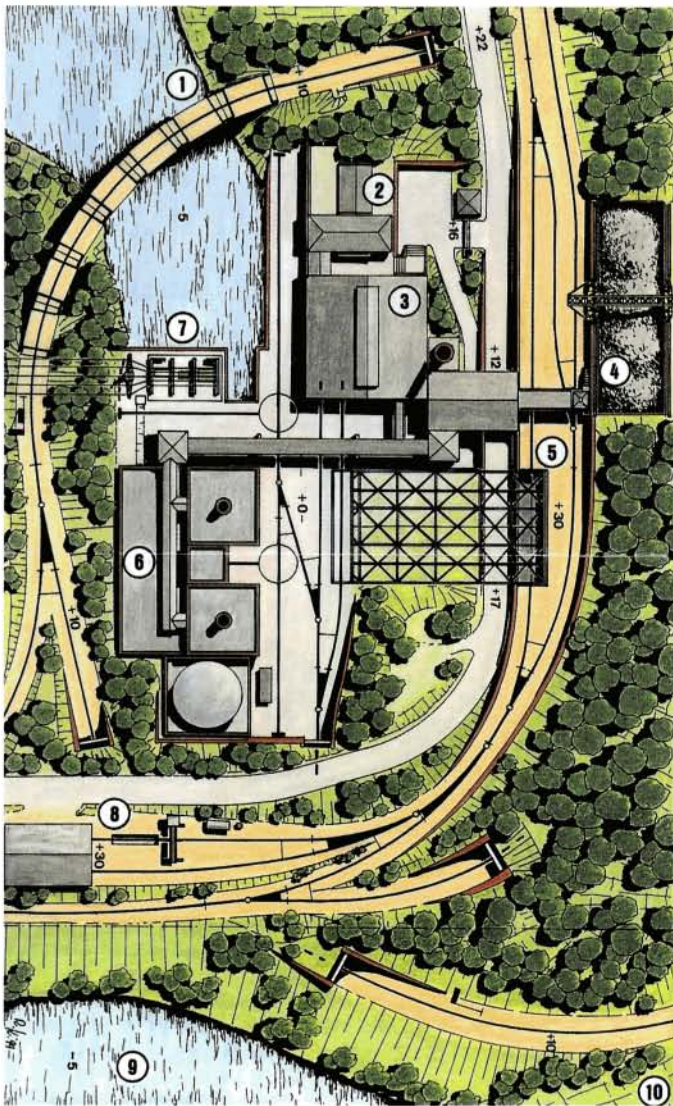


Bild 11: Für Ausstellungen werden die drei Anlagen zusammen gesetzt. Damit ist ein Von-Nach-Verkehr konsequent möglich. **Abb.: R. Knipper**

Bild 12: Die Zeche Alte Haase dominiert den Bahnhof Sprockhöfel.

Werksbahnhof befinden sich zahlreiche Gleise und ein kleines Bw mit holzabgedeckter Handdrehzscheibe und zweistöndigem Lokschuppen. Früher hat es sogar einmal einen Waggonkipper dort gegeben. Heute werden ausschließlich *Fad*-Selbstentladewaggons auf einer entsprechenden Bühne entleert. Zudem ist für die Entschwefelungsanlage die Anlieferung von Ammoniak mittels Kesselwagen erforderlich. Täglich werden hier rund 600 t Kohle benötigt. Zum größten Teil hat man sie im großen

H 1 und H 3 sind derzeit nicht in Betrieb. Seit 1983 werden von „Cuno“ private Haushalte und Industriebetriebe zusätzlich mit Fernwärme beliefert. Dadurch konnte man jährlich rund 6000 t importiertes Mineralöl einsparen und die Schwefeldioxidbelastung der Region deutlich entlasten.

