

Die Gleisanlagen im Nahkampfmitteledepot Hembergen

Nach den Vorstellungen der Planer wurden vom Militär-Eisenbahnbauamt die Gleisanlagen so konzipiert, daß die Lokomotiven nach dem Abstellen bzw. Abholen der Waggons von den Schuppen den Abstellbahnhof/Übernahmebahnhof – ohne Rückwärtsfahren – wieder erreichen konnten. Sie mußten in diesem Fall eines der freien Gleise des angrenzenden Depots zum Zurückkehren nutzen.

Die Mitteltrassen¹ in jedem Depots wurden außerdem verbreitert angelegt, um ein Überhol- bzw. Rückführgleis (Gleis III a) zusätzlich zur Verfügung zu haben. Im Dezember 1916 wurde dieses Gleis noch fest eingeplant, einige Monate später erhielt es den Status ‚kann‘ gebaut werden. Doch beides, die Möglichkeit auf einem anderen Depotgleis sowie auf dem Überhol-/Rückführgleis des jeweiligen Depots zum Ausgangspunkt zurückzugelangen, wurde nicht mehr realisiert.

Nach Abschluß aller Arbeiten lagen in den Depots A, C und D je fünf Gleise. Im Depot B jedoch nur zwei Gleise, statt der ebenfalls vorgesehenen fünf Gleise. Das kann u.a. daran gelegen haben, daß das Depot B als eines der beiden geplanten ‚Reservedepots‘ bestimmt worden ist, und als letztes in Arbeit ging, und deshalb nicht fertiggestellt wurde. Die Gleise in den anderen drei Depots lagen auch nicht bis zum letzten Schuppen in der jeweiligen Gleistrasse. Materialmangel war wahrscheinlich der Hauptgrund der Nichtfertigstellung der Gleisanlagen. Die Bauzeit der gesamten Gleisanlagen² war, wenn man den Abnahmetermin – 8. Februar 1918 – als einen Zwischenstand ansieht, und in den folgenden Monaten – je nach Materiallieferung – an den Gleisanlagen weiter gearbeitet wurde, mit insgesamt 14-16 Monaten in Ansatz zu bringen. Auch für die Gleisanlagen zu und in den vier Depots galt laut Erlaß vom 2. November 1916: „**Als Gleismaterial ist Altmaterial zu verwenden, das bei der Inspektion der Eisenbahntuppen anzufordern ist. Falls das Material dort nicht verfügbar sein sollte, ist es bei der zuständigen Eisenbahndirektion anzufordern.**“

Bauausführungen der Gleisanlagen

Depot A

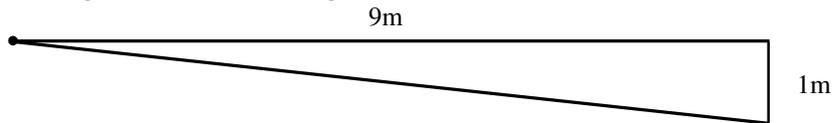
Bezeichnung	Norm	Länge des Gleises	Beginn des Gleises	Ende des Gleises (Siehe Grafik)
Gleis I – teils Holz-, teils Eisenschwellen	6d 8a	695,20m 516,35m	Depotmitte/Ende des Stammgleises des Abstellbahnhofes	Zwischen Schuppen A 48/49
Gleis II – Eisenschwellen dto. Holzschwellen dto. Holzschwellen	6d 6d 8a	26,70m 540,90m 263,50m	Erster Teil des Gleises I	Schuppen A 39
Gleis III – teils Holz-, teils Eisenschwellen	6d	872,50m	Erster Teil des Gleises I	Schuppen A 28
Gleis IV (29,60m, 540,90m) teils Holz-, (239,40m, 47,80m) - teils Eisenschwellen	6d 8a	570,50m 287,20m	Erster Teil des Gleises I	Zwischen Schuppen A 19/20a
Gleis V (25,10m, 540,25m) – teils Holz-, teils Eisenschwellen	6d 8a	565,35m 239,40m	Erster Teil des Gleises I	Zwischen Schuppen A 8/9
Gesamtlänge der Gleise		4.577,60m	Gewicht der Gleise	320.249kg ³
Sonstiges Material				
Bezeichnung	Menge		Bezeichnung	Menge
Kleineisen und Zulage für Weichen	6%		Holzschwellen	6.450 Stück
Rechtsweichen (1:9)*	4 Stück		Stahlschwellen	550 Stück
			Bahnkörper	4.578m

¹ Heutige Straßen: Im Block A Schillerstraße; im Block B Kiefernstraße; im Block C Rheinstraße; im Block D Falkenstraße.

² Einschließlich des Übernahmebahnhofes.

³ Bei den Gewichtsangaben in den Tabellen wurde vom Reichsbauamt in Berlin ein Durchschnittsgewicht pro m von 33,0kg in Ansatz gebracht.

