

TR

A black and white photograph of a steam locomotive pulling a passenger train. The train is moving from left to right. The locomotive is emitting a large plume of white steam. The passenger cars have several people looking out of the windows. The number '2317' is visible on one of the cars. The background shows some industrial buildings and a hazy sky.

Bahnen im Revier

15

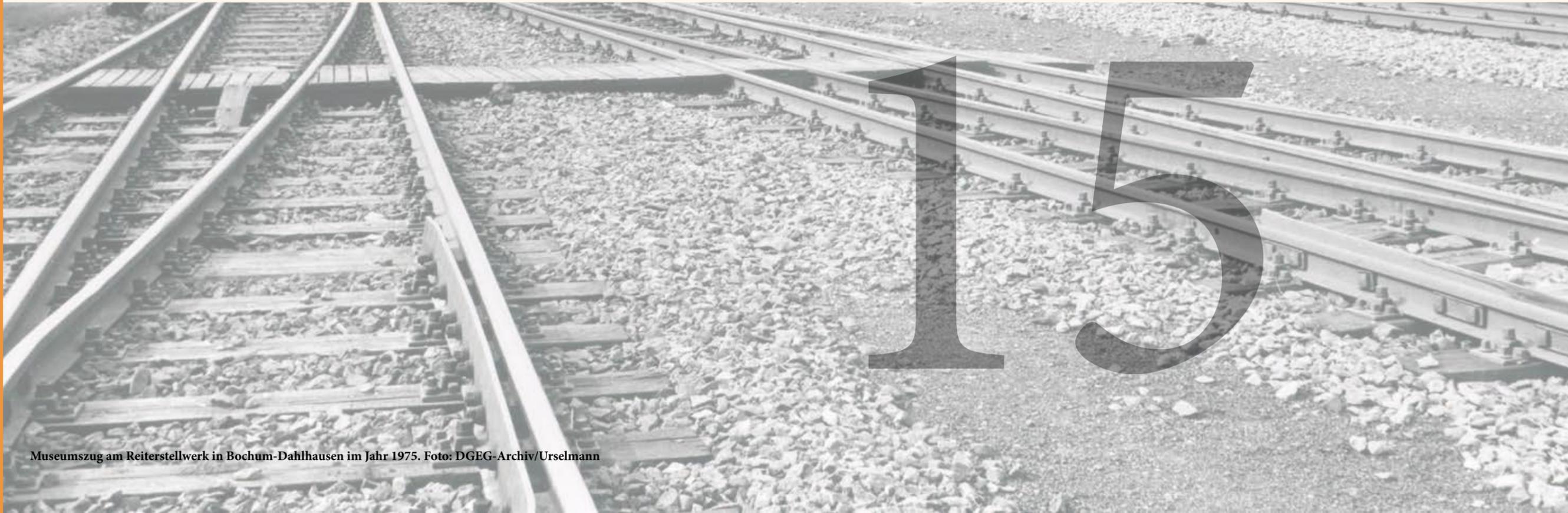
A black and white photograph of a railway yard with multiple tracks. The tracks are made of steel rails on wooden sleepers, set on a bed of gravel. The tracks recede into the distance, creating a strong sense of perspective. The lighting is bright, casting shadows on the gravel.



TR

Themenroute 15

Bahnen im Revier



15

Museumszug am Reiterstellwerk in Bochum-Dahlhausen im Jahr 1975. Foto: DGEG-Archiv/Urselmann

Inhalt

Einleitung	6
Die Anfänge	6
Köln-Mindener Eisenbahn	7
Bergisch-Märkische Eisenbahn	8
Rheinische Eisenbahn	9
Preußische Staatsbahn	9
Deutsche Reichsbahn	10
Von der Deutschen Bundesbahn zur Deutschen Bahn AG	12
Zechen-, Werks- und Hafengebäude	14
Straßenbahnen	15
Museen, Museums- und Touristik-Eisenbahnen	16
Radwege auf Bahntrassen	17

Standorte der Themenroute 15

Eisenbahnmuseum Bochum	18
Bahnhof Dahlhausen	22
Bahnhof Hattingen	23
Ruhrtalbahn	24
Henrichshütte Hattingen	25
Bahntrasse Hattingen - Schee - Silschede ..	28
Bahnhof Ennepetal	30
Kruiner Tunnel	31
Kleinbahntrasse Haspe -Voerde - Breckerfeld	32
Harkort'sche Kohlenbahn	33
Viadukt der Rheinischen Eisenbahn	34
Goldberg-Tunnel	35
Hauptbahnhof Hagen	36
Ruhr-Sieg-Strecke	38
Ruhrviadukt Herdecke	40
Eisenbahnausbesserungswerk Schwerte und Kreinberg-Siedlung	41
Obere Ruhrtalbahn	42
Bahnhof Hamm	43
Bahnhof Kamen	44
Seseke-Brücke	45
Depot Immermannstraße	46
Nahverkehrsmuseum Dortmund	47
Weichenbauhalle der ehemaligen Maschinenfabrik Deutschland	48
Hauptbahnhof Dortmund	49
Dortmunder Eisenbahnbrücken-Ensemble	51
Dortmund Betriebsbahnhof	53
Wasserturm Dortmund Südbahnhof	54
Zeche Zollern	55

Bahnhof Herne	58
Hauptbahnhof Wanne-Eickel	59
Heimatmuseum Unser Fritz	60
Bahnbetriebswerk Gelsenkirchen- Bismarck	61
Hauptbahnhof Gelsenkirchen	62
Bahnhof Dorsten	64
RBH Logistics	65
Werksbahn Bochumer Verein und Erzbahn	66
Bochumer Verein Verkehrstechnik	68
Bahnhof Bochum Nord und Stahlbrücken der Rheinischen Bahn	69
Hauptbahnhof Bochum	71
BOGESTRA-Hauptverwaltung	72
Bahnhof Langendreer	73
Straßenbahnbetriebshof Witten und Gartenstadt Crengeldanz	74
Weichenwerk Witten	75
Hauptbahnhof Witten	76
Ruhrviadukt Witten	77
Gruben- und Feldbahnmuseum Zeche Theresia	78
Zeche Nachtigall und das Muttental	79
Bahnhof Zollverein	82
Rheinische Bahn in Essen	83
Lokomotivfabrik und Werksbahn	84
Hauptbahnhof Essen	86
Eisenbahn-Direktionsgebäude Essen	88
Villa Hügel und Bahnhof Essen-Hügel ...	89
Ruhrbrücke Steele	92
Bahnhof Kupferdreh und Museumsbahn .	93
„Hundebrücke“ und „Deilthaler Eisenbahn“	94
Eisenbahnbrücke Kettwig	95
Stadt-Viadukt und Ruhrbrücke Mülheim .	96
Ringlokschuppen und Camera Obscura ..	97
Eisenbahnausbesserungswerk Speldorf / Alte Dreherei	98
Straßenbahndepot Speldorf	99
Brückenlandschaft Ruhraue	100
Rangierbahnhof, Ausbesserungswerk und Eisenbahnsiedlungen Wedau	101
Wasserturm und Eisenbahnsiedlung Rheinhausen-Friemersheim	102
Duisburg-Hochfelder Eisenbahnbrücke .	103
Hebeturm „Homburg-Ruhrorter Rheintrajektanstalt“	104
Hauptbahnhof Duisburg	105
Grüner Pfad	107
HOAG-Bahntrasse	108
Werksbahn Thyssen	109
Haus Knipp-Eisenbahnbrücke	110
Rheinbrücke Wesel	111
Hauptbahnhof Oberhausen	112
LVR-Industriemuseum Zinkfabrik Altenberg	113
Impressum	114

Einleitung

Die Eisenbahn hatte nicht nur einen bedeutenden Anteil an der industriellen Revolution, sie trug auch ganz wesentlich zur Veränderung von Stadt, Landschaft und Umwelt bei und ist wie kaum eine andere Erfindung des Industriezeitalters zum Mythos geworden. Die Dampflokomotive wurde zum Symbol des Maschinenzeitalters schlechthin - ihre „begreifbare“ Technik begeistert bis heute.

Kaum eine andere technische Entwicklung hat aber auch, vor allem in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, das tägliche Leben so verändert wie der Ausbau der Eisenbahn. Das neue Transport- und Verkehrsmittel brachte eine Revolution der allgemeinen Mobilität, es war Motor industrieller wie gesellschaftlicher Entwicklung. Alle Bereiche des Lebens wurden von der Umwälzung im Verkehr erfasst. So bot die Eisenbahn erstmals breiteren Bevölkerungsschichten die Möglichkeit, größere Entfernungen in relativ kurzer Zeit zurückzulegen und hatte damit auch eine soziale Funktion. Sie schloss Wirtschaftsräume enger aneinander und spielte eine wichtige Rolle beim Entstehen und Zusammenwachsen des Deutschen Nationalstaats.

Die Geschichte des Ruhrgebietes spiegelt diese Rolle der Eisenbahn als Leitsektor der Industrialisierung im 19. Jahrhundert exemplarisch wider. Die Eisenbahn brachte hier Kopplungseffekte zum einen dadurch hervor, dass sie den Transport von Gütern, vor allem der Steinkohle, nachhaltig verbilligte. Zum anderen ließ der Eisenbahnbau Branchen entstehen oder wachsen, die als seine Zulieferer dienten. Darüber hinaus gab es zahlreiche indirekte Wachstumseffekte, zum Beispiel über die Einkommen, die von der riesigen Zahl der Eisenbahner zur Haushaltsführung ausgegeben wurden.

Bis heute ist das Ruhrgebiet eine der größten Ausgangs- und Zielregionen im europäischen Eisenbahngüterverkehr. Im Personennahverkehr befördern die kommunalen und regionalen Verkehrsunternehmen sowie die Deutsche Bahn AG täglich etwa drei Millionen Fahrgäste innerhalb der Region des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr.

Auch dem Touristen haben die Bahnen des Ruhrgebiets viele Attraktionen zu bieten. Steigen Sie ein und erkunden Sie ein einmalig dichtes Schienennetz, das sich heute als ein modernes Verkehrssystem, mit seinen historischen Bauten und Anlagen zugleich aber auch als hervorragender Zeuge des Industriezeitalters präsentiert!

Die Anfänge

Bereits zehn Jahre vor der ersten Fahrt einer Dampfeisenbahn in Deutschland zwischen Nürnberg und Fürth hatte der Industrielle Friedrich Harkort (1793-1880), zu dieser Zeit in Wetter an der Ruhr tätig, 1825 in der Schwelmer Zeitung „Hermann“ einen ersten Aufruf zum Bau von Eisenbahnen mit dem schlichten Titel „Eisenbahnen (Railroads)“ veröffentlicht. Sein technisches Wissen, das grundlegend für den deutschen Maschinenbau wurde, hatte er sich in England angeeignet. Zwei Jahre später bemühte sich Harkort mit einem Konsortium darum, das kohlenreiche Muttental bei Witten mit einer Eisenbahn zu erschließen, die 1829 allerdings nicht mit Dampf, sondern durch Pferde angetrieben in Betrieb genommen



Der junge Friedrich Harkort. Quelle: Hans Spethmann, Das Ruhrgebiet im Wechselspiel von Land und Leuten, Wirtschaft, Technik und Politik. Bd. 1

wurde. Das Desinteresse der preußischen Bürokratie verhinderte den zügigen Ausbau der Eisenbahn an der Ruhr. Die Eisenbahn versetzte jeden „Untertan“ unabhängig von seinem Stand in die Lage, sich genauso schnell fortzubewegen, wie es vorher – in der Zeit der Equipagen – nur dem Adel möglich war. So war die Eisenbahn gerade im liberalen Bürgertum in der Zeit des Vormärz als Mittel zur Erlangung bürgerlicher Freiheiten populär. In nahezu allen Städten schlossen sich neben Kaufleuten und Fabrikanten Angehörige gebildeter Schichten wie Lehrer und Lokalpolitiker zu „Eisenbahn-Komitees“ zusammen, um durch den Anschluss an das neue Verkehrsmittel nicht nur den wirtschaftlichen Aufschwung der eigenen Kommune zu fördern, sondern auch das alte kleinräumige Denken zu überwinden und die Kleinstaaten zu einem einigen Reich zusammenwachsen zu lassen.

Die preußische Regierung versuchte nach den napoleonischen Kriegen zu Anfang des 19. Jahrhunderts das spärlich ausgebaute Verkehrsnetz durch den Bau von Überlandstraßen, so genannten Chausseen, zu verbessern, und damit die Wirtschaft zu fördern. Sie reagierte auf das neue Verkehrsmittel ausgesprochen zögerlich und überließ im Gegensatz zu den norddeutschen Mittelstaaten Hannover und Braunschweig sowie den süddeutschen Staaten den Bau von Eisenbahnen privater Initiative. Dazu ermöglichte sie die Gründung von Aktiengesellschaften, um Unternehmungen mit dem notwendigen Kapital auszustatten. So wurde das Ruhrgebiet im Wesentlichen von drei großen Eisenbahngesellschaften erschlossen. Die Köln-Mindener-, die Bergisch-Märkische- und die Rheinische Eisenbahngesellschaft suchten ihre Projekte unabhängig voneinander, teilweise sogar gegeneinander zu verwirklichen.

Köln-Mindener Eisenbahn

Mit der Eröffnung der Stammstrecke der „Cöln-Mindener Eisenbahn (CME)“ im Jahre 1847 begann für das Ruhrgebiet das „große“ Eisenbahnzeitalter. Ihre Planung geht auf eine Idee Friedrich Harkorts zurück, die er 1833 in einer Denkschrift ausführte. Die Flüsse Rhein und Weser, beides alte Trans-

portwege, sollten durch eine Eisenbahn miteinander verbunden werden, um die holländischen Rheinzölle zu umgehen und die Nordsee über Bremen zu erreichen. Außerdem versprach er sich davon die verkehrstechnische Erschließung des entstehenden Ruhrgebiets, um die hier erzeugten Produkte neuen Märkten zuführen zu können.

Ludolf Camphausen (1803–1890), der erste Präsident der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, unterstützte Harkorts Gedanken. Camphausen setzte sich für die Gründung von Aktiengesellschaften für den Bau von Eisenbahnen ein, um so das notwendige Kapital zusammenzubringen. Durch das Gesetz Nr. 1947 vom 3.11.1838 über die Eisenbahn-Unternehmungen bot Preußen die Voraussetzungen zur Gründung privater Eisenbahngesellschaften. Darin erhielten die Aktiengesellschaften unter anderem das Recht auf Enteignung von Grundstücken, um ihre Bahnstrecken bauen zu können. Schließlich jedoch erreichte erst David Hansemann (1790–1864), Vizepräsident der Rheinischen Eisenbahngesellschaft und dort Gegenspieler Camphausens, durch sein großes Verhandlungsgeschick, dass die geplante Streckenführung der Rhein-Weser-Verbindung über Duisburg akzeptiert wurde. Es mag sein, dass dabei sein Hinweis auf „die Nützlichkeit und Notwendigkeit einer Eisenbahn-Verbindung des Centrums der Monarchie mit dem Rheine“ aus dem Jahre 1842 hilfreich war. Jedoch untersagte die Regierung in Berlin der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, diese Strecke selbst zu bauen, so dass 1843 die Gründung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft erfolgte.

Ab 1845 baute die Gesellschaft an dieser Strecke. Duisburg wurde als erste Stadt des späteren Ruhrgebietes bereits im Februar 1846 erreicht. Für den weiteren Verlauf Richtung Osten wurde eine Trasse mit einfachen Steigungs- und Betriebsverhältnissen gewählt, also das flache Gelände südlich der Emscher. So verlief die offiziell am 15. Mai 1847 eingeweihte Strecke von Duisburg über Oberhausen, Altenessen, Gelsenkirchen, Herne und Dortmund nach Hamm. Die alten Hellwegstädte Essen und Bochum hatten dabei das Nachsehen.



Fahne der Zentralwerkstätte Witten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.
Foto: RIK/Budde

Bereits im ersten vollen Betriebsjahr 1849 zeichnete sich ab, dass der Kohlenverkehr die Haupteinnahmequelle der Bahn sein würde. Schon im nächsten Jahr bildeten Kohlen und Koks die Hälfte des gesamten Güterverkehrs und im fünften Jahr nach der Eröffnung hatten die Kohlentransporte bereits eine solche Bedeutung im Gesamtbetrieb gewonnen, dass zur Ausnutzung der sonst leer zurücklaufenden Kohlenwagen ein besonderer Ausnahmetarif für Güter gewährt wurde, die sich der ‚Bedingung der gelegentlichen Beförderung mit sonst leer laufenden Wagen‘ unterwarfen. Der Güterverkehr der Köln-Mindener Eisenbahn stieg zwischen 1849 und 1858 von 300.000 t auf 2,5 Mio. t um das Achtfache. Davon waren mit 1,4 Mio. t mehr als die Hälfte Kohlen und Koks.

Die überregionale Bedeutung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft wurde 1856 weiter ausgebaut durch die Strecke Oberhausen–Wesel–Arnhem, 1859–62 die Köln–Gießener Eisenbahn sowie 1870–74 die Verbindung von Venlo über Wesel und Haltern nach Hamburg als Teil einer internationalen Fernstrecken-Magistrale Hamburg – Paris mit der Flügelbahn Essen–Haltern. Von 1873–78 entstand unter der Regie der Köln-Mindener Eisenbahn die Emschertalbahn, die von Dortmund durch das nördliche Ruhrgebiet zum Hafen in Ruhrort führte

und dabei vor allem dem Kohletransport der neu entstandenen Zechen der Emscherregion diente. Von Ruhrort aus, dessen herausragende Funktion als Kohleumschlaghafen für das entstehende Industrieviertel sich in dieser Zeit enorm entwickelte, wurde die Kohle auf Rheinschiffe verladen, sowohl für den Export in die Niederlande und in die Schweiz als auch nach Süddeutschland.

Bergisch-Märkische Eisenbahn

Am 18. Oktober 1843 wurde in Elberfeld die „Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft (BME)“ gegründet. Ihr Ziel war es, das zu dieser Zeit bereits hochindustrialisierte Bergische Land mit den Städten Elberfeld und Barmen an die Energiebasis des Ruhrgebietes anzuschließen. Bereits 1850, zwei Jahre nach Fertigstellung ihrer Stammstrecke Elberfeld - Schwelm - Hagen - Witten - Dortmund, ging die Gesellschaft aufgrund von Finanzierungsschwierigkeiten in die Verwaltung des Preussischen Staates über und wurde bis zu ihrer endgültigen Verstaatlichung 1882 wie ein Staatsbetrieb mit Sitz in Elberfeld geführt. 1853 erhielt sie eine Konzession für die Strecke Dortmund–Soest, 1856 für die Ruhr-Sieg-Strecke. Im gleichen Jahr übernahm sie die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn. 1863 gingen die Prinz-Wilhelm-Eisenbahn und bereits ein Jahr später die Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn sowie die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn in ihr Eigentum über. Dadurch konnte die BME in dem von der Rheinischen Eisenbahn erschlossenen Gebiet Fuß fassen und ihr so Konkurrenz machen. Die Möglichkeit auch für die Köln-Mindener Gesellschaft ein starker Konkurrent zu werden, ergab sich durch die 1860/62 eröffnete Strecke von Witten und Dortmund nach Duisburg und Oberhausen, die heutige Schienenmagistrale des Ruhrgebietes. Dadurch erhielten die Hellwegstädte Bochum, Essen und Mülheim Anschluss an die Eisenbahn. 1874 folgte die Fertigstellung der in mehreren Teilabschnitten erbauten Ruhrtalbahn von Düsseldorf über Kettwig, Hattingen, Herbede nach Hagen mit der Weiterführung als „Obere Ruhrtalbahn“ über Schwerte und Arnsberg nach Warburg und dem Abzweig der „Unteren Ruhrtalbahn“ von Mülheim nach Kettwig. So konnte die

BME über die von ihr übernommene Hessische Nordbahn und ihre Beteiligung an den Braunschweigischen Eisenbahnen ebenso wie die Köln-Mindener Eisenbahn direkte Verbindungen vom Rhein nach Berlin anbieten. Der Hauptgeschäftszweig der Bergisch-Märkischen war der Gütertransport. Insofern hatte der Bau eigener Zechenanschlussbahnen eine überragende Bedeutung. Die jeweiligen Bergwerksgesellschaften mussten sich finanziell an der Realisierung dieser Anschlüsse beteiligen. Ein originalgetreues Modell einer BME-Tenderlok mit Güterwagen an der Verladerampe der Zeche Nachtigall befindet sich im Wittener LWL-Industriemuseum.

Rheinische Eisenbahn

Eine der bedeutendsten Eisenbahngesellschaften im Westen Preußens war die Rheinische Eisenbahngesellschaft (RhE). Beginnend mit der Strecke Köln - Aachen 1839/41 baute sie ihr Streckennetz zunächst hauptsächlich linksrheinisch aus. 1863–66 konnte die Gesellschaft durch den Bau der Strecke von Osterath (an der Strecke Düsseldorf – Krefeld) über Duisburg-Hochfeld und Mülheim-Speldorf nach Essen ihr Liniennetz auch in das Ruhrgebiet ausdehnen. Dabei wurde der Rhein zwischen Rheinhausen und Hochfeld bis zum Bau der Brücke 1873 mit Hilfe von Fähren, einer so genannten Trajektanstalt, überquert, da Militärs zunächst den Bau einer festen Verbindung über den Strom ablehnten. Die Strecke wurde in mehreren Etappen bis 1874 über Essen, Kray, Wattenscheid, Bochum und Langendreer nach Dortmund Süd fortgeführt.

Schließlich konnte die Rheinische Eisenbahngesellschaft bis 1879, dem Jahr vor ihrer Verstaatlichung, einen Eisenbahnring von Düsseldorf über Mülheim–Essen–Bochum–Dortmund–Hagen–Barmen–Elberfeld zurück nach Düsseldorf bauen, der eine direkte Konkurrenz zur Stammstrecke der Bergisch-Märkischen Eisenbahn darstellte, jedoch im Personenverkehr bis zur weitgehenden Stilllegung der Ruhrgebietsstrecke im Jahr 2002 nie eine größere Rolle erlangt hat. Gleichfalls vornehmlich im Güterverkehr bis heute bedeutend blieb die 1874 in Betrieb genommene Strecke (Speldorf-) Wedau–Ratingen–

Opladen–Gremberg–Troisdorf. Eine eigene Verbindung zur Nordsee über Oldenburg sollte die 1873 konzessionierte Strecke Duisburg – Dorsten – Quakenbrück ermöglichen.

Preußische Staatsbahn

Durch die Siege im preußisch-österreichischen und deutsch-französischen Krieg war Preußen zum führenden Staat in Deutschland aufgestiegen, wobei dem Einsatz der Eisenbahn zum schnellen Truppentransport kriegsentscheidende Bedeutung beigemessen wurde. Es hatte sich aber gezeigt, dass die von der Industrie zunächst begrüßte Konkurrenz der Eisenbahnen, vor allem der „Großen Drei“, auch erhebliche Nachteile mit sich brachte. Neben schleppender Abfertigung und Wagenmangel war auch die Tarifgestaltung ein Stein ständigen Anstoßes. In einer Phase der Annäherung zwischen Großindustrie und preußischem Staat erfolgte daher vor allem auf Betreiben Bismarcks und seines Handelsministers Albert von Maybach zwischen 1880 und 1882 die Verstaatlichung der großen Eisenbahngesellschaften. Französische Reparationszahlungen dienten der großzügigen Abfindung der Aktionäre. Allerdings wurde die neue Organisation der Preussischen Staatsbahn erst gegen Ende des Jahrhunderts dazu genutzt, die kaum aufeinander abgestimmten Eisenbahnlinien der früheren Privatbahnen zu einem leistungsfähigen Netz



Königlich Preussischer Eisenbahndirektor um 1850.
Quelle: Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn (Hg.), Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen

zusammenzuschließen. Dazu wurden die Zuständigkeitsbereiche der Eisenbahndirektionen neu gegliedert und 1895 unter anderem auch die Essener Direktion gegründet, die einen großen Teil der bis dahin von derormaligen Direktion „Cöln (rechtsrheinisch)“ verwalteten Strecken übernahm. In der Folge wurden im Zuständigkeitsbereich der neuen Dienststelle zahlreiche neue Strecken gebaut, von denen jedoch nur die 76 km lange, 1905 eröffnete Strecke von (Oberhausen-) Osterfeld über Recklinghausen und Lünen Süd nach Hamm überregionale Bedeutung für den Güterverkehr besaß. Gleichzeitig wurde damit das Revier der neuen Staatszichen an der Lippe bestens erschlossen. Der größte Teil der Baumaßnahmen bestand aus kurzen Verbindungslinien für den Güterverkehr mit einer mittleren Streckenlänge von fünf Kilometern. Außerdem wurden zum Beispiel ab 1906 die Bahnanlagen zwischen Oberhausen und Essen umgestaltet und 1910 zwischen Bochum und Dortmund der Personen- vom Güterverkehr getrennt.

Daneben wurde der Wagen- und Maschinentendurchlauf erhöht, indem kleine zentrale Rangierbahnhöfe zugunsten großer, an der Peripherie des Industriegebietes gelegener neuer Rangier- bzw. Verschiebebahnhöfe aufgegeben wurden. Für den Personenverkehr entstanden im Zuge der Höherlegung der Bahnanlagen, um einen kreuzungsfreien Straßenverkehr zu ermöglichen, repräsentative neue Empfangsgebäude, so u.a. in Essen, Gelsenkirchen, Dortmund und Hagen. Einzig der Hagener Hauptbahnhof ist heute noch mit Empfangsgebäude und Bahnsteighalle weitgehend im Originalzustand des Jahres 1910 erhalten.

Deutsche Reichsbahn

Stärker noch als in den vorhergehenden Kriegen wurde die Eisenbahn im Ersten Weltkrieg für Truppen- und Versorgungstransporte instrumentalisiert. Der zivile Verkehr wurde fast vollständig zugunsten militärischer Zwecke aufgegeben. Dennoch führten Schwierigkeiten im Winter 1916/17 dazu, dass die Oberste Heeresleitung eine so genannte Kriegsbetriebsleitung einsetzte, um den Betrieb der einzelnen Ländereisenbahnen zu koordinie-

ren. Damit war die Eisenbahn in Deutschland nicht mehr länger Ländersache sondern Reichsangelegenheit, womit die Grundlage für die spätere Reichsbahn gelegt wurde.

Während des Krieges waren die Eisenbahnanlagen lange Zeit vernachlässigt worden. In der Zeit danach mussten sie instand gesetzt werden, dazu kam für den finanziell angeschlagenen Staat, dass das Verkehrsaufkommen auf ca. 43 Prozent der Vorkriegsleistung zurückging, während die Personalstärke um mehr als die Hälfte stieg, weil alle aus dem Krieg heimkehrenden Eisenbahner wieder eingestellt werden mussten. So waren 1919 die Ausgaben doppelt so hoch wie die Einnahmen. Daher trennten sich die Länder recht gern von ihren defizitären Betrieben.

Andererseits waren die Eisenbahner im Wesentlichen eine treue Stütze der Republik, so dass sie einen großen Anteil am Gelingen des Generalstreiks gegen den Kapp-Putsch im März 1920 trugen, indem sie es schafften, dass innerhalb von drei Tagen alle Räder still standen. Drei Jahre später, als das Ruhrgebiet von belgischen und französischen Truppen im Januar 1923 besetzt wurde, um alliierten Reparationsforderungen gegenüber Deutschland Nachdruck zu verleihen, unterstützten die Eisenbahner den von der Reichsregierung propagierten passiven Widerstand. Allerdings war der Streik auf die Dauer nicht durchzuhalten. Dazu trug der rasante Währungsverfall bei, der die desaströse wirtschaftliche Lage noch verschärfte. Erst nach dem Sturz der deutschen Regierung und der Regierungsneubildung unter Gustav Stresemann wurde der Widerstand im September 1923 aufgegeben.

Die danach mit den Alliierten aufgenommenen Verhandlungen bewirkten, dass nicht nur die deutsche Wirtschaft durch die Einführung der Rentenmark auf solidere Füße gestellt wurde und die Besatzer das Ruhrgebiet allmählich räumten, sondern dass die Reichsbahn wieder vom Staatshaushalt getrennt und als eigenes Unternehmen geführt wurde, um sie nicht länger als Spielball politischer Interessen einsetzen zu können. Dennoch dienten die Reichsbahnanlagen nach dem vom amerikanischen Finanzier Charles Dawes



Schnelltriebwagen
Köln – Berlin bei
Ennepetal-Mil-
spe 1938. Foto:
Carl Bellingrodt,
Quelle: Slg. Brinker

entwickelten Plan als Sicherheit für die Reparationsforderungen der Alliierten, bis im Abkommen von Lausanne die deutsche Zahlungsverpflichtung 1932 aufgehoben wurde.

Die Folge der wirtschaftlichen Unsicherheit waren zahlreiche Rationalisierungsmaßnahmen wie die Entwicklung der Einheitslokomotiven und die Neuorganisation von Betriebswerken. Im Ruhrgebiet sollte - nach Scheitern des Projektes einer elektrischen „Rheinisch-Westfälischen Städtebahn“ - nach Berliner Vorbild eine Art S-Bahn-Netz aufgebaut werden und beschleunigte Nahverkehrszüge („Ruhrschnellverkehr“) zwischen den Ruhrstädten verkehren. Während das S-Bahn-Netz Zukunftsmusik blieb, nahm der Ruhrschnellverkehr am 2. Oktober 1932 seinen Betrieb auf.

Unter der NS-Diktatur blieb für die Reichsbahn zunächst fast alles beim Alten, mit der für die Beschäftigten wichtigen Ausnahme, dass alle demokratischen Traditionen innerhalb der Organisation getilgt wurden, allen voran die gewerkschaftliche Vertretung der Reichsbahner. Der große Fahrzeugbestand mit über 22.700 Triebfahrzeugen und 728.000 Waggons aller Art, über den die Reichsbahn 1933 verfügte, diente zunächst vor allem der Abwicklung der Gütertransporte in der Zeit der wirtschaftlichen Stabilisierung und wurde

gleichzeitig auch zum Vehikel des einsetzenden Massentourismus, bei dem die unter dem Motto „Kraft durch Freude“ organisierten Veranstaltungen die Leistungsfähigkeit der Reichsbahn, pünktlich und zuverlässig große Menschenmassen durchs ganze Reich zu transportieren, unter Beweis stellen sollten.

Allerdings präferierten die Nationalsozialisten den Flug- und den Autoverkehr, so wurde die Reichsbahn bereits 1933 verpflichtet, die Gesellschaft, die die Autobahnen baute, mit einem Grundkapital von 50 Millionen Mark auszustatten. Dennoch nahm die technische Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen zu. Ab 1935 wurde ein Fernschnelltriebwagenetz eingerichtet, dessen dieselektrische Schnelltriebwagen die damals enorme Geschwindigkeit von 160 km/h erreichten und auf der Strecke Berlin - Köln auch das Ruhrgebiet mit Halten in Duisburg, Essen, Dortmund, Hagen und Hamm an den Schienenschnellverkehr anschlossen.

Mit dem Zweiten Weltkrieg kamen auf die Eisenbahn völlig andere Aufgaben zu. Der Industrie im Ruhrgebiet, von den NS-Propagandisten zur „Waffenschmiede des Reiches“ erkoren, kam eine Schlüsselstellung in der Kriegswirtschaft zu; ihre Transporte genossen oberste Priorität. Und bald begannen die Deportationen von Juden und anderen „unlieb-



Zerstörter Dortmund Hauptbahnhof. Quelle: DGEG-Archiv

samen Volksgruppen“ in die Ghettos, Konzentrations- und Vernichtungslager. Zahllose Militär- und Deportationszüge nahmen ihren Ausgangspunkt im Revier, wobei diese sogar vor den militärischen Versorgungszügen den Vorrang hatten. Im Bahnbetrieb von Reichsbahn und Montanindustrie wurden viele an die Front eingezogene Eisenbahner durch Fremd- und Zwangsarbeiter ersetzt, darunter auch Frauen, u.a. als Hemmschuhlegerinnen in Rangierbahnhöfen.

Am Ende des Zweiten Weltkrieges waren wichtige Betriebspunkte des deutschen Eisenbahnnetzes, so u.a. sämtliche Rhein- und viele Ruhr- und Kanalbrücken, zerstört. Auch das Ruhrgebiet war stark betroffen, da Städte und Bahnanlagen von den alliierten Luftstreitkräften intensiv bombardiert und auch im Bodenkampf in der Schlussphase des Krieges schwer mitgenommen worden waren. Zusätzlich zu diesen Beschädigungen machten die Zerstörungen durch die Wehrmacht auf ihrem Rückzug die Reichsbahn am Ende des Zweiten Weltkrieges weitgehend bewegungsunfähig.

Von den Besatzungsmächten, insbesondere von den Engländern, in deren Zone das Ruhrgebiet lag, wurde unmittelbar

nach Kriegsende die Wiederbelebung des Bahnsystems in Angriff genommen. Um das Wirtschaftsleben zu reaktivieren, wurden die zerstörten Schienen und Eisenbahnbauten recht zügig instandgesetzt.

Von der Deutschen Bundesbahn zur Deutschen Bahn AG

Die Eisenbahn in den westlichen Besatzungszonen wurde ab September 1949 als „Deutsche Bundesbahn“ in Form eines staatsabhängigen Wirtschaftsunternehmens geführt. Die folgende Zeit war geprägt von der Konkurrenz zum wachsenden privaten Kraftfahrzeugverkehr. Dazu wurde neben den Gleisanlagen auch der Fahrzeugbestand erneuert. In vielen Städten, z.B. in Bochum, Dortmund und Essen entstanden in den 1950er Jahren neue Empfangsgebäude als Ersatz der kriegszerstörten Bauten für den Personenverkehr. Um Geschwindigkeit und Wirtschaftlichkeit zu erhöhen, betrieb die Bahn den „Traktionswandel“, d.h. die Ablösung des Dampf- durch den Diesel- und Elektrobetrieb. Ab 1957 konnte die Strecke Düsseldorf–Hamm als erste im Ruhrgebiet elektrisch befahren werden. Zwanzig Jahre später wurden die letzten Dampflokomotiven aus dem Betrieb genommen.



Personenzug am Hüttenwerk „Schalker Verein“ um 1960. Quelle: DGEG-Archiv

Bereits in den 1950er Jahren wurden die ersten, besonders unrentablen Strecken stillgelegt und auf „Schienenersatzverkehr“ mit Bahnbussen umgestellt. Eine partielle Umkehrung dieser rückläufigen Entwicklung erlebte das Ruhrgebiet seit den 1970er Jahren, als das S-Bahnnetz auf den ersten Strecken seinen Betrieb aufnahm. Hinzu kam 1980 die bessere Koordinierung der öffentlichen Personen-Verkehrsnetze im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), dem Zusammenschluss der Deutschen Bundesbahn und zwanzig kommunalen Verkehrsbetrieben zu einem einheitlichen Tarifgebiet, dessen Rückgrat durch die S-Bahnen gebildet wird. Auch der Fernreiseverkehr der Bahn wurde durch neue Zugangebote, so ab 1971 die InterCity-Züge und ab 1991 die Hochgeschwindigkeitszüge ICE mit zahlreichen Stationen im Ruhrgebiet, wieder attraktiver, während der zuvor vom Massengut dominierte Güterverkehr mit der Einrichtung von Containerterminals eine neue Komponente erhielt.

Seit Anfang der 1990er Jahre veränderte sich die deutsche Eisenbahnlandschaft tiefgreifend. Nicht erst mit der Wiedervereinigung und der Zusammenführung von Reichsbahn und Bundesbahn hatte sich ein erheblicher Reformdruck aufgebaut, der 1994 in die so

genannte „Große Bahnreform“ mündete. Darin wurde versucht, die neue Deutsche Bahn AG durch Entschuldung und Trennung in Gesellschaften für Fahrweg, Personennah-, Personenfern- und Güterverkehr auf eine wirtschaftlich tragfähige Basis zu stellen.

Auch für das Ruhrgebiet hatte die Bahnreform Konsequenzen. Die hierbei vollzogene Regionalisierung hat zu einer finanziellen Absicherung zahlreicher verbesserter Angebote im Nahverkehr geführt, neben „DB Regio“ zum Teil erbracht von privaten Anbietern wie „Abellio“ oder der „NordWestBahn“. Positive Impulse hat die Bahn im Ruhrgebiet auch durch die Aufwertung von Bahnhöfen und ihres Umfeldes erfahren, vor allem entlang der historischen Strecke der Köln-Mindener Eisenbahn zwischen Oberhausen und Hamm, wo im Rahmen der Internationalen Bauausstellung IBA Emscher Park zahlreiche Empfangsgebäude denkmalgerecht erneuert werden konnten. Auch die Hauptbahnhöfe von Duisburg, Mülheim, Essen, Bochum, Dortmund und Hagen konnten in den letzten Jahren revitalisiert werden.

Bei allem Wandel ist das Ruhrgebiet immer noch ein Bahnland par excellence. Denn obwohl aufgrund der Strukturver-

Personenzug
am Hüttenwerk
„Schalker Verein“
um 1960. Foto:
Ralf Reich, Quelle:
DGEG-Archiv



änderungen in der Montanindustrie mehr als ein Drittel der früheren Strecken nicht mehr genutzt wird, ist die Netzdichte deutschlandweit immer noch einmalig.

Zechen-, Werks- und Hafengebahren

Bereits die Anfänge der Eisenbahn im Ruhrgebiet mit den ersten Pferdebahnen von den Stollenzechen zur Ruhr sind den Zechenbahnen zuzuordnen. Diese Entwicklung findet ihre Entsprechung im Mutterland der Eisenbahn England, wo die Erfindung und Entwicklung der Dampflokomotive durch Richard Trevithick, William Hedley und George Stephenson ganz wesentlich durch die Erfordernisse des Kohleabsatzes gefördert wurden. Auf den Zechen an der Ruhr blieb es allerdings zunächst beim Pferdebetrieb, auch nachdem die Erschließung durch öffentliche Eisenbahnen ab Mitte des 19. Jahrhunderts eingesetzt hatte. Bald allerdings wurden die Pferde im Zuge der Expansion der Zechen durch Dampflokomotiven abgelöst. Die Bedeutung des Übertageverkehrs der Zechen wird auch dadurch deutlich, dass die Förderleistung nicht nur eine Frage der Kohlegewinnung, sondern ebenso der Ladekapazitäten und damit der Leistungsfähigkeit der Zechenbahnen ist. Neben einer Vielzahl kurzer Grubenanschlussbahnen, die den

Anschluss an die Fernbahnen sicherstellten, entwickelte sich vor allem im zentralen und nördlichen Ruhrgebiet ein zusammenhängendes Zechenbahnnetz, dessen Ursprünge auf die Verbindungsbahnen des Staatsbergbaus und der Bergwerksgesellschaft Hibernia zurückgehen. Als die Preußische Bergverwaltung ihre Grubenanschlussbahnen im Vest Recklinghausen 1913 unter einer Verwaltung zusammenfasste, bildete sie eine selbständige Betriebsabteilung unter dem Namen „Königliche Zechenbahn“. Die weitere Entwicklung der Zechenbahnen wurde auch durch den Bau des Rhein-Herne-Kanals (eröffnet 1914) wesentlich beeinflusst, an dem zahlreiche Werkschäfen entstanden, die über Gleisverbindungen mit den umliegenden Bergwerken, den nun sog. „nassen“ Zechen, verbunden wurden. Aufgrund der fortschreitenden Zusammenlegung verschiedener Zechen, der Benutzung gemeinsamer Übergabe-Bahnhöfe und mit dem Aufkommen der Kohle-Chemie veränderte sich das Bild der Zechenbahnen erneut.

Mit Gründung der Ruhrkohle AG 1969 wurde schließlich die organisatorische Verknüpfung der verschiedenen Grubenanschlussbahnen in Angriff genommen und unter dem Dach der heutigen RBH Logistics GmbH, mit Sitz in Gladbeck

zusammengefasst. Seit 2004 ist RBH eine Tochter von DB Schenker Rail, führt aber weiterhin den im Zuge der Zechenschließungen immer weiter zurückgehenden Werkbahnverkehr für die RAG durch.

