



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn

Eisenbahndirektion <Essen>

Paderborn, 1950

Aus der Geschichte der Westfälischen Eisenbahn

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

AUS DER GESCHICHTE DER WESTF. EISENBAHN

Geschichtstafel

zur Geschichte der Eisenbahnen des Kreises Soest

30. 3. 1825 Aufruf Harkorts in Wetter in der Hagener Zeitung „Hermann“ zum Bau von Dampfbahnen
1830 Behandlung der Eisenbahnfrage auf dem 3. Westf. Provinziallandtag in Münster
22. 7. 1832 Regierungsantwort auf eine Bittschrift der „getreuen Stände Westfalens“ mit ablehnendem Standpunkt in der Förderung der Eisenbahnen
1833 Erörterung von Plänen zum Bau der „Rhein-Weser-Eisenbahn“ (Köln—Soest—Minden)
1843 Zeitungskrieg zwischen Hamm und Soest über die Linienführung der Köln—Mindener Eisenbahn (über Soest oder Hamm?)
29. 5. 1845 Gründung der „AG Köln—Mindener—Thüringer Verbindungs-Eisenbahn“ von Hamm über Soest nach Paderborn
15. 5. 1847 Inbetriebnahme der Köln—Mindener Eisenbahn über Hamm
1. 10. 1850 Eröffnung der „Köln—Mindener—Thüringer Verbindungs-Eisenbahn“, die sich nun „Westfälische Eisenbahn“ nennt
4. 10. 1850 Erster planmäßiger Personenzug nach Hamm über Soest nach Paderborn
25. 10. 1850 Aufnahme der Kohlentransporte auf der Strecke Hamm—Soest—Paderborn
28. 3. 1851 Eröffnung der Anschlußstrecke Warburg—Landesgrenze (bei Haueda) der Westf. Eisenbahn
13. 8. 1852 Aufruf des Komitees der „Dortmund—Soester Eisenbahn“ zur Zeichnung von Aktien
22. 7. 1853 Eröffnung der Reststrecke der Westf. Eisenbahn zwischen Paderborn und Warburg und dadurch durchgehende Verbindung Köln—Hamm—Soest—Paderborn Kassel
- 1853—1855 Bau der Dortmund—Soester Eisenbahn
1. 1. 1855 Eröffnung der „Dortmund—Soester Eisenbahn“, später „Bergisch-märkische Eisenbahn“ genannt.

- 1860 Erster Privatgleisanschluß im Bahnhof Soest (Bergenthal)
- 1866 Strecke Dortmund—Soest zweigleisig
- 1867 Strecke Paderborn—Soest zweigleisig
- 1876 Strecke Dortmund Süd—Wolver in Betrieb
- 1881 Strecke Wolver—Soest zweigleisig
22. 11. 1881 Gründung der „Warstein—Lippstädter Eisenbahn“, später „Westfälische Landeseisenbahn“ genannt.
- 1882 Verstaatlichung der „Bergisch-märkischen Eisenbahn“ Dortmund—Soest
1. 11. 1883 Eisenbahn Warstein—Lippstadt in Betrieb genommen
- 1883 Privatgleisanschluß der Zuckerfabrik Soest
- 1887—1889 Bau des Ortsgüterbahnhofes Soest, der Oestinghauser Unterführung, infolgedessen Abtragung eines Teiles der Soester Stadtumwallung
1. 11. 1889 Neuer Soester Güterbahnhof (Ortsgüterbahnhof), noch heute „der Neubau“ genannt, in Betrieb
- 1896 Strecke Dortmund Süd—Soest zweigleisig
- 1896—1899 Bau des Verschiebebahnhofes Soest und der Umladehalle
17. 10. 1897 Nördlicher Teil des Verschiebebahnhofes Soest in Betrieb
1. 5. 1898 Ruhr-Lippe-Kleinbahn Hovestadt—Neheim—Soest eröffnet
1. 7. 1898 Südlicher Teil des neuen Verschiebebahnhofes Soest und die Umladehalle in Betrieb genommen
1. 12. 1898 Westf. Landeseisenbahn Soest—Brilon eröffnet
1. 3. 1899 Privatgleisanschluß Kornhaus Soest
- 1899 Umbau des Soester Ortsgüterbahnhofes wegen Einführung der Westf. Landeseisenbahn in den Bahnhof Soest
1. 8. 1899 Erste elektrische Beleuchtung im Bahnhof Soest
- Bau des Tunnels von Bahnsteig I zum Bahnsteig II im Personenbahnhof Soest
- 1901 Siedlung „Hermannstraße“ erweitert
1. 4. 1904 Ruhr-Lippe-Eisenbahn Hamm—Östinghausen eröffnet
1. 10. 1905 Kleinkinderschule in der Hermannstraße eröffnet
- 1905—1906 Bau des Abstellbahnhofes Soest
- 1906 Strecke Hamm—Wolver zweigleisig
1. 2. 1907 Ruhr-Lippe-Kleinbahn Neheim—Hüsten—Arnsberg eröffnet
1. 4. 1908 Ruhr-Lippe-Kleinbahn Niederense—Himmelpforten eröffnet
- 1911—1913 Erweiterung des Verschiebebahnhofes Soest in der Nähe des Stadtparkes
- 1914 Kleinbahn Niederense—Günne—Möhnetalsperre bekommt Normalspur
8. 8. 1925 Ruhr-Lippe-Kleinbahn beginnt Kraftwagenverkehr
- 1929 Erweiterung der Umladehalle Soest
- 1939 Abbruch am Lokschuppen II im Bahnhof Soest zur Vergrößerung des Personenbahnhofes

10. 3. 1945 Erster Artilleriebeschuß des Bahnhofs Soest
30. 3. 1945 Die Soester Eisenbahner werden auf Anordnung der Reichsbahndirektion Kassel nach Ottbergen evakuiert.
31. 3. 1945 Unterstellung des evakuierten Bahnhofs Soest unter die Leitung der RBD Essen zur Fortführung des Betriebes mit den zurückgebliebenen Eisenbahnbediensteten
1. 4. 1945 Letzter Zug von Soest vor dem Einmarsch der Alliierten
11. 5. 1945 Wiederaufnahme des Zugverkehrs nach Kriegsende im Bahnhof Soest
3. 9. 1945 Wiederaufnahme eines Rumpfbetriebes im Verschiebebahnhof — Abstellbahnhof
29. 9. 1947 Wiedereröffnung der Südseite des Verschiebebahnhofs.

Beginn des Eisenbahnwesens im Hellwegraum^{ff}

Von Hans Bünker, Lippstadt,

Leiter des Städtischen Verkehrsamtes

Geschäftsführer der Verkehrsgemeinschaft Hellweg—Sauerland

Um den Schienenweg Hamm-Soest-Lippstadt-Paderborn (Kassel)

Man schrieb das Jahr 1848. Die sogenannte Rhein-Weser-Bahn, die Köln—Mindener Strecke, war eröffnet. Wider Erwarten hatte sie nicht die Richtung des Hellwegs, der uralten Handelsstraße vom Rhein zur Weser, zwischen den Höhen der Haar und dem Lippefluß, genommen, sondern führte weit nördlicher über Hamm—Bielefeld nach Minden. Dadurch waren die emporstrebenden Städte Soest—Lippstadt—Paderborn von dieser großen Verkehrsstraße abgeschnitten. Die Enttäuschung dieser Städte wurde noch größer, als kurz darauf der Schienenstrang von Minden bis Hannover verlängert wurde. Darüber hinaus entstanden noch Anschlußstrecken von Bremen bis Wunstorf, von Harburg bis Lehrte, so daß bereits im Jahre 1847 die Köln—Mindener Bahn die an der Schienenbahn liegenden Städte von Köln bis Hannover mit der Weser und der Elbe verband. Einmal täglich rollte ein Dampfzug auf dieser bedeutsamen Strecke in jeder Richtung dahin. Er legte die Strecke von Köln nach Berlin in 26 Stunden, zwischen Köln und Bielefeld in 8 Stunden zurück. Das waren für jene Zeiten geradezu phantastische Geschwindigkeiten.

Planungen - Entscheidungen . . .

Bei allen zuständigen Kreisen und Instanzen plante man nun eifrig, wie man mit der oben genannten Bahn in Verbindung kommen konnte. Ein etwaiger Anschluß sollte den Gedanken einer Nord-

Süd-Verbindung von Kassel und Frankfurt mit der See der Wirklichkeit näher rücken. Die unternehmungslustige kurhessische Verwaltung griff diesen Gedanken sofort auf. Im Anschluß an die Bahn von Halle über Eisenach nach Kassel wurde der Bau einer Verbindungsbahn zur Rhein-Weser-Bahn von Kassel über Paderborn—Lippstadt—Soest vorgesehen. Hiergegen erhob naturgemäß das Fürstentum Lippe energischen Protest, daß die Bahnführung durch sein Land und zwar über Kassel—Karlshafen—Höxter nach Herford über Bielefeld forderte. Dieser lippische Vorschlag fand jedoch wenig Unterstützung und Gegenliebe. Preußen, der große Bruder Lippes, wollte die neuanzulegenden neuen Bahnanlagen, die von ihm geldlich unterstützt wurden, seinen eigenen Gebieten zugute kommen lassen.

