

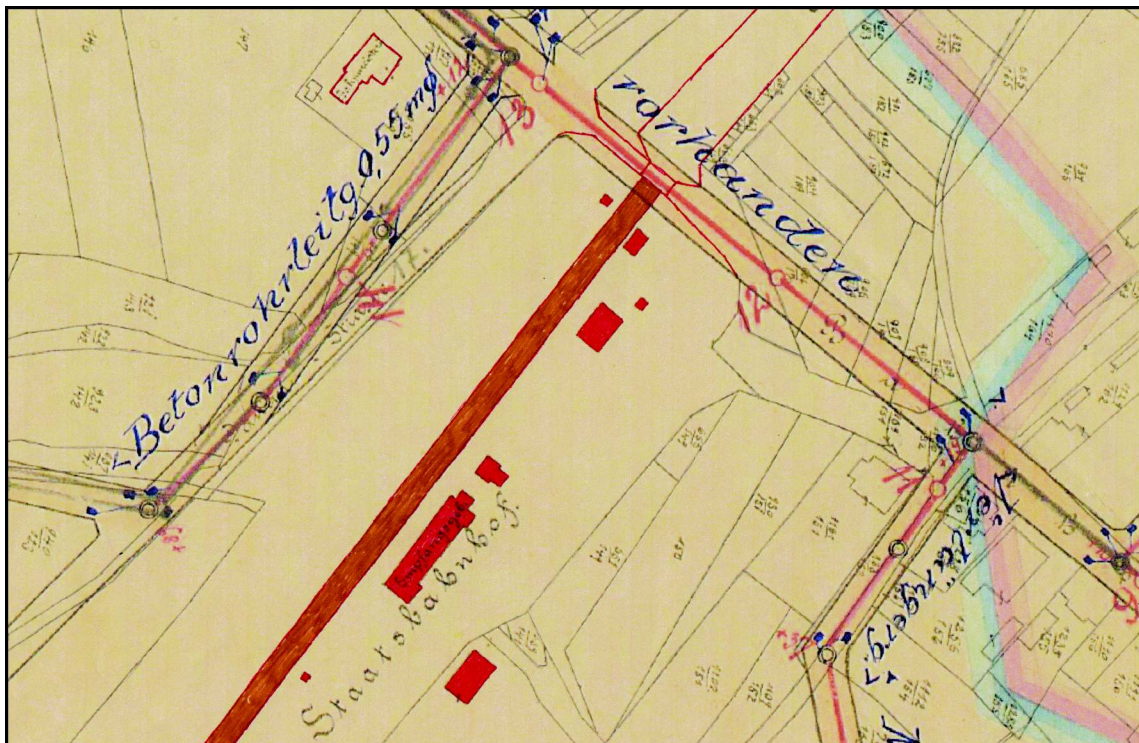


Der erste Schwerter Bahnhof

Reinhold Stirnberg

In der Zeit vom 9. September bis 8. Oktober 2011 präsentieren die „Eisenbahnfreunde Schwerte“ in der Halle des Ruhrtalmuseums die höchst sehenswerte Ausstellung: „Nächs-

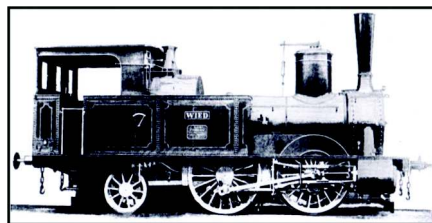
ter Halt: Schwerte (Ruhr) – Die Eisenbahn in Schwerte 1861 – 2011“. Dies nehmen wir zum Anlass, um über den ersten Schwerter Bahnhof in der „AS“ zu berichten.



Karte 1: Die sogenannte „Kanalplankarte“ von 1900, auf Basis des Katasterplans von vor 1867. Die Bahnhofsgebäude sind rot markiert, die Bahntrasse braun. Die Bezeichnung „Staatsbahnhof“ ist jünger und stammt anhand eines Schriftmustervergleichs mit anderen Karten aus der Zeit um 1900 und erklärt sich aus der 1882 erfolgten Verstaatlichung der BME.