Auch die Unternehmen der Schwerindustrie gründeten schon früh eigene Werksbahnen, die sich zu umfangreichen, zum Teil mehrere hundert Kilometer umfassenden Gleisanlagen entwickelten. Unter ihnen waren oder sind besonders herausragend die Bahnen der Gutehoffnungshütte, der späteren HOAG in Oberhausen, die Thyssen-Werksbahn in Duisburg, die von 1949 bis 2011 als „Eisenbahn und Häfen (EH)“ firmierte, die Krupp-Bahn in Essen, die Werksbahn des Bochumer Vereins und die Dortmunder Eisenbahn, die sich aus der Fusion der Hüttenwerksbahnen in Dortmund und der städtischen Hafen- und Kleinbahn entwickelte. Auch die öffentliche Wanne-Herner Eisenbahn betätigte sich hauptsächlich im Montanverkehr. Nach der Bahnreform 1994 finden heute viele dieser Bahnen ihr Geschäftsfeld in Güterverkehrsleistungen auch weit außerhalb ihrer angestammten Zechen- und Werksareale.

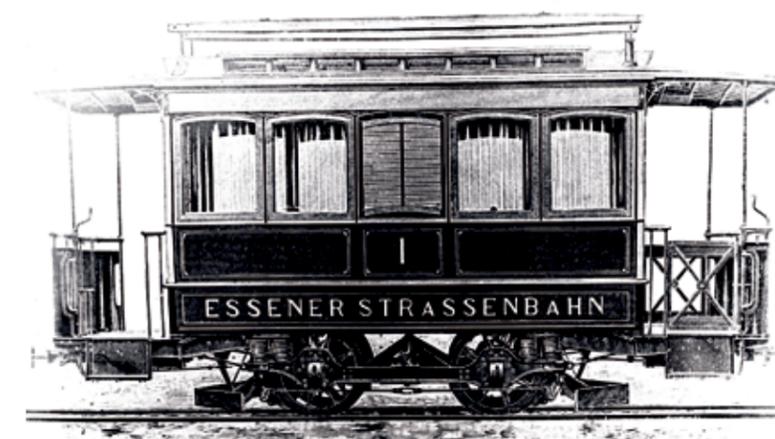
Straßenbahnen

Bereits 1832 war die erste „Pferdeeisenbahn“ der Welt zur öffentlichen Personenbeförderung durch New York gefahren. Die Wiege des deutschen Stadtverkehrs auf Schienen stand 1865 in Berlin. Nachdem Werner von Siemens 1866 die dynamoelektrische Maschine erfunden hatte, war es möglich, Elektrizität in größerem Umfang zu erzeugen, auf Entfernungen zu übertragen und zum Antrieb von Fahrzeugen zu verwenden. 1879 führte Siemens die erste elektrische Lokomotive in Betrieb vor, bereits zwei Jahre später fuhr die erste elektrische Straßenbahn der Welt in Groß-Lichterfelde bei Berlin.

Die in den letzten Jahrzehnten des neunzehnten Jahrhunderts rasch anwachsende Bevölkerung verlangte auch im Ruhrgebiet nach öffentlichen Verkehrsmitteln, wobei die Phase des Pferdebahnbetriebes in den meisten Städten „übersprungen“ wurde. Lediglich in Dortmund, Duisburg, Hagen und Ruhrort

waren ab 1881 Pferdebahnen in Betrieb, sie wurden - z.T. nach kurzen Zwischenphasen mit Dampf- oder Akkumulator-Betrieb - durchweg noch vor der Jahrhundertwende von der „Elektrischen“ abgelöst. Gleich zu dieser Lösung war man in Essen gekommen, wo am 23. August 1893 die erste elektrische Straßenbahn des Ruhrgebiets auf zwei Linien vom Hauptbahnhof nach Altenessen und Borbeck fuhr. Zahlreiche Verkehrsbetriebe, unterschiedlich organisiert, gründeten sich in allen größeren, aber auch zahlreichen kleineren Städten des Reviers. Innerhalb weniger Jahre bis zum Ersten Weltkrieg entstand ein riesiges Netz zusammenhängender Straßenbahnen, die zumeist in der kostensparenden Spurweite von einem Meter angelegt waren. Nur in Dortmund und Duisburg wurde die Eisenbahn-Regelspurweite von 1435 mm gewählt, die in jüngerer Zeit auch bei den Stadtbahnen in Essen, Mülheim und Bochum zur Anwendung kam. Straßenbahn-Verbindungen gab es über Hattingen und Steele mit dem Kleinbahnnetz im Bergischen Land und (seit 1899) über die heute noch in veränderter Trasse bestehende Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn mit der heutigen Landeshauptstadt. Die 1920er und 1930er Jahre brachten einen weiteren Neubau von Überland-Straßenbahnlinien vor allem im Norden des Reviers durch die „Vestischen Kleinbahnen“, aber auch bereits die ersten Umstellungen auf das aufkommende neue Verkehrsmittel Autobus. Nach kriegsbedingter Stagnation blieben die Straßenbahnen noch bis Ende der 1960er Jahre das wichtigste innerstädtische Verkehrsmittel, auch

Wagen der ersten
Essener Straßen-
bahn. Quelle:
Archiv Essener
Verkehrs-AG





Historischer Schienenverkehr Wesel am Haltepunkt „Altes Wasserwerk“.
Foto: RIK/Budde

wenn sie zunehmend durch Busse ersetzt und durch den rasch ansteigenden motorisierten Individualverkehr verdrängt wurden. Seit den 1970er Jahren bemühten sich zahlreiche Städte und die kommunalen Verkehrsbetriebe um die Verlagerung der Straßenbahnen als U-Stadtbahnen unter die Erde oder auf vom Straßenverkehr unabhängige Gleiskörper. Diese Entwicklung hält bis heute an, wobei aufgrund langer Planungs- und Bauzeiten kein zusammenhängendes Stadtbahnnetz entstanden ist. In den letzten Jahren wurden von mehreren Verkehrsbetrieben moderne Niederflur-Straßenbahnwagen eingeführt. Als besonderes Beispiel für die „Renaissance der Straßenbahn“ kann auch ihre Wiedereinführung in der Stadt Oberhausen nach 25 Jahren gelten, wo im Zuge der Verkehrserschließung des Centro 1996 eine ÖPNV-Trasse auf einer ehemaligen Werksbahnstrecke der HOAG (Tourort 68) entstand. Heute erschließen 13 Stadtbahn-, 18 Straßenbahnlinien, zwei H-Bahnlinien an der Universität Dortmund sowie über 750 Buslinien die Region Ruhrgebiet.

Museen, Museums- und Touristik-Eisenbahnen

Als sich Mitte der 1960er Jahre der „Traktionswandel“ der Deutschen Bundesbahn und damit das Ende der Dampflokomotiven abzeichnete, gab dies vielerorts Anlass, sich

mit der musealen Bewahrung von Zeugen der Eisenbahngeschichte zu befassen. Angesichts des damaligen Desinteresses der Deutschen Bundesbahn, aber auch anderer öffentlicher Träger geschah dies durchwegs auf ehrenamtlicher Basis. Vor allem diesen privaten Initiativen ist es zu verdanken, dass überhaupt noch „alte Eisenbahn“ vorhanden und vorzeigbar ist. Die Vereine mit ihren Museumsbahnen und Eisenbahnmuseen leisten bis heute durch Sammlung von Objekten sowie Forschungen zur Bahngeschichte einen wichtigen Beitrag zu den Kenntnissen über technische und soziale Aspekte unserer Zivilisationsgeschichte und zum Denkmalschutz.

Im Ruhrgebiet war es zuerst die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (DGEG), eine bundesweit tätige Vereinigung von eisenbahngeschichtlich Interessierten, die auf der Suche nach einer Bleibe für ihre umfangreiche Sammlung historischer Eisenbahnfahrzeuge 1968 in Bochum-Dahlhausen fündig wurde und im dortigen Bahnbetriebswerk schrittweise das heutige Eisenbahnmuseum aufbaute. Seit 1981 wird vom Eisenbahnmuseum der Museumszug-Betrieb auf dem landschaftlich reizvollen, 18,2 km langen Abschnitt der Ruhrtalbahn zwischen Hattingen und Wengern Ost durchgeführt. Die Strecke wird heute von der Touristik-Eisenbahn Ruhrgebiet unterhalten, einem Tochterunternehmen des RVR. Neben den Dampfzügen werden seit 2005 auch Schienenbusse der „Ruhrtal-Bahn“ zwischen dem Hagener Hauptbahnhof und dem Eisenbahnmuseum eingesetzt.

Weitere Museumsbahnen sind seit den 1970er Jahren meist auf den aufgelassenen Strecken ehemaliger Werks- oder Privatbahnen entstanden :

- Der „Historische Schienenverkehr Wesel“ führt seit 1981 Fahrten auf der Hafensbahn Wesel von der Rheinpromenade über Bf. Wesel und „Altes Wasserwerk“ zur Hohen Mark durch.
- Seit 1976 setzt der „Verein zur Erhaltung der Hespertalbahn“ seinen Museumszug auf der reizvollen Strecke am Ufer des Baldeneysees zwischen Essen-Kupferdreh und Haus Scheppen ein.
- Aus dem Kreis der Hammer Eisen-

bahnfreunde entstand 1983 die Museums-Eisenbahn Hamm e.V. (MEH). Der Verein führt einen Museumszugverkehr auf der Strecke der Ruhr-Lippe-Eisenbahn von Hamm nach Lippborg durch und bietet Sonderfahrten auch zu entfernteren Zielen an.

- Die „Arbeitsgemeinschaft Muttenthalbahn“ betreibt in Witten-Bommern das Gruben- und Feldbahnmuseum Zeche Theresia, zu dem auch ein Fahrbetrieb auf 600 mm-Spurweite zum benachbarten Standort Zeche Nachtigall des LWL-Industriemuseums gehört.

Neben diesen Museums- und Touristikbahnen sowie Eisenbahn-Spezialmuseen befinden sich auch in mehreren weiteren Ruhrgebiets-Museen Exponate und Anlagen des Eisenbahnwesens und des Stadtverkehrs. Neben den Standorten der Industriemuseen der beiden Landschaftsverbände in Hattingen, Dortmund, Witten und Oberhausen sind hier das Deutsche Bergbau-Museum (Untertage-Schienenfahrzeuge), die DASA Arbeitsweltausstellung sowie das Heimat- und Naturkundemuseum Wanne-Eickel zu nennen. Am Museumshafen im LWL-Industriemuseum Schiffshebewerk Henrichenburg in Waltrop werden zwei Treidelloks erhalten, die am Rhein-Herne-Kanal motorlose Schleppkäne in die Schleusen zogen.

Auch historische Straßenbahnen sind immer häufiger auf den Schienen des Reviers anzutreffen. Zwar gibt es, abgesehen von dem im Aufbau befindlichen Nahverkehrsmuseum Dortmund und den geplanten Aufstellgleisen für Oldtimerbahnen in der Alten Dreherei in Mülheim kein Straßenbahnmuseum im Ruhrgebiet, doch schicken die Verkehrsbetriebe in Duisburg, Mülheim, Essen und Bochum-Gelsenkirchen mehr oder weniger regelmäßig ihre Oldtimer aus besonderem Anlass auf die Reise. Gruppen können diese Fahrzeuge auch für spezielle Touren anmieten.

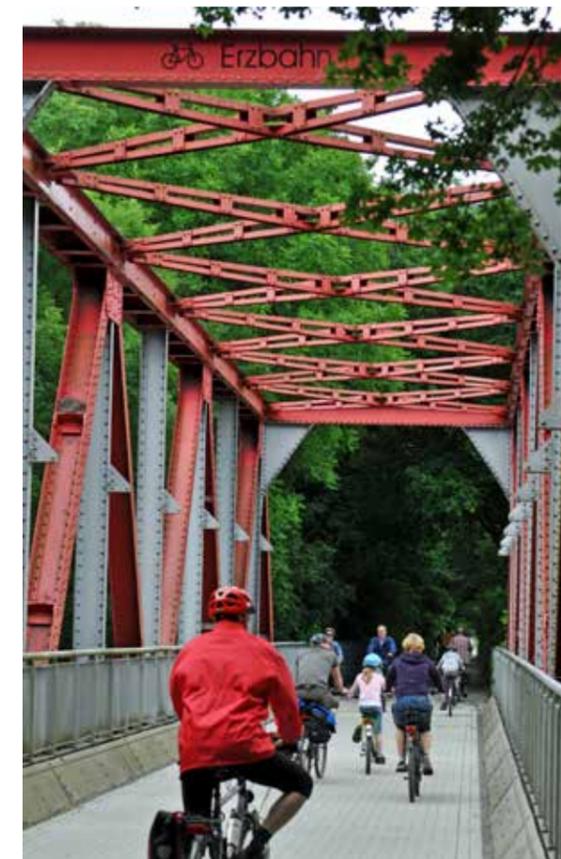
Radwege auf Bahntrassen

Auf den Spuren historischer Schienenwege lässt es sich auch besonders gut wandern und Rad fahren. In den letzten Jahren sind

auf stillgelegten Eisenbahn- und Überlandstraßenbahn-Strecken attraktive Wege entstanden, die aufgrund ihrer Linienführung und Trassierung in Dammlage ungewöhnliche Ein- und Ausblicke in die industrielle Kulturlandschaft des Ruhrgebiets erlauben. Besonders interessante Strecken zum „Bahntrassenradeln“, die z.T. in dieser Themenroute näher beschrieben werden, sind:

- der „Zollvereinweg“ in Essen-Katernberg und Essen-Kray und die anschließende „Kray-Wanner-Bahn“ in Gelsenkirchen-Ückendorf,
- die „Erzbahn“ zwischen Bochum, Herne und Gelsenkirchen,
- der „Grüne Pfad“ zwischen Duisburg-Meiderich und Oberhausen-Sterkrade,
- die HOAG-Bahn von Oberhausen-Sterkrade zum Rhein in Duisburg-Walsum,
- die Strecke Hattingen - Schee - Silschede in Hattingen, Sprockhövel und Gevelsberg,
- der „Rheinische Esel“ von Bochum-Langendreer über Witten nach Dortmund-Löttringhausen, die Kleinbahntrasse in Hagen-Haspe und Ennepetal-Voerde.

Viele Relikte aus der Bahn-Vergangenheit dieser Wege lassen sich dabei entdecken, von Bahnhofsgebäuden, Stellwerken und Brücken bis hin zu Details wie Kilometersteinen. Vor allem im Zuge des Ausbaus des Emscher Park Radweges durch den Regionalverband Ruhr sind viele dieser Wege entstanden. Dieses Netz wird ständig weiter ausgebaut. Ein besonderes Highlight wird künftig die ehemalige Rheinische Güterbahn in Mülheim, Essen und Bochum sein, die ein Teilstück des Modellprojektes „Radschnellweg Ruhr“ zwischen dem Rhein in Duisburg (Hochfelder Brücke) und Hamm bildet.



Radfahrer auf der Erzbahntrasse.
Foto: RIK/Budde

Standorte der Themenroute 15

1 Eisenbahnmuseum Bochum

Junge wie alte Eisenbahnfans kommen im Eisenbahnmuseum Bochum, dem größten privaten Eisenbahnmuseum Deutschlands, voll auf ihre Kosten. Über 120 Fahrzeuge aus der Zeit von 1853 bis zur Gegenwart bilden eine einzigartige Sammlung zur Verkehrs- und Technikgeschichte. Liebevoll und sachkundig gepflegte Lokomotiven, Triebwagen und Waggons haben in dem 1916-1918 errichteten Bahnbetriebswerk eine „standesgemäße“ neue Heimat gefunden. Der Ringlokschuppen mit 14 Ständen, die Drehscheibe, Bekohlungs- und Besandungsanlage sowie der Wasserturm sind seit 1984 denkmalgeschützt.

Im mittleren Ruhrtal begann die Eisenbahngeschichte 1863 mit dem Bau der Zweigbahn Steele – Dahlhausen/Ruhr durch die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft (BME). So erhielten mehrere Zechen und die Henrichshütte Anschluss an das rasch expandierende Eisenbahnnetz. 1874 wurde der durchgehende Verkehr bis Hagen aufgenommen. Nach der Verstaatlichung der BME 1882 entwickelte sich der Bahnhof Dahlhausen schnell zu einem wichtigen Knotenpunkt des Güter- und Personenverkehrs. Zwischen 1912 und 1918 entstanden, teilweise errichtet von Kriegsgefangenen, der Rangierbahnhof, das Bahnbetriebswerk (Bw) und der neue Personenbahnhof.

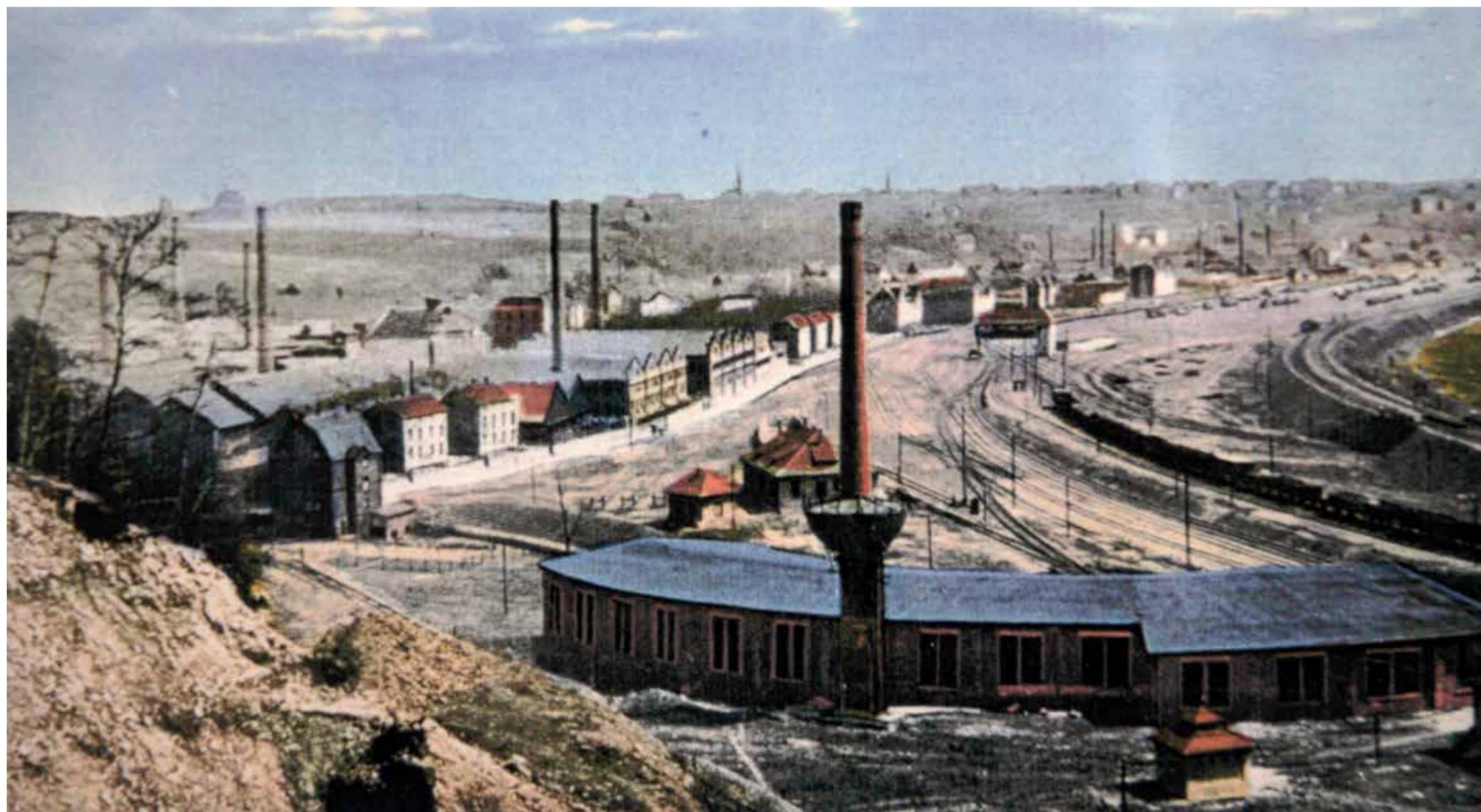
Das Bw Dahlhausen/Ruhr diente während der gesamten Zeit seines Bestehens vorwiegend dem Güterverkehr. Ab 1918 wurden hier zunächst die Lokomotiven der zahlreichen benachbarten Bw untersucht und repariert. Erst 1925 erhielt das Bw eigene Lokomotiven und Fahrpersonal zugeteilt. Der höchste Stand wurde 1957 mit 522 Personalen und 35 Dampflokomotiven erreicht. Die Nachkriegszeit brachte bis zum Beginn des Zechensterbens Anfang der 1960er-Jahre nochmals einen kurzen Aufschwung. Mit der Schließung der Zeche „Dahlhauser Tiefbau“ schwand jedoch die Bedeutung des Güterbahnhofs Bochum-Dahlhausen, wo der Rangierbetrieb 1973 eingestellt wurde.

Aus bescheidenen Anfängen baute die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (DGEG) in dem ehemaligen Bw ab 1968 eine beachtliche Sammlung auf, die 1977 als „Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen“ eröffnet wurde. Zu den gezeigten Fahrzeugen gehören viele, die typisch für den Personen- und Güterverkehr im Ruhrgebiet waren, darunter auch mehrere Werksbahn-Lokomotiven. Zur Sicherung der wertvollen Fahrzeuge vor Witterungseinflüssen entstanden in den Jahren 1985 und 2000 die beiden Ausstellungshallen. Am 14. Juli 2011 wurde von der DGEG und der Stadt Bochum die „Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum“ gegründet, die heute das Museum betreibt und es weiter ausbaut. Im Rahmen einer Neukonzeptionierung „Vom Depot zum Erlebnisraum“ ist auch ein neues Empfangsgebäude entstanden. Als erstes Beispiel für die neue Ausrichtung

des Museums wird in der Ausstellungshalle der Salonwagen von 1937 präsentiert. Der Wagen aus dem Regierungszug wurde in den Zustand zweier Epochen versetzt und verdeutlicht in exemplarischer Weise die politische Geschichte Deutschlands zwischen 1937 und 1970.

Ein besonderes Erlebnis für Kinder ist an Sonn- und Feiertagen die Fahrt mit der Feldbahn und mit der Handhebeldraisine im Museumsgelände oder an einem der zahlreichen „Dampftage“ die Mitfahrt im Führerstand einer Dampflokomotive. Höhepunkt sind die beiden „Museumstage“, die jeweils an einem Wochenende im Frühjahr und Herbst Tausende von Besucherinnen und Besuchern anziehen. Mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten werden dann auch Gastlokomotiven anderer Museumsbahnen gezeigt und im Betrieb vorgeführt.

Bw und Rangierbahnhof Dahlhausen um 1923. Quelle: DGEG-Archiv



Kontakt & Infos

Eisenbahnmuseum Bochum
Dr.-C.-Otto-Straße 191
44879 Bochum
www.eisenbahnmuseum-bochum.de





Der Bahnhof
Dahlhausen. Foto:
RIK/Budde

2 Bahnhof Dahlhausen

Die heute nicht mehr durchgehend betriebene Strecke der Ruhrtalbahn diente früher vor allem dem Güterverkehr zwischen dem Raum Hattingen / Dahlhausen und dem Verkehrsknotenpunkt Hagen. Ihre Geschichte begann 1863 mit der Inbetriebnahme der „Steele-Dahlhauser Eisenbahn“, die einen verkehrstechnischen Wendepunkt markierte. Bis dahin wurden die Kohlen aus den zahlreichen Zechen längs der Ruhr auf Ruhraaken in die flussabwärts

gelegenen Absatzgebiete transportiert. Nun übernahm die Eisenbahn diese Aufgabe.

Nach der Verlängerung der Strecke bis Hattingen 1866 und weiter nach Herdecke (heute Hagen-Vorhalle) im Jahre 1874 gewann der Personenverkehr an Bedeutung. Daher erhielt Dahlhausen 1870 ein erstes Stationsgebäude und eine Güterabfertigung. Beide Gebäude mussten aus Kapazitätsgründen bereits fünf Jahre später einem Neubau weichen, dessen Lebensdauer auch nur bis zum Ersten Weltkrieg andauerte. 1913 konzipierte die Königlich Preußische Eisenbahn einen neuen Bahnhof im „bergischen Heimatstil“ der am 28. Februar 1917 eingeweiht wurde. Das Gebäude diente noch bis 1979 als Dienststelle, die dann aber zeitgleich mit dem Rangierbahnhof in Dahlhausen ihre Tätigkeit einstellte. Für den weiterhin betriebenen S-Bahn-Verkehr sind die Fahrkarten seitdem nur noch am Automaten erhältlich.

Heute dient der Bahnhof auch als Haltepunkt für die Pendel-Züge ins Eisenbahnmuseum und die Museumszüge auf der Ruhrtalbahn.

Kontakt & Infos

Bahnhof Dahlhausen
Dr.-C.-Otto-Straße 137-139
44879 Bochum

3 Bahnhof Hattingen

Das gut restaurierte Gebäude aus Ruhrsandstein stammt noch aus der Zeit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und lässt den Einfluss klassizistischer Bauten Schinkel'scher Prägung erkennen.

Mit Gründung der Henrichshütte im Jahre 1854 war der Grundstein für diesen später bedeutenden Bahnhof gelegt. Ab 1868 konnte die Ruhrtalbahn von Dahlhausen nach Hattingen verlängert werden, eröffnet wurde sie am 15. Dezember 1869 - auf die Ehrengäste wartete im „Westphälischen Hofe“ ein opulentes „Fest-Diner“. Mit Fertigstellung der mittleren Ruhrtalbahn Hattingen - Herdecke (heute Hagen-Vorhalle) am 1. Juni 1874 war eine durchgehende Südtangente des Ruhrgebiets geschaffen.

Hattingen wäre beinahe Knoten zweier Bahngesellschaften geworden. Die Rheinische Eisenbahn hatte Pläne entwickelt, eine Verbindung von Hattingen über Sprockhövel nach Barmen und links der Ruhr über Altendorf nach Steele zu schaffen. Nach der Verstaatlichung unterblieb die weitere Planung der an der Ruhr verlaufenden Parallellinie zur vorhandenen Bergisch-Märkischen Strecke, die Verbindung nach Süden aber wurde gebaut und am 20.5.1885 von der Preußischen Staatsbahn eröffnet. Da die Strecke nach Sprockhövel, die heute noch auf einem kurzen Stück von der S-Bahn nach Hattingen Mitte genutzt wird, unmittelbar hinter der Ruhrbrücke von der Ruhrtalbahn abzweigt, entstand hier die recht seltene Form eines Keilbahnhofs.

Das Zechensterben der 1960er-Jahre und der Niedergang der Stahlindustrie führten zu einem deutlichen Rückgang des früher bedeutenden Güterverkehrs. Dies galt hier auch für den Personenverkehr: 1971 wurde er zwischen Hattingen und Hagen eingestellt, 1979 fuhren die letzten Personenzüge nach Wuppertal. Die Strecke Richtung Essen hingegen wurde elektrifiziert und 1974 in das damals neue S-Bahnnetz eingebunden. Nachdem die S-Bahn zunächst auf der Nordseite des Bahnhofs endete, wurde sie 1985 zum neuen Endpunkt Hattingen (Ruhr) Mitte



Bahnhof Hattingen.
Foto: RIK/Walter

verlängert und gleichzeitig der erneuerte Bahnsteig auf der Südseite des alten Bahnhofs in Betrieb genommen. Seitdem halten am Hausbahnsteig nur noch die touristischen Züge des Eisenbahnmuseums Bochum.

Kontakt & Infos

Bahnhof Hattingen
Bahnhofstr. 79
45525 Hattingen



Museumszug bei
Einfahrt in den
Bahnhof Bochum-
Dahlhausen. Foto:
RIK/Budde

4 Ruhrtalbahn

Mit Fertigstellung der mittleren Ruhrtalbahn von Hattingen nach Herdecke (heute Hagen-Vorhalle) 1874 war eine durchgehende Eisenbahnerschließung des Ruhrtales geschaffen. 1885 folgte die noch von der Rheinischen Eisenbahn geplante Verbindung nach Wuppertal über Sprockhövel. Die Strecke diente nicht nur dem Personenverkehr, sondern vor allem auch dem Transport von Kohle und Montangütern von und zur Henrichshütte. Damit läutete die Ruhrtalbahn auch das Ende des Gütertransports durch die

Ruhrschifffahrt ein. Während die Strecke nach Hagen 1971 und nach Wuppertal 1979 für den Personenverkehr stillgelegt wurde, wurde der Bahnhof Hattingen 1974 an das S-Bahn-Netz Richtung Essen angeschlossen. Die S-Bahn wurde 1985 zum neuen Endbahnhof Hattingen-Mitte verlängert.

Die Fahrt mit dem Dampflokotivzug oder im historischen Schienenbus vom Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen über Hattingen und Witten-Bommern bis nach Wetter-Wengern und weiter zum Hager Hauptbahnhof führt entlang der Ruhr und gehört zu den landschaftlich schönsten Eisenbahnstrecken des Ruhrgebiets. Die Museumsbahn verbindet zahlreiche Standorte der Route der Industriekultur wie etwa die Henrichshütte, das Muttental, das Gruben- und Feldbahnmuseum Zeche Theresia, die Zeche Nachtigall und den Kemnader See. Aber auch touristisch bedeutende Stationen wie die Altstadt von Hattingen, der historische Ortskern Wengern, Burg Blankenstein, das Haus Kemnade und die Ruine Hardenstein liegen an der Strecke.

Kontakt & Infos

Eisenbahnmuseum Bochum
Dr.-C.-Otto-Straße 191
44879 Bochum
<http://eisenbahnmuseum-bochum.de/ruhrtalbahn/>

5 Henrichshütte Hattingen

Die Geschichte eines der traditionsreichsten Hüttenwerke des Ruhrgebiets begann, als sich Graf Henrich zu Stollberg-Wernigerode entschloss, zur Entlastung seiner Eisenwerke in Magdeburg und Ilsenburg ein Hüttenwerk in Hattingen-Welper zu bauen. Der erste Abstich war am 20. Juli 1855. Die Voraussetzungen für den Standort Hattingen waren ideal. Es gab die Ruhr als Transportstraße, einen leistungsfähigen Steinkohlebergbau, der verkockbare Kohle förderte und es gab Eisenkohlefelder, alles in der unmittelbaren Umgebung. Hier wurden Erz und Kohlen gefördert, Koks, Eisen und Stahl produziert - gegossen, geschmiedet, gewalzt und bearbeitet - alles „unter einem Dach“. Über 10.000 Menschen fanden zeitweise auf der Hütte Arbeit. Um das Werk wuchs ein neuer Stadtteil aus Arbeiterkolonien.

Das damals stetig wachsende Eisenbahnnetz bescherte dem Betrieb einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung. Zum einen durch den Ausbau der Ruhrtalbahn von Dahlhausen bis zur Henrichshütte, die am 15. Dezember 1869 in Betrieb ging, aber auch, weil die Henrichshütte damals hauptsächlich Eisenbahnschienen herstellte.

Als die Schienenproduktion in den 1870er-Jahren nach Dortmund verlegt wurde, fiel die Henrichshütte von einer Krise in die nächste. Erst nach der Jahrhundertwende ging es wieder aufwärts. Im Zweiten Weltkrieg wurde die Anlage fast völlig zerstört und erst ab 1949 begann der Wiederaufbau. Im Laufe ihrer 132-jährigen Geschichte wechselte die Henrichshütte mehrmals den Besitzer. Letzter Eigentümer war die Firma Thyssen. Gegen den erbitterten Widerstand der Belegschaft und der ganzen Stadt wurden 1987 die Hochöfen ausgeblasen, die Stilllegung weiterer Betriebe folgte.

Seit 1989 baut der Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) das Hochofenwerk zu einem der acht Standorte seines Industriemuseums aus. Hochofenbüro, Übergabestation, Lokomotivschuppen und Probenaufbereitung wurden restauriert. Der östliche Teil der großen Gebläsehalle



Henrichshütte
Hattingen. Foto:
RIK/Staudinger

wurde zur Veranstaltungs- und Ausstellungshalle ausgebaut, im westlichen Teil ist das Museum der Eisen- und Stahlindustrie mit wichtigen Großexponaten im Aufbau. Das größte Ausstellungsstück ist der Hochofen 3 von 1938, zu dem auch die Erz- und Koksunker sowie Transportbänder gehören. Besucher können – dem Weg des Materials folgend – die Arbeitsplätze im Hochofenbereich erkunden. Die Restaurierungs- und Umbaumaßnahmen werden noch einige Jahre in Anspruch nehmen. In der ehemaligen Stopfmassenfabrik wurde ein Lokschuppen mit Reparatur-Werkstatt eingerichtet. Das Gleissystem ist schon soweit instandgesetzt, dass die Museums-„Werksbahn“ verkehren kann. Neben zahlreichen Spezialgüterwagen der Montanindustrie sind auch mehrere Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven ausgestellt.

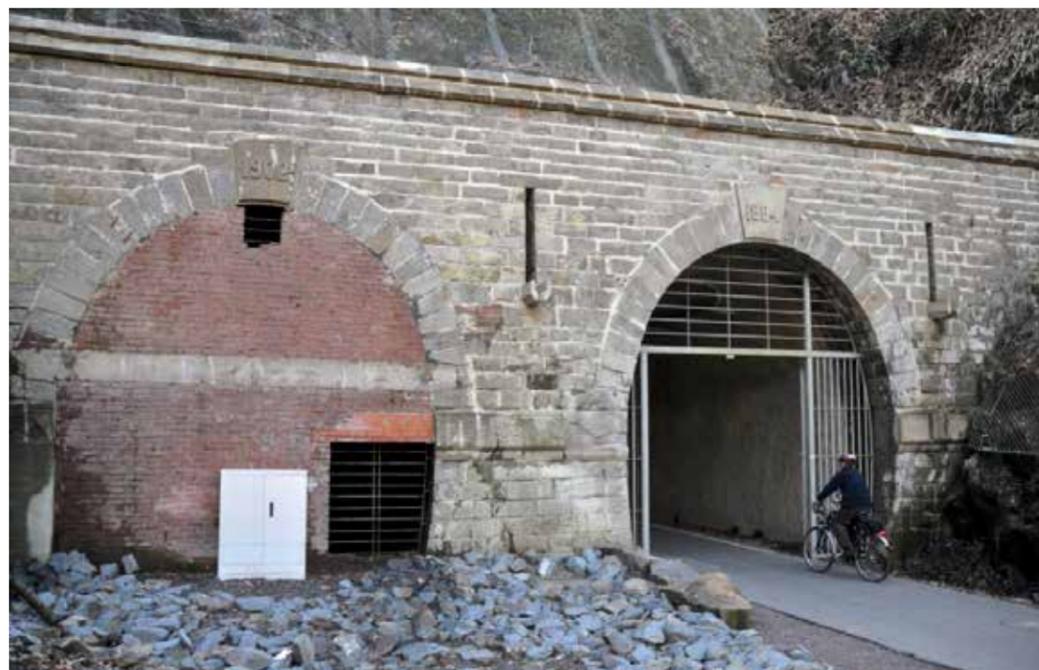
Die Schaugießerei des Fördervereins ist eine im Ruhrgebiet einmalige Attraktion.

Kontakt & Infos

LWL-Industriemuseum
Henrichshütte Hattingen
Werksstraße 31-33
45527 Hattingen
<https://henrichshuetten-hattingen.lwl.org/de/>



Tunnel Schee an
der Bahntrasse
Hattingen - Schee
- Silschede. Foto:
RIK/Budde



6 Bahntrasse Hattingen - Schee - Silschede

Im 18. und 19. Jahrhundert erlebte die „Bauernschaft“ Sprockhövel mit den angrenzenden Orten einen wirtschaftlichen und industriellen Aufschwung. Neben der Landwirtschaft prägten eine vielfältige Kleineisenindustrie, Steinkohlezechen und Sandstein-

brüche das wirtschaftliche Leben in und um Sprockhövel. Bereits 1875 stellte die Haßlinghauser Hütte, die 1854 auf der Grundlage örtlicher Erz- und Kohlevorkommen gegründet worden war, wegen der schlechten Verkehrsanbindung ihren Betrieb wieder ein. Erst spät konnte der Sprockhöveler Raum an die Eisenbahn angeschlossen werden, da die topographischen Verhältnisse zwischen den Tälern von Wupper und Ruhr dem Streckenbau besondere Schwierigkeiten bereiteten. So war auf der 15 Kilometer langen Strecke von Hattingen zum höchsten Punkt am Bahnhof Schee ein Höhenunterschied von 185 Metern zu überwinden. Daher wurde die bereits von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft geplante Bahnlinie von Barmen nach Hattingen über Schee und Sprockhövel erst nach der Verstaatlichung 1884/85 von der Preußischen Staatsbahn eröffnet.

Der Bahnhof in Niedersprockhövel wurde 1884 erbaut. Das zwei- bis dreigeschossige Empfangsgebäude besteht aus Natursteinmauerwerk, das zum Teil mit Schiefer verkleidet ist. Die großen Dächer sind teils als Krüppelwalm-, teils als Satteldach gestaltet. An das Hauptgebäude schließt sich ein Güterschuppen in Fachwerkbauweise an.

Das verhältnismäßig große Bahnhofsgebäude erinnert an die Bedeutung der

Kontakt & Infos

Bahntrasse Hattingen -
Schee - Silschede

Schulenbergtunnel
Grünstraße 51
45525 Hattingen

Ehemaliger Bahnhof Sprockhövel
Bahnhofstraße 3
45549 Sprockhövel

Ehemaliger Bahnhof Schee
Eisenbahnstraße 7-11
45549 Sprockhövel (Schee)

Gelände des Dampf-Bahn-
Clubs Sprockhövel
Am Beermannshaus 14
45549 Sprockhövel
www.dbc-sprockhoevel.de



Viadukt Bre-
denscheid. Foto:
RIK/Budde

Bahnverbindung für die Wirtschaft der Region. Obwohl sie zu spät kam, um den Vorsprung der Industrialisierung im mittleren Ruhrtal noch aufzuholen, konnte sich in Sprockhövel der Maschinenbau durch die Verkehrsverbindung gut entwickeln. So ließen sich in der Nähe des Bahnhofs zu Beginn des 20. Jahrhunderts einige Bergbau-Zulieferbetriebe nieder. Beste Kundin der Eisenbahn war allerdings die 1969 stillgelegte Zeche „Alte Haase“.

Das Empfangsgebäude Schee wurde 1886 fertig gestellt. Es besteht aus einem dreigeschossigen Hauptteil mit zweigeschossigem Seitenflügel und dem angebauten ehemaligen Güterschuppen. Typisch für die Region an der Grenze zum Bergischen Land sind die zum größten Teil mit Schiefer verkleideten Außenwände. Das hervorragend restaurierte Gebäude dient heute Wohnzwecken.

1979 wurde der Personenverkehr zwischen Hattingen und Wuppertal eingestellt. 1984 fuhr der letzte Güterzug auf der Strecke nach Schee, die seit 1992 in mehreren Teilabschnitten vom heutigen Regionalverband Ruhr zu einem der ersten „Bahntrassenradwege“ des Ruhrgebiets ausgebaut wurde. Von 2002 bis 2008 wurde in Teilabschnitten auch die im Bahnhof Schee abzweigende Stichstrecke (die so genannte „Kohlen-

bahn“) nach Silschede über Haßlinghausen zu einem attraktiven Rad- und Wanderweg ausgebaut. Diese 1889 erbaute Bahn war ursprünglich für den Anschluss der Zeche Trappe am Ende der Harkort'schen Kohlenbahn erbaut worden. Der Personenverkehr spielte hier nie eine größere Rolle und war bereits 1951 eingestellt worden. Bis 1989 hielt sich hier noch der Güterverkehr, der von Wuppertal aus über Schee erfolgte.

