

RED.SHIP. Fachredaktion



Fachbeitrag, veröffentlicht in
JOURNAL-DAMPF-HEISSLUFT / NECKAR-Verlag :

Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen

DB003
© H. Harhaus

!!! © Copyright beachten !!!

**Texte und Bilder sind urheberrechtlich geschützt !!
Sie dürfen nicht kopiert, verwendet oder veröffentlicht werden !!**

Das Erlebnis RUHRTAL

Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen

Die Ruhr, Namensgeberin des weltbekannten "Ruhrgebietes", windet sich durch eine liebliche, leicht hügelige Landschaft. Grüne Wiesen, schilf-gesäumte Uferstreifen, zwischendurch Staustufen mit schäumenden Wehren, umgeben von tiefen Wäldern - so präsentiert sich die Ruhr heute. Das Ruhrgebiet ist zur "grünen Lunge" eines immensen Ballungsgebietes geworden! Nichts rechtfertigt mehr das immer noch zu hörende Image vom "schwarzen Ruhrpott". Nichts ist geblieben vom Schmutz und Dreck der Zechen und Stahlwerke, die einst die Maschinerie des Industriezeitalters und des Wirtschaftswunders in Gang hielten.



Oder vielleicht doch? Haben doch noch einige "Dinosauriere der Montanzeit" überlebt? Findet man sie noch, die schwarzen Gesellen?

Man findet sie! Am südlichen Rand des Ruhrgebietes schlängelt sich, wie erwähnt, die Ruhr im breiten Tal, das topografisch den südlichen Höhenrücken mit den Städten Ratingen, Wuppertal, Hagen vom nördlichen mit den Städten Essen, Bochum, Dortmund trennt. Der Fluß hat im Laufe von Millionen Jahren einen tiefen Schnitt in den Ruhrsandstein geschliffen. Darum lag hier der Beginn des Bergbaus durch die Zugänglichkeit zur Kohle, zum Erz. In den teilweise recht steilen Hängen lagen die geologischen Schichtungen frei zu Tage - man sieht die schwarzen Bänder der Kohlenflötze im Hang. Von hier stieg man der Kohle nach, zuerst im Tagebau vor fast 1000 Jahren, dann grub man sich in die Hänge längs der Ruhr. Der Bergbau war immer schon mit dem Transportproblem gekoppelt - die Kohle, das Erz mußten fortgeschafft werden. So wuchs der natürliche Wasserweg der Ruhr sehr bald zur Wasserstraße Nr. 1 in Europa. Auf keinem Fluß wurde derart viel verschifft wie auf der Ruhr!

Und dann wurde der Dampftrieb erfunden und mit ihm die Eisenbahn. Schon bald bauten findige Ingenieure die erste Schienentrasse entlang der Ruhr - das war, der Topografie wegen, ein echtes Problem für die damalige Zeit. Aber nicht nur der Schienenweg, auch die erheblichen Steigungen stellten die ersten Loks noch vor schier unüberwindliche Streckenabschnitte. So entstanden -für damalige Zeit- gigantische Brücken und Viadukt-Bauwerke, um ins Ruhrtal eine "Ebene" zu legen.

Von "Kaisers-Zeiten" bis zu "Adolfs-Zeiten" schlug hier an der Ruhr das Herz Deutschlands, ja Europas. Hier wurde die Energie gewonnen, hier standen die Waffenschmieden, hier entstand das "Brutto-Sozialprodukt"... Nichts war technisch unmöglich, hier mußte der Motor Deutschlands nur "Vollgas" laufen - von Umweltschutz und Menschenschutz am Arbeitsplatz sprachen nur wenige! So wuchs das Ruhrgebiet zu einem zusammenhängenden Industriegebiet, in dem man die Übergänge von Stadt zu Stadt nicht mehr wahrnehmen konnte. Dieser Molloch funktionierte aber nur mit entsprechender Infrastruktur, vornehmlich geeigneter Transportwege. Und so entstand hier eine "Eisenbahnkultur", wie sie in Deutschland einzigartig war.

