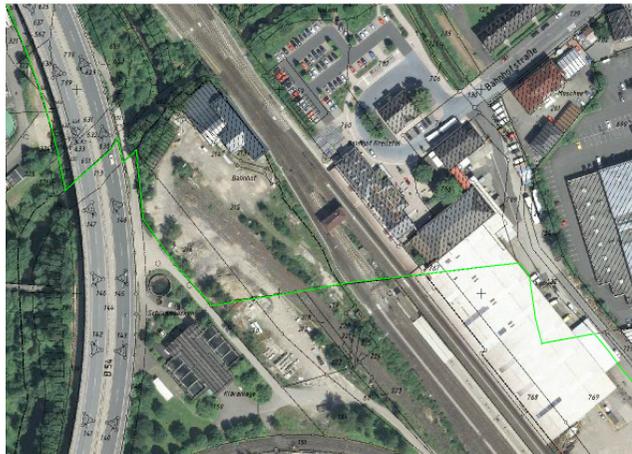


stadt kreuztal	Listenteil A	Lfd. Nr. 158	Tag der Eintragung 01.07.2014	Kurzbezeichnung Reiterstellwerk Kn am Kreuztaler Bahnhof (TKD)
--------------------------	-----------------	-----------------	----------------------------------	--

Lagemäßige Bezeichnung

Anschrift Bahnhofstr.	Gemarkung Kreuztal	Flur 10	Flurstück 796	Koordinaten
--------------------------	-----------------------	------------	------------------	-------------

Lageplan



Fotonachweise



Charakteristische Merkmale

Das Stellwerk Kn liegt an der Ruhr-Sieg-Strecke, im Teilabschnitt Altena-Siegen, der im Jahre 1861 eröffnet wurde. Es befindet sich im Personenbahnhof Kreuztal und wurde am 18.10.1931 als Wärterstellwerk in Dienst gestellt. Es handelt sich um ein elektromechanisches Stellwerk.

Das Stellwerk Kn ist nach Plänen der Reichsbahndirektion Elberfeld vom März 1930 als sog. Reiterstellwerk errichtet worden. Es besteht aus dem Stellwerksraum, einem kubischen Unterbau und einem kleinen Anbau auf der Nordseite. Der rechteckige Stellwerksraum ruht hoch über den Gleisen außermittig auf einem schmalen, verputzten Kubus, in dem sich der Treppenaufgang und die Toilette befinden. Auf der Westseite wird er durch eine Stahlstütze mit einer K-förmigen Aussteifung getragen. Der Unterbau gründet auf lanzettförmigen Streifenfundamenten, die im Erscheinungsbild wirksam sind. Der Stellwerksraum hat ein weit auskragendes, leicht ausgestelltes Walmdach, das mit braunroten Siegerländer Blechpfannen gedeckt ist. Auf der Nordseite befindet sich ein mit Schiefer verkleideter Kamin. Hinter den Putzfassaden verbirgt sich eine Stahlkonstruktion. Im Bereich des Kabinbodens ist sie auf den Längsseiten sichtbar und felderweise mit Metallplatten geschlossen (Nietverbindungen). Der Stellwerksraum ist reich durchfenstert und bietet eine gute Aussicht auf die Gleise. Die Fenster sind auf den Längsseiten symmetrisch, jedoch in unterschiedlicher Gruppierung angeordnet und waren ursprünglich mehrfach geteilt. Sie wurden durch nicht denkmalgerechte Fenster ersetzt, die Fensteröffnungen auf der Südseite zudem verkleinert. Der Unterbau wird auf der Süd- und Ostseite über kleine Holzsprossenfenster (bauzeitlich) belichtet. Über dem Eingang sind die beiden Fenster durch eine Sohlbank zusammengefasst. Die Eingangstür war ursprünglich kassettiert und hatte einen sprossierten Fensterausschnitt. Sie wurde durch eine moderne, nicht denkmalgerechte Tür ersetzt. Auf der Nordseite befindet sich ein kleiner, verputzter Anbau (Lager für Kohlen u. a.) unter einem mit Dachpappe gedeckten Walmdach.

Das Stellwerk wurde in Anlehnung an den Heimatschutzstil errichtet und ist bis auf die Fenster im Stellwerksraum und die Eingangstür im Detail erhalten. Die Gestaltung einzelner Bauteile erfolgte sehr sorgfältig: Die kleinen Fenster im Unterbau sind mit Werkstein mit scharrierter Oberfläche gefasst. Auch die Sohlbänke sind scharriert und weisen an der Unterseite einen kleinen Rücksprung auf. Ein dunkler Putzsockel, senkrecht scharriert, fasst den Unterbau und den Anbau gestalterisch zu einer Einheit zusammen. Der Unterbau weist ein gestaffeltes Kranzgesims auf. Er ist im Gegensatz zum glatt verputzten Stellwerksraum mit einem Spritzputz versehen.