Seit September 2008 kann das Bahntrassenradeln mit einer Fahrt durch den ersten Radwegtunnel des Ruhrgebiets beginnen, den 195 Meter langen Schulenbergtunnel in Hattingen. 2012 wurde ein weiteres Teilstück des Radweges „Von Ruhr zu Ruhr“ bis zum Endpunkt an der Nierenhofer Straße eröffnet. Ende 2014 erfolgte der Lückenschluss durch den Schee-Tunnel zur Wuppertaler Nordbahntrasse. Geplant ist die Komplettierung des Rundkurses „Von Ruhr zu Ruhr“ und eine Verbindung über die Trasse der Harkort'schen Kohlenbahn ins Tal der Ennepe.

An der Strecke Schee-Silschede hat sich in der Nähe des ehemaligen Bahnhofs Haßlinghausen Dampfclub Sprockhövel angesiedelt, der dort eine Gartenbahnanlage mit Dampflokbetrieb betreibt und kontinuierlich ausbaut.



Bahnhof Ennepetal.
Foto: RIK/Budde

7 Bahnhof Ennepetal

Mit dem Bau der technisch sehr aufwändigen Stammstrecke der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zwischen dem Wupper-Tal und Dortmund wurde 1845 begonnen. In dem aufgrund der Topographie besonders schwierigen Abschnitt zwischen Schwelm und Gevelsberg liegt der Bahnhof Milspe. Das Bahnhofsgebäude, ein Fachwerkbau mit Holzverkleidung, präsentiert sich heute im Wesentlichen in seiner Erscheinungsform um 1900, nachdem in den Jahren nach 1865, 1898 und kurz nach 1900 entscheidende Um- und Anbauten vorgenommen worden waren.

Der Ursprungsbau stammt wohl aus der Zeit des Streckenbaus aus den Jahren 1846/1847. Es handelte sich um einen einfachen, eingeschossigen, traufenständigen Baukörper. Er enthielt neben dem Büro für den Stationsvor-

steher einen Wartesaal. Dieser ursprüngliche Kernbau steckt im heutigen mittleren Gebäudeteil. Nach 1865 entstand ein zweieinhalbgeschossiger, giebelständiger Anbau. Er enthielt im Erdgeschoss einen weiteren Wartesaal für die 3. und 4. Klasse und im Obergeschoss eine Wohnung für den Stationsvorsteher. Um die Jahrhundertwende erfolgten eine Aufstockung der Altgebäude sowie der Anbau einer eingeschossigen Schalterhalle.

Seinen heutigen Namen „Ennepetal (Gevelsberg)“ trägt der Bahnhof erst seit 1963, als der weiter östlich gelegene Bahnhof Gevelsberg an der bergisch-märkischen Strecke aufgegeben wurde und dafür der fast auf der Stadtgrenze liegende Bahnhof Ennepetal-Milspe nun den Namen der Nachbarstadt als ungewöhnlichen Klammerzusatz erhielt.

Strukturwandel und die Rationalisierung machten auch vor dem Milsper Bahnhof nicht Halt. Das seit 1986 unter Denkmalschutz stehende Gebäude befand sich in den letzten Jahren in einer Art Dornröschenschlaf. Der Schalterverkauf wurde aufgegeben, ein unpersönlicher Automat erledigt seitdem das Geschäft. Der Hausbahnsteig mit seiner ebenfalls historischen hölzernen Überdachung wurde erst in jüngster Zeit durch einen Mittelbahnsteig für beide Gleise ersetzt. Zuvor war dieser nur in Fahrtrichtung Westen nutzbar.

Kontakt & Infos

Bahnhof Ennepetal
Bahnhofstraße 19
58256 Ennepetal
www.bahnhof-ennepetal.de

8 Kruiner Tunnel

Am 18. Oktober 1843 wurde in Elberfeld die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft gegründet. Ihr Ziel war es, die industriereichen Wupperstädte Barmen und Elberfeld mit den Zechen an der Ruhr zu verbinden und an den Fernverkehr der Köln-Mindener Eisenbahn in Dortmund anzuschließen. Die Bauarbeiten dieser Stammstrecke der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zwischen Elberfeld und Dortmund wurden 1845 aufgenommen. Vor allem der Streckenabschnitt zwischen Schwelm und Gevelsberg gestaltete sich äußerst schwierig. In unmittelbarer Nähe von Haus Martfeld in Schwelm musste ein tiefer Einschnitt in den Bergrücken vorgenommen und die Täler von Rahlenbecke und Ennepe überwunden werden. Dazu wurde in beiden Tälern ein Damm aufgeschüttet, der jeweils mit einem Tunnel versehen wurde (Rahlenbecker und Kruiner Tunnel).

Der Eisenbahnbau zwischen Schwelm und Hagen war äußerst arbeitsintensiv. Zur Aufschüttung der Dämme brachte man die Erd- und Felsmassen in einer endlosen Schlange mit Schubkarren vom Bergeinschnitt am Haus Martfeld bis teilweise zum Kruiner Tunnel herbei. Insgesamt sollen einige tausend Arbeiter an diesem Streckenabschnitt gebaut haben. Dabei kam es im August 1845 zu Arbeiterunruhen aufgrund unkorrekter Bezahlung, die auch dank des mäßigen Einflusses des damaligen Hager Landrates Georg von Vincke glimpflich verliefen. Trotz seines privaten Engagements als Aktionär der Bahngesellschaft wusste Vincke Neutralität zu wahren und auch den Interessen der Arbeiter Rechnung zu tragen, indem er maßgeblich ein Gesetzgebungsverfahren zur Regelung der Arbeitsverhältnisse beim Eisenbahnbau anregte, das 1846 vom preußischen König erlassen wurde.

Die Strecke Elberfeld - Schwelm wurde am 9. Oktober 1847 für den Personenverkehr freigegeben, während der Güterverkehr am 20. Dezember 1848 gleich durchgehend von Elberfeld nach Dortmund aufgenommen werden konnte. Am 9. März 1849 wurde dieser Abschnitt auch für den Personenverkehr eröffnet. Über Jahrzehnte hinweg fuhr



Kruiner Tunnel.
Foto: RIK/Budde

oben die Bergisch-Märkische Eisenbahn, unten durch den Tunnel die ab 1882 in Betrieb genommene Talbahn von Hagen nach Altenvoerde und von 1907 bis 1956 zusätzlich die Straßenbahn Voerde-Haßlinghausen.

Kontakt & Infos

Kruiner Tunnel
Kölner Straße
58285 Gevelsberg

9 Kleinbahntrasse Haspe - Voerde - Breckerfeld

Schon in den 1860er-Jahren gab es Überlegungen, die alte Hansestadt Breckerfeld mit einer Eisenbahn zu erschließen. Der Eisenbahnbau war an der Breckerfelder Hochebene vorbeigegangen und konzentrierte sich zunächst auf die Täler von Ennepe, Lenne und Volme. 1892 wurde über eine Schmalspurbahn durch das Hasperbachtal nach Voerde nachgedacht. Doch erst mit der Gründung der „Kleinbahn Voerde-Haspe GmbH“ im Jahre 1901 nahmen die Eisenbahnpläne Gestalt an. Anteilseigner waren der preußische Staat, der Provinzialverband Westfalen und die Gemeinde Voerde.

Am 01.05.1903 ging die Dampfeisenbahn mit Meterspur zwischen Haspe und Voerde in Betrieb. Im folgenden Jahr erhielt sie Anschluss an den Güterbahnhof Haspe. Die Gemeinde Breckerfeld beteiligte sich 1906 an der Kleinbahngesellschaft, die daraufhin weitergebaut und am 30.09.1907 feierlich eröffnet wurde. Bei aller Bedeutung, die dem

Bahnanschluss zugemessen wurde, war die tatsächliche Nachfrage überschätzt worden. Der Verkehr wurde eingeschränkt und der Personenverkehr im Oktober 1921 ganz aufgegeben. Nach Übernahme der Gesellschaft durch die Hagener Straßenbahn, der Neugründung der Gesellschaft „Hagener Vorortbahn GmbH“ und Elektrifizierung der Strecke kam es 1927 zu einer Wiedereröffnung. Die Fahrgäste reisten nun in Straßenbahnwagen, für den Gütertransport wurden elektrische Kleinbahnlokomotiven angeschafft. Acht Unternehmen, vor allem im Hasperbachtal, verfügten über einen Gleisanschluss. Indessen stiegen die Defizite. Um die Liquidation des Unternehmens abzuwenden, übernahm die Hagener Straßenbahn 1932 die Anteile. Da der Personenverkehr, der den Gemeinden zugesichert worden war, nur mit Zuschüssen aufrechterhalten werden konnte, wurde bei den Anliegerfirmen verstärkt für den Gütertransport über die Kleinbahn geworben. Allerdings ohne Erfolg. Der Güterverkehr wurde 1954 eingestellt, die Personbeförderung ging weiter, mit Schwerpunkten im Berufsverkehr und im Ausflugsverkehr am Wochenende. Anstehende Erneuerungsarbeiten führten schließlich zur Aufgabe des Bahnbetriebs. Am 02.11.1963 fuhr die letzte Straßenbahn von Breckerfeld nach Hagen.

Die Strecke der Kleinbahn Haspe-Voerde-Breckerfeld galt als eine der schönsten Straßenbahnstrecken Deutschlands. Sie führte aus dem engen Tal des Hasperbachs mit der Kehrschleife in der Nähe der Hasper Talsperre und einer Spitzkehre am Bahnhof Voerde auf die weite Breckerfelder Hochfläche, die in etwa 350 Metern Höhe über Normalnull die Umgebung überragt.

Heute ist von der Strecke noch der Bahnhof in Breckerfeld, der Viadukt „Plessen“ unterhalb der Hasper Talsperre, der Lokomotivschuppen und das Umspannwerk am Schützenhof vorhanden sowie die Strecke selbst, die auf längeren Abschnitten zu einem Rad- und Wanderweg ausgebaut wurde. Die Strecke überwindet einen Höhenunterschied von 230 Metern, der in ständiger Steigung, aber nie über 3 Prozent bewältigt wird und sich so als sehr bequem zu befahrener Radweg präsentiert.

Kontakt & Infos

Kleinbahntrasse

Die Trasse der ehemaligen Kleinbahn ist auf weiten Strecken zu einem Rad- und Wanderweg ausgebaut. Schützenhof: ehemalige Umformerstation mit Lokschruppen, Voerder Str. 131a; Viadukt Plessen: Talsperrenweg, Hagen-Haspe, Wanderweg auf ehemaliger Trasse ab Schützenhof bis Plessen, Ept.-Voerde, Ept.-Oberbauer, Breckerfeld-Delle, -Brauck bis Breckerfeld (ehemaliger Bahnhof).

10 Harkort'sche Kohlenbahn

Name und Entstehung dieser Bahnlinie, die auch als „Schlebusch-Harkorter Eisenbahn“ bezeichnet wird, ist eng verbunden mit Friedrich Harkort. Er war es, der unermüdlich den Transport von Gütern, insbesondere von Kohle, auf dem Schienenweg propagierte und bereits 1826 die erste deutsche Eisenbahngesellschaft gründete, ein Konsortium zum Bau und Betrieb einer Kohlenbahn mit Pferdebetrieb unweit seines väterlichen Gutes Harkorten. Nach mehrjähriger Bauzeit konnte die acht Kilometer lange Strecke 1829 in Betrieb genommen werden.

Die Bahn verband verschiedene Zechen im Raum Silschede mit Harkorts Eisenwerk in Haspe und der Straße im Ennepetal. Mehrere Dämme und Einschnitte waren erforderlich, streckenweise waren auch erhebliche Steigungen zu überwinden. Die Spurweite der ursprünglich mit Eisen beschlagenen Holzschienen betrug 655 Millimeter. Mit der Umstellung auf Stahlschienen 1856 änderte man die Spurweite auf 889 Millimeter und um 1898 schließlich auf 900 Millimeter. Bis dahin benutzte die Pferdebahn 8-Scheffel-Wagen, danach solche mit einem Fassungsvermögen von 16 Scheffeln. In der Regel zogen zwei Pferde einen aus neun Wagen bestehenden Zug. 1877 lösten zwei Dampflokomotiven die Pferde ab.

1882 wurde die Bahn bis zur Hasper Hütte verlängert. Neben dem Absatz der Kohlenzechen sollte die Bahn anfangs vor allem die Versorgung der Harkort'schen Fabrik mit Kohlen sicherstellen. Während die Erbauer vergeblich auf Gewinn hofften, profitierte einzig die „Gewerkschaft Schlebusch“ als Eigentümerin des Bergwerks von der Kohlenbahn. So erwarb denn auch die „Gewerkschaft Vereinigte Trappe“ 1846 mit der Zeche gleich auch die Bahnlinie.

Als die Zeche „Vereinigte Trappe“ einen Anschluss an die 1889 eröffnete staatliche Eisenbahnstrecke Schee – Silschede erhielt, verlor sie das Interesse an der Kohlenbahn. Lediglich während des Ersten Weltkrieges und zur Zeit der Ruhrbesetzung 1923 fand noch sporadischer Betrieb mit Kohlenzügen



Harkort'sche Kohlenbahn - Überführung bei Silschede.
Foto: RIK/Budde

statt. 1907 übernahm die Hasper Hütte den südlichen Abschnitt bis zur Halde Enerke, um bis zur Stilllegung des Hüttenbetriebes im Jahre 1960 Schlacken und andere Abfälle dorthin zu befördern. Den oberen Abschnitt zum Bahnhof Silschede nutzte von 1921 bis 1960 die Firma Peyinghaus (ab 1938: Knorr-Bremse) in Volmarstein-Schmandbruch als Anschlussbahn.

Aufgrund der Steigung, welche die Bahn im südlichen Abschnitt bewältigen musste, kamen für den Betrieb nur Dampflokomotiven in Frage. Es waren Spezialanfertigungen, die große seitliche Wasserkästen besaßen, da auf der nur vier Kilometer langen Strecke circa zwei Kubikmeter (!) Wasser verbraucht wurden. Heute befindet sich auf dem Bahndamm im nördlichen Streckenteil ein Wanderweg.

Kontakt & Infos

Harkort'sche Kohlenbahn
Schlebuscher Straße
58285 Gevelsberg
Westfalenmuseum
www.lwl.org

Das Viadukt der Rheinischen Eisenbahn in Hagen-Westerbauer. Foto: RVR/Budde



1 Viadukt der Rheinischen Eisenbahn

Die erste Eisenbahn von Elberfeld über Hagen nach Dortmund wurde 1848 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Betrieb genommen. Ihre Trasse verläuft rechts der Ennepe am Berghang. 1879 eröffnete die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft eine Parallelstrecke auf der gegenüberliegenden Talseite. Handel und Gewerbe begrüßten die neue Eisenbahnlinie als Entlastung der stark benutzten Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Für die Kunden war die neue Strecke auch in finanzieller Hinsicht lohnend, denn die beiden Eisenbahngesellschaften traten nun über die Frachttarife miteinander in Wettbewerb.

Dieser Zustand währte indes nicht lange, denn 1880 wurde die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft verstaatlicht. Zwei Jahre später ging auch die Konkurrenz in das Eigentum des preußischen Staates über. Die

Rheinische Eisenbahn kam zwar mit einer flacheren Trassierung aus als die Bergisch-Märkische Bahn, doch waren umfangreiche Erdarbeiten und, zum Teil wegen der Geländebeschaffenheit, aber auch wegen bereits vorhandener Bebauung, zahlreiche Brückenbauten erforderlich, darunter der Viadukt an der Grundschötteler Straße. Er befindet sich in einem Gebiet mit einer reichen industriellen Vergangenheit, das insbesondere durch die Unternehmungen der Familie Harkort geprägt wurde. Weitere industriegeschichtliche Zeugnisse im Umkreis des Viadukts sind Haus Harkorten, die Reste des Harkort'schen Eisenwerks, und die Trasse der Harkort'schen Kohlenbahn.

Zwischen Hagen und Gevelsberg West benutzt heute die S-Bahn S8 die Rheinische Strecke.

TIPP

Weitere industriegeschichtliche Zeugnisse im Umkreis des Viadukts sind Haus Harkorten, das Geburtshaus Friedrich Harkorts und die Reste der Harkort'schen Fabrik, in der sich heute eine Tischlerei befindet. Auf der Südseite der Ennepe erstreckte sich einst das riesige Gelände der zum Klöckner-Konzern gehörenden Hasper Hütte mit vier Hochöfen, Thomas-, Siemens-Martin- und Elektrostahlwerk sowie Profil- und Blechwalzwerk. Nach der Gesamtstillegung bis 1982 sind die Anlagen bis auf wenige Reste abgerissen worden und inzwischen neuen Nutzungen gewichen.

Kontakt & Infos

Viadukt der Rheinischen Eisenbahn
Grundschötteler Straße
58135 Hagen

12 Goldberg-Tunnel

Der längste „klassische“ Eisenbahntunnel des Landes Nordrhein-Westfalen ist mit 2200 Metern Länge der Goldberg-Tunnel zwischen Hagen Hauptbahnhof und Oberhagen. Das südliche Tunnelportal ist vom Bahnsteig des Bahnhofs Hagen-Oberhagen gut zu sehen. Das wachsende Verkehrsaufkommen machte es um 1900 in vielen Großstädten notwendig, die Eisenbahn vom Straßenverkehr zu trennen. Nur durch eine abgegrenzte Bahntrasse konnten die Verkehrsbehinderungen, zum Beispiel durch niveaugleiche Bahnübergänge insbesondere in den Innenstädten, beseitigt werden. Bis mit der Verlegung der Bahngleise auf Dämme, der Überbrückung von Straßen und dem Bau von Umgehungsstrecken die Missstände behoben werden konnten, kam es zu jahrelangen Auseinandersetzungen zwischen Bürgern und Bahnverwaltung. Ursprünglich fuhr auch die Volmetalbahn durch die Hagener Innenstadt. Die häufig geschlossenen Schranken an den Bahnübergängen bedeuteten eine erhebliche Behinderung für Straßenverkehr und Fußgänger und sorgten für Ärger und Verdruss. Schließlich beschloss die Eisenbahndirektion den Bau einer Stadtumgehung, was aufgrund der Geländebeschaffenheit nur mit einem Tunnel durch den



Goldberg-Tunnel.
Foto: RIK/Budde

Goldberg möglich war, der 1910 in Betrieb genommen wurde. Die Volmetalbahn von Hagen nach Brügge bestand damals bereits 36 Jahre. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn erhielt 1869 die Konzession für diese Strecke. Schon länger hatten die Hüttenwerke im Tal der Volme, die dort zum Teil seit dem Mittelalter Eisen herstellten und verarbeiteten, eine Bahnverbindung gefordert. 1880 bekam auch die Stadt Lüdenscheid über eine Sichbahn Anschluss an die Volmetalbahn. 1892 wurde die Strecke von Brügge bis Meinerzhagen und im Jahr darauf bis Gummersbach verlängert.

Kontakt & Infos

Goldberg-Tunnel
Nordportal: Minervastraße
58089 Hagen
Südportal:
Bahnsteig Hagen-Oberhagen
Hochstraße
58095 Hagen

13 Hauptbahnhof Hagen

Mit dem Bau der Stammstrecke der Bergisch-Märkischen Eisenbahn von Elberfeld nach Dortmund erhielt 1848/49 auch Hagen Anschluss an das sich rasch ausbreitende Eisenbahnnetz. Die Eisenbahn gab den entscheidenden Anstoß, dass sich die Stadt mit damals 5.200 Einwohnern rasch zur Industriestadt entwickelte. Für die ansässige Hütten- und Metallindustrie stand nun ein schnelles, zuverlässiges und kostengünstiges Transportmittel zur Verfügung, das die Ausdehnung des Absatzgebietes wesentlich erleichterte. Auf der Grundlage seiner Eisen verarbeitenden Industrie konnte Hagen in Deutschland bis um 1860 eine führende Stellung bei der Lieferung von Eisenbahnmateriale behaupten. Nach der Eröffnung der Ruhr-Sieg-Strecke nach Siegen über Altena im Jahre 1861 gewann die Stadt zudem Bedeutung als Eisenbahnknotenpunkt.

Die erste Bahnhofsanlage von eher bescheidenem Ausmaß genügte schon bald nicht mehr den gestiegenen Bedürfnissen. Neben einem umfangreichen Ausbau der Güterverkehrsanlagen in den 1860er- und 1870er-Jahren entstand daher 1875 auch ein neues Empfangsgebäude für den Personenverkehr. Wenige Jahre später erforderte das Wachstum von Industrie und Handel erneut eine Erweiterung der Bahnhofsanlagen. Am 14. September 1910 wurde als drittes

Empfangsgebäude der heute noch bestehende Bau eingeweiht. Mittlerweile liefen elf Bahnstrecken in Hagen zusammen. Der neue Hauptbahnhof umfasste fünf Bahnsteige mit 16 Gleisen. Die große Zahl der Bahnsteiggleise wurde möglich durch die Sonderform eines „Trennungsbahnhofs in Staffelbauweise“ mit Weichen und Überholgleisen an den beiden Hauptbahnsteigen in der Halle.

Für das Empfangsgebäude wählte Regierungsbaumeister Morin eine neobarocke Formgebung. Der Bau ist in Ziegelstein errichtet und zum Teil mit Sandstein verkleidet. Karl Ernst Osthaus, der sich vergeblich für ein Gebäude im „Neuen Stil“ eingesetzt hatte, konnte erreichen, dass 1911 im Hauptfenster über dem Eingang ein Glasgemälde von Jan Thorn-Prikker (1868-1932) eingesetzt wurde. Sein Titel „Der Künstler als Lehrer für Handel und Gewerbe“ unterstreicht den umfassenden künstlerischen Anspruch des Kreises um Osthaus. In der 50 x 15 Meter großen Empfangshalle mit einer Höhe von 12 Metern befanden sich Fahrkartenschalter, Diensträume und ein Buchhändlerstand. Entsprechend der auch auf Reisen herrschenden Klassengesellschaft gab es einen prunkvoll eingerichteten Wartesaal für die beiden ersten sowie einen schlichten Saal für die dritte und vierte Klasse. Im Zweiten Weltkrieg wurde das Empfangsgebäude beschädigt, der aufwendige Wartesaal zerstört. Während der Innenbereich modernisiert wurde, ist das Empfangsgebäude außen weitgehend unverändert geblieben. Das Original der durch eine Kopie ersetzten Turmbekrönung aus Kupfer kann heute im Westfälischen Freilichtmuseum Hagen in Augenhöhe bewundert werden.

Erhalten blieb auch die zweischiffige Bahnsteighalle aus dem Jahre 1910. Ihre elegante, von Stephany entworfene, nur 1400 Tonnen schwere Stahlkonstruktion lieferte die A.G. für Verzinkerei und Eisenkonstruktion vorm. Jacob Hilgers in Neuwied. Sie wurde in den 1990er-Jahren denkmalgerecht restauriert und ist ein bedeutendes Beispiel für die seit dem späten 19. Jahrhundert entwickelte Hallenkonstruktion in Stahlbauweise. Im Ruhrgebiet ist sie die einzige erhaltene „klassische“ Bahnsteighalle und eine der wenigen ihrer Art in Deutschland.

Kontakt & Infos

Hauptbahnhof Hagen
Am Hauptbahnhof 16
58089 Hagen



Hauptbahnhof
Hagen. Foto:
RIK/Budde



Lennebrücke
Hohenlimburg.
Foto: RIK/Budde

14 Ruhr-Sieg-Strecke

Die 106 Kilometer lange Ruhr-Sieg-Strecke zwischen Hagen und Siegen wurde zwischen 1859 und 1861 von der Ber-

gisch Märkischen Eisenbahn Gesellschaft (BME) erbaut. Sie ist damit die älteste und bis heute bedeutendste Eisenbahnstrecke, die das Ruhrgebiet mit dem angrenzenden südwestfälischen Raum verbindet.

Erste Ansätze zur Schaffung einer Bahnstrecke von Hagen nach Siegen gab es bereits 1833/34. Die Gewerken der Siegerländer Eisenerzgruben waren bestrebt, eine günstige Verbindung zu ihrem Hauptabsatzgebiet, der ehemaligen Grafschaft Mark, zu schaffen. Auch dort regte sich früh der Wunsch nach einer Verbindung mit dem Siegerland. Alternativ zu der letztlich realisierten Verbindung durch das Lennetal war zunächst auch eine Bahn durch das Volme- und Biggetal geprüft worden. 1856 wurde schließlich ein Vertrag zwischen BME und dem Königlichen Eisenbahnkommissariat geschlossen, mit dem sich die BME zum Bau und Betrieb der Strecke bereit erklärte. Bereits am 21.03.1859 konnte das erste 21 Kilometer lange Teilstück von Hagen nach Letmathe in Betrieb genommen werden, wo auch die erste Lokstation eingerichtet wurde. 1860 folgte der kurze Abschnitt nach Altena und am 06.08.1861

Kontakt & Infos

Bahnhof Hohenlimburg

Bahnstr. 4
58199 Hagen

Bahnhöfe:

Hagen Hbf., Hohenlimburg, Letmathe, Altena, Werdohl, Plettenberg, Finnentrop, Lennestadt-Grevenbrück, Lennestadt-Meggen, Lennestadt-Altenhundem, Kirchhundem, Welschen Ennest, Kreuztal-Littfeld, Kreuztal, Siegen-Geisweid, Siegen-Weidenau, Siegen.

Stillgelegte Bahnhöfe:

Hagen-Kabel, Hagen-Halden, Nachrodt, Einsal, Ohle, Rönkhausen, Lenhausen, u.a.



Sauerländer Kleinbahn in Herscheid.
Foto: RIK/Budde

die Relation von Altena über Finnentrop nach Siegen. Die gesamte Strecke hatte man zunächst nur eingleisig ausgeführt, aber bereits 1872 erfolgte der zweigleisige Ausbau.

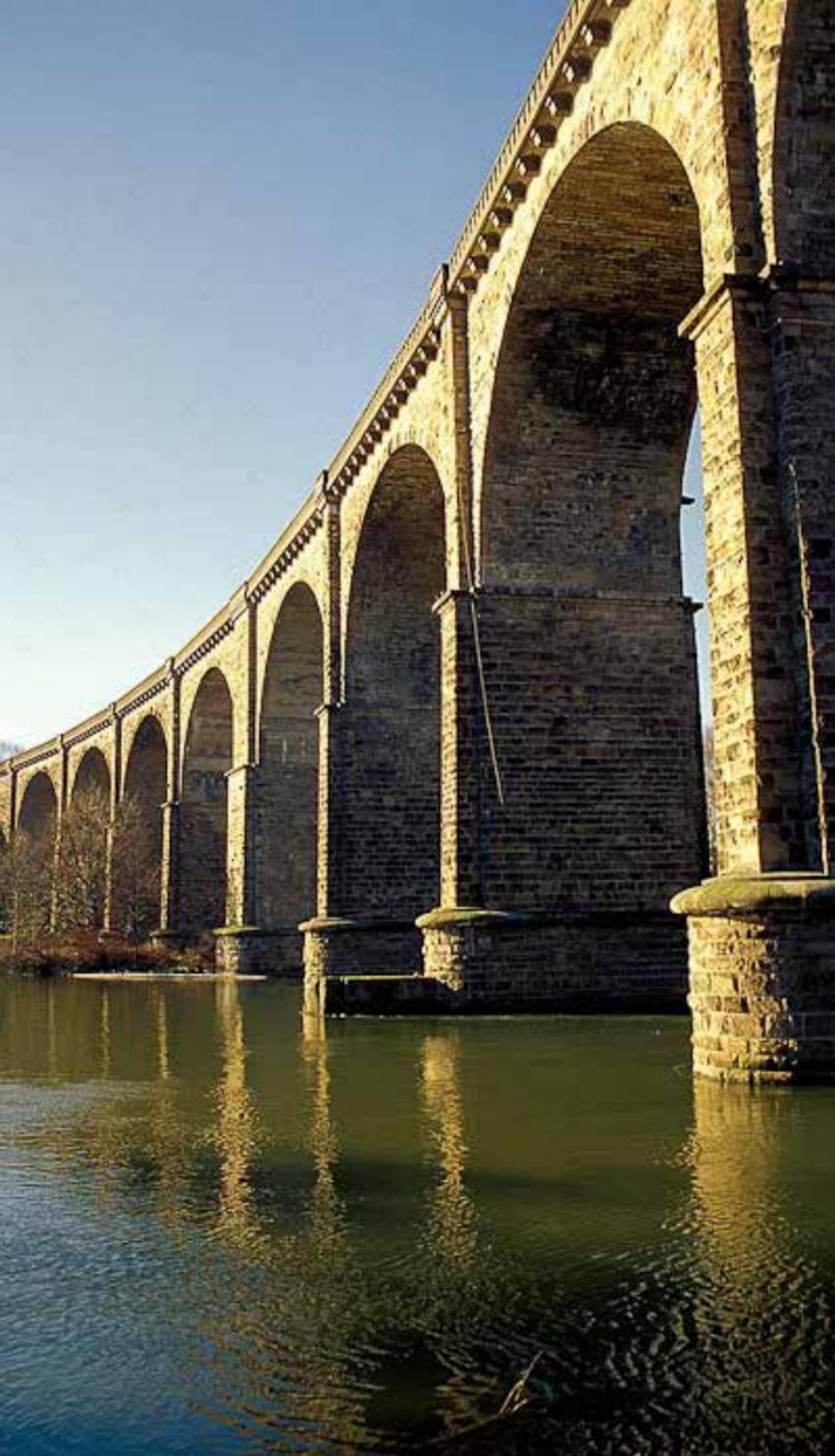
Zum 01.01.1882 wurde die BME verstaatlicht. Eine wichtige Erweiterung erfuhr die Ruhr-Sieg-Strecke mit der Eröffnung der Strecke Weidenau – Haiger am 01.12.1915. Die Linie entwickelte sich dadurch zu einer Nord-Süd-Güterzugmagistrale und konnte wesentlich zur Entlastung der Bahnstrecken am Rhein beitragen. Die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Hagen – Siegen – Gießen erfolgte am 14.05.1965.

Aus der Frühzeit der Bahn haben sich eine beachtliche Zahl von Hoch- und Ingenieurbauten erhalten. Hierzu zählen neben den Tunneln und Brücken auch mehrere Empfangsgebäude, die heute teils für öffentliche Nutzungen, teils für Wohnzwecke neu genutzt werden.

Ausgehend von der Ruhr-Sieg-Strecke entstanden um 1900 zahlreiche Kleinbahnen, die in der Spurweite von einem Meter an-

gelegt wurde und der Verkehrserschließung der Metallindustrie in den engen Tälern des Märkischen Sauerlandes dienten. Zu ihnen zählten die Iserlohner Kreisbahn, die Hohenlimburger Kleinbahn, die Kreis Altenaer Eisenbahn und die Plettenberger Kleinbahn. Als letzte dieser Bahnen wurde die Hohenlimburger Kleinbahn 1983 stillgelegt. Sie verband die zahlreichen Industriebetriebe im Nahmertal, zumeist der Kaltwalzindustrie, mit dem Staatsbahnhof Hohenlimburg. Vor der Firma Wälzholz im vorderen Nahmertal ist eine der zuletzt verwendeten Diesellokomotiven dieser Bahn als Denkmal aufgestellt. Eine baugleiche betriebsfähige Lokomotive ist bei der Märkischen Museumseisenbahn im Einsatz. Diese auf einer ehemaligen Bundesbahnstrecke zwischen Plettenberg und Herscheid neu aufgebaute Museumsbahn will die Erinnerung an die Kleinbahnen im Sauerland wachhalten:

Märkische Museumseisenbahn e.V.
- Sauerländer Kleinbahn - Bahnhof Hüinghausen, Else-talstraße 46, 58849 Herscheid-Hüinghausen, www.sauerlaender-kleinbahn.de.



Ruhrviadukt
Herdecke. Foto:
RIK/Budde

15 Ruhrviadukt Herdecke

Die Eisenbahnbrücke, die Herdecke und Hagen verbindet, wurde von der damaligen Rheinischen Eisenbahn im Zeitraum 1877 bis 1878 erbaut. Eingeweiht wurde der Viadukt am 15. Mai 1879 als eine der letzten Strecken der Rheinischen Eisenbahn, die zum 1. Januar 1880 verstaatlicht wurde und in der Preußischen Staatsbahn aufging.

Der Ruhrviadukt galt zu seiner Zeit als besondere technische Meisterleistung. Mit 313 Metern Länge und zwölf halbkreisförmigen Bögen von je 20 Metern Spannweite überspannt er das Tal und gehörte damit zu der sehr schwierigen und kostspieligen Trassenführung der Rheinischen Eisenbahn von Düsseldorf über Hagen nach Dortmund. Das Bruchsteinmaterial fand man in reichlicher Menge in der Nähe der Baustelle. Allein 24.400 Kubikmeter Mauerwerk wurden verbaut.

Als am 17. Mai 1943 die Möhnetal-Sperrmauer von englischen Bomben zerstört wurde, ergoss sich eine Flutwelle in das Ruhrtal. Dabei wurde ein Pfeiler des Viadukts unterspült, der zwei Brückenbögen mit in die Tiefe riss. Die Brücke wurde wieder Instand gesetzt, aber gegen Ende des Krieges durch eine Sprengung der Wehrmacht abermals stark beschädigt. Davon ist heute allerdings nichts mehr zu sehen. So wirkt das Bauwerk auch heute noch imposant und nötigt dem Besucher den gehörigen Respekt vor der Ingenieurleistung seiner Konstrukteure ab.

Der Viadukt wird heute von den Zügen der Volmetal-Bahn (RB 52) auf der Strecke Dortmund – Hagen – Lüdenscheid befahren.

16 Eisenbahnausbesserungswerk Schwerte und Kreinberg-Siedlung

Die Stadt Schwerte, die erst mit Verspätung (1867) Anschluss an das Eisenbahnnetz erhielt, wurde nach 1870 Eisenbahnknotenpunkt. Von hier gab es direkte Verbindungen nach Hagen, Unna und Arnsberg, später auch nach Dortmund und Iserlohn. Mit der Eisenbahn kam die Industrie nach Schwerte, eisen- und metallverarbeitende Betriebe siedelten sich in der Stadt an. Das gestiegene Verkehrsaufkommen vor dem Ersten Weltkrieg beanspruchte das „rollende Material“ von Waggons und Lokomotiven so stark, dass die preußische Staatseisenbahn auch das Netz ihrer Ausbesserungswerkstätten ausbauen musste. Für die dringend benötigte Lokomotivwerkstätte wurde mit Schwerte Ost ein Standort im östlichen Teil des damaligen Direktionsbezirks Elberfeld vorgesehen. Mit dem Bau wurde 1914 begonnen, wegen des ersten Weltkrieges konnten die Arbeiten jedoch erst 1922 abgeschlossen werden. Neben den Betriebsanlagen, deren Kernstück zwei große Hallen für die Lokomotiv- und Kesselausbesserung waren, wurden sanitäre und medizinische Einrichtungen für die Belegschaft gebaut.

Für einen großen Teil der Belegschaft von über 1600 Personen entstand in mehreren Bauabschnitten zwischen 1920 und 1935 die Kreinberg-Siedlung nordwestlich des Werksgebietes. Nach Plänen des Reichsbahn-Oberrates Behnes entstand eine vom Gartenstadtgedanken inspirierte Bauform, welche die Bedürfnisse der Bewohner durch große Hausgärten und verkehrsarme Straßen

berücksichtigte. Mehrere dieser Straßen erhielten Namen von Männern, die mit dem Lokomotivbau in besonderer Beziehung standen wie Wittfeld, von Borries und Garbe. Die Siedlung, die seit 2001 unter Denkmalschutz steht, kann heute als herausragendes Beispiel des Eisenbahnwohnbaus gelten.

Während des Zweiten Weltkrieges arbeiteten neben Frauen aus der einheimischen Bevölkerung auch Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene im Ausbesserungswerk. Da der Bedarf an Facharbeitern auf diesem Wege aber nicht gedeckt werden konnte, wurde 1944 ein Außenlager des KZ Buchenwald auf dem Werksgebiet errichtet, das im September 1944 über 700 Häftlinge zählte. Daran erinnert heute eine Gedenkstätte auf dem Gelände einer ehemaligen Baracke im Osten des Werkes.

Bis in die 1960er-Jahre blieb Schwerte eines der bedeutendsten Ausbesserungswerke der Deutschen Bundesbahn. Als 1967 die Dampflokotivausbesserung endete, hatte das Werk in 45 Jahren über 43.000 Lokomotiven instandgesetzt. Bis 1986 wurde der Betrieb in stark eingeschränktem Umfang, vor allem mit der Wartung von Tiefladewagen und der Anfertigung und Umarbeitung von Fahrzeugteilen, fortgeführt. Heute wird der größte Teil der weitestgehend erhaltenen Gebäude und des Geländes gewerblich sowie von städtischen Einrichtungen genutzt.



Eisenbahnausbesserungswerk Schwerte. Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Ruhrviadukt Herdecke
Wetterstraße
58313 Herdecke

TIPP

Der Bahnhof Wetter liegt an der 1848 eröffneten Stammstrecke der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Das heutige, nicht mehr für Bahnzwecke genutzte Empfangsgebäude wurde 1904/05 errichtet und ist äußerlich noch weitgehend im Originalzustand erhalten. Eine Tafel erinnert an die Arbeiter, die hier bei der Niederschlagung des Kapp-Putsches im März 1920 ihr Leben ließen. Das Gebäude wurde von der Stadt Wetter erworben und beherbergt heute die Stadtbücherei sowie einen Gastronomiebetrieb.

TIPP

Das heutige Empfangsgebäude des Bahnhofs Schwerte wurde am 1.4.1905 eingeweiht und ersetzte einen früheren Bau aus der Anfangszeit der Eisenbahn, die in Schwerte 1867 begann. Es wird durch den Mittelrisaliten und den Treppenturm auf der linken sowie das Eingangstor auf der rechten Seite gegliedert. Ein flacher Zwischenbau verbindet das Empfangsgebäude mit der ehemaligen Güterabfertigung mit Verwaltung, deren dreigeschossiger Eckbau mit Uhrenturm die Anlage begrenzt.

Kontakt & Infos

Eisenbahnausbesserungswerk Schwerte
Hasencleverweg
58239 Schwerte



Bahnhof Langs-
schede. Foto:
RIK/Budde

17 Obere Ruhrtalbahn

Die 138 Kilometer lange Obere Ruhrtalbahn zwischen Schwerte und Warburg wurde in vier Teilabschnitten zwischen 1870 und 1873 von der Bergisch Märkischen Eisenbahn Gesellschaft (BME) erbaut. Mit der Eröffnung der letzten Teilstrecke zwischen Bestwig und Warburg am 06. Januar 1873, die mit dem über 1.300 Meter langen Elleringhauser Tunnel die Wasserscheide von Rhein und Weser überwindet, ging auch eine erhebliche Ausdehnung des Netzes der Bergisch Märkischen Eisenbahn einher: Mit der gleichzeitig

übernommenen Hessischen Nordbahn reichte ihr Streckennetz damit von der belgischen Grenze bei Aachen bis nach Thüringen.

Die Obere Ruhrtalbahn ist neben der ebenfalls von der BME erbauten Ruhr-Sieg-Eisenbahn die zweite große Eisenbahnstrecke, die das Ruhrgebiet mit dem angrenzenden südwestfälischen Raum verbindet. Nach 1945 verlor sie allerdings zunehmend an Bedeutung. In den letzten Jahren ist die Obere Ruhrtalbahn im Personennahverkehr mit ihren Anbindungen an die Wintersportorte Winterberg und Willingen zu einem wichtigen Bindeglied zwischen Hochsauerland und dem Ballungsraum Ruhrgebiet geworden. Mit dem Ruhrtal-Radweg ist entlang der Strecke auch ein neues touristisches Angebot außerhalb der klassischen Wintersportziele entstanden.

