



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn

Eisenbahndirektion <Essen>

Paderborn, 1950

Wie die Eisenbahn nach Paderborn kam

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



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.

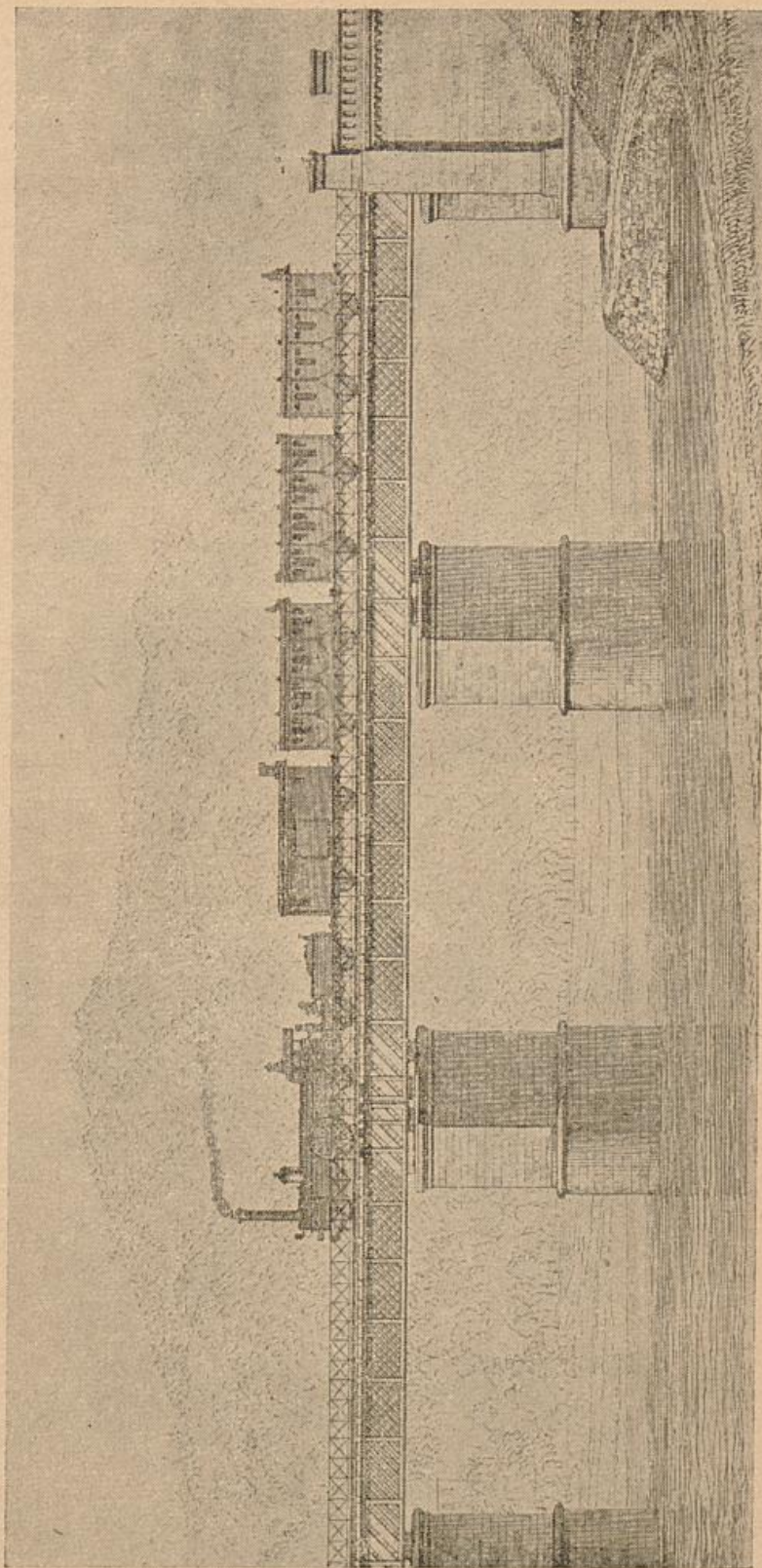
Was erzählt hierüber die Chronik?

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 Marktwelber flüsterten es sich schon in die Ohren: „Mit der Isenbahn 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 Abgeordnetenkommission 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 Fahrt-dauer 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.