Im Innern des Gebäudes sind die Holzterasse und die Holztüren erhalten. Im Stellwerksraum befindet sich ein Einreihenhebelwerk der Bauart Siemens & Halske 1912 mit Farbscheibenüberwachung. Das Stellwerk hatte 64 Hebel und vier Blockfelder (vgl. Herling, S. 55). Seitlich ist das Hebelwerk mit „S-H“ (Siemens & Halske) bezeichnet. Auf der Vorderseite befindet sich ein Typenschild mit der Bezeichnung „Vereinigte Eisenbahn-Signalwerke Blockwerk Berlin-Siemensstadt“. Zum Denkmalumfange gehört auch die Schalttafel für die Stromversorgung.

Denkmalwertbegründung

Das Stellwerk Kn ist *bedeutend für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse*, weil es anschaulich die Entwicklung der deutschen Signal- und Sicherungstechnik dokumentiert, in diesem Fall insbesondere in Hinblick auf die Entwicklung der elektromechanischen Stellwerke.

Allgemein: Ein Stellwerk unterstützt den Lokführer bei der sicheren Abwicklung von Zug- und Rangierfahrten, indem Fahrwegelemente wie Weichen, Signale und Schrankenanlagen in den Zusammenhang von Fahrstraßen zentral bedient eingestellt werden und die Signale in Signalabhängigkeit für den Lokführer nach Prüfung der Rückmeldungen der Elementstellungen und -belegungen gestellt werden. Die Fahrten können dann auf räumlich sicher getrennten Fahrstraßen abgewickelt werden. Mechanische, elektrische oder elektronische Abhängigkeiten zwischen diesen Elementen kennzeichnen die technisch-historischen Entwicklungsstufen der Stellwerke.

Die Ursprünge der Stellwerkstechnik liegen wie in nahezu allen Bereichen der Eisenbahn in England. Erste Versuche, Weichen und Signale in eine Abhängigkeit zu bringen, erfolgten etwa um 1840. Die wesentlichen Entwicklungen hierzu stammten ab 1855 von John Saxby. In Deutschland wurden die beiden ersten mechanischen Stellwerke der Firma Saxby & Farmer 1868-70 an der Strecke Börßum-Jerxheim der Braunschweigischen Südbahn errichtet. Eine wichtige Erfindung war um 1870 das Wechselstromblockfeld von Werner von Siemens und Carl Frischen, mit dem eine Eisenbahnstrecke nun auch mittels Signal und dem Block gesichert werden konnte. Es war die Umstellung vom Zeit- auf den Raumabstand. Züge durften nun einander nur noch im Abstand der Betriebsstellen und nach Rückmeldung, dass sie diese passiert hatten, folgen.

Das erste elektromechanische Stellwerk (früher elektrisches oder Kraftstellwerk genannt) wurde von der Firma Siemens & Halske auf der elektrotechnischen Ausstellung in Frankfurt a. M. 1891 vorgestellt. 1894 wurde die erste größere Stellwerksanlage in Prerau, einer Station der österreichischen Kaiser-Ferdinand-Nordbahn, in Betrieb genommen. 1896 errichtete man auf den Bahnhöfen Berlin-Westend, München und Untertürkheim bei Stuttgart die ersten elektromechanischen Stellwerke in Deutschland. Neu war hieran, dass gegenüber dem mechanischen Stellwerk die Stelldrähte entfielen, da Weichen und Signale mit Elektromotoren gesteuert wurden. Dementsprechend kleiner konnten sämtliche Komponenten gestaltet werden, da nicht mehr der Kraftaufwand wie beim mechanischen Stellwerk erforderlich war. Auch waren durch die Motorantriebe größere Stellentfernungen möglich. Geblieben war zunächst das mechanische Verschlussregister - wenn auch in kleinerer Form - bis man Anfang der 1930er Jahre zu elektrischen Systemen überging. Die Hebel des mechanischen Stellwerks wurden ersetzt durch drehbare Schaltknöpfe, an die eine waagerechte Achse angeschlossen ist. Diese Achse wirkt einerseits auf das Verschlussregister, andererseits über Zahnräder auf weitere Gestänge, die die elektrischen Komponenten (Schalter, Relais und Sperren) ansteuern.

Siemens & Halske entwickelte sich zum führenden Hersteller elektromechanischer Stellwerke. Auf die Bauart 1901 folgte die Bauart 1907, deren Neuerung die Zusammenlegung des Signal- mit dem Fahrstraßenhebel zum Fahrstraßensignalhebel war. Die Bauart 1912 wurde schließlich zur Grundlage fast aller elektromechanischen Stellwerke im deutschsprachigen Raum. Sie wurde bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs als Einheitsstellwerk und auch als Nachbau in der Nachkriegszeit gefertigt. Aus dem Einreihenhebelwerk 1912 entwickelten die „Vereinigten Eisenbahn-Signalwerke VES“ (ab 1928 bis 1950 Zusammenschluss von fünf Signalbauanstalten, darunter Siemens & Halske) die Einheitsform der elektrischen Stellwerke, die Bauform E 43 mit Farbscheiben- oder Glühlampenüberwachung. Das E 43 unterscheidet sich nur unwesentlich von der Bauart S & H 1912. In erster Linie wurden die Farbscheiben übersichtlicher angeordnet und die Prüfung der mechanischen Verschlüsse erleichtert.

