

25 Jahre Stellwerk Mathilde



Mit freundlicher Unterstützung von:



Impressum

Herausgegeben von den Mitarbeitern des Stellwerks Mathilde

Verantwortlich:

Klaus Peters

Michael Schönberger

Layout:

Stefan Panske

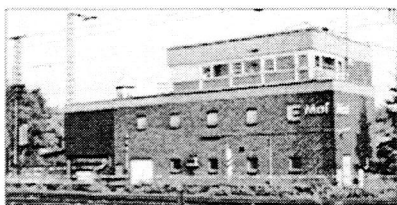
Druck: AHS Essen

Oberhausen, 1999



Die Geschichte des Streckenzentralstellwerks Mathilde

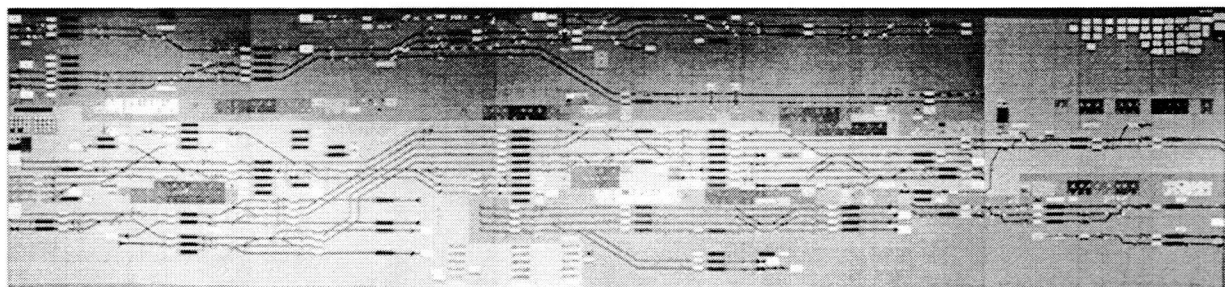
Am 21.10.1974 war es so weit!



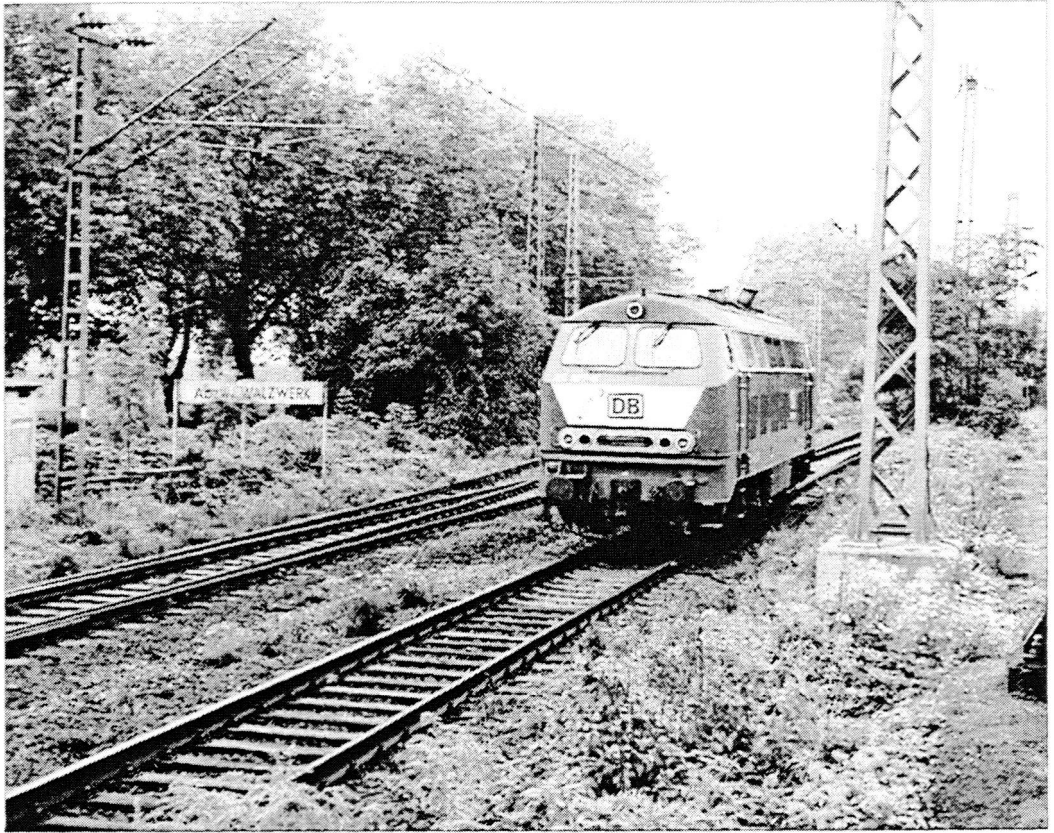
Das Streckenzentralstellwerk Mathilde nahm seinen Betrieb auf. Direkt neben dem alten, mechanischen Stellwerk Mathilde wurde ein modernes Drucktasten-Stellwerk in Spurplan-60-Technik der Firma Siemens errichtet. Das Kürzel „Maf“ an der Stellwerksaußenwand erhält seine ersten beiden Buchstaben vom Namen „Mathilde“, das kleine „f“ zeigt dem Eisenbahnpersonal, daß hier auf dem Stellwerk mindestens ein Fahrdienstleiter seiner Arbeit nachgeht.