Hochwirksame Elektrofilter halten fast 100% aller Belastungen (Stäube) aus dem Rauchgas des Blocks H 2 zurück. Mit Hilfe eines Ammoniak-Luft-Gemisches gelingt es seit 1990, auf der Basis eines Katalysators 90% aller Stickoxide aus dem Abgas zu lösen. Die Technik hat sich seither bewährt und alle Messdaten liegen weit unter den Grenzwerten. Auch hinsichtlich der thermischen Kühlwasserrückführung in den Harkotsee und der Geräuschemissionen hat man alle Maßnahmen ergriffen, um dem Umweltschutz mehr als gerecht zu werden. Es ist schon richtig, dass es sich bei „Cuno“ um eines der saubersten Kohlekraftwerke handelt. Darauf kann die Elektromark auch mächtig stolz sein. Dass man daneben auch noch ein waches Auge auf Traditionen hat, belegt der Denkmalschutz alter Heizblöcke auf dem Betriebsgelände. Ganz ähnlich verhält es sich mit dem markanten Schrägaufzug.

Sie werden sich nun fragen, was diese Betrachtungen in diesem Rahmen eigent-

lich sollen. Richtig, doch dazu muss man natürlich die Lage des Kraftwerks näher betrachten. Hier am Harkotsee umschließen hoch aufragende Hügellücken die Ufer. Topografisch galt es für die Bauingenieure, so manche harte Nuss zu knacken. Da die bis heute noch nicht elektrifizierte Bahnlinie von Hagen nach Dortmund über Herdecke nicht am Fuße der Berge am Ufer entlang verlegt werden konnte, führte man diese einfach ein paar Stockwerke höher, quasi in einer Ideallinie, durch das Gelände.

Das bedeute für die Ruhr die Querung eines mächtigen Viadukts. Auf der Fahrt von Herdecke zum Betrieb „Cuno“ führt die Hauptstraße in einer Art kleinem Tunnel durch den Bahndamm im Vorfeld des Viaduktes. Im Berghang befindet sich dann auch der Bahnhof Herdecke, von dem die Stichbahn zum Kraftwerk abzweigt. Nach einer kurzen Steigung erreicht die Strecke einen doppelgleisigen Übergabebahnhof. Hier sind noch einige Anschließer auszumachen, welche aber offensichtlich am Bahnverkehr kein Interesse mehr haben – jedenfalls lässt der technische Zustand nichts anderes vermuten ...

Nun beginnt die eigentliche Hausstrecke der „Cuno“-Bahn. Nur kurz ist der steigungsreiche Weg zur oberen Verlade-, pardon Entladestelle. Hier auf dem gut bewachten

Bunker bei der Laufkatze im Berghang gelagert.

Um den Betrieb rationell abwickeln zu können, waren schon immer werkseigene Loks im Einsatz. Bis auf eine einst vorhandene Dampfspeicherlok sind alle Maschinen der Bahn noch existent. Der kleine, von Hohenzollern 1917 gebaute B-Kuppler steht heute, leider inzwischen ziemlich heruntergekommen, auf einem Spielplatz in Herdecke. Daneben war lange Zeit eine Akkulok aus dem Hause AEG, Baujahr 1941, im Einsatz. Von 1972 bis 1984 hat man in „Cuno“ mit Erdgas geheizt und besagte Maschine hatte daher eine unfreiwillige Standpause. Das überstanden leider die Batterien nicht und eine Aufarbeitung würde fast 100 000 Mark ausmachen! So beschäftigte man ersatzweise eine MAK-Diesellok. Aber auch diese hat aufgrund ihres Baujahres 1964 bereits den Zenit ihres Nutzlebens überschritten. Im Lokschuppen stand anlässlich unseres Besuchs im Sommer 1999 bereits die Ablösung in Form einer Maschine aus dem Hause Krauss-Maffei. Übrigens gab es noch eine dritte Dampflokomotive – einen C-Kuppler, 1956 von Jung gebaut, und dieser ist heute auf der Hespertalbahn nahe Essen-Kupferdreh am Baldeneysee zu bewundern.

