

Eine Steinbruchbahn für das LVR-Freilichtmuseum Lindlar



Juni 2015

Michael Kamp, Museumsleiter

Projekt Museum 2017

Der weiteren Ausbausplanung des LVR-Freilichtmuseums Lindlar entsprechend, begann vor einigen Jahren die bauliche Erweiterung des Museumsgeländes in südlicher Richtung. Dabei wird eine bereits im Eigentum des Landschaftsverbandes Rheinland befindliche ca. drei Hektar große Fläche an das bereits bestehende Museum angebunden. Es handelt sich dabei um die landschaftlich vielfältige Flur „Mühlenberg“ mit einem ca. einhundert Jahre alten Buchen- und Eichenbestand.

In der Zwischenzeit konnten dort drei Bauprojekte realisiert werden: der Nachbau der St. Barbara-Kapelle aus Rösrath-Hellenthal, die Versetzung des 1683 datierten Wohnstallhauses aus dem Weiler Lindscheid bei Nümbrecht und die Translozierung des 1935 errichteten Försterdienstgehöftes Broichen aus Bergisch-Gladbach-Bensberg. Während die Kapelle bereits bei Museumsführungen besichtigt werden kann, werden die beiden anderen Bauten derzeit wieder auf- bzw. ausgebaut. Es ist vorgesehen, die neue Baugruppe „Mühlenberg“ zum Saisonauftakt 2017 zu eröffnen.



Kapelle Hellenthal, Haus Lindscheid und Försterdienstgehöft Broichen im Mai 2015.

Wesentlicher Bestandteil dieses neuen Museumsabschnittes wird die Steinbruchbahn, deren Endpunkt einer mehr als 500 Meter langen Fahrstrecke unterhalb des Mühlenbergs liegt. Die Idee zum Bau dieser 600mm-Feldbahn entstand nach der erfolgreichen Ausstellung „Steinreich an Grauwacke“, die das Museum in Kooperation mit der Gemeinde Lindlar, dem Oberbergischen Kreis und der hiesigen Steinindustrie 2009/2010 zeigte. Die Trassierung der Bahn orientierte sich dabei an historischen Gegebenheiten, befand sich doch unterhalb des Mühlenbergs vor dem Zweiten Weltkrieg noch ein kleiner, später verfallener Steinbruch, der Grauwackesplitt für den Straßenbau lieferte. Außerdem soll die Steinbruchbahn an die einstige Hochzeit des Abbaus der heimischen Gesteinsart Grauwacke erinnern, die als Pflastersteine und Gleisschotter beim Ausbau der öffentlichen Verkehrswege in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts vielfältige Verwendung fanden.

Die heimische Steinindustrie – ein Thema für das Freilichtmuseum Lindlar



Steinhauerabteilung, die im Akkord Mauer- und Pflastersteine fertigt. Die Brettverschlage („Kipperhutten“) sollten Personal und Material vor ungünstigen Witterungseinflüssen schützen; Lindlar um 1920.

Neben der Textilverarbeitung zählte die Steingewinnung im Oberbergischen Land, das im Norden von Radevormwald und im Süden von Morsbach begrenzt wird, zu den führenden Wirtschaftszweigen der Region. Aus kleinsten Anfängen heraus entwickelten sich ab den 1890er Jahren entlang der neu entstandenen Eisenbahnstrecken große Steinbruchbetriebe, die das vielseitig verwendbare Sedimentgestein Grauwacke für Pflastersteine, Schotter und Splitt gewannen.

Das rasante Wachstum dieses Gewerbes lässt sich auch an der stetigen Zunahme von Betrieben und Mitarbeitern ablesen: Nach dem Ersten Weltkrieg waren in den Steinbrüchen mehr als 1.500 Menschen beschäftigt. Heimische Zulieferer der Steinindustrie und ihre Abnehmer, zu denen zahlreiche Bauunternehmen zählten, beschäftigten um 1920 noch einmal die gleiche Zahl an Arbeitern. Darunter waren auch viele Arbeitsmigranten aus Italien.

Insofern liegt es nahe, dass sich das LVR-Freilichtmuseum Lindlar mit der Kultur- und Technikgeschichte des steinverarbeiteten Gewerbes und seinen Auswirkungen auf mehreren Vermittlungsebenen umfassend auseinander setzt.

Dies führte zu der konkreten Überlegung, im Erweiterungsgelände des LVR-Freilichtmuseums Lindlar einen ehemaligen Steinbruch wieder so zu aktivieren, dass der Abbau, der Transport und die Verarbeitung des Steinmaterials besucherfreundlich dargestellt werden können.

