



## **Vom Hörder Bahnhof zum Aplerbeck Marktplatz – die erste Straßenbahnlinie (1897-1899)**

(Quelle: Stadtarchiv Dortmund, Bestand 16, lfd. Nr. 97 [Anlage einer Straßenbahn von Hörde nach Aplerbeck, Asseln, Schwerte, 1897-1929])

Die erste Straßenbahn, die Aplerbeck erreichte, kam aus Hörde. Mit der Jungfernfahrt am 30. Januar 1899 wurde gleichzeitig auch die erste Linie eines Netzes eröffnet, durch das der Landkreis Hörde verkehrstechnisch besser erschlossen werden sollte. Weitere früh in Betrieb genommene Teilstücke des Straßenbahn-Projektes des Kreises Hörde waren die Linien Barop - Eichlinghofen, Wellinghofen – Brüninghausen und Schwerte - Westhofen. Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs befuhren im Landkreis Hörde Straßenbahnen auf sieben Linien, und das Streckennetz hatte eine Länge von annähernd vierzig Kilometern erreicht.<sup>1</sup>

Auftraggeber für die Anlage und den Betrieb der Straßenbahn war der Landkreis Hörde, sein Vertragspartner die Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft, Berlin, die wiederum die Gesellschaft „Hörder Kreisbahnen“ ins Leben rief. Bis zur Auflösung des Landkreises Hörde und der Eingemeindung nach Dortmund (1929) betrieben die „Hörder Kreisbahnen“ das Straßenbahnnetz.

### **Der Betriebshof**

Als 1881 in der Stadt Dortmund die erste Straßenbahnlinie auf der Strecke vom Steinplatz zum Fredenbaum den Betrieb aufnahm, wurden die Wagen noch von Pferden gezogen. Später gab es kurzzeitig Dampftrieb, und schließlich folgte die Umstellung auf elektrischen Antrieb. Die Straßenbahnen der Hörder Kreisbahnen wurden von Beginn an mit Elektrizität betrieben. Mit Schreiben vom 3. August 1897 teilte der Hörder Landrat Spring dem Aplerbecker Amtmann Gutjahr mit, die *„Herstellung der elektrischen Centrale wird demnächst in Angriff genommen, die Spezialprojekte sind in Ausarbeitung und kann voraussichtlich der Termin zur landespolizeilichen Prüfung Anfang Oktober stattfinden. Die Centrale wird auf einem unweit von Hoerde belegenen, zur Gemeinde Berghofen gehörigen Grundstück errichtet“*. (Die Lage der ehemaligen „elektrischen Centrale“ am östlichen Ende der Hermannstraße, nahe dem Kreisverkehr mit den Abzweigungen nach Berghofen und Schüren ist heute noch ohne weiteres erkennbar, denn auf dem ehemaligen Straßenbahnbetriebsgelände steht als unverkennbares Merkmal nach wie vor die alte Wagenhalle.)

Mit Schreiben vom 14. Februar 1898 beantragte die Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft, Berlin, die Bauerlaubnis für den Neubau einer „Kraftstation mit Nebengebäude“ auf dem Depotgrundstück Flur 1 Nr. 293/80, 294/80 und 343/76 in Bickefeld bei Berghofen. Der Antrag war an die Polizei-Verwaltung in Aplerbeck gerichtet, weil Berghofen zum Amt Aplerbeck gehörte. Das Baugesuch für den Neubau einer Wagenhalle sowie zur Entwässerung auf dem Depotgrundstücke datiert 2. März 1898. Die Baugenehmigung für den Neubau einer Kraftstation, eines Nebengebäudes mit Kläranlage, einer Wagenhalle, einer Entwässerungsanlage sowie einer Einfriedungsmauer wurde bereits am 10. März erteilt. Am 12. März wurde durch die Bau-Abteilung der Hörder Kreisbahnen noch die Bauerlaubnis für ein Verwaltungsgebäude auf dem Betriebsgelände in Berghofen beantragt. Dieses Gesuch wurde am 14. März genehmigt. Die kurzfristig erteilten Baugenehmigungen lassen vermuten, dass das Projekt

---

<sup>1</sup> Dieter Höltge: Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 4: Ruhrgebiet. Von Dortmund bis Duisburg, Freiburg, 1994, S. 99 ff



gut vorbereitet war und zwischen allen beteiligten Entscheidungsträgern Einvernehmen herrschte.