Das Stellwerk wurde nach der ehemaligen Zeche Mathilde benannt, auf deren Gelände die Firma Babcock ihren Firmensitz hat. Das Firmengelände grenzt direkt an die Güterzugstrecke Abzweig Ruhrtal – Abzweig Mathilde.

Geplant war das Stellwerk Mathilde mit einem Stelltisch. Es sollte die Stellwerke Abzweig Ruhrtal, Abzweig Mathilde, Abzweig Walzwerk und Abzweig Osterfeld ersetzen. Dieses Konzept wurde bereits während der Bauphase geändert und

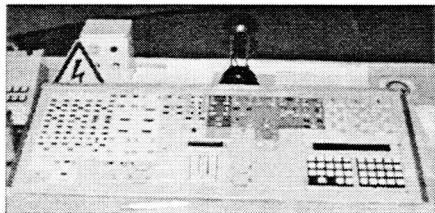


Die Stellwand im Überblick



Eindrücke vom Abzweig Walzwerk





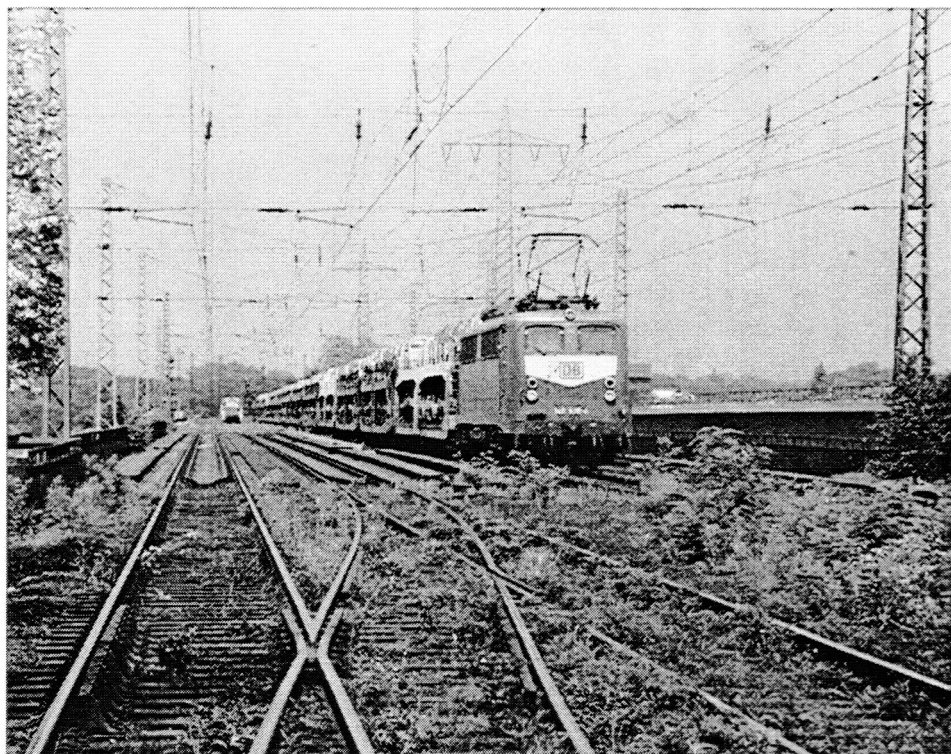
Nummernstellpult

es entstand eine Stelltafel mit zwei Nummernstellpulten. Die Bedienung des Stellwerks kann dadurch vom Schreibtisch aus erfolgen.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten stellte sich heraus, dass der große Bereich für die Disposition von Vorteil war.

Ein Jahr später wurde eine Zugnummernmeldeanlage installiert, was nochmals eine Erleichterung für die Fahrdienstleiter war und den Betriebsablauf erheblich beschleunigte. Durch die Zugnummernmeldeanlage werden die Züge automatisch an die benachbarten Stellwerke weitergemeldet, die Zugmeldegespräche entfallen dadurch.