Aus der Frühzeit der Bahn gibt es noch eine beachtliche Anzahl von Hoch- und Ingenieurbauten. Hierzu zählen neben den Tunneln und Brücken auch mehrere Empfangsgebäude, die heute öffentlich oder privat für Wohnzwecke genutzt werden, so in Langschede, Wickede, Neheim-Hüsten, Arnsberg und Oeventrop. Das Empfangsgebäude in Fröndenberg-Langschede ist ein zweigeschossiger Putzbau im Stil eines italienischen Palazzo der Renaissance aus dem Jahre 1870. Seit 1983 halten in Langschede keine Züge mehr. Heute wird das denkmalgerecht restaurierte Gebäude als Büro- und Geschäftshaus genutzt.

Kontakt & Infos

Alter Bahnhof Langschede
Bahnhofallee 1
58730 Fröndenberg

Bahnhöfe:

Schwerte, Fröndenberg, Wickede (Ruhr), Neheim-Hüsten, Arnsberg, Oeventrop, Freienohl, Meschede, Bestwig, Ohlsberg, Brilon Wald, Hoppecke, Bredelar, Marsberg, Westheim, Scherfede, Warburg.

Stillgelegte Bahnhöfe:

Schwerte Ost, Geisecke, Langschede, Warmen, Voßwinkel, Wennemen, Eversberg, Nuttlar, Elleringhausen, Bremecketal, Messinghausen, Beringhausen, Wrexen.



Bahnhof Hamm.
Foto: RIK/Budde

18 Bahnhof Hamm

In Hamm treffen die Bahnen von Münster und von Kassel auf die Köln-Mindener Bahn, die im Mai 1847 mit einem großen Fest die Fertigstellung ihrer Linie bis Hamm feierte. Ein Jahr später, 1848, eröffnete die sieben Jahre später verstaatlichte Münster-Hammer Eisenbahngesellschaft ihre Strecke. Damit wurde aus Hamm der erste Eisenbahnknotenpunkt Westfalens. 1850 folgte dann die Strecke nach Soest und Paderborn durch die - ebenfalls staatliche - Königlich Westfälische Eisenbahn. Der Personenverkehr konzentrierte sich am Köln-Mindener Bahnhof, während die Güterbahnhöfe erst 1883 vereint wurden.

Bereits im ersten Betriebsjahr 1847 musste das erste provisorische Stationsgebäude der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft durch einen zweistöckigen Anbau ergänzt werden. 1851 erfolgte die zweite Erweiterung und zehn Jahre später wurde von der Köln-Mindener und der Westfälischen Eisenbahngesellschaft ein gemeinsamer Bahnhof in Betrieb genommen, der in seinem burgartigen Baustil dem Dortmunder und dem (heute noch existierenden) Mindener Bahnhof ähnelte. Der Personenverkehr nutzte Hamm weniger als Zielbahnhof, sondern zum Umsteigen. Dafür bot das neue Stationsgebäude als Inselbahnhof zwischen den Gleisen der Köln-Mindener und der Westfälischen Eisenbahn gute Voraussetzungen. Von 1911 bis 1923 wurden die Hammer

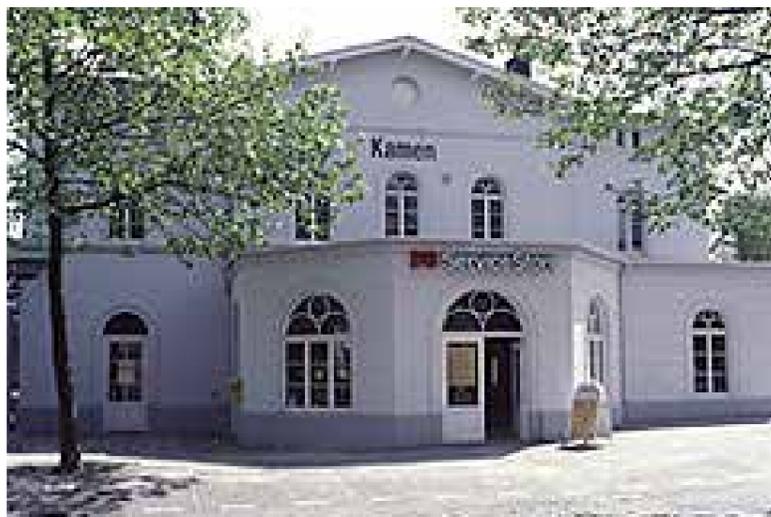
Bahnanlagen in großem Umfang aus- und umgebaut. Dabei entstand auch das heutige Bahnhofsgebäude, das am 15. Oktober 1920 aufgrund kriegsbedingter Verzögerungen in nun nicht mehr zeitgemäßer neobarocker Architektur dem Verkehr übergeben wurde.

Wie bei einem Schloss durchbrechen hohe Fenster und Okuli die Fassade. Über dem mächtigen Gesims erhebt sich ein umkränzttes Uhrzifferblatt, an das sich die überlebensgroßen Figuren eines Bergmanns und eines Drahtziehers lehnen, als Verweis auf die industrielle Prägung der Stadt.

Große Bedeutung für das Ruhrgebiet hatte der ab 1883 angelegte Rangierbahnhof. Nach den Umbaumaßnahmen zu Beginn der 1920er-Jahre zählte die Anlage mit 9,3 Kilometer Länge und bis zu 430 Metern Breite bei einer Gesamt-Gleislänge von 325 Kilometern und einer Kapazität von 10 500 Wagen pro Tag zu den größten ihrer Art in Europa. Noch 1974 wurden in Hamm insgesamt rund 1,9 Millionen Güterwagen zu neuen Zügen formiert. Heute werden große Teile der Gleisanlagen nicht mehr genutzt.

Kontakt & Infos

Bahnhof Hamm
Willy-Brandt-Platz
59065 Hamm



Bahnhof Kamen.
Foto: RIK/Budde

19 Bahnhof Kamen

Am 15. Mai 1847 wurde der Bahnhof in Kamen offiziell eingeweiht. Über ein festes Stationsgebäude verfügte er zu diesem Zeitpunkt allerdings noch nicht. Mit dessen Bau wurde erst nach der Streckeneröffnung der Köln-Mindener Eisenbahn bis nach Minden begonnen. 1854 wurde das Bahnhofsgebäude fertiggestellt, 1906 wurde es noch um eine Vorhalle erweitert.

Beim Bau der Köln-Mindener Eisenbahn hatten die betrieblich notwendigen Einrichtungen zunächst Priorität. Deshalb wurden viele Empfangsgebäude erst später fertiggestellt beziehungsweise durch endgültige Bauten ersetzt. Die hohen Erwartungen eines

mit dem Bau der Eisenbahn verbundenen wirtschaftlichen Aufschwungs erfüllten sich zwar nicht, aber dennoch gab die Errichtung des Bahnhofs der weiteren industriellen Entwicklung Kamens einen wichtigen Impuls. In der Nähe des Bahnhofs entstand 1865 das städtische Gaswerk, das von der Eisenbahn mit Kohlen versorgt wurde. 1868 wurde eine Gelb- und Eisengießerei in Bahnhofsnahe errichtet, es folgten metallverarbeitende Betriebe, Schuhfabriken, eine Molkerei und der Schlachthof. Die Zeche Monopol baute nach Beginn der Kohleförderung in den 1870er-Jahren für den Kohlen-beziehungsweise Materialtransport eine Verbindungsbahn zur Köln-Mindener Eisenbahn.

Bei der klassizistischen Formensprache des Baus ist der Einfluss der Schule Karl Friedrich Schinkels erkennbar. Er ist ein Musterbeispiel für die kleineren Stationsgebäude der Köln-Mindener Eisenbahn dieser Zeit. Das Bahnhofsgebäude besteht aus einem zweigeschossigen Mittelteil mit sieben Fensterachsen an der Gleisseite, wobei die Öffnungen rundbogig abschließen. An den Stirnseiten schließen kleinere Flügelbauten an. Zum Bahnhofsvorplatz hin springen die die mittleren drei Fensterachsen als übergiebelter Risalit hervor. Der ganze Bau ist mit einem Quaderputz versehen und besitzt das typisch flachgeneigte Satteldach. Das Empfangsgebäude in Kamen ist – außer dem in Minden – das einzige noch weitgehend erhaltene aus der Köln-Mindener Zeit.

TIPP

Das heutige Empfangsgebäude des Bahnhofs Dortmund-Kurl stammt von 1904. Er ist von außen fast unverändert erhalten und zeigt Anklänge an den Jugendstil. Die asymmetrische Fassade wird durch den Giebelrisaliten mit dem Haupteingang und den halbrunden Turmanbau gegliedert. Ein Relief auf dem Turm zeigt in einem Lorbeerkranz das geflügelte Rad als Sinnbild der Eisenbahn. Die eingeschossigen Anbauten, die abge-schrägten Seiten der Hauptfassade und die Walmdächer bewirken eine Staffelung des Baukörpers, was einen lebendigen Eindruck hervorruft.

Kontakt & Infos

Bahnhof Kamen
Am Bahnhof
59174 Kamen

20 Seseke-Brücke

Auf der fast 90 Kilometer langen Strecke Duisburg-Wanne-Dortmund-Hamm überquert die Köln-Mindener Eisenbahn in Kamen das Flüsschen Seseke mit Hilfe der sogenannten Fünf-Bogen-Brücke, die eine von 14 Brücken dieser Bahnlinie war. Die Brücke wurde 1846 eröffnet und gehört damit zu den ältesten noch in Betrieb befindlichen Eisenbahnbrücken Deutschlands.

Besonders in der Anfangszeit der Eisenbahnen, später aber auch bei Nebenbahnen, war man unter Kostengesichtspunkten gehalten, möglichst Trassierungen ohne größere Brücken oder Tunnel zu wählen. Durch diese Streckenführung ist die Köln-Mindener Eisenbahn eine Linie der kleinen Brücken geworden. Die damals gebauten Brücken knüpften an den Straßenbrückenbau an, bei dem Stein und Holz die bevorzugten Baumaterialien waren. Eiserne Brücken für Eisenbahnen waren damals noch technisches Neuland.

Als in Deutschland die ersten größeren Eisenbahnlinien gebaut wurden, zu denen auch die Köln-Mindener Eisenbahn zählte, war man der Meinung, dass nur Stein das geeignete Baumaterial sei. Holz wurde zu Recht als nicht dauerhaft, steife Eisen-, Ketten- oder Drahtbrücken wurden ebenfalls für ungeeignet gehalten. Während in England bereits seit Anfang der 1830er-Jahre eiserne Brücken beim Eisenbahnbau Verwendung fanden, wurde die erste renommierte Eisenbrückenbauanstalt im Bereich der Köln-Mindener Eisenbahn erst 1846 von Caspar Harkort in Wetter an der Ruhr gegründet.



Seseke-Brücke.
Foto: RIK/Budde

Dementsprechend wurde auch die Seseke-Brücke in Kamen aus Werkstein in einfacher, klassizistischer Formensprache erstellt. Die Überquerung des sumpfigen Seseke-Tals erforderte eine umfangreiche Pfahlgründung. Das Bauwerk hat fünf auf Pfeilern sitzende Gewölbe, welche die Form eines Kreissegmentbogens haben. Es handelt sich dabei um drei Strompfeiler und zwei Vorfluter. Die Pfeiler zeigen halbrunde Vorlagen, die mit einem Wulstprofil aus anderem Steinmaterial abgeschlossen sind. Trotz einiger technisch notwendiger Änderungen in der Folgezeit sind die ursprünglichen Konstruktionsmerkmale der Brücke noch gut erkennbar.

Kontakt & Infos

Seseke-Brücke
Henri-David-Straße/
Berliner Straße
59174 Kamen



Depot Immermannstraße. Foto: RIK/Walter

21 Depot Immermannstraße

Am 01.06.1881 fuhr die erste Dortmunder „Straßeneisenbahn“ vom Steinplatz am Rande der Innenstadt zum Fredenbaum. Betreiber der Pferdebahn war die Berliner Bauunternehmung Sönderop. Das neue Verkehrsmittel fand starken Zuspruch, so dass noch im gleichen Jahr drei weitere Strecken in Betrieb gingen. Bald wurden außer Pferden auch Dampftröser eingesetzt und schließlich 1894 bis 1896 das gesamte Netz auf elektrischen Betrieb umgestellt. 1906 übernahm die Stadt das Unternehmen, das bis dahin schon wiederholt den Besitzer gewechselt hatte. Neben den städtischen Straßenbahnen gab es im Raum Dortmund zu dieser Zeit noch die Hörder Kreisbahn sowie die Straßenbahn des Landkreises Dortmund. Im Jahr darauf entstand als Ersatz für den ersten Betriebshof am Fredenbaum eine neue Wagenhalle mit Bürogebäude an der Immermannstraße, die später um eine weitere Wagenhalle vergrößert wurde. Neben den Hallen errichtete der Dortmunder Architekt Karl Pinno 1914-1916 die neue Hauptwerkstatt der Straßenbahngesellschaft.

Im Zusammenhang mit den ersten Eingemeindungen hatten 1914 die städtischen Straßenbahnen die Landkreisbahn übernommen. Für den Wagenpark des vergrößerten Unternehmens, der damals 194 Triebwagen und 171 Beiwagen umfasste, stand nun eine zentrale Werkstatt zur Verfügung. Es handelt sich um ein Gebäude im neoklassizistischen Stil. Während der Betriebshof 1973 geschlossen wurde, blieb die Hauptwerkstatt bis 1996 in Betrieb. Seitdem sind alle Aufgaben im Betriebshof Dorstfeld zusammengefasst.

In der Immermannstraße hat die Kulturinitiative „Depot“ ein „Zentrum für Handwerk, Kunst, Medien und Nachbarschaft“ eingerichtet, das Theatergruppen, Ateliers und Handwerksbetriebe, Film-, Foto- und Tonstudios, ein Architekturbüro, ein Bildungszentrum und seit Oktober 2009 das „sweetSixteen-Kino“ vereint. Letzteres hat sich mit seinem qualitativ anspruchsvollen Filmprogramm überregional einen Namen gemacht - was jährlich wiederkehrende Programmpreise, unter anderem der Film- und Medienstiftung NRW und der Kulturstaatsministerin, belegen.

Glanzstück der verbliebenen Inneneinrichtung ist die Schiebebühne in der 87 Meter langen Montagehalle, mit der die Wagen in die Montagekabinen gefahren wurden. Für die neuen großen Straßenbahnzüge reichte die Schiebebühne allerdings nicht mehr aus. Sie wurden in einem Anbau am Ende der Halle repariert. Heute dient die Schiebebühne als zentrale Erschließungsachse des Kulturzentrums.

Kontakt & Infos

Depot e.V.
Immermannstraße 29
44147 Dortmund
www.depotdortmund.de



Straßenbahnen im Nahverkehrsmuseum Dortmund. Foto: RIK/Budde

22 Nahverkehrsmuseum Dortmund

Das Nahverkehrsmuseum Dortmund befindet sich seit 2001 in dem ehemaligen Lokbahnhof „Mooskamp“ der Ruhrkohle Bahn- und Hafenbetriebe. Bei diesem Projekt werden sozialpolitische Beschäftigungsmaßnahmen verknüpft mit der Schaffung einer musealen Kultur Einrichtung, die auch für private und betriebliche Feiern genutzt werden kann.

Der Fahrzeugpark des Museums umfasst eine beeindruckte Vielfalt von Fahrzeugen aus dem Bestand der Dortmunder Stadtwerke AG und ihrer Vorgängergesellschaften aus der Zeit von 1899 bis 1969.

Auf der ehemaligen Hoesch-Werksbahntrasse und Zechenbahngleisen wird zu besonderen Anlässen ein musealer Fahrbetrieb mit historischen Dortmunder Straßenbahnen, angetrieben mit Hilfe eines Generatorwagens zur Stromerzeugung, in Richtung Ellinghausen und zur benachbarten Kokerei Hansa durchgeführt.

Kontakt & Infos

Nahverkehrsmuseum Dortmund
Mooskamp 23
44359 Dortmund
www.bahnhof-mooskamp.de

23 Weichenbauhalle der ehemaligen Maschinenfabrik Deutschland

Wer beim Gang durch die Gartenbedarfs-Halle des Hornbachmarktes nach oben blickt, dem wird die eigenwillige Hallenkonstruktion auffallen. Zusammen mit der Fassade an der Bornstraße ist diese ehemalige Weichenbauhalle der letzte bauliche Rest der einst weltbekannten Maschinenfabrik Deutschland (MFD), deren Produkte vor allem auch im Eisenbahnbereich ein Begriff waren. 1872 von dem früheren Leiter des Maschinenwesens der Köln-Mindener Eisenbahn, Julius Weidtmann gegründet, spezialisierte sich das Unternehmen auf die Herstellung von Eisenbahnbedarf. Der Schwerpunkt der Produktion lag beim Weichenbau, dem Werkzeugmaschinenbau und dem allgemeinen Maschinenbau. Der Zusammenschluss mit dem großen Nachbarn Hoesch im Jahre 1911 beließ dem Unternehmen weitgehend seine Eigenständigkeit. Zur Produktionspalette des Unternehmens im Eisenbahnbereich gehörten neben Weichen auch Verladebrücken, Drehscheiben, Bekohlungsanlagen und nicht zu vergessen das „Deutschlandgerät“, ein bei Bahnen in aller Welt berühmt gewordener druckluft-hydraulischer Aufgleiser. Die 1923 entstandene Weichenbauhalle blieb als einziges Relikt



nach Aufgabe dieses Industriestandortes im Jahre 1995 erhalten. Es handelt sich um eine Eisenschwerkstruktur mit einer Ziegelausfachung, auf die im Zuge der Umnutzung verzichtet wurde. Die konstruktive Besonderheit besteht in der vom mittleren Dachbinder mit einer Spannweite von 14,45 Metern abgehängten Kranbahn, die für eine Traglast von 3,5 Tonnen ausgelegt war. Die mittlere Kranlaufbahn ist dabei an untereinander kreuzverbundenen Hängesäulen an den Bindern der Dachkonstruktion aufgehängt. Quer zur Kranbahn bewegten sich ursprünglich vier Laufkräne, die zum Quertransport der Schienen dienten. Durch diese besondere Konstruktionsart konnte man eine stützenfreie Halle von 30 Metern Breite bauen, die für den Weichenbau mit seinen großflächigen Anforderungen besonders geeignet war.

Kontakt & Infos

Hornbach Gartenmarkt
Borsigstraße 20-22
44145 Dortmund



Hauptbahnhof
Dortmund. Foto:
RIK/Budde

24 Hauptbahnhof Dortmund

Das Eisenbahnzeitalter begann in Dortmund am 15. Mai 1847, als die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft ihren Bahnhof ganz in der Nähe des heutigen Hauptbahnhofs eröffnete. Durch Zahlung von 9000 Talern und der kostenfreien zur Verfügung Stellung von 68 Morgen Land war es Dortmund gelungen, die Köln-Mindener Strecke zu einem Umweg gegenüber der ursprünglich geplanten geraden Linienführung über Lünen zu bewegen. Zwei Jahre später schloss die Bergisch-Märkische Eisenbahn Gesellschaft (BME) ihre von Elberfeld über Hagen und Witten kommende Stammstrecke in Dortmund an die Köln-Mindener Bahn an. 1855 wurde von der BME die Strecke nach Soest und 1860/62 die heutige Ruhrgebietsmagistrale Richtung Bochum, Essen und Duisburg/Oberhausen eröffnet. In den Gründerjahren legten weitere Bahngesellschaften wie die Rheinische und die Westfälische Eisenbahn sowie die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn ihre Gleise in Richtung Dortmund, erhielten aber keinen Anschluss an den bestehenden Bahnhof. Nach der Verstaatlichung der Eisenbahnen ab 1880 wurden daher mehrere Verbindungsstrecken im Raum Dortmund gebaut, welche die Dominanz des Hauptbahnhofs weiter stärkten. Das

starke Bevölkerungswachstum mit entsprechendem Verkehrszuwachs im Personenverkehr ließen Dortmund zum bedeutendsten Bahnknotenpunkt des Ruhrgebiets werden.

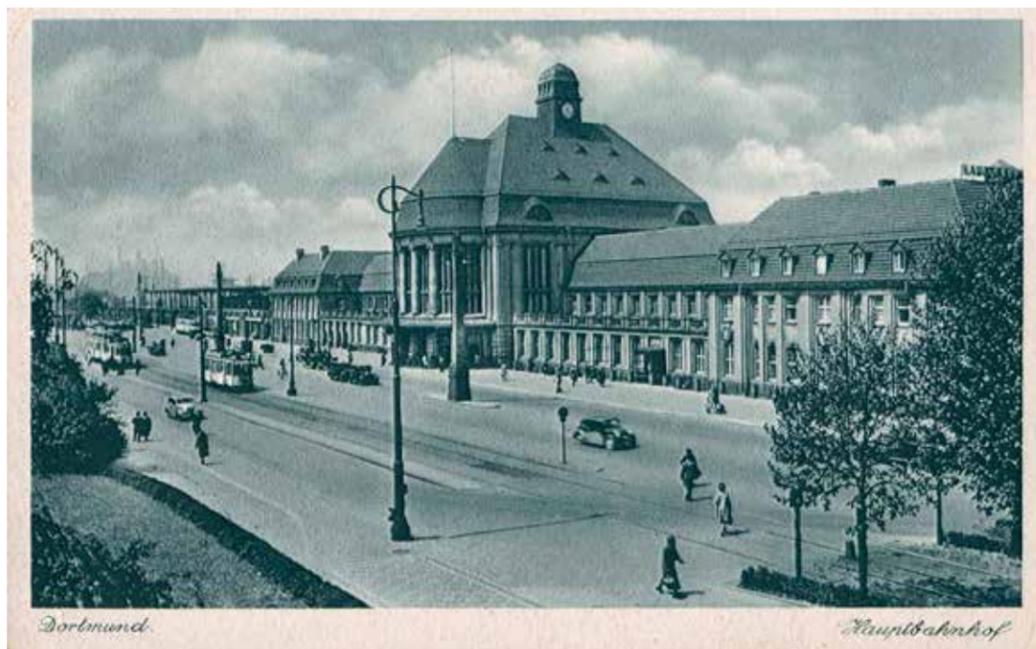
Nicht nur die nach Dortmund führenden Eisenbahnstrecken, sondern auch der Hauptbahnhof selbst entsprachen Anfang des 20. Jahrhunderts nicht mehr den Anforderungen.

Das ursprüngliche Empfangsgebäude in Insellage zwischen den Gleisen der Köln-Mindener und der Bergisch Märkischen Strecke, mit Zufahrt vom Burgtor, wurde 1910 durch einen repräsentativen Neubau ersetzt und am 12. Dezember eingeweiht. Der von Regierungs- und Baurat Hüter entworfene Bau war mit seinen 136 Metern Länge und dem hohen Mansarddach prachtvoll und wirkte trotz seiner gewaltigen Größe harmonisch.

Kontakt & Infos

Hauptbahnhof Dortmund
Königswall 15
44137 Dortmund

Hauptbahnhof Dortmund,
historische Ansicht
um 1930. Foto:
DGEG-Archiv



Parallel dazu war seit 1904 ein Umbau der Dortmunder Bahnanlagen erfolgt, der insbesondere auch die Höherlegung der Gleise zur Beseitigung der Bahnübergänge beinhaltete.

Im Zweiten Weltkrieg war Dortmund seit 1943 mehrfach das Ziel alliierter Luftangriffe, wobei am 06. Oktober 1944 der Hauptbahnhof nahezu vollständig zerstört wurde. Erst im Frühjahr 1946 konnte man mit werktäglich 106 Zügen ansatzweise wieder von einem geregelten Zugverkehr sprechen, der allerdings durch zerstörte Stellwerke und Brücken in erheblichem Maße behindert war. Nach Behebung der Schäden an der betriebsnotwendigen Infrastruktur konnte später wieder an die Wiedererrichtung des Empfangsgebäudes gedacht werden. Die Deutsche Bundesbahn erstellte 1951/1952 einen schlichten Neubau, der eher als Provisorium gedacht war, aber in seinen wesentlichen Elementen trotz mehrfacher Umbauten und Modernisierungen bis heute überdauert hat. Anfang der 1960er-Jahre erhielt die Schalterhalle Glas-Motivfenster der ehemaligen Dortmunder Arbeitswelt.

2011 wurde die Halle nach grundlegender Sanierung wiedereröffnet, während die übrigen Bereiche des Bahnhofs weiterhin ein erhebliches Investitionsdefizit aufweisen. Zuvor waren zwei Projekte einer Bahnhofsoberbauung in gigantischen Dimensionen („UFO“ 1998 und „3do“ 2001) gescheitert.

Meilensteine der Nachkriegsgeschichte des Hauptbahnhofes waren die Aufnahme des elektrischen Betriebes 1957 zunächst im Ruhrschnellverkehr, ab 1959 auch im Fernverkehr, die Einführung der Intercityzüge ab 1971 und der ICE-Züge ab 1991 mit Dortmund als Knotenbahnhof und die Verlängerung der S-Bahn nach Dortmund 1983.

Der Dortmunder Hauptbahnhof zählt heute zu den bedeutendsten Knotenpunkten im Netz der Deutschen Bahn und weist mit 130 Tausend Reisenden täglich innerhalb des Ruhrgebiets nach dem Essener Hauptbahnhof das höchste Fahrgastaufkommen auf. Auf 16 Gleisen bedienen täglich rund 110 Fernverkehrszüge, 350 Regionalzüge und 160 S-Bahnzüge den Bahnhof.



Brücke Ostermarsch. Foto:
RIK/Budde

25 Dortmunder Eisenbahnbrücken-Ensemble

Nach der Eröffnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn im Jahre 1849, die in Dortmund auf die zwei Jahre zuvor fertig gestellte Köln-Mindener Eisenbahn traf, entwickelte sich die Stadt zum ersten Eisenbahnknotenpunkt des aufstrebenden Industriereviere und trug zu ihrem raschen wirtschaftlichen Aufschwung bei. An den Bahnlinien ließen sich zahlreiche Industrieunternehmen nieder. Dortmund besaß in den 1880er-Jahren das dichteste Eisenbahnnetz im Ruhrgebiet. Zu den Strecken des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs kamen die Anschlussbahnen der Zechen und großen Industriebetriebe. Doch mit der räumlichen Ausdehnung der Stadt, dem hohen Bevölkerungswachstum und dem steigenden Verkehrsaufkommen erwies sich die Eisenbahn auch immer mehr als innerstädtisches Verkehrshindernis. Besonders betroffen war der Verkehr zwischen der Innenstadt und den schnell wachsenden nördlichen Stadtvierteln. Dazwischen lagen die Gleisanlagen der Köln-Mindener- und Bergisch-Märkischen Eisenbahn. An den Übergängen kam es immer wieder zu langen Wartezeiten.

1895 ergab eine Verkehrszählung, dass an drei Tagen die Bahnschranken in 16 Stunden

den etwa 11 Stunden geschlossen waren. Viele Arbeiter kamen auf Grund der Wartezeiten zu spät zur Arbeit und mussten dafür Lohnabzüge in Kauf nehmen. Es dauerte noch acht Jahre, bis sich Stadt und Bahndirektion auf die Einzelheiten einigen konnten. Am 12.12.1910 war es dann so weit: Mit der Einweihung des neuen Hauptbahnhofes und der gleichzeitigen Verlegung der Zulaufstrecken in Dammlage hatte auch das „Eisenbahnelend“ ein Ende.

Die Unionstraße wird südlich von der ehemaligen Bergisch-Märkischen Eisenbahn und nördlich von der früheren Köln-Mindener

Kontakt & Infos

Brückenensemble Unionstraße
44135 Dortmund

Brückenensemble Oestermarsch
Oestermarsch / Gronastraße
44137 Dortmund

Doppelbrücke Weissenburger Straße
Weissenburger Straße /
Oesterholzstraße
44145 Dortmund



Brücke Weiß-
enburgerstraße.
Foto: RIK/Budde

Eisenbahn überquert. Die beiden Brückenkomplexe wurden 1910/1911 erbaut und bestehen aus sieben beziehungsweise fünf Einzelbrücken, die jeweils zu einer Brücke zusammengefasst sind. Da die Bahndämme in der Stadt möglichst niedrig gehalten werden sollten, musste beim Brückenbau eine Konstruktion gewählt werden, die dennoch die erforderliche Durchfahrthöhe gewährleistete. Das Bogenfachwerk mit Zugband erfüllte diese Anforderung, da der Brückenträger in der Straßenmitte entsprechend schmal ausgeführt werden konnte. Am Bau der Brücken über die Unionstraße waren alle drei großen Dortmunder Stahlbauunternehmen beteiligt: August Klönne, C.H. Jucho und Dortmunder Union Brückenbau. Eine eingleisige Metallbrücke im nördlichen und eine ältere sowie eine moderne Betonbrücke im südlichen Bereich vervollständigen das Ensemble, das Brückenbauwerke unterschiedlicher Konstruktion und Entstehungszeit vereinigt.

Nördlich der Dortmunder Innenstadt gibt es weitere Brückenensembles:

Ein besonders beeindruckendes befindet sich an der Gronaustr./Oestermarsch, zwischen Innenstadt und Borsigplatz. Auf Straßenniveau verkehrt hier die Stadtbahn-Linie

U44 zur Westfalenhütte. Darüber befindet sich ein doppelstöckiges Brückenbauwerk. Die untere Brücken-Ebene wird von Zügen der Strecke Dortmund Hbf. - Lünen - Münster beziehungsweise Gronau befahren. Die Fachwerk-Brücke wurde 1895 von der Firma August Klönne erbaut. Es ist eine komplett vernietete schiefe Brücke mit einem mittig angeordneten Längsträger und zwei biegesteifen Rahmen als Verstärkung in den Obergurten. Die darüber liegende Stahlträger-Brücke trug früher die Gleise der Strecke Dortmund Ost - Dortmund-Eving. Diese Strecke ist inzwischen stillgelegt; sie war Ausgangspunkt der bis 1905 privaten Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Eine weitere interessante Brückenkonstruktion bilden die Brücken der Köln-Mindener Strecke östlich des Hauptbahnhofs über die Weißenburger Straße/Oesterholzstraße. Die südliche Vollwandrahmenbrücke ohne Zugband wurde 1937 von der Firma Klönne gebaut, die unmittelbar nördlich anschließende Fachwerkbrücke von 1908 stammt von C.H. Jucho. In unmittelbarer Nähe befinden sich auch ihre Produktionsstätten: Die Areale der ehemaligen Stahlbau-Weltfirmen „August Klönne“ (Weißenburger Str. 75) und „C.H. Jucho“ (Weißenburger Str. 73).

26 Dortmund Betriebsbahnhof

Die früheren Privatbahnen, die ab 1847 Dortmund zum herausragenden Eisenbahnknotenpunkt des Ruhrgebiets machten, hatten nicht nur eigene Bahnhöfe, sondern unterhielten selbstverständlich auch eigene Betriebswerke, die den Bahnhöfen angegliedert waren. Nach der Verstaatlichung der Eisenbahnen wurden die Werkstattanlagen des Bahnhofs Dortmund Süd zum Betriebswerk Dortmund Süd zusammengefasst, aus den Werkstätten der Köln-Mindener- und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ging nach der Verstaatlichung das Betriebswerk Dortmund Hbf hervor.

Wegen des gestiegenen Verkehrsaufkommens wurde 1936 die Aufgabe dieses Betriebswerks zugunsten einer kompletten Neuanlage in Körne nördlich des gerade eröffneten neuen Abstellbahnhofs beschlossen. Die Baumaßnahmen auf dem „Spähenfelde“ umfassten Lokbehandlungsanlagen, eine Lokhalle mit anschließendem Verwaltungstrakt, Kesselhaus für Heizung und Warmwasserversorgung. Weithin sichtbares Wahrzeichen des Bws ist das 37 Meter hohe Hochhaus mit Übernachtungsräumen und Dienstwohnungen sowie einem im oberen Teil integrierten, 1000 Kubikmeter fassenden, Wasserbehälter. Mitten im Zweiten Weltkrieg nahm 1943 das Betriebswerk Dortmund Bbf („Spähenfelde“) seine Arbeit auf. Zwar wurden die Anlagen im Krieg durch Bomben beschädigt, doch konnten sie in relativ kurzer Zeit wieder instandgesetzt werden. Nach der Elektrifizierung der Strecke Düsseldorf-Hamm im Jahre



Dortmund Betriebsbahnhof.
Foto: RIK/Budde

1957 wurden von hier die ersten elektrischen Triebwagen ET 30 eingesetzt, später stellten die Elloks der Baureihen 110, 140 und 143 den größten Anteil der hier beheimateten Lokomotiven. Seit 1982 erfolgten hier Einsatz und Wartung aller Lokomotiven im Dortmunder Raum. Mittlerweile sind das ehemalige Bw und das Bww Standorte der DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH sowie der DB Fernverkehr AG. Neben den Elektroloks und Dieseltriebwagen des Regionalverkehrs und den Reisezugwagen des Fernverkehrs werden seit Ende 2002 in einer neu errichteten, 250 Meter langen Halle auch die ICE3-Hochgeschwindigkeitszüge gewartet.

Kontakt & Infos

DB Regio NRW, Werkstatt Dortmund Bbf
DB Fernverkehr AG, Werk Dortmund-Spähenfelde.
Wasserturm
Werkmeisterstraße 65
44145 Dortmund

27 Wasserturm Dortmund Südbahnhof

Der Wasserhochbehälter am ehemaligen Bahnbetriebswerk Dortmund-Süd wurde 1923-27 von der Reichsbahn errichtet. Bis Ende der 1950er-Jahre versorgte er die Dampflokomotiven mit Kesselspeisewasser, das dem öffentlichen Netz entnommen wurde. Der Speicher besteht aus zwei Betonbecken mit einem Gesamtfassungsvermögen von 800 Kubikmetern und nimmt das obere Drittel des 43 Meter hohen Gebäudes ein. Im Erdgeschoss waren ursprünglich Ladenlokale untergebracht, während die sieben Obergeschosse Sozialräume für Eisenbahner enthielten. Neben Umkleide-, Wasch- und Aufenthaltsräumen befanden sich hier auch eine Badeanstalt und Übernachtungsmöglichkeiten für Zugpersonal, Bahnbetriebs- und Werkstättenarbeiter.



Wasserturm Dortmund Südbahnhof.
Foto: RIK/Budde

Hinter der Ziegelsteinfassade verbirgt sich ein Stahlbeton-Skelettbau. Die umlaufenden Gesimse dienen lediglich zur Zierde. Sie gliedern das massive Gebäude und bewirken im Zusammenspiel mit den breiten Sprossenfenstern eine horizontale Ausrichtung, die der vertikalen Dynamik des Turmbaus entgegenwirkt. Der Anbau war früher ein Geschoss höher und trug ein Satteldach.

Mit dem Wasserturm schufen die Architekten H. Lehmann und M. Venner von der Bauabteilung der Reichsbahndirektion Essen ein Bauwerk im expressionistischen Stil. Gegenüber befand sich der Dortmun-

der Südbahnhof. An der Seite zur Kronprinzenstraße erinnert eine Gedenktafel an die jüdischen Bürger Dortmunds, die vom Südbahnhof aus in die Vernichtungslager des NS-Regimes deportiert wurden.

Nachdem der Wasserturm längere Zeit leer gestanden hatte, wurde das Gebäude von einem privaten Investor behutsam saniert und mit einer neuen Nutzung aus Einzelhandel und Büros versehen. Der ehemalige Wasserbehälter im oberen Drittel bietet Platz für Kunstausstellungen, Präsentationen und Konzerte.

Kontakt & Infos

Wasserturm Dortmund
Südbahnhof
Heiliger Weg 60
44135 Dortmund



Zeche Zollern.
Foto: RIK/
Staudinger

28 Zeche Zollern

Die berühmte Musterzeche beherbergt die Zentrale des LWL-Industriemuseums und ist 1999 als Museum für Sozial- und Kulturgeschichte des Ruhrbergbaus eröffnet worden. Seit vielen Jahren ist die Zeche außerdem als Forum für Kunst und Kultur aller Sparten etabliert.

Architektonisch mit großem Aufwand im Stil der Zeit gestaltet und ausgestattet mit modernster Technik galt die Zeche als repräsentatives Vorzeigebauwerk der Gelsenkirchener Bergwerks Aktien-Gesellschaft, damals eine der beiden bedeutendsten Zechengesellschaften des Reviers. Bekannt ist vor allem die jüngst restaurierte Maschinenhalle mit ihrem Jugendstilportal und der ersten großen elektrischen Hauptschacht-Fördermaschinen im Steinkohlen-Bergbau.

Bereits 1955 war die Förderung an diesem Standort eingestellt worden, 1966 erfolgte die endgültige Stilllegung. Für die museale Präsentation hat das LWL-Industriemuseum ein regelrechtes Zechenbahnmuseum eingerichtet: einen typischen Zechenbahnhof mit Lokschuppen und Behandlungsanlagen. Zum weiteren Ausbau gehören Drehscheibe (zum Anschluss des ehemaligen Kesselhauses, der heutigen Restaurierungswerkstatt für historische Maschinen) und künftig eine Schiebebühne an den Verlade-

gleisen der Schachthalle. Seit 1985 werden am Standort Zollern Eisenbahnfahrzeuge gesammelt, die später auch an den anderen Standorten des Industriemuseums gezeigt werden. Die Sammlung konzentriert sich auf industrietypische Fahrzeuge (Loks, Güterwagen, Sonderfahrzeuge) vor allem aus dem Montanbereich. Das Museum erforscht und dokumentiert den Themenbereich „Kohletransport/ Zechenbahnen“.

Typische Zechenbahn-Dampflok sind die „Anna VI“ (ein schwerer Krupp-Vierkupppler von 1940), die ursprünglich auf der benachbarten Zeche Lothringen im Einsatz war und der Typ „Victor“ der Düsseldorfer Lokomotivfabrik Hohenzollern. Das Zechengelände wird durch einen Grubenbahn-Rundkurs mit 600 Millimeter Spurweite um die große Maschinenhalle erschlossen, auf dem zu besonderen Gelegenheiten Fahrten für Besucher stattfinden.

Kontakt & Infos

LWL-Industriemuseum
Zeche Zollern
Grubenweg 5
44388 Dortmund
<https://zeche-zollern.lwl.org/de/>



Die Zeche Zollern ist ein Ankerpunkt auf der Route Industriekultur. Foto: RIK/Staudinger

29 Bahnhof Herne

Das Eisenbahnzeitalter in Herne begann am 15.05.1847 mit Eröffnung des Teilstücks Duisburg - Hamm der Köln-Mindener Eisenbahn. Die Station hieß damals „Herne-Bochum“ nach der nächstgelegenen größeren Stadt, die selbst noch 14 Jahre auf einen direkten Bahnanschluss warten musste. In kurzer Zeit folgten mehrere Zechengründungen mit Anschluss an den Bahnhof Herne, unter anderem Shamrock, Mont Cenis, Friedrich der Große und Von der Heydt. Auf der Grundlage von Kohle und Maschinenbau entwickelte sich das Dorf Herne in wenigen Jahren zur Industriegemeinde. Während der schnell anwachsende Kohlenumschlag bald zur Überlastung des Güterbahnhofs führte, blieb der Personenverkehr zunächst auf den Nahverkehr beschränkt.

1914 konnte das neue Stationsgebäude im „Reformstil“ eröffnet werden. Durch die Anordnung der Gebäudeblöcke werden sowohl die Schmal- als auch die Längsseite betont. Allerdings kam keine Bebauung des Bahnhofsvorplatzes zustande, die dem Empfangsgebäude entsprechen könnte. Lediglich durch die Arkaden zwischen Unterführung und Empfangsgebäude entstand eine Anbindung

Bahnhof Herne.
Foto: RIK/Budde



zur Bahnhofstraße. 1953 wurde die Stirnseite des Empfangsgebäudes mit einem Glasfenster des Herner Künstlers Jupp Gesing versehen, das Motive aus dem Ruhrgebiet darstellt. Nachdem die Empfangshalle in den 1970er-Jahren eine Neugestaltung im Zeitgeschmack erfahren hatte, konnte im Rahmen der Internationalen Bauausstellung IBA Emscherpark in den 1990er-Jahren auch eine städtebauliche Erneuerung von Bahnhöfen an der Köln-Mindener Eisenbahn vorgenommen werden. Hierbei wurde auch der Bahnhof Herne denkmalgerecht wiederhergestellt. Dazu gehörten die ursprüngliche Klinkerfassade und die Bahnhofshalle mit Kuppel und Glasfenster.

