

ZEMENTFÄSSER ROLLTEN QUER DURCH DIE STADT HÖXTER VOR 75 JAHREN

Nicht nostalgisches Mühlengeklapper und frommer Mönchsgesang kennzeichneten unser Stadtbild vor 75 Jahren, sondern viel Lärm aus zwei Zementfabriken und zwei Steinbrüchen, ferner zwei qualmende Lokomotiven mittlerer Größe, die ihre Waggon vom Bielenberg nach Corvey (Bahnhof) schleppten, und ein häßlicher Grauschleier, der sich über Häuser und Bäume hinzog.

Schmidt und Eichwald waren die Namen, die damals etwas galten. Wer in ihren Werken unterkam, der hatte auf lange Jahre Brot für seine Familie. Im Durchschnitt bekam ein Tagelöhner im Steinbruch oder beim Transport RM 1,30, wobei vergleichsweise ein Hering 5 Pf. kostete. Sich über Arbeitsbedingungen Gedanken zu machen, hatte niemand Zeit, denn es wurde von morgens 6 bis abends 6 Uhr hart gearbeitet. Ja es wurde sogar eine anstrengende Nachtschicht gefahren. Man sagt, daß Eichwald/Schmidt um 1913 fünfhundert Belegschaftsmitglieder zählten. Fahrmöglichkeiten gab es keine, was für viele bedeutete, Anmarschwege bis zu einer Stunde in Kauf zu nehmen.

Von dieser einstigen Betriebsamkeit ist heute nicht mehr viel zu erkennen. Beide Fabriken und die „Kleinbahn“ sind verschwunden. - Schmidt baute 1868 sein Werk an der Brenkhäuser Straße (heute Gelände des Offizierskasinos), wo bis 1934 ein ca. 80 m hoher Schornstein in den Himmel wies. Eichwald errichtete sein Werk 1869 an der Lütmarser Straße (zwischen den Hausnummern 90 und 100). Nicht nur die Eichwald Villa (heute Gartenstraße 1) ist mit dem berühmten Portland-Zement gemauert, den die Werke herstellten, sondern auch viele andere Häuser unserer Stadt.

Für Zement brauchte man Kalkstein, den man über Seilbahnen aus dem Bielenbergsteinbruch bekam, und Ton, den man auf Pferdefuhrwerken aus Godelheim und Bremerberg heranschaffte. Beide Materialien wurden in den hier erfundenen Thieleöfen auf 1500- bis zur Sinterung erhitzt und später, nach dem Erkalten, gemahlen. Aus den anfallenden Schlacken preßte man unter Zugabe von Zement zusätzlich die „Schlackensteine“ zum Hausbau. Bei diesen Arbeitsvorgängen kam es - wie aus anderen Zementindustrien bekannt - zu der lästigen Verschmutzung der Luft.

In Höxter wurde nicht nur mit der erste in Deutschland, sondern auch guter Zement gebrannt, der sogar bis nach Amerika verschifft wurde. So profitierte auch die Weserschiffahrt von dem neuen Industriezweig. Allein im Jahre 1902 konnte Schmidt 90000 Faß Zement verschiffen. Ein Faß wog

180 kg.

Für die damaligen Bürger mag es ein gewohntes Bild gewesen sein, wenn die beiden Dampfzüge mehrmals am Tag allerlei Güter quer durch die Stadt zogen. Eichwald bekam 1899, Schmidt 1901 Gleisanschluß. Für uns heute sind aber die einstigen Trassen kaum noch auszumachen. Die Gleise waren auf Normalspur ausgelegt und führten von der Lütmarser Straße über das Terrain der heutigen Realschule zum Hallenbad. Hier befand sich auch der Abzweig zum Werk Schmidt. Von hier wurde der Weg um die Stadt herum in Richtung Bahnhof fortgesetzt. Die Gesamtlänge betrug 4 km. Wie alte Eisenbahner sagen, durfte die Kleinbahn die Gleise der Staatsbahn (später: Reichsbahn) nicht benutzen. Nur eine Rangierlok der RB durfte die Waggonen auf den Bahnkörper ziehen. So kam es auch, daß die Beamten der RB ein bißchen „von oben herab“ auf ihre Kollegen von der Zementbahn schauten.

