

Relikte der Rheinischen Bahn an der Bargmannstraße

Detlef Hopp

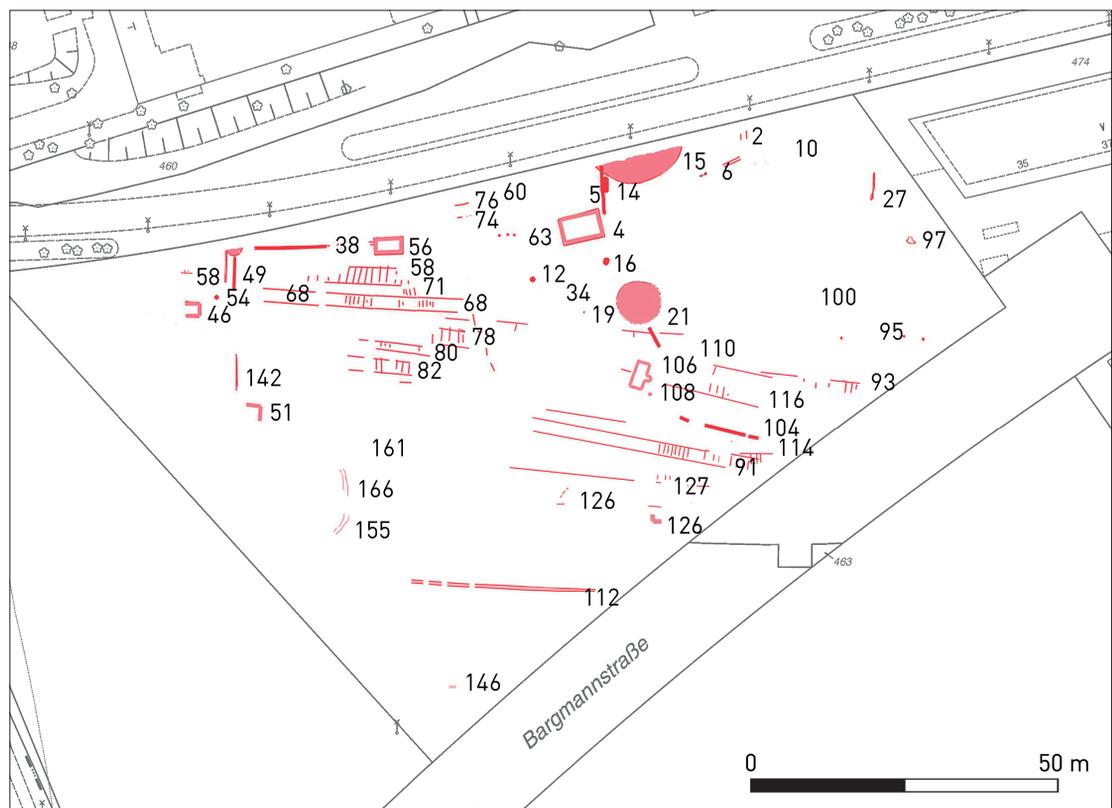
2013 und 2014 schritten die Bauarbeiten in der Grünen Mitte zwischen Segeroth- und Gladbecker Straße zügig voran. Hier entstanden und entstehen zahlreiche Bürohäuser, Eigentums- und Mietwohnungen.

Dieses Areal stellte einstmals mit seinen Bahntrassen und dem Bahnhof Essen-Nord der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die südliche Begrenzung des Industrie- und Arbeiterviertels Segeroth dar. Heute bildet die Grüne Mitte die neue Verbindung zwischen Universität und Innenstadt.

2013 begannen die Bauarbeiten nördlich und südlich der neuen Bargmannstraße.

Auf der Südseite konnten u. a. Überreste des alten Großmarktes und der Infrastruktur der Rheinischen Eisenbahn freigelegt werden, aber beispielsweise auch Reste eines möglichen Feldbrandofens aus dem 19. Jahrhundert. Bedingt durch den feuchten Untergrund war es notwendig, 1800 Bohrpfähle in einem Abstand von etwa 2 m auf dem Areal niederzubringen, was die archäologische Begleitung der Maßnahme erheblich erschwerte. Deutlich besser waren die Bedingungen nördlich der Bargmann-

