



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn

Eisenbahndirektion <Essen>

Paderborn, 1950

Die Umladehalle des Bahnhofs Soest

urn:nbn:de:hbz:466:1-8730

VOM DIENST UND VON DIENSTSTELLEN

Die Umladehalle des Bahnhofs Soest

Von W. Trockel, Soest

Die Anfänge der Umladung in Soest

In den Jahren 1887 bis 1889 wurde der Bahnhof Soest erstmalig vergrößert. Der bisherige Planübergang am Walburgertore, der den Straßenverkehr außerordentlich behindert hatte, wurde durch die etwa 100 m weiter östlich erbaute Unterführung beseitigt. Gleichzeitig wurde ein neuer Ortsgüterbahnhof gebaut. Dieser erhielt auch eine neue Güterabfertigung. Sie wurde am 1. November 1889 dem Verkehr übergeben. Die Güterabfertigungen in den beiden alten Gebäuden wurden am gleichen Tage geschlossen.

Mit der neuen Güterabfertigung war ein „Umsteigebahnhof für Stückgüter“, eine sogen. Umladehalle, verbunden. Sie wurde an die neue Güterabfertigung angeschlossen. Es konnten dort in zwei Gleisen gleichzeitig 30 Güterwagen behandelt werden.

Es wird eine große Umladehalle gebaut

Die wirtschaftliche Entwicklung zwang kurz vor der Jahrhundertwende zum Bau von Verschiebebahnhöfen am Rande des Ruhrgebietes. So bekam auch Soest 1898 einen neuen Verschiebebahnhof, wo die ankommenden Züge aufgelöst und ihre Wagen zu neuen Zügen zusammengestellt wurden. Durch den Bau des neuen Verschiebebahnhofs wurde auch der Neubau einer großen Umladehalle in Soest notwendig. Im neuen Verschiebebahnhof wurden für die Güterzüge der West-Ost-Richtung und für die der Ost-West-Richtung getrennte Ablaufberge und Gruppengleise gebaut. Zwischen die Gleisanlagen für diese verschiedenen Richtungen kam die neue Umladehalle zu liegen. Sie erhielt einen besonderen Ablaufberg. An diesen Ablaufberg wurden die Gleise der Umladehalle angeschlossen. Die mit Güterzügen aus den Richtungen Osten und Westen einlaufenden Stückgutwagen wurden über den Ablaufberg der Halle gedrückt, liefen in die Gleise der Umladehalle ab und konnten somit in einem einfachen Rangiergang der Halle zum Umladen bereitgestellt werden.

Mit dem Bau der Umladehalle wurde auch schon 1896 begonnen. Das älteste Stück der neuen Halle, die später wiederholt erweitert wurde, war die sogen. Mittelbühne, die an jeder Seite 30 Wagen aufnehmen konnte. Sie war ungefähr 300 m lang. Zunächst übernahm sie nur einen Teil des Umladegeschäftes, die Umladung vom Osten nach dem Westen. Im Herbst 1897 aber wurde das gesamte Umladegeschäft zur neuen Bühne verlegt. Sie erwies sich schon bald als zu klein. Im Frühjahr 1898 wurde sie daher um 30 m verlängert. Gleichzeitig wurde die Nordbühne gebaut. Nach dem konnten in drei Bühnengleisen gleichzeitig 100 Wagen aufgestellt werden. Nach einigen Jahren reichte die Bühne aber schon wieder nicht aus.

Die Umladehalle wird erweitert

Die Eisenbahnverwaltung hatte die Umladung der Güter in den Jahren nach der Jahrhundertwende immer mehr nach Soest verlegt. Die Bahnhöfe des Ruhrgebietes sollten dadurch entlastet werden. Das Umladen auf den kleinen Bühnen dieses Gebietes erwies sich auch als zu unwirtschaftlich. Die Entwicklung des Ruhrgebietes und der neue billige Stückguttarif der Eisenbahn hatten zudem ein Anwachsen des Stückgutverkehrs zur Folge.