Im Jahre 1861 wurde von der „Bergisch-Märkischen-Eisenbahn-Gesellschaft/BME“ (1843-1882), der Weiterbau der „Unteren Ruhrthalbahn“, aus Hagen kommend, von Hengstey, (Abzweig der Ruhr-Sieg-Bahn) über Westhofen und Schwerte nach Holzwickede beschlossen (17,04 km), die dort an die 1855 fertiggestellte Linie Dortmund-Hörde-Unna-Werl-Soest etc. (Hellwegbahn) der BME angebunden werden sollte. Nach Abschluss des staatlichen Genehmigungsverfahrens, am 28. Juni 1862, dürfte wenig später mit dem Bau der anfangs eingleisigen Strecke bis Schwerte begonnen worden sein. Wann genau die Bahn Schwerte erreichte ist mir z. Z. nicht bekannt. Vorerst war Schwerte vermutlich für ca. 2 Jahre die „Kopfstation“ für Personenzüge, deren Gleis vor der heutigen Bahnunterführung des Holzener Weges

endete, denn damals war der „Ostberger Tunnel“, zwischen der „Schwerter Heide“ und „Sölde“ noch nicht fertiggestellt. So mussten denn die Tenderlokomotiven der ankommenden Personenzüge aus Hagen in Schwerte über Weichen und ein Nebengleis „umgesetzt“ werden, denn eine „Drehscheibe“ gab es in Schwerte noch



B1-Personenzug-Tenderlokomotive der BME von 1870, wie sie auch im Pendelverkehr Hagen-Schwerte-Holzwickede, bzw. Unna, eingesetzt wurde. Auf den Fernstrecken kamen 1B-Schleppenderloks zum Einsatz.

nicht. Die Lokomotiven konnten dann, mit dem Tender voran, die Züge wieder zurück in Richtung Hagen ziehen. Genau diese Situation zeigt eine von Herbert Kluge „ausgegrabene“ Schwerter Katasterkarte, die wir somit „um 1867“ (1865/66?) datieren können, wie sich noch zeigen wird, mit der späteren Einzeichnung des Schwerter Kanalplans von 1906, von der wir gleich noch reden müssen. Anno 1866 befand sich offenbar die verbreiterte und vermutlich schon für 4 Gleise ausgelegte Trasse, jenseits der ersten kleinen Bahnbrücke über den Holzener Weg, im Bau, wie es die Karte vermuten lässt, über deren schon verlegtes erstes Gleis die „Bauzüge“ der BME die Tunnelbaustelle erreichen konnten. In dieser Karte finden wir auch den ersten Schwerter Bahnhof, mit sämtlichen Funktionsgebäuden einge-

zeichnet. Ob das Bahnhofsgebäude schon 1867 bestand, oder erst nachträglich in die Karte eingezeichnet wurde, bleibt unklar. Mit der Vollendung des Ostberger Tunnels konnte dann der zweite Teilabschnitt der Strecke von Schwerte nach Holzwickede am 1. April 1867 eingeweiht und durchgängig befahren werden.