Steinbruchbahnen im Oberbergischen und ihre Fahrzeuge



Die vielfältigen Aktivitäten in einem oberbergischen Steinbruch vermittelt diese historische Fotografie aus der Zeit um 1920.

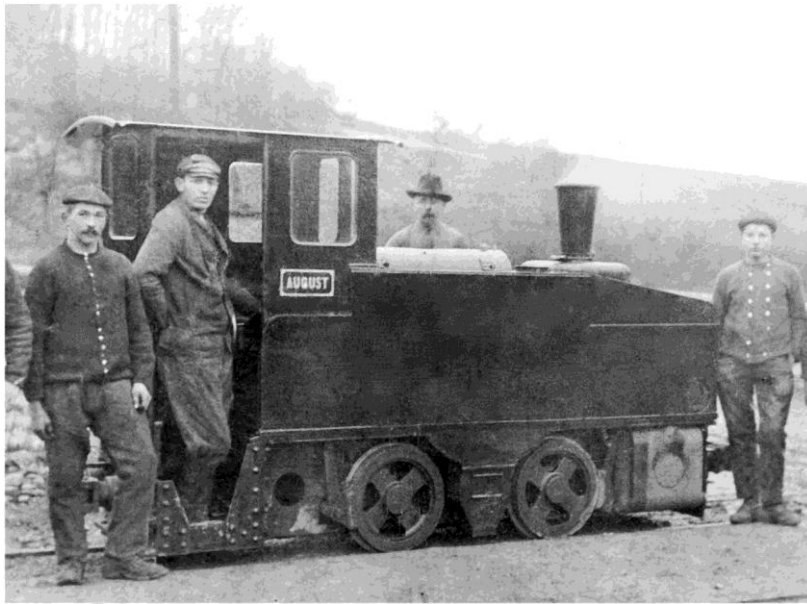
Wie zahlreiche aus Steinbrüchen erhaltene historische Aufnahmen belegen, schoben die Arbeiter ab ca. 1900 die von der Bruchwand gesprengten oder manuell abgespaltenen Grauwackebrocken zunächst mit sogenannten Kastenkippern (Loren kamen später auf) zur weiteren Verarbeitung ab. Diese liefen auf Gleisen und erleichterten so den Transport des schweren Materials. Mit zunehmender Betriebsgröße erwies sich dieses Verfahren jedoch als wenig effizient, obwohl es kleinere Steinbrüche noch bis in die 1950er Jahre praktizierten.

Da große Steinmengen jedoch mit Muskelkraft allein nicht bewältigt werden konnten, setzten sich bald mit Pferden oder kleinen Lokomotiven bespannte Züge durch. Auch die Entfernung von der nächsten Bahnstation begünstigte den Bau einer Feld- oder Steinbruchbahn. So legten die großen Grauwackebrüche im Lambachtal bei Osberghausen, bei Müllenbach und im Alpetal bei Wiehl bereits von 1905 an kilometerlange Steinbruchbahnen an. Deren Gleisanlagen waren zwar sehr einfach mit 600 Millimeter Spurweite konzipiert, doch erfüllten sie jahrzehntelang ihren Zweck und beförderten Hunderttausende Tonnen Grauwacke.



Viele Jahre lang beförderten kleine Dampflokomotiven das Steinmaterial zu den innerbetrieblichen Verarbeitungsstätten oder bis an die Verladestationen der Preußischen Eisenbahnverwaltung;
Foto von 1928.

Ab 1911 pendelten sogar kleine Elektrolokomotiven zwischen den Müllenbacher Steinbrüchen und der Bahnverladestation in Holzzipper. Mit der sukzessiven Schließung der Steinbrüche erübrigte sich jedoch dieser interessante Bahnbetrieb. In Müllenbach endete der Abbau im Jahr 1941, im Alpetal zog sich die Stilllegung noch bis in die 1950er Jahre hin. Beide „Überland-Steinbruchbahnen“ erwiesen sich als sehr innovativ, setzten sie doch vor über einhundert Jahren neben den damals üblichen Dampflokomotiven bereits moderne Benzollokomotiven der Kölner Firma Deutz oder der Motorenfabrik Oberursel ein. Dieser Loktyp gilt als Vorläufer der modernen Diesellokomotive.



Die Benzollok „August“ im Alpetal bei Wiehl war eine von mehreren Lokomotiven dieser Bauart, die bereits vor dem Ersten Weltkrieg in bergischen Steinbrüchen eingesetzt wurden;
Foto um 1910.