Immer drang auch der Gedanke durch, daß Eisenbahnen in der Hand privater Interessenten zu einer politischen und wirtschaftlichen Herrschaft dieser Kreise führten. Diese Bestrebungen wurden von dem damaligen Leiter des preußischen Handelsministeriums, von der Heydt, erkannt, der den eigentlichen Staatsbahngedanken immer mehr verfolgte. Im Jahre 1849 fiel dann die sehnlichst erwartete Entscheidung: Die Kammer genehmigte die Mittel zu dem Bau der Bahn Hamm—Soest—Lippstadt—Paderborn—Warburg bis Hueda als Fortsetzung der bereits im Jahre 1849 eröffneten Strecke der Kurfürst-Friedrich-Wilhelm-Nordbahn von Gerstungen nach Hueda. Die erste Teilstrecke von Hamm bis Paderborn sollte schon im Oktober 1850 eröffnet werden.

„Der feurige Elias“

Mit Eifer und Tatkraft ging man daran, die vorgesehene Strecke bald fertigzustellen. In den damaligen Heimatzeitungen waren große Annoncen zu lesen, in denen Arbeiter für Erdarbeiten, Handwerker und Techniker gesucht wurden, um die baldige Durchführung der Strecke sicherzustellen. So konnte am 4. Oktober 1850 von Hamm nach Paderborn der erste Zug abgelassen werden. Der Plan sah vor: je eine Verbindung vor- und nachmittags von Hamm und je eine vor- und nachmittags in der Gegenrichtung. Eine Fahrt von Hamm nach Paderborn dauerte 3½ Stunden. Was mögen unsere Vorfahren gestaunt haben, als sie an den Bahnstrecken entlang die große technische Errungenschaft, „Eisenbahn“ genannt, bewundern konnten. Mit einer riesigen Rauchfahne zog auf den Schienen das rollende Ungetüm dahin und im Volksmunde spricht man noch heute von dem „feurigen Elias“, einem Ausdruck, der, alten Urkunden zu Folge, in der damaligen Zeit in der Gegend zwischen Lippstadt und Soest geprägt wurde.

Der Gütertransport auf derselben Strecke begann allerdings erst am 2. Dezember. Bedeutung maß man vor allen Dingen den Kohlentransporten bei, und in den damaligen Zeitungen konnte man lesen, daß „eine direkte Beziehung der Kohlen von allen Stationen

der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn in den Wagen der Westfälischen Eisenbahn stattfinden konnte". Interessant ist noch, daß die meisten Postverbindungen durch die Inbetriebnahme der Strecke geändert werden mußten. Bisherige Postverbindungen wurden aufgehoben und dafür andere geschaffen, die in der Hauptsache Zubringerdienste zur Eisenbahnstrecke leisten mußten.



Soester Börde

Fahrt durch eine gesegnete Landschaft

Wer diese Gegend kennt, ihre Landschaft und ihre Bewohner, weiß, daß er durch ein Gebiet fährt, das zum Kernstück Westfalens gehört. Der uralte Hellweg ist bereits erwähnt worden. Hier rauschen im Sommer die Kornfelder der Soester Börde, unterbrochen von knorrigen Eichen, unter deren Blätter sich ansehnliche, deftige Bauernhöfe ducken. Und wenn der Zug den Bahnhof Borgeln verlassen hat, sieht man schon zur rechten Hand die früher wie heute imponierende Silhouette des alten Soest. Unerreicht an Einheit des Stadtkörpers steht Soest da. Ein hoher, lindenüberrauschter Wall umschlingt die ganze Stadt. Ungebrochen ist der Lebenswille dieser Stadt, und die Wunden, die ihr der zweite Weltkrieg schlug, vernarben immer mehr. Ein gemütvolles Spiel scheint innerhalb des eingeschlossenen Stadtraumes anzuheben, wo krumme Gassen, enge Winkel und Gärten kleine Fachwerkhäuser umgeben. Kommt man als Fremder in die Stadt, ohne Plan verirrt man sich. Immer aber bleibt der Mittelpunkt der meergrün schimmernde St. Patrocli. In nicht allzu weiter Entfernung grüßt eine der überragenden Gestaltungen deutscher Gotik, Mariä zur Wiesen.

Weiter geht die Fahrt auf Lippstadt zu, das sich einmal rühmen konnte, die stärkste Festung zwischen Rhein und Weser zu sein. Im Jahre 1168 vom Grafen Bernhard II., edler Herr zur Lippe genannt, gegründet, finden wir neben den Schönheiten dieser Stadt: ältester Kirchenruine Westdeutschlands, Rokokosaal im Hotel Köpplmann, prachtvollen Bürgerhäusern, gepflegten Anlagen auch eine aufstrebende wirtschaftliche Entwicklung. Niederlassungen der Eisen-, Draht- und Textilindustrie geben der Stadt eine gewisse Bedeutung, die wegen ihrer günstigen zentralen Lage Sitz vieler Behörden, Verbände und Organisationen geworden ist.

Dann grüßt uns Geseke mit seiner Zementindustrie — und zum Schluß Paderborn. Wer hier mit offenem Sinn die Stadt durchstreift, muß seine Freude haben an dem Aufbauwillen der Bürger. Manches Schöne an Architektur, neuen Bauflächen und Raumwirkung zieht ihn an. Wen freut nicht die Landschaft der tiefen und hohen Ebene, das Heidige der nahen Senne und die des Teutoburger Waldes. Immer aber wird man, trotz des vorzüglich wieder aufgebauten Rathauses, einer Perle der Renaissance, den Dom suchen, denn er ist der Glanz und der Gipfel der Paderstadt. Trotz seiner Zerstörung, die hoffentlich bald ganz überwunden ist, bleibt der Turm schwere Masse bis über die Höhe der Häuserzeilen. Es ist schon so: Der Dom ist die 1000 Jahre alte Verkörperung mystischen Westfalensinnes.

Wann fuhr der erste D-Zug?

Interessant ist sicherlich die Behandlung der Strecke und ihr Anschluß an den Fernverkehr. Immer weiter wurde der Fahrplan im Personenzugverkehr vervollständigt. Nach der Verstaatlichung der privaten Eisenbahnen im Jahre 1879 wurde der Verkehr von Berlin nach Westdeutschland mit schnellfahrenden Zügen abgewickelt, die entweder über die Nordstrecke Berlin—Hannover—Hamm—Köln oder über die südliche Route Berlin—Braunschweig—Hildesheim—Paderborn—Lippstadt—Soest—Köln liefen. Während auf der nördlichen drei Zugpaare verkehrten, waren es auf der südlichen nur zwei. Im Jahre 1892 wurde jedoch ein weiterer Schnellzug, der als D 31/32 bekannt wurde, für diese Strecke eingelegt. Diese Züge wurden nach den vorliegenden Berichten die ersten D-Züge Deutschlands. Sie behielten ihre Bedeutung im Großen und Ganzen bei und erhielten z. B. 1903 Durchgangswagen Erquelines—Berlin. Im Fernverkehr findet man nach dem 1. Weltkrieg noch wichtige Kurswagenverbindungen mit D 289/290 Vlissingen—Venlo—Viersen—Krefeld—Ruhrgebiet—Soest—Lippstadt—Paderborn—Nordhausen—Halle—Leipzig. Erinnerung sei in diesem Zusammenhang an den Bäderverkehr: Mitteldeutschland—Kassel—Paderborn—Lippstadt—Soest—Hamm—Norddeich.

Im Laufe der Zeit wurde eine Reihe Querverbindungen zum Teil von privaten Eisenbahnen geschaffen. Im Jahre 1898 entstand die

Ruhr-Lippe-Eisenbahn von Soest aus nach Neheim-Hüsten und Werl. Von Lippstadt aus, dem Sitz der Direktion der Westfälischen Landeseisenbahn, wurde im Jahre 1863 die wichtige Zubringerstrecke Lippstadt—Warstein dem Verkehr übergeben. Einige Jahre später, 1887, rollten die ersten Züge von Lippstadt nach Rheda, während im Jahre 1898 die Strecke Lippstadt—Neubeckum der Westfälischen Eisenbahn dem Verkehr übergeben werden konnte. Weiterhin wurde von Geseke eine Zubringerstrecke nach Büren gebaut und von Paderborn aus strahlenförmige Eisenbahnnetze nach Brilon-Wald, Bielefeld, Lippspringe angeschlossen.

Für diese Gebiete hat sich in der Zeit nach dem zweiten Weltkriege die Verkehrsgemeinschaft Hellweg—Sauerland insbesondere um die Konstruktion zweckdienlicher Fahrpläne bemüht und versucht, die Verbindung zwischen den zuständigen Stellen der Eisenbahndirektionen und der Wirtschaft herzustellen.

