



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Universitätsbibliothek Paderborn**

### **Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn**

**Eisenbahndirektion <Essen>**

**Paderborn, 1950**

Die Bedeutung des Eisenbahnbaues für die wirtschaftliche Entwicklung  
des Kreises Soest

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

# 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

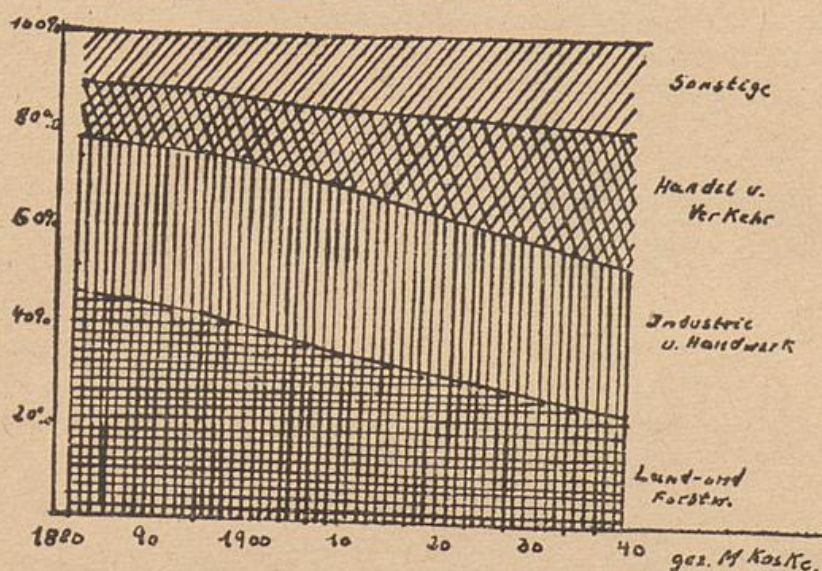
Am Beginn dieser Umschichtung der gewerblichen Wirtschaft im Kreise steht die Gründung der Eisenbahn in der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Soest wird durch sie und den späteren Ausbau des Verschiebebahnhofs zwischen 1889 bis 1912 nicht nur östliches Ausfallstor des Industriegebietes nach Mittel- und 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.