Um dem steigenden Umladeverkehr gerecht zu werden, wurde die Umladehalle im Jahre 1906 wesentlich vergrößert. Es wurde der sogen. Südsteig gebaut und die Nordbühne soweit nach Norden verschoben, daß zwischen ihr und der Mittelbühne Raum für einen Mittelsteig und für ein neues Gleis gewonnen wurde.

Die Verschiebung dieser über 300 m langen Nordbühne war bei den damaligen Verhältnissen eine außerordentliche technische Leistung. Sie wurde am Sonntag, dem 5. August 1906, durchgeführt. „Die Leitung dieser schwierigen Arbeit hatte der Bahnmeister Behrens. Nachdem die neuen Tragpfeiler der Nordbühne gemauert waren, wurden eingefettete Schienen von den alten zu den neuen Tragpfeilern gelegt. Auf ein Hornsignal wurden dann gleichzeitig etwa 100 auf der ganzen Länge der Bühne angesetzte Winden in Tätigkeit gesetzt, um die Bühne nach dem neuen Standort zu verschieben. Die Arbeit wurde in wenigen Stunden ohne Unfall und ohne Beschädigung der Bühne ausgeführt.“ So berichtet über diese Arbeiten der damalige Leiter der Umladestelle, der spätere Reichsbahnamtmann Schulte.

Auf der 325 m langen Umladehalle waren 1906 200 Arbeiter im Tag- und Nachtdienst beschäftigt. Bei Tage wurden 170 bis 180 Wagen umgeladen, in der Nacht 50 bis 60. Es war jetzt möglich, in fünf Gleisen gleichzeitig etwa 175 Wagen unterzubringen.

Als 1933 der Lastkraftwagenverkehr der Reichsbahn eingerichtet wurde, mußte noch im gleichen Jahre eine besondere Laderampe für die Lastwagen errichtet werden.

Soest sollte seine Umladehalle schon vor dem Kriege verlieren

Die wirtschaftliche Lage der Reichsbahn zwang diese in den Jahren 1931/32 zu Überlegungen über eine wirtschaftlichere Betriebsführung. Im Rahmen dieser Maßnahmen ging in Soest das Schreckgespenst einer Schließung der Soester Umladehalle um.

Die Umladehalle Hannover war abgebrannt. Es waren Bestrebungen im Gange, sie wieder moderner aufzubauen und ihr möglichst auch noch die Aufgaben anderer Umladehallen zuzuweisen. Die Arbeiterschaft der Umladehalle, die Soester Stadtverwaltung und die Gewerkschaften bemühten sich, die Umladehalle in Soest zu erhalten. Die Verlegung wurde insbesondere von der Oberbetriebsleitung West der Reichsbahn und von den westlichen Reichsbahndirektionen befürwortet. Die Pläne gingen dahin, die Aufgaben der Umladehalle Soest auf die Umladestellen in Köln-Kalk, Wanne-Eickel und insbesondere nach Hannover zu verlegen. Die befürwortenden Stellen hatten bei dieser Regelung eine Kostenersparnis für die Reichsbahn errechnet, während die Reichsbahndirektion Kassel diese in Abrede stellte. Die Arbeiter der Umladehalle erklärten sich bereit, an den Montagen eine Stunde länger zu arbeiten, damit die an den Sonntagen in Soest eintreffenden Wagen noch an den Montagen von Soest weitergehen konnten. Man wollte beweisen, daß auch Soest wirtschaftlich zu arbeiten verstehe. Die Stadtverwaltung wies in Eingaben an den Regierungspräsidenten in Arnberg und an die Reichsbahnhauptverwaltung in Berlin auf die wirtschaftlichen Rückwirkungen einer Verlegung der Umladehalle für das Wirtschaftsleben der Stadt hin. Es wurde weiter gesagt, daß die Reichsbahn sich gerade in den letzten Jahren durch Investierung größerer Mittel für den Wohnungsbau in Soest interessiert hätte, daß aber bei einer evtl. Verlegung der Umladehalle über 200 Soester mit ihren Familien brotlos werden würden und sich das auch auf den Wohnungsmarkt auswirken würde. Ein Aufatmen ging durch die Stadt und die Arbeiterschaft der Eisenbahn, als im Jahre 1934 die Entscheidung der Reichsbahnhauptverwaltung bekannt wurde, daß aus sozialpolitischen Gründen von einer weiteren Verfolgung des Planes einer Verlegung der Umladehalle Abstand genommen worden sei.