Eisenbahn - wertvolles Erbe unserer Väter

Bei Betrachtung dieser Strecke muß immer wieder als wichtiger Faktor ihre Bedeutung für den damaligen Menschen und die damalige Wirtschaft herausgestellt werden. Die Schiene schloß die Städte an die Welt an und förderte nicht nur Handel und Verkehr, sondern auch die Kultur. Dabei kann man auch davon sprechen, daß durch die anregenden Auswirkungen soziale Probleme und nicht nur zwischenstädtische, sondern sogar zwischenstaatliche menschliche Beziehungen beeinflußt wurden. Hier ist vielleicht der Ausgangspunkt für viele aufstrebende industrielle Zusammenballungen im Hellwegraume überhaupt. Deshalb ist es ratsam, im Getriebe des Alltags einen Augenblick stehen zu bleiben und der Männer zu gedenken, die damals mit unerhörtem Weitblick den Eisenbahnbau in die Wege geleitet haben und denen wir heute zu großem Dank verpflichtet sind. Von ihren Idealen müssen auch wir beseelt sein mit dem Ziele, der Allgemeinheit, dem Handel und Verkehr und nicht zuletzt der Bundesbahn zu dienen, die in ihr ruhenden Kräfte immer wieder zu neuen Energien zu wecken und mit einem gesunden Optimismus dieses unerhört reiche Erbe der Väter zu mehren versuchen, zum Besten unseres so hart geprüften Vaterlandes.

Aus der Vorgeschichte der „Westfäl. Staats-Eisenbahn“ Krisenzeit während des Bahnbaues. Sieg der bodenständigen Freunde der Westfälischen Eisenbahn über die Berliner Bankiers

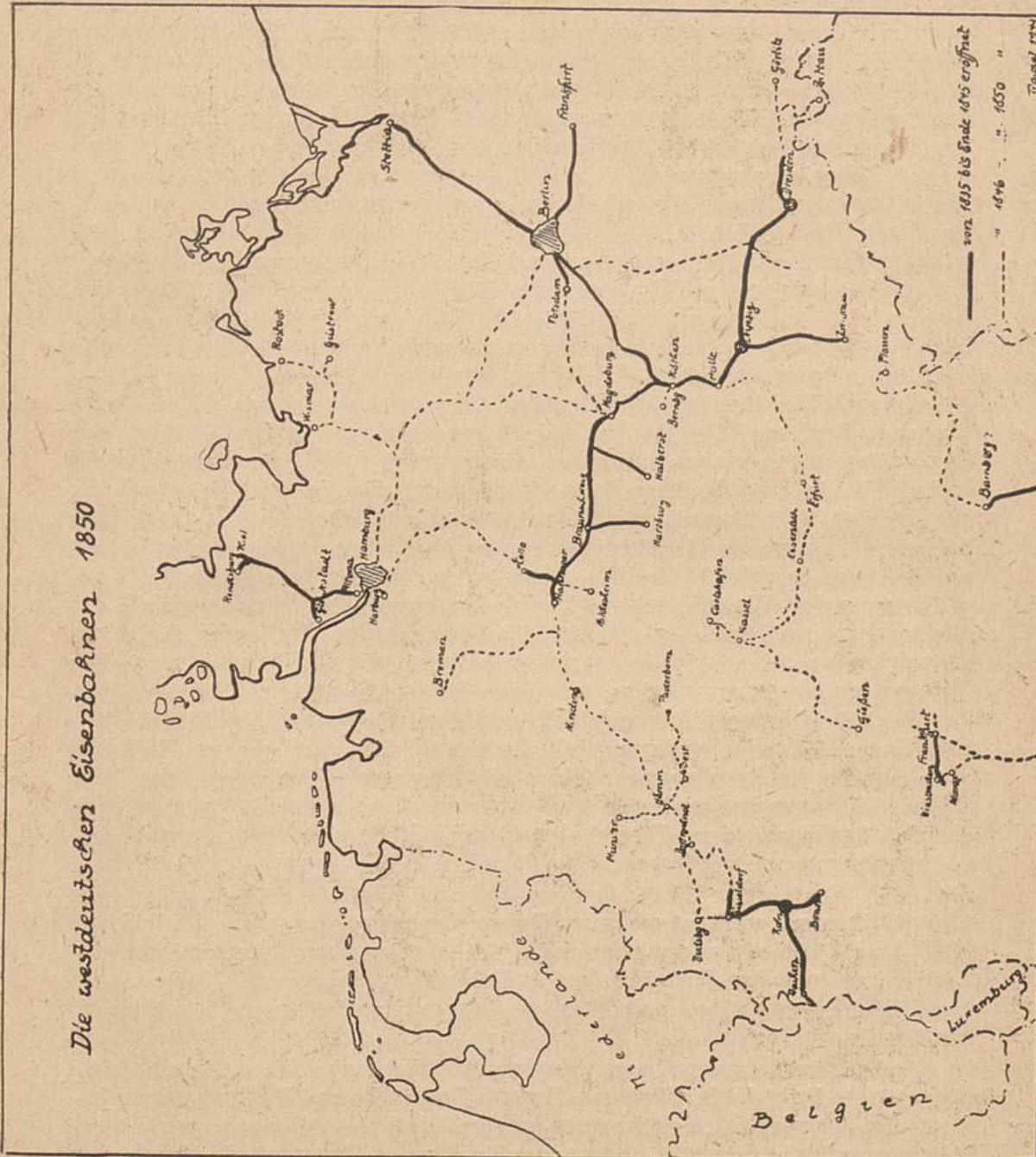
Von W. Trockel, Soest

Der Bau der 1. Eisenbahn unserer Gegend, der „Köln-Mindener-Thüringer-Verbindungs-Eisenbahn“ ging nicht ohne Schwierigkeiten vonstatten. Es hat viel Schweiß und viel Mühe gekostet, sie zu

bauen, und es hat auch schwere Kämpfe wegen der Finanzierung des Bahnbaues gegeben.

Nicht nur die Revolutionsjahre 1848/49 haben das Ihre dazu beigetragen. Schon vorher im Jahre 1846 mußte eine schwere Krise überwunden werden. In einer denkwürdigen Sitzung am 7. September 1846 wurde eine Generalversammlung der Aktionäre der

Die westdeutschen Eisenbahnen 1850



Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten, in der über Fortbestand oder Auflösung der Eisenbahn-Gesellschaft beraten wurde.

Die Auflösung der Eisenbahn-Gesellschaft wäre für die an der Eisenbahn interessierten Gebiete ein schwerer Schlag gewesen. Schon Jahre vorher hatte man gehofft, daß die Köln-Mindener Eisenbahn über Soest—Lippstadt geführt würde. Diese Hoffnung hatte sich nicht erfüllt. Nun sollte aber trotzdem der Hellweg eine Eisenbahn erhalten, die die Köln-Mindener mit der Thüringer Eisenbahn bei Kassel verbinden sollte. Um das Schicksal dieser Köln-Mindener-Thüringer Verbindungseisenbahn oder, wie sie später hieß, der Westfälischen Eisenbahn, ging der Kampf. Schon nach Erledigung der Vorarbeiten und nach dem die ersten Gelder für die gezeichneten Aktien eingezahlt worden waren, ergaben sich ernste Schwierigkeiten.

Die ersten deutschen Eisenbahnen wurden von privaten Eisenbahn-Gesellschaften erbaut. Auch die Westfälische Eisenbahn sollte von privater Hand errichtet werden und fast die Hälfte der Aktien dieser Eisenbahn waren in Händen von Berliner Aktionären. Diese erhofften sich eine gute Kapitalanlage. Aber auch in anderen Gegenden Deutschlands wurden Eisenbahn-Gesellschaften gebildet und neue Eisenbahnlinien genehmigt. Einige von diesen neuen Linien mögen günstigere Verdienstmöglichkeiten versprochen haben. Das mag für die Berliner Geldleute Anlaß gewesen sein, die Aktien der Westfälischen Eisenbahn wieder abzustoßen. Sie waren hier nicht bodenständig und hatten daher ein wirkliches wirtschaftliches Interesse an dem Bau dieser Eisenbahn nicht. Für sie war es lediglich eine Frage des Geldverdienens und da dies nach ihrer Ansicht anderwärts leichter möglich war, so wollten sie von ihrer Verpflichtung der Westfälischen Eisenbahn gegenüber loskommen.

Als im August 1846 die zweiten 10 Prozent des Aktienkapitals zur Einzahlung ausgeschrieben wurden, blieben die Zahlungen aus. Die Quittungsbogen der Aktien wurden entsprechend den Vorschriften des Statuts für ungültig erklärt und die Direktion der Eisenbahn-Gesellschaft forderte die ersten Zeichner der Aktien zur Zahlung auf. Das betraf im wesentlichen die Berliner Aktionäre, die ihre Gelder anderweitig anlegen wollten und diese versuchten nun, sich durch Auflösen der Eisenbahn-Gesellschaft vor weiterer Inanspruchnahme zu schützen.

Am 27. November 1846 fanden sich 53 Berliner Aktionäre, die 1540 Stimmen vertraten, zur Generalversammlung in Paderborn ein. Ihre Absicht war bekannt. Um sie zu vereiteln, waren die Aktionäre aus der Provinz fast vollständig erschienen. Nach einem Bericht aus jener Zeit gehörten zu ihnen die angesehensten Grundbesitzer der Gegend.

In der Generalversammlung wurden die Wichtigkeit und Rentabilität der neuen Bahnlinie Hamm—Soest—Paderborn—Warburg begründet. Es wurde auch bekanntgegeben, daß ein Gesuch um Übernahme der Zinsgarantie oder eines Teiles des Baukapitals durch den

Finanzminister abgelehnt worden sei. Gleichzeitig wurde aber darauf aufmerksam gemacht, daß die Regierung sich durch Staatsvertrag vom 20. Dezember 1841 gegenüber den Regierungen der Nachbarstaaten zur Förderung des Unternehmens verpflichtet habe und daß sie daher eine Stilllegung des Baues oder eine Auflösung der Gesellschaft nicht ohne dringende Beweggründe genehmigen würde.