Aber was ist mit dem Schrägaufzug? Der enorme Höhenunterschied auf einer sehr



kurzen Distanz innerhalb des Werksgeländes machte eine unkonventionelle Bahn-anbindung der Ebenen erforderlich. 1925 baute MAN einen bis heute vollständig erhaltenen Schrägaufzug, mit dem drei normale Zweiachser auf einen „Rutsch“ von oben nach unten oder auch umgekehrt verschoben werden konnten. Bis in die sechziger Jahre war er jedenfalls in Betrieb. Heute gelangt die Kohle per Förderband vom Bunker über die Straße zum Heizblock. Die umfangreichen Gleisanlagen hier unten nebst einigen im Straßenplanum befindlichen Drehscheiben lassen auf einen regen Betrieb schließen. Ist ja letztendlich auch irgendwie logisch. Zudem gelangten Maschinenteile über diesen Weg in den unteren Teil des Betriebes. Da auch Schlacke anfällt, könnte diese durchaus umgekehrt über den Schrägaufzug nach oben mittels entsprechender Wagen transportiert worden sein. Wie gesagt, zahlreiche Verwendungsmöglichkeiten zeigen sich nach intensiver Betrachtung auf. Die Topografie ließ den Bahnbauern auch fast keine andere Möglichkeit.

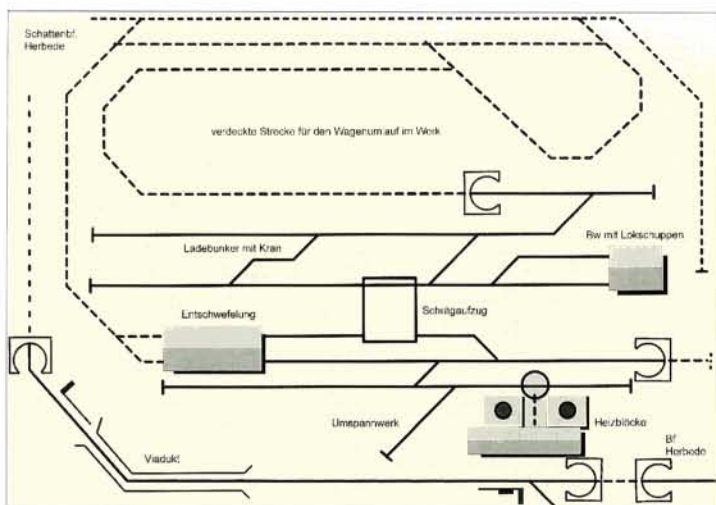


Bild 13: Vielseitig sind die Rangiermöglichkeiten im Kraftwerksteil „Kuno“.

Bild 15: Zugbegegnung im Bahnhof Sprockhöfel.

Bild 16: Recht
übersichtlich präsenti-
ert sich der Teilbe-
reich „Sprockhöfel“.
**Alle Abb., wenn
nicht anders ver-
merkt: B. Knipper**