Schon 1979 wurde der Bereich um das Stellwerk Sigle mit der ferngestellten Abzweigstelle Lotharstraße erweitert. Damit war eine direkte Anbin-



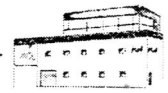
Betrieb am Abzweig Sigle



Oben die alte Abzweigstelle Oberbaurat Sigle

Unten Bahnsteig in Essen-Dellwig (früher Frintrop) mit Stellwerk Fri



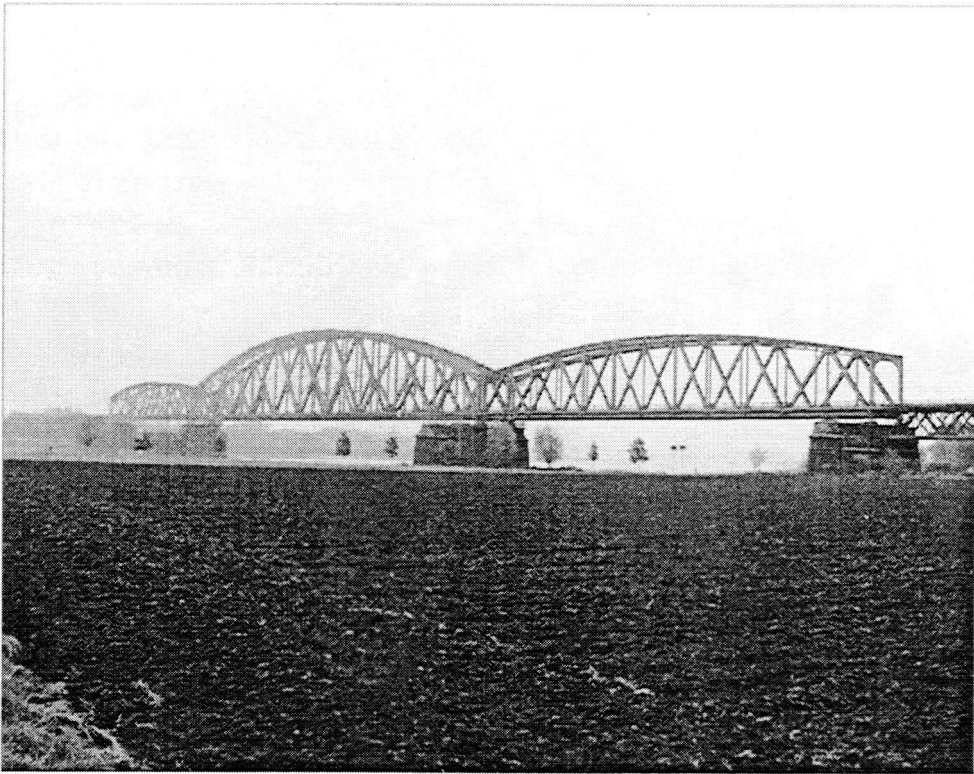


derung an die Bahnhöfe Duisburg-Hochfeld, Duisburg-Wedau und Duisburg Hauptbahnhof gegeben. Rückstaus im Zugverkehr aus diesen Richtungen konnten seither verringert werden. Die Abzweigstelle Sigle wurde zu Ehren vom Oberbaurat Sigle, der den Klammerspitzenverschluß entwickelt hat, so benannt.

Sechs Jahre später, im Jahr 1983, wurde das Stellwerk Fri mit den ferngestellten Abzweigstellen Prosper-Lewin, Fbn, Gerschede und Essen-Horl von Mathilde aus ferngesteuert. Jetzt war die Möglichkeit gegeben, direkt die Bahnhöfe Bottrop Hauptbahnhof, Bottrop-Süd, Essen-Altenessen und Frintrop-Güterbahnhof zu erreichen. Der Bahnhof Frintrop wurde 1987 geschlossen. In früheren Jahren war der Bahnhof in Frintrop einer der wichtigsten Güterbahnhöfe in unserer Region. Hier war die Sammelstelle für leere und beladene Wagen, welche die vielen umliegenden Zechen mit leeren Wagen versorgte und die beladenen Wagen von dort abholte.

Hier leitet sich der Name von dem Ortsteil Essen-Frintrop ab, der an den südlichen Teil des Bahnhofs Frintrop grenzt.

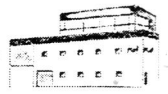
Als bisher letzte Erweiterung wurde der Bahnhof Duisburg-Beeck mit der angrenzenden Abzweigstelle Meiderich Süd im Jahre 1993 angeschlossen. Im Bahnhof Beeck ist die freie Strecke zum Bahnhof Moers enthalten. Hier führt die Strecke über die Haus-Knipp-Brücke auf die linke Rheinseite zum Bahnhof Moers. Der Zuständigkeitsbezirk vom Stellwerk Mathilde wird im Westen seitdem durch die Überleitstelle Baerl kurz hinter der Rheinbrücke begrenzt.