Bei den ersten Entwurfsberatungen war man von der Annahme ausgegangen, daß die Köln-Mindener Eisenbahn über Dortmund—Soest—Lippstadt geführt würde und daß daher die neue Verbindungsbahn nach Thüringen zweckmäßig in Lippstadt an die Köln-Mindener-Eisenbahn angeschlossen werden könnte. Nachdem die Köln-Mindener Eisenbahn aber über Dortmund—Hamm geführt wurde, blieb nichts anderes über, als die neue Verbindungsbahn von Lippstadt aus über Soest nach Hamm weiterzuführen. Man hoffte, daß der Staat das mit dieser Verlängerung der Linie erforderliche Mehrkapital selbst hergeben würde; dem aber war nicht so. Die Berliner Aktionäre hielten sich wegen dieser wesentlichen Änderung des Bauplanes nicht mehr an den Vertrag gebunden und forderten daher die Auflösung der Gesellschaft. Sie wiesen darauf hin, daß wegen der gleichzeitigen Konzessionierung vieler Eisenbahnen in Berlin eine gewisse Geldnot herrsche, die ihren Standpunkt rechtfertige. Sie erklärten, daß sie nicht die Absicht hätten, dem Unternehmen den Todesstoß zu versetzen, sie wollten aber der Staatsregierung einen tatsächlichen Beweis liefern, daß die Geldknappheit groß sei und daß der Staat deshalb das Eisenbahnunternehmen selbst tatkräftig unterstützen müsse.

Damit gaben sich die Westfalen nicht zufrieden. Der Präsident der Eisenbahn-Gesellschaft, Graf von Itzenplitz, bezeichnete das Vorgehen der Berliner Aktionäre als ein gefährliches Unternehmen. Er hielt die Demonstration gegen die Staatsregierung nicht nur für unpassend, sondern auch für zwecklos. Nach seiner Ansicht könne wohl der Staat die Aktionäre, nicht aber könnten umgekehrt die Aktionäre den Staat zu bestimmten Maßnahmen zwingen. Der Antrag der Berliner auf Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung mit dem Ziele der Auflösung der Eisenbahn-Gesellschaft wurde mit der knappen Mehrheit von 30 Stimmen abgelehnt.

Man erklärte hierzu, daß es gefährlich sei, einen Kranken dadurch zu heilen, daß man ihn zunächst noch kranker mache.

Nach der Ablehnung ihres ersten Antrages verlangten die Berliner Aktionäre Einberufung der nächsten Generalversammlung nach Berlin. Sie hofften, daß bei den schlechten Fahrmöglichkeiten nur ein kleiner Teil der westfälischen Aktionäre nach Berlin kommen würde, so daß sie gewissermaßen unter sich wären. In dieser Versammlung hätten sie dann alles erreichen können, was ihnen zu erreichen in Paderborn nicht möglich war. Auch dieser Antrag wurde abgelehnt. Im übrigen wurde von westfälischer Seite darauf hingewiesen, daß sich die finanzielle Lage der Berliner Aktionäre

auf gerichtlichem Wege klären lasse, wenn sich aus ihrer Weigerung Prozesse und Exekutionen ergeben sollten.

Nach dieser zweiten Niederlage versuchten die Berliner die Rechtmäßigkeit der Beschlüsse anzuzweifeln und ihre Ungültigkeit festzustellen. Sie erhoben Einspruch dagegen, daß ihre Gelder auch für die Linie Lippstadt—Soest—Hamm verwendet worden seien, obwohl sie nur für die Linie Lippstadt—Warburg gezeichnet worden wären. Man forderte Widerruf der dem Gesellschaftsvorstand erteilten Vollmacht und Ernennung einer außerordentlichen Kommission, die im Falle der Auflösung der Gesellschaft ihre Leitung übernehmen und das Gesellschaftsvermögen verwalten sollte.

Diese und noch weitere Anträge wurden nach eingehender Beratung abgelehnt oder zurückgenommen.

Schließlich versuchten die Berliner Aktionäre noch ein Letztes, indem sie die Generalversammlung mangels genügender Legitimation für ungültig erklären wollten. Dieses Verlangen hielten sie für begründet, weil nach dem Statut jeder Aktionär an vorher bestimmten Tagen seine Aktien deponieren und erst daraufhin Anspruch auf eine Einlaßkarte zur Versammlung haben sollte. Nach ihrer Auffassung hätten nur solche Aktionäre zur Versammlung zugelassen werden dürfen, die ihren geldlichen Verpflichtungen nachgekommen waren, die also auch die zweiten 10 Prozent des Aktienkapitals eingezahlt hatten. Die Direktion der Gesellschaft und ein großer Teil der Versammlung hielten sich jedoch für berechtigt und verpflichtet, auch solche Aktionäre zuzulassen, die erst nach dem Stichtag ihre Legitimation nachgewiesen hätten. Man behauptete einerseits, daß der Bankier Paderstein Aktien auf Kredit herausgegeben habe und verdächtigte andererseits den Vorsitzenden und den ersten Direktor der Gesellschaft, Unredlichkeiten begangen zu haben durch Ausgabe von Einlaßkarten auf 10prozentige Quittungsbogen.

Die Bemühungen der Berliner Aktionäre, das Unternehmen zum Scheitern zu bringen, blieben dank der Hartnäckigkeit der westfälischen Aktionäre erfolglos. Die bewegte Versammlung in Paderborn schloß schließlich mit der Versicherung aller Teilnehmer, daß die Gesellschaftsvorstände das volle Vertrauen auch der Berliner Aktionäre besäßen, eine Erklärung, die allerdings mit dem Verhalten der Aktionäre während der Versammlung wenig im Einklang stand. Die dem Bahnbau durch die Auflösung der Gesellschaft drohende Gefahr war damit zunächst beseitigt. Die Versammlungsteilnehmer waren der Auffassung, daß das Schicksal ihrer Eisenbahn an einem seidenen Faden gehangen habe. Dies müsse für die Bewohner der Provinz eine ernste Mahnung sein, einig zu bleiben und das Unternehmen nach Kräften zu fördern.

An der denkwürdigen Generalversammlung in Paderborn waren als Vertreter der Berliner Aktionäre beteiligt:

Dr. Woeninger, Justizrat Kahle, Dr. Dethier und die Bankiers Meyer, Feig, Aron, Katz und Paderstein.



Soest

Die westfälischen Aktionäre und die Eisenbahn-Gesellschaft waren vertreten durch:

Oberlandesgerichts-Ass. Mekus, Oberlandesgerichts-Rat Rintelen, Graf von Itzenplitz, Präsident Ebmeier, Justizrat Mantell, die Landräte von Bockum-Dolffs, Boese und Grasso.

Im Verlauf der Bauarbeiten besserten sich die finanziellen Schwierigkeiten nicht. Schließlich mußte der preußische Staat die Eisenbahn übernehmen. Es ist dies die erste Verstaatlichung einer preußischen Eisenbahn. Sie führte daraufhin schon während des Baues den Namen „Westfälische Staatseisenbahn“ und als solche ist sie am 1. Oktober 1850 eröffnet worden.

Wie die Eisenbahn nach Paderborn kam

Von Lokführer Bernhard Reller, Paderborn

Dank der geographischen Lage entwickelte sich einst die Niederlassung an den Paderquellen zu einem wichtigen Stützpunkt am uralten Hellweg, der Handels- und Heeresstraße, die Rhein und Weser miteinander verbindet. Über diesen Verkehrsweg rollten im Laufe der Jahrhunderte die Handelswagen und Postkutschen von Paris bis Moskau. Im Wandel der Zeiten zogen ungezählte Kriegsheere über sie hin. So war es wohl aus verkehrspolitischen und strategischen Gründen nicht zu verwundern, daß auch die Eisenbahnplaniere die Bedeutung Paderborns erkannten und sie in ihre Eisenbahnpläne einbezogen.