Mit dem Zusammenbruch -sagen wir schonungsvoller "Abbau"- der Montanindustrie um Stahl und Kohle, änderte sich auch das Bild auf der Schiene gewaltig. Nicht die technische Entwicklung machte den Schienentransport nahezu überflüssig, die Schließung von fast allen Zechen,



Hochöfen, Walzwerken in der Region war auch das Aus für den Schienenverkehr, wie er fast 100 Jahre gelaufen war. Fast alles entlang der Ruhr wurde "eingeebnet" - im Mittelalter sagte man "geschliffen". Vom schwarzen Ruhrpott wurde ganz langsam wieder eine grüne Oase. Und inmitten dieser Oase haben tatkräftige Hände und zielstrebige Planer ein Stück Geschichte rund um die Schiene erhalten: Seit 1977 existiert das DGEG-Eisenbahnmuseum in Bochum Dahlhausen.

Das Eisenbahnmuseum ist heute eines der großen technikgeschichtlichen Museen in Deutschland mit weltweitem Ruf. Es ist das bedeutendste in Nordrhein-Westfalen mit einem vollständigen Bahnbetriebswerk (Bw) mit Ringlockschuppen, Drehscheibe, Wasserturm, Lokbehandlungsanlage und zahlreichen Betriebsgebäuden in nahezu unverändertem Zustand. Mit rund 200 Schienenfahrzeugen beherbergt es eine Sammlung, die ihresgleichen sucht!

In mühevollen, langwierigen Verhandlungen konnte zwischen 1968 und 1971 die einstige DB-Anlage übernommen werden. Die 1967 gegründete DGEG (Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte) mühte sich sehr erfolgreich um einen Ausbau der Sammlung. Schon 1971 konnte der erste Tag der offenen Tür durchgeführt und rund 20 Loks und Wagen präsentiert werden.

Und so ging es weiter... Nicht nur die rege PR-Arbeit des Arbeitskreises, auch die noch intakte Ruhrstrecke mit Anbindung ans DB-Schiennetz brachte manchen Vorteil. Unvergessen die legendäre Abschiedsfahrt der Schnellzug-Dampflokomotive 01 008 am 9. Dezember 1973 durch's Ruhrgebiet mit "Endstation" Dahlhausen. Unvergessen auch die unbürokratische Hilfe des Museums in der Ölkrise 1973, bei der einige Loks ausgeliehen wurden, um nochmals "für Geld zu arbeiten".

Mit der Sammlungserweiterung ging aber auch ständig der qualitative Ausbau voran. Seit 1975 gibt es regelmäßigen Pendelverkehr nach Fahrplan (im Sommer), Sonderfahrten im Winter führen ins schneereiche Sauerland. Beim "Dampflok-Abschiedstreffen" waren von hier Einheiten in Aachen dabei, die Westerwaldbahn bei Betzdorf war ebenfalls eines der vielen "Außenziele". Solches ist natürlich nur mit sehr gepflegtem Material machbar. Entsprechend groß ist der Arbeitseinsatz im technischen Bereich (für den das Museum immer begeisterte Mitstreiter sucht).

Aber nicht viel geringer ist die Arbeit auf der Strecke der Ruhrtalbahn. Mit dem Einstellen des normalen DB-Betriebes auf dieser eisenbahngeschichtlich sehr interessanten und landschaftlich wunderschönen Strecke, obliegt die Instandhaltung seit Anfang der 70er-Jahre auch dem Museum. Die DB stellte hier 1971 den Reisezugverkehr ein, seit 1982 rollten hier auch keine 1000-Tonnen-Güterzüge mehr. Etwa zur gleichen Zeit wurde der Ausbau des Ruhrtals zum Naherholungsgebiet beschlossen, mit dem Aufstau der Ruhr zum Kemnader Stausee entstand hier eine einzigartige "Seenlandschaft". Und da paßte natürlich solch eine Museums-Schiennestrecke toll ins Konzept. Mit viel Aufwand, mit enormen Kosten konnte die Strecke vor dem Verfall gerettet werden. Egal, ob 1983 die DB den Beschluß zur Stilllegung präsentierte; egal, ob man damit auch von politischer Seite versuchte das Projekt zu torpedieren; egal, ob Brücken für zig 100.000.- DM saniert werden mußten - man schaffte es. Und damit konnte sich das Museum ein unvergleichliches "Schaufenster" bewahren, in dem (auf dem) die Exponate auch gefahren werden können. Seit 1990 dampft es wieder entlang der Ruhr!

