



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn

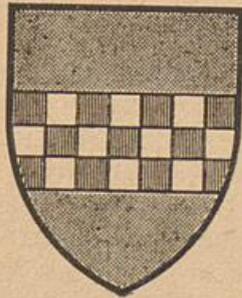
Eisenbahndirektion <Essen>

Paderborn, 1950

Aus der Geschichte der Städte an der Westfälischen Eisenbahn

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

AUS DER GESCHICHTE DER STÄDTE AN DER WESTFÄLISCHEN EISENBAHN



Hamm (Westf.)

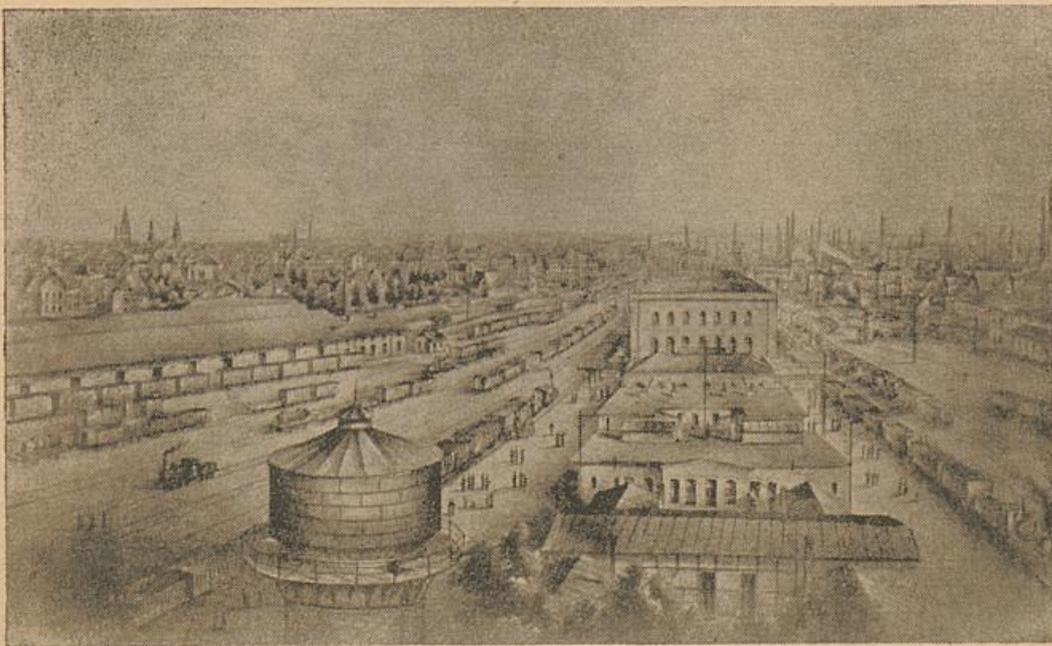
Als Hauptstadt der Grafschaft Mark ist Hamm im Jahre 1227 von dem Grafen Adolf I. von der Mark im Lippe-Ahse-Flußwinkel gegründet und befestigt worden. Bis 1575 Provinzialhauptstadt der Hanse und Vorort der anderen märkischen Städte, fiel Hamm 1609 mit den kleve-märkischen Ländern im Erbgang an Brandenburg-Preußen.

Nachdem im Dreißigjährigen Kriege der Wohlstand, der auf einem ausgedehnten Handel mit Leinwand, Tuchen, Bieren („Keut“) und sonstigen handwerklichen Erzeugnissen beruht hatte, vernichtet worden war, konnten sich Handel und Gewerbe nicht wieder erholen. Denn auch die Jahre 1673 und 1679 (französische Besatzungen) brachten erneut schwere Erschütterungen. Mehrere Großbrände (1695, 1730, 1734, 1741) und der Siebenjährige Krieg (Beschießungen 1761, 1762) löschten dann nicht nur das mittelalterliche Stadtbild bis auf die Kirchen aus, sondern führten fast vollkommen zum wirtschaftlichen Ruin. Als 1763 die Befestigungsanlagen geschleift wurden, zählte die Stadt nur noch 1694 verarmte Einwohner, denen als Haupterwerbsquelle nur der Ackerbau und die damit verbundene Viehzucht geblieben war.

