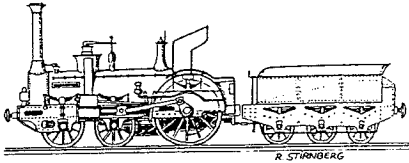


Die Eisenbahn kommt nach Schwerte

Den entscheidenden Impuls zur Entwicklung der Stadt Schwerte, von der Ackerbürgerstadt hin zur Industriestadt, gab der Bau der Ruhrtalbahn von Hagen über Schwerte, Arnsberg nach Warburg und die Verbindung Schwerte-Holzwickede, die damit den Anschluß des mittleren und oberen Ruhrtales an das nördliche Westfalen sicherstellte.



Personenzuglokomotive Baujahr 1850
Höchstgeschwindigkeit o. Zuglast: 120 km/h,
mit Zuglast: 40-50 km/h

Schon 1825 hatte sich Friedrich Harkort für den Bau einer Bahn zwischen Ruhr, Sieg und Rhein eingesetzt, um die Konkurrenzfähigkeit der heimischen Wirtschaft, besonders gegenüber England, zu stärken. Obwohl der industrielle Westen die Eisenbahn notwendig gebraucht hätte, dauerte es noch 18 Jahre bis am 18./19.10.1843 von 145 Aktionären mit einem Aktienkapital von 3.000.000 Talern, die "Bergisch-Märkische-Eisenbahngesellschaft" gegründet wurde. Am 18.5.1850 übernahm der Staat Preußen die Verwaltung der Gesellschaft. Das kohlenreiche Ruhrgebiet, die Industrien des Volme-, Ruhr-, Lenne- und Wuppertales sollten durch diese Bahn untereinander, mit der Wasserstraße des Rheines, sowie mit dem Schienennetz der Köln-Mindener-Eisenbahn und den linksrheinischen Bahnen verbunden werden. Die Anbindung Schwertes wurde aber erst 1867 durch die Fertigstellung der 1861 geplanten Linie Hagen-Hengstey-Schwerte-Holzwickede realisiert.

Die "Bergisch-Märkische-Eisenbahngesellschaft" eröffnete, nach fünfjähriger Bauzeit, am 1.4.1867 den Fahrbetrieb auf dieser 17,4 km langen Strecke. Der Anschluß an die seit 1855 bestehende Linie Dortmund-Unna-Soest war hergestellt. Mit diesem kurzen Teilstück wurde eine neue Verkehrslinie vollendet, die Berlin mit den westlichen Provinzen und dem Rhein verband.

Kurz nach der Eröffnung der Linie wurde das sogenannte "Ruhrtalbahn-

projekt" in Angriff genommen. Es umfaßte 2 Bahnstrecken:

1. Die Linie Düsseldorf-Ratingen-Kettwig-Werden.
2. Die Linie von Schwerte bzw. Hagen ruhraufwärts über Arnsberg und Bestwig nach Warburg.

Am 1.10.1866 wurde die Konzession erteilt. Aber erst im Mai 1868 begannen die Bauarbeiten. Nach nur 25 Monaten Bauzeit konnte am 1. Juni 1870 der erste Streckenabschnitt Schwerte-Langschede-Fröndenberg-Neheim-Arnsberg eröffnet werden. Die Länge der Strecke betrug 5,85 Meilen = 42 km.

Die Bahn war eingleisig, aber die Trasse für 2 Gleise ausgelegt. Der Verkehr war zunächst nur gering. So verkehrten in der Zeit vom 1.6.-23.6.1870 täglich in jeder Richtung nur 3 Personenzüge und ab 13.6. zusätzlich noch ein Güterzug. Die Höchstgeschwindigkeit der Personenzüge war auf 5,4 Meilen/h = 40 km/h, die der Güterzüge auf 4,4 Meilen/h = 33 km/h festgesetzt.

Die weiteren Bauarbeiten schritten rasch voran. So konnten die Abschnitte Arnsberg-Meschede am 18.12.1871, Meschede-Bestwig am 10.6.1872 und schließlich das letzte Teilstück Bestwig-Warburg am 6.1.1873 in Betrieb genommen werden. Die geplante Verbindung des rheinisch-westfälischen Raumes mit Mittel- und Ostdeutschland war vollzogen.

Welchen Stellenwert besaß die Eisenbahn für Schwerte?

Erstmalig seit dem Ende des 30-jährigen Krieges wurde die verkehrstechnische Isolation Schwertes aufgehoben. Die erstklassige Verkehrsanbindung ließ die früher armselige Ackerbürgerstadt Schwerte zu einem inter-

essanten Industriestandort werden. Alle Industrialisierungsversuche des 18. und frühen 19. Jahrhunderts waren bislang an der schlechten, hohe Kosten verursachenden Verkehrslage der Stadt gescheitert. Die Bahn beendete den rund 200 Jahre währenden Dornröschenschlaf Schwertes schlagartig. Schwerte wandelte sich so innerhalb von nur 20 Jahren von der Ackerbürgerstadt zur Industriestadt. Ein paar Zahlenbeispiele mögen diesen "Wirtschaftsboom" Schwertes unterstreichen.

