

Aushub und Auffüllung für die Gleis- und Wegeanlagen

Wo wurde der Aushub aufgefüllt?		Woher kam der Aushub? (Beschreibung nach <u>heutigen</u> Örtlichkeiten - 2005 -)
Baustelle	Einzelheiten der Baustelle	
Übernahmebahnhof Auffüllungen erfolgten in größerem Umfang		Den Übernahmebahnhof gibt es in der erstellten Form nicht mehr. Ein Teil des Geländes ist als solcher jedoch noch gut zu erkennen: parallel zur Eisenbahnstrecke Rheine - Münster, auf der Westseite
Der Übernahmebahnhof bestand aus dem nördlichen Ausziehgleis, dem dreigleisigen Übernahmebahnhof, dem Verbindungsgleis zum Abstellbahnhof	Die Gesamtlänge der Gleise betrug 3.177,10m und mußte auf das Niveau der Staatsbahn Rheine – Münster angehoben werden	Ein Teil des Aushubs erfolgte nördlich des Feldweges zum Briefpostzentrums und von dem Feld zwischen der Feuerwehr, der Bahnhofstraße und dem Feldweg zum Briefpostzentrum, vom Grundstück Landhaus Rickermann und dem Wohngebiet am Schienenweg bis zum Walgenbach. Alle drei Geländeabschnitte liegen zum Teil erheblich tiefer als die Bahnhofstraße und tiefer als das Gelände um den ehemaligen Reckenfelder Bahnhof. Geländeaushub wahrscheinlich
Abstellbahnhof Auffüllungen erfolgten in geringerem bis größerem Umfang		Wohngebiet zwischen Bahnhofstraße und Grüner Grund
Darin eingeschlossen sind der Hemberger Weg, der 9-gleisige Abstellbahnhof und der parallel verlaufende Seitenweg. (Auffüllungen erfolgten, um Bodenunebenheiten auszugleichen.) Die Verladerrampe am westlichen Ende des Abstellbahnhofes bestand in seiner Länge von ca. 130m (incl. der Auf- bzw. Abfahrt) und einer Höhe von etwa einem Meter aus Erde und Sand. Auffüllungen größeren Umfangs	Der Abstellbahnhof umfaßte insgesamt 4.690m Gleise, eingeschlossen das Gleis zum Betriebsgebäude. Auf dem Foto mit den vier beim Depotbau Beschäftigten (Siehe Kapitel Menschen) ist die Unterfüllung dieses Gleises sehr deutlich zu erkennen. Es sind drei Geländeabstufungen erkennbar	Am Grünen Grund gab es zwischen dem Häusern Nr. 56 und 68a ein noch freies (unbebautes Grundstück) das um geschätzte ca. 60-80cm tiefer lag, als die Straße. An der Bahnhofstraße, gegenüber von Haus-Nr. 30 und Nr. 28, liegt das Gelände um einiges tiefer als die Bahnhofstraße. <i>(Anmerkung: Selbst wenn man berücksichtigt, daß durch Aufziehen von Asphaltdecken die Bahnhofstraße inzwischen höher gelegt worden ist, als es zu damaliger Zeit der Hemberger Weg gewesen ist.)</i> Geländeaushub entlang des Hemberger Weges wahrscheinlich
Depotmitte Auffüllungen erfolgten in größerem Umfang		Kirchplatz
Westlicher Teil, Ende des Abstellbahnhofs, Mittelteil des Hemberger Weges, Beginn der Gleise und Wege zu den Depots A+B und C+D. Die Depotmitte war der Knotenpunkt der Gleis- und Wegeanlagen des gesamten Depots	Die Depotmitte wurde aufgefüllt: ein Teil des Abstellbahnhofs, des Hemberger Weges und der südlich Teil des Seitenweges. Für diesen Teil des Depots, der Mitte, wurden größeren Mengen des Aushubs verteilt	Die Ortsmitte (der Kirchplatz), die Bahnhofstraße und der Grüne Grund steigen heute noch in westlicher Richtung an. Gut zu sehen ist, daß der Kirchweg ab dem Walgenbach in Richtung Kirchplatz merklich ansteigt und auf das Niveau des Kirchplatzes angehoben wurde. Der Radweg am Walgenbach zum Deutschen Haus hin: hier geht es, wie beim Kirchweg, hoch! Geländeaushub im Gebiet um den Walgenbach wahrscheinlich

<p>Gleise und Weg zu den Depots A+B Auffüllungen erfolgten in größerem Umfang</p>		Steinfurter Straße
<p>Beides, die Gleise und der Weg begannen ab der Depotmitte; hier betrachtet bis zum Verwaltungsgebäude B</p>	<p>Länge des Weges und der Gleise bis dorthin: 1.800m</p>	<p>Es handelt sich um die Steinfurter Straße von der Kreuzung am Kirchplatz bis zum Haus Marienfried; sie steigt von der Ortsmitte zum Haus Marienfried kontinuierlich an. Auf der Seite, wo die Edeka und die Siedlung liegt, bis zur Marienfriedstraße, also links Richtung Marienfried, lag bzw. liegt das Umfeld immer noch tiefer als die Steinfurter Straße. Geländeaushub entlang des Weges bis zum Verwaltungsgebäude B wahrscheinlich</p>
<p>Gleise und Weg zu den Depots C+D Auffüllungen erfolgten in größerem Umfang</p>		Grevener Landstraße
<p>Beides, die Gleise und der Weg begannen ab der Depotmitte; hier betrachtet bis zum Verwaltungsgebäude D</p>	<p>Länge des Weges und der Gleise bis dorthin: 2.100m</p>	<p>Es handelt sich um die Grevener Landstraße von der Kreuzung am Kirchplatz bis zur Erich-Kästner-Gemeinschaftsgrundschule. Gut zu erkennen ist, daß das Gelände westlich der Grevener Landstraße, Haus und Garten von Nr. 10 und Nr. 12, ebenfalls tiefer liegt, als die Grevener Landstraße selbst. Die Wiesen hinter dem Grundstück von Hegel etc. liegen noch tiefer als die eben beschriebenen Grundstücke an der Grevener Landstraße. Nach [Günther Sperling] hat nach dem Zweiten Weltkrieg Wilhelm Schulz dort seinen Bäckerladen gehabt. Man konnte von oben nach unten in den Laden schauen. Treppen führten hinunter bis in den Laden. Linksseitig der Grevener Landstraße, hinter dem Deutschen Haus, Nr. 17 und 21, fällt das Gelände ebenfalls – wie der Radweg am Walgenbach – zum Wohngebiet ab. Das Feld westlich der Grevener Landstraße (Lidl) gehört zum Teil dazu. Geländeaushub entlang des Weges bis zum Verwaltungsgebäude sehr wahrscheinlich</p>
<p>Gleis und Weg zum Verwaltungsbezirk Auffüllungen erfolgten in geringerem Umfang</p>		Industriestraße
<p>Das Gelände um und im Verwaltungsbezirk war besonders naß, und deshalb wurde das Gleis zum Lokschruppen, als auch der Weg höher gelegt</p>	<p>Länge des Weges: 500m Länge des Gleises: 578m</p>	<p>Wohngebiet westlich der Straße. Geländeaushub entlang des Weges wahrscheinlich</p>
<p>Sonstige Baustellen</p>		Blöcke A, B, C und D etc.
<p>In den Depots A, B, C und D wurden nur geringere Menge zur Ebnung der Trassen benötigt. Deshalb wird eine weitere Beschreibung vernachlässigt</p>	-	---