### Verträge

Die Bauarbeiten auf dem Straßenbahnbetriebsgelände an der Grenze von Hörde und Berghofen waren bereits im Gange, als Landrat Spring dem Aplerbecker Amtmann die Aufgabe übertrug, einen möglichst einheitlichen Vertragsentwurf für die Gemeinden des Kreises Hörde mit der Straßenbahn-Gesellschaft zu entwerfen. Zu diesem Zweck sandte der Landrat am 27. Oktober Abschriften der Verträge zwischen der Straßenbahn-Gesellschaft mit Hörde bzw. mit Körne nach Aplerbeck. Dort lag bereits ein Vertrag vor, der mit Wellinghofen und Hacheneß geschlossen worden war. Amtmann Gutjahr erledigte seine Aufgabe umgehend und lud den Bürgermeister von Schwerte und die Amtmänner von Barop und Kirchhörde zu einer Konferenz am 11. November nach Hörde ein. Bei dieser Zusammenkunft handelte es sich wohl um eine abschließende Besprechung, denn zwei Tage später sandte Gutjahr den geforderten Vertragsentwurf an den Landrat. Bei einer weiteren Sitzung in Hörde am 20. November – nach deren Ende der Landrat zu einem kleinen Imbiss lud – wurden jedoch einige Paragraphen noch einmal überarbeitet.

Die Genehmigung *„zur Herstellung und zum Betriebe einer elektrisch zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn*

- 1) *von Barop-Hombruch nach Brüninghausen-Hörde-Aplerbeck mit Abzweigung zwischen Hörde und Aplerbeck über Berghofen nach Schwerte,*
- 2) *in Fortsetzung der Linie Steinernen Brücke<sup>2</sup>-Dortmund von der Steinernen Brücke nach Brüninghausen*

*für die Beförderung von Personen“* wurde im Januar 1898 im Amtsblatt der Königlichen Regierung in Arnberg veröffentlicht.<sup>3</sup>

Im Oktober 1897 waren die Lagepläne des Straßenbahnprojektes des Kreises Hörde, die dem Regierungspräsidenten in Arnberg zur landespolizeilichen Prüfung vorgelegt werden mussten, fertiggestellt und lagen dem Landrat vor. *„Zu dieser Vorlage an den Herrn Regierungspräsidenten gehört u. a. die Zustimmung der Gemeinden und Wegeunterhaltungspflichtigen derjenigen Straßen, auf welche diese Kleinbahn projectirt sind.“* Diese Feststellung war für die Straßenbahnlinie von Hörde nach Aplerbeck weitestgehend bedeutungslos, denn beinahe die ganze Strecke vom Betriebsgelände bis nach Aplerbeck führte über eine der Provinz Westfalen gehörende Straße (heute Schürferstraße). Lediglich die letzten 50 Meter verliefen über Grund und Boden der politischen Gemeinde Aplerbeck, nämlich am südlichen Rand des Aplerbecker Marktplatzes. Wegen dieses kurzen Abschnitts wurde Amtmann Gutjahr beauftragt, die Genehmigung des Aplerbecker Gemeinderats zur Benutzung des Geländes durch die Straßenbahn möglichst bald einzuholen, was ihm auch gelang. In ihrer Sitzung vom 12. November 1897 erteilte die Gemeindevertretung einstimmig die Genehmigung.<sup>4</sup> Später kam es zu einem Vertragsabschluss zwischen der Gemeinde Aplerbeck und der Allgemeinen Lokal- und Straßenbahn-Gesellschaft in Berlin. Als dann während der Gemeinderatssitzung am 14. Januar 1898 der Vertragsabschluss mitgeteilt wurde, *„wurde aus der Versammlung der Wunsch ausgesprochen, daß die Straßenbahnge-*

---

<sup>2</sup> Steinernen Brücke = Brücke über die Emscher im Verlauf der heutigen Ardeystraße; auch der Name eines bekannten Ausflugslokals nahe der Brücke

<sup>3</sup> Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Arnberg, 4. Stück 18JJ (22.01.1898), Nr. 333

<sup>4</sup> Stadtarchiv Dortmund, Bestand 16, lfd. Nr. 350 (Gemeinderatsprotokolle 1896-1905)