straße, wo zwischen Juli 2013 und Januar 2014 zahlreiche Befunde auf der etwa 10 000 m² großen Fläche zum Vorschein kamen (Abb. 1). Unter den zuvor entfernten Gleisanlagen des 20. Jahrhunderts lagerten auf einem großen Teil der Fläche etwa 2,0–2,50 m mächtige Auffüllungen, z. T. aus Kriegsschutt (Abb. 2). Der größte Anteil der darunter liegenden Befunde steht in Zusammenhang mit der Rheinischen Eisenbahn, die ab Mitte des 19. Jahrhunderts Teile Nordrhein-Westfalens, besonders aber des Rheinlandes erschloss. Mit dem Ausbau der Strecke von Duisburg-Rheinhausen zum alten Bahnhof Essen-Nord wurde 1862 begonnen. 1867 nahm man die Strecke in Betrieb und verlängerte sie 1874 bis Dortmund. Die Bahntrasse der Rheinischen Bahn verlief in diesem Abschnitt teilweise parallel zur älteren sog. Pferdebahn, die zwischen 1855 und etwa 1865 in Betrieb war. Diese führte aber nicht über das Areal an der Bargmannstraße. Schon zu Beginn der Maßnahme fanden sich im Nordprofil der Baugrube vereinzelt dislozierte Bahnschwellen oberhalb und in einer helleren Kielesschicht. In der Fläche ließen sich in einer Tiefe



1 Essen-Nordviertel. Grabungsplan. Idealisiert dargestellte Befunde ehemaliger Gleisanlagen, die in etwa 4 m Tiefe unter Kriegsschutt entdeckt wurden.

von in der Regel 3–4 m Spuren von Bahngleisen nachweisen (Abb. 3). Im Lauf der Zeit hatte sich der Gleisunterbau tiefer in den Boden hineingedrückt und so im Lehmboden die Spuren ehemaliger Gleisbetten hinterlassen. Die Gleise mit Holzschwellen waren zunächst in hellen Kies gebettet worden, in jüngerer Zeit in ein Bett aus Kies, dunkler Asche und Industrieschlacke – was wohl besseren Halt gewährte und auch kostengünstiger war. Während sich die jüngeren Abdrücke, vermutlich aus der Zeit zwischen 1880/90 und 1910, eher im südlichen Grabungsbereich fanden, konzentrieren sich die älteren Spuren mit heller Kiesfüllung im nördlichen Bereich. Unter den entdeckten alten Spuren der Bahngleise sind die ältesten Relikte die der frühen Zweigbahn Osterath–Essen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, deren Strecke, mit dem daran liegenden Bahnhof Nord, im Jahr 1866 eröffnet worden war.

Die bei der archäologischen Begleitung gemessenen verschiedenen Längen der Bahnschwellen-Abdrücke lassen auf unterschiedliche Spurweiten schließen: Moderne Holzschwellen haben eine Länge von 2600 mm, Normalspurbahnen eine Weite von 1435 mm, Schmalspurbahnen eine geringere, Breitspurenbahnen eine größere Weite.

Nachgewiesen ist eine Schmalspurbahn mit einer Spurweite von deutlich unter 1 m, wohl 785 mm oder auch 820 mm (Abb. 1,80). Sie diente vielleicht der Erschließung des Areals, beispielsweise durch Kiestransport. Die in den Boden hineingedrückten hellen Kiese weisen diese Schmalspurbahn als „alt“ (1860er/1870er Jahre?) aus. Andere Spurweiten von unter 1 m deuten auf weitere Schmalspurbahnen auf diesem Gelände hin (Abb. 1,68.71.127).

Herauszuheben ist die Entdeckung einer aus Kartenwerken nicht mehr erschließbaren und im Befund nur noch schlecht erhaltenen Drehscheibe für Lokomotiven mit einem Durchmesser von etwa 15–16 m (Abb. 1,15). Etwas weiter südlich entdeckte man ein weiteres, allerdings deutlich kleineres Rund aus Ziegeln (Dm. ca. 8–10 m; Abb. 1,21), ebenfalls der Überrest eines Drehscheibenunterbaus. Drehscheiben, mit denen Schienenfahrzeuge auf andere Gleise oder in eine andere Position umgesetzt werden konnten, besaßen 1889 Durchmesser von mindestens 14 m, 1892 von 16 m. Ob aufgrund der kleineren Dimensionierung auf ein höheres Alter von St. 21 geschlossen werden kann, bleibt unklar. Ebenso wenig ließ sich vor Ort die Frage klären, ob die oben beschriebenen Drehscheibengruben mit einer vermuteten Bahnstrecke von der nördlich gelegenen Zeche Victoria Matthias zur alten Gasfabrik am Thurmfeld in Verbindung standen. Diese war nur etwa ein Jahrzehnt zwischen den 1860er und 1870er Jahren in Betrieb.

