



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn

Eisenbahndirektion <Essen>

Paderborn, 1950

Beginn des Eisenbahnwesens im Hellwegraum

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

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 Haueda als Fortsetzung der bereits im Jahre 1849 eröffneten Strecke der Kurfürst-Friedrich-Wilhelm-Nordbahn von Gerstungen nach Haueda. 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