Herbststimmung an der Haus-Knipp-Brücke bei Duisburg-Baerl

Unten: Dampflokomotive 94 1538 am neuen Bahnhof DOM/Olga





Im Jubiläumsjahr 1999 wurde die Güterzugstrecke Abzweig Osterfeld – Bottrop Nord in eine Strecke mit Zugleitbetrieb umgerüstet. Zweck war die Durchführung von Dampflokfahrten von Oberhausen Hauptbahnhof zum neu eingerichteten Bahnhof DOM/Olga („Oberhausen-Landesgartenausstellung“) im Bereich des alten und lange stillgelegten Bahnhofs Osterfeld-Nord. Seitdem sind die Fahrdienstleiter Mathilde auch Zugleiter im Zugleitbetrieb.

Bereits seit Anfang der 80er Jahre ist Mathilde auch mit einer Zugfunkzentrale ausgestattet. Die Fahrdienstleiter können nun mit jedem Zug im Bereich Mathilde direkt Kontakt aufnehmen und Gespräche zwischen den Zügen und anderen Betriebsstellen der Bahn vermitteln.

Aufgrund der vielen Verzweigungen und Möglichkeiten, zu disponieren und zu lenken, kann man von einer Drehscheibe des Güterverkehrs in Europa sprechen.



Bahnhof
Duisburg-Beeck
ferngesteuert

Abzweig
Walzwerk

Dbg.-Beeck
18
77,6

Abzweig Meiderich
Süd Ost

Abzweig Ma

Dbg.-Ruhrort
107,37 - 8,93 - 34,23

Abzweig
Ruhrtal

Abzweig
Sigle

ferngesteuert

Duisbg.Hafen
0,56 - 0,0

DUISBURG

Abzweig
Lotharstraße

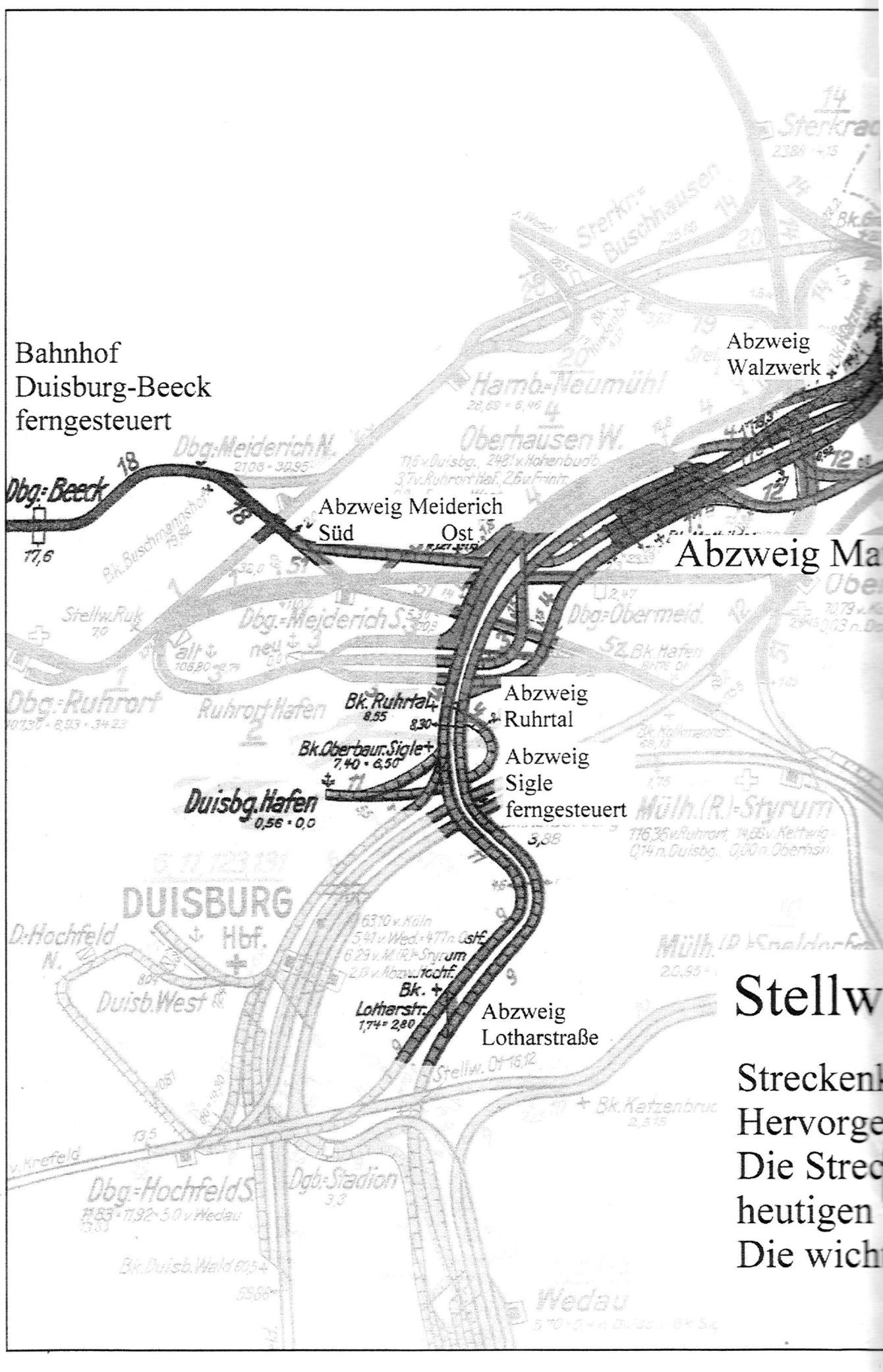
Stellw

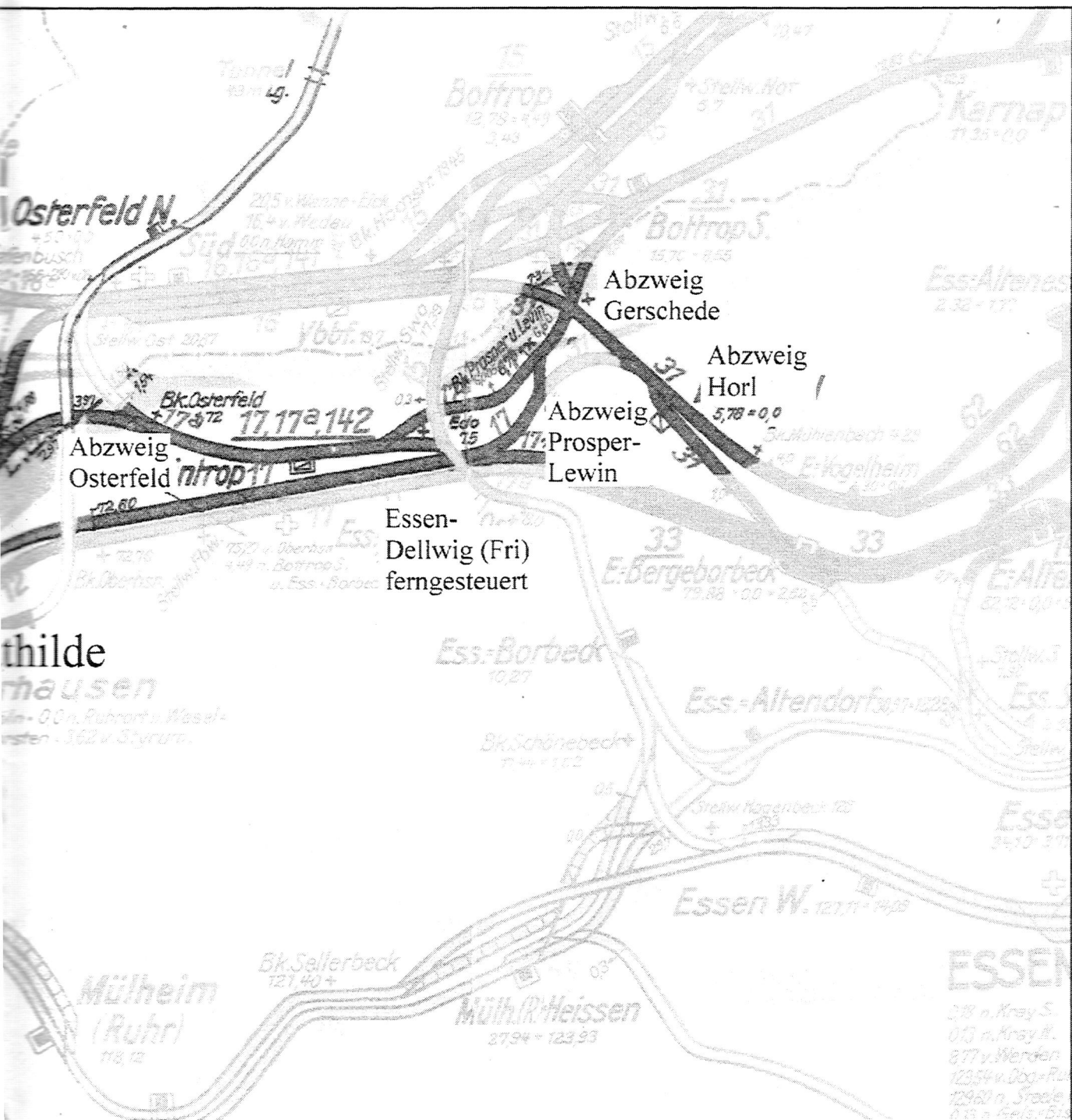
Strecken
Hervorge
Die Strec
heutigen
Die wich

