

Wolfram Bäumer

Verkehrsgeschichte im Museum Zeche Nachtigall des Westfälischen Industriemuseums

In DME 1/1994 wurde der zweite Standort des Westfälischen Industriemuseums (WIM) vorgestellt: das Museum „Altes Schiffshebewerk Henrichenburg“. Nicht etwa, weil dort Kleinbahnfahrzeuge bewahrt oder gezeigt würden, sondern weil die Konzeption dieses technikhistorischen Freilichtmuseums zu einem Stück Infrastrukturgeschichte so viele Parallelen zu Konzeptionen für Eisenbahnmuseen und Museumseisenbahnen bietet, scheint der „Blick über den Tellerrand“ so nützlich. Doch auch heute separieren manche Kleinbahnfreunde die Kleinbahngeschichte noch nach Spurweiten, nach Zufälligkeiten ehemaliger Staatsgrenzen oder Bauunternehmungen, nach EBOv bzw. BO-Strab und ähnlichen technischen, betrieblichen oder juristischen Details. Demgegenüber sei zur Anregung im Folgenden ein weiteres Museum des WIM beschrieben, ein Freilichtmuseum, das neben der Vermittlung des übernommenen Anlagenbestandes auch einige Objekte transloziert hat – darunter auch Eisenbahnfahrzeuge.

Als siebter Standort eröffnete das Westfälische Industriemuseum (WIM) am 10. 5. 2003 das Museum Zeche Nachtigall in Witten. Es liegt an der 1874 eröffneten Ruhralbahn, die erstmals die Kohlentransporte von der Ruhrschiffahrt auf die Eisenbahn zog, heute jedoch zwischen Hattingen und Wetter-Wengern im Personenverkehr (nur) noch durch die Dampfzüge des DGEG-Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen betrieben wird. Die Anreise mit dem ÖPNV erfolgt demnach entweder zum Hbf Witten oder dem Dampfzughalt Witten-Bommern und erfordert rund 20 Minuten Fußweg.

Mit mehr als 250 Jahren Geschichte handelt es sich um einen sehr alten Zechenstandort im Muttent- und Ruhrtal mitten in der „Wiege des Ruhrkohlenbergbaus“. Und bereits vor rund 110 Jahren hatte die Zeche ausgedient. Die Anlage wurde allerdings

weitergenutzt: Rund 60 Jahre lang als Ziegelei und später weitere rund 10 Jahre als Schrottplatz. In den 1970er Jahren wurde die Anlage unter Denkmalschutz gestellt und nach Gründung des WIM als Museum zur denkmalgerechten Nutzung für die Menschen im Ruhrgebiet ausgebaut.

Wesentliche Ausstellungseinheiten sind der frühe Ruhrkohlenbergbau auf der Zeche Nachtigall, die Verkehrsentwicklung der Region und die Umnutzung durch die Ziegelei Dünkelberg, wozu die erhaltenen Denkmale samt dem passenden Besucherstollen erschlossen und erläutert werden. Durch nachträgliche Hinzufügungen wurden als weitere Ausstellungseinheiten die Kohlenschiffahrt auf der Ruhr sowie das Wesen der Kleinzechen der Nachkriegszeit thematisiert.

Kohlenschiffahrt auf der Ruhr

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war die Ruhr der meistbefahrene Fluß Europas, nachdem sie durch Schleusen einen schiffbaren Wasserstand erhalten hatte. Die im Muttental und dem Ruhrtal zwischen (Essen-)Steele und Witten gelegenen Zechen transportierten ihre Produkte an „Kohlenniederlagen“ an der Ruhr, wo sie auf Ruhraaken umgeschlagen wurden. Die Aaken brachten die Kohle nach Hattingen, zu den frühen Hüttenwerken an der Ruhrmündung, d. h. dem heute von den Städten Duisburg, Mülheim und Oberhausen gebildeten Raum, sowie nach Ruhrort für den Export nach Holland. In den 1860er Jahren wurden jährlich fast 1 Mio t Fracht auf der Ruhr transportiert, mehr als 90 % davon war Kohle. Doch hatte zu der Zeit die Eisenbahn bereits die Binnenschiffahrt als die wesentliche Infrastruktur für die Industrialisierung des Ruhrgebietes abgelöst. Bereits 1862 verwarf eine Dortmunder Industriellenvereinigung den weiteren

Ausbau der Ruhr als „barockes Projekt“, und 1890 fuhr das letzte Kohlschiff auf der Ruhr.