Als Hamm 1767 Sitz der Regierung wurde (Kriegs- und Domänenkammer), begann eine wenn auch langsame, so doch stete Aufwärtsentwicklung, die zu Anfang des 19. Jahrhunderts durch die Aufhebung des Zunftzwanges und Einführung der Gewerbefreiheit weiter gefördert wurde. Die politische Neuordnung setzte fast gleichzeitig die Stadt von der Grenze eines engen Kleinstaates in die Mitte der weiten westfälischen Landschaft, die nunmehr durch Verbesserung alter und Schaffung neuer Verkehrswege nach allen Richtungen erschlossen wurde. Auf den Ausbau der arg vernach-

lässigten Landstraßen, der 1817 begann, folgte 1826 die Schiffbarmachung der Lippe und 1847 als Krönung die Inbetriebnahme der Eisenbahn mit der Köln—Mindener Strecke. Als dann ein Jahr später Hamm mit Münster und 1850 mit Soest verbunden wurde, war das verträumte Ackerstädtchen fast über Nacht zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt geworden.

Diese Entwicklung veranlaßte 1856 das einzige hiesige industrielle Unternehmen, das seit 1810 an der Lippe am Nordentor bestand,



Der alte Bahnhof Hamm

seinen Betrieb in die unmittelbare Nähe des Bahnhofes zu verlegen (Westf. Drahtindustrie). Gleichzeitig ließ sich dort ein zweites Werk nieder (Westf. Union), dem 1858 ein drittes folgte (J. Banning). Damit war die Grundlage zu einer sprunghaften Aufwärtsentwicklung gegeben, die die Niederlassung weiterer Industrien, die 1905 vor den Toren aufgenommene Kohlenförderung, der Lippe-Seitenkanal (1914), nicht auch zuletzt die Bahnlinien Hamm—Unna (1866) und Hamm—Recklinghausen (1905), nur fördern konnten. 1855 wurden 8 597 Einwohner gezählt, 1939 waren es 56 684!

Im letzten Kriege hatten Luftangriffe und Kampfhandlungen die Stadt so in Mitleidenschaft gezogen, daß die Bevölkerung schließlich auf 35 433 abgesunken war. Wenn auch die restlose Beseitigung aller Schäden noch Jahre in Anspruch nehmen wird, so ist doch dank der willigen Mitarbeit aller Bevölkerungskreise der Wiederaufbau soweit fortgeschritten, daß nicht nur der Vorkriegsbeschäftigungsstand fast wieder erreicht wurde, sondern auch die Einwohnerzahl sogar auf 60 403 steigen konnte.

Soest (Westf.)



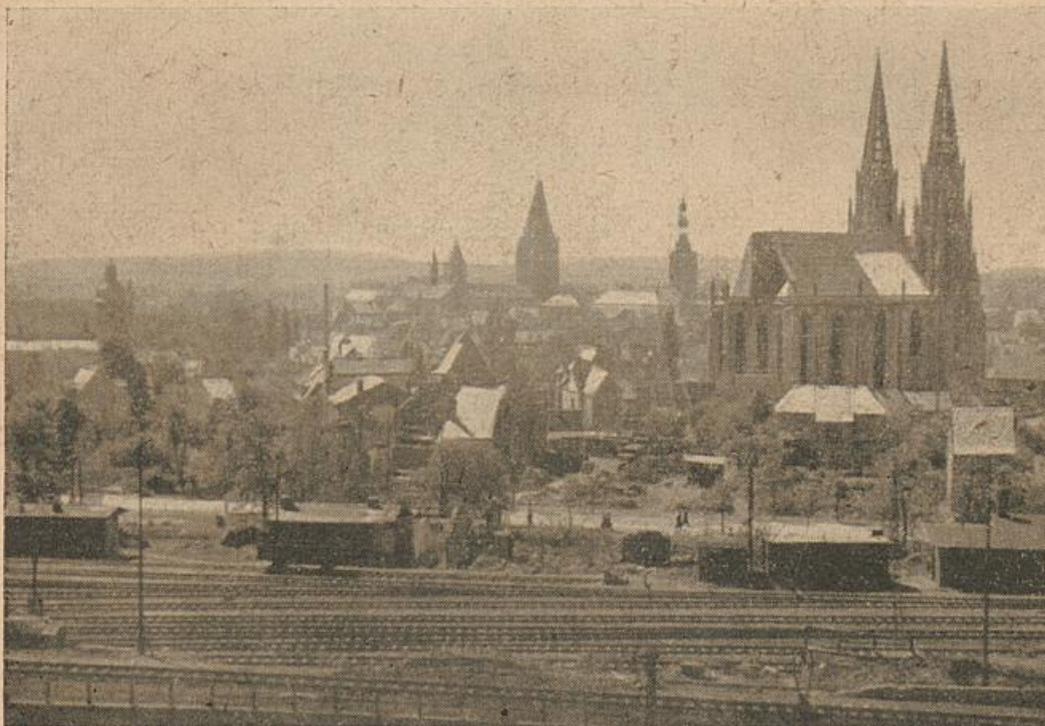
Weit größer zeigt uns alte Türm' und Wälle
Und heil'ger Kirchenmauern Majestät
Das weite Soest auf erntereicher Stelle,
Einst herrlicher im Hansabund erhöht.
Sein Stadtrecht war berühmt in grauen Jahren
Und seine reiche Börde einst wie jetzt.
Kühn stand es, rings umdräuet von Gefahren,
Durch Männerkraft und Weibermut entsetzt.