*sellschaft sich dazu verstehen möge, bei besonderer Veranlassung den letzten Straßenbahnwagen von Dortmund, Hörde und Aplerbeck, später als im Vertrage bestimmt worden ist, abfahren zu lassen für den Fall, eine genügende Zahl Personen sich zur Mitbenutzung des Wagens zeitig gemeldet. Ferner wurde der Antrag gestellt, daß auf Grund des Gesetzes vom 28. Juli 1892 § 14 Absatz 2 nach Ablauf der ersten fünf Betriebsjahre der Herr Regierungspräsident den Höchstbetrag des Fahrpreises festsetze.“<sup>5</sup>*

Die zu erbauende Straßenbahnstrecke Hörde - Aplerbeck musste auf Aplerbecker Gebiet, nahe der Bahnhofstraße niveaugleich die Gleise der Anschlussbahn der Zeche ver. Schürbank & Charlottenburg zum Bahnhof Aplerbeck („Feldchenbahn“) kreuzen. Eine Schrankenanlage sorgte hier für die sichere Trennung von Straßen- und Werks-eisenbahnverkehr. Der nun zu erwartende zusätzliche Verkehr durch die Straßenbahn warf die Frage auf, ob der Schrankenwärter einen größeren Arbeitsaufwand zu leisten hätte. Zechen-Direktor Sust verneinte diese Frage: *„Den Anspruch der Zechenverwaltung, einen rätierlichen Beitrag zu dem Gehalte des Bahnwärters, welcher die Barriere an dem Uebergang der Provinzialstraße bedient, seitens der Allgemeinen Lokal- und Straßenbahn Gesellschaft zu leisten, fand der Director Sust selbst als nicht berechtigt, da dem Bahnwärter keinerlei Mehrarbeit durch den Betrieb der Straßenbahn erwachse.“* Auch hierzu wurde ein Vertrag geschlossen.

### **Streckenarbeiten**

Am 21. März 1898 wandte sich die Bau-Abteilung der Hörder Kreisbahnen an das Amt Aplerbeck mit der Bitte, für kurze Zeit Schienenmaterial auf dem Schulhof an der Schüruferstraße lagern zu dürfen. Bei der An- und Abfuhr sowie beim Stapeln der Schienen wollte man die größte Rücksicht auf die Sicherheit der Schulkinder und Passanten nehmen. Nachdem geklärt war, das für die Zwischenlagerung der Schienen lediglich ein zwei Meter breiter Streifen an der westlichen Mauer des Schulhofs benötigt wurde und das auch nur für wenige Tage nach Ablauf der Osterferien, wurde das Vorhaben gestattet.

Im Juli 1898 waren die Schienen der einspurigen Strecke (mit Ausweichen) in Meterspur bereits bis zum Aplerbecker Marktplatz verlegt. Auch die Masten für die Stromleitungen waren schon aufgestellt. Die Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft hatte angeboten, über ihre Stromleitung die Gemeinden mit Elektrizität zu versorgen, denn die Gemeinden waren zu der Zeit noch nicht an ein Stromnetz angeschlossen. Aber die Gemeinderäte gingen auf das Angebot der Straßenbahngesellschaft nicht ein, um den Betrieb der gemeindeeigenen Gas-Anstalten nicht zu gefährden.<sup>6</sup>

Im Rahmen der Arbeiten an den Gleisanlagen wurde die Chaussee (heute Schüruferstraße) begradigt, d. h. der Straßenverlauf durch Zuschütten von Senken und Abtragen von Erhebungen geglättet. (Das lässt sich noch heute an einigen zum Teil sehr niedrig gelegenen Eingängen älterer Häuser ablesen.) Eine Aufschüttung war u.a. im Bereich der Einmündung der Steinbruchstraße in die Schüruferstraße erfolgt. Das hatte problematische Folgen für den Dortmunder Unternehmer H. W. Morck, der den Steinbruch der Witwe Meinberg in Schüren gepachtet hatte und betrieb. In seiner am 30. Dezember 1898 dem Amtmann Gutjahr eingereichten Beschwerde heißt es: *„Bei der Anlage der elektrischen Straßenbahn ist das Banquett durch die Geleisverlegung am Pinkel und an der Schule am Schürufer derart erhöht, daß es unmöglich ist, mit beladenem*