Da heutige Menschen die einmalige Bedeutung der Ruhrschiffahrt kaum noch erahnen, entschloß sich das WIM, mit der LUDWIG HENZ eine 34 m lange und 5 m breite Ruhraak nachzubauen. Da die Werften vor 150 Jahren ohne Zeichnungen arbeiteten, war man für die Rekonstruktion auf andere Quellen angewiesen. Im Haniel-Archiv blieben Vertragsunterlagen mit Baubeschreibungen – „Bestecke“ – für 19 Aaken erhalten, die ausgewertet wurden. Im Hauptstaatsarchiv Wiesbaden wurde das Ergebnis erfolgreicher Wirtschaftsspionage archiviert: Fachleute aus dem Herzogtum Nassau bereisten 1840 die Ruhr, um dort Erkenntnisse für eine angedachte Lahnschiffahrt zum Transport nassauischer Erze an den Rhein zu gewinnen, und fertigten dazu ein präzises Aufmaß einer Ruhraak an.

Mit der in einer Qualifizierungsmaßnahme arbeitsloser Jugendlicher in Mülheim entstandenen Ruhraak-Replik vermittelt das WIM Aussehen und Funktion der Ruhrschiffahrt, das Treidelwesen und die Handarbeit mit dem Kohlenumschlag.

Zeche „Eimerweise“

Von 1945 bis 1976 waren aus der Not heraus mehr als 1.000 Klein- und Kleinstzechen entstanden und förderten unter einfachsten Verhältnissen die Kohlevorräte, die mit dem „industriellen“ Bergbau liegengelassen waren. Eine derartige „Zeche Eimerweise“ hat das WIM im Museum rekonstruiert, in diese Ausstellungseinheit ist auch der Besucherstollen samt seiner Förderbahnanlagen einbezogen.

Nächste Seite oben links: Aufgrund der vergleichsweise geringen Ausstellungsfläche unter Dach muß das Museum einige Ausstellungsinhalte im Freien vermitteln, z. B. die Bau- und Nutzungsentwicklung des heutigen Museums. Hier ein Diorama der Zechenanlage aus dem 19. Jahrhundert – ganz aus Metall gefertigt.

Oben rechts: Schrotthaufen sind leider in vielen Eisenbahnmuseen zu finden. Zu häufig wird darauf verzichtet, geretteten Fundus von den Exponaten zu trennen. Hier mal das Gegenteil: Das WIM vermittelt mit einem Schrotthaufen, der tatsächlich als solcher ausgestellt und erklärt wird, die letzte Nutzung der Anlage und den Übernahmezustand.

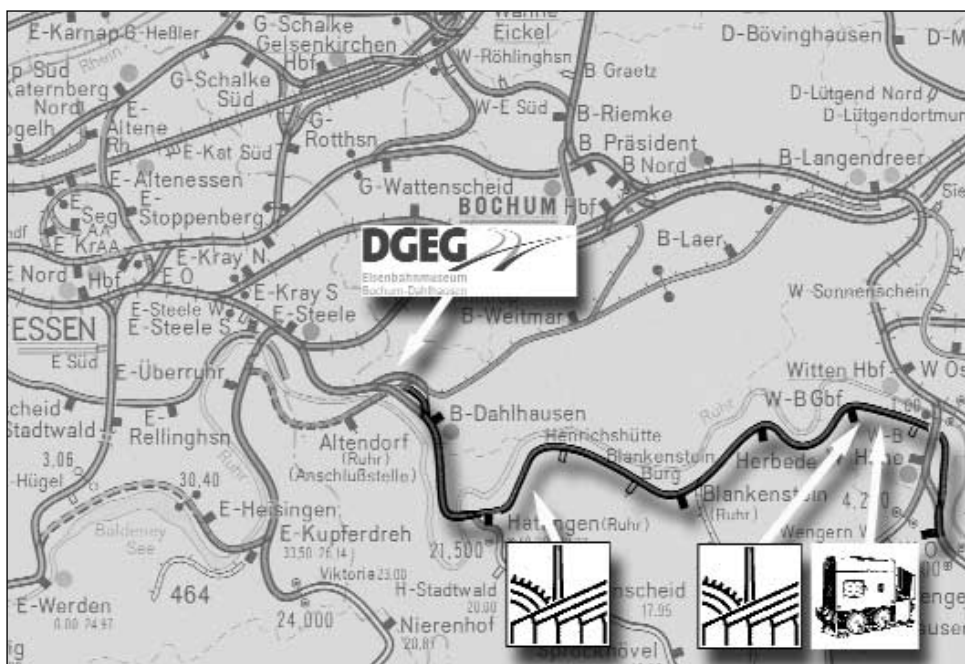
2. Reihe: Die Replik einer Ruhraak, eingebettet in ein Wasserbecken samt Kohlenniederlage und Treidelweg, dient zusammen mit einer Reihe Erläuterungstafeln der Vermittlung des Themas Ruhrschiffahrt.

