

Ehem. Kleinbahnbrücke, Talbrückenweg

1. Ziegelgewölbe mit Brüstungs- und Flankenmauern zum Abfangen der Dammlage.
2. Fachwerkträger als genietete Stahlkonstruktion im Bereich des Schwarzbaches.



Brücke der ehemaligen Kleinbahn zwischen Werther und Bielefeld (13,9 km Streckenlänge)

Spurweite : 1m

Betrieb: 01. April 1901 bis 01. August 1956

Nutzung: Personen- und Güterverkehr

Die Kleinbahn war bedeutsam für die Arbeits- und Produktionsverhältnisse in Werther. Die Kleinbahn eröffnete das "Tor zur Welt" für Werther. Reste der Trasse und Bahnhöfe der Strecke sind bis heute erhalten.



Fuß- und Radweg über die Kleinbahnbrücke

Das Westfälische Amt für Denkmalpflege vertritt die Auffassung, dass es sich bei der ehem. Eisenbahnbrücke der Bielefelder Kreisbahnen über den Schwarzbach in Werther um ein Baudenkmal i.S. des § 2.1 DSchG NW handelt, an dessen Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht.

Denkmalumfang

Überführungsbauwerk der ehem. Kreisbahn über die Talaue des Schwarzbaches. Das Baudenkmal setzt sich zusammen aus den Bereichen:

- a. Ziegelsteingewölbe mit paraboloidem Querschnitt zur Überführung über die Siegfriedstraße mit Brüstungsmauern und Flankenmauer zum Abfangen der Dammlage. Entsprechend der Druckverteilung im Gewölbe ist dieses in den Flankenbereichen dreilagig aufgebaut.
- b. Aus Ziegelsteinen errichtete Widerlager zur Aufnahme eines Fachwerkträgers im Bereich des Schwarzbaches. Aus Gründen der Materialeinsparung sind die Widerlager im Bereich des Böschungskegels als Spargewölbe ausgeführt. Die Fußpunkte der Widerlager liegen jeweils vor den Sandsteinlagerböcken des Fachwerkträgerüberbaues.
- c. Der Fachwerkträger ist als gemietete Stahlkonstruktion mit parallelem Untergurt und 9 Stielen sowie jeweils einseitig diagonalverlaufenden Streben ausgeführt. Der Untergurt überträgt die Kräfte auf die Widerlager. Der Untergurt selber ist im Windverband durch liegende Kreuze verstrebt.
- d. Den die Widerlager und das Ziegelsteingewölbe verbindenden Dammlagen.

Zur Geschichte

Auf Vorschlag des Landrates Franz von Dittfurth des Landkreises Bielefeld beschloss der Kreistag am 5. November 1897 den Bau zweier Kleinbahnstrecken:

- a. Von Bielefeld über Schildesche und Jöllenbeck nach Enger und
- b. von Bielefeld über Schildesche und Dornberg nach Werther.

Die Vorarbeiten erfolgten durch das Büro des Regierungsbaumeisters Taaks, Hannover, der die Planungen für die Bielefelder Kreisbahnen dem Oberingenieur Fr. Giesecke übertrug. Bereits im Februar 1898 wurden die ersten Pläne für den Streckenabschnitt Pödinghausen Enger vorgelegt.

Der Regierungspräsident in Minden erteilte am 20. August 1898 die Konzession zum Bau der Kleinbahnstrecken mit einer Spurweite von 600 mm.

Ein Jahr später entschied sich aber die Herforder Kleinbahn zum Bau einer Nebenbahn mit einer 1.000 mm Spur. Da beide Bahnen in Enger verknüpft wurden, mussten die Bielefelder Kreisbahnen ebenfalls auf diese Spurweite umgeplant werden.

Die beiden Bahnstrecken der Bielefelder Kreisbahnen wurden am 1. April mit einer Gesamtstreckenlänge von 28,59 km eröffnet.

Am 1. Mai 1909 wird als weiterer Streckenabschnitt Bielefeld - Eckendorf eröffnet, aber schon 1922 wieder stillgelegt.

Der Personenverkehr auf der Strecke Bielefeld - Werther wird am 13. Februar 1954 eingestellt, der Güterverkehr am 1. August 1956. Mit der Einstellung erfolgte auch der sofortige Rückbau des Oberbaues.

Zum Denkmalwert

Das Westfälische Amt für Denkmalpflege vertritt die Auffassung, dass es sich bei dem oben näher beschriebenen Objekt um ein Baudenkmal LS. des § 2.1 DSchG NW handelt, an dessen Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht.

Ein öffentliches Interesse besteht aus unserer Sicht deshalb, weil die ehem. Bahnstrecke

Bielefeld - Werther über 50 Jahre bedeutend war ,für die Menschen in Werther. Zwar sind die beförderten Personen auf dieser Strecke nicht gesondert ausgewiesen, insgesamt beförderten die Bielefelder Kreisbahnen aber noch in dem Jahr 1950 1.026.871 Personen. Die, Transportleistung in dem Gesamtnetz lag in dem gleichen Jahr bei 238.167 t. Hieraus kann auch eine Bedeutung für die Arbeits- und Produktionsverhältnisse in Werther angenommen werden.

Für die Erhaltung und Nutzung liegen u.a. wissenschaftliche Gründe vor. Dies deshalb, weil die Geschichte der Bielefelder Kreisbahnen insgesamt nur an drei Baudenkmalern festgemacht werden kann, dem hier in Rede stehenden, der Brücke über den Johannisbach in Bielefeld sowie dem ehern. Empfangsgebäude in Schildesche, ebenfalls Bielefeld. Alle anderen noch bestehenden Hochbauten sind nach unserer derzeitigen Einschätzung auf Grund zahlreicher Veränderungen nicht mehr als Baudenkmäler zu bewerten.