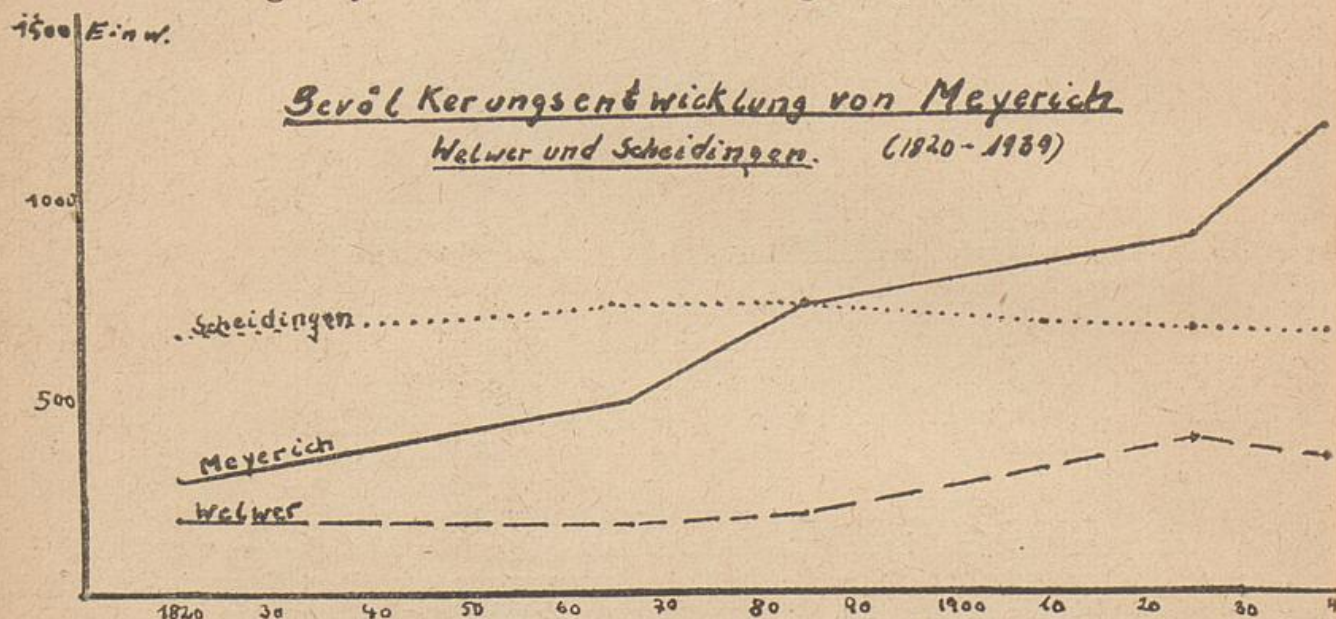


Wie stark die Wandlung der Bevölkerungsstruktur sein kann, zeigt das Beispiel der Ortschaften Welper und Meyerich. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts fielen beide Orte keineswegs aus dem Rahmen ihrer Umgebung heraus. Es waren reine Landwirtschaftsgemeinden mit vorherrschendem Kötter-, also Kleinbesitz. Die 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
Scheidingen	669	750	752	688	672

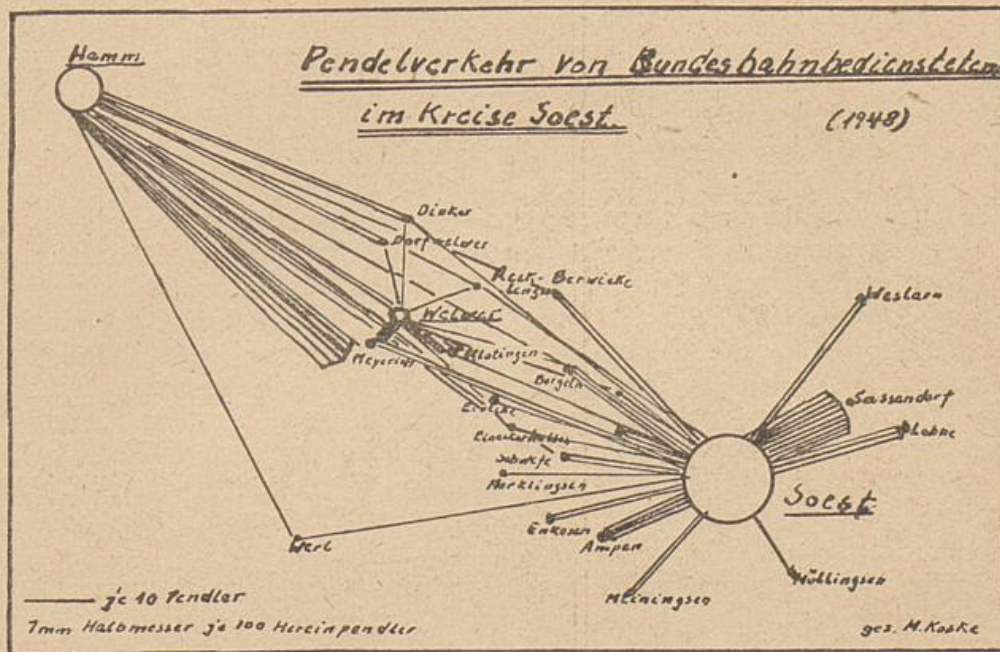
Die Zunahme der Bevölkerung des Dorfes Meyerich zeigt nach anfänglicher stetiger Aufwärtsentwicklung zwischen 1867 bis 1875 ein starkes Emporschnellen. Es ist die Zeit, wo in der Mitte der 70er Jahre die rheinische Strecke Dortmund Süd—Welper—Soest ausgebaut wurde und so Welper-Meyerich zu einem Eisenbahnknotenpunkt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