1867 Gründung der "Schwerter Eisenindustrie" (heute Hoesch)

1869 Gründung der Nickelwerke (Fleitzmann, Witte & Co)

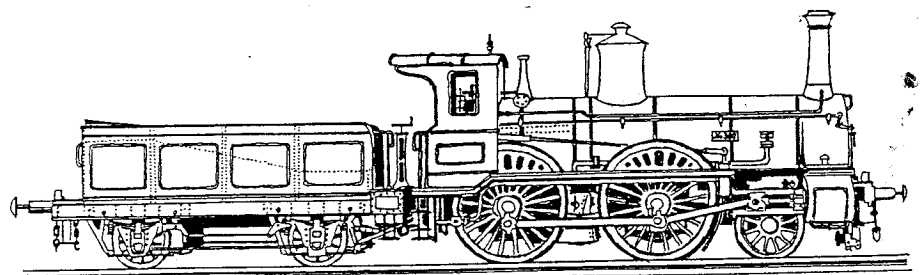
1886 Gründung der Nietenfabrik Möhling (Gutehoffnungshütte)

Durch die von den rasant wachsenden Industriebetrieben benötigten Arbeitskräfte erhöhte sich die Einwohnerzahl Schwertes, durch Zuwanderung, von 3018 im Jahre 1867, auf 9885 im Jahre 1895. Innerhalb von 28 Jahren verdreifachte sich so die Einwohnerzahl.

Interessant ist, daß im Jahre 1890 von den in Schwerte lebenden Personen allein 2214, das waren mehr als 50 % der arbeitsfähigen, männlichen Bevölkerung, in den beiden Unternehmen, Eisenindustrie und Nickelwerke, beschäftigt waren! Dieser Anteil sollte sich in den folgenden Jahren noch weiter steigern.

Gleichzeitig kam es im Versorgung- und Dienstleistungsgewerbe zu einer Welle von Geschäftsneugründungen. Schwerte wurde auch für auswärtige, mittelständische Unternehmer interessant.

Trotz der generell günstig laufenden Konjunktur der "Gründerjahre", wäre



Schwere preußische Schnellzug-Lokomotive von L. Schwarzkopf, Berlin, Typ 1B. Baujahr 1869
Zulässige Höchstgeschwindigkeit mit Zuglast: 90 km/h.

Schwertes Entwicklung, ohne die Eisenbahn, völlig anders verlaufen.

Doch kehren wir zur Bahn zurück.

Der Bahnhof Schwerte entstand ab 1866 seitlich des heutigen Bahnhofsgebäudes an der Ladestraße. Leider gibt es davon keine Fotografien mehr, zumindest ist mir keine bekannt. Das Bahnhofspersonal bestand, vom Vorsteher bis zum Nachtwächter, aus insgesamt 17 Mann.

Schon 3 Jahre nach der ersten Streckeneröffnung (1870) wurde Schwerte täglich von 25 Tages- und 6 Nachtzügen angefahren. Der Bahnhof Schwerte rückte so schon 1870 an die 25. Stelle aller 118 Stationen der Bergisch-Märkischen-Eisenbahn-Gesellschaft.

Einnahmen des Bahnhofs Schwerte (1870):

Personenverkehr	9856 Tlr. =	29568 RM
Güterverkehr	23634 Tlr. =	70902 RM
Sonstiges	508 Tlr. =	1524 RM
Gesamt	33998 Tlr. =	101994 RM

Dem standen an Löhnen und Gehältern gegenüber: 5435 Tlr. = 16305 RM

Man vergleiche einmal diese Verhältniszahlen mit denen der Deutschen Bundesbahn!

Den öffentlichen Nahverkehr und Zubringerdienst bediente die Post mit ihren Postkutschen. Im Gegensatz zum heutigen Nahverkehr war es damals möglich, die Fahrpläne aller Postkutschenlinien des heutigen Märkischen Kreises, Hochsauerlandkreises und der Kreise Unna und Soest mit den Fahrplänen der Ruhrtalbahn zu synchronisieren!

Und nun noch ein Blick auf die Fahrpreise der Bergisch-Märkischen-Eisenbahn:

Fahrpreis á Person und Meile (7,5325 km) um 1870

Schnellzüge:	Kl. I	6,5	Sgr. = 0,54 RM
	Kl. II	4,5	Sgr. = 0,37 RM
	Kl. III	3,5	Sgr. = 0,29 RM
Personenzüge:	Kl. I	6	Sgr. = 0,50 RM
	Kl. II	4	Sgr. = 0,33 RM
	Kl. III	3	Sgr. = 0,25 RM
	Kl. IV	1,75	Sgr. = 0,14 RM

Für eine einfache Fahrt nach Arnsberg bezahlte man demnach in der IV. Klasse 10,23 Sgr. = 0,85 RM, und in der III. Klasse 17,55 Sgr. = 1,46 RM.

Ein Arbeiter verdiente jährlich im Schnitt 215 - 300 Taler, das waren 645 bzw. 900 RM. Das entspricht, wenn wir den heutigen Goldmünzpreis zu Grunde legen, bei einem Verhältnis

von 1:17 etwa 11-16.000,- DM. Fürwahr ein Hungerlohn! Eine mehrköpfige Familie läge damit heute weit unterhalb der armselig bemessenen Sozialhilfegrenze!

Im Vergleich mit dem heutigen, durchschnittlichen Netto-Einkommen eines Arbeiters von 24.000,- DM und den Fahrpreisen der Bundesbahn, mußte man damals im Verhältnis etwa genauso viel für eine Fahrkarte bezahlen wie heute.

Erklärungen

Tlr. = Taler
Sgr. = Silbergroschen
RM = Reichsmark (Goldmark)
1 Tlr. = 36 Sgr. = 3 RM
Meile = 7,5325 Km

Quellen:

Horst Frentrup: Die wirtschaftsgeschichtliche Entwicklung der Stadt Schwerte bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts.

Inaugural-Dissertation 1954

H. Kraas: Die "Schwerter Profileisen Aktiengesellschaft" in Schwerte/Ruhr Märker 1959: Amtsblatt der königlich preußischen Regierung zu Arnsberg 1870

(RS)