---

<sup>5</sup> Stadtarchiv Dortmund, Bestand 16, lfd. Nr. 350 (Gemeinderatsprotokolle 1896-1905)

<sup>6</sup> „Hörder Volksblatt“ vom 19.07.1898 („Die Schienen für die elektrische Straßenbahnanlage ...“)



Fuhrwerk die dadurch entstandene Steigung zu nehmen. Mit dem Herrn Gemeindevorsteher Meinberg und mit dem Herrn Ingenieur Stoephasius habe ich verschiedentlich Rücksprache genommen und ist aber leider bis jetzt keine Änderung getroffen. [...] Es ist wirklich eine Pferdequälerei und habe ich daher, um diesem zu begegnen, meinen Weg am Pinkel aufhöhen lassen in der Voraussetzung, daß mir die dadurch entstandenen Kosten verstattet werden. Ich habe Frachten für 3 Pferde nicht mit 6 Pferden bewältigen können und war ich daher zu dieser Aufhöhung gezwungen, wenn ich meinen Betrieb nicht ganz einstellen wollte.“ Der Schürener Gemeindevorsteher Meinberg bestätigte dem Amtmann die Richtigkeit des geschilderten Sachverhalts: „Die Zufuhr aus der Erlenbach zur Provinzialstraße bei der neuen Schule ist durch die Erhöhung der Straße allerdings erschwert, es hätte stattdessen eher eine Tieferlegung stattfinden sollen.“ Gutjahr wandte sich daraufhin an die Bau-Abteilung der Hörder Kreisbahnen mit dem Ersuchen, den Übelstand zu beseitigen, doch erhielt er zur Antwort, dass die Erhöhung der Schüruferstraße in Höhe der Schule auf Grundlage des Vertrages mit der Provinz Westfalen erfolgt sei und deshalb nicht einfach geändert werden könne. Gutjahr blieb daraufhin nichts anderes übrig, als dem Unternehmer Morck mitteilen zu lassen, dass er mit seiner Beschwerde den Gerichtsweg einschlagen müsse.

Von großem Interesse war die Lage der Haltestellen. Auch die Gemeindevertretung von Schüren äußerte hierzu ihre Vorstellungen. Im Protokoll der Sitzung vom 16. März 1898 wurde festgehalten, „daß bei der Anlage der Straßenbahn von Hörde nach Aplerbeck innerhalb der Gemeinde Schüren zwei Haltestellen angelegt werden und zwar bei den Wirthen Kellermann und Froning, welche sich bereit erklärt haben, das Wartezimmer für die Fahrgäste unentgeltlich herzugeben.“ Zweifellos spielte das geschäftliche Interesse der Wirte bei dieser Bereitwilligkeit eine Rolle.

Tatsächlich wurden die Haltestellen erst im Dezember 1898 definitiv festgelegt. Anfang dieses Monats teilte die Bau-Abteilung der Hörder Kreisbahnen dem Amtmann Gutjahr die Haltestellen der Linie Hörde - Aplerbeck mit, die auf Aplerbecker Gebiet eingerichtet werden sollten. Das waren:

1. Straßenbahndepot (Gemeinde Berghofen)
2. Am Pinkel (Gemeinde Schüren)
3. Brauerei Froning (Gemeinde Schüren)
4. Wirtschaft Kellermann (Gemeinde Schüren)
5. Wirtschaft Beckmann (Gemeinde Aplerbeck)
6. Markt Aplerbeck (Gemeinde Aplerbeck)

Die Aplerbecker Polizei-Verwaltung sollte prüfen, ob gegen die Haltestellen Einwände erhoben werden könnten. Das war aber nicht der Fall.

### **Eröffnung der Straßenbahnlinie Hörde - Aplerbeck**

Auf eine diesbezügliche Anfrage der Bau-Abteilung der Hörder Kreisbahnen vom 7. Januar 1899 antwortete Amtmann Gutjahr, dass er gegen die Durchführung von Probefahrten von Hörde (Post) nach Aplerbeck keine Einwände erheben würde. Die Probefahrten wurden noch im selben Monat abgeschlossen, denn am 28. Januar 1899 erfolgte die landespolizeiliche und eisenbahntechnische Abnahme der Strecke. Dazu versammelten sich in Aplerbeck Vertreter des Landeshauptmanns zu Münster, des Regierungspräsidenten in Arnsberg, der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Essen, des Königlichen Oberbergamts zu Dortmund, der Kaiserlichen Oberpostdirektion zu Dortmund, Landrat Spring, Kreisbaumeister Mevis, Bürgermeister Evers aus Hörde, Amtmänner, Amtsbeigeordnete und Gemeindevorsteher, ferner der Zechendirektor Sust aus Aplerbeck und die Straßenbahndirektoren Haferkamp aus Dortmund und