Im Jahre 1865 wurde von der BME auch der Bau der „Oberen Ruhrtalbahn“ beschlossen und von dem preussischen Ministerium des Inneren am 1. Oktober 1866 genehmigt. Sie sollte von Schwerte aus über Langschede, Fröndenberg, Wickede/Ruhr, Neheim, Hüsten, Arnsberg, Freienohl und Meschede nach Bestwig führen (71,6 km). In einem zweiten Bauabschnitt sollte dann die Bahn Warburg erreichen, um von dort aus den Anschluss an das mitteldeutsche Bahnnetz herzustellen. Am 1. Oktober 1868 begann der Bau des ersten Streckenabschnitts. Nach noch nicht einmal 2 Jahren, am 1. Juni 1870, konnte das erste Teilstück der vorerst eingleisigen Strecke von Schwerte bis Arnsberg (43,3 km) feierlich eröffnet werden. Mit dem zweigleisigen Ausbau der Holzwickeder Strecke (1873) und der Arnsberger Route (1874), müsste m. E. auch in Schwerte ein zweiter Bahnsteig angelegt worden sein, der von Bahnsteig 1 wohl nur durch einen hölzernen Überweg über die Gleise zu erreichen gewesen wäre. Bei dem ständig zunehmenden Verkehr von Güter- und Personenzügen, eine äußerst gefährliche Angelegenheit und auf Dauer nicht haltbar. Dies macht es vielleicht erklärlich, warum die Reisenden in den Bahnhöfen üblicherweise erst kurz vor Ankunft eines Zuges den „Wartesaal“ verlassen und unter der Aufsicht von Bahnbeamten die Bahnsteige betreten durften.

Der Aufgabenschwerpunkt der BME lag eindeutig beim Massengütertransport. Dies lässt sich nicht nur anhand der Akten, sondern auch an der Zahl ihrer Lokomotiven unschwer ablesen. So beschaffte die BME allein im Zeitraum zwischen 1863 und ihrer Verstaatlichung und Eingliederung in die „Königlich Preussische Eisenbahn“ (KPE), 1882, insgesamt 82 Personenzuglokomotiven, 110 Schnellzugloks und 442 Güterzuglokomotiven! Hinzu kamen noch 53 Güterzugrangierloks in den einzelnen Güter- und Verschiebepfahnhöfen. Damit verfügte die BME über die größte Zahl von Güterzugloks im Vergleich mit allen anderen Eisenbahngesellschaften im Königreich Preussen, und das bei einem eigenen Streckennetz (1882) von „nur“ 1340 km Länge! Hinzu kamen noch die Nutzungsrechte von Strecken anderer Gesellschaften. Dies lässt auf eine

sehr hohe Frequenz von Güter- und Personenzügen schließen; proportional vergleichbar mit der heutigen Verkehrsdichte auf unseren Autobahnen. Im Gegensatz dazu verlief der Eisenbahnverkehr damals aber relativ störungsarm, trotz zahlreicher Rad- Achs-, Gleisbrüche und Entgleisungen, sowie einiger Zusammenstöße! Der Anschluss Schwertes an das Eisenbahnnetz der BME wurde so zum Motor für die

Wie das „Königlich Preussische Amtsblatt“ der Bezirksregierung in Arnsberg vom Juni 1870 meldet, wurde die Höchstgeschwindigkeit von Personenzügen auf der Arnsberger Strecke anfangs auf 40 km/h, die von Güterzügen auf 33 km/h begrenzt. Ferner wurden auch die Fahrpläne sämtlicher Postkutschenlinien, als „Zubringer“, wie z. B. bei den Linien Iserlohn-Hemer-Menden-Wimbern - **Wickede/Ruhr** - Werl



Foto vom Abbruch der ersten Bahnunterführung des Holzener Weges, 1904, aus dem Bestand des StASchwerte

„Industrialisierung“ und das sprunghafte Bevölkerungswachstum der Stadt durch Zuwanderung von Arbeitskräften, ab 1870, durch die Gründung der „Eisenindustrie Menden & Schwerte“ (heute Hoesch), der Nickelwerke, sowie weiterer Industriebetriebe und beendete so binnen zweier Jahrzehnte, das, trotz mancher vorausgegangener Bemühungen, verschlafene Dasein Schwertes, als einer nur von Handwerksbetrieben und etwas Kleinindustrie geprägten Ackerbürgerstadt.