Im Zeitraum zwischen den beiden Weltkriegen lassen sich in allen größeren Steinbrüchen der Region schmalspurige Dampf- und Diesellokomotiven nachweisen. Dazu zählen auch die Betriebe der Linzer Basalt AG im Felsenthal bei Lindlar, die Firma Kind in Kotthausen oder die Firma Kohlmeier in Wiehlmünden. 1965 endet hier auch die Geschichte der Steinbruchbahnen im Oberbergischen. Weniger als ein Jahrzehnt zuvor hatten Lastkraftwagen und Dumper begonnen, die kostenintensiven Feldbahnen zu ersetzen. Eine kurzlebige Fahrzeugsonderbauart war der „Robuster“ auf Deutz-Traktor-Basis der sich jedoch im Wettbewerb mit Muldenkippern nicht durchsetzen konnte.



Robuster und Büssing-LKW im Steinbruch „Eichhardt“ bei Wiehl, 1957.

Von den zahlreichen Loks, die im Lauf der Zeit in den diversen Steinbrüchen zum Einsatz kamen, ist vermutlich keine erhalten geblieben. Die überlieferten Archivalien belegen nicht nur, dass Dampflokomotiven der Hersteller Henschel in Kassel oder Benzol-/ Diesellokomotiven der Firmen Deutz, Oberursel und Diema verbreitet waren, sondern informieren auch über die eingesetzten Typen. Dies ermöglicht eine exakte Rekonstruktion des Fahrbetriebes in einem oberbergischen Steinbruch der frühen 1950er Jahre.

Die Steinbruchbahn im Museumsgelände – Idee und Ausführung

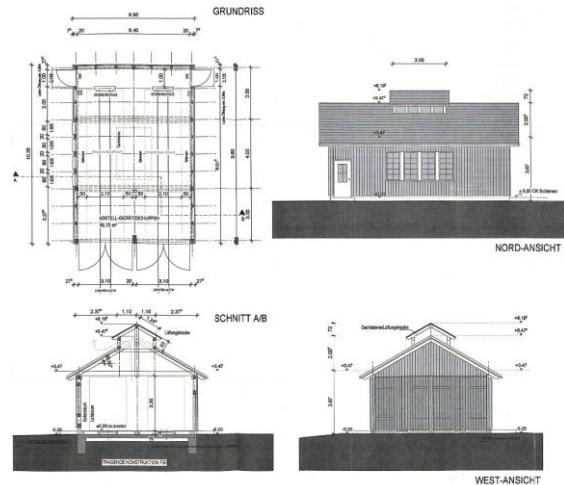
Bereits im Jahr 2010 hatten Mitglieder des „Vereins der Freunde und Förderer des Bergischen Freilichtmuseums in Lindlar e.V.“ (kurz: Museumsförderverein) großes Interesse bekundet, gemeinsam mit der Museumsleitung nicht nur eine Steinbruchbahn im Gelände anzulegen, sondern auch nach deren Fertigstellung den Betrieb zu managen. Glückliche Umstände ermöglichten schon nach kurzer Zeit, die dafür erforderlichen Gleise und Weichen von einem bedeutenden Substrathersteller im Emsland für einen überschaubaren Geldbetrag zu erhalten, da er damals die Spurweite seiner Torfbahn von 600mm auf 900mm umstellte. Nach und nach konnten weitere Lokomotiven und Loren übernommen werden. Ein privater Feldbahnsammler aus Hagen und das Feldbahnmuseum Oekoven in Grevenbroich konnten als fach- und sachkundige Berater und Partner des Projektes gewonnen werden. Auch mit dem Frankfurter Feldbahnmuseum besteht ein Austausch.



Feldbahnmuseen in Hagen, Oekoven und Frankfurt (von links nach rechts).

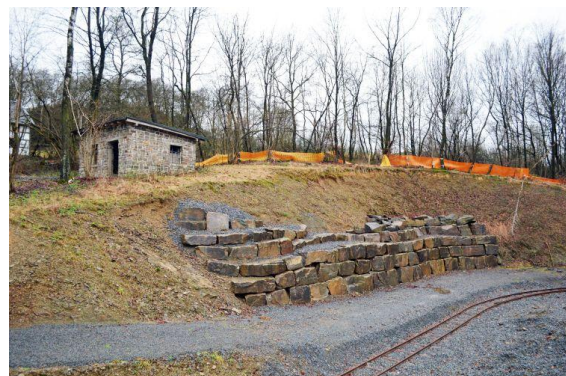
Bald darauf begann eine Crew von acht Ehrenamtlern mit der Planung und Realisierung einer eingleisigen Feldbahn in 600 mm-Spurweite, die auch unter dem Aspekten einer möglichen späteren Personenbeförderung eine bequeme Verbindung zwischen dem

ursprünglichen Museumsgelände und seiner südlich anschließenden Erweiterung darstellt. Die Streckenlänge beträgt rund 500 Meter. An beiden Endpunkten befinden sich Überholgleise, die in Lokschuppen enden, in denen die derzeit vier Feldbahnlokomotiven abgestellt werden können.