Dbg.-HochfeldS
11,63 - 11,92 - 5,0 v Wedau
13,83

Dbg.-Stadion
3,3

Wedau
5,70 - 0 - 11,00 - Bk S4



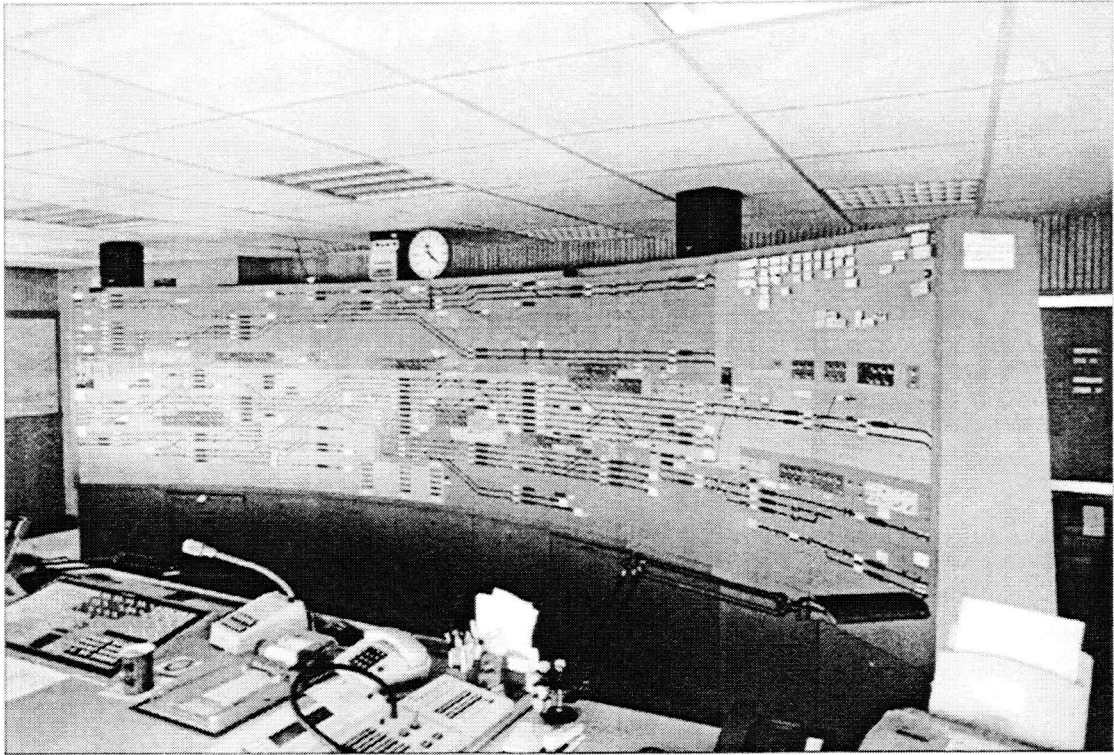


Streckenkarte Mathilde

Karte von 1929

Der Bereich des Stellwerks Mathilde
 Die Streckenführung stimmt nicht in allen Punkten mit der
 der Streckenführung überein.

Die wichtigsten Betriebsstellen sind hervorgehoben.



Oben Blick auf die Stellwand

Unten die Arbeitsplätze im Stellraum





Die Beschreibung des Streckenzentralstellwerks Mathilde

Das Stellwerk Mathilde ersetzte 17 Stellwerke alter Stellwerkstechnik.

Insgesamt umfaßt der Stellbereich Mathilde 3 Fernsteuerbereiche und zwei Bahnhöfe.

Zu den 15 Abzweigstellen mit insgesamt 98 Weichen und 81 Signalen gehören auch drei Bahnübergänge, wovon einer kameraüberwacht ist.

Für die circa 900 Zugfahrten, die in 24 Stunden den Bereich Mathilde durchfahren, stehen Fahrtmöglichkeiten in 16 Richtungen zur Verfügung.

Der Schienenweg des Stellbezirkes erstreckt sich von der Stadt Moers im Westen durch die Städte Duisburg und Oberhausen bis nach Bottrop und Essen-Altenessen im Osten.

Die größte Streckenentfernung beträgt etwa 40 Kilometer. Das gesamte Schienennetz ist 252 Kilometer lang. Hier kann ein kleines Zahlenspiel Größe verdeutlichen, denn bei 3 Schwellen pro Meter Schiene auf die gesamte Schienenlänge ergibt die Anzahl von 636.000 Schwellen, die von 11.448.000 Befestigungsschrauben und Klammern gehalten werden. Alle Schwellen hintereinander gelegt ergeben eine Gesamtlänge von

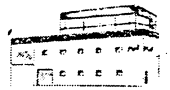
1.590.000 Meter.