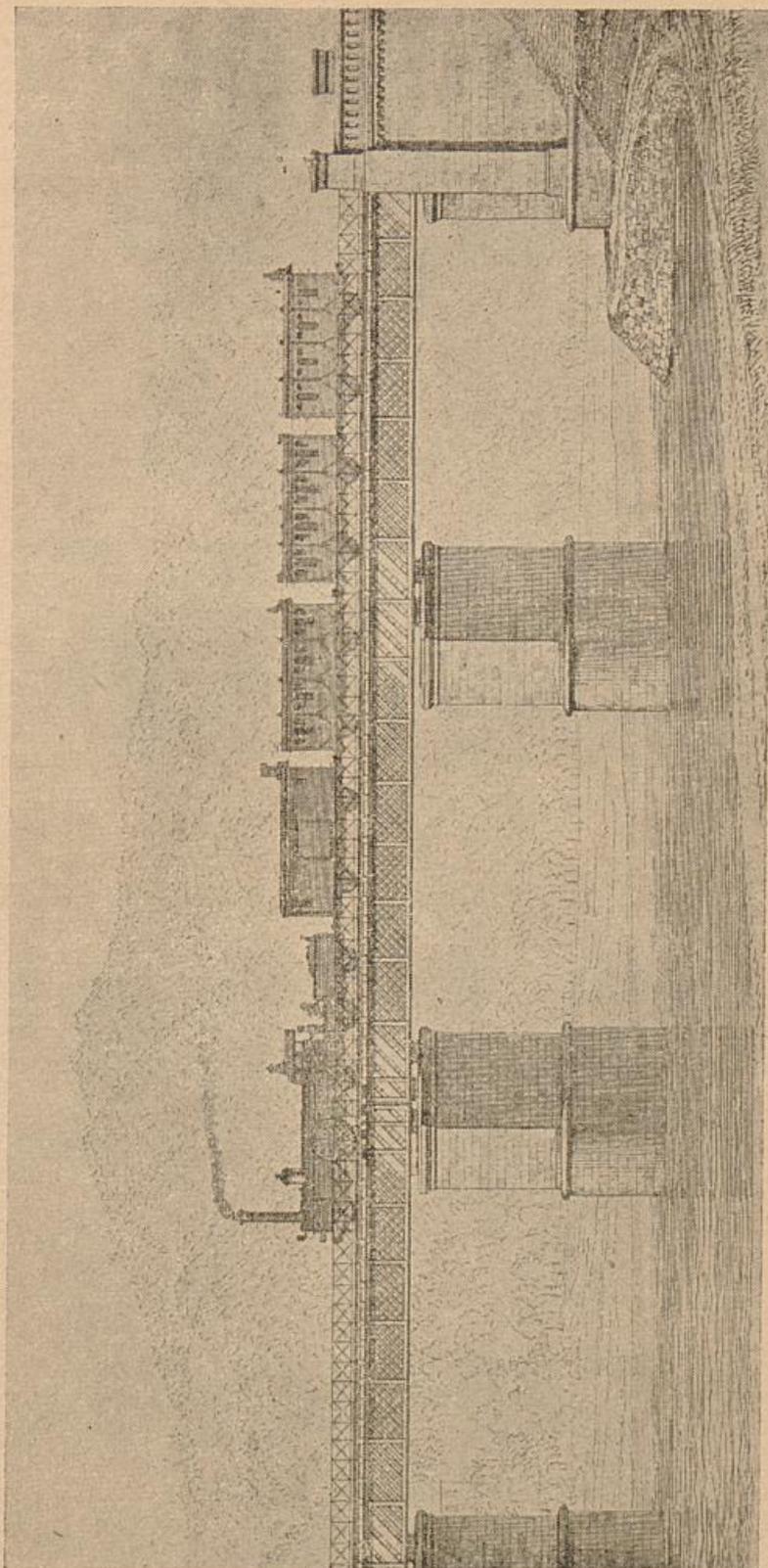
Was erzählt hierüber die Chronik?

Die erste deutsche Eisenbahn war noch nicht eröffnet worden, als auch schon in Paderborn Pläne über die Führung einer Eisenbahnlinie zur Verbindung einer beabsichtigten Thüringer Eisenbahn und der Eisenbahn von Köln nach Minden bekannt wurden.

Im Jahre 1836 erwähnte der damalige Landrat von Metternich in seinen monatlichen Zeitungs- (d. h. Regierungs-) Berichten, daß die Unterbringung von Eisenbahnaktien im Paderborner Land nicht den gewünschten Erfolg habe, daß man aber dennoch die Hoffnung hege, die großen Pläne zur Ausführung bringen zu können. Inzwischen wurde eine Eisenbahnkommission gebildet, und die Pläne reiften bis zur Gründung einer Aktiengesellschaft heran, die sich Köln-Mindener-Thüringer Verbindungsbahn nannte. Am 29. Mai 1845 wurde die erste Generalversammlung in Paderborn abgehalten. Die Gesellschaft hatte den ernstlichen Plan, die Eisenbahn von Lippstadt aus an dem rechten Lippe-Ufer entlang bis Marienloh und über Neuenbeken nach Altenbeken zu führen. Diese Linienführung war technisch wohl vorteilhaft, verkehrspolitisch aber unmöglich, weil sie Paderborn umgangen hätte. So mußte die Stadt einen schweren Kampf führen und alle ihre Beziehungen und Einflüsse geltend machen, ja sogar eine Deputation nach der anderen aussenden, um die geschichtsbedingte verkehrspolitische Bedeutung Paderborns an maßgebender Stelle ins rechte Licht zu rücken und den Eisenbahnbau über Paderborn zu leiten. Die Aktien der Köln-Mindener-Thüringer Verbindungsbahn wurden sehr bald auch an der Berliner Börse notiert und standen anfangs gut im Kurs. So wurden sie am 3. Januar 1846 mit 101½ notiert.

Die Eisenbahn-Gesellschaft wollte den Bahnhof Paderborn aus technischen und finanziellen Gründen in der Nähe der Römischen Kapelle errichten. Die Stadtverwaltung aber schlug hierfür das Gelände am Liboriberg (am Stern) vor; sie meinte, der Bahnhof müsse eng mit dem Verkehrs- und Geschäftsleben der Stadt verbunden sein, um seine Aufgabe der Stadt gegenüber voll und ganz erfüllen zu können. Die Eisenbahn-Gesellschaft beharrte ihrerseits auf ihrem Plan. Es kam infolgedessen zu sehr lebhaften Auseinandersetzungen. Die „wahnwitzigen Pläne“ der Bahnhofsanlage waren in aller Munde. Im Paderborner Stadtparlament wurden endlose Debatten wegen dieses Projektes geführt. Sie fanden ihren Niederschlag in einer bedeutungsvollen EntschlieÙung vom 15. Januar 1846: „Die Stadtverordneten beschließen, wenn der Bahnhof hinter Heising's Garten (jetzt Turnplatz) oder mehr nach dem Kasseler Tor zu verlegt werde, leistet die Stadt zum Eisenbahnbau eine Bauhülfe und tritt städtische Grundstücke, die zum Bahnbau gebraucht werden, unentgeltlich ab. Falls aber der Bahnhof vor das Westertor kommt, kann sich die Stadt zu keinem Opfer bequemen, da in diesem Falle der Bahnhof nicht als gemeinnützige Anstalt für die Stadt erscheint.“

Die Eisenbahn-Gesellschaft erklärte sich bereit, den Bahnhof so nahe wie möglich an die Stadt zu legen, wenn diese einen Teil der Kosten tragen wolle. Diesen Vorschlag haben die Stadtverordneten in einer Sitzung vom 31. Januar 1846 abgelehnt. 1850 wurde nochmals eine Kommission gewählt, die erreichen sollte, daß das städtische Stationsgebäude auf den Liboriberg verlegt werde. Das lehnte die Eisenbahn-Gesellschaft ab. Am 1. Oktober 1850 wurde das alte Bahnhofsgebäude auf dem jetzigen Bahnhofsgelände in Betrieb genommen. Der Bahnhof hat sich im Laufe der Jahre doch an die Stadt angeschmiegt. Die Weitsichtigkeit



Eisenbahn um 1850

der damaligen Eisenbahn-Gesellschaft hatte sich als richtig erwiesen. Es wäre bestimmt ein großer Nachteil für die weitere Entwicklung der Eisenbahn in Paderborn gewesen, hätte man dem Verlangen der Stadtväter nachgegeben und den Bahnhof in das Stadttinnere eingezwängt.

Die Aktiengesellschaft wird aufgelöst

Über die Kämpfe innerhalb der Eisenbahn-Aktiengesellschaft der Köln-Mindener-Thüringer Verbindungsbahn berichtet ein anderer Artikel dieser Festschrift. Obwohl die westfälischen Aktionäre alles taten, um eine Auflösung der Gesellschaft zu verhindern, so ging es mit ihr doch bergab. Die Kurse an der Börse fielen, und im Jahre 1847 war es so weit, daß man schon daran denken mußte, die käuflich erworbenen Grundstücke zu verpachten. Die Marktwörter flüsterten es sich schon in die Ohren: „Mit der Eisenbahn gift es nicks.“ Die Droschkenkutscher triumphierten über diesen Fehlschlag, da ihnen die Eisenbahn aus verständlichen Gründen unbequem war. In einer Generalversammlung am 2. Dezember 1848 im Rathaus zu Paderborn wurde die Gesellschaft aufgelöst. Die Eisenbahn wurde im gleichen Jahre vom Preußischen Staat übernommen. 1849 wurde von der Abgeordnetenversammlung die Weiterführung der Bauarbeiten an der Eisenbahnstrecke Paderborn—Soest—Hamm beschlossen. Mit der Wiederaufnahme der Arbeiten wurde alsbald begonnen. Am 16. Mai 1850 wurden die Arbeiter aus der hiesigen Gegend — wahrscheinlich wegen Lohndifferenzen — durch schlesische Arbeiter ersetzt. Endlich, am 1. August 1850, konnte der Landrat Grasso, als Kommissar der Regierung in Minden, die fertige Eisenbahnlinie polizeilich abnehmen. In aller Stille vollzog sich am 1. Oktober 1850 die Eröffnung, und am 4. Oktober 1850 rollte der erste Zug über die Strecke. Die Fahrtdauer betrug damals von Paderborn nach Hamm 3½ Stunden. Die Fahrt kostete in der 1. Wagenklasse 2 Taler und 2 Silbergroschen, in der 2. Klasse 1 Taler und 11 Silbergroschen, in der 3. Klasse 1 Taler und 1 Silbergroschen und in der 4. Klasse 15 Silbergroschen.