Kontakt & Infos

Bahnhof Herne
Bahnhofsplatz
44629 Herne

30 Hauptbahnhof Wanne-Eickel

Die Bahnhofsgaststätte sei eine „Goldgrube“ gewesen, erinnerte sich Heinz Rühmann an Äußerungen seines Vaters, allein von den Spielautomaten habe die Familie, die bis 1913 die Gaststätte gepachtet hatte, leben können. „Auch muss die Küche meiner Mutter hervorragend gewesen sein, denn es gehörte zum guten Ton, Samstagabend oder Sonntagmittag zum Essen zu Rühmanns in die Bahnhofsgaststätte zu gehen.“

Der Vorläufer des Bahnhofs Wanne-Eickel war der Übergabebahnhof der Zeche Pluto, die 1861 einen Gleisanschluss an die Köln-Mindener Eisenbahn erhalten hatte. Da der Bahnhof Herne mit den zunehmenden Kohlentransporten überlastet war, errichtete die Bahngesellschaft hier ab 1867 eine neue Bahnhofsanlage, zunächst jedoch nur für den Güterverkehr. Als die Gemeinden Bickern und Eickel sich nicht auf einen Namen einigen konnten, griff die Bahnverwaltung auf die Flurbezeichnung „Wanne“ zurück. Nach dem Bahnhof erhielt 1875 auch das neue Amt seinen Namen, das aus den Gemeinden Bickern, Crange, Holsterhausen und Röhlinghausen gebildet wurde. Mit der Eröffnung der Zweigbahn Haltern - Wanne der Hamburg-Venloer Eisenbahn entwickelte sich der Bahnhof Wanne zu einem wichtigen Knotenpunkt. 1872 wurde der Personenverkehr aufgenommen. Das wachsende Verkehrsaufkommen veranlasste in den 1880er-Jahren die Anlage eines großen Rangierbahnhofs und eines Bahnbetriebswerks für die Unterhaltung der Lokomotiven. Zwischen 1909 und 1913 wurde der gesamte

Bahnhofsbereich einschließlich des Betriebswerkes umgebaut und vergrößert. Die Gleise wurden höher gelegt, eine Unterführung ersetzte den niveaugleichen Bahnübergang und beseitigte damit ein Hindernis für den Straßenverkehr, und an Stelle des alten Inselbahnhofs zwischen den Gleisen entstand ein neues Empfangsgebäude. Es ist im Stil der Reformarchitektur gehalten, die in Abgrenzung zum Historismus ein „klares“, zweckbetontes Bauen vertrat. Der Bau wurde auf eine großstädtische Wirkung hin angelegt und gab damit den Ambitionen der aufstrebenden Gemeinde Ausdruck. Mit Bildung der Stadt Wanne-Eickel wurde er 1926 zum Hauptbahnhof. Nach Kriegszerstörungen und Wiederaufbau erlebte die Eisenbahn in den 1950er-Jahren einen neuen Aufschwung.

Der Verschiebebahnhof zählte mit mehr als 70 parallelen Gleisen und einer Länge von vier Kilometern zu den größten des Ruhrgebietes. Im Betriebswerk waren bis zu 123 Dampflokomotiven beheimatet: Wanne-Eickel galt als „Stadt der 1.000 Züge“. Bedeutend war auch die heute stillgelegte Stückgut-Umladehalle, an der 352 Güterwagen gleichzeitig beladen werden konnten. In den 1960er-Jahren ließ die Motorisierungswelle den Personenverkehr der Eisenbahn zurückgehen, während das „Zechensterben“ den Güterverkehr traf. Der Rangierbahnhof wurde in mehreren Stufen geschlossen, das Betriebswerk 1981 stillgelegt.

Hauptbahnhof
Wanne-Eickel.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Hauptbahnhof Wanne-Eickel
Heinz-Rühmann-Platz
44649 Herne

Die Wiedereröffnung des Heimatmuseums wurde 2017 groß gefeiert. Foto: Thomas Schmidt / Stadt Herne



31 Heimatmuseum Unser Fritz

Jahrelang führte das Heimatmuseum Wanne-Eickel ein beschauliches Dasein im Schatten des Rhein-Herne-Kanals und wurde sogar als „Museum eines Museums“ verspottet. Mit der im April 2017 neu eröffneten Dauerausstellung „Herzkammer“ hat sich das Haus als Standort des Emschertal-Museums neu erfunden. Und das in jeder Hinsicht.

Begrüßt werden die Besucher gleich zu Beginn von „Gisela“, der Betonskulptur des Bochumer Künstlers Olaf Kuhoff, die mit Lockenwicklern und Kissen aus einem Fenster lehnt. Unweigerlich befindet man sich im tiefsten Ruhrgebiet und damit in der illustren Geschichte der Emscherstädte

Herne und Wanne-Eickel, deren Geschichte hier von 1890 bis 1980 erzählt wird.

Herausragende Exponate der Ausstellung sind ein „Klassenzimmer“ aus der Zeit um 1910, eine pittoreske Jugendstil-Drogerie, ein rekonstruierter Bergbaustollen sowie eine Kneipen-Szenerie. Die 1970er-Jahre überraschen mit einem „Bonanza-Fahrrad“ nebst obligatorischem Fuchsschwanz, präsentieren den Herner Schlagersänger Jürgen Marcus und lassen auch nicht den größten Steuerskandal in der Geschichte der Bundesrepublik unerwähnt: das Wanne-Eickeler Unternehmen von Erhard Goldbach mit seiner Ankündigung, das billigste Benzin aller Zeiten anbieten zu wollen.

Auf dem Hof erwartet die Besucher eine klassische Trinkhalle mit der winkenden Glücksgöttin „Fortuna“ auf dem Dach. Und wer möchte, kann das Museum zum Ausgangspunkt eines Stadtteilspazierganges machen: Mit dem Rhein-Herne-Kanal, dem noch erhaltenen Mala-kowturm der Zeche Unser Fritz 1/4 und seinem Umfeld mit Zechen-Kasino und Arbeiterhäusern sowie der Künstlerzeche Unser Fritz bietet sich der Stadtteil geradezu als Lern- und Erlebnisraum zum Thema Ruhrgebiets-Geschichte an.

Kontakt & Infos

Heimatmuseum Unser Fritz
Unser-Fritz-Straße 108
44653 Herne
www.herne.de/Kultur-und-Freizeit/Museen/Emschertal-Museum/Heimatmuseum-Unser-Fritz/



Eine „Jumbo“-Lokomotive der Baureihe 44 im Bahnbetriebswerk, 1976 Foto: Richard Schulz, Herford

32 Bahnbetriebswerk Gelsenkirchen-Bismarck

Für den Abtransport von Kohle und die Versorgung der Zechen mit Grubenholz wurde 1876 durch die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft eine zunächst ausschließlich dem Güterverkehr dienende Eisenbahnstrecke von Herne nach Gelsenkirchen-Schalke angelegt. Die Linie führte über das spätere Wanne-Eickel an der Zeche Unser Fritz vorbei nach Gelsenkirchen-Bismarck, wo Anschlussverbindungen zu den zahlreichen Schächten der Zeche Graf Bismarck bestanden. In Bismarck entstand ein großer Sammelbahnhof, der ab 1880 auch für den Personenverkehr genutzt wurde. Auf der südlichen Seite des Gleisfeldes war für die Dampflok-Unterhaltung und deren Einsatz eine kleine Lokomotivwerkstatt errichtet worden.

Allmählich entwickelte sich der Bahnhof Bismarck zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt. Deshalb beschloss die Reichsbahn Anfang der 1920er-Jahre den Bau eines neuen Verschiebebahnhofs und eines Bahnbetriebswerks mit 16-ständigem Ringlokschuppen. 1928 konnte das Bahnbetriebswerk seiner Bestimmung übergeben werden, der Bahnhof wurde erst 1934 fertiggestellt. Er fiel später dem Bau der Autobahn A 42 zum Opfer.

Vor allem die großen Dampflok-omotiven der Baureihen 44 und 50 prägten das Bild

des Betriebswerks. Trotz zunehmender Elektrifizierung und dem Einsatz von Diesellokomotiven ab Mitte der 1960er-Jahre konnten sich die schweren Dreizylinderlokomotiven der Baureihe 44 („Jumbo“) noch bis 1977 in Bismarck halten. Als der Dampfbetrieb endgültig aufgegeben wurde, verlor das Betriebswerk zunehmend an Bedeutung. 1982 wurde es als selbstständige Dienststelle aufgelöst und bis zur endgültigen Stilllegung im Jahr 1988 dem Betriebswerk Oberhausen-Osterfeld angegliedert.

Als eine der letzten fast vollständig erhaltenen Einrichtungen dieser Art im Ruhrgebiet konnte das Bahnbetriebswerk mit Ringlokschuppen, Drehscheibe und den verbliebenen Gleisanlagen vor dem Abriss bewahrt werden. Es steht heute unter Denkmalschutz. Der 1992 gegründete Förderverein „Freunde des Bahnbetriebswerks Bismarck“ bemüht sich um eine Nutzung der Anlagen als „Aktiv- und Erlebnis-Bahnpark“.

Kontakt & Infos

Bahnbetriebswerk
Gelsenkirchen-Bismarck
Bleckstraße 2a
Einfahrt Grimbergstraße 2
45889 Gelsenkirchen

Freunde des Bahnbetriebswerks Bismarck
Förderverein e.V. Gelsenkirchen
www.bahnwerk-bismarck.de

Bahnhofsvorplatz
Gelsenkirchen.
Historische An-
sicht um 1960.
DGEG-Archiv



33 Hauptbahnhof Gelsenkirchen

Das Eisenbahnzeitalter begann in Gelsenkirchen am 15. Mai 1847, als die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft ihren Bahnhof am Standort des heutigen Hauptbahnhofs eröffnete. Damals hatte Gelsenkirchen gerade einmal 600 Einwohner und gehörte zum Amt Wattenscheid. 1872 erreichte auch die Rheinische Eisenbahn Gelsenkirchen mit einer Stichstrecke von Essen-Kray aus. Der Hauptbahnhof wurde seither zwei Mal grundlegend neu gebaut. Wegen des zunehmenden

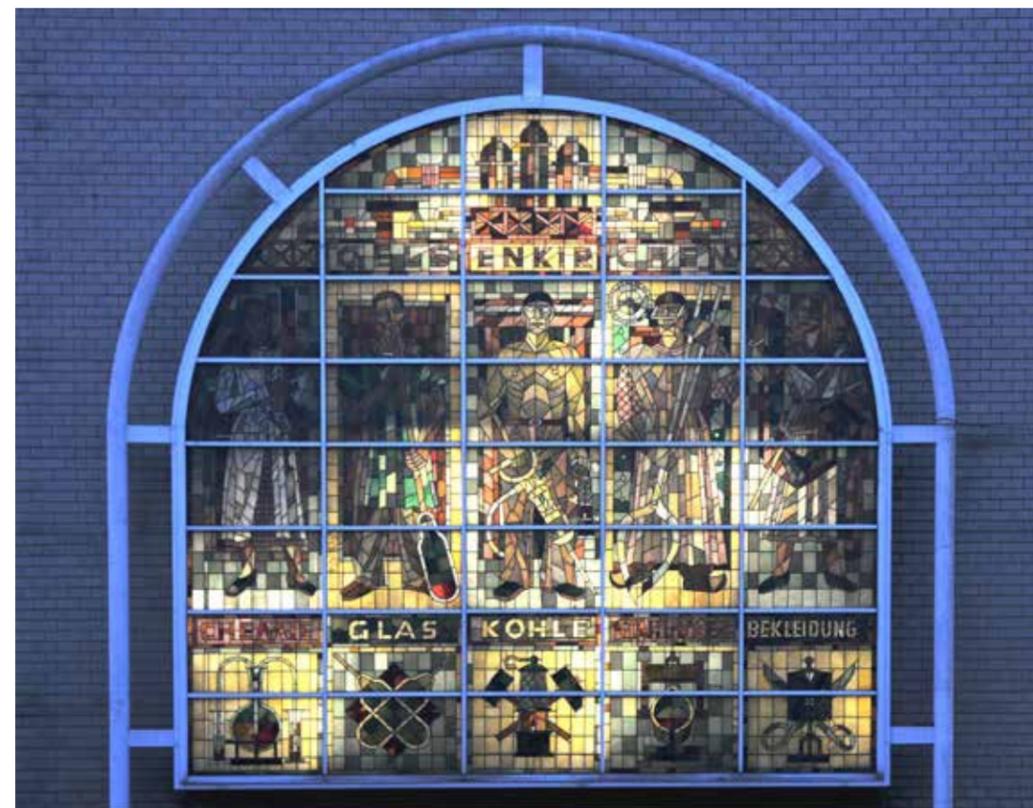
Güterverkehrs und der Siedlungsentwicklung der Stadt mussten die Bahnanlagen nach der Jahrhundertwende umgestaltet werden.

Zur Eröffnung des neuen Bahnhofsgebäudes am 28. September 1904 erklärte der Präsident der Direktion Essen: „Es war der schwierigste Bahnbau, den die königliche Eisenbahndirektion je ausgeführt hat“. Architektonische Merkmale des Gebäudes waren die seitlichen Zwerchgiebel mit den Bogenfenstern, die die Bahnhofshalle im hinteren Teil gut ausleuchten sollten. Der zur Seite gestellte Turm war ein Zugeständnis an den Baustil der Neorenaissance. Am Hauptgiebel zeigten sich über dem großen Bogenfenster Anklänge an den Jugendstil. Zusammen mit dem heute noch bestehenden ehemaligen Postamt und den benachbarten Wohngebäuden der Gründerzeit soll das Bahnhofsgebäude in Form und Anlage einmalig gewesen sein. Es war die Zierde der Stadt und wurde auf zahllosen Ansichtskartenmotiven verewigt. 1907 erhielt der Bahnhof Gelsenkirchen die Bezeichnung „Hauptbahnhof“.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Großstadt Gelsenkirchen durch schwere Luftangriffe getroffen, doch der Bahnhof kam mit nur

Kontakt & Infos

Hauptbahnhof Gelsenkirchen
Bahnhofsvorplatz 10
45879 Gelsenkirchen



Ehemaliges
Bahnhofsfenster.
Foto: RIK/Budde

geringen Schäden davon. Die 1950er- und 1960er-Jahre waren durch bescheidene Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen der Bundesbahn geprägt. 1961 wurde der elektrische Zugbetrieb zwischen Oberhausen und Dortmund aufgenommen, 1962 folgte die Strecke von Essen nach Gelsenkirchen. Hochwertiger Fernverkehr fand und findet nur sporadisch im Gelsenkirchener Hauptbahnhof statt.

In den 1970er-Jahren wurden im Zuge des Stadtbahnbaus und der umfassenden Erneuerung der Gelsenkirchener Innenstadt die Bahnanlagen vollständig umgestaltet. Bereits 1974 hatte die Bundesbahn die bestehenden Bahnsteige abgebrochen und drei neue gebaut. Danach wurde das Empfangsgebäude beseitigt. Der Neubau, bei dem die Schalterhalle unter die Gleise gelegt und mit der darunter Verlaufenden U-Straßenbahn verbunden ist, wurde 1982/83 errichtet. Vom alten Bahnhof von 1904 konnten am Südausgang einzelne Teile der Fassade

als Wandschmuck eingebaut werden. Das 1949 vom Gelsenkirchener Künstler Franz Marten geschaffene große Glasfenster „Die fünf Säulen der Wirtschaft“ wurde nach dem Abriss des alten Bahnhofs an der Fassade eines benachbarten Hauses angebracht. Gleichzeitig mit dem neuen Hauptbahnhof wurde auch das Bahnhofcenter in unmittelbarer Nachbarschaft errichtet. Die erhoffte Attraktivitätssteigerung durch die Umgestaltung hat sich in der Folgezeit weitgehend in ihr Gegenteil verkehrt. Die gravierenden Planungsfehler der 1970er- und 1980er-Jahre konnten beim erneuten Umbau, der im Vorfeld der Fußball-WM 2006 erfolgte, nur zum Teil behoben werden. Der Bahnhof erhielt dabei vor allem eine großzügiger gestaltete Hauptpassage und ein besseres Lichtkonzept.

Der Gelsenkirchener Hauptbahnhof nimmt heute unter den Bahnhöfen des Ruhrgebiets eine mittlere Position ein. Täglich bedienen rund 20 Fernverkehrszüge, 170 Regionalverkehrszüge und 80 S-Bahnzüge den Bahnhof.



Bahnhof Dorsten.
Foto: RIK/Walter

34 Bahnhof Dorsten

Der in seinem äußeren Erscheinungsbild noch weitgehend im Zustand seiner Erbauung im Jahre 1879 befindliche Bahnhof Dorsten entstand als Inselbahnhof zwischen den Gleisanlagen der früheren Strecken Oberhausen - Dorsten - Rheine - Quakenbrück der Rheinischen Eisenbahn und Gelsenkirchen-Bismarck - Borken - Winterswijk der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn. Dorsten hatte bereits 1874 Bahnanschluss an die Hamburg-Venloer Eisenbahn erhalten. Diese von der Köln-Mindener Eisenbahn betriebene „strategische“ Bahn von Haltern zur Festung Wesel erhielt einen Bahnhof am nördlichen Lippeufer.

Mit dem vertraglich als Gemeinschaftsbahnhof geplanten Bahnhof Dorsten war der Ortskern Dorstens nicht nur wesentlich günstiger angebunden, sondern vor allem die wesentlich attraktiveren Ziele im Norden und Süden Dorstens ohne Umweg mit der Bahn erreichbar. Auf der Westseite erstreckten sich

die Anlagen der Rheinischen Eisenbahn, großzügig ausgestattet mit acht Gleisen, einer Lokomotivbehandlungsstation und einer Drehscheibe. Östlich des Empfangsgebäudes befand sich der niederländisch-westfälische Bahnhofsteil mit nur vier Gleisen. Von Seiten der Eigentümerin, einer Privatbahn mit hohen niederländischen Kapitalanteilen, war dieses Vorgehen durchaus geschäftstüchtig, weil sämtliche Erweiterungsmaßnahmen zu Lasten der betriebsführenden Bergisch-Märkischen Eisenbahn gingen. Ursprünglich war die „Nederlands-Westfaalische Spoorweg Matschappij“ erbaut worden, um die Textil-industrie des Achterhoek um Winterswijk mit Kohle zu versorgen. Als bald entwickelte sich aber auch ein intensiver Verkehr in der Gegenrichtung mit landwirtschaftlichen Gütern zur Versorgung der rasch wachsenden Bevölkerung des Ruhrgebiets. Ab 1890 fuhren Eilgüterzüge mit Gemüse, Fleisch und Milch in den Relationen Borken beziehungsweise Winterswijk und Wanne, von wo aus die Wagen auf verschiedene Bahnhöfe des Reviers verteilt wurden.

Erst nach der Verstaatlichung 1882 wurde im Bahnhof Dorsten eine direkte Gleisverbindung zwischen den beiden Bahnhofsseiten hergestellt, und der Bahnhof bis 1912 in mehreren Bauabschnitten zu einem bedeutenden Knotenpunkt des Güterverkehrs am Nordrand des Ruhrgebiets ausgebaut. Bis heute kann man aber noch anhand der kreuzungsfreien Überführung der Strecken nach Coesfeld und Borken nördlich des Bahnhofs Hervest-Dorsten das getrennte Wirken der einstigen Privatbahnen nachvollziehen.

Kontakt & Infos

Bahnhof Dorsten
Gladbecker Str. / Bbf
46282 Dorsten



Eine ehemalige RBH-Lok im Eisenbahnmuseum Bochum.
Foto: RIK/Budde

35 RBH Logistics

Das Unternehmen RBH Logistics GmbH blickt auf eine über 100-jährige Geschichte zurück, die mit der „Königlichen Zechenbahn- und Hafenverwaltung“ begann. 1913 als Betriebsabteilung der Königlich Preussischen Bergwerksdirektion Recklinghausen gegründet, fasste sie alle Zechenbahnen dieser staatlichen Bergwerksinspektion zusammen. Ab 1910 verband eine durchgehende Zechenbahn die Bergwerke Rheinbaben, Möller, Scholven, Bergmannsglück und Westerholt. 1914 wurde ein eigener Hafen am Rhein-Herne-Kanal in Bottrop in Betrieb genommen und die Abteilung in Zechenbahn- und Hafenverwaltung (ZuH) umbenannt. Auf diese Zeit gehen auch die Ursprünge der Werkstatanlagen in der Gladbecker Talstraße zurück, die Ende 2014 geschlossen wurden und einer neuen Nutzung zugeführt werden sollen.

1917 gelangte die Bergwerksgesellschaft Hibernia in Staatsbesitz, ein Teil des Streckennetzes (Zechen General Blumenthal und Schlägel & Eisen samt Hafenbahn nach Wanne West) wurde 1936 in die ZuH eingegliedert.

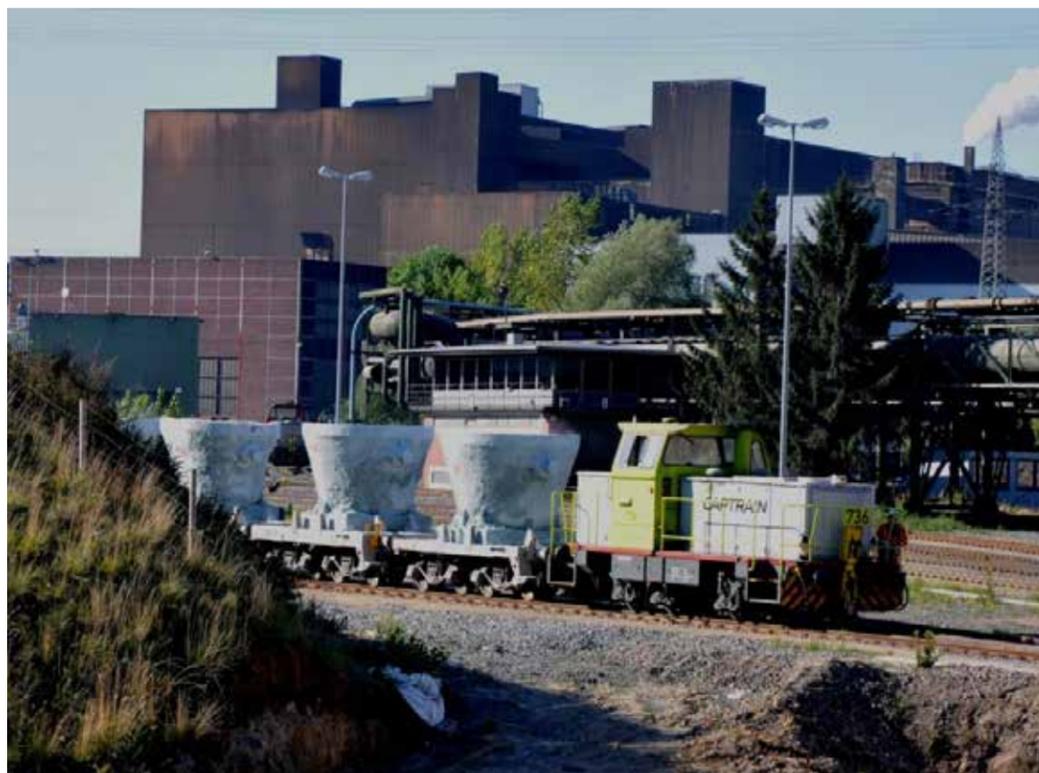
Aus dem Zusammenschluss von zehn Grubenanschlussbahnen im mittleren Ruhrgebiet entstanden nach Gründung der Einheitsgesellschaft zwischen 1970 und 1975 die RAG Bahn- und Hafenbetriebe. 1991 wurde das Gleisnetz um weitere Bahnbetriebe der Ruhrkohle AG im Osten und Westen des Ruhrgebiets ergänzt. Damit bildete es den

verkehrstechnischen Verbund zwischen den nahezu allen Bergwerken, Kokereien, Kraftwerken, Halden, Häfen und Lagern. Die RAG Bahn- und Hafenbetriebe waren vielfach Impulsgeber für technische Innovationen. So wurden bereits 1976 serienmäßig Triebfahrzeuge mit der neuartigen Drehstrom-Leistungsübertragung eingesetzt, die weltweit von Staatsbahnen übernommen wurde. Ein Exemplar dieser Lokomotiven befindet sich heute im Eisenbahnmuseum Bochum.

Während die Beschäftigung der Zechenbahn aufgrund der Schließung von Bergwerken in den vergangenen Jahren stark geschrumpft ist, konnten logistische Dienstleistungen auch in den Bereichen Mineralöl, Chemie und Container hinzugewonnen werden. Aus der Werksdirektion Bahn- und Hafenbetriebe der DSK wurde in mehreren Schritten ein selbständiges Logistik-Unternehmen, das umfassende multimodale Leistungspakete anbietet und auch über den Verkauf an die heutige Schenker Rail Deutschland AG im Jahre 2005 und die Umbenennung in RBH Logistics GmbH am 1. Dezember 2006 hinaus Bestand hat.

Kontakt & Infos

RBH Logistics GmbH
Talstraße 12
45966 Gladbeck
www.rbh-logistics.com



TKS-Werksbahn beim Werk Höntrop. Foto: RIK/Budde

36 Werksbahn Bochumer Verein und Erzbahn

Obwohl die Produktion von Eisenbahnmateriale seit den 1850er-Jahren das dominierende Geschäftsfeld des Bochumer Vereins bildete, blieb das Unternehmen nach seiner Gründung fast 25 Jahre ausschließlich auf den Straßen transport zum Bahnhof Herne angewiesen. Selbst als die Bergisch-Märkische Eisenbahn Bochum 1860 endlich die erhoffte Bahnverbindung brachte, wartete das Unternehmen noch bis 1867 mit dem Bau der 1,8 Kilometer langen ersten Hüttenanschlussbahn. 1874 folgte der Anschluss

an die Rheinische Eisenbahn im Bahnhof Bochum-Präsident. Dieser Anschluss ist auch über die Zeit der Nachfolgeunternehmen des Bochumer Vereins hinweg, seit 1986 in der heutigen Form, in Betrieb.

Die Bahnanschlüsse ergänzte bald ein eigenes Werksbahnnetz für den innerbetrieblichen Transport, das innerhalb weniger Jahre eine Länge von 23 Kilometern erreichte. Bis in die 1920er-Jahre wuchsen die Strecken auf 86 Kilometer an, da systematisch die erworbenen „Hüttenzechen“ und die neuen Werke in Weitmar und Höntrop integriert wurden. Zwischen 1924 und 1933 wurden große Teile des Werksbahnnetzes, allerdings nicht die „Erz-bahn“, auf elektrischen Betrieb umgestellt. 1941 hatte das Werksbahnnetz bei 90 Kilometern Fahrdrathlänge den höchsten Elektrifizierungsgrad aller deutschen Hüttenwerke erreicht. Heute wird der Werksbahnverkehr auf der zweigleisigen Anschlussbahn zum Werk Höntrop von der Dortmunder Eisenbahn (Captrain) durchgeführt. Der rege Bahnbetrieb kann gut von der „Erzbahnschwinge“ am Westpark beobachtet werden.

Parallel zur normalspurigen Werksbahn betrieb der Bochumer Verein seit 1873

Kontakt & Infos

Werksbahn Bochumer Verein
und Erzbahn
Gahlensche Straße / Am Marbach
44793 Bochum



E-Lok des Bochumer Vereins auf der Strecke zum Werk Höntrop, 1960er-Jahre. Foto: R. Reich / DGEG-Archiv

noch ein schmalspuriges Eisenbahnnetz, das bis zum Ende des Hochofenbetriebes Ende der 1960er-Jahre existierte. Eine weitere Besonderheit der Werksbahn war eine Zahnradbahn, die an der Verbindung zwischen der Gusstahlfabrik und dem Werk Stahlindustrie die starke Steigung hinter der Siedlung Stahlhausen überwand und von 1890 bis 1930 existierte.

Eine besondere Rolle im Werksbahnbetrieb spielte die „Erzbahn“. Diese war im Zusammenhang mit dem Rhein-Herne-Kanal konzipiert worden und verband im Norden den Schalker Verein und im Süden den Bochumer Verein mit dem Gelsenkirchener Kanalhafen Grimberg. Bei Inbetriebnahme des Kanals 1914 war jedoch nur der nördliche Abschnitt fertiggestellt. Der Erste Weltkrieg und die Inflationsjahre verzögerten zunächst den Weiterbau der Südstrecke. Da hier zudem mehrere vorhandene Staats- und Privatbahnstrecken überquert werden mussten, war ein bis zu 15 Meter hoher Damm mit entsprechenden Durchlässen und Brücken erforderlich. So konnte der Bochumer Verein erst 1930 seinen Eisenerzbedarf schnell und kostengünstig über den Rhein-Herne-Kanal beziehen. Der Trassenverlauf

über das Gelände der unternehmenseigenen Zeche Vereinigte Carolinenglück ermöglichte zudem den Kohlentransport. Mit dem Ende der Roheisenerzeugung beim Bochumer Verein 1968 verlor die Erzbahn ihre Funktion und wurde im südlichen Abschnitt stillgelegt. Die Trassen der Erzbahn sowie der westlich anschließenden Kray-Wannerbahn wurden vom Regionalverband Ruhr als Rad- und Wanderweg ausgebaut. Damit entstand eine kreuzungsfreie, attraktive Grünverbindung vom Westpark Bochum mit der Jahrhunderthalle bis zum Rhein-Herne-Kanal und zur Zeche Zollverein.

Bemerkenswert sind die bis auf wenige Ausnahmen noch erhaltenen Brücken unterschiedlicher Bauart an der Erzbahn, darunter einige technisch interessante Raritäten. Zu nennen sind in diesem Kontext die Brücken im Bereich der Günnigfelder Straße und die Pfeilerbahn parallel zur Ostpreußenstraße in Gelsenkirchen. Insgesamt bieten die 15 Brücken beziehungsweise Brückenzüge der Erzbahn sowie zahlreiche weitere Brücken in ihrem Umfeld an unmittelbar anschließenden oder parallel verlaufenden Bahnstrecken eine ideale Übersicht über die Brückenbautechnik seit den 1880er-Jahren.



Räder aus dem
Bochumer Verein.
Foto: RIK/Budde

37 Bochumer Verein Verkehrstechnik

Die Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, kurz „Bochumer Verein“, gehört mit seinem Produktionsschwerpunkt Eisenbahnmaterial zu den traditionsreichsten Unternehmen des Ruhrgebiets.

1842 als Firma Mayer & Kühne gegründet, erlangte das junge Unternehmen aufgrund seiner hohen Produktqualität schon bald überregionale Bedeutung. Ausschlaggebend hierfür war das um 1850 von Jacob Mayer entwickelte Stahlformgussverfahren, mit dem erstmals hochwertige Stahlprodukte wie Maschinenteile ohne den bis dahin üblichen arbeitsintensiven Schmiede-

prozess hergestellt werden konnten. Vor allem die Gussstahlglocken sorgten für ein weltweites Renommee. Daneben lag der Tätigkeitsschwerpunkt von Beginn an bis heute bei Rädern, Radsätzen, und Radreifen für Eisen- und Straßenbahnen.

Ende der 1950er-Jahre geriet der Bochumer Verein unter Einfluss des Krupp-Konzerns, der ihn Mitte der 1960er-Jahre vollständig übernahm und mit seiner Tochtergesellschaft Hütten- und Bergwerke Rheinhausen AG zur Fried. Krupp Hüttenwerke AG fusionierte. 1984 wurden die Schmiedewerke wieder aus dem Krupp-Konzern ausgegliedert. Nach weiteren Umstrukturierungen und Namensänderungen in der Folgezeit firmiert das Unternehmen seit 1998 mit rund 600 Beschäftigten wieder unter dem historischen Namen.

Kontakt & Infos

Bochumer Verein
Verkehrstechnik GmbH
Alleestraße 70
44793 Bochum
www.bochumer-verein.de



Bahnhof Nord,
1920er-Jahre. Foto:
Stadt Bochum,
Presse- und
Informationsamt

38 Bahnhof Bochum Nord und Stahlbrücken der Rheinischen Bahn

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft erhielt im November 1871 die Konzession für die Weiterführung ihrer Strecke Osterath-Wattenscheid bis nach Dortmund. Umgehend begann in Bochum der Bau eines großen Stationsgebäudes, in dem auch ein Teil der Regionalverwaltung sowie die Bauleitung der projektierten Verlängerung Platz finden sollte. Da sich die Fertigstellung der Trasse durch Rohstoff- und Arbeitskräftemangel infolge des Gründerbooms verzögerte, war das Bahnhofsgebäude eher betriebsbereit als der Gleisanschluss. Erst mit der Eröffnung des Streckenabschnitts zwischen Wattenscheid und Bochum für den Personen- und Güterverkehr wurde auch der „Bochum Rheinisch“ genannte Bahnhof am 15. Oktober 1874 seiner eigentlichen Bestimmung übergeben. Die Weiterführung der Bahnlinie nach Dortmund erfolgte kurze Zeit später.

Durch den Rheinischen Bahnhof hatte Bochum nicht nur einen weiteren Anschluss an eine bedeutende Eisenbahnstrecke erhalten, sondern verfügte damit auch über zwei wichtige Bahnhöfe in zentraler Lage. Beide Stationen waren beim Publikum

nahezu gleich beliebt, doch konnte der Rheinische Bahnhof aufgrund niedrigerer Fahrpreise schon bald einen Vorteil im Fahrgastaufkommen verzeichnen. Anders sah es hingegen im Güterverkehr aus, wo die Bergisch-Märkische Eisenbahn eindeutig dominierte. Dies änderte sich grundlegend, als die Rheinische Eisenbahngesellschaft nach dem Anschluss mehrerer Zechen den Bereich östlich des Stationsgebäudes zu einem Güterbahnhof ausbaute, dem ein Bahnbetriebswerk mit einem elfständigen Lokschuppen angegliedert war. Dieser ist umgenutzt noch heute zum Teil vorhanden.

Nach der Verstaatlichung erweiterte die Preußische Eisenbahn-Verwaltung das Streckenangebot um die Zweigbahn Bo-

Kontakt & Infos

Bahnhof Bochum Nord
Ostring
44787 Bochum
www.initiative-nordbahnhof-bochum.de/bahnhof/projekt.html



Bahnhof Nord,
1920er-Jahre. Foto:
Stadt Bochum,
Presse- und
Informationsamt

chum-Weitmar, so dass der nun „Bochum Nord“ genannte Bahnhof 1883 Anschluss an die Ruhrtalbahn in Dahlhausen erhielt.

Schon 1959 führte der durch Zechenschließungen verursachte Rückgang der Frachtmengen zur Aufgabe des Bahnbetriebswerks. Der Personenverkehr nach Herne beziehungsweise Wanne-Eickel konnte nach Bau einer Verbindungskurve zum Hauptbahnhof verlagert werden, so dass der Nordbahnhof 1979 auch den Personenverkehr verlor. Das Gebäude wurde längere Zeit von Bahndienststellen genutzt und steht seit einigen Jahren leer. Die Privatbrauerei Moritz Fiege erwarb es 2000 und plante neben der Einrichtung einer Gastronomie eine Büronutzung, eine Realisierung scheiterte allerdings. 2016 verkauf-

TIPP

Das Projekt KunstLichtTore soll durch den Einsatz von Lichtinstallationen an den „Einfallstoren“ zur Innenstadt,

ten die Gebrüder Fiege das Gebäude an eine Bochumer Immobilienfirma. Außer Büroräumen ist auch ein Projekt der Erinnerungskultur geplant: Die „Initiative Nordbahnhof e.V.“ arbeitet in Kooperation mit dem Eigentümer, der Stadt Bochum und der Ruhr-Universität an der Einrichtung einer Gedenkstelle für die Deportationen von jüdischen Bochumer Mitbürgern, Sinti und Roma und anderen in der Zeit der Nazi-Herrschaft verschleppten und ermordeten Menschen.

Nördlich des Bahnhofs Bochum Nord folgen im Zuge der ehemaligen Rheinischen Eisenbahnstrecke sieben denkmalwerte Brückenbauwerke in kurzem Abstand aufeinander. Es handelt sich um die Brücken über die Castroper Straße, Bergstraße, Kortumstraße, Uhlandstraße, Wielandstraße, Herner Straße und Dorstener Straße. Die ersten sechs Brücken wurden 1912/1913 nach Plänen der Königlichen Eisenbahndirektion Essen im Zuge der Anhebung der Gleisanlagen errichtet. Ziel war die Beseitigung der den Straßenverkehr behindernden Bahnübergänge. Die Eisenbahnbrücke mit der besonderen Nietoptik über die Dorstener Straße wurde erst 1925 mit Tieferlegung der Straße und der Verlegung des Bahnhofs Präsident fertig. Alle sieben Brücken sind eindrucksvolle Zeugnisse der Bochumer Verkehrs- und Stadtentwicklungsgeschichte mit bemerkenswerter und seltener Konstruktionsvielfalt. Inzwischen sind diese Eisenbahnbrücken zusammen mit neun weiteren Brücken Teil der Lichtinstallation „KunstLichtTore Bochum“.

die städtebauliche Struktur der Bochumer Innenstadt herausstellen.
www.bochum.de/KunstLichtTore

39 Hauptbahnhof Bochum

Die 1847 fertiggestellte Köln-Mindener Eisenbahn hatte Bochum wie Mülheim und Essen bei der Linienführung unter anderem aus Kostengründen unberücksichtigt gelassen. Als Trostpflaster erhielt der nächste Bahnhof nördlich des Dorfes Herne den Namen „Herne-Bochum“. In den folgenden Jahren versuchten die Bochumer vergeblich, die Eisenbahngesellschaft dazu zu bewegen, das aufstrebende Industriezentrum durch den Bau einer Zweigbahn zur nicht weit entfernten Strecke Elberfeld-Witten-Dortmund mit dem Eisenbahnnetz zu verknüpfen.

So dauerte es noch über zehn Jahre, bis in Bochum erstmals eine Eisenbahn hielt. Die im Oktober 1860 eröffnete und rund 15 Kilometer lange Strecke Witten-Bochum wurde bereits 1862 über Höntrop, Steele, Essen und Mülheim nach Oberhausen und Duisburg verlängert. Gleichzeitig konnte auch die Strecke nach Dortmund in Betrieb genommen werden, sodass endlich große Teile des Ruhrgebiets ohne Umweg erreichbar waren. Noch fehlte aber ein den Anforderungen entsprechender Bahnhof. Erst Mitte der 1870er-Jahre konnten die Holzgebäude der Gründungsphase durch einen repräsentativen Neubau an der heutigen Victoriastraße ersetzt werden. Mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preußen Ende der 1870er-Jahre wurde der Bergisch-Märkische Bahnhof in „Bochum Süd“ umbenannt, während der seit 1874 existierende Rheinische Bahnhof (heute Ostring) den Zusatz „Nord“ erhielt.

Nach den starken Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs wurde der Bochumer Hauptbahnhof nicht wieder aufgebaut, sondern zur Verbesserung seiner verkehrstechnischen Lage im Stadtgebiet zwischen 1955 und 1957 durch einen um circa 650 Meter nach Osten verlegten Neubau ersetzt. So blieb es nach Beseitigung von Kriegsschäden am alten Standort zunächst bei einem Provisorium. Der Wiederaufbau beschränkte sich auf ein kleines Dienstgebäude, das rechtzeitig zum 1949 in Bochum stattfindenden Deutschen Katholikentag fertig gestellt wurde und seither im Volksmund den Namen „Katholikenbahnhof“ trägt. Später diente die Anlage als Bundesbahnschule.