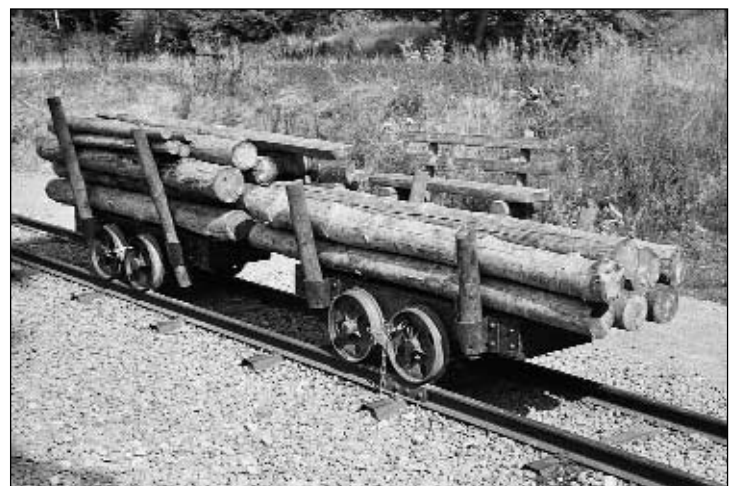
3. Reihe: Eine kleine Rampe mit zwei Kohlenhuten und einem Mercedes-Benz-Lkw von 1954 vermitteln den Produktumschlag der „Zeche Eimerweise“.

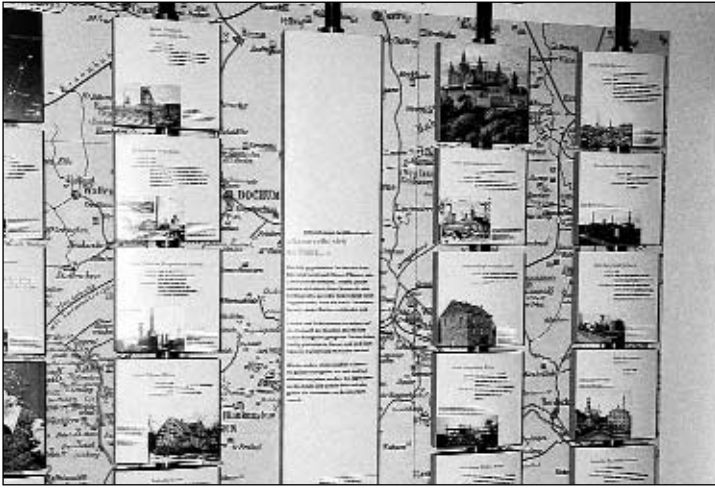
Unten: Die Zeche Nachtigall hatte einen Schacht in die Tiefe betrieben. Der heute sichtbare Stollen durch den Hettberg wurde 1897 für die Feldbahn zwischen Tongrube und Ziegelei angelegt. Doch ab 1921 wurde in abzweigenden Strecken auch Kohle abgebaut, z. T. für den Eigenbedarf der Ziegelei.

Links: Auf Basis einer Direktionskarte der BD Essen von 1964 wurde die Dampfzugstrecke der Ruhralbahn mit den Museumsstandorten hervorgehoben.

26. 8. 2003, alle Fotos: Wolfram Bäumer







Oben links: Mit Drehtafeln vor einer Ruhrgebietskarte vermittelt das Museum ein derart theoretisches Thema wie die Namensgebung der Zechen – eine interessante Anregung.

Oben rechts: Eine weitere Anregung, wie man trotz geringer Flächen unter Dach ein Cafeteria-Grundangebot aufrecht erhalten kann. Zugleich dient der Raum dazu, daß sich Besucher auf dem Rundgang auch mal hinsetzen und entspannen können. Und für Kinder gibt es sogar eine Spielecke.

Links Mitte: Im Vordergrund eine Erläuterungstafel zur Ausstellungseinheit „Zeche Eimerweise“, dahinter der dazugehörige Kohlenumschlag auf Lkw, hinten links der Ziegelei-Ringofen mit Teilen der Feldbahnstrecke wirken allesamt noch sehr aufgeräumt und neu.