Die Bedeutung des Eisenbahnbaus für die wirtschaftliche Entwicklung des Kreises Soest

Von M a r g a K o s k e , Soest

„Auch heute ist die stille Stadt noch nicht aus ihrem Halbschlummer erwacht und läßt sich an Handwerk und bescheidener Kaufmannschaft begnügen. Doch wird die Zeit nicht fern sein, wo zum Kapital, an welchem es den Bürgern, den alten Gebietigern der Börde, keineswegs fehlt, sich auch der Geist der Unternehmung gesellt, und ein neuer Aufschwung sie in das seit Jahrhunderten entwöhnte Treiben des Weltverkehrs zurückführt.“

So schrieb ein Beobachter im Jahre 1856, also wenige Jahre nach Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke, über die Stadt Soest. Die seherischen Worte haben sich erfüllt. Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts war der Ausgangspunkt einer neuen Aufwärtsentwicklung für Stadt und Kreis. Die Eisenbahn hat einen wesentlichen Anteil daran, denn sie verbindet den Kreis mit dem Industriegebiet, mit dem er wirtschaftlich auf das engste verflochten ist.

Die wirtschaftliche Entwicklung bis zum Eisenbahnbau

Infolge der starken und frühen Besiedlung der Hellweglandschaft mit Bildung von stadtartigen Siedlungen haben sich hier wahrscheinlich schon früh einzelne Gewerbebezüge aus dem eigentlichen Hauswerk, der Selbstversorgung des bäuerlichen Einzelbetriebes mit allen Produkten eines Lebensbedarfs, herausgelöst.

Der Keim zu dieser Entwicklung lag dabei in der Tucherzeugung. In Soest entwickelte sich dementsprechend, begünstigt durch gute Standortverhältnisse in Bezug auf Rohstoffe und technische Voraussetzungen, schon früh eine Textilwirtschaft mit industriellen Zügen, welche unter den mittelalterlichen Gewerben Soests die Führung hatte.

Außerdem förderte die Entfaltung städtischen Wesens am stärksten diejenigen Gewerbebezüge, die unmittelbar den täglichen Bedürfnissen der Einwohner, der Marktgäste und durchreisenden Kaufleute dienten: die Gewerbe der Bäcker, Metzger, Brauer und Brenner. Neben diesen Gewerben, zu denen als bedeutend noch das Mühlen-gewerbe tritt, welche sich zum großen Teil auf der heimischen Landwirtschaft als Rohstoffgrundlage aufbauten, steht als ältester Wirtschaftszweig des Kreises mit stark industriellen Zügen die Salzgewinnung.

Auch das Metallgewerbe hatte durch die militärischen Bedürfnisse der Städte, unterstützt durch die noch älteren Bedürfnisse der Landwirtschaft, einen verhältnismäßig weiten Umfang angenommen. Seine Rohstoffbasis lag im Sieger- und Sauerland. Darüber hinaus

lag die Hauptbedeutung Soests jedoch in seiner Verlegertätigkeit für die Eisenerzeugnisse Südwestfalens, mit dem es durch viele politische, wirtschaftliche, rechtliche und kulturelle Beziehungen verknüpft war. Dieser Nahhandel innerhalb Westfalens, der den südlichen Bergländern als landwirtschaftlichen Zuschußgebieten Getreide, Raps und Rübsen, Hopfen, Salz, Vieh und Molkereiprodukte lieferte und dafür Rohmetalle, Halb- und Fertigfabrikate des Metallgewerbes empfing, machte einen nicht unerheblichen Teil des Soester Handels aus.

In der Verlegertätigkeit für die metallverarbeitenden Bergländer lag auch einer der Keime des Soester Fernhandels, der sich im wesentlichen in drei Richtungen vollzog: 1. ins Ostseegebiet und den Osten Europas, 2. nach Flandern und 3. nach England.

Der Verlagerung der europäischen Wirtschaftsmärkte und dem damit verbundenen Rückgang auf dem Gebiete des Handels folgte der Rückgang auf gewerblichem Gebiet. Beides wurde durch die wirtschaftliche Isolierung Soests von Seiten des Kölner Erzbischofs nach der Soester Fehde gefördert. Die sich verkleinernden Absatzmärkte führten zu dauernden Streitigkeiten zwischen den einzelnen Gewerbebesessenschaften und Handwerksämtern, welche nur noch ängstlich die Wahrung ihrer engsten Berufsinteressen im Auge hatten. Doch konnte der Verfall nicht aufgehalten werden, da gerade die Engstirnigkeit der Zunftpolitik der Einführung neuer Produktionsweisen im Wege stand.

Erst in neuerer Zeit hat dann, bedingt durch das Aufkommen neuer Rohstoffe und Produktionsverfahren, durch Umlagerung von Produktionsgebieten und Umgestaltung der Landwirtschaft, ein Bedeutungswandel der einzelnen Gewerbebezüge stattgefunden. Die Textilindustrie ist im Laufe des letzten Jahrhunderts ganz zum Erliegen gekommen, während das Metallgewerbe sich zum Grundstock der heutigen Industrie entwickelt hat.

Die heutige Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur

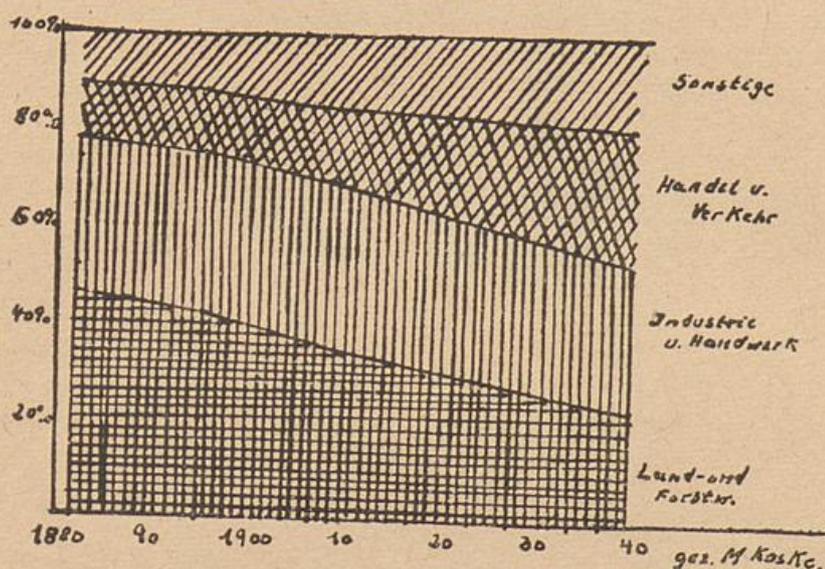
Am Beginn dieser Umschichtung der gewerblichen Wirtschaft im Kreise steht die Gründung der Eisenbahn in der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Soest wird durch sie und den späteren Ausbau des Verschiebebahnhofs zwischen 1889 bis 1912 nicht nur östliches Ausfallstor des Industriegebietes nach Mittel- und Ostdeutschland, sondern wird mit seinem Kreisgebiet eingegliedert in die wechselseitige Wirtschaftsverflechtung mit dem Industriegebiet.

Am deutlichsten wird die neue Entwicklung gekennzeichnet durch die Wandlung in der Berufszugehörigkeit.

1881 gehörten noch 45,7 Prozent der Gesamtbevölkerung der Land- und Forstwirtschaft an, 1939 nur noch 23 Prozent. Es sind also heute nicht einmal mehr ein Viertel der gesamten ansässigen Bevölkerung in Land- und Forstwirtschaft beschäftigt. 29,5 Prozent der Gesamtbevölkerung findet ihr Brot in der Industrie und im

Handwerk und bildet damit die stärkste aller Berufsgruppen. Am meisten zugenommen hat jedoch die Gruppe Handel und Verkehr, und zwar von 10,6 Prozent im Jahre 1881 bis auf 18,7 Prozent im Jahre 1939, was z. T. unmittelbar auf den Bau der Eisenbahn zurückzuführen ist.

Berufszusammensetzung im
Kreise Soest 1892-1939.