Hauptbahnhof
Bochum. Foto:
RIK/Walter

1957 wurde der vom Architekten Heinz Ruhl gestaltete Neubau am neuen Standort in Betrieb genommen. Der viergeschossige Haupttrakt des Empfangsgebäudes besitzt eine Länge von knapp 150 Metern und eine Tiefe von 15 Metern. Die stadtseitige Fassade erfährt eine rhythmische Gliederung durch das in Kalkstein verblendete Raster des Betonskelettes sowie die 58 Fensterachsen der drei Obergeschosse. Das bestimmende Element der Fassade ist jedoch die weit in den Bahnhofsvorplatz hineinragende, verglaste Empfangshalle, die von einer markanten, schmetterlingsförmig gekrümmten Stahlbetonplatte mit einer vorderen Breite von 46,5 Metern überdacht wird. Noch heute zählt der Hauptbahnhof zu den markantesten Gebäuden Bochums und gilt als einer der bedeutendsten Bahnhofs-Neubauten der Bundesbahn in den 1950er-Jahren. Im Rahmen einer in jüngster Zeit durchgeführten grundlegenden Sanierung wurde der ursprüngliche Zustand weitgehend wiederhergestellt.

Kontakt & Infos

Hauptbahnhof Bochum
Kurt-Schumacher-Platz
44787 Bochum

40 BOGESTRA-Hauptverwaltung

Im November 1894 begann in Bochum das Straßenbahnzeitalter mit der Eröffnung der ersten Linie nach Herne. Anfang 1896 gründeten die Städte Bochum und Gelsenkirchen und die Siemens & Halske AG die Bochum-Gelsenkirchener-Straßenbahn-Aktiengesellschaft (BOGESTRA). Das Unternehmen fasste neben der Bochumer zwei weitere von Siemens gebaute Linien in Wattenscheid und Gelsenkirchen zusammen und entsprach der zeittypischen Kooperation von Kommunen und privaten Anlagenbauern im Bereich des Verkehrs- und Energiesektors. In den folgenden Jahren folgte der rasche Ausbau des Netzes in Bochum und Gelsenkirchen, doch auch Konkurrenzunternehmen wurden aktiv.

Die Bogestra-Hauptverwaltung heute. Foto: RIK/Budde

1908 erwarb Hugo Stinnes nach dem Ausscheiden von Siemens bedeutende Anteile an der BOGESTRA und verlegte den Firmensitz nach Essen. Mitte der 1920er-Jahre entschloss sich die Gesellschaft nach Jahren der Stagnation zum Bau einer zentralen Verwaltung in Bochum. Zwischen 1926 und 1928 entstanden an der heutigen Universitätsstraße/Oskar-Hoffmann-Straße nach Plänen des renommierten Bochumer Architekten Heinrich Schmiedeknecht (1880-1962) neben dem Verwaltungsgebäude ein Straßenbahndepot und eine Direktorenvilla.

Bis heute wird der der Gesamteindruck des Ensembles von dem zentralen Verwaltungsbau beherrscht, dessen in der Front versetzte Baukörper unterschiedlicher Höhe symmetrisch angeordnet sind. Flachdächer und stark profilierte Abschlussgesimse bilden dabei eine bauübergreifende gestalterische Einheit. Die Wagenhalle nahm mit fast 10.000



Quadratmetern Fläche und zehn Gleisen für damals 200 Wagen zwar fast zwei Drittel des gesamten Grundstücks ein, doch blieb sie hinter dem Hauptgebäude versteckt und von der Straße aus nur über die Zufahrt sichtbar. Bis heute gilt die Anlage als eines der qualitativsten expressionistischen Architekturbeispiele in Nordrhein-Westfalen.

Mit Eröffnung des zwischen 2003 und 2005 an der Essener Straße errichteten Betriebshofes Engelsburg verlor die Wagenhalle an der Universitätsstraße ihre Funktion und wurde 2007 abgerissen. Ähnliches galt für weitere Standorte der BOGESTRA im Stadtgebiet, die auf dem Areal der ehemaligen Zeche Engelsburg zusammengefasst wurden, darunter die frühere Straßenbahnhauptwerkstatt Gerthe, die technische Abteilung aus den Gebäuden der früheren Fahrzeugwerke von Lienen an der Wittener Straße 100, die Ausbildungswerkstatt und der Bauhof Hamme.

Kontakt & Infos

BOGESTRA-Hauptverwaltung
Universitätsstr. 58
44789 Bochum

TIPPS

Die Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft BOGESTRA e.V. (VhAG) hat in liebevoller Kleinarbeit historische Triebwagen der BOGESTRA betriebsfähig restauriert. Die Fahrzeuge werden zu besonderen Anlässen eingesetzt oder können für private Fahrten auf dem Meterspur-Netz des Ruhrgebiets angemietet werden. Über die Arbeit an den Fahrzeugen hinaus hat die VhAG die wechselvolle Geschichte der BOGESTRA und ihrer Vorgängerbahnen erforscht und bei verschiedenen Ausstellungen der Öffentlichkeit präsentiert.

www.vhag-bogestra.de/



41 Bahnhof Langendreer

Das Eisenbahnzeitalter begann in Langendreer 1860 mit Eröffnung des ersten Bahnhofs durch die Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft an ihrer Strecke von Witten nach Bochum (später Bahnhof Langendreer-Süd genannt, in der Nähe der heutigen S-Bahnhofs Langendreer-West). Zwei Jahre später gingen die Verbindungen nach Dortmund und Duisburg in Betrieb. 1874 erhielt Langendreer durch die Rheinische Eisenbahngesellschaft einen zweiten Bahnhof (Rheinischer Bahnhof, später Langendreer-Nord) für ihre Strecke von Bochum-Nord nach Dortmund Süd.

Der wirtschaftliche Aufschwung der folgenden Jahrzehnte machte Anfang des 20. Jahrhunderts den Ausbau der Güterbahnhöfe zu einem Verkehrsknotenpunkt unumgänglich. Im Zuge dieser Ausbaumaßnahmen wurden auch die beiden alten Personenbahnhöfe zugunsten des Neubaus eines Stationsgebäudes im Bereich Langendreer-Nord aufgeben, der 1907/08 am Wallbaumweg im modifizierten Jugendstil (Architekt Schlomeyer) entstand. Als Schnittpunkt der wichtigen Nord-Süd-Verbindung Recklinghausen-Hagen und der Ost-West-Magistrale Dortmund-Duisburg wurde der Bahnhof zum Verkehrsknotenpunkt, der den Bochumer Hauptbahnhof auch nach der Eingemeindung Langendreers (1929) lange Zeit an Bedeutung übertraf.

Nach dem Zweiten Weltkrieg verlor der Bahnhof Langendreer sukzessive an Bedeutung. Im Bereich des Güterverkehrs konnte das infolge des Zechensterbens zurückgehende Verkehrsaufkommen teil-



Bahnhof Langendreer um 1910.
Quelle: Stadt Bochum, Presse- und Informationsamt

Bahnhof Langendreer, 2010. Foto: RIK/Walter

weise durch den Bedarf der beiden Opelwerke kompensiert werden. 1967 wurde der erste Container-Umschlagbahnhof des Ruhrgebiets in Langendreer eröffnet, der an dieser Stelle bis zum Jahr 2000 existierte. 1983 endete der Personenverkehr am alten Bahnhof. Als Ersatz erhielt Langendreer zwei neue Haltepunkte an der S-Bahn-Linie S 1 Düsseldorf-Essen-Bochum-Dortmund.

Weil der prachtvolle Jugendstilbahnhof nun ohne Funktion war, sollte er im Jahr seines 75-jährigen Bestehens abgerissen werden. Nach heftigen Protesten einer „Bahnhofsinitiative“ wurde er im Mai 1985 unter Denkmalschutz gestellt und nach aufwendigen Renovierungsarbeiten 1986 als „Kulturbahnhof“ neu eröffnet. Dessen vielfarbiges, multikulturell geprägtes Programm umfasst Musik, Theateraufführungen und Kabarett, ergänzt durch Partys und regelmäßigen Discobetrieb. Die angeschlossene Gastronomie in den einstigen Gepäckräumen sorgt für das leibliche Wohl. Außerdem bietet das Kino „Endstation“ in den ehemaligen Wartesälen Filmliebhabern ungewöhnliche Lichtspiel-Erlebnisse.

Kontakt & Infos

Kulturzentrum
Bahnhof Langendreer
Wallbaumweg 108
44849 Bochum
<http://bahnhof-langendreer.de/>

42 Straßenbahnbetriebshof Witten und Gartenstadt Crengeldanz

Zur Eröffnung der Straßenbahn-Linie Bommern - Langendreer am 5. Januar 1899, mit der die Straßenbahngeschichte Wittens ihren Anfang nahm, errichtete die Märkische Straßenbahngesellschaft, die unter Beteiligung der Gemeinden Witten, Langendreer, Annen und Bommern gegründet worden war, einen Betriebshof mit einem Kesselhaus, einem Maschinenhaus, einem Kühlturm und nicht zuletzt einer Wagenhalle. In den ersten zehn Jahren des 20. Jahrhunderts wurde das Depot mehrfach umgebaut und erweitert, so 1908 um einen Wasch- und Mannschaftsraum. Die Märkische Straßenbahn erwies sich als wirtschaftlich nicht tragfähig, so dass sie 1912 mit weiteren Straßenbahngesellschaften zur Westfälischen Straßenbahn Gesellschaft mit dem Sitz in Gerthe zusammengeschlossen wurde.

Noch während des Ersten Weltkriegs wurde die Wagenhalle an der Crengeldanzstraße



erweitert, 1926 erhielt sie eine neue Fassade. Die Westfälische Straßenbahn GmbH geriet 1931 in Konkurs und wurde seitdem von der BOGESTRA verwaltet, bis sie 1938 endgültig von ihr übernommen wurde. 1968 endete der Wageneinsatz vom Wittener Betriebshof aus und die Halle wurde vermietet. Der auf dem Gelände hinter der ehemaligen Straßenbahnwagenhalle 1955 eröffnete Wittener Omnibusbetriebshof ist hingegen auch heute noch in Betrieb.

Straßenbahnbetriebshof Witten.
Foto: RIK/Budde

TIPP

Gartenstadt Crengeldanz, Schottstraße/Detagstraße, Witten.
„Praktische Wohnungsfürsorge zum Wohl unserer Angestellten soll auch in Zukunft unser Bestreben sein.“ Dies schreibt 1918 der Direktor der Westfälischen Straßenbahn in seinem Rückblick „10 Jahre Westfälische Straßenbahn“. Diese Gesellschaft gründete 1913 zusammen mit der Stadt Witten die Gartenstadt Crengeldanz GmbH mit dem Ziel, eine Werksiedlung zu bauen, welche die Mitarbeiter der Straßenbahn möglichst nahe an ihren Betriebshof heranbringen sollte, um weite Fußwege, besonders bei Früh- und Spätschicht, zu vermeiden. Der mit der Bauleitung beauftragte Architekt Banz des Hochbauamtes der Stadt Witten hat diese Aufgabe mit dem Bau einer Anlage von 38 Gebäuden im bergischen Stil hervorragend gelöst.

Kontakt & Infos

Betriebshof Witten
Crengeldanzstraße 81b
58455 Witten

43 Weichenwerk Witten

Große Bedeutung für die Entwicklung Wittens als wichtigem Eisenbahnstandort hatte die Einrichtung der „Central-Werkstätte“ der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Nach beträchtlicher Erweiterung ihres Netzes im Ruhrgebiet und durch die Ruhr-Sieg-Strecke von Hagen nach Siegen benötigte die BME eine zentral gelegene Hauptwerkstätte. Diese konnte am 05.06.1863 mit einem feierlichen Akt ihren Betrieb aufnehmen. Architekt dieser Anlage war der später als Kirchenbaumeister in Berlin zu hohem Ansehen gelangte August Orth (1828 - 1901). Von dieser ersten Anlage war bis zu seinem Abriss im September 2014 lediglich das ehemalige „Centralmagazin“ erhalten geblieben.

Die Bevölkerung Wittens stieg durch die Ansiedlung der Eisenbahn-Einrichtung und dem damit verbundenen Zuzug von Arbeitern mit ihren Familien beträchtlich an. 1861, vor der Inbetriebnahme, zählte die Stadt 7.931 Einwohner und danach im Jahre 1864 10.536. Als die Wittener Werkstatt eingerichtet wurde, verfügte die Bergisch-Märkische Eisenbahn über 355 Kilometer Streckenlänge, 157 Lokomotiven, 187 Personenwagen und 5074 Gepäck- und Güterwagen. Der Verkehr wickelte sich an 83 Bahnhöfen ab. 1870 hatte sich die Gleislänge auf 862 Kilometer erweitert, der Bestand an Lokomotiven auf 417, an Personenwagen auf 476 und an Güterwagen auf 12.329 erhöht. 1882 besaß die Bergisch-Märkische Eisenbahn mit 21.800 Waggons den größten Wagenpark aller deutschen

Eisenbahnen. 9000 Wagen wurden monatlich in der Wittener Werkstatt kontrolliert und repariert. Das Betriebsgelände wurde auf 18 Hektar Land mit 16,5 Kilometern Gleisanlagen erweitert.

Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten in den 1920er-Jahren hinterließen auch im „Reichsbahn-Hauptwerk Witten“, wie es nun hieß, ihre Spuren. Nachdem die Lokomotiv- und Wagenausbesserung zwischen 1925 und 1928 an leistungsfähigere neue Werke abgegeben werden mussten, entwickelte sich nun eine frühere Nebenfertigung zum Haupt-Betätigungsfeld des Werkes: die Weichenfertigung. Als Ersatz der für den Weichenbau ungeeigneten ehemaligen Lokreparaturhallen wurde zwischen 1937 und 1942 die heute noch bestehende Weichenrichthalle mit einer Länge von 266 Metern und einer größten Breite von 121 Metern errichtet.

In der Zeit der Deutschen Bundesbahn festigte das Ausbesserungswerk seine Position als (seit 1965) einziges Weichenspezialwerk. Bedeutende Entwicklungen wie Schnellfahrweichen und bewegliche Herzstücke nahmen hier ihren Ausgang. Bis Mitte der 1980er-Jahre lag die Belegschaftszahl bei über 1.000 Personen. Mit dem Übergang der Deutschen Bundesbahn in die Deutsche Bahn AG am 1.1.1994 bekam das Werk offiziell die Bezeichnung „Weichenwerk“, später „Werk Oberbaustoffe“. Heute sind am Standort etwa 500 Mitarbeiter beschäftigt, die rund 1250 Weichen jährlich herstellen. Dies sind rund 60 Prozent aller Weichen, die DB Netz jährlich benötigt.

TIPPS

Radweg „Rheinischer Esel“, Ehemaliger Bahnhof Witten Ost, Pferdebachstraße/Westfalenstraße

1877 wurde der Rheinischen Eisenbahn die Konzession für die 13 Kilometer lange Strecke Langendreer-Witten-Löttringhausen erteilt, mit der eine Verbindung zwischen der Ruhrgebietsbahn der RHE und der Strecke Düsseldorf-Hagen-Dortmund hergestellt werden sollte. Da die Rheinische Eisenbahn bereits 1880 verstaatlicht worden war, wurde die Strecke bereits unter der Regie der preußischen Staatsbahn dem Betrieb übergeben. Trotz dieses Umstandes hat sich für die Strecke der Begriff „Rheinischer Esel“ bis heute gehalten und wurde beim Bau des Radweges auf der ab 1979 abschnittsweise stillgelegten Strecke namensgebend aufgegriffen. Nachdem der östliche Abschnitt bereits in den 1980er-Jahren zu einem Radweg umgebaut worden war, wurde der nördliche Abschnitt vom ehemaligen Bahnhof Witten Ost bis Bochum-Langendreer erst 2012 für Radler freigegeben. Einige Relikte aus der Eisenbahnzeit sind am „Rheinischen Esel“ erhalten geblieben. Insbesondere der große Viadukt über die Bergisch-Märkische Eisenbahn (heute S-Bahnstrecke Witten-Dortmund) darf als Highlight dieses Radwegs bezeichnet werden.

Kontakt & Infos

DB Netz AG
Werk Oberbaustoffe
Kronenstraße 25
58452 Witten



Die Dampflokomotive „Friedrich“ in der Bahnhofshalle.
Foto: Ef Witten

44 Hauptbahnhof Witten

Wittens Eisenbahngeschichte geht bis ins Jahr 1829 zurück, als die Muttentalbahn gebaut wurde. Überregionale Verbindungen erhielt die Stadt jedoch erst später. Die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft machte sie zu einem ihrer wichtigsten Standorte. Zunächst war sie Station auf der 1848 eröffneten Stammstrecke von Elberfeld über Schwelm und Hagen nach Dortmund. Mit der 1860/1862 eröffneten Strecke von Witten über Bochum und Essen nach Duisburg und Oberhausen wurde Witten zum Bahnknotenpunkt. Kurz darauf erhielt Witten mit der Ansiedlung der „Central-Werksstätte“ der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einen weiteren Wachstumsimpuls.

Das Empfangsgebäude der Station für den am 09. März 1849 aufgenommenen Personenverkehr und der Güterbahnhof lagen dicht zusammen nördlich der heutigen Unterführung der Herbeder Straße. Diese war mit Bahnschranken versehen, denn die Straße wurde nicht nur von der Bahnlinie überquert,

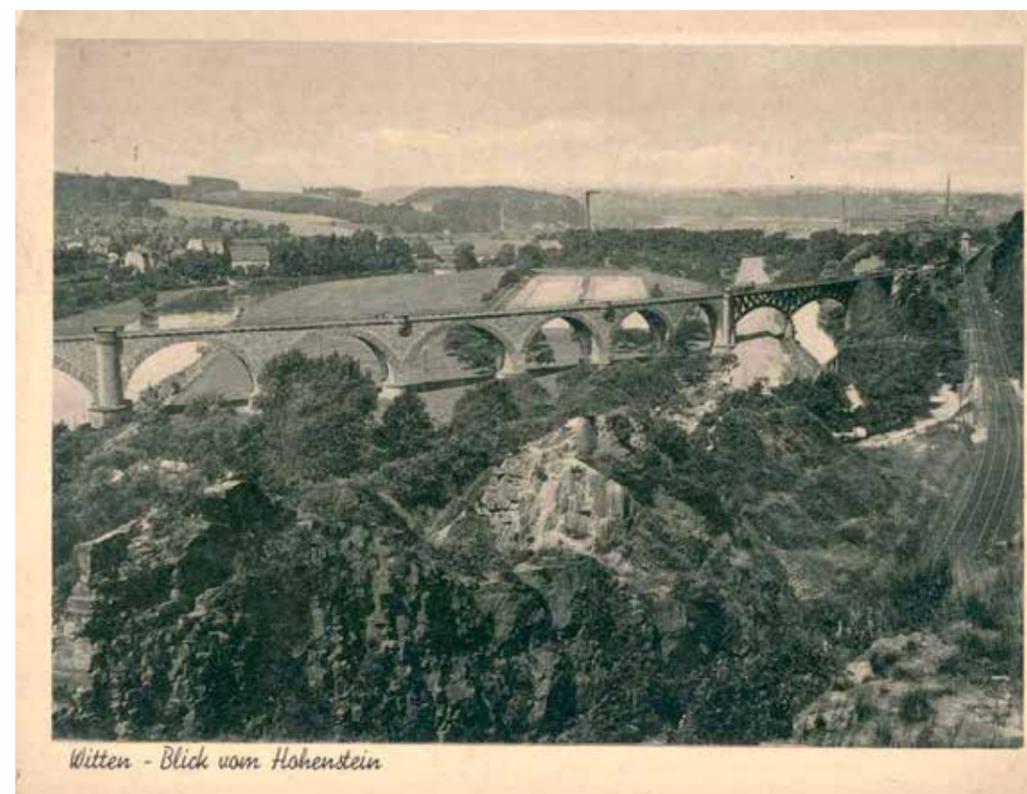
sondern auch von einem Anschlussgleis zum Gusstahlwerk und von Bahngleisen, die dem Rangierverkehr des Güterbahnhofs dienten.

Im Dezember 1880 erreichte die noch von der zum 01.01.1880 verstaatlichten Rheinischen Eisenbahngesellschaft geplante Strecke von Langendreer nach Löttringhausen die Stadt Witten. Die neue Station wurde „Witten Ost“ genannt. Zur Unterscheidung erhielt der bisherige bergisch-märkische Bahnhof die Bezeichnung „Witten West“.

Die schwunghafte wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und der hier angesiedelten Unternehmen zeigte in den folgenden Jahren, dass der Standort des Bahnhofs nicht sehr glücklich gewählt war, da es keine Erweiterungsmöglichkeiten gab. Daher wurde der Güterbahnhof um die Jahrhundertwende an die Gasstraße verlagert, die Gleisanlagen angehoben und 1901 ein neuer, großzügig gestalteter Personenbahnhof eröffnet. Architekt des neuen Bahnhofsgebäudes war der Wittener Richard Sauerbruch. Im Zuge dieser Umgestaltung musste die gesamte Straßenplanung in Bahnhofsnähe dem Bahnhof angepasst werden. So wurde die Herbeder Straße tiefer gelegt und mit einer 15 Meter breiten Unterführung versehen.

1940 wurde der Bahnhof in Witten Hauptbahnhof umbenannt, 1959 der Güterbahnhof zum Bahnhof Witten Ost verlegt. Mit der Einrichtung der 1994 eröffneten S-Bahn auf der Strecke Dortmund-Witten-Hagen ging eine erneute Umgestaltung einher. Der Bahnhof steht, einschließlich der beiden Bahnsteige, unter Denkmalschutz.

Im Bahnhof befinden sich auch die Vereinsräume der Eisenbahnfreunde Witten. Im Museum der ehrenamtlich tätigen Vereinsmitglieder können Besucher regelmäßig unter anderem einen voll funktionsfähigen Ausbildungsfahrstand der E-Lok Baureihe 141 aus den 1950er-Jahren besichtigen. In der Eingangshalle des Hauptbahnhofes ist seit 2017 zudem die vollständig restaurierte Dampflokomotive „Friedrich“ ausgestellt - eine Industrielok der Firma Henschel aus dem Jahr 1949, die einst auf der Hasper Hütte im Einsatz war.



Eisenbahnviadukt Witten, Postkartenansicht. Rechts im Bild sind die Stahlbögen gut erkennbar, links sind die Sandsteinbögen zu sehen. Quelle: Regionalverband Ruhr

45 Ruhrviadukt Witten

Ein imposantes Bauwerk ist der Eisenbahnviadukt, der das Ruhrtal bei Witten überspannt. Mit 20 Bögen, drei davon aus Stahl, verbindet er die Bahnlinien zu beiden Seiten der Ruhr. Die rund 600 Meter lange Bogenbrücke mit oben liegender Fahrbahn wurde zwischen 1913 und 1916 im Zuge der geplanten Bahnlinie von Witten nach Schwelm errichtet. Die drei von der renommierten Dortmunder Stahlbau-Firma August Klönne gelieferten Bögen aus Stahlfachwerk, die über die Wetterstraße, den Mühlengraben und den Ruhrdeich führen, unterbrechen gestalterisch die ruhige Linienführung der 17 Sandsteinbögen und der ebenfalls mit Sandstein verblendeten langen Stützmauer an Wetter- und Gasstraße.

Die Fertigstellung der Bahnlinie verzögerte sich bis in die 1920er-Jahre. Ab 1926 konnte der Viadukt für den Güterverkehr auf der Strecke von Witten West (seit 1940 Witten Hauptbahnhof) nach Wengern Ost und zum Rangierbahnhof Hagen-Vorhalle genutzt werden. Erst 1934 wurde auch die Strecke von Witten nach Schwelm eröffnet.

Nach nur 45 Jahren Betriebszeit wurde die Strecke nach Schwelm 1979 wiedereingestellt, 1986 endete auch der Personenverkehr auf der Strecke von Witten Hauptbahnhof über Wengern Ost nach Hagen Hauptbahnhof. Seitdem befahren planmäßig nur noch Güterzüge, gelegentlich auch umgeleitete Reisezüge den Viadukt.

Kontakt & Infos

Hauptbahnhof Witten
Bergerstraße 35
58452 Witten

Eisenbahnfreunde Witten
Bergerstraße 35
58452 Witten
www.efwitten.de

Kontakt & Infos

Ruhrviadukt Witten
Ruhrdeich/Wetterstraße
58453 Witten



Gruben- und
Feldbahnmuseum
Zeche Theresia.
Foto: RIK/Budde

46 Gruben- und Feldbahnmuseum Zeche Theresia

Bis zu ihrer Vereinigung mit der unmittelbar benachbarten Zeche Nachtigall im Jahre 1854 hatte die Zeche Theresia bereits seit 1728 Kohle gefördert, 1892 wurde sie stillgelegt. Erhalten geblieben sind einige Betriebsgebäude, wie das Maschinen- und Kesselhaus.

Das Gelände wird heute von der „Arbeitsgemeinschaft Muttenthalbahn e.V.“ für ein Gruben- und Feldbahnmuseum genutzt. Dazu wurden die Gebäude restauriert, wobei auch die bergbauliche Tradition des Standorts präsentiert wird. Schwerpunkt der Präsentation ist aber

das Thema Feld- und Grubenbahnlokomotiven. Insgesamt 90 Lokomotiven und circa 200 Waggons bilden einen repräsentativen Querschnitt der Gruben- und Feldbahnen in Deutschland.

Heute kann der Besucher nicht nur das Museum besichtigen, er kann auch eine etwa 1,2 Kilometer lange Bahnstrecke befahren, die den Parkplatz Nachtigallstraße mit dem Feldbahnmuseum und dem nahe gelegenen LWL-Industriemuseum Zeche Nachtigall verbindet. An verschiedenen Öffnungstagen des Museums pendelt der Zug mit offenen, aber überdachten Personenwagen zwischen den Endstationen und fährt dabei parallel an den Gleisen der Ruhrtalbahn am ehemaligen Güterbahnhof Bommern vorbei.

Kontakt & Infos

Arbeitsgemeinschaft
Muttenthalbahn e.V.
Nachtigallstraße 27-33
58452 Witten
www.muttenthalbahn.org

47 Zeche Nachtigall und das Muttental

Die Zeche Nachtigall ist einer der acht Standorte des LWL-Industriemuseums und Besucherzentrum des Geoparks Ruhr. Als einziger LWL-Museumsstandort besitzt Nachtigall einen eigenen Gleisanschluss im Bereich des Haltepunktes der Ruhrtalbahn, auf dem auch einige historische Schienenfahrzeuge ausgestellt sind. Dieser Gleisanschluss wurde von der Zeche und ihrem Nachfolgebetrieb, einem Ziegelei- und Steinbruchbetrieb für den Abtransport ihrer Produkte genutzt.

Künftig wird im ehemaligen Steinbruch auf dem Museumsgelände das Thema Ruhrsandstein dargestellt – neben dem Ziegel der wichtigste Baustoff des Ruhrgebiets, aus dem zahlreiche Bahnhofsgebäude und Viadukte der Region errichtet wurden.

Die Dauerausstellung im Fördermaschinenhaus (die Dampffördermaschine wird regelmäßig in Funktion vorgeführt) thematisiert die Transport- und Verkehrsentwicklung im 19. Jahrhundert und beherbergt unter anderem ein originalgetreues Modell einer BME-Tenderlok mit G-Wagen an der Verloaderampe der Zeche Nachtigall.

Dort, wo sich auch das historische, heute für Wohnzwecke genutzte Fachwerk-Gebäude des Güterbahnhofs „Bommern“ der ehemaligen Bergisch-Märkischen Eisenbahn befindet, wurde im Zuge der touristischen Revitalisierung der Ruhrtalbahn ein neuer Haltepunkt „Zeche Nachtigall“ eingerichtet. Die etwa auf halbem Wege zwischen den beiden Museen Nachtigall und Theresia liegende Station erfreut sich großer Beliebtheit beim Publikum, das so schon für die Anfahrt zu den beiden Museen und ins Muttental stilgerecht die Bahn nutzen kann.

Das Muttental war der Schauplatz einer der ersten Eisenbahnen im Ruhrgebiet, die auf die Initiative Friedrich Harkorts zurückging. 1827 begannen die Verhandlungen um den Bau einer Eisenbahn, die allerdings nicht mit Dampf, sondern durch Pferde angetrieben, 1829 in Betrieb genommen



Zeche Nachtigall.
Foto: RIK/
Staudinger

wurde. Die Erinnerung an diese Bahn wird heute auch durch eine Station des Bergbaurundwegs Muttental wachgehalten. Zwei rekonstruierte Kohlenwagen auf einem kurzen Gleisstück und die noch nachzuziehende Trasse im Wald geben ein anschauliches Bild dieser frühen Kohlenbahn.

Kontakt & Infos

LWL-Industriemuseum
Zeche Nachtigall
Nachtigallstraße 35
58452 Witten
<https://zeche-nachtigall.lwl.org/de/>





Bahnhof Zollverein.
Foto: RIK/Walter

48 Bahnhof Zollverein

Da Franz Haniel die endgültige Streckenführung der Köln-Mindener Eisenbahn abgewartet hatte, konnte bereits 1851, vier Jahre nach Eröffnung der Bahnlinie, seine in unmittelbarer Nähe gelegene Zeche Zollverein 1/2 Kohle fördern. Als Beleg für die kluge Standortwahl kann das im ersten Geschäftsbericht der Eisenbahngesellschaft zu findende Ersuchen Haniels für das Zechenanschlussgleis gelten. Die Verlängerung der Anschlussbahn zum neuen Standort Zollverein Schacht 3 erfolgte im Vorfeld der dortigen Förderaufnahme im Jahre 1882. Die weitere Strecke zur Zeche Zollverein, heute Trasse des „Zollvereinweges“, wurde erst 1935 gebaut.

Damit entstand als Verbindung der Zechen Zollverein, Bonifacius, Rheinelbe und Alma eine „Zechenbahnmagistrale“ der damaligen Gelsenkirchener Bergbau AG, die später in den Bahn- und Hafengebieten der Ruhrkohle AG aufging. Mit Stilllegung der Kokerei Zollverein im Jahre 1993 hatte die Strecke ihre Bedeutung verloren. Sie wurde kurz darauf stillgelegt und zu einem Radweg umgebaut. Die erst 1920 gebaute Verbindungsbahn zum Rhein-Herne-Kanal und weiter zur Zeche Nordstern wurde noch für einige Jahre von Touristischen Zügen bedient, bis auch sie einem Radweg wich. Erhalten blieb nur der Anschluss an den Bahnhof Altenessen, der für eine touristische Nutzung durch den Regionalverband Ruhr ausgebaut wurde. Ausgehend von den Bahnsteigen Zeche Zollverein und Kokerei Zollverein finden, bisher noch unregelmäßig, Fahrten durch die industrielle Kulturlandschaft des Ruhrgebiets statt.

Kontakt & Infos

Bahnhof Zollverein
Gelsenkirchener Straße 181
45309 Essen

49 Rheinische Bahn in Essen

Zwischen 1866 und 1874 baute die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft (RhE) ihre Ruhrgebietsstrecke vom linksrheinischen Osterath nach Essen und später weiter nach Dortmund Süd. Im heutigen Essener Stadtgebiet verlief sie weitgehend parallel zu der bereits seit 1862 bestehenden Bergisch-Märkischen Strecke im Süden und zur weiter nördlich verlaufenden Köln-Mindener Strecke von 1848. Die Bahngesellschaft baute kostenlose Anschlussgleise zu vielen Steinkohlenzechen, unter anderem zur Zeche Zollverein, und unterbot ihre beiden großen Konkurrenten durch günstige Frachtraten. Bis 1874 wurde die Strecke von Essen in mehreren Teilabschnitten nach Dortmund Süd weitergebaut, außerdem entstanden unter der Ägide der RhE die vom Bahnhof Kray abzweigenden Strecken nach Gelsenkirchen und Wanne (Kray-Wanner Bahn).

Die Strecke, welche bis heute in weiten Abschnitten als „Rheinische Bahn“ bezeichnet wird, wurde Ende 2002 auf längeren Teilabschnitten stillgelegt, womit der Durchgangs-Güterverkehr endete. Die Planung des Regionalverbandes Ruhr sieht für einen Abschnitt zwischen Duisburg und Bochum den Umbau der Bahntrasse zu dem überregionalen Modellprojekt „Radschnellweg Ruhr“ vor. In Essen gibt es bereits einen fertiggestellten Radweg-Abschnitt zwischen der Innenstadt und der Stadtgrenze Mülheim.

Östlich der Essener Innenstadt tangiert die Trasse die heutige Eisenbahnstrecke von Essen Hbf nach Gelsenkirchen Hbf mit dem Bahnhof Essen-Kray Nord, dessen Empfangsgebäude von 1875 aus der Zeit der Rheinischen Eisenbahn stammt. Das seit 1991 unter Denkmalschutz stehende Gebäude wurde in den Formen des Klassizismus errichtet. Die opulente Bahnhofsanlage zeigt deutlich, dass man für den aufstrebenden Bergbauort Kray und die wachsenden Zechen im Umfeld auf einen repräsentativen Bau Wert legte. Der Personenverkehr der S-Bahn-Station Essen-Kray Nord wird heute über einen neuen Inselbahnsteig abgewickelt. Das historische Empfangsgebäude selbst wird von einer türkischen Moschee genutzt.



Bahnhof Kray
Nord - historische
Ansicht. Foto:
DGEG-Archiv

Aus der Zeit der RhE sowie den nach der Verstaatlichung im Jahre 1880 anschließenden Epochen der Preußischen Staatsbahn und der Deutschen Reichsbahn haben sich als Teil der Trasse oder in unmittelbarer Nachbarschaft vor allem in Mülheim mehrere herausragende Bauwerke erhalten. In Essen sind es neben dem Bahnhof Kray Nord vor allem die markante Bogenbrücke über die Helenenstraße sowie die Brückenlandschaft im Gleisdreieck Stoppenberg.

Kontakt & Infos

Bahnhof Essen-Kray Nord
Heinrich-Sense-Weg 77
45307 Essen



Fertigung von Diesellokomotiven in der M 1-Halle, 1962. Quelle: DGE-G-Archiv

50 Lokomotivfabrik und Werksbahn

Für die Entwicklung der Krupp'schen Gussstahlfabrik war der Bedarf der Eisenbahnen seit den 1840er-Jahren von herausragender Bedeutung. Die Epoche machende Erfindung Alfred Krupps von 1851/1852, der nahtlose Radreifen, für die das preußische Patent angemeldet wurde, war 1875 die

Kontakt & Infos

Gewerbepark M 1
Ehemalige Lokomotivfabrik und Werksbahn Krupp
Am Lichtbogen/Bottroper Str./
Helenenstr./Zollstr.
45127 Essen

Grundlage für die „Drei Ringe“ als Firmensymbol, das bis heute Verwendung findet.

Die Lokomotivproduktion nahm Krupp erst nach dem Ersten Weltkrieg im Zuge der Umstellung auf zivile Produkte auf. Am 10. Dezember 1919 wurde die erste Lokomotive ausgeliefert. In den 1920er-Jahren wurde das rund 450.000 Quadratmeter große Gelände zwischen heutiger Hövel- und Bamlerstraße für die werkseigene Eisenbahn erschlossen. 1937 wurde der Plan gefasst, das Gelände durch den Bau einer alles überragenden fünf-schiffigen Maschinenbauhalle (M 1) zu vervollständigen. Mit einer Grundfläche von 40.000 Quadratmetern und Krananlagen mit bis zu 150 Tonnen Hubkraft war die 1938 fertig gestellte M 1-Halle eine der größten Maschinenbauhallen Europas.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges konnte die Lokomotivfabrik in der M 1-Halle als erster Krupp-Betrieb mit alliierter Genehmigung die Arbeit wieder aufnehmen. Zuletzt wurde die Halle nur noch zu Lagerzwecken genutzt. Da eine neue wirtschaftliche Nutzung im Rahmen des Ende der 1990er-Jahren angelegten M 1 Gewerbeparks nicht gefunden werden konnte, wurde die Halle schließlich abgerissen. Einzig ein bei Dunkelheit farbig illuminiertes Stützenfragment der Halle am Eingang der Straße „Am Lichtbogen“ erinnert noch an die vergangene Größe von M 1. Für die weltweit gelieferten Lokomotiven unterschiedlicher Spurweiten wurde 1955 neben der M 1-Halle eine heute noch in Resten bestehende Probestrecke eingerichtet.

Die an der Helenenstraße gelegene ehemalige Halle M 3 verweist auf die Ursprünge des Krupp'schen Lokomotivbaus. Die bereits 1916 gebaute Maschinenbauhalle M 3 wurde 1925 für den Betriebsbereich Lokomotiv- und Wagenbau (LOWA) zur Fertigung von 400 Lokomotiven pro Jahr ausgebaut. Die Halle wird heute von verschiedenen Firmen weiterhin gewerblich genutzt. Die gegenüberliegende Halle M 2 ist früher ebenfalls für den Bau von Lokomotivteilen genutzt worden. Der Lokomotivbau in Essen endete am 3. März 1997. Letztes gefertigtes Fahrzeug war ein ICE2-Triebkopf für die Deutsche Bahn.





Historische Ansicht
des Hauptbahnhofs
Essen um 1920.
DGEG-Archiv

51 Hauptbahnhof Essen

Als erster Bahnhof im heutigen Essener Stadtgebiet war 1846 Berge-Borbeck (seit 1914 Essen-Bergeborbeck) und im Jahr darauf der Bahnhof Essen CM (heute Essen-Altenessen) an der Köln-Mindener Eisenbahnstrecke eröffnet worden. 1862 ging ein Teilstück der Bahnstrecke Witten/Dortmund – Essen – Oberhausen/Duisburg zwischen Bochum und Mülheim an der Ruhr in Betrieb. An dieser Strecke lag in unmittelbarer Nachbarschaft zur historischen Altstadt

Essens der Bergisch-Märkische Bahnhof als Vorgänger des späteren Hauptbahnhofs.

1897-1902 wurde der einfache Holzbau des alten Bahnhofs durch einen repräsentativen Neubau ersetzt. Der Entwurf des Empfangsgebäudes stammte nach Vor- und Teilentwürfen anderer Architekten von Fritz Klingholz (1861–1921), einem der bekanntesten Bahnhofsarchitekten des Kaiserreichs, von dem unter anderem auch die Entwürfe für die Hauptbahnhöfe von Wiesbaden und Lübeck stammen. Das Gebäude verkörperte Renaissance-Stil mit gotischen Elementen, gleichzeitig wurde aber der Funktion als Verkehrsbauwerk mit einem sehr klaren Grundriss Vorrang eingeräumt. Die Eingangs- und Ausgangsbereiche hatte Klingholz voneinander getrennt, alle wesentlichen Räumlichkeiten für die Bewegung der Reisenden und des Gepäcks platzierte er auf einer Ebene. Gleichzeitig mit dem Bau des Empfangsgebäudes wurden die Gleisanlagen niveaufrei über die Straßen gelegt und die Inselbahnsteige durch eine zweischiffige Bahnhofshalle überspannt.

Kontakt & Infos

Hauptbahnhof Essen
Am Hauptbahnhof 5
45127 Essen



Essener Hauptbahnhof nach dem Umbau 2010.
Foto: RIK/Budde

Zwischen 1941 und 1943 fanden vom Essener Hauptbahnhof und vom Bahnhof Segeroth zusammen neun Transporte statt, die Essener Juden in Vernichtungslager nach Osteuropa brachten. Hinter bewaffneten Posten wurden diese Transporte am helllichten Tage unter den Augen anderer Reisender durchgeführt und der übrige Bahnverkehr dafür nicht unterbrochen. Durch die Bombardierungen im Zweiten Weltkrieg wurden Empfangsgebäude und Bahnhofshalle größtenteils zerstört.