sowie Iserlohn-Menden-**Fröndenberg- Unna** und Iserlohn-**Schwerte-Hörde**, auf die Fahrpläne der einzelnen Eisenbahnstationen abgestimmt. Was schon vor 140 Jahren möglich war, dürfte doch heute erst recht, im Zeitalter des Computers, im öffentlichen Nahverkehr bei Bussen und Bahnen wohl auch möglich sein - sollte man jedenfalls meinen! Neben den regulären Linienkutschen kamen zunehmend kurzfristig, auf Anforderung, auch offene Sonderwagen, sogenannte „Extraposten“

zum Einsatz. Übrigens wurden auch alle Kirchturmuhren, als örtliche Zeitgeber, auf die „Bahnzeit“ umgestellt, da zwischen den einzelnen „Ortszeiten“ teilweise erhebliche Differenzen bestanden. Etwas darf nicht vergessen werden: Ohne die Erfindung der „elektrischen Telegraphie“ (1833) und des „Morsealphabets“ (1844), wäre bei dem ständig wachsenden Streckennetz und der zunehmenden Verkehrsdichte, ein geregelter, halbwegs sicherer Eisenbahnverkehr überhaupt nicht möglich gewesen! Zu erwähnen bleibt noch, dass die Strecke Iserlohn-Hennen-Ergste-Schwerte von der KPE erst 40 Jahre später, 1910, und ihre Fortsetzung über Aplerbeck und Hörde nach Dortmund (Ardeybahn) erst 1912, mit der Vollendung des parallel zum Ostberger Tunnel verlaufenden Tunnels unter dem „Dahlbrink“, dem Verkehr übergeben werden konnte. Soviel zur Frühzeit der Eisenbahn in Schwerte. Kommen wir nun zu unserem eigentlichen Thema, dem ersten Schwerter Bahnhof!

Im Frühjahr diesen Jahres erhielt ich von den „Schwerter Eisenbahnfreunden“ einen Farbkopieausschnitt der von Her-

bert Kluge beschafften Katasterkarte (Kanalplan), mit Einzeichnung des Schwerter Bahnhofs „um 1867“, wie sich später zeigte. Sie baten mich anhand des Grundrisses das „Empfangsgebäude“ zeichnerisch zu rekonstruieren. Zunächst musste jedoch dessen Standort, wegen des damals nach Süden abfallenden Geländes, möglichst genau bestimmt werden. Dies war ohne größere Schwierigkeiten möglich. So hatte man in diese längst nicht mehr aktuelle Karte 1906 die Schwerter Abwasserkanäle eingezeichnet; so den vermutlich bereits 1880 angelegten Hauptkanal Holzener Weg/Bahnhofstraße, mit der Anbindung des neuen Kanals Rosenweg/Neue Dammstraße und dem neuen Kanalabzweig (Verlängerung) unter der „Alten Beckestraße“. Der heutige Anschluss der „Neuen“ Beckestraße und der Karl-Gerharts-Straße an die Bahnhofstraße, die nun eine Kreuzung bilden, wurde erst in den 1970er Jahren geschaffen.

Die sogenannte „Kanalplankarte“, bzw. der ihr zugrunde liegende Katasterplan (ohne Maßstabsangabe) mit Parzellenummerierung (Karte I) zeigt, dass durch den Bau des ersten Schwerter Bahnhofes die

frühere Anbindung des „Rosenwegs“ an den Holzener Weg/Bahnhofstraße, die dem der späteren „alten Beckestraße“ entsprach, durchtrennt wurde. Den ursprünglichen Zustand, wenn auch nicht ganz maßstabsgerecht, zeigt noch die topographische Uraufnahme von 1839/40 (M 1:25000). Die zweite Zuführung des Rosenwegs zur heutigen Bahnhofstraße, über die jetzige „Gasstraße“, entlang des Stadtparks (damaliger städtischer Friedhof), bleibt hier unberücksichtigt. Als neue Anbindung des Rosenwegs an den Holzener Weg wurde daher vor 1867 die „Alte“ Dammstraße gebaut, deren Verlauf und Einmündung in den Holzener Weg, im Zuge der Anlage des „Ablaufberges“ für Güterwagen, nach 1904 (siehe Karte II), um einige Meter schrägläufig nach Norden versetzt (die heutige „Neue“ Dammstraße), wie aus Karte I ersichtlich.