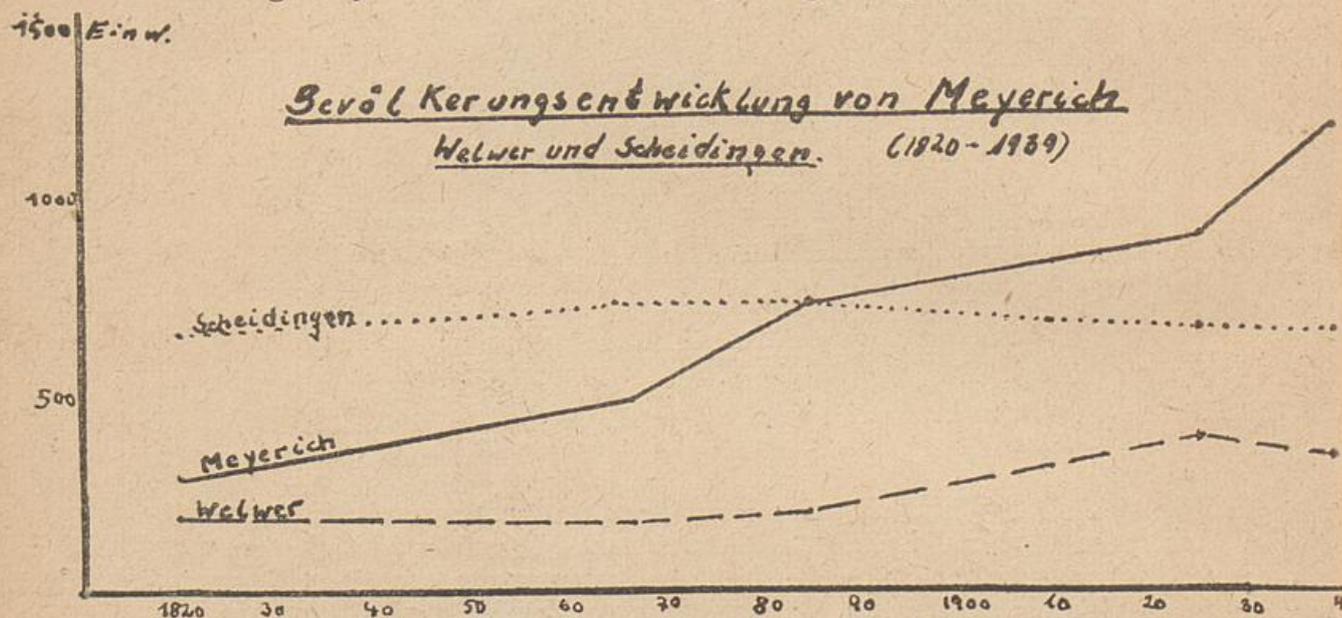


Wie stark die Wandlung der Bevölkerungsstruktur sein kann, zeigt das Beispiel der Ortschaften Welper und Meyerich. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts fielen beide Orte keineswegs aus dem Rahmen ihrer Umgebung heraus. Es waren reine Landwirtschaftsgemeinden mit vorherrschendem Kötter-, also Kleinbesitz. Die Bevölkerung war mäßig dicht, wie wir sie in dieser Zeit vorwiegend in dem stark dem Getreidebau zugewandten Teil des Kreises finden. Außer einigen Handwerkern für den dringendsten bäuerlichen Bedarf waren keinerlei gewerbliche Betriebe zu finden.

	1820	1867	1875	1925	1939
Meyerich	302	498	748	918	1214
Welper	194	186	225	394	356
Scheidungen	669	750	752	688	672

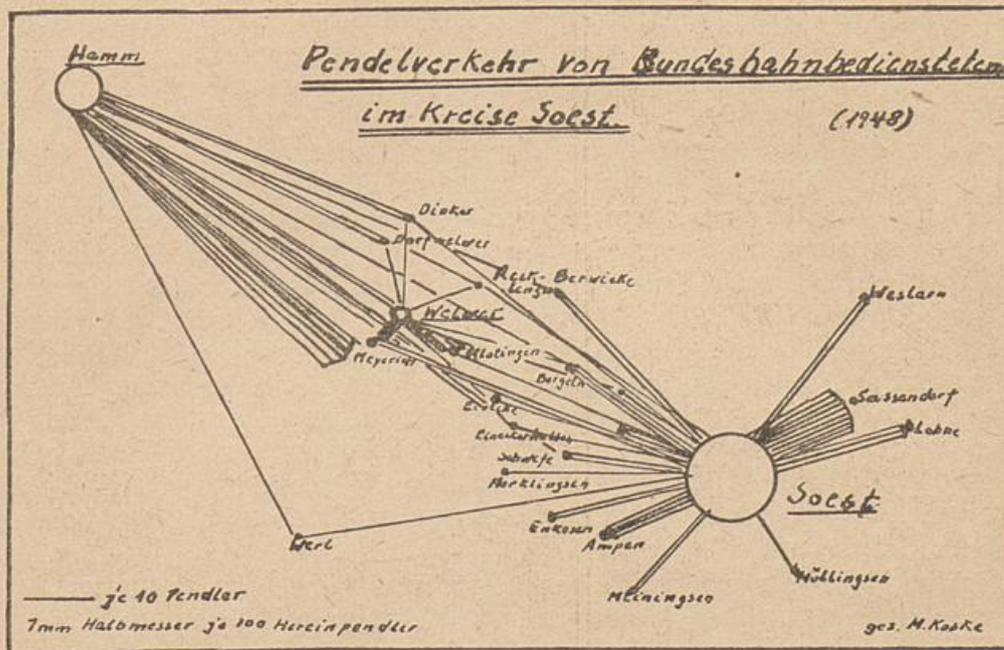
Die Zunahme der Bevölkerung des Dorfes Meyerich zeigt nach anfänglicher stetiger Aufwärtsentwicklung zwischen 1867 bis 1875 ein starkes Emporschnellen. Es ist die Zeit, wo in der Mitte der 70er Jahre die rheinische Strecke Dortmund Süd—Welper—Soest ausgebaut wurde und so Welper-Meyerich zu einem Eisenbahnknotenpunkt der Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen wurde. Der Vergleich beispielsweise mit dem Nachbardorf Scheidungen zeigt, wie stark der Einfluß auf die Bevölkerungsentwicklung

gewesen ist. Scheidingen besaß zu Beginn des 19. Jahrhunderts ebenso wie Meyerich eine durchaus landwirtschaftliche Struktur, hatte aber doppelt so viele Einwohner. Heute ist das Verhältnis umgekehrt; dabei ist das Dorf Scheidingen auf der Bevölkerungszahl von vor 150 Jahren stehen geblieben und ist auch heute noch eine vorwiegend bäuerliche Gemeinde, wie wir es ähnlich auch in der übrigen Umgebung finden. Die Entwicklung zeigt andererseits die deutliche Überlegenheit Meyerichs vor Welver, das zwar durch die Gunst seiner Lage zur Linienführung der Bahn namengebend für die Eisenbahnstation wurde, aber durchaus nicht die zentrale Stellung Meyerichs erreicht. Die günstige Lage im Verkehrsnetz



zog eine Reihe kleinerer Industriebetriebe nach. Entsprechend der zentralen Lage in der rein bäuerlichen Umgebung siedelten sich Handwerker und Geschäftsleute an, so daß aus dem Bauerndorf des vorigen Jahrhunderts vorwiegend industriell-handwerkliche, dicht bevölkerte Orte mit starkem landwirtschaftlichem Parzellen- und Kleinstbesitz entstanden. Ähnlich, wenn auch nicht in gleicher Stärke, gestalteten sich die Verhältnisse in anderen an der Bahn gelegenen Orten, vor allem natürlich in den Städten Soest und Werl. Die Stellung Soests als Zentralort wird dabei entsprechend seiner Bedeutung als Umschlag- und Verschiebebahnhof wesentlich gestärkt. Ein so kompliziertes Gebilde braucht vor allem Menschen, Arbeitskräfte. Es sind in Soest über 1000 Menschen, welche die Bundesbahn beschäftigt. Und da der Einzugsbereich der Stadt Soest weit über die Grenzen seiner Feldmark hinausgeht, strömen täglich Hunderte von Menschen aus der näheren und weiteren Umgebung in die Stadt, um hier ihrer Arbeit nachzugehen. Von den rund 1500 Pendlern, welche im Jahr 1948 täglich zwischen Wohn- und

Arbeitsort hin und her pendelten, waren allein 23 Prozent bei der Bundesbahn beschäftigt, bei Welter sind es 100 Prozent, bei Hamm 51 Prozent. So nimmt die Bundesbahn auch mittelbar Einfluß auf die Bevölkerungsstruktur derjenigen Gebiete, welche ihr nicht direkt zugewandt sind.



Während von den führenden Industrien und Gewerben des Mittelalters das Salz- und Mühlengewerbe einen ziemlich gleichmäßigen Stand behielten, während Textil- und Lederindustrie stark zurückgingen, entwickelte sich aus dem mittelalterlichen Metallgewerbe nach anfänglichem Rückgang und Beschränkung auf die unmittelbaren Bedürfnisse des vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Gebietes eine Metallindustrie, welche unter den heutigen Industriezweigen den größten Umfang einnimmt. So finden wir als Vertreter der Hauptindustriezweige im Jahr 1881 in der

Textilindustrie:	233 Betriebe mit 311 Beschäftigten
Metallindustrie:	
Stahl- und Eisengewinnung	2 Betriebe mit 309 Beschäftigten
Metallverarbeitung	202 „ „ 390 „
Maschinen- und Fahrzeugfabrikation	31 „ „ 117 „
	235 Betriebe mit 816 Beschäftigten

Die Betriebe waren vorwiegend Kleinbetriebe mit einer Beschäftigtenzahl bis zu 5 Personen und befanden sich größtenteils auf handwerklicher Stufe.

Die Höherentwicklung der Industrie des Kreises setzte dann erst nach 1900 durch die Gründung einer Reihe heute führender Firmen ein. Zum großen Teil sind sie aus der handwerklichen Stufe herausgewachsen, teilweise sind es aber auch typische Industrie Gründungen, wenn dieselben auch vielfach in Familienbesitz verblieben sind. Die industrielle Entwicklung nahm dann bis auf einen starken Rückschlag nach dem ersten Weltkrieg einen stetigen Verlauf, die ihren Höhepunkt vor dem zweiten Weltkrieg erreichte.