Der Nachkriegsbau nach Plänen der Architekten Kurt Rasenack und Berd Figge wurde am 15.11.1959 eingeweiht. Charakteristikum des Neubaus ist die unter den Gleisanlagen liegende Empfangshalle. Den westlichen Flügel des Nordeingangs zierte eine für die 1950er-Jahre charakteristische, gläserne Café-Rotunde. Ein nach oben geschwungenes Dach ließ eine Lichtdurchflutung der Empfangshalle zu. Das Vordach wurde allerdings später durch ein größeres vorgebautes Dach ersetzt. Dies und der nachträgliche weitere Einbau von Geschäften

verminderten im Laufe der Zeit die Größzügigkeit der ursprünglichen Anlage in erheblichem Maße. Erst der im Zusammenhang mit dem Kulturhauptstadtjahr vorgenommene Umbau zwischen 2008 und 2010, bei dem die gesamte Bahnhofshalle entkernt und neugestaltet wurde, hat dem Essener Hauptbahnhof wieder zu neuer Attraktivität verholfen. Hierzu wurden an der Südseite zwei neue gläserne Pavillons errichtet, in denen das Reisezentrum der Bahn und das Kundenzentrum der Essener Verkehrs-AG (heute Ruhrbahn GmbH) untergebracht sind. Ebenso wurden die Bahnsteigdächer und Bahnsteigbeläge saniert.

Der Essener Hauptbahnhof zählt heute zu den bedeutendsten Stationen im Netz der Deutschen Bahn und weist mit rund 170.000 Reisenden täglich innerhalb des Ruhrgebiets das höchste Fahrgastaufkommen auf. Auf 14 Gleisen bedienen täglich rund 160 Fernverkehrszüge, 240 Regionalzüge und 420 S-Bahnzüge den Bahnhof.



Dienstgebäude
Eisenbahn-Di-
rektion Essen.
Foto: RIK/Budde

52 Eisenbahn-Direktionsgebäude Essen

Die 1895 neu eingerichtete Königliche Eisenbahn-Direktion Essen mit einem Streckennetz von 941 Kilometern umfasste bis auf das Gebiet südlich von Hattingen sowie um Hagen und Unna, die zur Direktion Elberfeld gehörten, den gesamten Industriebezirk. Essen war damit Sitz einer für das Wirtschaftsleben des Ruhrgebiets zentralen Einrichtung der Bahnverwaltung. Für die neue Behörde entstand ab 1895 ein repräsentatives Verwaltungsgebäude, das im März 1898 bezogen werden konnte. Im Jahr darauf wurde am 23. September vor dem Haupt-

ingang eine Bismarckstatue aufgestellt, die die Bedeutung der Direktion unterstrich.

Nach Beschädigungen im Zweiten Weltkrieg wurde das Direktionsgebäude in der Fassade stark vereinfacht wiederhergestellt. Seit Gründung der Deutschen Bundesbahn als Rechtsnachfolgerin der Reichsbahn im Jahre 1949 war das Gebäude Sitz der Bundesbahndirektion Essen bis zu deren Auflösung im Zuge der Bahnreform 1994. Nach jahrelangem Leerstand wurde das Gebäude 2010 für eine Nutzung als Bürokomplex unter anderem der Deutschen Bank umgebaut. Dabei entstand das Abbild des kriegszerstörten Mittelgiebels in Formen der Weserrenaissance auf der vorgehängten Glasfassade.

Kontakt & Infos

Eisenbahn-Direktionsgebäude
Essen
Bismarckplatz 1
45128 Essen



Bahnhof Es-
sen-Hügel. Foto:
RIK/Walter

53 Villa Hügel und Bahnhof Essen-Hügel

Auf den Ruhrhöhen über dem Baldeneysee liegt die Villa Hügel, das ehemalige Haus der Familie Krupp. Zwischen 1870 und 1873 plante der Industriepionier Alfred Krupp selbst den zukünftigen Stammsitz seiner Familie und den Mittelpunkt seines Firmen-Imperiums. Heute sind die Villa Hügel und der sie umgebende Park Eigentum der Alfred Krupp von Bohlen und Halbach-Stiftung. Im „Kleinen Haus“ informiert die Historische Ausstellung Krupp über die Geschichte der Familie und des Unternehmens. Diese Geschichte ist auch eng mit dem Thema Eisenbahn verknüpft: durch die Erfindung des nahtlos geschmiedeten und gewalzten Eisenbahnradreifens 1852. Diese Erfindung stellt seit 1875 mit den „Drei Ringen“ das Firmensymbol dar.

Während sich die Firma Krupp seit den Anfängen der Eisenbahn in Deutschland mit der Herstellung von Schienen, Rädern und Radsätzen als Zulieferer betätigte, erfolgte die Aufnahme des Lokomotivbaus erst nach dem Ersten Weltkrieg. Zwischen 1919 und 1997 wurden in der Essener Lokomotivfabrik 5300 Lokomotiven hergestellt.

Die Bahnstation Hügel entstand 20 Jahre nach der Villa Hügel auf Initiative von Friedrich Alfred Krupp im Jahre 1890. Die Station sollte zugleich von der Allgemeinheit genutzt werden, was sich angesichts der landschaftlich reizvollen Lage für Ausflügler besonders anbot. Das Grundstück wurde von Krupp zur Verfügung gestellt, auch die Baukosten für das Stationsgebäude wurden von der Firma Krupp getragen. Die laufenden Unterhaltskosten für den Bahnhof lagen hingegen beim Staat. Seit 1896 beherbergte die Fahrkartenausgabe der Eisenbahnstation Hügel auch eine Postagentur. Das Amt des Postagenten wurde vom Stationsvorsteher mit ausgeübt. 1930 gewann der Hügel-Bahnhof im Zuge der Pläne für den Bau des Baldeneysees noch größere Bedeutung. In Erwartung des höheren Fahrgastaufkommens wurde die Bahnstation von der Reichsbahn ausgebaut. In diesem Zusammenhang wurden unter anderem das Empfangsgebäude erweitert und eine Bahnhofsgaststätte eingerichtet.

Kontakt & Infos

Villa Hügel
Hügel 1
45133 Essen
www.villahuegel.de



Die Villa Hügel ist ein Ankerpunkt auf der Route Industriekultur. Foto: RIK/Staudinger

54 Ruhrbrücke Steele

Zwischen den Essener Ortsteilen Steele und Übrühr-Hinsel überspannen mehrere Brückenbauwerke das breite Ruhrtal. Zwei davon sind Eisenbahnbrücken und haben schon ein mehr als stolzes Alter erreicht. Ihr Aussehen haben sie dabei kaum verändert. Es handelt sich um die Stahlkonstruktion der Ruhrbrücke über den Fluss sowie die sich anschließende, mit Bruchsteinen verkleidete Konstruktion der Flutbrücke. Sie wurden als Verbindungsstück zwischen der Prinz-Wilhelm-Eisenbahn und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn 1862 bis 1863 gebaut.

Die Prinz-Wilhelm-Bahn, ursprünglich als Pferde-Eisen-Bahn ausgeführt und 1847 als Dampfeisenbahnlinie eröffnet, verband das Ruhr- mit dem Wuppertal. Sie wurde 1863 an die Bergisch-Märkische Eisenbahn verkauft. Diese hatte zuvor die Verbindung Dortmund-Ruhrort über Königssteele fertig gestellt. Eine Verbindung der beiden Linien, die nur durch die Ruhr voneinander getrennt waren, musste daher schnell zustande kommen. 1863 wurde das Brückenbauwerk feierlich dem Verkehr



übergeben. 1890 zerstörte ein Unfall einen Teil der Flutbrücke. Ein Schwimmkran hatte sich während eines Hochwassers aus der Verankerung gelöst und war in die Brücke getrieben. Die Bruchstelle wurde mit Hilfe einer Stahlkonstruktion repariert, wie man bis heute unschwer erkennen kann. Die im Zweiten Weltkrieg beschädigte Ruhrbrücke baute man nach dem Krieg nur noch eingleisig wieder auf. Nach der Elektrifizierung der Strecke werden die Brücken seit Ende 2003 von den S-Bahn-Zügen der Linie S9 (Haltern - Essen - Wuppertal) befahren.

Ruhrbrücke Steele.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Ruhrbrücke Steele
Ruhrau
45279 Essen



Museumszug
Hespertalbahn.
Foto: RIK/Budde

55 Bahnhof Kupferdreh und Museumsbahn

Das ansehnliche Empfangsgebäude des Bahnhofs Kupferdreh wurde 1898 entworfen und als Ersatz für einen früheren Bahnhof um die Wende zum 20. Jahrhundert an der Prinz-Wilhelm-Bahn erbaut. Dem Repräsentationsbedürfnis entsprechend sind die Langseiten des zweigeschossigen roten Backsteinbaus dekorativ gestaltet. Dabei verleihen besonders die unterschiedlichen Fenstergruppierungen und -größen sowie der mit ockerfarbigen Sandsteinelementen gegliederte Vorhalleneingang mit Rundbogen dem Bahnhof ein reizvolles Erscheinungsbild. Im Inneren ist das Dekor der Wartesäle teilweise erhalten; besonders beeindruckend ist das Stuckdekor im Wartesaal der Ersten Klasse. Im Gebäude befindet sich heute eine renommierte Erlebnisgastronomie.

Der Bahnsteig der ehemaligen Eisenbahnstrecke nach Werden ist heute Ausgangspunkt für Fahrten mit dem Museumszug der Hespertalbahn, der im Sommer die landschaftlich reizvolle Strecke am Baldeneysee befährt.

Diese Strecke geht auf eine Schmalspurbahn mit Pferdebetrieb zurück, die ab 1857 den

Erzgruben im Velberter Raum als Transportmittel ins Ruhrtal diente. Nach Anschluss der Zeche Pörtingsiepen 1877 wurde die Strecke zwischen Kupferdreh bis zum Bahnhof Hesperbrück an der Hammer Straße auf Normalspur ausgebaut. Der verbliebene Schmalspurteil wurde 1918 stillgelegt. Von 1927 bis zur Schließung der Zeche Pörtingsiepen 1973 wurde ein nicht öffentlicher Personenverkehr für die Bergwerksbelegschaft durchgeführt. Zwei Jahre nach Stilllegung der Strecke gründeten Eisenbahnenthusiasten den „Verein zur Erhaltung der Hespertalbahn“, um die Strecke vor dem völligen Abriss zu bewahren. Seitdem betreibt der Verein in Eigenregie einen Eisenbahnverkehr mit historischen Lokomotiven und Wagen zwischen der Haltestelle „Haus Scheppen“ und Bahnhof Kupferdreh.

Kontakt & Infos

Hespertalbahn e.V.
Postfach 150 223
45242 Essen
www.hespertalbahn.de



„Hundebrücke“
Foto: RIK/Budde

56 „Hundebrücke“ und „Deilthaler Eisenbahn“

Die 1880 von dem Steinbruchbetreiber Hermann Baumotte errichtete Brücke befindet sich südlich von Essen-Kupferdreh und überquert die heutige Eisenbahnstrecke Essen-Wuppertal sowie den Deilbach. Der Name erinnert an Loren („Hunde“ oder „Hunte“), die über diese Brücke von Voßnacker Steinbrüchen zur „Prinz-Wilhelm-Bahn“ geschoben wurden, wo die Steine auf die Bahn verladen wurden.

Bereits 1828 wurde für die Bahn im Deilbachtal eine Eisenbahnaktiengesellschaft auf Harkorts Veranlassung gegründet. Wären die Eigentümer der „Deilthaler Eisenbahn“ etwas

Kontakt & Infos

„Hundebrücke“ und
„Deilthaler Eisenbahn“
Nierenhofer Straße/
Voßnacker Weg
45257 Essen

mutiger gewesen, hätte die erste richtige Eisenbahn Deutschlands durchs Ruhrgebiet gedampft. Aber das erschien ihnen denn doch zu gewagt, und so wurde die 1830/31 eröffnete schmalspurige Bahn von Kupferdreh nach Nierenhof nicht als vollspurige Bahn mit Lokomotivbetrieb, sondern als Pferdebahn gebaut. Damit vertrauten sie einer damals im Ruhrgebiet zahlreich bewährten Lösung. 1831 erhielt das Unternehmen anlässlich eines Besuchs des Prinzen Wilhelm, eines Bruders des regierenden Königs Friedrich-Wilhelm III., den Namen „Prinz-Wilhelm-Bahn“.

1840 gab es erste Pläne für eine Verlängerung der Strecke von Steele bis Vohwinkel. Eine neue Aktiengesellschaft erhielt dafür 1844 vom preußischen Staat eine Konzession, kaufte die Pferdebahn und mit ihrer Namen. 1847 konnte der Betrieb auf der gesamten Strecke von 33,7 Kilometern aufgenommen werden. 1848 folgten normalspurige Anschlusslinien zu den Zechen.

Hauptaufgabe dieser zunächst reinen Güterbahn war der Transport der Kohlen von der Ruhr in das Industrieviertel im Bergischen Raum. Mit der rasch wachsenden industriellen Produktionskraft gegen Mitte des Jahrhunderts im eigentlichen Ruhrgebiet verlor diese Verbindung schnell an Bedeutung: Das Ruhrgebiet produzierte nun selbst industrielle Güter und war nicht mehr nur die Quelle der Kohlen. Deshalb war die „Prinz-Wilhelm-Bahn“ wirtschaftlich zunächst nicht erfolgreich. Erst die Einbindung in das Netz der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, 1862, ließ die Bahn florieren. Seither verkehren auch Personenzüge zwischen Essen und Wuppertal, seit Ende 2003 als S-Bahn. Die kleine Brücke im Deilbachtal gewinnt vor dem Hintergrund dieser Geschichte eine ganz andere Bedeutung. Heute kann sie nur noch von Fußgängern begangen werden.

Ein Spaziergang rund um die Brücke lohnt sich, denn hier begegnet man dem Geist der Frühindustrialisierung. Das Essener Deilbachtal, ein Seitental der Ruhr, wurde schon früh, das heißt im 16. Jahrhundert, gewerblich genutzt. Eisen- und Kupferverarbeitung und der Abbau von Kohle standen dabei im Vordergrund.



Eisenbahnbrücke
Kettwig. Foto:
Martina Will

57 Eisenbahnbrücke Kettwig

Im Oktober 1886 wurde der „Bergisch-Märkischen-Eisenbahn“ (BME), einer der drei großen Privatbahnen, die das Ruhrgebiet einst erschlossen haben, die Konzession zum Bau der „Ruhrthalbahn“ erteilt. Sie sollte das Ruhrtal von Düsseldorf aus erschließen - mit einem Streckenverlauf über Ratingen, Kettwig, Werden, Kupferdreh, Herdecke, Schwerte, Arnsberg und schließlich bis nach Kassel. 1872 war die Strecke bis nach Kupferdreh fertig gestellt.

1877 ergänzte die Strecke vom Essener Hauptbahnhof nach Werden das Netz. Damit ergab sich eine durchgehende Verbindung zwischen Essen und Düsseldorf. Heute dient die Verbindung ausschließlich dem S-Bahnverkehr.

In Vergessenheit geraten ist die so genannte „Untere Ruhrthalbahn“ zwischen Mülheim-Styrum und Kettwig, die 1876 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn eröffnet wurde. Sie zweigte in Styrum von der Hauptstrecke der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ab und erreichte über Broich, Saarn und Mintard den Bahnhof Kettwig. Am Ortseingang von Kettwig stiegen Reisende bis 1968 im Bahnhof „Kettwig Stausee“ aus, um

über einige Treppen den heutigen S-Bahnhof zum Umsteigen in die Ruhrthalbahn zu erreichen. Vor dem Zweiten Weltkrieg konnte man noch ohne Umsteigen direkt nach Kettwig gelangen, denn die Untere Ruhrthalbahn hatte eine (tiefer liegende) eigene, nicht mehr existierende Brücke, deren Widerlager aber noch gut sichtbar sind.

Kontakt & Infos

Eisenbahnbrücke Kettwig
Werdener Straße
45219 Essen



Ruhrbrücke
Mülheim um 1860.
Quelle: Stadt-
archiv Mülheim

58 Stadt-Viadukt und Ruhrbrücke Mülheim

39 Brückenbögen eines Eisenbahnviaduktes prägen immer noch das Bild der Mülheimer Innenstadt. Es ist das älteste noch erhaltene Brückenbauwerk Mülheims. Für den Bau der Brücke wurden über eine Million Ziegelsteine benötigt. Um den Mörtel für die Maurerarbeiten herzustellen, standen auf beiden Ufern der Ruhr von Pferden angetriebene Mörtelmühlen.

Die Brücke gehörte zur Ruhrgebietsstrecke der Rheinischen Eisenbahn, die bei Osterath von der linksrheinischen Bahnlinie abzweigte und über Mülheim nach Essen führte. 1866 fand die Einweihung statt, im Jahr darauf wurde die Eisenbahnverbindung bis zur

Zeche Holland nach Wattenscheid und 1874 bis nach Dortmund verlängert. Unter den mittlerweile geöffneten Brückenbögen befanden sich bis 1975 Markthallen, Geschäfts- und Lagerräume. 1926 erhielt die Brücke Fachwerkbogenträger, die die Brückentrasse seitlich durchschneiden und dem Bauwerk sein charakteristisches Aussehen verleihen. Gleichzeitig wurde ein Fußgängersteg angefügt. Zwei Brückentürme mit Wendeltreppen stellten die Verbindung mit dem Ufer her. An Stelle der geschlossenen Brückentürme traten 1976 die heutigen freiliegenden Aufgänge, die zum Spaziergang über die Ruhr und in das Gelände der ehemaligen Mülheimer Gartenschau (MüGa) einladen. Heute ist die Brücke saniert und Teil des Radschnellweges RS1, der von Duisburg nach Hamm über 100 Kilometer quer durchs Ruhrgebiet führen wird.



Stadtviadukt Mülheim. Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Stadtviadukt und
Ruhrbrücke Mülheim
Ruhrstraße
45468 Mülheim an der Ruhr

59 Ringlokschuppen und Camera Obscura

Der Ringlokschuppen von 1904 diente der Wartung von Dampflokomotiven, die vor allem auf der „Unteren Ruhrtalbahn“ verkehrten. Er entstand zusammen mit dem Dampflok-Ausbesserungswerk Speldorf. Bis zur Zerstörung der vorgelagerten Drehscheibe durch einen Bombenangriff im Jahre 1943 diente der Ringlokschuppen zur Unterstellung von Dampflokomotiven. Seit den 1950er-Jahren war hier die Zentralstelle der Bundesbahnbusse untergebracht. Ab 1968 nutzte ein Fuhrunternehmen den Ringlokschuppen, bis das aus 24 Kreissegmenten bestehende Bauwerk 1992 für die Landesgartenschau MüGa denkmalgerecht saniert wurde.

Das Gebäude umfasst heute vier große Veranstaltungsräume, die durch ein umlaufendes Foyer miteinander verbunden sind. Der Ringlokschuppen ist ein Ort für die Entwicklung von Bühnenkunst und die Initiierung von Cross-Culture/Cross-Over-Projekten. Die Theaterproduktionen reichen vom Kammerspiel bis zum Open Air-Event. Abgerundet wird das Kulturprogramm durch eine hauseigene Gastronomie.

Mit dem Ringlokschuppen entstand gleichzeitig der Broicher Wasserturm, der früher Dampflokomotiven mit Wasser versorgte. Der Turm stand im Streckendreieck zwischen Ruhrtalbahn, Rheinischer Bahn und dem Verbindungsgleis Speldorf - Broich. Seine Kuppel wurde im Rahmen der MüGa 1992 nach einer Idee von Professor Werner Nekes zur größten begehbaren Camera Obscura der Welt umgebaut. Seit August 2006 befindet sich im Gebäude neben der Camera Obscura auch das Museum zur Vorgeschichte des Films mit der Sammlung „S“ von KH. W. Steckelings. Über 1100 Exponate aus der Zeit von 1750 bis 1930 lassen eine für die Entwicklung des Films und der Fotografie Bahn brechende Revue passieren. Schattenspiele, Faltperspektiven, Transparenzen, Laternae Magicae, Kaleidoskope, Guckkästen und viele andere „Schätze“ sind in diesem Museum zu sehen.

Von der Wartungsplattform des Wasserturms hat man einen weiten Blick auf das ehemalige Eisenbahnausbesserungswerk, auf Kesselschmiede, Lokomotivrichthalle, Kraftzentrale und die „Alte Dreherei“.



Ringlokschuppen
Mülheim. Foto:
RIK/Budde

TIPPS

Die Eisenbahnfreunde Mülheim haben die ehemalige „Untere Ruhrtalbahn“ von Styrum nach Kettwig, auf deren ehemaliger Strecke die Mülheimer Landesgartenschau ihre zentrale Wegeachse baute, im Modell nachgebaut. www.efmh.de

Schloss Broich, Am Schloss Broich 28, als einziges Mülheimer Kastell gilt es aufgrund seiner Anfänge im 9. Jh. als älteste karolingische Festung im deutschen Sprachraum. Der ostfränkische Herzog Heinrich errichtete das Bauwerk als Militärlager zum Schutz gegen die 883 bis nach Duisburg vorgedrungenen Wikinger. Kriegswirren und Zerstörungen prägten die Geschichte des Schlosses in den folgenden Jahrhunderten. 1938 übernahm die Stadt Mülheim das verfallene Schloss, in den 1960er-Jahren wurde es aufwändig freigelegt und restauriert. Heute finden in dem historischen Gemäuer vor allem städtische Empfänge, offizielle Ehrungen und standesamtliche Trauungen statt. Das Schloss beherbergt auch das Historische Museum des Mülheimer Geschichtsvereins, das mit Grabungsfunden, Modellen und einem „Luisen-Zimmer“ Einblick in mehrere Jahrhunderte Mülheimer Geschichte gibt.

Kontakt & Infos

Ringlokschuppen
Am Schloss Broich 38
45479 Mülheim an der Ruhr
www.ringlokschuppen.ruhr

Camera Obscura mit dem
Museum zur Vorgeschichte des Films
Am Schloss Broich 42
45479 Mülheim an der Ruhr
www.camera-obscura-muelheim.de

Eisenbahnaus-
besserungswerk
Speldorf. Foto:
RIK/Budde

60 Eisenbahnausbesserungswerk Speldorf / Alte Dreherei

Auf der großen Fläche zwischen der Landstraße Mülheim-Broich-Duisburg und der Bahnlinie Speldorf-Eppinghofen errichtete die Rheinische Eisenbahngesellschaft ab 1874 eine Werkstätte für Lokomotiven und Güterwagen. Bis zu diesem Zeitpunkt unterhielt sie lediglich eine Hauptwerkstätte in Köln-Nippes. Der Weg von der Ruhr dorthin erwies sich aber als zu weit, so dass sich die Gesellschaft, die damals ein Netz von 1.014 Kilometern Streckenlänge mit 453 Lokomotiven, 734 Personen- und 11.745 Güterwagen unterhielt, entschloss, in Ruhrnähe eine weitere Werkstätte einzurichten. Da das Gelände nicht eben war, musste Erdreich abgetragen werden. Das hierbei gewonnene Material wurde nutzbringend für den Bau der Bahn-dämme an der Duisburg-Hochfelder Eisenbahnbrücke über den Rhein verwendet.

Den Namen Speldorf erhielt die Werkstätte durch die Anbindung zu diesem Bahnhof, obwohl sie vollständig auf Broicher Gebiet lag. Nach der Verstaatlichung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft (1880) wurden die Speldorfer Anlagen, nun als Hauptwerkstatt bezeichnet, mehrfach erweitert. 1884 fügte man eine Kesselschmiede, eine Schreinerei und kleinere Anlagen hinzu. Dennoch erwies sich das Gelände in den kommenden Jahren als zu klein dimensioniert, so dass die Güterwagenausbesserung ab 1914 in das damals neu errichtete Ausbesserungswerk Wedau verlegt wurde, während sich Speldorf auf die Dampf-



lokausbesserung spezialisierte. Das frei gewordene Gelände wurde zum Bau einer Kesselschmiede und einer Lokrichthalle genutzt. Mit dem 1918 fertig gestellten Bau dieser Halle nach amerikanischem Vorbild in Stahlbinder-technik mit zwei Parallelschiffen und einem zweigeschossigen dritten Schiff für Zubringerwerkstätten wurde technisches Neuland beschritten. Von den alten Anlagen wurden die Lokrichthalle aus dem Jahre 1874, die mehrmals erweitert beziehungsweise aufgestockt worden war, die Schmiede und die Dreherei weiter genutzt. Das ehemalige Ausbesserungswerk bildet mit der zeitlich gestaffelten Abfolge seiner Großbauten ein technikgeschichtlich überregional bedeutendes Dokument des Industriebauens. Mit Ende der Dampflokära wurde das AW Speldorf von der Bundesbahn am 31. März 1959 geschlossen.

1962 übernahm die Stadt Mülheim das Areal, um in den seit 1991 denkmalgeschützten Hallen einen neuen zentralen Betriebshof für ihre Straßenbahnen und Autobusse einzurichten und frühere beengte Standorte aufgeben zu können.

Die 1874 erbaute Dreherei verkörpert mit ihrer aus hölzernen Bindern bestehenden Stütz- und Dachkonstruktion, die auf gusseisernen Stützen ruht, eine architektonische Besonderheit. Sie wird seit 2008 zum „Haus der Vereine in der Alten Dreherei“ ausgebaut. Die Planung sieht neben Räumen für Tagungen und Wechselausstellungen eine Dauerausstellung mit betriebsbereiten historischen Straßenbahnen und Nutzfahrzeugen vor. Außerdem wird ein Modell der Stadt Mülheim und der unteren Ruhraltbahn präsentiert werden.

Kontakt & Infos

Mülheimer Verkehrs
Gesellschaft (MVG)
Duisburger Straße 78
45479 Mülheim an der Ruhr
www.muelheimer-ver-
kehrsgesellschaft.de
Trägerverein Haus der Vereine
in der Alten Dreherei e.V.
www.alte-dreherei.de



61 Straßenbahndepot Speldorf

Im Juli 1882 eröffnete die „Deutsche Lokal- und Straßenbahngesellschaft“ aus Dortmund eine Dampfstraßenbahnlinie vom Kuhtor in der Duisburger Innenstadt zur Monning an der Stadtgrenze zu Mülheim, die 1888 bis (Mülheim-)Broich verlängert wurde (die heutige Linie 901 von Mülheim-Stadtmitte bis Duisburg-Obermarxloh). Eine Weiterführung der Linie auf das gegenüberliegende Ruhrufer bis in die Mülheimer Innenstadt war wegen der geringen Tragfähigkeit der Kettenbrücke über die Ruhr nicht möglich. Erst der Bau der Schlossbrücke erlaubte 1911 die Einrichtung einer durchgehenden Straßenbahnverbindung zwischen Duisburg und Mülheim.

1897 fuhr die erste elektrische Straßenbahn vom Kuhtor nach Broich. Betreiber war seit 1891 die „Allgemeine Lokal- und Straßenbahn Gesellschaft“ aus Berlin. Sie ließ 1901 das Depot an der Duisburger Straße errichten. Es umfasste damals eine Wagenhalle mit sechs Gleisen und das angebaute Wohn- und Verwaltungsgebäude, in dem sich auch ein Aufenthaltsraum befand. 1911 wurde die Wagenhalle verlängert und ein Anbau mit Schmiede, Lager und Aufenthaltsraum angefügt.

1914 erhielt die Anlage dann das Aussehen, das sie in den Grundzügen bis heute bewahrt hat: Auf der östlichen Seite wurde eine zweite Halle mit vier Gleisen angebaut und die ursprünglich historisierende Fassade von Halle und Wohngebäude in den Formen des späten Jugendstils umgestaltet. Bis in die 1950er-Jahre konnten Betriebsangehörige das Gelände hinter den Wagenhallen pachten, um in Kleingärten Gemüse anzubauen. Nach der Stilllegung im Jahre 1967 dienten die Hallen als Lager- und Abstellräume. Eine neue Verwendung des Gebäudekomplexes beziehungsweise des Grundstücks wurde über lange Zeit durch die Planungen im Zusammenhang mit der Trassenführung der Stadtbahn blockiert. Möglicherweise ist der ehemalige Betriebs-hof dadurch dem Abriss entgangen, denn in der Zwischenzeit erfuhr historische Industriearchitektur eine neue Wertschätzung.

Gleichzeitig verschlechterte sich der bauliche Zustand der Anlage. Nachdem der Komplex 1987 an die LEG übergegangen war, kam es 1994/95 endlich zu einer Lösung, die eine Neunutzung mit der Erhaltung der wesentlichen architektonischen Merkmale vereinbart. Die Wagenhallen wurden zur „Depot-Passage“ mit Geschäften, Dienstleistungsangebot und Gastronomie umgebaut. Innen weitgehend neugestaltet und außen denkmalgerecht saniert, präsentiert sich der ehemalige Betriebshof heute als Anziehungspunkt im Stadtteil Speldorf. Die Glasfront, welche die zehn Tore ersetzte, erzeugt im Zusammenspiel mit den pylonartigen Pfeilern und ihrer Jugendstilverzierung eine filigrane Fassade.

Straßenbahndepot
Speldorf. Foto: RIK
/ Reinhold Budde

Kontakt & Infos

Straßenbahndepot Speldorf
Duisburger Straße 283
45478 Mülheim an der Ruhr



Brückenlandschaft
Ruhraue. Fotos:
RIK/Walter

62 Brückenlandschaft Ruhraue

Die Ruhr tritt zwischen Mülheim und Duisburg aus dem Mittelgebirge, so dass gerade der Bereich nördlich des Kaiserbergs genutzt werden konnte, den Fluss zu überqueren, weil das Gelände hier noch nicht so versumpft war, wie im eigentlichen Mündungsbereich weiter westlich. So überqueren sowohl Eisenbahnlinien als auch Autobahnen (A40 / A3) die Ruhr in diesem Bereich und geben so ein eindrucksvolles Bild der Brückenbaukunst der letzten 140 Jahre. Die westlichste der Eisenbahn-Brücken ist die viergleisige Brücke auf der Trasse der Rheinischen Bahn, die heute ausschließlich dem Güterverkehr vorbehalten ist. Ihr jetziges Aussehen hat sie - abgesehen von den kriegszerstörten und wieder aufgebauten Bögen - seit 1892, als nochmals umgebaut wurde. Die drei Stahlfachwerkbögen der Flutbrücke werden von massiven Vorflutbrücken flankiert. Dabei gibt der nördliche Brückenabschnitt Raum für den vom Hochwasser gefährdeten Auenbereich.

Etwa 600 Meter weiter östlich überqueren sieben Brücken, unmittelbar nebeneinander liegend, den 1927 erbauten Ruhr-Schiffahrtskanal und den Ruhrdeich. Sie gehören zu den Strecken der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Strecke, zu denen sich 1974 noch die S-Bahn-Strecke hinzugesellte.

Nördlich und südlich des Ruhrparks in Oberhausen-Alstaden überqueren die Strecken der Köln-Mindener- und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn die Ruhr auf längeren Fachwerkträgerbrücken, denen jeweils noch gemauerte Flutbrücken auf dem linken Ufer vorgelagert sind. Die nördliche Brücke geht in ihren Ursprüngen auf den Bau der Köln-Mindener Bahn 1847 zurück. Die Fachwerkbrücke auf der Bergisch-Märkischen Strecke Mülheim - Duisburg stammt in ihren Ursprüngen aus dem Jahr 1862 und wurde 1974 im Zuge des S-Bahnbaus verbreitert und renoviert.

TIPP

An der A 40 sind unbemerkt neue Landschaften entstanden. Im Kreuz Kaiserberg choreografiert der sogenannte Spaghettiknoten einen Raum ungeahnter Komplexität, in dem sich Nutzungen angesiedelt haben, die nicht zum Bild der Autobahn passen: Zoo und Schrebergarten, Ponyhof, Fischfarm und Dorfidylle sammeln sich hier in nachbarschaftlicher Eintracht unter dem sonoren Lärm der Autobahn. Das latente Desinteresse an schwierigen Stadträumen im Umfeld von Verkehrsbauten erzeugt ein scheinbares Vakuum an staatlicher Organisation und Präsenz. Die Menschen vor Ort haben sich durch eine charmante Selbstregulierung mit diesem Raum arrangiert, ihn nutzen und schätzen gelernt. Für B1|A40 entsteht hier der Landschaftspark Kreuz Kaiserberg und lädt zum Ausflug ins Grüne ein. Dazu zählen auch Wanderwege rund um das Autobahnkreuz, die das Ruhr2010-Projekt „B1/A40“ - die Schönheit der großen Straße“, gebaut hat.

Kontakt & Infos

Brückenlandschaft Ruhraue
Ruhrdeich
47058 Duisburg



63 Rangierbahnhof, Ausbesserungswerk und Eisenbahnsiedlungen Wedau

Um dem wachsenden Güterverkehr in der Region Rechnung zu tragen, wurde 1890 der Rangierbahnhof Wedau angelegt. Er gewann durch die 1901 eröffnete Umgehungsstrecke Wedau-Oberhausen zentrale Bedeutung für den Güterverkehr, so dass eine Erweiterung beschlossen wurde. Bis Herbst 1913 wurde der Wedauer Rangierbahnhof mit 23 Gleisen und einer Länge von vier Kilometern zu einem der größten Verschiebebahnhöfe Deutschlands ausgebaut. Mit Ausbesserungswerk, Rangierbahnhof, Bahnbetriebswerk und dem 1914 eröffneten Bahnhof für den Personenverkehr entstand ein eindrucksvoller Eisenbahnkomplex, ergänzt durch die Siedlungen Wedau und Bissingheim für das Bahnhofs- und Werkstättenpersonal.

Heute vermitteln die riesigen, zumeist ungenutzten Gleisanlagen, am besten zu beobachten von der Wedauer Brücke, noch einen guten Eindruck dieses zentralen Rangierbahnhofs für das westliche Ruhrgebiet. Von hier aus sind auch der Wasserturm Nord und das Stellwerksgebäude zu erkennen. Beide stammen aus der Zeit, als der Rangierbahnhof 1912 - 14 ausgebaut wurde. Der Wasserturm besteht aus einem Turmschaft aus Ziegelstein, auf dem ein Intze-Behälter aufsitzt. Er ist zu Wartungszwecken mit einem eisernen Umlaufgang versehen. Ein weiterer Bahn-Wasserturm in Kugel-



Rangierbahnhof Wedau. Foto:
RIK/Budde

form auf einem Stahlgerüst befindet sich am Südende des Rangierbahnhofs im ehemaligen Bahnbetriebswerk Duisburg-Wedau.

Das ab 1911 errichtete Ausbesserungswerk Wedau war für die Reparatur von Güterwagen konzipiert. Es wurde Ende 2000 stillgelegt. Von der Werkstättenstraße fällt der Blick auf die „Kopfzone“, die vom Turm der Feuerwache überragt wird. Feuerwache, Verwaltung und Kantine bilden einen rechteckigen Platz, der zwischen Feuerwache und Verwaltungsgebäude vom Kesselhaus sowie auf der gegenüberliegenden Seite von der Schmiede begrenzt wird. Außer der Schmiede stammen diese Bauten aus der Entstehungszeit des Ausbesserungswerks. Verwaltungsgebäude und Kesselhaus wurden in den 1920er-Jahren erweitert beziehungsweise umgebaut. Eine kleine Siedlung für Werkstättenpersonal ergänzt das Ensemble. Durch die Ansiedlung des Kunden Service Zentrums von DB Cargo an der Masurenallee (nördlich) wird der Wedauer Standort auch nach der Stilllegung des Werkes weiter bahnspezifisch genutzt.

Kontakt & Infos

Rangierbahnhof und Eisenbahnausbesserungswerk Wedau
Wedauer Brücke
47279 Duisburg



64 Wasserturm und Eisenbahnsiedlung Rheinhausen-Friemersheim

In der Weite des nur niedrig bebauten Umfeldes, bestehend aus dem Rheinvorland, dem ehemaligen Rangierbahnhof Hohenbudberg mit Bahnbetriebswerk und der dazu gehörenden Eisenbahner-Siedlung, sticht der etwa 35 Meter hohe Wasserturm in der Turmstraße hervor. Er wurde 1915/16 zur Versorgung des Eisenbahnbetriebswerkes und der Siedlung errichtet. Der dafür notwendige Speicherraum wurde auf zwei nebeneinanderstehende Behälter von jeweils 500 Kubikmetern aufgeteilt. Diese Doppelanordnung verleiht dem Gebäude sein charakteristisches Aussehen. Sie bestimmte auch die Konstruktion des Unterbaus. Die Behälter ruhen auf zwei runden Turmschäften aus Ziegelmauerwerk, in denen durch fünf Zwischendecken Raum für Wohnungen entstand. Im Verbindungstrakt wurde das Treppenhaus untergebracht. Von außen erscheinen die beiden Wasserbehälter als Einheit. Sie sind ebenso wie das Dach in Eisenbeton ausgeführt. Die Behälter haben kuppelförmige Stützböden, mit flacher Wölbung, um keinen Speicherraum zu verlieren. Da die Behälter in den Dachraum einbezogen sind, erscheint der Speicherraum nach außen nicht in seiner ganzen Größe.

Seit 1965 im Zuge des Erlöschens des Dampfbetriebes außer Funktion, wurde der Turm von der Bundesbahn 1978 an Privat hand übertragen. Heute wird der Wasserturm als Wohnung und Atelier genutzt.

Wasserturm
Rheinhausen-Friemersheim. Foto:
RIK/Walter

Kontakt & Infos

Wasserturm Rheinhausen-Friemersheim
Turmstraße 12
47229 Duisburg

65 Duisburg-Hochfelder Eisenbahnbrücke

Wie die Reste einer Burg wirken die beiden Türme neben der Eisenbahnbrücke auf dem Rheinhausener Rheinufer. Sie gehörten zur ersten Eisenbahnbrücke über den Rhein in Duisburg, die am 23. Dezember 1873 dem Verkehr übergeben wurde. Im Jahre 1866 hatte die Rheinische Eisenbahngesellschaft die Strecke von Osterath (bei Krefeld) nach Essen über Hochfeld und Speldorf eröffnet. Die Absicht, schon damals eine Brücke über den Rhein zu bauen, scheiterte am Einspruch des Militärs, das strategische Gründe geltend machte. So wurde, ähnlich wie an mehreren weiteren Rheinübergängen, zunächst ein Trajekt eingerichtet. Die Eisenbahnwagen überquerten dabei auf Fährschiffen den Rhein. Mit dem steigenden Verkehrsaufkommen auf der Bahnstrecke erwies sich der Fährbetrieb als Hindernis, so dass 1871 sogar der Personenverkehr zugunsten der Güterzüge eingeschränkt werden musste.

Mangelnde Unterhaltung während des Ersten Weltkrieges, hohe Überbeanspruchung der Tragkonstruktion und die notwendige Verbreiterung der Schiffahrtsrinne erforderten einen Neubau, mit dessen Realisierung unmittelbar nach Ende des Ersten Weltkrieges begonnen wurde. Aufgrund der Bestimmungen des Versailler Vertrages wurde die Brücke allerdings nicht wie ursprünglich geplant vier-, sondern nur zweigleisig ausgeführt. Der Strompfeiler für eine viergleisige Brücke, mit dessen Bau 1918/1919 begonnen wurde, ist bis heute erhalten. 1925-1927 wurde die Stahlkonstruktion errichtet, erstmals bei einer Rheinbrücke aus hochwertigem Stahl St48. Die Duisburger Brückenbauanstalt Harkort erhielt zusammen mit der Krupp'schen Friedrich-Alfred-Hütte und der Dortmunder Firma C.H. Jucho den Auftrag zur Lieferung der Stahlbrücke. Die Forderung nach einer Schiffahrtsöffnung von 190 Metern und die Stromverhältnisse bestimmten die unsymmetrischen Stützweiten von 104 - 126 - 189 - 104 Metern. Hinzu kamen auf der Rheinhausener Vorlandseite noch 15 Flutöffnungen aus Klinkermauerwerkgewölben von je 15,60 Metern Stützweite und auf der Hochfelder Seite eine Öffnung mit Fachwerkträgerüberbau von 51,80 Metern Stützweite. Die Inbetriebnahme der neuen Brücke erfolgte am 13. Oktober 1927.