Neben den Fahrten auf der Ruhrstrecke werden regelmäßig auch Verbindungen bis Essen angeboten. An jedem dritten Sonntag im Monat finden die beliebten "Dampftage" statt, bei der z.B. Dampfloks im Betrieb im Museumsgelände vorgeführt werden und dabei auch Mitfahrmöglichkeit auf der Lok besteht. Es gibt "Kindertage" mit viel Spaß, Spiel und Unterhaltung für die Kleinen. Besonders stimmungsvoll sind die "Dämmerstunden" von 19 Uhr bis Mitternacht, mit illuminierten Loks, beleuchteten Schuppen und Feuerbüchsen im Gelände. Es gibt die "Vatertags-Dampfzugfahrt" und die "Nikolausfahrt". Der "Workshop" richtet sich an die, die gerne "mitschrauben" möchten. Viel Wissenswertes kann man auf den "Museumstagen" erfahren, bei denen die Arbeit für und mit dem Museumsbetrieb vorgestellt wird.



Alles dreht sich um Eisenbahngeschichte, um Stahl, um Lack, um Dampf. Und dieser Dampf ist nun wirklich eine (An-)Reise wert!

Die legendären Maschinen wie die 01, die 53 oder die 44 versetzen einen immer wieder in Erstaunen. Aber die zahllosen "Kleinen", die Sondergattungen, Schmalspurloks oder die Arbeitstiere der Privatbahnen machen hier den Reiz aus. Die unzähligen Waggons und Betriebsexponate führen einem deutlich vor, wie kurz doch ein Tag im Museum ist!

Es macht hier wenig Sinn, alle 200 Posten der Sammlung rollenden Materials aufzulisten - dafür gibt es die Museumsdruckschrift "Die Fahrzeuge und Anlagen des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen" - und das Internet. Ein paar Fotos mehr an dieser Stelle können den Charme und das Flair dieser Anlage viel besser transportieren!

Lassen Sie uns lieber einsteigen und erleben, was die Strecke im Ruhrtal zu bieten hat!



Von April bis November wird die Strecke befahren. Nur im April/Mai sowie Oktober/November wird eine Diesellok vorgespannt, den Sommer über wird gedampft. An rund 10 Tagen im Jahr bietet der Fahrplan die Verbindung von Hattingen bis Wengern an, mit 6 Zwischenstationen und mit fünf Abfahrten / Rückfahrten. (Fahrplan: siehe Internet).

Wenn wir zeitig aus den Federn gekommen sind, erreichen wir die erste Abfahrt gegen 9 Uhr ab Hattingen. Wie es beim Dampfbetrieb immer noch unverändert üblich ist, die Mannschaft um die Lok hat schon einen Tag vorher mit der Arbeit begonnen. In den Morgenstunden des Vortages wurde die Lok mit einer Diesel-Rangierlok aus dem Schuppen gezogen und auf das Schlackegleis rangiert. Hier wurden Feuerraum, Aschekasten, Rost usw. gereinigt. Nächste Station war der Kohlebunker und der große Wasserkran, das Befüllen dauert! Für's Anheizen braucht man ein "Händchen": Der Heizer schichtete Papier und Holz auf und entzündet den Scheiterhaufen. Wurde so die erste Glut geschaffen, kamen dickere Holzscheite in den Feuerraum, brannte auch diese Lage, wurde leichte Kohle vorsichtig aufgeschichtet. Und in diese Glut konnte dann die schwere Kohle geschaufelt werden. Derweil wurde die Maschine an hunderten von Schmierstellen geölt und gewartet. Langsam stieg der Druck im Kessel auf 8 bis 12 bar. Jetzt wurde sie mit eigener Kraft an den Kohlebansen gefahren, 7 Tonnen Kohlen wurden per Hand in die Hunte (Rollwagen) geschaufelt. Dieser "Container" wurde per Kran hochgezogen und dann wieder per Hand in den Tender oder Kohlekasten der Lok geschüttet und verteilt. Wasser war nochmals nachgefüllt worden, darüber war der Abend hereingebrochen. Nun ließ man den Druck wieder abfallen und das Feuer als "Ruhefeuer" kleiner brennen. So stand die Lok über Nacht. Das Personal hatte im Museum übernachtet, um 5 Uhr war man wieder an der Lok und fachte das Feuer weiter an - mit 1500°C in der Feuerkiste baute sich auch schnell der Betriebsdruck im Kessel wieder auf. In den Wagen mußten die Wassertanks für die Toiletten gefüllt werden. Die Lok wurde vor den Zug gesetzt und die Verbindungsleitungen angeschlossen - jetzt konnten auch die Wagen beheizt werden.