Zur genauen Standortbestimmung des alten Bahnhofs benutzte ich die in meinem Besitz befindliche Kopie des „Schwerter Baustufenplans“ von 1949/52 aus den Fünfziger Jahren (M 1:5000). Der betreffende Kartenausschnitt, mit dem „Kanalplan“ auf gleichen Maßstab gebracht,

wurde mittels Folienskizze in den Kanalplan einkopiert. Als unveränderliche Fixpunkte dienten mir hier die Mündung der heutigen Karl-Gerharts-Straße (früher Hohenzollernstraße), Ecke Bahnhofstraße (Hotel Reichshof), der Mündungsbereich der alten Beckestraße und die ehemalige „Bahnmeisterei 79“, Ecke Holzener Weg/Neue Dammstraße (vom Verf. rot umrandet). Durch festgestellte Zeichenfehler, sowohl bei der Katasterkarte und dem Baustufenplan, ergab sich in den beiden Kartenausschnitten nur eine Deckungsgleichheit von etwa 95-98 Prozent. Die zwei Kartenausschnitte mussten daher in mehreren Versuchen in größtmögliche Übereinstimmung gebracht werden. Dies hatte aber, bezogen auf den Standort des alten Bahnhofsgebäudes nahezu keinen Einfluss. Danach lag das „Empfangsgebäude“ des ersten Bahnhofs, wie es im Katasterplan bezeichnet wird, im Bereich der heutigen Gleise 8 – 10, im Südwesten vor dem heutigen Bahnsteig 3, etwa in der Mitte des jetzigen Bahngeländes, wo es bislang niemand vermutet hatte!

Dass als Grundlage für den Kanalplan von 1906 ein Katasterplan aus der Zeit „um 1867“ verwendet wurde, zeigt die eingezeichnete nur für höchstens 2 Gleise angelegte kleine Bahnbrücke über den sich an dieser Stelle zu einer schmalen Gasse verengenden Holzener Weg (vom Verf. rot markiert). Diese Bahnbrücke ist mit der längeren und breiteren Bahnunterführung des Holzener Weges nicht in Einklang zu bringen, die nach Ausweis eines Fotos aus dem Bestand des Ruhrtmuseums 1904 abgebrochen wurde! Es kann sich daher bei der Brücke im Kanalplan/Katasterplan also nur um den Vorläufer dieser Bahnunterführung handeln! Aus der sorgfältigen in Bruchstein gemauerten und mit einem Flachtonnengewölbe mit mächtigen gemauerten Widerlagern versehenen Unterführung zu schließen, war diese auf Dauer angelegt worden und kein Provisorium. Dies lässt darauf schließen, dass die Unterführung schon Jahrzehnte bestand, ehe der Beschluss für den Erweiterungsausbau des Schwerter Bahnhofs gefasst wurde. Der Verlauf des verbreiterten Holzener Weges, im Bereich dieser ersten Unterführung, kann nach Lage der Dinge aber erst mit dem „Kanalplan“ 1906 eingezeichnet worden sein, als diese Unterführung aber schon nicht mehr bestand und durch die heutige breitere und längere, seitlich etwas versetzte und „tiefergelegte“ Unterführung ersetzt worden war. Genau so wenig zeigt der Katasterplan den bereits 1904/5 fertiggestellten neuen Bahnhof mit den damaligen neuen und heutigen Gleisanlagen, wie aus Karte 2 ersichtlich. Der dem Schwerter Ka-