Als Anfang März 1945 US-amerikanische Truppen zum Rhein vordrangen, sprengten deutsche Pioniere die Brücke. Dabei waren sämtliche Überbauten von den Pfeilern abgeknickt und in den Strom gefallen. Da eine umgehende Wiederherstellung nicht möglich war, errichteten Pioniereinheiten der US-Armee eine Pionierbrücke, die nach nur sechs Tagen Bauzeit am 12. Mai 1945 in Betrieb genommen wurde. Bis Ende 1949 diente diese Brücke als Verbindung zwischen Duisburg und Rheinhausen.

Die weitgehend wiederverwertbaren Teile der Brücke von 1927 wurden von der Gutehoffnungshütte gesichert und rekonstruiert. Durch Materialmangel in der Nachkriegszeit zogen sich diese Wiederaufbauarbeiten bis 1949/1950 hin. Am 1. Oktober 1949 ersetzte die zunächst eingleisige Brücke die US-Kriegsbrücke. Erst am 11. Oktober 1950 konnte die Brücke wieder zweigleisig befahren werden. Sie war damit eine der am spätesten wiederhergestellten Eisenbahn-Rheinbrücken. Im Zuge der Elektrifizierung der Verbindung Duisburg-Krefeld wurde am 31. Mai 1964 der elektrische Zugbetrieb über die Hochfelder Rheinbrücke aufgenommen.

Neben zahlreichen Güterzügen verkehren über die Brücke heute die Regionalbahnen RB 31 „Der Niederrheiner“ und RB 33 „Rhein-Niers-Bahn“ sowie der Regional-express RE 11 „Rhein-Hellweg-Express“.

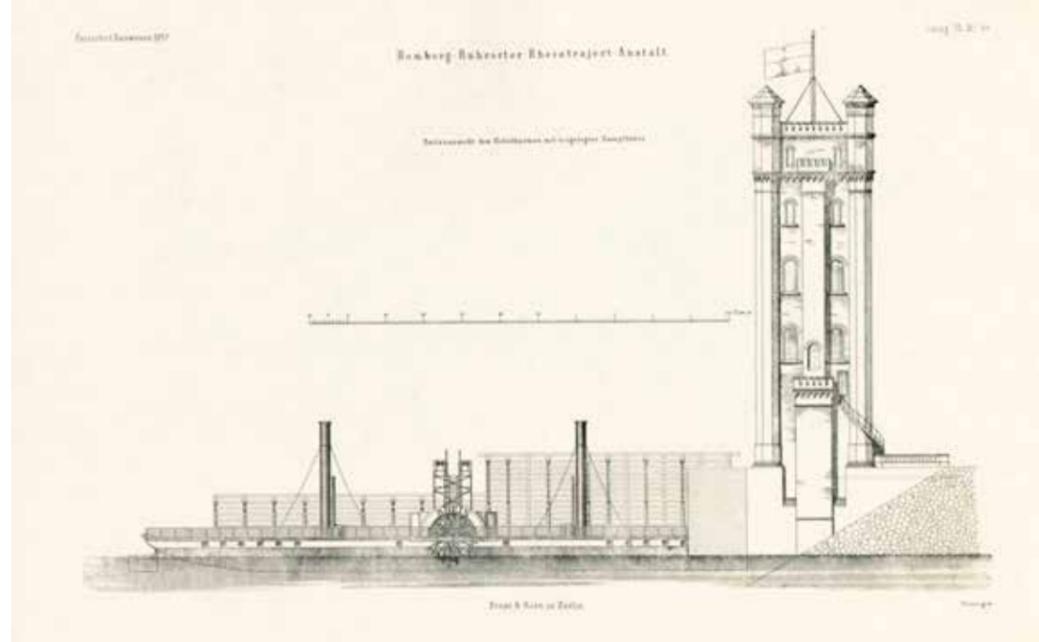


Duisburg-Hochfelder-Eisenbahnbrücke. Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Duisburg-Hochfelder Eisenbahnbrücke
Wanheimer Straße
47055 Duisburg

Homberg-Ruhrorter Rheintrajekt-Anstalt.
Quelle: Historische Zeichnung



66 Hebeturm „Homberg-Ruhrorter Rheintrajektanstalt“

Am Homberger Eisenbahnbassin steht der linksrheinische Trajekturm der „Homberg-Ruhrorter Rheintrajektanstalt“. Als Vorläufer der großen Rheinbrücken entstanden an mehreren Orten des Rheinlandes so genannte Trajekt-Anstalten. Schon 1847 hatte die Köln-Mindener Eisenbahn mit der linksrheinischen Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahngesellschaft eine Übereinkunft zur Verbindung der beiden Streckennetze bei Duisburg über den Rhein mittels Dampffähre geschlossen. Die 1856 errichtete Anlage bestand aus zwei Aufzugs- beziehungsweise Hebetürmen mit Hafenbecken auf den gegenüberliegenden Rheinufern von Homberg und Ruhrort sowie der Dampffähre. In den Türmen konnten Eisenbahnwaggons auf einer Aufzugsplattform vom Niveau der Gleisanlagen auf das Deck der Fähre gesetzt werden, um auf dem anderen Ufer wieder hinauf befördert zu werden. Der Bau einer Brücke an dieser Stelle war zwar von den

Eisenbahngesellschaften gewünscht worden. Jedoch konnten diese hauptsächlich wegen militärischer Bedenken nicht realisiert werden, da in ihnen ein strategischer Vorteil für die Franzosen gesehen wurde.

Die Aufzüge wurden hydraulisch betrieben und transportierten bereits im ersten Betriebsjahr 1856 47.000 Waggons. Bis zum Bau der Hochfelder Eisenbahnbrücke 1874, wo ab 1866 zunächst ebenfalls eine Trajekt-Anstalt der Rheinischen Eisenbahngesellschaft - diese allerdings ohne Hebetürme - in Betrieb war, bildete die Homberg-Ruhrorter Trajektanstalt ein wichtiges Mittel zur Überquerung des Rheins und zur Verbindung des Ruhrgebiets mit dem Gladbacher und Aachener Wirtschaftsraum. Erhalten blieb nur der Turm auf der Homberger Rheinseite. Er wird heute zu Wohnzwecken genutzt.

In Ruhrort erinnert noch der Eisenbahnhafen an diese frühe Periode der Eisenbahngeschichte. Der Hebeturm am Ruhrorter Eisenbahnbassin wurde 1972 wegen angeblicher Baufälligkeit abgerissen.

TIPP

Im Bereich zwischen dem Güterbahnhof Hochfeld und dem Duisburger Hauptbahnhof wurde 1917 ein Wasserturm zur Versorgung der Dampflokomotiven im angeschlossenen Bahnbetriebswerk Duisburg Hbf errichtet. Der Wasserturm an der Paul-Esch-Straße stellt insofern eine Neuerung dar, als er aus Stahlbeton gebaut wurde, eine Bauweise, die sich erst kurz vor dem Ersten Weltkrieg durchgesetzt hatte.

Kontakt & Infos

Hebeturm „Homberg-Ruhrorter Rheintrajektanstalt“
Rheinanlagen 12
47198 Duisburg
www.historisches-homberg.de/homberger-hebeturm



Centralbahnhof
Duisburg von
1886. Hist. Ansicht
um 1920. Foto:
DGEG-Archiv

67 Hauptbahnhof Duisburg

Am 9. Februar 1846 begann das Eisenbahnzeitalter in Duisburg, als die Köln-Mindener Eisenbahn den zweiten Teilabschnitt ihrer Stammstrecke einweihte, die im folgenden Jahr bis Hamm weitergebaut wurde. Damit wurde die Eisenbahn neben den Häfen zum bedeutendsten Faktor für die industrielle Entwicklung der Stadt. 16 Jahre später baute die Bergisch-Märkische Bahn ihre Strecke von Duisburg über Essen nach Dortmund. Als dritte Eisenbahngesellschaft führte schließlich 1866 die Rheinische Eisenbahn ihre Strecke Osterath-Essen bei Duisburg über den Rhein.

Nach der Verstaatlichung der Bahn konnte in Duisburg 1886 mit dem neuen „Centralbahnhof“ ein repräsentatives Bahnhofsgebäude in Betrieb genommen werden. Dazu wurden die separaten Bahnstationen der drei früheren Privatbahnen abgerissen. Anfangs des 20. Jahrhunderts erwies sich dieses Gebäude als zu klein für die stark gewachsene Stadt, aber der Erste Weltkrieg und die wirtschaftlichen Schwierigkeiten bis zum Anfang der 1930er-Jahre verhinderten einen Neubau.

Innerhalb von drei Jahren (1931-1934) wurde ein für damalige Verhältnisse „bahn“-brechendes Konzept ausgeführt. Unter der Leitung von Regierungsbaudirektor Johannes Ziertmann von der Reichsbahndirektion Essen wurde ein lang gestrecktes Bahnhofsgebäude im Stil der neuen Sachlichkeit als symmetrischer Komplex mit einem etwas

erhöhten Empfangsgebäude als Spiegelachse errichtet. An den Mittelteil schlossen sich nördlich ein Hotel- und südlich ein Verwaltungsflügel an. Der Vorplatz überspannte den unterirdisch geführten Nord-Süd-Durchgangsverkehr und ein Personentunnel verband die Bahnsteige unterirdisch miteinander. Auf einer Fläche von circa 300.000 Quadratmetern wurden so die Verkehrsströme der Eisenbahn an den innerstädtischen Verkehr angebunden. Dazu wurden die Bahnsteige erweitert und über den sechs Bahnsteigen die bis heute erhaltene „schwebende“ Überdachung errichtet, ein interessanter Kompromiss zwischen den großen Bahnsteighallen und den schlichten, weit verbreiteten Schmetterlingsdächern.

Das Empfangsgebäude galt als eines der modernsten seiner Zeit. Es verfügt über eine zentrale zweigeschossige, weiträumige Schalterhalle, deren Längsseiten im oberen Bereich durchgehend verglast sind. Die gesamte Fassade ist mit einem dunklen

Kontakt & Infos

Hauptbahnhof Duisburg
Portsmouth-Platz
47051 Duisburg

Duisburg HBF,
Empfangshalle mit
dem Wandbild
von Ludwig Gies
um 1935. Foto:
DGEG-Archiv



Klinker verblendet, die Fenstereinfassungen und die schmalen Gesimse wurden aus Kalkstein gefertigt. Der Bahnhof bildet mit dem unmittelbar nördlich anschließenden Postgebäude eine gestalterische Einheit und stellte das größte vor dem Zweiten Welt-

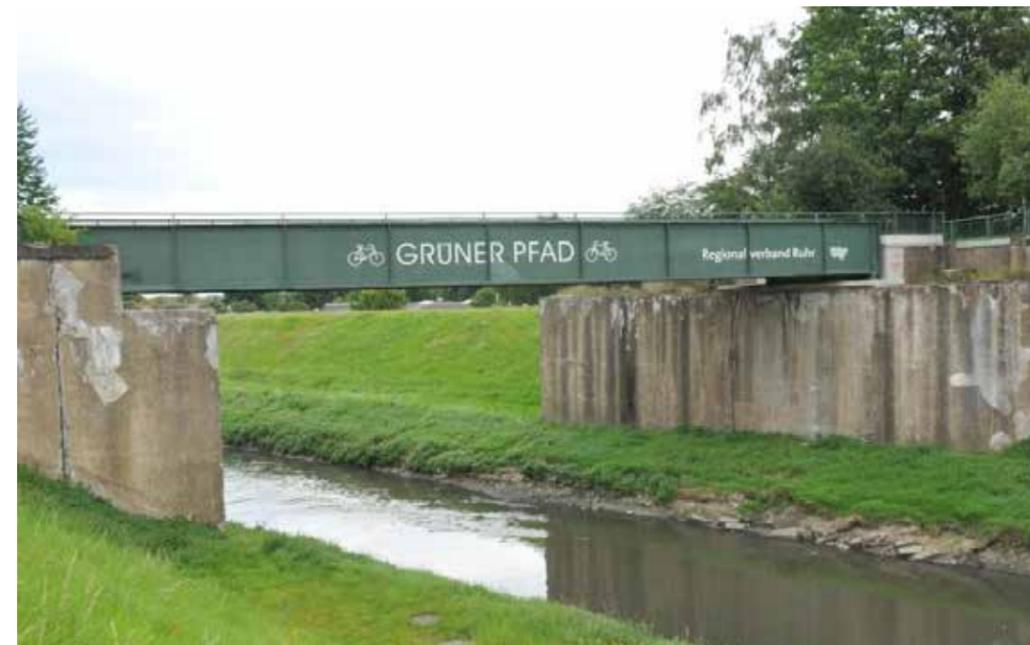


Duisburg Haupt-
bahnhof. Foto:
RIK/Budde

krieg in Duisburg realisierte Bauvorhaben dar. Es steht in einer Reihe mit den ähnlichen Bahnhofs-Neubauten der Reichsbahn in Düsseldorf und Oberhausen.

Nach starken Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg wiederaufgebaut, wurde die Empfangshalle zu Bundesbahnzeiten mehrfach verändert. Insbesondere das große Wandbild mit Binnenschiffahrtsmotiven (ursprünglich 1935 von Ludwig Gies, nach Kriegszerstörung 1950 neu geschaffen von Otto H. Gerster) verschwand zunächst hinter Verblendungen und später hinter einer Wand. Immerhin konnte bei der Renovierung 2009 der ursprüngliche Raumeindruck der lichtdurchfluteten Halle wiederhergestellt werden. 2012 stellte die Deutsche Bahn Pläne für ein neues Bahnsteigdach vor. Die denkmalgeschützte Überdachung von 1934 soll ab 2022 durch einen aufwendig gestalteten Neubau ersetzt werden.

Der Duisburger Hauptbahnhof zählt heute zu den bedeutendsten Knotenpunkten im Netz der Deutschen Bahn und weist mit rund 100.000 Reisenden täglich innerhalb des Ruhrgebiets nach den Hauptbahnhöfen von Essen und Dortmund das höchste Fahrgastaufkommen auf. Auf 12 Gleisen bedienen täglich rund 150 Fernverkehrszüge, 360 Regionalzüge und 110 S-Bahnzüge den Bahnhof.



Grüner Pfad,
Emscher Brücke.
Foto: RIK/Budde

68 Grünener Pfad

Von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft wurde der beiderseits ihrer Stammstrecke liegende Bereich des Ruhrgebiets mit mehreren Strecken erschlossen. Die vor allem für den Kohlentransport gebaute Emschertalbahn führte von Dortmund bis zum Rhein durch die Gärten und Hinterhöfe des Reviers. Auf dieser 1872 bis 1878 erbauten Strecke wurde ein umfangreicher Kurzstrecken-Güterverkehr zwischen den Zechen, Kokereien, Kraftwerken und Hütten der Emscherregion sowie den Duisburg-Ruhrorter Kohlenumschlagshäfen abgewickelt. Als eine dieser Teilstrecken wurde 1875 die Verbindung Sterkrade - Neumühl - Meiderich-Nord eingeweiht, die in der Nähe des Bahnhofs (Hamborn-) Neumühl die alte Provinzialstraße, die heutige B 8, kreuzt. Das massive Gebäude des Bahnhofs Neumühl weist auf den nur kurzzeitig bedeutsamen Personenverkehr hin. Dieser verlagerte sich später zum 1912 eröffneten zentraler gelegenen Hamborner Bahnhof. Seine Bedeutung für die Industriegeschichte erhielt der Neumühler Bahnhof vor allem durch die hier anschließende Werksbahn der Thyssen'schen Werke im Duisburger Norden. Nach Aufgabe der Strecke 1981 dient der Bahnhof Neumühl - äußerlich stark verändert - heute als Wohnhaus.

Auf der stillgelegten Trasse wurde vom Regionalverband Ruhr der „Grüne Pfad“ als einer der ersten Bahntrassen-Radwege im Zuge des Emscher Park Radwegs von Ruhrort bis Oberhausen angelegt. Er gewinnt seinen Reiz dadurch, dass er zum einen ungewöhnliche Einblicke auf ehemalige und noch arbeitende Industrieanlagen ermöglicht und auf der anderen Seite durch eine seit der Aufgabe der Strecke wiedererstarkte Natur führt.

Kontakt & Infos

Grüner Pfad
Neumühler Straße
47138 Duisburg



HOAG-Trasse /
Anschlussbahn
Ruhrchemie. Foto:
RIK/Budde

69 HOAG-Bahntrasse

Auf der Trasse des heutigen Radweges und der sich südlich anschließenden sogenannten „ÖPNV-Trasse“ befand sich noch bis 1995 ein Werkbahngleis. Zu Zeiten der ehemaligen Gutehoffnungshütte (GHH) verband es deren Stahl- und Walzwerkanlagen in Oberhausen mit den Bergwerken und Maschinenfabriken in Osterfeld und Sterkrade sowie dem Werkhafen Walsum Süd. Eröffnet wurde die auch als Hafensbahn bezeichnete Strecke 1891 im Abschnitt Hüttenwerk Oberhausen – Sterkrade und 1905 zwischen Sterkrade und dem Hafen Walsum.

Es gab mehrere Zweigstrecken. Die Aufgaben der Hafensbahn lagen im Austausch von Gütern zwischen den vielfältigen Produktions- und Umschlaganlagen der GHH. Hauptgüter waren die über den Rhein in Walsum angelieferten Erze für die Hochöfenanlagen in Oberhausen sowie in der Gegenrichtung Stahlfertigzeugnisse für den Umschlag aufs Schiff. Von 1921 bis 1983 betrieb die GHH unmittelbar südlich des Hafens Walsum auch eine große eigene Schiffsverwerft, für welche die Vorprodukte ebenfalls über die Hafensbahn angeliefert wurden.

Eigentümer und bedeutendster Kunde der Strecke war die GHH, die 1873 inmitten des Aufbaus des Oberhausener Hüttenwerks gegründet wurde. Im Zuge der Entflechtung des Konzerns nach dem Zweiten Weltkrieg führten die Hüttenwerke Oberhausen AG (HOAG) von 1947 bis zur Übernahme durch den Thyssen-Konzern 1967 die Stahlaktivitäten der GHH weiter. Die Bergwerke und Kokereien gingen 1968 auf die Ruhrkohle AG über. 1979 ersetzte ein Elektrostahlwerk den letzten Hochofen und das Siemens-Martin-Stahlwerk, womit die Erztransporte über die Hafensbahn entfielen. Bis 1990 kam für die letzten Walzwerke in Oberhausen ebenso das Ende wie 1992 für das Bergwerk Osterfeld. Die Schließung des Elektrostahlwerks 1997 beendete schließlich eine lange Oberhausener Stahlgeschichte.

Zwischen Sterkrade und Oberhausen nutzt seit 1996 die ÖPNV-Trasse für Straßenbahn und Bus die in diesem Abschnitt 1994 stillgelegte Hafensbahn.

Der zuletzt in Betrieb befindliche Streckenabschnitt zwischen Sterkrade und dem Hafen Walsum wurde vom Regionalverband Ruhr (RVR) erworben und zwischen 2002 und 2007 zu einem überregionalen Rad-Wanderweg zwischen Sterkrade und dem Rhein ausgebaut. Dabei wurde zahlreiche Brücken restauriert und auf dem alten Gleisschotter ein circa 12 Kilometer langer Weg angelegt. Er beginnt in der Nähe des Südhafens Walsum an der Gleiswaage am ehemaligen Bahnübergang Ackerstraße und verläuft in Dammlage durch die Duisburger Stadtteile Aldenrade und Wehofen, anschließend auf Oberhausener Stadtgebiet entlang des Klärwerks Emschermündung und landwirtschaftlich genutzter Flächen in Holten. Die HOAG-Trasse führt anschließend vorbei am Gelände der ehemaligen Zeche Hugo Haniel, durch das ehemalige Kohlenlager Waldteich und entlang der Anschlussbahn der Ruhrchemie sowie durch das Gelände der ehemaligen Zeche Sterkrade. Südlich des Sterkrader Bahnhofs wird über eine Verbindungskurve zur Emschertalbahn ein weiterer Radweg auf ehemaliger Bahnstrecke erreicht: Der „Grüne Pfad“ stellt ab hier eine direkte Verbindung zum Landschaftspark Duisburg-Nord und weiter zum Rhein in Ruhrort her.

70 Werksbahn Thyssen

Die Werksbahn, lange Zeit unter „Eisenbahn und Häfen (EH)“ firmierend, gehört seit 2011 zum Bereich Logistik der ThyssenKrupp Steel Europe (TKSE). Die Wurzeln der Bahn reichen zurück bis in das Jahr 1878, als in Hamborn zum Abtransport der Kohlen der Schachanlage Gewerkschaft Deutscher Kaiser (GDK) zum Bahnhof Neumühl eine zwei Kilometer lange Anschlussbahn gebaut wurde. Mit dem Abteufen weiterer Schächte sowie dem Bau des Hüttenwerkes in Bruckhausen war ein starker Anstieg des Werksbahnverkehrs verbunden. Die Übernahme der 1867 als Gewerkschaft Hamborn gegründeten GDK durch August Thyssen und der gleichzeitige Ausbau zum Hüttenwerk im Jahre 1891 gilt als Gründungsdatum des späteren Thyssen-Konzerns. Das Hochofenwerk in Meiderich - der heutige Landschaftspark Duisburg-Nord mit Baubeginn im Jahr 1901 brachte dem Bahnbetrieb weiteren erheblichen Transportmengenwachs. Nach Gründung des Mammutunternehmens Vereinigte Stahlwerke AG 1926 gehörten in Duisburg mehrere Hüttenwerke zur Hüttengruppe West dieses Unternehmens. Die Werksbahnen und Hafenanlagen dieser Industrien wurden seinerzeit zu einer Betriebsabteilung zusammengefasst.

In der Nachkriegszeit zerfiel der Großkonzern infolge Entflechtung und Demontage. Davon betroffen war auch die EH, deren erste Gesellschaft 1949 die GBAG und die Hüttenwerke Ruhrort-Meiderich waren. Erst 1953 trat Thyssen in den Gemeinschaftsbetrieb ein; nach der Übernahme der Hüttenwerke Oberhausen AG (HOAG) kam es 1969 zu einer weiteren Neuordnung, bis 2005 mit Einbeziehung der RAG.

Das riesige TKSE-Areal mit den zusammenhängenden Standorten der Hochöfenbetriebe Schwelgern und Hamborn, der Stahlwerke Bruckhausen und Beeckerwerth sowie den Häfen Schwelgern und Walsum Süd am Rhein wird von einem dichten Gleisnetz von nahezu 500 Kilometern Länge durchzogen. In Schwelgern werden für den flüssigen Roheisentrans-

Tipp:
Der rege Werksbahnbetrieb (auch am Wochenende!) kann am besten von den beiden Straßenbrücken Kaiser-Wilhelm-Straße und Alsumer Straße beobachtet werden.



Eisenbahn und
Häfen. Foto:
RIK/Budde

port ausschließlich Torpedopfannenwagen genutzt, die teilweise bis zu einem Gesamtgewicht von 600 Tonnen mit Roheisen beladen werden. Aufgrund ihrer hohen Achslast können sie beladen nur im internen Gleisnetz von TKSE verkehren, das für solche Belastungen ausgelegt ist.

Bis zur endgültigen Ablösung durch reinen Dieselmotorbetrieb im Jahre 2005 war der Betrieb durch ursprünglich 62 Zweikraftlokomotiven charakterisiert, die von 1955 bis 1971 beschafft wurden. Unter Fahrdrat wurden diese Fahrzeuge durch die Leitung mit Strom versorgt, ohne Fahrdrat (zum Beispiel unter den Hochöfen) übernahm ein Dieselmotor die Energieversorgung der Fahrmotoren. Zuvor existierten auch noch Loks, die ihre Energie für fahrdrahtlose Strecken in Akkus zwischenspeicherten. Eine dieser Zweikraftloks (EH 159) steht zusammen mit einem Torpedopfannenwagen am Museumsbahnsteig im Oberhausener Hauptbahnhof, weitere sind bei verschiedenen Museen erhalten. Heute besitzt der Betrieb rund 2000 Wagen und etwa 90 Lokomotiven, davon 30 Streckenloks, die auch im Güterverkehr auf Gleisen der Deutschen Bahn im Ruhrgebiet unterwegs sind.

Erstaunlich ist die Beförderungsleistung der Werksbahn: Der Gütertransport auf dem Gleisnetz liegt jährlich bei 65 Millionen Tonnen und erreicht damit rund ein Viertel der Gütermenge, die von der Deutschen Bahn AG in Deutschland transportiert wird.

Kontakt & Infos

HOAG-Bahntrasse
Ackerstraße (ehemalige Gleiswaage) / Hafen Walsum Süd
47199 Duisburg

Zeche Hugo-Haniel /
Kohlelager Waldteich
Weseler Straße
46147 Oberhausen

Kontakt & Infos

thyssenkrupp Steel Europe AG
(TKSE) Logistics Services
Franz-Lenze-Straße 41
47166 Duisburg



Die Haus Knipp-Eisenbahnbrücke.
Foto: RVR/Budde

71 Haus Knipp-Eisenbahnbrücke

Ein altes Wahrzeichen für die Rheinschifffahrt, der in unmittelbarer Nähe stehende Herrnsitz Haus Knipp, gab der heute nördlichsten deutschen Eisenbahnbrücke über den Rhein seinen Namen. 1939 musste das Haus Knipp wegen der Rheindeicherhöhung abgerissen werden.

Zwischen der Jahrhundertwende und dem Ersten Weltkrieg entstand am Niederrhein eine Reihe von Eisenbahnstrecken, die letztlich zur Planung einer weiteren Rheinüberquerung im Duisburger Norden führten. Mit preußischem Gesetz von 1908 wurden zur Entlastung der Hochfelder Brücke und der Bahnanlagen im Raum Krefeld der Bau eines neuen Rangierbahnhofes im linksrheinischen Hohenbudberg sowie einer Verbindungsstrecke zum rechtsrheinischen Rangierbahnhof Oberhausen West mit einer bei Baerl den Rhein überschreitenden neuen Eisenbahnbrücke festgelegt.

Am 1. April 1910 wurde mit dem Bau begonnen, der mit zwei Strompfeilern über drei Stromöffnungen als zweigleisige Halbparabelfachwerkträger durch die Duisburger Brückenbauanstalt Harkort erstellt wurde. Ende März 1912 war die Brücke fertiggestellt. Die Stützweite der beiden landseitigen Brückenträger beträgt jeweils 106,08 Meter und die des mittleren Stromüberbaus 186,00 Meter, womit dieser der zur Zeit seiner Entstehung am weitesten gespannte Balkenträger Kontinentaleuropas war. An die Strombrücke schließen sich linksrheinisch drei und rechtsrheinisch neun Flutöffnungen von je 41,00 Metern Stützweite an, so dass die Gesamtlänge der Überbauten 890,16 Meter beträgt. Als die Haus Knipp-Brücke 1912 dem Verkehr übergeben wurde, stellte sie ein Novum dar, da sie die erste Duisburger Brücke ohne die gerade bei Rheinbrücken meist sehr imposant wirkenden Brückentürme war.

Von Anfang an diente die Brücke hauptsächlich dem Güterverkehr auf der Strecke Oberhausen West beziehungsweise Osterfeld Süd - Meiderich Nord - Baerl - Hohenbudberg. Erst 1929 wurde nach dem Bau einer Verbindungsstrecke zum Bahnhof Moers auch der Personenverkehr von Oberhausen Hbf sowie von Osterfeld Süd nach Moers aufgenommen, auf der südlichen Strecke aber bereits nach drei Jahren wiedereingestellt. Von Oberhausen Hbf nach Moers fuhr am 23. September 1983 der letzte planmäßige Personenzug.

Am 5. März 1945 wurde die Brücke von deutschen Truppen auf dem Rückzug gesprengt und in den folgenden Tagen von der 9. US-Armee eingenommen. Da die Schäden vergleichsweise gering waren, konnte die Haus Knipp-Brücke als erste Eisenbahnbrücke über den Rhein zwischen August 1945 und März 1946 in alter Form wiederaufgebaut werden. Nach siebenmonatiger Arbeit konnte das erste Gleis bereits am 23. März 1946 wieder in Betrieb genommen werden, dem am 30. April 1946 das zweite Gleis folgte. Der elektrische Zugbetrieb über die Brücke wurde am 1. Dezember 1970 aufgenommen. 1998 wurde das nördliche Gleis außer Betrieb genommen. Nach umfassender Erneuerung des Oberbaus ist die Brücke seit Anfang 2013 wieder zweigleisig befahrbar.



Rheinbrücke Wesel.
Foto: RIK/Budde

72 Rheinbrücke Wesel

Malerisch wirkt die Ruine der Weseler Eisenbahnbrücke besonders an sonnigen Spätnachmittagen, wenn sie vom Weseler Ufer aus ein Blickfang in der Niederrheinlandschaft ist. So lässt sich leicht vergessen, welche verkehrs-, handelspolitische und vor allem militärtechnische Erwartungen zwischen 1872 und 1874 zum Bau dieser nördlichsten deutschen Eisenbahnbrücke über den Rhein geführt haben. Ursprünglich bestand sie aus über 100 Landpfeilern, die sich zum allergrößten Teil auf dem überschwemmungsgefährdeten westlichen Stromvorland befanden, sowie drei Strompfeilern, mit denen der Rhein überbrückt wurde. Mit ihren 1950 Metern Länge war sie die längste Rheinbrücke und bis 1913 die längste Brücke Deutschlands. Im Jahre 1927 ersetzte man die Bögen über dem Strom durch eine neue Stahlkonstruktion mit nur einem Strompfeiler, um die Öffnungen für die Schifffahrt zu erweitern. Am 10. März 1945 wurde die Brücke von deutschen Truppen nach dem Rückzug auf der rechten Rheinufer gesprengt. Ein Wiederaufbau scheiterte an der mangelnden Wirtschaftlichkeit der Strecke. 1968 wurde der in der Strommitte stehende Pfeiler entfernt.

Bereits im Jahre 1863 entstand in Frankreich der Plan, eine durchgehende Bahnverbindung von Paris nach Hamburg zu bauen. Militärstrategische Überlegungen gaben den Ausschlag für die Streckenführung über Wesel und die angrenzenden damals noch völlig unerschlossenen Heidegebiete. Wesel war Garnisonsstadt, und die Verknüpfung eines schnellen Transportmittels versprach militärische Vorteile durch größere Beweglichkeit der Truppen. Außerdem konnte die Garnison für den Schutz der Brücke sorgen. Die Nutzung bereits fertiggestellter Rheinbrücken (Düsseldorf, Köln) beim Aufmarsch gegen Frankreich im deutsch-französischen Krieg führte folgerichtig dazu, dass die Genehmigungsverfahren für die Rheinbrücken in Rheinhausen und Wesel schneller abgewickelt wurden. Um gleichzeitig eine Verbindung zum Ruhrgebiet herzustellen, wurde von Haltern nach Essen eine Stichbahn gebaut, die heute als wichtige Hauptstrecke zwischen dem Ruhrgebiet, Bremen und Hamburg dient.

Am 5. März 1945 wurde die Brücke von deutschen Truppen auf dem Rückzug gesprengt und in den folgenden Tagen von der 9. US-Armee eingenommen. Da die Schäden vergleichsweise gering waren, konnte die Haus Knipp-Brücke als erste Eisenbahnbrücke über den Rhein zwischen August 1945 und März 1946 in alter Form wiederaufgebaut werden. Nach siebenmonatiger Arbeit konnte das erste Gleis bereits am 23. März 1946 wieder in Betrieb genommen werden, dem am 30. April 1946 das zweite Gleis folgte. Der elektrische Zugbetrieb über die Brücke wurde am 1. Dezember 1970 aufgenommen. 1998 wurde das nördliche Gleis außer Betrieb genommen. Nach umfassender Erneuerung des Oberbaus ist die Brücke seit Anfang 2013 wieder zweigleisig befahrbar.

Kontakt & Infos

Haus Knipp-Eisenbahnbrücke
Rheindeich
47139 Duisburg

Kontakt & Infos

Rheinbrücke Wesel
Rheinpromenade
46483 Wesel

Perricher Weg / Im Hamm
46487 Wesel

TIPP

Der Historische Schienenverkehr Wesel e.V. bietet mit historischen Fahrzeugen an bestimmten Tagen und auf Bestellung Fahrten auf den Strecken vom Bahnhof Wesel zur Rheinpromenade sowie Richtung Osten zum Alten Wasserwerk und zum Bahnhof „Hohe Mark“ an. Beide genannten Strecken waren bis zur Zerstörung der Weseler Eisenbahn-Rheinbrücke Teile der Hamburg-Venloer Bahn. Mit wachsendem Erfolg werden seit mehreren Jahren auch Tagesfahrten zu touristischen Zielen im Umkreis von bis zu 150 Kilometern veranstaltet, dies ist sicher für Züge aus zweiaxigen Plattformpersonenwagen eine Rarität. www.hsw-wesel.de



teren Oberhausener Stadtgebiet abgeteufelt wurde, im Bahnhofsgebäude installiert.

Bis 1880 entwickelte sich Oberhausen zum wichtigsten Bahnknotenpunkt im Ruhrgebiet. In Osterfeld wurde 1891 zusätzlich ein großer Verschiebebahnhof angelegt. Eisenbahn und Industrie trugen aber nicht nur zum raschen Wachstum der 1862 gebildeten Gemeinde Oberhausen bei, sie erwiesen sich bei der Planung dieses Wachstums als ausgesprochen hinderlich. Das gesamte Gemeindegebiet war von Industrieflächen durchsetzt und von Bahnlinien durchschnitten. Schranken und Bahndämme behinderten den Verkehrsfluss und standen über lange Zeit jeder gezielten Stadtentwicklung entgegen.

Ein schlichter Fachwerkbau bildete das erste Stationsgebäude, das bereits 1854 einem aufwendigeren Empfangsgebäude weichen musste. 1885 - Oberhausen war inzwischen Stadt und zählte circa 17.000 Einwohner - wurde es in einen „Vorzeigebau“ im Stil der Frührenaissance umgebaut.

Als die Bahnverwaltung 1914 eine Renovierung beabsichtigte, drängte die Stadt auf einen Neubau, der einem großstädtischen Anspruch entspreche. Diesen Anspruch löste schließlich der Bau des heutigen Empfangsgebäudes ein. Es wurde 1930-1934 im Stil der klassischen Moderne errichtet, angeregt vom Stuttgarter Hauptbahnhof von Paul Bonatz. Architekt war der Bahnhofsplaner der Reichsbahndirektion Essen, Reichsbahnoberrat Karl Herrmann.

Im Rahmen der IBA Emscher Park wurde das Empfangsgebäude stilgerecht erneuert und auch der Vorplatz im Zuge der Wiedereinführung der Straßenbahn in Oberhausen attraktiv gestaltet. Der komplett erneuerte Personentunnel mit neuem Westausgang verbindet Bahnhof und Innenstadt mit dem LVR-Industriemuseum und dem Bürgerzentrum in der ehemaligen Zinkfabrik Altenberg, mit einem neuen Park-and-Ride-Parkplatz und dem Stadtteil westlich der Bahn. Ein für den Bahnbetrieb überflüssig gewordener Bahnsteig wurde zum Museumsbahnsteig des LVR-Industriemuseums umgestaltet, an dem typische Werksbahn-Fahrzeuge der Eisen- und Stahlindustrie ausgestellt sind.



LVR-Industriemuseum. Foto: RIK/Walter

Hauptbahnhof Oberhausen. Foto: RIK/Budde

73 Hauptbahnhof Oberhausen

In der öden Sandgegend, die der Schriftsteller Levin Schücking 1856 beschrieb, hatte zehn Jahre zuvor die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft den nach Schloss Oberhausen benannten Bahnhof errichtet und damit den Anstoß zu einer stürmischen Entwicklung gegeben. Zwar lagen keine größeren Ortschaften in der Nähe der Bahnstation, wohl aber die Eisenwerke der Hüttengewerkschaft und Handlung Jacobi, Haniel & Huysen. Miteigentümer Franz Haniel hatte seinen Einfluss bei Regierung und Bahngesellschaft für die Anbindung der Lipper Heide an die Eisenbahn geltend gemacht. Auch dem Bahnunternehmen kam der Standort gelegen, da es einen Verkehrsknotenpunkt mit zusätzlichen Linien plante. Mit der Zinkhütte Altenberg, der chemischen Fabrik Hasenclever, dem Zinkwalzwerk Grillo und der Styumer Eisenindustrie ließen sich weitere Industrieunternehmen an der Eisenbahn nieder. Gleichzeitig wurden abbauwürdige Steinkohlenvorkommen entdeckt. So wurde die Verwaltung der Zeche Concordia, auf der 1850 der erste Schacht auf dem spä-

Kontakt & Infos

Hauptbahnhof Oberhausen
Willy-Brandt-Platz
46045 Oberhausen
https://industriemuseum.lvr.de/de/die_museen/oberhausen/museumsbahnsteig/museumsbahnsteig_mit_rundgang.html

74 LVR-Industriemuseum Zinkfabrik Altenberg

Um die Importzölle zu umgehen, beschloss die belgische Firma Societe anonyme de Zinc de la Vieille Montagne, gleich in Preußen zu produzieren. Die günstige Verkehrslage und die nahe gelegenen Kohlenzechen und Hüttenwerke gaben den Ausschlag für einen Standort am Oberhausener Bahnhof, wo 1854/55 die Zinkfabrik Altenberg gegründet wurde.

Die Fabrik wurde 1981 geschlossen, drei Jahre später übernahm der Landschaftsverband Rheinland die Werksgebäude und richtete hier die Zentrale des LVR-Industriemuseums ein. Die ehemalige Direktorenvilla beherbergt neben der Verwaltung die Bibliothek und das Dokumentationszentrum des Museums. In der früheren Walzhalle wurde im August 1997 das Museum der Schwerindustrie eröffnet. Wo früher Zinkbleche hergestellt wurden, können die Museumsbesucher/innen heute eine Zeitreise durch die facettenreiche Geschichte der Schwerindustrie unternehmen, von den Anfängen im 19. Jahrhundert bis zu Stahlkrise und Strukturwandel der Gegenwart. Die Ausstellung vermittelt Einblicke in die Entwicklung dieser einstigen Leitindustrie des industriellen Fortschritts. Dabei präsentiert es nicht die Geschichte einzelner Unternehmen. Es öffnet den Blick für übergreifende Fragen aus

Wirtschaft, Gesellschaft und Technik, die mit der „schweren Industrie“ verbunden sind.

Im Eingangsbereich ist dargestellt, wie Zink gewonnen und verarbeitet wurde und welche Gesundheitsbelastungen und Umweltschäden die Zinkproduktion mit sich brachte. In den acht anschließenden, chronologisch geordneten Ausstellungseinheiten zur Geschichte der Eisen- und Stahlindustrie im Ruhrgebiet veranschaulichen Arbeitsmaschinen, Kokillen, Walzen und ein knapp zehn Meter hoher und 53 Tonnen schwerer Dampfhammer die Arbeitsprozesse. Eines der größten Exponate ist die Güterzug-Dampflokomotive 50 2429, die von der Lokfabrik Krupp im Jahre 1942 erbaut wurde.

Nebenan in der ehemaligen Elektrozentrale erzählt die Dauerausstellung „Stadt. Werk“ die Entwicklung des Versorgungsektors am Beispiel der Stadt Oberhausen. Die Zinkfabrik Altenberg ist seit April 2018 wegen Umbauarbeiten geschlossen, die erwartete Wiedereröffnung ist für 2023 geplant.

Kontakt & Infos

LVR-Industriemuseum
Zinkfabrik Altenberg
Hansastraße 20
46049 Oberhausen
https://industriemuseum.lvr.de/de/die_museen/oberhausen/zinkfabrik_altenberg.html

Impressum

Herausgeber:

Regionalverband Ruhr
Die Regionaldirektorin
Kronprinzenstraße 35
45128 Essen
www.rvr.ruhr

Projektleitung:

Referat Industriekultur
www.route-industriekultur.ruhr

Redaktion & Gestaltung:

Schacht 11, Essen
www.schacht11.ruhr

Änderungen vorbehalten