



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn

Eisenbahndirektion <Essen>

Paderborn, 1950

Aus der Vorgeschichte der Westfälischen Staatseisenbahn

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

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

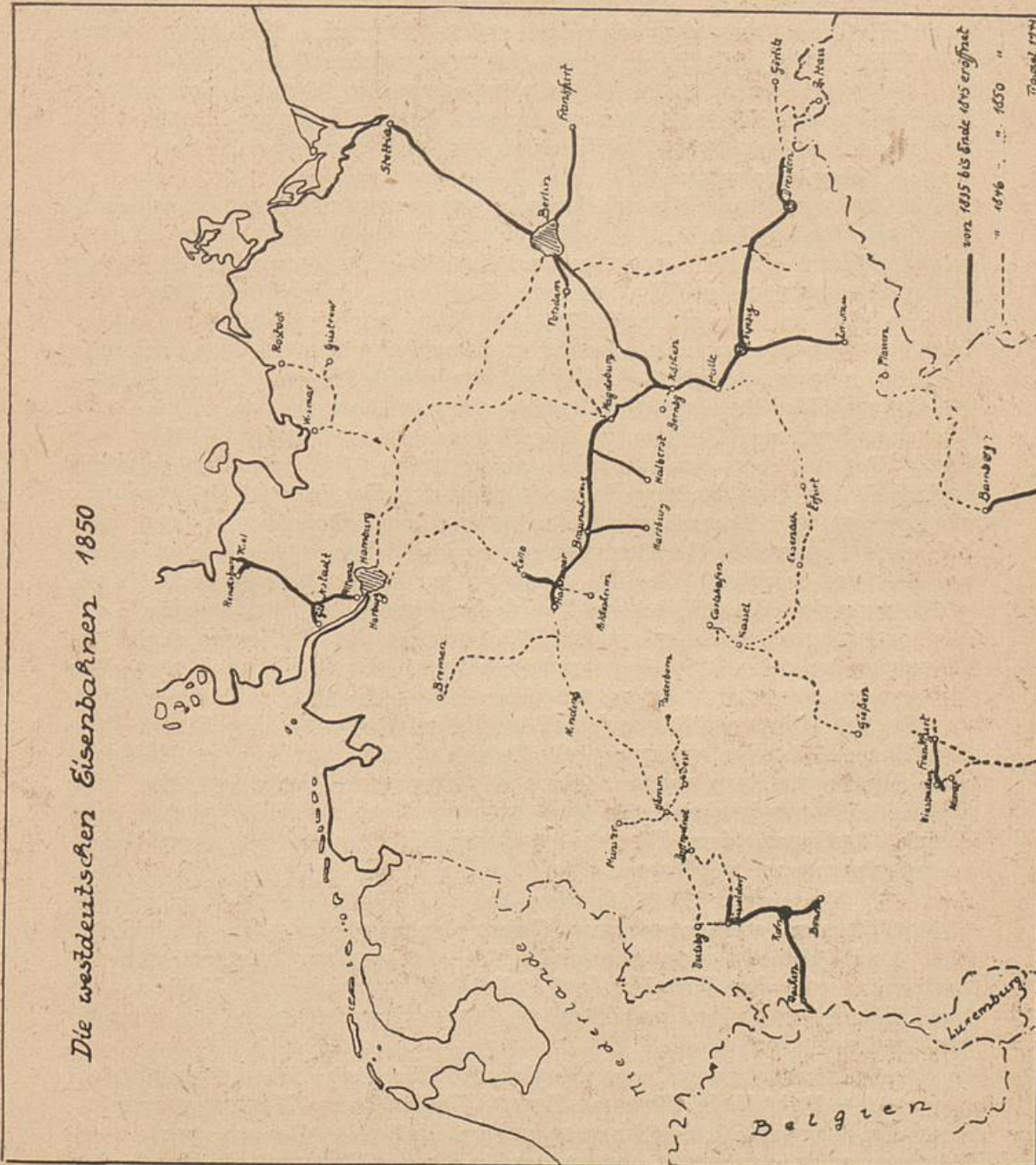
Von W. Trockel, Soest

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 Eisenbahnpioniere die Bedeutung Paderborns erkannten und sie in ihre Eisenbahnpläne einbezogen.