Das Personal der Umladehalle

Langjähriger Leiter der Umladehalle war der Reichsbahnamtmann Karl Schulte. Er hat das Werden der Umladehalle von seinen ersten Anfängen an bis zu seiner Zurruesetzung im Jahre 1934 verfolgt. Wenn seine Bediensteten ihn „den Alten“ nannten, war das für ihn der Ehrentitel, in dem seine Leute alle die Autorität und die Achtung, die man seiner Person entgegenbrachte, zum Ausdruck bringen wollten. Als er in den Ruhestand trat, war das für seine Leute ein Abschiednehmen, das allen schwer fiel.

Und der Dienst der Leute war nicht leicht. Die Umladehalle wurde nicht umsonst die „Knochenmühle“ genannt. Tag und Nacht war auf der Halle — abgesehen von Frühstückspausen — das Rollen der Güterkarren von weitem zu hören. Dieses Rollen war die Musik der Umladehalle. Was hier bei Hitze und Kälte geleistet wurde, kann nur der ermessen, der selbst jahrelang „in der Karre ging“. Es war eine Kunst, die umzuladenden Stückgüter sachgemäß auf den Karren zu verpacken und auch so, daß die nötigen Tonnen am Tage erreicht wurden, denn nach den Leistungstonnen wurde im Gedinge der Verdienst berechnet.

Die Umladehalle ein Flammenmeer

Die Halle wurde ein Opfer des Krieges. Schon am 15. September 1939 wurde der Nachtdienst eingestellt, weil bei Verdunkelung der Betrieb zu schwierig war.

Kleinere Angriffe in den ersten Kriegsjahren brachten der Halle nur geringe Schäden. Aber am 5. Dezember 1944 brannte sie nach einem halbstündigen Fliegerangriff völlig aus.

Das Ende

An einen Wiederaufbau der Halle war in den letzten Kriegsmontaten nicht zu denken. Die Belegschaft wurde zum Teil an der auch stark beschäftigten Güterabfertigung eingesetzt, zum größten Teil aber bei den Aufräumungs- und Instandsetzungsarbeiten innerhalb des Bahnhofs beschäftigt. — Der Ausgang des Krieges sprach dann das vorläufige Urteil über die Umladehalle. Durch die im Osten weggefallenen Gebiete wurde auch der Verkehr zum Osten abgeschnitten. Die Halle würde selbst dann, wenn sie das Kriegsende gut überstanden hätte, ihre früheren Verkehrsaufgaben nicht mehr haben.

Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Paderborn-Hbf.

von Werkdirektor Reichsbahnrat Alfred Langenfeld

Für die Stadt Paderborn sind die Eisenbahnausbesserungswerke von ganz besonderer Wichtigkeit. Sie stellen den Löwenanteil der Paderborner Industrie dar; denn außer den Zementwerken Atlas und Ilse, den Benteler-Werken und neuerdings den Anker-Werken gibt es kaum nennenswerte größere Industrie-Unternehmungen in Paderborn.

Während im nördlichen Stadtteil das große und moderne EAW Paderborn-Nord im wesentlichen Güterwagen repariert, stellt das im Südwesten der Stadt gelegene EAW Paderborn-Hbf. hauptsächlich Lokomotiven wieder her. Das EAW Paderborn-Hbf. ist etwas