

Samstag, 17. Februar 2024, Lüdenscheider Nachrichten / Lüdenscheid

Kohle für die heimischen Erzgruben benötigt

Christoph Riedel referiert im Geschichtlichen Forum über den Bau der Ruhr-Sieg-Strecke



Das Interesse am Geschichtlichen Forum im Saal der Lüdenscheider Stadtbücherei war gewohnt groß. Fotos: Othlinghaus

Lüdenscheid – Eisenbahnfreunde kamen am Donnerstag beim Geschichtlichen Forum des Geschichts- und Heimatvereins Lüdenscheid im Saal der Stadtbücherei auf ihre Kosten. An diesem Abend war der Eisenbahnexperte Christoph Riedel im Forum zu Gast, der sich durch die Veröffentlichung zahlreicher Bücher rund um das Thema „Eisenbahn“ in der Region und darüber hinaus einen Namen gemacht hat.

Sein Vortrag stand unter der Überschrift „Die Ruhr-Sieg-Eisenbahn – Entstehung, Triebfahrzeugeinsatz, Zugverbindungen“. Die Ruhr-Sieg-Strecke – eine 120 Kilometer lange Hauptstrecke mit zahlreichen Nebenstrecken – deckt die Bereiche Hagen – Altena – Werdohl – Finnentrop – Altenhundem – Siegen ab. Der Bau der Strecke, der am 5. Januar 1856 endgültig beschlossen wurde, war regionalen Interessen geschuldet, da in den heimischen Erzgruben für den Betrieb von Wasserpumpen Kohle benötigt wurde, die aus dem Ruhrgebiet antransportiert werden musste, da in der hei-

mischen Region gewonnene Kohle unwirtschaftlich wurde und den Bedarf nicht deckte.

Der Bau der Strecke sollte ursprünglich acht Millionen Taler kosten, doch, wie noch heute bei großen Bauwerken üblich, stieg auch hier die benötigte Summe schnell auf mehr als zwölf Millionen an. Für die Strecke mussten zahlreiche Bauten wie Tunnel und Brücken errichtet werden, was die Kosten für das Projekt in die Höhe schnellen lies. Bei Plettenberg fand unter anderem die Verlegung eines Flussbettes statt, um eine günstigere Streckenführung zu ermöglichen. Zwar wurde die Strecke in erster Linie für den Güterverkehr gebaut, doch mit der Zeit stieg auch ihre Bedeutung für den Personenverkehr.

Im Rahmen seines Vortrages ging Riedel auch ausführlich auf die wichtigsten Triebwagentypen ein, die auf der Strecke unterwegs waren und sind. Ein Kuriosum dabei war, dass man bei der ersten Personenzug-Lokomotive auf ein Führerhaus für den Lokomotivführer bewusst verzichtet hatte. „Man wollte verhindern, dass es dem Zugführer im Führerhaus zu bequem gemacht wurde und dieser dann die Signale übersieht“, erklärte der Referent. Schnell wurde jedoch wieder ein Führerhaus in die Modelle integriert, da den Lokführern eine Arbeit im Freien bei Wind und Wetter dann doch nicht dauerhaft zugemutet werden konnte.

Von der Ruhr-Sieg-Strecke gingen auch zahlreiche Fernverbindungen, unter anderem ins ostfriesische Norddeich aus – allerdings wurde die Strecke ab 2001 nur noch von Regionalzügen befahren. Am Ende seines Vortrages brachte Christoph Riedel seine Hoffnung zum Ausdruck, dass die Ruhr-Sieg-Strecke auch in Zukunft ihre große Bedeutung als leistungsstarke Verkehrsader behalten möge. bot