Oben der Arbeitsplatz eines Fahrdienstleiters

Unten der Arbeitsplatz des Zugfunkers





Herzstück des Stellwerkes ist die Stelltafel. Sie ist 5.50 Meter lang und 1.90 Meter hoch. Die Gleisanlage hierauf ist in 5 Ebenen aufgeteilt. Auf dieser Stelltafel befinden sich etwa 800 Drucktasten zur vollständigen Bedienung der Anlage.

Die meisten Bedienungshandlungen werden jedoch von zwei Fahrdienstleitern über Nummernstellpulte vorgenommen.

Alle fahrdienstlichen Bedienungen werden durch Relais zur Ausführung gebracht. In dem 80 qm großen Relaisraum befinden sich **circa 17.400 Relais**.

Über **7986 Kabelkilometer** werden die Befehle in die Außenanlagen übertragen: zu der einzelnen Weiche oder zu dem einzelnen Signal. In den Fernsteuerbereichen Frintrop, Sigle und Duisburg-Beeck sind eine entsprechende Anzahl von Relais vorhanden.

In die Stelltafel ist eine neue moderne Zugnummernmeldeanlage integriert, die den Zugfahrbetrieb der beiden Fahrdienstleiter unterstützt.

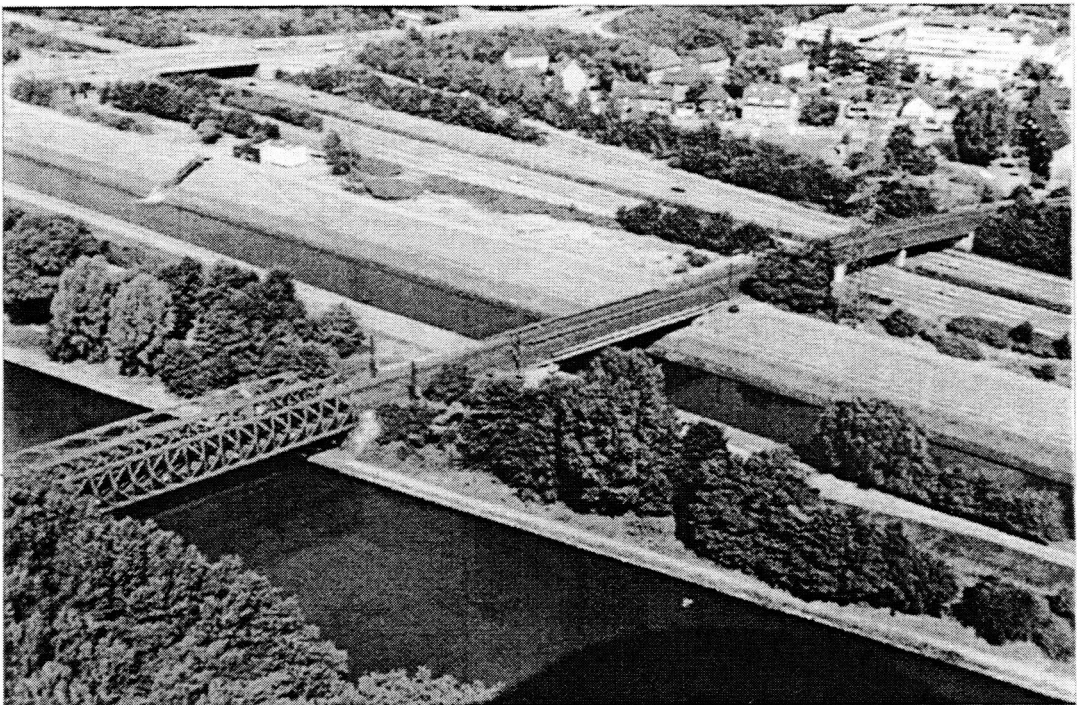
Zur Bewältigung der anfallenden Büroarbeiten und zur Disposition des Zugverkehrs sind auf 8,50 Meter Schreibtischlänge 10 Telefone, ein Faxgerät, zwei Computeranlagen mit Drucker, zwei Zugnummern-, ein Telegramm- und ein Störungsdrucker aufgestellt.

Die große Telefonanlage besteht aus 16 Wechselsprechverbindungen und 9 Funkkreisen.



Ein Fahrdienstleiter-Helfer (Links hinten) und zwei Fahrdienstleiter

Die Eisenbahn kreuzt beim Gasometer den Rhein-Herne-Kanal, die Emscher und die A 42





Die Besetzung des Stellwerks Mathilde besteht aus zwei Fahrdienstleitern, einem Zugfunker und einem Fahrdienstleiter-Helfer. Diese vier Mitarbeiter arbeiten im Drei-Schichtsystem. Ein Teil des Aufgabenbereichs des Fahrdienstleiter-Helfers ist es, die täglich eingehenden Telegramme, zu bearbeiten. Dies können in 24 Stunden **bis zu 350 Telegramme** sein.