Durch diese schon vor etwa 130 Jahren geschriebenen Verse werden Eigenart und Bedeutung von Soest in kürzester und prägnantester Weise ausgeschöpft. Denn auf einer einzigen Seite die reiche Stadtgeschichte in ihren Hauptzügen auch nur annäherungsweise wiederzugeben, ist unmöglich. Beschränken wir uns also stichwortartig auf das, wodurch Soest für das ganze deutsche Volk bedeutungsvoll gewesen ist: Seine Kunst, seine Stellung in der Hanse und sein Recht, das es gegen alle Anfeindungen, vor allem in der großen Soester Fehde, siegreich und solange verteidigt hat, wie überhaupt die Blüte der deutschen Städte bestand und sich auswirkte und eine Stadt ihre Selbständigkeit zu wahren vermochte.

Der Turm des Patroclimünsters, den ein namhafter Kunsthistoriker als den schönsten Turm der Welt bezeichnet hat, gehört dem Hohenstaufenzeitalter an; er ist gleichsam die Krone an einer schon fast 300 Jahre älteren Kirche. Denn die Anfänge der Stadt gehen in die Frühzeit deutscher Geschichte zurück. Der Friedhof der Merowingerzeit gab bei Grabungen unvergleichlich schöne goldene Geschmeide heraus; St. Petris erster Bau war wohl die älteste Kirche zwischen Rhein und Weser, und erst kürzlich ist in St. Thomae eine Kirchenanlage ausgegraben worden, die wohl dem Ende der Karolingerzeit angehörte. So ist es kein Wunder, wenn auch die schönste gotische Kirche Westfalens, St. Marien zur Wiese, die Brockhaus' Konversationslexikon die wohl schönste spätgotische Hallenkirche Deutschlands nennt, in Soest erwachsen ist. Daneben war Soest der Hauptsitz der romanischen Malerei in Deutschland im 12. und 13. Jahrhundert, und auch die gotische Malerei erhob sich unter Meister Konrad von Soest zu einmaliger Blüte. Alle Künste des Mittelalters sind in der Stadt vertreten; nur Köln und Regensburg können sich im Vaterlande desgleichen rühmen.

Und dann das Soester Recht. Entstanden im 12. Jahrhundert und damals schon so ausgebildet, daß Lübeck und Hamburg es annahmen (1158 und 1190), und in Westfalen Medebach, Lippstadt, Corbach, Rüthen, Attendorf, Siegen durch Bewidmung mit Soester Recht Tochterstädte Soests wurden, liegt es in seiner ältesten schriftlichen Aufzeichnung aus der Zeit um etwa 1200 vor. Um 1350 wurde es in der alten Soester Schrae kodifiziert.