Neben den Befunden der Rheinischen Eisenbahn entdeckte man *in situ* unter dem Kriegsschutt Versorgungseinrichtungen wie z. B. gusseiserne Rohre,



Leitungsrohre aus Keramik, aus Ziegeln gesetzte Kanalleitungen oder diverse Ziegelfundamente. Erwähnenswert ist auch eine auf der Ostseite der Baugrube grabenartige und leicht bogenförmig von Nordnordost nach Südsüdwest verlaufende Struktur, die wohl anthropogenen Ursprungs ist (Abb. 1,27). Der mit hellem, schluffigem Lehm verfüllte Befund war auf rd. 6 m Länge zu verfol-

2 Essen-Nordviertel. Funde aus dem Kriegsschutt.

3 Essen-Nordviertel. Abdrücke der Gleise von St. 58 im Lehmboden.



gen, ca. 0,40–0,50 m breit und etwa 0,20 m in den gewachsenen Boden eingetieft. Er erinnert an die wahrscheinlich metallzeitlichen Befunde, die 2011 und 2012 südöstlich in den benachbarten Baugruben beobachtet worden waren.

Literatur

D. Hopp, Bahngeschichte in Essens „Grüner Mitte“. Archäologie in Deutschland 3, 2014, 49. – G. H. Metzeltin,

Die Spurweiten der Eisenbahnen – Ein Lexikon zum Kampf um die Spurweite (Karlsruhe 1974). – R. Ostendorf, Eisenbahn-Knotenpunkt Ruhrgebiet. Die Entwicklung der Revierbahnen seit 1838 (Stuttgart 1979). – D. Strohner, Drehen und Wenden: Die Drehscheibe im Bw. (Betriebswerk). Extra Bahnbetriebswerke in Deutschland (München 2003) 40–66.

Abbildungsnachweis

1–3 D. Hopp/Institut für Denkmalschutz und Denkmalpflege/Stadtarchäologie Essen.

Düren, Kreis Düren

Der Luftschiffhafen Düren-Distelrath

Wiebke Hoppe und Jobst J. M. Wippern

Zu Beginn des Ersten Weltkrieges lag in Düren-Distelrath ein ca. 75 ha großer militärischer Luftschiffhafen. Zwischen 1915 und 1917 starteten hier Zeppeline zu Aufklärungs- und Angriffsflügen nach Frankreich und England. Kernstück der Anlage war ein 30 m hoher Hangar, der – laut Quellen – bei einer Breite von 70 m eine Länge von 180 m aufwies. Die zeltförmige Halle war als Stahlfachwerkkonstruktion ausgeführt (Abb. 1). Zur Verankerung der 19 Träger pro Zeltwand im Boden dienten Punktfundamente aus Beton, wobei die Ecken des

Gebäudes besonders gewaltig ausfielen. Im Inneren der Halle wurden die Träger, die in einem Abstand von 10 m gesetzt waren, durch Pfosten gestützt. Die „Haut“ des Hangars bestand bei der Fertigstellung im Herbst 1914 aus einer Plane. Nach Sturmschäden im Frühjahr 1915 wurde die Plane entfernt und durch Holzplanken ersetzt sowie an beiden Enden der Halle Schiebetore eingebaut (Abb. 2). Parallel zur langen Achse der Halle hatte man im Boden Schienen verlegt (Abb. 1). Hier wurde vermutlich ein Rollensystem eingeklinkt, das die Mannschaft beim Einhallen der Luftschiffe unterstützte: Ein Zeppelin, wie der hier stationierte LZ 77 (LZ 107) mit einer Länge von 178,5 m und einem Durchmesser von 18,7 m, dürfte schon bei dem geringsten Windhauch schwer zu handhaben gewesen sein.

Die Metallkonstruktion der Halle wurde noch während des Ersten Weltkrieges abgebaut. Der Abbruch des größten Teils der massiven Punktfundamente erfolgte erst 1984. An welchen Stellen und wie gründlich dies geschah, lässt sich den Quellen nicht entnehmen. Wie schon Petra Tulies berichtete (Arch. Rheinland 2010, 205–206), zeigten sich aber danach noch klare Spuren im Luftbild. Das spricht dafür, dass auch heute noch Relikte der Halle im Boden erhalten sind.

Das Gelände der ehemaligen Halle ist, im Gegensatz zu anderen Zeppelinhallen im Rheinland, bis heute nicht dauerhaft überbaut; lediglich auf einem kleinen Teil im Nordwesten sind Erdwälle aufgeschüttet. Deshalb bot es sich an, diese Halle im

1 Düren-Distelrath. Die Stahlkonstruktion der Luftschiffhalle wird mit Holz verkleidet.