Das Stellwerk Mathilde hat einen eigenen Zugfunkbereich, mit dem es möglich ist, mit jedem Zug im Bereich Mathilde Verbindung aufzunehmen.

Im Stellwerk Mathilde und in den ferngesteuerten Stellwerken Frintrop, Sigle und Duisburg-Beeck sind Dieselaggregate installiert, die bei Ausfall der örtlichen Stromversorungen automatisch anlaufen, um den Fahrbetrieb aufrecht zu erhalten. Sollten diese Aggregate ausfallen oder gestört sein, kann eine Notversorgung mit Batterien durchgeführt werden. Diese im Störfall zum Einsatz kommenden Dieselaggregate leisten 68 PS mit 1500 U/min. Um die unterschiedlichen Stromstärken zu erzeugen, sind drei Umformer im Einsatz, die den Strom in die benötigte Voltzahl umwandelt.

Die tägliche Tonnenlast, die auf den Gleisen des Stellbereichs befördert werden, beträgt 1.600.000 Tonnen.

Stellwerk Mathilde in Zahlen

Inbetriebnahme:	21.10.74
Stellwerksbauform:	Sp Dr S 60
Ersatz für:	17 Stellwerke
Fernsteuerbereiche:	3
Anzahl Bahnhöfe:	2
Anzahl Abzweigstellen:	15
Weichen:	98
Signale	81
Bahnübergänge:	3
Zugfahrten/24 h:	ca. 900
Größte Streckenentfernung:	40 km
Gesamt-Streckenlänge:	252 km
Schwellenanzahl:	ca. 636.000
Abmessungen Stellwand:	5,5 x 1,9 m
Drucktasten:	ca. 800
Relais:	ca. 17.400
Zugnummernmeldeanlage:	ZNP 801
Anzahl Mitarbeiter/Schicht:	4
Umfang Fernschreiberverkehr/24 h:	350
Beförderte Tonnenlast im Stellbezirk/24 h:	ca. 1.600.000 t



Stellwerk Mathilde für Fans

Die Firma Signalsoft in Köln entwickelte neben anderer Eisenbahn-Software ein Programm, in dem der Betrieb im Bereich des Streckenzentralstellwerks Mathilde am PC simuliert wird. Der Spieler vor dem Monitor übernimmt die Aufgaben des Stellwerkpersonals und muß vor allen Dingen sicher die verschiedensten Züge durch den Bezirk leiten. Jede Handlung wird bewertet, am Programmende erfährt der Spieler, wie gut (oder auch nicht) er war.

Eine interessante Simulation, die Interessierten einen Einblick in das Geschehen des größten Güterverkehrs-Stellwerks Deutschlands ermöglicht.

Die Firma Signalsoft erreichen Sie so:
 Signalsoft Eisenbahnsoftware
 Werkstattstraße 68
 D-50733 Köln
 Tel.: 0221/7326330
<http://www.signalsoft.de>

SIGNALSOFT
Eisenbahnsoftware

[Home \(English\)](#) | [Home \(NL\)](#) | [Feedback](#) | [Imprint](#)

Home (D)

Herzlich Willkommen bei
SIGNALSOFT Eisenbahnsoftware

[Pressemitteilung](#)
[Produkte](#)
[Downloads](#)

SIGNALSOFT erstellt Eisenbahnsoftware aller Art:

zum Beispiel:

- ♣ Stellwerkssimulationen verschiedener Bahnhöfe Europas
- ♣ CBT (= Computer Based Training) über Eisenbahntechnik / Vorschriften
- ♣ Disponierprogramme für Lok(dienst)leitungen

Zusätzlich erstellen wir eisenbahn-technische Übersetzungen von Deutsch ins Niederländisch und umgekehrt.

Feier zum Jubiläum des Streckencentralstellwerks Mathilde



Eine Torte für das „Geburtstagskind“

Das 25jährige Bestehen des Stellwerks Mathilde wurde von der Belegschaft zum Anlaß genommen, eine Feier auszurichten.

Ein gutes Betriebsklima und gegenseitiges Respektieren waren der erste Grundstein. Die großzügige Resonanz der angeschriebenen Firmen und die privaten Spenden von Kollegen anläßlich von Beförderungen und Eheschließungen haben eine gesunde finanzielle Grundlage geschaffen.

Die Feierlichkeit mit ehemaligen und aktiven Kollegen vom Stellwerk Mathilde im August war ein Erfolg! Eine gute Stimmung begleitete den Abend.



Gruppenbild der ehemaligen und aktiven Stellwerker vom Stellwerk Mathilde