Da die Anschaffungs- und Wartungskosten elektromechanischer Stellwerke wesentlich höher lagen als bei mechanischen Stellwerken, das Personal spezialisierter sein musste und es in der Anfangszeit das Problem der Stromversorgung, vor allem auf dem Land, gab, erreichten die produzierten Stückzahlen nicht die der mechanischen Stellwerke. Durch die Umstellung auf elektronische Stellwerke (ESTW) - das erste wurde 1986 bei der Deutschen Bahn in Murnau in Betrieb genommen - werden immer mehr elektromechanische Stellwerke außer Dienst gestellt. Betroffen ist hiervon auch das hier in Rede stehende Stellwerk Kn, das in Verbindung mit dem südlich an der „Langenauer Brücke“ gelegenen Befehls- und Fahrdienstleiterstellwerk Kf (Baujahr 1923) den Ablauf des Personen- und Güterverkehrs im nördlichen Bahnhofsbereich sicherstellt. Im Oktober 2014 soll es außer Betrieb genommen werden.

Für eine Erhaltung und Nutzung des Stellwerks Kn sind *wissenschaftliche, und zwar technikgeschichtliche* (wie oben beschrieben), *wie auch architekturgeschichtliche Gründe* zu nennen. Die Entwicklung der Stellwerkstechnik in Verbindung mit dem wachsenden Eisenbahnverkehr und der Vergrößerung der Bahnanlagen führte zu unterschiedlichen technischen Bauformen, die wiederum Einfluss auf die Gestaltung der Bauwerke hatten. Da die Stellwerke auf vielen Bahnhöfen immer häufiger eine Dominante in den Gleisanlagen waren und im Blick der Reisenden standen, wurden sie nach ihrem anfänglichen „Hinterhofdasein“ immer mehr auch Gegenstand architektonischer Betrachtung. Eine Vielzahl von Faktoren, insbesondere das Hochlegen des Bedieneraumes, die Vorgaben für die Größe des Stellwerksraumes in Abhängigkeit von der technischen Ausstattung, die Anforderungen in Hinblick auf die Übersichtlichkeit der Betriebsanlagen durch Fenstergrößen und -anordnungen wie auch die Ausbildung von Erkern sowie die Verschattung der Fenster durch große Dachüberstände wirkten sich auf die Gestalt der Stellwerke aus.

Besonders nachhaltig veränderten die Kraftstellwerke das Bild vom Stellwerk. Sie wurden meist als Stahlkonstruktion entworfen, ummantelt von Beton und mit breiten Fensterflächen versehen. Bei den elektromechanischen Stellwerken, die keine Drahtzüge und Spannwerke brauchten, sondern nur Kabel, konnte das Stellwerk erstmals auch brückenartig, quer zu den Gleisen aufgestellt werden, da es nur noch punktuelle Unterstützung benötigte. Stellwerke dieser Bauart erhielten die Bezeichnung Reiterstellwerk. Das Reiterstellwerk ist ein hierzulande vorrangig in den 1920er/30er Jahren anzutreffender Bautyp. Seine Gestaltung folgte vielfach der zeitgenössischen Architektur. Hierfür ist das Wärlterstellwerk Kn ein gutes Beispiel. Es ist in Anlehnung an den Heimatschutzstil, der mit der Gründung des Deutschen Bundes für Heimatschutz 1904 in Dresden erstmals beschrieben und neben anderen Stilrichtungen etwa bis 1945 verwendet wurde, gestaltet. Das Reiterstellwerk Kn gehört neben dem zweiten, bereits denkmalgeschützten Reiterstellwerk in Kreuztal, dem Befehls- und Fahrdienstleiterstellwerk Kf, in Westfalen zu den wenigen erhaltenen Beispielen dieser Bauart. An einer Erhaltung und Nutzung des Stellwerks Kn besteht damit ein wissenschaftliches Interesse.

Für eine Erhaltung und Nutzung des Stellwerks Kn sprechen auch *städtebauliche Gründe*. Durch seine exponierte Lage im Personenbahnhof Kreuztal, seine Größe und Gestaltung kennzeichnet das Reiterstellwerk Kn diese Örtlichkeit in unverwechselbarer Weise. Es ist ein prägendes Element der an dieser Stelle in über 150 Jahren entstandenen Eisenbahnlandschaft, die gekennzeichnet ist durch eine Vielzahl von Elementen, insbesondere die Gleisanlagen, die mit ihnen verbundenen technischen Ausstattungsstücke, wie Signale, Weichen, Strommasten und Oberleitungen, die Anlagen der Streckensicherung, wie das hier betroffene Wärlterstellwerk Kn (1931) und das weiter südlich gelegene Befehls- und Fahrdienstleiterstellwerk Kf, (1923), das Bahnhofsempfangsgebäude (1861/1887/1947), die Bahnsteige mit ihren Überdachungen, den nördlich gelegenen Lokschuppen (1862) sowie weitere Betriebsgebäude. Die Erhaltung des Stellwerks Kn dient damit der Bewahrung dieser überlieferten, historisch gewachsenen Anlage des Eisenbahnverkehrs und trägt zur örtlichen Identität bei.