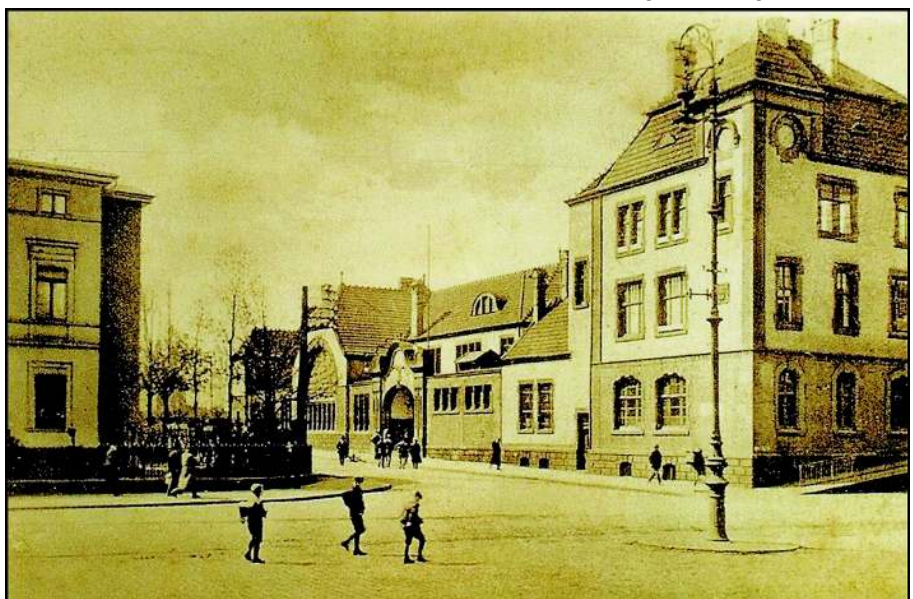
Detailaufnahme des Schwerter Behelfsbahnhofs von ca. 1900-1905

nalplan von 1906 zugrunde liegende Katasterplan muss daher um einige Jahrzehnte älter sein und zeigt keineswegs den aktuellen Stand von 1906! Dies ließe sich auch an weiteren Beispielen erhärten. Sie darzulegen fehlt mir hier der Raum. Ob und in wie weit der Katasterplan seit 1867 fortgeschrieben wurde, müsste gesondert untersucht werden, denn wir finden darin bereits das „Casino“ der Nickelwerke eingezeichnet, falls es sich nicht um eine Privatvilla gehandelt hat, die später zum „Casino“ umgewandelt wurde.