* Die Bezeichnung 1:9 stellt sich wie folgt dar:



Depot B

Bezeichnung	Norm	Länge des Gleises	Beginn des Gleises	Ende des Gleises (Siehe Grafik)
Gleis I – teils Holz-, teils Eisenschwellen	6d	936,20m	Depotmitte/50m westlich vom Ende des Stammgleises des Abstellbahnhofes (Zuführungsgleis)	In Höhe des Beginns von Gleis II im Depot B (das ist noch nicht das eigentliche Gleis I des Depots)
Gleis II (25,10m, 562,60m) – Holzschwellen	6d	587,70m	Ab dem Zuführungsgleis zum Depot B	Schuppen B 28
	8a	239,30m		
Gleis III	-	-	nicht mehr verlegt	
Gleis IV – Eisenschwellen	6d	25,10m	nicht mehr verlegt	
Gleis V (25,70m, 481,90m) – Holzschwellen	6d	507,60m	Ab dem Zuführungsgleis zum Depot B	Zwischen Schuppen B 8/9
	8a	238,60m		
Gesamtlänge der Gleise		2.534,50m	Gewicht der Gleise 177.314kg	
Sonstiges Material				
Bezeichnung	Menge	Bezeichnung	Menge	
Kleineisen und Zulagen für Weichen	6%	Stahlschwellen	270 Stück	
einfache Weichen	3 Stück	Holzschwellen	3.630 Stück	
einfache Linksweiche	1 Stück	Bahnkörper	2.535m	

Depot C

Bezeichnung	Norm	Länge des Gleises	Beginn des Gleises	Ende des Gleises (Siehe Grafik)
Gleis I – teils Holz-, teils Eisenschwellen	6d	1.658,10m	Depotmitte/Ende des Stammgleises des Abstellbahnhofes	Schuppen C 9
Gleis II – Holzschwellen	6d	908,50m	Depotmitte/Ende des Stammgleises des Abstellbahnhofes	Schuppen C 28
Gleis III – Eisenschwellen	6d	898,00m	Depotmitte/Ende des Stammgleises des Abstellbahnhofes	Zwischen Schuppen C 48/49
Gleis IV – Holzschwellen	6d	887,20m	Depotmitte/Ende des Stammgleises des Abstellbahnhofes	Zwischen Schuppen C 69/70
Gleis V	6d	856,90	Depotmitte/Ende des Stammgleises des Abstellbahnhofes	Zwischen Schuppen C 88/89
Gesamtlänge der Gleise		5.208,70m	Gewicht der Gleise 364.400kg	
Sonstiges Material				
Bezeichnung	Menge	Bezeichnung	Menge	
Kleineisen und Zulagen für Weichen	6%	Eisenschwellen	1.940 Stück	
einfache Linksweiche	1 Stück	Holzschwellen	6.220 Stück	
einfache Rechtsweichen	5 Stück	Bahnkörper	5.209m	

Depot D

Bezeichnung	Norm	Länge des Gleises	Beginn des Gleises	Ende des Gleises (Siehe Grafik)
Übergangsgleis – teils Holz-, teils Eisenschwellen	6d	1.120,70m	Westlich des Seitenweges zum Herberner Weg	Prellbock westlich des Gleises I im Depot D
Gleis I – Holzschwellen	6d	844,20m	Übergangsgleis nach dem Depot D	Schuppen D 49
Gleis II – Holzschwellen	6d	921,40m	Übergangsgleis nach dem Depot D	Zwischen Schuppen D 38/39
Gleis III – teils Eisen-, teils Holzschwellen	6d	865,40m	Übergangsgleis nach dem Depot D	Zwischen Schuppen D 28/29
Gleis IV – Holzschwellen	6d	909,10m	Übergangsgleis nach dem Depot D	Schuppen D 19
Gleis V – Holzschwellen	6d	914,50m	Übergangsgleis nach dem Depot D	Zwischen Schuppen D 8/9
Gesamtlänge der Gleise		5.575,30m	Gewicht der Gleise	390.048kg
Sonstiges Material				
Bezeichnung	Menge	Bezeichnung	Menge	
Kleineisen und Zulagen für Weichen	6%	Eisenschwellen	1.840 Stück	
Linksweiche	1 Stück	Holzschwellen	5.190 Stück	
Rechtsweichen	5 Stück	Bahnkörper	5.576m	

Für die 18km Gleise, die in den vier Depots verlegt waren, wurden 20.000cbm Schotter benötigt. Das entsprach einer Schotterhöhe von ca. 40cm, wenn eine Schotterbreite von 2,70m zugrundegelegt wird.

Zusammenfassung der Gleisanlagen

Standort	Gleislängen		
	Länge	Davon Gleise mit Schienen-Norm 8a	Davon Gleise mit Schienen-Norm 6d
Gesamtlänge der Gleise im gesamten Depot	25.763,43m	5.558,10m =22%	20.205,33m = 78%
- Davon in den vier Depots	17.896,10m	1.784,35m	16.111,75m
- Davon Übergabebahnhof	3.177,10m	3.105,05m	72,05m
- Davon Abstellbahnhof	4.690,23m	668,70m	4.021,53m

Holzschwellen (Kiefernholz) in den vier Depots	21.490 Stück
Eisenschwellen in den vier Depots	4.330 Stück

Gesamtgewicht der Gleise in den vier Depots	1.252.011kg
--	--------------------

Weitere Angaben über mögliche Bauausführungen

- Schienen-Profil (Norm **8a**) hatte eine Länge von 15,0m, eine Höhe von 138mm und wog pro m 41,0kg.
- Schienen-Profil (Norm **6d**) hatte eine Länge von 12,0m, eine Höhe von weniger als 134mm und wog pro m 27,5kg.
- Der Bahnkörper bestand aus Bodenfüllung i/m 40-50cm hoch, Steinpackung, Schotter-, Kies- und Schlackenlage.
- Die Stahlschwellen hatten ein Gewicht von 25kg/m und eine Länge von 2,70m.

Es folgt eine Bilderserie