Dem Soester Recht schaffte der weitreichende Handel der Stadt weiteste Verbreitung. In der Form des Lübischen Rechtes wurde es an den ganzen Südgastaden der Ostsee heimisch. Die Ausdehnung des Handels lassen die Patriziernamen jener Zeit erkennen: Das Geschlecht von Kiwe leitete seinen Namen von Handelsbeziehungen zur Stadt Kiew am Dnjepr ab; die de Roma von der Stadt Rom; leichter noch erklären sich die Namen Gotho, de Gothe (Gotland), de Anglia, Schotte, Sengalle. In Wisby auf Gotland bestand bis ins 19. Jahrhundert hinein eine Soestgasse, Susotogaten.



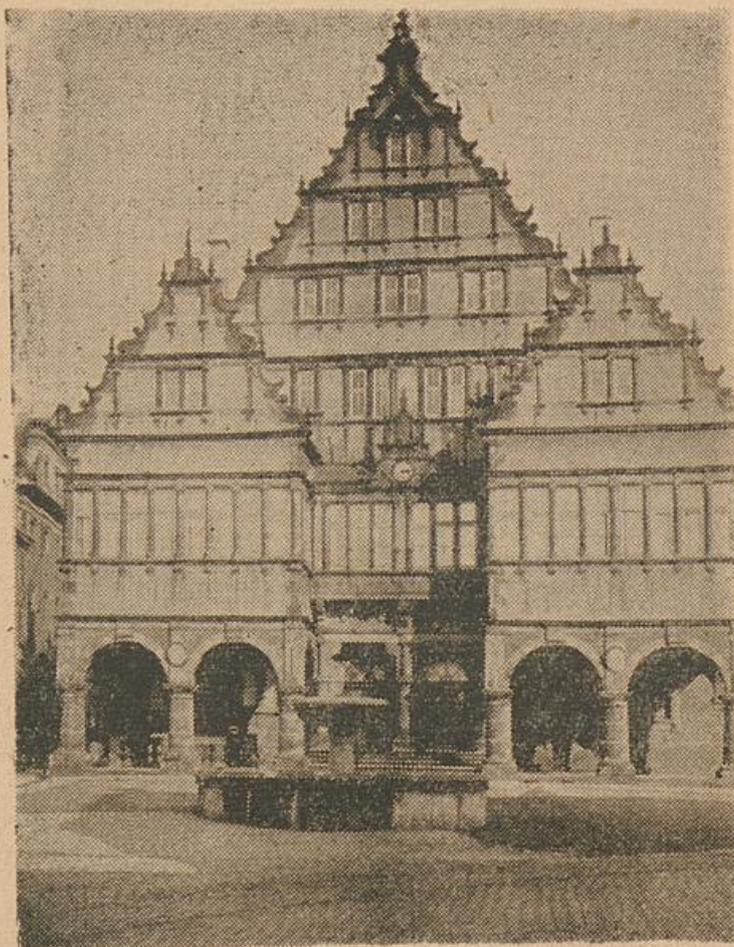
Die Stadt Soest

Dem Handel und Verkehr dankte die Stadt ihre Blüte. Die uralte Verkehrsstraße des Hellwegs trug Soester Umsatzgüter einerseits zur Ostsee und in den weiteren Osten, andererseits zum Rhein und darüberhinaus nach Flandern und England. Im heutigen Zeitalter des Verkehrs erfüllt die Eisenbahn in erster Linie die Aufgaben, Menschen und Güter einander näher zu bringen und den Wohlstand der Völker zu heben. Seit nunmehr 100 Jahren zieht auch sie durch Soest, und wie in alten Zeiten bietet der Verkehr — nun repräsentiert durch die Bahn — auch einem großen Teile der Soester Einwohnerschaft Arbeit und Brot. Vergangenheit und Gegenwart reichen sich hier die Hände, und wie daraus jetzt seit 100 Jahren Segen erwachsen ist, so möge auch fernerhin Segen darauf ruhen in allen kommenden Zeiten.



Geschichtliches über Paderborn

Lange bevor Paderborn im Jahre 777 zum ersten Male urkundlich genannt wurde, stand die Siedlung an der Pader am Schwerpunkt des Hellweges und der Straße Bremen—Corbach—Frankfurt. Karl der Große hielt hier den ersten Reichstag auf sächsischem Boden.