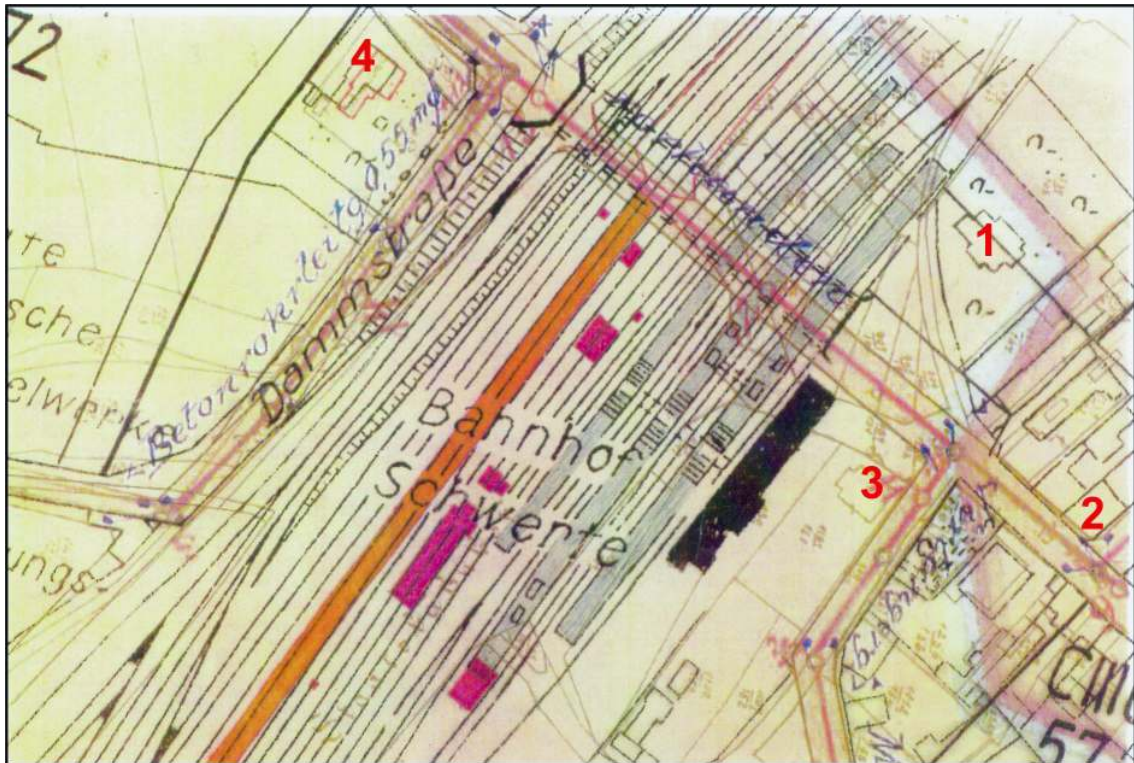
Im Zuge der Erweiterung des Schwerter Güter- und Verschiebebahnhofs und dem Neubau des heutigen Bahnhofsgebäudes musste der erste Bahnhof, einschließlich aller Nebenbauten, „um 1900“, nach etwa 35jährigem Bestehen abgebrochen werden, da er auf Grund seiner Lage inmitten der zukünftigen Gleisanlagen des geplanten neuen Bahnhofs während der Bauzeit unmöglich beibehalten werden konnte. Bis zur Fertigstellung des neuen Bahnhofsgebäudes, 1904/05, errichtete man an der

„Ladestraße“ des Güterbahnhofs, an dem späteren Gleis 1, ein hölzernes Bahnhofsgebäude als Provisorium, die sogenannte „Baracke“. Von diesem hölzernen Stationsgebäude existiert vermutlich nur ein Detailfoto. Es zeigt die Schwerter Bahnbeamten und die Bediensteten der Schwerter Bahnmeisterei neben einer Rangierlokomotive. Darauf ist noch schwach die „Verbreiterung“ des Holzgebäudes erkennbar (die Bretterfugen im Foto vom Verf. leicht nachgezogen). Die mit dicht belaubten Zweigen dekorierten Stützpfosten des Bahnsteigdaches deuten auf ein Jubiläum oder Fest hin. Das Foto dürfte zwischen 1900 und 1904/05 entstanden sein, keinesfalls aber schon „um 1890“, wie im Buch „Schwerte in alten Ansichten 1867-1914“ zu lesen ist. Über die genaue Lage und das Aussehen des Schwerter Behelfsbahnhofs bestehen noch Unklarheiten, doch bin ich mir sicher, dass sich früher oder später der exakte Standort und Grundriss noch ermitteln lässt.

Als Standort dieses Bahnhofsgebäudes kommt nach Lage der Dinge nur der hö-



Der „Neue“ Schwerter Bahnhof von 1904/05 mit dem Casino der Nickelwerke.



Karte 2: Die mit dem Baustufenplan von 1949/52 zusammenkopierte Kanalplankarte. Die Grundrisse des heutigen Bahnhofgebäudes (schwarz) und der Bahnsteige (grau) sind im Baustufenplan fehlerhaft wiedergegeben. Die bahnseitige Böschung des Ablaufberges ist falsch markiert. 1 = Ruine der Villa Möhling, 2 = Hotel Reichshof, 3 = ehem. Casino der Nickelwerke, 4 = Alte Bahnmeisterei. Montage R. Stirnberg, 2011.

