

GESCHICHTE DES BAHNWERKS BISMARCK GELSENKIRCHEN

Das Bahnwerk Bismarck geht auf die 1868 gegründete Gesellschaft „Steinkohlenbergwerke Graf Bismarck“ zurück, die westlich des Standortes ein großes Bergwerk betrieb. Das Bergwerk musste einerseits mit den für den Betrieb notwendigen Materialien versorgt werden, andererseits musste die im Bergwerk gewonnene Kohle abtransportiert werden. Bedingt durch die sumpfige Umgebung der Emscherlandschaft entschied man sich frühzeitig zum Bau einer schmalspurigen Pferdebahn. Später entschloss sich die Gesellschaft, die Strecke regelspurig auszubauen.

Im Jahr 1873 war die Inbetriebnahme der neuen Strecke. Bereits im Folgejahr (1874) wurde das Streckennetz erweitert. Schon im Zuge dieser Streckenerweiterung erfolgte der Bau eines Bahnhofs vor den Toren der Zeche an den das Bergwerk angeschlossen war. Dieser Bahnhof wurde ab 1880 auch für den Personenverkehr genutzt. Dem Bahnhof gegenüber liegend entstand ein erster Ringlokschuppen. Die rasant ansteigenden Bergbauaktivitäten in der Umgebung des neuen Bahnhofes Bismarck erforderten auch einen raschen Aufbau der Eisenbahninfrastruktur. Der Standort Bismarck wuchs in kurzer Zeit zu einem großen Rangierbahnhof. Im ersten Viertel des 20. Jahrhunderts wurde die Kapazitätsgrenze des veralteten Ringlokschuppens erreicht. Durch den schweren Eisenbahnbetriebsdienst reichte der alte Ringlokschuppen nicht mehr aus. Ab Beginn der 1920er Jahre wurde ein neuer, größerer und modernerer Bau mit erweiterten Möglichkeiten geplant. Ab 1925 wurde der noch heute vorhandene 16-ständige Ringlokschuppen mit Ausbesserungswerkstatt errichtet. Daraus entstand das Bahnbetriebswerk Bismarck, das heute die letzte fast vollständig erhaltene Einrichtung dieser Art im Ruhrgebiet darstellt. Nach der Fertigstellung im Jahr 1928 waren dort bis 1977 die sogenannten „Jumbos“, die Dampflokomotiven der Baureihe 44, stationiert. Das 85.000 m² große, unter Denkmalschutz stehende Gelände, ist mit mehreren aneinander grenzenden Hallen, einem Verwaltungsgebäude und einer umfangreichen Schienenstruktur inklusive Drehscheibe bebaut.

Ein Anschluss an die Bahnlinie Essen - Dortmund ist vorhanden. Das Bahnwerk kann neben der Einbindung in den Schienenverkehr sehr einfach über die Autobahnen A 2 und A 42 erreicht werden. Neben dem Ringlokschuppen befinden sich außerdem zwei nebeneinander liegende Ausbesserungshallen, die durch eine Verbindungshalle mit dem Lokschuppen verbunden sind auf dem Gelände. An der Ausbesserungshalle II befindet sich noch ein Anbau, in dem Magazin, Lager, Prüfräume und der Werkmeister untergebracht waren. An die Ausbesserungshalle I wurde eine Lehrwerkstatt angebaut. Magazin und Verwaltung wurde in einem separaten Gebäude eingerichtet. In dem Zwickel zwischen Verbindungshalle und Ringlokschuppen befindet sich das alte Pumpenhaus. Ein Anbau an die Lehrwerkstatt, das ehemalige Personalgebäude, die Kantine und der Kamin mit zuführendem Fuchs wurden bereits abgerissen.



Schließung des Bahnwerks ab 1977

Seit dem Jahr 1977 wurde die Nutzung des Bahnwerkes schrittweise aufgegeben. Zum Ende der 1980er Jahre zog sich die DB gänzlich vom Gelände des Bahnwerks Bismarck zurück. Seit dieser Zeit wird das Bahnwerk durch mehrere Vereine genutzt, die hier eigene Schienenfahrzeuge, bzw. die Fahrzeuge befreundeter Vereine unterstellen, pflegen und instand setzen. Gleichzeitig werden einfache Gebäudeunterhaltungsmaßnahmen von den Vereinen durchgeführt und durch die häufige Anwesenheit der Vereinsmitglieder der Vandalismus auf dem Gelände eindämmt. Im Jahr 2001 gingen das Gelände und die Gebäude in den Besitz des Regionalverbandes Ruhrgebiet (RVR) über.

THS Consulting – Mai 2008