Und wenn nichts schiefgegangen ist, steht pünktlich nach Fahrplan der Zug im Gleis im Bahnhof Hattingen.

Man muß sich aber unbedingt auch die historische Altstadt Hattingens ansehen! Keine 15 Minuten vom Bahnhof entfernt findet man ein Ensemble einzigartiger Fachwerkhäuser. Zahlreiche Cafés, urige Kneipen und Biergärten laden zum Verweilen ein. Von hier kann man auch den Abstecher zur ehemaligen Henrichshütte machen, in dem heute ein Feuerwehr-Museum zu bestaunen ist. Zahlreiche Fuß- und Radwege entlang der Ruhr nehmen hier ihren Anfang.

Die Zugbegleiter in zeitgenössischer Uniform, das Lokpersonal in zünftig-schwarz passen mit Argusaugen auf, daß das Zusteigen reibungslos klappt - man ist dabei sehr hilfsbereit und flexibel: Kinderwagen, Fahrräder, Hunde und Fotografen - alles kann mit.

Der traditionelle Pfiff, die Kelle - alles so, wie es einst war. Und der Zug 101 kann um 9.05 Uhr den Bahnhof verlassen und sich auf die 18 km lange Strecke machen. Vor uns liegt eine Strecke durch weite Ruhr-Auen, Feuchtwiesen mit Brutgebieten, entlang alter Stauwehre, Herrensitze, Gehöfte und einer stolzen Burgruine. Eine einladende Landschaft im Wechselspiel von steilen Ufern und weiten Tälern. Viele musealen Relikte aus den frühen Tagen des Bergbaus sind lohnende Ziele und zwingen förmlich zur Fahrtunterbrechung.

Erster Haltepunkt ist Blankenstein (Burg). Ein Fußweg von ca. 20 Minuten führt uns hoch über das Ruhrtal in den verträumten Ort. Auch hier herrscht der Fachwerkbau vor: verwinkelte Gassen, alte Gemäuer sind eine Motiv-Fundgrube erster Güte. Vom Bergfried der Burgruine bietet sich ein grandioser Blick ins Ruhrtal. Wer mag, kann hier auch das Stadtmuseum Hattingen besuchen, das die Region vom Mittelalter bis zum Ende des 20. Jahrhunderts präsentiert - lehrreich!

Nach kurzer Fahrt hält der Zug in Blankenstein (Ruhr). 300 m vom Haltepunkt liegt die Wasserburg "Kemnade" aus dem 17. Jahrhundert. Sie beherbergt das Heimatmuseum Bochum und eine Sammlung von Musikinstrumenten. Nach ca. 15 Min. Fußweg erreicht man auch den Kemnader See und die Anlegestelle der MS KEMNADE, die Rundfahrten auf der Ruhr anbietet.

Herbede - hier muß man die Fahrt unterbrechen! Am Haltepunkt gibt es eine Unterführung zum ältesten Herrenhaus im mittleren Ruhrtal: Haus Herbede, erstmals 1200 urkundlich erwähnt. Hier gibt es auch eine Nebenstelle des Standesamtes - hier findet man ein prächtiges Ambiente zum Heiraten und/oder Feiern. Im Kellergewölbe des Hauses wartet ein uriges Restaurant mit Köstlichkeiten der Region auf. An einzelnen Tagen findet im Vorhof ein sehenswerter Handwerkermarkt statt.

Nächster Haltepunkt ist die Ruine Hardenstein. Eine sagenhafte Burg! Mitten im Wald gelegen, nur mit dem Zug oder zu Fuß erreichbar. Die Burg datiert bis ins 13. Jahrhundert, heute findet man eine gepflegte Ruine, einen Steinwurf entfernt die Ruhr. Von hier aus führen Wege zu den geschichtlichen Highlights des Ruhrbergbaus: * Das Muttental, die Wiege des 1000-jährigen Steinkohlebergbaus. * Zur Zeche Nachtigall mit dem rund 100 m langen Besucherstollen. * Zur Zeche Theresia mit der angeschlossenen betriebsfähigen Gruben- und Feldbahnsammlung "Muttentalbahn". Rund 80 Loks und 240 Wagen



gibt es hier auf dem Schmalspurgleis zu besichtigen. Eine sehr gepflegte Anlage und Sammlung! * Zum Bergbau-Rundwanderweg in Richtung "Bethaus", vorbei an interessanten bergbaugeschichtlichen Objekten.