hergelegene ebene Teil der Ladestraße in Frage, da der Gleiskörper des „Ersatzbahnhofs“ mit den Gleisen des ersten Bahnhofs notgedrungen dasselbe Höheniveau besessen haben muss und das Gelände sowohl von der Ladestraße aus als auch vom ersten Bahnhofgebäude in Richtung des heutigen Bahnhofsvorplatzes um einiges abfiel. Für den Bau des heutigen Bahnhofs musste daher das Terrain für die neuen Gleise 1-7 um bis zu 5 Meter Höhe angeschüttet und durch eine Futtermauer stabilisiert werden, der dann der tieferliegende neue Bahnhof vorgesetzt werden konnte. Dies ermöglichte auch problemlos den Bau einer Gleisunterführung für die Bahnreisenden zu den neu geplanten Bahnsteigen 1 und 2 und eines Tunnels zu den Stückgut- und Gepäckaufzügen der beiden Bahnsteige. Der Bahnsteig 3 wurde erst Jahrzehnte später (ohne Aufzugseinrichtung) gebaut, und die Unterführung verlängert.

Ein Bahnhofgebäude aus der Zeit „um 1870“ nur anhand des Grundrisses genau rekonstruieren zu wollen, ist im Gegensatz zu antiken und mittelalterlichen „stilreinen“ Bauwerken, auf Grund des „Baustilmischmasches“ in der Epoche des „Historismus“, kaum möglich. Nach Auswertung zahlreicher Abbildungen von Bahnhöfen dieser Ära aus der Literatur, habe ich mich stilistisch von einer schlichten „neoklassizistischen“ Form leiten lassen, ohne die Funktion der einzel-

nen Baukörper bestimmen zu können. Die hier in zwei Ansichten vorgestellte „Rekonstruktion“ ist deshalb nicht mehr als ein Versuch zu werten. Allein die konstruktive Form der Gebäudeteile dürfte sicher sein. Es handelte sich dabei um zwei stadtsseitig giebelständige, vermutlich zwei-

geschossige Gebäude, mit einem leicht rückspringenden, höchstwahrscheinlich eingeschossigen, langem verbindenden Mittelbau, der zum Bahnsteig hin mit den flankierenden Bauten gefluchtet war. Daran schloss sich, wie ab den 60er Jahren üblich, das über die gesamte Länge des

Bahnhofsgebäudes reichende pultförmige Schutzdach des Bahnsteiges an. Der erste Schwerter Bahnhof könnte sich optisch so dem Betrachter präsentiert haben, wie ihn meine Zeichnungen zeigen – er muss es

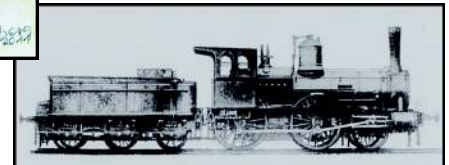
aber nicht zwangsläufig! Vielleicht ergeben sich ja später, hinsichtlich der architektonischen Gestaltung, noch neue Erkenntnisse.



Stadtseitige Ansicht des ersten Schwerter Bahnhofs um 1870. Zeichnung R. Stirnberg, 2011.

Bahnseitige Darstellung des Bahnhofs um 1870. Zeichnung R. Stirnberg, 2011.

1B-Schleppender-Schnellzuglokomotive der BME von 1870, mit ihren 1,83 m großen Treibrädern.



Benutzte Quellen

Klaus Huhn, Schwerter Eisenbahngeschichte, Die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft und der Bahnhof Schwerte, in: AS 49/12.99.

W. Menninghaus, G. Krause, M. van Kampen, Die Bergisch-Märkische Eisenbahn (1843-1881). Verlag Uhle & Kleemann, 1990.

Wolfgang Klee, Günther Scheingraber, Preußen Report

—Preußische Eisenbahngeschichte, Teil 1: 1838-1870/71, Teil 2: 1870/71-1920, in: Eisenbahn Journal Archiv, Heft 6/1992 u. Heft 12/1992.

H.-W. Dumjahn, Bahnhöfe im Spiegel alter Postkarten, Olms Presse, 1978.