Im Jahre 1910 lief die Produktion in Höxter schon 40 Jahre lang. Niemand dachte an ein jähes Ende dieser einträglichen Industrie, als 1913 schon ein böses Zeichen am Himmel sichtbar wurde: Schmidt und Eichwald fusionierten, und die Produktion wurde mehr und mehr zu Eichwald verlegt. Während des Ersten Weltkrieges lagen die Werke keineswegs still, da man viele Kriegsgefangene zur Arbeit heranziehen konnte. Nach dem Krieg läuft „auf Zement“ eigentlich wieder alles normal. Überraschend aber wird 1922 der Arbeitsprozeß von Kurzarbeit überschattet. So berichten die Werksakten von 1923, daß nur noch 24 Wochenstunden gearbeitet wird. Aber nicht die allgemeine Wirtschaftsflaute bedroht die Existenz unserer Werke, sondern die Interessen des Wiking-Konzerns (damals in Münster), dem sich Direktor Thiele angeschlossen hatte. Im Jahre 1929 gehörten 90 0/0 der Aktien dem Konzern, der die Produktion gezielt einschränkte. In Beckum und Neuwied entstanden damals größere und modernere Zementfabriken. Im gleichen Jahr wurden auch die letzten Beamten und Arbeiter bei Schmidt/Eichwald entlassen. Wenig später wird mit dem Abbruch aller Anlagen begonnen.

Mit dem Ende der Zementindustrie war natürlich auch die Rentabilität der selbständigen Kleinbahn in Frage gestellt. Trotzdem lief die Bahn bis Ende 1932. Ermöglicht wurde das durch verschiedene Anlieger-Betriebe: Das Gaswerk, Druckerei Serong, Altwarenhändler Waffenschmidt, Mönchemühle, Steinmühle, Sägewerk Gockel u. a. - Aber jetzt zog die „Industriebahn AG Frankfurt“ (als Eigentümer) die Konsequenzen: Die Bahn wurde für immer stillgelegt. Betriebsführer Bartels (Bild von 1. n. r.) zog von Höxter weg. Heizer Werner wurde vorzeitig pensioniert und soll sich deswegen später das Leben genommen haben. Lokführer Husemann wurde nach Bremen versetzt, und Rangierer Gördemann ging in den Ruhestand.

Viele mögen damals dem Niedergang der Höxterschen Zementindustrie verdrossen gegenübergestanden haben. So soll Landwirt Pellengahr (Brenkhäuser) sehr verärgert gewesen sein; denn er saß 1932 auf seinen Zuckerrüben, die mit der Bahn nach Warburg in die Zuckerfabrik sollten. Kurzentschlossen belud er noch vorhandene Waggon und zog sie von der Brenkhäuser Straße zum Bahnhof, natürlich mit seinen eigenen Pferden. Das machte er aber nur einmal, denn ein gutes Pferd kam zu Tode, was ihm wiederum nichts einbrachte.

Die Zuckerrübenfahrt des Herrn Pellengahr mag uns heute vielleicht noch ein Lächeln abgewinnen. Aber wer fragte damals in den schweren Jahren nach der Versorgung derjenigen, deren Männer bei Schmidt und Eichwald ums Leben kamen. So sei hier z. B. der Name H. Kreimeyer (Lütmarsen) erwähnt, wo 1904 Vater und Sohn bei einer mißglückten Sprengung ums Leben kamen. Für einige Jahre zahlte das Werk der Familie 50 Pf. pro Tag. Zum Leben war es zuwenig ...

Heute - zwei Generationen danach - sehen wir vieles anders, denn durch die damalige Pleite ist uns unser liebgewordener und naturgeschützter Bielenberg erhalten geblieben.

Peter Schiller