Ziegelumschlag

Ende des 19. Jahrhunderts wurden die Anlagen der Zeche Nachtigall zur Ziegelei Dünkelberg erweitert. An dieser Stelle soll uns insbesondere die Vermittlung des Ziegelumschlages von der Ziegelei auf die Ruhrtalbahn interessieren. Das WIM hat hierzu die Laderampe und das Ladegleis restauriert und mit passenden Fahrzeugen „belebt“. Die Feldbahnfreunde der Arbeitsgemeinschaft Muttenthalbahn haben mitgeholfen, das Areal mit stimmigen Feldbahnanlagen zu ergänzen. Letztere sind auch betriebsfähig: Über eine Verbindung können sie von den Fahrzeugen der Muttenthalbahn befahren werden, die wenige hundert Meter weiter in den Anlagen der vormaligen Zeche Theresia beheimatet sind.

Perspektive

Der Kommunalverband Ruhrgebiet als Eigentümer der Ruhrtalbahnstrecke, die an der Strecke gelegenen Städte, WIM und DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen planen, im Zusammenhang mit dem musealen Ausbau der Ruhrtalbahn, am Museum einen Haltepunkt für die Dampfzüge zu errichten. Ein Förderantrag wurde bei der Landesregierung NRW gestellt, die weitere Entwicklung gilt momentan aber als ungewiß.

Literatur

Andrea Kiendl, Ingrid Telsemeyer (Hg), Vom Bethaus zur Kohle, Bergbaugeschichte im Muttental und Ruhrta, WIM, Kleine Reihe 13, Dortmund 1995, ISBN 3-921980-58-5, 5,20 Euro

Olaf Schmidt-Rutsch, Kohlenschiffe auf der Ruhr, Ein Ruhrnachen für die Zeche Nachtigall, WIM, Kleine Reihe 22, Dortmund 2000, ISBN 3-88474-905-6, 7,60 Euro

Christina Clasen, Micahel Peters, Olaf Schmidt-Rutsch, Ingrid Telsemeyer, Westfälisches Industriemuseum Zeche Nachtigall, in: INDUSTRIEKULTUR Heft 2/2003

Anschrift

WIM Zeche Nachtigall, Nachtigallstraße 35, 58452 Witten

Öffnungszeiten: Di – So 10 – 18 Uhr

Eintritt: Erwachsene 1,60 Euro, Kinder 6 – 17 Jahre 1,10 Euro, Familien 3,10 Euro, freitags frei

Tel.: 02302 / 936640, www.zeche-nachtigall.de

Nächste Seite oben links: Feldbahnzug wie er gerade von der Ziegelei leer in die Tongrube zurückfahren könnte mit Diesellok (Bdm, O&K 1940/10530), geliefert an Fa. Beitzel & Dick, Remscheid, später in Bochum-Langendreer im Einsatz, ca. 1990er Jahre an WIM.

Oben rechts: Zwischen Ringofen und Lageplatz wurden die Ziegel mit kleinen Feldbahnwagen transportiert.

2. Reihe: Verladesituation an der Rampe der Ziegelei Dünkelberg mit Diesellok (Bdm, KHD 1938/23041), geliefert an GPD (?), später an Bilstein & Co, Hohenlimburg, Lok 1, 1989 an MME, Hüinghausen, 1993 an WIM

3. Reihe links: In offenen Güterwagen gelangten die Ziegel an die Verbrauchsstellen, und das WIM nutzt so einen Güterwagen für die Ausstellungseinheit „Steine für das Ruhrgebiet“, die die Verwendung der Ziegel vermittelt.

3. Reihe rechts: Dampflok Victor (Bn2t, Hohenzollern 1908/2329), geliefert an Theodor Wuppermann, Schlebusch-Monforts Lok 3, ca. 1963 auf Spielplatz Schlebusch/Leverkusen, 1993 an WIM.

Unten links: Von der Kohlemiederlage der Zeche Nachtigall mit dem Kohlenumschlag auf die Bahn waren durch die Ziegelei die Spuren getilgt. Das Museum vermittelt jenes daher mit Ausstellungstafeln und einem Diorama.

Unten rechts: Modell der Verladestelle der Zeche Nachtigall mit dem Umschlag von Grubenbahn auf Eisenbahn, 1875 mit Fahrzeugen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Lok BME 415 (1Bn2t, Satteldampflok, sächs. Maschinenbaufabrik Chemnitz 1871/ 503) nach einem Entwurf des Obermaschinenmeisters Moritz Stambke, Witten. Die Wagen mit 10 t Ladegewicht besaßen Rahmen in gemischter Holz-Stahl-Bauweise – ein vergleichbarer Güterwagen ist im DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen im Original vorhanden.