Neben der Metallverarbeitung in ihren verschiedenen Spezialzweigen steht das Baugewerbe, die Nahrungs- und Genußmittel- und die Holzverarbeitende Industrie in führender Stellung. Die Stadt Soest hat dabei dank ihrer günstigen Lage im Verkehrsnetz nicht nur die Höchstzahl der gesamten industriellen Betriebe auf sich gezogen, sondern ist auch in den einzelnen Wirtschaftszweigen jeweils am stärksten vertreten. Während Werl, Wickede (Ruhr) und Niederense weitere kleinere Wirtschaftszentren bilden, ist das übrige Kreisgebiet wenig industriell erschlossen und vorwiegend landwirtschaftlich orientiert. Die Bevölkerungszahlen dieser Gebiete sind deshalb auch bis auf einige Ausnahmen kaum gestiegen, sind sogar z. T. gegenüber dem vorigen Jahrhundert zurückgegangen, während die Verstädterung des Kreises immer größere Fortschritte machte. So wohnten 1939 ca. 50 Prozent der Gesamtbevölkerung in den beiden Städten Soest und Werl.

Die industrielle Entwicklung hat allerdings keine großindustriellen Formen gezeitigt. Den Hauptumfang nehmen mit über 70 Prozent die Kleinbetriebe bis zu 25 Beschäftigten und etwa 21 Prozent die Mittelbetriebe von 25 bis 100 Beschäftigten ein.

Im westfälischen Wirtschaftsgefüge erhält der Kreis Soest also weniger seine Bedeutung durch seine Leistungen auf gewerblich-industriellem Gebiete, mögen sie auch im Einzelnen weit über die Kreisgrenzen bedeutungsvoll sein, sondern durch seine Leistungen als Ernährungsraum des Industriegebietes. Auch die Landwirtschaft hat im Laufe des 19. Jahrhunderts eine tiefgreifende Wandlung erfahren. Sie paßte sich in ihrem Aufbau weitgehend dem steigenden Bedarf des wachsenden Industriegebietes an. Nachdem in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts die landwirtschaftliche Entwicklung, bedingt durch neue Wirtschaftserkenntnisse nur langsam und mit mancherlei Rückschlägen verbunden, vorwärtsging, sind es auch hier die 80er Jahre, welche die entscheidende Wendung in der Aufwärtsentwicklung brachten. Die reine Getreidewirtschaft, bei welcher der Weizen stark an Boden gewinnt und die Gerste fast ganz zurücktreten läßt, wurde erweitert durch den intensiveren Hackfruchtbau, der besonders in der Umgebung Soests mit seiner Zuckerfabrik zu einem verstärkten Zuckerrübenanbau führte. Kennzeichnend für die Abhängigkeit der landwirtschaftlichen Produktion von dem Bedarf des Industriegebietes ist jedoch die stärkere Betonung der Viehwirtschaft, welche in großen Teilen des Kreises, abgesehen vom Ahse-Lippegebiet, wo von jeher die Vieh-

zucht eine größere Rolle spielte, von der vorherrschenden reinen Getreidewirtschaft zu einer gemischten Getreide-Hackfrucht-Vieh-wirtschaft führte.

Erhielt die Viehhaltung in früherer Zeit wesentlich ihre Bedeutung aus der Bedarfsdeckung des eigenen Betriebes, als Stallmistproduzent und als landwirtschaftliche Arbeitskraft unter Vernachlässigung von Jungvieh- und Leistungszucht, so erwuchs aus der Anwendung neuer Zuchtziele, Erweiterung der Futtergrundlage und verbesserter Haltungstechnik eine neue Form der Viehwirtschaft. Die Futtergrundlage wird weitgehend durch verstärkten Anbau von Futterpflanzen und Einführung von Kraftfutter erweitert, so daß selbst in den Teilen des Kreises, die über kein oder nur sehr geringes natürliches Grünland verfügen, eine beachtliche Viehdichte erreicht wird. Die Rindviehzucht stellte sich z. T. auf eine erhöhte Milch- und Molkereiwirtschaft um, so daß der Kreis Soest mit einem Frischmilchüberschuß von über 60 Prozent in den sich dauernd erweiternden Milch-Einzugsbereich des Industriegebietes einbezogen wird. Zum anderen kann sie durch erhöhte Jungviehaufzucht den jährlich anfallenden Bedarf der Abmelkwirtschaften in den Industriekreisen befriedigen. Die Schweinehaltung, welche in früheren Jahrhunderten nur eine sehr untergeordnete Rolle gespielt hatte, stieg sprunghaft an und lieferte erhebliche Mengen von Mastschweinen für den Fleischbedarf und Ferkel für die Aufzucht in den schweinehaltenden Haushaltungen des Industriegebietes. Die Bedeutung der Eisenbahn gerade für den Tierversand zwischen Kreis und Ruhrgebiet geht aus den Verladeziffern der einzelnen Jahre hervor:

Es wurden bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Soest (Dortmund—Unna—Werl—Soest) an Vieh verladen:

	1870	1879
abgegangen	41 925 Stück	60 634 Stück
angekommen	1 265 „	759 „
	43 190 Stück	61 393 Stück

Wenn im Jahre 1939 dagegen nur 9 182 Stück Vieh versandt und 899 Stück empfangen wurden, so liegt das weniger an einem Rückgang der Leistungsstärke des Kreises, sondern im Zuge des leider allgemeinen Rückganges der Güterverkehrsleistungen durch die Konkurrenz des Autofrachtverkehrs und in der Erweiterung des Einzugsbereiches des Industriegebietes, der allmählich über die benachbarten Kreise hinauswächst.

Die eigentliche Erschließung des Raumes Soest, verbunden mit einer bedeutsamen Steigerung des Bahnhofs Soest als Umschlagbahnhof, brachte der Ende des Jahrhunderts begonnene Ausbau von Nahverkehrsbahnen: Ruhr-Lippe-Eisenbahn und Westfälische Landes-eisenbahn. Sie sollten die im Reichsbahnverkehr vernachlässigten Nord-Süd-Strecken ersetzen und das industriereiche Ruhrtal sowie

die östlichen Ausläufer des Industriegebietes bei Hamm mit dem landwirtschaftlichen Produktionsgebiet des Soest-Werler Raumes, sowie die Hauptlinien der Reichsbahn miteinander verbinden.

Durch diesen Ausbau des Verkehrsnetzes ist eine hohe Verkehrsdichte erreicht worden, die vor allem für die Rentabilität der landwirtschaftlichen Betriebe in Bezug auf die Absatzmöglichkeiten ihrer Produkte bedeutsam ist. Im Durchschnitt betragen die Entfernungen der Ortschaften zu ihren Verladebahnhöfen 2 bis 4 km, in wenigen Fällen 5 km und mehr (Höchstentfernung 7 km). Von den 106 Gemeinden des Kreises verladen 47 Prozent zur Bundesbahn, 37 Prozent zur Ruhr-Lippe-Eisenbahn und 16 Prozent zur Westfälischen Landeseisenbahn. Die industriell bedeutsamen Orte liegen außer Niederense alle an Bundesbahnstrecken.

Zusammenfassend läßt sich sagen: Der Ausbau der Eisenbahn brachte dem Kreis Soest den Anschluß an das wachsende Industriegebiet und legte so den Grund zum Ausbau einer eigenen Klein- und Mittelindustrie. Andererseits fand er im Industriegebiet den Abnehmer für seine landwirtschaftlichen Produkte, was zu einer bedeutenden Umschichtung und Leistungssteigerung seiner Agrarwirtschaft führte. Das Kreisgebiet selbst wurde weitgehend erschlossen, was auch dem steigenden Fremdenverkehr zugute kommt. Die Erschließung des Kreises zog nicht nur eine allgemeine Bevölkerungszunahme, sondern auch eine starke Wandlung der Bevölkerungszusammensetzung nach sich. Während die vorwiegend landwirtschaftlich orientierten Gebiete stagnierten, d. h. nur geringe Bevölkerungszunahme, ja z. T. sogar Bevölkerungsabnahme zu verzeichnen hatten und sich auch in ihrer Sozialstruktur nicht weitgehend änderten, verdichtete sich die Bevölkerung an den industriell- und verkehrswichtigen Punkten. War noch 1881 fast 50 Prozent der Bevölkerung in der Forst- und Landwirtschaft beschäftigt, so änderte sich dieses Verhältnis vor allem zugunsten der Berufe in Handel und Verkehr. Den größten Anteil aller Berufe aber erfassen Industrie und Handwerk.

Sind nun durch die Kriegs- und Nachkriegsfolgen, die Verschließung des mittel- und ostdeutschen Raumes gerade für den West-Ost-Verkehr, welcher den Kreis berührt, vorläufig bedeutende Verkehrs- und Absatzräume entfallen, was zu einem starken Rückgang der Verkehrsleistungen führen mußte, so ist doch bei dem zu erhoffenden Ausgleich dieser Verhältnisse eine erneut aufsteigende Entwicklung auch hier zu erwarten.