Stoephasius aus Hörde. Insgesamt drei Streckenabschnitte sollten durch Befahren mit einem Revisionswagen geprüft werden. Zu der Linie Hörde - Aplerbeck merkten die Vertreter der Eisenbahndirektion und des Oberbergamts an, dass die Straßenbahnen an der Kreuzung mit der Feldchenbahn zu halten haben. Ferner machte der Vertreter der Oberpostdirektion deutlich, dass bei den Probefahrten festgestellt worden war, dass die elektrischen Bahnen sich störend auf mehrere Fernsprechanchlüsse ausgewirkt hätten. Deshalb könne er bis zur Beseitigung der störenden Einflüsse die Inbetriebnahme der Straßenbahn nur widerruflich zulassen. Der Vertreter des Landeshauptmanns bemängelte, dass die Gleise gemäß vertraglicher Vereinbarung mit der Provinz Westfalen vollständig aus Rillenschienen bestehen sollten. Tatsächlich waren aber bei einzelnen Abschnitten Vignolschienen verwendet worden. Die vorgetragenen Einwände waren aber insgesamt nicht schwerwiegend. So erklärten die Vertreter des Arnsberger Regierungspräsidenten, dass gegen eine sofortige Inbetriebnahme der Straßenbahn „*keine Bedenken geltend zu machen seien.*“

Am Tage der Streckenabnahme veröffentlichte die Presse die Preise für die Benutzung der Straßenbahn: Von Hörde (Post) bis zur Brauerei Froning<sup>7</sup> kostete die Fahrt 10 Pfennig. Dieser Betrag wurde auch für die Strecke von Froning zum Aplerbecker Marktplatz verlangt. Die Gesamtstrecke von Hörde (Post) nach Aplerbeck kostete 15 Pfennig. Die Bahnen verkehrten im 12-Minuten-Takt von Hörde ab 7:42 Uhr, vom Aplerbecker Marktplatz ab 7:36 Uhr. Die letzten Bahnen über die Gesamtstrecke verließen Hörde um 21:06 Uhr und Aplerbeck um 21:12 Uhr.<sup>8</sup>

Etwa einen Monat nach Eröffnung der Straßenbahnlinie erwog die Direktion der Hörder Kreisbahnen den zusätzlichen Einsatz eines „Arbeiter-Extrazuges“ mit gegenüber den normalen Fahrten reduzierten Preisen. Die Monatskarte sollte 4,50 Mark kosten. Allerdings hoffte man zu diesem Zeitpunkt auf einen noch stärker reduzierten Preis, denn die Dortmunder Straßenbahn verkaufte Schülerkarten, die täglich viermal auf der Strecke Dortmund - Hörde genutzt werden konnten, für 3 Mark.<sup>9</sup>

Ein weiteres Zusatzangebot der Hörder Kreisbahnen stand im Zusammenhang mit den damals in der „Kronenburg“, dem Paradelokal der Kronenbrauerei an der Märkischen Straße, geboten Sinfonie-Konzerten. Die Konzertbesucher, die nach dem Schluss eines Freitagskonzerts mit der Dortmunder Straßenbahn in Hörde eintrafen, sollten die Gelegenheit haben, mit einem „Sonderzug“ der Hörder Kreisbahnen nach Aplerbeck zu gelangen.<sup>10</sup>

---

<sup>7</sup> Fronings „Quellenbrauerei“ lag an der Schüruferstraße der Einmündung der Adelenstraße gegenüber.

<sup>8</sup> „Hörder Volksblatt“ vom 28.01.1899 („Am morgigen Tage soll ...“)

<sup>9</sup> „Hörder Volksblatt“ vom 23.02.1899 („Die Direktion der Hörder Kreisbahnen ...“)

<sup>10</sup> „Hörder Volksblatt“ vom 07.12.1899 („Den hiesigen Besuchern der Kronenburg-Sinfoniekonzerte ...“)