Wer den Zug im typischen Ruhrtalpanorama sehen/fotografieren will, sollte sich an dieser Strecke auf die gegenüberliegende Ruhrseite postieren. Ein toller Blick bietet sich über den Stausee zur südlichen Trasse, im Hintergrund dann das Gemäuer der Ruine Hardenstein. Besonders empfehlenswert hier, der erste Morgenzug gegen 9,30 Uhr - die Sonne steht günstig und die Kälte der Nacht läßt den Abdampf zur weißen Wolke kondensieren. Wer Glück hat, hat auch noch Morgennebel auf dem Fluß...

Witten-Bommer - früher ein wichtiger Bahnhof. Heute ein beliebter Treffpunkt für Weinfreunde, denn am Bahnhof findet man einen Importeur französischer Weine - der edle Tropfen hat den Platz des schwarzen Goldes übernommen. Von hier erreicht man auch in wenigen Minuten die Anlegestelle der MS SCHWALBE, die ebenfalls eine rund 7 km lange Strecke der Ruhr befährt.

Endstation Wetter / Wengern-Ost. Alle, die mit dem zweiten Zug (Abfahrt 11,05 ab Hattingen) angereist sind, können nun um 11.50 Uhr sich einer Busrundfahrt anschließen. Das Stadtmarketing Wetter lädt ein zu einer 3 stündigen Besichtigungstour, u.a. zur Burg Volmarstein bis nach Wetter.

Sehenswert ist aber auch der Ort Wetter-Wengern mit dem historischen Altstadt kern, von einem Bächlein durchplätschert. Hier finden Sie auch das Hotel "Henriette Davidis", aus der die bekannte Kochbuchautorin (1801-1876) hervorging.

In diesem Bahnhof wird aber auch die Lok umgesetzt. Das Rangieren kann man sehr schön von der Brücke beobachten, die nur wenige Meter vor dem Bahnhof die Gleise überspannt. Und wenn die Lok unter der Brücke durchrollt, wird's heiß und finster um einen - man steht mitten im heißen Abdampf und kann in den Schornstein spucken... Das ist Dampf pur - hmmm!

Besonders hier finden Sie eine ausgesprochen liebliche Ruhrlandschaft. Es sind nur wenige Schritte runter ins Ruhrtal. Sauber das Wasser, still und einladend fließt sie dahin. Im Sommer sonnen sich viele Städter hier am Ufer, plantschen die Kinder und stechen mit Schlauchbooten in See. Im Herbst und Frühjahr kann man unzählige Enten und Gänse am Ufer und auf den Uferwiesen beobachten, die hier auf ihrem Zug Rast machen. Im Winter, wenn er mal streng ist, friert auch die ruhige Ruhr zu und bietet eine Eislaufstrecke über viele Kilometer.

Es gibt entlang der Ruhrstrecke viel zu sehen und zu erleben! Auch wenn man die Tour mit Fahrtunterbrechungen machen kann, es gibt nur fünf Fahrten am Tag. Um 18,35 verläßt der letzte Zug Wengern-Ost, um gegen 19,20 Uhr letztmalig die Fahrgäste in Hattingen abzuliefern. Den Zug sollte man also nicht verpassen!

Dann rollt der Zug wieder weiter ruhrab ins Museum nach Bochum-Dahlhausen. Und mit der Stilllegung und Konservierung der Lok ist die Mannschaft wieder einen Tag beschäftigt - bis es an einem späteren Wochenende wieder heißt: Freie Fahrt für den Ruhr-Express!

... Wann fahren Sie mit !!??

Kontakt:

DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen
Dr.-C.-Otto-Str. 191
44879 Bochum

Tel.: Mittwochs und Freitags von 10 bis 17 Uhr besetzt: 0234 492516

Internet:

www.dgeg.de

www.eisenbahnmuseum-bochum.de

www.ruhrthalbahn.de

www.bahnhof-dahlhausen.de

Feuerwehrmuseum Henrichshütte Hattingen:

www.feuerimrevier.de

MS SCHWALBE - Trauungen und Feiern auf dem Schiff:

www.stadtwerke-witten.de

Bus-Rundfahrt ab Wengern-Ost email:

kontakt@stadtmarketing-wetter.de oder

www.davidis.de

Weitere Infos / Bergbaugeschichte:

www.kemnadersee.de

www.dasruhrtal.de

www.vvwitten.de

Bildergalerie



[zurück](#)