Lok Diema DS 12 von 1954 vor dem bereits aufgebauten Lokschuppen (einst LKW-Garage) und der Plan des zweiten Schuppens, der in diesem Jahr errichtet werden soll.

Zwischenzeitlich konnte der Bau der Feldbahnstrecke weitgehend abgeschlossen werden. Dabei galt es, mit einer kleinen Brücke einen Bach und mit Hilfe eines Tunnels eine öffentliche Ortsverbindungsstraße zu queren. In den Investitionen für den Bau des Bahntunnels, die der Landschaftsverband Rheinland übernahm, waren auch die Aufwendungen für einen zweiten Fußgängertunnel enthalten. Die letzten, im Bereich des noch zu errichtenden, zweistöckigen Lokschuppens erforderlichen Gleisarbeiten können im Lauf des Jahres abgeschlossen werden. Parallel dazu soll auch in einer zweiten Arbeitsstufe der Steinbruch weiter ausgebaut und realistischer gestaltet werden.



Bahn- und Fußgängertunnel (links), 2014 begannen die gestalterischen Arbeiten am Museumssteinbruch, darüber eine kleine Steinhauerhütte.

Desweiteren ist geplant, in unmittelbarer Nähe dieses Steinbruchs einen Schau-Arbeitsbereich mit einem kleinen Steinbrecher abzulegen. Diese Anlagen waren das Herzstück eines jeden bergischen Grauwackesteinbruchs, da sie die unregelmäßig groß gebrochenen Steine in Gleisbauschotter und Straßensplitt zerkleinerten. Darüber hinaus besitzt das Museum noch einen kleinen, betriebsfähigen Seilzugbagger der Firma Krupp-Dolberg, einen Robuster und baut demnächst eine weitere historische Blechgarage ab, um darin diese Maschinen und weitere Steinbruchgerätschaften unterzustellen.



Krupp-Dolberg-Bagger, Robuster mit Deutz-Basis und große Blechgarage aus Burscheid-Sträßchen.

Teamwork- und Netzwerkprojekt – Impressionen in Bildern

Ohne die materielle Unterstützung der Volksbank Wipperfürth-Lindlar sowie des Museumsfördervereins und des großen Engagements seiner Freiwilligen hätte die Steinbruchbahn nicht verwirklicht werden können. Als kleines Dankeschön erhalten nach wie vor alle Spender und Sponsoren unabhängig von der Spendenhöhe eine Urkunde mit einem „Streckenbaustein“.



Auch die Lebenshilfe Lindlar e.V. begleitete die Maßnahme mit Arbeitskraft ebenso tatkräftig wie zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Ford AG in Köln.



Geleise richten im Torfwerk



Arbeitseinsatz mit der Ford AG



Manueller Gleistransport auf Wagen



Pflegemaßnahmen an der Gleisanlage



Die Diema im Einsatz bei Werkzeug- und Holztransporten



Kleine Bahn – vielbestaunt



Die „große“ Diema harrt noch der Restaurierung

Resumee

Die Bedeutung der Steinbruchbahn ist zum einen darin zu sehen, dass sie einen wichtigen kultur- und technikgeschichtlichen Beitrag zur Steinverarbeitung im unmittelbaren Einzugsgebiet des Museums zeigt, die so an keinen anderen Ort in der Region vermittelt werden kann. Außerdem stellt sie eine weitere Attraktion für das Museumspublikum dar, böte sich doch zu einem späteren Zeitpunkt die Möglichkeit, auch Personen zu befördern. Dieses wiederum wäre zweifelsohne ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Barrierefreiheit im LVR- Freilichtmuseum Lindlar.

Michael Kamp, Museumsleiter
 LVR-Freilichtmuseum Lindlar
 Unterheiligenhoven 5
 51789 Lindlar
 Tel. 02266/90100
 Email: Michael.Kamp@lvr.de