

## **Nebenbahntreffen Rheda 2006**

### **Umfeld**

Unser diesjähriges Streckenvorbild liegt wieder einmal im Westlippisch – Hessischen Grenzgebiet. Von der Ruhrtalbahn führt eine eingleisige Nebenbahn, in Lindern (Nuttlar) beginnend, Richtung Südost in die alte Grafschaft Waldeck und weiter ins Nordhessische Kohlenrevier um Walburg (KBS 238n). Allerdings wurde die Verbindung zwischen Walburg und Epteroode schon Ende der 50er Jahre für den Gesamtverkehr stillgelegt und abgebaut. Von Reichelsheim führte früher eine normalspurige Kleinbahn, gebaut vom westlippischen Provinzialverband, bis nach Steinhelle. Die Anschließer auf der noch vorhandenen Reststrecke werden heute vom DB-Bahnhof mit der örtlichen Köf bedient. Im Flecken Lanken schließt ein Netz von 750mm Schmalspurbahnen an, die durch einen intensiven internen landwirtschaftlichen Verkehr ihr Überleben sichern konnten.

Der Personenverkehr ist auf die Städte im Ruhrtal (Bestwig, Meschede, bis zur Kreisstadt Arnsberg) ausgerichtet, dient aber auch dem Berufspendelverkehr entlang der Strecke.

In den Ortschaften an der Strecke finden wir zahlreiche Industrie- und Gewerbebetriebe mit dem Schwerpunkt Metallverarbeitung. Auch die Verarbeitung der in der Region produzierten Milch ist hervorzuheben. So betreibt die Upländer Molkerei zwei Werke in Reichelsheim, in denen Butter, Milchpulver und Käse hergestellt werden, welche z. T. bis in die UdSSR exportiert oder als EG Butterberg eingelagert werden. In das Lankener Schmalspurnetz wird hauptsächlich Holz geliefert, welches nach intensiver Bearbeitung als Krautsirup in alle Welt zum Versand kommt !!?

In Steinhelle ist neben der Bundeswehr und anderen ebenfalls eine Molkerei Arbeitgeber der hier lebenden Menschen. Am heutigen Ende der Strecke befindet sich in Epteroode die Zeche Hirschberg, welche durch ihren langfristigen Liefervertrag mit der Georgsmarienhütte bei Osnabrück den Bestand der Strecke garantiert.

Somit ist es dieses Jahr, bis auf den Restbetrieb auf der westlippischen Strecke, wieder nichts mit NE-Bahn geworden.

### **Fahrplan / Betrieb**

Wie schon angesprochen erfolgt intensiver Personenverkehr auch auf Teilstrecken mit Umbauwagen, Vt95 mit Beiwagen und einer Donnerbüchsenwendegarnitur mit V36.

Im Güterverkehr wird die Zeche einmal pro Tag mit einem Ganzzug (Om-Wagen) bedient, zusätzlich verkehrt ein Ng-Paar nach Epteroode. Um das hohe Verkehrsaufkommen in Reichelsheim und Lanken zu befriedigen fahren auf dieser Teilstrecke zwei Ng-Paare zusätzlich.

Die Dienstpläne werden vor jeder Session im Crew-Caller-Verfahren ausgegeben. Es sollen nur vom Betriebsstellenbesitzer vorbereitete Frachtzettel (Eingang, Ausgang, Leeranforderung) zum Einsatz kommen, keine handschriftlich auf dem Treffen erstellte (siehe Beitrag im Hpl Jubi-Heft). Die Leerwagendisposition wird nach dem erprobten Prinzip der WLE durchgeführt, d. h. alle Frachtzettel werden für das gesamte Treffen vor der ersten Session abgegeben.