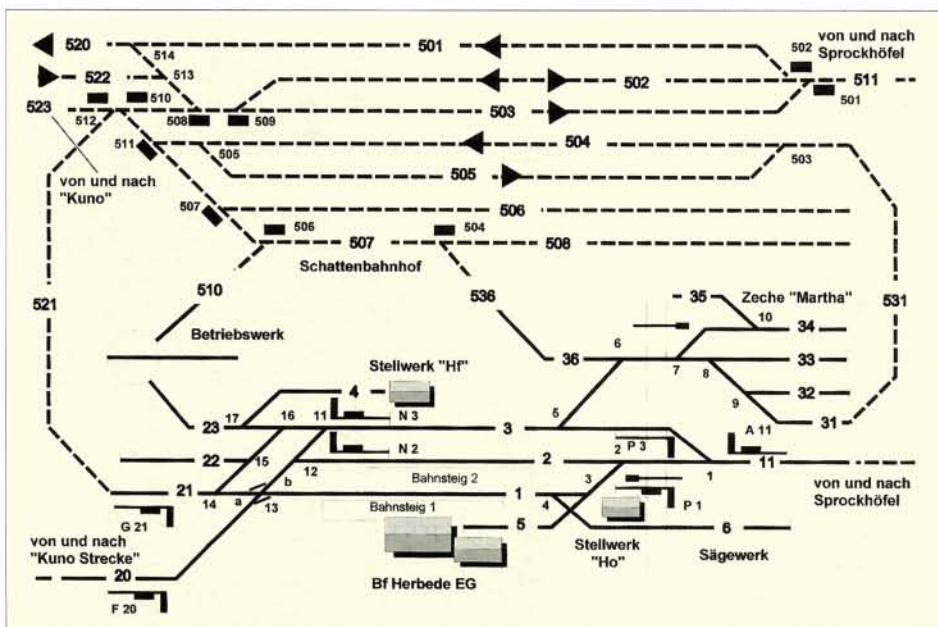
Ein Plan für drei Anlagen

Der Modellentwurf – von jedem etwas

Nun kommen wir zum Eingemachten. Wie kann denn das alles auf einer Modellbahnanlage realisiert werden? Wie Sie sehen werden, geht das sogar ganz gut! Wie könnte es anders sein, man nehme zunächst diverse „Bur-Module“ mit entsprechenden Kulissen. Diese passen in der Länge ideal in den zur Verfügung stehenden Kellerraum. Durch die hohen Bur-Modul-Kulissen kann man quasi um die Anlage herum spazieren und erhält immer wieder neue Eindrücke – also genau wie bei einer Zugfahrt auch. Wie die Planung uns bereits in diesem Stadium zeigte, müsste aber auf verdeckte, schwer zugängliche Streckenteile und vor allem auf Steigungen verzichtet werden. Der Schattenbahnhof ist nun durch einen 40 bis 50 cm breiten Gang zumindest für den Notfall zu erreichen. Aber, und das ist

ganz wichtig, er ist offen und man muss keine abenteuerlichen Handgriffe vollziehen, um Störungen zu beseitigen. Zudem erlaubt ein oben an der Kulisse montierter Lkw-Außenspiegel gezielte Einblicke! Die Streckenführung blieb gegenüber dem Ursprungsgedanken recht ähnlich, aber halt ohne Steigungen. Der erste Bauabschnitt wird nun der Bahnhof „Sprockhöfel“ sein – das „f“ übrigens erlaubt uns eine gewisse künstlerische Freiheit. Die Strecke wird sich von Sprockhöfel über Herbede bis nach Kuno und zurück über die Schattenbahnhöfe erstrecken. Diese werden übrigens aus separaten Modulen mit den Maßen 1,30 x 0,23 bzw. 50 cm aufgebaut. Darauf finden sehr gut vier bzw. sieben Gleise Platz. Hier fiel die Wahl auf einen Richtungsverkehr, was den Einsatz von Federweichen erlaubt.

Schauen wir uns aber noch einmal den Bf Sprockhöfel näher an. Im Grunde handelt



es sich um den Heisinger Gleisplan, allerdings gespiegelt. Das tut aber den Betriebsmöglichkeiten absolut keinen Abbruch. Auch die schon beschriebene Zechenanbindung ist genau so übernommen worden. Allerdings ist dann im Anschluss selber nach den vorhandenen Platzverhältnissen der Gleisplan, angelehnt an „Alte Haase“, konstruiert worden.

Natürlich spielen dabei die Betriebsstellen einer Zeche eine große Rolle. Wie beim Pate stehenden Vorbild sind drei Betriebsgleise vorhanden. Die Bedeutung dürfte schnell erkennbar sein. Wichtig waren jedenfalls die beidseitige Umfahrmöglichkeit, was natürlich auch den Rangierbetrieb erleichtert, und der einständige Lokscharpen. Liliput hat seine Ankündigung wahr gemacht und es steht nunmehr eine Dampfspeicherlok zur Verfügung. Die Behandlungsanlagen sind z.Zt. aber noch auf normalen Betrieb einschließlich Schlackesumpf ausgelegt.

Leider war aufgrund der Platzverhältnisse eine größere Längenausdehnung des eigentlichen DB-Bahnhofs nicht möglich. Dennoch, den Grundsatz der Proportionsabstimmungen versuchten wir hier ganz praktisch umzusetzen. Beide markanten Betriebsteile durften sich nicht gegenseitig in Frage stellen, sondern sollten ausgewogen im vorhandenen Raumangebot möglichst vorbildgerecht (nicht vorbildgetreu!) umgesetzt werden. Im DB-Bereich wird übrigens