Rathaus

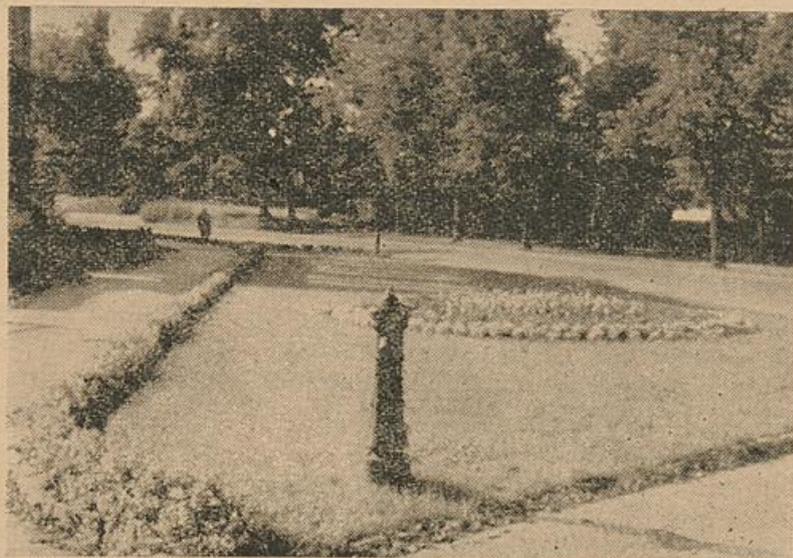
Im denkwürdigen Jahre 799, als Papst Leo III. und Karl, der Herrscher der Franken, sich in Paderborn trafen, fand der Gedanke der Wiederherstellung der römischen Kaiserwürde feste Formen. 836 überführte Bischof Baduard die Gebeine des Hl. Liborius aus Le Mans in Frankreich nach Paderborn. Alljährlich im Juli gedenkt die Stadt ihres Schutzpatrons in der Libori-Festwoche. Oft hat schweres Leid die Stadt getroffen. Im Jahre 1000 wurde sie durch Brand zerstört. 1058 sank sie abermals in Asche. 1133

berichtet die Geschichte wiederum von einer Zerstörung durch Feuer. 1340 widerfuhr ihr dasselbe Geschick. 1506 brannten 300 Häuser nieder, 1616 waren es 375 Bauten. Nachdem der Dreißigjährige Krieg mit allen Schrecken beendet war, lebten noch 500 Menschen im zerstörten Paderborn. Die Drangsale des Siebenjährigen Krieges gingen vorüber. 1875 brannte ein ganzes Stadtviertel nieder und, um die Liste der Leiden vollzählig zu machen, am 27. 3. 1945, wenige Tage vor dem Ende des Krieges, sanken abermals viele Gebäude der Stadt in wenigen Minuten in Schutt und Asche.

In allen Zeiten bauten Fleiß und zähe Ausdauer das Zerstörte wieder auf. Bischof Meinwerk schuf nach dem Brande des Jahres 1000 Kirchenbauten, deren Ruhm weit über Paderborn hinausstrahlte. Der Abdinghof, die Bartholomäus-Kapelle, Westdeutschlands älteste Hallenkirche, sind u. a. heute noch Zeugen seines Wirkens.

Wer heute wieder nach Paderborn kommt, wird eine wiedererstandene Stadt finden, die in würdiger Weise Altes und Neues verbindet. Er findet Hotels und Gaststätten, die die gute alte Tradition fortsetzen, moderne Läden, reges Leben und wenn er zur rechten Stunde kommt, begegnet er Menschen, die zu einer der zahlreichen Tagungen nach der Paderstadt kamen. Er sieht Wagen aus vielen fremden Ländern.

Am 1. Oktober 1950 erlebt er die Festlichkeiten die an den Tag erinnern, an dem vor 100 Jahren die Strecke Hamm—Soest—Paderborn in Betrieb genommen wurde. Aus den damaligen Anfängen entwickelte sich ein bedeutender Bahnhof. Wenn heute fast 3 500 Menschen in den Werkstätten der Deutschen Bundesbahn beschäftigt werden, so ist ohne Übertreibung festzustellen, daß die Bundesbahn ein wesentlicher Faktor im Leben der Stadt Paderborn ist.



Blick in den Englischen Garten